

# עזרה משמיים

אך אזרח לא נפגע מהתאונות, התלונות נגד הרעש הן פיקציה, הפעילות צומצמה, אין מקום טוב יותר בארץ והעיריות רק רוצות את הקרקע עבור ברויקטים נדל"ניים» בזמן שבשרון חגגו לשמה הבשורה על הפינוי הצפוי של שדה התעופה, קבלו את אלה שנשארו בבית, הטייסים, שמשוכנעים: אחרי 70 שנה, אין סיבה שהשדה יזוז ממקומו

■ עינת טורס, אלה ברייר ■ צילום: אריק סולמן



התריס מטוס ממש בתוך שבועות מגורים. אפרת: "ההרוגים מולם היו טייסים. בג'צ בחן את כל הקביעות לסכנות בטוחות וקבע שאין פה בעיית בטוחות בכלל. אנשים התרסקו כי הם עשו שטויות אבל דוכם ככלל לא המריאו מפה. התאונה הכי חמורה שזו ייתנה זה מטוס שנכנס בבניין, וגם שם לא קרה כלום. זה לא בדיוק ה-11 בספטמבר".

אבל אם השטח כאן היה פתוח זה לא היה קורה. אפרת: "אני מזכיר שוב שלא בנו את שדה התעופה מול הבניינים, אלא אנשים באו וקנו בתים מול שדה התעופה. לא היה פה שטח של בניינים, באו אנשים וקנו במיטב כספם בתים מול שדה התעופה".

גורשטאט: "אין כזה דבר שטח ריק בארץ. גם ליד בן גוריון וליד שדה רב יש שטחים שלצידם בתים. יוד סית' לשני השדות האלה, בהרצליה אין בתים במקביל למסלול".

ומה לגבי מעגנת על ממרדי רעש שיוצא השדה? אפרת: "איכות הסביבה שלנו לעשות ניסוי וקבעו שאין בעיות רעש, השדה לא עובר את ה-65 דציבלים המתורבים".

דיו מדידות בגני ילדים בשכונת נחלת עדה של 85 דציבלים. התושבים טענו שהרעש גורם להפריע עזת למידה וריכוז בקרב ילדים.

אקלר: "זה שקר. מרובי בתושב מסוים שמתלונן על כך ואני יודע מי הוא. אבל מלבד גן ילדים אחד. בגודל עדה, אין פה שום מוסד חינוכי במסלול ההקפה של שדה התעופה".

אז אהב תושבים שהתיישבו מתנבלים לבד? אקלר: "כפירוש כן".

גורשטאט: "אנחנו לא מוללים בתלונות התושבים, אבל חושבים שהם מסלפים את העובדות. יש פה תר שב אחד עם משקפת, שיושב ומדווח על כל מטוס שחורג לעיתים רחוקות מהמסלול. הרעש כאן, הוא רעש

לא נעשה עניין אבל אם זה היה במצפה רמון או במד קום מרוחק אחר, כפי שמתכננים, אז זה לא רלבנטי. ההלסת בג'צ קובעת ששדה התעופה, גם אם יועתק, חייב לקום במרכז הארץ. המקום היחיד שהעלו חולד פה הוא עין שמר אבל בחודש בשדה ששייר לחיל האוויר והם לא יוותרו עליו כל כך מהר. צריך להבין שאין בדברים האלו מקום חלופי להקים בו שדה תעופה אבל אנשים שמתממשים בשדה בהרצליה שמגיעים מדוריס

של 50 קילומטר מהשדה הם לא יבואו לעין שמר או למצפה רמון".

מלבד זאת, מוחים הטייסים נגד ההחלטה להעתיק את השדה מבלי להקים לפני כן שדה חלופי. הם שואר בים מואה זו מקביעת הוועדה הציבורית שהוקמה לכי חנינת תוכנית אב לשדות תעופה בהרצליה ומסדה את המלצותיה בינואר האחרון. על פי התוכנית "כל שדה תעופה קיים, שיש כוונה להעתיק ממנו פעילות אווירית לא צריכה להיעדר, לא ייסגר אלא לאחד גמד ההכנה של השדה החלופי והעברתה המסודרת של הפעילות התי עופתית מן השדה הישן אל החדש".

