

לפני חמש שנים ניבא הפיגוע הזה: האוטובוסים מדגם זה 'גרמו' לתאונות, כאשר הם יסעו בדרכי-עפר

אוטובוס הדמים

במה שונים המרצדסים מהליילנ-דיס?
למרצדסים יש עוצמת-מנוע חזקה יותר מאשר לליילנד. לכן יציאה שלו מהמקום מהירה יותר. לרכב שעוצר בתחנות יש, אם כן, יתרון בולט. מנועו של מרצדס נמצא בחלק האחורי של האוטובוס, והוא אטום מלמטה. המנוע של הליילנד בנוי לאורך שמונה מטרים, מתחת לגחון. המנוע האחורי של מרצדס מעביר את מרכז הכובד, וגם את הרעש, לסוף האוטובוס.

והעיקר, מרצדס אינו יושב על קפיצים, כי אם על כריות-אוויר, הצי מורות לגלגלים — ארבע כריות מאחור, שתיים מלפנים.

כריות-האוויר הן הסיבה לכך, שי מרצדס אינו יכול לנסוע אלא בדרך סלולה. נסיעה במסלול שיש בו מה מורות, הרסנית לכריות-האוויר, ועל-ידי לה בתנאים מסויימים להביא לשחיקתן, וכתוצאה מכך ל"נפילת" המרכב כולו.

כדי להבין כמה המדובר, אפשר לתאר מצב שבו כל שש הכריות נשחקות. אז יורד מירכב-האוטובוס כולו עד לקרקע. אם רק כרית אחת נשחקת, האוטובוס נוטה על צידו. במקרה זה, אוטובוס כזה אינו ראוי לצאת לדרך.



השורה הארוכה: היה האסון נמנע באוטובוס אחר?

אם לא הייתי ראשי תיבתו עבדתי בנענוע יום הדין

בצל חלומות נפגעת אחת מנסעות תמיד יודעת בשר

אוטובוס המחדל

הכתבה של "העולם הזה" שהזהירה מפני האסון

נס. התאונה הצפויה אכן התרחשה — אך לא לחיילי-מילואים, אלא לנערים קבלו ההחלטות? למי היה עניין מיוחד לרכוש דווקא את האוטובוסים של מרצדס, ומי הרוויח מכך?

ספק אם ועדת-החקירה, שמינה שר-התחבורה, תצליח לתת את התשובות לשאלות האלה — או אף

האם התאונה המחרידה, שגרמה למותם של 19 תלמידים ושלושה מבוגרים, היתה מוכרחה להתרחש?
איראפטר היה לחזות במר-דיוק אם זה יקרה, מתי, היכן וכמה אנשים יוסגעו בה. אבל מהיום שבו רכש "אגד" אוטובוסים מתוצרת "מרצדס" היה חשש לאסון בדרכי-עפר.

המיבנה הנמוך של האוטובוס, בוס, מיקומו של המנוע מאחור וחוסר-השילדה מאפשרים לאר-טובוסים לנסוע בביטחון רק על כבישי-אספלט. כשאוטובוסים מסוג "מרצדס" יורדים למסלולי-עפר, נוצרת סכנת גבוהה לתאונה חמורה.

כבר לפני חמש שנים היה מי שהזהיר: "העולם הזה" ומיש-רדה-ביטחון.

העולם הזה (26.3.1980) פירסם אז כתבת-חקירה של יגאל לביב, שציטטה בין השאר את עמדתם של אנשי אגד ומשרד-הביטחון, שהזהירו מפני אסון צפוי בעת גיוס כוחות-מילואים במילחמה. הטענה היתה שבשעת-חירום, אם האוטובוסים המובילים חיילים לחזית יירדו מכבישי-האספלט אל דרכי-עפר, הם ייתקעו.

מישרד-התחבורה, שהתעקש אז לתמוך ברכישת האוטובוסים הגרמניים, נימק את עמדתו בכך שאין זה מתפקידו לדאוג לביטחון המדינה, אלא לנוחיות הנוסעים. הוא הניח כי אוטובוס ייסע תמיד בכבישים וכי רחובות עירוניים.

