

נוכח פליטים

הסיבובים המסוכנים שמבצעים הטייסים, כפי שעושים זאת אנשי כיס-אוויר, הרי שאחוז זה מתקרב למקובל בעולם. חישוב מעין זה הוא תיאורטי בלבד. הוא אינו עונה על עצם השאלה המדויקת: מדוע הם נופלים?

בדירת מרתף, בשיכון עובדים במרכז תל-אביב, ישבה השבוע רחל כרובי, אלמנתו של הטייס שנהרג ביום רביעי שעבר. לידה ישבה דמותו של בעלה. לאמיתו של דבר, לא היה זה אמנון אלא אחיו התאום, הגרפי-קאי חובב כרובי שדמה לו רמון רב. בחצר שיתק בנם בן השלוש של רחל ואמנון כרו-בי, מבלי שידע את האסון שפקד את ביתו. רחל לא בכתה. היא עברה על קופסאות התמונות בהן השתקפה הקאריירה האוירית של בעלה. בתוך אחת הקופסאות היו מונחים כנפיים עגולות, כנפי טייסי הליקופטר צר-פתיים, שהוענקו לאמנון אחרי שעבר קורס הליקופטרים בארץ זו. הסמל נשמט מידה ונפל. דמעות עמדו בעיניה. "לא, אני לא אבכה! אני לא אבכה!" היא אמרה לעצמה. "ידעתי שיבוא יום וזה יקרה."

בקיבוץ עין-החורש שבצמק חפר, בדירה קיבוצית מוקפת פרחי-נוי, ישב אביו של יאיר חסין וקרא באפלה את הספר אנקת גבהים. הוא השלים עם גורלו. אחרי שבנו נהרג לפני כשנה, ניסה לצאת במערכה מש"פסית נגד כיס-אוויר, אולם לא אור כוח ל-המש"ק. כשחבר של בנו אמר לו: "בנו עשה טעות בשעת הטיסה!" הוא השלים עם זאת. את כספיה הפיצויים שקיבל בתוספת סכומים אחרים שאסף, הקדיש להקמת בריכת שחייה בקיבוץ, שתצניח את שם בנו.

בכפריותיקין לא השלים עדיין כן-ציון ליפשיץ. החקלאי החתיק, עם מות בנו, שלמה ארוז, שנספה לפני שנתיים. הוא נטש את המשק החקלאי שלו, שהיה אחד משלושת המשקים המוצלחים ביותר בכפר, החל להיות מדרוך חקלאי. "איננו יכולים להמשיך בעבודתנו כי לא היה זה אסון רגיל", כתב במכתב ליועץ המשפטי לפני כשנה, "זה היה רצח! והאשמים ברצח עדיין ממשיכים בעבודתם, מבלי שביאום למשפט". פרקליט המדינה החליט בעקבות מכתב זה להעמיד את חברת כיס-אוויר על רישויה מצידה, אשר גרמה לפי ההאשמה, לתאונה.

בל"אביב, לא זכרה בתו בת השנה וחצי של יוסף אהרונז את אביה. היא היתה רק בת חודש כשהורג. לגבי בני ארבע משפחות אלה לא היתה שום נחמה בחישובים אריתמטיים. הם מת-לבטים עדיין בשאלה: מדוע הם נהרגו? מי אשם במותם?

*** מוטוסים, טייסים — ומוות

אין תשובה אחידה לשאלות אלו. גם העדות-החקירה שהוקמו לחקירת מקרי-ההמחט לא מצאו תשובה כזאת. קיימות כמה וכמה אפשרויות. האפשרות הראשונה היא אי-התאמתם של המוטוסים לפעולות אותם הם מבצעים. הטייסים בטייס-מגויס כיס-אוויר, חברה שנוסדה ב-1948 כחברה פרטית של החרשתן ההולנדי-האך-ליר ועברה לפני שש שנים לבעלותם של כל משקי הארץ, לא נוצרו במיוחד לפעולות ריסוס. אלה מוטוסים קטנים שמתקני-הריסוס ומכילי-החומר הותקנו בהם במיוחד. רק חברת כיס-אוויר משתמשת בישראל ב-מוטוסים-המטוסים למטרות ריסוס. מרום מבצעת ריסוס בטייס-מגויס וכנפי ישראל בהליקופט-טרים. גם לטייס-מגויס של מרום וגם להלי-קופטרים של כנפי ישראל ארעו תאונות וחלק מהם נפל. אולם אף לא באחד מן המקרים החלו נהרג הטייס. מה משתמע מכך? "לטייס-מגויס מגיעות בולטות בהשוואה ל-פיפר", אמר השבוע דני אגרון, מנהל חברת מרום המפעילה טייס-מגויס. "הראייה של הטייס מוגבלת יותר. לוקח הרבה זמן להתרגל אליו; והוא יותר יקר להפעלה ול-החזקה. לעומת זאת, מפצה ההספק הגדול יותר על יוקר החזקתו. אך כאשר קוראת

בנו של גרשון אגרון, ראש עיריית ירו-שלים שנפטר, ומפעילי הרכש בעבר.



