

גורם בכיר בכבאות מזהיר: סכנה ממשית ליכולת הכיבוי בגוש דן ובירושלים

שי לוי | פז"ם | פורסם 30/11/16 11:11

מדינת ישראל סוגרת עוד ועוד מנחתים ושדות תעופה, ואף אחד לא נותן את דעתו לפגיעה ביכולת הכיבוי מהאוויר. לאחר השבוע הקשה מזהיר גורם בכיר בכבאות: המצב רק יחמיר לאחר הסגירה המתוכננת של שדות בתל אביב ובהרצליה - מהלך שישאיר את אזור המרכז וירושלים נטולי מנחתים



השריפה בשכונת רוממה בחיפה. איך סגירת שדות תעופה קשורה ליכולת לכבות שריפות?

בשנים האחרונות מדינת ישראל סגרה מספר לא קטן של מנחתים ושדות תעופה קטנים. בקרוב, כמו שזה נראה כרגע, היא תסגור שני שדות נוספים - בהרצליה ובתל אביב - לטובת בניית מגדלי יוקרה. כשזה יקרה, מטוסי הכיבוי יאבדו מקומות המראה אסטרטגיים במדינת ישראל, ובעצם יאבדו יכולת פעולה ממרחקים גדולים יותר - מה שיביא ליכולת נמוכה יותר לכבות שריפות.

"שדה תעופה זה תשתית לאומית, לא מקום פרטי", אומר לנו תא"ל (במיל) אודי זוהר, טייס קרב לשעבר, מנהל רשות התעופה האזרחית בעברו וכיום מנכ"ל חברת התעופה האזרחית "כים ניר". החברה מספקת שירותים כמו הטסה מסחרית, וגם כיבוי אש מהאוויר.

על פי גורם בכיר בכבאות, אזור המרכז וירושלים יהיה חשופים לתוצאות המחדל הזוחל ביכולת הכיבוי. "עד אסון הכרמל לקחו את מטוסי הכיבוי והציבו אותם בכוננות לעשות כיבוי אווירי בעונה", הסביר לנו הגורם הבכיר. "בדרך כלל, העונה הייתה נגמרת באזור אוקטובר-נובמבר. השריפה של אסון הכרמל הייתה בדצמבר, כלומר, אז מטוסי הריסוס כבר היו בעבודות ריסוס ולא היו מוכנים לכיבוי שריפה, והיא הלכה והתפתחה והגיעה לממדים שכבר אי אפשר היה לכבות אותה".



לדברי אותו גורם, "אם המטוסים לא היו מגיעים, אין לי מושג איך היו משתלטים על השריפות". רק בשבוע שעבר, הטייסים הישראלים עשו למעלה מ-400 שעות טיסה. "מדובר במספר הזוי, למעלה מ-600 גיחות שבכל אחת מהן אתה לוקח 3,000 ליטר חומר מעכב בעירה".

דווקא המרכז מאחור

למדינת ישראל יש כיום 14 מטוסי כיבוי שעומדים בכוננות בשני מנחתים של "כים ניר": האחד במגידו והשני בקדמה. "בעונת השריפות הם עומדים בכוננות של 15 דקות המראה, בדיוק כמו בחיל האוויר", אומר הגורם ששוחחנו איתו. "זה אומר שבשעות היום, כשפוטנציאל השריפות יותר משמעותי, יושבים טייסים ואנשי צוות קרקע שיכולים להיות באוויר בתוך רבע שעה".

טייסי הכיבוי הישראלים יודעים לעבוד ממספר מנחתים, שאותם הם מפעילים בהתאם למקום

השריפה. "אם לדוגמה יש שריפה באזור קריית שמונה, הר דב ואצבע הגליל, הם יודעים לפתוח את מחניים ולעבוד משם. אם יש שריפה באזור חיפה, הם יודעים לפתוח המנחת בחיפה ולעבוד משם". התפיסה הזו קובעת שזמן הטיסה מהמנחת ובחזרה צריך להיות כמה שיותר קצר. הזמן משחק תפקיד כל כך קריטי שבזמן שריפה הם נוחתים, משאירים את המנוע דולק ומקבלים למכלים שלהם את המים והחומר מעקב הבערה. "מנחיתה להמראה, המטוס ממריא תוך פחות מעשר דקות", אמר הבכיר בכבאות. "כשיש שריפה, זה מצב של מלחמה".

