

המבצעים של טייסת 10
מתרחשים כולם בתחומי
מדינת ישראל, אבל
חשיבותם הגדולה אינה
מתבטאת במספר הפצצות
או הגיחות. אנשי הטייסת
פועלים למען בני נוער
בסיכון ומקדישים את זמנם
ומרצם להעברת תכני
תעופה לנערים שכמעט
כולם כבר ויתרו עליהם

יהיה עשר

יהונתן מרוז
צילום: כרמל הורוביץ
ועיינה קימרון

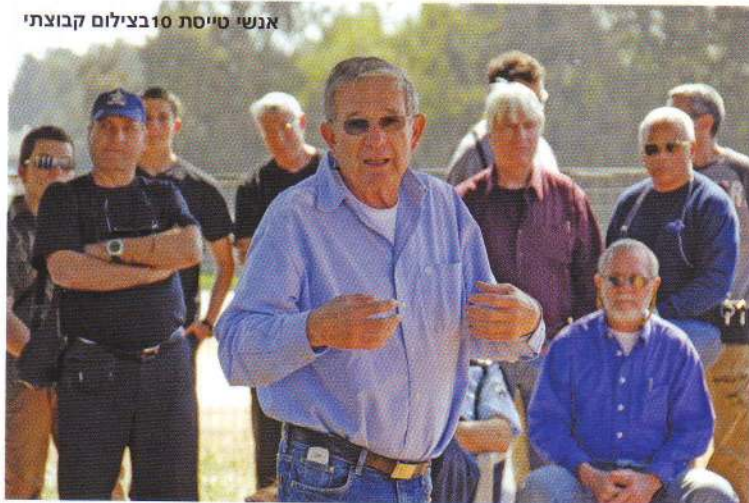
משש וחצי בבוקר ועד אור אחרון, משמש שדה-התעופה בהרצליה בית לחובבי תעופה קלה. כלי-טיס להשכיר, לימודים על סימולאטור וטיסות רומנטיות לכל דורש, הן רק חלק מהאפשרויות שהמקום מציע. לא בטוח שהמגיעים אל השדה מדי יום יודעים שלפני כ-60 שנה, שימש השדה כמשכנה הראשון של טייסת קרב מבצעית בחיל-האוויר, ששמה הולך לפניה מאז ועד היום, הלא היא טייסת "הקרב הראשונה". מאז חלפו השנים, מלחמות פרצו והסתיימו והרבה מאוד מטוסים עברו בשמי שדה-התעופה הקטן, אבל גם היום, הוא משמש כבסיס לטייסת.

מדובר בטייסת צעירה יחסית וצנועה, שהישגיה טרם נרשמו בספרי ההיסטוריה והמורשת. היא מפעילה מטוסים קלים ורגילה לעבוד רחוק מאוד הזקורים. לטייסים זה לא מפריע: האור שחשוב להם באמת הוא אותו אור בעיניהם של אלו הזוכים לסיוע מידיהם. רובם אינם עונדים כנפי-טיס, לא תקפו ברצועת עזה או השתתפו במבצעים מסווגים שיחשפו בפני הציבור הרחב רק בעוד שנים ארוכות ולמרות זאת המשימות



בטייסת
10 החליטו
שהמסלול הנכון
נמצא דווקא
באוויר. "החלטנו
לקרב את
הנערים האלה
לתחום אליו הם
לא היו נחשפים
בשום אופן
אחר", אומר
אשר

אנשי טייסת 10 בצילום קבוצתי



הקשה בבית ועד לעמותות המטפלות
בנערים עבריינים.

"ידעתי על נוער בסיכון רק מקריאה
בעיתון", מספר אשר. "במשך השנים
שעסקתי בתחום, העולם הזה נחשף
בפני. יש מאות אלפי נערים בסיכון
במדינת ישראל. זו פצצה מתקתקת
ורק מעטים מהם זוכים לטיפול
במסגרת כזו או אחרת". כדי למנוע
מהמצב להדרדר, עושים חברי טייסת
10 מאמץ לסייע לנערים. האמצעי?
לימודי תעופה.

בטייסת 10 החליטו שהמסלול הנכון
נמצא דווקא באוויר. "החלטנו לקרב
את הנערים האלה לתחום אליו הם לא
היו נחשפים בשום אופן אחר", אומר
אשר. "הם מחפשים ריגושים, אבל
בדרך-כלל מדובר בריגושים שליליים:
גניבות, פריצות, שימוש בסמים. אז
החלטנו להביא להם ריגוש חיובי. אני
לא צריך לספר לך עד כמה תעופה
יכולה להיות תחום מרתק".

