

בטאון חיל האויר דצמבר 1979 מס' 13 (114)

ספרייה דיגיטלית להיסטוריה ומורשת חיל האויר
www.fisherlibrary.org.il

פרסומי הספרייה הדיגיטלית מוגנים על ידי זכויות יוצרים
מותר לעשות בהם שימוש אישי לא מסחרי



בטאון חיל האוויר דצמבר 1979 מס' 13 (114)

בטאון האוויר



דצמבר 1979 מס' 13 (114) 20 ליי

החכם — עיניו בראשו לבטוח נכון — עשה היום!

לביטוח בטוח — אין תחליף ל"פרחי" סוכנות לביטוח בע"מ



**אתה
שומר עלינו
אנו נשמור
על הבית
והמשפחה**

פרחי סוכנות לביטוח בע"מ

רח' ויצמן 13 ת.ד. 60 גבעתיים, טל': 317768 — 317767 — 317766-03

אנו שומרים

על המשפחה והבית למבוטחינו היקרים!

בצה"ל, בשרות הבטחון באשר הם,

מקבלי קצבות צה"ל — אזרחים עובדי צה"ל

* השלימו הביטוחים הקיימים למען המשפחה.

* התאימו סכומי הביטוח לפי ערכם היום!

עשו למען חבריכם בשורה!

הכניסו אותם בסוד שרותנו:

* נאמנות מירבית — לאלפי מבוטחינו באשר הם.

* מקסימום ביטוח — מינימום תשלום.

* התשלומים חודשיים — באמצעות מת"ש צה"ל.

* בכל ענפי הביטוח

התוכניות מותאמות ומקוריות להגנת המשפחה,

ובתנאים המיוחדים שיועדו לכם בלבד!

המשרד פתוח משעה: 8.30 עד 19.00 ללא הפסקה.

מקסימום ביטוח — מינימום תשלום

לביטוח בטוח — אין תחליף ל"פרחי" סוכנות לביטוח בע"מ

תביטוח בטוח — אין תחליף ל"פרחי" סוכנות לביטוח בע"מ

סוכנות הביטוח הגדולה הבלעדית עבורכם

לתשומת לבכם מספרי הטלפון החדשים



גליון מספר 13 (114)

דצמבר 1979

מוצא לאור עלידי מפקדת חיל-האויר

עורך ראשי
סא"ל אורי

סגן-עורך
דניאל מולד

עורך גראפי
יפתח אלון

המערכת: דאר צבאי 1560

מזכירת המערכת: סגן אורלי עזרן

תוכן

- 3 פאנטום זה אופי — מירב הלפרין
- 7 לסער נולד — אהרון לפידות
- 12 הצלה מפיסגת החרמון —
- 17 להיות טייס מסוקים — מירב הלפרין
- 18 הטיסות לא נפסקו — אהרון לפידות
- 20 דף בספר הטיסות —
- 23 אין דרך חזרה — אל"מ י'
- 26 רס"ר לוי — ראש צוות — אורי עמית
- 29 לקאשים אין קשיים — אלי נוה
- 31 איליין: רב-חמשית —
- 32 מכת שמש — רון הדר
- 34 מותו ותחייתו של מס' 755 — אורי עמית
- 37 מערכת לפיקוד, שליטה וקשר — אורי עמית
- 40 C.A.F. — ח"א האמריקני האחר — אורי יפה
- 42 המירוץ אל הנפט — יוסף בודנסקי
- 46 באויר העולם — יוסף בודנסקי
- 48 לחדור ללב ישראל השנייה — אלי נוה
- 51 מה אתה אומר? — אורי עמית
- 52 בין הבסיסים —
- 54 מכתבים —

צילום השער: יסעור בחילוץ מעל דבור

פוסטר צבעוני: פאנטום F-4E

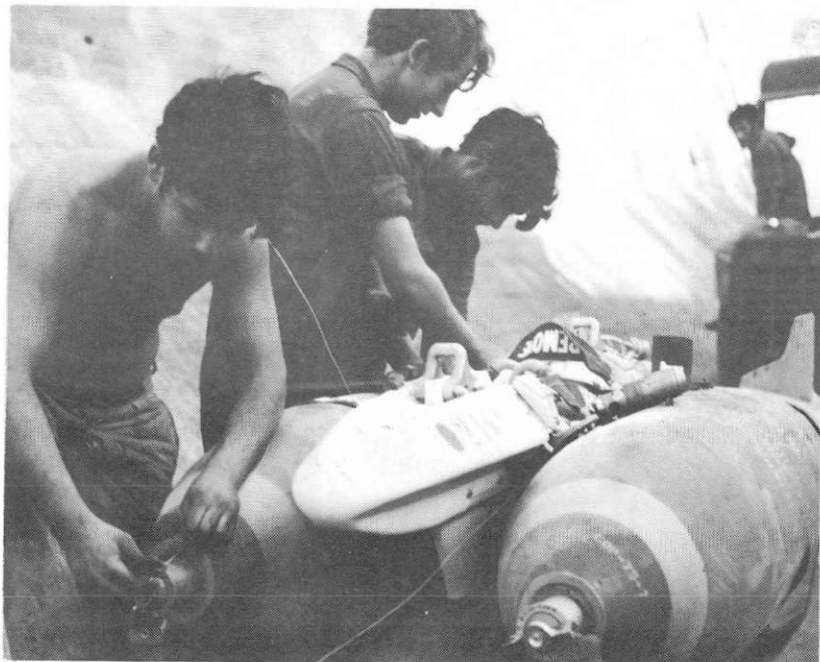
צילומי צבע: גיל ארבל

צילומים: יחידת צילום אוירי, חיל-האויר

מחיר הגליון: 20 ל"י (כולל מע"מ)

מנוי שנתי: 100 ל"י

בענייני מנויים, דגמים וגליונות ישנים יש לפנות אל:
ההוצאה לאור, מח' הפצה, רח' ב' מס' 29, הקריה, תל אביב
הודפס באמצעות משרד הבטחון בדפוס „גרפוליט" בע"מ
סודר בדפוס „מוזס" בע"מ רח' פין 7 ת"א.



עוד רגע והמטוס מוכן



קורא יקר,

הגליון שלפניך מוקדש לשני מטוסי: הפאנטום והיסעור. הפאנטום, סוס-העבודה הוותיק, חוגג בימים אלה עשור לשירותו הנאמן בחיל-האויר, והוא מבטיח להמשיך ולשרת באמונה עוד שנים רבות. היסעור הוא המסוק הכבד של חיל-האויר, המעניק למימד האנכי של החיל עוצמה כבירה. עם שני הענקים למודי-הקרבות הללו תיפגש בבטאון זה, והפגישה, כך הם מבטיחים, תהיה מרתקת!

לצד המטוסים — האנשים. מעל דפי גליון זה נפרסת גאלריה של דמויות מן החיל: רס"ר לוי, ראש צוות; שלושת האחים קאשי; איילון החמ-שית; וטייס שחזר בתשובה. ודמות נוספת — 755. נכון, זהו אומנם מטוס מיראז', שהתרסק בתאונה, אך כל ה"קורא את הדברים החמים הנאמרים עליו מפי מי שטרח והחזיר אותו לחיים, מתקשה להאמין כי המדובר בכלי טיס ודא ביצור חי, נושם ובעל רגשות.

"מכת שמש" — כך קראנו לכתבה שהכנו על הבסיס בשארם-א-שייח', לפני שנפתחו מעליו ארובות-השמיים. לכתבה זו צירפנו את סיפור ליל השט-פון, כפי שסופר על-ידי החיילות והחיילים עצמם. את דיוקן הבסיס, לפני ואחרי המבול, אנו מקדישים באהדה לאנשינו בדרום הרחוק, בתקווה שה"שמש תחזור ותאיר להם פניה.

השמיים במזרח-התיכון נעשים דחורסיים, ומלבד חילות-האויר של מדינות האזור לוטשות המעצמות הגדולות עיניהן אל הנפט. דרכן אל "הזהב השחור", שתעבור בנתיבי המזרח-התיכון, תהיה בעיקרה אווירית. אנו מבנים במירון זה את הפרק הראשון בני"תוח "המירוץ אל הנפט", שלאור ה"תפתחויות האחרונות באירן הוא לובש משמעות אקטואלית. כן פותחים אנו בסידרת כתבות על מטוסים להתראה מוקדמת, אשר חשיבותם הולכת וגדלה ככל שהעומק האיסטראטגי של המדינה הולך וקטן.

קריאה נעימה
סא"ל אורי



בעשור להופעתו:

פאנטום זה אופי

מאת מירב הלפרין

בספטמבר 1979 הרים רס"ן ז', מפקד טייסת פאנטומים, כוסית שמפניה ל- מלאת עשר שנים לבואם של מטוסים אלה לישראל. חגגו איתו רבים וטובים — כולם טייסים ונווטים של מטוס ה- פאנטום. עם החוגגים נמנו רבים מהמ- פקדים הבכירים ביותר, מתווי זרכו של חיל-האויר, שהשתייכו ועודם מש- תייכים לטייסות הפאנטומים. עשר שנים חלפו מאז נחתה הרבי- עייה הראשונה של מטוסי הפאנטום בבסיס חיל-האויר. עשר שנים לקליטת מטוס, ששינה את פני המזרח-התיכון. רכישתו של הפאנטום מידי האמריק- נים סימלה מיפנה בטווח התקיפה של מטוסי חיל-האויר. עד לבואו, קלט חיל-האויר הישראלי מטוסים, שאיפ-

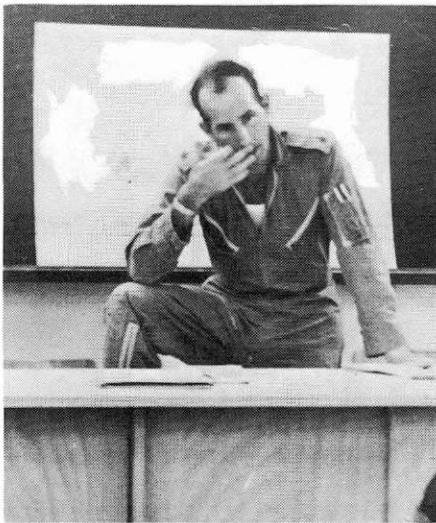
שרו לתקופה רק בגזרת התעלה. עם בו- או, חלה התקדמות בנושאי תקיפות העומק ותקיפות הטילים וכן גדלה יכולתו של חיל-האויר מבחינת כמות החימוש שאפשר לשאת באויר. הפאנ- טום היה המטוס הראשון שהצליח להתמודד עם סוללת טילים; לתקופה אותן ולהתחמק מהן, תוך יכולת הגנה על עצמו. הפאנטום הביא את טייסיו ליעדים רחוקים יותר, לרמת ביצוע דייקנית יותר ולאיכות לחימה גבוהה יותר.

עד לבואו של הסקייהוק נמצאה יש- ראל במעגל של רכישת מטוסים צרפ- תיים. הפאנטום סימל פריצת-דרך ל- שוק האמריקני. התקדמות זו הובילה אחר-כך עד למטוסי F-15 — ובעתיד

מטוסי F-16 והבאים אחריהם. הפאנטום ממזג בתוכו תכונות תקי- פה, יירוט וסיור. ביצעו באויר מבוס- סים על שני מנועיו האדירים. הוא בעל כושר נשיאת פצצות של יותר משבע טו- נות. אבי-הטיפוס של הפאנטום נועד ל- שמש מירט ועקב יכולתו באויר, הוסב לשמש גם כמפציץ-קרב. במקורו, לא תוכנן הפאנטום לניהול קרבות-אויר, אולם המוח היהודי, „המציא פאטנט" ושיגר את הפאנטום למרומים, כשאינ לו מתחרים בכל המרחב האוירי של ה- מזרח-התיכון.

„המפלצות" נוחתות

ב-5 בספטמבר 1969, בשעה 17:30, הופיעו בשמי הארץ ארבעה מטוסי פאנ-



רס"ן שמואל חץ ז"ל, מפקד טייסת פאנטומים הראשונה

בנו תחושת-גאווה ועליונות מושלמת הגובלת ברברנות. כשהיינו חוזרים אחרי הפצצות כבדות בעומקה של מצרים, היינו מבקשים בקשר רשות ל- הפיל מיגים. תחושת הראשוניות ש- לוותה בהצלחה מבחינה מבצעית, ליכדה את אנשי הטייסת ברוח-צוות מיוחדת. היינו אחוזי התלהבות ומלאי בטחון עצמי."

התרוממות-הרוח היתה קצרה. מפקד טייסת הפאנטומים הראשונה, רס"ן שמואל חץ ז"ל, נפל בעת נסיון תקיפה של חיל-האויר על מערך הטילים המצ-רי. המכה, שנחתה על טייסות הפאנ-טומים, היתה כבדה. רס"ן חץ ז"ל היה הטייס הראשון שטס בפאנטום מייד עם בואו לישראל. בתחומים רבים היה ראשון, כשאחרים ממשיכים את דרכו. דוגמה מאלפת לאישיותו של שמואל אפשר למצוא בסיפורו של אחד המכר-נאים הוותיקים בטייסת: "יום אחד, במהלכה של מלחמת ההתשה, חזר אחד הטייסים מגיחה מבצעית. במהלך הנחיתה איתר תקלה במונוע. כשהגיע למוסך, היו כל המכונאים עסוקים ב-טיפול בתקלות במטוסים אחרים. עומס העבודה היה עצום. בלי לחשוב פעמיים, קיפל הטייס את שרווליו ונחלץ בעצמו לאיתור התקלה. ללא אומר ודברים, ביצע את הטעון תיקון - בשקידה וב-קפדנות. אותו טייס היה מפקד הט-ייסת, רס"ן שמואל חץ ז"ל.

נפילתו של חץ סימנה מהפך רציני באוירה בטייסות הפאנטומים. אוירת המלחמה החלה לחדור היטב ללב הט-ייסים. מערך הפאנטומים ספג פגיעות

בצע בום בטיסה שמעל למהירות ה-קול. הבעייה העיקרית היתה שקאהיר היתה מכוסה כולה במערך טילים צ-פוף וקשה לחזירה. על-ידי תמרונים אויריים, הצלחנו לחדור לקאהיר ול-בצע את הבום. אין ספק, כי הדיווח הרב על הבום ותמונות החלונות המ-נופצים בקאהיר, השפיעו השפעה מור-אלית על שני הצדדים.

הבום בדמשק וסביבתה היה שונה. ביצענו אותו בשעה אחת בלילה. הבה-לה היתה עצומה. היה זה לאחר נסיון כושל של מיג סורי לבצע בום מעל ל-חיפה. בו בערב התארגנו לביצוע הבום מעל כל ערי סוריה. המבנה שלי יועד לאיזור לאטקיה וחאלב. היתה זו טי-סה בלתי-שיגריתית. הלילה היה חשוך מאוד והקשה על ההתמצאות. לכל אורך הדרך טסנו מול הירח.

ארבע שנים לאחר-מכן, נפגשתי עם תייר יליד סוריה. כשהתברר לי, שמר-צאו מחאלב, שאלתי אותו אם זכור לו בום על-קולי באזור חאלב. מה זה זו-כר? זוכר זו לא מלה! היתה אחת החוויות המרשימות בחיי."

חץ בשמי התכלת

לתקופה של קליטת הפאנטומים אין אח ורע בתולדות חיל-האויר היש-ראלי. המטוסים נכנסו לפעילות מב-צעית נמרצת תכף לאחר הגעתם. היה זה בעיצומה של מלחמת ההתשה. חיל-האויר ניצל את המטוסים הללו לפעי-לות אינטנסיבית נגד המצרים, נוכח הפגזותיהם על כוחותינו באזור הת-עלה. במלחמת-ההתשה ערכו המטו-סים גיחות ארוכות לעומק מצרים ו-היכו קשות במערך ההגנה האנטי-אוי-רי. תקיפות אלו שיבשו באופן משמ-עותי את בניית מערך העומק של סול-לות הטילים המצריות. כאמור, עם בואו של הפאנטום, נכנס חיל-האויר לעידן תקיפות הטילים.

ס"א"ל ד', שהיה אז נווט צעיר, בתחי-לת דרכו בטייסת פאנטומים נזכר: "מלחמת ההתשה היתה תקופה קשה ומכרעת, והיותה ציון-דרך חשוב לגבי עתיד טייסות-הפאנטום. במקביל להקמת הטייסת, התחלנו את הפעי-לות המבצעית במרץ רב ובתנופה. מס-פר הגיחות, שביצענו, היה עצום בקנה-מידה של היום. היינו קומץ לוחמים, שתפעל את מכונת-המלחמה המשוכ-לת ביותר במזרח-התיכון, וזה יצר

טום מלווים בשובל עשן ובארבעה מטו-סי מיראז' ישראליים. ההתרגשות הי-תה עצומה. קבוצה של אישים המתי-נה בקוצר-רוח לנחיתה. הפאנטום הת-ממש.

עד אז לא זכה מטוס ממטוסי חיל-האויר למסעי-חיזור כה ממושכים ול-התעניינות מירבית של הציבור. הסיס-מות בנוסח "תרום לפאנטום" ו"החלק שלי בפאנטום" היו שגורות בפי כל. עד-יין זכורות לכל תרומות הנוער לרכי-שת הפאנטומים.

נקל לתאר, לפיכך, את התרוממות-הרוח, שאחזה בקהל, אשר צפה בנחי-תת ארבעת המופלאים... סימוכין לכך ניתן למצוא בספר הטיסות דאז: "ליד רה"מ, שרים, רמטכ"ל, אלופים, אור-חים, טייסים ומרגלים... כולם מחכים להגעת ארבעת הפאנטומים הראשונים. הנה הם: עשן רציני מלווה את הופע-תם מכיוון צפון. אפילו הציניים בינינו שתקו כשראו את המפלצות האלה נו-חתות."

בומים עם מוראל

מהיום שבו נקלטו ה,מפלצות' בטיי-סות, הן נתנו את הטון - ועוד איך... חודשיים לאחר קליטת הפאנטומים הראשונים הפגינו טייסי הפאנטום את נוכחותו של המלך החדש בזירת-הקרב המזרח-תיכונית. בטיסה נמוכה בשמי קאהיר, השמיע פאנטום בום על-קולי ואלפי חלונות בבתי הדירות הנשקפים על הנילוס התנפצו. כדי להפגין נוכחות בצפון, נשלח כעבור חודשיים פאנטום לדמשק ולסביבתה. גם שם השמיע בום על-קולי אדיר ו...הזגגים שסיימו את העבודה בקהיר עוברים להמשך פעי-לות. הפעם בדמשק.

על הבום העל-קולי ועל שאר הבומים של הימים הראשונים, סיפר תא"ל א', מפקדה הראשון של טייסת פאנטו-מים:

"בתחילת מלחמת ההתשה, שיערנו כי הדגמה ליכולתנו חייבת להתבצע כהוכחה מוחשית למצרים. המחשבה היתה, כי אין בכוחן של תקיפות ופ-גיעות להשפיע עליהם שיחדלו מהפ-גזותיהם בתעלה. רצינו באפקט פסיכו-לוגי גדול, כדי שכל מצרים תשמע ותי-ווכח בכוחו של הפאנטום.

המראנו מהטייסת במבנה לכיוון קאהיר. הגענו לבירה המצרית כמה דקות אחרי הזריחה. המטרה היתה ל-

המסלול. המטוס התגלגל במהירות 200 קשר על הקרקע, כשהוא סוטה בהדרגה מהמסלול, עד שירד ממנו במהירות עצומה רוץ על-פני השדה ללא כל יד מכוונת. המטוס עבר מרחק גדול בשדה וחלף סנטימטרים ספורים מתעלות, בניינים, עמדות ותותחים. לקראת סוף הסיוט נמנע באורח-נס אסון בנפש: אחד ממפעילי רשת העצירה רץ מטר לפני אף המטוס ובמזל גדול לא נדרס. נחיתת הבלהה הסתיימה בעצירת המטוס על תלולית עפר ושבידת החרטום.

כשירדנו בצעדים רוטטים מהמטוס, ראינו כמה התמזל מזלנו: כשהשלכנו את החימוש, שכחנו להשליך את טילי האויר-אויר. האש, שהיתה עדיין במנוע, הגיעה למקום שהטיל היה תלוי בו. חומר הנפץ נמס ורק באורח-פלא לא התפוצץ הטיל איתנו. המטוס תוקן ולאחר שנה חזר לשימוש. את טיסת-המבחן שלו ביצעתי אני."



עשר שנים של עליונות אווירית

הפלת טייסים סובייטים

בנובמבר 1969 הפיל פאנטום מטוס מיג-21 ראשון. הפלה ראשונה אחרי 2000 שנה לפאנטום עברי... הכל נמצא אים קצת במתיחות: היה זה מיג ראשון, שהופל על-ידי פאנטום וקשה לחזות מראש את תגובת האמריקנים, הציירים ואפילו ממשלתנו. לרווחת כושר, עבר העניין בשלום. אם כך, אמרנו, אפשר להמשיך לנגן...

בחדש יולי 1970 התרחש אחד מקריאות האויר המסעירים של התקופה. במהלכו של קרב-האויר הופלו ארבעה מיגים, שהוטסו על-ידי טייסים רוסיים.

אחד מטייסי הפאנטום נזכר: "ייחודו של הקרב עם הרוסים התבטא בהיבט המדיני ובהיבט הטקטי. עד אותו קרב לא נוצר כל מגע בינינו. הקרב עצמו הכיל משתתפים רבים וריבים מעורבים בו סוגים רבים של מטוסיים. כוחנו כלל מבנה של ארבעה פאנטומים, בהובלתו, ו-8 מיגים. כ-20 מיגים — מוטסים בידי רוסיים — ניסו ליירט אותנו ללא-הרף. תחילת הקרב היתה בהפלת מיג על-ידי אחד המיגים ראשונים. הטייס נטש בגובה רב ונשאר תלוי במצנח במשך כל הקרב ושימש לנו נקודת ציון. דיווחנו בקשר בלשון זו: נמצא מימין לצנחן, וכו'. הקרב היה קצר והטייסיים הרוסיים הוכחו על

ת. זו היתה תמצית המלכודת. הסתבר, כי ההתחמקות רק מנעה את הפגיעה הישירה. נגרם לי פיצוץ, שריסס את המטוס כולו. המטוס נוקב ככברה. נוצרו חורים בקוקפיט, שאפשר היה להסתכל דרכם החוצה. המנוע השמאלי בער ובימני היו תקלות חריפות. כל מערכות הקשר במטוס נפגעו. איבדתי קשר אפילו עם הנווט. התא התמלא עשן סמיך. פניתי חזרה, תוך סימנים לנווט, שאול לוי ז"ל. השלכתי את המטענים החיצוניים בתקווה לחצות את התעלה. מסביב היתה אש-תופת של נ"מ. במאמץ רב, תוך כדי פניות התחמקות עם מנוע אחד כבוי ואחד בוער, הצלחתי לתמרן ולחצות את התעלה. היה ברור לי, שאנטוש את המטוס, אך לפחות יהיה זה בשטחנו.

מתוך תחושת בטחון לא-מובנת החלתי להשתלט על המטוס ולהנחיתו ברפיזים. המדפים לא ירדו ומאזנת אחת לא פעלה. לא היו כל לחצים הידראוליים, אבל ניתן להשתלט על המטוס במהירות מינימאלית של 200 קשר. הנחתי שיש לי בלמים, שכן זו מערכת-חירום שתאפשר לי לנחות ולעצור. נחתתי במהירות גבוהה מאוד בגלל חוסר השליטה במטוס. אז התברר לי, שאין לי מעצורים. לפיכך, לא הצלחתי לעצור ולנהוג את המטוס על

רבות מהטילים המצריים ועובדה זו יצרה מתח בטייסות. אף-על-פי-כן, נשמר מר בטייסות מוראל גבוה. הסבר לכך נותן סא"ל ד': "היינו קבוצת אנשים, בתהליך של שמחת יצירה, למרות איום ההשמדה התמידי. המאבק לחיים ומוות היה מנת חלקן של טייסות הפאנטומים מדי יום. תחושת היחודיות בלטה ביתר-שאת, כי לציבור האזרחים לא היה חלק במתח העצום שנשאנו בקרבנו. לכן התגבשה בנו תחושת שר-תפות-גורל".

פלא שהטיל לא התפוצץ

באחת התקיפות נפגע מטוסו של תא"ל א', אך, נחיתתו במטוס ההרוס הצליחה.

נזכר תא"ל א': "היתה זו אחת מתקיפות הטילים השיגרתיים בתעלה. שימשתי כמוביל במבנה. בדרך למטרה ראיתי את אחת מסוללות הטילים משגרת טיל לעברי. היינו כולנו בעלי נסיון עשיר בתקיפות טילים. עד אותה גיחה נורו עלי בין 40 ל-60 טילים, ולפיכך ידעתי בדיוק כיצד להתחמק ול-המשיך במשימה. למרות הנסיון, היתה לי הפתעה רצינית בגיחה. זו היתה הפעם הראשונה, שהטיל SA-3 הוכנס לשימוש. ההבדל בין SA-3 ל-SA-2, שא-ליו הורגלנו, הוא בגודל. SA-3 קטן יר

הטילים, התבלבלנו בניווט. אחד המטור סים השליך את החימוש שלו. מטוסי מיג לכדו את המבנה שלפנינו. היינו צריכים לעבור במערך הסבוך של טי-ליס מתעופפים, חסרי בטחון בכיוון, ועם מטוס אחד לא-חמוש. התלבטנו אם להמשיך במשימה היעודה או להכניס לקרב-אויר עם המיגים שפיטרלו סביבנו. קרב-אויר היה פיתרון קל יור, שכן היתרון שלנו באויר הינו נתון בסיסי כמעט בכל מצב אפשרי. הסיכוי שלנו לזכות בהפלת מיג — ובהוקרה מפורשת על כך — היה גבוה, ולמרות זאת, החלטנו לבחור בדרך הקשה ול-המשיך במשימה.

„היעד שלנו היה להטיל את הפצצות בשדה-התעופה ולנטרל אותו. בתום ה-תקיפה, ניגשו אלי שני טייסים צעירים, שטסו במבנה והתלבטו כמונו באותה נקודה. כשאמרו לי, שהחלטה שלנו, כמובילים, שימשה עבורם דוגמה להחלטה בוגרת ואחראית, הרגשתי שע-שינו את המעשה הנכון. מסתבר כי סיי-כנו את חייהם של אותם טייסים מ-תוך הכרה, ולמרות זאת, חיזקו את ידינו והבהירו לנו שהם סומכים עלינו. אמנם אין זו תעודה על הפלת מיג, אך זה היה חזק יותר.“

לפאנטום יש אופי. זו נחלתו הבל-עדיית — כך מסכימים הכל. לא שיש בזה רק יתרונות, חלילה! מודה סרן ח', טייס בטייסת פאנטומים וותיקה: „מרחב השגיאות של טייס הפאנטום כמעט אפסי. אם אתה שוגה באויר — המטוס מעניש אותך עונש כבד. הפאנ-טום אינו פשרן, אלא נוטר ונוקס. שום טעות באויר אינה נסלחת, ולכל יש מ-חיר. לכן, עליך להיות דייקן באויר, כדי להסתגל לאופיו הקפדני של המ-טוס.“

קשר נפשי, כמעט משפחתי

הקשר עם הפאנטום אינו רק קשר פיסי, אלא נפשי, כמעט משפחתי. יש הזדהות מושלמת בין המטוס וטייסו. על כך אומר סא"ל ט': „הטיסה בפאנ-טום הפכה לחלק מחיי. ללא הטיסה אני מרגיש כנכה שנטלו ממנו את כסא-הגלגלים. הטיסה עיצבה את קצב ה-מחשבה שלי, השפיעה על ההתנהגות ובנתה חלקים חשובים מאופיי. הער-נות, התגובות המהירות, הביצוע המיי-די והמחשבה נטולת הספקולציות — כל אלו מנת חלקי בפאנטום.“

תר מכל גורם אחר על דרך מחשבתית. ערך כמו דבקות במטרה בא לידי ביטוי במלחמה בצורה ממשית, יומיומית. למרות הפגיעות הרבות, המשכנו לטוס. ההחלטה האמיצה הזו השמיטה את כל המרכאות מהעקרונות שעליהם נש-ענה הטייסת.“

עוצמתו של הפאנטום באה לביטוי מעשי במלחמה. כוחו היה בתוקפנו-תו. טייסות הפאנטום הקיזו דם יותר



דור הולך ודור בא, אך פקידת המבצעים לעולם נשארת...

