



**גיליון ספטמבר 2023**

חברי איגוד, קוראות וקוראים יקרים/ות אנו מאחלים לכם ולמשפחותיכם

# שנה טובה ומבורכת!

לקריאת האיגרת מאת קברניט מידן בר, יו"ר איגוד הטייסים

חבריי לאיגוד, קוראות וקוראים,

לפני זמן לא רב ברכנו בשנה טובה כאשר אנו מסוגרים בבתים לתקופה ממושכת, שעבור רובנו נמשכה כמעט שנתיים. משבר הקורונה הפך את עולמנו בן לילה וכל שיכולנו לייחל לו היה שנה אחת נורמלית, רגילה - והנה היא הגיעה.

השנה נראית כאילו המשבר תעופתי העמוק הפך לעומס פעילות וחשיבה לטווח רחוק; מקווים חדשים והסכמי עבודה חדשים, רגולציה מתפתחת ומערכות תומכות שיציעו את כולנו קדימה.

המבט האופטימי אל העתיד חייב להתחבר לזיכרון משברי מן העבר, היכולות שפיתחנו בשנים האחרונות רק יחזקו אותנו, האחדות והעניין התעופתיים מוכיחים זאת בכל גיליון מחדש.

בפרוס השנה החדשה נאחל לכולנו כי תהיה זו שנה של אחדות וצמיחה, שנדע להיאחז במכנה המשותף וכל הזמן לנוע קדימה, שנשכיל להבין כי האתגרים הם מחוץ לקבוצה ולא בתוכה ושנזכור תמיד שמשבר יכול להגיע ואף להפתיע.

לכל עמיתנו בעולם החוגגים את ראש השנה היהודי נאחל חג שמח, ולכל אלו שיעשו את החג בחול, בין טייסות וטייסי ישראל, קוראי המגזין באשר הם, נאמר שנה טובה.

מאחל בברכה

קברניט מידן בר

יו"ר איגוד הטייסים



## סעודיה: הכוח האווירי העולה

**הממלכה רוכשת יותר מ-200 מטוסים חדשים \* לא ירחק היום שבעלי מקצוע שונים וביניהן טייסות וטייסים בישראל יקבלו הצעות מחברות סעודיות חדשות; הטיסה בין תל אביב לג'דה אורכת פחות משעתיים**  
**מאת: קברניט מידן בר**

בטקסי החאג' סובבים מיליוני מוסלמים סביב האבן הקדושה במכה; מצווה של פעם בחיים היא להגיע אל העיר הקדושה. אולם בשנים האחרונות נראה כי לא רק מאמינים עטויי גלביות לבנות מסתובבים במכה אלא כל המזרח התיכון מסתובב סביב הענק הסעודי המתעורר ומכה - היא כבר לא רק מקום קדוש.

שתי עסקאות ענק לרכישת מטוסי נוסעים הרעידו בשנה האחרונה את עולם התעופה, שתיהן יצאו מבית המלוכה הסעודי ביוזמתו של יורש העצר, מוחמד בן סלמאן. העסקאות הכוללות מעל למאתיים מטוסי נוסעים חדשים הן לא רק שתי חברות תעופה שיקומו בסעודיה, אלא הצהרת כוונות תעופתית למזרח התיכון: אנחנו פה.

הממלכה הסעודית שהייתה מסוגרת באופן שמרני והדוק במשך שנים רבות, נפתחת לאט לאט אל העולם המערבי. מנהיגים ולא רק מארצות הברית, ידידתה הוותיקה מגיעים אליה חדשות לבקרים, ושחקני כדורגל בינלאומיים מובילים, ניימאר הברזילאי הוא האחרון שבהם, חותמים חוזי העסקה שמנים בקבוצות סעודיות בלתי מוכרות במזרח התיכון.

אז מה קורה בסעודיה ומה יש במדינה המוסלמית החשובה ביותר במזרח התיכון ואולי בעולם כולו? אין ספק שמשאבי הנפט והאנרגיה הם האסוציאציה הראשונה אולם החידוש שמתגלה בסעודיה לאחרונה הוא רצון להיפתח. נורמליזציה כפי שקוראים לזה, התקרבות מדינה אחת לאחרת על בסיס קשרים מוקדמים ונורמליים שיש למדינה עם מדינות רבות נוספות. כך תוכל סעודיה לייצר קשרים גם עם מעצמות עולמיות נוספות ולא רק עם ארה"ב.



עסקת המטוסים, כפי שהיא קורמת עור וגידים מתחת לאף של כל מדינה במזרח התיכון, תהפוך את הסעודים למתחרים חשובים ומשמעותיים למדינות המפרץ. במילים אחרות, הסעודים הולכים לתחרות עסקית משמעותית עם דובאי, אבו דאהבי והמפרציות האחרות. מה שהצליח שם יתורגם לגרסה המתקדמת יותר, עשירה יותר וגדולה יותר בסעודיה, שהיא מדינה גדולה מאוד ועשירה מאוד, והאפשרויות שלה בהתאם.

אך מדוע זקוקה סעודיה לחברת תעופה שתתחרה באמירייטס? זו כבר שאלה גאו-אסטרטגית אזורית הנוגעת למאבקי שליטה והובלה בעולם הערבי, מיצובה של המדינה כשחקן בינלאומי חזק שלא עוסק רק בשאיבת נפט, אלא במחקר ופיתוח, השקעות ועוד. כדי להשיג את המטרות הללו צריך "לייבא" כוחות ומוחות - וזה קורה בדרך האוויר. השלב הראשון הוא לפתוח את סעודיה לתיירות מסוימת ובשלב השני לעסקים במובן הרחב של המילה. בראיית הסעודים, מה שהצליח בדובאי יכול להיות רק ההתחלה למה שיקרה בג'דה.

