

AVIATION 

גיליון ינואר 2025



איגוד הטייסים הישראלי
מאחל לכם ולבני משפחותיכם

2025

שנה אדרחית טובה



אנחנו צריכים לכוון גבוה

התעופה היא הנכס אסטרטגי, סיפור שטרם סופר כמותו בעולם, אנחנו כותבים אותו; תעופה ומלחמה * המצור התעופתי צריך להניע אותנו לכוון גבוה * למשבר הבא אנחנו צריכים מאה מטוסים ישראליים ועוד שני שדות תעופה

מאת: קברניט מידן בר, יו"ר איגוד הטייסים

קוראות וקוראים יקרים,

בזמן שאתם קוראים את הדברים האלה יש מטוסים ישראלים ברחבי המזרח התיכון, וייתכן שאף בטווחים מרוחקים כמו תימן או איראן, אבל יש גם מטוסים ישראליים ברומא ובלונדון. אותם אנשים מטיסים אותם בהפרש של יום מילואים. יש אנשים שהיו הלילה בכוננות חילוץ רחוק מאוד ויצאו הערב לניו יורק או לרנקה והם אותם אנשים.

הטייס הישראלי מנמיך לנחיתה בבן גוריון כשלצידו פטרולים, מתחת תקיפות, חילוצים וקרבות? – אין תעופה כזאת בעולם. לשבת במטוס עם שלוש מאות נוסעים כשיש צבע אדום, לראות מכונאים רצים למרחבים המוגנים ולהזכיר שיש לך תשעים טון דלק? – אין תעופה כזאת בעולם. אנחנו לא כמו כולם, יש תעופה כזאת ויש מקום כזה, ישראל. התעופה היא הנכס אסטרטגי, סיפור שטרם סופר כמותו בעולם, אנחנו כותבים אותו; תעופה ומלחמה.

המציאות סביבנו מפתיעה ומתרחשת בקצבים מהירים, אבל אל לנו להתבלבל ממנה. תראו מה קורה סביבנו, תקשיבו לשקט, תביטו למעלה בשמיים ריקים, אף אחד לא ממהר

לשוב לכאן, המצור התעופתי צריך להניע אותנו לקו ברור ולניצול משברים לצמיחה ולא להתאוששות ומריחה. העם הזה בנוי לזה, העם הזה יודע לעשות את זה, אנחנו יכולים לכוון גבוה, אנחנו צריכים לכוון גבוה, לשאול את עצמנו איך הגענו למצב הזה, ומיד לתכנן איך נצא ממנו חזקים.

כי למשבר הבא אנחנו צריכים מאה מטוסים ישראליים, למשבר הבא אנחנו צריכים עוד שני שדות תעופה. למשבר הבא אנחנו צריכים תיקוני חקיקה, כי חברות תעופה שמשנות את לוח הטיסות בהתרעה קצרה לטובת חילוץ לא יוכלו לפצות את מי שנפגע מכך, והמשבר הבא כבר יצא לדרך, וגם לצווים בינ"ל שעשויים להגיע התחלנו להתכונן ברצינות.

אנחנו חזקים בביקורת, זה טוב אבל לא תכנית עבודה, תמיד אפשר וצריך לעשות יותר. אבל לטוס כאן במלחמה זה לא דבר טריוויאלי, פרי עמלם של אנשים רבים, אומץ לב רגולטורי חסר תקדים ואם אתם רוצים לראות איך תעופה אמורה להתנהג במלחמה תביטו על אוקראינה, שם יש מלחמה ואין תעופה. בישראל זו חובתנו ובעולם זו תדמיתנו.

המציאות האזורית תמשיך לאתגר אותנו ותהפוך תפישת עולם. כי רק מדינה שהולכת לישון פסימית אחרי יום עבודה מפרך יכולה להתעורר לאופטימיות בקרב הציבור שלה. תחשבו רק על השנה הבאה, חילופי ממשל באמריקה, שינויים דרמטיים במזרח התיכון ופקיעת הסכם הפיקוח על הגרעין האיראני. משהו חדש נולד, שום דבר לא יחזור למה שהיה, ובמשמרת שלנו לראות שזה יגמר לטובתנו. האתגרים בישראל מפתיעים והם מעבר לכל דמיון, את זה אי אפשר לפתור רק ברוח התנדבות, צריך מחויבות.

ישראל יכולה להיות מעצמה תעופתית בייחוד עכשיו, שהניסיון הצבאי והאזרחי מתחברים לפוטנציאל אדיר ורגע סינגולרי שכדאי לנצל אותו. אבל בשביל זה צריך לעבוד ומי שלא משקיע בתעופה שלא יבוא בטענות שאין מושבים, מי שלא מאפשר לתעופה לצמוח ולהתחרות באמת שלא יבוא בטענות שאין כרטיסים. שלא תבינו לא נכון, אנחנו מתחקרים זה הטבע שלנו, אבל ממשבר ארוך ועמוק צריך לצמוח עתיד מתוק ורחוק, עתיד לכלל אזרחי ישראל, במדינת ישראל, והוא לא רק תעופתי, הוא עתיד מדינת ישראל. עתיד של עצמאות לצד תחרות, עתיד בו מחיר מוצר מזון בסיסי לא משתנה בעשרות אחוזים במרחק כמה קילומטרים בודדים. יוקר מחיה אינה גזרת גורל כמו חינוך ובריאות, משפט ובטחון.

אפשר לטפל, צריך לטפל וחובה לטפל, כי מדינה יקרה היא מקום שלאורך זמן לא טוב יהיה לחיות בו, לא מדינה של מיסים, לא מדינה של ניסים, אלא מדינה של עושים.

אנחנו נצא מהמלחמה מחוזקים; אין לי ספק, נמשיך להיאבק למען התעופה, להשקיע במשק, יש לנו יכולת להשתפר, יש לנו חובה לעשות את זה. חובה לבעלי המניות שלנו.

היתרון היחסי היחיד של מדינת ישראל הוא ההון האנושי והביחד, אנחנו לא נחכה לשר כזה או אחר, לא לשלושים ושישה משרדים אלא נמשיך לעבוד בעצמינו ואנחנו ננצח, לא משום שאנחנו יותר טובים – אנחנו רוצים להיות – וגם לא משום שאין לנו ברירה, יש לנו! בחרנו לחיות פה ובשביל זה אנחנו קמים בבוקר ועם זה הולכים לישון וקמים שוב ליום מילואים או להטיס אלפי נוסעים. אנחנו מחזקים את מפקדי צה"ל וחייליו. דור חדש מתגלה ומיישר אותנו לעסוק בדברים חשובים באמת מהם התעלמנו. כי אם לא מנצחים יחד, כולם אבל כולם יפסידו.

