

**IVIATION  N**

**גיליון נובמבר 2024**



## תעופה אזרחית תחת מצור

טיסה אזרחית סדירה במרחב אווירי מאוים ובלתי יציב במלחמה ממושכת לא קרה בעולם, מעולם \* מאמצים כבירים מושקעים כדי לשמור על בטיחות הנוסעים ולשכנע את חברות החכירה לא לקחת מכאן את מטוסיהן \* בואו לדבר על זה ועל כל הנושאים החשובים לנו בוועידת ישראל לתעופה ב-12/12

### מאת: קברניט מידן בר, יו"ר איגוד הטייסים

בימים אלה, בפרוש השנה העברית חדשה, תשפ"ה, חיילי צה"ל נלחמים על אדמת לבנון וחיל האוויר תוקף בזירות קרובות ורחוקות, מדינת ישראל מתחקרת מטח טילים נוסף מאיראן ואין לדעת מה ילד יום.

קצב האירועים הגבוה הוא אחד האתגרים העומדים בפנינו לצד האירועים עצמם, אולם השבוע נעצור לרגע, ונציין שנה לאותה שבת נוראה של השבעה באוקטובר. מאז הזמן כאילו עצר מלכת במובנים רבים והאיץ ללא הכר במובנים אחרים.

מעבר לתעופה ולתפעול המבצעי המתגבר, לעומס העבודה לצד המילואים ומטלות נוספות שיש לכולנו, כדאי לעצור לרגע ולהביט אל השנה הקרובה והיא תהיה מאתגרת לא פחות. מצד אחד המשך לחימה בגזרות השונות ומן הצד השני ניסיונות החזרה לשגרה והשלמת החוסרים מהשנה החולפת.

בשנה הקרובה נצטרך להתרגל למקצבים אחרים ולעוצמות שלא הכרנו. זו כבר לא חזרה לתעופה רגילה אחרי סבב לחימה. גם הגרעון התקציבי שנוצר עקב המצב לא יגמר בקיצוץ רוחבי או השקות בינ"ל. לתעופה ייקח זמן רב לחזור לימיה הרגילים וכך גם לאמון הנוסעים בחברות הזרות ושביעות הרצון מהחברות שלנו, ליושבים בצפון ייקח זמן להיבנות מחדש וחלקם לא ייבנו, לפחות לא כפי שנעזבו באוקטובר של שנת תשפ"ד.

בכלכלה יש לצפות לשינויים וגזרות מרחיקי לכת, ממיסוי מוגבר וחדש שאין בצידו שירותים חדשים.

אולם מעבר לכל אלו, המרקם החברתי יהיה גורם מכריע בשנה הקרובה. החוסן והלכידות, ההקשבה לצד חוסר ההסכמה וההגעה למכנה המשותף – ותמיד יש כזה. אלו יהיו לערוץ שכולנו נצטרך ללכת בו ועדיף שנלך יחד. היכולת של טייסות וטייסי ישראל, יחד עם כלל עובדי התעשייה, תהיה משמעותית בשנה הקרובה, כדי לייצר יוזמות חדשות וגם כדי להילחם על הענף שהאתגרים עוד לפניו לצד שותפות גורל חברתית על עתיד מדינת ישראל. אלו יהיו האתגר האמיתי והמרכזי שיעמוד לנו בשנת תשפ"ה.

שתהיה לנו שנה מועילה.

קברניט מידן בר, יו"ר איגוד הטייסים



## הסוכנות האירופית לבטיחות תעופה: טובים השניים בקוקפיט

סוגיית הטייס הבודד בקוקפיט מעוררת סערה באיגודי הטייסים בעולם \* קפטן אותיאן דה ברוין, נשיא איגוד תא הטייס האירופי: "טיסות עם טייס יחיד הן רעיון מסוכן מטבעו, שנובע אך ורק מאינטרסים מסחריים של יצרנים וחברות תעופה"

### מאת: מערכת IVIATION

הסוכנות האירופית לבטיחות תעופה (EASA) קיימה באחרונה דיון בסוגיית טיסות עם טייס יחיד בקוקפיט (extended Minimum Crew Operations (eMCO) והגיעה למסקנה כי יש השלכות הבטיחותיות להפחתת צוותי טיסה. ראש הסוכנות הכיר בצורך בשני טייסים בתא הטייס ובחשיבות שלא לאפשר לטכנולוגיה להחליף את הטייסים.

מגזין התעופה Aviation Week מסר, כי מנכ"ל EASA פלוריאן גירמט, אמר בשימוע בוועדת התחבורה והתיירות של הפרלמנט האירופי: "מה שאנחנו עוסקים בו למעשה הוא שיפורים בפונקציונליות של תא הטייס, שלדעתנו יכולים להביא תועלות בטיחות נוספות אך מבלי לערער על העובדה שאנו זקוקים לשני טייסים כדי לבצע טיסה. אנו נבטיח שהטכנולוגיות הללו יוכלו להגיע לתא הטייס, אך במסגרת אופן התפעול של תא הטייס הקיים".

"מומחי בטיחות תעופה ברחבי העולם, כולל אלה ברשות התעופה הפדרלית (FAA) ובמועצה הלאומית לבטיחות בתעבורה (NTSB) מכירים בחשיבות הקריטית של נוכחות שני טייסים בתא הטייס בכל עת", אמר קפטן ג'ייסון אמברוזי, נשיא האיגוד הבינלאומי של טייסי נתיבי האוויר (ALPA). אנחנו מברכים על ההכרה של EASA בעובדה בסיסית זו ונמשיך לשתף פעולה איתם ועם גורמים נוספים כדי להבטיח שהשיפורים בטכנולוגיה, שהם דבר חיובי כשלעצמו, לא יחליפו טייסים או יאפשרו למפעילים להפחית את גודל הצוות".



