



יתקיים ביום ה-24 באוגוסט, ברחבי מלון "אכדיה" - חוף השרון - ומסביב לבריכת השחיה הגדולה - שיא עונת הקיץ בישראל, האירוע החברתי הגדול בי עונה זו, שבמרכזו תעמוד

בחירת מלכת המים הישראלית



המלכה, שתי סגנונותיה ונמיכותיהמים של ירושלים, תליאביב וחפה תיכחונה עליידי קהל הנוכחים, כי אמצעות פתקיבוחר המציר רפם לרטיסי הכניסה - מנין הקולות יבוצע עליידי ועדה שתבחר מתוך הקהל.

בתוכנית: מיצעד המועמדות, ראיון מפורט עם כל מועמדת, הרי פנות אמנותיות, שעשועימים בברי כת המלון, תזמורת גדולה, תצוגת אופנה, בחירת מלכת המים הישראית, רחיצה בבריכה אחרי התוכנית, נשף ריקודים עד אור הבוקר.

ההרשמה המוקדמת לכרטיסים - במשרד "לאן", הפאסאג', רח' ריזנגוף 101, תליאביב, טלפון 51655.

ארגון

במה למחשבה חופשית

הופיע גליון 3

זאזא

להשיג בכל הקיוסקים

מדוע הם נופלים

(המשך מעמוד 11)

מיום. הוא היה צריך להשתתף בתימרון, אבל עזר וייצג שזרז אותו. צריך לרסס, אמרו. אמנון התנגד לשהות בלילה מתוך לבית. זה היה בדיקת יום הולדתו. הוא רצה להיות ביום זה בבית. אבל לבסוף השלים. אוי גברת כרובי, הוא אמר לי, אני מסדר אותך, מהחברה ביקשו שיצא לרסס בצפון. אבל הקסדה והמסיכה שלי בדרום, אמר להם. אין דבר, הם אמרו, תסוס בלי קסדה, כשחזור ביום שלישי מהריסוס שאלתי, אותו: איך ריססת בלי קסדה? הוא השיב בפשטות: לא נתנו לי קסדה, עיניו היו אדום מות מהגפרית.

הוא אמר שהוא נהרג מעייפות, חסר לי זמן שינה. למחרת, יום רביעי, היה צריך להיות יום החופש שלו. החלטנו לתגוג את יום הולדתו, נלך לבריכת השחיה באכדיה ואחרי הצהריים נלך לרסס החיים המתוקים, הציע אמנון.

בבוקר קמנו מאוחר. הילד השתעל כל להתעייף בבריכה, מחשש שלא נוכל לראות את הסרט. באנו להורים בתליאביב. אמנון התרוצץ בין סוכני ביטוח להארכת רשיון הביטוח שלו שפג תוקפו. בצהריים, אחרי הארוחה, הלכנו לקולנוע. קנינו כרטיסים ואמנון אמר: אני אצלל לחברה לשאול איך עובדים אמר.

כשצילצל אמרו לו: מה פיתאום אתה שואל? מחפשים אותך כבר. בוא תיכף לי עבודה. הוא התרגז, מהה, אין לי בגדים ואין לי שום דבר, אמר. במשך 20 רגעי התחכח איתם. לבסוף חזר מרוגז: אחד הטייסים אמר שאשתו חולה והוא אינו יכול לצאת, אני צריך לצאת במקומי, לך תגיד להם שאני מתתי, אמרתי לו.

אין דבר, ניסה אמנון להרגיע אותי, היום אני אצא, אבל מחר אראה להם. אותי לא יסדרו ככה. תתנהגי יפה. קבלי באומץ שלא בלינו את יום ההולדת שלך, הלב כאב לי לראות אותו יוצא ברוח כזאת, מרוגז כל כך. לא ידעתי שאלה המילים האחרונות שאני שומעת מפיו.

בערב בא שטרס להודיע שבעלי נפצע. נדהמתי. האבא רץ אל החברה. היה סגור, אף אחד לא היה שם. רק בלילה בא עובד קרקע של החברה להודיע לנו על האסון. עד היום לא מצא אף אחד ממנהלי החברה ומ הטייסים לנחץ לבוא אלינו.

