

2024

מערכת Aviation מאחלת לקוראינו
שנה אזרחית טובה

AVIATION  N

גיליון ינואר 2024



יחד ננצח!





חברות התעופה הישראליות – נכס אסטרטגי

מצב בו מיותר ממאה וארבעים חברות שנחתו בנתב"ג עד ה-6 באוקטובר נשארו שש בערך הוא מצב חריג בכל קנה מידה

מאת: קברניט מידן בר

חברות וחברי איגוד, קוראים יקרים,

שנה חדשה נכנסה לחיינו וליבנו עדיין בשנה הקודמת, עד שאחרון החטופים יוחזר משבי ארגוני הטרור. חצינו את קו התאריך כאשר רק חברות תעופה ישראליות טסות בשמי המדינה וגם הן תחת אתגר מבצעי לא פשוט או מובן מאליו. איגוד הטייסים פועל ושותף בתהליכים המאפשרים את כל אלו ובמחשבה ותכנון היום שאחרי, תוך הדגשת המובן אותו אנחנו אומרים זמן רב: תעופה ישראלית היא נכס אסטרטגי ואין תקופה מאתגרת מזו על מנת להבין זאת היטב.

החברות הישראליות מספקות את הביקוש של ציבור הנוסעים, אולם מצב בו ממעל ממאה וארבעים חברות שנחתו בנתב"ג עד ה-6 באוקטובר נשארו שש בערך הוא מצב חריג בכל קנה מידה. ראשית יש לציין ולהביע הערכה עמוקה לכלל המשרתים והמשרתות בכוחות הביטחון וההצלה, בישובים ובכיתות הכוננות. רובינו נמצאים בשרות מילואים בכלל היחידות מאז השבעה באוקטובר ומתייחסים ברצינות להתפתחויות אפשריות בזירות השונות. מה שהחל בסוף השנה הקודמת יתכן ורק מתחיל תקופה ממושכת של לחימה ואתגרים משמעותיים לעורף הישראלי. אנו מחזקים את המשפחות התומכות ואת בנות ובני הזוג המגדלים אותן במשרה מלאה ובכח חלקי, ואת כלל העובדים העושים במלאכה על מנת שהתעופה הישראלית לא תידום.

גיליון השנה החדשה מכיל גם מידע מן העולם אולם המיקוד של כולנו הוא בישראל ובסביבתה, בנתיבים השונים ובמשמעות של טיסה באזור עימות בעצימות גבוהה. כאן חברים האחריות המוגברת יושבת על כתפיו ביתר שאת; אל לנו לראות בשגרה כמובנת מאליה ועלינו להיות מוכנים לשינויים משמעותיים בפרקי זמן קצרים. לשים לב לניהול האישי שבין העולמות השונים, הטיסה המסחרית

ושרות המילואים, השגרה לה היינו רגילים ועתות החרום בהן אנו נמצאים היום. עשרות אלפי משפחות מפונות מבתיהן כבר חודשים רבים וחבלי ארץ שלמים שוממים מלבד נוכחות צבאית. אלו אינם ימים רגילים והם ימשכו זמן רב.

בסוף התקופה והוא יגיע אנו נראה אחרת, נרגיש אחרת ולא במעט, כעם וכמדינה. בינתיים על כתפי האיגוד מוטל לדאוג יחד עם כלל בעלי העניין, כי התעופה הישראלית השורדת בחרום תזכה למעמד המגיע לה גם בעתות השגרה. בחקיקה ובתקינה, בנהלים המסייעים לנו לטוס לאן שרק אפשר ולבטח את הנוסעים ככל שרק ניתן, זו חובתנו ונעמוד בה יחד.

קריאה מועילה
קברניט מידן בר
יו"ר איגוד הטייסים



קברניט יוסי שוב ז"ל היה יו"ר איגוד הטייסים הקודם והלך מעימנו בעקבות תאונת עבודה קשה. אין מרגש ומכובד מלצרף את הספדו של אחיו הצעיר, קברניט רוני שוב, למגזין שלנו. יוסי היה קודם כל חבר גם למי שלא היה בין קרוביו, היה איש שיחה מרתק ומלא תשומת לב לסובבים אותו. בהספדי מטעם חברות וחברי האיגוד כיניתי אותו, השותף שלנו לחלומות גדולים, כזה היה ובכזה זכינו, יהי זכרו ברוך.

קברניט מידן בר, יו"ר איגוד הטייסים הישראלי

יוס אחי הגדול,

זה לא הוגן שאדבר אליך מעל הקבר שלך. אתה אמור להיות הדובר ואני אמור להיות הנהנתן. לצערי הרב, לאלת המזל יש תוכניות אחרות. כל חיך הצלחת להתחמק ממנה, למרות שניסתה לחזר אחריך, כרבות אחרות, ובתושייתך ותבונתך הערמת עליה יותר מ 70 שנים. כבר בכתה א', נקראה אמא למנהל בית הספר בתל גנים ונאלצה לתת אישור גורף שאתה רשאי לעמוד בכיתה כי לשבת לא רצית. למזלך עוד טרם המציאו את הריטלין כי אז היו הופכים סוס פרא מיוחד לחמור רדום.

ואכן בהמשך חיך המופרעים, נפלת מסוס דוהר, יצאת בגובה 0 מסחרור, הרסת כל אוטו חדש של אבא, עברת את כל הכמעט ונפגעים האפשריים, והספקת בגיל 71 לחיות ולחוות כמו 5 אנשים נורמאליים.

יוס, היית שילוב של הכל מהכל, הרוח והנשמה שלך היו חייתיות אבל השכל וההיגיון היו שמרניים. היית שובב, היית פרוע, היית חזק והיית תחרותי והיית בר מזל גם כשהתגרית בו. גם כשכעסת וגם כשהיית קפוף, היית כריזמטי. ידעת לפתור דברים במכות אבל גם שאפת להיות מפשר ומכיל. היית חפיפניק ומעמיק, כעוס ורך, אוהב וביקורתי, קפוף ורחב, נוכח ונעלם, מסוכן ובטוח, דרוך ומפוזר והכל

בעטיפה אחת של צלופן, כפי שהיה עטוף כדור ה-יויו הקטן שהיינו מקבלים במתנה, אחרי קנייה של נעליים, בנעלי פיל, ברחוב ביאליק ברמת גן.

אתה סמל ודוגמא לדור שהולך ונעלם. דור שנולד לניצולי שואה, שהפך להיות צבר מחוספס וחדור מטרה, דור ששר שירי פלמ"ח וגבורה. היית טרזן, מצ'יסטה, פטריק קים, מאיר הר ציון ואליפלט אבל גם היית המון המון סשה ארגוב, ג'ון לנון, דויד גרוסמן ופרופסור לייבוביץ'. הרגשת והתרגשת, היית אמוציונאלי אבל גם ניתחת בהגיון של מדען. פעלת מלב של משורר, ומראש של פרטיזן. בלבול אנשים והפנטת אותם באישיותך. היית מגנט דו-קוטבי, מושך ודוחף, מחבר ומרגש. לעולם אתה לא חולה, לא עייף לא רעב ולא שבע, לא נח לרגע, ופעיל אין סופי, אי אפשר היה ללכת אתך ברחוב, רצת עשרה צעדים לפני ולא נעצרת לרגע להביט בעץ יפה, ציפור מזמרת או חלון ראווה. מיהרת להספיק עוד, ולא ידעת לעצור ולנשום.

נכון, לא היה אצלינו בלקסיקון הביתי צמדי מילים כגון : לא יכול או קשה לי, לא עצלנות ולא תירוצים, אבל אתה שכללת את זה לתורת חיים ושכללת זאת עם חוצפה ורכות.