אך לא מפתיע לגלות שלמד רות החלופית הקיימת ליד עתקת השדה, הטייסים היו מעדיפים שהשדה יישאר במי קומו הנוכחי: "יש תכנית מתאר ארצית ששדה התעופה מה מוגדר בה ככל דבר, מלי בר זאת, חשוב לזכור ששדה התעופה היה כאן לפני כשרי נות האגורים. התושבים באו וקנו במיטב כספם בתים מול שדה התעופה ועכשיו הם באים ומבקשים להעביר את תזו השדה לא הפריע להם כשהם עברו לכאן", אמר

ומעשית בכל עניין העתקת שדה התעופה. "נייהלתי את המלחמה בסיבוב הקודם בשנת 2000 מול בג'צ, השי קעתי הרבה אנרגיה החל מעיונות דרך מתכנים לרד אש הממשלה. אני גם חושב הרצליה, כך שיש לי את נקודת המבט של התושבים מצד אחד ושל הטייסים מצד שני". למרות ההצדה האובייקטיבית לכאורה, עם התקרבות השיחה כרוך לאיזה צד גורשטאט מרגיש מוח רבנית ונאמנות גדולה יותר.

משה אקלר, 58, הוא ככלל ה'לומן במקצועו אבל אחראי לפעילות התנדבותית ענפה בה לוקחים חלק שלוש הטייסים ועוד רבים אחרים. אקלר, מלבד הוד תו מוכר וגומר של אגודת התעופה, גם מנהל את "טיי התנדבותית במספר מישורים, ביניהם טיסות לילדים בעלי מוגבלויות, ילדים חולי סרטן, נוער שוליים ולי קווי למידה. הטייסת גם מטיסה בהתנדבות ילדים נכים, יתומי צה"ל ביום העצמאות, מעבירה חוגי תעופה לגר ער בטיסון, מטיסה מטוסים לגילוי שריפת כשיתוף עם קק"ל וטיסות לאיכות הסביבה ופעילויות נוספות המר

רוכות מולן בשדה התעופה בה רצליה. "למרותי לטיס כאן, ירון היה המדריך שלי. סטני פה עוד כשלא היה מגדל פיר קוח בשדה המסלול היה עדיין כרוכר ומאו אני פה בשדה מבלה כבר עשרות שנים", אמר אקלר בחיך.

## אין חלופה

שלושת הטייסים מתנגדים פה אחד לסגירת השדה ואף להעתיקו. הם סבורים כי ההצעות הקיימות להעתיק את השדה אינן טובות משום שאם יועתק למקום רחוק יהפך ללא רלבנטי ולא יר כל להציע את השירותים שהוא מציע היום. מלבד זאת, הטייסים קושרים את מחיקתו של השדה מהרצליה למחיקתה של התעופה הכללית כולה. "אם יסגרו את השדה בהרצליה לא תהיה תעופה כללית נפרדת" אמר אפרת נקביעה קצת קטגורית. גורשטאט לעומתו, מגי שה להחליט את ההתרונות שמגיעק השדה עבור תוחם התעופה: "בתי הספר פה, המכונים פה, המוסכים פה, במקום מרוחק לא יהיה מי שיתן למטוסים שירותים ולכן הם לא יוכלו לטוס. סגירת השדה הזה משמעותה מוות נורד לתעופה הכללית".

אבל התבוננים הם לא לשגור, אלא להעתיק את השדה למקום אחר. אפרת: "אם השדה האחר יהיה עשדה קילומטר מפה

בית נכתב על שדה התעופה בהרצליה, בעיר קר על כך שהוא משריד את מנחת התושבים שלחלמים כבר שנים לסגיר תו או העתקתו למקום אחר. אבל למטר בע תמיד שני צדדים, וכבר השני עומדים מאחורי טייסים ואנשי צוות שוועקים

