הערות ותיקונים לכתבה הראשונה

בשבוע שעבר פירסם „העולם הזה" כתבה ראשונה בסידרה על התעשייה האווירית, תחת הכותרת „תמעשייה האווירית" („העולם הזה" 1991), ובה טענות נגד כמה מראשי התעשייה־האווירית.

בעיקבות פירסום זה לא קיבל „העולם הזה" כל תגובה או פנייה מצד התעשייה־האווירית או האנשים המוזכרים בכתבה. אולם בתוך המערכת עצמה הועלו טענות והשגות על כמה מחקביעות שהופיעו באותה כתבה, וכתוצאה מכך ערכה המערכת בירור ממצה נוסף.

את תוצאות הבירור הזה, מפרסם „העולם הזה" לחלן:

1. בתיאור עיסקת שיפוץ הבואינגים נאמר, כי „ועדת (יעקובי) גילתה חיש־מהר כי למעשה השקיעו אייזנברג וקבוצתו רק 25% בעיסקה וכל היתר יהיו באחריות התעשייה־האווירית."

העובדות המדוייקות הן: את כל דמי־הקדימה לרכישת הבואינגים בסך 600 אלף מימן שאול אייזנברג, ואילו בהוצאות השיפוץ נשאה התעשייה־האווירית. משום כך לא ניתן לקבוע כיצד בדיוק התחלקה ההשקעה בפועל.

חלוקת המניות של החברה שהוקמה לעיסקה זו היתה כדלהלן: אייזנברג וקבוצתו 32.5 אחוז; התעשייה האווירית 32.5 אחוז ושני היזמים האמריקאיים של העיסקה, רוי צ'אק וקואיקובסקי — 35% יחד. ועדת יעקובי, שהוקמה לבדיקת העיסקה, קבעה על עיסקה זו בעודה בראשיתה: „אילו ניתן היה לפתוח מחדש את עיסקת המיזם המשותף, הרי בהתבסס על נתוני התעשייה האווירית היינו ממליצים לפניה להשתתף בעיסקה כקבלן־שיפוצים בילבד. אם יתברר, כי לא ניתן לקבל עבודות־חוץ בהיקף רחב כמקווה בעיסקה זו, אלא בדרך של השתתפות במימון רכישת המטוסים ונטילת סיכון הכרוך במכירה, היינו ממליצים, כי בכל מיקרה לא יעלה שיעור ההשתתפות על 25%, כפי שהיה צפוי בדיונים המוקדמים."

2. בכתבה נאמר: „העיסקה, כמובן, היתה עיסקת־כשל גדולה. נמכרו חמישה מטוסים בילבד." כן נאמר, כי מילחמת יום־הכיפורים הצילה את העיסקה, מאחר שצה"ל אולץ לקנות את המטוסים שלא נמכרו.

האמת היא: מ־13 המטוסים שנרכשו בעיסקה נמכרו שיבעה, אחד פורק לגרוטאות לצורך חלקי־חילוף, ואילו חמישה נמכרו לצה"ל במחיר נמוך ב־35% מזה שבו נמכרו המטוסים האחרים לחו"ל.

לגבי כדאיותה של העיסקה קיימות שתי גירסות. לגבי מכירת המטוסים לצה"ל אומרת גירסה אחת, כי היא באה כדי להציל את התעשייה האווירית. בעוד הגירסה הנגדית אומרת שלהיפך, המטוסים הצילו את צה"ל במילחמה ולאחריה, בכך שסיפקו לצה"ל את הכושר להטיס חיילים ומיתקנים חיוניים. על כך נחלקות הדיעות גם בצמרת חיל־האוויר.

לגבי כדאיות העיסקה עצמה טוענת התעשייה־האווירית, כי היתה זו העיסקה המוצלחת ביותר שעשתה אי־פעם. אחרי העיסקה המקורית של 13 המטוסים, שבה דנה הכתבה, שיפצה התעשייה־האווירית עוד 10 מטוסים, הפעם — בהתאם להמלצת יעקובי — כקבלן־שיפוצים בילבד.

כדאיות העיסקה נובעת מכך שרוכשי המטוסים המשופצים קשורים בחוזה לתיקון המטוסים אך־ורק בתעשייה־האווירית, ומשלמים לה תשלומים קבועים לפי שעות־טיסה החל מהשיפוץ, כל עוד קיים המטוס.

העיסקה הכניסה עד כה לתעשייה־האווירית 45 מיליון דולר, וחלקה של התעשייה־האווירית ברווחים היה 750 אלף דולר.