הכל אתגר אותך, להשפיע, להוביל, להיות מעורב ולהיות נוכח. לא פספסת אירוע, מפגש או ערב שירה. לא הייתה לך מנוחה כי לא ידעת באמת כמה אתה מוכשר, חכם, יפה ומושך. המשכת לדהור ורצית להשיג ולהספיק עוד, עד שהגורל האכזר תעתע בך ועצר את מרוצך. עצוב ומתסכל וממש לא במקום.

יוס, בוא נודה על האמת. סטייל לא היה לך, לבשת חולצה חומה לא מכופתרת בשילוב עם גרביים לבנות, אכלת בעמידה פרוסת לחם ישן עם קטשופ, טחינה וגבינה צהובה, לא פיזזת כי היה לך קצב ריקוד מוזר ונותרת אחרון האנשים ששיתים נס קפה רותח עם סוכרזית. אבל היה לך אין סוף צ'ארם ואין סוף אישיות סוחפת, מעוררת השראה. צ'ארם היה מתנת חיך. נגעת ברבים כל כך, הצלחת לשמור על קשרים מדהימים, כבשת והשארת חותם על המונים. הובלת וסחפת.

ואני עצוב מכך שכבר לא יתבלבלו כשרואים אותי ברחוב וכבר לא יהיה לי תירוץ להתחמק ממבט זר ומחיך ולומר, מתנצל, לא מכיר אותך או אותך, אני רק אח של יוסי.

כמה דומים אנחנו וכמה שונים. כמה שמרת עלי וכמה התווכחנו שעות על גורל ומקרה, התעקשת על התאוריה, והמציאות לא בלבלה אותך, ידעת בחוכמתך ובכישוריך לשובב אותה כדי שתתאים לתאוריה. הערכת אותי ולעיתים הפרעתי לך, אהבת אותי וגם לא הבנת אותי, סמכת עלי וזה היה לי כל כך חשוב.

תמיד ידענו להבין את השונות בינינו, לכבד אותה ולהמשיך באהבה לקבל החלטות ביחד. וכשאמא ביקשה באון ובצלילות דעת לסיים את חייה, לקח לך זמן להתחבר, אך ידעת לתמוך ולכבד.

יוס, גאוות חייך כאן מסביב. אתה משאיר משפחה מדהימה שתמשיך בדרכה הייחודית לשיר את שירת ליבך הרחב. השארת מורשת אדירה, חברי נפש ונשמה ואלפי אנשים שנגעת בהם. אתה לא משאיר רק תמונות וסרטים רבים אלא בעיקר אנרגיה מיוחדת של רוח ועשייה, סקרנות, ונחישות עם נשמה של ילד.

נתת מעצמך וטיפלת בילדיך ברוך ובאהבה לפני שטיפלת בעצמך. אתה משאיר ערמות של רגש ואהבה בכל אחד מהם ובוורד הלבאיאה, שבאישיותה המיוחדת תדע למלא את החלל שנוצר ברכות, בקבלה ובתוכן ייחודי לה.

יוס, אהבת את החיים כפי שחיית אותם ולוותר עליהם לא היה בלקסיקון שלך, לא רצית יותר לחיות אחרי שנפגעה מערכת ההפעלה הייחודית שלך. החלטת שאלו אינם החיים שרצית. אחרי מאמץ אדיר של כח פיסית מטורף נתת לנו תקווה לקבל חזרה אפילו חלק קטן ממך, אך לא הצלחת. בסוף, המציאות הכריעה אותך עד אובדן. ידעת בליבך שברגע שאבדה לך יכולת הדיבור, החשיבה והתקשורת, גם נגדעה ממך היכולת לשמר את החיים כפי שכל כך ידעת לעשות לפני. התסכול גבר על הרצון לחיות ונפרדת מהעולם שיצרת. העולם שיצרת אינו נפרד ממך.

אז יוס אהוב, אמא לימדה אותנו לא להיות עצובים, והחיים לימדו אותי קבלה, המשכיות ומציאות, אבל לא הכינו אותי להספיד אותך בשיאך. כל כך עצוב וכל כך לא במקום אח יקר ואהוב, השארת אותי שורד אחרון לדור ראשון.

אתה יודע שאני אוהב להיות לבד, אבל לא גם עצוב וכואב. אוהב אותך אח יקר.

רוני שוב



האם לאפשר לחברות התורכיות לשוב ל-17 טיסות ביום?

במלחמה הזאת הוכחה פעם נוספת חשיבותה ומרכזיותה של תעופה ישראלית חזקה ועצמאית כמרכיב בחוסן הלאומי של ישראל

מאת: אבי בניהו

ישראל של אחרי ה-7 באוקטובר היא ישראל אחרת ומן הראוי שכך תהיה.

זו ישראל שלאחר הספירה.

בתוך אין ספור הלקחים בתחומי מעמדנו ומצבנו באזור; הצבא, הביטחון, התקציב, ההתיישבות כמרכיב בביטחון הלאומי, התרבות השלטונית, איכות וטיב המינויים המרכזיים בממשלה ובסוכנויות הביצוע שלה ועוד - אמור להימצא גם הלקח בתחום התעופה האזרחית שלנו.

ישראל יותר מאי פעם היא בבירור "מדינת אי" מוקפת אויבים מרים בנווט רוחני וצבאי איראני, שמבקשים להשמיד את ישראל ואנו נתונים ככל הנראה בעיצומה של מלחמה רב-זירתית ארוכה, קשה ותובענית בלא פחות משש זירות שאין לדעת כמה זמן תמשך עד שנשיב את הביטחון לגבולות ולתושבים.

ולזה צריך להיערך.

ביום שלמחרת ה-7 באוקטובר, כשישראל נכנסה למלחמה בעזה ונקלעה ללחימה בצפון, החליטו חברות התעופה הזרות להפסיק את הטיסות לישראל וממנה. עניין של מדיניות, ביטוח וכו'.

אמנם זה כבר קרה בעבר, אבל המבצעים והמלחמות היו קצרים יחסית וניתן היה לגשר זמנית על הפסקת הטיסות. כעת המצב שונה וחברות התעופה הישראליות עם הטייסים הישראליים, שרבים מהם ומהן בשרות מילואים בחיל האוויר, מילאו את הפער ושמרו על עורקי החיים וקווי התעופה עבור אלפי ישראלים שביקשו לעזוב הכל, לשוב ארצה, להצטרף ליחידות המילואים ולקחת חלק במאמץ המלחמתי. החברות הטיסו ומטיסים אלפי צעירות וצעירים יהודיים שמגיעים ארצה כדי להזדהות ולסייע לחקלאים ועוד, טסים אנשי עסקים, בני משפחות ואזרחים שמבקשים ריענון.

ועדיין לא פרטנו את הטיסות הביטחוניות של ציוד מסוגים שונים שקריטיים לישראל ולניצחונה. ההתגייסות של החברות הישראליות מקיר לקיר הייתה מרשימה ומעודדת מאוד. במלחמה הזאת הוכחה פעם נוספת חשיבותה ומרכזיותה של תעופה ישראלית חזקה ועצמאית כמרכיב בחוסן, בעצמאות ובביטחון הלאומי של ישראל.

האם העובדה הזאת תתמקם במקום הנכון במוקדי קבלת ההחלטות שלנו?



ימים יגידו.

ועוד דבר אחד קטן על תורכיה וחברת התעופה שלה.

נשיא תורכיה ארדואן מיקם עצמו בצד של אויבי ישראל. הוא מכנה את ראש הממשלה "היטלר", לא גינה את הטבח ומשמיץ את ישראל במילים בוטות.

ואני שואל : האם זה הגיוני שנאפשר למדינה עם שליט כזה, שמארח את ראשי חמאס ונוהג בהם כבוד מלכים, לחזור עם חברת התעופה שלו ולבצע 17 טיסות ביום מנתב"ג?

