

בס"ד



עשרים וחמש שנה לאסון התאומים

מתוך "שואה ומלחמה"

מלקט ועורך ש. אייזיקוביץ

eisikovits1@gmail.com

הגיליון מופיע באתר 'לדעת' וכן ניתן לקבלו לאימייל מדי שבוע על ידי
שליחת בקשה. eisikovits1@gmail.com,

058-4852-443

אודה לכם אם תעבירו את העלון לאנשיכם או כתובות של נציג עלון. אשמח לקבל
הערות מחכימות ובל"נ אשתדל להתייחס אליהם. גם רשות להדפיס / לחלק / להעתיק
/ לשמור. - בשעת הצורך הרשות נתונה לאמור מהדברים שבעלון אף שלא בשם
אומרם. אבל הבא להדפיס וידפיס בשם אומרם. יביא גאולה לעולם. כמו כן יש אפשרות
לקבל כל עלון בכל שפה כמעט שתמצאו בתרגום של ווארד .

החיבור הראשון הופיע במסגרת

'מפעל ליקוטי שמואל'

"זה היום עשה ה' נגילה ונשמחה בו"

בשעה טובה ומוצלחת, בסייעתא דשמיא, רואה אור ספר חדש ומפעים

ליקוטי שמואל – חומש בראשית

לאחר שנים של עיון, איסוף, ליקוט ועריכה, יוצא לאור ספר ייחודי המאגד –סוף מעשה במחשבה תחילה
את מיטב הקטעים, המאמרים, הסיפורים והמשלים שהופיעו בעלוני פרשת השבוע בשנים האחרונות.
דברי חן ושכל טוב, שנבחרו בקפידה וערוכים בטוב טעם, כדי להחיות את הלב ולהאיר את השולחן

- מתוכן הפרקים: רעיונות מאירי עיניים לפרשיות השבוע • משלים מעוררי מחשבה •
- סיפורים נוגעים ללב • פנינים להעשרה ולהעברה בשולחן שבת

מתאים ללימוד אישי, למסירת דבר תורה ולשיחה משפחתית

ערוך ומוגש בעמל רב על ידי הרה"ג שמואל אייזיקוביץ שליט"א

כעת למכירה במחיר שווה לכל נפש –כרך ראשון על חומש בראשית

להזמנה:

<https://dash.bookpod.co.il/product/2231>

25 שנה לאסון התאומים: כך שינתה המתקפה את עולם התעופה

במתקפת הטרור נרצחו 2,966 חפים מפשע, והיא הביאה עמה שינויים גדולים באבטחת מטוסים על הקרקע ובאוויר. איך הם מתבטאים בשטח, ומה הסיכוי ששוב יצליחו מחבלים להשתמש במטוס נוסעים למתקפת קמיקאזה?

ניצן סדן

שלום, כאן הקברניט; השבוע לפני 25 שנה נחטפו בארה"ב ארבעה מטוסי נוסעים. 19 מחבלי אל קעידה התפרצו לקוקפיט, רצחו את הטייסים, תפסו את ההגאים וריסקו את המטוסים במתקפות התאבדות. שניים ראשונים פגעו בזוג מגדלי מרכז הסחר העולמי בניו יורק, שקרסו והושמדו כליל. מטוס שלישי פגע בפטנגון שבווינגטון ורביעי היה גם הוא בדרכו לבירה, כשהנוסעים הצליחו להילחם בחוטפים ובמהלך המאבק התרסק המטוס בשטח פתוח. לפי הערכות, היעד המתוכנן שלו היה הבית הלבן.

זאת היתה מתקפת הטרור הכי קטלנית אי פעם: נספו בה 2,977 חפים מפשע ויותר מ-6,000 נפצעו; לפי הערכות מסוימות, מספר הנפגעים התקרב לעשרים אלף. היום נלמד איך האסון הזה שינה את עולם התעופה, ואיך יתכן שלמרות הלקחים שהופקו והשינויים הנדרשים שבוצעו - עדיין יש בעולם חטיפות של מטוסי נוסעים.

הסיפור הזה מתחיל קודם כל, בקריסה של קונספציה: הרשויות בארה"ב היו בטוחות במיליון אחוז שאם מישו חוטף מטוס, זה כדי להשיג בבת אחת הרבה בני ערובה, ואת החשיפה התקשורתית הנלווית. ואז ישתמשו החוטפים בכוח הזה למשל, כדי לדרוש שחרור של מחבלים כלואים כפי שעשו פלסטינים בסבנטיז או לדרוש מקלט מדיני כפי שעשו קובנים באייטיז. בשני

המקרים, הצוות נדרש להגיב באותה הצורה: לשתף פעולה עם החוטפים כדי שלא לסכן נוסעים, ולעשות מה שמבקשים מהם: לטוס ליעד אחר, ולהרוויח זמן עבור כוחות הביטחון - שיוכלו ללמוד על החוטף והאינטרסים שלו, ולשפר את הסיכוי למו"מ מוצלח.