מאשר אי-פעם. מערך הפאנטומים הנ-חית מכה אדירה, תוך הפגנת איכות אווירית מושלמת. ההודאה בעליונותה האווירית של ישראל לא קיבלה גיבוי בסיסמאות. טייסות הפאנטום, טייסות המחץ של חיל-האויר, שימשו חוד ה-חנית במלחמה, ותרמו את התקיפה המאסיבית בלב-לבו של מערך האויב. סא"ל ט', נווט וותיק בטייסת פאנ-טום: „לפאנטום יש יתרון על המיג, כי מטיס אותו טייס ישראלי. לא על-יונות טכנית, כי אם המרכיב האנושי, הוא שקובע את גורל המלחמה. תמצית האמונה בכוחנו וביכולתנו לגבור על כל האויבים. עליונות מבצעית זו כו-ללת את כל גילויי האנושיות שנראו במהלך מלחמת יום-הכיפורים.“

לבחור בדרך הקשה

סא"ל ד' מגלה בסיפורו זווית מסו-יימת מתורת הדבקות במטרה: „יצאנו בשני מבנים לתקוף שדה-תעופה מצרי. בדרך נתקלנו בירי מפתיע, עיקש ועז-עוצמה של טילי קרקע-אויר, ונותרנו חשופים לפגיעה. תוך כדי תמרון בין

חוסר תכליתיות בלוחמה האווירית, ו-כמעט שלא פעלו בצורה תוקפנית. הי-פלו ארבעה מיגים ופגענו במטוס נר-ספ. לאחר שלוש שנים, התברר, שגם המטוס החמישי נפל.“

„קרב-אויר זה נחשב למוצלח ביותר והיה חיוני למערך הפאנטומים בשולי מלחמת ההתשה. הוא התבצע לקראת הפסקת-האש והיה אקט מסיים ומוצ-לח למלחמה לא משופעת בהצלחות. מבחינה מדינית ומוראלית, השפעתו היתה מיידיית וחריפה.“

דבקות במטרה

חרף עוצמתם המדהימה של הפאנ-טומים במהלך מלחמת ההתשה, המ-חיר היה כבד. טייסות הפאנטומים ספגו אבידות ופגיעות קשות. חלף זמן-מה עד שחזרו הכל למסלול מחדש. אר-אז פרצה מלחמת יום-הכיפורים. ערב יום-הכיפורים שררה אוירה רגועה ובטוחה: רק לפני חודש וחצי הפילו לסורים 13 מטוסים, ורב היה הביטחון בעוצמה האווירית וביכולת המבצעית. אך לרבים מטייסי הפאנטו-מים לא היה כל ניסיון מבצעי לפני המלחמה. אומר רס"ן ז', מפקד טייסת פאנטומים: „את תפקוד הטייסת הנ-כון בודקים רק פעם אחת, והמבחן הזה מתרחש רק בשעת מלחמה. מלחמת יום-הכיפורים היתה המבחן הקשה ביותר של הטייסת והיא עמדה בו ב-הצלחה.“

בני היה נווט צעיר כשפרצה מלחמת יום-הכיפורים. בסך-הכל חלפה שנה מאז הגיע לטייסת. שנתיים שירת בטיי-סת הפאנטומים, כשנשבה בנפול מטוסו בלב סוריה.

על תחילת המלחמה סיפר: „ביום הכיפורים הייתי בכוננות בטייסת. אי-תרע מזלי ואני הוא שקיבלתי את הט-לפון שהזעיק את הטייסת. במטוס ה-ראשון שהוזנק ישבתי אני והטייס שב-כוננות.“

„כצעירים בטייסת, היה לנו אומנם ניסיון מבצעי כלשהו, אך במלחמה גי-לינו עד כמה היה מיזערי. בשעות הל-חץ הקשות של הטייסת קיבלתי שי-עורים טובים ומאלפים. לראשונה ב-חיי, נדרשתי להתמודד עם משימות, שכשלו בהן, פירושו מוות. זו הפעם הראשונה שבה הופקדו בידי חיים ו-מוות בצורה כה מרוכזת. עד היום אני רואה את הטייסת כגורם שהשפיע יו-

לסער נולד

מאת אהרון לפידות



לבצע את אשר ביצע היסעור של י' בג'אבל עאתקה שעל גדות מפרץ סו-אץ. ספק גם אם טייס אחר, מנוסה, אמיץ ונחוש-פחות בדעתו — מסוגל היה לעמוד באותה משימה.

הדבר היה בשבוע הראשון של מל-חמת יום-הכיפורים. המצרים כבר חצו את תעלת סואץ לכל אורכה, וביססו ראשי-גשר בצד שלנו. על י', שהיה אז מפקד טייסת יסעורים, הוטל להטיס בשני מסוקים שני תותחי M-109, על מ"מ, ולהנחיתם, על צוותיהם, על פיסגתו של ג'אבל עאתקה שממערב לסואץ. בשלב ההוא של המלחמה טרם היה ההר בידינו. הוא היה בלב הכוחות המצריים, עמוק מאחורי קווייהם הקדמיים. התותחנים היו אמורים להפגז את ציר סואץ-קאהיר ואחר-כך להתקפל ולחזור בדרך בה באו — כלומר באמצעות היסעורים.

בפקודת-המשימה שקיבלו הטייסים רב היה הנסתר על הגלוי. בעיקר הציק בהיעדרו נתון אחד חשוב: הטמפרא-טורה במקום. חוסר המידע באשר ל-מידות החום באזור-הנחיתה הקשה על הטייסים להחליט מה יהיה משקל הציוד אותו יקחו (ככל שעולה הטמ-פראטורה בסביבה בה מתפעל המסוק — יורד כושר-הנשיאה שלו). אולם ל-

אירע דבר-מה, אשר גרם לטייס רב-העלילות לשנות את דעתו ולהצהיר ב-חום: „פתאום מסתבר, שזה מטוס כמעט ללא מיגבלות. בדרך-כלל אתה מגיע למיגבלה של המטוס לפני שאתה מגיע למיגבלות שלך, אולם ביסעור ה-מצב הוא הפוך: המיגבלות של הטייס באות לידי ביטוי הרבה לפני מיגבלות המטוס. אפשר לומר, שליסעור יש פשוט עודף ביצועים. טייסיו אינם מסוגלים למצות את כולם בלי להגיע אל קצה מיגבלותיהם האישיות והמקצועיות. היסעור נותן לך מבחינה מקצועית כל מה שאתה צריך: בכל מקום, בכל זמן, בכל משימה. היסעור אינו מסוק לעי-תות שלום. הוא אינו מיועד להטסת אח"מים. גולדה, למשל, לא אהבה ל-טוס בו, ובצדק: היסעור לא נועד ל-נסיעות ולטיולים. הוא נולד למלח-מות!”

על ג'אבל עאתקה

סא"ל י' לא היה היחיד, שגילה את אפשרויותיו של מסוק היסעור בעק-בות מלחמת יום-הכיפורים. רבים מס-כימים, כי בתחומי פעולתו זהו מסוק ללא תחליף. ואומנם, ספק אם מצוי כלי-תעופה ומלחמה אחר, המסוגל

...בהתחלה לא אהבתי אותו, מעיד סא"ל (מיל.) י', הטייס הוותיק, על היסעור; בניגוד למטוסים אחרים אותם הטסתי בעבר, נדמה היה לי ב-תחילה שזהו מטוס בלי נשמה.”

„אתה מבין,“ הוא מסביר, „לכל מטוס יש אופי משלו. הסופר-פרלון, למשל, הוא מטוס נשי, עדין, שמוכר-חיים להתייחס אליו בהבנה רבה; תא-הטייס של המיראז', למשל, תפור עליך כמו חליפה. כל מתג וכל כפתור נמצ-אים בהישג יד, ואתה יושב לך בתוכו בנוח ומרגיש בבית.

„אבל היסעור... היסעור, למרות ש-הוא גדול כמו בית, הוא אינו נותן לך הרגשת ביתיות. הייתי אומר, שזוהי מכונת-טיסה, יותר מאשר מטוס... זהו מין ארגז מעופף ענק עם המון מער-כות. אומנם הוא חזק, מתמרון היטב, אבל הוא אינו חם, הוא אינו עוטר, אותך בתוכו. הוא רועש, הוא רועד, הוא מצווה באוזניים... אתה יושב לא בנוח, קשה לך להגיע לכל מקום בתא, בקיצור — חצי-שנה טסתי עליו, וק-שה לומר שנהנית.”

„אהבה” ממבט ראשון בין טייס ו-מטוסו, אף שאינה דבר נדיר, לא הת-לקחה, איפוא, בין י' ובין המסוק ה-גדול. אולם, במלחמת יום-הכיפורים



פר, אך ללא הצלחה. הראות היתה אפסית. „זה היה רגע איוס“, סיפר, „לא הצלחתי בשום אופן להיכנס אל תוך הענן וידעתי בבירור, שאם אני משאיר אותם שם עוד מעט — יחזור על עצמו סיפור הל“ה.“

כמוצא אחרון, נקט י' צעד נועז ומסוכן. למרות שהיה בלב-ליבו של שטח אויב ומחנה מצרי גדול היה ודאי עסוק באיתור הכוח המצוי ב-שטח, ירד היסעור לגובה 3-4 מטרים מפני הקרקע וזרקוריו הגדולים דלו-קים על-מנת לסרוק את השטח. כא-שר „נסע“ ההליקופטר כך — מטרים ספורים מעל פני הקרקע ובאורות מל-אים — ביקש י' ממפקד הכוח לירות ראקטות כלפי מעלה.

תחילה לא נראה דבר, אך מקץ כמה שניות רבות-מתח התגלו בזו אחר זו, מתוך הענן, הילות האור. המסוק פנה לעברן. תוך כדי כך היה המכונאי-המור-טס קורא בקול את הספרות שהורה מדי-הגובה האלקטרוני. „לא היה שום צורך לשמוע את המספר אותו קרא הבחור,“ נזכר י' בחיך, „מספיק היה לשמוע את הטון שלו: ככל שהגובה ירד — עלה קולו של המכונאי לגב-הים...“

בעזרת „גוזניקים“ שהודלקו על ה-קרקע, הצליח י' להנחית לבסוף את המסוק בקרבת הכוח. אולם אם סבר שבה תם סיפור-התלאות של הטיסה — הועמד במהירה על טעותו. י' החליט, שמוטב לא להכניס גם

לפי התכנית, היו התותחנים אמו-רים לירות במשך 50 דקות ואחר-כך „להתקפל“. הירי החל כמתוכנן, וב-משך כל אותו הזמן חגו היסעורים מעל המורדות הדרומיים של ההר, ב-ציפייה מרחוק. הטייסים המתינו ל-קריאה בקשר מן הכוח, על-מנת לשוב ולנחות ולאסוף את הלוחמים ואת ה-תותחים.

אל תוך הענן

בתחילה „דפק“ הכל לפי התכנית במדוייק. התותחים ירו, סיימו, וה-קריאה בקשר הגיעה במועד. י', במ-סוק הראשון, היה בהרגשה מרוממת. העסק נגמר, חוזרים הביתה, חשב לעצמו. אולם, לאמיתו-של-דבר, ה-„עסק“ טרם התחיל. אולי בגלל הל-חות שבאוויר, נוצר לאחר הירי ענן סמיך ושחור ממש מעל למקום בו נמ-צאו התותחים. הענן כיסה את הפיס-גה וי' מצא את עצמו פתאום טס ב-תוכו. הוא יצא מתוכו וריחף בקרב-תו, ממתין שהענן יתפזר. תוך כדי כך נסק ופנה מעט דרומה. במרחק של 4-5 ק"מ מן הכוח הוא גילה מחדש את המחנה המצרי. כיוון שהכוח כבר ירה שעה ארוכה וגילה בכך את קיו-מו ומקומו, ברור היה שהקפתו על-ידי המצרים היא בלתי-נמנעת והיא שאלה של זמן בלבד.

י' ניסה לשוב ולהיכנס אל תוך ה-ענן ולאתר את הכוח עוד פעמים מס-

אחר שהמריאו עם הציוד והגיעו אל בסיס-היציאה לפעולה שברפידים, התברר שהחום גבוה מאוד. הם נאל-צו, איפוא, להשאיר במקום חלק מכ-מות החימוש, ובשעה 9:30 בערב המ-ריאו לפעולה ועימם התותחים, הצ-יוד והכוח הנלווה.

תחילה פנו דרומה, לעבר ראס-סו-דאר. מחשש שיופלו בשוגג על-ידי כו-חות הנ"מ שלנו, יצרו עימם היסעו-רים קשר לאחר מאמצים מרובים, דיווחו על מעברם באזור והמשיכו ב-טיסתם. מעל ראס-סודאר פנו היס-עורים מערבה, חצו את הים, וטסו צפונה לאורך החוף בגובה נמוך מאוד. הם התקרבו לג'אבל עאתקה מצד דרום, ומייד — תוך כדי הגישה — יכולים היו לזהות מחנה צבאי מצרי גדול, הפרוש על מורדות ההר.

כשהגיעו המסוקים לאתר הנחיתה התברר לטייסייהם, שהשטח אינו כ-שיר לנחיתה בהיותו סלעי מדי. כמו-כן הבינו אנשי הכוח כי אי-אפשר יה-יה בשום-אופן לתקוע באותו המקום את היתדות המייצבות את התותח. למזלם, נחזתה אפשרות זו מראש. מפקד יחידת-התותחנים היה במקרה גיאולוג במקצועו, ורק מתוך התבונ-נות בתצלומי-האוויר של האתר איבחן כבר לפני היציאה, כי האדמה סלעית מדי. הוא בחר, איפוא, מראש אתר-הנחיתה אלטרנאטיבי. לשם פנו עתה המסוקים, נחתו ופרקו מעליהם את התותחים.



הכיפורים (22.10.73), טס יסעור בו-דד אחד, מוטס גם הוא בידי י' מעל שדה הקרב העגום. בהקפות ארוכות, בנחיתות והמראות רבות, חילץ 69 פצועים שהיו מפוזרים על-פני שטח נרחב, לאחר הפגזה קשה של המצרים.

שכבת ערפל עבה — תוצאת אבק הקרב, הלחות והעשן — נחה על ה-קרקע עד לגובה של כ-1,000 רגל. י' לא יכול היה להגביה במסוקו מעל ל-400 רגל בלא לאבד קשר-עין עם ה-קרקע. המסוק טס, איפוא, נמוך, ב-תוך הענן הקודר, והגיע לכל פצוע ופצוע כשהוא מכוון על-ידי ראקיטות ו-פנסי מכוניות. בזה אחר זה, עד הא-חרון, הועלו הפצועים למסוק. משם הועברו לפאידי, והמקרים הקשים ש-בהם הוטסו אל העורף. כך, תודות ליסעור ולטייסיו, ניצלו חייהם של ה-פצועים.

לא היתה זו הפעם האחרונה בה השתתף המסוק הגדול במשימות הצ-לה. קבוצת המטיילים, שנסחפה בש-טפון בנחל דרגות בחורף שלאחר-מכן ונמשתה מנקיקי הוואדי המוצף אל המסוק המרחף מעליהם, ודאי תז-כור גם היא את היסעור לטובה.

הרמת מכ"מ סובייטי

היסעור הצטרף לחיל-האוויר עם תחילתה של מלחמת ההתשה, בד ב-בד עם רכישת מטוסי הפאנטום. ה-

פנימה. התותח נתחב, הכוח מיהר ל-היכנס פנימה, הדלת נסגרה והמסוק המריא מהמקום ללא שהיות, חומק מתחת לאפס של המצרים.

הדרך חזרה לא עברה בלי תקלות. השהייה הארוכה על ההר גרמה לביז-בוז דלק רב, דבר שגרם לדאגה מרו-בה. גם משאבת הדלק התקלקלה. או-לם מצב הדלק הדאיג פי כמה. „כל הדרך היינו עסוקים בחישובי דלק — יספיק או לא יספיק,“ סיפר י'. „הי-תה לי הרגשה, שהמטוס ייתן כל מה שיש לו. זה היה קצת מצחיק, לחשוב ככה, כי בין כך ובין כך המראנו כב-דים, עם שני תותחים במקום אחד. אבל כל הדרך חשבתי: הרי דלק המטוס מוכרח לשרוף, שאחרת הוא לא היה טס. ובכן הוא שורף דלק ו-טס. ברירה היתה? המשכנו לטוס ו-הגענו.“

כאשר הגיעו בשלום, ניגש אל י' סא"ל אחד מהצנחנים ואמר לו: „תדע לך; כשראו החבר'ה את הענן ושמעו על קשיי הכניסה של המסוקים הם היו קצה מודאגים — אבל אני ידעתי שלא תשאירו אותנו בשטח.“

הוא צדק, כמובן. טייסי היסעורים לעולם אינם משאירים איש בשטח או-ייב.

69 פצועים חולצו

בלילה ארוך אחד, מיד לאחר הפס-קת-האש הראשונה של מלחמת יום-

את המסוק השני לתוך הענן. הכניסה היתה מסוכנת ומסובכת. אולם, כדי שלא להשאיר ציוד, החליט לנסות ו-להעמיס על מסוקו שלו את שני ה-תותחים, למרות שידוע היה, כי הדי-בר כמעט בלתי-אפשרי.

את התותח הראשון הכניסו פנימה בקושי ובמאמץ, כיוון שה„ווינצ'ים“ (ווים מושכים) של המטוס נתקלקלו. לאחר שהתותח כבר היה בפנים, הת-ברר כי הוא הוכנס במהופך: כמעט ולא נותר בשל כך מקום לאנשים במ-סוק, שלא לדבר על התותח השני. כל המאמצים לדחוף את התותח השני פנימה עלו בתוהו, והזמן הלך ואזל במהירות.

רבים היו מתייאשים בוודאי בשלב זה ומפקירים בשטח את התותח השני על-מנת להציל לפחות את האנשים ו-להמריא במהירות. אך לא איש כי יור-תו. הוא הרחיק את האנשים מסבי-בות המסוק והמריא לעבר וואדי סמוך. הוא נחת על שפתו, בזווית מעוררת חלחלה: „אף“ המסוק היה מופנה אל תוך הוואדי וגחוונו שעון על השפה בשיפוע חז. האנשים הסיעו את התו-תח לעבר המסוק הנטוי והחליקוהו פנימה. התותח אומנם החליק פנימה והצליב קנה עם התותח הראשון, או-לם חלק מגופו נותר משובב בחוץ, כך שאי-אפשר היה לסגור את הדלת. בכל זאת לא אמר י' נואש. בעדינות רבה, לאט-לאט, סגר את הדלת, כך שהיא זחפה בהיסגרה את התותח



תחה, יציבות המסוק הופרה, הוא היטלטל באויר לכל עבר. שוב הת-עוררה הברירה הכואבת: להטיל או לא להטיל את המטען ארצה? ושוב הכריע האמון במסוק וחרף הקשיים הובא הקרון בשלמותו אל היעד.

הסורי כבר היה כחול...

„תקופת מלחמת-ההתשה היתה, תקופת פריחה' ליסעורים” — נזכר סא"ל ע'. בכל שבועיים היו לנו מספר מבצעים בעומק קווי האויב, מבצעים שהשפיעו בצורה דראסטית על מהלך המלחמה. פיצוץ תחנת-הכוח ה-מצרית בנג'ע חמאדי, למשל, נתן לנו שלושה חודשים של שקט יחסי. זמן זה נוצל לבניית בונקרים, שהפחיתו את מספר נפגעינו בצורה משמעותית. כאמור, היסעור — לסער ולמלחמה נולד. זהו המסוק הראשון שנבנה כ-מסוק צבאי לכל דבר: מערכותיו ה-חיוניות מוגנות על-ידי שריון. לא אחת שבו היסעורים ממשיות עם פגיעות קליעים בגוף, ברוטור ובזנב — אך המשיכו לטוס כהלכה.

למרות שהיסעור נראה מסורבל ו-כבד-תנועה — הריהו המסוק המהיר ביותר הקיים כיום. הוא מהיר אפילו ממסוקי הנ"ט החדשים, כדוגמת ה-קובר הקלילה למראה.

על „תחרות” מאלפת בין יסעור ו-

חמורה ביותר. כי זאת יש לדעת: ל-יסעור שתי מערכות הידראוליות מק-בילות, המשמשות לניהוגו. אם שתי המערכות יוצאות מכלל שימוש — אין המסוק יכול להמשיך לטוס. במקרה כגון זה, שבו מערכת אחת יוצאת מ-כלל שימוש, קובעות הוראות-היצרן שעל המסוק לנחות מייד: אין לדעת מתי תתקלקל המערכת השנייה, ודי בפגיעת קליע אחד במערכת הצינורות — כדי להפיל את המסוק כולו.

בפני אל"מ נ' ניצבה, איפוא, ברי-רה קשה ביותר, להשליך את הקרון היקר כל-כך למים? אין ספק, שהיה בכך להגדיל את סיכוייו להחזיר את המסוק בשלום. אולם אל"מ נ' בטח במסוק, והחליט להמשיך ולנחות מ-ייד עם הגיעו לחוף הישראלי.

באותה שעה הניף היסעור השני — זה של אל"מ ע' — את קרון האנט-נה, שמשקלו היה „רק” 2.5 טונה, ויצא בעקבות אל"מ נ'. מקץ כחצי-שעה של טיסה מורטת עצבים, הגיע המסוק הראשון לחוף הישראלי, הו-ריד את הקרון ארצה — ונחת. המ-סוק השני הנחית גם הוא את שללו ואחר נרתם להעביר את קרון המכ"מ לנקודה נקבעה מראש.

הקרון הכבד נקשר למסוק של ע', שהחל להמריא. תיכף לכך החל היס-עור מיטלטל בחוזקה. דלת הקרון נפ-

מבצע הראשון בו התפרסם היה מבצע „הרמת” המכ"מ המצרי מאזור ראס-ערוב, באזור מפרץ סואץ. המבצע הד-גים את יכולתו של היסעור להתיק ממקומם משאות-ענק, ולהעבירם ל-מרחקים.

מטרת המבצע היתה, כזכור, להביא ארצה בשלמותו מכ"מ סובייטי לגו-בה נמוך מדגם P-12, מכ"מ שגרם „כאב ראש” לא-קטן למטוסי חיל-ה-אויר, אשר תקפו במצרים. המשימה הוטלה על טייסת היסעורים בסוף דצמבר 1969, זמן קצר לאחר שהגיעו המסוקים ארצה. למשימה נבחרו שני מסוקים: האחד, מוטס על-ידי אל"מ נ' אמור היה לשאת עימו את קרון המכ"מ עצמו, והשני, מוטס על-ידי סא"ל ע', אמור היה לשאת את קרון האנטנה.

כוח-הפשיטה של צה"ל כלל מהנ-דסי אלקטרוניקה וטכנאים, שתפקידם היה לנתק את האנטנה, כך שניתן יהיה לשחזר את צורת חיבוריה.

לאחר שהונחת הכוח וכבש את ה-מוצב — נקשר קרון המכ"מ אל מת-לה המסוק של אל"מ נ'. המסוק המ-ריא כשהוא מניף עימו את קרון ה-מכ"מ, שמשקלו 4.3 טונות. בעוברים מעל קו החוף של מפרץ סואץ, נדל-קה במסוק נורת-אזהרה של המערכת ההידראולית. משמעות הדבר היתה

בין סופר-פרלון ובל, מספר סא"ל י', מפקד טייסת יסעורים: „בקרב-הא- ויר המפורסם שקדם למלחמת יום- הכיפורים, בו הופלו 13 מיגים, נפל גם מיראז' שלנו. הטייס צנח ביס, מול חוף לבנון. כשיצאנו לחילוץו היו ה- בל והסופר-פרלון מעט לפנינו. החלה תחרות מי יגיע ראשון לטייס. חלפנו על-פני המסוקים האחרים בערך מול קו ראש-הניקרה וניגשנו לחלץ את הטייס מתוך המים. בינתיים נודע לנו, כי בקירבת מקום, במים, מצוי גם טייס סורי. מטוס פאנטום סימן לנו את מקומו ואיתרנו אותו מייד. לא ידענו אם ירצה לבוא איתנו או לא. והאם הוא חמוש. ליתר ביטחון ירדנו נמוך מעליו. הריחוף עשה גלים ביס. הגלים הפכו את הסירה שלו, והטייס הסורי נפל למים. כשהרמנו אותו הוא כבר היה חסר יכולת להתנגד. למע- שה, הוא היה כבר די כחול... בדרך לבסיס, כשבבטן היסעור שלנו שני טיי- סים, שנמשו מן המים, חלפנו שוב על פני הסופר-פרלון והבל. מכאן, האם יש ספק איזהו המסוק המהיר מכר- לם?”

עדיין ללא תחליף

לדעתו של י', היסעור הוא המסוק „הכי טוב בכל דבר: טס הכי רחוק, הכי מהר, והוא הכי זריז ביכולת ה- תימרון. יש לו המכשור המעולה ביו- תר והוא וורסאטילי בצורה יוצאת- מן-הכלל.”

על מידת הדיוק של מכשור היס- עור מספר סא"ל ע': „באחד המבצ- עים שלנו באזור קונויטרה הסתבר לנו, שיש הבדל בין דיווחי מערכת- ההכוונה של המטוס ובין ההזדהות שלנו בשטח. לאחר בדיקה קפדנית של הפרטים, התגלה כי נפלה טעות בסדר גודל של למעלה מק"מ אחד במפות שהיו בידנינו!”

למרות שהיסעור חוגג בימים אלה את יום הולדתו ה-10, עדיין אין מפ- עיליו רואים לו תחליף באופק. „לא זו בלבד, שעדיין לא מצוי בעו- לם מסוק שיהווה תחליף ליסעור, או- מר רס"ן א' (שהוא במקרה או שלא במקרה, מפקד טייסת יסעורים) — „אלא שעדיין לא החלו לתכנן אותו אפילו. היסעור ישמור, לפי הערכתי, על מקומו כבכיר במשפחת המסוקים

עוד כ-10 שנים לפחות.”

לא מחירו, לא קשיי האחזקה ולא הקושי בהטסתו מרתיעים את טייסיו. גם לא התאונות — ואלו קורות לעי- תים.

„תראה,“ אומר רס"ן א' בלהט, „ל- אמיתו-של-דבר, אין בטייסות יסעורים תאונות רבות יותר מאשר בטייסות קרב. אלא, שאם כבר קורה אסון — קנה-המידה שלו גדול. אם נפגע חלילה מטוס-קרב באימונים — נפגעים טייס אחד, או שניים. אך אם נפגע, חלילה, יסעור, נפגעים עשרות האנשים שבתו- כו. בכל מלחמת יום-הכיפורים הופלו לנו שני יסעורים. במלחמת ההתשה ה- ממושכת, שבה ביצעו היסעורים עשרות ומאות גיחות מסוכנות ונועזות בעומק האויב — לא הופל אף מסוק אחד.”

זאת לא משום שלא ניסו להפיל או- תם. ניסו, אך לא הצליחו. בפי סא"ל י' יש סיפור המדגים זאת.

הדבר היה בעיצומה של מלחמת יום- הכיפורים. הפעולה בה מדובר נועדה לנתק כביש-גישה חיוני על-ידי פיצוץ גשר שלרוחבו. הגשר נמצא במרחק כ- שעה-וחצי טיסה מגבול ישראל, ואת הפיצוץ צריך היה לבצע כוח צנחנים בן 40 איש, שהוטס ביסעור אחד.

הכוח הונחת במרחק שני ק"מ מה- יעד והחל ללכת ברגל לכיוון הגשר. עם תום ההנחתה המריא היסעור מ- ייד, אולם שניות ספורות לאחר שהג- ביה, חשכו עיניו של י', הטייס: על ה- כביש, במרחק קצר מאוד מהכוח הפו- שט, עצרה משאית צבאית. כמה עשרות חיילים קפצו ממנה, תפסו עמדות ל- אורך הכביש, ופתחו באש על כוחותי- נו. מפקד הכוח גילה תושיה רבה. הוא לא השיב באש, אלא הוליך את הכוח במסע מזורז לעבר גבעה סמוכה והת- בצר בה.

מקלחת-ראש קרה

בשלב זה היה היסעור קצר בדלק, וי' מיהר, איפוא, לחזור לבסיס. בדרך חזרה שמע בקשר, כי מפקד הכוח מב- קש פינוי חפוז, שלא כמתוכנן. ברגע בו נחת היסעור בבסיס, כבר המתינה לו ההוראה לטוס מייד בחז- רה ולאסוף את הכוח. טייס-המשנה והמכונאי-המוטס הת- חלפו — וי' יצא שוב בדרך הארוכה אל הכוח. במשך כל הטיסה האזין ל-

דיווחים בקשר: תיאורי מפקד הכוח על מצבו הפכו קודרים מרגע לרגע: האויב הקיף אותם משלושה צדדים בשירונויות ומיגים הטילו לעברם נו- רים, כדי להאיר את הגבעה.

למרות המתח העצום בו נמצא — הכריעה העייפות את י' והוא חש ש- הוא נרדם על הגאי המטוס. בשארית כוחותיו ביקש מהמכונאי-המוטס ש- יריק על ראשו מימיות מים — והמק- לחת הקרה אומנם החזירה אותו ל- חושי.

המטוס יצר קשר ישיר עם מפקד הכוח על הקרקע. זה דיווח, כי אפשר להיכנס רק מצד אחד — וגם פתח זה היה הולך ונסגר במהירות. האויב קרוב מדי — ולפיכך אין לו, למפקד הכוח, אפשרות להדליק אור, ולו הק- טן ביותר, כדי לסמן למסוק היכן לנ- חות.

„טסנו בעזרת המכשירים בלבד,“ מספר י', „לפתע שמעתי את המפקד צועק בקשר: „אני רואה אותך 200 מטר לפנינו!“ יחד עם קבלת הדיווח הרגשתי, כי צורר אדיר פוגע במסוק. מייד פתחתי מנועים ונסקתי חדות כל- פי מעלה. המסוק התמלא בריח של שריפה — אבל המשיך לטוס כאילו לא קרה דבר. לאור זאת ביקשתי מ- מפקד הכוח שבכל-זאת ינצנץ לנו בפ- נס — לשניה ממש — כדי שנוכל לנ- חות לידו. הוא הדליק פנס-כיס ואני נחתתי לידו. עוד בטרם נפתחה הדלת כדבעי — כבר ישבו כל הלוחמים במ- סוק. זו היתה ההטענה המהירה ביו- תר שראיתי בחיי!”

המסוק המריא מייד, ובו-ברגע נחת על הגבעה מטח מרגמות אדיר — ב- דיוק במקום בו עמד היסעור אך רגע קודם-לכן! טרם הספיקו אנשיו ונוס- עיו לנשום לרווחה — וצורר נוסף פגע במסוק. חייל אחד נפגע וחורים רבים נפערו בדופן המטוס, אולם היסעור המשיך לטוס ללא הפרעה וכעבור שעה וחצי כבר נחת בבסיס.

לאחר הנחיתה זוהו פגיעות בכל חל- קי המטוס — במכלי הדלק, בלהבים, בגוף בכל מקום. אבל היסעור לא כשל. לזכותו של היסעור עשרות ומאות מבצעים נועזים מסוג זה ונועזים מא- לה. רבים מטייסיו ואנשי צוותו טוע- נים, כי מלוא יכולתו של היסעור טרם מוצתה, וכי עם כל עלילותיו עד כה — „הוא עוד יוסיף ויפתיע.”

