

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.

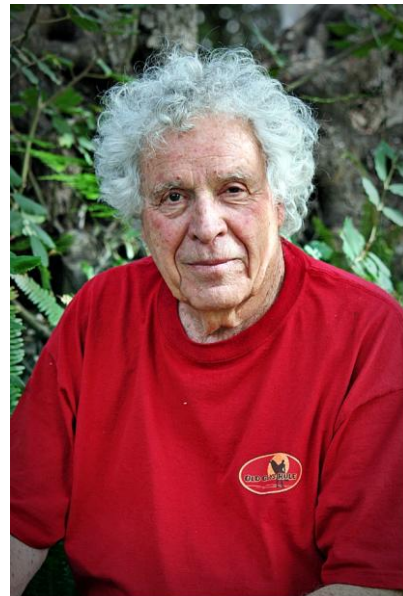
יומיים לאחר מכן, ב-6/9/70 בעוד המטוס מסוג בואינג 707 שיעדו ניו-יורק חונה על הקרקע, ניגש לבר-לב קצין הביטחון המוצב בשדה התעופה והודיע לו שבקרוב הנוסעים שעלו למטוס, ישנם ארבעה חשודים. שניים מהם "בלונדיניים" מדרום אמריקה ושניים "בעלי חזות מזרחית", בעלי דרכונים דיפלומטיים מסנגל. הארבעה רכשו כרטיסים ממש לפני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

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



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]

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 וש אפשר 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 ומתחיתה 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 ויחייב 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"

Partner Links:
 Learn Hebrew
 Judaica Gifts
 Israel Car Rental

THE TIMES OF ISRAEL

SUBSCRIBE TO THE DAILY EDITION

Like <206k Follow



לקבלת הצעה
לחץ כאן ←

תמ"א 38
 עושים רק עם הגדולים

Home > Israel & the Region

How to thwart a gunman at 29,000 feet, by the only pilot who ever did

With world attention focused on MH370, Uri Bar-Lev recalls how he saved his El Al passengers from an attempted skyjacking, and says other pilots should have been trained to do the same — on 9/11 and in countless other cases

BY MITCH GINSBURG | March 24, 2014, 2:14 pm | 47

Recommend Share <5.3k Tweet <277 67 +1

Email Print Share



WRITERS



Mitch Ginsburg
 Mitch Ginsburg is The Times of Israel's military correspondent.

Follow or contact:

- Facebook
- Twitter
- Email
- RSS

With the world's attention focused on Malaysia Airlines Flight 370, a retired El Al pilot, a veteran of five armed hijacking attempts and plots, including one movie-worthy standoff at 29,000 feet, splashed some local brandy into his afternoon tea.

Get The Times of Israel's Daily Edition by email and never miss our top stories [FREE SIGN UP!](#)

"When you don't know, you just don't know," Uri Bar-Lev said of the fate of the airliner, speaking two weeks after it dropped off the radar.

Then, while he was folding the Hebrew paper, which was splayed open to the MH370 story of the day, came an endearingly familiar routine, the ritual dance performed by so many Israelis of Bar-Lev's 1948 generation: Why do you want to hear this story? What's so special about it? It's been told before.



Uri Bar-Lev (right), flight attendant Janet Darmjian and senior flight attendant Abraham Eizenov speak to the media on their safe return to Israel, September 1970 (photo credit: Courtesy El Al archive)

THE TIMES OF ISRAEL CURRENT TOP STORIES



Hamas would accept peace with Israel. West

NEWSROOM

Email the Newsroom

Facebook

Twitter

תמ"א 38
עושים
רק עם
הגדולים

לקבלת הצעה
לחץ כאן

מעל 41 כרוקטים
ברחי הארץ.

נסיון ביוזם מעל
ל-20 שנה

חוסן כלכלי מוכח

מומחיות בייזום
לתמ"א 38



RELATED TOPICS

EL AL ISRAEL AIRLINES

MALAYSIA AIRLINES FLIGHT
MH370

HIJACKINGS

MORE ON THIS STORY

Malaysia PM: Missing
jet crashed into Indian
Ocean

Did Malaysia Air 370
meet the same fate as
Egypt Air 990?