האם נאפשר לשדה התעופה איסטנבול לחזור ולהיות השדה הישראלי השני לצד נתב"ג?

או למשל, האם נאפשר לבנות מחדש את בארי וניר עוז במלט ובברזל תורכי?

ישראל של אחרי הספירה צריכה מדיניות חדשה ופטריוטית, מדיניות שמחבקת, תומכת ואם צריך גם מסבסדות גופים, חברות ותאגידים, שהוכחו כחיוניים לביטחון הלאומי שלנו.

וגם לגאווה הלאומית שלנו



להיות דיילת-אוויר במלחמה

אף אחד לא מאמן אותך כיצד להתמודד עם נוסעים ולעיתים גם עם אנשי צוות מבוהלים בזמן מלחמה ובמהלך ירי מטח טילים באוויר או על הקרקע * חברות התעופה הישראליות וצוותי האוויר שהאירו את השמים בכחול לבן

מאת: רונית בנימיני

בשבת השחורה של השבעה באוקטובר, כשחמאס החל במתקפה הרצחנית על ישראל, הייתי לפני המראה לזנזיבר כדי להחזיר ארצה נוסעים ישראלים שבילו במהלך חופשת סוכות בספארי בטנזניה. עם סגירת הדלת נאמר לי שיש מטח של רקטות מעזה לישראל. אז עדין לא הבנו מה אירע; את גודל הטבח הרצחני והזוועות הנוראיות.

המתנו זמן קצר עד שניתן האישור להמריא והמראנו לאפריקה.

את עוצמת הזוועה הבנו רק כעבור כחצי שעה, כשהיינו באוויר והתחברנו לאתרי החדשות ולרשתות החברתיות. היות שטסנו כ-6 שעות ללא נוסעים יכולנו לצפות בסרטונים ולהבין מה קורה בישראל. יכולנו גם להתכונן להתמודדות עם הנוסעים שיחזרו איתנו לארץ שהכל בה עמד מלכת וכל מה שהיה בה לפני כן לא יחזור לקדמותו. את גודל הזוועות, ההרס והחורבן שהתרחשו ביישובי העוטף עוד לא ניתן היה לגמרי לדעת, לתפוס ולהבין.

הנוסעים שעלו למטוס בזנזיבר עלו שלווים ושמחים לאחר חופשת טבע וספארי. הם עדין לא ידעו על מה שהתרחש בישראל אבל במהלך הטיסה, כשהתחברו ל-WiFi החלה להשתרר דממה מקפיאה ולא אופיינית בקבינה, כל הנוסעים נצמדו למכשירי הטלפון הסלולריים ומדי פעם נשמעו קולות של בכי חרישי.

לאחר הנחיתה בנתב"ג המטוס נעצר על המסלול. הקברניט עדכן בכריזה כי בגלל ירי של רקטות על ישראל ניאלץ להמתין עד שהמטח יפסק וכוחות הקרקע יסרקו את המסלול כדי לוודא שהוא נקי

מנפולת של רקטות. הנחיתה על הקרקע הייתה כנראה גם נחיתה למציאות הישראלית הכואבת. נוסעים ונוסעות הגיבו בבכי ובבהלה להודעת הקברניט. ילדים פרצו בבכי ובצעקות, ונכנסו לחרדה עמוקה.

נוסעת מבוהלת רצה אלי בבכי ובצעקות "אני לא נושמת, אני לא נושמת..." היא כמוכן נשמה אבל הייתה אחוזת אימה כמו שאר הנוסעים. יש רגעים בעבודתי כדיילת אויר שלעולם לא אשכח; היום הארוך הזה והרגע הנורא הזה הוא אחד מאותם רגעים.

כדי להיות דיילת/אוויר נדרש לעמוד בדרישות בסיסיות: בחינות מיון, סינון ביטחוני, בדיקות רפואיות, קורס קרקעי, סימולציות של תרחישי בטיחות קרקעיים, אימון ימי, הדרכות באוויר ומבחן מסכם באוויר. רק לאחר שעברת את כל השלבים הללו בהצלחה מוענקת לך תעודת ההסמכה כדיילת/אוויר.

אבל אף אחד לא מאמן אותך כיצד להתמודד עם נוסעים ולעיתים גם עם אנשי צוות מבוהלים בזמן מלחמה ובמהלך ירי מטח טילים באוויר או על הקרקע. אפקט מלחמת "חרבות ברזל" שנכפתה עלינו נתן את אותותיו גם על תנועת הטיסות המסחריות והפרטיות בישראל.

חברות התעופה הזרות הפסיקו זמנית את הטיסות לישראל מה שגרם לחברות התעופה הישראליות, אלעל, ארקיע וישראייר להשתלט על תנועת הנוסעים בנתב"ג. החברות הישראליות הטיסו כ-93% אחוזים מכלל הנוסעים וגם כמות הטיסות הפרטיות ירדה בכ-50%.

החלה פעילות ענפה של טיסות רבות למגוון יעדים: טיסות חילוץ, הבאת מילואימניקים ולוחמים שגויסו בצו 8 ונקראו לחזית, טיסות מטען, הסטת מפונים לרמון - אילת, נבחרות ספורט שמייצגות אותנו במשחקי ספורט בחו"ל, אמנים שטסים לשמח את המפונים ששוהים בבתי המלון באילת ועוד.

מאז פרוץ המלחמה אלפי ישראלים עזבו את ישראל ליוון, לקפריסין ולמדינות שונות. משפחות רבות עם ילדים החליטו בזריזות לארוז מזוודות ולעזוב את ישראל מבלי להתנצל על כך כדי להתאוויר בחו"ל לפרק זמן קצר או עד יעבור זעם. לנשום אוויר ולהשקיט את פעימות הלב המהירות, החרדות והבכי של ילדיהם.



בנוסף, חברות התעופה הישראליות החלו גם במיזמים שנועדו להפיץ בארץ ובכל העולם מסר חזק ועוצמתי של אחדות ישראל. לדוגמא, אל על צירפה את תמונות החטופים והנעדרים למושבי טיסת המטען שיצאה לניו יורק כסמל לתקווה להשבתם ארצה והעניקה את השם "עוטף עזה" למטוס המטען שלה.

ארקיע התגייסה ותלתה את תמונתו של התינוק כפיר ביבס, החטוף הצעיר ביותר, על גוף אחד ממטוסייה כדי לעורר תשומת לב ולגרום לכך שאף אחד לא יוכל להיות אדיש אליה ולא ישכח את החטופים שנשארו מאחור.

האם מסוכן לטוס בזמן מטח טילים על ישראל?

התשובה היא לא. הסיכוי שרקטות (טילי קרקע-קרקע) יהוו איום על המטוס ויפגעו בו הוא נמוך מאוד.

מטוס ארקיע שהיה בדרכו מרמון לנחיתה בנתב"ג נצפה כשברקע המטוס שיגורים ויירוטים, שנראו היטב מהאוויר, אבל הוא נחת בשלום בנתב"ג.

לצוותי האויר יש הנחיות ברורות כיצד לפעול במהלך ירי טילים וזה תלוי אם המטוס נמצא על הקרקע (עמדת חנייה, הסעה, עמדת המראה) או באוויר, בתהליך ההמראה או הנחיתה. צוותי האויר מיומנים ומונחים כיצד לפעול בכל אחד מהשלבים.

הם מקפידים להמריא מכיוונים שונים כדי להימנע מהסכנה שעלולה לנבוע מכיפת ברזל שמונחת לחפש טילים על ידי המכ"מ. בנוסף למטוס יש מערכות הגנה אקטיביות שמגינות מפני פגיעה. כך שבסופו של דבר בטוח יותר להיות באוויר בזמן ירי טילים יותר מאשר על הקרקע.