טייסות וטייסי ישראל, כשאני מביט על התעופה אני רואה אתכם, אני רואה בה אי של שקט ובטחון, לקיחת אחריות ובטיחות, מקצוענות ומסירות. מטוס שממריא הוא כמו בבועה של בסיס העם שלו. אצלנו יושבים כולם, וכשמבקשים לחגור חגורות כולם חוגרים, כשמכבים את האור בקבינה כולם מכבדים את אלו שישנים, וכשמחלקים אוכל כולם אוכלים, ובסוף בנחיתה מוחאים כפיים, יש אצלנו מימין ומשמאל, יהודים ושאינם, דתיים וחיילוניים יש אצלנו הכל מכל. בשנה האחרונה אתם טייסי ישראל עשיתם את זה ובבטחה. זכרו כי המטוסים שלנו ברישוי מדינת ישראל, בתוכם יושב עם ישראל כולו, אבל על הכרטיס לא כתוב ביחד ננצח, כי במקום שמנצחים בכל יום מחדש פשוט לא צריך.

אני רוצה לסיים בנימה אישית ולהביע הערכה עמוקה לכלל הטייסות והטייסים בישראל, שנתנו בידי את האיגוד הזה בשש השנים האחרונות, בקרוב זה יגמר, ואני מייחל ליום בו נראה יותר טייסים וטייסות עושים יותר למען הציבור.



לטוס לצד טילי שיוט

כמו שלמדנו לטוס לצד הציפורים, כשם שידענו לטוס עם הקורונה, כך למדנו לקיים נתיבי טיסה ולהסיע נוסעים בשמיים באחריות לצד טילים וכטב"מים * אין לי ספק שלמפקדת חיל-האוויר נוהרים וינהרו מכל חילות האוויר בעולם כדי ללמוד ולתחקר איך פעל במלחמה

מאת: אלוף במיל' אבי בניהו

שנת 2024, שנת חרבות ברזל, שנת המלחמה בשבע החזיתות, הייתה שנה מיוחדת, מאתגרת וחסרת תקדים לתעופה הישראלית.

החלטת רוב חברות התעופה בעולם להפסיק טיסות לאזור המלחמה בישראל העמידה את חברות התעופה הישראליות בפני משימה לאומית לשמור ולקיים בכל מחיר (תרתי משמע) את הקשר היחידי של ישראל לעולם וממנו.

טייסי החברות המריאו, נחתו וטסו בנתיבי האוויר באזור לצד טילי שיוט, כטב"מים, מיירטים ושלל חפצים שמקומם לרוב לא בנתיבי הטייס.

חלק מאותם טייסים שפגשו הנוסעים בטיסה לניו יורק, לונדון פראג או אתונה, פשטו כמה שעות קודם לכן את סרבלי הטיסה בטייסות חיל-האוויר לאחר גיחה בעזה, בדמשק, בביירות או הרבה יותר רחוק משם.

זוהי מציאות מוזרה שלא קיימת בשום מדינה אחרת; מציאות שבה המרחב האווירי הריבוני וסביבתו משמשים בערבוביה במשך שנה למטוסי נוסעים ולמטוסי קרב, לטילים, כטב"מים ולטילי ירוט.

לקונצרט האווירי המוזר הזה הצטרפו מדינות רבות באזור, שהתגבשו למעין ברית הגנה שטרם נחתמה רשמית ועיקרה שיתוף פעולה אזורי להגנה וירוט מפני איראן ושלוחותיה. שיתוף פעולה ביטחוני זה צפוי להתפתח לשיתוף פעולה אווירי אזרחי משמעותי בעתיד הקרוב, בוודאי כאשר סעודיה שגילתה שותפות ואחריות לביטחון האזור תצטרף להסכמי אברהם.

עדיין מוקדם לסכם את המלחמה המשמעותית הזו, שמשנה את המצב הגאופוליטי באזור, אולם מספר תובנות חייבות כבר להירשם:

א. חיל-האוויר, לצד הכשל של בוקר ה-7 לאוקטובר, רושם פרק של זהב במורשתו ומבקיע את מעטפת הביצועים, עם יכולות חדשות ועם עליונות מודיעינית טכנולוגית ומבצעית גם בהגנה וגם בהתקפה וגם בשיתוף פעולה חסר תקדים בעומקו ואיכותו עם כוחות היבשה.

אין לי ספק שלמפקדת חיל-האוויר נוהרים וינהרו מכל חילות האוויר בעולם כדי ללמוד ולתחקר איך פעל במלחמה.

ב. כמו שלמדנו לטוס לצד הציפורים, כשם שידענו לטוס עם הקורונה, כך למדנו לקיים נתיבי טיסה ולהסיע נוסעים בשמיים באחריות לצד טילים וכטב"מים.

לא נעים אבל אפשרי.

ד. לאחר מגפת הקורונה ולאחר המלחמה בה אנו נתונים כעת חיוניותה של תעופה ישראלית עצמאית בהיקף של עשרות מטוסים צרי גוף ורחבי גוף היא, מעבר לכל ספק, מרכיב בביטחון הלאומי של ישראל.

ה. חברות התעופה שהאשמו בהפקעת מחירים ובמיצוי מירבי של סוגיית הביקוש וההיצע בתקופת מלמה תיזדרשנה לחזק ולשקם את אמון הציבור בתעופה הישראלית.

ו. חסרים לנו נמלי אוויר ויש לפתח תשתיות ולקדם גם שדה חליפי וגם שדה עירוני כמו אלו שצצים ברחבי העולם.

ז. האנשים והנשים בתוך הקוקפיט ומחוצה לו, מסורים, נאמנים, חדורי שליחות, שיודעים להחליף סרבל קרבי בתוך שעה למדי קברניט – הם הסוד שלנו בחיל-האוויר ובחברות התעופה.



שנה איומה

סיכום שנת התעופה 2024 מעלה תמונה עגומה: 487 הרוגים ב-24 תאונות קטלניות, בכל רחבי העולם * ב-2023 הרשמה רק תאונה קטלנית אחת * התאונה החמורה ביותר: ג'ו אייר הקוריאנית, 179 הרוגים

מאת: אהרון לפידות

כיהא לאחת השנים הגרועות בתעופה העולמית, מסתיימת 2024 בתאונה הקטלנית ביותר השנה: מטוס בואינג 737-800 בטיסה 2216 של Jeju Air התרסק במהלך הגישה לעיר מואן שבדרום קוריאה. בהתרסקות נהרגו 179 מתוך 181 הנוסעים ואנשי הצוות שהיו על הסיפון. בסך הכל אירעו השנה 24 תאונות קטלניות בהן מצאו את מותם 487 נוסעים ואנשי צוות.

