

נבחר כמוכר עובדי התעשייה האווירית — תפקיד שאותו ממלא כיום שמואל קישלס. כאשר הוקמה אלמא באשדוד, מונה ברגמן כאחראי על המנגנון (בשנת 1966), ואחרי כן כמנהל המינהל ההסגל וכוח-האדם. כל העת גילה נאמנות לבני-יוסף ולרפ"י, וזכה בביבוי מלא.

תוך כדי ביקורתו חשף מבקרי-המדינה את פרשת ברגמן, שלא סורסמה. ב-4 ביוני 1973 שלח נציג מבקרי-המדינה מיזכר אל מנכ"ל אלמא, שמיספרו 66/28/18-428. ב-7 מיזכר מבקש המבקר הבהרות לציפוי ידיות דלתות וילתו של ברגמן וסוגרי-הלונותיו בוחב, כמעבדות התעשייה האווירית. מעשה זה של ברגמן נעשה כדי למנוע את הידיות וסוגרי-הלונות מהחלדה.

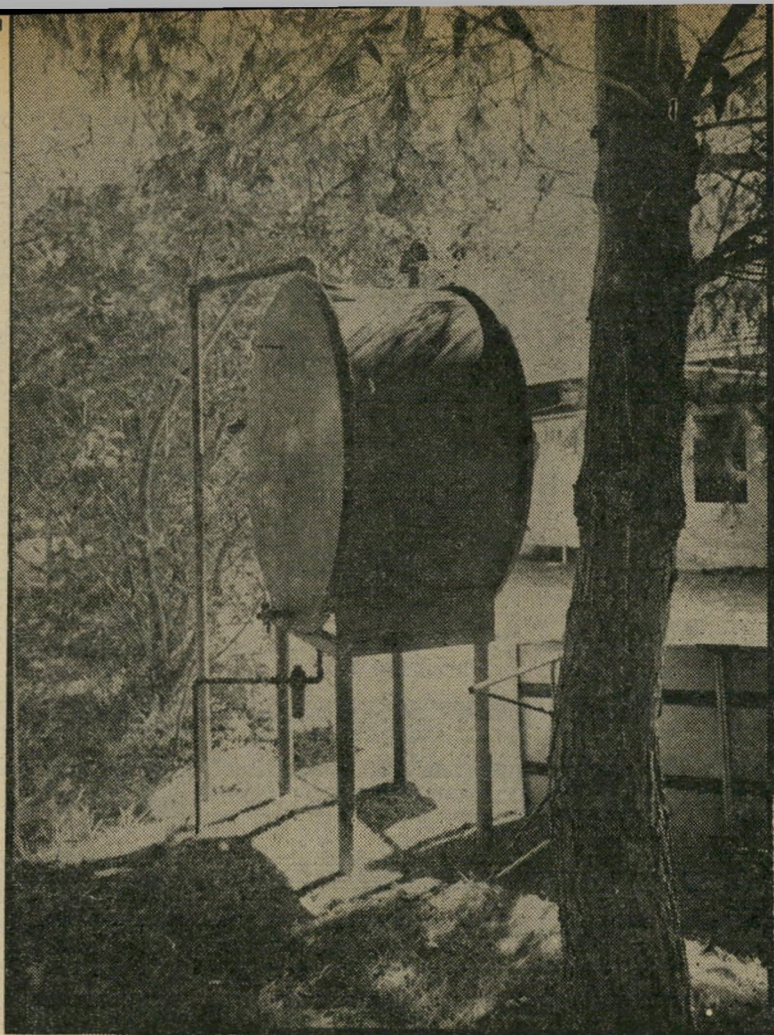
שנתיים קודם-לכן הועמד לדין פנימי עובד בשם ראובן ויינגרטן, על שהשתמש בזהב מן המעבדות. ויינגרטן לא ידע כי מה שמתר לגדולים אסור לעובד פשוט, ופטר בלי פיצויים. הוא ויתר על 80 אלף לירות פיצויים, בתנאי שלא ימסרו את הפרשה למישרה. בשיחה עמי טען ויינגרטן כי היה תמים, והניח שיסדרו אותו. ציפוי-הזהב הנוצצים ברחוב דקר 47 באשדוד הוסברו עליידי דובר התעשייה האווירית כעניין פנימי חסוי-ערך, שגם המבקר לא הכניסו לדו"ח שפירסם.