מנכ"ל EASA פלוריאן ג'ירמט | צילום: EASA

קפטן אותיאן דה בריון, נשיא איגוד תא הטייס האירופי (ECA) אמר כי "טייס אחד בתא הטייס במשך זמן טיסה ארוך הוא הימור על בטיחותם של 200 עד 400 הנוסעים היושבים מאחור במטוס ושל אלו הנמצאים על הקרקע. טייסים לא רק מטיסים את המטוס – אנחנו משגיחים זה על זה ועל כל היבטי הטיסה, מנהלים את האוטומציה של המטוס ומגיבים במהירות לכל סיכון בטיחותי, ביטחוני או תפעולי בסביבה מורכבת ומשתנה במהירות. כטייס, אני משוכנע שטייסות עם טייס יחיד הן רעיון מסוכן מטבעו, שנובע אך ורק מאינטרסים מסחריים של יצרנים וחברות תעופה".

איגוד תא הטייס האירופי (ECA) הוקם בשנת 1991 והוא הגוף המייצג של טייסי אירופה ברמת האיחוד האירופי (EU). האיגוד מייצג למעלה מ-40,000 טייסים אירופיים המשתייכים לאיגודי הטייסים הלאומיים ב-33 מדינות באירופה.

EASA עובדת כעת על קביעת קריטריונים לפיתוח תרחישים שונים של תפעול עם צוות מופחת, כמו תפעול עם צוות מינימום מורחב ותפעול של טייס יחיד במטוסים מסוימים ALPA. יחד עם איגודי טייסים בינלאומיים נוספים, מתנגדים בתוקף לרעיון של טייס יחיד בטיסה ומשקיעים מאמץ עילאי לשמירת נוכחותם של לפחות שני טייסים בתא הטייס, במטרה להבטיח את בטיחות הטייסות המסחריות.



## "ה-ATR של אייר חיפה יכול להגיע גם למילנו"

"המטוס מאפשר לחברה להציע עד 5 טיסות יומיות לקפריסין" \* "המטוס מצויד במנועים חדשים, חסכוניים ב-10% בדלק בהשוואה לדגמים קודמים" ראיון עם קלמנטה אפיניטו, סגן נשיא מכירות אירופה ATR ,

### מאת: אהרון לפידות

קלמנטה אפיניטו הוא בוגר תואר ראשון בכלכלה מאוניברסיטת נאפולי MBA, בפיתוח עסקי מאוניברסיטת רומא ותואר שני בתעשייה אווירית ושיווק מאוניברסיטת טולוז. בשנת 1995 הוא נשלח על ידי Alenia Aeronautica לחזק את הצוות המסחרי של Aero International (Regional), חברה משותפת ל-ATR ובריטיש איירוספייס. בהמשך מילא תפקידים מסחריים שונים ב-ATR והצליח למכור עד כה כמעט 200 מטוסי ATR במהלך הקריירה שלו.



Clemente Affinito

הראיון שלנו מתקיים בביתן של חברת ATR בתערוכה האווירית בפארנבורו. "הגעתי לישראל בפעם הראשונה בשנת 2002, " סיפר קלמנטה. "כשנחתתי בבן גוריון ראיתי את מטוסי ה-ATR שהפעילה ארקיע מאז 1996 – ונמכרו, עוזבים את השדה בפעם האחרונה. זה היה המפגש הראשון שלי עם ישראל, ואני שמח מאוד לחזור אליה בזכות העסקה הזאת."



תא הטייס, כולו זכוכית | צילום: ATR



ה-ATR מתכונן להמריא | צילום: אהרון

### אילו מטוסים רכשה אייר חיפה?

אייר חיפה רכשה את הדור החדש ביותר של המטוס, ATR-72-600. המטוס מצויד במנועים חדשים, חסכוניים ב-10% בדלק בהשוואה לדגמים קודמים. הטווח שלו ארוך, כ-1,500 ק"מ מה שאומר שהוא יכול להגיע מישראל למילנו בטיסה ישירה

### היכן יש בסביבה שלנו מרכזי אחזקה מתאימים ל-ATR?

"יש הרבה מאוד! באתונה, בסופיה, בבוקרשט ובבלגרד, אם לציין כמה. הם מוכנים לתחזוקה יום-יומית, יכולים לספק חלקי חילוף ולייעץ לחברות המפעילות. אני חייב להוסיף שהמטוסים עצמאיים לחלוטין ונזקקים למעט מאוד תחזוקה."

## **האם בחירת היעדים של איר חיפה מתאימה למטוס?**

"בחירה מצוינת. השוק הישראלי מוכר לנו היטב ואני חושב שאיר חיפה מעריכה נכון את הפוטנציאל העסקי שיש בצפון הארץ. המטוס מאפשר לה להציע עד 5 טיסות יומיות לקפריסין, לדוגמה – בהשוואה לטיסה יומית או 3 טיסות בשבוע שמציעות חברות אחרות. זו גם הטיסה החסכונית ביותר האפשרית בין ישראל לקפריסין, וגם הכי אקולוגית".





צילום: סיון פרג

## זו לא הכמות, זו התדירות

אייר חיפה רוצה להיות השחקן הראשון בישראל שמציע שירותי שאטל בין ישראל וקפריסין \* "המוטו שלנו הוא טסים כל יום כל היום; מסביב לשעון, מהבוקר עד הלילה" \* ראיון מיוחד עם מיקי שטרסבורגר, מייסד שותף ומשנה למנכ"ל

### מאת: אהרון לפידות

בשנת 2019, כשמיקי שטרסבורגר היה רק בן 35, הוא נבחר על ידי העיתון דה מרקר לאחד מ-40 הצעירים המבטיחים מתחת לגיל 40. הוא החזיק אז בתפקיד סמנכ"ל מסחר וקשרים תעופתיים באל-על. היום, 5 שנים אחר כך, הוא הפך למייסד שותף ומשנה למנכ"ל אייר חיפה, והוכיח שדה מרקר לא טעו.

