

מגזין המושבות

<http://www.magazin.org.il/inner.asp?page=23&article=35>
86

סיפורו של אורי בר-לב, 80, קברניט בחברת "אל-על", שהצליח לסכל לפני כמעט 42 שנה ניסיון חטיפה אווירי ונותר היחיד בעולם שעשה זאת עד היום. מלחמת העצמאות אינה רק על מדינתנו, אלא גם על עצמאותנו האווירית. אחת מנקודות הציון שאפשרה לנו את אותה חירות, הוא סיפורו של אבי בן ה-80, בן מושב אביחיל וקברניט בחברת "אל-על"

למעלה מ-41 שנה אחרי, "זכרו" בארגון חברות הטייס המסחרי הבין לאומי, לשנות סעיף בחוק התעופה, שלו היה קיים בעבר, היה מונע חטיני לאורך השנים.

מלחמת העצמאות אינה רק על מדינתנו, אלא גם על עצמאותנו האווירית. אחת מנקודות הציון שאפשרה לנו את אותה חירות, הוא סיפורו של אבי בן ה-80, בן מושב אביחיל וקברניט בחברת "אל-על", שהצליח לסכל לפני כמעט 42 שנה ניסיון חטיפה אווירי ונותר היחיד בעולם שעשה זאת עד היום.

השנים האחרונות של שנות הששים (1968-1969), היו תחילתה של תקופת חטיפות מטוסים. החוטפים הראשונים היו הקובנים שחטפו מטוסים בטיסת פנים בארה"ב, אחריהם באו הפלשתינאים שחטפו, הנחיתו ופוצצו מטוסים. תזכורת לשלושה מקרים מתקופה זו:

ב-23.7.68 נחטף מטוס אל-על לאלג'יר, בדרכו מרומא לנתב"ג. הצוות והנוסעים הישראליים שוחררו כעבור חמישה שבועות, לאחר שחרור 24 מחבלים "עם דם על הידיים".

ב-18.2.69 הותקף מטוס אל-על בציריך. טייס מתלמד נפצע ומת מפצעיו. קצין הביטחון, מרדכי רחמים, בן מושב אליכין, חיסל במו ידיו מחבל והדף את ההתקפה.

ב-29.8.69 נחטף מטוס T.W.A. והונחת בדמשק. חוטפת המטוס, ליילה חאלד, שפוצצה את המטוס אחרי ירידת הנוסעים, זכתה לפרסום עולמי. היא נמלטה ועברה ניתוח פלסטי לשינוי צורתה. באותה עת חוק ארגון חברות הטייס המסחרי הבין לאומי קבע כי הקברניט אחראי לשלום הנוסעים. קברניטים בעולם פירשו זאת שיש לצייט לדרישות החוטפים.

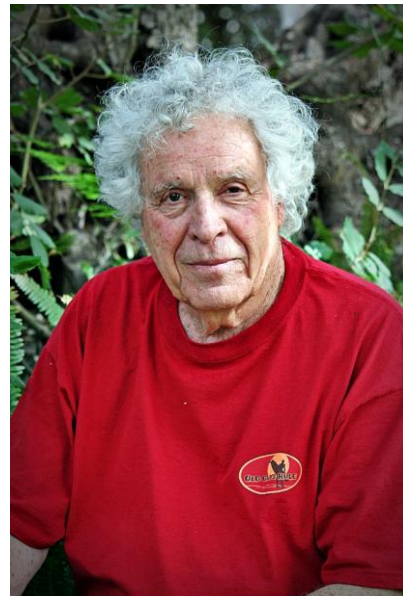
במטוסי אל-על לעומת זאת, הוכנסו מאבטחים, הותקנה בין מחלקת הנוסעים ותא הטייס דלת משוריינת שצוידה בעינית ונקבעה מערכת התראה בעזרת לחצן ונורת אזהרה שנדלקה בתא הטייס בשעת חרום. באותם ימים, הלחצן הופעל פעמים רבות שלא בכוונה, או עקב תקלות וגרם לרבים לקבוע שהמערכת איננה אמינה.