פעם בשבוע, לאורך שלושה חודשים,
פוגש מדריך מטעם הטייסת קבוצה
של נערים בסיכון למשך מספר שעות
ומעביר להם ידע שכל טייס נדרש לצבור
במוקדם או במאוחר: תולדות התעופה,
מבנה המטוס, התמודדות עם מזג-
האוויר, פיקוח טיסה וניווט. המדריך
לא שוכח לשלב בלימודי התעופה גם
חוויות אישיות ותובנות שהספיק
לצבור באוויר.

אחרים, מספר אשר. "חלק מהאנשים
ואני ביניהם, חשבו שחשוב לעבוד
למען הקהילה ומצד שני חיפשו בזה
את העניין האישי". אחרים, אומר אשר,
רצו להוכיח שהדימוי השלילי שצמח
לטייסים פרטיים מוטעה מהיסוד. "חלק
אמרו שמסתכלים עלינו, הטייסים
הפרטיים, כמו על עשירים מפונקים.
הם החליטו להתנדב למען הקהילה כדי
לשבור את הסטיגמה הזו".

הטייסים בטייסת 10 נהנים, אם
כך, משני עולמות. הראשון הוא
ההרפתקה. "במסגרת פעילות הטייסת,
אנחנו מבצעים טיסות מעניינות, לא
שגרתיות, שחורגות מהנתיבים המוכרים
והידועים", מגלה משה. את העולם
השני מתמצת אשר במשפט אחד: "אדם
שבוחר להתנדב למען המטרה הנעלה
ביותר, עושה את זה קודם כל בשביל
עצמו", הוא קובע. "לא רק שזה מוסיף
הרבה מאוד עניין בחיים, זה גם מספק
אותך באופן אישי".

באים ללמוד

ההתלהבות והרצון של אנשי טייסת
10 מתועלים לכמה ערוצי פעולה
מרכזיים. הראשון והחשוב מכולם,
הוא עבודה עם נוער בסיכון. הטייסת
מאתרת בני נוער במסגרות שונות, החל
בכיתות "אתגר" בבתי-הספר התיכוניים,
דרך מתנ"סים בהם מקובצים בני נוער
שלא מוצאים טעם לחזור אל המציאות

שהם מבצעים בהתנדבות, יכולות
לשנות חיים. נא להכיר: טייסת 10.

בין שני עולמות

נהוג לומר שהפרטים הקטנים עושים
את ההבדל. זאת כמובן, בהנחה שהם
לא בורחים בין האצבעות והולכים
לאיבוד. אנשי טייסת 10 חברים באגודת
התעופה הכללית בישראל ומתנדבים
למען הקהילה בכמה אפיקים במקביל
ומנסים מדי יום למצוא את אותם
הפרטים הקטנים שנשכחו או אבדו
בדרך ולהשיב אותם למקום הנכון.
סיפורם מתחיל עם סיפור הקמתה של
הטייסת בשנת 2000.

במפגש עם אשר נחמיאס, המנהל
היוצא של טייסת 10 ואחד ממייסדיה
ומשה אקלר, מנהלה הנכנס של
הטייסת, מזכיר אגודת התעופה
הכללית והגזבר שלה, הם מדברים על
מה שבין התנדבות לאהבת הטיסה.
אשר מכיר את עולם הטיסה מקרוב
כבר 56 שנים, מהסולו הראשון על
מטוס פייפר בגדנ"ע אוויר, עד לרשיון
הטיסה האזרחי שהוציא לאחר מכן, לא
הפסיק לטוס לרגע. משה נמשך לתעופה
מתקופת גן הילדים, מחזיק ברשיון טיס
פרטי למעלה מ-30 שנה ובעל למעלה
מ-1100 שעות טיסה ברוומה. ההיכרות
שלהם עם עולם ההתנדבות, לעומת
זאת, נמשכת קצת פחות מעשור.

"לפני כתשע שנים, החלה יוזמה
באגודת התעופה להקים גוף של חברים
שיפעל למען הקהילה", משחזר אשר.
"בהתחלה קצת גיששנו. לא ידענו לאן
בדיוק נלך ומה נעשה, אבל במשך הזמן
הצלחנו לגבש את הדרך".

מסתכל מהצד לא בהכרח בין מה
יכול לגרום לאדם לחרוג מסדר היום
הקבוע שלו, לקום ולהתנדב, אלא
שבטייסת 10 ההתנדבות מקבלת,
בעזרתו האדיבה של מטוס צסנה, כיוון
מפתיע למדי. הכיוון הוא למעלה, כלפי
השמיים.

"הרעיון להקים ארגון של טייסים
מתנדבים נבע אצל כל אחד ממניעים

בסוף הקורס מגיע השיא. אחרי לימודי התיאוריה, נכנסים הנערים אל כלי-הטיס בפעם הראשונה וזוכים לטיסה של חצי שעה או שעה בשמי הארץ



"אנחנו טייסת 10. אנחנו מגלים שריפות ועוזרים לאנשים". רוברט מאונטווין

להתנהג במטוס. באותה הזדמנות, לקחתי את נציג העמותה הצידה וביקשתי ממנו לספר לי עליהם.