הצלה מפיסגת החרמון

הדבר היה בנובמבר 1973, זמן קצר לאחר תום מלחמת יום-הכיפורים, לפני כשש שנים. כוח נש"ל לתפוס ולהחזיק בשיא החרמון. בגלל החיפזון ומסיבות אחרות עלה הכוח על ההר ללא די אמצעים להתגוננות מפני הקור, השלג, הקרח ושאר פגעי מזג-האוויר. ימים ארוכים שהו החיילים על ההר כשהם נתקלים בסופת שלג ובפגעי טבע אחרים. כל ניסיונותיהם להיחלץ ברגל עלו בתוהו. הם הלכו ונחלשו, ומצבם נראה כלאחר ייאוש.

ישועתם הגיעה מן השמים, פשוטו כמשמעו. מסוק יסעור בודד, שחג ללא לאות במשך שעות כדי למצוא פירצה בענן שרבץ מעל פסגת ההר, נחת וחילץ את הפגועים ביותר מבין החיילים הקפואים-למחצה, כשהוא מפיח תקווה ורוח-חיים בנותרים. כעבור שעות מעטות נחת יסעור שני ופינה גם אותם. פעם נוספת נרתם המסוק הענק למשימת הצלה קשה ודרמטית: לרשימת "בעלי חובו" נוספו צנחנים, אותם הציל מקפאון וממוות. שש שנים לאחר מעשה שבו ונפגשו המצילים והניצולים: טייסי היסעורים ואנשי הצנחנים שהיו על ההר. הפגישה הנרגשת נערכה בחסות בטאון חיל-האוויר, ואנו מביאים כאן, כלשונם, מקצת הדברים שנאמרו בה.



פתח ואמר סא"ל אהוביה, מפקד כוח הצנחנים:

המשימה של הכוח הזה היתה לתפוש את שיא החרמון, שגובהו 2,864 מטר. האמת היא, שהיה אילתור מ"היר, ועלינו למעלה ללא אמצעים מתאימים. לא היינו מודעים כלל לבעיות של הגובה והקור, ולא היינו ערוכים לשהייה ארוכה במקום כזה.

ובכן, המשימה היתה לתפוש את שיא החרמון, לאחוז בו ולדווח משם על המתרחש סביבו. עמנו היו מסופחים גם אנשי חיל-הנדסה ואנשי תותחנים.

עם הגיענו לשם התחילו להטיס אלינו ציוד גידור והתבצרות, אבל ציוד לאנשים עצמם כמעט שלא הגיע. התבססנו, אם כן, על שלוש גבעות חשופות, סלעיות. הכל שם סלע. בקושי חפרנו שוחות אישיות. מאוחר יותר הגיעו פחים לכיסוי עמדות, אבל זה הכל. הודיעו לנו כל הזמן שמכל הצדים יש חוליות קומאנדו של הסורים, ואומנם הם היו סביבנו בטווחים של 600-700 מטר. כדי להרחיק אותם יצאנו בכל ערב למצוק, וזרקנו כמה רימונים כדי להבהיל אותם. פעם אחת יצרנו עמם מגע אש וסיי לקנו אותם.

בהתחלה היה מזג-האוויר סביר למדי. חוץ מקור ורוחות. יכולנו לראות את השמיים ואת דמשק מתחתינו, וראינו את לבנון ממש מתחת

להגיענו. ראינו את העיירות הסוריות, וכמרכן ראינו את זרימת הצבא הסורי. ראינו אפילו את שדה-התעופה של דמשק דרך המשקפות שהיו לנו, את מחנות קנקר וכל מה שמתחת לה. רמנו. והנה, באחד הימים, היה זה, כמדומני, אלון גילי שאמר: רבותי, השמיים מתקדרים! ובאמת ראינו את השמיים מתקדרים לכיוון שלנו. לא הספקנו לזוז, ובאה סופה. ברד וקור אימים ירדו עלינו. למעשה מאותו הרגע התחלנו להילחם בתלאות מזג אוויר.

היתה זאת סופה אימה, שהגיעה למהירות של 40-50 קשר בשעה וגם יותר. הרוח שרקה נוראות והביאה איתה קור אימים, כעבור יום-יומיים הפך לברד, והברד הפך שלג והקפיא את הכל. קודם כל את המזון, אחר כך הגאז, את המים, ולבסוף — את האנשים עצמם. לא היה לנו, למעשה, שום ציוד כנגד הקור והסופה. כל מה שלבשת, וככל שהתכסית — שום דבר לא עזר. לא לכולם היה במה להתכסות. חלק היו במערה, אולם רוב האנשים היו פזורים על הגבעות מסביב, חשופים לגמרי, בתעלות או בחפירות



עו. אמרתי אם כן לרפי: רפי, אתה היסטרי!

ערב אחד הלכנו לישון בתוך השפ- ניה, ובבוקר שמענו את רפי צועק בחוץ בהיסטריה. מסתבר שייתכן והוא ה- ציל בכך את החיים שלנו, כי היינו כבר קבורים בברד שירד וקפא וכיסה את השפניות. הוא התחיל להעיר את החברה, על-מנת שלא יקפאו למוות בתוך השפניות האלה. שפניה, למי שלא יודע, זה חצי-חבית מחוברת ל- עוד חצי-חבית, וכן הלאה, ובתוך זה זה ה"ירוקים" ישנים.

הנשק כוסה בקרח ובשלג

רפי: אחת התחושות הקשות היתה תחושת הבדידות. וכשאנשים נמצאים בבדידות הזאת, ואי-אפשר להדליק כי אין במה, ואין מה להדליק, ואי אפשר לחמם את האוכל — אז מתחילים לשאול מה, בעצם, אפשר לעשות. ידע- נו, שאנחנו מוכרחים איכשהו להתק- בץ יחד וליצור לעצמנו איזושהי מיג- ננה, כי אחרת — נקפא. האנשים פ- שוט איבדו את הרצון לנוע. היו כאלה שהיינו מוציאים אותם בכוח מתוך הש- פניות. היו אנשים שישבו 24 שעות בתוך השפניה בלי לאכול ובלי לשתות או לעשות דבר.

עטים עליהם כדי לחפש את הבצלים התקועים בהם...

למעשה, לא היה שלג, אלא ממש קרח שהתעופף באויר עם הרוח, ואי- לץ אותך כל הזמן להפנות את הראש לכוון אחד. לא יכולת להחזיק את ה- פנים מול המטחים הצורבים האלה. לא רק העיניים נצרבו, אלא גם הל- חיים. אתה כל הזמן הולך עם העורף לסופה, ואתה לא יודע איפה אתה והראות היא אפסית בנוסף לזאת.

הלכנו והמצאנו המצאה: מתחנו חוט טלפון מכל פינה לכל פינה, וביקשנו שאיש לא יזוז ממקומו בלי להחזיק בחוט. תוך שעתיים התכסה החוט ב- שכבות שלג. הלכנו ותקענו עמודים, וניסינו להרים את החוט קצת באויר. זה היה אחד הרעיונות המקוריים וה- יפים ביותר שלנו, ואני מקוה שבעתיד אולי נוכל לרשום עליו פטנט...

נתי: הגעתי למלחמה מארצות- הברית והייתי בתחילה מוטרד רק ב- שאלה איך לחזור, דרך פאריס או דרך אמשטרדם? רפי אמר: נתי, על מה אתה חושב? הרי ממילא אנחנו נמות פה מקור. וחברה שמכירים את רפי, יודעים שלרפי תמיד קר. אמרתי: רפי, בחיידך, לגובה כזה העננים לא מגיעים! ראינו את העננים מלמעלה והיה לי ברור שלשיא החרמון העננים לא יגי-

רודות, ללא שום הגנה ממשית. כמויות עצומות של... סיגריות

אלון גלילי: הכוח הגיע בלתי מוכן משום בחינה כנגד הקור. אף אחד מ- איתנו לא ידע לקראת מה הולכים. וכשעלינו לתעלה והרגשנו בקור הג- דול, התחלנו לבקש באמצעות טייסי ההליקופטרים בפתקים ובעל-פה: תשלחו אוהלים! — אבל האוהלים לא הגיעו. מסיבות לא-ברורות נשארנו בכל ההר גם בלי גפרורים. הגיע המצב לידי כך, ששלוש מחלקות בשלוש גב- עות היו מדליקות את הסיגריות בס- בב, כדי שכל הזמן תהיה איזו סיגריה דולקת.

המוזר הוא שציוד נגד קור לא של- חו לנו, אבל הגיעו כמויות עצומות של סיגריות „אסקוט" משום-מה. ארגזים על גבי ארגזים. יכולנו להרוג בהן ב- סרטן-ריאות את כל הצבא הסורי... מבחינת המזון, היינו מצוידים ב-ש- פע רב של מנות-קרב, שהועלו לנו ב- צורה מסודרת. אבל כל הזמן ביקשנו משהו טרי. והדבר היחיד שהיה טרי ובכמות די מכובדה היה — משום מה — בצל. ולמה? משום שאת גדרות- התיל שהעלו לנו הטעינו כנראה על שדה הבצל של קיבוץ שני, ומשם ה- רימו את זה בהליקופטרים. וכך, בכל פעם שהעבירו גדרות, היו החברה

עודד: הגענו לגדרות המוצב במצב של תשישות ויאוש. ואז אמרו לנו ש- בלילה תצא יחידה לחלץ אותנו. עם בוקר התברר, שהיחידה שיצאה בלי- לה נתקעה, אחד מהם קפא למוות ב- דרך אלינו, וגם השאר חזרו למוצב שלהם במצב גופני קשה. נאלצו לחבר אותם לאינפוזיות כדי להחיותם, וכ- יוצא בזה.

אני זוכר שאז, לגבי דידי, היה זה רגע של ייאוש מוחלט; השלמה עם כך, שאנחנו לא נצא משם בחיים. אמר- רו לנו שחיל-האוויר לא יכול לבוא ל- עזרתנו. אמרו שכל הזמן חג אומנם פאנטום באויר, אבל אין אפשרות ל-

כשמישהו זרק נשק, מחוסר כוח, זה לא היה נורא; כשבן-אדם זרק מכ- שיר קשר, הרגשנו שזה יותר חמור; אבל כשאנשים התחילו לזרוק שקי- שינה, מתוך ידיעה שבלי זה בוודאי שאי-אפשר להמשיך לחיות - שקע- נו לאימה וליאוש כאלה, שהסיפורים הנוראים ביותר של אליסטר מקליין אינם יכולים לתאר.

„אנחנו חיים לא נרד“

עודד: בבוקר אמרו לנו לצאת למסע חילוץ לכיוון החרמון הסורי. הגיע ה- בוקר. כשעה ארכה ההתארגנות, ב-



היסטור של ד', זמן קצר לפני ההמראה אל הפיסגה

שום מטוס לנחות בגלל תנאי מזג-אוויר גרועים. והסופה לא הראתה שום סי- מנים שהיא עומדת לשכון. החבר'ה ש- נשלחו אלינו נכשלו במסע החילוץ, כך שהיה לי ברור שאנחנו משם חיים לא נרד.

אז, ברגעים הקשים האלה, נגשתי אל חברי פטר ואלון ואמרתי להם: הייתם חברים טובים מאוד. חיינו יפה מאוד הרבה שנים יחד, ואני שמח ש- אנחנו מתים יחד. לחצתי להם את ה- יד. אלון אמר לי: משוגע! אבל לחץ לי את היד בכוונה רבה. בעצם, כולנו האמנו שאנחנו לא יוצאים משם.

אחרי מלחמת ששת הימים אמר גר- רודיש: הישרנו מבט אל המוות ו- הוא השפיל עיניו. אבל אצלנו המוות לא השפיל עיניים: הוא היה נוקשה. איתנו עד הסוף. זאת היתה התחושה. אולי מישהו פה ושם חשב שהוא אומ- נם יצליח להינצל בדרך זו או אחרת. אבל היה ברור לי שאם מזג-האוויר לא

שיא הסופה, כשהשלג מצליף בפנים ו- גורם כאבי תופת. כל הזמן ירד שלג, אי-אפשר היה לפתוח את העיניים. כיסינו את הפנים בשמיכה שלקחנו אתנו, ואי אפשר היה לראות דבר. אחד התעלף עוד לפני שהתחלנו לזוז.

כעבור הליכה של זמן-מה ראינו פת- אום שאנחנו הולכים במעגלים. נזכר- תי בסיפורים על מסעות בשלג בסטא- לינגרד, שם אנשים הלכו ועלו על ה- עקבות של עצמם. נדמה לי שגם אנח- נו, בשלב מסוים, ראינו את העקבות של עצמנו. אבל אז ניתנה פקודה לח- זור למוצב. עדיין לא ירד שלג כבד, כך שראינו את העקבות שלנו והלכנו לפ- ניהן ולפי כלי נשק ושקי-שינה שה- חבר'ה זרקו.

פטר: ומכשירי הקשר. לי זה נורא הפריע לראות את מכשירי הקשר שוכ- בים בשלג. אז הלכתי מאחד לאחד ו- כביתי אותם. לא יודע למה. זה פשוט הרגיז.

עלה במוחנו רעיון: להקים מין אוהל מהיריעות בהן היו עטופות אל- פי הסיגריות שמשום מה קיבלנו. ה- בעיה היתה איך להגיע למקום בו היו. חוטי הטלפון הרי נקברו מזמן בשלג. יצאנו למין „מסע“ מפרך למר- חק של 150 מטר ממרכז המוצב ומ- צאנו את היריעות. פירקנו את אלפי הסיגריות מתוכן. הדרך חזרה, לאורך אותם 150 מטר, נמשכה שעתיים וח- צי. שעתיים וחצי! פשוט לא מצאנו את הדרך חזרה. זה דבר מפחיד. אין לך שום תחושה של כיוון, ואתה לא יודע איפה אתה נמצא.

לאחר שעשינו את המאהל הזה, התחלנו „לחיות“. מהיריעה הקמנו מחסה. התרכזנו במקום אחד, והד- לקנו איכשהו אש. ואיך הדלקנו אש? פירקנו את ארגזי התחמושת, ומצאנו שם חבית סולר לקומפרסור. בעזרתה הצלחנו איכשהו להבעיר אש במשך כל התקופה. אני זוכר את היוזמה ה- ברוכה של אחד מאנשינו, יהודה'לה, להכין מרק חם. אחרי שאתה שותה מרק חם, אתה מתחיל לחיות.

עודד: לי ולשניים מחברי היה אוהל סיירים. שלושתנו נדחסנו לתוכו בצפי- פות. את כלי הנשק השארנו מחוץ לאר- הל, כי לא היתה שום אפשרות להיכנס עם הנשק לתוך האוהל. אני זוכר שהק- לצניקוב שלי היה מוטל בצד האוהל, כאשר התחילה הסופה. פתאום שמע- נו - בתוך האוהלים - פיצוץ אדיר. האוהל התמלא אש ועשן, ואלון צעק: זה הסורים! אני כבר הייתי במצב מוראלי ירוד כל-כך, שאמרתי: לא איכפת לי, אני לא אז! קיוויתי שהאוהל שלנו כל כך קטן, ויש סביב כזה ערפל, ושהסורים לא ימצאו אותנו. לא התכוונתי לצאת בכלל מהאוהל ה- חוצה. התברר שברק פגע בקו הטלפון- ני, ומכשיר טלפון שהיה לנו בתוך ה- אוהל התפוצץ. באותו רגע גם נותק הקשר. כל המכשירים התפוצצו בכל המוצב, ונותק הקשר בינינו לבין כו- חות-המישנה של ההר. בבוקר ראינו שהנשק מכוסה בשכבת קרח ושלג, ואי-אפשר עוד להשתמש בו. וכך הלכ- נו והשתופפנו מרגע לרגע.

נתי: בשלב מסוים קיבלנו הוראה להתפנות ברגל. אמרו לקחת מכשירי קשר, נשק ושקי-שינה. במשך כשעתיים עמדנו באיזו נקודה עד שיחליטו ב- פיקוד אם אפשר להתחיל ללכת. ואז,

משם כלפי מעלה לתוך ענן – אין שום בעייה בכך, שהרי אנו ממריאים אני-כית ואין מעלינו שום דבר שאפשר ל-היתקל בו. המראנו, טסנו מעל לענ-נים, חזרנו, הנמכנו ונחתנו במחניים. המסוק השני, אותו הטיס ד., נכנס לאחר מכן אל ענני ההר, וגם אני נסיתי לאחר-מכן להכנס שנית, אבל כבר לא הצלחתי.

עודד: איזה דיווח היה לכם על מצ-בנו לפני שהגעתם בפעם הראשונה?
אל"מ ש', טייס היסעור: הדיווח ש-היה לנו היה, שאתם קופאים שם ל-מוות...

סיפר רס"ן ד', טייסו של היסעור השני: אני ידעתי, פחות או יותר, מה המצב. מובן, שלא הרגשתי מה שאתם הרגשתם, עם הקור והבדידות והיי-אוש. אבל ידעתי שהטייסת שלנו הנ-חיתה אתכם על החרמון, וידעתי ש-מוכרחים לעשות כל מאמץ כדי לנסות ולחלץ אתכם משם.

אותי, כקברניט מסוק, הדאיגה שו-רה של דברים עוד לפני המשימה: ראשית, הענן שיושב על ההר; שנית, זה היה אזור מוגן בטילי קרקע-אויר מסוריה. כלומר, אי-אפשר היה להס-תובב שאנן על הרכס: יכולת לחטוף טיל בכל רגע בלי התראה שלישית, היו בעיות של דלק ומשקל, נוסף לרוחות ולראות הלקויה. צריך היה לקחת הרבה דלק, משום שהיה ברור שקשה לזהות את הנקודה, ושכל התמרונים יצריכו זמן של שהייה באויר. אולם, התעוררה דילמה מהסוג המוכר לנו: אם ניקח הרבה דלק, יהיה המסוק מסוגל לשאת עמו פחות אנשים. ואם יותר, יקשה עודף המשקל על ביצועיו באזור כה גבוה, שאוירו דליל. לבסוף כמובן נמצאה הפשרה הנכונה – לא פחות מדי דלק, כדי שלא תגיע לשם והדלק לא יספיק לך; ולא יותר מדי, כדי שלא תנחת עם הרבה דלק ולא תוכל לקחת את כל האנשים.

בתוך „הרוח היורדת“

כאשר המראנו – עמוסי ציוד, וע-מנו צוות רפואי – הבטתי מיד מז-רחה. ענן כבד עטף את החרמון, וברור היה שלא נוכל להכנס לפיסגתו מל-מטה. המראנו המראת-מכשירים וע-לינו מעל לעננים. הסתובבתי למעלה זמן רב וראיתי שאין לזה תכלית.

הוואדי והגעתי בערך עד חצי הדרך, ושם נראה בסיס העננים נח על הקר-קע וחוסם את הגישה. ראיתי שמשם אני לא יכול להיכנס, וחזרתי.
בשלב מסויים צץ הרעיון לשלוח מטוס פאנטום, שיתחיל לטוס מעל ל-לבנון ולחפש שם „חורים“ בעננים; ו-כשיהיה „חור“ – ידווח עליו, ואנחנו ננסה להשתחל דרכו אל הפיסגה.
חיכינו באזור שני. כאשר טייס ה-פאנטום דיווח על „חור“ כלשהו בענן שחצה את חוף לבנון בכיוון מזרח – המראנו. עלינו אל מעבר לעננים והת-חלנו לטוס מעל ה„חור“. העננים היו סמיכים מאוד, אבל הם היו מרוכזים במין שיכבה שהיתה די מתוחמת ב-בסיסה ובפסגתה. התחלנו לטוס בש-טח לבנון מעל ל„חור“ ולזוז עמו מז-רחה, עם הרוח המערבית, לעבר שיא החרמון.

לפתע „החור“ נגמר...

בשלב כלשהו התחילו להגיע דיוו-חים בדבר ראות מתגברת, ואז ידענו שה„חור“ הזה מתקרב לפיסגת החר-מון. צריך לציין, שלא כל החרמון היה מכוסה שלג, אלא רק אזור הפיסגה, החל בגובה מסויים. קל היה איפוא לזהות את שיא החרמון, כיוון שהיה לבן. בעודנו טסים כך, מעל ל„חור“ שבענן, נראה בעדו לובן שלג. הנמכתי מיד לתוך ה„חור“, ויחד עם ה„חור“ טסתי די קרוב לפני הקרקע. ידעתי שאני צריך לבוא מכיוון מזרח ו„להת-לבש“ על פיסגת ההר. למזלי, הכרתי טוב מאוד, כאמור, את הפיסגה מנחי-תות קודמות. באתי מכיוון מזרח, ול-פתע ה„חור“ שבו טסתי – נגמר. כלו-מר, ה„חור“ חלף והענן כיסה אותי כאשר הגעתי לקונצרטניה שהקיפה את השיא. משם טסתי בריחוף בתוך הענן אל עבר נקודה שחורה, שלא הי-תה אלא מצבור של ג'ריקאנים, ממש ליד נקודת הנחיתה. אלמלא היכרתי את הפיסגה מטיסות קודמות, אין ספק שהייתי סובר שהחטאתי את ה-מטרה, ולא הייתי נוחת.

נחתנו, ומיד הגיחו החיילים מכל עבר – קפואים למחצה, חלקם נישאים בתוך שקי-שינה ומחוברים לאינפוזיות, ונכנסו או הוכנסו למסוק. כבר היינו מכוסים בענן, אבל הפעם זה לא הד-איג. נמצאנו על שיא החרמון. להמריא

ישתפר, וחיל-האויר לא יוכל להוציא אותנו, וכיון שאנחנו ממילא לא נע-זוב את האנשים הפצועים או נפגעי הקור, אז ברור שנישאר שם ולא נצא עוד. יחד עם זאת לא היה לנו שום ספק, שחיל-האויר עושה כל מה ש-הוא יכול על-מנת להציל אותנו. הב-עייה הזאת בכלל לא הטרידה אותנו. ידענו, שאם חיל-האויר יוכל להציל אותנו, הם יעשו למעננו הכל, בדיוק כפי שאנחנו היינו עושים הכל, אילו היינו מקבלים משימה להציל טייס ה-נמצא במצוקה.

לאחר שסיימו אנשי כוח הצנחנים את תיאור מצבם הנואש באותם ימים, פתח אל"מ ש', טייס יסעור, ואמר: אני חילצתי הרבה אנשים, וכל חילוץ הוא משהו מיוחד, אבל החילוץ הזה היה יוצא-מן-הכלל. כאן ידעתי מראש כמה גדולה הסכנה ועד כמה חמור ה-מצב. אנחנו, בטייסת, היינו מודעים לכל האודיסיאה המתרחשת שם במ-רומי החרמון: יום קודם לכן ניסו הליקופטרים לפנות את הכוח, ולא הצליחו להגיע אליו; ידענו גם שאותה יחידה שהלכה לחלץ, הפכה בעצמה למחולצת.

היסעורים יוצאים להציל

אם כן, ביום שישי בבוקר יצאנו, שני הליקופטרים, למחניים. במחניים הע-מסנו ציוד חורפי בארגזים, כולל מק-לות הליכה בשלג.

לאחר מכן המראנו. יצאתי צפונה ו-הסתובבתי מעל לעמק החולה. מזג ה-אויר היה חורפי, אבל מתחת לשכבת העננים היה בהיר ונקי. את החרמון ראינו, אבל ראינו גם את שכבת הענ-נים המקיפה אותו. ויותר מזה: שמע-נו כל הזמן בקשר את הדיווח המט-אורולוגי ואת אות הקריאה שלכם. היו דיווחים על רוח במהירות של 50-60 קשר, עם טמפרטורה נמוכה מאפס, ו-אותנו הדאיג מצב הראות, שהיה בין 3 ל-10 מטר. אני זוכר שכמה פעמים נשמעו בדיווח צווחות של גיל שיש ראות של 50 מטר, אבל גם עם ראות של 50 מטר אנחנו לא יכולים לעשות הרבה.

הבעיה היתה איך להיכנס להר מ-בעד לעננים. כיוון שהכרתי את הא-זור, ניסיתי להכנס דרך וואדי מסויים בו שכנה עיירת מחבלים. נכנסתי לתוך

אני רוצה להגיד כאן, שבתור טייס יסעור אינני יכול ליצור בדרך כלל קשר עם האנשים שנוסעים מאחור. בדרך כלל אתה רואה מאחור עיניים המביטות בך בדאגה ובתמיהה. בעקבות המקרה הזה, התחלתי להסתכל על החיילים קצת אחרת. קודם לכן הם היו בשבילי מספרים: 25, 35, 50 חייל. זה היה רק מספר, ולמספר הזה היו השלכות על המשקל ועל הקושי ב-המראה והנחיתה. לא יותר. בעקבות המקרה הזה התחלתי להסתכל על זה קצת אחרת. התחלתי להסתכל עליהם כעל בני-אדם. אותו מקרה הכניס או-תי למין הלם: כי כשנחתתי וראיתי את האנשים האלה עומדים שם ב-שלג, מיואשים לגמרי וקפואים למחצה, אמרתי לעצמי: איפה אתה חי? אתה שותה לך קפה, נכנס למסוק, טס, חוזר לקפה, והם... רק השז יודע מה עבר על החיילים האלה...

נתי: גם החיילים מחפשים את הקשר הזה. כשעליתי למסוק, אני זוכר, היה לי רצון לא רגיל לגשת לקברניט של היסעור ולומר לו: שמע, אתה עושה פה דבר לא-רגיל. אבל יש לנו תמיד ההרגשה, שמקומו מאחור בלבד. המפקד שלנו ניגש לפעמים ומדבר בקשר הפנימי, וזהו כל הקשר בינינו לבין הטייס. לכן גם אני שמח מאד על הפגישה הזאת.

סיכם עודד מן הכוח שחולץ, ואמר: אני תמיד חשבתי שזה ענין טכני לגמרי: או שתהיו מסוגלים לנחות, ואם לא — אז לא! עד שלא שמעתי כעת את התיאור של הבעיות, הסיכונים והקשיים שהיו בהנחתה, לא הערכת את העומק את מה שאתם עשיתם. פשוט חשבתי שחייבתם ל"חור", וה"חור" השתהה כמה ימים, אבל כשהוא הגיע, אז נחתתם.

לעומת זאת, פעם ראיתי טייס של מסוק בל מסכן את חייו כדי להציל חייל שלנו, שנפגע במירדף בבקעת הירדן. ראינו הליקופטר נכנס בתוך מצוקים, עושה רבסטים, עומד על הראש"על-מנת להציל את חברנו. ראינו, שהטייס מסכן את חייו על מנת להציל איש שלנו. זה עשה עלי רושם עצום. עכשיו אני רואה גם את הפעולה שלכם באותו האור. זה לא רק עניין טכני. אתם סיכנתם את חייכם כדי להציל את חייו. לא, זה בהחלט לא רק עניין טכני...

יפות... כאן החלטתי לנתק מגע עם הבקר, ולאלתר כמיטב יכולתי. התחלנו לטוס דרומה. לאן טסים? איפה אנחנו? לא ידענו. אבל פתאום עלתה במוחי הברקה: רגע, הרי שיא החר-מון הוא המקום הכי-גבוה. אם כך — אעלה כל הזמן בסמוך לפני השטח! אולם, כאשר התחילו פני השטח לעלות בתלילות וראינו שאנחנו, כנראה, מתקרבים לפיסגה, גברה הרוח המער-בית ל-60 קשר. טסנו נמוך, ממש בין הענן וההר, ובאיטיות, בגלל העצמים בשטח. נאלצנו לטוס לא ישר, אלא עם האף לעבר הרוח. כי אם היינו טסים ישר באותה מהירות נמוכה, היתה הרוח הודפת אותנו לצידו ה-שני של ההר. טסנו אם כן כמו במהר-פך: טסנו דרומה אבל עם האף מער-בה, וכך טסנו לאט-לאט.

התחלנו לראות קרח ושלג במקום היערות והגבעות, והבנו שאנחנו כבר אה מתקרבים. התחלנו להיכנס לתוך ענן סמיך, בגובה של 30 מטר מעל פני הקרקע. זה היה מין ערפל סמיך לח-לוטין. בשלב מסוים נוכחתי שאני מאבד את ההתמצאות ושעלי להסת-לק מהר; אבל במקום להסתלק (הכל עלה בראשי באותו רגע, ספונטאנית) — חשבתי שאולי מוטב לנחות עד שיעבור הענן ואז אמשיך. הייתי כבר שעה באויר או יותר, וידעתי שאין לי דלק לעשות את כל הסיבוב מחדש.

פתאום ראיתי משהו שלא היה ברור לנו מהו — כל מיני גלילים משר-ים. הסתבר אחר-כך שאלה היו קוני-צרטינות קפואות. לא יכולתי להמשיך לטוס יותר, והחלטתי לנחות מיד, כדי שיהיה לי עוד צ'אנס אם יעבור הערפל. נחתתי היכן שרק יכולתי. אני מסתכל שמאלה, ולפתע אני רואה תמונה שיצאה כאילו מאיזה מחזה בדיוני: אני רואה קבוצה של אנשים עומדת, ואני רואה רימון עשן!

תדהמתי היתה גמורה, כיון שטסתי עם האף מערבה, לא ראיתי אותם אלא עד לאחר הנחיתה. אומנם ידעתי שאני מתקרב לשיא החרמון — בגלל הקרח והשלג והגובה — אבל לא נחתתי שם מפני שראיתי אותם; נחתתי פשוט מפני שנגמר לי המטוס, כמו שאומ-רים.

פתחנו את הדלת. הפעלנו חימום חזק. האנשים הסתערו פנימה, רצו לחנוק אותנו מרוב שמחה...

אמרתי: ננסה להיכנס איכשהו. טי-פסתי גבוה יותר וראיתי שהעננים נג-מרים בשליש המורד לכיוון סוריה. כלומר זה היה ענן שעלה להר ממע-רב, הוריד את משקעו בעליה, וכשהת-חיל לרדת לכיוון סוריה — היה מצו-מק בהרבה. ניתן היה לראות ממזרח את ההר ואת כל העמק שמאחוריו.