אותנו לסוריה לא ייקחו

ב-4 בספטמבר 1970, טס קברניט בר-לב בטיסת נוסעים לאמסטרדם והיה אמור להמשיך כעבור יומיים לניו-יורק. בטיסה זו, מאבטח המטוס אביהו קול, העלה בפני בר-לב סוגיה לפיה מקום מושבו במטוס, מאפשר לחוטף להגיע מאחוריו ולירות בעורפו.

יומיים לאחר מכן, ב-6/9/70 בעוד המטוס מסוג בואינג 707 שיעדו ניו-יורק חונה על הקרקע, ניגש לבר-לב קצין הביטחון המוצב בשדה התעופה והודיע לו שבקרוב הנוסעים שעלו למטוס, ישנם ארבעה חשודים. שניים מהם "בלונדיניים" מדרום אמריקה ושניים "בעלי חזות מזרחית", בעלי דרכונים דיפלומטיים מסנגל. הארבעה רכשו כרטיסים ממש לפני הטיסה.

בר-לב הורה להוריד מהטיסה את שני הנוסעים ה"סנגלים" שהיו רשומים למחלקה הראשונה ולבדוק את שני הנוסעים האחרים. לאחר כמה דקות חזר הקצין וסיפר כי שני החשודים "הסנגלים" הורדו מהטיסה. השניים האחרים נבדקו ולא נמצא עליהם דבר. לשאלתו של בר-לב, ספק בהומור, ספק ברצינות, האם נערכה בדיקה על האשה גם במקומות מוצגים בהם היא יכולה להסתיר חפץ חשוד, תשובתו של הקצין הייתה חיובית. יצוין, שבאותה עת הייתה מערכת הביטחון באל-על רק בת כמה חודשים וכיום היא שונה לחלוטין.



זהו סיפורו של אבי, אורי בר-לב, 80, בן מושב אביחיל שסיכל לפני כמעט 42 שנה ניסיון חטיפה אווירי, והוא היחיד בעולם שעשה זאת [צילומים: אלבום פרטני]

בהמשך, דיווח קצין הביטחון כי ה"סנגלים" שהורדו מהטיסה, עלו על טיסת פאן אמריקן לניו-יורק. כיוון שהמחלקה הראשונה הייתה ריקה, ביקש בר-לב, שיקינה בו תחושת אי נוחות, מהדייל, שיכניס לתא הטייס את המאבטח שישב במחלקה הראשונה, כדי שזה לא יהיה חשוף לתקיפה מאחור במקרה של ניסיון חטיפה, כפי שאמר יומיים קודם לכן.

כעשרים דקות לאחר ההמראה החל כפתור האזעקה להבהב ולצלצל. אחד מאנשי הצוות פלט: "עוד פעם אזעקת שווא" ובר-לב השיב: "לא. זה ניסיון חטיפה!" לא עברה דקה ונשמעו דפיקות חזקות על דלת תא הטייס וברמקול הפנימי נשמע קולה של דיילת: "אורי, יש ניסיון חטיפה במטוס. עומדים כאן בחורה עם שני רימונים ובחור עם אקדח. הם דורשים להיכנס אליך לתא הטייס ולא - הם יפוצצו את המטוס".

תגובתו האינסטינקטיבית של הקצין הראשון הייתה: "אורי, תפתח את הדלת. על פי חוקי יאט"א - חוקי התעופה הבינלאומיים - הטייס אחראי

לחיי הנוסעים ואסור לו לסכן אותם". "אותנו לסוריה לא ייקחו!", השיב בר-לב לקבוצה.

בר-לב שלח את מהנדס הטייס להציץ מבעד לעינית ולדווח את שראות עיניו. "אני רואה את הדיילת עומדת כשאקדח צמוד לרקתה, המוחזק בידי של גבר בלונדיני", דוח המהנדס. "אורי, המחבל אומר שאם אינך פותח את הדלת הוא עומד לירות בי", נשמע קולה של הדיילת מעבר לדלת.