נגר סניחה השדה. בצל החלטת ועדת הכלכלה בחודש שעבר לבחון את העתקת שדה התעופה, הפגשנו שלר שה טייסים ותיקים, משה אקלר, ירון אפרת ומיכה גורד שטאט, שעומדים כעת על רגליהם האזרחיות ומציינים מצידם את החשיבות המקומית, האומית, הכלכלית והאסטרטגית, שיש לשדה התעופה בהרצליה ולגופים הפועלים במסגרתו. מתוך נאמנותם ותשוקתם למקום הם גם מוחים כנגד טענות התושבים ה"מופרכות" לט ענתם ואמרים שגם לתושבים יש יותר מה להפסיד מאשר להרויח אם ייסגרו או יועתק שדה התעופה למקום רחוק. כבר עשרות שנים שהם חברים באגודת התי עופה הכללית בישראל ושדה התעופה בהרצליה עתרים היא יותר ממקום עבודה, הוא בית שני, והם לא ייתנו שיסגרו להם את הבית.

## גדלו בשדה

שלושה טייסים, לכל אחד מהם סיפור משלו, ויכ ורונת משלו, אהבה פרטית שהוא חולק לטיסה ולשדה התעופה. ירון אפרת (57) נרמדת השרון, סגן אלוף במיל בחיל האוויר, הוא אולי הבולט משלושתם באומנות כי שדה התעופה לא מזהה מטרד לאף אחד. עוד בתור סטודנט למשפטים החל לעבוד בתור מודריך טיסה, אז פגש במיכה גורשטאט בשדה ולימים נבחר להחליפו כיו"ר אגודת התעופה הכללית בישראל המונה כיום כ-600 טייסים חברים. האגודה, אשר מאגדת בתוכה בעיר קי טייסי תעופה אזרחית קלה, מורכבת בעיקר מטירי סי מטוסים קטנים, בהם גם מטוסי נוסעים. האגודה חברה בארגונים הבינלאומיים AOPA וFAI ובכך מתבררת בין ישראל לבין שאר העולם בכל הנוגע לאס פקטים השונים של תעופה. ישראל היא חברה מובחרת בארגונים, עד כרי שבשנה הבאה יתכנס הכנס הבינלי אומי של AOPA בתל אביב. "הרבה מבר", אמר אפר ות, "מוכות שדה התעופה בהרצליה שנחשב למרכז בתעופה הכללית בישראל".

גורשטאט, 66, הותיק בחבורה, טס כבר 25 שנה ואת כל היסטוריית הטיסה שלו הוא תב למקום: "למר תי לטוס בהרצליה וכאן התקרמתי ברמה תעופתית עד לרמה הגבוהה ביותר, רישיון להטיס מטוסי נוסעים נדר לים", הוא מסביר. גורשטאט הוא בין החרג גם מודריך טיסה, חוקר תאונות אוויר אצל החוקר ה"ראשי" במשרד התחבורה, יוד האגודה לשעבר ומקובל לכל התחומים של התעופה הכללית. גורשטאט מאור מעורב רגשית



מעבר שדה התעופה: גזסת הטייסים

אפרת בכעס.

התושבים המתגוררים בשכונות הסמוכות לשדה, בעיקר תושבי כפר שמריהו, שכונת נחלת עדה ושכר נת גן רש"ל בהרצליה, מתלוננים כבר שנים בפני הרשד ויות ונאכקים לזקור את שדה התעופה ממקומו "הטבעי" כפי שמכנים זאת הטייסים. להם, אגב, אין פינה המה בלב עובר דתושבים. הם ככלל לא מבינים את התלונות שלהם.

לאור אירועי הבטיחות הרבים שאירעו, אתם לא הישבים ששדה התעופה הנמצא בלב שכונות מגר ריים מהווה סכנה לתושבים?

אפרת: "מעולם לא נפלה ששדה משערות ראשו של אף אדם".