החלטתי אם כן להיכנס משם. את הפיסגה לא ראיתי בכלל, כי הענן ישב כבד. טסתי מזרחה ועשיתי הנמכה מן הכיוון ההוא. ירדתי וירדתי, ולא הייתי מודע לרוח החזקה, כי כל זמן שאתה לא נמצא שם, אתה לא יודע מה עוצ-מת הרוח. יש אצל טייסי ההליקופ-טר מושג שנקרא "רוח יורדת". זה מושג מקצועי, שהוא, בין היתר, אחד מהאורים ותומים של כל טייס הלי-קופטר. אם אתה נכנס לרוח יורדת, לפעמים אין לך די כוח לצאת ממנה, אם היא רצינית. ובכן, כשהתקרבתי להר — נכנסתי מיד לרוח היורדת הזו. היסעור, למרות שהיה ריק והכיל מעט דלק, התחיל ליפול ולאבד גובה ולטוס עם הרוח החזקה, במורד הרכס, לע-בר סוריה. והנה אני באור, בשמש, וכל סוריה, "מחכה לנו" ורואה אותנו. טייס-המשנה בתוך התא לא הוציא הגה, ואני לא הוצאתי הגה, וכך המ-שכנו לטוס.

האנשים הסתערו פנימה

התרחקנו קצת מההר והתחלנו לט-פס. היינו טסים מזרחה ומטפסים: מטפסים ומטפסים ומסתכלים מאיפה יבוא הטיל. לשמחתנו לא בא הטיל. עלינו שוב למעלה, ואז ראינו שהאופ-ציה הזאת סגורה סופית, ושאי-אפשר להיכנס בגלל הרוח. עשינו עוד כמה סיבובים למעלה, ועוד כמה התקשרו-יות, וראינו שפשוט אין ברירה אלא לנסות לבוא מצפון. מעל לעננים לקח-נו לכיוון צפון. טסנו וטסנו. היתה רוח חזקה, וגם לא ידענו איפה אנחנו נמ-צאים. אי-אפשר היה לדעת. אי-אפשר היה אפילו לחשב מעל העננים. אחרי זמן-מה העננים פשוט הנמיכו מעל הפיסגה של ההר. עוד כמה דקות טי-סה — וראינו "חורים" בעננים. הע-ננים התדלדלו והתחלנו לראות אד-מה. יצאנו עוד קצת צפונה, וירדנו לתוך איזה "חור". איפה הייתי — אני לא יודע. ראינו שטח מיוער, גבעות

להיות טייס מסוקים

רציתי לעבוד כחלק מצוות. טיסה במסוק היא במידה מסויימת עבודת צוות. גם הקשר עם כוחות היבשה כטייס מסוק קסם לי מאוד. אולי היתה כאן השפעה של עברי בשיריון. גם כאן עק-שנותי סייעה לי ונקלטתי בטייסת מסוקים. כשהגעתי לטייסת ביום ה-ראשון, ניגן לי בלב משפט אחד כל העת: "היה לי אתגר והגשמי או-תו!"

כיום, סרן ה' הוא קצין מטה. אומ-רים, כי הוא איש מקצוע מעולה, בעל חוש אחריות מפותח וכושר התמדה עילאי.

"אני נהנה מאוד לטוס. אני מבצע דברים שזו הזדמנות יחידה ובלעדית עבורי לעשותם. כל טיסה היא משי-מה חשובה ואתגר קשה, אך גם חור-יה יפה ומהנה. יש בטיסה יופי פנימי

עקשנות מסייעת

כשסרן ה' מדבר על חיל-האוויר, הוא עושה זאת בשמץ של יראה בג-אווה. הוא מתרווח על כסאו ומזגיש את מלותיו.

מאת מירב הלפרין

איך להתחיל את סיפורו של סרן ה'? האם מהעובדה שכיום, סוף סוף הוא טייס מסוקים? או אולי מתחי-לת דרכו בצבא כקצין בחיל הים? או שמא נתחיל בתקופת ההזרחה כקצין בחיל השריון?

חרף עברו הצבאי המפואר, סרן ה' הוא רק בן 25; יליד תל-אביב, בוגר תיכון, נשוי ומתגורר במרכז הארץ. לכאורה, טיפוס ממוצע ואופייני, אך למעשה דמות מיוחדת, שלזכותה נז-קף שירות צבאי מגוון מאין כמוהו. "עוד בילדותי רציתי להיות טייס. התחביב שלי היה בניית דגמי מטו-סים, קראתי את כל הספרות בנושא תעופה, הדרכתי במועדון תעופה, ועו-למי נע סביב הטיס. היה לי ברור שבי-צבא אהיה טייס. ניגשתי למבחנים ל-קורס טיס, ונפסלתי בגלל ראייה לקו-יה. שכח מחיל-האוויר, אמרו לי בוע-דה הרפואית, בקרוב תרכיב משקפ-יים'. לא עזרו לי הטענות והמענות. למחרת הגעתי לחיל-הים. יש עצב חונק בויתור על חלום.



רב. הן בגלל תנועת המטוס ותנופ-תו — והן בגלל הנופים הרחוקים ה-מתוודעים אליך אגב הטיסה. ישנם רג-עים מפחידים רבים, אך עצם הטיסה שווה הכל!

אסור להיות גרוע

"הטובים לטיס? היום זה כבר לא מה שהיה פעם. כדי להיות טייס אתה צריך להיות עקשן וותרן — כאחד. ה-מזיגה של עקשנות וותרנות מסייעת ל-התגבר על אתגרי הטיס.

"אין שום חתך מייצג לטייסים. אני עצמי בינוני בהרבה דברים. תמיד רא-יתי עצמי ממוצע של כלל הטיפוסים ה-קיימים. יש רק דבר אחד שעבור הט-ייס הוא חוק בל יעבור: אסור לו לה-

יום אחד התברר לי שאפשר להר-כיב משקפיים ובכל זאת להיות נווט. זה היה האור הירוק שסימל את תחי-לת הדרך בחיל-האוויר. החלטתי לנ-סות לעבור לנווטות. קו המחשבה שלי היה: קודם נעבור למושב הא-חורי של הרכב ואחר-כך נזרוק את ה-נהג.

"אחרי מאמצים רבים הצלחתי לע-בור מהשיריון והתחלתי את קורס ה-טיס. המזל האיר לי פנים: בבדיקות שנערכו לי, הסתבר שבעיית העיניים אינה חמורה, ואוכל להיות טייס. גם כשהשגתי את מטרת, להיות בקורס הטיס, המשכתי לנהוג כברוך. החלט-תי להפוך לטייס מסוקים. זו לא הי-תה עקשנות סתמית: המניע היה טיב עבודת טייסי המסוקים. מאז ומתמיד

התנדבתי לקורס-חובלים, ולקראת סיומו פרצה מלחמת יום הכיפורים. לאחר המלחמה, התברר לי שאיני מו-צא את מקומי בחיל-הים. חיפשתי פי-צוי על אי יכולתי לטוס במגע עם אנ-שים ובעבודת צוות משותפת — ולא מצאתי זאת בחיל-הים. אמנם, למדתי לאהוב את הים, אך לא הייתי שלם עם עצמי. מלחמת הכפתורים והמכו-נות של חיל-הים הוכיחה לי, שאני מסוגל ליותר. עקב מצוקת הקצינים שנוצרה בשיריון לאחר המלחמה, הת-אפשר לי לעבור לחיל-השריון. בשיריון עסקתי בהדרכת טירונים. היתה זו אחת התקופות הקשות, המ-ענינות והיפות בחיי. למדתי בשיריון דברים רבים, שסייעו לי גם אחרי ה-מעבר לחיל-האוויר."

לא היתה הפסקה בטיסות



צילום: גיורא עיני

בונקר מוצף בבסיס

מאת אהרון לפידות

אוהד, המפקד התורן של יחידת הנ"מ של שארם, התקשה להאמין למראה עיניו: מתחת לדלת חדר ה-קצין התורן בו שהה זחלה לשון מים שהלכה וגדלה, הלכה והתפשטה. תוך דקות כיסו המים את כל שטח הרצפה כשהם ממשיכים לעלות. רק כששכבת המים הגיעה כבר לגובה של כחצי-מטר מעל הרצפה תפס אוהד כמה המצב רציני.

מייד הזעיק את המפקד התורן של בסיס חיל-האוויר בשארם, תוך שהוא נוקט מספר פעולות-חירום שעיקרן העברת ציוד ממקומות נמוכים לגבוהים כדי למנוע השחתתו במים. השעה היתה 30 דקות לאחר חצות, מוצאי-שבת, ה-20 באוקטובר. הגשם ירד ללא הפוגה מאז שעות הערב והפך למבול ממש בערך בחצות.

לאחר תום מבצע העברת הציוד נוכח אוהד כי הגשם פסק והמים שהציפו את המבנים ביחידתו — זרמו החוצה. רק שכבת בוץ עבה, שכיסתה את כל המרצפות במבנים, העידה על שהתחוו לל כאן.

למפקד התורן של בסיס חיל-האוויר, שהגיע באותה עת למקום, לא נותר אלא לקבוע כי העניינים מתנהלים כ-סדרם. לאחר סיור קצר בו חזה במו עיניו בבונקרים המוצפים עדיין, פנה לחזור לבסיס.

הכביש היה מכוסה שלוליות מים ל-רוב. גיורא, איש-מילואים של ענף חינוך בחיל-האוויר, שנהג ברכב המפקד, עשה דרכו בזהירות ביניהן. לפתע השתעל המנוע של הטנדר בו נסעו, וכבה. כש-הציצו החוצה נדמה היה להם ברגע הראשון שהם תקועים בשלולית עמוקה — (המים הגיעו עד לגובה ציר-הגלגלים).
(לים).

בריכת מים גדולה אחת

אולם, מבט שני גילה להם אמת מרה עוד יותר. ה"שלולית" בה עמדו היתה למעשה קטע מתוך זרם מים אדיר שירד מן ההרים וסחף איתו חלקים מן הכביש במרוצתו אל הים. בדרך נס הצליחו להתניע את הטנדר בכוחות עצמם ולחזור איתו לבסיס, ואז נפתחו ארובות השמיים.

השעה היתה 2:30 לפנות בוקר. סופת רעמים וברקים (תופעה נדירה מאוד באזור זה) השתוללה בכל עוז, כשהיא מלווה את המבול שניתך מהשמיים בהבזקי אורות וקולות נפץ. על הבסיס נשפכו המים כמתוך דליים. זרם הגשם היורד מן השמיים פגש בזרם מי הווא-דיות היורדים מן ההרים וטונות אין-ספור של מים עברו, שטפו, סחפו וניתצו את כל הנמצא בדרכם.

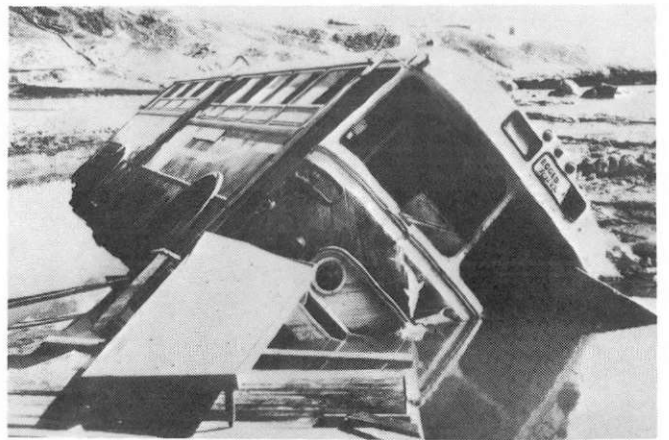
בשעה 3:00 לפנות בוקר התדפקו

חיילים על דלתה של רב"ט ויויאן קרפ החובשת והודיעו לה כי הבסיס מוצף. ויויאן (ויזי בפי כל) שהיתה תורנית במשמרת נוכחה עוד קודם לכן כי קווי הטלפון שובשו כתוצאה מהגש-מים. היא יצאה מחדרה כדי לראות במו עיניה את הנעשה בחוץ. הבסיס היה שרוי בעלטה גמורה. ויזי הדליקה פנס והאירה אל תוך החושך. "המים היו בכל מקום", סיפרה ויזי, "מה-מרפאה בה הייתי ועד המרכזיה — ראיתי רק בריכה אחת גדולה של מים".

השאלה הראשונה שהטרידה את מוחה היתה מה עלה בגורלה של חבר-תה הטובה רוזי פישביין, שהיתה תורנית במרכזיה באותו לילה. רק 30 דקות קודם-לכן דיברה איתה בטלפון — ורותי לא הזכירה דבר על כניסת מים אל תוך בונקר המרכזיה. אך לפי המצב בשטח העריכה ויזי שבשלב זה



הבוקר שאחרי — מייבשים את הטליות וסדוריית הפילה שחולצו מבית הכנסת המוצף



אוטובוס המטיילים הפוך על צידו — בנס ללא נפגעים

המסוק נקרא מייד למשימה נוספת. אזרח התחשמל בחוף נעמה. כשהביי אוהו למרפאת הבסיס כבר היה ללא רוח־חיים.

ידיה של ויוי היו מלאות עבודה. כמה מהבנות מחוץ לבונקר המרכזיה, חברותיה של רותי, נכנסו להלם והיא נאלצה להשתמש בכוח כדי לסחוב אותן משם אל המרפאה ולהרגיע אותן. יחד עם גיורא, דאגה ויוי להעמיד חו-מה של כלי רכב לפני פתח הבונקר, שתסתיר את הנעשה מבפנים מעיניהם של העומדים בחוץ.

הצוללנים יצאו מן הבונקר בידיים ריקות. בתוך החשיכה והבוץ שבפנים לא נמצא דבר. ויוי המשיכה להרחיק את החיילים מפתח הבונקר ולהרגיע את הבנות.

במיפקד שערך אוהד ביחידתו התברר שאיש לא חסר. לאחר שהעמיד חו-בש בכוננות ליד המועדון יצא לסיוור בשטח כדי לבדוק את המצב ולהעריך את הנזקים. „זה נראה קאטסטרופ-לי“, סיפר, „אי-אפשר היה להבדיל בין בור לגבעה. המים כיסו את הכל“. האפסנאות הטכנית היתה מכוסה במים עד מעל לגג שלה. כך היו גם מספר מבני מגורים. אחד הנהגים נאלץ לצאת דרך החלון כיוון שהדלת לא נפתחה בגלל לחץ המים העצום מבחוץ. הסמל התורן יצא גם הוא מחדרו דרך החלון — בשחייה על קרש המיטה.

„הזעקתי עזרה בקשר“, סיפר אוהד, אך כשאמרתי שאין אצלנו נפגעים — הפסיקו להתייחס אלינו. אז הבנתי שהמצב במקומות אחרים חמור.“ המצב אכן היה חמור. בצלילתם השנייה גילו הצוללנים את גופתה של רותי בתוך המרכזיה. גם היא הועברה

פעמית. הם התבדחו ושרו במלוא גרונם.

אזרח שונה לחלוטין שררה באותו זמן בין אנשי הבסיס. המחפשים אחר רותי שבו בידיים ריקות. האמת המרה החלה להתבהר — רותי נלכדה, כנראה, בבונקר המרכזיה.

החיילים פתחו חור איוורור בתיק־רת המרכזיה והציצו פנימה. המרכזיה אכן היתה מוצפת עד הגג. הוחלט להזעיק צוללנים מבסיס חיל-הים כדי שיוכלו לבצע חיפוש בתוך הבונקר המוצף.

השעה היתה 5.30 בבוקר יום א' 21 באוקטובר. כשח', טייס מסוק, נתבקש לטוס ולהביא צוללנים מבסיס חיל-הים.

ח' וחבריו המריאו והמראה שנתגלה לעיניהם היה מחריד. לא היו יותר כבישים בבסיס. רק נחלי מים חומים סימנו את מקום המצאם בעבר. אוטו-בוס מטיילים היה תקוע על צידו בתוך הבוץ. חוף נעמה — נהרס כליל. הטיי-לת — נעלמה. רצועת שפך חום הגיעה לרוחב של כקילומטר וחצי בתוך הים. קרשים וחלקי ציוד צפו בכל מקום. חלקים ניכרים של הכביש נעלמו כליל בדרך-לא-דרך הצליחו לנוע רק מש-איות מדגם ריו, אף רכב אחר לא היה מסוגל להתגבר על השטפון.

במסוקים אחרי נפגעים

ח' אסף את הצוללנים במסוק וחזר איתם לבסיס. בינתיים החלו חיילי הבסיס לשאוב את המים מתוך הבוני-קר. הצוללנים תודרכו על מבנה הבוני-קר ונכנסו פנימה.

כבר מוצפת המרכזיה עד הגג. האם הסיפיקה רותי להימלט?

דיעות החיילים שהעירו אותה היו חלוקות. חלק מהם טענו שראו אותה יוצאת מהמרכזיה. אחרים לא ידעו דבר על גורלה. ויויאן וחבריה החלו לחפש את רותי ברחבי הבסיס.

בינתיים, היה אוהד משפסף את עיניו בחוסר-אמון גמור. בפעם השנייה באותו לילה החלו המים להציף את חדרו. אלא, שהפעם הם לא עצרו בגור-בה של חצי-מטר. המים המשיכו לעלות מעלה-מעלה. תוך דקות ספורות הציפו את מיטתו של אוהד ואילצוהו לדלג מן המיטה אל השולחן. לא עבר זמן רב והמים הגיעו עד לגובה השולחן. „מילא, נרטב“, אמר אוהד לעצמו. אבל אז ראה שקו המים מטפס בעקשנות לעבר שקע החשמל שעל הקיר.

„כשהמים היו בגובה של כ-10 ס"מ מתחת לשקע“, מספר אוהד, „הכנסתי אצבע לתוכם כדי לבדוק אם הם מחוש-מלים. התברר לי שלא — ואז יצאתי מהחדר החוצה.“

שירה בחשיכה גמורה

אוהד יצר קשר עם קצין אחר שהיה במגורים והורה לו להעלות את כל החיילים לעבר מבנה המיפקדה. כמר-כן הורה אוהד לכבות את הגנראטורים. „הפחד הגדול ביותר שלי היה שמישהו יתחשמל“, סיפר.

הגנראטורים כובו, וחושך ירד על יחידת הניי. החיילים נענו לקריאתו של אוהד והתרכזו במועדון היחידה. האוירה היתה עליזה, למרות הגשם ולמרות הצפת המגורים — היתה הר-גשה מרוממת של חווייה נדירה וחד-



צ'לוסקין!

מאת רון הדר

„תוצאות, תוצאות, ופעם נוספת – תוצאות” – זוהי תשובתו הפסקנית של סא"ל (מיל') יהודה ארבל, „פופקו”, כשהוא נשאל על סוד כוחה של ה־דקוטה הוותיקה במטוסי חיל־האוויר. די בהצצה חטופה לעבר העשיר ורב המעללים של פופקו, כדי למלא ספר עב־כרס על תולדות „הליידי המעופפת” בחיל־האוויר. רק דמיון פרוע יכול לשייך אותן פעולות מסמרות שיער למטוס התובלה המזדקן. לא בכדי דבק ב־פופקו התואר „מר דאקוטה”.

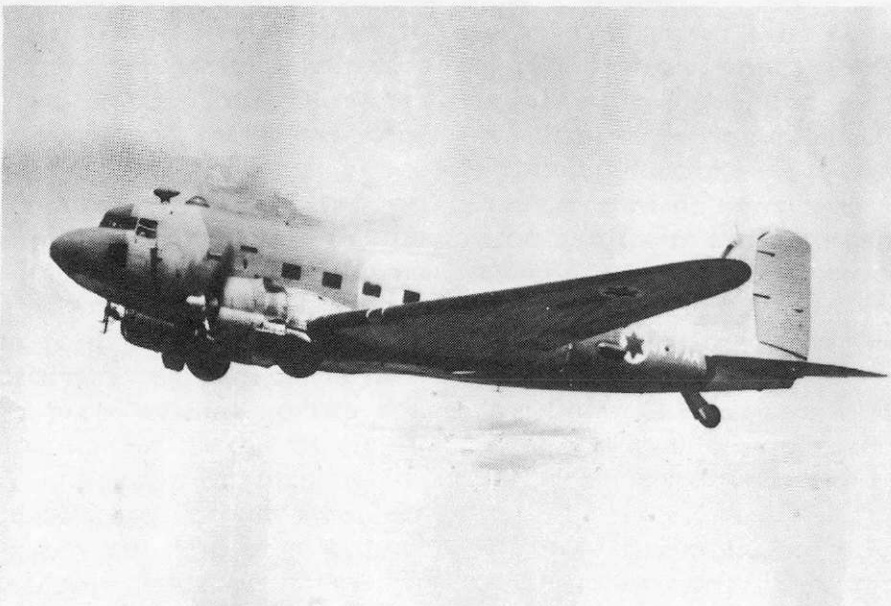
באמצע שנות החמישים שימש פופקו כטייס בכיר בטייסת הדאקוטות של חיל־האוויר. כמי שהיה המנוסה בטיי־סיס, נקרא בוקר אחד למשרד מפקד הטייסת, שם המתינו קציני מטה בכי־רים של חיל־האוויר, שהגיעו במיוחד לתידרוך סודי של משימה, שפופקו נבחר לפקד עליה.

„המשימה שנועדה למחרת היום, היתה לטוס בדאקוטה ולחצות את ה־קווים לתחום מצרים, בעזרת כוח של חיילים, שנועד לסקל את שטח הנחי־תה. בסוד הדברים הוכנסו שני אנשי הצוות הקבועים שלי, והיה צורך להס־תיר את הדבר אפילו מאנשי הטייסת. למחרת, בצוהרי היום, היינו מוכנים לעלות למטוס, כשבטייסת יודעים שאנו יוצאים ל„משימה שיגרתית”. מצאנו מקומנו בתא־הטייס ועלינו לאויר.

האווירה היתה עליזה, עד שהגענו סמוך לגבול מצרים. אז השתרר שקט במטוס, ונכנסנו לאווירה הרצינית המ־חוייבת בטיסה כזו. הייתי סמוך ובטוח לגבי המודיעין שלנו, אולם טסתי בזה־יות רבה לפי התיב הכתוב מראש. בכל זאת עלולות להיות הפתעות – אמרתי. הגענו מעל איזור ג'אבל ליבני, שם, על אחד הרכסים, היינו אמורים

להנחית את המטוס. ביעף נוסף מעל השטח, ובהצצה במפה מצאתי, כי השטח שאנו הולכים לנחות בו הוא רכס גבעות מרוצף סלעים גדולים לכל אורכו. אז קיבלתי החלטה – לאחר שניות של תהייה – לנחות בכל זאת, גם אם יש סיכוי כי בעת הנחיתה נת־רסק בסלעים. פקודה היא פקודה. צריך לעשות – אז עושים. נקודה.

את העבודה. עליתי לתא־הטייס וניס־תי להתניע את המנועים לבדיקת נס־יון. קול חרחור רעשני עלה מן המנו־עים. נתקפתי בהלה, רצתי החוצה, פ־רקתי את מכסה המנוע, ואז חשכו עיני. הלך הסטארטר. הוא נשבר בעת הנ־חיתה, כנראה מאחת החבטות שספגה הדאקוטה. כשהחבר'ה עבדו, החלטתי לשמור על



דאקוטה תקועה בסלעים

פרסתי גלגלים והגעתי אל הנחיתה, כשבפינל אני אומר לעצמי מספר פע־מים, שמע ישראל, ככה, בלב בפנים. הדאקוטה נגעה בצלע הגבעה, והחלה מקרטעת בגלגליה על־פני הסלעים, כש־גופה נחבט חבטות עזות. חשבתי שכבר לא ננחת. הנוסעים מאחור התעוררו לשמע הרעש. הדאקוטה רצה מספר מטרים ונעצרה. הצאתי בעד החלון, ושומו שמיים – איזה מראה! הדא־קוטה עמדה על הסלעים, וגלגליה מצ־או את מקומם.

החבר'ה קפצו החוצה, ומצויידים ב־כלי־עבודה, יצאו לסקל את השטח. היתה זו אדמת טרשים, שכדי לסקלה, לא היה די אף ביום־עבודה שלם. אולם, כעבור שעה קלה עמדו החיילים לסיים

הגילוי לעצמי בשלב זה, כדי למנוע פא־ניקה מיותרת. בהיותי גם מכונאי, ני־סיתי את כוחי בפתרון הבעיה, אולם התברר לי, כי אין סיכוי לתיקון התק־לה. במצב־רוח נואש התיישבתי בתא־הטייס והתחלתי לחשוב מה לעשות. השמש כבר עמדה לשקוע. נותרה לנו רבע־שעה להמראה מאוחרת. כשיירד הלילה לא יהיה לנו סיכוי לחזור: פשוט, ניתקע על הגבעה, וסויר בוקר מצרי עלול לעלות עלינו, ואז – שלא נדע מצרות...

לאחר דקות ארוכות נזכרתי בשם רו־סי – צ'לוסקין, ושאלתי את עצמי מי זה. פתאום נזכרתי. בוודאי, צהלתי, צ'לוסקין הוא הטייס הרוסי מהספר „טייסי הקוטב”, שקראתי בילדותי. נזכרתי באותו טייס רוסי בעל השם המצחיק, שניצל מגוועה באזור הקוטב



הצפוני כשהתניע את מטוסו בגומיות ובחבלים, שכרך סביב הפרופלור. קפצתי מכסאי מרוב שמחה. רצתי לזנב ה-מטוס, שם היה מגולגל חבל עבה וארוך, שהוכנס לדאקוטה לאחר שצנחן נתפס במיתרי מצנחו בזנב הדאקוטה.

בקריאת-קרב „ומשוך“!

מייד תפסתי את החבל, וקראתי ל-חבר'ה. ליפפתי את החבל סביב הפרופלור. היינו אמורים למשוך משיכה חזקה על-מנת להצית את המנוע. החבר'ה הגיעו והחלו למשוך, כשאני עומד ומ-

המסוקלת, תוך טיפוס בזווית תלולה, עד שצברה מהירות, והחלה אט-אט לעלות לאויר. את ההרגשה שאפפה אותי, דומה כי לא אוכל לשחזר לעולם, אבל היה זה אושר אמיתי. טסנו בשטח המצרי, אולם לא היה איכפת לי שאנו בשמי אויב. העיקר — אנו באויר ובדרך לארץ.

באותו ערב עמדה להיערך חתונה של ידיד. כבר בשעה תשע בערב ישבתי בכורסה נוחה בחתונתו של הידיד, אל"מ אלדר, ב"שקס" שבבניין קולנוע, אס-תר' בכיכר דיזנגוף. כשאני מוקף בחבר'ים, מחזיק כוסית קוניאק ביד. אמרתי לעצמי: איזה עולם מוזר. רק לפני שעות אחדות נחשבתי כמעט לאבוד...

נח על הקצב. פעם ראשונה — ומשוך! נשמע קול חריקה, אחריו רעש מוזר והמנוע כבה, וכך גם בפעם השנייה. לקראת הנסיון השלישי עירבבתי אויר, דלק ומים במנוע, ואמרתי לעצמי: עכשיו חייבים להצליח. בקריאת-קרב עזה, ומשוך! נמשך החבל בכל הכוח. הפרופלור החל להסתובב, נתקע לרגע, ולפתע החל לנוע בסיבובים עליזים בהשמיעו פעימות מנוע בוכנתי כמו שצריך. היה זה הצליל הנעים ביותר שיכולתי לאחל לעצמי.

רצתי לתא-הטייס ותפסתי בהגאים. החבר'ה עלו למטוס בחיפזון. שעה שהשמש שלחה קרניים אחרונות, החלה הדאקוטה להאיץ מהירותה על הגבעה

איל מצרי מזדנב מאחורי

מאת גיל ארבל



בתחילה נכנסו לפעילות של פטרולים לאורך כל היממה, סביב המרחב האווירי שלנו וסביב שדואן, כדי להבטיח את כוחותינו במקום. תפקידנו היה להבטיח שאף מטוס או סירה של המצרים לא יתקרבו לאזור. במטוסי מיראז' פטרולנו כל היום, והמצרים הבחינו בנו בעין ואולי במכ"מ, ולא התקרבו לאזור.

ערכנו תיכנון של פטרולים למשך כל הלילה. כמפקד היחידה רציתי לשמש

במהלך מלחמת ההתשה, ביום 22.1.70 — כך מתחיל סיפורו של אל"מ מ' — הנחיתו מסוקים כוח-צנחנים בדרום האי שדואן. האי, השוכן בפתח מפרץ סואץ, חולש על תנועת ספינות בצד המערבי של המפרץ. היו בו כ-80 חיילי קומנדו מצריים, ובגלל מיקומו האי-איסטרטגי הקימו בו המצרים מכ"מ ימי. לאחר שרבו ההתנכלויות של סירות ומטוסים מצריים לתעבורה, הוחלט לפעול נגדו.

היה לילה חשוך; פעילות סירות הדייגים פסקה. המרחב כולו היה שקוע באפלה, בגלל מלחמת-ההתשה הנטושה באזור. רק לשונות האש מבארות הנפט שבשדה מורגן נראו מתא המיראז', מטילות צל על המים.

לאל"מ במילואים מ' מאות שעות טיסה במיראז'. עשרות מהן קרביות: מפגשים עם מטוסי אויב, והפלות. במלחמת ההתשה פיקד על טייסת מיראז', בעלת עבר קרבי מפואר.



דוגמא ובחרתי לעצמי את הפטרול ש- מתחיל בשתיים בלילה. באחת וחצי ה- עיר אותי אחד המכונאים משנתי, ואני קמתי, התלבשתי ונכנסתי למטוס. לק- ראת השעה שתיים, בלילה חשוך מאד, המראתי לבדי וטפסתי לגובה. החל פיטרול שיגרתי למדי לתכלית הרתעה. הטיסה תוכננה למשך שעתיים. השמש עמדה להאיר אחרי ארבע בבוקר, ואני תיכננתי שאם אחסוך דלק, אגיע ואנ- חת באור ראשון ואהיה האחרון לט- סים בלילה. בטיסה חסכונית, במהי- רות לא גבוהה, ובכוח מנוע לא גדול טסתי צפונה, דרומה, מזרחה ומערבה במשך יותר משעה.

