

תמליל מיום העיון
התעופה בארץ ישראל מראשית המאה ה – 20
אל המאה ה – 21

יום העיון נערך ב – 13 למרץ 2000
באולם הסנאט ע"ש מינקוף, הקמפוס החדש
אוניברסיטת בן-גוריון, באר שבע

תכנית הכנס:

- | | |
|---|---------------|
| | 15: 45-15: 15 |
| התכנסות וכיבוד קל | |
| מושב ראשון | 18: 00-15: 45 |
| יו"ר – מר עמיר בן – אור , ראש החטיבה ללימודי צבא וביטחון. ברכות: פרופ' נחום פינגר, רקטור האונברסיטה פרופ' ג'ימי וינבלט , דיקן הפקולטה למדעי הרוח והחברה | |
| <ul style="list-style-type: none">• ד"ר דב גביש – האונברסיטה העברית בירושלים "ראשית התעופה בארץ ישראל 1913 – 1914 " • תא"ל (מיל) רפי הרלב , ראש מכון פישר "התעופה האזרחית בישראל בעקבות הסכמי השלום" | |
| הפסקה | 18: 30-18: 00 |
| מושב שני | 19: 45-18: 30 |
| יו"ר – פרופ' אבישי ברוורמן, נשיא אוניברסיטת בן-גוריון בנגב <ul style="list-style-type: none">• אלוף איתן בן אליהו – מפקד חיל האויר "מקומו של חיל האויר בתפישת הביטחון בשנות ה – 2000" | |

דברי ברכה לפתיחת הכנס - פרופסור נחום פינגר:

ברוכים הבאים לאוניברסיטת בן גוריון בנגב וברוכים הבאים לכנס התעופה בארץ מראשית המאה ה-20 ועד למאה ה-21.

אנו מדברים למעשה על ההיסטוריה של התעופה. כמעט מאחים רייט עד לימינו. רק כ-150 שנה לפני האחים רייט כתב סופר בריטי ויליאם: "רק אדיוט חושב שניתן לעוף ולטוס". זאת רק לפני כ-250 שנה. היכן אנחנו היום?

במאה הזאת ובזו שקדמה לה ראינו הרבה מהפכות, החל במהפכה תעשייתית, דרך המיכון המסיבי של ראשית המאה הזו, דרך המהפכות החברתיות למיניהם וכלה במהפכה המדוברת ביותר בעידן שלנו, זו מהפכת המידע.

אבל יש מהפכה אחת שכולנו מודעים לה, אבל היא כל כך מובנת מאליה שאינה מקבלת את הקרדיט הראוי. זוהי מהפכת התחבורה בגלל והמהפכה בתעופה בפרט.

אם יש דבר מוחשי אחד שבגיניו המונח "הכפר הגלובלי" הופך למציאות זו התעופה. הפיתוח המואץ בטכנולוגיות התעופה משפיע לטוב ולרע על כל היבט בחיינו, החל בטיסה לנופש וכלה בהתראה על שיגור אפשרי של טיל מתקרב. החל מיכולת הייצוא תוך מספר שעות של פרחים או פירות וכלה בתזמון אפשרי של ביקורי קבוצות צליינים.

התעופה מהווה עוצמה תעשייתית טכנולוגית צבאית וכלכלית. על כן חקר התעופה על כל היבטיה כה חשוב לחוסנה של מדינה ועל כך גם חשיבותן של כנסים מסוג זה.

התחלתי בציטוט סופר אנגלי אשר לפני כ-250 שנה לא יכל לצפות מעוף וטיסה. לעומתו משורר תהילים כנראה ראה בדמיונו כבר לפני כשלושת אלפים שנה, את האפשרות הזאת ואני מצטט מתהילים פרק יח' שזה פרק שראוי אולי ללמדו בבית הספר לטיס, ואני מצטט רק מספר פסוקים. "ותגעש ותרעש הארץ ומוסרי הרים ירגזו ויתגעו כי חרה לו. עלה עשן באפו ואש מפיו תאכל, גחלים בערו ממנו. ויט שמיים וירד וערפל תחת רגליו". ובמיוחד פסוק י' באותו פרק: "וירכב ויעוף ויער על כנפי רוח". אני בטוח שזה מתאים לפחות לכלי טיס אחד של חיל האוויר.

רבותי, הנני מאחל לכם דיונים מעניינים ופוריים, תודה רבה לכם.

ברכות - דוקטור חנה יבלונקה:

אחר צהריים טובים לכולכם. התבקשתי לדבר במקומו של פרופסור גימי בינדל, הדיקן שלנו של הפקולטה למדעי הרוח שלא נמצא כאן, ואני מאוד מאוד שמחה ולכבוד לי לבוא ולברך במקומו את היום הזה החשוב הזה.

אני מברכת קודם כל את כל המעורבים בהרמתו של יום העיון הזה ואת הכינוס החשוב הזה, ובמיוחד כמובן את מר רפי הרלב ראש מכון פישר למחקר אסטרטגי אוויר וחלל, את אנשי חיל האוויר שתרמו יד ונתנו לנו גם הרצאות מרתקות, לפחות על פי שמן ואני מקווה שגם על פי תוכן, ולאמיר בראור שלנו ואני אומרת שלנו מפני שאני באמת מרגישה שהחטיבה לצבא ולביטחון היא בת משפחתו ובשר מבשרו של המסלול ללימודי מדינת ישראל.

אני רוצה לאחל לכולנו יום עיון רב עניין ואני רוצה לאחל לכולנו גם עתיד שזאת תהייה התחלתם של יחסי שיתוף פעולה אקדמיים פוריים ומאתגרים, גם עם הצבא וגם עם חיל האוויר.

ראשית התעופה בארץ ישראל 1913-1914

דוקטור דב גביש:

רבותיי, אני אחראי באוניברסיטה העברית במחלקה לגיאוגרפיה על ארכיון תצלומי אוויר היסטוריים של ארץ ישראל. יש לנו בארכיון 25- עד 30 אלף תצלומים. מעולם לא ספרנו כמה. אני מדבר על תצלומי אוויר היסטוריים.

התחלתי עם הארכיון הזה ב 1970, אני ממשיך אותו גם היום. אני משתדל לאסוף בעולם כולו תצלומי אוויר שמנציחים את נופה של הארץ, על מנת שהתצלומים יוכלו לשמש כמצע טוב למחקר בתולדות הארץ, השוואה עם ההתפתחויות הדינמיות שתפסו מאז מאותם תצלומים, ובאותה הזדמנות גם להציל חומר שלעיתים קרובות נועד לכלייה.

החומר שמגיע אלינו הוא חומר שבדרך כלל אפשר להגיד לשמחתי נסחב במקרים כאלה או אחרים, ובסופו של דבר לא מוצא יורש. יש אנשים שיודעים שהם יכולים להזרים אלינו חומר, אנחנו אוהבים לשמור את זה, אנחנו לא היחידים בארץ שעושים את זה, בכל אופן זה הסטטוס אפשר לומר הפורמלי שבו אני נמצא.

כשהתחלתי עם הנושא של איסוף חומר היסטורי מצולם של הארץ מן האוויר, עד מהרה יכולתי להבין שכדי ליהנות מהקמת הארכיון הזה, אני צריך לדעת קצת יותר מאשר לקחת עוד צילום ועוד צילום ועוד צילום. היינו בהדרגה התחלתי לשחזר מי בארץ בכלל צילם מן האוויר. איזה יחידות פעלו בארץ, לשם מה הם צילמו מהאוויר? וזאת נקודת ההתחלה הטובה ביותר.

התברר לי שכדי לחפש חומר אני צריך לזהות מקורות, ואז נפתח לפני עולם קסום של הפתעות בלתי פוסקות הייתי אומר של נופים שכבר נכחדו, של תצלומים שמעידים על פעולות שכמעט לא ידוע עליהם, כי ברגע שרואים את התצלום צריך להבין, היום כמו פעם כשמרימים מטוס צריכה להיות סיבה. כשמצלמים מהאוויר, צריך לחשוב טוב על ההשקעה הכספית. תמיד צריך היה לחשוב, הטענה שלי הייתי אומר הטענה האקדמית שלי היא שכל הרמה של מטוס מנציחה איזו שהיא פעולה, הפעולה הזאת יכולה להיות פרק בהיסטוריה של ארץ ישראל. אז אם הצילום מביא לי את התייעוד הגרפי, הפוטוגרפי של פרק בתולדות ארץ ישראל, הבה ננסח לפצח את הפרק הזה והפתעות רבות.

במסגרת החיפושים שלי אחרי ההיסטוריה, היינו מי הגיע לארץ, מה הוא סדר הכוחות שפעל כאן, בכל שלב ושלב הלכתי אחורנית. יש לנו את הקמת המדינה, ואחר כך כמובן תקופת המנדט ואני הולך אחורנית ואני שואל רגע, רגע, מה היה קודם? מלחמת העולם הראשונה זה היה דבר אדיר, פיצוץ אדיר מבחינת הפעילות האווירית בארץ ישראל. אבל האם זאת ההתחלה? הלכתי עוד צעד אחד קדימה, דהיינו אחורה, הסתבר שישנו פרק בראשית הטיסה לארץ. מדוע הגיע המטוס הראשון בכלל לארץ? היינו אני מתכוון לא למלחמת העולם הראשונה. אני מתכוון לעידן הקצר של פחות משנה שקדם למלחמת העולם הראשונה שבו הגיעו מטוסים לארץ. השאלות כמובן למה? מה חיפשו כאן? אז בזה תעסוק ההרצאה שלנו.

שמענו את ההערה של הרקטור בנוגע למשהו שנאמר לפני 150 שנה. מובן שבצורה כזאת של עבודה אני מצאתי מספיק אמרות כדי לומר שגם לאחר ההמראה של האחים רייט היו עוד אנשים שאמרו זה בלתי אפשרי וזה לא ייצא מזה דבר. עכשיו בואו נראה מה בעצם מקומה של ארץ ישראל בסיפור הזה וצריך להבין גם, צריך גם להבין כמובן שארץ ישראל היא לא אי בודד, מה שקורה כאן הוא בעצם איזה שהוא תוצר של מה שמתרחש במרחב כולו. במקרה זה במרחב של פיתוח האוויר.

ובכן, מדוע הגיעו מטוסים ראשונים לארץ? גישת המחקר שלי הייתה שמטוס מגיע לארץ, ישנה איזו שהיא סיבה. אני אחפש את הסיבה ואחר כך אני אראה גם מה התרומה, ובהתאם לזה אפשר היה לבנות את הסיפור בצורה מסודרת, הייתי אומר כמעט כרונולוגית. ערב מלחמת העולם הראשונה כבר התחיל סיפור חדש וזה היה סיפור חדש לחלוטין, ולכן אני בעצם סוגר את הסיפור במלחמת העולם הראשונה כאשר התורכים אסרו להכניס לארץ מטוסים נוספים.

בדקתי את העניין לצורך העניין מכמה אספקטים. קודם כל זאת חדירה טכנולוגית מופלאה לארץ ישראל. היא לא הייתה היחידה, היא הייתה אבל בשרשרת של חדירות טכנולוגיות. מי שמחפש את האספקט הזה של החדירה הטכנולוגית של התעופה, יש פה קרקע נרחבת לעבודה. אבל לא רק המופלאות שבטיסה, לא רק היכולת להתרומם באוויר עם מכונה שהיא כבדה והיא גם צורכת דלק וגם נושאת מנוע, יש משהו בהשתלשלויות בארץ עם חדירה שיטתית של טכנולוגיות כפי שתראו מייד והתעופה מסתבר לא הייתה יוצאת דופן.

הדבר האחר הוא האספקט העותומני. הם היו השליטים. מה זה אמר להם? מה זה דרש מהם? למה הם נדרשו בשביל להתמודד עם טכנולוגיה כזאת?

ישנו כמובן גם האספקט הקולוניאלי. אותן המעצמות שרצו להיכנס בדרך זאת פינה הנה אל הארץ או למרחב שלנו במזרח התיכון, רצו להיכנס מבחינת האווירייה, כמובן שחיפשו משהו כמו השפעה, כמו להאדיר את שמה, כמו לנסות ולייצור קהל אוהד שאולי ייתן להם רווח במקום אחר. אם זה רווח דתי, אם זה השפעה על השלטון, אם זה השפעה על הכלכלה

והנכסים שירכשו כאן, תמיד אפשר היה למצוא סיבות נוספות ובפינה שלנו הקטנה אז מה זה עשה לישוב, מה זה תרם לנו? איזה מנועים זה הניע אצלנו?

אולי יעניין אותכם אבל המקורות לדברים מסוג כזה, המקורות הראשונים לפחות שעמדו לנגד עיניי, היו מקורות עיתונאיים. ישבתי בספרייה הלאומית, עברתי על עיתונות התקופה, קודם כל העברית ובסופו של דבר כשראיתי שזה לא מספק, גם הלכתי לסוגיית העיתונות של ה - BRITISH LIBRARY בלונדון, והתברר שיש שפע של חומר שנוגע לארץ ישראל. אומנם לא צריך להגזים, זה לפעמים היה במדור הספורט, ספורט התעופה ולפעמים זה גם היה בפינות שאי אפשר היה לצפות שזה ישנו, וזה לא נשא כותרות מרעישות, אבל התהודה הולכת ומצטברת למשהו בהחלט יוצא דופן, כי הרי סיפורי התעופה הלכו וצברו אז תנופה רבה.

אני רוצה להראות את מקומה של ארץ ישראל גם בכרונולוגיה הכללית, ותסלחו לי שזה באנגלית מפני שהשבוע יש לי הרצאה נוספת בדיוק בתחום הזה, אבל לא בעברית. האחים רייט, אנחנו מדברים על דצמבר 1903. הצרפתים נכבשו לזה הראשונים ב-1906. כבר הבריטים נפלו בפח הזה ב-1907. וזה בלי להיכנס לפרטים. האיטלקים עלו על זה ב-1908, הרוסים ב-1909 וגם התורכים ואפילו זה הגיע לאוסטרליה. כך שארץ ישראל בדצמבר 1913 כשנחת פה מטוס ראשון, אומנם לא פעילות ארץ ישראלית, אבל כשנחת פה מטוס ראשון בדצמבר 1913 זוהי תוצאה של מה שמתרחש באירופה ואתם רואים שזה בסך הכל עשר שנים אחרי ההמראה של האחים רייט.

נחזור לרגע למה שמתרחש באירופה. 1906 הצרפתים פותחים במשא ומתן עם האחים רייט כדי להעביר אליהם את הייצור של המטוסים. ב-1908 האחים רייט מתנחלים כבר בצרפת. פותחים גם מה שאפשר לכנות בעצם בתי מלאכה למטוסים, לא רק בצרפת, גם באנגליה וגם בגרמניה. באוגוסט 1909 כבר נערך המפגן הבינלאומי הראשון, המפגן האווירי בסביבת ריימס בצרפת, בפעם הראשונה, ואתם רואים פה את התמונה איזה מטוסים ריחפו אז בריימס, עשרות מטוסים ועשרות פירמות עשו אז את הרושם האדיר. ב-1909 בספטמבר האיטלקים כנראה בעקבות הצרפתים עשו גם הם מפגן, גם הם עשו מעין מפגן אווירי אבל עם קונוטציה קצת שונה מהצרפתים, פחות מסחרי, בברשה שבצפון איטליה. לזה גם היה אפקט הייתי אומר עם ערך מוסף. באירוע שהיה באיטליה היה שותף לו גבריאל דונציו מי שהיה בעצם לימים מדינאי, מי שהיה לימים, מי שהיה גם משורר והוא גם למד טייס באותה הזדמנות והספיק להשתתף במלחמה. אבל היו שם גם פרנץ קפקא, והיה שם גם האחים ברוד, מקס ואחיו אוטו, וקפקא אחד מהפרסומים הראשונים שלו היה הרושם האדיר שהמטוסים הראשונים עשו עליו. היות וגם הוא וגם דונציו באותה תקופה היו בשפל מבחינת הכתיבה שלהם, זה נתן להם תמריץ אדיר. למשל במקרה של קפקא ברוד אמר לו אתה תכתוב על המפגן בברשה, אני אכתוב, אחר כך נשווה את זה ונראה מי טוב יותר. הסוף היה ששניהם כתבו וברוד פרסם את שניהם. כך שזה קיבל גם תפנית בכיוון אחר. שמדברים היום על ראשית הפשיזם באיטליה, מבלי להיכנס לפרטים, גבריאל דונציו יש לו כל הזמן את הרושם האדיר שהוא קיבל מאותו אירוע שהוא היה בברשה. ב-1909 בספטמבר הסלון האווירי הראשון המסחרי יותר בצרפת.

בברשה אתם יכולים לראות את משאת הנפש האדירה הזאת, את הרוח האדירה שהרעיון הקוסם שמישהו יכול לרחף באוויר, התעוזה האדירה, היכולת הזאת של הסיכון עם הסקרנות לחבר ביחד את האפשרות שכן אדם פתאום משתחרר מהכבלים הקרקעיים שלו. אז מה קרה בארץ? 1830 ספינות קיטור. 1831 הטלגרף, עדיין בתחום התקשורת. 1868 רכבות. 1892 הרכבתה ראשונה לירושלים. 1908 מכונית. 1913 אווירון. בסך הכל השתלשלות די מהירה מבחינת מיקומה של הארץ.

אווירונים למזרח התיכון הגיעו כבר קודם. לפני שהגיעו לארץ. כי כל התמצית של התעוזה של הטייסים הראשונים הייתה הישגיות, רחוק יותר, גבוה יותר, עם נוסע, בלי נוסע, אולי במסלול סגור, אולי לעשות לולאה באוויר, כל מה שאפשר היה לעשות במסגרת התעופה עוד צעד אחד קדימה.

בשנים הראשונות כל חודש, כל שבוע אפשר היה לעקוב בעיתונות ולראות עוד שיא ועוד שיא ובצעדים מאוד מהירים הגיעו לאן שהגיעו.

המטוס הראשון שהגיע למצרים, לקהיר, היה כבר ב-1909. הוא הגיע אומנם בספינה, אבל כבר הגיע לשם. ב-1910 כבר הגיעו למצרים דרך מעבר על הים התיכון. ראינו דילוג באיים של סרדיניה לטוניס ומשם לאכסנדריה וקהיר. אתם יכולים לראות יש כאן פה כרזה נהדרת, 1910 הפירמידות רואות מטוסים ראשונים.

אני יודע שכמה מכם קיבלתם את החוברת של מידע של יהודה השמשוני שהוציא בקשר לבית הספר הטכני שהוא עמד בראשו. בתוך החוברת הזאת של יהודה השמשוני ישנה גלויה שהוא נראה שם, הדביקו את הפנים שלו כפני הטייס, הוא היה אז בסך הכל בן שנתיים, והגלויה הזאת היא מקהיר מ-1910.

הראשון שעשה את הדרך מעל הים התיכון במעוף אחד, היה רולנד גרוס, זה שהיום אנחנו בעצם שומעים עליו דרך משחקי הטניס. הוא היה הראשון. כמובן שבעקבותיו אפשר היה להגיע בקלות לקהיר. הוא עשה את זה ללא חנייה וללא ספינה שהייתה בים כדי לתת לו גיבוי למקרה שהוא לא יצליח לחצות את הים.

אני מביא לכם פה עוד דוגמה מעיתון פלייט שמסכם את 1913 בתעופה ברחבי אירופה ואתם יכולים לראות בנקל שהמטוסים שהגיעו ממקומות שונים להישגים, עם פרצופם של השיאנים בכל אחד מהדברים, בכל אחד מהתחומים, לפניכם הטייסים שהגיעו בעצם מכיוון צרפת אל תורכיה ואל ארץ ישראל בהמשך שהיא מחוץ לתמונה כאן. אלו הם באמת הטייסים שהגיעו הראשונים לארץ.

עכשיו לתורכיה, התורכים בהרבה מאוד תחומים היו חלוצים. הם חיפשו להיות ראשונים. בפרט אחרי המהפכה ב 1908 עם התורכים הצעירים עלה דור צעיר שחיפש איך שהוא להזיז את ההנהגה התורכית לכיוון העולם המערבי, לקדם את הדברים ביתר נקרא לזה מערביות. הם שלחו שליחים, הם שלחו אנשים ללמוד, הם חיפשו את הדרך איך להרים את המורל הפנימי באימפריה העות'מנית באמצעות כל מיני לזה גימיקים, בין היתר זה היה התעופה.

למה אני מדבר על התורכים? מפני שיש להם גם זכות מפוקפקת והזכות המפוקפקת היא שב 1911 הם היו הראשונים שחטפו הפצצה מהאוויר וזה היה מהאיטלקים באזור של טריפוליטנה. ובכן זאת הטייסת האיטלקית שבעצם הייתה חבורה של אזרחים יודעי טייס שהאיטלקים גייסו אותה כדי לתקוף את התורכים מצידו השני של הים התיכון, כמובן באחת המטרות הקולוניאליות שלהם. מצד שני לתורכים היה באותה הזדמנות ההישג הגדול ביותר, הם היו הראשונים שהורידו טייס ביריות מהקרקע. אז ובכן הם יכולים להתחלק כמובן ברווחים ובהפסדים.

התמונה הלוקלת הזאת שאתם רואים היא לקוחה מאיזה שהוא עיתון תורכי. אני מדבר על 1910 – 1912, התורכים שלחו אנשים ללמוד את תורת התעופה. כאן לפניכם דוגמה, הם שלחו תלמידים לצרפת, הם שלחו תלמידים לברסול באנגליה. זה חלק מהדוגמאות הפחות זוהרות, אבל הם עשו את המאמצים האדירים שלהם כדי לקדם את התעופה אצלם.

