

חלמאות, בזבז ומלחמות יהודים | קורותיו של "כנף ציון" שייקח את נתניהו לארה"ב
מאות מיליוני שקלים הושקעו, מערכות הוסרו והותקנו, בעיות רישוי התגלו, טיסות עם ניצבים עלו לאוויר ואפילו האיראנים איימו עליו. מאז החלה הכשרת מטוס ה"אייר פורס 1" הישראלי ב-2016 הוא ידע בעיקר שערוריות וטענות לניקור עיניים. גם לפני טיסת ראש הממשלה לוושינגטון, אין הסכמה בשאלה: האם מדינת ישראל צריכה מטוס ממלכתי? גורם שמעורה בנושא עונה: "כן, אבל הפארכה מזעזעת"

איתמר אייכנר | 19.7.2024 | 22:14 **Y NET**

שמונה שנים אחרי שנחת לראשונה בישראל, ואחרי אינספור עיכובים, שיפוצים, מלחמות יהודים, קרבות אגו ומאות מיליוני שקלים שהושקעו בו - ביום ראשון בלילה ימריא מטוס "[כנף ציון](#)" לארה"ב ועליו ראש הממשלה בנימין נתניהו, רעייתו ו-78 נוסעים בהם 13 נציגים של משפחות חטופים. עד היום הוא ביצע בעיקר טיסות תרגול בים התיכון, כולל כזאת עם דיילים שהגישו אוכל לניצבים ממשד ראש הממשלה והתעשייה האווירית שדימו את בני הזוג נתניהו וצוותיהם, אבל ביום ראשון תהיה זו הפעם הראשונה שבה הוא משמש באופן ישיר ורשמי את ראש ממשלת ישראל הנוסע לנאום בקונגרס.

ביום שלישי השבוע המריא כנף ציון לארה"ב - גם כדי להתנסות לראשונה בטיסה טרנס-אטלנטית וגם להעביר חלק מציד האבטחה הכבד וחלק מהמאבטחים. הוא נחת בוושינגטון ומיד המריא בחזרה לישראל - לא לפני ש**[סדק התגלה בשמשת הקוקפיט](#)**. הטיסה הזאת, שמקורה במחדל בירוקרטי (ראו להלן) עלתה למשלם המסים מעט פחות מ-200 אלף דולר. טיסת ראש הממשלה לקונגרס צפויה לעלות בערך פי שלושה.

מי אתה "כנף ציון"?

דגם: בואינג 767 ER 300	שנת ייצור: 1996	מספר מושבים: 120
נרכש מ: חברת "קוואנטס" האוסטרלית ב-2016	תפעול טכני ותחזוקה: התעשייה האווירית	
הטסה: אנשי חיל האוויר	צוות הדיילים: חברת ארקיע	
מתחם האישיות הבכירה כולל: חדר שינה, מקלחת, מראת איפור ושולחן דיונים שיכול להפוך לשולחן ניתוחים		
הערכת עלות ההשקעה במטוס לפי מבקר המדינה: כ-730 מיליון שקל	בלשכת נתניהו מתקשים: בפועל מדובר רק בכ-400 מיליון שקל	
חוות דעת שהזמינו בנט ולפיד קבעה: אין כדאיות כלכלית בכנף ציון		
האיום מאיראן: ב-13 באפריל 2024 המריא המטוס מנבטים מחשש ממתקפת הטיילים		
מועד הטיסה הרשמית הראשונה: 21 ביולי 2024, לוושינגטון		

קורותיו של המטוס מלווים במחלוקות מהרגע הראשון שבו נהגה לראשונה הרעיון להכשיר "אייר פורס 1" ישראלי שישרת את ראש הממשלה ונשיא המדינה. נדמה שעד היום לא הוכרעה סופית שאלת הכדאיות הכלכלית והמבצעית בהפעלת מטוס ממלכתי שישחרר את ראשי המדינה מהתלות בחברות תעופה אזרחיות. כך או אחרת, גם תומכי המיזם מסכימים שהדרך הייתה רצופה מהמורות – שמקור חלקן בחלמאות גמורה.