ההתרסקות הזו הייתה ההתרסקות הקטלנית הרביעית החודש. לפני התרסקו שני מטוסים בברזיל, בהם נהרגו 12 נוסעים ואנשי צוות, וכמובן, רק 4 ימים לפני התאונה בקוריאה – המטוס האזרי. טיסה 8243 של Azerbaijan Airlines, במטוס אמבראר 190, שנפגעה על ידי מיירט רוסי והתרסקה ליד אקטאו, קזחסטן, ובה מצאו את מותם 38 מתוך 67 הנוסעים שהיו על הסיפון.

כלומר – קציר הדמים של דצמבר בלבד: 229 הרוגים. במהלך השנה ידענו, לדוגמה, התנגשות בין איירבוס A-350 לדאש-8 צבאי בהנדה שביפן, את התרסקות מטוסו של נשיא איראן, ובתאונה פחות ידועה – מסוקו של נשיא צ'ילה לשעבר, שגם הוא התרסק (שני הנשיאים נהרגו); את ההתפרקות של פלאג הדלת ב-737 מקס של איר אלסקה, התרסקות האיליושין IL76 הרוסי שנשא 65 שבויי מלחמה אוקראינים ו-3 אנשי צוות – כולם נהרגו, ועוד מטוס צבאי מאותו הדגם התרסק סמוך לבלגורוד; כל חמשת אנשי הצוות נהרגו. גם הרמטכ"ל הקנייתי ו-9 קצינים בכירים בפמלייתו נהרגו בתאונות מסוק יואי.

אפשר להמשיך אך העיקרון מובן – Anno Horribilis. שנה איומה, כינתה המלכה אליזבת השנייה, נוחה עדן, את שנת 1992, שבה ארמון ווינדזור עלה באש וצ'ארלס ודיאנה נפרדו. אין

כינוי הולם מזה לשנת התעופה 2024, במיוחד בהשוואה לקודמתה, 2023, שהייתה אחת השנים הטובות שבה התרחשה רק תאונה אווירית קטלנית אחת, שגבתה את חייהם של 72 נוסעים.

מה אירע למטוס הקוריאני? ראשית – חברת Jeju Air היא חברת הלואו קוסט הגדולה בקוריאה והשלישית בגודלה בין חברות התעופה הקוריאניות, כשמקדימות אותה קוריאן אייר ואסיאנה. יש לה צי של כ-40 מטוסים על טהרת ה-737, ובהזמנה – עוד כמספר הזה מדגם MAX.737



התרסקות המטוס בקוריאה הדרומית

הבה ננסה לשחזר את ההתרסקות בשלושה צעדים, מהמאוחר למוקדם:

- מטוס הבואינג 737-800 התרסק בעוצמה אל חומת בטון בשדה התעופה מואן, וכתוצאה מההתרסקות המטוס נבקע ועלה בלהבות
- לפני ההתנגשות בחומה, המטוס נחת נחיתת חירום על גחונו. כני הנסע – גלגלי המטוס – לא ירדו, והמטוס החליק על המסלול. זהו מצב בלתי נשלט – ללא גלגלים הטייס אינו יכול לנהוג את המטוס, ובעיקר לא יכול לעצור אותו. כתוצאה מהחיכוך נוצר חום עצום, שתרם לשריפה שפרצה בעת ההתנגשות עצמה.

- השאלה הגדולה מסתתרת בנקודה האחרונה: מדוע לא ירדו הגלגלים? עדי ראייה ציינו להקת ציפורים סביב המטוס ואחת ההשערות היא שצפרים חדרו למנוע. אחד משני הניצולים סיפר שאחד המנועים התפוצץ לפני הנחיתה. אולם צריך להצביע על הקשר שבין שריפה במנוע לאי ירידת הגלגלים. כני הנסע מתוכננים כך, שגם אם מערכות המטוס משותקות אפשר להוריד אותם ידנית, והם ננעלים במקומם בשל כובדם. מדוע זה לא קרה כאן? זאת אחת השאלות המשמעותיות עליהן יצטרכו חוקרי התעופה לתת את הדעת.

נקווה ש-2025 תהיה שנה הרבה יותר טובה, גם מבחינה תעופתית.



תעופה בהמתנה

מנכ"ל רש"ת בוועידת התעופה הישראלית: "יש צורך חיוני בעוד שני שדות תעופה בינלאומיים" * מנכ"לי חברות התעופה הישראליות פרשו את תוכניות ההצטיידות שלהן; כל החברות מתכננות גידול במספר המטוסים ובמספר הנוסעים * עם זאת, "לא יכול להיות שנהיה חשופים לתביעות בגלל חוק טיבי, בשל המלחמה"

מאת: מערכת IVIATION

ועידת התעופה של ישראל נערכה בפעם החמישית ב-12/12/24 במרכז פרס לשלום ביפו. דיוני הוועידה עמדו בצל המלחמה ועסקו באתגרים איתם מתמודדת התעופה הישראלית בתקופה הנוכחית. בוועידה נרשמה נוכחות מרשימה של "המי ומי" בתעשיית התעופה הישראלית – מנכ"לי חברות התעופה, ראשי היצרניות האוויריות, אנשי הרשויות הממלכתיות והאיגודים הבינלאומיים, טייסים ואנשי צוות רבים, ועוד. את הוועידה הנחתה נוגה ניר נאמן, כתבת התעופה של ערוץ 13.

את הוועידה פתח קברניט **מידן בר**, יו"ר איגוד הטייסים, שאמר כי אין אח ורע בעולם למציאות שבה מצד אחד מתנהלת מלחמה בעצימות גבוהה – ומצד שני, התעופה האזרחית הישראלית מתפקדת כמעט כבימי שגרה. "אין תעופה כזאת בעולם. (אבל) אנחנו לא כמו כולם; יש תעופה כזאת ויש מקום כזה: ישראל. התעופה היא הנכס אסטרטגי (שלנו)".

מנכ"ל רשות שדות התעופה, **שרון קדמי** סיפר, כי התחזית לשנת 2024 דיברה על 24 מיליון נוסעים שיעברו בנתב"ג, אך בשל המלחמה השנה הסתיימה בקצת פחות מ-14 מיליון. "הפסדנו כ-1.2 מיליארד שקל", אמר קדמי. "לשנת 2025 התחזית האופטימית היא של 24-25 מיליון נוסעים, אך אני מעריך שהמספר האמיתי יהיה קרוב יותר ל-20 מיליון".

