

גיות בצידו המערבי של המסלול, שתפקידן לשלוח קרניים אל המטוס הבא לנחיתה. קרניים אלה משדרות אל הטייס נתונים, ובעזרתן הוא יכול להנחית את מטוסו בכל מצב. גם הגרוע ביותר. הטייס "מתביית" על קרניים אלה ונוחת על קריהגלישה שהן יוצרות.

אולם, גם בנושא זה קיים גורם חיצוני המשבש את פעולת שתי המשואות. מעברו המזרחי של המסלול, שאליו משוגרות הן קרניים, שוכן מושב עטרות. במושב זה ניבנה סילו ענקי, הממוקם בדיוק על קריהגלישה של המטוסים. הטייס, המקבל את הקרו מן המשואה ונכנס לקריהגלישה, זקוק למישטח אווירי נקי לחלוטין סביבו. אולם הסילו הגבוה בעטרות משבש את קריהגלישה, והטייס נאלץ להרים את מטוסו לגובה ניכר, כדי שלא תיווצר סכנה עקב הקרבה היתירה לסילו.

בחוק הבינלאומי מוגדרים גבהים תיקניים שבהם על הטייס להימצא במיקרה של עצם בולט המפריע בדרכו, בגלל מיקומו של הסילו וההפרעה החמורה שהוא גורם. קוצר המסלול בצידו המזרחי (צד הנחיתה) ב-600 מטרים. מכאן: המסלול ה"שקט", שניבנה ארוך במיוחד מלכתחילה, חור לאורך זהה לזה של המסלול הרגיל, 12/30. המסלול הארוך חדל להיות "שקט". ההשקעה העצומה בו היתה לשווא.

**מיפגעים, ביזבוז,**

**מחסור**



**מ** אחרי המשואה המשוכללת, המ שדרת את הקרניים למטוס. הוקם מיבנה המכיל בתוכו את המערכת העדינה המפעילה אותה. בימייקין חמים זקוק מטוס הטס בטיסה 001 לניוירוק לכל מטר של מסלול. החום הכבד מכביד על פעולת המנועים. בשל עומס הדלק הרב לטיסה הארוכה, למטוס קשה להתרומם, והוא מנצל את מלוא אורך המסלול, גלגליו נר תקים מן הקרקע ממש בקצהו. הטייסים בטיסה זו דיווחו, כי קיימת סכנה ממשית לכך שגלגלי המטוס יפגעו במיבנה המיבנה. משואה, שגובהו כשניים וחצי מטרים. בעיקבות האזהרה החמורה הוכנס המיבנה לקרקע, בעומק ניכר. כתוצאה מכך נקברה גם האפקטיביות של המערכת. המשואה אינה יעילה עוד אלא לטווח קצר ביותר.

אחד הפרטים החשובים בלכסיקון הטייסים והפקחים הוא המונח "גישת ראייה" — כלומר, הנחתת מטוס על סמך קשרי עין של הטייס עם הקרקע. בתנאי מזג-אוויר מעולים — גם ביום וגם בלילה — יכול הטייס להנחית את מטוסו עליידי ראיית השדה שמתחתיו. במסלול 08/26, ה"שקט", אין כל אפשרות לבצע גישת-ראייה בלילה. מערכת-התאורה הקיימת אינה עונה על דרישות. כשהוקם המסלול נרכשה מערכת מושלמת משוכללת, אולם היא הוטת מנה בקרקע בעומק רב, וטייס המבקש לבצע "גישת ראייה" אינו מסוגל לראותה. המנורות שקועות באדמה, הטייס אינו מקבל תמונה נכונה של השדה, ומאבד את היחס שבין מיקום מטוסו לבין השדה. כאשר הסתבר למומחים שמערכת התאורה אינה יעילה, הגו רעיון מבריק. כל מנורה חמישית במערכת היצאה מן הקרקע, והוגבהה. פעולה זו עוררה רק גיחוך בקרב הטייסים. אין לה כל משמעות לגביהם. ההשקעה העצומה במערכת-התאורה משוכללת ירדה לטימיון.

לבחינת המצב הבטיחותי הגרוע במסלול ה"שקט" הוקמו מיספר ועדות, ועדת עזר ועדת עמית הן האחרונות שעסקו בנושא. כל המסקנות היו זהות: זהו מסלול מסוכן ביותר, החייב לעבור שיפוץ מייד. ....לכן דורשת מזכירות איגוד-הטייסים את סגירת המסלול 08/26 (השקט) לאלתר, עד אשר ניתן יהיה לפקח עליו באופן מוחלט. התחליף — השאלת מיגדל זמני מחיל-האוויר ואישו עליידי פקחי הנמל, תוך קביעת נוהלים בנדון. זו היתה מסקנת ועדת-החקירה בדו"ח הבטיחות לגבי נמל-התעור פה בן-גוריון אפריל 1977.

מסלול 12/30, ה"רגיל", לוקה גם הוא. זה זמן רב שלא נערך בו שיפוץ מקיף. האספלט והבטון שמהם הוא בנוי מגלים סימני "עיפות". בורות, בקיעים ושקיעת האספלט בו מהווים מיפגע בטיחותי חמור ביותר.

מיפגע בטיחותי חמור נוסף בנמל יוצרות אלפי הציפורים המעופפות במיזבלת

**אל תשאל כמה,**

הסוכן בישראל: בלמון בע"מ. המפיצים: חבי נורית בע"מ.

**השבוע**

**בהגרלת הפיס סך הפרסים**

**4.8 מיליון ל"י**

**פרס ראשון**

**750.000 ל"י**

**קנה לך כרטיס ובוא**

**לטכס ההגרלה**

**רובקס**

המתנה היפה ביותר

---

**הקץ לג'וקים**

חיסול חרקי הבית עם אחריות לשנה

תל-אביב — 03-450264  
03-457895  
אשקלון — 051-23019  
ירושלים — 02-226618  
חיפה — 04-712342  
באר-שבע — 057-30192  
טבריה — 067-50488

בפיקוח אגרונום.  
רשיון משרד הבריאות 15.

**לימונטה**

טפט חריש נגד כתמים

**מורלה**

הטפטם המקצועיים ביצירת אומנות