



ערן רמות סא"ל (מיל") ערן רמות, מכהן כראש המרכז לחקר התעופה במכון פיישר למחקר אסטרטגי אוויר וחלל. סא"ל רמות, לשעבר טייס מסחרי בחברת "אל-על", הינו בעל ניסיון תעופתי של למעלה מ-45 שנה בהן ביצע למעלה מ-15000 שעות טיסה על עשרות סוגי מטוסים צבאיים ואזרחיים. בעברו היה טייס הניסוי הראשי ומפקד המרכז לניסויי טיסה (מנ"ט) של חיל האוויר. עם שחרורו מחיל האוויר המשיך לפעול כטייס ניסוי בתעשייה האווירית לכל המאמרים שלי»

המכה הקטלנית לעתיד התעופה הישראלית

24/7/2014 ערן רמות

סא"ל (מיל") ערן רמות על ההשלכות של סגירת שדה התעופה בהרצליה ושדה דב בתל אביב לתעופה הישראלית הצמיחה הגדולה בשוק התעופה האזרחית העולמי איננה פוסחת על מדינת ישראל. חברות תעופה במזרח הרחוק, אירופה, ארה"ב ומדינות המפרץ מזמינות מאות מטוסים חדשים מיצרניות המטוסים ברחבי העולם. הדרישה העולמית לטייסים אזרחיים נמצאת בעלייה דרסטית, למרות שאופיו של ענף התעופה הוא תנודתי.

בשנים האחרונות אנו מתבשרים על התרחבות מבורכת בפעילויותן של חברות התעופה הישראליות: רכש מטוסים חדשים, הרחבת קווי תעופה ורכישת מטוסים לשנים הבאות – הבאים לידי ביטוי בצורך הולך וגובר באנשי צוות אוויר חדשים. לא מכבר הכריזה חברת אלעל על גיוס של כ-50 טייסים לצורך התאמת כוח האדם לרכש מטוסי ה-737-900 החדשים, להקלה על העומס והיעיפות של הטייסים וכן לצורך "סגירת בור" של כ-30 טייסים שעברו את גיל 65 ויאלצו להפסיק לטוס עקב תקנות גיל חדשות באירופה ובארה"ב בחודש נובמבר.

במאמרו של אלוף (במיל") דוד עברי בגיליון האחרון (מספר 21) של מגזין Israel Defense הוא ציין כי על בתי הספר האזרחיים להגדיל את תפוקת הכשרת הטייסים עקב מחסור צפוי של יוצאי חיל האוויר בשנים הקרובות. כבר כיום מתרחבת בצורה משמעותית המגמה של כניסת טייסים יוצאי התעופה הכללית לחברות התעופה הישראליות ובתאי הטייס של לא מעט טיסות בחברות הישראליות יושבים קברניטים וקברניטות שרכשו את השכלתם ונסיונם התעופתי בבתי ספר ובאקדמיות אזרחיים למהדרין.

מגמה ראויה זו עומדת בפני סכנת קטיעה בימים אלה ממש. מעל תחום הכשרת הטייסים האזרחיים במדינת ישראל מרחפת הסכנה הקיומית הגדולה ביותר אי פעם. הסכנה עתידה להתרחש כבר בחודש אפריל בשנה הבאה, עם סגירתו המתוכננת של שדה התעופה בהרצליה וכשנה אחר כך, עם סגירתו של שדה דב בתל אביב. כבר כיום מדווחים בתי הספר על ירידה של עשרות אחוזים במספר חניכי הטיס. חניך שחושב להתחיל היום ללמוד טיס ויודע שבעוד 9 חודשים יש סכנת סגירה – חושב פעמיים. שדה התעופה בהרצליה הוא מרכז וערש הכשרת הטייסים האזרחיים של ישראל, בו רוכשים את ניסיונם התעופתי כ-80% מכלל הטייסים בישראל, החל מהרישיון הפרטי ועד הרשימות המתקדמים ביותר לקראת עבודה כטייס במוביל אווירי. השדה משמש כבסיס האם של פעילות התעופה הכללית, ומהווה מקום למתקנים הראשיים והחיוניים בתחום, כמו גם לעסקים ולמועסקים רבים בענף.

