

חקירה מיוחדת של העולם הזה חושפת את הסבות שהפכו

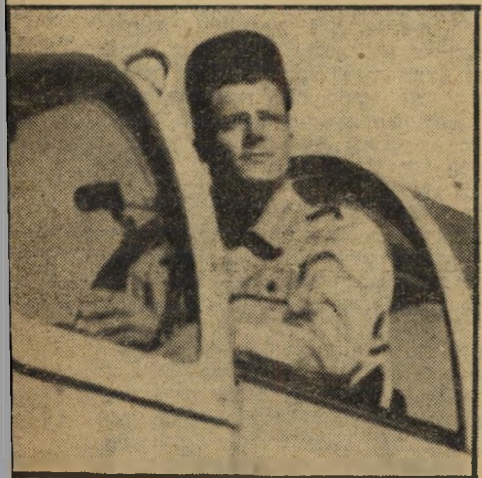
מלדינו



אמנון
כרובי, שנהרג השבוע, בעת פעולת ריסוס, היה טייס בעל ותק של שלוש אלפים שעות טיסה.



יוסף
אהרוני, שנהרג אף הוא לפני שנה ושלושה חודשים בהתקל מטוסו בחוטי החשמל, בשעה שעסק בריסוס.



יאיר
חסיין, בן עין-החורש, אשר נהרג לפני כשנה בתאונה אשר יחסה אז למטות בשיקולו האישי.

מטענו. השטחים מישוריים וחסרי מכשולים. בישראל, לעומת זאת, מבוצע הריסוס מעל פני חלקות קטנות, באיזורים מגוונים, בשטח חים ורועי-מכשולים כמו חוטי חשמל ו' טלפון, עצים גבוהים. על-מנת לרסס חלקה קטנה מעין זו, חייב הטייס להסתובב מעליה כמה וכמה פעמים. מדי פעם, עליו לטוס כמה מאות מטר עד לסכוב הבא, בגובה של מטר או שניים מעל פני הקרקע. מאחר שכ- 90 אחוז של התאונות נגרמות בשעת ה' סיבוב של המטוס, כשעליו להתרומם, להס' תובב ולשוב לטוס, קרוב לקרקע, קשה ל' השחת את קשיו הטיסה של טייסי הריסוס בישראל לאלה של חבריהם בארצות-הברית. אם לחשב את אחוז התאונות ביחס למספ'

זהו קציר דמים מתריד בהיקפו, לגבי חברת תעופה המחזיקה ב-12 מטוסים בלבד, וש' לרשותה עומדים שמונה טייסים קבועים ואר' בעה טייסים זמניים. לפי השבון ממוצע, מבלי לפרט אם ארעו התאונות פעמים מספר לאותו מטוס או לאותו טייס, נפל תור' שנתיים כל אחד ממטוסי החברה — וכל טייס רביעי נהרג.

וזהי התמונה שגרמה לכך כי אנשי התעו' פה בישראל ידביקו את הכינוי קאמיקאזי' לטייסי כיס-אוויר. אחרים כינו את החברה בפחות דמיון — חברת המתאבדים.

★ ★ ★

„לסגור את החברה!“

תגובה הראשונה המתעוררת אצל הצופה מהצה, לנוכח חויון-אימים זה, היא אחידה: לשם מה זה דרוש? האם כדאי המחיר? האם מספר הקרבנות שווה את התועלת המופקת מפעולות הריסוס האווירי? תגובה זו באה השבוע לידי ביטוי הריף בהספדו של איש תיאטרון תל-ים, זאב יוסי פון, שדיבר ליד קברו של הטייס אמנון כרובי: „לסגור את החברה! לקרקע את ה' מטוסים! לא לתת להם לעבוד עד שתיחקר הפרשה!“

אפשר היה לפרק את החברה, לקרקע את מטוסיה ולאסור על טייסיה לטוס. אולם אילו היו נעשים צעדים אלה, פירוש הדבר — גזירת כליה על החקלאות הישראלית. כי חקלאות זו נמצאת כיום במצב ב' אינה יכולה כמעט להתקיים בלעדי תריסר וחצי המטוסים, המופעלים על ידי שלוש חברות הריסוס האווירי הפועלות בישראל: כיס-אוויר, מרום וכנפי-ישראל. כיום אין ב' ישראל שום ציוד היכול להחלף תחליף לפעו' לות המבוצעות על ידי המטוסים. הפסקת פעולותיהם פירושה נזק של מיליוני לירות.