הטייס והטייסת הישראליים, יחד עם עמיתיהם בעולם, ירגישו גם ירגישו בשינוי הזה. אפשרויות תעסוקה רחבות עשויות להיפתח בפניהם - יחד עם נורמליזציה של תיירות ואשרות מעבר. כבר היום הטייסות מעל המרחב האווירי הסעודי מתרחשות בכל יום וחברות התעופה מרוויחות זמן יקר ונתיבים קצרים לטובת הנוסעים.

רכישה מסיבית של מטוסים תהפוך את הסעודים לשחקנים משמעותיים בתחומי החכרת המטוסים בעולם בכלל ובמזרח התיכון בפרט, כך שחברות ישראליות ואחרות באזור יוכלו לבחור האם לחכור את המטוסים במערב אירופה או בערב הסעודית. כפי שטייסים וטייסות בעולם יוכלו להתמין לחברות התעופה שיקומו שם בשנה הקרובה וכל אחת מהן בנפרד תהיה בגודל של חברת דגל אירופית כפי שאנחנו מכירים.

לא ירחק היום שבעלי מקצוע שונים וביניהן טייסות וטייסים בישראל יקבלו הצעות מחברות סעודיות חדשות. הטיסה בין תל אביב לג'דה היא בת פחות משעתיים, שהוא הזמן שלוקח לנו להגיע מתל אביב לחיפה. זה נשמע לכם רחוק מדי ואולי דמיוני, אבל כדאי שנזכור כי מטוסים של אמירייטס היו בגדר אותו חלום לפני חמש שנים בדיוק והיום הם מגיעים לנמל התעופה בן גוריון פעמיים ביום וטסים לכל העולם. כך שאם עד עכשיו סבבו מאמינים במכה היום סובב סביבה המזרח התיכון כולו, אינשאללה ובעזרת השם.





## ETA: אגרת כניסה חדשה לבריטניה

כל מי שיבקש להיכנס לבריטניה יאלץ למלא טופס מקוון ולשלם אגרה בסך 10 פאונד \* המערכת תשמש לזיהוי סיכונים פוטנציאליים \* האגרה מיועדת עבור נוסעים שלא זקוקים לויזה כדי להיכנס לבריטניה – כמו הישראלים

### מאת: מערכת Aviation

בריטניה חשפה לאחרונה את מערכת ההרשאות האלקטרוניות (ETA) החדשה שלה, המסמנת שינוי משמעותי במדיניות ביקורת הגבולות וההגירה שלה. אחד השינויים הבולטים ביותר במסגרת השיטה החדשה הזו הוא שכל הנוסעים אל בריטניה, או דרכה, יידרשו כעת לשלם אגרה של 10 פאונד. מדובר במערכת שמיועדת עבור נוסעים שלא צריכים ויזה כדי להיכנס לבריטניה.



הרשאת נסיעות אלקטרונית (ETA) היא מערכת מקוונת חדשה שהוצגה על ידי ממשלת בריטניה כדי לסנן מראש נוסעים לפני שהם מגיעים למדינה. בדומה למערכת ה-ESTA בארצות הברית ולמערכת ה-ETA בקנדה, ה-ETA של בריטניה שואפת לשפר את אבטחת הגבולות על ידי זיהוי סיכוני אבטחה פוטנציאליים מבעוד מועד. נוסעים ממדינות שנהנו בעבר מגישה ללא ויזה לבריטניה יצטרכו כעת להשיג ETA לפני העלייה לטיסה. תהליך הבקשה צפוי להיות פשוט, ולדרוש מנוסעים למלא טופס מקוון, לשלם את האגרה הנלווית ולהמתין לאישור, אשר בדרך כלל ניתן תוך דקות.

הנוסעים שיידרשו לקבל אשרת ETA לפני הנסיעה:

- נוסעים המגיעים לבריטניה לעד 6 חודשים למטרות תיירות, ביקור משפחה וחברים, עסקים או לימודים
- נוסעים המגיעים לבריטניה לעד 3 חודשים במסגרת ויזת "Creative Workers Visa"
- נוסעים בטיסת קונקשן דרך בריטניה, גם אם לא עוברים ביקורת גבולות

הנוסעים שלא יידרשו לקבל אשרת ETA לפני הנסיעה:

- מחזיקי דרכון בריטי או אירי
- בעלי אישור עבודה, מחייה או לימודים בבריטניה
- בעלי אשרת כניסה (ויזה) לבריטניה

על פי הפרסומים הרשמיים, בשלב ראשון, החל מה-15 בנובמבר, יידרשו רק המבקרים מקטאר להגיש בקשה ל-ETA. את הבקשה יוכלו להגיש החל מה-25 באוקטובר. בשלב הבא, החל מה-22 בפברואר 2024, יידרשו הנוסעים מבחריין, ירדן, כוויית, עומאן, סעודיה ואיחוד האמירויות שטסים לבריטניה להגיש בקשה דומה.

בשלב האחרון כל המדינות שלא צריכות להנפיק אשרת כניסה לבריטניה, כמו ישראל, ייכללו בתוכנית החדשה ויידרשו להגיש בקשה ולשלם אגרה טרם הביקור במדינה.