3. נאמר בכתבה, על מכירת חלק מ־מיגרשו של אל שוויימר, מנכ"ל התעשייה־האווירית לשאל אייזנברג: „לכאורה עיסקת־מכר פשוטה, אך למעשה לא כן הדבר. אייזנברג לא רכש שום דבר, מאחר שקנה חלק ממיגרש, שאין לחלקו ואין לבנות עליו, ואינו גובל כלל במיגרשו של אייזנברג עצמו."

הנכון הוא, כי שוויימר מכר לאייזנברג חלק מהמיגרש שלו; מאחרי ביתו, שעליו היה מטע־אפרסקים. אייזנברג רכש במקביל קרקעות נוספות, הגובלות במיגרש של שוויימר, כחלק משטח־אדמה גדול מאד המשתרע סביב ביתו של אייזנברג, ושבו מתכוון אייזנברג להקים בריכת־שחייה, מיתקני־ספורט רבים ופארק פרטי.

הדבר אירע בשנת 1967, ארבע שנים קודם שהתעשייה־האווירית נכנסה לשותפות עם אייזנברג בעיסקת הבואינגים.

4. נאמר בכתבה: „לאשר בן־יוסף, המישנה למנכ"ל התעשייה־האווירית בת חמודה בשם צביה, שתתחנה בשעה טובה ומוצלחת עם מהנדס בשם עמוס גינור. אב טוב צריך, כידוע, לדאוג לפרנסה לבתו. כאשר הוקמה השותפות בין התעשייה־האווירית לאייזנברג, היא נרשמה בשם אסטקו. גינור נתמנה כמנהל החברה החדשה ומייצג את התעשייה האווירית כנגד הצד השני... עתה הוא משמש כמנהל באותה חברה עצמה, מטעמו של אייזנברג."

הנכון הוא כי עמוס גינור היה מהנדס איירונאוטיקה בתעשייה־האווירית עוד לפני שנשא את צביה בן־יוסף לאשה. ב־1961. אחר־כך יצא לשמונה שנות עבודה בחברת בואינג וחזר לארץ ולעבודה בתעשייה האווירית, כמומחה למנועי בואינג, לפני עיסקת הבואינגים, שתוארה לעיל. כאשר נעשתה עיסקת הבואינגים הוא מונה מטעם התעשייה־האווירית לפקח על שיפוצי המטוסים. לאחר שפורקה השותפות של העיסקה הראשונה, הקים אייזנברג חברה פרטית שלו בשם אסטקו, שחתמה חוזה עם התעשייה־האווירית לשיפוץ כל המטוסים שתרכוש חברה זו. עמוס גינור הושאל מטעם התעשייה־האווירית לתקופה של שנתיים, כמומחה לבואינגים. על טיבו של מעבר זה, מהתעשייה־האווירית לחברה אחרת, הקשורה עימה, יכולות להיות הדיעות חלוקות. תפקידו של גינור בחברת אסטקו, לטענת בני־משפחתו, הוא מכירת מטוסי הבואינג המשופצים, והקמת קווי־תעופה לחברות הרוכשות אותן.

5. נאמר בכתבה ביחס לצביה גינור, בתו של אשר בן־יוסף: „אותה צביה חמודה אוהבת לכתוב תסריטים. האם לא ברור, כי כאשר החלט לצלם סרטי־הסברה לתעשייה־האווירית, עסקה צביה בתסריטים."

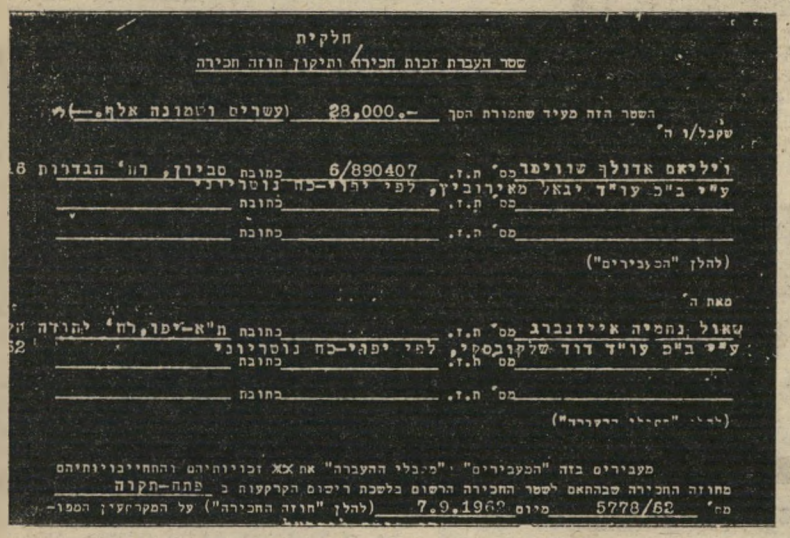
העובדות הן: צביה גינור היא בעלת תואר אמ.איי. באוניברסיטת וושינגטון בכתיבת תסריטים. בתקופת שהותה באר־צות־הברית כתבה תסריטים לסירטי־הסברה של חברת בואינג.