אף אחד בארה"ב לא העריך שתהיה חטיפת קמיקאזה, שמטרתה להפוך את המטוס לנשק מונחה ולפגוע במבנים ותשתיות - אקט שבהכרח ירצח את כל הנוסעים. ולכן, מתקפת הטרור של ה-11 בספטמבר תפסה את הרשויות בארה"ב בהפתעה עצומה. למרות העוצמה והמשאבים שבידיהם, לא היה לאמריקאים איך להתמודד עם האירוע בזמן אמת, כשקלטו שמטוסים מתנגשים בבניינים בכוונה.

למשל, לא היו בלב ארה"ב מטוסי יירוט בכוונות; הכי קרוב היה זוג F16 שהוזנק אל המטוס הרביעי בלי תחמושת משום שמחסני הנשק בבסיס היו נעולים - אף אחד לא חשב שיהיה צורך לפתוח אותם במהירות. הטייסים אשכרה המריאו בידיעה שהם יצטרכו להתנגש בבואינג כדי לעצור אותו - ורק במקרה הוא התרסק לפני שהספיקו להגיע.

עוד בטרם שקע האבק החלה מערכת הביטחון האמריקאית לנסות להבין כיצד כשלה בצורה אסטרטגית שכזו, ובהמשך נוהלה חקירה מקיפה ומעמיקה שהביאה לשינויים עצומים בתעופה בארה"ב ובעולם כולו - גם בתחומי ההגנה מחטיפות באוויר, וגם על הקרקע. המקרה האמריקאי נלמד גם במדינות רבות אחרות, שהבינו שגם הן חשופות לאיומי פיגוע חטיפה שכזו, ולכן מיהרו להסיק מסקנות ולהחליף דיסקט. בואו נכיר את שלושת השינויים הכי גדולים שנולדו בעקבות המתקפה ונראה כיצד הם משפיעים על הבטיחות שלנו באוויר.

השינוי הראשון היה באבטחת שדה התעופה. לפני המתקפה, בשדה אמריקאי היה מותר להיכנס ולהגיע עד לגייט של הטרמינל גם אם אתם בכלל לא טסים, ורק רוצים ללוות מישהו שכן. ככה נולדו הסצנות הקיטשיות בסרטים של פעם, בהן הבחור רץ עם מבט מנוזל, תופס את הבחורה רגע לפני שהיא נכנסת לשרוול של הטרמינל וקורא רייצ'ל איי לאב יו, אל תסעי! ומילא זה, האבטחה בשדות של ארה"ב הופעלה בידי חברות קבלן מנומנות, והיתה בדיחה באופן כללי. הייתם יכולים להעלות למטוס סכינים, בקבוקים עם חומר דליק, ולא היה קשה להסתיר נשק ואמל"ח, אפילו פצצות ורימונים. אבל אחרי ה-11 בספטמבר הכל השתנה, שמייס וארץ: האבטחה עברה לידי ה-TSA, רשות ממשלתית שזה תפקידה היחיד, ויש לה גישה למערכות ניטור מתקדמות ומודיעין ברמה צבאית.

כיום גם פחית קולה לא יתנו לכם להכניס מבחוץ, שלא לדבר על משהו שיכול לשמש בתור נשק. אך השינוי הכי גדול הוא במנטליות של מערך האבטחה בהשוואה למקובל בטרם האסון. למשל, כשהייתי בן 14 בשנות התשעים העליזות נסעתי עם המשפחה לארה"ב, ובאחת הטיסות הפנימיות שאלו אם ארזתי לבד. "יס, כמעט לבד, מיסטר", שלפתי. "מוספטה וחבר שלו, מוסטפה השני עזרו לי לארוז"; נציג חברת התעופה צחקק בנימוס ואני הרגשתי כמו קיסר השנינות. אתם יודעים מה היה קורה לי אם הייתי שולף את ההלצה הזאת בעידן ה-TSA? מאבטחים היו לוקחים אותי לבדיקה גופנית עד רמת ה-DNA כולל חיפוש בכל נקב שנתנה לי האבולוציה, ולחקירה בחשד לפעילות טרור; בטוחני שאף אחד לא היה מצחקק. המדיניות האמריקאית אומצה ברמות שונות ברחבי העולם: סורקים מתקדמים בכניסה, מצלמות בכל חור בטרמינל, בדיקות אקראיות ואפס חוש הומור.

ופה הוגן להגיד מילה לזכות החברות הישראליות: הן לרוב לא הכי זולות וגם שירות הלקוחות אינו הקינדר הכי בואנו במכולת - אבל האבטחה שלהן עילאית; פה בארץ תמיד לקחו ברצינות את הנושא, ולא פלא שאחרי אסון התאומים הגיעו הנה נציגים מכל העולם כדי ללמוד על אבטחה תעופתית.