מוות בכותנה

מטוס הפיפר המעונן של אמנון, השיך לחברת כיס-אוויר שהיה נהוג בידי אמנון כרובי, מוטל בשדה הכותנה אותו עמד לרסס שעות מעטות אחרי האסון. מעצמת הפגיעה התקפלו כנפי המטוס לעבר זנבו.

"הוא אהב לטוס. קצינים מחיל-האוויר היו אומרים לנו: זאת רק שאלה של תור. הם מתרסקים אחד אחד. כשהיו אומרים לי את זה, פרצו לי דמעות בעיניים. אם קציני חיל האוויר מדברים ככה, חשבתי, כנראה, שזה מות בטוח. אבל ראיתי כמה חשובה הטיסה לאמנון ולא רציתי להכאיב לו. הוא היה חבר קיבוץ ברעם. במלחמה שירת במטה הסלמה. למרות שהיה צריך להשאר בתפקידו בעיר, היה מצטרף לפעור-לות, יחד עם החברה שלו. עד שיום אחד החליט לטוס. הוא הלך לקורס ונכשל. הוא לא קיבל כנפיים מלאות וצורף לטיסת ה-פיפרים. הוא רצה להוכיח את עצמו, לי-הראות שעשו לו עוול והיה אחד המצטיי-נים. הוא היה טס במטוס-קישור. בעיקר הצטיין בחיפושים אחרי מטילים שאבדו בערבה. פעם, בצאתו לחפש טיול כזה, גילה כנופית מסתתרת לא הרחק מהטיול. הוא זרק עליהם רימונים והבריח אותם. עבור זה קיבל ציון לשבח. בכלל הוא היה טייס מצטיין. עובדה היא שכאשר היו צריכים טייס להוביל אישים חשובים כמו הור-בליה, הרמטכ"ל של בורמה ופולה בן-גוריון, לקחו את אמנון להטיס אותם.

"אף פעם לא אירעה לו תאונה. הוא עלה בדרכו, הגיע לדירת סרוך, ב-1957, ונשלח לצרפת לקורס טייסי-הליקופטרים. הוא עמד בראש הקבוצה אותה קרא על שמי: רחל. כשנסע, השאיר אותי בהריון. כשהור, היה הבן שלנו כבר בן שבעה חודשים. הוא רצה לקרוא לו טיראן, על שם האי טיראן. התי-נגדתי לשם זה. קראנו לו עמוס, על-שם עמוס לב, שהורג במבצע סיני.

"כשחזר ארצה, החליטו מחיל-האוויר שבי-הליקופטרים יעבדו רק מטייסים עם כנפיים מלאות. הוא עזב את חיל-האוויר והצטרף ל-כיס-אוויר. הוא רצה לטוס בהליקופטרים. הבטיחו לו עבודה בכנפי-ישראל. אבל גם ב-כיס-אוויר אמרו שעומדים לרכוש הליקופ-טרים. הוא היה היחיד שהיה בקיא בזה, שם-זה מה שהחזיק אותו ב-כיס-אוויר. כל פעם היו מבטיחים: עוד מעט נרכוש הליקופ-טרים. הוא היה אומר לי: כשיבואו ההלי-קופטרים אהיה בוס."

"בינתיים המשיך לעבוד בפייפר. הוא היה בא הביתה בעיניים אדומות. הסתבר שהצי-גורות של הגפרית דלפו. כשרססו פרדסים, למרות שטס במסכה, היה חוזר הביתה עם כאבי-בטן והקאות. אף פעם לא סירב לטוס. כשהיה חסר להם טייס היו קוראים תמיד לו והוא היה יוצא. אני לא יכול שלא למלא תפקיד, היה אומר לי, החברה מפסדה מאות לירות, תמיד ריחם עליהם והיה נאמן להם בנשמתו.

לא היה לו אף יום חופש שלם. בשלוש בבוקר היה יוצא לעבודה, אבל כשהיה חוזר בצהריים לא יכול היה ללכת לישון. תמיד היה צריך לצלצל כדי לדעת את סדר-ה-עבודה למחר. לפעמים היו באים אלינו ה-ביתה, באחת וחצי בלילה, כדי להודיע לו ש-בשלוש הוא יוצא לעבודה. מבלי להתחשב אם הוא ישן קודם או אם היה מוכן לכך. ביום שני, לפני שבוע, הוסיפו אצלנו אני-שים מהחברה. הוא ישב במספרה עם הילד. הודיעו לו שלמחרת הוא צריך לצאת ליו- (חמשד בעמוד 14)



נפילי ההליקופטר

מוענקים לטרן אמנון כרובי עליידי מדרוך טיסה צרפתי בבית-ספר לטייסי הליקופטרים בצרפת. אמנון עמד בראש משלחת הטייסים הישראליים בתמונה לצד חבריהם הצרפתים.

