

שעות ספורות לאחר מיבצעו העיתונאי של כתב העולם הזה, מינה משרד התחבורה, ועדת חקירה

(המשך מהעמוד הקודם)
אורובט סכום כסף, ושמואל טייס (50) מרמתיגן.

אחת הנקודות שזועזעת החקירה, שמונה תה בעקבות התאונה האחרונה, תקפור, היא: כיצד זה יצא המטוס במזג-אוויר כה סוער?

שתי חברות התעופה הפרטיות הגדולות — כנף ויעף טוענות כי באותו יום הן קירקעו את המטוסים. כיצד אם כן המריא המטוס של אורובט לדברי מיכה לוי, אף חברה לא קירקעה את מטוסיה. כרגיל, לאחר שמתקבלים מהשירות הרמטאורולוגי נתוני מזג-האוויר, מהליט הי

דווקא החברות הקטנות יותר, מחזיקות בשיא התאונות. לא רק באופן יחסי, אלא גם במספרים מוחלטים.



אחת הסיבות לכך: מחסור בכוח אדם. מינהל התעופה האזרחית דורש שלחברה יהיה טייס ראשי, קצין מיבצעים, ובמידה והחברה עוסקת גם בהדרכה — גם מדריך ראשי. אסור שהטייס הראשי ור המדריך הראשי יהיו אותו אדם.

כיצד הוקמה הוועדה עוד לפני פירסום הכתבה בעיתון? בכל ארץ אחרת, בחקירת רית מסוג זה, היתה החברה עצמה פונה למינהל התעופה האזרחית, מודיעה לו על אשר התרחש. לא כן אצל חברת אורובט.

טילפנתי ללישכתו של יהודה רבין, ראש המינהל, וביקשתי תגובה על המקרה. רבין לא היה בלישכתו. זה היה ביום חמישי האחרון, בשעה 11 לפני הצהריים.

ביקשתי מהמזכירה להעביר לרבין את הנושא עליו ברצוני לשוחח.

פחות משעתיים לאחר השיחה, התקשר יהודה רבין עם ארי אלוף, ראש מחלקת המיבצעים במינהל התעופה האזרחי ול-שעבר קברניט באל-על, ועם ד"ר אליהו מרגליות, מרצה למשפטים ואיש המחלקה המשפטית במשרד התחבורה, מינה אותם כוועדת-חקירה שתחקור את אמינות הא-שמות.

הוועדה מונתה עליידי ראש מינהל התעופה לפי חוק ועדות חקירה סעיף 10 ב. חקירה מעין זו ממנים כאשר יש חשד של תקרית. "תקרית", בהתאם לחוק, מתרחשת כאשר יש חשד שבעל רישיון מפעיל לא פעל כראוי.



למרבח ההפתעה, נודע לוועדת החקירה לראשונה רק מפי (הנחקר הי ראשון היה שמעון כנען, הטייס שמסר לי את המטוס) כי ערכתי שני רישומים בי ספרי חברת אורובט — האחד בספר הי פעילות של החברה, והשני בספר המטוס לפני התאונה.

בסמכות הוועדה, בתום החקירה, להעביר את הממצאים שלה למשטרה, לשלול

כל מי שנחת אי-פעם בשדה הרצליה זוכר את הקפיצות הנוראיות. השדה מכוסה כורכר, ומשובץ אבנים בגדלים שונים, חתיכות פח וגופים זרים אחרים — כמו כלבים, הכלבים, המסתובבים להנאתם במרכז המסלול, שייכים בחלקם לעובדי השדה. לפני כל המראה ונחיתה, כאשר פקח-הטיסה רואה כלב על המסלול, הוא שולח את האמבולנס כדי לגרשו.

מסביר תור: יש לנו את התקציב של 300.000 ל"י כדי לבצע את הזיפות של המסלול. אבל הצו של בית-המשפט מונע מאיתנו לבצע את העבודה. עשינו כל מה שיכולנו לפני חודש וחצי הרחבנו את הי מסלול.