באותו הרגע החליט בר-לב לקחת את היוזמה לידי. הוא הודיע לאיש הביטחון שהוא מתכוון להכניס את המטוס למצב של "נגטיב ג'י" (negativ g), שבו ההגה יוסט בכוח קדימה, המטוס יכנס לצלילה והיות וכל הנוסעים קשורים, רק כל העומדים יאבדו שיווי משקל ויפלו. בנוסף, הצלילה המהירה תקטין את הפרש הלחצים שבין תא הנוסעים והאוויר אשר מחוץ למטוס, כך שבמקרה והרימונים שבידי המחבלת יתפוצצו, יקטן הנזק למטוס.

בר-לב ביקש מהמאבטח להחזיק חזק בדלת וברגע שכולם יפלו, לפרוץ החוצה ולנטרל את המחבל. כעבור כמה שניות הכל כבר היה מאחריהם. המטוס הוכנס ל"נגטיב ג'י" והמחבלים נפלו על הרצפה. המאבטח פרץ החוצה ויחד עם המאבטח השני שישב מאחור והגיע לקדמת המטוס, הכניע את המחבל, זה ביריות וזה במכת קראטה רבת עוצמה. המחבלת נפלה, הרימונים נשמטו מידיה ונוסע כבד משקל, התנפל ונשכב עליה.

בכל אותה עת, לא היה מודע בר-לב לדרמה נוספת שהתרחשה בתא הנוסעים. הדיילת שלמה וידר ניסה להכניע את המחבל בידיים חשופות. הוא קפץ עליו ונורה. המחבל איים עליו שאם ימשיך להפריע למהלך החטיפה, יחסל אותו. כשראה וידר הפצוע, את המחבל מצמיד אקדח לראשה של הדיילת, התנפל עליו בשנית ונורה בכתפו ובבטנו.

חלפו פחות מעשר דקות מאז תחילת ניסיון החטיפה. בר-לב דווח בקשר לנתב"ג את אשר התחולל. בארץ כבר ידעו באותם רגעים, שעוד שלושה מטוסים נחטפו, בהם מטוס פאן אמריקן שנחטף ע"י אותם שני "סנגלים" שהורדו ממטוס אל-על. מטוס זה הונחת בקהיר, לנוסעיו ניתנה דקה לפינוי ולאחריה פוצץ. רק בדרך נס איש לא נהרג. מהארץ הגיע דרישה: "לכשיגמר הכול, חזור ארצה!"

על רצפת המטוס שכב שלמה וידר הדייל הפצוע. הצוות ביקש ברמקול עזרה של רופא מבין הנוסעים. לקדמת המטוס הגיע רופא, שבדיעבד הסתבר כרופא שיניים. לאחר בדיקה, טען הלה שהפציעה אינה קשה ושאפשר לחזור ארצה ללא חשש. בר-לב הותיר את טייס המשנה ליד ההגאים, יצא מתא הטייס וניגש לווידר לבדוק את מצבו. הדייל נראה לבן כסיד. "אורי, מה יהיה?" שאל בקול חלש ובר-לב השיב: "אל תדאג, אביא אותך במהירות האפשרית לבית חולים."

הוא החליט לנחות בלונדון הקרובה במקום לחזור ארצה, והודיע למגדל הפיקוח שם, על נחיתת חרום. במחלקת הנוסעים, מצא בר-לב את המחבלת ה"בלונדינית" שרועה על הרצפה מעולפת. הוא מושך בשערותיה וגילה שזו פאה נוכרית ומתחתיה רעמת שיער שחור. על אף הניתוח שעברה הוא מזמה - זו ליילה חאלד...