ירוט-נפל

מאחר שבאותו אזור אין כמעט ישר- בים, ופעילות הדייגים בסביבה פסקה בגלל המלחמה, היה האזור אפל לגמרי, מלבד האורות משדה הנפט מורגן וב- עיקר הלהבות שבקעו מצינורות הגז ש- בוערים בלי הרף. הם האירו קטע שלם של השמים, וזה עזר לי קצת להתמצא, אבל גרם לי ורטיגו, כי זה משתקף ב- מים, ואינך יודע היכן השמים והיכן הארץ. את רוב השעה ביליתי במחש- בות ותכנונים וחשבון נפש ובקורת על מכשירי הטיסה, ושמתתי לב לדלק ופ- חות או יותר נכנסתי למעין תרדמה רוחנית, אם לא פיזית.

הבקר, שכל הזמן עמד בקשר איתי, התחיל לדבר פתאום בקול יותר עירני. לא שאלתי, אבל הבנתי שמתקרבים מטוסים מצרים לאזור. במכ"מ המטוס לא קלטתי דבר. הבקר התחיל לתת לי כיוונים, ולאט לאט נעשה יותר ויותר חם, ולא עברו מספר דקות והעסק נעשה ירוט שלי על מטוסים. פתחתי כוח מלא ומבער מלא, והדלק החל לרוץ, שאלתי איפה המטרה, והוא לא ענה לי, ואז, מתוך שיקולים פרטיים, הפ- חתתי כוח, סגרתי את המבער, אמנם ניתנה לי הוראה לטוס בכוח מלא, אבל הבנתי שזה לא תכליתי ולכן חסכתי דלק. ואמנם זה היה ירוט-נפל, שהופ- סק, לאחר שהם פנו בחזרה.

עברתי לטיסה חסכונית, ונוכחתי ל- דעת כי הדלק לא יספיק לי עד אור ראשון, ומישהו יצטרך להחליף אותי. הודעתי שיכינו מטוס חדש, כדי להח- ליף אותי בשעת הצורך. כמה דקות של שקט — ושוב החל ירוט של מטוס נע- לם כלשהו, בכיוון מערב, ושוב נפסק. לקראת שלוש ורבע בלילה אילץ אותי מצב הדלק במטוס להודיע כי יש להז- ניק את המטוס הבא, כי אני בדרך ה- ביתה. הפניתי את החרטום לכיוון צפון-מזרח וחלפתי מעל ראס מוחמד. במבט לאחור, אני מעריך שהמצרים הבחינו בי כל הזמן במכ"מ, וחיכו לר- גע שאפנה לשוב הביתה, ואז בדקו את מידת עירנותי. בדרכי הביתה, לאחר שהתרחקתי כ-25 מייל מהאי שדואן, התחיל מטוס שלהם לפנות לעבר ה- אי. וכשחלפתי באזור שרם, המטוס ה- מצרי הסתמן היטב במסך של הבקר במרחק 10 מייל מהאי שדואן. את הטייס שהיה צריך להחליף אותי, שמע- תי מודיע ברדיו שהמטוס שלו מקול- קל, ונוצרה בעיה: אני נשארתי עם כמות דלק מזערית, המחליף שלי לא יכול לזנק, ומטוס מצרי שלאורך כל השעה ומחצה ניסיתי לחסום את דר- כו, נכנס לאי שדואן. אם זה היה מע- שה יזום, הרי זה מעשה חכם מאוד.

פס אחד ופצצה

אותו רגע הפסקתי לפעול מתוך בטי- חות-טיסה ושיקולי מופת של מפקד, פניתי לאחור בחזרה לעבר האי שדואן, במטרה לחסום את דרכו. בחצי הדרך לאי שדואן הבנתי שהחלטה היתה חפוזה: ייתכן שהוא יירגע מכך שאני הפניתי חרטום אל האי, ויפנה לאחור. אני מכל מקום אשאר ללא דלק. ולכן פניתי חזרה לבסיס, והחלטתי שאני לא יכול להסתכן יותר, כי גם אם אפיל אותו, המחיר לא כדאי — אם אני לא אשוב לבסיס.

חזרתי לכיוון שרם, הוא עבר מעל ה- אי שדואן, עשה פס אחד וזרק פצצה אחת שפגעה באי ולא גרמה כל נזק. מסתבר שהיה זה מטוס איל 28

מצרי, וכל זה דווה לי כאשר זנבי היה מוטה לעבר האי שדואן. נאמר לי ש- הוא הפציץ את האי וחזר למצרים. לא יכולתי לעשות דבר והודעתי: „ממשיך לנחיתה“.

כשהתקרבתי לבסיס, מצאתיו חשוך. ביקשתי מהמגדל להדליק את האור רות כי עמדתי לנחות בפחות ממיני- מום דלק לנחיתה בלילה. התשובה היתה האורות דולקים. תאורה חש- מלית לא היתה אז, רק גוזניקים. חזר- תי ואמרתי „אין אורות“. הפכח ב- מגדל הסתכל אז החוצה ואמר: „כן, הם כרגע כבו“. הסתבר כי מילאו נפט בגוזניקים רק פעם אחת, בתקווה ש- הנפט יספיק עד אור ראשון. אבל הם כבו — 3:30 לפנות בוקר, כחצי שעה לפני אור ראשון. מהמגדל ביקשו אר- תי להמתין באויר עד שימלאו את ה- נפט — עסק שעלול להימשך כחצי שעה, ולי היה דלק לעוד שתי דקות. לקפוץ ולנטוש את המטוס זה לא מה שרציתי (אילו הפלתי איל 28, אז או- לי יכולתי להרשות לעצמי). לא נותר לי אלא לנחות בלילה על מסלול חשוך. הנמכתי לקראת הבלתי נודע למסלול שדלקו בו כשני גוזניקים מ- תוך חמישים. נעזרתי עד כמה שאפ- שר באורות של המבנים בסביבה. הד- לקתי את אורות-הנחיתה וירדתי ל- ארץ.

במבט לאחור טסתי שעה וחצי. אם הדפתי או לא הדפתי את המצרים — אין לדעת. זה שפניתי לנחות, ולא הר פיע מישהו אחר באויר, כי המחליף שלי התקלקל בהמראה — אולי עודד אותם. זה שהפניתי את החרטום בח- זרה דרומה לעבר האי שדואן, אולי הפחיד את הטייס המצרי. בסופו של דבר חזרתי תוך סיכון וכמעט איבדתי את המטוס, אולי גם את עצמי. היי- תי מרוצה מכך שהצלחתי להחזיר את המטוס שלם. אבל הנחמה הגדולה הי- תה לי למחרת, כשבקרר אויר הפילו מטוסינו 2 מטוסי מיג 17, ואחד מ- הם רשמתי לזכותי. בידי.

אין דרך חזרה

מאת אל"מ י'

בלתי-ברורים. ניסה — יחד איתם — לדון במושגי החיילות, הקצונה, ליצוק תוכן ומשמעות לשאלה, „מהו קצין בצה"ל?" כתב מכתבים וביקש חוות דעת. תשובה לא מצא. לחבריו ולמפקדיו לא היו תשובות, או שתשובותיהם לא סיפקו אותו. ואז גיעורה בו המחשבה שאת התשובות ימצא לא כאן.

לדבריו, לא היתה בו מרידות. לקידומו בחיל-האוויר לא חשש. לא נכנס לאינטריגנות — אך הסתכל, תמה, על חבריו שנגררו אליהן. הוא ראה בכך סימן נוסף לשחיתות הפושה; הוא שמ לב לשכניו המתעלמים מתשלום אגרת טלוויזיה, מעלימים עין מקטנות נוספות, וסיפר לי — בעיקום פה — על עניינים שבינו לבינה. הוא חרק שן, החליט שלא להיגרר, והקפיד למלא כל חובה, להקפיד על הנורמות המוסריות שלו. כך נוצר חלל בינו ובין חבריו, והוא חש שונה מהם, כאידיאליסט, או ככסיל. הוא חש בדידות. היה כמי שחי במינהרה חשוכה, שאינו רואה את האור בקצה, ואינו יודע את הכיוון. סבל נוראות, משום שראה את הנוער שחינך נקלע לאותה סיטואציה, מתיישר לפי הזרם, מאבד את הצפון.

באותה תקופה פגש את שלמה. כחלק מתכנית הלימודים של קורס מדריכי-טיס, שעליו פיקד, היה מקובל לצאת ל„סדרת חינוך" בירושלים. המטרה היתה — הרחבת אופקים. קיוו שסידרה זו תתן למדריכים הצעירים משהו נוסף, שונה מחומר הלימוד הטכני. קיוו להעיר בהם מעט אהבת העם, הארץ, מעט ציונות, (לרגע תהיית, אם ראיתי עיקום פה של תיעוב חולף על פניו של בן שיחי), ונוסיה בלי בושה: משהו על יהדות.

עולה לרגל

שלמה היה מרצה בהשתלמויות אלו, ובהשתלמויות צבאיות דומות. אדם אינטליגנטי, מעניין ומיוחד במינו. בא מארץ אחרת, מרקע שונה, נתפס ליהדות בגיל מאוחר, והפך דתי נלהב. בדת מצא את התשובות לשאלותיו, לבעיות שהציקו לו. שלמה היה מרצה מקסים. פיו שופע פנינים, הותיר את התניכים פעוריי-פה, שבויים בקסם דיבורו. בחריפותו כבש אותם, ניצח בכל ויכוח. ״שמע אותו פעם ופעמיים ושלוש. החל להפשיר כלפיו, כלפי כל מה שייצג; החל לשאול אותו. להתעניין, להישאר לשיחה אחרי השיעור. מאוחר יותר הזמינו שלמה לשיחות, לאחר שעות ההרצה. גילה בפניו טפח ועוד טפח. אור מזור האיר לי, כשנודע לי שמתחת לשכבה העלית של החוכמה התורנית — הפשט — חבויה שכבה עמוקה יותר — הדרש. במעומעם הבין שהעומק רב עוד יותר. חבויים ממנו, נסתרים מפניו, ונעלים מכרשרו להביא, ישנם הזרמים המסתוריים של הרמז, ואפילו עמוק יותר חבוי העולם המסוכן והמגרה של הסודות.

״ החל עולה לרגל לירושלים. פגש יותר ויותר באנשים לבושי קאפוטות, ענודי ציציות, מגודלי זקן. הוא החל להתגבר על הסליה-דה מפניהם, והתרגל לריחם המיוחד, לצורת דיבורם, נמשך אליהם, מוקסם מן הפלאים החבויים בספריהם השחורים, הכבדים מעבר למצחיהם הלבנים, ראה עולם אחר, ומשפתותיהם הכתו-לות שמע קולות מסתוריים שהקסימו אותו. שלמה היה לו למורה דרך, ובהדרגה הפך לו לסם חיים. היה נוסע אליו יותר ויותר, נשאר אצלו, שותה בצמא את דבריו. קיבל ספרים והיה הופך בהם והופך. עדיין מוחה לפעמים, מתווכח, אך חש בעליל אך הולך וצומח בקרבו וכובש אותו משהו חדש, מופלא, משהו חי-צוני לו, אך בו בזמן גם משלו.

בוקר אחר, ברטט ובחרדה, לבש ארבע כנפות מתחת לחולצתו. את הציציות הסתיר. כל היום הסתובב כך. איש לא ראה ולא העיר דבר, בחזרו הביתה חש כאילו עבר מכשול כביר; ענייה

„ערב טוב", אמר.

ואז הכרתי. לפני ניצב י'. חולצתו הלבנה היתה פתוחה בצוואר, ממש כמו אז, בקיבוץ. מכנסיים ארוכים שחורים. נעליים חצאיות שחורות, צבאיות, לא מצוחצחות. מצידו החולצה השתרבבו צי-ציות. פניו היו מזוקנים, בפעם האחרונה נפגשנו לפני כשנה — וכבר נודע שהוא הלך לשיבה — שאלתי אותו: „מה העניין הזה עם השיבה? אתה עוזב אותנו? האם ברור לך מה אתה עושה?" והוא צחק אז בעליונות, הסביר לי שמטרתו לספק התעניינות שהת-עוררה בו והוסיף, „אל תדאג, הכל בסדר!"

מעבר הרחוב הירושלמי התנשא מבנה השיבה, בית מהודר, בנוי אבן מסותתת; היתה שעת ערב קיצית ואור דלק בחלונות. הדלת הרחבה סבבה כל הזמן. במדרגות הכניסה עלו וירדו אב-רכים מפטפטים ומיבטאם אמריקאי.

„שמחתי שצילצלת והזמנת אותי. מה אתה עושה? איך אתה חי?" הוא נכנס וישב לצידי במכונית. כיביתי את הראדיו. היבטנו איש בעיני חברו. הוא התבגר. עיניו היו אחרות, רציניות. שוב לא ראיתי בהם את הניצוץ העליון, הממזרי.

„אספר לך הכל", אמר. „אבל אחר-כך. רצוני שתבוא לשוחח עם חברי כאן. יש לי הרבה להשמיע לך. כיצד אני חי — אין זה חשוב; חשוב שתדע על המהפכה שחלה אצלי."

שתקתי והוא דיבר. כתמיד, ידע להתבטא. חזר וסיפר על דרכו, הדרך הרגילה של טייס צעיר ומוכשר. תיאר כיצד החל חש במחנק. כיצד הנצה בו ההרגשה, שאנחנו בחיל-האוויר, „מקלקל-לים אנשים". זה זמן רב שהוא מדרוך את צעירי הטייסים, ומש-קיע בהם את מיטב מאמציו, בהעריכו את עצמו כמדריך טוב שב-טובים. הוא ידע ללמד ביצוע קרב-אוויר, כפי שאיש לא ידע. הוא שמ דגש על איכות הפרט, על תרגיל היסוד, על הביצוע המושלם — ולא על תרגילים גדולים, רבי משתתפים, יומרניים, שאינם ניתנים לתחקור. כך השיג תוצאות מצויינות, תלמיידיו היטיבו לטוס מאחרים, אך הוא לא היה מרצה.

באור הניאון היו פניו אורות וצללים. יפים להפליא. אצבעותיו בחשו בזקנקנו, מוללו בשפמו, נעו ללא מנוחה, כחיות קטנות.

„מהו קצין?"

כשהועבר לבית-הספר לטיסה, החלה גוברת אצלו התחושה שיש להתמודד עם בעייה המשפיעה על כל מישורי החינוך וההד-רכה, ולא רק על עניין ביצוע קרבות-אוויר. עיניו ראו את „הנוער מקולקל, נהרס": באים אלינו פרחי טיס, נוער נפלא, מוכנים לכל, מלאי רצון להשקיע, וכעבור זמן חוזרים לקורס מדריכי טיסה ציניים, עייפים, ללא נכונות למאמץ, ללא חיוב בנשמה. שליליים, יבשים.

משהבין זאת, החלה בדידותו. חשב שהוא יודע מה צריך לע-שות והיפך דרך לטפל באדם, ולא רק במשימה. תחילה ניסה להס-ביר זאת למפקדיו, אך נתקל בחומה של אדישות, וכשהמשיך במאמציו — הפכה זו לעוינות גלויה. באותה תקופה, בעד תחת שני מפקדים. הראשון כלל לא האזין לי. היה שקוע בעולמו שלו ולא הבחין במה שקורה לי. השני סירב לשמוע. מהיותו מרוכז במעשה פקודו, דיכא כל ניצן צמיחה מחשבתית שלא נורע בידיו הוא. אצלו לא היה מקום לכאבו של י'. הוא רחש עוינות לטיעון, להטרדה, ולאותו רבי-סרן צעיר המתעקש לטעון שישנה בעייה. ״ראה עצמו כלוחם בודד, גאבך על נפש הנוער ועל חינוכו באוירה עוינית.

הסיפוק היחיד בא לו מפקודיו, מדריכי-הטיסה הצעירים. הוא חש שהם קיבלו אותו. הם היטו לו אוזן. ככל שמפקדיו נסגרו בפניו. כן מצא מפתל באוזנם הכרוייה ונפשותיהם הפתוחות של הצעירים. הוא ניסה להבהיר וללכך אתם דברים, אשר גם לו היו

אני מציג את עצמי מתוך נימוס (אין מישהו העושה זאת עבורי) היא מסמיקה, איננה מושיטה יד, ומתנדפת החוצה, חסרת קול ופרצוף.

נעשה ונשמע

אלחנן כבר טוען, שדת ישראל היא „מדעית“. התורה חלה על כל הקיים, הכל כתוב בתורה ואין אמת מבלעדיה. הוא יודע לספר על גדולי החכמים שנתקלו בבלתי-נודע, ומול התעלומה רכנו לפני ה'. מוזכרים, כמוכן, איינשטיין והמלה „אטום“. ויש לו צימוק, בנושא אריסטו: הג"ל, באחרית ימיו, התייחד בסתר — ואף ניסה לייחד את תלמידו הגדול אלכסנדר מוקדון. איזה הפסד ליהודים, אני חושב, מי יודע היכן יכולנו להיות כיום?

אני אומר: הניסיון להחיל את התורה על כל הקיים (,,דכולי בה“) הוא מיותר, ומסכן אותה בחוסר משמעות. אמירת דבר בעל משמעות, חייבת לשלול דברים אחרים ולכל הפחות את היפוכו של אותו דבר. בעצם, „דכולי בה“ פירושו שהתורה היא ראי לקורא בה. היא מראה ומוכיחה לו באותות ובמופתים כל מה שעולה על דעתו באותו רגע. מוטב לחפש בתורה מה שיש בה — ולא הכל.

ועוד אני אומר, ועיני בעיניו של י': „מדעיות“ היא שיטת עבודה (מתודה), המבוססת על השכל, ולא על האמונה. שיטה זו מופעלת במטרה להתקדם בהבנת העולם המציאותי, והטכניקה שלה היא (כאן אני מסתייע בקארל פופר) — ניחוש תיאוריות המנסות להגדיר ולנבא התנהגות העולם (או חלקיו) ובחינת אמיתותן באמצעות נסיונות מעשיים להפרכתן. תיאוריה שעומדת במבחן ההפרכה היא נכונה, לעת עתה. זהו מבחן המדעיות. מדוע הם מנסים ליישם זאת לתורה?

עיניו של י' אינן נפתחות לקראתי. לא נראה לי שהוא מקשיב. הוא פוסק: התנאי להבנה — אמונה. כתוב: נעשה ונשמע; העשייה והציון לפקודות המוקדשות קודמים להסבר מה ולמה. התורה היא מדעית, משום שהיא נכונה. אין סיכוי להפרכה כאן, כי הפרכת נקודה אחת ממנה תחריב את העולם.

מצוות התורה, מוסיף ואומר י', נובעות ממקור עליון. הדרך לאמת עוברת ממילוי המצווה אל ההבנה, ולא להיפך. גם תלמיד-סיסה צריך לשחק בהגאים, בטרם יוכשר להבנת התיאוריה שלפיה הם פועלים.

מתלהב. אלחנן מעודד אותו. מה שנכון, נכון. התעלמות לא תעזור, הוא אומר. משמעות האמונה ומצוות התורה היא מוחלטת ולא ניתנת לערעור. התורה היא המציאות היחידה, ומי שמתעלם ממנה פועל לפי דמיונו, מפתח תיאוריות פרוצות ומנותקות. אין משמעות לתיאוריות המנותקות מהחיים, ולכן אי אפשר להבין את התורה ללא קיום מעשי של מצוותיה. המדע של ימינו רק מאשר כל הזמן במימצאיו את נכונות המצוות ביהדות, את מדעיות התורה, את המבנה האמיתי של העולם כפי שברא אותו הקב"ה. וחכמי היהדות יודעים את סודות העולם יותר מכולם. תורת דרווין היא טעות וטיפשות, וגדולי המדע כבר מגיעים כיום למס-קנה זו, באיחור. אין לו שומתיים.

אלחנן מניע בראשו במרץ לחיוב. פניו זורחים לשמע דברי ה„חברותא“ שלו. אני מבקש את רשות הדיבור ומביע את דעתי, שמותר לו, ליי, להאמין בכל מה שעולה ברצונו. אולם, מה לזה ולמדע? הצהרות כמו ששמענו אינן בגדר הוכחות. אילו יכלו יי, או אלחנן, להציע מבחנים קריטיים, מבחני הפרכה — ואילו עמדו בהם משפטי התורה, כי אז היה מקום לדבר על מדעיות.

אולם, אני מוסיף, כדאי שנחדל משטיות. הפילפול הזה אינו נחוץ.

אותו אדם, אני אומר, שניסה להתפאר שהוא יכול להוכיח ענייני האמונה (מציאות האל, למשל) בדרך המדע וההגיון, אינו אלא אוויל. כיצד ניתן להוכיח מציאת השלם באמצעות החלק — מציאות האל באמצעות ההגיון האנושי? חוששני — אני מו-סיף — שלא רק אווילות יש כאן אלא גם חילול השם. איש לא יוכל לאסור את הבורא בכבלי השכל האנושי. ברצותו, ישנה את חוקי ההגיון.

מתמרד, אולם אלחנן, שכפי הנראה קרא משהו בתחום הפי-לוסופיה של המדע, משתיק אותו וגולש שנית למגולוג ארון

של אשתו, בהגישה את ארוחת הערב, היו אדומות; והוא ראה זאת אך לא אמר דבר. זה זמן רב שררה ביניהם דממה. לאחר כמה חודשים עקרו לכאן.

אני מציץ בשעוני. כבר תשע בערב. כמה דקות שוררת דממה במכונית. י' שותק, ואני נמנע מלשאול. אני מדליק סיגריה באצ-בעות רוטטות בלתי-מנוסות.

י' מציץ שניסע אל חברו; רצונו שאכיר אותו, את ה„חברו-תא“ שלו ללימוד תורה. לשם מה? אני שואל. האם כוונתו לשכנע אותי להצטרף לדרכו? עונה לא ישירות ואומר, כי לאחר שישב 20 דקות ראשונות בישיבה, ידע שתמו ההיסוסים והספקות, נגלתה לו הדרך. הוא רוצה שאראה משהו ממה שראה הוא, שאת-נסה במשהו ממה שהתנסה הוא. זה חשוב לו. האם אני מפחד?

ביקור אצל ה„חברותא“

בשתיקה אני בודק את עצמי ומחפש את סימני אותו הפחד ואותה הדחיה ואותה המשיכה כלפי העולם התיאולוגי ש' מנסה כאן, בעליל, לגרני אליו. מלאכים? שדים? שטן, גולם, דיבוק? אינני מוצא בי פחד מלבד התענינות מתונה, בלתי-נלהבת. אני מתניע את המכונית.

בית-דיירות ירושלמי רגיל, אך בבית זה כולם דתיים. בחדר-המדרגות שורר גיקיון. אין כתובות על קירות השיש והסיד. ריח קליל של שום. המדרגות רחבות מן הממוצע, משמע — רמת חיים מעל הממוצע. הדירה, גם היא דומה לכל דירה: טעם ירוד, אך ניכרים חני רווחה; ה„חברותא“ הוא בחור ישיבה. בסלון שולחן פורמייקה ועליו מפה ומספר כסאות, שטיח, ארון ספרים (כולם תורניים) תמונת-ריקמה וציורי פסטורלה על הקירות. צילומי אבות המשפחה, זקנים מזוקנים. הסאלון נמשך למרפסת. אפילוית הפונה החוצה. אין מכשיר טלוויזיה, קולות ילדים שעדיין לא נרדמו. ריח קל של בישול.

מקדם את פנינו אלחנן החבר-ללימודים — ה„חברותא“ — של י'. אדם בשנות ה-40. לוחץ את ידי בחמימות. „דתי מודרני“, מזוקן וחבוש כיפה. דיבורו במבטא צברי, התנהגותו מכניסת אורחים. אנו מסבים שלושתנו לשולחן הסאלון. י' מציג אותי, אני שם לב, לא כידיד. הוא ארזו, מעשי, ניגש לבופו של עניין. כבר בהתחלה הוא מגדיר את מטרת הזמנתי לכאן: לפקוח לי את את העיניים בנושא היהדות, נושא חשוב ביותר שהידע שלי בו מועט ומסולף.

אלחנן פותח. הוא רואה לנכון להתחיל בהוכחת מציאותו של ה'. לצורך זה הוא מפעיל את חוקי ההיגיון. מנסה להראות כאילו „היות הקיים“ הוא הוכחה חותכת למציאותו של ה', בלתי קיים. גולש לאריסטו, לרמב"ם. מצטט מדתים ומחילוניים.

י', חושב בלבי. מדוע בכלל באתי לכאן? הרי אליך באתי, לדבר איתך רציתי — ולא לקבל שיעורים מקאריקטורה זו של תומס מאקווינס המנסה לבלבל את מחי בפילפולים מהמאה ה-12 בערבוב מין בשאינו מינו. י' מייסונו נעשית; אתה מנסה לחתום את בריתך עם הדת — בציד נפשות. ואילו אני, אינני טרף. טסנו יחד ונלחמנו. חשבנו, וצחקנו, והתאמצנו למען אותה מטרה. רצוני לדעת רק מה קרה לך, לטייסי-הקרב הצעיר והמעולה, ללוי-חם המצויין של מלחמת יום-הכיפורים, למוביל הקרבי, למפיל הניגים, למדריך הטיסה, לחניכי.

אינני רואה בי עוד ידיד. ובאמת, איזה מין ידיד אני לך? מעולם לא גרנו באותו בסיס, לא היינו שכנים. אינני מכיר את אשתך. לא ביקרתי בביתך. אתה ביקרת פעם-פעמיים בביתי. ואולי לא עשיתי מספיק בשבילך, לא חשתי במצוקתך. האם זוהי ידידות? אבל צמחנו מרקע משותף, וצמחנו לתוך אותו עולם. טסנו יחד, ונלחמנו. חשבנו, וצחקנו, והתאמצנו למען אותה מטרה. חיינו נעשו מעורבים איכשהו, יוצאים מאותו מקור וחותרים למטרה אחת. כשחרקו אושיות עולמי באוקטובר, ידעתי שחברי, ואתה ביניהם, ניצבים אתי בשורה הראשונה. ומי שהיה שם הוא ידיד נפשי.

ומיהו הלץ הזה, י' המרשה לעצמו לדבר בשמך? תנועה מהמרפסת. מופיעה אשתו של אלחנן. ראשה עטוף במט-פחת, בגדיה צנועים וחסרי צבע וכמותם גם היא — מחוקה, אפורה, ממעטת את עצמה. אלחנן מומין בשבילנו קפה ותה;

להטות, לרגע מנצנץ בי, כלום ראיתי איזו לחלוחית בוזריות עיניו? כלום סר משהו מן השמנוניות הזוהרת, המרוצה מעצמה, מפניו של אלחנן? תחושה משונה עוברת בי כאילו אני מדבר לאנשים מוזרים, יצורים מעולם אחר. "איננו", הוא גויה, בובה חלולה, אני חופר ודוקר בו ללא רחמים — מחפש, מקווה, אולי יקפיץ הכאב את המת מתוך הסארקופג.

"מניין לך, יי, הביטחון שהאמת בידך? האם משום שהיתה לך 'התגלות'? הכל נעשה לך ברור אחרי 20 דקות בישיבת, אור שמח? הרי כך בפירוש אתה טוען. ואם זה כה פשוט, מדוע אין כל העולם רואים את האור? האם לא כך האמינו בלב שלם רובספיר, סטאלין וחומייני? הלא גם הם ראו את ה'אור' וראו לעצמם חובה קדושה ללמדו לאחרים על אפם וחמתם. תפסתך מובילה בהכרח לאי-סובלנות, משום שאלה ש'אינם יודעים' הם בסופו של דבר חוטאים, משרתו של הרע. במאות הראשונות הביאה תפיסה זו לאינוס העם היהודי, לאינקוויזיציה; ובמאות האחרונות של האלף, להשמדת המוניים, שלא ידעו ללכת לפי קו האמת של 'האח הגדול'."

"תן דעתך, יי, האם נזרעו כך כבר זרעי האוטוריטריות והכפיה? היצאת כבר לכביש רמות, ליידות בי אבנים ולהכריחני בכוח לשוב לדרך האמת? ומתי תקח נשק בידך, ותירה בי למען השם?"

יורקים לתוך הפאר

אי הנעימות כבר קיצונית. אלחנן דורש בתוקף את רשות ה- דיבור. אולם אני אינני מוכן לעצור כאן, ואני מתעלם ממנו, מדבר, אך ורק אל יי. אינני מפסיק למרות ההפרעות. למה הזמנת אותי, יי, אני שואל. אתה אולי זקוק לאלילים — אך אני אינני רוצה שיובילו אותי, ואינני רוצה ב'שולחנות' מבית מדרשם של רבני מזרח-אירופה, המגדירים לי בפרטי-פרטים כיצד עלי להתנהג כאן בישראל. נוסטאלגיה אל הגיטו פיתחת לך — של פרס או של לודו? ועל הוריד, אני שואל, לא צר לך? אביך ואמך שעלו לארץ כחלוצים, שירדו לנגב בשנות הסכנה והמאור-רעות כדי להקים קיבוץ; שהקדישו את נעוריהם, ששמרו לילות ארוכים וחרשו בשדה עם נשק, שהבריחו את המצרים בתש"ח ושטרמו את בנם — אותך — להגנת ירוק המולדת כטייס-קרב. כיצד נשכת ליבם השבור שלהם, שאתה יורק על כל מפעלם?

ובכלל, על-סמך מה אתה מעז לומר לי שבחיל-האוויר שלנו יש בעייה רצינית מאוד של מידות לקויות ושחיתות? האם הבויחה אל משתמטים ונמושות היא דרך ההתמודדות שלך, עם כל מה שאיננו מוצא חן בעיניך אצלנו? והיכן מצאת את המונח 'לה-טיס וועדת חקירה' בענין המפקד היוצא-בראש אנשיו לקרב? הפיקדת מימד על אנשים בקרב? מה התעוות במוחק בחודשים האחרונים?

