

כל מטוס המגיע לישראל - חיי נוסעיו בסכנה!

לוד - המוות המתין לנחיתה



יכולים למסור את מקומם בדיוקנות. במהירות של מטוסי סילון יש לטעות הקטנה ביותר באיתור מקום חשיבות על-יונה. כתוצאה מהטעויות בדיוחתי הטיי-סימ, הנקרמות בשל חוסר עזרי ניווט, אין לפקחי הטיסה בלוד מושג מדוייק היכן נמצא כל מטוס במרחב האווירי שלהם. הם עיוורים בהרבה מקרים.

באלאגן נוראי

התנועה במרחב האווירי של לוד היא דלילה אין כל אסון בכך. אולם ברגע שהתנועה האווירית מתחילה להיות צפופה, אין פקחי הטיסה מ-טוגלים להשתלט על הנעשה בשמיים. מ-אחר שאין להם בעצם מושג איפה נמצאים המטוסים באוויר, הם אינם יכולים להחזיק אותם במרחק של 10 דקות טיסה בין מטוס למטוס - שהוא זמן הבטיחות

האורבות מאחורי הבעיות האלה, יש לצייר תמונה דמיונית של מה שמתרחש ברגע שמתקרב לחופי הארץ, ועומד לנחות בממלכתנו של לוד.

הפקחים עיוורים

התקרבו לחופי הארץ, נכנס המטוס, ממרחק 48 מייל, לתחום הפיקוח של מיגדל התצפית והפיקוח בלוד. ממרחק זה, שהוא מרחק של 7 דקות טיסה עד לנמל-התעופה, נימצא המטוס למעשה תחת פיקוחו של פקח הטיס.

בכל מטוס נימצא מכשיר מיוחד המ-שרד אוטומטית קוד אלקטרוני למכשיר המכים, שצריך להיות בשדה-התעופה. מ-אחר שכל מטוס משדר זה אלקטרוני אחרי, יכול פקח הטיס לראות על גבי המסך שלו היכן בדיוק נמצא כל מטוס במרחב האווירי שלו. כך הוא יכול לשלוט במצב ולכוון את תנועת המטוסים הממ-ריאים והנוחתים. ולשמור על מרחק ו-גובה בטיחות ביניהם.

בנמל-התעופה של לוד לא קיים מכשיר ראדאר כזה. לפקחי הטיסה אין אמצעי טכני מהימן שבעזרתו הם יכולים לקבל תמונה על המצב. תחת זאת הם נאלצים ליצור תמונה באמצעות דיוחתי הטייסים. ברגע שמתקרב למרחב האווירי של לוד הוא מתבקש למסור נתונים לגבי מקומו, גובה טיסתו ומהירותו. את גובה הטיסה והמהירות מראים מכשירים ב-מטוס. אולם לגבי נקודת הימצאו צריך הטייס להיעזר במכשירי ניווט מדוייקים.

מה הם עזרי ניווט אלה? אלה הם תחנות רדיו המסדרות גלי רדיו הנקלטים במטוס. על ידי קליטת ה-גלים משתי תחנות המרוחקות זו מזו, יכול לטייס לקבוע את מקום הימצאו ה-מדוייק על המפה, בנקודת הצטלבות של שני גלי הרדיו.

מאחר שעזרי הניווט האחרון לגבי טייס המתקרב לחופי הארץ הוא מכשיר ניווט הנמצא ברווס, חשובים אמצעי ניווט אלה לקביעת מקום הימצאו של המטוס. לפי הפירוטומים הרשמיים של אגף-התעופה-האזרחית נמצאים בישראל שני עזרי ניווט כאלה: האחד מעל בניין כל-בו שלוש בתל-אביב והשני בחיפה. אולם זוהי אינפורמציה מוטעית. המכשיר בחיפה אינו פועל כלל. הטייסים המתקרבים לארץ נא-לצים לאתר את מקום הימצאם רק לפי עזר ניווט אחד. כתוצאה מכך אין הם

המטיס את המטוס בשמיים. אולם כאשר הוא ממריא או מתקרב לנחיתה בשדה-תעופה כלשהו, שוב אין הטייס מטיס את המטוס. סקח הטיס של שדה-התעופה הוא המטיס את המטוס באמצעות הטייס. הוא המדריך אותו, מכון אותו, פוקד עליו מתי לטוס, באיזה גובה לטוס, באיזה כיוון ובאיזה מהירות.

הסיבה לכך היא פשוטה ביותר: לכל שדה-התעופה יש תהליכי נחיתה והמראה משלו, התלויים במבנה הקרקע, צורת ה-מסלול, מזג האוויר וגורמים נוספים. כדי שפקח טיס יוכל למלא את תפקידו בעולות חייבים להתמלא שני תנאים:

● שהוא יהיה מציד בכל מכשירי ה-עזר שיאפשרו לו לקבל תמונה מלאה ו-מדוייקת על המצב.

● שהוא יהיה בעל כישורים מתאימים להשתמש במכשירים, לקלוט את תמונת המצב ולהנחות את הטייס במדוייק.

שני תנאים אלה אינם קיימים בנמל-התעופה של לוד. חלק ניכר מפקחי ה-

פתע, לפני שברע, התגלה לאו-רחי ישראל כי נמל התעופה המרכזי של ישראל, נמל-התעופה לוד, עלול לה-פוך למלכודת מוות לאלה הססים דרכו. לולא היתה הפרשה נוגעת לראש-הממ-לה גולדה מאיר, ספק אם אורחי ישראל היו שמים ליבם לעובדה זו. אולם ה-דיועה כי בעת שמטוסה של גולדה מאיר המריא לארצות-הברית מנמל-התעופה לוד, מלווה בארבעה מטוסי פאנטום, כמעט ו-אירעה התנגשות קטלנית עם מטוס ישר-אלי שהופיע לפתע ממול באותו נתיב טיסה - גרמה לסערת רוחות.