בין נימוקי הבחירה בו נכתב, כי החיבור של מיקי שטרסבורגר לעולם התעופה החל עוד בהיותו תלמיד בבית הספר היסודי, כשחיפש בדפי זהב את מספרי הטלפון של חברות התעופה הפועלות בישראל, התקשר אליהן וביקש שישלחו לו פרוספקטים. כחייל בצה"ל, הוא שלח מכתבים למנכ"ל אל על אז, חיים רומנו, עם הצעות ייעול. רומנו הסתקרן, ביקש לפגוש את העומד מאחורי המכתבים והתרשם משטרסבורגר הצעיר. ב-2007 הוא החל לעבוד באל על.



מיקי שטרסבורגר, מייסד שותף ומשנה למנכ"ל  
אייר חיפה | צילום: עמית נעים

### **מה גרם לך אישית להירתם לראיון הקמת חברת תעופה?**

"ברמה האישית, אייר חיפה ממלאת עבורי שלוש משאלות לב: הראשונה, שבאופן הכי טבעי אני חושב שלפני הכול אני איש תעופה בכל רמ"ח אבריי. יש אנשים שמקפידים לומר שהם נקלעו במקרה לעבודה שבה הם עוסקים, שהם לא נולדו במקום הזה ושהם לא ימותו במקום הזה. אני לא יודע אם אני אמות בתעופה אבל אני בוודאי נולדתי בה.

העניין השני הוא שעולם היזמות היה תמיד – ועדיין כזה – משהו חשוב, מרגש, ומאוד מושך בעיניי. המשאלה השלישית שאייר חיפה ממלאת עבורי היא היכולת לתת מענה לצורך לאומי. לכן זה העיסוק המושלם בעיניי. המיזם הזה נותן מענה לשילוש הקדוש שלי: הוא נתן לי באופן הכי טבעי קישור לעולם התעופה, מאפשר לי לעסוק ביזמות והמטרה הנעלה של מה שאנחנו מבצעים זה לתת מענה לצורך לאומי במדינת ישראל; צורך שבוודאי ובוודאי מתחדד על רקע כל מה שקרה פה בשנה האחרונה.

### **מה מתכננת החברה לעתיד הקרוב?**

"נכון לעת הראיון, אייר חיפה טסה מנתב"ג בשל המצב הביטחוני. אולם ברגע הראשון שבו יתאפשר לנו לטוס מנמל התעופה בחיפה באופן מסחרי, נתחיל לממש את הייעוד האמיתי שלנו, והוא להנגיש את התעופה לתושבי הצפון. מדינת ישראל לא משופעת בתשתיות תעופה, וכשכבר יש תשתיות תעופתיות מחוץ לנמל התעופה בן-גוריון, הן לא נמצאות

בשימוש. כולם מכירים ומדברים על נמל התעופה רמון, שכמעט שאינו מנוצל, אבל יש גם תשתית תעופתית לא רעה בכלל בצפון המדינה, שבחמש השנים האחרונות היא כאבן שאין לה הופכין. התשתית קיימת, אך אף אחד לא משתמש בה. זהו בדיוק המקום שאליו אנחנו נכנסו.



נמל התעופה בחיפה: פשוט, נוח ויעיל קרדיט: יח"צ | צילום: יח"צ אייר חיפה

נמל התעופה בחיפה: פשוט, נוח ויעיל קרדיט: יח"צ | צילום: יח"צ אייר חיפה

**מתי ואיך נולד הרעיון להקים חברת תעופה מסחרית נוספת בישראל? אין צורך להיות מומחה גדול בנושא תעופה כדי להבין איזה אתגרים עצומים מחייב רעיון כזה**

"החברה נרשמה כחברה במרץ 2023, שבעה חודשים לפני שהמלחמה נכפתה עלינו. קדמה להקמת החברה סדר גודל של שנה פלוס מינוס של הכנה עם משקיעים פוטנציאליים והשותפים שלי למיזם הזה. ספציפית הרעיון של חיפה יושב אצלי במשך הרבה מאוד זמן, כמה עשורים. הוא התחדד כששירתתי בחיל הים בחיפה וראיתי מטוסי דאש ATR-של ארקיע ושל ישראייר ממריאים משדה חיפה. תמיד הרגשתי שהפוטנציאל שם הוא בלתי ממומש. מה שהשתנה בעשור האחרון והפך את האירוע הזה לאירוע מאוד מוחשי, הוא שהשוק האזורי, שהוא בעצם הפוטנציאל הקיים ישירות בהתחשב בתשתיות שיש בחיפה והמסלול הקצר, השוק האזורי הזה הפך להיות שוק משמעותי. למה אני מתכוון? במשך שנים יוון וקפריסין כמעט שלא היו קיימות על מפת התיירות הישראלית. השווקים האלה התפתחו בצורה בלתי רגילה בעשור האחרון, בעיקר בגלל שלושה מחוללי תנועה עיקריים. הראשון – עונת התיירות גם ביוון וגם בקפריסין גדלה באופן הדרגתי מארבעה חודשים בשנה לשבעה-שמונה חודשים באיים ולשניים עשר חודשים בשנה בערים עצמן, במיינלנד של יוון.

"אם תיקח למשל יעד כמו אתונה, זאת הדוגמה הכי מובהקת. אתונה לא הייתה יעד של תיור עירוני (סיטי-ברייק) מחוץ לעונה, והיא הפכה לכזאת בצורה ברורה. אם לפני עשור אתונה הייתה יעד שהיית חושב עליו בקונטציה של ביקור בקיץ, היום זה אפילו ההפך; זאת אומרת, החודשים הטובים לבקר באתונה הם חודשים כמו אוקטובר/ נובמבר או מרץ/ אפריל, אבל אנחנו רואים שגם בחודשים כמו דצמבר, ינואר ופברואר העיר מלאה בתיירות מסיבה מאוד טובה: העונה בעצם הלכה והתרחבה לשניים עשר חודשים בשנה במקרה של אתונה, אבל גם באיים. אם למשל כל יעדי הבטן-גב היו בעיקר פעילים בין יולי לספטמבר, כולנו היום יודעים שזה כבר אפריל עד סוף אוקטובר בוודאי ואפילו בקצוות זה עוד טיפה יותר. למה? זה קשור לזה שיש תשתיות שהורחבו, שהפוטנציאל לשימוש תיירותי הוא הרבה יותר גבוה וכמובן יש גם את הנושא של התחממות גלובאלית, שמאפשר את זה ביתר שאת. אני לא בעד התחממות גלובלית חלילה, אבל זה המצב.