12 מטוסי הפייפר החד-כנפיים של כיס' אויר, ארבעת הסטירמנים הדו-כנפיים של מרום ושני ההליקופטרים של כנפי-ישראל, מכסים מדי שנה שטח של למעלה מחצי מיליון דונם של מטעי פורסים, גדולי כות' נה, שחיישדה יפלחה. למעשה, לא ניתן בכלל לגדל בישראל כותנה ואספסת ללא ריסוס אוירי. ב'1956, כששטחי הכותנה לא רוססו עדיין, שילמה הממשלה ששה מיליון לירות פיצויים למגדלי-הכותנה, עבור הנז' קים שנגרמו על-ידי מוזיקים. או היה שטח הכותנה בישראל 30 אלף דונם. כיום הוא מגיע ל-100 אלף דונם.

הכדאיות החקלאית וההכרח שבשימוש ב' שיטה מודרנית זו ברור לכל מי שמתעמק בכעייה. השאלה האמתית היא — האם התאונות האוויריות הן מחוייבות המציאות? בעולם של ימינו כרוכה כמעט כל עבודה בתאונות ואסונות. יש אסונות במיכרות, יש אסונות בכריכה של ספרים, יש אסונות בתחבורה היבשתית ויש אסונות במטוס' ריסוס.

אלא שבישראל, ובמיוחד בחברת כיס-אוויר, המבצעת שני שלישים מפעולות הריסוס ה' אוירי, עבר יחס זה את הגבול המקובל.

רוב הארצות התרבותיות בעולם נעזרות בריסוס אוירי חקלאי. במיוחד פנוץ ה' דבר בארצות-הברית, ניו-זילנד ואוסטרא' ליה, שם פועלים אלפי מטוסים בשטח זה. בכל מקום נוהגים לחשב את אחוז התאו' נזק הנגרמות ביחס לשעות-הטיסה של מטו' סיי-הריסוס. לדוגמא — תאונת-מחאת אחת לכל עשרת אלפים שעות טיסה.

לפי חישוב זה, אחוז התאונות בישראל הוא הגבוה ביותר בעולם. גם אם היו מחש' בים את אחוז הקרבנות לפי מספר הטייסים הפועלים והנהגים, או לפי כמות השטחים המרוססים, היה זה האחוז הגבוה בעולם.

אולם אנשי כיס-אוויר נוהגים לחשב את אחוז קרבנותיהם ביחס אחר. אין שום דמיון בין פעולות ריסוס המבוצעות בארצות-הברית לבין אלה הנעשות בישראל. שם משתרעים השטחים המרוססים על פני איזורים נר' חבים, המתאמים במיוחד למטרה זו. בפס אחד, מעל שדה כזה, בארצות-הברית או אוסטראליה, מסיים הטייס את סיורו כל

מיכל והתפור בסביבה. המטוס נמער והת' פרק לגורמים. תקוע בתוך מושב המטוס היה גופו הדומם של הטייס אמנון כרובי. תאונה מחרידה זו, כשלעצמה, עדיין אין בה אולי כדי להביא לידי השחאה לטייסי הקאמיקאזה. אולם סקר קצר של רשימת התאונות ומקרי-המחאת שאירעו לאחרונה ל' טייסי חברת כיס-אוויר, מצדיק בהחלט הש' וואה כזו:

● לפני שנה, בשני יולי 1959, נפל פייפר של כיס-אוויר שטס מעל שדה, בגליל התחתון. טייסו יאיר חסיין, בן קיבוץ עין-החורש, נהרג.

● ארבעה חודשים קודם לכן, בעשירו למרץ 1959, נפל פייפר אחר של כיס-אוויר, שטס מעל לשדות שדה-דוד, בחבל לכיש, אחרי שנתקל בחוטי חשמל. הטייס — יוסף אהרוני, נהרג.