חשוב לציין כי הנפח הגדול בישראל של טיסות התעופה הכללית, ובכלל זה טיסות חקלאיות, טיסות רפואיות ("אמבולנס מוטס"), טיסות צילום, טיסות מסוקים, טיסות מנהלים, טיסות בשמי הארץ, זאת בנוסף להכשרת טייסים. שדה התעופה בהרצליה הוא תשתית אסטרטגית למדינת ישראל: למעלה מ-90% מהמטוסים הקלים בישראל מתוחזקים בשדה הרצליה, בהם מצויים גם מטוסי טייסת הכיבוי האווירי המעניקים מענה מבצעי לכיבוי שריפות ולהצלת חיים. בהמלצות ועדת בודינגר, הוועדה הציבורית שמונתה על ידי שר התחבורה דאז, שאול מופז שערכה את העבודה המקיפה ביותר ביחס לתשתיות התעופה בישראל, נקבע כי יש "להשאיר על כנם שדות תעופה ולשפרם במידת האפשר, תוך שימוש במיטב הציוד הטכנולוגי" ובנוסף, "כל שדה תעופה קיים, שיש כוונה להעתיק ממנו פעילות אווירית לאתר אחר, לא ייסגר אלא לאחר גמר ההקמה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התעופתית מן השדה הישן אל החדש".

המצב כיום הוא שהשדה מתוכנן להיסגר, יש כבר החלטות ויש כבר תאריך. מה שאין זו חלופה שבלעדיה כלל הפעילות בשדה תיפסק לחלוטין. המדינה מפרקת תשתיות תעופתיות אסטרטגיות, החשובות מאין כמוהן להתפתחות המדינה תמורת רצונות נדל"ניים של גורמים אינטרסנטיים שרוצים להגדיל את מלאי המזומנים בכיסיהם בסימאות ריקות מתוכן של התרחבות אורבנית ודאגה לדיור עבור זוגות צעירים (תראו לי זוג צעיר שיוכל לרכוש דירה בצפון תל אביב או בתפר שבין כפר שמריהו להרצליה על שטחים שיפנו עקב סגירת שני השדות).

צרות באות בצורות

שדה דב, מתוכנן להיסגר בעוד כשנתיים, כך שכלל הפעילות האווירית בו תתפזר: חיל האוויר "יורד דרומה", למרות ביקורת חריפה בתוך החיל על המהלך ועל הפגיעה המבצעית שעלולה להיגרם. ארקיע וישראיר פועלות כיום משדה שנחשב "פרימיטיו": בשעות נוחות תוך הפעלת מטוסים מודרניים ושקטים וגמישות תפעולית משמעותית, במחירים זולים ובנוחות גדולה לנוסעים שטסים במגוון רחב של שעות, ללא נסיעה ארוכה לנתב"ג, עמידה בתורים ארוכים ובפקקים.

עם המעבר לנתב"ג הן עלולות לחטוף מכה קשה שלא בטוח שיוכלו להתמודד איתם: מכירת המטוסים הקטנים עקב חוסר היעילות שבהפעלתם בשדה גדול, הגבלה בשעות הטיסה, בעיקר בבקרים ואחה"צ עקב עדיפות לסלטים קבועים והיסטוריים של חברות התעופה הבינלאומיות לחו"ל, ירידה בכמות הנוסעים עקב חוסר הנוחות שבנסיעה עד נתב"ג, עמידה בפקקים ובתורים שלא יחסכו בזמן המצטבר בהגעה לאילת בהשוואה לתחבורה יבשתית ועוד.

גם העיר אילת תסבול מירידה דרמטית של תעבורת הנוסעים אליה וממנה – כל אלה שיעדיפו להיטלטל ברכב פרטי או אפילו ציבורי. אחרונה חביבה היא התעופה הכללית, שנקבע כי הפתרון לפעילות המטוסים הקלים משדה דב יאוחד עם הפתרון של השדה החלופי להרצליה, שכאמור, טרם ניתן.

סגירת שני השדות ללא חלופה קיימת, מתאימה, פעילה, רלוונטית ובאזור המרכז, כפי שהומלץ בדו"ח ועדת בודינגר תהיה בכייה לדורות ותמיט אסון על התעופה הישראלית בעתיד הקרוב והרחוק: חוסר האפשרות להכשיר טייסים חדשים יגרום למצוקה קשה ולפגיעה בחברות התעופה הישראליות.