לעומת זאת, התחזית לשנת 2040 מדברת על 40-35 מיליון נוסעים ויהיה צורך חיוני בפתוח שני שדות תעופה בינלאומיים נוספים שיוכלו להתמודד עם המספרים הללו.

מנכ"ל הרשות אמר עוד, כי החברות הזרות לא מגיעות לישראל "רק מסיבות ביטחוניות ולא מסיבות כלכליות. הטייס לא מבדיל בין הדאחיה לכאן; הוא רואה את החדשות ב - CNN- ואין לו שום רצון להסתכן אישית." בעניין טיסות מטרמינל 1 אמר קדמי כי הוא מוכן לפתוח את הטרמינל לטיסות באופן מיידי "בכפוף להתחייבות החברות למינימום טיסות שיבוצעו ממנו".

אל על: נזדקק ל-100 מטוסים

מנכ"לית אל על, **דינה בן טל גננסיה**, שהגיעה לוועידה כשבאמתחתה רווח שיא של 187 מיליון דולר ברבעון, התייחסה בשיחה עם אבי בניהו למחירי הטיסות. "בקורונה אל על הפסידה מיליארד דולר. היינו משותקים לתקופה ארוכה. כמעט כולם היו בחל"ת במשך זמן רב".

מנכ"לית אל על התייחסה למשבר הענק בשרשרת האספקה שגורם לעיכובים חמורים באספקת המטוסים. "יצרניות המטוסים מספקות היום פחות מ-10% מצבר ההזמנות, וגם אותם היא מספקת באיחור. המשבר הביא לעליית מחירים של 6% במשך 3 שנים. צריך לזכור, שאנחנו נמצאים בשנת שיא של ביקושים; התחזיות העולמיות אומרות שב-20 השנים הקרובות צריך להכפיל את צי המטוסים העולמי (היום יש כ-45,000 מטוסים בעולם) ולהחליף בערך 15 אלף מטוסים ישנים".

אל על מפעילה כיום 46 מטוסים "ויש לנו תוכנית אסטרטגית לגדול עד סוף העשור ל-60 מטוסים - כשהאמת היא, שאנחנו נזדקק ל-100 מטוסים. זה חלק מהאתגר להמשיך ולעשות את זה תוך כדי המלחמה." אל על, מסורתית חברת All Boeing מפעילה כיום גם אירבוס למטען.

בעניין הטיסות הצפויות לאוסטרליה, אמרה בן טל גננסיה, שהטיסות, שאורכות 16.5 שעות, יופעלו רק כאשר יאפשרו לאל על לטוס בנתיב המקוצר מעל סעודיה ובחריין, "וזו סוגיה ביטחונית".



בצילום: מנכ"לית אל על, דינה בן טל גננסיה, עם אבי בניהו

ישראיר: מו"מ עם אירבוס על מטוסים רחבי גוף

אורי סירקיס, מנכ"ל ישראיר השמיע בוועידה ביקורת חריפה על כך, שהכנסת לא מגיעה להחלטה בעניין השינוי ב"חוק טיבי", שאמור להפחית את החשיפה של חברות התעופה לתביעות בשל איחורים וביטולי טיסות. "יו"ר ועדת הכלכלה לא רוצה לקבל החלטה, זו ועדה פוליטית. אנחנו יודעים להגביר את הטיסות אבל צריכים שינטרלו אותנו ברמות הסיכון. אם מירי רגב, שרת התחבורה, קוראת לנו – למנכ"ל לי חברות התעופה לדיון בהול ומבקשת לתגבר ולהתאים את לוח הטיסות כדי לאפשר לאנשים לשוב ארצה, לא יכול להיות שנהיה חשופים לתביעות בגלל חוק טיבי."

גם מצבה הפיננסי של ישראיר, שהיא היום החברה השנייה בגודלה אחרי אל על, השתפר בשנת המלחמה. "ב-9 החודשים הראשונים של השנה שעברה הרווחנו 20 מיליון דולר והשנה 26 מיליון. בשנה שעברה הטסנו 800 אלף נוסעים והשנה מיליון נוסעים. יש הלימה בין מספר הנוסעים הגדל לבין היכולת לא לעבוד בתפוקה שולית פוחתת – להגדיל מספר נוסעים, אבל לשמור על רווחיות". החברה מפעילה היום 8 מטוסים ובעתיד הקרוב מתכננת להוסיף עוד שניים. ברבעון הראשון של 2025 החברה מתכננת להכפיל את מספר הנוסעים. "הבעלים של החברה רוצים לרכוש עבורה גם מטוסים רחבי גוף, "סיפר המנכ"ל, "ומתקיים מו"מ עם חברת אירבוס על רכישת 4 מטוסים, שאמורים להגיע לישראל ב-2028".

אחד הנושאים המסקרנים שהועלו בשיחה עם דין פישר, כתב התעופה של ערוץ 12, היה הטיסות לארצות הברית. "יש ציפייה מאיתנו שנפעיל טיסות לארצות הברית, וגם פה אנחנו צריכים לקבל הגנה מפני חוק טיבי". אמר סירקיס והוסיף כי ישראיר מפעילה מטוסים

בחכירה רטובה כדי להתגבר על הגידול במספר הנוסעים. "הפעלנו מטוס דני, אוקראיני, בולגרי אבל מה שנדרש כעת הוא אמירה ברורה על סיום המלחמה. אחרת ההורים של הדיילים לא יאפשרו להם לטוס לכאן".



בצילום: מנכ"ל ישראייר, אורי סירקיס, עם דין פישר

ארקיע: נטוס רק באירבוס

עוז ברלוביץ, מנכ"ל חברת ארקיע, אמר בשיחה עם עמית קוטלר, עורך פספורט, כי המטוס השישי של החברה "בדרך" וכי בקיץ הקרוב החברה תפעיל 8 מטוסים משלה ועוד 5 בחכירה רטובה. ברלוביץ הדגיש כי כל המטוסים שיטוסו בארקיע בשנת 2025 יהיו מטוסי אירבוס. "זה מודל לא נכון עבור חברה קטנה כשלנו להחזיק שני ציים (אירבוס ואמבראר) ואנחנו נטוס באירבוס 320 ו-321. "ככלל, אמר מנכ"ל ארקיע, החברה גדלה ב-40% בשנת 2024 לעומת 2023, והגיעה למסקנה כי צריכה לשנות את תמהיל המטוסים שהיא מטיסה – שלה או חכורים, לטובת המטוסים שלה.

"ב-1 באוקטובר, יום ההתקפה האיראנית (השנייה), היינו עם חמישה מטוסים חכורים בדרך לישראל, שניים מהם עם תלמידים שחזרו מהמסע לפולין", סיפר ברלוביץ. "זה היה היום הכי קשה שלנו. המטוסים נחתו בקפריסין ונשארנו עם 1,500 נוסעים שם. לא ידענו מה לעשות. הצוותים סירבו להמשיך לישראל. ניהלנו שיחות שכנוע ארוכות, ואני חייב לומר, שעם המזרח אירופים היה לנו יותר קל".