מחל אחר: בתאונה האחרונה, נחת מטוסו של דני מושיביץ במרחק כשלושה מטרים ממגדל הפיקוח. ליד המגדל מותקן מיכל דלק מטוסים, ולידו, המוסך של חברת יעף. מתחת למגדל — משרדי הי



עדות המטוס

זהו מטוס ה"ססנה" של חברת "אורובט", שהתרסק בשבוע שעבר בהרי יהודה. בתאונה אחרונה זו נהרגו שני הטייסים, שמואל טייס ויחיאל טופרובר. בעיקבות התאונה הוקמה ועדת חקירה.

כמעט כל החברות עוסקות גם בהדרכה — אך מתח הרווחים שלהן איננו מאפשר להן להחזיק צוות כה גדול. התוצאה: החברות מסרו למינהל שמות של קציני מיבצעים, טייסים ראשיים ומדריכים ראשיים המשרתים אצלן רק להלכה. עד לאחרונה, העסיקה אחת החברות בראש המשרד שלה בהרצליה פקידה חסרת כל מושג בטיס: פקידה זו היתה אחראית להשכרת מטוסים, לוודוא כי הבטיחה דיקה היומית מתבצעת, ועוד.

אולם לא רק חברות התעופה אשמות במצב הבלתי נסבל בתעופה האזרחית הי פרטית.

בגלל קירבתו של שדה-התעופה בהרצליה לכפר-שמריהו, הוציא בית-המשפט העליון, לבקשת ההושבים, צו האוסר כי סוי המסלול באספלט ובניית כל מיתקנים שהם בשדה. עקב הוראה זו, טוענים בעלי החברות והטייסים, נגרם למטוסים נזק בל יסוער, שלא לדבר על הצד הבטיחותי. גם מינהל התעופה תורם את חלקו: בשדה השלישי בחשיבותו אחרי לוד ושדה דוב אין מד-ירוח. המינהל קנה אמנם אחד, לפני שנה וחצי — אך מאז הוא שוכב בארגזים. את עוצמת הרוח מודדים הפקחים בשדה לפי טביעת עין.



מדוע לא הורכב מד-ירוח? הילל תור, סגן-אלוף שהשתחרר לא מזמן מחיל-האוויר ומונה למפקח שדות התעופה בי מינהל התעופה האזרחי: "לצורך הרכבת המד-ירוח, היה צורך בחפירת תעלה שתחצה את השדה ושתלכנה ויכלו להכניס צינורות. היה צורך להפסיק את הי פעילות השוטפת של השדה. לכן נמשכה העבודה זמן כה רב. חיכינו עד אשר נסגר השדה לצורך שיפוצים, לפני חודש וחצי. אז ביצענו את החפירה והעברנו את הי צינור."

מדוע אי אפשר היה לחפור בלילות, כמקובל כאשר אי אפשר לסגור עורק תנועה בשעות היום?"



הכתב מעיד

כתב "העולם הזה" אריק לביא (במרכז, מזוקן) מעיד, במשרד המערכת, בפני ועדת החקירה שמינה משרד התחבורה כדי לברר כיצד קיבל אדם חסר רישיון מטוס לידיו. חברי הוועדה: משמאל, עוזר ד"ר אליהו מרגליות, מימין ראש מחלקת-מיבצעים במינהל התעופה, ארי אלוף.

מינהלה. לוא היה מטוסו של דני מושיביץ נופל על המיכל — קשה לתאר מה היה קורה. אנשי מינהל התעופה לא מצאו לנחון להחליף את מקומו של מיכל הדלק. יהודה למל טוען ש-אי-אפשר לבצע את השינוי בגלל הצו של עיריית הרצליה. אולם לדעת אחרים, העברת המיכל למקום אחר איננה "בנייה" במשמעות שעליה דובר הצו.

מחל חמור אחר: ביום שבת הופך השדה להיות מגרש משחקים לכל ילדי השכונות הסמוכות. אנשי השדה אינם מטרחמים עצמם להרחיק את הילדים. הי לדים משחקים מש מתחת לאפם של הי מטוסים הממריאים. אנשי המינהל טוענים שיהיה צורך בדיוק כך, אך כל מי שהיה אי-פעם בשדה, ראה את הסכנה כמו עיי ניו.

מדוע לא נראה היה, כי לפחות בעתיד הקרוב, לא יוכל עוד כל פרייאר לטוס. לפחות, לא בלי רישיון.