גם האיחוד האירופי הציג מנגנון סינון דומה בשם ETIAS שהשקתו תוכננה כבר לנובמבר השנה, אך נדחתה מספר פעמים. על פי התוכנית שאושרה באיחוד האירופי, תיירים ישראלים, כמו גם תיירים מכ-60 מדינות נוספות, יידרשו לקבל אישור כניסה למדינות אירופה לפני הגעתם. האישור יתקבל באמצעות מערכת ה-ETIAS החדשה ( European Travel Information and Authorization System ) שעיקרה היא בדיקות רקע ביטחוניות למבקרים במדינות האירופאיות החתומות על אמנת שנגן. העלות כאן נמוכה יותר: 7 יורו לאדם.



## **IFALPA's AAP Committee: Empowering Member Associations for Safer Skies and Stronger Collaboration**

**The International Federation of Air Line Pilots' Associations (IFALPA) serves as the global voice of pilots. Its mission is to promote the highest level of aviation safety worldwide and to be the global advocate of the piloting profession; providing representation, services, and support to both our Members and the aviation industry. The Federation consists of Pilots Associations around the globe. Within IFALPA, the Accident Analysis and Prevention (AAP) Committee plays a crucial role in supporting and assisting Member Associations in their efforts to enhance safety, influence regulations, and address industry challenge**

### **David Schöne, Chair Accident Analysis and Prevention Committee**

הכינוס השנתי של ועדת ניתוח ומניעת תאונות של IFALPA בתל אביב באוקטובר האחרון נערך בתל אביב הכינוס השנתי של ועדת ניתוח ומניעת תאונות (AAP- Accident Analysis and Prevention) של IFALPA – הפדרציה הבינלאומית של איגודי הטייסים, שגם האיגוד הישראלי, האיגוד שלנו, הוא חלק ממנה.

קברניט מנחם אילן, חבר הוועדה (וחבר בקבוצת העבודה לנושא ניהול הבטיחות – SMWG-Safety Management Working Group) ביקש מיו"ר ועדת AAP, ק"ר David Schöne מגרמניה, לכתוב מאמר מיוחד עבור עבודת Iviation – והוא מובא כאן:

### **Safety Advocacy and Expertise**

IFALPA's AAP Committee serves as a hub of safety knowledge and expertise. The Committee monitors global accident trends, conducts safety analysis, and



develops Positions, Briefing Leaflets, Safety Bulletins, recommendations and guidelines based on its findings. Member associations can utilize this expertise to enhance their safety programs, influence regulatory bodies, and promote industry-wide safety initiatives. These publications are designed to shape the future of the global aviation industry and by sending representatives to the AAP Committee, Member Associations can tap into a global network of safety professionals, enabling them to stay at the forefront of accident analysis and safety advancements.

### **Accident Analysis and Lessons Learned**

In the unfortunate event of an accident or incident, IFALPA's AAP Committee offers essential support to Member Associations by facilitating comprehensive local support to involved crews, as well as possible assistance with accident investigations and analysis. The Committee can help Member Associations gain valuable insights into the incident's contributing factors and develop targeted recommendations to comment on the final report of the relevant investigation authority. This collaboration ensures that safety lessons are learned and shared throughout the IFALPA network, contributing to improved safety standards globally. 2023-06-22

### **Regulatory Influence and Advocacy**

The AAP Committee actively engages with International Organizations, such as the International Civil Aviation Organization (ICAO), regulatory bodies and national accident investigation authorities, to influence the development of aviation Regulations, Standards and recommended practices. Member Associations can benefit from the Committee's advocacy efforts by leveraging its expertise and collective influence to shape Regulations in line with pilots' interests and safety priorities. The Committee works closely with IFALPA's Member Associations to understand their concerns and represent them effectively at international meetings, ensuring that pilot voices are heard and considered. Through this collaboration, Member Associations can drive positive changes that benefit both pilots and the broader aviation community .

## **Technical Support and Collaboration**

IFALPA's AAP Committee offers technical support and collaboration opportunities to Member Associations, enabling them to tackle industry challenges collectively. The Committee holds regular meetings where Member Associations can exchange experiences and share best practices on key safety issues with other Member Association representatives, as well as industry and regulatory representatives. This collaborative platform fosters an environment of knowledge sharing and learning, enabling Member Associations to enhance their work on accident analysis and prevention, improve relationships with National Aviation Authorities, and develop effective safety initiatives. By working together, member associations can influence each other's strengths, promote harmonization of safety standards, and drive industry-wide improvements .

## **Continuous Professional Development**

The AAP Committee plays an important role in promoting continuous professional development among Member Associations. The Committee requires members to constantly engage in accident analysis and prevention topics and organizes training days to ensure that pilots and Member Associations have access to the latest knowledge and advancements in the field .

## **Practical Example**

An Airbus A330 was on final approach to Amsterdam's runway 22 when the main landing gear touched down ahead of the paved surface of the runway and damaged two runway threshold lights. The aircraft rolled out without further incident and taxied to the apron. The airport reported that the aircraft touched down with its main gear on grass ahead of the runway, and several threshold lights were damaged forcing the closure of the runway for about an hour for repairs to the runway lighting. The 2023-06-22

Netherlands' Dutch Safety Board (DSB) dispatched a team of investigators to the site, who rated the occurrence a serious incident and started an investigation .

Shortly after the occurrence, the Member Association of the airline involved contacted the IFALPA AAP Committee in request for assistance in Amsterdam. Through IFALPA's AAP channels a quick and direct contact with the Dutch Pilots' Association Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) was established, and three representatives (pilots and accredited accident investigators) were able to support the crew, both in person at the airport, during the investigation and in the background .