המנכ"ל הודה כי בזמן המלחמה נעשו טעויות, כמו, למשל, "לא ענינו ללקוחות בזמן ולא תקשרנו נכון מה המשמעות של לטוס במלחמה במטוסים חכורים." ברלוביץ התחייב כי אם ארקיע תקבל את האפשרות לטוס מטרמינל 1 (באגרות מופחתות) החברה תפעיל החל מאפריל 2025 מספר שיא של 15 מטוסים, כפיצוי על חברות התעופה שלא מגיעות לישראל. "אף נוסע לא ירגיש בחסרונה של ריינאייר."

באשר לטיסות לארצות הברית, ברלוביץ' לא התחייב. "יש קולות בעד ויש קולות נגד המהלך בחברה, עניין עוד לא סגור. בינתיים יש עוד יעדים חדשים שאנחנו שוקלים לשנה הבאה."

ביחס לחברת התעופה החדשה אייר חיפה, אמר ברלוביץ' כי הוא מברך על כל חברת תעופה ישראלית שנפתחת. עם זאת, אמר "אני לא בטוח שנכון לישראל שהיו 4 חברות תעופה שמטיסות נוסעים. בכל מודל כלכלי של מדינה עם 9 מיליון תושבים ותיירות נכנסת מצומצמת, זה לא נכון. מודל ההטסה ב, ATR-עם כמעט שלוש שעות של טיסה לאתונה, אני חושב שזה אתגר."



בצילום: מנכ"ל ארקיע, עוז ברלוביץ, עם עמית קוטלר



מטוס B772 של אל-על ממריא בנתב"ג | צילום: מוני שפיר

המפתח לטיסה בטוחה

CRM – Crew resource management פירושה ניהול משאבי הצוות * מול ההתפתחויות הטכנולוגיות המרשימות, התכונות האנושיות נותרו כשהיו * לכן, 80% מהגורמים התורמים לתאונות אוויריות הם גורמים אנושיים * כיום, נחשב CRM לאחד התחומים החשובים בעולם התעופה ותנאי לתפעול טיסה בטוח ויעיל

מאת: קברניט אילן מנחם

המונח – CRM – Crew resource management ניהול משאבי הצוות, מייצג תפיסת עולם שהתפתחה בשל הצורך הגובר בשיפור התקשורת, עבודת הצוות וקבלת ההחלטות בטיסה על רקע תאונות טיסה קטלניות, שהתרחשו בעיקר בשנות ה-70 של המאה הקודמת.

מאז החל האדם לטוס, בראשית המאה ה-20, הטכנולוגיה ואמינות המערכות השתפרו באופן דרמטי. ברבות השנים, נוספו למטוסים מערכות, המפחיתות משמעותית את הסיכון להתרחשות תאונה. דוגמאות בולטות לכך הינן מערכות ACAS ו-EGPWS מערכות ACAS (או TCAS הורידו לרמה אפסית את הסיכון להתנגשות באוויר. מערכות GPWS הפחיתו מאד את הסיכון לפגיעה בקרקע. הוספת בסיס נתונים של פני הקרקע והתקנת מערכות EGPWS הפחיתו עוד את הסיכונים.

יכולות האדם, לעומת זאת, לא השתנו מהותית. הוא נותר אותו Homo sapiens כשהיה, עם שיפורים קלים והתאמות. גורמי אנוש מהווים כיום כ-80 אחוזים מהגורמים התורמים לתאונות ולתקריות בטיחותיות חמורות. (Contributing Factors) זה לא שנעשינו פחות

טובים, אלא שהגורמים הטכניים השתפרו מאד ולכן חלקם היחסי בגורמים התורמים פחת. עם זאת, למען ההגינות (לעצמנו), ראוי להזכיר כי קרוב ל-100% מהטיסות בעולם, מסתיימות בשלום וללא אירועים ראויים לציון, בין היתר בזכות הטייסים המפעילים אותן והלקחים שנלמדו מתאונות העבר, לרבות הנחלת עקרונות CRM.



בצילום: צוות אל-על מתכונן להמראה במטוס B772

בימי ראשית התעופה, המטוסים היו קטנים והופעלו לרוב על ידי טייס אחד. אך גם את המשאבים המוגבלים של הטייס הבודד היה צורך לנהל. זה מכונה כיום SRM (Single Pilot Resource Management). עם התפתחות התעופה, הפכו המטוסים גדולים ומורכבים יותר והופעלו על ידי שני טייסים. בהמשך היו מטוסים שהופעלו על ידי צוותים גדולים יותר, שכללו אלחוטנים, נווטים, מהנדסי טייס וכיוצא באלה, מקצועות שברובם עברו מהעולם. ההיררכיה במטוס הייתה ברורה מאד, מה שמכונה "גרדיאנט סמכות" או "Cross Cockpit Gradient". הקברניט היה, כמעט, כל-יכול ושלט בצוות ביד רמה. הקברניט קיבל את מרבית ההחלטות (בדומה לנהוג בימאות, משם נלקחו כללים בסיסיים לעולם התעופה, שם רב החובל הוא הכל יכול). שאר אנשי הצוות, לרבות טייס המשנה (המכונה "קצין ראשון" בדומה למקובל באוניות) סרו למרותו וקיימו את הוראותיו כמעט ללא עוררין. התקשורת הייתה פונקציונאלית ומינימלית. לא הוקדשו, כמעט, משאבים לאימון ושיפור התקשורת בתוך הצוות.

למרות האמור לעיל, מאז ומתמיד התקיים "ניהול משאבי צוות" ברמה כזו או אחרת, מהסיבה הפשוטה שהיו צוותים. ניתוח הגורם האנושי בתאונות, נעשה, לראשונה, על ידי David Beaty, שהיה פסיכולוג, טייס בחיל האוויר המלכותי הבריטי ולאחר מכן טייס בחברת התעופה הלאומית BOAC. ספרו The Human Factor in Aircraft Accidents, שהתפרסם בשנת 1969, הניח את היסודות לתורת ה-CRM-שבחלקם נעשה שימוש עד עצם היום הזה.

התאונה הקטלנית בתולדות התעופה

שתי תאונות שהיוו נקודות מפנה בהתייחסות התעשייה לתחום עבודת הצוות היו התרסקות מטוס United 553 בשנת 1972 בשיקגו וההתנגשות שהתרחשה על המסלול ב-Tenerife בשנת 1977.