Israel tightens airspace
security after jet's
disappearance

Ex-El Al expert: Iran
likely involved in MH
370

Malaysian police
examine pilot's flight
simulator

Haven't you read it? Why would
people want to hear it now?



The Times of Israel mentioned the missing plane and hinted at his heroics. We said there might be a lesson to be learned or simply a tale worth re-telling. He waved his hand dismissively, but, fresh from Pilates and in a rush to finish his chores before setting off for Chile the next day to visit a newborn grandson, the 83-year-old pilot agreed to deliver the abridged version of events.

On September 6, 1970, Bar-Lev, who had flown as a 16-year-old in the 1948 War of Independence and later during the 1956 War, was picked up from his Amsterdam hotel and brought to Schiphol airport to fly the second leg of El Al Flight 219 from Tel Aviv to New York. Before take-off, El Al's security officer on duty at the airport told the pilot that there were four suspicious people seeking to board the flight. Two held Senegalese passports with consecutive numbers; two others, a couple, carried less suspicious looking Honduran passports, but all had ordered their tickets at the last minute.

Bar-Lev, in consultation with the security officer, barred the Senegalese passengers from boarding and demanded that the local security officers closely inspect the two Honduran nationals before allowing them to board.

Although at the time he did not know that no such inspection had been performed, he stopped at seat 2C and had a chat with Aviuh Kol, one of the two armed security officers on the plane. "I told him, I want you in the cockpit with me," Bar-Lev said.

Kol was alone in first class. He might as well have been wearing a sign that said air marshal. "Someone could just come up behind him and shoot him in the head," Bar-Lev said, recalling that Kol had warned him about just such a scenario two weeks before.



Uri Bar-Lev at his home on Moshav Avihayil (photo credit: Mitch Ginsburg/Times of Israel)

Skyjackings were not a new phenomenon. During the previous year alone, dozens of planes had been hijacked. Yet El Al was the only airline in the world to field armed guards and re-enforced steel cockpit doors — precautions that had been put in place after the 1968 hijacking of an El Al jet to Algeria, the only time Israel's national carrier has been hijacked. Kol, though, initially resisted Bar-Lev's demand that he sit in the cockpit, saying it contradicted his orders. Finally, Bar-Lev pulled rank.

At 29,000 feet, with the plane still climbing, the emergency light flashed in the cockpit. False alarm, one of the crew members said. It happened often. Flight attendants sometimes grazed against the warning panels, sounding the alarm. "No," Bar-Lev responded, "we're being hijacked."

Seconds later a flight attendant's voice came through the intercom: two people, armed with a gun and two grenades, wanted to enter the cockpit. If he didn't open the door, they would blow up the plane.

Bar-Lev sent flight engineer Uri Zach to look through the peep hole. The "Honduran" man, Nicaraguan-American Sandinista supporter Patrick Argüello, a former Fulbright scholar operating on behalf of George Habash's Popular Front for the Liberation of Palestine (PFLP), was holding a gun to a female flight attendant's head. Uri, she said to the pilot through the locked door, they are going to kill me if you don't open up.

According to the International Air Transport Association rules, Bar-Lev said, a pilot is responsible "for the welfare of his passengers" and therefore must acquiesce to the demands of terrorists. His thinking was just the opposite: acceding will only further endanger the passengers. Giving voice to an unformed thought, he said aloud, "We are not going to be taken hostage."

Sitting in the right-hand seat, having let the co-pilot handle the take-off from Amsterdam, Bar-Lev recalled his mandatory training on the Boeing 707 at the company headquarters several years earlier. The certification training was eight hours long. After six hours, the company instructor told Bar-Lev he was cleared to fly and wondered if he had any other questions. He did. He wanted to know the outer limits of the plane's capacity. The instructor, a Korean War vet, walked him through some of the maneuvers and explained that the passenger plane was very strong and

Bank leader says |



Rolling Stones confirm
June 4 Israel show |



Palestinians to push
Arab peace plan at
Kuwait summit |

Search for MH370
suspended due to bad
weather |

UN human rights chief
flays settlements |

could endure more than it would seem at first glance.