The crew later praised the quick and professional support by VNV's representatives through IFALPA AAP's channels. Furthermore, the chief-investigator of the airline contacted the local Association and commented: "It's a great story about cooperation across borders and how we assist each other. My pilots are happy about their representation. Bart, the VNV investigator, who represented the pilots, deserves recognition ."!

## **Conclusion**

IFALPA's AAP Committee serves as a crucial resource for Member Associations, providing invaluable support in case of accidents or incidents, expertise, and collaboration opportunities. Through its dedication to aviation safety, accident analysis, regulatory influence, technical support, and professional development, the Committee empowers Member Associations to advocate for pilots' interests, enhance safety standards, and contribute to a safer and more efficient aviation system as a whole.



## גיורא רום ז"ל: צבעוני 4, רות סוף

אלוף גיורא רום שהלך לפני כחודש לעולמו, היה טייס ואדם יחיד במינו \* לא הכרתי עד אז - וגם מאז ועד היום - אלוף שכתב ספר שמתחיל כשהוא סרן ומסתיים כשהוא סרן \* במדינת ישראל חזקה, יהודית ודמוקרטית יש לגיורא רום מניה של זהב אותה רכש בגבורה, במסירות ובנאמנות

### מאת: אבי בניהו

את האלוף גיורא רום ז"ל, שהלך לפני כחודש לעולמו הכרתי עוד במהלך השרות הצבאי המפואר שלו בחיל האוויר. אבל למדתי להעריך אותו עוד יותר דווקא כשפשט את מדיו וכשפרסם את סיפרו "צבעוני 4" על נפילתו בשבי המצרי.

לא הכרתי עד אז - וגם מאז ועד היום - אלוף שכתב ספר שמתחיל כשהוא סרן ומסתיים כשהוא סרן. בלי אני ואני ואני, ללא סיפורים הרואיים, ללא פרקים על דרגת האלוף, על שירותו בווינגטון כנספח צה"ל, או על הפיקוד על בסיס תל נוף.

רק סיפור אישי וחינוכי על נתינה והקרבה ואומץ, שנלקחים דווקא מאירוע שהוא הפוך מ"ניצחון" ומורכב כולו מהפלה, נטישה והליכה לשבי בתנאים קשים מנשוא.

על הספר הזה אמר לי איציק מרדכי, מי שהיה שר הביטחון, שאילו היה שר חינוך "צבעוני 4" היה בסיפורו ובצניעותו, ספר חובה לתלמידי י"ב בישראל.

ככתב צבאי הכרתי את גיורא במפקד בכיר בחיל האוויר. דמות הטייס הקלאסית: תמיר, חמוש במשקפי שמש, חיתוך דיבור ומנהיגות מובנית. הוא הסביר פעם לכתבים הצבאיים, כשגילו בביקור בטייסת בתל נוף שיש לחמניות במטבחון הטייסות - למרות שהרמטכ"ל אסר זאת, שהוא, גיורא, ייתן לטייסים שלו גם לחמנייה שנאפית בבסיס, גם שוקו ואם היה אפשר גם מסאז' בוקר וידרוש מהם דבר אחד יחיד ומיוחד - להיכנס לשטח האויב, לצלול תחת איום הטילים, לפגוע בזמן ובמטרה ולחזור לסבב נוסף.

זזה הרשים מאוד גם את הציניים שבכתבים.

ביממה שלאחר מותו עברתי על ההתכתבויות שלנו מהשנה-שנתיים האחרונות. הוא שלח לי, למשל, הודעה נרגזת על כך "שמנהיגנו החדשים" לא מבינים ולא מפנימים די את מרכזיותו של מסגד אל אקצה וחשיבותו. הוא סיפר לי על החובש בכפר הנידח בדלתא של הנלוס, שהתעניין יותר במצב המסגד בירושלים מאשר בשבוי הישראלי הפצוע שהתגלגל לידיו.

הוא כעס על כך שלא מונה למבקר המדינה, ביקר את הדרך בה טיפלו וקידמו את העניין לפיד וגנץ ושיבח את הדרך והנחישות בה פעל נתניהו כדי למנות מבקר מדינה מטעמו.

גיורא עשה את רוב שנותיו מעלינו בשמיים, אך רגליו ניצבו איתן על היבשה. כך בפיקוד בצבא, כך כראש רשות התעופה האזרחית וכך בכל התפקידים האחרים אותם מילא במסירות ואחריות.

כשסיים את תפקידו כנספח צה"ל בווינגטון ואת שירותו בצה"ל הוא שב ארצה וכתב דו"ח סיכום תפקיד בתקווה לפגוש את הרמטכ"ל, להגיש לו את הסיכום ולהיפרד מצה"ל.

בוקר אחד הוא נכנס לחדרי בלשכת שר הביטחון ( הייתי אז יועץ שר הביטחון), התיישב, זרק לי חוברת דקה על השולחן ואמר לי : "שמע בניהו, חזרתי לפני ארבע חודשים ואף אחד לא קרא לי לשיחת סיכום של התפקיד הזוטר הזה בווינגטון. יזמתי אני וביקשתי פגישה עם הרמטכ"ל ואני ממתין שבועות עד שהתייאשתי. הגעתי היום ללשכת הרמטכ"ל ונתתי למזכירה את דו"ח סיכום התפקיד. תן אתה עותק לשר הביטחון שאולי יעיין בסוף השבוע בתובנות ובהמלצות."

