



דו"ח על נמל-תעופה-בעקבות ליר הזועות

ש.כבר החודשים הראשונים בהם נינסקה שיטת האירגון החדשה, הביאו לתוצאות מצוינות.

הדברים מעודדים מאוד. יש בהם רק פגם אחד: הם אינם נכונים. נמל-התעופה לוד לא רק שעד היום איננו "מפעל סגור", אלא שאין בו זכר להנהלת חשבונות איוושה, או אפילו לקופת-המפעל. אם רוצים, למשל, לקנות כובעים לסבלים — צריך לדאוג ל"תהליך שלם במשרד המתאים. קניית פנסים כיס מסוככת כמעט כבניית תחנת חשמל חדשה. כל פרט נקבע על-ידי השליט ה"עליון."

מכ"ם, שבלעדיו קשה לתאר נמל-תעופה מודרני.

לפי תוכנית זו, היו צריכים להשלים ב"שנת 1970 נמל-תעופה שיתאים לנחיתת מטוסי סילון. אלא שבשנת 1970 ייחשבו מטוסי הסילון הקיימים כמושנים: לפי הישובי המומחים, תתחיל דחוקא בשנת 1970 תקופת המטוסים העל-קוליים בשטח האזרחי. כלומר: שוב תפגור לוד בעידן שלם. תוכנית הבניה מחדש עדיין לא אושרה סופית. קודם כל קיצוץ משרד-האוצר את ההוצאות במחצית, ומתכוננים לקצץ בתקציב בעוד כמה מיליונים.

יואל פלגי אינו מדבר -

שלוש מערכות החשמל בנמל-התעופה פה הפסיקו לפעול. תחנות השידור והקליטה המקשרות בין הקרקע לבין ה"אוויר נאלמו לפתע, ותוך שניה כיסה חושך מצריים את שדה התעופה. טייס מטוס טי. טי. אי. שנמצא מעל שדה-התעופה, איבד את כושר ההתמצאות. מטוסו וכמה עשרות נוסעים נהרגו.

במה המדובר? בלוד? לא. כל זה קרה ב-30 לנובמבר 1962 בניו-יורק, בשדה-התעופה הבינלאומי אייל-חילד.

במשך 26 שנות קיומו של נמל-התעופה לוד לא קרה בו אף מיקרה אחד של מות.

עם דן אבן -

במשרד-התחבורה שולטת אחדות-העבודה. נמל-התעופה הוא אחת הנקודות החשובות במדינה. בעיני הבוסים ממפא"י, זהו מצב גרוע. הם היו מעדיפים להקים משרד נמל-התעופה, אבל אי-אפשר. לכן הקימו את אגף התעופה האזרחית, העומד בין המשרד לבין נמל-התעופה.

אגף התעופה נמצא כבר בידי האנשים ה"נכונים". החשוב בהם — יואל פלגי. יואל פלגי הוא אישיות ידועה בארץ. ב"זמנו התפרסם בעדות-שקר להגנת קסטנר. זוהי זכותו הגדולה אצל המפלגה השלטת, כי בכך עזר לכמה מראשי השלטון. חוץ

הכל חלוד בלוד

מזה יואל פלגי הוא סכסכן הנהנה מפעלו. לפני שהתחיל את הקאריירה שלו באגף התעופה, היה מנהל טכני של א"על. באופן רשמי סגן המנהל הכללי, אך למעשה ה"אישיות הבולטת בשלישייה השלטת: פלגי-בן-ארי-פינקוס. האידיליה נמשכה עד להור"פעתה של דמות חדשה: אפרים בן-ארצי. מיד פרצה מלחמה, אשר הביאה לאולטימ"טום של יואל פלגי: או אני — או הוא. איש לא נבהל: באל"על נשאר בן-ארצי. זה היה לפני שלוש שנים. יואל פלגי קיבל את משרת מנהל אגף התעופה האזרחית. מאותו הזמן התחלפו בנמל-התעופה שלושה מנהלים. לא רק פלגי עזר לכך. נכנס כאן גורם נוסף שאין לזלזל בו — מיפקדת חיל-האוויר.

לאורך עזר וייצמן, מפקד חיל-האוויר, יש (המשך בעמך 18)

אחד מן המנהלים — מנהל אגף התעופה האזרחית ומנהל נמל-התעופה? מי כפוף ל"מי, ובאילו שטחים? אין איש מסוגל לענות על שאלה זו.