"המחולל השני הוא העובדה הפשוטה שישראלים הקימו קהילות באותן המדינות. אירוע שבעבר פשוט לא היה. היום הוא קיים. כשמשפחה ישראלית גרה ביוון או בקפריסין בשונה ממשפחה שגרה בוואלי או בניו ג'רזי, זו לא משפחה שמבקרת פעם בשנתיים בישראל, אלא היא מתחילה to commute מתחילות נסיעות משפחתיות פעם בחודש, לפעמים פעם בפחות מזה, וכנ"ל לגבי הצד השני. בין אם מדובר בקרובי משפחה שנוסעים לביקור, סבתא שנוסעת לבקר את הנכדים, או חבר שנוסע להפגיע את החבר שלו ביום הולדת, וזה מחולל תנועה מאוד גדול, מאוד משמעותי גם מחוץ לעונה. המחולל השלישי מקביל בעצם לתהליך הזה והוא פיתוח הקשרים העסקיים בין המדינות.

"שלושת המחוללים הללו בסופו של דבר מייצרים סיטואציה שבה השווקים הללו התפתחו מאוד בשנים האחרונות ואנחנו רואים למעשה מפתיחת השמיים בשנת 2013 איך גם יוון וגם קפריסין גדלות שנה אחר שנה במספרים דו-ספרתיים, עם קפיצה משמעותית אחרי הקורונה".

## **ומה הייתה ההשפעה של המלחמה בעזה ובלבנון על התנועה בין ישראל ליוון ולקפריסין?**

"לכל תקופה יש סיבות שקשורות בה ומגדילות את השוק עוד יותר. בחודשים האחרונים למשל נוספה לכל הנקודות שמניתי הסוגייה, שגם לרנקה וגם אתונה הפכו להיות תחנות מעבר כדי להגיע לישראל. החברות הזרות לא טסות ככלל לארץ, והישראלים נוהרים ונאספים בלרנקה ובאתונה שם עולים על שאטל קצר הבייתה. זה מוסיף לפוטנציאל שלא היה קיים עד לפני כמה שנים. גם השוק האזורי, קרי טיסות עד אלף – אלף מאתיים קילומטר מחיפה, שבעבר לא היה בו פוטנציאל, היום הפוטנציאל הוא עצום.

"לתשתית הבסיסית והפשוטה של חיפה יש עוד יתרון עבור הנוסע: מצד אחד היא מגבילה את סוגי המטוסים שיכולים לנחות ולהמריא ממנה, אבל מצד שני, נוסע שמבקש

לטוס לקפריסין מנתב"ג צריך לעבור את אותה דרך שעובר נוסע שרוצה לטוס לניו יורק. הוא צריך להגיע לשדה שלוש שעות לפני הטיסה, לעבור את אותו בידוק, את אותה דרך בתוך הטרמינל, וכל זאת עבור טיסה שאורכה הוא ארבעים, ארבעים וחמש דקות. במקרה של חיפה זה פער של שמים וארץ. אנחנו ממליצים לנוסעים, באמירה משותפת עם רשות שדות התעופה, להתייצב בנמל התעופה של חיפה בין שעה לשעה וחצי בלבד לפני טיסה בינלאומית, אבל בפועל התהליך עצמו לוקח דקות אחדות. הגודל של כל הטרמינל הוא בערך כמו של אולם הנוסעים בכניסה לאחד הגייטים בנתב"ג. מרחקים מאוד קצרים. המטוסים עצמם חונים מחוץ לשער העלייה למטוס. אנשים נוטים לשאול אותי האם השדה בחיפה נראה בעצם כמו שדה דב, זכרו לברכה. אני מעז לומר נכון, עם הבדל אחד קטן: שבשדה דב, בשער העלייה היית עולה על אוטובוס שהיה מסיע אותך ברחבי בסיס שדה דב עד רחבת החניה של המטוסים בקצה המסלול ואילו כאן אין אוטובוסים, כי המטוסים חונים ממש מחוץ לשער וההסעה היחידה שיש זו הסעה של המטוס למסלול ההמראה, הסעה שלוקחת כשתיים וחצי דקות.

זאת היציאה. ומה לגבי החזרה? אם אתה טס עם תיק יד, ונוחת עם תיק יד בחיפה, אתה תצא מנמל התעופה בתוך חמש דקות אחרי שהמטוס הגיע לעמדה. אם יש לך מזוודה לא נורא, זה ייקח עשר דקות. אלה תשתיות שאין להן אח ורע היום בישראל, בפרט אחרי ששדה דב נסגר וכך גם השדה הישן באילת. אנחנו בעצם רוצים לנצל תשתית מאוד אלמנטרית, אך מצד שני גם מאוד יעילה, במיוחד לנוסעים שגרים קרוב לשדה. הם חוסכים את זמן הנסיעה הארוך מאוד והיקר מאוד לנתב"ג, זמן שהוא חסר פרופורציה כשאנחנו מדברים על טיסה של שעה או ארבעים וחמש דקות.

### **קצת עובדות ומספרים על החברה בבקשה. עובדים, מטוסים, כולל רכש מתוכנן, טייסים, יעדים, כולל כאלה שמתוכננים להיפתח בקרוב**

"קיבלנו את רישיון המפעיל שלנו בחודש ספטמבר, כשנה ושלושה חודשים מהמועד שיצאנו בו לתהליך הרישוי, וזו הפעם הראשונה מזה שלושים שנה שחברת תעופה ישראלית זוכה ברישיון מפעיל. התחלנו את הפעילות שלנו עם שני מטוסי ATR. 72-600 המטוס השלישי צפוי להגיע במהלך חודש דצמבר, בחודש הבא, והמטוס הרביעי שלנו מתוכנן להגיע, נכון למועד שיחה זו, בחודש יוני 2025. גם שני המטוסים האלה יהיו מאותו הדגם.