צביה גינור עבדה כ„פרי־לאנסר" (עורד חופשי) בכמה חברות להפקת סרטים, שעבדו גם למען התעשייה האווירית. אך, לדבריה, לא כתבה תסריטים למען התעשייה האווירית ולא טיפלה בהם.

6. בכתבה נאמר: „בן־יוסף היה אחראי על ועד־העובדים, ואך טיבעי הוא כי כל עיסקי הוועד יבוטחו באמצעות אשתו (שהיא שותפה בסוכנות־ביטוח). אחד העסקים הללו, חנות־המכירות שירות־לעובד, זכה לאחרונה בביקורת קטלנית..."

הנכון הוא: ועד־עובדי־התעשייה־האווירית, באמצעות חברת ש.א.ל., (שירותי־אשראי־לעובד) השייכת לוועד, הוא שותף בחנות־בשר עם חברת וימפי בע"מ. הסוכנות של ברכה בן־יוסף קיבלה את הביטוח של חנות־הבשר הזאת. הפרמייה של עיסקה זו היא פחות מ־5000 ל"י לשנה וחלקה של הגב' בן־יוסף הוא, לדבריה, 200 ל"י בשנה. לא ידוע על עסקים אחרים של ועד־העובדים המבוטחים באמצעותה, או מבוטחים ביכלל.

7. נאמר בכתבה: „לבד מן העיתונות, שעותקיה ניקנים פשוטו־כמשמעו על־ידי התעשייה־האווירית, שהפסיקה לחלק לעובדיה את הארץ ביגלל התקפותיו עליה ושוללחת להם במקומו רק את דבר..."



חלקית

סשר העברת זכות חכירה ותיקון חוזה חכירה

ההסר הזה מעיד שהמורת הסך 28,000.- (עשרים ושמונה אלף.-) ל
שקבל/ו ה"

וליאם אדולף שוויסר פס' ח.ז. 6/890407 כתובת סביון, רח' הגדרות 18
ע"י ב"כ עו"ד יצא מאירוביץ, לפי יפוי־כח נוטריוני
פס' ח.ז. כתובת
פס' ח.ז. כתובת
(להלן "המעבירים")

מאת ה'
שאול נחמיה אייזנברג פס' ח.ז. כתובת ת"א-יפו, רח' הגדרה 52
ע"י ב"כ עו"ד דוד שקולניקוף, לפי יפוי־כח נוטריוני
פס' ח.ז. כתובת
פס' ח.ז. כתובת
(להלן "הקונים החדשים")

מעבירים בזה "המעבירים" ל"קונים החדשים" את כל זכויותיהם והתחייבויותיהם
מחוזה החכירה שבתאום לסשר החכירה הרשום בלשכת רישום המקרקעין ב פתח-תקוה
מס' 5778/62 (להלן "חוזה החכירה") מיום 7.9.1962 על המקרקעין המפו-

חוזה־המיגרש בין שוויימר ואייזנברג

פארק פרטי

העובדות הן: התעשייה־האווירית רוכשת עיתונים רק לכמה מחברי הנהלה. מזה שנים היא רוכשת 100 גיליונות של דבר. מעולם לא רכשה התעשייה־האווירית עבור עובדיה את הארץ, כך שלא יכלה להפסיק את רכישתו.

לעומת זאת, סיבסד ועד־העובדים של התעשייה־האווירית, באמצעות חברת ש.א.ל., רכישת עיתוני־בוקר לעובדים. הנהלת הארץ מאשרת, כי בזמנו מימנה ש.א.ל. את רכישת גיליונות הארץ לעובדים וסיבסדה חלק מהמחיר. אחרי שהארץ תקף את התעשייה־האווירית הפסיק ש.א.ל. מיזמן זה, וועד־העובדים החליט לסבסד את החתימה על דבר בילבד.