רימוני היד ותוכנית החטיפה נמצאו במהלך חיפוש בבגדיה ועל גופה. בין הפרטים בתכנית היה כתוב ש"יש להיזהר מגילויטינה בכניסה לתא הטייס והזרמת גז בתא הנוסעים...". המאבטחים בדקו את הרימונים ומצאו שהם עקרים. בשלב זה, איש הביטחון הרים את אקדחו ונראה כמתכוון לירות במחבלת. "מצטער", אמר בר-לב תוך שהוא מונע ממנו את המעשה, "לא יורים באדם חסר הכרה!", ונענה: "מצטער, אלו ההוראות שקיבלתי". "לא יורים באדם חסר הכרה ובמטוס אני המפקד!" הודיע בר-לב.

הדיילת הנחיתה את המטוס

בינתיים ממרכז הבקרה בישראל, נדרש בר-לב לחזור מייד ארצה! הוא לעומתם, טען כי נמצא במטוס פצוע קשה ונסיעה ארוכה ארצה עלולה לסכן את חייו. למרות ההוראה, ולמרות החשש שהבריטים ירצו לחקור אותם ועלולים להאשימם ברצח (כמו במקרה של איש הביטחון מרדכי רחמים, שהרג מחבל שתקף את מטוס אל-על על הקרקע בשוויץ וישב שם בכלא 6 חודשים), הוא מחליט לנחות בלונדון.

המטוס החל בתהליך הנחיתה כשלתע נשמע בקשר קולו של קברניט אל-על בטיסה אחרת, המבקש רשות הסטה בטרם המראה לארץ. בר-לב לקח את מכשיר הקשר לידי ומיד ביקש בעברית מהקולגה, לעבור לערוץ חברת אל-על. במהירות הסביר לו בעברית את שקרה וביקש את עזרתו בהעברת המאבטחים החמושים למטוסו. הרעיון היה לנצל את המהומה שתיווצר לאחר הנחיתה, כדי להעבירם בין המטוסים, דרך דלת המכונאים שנפתחת בין גלגלי המטוס. ההעברה בוצעה בהצלחה ובטרם איש שם לב, שני המאבטחים כבר היו בדרכם ארצה. בר-לב כינס בזריזות את הדיילים והסביר כי יתכן ויילקחו לחקירה וביקשם שלא לדבר עברית למקרה ויצמידו להם שוטרים בריטים דוברי עברית. בעיקר ציין, "אין הם יודעים דבר על המאבטחים!".

משהסתיימה הורדת הדייל הפצוע לאמבולנס, התכוון בר-לב לסגור את הדלת כדי לחזור ארצה. לעברו עלה למטוס קצין משטרה אנגלי עם אקדח שלוף, נכנס למטוס, כיוון לעברו את אקדחו ופקד: "אתה לא סוגר את הדלת! אתה נמצא על אדמת בריטניה הגדולה!".

בעקבותיו עלו שוטרים נוספים. גופת המחבל הורדה וכן המחבלת שבינתיים חזרה אליה הכרתה. כאות מחאה על השתלטות המשטרה על מטוסו, הוריד בר-לב את דרגותיו וירד מהמטוס. קצין כיבוי ניגש אליו ושאל: "תגיד מה קרה במטוס אל-על?", בר-לב השיב בשאלה: "מה קרה?", וזה סיפר שהיה ניסיון חטיפה, הקברניט נהרג והקצין הראשון נפצע. "ומי הנחית את המטוס?", שאל בר-לב בחצי חיוך, "הדיילת!" ענה ההוא ברצינות גמורה.

כל אנשי הצוות נלקחו לחקירה במשרדי המשטרה בשדה. החקירה נמשכה כארבע שעות. הבריטים ניסו לברר מי הרג את החוטף ולאן נעלמו שני נוסעים. כל אנשי הצוות הגיבו ב"לא יודעים דבר". לאנגלים היה ברור שהצוות אינו דובר אמת, אך היו חסרי אונים. ברקע שמעו ברדיו על-כך שבאותו יום התקיימו עוד שלושה מקרי חטיפה, שבניגוד לזה של אל-על - הצליחו. מבית החולים נמסר שהגענו של הדייל וידר בזמן הצילה את חייו. הוא סבל מפגיעות פנימיות ואיבד דם רב. הצוות הועבר לבית המלון, שם חיכה להם מברק מראש הממשלה דאז גולדה מאיר: "לטייס הגיבור ולצוות, ברכות ממשלת ישראל".