אלה היו אולי הגורמים האנושיים שגרמו למותו של אמנון כרובי. הקשר בינם לבין נוהלי החברה ברור. אמנון כרובי יצא לטוס מרוגז על שבטלו לו את יום החופש הי קבוע שלו, עייף אחרי שלושה ימי עבודה מאר מצים. עיניו היו אדומות מהגפרית שריסס יום קודם לכן. אולם אלה מהחיים רק חלק מהגורמים. הנה כמה גורמים אחרים שלא היו ידועים, אולי, לאשתו של אמנון:

● מכסימום שעות הטיסה המותר לטייס ריסוס בשנה הוא 600 שעות. כיסאוויר היא החברה היחידה בישראל שמנצלת את טייסה עד למכסימום שעות הטיסה המותרות. בי חברת מרוס, למשל, לא עובד אף טייס 400 שעות טיסה בשנה. אמנון כרובי ביצע 111 החדשים האחרונים, החל באוגוסט 1959, 530 שעות טיסה. לפי החשבון זה, אם היה ממשיך לעבוד עוד בחודש העבודה שנותר לו להשלמת הטיסה, היה מגיע למכסימום שעות הטיסה המותרות.

איומן יתר זה של הטייסים נובע, בראש וראשונה מהספק הנמוך של מטוסיהפיפר. ההספק הממוצע של הפיפר לעומת הסטייר מן הוא ביחס של אחד לאחד וחצי. עקב זאת, נאלצים טייסי כיסאוויר לעבוד מספר רב יותר של שעות טיסה ליום. בממוצע, נוקקת כיסאוויר לעשרה טיסים ביום. הי מחזוריות של הטייסים היא, משום כך, גדולה יותר והבטיחות היחסית נמוכה יותר. מסיבה זו אין כיסאוויר יכולה לאמן טייסיים חדשים כראוי. בעונת הלחץ נכנסים טייסים לעבודה בכיסאוויר, ואחרי שבוע של הדרכה, הם כבר מתחילים לרסס.

אנרכיה מוחלטת

תר על כן. במקרהו של אמנון כרובי, עברה כיסאוויר על הוראות מפורשות של אגף התעופה האזרחית של משרד התחבורה. כאן המקום להזכיר כי בשטח זה שוררת אנרכיה מוחלטת. לישראל אין, בשנת 1960, שום חוקת טיסים הראויה לשמה. קיימת, אמנם, תחוקה תעופתית שהיא קובץ של תקנות וחוקים מיושנים, שהצטברו במשך שנים ואינם הולמים עוד את המציאות האווירית בישראל.

משום כך, נקבעים נוהלי הטיסה של חב"רות התעופה החקלאיות לא על פי החוק אלא בהסכם פנימי בין החברה לבין אגף התעופה האזרחית. נוהלים אלה נרשמים בי ספריהעזר של החברה. הסכמים הללו חסרים

כל רקע חוקי, למעשה, בהעדר חוק, אין משרד התחבורה יכול כיום לכפות תקנות ונוהלים על החברות. האחריות של חב"רות לגבי ההסכמים היא מוסרית בלבד. לפני שנתיים 28 באוגוסט 1958, שלח העוזר למבצעי אוויר באגף התעופה האזרחית, הוראות טיסה מיוחדות לכיסאוויר. הוראות אלו קבעו שלטיסי החברה מותר לטוס שמונה שעות טיסה ליום, לא יותר מארבעה ימים בחודש, ואחרי כל יום טיסה כזה עליהם לקבל יום של חופשה. שבוע שעות טיסה מותרות - ששה ימים בחודש, ואחרי כל יום טיסה כזה על הטייס לקבל יום של חופשה. עשרה ימים בחודש מותר לטיסי החברה לטוס שלוש שעות ביום - ר"אחר 2 ימי טיסה עליהם לקבל יום חופש.

מסקירת לוח שעות הטיסה של אמנון כרובי בי בחודש האחרון, מתברר שכיסאוויר עברה בגלוי על הוראות אלו. בחודש האחרון טס אמנון 79 שעות טיסה ב-30 ימים. אולם תוך תקופה זו עבד פעמיים ששה ימים, המישה ימים וארבעה ימים ברציפות - ללא יום חופשה אחד.