די הזדעזעתי למשמע אוזניי, התנצלתי לא יודע בשם מי ובאותו הערב נכנסתי לשר הביטחון זעוף ונרגז. שר הביטחון כעס גם הוא וכבר למחרת יצאה הזמנה לרמטכ"ל ולכל פורום המטה הכללי ופיקוד חיל האוויר וכמובן לשגריר ולנספח הצבאי האמריקאיים, בנוסח:

"שר הביטחון מתכבד להזמין לארוחת ערב חגיגית לכבוד האלוף גיורא רום לרגל סיום תפקידו בווינגטון ופרישתו מצה"ל."

הערב היה מרגש וצנוע ולרמטכ"ל לא הייתה דרך להסתיר את הבושה והמבוכה, אבל הוא הבין את הרמז. מאז צה"ל מקפיד להיפרד כראוי ממפקדיו ולומר להם תודה ושלו.

וגם זה בזכות גיורא ובדרכו שלו.

במדינת ישראל חזקה, יהודית ודמוקרטית יש לגיורא רום מניה של זהב אותה רכש בגבורה במסירות ובנאמנות.

יהי זכרו ברוך.





## **עם אייג'אן Aegean ואמירייטס – לניו יורק**

חברות התעופה אמירייטס (איחוד האמירויות) ואייג'יאן (יוון) הכריזו על הרחבת הסכם שיתוף הפעולה ביניהן, על ידי הוספת קו אתונה-ניו יורק (ניוארק) \* עבור הנוסעים הישראלים נפתחה הדרך לטוס מנתב"ג לאתונה באייג'יאן, ומשם בטיסת המשך באמירייטס לניו יורק – בכרטיס אחד

## מאת: מערכת Iviation

עד כה הטיסה לארה"ב באמצעות אמירייטס לא השתלמה לנוסע הישראלי, כי היא כללה טיסה של 3 שעות מזרחה לדובאי ומשם - עוד כ-13 שעות מערבה לניו יורק. הודות לשילוב בין שתי החברות, נוכל לטוס רק מערבה לניו יורק, עם נחיתת ביניים באתונה. גם החלוקה בין הלגים נוחה – טיסה קצרה של שעתיים לאתונה ואח"כ 11 שעות לניו יורק, בתנאים הנוחים של אמירייטס. כרטיסי הטיסה לניו יורק בשילוב של טיסה לאתונה עם אייג'יאן וטיסה מאתונה לניו יורק עם אמירייטס מתחילים כרגע במחיר של כ-\$757.

חברת אמירייטס מפעילה כיום טיסה יומית מאתונה לניו יורק (ניוארק) בנוסף לשתי טיסות יומיות מדובאי לאתונה. הטיסות מאתונה לניו יורק מתבצעות במטוסי בואינג 777-300 עם שלוש מחלקות: ראשונה, עסקים ותיירים.



## לטוס עם האויב

נוסעים רבים מביעים חשש גדול לפני טיסה מסיבות שונות: קלסטרופוביה, אקרופוביה, מזג אוויר לא יציב, אירוע רפואי, תקלות טכניות, פיגוע חבלני, חטיפה, מצבי חירום ועד התרסקות, אבל מטוס יכול להיות גם צינור סגור שאין ממנו מפלט – ולהוות כר להתרדות מיניות.

## מאת: רונית בנימיני

נוסעים רבים מביעים חשש גדול לפני טיסה מסיבות שונות: קלסטרופוביה, אקרופוביה, מזג אויר לא יציב, אירוע רפואי, תקלות טכניות, פיגוע חבלני, חטיפה, מצבי חירום ועד התרסקות.

אבל מישהו מכם הביע אי-פעם חשש מהטרדה מינית או תקיפה מינית בטיסה? האם חששתם אי פעם ממה שיכול להתרחש כשדלתות המטוס נסגרות, המטוס ממריא והאורות כבויים? רובינו לא חושבים שאירועים מסוג זה יכולים להתרחש במטוס, כי התפיסה היא שהמטוס הוא חלל סגור ובטוח ואנחנו מרגישים בו מוגנים. אבל, אם לשפוט על פי אירועים שקרו בשנים האחרונות במטוסים - מסתבר שלא תמיד. המטוס יכול להיות גם חלל סגור, צר ובו אתה יושב ליד האויב - ואין לך לאן לברוח.

הטרדה או תקיפה מינית בטיסה יכולה להתבצע גם כלפי אנשי צוות אויר ולא רק בין נוסעים, שגם הם יכולים להיות בצד הנפגע או הפוגע. לדוגמה, ביולי השנה נעצרו תשעה אזרחים ישראלים בטורקיה לאחר שדיילת טורקיה טענה כנגדם שהטרידו אותה מינית בטיסה מנתב"ג לאיסטנבול. מיד עם נחיתת המטוס באיסטנבול הם נעצרו ונלקחו לכלא במרחק ארבע שעות נסיעה מאיסטנבול בסמוך לגבול עם סוריה.

קמפיין תנועת #metoo שהתפשט באופן ויראלי באוקטובר 2017 כהאשטאג ברשתות חברתיות במטרה להמחיש את השכיחות הגבוהה של אלימות מינית, עזר להעלות לתודעה הציבורית העולמית את בעיית הטרדות המיניות שנשים סופגות במקומות העבודה ובמרחבים ציבוריים אחרים ועודדה נשים להתלונן על הטרדות ותקיפות המתרחשות גם במהלך טיסות.