"זאת פארסה מזעזעת", אמר ל-ynet גורם שמעורה בתולדות המטוס. "מדינת ישראל צריכה שיהיה לה כזה 'אייר פורס 1'. בניהול נכון, זה לא יותר יקר ממטוסים חכורים. גם הבחירה בדגם 767 לא הייתה טעות. הבעיה שבניהול המטוס הזה אין בוס ברור וכל אחד מושך לכיוון שלו. עשו כאן טעויות גדולות עם הרבה טמטום שעלו למשלם המסים הרבה כסף".

גם האיראנים נגד כנף ציון

המטוס שלימים ייקרא "כנף ציון" נחת לראשונה בישראל ביולי 2016. מדובר בבואינג 767 ישן שיצא ממפעלי החברה כבר ב-1996 ושירת מאז שנת 2000 את חברת התעופה האוסטרלית "קוואנטס".

מבין 120 המושבים בתוכו, כ-80 שייכים למחלקת "תיירים". מדובר במושבים המקוריים והישנים שלא הוחלפו ולא הותקנו בהם מערכות בידור מחשש לדליפת מידע. השליש הנוסף של המטוס מיועד לאישיות הבכירה - ראש הממשלה או הנשיא - והוא כולל חדר שינה, מקלחת קטנה, מראת איפור ומושבים למאבטחים ולמזכירות. אגב, לפמליה הוקצו מושבים רגילים, ולא מושבי מחלקת עסקים שיכולים להישען אחורנית. אנשים שביקרו במטוס הדגישו כי הוא רחוק מלהיות מפואר, וביחס לבאז סביבו - המראה שלו מאכזב למדי.

דו"ח מבקר המדינה שעסק בכנף ציון מצא כי עלויות שיפוץ ושדרוג המטוס התייקרו הן בשל שינויים ביטחוניים שבוצעו באיחור והן בשל שינויי עיצוב שדרשה לשכת נתניהו למתחם האישי, שעלו במצטבר כ-60 מיליון שקל. כך למשל, בתקופת כהונתו הקצרה כראש ממשלה התנגד יאיר לפיד להשמשת המטוס והורה לבחון את מכירתו. על כן פורקו כמה מערכות, בהן מערכת להגנה מפני טילים, וזו הוחזרה מאז בעלות נוספת.

מתוך דו"ח מבקר המדינה ממרץ 2022:

כמו כן נוספו למטוס בשלב מתקדם מקלחון בעלות של 4.3 מיליון שקל (מדובר במקלחון פשוט אך ההתקנה שלו מורכבת מסיבות הנדסיות), מערכת בידור בעלות של שני מיליון שקל, ומערכת שקעי חשמל - גם היא בעלות של שני מיליון שקל. השולחן בחדר הדיונים במטוס יכול להפוך בלחיצת כפתור לשולחן ניתוח, למקרה - שלא נדע - של אירוע חירום. בדוח מבקר המדינה מ-2022 צוין שהקבינט אישר השקעה של כ-730 מיליון שקל במטוס, אבל בלשכת ראש הממשלה אומרים שמדובר היה בהערכות מוקדמות ושהסכום בפועל עומד על כ-400 מיליון שקל.

טיסת הבכורה של כנף ציון נקבעה תחילה לנובמבר 2023, אולם בשל טבח 7 באוקטובר ופרוץ מלחמת חרבות ברזל הוקפאו התוכניות. מאז הטילו במשרד ראש הממשלה ספק בסיכויים שהמטוס ימריא בקרוב - מה גם שברקע המלחמה הצטמצם מספר המקומות שאליהם יכול נתניהו לטוס - אבל בחודשים האחרונים, ובעיקר לקראת ההזמנה לנאום בקונגרס, שוב החלה המערכת לחמם מנועים.

אלו היו חודשים דרמטיים עבור המטוס, מאחר שבמקביל להאצת תהליך ההכשרה שלו גם איימה עליו סכנה מוחשית. כנף ציון חונה בימי שגרה בבסיס חיל האוויר נבטים שבדרום, שהיווה אחת ממטרות מתקפת הטילים והכטב"מים ששיגרה איראן לישראל ב-13/14 באפריל. בחיל האוויר, שבנסיבות שטרם פורסמו העריך מראש את יעד התקיפה, העלו את המטוס לאוויר כדי שלא ייפגע.