דואג לפנסיונר

השבוע שילמו 22 איש את ה'מחיר' ביתה שלמה, 12 בבית הספר ברנר שבפתח-תיקו, התרסקה. לאוטובוס מרצדס שנת '80, מסוג 303, בעל הריצפה הנמוכה, לא קרה

הנבואה שהתגשמה

מייד אחרי פירסום כתבתו של יגאל לביב על "אוטובוס המחדל", פנו ראשי אגד אל ראש המערכת אז, אלי תבור, ובפיהם היו טענות רבות נגד תוכן הכתבה. נערכה פגישת-בידור, שבה השתתפו ראשי אגד, לביב, תבור ועורך העולם הזה, אורי אבנרי. הכל הסכימו שאבנרי יהיה תבור בסוגיות שהועלו לדיון, ושהכרעתו תהיה סופית. כעבור שבוע, 3.4.80, פירסם אבנרי את מימצאיו. להלן שני קטעים רלוונטיים:

לביב צדק בתארן את ההשלכות הביטחוניות של העיסוק, אולם האשמה למחול חלה כל כולה על מישרד-התחבורה, ואין ל"אגד" חלק בה. שוכנעתי, כי רכישת האר-טובוסים האלה אכן עלולה לגרום נזק חמור לאינטרסים ביטחוניים חיוניים, בשעה שהיה צורך להוביל מיספר גדול של אנשי-מילואים למקומות היערכות, שלא בכבישי אספלט שלביב ציין בכתבתו. היסנו ראשי "אגד" את תשומת-הלב של מישרד-התחבורה לסכנה זו, אולם מישרד-התחבורה כסה על "אגד" הנחיות שהתעלמו מצווי-ביטחון אלה.

כסיכום קבע אבנרי: מימצאים אלה אינם צריכים להסחית במאומה מחומרת קביעותיו של לביב לגבי חוסר-האחריות המועזת של מישרד-התחבורה, שניטר מעל עצמו כל דאגה לצורכי-הביטחון החיוניים של ישראל. יש לקוות, כי גילויים אלה יעוררו את מישרד-הביטחון לערוך בידור יסודי של צורכי-ביטחון אלה. חוסר-התיאום, המתגלה בפרשה זו בין מישרד-התחבורה ומישרד-הביטחון, מזכיר לעורר את הדאגה החמורה ביותר.

הכתבה של "העולם הזה" שהזהירה מפני האסון

גובה המירכב מהקרקע במדרגות העליה והירידה מהאוטובוס לפחות מ-30 סנטימטר. בסיבובים חדים, או בעליה על תלוליות, כמו פסידרכת, עלול איזור המדרגות ל"השתפשף בקרקע. דבר זה אינו גורם, כמובן, לעצירת האוטובוס, אך יתכן שזה עשוי לגרום לעיכוב של חלקיק שניה. לעיתים — זמן זה הוא קריטי. ואם נשוב לרכישת המרצדסים: מי שהיה אז יושב-ראש מוכירות אגד, אמנון בוגין, רשש ממישרד-התחבורה שיצרף לוועדה שעסקה בקביעת העקרונות לרכישת האוטובוס

גבוהים מאוד מהכביש, בעוד שה מרצדסים גבוהים רק כ-30 סנטימטר. בנסיעות עירוניות היתרון ברור. הנוסעים עולים במהירות רבה יותר לאוטובוס, וכן יורדים ממנו. מכאן שמשך הנסיעה מתקצר. גם בנסיעות בינעירוניות ניתן היה להשתמש ב"מרצדס-סיס", אבל תוך מיגבלה ברורה: אך ורק בכבישי אספלט. אם בנסיעות בינעירוניות יש קיט עיכובי לאיסלולים, אין אר-טובוס מסוג "מרצדס" ראוי לנסוע בתוואי זה.

תעלה אותן. ברות, שלהכנתו וכתבינתו דרושים לא פחות משמונה ימים תמימים, לא תגע הוועדה, מן הסתם, בשעוריה שהיא אביאבות האסון בשמורת-הבונים. בסוף שנות ה-70 נוצר בשני הקר אופרטיבים לתחבורה מחסור באוטובוסים המתאימים לשנות ה-80. אגד, בעידודו הנמרץ של מישרד-התחבורה, הימר על כליהרכב של מרצדס. לכאורה היו אלה אוטובוסים אידיאליים, משוכללים וקלים להפעלה. היה להם יתרון נוסף: האוטובוסים הקודמים של אגד, מסוג ליילנד, היו