דיו פה שלושה אירועים של הרגים, באירוע אחד



**ירון אפרת על התאונות: "ההרוגים כולם היו טייסים. בג'צ' בחן את כל הקביעות לסכנות בטיחות וקבע שאין פה בעיית בטיחות בכלל. אושים התרסקו כי הם עשו שטויות אבל רובם בכלל לא המריאו מפה. התאונה הכי חמורה שהייתה זה מטוס שוכנס בניין, וגם שם לא קרה כלום. זה לא בדיקת ה'ו בספטמבר"**



**משה אקלר על היתרונות: "מבחינה לאומית, בטחונית וכלכלית התושבים לא מבינים ששדה נותן המון ערך מוסף לעיר ואם מפתחים אותו זה יכול להוסיף המון לעיר. בחו"ל כל עיר קטנה מייחלת שיהיה לה שדה קטן כי זה מפתח את המקום אבל הם מעדיפים את הודל"ן שיכניס להם ארנונה והראייה שלהם צרה"**



**מיכה גודשטאט על הרעש: "אנחנו לא מזלזלים בתלונות התושבים, אבל חושבים שהם מסלפים את העובדות. יש פה תושב אחד עם משקפת, שיושב ומדווח על כל מטוס שחורג לעיתים רחוקות מהמסלול. הרעש כאן, הוא רעש עירוני מקובל ושגרתי. מדובר באילוף אורבני וכל תושב שמגיע להתגורר בעיר צריך לקחת בחשבון שיהיה לו קצת רעש"**



שדה תעופה כזה הוא נכס לאומי ואסטרטגי ממעלה ראשונה. מימין: גודשטאט, אפרת ואקלר בשדה התעופה השבות

סך לעיר ואם מפתחים אותו זה יכול להוסיף המון לעיר. בחו"ל כל עיר קטנה מייחלת שיהיה לה שדה קטן כי זה מפתח את המקום אבל הם מעדיפים את הודל"ן שיכניס להם ארנונה והראייה שלהם צרה. גם אם הם יתפכו את המקום ליחידות דיור או תחנה בעיה מאוד קשה מבחינה ארובנית וגם מבחינת איכות הטי"ב בהם הנוק שייגרם מ-6000 יחידות דיור. זה הרבה יותר מהשדה הקטן הזה."

מה ייזווחו התושבים אם השדה יישאר? גודשטאט: "השאלה היא לא מה הם יזווחו, אלא מה הם יספידו במידה והוא ייסגר. אם ייסגרו פה את השדה, התושבים יסבלו הרבה יותר, אם יקומו פה 5000 יחידות דיור הפקקים יהיו בלתי נסבלים, תחבורה בלתי אפשרית, תחנה, כבישים סואנים, בתי ספר, גני ילדים. אין פה ככלל תשתיות או תכנון ארובני להם. הם אומרים שהם יבנו פה לוגות צעירים אבל זה לא יקרה. הוועדות השונות בחן נכחת בנושא גרמן נודדה מאוד מלהבטיח הבטחות. היא כל הזמן אגרה אגנה מקורים לבנות לוגות צעירים, אבל הקרקע הזו שוהה המון במזונו גדל"ן חבל יהיה להם לבינו אותה על דיי רות כעדר נמר."

אפרת: "זה האינטרס של העירייה לבנות פה עובד זה שגם בשדה רב יש אינסוף מאבקים. מצד אחד אני שים רוצים לטוס לאן שהם רוצים, מצד שני, זה לא יהיה ליד הבית שלהם. משהו רב יוצאים גם מטוסים גדולים, אין מה להשתות את המטוס של היצילה למט"ר של מטוסים גדולים. אסוגות אין פה, רעש אין פה, אז נשאר מאבק של העירייה שרובה לבנות כאן, ואז די 70 שנה, אין סיבה שהשדה יזו ממקומו. הנה, אתו יושבת פה כבר שעה, כמה מטוסים מלמנות, שמענו רעש של מטוסים בכלל!"

hasharon@maariv.co.il

אישי שלנו. שני בתי ספר לטיסה נמגרו כי הם לא עמדו במגבלות האלה. בעיית הרעש כבר נפתרה".  
או מה האינטרס של התושבים להמשיך והתחילת?

גודשטאט: "גדל"ן. העירייה רוצה לבנות על השטח הזה שכונות ובתי מגורים, מדובר ברדיפה מאוד כסף. הגברת גרמן אמרה שמתוכננות פה מעל 5000 יחידות דיור. אנחנו שמים את הדברים על השולחן ואומרים את האמת, מדובר בקרקע גדולה בעלת ערך רב, דבר שחודאי עיריית היצילה מעוניינת בו. אבל מלבד הדי"ן כנס ההיסטורי שיש למטוס, שדה תעופה כזה הוא נכס לאומי ואסטרטגי ממעלה ראשונה."