אחרי ההקדמות האלה מה קרה בארץ ישראל בפועל? ובכן הדרך, הייתי יכול לומר בהכללה שהטייסים הראשונים שהגיעו לארץ נמנו על שתי חטיבות. הראשונה זו הצרפתית, החטיבה השניה אלו היו התורכים. התורכים איחרו אחרי הצרפתים. שתי החטיבות האלה גם מקבלות אפיון שונה. הצרפתים הגיעו לארץ ישראל בגלל ספורט. לא משנה שבדרך הם חיפשו את הרווחים המקומיים, את ההתלהבות של האוכלוסייה, את המושבות הצרפתיות שהיו במזרח התיכון, אבל הם באמת הלכו על ספורט. טייסים צרפתיים כבשו כל הישג שאפשר היה באירופה, הם לא היחידים שהשיגו דברים, היו להם המון הישגים. הם לא ידעו שובע. עכשיו, כמו שבעצם היום כשרוצים לקיים תחרויות צריכים תמיכה, צריכים עזרה, צריכים ספונסר, הם עשו את זה בצורה יוצאת מן הכלל. הם הגיעו לכל מיני מקומות. לפעמים הם הגיעו פשוט בשייט. אבל כשהם מציבים יעדים והם מממשים אותם, אז היו שואלים מהו היעד הבא.

ובכן, אחרי שכבר שבעו מאירופה, אמרו למה שלא נטוס לסין? מכונית מאירופה לסין כבר הגיעה באותה תקופה, אז למה שלא יגיע מטוס? אז התברר שהלוגיסטיקה קשה מאוד. איך אפשר להגיע לסין? צריכים תחנות תדלוק, צריכים מכוונאים בדרך, צריכים חלקי חילוף, פתאום התעוררו והתברר להם שזה לא כל כך פשוט והם לא יוכלו לארגן את זה מבחינה לוגיסטית. החליטו בואו נעשה תחליף, מה התחליף? המפרץ הפרסי. ניסו לשגר למפרץ, חשבו לשגר למפרץ הפרסי ואז התברר שגם פה נעצרו, זה לא הולך. אותו אדם, אותו טייס שהיה אמור לעשות את המסלול הזה, נפגע בתאונה ולא היה כשיר. אמרו בואו נעשה תחליף נוסף, להגיע לקהיר אבל לא דרך הים התיכון אלא דרך שלוש יבשות, אירופה, אסיה ואפריקה, במסלול שאורכו 6,000 ק"מ.

הסיפור הזה היה בסתיו 1913. הם בחרו בשלושה טייסים, הטייסים האלה בדרך כלל הצטיידו בטייס עזר שהוא לא היה טייס, במקרה הטוב הוא היה מכוונאי, ובמקרה האחר הוא היה פשוט סקרן שהיה מוכן להתלכלך בידיים. בדרך כלל עברו מטוסים דו מושביים, לא תמיד.

ובכן, תראו בטבלה הזאת היו שבע טיסות לארץ ישראל, השלוש הראשונות של הצרפתים. ובכן, הטייס הראשון טייס בשם דוקור, וטייס העזר שהיה איתו, מכוונאי העזר היה אחד בשם רו. השמות אולי לא אומרים לכם שום דבר. השניים האלה יצאו באוקטובר 1913 לדרך, ועשו את הדרך בצורה מסודרת, הגיעו לאיסטנבול, בקושטא, או איך שקראו לזה אז, האנשים האלה התקבלו בסבר פנים יפות, הם כמובן באותה הזדמנות ניסו קצת לדובב את הטייסים התורכים, אלה שחזרו מבתי הספר באירופה, ניסו קצת לעזור להם, וקבלות הפנים היו מעל לראש, תמיד זה גרר מסיבות לאין ספור.

ובכן, הטייס הראשון דוקור הגיע לקושטא, אפשר לראות בתמונה הבאה בחברת טייסים תורכיים, הטייס השני זה שנמצא פה ידידו זה הטייס, השני זה רו אותו איש שהתלווה אליו, זה היה מפקד בית הספר לטיסה של העות'מניים ואחרים היו טייסים בדרך. אז לראשונה הם נתקלו בבעיה. הבעיה הייתה לא לעבור את תורכיה, אלא הבעיה הייתה איך יורדים מהטארוס למטה. ובכן אותו טייס רו שלא היה מספיק מנוסה ואיך אפשר היה באותה תקופה למצוא מקומות שבהם אפשר היה להתנסות, הוא לא היה מספיק מנוסה בלרדת במתלול כזה גדול, עשה מאמצים אדירים, את הטייס השני, את טייס המשנה שלו אפשר לקרוא לו, את רו, הוא בכלל שיגר על גב של חמור שיעבור, אי אפשר היה לעבור את הטארוס ברכבת, שיעבור

את המסלול על גב של איזה פרדה או חמור, הוא לקח את הסיכון על עצמו. הם טענו הטייסים שהמקום היחידי שבו הם התנסו זה היה בפרינאים, אבל פה היו הפרשי גובה אדירים. ובכן, הטייס הזה ניסה לרדת בטארוס והתוצאה הייתה שהרוח שעלתה מהעמק, זאת אומרת משפת הים התיכון, הטיחה את המטוס בחזרה אל ההר באחת הנקודות, והושיבה אותו על צמרות של עצים. הטייס תפס איזה שהוא מקומי ואמר לו שב תשמור, אני צריך לעצור את החבר שלי שנמצא בדרך לעדנה, לעצור אותו כדי שיעזור לי לתקן. החבטה שהמטוס חטף לא הייתה כל כך נוראה. אותו מקומי קיבל על עצמו את המשרה, שמר על האווירון, התיישב בכיסא הטייס, הדליק סיגריה וכל האווירון עלה באש. התוצאה הייתה שהטיסה הראשונה נגמרה כאן.

בינתיים בארץ הכינו את כל הכלים לקבלת פנים. הכינו את הנחיתה באזור מקווה ישראל. מדוע מקווה ישראל? כי זה מטוס צרפתי. קבלת הפנים הייתה אמורה להיות בארץ. כל האפשרות שעמדה בפני הקהילה הקטנה, היינו גימנסיה הרצליה עם התלמידים שלה, תזמורות, בני המושבות, כולם נהרו למקום הזה, למקווה ישראל, עד שהתברר שההתלהבות מוקדמת. בעיתונות כבר מילאו את העיתונות בכל מיני דברים. למשל לאותו טייס שחשבו שהוא עומד להגיע, אותו טייס, לא ידעו, לא הייתה טרמינולוגיה, ובעיתונות התקופה התלבטו בטרמינולוגיה, זה ממש יפה לראות איך משתדלים בעברית של אותם הימים לנסות לחלץ את אותם המושגים שהיום הם כל כך שכיחים אצלנו, הציפור האדם. לא אלאה אתכם בקטעים מתוך זה, אבל גם קשה לראות אותם, בכל אופן יש פה תיאור מלבב מה בעצם מצפה הקהל בארץ לקבל עם נחיתת המטוס.

האדם היחיד שהיה בארץ אז שהבין משהו בתורת התעופה היה האיש הזה, מאיר גורביץ'. מאיר גורביץ' היה יליד ליטא, סליחה, אסטוניה, אמו עם עוד כמה ילדים עלתה לארץ אחרי הפוגרום ב 1905. הוא למד בארץ, ידע קצת עברית, באיזה שהוא שלב מסיבות משפחתיות שאין טעם כרגע לעמוד עליהן, יצא ללמוד באירופה. גם לא כל כך ברור אם הוא הגיע לארץ או שמטאלין עבר ישר ללימודים. הוא למד בשוויץ, גמר תיכון, כנראה שגם למד באיזה שהוא קולג' יותר גבוה, ומסיבה כלשהי הוא הלך ללמוד את תורת האווירונאוטיקה בצרפת. וזה היה מאוד מאוד מפתיע לאותה תקופה.

ובכן, אחרי שהוא גמר בג'נבה, הלך לפריס. הוא למד שם בפריס, ב 1913 גמר את הלימודים ועלה לארץ. התלכד עם משפחתו. הוא בא לארץ, הלך לעבוד בגימנסיה הרצליה כמורה, מורה למתמטיקה, לפיזיקה ולעוד כל מיני דברים משוגעים. בספרות של הגימנסיה כתוב שהוא בעצם היה מאוד יוצא דופן והתלמידים מאוד אהבו אותו.

לפניכם פה דוגמה של התעודה שלו עם החתימה שלו למטה, פה במקום הזה, גמר את בית הספר האווירונאוטי במחזור של 1912-1913. הוא היה היחידי בארץ שידע מימינו ומשמאלו. בעליית הגג של הגימנסיה הוא החליט לבנות דגם של אווירון. יבואו מטוסים לארץ, הוא יוכל ללמד משהו בתורה התעופה שהוא למד שם בצרפת. לא ברור בכלל אם הוא טס. במקום אחד הוא כותב שהוא טס, במקום אחר זה כבר לא כל כך ברור לנו אם הוא טס, ייתכן שהוא רק למד הנדסה. במהלך לימודיו בגימנסיה הוא החזיר מדי פעם אינפורמציה.

אני גם אחזור אליו אחר כך, אבל אני רוצה רק לומר שבהרצאות שהוא נתן בארץ לקראת בואם של הטייסים, הוא עשה את זה גם בישוב העברי, הוא עשה את זה גם ביפו, הוא עשה את זה גם בירושלים, העיתונות הייתה מלאה בהרצאות בתורת האווירונאוטיקה של 1913. איך העיתונות התלבטה במילים כדי לספר במה מדובר. הוא בכלל לקח דוגמה של עגלה וסוסים ובמקרה הטוב הוא לקח ספינה ומלכים בשביל לתאר מה בעצם עושה המלח באוויר. אני מביא את השיקופית הזאת רק כדי לומר שפתחתי את המחשב באינטרנט וביקשתי לראות את הדף של בית הספר לאווירונאוטיקה בפריס, היום זה בטוניס כמובן, במרכז האווירונאוטי שם, לראות מה יש להם עליו והתברר שיש.

דוקור הפסיק את הטיסה שלו. הם מתורכיה, דוקור ורו שני הטייסים הושטו בספינה לקהיר, דוקור החליט שהסיפור שלו סגור וגמור, חזר בספינה לצרפת. רו משום מה החליט להישאר. הטייס השני, שני טייסים יצאו לדרך אחר כך. גם הם באוקטובר 1913. הימני גויל ודרי, השמאלי מרק דונייה. דרין ידוע בספרות של תולדות התעופה כאדם שהשיג שיאים כמעט באופן בלתי נלאה. יש לו עוד כל מיני יתרונות וכל מיני הישגים. הוא למשל היה הראשון שניצל את האווירון למטרות פוליטיות. הוא רצה להיבחר לפרלמנט הצרפתי והוא טייל עם המטוס מנקודה לנקודה. אבל הוא גם היה ידוע בתור שובב בלתי רגיל. לא חלפו חודשים ספורים מיום שהוא למד בכלל טיסה, והוא כבר לא היה צעיר במושגים של אז, היה 34, הוא גילח עם המטוס שלו את כיפת הנורטרדם בפריס, ממש גילח, נגע בה. עשה כל מיני דברים משוגעים. הוא היה ידוע כחצוף, הוא היה ידוע כגס רוח, הוא היה ידוע כאדם משוגע לתעופה. פה אני מראה לכם דוגמה איך הוא נכנס בתוך עמודי טלגרף. אפשר לחשוב שזה במבצע פה בסיני שחותכים את העמודים עם הכנפיים. הוא עשה הרבה דברים משוגעים, אבל נניח לו. כל הפרצוף שלו פרצוף של עז רוח.

אומנם תותחי אוגוסט עדיין לא התחילו לעבוד ב 1914, אבל כבר היו בעיות, שכל אחד חרד לשטח, כל אחד חרד לנכסיו. אני מדבר כל מדינה באירופה חרדה לנכסיה. פתאום הגרמנים

עצרו את העסק ואמרו אי אפשר לעבור בטיסה מעל לגרמניה בנקודות מסוימות, כי אפשר לצפות מהאוויר. עד אז השמיים היו פתוחים באירופה. עד אז טייסים השתוללו באוויר כאוות נפשם. לא היו צריכים לבקש רשות. אבל הם לא ידעו שהם נתקלים בטייס הזה, בגיול ודרי. הוא אמר לא יעזור לגרמנים, אני רוצה לעבור מעל לנקודות מסוימות לאורך הדרך שתכנן בטיסה, אני אעבור שם.

הצרפתים לא רצו סכסוך עם גרמניה. לא רצו להתעסק עם זה. הם כבר היו בשלב שבעצם חתמו הסכם ראשוני על מה שנקרא זכויות טייס, איפה לעבור, איפה לא לעבור. ההסכם הראשוני על נושא של מגבלות בתעופה, והוא היה עקשן. הוא היה עקשן מאין כמוהו. הוא הגיע בטיסה לננסי, היה אמור לעבור את הגבול הגרמני, אפילו לא לנחות שם, הצרפתים אמרו לו אתה מהנקודה הזאת רק טס מערבה, חזרה לתוך צרפת ותיקח מסלול אחר. לא לעבור במקום שהגרמנים דורשים שלא תעבור. הוא אמר לא. חודש ימים עד 20 בנובמבר הוא חנה בננסי. המטוס היה סגור באיזה שהוא האנגר, בעצם מחסן, לא נתנו לו להמריא. זה שהמריא במטוס אחר איתו מרק בונייר לא היה איכפת לו כל העקרונות האלה. הוא טס במסלול אחר. אבל מה, הוא חגג בכל מקום, נחת המון פעמים, טווח של טיסה יכול היה להיות בין מקום למקום כ-200 ק"מ והוא יורד לחגוג. חודש ימים גיול ודרי היה תקוע בננסי. בסוף לפי רוחו הוא צפצף על כולם.

איזה חבורה של סקרנים וכאלה שהיו מוכנים לעזור לו, הוא אסף אותם, הוציאו באחד הלילות הגשומים את המטוס מהאנגר, עשו מה שעשו, נתנו לו צידה, אגב, הוא היה היחידי מכל הטייסים שסירב לטוס עם טייס נוסף, הוא לא רצה בן זוג במטוס, הוא העדיף לעשות דילוגים ארוכים יותר ולכן בסופו של דבר כשהוא המריא, הוא המריא בניגוד להוראות ונחת בפרג. אחר כך בגלל זה הוא גם היה צריך לעמוד למשפט והגרמנים אמרו שאם הם יתפסו אותו, הוא יעמוד אצלם לדין, אבל הוא הפסיד חודש. לא משנה שהוא הפסיד חודש, לקושתא הוא והמטוס השני הגיעו ביחד.

דרין ודונייה הגיעו לקושתא באותו היום. זה היה ב 5 בדצמבר 1913. בעל הבית בצרפת עורך עיתון בשם רנה קינטון, טלגרף להם שהוא מבקש שמעכשיו הם יטוסו ביחד. אבל הוא לא לקח בחשבון את הרוח של זה ושל זה. ברור שהם לא הלכו ביחד גם מסיבות טכניות. דרין היה נחוש בדעתו להיות הראשון שיגיע לקהיר ולזכות באיזה שהוא פרס כנראה. הוא יצא לדרך, לא היה איכפת לו שהשני לא יכול היה להמריא בגלל איזה שהיא תקלה, הוא עשה את הדרך. מובן שהדילוגים היו עדיין, עוד נקודה בדרך ועוד נקודה בדרך. בסופו של דבר ביירות, מביירות ארץ ישראל.

כשהוא הגיע לארץ ישראל הוא בעצם נעצר. הרוח מנעה ממנו לנחות, הרוח מנעה ממנו גם לחפש את השדה במקווה ישראל והתוצאה הייתה שהבן אדם נחת איפה שהוא מצא לנכון בחוף יפו. הנה לפניכם בחוף יפו. לפי עיתונות התקופה היו צילומים רבים. צלמים רבים שצילמו את האירוע. התמונות שאני מצאתי היו ספורות, קומץ של תמונות.

דרין לא היסס, הוא לא היה איכפת לו ירושלים ולא ארץ הקודש, אבל דבר אחד הוא כן נעתר, שהצרפתים התעקשו שהוא מיפו ימריא למקווה ישראל, זה המוקד שלו וככה הוא עשה.

אתם רואים פה את מפת מקווה ישראל בערך מאותה תקופה ואם זה השער בכביש רמלה, גם היום השער למקווה ישראל מכיוון הכביש לרמלה, פה מסילת הברזל לירושלים, במקום הזה בין מסילת הברזל לשער מקווה ישראל הוא נחת. מובן שכל מי שיכול היה לזוז רץ למקווה ישראל על מנת לראות את הפלא הגדול הזה. הקונסול הצרפתי ולמחרת בבוקר לאחר קבלת הפנים, נחת בבוקר הוא מיהר להמריא. אתם יכולים לראות פה איזה ארוחת בוקר הוא אכל, לקראת ההמראה הוא היה מאוד קצר רוח, וכאן בעצם נכנסת לתמונה גם התפיסה של מה היא משמעות הזמן של הטייסים ביחס למה שהאוכלוסייה הכללית מרגישה. מה היא משמעות הזמן?

ניגשה אליו ילדה עם סלסלה של אוכל, ואמרה לו שיהיה לך משהו לאכול בדרך. הוא אמר לה את ארוחת הצהריים אני אוכל בפורט-סעיד. פה הייתה תדהמה. מה המשמעות הזאת? את ארוחת הצהריים יאכל בפורט-סעיד. קפיצת דרך בלתי רגילה.

הוא באמת היה הראשון שנחת בקהיר. בקהיר קיבלו אותו בתופים ובמחולות, אבל פה שוב אני חייב לעצור לעוד כמה מילים, מי בא לקבל את פניו? בא לקדם את פניו רו, זה שנפל, זה שהיה השותף לאווירון שנפל והתרסק והתפוצץ ועלה בלהבות בטארוס. רו ניגש אליו לעיני כל הקהל ללחוץ את ידו ודרין הכניס לו בוקס בפרצוף לעיני כל הקהל, זאת הייתה קבלת הפנים. אני לא צריך לחזור ולספר עד כמה הוא היה חם מזוג. רו במקום לא ענה לו, הוא דרש התנצלות, הוא לא קיבל אותה. הוא הזמין את דרין לדו קרב.

ששמע בצרפת על האירוע עורך העיתון שמימן את הטיסה, הוא אמר או שתתנצל או שתלכו לדו קרב. דרין אמר לא. אתה לא יודע בדיוק מה קרה ולמה אני עשיתי את זה, אל תתערב. אם אתה מתערב, אני אעשה דו קרב אבל לא נגד רו, אלא נגדך כשאחזור לצרפת. הוא הזמין אותו לדו קרב. זה האיש שמממן לו את כל הסיפור.

למה אני מספר את הקטע הזה? הטענה של דרין הייתה שברגע שהמטוס הראשון עלה בלהבות, הם הסיטו, הכוונה היא לטייס דוקור ורו, הם הסיטו את הכפריים התורכיים לא להעמיד את האספקה שחיכתה להם במהלך הדרך, הסיטו לא להעמיד את זה לרשותו של

דרין כדי לחבל בטיסה שלו, שהוא לא יגיע הראשון. תככים כבר היו אז. כמובן שרו טען שלא היו דברים מעולם. שכשהם בכלל חצו את הטארוס הם לא ידעו איפה דרין, הם לא ידעו שהוא עוקב אחריהם. אבל זה התפתח למהומה גדולה.

בינתיים בקהיר, אתם יכולים לראות ארוחות ערב, דרין עם הפרצוף של הספינקס, הוא קיבל את כל הכבוד. כתבו לכבודו שירים, יש תווים לכבודו. משהו מפואר מאוד, אבל כל המושבה הצרפתית החרימה אותו. העיתונות כתבה נגדו. אתם יכולים לראות כאן עיתונות נגד דרין. הוא נגד הכלוב התעופה בצרפת. עיתונות התקופה מלאה בהם. זה כבר לא הפך דרין-רו, זה הפך דרין-קינטון.

טוב, בינתיים הסיפור הזה גם יושב בדרך די מצחיקה, ודרין חזר לצרפת, הזמין את העורך לדו קרב. ברגע האחרון ידידים הצליחו לפשר ביניהם, התוצאה הייתה שלא נערך דו קרב, אבל בקהיר לדרין חיכה משפט שרו הגיש נגדו. איך דרין מגיע מפריס לקהיר למשפט שעמד נגדו? הוא תפס טרמפ. במה הוא תפס טרמפ? בצפלין. באיזה צפלין הוא תפס טרמפ? גרמני. אבל חיכה נגדו משפט על כך שהוא עבר עבירה כשהוא חדר לגרמניה בדרך לקהיר. התוצאה הייתה שהזהירו אותו על תעלה על הצפלין הגרמני, כי אתה צפוי לשנת מאסר. הוא אמר אני מצפצף על כולם ועלה על הצפלין הגרמני, התקבל בכבוד, הורידו אותו בקהיר, ושם משפט היה כפי שהיה, איך שהוא זה נמרח, וזה הסוף.