סערת הרוחות אילצה את שר-התחבורה, שמעון פרס, למנות ועדת-חקירה מיוחדת לחקירת הפרשה ולסיכום העובדות. אולם באותו יום כמעט, בו מינה את ועדת-החקירה, כבר ידע השר שמעון פרס לה-רוץ משפט פסקני ולקבוע מי היה אשם בכמעט-תאונה שאירעה לגולדה מאיר. אמר שמעון פרס: "אם היה מחול כמה שקעה בשמי תל-אביב, אין הדבר קשור במי-שור המצוי בנמל-התעופה לוד או בנהל-ה-אוויר, אלא בהחלטות שקיבלו הטייסים."

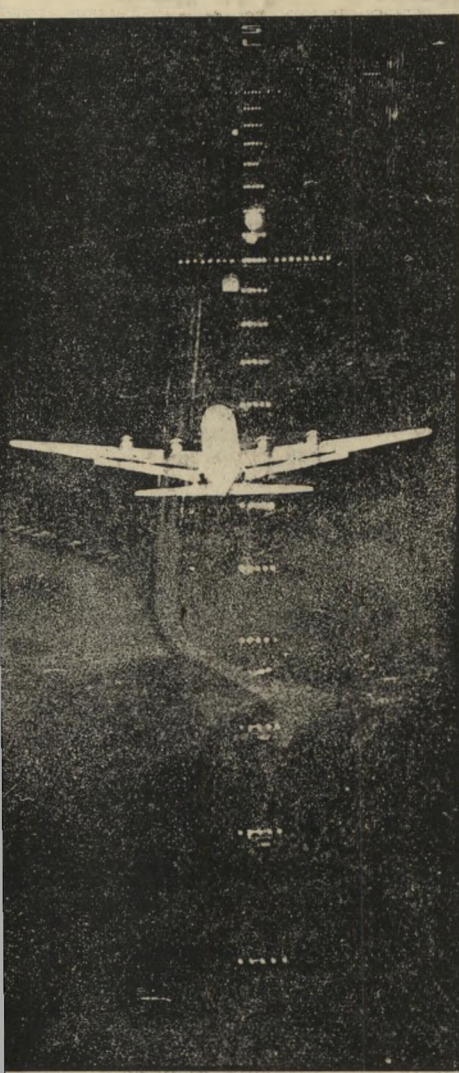
עצם חריצת המשפט המוקדם בעת מינוי ועדת-החקירה היא מוזרה ביותר. אולם קיים משהו חמור יותר בדבריו של שר-התחבורה: אי-דיועה העובדות, סילוף ה-מציאות ונסיון להטעות את דעת-הקהל. כי בניגוד להצהרותיו של שמעון פרס ניתן לקבוע בחודות כמעט מוחלטת: נמל-התעופה לוד הוא אחד מנמלי-התעופה ה-מסוכנים והגורעיים ביותר בעולם לנחיתה והמראה. הוא מהווה מלכודת-מוות פוטנ-ציאלית. העובדה שעד היום טרם אירעה בו כל קטסטרופה שהסתיימה באובדן חיים המוני, וכל התקלות הסתיימו כמה ש-מכונה "קירבת תאונה" בלבד, היא פרי המיקרה המוצלח והמזל העיוור בלבד.

אין אנשים, אין מכשירים

אזרח הפשוט, שאינו מתמצא ב-סבך המונחים הטכניים, ובמיוחד ה-בעיות הקשורות בנחיתה והמראה מטוסים מנמל-התעופה, נראית הפרשה כענין שלי: "עובדה היא שמטוסים נוחתים וממריאים מלוד בלוד תקלה; או סימן שזה בסדר." אולם פני המציאות שונים לחלוטין. כדי להבין מה מתרחש באמת סביב נמל-התעו-פה של לוד כדאי להיכנס, ולו גם על קצה המזלג, ללימוד הבעיות. עובדת יסוד מיספר אחד: הטייס הוא



טיסה הם בעלי כישורים שאינם מתאימים לעבודתם. הם עובדים בתנאי עבודה גר-עים, כמעט ללא אסורות השתלמות ובי-רמה מקצוענית נמוכה מאוד לגבי המקו-ר כל בשדות תעופה מודרניים. הצרה אינה מתחילה כאן, אלא בעובדה שהאנשים האחראים על תיכנון וקביעת תהליכי הפיקוח בשדה התעופה בלוד - אנשי אגף התעופה האזרחית של משרד התחבורה, הם אנשים שאין להם את הכישורים האישיים וההכשרה המתאימה לקביעת התהליכים. נוסף לכל אלה קיימת הבעיה, שהיא אולי החמורה ביותר, של חוסר אביונים טכניים המסוגלים לאפשר הפעלה תקינה של שדה-התעופה כמו זה של לוד. כדי להבין את הבעיות ואת הסכנות



מטוס זה מוצא את דרכו למסך לוד הנחיתה בעזרת אורות-ניווט מיוחדים, מצד אחד, שם נוחתים במצב רגיל. אולם בחנאי ראות נורעים, אין אורות-ניווט ב-ציוד האחר, דבר המסכן את נחיתה המטוס.

אורות הגישה

לוד הנחיתה בעזרת אורות-ניווט מיוחדים, מצד אחד, שם נוחתים במצב רגיל. אולם בחנאי ראות נורעים, אין אורות-ניווט ב-ציוד האחר, דבר המסכן את נחיתה המטוס.