אם לקחת בחשבון גם שהוא ביצע בחודש זה טיסות בלי קסדה וריסוק ומסיכה, עובדה שגרמה לו להפגע מהרעל אשר ריסס, מתברר שהיתה זו רשלנות חמורה לתת לאמנון ל-טוס בטיסה שגרמה למותו. יתכן שהוא שגה בהחלטה תוך כדי טיסה; אולם אפשר להניח שהחברה היא האשמה במצב בו היה נתון בעת ששגה ליד הגה המטוס. מה עוד שקיים חוק בלתי כתוב, שאין להעלות על מטוס טייס שאינו רוצה לטוס.

האיש האחראי לבטיחות הטייסים הוא הי טייס הראשי של כיסאוויר, אברהם הכהן. מחובתו היה לדעת על המצב בו היה אמנון נתון. הכהן הוא, למעשה, הבוס האמיתי של כיסאוויר, שמנהלה, אשר התחלפו בשנה האחרונה, הם חסרי ניסיון תעופתי.

בשעתו, ציינה אחת מהעדות החקירה ש"אין לתאר כיצד יכול הטייס הראשי לפקח על בטיחות הטייסים, כשהוא פועל גם כטייס. למרות הערה זו, ממשיך אברהם הכהן לשמש גם כטייס בחברה. לא עוד, אלא שהאיש האחראי על בטיחות הטייסים הטסים יומיים, חבר קיבוץ בעמק יזרעאל המבקר לפחות פעם בשבוע בבית, מצא לו זמן בשנים האחרונות ללמוד גם בטכניון ולנהל חיי חברה ערים בתליאביב.

★ ★ ★

"הפסיקו את הרצח!"

מתו של אמנון כרובי חייב לשמש תחנה סופית לדרכה של כיסאוויר עד כה. אמר השבוע אברהם הכהן, לכתב ה"עולם הזה": אנחנו עומדים תחת לחץ ציבורי קשה ועיון, הציבור לא מתעניין מה הי סיבה לתאונות. הוא רואה רק את התוצאות וצועק: הפסיקו את הרצח!

למרות הרגשתו של הכהן על יחס ציבורי עיון, אי אפשר להתעלם מן ההרגשה שדוקא חברת כיסאוויר, אולי בזכות היותה חברה מיוחסת ששייכת למשקי העובדים של כל הורמים, נהנתה מיחס סלחני מדי. אין להסיק, אפוא, במסקנות ועדות החקירה שהיו קמה לצורך בירור פרטי האסון האחרון. כדי למנוע תאונות אוויר טראגיות נוספות יש לאחוז בכמה צעדים דראסטיים:

● לבקר מחדש את נוהלי העבודה של החברה ולהעמיד את האשמים ברשלנות לדין.

● לחייב את החברה להתחזק מספר טייסים שיספיק למנוע את הלחץ על הי טייסים הקיימים ואפשר להעסיקם בהתאם לתקנות.

● לחוקק מיד חוקת טייס מושלמת, ש תחייב את חברות התעופה החקלאיות, וש לפיה ניתן יהיה להעמיד את העוברים על החוק לדין.

אמצעים אלה הם, כמובן, רק אמצעי משנה. המשימה הגדולה החייבת להתבצע נוכח גל התאונות הקטלניות, הנוגעות יותר למשרד החקלאות ולמשקים החקלאיים מאשר לחב"רות התעופה. אם ישראל רוצה להיות מדינה חקלאית מודרנית ולהיעזר בחקלאותה בי שיטות חדישות, עליה להתאים את החקלאות לשיטות אלה. לא ייתכן להשתמש במכשירי רים של המאה העשרים, בחקלאות המתוכננת לפי שיטות תקופת מורשת העץ. שטחים שרוצים לרסס במטוסים חייבים להיות בעלי צורה מתקבלת על הדעת, בגודל מינימאלי שלא יסכן את המטוס בתימרונים מיר תריים, ולא בשטחים שיש בהם מיכשולים.

זו אינה משימה קלה. היא תחייב עריכת תכנית מחזורי רעיון חדשה, לגבי חלק ניכר מן החקלאות בארץ. אולם אין מנוס מכך, אם רוצים להמנע מתשלום בקורבנות אדם עבור תכנון חקלאי מפגר.