לחיצות ידיים, סיומו של ערב בלתי נעים. הייתכן לטייה? יש לי רק עוד דבר אחד להוסיף, ושוב בעניין הציונות. הרחוב קר, רוח ירושלמית נושבת. השמיים במזרח מחוירים, השעה שלוש לפנות בוקר. אני נושם עמוקות, מנסה הפעם לדבר לאט ובשקט. הציונות — אני אומר — היא המשיה. חוששני שהוא גם המ-שיח האחרון, משום שנצליח, ולא יהיה צורך במשיח נוסף. אין לציונות ולדת כל ניגוד. אותם הטוענים שהציונות פוגעת בדת ומשחיתה אותה מלעיטיים אותך בזה, משום שפלג הדתיים אליו נקלעת הוא-הוא השונא את הציונות, מטעמים שאפשר לנחש. הציונות היא קץ הגלות, ואין קץ אחר לגלות. ואם אינך מבין מהי גלות, הגלות — היא מורידך. ואתה מצטרף לחתרנים, ובני-מוקים השאובים מפי שונאי עמנו ומושמעים מפיותיהם של משי-תמטים ונמושות שלא נקפו אצבע לגאולת עמנו? הדת והציו-נות יכולות להתיישב זו עם זו. אין הכרח באי-סובלנות. התנועות הדתיות-ציוניות יוכיחו. אינך מסגף אלא את עצמך ואתנו.

קול לא נשמע ברחוב. השמיים במזרח האדמו. נפרדנו מאלחנן. הוא לחץ את ידי וציין אותי לשבח, כציוני אמיתי. בליבי חשבת, שישק לי. "נכנס למכונית, והסעתי אותו בשתיקה למקום מגוריו. לפתע לחש: 'אני רוצה שתדע, שאם תפרוץ מלחמה בזמן הקרוב — והדגיש, בזמן הקרוב — אני חוזר, מתגייס ונלחם אתכם.' חייכתי חיוך מר לעצמי. כבר אינני יודע אם יש לו — כפי שהוא עשוי — דרך חזרה.

בנכני תורת ההגיון, אני מאזין, משתדל לשמור על קשר עם שטף דבריו, אך אינני מצליח. אינני אוהב פילפולי-סרק, בעיקר שהם משעממים, ומתחיל להתברר לי שהשיחה איננה דו-שית. אני מציע בנימוס לסיים ולהיפרד, השעה כבר אחרי חצות וצריך לעבוד מחר בבוקר.

"לא היה מנעול בשום דלת"

לא, אומר יי, יש לי משהו להוסיף, וזה העיקר. נושא המוסריות והנושא נוגע גם בשאלת הציונות. כל רעיון, אומר יי, ציונות, חיל-האוויר וכו' מתבסס על בני-אדם. נראה לי שאת זה שכחו חשבו שהאדם מונח בכיס, ועכשיו רק צריך להשתמש בו וזוהי טעות נוראה, שאת פירותיה אנו אוכלים יום-יום. היהדות היא טיפול, הדרכה וחינוך של האדם והיא מקיפה כל שטח בחייו. היא איננה, אומנם, קובץ ספרים פסיכולוגיים לשירות האורת, אך היא יוצרת אדם מוסרי השולט בעצמו ולא רץ אחרי דחפיו, או נס מפניהם. וכל אותן עיירות הווקות לעזרה, לא היוו שום בעייה בגולה, בתנאים ירודים בהרבה מעיירות-הפיתוח שלנו. 'חקרתי את ההיסטוריה של יהדות מארוקו', מסייע ואומר אלחנן, 'במארוקו של המאה האחרונה לא היה מנעול בשום דלת ולא היה ילד יהודי גונב או רוצח. ופה זו בעייה לאומית. לו היה הסבא ממארוקו יכול לראות את נכדו כאן, היה מת מבושה. זאת נתנה לנו הציונות, שהרסה את אורח חיינו האידיאלי, הדתי. הציונות', מסיים אלחנן, 'היא אייב הדת, התורה, ובחשבון אחר-רון, אייב העם היהודי'."

וי' מתפרץ: "על רקע זה, לידעתך, יצאתי אני מחיל-האוויר. יש בעייה אנושית רצינית ביותר גם בקרב אנשי צוות-האוויר שלנו. הבעייה איננה כשרונות, כי אם מידות לקויות ושחיתות. ונדמה לי, מטיח בי, 'שאתה יודע זאת כמוני'."

מיהו מפקד השולח את אנשיו לקרב, ואולי ליהרג? 'מפקד כזה', אומר יי, 'חייב להיות ירא-שמיים. אתה שלחת אנשים לקרב. האם חשבת שעליך לבחון את המוסר הפנימי המניע אותך, ולא רק 'להטיס' וועדות חקירה? קשה לי לתאר את הרגשותי למשמע דבריו.

'כמובן', מוסיף ואומר יי, 'כל יהודי מצווה לשבת בארץ-ישראל; אבל, אין שום חשיבות למשטר שישורר בה, ציוני או לאו, יהודי או לאו, כל עוד יושבים בה. כמובן, שיהודי מצווה גם להילחם על הארץ בשעת הצורך, אך זה מוכרח להיעשות בדרך הנכונה: יקבעו רבנינו מתי הצורך. ולא כך הדבר כיום בצבא'. לכן אומר לי יי, אם יחזור אי-פעם לחיל-האוויר, יהיה זה במטרה להפוך אותו לצבא בריא, המושתת על עקרונות שלפיהם נבנה צבאו של יהושע בן-נון, שבו היו האנשים הגורם החשוב ביותר. אני לוטש מבטי בי, ולשוני אינה נשמעת לי. אלחנן מנענע בראשו, מודשן עונג, לחיי מבהיקות. בטרם אקום ואצא מכאן, חוזר אלי הדיבור לצורך שאלה אחת. 'אלחנן', אני שואל, 'האם נלחמת אי פעם במלחמת ישראל?'

'לא', הוא אומר. קומתו הונמכה לפתע. ומיד, בחיפזון, הוא מוסיף, 'הרבי לא הורה לי להילחם, אבל אם יורה לי הרבי ללכת להילחם, אעשה זאת, ואעשה טוב מכולכם, משום שאעשה זאת מתוך אמונה. ולא ישלוט בי, באלחנן, פחד המוות'."

'הבנת', אני אומר, ועיני בעיני יי, 'איבדנו אותך, יי. העברת את האחריות לרבי. אין דבר, נסתדר גם בלעדיך. אצטרך להי-לחם גם בשבילך, ולזה אני מוכן. אך לצערי, יצטרך, כנראה, גם בני להילחם בשביל בנך, ולו זה באמת לא מגיע. תמהני, כיצד אתה מסוגל לחיות כנמושה עם הנמושות'. "מוריד עיניו לקרקע. אני קם לצאת.

אור הגנוז לצדיקים

"ואלחנן אוחזים בי. מסרבים להניח לי ללכת. גם מחאותי, שהשעה מאוחרת וכי עלי לעבוד מחר, אינן מועילות. הם אינם מתרשמים מלשוני הבוטה. להפתעתי, נדמה לי שהם נהנים מזה, אולי הנאה פרוורטית. במורד המדרגות הם הולכים את, מנענעים בידיהם, אך אינני רוצה לשמוע אותם יותר. 'עכשיו, יי', אני אומר, 'שתוק ותשמע. אל תפריעו!' אוני

מאת אורי עמית

רס"ר משה לוי- נמצא זה כחצי-שנה בקורס טכנאים של חיל-האויר. יש לו כמה יתרונות לקורס, כמו למשל ש- אפשר לחזור הביתה לפני חושך, ול- שחק קצת עם הילדים, לקחת אותם פעם לגן החיות. אבל בסך-הכל — פי- סיקה, מתימטיקה ואנגלית זה לא מ- סוג הצרות שרס"ר לוי היה מאחל ל- חברה בכנף לפני שיצא לקורס. הקורס הוא נסיון נוסף שלו; עוד אחד משרשרת הנסיונות, במאמץ בן

זה רע? תראה איזה טיפוסים יש בי- ניהם ואיזה לכלוך הולך שם. תפוס לך איזה ג'וב ושב בשקט. שאלה טיפשית. מה פירוש, בשביל מה להיות קצין? לרס"ר לוי נראים הדברים ברורים לגמרי: חיים של צוות-אויר זה חיים סוג אלף. קצין טכ- ני זה חיים סוג בית. רס"ר זה חיים סוג גימל. צוות אויר כבר לא יהיה — אז לפחות קצין. הוא אכל מספיק קש אצל הקצינים הטכניים שתחת פיקו- דם שירת, עד כדי שיידע בדיוק מה הוא רוצה לעשות כקצין ואיך צריכים הד- ברים להיות. אף פעם לא ראה עצמו

חודש אחרי שהשתחרר, פרצה מל- חמת יום-הכיפורים והוא ישב במי- לואים חמישה חודשים. אחר-כך הש- תחרר שוב, עבד חודשיים בחברה ש- עסקה בספרות טכנית, חודשיים נוס- פים עבד בבדק בלוד, ואז החליט ש- הצבא זה בכל זאת הדרך בשבילו, ו- חזר לצה"ל. עדיין היה אז רס"ל, אבל כבר היה ברור לו שהיעד זה קורס קצינים. תחילה חזר להיות אחראי הטסה בטייסת שבה גדל. אחרי שנה בתפקיד לקחו אותו להיות ראש צוות מכוני- אים בטייסת אחרת, גדולה יותר. אמ-

כרופיל

רס"ר לוי-ראש צוות

בצבא כג'ובניק שמחפש לעצמו חיים קלים.

פיון קטן

מי שחושב שלהיות מכוונאי מטוסים או להיות חמש זה ג'ובניק — שיבוא לעבוד חודש ימים על האוירונים ו- נראה אותו. מתחילים בכמה חודשי לימודים בטכני, עם כל מיני חברה ש- לא אתה בחרת לשרת איתם. אין לך מוטיבאציה ללמוד? כועס שדפקו אותך ושלחו אותך לכאן? לא יעזור לך, חביבי. אתה בפנים וזהו זה, ויותר טוב שתהיה כמו משה לוי — אחד שבחר מרצונו בתפקיד הזה. כאן אי- אפשר לסבן או להתרשל. תיכשל ב- מבחנים בכוונה כדי שיעיפו אותך — יתקעו לך משפט על התרשלות בלי- מודים ותקבל על-תנאי. עוד כשלו, ו- אתה יושב 35 בפנים. איך אומרים: אי-אפשר להאבק במערכת הצה"לית. כשאתה משתין על המערכת היא נרט- בת. אבל כשהיא משתינה עליך, אתה טובע. זאת אולי מלה לא כל כך נקיה — משתין — אבל היא מבטאת הכי טוב את המצב. אחר-כך, כשאתה כבר מגיע לטייסת ומוצב באיזה תפקיד, גם כאן אתה לא יכול לעשות תרגילי מח- אה. לא תרצה להתאמץ, תעשה שבי- תה איטלקית — גם תדפוק את הח- ברים שלך, שיצטרכו לעבוד יותר קשה, וגם יכניסו לך בסוף.

רו לו שזה קידום, וזה יקצר לו את הדרך. אבל איפה קידום ואיפה קיצו- רים. היום סבור רס"ר לוי, ודי במ- רירות, שאילו לא היה מחליף תפקיד, היה יכול להיות עכשיו סרן — והכל היה נראה אחרת. אבל הוא החליף, והיום הוא עדיין רס"ר בלבד.

למען האמת, גם בטייסת החדשה קיבל מספיק צ'אנסים. חסרה לו תעו- דת בגרות באנגלית; כמה מבחנים ש- לא ניסה — לא הצליח. נתנו לו מורה פרטית לאנגלית, אבל הוא לא מצא זמן לקחת אפילו שיעור אחד. בשלב זה הוא כבר היה מסוכסך עם הקצין הטכני והיו לו בעיות כראש צוות ו- הנושא ירד מהפרק. אחר-כך, כשנעשה שוב אחראי הטסה והצליח יפה, סרב מפקד הטייסת לשלוח אותו. הוא אמר לו: לוי, אני פשוט לא יכול בלעדיך. כשאתה כאן, יש סדר בהטסה ואני יכול לישון טוב בלילה. כשאתה נוסע הביתה בערב, יש באלגן. כשאני אג- מור את הקאדנציה שלי בטייסת, אד- אג שישלחו אותך לקורס-טכנאים. אם תעבור אותו בהצלחה תקבל זימון ל- קורס קצינים'. היום הוא יושב, איפוא, בקורס הטכנאים, ומזיע את נשמתו על פיסיקה ומתימטיקה, ומתנחם ב- כך שהוא לוקח את הילדים אחר ה- צהרים לגן חיות.

מישהו מאנשי-הקבע שאל אותו פעם מדוע הוא לוחץ כלי-כך חזק לכי- וון של קצונה. מה יש, אמר לו, רס"ר

ארבע השנים להתקבל לקורס-קצי- נים. כבר אמר פעם מישהו: ביום ש- בו לוי יקבל קצונה ובלומי יעבור סוף- סוף טסט, יקרה אחד מהשנים — או שיבוא המשיח, או שיבוא קץ העולם. זה די מתסכל: יש אנשים שמתגייסים לצה"ל, קצת טירונות וקצת ריצות על הג'בלאות, וכבר הם בקורס קצינים. אבל אצלו — תמיד יש מכשלות.

כשהתגייס לצה"ל ב-1966, לא הי- תה לו בראש קצונה. אחרת היה הולך אולי לאחד המסלולים הקצרים הא- לה בשריון או בנח"ל, ומשתחרר אח- רי שלוש שנים בדרגת סגן. בבסיס ה- קליטה הצליח מישהו לשכנעו שמקו- ר מו במערך התחזוקה של חיל-האויר, הסביר לו שמלמדים שם מקצוע מבו- קש בשוק — והוא חתם, ונשלח ל- טכני לשנת לימודים. אחר כך פרצה מלחמת ששת הימים, והוא נשלח ל- אחת הטייסות כמכוונאי-מטוסים מן השורה.

חיים סוג ב'

אחרי קצת יותר משש שנים הש- תחרר והלך הביתה. עד היום הוא זו- כר בגאווה איך התייצבו בביתו מפקד הטייסת, ובנפרד גם הקצין הטכני, ו- ניסו לשכנעו לחזור לקבע. פעמים אח- דות באו, אבל הוא אמר להם: תנו לנסות משהו חדש. תנו לנשום קצת. יכול להיות שאני אחזור.

• יכול להיות גם יוסף כהן...



טיפול על איזה בונקר מחבנים.
הרגשה של „דפוק“

יש גאווה מקצועית וטייסתית, אבל צריך לשמור עליה ולטפח אותה. כש-הטייסת מטילה פצצות, מישהו חייב לבוא לגף הטכני ולספר לחבר'ה איך הן פגעו ואיך היתה הגיחה. כשאתה נפגש עם מכונאים מטייסות אחרות והם מספרים לך איזה יחסים יפים יש להם עם צוות-האוויר — אסור שתרגיש שאצלך זה שונה. כשהם מספרים לך שהמטוסים שלהם חדשים וכמעט ש-אינם מתקלקלים, שהקצין הטכני שלהם זה אוטוריטה מקצועית ובן-אדם שאיכפת לו מהחיילים שלו — אתה רוצה שגם אצלך יהיה ככה. כש-המפקדים שלך אינם טובים, או שה-צוות-אוויר מתנכר לגף הטכני, אז קל מאוד להיתפס להרגשה של „דפוק“. אז אין מוטיבאציה ואין חשק לעבוד ומגישים טופסי בקשה להעברה או ש-עושים נפקדות. צריך לשמור עליה, על גאוות היחידה ועל גאוות האנשים, וכמו בכל מקום, זו בעיקר בעייתם של המפקדים.

רס"ר משה לוי טוען, שצריך ללכת יותר לקראת האנשים. בטייסת הרא-שונה שבה שירת היו יחסים מאוד קרובים בין הגף הטכני לבין הטיי-סים. המכונאים הרגישו שהם חלק מ-הטייסת. נכון, שאז היתה תקופה אח-רת, היתה מלחמת ההתשה, וכל יום טסו גיחות מבצעיות. הטייסת היתה

התמודד עם תקלות טכניות. לפעמים יש איזה מטוס עם בעייה והקצין ה-טכני מגיע ומציע הצעה משלו ואתה מציע הצעה משלך. אז בגלל שהוא ה-קצין הטכני ויש לו הרבה יותר נסיון, מנסים תחילה את הפתרון שלו. אבל לא פעם מתברר שדווקא אתה צדקת ואז אתה מרגיש איזו גאווה של בעל מקצוע. לאט-לאט אתה גם מקבל יו-תר סמכות: רשות לבצע בדיקה סופית לפני טיסה, לחתום על האישור בספר, בסוף אתה גם נעשה ראש צוות, תורן האחראי לכמה מטוסים. עם קצת חתימה לקבע אתה נעשה גם אחראי צוות ממש.

ויש גם גאווה טייסתית. כשנפגשים עם החבר'ה מטייסות אחרות או עם אנשים מהחוץ — אז אתה הנציג של הטייסת שלך. כשיש, למשל, תחרות-מקלענות בין הטייסות וצריך לפגוע את מירב הפצצות בבול — אז החמ-שים מחברים את הפצצות בדחילו ו-רחימו, ממש עם פלס-מים. מיישרים את הזנבות כמו על קרש גיהוץ, כדי להקטין עד למינימום את ההחטאה עקב סיבות טכניות. כשהטייסת תוק-פת בלבנון או משתתפת בקרב-אוויר — אז זו הטייסת שלך שעושה את זה. אלו הפצצות שתלית וזהו הטיל ש-הרכבת, וזהו התותח שהטענת, שיצת-קו כל הג'ובניקים מגולני או מהשריון כמה שירצו. לרוץ על הג'בלאות זה לא יותר „פיטרי“ מאשר להרכיב פצ-צת חמש מאות קילו, שעוד שעתיים

אז מי שחושב שלהיות מכונאי או חמש זה ג'ובניק — שיבוא לכאן. נש-כים אותו אתנו בשש בבוקר ונוריד אותו להכין את המטוסים. אחר-כך מגיעים הטייסים וצריך להוציא אותם לטיסה. המריאו — נקיונות ועבודות כלליות. חזרו ונחתו — צריך להכין את המטוסים לגיחה נוספת: לחמש ולתדלק ולבצע את כל הבדיקות וה-טיפולים. כבר נרשמות בספר המטוס התקלות הראשונות ואפשר להתחיל לחשב אם היום נגמור את העבודה לפני הלילה או לא. אם אין כעת הר-בה עבודה, אפשר לשלוח את החבר'ה שעבדו כל הלילה הקודם, לישון כמה שעות. נגמרו הטייסות — מתחילים ל-עבוד על התקלות. אם הלך קלף, אפ-שר לגמור מספיק מוקדם. אז חלק מ-אנשי הקבע יכולים לצאת הביתה ב-זמן ואנשי החובה יכולים לעלות ל-מגורים, להתקלח ואולי אפילו להס-פיק לסרט. לא הלך קלף — אז עוב-דים על התקלות עד שגומרים, אפילו עד 12 בלילה. ולפעמים יש גם לעשות תורנויות שמירה, או שיש תרגילים או פעילות מבצעית או טיסות לילה, ואז בכלל עובדים סביב השעון.

אז נכון, שבלב יש לך גאווה מקצו-עית וגאווה יחידתית, ואתה יודע מה אתה שווה. כשאתה נגש לאיזה מטוס שחזר עם תקלה רצינית, אתה יודע שבלי הידע שלך והטיפול שלך, ובלי שתיתן אישור לכך, הדבר הזה לא יטוס. זה גם די מסקרן ודי מעניין ל-

קטנה וכולם הכירו את כולם בשמות הפרטיים.

הנה — דוגמה קטנה אבל מאוד משמעותית: השמות הפרטיים. זה נר"א אה כאילו קרתני — מה בעצם החשיבות שאיזה טייס קורא לך בשמך ה-פרטי. אבל בהחלט חשוב, כי זה מעיד על יחס אישי ועל קירבה ועל שיחות ביניכם. לוי זוכר עד היום בגעגועים את מפקד הטייסת הראשון שלו — בחור זהב, שנהרג מאוחר יותר במלחמת יום-הכיפורים. הוא היה לו כמעט אבא. ביקר אצלו בבית כמה פעמים והתעניין בבעיות שלו. אפילו נתן לו את הכרמל הצבאית ונסע באוטו הפרטי שלו, כדי שהוא, לוי, יוכל לקחת את אשתו ולצאת אתה לטיול בשבת. אחר-כך, כשביקר המפקד בביתו וביקש ממנו לחזור — כמה לא נעים היה. אבל האשה לא רצתה ש"יחזור. באינסטינקטים הבריאים שלה הרגישה שהצבא לא טוב בשביל הנישואים שלהם. אני יודעת איך זה אצלכם, אמרה לו פעם, יש לכם שמה בטח פקידות וחיילות ואתם קוראים להן מותק ושמים עליהן ידיים, ואתה נשאר כל כל הרבה לילות בבסיס בגלל העבודה... מה שנכון נכון, אפילו שלוי טוען שהוא אף פעם לא נמנה עם האלה. אולי בגלל שכל-כך טוב לו בבית.

צריך ללכת יותר לקראת האנשים, טוען משה לוי. אם יש פתאום לחץ של עבודה כי יש הרבה תקלות — אז אפשר להחליט שמחר לא טסים, אלא עובדים על כל הדברים שצריך. אם יוצאים כולם — הטייסים והמכונאים — לפעילות משותפת, אז צריך שיהיו ביחד, שישעו יחד באותן מכונות ושיישבו יחד ליד המדורה. אם עושים פיקניק ביחד, אז שלא יתפצלו לחבורות נפרדות, מכונאים לחוד וטייסים לחוד. אם יוצאים לטיול לילי למצדה, הטייסים יכולים לשבת עם המכונאים במשאית ואינם צריכים לנסוע לחוד במיניבוס. מה יש, לא יחידה לוחמת אחת אנחנו?

דווקא יש ביניהם כמה חברה מצו-ינים. כאלה שלא מרימים את האף ולא חושבים שאם הם טייסים אז זה כבר סוף העולם. מפקד הטייסת הקודם, למשל, ממש קרע את החברה ב"כל מיני עבודות ותרגילים. אבל מה — אהבו אותו. כי ראו שגם מעצמו הוא דורש המון וגם מן הטייסים. כשהיה

גומר את העבודה שלו בטייסת היה נוסע בין המטוסים ובודק מה עם ה"אנשים ואם יש בעיות. כשהיית נכנס להישפט בפניו, ידעת שלא תצא מזה נקי. אבל מצד שני, כשמישהו היה צריך לקבל דרגה או שהגיע לו איזה שבח, הוא ידע לתת את ההרגשה הנכונה.

יש אנשים בין החברה, שטוענים שעבורם אין הקשר עם הטייסים מעותי: אנחנו בשלנו והם בשלהם. אני לא רוצה שהם יתחנפו אלי, ואני לא מתחנף אליהם. התפקיד שלנו זה לשרת אותם ולהכניס למלחמה — אז נעשה את זה במסירות וביעילות והכי טוב שאפשר, כי גם הם, כמונו, מה-וויים, בעצם, כלי-לחימה של צה"ל, ו"אין בשירות הזה שום דבר אישי. יש כאלה שחושבים ככה.

אצל רס"ר לוי משום מה, היה הקשר עם הצוות-אויר משמעותי תמיד. היתה לו מין תשוקה משונה להיות קרוב לטייסים, לדבר אתם, להרגיש שהם חברים שלו. להרבה אנשים מפריע הניכור שבין הגף הטכני לטייסים, ולו זה הפריע הכי-הרבה. כשהגיע בסיבוב הקבע השני שלו להיות אחראי צוות, היו הרבה טייסים שטענו עליו שהוא בכיין ונודניק — כל הזמן הת-אונן שאינו מכיר את הטייסים והם לא מכירים אותו, וכמה היו הדברים שונים בטייסת הקודמת שלו.

רס"ר משה לוי לא הצליח כאחראי צוות. בראש ובראשונה היתה זו הבעייה המוכרת של השמיכה הקצרה מדי. אתה מכסה את הראש — אז קר ברגליים. מכסה את הרגליים — קופא האף. תמיד יש בצבא פחות כוח-אדם ופחות זמן מאשר צריך, ותמיד יש יותר מדי עבודה. אם אתה מנסה להיות בסדר עם החיילים ש-תחת פיקודך — כועס הקצין הטכני: למה המטוסים לא נקיים ולמה המו"סך לא צבוע, ולמה יש לכלוך בכל מקום. בהתחלה נטה לוי להקל עם ה"אנשים והסתבך בגלל זה עם הקצין הטכני, הנמצא שלב מעליו. קרה לו פעם שיצא לחופשה ובדיוק אז התחלף מפקד הטייסת. כשחזר מהחופשה ונכנס למפקד לראיון-היכרות, אמר לו הלה: כן, כבר שמעתי עליך. והוא שמע את כל הדברים שרס"ר לוי לא רצה שישמע עליו... ואז ניסה להיות בסדר עם הקצין הטכני, אבל חייליו לא אהבו אותו. בשלב מסוים הוא התייאש מ-

התפקיד וביקש להתפטר, ואז מינו אר"תו לאחראי ההטסה.

לאחל לו שיצליח

אחראי ההטסה הוא מין מתווך בין הגף הטכני לטייסים. הוא מקבל את הוראות ההטסה ומווסת אותן בין מטוסים. זה תפקיד קשה, כפוי-טובה, שמצריך כושר אירגון וסדר. והנה, דו"ר קא כאן הצליח משה לוי יפה. עד כדי כך הצליח, שמפקד הטייסת סירב להרשות לו ללכת לקורס הקצינים ו"טען שאי-אפשר בלעדיו.

אנשי הגף הטכני לא אהבו אותו כל-כך בהתחלה. הם לא ישבו בחדר מפקד הטייסת ולא ידעו מה קורה ו"מאיפה יורדות הפקודות. כל מה ש"הם ידעו זה שהנה קיבלו מרס"ר לוי הוראה לחמש עשרה מטוסים בפצצות כבדות, וחצי-שעה אחרי שגמרו הורה להם זה להחליק חזרה את כל המטוסים. או שביקשו מהם להכין תרי"סר מטוסים בתצורת קרב אויר, ו"לבסוף השתמשו רק בשמונה. אז בש"ביל מה עבדו לחינם על עוד ארבעה? מי שנמצא מספיק זמן וקרוב למערכת, מבין את הצורך ואת הסיבה ל"מאמץ שהוא משקיע. לוקח לך זמן ל"הבין שלא מדובר פה בטריטור לשמו, אלא זוהי מערכת המנסה להתאמן ב"יעילות מירבית ולהגיע לכושר ביצוע מירבי, בתנאים ואילוצים שונים. עם הזמן אתה מבין שיחס-הפלות של 50 ל-1, או "בוליס" במטרות מוגנות-טילים-ונ"מ, לא משיגים רק בכישרון טבעי, אלא בראש וראשונה בעבודה קשה, באימונים ועוד אימונים. לעתים נדמה שאפילו רס"ר משה לוי, שכבר נמצא כתריסר שנים בחילה-אויר, לא מבין את זה עד הסוף.

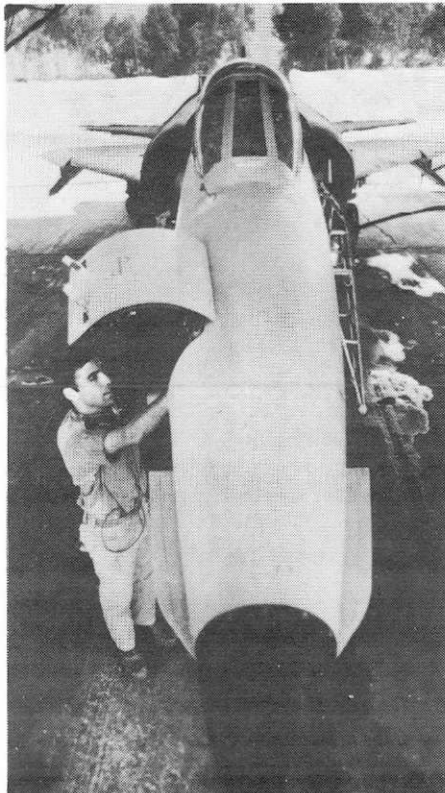
רס"ר לוי מקווה ללכת לקורס קצינים בעוד כמה חודשים. בינתיים מונח-חת לפניו עוד משוכה די-גבוהה של מיבחנים, אבל יש תקווה שהפעם הוא יצליח סוף-סוף לעבור אותה. אם יעבור ויצליח לסיים את הקורס, ייתכן מאוד שעוד יגיע בחזרה לטייסת שלנו לתפקיד של קצין טכני. כיום נדמה לו שהוא יודע בדיוק איזה מין קצין טכני הוא ירצה להיות, אם כי אנו חושדים שהוא חושב קצת יותר מדי במושגים של מנהיג באיגוד מקצועי. בכל אופן, עוד ארוכה הדרך ועוד חזון למועד, ואנו רק יכולים לאחל לו שיצליח.

הטייסת הקלה היא „חלון-ראווה“ של הבסיס – כך מעידים אנשיה. הדבר מחייב את אנשי התחזוקה לשרת את הטייסים, אך כמו לכל חלון-ראווה, גם לחלון זה שני צדדים. אחד הדברים המרתקים בעבודתם של אנשי התחזוקה של הטייסת הוא ההצצה אל מחוץ לחלון-הראווה.

בוקר אחד ניגש קאשי למטוס קל שנחת בשדה, אמר לטייס, בוקר טוב, ולפתע צצה מן המטוס אשה, ואמרה, כי אין צורך לטפל במטוס. קאשי ה" מופתע, שהתקשה להאמין למראה עיניו, הזמין את הטייסת לקפה, וכך נתודע אל הטייסת הוותיקה רינה לוינסון, שכבר רגילה לתופעות כאלו. יצחק קאשי כבר קיבל פניהם של ראשי ממשלה, שרים ועוד אח"מים רבים. בין היתר הוא אמון גם על מטוסו האישי של הרמטכ"ל, ומטפל בו בכל בוקר.