לפני חצי-שנה מינה שר-התחבורה ועדה, אשר היתה צריכה להנהיג סדרים כלשהם. לא ברור אפילו אם ועדה זו התחילה ב"עבודתה.

אם מצב כזה היה קיים, למשל, במועצה דתית, היה זה משעשע. אם זה היה קורה בבית-חרושת לכפתורים — זה היה מעצבן. בנמל-התעופה, בו תלויים חיי מאות בני-אדם וציוד בערך של מיליונים — זהו פשע.

★ ★ ★
"יש שיטה בשגעון הזה"

כ? הערכוביה הזו איננה מיקרית. יש בה שיטה. שיטת המפתח המיפלגתי.

נוסעים גדל פי חמש, גדל מספר העובדים רק ב-10% אחוז.

★ ★ ★
השר לא ידע

רק לפני שבוע הכריז שר התחבורה בפומבי שלא היה לו כל מושג עד כמה דחופה היא הבעייה הטכנית ובעיית המנגנון בנמל-התעופה לוד. ישראל בריהודה לא ידע, כמובן, גם כיצד נראה הסכך האירגוני של "חלון הראאה הלאומי" — כפי שנוה"גים לכנות את נמל-התעופה.

יש להניח, ששר התחבורה קורא את שנתון הממשלה ובמיוחד את החלק הנוגע למשרדו. שנתון זה מספק ידיעות משמחות. הוא קובע כי "נמל-התעופה לוד אורגן על יסודות מפעל סגור, הנושא את עצמו מ"רחחים שלו". כותבי ידיעה זו מספרים גם

אך העובדה שלא היה מיקרה כזה בערב ה"סוער של ה-11 בפברואר 1963 גובלת בנס. ואם כל מה שהתרחש או לא קרה אף לא פעם לפני כן, זהו הסימן המובהק ביותר שישראל היא ארץ הפלאות.

★ ★ ★
מהפכה תעופתית

בנמל-התעופה לוד נוחתים וממריאים מטוסים, בעלי מהירות המאפשרת לה"גיע ללונדון תוך ארבע שעות. ענקים כ"בואינג, קארבול, קומט. ואילו שדה-התעופה פה, ציודו, המיבנה שלו ומספר העובדים — לא השתנה בהרבה מאז נבנה על-ידי הברי"טים, בתקופת המנדט, כשהמטוסים היו קטנים ופרימיטיביים.

עם תום המנדט, בשנת 1948, עברו דרך שדה-התעופה 200 עד 300 נוסעים ליום. כיום עוברים בו 1500 נוסעים. הגידול חל בקצב מדהים: בשנת 1952 עברו דרך לוד כ-60 אלף נוסעים. בשנת 1962 — 330 אלף. אך הנתונים אלה אינם משקפים את כל המציאות. כי במשך השנים האחרונות עב"רה התעופה בעולם שתי מהפכות טכניות גדולות. הראשונה: המעבר ממטוסי בוכנה לטורבו-סילון; השניה: מעבר מטורבו-סילון לסילונים.

התוצאות היו שינויים עקרוניים: הנסיעה במטוס נעשתה מהירה ונוחה יותר. היות וחלק גדול מהטיסות נמשך כמה שעות, נוצרה חלוקה ברורה בין טיסות-יום וטי"טות-לילה.

משום כך שורר בנמל-התעופה שקט ב"משך היום. רק בבוקר ובערב משתנה ה"מצב: במשך אותן שעות עוברים דרך הנמל 1500 נוסעים, ממריאים ונוחתים כמה עשרות מטוסים של עשר חרות תעופה בינלאומיות.



★ ★ ★
פיגור בעידן שדם

העובדה שנמל-התעופה לוד אינו מסו"גל להדביק את קצב ההתקדמות היתה ברורה כבר לפני שלוש שנים. הבעיה היתה חשובה במיוחד לאור העובדה שבמדינת ישראל ממלא הקשר האווירי גם את מקום קחי הרכבות הבינלאומיים.

לכן הועלתה תוכנית לבניה מחדש של נמל-התעופה בלוד. לפי תוכנית זו, שהסי"תכנה ב-50 מיליון לירות, היה צריך לקום שדה-תעופה בצד השני של השדה הקיים, מול מלון אוויה. תכנונו מסולל-נחיתה חד-שיים, שדות כטון, רשת חשמל ותאורה חד-שה, ומרכז קשר אלקטרוני, העונה על ה"דרישות החשובות. התכנון כלל גם תחנת