

(המשך מעמוד 11)
אמביציות משלו. עזר וייצמן אינו רוצה ל-
חזר על השפעתו בנמלה התעופה. פירושו של
דבר: בראש נמלה התעופה צריך לעמוד קצין
חילהאחיר - איש של וייצמן.

שיבת העומדים בראש

מועמד הראשון היה סגן-אלוף מיש-
קה קרו, שנעשה בשדה התעופה לדמות
מבדחת: טיפוס של פרטיון רוסי, "אחד מי-
שלנו", טובלב - שאין לו כל מושג בי-
ניהול מפעל. בסופו של דבר נשלח הוא
כשליח המגבית לציליה.

השתלטה אנרכיה. היתה זו התקופה ה-
יחידה בה התרכזה השליטה ביד אחת. ה-
מנהלים לא הסתכסכו ביניהם. המכהן הזמני
בתפקיד מנהל נמלה התעופה היה או יואל
פלגי.

אולם היתה זו רק תקופת מעבר. למעלה,
בין מפקדת חילהאחיר לבין משרדהתח-
בורה, התנהל משא ומתן קדחתני: מי יהיה
המנהל? משרד התחבורה הציע את אלוף-
מישנה גדה שוחט. עזר וייצמן היה מוכן
להסכים. אולם שוחט בעצמו לא הסכים. אז
הוציא משרדהתחבורה מיכרז. במיכרז זכה
דן אבן.

מדוע בדיוק דן אבן? מדוע התמנה ל-
מנהל נמלה התעופה אדם, שלא הספיק עדיין
להוכיח את עצמו בשום מקום והזכור עדיין
כמפקד חטיבת אלכסנדרוני בימי מלחמת ה-
עצמאות? אדם שלא היה לו מושג בתעופה
בכלל, ובניהול נמלה התעופה בפרט?
לגבי משרד התחבורה היה הימיוק ה-
קובע: דן אבן הוא איש אחדות העבודה.

במציאות הישראלית אין כמעט שום גורם
שיפסול נימוק כזה אפילו אם בגללו מוכנס
האדם הפחות מתאים לתפקיד בעל חשיבות
עצומה.

לגבי מפקדת חילהאחיר היה אבן איש
שבמוקדם או במאוחר אפשר יהיה להחליפו
באיש משלהם.

יואל פלגי, כמובן, הבין את המצב. מן
הרגע הראשון התחיל במלחמה נגד אבן.
העובדה שאבן, לדברי עובדי נמלה התעופה,
הוכיח את עצמו כמארגן טוב, החריפה עוד
יותר את ההתקפה. בשבועות האחרונים
הגיע המחל לשיא. נוצר מצב מגוחך: בי-
ראש התעופה האזרחית בישראל עומדים
שלושה אנשים: יואל פלגי - באגף התעו-
רה האזרחית; דן אבן - בנמלה התעופה; ו-
בן ארצי - באל-על. אבל אנשי השלישייה
אינם מדברים אחד עם השני.

יתכן שהגיוחן שבמצב זה לא היה מת-
בלט אילו ידעו שלושה אנשים אלה לעבוד
בתיאום מלא, תוך הבנה ושיתוף פעולה,
כמקובל במפעלים כאלה. אך מסתבר ש-
הקשר היחידי ביניהם הם מכתבים ריש-
מיים, הנשלחים למרחק של כמה עשרות
מטרים, המבדילים בין משרדיהם.

לא רק הפיטורים

יה זה רקע, שאיפשר את מה שקרה
ב 11 בפברואר: שדה התעופה כוסה בי-
אפלה קשר הרדיו בין הקרקע לאחיר נוטק,
שישה מטוסים חגו במשך שעה וחצי מעל
לשדה החשוק, תוך סכנת התרסקות.

באופן רשמי היה זה כתוצאה משרשרת
תקלות קטנות ומצבים בלתי נצפים מראש,
אשר ארעו בעת ובעונה אחת: הספקת זרם
החשמל החיצוני מאשדוד ומרידינג נפסקה
לפתע; שני גנרטורים ישנים של נמלה התעו-
רה היו בתיקו; השלישי, שהושאל מחברת
החשמל, לא פעל; המצברים המפעילים את
מכשירי הקשר היו ריקים.

אבל במציאות היה הערב השחור של ה-
11 בפברואר תוצאה טבעית של שרשרת
נסיבות, אשר הצטברו במשך שנים: פיגור
טכני, איסור ארגוני, מישחק בין מפלגתי,
סכסוכים אישיים בלתי-פוסקים, וחוסר אח-
ריות וחוסר פיקוח אחיד.