עדיף מאוחר מאשר לא

בין יולי 1968 למרץ 2001, אירעו בעולם 24 מקרי חטיפה מוצלחים של מטוסים בהם נהרגו 2,383 אנשים כתוצאה מפעילות טרור אווירי. 464 טרוריסטים, מרביתם פלשתינאים, נשפטו ונכלאו במקומות שונים בעולם. כולם שוחררו לאחר ימים או חודשים מעטים, למרות הסכמים בינלאומיים שאסרוניהול מו"מ עם טרוריסטים.

על-פי חוקי י.א.ט.א - ארגון חברות התעופה האזרחיות הבין לאומי, עד לא מזמן היה על קברניט מטוס לעשות כל אשר ביכולתו בכדי לשמור על שלום נוסעיו. רבים פירשו זאת ככניעה לחוטפים, ראה מקרה אסון התאומים ב-2001, בו נחטפו מטוסים בעזרת סכיני חיתוך בלבד. על-פי אותם חוקים, הקברניט אינו מפקד המטוס ואת ההוראות הוא מקבל מהקרקע. לאורך השנים, למרות פניות חוזרות ונשנות של ממשלות ישראל ושל הקברניט בר-לב באופן אישי, לשינוי חוק הטיס הבין לאומי, החוק לא שונה ואף התקבלה לא פעם התגובה: "עזבו אותנו עם הבעיות המזרח תיכוניות שלכם". בהרצאותיו של בר-לב בפני גורמי ביטחון וטיס בין לאומיים פנה לא אחת לנוכחים על-מנת שילחצו על ממשלותיהם לשנות את החוק כדי לאפשר מלחמה בטרור. על-פי חוק זה, הקברניט הוא הסמכות הבכירה במטוס וחיוב להתנגד לחטיפה. כנ"ל אנשי הצוות. כולם יהיו מוגנים מפני כל תביעה הנובעת מפעולת החוטפים. בהרצאות האחרונה, שהתקיימה לפני כחודש, התבשר בר-לב על-ידי אחד הנוכחים שהחוק הבין לאומי אכן שונה והוא כמעט העתק מדויק לחוק הישראלי.



הקברניט הוא המפקד של המטוס

למחרת היום, חזר הצוות ומטוסו ארצה. כעבור מספר ימים נחטף מטוס בריטי לזרקה אשר בירדן, מקום בו פוצצו שני מטוסים אחרים שנחטפו במקביל לניסיון החטיפה באל-על. המטוס נחטף על-ידי התנועה לשחרור פלסטין, שאיימה לפוצץ גם מטוס זה אם לילה חאלד לא תשחרר מהכלא האנגלי. היא שוחררה תוך ימים!!! ובמקביל, התעוררה בעיה דיפלומטית. האנגלים טענו כי במטוס בוצע רצח ועל כן יש להעמיד לדין את הרוצח ואת קברניט בר-לב כשותף לרצח.

מדינת ישראל טענה כי ניסיון החטיפה נעשה עוד לפני הגעת המטוס לגבול האווירי של אנגליה ולכן כל העניין אינו שייך להם. לאחר שבועות של דיונים, שני משרדי החוץ הגיעו להסכם וגרסת המדינה התקבלה.