אשר גילה שאחד הנערים נמצא ישן בתעלה, נער אחר היה מומחה בפריצת מכוניות ונער שלישי הספיק לשבת בכלא. "הנציג אמר לי שכל זה לא חשוב וביקש ממני להסתכל עליהם. הם ישבו ליד המדריך שלנו בשקט, בלי לצעוק, בלי להתקוטט אחד עם השני. הוא אמר לי שזה נס, שזה לא קרה להם אף פעם", הוא נזכר בהנאה.

הטייסת עובדת גם עם עמותת 'רטורנו', המטפלת בעיקר בבני נוער דתיים. "זה יוצר אצלם שינוי עצום", קובע משה. "אחרי הפעילות של הטייסת, שניים מהם אמרו שהם רוצים להתגייס לצבא ואם הצלנו שניים כאלה, אנחנו מיועדים לגן עדן. לאחר שמור שם מקום של כבוד", הוא מוסיף.

בשילוב העבודה עם נוער בסיכון, אנשי טייסת 10 מוצאים את הזמן להטיס את יתומי צה"ל והמטפלה בכל יום עצמאות ולא מזניחים גם אוכלוסיות מיוחדות. יצחק פייר, יוצא

האוויר היא 'הטובים לטיס'. זה מרים את הדימוי העצמי שלהם ולכן זה עוזר להם להיחלץ מהבוץ, לראות שיש דברים אחרים בעולם שמתנכר אליהם".

בסוף הקורס מגיע השיא. אחרי לימודי התיאוריה, נכנסים הנערים אל כלי-הטיס בפעם הראשונה וזוכים לטיסה של חצי שעה או שעה בשמי הארץ. על ההגאים יושב טייס מסופק מטיסת 10 ומביט בעיניים הנוצצות שלהם. "זה אושר גדול. הם בשמיים, תרתי משמע", מחייך אשר.

בדרך לגן עדן

העבודה של הטייסת עם נוער שוליים מכל חלקי הארץ היא מקור בלתי נדלה לסיפורים. רובם קשים, אך לעתים חלה בהם תפנית כשהטייסת נכנסת לסיפור ויש סיפור אחד אותו מספר אשר בכל הזדמנות.

"אחד המדריכים הוותיקים שלנו עבד עם עמותה לטיפול בנוער עברייני ולקח את הנערים לטוס בשדה-התעופה הרצליה. הוא הושיב אותם מסביבו והסביר להם מה הולך לקרות ואיך

"אלה נושאים מורכבים, אבל המדריך מעביר אותם בהתאם לרמה שהנערים מסוגלים לקלוט", אומר אשר. במשך שלושת חודשי הקורס מבקרים הנערים בשדה-תעופה אזרחי, בטייסות קרב של חיל-האוויר ועושים גם גיחה למוזיאון חיל-האוויר, כדי ללמוד על תעופה צבאית ולספוג קצת מורשת.

עיניים נוצצות

כאן, אומרים אנשי טייסת 10, מתחיל הקסם. "ללימודי התעופה יש ערך מוסף גדול מאוד", מסביר אשר. "הנערים האלה פשוט משתנים. פתאום נישא אליהם אדם בערך בגיל של ההורים שלהם ומדבר איתם בגובה העיניים. הוא חושף אותם למשהו חדש, לריגוש חיובי והתדמית שלהם בעיני עצמם ובעיני הסביבה משתנה לחלוטין".

"תחום התעופה, שלא כל אחד נחשף אליו, משפיע עליהם בצורה משמעותית", מוסיף משה. "אותם נערים שמרגישים שהחברה נטשה אותם, מכירים מקרוב את הטופ שבטופ, את השיא. אחרי הכל, הסיסמה בחיל-

**"אם תופסים
אנשים כשהם
עוד צעירים,
אפשר להציל
אותם ולהחזיר
אותם למוטב",
מוסיף רוברט**

לתפוס אותו והשוטרים קפצו מתוכה עם כלי נשק שלופים. ממש ראינו אותם עומדים שם וצועקים לו לצאת מהקבינה".

יותר מזה לא צריך

60 מתנדבים יש בטייסת 10, אבל דבר אחד משותף לכולם: "דלקת קרום הטיס היא מחלה שלא נרפאים ממנה, וכולנו חולים בה", מתלוצץ משה, "אבל כשעושים את זה עבור אחרים, זה מתוך תחושה של שליחות ונתינה. החוויה המשמעותית היא לראות את הברק בעיניים של הילדים. לפעמים גם ההורים שלהם מצטרפים לפעילות וזה הופך ליום מרגש במיוחד".