"כנף ציון זה אירוע מעוות"

כאמור, ויכוחים רבים עדיין מתנהלים סביב שאלת נחיצותו של מטוס לראשי המדינה. אבל גם אלה שטוענים שלראש ממשלה ונשיא מדינה בת 10 מיליון תושבים מגיע מטוס רשמי,

מודים שהניהול והטיפול בכנף ציון התבצעו לפרקים ברישול. גם כיום המטוס מתנהל כמו מגדל בבל: על התפעול הטכני והתחזוקה אחראית התעשייה האווירית; את ההטסה מבצעים טייסים של חיל האוויר, וצוות הדיילים (שנדרש לחתום על הסכם סודיות) מורכב מעובדי חברת ארקיע שזכתה במכרז ההטסה. עם הזמן חלקם עזבו משום שהמטוס לא המריא, וכעת היה צריכים לאייש מחדש את הצוות.

בממשלה הקודמת התנהל ויכוח נחרץ בנושא. נפתלי בנט לא פסל על הסף את הצורך במטוס ממלכתי, אולם יאיר לפיד לא הסכים לכך בשום אופן. פרשנות כלכלית שהזמינו השניים קבעה שאין היגיון כלכלי באחזקת כנף ציון, ולכן עדיף להיפטר ממנו ולהמשיך בטיסות חכורות. מנגד התעקשו התומכים כי הצורך במטוס לא נעוץ בשיקול כלכלי אלא בהיגיון מבצעי: כנף ציון מאפשר לראש הממשלה לנהל את ענייני המדינה מהאוויר גם בעתות חירום, והוא יכול להשתתף בישיבות הרגישות ביותר מגובה 30 אלף רגל. על כך עונים המתנגדים שב-2024 יש מערכות תקשורת מתקדמות גם במטוסים מסחריים, ואין שום מניעה לנהל אירוע חירום גם ממטוס של אל על.

יש כמובן גם את סוגיית הנראות, המלווה את בני הזוג נתניהו לא מהיום ולא רק בעניין המטוס. "ברמה הסמלית זה אירוע מעוות", אומר גורם ממלכתי לשעבר שמצוי בענייני המטוס. "בזמן שאתה צריך להחיות מחדש את אמון הציבור בראש הממשלה, ובמקום זה אתה עסוק כל הזמן בנוחות שלך ובצרכים שלך, ועוד בהוצאות גדולות כאלה – זה לא נראה טוב. למעט ראש הממשלה ואולי שלושה אנשים שצמודים אליו, לכל שאר הנוסעים המטוס יהיה מאוד לא נוח".

אנשים שביקרו במטוס אומרים שהוא נטול פינוקים או פאר, וחלקו הפנימי הוא ההיפך הגמור ממנקר עיניים. "לכתבים שיעלו על המטוס צפויה אכזבה גדולה אחרי כל הבילד אפ שעשו למטוס", אומר אחד מהם. "למעט חדר הדיונים המשוכלל, לאדם מהיישוב המטוס נראה פחות יוקרתי ממטוס רגיל של אל על. זה קצת כמו תחנות כוח שנמדדות רק על אירוע הפיק בשנה. את הציוד המיוחד בכנף ציון אתה לא צריך בשגרה אלא רק אם מתפתח אירוע חירום כשהוא באוויר. זה מיועד רק לאירועי קצה. ממילא אתה לא מצפה מראש הממשלה לצאת מהארץ במצבי קיצון".

אותו גורם העריך שגם אם נתניהו ישתמש במטוס כמה פעמים, סופו שייך לגריטה. "זה מטוס שאין כמעט טייסים שטסים עליו (דגמי ה-767 של אל על [יצאו לגמלאות ב-2019](#), א"א)", הוא מסביר. "היו צריכים להכשיר עכשיו טייסים במיוחד בשבילו".

הקשר בין המטוס לצווי המעצר מהאג

לקראת הנסיעה לווינגטון התעוררה מבוכה נוספת. מתברר שלפני כשנה העביר משרד ראש הממשלה מיליון דולר לתעשייה האווירית כדי לטפל בסוגיית הרישוי של המטוס מול בואינג, אלא שזו לא השתמשה בכסף למשימה שלשמה הוקצה ולא השלימה את הרישוי. מאחורי הקלעים זעמו בלשכת נתניהו – עד כדי צרחות – על מה שהגדירו כמחדל של אנשי התעשייה האווירית. התהליך לא דורש שינויים במבנה המטוס אבל כן מחייב שינויים בתהליך האחזקה.

