

# רש"ת: אל על משבשת את הדיוק המבצעי של נתב"ג

Posted on 5 באוקטובר 2018 by עמי אטינגר



לטענת רש"ת, הפגיעות בנוסעי אל על משבשות את הפעילות המבצעית של נתב"ג

**Categories:** [תעופה](#), [ראשי](#)

**Tag:** [רשות שדות התעופה](#), [רש"ת](#), [אל על](#), [עיכובים בטיסות](#), ["חורים" בהצבת הטייסים](#)

רשות שדות התעופה (רש"ת) טוענת, כי העיכובים והביטולים של טיסות אל על פוגעות בדיוק המבצעי של נתב"ג גורמים נזק לא רק לחברה אלא גם לרש"ת. מבדיקה עולה כי רש"ת נאלצת בכל פעם שישנם עיכובים או אפילו ביטולים של טיסות אל על, לשנות סלטים (חלונות זמן), לפרוק ולהעמיס כבודת נוסעים מהמטוסים, לתדלק, להסיע את המטוסים מהשרוולים למגרשי החנייה הפתוחים ולטפל בעשרות הנוסעים שנתקעו בנמל, כולל מסירת המזוודות לנוסעים שטיסתם בוטלה.

ביום חמישי שעבר שוב נרשמו עיכובים של שעות בלוח הטיסות של חברת אל על כתוצאה מתקלות בכמה ממטוסי החברה, שהצריכו החלפת מטוסים ובגלל מגבלות זמני העסקת טייסים נוצר גם קושי בהצבתם לטיסות. העיכובים היו בטיסות לפריז, רומא, הונג קונג, ניו יורק ומיאמי. גם היום (יום ו') נמשכו העיכובים, כמו למיאמי.

מאל על נמסר אתמול כי בשל נסיבות מבצעיות חלים עיכובים במספר טיסות אל על. החברה אל על טענה כי

הפרסומים בחלק מכלי התקשורת לפיהם העיכובים בטיסות אל על מקורן ביחסי העבודה בחברה הם משוללי יסוד. "הנהלת אל על מביעה הערכה ומודה לצוותי האוויר ובראשם לטייסי אל על ולצוותי הקרקע על התגייסותם המלאה להוצאת הטיסות לדרכן לאלתר".

באחד משידורי הערב שדן בבעיית עיכובי הטיסות באל על נמסר, כי חלק מהבעייה מיוחסת לנמל התעופה בן גוריון. זה הקפיץ, בלשון המעטה, את הנהלת רשות שדות התעופה (רש"ת) ודוברת עופר לפלר יצא בהודעה הבאה:



מחכים למזוודות בנתב"ג. נדרשת מסירת המזוודות לנוסעים שטיסתם בוטלה. צילום עירית רוזנבלום

"נדהמנו הערב לשמוע על שהכישלונות החוזרים ונשנים של חברת התעופה בשנים האחרונות בדירוגה הנמוך בדיוק המבצעי והקשיים באיוש צוותי טיסות אל על מאז שעות הבוקר יוחסו לנמל התעופה בן גוריון. לאורך השנה האחרונה פגעו שיבושי חברת אל על בדיוק המבצעי של החברה והן בדיוק המבצעי של נמל התעופה בן גוריון, נמל הבית ממנו יוצאות טיסות החברה. רשות שדות התעופה רואה בחומרה את הפגיעות בציבור הנוסעים של חברת אל על, אשר משבשת את הפעילות המבצעית של הנמל וגורמת להוצאות מיותרות לרש"ת. מיותר לציין, כי כל מאות הטיסות של יותר מ-120 חברות הפועלות בנתב"ג יוצאות בזמן".

מאל על נמסר בתגובה מיידית, כי: "אל על מעולם לא האשימה אף אחד. לא היה ולא נברא".