"בחברה מועסקים היום סדר גודל של חמישים אנשים. זה כולל את צוותי הדיילים, צוותי הטייסים ואת אנשי המנהלה. עד למועד הראיון הזה (נובמבר 2024) החברה מכרה כשש עשרה אלף כרטיסי טיסה. פנינו נשואות, כאמור, להזדמנות הראשונה שבה נוכל להסיט את הפעילות שלנו מנתב"ג לנמל הבית שלנו בחיפה. לא הקמנו את החברה ובפרט לא הצטיידנו במטוסי ATR כדי לפעול איתם מנמל התעופה בן גוריון אלא מהצפון, בראש ובראשונה לרווחת תושבי המטרופולין הצפונית. אנחנו כרגע טסים ללרנקה ומיד כשנחזור לחיפה נחדש

את הפעילות שלנו בנתיב לאילת, אבל המטרה שלנו בשנה הקרובה זה להוסיף יעדים נוספים בקפריסין וביוון.

## **אילו יעדים?**

"פאפוס, אתונה והאיים. בגדול אין יעדים רבים אחרים ואנחנו לא הסתרנו שאחת המטרות האובייקטיביות שלנו בהקשר היעדים היא לא להתמקד בכמות יעדים אלא בכמות התדירויות. אנחנו רוצים להיות השחקן הראשון בישראל שמציע שירותי שאטל בין ישראל וקפריסין, מתוך הבנה שהשוק צריך, השוק משתוקק שתיהה מערכת יחסים בין לפחות נמל תעופה אחד בישראל ונמל תעופה אחד בקפריסין שיזכיר את מה שהיה בעבר בין שדה דב ואילת. מה אני בעצם מנסה לומר? אם היום הסיטואציה היא שנוסע מסתכל על לוח הטיסות וצריך לתכנן את התוכניות שלו ביעד לפי לוח הטיסות, אנחנו רוצים לבוא ולשנות את זה, כלומר לכל אחד תהיה את תוכנית הנסיעה שלו ואז הוא בעצם יוכל להתאים לתוכנית הזו את הטיסות הרלוונטיות עבורו. איך עושים את זה? עם לוח זמנים שהוא מסביב לשעון, מהבוקר עד הלילה, טסים כל יום כל היום. זה המוטו שלנו.

"בחודשים האחרונים בוצעו על ידי רת"א השקעות ניכרות בתשתיות בחיפה כדי שהטיפול בנוסע יהיה יותר בטיחותי יותר שירותי. המסלול רובד רק לאחרונה בהשקעה גבוהה של עשרים מיליון שקל. הוא ממש נסלל וסומן מחדש. בתחום חוויית השירות לנוסע רק לאחרונה הותקנו בטרמינל עמדות ביומטריות, כך שמה שכולנו רגילים מבן גוריון נפגוש גם בשדה בחיפה בלי הצורך לעמוד מול בקר גבולות שיחתום לנו על הדרכון באופן ידני. הוכשרו מאות מקומות חניה נוספים בסביבת נמל התעופה, ואני שמח להזכיר גם את החיבור בתחבורה ציבורית על ידי אגד בין תחנת מרכזית המפרץ ונמל התעופה. מרגע שנתחיל לפעול בנמל התעופה יפעל קו אוטובוס, קו 100, שיחבר בין שני המקומות הללו בתדירות של אחת לחצי שעה. מדובר בנסיעה של כמה דקות, לא יותר ארוכה מאשר השימוש בשאטל בנתב"ג, אבל היתרון הגדול כאן הוא שתחנת מרכזית המפרץ היא בעצם תחנה של תחבורה ציבורית היחידה בישראל שמחברת בין נמל תעופה, רכבות, אוטובוסים, מטרונית ורכב"לית, ובתוך מספר שנים גם רכבת קלה. בעצם ממש תחנה מרכזית שמחברת את כל קצוות הארץ לנמל התעופה בחיבור יעיל ונוח, אפילו ברמה כזאת שהאוטובוס עוצר בכניסה לטרמינל".

## **איך ואיפה אתם מתחזקים את המטוסים?**

"התחזוקה שלנו מתבצעת על ידי חברת 'אחזקות אלפיים', ובעצם כל המרכז הלוגיסטי שלנו יושב בנמל תעופה בחיפה. בעבודה משותפת של כל הנוגעים בדבר הכשרנו את המחסנים הרלוונטיים כדי לתפעל את המטוסים ולתחזק אותם. יש לנו כמובן מחסן קדמי בנתב"ג והטכנאים שלנו כרגע פועלים מחיפה בדיוק כמו אנשי הצוות. האם המצב הזה הוא אופטימלי? ברור שלא. הדיילים שלנו והטייסים שלנו הם ברובם תושבי אזור הצפון. זו לא

התנהלות פשוטה עבור אף אחד מנותני השירות. שירות לנוסע אנחנו מקבלים מחברת QAS. לא הכי נוח אבל זה צו השעה".



מרכז התחזוקה נמצא בחיפה. אר יש חולייה הדמית בנתב"ג

### **מה מייחד אתכם לעומת חברות אחרות? באילו תחומים אתם מתחרים? מחיר? נוחות? לוי"ז? שירות?**

"כחברת תעופה המתחרים שלנו הן חברות התעופה. החברה קמה לתת מענה לצורך בשוק שכרגע אין לו שום מענה. יש לנו, אם נסתכל למשל על הפעילות בקפריסין, יש למעלה מעשר חברות שפעילות על הקו אבל אף אחת מהחברות לא טסה מחיפה וזה מה שאנחנו הולכים לעשות. זאת הייחודיות. בעניין המחיר ידוע שבתעופה לא מדובר על קוסט פלוס אלא על Willingness to pay. בסופו של דבר החברה היא עסק, שצריך להיות רווחי. אנחנו מאמינים שהדרך להשיג את התוצאה הטובה ביותר היא לייצר מקסימום תועלת ללקוחות שלנו והדרך לעשות את זה זה בעצם לחתוך בכל אותם מקומות שלא לוקחים תועלת מהלקוח.