"אם תופסים אנשים כשהם עוד צעירים, אפשר להציל אותם ולהחזיר אותם למוטב", מוסיף רוברט. "זה לא קל. צריך נושא שמרגש כל אחד, כמו טיס, כדי לחנך אותם מחדש. אפשר לראות איך זה נותן להם מבט אחר על החיים. הם שואלים מי אנחנו ומאיפה באנו ואנחנו מסבירים להם שאנחנו טייסת 10, שאנחנו מגלים שריפות ועוזרים לאנשים".

התועלת, כאמור, היא הדדית. "כולנו אוהבים קצת אקשן", מגלה רוברט. "בשביל מה אנחנו טייסים, בשביל לשבת ולדוג? אנחנו רוצים לפעול, לעשות משהו וזו הדרך. אם הפעולה שלנו מועילה, זו סיבה, מעל כל הסיבות, להמשיך לבצע אותה".

לבסוף, שאלה אחת חייבת להישאל: מדוע בחרו אנשי הטייסת לסמן אותה דווקא במספר 10? "המספר 10 מבטא שלמות", מסביר אשר בחיור. "ממש כמו לומר 'אתה עשר'". למי שתוהה, הם לא מתכוונים לבחור לטייסת שם מרשים בעל קונוטציות של גבורה, כמו השמות המאפיינים חלק מטייסות חיל-האוויר. "טייסת 10 הוא שם שמדבר בעד עצמו", קובע משה,

"גילוי מוקדם של שריפה יכול למנוע נזק אדיר", מוסיף משה. "כמובן, לא בכל טיסה מגלים שריפה, אבל אם גילית, ההרגשה מצוינת. אנשים משתתפים בטיסות האלה משתי סיבות: מצד אחד הם חושבים שזה חשוב ומצד שני הם נהנים מהטיסה". טיסות הגילוי מתבצעות בגובה 500-900 רגל, הגובה הרצוי לחיפוש עצמים על הקרקע. "מתחת לגובה הזה קיימים מכשולים, כמו מגנפים או אנטנות וכידוע, הפגישה עם עצם קשה עלולה לגרום לטייס אי-נעימות", מציין רוברט בציניות.

לא פעם קורה שבמהלך טיסת גילוי, מיטשטש הקו בין השמירה על יערות ישראל לשמירה על החוק. במספר הודמנויות, שיתפה טייסת 10 פעולה עם אגף האכיפה של המשרד לאיכות הסביבה והיחידה האווירית של משטרת ישראל. הטייסים התנדבו לנטר מהאוויר השלכה בלתי חוקית של פסולת, גניבות חול וזיהום ים. באחת הפעמים, סייעה טיסה כזו לתפיסה 'על חם' של גנב חול.

"זה היה כמו בסרט", נזכר אשר, שביצע את הטיסה המדוברת. "טסתי במעגלים מעל דרום נתניה, כשלידי יושב סייר אוויר של אגף האכיפה. למטה היתה ניידת משטרה, שנסעה בדרכי עפר ושמרה איתנו על קשר. פתאום הסייר זיהה משאית גדולה מאוד יורדת מהכביש הודיע לניידת

המערך הטכני של חיל-האוויר, מדרך ומטיס נערים בעלי 100 אחוזי נכות, כמו גם חולי סרטן, בדרום הארץ.

"כשאתה עובד עם אוכלוסיה כזו של נערים שלא העלו על דעתם שאי פעם יוכלו לעשות קורס תעופה ולטוס בשמי הנגב ורואה איך הם מרגישים, אי אפשר לתאר את זה במילים", הוא מספר. "הם באמת לומדים בקורס, הם לא באים רק בשביל ה'פאן'. אנחנו עושים סיורים בבסיסי חיל-האוויר ואחרי ההדרכה שהנערים עוברים, הם מבינים בדיוק מה הם רואים בסיור. זה כל היופי".

סיירת 10

טייסת 10 לוקחת על עצמה גם תפקיד של הגנה ושמירה על איכות הסביבה. בסופי שבוע, מבצעת קבוצה של כמה עשרות מהמתנדבים בטייסת שיתוף פעולה עם קרן קיימת לישראל מעל יערות הקרן, במטרה להשיג מלמעלה על המתרחש ולעלות על סכנות פוטנציאליות בזמן.

"אנחנו טסים גם כדי לגלות שריפות, כריתות עצים וזיהומים", מספר רוברט מאונטווין, קצין המבצעים של טייסת 10. "רק לפני שבועיים הצלחנו לאתר שריפת יער. בנוסף לזה, אם במהלך הטיסות אנחנו מאתרים אדם במצוקה, אנחנו מודיעים על כך במהירות וננקטת פעולה מיידית".