## קבלני-המישנה

### עוזרים

**ב**אותו מיזכר מבקש המבקר הבהרות לעובדה כי האדריכל סדן מתלאביב, המתכנן עבור אלמא, תיכנן גם את החילה של ברגמן. שאלה נוספת של המבקר היא לגבי עבודות הנגרות בחילה של ברגמן שלדיברי המבקר בוצעו עליידי אותה נגריה המועסקת עליידי אלמא. הנגריה הא-מורה שייכת למישל את חרדכי, מאיווריה-תעשייה של אשדוד. בשיחה עמי אישר מיר של, כי קיבל תמורת הנגרות של ברגמן מחיר של 36 אלף לירות, כי התיכנן נעשה עליידי אותו סדן, וכי הוא מישל. עובד הרבה עבור אלמא. דובר התעשייה האווירית הגיב על כך באמרו, כי עבודות-הנגרות עברו לנאמניה פרטית, שמעולם לא עבדה עבור אלמא.

עובדה נוספת היא, שעבודות הגיבון ותיכנונו בחילה של ברגמן נעשו עליידי מישל רבנוני מתלאביב, העובד גם עבור



## מיכל-הדלק בבית בני-יוסף: מכולה של מנוע

אלמא, הפעם אישר זאת הדובר, ומציין כי נכון שהגיבון נעשה עליידי חברה פרטית העובדת גם עבור אלמא, אך ברגמן הציג מעוניינים למסור עדויות במישרה וחומר לעיתונות. חומר זה אינו נוגע לפרשות כלכליות

בילבד. אחת הטענות החמורות ביותר נוגעת ליחס המיפעל לחיי-אדם.

ההאשמה מתייחסת לאסון מטוס ערבה, שבו ניספה טייסי-הניסוי אברהם הכהן מבית-אלפא, בנובמבר 1970.

קדמה לאסון תאונה שנפתימה ללא אבידות, אבל בהתרסקות מטוס קומודור, שנוסה עליידי צוות הניסוי, שכלל את אברהם הכהן. התאונה אירעה ב-21 ליולי 1970, ובעיקבותיה חקר משרד-התחבורה את הסיבות לתאונה.

הדין-וחשבון החסוי של התאונה, שלא פורסם עד היום מעולם, מספר כי במטוס היו שני טייסים, מהנדס וטכנאי. כשהורה הטייס הראשי לנטוש את המטוס, לא הצליחו לפתוח את הדלת הראשית כדי לקפוץ דרכה, כיוון שאיש לא ידע כיצד פותחים דלת זו. משפתחו פתח צדדי, הסתבר כי הטכנאי, למשל, לא צנח מעולם, ואינו יודע איך עושים זאת.

הדין-וחשבון קובע כי כל הצונחים נסר געו, בהגיעם לקרקע, מחוסרי-ידע בצניחה. עוד התברר, כי לא היו לצוות נעליים גבוהות או סקות-יריסק. בעיקבות התאונה הוזמנו נעליים, אך הקסדות בוששו לבוא בגלל חוסר תקציב.

לאחר המיקרה הזה התקיימה ישיבה, בהשתתפות נציגי הנהלת התעשייה האווירית, שבה דרש אחד הטכנאים כי יינתנו לציוות-הניסוי מיצנחים אוטומטיים, הנפ-תחים מעצמם במיקרה שהצנח מאבד את הכרתו. הדרישה לא נתקבלה, והמשיכו לתת לצוות-הניסוי מיצנחים רגילים, בגלל זאת סירב אחד הטכנאים, יורם הראל, לעלות לטיסת-הניסוי של הערבה שהסתיימה ביריסק. הוא דרש גם לספק לצוותים מכשירי-קשר בחגורות-ההצלה.