המשמעות המעשית של אי-הטיפול בסוגיית הרישוי היא הטלת מגבלת משקל רגולטורית שמשפיעה על היכולת לבצע טיסה טרנס-אטלנטית (MTOW -Maximum TakeOff Weight), וכתוצאה מכך הוא יכול לקחת איתו לוושינגטון רק 60 נוסעים.

שורש הבעיה נעוץ בהנחיה שלפיה על המטוס להימנע מנחיתת ביניים לתדלוק, ולכך יש סיבה כבדת משקל: החשש שאם יוצא צו מעצר בינלאומי נגד נתניהו בהתאם [לדרישת התובע בבית הדין הפלילי בהאג](#) – המדינה שבה ינחת המטוס לעצירת ביניים תאלץ לעצור אותו. לכן הנחת העבודה הייתה שמחויבת טיסה ישירה, שבה כאמור יש מגבלה על המשקל שהמטוס יכול לשאת.

בשל כך הוחלט שכנף ציון יבצע שתי טיסות לוושינגטון במקום אחת. בינתיים נשלחה בקשת חירום לבואינג שתאפשר להגדיל את מספר הנוסעים מ-60 ל-80 באמצעות השמשת יכולות מנוע נוספות ממעבר לאלה המותרות כעת. בלשכת ראש ממשלה מקווים שהעניין יפתר עד הטיסה לוושינגטון ביום ראשון.

מה אנחנו יודעים על המטוס?

הבואינג 767 פותח על מנת להתחרות באיירבוס A300 שהוצג בתחילת שנות ה-70 וזכה לפופולריות רבה שכן הוא איפשר טיסות ליעדים מרוחקים מבלי לדרוש תפוסת נוסעים גדולה דוגמת ה-747, ותרם לחיסכון משמעותי במחיר הרכישה ובצריכת הדלק. ה-767 נחשב לאחד המטוסים האמינים בהיסטוריה של בואינג, עם מעט מאוד תאונות ב-40 השנים האחרונות, רובן כתוצאה מטעויות אנוש (טיסת "אייר צ'יינה" 129, "אטלס אייר" 3591 ו"איגיפט אייר" 990 שנגרמה ככל הנראה על ידי טייס מתאבד). התאונה המתועדת היחידה שקשורה לתקלה טכנית במטוס אירעה ב-1991 בטיסת "לאודה אייר" 004 מבנגקוק ל-וינה, שנכנסה לסחרור באוויר בשל קצר במערכת היפוך הדחף באחד המנועים.

נחיתת גחון מושלמת של 767 בוורשה:

הבואינג 767 חתום על שתיים מנחיתות החירום יוצאות הדופן בהיסטוריה של עולם התעופה. הראשונה היא של טיסת "אתיופיה איירליינס" 961, שנחטפה ב-1996 ונאלצה לבצע נחיתת אונס בים, סמוך לחופי איי קומורו שבאוקיינוס ההודי. השנייה הייתה טיסת של חברת התעופה הפולנית "לוט" שביצעה נחיתת גחון מושלמת בשדה התעופה של ורשה לאחר שהגלגלים לא נפתחו בשל תקלה חשמלית.

המטוס ששימש בסיס לכנף ציון הוא ER300 767, שנכנס לשירות בחברת קוואנטס האוסטרלית בשנת 2000. מדובר בגרסה הפופולרית של ה-767, המהווה לכמעט מחצית מסך הייצור (583 יחידות). גופו ארוך ב-6.4 מטרים מהגרסאות הראשונות של ה-767 והוא בעל יכולת נשיאה גבוהה ב-10.5 טון. הוא גם מסוגל לשאת יותר דלק, מה שמאפשר טווח טיסה של כ-11 אלף ק"מ (כ-3,870 ק"מ יותר מהגרסאות המוקדמות).

הבחירה הישראלית בפלטפורמת ה-767 היא הגיונית ויעילה מאחר שיש מערכות משותפות רבות למטוסי התדלוק החדשים של חיל האוויר (ה-46 פגסוס), שהם למעשה 767 מוסבים שיפעלו מבסיס בנבטים. דבר זה יקל באופן משמעותי על עלויות האחזקה.