בתאונת United 553 המטוס, מדגם B737, ביצע גישת Localizer למסלול L31 בשיקגו Midway. המטוס הגיע מעט גבוה יחסית לפרופיל הגישה. הקברניט, ששימש PF, השתמש במעצורי אוויר, כדי להגיע לגובה ה-MDA (שם ביקש להתיישר) באותה תקופה היה מקובל לבצע Dive and Drive הנמכה במדרגות. (ההנמכה בוצעה בשיעור גבוה משמעותית מהמקובל. בהתיישרות ב-MDA הקברניט לא קיפל את מעצורי האוויר. המהירות ירדה והמטוס הזדקר ושקע לקרקע. המטוס התרסק באזור מגורים, 3 קילומטרים לפני המסלול. בתאונה נהרגו 43 בני אדם מיושבי המטוס ועוד שני אנשים על הקרקע.



אתר ההתרסקות של יונייטד 553 | צילום: NTSB

בתאונה שהתרחשה בטנריף, תקשורת לקייה ואי-הבנות בתוך הצוות, על רקע סמכותיות של הקברניט ההולנדי הבכיר, קפטן ג'ייקוב ולדהאוזן, גרמו לתאונה הקטלנית ביותר בהיסטוריה של התעופה עד היום (על הקרקע), בה נהרגו 583 בני אדם.



בצילום: הקברניט ההולנדי, Captain Jacob Veldhuyzen, על כרזת פרסומת של חברת KLM

בעקבות מסקנות וועדות החקירה, רגולטורים בעולם וחברות תעופה, החלו לבחון את אופן הכשרת הטייסים ואימונם. התבססה ההבנה שטעויות אנוש, בנוסף לבעיות תקשורת בצוות, היו גורמים תורמים משמעותיים לתאונות רבות. בתחילת שנות השבעים, הרשויות האמריקאיות, בראשן NASA וה-FAA החלו לחקור את התחומים הללו ויצרו את התפיסה העומדת בבסיס ה-CRM כיום. זרז משמעותי להתפתחות התחום הגיע כאשר בשנת 1978, כתבו חוקרי תאונות של NTSB המלצה בנושא, בדו"ח חקירה של תאונת DC-8 בטיסת United 173 באותה תאונה המטוס התרסק מחוסר דלק, לאחר שהצוות עסק ארוכות באיתור וטיפול בתקלה (Troubleshooting) בכני הנסע.

המונח CRM האות הראשונה ייצגה בתחילה את המילה Cockpit) נטבע לראשונה על ידי חוקר הגורם האנושי של NASA, John Lauber, לאחר שחקר, במשך שנים, את תחום התקשורת בתא הטייסים. בתחילה, הגישה התמקדה במיתון גרדיאנט הסמכות בתא הטייסים, ועודדה את טייסי המשנה לבקר את פעולות הקברניט ולבטא את דעתם.

בתחילה CRM התמקד בעיקר בשיפור התקשורת בצוות ובעזרתה להשגת שימוש טוב יותר בציוד, קבלת החלטות טובות יותר, שיביאו לשיפור בטיחות הטיסה.

בתחילת שנות השמונים, החלו רשויות התעופה, בראשן FAA, לדרוש מחברות התעופה לקיים תוכנית הכשרה ואימון. CRM מטרת ההכשרה והאימון הייתה שיפור מיומנויות התקשורת, שיפור התיאום בצוות, שיפור המנהיגות ואופן קבלת ההחלטות.

תוכניות האימון התמקדו אז בנושאים הבאים:

- תקשורת – שתהיה עניינית, ברורה ואסרטיבית. הקשבה.
- מודעות מצבית – מודעות של אנשי הצוות לסביבתם, למערכות המטוס אותו הם מפעילים ולאיומים פוטנציאליים.
- קבלת החלטות – שימוש בכל המשאבים והמידע האפשריים ושמיעת דעתם של אנשי הצוות. הטמעת תהליכי קבלת החלטות.
- עבודת צוות – עידוד שיתוף הפעולה בצוות, תוך הקטנת הבדלי המעמד או הדרגה.

לאחר כעשור CRM, הורחב והפך לתוכנית אימונים מקיפה, בה נכללו גם בעלי מקצועות אחרים בתעופה, אם באימונים משותפים עם טייסים) כדוגמת Cockpit-Cabin (Coordination -CCC) או במפרד CRM. הפך להיות חלק מתרבות הבטיחות של חברות התעופה. אנשי צוות עברו אימונים (סדנאות) תקופתיים, בכדי לשפר את המיומנויות ה"לא טכניות (Non-Technical Skills) "ולשמר אותן לאורך זמן. בין היתר, הוחלפה המילה המיוצגת על ידי האות, "C" במילה, Crew באופן כללי. משמעותה שצוות כולל לא רק את צוות הטייסים.

מתחילת שנות התשעים, שולב ה, CRM-עם תחום ניהול איומים וטעויות (Threat & Error Management) אימוני סימולטור החלו לכלול. LOFT (Line Oriented Flight Training). מטרת אימוני LOFT הייתה (ועדיין) לאמן ולתרגל את צוותי האוויר בתרחישים מדמי מציאות, שעלולים להתפתח בטיסת קו. בתחקירי האימונים ניתן דגש למיומנויות האנוש, כפי שבאו לידי ביטוי באימון והדרך לשיפורן, להשגת קבלת החלטות טובה יותר ובאמצעות שיפור הבטיחות.

הדור הבא של CRM, שבנו אנחנו נמצאים בימים אלה, הרחיב עוד את העיסוק ושינה את אופן הטיפול בו. לראשונה, ניתן דגש לגורם האנושי הבסיסי בכל צוות, האדם עצמו

(Human Factor)הבנה טובה יותר שלנו את עצמנו ואת מגבלות "המערכת" שלנו. איך עייפות ומתח נפשי משפיעים עלינו ואילו "הטיות (Bias) "פועלות עלינו.

כיום, נחשב CRM לאחד התחומים החשובים בעולם התעופה, מפתח ותנאי לתפעול טיסה בטוח ויעיל. אם בעבר עסקו בניהול משאבי הצוות, במובן המצומצם, כיום, אנחנו עוסקים בניהול **כל** המשאבים העומדים לרשות הצוות.

בטיחות הטיסה בעולם נמצאת במקום מצוין. שנת 2023 הייתה הטובה ביותר בהיסטוריה, למרות שהיקף הפעילות היה עצום וחזר כמעט לרמות טרום קורונה. לאמינות הציוד, יש תרומה עצומה לבטיחות. למערכות בטיחות יש גם כן תרומה עצומה, אולם אלה עדיין מספקות מידע לצוות, שאמור לפעול על פיו. האתגר הגדול הינו להשיג שיפור נוסף, כאשר המספרים ושיעורי התאונות נמוכים מאד. הרשויות והיצרנים עובדים על שיפורים נוספים בציוד והתקנת מערכות נוספות להגברת הבטיחות. תפקידנו כטייסים, שיפור תחום הגורם האנושי.