משה
משה קאשי, סמל בן 22, הגיע לשי"רות ביום בו נכנס הכפיר הישראלי לשירות. „גדלתי יחד עם הכפיר, ולי-ווייתי את חבלי הלידה שלו“, הוא מספר.

משה עובד כטכנאי-קשר על כל סוגי המטוסים, ולעיתים קרובות הוא מוז-



משה קאשי: גדלתי עם הכפיר

שלושה אחים – שלושה טכנאים – „התלבשו“ על החיל

אצל הקאשים

אין קשיים

מאת אלי נוח

רבה: „האחריות שלנו מתבטאת בחיי אדם. רוב הטייסות הן טיסות תובלה. גורל חיי אדם רבים נתון בידינו בכל טיסה. כל מטוס חייב לצאת ללא תקלה, אפילו הקטנה ביותר. בטייסת-קרב המתח רב יותר, אך אינני יודע אם שם הקשר האישי בין הטייסים ואנשי ה"תחזוקה אישי ועמוק כמו אצלנו. הטייסים והטכנאים כאן הם משפחה אחת. אנו משתדלים לתקן כל תקלה במיני-מום זמן ובמאכסימום יעילות, ותמיד זכינו למלוא ההוקרה מהטייסים. היי-תי יכול להתקדם יותר בטייסת-קרב, אבל הגורם לאי הקידום הוא אהבת המקצוע. אינני מוכן לעזוב את העבודה שלי בעד שום הון שבעולם.“

את קאשי אפשר לפגוש בעת וב"עונה אחת בשלושה מקומות שונים: בטייסת הקלה באחד מבסיסי חיל-האויר, בטייסת-קרב באותו בסיס, וב"בית-הספר הטכני של חיל-האויר.

לאמיתו-של-דבר, אין זה אותו אדם, אלא שלושה אחים, הנושאים את שם המשפחה קאשי, ומשרתים כטכנאים במקצועות שונים בחיל-האויר. דבר נוסף המשותף לשלושתם: „אנו אוהבים את המקצוע יותר מכל דבר אחר!“

יצחק

יצחק קאשי, בן 24, משרת כראש צוות באחזקת מטוסים קלים. למרות שאין זו טייסת-קרב, גם כאן האחריות



הרמטכ"ל חותם ליצחק קאשי בספר המטוס

במלחמת ששת-הימים, לאחר שירות של שנה, ניתן לו לפקד על שני מטוסי סים, כשתחת פיקודו כמה עשרות אני שי תחזוקה.

„תקופת המלחמה היתה מרגשת“, נזכר שלמה. „המטוסים היו חוזרים בשלום, אך לעתים חזרו עם נקבים ופגיעות רציניות. היינו מתקנים את החלקים הניזוקים עד לטיסה המבצעת הבאה. התלוצצנו אז בטייסת, ש־ מרוב אנשים שהתרוצצו מתחת למטוסי — הפצצות נדבקו מאליהן“.

במלחמת יום-הכיפורים שירת שלמה ברפידיים, כאחראי צוות במוסך. „הש־ טח שלי נקרא, המרפאה. נכנסו אליו כל המטוסים הפגועים, ויצאו ממנו כ־ עבור זמן קצר מתוקנים ושמישים“.

היום משרת שלמה כמתאם נושאי הדרכה בבית-הספר הטכני של חיל-האוויר. „אני רוצה להמשיך ולעסוק רק במיסגרת ההדרכה והחינוך. למדתי להכיר תחומים רבים, שאינם ידועים לחלק מאנשי הסגל בטכני. נתנסיתי בכל התחומים: בחלק המבצעי, התח־זוקתי, הביקורתי וההדרכת“.

לשלמה טענות רבות כנגד אלה ה־מתאימים להדרכה, ואינם רוצים לע־סוק בה: „אנשי צוות טכני רבים מע־דיפים לעבוד בטייסת, לחוש את האוי־רה המבצעית ואינם רוצים לעמוד מול כיתה של 25 חניכים וללמד. כשאתה יוצא מכיתה כזו, אתה יוצא בסיפוק, שהצלחת להכשיר עוד 25 טכנאים. למשפחת קאשי שבעה בנים ושתי בנות. הצעיר שבהם — משה, והמבוגר שבהם — בן 45. בשנת 1951 עלתה המשפחה מעיראק, התגוררה באו־לים, ואחר־כך בצריף קטן. „אבי, ש־ עבד כספר צבאי, לא ויתר על דבר אחד: על החינוך.“

„מעולם לא ביקשנו סעד ותמיכה, והגענו לכל בכוחות עצמנו“, מוסיף יצחק. „בחופשות יצאנו לעבוד במוש־בים בסביבה, כדי לממן את הלימודים. מעולם לא הסתובבנו בטלים. בזכות האוירה הטובה במשפחה חונכנו למש־מעת עצמית, ללימודים ולאהבת ה־זולת. כך חנכנו אותנו — ואלו הת־צאות“.

שכנותיה של גברת קאשי בעפולה מתקנאות בה. אחד מבניה מנהל בית־ספר תיכון, בן אחר משמש ככלכלן בממשל הצבאי, בתה שוטר... ושלושה מבניה מזניקים מטוסים שמישים לאויר.

בארשת-פנים רצינית, והבטיח לטפל בעניין בכובד ראש...

יצחק עובד במשמרות של 24 שעות, שלאחריהן הוא יוצא לביתו, אך רבים בבסיס, הרואים את משה בבסיס, לא־חר שנסתיימה המשמרת של יצחק, בטוחים כי הוא אינו יוצא לעולם מה־בסיס.

צדדים שליליים לדימיון הרב שביניהם — אין, כך הם טוענים. „מנצלים את זה בהומור“.

שלמה

רס"ר שלמה קאשי, בן 30, החל את דרכו בחיל-האוויר בהיותו נער — כ־שוחר. כשהתגייס, ביקש להגיע לטייסת הווטורים, שם היתה העבודה קשה ביותר, וכמוה האחריות. אז ניתן ל־טייסת הכינוי — „טייסת דיסקוטק“, כיוון שהפעילות בה התרחשה ברובה בלילה. „כשראיתי את הווטורים באויר — התלהבתי מהגודל ומהעוצמה והח־לטתי מייד לבחור בטייסת זו“.

עק על-ידי אחיו, כדי לתקן תקלות קשר במטוסים קלים.

„האחריות של טכנאי-קשר כבדה“, אומר משה, „מטוס שמאבד קשר עם הקרקע נתקל בבעיות ניווט חמורות. תמיד יש אחוז מסויים של תקלות. רמת התחזוקה של הקשר חייבת לה־יות גבוהה ביותר. צריך לפקח על כמה סוגי מטוסים ברמת ידע גבוהה. אין שעות עבודה קבועות. כשמטוס יוצא — אני חייב לעבוד במלוא המהימנות והאחריות“.

הדמיון בין משה ויצחק גורם לא פעם לאי-נעימות ומבוכה. לעתים קר־בות מבלבלים ביניהם. לא פעם ביקשו טייסים ממנו שיתקן תקלות במטוסים קלים. כשהיה משה חוגר, גער רס"ר המטבח ביצחק, שאכל בחדר-אוכל של אנשי קבע, וטען שהוא אוכל שתי ארו־חות-צהריים — אחת בחדר-אוכל קבע ואחת בחדר-אוכל חוגרים... פעם פנה רס"ר הבסיס אל משה, כדי להתלונן על חייל של יצחק. משה הקשיב לו

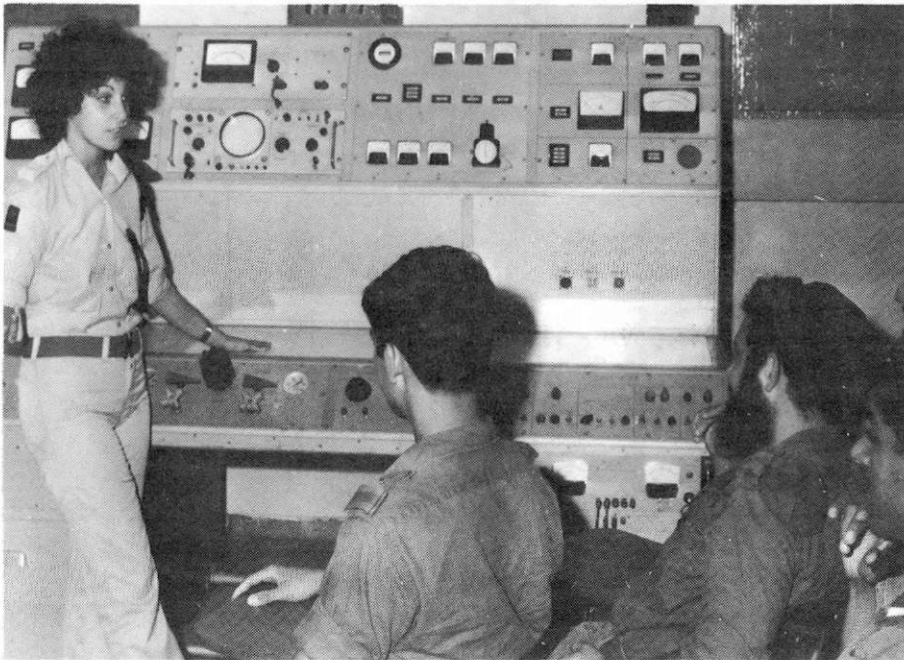


„כשמטוס יוצא — אני חייב לעבוד במלוא המהימנות והאחריות“



רס"ר שלמה קאשי: „אני רוצה לעסוק רק בהדרכה ובחינוך“

איליין רב-חמשית



כשאיליין בכיתה — חבריה מפטרלים בחוץ

הבנות, ובתוכן איליין, מצאו מקור מן במעבדות החימוש בבסיסים, וגם במוסכים. הקליטה הצליחה כמעט ב- כל המקרים. אחד מקציני החימוש, למשל, שהתנגד בחריפות לקבלת בנות חמשיות, מצלצל היום למפקד חימוש בביה"ס הטכני, ושואל מתי יסתיים קורס הבנות הבא...

איליין שירתה במוסך באחד הבסיסים, ולא זנחה את רצונה להגיע לטייסות. רק כשהתוודעה אל הטייסת, וירתה על תכניתה: „הבנים הסתובבו בתחתונים בהפסקות, קיללו, ובכלל — היתה דחייה כלפי. החמשים בטייסת לא רצו לקבל בנות, משום שידעו כי הם שיעשו את העבודה במקומן.”

בשל בעיות רפואיות נאלצה איליין לעזוב את מוסך הכפיר שבו שירתה, ור התקבלה כמדריכת טילים בקורס שבו ישבה לפני חודשים אחדים כחניכה. הצלחתה היתה רבה.

בקרב תינשא איליין למדריך בטכני, ובכך, מספרים רכלני הבסיס, נישאו רבע מהבנות שסיימו קורס חמשיות למדריכה!

לאור עיסוקיה הקודמים לפני גיוסה לצבא (התמחות בגידול בקר בכלל, ור בחליבת פרות בפרט, ועבודה כמורה מחליפה), ולנוכח תפקידה העכשווי, לא ייפלא, שלאחר שתשתחרר, מתכוונת איילין ללמוד עבודה סוציאלית.

למרות שאינה נוהגת בהם בקשיחות. הם יודעים, שהפרעה לה תגרור תוצאות חמורות בהרבה מהפרעה למדריך, ומי שמעז לפצות את פיו בשעה שאיליין מדברת, מושתק מייד על ידי הכיתה כולה. גם איומים, כמו „חכי לי אחרי השיעור...”, שמדריכים זוכים להם לעתים קרובות, זרים לאוזניה.

בעייה נוספת הניצבת בפני איליין היא שימוש במונחים מקצועיים, אך כאן לא ניתן לפרט...

ככל הבנות שסיימו את קורס החמשים עס איליין, ביקשה גם היא להיות „פיזטרית” בטייסת. מפקדה, רס"ן דני, מטיל ספק בשיויון מוחלט בין בנות חמשים ובין בנות העוסקות באותו מקצוע. „אם יגיעו בנות לטייסות,” טרען מפקדה, „יעשו הבנים את העבודה במקומן, והבנות ישתזפו בשמש, במשך כל שעות היום, כפי שקרה במקצועות אחרים. אי-אפשר לבקש מבחורה לתלות טילים. בנות יכולות לעסוק בבדיקת המערכות, אלא שאז ירגישו הבנים החמשים מקופחים, משום שיעסקו רק בעבודה הקשה של תליית הטילים, בלי שתהיה להם האפשרות לעסוק בדיקתם.”

היו גם בעיות קליטה פרוזאיות ירת: לא ניתן היה להקצות לבנות מקלות ושירותים נפרדים בטייסות, וגם לא היה היכן להלין אותן.



איליין פינג — מחליבת פרות — להדרכת טילים

כשאיליין פינג, מדריכת החימוש היחידה בבית-הספר הטכני של חיל-האוויר, עומדת מול הכיתה, „מפטרלים” חבריה המדריכים בחוץ, דרוכים ונכונים לזנק בשעת הצורך לכיתה, כדי לסייע לאיליין להשליט בה שקט. איליין, אומנם, אינה מאלפת בגוב אריות, ור מעולם לא נזקקה לעזרת חבריה, אך הם, מסתבר, חרדים לגורלה. החששות שטרדו את איליין לפני שהחלה לעבוד כמדריכת-חימוש נתגלו כבלתי מוצדקים.

איליין, שעלתה מארה"ב לפני שמרנה שנים, חששה שהמבטא האמריקני שלה יעורר צחוק ולעג בכיתה. „כשצו למנו בטלוויזיה במעגל סגור, בקורס הדרכה, התביישתי; זה נשמע לי איום. חשבתי שיהיה נורא לשמוע את קולי, אבל מסתבר, שהחניכים דווקא אוהבים את המבטא, ומחקים אותו בכל הזדמנות.” החניכים חוששים להפריע לאיליין,

מכת שמש

מאת רון הדר

מי שרוצה לטוס לשארם, צריך מזל. שעה קודם הטיסה, מתייצבים אצל צ'יקה, נציג חיל האויר במסוף התעופה בן גוריון מציגים תעודות ומחכים. צ'יקה תוקע חיוך קטן מתחת לשפם ואומר, "אין כרטיסים מצטער, חכה עשר דקות". ואז הוא הולך למצוא כרטיסים. וחוזר כעבור רבע שעה ב" חיוך שבע נצחון. רצים אצים דוחפים ונדחפים לעבר ההרקולס. למי שיש מזל יושב בקידמת המטוס, ליד 3 ה- חלונות ונרדם. לחסרי המזל נותר מקום בזנב, בצמוד לארגזי תפוחי אדמה, ש- יוסקה, פקח העמסה, שולח דרומה. אלה שלא זכו בכרטיסים, נותרו לחכות לטיסה הבאה.

כשנוחתים באופירה, הולכים לחפש את ערן, שלישי הבסיס.

"אם אתה מפסיד את הטרנזיט, הת- כונן לטיול ברגל", אומרת לנו רב"טית בנימה ארסית. מצאנו את ערן, אבל הוא חיפש עוד מספר חב'ה מכוחו- תינו — ונסענו.

לבסיס חיל האויר הגענו בצהריים. שקט. אין נפש חיה מחוץ לביתני העץ הירקרקים הנטועים במקביל לקו ה- מים. מישהו שעבר חשוף חזה עטוף מגבת, נעצר לרגע הביט בנו במבט חדור חשיבות עצמית ושאל אם אנחנו רו- צים, "להתייבש". איפה הבסיס? ש- אלנו. כאן, אמר, אבל לא תמצאו עכ- שיו אף אחד בעבודה. כולם הלכו לים, תגשו בינתיים להירשם, הוא בטח ב" מספרה, לפחות לא תתייבשו, אמר.

בחוץ כתובת ענקית: "מספרה". הירש, הספר, יושב על כיסא עץ חורק אווז מנדולינה, ושר שיר לירי בר- סית עסיסית. מביט אל הים שממול, מקנה זיעה ממצחו, ובין שיר לשיר,



"מה עוד צריך הכראדם?"



אם מישהו מתייבש — צריך לפנותו

מ' מוסר פקודות עבודה, ולבסוף או- מר לנו, "להחזיק את חיל האויר חיי- בים גם כשהשלום בפתח, והבסיס בקו השלום, צריך לשמור על חיי צבא מסו- דרים". ובגאווה מוליך אותנו למחס- נים הטכניים. הנקיון שורר, "הביטו, הכל מוכן, כל חלק שתרצה נשיג לך תוך דקות מעטות. אצלנו זה לא סתם תחזוקה; הריחוק מפריע מאד. החב- ר'ה כאן עובדים יותר קשה. מקום קשה מאד למכשירים עדינים. לא פעם כש- החום עולה מעל ל-40 מעלות נמ- סים רכיבים אלקטרוניים. חול ואבק המדבר מחייבים אותנו להתאמץ יו- תר. מהחום והאבק סובלים מכשירי קשר ומערכות מנועים של המטוסים. לכן הטיפולים דחופים יותר. עגלה הי- דראולית של אנשי התחזוקה בבסיס רגיל משמנים את החלקים פעם ב- שבוע, ואצלנו פעמיים. חומרי הסיכה מתייבשים כמו לחם. לעיתים חייבים להפסיק, כי אסור לעבוד מעל ל-40 מעלות בחום, וצריך להשלים שעות עבודה בלילה. קורעים אותה."

מזמין אותנו לשבת בידיש מתובלת בעברית; הירש מספר שהוא הספר היחידה בבסיס. שבע שנים באופירה, וברוך השם אין מה להתלונן. העיקר הבריאות. "פוטוגרפיר? בבקשה". תו- פס פוזה עם המנדולינה, קליק והוא מבסוט. "אז, כמו אני אומרתי עליתי לפני שבע שנים מלטיבה. אמרו, יש עבודה בחיל אויר. לקחו אותי למטוס, עשינו איזה שעה באויר, נחתנו והגענו הנה. שאלו אותי אם רוצה לנסות. אמרתי למה לא. אז זהו. שבע שנים, העיקר שיש עבודה, לעשות קצר חיי- לים שיער. תשתו אולי קפה, אולי תה?"

לפני 12 שנה, קראו למקום שארם א שייך; כשנחתו פה טייסי החיל ה- ראשונים מצאו כאן מסלול של כורכר, צריף או שניים, ושפע חול המסתיים במים תכולים, ונוף עוצר נשימה של כחול זהוב. השנים הותירו רישומן. את החול אספו מאחורי הביתנים הירקרקים, במקום כורכר קמו מסלול טיסה רחב וגדול, שדרה של ביתנים מוארכים, שבילי גישה, עמודי תאורה ושלטים. את השקט באויר מנסרים מזגני האויר.

את המפקד, ש, אפשר למצוא מתרוצץ בשטח. הוא אומר לנו שאמנם בעוד שנתיים, אם הכל יילך כמו שצריך, יקפלו את הדגל ויחזירו את הבסיס עם כל סיני. אבל עד אז צריך לשמור על הקיים. במוסכי התחזוקה בבסיס מהלך לו

התעוררות, ובתחביב שהפך כבר שג' עון של כל הבסיס: צלילה. מי שיש לו זמן פנוי - יורד לשונית ה- אלמוגים לנוח מעבודה. גיטלין לפני חמש שנים בא לכאן למילואים, נש- אר עד היום בנ"מ: „אני נשאר כאן, עד שיחזירו את הבסיס. פעם בשבוע אני עולה הביתה, לצפון, לראות מה נשמע וחוזר. אוהב את המקום, שרוף. כשיורד הערב מעל הבסיס הקטן, עולה ירח צהבהב וגדול מעל לאי טי- ראן שממול לרחבת ה„שקם“. מישהי שיוצאת ממשרדי המפקדה נעצרת לר- גע ועומדת ומביטה במחזה. זה נפלא אומרת לנו, אני כבר פה כשנה, וכל ערב זה מרגש מחדש אותי. אותה שעה, נדלקים אורות-תאורה לאורך הכבישים בבסיס. רוח שמנשבת מהים ממול מביאה עמה ריח טרי של ים, וכל מי שסיים את עבודתו, מהלך על כביש-הבטון.

בערב, ביחידת הנ"מ הסמוכה, מארגנים ערב הווי כי המפקד עוזב, וזו סיבה טובה למסיבה. בנים רבים אף לא בת אחת לרפואה. הדבר הכי קרוב לליבם של האנשים הוא הים. יש יום הולדת? מה קונים? שנוקלים ומס- כות צלילה. את השלום קיבלו כאן ב- מחיאות כפיים, אבל על כוננות שומ- רים. וכאן פגשנו את „קטן“, שזה שמו של הטבח הכי שמח בחיל האוויר. או- מרים עליו שהוא הטבח הקרבי ביותר בצה"ל, משום שכל היום הוא עומד תחת האש במטבח. את תוצאות עבו- דתו מוגישים כאן היטב, ולא בנקל מסכימים להיות מועברים מכאן. בלילה, בבסיס, אלה שאינם יכולים לישון מתכנסים בחדרים חבורות חבו- רות. במרפאה נפגשים מספר חבר'ה ומנסים לעשות בלינצ'ס.

את א', י' ור' פגשנו בכוננות טיסה. „אם יש הקפצה, מישהו מתייבש צריך לפנותו, אנו עולים ל- מסוקי ה„בל“ שבחוץ וטסים לחלץ“. בינתיים, יושבים במעגל ומספרים בדיחות, מזיעים בתוך הסרבלים. ב„שקם“ שפתוח כמעט עד חצות עדי- ין יושבים. המזגנים רועמים כמו שני מנועי הרקולס. אופירה. שנתיים לפ- ני שיורידו את הדגל, ומישהו יתקע בחצוצרה, ויהיו תמונות למזכרת וה- חברה יעלו על המטוס האחרון וימ- ריאו. שלום או לא שלום, אומר גיט- לין ביושב. אני חוזר לכאן. זה כתוב בשמיים.

חלב בחום. כן, כן, חלב. ואל תשאלו איך מגיע לכאן חלב טרי. מאופירה העיר מביאים לו חלב מדי יום. ולדב- ריו זה מה שנותן לו כוח להמשיך ל- תפקד בחום: „אני מצפת ועם עור כמו שלי לא הולך טוב עם החום וה- שמש שבחוץ“.

את מלכה, פקידת המילואים הש- זופה פגשנו בסמוך לערן. קרוב לשנת- יים היא משרתת בבסיס. שארם היה שאיפת חייה: „חול, ים שקט, מעט אנשים, מה עוד צריך הבן אדם? חלום“. כשיש לה פנאי היא הולכת להתבודד על ראש צוק סמוך. לנוח מהעבודה. „אם תראו אור בשתיים עשרה בלילה מחלון מקצה הבסיס, זה לא בגלל שאנחנו במלחמה, פשוט אוהבים לעבוד. אין דבר אחר לעשות, חוץ מהים“.

מה עושה אדם כשכל בוקר הוא מתעורר פותח את החלון ונוף האי



הספר הירש: לעשות קצר חיילים שיער...



את השלום קיבלו במחיאות-כפיים

שרוף מאהבה

במשרד של השליש ערן אין הדלת נסגרת לעולם. כשנכנסים, הוא מראה לנו את חבילת הניירות הערומה על שולחנו ואומר שהוא עסוק מאד, וש- נרשום ששלישות ב„סוף העולם“ זה עסק רציני. על אף הקשיים, זה המ- קום שהוא אוהב, את הנוף והאוי- רה של בסיס קטן ושלא יקחו לו ל- עולם את הבסיס הזה. מתברר שערן אוהב את שארם לא פחות מחיל הא- יר, ולא פחות משהוא אוהב לשתות

טיראן ותכול הים נשקפים אליו — ובוקר אחד הוא מתעורר ורואה שמי- שהו לקח את האי? זה מה שקורה לרס"ר גיטלין. בבוקר ערפל מכסה את האי ואפשר לחשוב שהוא נעלם. אבל ביום, בכל אשר תפנה תמצא את הכ- חול כחול הזה. תאמרו מה פתאום יש? והרי זה חיל האוויר? לגיטלין יש טיעון משכנע: להיות פה זה כמו לשרת על נושאת מטוסים: לוותיקים יש כבר רקורד עשיר ורומן ותיק עם הים. זה מתחיל בבוקר, כשאתה פותח בשחיית

שלושה בולים שהוקדשו לחיל-האויר, הוצאו על-ידי דואר ישראל ב-10 במאי 1967. באחרון, שערכו הנקוב 80 אגורות, מצוייר מיראז' שמספרו 755 על רקע מצדה. את סיפור מיתתו ותקומתו לתחייה, כעבור שנה, של מיראז' 755 נספר היום. זהו סיפורה של תאונה אחת וזהו סיפורם של אנשים עקשנים ומסורים. זהו, אולי, גם אחד הסיפורים האופייניים, שיצרו נכס חשוב ביותר הקיים בחיל-האויר: חריצות, מאמץ, יוזמה ומסירות.

מותו ותחייתו של

מס' 755

מאת אורי עמית

רס"ן י', החליפו לו כן-נסע, תיקנו את הכנף והחזירו אותו לטייסת. כעבור כמה חודשים, בחזרה מגיחת לילה, ותוך כדי ריצת הנחיתה נשבר לו שוב כן-הנסע השמאלי, והפעם באמ-צעו! למרות שזה היה בכלל כן-נסע אחר, וכבר חלפו כמה חודשים. אבל עובדה — נשבר.

הדבר קרה כשהמטוס היה עדיין במהירות גבוהה. כתוצאה מהשבירה הוא קיבל סבסוב שמאלה, המשיך לרוץ מרחק די גדול מחוץ למסלול כשחרטומו הולך ומתפורר עד שנכנס לאיזו תעלה ונעצר בה.

„לטייס אירע נס בלתי-רגיל. בעת הריצה מחוץ למסלול נשבר כל החלק

„הם משהו מיוחד במינו בחיל-הא-ויר שלנו. יש להם נשמה, למיראז'ים. זה מין מטוס — לא יותר חכם מפיי-פר, אבל מה — אגדה. מוצלח מאין כמוהו. וכל מיראז' מיוחד לעצמו. אמור לי את מספרו ואתאר לך או-תו, את אופיו, את נשמתו. יש בהם משהו מיסטי, באירוניה האלה.“

755 הוא אחד מהם.

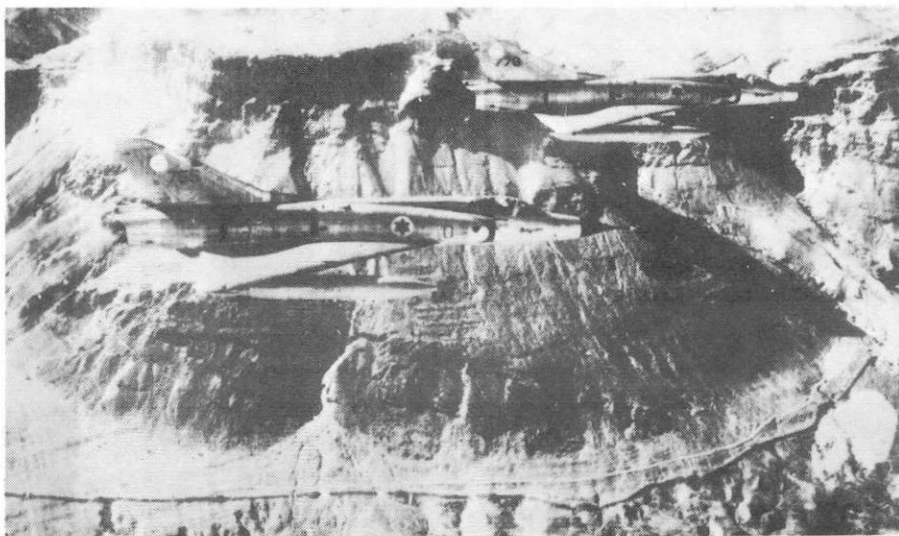
כן-נסע מועד לפורענות

פעם קרה לו, לאותו מטוס, שבזמן ההסעה, בכניסה לחנייה, נשבר לפתע כן-הנסע השמאלי שלו והוא קרס. כך סתם, אפילו לא טס באותו יום. לקחו את המטוס לבית-המלאכה שעליו פיקד

הסיפור הוא סיפורו של אל"מ (מיל.), י', והוא שייך לתקופה שבה היה עדיין רס"ן ושימש כמפקדו של בית-המלאכה לשיפוץ מטוסים של החיל. רס"ן י' — כבר אז טייס מיראז' וותיק — נטל לידיו את הפיקוד על בית-המלאכה בתקופה שלאחר מלחמת ששת הימים, בהגיעו הישר מספסלי הטכניון. השנה היתה 1968. שנה קודם-לכן הטיל נשיא צרפת דה-גול אמבארגו על אספקת מטוסי-קרב לישראל. שוק המטוסים האמריקני עדיין היה סגור בפנינו, ובינתיים הגבולות ארוכים-ארוכים והאוייב מתחמש במיטב הטכ-נולוגיה הסובייטית.

אל"מ י': „קשה לי להמחיש כעת עד כמה חסרו לנו מטוסי יירוט של הקו הראשון, באותם ימים. אתה לא יכול לתאר לעצמך מה היה בשבילנו כל מיראז'. מפקדי הטייסות היו נל-חמים ממש על כל מטוס שיצא מתוקן מבית-המלאכה שלנו. הגענו למצב ש-מכל מטאטא עשו אוירון, אם רק ניתן היה. לקחנו אוירוניהם שנהרסו בתאו-נות שנים לפני-כן, שנמסרו כגרוטאות לבית-הספר הטכני לאימון החניכים בפתיחת מנוע, והכשרנו אותם שוב ל-טיסה. ואת עיקר העבודה הזאת עשינו בבית-המלאכה שעליו פיקדתי.“

מבין כל המטוסים ששירתו אז בחיל, בלט המיראז' במיוחד כילד-טיפוחים מעודן שהכל טורחים סביבו והוא בבת-עינם.