חברות התעופה הזרות נמנעו לטוס לישראל מאז פרצה המלחמה בגלל סיבה כלכלית: הביטוח הפך להיות יקר. אבל, גם בגלל סיבה פסיכולוגית מובנת בהחלט. החברות לא רגילות לפעול במדינות בהן מתנהלים מבצע צבאי או מלחמה, ואם הן מוצאות את עצמן במדינה כזו, ישראל לדוגמה, הן מפחדות לשהות בה ובצדק. היו מקרים בהם הצוותים הזרים היו במהלך נסיעה מהמלון לנתב"ג או להיפך ובמהלך הנסיעה נשמעה אזעקה והם נאלצו לצאת מהרכב רועדים מפחד, להתרחק ממנו ולהשתטח עם המדים על האספלט בצידי הכביש, כשידיהם מגנות על ראשיהם וחלקם פורצים בבכי, או לרוץ ולחפש מחסה במרחב המוגן הקרוב. סיטואציה מבהילה ומעוררת אימה למי שלא נולד או חי במציאות הישראלית. בשל כך חלק מהמדינות הוציאו אזהרות מסע לישראל ואסרו על העובדים לטוס לישראל ולשהות בה.

דובר על כך שדיילות אוויר זה הרבה מעבר להציע ארוחות, שתיה וקניות פטורות ממכס לנוסעים. על אחת כמה וכמה אם את דיילות אוויר ישראלית שטסה בזמן מבצע צבאי או מלחמה ולעיתים בנוסף גם בזמן מגיפה עולמית, כמו הקורונה, או גם וגם כפי שאירע במבצע "שומר החומות". דיילות היא לשמור על ביטחונם, בטיחותם ורווחתם של הנוסעים במהלך טיסה, אבל מה עם שלוותם של אנשי צוות האוויר בעת מלחמה? אף אחד לא מכין אותך למצב של טיסה בזמן מלחמה. הכישורים הפיזיים

נבדקים לפני תהליך ההכשרה אבל לא הכישורים הנפשיים והחוסן הנפשי שנדרש ממך כשאתה יוצא לטיסה, מתרחק מהמרחב המוגן, עולה לאוויר וצריך לשמור על קור רוח כשכל מי שיקר לך נשאר בבית.

כנראה שהדרך היחידה להתמודד היא ניתוק ריגשי אישי וסדר פעולות אוטומטי על פי נהלים בשילוב חמלה ורגישות כלפי הנוסעים, שחלקם פוחדים לטוס או לשהות במטוס - על אחת כמה וכמה בזמן מלחמה וירי מטח טילים. בנוסף לכך ההתעסקות באדם אחר גורמת לך להסחת דעת מהפחדים והחששות שלך ואף לתחושת סיפוק כפולה ומכופלת כשהנוסעים המבוהלים מודים לך מעומק ליבם.

הדיילים הם העיניים והאוזניים הפנימיים לשמירה על בטיחות הנוסעים והמטוס אך גם על שלומם הנפשי של הנוסעים במהלך הטיסה. וכאן גם בא לידי ביטוי החוסן הנפשי שלהם. אל לנו לשכוח שכל העובדים כולם חוו טראומות וחרדות, חלקם איבדו את יקיריהם, קרוביהם, ובתיהם, חלקם גויסו למילואים, או שבני/בנות זוגם הוקפצו למילואים בצו 8, חוו ירי טילים כשהם בבית, במשמרת, על הקרקע ובאוויר, בדרך לעבודה ובחזרה ממנה. לרבים יש ילדים בגילאים שונים שחוו פחדים וחרדות, שהתווספו לחרדות של ההורים.

פחד וחוסר אונים אפיינו את השבועות הראשונים של המלחמה נוסף על הכעס על אובדן הכבוד הלאומי.

כל חברות התעופה הישראליות נדרשו להגיב על כך ברמה הרגשית-מנטלית ולספק תמיכה תוך התחשבות ורגישות. הפניית אוזן קשבת, הכלה, התחשבות וגמישות. החרדה הקיומית הפכה להיות הישרדותית עוד לפני החשש מהמצב הכלכלי שידרדר. היה ברור שהחוסן הנפשי והמורלי של צוותי האויר הוא החשוב ביותר והראשון לעסוק בו ויש צורך לחזק אותם ולעודדם.



חייבים לציין שמנהלי החברות יצרו קשר עם העובדים באופן אישי כדי לוודא את שלומם, להרגיע, לעודד, להתוודע לקשיים שדורשים טיפול ולספק עוגן ומשענת. כל איש צוות אוויר ומה שנדרש לו במסגרת אי הוודאות והאילוצים. האמת היא שגם המנהלים עצמם נזקקו לתמיכה. כולם ספגו אבדות ופגיעות.

לאחרונה החלו חברות התעופה הזרות להודיע בזו אחר זו על חזרתן לפעילות בישראל מתחילת ינואר 2024. בהנחה שהחופשה הבאה של הציבור בישראל תתאפיין בהפוגה מהלחץ היומיומי, מהמלחמה ומהשפעותיה ותהייה בעלת אופי של "הבראה" ולא רק חופשה.

אני מקווה שהנוסע הישראלי לא ישכח את החברות הישראליות שהיו נאמנות לו, הפגינו פעילות יציבה וסייעו למאמץ המלחמתי – וגם נתנו אפשרות לישראלים שהיו חייבים או שסתם רצו לטוס – לממש את רצונם, גם בעת המלחמה. ולא ישכח גם את כל צוותי האויר הישראלים, שנרתמו למשימה להחזיר אתכם הביתה לישראל מכל מקום בעולם.

בזמן שחברות התעופה הזרות ביטלו או השעו את הטיסות לישראל, היחידות שהוכיחו שישראל היא הבית הן חברות התעופה הישראליות. בהתגייסות לאומית ישראלית, כשכל אחד עשה מה שניתן ומה שהוא יכול עבור המדינה מתוך תחושת שליחות לאומית לצד השליחות ארגונית.

אני דיילת אוויר בדם ועבורי באופן אישי אין כבוד גדול יותר מאשר לטוס מישראל ולחזור אליה בזמן מלחמה.



חברות התעופה הזרות חוזרות – לאט

למרות שהמלחמה טרם הסתיימה, אייג'יאן, לופטהנזה, טארום וחברות נוספות חוזרות לנחות בנתב"ג * איתחאד כלל לא הפסיקה לטוס לכאן מאת: מערכת IVIATION

לאחר שרובן ככולן של חברות התעופה הזרות הודיעו על ביטול טיסותיהן לישראל בתקופת המלחמה בעזה, ולמרות שהמלחמה טרם הסתיימה, החלו אחדות מהחברות לשוב אלינו, טיפין טיפין.

בהקשר הזה מן הראוי לציין את חברת איתחאד מאבו דאבי, שלא ביטלה את טיסותיה והמשיכה לטוס לכאן ללא הפסקה (אך צמצמה את מספר הטיסות ל-4 פעמים בשבוע), ואת פליי דובאי, חברת הלואקוסט האמיריתית, שעשתה הפסקה קצרה מאוד בטיסות ושובה לטוס לנתב"ג זמן קצר לאחר פרוץ המלחמה. המלחמה, אומרים, מזמנת שותפים בלתי רגילים לחיים. חברות התעופה המפרציות, שהחזיקו במשך 3 חודשים את הקו לאמירויות, והיו החברות הזרות היחידות שנחתו בנתב"ג לצד החברות הישראליות, הן דוגמה מצוינת.