משום כך היה צפוי גם התהליך שבא
לאחר מכן: שר התחבורה מינה ועדת-חקירה,
שכמעט ולא דיווחה. היא הגישה דיווח שבוס,
שלא היה דיווח שבוס, והשר הוציא מס-
קנות חסרות ערך מעשי, ושלא הבהירו
שום דבר.

בכל זאת, היתה הפרשה תוצאה חיונית
אחת: יואל פלגי הגיש את התפטרותו.
אבל התפטרותו או פיטוריו - של אדם
אחד - אינם פותרים את מכלול הבעיות.
להחליף צריך לא רק את האנשים - אלא
גם את השיטה.

(המשך מעמוד 7)
חייב לשאת גם אלחוטאי. ואילו בין מפירי
השביתה לא היה אף אלחוטאי. כאן נכנס
יואל פלגי לפעולה, נגד הטייסיים. בתוקף
סמכותו כמנהל האגף לתעופה אזרחית (ראה
עמוד 11), נתן היתר מיוחד למטוס זה לצאת
ללא אלחוטאי. הכל כדי להוכיח לאנשי
אצ"א, כי אינם יכולים לקיים שביתה מלאה
וכי ממילא אבוד מאבקם.

אולם עד סוף השבוע הצטרף רק איש
אחיר אחד למפירי השביתה הראשונים: הנחט
הראשי שלמה ראובנברג, שגם הוא נהנה
ממעמד של מפקח, במחלקת מיבצעי-אחיר.

המנהלים העריפו זאיים

משך כמה ימים ניהלה הנהלת ה-
חברה מלחמת-עצבים מתוכננת נגד ה-
שובתים, תוך השמעת לביל של פיתויים
ואיומים. אולם העמדה היסודית שלה היתה:
הפעם לא תהיה התפשרות; יש לשבור את
צחתי-האחיר.

אנשי אצ"א עצמם פיקפקו אם אמנם תוכל
החברה למצוא טייסים זרים למטוסי הבר-
אינג. כי טייס סילון הוא כיום בבחינת סחור
רה מבוקשת ביותר בעולם התעופה, ורק
אם תוצע משכורת של כמה אלפי דולאר
לחודש יסכימו טייסים זרים לעזוב את עבו-
דתם הקבועה ולהטיס את מטוסי אל-על.
על רקע זה ניתן להבין מהי מטרת טי-
סתו המיסותרית של אלוף בן ארצי לאירור
פה דחקא בשיאו של המשבר. החברה סיר-
בה לגלות פרטים על כך, אולם לאחר ש-
טוכניות זרות פנו להנהלת אל-על והציעו
לספק לה צחתי-אחיר להפעלת המטוסים,
מסתבר שנוסיעתו של בן ארצי מכוונת ל-
בדיקת ההצעות האלה.

צעד אחר אותו מתכונת הנהלת אל-על
לבצע הוא לעודד מפירי-שביתה ושוברי-
שביתה מקרב ציבור העובדים עצמם. אך
לאותם השובתים שייענו להצעות החברה,
המחפשת קברניטים, קצינים ומהנדסים, לא
מתכוננת החברה להעניק פרס. להיפך: היא
מכינה להם השפלה מיוחדת במינה. היא
חודיע להם שהיא רואה בהם כמתפטרים
מרצונם, כעובדים שלא הופיעו לעבודה לפי
בחירתם החופשית, ולכן תדרוש מהם הב-
טחת ערבויות מתאימות, שיפצו את החברה
במיקרה שיחזרו לסורם" גם להבא בין
השאר מתכוננת הנהלת אל-על לתבוע מכל
מפירי-שביתה ערבות של עשרות אלפי ל"י.
החברה תנצל מצב זה לטיהור מקיף
קרוב עובדיה ומתכוננת אותם הזדמנות זו להי-
פרע מכל העובדים אותם היא רואה כי-
אלמנטים הרסניים, שהיגרו להתסיס את
שאר העובדים בשנים האחרונות.

הצעה אחרת - החכרת המטוסים לחב-
רות זרות - נראתה אף היא הרסנית: תצ-
טרך לחסל לא רק את מנגנון הפקידות אלא
גם את מנגנון האחזקה הטכני - מנגנון
שאומן ונאסף אחרי עמל של שנים ואחרי
השקעה של עשרות מיליונים.