בטיכום: מנהליה וטייסייה של חברת כיס-אוויר מחזיקים בדעה שהטייסים שנהרגו אשמים בעצמם במותם. השבוע, עוד לפני שמונתה העדת-החקירה לחקירת פרשת מותו של אמנון כרובי, כבר פסק אברהם הכהן: "במטוס לא חל קלוקל. התאונה נגרמה כי תוצאה משיקול בלתי-נכון של הטייס."

ואמנם, עד כה לא נמצא כי טיפול רשלני במטוסים הוא שגרם לתאונות ב-כיס-אוויר. אולם לעומת זאת, הגיעה העדת-החקירה, ב-מקרים דומים, למסקנה כי בתבונה כיס-אוויר שורה הפקרות כמעט גמורה בכל מה ש-נוגע לנוהלי-טיסה וסדר-העבודה. מאז מפי-קנות אלה, תיקנה החברה, במידת-מה, את-נוהליה. יש קשר הדוק בין נוהלי-הטיסה של החברה לבין הגורם האנושי. מכיון שחברת-כיס-אוויר מיחסת את כל תאונותיה לגורם האנושי, יהיה זה רק נכון לבדוק באיזו-מידה יש כיום השפעה לנוהלי-החברה על-טייסייה.

*** סיפורה של אשה

מתו של אמנון כרובי יוחם גם הוא לגורם האנושי. הנה, איפוא, הרקע ל-מתו הטראגי כפי שהוא משתקף מסיפורה של אשתו רחל: "התביישתי להודות שאמנון עובד ב-כפי-אוויר. כשהייתי אומרת זאת היו מסתכלים עלי בשיכון מעוראביב כאילו הוא כבר מת. הייתי מורידה את ראשי כל כך הייתי נעלבת. אבל כשהייתי מספרת זאת לאמנון הוא היה אומר: 'מה, את מתביישת ב-י?' לא רציתי לנפוע בו והייתי שותקת. כל הזמן ניסנו להשפיע עליו שיעזוב עבודה זו. אמרתי לו שאני מוכנה לגור בצריף ולאכול להם ובלבד לדעת שהוא יחיה. אבל הוא היה בטוח בעצמו; לי זה לא יקרה. אמר, אפילו אם המנוע ישתק, זאת בשלום."

ראל נפלו, תוך עשרות ספורות של שעות-טיסה, שלוש פעמים. מתוך שלושת ההלי-קופטרים שהפעילה חברת ארזקום, שלא ל-מטרות ריסוס, נותר רק אחד. אלא שבאף-מקרה של תאונת-הליקופטר לא נהרג הטייס. יש מומחים הרואים את סיבת התאונות בהעמסת-יתר של מוטוסיה-פיפר של כיס-אוויר. אמנם אנשי החברה נוהגים להטעין את המוטוסים רק בשלושת רבעים מכמות המכ-סימום שמסוגל המטוס לשאת. לפי קביעת-ב-התחרושה ואגף התעופה האזרחית של משרד התחבורה הישראלי, אולם כרובי ה-טוענים כך, גם כמות זו היא גדולה מדי ביחס לתנאי העבודה בארץ.

מכיון שחברת כיס-אוויר שיכת לאלה ה-נוקקים לשירותיה — משקי העובדים — מעוניינים להפחית לרסס מכסימום של שטח בכל טיסה, כדי לא לייקר את מחיר הריסוס, מקטינים תוך כדי כך את מידת הבטיחות. אנשי כיס-אוויר דוחים, מצידם, טענות אלה. אמר אברהם הכהן, הטייס הראשי של ה-חברה: "לדעתנו, נובעות התאונות אצלנו רק בגלל הגורם האנושי. הן תלויות בטייס עצמו". סבר כך גם יצחק שקד, טייס ב-כפי-אוויר מזה שבע שנים: "התאונות נגרמות כיום אצלנו אך ורק על-ידי הגורם האנושי. הטייס המבצע את הפעולה הגורמת למותו יכול, באותה מידה, לקפוץ ממכונת או-מג של בית".

הסביר אברהם הכהן את דבריו: "לפחות במקרה אחד של מות שארע אצלנו, במקרהו של יאיר חסין, לא הקימו אפילו העדת-חקירה. המקרה היה כה ברור שלא היה צורך בה. הוא עשה תפנית תדה בלתי-מוצדקת, איבד גובה ונכנס לאדמה. בשני המקרים האחרים שארעו לפני שנהרג אמנון כרובי, הגיעו העדות-החקירה למסקנה ש-הגורם האנושי הביא לתאונה — אם כי מצאו גם מספר גוהלים שלא נשמרו."