השינוי השני שהביא אסון התאומים היה בנגישות הקוקפיט; הנוהל החדש הוא נעילה קבועה של הדלת בזמן הטיסה, ובחברות רבות היא גם חוזקה בצורה שאי אפשר יהיה לפרוץ אותה מבחוץ בלי מקדחות גדולות שאבטחת הטרמינל תתפוס בקלות. זה אומר שאף אחד לא יוכל להיכנס לתא הטייס ולהניח יד על ההגאים, ומתקפות התאבדות כמו של ה-11 בספטמבר לא יוכלו לקרות באותה הצורה.

מאחורי השינוי הזה עומדת הידיעה שמטוס נוסעים יכול להפוך לנשק שיכול לרצוח אלפי אנשים, ולכן צוות הטיסה לא יפתח את הדלת ויתן למישהו אחר גישה להגאים - לא משנה מה. וכן, זה כולל תרחישי קיצון של חטיפה בה החוטף יאיים לפגוע במישהו. הטייסים יגידו לו חביבי, רוצה שנטוס לאנשהו? אין בעיה, אבל את ההגאים אתה לא תקבל. הנוהל הזה הפך גם הוא לטרנד עולמי וטוב שכך.

השינוי השלישי נוגע לאבטחת הקבינה עצמה: אם הצליחו החוטפים לעקוף את מנגנוני הביטחון הקרקעיים, יצטרכו חברות התעופה לעצור אותם באוויר - הדיילים והדיילות התחילו לעבור הכשרה מעמיקה בקרב מגע וג'ודו, כולל ניטרול תוקף חמוש. זה לא קורס כדי לסמן וי; חברות רבות מחייבות את הצוותים לעבור אימוני לחימה קבועים. חלק מהחברות לקחו את זה לאקסטרים: הדיילות של הונג קונג איירליינס לומדות קונג פו.

לצד הדיילים, הצטרפו לקבינה הרבה יותר מאבטחים סמויים, שעד למתקפת הטרור הגדולה היו די נדירים. מדובר באנשי אבטחה חמושים שערוכים ומוכנים להיחשף ולסכל ניסיונות חטיפה - והם מאוד שימושיים גם כשנוסע משתכר או משתולל באוויר.

אבל למרות כל השינויים והשיפורים, שבעצמם שודרגו משנה לשנה, חטיפות המטוסים לא נכחדו. למעשה, מאז המתקפה של 2001 ארעו לא פחות מ-26 ניסיונות חטיפה בעולם, חלק אפילו הצליחו. איך זה יתכן?

קחו לדוגמה את טיסה 181 של איג'פטאיר, שהמריאה ב-2016 מבורג' אל ערב שבמצרים לעיר הבירה קהיר. קצת אחרי ההמראה נעמד מר בחור, פתח את הג'קט שלו וחשף חגורת נפץ. הוא דרש מהצוות לטוס ללרנקה שבקפריסין, במטרה לקבל שם מקלט מדיני. מה עשה הצוות? לא לקח צ'אנסים, וטס לשם. בשטח התברר שהחגורה מזויפת והחוטף נעצר. אגב, חגורת נפץ אמיתית היתה מתגלה בבדיקות האבטחה.

עוד מקרה חטיפה מעניין הוא טיסה 702 של אתיופיאן איירליינס שיצאה ב-2014 מאדיס אבבה לרומא. טייס המשנה חיכה שהטייס המפקד ילך לשירותים - ואז נעל את דלת הקוקפיט מאחוריו וחטף את המטוס שלו לשווייץ, בשאיפה לקבל מקלט מדיני בז'נבה. גם המקרה הזה לא הסתיים טוב עבור החוטף - והחטיפה עצמה התאפשרה כי מאוד קשה לצפות ולמנוע אירוע כזה, של איום שבא מבפנים.

גם אבטחת הקרקע אינה מושלמת: ב-2009 הצליח מחבל להבריח בתחתונים פצצה מאולתרת לטיסה 253 של נורת'ווסט מאמסטרדם לדטרויט - ובמזל גדול היא לא פעלה כמו שצריך, ורק שרפה לו את התחת.

אך אלו המקרים החריגים: בזכות נהלי אבטחה נבונים וצוותים עירניים, רוב ניסיונות החטיפה סוכלו בזמן ואף מטוס לא היה יכול לשמש במתקפת התאבדות בסגנון ה-11 בספטמבר. הטכנולוגיה משתפרת כל הזמן ומסייעת גם באיסוף מודיעין איומים ובניתוח מהיר ומדויק שלו, גם באיתור גורמים מסוכנים בשדות התעופה, וגם ביירוט חוליות טרור רלוונטיות. אני חושב שהשינוי הכי גדול והכי אפקטיבי של עולם אבטחת התעופה היה תפיסתי - הידיעה שרק עירנות במקום שאננות, דריכות במקום אדישות, ומחיקה מוחלטת של הזלזול באויב, הן שיבטיחו שהמחבלים ימשיכו להיכשל. טיסה נעימה!