הדרישות לא נענו. הראל טוען כי ייתכן שצוות הערבה היה ניצל, אילו היה מצויד במיצנחים אוטומטיים, שכן האסון אירע עת נבקע המטוס לשניים ונוסעיו נסחפו לאוויר ללא-הכרה. טענות אלו שלו נשלחו גם לוועדת-החקירה המיוחדת לאסון הר ערבה, שמסקנותיה לא ראו אור עד היום. אם צודק הראל בטענותיו, רובצת על ראשי התעשייה האווירית אחריות גדולה במרבה מאשר זלזול גרידא בציוד ובכרכוש אדמינה.

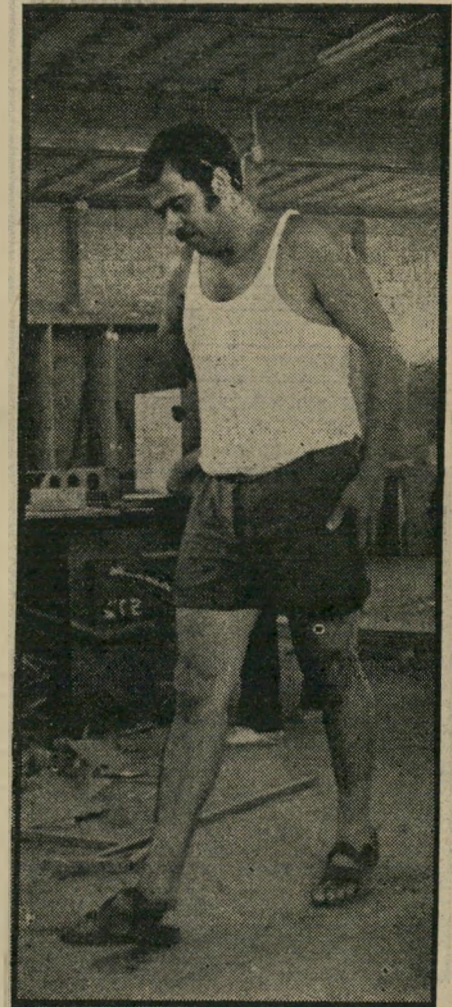
(רשימה אחרונה)

## מיכל הדלק בביתו של המישנה למנכ"ל, בני-יוסף.

### הוא מיכל יקר של מנוע מטוס \* מאווררים הובאו

### ארצה ללא תשלום מכס \* בחברת-הבת עובדים

### קבלנים וספקים למען הבתים הפרטיים של הבוסים



הנגד שעובד בשביל הבוס

למבקר קבלה על ששילם 1000 לירות מעל מחיר השוק.

בידי המישרה תצהיר מפורט של עובד בכיר באלמא, הכולל את כל הטענות הללו. הוא כולל גם האשמות על הקשרים שבין עובדים בכירים באלמא והחברה להשכרת מכונות זמיר. חברה זו היא כימעט מונו-פוליטית בהשכרת מכונות לאלמא. מנהל-התחבורה של אלמא היה קודם-לכן שותף בחברה זו.

### המיצנחים

#### \* לא הוזמנו

**פ**רטים רבים מסוג זה — האשמות וטענות נגד התעשייה האווירית ומנ"חיה — הושמעו על רקע הסיכסוכים הפנימיים במיפעל, שהבקיעו את חומת-השתיקה שאפפה תמיד מיפעל ביטחוני זה, שנהנה מגיבוי בלתי-מסוייג של שר-הביטחון.

סיכסוך אחד נוגע לשליטה העליונה על המיפעל, כאשר אל שווימר ואשר בני-יוסף מתייצבים מול מוטי הוד, מפקד חיל-האוויר לשעבר, שהיה מיועד לקבל את תפקיד יוצר מועצת המנהלים, במקום עורך-הדין מיכאל פירוק.

סיכסוך שני התעורר כאשר חלק מהברי ועד-העובדים בקש להדיח את השולטים בוועד, ובראשם שמואל קישלס, הנהנים מתמיכה מחלטת של ההנהלה.

כתוצאה מכך היו בסעם הראשונה אנשים רבים, היודעים על המתרחש במיפעל, שהיו



החילה של מליש, שלא נגמרה בגלל חקירת המבקר