אני רק רוצה כרגע לסכם את הסיפור הזה שהוא בעצם הכי מרתק מהסיפורים. זאת הייתה הבשורה הראשונה בארץ ישראל, ירד מטוס. דרין שרד גם את מלחמת העולם הראשונה. הוא נהרג ב 1919 בתחרות בין פריס ורומא. אבל לפני שהוא נהרג, הוא עוד עשה כל מיני דברים משוגעים ושווה להזכיר אותם.

אני חושב שחלק מכם בוודאי בביקורים שלו בצרפת בטח נכנסתם לגלרי לפייט. אני לא יודע אם גם טיפסתם על הגג. על הגג ישנה פינה קטנה, בית קיוסק קטן נחמד. בשולי הקיוסק הזה ישנה מעין אנדרטה. זאת האנדרטה, דרין. הוא נחת עם האווירון שלו על גג גלרי לפייט אחרי מלחמת העולם הראשונה, ולציון הנחיתה שלו שם, שמו את זה. אז זה המשוגע הגדול ביותר שהגיע בטיסה לארץ.

בונייה היה הרבה יותר סולידי, הרבה יותר שלו, הרבה יותר חברי, ובשבילו באמת להגיע לארץ ישראל זה היה לעלות לארץ הקודש. ככה הוא נראה, ואלה תמונות שונות שלו. כאן לפניכם מברק שבו הוא מודיע לצרפת על כך שהוא הגיע לביירות בשלום, ויש לו קבלות פנים וכדומה. כשהוא יוצא מביירות הוא לא מחפש את מקווה ישראל ולא את תל-אביב. הוא הולך ישר לירושלים. טיסה בינלאומית ראשונה ביירות-ירושלים. הוא מגיע לירושלים, הוא עושה סיבוב, הוא לא יודע איפה לנחות. בסוף מחליט בעצמו על נחיתה במה שנקרא הבקעה. מצא אזור מישורי. אילו היה לנו יותר זמן, הייתי עושה לכם חידון איפה הוא יכול היה לנחות על פי התמונות, אפתור לכם את החידה הזאת.

לפניכם מפה של ירושלים, אם אתם יכולים לראות כאן תחנת הרכבת, המושבה הגרמנית, פה מסילת הברזל, היינו זאת שכונת המושבה הגרמנית בבקעה, כאן ישנו מנזר של אחיות סנט-קלייר. האם זה אומר משהו למישהו מכם? אז איפה זה? רבותיי, הוא נחת בטיילת של שרובר, במקום היפה ביותר.

איך אנחנו יודעים שהוא אכן נחת שם? מפני שהתמונות בעצם מספרות את הכל. קודם כל זאת הייתה הפתעה. מצד אחד נחת בירושלים, הקהל נוהר אליו, כל הקהל, כמובן נוצרים וכמובן אוהדי צרפת וכמובן כל הכנסייה, הכמורה, בני הישוב הישן, האוכלוסייה הערבית, אווירון בירושלים. בעיתונות הבינלאומית, את זה לקחנו מעיתון, גם כתבו את זה בעברית. אבל היות והיו שם המון צלמים, יש כאן כמה תמונות יותר טובות.

יחד עם זה, הייתה תחרות מי יגיע קודם לקהיר. או קיי, דרין כבר עשה את שלו. אין, בכל מקום ציפו אולי מצרפת יגידו להם תשנו כיוון. אלה נחתו, מרק בונייה וברנייה השניים שנחתו בירושלים הופתעו לחלוטין מקבלת הפנים, הם אמרו אנחנו באנו להגיד שלום, נלך הלאה, יכול להיות, דילגנו על דמשק, צריכים להגיע לדמשק. מצאו פתאום שמהו במטוס שלהם לא כל כך בסדר, דורש תיקון. דורש טיפול תשנו כאן בלילה וככה היה. הם התקבלו על ידי האבות הלבנים היינו הקתולים, הצרפתיים, ופה הייתה חגיגה שלמה. בדיוק ערב השנה החדשה, זה כבר לא חג המולד, כי זה ערב השנה החדשה, הם הגיעו לירושלים, זה היה ב 31 בדצמבר 1913. אז כבר דרין היה בקהיר.

ובכן, כאשר בירכו אותם, בירכו אותם שהם עולי הרגל הראשונים דרך האוויר לארץ הקודש. עלייה בדרך האוויר. היות והם ראו את ההמון שהסתער עליהם ומאוד חששו לשלמו של האווירון, הם החליטו את הדבר הבא. הם יקומו השכם בבוקר, יעשו להם סיור חפוז בירושלים עם שחר, ייגשו אל האווירון וימריאו לפני שהקהל יטריד אותם. אתם יכולים לראות פה צילום בהר הבית, ממש עם שחר.

אבל כשהם הגיעו אל מקום, הסתבר שהקהל כל הלילה היה צמוד לאווירון. הם לא הפתיעו אף אחד. הקהל סגר על האווירון והפריע כמובן לעבודת ההכנה, כי זה היה משהו מרתק ראשוני בסדר גודל שירושלים לא ידעה כמותו, לא רק ירושלים, כל הארץ. התוצאה הייתה שהקהל הפריע לאווירון, המערכת מסביב רעשה ושמחה, תזמורת של נערים באה ללוות

אותם, אתם יכולים לראות פה את הטייס בבגדי הטיסה שלו. הטייס בבגדי הטיסה שלו למעשה בגדים אזרחיים רגילים, יכול להיות שעל זה הוא לבש סרבל. בתמונה הבאה אני רואה אותו עומד בין הכמרים מסביב ותשימו לב מה הוא מחזיק ביד, הוא מחזיק מצלמה. פה אני מביא אותכם אל ההתחלה של הסיפור שלו, צילומי אוויר. יש מצלמה, יש צילום. הלכתי לחפש את הצילום הזה.

הצילום הראשון בין ביירות ובין ירושלים – עכו. צילום דפוק אבל זה מה שיש. היות והזמן קצר אני לא אתעכב יותר על מה שאנחנו רואים בעכו, הוא צילום ראשון מהאוויר בארץ ישראל. ובכן, שימו לב ברקע אנחנו רואים את הר הזיתים, שימו לב ברקע למגדלים שלמעלה מצד שמאל אוגוסטה ויקטוריה, מצד ימין המגדל טור-מלכה, ומצד שמאל במקום הזה אפשר לראות את החומה והר הבית פה, אל-אקצה. אין מקום אחר בירושלים שאפשר לראות את הדברים האלה בצורה הזאת עד היום, אלא מאותו מקום שהוא נחת.

האווירון מוכן לדרך, הטייס כבר בפנים, מתכוון להמראה, וכל הקהל עומד ותשימו לב שגם האיש הזה בעצם מחזיק מצלמה ביד כדי לצלם אותו. עם כל הכלים באו ללוות את האווירון בצאתו לדרך.

אילו היה יותר זמן הייתי משחק עם הצילום הזה, כי אפשר להגדיל כמובן, והייתם רואים שבעצם בנקודה הזאת האווירון נמצא מרחף, פה האווירון. אלה בתני המושבה הגרמנית, פה אנחנו רואים את הר ציון, אבל אולי בכל זאת לשם ההנאה, רואים את זה קצת יותר טוב אולי, פה האווירון ופה הר ציון.

ובכן, הקהל נוהר בעקבות האווירון, האווירון הולך לקהיר ובוזה נגמר הסיפור של הטיסות הצרפתיות לארץ ישראל. אני מבין שהארכת קצת, עכשיו אנחנו עוברים לטיסות התורכיות.

יש לפנינו למעשה שני מקרים בולטים. היו אומנם ארבע טיסות תורכיות, הטיסה הרביעית של טייס בשם פתחי והנלווה שלו סדק, נורי ואיסמאיל, סלים וכמאל, סלים וכמאל פעם שניה. האחרונים הם שהגיעו לירושלים בטיסה השביעית. מה בעצם קרה כאן?

הקצונה התורכית, אלה של מהפכת התורכים הצעירים שהם כל כך רצו בהאדרת שם לתורכיה, זה היה הנושא שלהם, להראות שזה לא אימפריה ששוקעת, להראות שיש להם את היכולת, שיש להם את התבונה, שיש להם את התפיסה המערבית ביחס לפיתוח, כל פיתוח אפשרי.

הם גמרו בינתיים את מלחמות הבלקן. במלחמות הבלקן השתתפו מטוסים. כדי לציין בסוף 1913 את סיום מלחמות הבלקן, השלישייה הזאת שהנהיגה את מהפכת התורכים הצעירים, עשתה שם איזה מחווה כדי לציין את השיתוף של חיל האוויר התורכי באותה תקופה במלחמות הבלקן. אז באה השלישייה הזאת ואומרת כפרס על מה שעשיתם, לכו לארץ הקודש, לכו לקהיר, לכו לאותם המקומות שהצרפתים הלכו כדי להראות שגם אתם יכולים. מי הטייסים שיוצאים לדרך? הם צוותו את הטייסים הטובים ביותר, המסורים ביותר, היעילים ביותר שהיו להם. הצוות של טייס בשם פתחי או פתי לפי הביטוי התורכי, פתי וסדיק. הצוות השני נורי ואיסמאיל. בדרך כלל הטייס היה האיש המיומן, איש המקצוע, זה שנלווה אליו היה מישהו שאפשר היה בהזדמנות זאת לכבד אותו במשהו.

ובכן, זה הטייס הבכיר, פתחי. הוא יצא לדרך, הוא היה אמור לצאת לדרך יחד עם ידידו נורי, נורי טייס אחר שהיה לו חלק גדול מאוד במלחמות הבלקן, זה יצא במטוס אחד ונורי היה אמור לצאת במטוס שני, הם היו אמורים לטוס ביחד. נורי כמו שהם עלו לאוויר, גשם, רוח זלעפות, ערפל, לא ראה את הדרך, נורי ירד. זה יצא לדרך. זה בן הלוויה, סדיק, אפשר לראות לפי המדים, לפי הקישוטים, הוא היה יותר מכובד, הוא היה כנראה בתוך הפקידות שבשלטון, הוא היה במעלה גבוהה יותר. ובכן זה הטייס. שימו לב ללבוש שלו וכך הוא יושב חשוף בתוך הרוח, בגשם, חשוף לחלוטין בתא הטייס. שימו לב לכפפות ותכף תראו למה.

ובכן, הוא יוצא לדרך. גם התורכים סימנו על מפות, התלהבו מאוד, הם פרסמו הרבה דברים בקשר לטיסות שלו, אתם רואים את הטייס יושב למטה, הנלווה נראה בתמונה הקטנה יותר, והוא למד לקח מהצרפתים. כדי לעבור את מכשול הרי הטארוס הוא עלה לגובה 4,500 וירד בביטחון לעדן. לא הייתה לו בעיה, הרוח לא הטיחה אותו, הוא התגבר. אני מדבר על תקופת פברואר 1914. חוץ מזה שהוא יצא רטוב כולו בגלל הגשמים, לא הייתה לו בעיה, ואז הם הוציאו כל מיני פרסומים בעיתונות, בגלויות, הניצחון הגדול על הטארוס. המפה הקודמת גם כן הראתה בעצם את החצייה של הטארוס.

הוא הגיע לחלד, הוא הגיע לדמשק, הוא הגיע לביירות. בביירות הייתה לו נחיתה אונס, שפגמה במשהו כנראה במטוס, אבל על הקרקע רץ טכנאי שאמור היה לתקן. תוקן. ההמראה הייתה לדמשק. קבלת פנים אדירה. דמשק הפרידה ממנה בדרך לארץ ישראל. זה הסיפור. הוא יוצא לארץ ישראל מדמשק ב 27 בפברואר יום שישי, בארץ מכינים לו טקסים עד הודעה חדשה. הוא יוצא מדמשק, מגיע לכיוון הכנרת, משהו מתחולל באווירון, איש לא יודע, איש לא ראה, והמטוס נופל ליד הכפר סמרה, מה שהיום קיבוץ האון.

לפניכם צילום אוויר שמראה את האזור הזה. כאן הכפר סמרה, כאן האנדרטה שאחר כך הוקמה לזכרם. זאת המפה, מפה של 20 אלף רגילה, פה הסימון של האנדרטה.

במקום היה צלם. זאת אומרת ברגע שהנכבדים הגיעו כדי לחלץ את ההריסות ממקומם, הריסות המטוס של שבתי המטוס, זה מה שהם עשו. תמונה אחרת זה מה שהם מצאו, וגם אחר כך זה קיבל ביטוי אומנותי כציון, אתם יכולים לראות כציון, שבתי המטוס עם איזה סוס בודד שעומד בצד, על יסוד התמונות האלה שצולמו קודם.

בארץ הייתה כמובן זעקה אדירה, על אלה שנהרגו, על המעופפים שנהרגו, ואני לא אקרא פה קטעים, גם השפה היא יוצאת מן הכלל וגם האבל היה אמיתי. אז התורכים שולחים, מקימים אנדרטה, תוך שבועיים הקימו אנדרטה שנמצאת עד היום בשטח. זה הכתב שעליה, בעצם לעילוי נשמתם, אלה הכפפות. מה ששרד במקום זה כפפות והמשקפת שלו וזה עד היום נמצא במוזיאון של חיל האוויר התורכי.

ובכן, הטייס השני נורי יוצא לדרך. ככה הוא יצא לדרך והוא מגיע ישר לתל-אביב. איפה הוא נחת בתל-אביב, איפה שהוא מצא אפשרות של מגרש ריק, לא ברור, מכל התיאורים בעיתונות לא ברור היכן הוא נחת, זאת תל-אביב של אז, אתם יכולים לראות את הצילום מינואר 1918 במהלך מלחמת העולם הראשונה. עוד צילום אחר באותה הזווית, בזווית שונה, איפה שהוא פה על חוף הים הוא נחת.

קבלות הפנים היו רבות. תזמורות, חגיגות, משתים, מתקינים את המטוס למעוף מחדש, עומד להמריא, ואבוי. המטוס ממריא אל תוך הים. 30 מטר באוויר וצולל, והתוצאה הייתה שנורי נהרג, בן לווייה שלו יצא חבוט ונמשה מהמים. אתם רואים פה את המטוס אחרי שמשו אותו מהמים.

שלושה טייסים תורכים נהרגו בארץ ישראל, שלושתם הם הטייסים הראשונים התורכים שנהרגו ושלושתם פה. הובאו כולם לקבורה בדמשק ליד המוזיאון של סאלח-א-דין. ובכן, מתוך הארבעה האלה שיצאו לדרך רק השמאלי שרד. זאת האנדרטה שהוקמה אחר כך גם באיסטנבול, היא קיימת כמובן היום גם. עם הציון עליהם של הטייסות הראשונות, אפשר לראות פה את הפירמידות, אווירון ראשון וכו' וכו'.

כמובן שהיו רבים שהתייחסו לעניין של התאונות. מה הסיפור של התאונות? מדוע תאונות? מה קרה פה בארץ ישראל? ואז התברר שבמשך אותן השנים 1910-1914 נערכת חקירה מה הוא הכשל במטוסי בלריו, ומסתבר שיש כשל מבני בכנפיים. אז אני לא נכנס לכל הסיפור מה בעצם קרה עם התאונות פה בארץ, אבל היו שלוש אבדות. הם הוציאו מטוס נוסף, עוד פעם בלריו, המטוס הזה לא עזב אפילו את תורכיה, הוא נפל שם. המטוס הבא אחריו ניתן לאותם הטייסים כי הטייסים נשארו בחיים, אלא מה למען הביטחון השיטו אותו באונייה לביירות ואמרו מפה תטוס והתוצאה הייתה שככה הם טסו. אז אתם יכולים לראות פה את החתימה של דזינגוף, ברגע שהגיעה הטיסה התורכית הראשונה שנחתה סוף סוף בחוף תל-אביב, עושים קונצרט לכבודו. מתכבדים אנו להזמין לקונצרט שערך הוועד לכבוד המעופפים התורכיים שבאו לעירנו. אז בא הפנצ'ר הגדול ביותר ובוזה אני מסיים.

מרבית התלהבות מהטייסות, הישוב היהודי רצה לתת משהו בתמורה, להראות את מהימנותו לתורכים. הראשון שהיה זה היה אותו גורביץ'. הוא אמר בואו נגייס כסף ונקנה מטוס לתורכים. מטוס בשם מטוס ישראל. לישוב לא היה כסף, מי יכול היה בכלל לגייס כסף. עד היום מגייסים כסף לכל מיני מטורות, גם לפרסום הסיפור הזה שאני עוסק בו עכשיו. לא היה כסף. חיפשו בכל ועד מושבה מקורות כספיים ומרדכי בן הלל הכהן כותב ביומן שלו, בבוסת פנים דזינגוף ומאירוביץ' ועוד מישהו מנכבדי הישוב עלו לירושלים ובמקום הכסף שהבטיחו, נתנו לו כמה פרוטות שהצליחו לאסוף והם פחדו לעורם, כי הם לא יכלו לעמוד בהבטחה. מכאן אפשר ללכת למלחמת העולם הראשונה, והמקום הראשון שבו בצורה מסודרת, בצורה מבוססת, הוקם שדה תעופה היה, בבאר-שבע. זה הוא השדה הראשון בארץ ישראל במלחמת העולם הראשונה. לפניכם פה, מפת באר-שבע. כאן השדה, פה היה שדה התעופה הגרמני הראשון של מלחמת העולם הראשונה באפריל 1915.

מה זה עשה לנו כשורשי חיל האוויר שלנו? הראשון שפה פתח את הפה על ענייני תעופה היה מיכאל אלפרין. הפנטזיונר הגדול הזה שאנחנו מכירים אותו מסיפורים אחרים. מה הוא בעצם אמר? הוא אמר בואו ניקח אווירון, נפזר כרוזים ברוסיה ונשכנע את האנשים להצטרף אלינו. טרומפלדור יזם ב-1912 בואו נקים פה קומונות. טרומפלדור דווקא היה נגד, הוא אמר עזוב את הפנטזיה הזאת. מלחמת העולם הראשונה, גורביץ' היה בגימנסיה, היו לו שלושה תלמידים שהלכו בדרכו. אחד משה גבירצמן שבמהלך מלחמת העולם הראשונה התגייס לצבא התורכי ושירת בשדה התעופה בתורכיה. לא אכנס עכשיו לפרטים שלו. יהושע אשל שחלקכם בוודאי מכיר אותו, חי סחרוב שחלקכם בוודאי מכיר אותו, הם היו כולם תלמידים של אותו דגם אווירון בגימנסיה הרצליה. ניל"י במלחמת העולם הראשונה, שנאורסון זועק תביאו מטוסים.

הטייס הראשון שנהרג בתאונה אווירית היה יוסף כץ שהוא היה עוזרו של ז'בוטינסקי שהחליט ב-1923 להתאמן בטיסה באזור התעלה באחד הבסיסים שם. בא ישראל שוחט שהוא היה מהמנהיגים הבולטים ביותר שדחף את נושא התעופה אחרי מלחמת העולם הראשונה.

התעופה האזרחית בישראל בעקבות הסכמי השלום תא"ל (מיל) רפי הרלב – ראש מכון פישר

כשיצאתי מהאוטו במגרש החנייה בפתח האולם הזה, עוד אני עונב את העניבה, מתנפל עלי פרופסור אבישי ברברמן שהגיע מאיזה שהוא מקום אחר להיכנס לבניין. כמו שאבישי יודע, הוא מייד לקח אותי והיו עוד איזה כמה, יאיר היה ושפי נדמה לי ועוד איזה מישהו, עודד מרום, לדגם הזה שמה של האוניברסיטה, ותוך רבע שעה שכנע אותנו במאה אחוז שבאר-שבע זה מרכז הארץ, לא רק הארץ, הוא התכוון לעולם, אבל אנחנו השתכנענו רק על הארץ. לכן הכנס הזה נערך בבאר-שבע, ראינו, סוף סוף הבנו, למה הכנס הזה נערך בבאר-שבע ותרשו לי לקשור את הקשר ולברך את ידידי יעקב טרנר ראש העירייה, מפקד בית ספר לטיסה לשעבר ומקים המוזיאון, את מפקד בח"א 6 בסיס חצרים שיושב על ידו, את הרצל בודינגר שכיום הוא יושב ראש מועצת המנהלים של מכון פישר ומה שהוא עשה בעבר כולם מכירים, וגם לו יש קשר היום לנגב, כי הוא הדריך היום בחצרים. על ידו יושב יואב צידון שלא בטוח שכולם מכירים, אבל אנשי חיל האוויר מכירים, שיוזם את הקמת בסיס התחזוקה בנבטים, מכון התחזוקה בנבטים, ואני מקווה שהיוזמה תצלח. לכן אנחנו רואים שיש קשר הדוק חזק ואמיץ בין חיל האוויר לדורותיו או התעופה לדורותיה לבין באר-שבע בירת הנגב, שלא לדבר על זה שתהייה פה רכבת שטסה כמו טיל עד תל-אביב, זה גם כן שייך לתעופה אולי.

כמה מילים על מכון פישר, לפני שאני אתחיל בסקירה שלי. מכון פישר למחקר אסטרטגי אוויר וחלל הוקם בתחילת 1999 ביוזמת עמותת חיל האוויר, עמותת ותיקי חיל האוויר, כאשר הדוחף העיקרי להקמת המכון היה ידידינו דוד עברי, היום השגריר בווינגטון. הוא גם היה יושב ראש מועצת המנהלים של המכון עד למינויו לשגריר לפני כמה חודשים. המכון פיזית עתיד להשתכן בבית חיל האוויר לכשיושלים, הוא לא נמצא בבאר-שבע, הוא נמצא בבנייה בהרצליה, ולהיות חלק ממתקן בית חיל האוויר.