שלוש נקודות לסיים

א. בנוסף לניסיון החטיפה הנ"ל, ניצל בר-לב מחמש ניסיונות חטיפה ופגיעה במטוסו: 1. עת ביקש מסיבות אישיות, מהקברניט עודד אברבנאל להחליפו בטיסה, שבסופו של דבר נחטפה לאלג'יר. 2. נתפס מחבל מצויד בטיל סטרלה, דקות ספורות לפני שיגורו לעבר מטוסו בשדה התעופה של רומא. 3. פצצה עם מנגנון ברומטרי לא כוילה כהלכה ולכן לא התפוצצה בבטן מטוסו. 4. חבילה ובה פצצה שניתנה לנוסע תמים, הורדה ממטוסו רגע לפני המראה. 5. אקדח שהוטמן בעוגה, עשה דרכו למטוס והתגלה בזמן.

ב. חברת פאן-אם, זו שמטוסה נחטף על-ידי "הסנגלים" שהורדו ממטוסו, תבעה אותו כאחראי לפיצוץ מטוסם בקהיר. המשפט נמשך שמונה שנים והסתיים לאחר שהוכח בבית המשפט כי נמסרה להם האינפורמציה הרלוונטית לגבי נוסעים אלה.

ג. לפני כמה שנים ניסו רשתות טלוויזיה אמריקאיות ואנגליות להפגיש בין ליילה חאלד ואורי בר-לב. בר-לב הסכים בתנאי שתענה על ארבע שאלות: האם ידעה שאין נוקרים ברימונים? מה גרם לה להתעלף? מה היה עולה בגורלם לו הצליחה החטיפה? והשאלה האחרונה לאור הצהרתה, כי היא רואה בחיוב פעולה נגד אזרחים במטרה להשיג מטרות פוליטיות - אילו שני בניה היו נהרגים במתקפה על אוטובוס באלג'יריה, בה התנהלה מלחמת גרילה פוליטית, האם גם אז היא הייתה מקבלת זאת כאקט לגיטימי? הפגישה לא התקיימה מעולם.

כשחזר הצוות ארצה, התקבלו בתשואות על ידי מאות אנשים וכתבים מכל העולם. לפני עלותו לבמה, ניגש אל בר-לב אדם לא מוכר וביקש ממנו להתלוות אליו והוא נלקח לחדר צדדי לחקירה ע"י השב"כ. הוא נשאל מדוע לא חזר מייד ארצה, מדוע לא קיבל את דעתו של רופא השיניים שבדק את הדייל הפצוע, מדוע לא אפשר להרוג את ליילה חאלד, למה הכניס את איש הביטחון לתא הטייס ועוד. למחרת בבוקר, נדרש לפגישה עם מנכ"ל אל-על.

המנכ"ל, מרדכי בן ארי קיבל אותו בחיור, לחץ את ידו בחום ואמר לו שהוא גיבור וכל מה שעשה היה נכון. יחד עם זאת הוסיף, השב"כ הודיע לו, שאם הוא לא יפטר אותו, הם לא יהיו מוכנים לקבל אחריות על בטחון המטוסים. בן ארי הציע לבר-לב לשקול את המצב ולהסכים להצעת פשרה בה ישעה את עצמו לפרק זמן של שנה ולאחר מכן יוחזר לחברה. בר-לב דחה את ההצעה. לדעתו, הציל את המטוס, הנוסעים והדייל והוא מוכן להתעמת עם השב"כ.

למחרת התחיל לפעול מכבש לחצים אדיר על בר-לב כדי שיסכים להשעות עצמו. אנשי השב"כ אספו את כל קברניטי החברה לאסיפה וניסו לשכנעם להצביע בעד פיטוריו ולא - יסירו מהחברה את מעטפת הביטחון.

בצר לו, החליט בר-לב לפנות ישירות לראש הממשלה, גולדה מאיר, בהנחה שהיא אינה יודעת בדיוק את אשר אירע ואת מכלול שיקולי הדעת, אלא רק ניזונה ממה שסיפרו לה שירותי הביטחון. כעבור יומיים, זומן להתייצב בפני ועדת שרים בירושלים. בפגישה נכחו השרים יוסף בורג, יגאל אלון ומשה דיין. ראש השב"כ ובר-לב הציגו את עמדותיהם. לאחר ששמעו אתה הנאמר, פנו דיין ואלון אל ראש השב"כ וניסו להסביר לו כי לדעתם, הקברניט הוא מפקד המטוס גם בזמן ניסיון חטיפה ולא האיש הנמצא הרחק, בכיר ככל שיהיה. "תכניות משתנות", הוסיף דיין, "גם בכדורגל, אם המאמן מבקש משחקן לשמור על איקס ובשטח מסתבר שצריך לשמור דווקא על ווי, הוא משנה תכנית. בטח ובטח בזמן קרב - וניסיון החטיפה, כמוהו כקרב."

