

עבור
 שר התחבורה – מר ישראל כץ
 ראש רת"א – מר גיורא רום
 ראש המועצה מטה יהודה – מר משה דדון

שמי יוסי כהן, טייס משנת 1986 ומדריך טיסה מזה 13 שנים בשדה התעופה הרצלייה, עם ניסיון כולל של 10,000 שעות טיסה. הראשון במדינת ישראל שהפך את נושא הדרכת הטיסה למקצוע. עוסק הן בהדרכת טיסה מעשית והן בלימודי תיאוריה לטיס פרטי. הרקורד האישי שלי מצביע על כ-100 טייסים בעלי רישיונות טיס, ביניהם טייסים פרטיים, מסחריים ובעלי הגדר מכשירים. ביניהם טייסים המטיסים מטוסי סילון ברחבי העולם.

היות ומתברר לאחרונה כי ישנה כוונה אמיתית לסגור את שדה התעופה הרצלייה, החלטתי להעלות את הצעתי למקום **חלופי הולם**, וזאת עפ"י פסיקת הבג"צ משנת 2003 לעניין זה.

אני **בעד סגירתו של שדה התעופה הרצלייה**, אולם רק לאחר שיינתן פיתרון הולם לסגירה זו. פסיקתו של הבג"צ משנת 2003 לעניין השדה מרגיעה אותי משהו, היות וכבוד השופטת ביניש שכתבה את פסק הדין (לפני שנבחרה לנשיאת העליון) נתנה ביטוי הולם לחיוניותו של שדה חלופי במקום הולם.

על מנת שסופו של תהליך בחירת מיקום השדה לא יזדקק להכרעת בית המשפט, החלטתי לבצע בדיקה מעמיקה בעניין זה, על מנת שקובעי המדיניות יראו פן נוסף ואמיתי של הצרכים האמיתיים להם נזקקת התעופה האזרחית במדינת ישראל באופן דחוף ומשוע. הצרכים עליהם אכתוב במסמך זה נאספו והגיעו מן השטח עצמו, ומתוך כ-30 שנות ניסיון בתעופה אזרחית. לצערי, הקדנציות של ראשי התעופה האזרחית לשעבר היו קצרות מידי, ורובם ככולם לא השכילו להבין את גודל הבעיה האמיתית של התעופה האזרחית במדינה. העובדה ששדה התעופה המרכזי של התעופה האזרחית בישראל עדיין נמצא במקום קטן וצפוף כמו שדה התעופה הרצלייה, צפוף פיזית באין יכולת להכניס למקום שום מטוס חדש נוסף, על שלל הגרוטאות בנות ה-30 הקיימות שם, וצפוף מאוד מבחינה תעבורתית - מדברת בעד עצמה. לא תמיד נפלה האשמה על ראשי מינהל התעופה האזרחית (בשמה הקודם) על אי ההתייחסות הרצינית לעניין זה, אלא דווקא לאלה שהקיפו אותם "בהצעות מקצועיות". נוכח נסיבות העניין והלחץ הגובר על נטישת שדה התעופה הרצלייה, כדאי "לצאת מן הקופסה" ולהסתכל קדימה, וזאת על מנת שהחלטה על העברתו של השדה לשדה אחר, לא תהיה בכייה לדורות.

צריך להבין שללא קשר לגחמותיה של גברת ראש העיר הרצלייה אנד קומפני, שדה התעופה הרצלייה איננו יכול לשרת באמת את התעופה הקלה במדינה, בגלל צפיפותו ומגבלותיו הריאליים. בשדה העכשווי אין אפשרות להכניס סיכה נוספת כאמור, מבלי שסיכה זו לא תפריע לאחרים. הבעיה מוכרת וידועה.