בעבר התייחסנו ל CRM- כמשהו כוללני והיינו אומרים על טייס, ש"יש לו CRM טוב", או על צוות שה CRM- שלהם בטיסה היה טוב. כיום, אנו מבינים ש CRM-בנוי ממספר תתי תחומים, שאפשר לנתח כל אחד בנפרד, להבין אותו, לאמן ולשפר אותו.

הנושאים המרכיבים כיום את ה-CRM

- הגורם האנושי (The Human Factor) מי אנחנו כבני אדם, הבנת היכולות ומגבלות ה"מערכת" שלנו.
- ניהול איומים וטעויות – (TEM – Threat and Error Management) איך מאתרים איומים ו"מאפחתיים (Mitigate) "אותם. איך מונעים טעויות ואיך בוני צוות שילכוד אותן, אם קרו. איך נחלצים מטעויות וגמנעים מכניסת המטוס למצב לא רצוי (Undesired Aircraft State).
- פתרון בעיות וקבלת החלטות – (Problem Solving and Decision Making) – (PSD)הנחלת תהליכי קבלת החלטות שיסייעו לנו לטפל טוב יותר באתגרים בהם אנחנו נתקלים בטיסה.
- מנהיגות ועבודת צוות – (LTW – Leadership and Teamwork) צוות הטייסים הבסיסי, במטוסי נוסעים מסחריים הוא שני טייסים. פרט לצוות הבסיסי, יש במטוס צוות קבינה. עובדים איתנו טכנאים, קציני מבצעים (FOO) ועוד. איך עובדים יחד? איך מפגינים מנהיגות, כל אחד בתפקידו, להשגת טיסה בטוחה.

- מתח ולחץ נפשי – (Stress) מה עלול לגרום לנו למתח ולחץ נפשי, איך לזהות אותו ואיך הוא עלול להשפיע עלינו.
- עייפות – (Fatigue) מה עלול לגרום לה, איך להימנע ממנה, איך לזהות אותה ומה השפעותיה (לדוגמה-השוואה של שעות חוסר שינה לרמת אלכוהול בדם).
- מודעות למצב – (Situation Awareness – SAW) מה חשיבותה? איך מפתחים אותה? אילו אשליות פועלות עלינו ואיך הן באות לידי ביטוי?
- גורמי ארגון – (Organization Factors) מה השפעות הארגון ותרבות הבטיחות שלו, עלינו כטייסים, בזמן העבודה ובכלל. התרבות שלנו כעם וכמדינה.
- עיבוד מידע – (Information Processing) יש סביבנו מידע רב. איך אנחנו משיגים את המידע הדרוש לנו לקבלת החלטות וזיהוי איומים? איך אנחנו מנתחים את המידע ועושים בו שימוש מושכל, לקבלת החלטות?
- אוטומציה – האם היא ידיד (בגדול כן) או אויב (לפעמים)? להכיר ביתרונותיה וחסרונותיה. להימנע מלהשתעבד אליה. (Children of the Magenta) מערכת יחסי הגומלין שלנו, כבני אדם, מול המכונה שאנו מפעילים.
- תקשורת – (Communication – COM) בתוך הצוות ועם גורמים מחוץ לצוות. איך לתקשר בצורה ברורה, אסרטיבית ובונה? איך לגרום לזה שדברינו יישמעו ויובנו? איך אנחנו גורמים לכך שכל איש צוות ירגיש חופשי לבטא את עצמו? איך להקשיב ולהבין את הנאמר?
- נוהלי תפעול סטנדרטיים – (Standard Operating Procedures – SOP) למה נועדו? ההכרה בחשיבותם. ההבנה שאלה נועדו להגן עלינו ולא להגביל אותנו.
- ניטור והתערבות – (Monitoring and Intervention) אומנות בפני עצמה, שמאד קשה לאמן אותה. איך לנטר באופן יעיל את נתיב הטיסה (Effective Flight Path Monitoring) ואת פעולות איש הצוות. איך ומתי להתערב לזוטר ממך בלי "לדרוס" אותו? איך להתערב לבכיר ממך ולהשיג את האפקט הרצוי? דוחות חקירה רבים הצביעו על היעדר התערבות של טייס משנה, בפעולות והחלטות הקברניט, כאחד הגורמים התורמים להתרחשות תאונה.

- קונפליקט – בכל מערכת אנושית יש מתחים וקונפליקטים מובנים. איך לנהל אותם. איך להתמקד ביתרונות שלהם (The Sweet Spot) וביכולתם "לבנות" צוות ולא להיכנע לאפקט ההרסני שלהם.
- ניהול עומסים – (Workload Management – WLM) מכיוון שכבר למדנו, בפרק הגורם האנושי, שהמוח שלנו מוגבל, חד ערוצי ויכול לבצע רק פעולה אחת בכל רגע נתון, איך לנהל את העבודה והעומסים כך שנוכל לבצע את כל המטלות ביעילות ובטיחות ולא נגיע לנקודות בהן העומס יכריע.
- תרבות בטיחות - (Safety Culture) איך בונים ומתחזקים תרבות בטיחות חיובית, כזו שתורמת לשיפור בטיחות הטיסה, ברמת הארגון וברמת כל איש צוות.
- הפתעה ובהלה – (Surprise and Startle) הכרתן והבנת ההבדל ביניהן. השפעותיהן עלינו. איך ההכרה יכולה לשפר את יכולתנו להתמודד עם אפקט הבהלה המשתק?

CRM הוא תפיסת עולם כוללנית. רשימת הנושאים הנ"ל, מכילה את כל הגורמים, הקשורים בעבודת צוותי האוויר, שאינם טכניים. העיסוק בו כנושא מוגדר החל לפני פחות מחמישים שנה, אבל עבר מאז מספר גלגולים ו"דורות". אין ספק שיחולו עוד התפתחויות. האימון ישתנה, ישתכלל, וישתפר עוד CRM. אינו מטרה CRM. הוא הכלי שלנו, הטייסים, להשיג בטיחות ויעילות תפעולית. הוא דורש אימון וחיזוק, כמו כל מיומנות אחרת.