The plane began to plummet, dropping 10,000 feet in a minute

Bar-Lev told Kol, the air marshal, to hold on tight. He was going to throw the plane into a dive. The negative g-force, akin to the feeling one gets on the downhill section of a roller coaster ride, would accomplish two things: it would lower the plane's altitude, reducing the pressure difference between the inside and outside of the plane, which would make a bullet hole or a grenade explosion less dangerous; and it would throw the hijackers off their feet. The passengers, he said, were all belted in and would be fine.

Bar-Lev lifted the nose of the aircraft, dipped one of the wings, and then tilted the nose down to earth. The plane began to plummet, dropping 10,000 feet in a minute. When he pulled out of the dive, Kol charged through the door and killed Argüello.

The second terrorist, Leila Khaled, a Palestinian veteran of previous skyjackings, rolled a grenade forward but it didn't explode. In her memoir, Bar-Lev said, Khaled claimed to have been violently subdued, but the air marshals found her passed out from the dive and quickly arrested her.

"The whole thing took two and a half minutes," Bar-Lev said.

But it was far from over. Three other planes, in what Bar-Lev called a more complex attack than 9-11, had been hijacked. The two men carrying Senegalese passports had commandeered a Pan Am flight and flown it to Egypt. TWA and Swiss Air flights were flown to Jordan. The Shin Bet, via an El Al dispatcher, sent Bar-Lev a terse command: About face. Come home.



A photo of the two airliners that were hijacked and flown to Jordan on that September 6, 1970 (photo credit: wiki)

On board he had two armed Shin Bet officers — Kol, and a second agent who was at the back of the plane — plus a dead man and an internationally wanted terrorist. Pivotaly, though, he also learned that Shlomo Vider, the chief flight attendant, had charged the hijackers and been shot several times. Before responding to the Shin Bet's orders — Bar-Lev didn't know and wasn't told about the other hijackings — he called for a doctor to come forward and examine Vider. The most qualified person was a dentist. He ruled that Vider was in stable condition. "I didn't think so, though," said Bar-Lev. Vider was pale and though he had been shot, he didn't seem to be bleeding out, raising concerns about internal bleeding.

Bar-Lev told Tel Aviv that Vider didn't have five hours left in him. He was going to request permission to land in London.

Headquarters again ordered him to return to Israel, but Bar-Lev contacted the British authorities and began to descend. En route, he heard the voice of an El Al pilot preparing to take off from Heathrow to Israel. "I told him to switch to the internal frequency," Bar-Lev said.

Speaking quickly and in Hebrew, he told the other pilot the situation and the plan: he would land near him. In the commotion, no one would notice if the two armed Shin Bet marshals slipped through the flight engineer's maintenance door between the wheels and quickly boarded the Israel-bound plane in the same way. The last thing he needed was for the two to be arrested by the local authorities and possibly charged for killing Argüello.

He insisted that he had simply flown the plane throughout and did not know how the Nicaraguan terrorist had died

Bar-Lev had good reason for concern. In February 1969 a Shin Bet air marshal named Mordechai Rachamim had fought off a squad of terrorists attacking an El Al plane in Zurich. After jumping out of the airplane door under fire, apprehending three of the terrorists and killing the fourth, the Swiss authorities, before finally exonerating him, first put him on trial for manslaughter.

After Bar-Lev slowed the plane to a stop, the crew welcomed an emergency British medical team on board. Vider, he later learned, reached the local hospital an estimated five minutes from death. But when Bar-Lev tried to close the door and head back to Tel Aviv, several armed agents from the British secret services drew their sidearms and said, "Do not shut that door. You are on the soil of Great Britain."





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)