השדה צריך לעבור למקום מרכזי אחר, על מנת להביא את התעופה הקלה במדינת ישראל לתוך המאה העשרים ואחת, הן מבחינת עזרים והן מבחינת מטוסים. כולנו קצנו בגרוטאות בנות השלושים הממריאות משדה זה, וכולנו מייחלים לטוס על מטוסים משנות האלפיים ומעלה. המימון למטוסים הללו קיים, ומחכה למימושו המידי. מיקומו של השדה החדש **חייב** להיות במרכז הארץ. אסור בתכלית האיסור ליתן למאן שהוא לקבל החלטה על העתקתו של השדה למגידו ו/או לשדה תימן, היות וצעד בלתי הפיך זה, יהרוס את התשתית המרכזית של התעופה הכללית במדינת ישראל. (תשתית שממנה צומחים בין היתר טייסי העתיד של חברות התעופה הגדולות, המטיסות עשרות אלפי נוסעים לכל העולם) הרי ברור לכל כי כתוצאה מהמרחק הרב ממרכז הארץ (מהמקומות המוזכרים הנ"ל) ידירו את רגלם רוב חניכי הטיס הפוטנציאליים מצד אחד, ורוב הטייסים הפעילים מצד שני.

לפני כמה שנים סגרו את שדה התעופה עטרות בירושלים כתוצאה מהאינפואדה השנייה. סיטואציה זו גרמה לחלק גדול מטייס/תושבי הבירה בישראל להפסיק לטוס, ולחלק קטן יותר לנדוד להרצלייה. בינתיים, נולדה עיר חדשה בישראל, עיר האמורה להיות הרביעית בגודלה במדינה, העיר מודיעין השוכנת בין ירושלים לתל אביב. הסיטואציות החדשות שהתהוו בשטח יצרו מצב של צורך בחשיבה אסטרטגית

מחודשת על מיקומו של שדה תעופה מרכזי - פנים ארצי, שיוכל לשרת את רובה של אוכלוסיית מרכז המדינה.

סגירתו של שדה התעופה עטרות בירושלים, הביאה לחיסולה של מערכת ה-ILS היחידה עליה התאמנו ונבחנו טייסי וחניכי הטיס במדינה, והפיתרון הקל שנתנה המדינה היה פיתרון הסימולטור. סימולטור זה דבר יפה נחמד ומלמד המון, אולם אינו יכול להוות תחליף ראוי ואמיתי למערכת ILS הממוקמת בשדה תעופה נורמאלי. נוצר מצב מגוחך, שרובם של הטייסים בעלי הגדר מכשירים מהשנים האחרונות, הפכו "לטייסי מחשב", ולאף אחד לא איכפת. חלקם של "טייסי המחשב" מתקדמים, ומגיעים להטיס מטוסי סילון גדולים, כאשר "ההגדר" הראשוני להטסת מטוס בהסתמכות על מכשירים, ניתן להם מבלי שנבחנו בתנאי מזג אוויר אמיתי! זאת היא שערורייה בפני עצמה שמישהו מקובעי המדיניות בתעופה האזרחית צריך לתת את דעתו על כך! יותר מכך, גם מבחני הרמה השנתיים הנערכים לכלל הטייסים בעלי הגדר המכשירים, נעשים באותה צורה בדיוק – עבודת מחשב בעיקרה!

לא יתכן שמדינה המחשיבה עצמה כמדינה מתוקנת, לא תבנה לפחות שדה אזרחי אחד בו יהיו כל העוזרים הבסיסיים הנדרשים, על מנת לקיים תעופה אזרחית טובה ובטוחה. כתוצאה מגידול התעבורה האווירית בשדה התעופה בן גוריון – הפסיק השדה להיות אופציה לאימוני טיסת מכשירים ולמבחנים בהתאמה. מי שניסה לקבל בשנה האחרונה "חלון זמן" לאימון טיסת מכשירים בשדה התעופה בן גוריון, מבין שהמשימה כמעט בלתי אפשרית. האופציה היחידה שהייתה נהוגה עד פרוץ האינתיפדה השנייה, הייתה קיימת בשדה התעופה עטרות בירושלים, שדה שניסגר כאמור בעקבות המאורעות בשטחים. נוצר מצב בלתי אפשרי ומסוכן, מצב שצריך לפותרו לאלתר.