8. נאמר בכתבה: „לכל סמנכ"ל יש נהג פרטי. לבן־יוסף, אגב, שלוש מכוניות צמודות: שתי וולבו ואחת אימפאלה..."

העובדות הנכונות הן כי לחברי ההנהלה אין אף נהג פרטי אחד. אל שוויימר ואשר בן־יוסף נוהגים בעצמם. יש נהג אחד בילבד, העומד לרשות כל חברי ההנהלה. לבן־יוסף רק מכונית אחת.

לעומת זאת, הגישו חברי האופוזיציה בוועד העובדים, שפרשו בינתיים, תלונה למישטרה שבה נאמר, כי „לאשר בן־יוסף שלוש מכוניות כנ"ל ושני נהגים, גרשון כ"ץ ומשה ויינטראוב. לשום מנהל אחר אין נהג."

9. נאמר בכתבה: „כאשר בן־יוסף בנה לעצמו וילה מהודרת בסביון... לא היסס לרגע לקחת לעבודות־הבנייה עובדים של התעשייה האווירית."

הנכון הוא: בן־יוסף לא בנה את הבית אלא רכש את הווילה של יוסי אפשטיין (לשעבר מבנק פויכטוואנגר). הוא העסיק פועלים של התעשייה־האווירית בשיפוץ הווילה (סיוד, שרברבות והריסת־קיר), לטענת המנכ"ל אחרי שעות־העבודה ותמורת תשלום מכיסו.

על עצם הנוהג של העסקת עובדים בחברה ציבורית על־ידי מנהליה בעבודות פרטיות, גם אחרי שעות העבודה ותמורת תשלום, יכולות הדיעות להיות חלוקות. בחקירה של חברת אלתא, חברה־בת של התעשייה־האווירית, נוף מבקר־המדינה ב־מנכ"ל החברה על שהעסיק קבלני־משנה של אלתא בעבודות פרטיות בביתו.

10. נאמר בכתבה, בקשר לטענת מנכ"ל התעשייה־האווירית כי העבודות בבית בן־יוסף בוצעו על־ידי עובדי התעשייה־האווירית, ובעיקר על־ידי מוטי הוד, שהוסיף לו כמה תכונות ייחודיות חשובות.

הכפיר הוא מטוס שיהיה טוב עד סוף שנות ה־90. הוא יכול להתמודד היטב עם המיג 21, אולם נופל מן הדור הבא של המטוסים כמו אפ־15 או אפ־16. התעשייה האווירית מייצרת אותו כיום ב־3.5 מיליון דולר, זול ממטוסים מקבילים, אולם לדעת ראשי חיל־האוויר ניתן להוזיל מחיר זה בהרבה (כך, למשל, מסר מבקר־המדינה לראשי חיל־האוויר כי כ־7% מן התשלומים של חיל־האוויר לתעשייה האווירית, הם ללא תמורה — היינו, ניפוח־תוצאות פשוט).

כאשר רצה מוטי הוד ללכת לתעשייה האווירית, הוא התעשייה נתונה בקדחת הערבה, ולא התיחסה לכפיר ברצינות. הוד נאלץ לריב פעמים אחדות עם עוזר שר־הביטחון דאז, רב־אלוף צבי צור, כדי שיכפה על התעשייה האווירית להעביר עובדים מן הערבה אל הכפיר. אולם התעשייה האווירית התעקשה לעבוד במקביל על פיתוח שניהם. מומחים בחיל־האוויר סבורים, כי אילו הקדישה התעשייה האווירית לפיתוח הכפיר את כל כוחותיה, במקום לערבה ואחר־כך לקומודור, היה ניתן לסיים את [illegible] לשתות שנה אחת קודם, ולהשתמש בו במילחמת [illegible].

[illegible] האווירית, אגב, סירב להשיב על כל [illegible] שמות אלו. הכפיר פותח כל העת על־התכונן להפכה תעשייה של ממש: אחרי כניסה לייצור המוני של הכפיר, פיתוח וייצור בישראל של האפ־16 במלואו.

האפ־16 באמריקה הוא המיזוג של האפ־15 היקר והטוב עם האפ־14 הזול והפשוט יותר. מחיר האפ־16 מתוכנן להיות כ־5 מיליון דולר, והוא ייוצר רק בעשור הבא.

אילו בא מוטי הוד במקום אל שוויימר ופירון, שלא רוענגו זה 22 שנים, היתה התעשייה האווירית הישראלית נכנסת לייצור האפ־16. עכשיו היא תמשיך לייצר ערבה וקומודור.

(בשבוע הבא: מי אשם באסון ה„ערבה"?)