**מאיוו בדינה?**  
גודשטאט: "מבחינה לאומית, מדובר במקום מרכזי אליו מגיעות וממנו יוצאות טיסות, זה נתיב גישה מרכזי וזו חוקא בגלל המיקום שלו במרכז הארץ ומטוסים רבים עוברים כאן כתחנת ביניים ממקומות אחרים. זה הבסיס הימנדי בארץ שהוא נמו תעופה כללית. מלבד כל הפעילויות שהוכרזו שמתרחשות פה עובר תושבים ועובר טייסים רק בגלל שהשדה נמצא באזור המרכז, חשוב לציין שבמקרה של מתקפת טילים מורכב נתיב אורזי חשוב לפעילות אווירית כמו העברת פצצות, מטוסים אמבולנס ועוד."

**האם לדעתכם השדה יפונה?**  
אקלר: "אני חושש מאוד שכן כי בסך הכול הכוח נמצא אצלם. לא כל הטייסים חוששים אבל יש חלק שחוששים החלק אחר שלא, כי יש בג'צ' בניין, אבל ידעתי נוכח בישיבת ועדת הכלכלה בכנסת וראיתי ששם המשחק מכור, יו"ד הוועדה אקונים וראשי העיר משלבים יד אחת. הם גם דיברו על אפשרות שיל"ן כי להקיקה, וברגע שמתחילים לגלגל את כדור השלג הוא נוטה להזנבל. מבחינה לאומית, בטחונית וכלכלית לתושבים לא מבינים ששדה נותן המון ערך מדי

עירוני מקובל ושגרתי. מדובר באילוף אורבני וכל תושב שמגיע להתגורר בעיר צריך לקחת בחשבון שיהיה לו קצת רעש. תושבי כפר שמריהו הגסכנים, עוררת להם רכבת כל כמה דקות בתוך הבית שעושה הרבה יותר רעש. מישונו חשוב לסגור את הדוכת או להזיז את תה ממיקומה"

### הפעילות צומצמה

הטייסים מסבירים כי הם חוקא הלכו לקראת התושבים בכל נושא מטירי הרעש, בעיקר בשל הנחיות שקיבלו מבג"צ ומרשות שדות התעופה. "ביזם שיש השדה נפתח ב'ו חצי בוקר ובשבת רק ב'9, למרות ששדות אחרים נפתחים כבר ב'6 בוקר. בשעות הצהריים, בין 2-4, תמיד יש הפסקה. מעריבי הג ובתלים אנחנו לא עושים הקפות. הטיסות קבעו שצריך להן תחשב וכך אנחנו עושים", מסביר אפרת.

גודשטאט מספר כי הטייסים הציעו הצעות שונות לרשויות במטרה לפתור את הבעיות שמעלים התושבים. "הצעה לבנות 'מסלול צלב' שהכיוון שלו יהיה מצפון לדרום, במקביל לפסי הרכבת, וכך הוא יעבוד מעל הפרדסים. במסגרת ההצעה הזו, הסכמנו גם לוד"ן תר על חלק מהשטח שלנו כדי להקים שכונה קטנה גם הצענו שיחברו את פארק רעננה לטיסה במטרה ל" צוד פארק תעופה, הדי שדה אורזי הוא רבר מאוד אבל רקטיבי עבור תושבים. אבל העירייה רוחת את כל ההצעות שלנו, היא מנסה להחליף נכס לאומי בעסקת גדל"ן, הוא אומר ומוסיף: "יש לנו מגבלות מאוד חמור ורת לא רק לגבי רעש אלא גם לגבי גבולות הטיסה. אף מטוס לא מורשה לעבור מעל כפר שמריהו בהנחייה אה, גם לא בכביש שדרות ירושלים המוביל לרעננה. יש לנו לא יותר מאשר 4 מטוסים בחקפה בו ומנית, כשבמנו הדי 7 מטוסים. אין ספק שאנחנו פועלים תחת מגבלות רבות על מנת לספק את התושבים, גם במחיר