הרמה הכללית יורדת בהכרח, עניין היכול להיות בעוכרינו ביום מן הימים. (ודי לחכימא ברמיזא)

אינני רוצה להרחיב לעניין חיוניותו האסטרטגית ברמה הלאומית, של שדה תעופה במרכז הארץ לעניין הכשרת הטייסים לכלל התעופה הישראלית, היות ואת זה עשה טוב ממני מדריך הטיסה אורי אביב כאשר פרש את מצגתו בפני רת"א. אני מעריך שראש רת"א יידע להעביר לשר התחבורה את הדברים הללו בצורה הנכונה והמשכנעת ביותר, על מנת שהחלטה בעניין השדה החילופי תינתן מתוך ראייה כוללת, ולא מתוך רצון להניח "פלסטר על הפצע". אני בהחלט רוצה להאיר את עיני הקוראים השונים, ביניהם שר התחבורה, ראש רת"א וכול מי שנוגע בדבר, כי זו היא ההזדמנות לקבל את החלטה האסטרטגית הנכונה, ולתת שירות נכון ומוצדק יותר **לרובה** של אוכלוסיית מדינת ישראל, הסובבת את גוש דן במערב, ירושלים במזרח, אשקלון בדרום וחדרה בצפון. החלטה נכונה על בניית שדה תעופה פנים ארצי חדש בטברור של מעגל הערים שצויינו לעיל, תיתן מענה נכון יותר, צודק יותר, חכם וענייני יותר בראיית המאקרו. כל החלטה אחרת מבחינת מיקומו של בניית השדה העתידי, סופה שתהיה בכייה לדורות. מיקום גיאוגרפי מצוין עפ"י הנתונים שהבאתי נמצא בבקעת לטרון, בסמוך ל"מיני ישראל". לאחרונה, נבדקה האפשרות לעניין את פרנסי האזור בהקמת שדה שכזה. ההיענות והפתיחות היו טובים. פרנסי המקום מבינים את הפוטנציאל הענק הנקרה לדרכם, ורצונם לראות את אזורם מתעורר לחיים חדשים - גדול מאוד.

בניית שדה תעופה אזרחי חדש בבקעת לטרון, תיתן חיים חדשים לענף התעופה האזרחית במדינת ישראל, ותיצור גירוי עז לאלפי תושבים בעלי פוטנציאל הגרים בערים הגדולות שהוזכרו. בעובדה, הפוטנציאל הגלום בתושבי המדינה המעוניינים ללמוד תעופה, איננו מגיע לידי ביטוי, כתוצאה מקשיי נגישות לשדה התעופה הרצלייה. זמן הנסיעה מהערים הגדולות המוזכרות לעיל למיקום החדש המוצע יהיה בין 15 ל-30 דקות נסיעה.

ההצעה היא כי השדה החדש יהיה פתוח ונגיש לכלל התושבים, **בדיוק כפי שהמנחתים באר שבע מגידו ומצדה פתוחים לקהל הרחב** - על מנת שיהווה אטרקציה נוספת ומשמעותית קרובה לפרויקט מיני ישראל. פרויקט כזה אם יוקם, יוכל להוות מנוף לעסקים נוספים מסביבו.

אם נבחן שנית את פסיקתה של כבוד השופטת בייניש בבג"צ הרלוונטי, ניווכח לראות ולהבין, שלא יכול להיות מיקום גיאוגרפי הולם יותר מהמיקום המוצע – בקעת לטרון, מיקום שייתן מענה הולם מכל הבחינות הרלוונטיות לעניין זה.

חלקת השדה המוצע נמצאת בנ.צ. $E34^{\circ} 58. 32'$ $N31^{\circ} 50. 68'$ – בגובה של כ-550 רגל QNH (כ-170 מטר מעל פני הים) ובאורך של כ-2 ק"מ. הכיוון המגנטי של החלקה העכשווית מתאים לבניית מסלול בכיוונים 32/14, אם אפשרות הסטה של כ-30 מעלות ימינה ו/או שמאלה.

מרחקו של המיקום המוצע משדות תעופה מרכזיים הוא:

המדידה נעשתה מתחילת מסלול 32

מפלמחים =	NM 14.5	(26 ק"מ)
מחזור =	NM 13.3	(24 ק"מ)
מעטרות =	NM 12.7	(23 ק"מ)
מבן גוריון =	NM 10.9	(20 ק"מ)
מתל נוף =	NM 7.6	(14 ק"מ)

המיקום הגיאוגרפי לא יפריע לשדות התעופה הגדולים הסובבים אותו.