עד לעידן הme too תקיפות מיניות בטיסה נותרו יחסית מתחת לרדאר. לפי נתוני ה-FBI, ב-2018 התקבלו יותר תלונות על תקיפות מיניות בטיסה מאשר בכל שנה קודמת. אך רק כמחצית מהתקיפות דווחו לרשויות החוק.

נשאלת השאלה מי בעצם אחראי לבטיחות הנוסעים בנושא הזה, כשהדלתות המטוס נסגרות והאורות כבויים? ומה תפקידן של חברות התעופה בהקשר הזה?



### הפיצוי: 5000 מיילים

אחת הבעיות הנוגעות למצבים הללו היא שחברות תעופה רבות מתייחסות לתקיפה מינית בדומה להתנהגות לא נאותה מצד נוסעים ולא כאל עבירה של ממש. בעיה נוספת היא, שצוות הדיילים במטוס לא מקבל הכשרה מקצועית להתמודדות עם תקיפות מיניות במהלך טיסות.

ב-2017 רנדי צוקרברג, אחותו של מייסד פייסבוק, שלחה מכתב תלונה לחברת התעופה "אלסקה איירליינס" לפיו, במהלך טיסה מלוס אנג'לס למקסיקו היא הוטרה מינית על ידי אחד הנוסעים, אבל צוות הדיילים לא סייע לה. לטענתה, הם המשיכו להגיש לו משקאות אלכוהוליים ואמרו לה "לא לקחת את זה אישית, כי הוא לא יודע לשלוט בעצמו." היא צייצה את הסיפור בטוויטר וזכתה לאלפי תגובות מנשים שסיפרו שגם הן הוטרו מינית בטיסות והצוות התעלם. בתגובה, "אלסקה איירליינס" הגיבו בהקפאה זמנית של זכויות הנוסע המתמיד של הנוסע המטריד.

ביוני 2022 גבר בן 51 הטריד אישה ונערה בטיסה של חברת התעופה "דלתא" מסן פרנסיסקו לפלורידה. הוא נעצר לאחר הנחיתה בנמל התעופה הבינלאומי באורלנדו. פרטי האירוע כפי שנמסרו: במהלך הטיסה הנוסע ישב במעבר, שתה משקה אלכוהולי ונטל כדור שינה ולצידו ישבה נערה שאמה ישבה במושב אחר בשל בעיה בהזמנת הכרטיסים.

במהלך הטיסה הנוסע החל לגעת בשערה, בצווארה ולאחר מכן אף העז ונגע במפשעתה דרך בגדיה. כתוצאה מהתנהגותו הנערה קפאה במקומה ולא זזה. למזלה, אישה שישבה לידם התעוררה משינה והבחינה בכך. היא שאלה את הילדה אם הוא נגע בה הילדה אישרה, רעדה

ובכיתה. הנוסעת התעמתה עם המטריד יחד עם אימה של הנערה, שהגיעה כדי לבדוק מה שלומה. המטריד הורחק מהמושב על ידי הדיילת עד לסיום הטיסה ונעצר לאחר הנחיתה. הוא הואשם בביצוע מגע מיני פוגעני בנערה ובביצוע פשע במהלך טיסה.

באוגוסט 2023 אם ובתה שטסו בחברת התעופה דלתא מניו ורק לאתונה הגישו תביעה על סך שני מיליון דולר נגד חברת התעופה דלתא בטענה, שהדיילות לא מנעו מנוסע שיכור להטריד אותן מינית ולתקוף אותן במהלך טיסה והמשיכו להגיש לו משקאות אלכוהוליים רבים - למרות שכבר היה שיכור לחלוטין ואף הקיא בשירותים. זאת, למרות בקשותיהן החוזרות ונשנות ותחנוניהן שיפסיקו להגיש לו משקאות נוספים. התקיפות כללו נגיעות ברגלה של האם והכנסת יד לתוך חולצתה של הבת. בסופו של דבר הורשו האם והבת לעבור מקום עד לסוף הטיסה.

הצוות התנצל בפניהן והציע להן פיצוי: מתנה של 5000 מיילים, אבל הנוסע ירד באתונה כאחד האדם מבלי שנעצר על ידי שוטרים.

## **אזיקוני פלסטיק**

בעקבות עליית הנושא לתודעה וריבוי המקרים המדווחים חלק מחברות התעופה, כמו לדוגמה "יונייטד איירליינס", שינו את התקנון שלהם ואימצו מדיניות של "אפס סובלנות" בנוגע להתמודדות עם התנהלות מינית לא הולמת במטוס.

ב-2017 חברת "אייר אינדיה" הכריזה על מדיניות חדשה ולא רגילה, השיקה מחלקה לנשים בלבד בטיסות הפנים שלה והודיעה שתצייד את אנשי צוות האויר שלה באזיקוני פלסטיק באמצעותם יוכלו לאזוק נוסעים שיבצעו תקיפות מיניות.

בהמשך, חברת "ויסטארה" ההודית, שבסיסה בדלהי, הודיעה שלא תושיב לעולם נוסעות שטסות בגפן במושב האמצעי וזאת לאחר שנשים דיווחו על הטרדות מיניות שחוו במהלך טיסות בתוך הודו. בחברת התעופה "אלסקן אייר" השיקו תוכנית הכשרה חדשה לדיילים





והוסיפו תרחיש של תקיפה מינית להכשרה הקיימת. ההכשרה כוללת גם הסברים כיצד למנוע ולטפל במקרים של הטרדה או תקיפה מינית. גישה זו מסתמכת על מחקרים ומתמקדת בהשפעה של הבחירה האישית ושל היכולת לשנות נורמות חברתיות.