משימותיו של המכון בעיקר ואני לא אגיד פה, לא אקרא פה את כולן, הן לעודד חשיבה יצירתית בתחום הזה של פיתוח המחשבה התעופתית לא רק בתחומי תעופה של מטוסים אלא גם בתחומי חלל ולעודד או לסייע בידי מקבלי ההחלטות בארץ, לא לבד, אלא יחד עם גורמים אחרים שעוסקים בתחום, הן מהאקדמיה והן כמובן ממערכת הביטחון והן מהתעשיות, על ידי כך שאנשים שהיו בעבר במערכת הביטחון יוכלו להמשיך ולתרום בתחומים האלה אם ירצו את שירותיהם ואני מניח שירצו.

המכון מתכוון לחלק את מבנהו הארגוני לכמה קתדרות וכמה תחומי פעולה, קתדרה אחת לפעילות אווירית במישור הצבאי, קתדרה אחת לפעילות אווירית במישור האזרחי, שתכלול גם תעופה מסחרית וגם תעופה כללית, קתדרה לחקר החלל הן במישור הצבאי והן במישור האזרחי, מרכז מידע וחקר בטיחות טיסה, ומרכז מידע וחקר טכנולוגיות עתידיות בתחומי תעופה וחלל.

כמו שנאמר קודם המכון הוא לא הגוף היחיד שניזון מתרומות או עתיד להיזון מתרומות. הוא לא ממומן על ידי שום גורם מגורמי המדינה.

אני כרגע ממלא תפקיד של ראש המכון. ואנחנו עובדים בשיתוף פעולה הדוק, או אני עובד בשיתוף פעולה הדוק עם עמותת חיל האוויר, כאשר מטרתנו בשנה הראשונה לפעילות המכון (המכון התחיל את פעילותו רק בנובמבר האחרון), היא לערוך מספר כנסים ואירועים ולפרסם מספר קבצים של חומר כתוב יותר קצר או יותר ארוך. זה בקיצור לגבי המכון.

נושא ההרצאה – התעופה האזרחית בישראל ובמזרח התיכון בעידן השלום. אני אתחיל בהתוויית המסגרת. בשלושים השנים האחרונות חל שינוי מהפכני ובקצב מאוד מהיר בתעופה האזרחית המסחרית בעולם. כשאני אומר תעופה אזרחית מעכשווית אני מתכוון לא לתעופה הפרטית, אלא לתעופה האזרחית המסחרית זו שטסה בתשלום.

השינויים העיקריים היו בארצות-הברית ובאירופה המערבית. כאשר החל משנות ה-70, אפילו קצת לפני, אבל בעיקר משנות ה-70 נכנס המושג של שמיים פתוחים, גלובליזציה, קשרים בין חברות תעופה כאלה ואחרות, שיתופי פעולה יותר נכון, יצירת תאגידיים של חברות תעופה, מבלי לבטל בשלב הזה את הצד הלאומי של חברות התעופה הלאומיות.

אני אפתח ואומר שברוב העולם חברות התעופה הן לאומיות ומאופיינות בכך שלמדינה יש מספר קטן של חברות תעופה מסחריות שמובילות נוסעים בשכר, למעט ארצות-הברית של אמריקה, ואולי למעט סין, אבל סין זה הרבה חברות תעופה אבל כולן בסך הכל גוף אחד. אבל ארצות-הברית של אמריקה היא המדינה היחידה שבה יש הרבה חברות תעופה, אף אחת מהן לא בבעלות ממשלתית, כולן פרטיות, וכך היו מאז ומעולם.

מדיניות השמיים הפתוחים הומצאה בארצות-הברית של אמריקה, על ידי מי שהיה ראש מינהל התעופה האזרחית בתחילת שנות ה-70, מטרתו הייתה מאוד פשוטה, מטרתו הייתה לעודד תחרות בתוך יבשת אמריקה, בתוך יבשת ארצות-הברית, בתוך ארצות-הברית שעד לאותה תקופה הקווים היו מחולקים על ידי איזה שהן קונסנסיות שחברה זו טסה בקווים האלה וחברה זו טסה בקווים האלה והרעיון החדש היה שכולם יוכלו לטוס לאן שהם רוצים ולהתחרות זה בזה. מהר מאוד הממשל האמריקאי, חברות התעופה בסיוע הממשל האמריקאי הבינו שכדאי להפיץ את המדיניות הזאת שלכאורה היא מאוד ליברלית, גם לשאר העולם, מכיוון שאם יצליחו להפוך את שאר העולם לליברלי, אז חברות התעופה האמריקאיות יזכו לנתח מאוד נכבד בשאר העולם שלא היה להם באותו זמן ואכן למרבה הפלא כך קרה.

באסיה, באירופה המזרחית, בדרום אמריקה ובאפריקה התהליכים האלה היו יותר מינוריים. הן הליברליזציה, הן השמיים הפתוחים, הן החברות הפרטיות, הן ההפרטה, במקומות האלה עדיין זה נשאר יותר קרוב למה שמקובל לראות בעולם השלישי.

במזרח התיכון במדינות ערב ירדן, מצרים, סעודיה ובנסיכויות שבהן יש הון פרטי בחברות התעופה. בשאר המדינות חברות התעופה הן לאומיות ובעלות המדינה ורק היום בירדן מתחילים לדבר על הפרטה של חברת התעופה הירדנית שאולי תצא לפועל ואולי לא תצא לפועל בעתיד הקרוב. על כל פנים החברות הן ממשלתיות כפי שהיו מעולם.

בישראל יש לנו חברות תעופה משני הסוגים. יש לנו את החברה הלאומית אל-על, שהיא המוביל הלאומי של מדינת ישראל, בבעלות מוחלטת של המדינה, עם הקשיים והיתרונות שזה מביא. ולצידה ישנן חברות פרטיות, ברגע זה לפחות שתיים, ארקיע וישראיר.

ישראיר קמה לאחרונה, ארקיע היא ותיקה, ובהתאם למדיניות ממשלת ישראל אומנם יכולות לטוס להרבה מקומות, אבל רק בטיסות שכר, וגם זו מדיניות חדשה מלפני כמה שנים, כי עד לפני כמה שנים לא יכלו לטוס חברות שכר ישראליות או אחרות לכל מיני מקומות, אלא היו מוגבלות על ידי מספר מועט של נתיבים עם הגבלות קשות יחסית על מנת לשמור על חברת התעופה הסדירה הלאומית, דבר שהולך ומתדרדר או הולך ונפתח כל אחד מנקודת ראותו בשנים האחרונות.

במדינת ישראל יש לתעופה האזרחית מאפיינים מאוד מיוחדים שרובם או כולם בתחום השלילי ובתחום הקשיים. אני לא מכיר אף יתרון אחד לתעופה הישראלית בהשוואה לחברות תעופה או גופי תעופה במדינות אחרות, למעט אולי יתרון מאוד קטן שהיא מושכת במידה מסוימת וגם זה הולך ופוחת, יהודים מארצות העולם, להשתמש בשירותי התעופה הישראלית. אבל גם זה הרבה פחות ממה שהיה בעבר, מעבר לזה הכל קשיים ונמנה כמה מהם.

קודם כל, ישראל היא אחת המדינות הבודדות שחסומה בנתיבי הטיסה שלה, כמו בנתיבי השייט שלה, ולמעשה היא יכלה לטוס עד לפני כמה שנים רק מערבה, היום אחרי הסכם השלום עם מצרים גם דרומה. אחרי הסכם השלום עם ירדן גם מזרחה, אבל רק לירדן. זאת אומרת לא מעבר לירדן.

המדינה למעשה משמשת קצה קו בטיסות שבאות מן המערב ויוצאות חזרה אל המערב, או ההפך, הטיסות הישראליות שיוצאות למערב וחוזרות ממנו.

התעופה הישראלית או אחרת, (כרגע יש רק ישראלית), שיוצאת גם דרומה לדרום מזרח אסיה וגם צפונה למזרח אסיה, קרי לסין, מבצעת עיקופים לסין דרך המערב, יוצאת לים התיכון, תורכיה, עוברת מעל סוריה, עיראק, אירן ולסין, ודרומה דרך הים האדום מסביב לחצי האי ערב לאסיה שזה הודו, תאילנד והונג-קונג. זו מגבלה אחת.

מגבלה שניה – קבוצה שלמה של מגבלות שמוטלות על ידי ממשלת ישראל. ממשלת ישראל משיקוליה ומשיקולים טובים, הטילה את המגבלות האלה. האחת מהן זה מגבלת הביטחון. לחברות התעופה הישראליות יש קשיי ביטחון מעל ומעבר למקובל בכל שאר העולם, מסיבות של חשיפה לטרור, במידה יותר גדולה מאשר במדינות אחרות בעולם. הערכת המצב אומרת שאם מטוס ישראלי ייחטף לאיזה שהיא מדינה ערבית, זה לא ייגמר כמו המטוס האפגני שנחטף והגיע לאנגליה וחלקם אפילו קיבלו מקלט מדיני, אבל זה ייגמר הרבה יותר גרוע, ולכן אי אפשר להרשות את זה ולכן צריך לנקוט בצעדים והצעדים האלה יוצרים מגבלות וכן הלאה וכן הלאה.

אותו הדבר לנוסעים, אותו הדבר למטען. כולל שינויים בלוח זמנים, עיקובים בלוח זמנים, הטרדת הנוסעים על ידי בדיקות ביטחוניות, בדיקות ביטחוניות קשות למטען שהן מחייבות להביא את המטען קודם ולשחרר אותו אחר כך, ועוד כל מיני דברים כאלה.

הדבר הבא בתחום המגבלות של ממשלת ישראל היא בעיית השבת הידועה. הייתי אומר שמסיבות קואליציוניות, לא מסיבות של שמירת מסורת ישראל אצל ממשלת ישראל, אלא מסיבות קואליציוניות פוליטיות אצל ממשלת ישראל על אל-על בלבד, רק חברת אל-על, בהיותה בבעלות המדינה, נאסר לטוס בשבת, דבר שגורם לה נזקים כלכליים מאוד קשים ומגביל מאוד את כושר התחרות שלה בחברות שאיתם היא אמורה להתחרות, זה כל החברות הזרות שבאות לישראל.

מה קרה בתעופה הישראלית בעשור האחרון? קרו הרבה שינויים. בראש ובראשונה קריסת הגוש הקומוניסטי וברית המועצות והגוש הקומוניסטי, פתחה בפני התעופה הישראלית נתיבים שקודם היו סגורים בפניה. ראשית זה מזרח אירופה כולל רוסיה, שנית סין, בעקבות רוסיה, וכפול גם אפשר לעבור מעל רוסיה בדרך לסין מה שאי אפשר היה לעשות קודם, וגם סין הייתה מוכנה לחתום הסכם אווירי עם ישראל אחרי התפוררות ברית המועצות מה שלא הייתה מוכנה לעשות קודם.

בעקבות המהלכים האלה של יותר פתיחות של מדינות בעולם כלפי מדינת ישראל, מדינות שהיו בזמנו בגוף של הבלתי מזדהות כמו הודו, תאילנד, הונג-קונג שהייתה שייכת לבריטים אבל אי אפשר היה להגיע אליה, מדינות כאלה חתמו הסכמים עם ישראל בעקבות הסכם השלום עם מצרים והחופש לעבור מעל לים האדום בלי איומים, גם אפשר להגיע למדינות האלה, ולכן התעופה הישראלית יכולה עכשיו לטוס למעשה לצפון ומזרח אסיה דרך תורכיה וצפונה לדרום מזרח אסיה מעל הים האדום ומזרחה משם.

הדבר הבא שקרה בעקבות חתימת הסכמי שלום, כל אחת בזמנה, טיסות למצרים וטיסות לירדן. זה התחיל מאז 1980, זה עוד לפני העשור האחרון, הסכם השלום עם מצרים, ולירדן לאחרונה.

זה יוצר גישה לירדן היא יוצרת הזדמנות שלא הייתה לישראלים עד היום, לטוס בנתיב מאוד קצר באמצעות חברת התעופה הירדנית מתל-אביב לעמן ומשם ישר מזרחה מעל מדינות ערב, מעל סעודיה למעשה, מדינות המפרץ, להגיע לדרום מזרח אסיה בנתיב הקצר שהוא נתיב של עד הודו, בסך הכל ארבע וחצי – חמש שעות, עד תאילנד שש וחצי שעות ולהונג-קונג בערך שבע וחצי שעות. זאת אומרת מבחינת זמני טיסה, דלהי היא במרחק של פריס אם הנתיב הוא ישר.

בשנות ה-90 הייתי אומר מ-1992 1993, בעקבות ועדות כאלה ואחרות, אימצה מדינת ישראל את מדיניות השמיים הפתוחים. מדיניות השמיים הפתוחים היא נושא שנוי במחלוקת, כי יש פרשנויות מפרשנויות שונות מה זה שמיים פתוחים. אז נתתי קודם את הדוגמה של אמריקה, בארצות-הברית של אמריקה שמיים פתוחים זה קודם כל לתת לחברות האמריקאיות להתחרות זו בזו בתוך ארצות-הברית. מזה זה התחיל. השלב הבא בשמיים הפתוחים האמריקאיים – "אם חופש טוב אז בואו נדרוש מכל המדינות בעולם שאנחנו האמריקאים טסים אליהן, שגם הם יתנו לנו חופש, ואנחנו גם נהיה מוכנים לתת משהו אבל הרבה פחות ממה שהם מוכנים לתת לנו".

באותן הבעיות התלבטה מדינת ישראל, מה פירוש מדיניות השמיים הפתוחים, מדינת ישראל פירשה את השמיים הפתוחים בפירוש הרחב של המילה. זאת אומרת לתת חופש רחב לחברות ישראליות יותר מאחת שעד אז הייתה רק אחת, לטוס לאן שהן רוצות לטוס, לכל המדינות שיש לנו איתן הסכמים אוויריים, אבל במקביל לתת לחברות מהמדינות האלה לטוס לישראל עם הגבלות הרבה יותר נמוכות ממה שהיו קודם, עם הרבה פחות הגבלות ממה שהיו קודם.

התוצאה של המדיניות הזו יצרה שני שינויים מהותיים. האחד זה התפתחות חזקה בחברות השכר הישראליות. יש הרבה מאוד טיסות שכר ישראליות, בייחוד לאירופה ולאיים בים התיכון, תורכיה, אירופה והאיים בים התיכון, במקביל להרבה טיסות שכר של חברות זרות לישראל. הדבר השני שקרה זה הרחבה משמעותית בטיסות הסדירות של החברות הזרות, בייחוד האירופאיות לישראל, למעשה אם נזכור לפני לא הרבה, מחמש שנים ואחורה, חברה אירופאית הייתה באה לישראל פעם אחת ביום. כל אחת מהן פעם אחת ביום. היום חברה אירופאית ממערב אירופה מגיעה לישראל כל אחת פעמיים ביום. פעם אחת בטיסת בוקר שיוצאת מכאן ומתחברת אל טיסות ההמשך שלהן, ופעם אחת בטיסת אחר הצהריים שמגיעה משם ואוספת את הנוסעים שבאים מהטיסות הרחוקות אל ישראל.

המשמעות של שתי טיסות ליום אומרת אנחנו יכולים, אנחנו החברה הזרה יכולים לספק לנוסע שרוצה להגיע לישראל או לצאת ממנה, שירות יותר טוב ממה שהוא יכול לקבל בחברה ישראלית שטסה רק פעם אחת ביום לאותו היעד. התחרות היא מאוד קשה כתוצאה מזה לחברות הישראליות והחברות הישראליות היות ואין להן קווי המשך מהיעדים האירופאיים לכל שאר העולם, אין להם מספיק נוסעים בשביל לבצע שתי טיסות ליום, כי חלק גדול, בערך 30 עד 40 אחוז מהנוסעים בחברות האירופאיות האלה, הם נוסעים שבאים מטיסות המשך, ישראלים ולא ישראלים. הם לא נוסעים שבאים מפריס לתל-אביב אלא הם באים מיפן ומקוריאה ומטייוואן ומדרום אמריקה לפריס ומשם לתל-אביב, לחברות הישראליות אין יתרון בזה.

הראיה העתידית חוזה שחברות השכר הישראליות יהפכו במידה מסוימת כזו או אחרת לחברות סדירות, ויקבלו זכויות טייס בקווים סדירים אל המקומות שהם ירצו לטוס, לכל אותן המדינות שמאפשרות ליותר מחברה ישראלית אחת לטוס אל תחומן.

אם נסתכל על היתרונות והחסרונות לתעופה הישראלית, התעופה המסחרית הישראלית מול תעופה ממדינות אחרות, אז נגיד שמישראל למדינות המערב אין לתעופה הישראלית שום יתרון, רק חסרונות. זאת אומרת כאשר התעופה הישראלית רוצה להתמודד עם תעופה ממדינות המערב, שבהן שוררת מדיניות שמיים פתוחים ושלישראל יש עימן הסכם אווירי

ושהמדינות מוכנות לסייע לחברות התעופה שלהן להשיג זכויות נוספות, ראה מקרה ממשלת קנדה לפני חודשיים, עם חברת התעופה הקנדית. לתעופה הישראלית אין שום יתרון מכיוון שממשלת ישראל לא רוצה ולא יכולה למנוע מהחברות הזרות לקבל יותר זכויות טייס לישראל, לעומת זאת לחברות הישראליות אין עילה לבקש יותר זכויות טייס למקומות ההם מכיוון שאין להם תנועת המשך וחברה ישראלית לא יכולה לקחת נוסעים מפריז לניו-יורק או מפריז לטוקיו או מרומא לדרום אמריקה או מספרד לברזיל. לכן מול מדינות המערב, התעופה הישראלית סובלת מנחיתות משמעותית.

לעומת זאת או יחד עם זאת, כשמסתכלים על הקו לארצות-הברית שהוא קו POINT TO POINT קו ארוך מנקודה לנקודה, ללא חניות ביניים, כאשר ארצות-הברית היא היעד הסופי של הנוסעים האלה ולא יעד ביניים, התעופה הישראלית מצליחה להתמודד מאוד באגרסיביות ובהצלחה די מרובה מול חברות התעופה האמריקאיות.

הסיבות הן פשוטות, שתי סיבות למעשה. סיבה אחת זה הקהל היהודי הגדול בארצות-הברית, במובן הזה ניו-יורק ותל-אביב זה אותו הדבר. ניו-יורק יותר גדולה אפילו. אבל מבחינת הזיקה לטיסה בחברה ישראלית ניו-יורק ותל-אביב זה אותו הדבר. הסיבה השנייה שלחברות האמריקאיות הקו הזה לתל-אביב לא עולה להם בחיים. זה לא כל כך חשוב להם. יש להם עשרות קווים אחרים, חייהם של החברות לא תלויים בקו הזה. לעומת זאת לחברה הישראלית, ברגע זה היא רק אל-על אבל יבואו בוודאי גם אחרות, חייה תלויים בקו הזה. לכן היא תעשה או חברות ישראליות יעשו מאמצים מאוד מאוד גדולים והיות וזה קו נקודה לנקודה שאין את הבעיה שצריך לעבור דרך פריז בדרך לאן שהוא, חברות ישראליות יעשו מאמצים מאוד גדולים ובדרך כלל גם יצליחו, במלחמה נקודה לנקודה כאשר מבנה ההוצאות, אורך הקו הכל אותו הדבר, השיווק הישראלי כשהוא נעזר ביהודים ובמחירים ובשירות יצליח להתמודד מול החברות האמריקאיות.

אז יש קושי גדול להתמודד מול החברות האירופאיות, יותר קל להתמודד מול החברות האמריקאיות.

בכיוון מזרח גם לסין וגם לדרום מזרח אסיה, כרגע יש מצב מאוד ייחודי. הנתבי יותר ארוך מהנתבי הרגיל אילו היינו טסים מעל ערב הסעודית למשל לדרום מזרח אסיה. אבל מכיוון שהנתבי יותר ארוך לחברות שמקורן שם לא כדאי לטוס בנתבי הזה, כי הוא יקר, היות והוא ארוך הוא מושך הרבה הוצאות. להם יש הרבה אלטרנטיבות אחרות. שוב פעם הם לא מדינת ישראל שמוצאת את עצמה קצה קו ומחפשת דרכים. לכן אין שום סיבה לחברה מתאלנד לטוס מסביב לחצי האי ערב דרך הים האדום לישראל, לכן היא גם לא עושה את זה כי לה יש גם נתיבים אחרים לאן לטוס, לעומת זאת חברה מישראל אם היא רוצה בכלל להגיע לדרום מזרח אסיה, הנתבי היחידי שפתוח בפניה זה מעל לים האדום והיא בונה מערכת כלכלית כזו שתתמוך בנתבי הזה שיטוס ויהיה כלכלי.

כל עוד נמשך המצב הזה, למעשה התעופה הישראלית נמצאת בבלעדיות מול המדינות ההן שבכלל לא באות לכאן.

מה אני חושב שיקרה בעקבות שלום, בהנחה שייחתמו הסכמים עם סוריה, לבנון והפלשתינאים. זו הנחת היסוד של ההרצאה הזו, אם לא ייחתמו אז לצורך העניין לא ישתנה שום דבר.

