

**יובל נמל התעופה
בן-גוריון**

*50th Anniversary of
Ben-Gurion Airport*



347

7/1986

תמוז התשמ"ו

**משרד התקשורת
השירות הבולאי**

**MINISTRY OF COMMUNICATIONS
PHILATELIC SERVICES**

50 שנות נמל תעופה בן-גוריון

נמל התעופה בן-גוריון, המשמש כיום שער כניסה ויציאה ראשי אל מדינת ישראל, הוקם ע"י שלטונות המנדט הבריטי בארץ ישראל כחלק מתכנית נרחבת לסלילת שדות תעופה בארץ ישראל המנדטורית, תוך התחשבות בראש ובראשונה בצרכי חיל האוויר המלכותי הבריטי (RAF).

בשנת 1935 הוחל בעבודות התשתית הראשונות ובאפריל 1937 נשלמו כבר ארבעה מסלולי בטון באורך שווה של 800 מטר וברוחב 100 מטר. עוד לפני כן, כשמסלולי הנמל היו עדיין עשויים כורכר כבוש, פקדו את השדה מטוסי דראגון ראפיד דו-מנועיים של חברת התעופה המצרית "מיסראיר" בקו מקהיר שהוארך לאחר מכן לניקוסיה, ביירות ובגדאד.

עם השלמת סלילת המסלולים נתאפשרה פעולה של מטוסי נוסעים כבדים יותר ואלה החלו נוחתים בקצב הולך וגובר. חברת KLM ההולנדית קישרה בין מערב אירופה למזרח הרחוק (אינדונזיה) דרך לוד במטוסי פוקר תלת-מנועים. חברת LOT מפולין טסה בקביעות בין וארשה ללוד במטוסי דאקוטה DC3 וחברת CSA הצ'כית הפעילה אף היא שרות קבוע ממזרח אירופה דרך איטליה. אחד הקוים המשמעותיים ביותר היה זה של "אימפריאל אירוויז" הבריטית מלונדון לבומביי במטוסי חניבעל ואטלנטה גדולים.

ב-1937 הוחל בבניית מוסך מטוסים (הנגאר) לקליטת מטוסי החניבעל של "אימפריאל-אירוויז". מוסך זה שנבנה בסיוע חברה גרמנית משמש עד היום אם חברת אל-על למטוסי הבואינג הסילוניים.

עם פרוץ מלחמת העולם ה-II נוספו קוים מפאריס, בריסל וציריך, לרוב במטוסי DC3 של החברות הלאומיות. תחילת המלחמה באירופה צמצמה את הפעילות האזרחית והחל שלב הפעילות הצבאית. מדצמבר 1938 התמקמו בשדה טייסות של חילות האוויר הבריטי, האמריקאי והאוסטרלי בדרך להפציץ מטרות באירופה הכבושה.

עם תום המלחמה בשנת 1945, שבה אט אט הפעילות האזרחית בשדה להיקפה המלא והגיעה לשיאים חדשים ב-1946 שבמהלכה נחנך לראשונה קו סדיר בין ארצות הברית לארץ ישראל במטוסי DC4 של חב' TWA.

בסוף נובמבר 1947 מחרף העימות המזוין בין יהודים לערבים בארץ ישראל ובתחילת 1948 פוסקות הנסיעות אל השדה וממנו בדרך היבשה. באפריל 1948 ננטש השדה ע"י עובדיו היהודים עקב המאורעות. הפעילות האווירית האזרחית הועתקה אז זמנית לשדה התעופה עין-שמר. ואולם תוך זמן קצר שב השדה לבעלות יהודית מלאה עם כבושו ב"מבצע דני" ב-10 ליוני 1948. עבודות שיקום השדה נמשכו מיולי עד נובמבר עת חודשה הפעילות הסדירה ונחתה דקוטה צ'כית בטיסה מפראג ורומא.

ב-15 לנובמבר הוקמה חב' אל-על וב-31 ליולי 1949 בוצעה הטיסה הישראלית הרישמית הראשונה לפאריס דרך רומא במטוס DC4. ב-1950 החלה גם לפעול מלוד חברת "ארקיע" בטיסות פנים ארציות לאילת, מחניים וחיפה. בחורף 1951/2 הורחב מסוף הנוסעים ב-36 אלף מ"ר והמסלול הראשי הוארך ל-2400 מ'. כושר קליטת הנוסעים במסוף עלה ל-100 אלף בחודש.

