

43274755-7	07/07/2014	- israel defense	עמוד 97	1	13.51x25.85
3 F 9 א 35 חטוט - 102079					

מחסור בטייסיים בתעופה המסחרית – אזרחית מאת אלוף (מיל') דוד עיברי

אלוף (מיל') דוד עיברי היה מפקד חיל האוויר, סגן הרמטכ"ל, מנכ"ל משרד הביטחון, ראש המועצה לביטחון לאומי ושגריר ישראל לארה"ב. כיום הוא משמש כנשיא בואינג בישראל



לאחרונה אנו ערים לתנופת צמיחה בתנועה האזרחית - מסחרית בכל העולם. היתה אמנם ירידה משמעותית לאחר 11 בספטמבר 2001 אך מאז הצמיחה בקצב יציב כל שנה, כאשר בשנים האחרונות הצמיחה הממוצעת היא ב- 4%-5% לשנה ובמזרח אסיה ב- 8%-7% לשנה (בהודו וסין). בכל מימד שנבדוק ישנו גידול בתנועות הנוסעים, במספר הטיסות הגלובלי, במספר שירות התעופה ובמספר הטרמינלים. אם נסתכל על מספר המטוסים החרשים הנכנסים לשירות מרי שנה, נראה שיצרניות המטוסים הגדולות, איירבאס ובואינג, סיפקו לשוק בין 350 ל- 400 מטוסים לשנה כל אחת לפני עשור. הרי כיום, ב- 2013 הן עברו את ה- 600 מטוס כל אחת. מובן שחלק מהמטוסים החדשים מחליפים מטוסים ישנים ופחות יעילים, אך בממוצע רק מחציתם מחליפים מטוסים והיתרה מתווספת שנתית לצי הגדול שטס. השוק עליו מדובר הוא בעיקרו השוק הבין-מדינותי הבינלאומי. מצטרף לכך השוק האזורי הבנוי על מטוסי נוסעים קטנים יותר, בקטגוריה של 100 נוסעים ומטה ומיוצר על ידי חברות אחרות, ביניהם מטוסי סילון ומטוסי טורבו-פרופ' לכל הצמיחה הזו נדרשים צוותים להפעלה מכל המקצועות, אך ברצוני להתייחס לצורך בטייסיים ההולך וגובר, כאשר לאחרונה טענו שתי חברות במזרח אסיה שנאלצו לצמצם קווי טיסה עקב חוסר בטייסיים.

הניסיון הנדרש מטייסי לקבלת רשיון טייס מסחרי המאפשר הטסת נוסעים הוא יחסית גדול. במרבית המקרים נדרש לפחות נסיון של 1500 שעות טיסה. לצבור ניסיון זה דרושים לפעמים שנים. מכאן שנראה שקצב ייצור המטוסים וקצב צמיחת התנועה מהירים יותר מקצב הסמכת הטייסיים. מקורות לטייסיים שהם כבר בעלי נסיון טיסה במדינות שונות הן בוגרי השירות הצבאי. בוגרים אלה הם בדרך כלל בעלי ניסיון טיסה רב והם מוסבים להתאים עצמם לסוגי המטוסים האזרחיים. החסכון בזמן הוא רב. בשנים האחרונות מקורות אלה אפילו גדלו משתי סיבות עיקריות: צמצומים בתקציבי הביטחון אשר צמצמו בכמות שעות הטיסה, והמעבר ההדרגתי למטוסים ללא טייס. מצב זה שחרר חלק גדול יותר של טייסיים מנוסים לשוק. מובן שלא כולם מצטרפים לטייסי המסחרי, אך המצאי לזמן מסוים ממקורות אלה גדל. מקורות נוספים הם השוק האזרחי, הטיס הפרטי, הטיס המסחרי-פרטי. אם נסתכל מעט יותר קדימה, נראה שהמצאי מהשוק הצבאי יקטן בצורה דרסטית כי בתי הספר לטיס הצבאיים מתאימים עצמם לצרכים העתידיים וכמות הבוגרים הצטמצמה באופן משמעותי.

המסקנה הברורה היא שבתי הספר האזרחיים לטיס, להסמכת טייסיים מסחריים, חייבים להאיץ את תפוקתם, גם לפצות את צמצום המקורות מהשרות הצבאי וגם לפצות על הצמיחה של שוק התעופה. חוקי ההיצע והביקוש ישפיעו בשנים הקרובות על שוק התעופה בצורה הולכת ומחריפה, ונראה שאחד מצווארי הבקבוק יהיה בהסמכת טייסיים. נשמע אבסורד שכולנו מדברים על מטוסים ללא טייס ואפילו יש המעריכים שמטוס ה- F35 יהיה מטוס הקרב המאוויש האחרון, והנה ניתוח השוק מצוין צורך בגידול במספר הטייסיים ובצורה משמעותית