הדבר הראשון שיקרה ללא קשר לנתבי טיסה וללא קשר לערב הסעודית וללא קשר לשום דבר אחר, בהנחה שתהיה פה גם רגיעה בעקבות הסכמי שלום, המזרח התיכון וישראל יהפכו ליעד תיירות ועסקים יותר אטרקטיבי. היות ומרבית אתרי התיירות הצליינית מרוכזים בשטח ארץ ישראל, סביר להניח שהגידול בתנועה יבוא בעיקר לכאן, מכיוון שאין היום תנועה שנמנעת מלבוא לסוריה עקב טרור או לירדן עקב טרור, והתנועה שבאה לשם זה מה שבא, לאטרקציות שיש שם.

לעומת זאת לישראל יש אנשים שנמנעים מלבוא, כתוצאה מספקות לגבי החששות לגבי המצב הביטחוני. האנשים האלה יבואו בעקבות רגיעה ביטחונית ולכן סביר להניח, לא צריך דרך אגב להתפוצץ מהדברים, זה לא מספרים של 5 מיליון תיירים בשנה כמו שחוזים כל מיני אנשים, אלא זה גידול שהוא במקום שיהיה 5-7 אחוז על בסיס שנתי, הוא יהיה 10-15 אחוז על בסיס שנתי. גידולים כאלה גם חזינו ב-1996-1995 שהייתה שנה רגיעה, 1995 שהייתה שנה של רגיעה והיה בבת אחת גידול גדול מאוד בתיירות שנסוג אחר כך.

הדבר הבא שיקרה בהנחה שמדינת ישראל תעסוק בכלכלה פנימית בצורה אגרסיבית יותר ממה שהיא עוסקת היום, כאשר היא תירגע מהעיסוק המדיני, עליית רמת החיים של אזרחי ישראל תשפיע בצורה שלילית על התיירות בישראל, מכיוון שהכל יתייקר פה במונחים של מטבע של תייר ויצטרכו למצוא את הדרכים ואני מניח שימצאו את זה בעזרת עובדים פלשתינאים או אחרים, שיוכלו לשמור על רמת המחירים הזו שתאפשר לתיירים להגיע הנה בצורה אטרקטיבית כזו או אחרת.

השלב החשוב ביותר הוא הנושא החשוב ביותר זה הנתבי האווירי שעובר מעל סעודיה מזרחה. פה יכולים לקרות שלושה דברים. קודם כל יכול לקרות שסעודיה תגיד לא משתנה שום דבר, אני לא נתתי לטיסות לישראל גם ישראליות וגם זרות לעבור מעל לשטחי עד היום ואני ממשיכה לא לתת להם לעבור. אם לא ישתנה שום דבר אז במובן הנתביים לדרום מזרח

אסיה נשאר המצב הנוכחי. אם סעודיה כן תשנה את דעתה ותהייה מוכנה כן לתת לעבור, זה יכול להיות בשתי פזות. פזה ראשונה סעודיה תסיר את איסור המעבר לחברות לא ישראליות. היא תגיד או קיי, בסדר, מותר לעבור מעל שטחי בדרך לישראל, אבל אני לא מוכנה שמטוסים ישראלים יטוסו מעל שטחי, זה יכול לקרות, מצב כזה הוא, אני לא רוצה להגיד הרסני אבל רע מאוד לתעופה הישראלית, מכיוון שאז חברה הודית תטוס לארץ בארבע וחצי עד חמש שעות, כאשר אל-על טסה להודו בשמונה וחצי שעות, וחברה תאילנדית תטוס בשש שעות או שש וחצי שעות כאשר חברה ישראלית טסה בעשר שעות או בתשע וחצי שעות, והמחירים יהיו בהתאם. זאת אומרת מבנה ההוצאות של תשע-עשר שעות בלוח הזמנים של תשע-עשר שעות למעשה יבריך את כל הנוסעים לחברות שטסות ישר מעל סעודיה. מבחינה זו זה יהיה לאל-על רע מאוד. אני לא משתמש במילה הרסני, אבל זה יהיה רע מאוד.

אם התוצאה תהייה יותר טובה, זאת אומרת הסעודים יצעדו שלב אחד קדימה ויגידו אנחנו מסירים את כל המגבלות לטיסות לישראל וממנה כולל לחברות ישראליות, אז ייווצר במערכת יחסי התעופה בין ישראל לבין דרום מזרח אסיה מערכת דומה מאוד למה שיש היום עם אירופה, למעט הדבר האחד שדרום מזרח אסיה הוא בדרך כלל יעד סופי ולא יעד ביניים, אבל יהיו הרבה חברות אסיאניות שיטוסו לישראל ובמקביל חברות ישראליות שיטוסו באותם הנתיבים לאסיה. תתפתח תחרות רגילה שתביא לשני דברים, תביא קודם כל לגידול גדול מאוד בתנועה, גם משם לכאן וגם מכאן לשם, ודרום מזרח אסיה הוא יעד מאוד אטרקטיבי לישראלים ובייחוד לישראלים שמחפשים טיסות זולות, תרמילאים וכן הלאה וכן הלאה, תתפתח תחרות רגילה ולתעופה הישראלית זה רק יביא טוב, זה יביא טוב גם לתעופה הלא ישראלית, למעט חברה אחת. חברת התעופה הירדנית שנהנית היום מיתרון שהיא לוקחת נוסעים תל-אביב-עמק ומשם לדרום מזרח אסיה, תאבד את היתרון הזה לחלוטין ולמעשה אפשר להגיד שלא יהיו לה נוסעים ישראלים, או בכלל או כמעט, מכיוון שלא יהיה שום יתרון לטוס דרך עמק עם חניית ביניים עם לילה או בלי לילה, כאשר אתה יכול לטוס ישר באותו מחיר, באותו נתיב, באותו זמן ולהגיע יותר מהר.

כמה נקודות להדגשה בכל מה שקשור לתעופה ישראלית בהנחה היותר אופטימית, זאת אומרת שאפשר לטוס מעל סעודיה ישר.

אני לא מאמין שמדינת ישראל תהפוך לצומת אווירי (למרות שיש אנשים עדיין שחושבים ככה), אני חושב שזאת טעות, שמדינת ישראל תהפוך למה שקרוי הלב, מכיוון שהיום אין צורך טכנולוגי בכך. למטוסים יש טווח מספיק ארוך, מטוס יכול להגיע מלונדון להונג-קונג בטיסה ישירה ומלונדון לאוסטרליה עם נחיתה אחת באמצע בתאילנד או בהונג-קונג או בסינגפור ולא צריך כמו שהמטוסים האלה שתוארו פה קודם, לא צריך לעבור עשר נחיתות ביניים עד שמגיעים לאיזה שהוא מקום או כמו שהיה בעידן ה-707 לנחות באיזה שהוא מקום בדרך בטיסה מאירופה לאסיה. זאת אומרת אני לא מאמין שתהייה בבן גוריון תנועת מעבר בצורה בולטת. אולי תתפתח מעט תנועת מעבר, אבל לא תנועת מעבר בצורה בולטת.

ייתכן שהדבר היחידי שאולי כן אפשר יהיה לעשות או שחברות ישראליות יוכלו לעשות, זה לשלב, לבנות חבילה שמעניינים יהודים אמריקאיים לשלב נסיעת עסקים מהמזרח הרחוק עם ביקור בישראל, משפחה או תיירות.

לטיסות שכר של חברות ישראליות יהיה עדנה, הם יוכלו לטוס לא רק לאירופה ותורכיה כמו שהן טסות היום, אלא יוכלו לטוס גם לתאילנד ולהודו ואני לא צריך לעורר את הדמיון של אף אחד פה מה זה אומר שמציעים טיסות זולות לתרמילאים ישראלים לתאילנד ולהודו ואני חושב שהטיסות האלה תתמלאנה מאוד יפה וחברות שכר ישראליות יחגגו על הקו.

מצבה של חברת אל-על יחמיר, למה? מכיוון שהיא תאבד את הבלעדיות שיש לה היום על הקווים לאסיה המזרחית, ותצטרך להתחרות בנתונים דומים מאוד למה שהיא מתחרה בארצות-הברית מול ארצות-הברית ומול אירופה. המחירים יגיעו לתחתית, כוח האדם באסיה יותר זול, זאת אומרת מבנה ההוצאות של החברות האסייניות יותר זול ממבנה ההוצאות לפחות בתחום כוח האדם של חברת אל-על, ולכן לאל-על יהיו יותר קשיים ממה שיש לה היום בנתיבים האלה, כאשר היום אם נגיד שהנתיבים האירופאיים הם משלמים רק את המינימום ההכרחי ורק מחזיקים את הקו, הרי הנתיבים לדרום מזרח אסיה הם נתיבים תורמים יחד עם הנתיבים לארצות-הברית לרווחתה הכלכלית של החברה, המצב הזה עשוי להשתנות לרעה.

באין הפרטה חברת אל-על נמצאת בתנאי תחרות קשים עד בלתי נסבלים מול שותפיה שטסים שבעה ימים בשבוע, 365 ימים בשנה, אומנם לא כל הימים מישראל, יום אחד לא לישראל, אבל אפילו לישראל 364 ימים בשנה ויש להם מערכת הכנסות שעובדת 365 ימים בשנה ולאל-על יש מערכת הכנסות שעובדת בערך 300 ימים בשנה, הרי שככל שיקצו יותר בצד ההכנסות של אל-על, מצבה ילך ויחמיר. מצבה מבחינה חלקה בשוק יחמיר גם כתוצאה מזה שחברות אסיאניות נוספות ייכנסו הנה, וחברות שכר ישראליות ייקחו חלק מהעוגה לאסיה שהיום הן לא לוקחות.

אם נסכם ונניח שעידן השלום יביא נתיבים חופשיים מעל ערב הסעודית, אז קודם כל לגבי הנתיב לסין, אני מניח שלא יחול שום שינוי, כי הנתיבים הישירים לסין זה אומר עיראק, אירן שזה כנראה לא בשלב הזה, אז הנתיב לסין ימשיך לטוס דרך תורכיה, דרך אגב זה הארכה לא כל כך גדולה. זה הארכה אבל בערך של שעה וחצי או משהו בסדר גודל כזה, בהשוואה למזרח אסיה שזו הארכה הרבה יותר גדולה.

התוצאות העיקריות יהיו הגברת התיירות לישראל, גם מהמערב בגלל השלום וגם מהמזרח בגלל נוחות הטיסה, ייתכן שאנחנו נראה פה בתוך זרם התיירות הרבה פעילות בלתי חוקית של עובדים תאילנדים ואחרים שבאים להתנחל בארצנו, בשבילם זאת בכל זאת ארץ זבת חלב ודבש, יהיה גידול משמעותי בתנועת הישראלים מזרחה, תהייה תחרות מחירים חריפה, תהייה פגיעה קשה מאוד בחברת התעופה הירדנית בקו תל-אביב – עמון ומזרחה, והניזוקה העיקרית מכל הדברים האלה לדעתי תהייה חברת אל-על, שתפסיד את אחד היתרונות הבודדים שעדיין יש לה בכך שהיא בלעדית על הקו מזרחה וגם את היתרון הזה היא תאבד.

שאלה מהקהל:

כשבפתיחת דבריך דיברת על המצב בארצות-הברית, אם תשימו לב מה שקורה כיום זה בדיקו אותו מצב קורה גם ברוסיה לשעבר ברית המועצות. למעשה שום חברה לאומית שהייתה כמו אירופלוט ברוסיה או במדינות שהתחלקו ממנה, היא היום לא חברה לאומית. המדינות חילקו את הנכסים שלהן לכל אחת מחברות התעופה כאשר אני שאלתי כל אחד מהנציגים בארץ האם הם שייכים למדינה או לגרם פרטי – אף אחד לא שייך למדינה, במקרה של אירופלוט בברית המועצות לשעבר, ישנו מצב שמאוד דומה למה שקיים היום בארצות-הברית וזה מצב שלא שמים לב אליו והוא מאוד מסוכן מבחינתנו, מבחינת מדינת ישראל אבל זה כבר יותר בצד הכלכלי.

דבר נוסף שאתה הזכרת כמה פעמים בהרצאה שלך הוא שחלקה של אל-על יורד בנתח התעופה בכלל התעופה לבן גוריון וזה נכון, אני יודעת מספרים על זה כאשר התחלתי לעבוד בשדה התעופה לפני עשרים שנה חלקה היה מעל 60 אחוז, נכון לחודשים האחרונים חלקה מגיע ל-38-39 אחוז בלבד. זאת אומרת חלקה של חברת התעופה הלאומית שלנו בסך כל הטיסות בארץ הוא נמוך, הולך ויורד והוא מסוכן מבחינתה כי על פי חוקי רשות שדות התעופה, אם היא לא תעבור את ה-30 אחוז, היא גם לא תהנה מאותה הטבה שקיימת למעשה ביתר מדינות העולם ולא רק אצלנו, של מוביל לאומי שמקבל הנחה מסוימת בבית הלאומי שלו. זה מסוכן מבחינתה של חברת אל-על.

אבל מה שמקומם אותי זה אותו קטע שנוהגים לנפנף בנושא טיסות אל-על בשבת. אני אציג את דעתי האישית, אין לזה שום קשר לדעותיהם של אנשים אחרים. חברת אל-על למעשה את כל הטיסות שלה בשבת מעבירה לחברה אחרת. לפני כמה שנים לחברת ארקיע והיום לישראל. למעשה, לא נפגעת שום טיסה למעט הטיסות הטרנס-אטלנטיות שלה שאותן היא לא מבצעת בשבת, כל יתר הטיסות מבוצעות, אולי לא על ידי טייסים ודיילות של אל-על, אבל על ידי המטוסים של אל-על המוטסים תחת שם חברה אחרת שהיא מחכירה לה את המטוסים. לעומת זה כל טיסות המטען של חברת אל-על מבוצעות על ידי אל-על, מוכרות בצורה מאוד אפילו לא ישרה לביצוע על ידי חברת קאל, כך שלמעשה רוב הטיסות של חברת אל-על, אמרתי חוץ מאשר הטיסות הטרנס-אטלנטיות, מתקיימות על ידי החכרה לחברות אחרות. אולי פעם צריך לעשות באמת את החישוב – האם באמת חברת אל-על מפסידה מזה שהיא לא מבצעת את הטיסות בשבת כן או לא.

אני רוצה רק להתייחס לטיסות המעבר, לטיסות מזרחה או על מה שדיברת על הטיסות למזרח. אני לא חושבת שיש איזה שהוא פחד לחברת אל-על על פיתוח של הטיסות למזרח משום שגם כיום כאשר ניתנה הרשות על ידי מינהל התעופה האזרחית לטיסות לחברות אירופאיות סדירות, לא חברות צ'רטר אלא חברות סדירות, לבצע טיסות מעבר מעל למדינת ישראל, מעל המרחב האווירי של מדינת ישראל בגלל אילוצים כאלה ואחרים שלנו שלא יכולים לווסת כמות מבוקשת של טיסות בגלל אילוצים של חיל האוויר ובגלל אילוצים של רשות שדות התעופה ושל הפיקוח וכדומה, לא מבוצעות טיסות במרחב האווירי של מדינת ישראל על פי הביקוש ואין פחד, אני חושבת שגם בעתיד יהיו כל כך הרבה טיסות שיעברו מהמזרח לבן גוריון, זאת אומרת יגיעו מהמזרח למדינת ישראל, יהיו אבל לא בהיקף גדול כמו שנראה לך או שאתה מפחד ואני לא חושבת שלא-על יש מזה מה לפחד.

מר רפי הרלב:

תודה, אני אתחיל בדבר האחרון שאמרת. לא יכולה לעבור מעל מדינת ישראל טיסה של חברה כלשהי בכיוון מזרח אלא עד ירדן. טיסה שרוצה לעבור מעל מדינת ישראל ולהמשיך הלאה ולעבור מעל סעודיה לא יכולה. לא בגלל מדינת ישראל, אלא בגלל סעודיה. אותו הדבר טיסות שבאות מהמזרח ורוצות לעבור. זאת אומרת כמות הטיסות שעוברות מעל מדינת ישראל מזרחה היא כמות הטיסות שרוצות לטוס לירדן, ממערב לירדן.

עכשיו, אני בכלל לא התייחסתי בדבריי בשום מקום וגם אני עכשיו לא מתכוון להתייחס לאותו קטע של נתיב המעבר מעל מדינת ישראל לחברות שבאות ממזרח בדרכן לאירופה או

מאירופה בדרכן למזרח. לא לזה התייחסתי. אלא התייחסתי רק לטיסות שבאות בדרכן אל מדינת ישראל או ממנה. אם אני לוקח את כמות התנועה שרצה היום בין ישראל לבין דרום מזרח אסיה, כי סין היא לא רלוונטית לעניין הזה, שזה טיסות להודו, טיסות לבנגקוק, לתאילנד וטיסות להונג-קונג כולל המטענים, אז אנחנו מוצאים שיש לנו משהו בסדר גודל של נגיד בין 5 ל 7 טיסות ג'מבו לשבוע, יחד, הכל יחד. תלוי בעונת השנה.

בעונות מסוימות ככה ובעונות מסוימות ככה. אנחנו נגיד 5 טיסות ג'מבו לשבוע כפול 400 נוסעים זה 2,000 נוסעים לשבוע בכל כיוון. אני מעריך שהתנועה תכפיל את עצמה כשיהיה שלום גם ישראלים וגם אנשים משם, זאת אומרת יהיו 4,000 איש לשבוע. אני מניח שב 4,000 איש לשבוע יהיה כדאי, אם אפשר לטוס ישר, יהיה כדאי לחברות מן הצד השני להפעיל טיסות, מה גם שלא צריך יותר לטוס במטוסי ג'מבו כי טיסות של בין ארבע וחצי לשבע שעות או לשבע וחצי שעות אפילו יכולות להתבצע ב 767, אפילו ב 757 ובמטוסי איירבס, יחסית קטנים. זאת אומרת לא צריך יותר מטוסים גדולים בתדירויות נמוכות, אלא אפשר להפעיל תדירויות גבוהות עם מטוסים יותר קטנים. זאת אומרת אני מניח שיהיו בין שתיים לשלוש טיסות ליום כל יום של מטוסים, לא 747, כי לא צריך 747, ואני מניח שהתנועה הזאת תתחלק בערך חצי-חצי בין אל-על לבין החברות האחרות, בערך.

זו הייתה כוונת דבריי ללא קשר לאספקט התעבורה. אני אגיד בסוגריים, יושב פה מפקד חיל האוויר ולא תפקידי להתעסק עכשיו במרחב האווירי, אבל אני אגיד בסוגריים את דעתי האישית. כאשר מתעוררים צרכים התנאים מותאמים. זאת אומרת כאשר יבוא שלום, ואם ירצו הרבה מאוד לעבור מעל מדינת ישראל בדרך מזרחה, ימצאו דרך שחיל האוויר יאפשר לעבור במרחב האווירי בגבהים בין אלה לאלה מזרחה. המרחב האווירי נניח, בגובה של בין 25 ל 35 אלף רגל יכול לפרנס טיסה כל עשר דקות בכל כיוון. אפילו באמצעי השליטה של ישראל שהם לא משוכללים מי יודע מה. זה הרבה מאוד טיסות.

לעניין השבת – אני אעשה חשבון מאוד מהיר. דרך אגב מה שאמרת על בסיס שאת מציגה כעובדות, זה לא נכון, העובדות לא נכונות. אני אגיד לך מה כן העובדות נכונות. יש בין ארבעה לשישה מטוסי 757 שמוכרים בשבת לארקיע, ומטוסי המטען טסים בשבת שתי טיסות, שלוש טיסות, לא חשוב, נגיד שמטוסי המטען טסים, עזבי אותם. ההכנסות מהמטוסים האלה שמוכרים לארקיע הולכות לארקיע. הצוותים הם צוותי ארקיע, הטיסות הן טיסות ארקיע, ההכנסות הולכות לארקיע וארקיע משלמת לאל-על דמי חכירה בלבד עבור המטוסים. זאת אומרת מה שאל-על זוקפת לזכותה בהשוואה למצב שהמטוסים היו עומדים על הארץ, זה קבלת דמי חכירה עבור המטוסים האלה, אבל לא קבלת כל שאר ההכנסות והרווח בגין הטיסות האלה. זאת אומרת זה מקטין לה את הנזק אבל במעט מאוד.

אבל אם תעברי בנמל התעופה בן גוריון בשבתות, תראי שבשבתות עומדים בערך 15 מטוסי אל-על בנמל התעופה בן גוריון, בערך, ועוד ארבעה מטוסי אל-על בשדות התעופה בארצות-הברית, זאת אומרת מתוך 32 מטוסי אל-על לפחות 20 וקצת יותר, נגיד 20 עומדים על הקרקע בשבת והנזק, אני לא אכנס עכשיו לחשבונות, הוא באזור ה 70 מיליון דולר רווח נטו, אובדן רווח נטו. זה חשבון, איך אמרת צריך מישהו לעשות וכבר עשו כמה וכמה פעמים, לא אמרתי שאת מוכרחה להסכים, אבל אמרתי שאלה הנתונים שהאנשים הכי אובייקטיביים שאני יודע, לא מחברת אל-על אספו, התחשיבים האלה לא נעשו על ידי חברת אל-על, אלה נתונים אובייקטיביים שהגיעו אליהם.

דוקטור זאקי:

אני רוצה להודות לך על ההרצאה המרתקת. אני כתושב הדרום ואני מניח שגם אחרים פה, מתלבטים עם בעיה קשה מאוד שאולי אנשים ממרכז הארץ לא כל כך מודעים לה. כדי להגיע מאזור הדרום לתל-אביב אני עושה בערך את הדרך בזמן של כמעט חצי הדרך להודו שעושה מטוס של אל-על או חברה אחרת.