מטוסי הטורבו-פרופ הם נתון, משום שזה הציוד שניתן להפעיל אותו מנמל התעופה בחיפה. אבל היתרונות של הציוד הזה, בפרט של מטוסי ה-ATR, עצומים: הם חסכוניים בדלק בצורה בלתי רגילה. רק לסבר את האוזן, מטוס ATR צורך בשעה שש מאות קילו דלק בלבד. צריכת הדלק שלו לא נופלת מזו מטוסים מאוד מאוד יעילים, אך ההבדל העיקרי הוא שזה בא לידי ביטוי גם כאשר מוכרים שישים כרטיסי טיסה ולא מאה חמישים. לכן היכולת שלו לשמר תדירויות היא הרבה יותר גבוהה מאשר במטוסים הגדולים. דבר נוסף, ההפצה שלנו מתבצעת דרך אתר האינטרנט שלנו ולא דווקא דרך אתרי אינטרנט גדולים של קונגלומרטים גדולים בעולם, וזה מאפשר לנו לחסוך בעלויות הפצה.

## **אתרים כמו בוקינג? כמו אקספדיה?**

"למשל, כן. או חברות ההפצה הגדולות כמו אמדאוס או סייבר. הנושא השלישי הוא כמובן מטה שהוא מאוד מאוד רזה. יש חמישים אנשים בלבד בחברה, והמספר הזה כולל את הצוותים שלנו. אגב, אנחנו מחפשים קברניטים בכירים ראשונים. אנחנו עומדים לפתוח את הקורס השני שלנו בשבועות הקרובים.

"שירות הלקוחות שלנו מתנהל באמצעות פלטפורמות טכנולוגיות בלבד ואין מוקד טלפוני לטובת החיסכון. יש הרבה מקצועות שקיימים בחברות אחרות ופה הם מרוכזים, מתבצעים על ידי אותם אנשים, או שהם לא קיימים, בעיקר בגלל שאנחנו הקמנו את החברה הזאת מאפס. שירותים שנכון יותר לקבל אותם במיקור חוץ אין לנו שום מגבלה לקנות אותם במיקור חוץ, ודברים שאפשר לוותר עליהם אנחנו מוותרים עליהם".

## **נסיים בשאלה מה החזון המיידית ומה החזון ארוך הטווח שלכם? איפה תרצה לראות, את החברה, בעוד חמש שנים, בעוד עשר שנים?**

"החזון ארוך טווח זה להיות חברה גדולה שמבוססת בצפונה של ישראל. אנחנו מאמינים שברגע שהתזה תוכח שתושבי הצפון לא רק זקוקים אלא גם משתמשים בתעופה שיוצאת מהצפון. יש כל מיני תהליכים שקורים כבר היום אבל הם יקרו בצורה הרבה יותר מהירה. בטווח הקצר יותר המטרה שלנו היא להצטייד במטוס חמישי ושישי בעת הקרובה, להפעיל את המטוסים הללו משעות הבוקר המוקדמות ועד שעות הערב המאוחרות בתדירות גבוהה בכל היעדים הרלוונטיים בטווח של עד אלף קילומטר מחיפה".

"יש גם נתונים אובייקטיביים שמשפיעים על החזון. לדוגמה, תוכנית ההארכה של המסלול בחיפה הקיים עד שלוש מאות מטר, שמביאה איתה מגוון של אפשרויות וחלופות. פתיחה של שדה חלופי לנתב"ג ברמת דוד, אותו כנ"ל. כל כיוון יכול לקחת אותנו למקומות אחרים. אני חושב שהתעופה הישראלית היום מוכיחה כמה שהיא הפתרון ולא הבעיה. החברות מצטיינות, אבל על האג'נדה שלנו לא נמצאת תוכנית לעשות את מה שהן עושות. כבר יש את מי שעושה את העבודה ועושה אותה בצורה מאוד מאוד טובה. אנחנו רוצים להביא דברים שלא קיימים. זה המקום שלנו. בשביל זה קמנו".





צילום: רון גפני

## עם אייר חיפה ללרנקה

חוויה נעימה ומדויקת בחברת התעופה הישראלית החדשה \* הטיסה חלקה, המטוס חדש, הדיילים שירותיים והמחירים סבירים

### מאת: אהרון לפידות

בוקר אפרורי של אחד מימי נובמבר, ונתב"ג נראה כמו סצנה מסרט פוסט אפוקליפטי. טרמינל 3 ריק לחלוטין, הרוח מנשבת באולם היוצאים. אחרי הצ'ק אין המהיר בהיסטוריה ירידה לטרקלין, שגם הוא ריק לגמרי. מסדרונות חסומים, קינג דייוויד סגור (מתארח בטרקלין דן). הסידורים הפורמליים המהירים הותירו המון זמן למחשבות נוגות על המצב וספלי הקפה נערמים על השולחן.

טסים באייר חיפה ללרנקה. בינתיים מבן גוריון בגלל המצב הביטחוני, אבל אייר חיפה מצהירה שתעבור לבסיס האם שלה בחיפה ברגע שיתאפשר. התאריך המתוכנן, נכון לעכשיו – 22 בדצמבר. החברה הישראלית החדשה מאפשרת רכישת כרטיסים רק באמצעות האתר שלה ומציעה עד 4 טיסות ליום במחירים שמתחילים ב-39 דולר לכיוון ויכולים להגיע עד 69 דולר – לפחות ממה שאני ראיתי באתר. אחרי מעבר הגייט, בדיוק מעורר הערכה, האוטובוס מביא אותנו אל המטוס שחונה ברחבה. גם הרחבה ריקה ממטוסים, למעט שני הנאמנים החדשים: פליי דובאי ואיתיחאד, שמחוברים בשרוולים לטרמינל. על המסלול קולטים בזווית העין מטוס מתיישר להמראה: אוזבקיסטן איירוויז. זהו. אין יותר חברות זרות.