איירבוס מסרה 84 מטוסים בנובמבר; בואינג 13

שנת 2024 תיזכר כאחת השנים העגומות בתולדות ענק התעופה האמריקני *
עד סוף נובמבר מסרה בואינג 318 מטוסים לעומת איירבוס - 643

מאת: מערכת IVIATION

שנת 2024 הגיעה לסיומה והפער בין יצרנית המטוסים האמריקאית בואינג למתחרתה האירופית איירבוס התבהר במספר המטוסים הכולל שהוזמנו ונמסרו עד סוף נובמבר 2024.

דו"חות של Flightplan לשנת 2024 הראו כי עד סוף נובמבר, בואינג מסרה 318 מטוסים לעומת 461 בשנת 2023. הפער בולט עוד יותר בהשוואה לשנת 2022 כאשר יצרנית המטוסים האמריקאית מסרה 528 מטוסים חדשים. הרבעון האחרון של 2024 היה קשה במיוחד עבור בואינג, בשל השביתה של איגודי העובדים, שהסתיימה לבסוף עם הצעת חוזה חדשה.

מעבר לים, איירבוס חוותה זינוק במספר מסירותיה בנובמבר באירופה. איירבוס מסרה 84 מטוסים לעומת 13 של בואינג. עד נובמבר 2024 איירבוס מסרה 643 מטוסים, עלייה קלה של 20 (623) לעומת 2023. זה משאיר את בואינג הרחק מאחור עם 318 מסירות בלבד. עם זאת, חשוב לציין שאיירבוס הובילה את מספר המסירות הכולל במשך חמש שנים ברציפות.

מבט לשנת 2025

בואינג מקווה שה-787 יהפוך את הגלגל. קצב הייצור של מטוס הנוסעים רחב-גוף הפופולרי יעלה לחמישה בחודש בשנת 2025 ולקראת סוף השנה ולתוך 2026, בתקווה, לעשרה, עלייה משלושה הנוכחיים בחודש. ה-777 X המיוחל צפוי כעת להיכנס לשירות רק בשנת 2026.

באירופה, גם איירבוס מחפשת לשפר את אתגרי שרשרת האספקה שלה ולהגדיל את ייצור ה-A320-ל-75 בחודש עד שנת 2027. כיום קצב הייצור הוא סביב 52 בחודש. ה-Airbus- A321XLR הראשון, המיועד לשנות את האופן שבו אנו טסים למרחקים ארוכים (לשוקים קטנים יותר), נמסר ברבעון האחרון של 2024 לאיבריה, שהיא לקוח ההשקה של הדגם. איירבוס מקווה להעלות את תפוקת מטוסים אלה ככל שנתקדם בשנת 2025.



צילום: חנניה הרמן, לע"מ

הטייס הדתי והרבי מבני-ברק

מאיר, שם בדוי, היה הבחור הדתי הראשון שסיים קורס טייס של חיל האוויר בהצלחה * כשבא, במצוות אביו, לקבל ברכה מהרבי, הרבי בירך – למרות שלא ממש האמין לסיפוריו
מאת: אילן הייט

זה סיפור אמיתי ששמעתי מחברי הטייס, שאקרא לו כאן בשם "מאיר". בסוף שנות ה-50 של המאה הקודמת לא היו עדיין בקורס הטייס חניכים חובשי כיפות, מהציונות הדתית. מאיר היה הבחור הדתי הראשון שסיים קורס טייס של חיל האוויר בהצלחה.

מאיר סיפר לי כמה היה לו קשה – אישית – במהלך הקורס, מעבר לקשיים הרגילים של הקורס התובעני. הוא התאמץ, בנוסף, גם לשמור שבת, כשרות, הנחת תפילין ועוד מנהגים מחייבים, שלא התאימו למסגרת הנוקשה של הקורס.

עם הרבה נחישות, כוח-רצון ואף קצת הומור הוא עמד בכל המשימות, סיים את קורס הטייס במגמת קרב וזכה לענידת הכנפיים שלו על ידי ראש הממשלה, דויד בן-גוריון, במסדר הכנפיים.

וכאן, בעצם, מתחיל הסיפור שלו.

אביו של מאיר, שהיה דתי ושומר מסורת, ביקש שמאיר יקבל את ברכתו של הרב שלהם מבני ברק. הרב, אמנם בן הדור הישן, אך מודע לשינויים ולקידמה, הסכים לפגוש אותם ולתת למאיר את ברכת "מי שברך".

אך טייס יהודי? הרב לא פגש מעולם!

מאיר ואביו התקבלו לחדרו של הרב הזקן. מכאן והלאה – כך סיפר לי מאיר – התנהלה השיחה באידיש. אבל, לטובת הקוראים שאינם דוברים את השפה, אספר אותו בכל זאת בשפה העברית, מתובלת בקצת אידיש.

הרב שאל את מאיר: "האם אתה, הטייס ("פליגער", באידיש) היחיד באווירון?"

ענה מאיר: "כן, רבי."

שאל הרב: "ומי משגיח על המנועים של האווירון? ה'אינג'ינער"?

מאיר השיב: "אני מטפל גם במנוע."

הוסיף הרב ושאל: "יש לך שם, באווירון 'נאוויגאטער פילוט'?"

ענה מאיר: "לא, כבוד הרב. אני גם מנווט."

אמר הרב: "שטופט הריין דער בומבעס... פצצות, מי זורק מהמטוס?"

מאיר הוסיף ואמר: "כן, רבי, אני גם מטיל את הפצצות."

שאל הרב: "והקאנאנען, מי יורה?"

מאיר ענה: "כמובן, אני היורה בתותחים."

אמר הרב למאיר: "אינגעלע. אני כבר יהודי זקן ושמעתי הרבה סיפורים בחיים שלי. אתה אומר שאתה גם מטיס את האווירון, גם מנווט, גם משגיח על המנועים, גם מפציץ וגם יורה בתותחים... אני לא מאמין לאף מילה מה'בובה מאייסעס' שאתה מספר!... אבל לכבודו של אביך, שאותו אני מכיר כבר הרבה שנים, אתן לך את ברכתי."

מאיר קיבל את ברכת הרב ויצא נבוך מהביקור אך בעקבותיו של מאיר ועם חלוף השנים והשינויים החברתיים שהתחוללו בארץ, הגיעו לא מעט חובשי כיפה לחיל האוויר, כמו לעוד הרבה יחידות לוחמות בצבא. עולם המושגים של הרבנים התרחב.

בשירותו בחיל האוויר הגיע מאיר לטייסת מיראז'ים והשתתף במלחמת ששת הימים. למרבה הטרגדיה, הוא הופל בשטח אויב, בדלתה של הנילוס במצרים מאש נ"מ. הוא נטש את המטוס, הגיע בשלום לקרקע אך נהרג על ידי כפריים שתפסו אותו.

יהי זכרו ברוך.