מר רפי הרלב:

בקו ישר.

דוקטור זאקי שלום:

בקו ישר, ועכשיו השאלה היא מדוע אין טיסות פנימיות זולות, רציפות, ושוות לכל נפש במדינת ישראל?

מר רפי הרלב:

זה לא בתחום ההתמחות שלי אבל בכל זאת אומר, יש פה שדה תעופה. כאן במרחק של שלוש דקות נסיעה או משהו דומה לזה, קוראים לו שדה תימן, הוא היה שדה פעיל עד לפני עשרים שנה, כרגע הוא לא פעיל.

השדה דורש הכשרה והתאמה ואני קורא בעיתונים שמשרד התחבורה מנסה להעביר אליו את בתי הספר לתעופה בהרצליה. אני רק חושש שכאשר בתי הספר לטיסה בהרצליה יעבור לשדה

תימן, אז שדה התעופה בחצרים יצטרך לעבור לאיזה מקום יותר דרומה, מכיוון שתהייה איזה שהיא התנגשות בנתיבים להערכתך, בנתיבים שלומדים טיסה. אני לא מדבר עכשיו על נתיבי תובלה, אתה לא מתכוון ללימוד טיסה, בנתיבים שלומדים טיסה לכן יש לי ספק אם אפשר יהיה להעביר הנה בתי ספר לטיסה, אבל אני חושב שכן אפשר למצוא דרך לנתיבי תובלה כאשר הקטע האחרון של הגישה מהצפון לתימן והיציאה מתימן צפונה ייעשה בגובה קצת יותר נמוך או הרבה יותר נמוך, בצורה כזו שיפריע מעט לטיסות של חצרים. לפי דעתי יש פה בעיה של השקעה בתשתית.

פתיחת המושב השני – פרופסור אבישי ברוורמן נשיא האוניברסיטה

ידידי מפקד חיל האוויר איתן בן אליהו, ידיד ראש עריית באר-שבע יענקליה טרנר, האלוף הרצל בודינגר, מפקדים, חברי לסגל אוניברסיטת בן גוריון, אני רוצה לומר מספר מילים. הפרויקט שטרנר ואנוכי שותפים לו, לדעתי זה הפרויקט החשוב ביותר במדינת ישראל. אני לא יודע בדיוק מה יחזה העתיד, אבל יש שני משתנים עיקריים שאם אתה מסתכל קדימה אתה צריך להתבונן בהם, האחד הוא הדמוגרפיה והשני הוא הסוס האביר הזה של כלכלת הידע שכולנו היום רוצים לרכב עליו, לא ברור לאיפה הוא יביא אותנו.

דמוגרפיה – אנחנו זקוקים ל 2.2 ילדים לאישה בגיל הפוריות לשמור על אותו גודל אוכלוסייה. גרמניה 1.3, ספרד ואיטליה 1.2, אפשר להתבדח שהנשים הקתוליות מתפללות לאפיפיור אבל בולעות את הגלולה.

בישראל סיפור שונה לחלוטין. 6 מיליון תושבים על 21 אלף קילומטר מרובע, שמתוכם מהווה הנגב 60 אחוז מהשטח, אבל רק 7 אחוז מהאוכלוסייה. ישראל היום המדינה ה-11 בצפיפות בעולם ללא הנגב, כבר צפופה בהרבה מבלגיה והולנד המדינות הצפוניות באירופה, ותהיה בין שלוש המדינה הצפופה ביותר בעולם. כמו שאמרתי היפנים לא מולידים. זו עובדה מספר אחת.

עובדה מספר שתיים – מהפכת ההיי-טק, נכון בישראל יש 3,000 חברות "סטארט-אפ" וזאת הזדמנות גם לבנות חברות. אבל כשאתה מסתכל על מהפכת ההיי-טק בארץ ואתה מבין שעד 1975 היינו המדינה השווינונית ביותר בעולם המערבי, והיום לפני מסים ותשלומי העברה אנחנו כבר השניים באי שוויון לאחר ארצות-הברית והמהפכה הזאת מגדילה בגדול את אי השוויון, אמרתי מימון ומיקום.

האוניברסיטה הזאת היום, שאל אותי איתן כמה סטודנטים יש היום, ב 90 היו 5,700 סטודנטים, היום יש 15 אלף. האוניברסיטה מספקת בין 15 ל 20 אחוז מכוח האדם האקדמי ברמה הגבוהה ביותר לתעשיית ההיי-טק, ביו-טק, מדיק-טק בארץ. הנדסה קרוב ל 5,000 סטודנטים, מדעי הטבע קרוב ל 2,000 בית ספר לניהול קרוב ל 1,000, בית ספר לרפואה מאוד חזק, מדעי הבריאות, מ 3 מיליארד דולר קרנות הון סיכון פרטי שקיימות בארץ היום, כמה כסף באחוזים מגיע לנגב.

הצעירים 50 אחוז באים מהצפון והמרכז, 50 אחוז מהנגב. הם אומרים לי או שאתם בונים לנו פה עיר של היי-טק או שכולנו יורדים לתל אביב ואז נגמר הסיפור. למה נגמר הסיפור? ישראל בעשר השנים האלה ובצורה מאוד משמעותית בפרויקט הנגב בשלוש השנים הקרובות, תצטרך לבחור. פרויקט הנגב יש לו חמש נקודות.

נקודה ראשונה – פארק מדע צמוד לאוניברסיטת בן גוריון, כי אם אין פארק של היי-טק, חבל על הזמן במובן הישן של המילה, הצעירים עוזבים. קיבלנו בעזרת היוזמה של אבי דרקסלר 600 דונם צמודים לאוניברסיטה, אנחנו פנינו עכשיו לחבריה בסיליקון ווילי, לארי בן אמו שהוא שותף אמיתי וחבר, צבי אלון, זאקי רקיב בוגר, דן מידן מפלג מטיריאל, אלון גנור מצטרף עכשיו. אמר לי איתן תביא את קובי ריכטר וכבר דיברנו, הגיע הזמן שחיל האוויר גם כן יתרום פה לנושאים האלה. אנחנו צריכים להקים פה תוך השנה הזאת מחויבות של מספר חברות גדולות. אנחנו במשא ומתן עם מוטורולה, סטרט-אפיסטים, היי-טק, ביו-טק.

נקודה שניה – רכבת. זה בושה וחרפה שמדינת ישראל עם תשתית פיזית כל כך גרועה, זה בושה וחרפה. מדינת ישראל מדברת על אינפלציה של אירופה, התשתית שלה היא עולם שלישי והיא מתפוררת. בתל-אביב לפני עשרים שנה היו צריכים להקים תשתית למטרו, היום לא מסוגלים לעשות כלום. כאן זה המטרופוליס היחיד שייבנה בעולם המערבי ואפשר לעשות אותו נכון ואת הרכבת אנחנו ביקשנו, יש שם שש רכבות ביום, שלוש ושלוש, שנה הבאה יהיו 12, 68 דקות. אמרנו ליעקב, לא מקובל עלינו. ברק וריבלין הבטיחו לנו 50 דקות, זה רכבת שעושים לה קצת פסים והמימון הוא טריוויאלי וסוציאליזם אתה יכול לממן את זה על ידי הוצאת אגרות חוב על פני שנים, שהילדים שלנו שיהיו יותר עשירים, הם ישלמו מסים יותר גבוהים שנשאיר להם ארץ שאתה נוסע 30 ו 40 דקות מתל-אביב לבאר-שבע, רואה ארץ יפה ומסודרת במקום כל הבלגן שנשאיר להם, אבל היום יש קפיטליזם. אתה יכול לעשות באמצעות חברות פרטיות, אתה יכול לתת להם להקים את הרכבת הזאת ואתה צריך לסבסד בדרך עד שהווליום תופס אותך. זה אלמנטרי מבחינה כלכלית. בשנות ה 50 הקימו את מוביל המים הארצי, הקימו נמל באשדוד, אין שום יכולת היום במדינת ישראל להקים פרויקטים לאומיים ולכן זה המבחן הגדול, רכבת, פארק מדע שאנחנו נביא אותו, אנחנו רק רוצים את העזרה בתשתיות.

נקודה שלישית - שדה תעופה בנבטים .

נקודה רביעית – השקעה מסיבית בחינוך, ששר החינוך התחייב אליה פלוס מעורבות חברתית. כאן באוניברסיטה 6,000 סטודנטים מעורבים בקהילה בלי פרסומות גדולות, בלי עמותות, בלי שום דבר. 6,000 סטודנטים מעורבים, נביא את זה ל-8,000.

הנקודה החמישית - אחרי החינוך והמעורבות החברתית זה הבדואים. אם לא נפתור את הבעיה הבדואית, לא נוכל להתקיים פה. הבדואים הם אחוז הגידול הטבעי הגדול ביותר בעולם. קרוב ל-4 אחוז. יש היום 120 אלף בדואים, בעוד עשר שנים יהיה רבע מיליון, תמשיכו גיאומטרית ותראו מה קורה פה, אנחנו חייבים להשקיע בתשתית פיזית וחינוכית בנושא הבדואי ובמקביל לעשות את הסדר הקרקעות. לממשלה הזאת יש הזדמנות במקביל לתהליך השלום לנצל את הכוחות שישנם כאן, לנצל את ההתפתחות הכלכלית ולהוביל את פרויקט הנגב. אנחנו מאמינים כאן שפרויקט הנגב הוא פרויקט שיכול באמת להדליק פה אלפי צעירים לא רק שישארו פה, אלא שיבואו מכל הארץ.

מקומו של חיל האוויר בתפיסת הביטחון של שנות ה-2000 אלוף (מיל) מר איתן בן אליהו:

פרופ' אבישי ברורמן קצת סיבך אותי. אחרי דברים כל כך יפים ומלהיבים על בנייה וחזון ושגשוג והתחדשות ופריחה, מה אפשר לעשות, הנושאים שאנחנו עוסקים בהם עוסקים בביטחון וביטחון מתקשר דווקא במידה רבה עם הרס, אבל אנחנו ננסה לעשות את המעבר הזה בקלות.

בבואנו לדון מה הוא חלקו של חיל האוויר בתפיסת הביטחון, ראוי להזכיר שני אלמנטים, במקביל לאירועים שמתרחשים בעולם, באזור, במדינה, שכמובן יוצרים מצב שלחיל האוויר הישראלי יש תפקידים או אנחנו מייצגים לו תפקידים קצת שונים ממה שהיה נהוג לצפות ממנו עד עכשיו.

הדבר הראשון מטבע הדברים אנחנו מדינה קטנה, האוכלוסייה שלנו היא יחסית קטנה, אבל היא לא סתם קטנה, היא קטנה מאוד יחסית לבעיות הביטחוניות שסובבות אותה. הבעיות האלה הן גם נושקות מדי פעם לשאלות קיומיות לגבי מדינת ישראל, אבל גם באופן טקטי אנחנו מוקפים במדינות, במשך חמישים שנה היינו מוקפים במדינות שהן אויבות לישראל, כך שסכנה יכולה לבוא מכל כיוון.

לכן דבר ראשון אנחנו צריכים לבסס כמובן את הכוח שלנו על כוח גמיש, שאפשר להפעיל אותו מנקודה אחת, ממרכז אחד, משטח יחסית מצומצם, משטח מדינת ישראל, אבל להפעיל אותו לכל חזית פוטנציאלית, לכל חזית אפשרית וזה יותר מאחת.

בדרך כלל חילות אוויר אחרים בעולם, היו כאלה שהיה ניתן להעתיק אותם ממקום למקום וכך נולדו כוחות אוויר אסטרטגיים ומערכי תקיפה אסטרטגיים ומטוסים עם טווחים ארוכים, עם זמני שהייה ארוכים, עם יכולות פריסה ממקום למקום, ממדינה למדינה, מיבשת ליבשת, פה הבעיה שלנו הייתה אחרת. אנחנו יושבים במרכז הארץ ומדי פעם יכולה להיפתח, בכל פעם יכולה להיפתח חזית מכיוון אחר ואנחנו צריכים עם כוח מצומצם, עם תקציב מצומצם, עם היקף כוח מצומצם, עם כוח אדם מאוד מצומצם, להיות מסוגלים להפעיל את הכוח לכל כיוון בכל זמן ובכל שעה. ולכן היה אך טבעי שכוח כל כך ורסטילי כמו כוח אווירי יהיה אחד היסודות לבניית התפיסה הביטחונית של מדינת ישראל, אבל זה לא הכל.

הסעיף הנוסף הוא לא סתם שאנחנו מעטים, אנחנו עד כדי כך מעטים שבסך הכל 20 אחוז מהכוח שלנו הוא כוח סדיר, וכ 80 אחוז מהכוח שלנו בצה"ל הוא כוח מילואים ואי אפשר לבסס את הביטחון במדינה כל כך קטנה שנמצאות במצב של הפסקת נשק עם שכנותיה, ושהמעבר ממצב של הפסקת אש עם שכנותיה או מה שאנחנו קוראים פעילות של ביטחון שוטף, המעבר ממצב כזה למצב של מלחמה הוא כל כך קצר, כך שאי אפשר בפרק זמן כזה קצר להספיק ולגייס את כוחות המילואים של צה"ל. כך שלמעשה יש לנו חוסר התאמה בין פרק הזמן שבו ניתן להידרדר למצב של מלחמה לבין פרק הזמן שאנחנו מבחינת הכוחות, כוחות הצבא שלנו, יכולים להיות ערוכים למלחמה.

אבל כשירודים עוד מדרגה אחת לתוך הסוגייה הזאת, אז מבינים שזה לא סתם שאלה תיאורטיות, זה לא סתם שאלה שמרחת בכותרת של הביטחון הלאומי של מדינת ישראל, אלא זאת שאלה מאוד מאוד קונקרטיים ושאלה מאוד מאוד ספציפית באשר למערכת החלטות של ממשלות בישראל. ממשלות בישראל התלבטו בעבר תמיד מתי וכמה, וכמה מוקדם להתחיל לגייס את הכוח.

הסיבות השליליות לגיוס כוח הן לפחות שתיים. האחת מעצם גיוס הכוח באזור הזה, אתה יוצר אסקלציה שהיית רוצה למנוע אותה, והדבר השני הרי אותה אוכלוסייה שמהווה את צה"ל זו אותה אוכלוסייה שמפעילה את הכלכלה ומפעילה את מדינת ישראל. ברגע שאתה מגייס את הכוחות, אתה משתק את המדינה. אנחנו מכירים דוגמה שהייתה לנו במלחמת ששת הימים ואנחנו מכירים דוגמה הפוכה שבהם הייתה החלטה מאוחרת והחלטה המאוחרת הייתה ב-1973.

כלומר, אנחנו צריכים כוח שיכול במידה מסוימת להקטין את מרחב הסיכון הזה ולתת לממשלות בישראל קצת יותר דרגות חופש. זאת אומרת ניתן לאחר קצת יותר או לקחת יותר סיכון ולאחר ולעקב יותר את גיוס המילואים.

הדרך לעשות את זה היא להישען על כוח אווירי. מכיוון שהכוח האווירי שלנו, חיל האוויר הישראלי מסוגל להגיב בקצבים של שעות עד מקסימום יממה, ולהפעיל חלק גדול מהכוח שלו, סדר גודל כמו 70-80 אחוז מהכוח שלו, להחזיק מעמד עם הכוח הסדיר יומיים-שלושה עד שכוח המילואים יגויס. זה כוח שיכול להוות בלימה למצב חירום, זה כוח שיכול להוות מענה חירום למצב שבו ממשלת ישראל עשתה שגיאה, איחרנו בגיוס המילואים ואין לנו דרך אחרת לבלום התקפה אלא באמצעות כוח אווירי.

אני רק רוצה בשביל להשלים את זה להזכיר לכם, זה אולי שוב קצת פחות מסתדר עם האווירה של השנה האחרונה ושל התקופה האחרונה ושל תהליך השלום, אבל הכוחות הסוריים בסוריה ערוכים בבסיסי הקבע שלהם במצב שבו ממצב של בסיסי קבע למצב של מתקפה, מדובר בשעות. אנחנו מדברים על התרעה ועל זמני התרעה, כך שאנחנו מוכרחים

שיהיה לנו איזה שהוא כוח שאפשר יהיה להגיב איתו בפרקי זמן קצרים, זאת התשובה היחידה ולכן יש התבססות מאוד מאוד עמוקה על כוח אווירי במדינת ישראל. עם השנים לצה"ל בכלל ולחיל האוויר בפרט, זה לא סוד, היו הצלחות. ההצלחות האלה פיתחו למעשה עוד יסוד אחד בתפיסת הביטחון של מדינת ישראל שנשענת על חיל האוויר. ההצלחות שלו והאיכות שלו וההתבססות שלו על ציוד כל כך מתקדם ואיכותי, מהוות למעשה מרכיב יסודי מאוד במערך ההרתעה של מדינת ישראל, אם אחד התפקידים של צה"ל, של מערכת הביטחון הוא למנוע מלחמה, כמובן שלמימד ההרתעה יש תפקיד חשוב מאוד. בסך הכל המרכיב האווירי של צה"ל, כידוע באזור המזרח התיכון והיום זה כבר ידוע בעולם כולו, למעשה מהווה מרכיב מאוד מאוד חשוב ביכולת ההרתעה של מדינת ישראל.

כפי שאמרתי זה מתייחס למסורת מזה חמישים שנה. אבל אני רוצה לעסוק בכמה שינויים שהם מתחוללים מזה זמן ובמיוחד לאחרונה ולהגיע מזה למסקנה שלמעשה מה שמתרחש כרגע זה שמרכז הכובד נע במשוואה הביטחונית באזור הזה באופן כזה שמטיל יותר תפקידים ויותר אחריות על כוח אווירי, ובמשתמע כמובן על חיל האוויר הישראלי.

אם אנחנו עושים הצעה מהירה היסטורית על הטרנספורמציות שעברו מלחמות במהלך ההיסטוריה, אז באופן מסורתי מאוד בעבר בתקופות החקלאיות, מלחמות למעשה ייעודן העיקרי היה השתלטות על שטח, לצורך השתלטות על אדמה, כי הערך של האדמה עצמה עם החקלאות הפוטנציאלית שגלומה בה, היתה למעשה אחת המטרות היסודיות למלחמה.

עם השנים המטרות האלה קצת השתנו ולמעשה מתחילת המאה הזאת ובמהלך המאה הזאת במצב שהגיע לשיאו במלחמת העולם השנייה ואחר כך בכמה מלחמות שהיו פה באזור, אנחנו מבחינים באיזה שהיא תקופה הייתי אומר שברקע שלה יש מלחמות תעשייתיות או מלחמות שברקע שלהן יש תקופה תעשייתית, למעשה יש ייצור מסיבי של חיילים וכלים שבאמצעותם מגיעים למלחמות ארוכות, מתישות, של שנים ארוכות, של תקופות ארוכות, עם הרג רב והרס רב ותוך כדי המלחמה מייצרים עוד ועוד.

למשל מטוסי מוסטנג במלחמת העולם השנייה ייצרו למעלה מ 40 אלף, זה 40-50 אלף מטוסים. אני כבר לא מדבר על תחמושות ועל תותחים ועל חיילים כמו שאמרתי ועל רק"ם וכו'.

המגמה הזאת הלכה והתפתחה ולמעשה הגיעה לשיאה כשכמובן נכנסה תקופת הגרעין. אם דובר על השמדות מסיביות, מלחמות שמבוססות על השמדות מסיביות כמובן שהייתה פה פריצה עצומה בתקופת הגרעין, עד כדי כך שלמעשה היכולות השיגו את מה שהאנושות הייתה מוכנה לקבל.

אז בתקופה הזאת אנחנו עוברים לתקופה שלאחר המלחמה. בתקופת המלחמה הקרה ואנחנו מזהים מגמה חדשה. מתחת למעטה מאזן האימה שליווה את המלחמה הקרה, הלכו והתפתחו באופן טבעי קונפליקטים יותר מקומיים. הייתה מלחמת וייטנאם, והיו קונפליקטים פה במזרח התיכון, ולמעשה התחזית שהייתה ברקע בתקופת המלחמה הקרה שלמעשה כל הזמן עומדים בפני אפשרות שיש מפגשים עצומים בין כוחות נאט"ו עם אלפי טנקים כנגד כוחות ברית ורשה עם אלפי או עשרות אלפי טנקים אחד מול השני, ויש חשש בפני התקפות של טילים בליסטיים מצוידים בראשים גרעיניים מיבשת ליבשת, במקום שהתסריטים האלה יתרחשו, אני לא יודע אם זה באופן טבעי או לא באופן טבעי אבל עובדתית מתחת למעטה הזה נוצרו למעשה קונפליקטים ומלחמות מקומיות.