היתרונות

1. גישה מהירה מהכבישים: 1 - 3 - 6 - 431 - 443
2. האפשרות לבנות מסלול בגודל של: 1,500X25 מטר (לפחות) + מסלול הסעה ברוחב מתאים ובהפרדה מתאימה מן המסלול הראשי.
3. האפשרות לבצע תרגולי נחיתות אונס אחרי ההמראה ללא חשש
4. באובדן מנוע אמיתי לאחר המראה יהיה ניתן לבצע נחיתת אונס - כמעט לכל כיוון וללא חשש
5. האפשרות לבנות מוסכים מתקדמים בהם יהיה ניתן גם לצבוע מטוסים.
6. מטוסי אימון חדשים (במקום הגרוטאות בנות השלושים ויותר) יוכלו להיכנס למערכת.
7. בניית מערכת ILS שתיתן מענה מקצועי ואמיתי לטייסי המדינה, על מנת שיוכלו להתאמן במתקן אמיתי שאיננו קיים כיום.
8. תאורת מסלול לטיסות לילה.
9. לא תהיה הגבלת מספר המקיפים.
10. לא תהיה הגבלת שעות הפעילות באמצע היום.
11. אזורי אימון גדולים
12. חניה למכביר.
13. פתוח לציבור הרחב – מקום בילוי – מסעדות, בתי קפה ושירותים אחרים.
14. לטובת הירוקים - הריחוק מישובים עם בנייה רוויה ימנע בעיות רעש.
15. אין במיקום המוצע שמורת טבע מוכרזת, ולכן טיפוח אתר כזה משולב בתיירות רק יסייע לשמור על הטבע.
16. נגישות לפיקוח נאות וצמוד של מפקחי רשות התעופה האזרחית שמשרדיה ממוקמים ב-אירפורט סיטי, מהלך נסיעה של 10 דקות מהמיקום המוצע.

המשמעויות

שדה תעופה הכולל את היתרונות שציינתי, איננו דבר מיוחד. בעולם הרחב ישנם אלפי שדות כאלו, ואף משוכללים ממנו. הדרישות עליהן מצביע מסמך זה הן מינימליסטיות, שאם יתקבלו, יהיה זה בסופו של דבר לטובת התעופה האזרחית הכללית ולכבודה של מדינת ישראל.

ובמידה ותתקבל ההחלטה הנכונה, האתר יוכל להיות מוקם ומוכן על כל עזריו, בתוך פחות משנה מיום תחילת העבודה.

עלויות

חישוב העלויות מתייחס למסלול באורך של 1,500X25 מטר + מסלול הסעה ברוחב של 12 מטר, הכוללת הפרדת מצעים רוחבית מתאימה מהמסלול הראשי + 8 מחברים בין שני המסלולים. כמו כן העלות כוללת את קווי המים והביוב למיקום המוצע. החישוב איננו כולל את עלותה של תאורת לילה, מערכת ILS, המוסכים והמבנים האמורים להיות במקום. כמו כן, העלות איננה כוללת את עלותה של הקרקע. חישוב גס של סלילת האמור לעיל (הכוללת חוזק חומרים המתאים עפ"י תקן בניית מנחת למטוסים קלים בסדר גודל שכזה – על מאפייניו + מצעים המתאימים לאזור המדובר + תשתית יסוד (קווי מים, ביוב וניקוז חשמל וטלפוניה) = כ- \$4,000,000 (הערכה מקסימאלית)

זמן העבודה הנדרשת כוללת הנחת המצעים וסלילת המסלול = 4 חודשים (גג גבוה)

מימון כספי לפרויקט

ישנם משקיעים ישראלים רציניים מאוד לכל הפרויקט, כולל החכרת ו/או רכישת הקרקע.

לסיכום:

במידה ותתקבל ההחלטה על בניית שדה תעופה במיקום המוצע, תהיה זו החלטה חכמה, נכונה וצודקת. כל החלטה אחרת מאלה המועלות חדשות לבקרים, לא תועיל במאומה לתעופה האזרחית. ותמשיך להצעידיה לאחור.

הגורם שיקבל את ההחלטה על בניית הפרויקט ויבצעה, יכנס להיסטוריה כאחד ויחיד שעשה דבר מה אמיתי נכון וצודק למען התעופה האזרחית במדינה, מאז הקמתה.

והדבר הכי חשוב:

אם תרצו – אין זו אגדה

יוסי כהן
אתרוג 21 גבעת זאב 90917
02-5361668
052-3658700