ב-1953 הוקם בשדה "המכון הממשלתי לבדק מטוסים" שבתחילת שנות השישים שינה שמו ל-"התעשייה האווירית לישראל", במכון זה שופצו, תוקנו ונבדקו מאות מטוסים אזרחיים וצבאיים של גופים ישראליים וזרים כאחד. באוקטובר 1955 המריא מטוס קונסטליישן של חב' "אל-על" לניירובי ויוהנסבורג וחנך בכך קשר אווירי ישיר ראשון מסוגו עם יבשת אפריקה. טיסות סדירות ראשונות במטוסי סילון נחנכו באפריל 1960 במטוסי קומט של חב' BEA מלונדון ואתונה. בינואר 1961 חנכה גם חב' אל-על קו סילוני ראשון במטוס בואינג 707 חכור לניו יורק.

במחצית שנות השישים כבר פעלו בלוד כסידרן 14 חברות תעופה. לעומתן פסק השדה לשמש כמסוף לטיסות פנים ארציות ואלו הועברו לשדה דב, צפונית לתל-אביב.

ביוני 1967 פרצה מלחמת ששת הימים. השדה הופגז ביום הראשון למלחמה ע"י סוללת תותחי "לונגטום" ירדנית ומטוסי קרב ירדניים "האנטר" התכוונו לתקוף את לוד מהאוויר.

לאחר מלחמת ששת הימים חל גידול מרשים בפעולה האווירית ונוספו חברות תעופה חדשות בהן "טארום" מרומניה, שהיתה לראשונה בחברות התעופה ממזרח-אירופה לאחר הפסקה ארוכה. ב-1969 חזרה לפעול בשדה חב' ארקיע ונחנך מסוף הנוסעים הפנים-ארצי.

מטוס הג'אמבו הראשון נחת בנתב"ג כבר בשנת 1970 אך רק מקיץ 1971 החלה פעולה סדירה של מטוסים רחבי-גוף בשרות חב' "אל-על". מטוסים אלה כבר הרכיבו כ-40% מכלל הטיסות בשדה בשנות השמונים וחלקם בתנועה עוד צפוי לגדול.

מלחמת יום הכיפורים שהחלה באוקטובר 1973 הביאה לירידה חדה בתנועה האווירית האזרחית ולעלייה מקבילה בתנועת מטוסי התובלה האמריקאית שהביאו דרך הנמל ציוד צבאי חיוני, מטוסי ענק מדגמי C5A ו-C141 נחתו בנמל מספר פעמים ביום משך שבוע רצוף. דרך הנמל עברו גם שבויי צה"ל שהוחזרו ממצרים.

בדצמבר 1973 נפטר רה"מ הראשון דוד בן-גוריון והממשלה החליטה להסב את שם הנמל על שמו.

מאז עד היום נחנכו קוי תעופה רבים ונוספו חברות תעופה חדשות והנמל

החל יותר ויותר מקבל צביון של נמל תעופה בין-לאומי מודרני. בראשית שנות השמונים הגיע הנמל בפעם הראשונה לתנועה של יותר משלושה מיליון נוסעים בשנה ומתקני הנמל הורחבו והשתכללו בהתאם. משנת 1977/8 אחראית רשות שדות התעופה לתפעול לניהול ולפיתוח של נתב"ג. בתקופת ניהול הנמל ע"י הרשות הפך שדה התעופה להיות גן פורח, אולמות הנוסעים היו למקום שנעים להעביר בו את שעות הציפייה להמראות ומרבית המתקנים המבצעיים הובאו לרמה מקצועית גבוהה שבאה לידי ביטוי ממשי בבניית מגדל הפיקוח החדש שנחנך ב-1985.

בשנת ה-50 לנתב"ג הוא הגיע לשיא ביכולתו התפעולית, עוברים ושבים בו מדי שנה כ-3 מיליון נוסעים, 40 אלף מטוסים וכ-140 אלף טון מטענים.