המטוס עצמו ATR 72-600, משובב עין. רואים עליו שזה עתה יצא מהמפעל: צבע לבן מבריק, זנב כחול עם לוגו האצטרובל בצבעי ירוק/טורקיז. במאמר מוסגר, בחירה קצת יוצאת דופן לחברת תעופה, אבל אנחנו לא כאן עבור הגרפיקה. פתח הכניסה היחיד נמצא מתחת לזנב המטוס ועולים במדרגות האינטגרליות פנימה. כאן מתחזק עוד יותר הרושם של מטוס "מהניילונים" – ריח טוב וחדש, מושבים אפורים, נקיים ונוחים, מרופדים היטב

בהשוואה למושבים הדקים בחברות אחרות. תאי האחסון קטנים אך לא מדי. שתי דיילות חביבות, אחת מלפנים ואחת בירכתי המטוס. למושבים יש הטיה של 5-10 מעלות. המטוס עצמו, לעומת הטרמינל, מלא עד אפס מקום.



רחבת המטוסים הריקה בנתב"ג: רק ירידינו החדשים, פליי דובאי ואיתיחאד



לוח ההמראות בלרנקה: תל אביב מככבת

תא הטייס של ה-ATR 72-600 הוא תא טייס מודרני. מדובר בטורבו-פרופ, שמותקן בו full glass cockpit מתוצרת Thales שמשולבות בו מערכות אוויוניקה מתקדמות מבוססות תוכנה ומערכות בקרה אינטואיטיביות. בתא הטייס נמצאים חמישה מסכי LCD גדולים ברזולוציה גבוהה, המספקים תצוגה מקיפה של מידע על הטיסה. מערכות הניווט מבוססות לווין וכוללות Localizer, Baro Vertical Navigation (Baro VNAV), Precision with Vertical Guidance (LPV), ו-RNP AR 0.3/0.3.

מסיעים למסלול, ומתיישרים על 08/26. ממריאים מערבה לאחר ריצה קצרה. ההמראה מפתיעה בזריזותה ואנחנו מגיעים עד מהרה לגובה השיוט, בין 16,000 ל-18,000 רגל. הטיסה נעימה מאוד וחלקה מאוד, וכנראה שמזג האוויר גם היה לטובתנו. נסרין, הדיילת מפנקת אותנו בכוס מים וחטיף אנרגיה. אוקיי. לא לשכוח שמדובר בטיסה של שעה, פלוס מינוס. גם הנחיתה בלרנקה חלקה וטובה ואנחנו נכנסים לטרמינל הקפריסאי לביקורת דרכונים.

ההתייצבות לטיסה בדרך חזרה מתחילה שעה וחצי לפני ההמראה. על לוח ההמראות תל אביב מככבת בלא-פחות מ-9 טיסות בטווח של שעות ספורות. ההפיכה של לרנקה לשער לישראל מורגשת היטב. בצ'ק אין הכל מדויק, מהיר ונוח, עם שאלות הבידוק

הביטחוני המוכרות. במטוס מחזה ישראלי טיפוסי: כשאומרים לישראלים שמותר להעלות תיק למטוס הם מביאים איתם שלוש מזוודות מפלצתיות, ועוד כמה שקיות, ליתר ביטחון. זה התיק שלהם. עלו למטוס עם יותר מטעני-יד ויותר חפצים ממה שיש מקום בתאי האחסון. והצוות היה נהדר בהתייחסות למצב. הם לנוסעים, שמה שלא נכנס לתאי האחסון, שיביאו לקדמת המטוס. הביאו חמישה-שישה תיקים גדולים לקדמת המטוס והצוות טיפל בפיזורם במקומות שונים. אי-אפשר היה שלא להעריך את השירותיות של הדיילים. הם התייחסו לבעיה בנחת, בנועם, מתוך רצון לפתור אותה – ולא כדי להוכיח ולחנך את הנוסעים. הטיסה חזרה הייתה חלקה ונעימה כמו הטיסה הלוך.



נסרין. הדיילת הידידותית



עלייה למטוס, כמו פעם



צילום: רון גפני

## עולם שנעלם

ב-8 בספטמבר 2023, חודש לפני אסון ה-7 באוקטובר, יצא צלם המערכת, רון גפני, לסיקור אווירי של ראלי שטח, בשטחי צאלים, קיבוץ אורים ושדרות. הוא לא שיער אז שהוא מצלם עולם שייעלם תוך זמן קצר. "מה שהכי זכור לי זה, שרעש המטוס בטיסה המדברית הזו, הוא הרעש הכי שקט שיש כשחושבים מה קרה חודש אחר כך למי שהיה למטה," סיפר

מאת: רון גפני



Aerial Photo: Ron Gafni © SkyPics.co.il



© צילומי אוויר: רון גפני SkyPics.co.il















צילום: יחי"צ רויאל ג'ורדניאן

## עם רויאל ג'ורדניאן לווישינגטון

יעד חדש לחברת התעופה הירדנית בארה"ב \* היעד החדש משלים את היצע היעדים שלה, הכולל את שיקגו או'הייר, קנדי בניו יורק ונמל התעופה הבינלאומי דטרויט מטרופוליטן וויין קאונטי

### מאת: מערכת IVIATION

בימים בהם ההיצע של טיסות טרנסאטלנטיות בישראל מצומצם, הודיע חברת התעופה רויאל ג'ורדניאן כי תשיק טיסה ישירה מעמאן לווישינגטון הבירה, החל מאמצע חודש מארס 2025.

הטיסה החדשה תמריא פעמיים בשבוע, בימים שלישי וראשון, באמצעות מטוסי הבואינג 787 דרימליינר של החברה. לדברי רויאל ג'ורדניאן, היעד החדש "נועד לחזק את הקשרים בין שתי הבירות, ולתמוך בנסיעות של גורמי ממשל, עסקים, תיירות וקהילות אתניות".