### אז מה באמת קורה באל על?

באל על קיים פער גדול בין הגידול בתנועת הנוסעים בקווים לאירופה וגם למזרח ולמערב בקווים ארוכי הטווח, לבין הגידול בטיסותיה של אל על בנתיבים אלו. בולט מאוד היעדר יכולתה של אל על, למרות רצונה הטוב, לעמוד בשיעורי הגידול בתנועת הנוסעים, בעיקר לאור מגבלות כושר הייצור שלה. עם נתון כזה, קצב איטי ביציאת המטוסים המיושנים וקצב איטי בקליטת מטוסי בואינג 787 החדשים, לא מפליא שישנם תקלות עיכובים וביטולי טיסות.

### "חורים" בהצבת טייסים

לוח הצבת הטייסיים באל על רצוף "חורים". לפי המתוכנן מספר הטיסות "החסרות" טייסים גדול ממספר הטיסות המאוישות במלואן. כשהלקויים הרציפים האלה נמשכים, גובר המחסור בטייסיים ונכונותם להיענות לקריאות הדחופות פוחתת. אז מעוכבות או מבוטלות טיסות, למגינם ליבם וזעמם של לקוחות החברה.

### כיצד נוצרים ה"חורים"?

בהסכם העבודה הקיבוצי הישן בין ההנהלה והטייסיים, קיים מנגנון המכונה "פיצול", שלפיו הנהלת החברה רשאית לשבץ בתכנון הטיסות את הטייסיים ל-85 שעות טיסה בחודש בלבד. אם יש צורך בשעות טיסה נוספות, פונה ההנהלה לטייסיים ומבקשת מהם להתייצב, ולטייסיים ישנה זכות לדחות את הבקשה, או לקבלה בתמורה לתשלום נוסף. בפועל, בעונות הבוערות טייסיים רבים עובדים עד 120 שעות בחודש ושכרם גדל בהתאם. תקנות FTL יגבילו זאת עד 100 שעות בלבד, אבל בעייה זו תיכנס לפועל רק בנובמבר. ההסכם הקיבוצי הלקוי הזה, שהנהלות החברה המתחלפות לא הצליחו לשנותו הוא הסיבה להיווצרותו של לוח הצבת צוותים הלוקה בחסר.

## תקלות

התקלות בתעופה מתחלקות לשתי קבוצות עיקריות: נידחות (Go Items) וחייבות תיקון (No GO Item). במרוצת השנים גדלו, באישור הרשויות ובגין טכנולוגיית גיבוי מתקדמת, התקלות הנדחות והתקלות חייבות תיקון קטנו, בעיקר במטוסי 737-900ER ובמטוסי 787 החדשים. המטוסים הישנים של החברה מדגמי 777, 747 ו-737-800 מרובי התקלות שחייבות תיקון רחבים יותר והן גורמות יותר מהמטוסים החדשים לקרקועם ובעקבות זאת לעיכובי טיסות ואפילו לביטולן.



## הפסדים

אל הבעיות הפנימיות של פעילות מעבר לכושר הייצור נוספים השינויים האקסוגניים שמשפיעים על כל תעשיית התעופה, כמו עליית מחיר הדלק, שביתות עובדים בנמלי תעופה בחו"ל והגבלות התנועה האווירית בגין שביתות פקחי טיסה בחו"ל ועוד גורמים ליצירת הפסדים לא פשוטים לאל על.

מנכ"ל אל על, גונן אוסישקין. לא היה ולא נברא. צילום סיון פרג'

את שנת 2017 סיימה אל על עם רווח נקי נמוך של 5.7 מיליון דולר, לעומת רווח נקי ב-2016 של 80.7 מיליון דולר. ב-6 החודשים הראשונים של 2018 הפסידה אל על 62.149 מיליון דולר, בהשוואה להפסד של 13.556 מיליון דולר בתקופה המקבילה ב-2017. דוח רווח והפסד לרבעון השלישי של החברה שיפורסם בנובמבר השנה, עדיין לוט בערפל, אם כי לאור הביטולים והעיכובים והמצב הכלכלי בתעשיית התעופה כולה, עולים ניחוחות לא נעימים מהאפשרויות הגלומות בדוח עתידי הזה.