הפסקת הטיסות לא נעשתה רק מטעמי ביטחון המטוס ונוסעיו בעת מלחמה, אלא בעיקר בשל עלויות הביטוח שמאמירות מאוד במלחמה. בעוד החברות הישראליות נהנות מסבסוד סעיף הביטוח על ידי המדינה, החברות הזרות לא מסובסדות בסעיף הביטוח ונאלצות לשאת בעצמן בהוצאות הכבדות. סבסוד הביטוח היה נושא לתלונה נגד האוצר מצד החברות הזרות, בטענה לקיפוח מול הישראליות ויצירת תחרות לא הוגנת. עם זאת, המטוטלת החלה לנוע כבר בכיוון ההפוך וכבר החודש נראה את חזרתן של חלק מהחברות לנתב"ג.

כך, למשל, הודיעה חברת Aegean היוונית כי היא חוזרת לטוס החודש לאתונה, בקצב של 4 טיסות בשבוע – ואכן, אפשר כבר להזמין טיסות מנתב"ג לאתונה החל מאמצע ינואר.

גם קבוצת לופטהנזה כולה, הכוללת מלבד לופטהנזה את אוסטריאן אייליינס, סוויס ובריטל איירליינס, הודיעה כי תשוב לטוס לישראל החודש (ינואר 2024). לופטהנזה תפעיל ארבע טיסות שבועיות מתל

אביב לפרנקפורט ו-3 טיסות שבועיות מתל אביב למינכן. אוסטריאן תפעיל שמונה טיסות שבועיות לז'ניבה וסוויס תפעיל בשלב הראשון חמש טיסות שבועיות לציריך.

גם טארום חזרה: חברת התעופה הרומנית חידשה את טיסותיה לתל אביב החל מה-1 בינואר 2024. החברה תפעיל שתי טיסות שבועיות בקו ת"א-בוקרשט. כך גם אתיופיה. חברת התעופה האתיופית חזרה להפעיל טיסות בקו שבין אדיס אבבה לתל אביב בתדירות של חמש טיסות בשבוע. חברות נוספות שחידשו/ יחדשו טיסות בקרוב: היינאן (סין), אזימוט (רוסיה), רד וינגס (רוסיה), אוזבקיסטן, הייסקיי (מולדובה) ועוד.



משחקי מזל

"אני לא רוצה גנרלים מוכשרים, חכמים, טובים, נאמנים או אחראיים. אני רוצה גנרלים שיש להם מזל." (נפוליאון בונפרטה)
מאת: קברניט מנחם אילן

נחיתה של מטוס, בנסיבות שאינן בשליטת הטייס, מוגדרת כנחיתה אונס (Forced Landing). הגורמים עשויים להיות תקלות במערכות שונות, כשל מנועים, גורמי טבע, ההופכים את המשך הטיסה המתוכננת בלתי אפשרית. (הערה: במאמר זה לא אתייחס לנחיתה בנסיבות של חטיפה או יירוט).

ב-12.9.2023, ביצע מטוס, מדגם A320, של חברת התעופה Ural Airlines, נחיתה אונס מושלמת, בשדה תירס, במרכז רוסיה. בנחיתה זו נגרם נזק מזערי למטוס ואיש מיושביו, שפינו את המטוס באמצעות מגלשות, לא נפגע. התצלומים של המטוס, חונה בשדה התירס, מדהימים. אלה הביאו אותי לכתוב את המאמר, בו אסקור ארבעה מקרי נחיתות אונס מוצלחות, במובן של הצלת חיי אדם.



בחלקן המטוסים נמחו ובחלקן המטוסים הוחזרו לטיסה. ארבעת הסיפורים יובאו בסדר כרונולוגי. קריאה מהנה.



המטוס של חברת Ural, חונה בשדה, "מוכן" לחילוץ

אירוע ראשון: Air Canada 143, 23.7.1983

טיסת Air Canada 143, הייתה טיסת קו סדירה, בין מונטריאול לאדמונטון, שבוצעה על מטוס B762. על המטוס היו 61 נוסעים ו-8 אנשי צוות. במהלך השיוט, בגובה 41,000 רגל מעל אונטריו, הופיעה תקלת לחץ דלק נמוך במנוע שמאל. הצוות התייחס לכך כתקלה במשאבה. לאחר זמן קצר



המטוס של Air Canada על המסלול ב-Gimli

הופיעה תקלה דומה במנוע ימין. הצוות ביקש לסטות לנחיתת חירום בוויניפג. תוך זמן קצר כבה מנוע שמאל. הצוות התכונן לנחיתה על מנוע אחד ובמקביל ניסה להניע את המנוע שכבה. בתוך כך כבה גם מנוע ימין. מערכות החשמל כשלו והצוות נותר עם מכשירי חירום בלבד. ה-RAT (Ram Air Turbine) טורבינה המופעלת באמצעות אוויר. מגח נפל וסיפק לחץ הידראולי להגאים.

הקברניט, שהיה מנוסה בדאייה, ניחש שהמהירות המיטבית לגלישה היא 220 קשר. בדרכם לשדה המשנה, הצוות הבין שהם לא יגיעו. הקצין הראשון, שהיה בעברו טייס בחיל האוויר הקנדי, נזכר שהיה פעם שדה תעופה, בשם Gimli, בקרבת מקום והצוות היטה את האף לכיוונו. שדה התעופה הפך בינתיים למסלול מרוצי מכוניות. באותה עת בילו במקום בני אדם רבים, לרבות ילדים על אופניים. אלה לא שמו לב למטוס הגדול, המנמיך חרישית לכיוונם. כני הנסע הורדו בכובד. כני הנסע הראשיים ננעלו מטה, אולם כן הנסע הקדמי לא ננעל. הקברניט ביצע "החלקות" להפחתת פוטנציאל. אלה השפיעו על תפוקת ה-RAT ועל ההיגוי. הקברניט הצליח להנחית את המטוס על מסלול האספלט. כן הנסע הקדמי קרס מיד והמטוס המשיך להחליק על החרטום. הגרר שנוצר, יחד עם גדר מתכת קטנה, עזרו בהאטת

המטוס. אחרי העצירה בוצע פינוי חירום, במהלכו נפצעו 10 נוסעים באורח קל, בעיקר עקב שימוש במגלשות הדלתות האחוריות. לאחר זמן מה המטוס תוקן, הוחזר לטיסה פעילה והוצא משירות לאחרונה ב-2008.

החקירה, שבוצעה על ידי רשות החקירה הקנדית, העלתה כי למטוס הייתה, יום קודם לכן, בעיה במערכת מדידת הדלק (Fuel Quantity Indication System) FQIS. מערכת זו פועלת בשני ערוצים. טכנאי השבית את הערוץ התקול, בעזרת הוצאת לחיץ ושחרר את המטוס לטיסה. הטיסה הבאה, למונטריאול, בוצעה ללא תקלות, אחרי בדיקת כמות דלק בעזרת Drip Stick. הצוות התחלף במונטריאול. טכנאי שנכנס לתא, הכניס בטעות את הלחיץ. מחווי הדלק כשלו כולם. הטכנאי, בהסכמת הקברניט, החליט לשגר את המטוס ללא מחווי דלק (בניגוד ל-MEL). הקברניט החליט לקחת דלק לשני קטעי הטיסה. לצורך חישוב כמות הדלק הנדרשת, הועבר לצוות נתון משקל סגולי של הדלק (המכליות מספקות נפח ובמטוס משתמשים במונחי משקל). הנתון שהצוות קיבל היה 1.77 (פאונד לליטר, בלא שצוינו היחידות). מכיוון שמחווי המטוס עשו שימוש בק"ג, הנתון הנכון היה 0.8 ק"ג לליטר. הליטרים הנדרשים חושבו לפי הנתון השגוי. את כמות הדלק בטונות שהייתה, לכאורה, במכלים, הזינו ל-FMC. קטע הטיסה הראשון בוצע ללא אירועים מיוחדים. על פי התכנון לא נדרשה תוספת דלק לקטע השני. בוצעה שוב בדיקת Drip Stick. מובן שכמות הדלק במטוס הייתה כמחצית ממה שסברו. במהלך הטיסה הדלק פשוט נגמר והמונעים כבו. התקרית קיבלה, ברבות הזמן, את הכינוי The Gimli Glider (על שם השדה בו נחתו).