נשיא ומנכ"ל רויאל ג'ורדניאן, סאמר מג'אלי, אמר: "טיסה זו לא רק תשפר את הקישוריות ברשת שלנו, אלא גם מדגישה את המחויבות שלנו לחיזוק הקשרים בין ירדן לארצות הברית. אנו מצפים להציע לנוסעים שלנו חווית טיסה מעולה ולתרום לחילופי הכלכלה והתרבות בין המדינות שלנו".

הוא הוסיף: "מסלול זה הוא צעד נוסף במימוש החזון שלנו להיות חברת התעופה המועדפת במזרח התיכון עבור נוסעים המחפשים שירותים ברמה עולמית ונוחות תוך כדי חיזוק קשרים בעסקים, תיירות וחילופי תרבות".

יעד ווישינגטון הבירה משלים את הטיסות הישירות הקיימות של רויאל ג'ורדניאן לארה"ב, הכוללות את שיקגו או'הייר, קנדי בניו יורק ונמל התעופה הבינלאומי דטרויט מטרופוליטן וויין קאונטי. (DTW)



## ביקור בארמונו של טייס

הפעם אנחנו מדברים על היסטוריה מעט יותר רחוקה: טייס יהודי שנהרג במהלך מלחמת העולם הראשונה, בשנת 1917, בקרב-אוויר \* ביתו, שהפך למוזיאון הקרוי על שמו, מפואר ומרהיב עין

מאת: אילן הייט

כשתהיו בפעם הבאה בטיסת-שהייה בפאריז, לכו לבקר בבית של טייס. וזה לא סתם טייס: מדובר בטייס יהודי, שנהרג במהלך מלחמת העולם הראשונה בשנת 1917 בקרב-אוויר. שמו היה ניסים דה-קמונדו. **Nissim de Camondo**. וזה גם לא סתם בית: מדובר בארמון של ממש.

לאחר נפילתו של נסים בקרב, הפך אביו את ביתו הפרטי, המפואר מאד של הבן, למוזיאון והעביר אותו לבעלות ממשלת צרפת. חדר מיוחד במוזיאון מוקדש להנצחת הטייס. שמורים שם המדים שלו (כולל החרב), ה-Log Book-המדליות שקיבל על הצטיינות בקרב וכן כמה צילומים שלו.



מוזיאון נסים דה קמונדו Musée Nissim de Camondo  
צילום: Musée Nissim de Camondo



ניסים דה-קמונדו Nissim de Camondo  
צילום: Musée Nissim de Camondo

מוזיאון נסים דה קמונדו **Musée Nissim de Camondo** הוא מוזיאון לאמנות והוא ממוקם ברחוב מונסו בפריז, מול פארק מונסו, ברובע השמיני של העיר כמה מאות מטרים מ"שער הניצחון". בימים אלה נסגר המוזיאון לצורך שיפוצים והוא ייפתח שוב לקהל בעוד כשנה.

דה-קמונדו היה צאצא למשפחה יהודית מיוחדת ועשירה מאד. את עושרם עשו בני המשפחה במהלך המאה ה-19 באימפריה העותומנית, כאשר מימנו לסולטן הטורקי הקמת מסילות ברזל ברחבי טורקיה. הם זכו להערכה רבה בחצר הסולטן, אך עזבו ונדדו בתחילה לאיטליה ואחר כך לצרפת. עושרם העצום השתווה לזה של הרוטשילדים (הענף הפריזאי) ומאוחר יותר הם גם התחתנו ביניהם.

יחד עם עוד כמה משפחות יהודיות עשירות הם ניסו, בסוף המאה ה-19 ותחילת המאה ה-20 להצטרף לחברה הצרפתית – שהייתה, כצפוי די אנטישמית – על ידי כך שהיו פעילים בחיי התרבות, האמנות והחברה של פריז. את הכסף שלהם שמחו הצרפתים לקחת אך לא נחסכה קנאה בקבוצה ה"זרה לערכי צרפת", וכמו במקרים רבים אחרים, הם לא הצליחו להיטמע באמת בחברה הצרפתית.



הכניסה למוזיאון | צילום: Musée Nissim de Camondo



הספרייה | צילום: Musée Nissim de Camondo

יחד עם זאת הם שמרו בביתם על ערכי היהדות ותרמו רבות לקהילה. המשפחות היהודיות (העשירות) כמו משפחת Effrosi שהתעשרה באודסה מעסקים עם הצאר הרוסי (בנו באותם ימים בתי-פאר בסביבת פארק מונסו. אביו של ניסים דה-קמונדו בנה לעצמו ולבנו ארמון שהוא העתק מוקטן של ארמון ה"טריאנון". אפילו בנימין זאב הרצל, ששהה בפריז באותם ימים כעיתונאי שסיקר את משפט דרייפוס, התגורר בבית שליד ארמון דה-קמונדו.

אביו של ניסים, משה דה קמונדו (1860–1935), היה אספן אמנות נלהב וקיבץ בארמון רהיטים, ציורים, שטיחים, שטיחי קיר, כלי פורצלן ותשמישי כסף מהמאה ה-18 בצרפת באיכות יוצאת דופן. שושלת שנכחדה באופן טרגי במהלך מלחמת העולם השנייה.

עם פרוץ מלחמת העולם הראשונה התעקש ניסים להתנדב לצבא הצרפתי. הוא התחיל את הקריירה כסייר-אוויר והפך לטייס. ב-1917, בחזית הסום, Somme הוא יורט על ידי מטוסי קרב גרמניים והופל. גופתו אותרה על ידי הגרמנים שאף קברו אותו.

האב האבל, שלא התאושש ממות בנו היחיד והאהוב, תרם את הארמון ואת תכולתו לממשלת צרפת בתנאי שלא יעשו בו שום שינוי. הוא גם מימן את אחזקת הבית כמוזיאון. כך עד היום. הסוף העצוב של כל שושלת דה-קמונדו הוא שבעת מלחמת העולם השנייה, תחת ממשל וישי, הועברו רוב בנות המשפחה, שהיו אלופות צרפת ברכיבה על סוסים, למחנה דראנסי ומשם לאושוויץ – ושם מצאו את מותן.