קמפיין me too הביא שינוי מבורך גם לאל על. נוהל טיפול בנוסע אלים בטיסה קיים בחברת התעופה כבר מספר עשורים אבל בדצמבר 2020 אחרי מאבק משפטי נוסף לו גם סעיף ההטרדה המינית. מסתבר שדיילים והדיילות לא מודעים לקיומן של הנחיות או תקנות בנושא. לכן הדרכת צוות אויר כיצד להתמודד עם הטרדות ותקיפות מיניות במטוס הוא נוהל חובה, כשהשאפה היא להגיע למדיניות של אפס סובלנות בנושא ולתקנות ספציפיות שיטפלו בנושא.

הקרבה הפיזית בין המושבים והזמינות של המשקאות האלכוהוליים מחמירים את הבעיה במהלך טיסה. במרבית התלונות התוקפים הם גברים והקורבנות הן נשים או קטינים שטסים ללא ליווי. התקיפות מתרחשות לרוב בטיסות ארוכות כשאורות הקבינה כבויים ובמטוס שוררת חשיכה. הקורבנות יושבים במושב האמצעי או ליד החלון, ישנים ומכוסים בשמיכה או לובשים עליוניות ומתעוררים כשהנוסע שלידם שלח את ידיו אל מתחת לבגדיהם. השילוב של טיסת לילה ארוכה, מושבים צפופים ואלכוהול חופשי יכולים להיות רקע מעודד לתקיפות מיניות בטיסה.

## אז כיצד פועלים בסיטואציה כזאת?

1. לא לאבד שליטה - שתיית משקאות אלכוהוליים בגובה רב יחד עם נטילת תרופות כמו כדור שינה במהלך טיסת לילה הם ערבוב מסוכן שיכול לגרום לכם לשקוע בשינה עמוקה.
2. יצירת מחסום - אם אתם יושבים ליד אדם זר, ודאו שמשענת היד המפרידה ביניכם לא מורמת כלפי מעלה אלא מורדת כלפי מטה ויש ביניכם חציצה.
3. בחרו מושב במעבר - אם אתם טסים לבד או מזמינים כרטיס טיסה לילד/ה שטסים לבד הזמינו לו מושב במעבר כדי שלצוות הדיילים יהיה קל יותר להשגיח עליו והוא יהיה בטוחו ראייתם. חלק מהנשים שטסות לבד לעולם לא תשבנה ליד גבר זר במושב אמצעי או ליד החלון. הישיבה בין שני זרים שלא תמיד מכבדים את המרחב האישי יכולה לגרום לסיטואציות מביכות ואף אינטימיות, שאף נוסע לא היה רוצה להיקלע אליהן.
4. דיווח - אם הוטרדתם או הייתם עדים לכך דווחו באופן מידי לצוות. אם זה לא ניתן, התנגדו בקולניות כדי שנוסעים אחרים בסביבה ישמעו, לחצו על כפתור הקריאה לדייל. בקשו שהם ירשמו את פרטי התוקף. המתלונן חייב לציין בפניהם כי הוא מעוניין להגיש תלונה מכיוון שלחברת התעופה אין כמעט אחריות משפטית בסיטואציות מסוג זה. ולאחר הנחיתה דווחו לרשויות. אל תהססו להתלונן בתלונה רשמית. סביר להניח שבטיסה הצוות יעביר אתכם למושב מרוחק מהתוקף.



## טעות אצבע, או הפצצה המדלגת

לפתע, ראיתי דבר מדהים: אחת משתי הפצצות הענקיות התלויות מתחת לגחון המטוס של אגסי, משתחררת ונופלת מטה; היא מתקרבת לאדמת המדבר ולא מתחפרת בחול, אלא מדלגת מעלה! \* גיחה אחת, ראווה להיזכר, עם יעקב אגסי ז"ל, במלחמת ששת הימים

### צילומים: אילן הייט

כששמעתי על מותו של יעקב אגסי ז"ל בנובמבר האחרון נזכרתי בגיחה מיוחדת במינה במלחמת ששת הימים, שבה טסנו הוא ואני יחד במטוסי מיראז' III ובה התרחש, לנגד עיני ובגלל "טעות אצבע" שלו, אירוע נדיר ביותר: "פצצה מדלגת".

יעקב אגסי, הטייס, הלוחם והמפקד, הקברניט והאדם היה מעמודי התווך של חיל האוויר החל מאמצע שנות החמישים של המאה הקודמת. הוא השתתף כבר במלחמת סיני ("מבצע קדש") בשנת 1956, דרך מלחמת ששת הימים, מלחמת יום הכיפורים ב-1973 ואף לאחריה, בלבנון.

לאחר מכן הצטרף לאל-על, טס בה כקצין ראשון וזמן קצר לפני פרישתו בשל גילו, הוסמך כקברניט. אחת מהגיחות המבצעיות הראשונות שלו הייתה כבר ב-1956. הוא ביצע, יחד עם מוטי הוד (שהיה אח"כ מפקד ח"א) תקיפה של המשחתת המצרית "איברהים אל אוואל" שהפגיזה בתותחיה את חיפה. הוא הטיס מטוס "אורגאן" ופגע באונייה ברקטות. המשחתת נכנעה במהלך הקרב ועברה לשרת בחיל הים הישראלי.