בעקבות הפגישה בר-לב יצא לחופשה בת שבועיים וכשחזר נערכה מסיבה רבת משתתפים לכבוד הצוות ולכבודו והוענק לו עיטור עוז הרוח.

כעבור שלושה חדשים, משרד התחבורה, שהנשיא פרס עמד אז בראשו, שינה את חוק הטייס הישראלי, כך שהקברניט הוא המפקד הבלעדי במטוס והצוות והנוסעים קיבלו חסינות מפני האשמות אזרחיות, במקרה ומישהו יפגע בזמן פעילות עוינת במטוס.

בר-לב הותיר את טייס המשנה ליד ההגאים, וניגש לווידר. הדייל נראה לבן כסיד. "אורי, מה יהיה לך?" שאל בקול חלש ובר-לב השיב: "אל תדאג במהירות האפשרית לבית חולים"



A 1972 El-Al pilot strike, protesting skyjackings (photo credit: Moshe Milner/ GPO)

Bar-Lev and the rest of the crew were taken for interrogation. Asked what he told the British authorities, he said, "I told them nothing." He insisted that he had simply flown the plane throughout and did not know how the Nicaraguan terrorist had died.

An El Al security officer, in the meanwhile, printed tickets for the two Shin Bet air marshals who had slipped onto the Israel-bound flight and, after going through the passenger list repeatedly, the British authorities were forced to let the plane take off.

Bar-Lev and the crew were released the following day. The British authorities knew they were lying but could find no proof. Leila Khaled remained in the United Kingdom. She was let out of British custody three weeks later, after a British jet was hijacked on September 9, en route from Bahrain, expressly in order to secure her release.

For Bar-Lev, though, the ordeal was *still* not over. Upon return to Israel, a man he did not recognize took him into a side room and began asking questions: Why had he insisted on bringing the sky marshal into the cockpit? Why had he refused a direct order to return to Tel Aviv? Why had he dismissed the dentist's assessment?

The next day, El Al Director General Mordechai Ben-Ari told him that the Shin Bet would not provide security for Israel's national air carrier so long as he remained an active pilot. Ben-Ari tried to convince him to take a year off, to pacify the Shin Bet, and then return to service.

"In those days, though," Bar-Lev said, "you could still call the prime minister."

He phoned Golda Meir and asked to explain his side of the story. After giving his version of events to Meir, Moshe Dayan and the head of the Shin Bet at the time, he was given a two-week holiday and then reinstated, with honors for bravery.

Several months after that, then-transportation minister Shimon Peres helped pass a new law that gave pilots the right to resist hijackings and immunity against foreign lawsuits, such as the one Pan Am filed against Bar-Lev for not alerting the airline to the danger posed by the two Senegalese men and the one the British authorities briefly pursued – to charge Bar-Lev as an accomplice to murder.

Today, though, he said, despite the thousands of deaths caused by airline terror since that day in September 1970, there is still not a consensus among airlines that pilots are part of the inner circle of protection against terror. Lamenting the tragedy of 9/11, and the way 2,977 innocent people were killed by 19 hijackers wielding household objects such as penknives, he said the "formula for prevention" is for the crew to be trained, in mind more than in body, to resist.

"As long as you know you're not going to allow it to happen, then you'll find the way," he said.



Uri Bar-Lev (with tie) and colleagues speak to the media on their safe return to Israel (photo credit: Courtesy El Al archive)