אבל לא סתם, המגמה הזאת הלכה והתרחבה או העמיקה והיא מגיעה לתקופה הנוכחית. בעולם האקדמיה כבר למדו להגדיר את זה כקונפליקטים נמוכי עצימות, ויש להם הרבה מאוד סיבות. למשל אחת הסיבות היא מצב שמאפיין את המזרח התיכון. בינינו לבין מדינות ערב, בינינו לבין סוריה, או בינינו לבין לבנון, יש חוסר סימטריה במאזן הכוחות. תחת מצב של חוסר סימטריה במאזן הכוחות, הפתרון של הצד החלש הוא להשתמש באמצעים נמוכי עצימות, מטורר ועד גרילה או אולי במקרים אחרים ביוזמות שלנו למשל, מבצעים מאוד מאוד מוגבלים, וכל הסיפור הזה הוא מה שמוגדר פחות או יותר בחצי מילה היום קונפליקטים נמוכי עצימות. זאת אומרת ירדנו עוד מדרגה אחת ומסתבר שזה לא סתם, כי באמת בוודאי לקונפליקטים המקומיים מתחת למעטה של מאזן האימה וגם עובדתית אנחנו רואים את זה כאן היום ועוד בהרבה מקומות אחרים בעולם, גם קונפליקטים שבאים לידי ביטוי באופן נמוך עצימות עד כדי טרור או עד כדי מלחמת גרילה, יש להם בסופו של דבר השפעה משמעותית ביותר על תהליכים מדיניים. זאת אומרת כמובן מסוים יש הכרעה גם באמצעות קונפליקטים נמוכי עצימות, עד כדי כך. לכן אי אפשר שלא לקחת את זה בחשבון. זה הייתי אומר המגמה שמתרחשת במהלך המאה הזאת מתחילתה ועד התקופה הנוכחית שבה אנחנו נמצאים.

אבל זה לא הכל. למעשה מלווים את זה עוד שני דברים. הדבר הראשון גם כן הוא מתקשר הייתי אומר להתפתחות הגלובלית החברתית בעולם, יש הכרה גלובלית לזכות עמים על ארצם והתפתחו גם מצד אחד אמנות ומצד אחד ארגונים בינלאומיים והתקשורת מלווה אותנו ויש למעשה שקיפות ויש כפי שאנחנו יודעים, אנחנו יודעים ב"זמן אמת", מה קורה בכל מקום, ולכן הולכת ומתפתחת יותר ויותר תופעה שהיא נוגעת באופן ישיר להפעלת כוחות מלחמות והיא העובדה שיש הרבה מאוד כוחות שיוצרים בעיה לכלול במלחמה תפיסת שטח.

זאת אומרת לא הקהילה הבינלאומית וגם לא בעיות אחרות מאפשרות לך לכלול מהלך של תפיסת שטח. אתה תופס שטח, אתה מייד נכנס לצרות. אתה נכנס לצרות ובמובן זה שאתה נבלע בתוך מדינה אחרת ונבלע בתוך אוכלוסייה של מדינה עוינת עם כל הצרות שמלוות את זה ואתם זוכרים למשל את מלחמת לבנון ועוד מה שקרה לנו בסומליה ועוד הרבה מאוד דוגמאות. עד כדי כך שלפעמים מה שהיה מקובל בעבר והיה אגב אחד העקרונות של צה"ל להעביר מייד את המלחמה לתוך שטח האויב ולהיכנס בתנועה לתוך שטח האויב, מה שהיה טריוויאלי שמה שאתה צריך זה לתפוס קודם כל שטח, הופך להיות בעיה עד כדי כך שאתה נרתע מלעשות את זה. הניצחון המוחלט בזמן המערכה עצמה יכול להיחפך לאבן רחיים ומנוף נגדך בקטע של מהפסקת אש ועד השגת הסדר מדיני, מעצם העובדה שאתה יושב בתוך שטח האויב במקום שזה יהיה ההפך. ובמידה מסוימת בקנה מידה יותר קטן הייתי אומר זה אפילו מתרחש לנגד עינינו ברצועת הביטחון.

יחד עם זה יש עוד תופעה. דווקא בגלל העובדה שיש זהות מדינתית יותר מובהקת, ויש התפתחות כולל באזור המזרח התיכון, המדינות נעשות בהדרגה רגישות לכלכלה, ונשענות יותר על תשתיות. לכולם יש רגישות בלתי רגילה לנכסים הכלכליים והתשתיתיים שלהם וכמובן גם הנכסים הצבאיים שלהם שנמצאים בעומק המדינה.

זאת אומרת מצד אחד לצד התוקף יש רגיעה מלתפוס שטח, ומצד שני לצד הנתקף מתגלית נקודת תורפה והיא בתוך עומק המדינה שלו, רגישות לנכסים האסטרטגיים הכלכליים התשתיתיים שיש לו במדינה.

זה רגישות של הממשלות עצמן, ולא רק של הממשלות עצמן, אלא זו רגישות גם של התושבים שמפעילים לחץ כלפי הממשלות, גם התושבים לא מוכנים לסבול את זה. הייתי אומר בהקבלה כמעט כמו שהם לא היו מוכנים שצבא ישתלט עליהם, הם לא מוכנים היום שישמידו להם את התשתית הלאומית שלהם.

אני לא יודע אם שמתם לב, אבל קוסובו זאת אחת כמובן הדוגמאות המובהקות ביותר, למעשה המערכה פחות או יותר הוכרעה, כמובן שכל פעם כשאני אומר את המילה הכרעה אני קצת מתלבט כי אני יודע שהפירוש של הכרעה הוא דיון ארוך בפני עצמו, בטח מקום להרבה מאוד ימי עיון, אז אני לא יודע בדיוק מה זה הכרעה, אבל נניח שבקוסובו מקובל עלינו שהייתה איזה שהוא סוג מסוים של הכרעה, ההכרעה הזאת קרתה ברגע שהתושבים עצמם לחצו על הממשלה שהם לא מוכנים יותר לסבול את ההרג, למרות שהחיים שלהם התנהלו באופן יחסית נורמלי, הם לא היו מוכנים יותר לסבול את ההרס של התשתית הלאומית וזה למעשה מה שהטה את הכף וגרם להכרעה.

כמובן, אני חושב שלא צריך להסביר, מי שעוקב אחרי התהליך והמגמות האלה, מבין שהעניין הזה מטיל תפקידים חשובים מאוד על כוח אווירי ותכף, ואני חושב שזה כבר משתמע מהדברים עד עכשיו.

עכשיו אני רוצה לגעת בעוד נקודה שהיא שייכת למצב הביטחוני פה באזור. באזור הזה קרה עוד משהו מאוד דרמטי.

מה שקרה גם בצל המגמות העולמיות וגם לאור הלקחים שנלמדו פה באזור בשנים האחרונות, כמובן שמרכז הכובד עובר לשימוש בכניסה המסיבית, לא סתם כניסה, והיא של טילים בליסטיים למזרח התיכון.

העובדה שנכנסו טילים בליסטיים למזרח התיכון אגב היא לא חדשה. במלחמת יום הכיפורים נורה טיל על רמת דוד והיו טילים למצרים. טילי פרוק, אבל אלה היו טילים לטווח יחסית קצר. עוד לא הייתה תודעת שימוש בהם כמו שהיא הלכה והתרחבה עם השנים, אני חושב שמדינות ערב גם חשבו שיש יכולת להשתמש בכוחות אוויריים שלהם שיש להם כמובן יתרון על טילים עם הדיוק וכו', ולכן זה עוד לא חדר לעומק התודעה שלהם שיש אפשרות ויש פה פתרון מול הבעיות שאנחנו הצבנו בפניהם, כנגד מדינת ישראל. אפשר למצוא את זה בקנה מידה הייתי אומר כמעט מעבדתי, יותר קטן בקטיושות מלבנון לצפון הארץ ובקנה מידה יותר גדול בטילים הבליסטיים שהיו מכוונים אלינו מהמדינות שיש לנו גבול משותף איתן ובהדרגה יותר ויותר גם ממדינות שאין לנו גבול משותף איתן.

עכשיו, זה גם קיים בתודעה, זה גם בכמויות אדירות, אלפים, וזה גם הולך יותר ויותר ונעשה, הטילים האלה מצוידים בפוטנציאל ולא רק פוטנציאל, גם באופן פיזי, זאת אומרת באופן מעשי מצוידים בראשים להשמדה המונית, בשלב ראשון ראשים כימיים, בשלב שני ראשים ביולוגיים ובשלב שלישי בהדרגה אנחנו מתקרבים לראשים גרעיניים.

עכשיו, הטילים האלה יש להם כמה תכונות שהן משפיעות על המערכה ועל התסריט. הדבר הראשון אפשר להפעיל אותם, דיברתי קודם על "זמן אמת", על זמן התרעה או זמן ההיערכות או זמן גיוס, אפשר להפעיל אותם ללא התרעה בכלל.

דבר שני יש להם טבע כזה שהם לא מדויקים בשלב הזה, אם כי יש להם פוטנציאל גם להיות מדויקים, ולכן כשיושב התוקף ומתחיל למיין לעצמו את המטרות נגד איזה מטרות לכוון אותם, אז הפיתוי הכי גדול שלו זה לכוון אותם למטרות שתופסות שטח גדול ויוצרות הרס הכי גדול וזה כמובן לעבר אוכלוסייה אזרחית. אז למעשה ממצב שקודם דיברתי על בלימה ועל התקפה ועל פלישה ועל הגעה אולי לחיפה, אנחנו בצי"ק צי"ק בפתחת מלחמה מוצאים את העורף שלנו נמצא בחזית.

כלומר, כל לוח הזמנים וכל סדר המערכה, כל התסריט פה התהפך. עכשיו, הטילים האלה מאיימים עלינו כפי שאמרת ממדינות שיש לנו גבול משותף איתן, מאותן מדינות הם יכולים להיות מטווחים קצרים, יש מאות טילים שמכוונים אלינו בטווחים של 70-80 קילומטר שהייתי אומר זה מכסה פחות או יותר את רמת הגולן, אבל מעבר לזה גם בסביבות 200 קילומטר, 300 קילומטר, 500 ו 600 קילומטר, יש חבילה שלמה של טילים שמכוונים אלינו מטווחים של 700 קילומטר ורק כדי לתת לכם, לסבר לכם את האוזן, מערב עיראק לתוך עומק מדינת ישראל זה בין 500 ל 700 קילומטר. זאת אומרת כל הטילים הסאקד C או טילי הסאקד המשופרים או הטילים שמכוונים אל-חסיין, זה כל השיפורים שעשו לסקאדים הבסיסיים, יכולים להגיע ממערב עיראק לעומק מדינת ישראל וזה גם כבר קרה פעם. בערך 300-400 טילים יכולים להיות מכוונים אלינו מאזור מרכז סוריה, שזה מרחקים של בסביבות 300 קילומטר. הולכת ומתפתחת כידוע גם יכולת פגיעה בנו מטווחים של 1,500 קילומטר, אפילו 2,500 קילומטר, בסעודיה יש טילים ל 3,000 קילומטר, טילים סינים ל-3,000 קילומטר.

כל זה ככה בשביל לסגור את המעטפת אז גם את אותם אלפי קטיושות שנמצאות בסמוך לגבול ויכולות לפגוע לפחות בחלקים מהארץ, אני לא יודע אם אתם יודעים אבל הרקטות ארוכות הטווח שבהדרגה נכנסות ללבנון בהספקת האירנים, מגיעות לטווחים יותר ארוכים של 43-45 ואפילו 70 קילומטר, יש להם פוטנציאל להגיע. זה מכניס למעגל האיום מצפון הארץ, מי שמצייר את הקשת יותר ויותר אוכלוסייה עד כדי כך שממצב של אוכלוסייה מאויימת למצב של 200-300 אלף אנשים במקלטים, ואולי 600-700 אלף אנשים.

אומר את זה במשפט אחד, נניח שיש משבר שיש לו תיאור מסויים ויש מצב מדיני שיכול להיות לו תיאור מסויים ויש פריצה של מלחמה בלוח זמנים יותר קצר, יותר ארוך, יכול להיות אחת מהווריאציות האלה, פעם אחת שפרצה המלחמה התסריט הצפוי בה הוא לא אותו תסריט מהסוגים שהיינו רגילים אליהם עד 1973. הוא תסריט אחר. הכרונולוגיה שלו היא שונה, הקצב שלו הוא שונה, האימפקט של פגיעה למשל בעורף הוא שונה, הכל כאן שונה. אני בטוח שאני מתאר אולי דברים די טריוויאליים, אבל אני בכוונה אומר אותם, הם שונים מנקודת ראות שאתה ניגש לבנות קונספציה ביטחונית מול מצב חדש כזה, אתה חייב לקחת את זה בחשבון. זאת הכוונה, לא סתם שזה משתנה.

אז עד כאן היו גם מגמות שקרו בעולם כולו ופה באזור ומצד שני המרכיב העיקרי במשוואה הביטחונית שהוא הטילים הבליסטיים והכניסה למעגל האיומים גם של מדינות שאין לנו גבול משותף איתן וכו', ועכשיו אני רוצה לעסוק באמת במענה האפשרי ובמקומו של חיל האוויר במצב החדש הזה.

אז גם פה קורים דברים חיוביים או דברים שמגלמים בתוך כוח אווירי הייתי אומר מענה פוטנציאלי או לפחות התשובה הפוטנציאלית כמעט היחידה למצב הזה. אני חושב שזאת תהיה הגזמה אם אני אגיד היחידה, אבל לפחות העיקרית.

מה קרה בינתיים לכוחות אוויריים? ראשית טווחי הטיסה שלנו הרי הם הרבה יותר גדולים מאשר היו פעם. אנחנו גם יודעים לתמוך אותם בתדלוקים באוויר, כך שאפשר להכפיל ואפילו לשלש גם את זמן השהייה וגם את טווחי הטיסה. אז אם יש צורך להוות הרתעה בשלב ראשון או תגובה כלשהי למדינה שיש לה פוטנציאל איום עלינו, והיא נמצאת במרחק של 1,500 או 2,000 קילומטר, אנחנו צריכים כוח אווירי שקודם כל מסוגל להגיע לשם וזה ישנו.

הדבר השני הוא העובדה שיכולת הפגיעה של כוחות אוויריים היום היא ללא הכר הרבה יותר גבוה מאשר הייתה אי פעם. למעשה כוחות אוויריים, חיל האוויר הישראלי וכוחות אוויריים מודרניים בכלל יותר ויותר מבססים את החימוש שלהם על טילים ופצצות מדויקות. אין יותר פיזורי שטח, אנחנו כבר היום מטעמי חיסכון ואולי במטרות שאפשר להתאים להן תחמושת זולה יותר ותחמושת טיפשה או רגילה, אנחנו למעשה בסביבות 70 או 80 אחוז מהפעילות שלנו היא מבוססת על פצצות חכמות. הן יכולות להיות מבויטות טלוויזיה, הן יכולות להתביית על כתמי לייזר, הן יכולות היום להתביית פשוט על נ.צ. מדויק שמבוסס על מערכת ניווט לוויינית GPS, ומגיעים עם זה לדיוקים של מטרים ספורים, חמישה מטר, שבעה מטר.

במלחמת יום הכיפורים הדיוק שלנו היה בסביבות 20-30 מטר. החיפוי לזה בעבר היה ריבוי של פצצות, אם הדיוק שלך הוא בסביבות 20-30 מטר אתה מטיל 6, 10, 12 אולי 24 פצצות, מכסה שטח, מקווה שאחת מהן תפגע. אבל יש פה היום יכולת דיוק יוצאת מן הכלל, וגם המחירים הולכים ויורדים ככל שהשימוש בזה נעשה יותר מסיבי ויש גם פתרונות טכנולוגיים כמו שאמרת לפני רגע, הפצצה שמבוססת על GPS היא פצצה יחסית מאוד זולה. פצצת טלוויזיה שיוורים אותה מרחוק ושיש לה ראש קרבי יחסית כבד, כמה מאות קילוגרמים, עולה משהו בין 200 ל-300 אלף דולר לפצצה, אבל פצצה שמבוססת על GPS עולה משהו כמו 10 עד 17 אלף דולר, זה הכל. לכן הולך ונעשה שימוש מסיבי, אפילו מפציצים אמריקאיים שבעבר היו מבוססים על הפצצות שטח כמו ה-B52 או היום ה-B2 או ה-B1, הם היום מטילים 20-30 פצצות שלכל אחת מהן יש קיט GPS ולכל אחת יש כתובת. הם נניח באים מעל שטח מסוים ויש שם מבנים ומטרות ומסלולים ומטוסים וכל פצצה דרך המחשב מקבלת את

הכתובת המסוימת שלה, מטילים את כל הפצצות והפצצות מתבייתות כל אחת אל הכתובת שלה. זאת אומרת גם הפצצת שטח היא היום הפצצה מדויקת.

עכשיו, ההפצצה המדויקת הזאת היא לא סתם מדויקת, לפצצות יש כושר חדירה וכושר השמדה של כל אחד מסוגי המטרות, בין אם זה מטרות רכות על פני השטח או בין אם זה מטרות שיש צורך לחדור לתוכן. עד כדי כך שאפילו אנחנו ובהזדמנויות שונות שאין לנו פצצות שכושר החדירה שלהן הוא מספיק עמוק, אנחנו לפעמים פוגעים פצצה בתוך בור של פצצה קודמת וכך מעמיקים את החפירה עד שאנחנו מגיעים לעומק הדרוש.

אחת המטרות שנתקפה בתקיפה האחרונה של התשתיות בלבנון, הייתה מפקדה של מחבלים שהיו לה כמה קומות בתוך האדמה. והפצצות שלנו פגעו אחת אחרי השניה כמעט באופן מדויק לתוך אותן חור והגיעו עד לתחתית המטרה. השמדה טוטאלית למרות שהיו כמה קומות מתחת לאדמה. ולפגיעה סביבתית במערכה הזאת הצפויה לנו יש כמובן משמעות רבה מאוד.

את הדברים האלה יותר ויותר ותוך זמן קצר, למעשה באופן מוחלט ללא שום חסימה של לילה ומזג אוויר גרוע. פצצות GPS לא יודעות אם הן עוברות דרך ענן והן לא יודעות אם מטילים אותן בחושך, פצצת לייזר לא יודעת אם מטילים אותה בחושך, היא לא עומדת בפני חדירה של עננים, אבל בחושך היא עמידה לחלוטין. מערכות התצפית במטוסים הן הופכות היום את הלילה ליום ולמעשה אנחנו את אותן כוח יכולים להפעיל במשך 24 שעות ביממה או שנוכל בהדרגה להפעיל אותו 360 יום בשנה לטווחים המתאימים, בצורה מדויקת עם יכולת חדירה ללא פגיעה סביבתית, ביום, בלילה או בתנאי מזג אוויר גרוע, והרי לכם כוח אווירי שהוא ערוך לתת מענה לאתגרים שעומדים בפנינו כתוצאה משינוי המצב באופן כללי.

כוח אווירי אפשר להפעיל כמובן מהר, אומנם לא כמו את הטילים אבל, אפשר להפעיל מהר. אתן לכם רק דוגמה, לקח לאמריקאים שישה חודשים לבנות תנאים מדיניים אומנם, נכון, זה הלך במקביל, גם בנייה של קוויקטורה מדינית עולמית להתחיל את המתקפה, אבל גם להיערך עם הכוח לקח להם שישה חודשים עד שהם היו מוכנים להתקפה. לעומת זאת הפעלה של כוח אווירי כמו שנעשתה בקוסובו, כמו שאנחנו מפעילים פה, בסוג קונפליקט כזה, בסוג מערכה כזאת שהיא נמוכת עצימות או קצרה או חדה או משמעותית או מהירה, ההיערכות של הכוח היא זניחה, היא נמדדת בשעות ובמקסימום ימים וזאת אחת התכונות של הכוח האווירי ולכן חשוב עד כדי כך להבין שהוא תופס מקום חשוב במצב החדש שנוצר.

עכשיו, מה חיל האוויר יכול לעשות עם זה? כמובן שאנחנו יכולים לפגוע פגיעה מדויקת במרכזים צבאיים, אתה יכול למוטט מערכה במקום לפגוע באלפי טנקים בחזית או בכוחות אחרים, מספיק שאתה מסוגל לחדור לבונקר שממנו מנוהלת המערכה, ההשפעה שלך היא כמובן הרסנית על הצד השני. לפחות אם מתנהלת מערכה שנמצאת באיזה סטגנציה מתמשכת לרעתך ואתה רוצה להוציא את המערכה משיווי משקל, פגיעה אחת מדויקת כזאת יכולה להוציא את המערכה משיווי משקל.

הדבר השני הוא נכסים צבאיים, אם לוקחים למשל את מערך הטילים הבליסטיים, יש לו אזורי אחסנה, ויש לו מערך לוגיסטי שמלווה אותו ואם אתה פוגע בו ומנטרל אותו אתה מנטרל את המערך כולו, ויש לו ניח נתיבי תנועה ויש לו אמצעי קשר שאיתם אתה מנהל את כל המערך הזה, והפגיעות המדויקות בכל אחד מהאלמנטים האלה יש להן השפעה הרסנית על הצד השני במערכה.

אנחנו יכולים כמובן לפגוע במרכזי שלטון. אני מזכיר לכם שבמבצע שועל המדבר ב 98 שהאמריקאים עשו בעיראק, הם הלכו והתקרבו באופן הדרגתי, כמדיניות לארמונות של סאדם חוסיין. אותו הדבר קרה בקוסובו, בשלב מסוים של המערכה הלכו והצטופפו והתקרבו והתקדמו יותר ויותר למרכזי השלטון. מרכז שלטון זה לא חייב להיות חדר הדיונים של הקבינט אבל אתה הולך ומתקרב באופן הדרגתי לנכסים ולאמצעים שסובבים את השלטון ומאפשרים לו לשלוט, אני כמובן מדבר על תקשורת וטלוויזיה וכו'. אפשר לפגוע בנכסי תשתיות. חשמל, בדלק, ברכבות, בכבישים, בגשרים, בסכרים, וכמובן נכסים כלכליים.