בקריירה העשירה שלו היה אגסי, בין שאר תפקידיו, מפקד טייסת 110 שהטיסה מפציצי ווטור, מפקד בית הספר לטיסה ומפקד בסיס רמת דוד במלחמת יום הכיפורים, לאחר שמפקד הבסיס הקודם, זוריק, נפגע ונעלם בים.

אבל הסיפור שאני רוצה לספר הפעם אירע ביום השלישי למלחמת ששת הימים. חילות האוויר של מצרים וסוריה נמחקו כמעט כליל והשאירו לחיל האוויר הישראלי את העליונות האווירית בשמי המזרח התיכון. מטוסי החיל הופנו למתן סיוע לכוחות היבשה (מי זוכר עדיין את התמונות של השריון והרכב המצרי הפגועים בהמוניהם, לאורך מעבר המיתלה?).



**אל"מ במיל, יעקב אגסי ז"ל, בצעירותו. באדיבות רענן וויס**

רק איום אחד נגד חיל האוויר התחיל להופיע כבר אז ב-1967, במצרים: טילי קרקע-אוויר מדגם SA-2, אותם קבלו המצרים מהסובייטים. ההתעצמות המצרית בטילי קרקע-אוויר הייתה אז רק בחיתוליה והבשילה לאחר מכן במלחמת ההתשה וכמובן במלחמת יום הכיפורים – שם, כדברי עזר וויצמן: "הטיל כופף את כנף המטוס."

טיל ה-SA-2 לא היה בעל כושר ניידות והמצרים הכינו, ליד תעלת סואץ, כמה מחפורות בהם הוצבו הטילים. אחת מהן הייתה הסוללה באל-מניף. המודיעין של חיל האוויר ידע על קיומה ושלח אותנו: שני מטוסי מיראז' 100, של טייסת "העטלף" 119 לפגוע במרכז בקרת האש שלה, במרכז המחפורת. יעקב אגסי היה המוביל ואני מספר 2 שלו. לכל אחד משנינו היו שתי פצצות בנות 500 ק"ג כל אחת, התלויות מתחת לגחון המטוסים. ניווטנו את דרכנו לכיוון תעלת סואץ (לא היה אז GPS כלל! הניווט שלנו מעל לחולות סיני היה רק בעזרת המצפן, המפה והשעון).

לקראת המטרה, בסביבת תעלת סואץ, האצנו למהירות גבוהה, בשיטת התקיפה המוכרת לנו: דוהרים בגובה נמוך במהירות של 540 קשר (כ-270 מטרים בשנייה). לקראת המטרה מושכים מעלה בתלילות לגובה 6000 רגל, מתהפכים וצוללים אל הסוללה בזווית של כ-35 מעלות.

עוד אנו ביעף ושנינו מגלים כי הסוללה ריקה! המצרים העבירו את הטילים הענקיים ואת קרון בקרת האש שלהם למקום אחר.

לא שחררנו את החימוש. יצאנו מהיעף, הסתובבנו וחזרנו לסיני, בדרך הביתה לתל-נוף לאורך ציר הג'י. מאוכזבים קצת, סביבנו שקט ושלווה, ככל שניתן בעת מלחמה, טסים בגובה נמוך, כ-200 רגל, והנוף מדברי.

ואז, לפתע, אני רואה דבר מדהים: אחת משתי הפצצות הענקיות התלויות מתחת לגחון המטוס של אגסי, משתחררת ונופלת מטה. היא מתקרבת לאדמת המדבר ולא מתחפרת בחול, אלא מדלגת למעלה!

כילדים שחקנו בזמנו בזריקת אבנים על מים, אם האבן נזרקת במהירות ובזווית שטוחה, היא מדלגת וקופצת מספר פעמים על פני המים, עד שהיא מאבדת מהירות ושוקעת. כך גם היה עם הפצצה. במהירות שבה טסנו היא התנהגה כאבן המותזת ממשטח מים!

מול עיניי ראיתי את הפצצה מותזת כלפי מעלה, כלפי המטוס החולף מעליה. הייתי משוכנע כי מיד תתפוצץ מתחת לגחון של המטוס של אגסי ושזה יהיה סופו!

בקושי הספקתי לו לצעוק משהו בקשר, אך לרווחתי הפצצה, שכמעט והגיעה בחזרה אל המטוס, שקעה מטה, לא דילגה פעם נוספת, נקברה ונעלמה בחולות.

רק אז דיווחתי לו על האירוע.

מה קרה? תחקרנו את המקרה: במקום ללחוץ בעזרת אצבע האמה של ידו, על כפתור השידור בקשר, כפתור הנמצא על ה"סטיק" במרכזו, לחץ אגסי באגודלו הימני שלא בכוונה על כפתור שחרור הפצצות, הנמצא בחלקו העליון של ה"סטיק", מתחת למגן דמוי כפית... טעות אצבע שיכולה לקרות לכל אחד!

הפצצה השתחררה כמובן. למזלו של אגסי, מפסק המרעומים היה מופסק והם לא היו דרוכים, כך שבמהלך נפילתה מגחון המטוס לאדמה ומשם בחזרה, לא התרחש פיצוץ.

(לחובבי ההיסטוריה: הבריטים השתמשו ב"פצצות מדלגות" שתוכננו במיוחד למטרה זו, במלחמת העולם השנייה. אלה היו "פורצי הסכרים" של טייסת 617 הידועה).

המשך הטיסה הביתה היה שגרתי... ואגסי זכה לעוד שנות טיסה רבות, כולל בצוות יחד אתי.

יהיה זכרו ברוך.