איך, למרות הכול, המטוס לא נמחה וכל נוסעיו נותרו בחיים? הצוות, בראשות הקברניט Robert Pearson "Bob", שטעו קשות בתהליך הוצאת הטיסה, גילו תושייה ורמת טיסה גבוהה, אינטואיציה, התמצאות, עבודת צוות.

מעל הכול... מזל, הרבה מזל. מזל שהיה אור יום ומזג אוויר נאה. מזל שהייתה באזור רצועת אספלט, שהייתה מוכרת לאחד מהטייסים, שהם יכלו להנחית את המטוס עליה, כי אילולא זאת, כל הסעיפים הקודמים אולי לא היו שווים דבר...

אירוע שני: 24.5.1988, Taca 110

טיסת Taca Airlines 110, הייתה טיסת נוסעים סדירה, מסאן סלודור (בירת אל סלודור) לניו אורלינס, עם חניית ביניים בבליז. הטיסה בוצעה על מטוס מדגם B733, כאשר על המטוס 38 נוסעים ו-7 אנשי צוות. המטוס היה חדש. במהלך ההנמכה לניו אורלינס המטוס נקלע למזג אוויר קשה. כתוצאה מכניסה לענן סופת רעמים, בחציית גובה 16,500 רגל, כבו שני המנועים. תוך כדי גלישה, בתוך העננים וביניהם, ניסו להתניע ב"Windmilling" אולם ללא הצלחה. הם הצליחו להניע את ה-APU ולהניע את המנועים,



המטוס של Taca באתר הנחיתה

בעזרת לחץ האוויר, אולם אלה לא הצליחו לספק כוח ונתרו בסרק. כל ניסיון להוסיף כוח, הביא לעליית טמפרטורות והצוות נאלץ לכבות את המנועים, כדי למנוע אש. הצוות הכריז חירום וקיבל הכוונה לשדה תעופה סמוך, אולם היה ברור להם שהם לא יצליחו להגיע. עם ההנמכה מתחת לבסיס הענן, הצוות זיהה מוביל מים רחב והתכונן לביצוע נחיתה ציף. הצוות ביצע את כל ההכנות לנחיתה, לרבות בד"ח Ditching. כאשר הקברניט הקטין מהירות, לקראת הנחיתה, הוא זיהה משטח דשא, על סוללת עפר (Levee) בסמוך למוביל המים הכריז כי הוא מכונן לשם וקיבל את הסכמת שני אנשי הצוות הנוספים. הצוות הספיק להוריד גלגלים, תוך כדי ביצוע "החלקות", כדי לצלוף לנקודת הנגיעה הרצויה. המטוס נחת בשלום, הנוסעים והצוות התפנו באמצעות המגלשות. נוסע אחד נפצע קל בתהליך.

קברניט הטיסה היה בן 29 בלבד, אולם כבר צבר כ-13,000 שעות טיסה, רובן כקברניט. הוא היה בעל עין אחת בלבד, מאחר ואיבד את עינו השנייה בתקרית ירי. הקצין הראשון היה בן 48, גם הוא ותיק ומנוסה. בנוסף להם היה בתא קברניט בוחן, שבא להשקיף על ביצועי המטוס החדש.

במקרה לגמרי, אתר הנחיתה היה סמוך למתקן של NASA. בתחילה, התכונן היה להוריד למטוס את הכנפיים ולפנות אותו מהמקום, על משאית. לבסוף הוחלף למטוס מנוע באתר הנחיתה. לאחר שהמטוס נגרר, לאתר של NASA. שם תודלק במינימום האפשרי להמראה. במקום היה בעבר שדה תעופה, ששימש את חיל האוויר האמריקאי במהלך מלחמת העולם השנייה ועליו נסלל רחוב. המסלול הוכשר והמטוס המריא עליו, לשדה אחר, בו בוצעו שאר עבודות התחזוקה הנדרשות. המטוס הוחזר לשירות בחברת Taca. לאחר מכן עבר מספר חברות והוצא משירות, סופית, רק בשנת 2016.

ועדת החקירה קבעה, כי המטוס נכנס, לא במכוון, לתוך סופת רעמים פעילה ברמה 4. כתוצאה מכך כבו המנועים, שהיו בסל"ד נמוך, למרות שהרישיון שלהם כיסה אפשרות של כניסה לענן מסוג זה. שני המנועים כבו, אולם אחד מהם גם עבר מגבלת טמפרטורה, מה שחייב להחליפו באתר. בעקבות האירוע, הכניסה חברת CFM שינויים במערכת ההצתה, כדי למנוע כביית מנועים.

הצוות, בראשות הקברניט Carlos Dárdano, הפגין תושייה, רמת טיסה ועבודת צוות גבוהה, בלחץ זמן ובעומס עבודה ומנטלי כבד (אחרי הכול, חייהם וחיי נוסעיהם היו על הכף). הם גילו גמישות, יכולת קבלת החלטות ואלתור. הם הביאו מטוס ללא מנועים, לנחיתה בטוחה, ממנה כל הנוסעים וגם המטוס יצאו בשלום.

מה שהיה להם עוד זה...מזל, הרבה מזל. מזל שהאירוע התרחש ביום. מזל שכאשר יצאו מתחת לבסיס הענן מצאו עצמם מול מוביל מים עליו ניתן היה לנחות. בנחיתה זו, המטוס היה כמובן נמחה ואולי היו נפגעים. מזל גדול יותר היה להם, כאשר הקברניט זיהה, ממש ברגע אחרון, פיסת אדמה עליה אפשר היה לנחות.

אירוע שלישי: Air Transat 236, 24.8.2001

טיסת Air Transat 236, הייתה טיסת נוסעים סדירה, מטורונטו לליסבון. הטיסה בוצעה על מטוס A330. על המטוס היו 293 נוסעים ו-13 אנשי צוות. במהלך השיוט, מעל האוקיינוס האטלנטי, החלה נזילת דלק במנוע מספר 2 (מנוע ימין). האינדיקציה הראשונה לבעיה, הייתה חייווי של חוסר איזון בין מכלי הדלק. הצוות לא אבחן נכון את הבעיה ולא זיהה את העובדה שיש נזילת דלק מהמנוע. הצוות ביצע איזון דלק, מהזיכרון. בכך הזרימו דלק למיכל הראשי הימני, ממנו נזל החוצה דרך המנוע. הנזילה הייתה בקצב של כגלון אחד (3.785 ליטר) בכל שנייה. בהמשך, הצוות זיהה חוסר דלק והחליט לסטות לנחיתה בשדה הצבאי של Lajes, אשר באיים האזוריים. הם הכריזו חירום דלק לבקרת סנטה מריה. כאשר המטוס שייט בגובה 39,000 רגל, במרחק של כ-150 מייל מהשדה, כבה מנוע ימין עקב "Fuel Starvation". הצוות הנמיך לגובה 33,000 ושידר שוב חירום לבקרת סנטה מריה. 13 דקות אחרי מנוע ימין, גם מנוע שמאל כבה, מחוסר דלק. המטוס היה אז כ-75 מייל מהשדה. מקורות המתח החשמלי כשלו. ה-RAT הופל וסיפק אנרגיה למערכות חיוניות, בעיקר להגאים. במצב זה לא היה לחץ הידראולי להפעלת המדפים, הבלמים המשניים ומחבלי הזרימה. לבלמים הראשיים נותר הלחץ במצבר (Accumulator) בלבד. בהעדר לחץ פניאומטי גם הדיחוס ברח לאיטו, גובה הקבינה עלה ומסיכות החמצן של הנוסעים נפלו. הבקר נתן לצוות הכוונה ישירות לשדה. שיעור ההנמכה היה כ-2,000 רגל לדקה והצוות חישב את הזמן שנותר להם עד לנחיתה, על המסלול או באוקיינוס. עקב הצטברות עודף פוטנציאל הקברניט ביצע 360 וסדרת תמרונים. המטוס נחת קשה, כ-300 מטר מתחילת המסלול, במהירות 200 קשר. המטוס עצר כ-700 מטר לפני סוף המסלול. נגרמו נזקים לכני הנסע, כל הצמיגים התרוקנו או נשחקו עד הג'אנטים. הצוות והנוסעים

ביצעו פינוי חירום, במהלכו נפצעו 16 מהם. למטוס נגרמו נזקים. מאוחר יותר המטוס תוקן, טס עד שנת 2021 וכיום נמצא באחסנה.