לאנשי-הצחתיים עצמם לא נשקפה סכנה
ממשית לקיומם, כי כל אחד מהם יוכל
להתקבל בחברה זרה. דבר שהם עצמם לא
רצו לדבר עליו, בהבינם כי פירושו מכת-
מת לתעופה האזרחית בישראל.

כי זאת יש לדעת - הכנת צחתי-אחיר
למטוסי-הסילון העכשויים כרוכה באימונים
רבים ובהוצאות כבדות. לא כל טייס, ואף
לא זה השולט במטוסי הבריטניה הטרור-
בילוניים, יכול לקבל על עצמו את האחריות
להסתתו של מטוס מסוגו של בואינג, לי-
משל. טייסים וקברניטים, הרוצים לקבל על
אחריותם את הפיקוד על מטוס סילון מרי-
דינג, עוברים שעזות רבות של אימונים
מעשיים, הנערכים בדרך-כלל בארץ בימי
שישי ושבת, ממריאים במטוס סילוני ריק,
כשכל פרט נרשם בקפדנות. גם לאחר הכש-
רה זו, לא כולם מתקבלים.

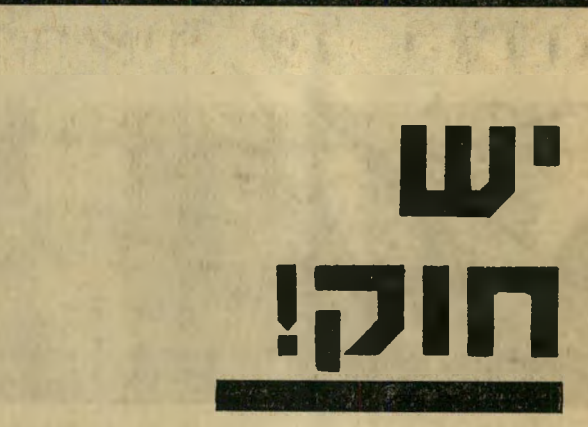
נשאת אפשרות אחת: שהחברה תצליח
אומנם לשבור את אצ"א, ולהכריח את צוותי
האחיר לחול חזרה לעבודה. ראשי ההסתד-
רות שברו בשעתו את מרד-הימאים - ומאו
לא החלימה הספנות העברית. טייסיים ש-
נשברו יוכלו אמנם להטיס את המטוסים מי-
לוד לניו-יורק או ליוהנסבורג. אולם איש לא
יוכל להכריח אותם להשקיע את כל נשמתם
במאמץ, שרק הוא יכול להחזיק חברה
קטנה כמו אל-על בשמים.
מול סכנה זו נראתה הצעת השובתים
הגיונית ביותר: מינוי ועדת חקירה ממלכ-
תית, בראשות שופט, שתבדוק את יחסי
העבודה באל-על ותדאג לשינויים בעתיד.
אך המנהלים, שלא שיעו לבקשות מסוג זה
בעבר, לא הראו כל נטיה לקבלן עתה. הם
העדיפו לאיים: "שחקו לפי התנאים שלנו -
או שנשבור את הצעצוע!"

מה מריץ את נאצר?
איך פועל השלטון במצרים?
איך הבשיל משבר הסואץ?
מה חוללה מערכת-סיני?

על כל השאלות האלו
נשפך אור בהיר, מרתק,
ברומן הפוליטי הגדול של
ג'יימס אולדריג'
(מחבר "הדיפלומט")

הגולה האחרון

2 כרכים . 750 עמ'
רק החודש - במחיר מוזל!



לאחר מאבק משפטי ממושך זכה ישראל
שלאינגר באושר. נישואיו האזרחיים הוכרו
על-ידי בית המשפט העליון.

הליגה למניעת כפיה דתית, אשר יזמה, הגי-
שה ונהלה בשמו של מר שלזינגר את המשפט,
גאה בנצחונה, באשר הוא נצחונם של אלפי
זוגות שקופחו על-ידי הכפיה הדתית.

הליגה למניעת כפיה דתית בישראל תמשיך
במאמציה להשיג בדרך חוקית את חרות
האדם מכפיה דתית.

השתתף גם אתה במאבק מוסרי זה: התום
והחתם על העצומה לכנסת למען נישואים
אזרחיים. הצטרף ושלה תרומתך ל -

ליגה למניעת כפיה דתית

ת. ד. 21116, ת"א, ת. ד. 200, ירושלים,
ת. ד. 4224, חיפה.