● שבועה חודשים טרם מותו של אהרוני, נתקל פייפר של כיס-אוויר בעמוד טלפון, כעל לשדה כותנה, בין חילהלמה למחנה ישראל. המטוס התפרק. הטייס — שלמה ארו, בן כפר-יתחקין, נהרג.

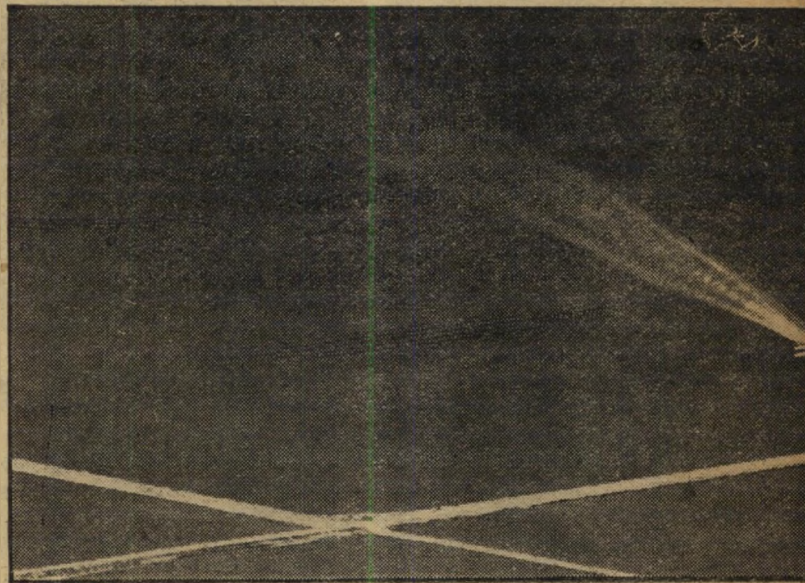
תוך תקופת דמים זו של שנתיים, היש' מדו כתריסר מטוסים של כיס-אוויר. בארבעה מקרים הסתיימו התאונות במות הטייסים.

קאמיקאזה* — הטייסים המתאבדים היאפנים, שהיו מתנפצים יחד עם מטו' סיהם אל אניות הצי האמריקאי, היו עורכים לפני צאתם לטיסתם האחרונה טכס חגיגי. הם היו שותים בהודמנות אחרונה זו את משקה הסאקי המשכר, נפרדים זה מזה בלחיצות-יד ומקבלים את טורד הקיסר, בו היו עוטפים את צהאדם בצאתם למות למענו.

השבוע, שאלו רבים מאורחי ישראל אם אין מקום לעריכת טכס דומה לטייסים הממ' ריאים במטוסי-הריסוס של חברת כיס-אוויר. ביום רביעי האחרון, בשעה חמש אחר-הצהרים, הופיע מטוס פייפר קטן של חברת כיס-אוויר מעל שדות המושב עזזה, בחבל לכיש. במטרה לרסס את שדהו של המת' ישב עמוס גואטה הנמיק המטוס טוס, חלף פעם אחת מעל לשדה, בהשאירו מאחוריו ענן לבן של רעל הפרתיון. המטוס התרומם מעט כדי להסתובב ולטוס שנית מעל לאותה חלקת השדה.

ואז אירע האסון. חרטומו של המטוס ערך תפנית חדה לכיוון הקרקע. כעבור שניה היה החרטום תקוע באדמה, להבות קטנות פרצו מתוך המנוע, רעל הפרתיון פרץ מתוך ה'

קאמיקאזה ביאפנית: רוח אלוהית.



שם: מרחבי-פעולה

תמונה אופינית של פעולת ריסוס אוירית בארצות-הברית. המטוס המרסס טס מעל שטח מישורי רחב וחסך מכשולים, הוא אינו נאלץ לבצע בתכיפות את הסיבובים המסוכנים.



כאן: מלכודת מוות

מטוס ריסוס ישראלי, מסוג סטירמן, מבצע פעו' לת ריסוס המבנים ברקע והגידולים הגבוהים יותר בצד השדה, מהווים מיכשולים מסוכנים. המסמן עט הדגל מראה על שורות הריסוס.