המטוס של Air Transat, על המסלול ב-Lajes

הצוות, בראשות הקברניט הקנדי Robert Piché, הפגין רמה לא מזהירה בטיפולו בתקלת הדלק. למעשה התפקוד של הצוות בשלב זה הוא זה שהביא לירידת כמות הדלק עד כביית המנועים. לאחר שהתגלתה הצרה במלוא חומרתה, הצוות הצליח לדאוג, להגיע למסלול בשדה תעופה, להנחית את המטוס בשלום, יחסית. מספר נוסעים ואנשי צוות נפצעו, במהלך הפינוי. המטוס ניזוק אולם לאחר מכן תוקן וחזר לטיסה. זו הייתה הדאיה הארוכה בהיסטוריה של התעופה המסחרית, 75 מייל מרגע כביית המנוע השני.

מה עוד היה להם? מזל... הרבה מזל. מזל שהמטוס היה במרחק שאפשר הגעה לשדה תעופה, על אי באמצע האוקיינוס. מזל שהיה אור יום ומזג אוויר נאה. אילו התקרית הייתה מתרחשת במיקום מעט שונה, או בתנאים שונים, היינו בסרט אחר לגמרי, אולי בסגנון AF447.

אירוע רביעי: Ural 178, 15.8.2019

טיסת Ural Airlines 178, הייתה טיסת קו סדירה, ממוסקבה (זחובסקי) לסימפרופול. המטוס היה A321 ועליו 226 נוסעים ו-7 אנשי צוות. זמן קצר אחרי המראה, המטוס נכנס ללהקת שחפים. פגיעה אחת גרמה לכשל מנוע שמאל. הפגיעה השנייה גרמה לנזק כבד למנוע ימין, שלא יכול היה לספק די דחף כדי לשמור את המטוס באוויר. הקברניט החליט לבצע נחיתה אונס, ישר לפניו, בשדה תירס. לקראת נחיתה הצוות כיבה את שני המנועים. הקברניט החליט לבצע את הנחיתה עם כני הנסע מעלה, כדי לשפר את היכולת של המטוס לגלוש על השדה. הצוות והנוסעים ביצעו פינוי חירום. במהלך הנחיתה והפינוי נפצעו בסך הכול 74 בני אדם, אף אחד מהם לא באופן קשה. המטוס נמחה.



המטוס של Ural בשדה התיירס, סמוך למוסקבה

הצוות, שכלל את הקברניט Damir Yusupov והקצין הראשון Georgy Murzin, גילה תושייה ורמת טיסה גבוהה והביאו את המטוס לנחיתה אונס מוצלחת בשטח. המטוס אמנם נמחה (יתכן ונחיתה עם כני הנסע מטה הייתה משנה את התמונה), אולם כל הנוסעים שרדו. בעקבות הצטיינותם באירוע קיבלו השניים עיטור "גיבור הפדרציה הרוסית" בקרמלין.

מה עוד היה להם? מזל... הרבה מזל. מזל שזה היה אור יום, שמזג האוויר היה נאה. מזל שהיה להם שדה תירס מול העיניים ולא יער, או אזור מיושב, או גבעת טרשים.

אלה היו ארבעה סיפורים אקראיים על נחיתות אונס, בנסיבות שונות. יש עוד. יש כאלה שעשו עליהן סרטים, כמו הנחיתה על ההדסון, בטיסת US Air 1549 (עליה כבר כתבתי בהקשר אחר). יש נחיתות אונס שהסתיימו בשלום. יש שהסתיימו בתאונת CFIT (טיסה מבוקרת אל תוך הקרקע) קטלנית.

המשותף לכל האירועים המוצלחים הוא מזל.... הרבה מזל. נדרשים כמובן כישורי טיסה, עבודת צוות, אינטואיציה, יכולת אלתור, גמישות מחשבתית ועוד תכונות, אבל אם אין את המיקום והתנאים המתאימים, כל אלה לא יועילו.

לסיכום, אם נגזר עלינו לאבד כוח על שני מנועים, מוטב מעל ההדסון ביום, במזג אוויר צח ונאה, מאשר מעל מרכז עיר גדולה בלילה, במזג אוויר קשה.



"אפרוח" בשמי דימונה

כטייסיים שהוזנקו ליירט את המיג 21 ששייט בשמי דימונה בגובה רב לצרכי צילום, ראינו את המטוס המצרי החומק מאתנו, רחוק וגבוה מעלינו - ולא יכולנו להשיגו * הפתרון שמצאו בחיל האוויר: חיבור מנוע רקטי למיראז' * זה לא קרה, אבל פגישה מפתיעה בווינה סגרה מעגל היסטורי מדהים

מאת: אילן הייט

תחילתו של הסיפור הזה היא בגובה 50.000 רגל, לא הרחק מהמכתש הקטן שליד העיר דימונה.

קיומו של כור אטומי בישראל בדימונה, על פי פרסומים זרים, הציק מאד למצרים בשנות הששים של המאה הקודמת. נשיא מצרים, עבדול נאצר ויועציו, היו מוטרדים מהאפשרויות הצבאיות שבכור כזה עבור ישראל. זאת למרות ה"עמימות" לגביו, שנשמרה אז אף יותר טוב מאשר בימינו.

בשנת 1967 ובמיוחד בימי המתיחות הביטחונית-פוליטית ששררה באזורנו בשבועות שקדמו למלחמת ששת הימים, החליטו בחיל-האוויר המצרי לצאת למבצע נועז ולשלוח מטוסים שיצלמו מגובה רב את הכור בדימונה. זאת במטרה לאסוף מודיעין, לנסות ולגלות מה הישראלים מסתירים שם.

האם הייתה להם סיבה לדאגה?

לשם כך המצרים תכננו וביצעו את סידרת הטיסות שבחיל האוויר הישראלי קראו להן אז בשם הקוד "אפרוח". תכנון הגיחות של חיל-האוויר המצרי (בייעוץ ובסיוע סובייטי, כנראה) לצילום הכור היה נכון מבחינה מבצעית:

מטוס הצילום, מדגם "מיג 21" העל-קולי, שנשא בחרטומו מצלמות לצילום אנכי, המריא בכל אחת מהגיחות האלה משדה תעופה צבאי באזור תעלת סואץ. הוא טיפס לגובה רב של יותר מ-50.000 רגל מעל לחצי האי סיני והאיץ למהירות על קולית של כ-1.7 מאך בכיוון מזרח, לעבר הנגב. כשהגיע וחדר לגבול ישראל, דרומית לרפיח, לא היה כל סיכוי למטוסי ה"מיראז' 3" הישראליים ליירט אותו

זו הייתה בעיה של מרחב זמן: מטוסי ה"מיראז' 3" של חיל האוויר הישראלי היו אומנם מהירים ובעלי יכולת נסיקה מהירה ביותר לגובה, אך כשהוזנקו ליירוט ה"אפרוח" מבסיסי חיל האוויר בתל-נוף וחצור הם היו בפיגור אחר ה"מיג" המצלם. המטוס המצרי שחדר חלף בשמי דימונה ופנה דרומה במהירות לכיוון שארם אל שייך.