נועם הרטוך

הטבלה הבאה ממחישה סטטיסטית את הגידול שחל בתנועה מאז היווסד הנמל ועד היום:

The following statistics reflect the increase in traffic recorded in Ben-Gurion Airport's long history:

שנה	מס' נוסעים	תנועת מטוסים המראות + נחיתות	מטען ודואר (בטונות)
Year	Passengers	Aircraft Movements	Cargo & Mail (in tons)
1936	1,000	80	25
1946	38,000	3,500	550
1956	68,151	5,000	2,250
1966	619,600	9,805	12,535
1976	1,934,500	18,788	63,757
1985	3,086,649	37,000	144,671

המעצב: משה פרג
THE DESIGNER: M. PEREG

On November 15th, EL AL Israel Airline was established and its first flight took off on July 31st, 1949 to Paris via Rome by a DC-4 Skymaster Aircraft. In 1950 "ARKIA" initiated domestic flights using De-Havilland Rapides to Eilat, Rosh-Pina and Haifa.

In 1953 "Bedek Aviation" (formerly known as "the Government Aircraft Overhaul Base") was formed and located in the airport area. Today it is called "Israel Aircraft Industries."

An El Al Lockheed Constellation which left Lydda in October 1955 for Nairobi and Johannesburg opened the first direct air service between Israel and East and South Africa.

In April 1960 the first regular jet services were introduced by B.E.A. from London to Athens. El Al joined the "Jet-Set" in January 1961 by flying Boeing 707s to New York.

By the mid-sixties, 14 airlines were operating regularly at Lod though domestic operations had been transferred to Tel Aviv's Sde Dov Airfield.

Following the Six Day War in June 1967, the airport registered a steep increase in traffic. After almost 20 years, Lod was connected to East Europe by way of Romania, and in 1969 domestic operations resumed through the newly inaugurated domestic terminal.

The Yom Kippur War caused a decline in commercial traffic; after the war POWs were exchanged through Lod. In December 1973, Israel's first Prime-Minister, Mr. David Ben-Gurion, died and a Government decree changed the airport's name to "Ben-Gurion International".

Since then, many additional airlines and routes have been added and the airport is now handling three million passengers annually. In 1977/8 the responsibility to operate, administer and develop the airport was transferred from the Civil Aviation Administration to the Israel Airports Authority. During the past eight years the airport has become a highly modern facility, highlighted by the construction of a new control-tower in 1985.

Fifty years after it first opened its doors to aviation, Ben Gurion Airport ranks today among the top Middle Eastern airports, handling some 3 million passengers annually, 40,000 aircraft movements and 140,000 tons of cargo and mail.

50th Anniversary of Ben-Gurion Airport

Ben-Gurion Airport, Israel's main gateway for incoming and outgoing flights was built by the British Authorities during their mandate in Palestine as part of a comprehensive scheme of airport construction to cater for the military needs of the Royal Air Force. It was begun in 1935 and by April 1937 four concrete runways of about 800 x 100m had been completed (today - 2400m). However, before this, the first international service had been inaugurated between Cairo and Lydda, as the airport was then called, with De Havilland Dragon Rapides. Later this was extended to Nicosia, Beirut and Baghdad. After the resurfacing of the runways, heavier aircraft used the airport.

KLM initiated a link between Amsterdam and Battavia (now Indonesia) via Lydda, the Polish "LOT" flew regularly between Warsaw and Lydda, as did "CSA" from Prague via Rome. A significant extension of the route network was effected by British Imperial Airways flying large "Hannibal" and "Atalanta" planes between London and Bombay.

In 1937 the first hangar was built; it was specially designed to house the big birds of Imperial Airways and is still in use today by El Al for its Boeing Jetliners.

Paris, Brussels and Zurich were some of the cities linked to Lydda but World War II curtailed the civil aviation activity and brought on a massive military build-up at the airport. In December 1938 the first RAF unit had arrived to perform mainly reconnaissance and patrolling missions. All civil activities stopped in July 1940 until after the war when they gradually returned to normal, and in 1946 the first direct service to New York was inaugurated by TWA.

Because of the Arab-Israel conflict the roads to and from the airport had been disconnected by early 1948 and in April the Jewish staff were forced to leave the airport for security reasons. On July 10th, the entire area of Lydda - now called Lod - and Ramle, including the airport, was recaptured from Arab control by the Israel Defence Forces. In November, commercial flights started again with a CSA DC-3 from Prague via Rome.