לכאורה כל הדברים האלה היו גם פעם. מה שאני מנסה לטעון זה העובדה שמצד אחד נוצרים תנאים שהם מובילים אותנו לפתרון הזה, מסיבות חברתיות, מסיבות גלובליות, מסיבות שמנתי אותן עד עכשיו, ומצד שני מתפתחת יכולת של כוח אווירי לתת תשובה בתנאים כאלה.

עכשיו אני אתן לכם שתיים-שלוש דוגמאות. במלחמת העולם נתקפו סדר גודל של 50 מטרות אסטרטגיות. בווייטנאם פצצות הלייזר נכנסו לראשונה בתקופת מלחמת ווייטנאם. עד שהיו פוצות לייזר, היינו צריכים להגדיש בסביבות 40-50 פנטומים שכל אחד היה מטיל בין שש לשמונה-עשר פצצות, כדי ששתיים-שלוש מתוך הפצצות, מתוך ה 40-50 מטוסים האלה באמת יפגעו במקום המתאים, במרכז, בין שני העמודים, וימוטטו את הגשר. בפעם הראשונה שרביעייה עם פצצות לייזר הלכו לתקוף גשר, אז שניים מתוך הרביעייה חזרו הביתה עם החימוש.

במבצע סופת המדבר במלחמת המפרץ נתקפו 150 מטרות ביממה הראשונה מול 50 מטרות בשנה במלחמת העולם. התחזית שלנו עם הטכנולוגיה הזאת תפתח ותכף נדבר על רכיבים

נוספים שצריכים ללוות את זה ולתמוך בזה, אבל אנחנו חוזים שניתן יהיה עם כוח אווירי מתוחכם בהיקף סביר להשמיד מאות מטרות אם לא בדקות הראשונות אז לפחות בשעות הראשונות של המערכה.

ממערכות שהיו עד עכשיו והיה להם כבר אופי כזה, התיאור שאני מתאר למעשה כבר בא לידי ביטוי לפי השקפתי במלחמת המפרץ. מלחמת לבנון פחות או יותר ב 82 הייתה המערכה האחרונה שהיה בה איזה שהוא איזון בין הטווח האווירי לבין הטווח הקרקעי. זאת אומרת הייתה כניסה מאוזנת קרקעית ואווירית, זאת אומרת מערכה שניתן לראות שיווי משקל בין המרכיב האווירי למרכיב הקרקעי.

במלחמת המפרץ היה מרכיב קרקעי וכל ההכנות של השישה חודשים נועדו בעיקר כי הייתה תחזית שיהיה צורך במרכיב הקרקעי. אבל המהלך הקרקעי היה זניח. המערכה נמשכה 43 יום, כעבור 39 ימים הסתיים המהלך האווירי, נותרו ארבעה ימים ובארבעה ימים פחות או יותר הכוחות נסעו. כך שכבר כאן היה חוסר סימטריה מובהק בין מהלך אווירי למהלך קרקעי.

מלחמת המפרץ הייתה 43 יום. השתתפו בה כ 2,000, בין 2,000 ל 2,500 מטוסים. ביצעו בה 120 אלף גיחות ופה אני מגיע לאחת הנקודות החלשות בכל הסיפור, שאנחנו מזהים שזה דבר שצריך לתקן, רק 30 אחוז מה 120 אלף גיחות האלה, היו גיחות תכליתיות של הטלת חימוש. אומנם מצד אחד החימוש הוא יעיל וכל פגיעה משמידה מטרה, אבל הייתה צריך ללוות ב 90 אלף גיחות את הגיחות התוקפות. אגב, נעשה שימוש ב 300 טילי שיוט במערכה הזאת.

בשועל המדבר שכבר הזכרתי אותו ב 98 הוא ערך ארבעה ימים. השתתפו בו 170 מטוסים, הוטלו 600 פצצות ושם 50 אחוז היו הפצצות תכליתיות. שם דרך אגב שוגרו 400 טילי שיוט.

בקוסובו המערכה נמשכה 78 יום, ואני חושב שההבדל בין 43 יום במפרץ ל 78 יום, למרות שבמפרץ היו 120 אלף גיחות, בקוסובו היו רק 40 אלף גיחות בסך הכל, אבל פה זה כבר המעטפת המדינית שליוותה את המערכה הזאת בהשוואה למערכה הקודמת. אגב, זה חלק מהגמישיות שנותן לך כוח אווירי. אתה נשאר בשטח שלך ואתה קצת מעלה את הקצב, מוריד את הקצב, ומווסת אותו בהתאם לתגובות שעוטפות את המערכה, החברתיות, התקשורתיות, המדיניות, הפגנות בווינגטון, הפגנות בניו-יורק, אתה מווסת את זה תוך כדי הפעלה ותפעול גם של התקשורת שגם בזה ניגע קצת יותר מאוחר.

גם כאן בשועל המדבר כמו שאמרתי 600 גיחות, גם כאן 50 אחוז. בקוסובו 78 יום, מטוסים השתתפו בו 1,000, גיחות בוצעו 40 אלף גיחות, וגם כאן 25 אחוז מהתקיפה, מהגיחות היו תכליתיות וגם כאן היה בערך 300. אנחנו רואים שבין 300 ל 400 טילי שיוט במערכה זה חוזר על עצמו מאז מלחמת המפרץ.

אז אלה דוגמאות מספריות, כמו שאמרתי אנחנו רואים איך שבהדרגה מצטמצם המהלך הקרקעי ומתגבר המהלך האווירי, בפעם הראשונה במלחמת המפרץ ואחר כך. לבנון כמו שאמרתי הייתה אולי האחרונה.

גם דין וחשבון למעשה היה מבצע אווירי. טהור ונקי בלי מהלך קרקעי. ואחרי דין וחשבון גם ענבי זעם היה מהלך אווירי, שהתבסס על המרכיבים שאני מניתי כרגע, הפצצות מדויקות, הפצצות מנגד, הימנעות מפגיעה סביבתית, ואותו הדבר אנחנו מגיעים גם לקוסובו ואותו הדבר אנחנו מגיעים לשני המבצעים האחרונים, רפואה חלופית כמו שאנחנו קראנו לה ביוני, והמבצע האחרון שביצענו שקראנו לו לפידי טל. בכל אחת מהמערכות האלה, לכל אחד היה תפקיד אחר, לכל אחד היה רעיון אחר במבצע, שאולי אני אגע בכל אחד מהם בחצי מילה, אבל הם כולם מה שאפיין אותם זה שהם התבססו כוח אווירי לא היו בהם כמעט נפגעים לצד התוקף. יש דברים שאנחנו עם הזמן מקבלים אותם כבר כמובנים מאליהם. לא היו כמעט נפגעים באף אחד מהמבצעים האלה, בודדים במלחמת המפרץ, מטוסים בודדים מאוד שהאמריקאים איבדו, חללים בודדים היו להם, ובשאר המערכות כמעט כלום.

אז בלבנון רצינו לנקות את השטח ממחבלים. בשביל לגרש אותם אי אפשר לעשות את זה מהאוויר. במלחמת המפרץ אנחנו יודעים מה היה הרעיון, לשחרר ולהוציא את הכוחות העיראקיים מתוך כוויית, וזה לא הוגדר אומנם, אבל בסופו של דבר הייתה גם הכוונה להפיל את סאדם חוסיין וזה לא קרה.

בדין וחשבון היה ניסיון להפעיל לחץ משמעותי על הסורים שירסנו את הטרור מלבנון, ואחת השיטות הייתה פגיעה יחסית מסיבית בלבנון, גם ההימנעות וגם ההכוונה של התושבים לנוע מדרום לבנון לכיוון ביירות שיפעילו לחץ על ממשלת לבנון ומשם על ממשלת סוריה ומשם בתורה, זה היה הרעיון. זה דווקא כן אפשר לעשות עם כוח אווירי. אני אגב לא דן ולא שוקל כעת, אני לא מביע דעה כעת אם הרעיון טוב או לא טוב אבל אני מה שמעניין אותי כרגע זה לקשור את זה עם המקום שתופס הכוח האווירי, רעיון כזה אפשר להביא לידי ביטוי עם הכוח האווירי.

ב"ענבי זעם" היה פשוט ניסיון לפגוע פגיעה מסיבית ולרכך מחדש את ההתנגדות של המחבלים בלבנון. שם לא הייתה תנועה של אוכלוסייה למרות שהזהרנו אותם גם שמה, אבל הזהרנו אותם רק לזוז מאזור המטרות ולא דחפנו אותם. בקוסובו אנחנו יודעים וזה הצלחת, ללא ספק זה הצלחת.

ברפואה חלופית הייתה כוונה לחדש את מאזן ההרתעה בינינו לבין המחבלים. אני רק מזכיר לכם, רפואה חלופית זה היה מבצע ביוני, ב 26 ביוני, עד אז הלכה והתגברה התכיפות של ירי קטיושות לתוך שטח מדינת ישראל, שתורף בזה שאנחנו הפרנו את הבנות ענבי זעם. אני אזכיר לכם רק מקרה אחד שאף אחד אולי אפילו לא זוכר אותו, כי הייתם עסוקים בדברים אחרים, אבל בליל הבחירות בלילה כשמדינת ישראל הייתה עסוקה בתוצאות הבחירות, המחבלים ירו מטחי קטיושות על צפון הארץ וזה הלך ונעשה תכוף יותר והדרך לאון מחדש את ההרתעה, הייתה תקיפה של מטרות התשתית ביוני, והיא הצליחה. במובן מסוים היא עד כדי כך הצליחה, שעכשיו כשביצענו את המבצע האחרון והייתה כאילו ציפייה או הערכה שכתוצאה מהתקיפה הראשונה יהיה ירי קטיושות, לא היה ירי קטיושות לתוך שטח מדינת ישראל. אז זה שימוש בכוח אווירי.

עכשיו אני רוצה לגעת בזריזות בכמה נקודות שצריך לקחת בחשבון אם זה מקומו של כוח אווירי במצב החדש. א' זה מגביר את הציפיות מכוח אווירי, יש כבר ציפייה, עם כל מה שאמרתי שככה יהיה זבנג וגמרנו, מערכה קצרה ומהירה ונתקע כמה מטרות שלטון, אז כמובן שהציפיות הן מאוד מאוד גבוהות להישגים וזה מדאיג אותנו כחיל אווירי. יש ציפיות מאיתנו לאפס שגיאות, כי כל שגיאה במערכה מהסוג הזה גם איך שהיא מתאפיינת בתחמושת שמפעילים בה וגם איך שהיא מתאפיינת במערכת המדינית והחברתית והתקשורתית ודעת הקהל שמלווה אותה. זה לא שאתה מסתער עם כוחות שריון, תעשה איזה טעות בתוך שדה הקרב. אבל אם פצצה אחת כמו שהאמריקאים יורים לתוך השגרירות הסינית, זה יכול להיות שווה ערך כמעט למערכה כולה או פגיעה בכפר קאנה בענבי זעם. לכן מצפים מאיתנו לאפס שגיאות, מצפים מאיתנו לאפס נפגעים, במקרה עד עכשיו זה עבד ויש כמובן את הרגישות העצומה לפגיעה באזרחים.

אתם יודעים, ביום עיון הקודם של מכון פישר היה מציג אמריקאי שסיפר לנו שהם הריצו בדיקה, משאל באשר לנכונות של הציבור לקבל פגיעה באזרחים. אז מסתבר שיש פער בין התשובות שנתנו אזרחים לבין התשובות שנתנו קצינים. אזרחים מוכנים לקבל יותר פגיעה באזרחים מאשר הקצינים עצמם. אתה שואל את עצמך מה ההסבר לתופעה הזאת? ההסבר היחידי שלי יש, היות ואני חי את האווירה הזאת, הקצינים כשהם עונים את התשובה הזאת הם חשים את הדין וחשבון שהם יצטרכו למסור בתור נאשמים לדבר הזה. לכן הרפרנט שלהם הוא יותר נמוך. אגב, הקצינים להפך מוכנים לקבל יותר שגיאות כי יש להם הבנה יותר טובה לזה שאפשר לעשות שגיאות והאזרחים מוכנים לקבל פחות שגיאות של הכוח האווירי.

יש דבר אחד חשוב והוא שהצד המותקף למעשה קובע את נקודת הסיום של המערכה ולא הצד המתקיף, כי תראו, אם המערכה הייתה מבוססת על כיבוש שטח, אז אנחנו מחליטים שאנחנו מגיעים עד קו מבואות דמשק או החלטנו במלחמת ששת הימים שאנחנו מגיעים עד התעלה ואנחנו מגיעים עד התעלה, מחליטים לעצור, ואנחנו יושבים עכשיו בשטח, הנכס הזה הוא בידינו, ואנחנו קובעים איפה המערכה נפסקה, בהנחה שאנחנו מנצחים. כשאתה תוקף את הצד השני באמצעות כוח אווירי, למעשה הוא צריך להרים דגל לבן. עד אז זה לא יסתיים, כי בכל פעם שאתה תעצור, המערכה לא הסתיימה. זאת אומרת יש פה מצב מוזר שדווקא הצד השני קובע את סיום המערכה. אבל לא סתם, כשאתה בא אחר כך למשא ומתן על הסדר מדיני או כשאתה נכנס לתהליך המדיני, כבשת שטח, אתה מתיישב למהלך המדיני כשהשטח בידיים שלך. כשהפסקת אש במערכה אווירית ואז התיישבת לדבר, את האש כבר הפסקת ולמעשה זה מצמצם את מספר הקלפים שיש לך, את המנוף שיש לך בידיים וזה אולי מאפיין את המצב החדש הזה.

יש עוד דבר שהוא מתקשר לעניין של פגיעה בטעות במטרה מסוימת שעלולה לשבש את המערכה כולה, והיא מערכת קבלת ההחלטות גם בדרגים הצבאיים העליונים וכמובן גם בדרגים המדיניים. בדרגים המדיניים במערכה קרקעית הייתי אומר זה יחסית די פשוט. זאת אומרת זה לא פשוט מבחינה היסטורית אבל זה פשוט מבחינה טכנית. כי מבחינה טכנית צריך לקחת החלטה פחות או יותר כשפותחים מלחמה ומבחינה טכנית צריך לקחת פחות או יותר החלטה שעושים מהלך התקפי, נניח לוקחים את רמת הגולן, פעם אחת מתיישבת ממשלת ישראל, נניח שהיא מחליטה את זה, ועכשיו מתחילים את המהלך. כשאתה מבצע מערכה אווירית ואתה הולך על מטרות אסטרטגיות כאלה חשובות וקריטיות כל אחת מהן, כמעט כל מטרה כרוכה באישור מדיני ואתה מוצא את עצמך למעשה פעמיים-שלוש ביום במערכה אווירית נדרש לאישור של הפיקוד העליון בצבא, לא נותנים להילחם, תנו להילחם רגע, החלטתם, תנו להילחם, לא. אתה הולך לזה, האמריקאים מתארים את זה יפה על קוסובו, על מעגל קבלת ההחלטות שהולך ברוורס, לפחות להם יש אמצעים להעברת נתונים די מהיר באמצעות וידאו קונפרנס, אבל בכל אופן זה דבר שמשפיע על היתמוס של מערכה מהסוג הזה.

על תפקיד התקשורת אני לא רוצה להתעכב. אני רק רוצה להגיד עוד נקודה אחת שהיא אולי נקודה חדשנית מבחינתנו.

יש דבר אחד חשוב שאם אני מחבר את הכל ביחד, אם אני מחבר את העובדה שמדובר באיומים שבאים מרחוק ומטרות שאין לנו אפילו גבול משותף איתנו, ואיומים שיש להם יכולת השמדה המונית ותשובה שלנו כנגד נקודות משען מאוד מאוד חשובות של המדינות

האלה, ופגיעה מאוד מאוד חמורה בעורף שלנו והייתי אומר השתתפות בתסריט מאוד מפתה, כמו שאמרתי תראו, אם עיראק רצתה בעבר להשתתף במערכה נגדנו, הייתה צריכה להניע כוחות במשך עשרה ימים לעבר רמת הגולן. אבל אם היום היא רוצה להשתתף במערכה, כל מה שהיא צריכה זה כמה לחיצות כפתור ממערב עיראק והיא שותפה במערכה.

ההתנהויות הזאת והפיזור של החזית למעגלים כאלה רחוקים ולמדינות כאלה, קודם כל מאזן הכוחות, אבל לא רק מאזן הכוחות, גם הפיזור הזה וריבוי השחקנים, וגם הפיתוי הטכני שמאפשר לעשות שיתוף פעולה יותר קל, גורר אחריו את הצורך החיוני הבלתי נמנע שמלחמות עם תסריטים כאלה ייעשו בקואליציות. הן כבר עכשיו נעשות בקואליציות אבל אני מדבר מבחינתנו. אנחנו צריכים לחשוב על זה שאנחנו נמצא את עצמנו שותפים עם מדינה נוספת במערכה כזאת. זה גם אינטרס חיוני שלהם, כי אם אירן מזקיפה טילים שיכולים להגיע הנה ויכולים להגיע גם לאירופה, זה לא רק עניין שלנו. אבל נוצר פה מימד חדש והוא העובדה שחילות אוויר, יש להם גמישות. אי אפשר בין שתי דיביזיות לתאם מתקפה, אבל לתאם מתקפה בין שני כוחות אוויריים, טכנית זה קל יותר.

לבסוף, איך בונים טכנית חיל אוויר כזה? טוב, אז פרט למטוסים שבהם אין מה להתעכב, אני רוצה להתעכב על שלושה דברים.

יש לנו מצד אחד את מערכת החץ כפי שאתם יודעים, שהיא פחות או יותר צריכה להיות עוד עמוד תמיכה במערכה הכוללת הזאת, כי אי אפשר בשום פנים ואופן לבנות על אפשרות של סגירה הרמטית של מדינת ישראל, אין לה יכולת לאטום באופן מוחלט, אבל היא יכולה להיות שותפה מאוד מאוד משמעותית בהגנה לצד ההתקפה וזה לא מוריד כהוא זה מן הצורך בהתקפה, זה אחד.

שניים – הריבוי ההולך וגדל של מל"טים בתוך הזירה. והדבר השלישי שרק עליו רציתי לומר מילה כי הוא נוגע גם לצרכים הלאומיים של מדינת ישראל, הוא מבנה שלם של מערך שתומך הפעלת כוח אווירי, החל ממטוסי תדלוק דרך מטוסי מודיעין, דרך מטוסים לתמונה אווירית, תקשורת. אם אתה מחבר את כל המערך התומך הזה שעד עכשיו עשינו אותו בכל מיני שיטות מאולתרות שהתבססו על כלי טייס בעיקר, שטסים עד באטמוספירה, הם יכולים לתת את השירות הזה של איסוף מודיעין למשל עד 100-200 קילומטר באלכסון. אבל פעם אחת שהזירה שלך היא כל כך רחוקה, ופעם אחת שהיא כולה זירה בתנועה ואתה צריך מודיעין בזמן אמת, הדרך היחידה לעטוף את כל הזירה עם תקשורת ועם תמונה אווירית ועם מודיעין ועם תצפית רצופה, היא לעשות את זה מהחלל. לכן אין ברירה אלא לתמוך כוח אווירי כזה עם הבעיות של מדינת ישראל, של חיל האוויר הישראלי, אלא על ידי שימוש בחלל. חלל היום זה לא איזה פריבילגיה של חיל אוויר, זה כבר הולך להיות נכס לאומי של מדינות, שלפי דעתי גם במונחים אזרחיים, מי שלא ימצא שם תוך ארבע-חמש שנים הוא פשוט לא במועדון של המדינות המתקדמות.

אני לא יודע אם אתם יודעים אבל בחלל נמצאים היום פחות או יותר 9,000 גופים, ועד היום בוצעו כבר 200 גיחות מאוישות. בערך שני שלישי מהן אמריקאיות ושליש אחד רוסיות. הכלים בכלל מתפרשים על פני מה שנקרא הגובה הנמוך בין 50 עד בסביבות 300 מייל גובה ובין 300 ל 1,000 מייל גובה בינוני, ומעל זה כמובן זה המדרגה השלישית. קיימים היום בעולם למעלה מ 25 אתרי שיגור. השימושים הם גם לקשר, צר סרט, רחב סרט, גם לצילום, גם צילום האינפרא בתנאי לילה, גם מכ"מים שכבר יודעים לעשות רזולוציה מאוד מאוד טובה, כלומר להתבונן על כדור הארץ דרך עננים בלי שתהייה מגבלת עננים, גם לתת התרעה מטילים בליסטיים או התרעות אלקטרו-מגנטיות אחרות, גם כמובן לאפשר ניווט, אותה מערכת GPS גם שירותי מטאורולוגיה, וגם להוות מעבדה בחלל ואז לבצע ניסויים מהחלל ובחלל. כך שהסריקה המהירה הזאת של האמצעים מהחלל מצביעה על זה שפשוט צריך להימצא שם, מדינת ישראל חייבת להימצא שם. האמריקאים משקיעים בערך 600 מיליארד דולר לשנה לנושא חלל, חצי מזה בנאס"א וחצי מזה בחיל האוויר האמריקאי.

התוכניות שלנו הולכות ונרקמות, את התשתית הטכנולוגית יש לנו כאן, ולפי דעתי אם אנחנו מבטאים את הצורך גם הצורך הצבאי וגם מצד שני הצורך הלאומי, התחום הזה ילך ויתפתח והוא יהפוך להיות לא רק בסיס לכלכלה ולהתפתחות ולשגשוג של מדינת ישראל, אלא גם אבן יסוד למערך שתומך בהפעלת כוח אווירי.