אנו, הטייסים שהוזנקו ליירט אותו, אפילו ראינו את המטוס המצרי החומק מאתנו רחוק וגבוה מעלינו ולא יכולנו להשיגו.

לתזכורת: טילי ה"הוק" מתוצרת ארה"ב שהיו ברשות צה"ל והוצבו בקרבת הכור בדימונה להגנתו, לא היו יכולים להגיע בכלל לגובה בו דהר לו ה"מיג 21" המצרי המצלם.

כדי לשפר את סיכויי היירוט חשבו אז בחיל האוויר על פתרון טכנולוגי יצירתי: להתקין במטוס ה"מיראז' 3" מנוע רקטי ולהפוך את המטוס לטיל. מנוע כזה יסייע למבער האחורי ויאץ את ה"מיראז' 3" למהירות על-קולית הרבה יותר מהר. הוא יעזור לו גם בנסיקה מהירה יותר לגובה רב, כך שיצליח להגיע וליירט את ה"אפרוח".

מסתבר כי ה"מיראז' 3" תוכנן במפעלי "דאסו" צרפת גם לאפשרות טכנולוגית שכזו. חיל האוויר הזדרז ורכש כמה מנועי רקטה מתאימים ואת הדלק המיוחד (והרעיל מאוד!) להפעלתם.

נשאה רק עוד בעיה אחת: לאמן את הטייסים בסוג טיסה שכזה: לביצוע חתך הטיסה האופייני לצורך היירוט של ה"אפרוח" נדרשו המבצעים להמריא בכוח מלא של המבער האחורי, המופעל ביחד עם הרקטה, לנסוק במהירות בל-תאומן, להאיץ למהירות על-קולית גבוהה, לפעול על פי הנחיות המכ"ם של יחידת הבקרה, ל"נעול" את מערכת המכ"ם של ה"מיראז'" על המטרה, לשגר עליה טיל אוויר-אוויר שכינויו בח"א היה "יהלום" (למתעניינים – Matra 530) ולחזור בשלום לנחיתה, על טיפות הדלק האחרונות.

לשם כך נשלחה לצרפת קבוצה קטנה של טייסים ואני ביניהם. במעטה של חשאיות הגענו לבסיס "מיראז'ים" של חיל האוויר הצרפתי בדיז'ון (כן, העיר של החרדל...) ושם תרגלנו את פרופיל הטיסה, בסימולטור מיוחד של המארחים. האימונים והראות הבקרה התרחשו בצרפתית בלבד.

המפגש עם הטייסים הצרפתים בבסיסם היה מעניין וכלל גם ארוחות צהריים בחברתם של אלה. בין שאר המעדנים הייתה נהוגה שם גם שתיית יין, לפני טיסות האימונים של אחר הצהריים. מבחינתם של הטייסים הצרפתיים - עניין של מה בכך. אנו, הישראלים, הופתענו מאד.

חזרנו לארץ מאומנים ומיומנים, אך לאחר שחצי האי סיני נכבש במהלך מלחמת ששת הימים, לא היה כבר צורך בסוג היירוט הזה. ה"מיג" כבר לא היה יכול להאיץ מעל השטח שבשליטתנו וגיחות ה"אפרוח" של ח"א המצרי מעל דימונה הופסקו.

מנועי הרקטה שנרכשו לא הורכבו על המטוסים. הם הושמו במחסן תחזוקה של חיל האוויר ובעצם נשכחו.

אנו, הטייסים המאומנים, עברנו למשימות אחרות של חיל האוויר ולחמנו בעוד מלחמות שאזור המזרח התיכון משופע בהן.

חלפו שנים רבות. חלק מאנשי החבורה שהתאמנה להטיס ולבצע יירוטים בעזרת רקטה בבסיס דיז'ון השתחררו מחיל האוויר ועברו לעיסוקים אזרחיים ולטיסות באל-על.



אחד מהחבורה שלנו, פורש מאל על וטייס רב עלילות מהקריירה שלו בחיל-האוויר ששמו אסור בפרסום, פנה לעסקים בתחום התעופה. הוא מצא כי עם התפתחות תחום התעופה האזרחית בישראל נוצר עניין רב של טייסים פרטיים במטוסים קלים וזעירים במשקלם – "Ultra-Light". הוא החליט לייבא מחו"ל מטוסים כאלה ולמכור אותם לחובבי טייס.

הטייס שהפך לאיש-עסקים יצר קשר עם נציג של חברה מאוסטריה, שהתמחתה בייצור של מטוסי "אולטרה-לייט". העסקה יצאה לפועל וראשוני המטוסים הגיעו לישראל.

כדי להדק את הקשרים עם היצרן והמפיץ, החליט חברנו לקיים פגישת עסקים עם הנציג האוסטרי של יצרן המטוסים הזעירים. הם נפגשו בבית-קפה בעיר ווינה. תוך כדי השיחה אמר האוסטרי: "אתה טייס. גם אני הייתי טייס!".

חברנו שאל אותו על עברו וניסיונו התעופתי ושמע ממנו את הסיפור המפתיע הבא:

"נולדתי לאם אוסטרית ולאב מצרי. גדלתי בווינה, אך ידעתי גם ערבית, בה שוחחתי עם אבי. בתום לימודי בבית הספר התיכון באוסטריה נסעתי לטיול משפחתי במצרים, לפגוש את קרובי המתגוררים שם.

להפתעתי, נעצרתי בשדה התעופה של קהיר בעת ביקורת הדרכונים. מסתבר כי בהיותי בן לאב מצרי הייתי חייב בשירות צבאי במצרים. כל מאמצי ופעילות משפחתי בנושא לא הועילו ונאלצתי להתגייס.

בעת תהליך החיול שלי נשאלתי: "חיל רגלים או חיל-האוויר?" ובחרתי בחיל-האוויר.

עברתי קורס טייס, הוסמכתי כטייס קרב ולאחר אימונים נוספים הוצבתי בטייסת מטוסי מיג 21 ליד תעלת סואץ.

ידעתי לדבר בשפות זרות ולכן קודמתי מהר לתחום הצילום האנכי למטרות מודיעין וזה היה התחום שבו התמחיתי. יחד עם יועצים סובייטיים בניתי את חתך הטיסה שאפשר לנו לחלוף בשמי דימונה במהירות, לצלם את הכור האטומי ולהסתלק מבלי שהציונים יצליחו ליירט אותנו. היה לי הכבוד לבצע כמה וכמה גיחות כאלה...

לאחר תום חוזה השירות שלי בחיל האוויר המצרי השתחררתי, חזרתי לוונינה, נשארתי בתחום התעופה בעסקי ה"אולטרה-לייט" והנה אני כאן."

חברנו היסס בתחילה אם לספר לשותפו האוסטרי-מצרי כי בעברו היה בין המנסים ליירט אותו ושהתאמן להפילו, בסיוע מנוע רקטי! במחשבה נוספת הוא הציע לאוסטרי-מצרי להגיע לישראל ולהיפגש עם החבורה של הטייסים שניסו לתפוס אותו. תוכנן מפגש מרגש.

לצערנו הפגישה לא יצאה אל הפועל, כי חברנו, הטייס האמייץ, ניספה בעצמו לפני האירוע בתאונת מטוס אולטרה-לייט שהטיס.

יהי זכרו ברוך.

והטייסים האחרים בחבורה? עליהם נאמר: **Old pilots do not die, they just fade away...**