פה נכנס לתחום נושא המנחתים - וכמו שזה נראה כרגע, המחדל הבא של מדינת ישראל. "המנחתים זה נושא קריטי בתחום הכיבוי, ובכלל בראייה הלאומית. כיום יש מנחתים בצפון ומנחתים ובדרום, ודווקא המרכז נשאר מאחור". זו הסיבה שכיום, כפי שקרה בשריפה האחרונה, מכבים את אזור ירושלים ממנחת קדמה שנמצא בין קריית גת לקריית מלאכי. "אחד הלקחים מהאירוע האחרון זה שמנחת קדמה קטן מדי. גם היו שם רוחות חזקות, אז הכל הסתבך", הסביר לנו הגורם הבכיר. "ברגע שהמנחת הזה לא משמעותי, יש קושי רב לעמוד בספיקה שנדרשת לכיבוי בכל אזור ירושלים".



שריפה בנווה אילן | צילום: כב"ה בית שמש

אולי היה אפשר להציל בתים בנטף או בית מאיר

עוד הסביר הבכיר כי באירועים משמעותיים, כמו זה שהיינו עדים לו בשבוע האחרון, מרכזים את הכוח האווירי במנחת קרוב ומשם טסים יחד. מדבריו משתמע שאולי, אם היה מנחת מתאים קרוב יותר, היו מצליחים להציל בתים רבים שנשרפו באזורים האלה - כמו בנטף, בית מאיר ואחרים - וכן גם אלפי דונמים של חורש.

"רוב שדות התעופה בישראל, שגם חיל האוויר פועל מהם, הם בכלל מימי הבריטים", מסביר זוהר. "הבריטים חיו פה וחשבו איך נכון לחלק את המנחתים, לימים שדות התעופה של מדינת ישראל, מבחינה גיאוגרפית. הם דווקא עשו את זה נכון ובצורה שכיסתה את כל

ישראל מהאוויר, והיום אתה רואה דבר מוזר: את רוב שדות התעופה של הבריטים אנחנו סוגרים, בעיקר במרכז".
הכוונה היא לשדה עטרות שכבר נסגר, רמלה שנסגר לפני שנים רבות, סירקין שנסגר גם הוא ובקרוב ייסגרו כאמור גם השדות בהרצליה ובתל אביב. "ההסבר הכי טוב למחדל הזה הוא המונח 'אבן ראשה'. כשבונים קשתות שמים בשיא הגובה שלהן את אבן הראשה, שאם תוריד אותה, הכל יקרוס. אם תסגור את שדות התעופה בהרצליה ובתל אביב, כל התעופה האזרחית בארץ תקרוס", מזהיר זוהר. "אין מנחת במטרופולין גוש דן, זה משהו שאין לו אח ורע בעולם".

על פי זוהר, מדובר במחדל של ממש. "התעופה מתה בינתיים, ואני שומע דברים הזויים כמו 'מי שצריך להגיע למרכז, שיטוס למגידו'. חד וחלק, אין פה תהליך של קבלת החלטות ועבודה סדורה. מי שהחליט לסגור כל שדה לא הסתכל על התמונה הגדולה. תוריד למטוס 10 ס"מ מהכנף - הוא יטוס, תוריד עוד 10 - הוא יטוס, אבל תוריד עוד ועוד, תגיע לחצי מטר והוא כבר לא יטוס".

תא"ל (במיל) אודי זוהר בעת שירותו בצה"ל | צילום: אתר חיל האוויר



זה המקום לציין שבהרצליה נמצא כיום המוסך של חברת "כים ניר", שגם מטפלת במטוסי הכיבוי. ברגע שהשדה הזה ייסגר, לא יהיה להם כבר איפה לטפל באותם מטוסים. בגלל אי הוודאות, החברה לא תחכה לרגע הזה וסביר להניח שתוציא משם את המוסכים למקום בטוח יותר, כך שבאופן ישיר תהיה פגיעה קשה במערך הכבאות האווירי, במה שמוגדר כמשימה לאומית.

"שדה תעופה זה לא מקום פרטי. זו תשתית לאומית של מדינה שנמצאת תחת אחריותה, בדיוק כמו סלילת כביש", אומר זוהר. "ברור שאם יסגרו את שדה התעופה בהרצליה ולא ימצאו שדה תעופה בריטי ישן אחר, לא יהיה אף מנחת במרכז הארץ ויעברו שני עשורים לפחות עד שיצליחו לבנות אחד חדש באזור הזה, אם בכלל".