תמונת מיראז' 755 שעל פיה עוצב בול יום העצמאות

רים, אבל זו בעיקרה טכנית. בכל מקרה — גוף המטוס מהווה את נקודת המוצא, נקודת הייחוס שאליה מחב"רים את החלקים וממנה מודדים את מיקומם ברמת הדיוק הדרושה.

אבל מה עושים כאשר החלק הפגוע שיש לתקן הוא נתח משמעותי מן הגוף עצמו? ראשית, לגוף אין בדרך-כלל חלפים כיוון שהוא נחשב בלתי מת-כלה. שנית, יש לעצב את החלק החסר בדיוק כפי שעשה זאת יצרן המטוס, אך ללא התבניות (גי'ג') הקיימות בקו היצור. אלו בדיוק היו הבעיות העיקריות. ב-755 חסרו כל עשרת החציצים הראשונים, כולל חציץ מספר עשר, שאליו מתחבר כן-הנסע הקדמי, וכן קונטור החופה (המסגרת שעליה מונחת החופה).

לבנות גי'ג' לגי'ג'

„שתי בעיות עמדו בפנינו. האחת היתה שכמה חלקים — כמו קונטור החופה — לא ניתן היה לייצר בעצמנו. היה ברור שצריך להשיג יחידה מקורית ושלמה. הבעיה השנייה היתה שהיינו צריכים לבנות את הגי'ג' של החרטום, כלומר את התבנית שתיתן לנו את נקודות הייחוס לצורך הרכבת כל החציצים והאורכנים יחד וחיבורם למטוס. למעשה, מרגע שיש לך את התבנית המתאימה, גמרת את מלאכת הרכבת שבתיקון.

התחלנו לחפש. לבסוף מצאנו בבית הספר הטכני חלקים של מיראז'ים. לקחנו משם שלשה חלקים חשובים: קונטור של החופה, את החציץ מספר 10 שעליו יושב הגלגל הקדמי, ואת החציץ מספר 1, עליו יושב המכס ומנו יוצא חוד החרטום.

הכונסים לא נותר בעצם דבר! בתנאים רגילים היה גורלו של המטוס נחרץ לבטח: להזרק לגרוטאות. אבל, כאמור, התנאים לא היו רגילים. „היה איתי ליד המטוס ההרוס מפקד בית-המלאכה למיבנאות מטוסים. בחור בלתי-רגיל כאדם וכבעל מקצוע. יחד הסתכלנו בגרוטאה שלפנינו ואחר-כך זה בזה, והחלטנו: אנחנו מוציאים מהדבר הזה אווירון טס. הנה, תראה את התצלום. מדהים, הא? עד היום אני נדהם כשאני רואה את תמונת החורבן הזו.”

המטוס הורם ממירבצו והובא למוסד. כאן גזרו ממנו את כל השאריות והשברים שנותרו לפני קו הכונסים. כאשר מתקלקל מכשיר או חלק כל-שהו באווירון, מדגובה או כן-נסע או אפילו חתיכת כנף, שולפים החוצה את הרכיב המקולקל ומרכיבים אחר תחתיו, ממלאי החלפים. נזקי מבנה דורשים קצת יותר עבודה מקלקולים אחר-

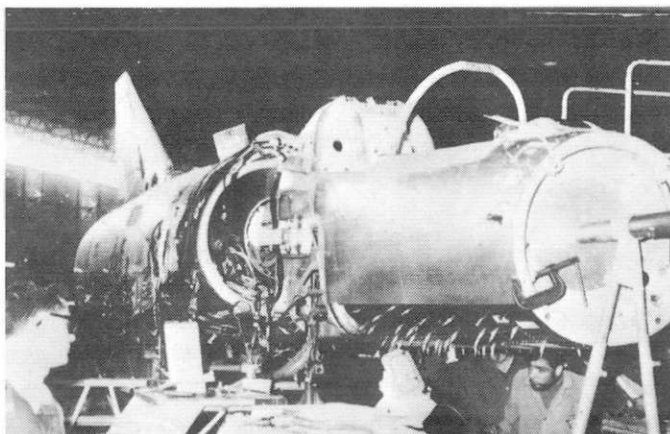
שלפניו ונקרע מן המטוס. הטייס המשיך עם האוירון כשלפניו אין חרטום, רק אוויר. ההתקלות הבולמת הסופית היתה בוודאי מחסלת אותו. אבל שב-ריר שניה לפני שהמטוס נעצר בוואדי נזרק הכסא עם הטייס כעשרה מטרים לפניו ושם מצאו אותו אחר-כך. יש אומרים, שבגלל טעות של מישוהו חסר היה חיבור חיוני של הכסא למטוס ולכן ניתק ממנו. הטייס אושפז למעלה מחצי-שנה בבית-החולים והיה בהתחלה במצב קשה מאוד, עד שהחלים לבסוף.”

הדבר הזה יחיה מחדש

למחרת היה גם רס"ן י', כאשר מפקדי בית-המלאכה, בין הבאים למקום התאונה. המטוס היה מוטל בוואדי, הרחק מן המסלול. הכנפיים והגוף היו פגועים קשה אבל את הנזק החמור ביותר ספג החרטום. לפני קו



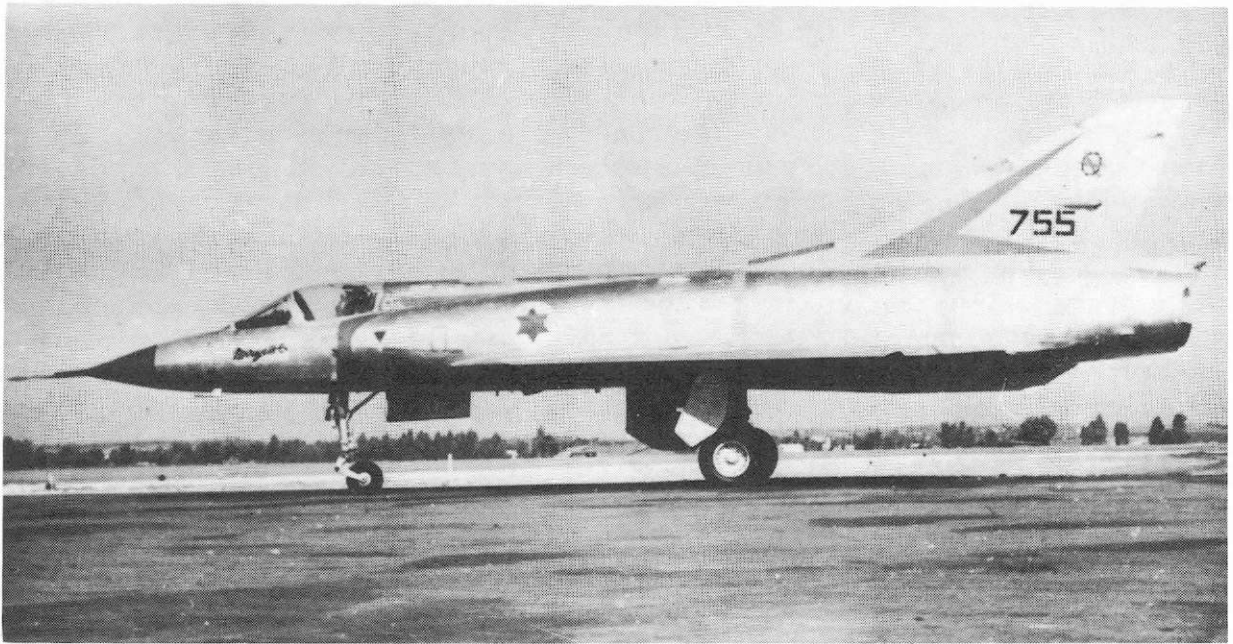
בלי מלים



„התחלנו להרכיב יחד את החציצים, האורכנים, הפחים והמכשור הפנימי”



ה-755 מייד לאחר התאונה



המטוס שחזר לחיים — ה-755 ערב החזרתו לטייסת

שלם וגמור, מוכן לטיסת המבחן ה־ראשונה. אפילו הכתובת Mirage III C, דאגתי שתשורטט עליו כמו במטוס המקורי. תראה את התמונה — אין אוירון יותר יפה ממנו! וכמה עבודה ומחשבה שהשקענו עליו. והנה צילום מים מטיסות הניסוי: תחילה ערכתי ריצת-המראה לבדיקת כושר, ואחר-כך יצאתי לטיסה של ממש. המראתי, ו־הרגשתי ממש מאושר. גם היום, כשאני רואה את התמונה של המטוס מוכן לטיסה, אני אומר — זה אגדה.

„שתי בעיות לא עלה בידינו לפתור. ראשית, היתה בריחת זיחוס מתא הטייס ולא הצלחנו לאטום אותו. שנית, האוירון הזה השתתף פעם — עוד לפני מלחמת ששת הימים — ב־קרב־אויר. וקרה, שהוא הגיע מאחורי מיג והטייס לחץ על ההדק — אבל התותחים לא פעלו. אחר-כך תיקנו, כמובן, כל מה שהיה צריך תיקון. אחרי שמסרנו את המטוס המשוקם, הזדמן לו שוב להשתתף בקרב־אוויר. ושוב קרה שהמיראז' ישב מאחורי מיג וה־הדק נלחץ — ושוב התותחים לא פעלו. וזאת למרות שכל חיוט החימוש היה חדש לגמרי ולמרות שהתותח נבדק לפניכן פעמים רבות. כבר אמרתי שב־אווירונים האלה יש דברים מיסטיים.” זהו הסיפור. ואם יזדמן לכם לראות שוב את בול יום העצמאות 1967, בע־רך נקוב של 80 אג', שעליו מצויר מי־ראז' 755 על רקע מצדה, דעו לכם שזה אוירון שמת וקם לתחיה.

כבנו את ההגאים, למשל, גילינו שח־רים למוטות הסחב־דחף שלושה מילי־מטרים ונאלצנו לחרוט מוטות חדשים, מיוחדים למטוס הזה. ואל תחשוב ש־לא היתה עבודה עצומה בשאר חלקי המטוס שנפגעו בתאונה. היתה, אבל אני מתרכז בחרטום בלבד.”

שמיש כמו חדש

„המטוס הזה הפך להיות ה־בייבי שלי. אשתי יכולה לספר לך. היה לנו, למשל, נוהל קבוע באותם ימים: כש־היינו חוזרים בשתיים בלילה מסרט או מביקור, הייתי מוריד אותה ליד הבית וממשיך לבית המלאכה לראות כיצד מתקדמת המלאכה — שהרי עבדו עליו גם בשתיים בלילה! הייתי בא, רואה שלחבר'ה יש תה וקפה והכל בסדר, ורק אז הולך לישון. כשהתברר לי שהצליחו להלביש עליו עוד חתיכת פח או לחבר עוד איזה פין — הרגשתי כאילו נולד לי בן חדש.”

אל"מ י' מעלעל איתי באלבום ה־תמונות המיוחד שבו ליוו את חבלי השיקום של 755, והוא מתרגש מכך גם כיום. („שתדע לך שאת הסיפור הזה אני מספר פעם ב־12 שנה, אולי.”)

„והנה, ערב עזיבתי את התפקיד הצלחנו להשלים את המלאכה. ביצעתי את טיסות המבחן ועוד הספקתי להע־ביר את המטוס המשוקם לאחת ה־טייסות, שמיש כמו חדש.

„...וכאן בתמונה, אותו מיראז' 755

„כעת ניגשנו לבנות את הגי'ג'. היה לנו במוסך עוד מיראז' — מספר 729 — שעמד בתיקונים. בעזרת הנגריה ו־מיבנאי המטוס בנינו סביב החרטום של ה-729 את הגי'ג' של הגי'ג'. כלומר, לקחנו קרשים ודיקטים ובנינו — באר־תן נקודות שחשבו לנקודות־מפתח — את „הנגאטיב” של הגי'ג'. מתוך „נגא־טיב” זה בנינו אחר־כך מברזל את הגי'ג' עצמו.

„בשלב הזה נוספה לי עוד בעייה אישית. באותו זמן כבר ידעתי מתי אני עומד לסיים את תפקידי ולהתחלף. היתה לי שאיפה עזה להיות זה ש־יגמור את העבודה על הגרוטאה הזאת ויערוך בה את טיסות המבחן. כיום נראה לי שיש קצת טעם לפגם בכך שאתה מבצע העבודה והבודק שלה בעת ובעונה אחת, אבל אז החלטתי אחרת: כל מטוס שנכנס לבית־המלאכה שלי — אני הייתי זה שעורך בו, בסופו־של־דבר, את טיסות המבחן. לדידי, היתה זאת גולת־הכותרת של כל התיקון.

„גייסתי צוות מתוגבר והתחלנו ב־מלאכה. עבדנו יומם ולילה, אפילו על חשבון מיראז'ים אחרים שהמתינו ל־תיקון. התחלנו להרכיב יחד את החצי־צים, האורכנים, הפחים והמכשור ה־פנימי. אפילו את לוח־המכשירים יצרנו בעצמנו. היו כל הבעיות שנובעות מתא מדוחס, עם כל הצנרת והחיבורים החשמליים שיוצאים ממנו. והיו חל־קים שלא התאימו זה לזה: כאשר ה־ר־

מטוסים לבקרה ולהתראה מוקדמת (א')

מערכת פיקוד, שליטה וקשר

מאת אורי עמית

Warning, התראה מוקדמת מוטסת וה-AWACS (Airborne Warning And Control System), מערכת מוטסת להתראה מוקדמת ולבקרה). על הטיפוס הראשון נמנים ההוקאי והנמרוד EAW. על השני נמנים E-3A וכנראה גם ה-MOSS.

בעיתונות המקצועית מרבים להשתמש בשנים האחרונות במושג C³ שהוא קיצור של „פיקוד, שליטה, קשר“ (Command, Control Communication). מושג זה מבטא את המערכת, שתפקידה לתווך בין פיקוד הצבא ובין הכוחות בשטח. מטוסי AEW, והרבה יותר מהם, מטוסי AWACS, הם מעמודי התווך של C³ מודרני ויעיל. ההבדל בין שני הטיפוסים מתבטא בעיקר בנפח העבודה שיכול כל טיפוס לבצע. בעוד ההוקאי מסוגל לשמש כמימסר-קשר ולספק יכולת מוגבלת של שליטה בכוח, הרי E-3A מספק הן קשר, הן שליטה, ואפילו מידה מסויימת של פיקוד, וזאת בנפח אוירי עצום ולכוחות אויר בהיקף גדול. במאמר זה נתרכז בעיקר ב-AWACS. מאוחר יותר, נבחן את שלושת מטוסי ההתראה המוקדמת של המערב, ונעמוד על הדומה והשונה בהם.

AWACS הוא קונספציה למתן התראה מוקדמת ולשליטה בכוחות האויריים, ולכן הוא בר-השוואה לאלטרנטיבה, שהיא תחנות בקרה ומערכת שליטה קרקעיות: הדרישות הבסיסיות משתי המערכות הללו זהות בעיקרן:

- א. מתן התראה מפני התקרבות מטוסי אויב, מוקדם ככל האפשר, ובאמינות מירבית;
- ב. עיבוד והספקת נתונים בזמן אמיתי לדרג המחליט ולמטוסים שבאוויר;
- ג. קשר תקין (חסין-ציתות במידת האפשר) ואמין עם הפיקוד והמטוסים;
- ד. כושר התנגדות גבוה ללוחמה אלקטרונית (ECCN);
- ה. השקעה מינימאלית בבנייה, באחזקה ובתפעול;
- ו. שרידות גבוהה בתנאי מלחמה.

איום בלתי-נסבל לנאט"ו

נפרט את הדרישות הללו, תוך השוואת שתי הקונספציות. הדרישה למתן התראה מוקדמת מפני מטוסי או-יב קרבים, במרווח זמן מספיק, היא ראשונה בדרגת חשי-

ביום חיל-האוויר האחרון התפרסם בראשונה שישראל רכשה מארה"ב מטוסים להתראה מוקדמת מסוג E-2C מתוצרת חברת „גרומן“. בכך הפכה המדינה היחידה בעולם, מלבד ארה"ב, המתפעלת את המטוס הזה, ובין המדינות הבודדות שברשותן מטוסים להתראה מוקדמת. נושא ההתראה המוקדמת המוטסת (Airborne Early Warning או בקיצור AEW) עורר בשנים האחרונות תהודה רבה בעיתונות התעופתית. זוהי נקודת מפתח במערכה המתוכנן להגנה ולבקרה האוירית של העולם החופשי. עם הצטרפות ישראל למועדון זה, יגבר, בוודאי, גם כאן העניין בנושא. (ראוי להדגיש שכתבה זו מבוססת כולה על מקורות זרים ועוסקת בבחינת ה-AEW באופן עקרוני וכללי. לא ניתן להשליך מן הכתוב להלן על בעיורתיה הספציפיות ופטרונותיה של ישראל).

מלבד ההוקאי קיימים כיום בעולם עוד שלושה מטוסי לאותה משימה: SENTRY E-3A מתוצרת חברת „בו-אינג“, הנמרוד מתוצרת בריטניה ו-MOSS TU-126 הרוסי (בבריטניה קיימים עדיין 11 מטוסי שאקלטון לאותה מטרה, שיוחלפו בקרוב במטוסי נמרוד).

נושא הבקרה האוירית בכלל, ומכ"ם ההתראה המוקדמת בפרט, אינו זר לנו. מאז הקרב על בריטניה במלחמת העולם השנייה, הובררה למעלה מכל ספק חשיבותה של „התמונה האוירית“ — כלומר, הידיעה בזמן אמיתי (בעת ההתרחשות) של כל הפעילות האוירית מעל שטח המדינה ומסביבה. שני ביטויים אלה — „תמונה אוירית“ ו„זמן אמיתי“ הם נקודות-מפתח חשובות לתפעול כל חיל-אוויר מודרני. האמצעי המספק לפיקוד את התמונה האוירית ומאפשר לו קשר עם מטוסי שבאוויר היא יחידת הבקרה המצוידת במכשירי מכ"ם, משדרי ראדיו, צגים ומחשבים לעיבוד נתונים. התמונה האוירית של מרחב כזו אירופה ומזרחה, דרך משל, מסופקת לפיקוד נאט"ו על-ידי רשת ענקית של יחידות-בקרה, המהוות מערכת רצופה וממוחשבת שתחילתה בנורווגיה וסופה בתורכיה.

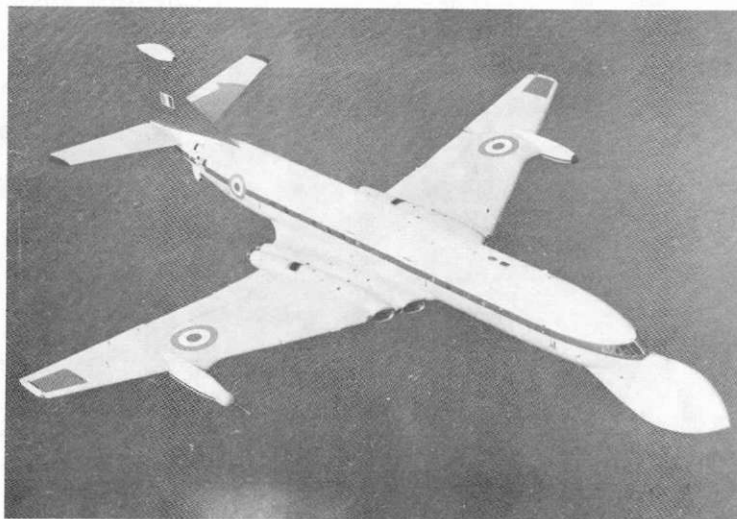
שני טיפוסים מכ"ם התראה

אבל עדיין לא הסברנו כלל מהו מכ"ם ההתראה המוטסת ומהו החידוש שבו.

קיימים שני טיפוסים: ה-AEW (Airborne Early)



מערכות הבקרה שבבטן מטוס ה-AWACS



מטוס ההתראה הבריטי — נימרו AEW

טווח, ובעלי כושר נשיאת חימוש רב. ה-TU 26 באק-פייר, מסוגל להגיע בפרופיל תקיפה נמוך-נמוך-נמוך (כלומר, הלוך בגובה נמוך, תקיפה, הסתלקות נמוך ו-חזור בגובה נמוך) לכל נקודה באירופה מבסיסים ב-טח רוסייה עצמה. המיג-27 או הסוחוי-20 או הסוחוי-19 המוצבים במזרח-גרמניה מסוגלים להטיל באותו פרופיל, כשתי טונות של חימוש על כל בירה במערב-אירופה. כלי-טיס אלה מסוגלים לטוס לטווחים ארוכים ביותר במהירות הקרובה למאך-1 ובגובה נמוך ביותר. גילוי מטוס חודר כזה בטווח של 20 ק"מ, משמעו מתן התראה מוקדמת של קצת יותר מדקה אחת בלבד! הוסף לכך את העובדה שמדינות ברית ווארשה מסוגלת להזניק לגל-תקיפה כזה מטס של 3,000 מטוסיים, והרי לך איום בלתי-נסבל עבור ברית נאט"ו.

כאן טמון יתרוננו הגדול והמכריע של ה-AWACS. המטוס E-3A, בטוסו במשימת פטרול אופיינית בגובה 33,000 רגל — טווח האופק לדידו הינו במרחק 400 ק"מ ממנו! זהו גם הטווח, שבו מסוגל המטוס לגלות ולהתריע מפני התקרבות מטוסי אויב בגובה נמוך. מכ"ם-הפולס דופלר החדש של E-3A, מצטיין גם באמינות גילוי גבוהה יותר מזו של אלה הקרקעיים, מ-אחר שאינו מופרע על-ידי החזרי שטח והסתרות של תוואי קרקע.

מערכת דטה-לינק

המערכת לעיבוד וניתוח הנתונים בזמן אמיתי היא לב הקונספציה הקרקעית, לא פחות מאשר המוטסת. זהו גם המפתח ליצירת תמונה אווירית וליכולת שליטה במצב. בעבר נהנו תחנות הבקרה הקרקעיות מיתרון גדול בתחום זה על-פני המערכות המוטסות בגלל נפח המחשבים הגדול יותר שלהן. עבור מערכת ברמת E-3A, נחוץ מחשב שיהיה מסוגל לבצע כ-500,000 פעולות בשניה. רק עם התפתחות המזעור באלקטרוניקה עלה בידי המתכננים לבנות מערכת מתאימה לעיבוד נתונים בעלת נפח ו-משקל שאיפשרו נשיאתה באוויר. כיום אין לאף אחת מהשתיים יתרון מהותי על-פני רעותה, אם כי ה-E-3A

בוטה. זהו תנאי הכרחי ליכולתו של חיל-האוויר להגן על עצמו ועל ארצו. על ההתראה להיות אמינה ולהינתן לפחות כמה דקות לפני הגעת התוקפים למטרתם. לצורך זה סורקים המכ"מים את כל נפח האוויר שסביב המדינה, מגובה אפס ועד לכ-100,000 רגל, ולעומק של כמה מאות קילומטרים לתוך שטח האויב. ברגע שמתגלה „בליפ" של מטוס בנתיב טיסה מאיים — מופעלים צופרי האזעקה ומוזנקים מטוסי היירוט נגד האיום.

אבל אליה וקוץ בה: גלים אלקטרומגנטיים מתפשטים לאורך קוויים ישרים בלבד. האור הוא גל אלקרומאגנטי נטי וכמוהו גם קרינת המכ"ם וגלי הרדיו. ההבדל ביניהם הוא בתדירות (אורך הגל) בלבד. מן ההבדל בתדירות נובע הבדל בכושר החדירה של הקרניים, בכמות ה-אנרגיה שהם נושאים, וביכולתם להתעקם עיקום-מה עם פני כדור-הארץ. עקרונית ניתן להשוות את מכשיר ה-מכ"ם לזרקור רב-עוצמה, כאשר האדם שמאחורי הזרקור הוא המקביל למקלט המכ"ם.

יוצא, איפוא, שהתופעה המוכרת לנו מחיי היום-יום של קו אופק, המסתיר כל מה שמאחוריו, קיימת גם לגבי מכשירי המכ"ם והרדיו. טווח האופק עבור אדם או מכשיר הניצב במישור הוא כ-20 ק"מ בלבד! ובכן, כל עוד מדובר בעין האנושית, אין זו מיגבלה רצינית, מאחר שממילא אין תחום האור הנראה בעין מצטיין בכושר חדירתו עקב פיזור, בליעה באטמוספירה, עננים, אובך וכו'. אבל עבור מכשיר מכ"ם, המסוגל ללות מטוסים בטווח של 500-600 ק"מ (בתנאי שנמצאים על קו ראייה), מהווה המכשלה הגיאומטרית של האופק מיגבלה רצינית. העלאת המכ"ם אל פיסגות הרים או גבעות, משפרת אומנם את טווחי הגילוי בגובה הנמוך, אבל אלו עדיין קצרים מדי.

הדברים חמורים שבעתיים, כאשר באים לבחון את האיומים שעליהם צריך מכשיר המכ"ם להתריע. במהלך העשור האחרון פיתחו הרוסים דור של מטוסי-תקיפה מעולים השונים באופיים מקודמיהם. לא עוד מטוסים קצרי-טווח ובעלי כושר-נשיאה נמוך, כגון ה-מיג-21 — אלא מטוסי תקיפה מנמיכי טוס, ארוכי-

לעלות יעילות גבוהה יותר של מטוסה. (להוקאיי ואף ל-
 נמרוז AEW, יתרון כללי בכך שהם נבנו במגמה ל-
 שלבם במערכת השליטה הקרקעית הקיימת ואילו ה-
 E-3A הופך חלק ממערכת זו למיותרת).
 חסידי ה-AWACS מצביעים על כמה יתרונות לכלליים
 גבוהים הגלומים במטוס. בהיותו מערכת מוטסת, צורך
 אומנם ה-E-3A דלק ושירותי תחזוקה ותעופה, אבל הוא
 מבטל את הצורך בבניית בונקרים ומערכות תשתית קר-
 קעיות יקרות, ואת הצורך במנגנוני תחזוקה, אבטחה,
 והגנה קרקעיים יקרים ועתירי כוח-אדם. היותו של ה-
 E-3A נייד ורב-ביצועים, מצריך פחות יחידות-בקרה, ו-
 למרות זאת מתן שירותי בקרה טובים יותר, לכל אזור
 ולכל אופציה. נסיון האמריקאים בוייטנאם ובאירן הו-
 כיח שמערכות קרקעיות חסיונות פחות מפני השמדה או
 אובדן, עקב כיבוש או גירוש. שום מטוס EC121 (קוני-
 סטליישן מוסב להתראה מוקדמת) לא אבד לאמריק-
 אים במהלך המלחמה — בניגוד למה שקרה ליחידות
 הבקרה הקרקעיות שבנו האמריקאים בהשקעות כבדות
 בדרום וייטנאם. אשר להשוואה בין ה-E-3A להוקאיי,
 הרי בתנאי הבלויץ הצפוי באירופה, עלולות תחנות ה-
 התראה הקדמיות של ברית נאט"ו להישמד בשעות ה-
 ראשונות לחימה, ולפיכך נחוצה מערכת מוטסת עצמ-
 אית ככל האפשר ובלתי-תלוייה בתחנת-אם קרקעית.

שרידות גבוהה במלחמה

האחרונה בין הדרישות שנזכרו בתחילת המאמר היא
 הצורך בשרידות גבוהה בתנאי-מלחמה. לכאורה, תחנות
 הבקרה הקרקעיות נהנות מרמת שרידות גבוהה יותר
 בזכות כושר הספיגה העדיף שלהן. בונקרים עמוקים ש-
 רק האנטנות בולטות מעליהם, גודדי קומאנדו לאבט-
 חה, מטוסים להגנה — כל אלו הן מסממני השרידות
 של התחנה הקרקעית. לעומת אלה, ה-AWACS הוא טרף
 קל, הן באויר והן על הקרקע וכל מטוס קרב בודד ש-
 יצליח להגיע אליו, יצליח להשמידו. אך דווקא בכך סוד
 שרידותה של הקונספציה המוטסת. על הקרקע, ניתן
 לשכן את המטוס בבסיסים העורפיים ביותר והמוגנים
 ביותר, ואף ניתן להעבירו ממקום למקום, עם גבור הסי-
 כון. בעת שהוא מבקר את הלחימה באזור החזית, נמצא
 ה-E-3A מחוץ לטווח הגילוי של רוב תחנות ההתראה
 המזרחיות, כך שמיקומו נעלם בכלל לגביהן. אפילו ישל-
 חו נגדו מטוסי יירוט — תהיה זו לחימה ביריב הנמצא
 במגרש הביתי שלו. ה-AWACS יגלה את מתקיפיו בעודם
 מרוחקים מאוד ממנו ויוכל לערוך תשובה מתאימה. ב-
 ניסוי שנעשה בארה"ב, הגנו שני מטוסי F-15 על E-3A,
 מפני תשעה תוקפים שניסו פרופילי חזירה שונים כנג-
 דו, כולל ECM. כל התשעה הופלו בטווחים שמעבר ל-50
 מייל מאותו „טרף קל“.

בשעת הצורך מסוגל המטוס להתרחק מאזור הסכנה
 במהירות שאינה נופלת בהרבה משל אויביו: ה-E-3A
 מגיע ל-460 קשר ול-0.85 מאך!

דומה שלנוכח הכתוב צפה מעליה השאלה: אם כל
 כך טוב, למה נזכרו ב-AWACS רק עכשיו? ובכן, את ה-
 תשובה לשאלה זו ואת תיאור מטוסי ה-AEW של המע-
 רב, נשאיר לגליון הבא.

ועוד יותר מכך הנמרוז AEW, מצטיינים במערכות חדי-
 שות ומתקדמות יותר מרוב אלו הקרקעיות.
 הזכרנו דרישה לקשר תקין וחסין עם המטוסים ועם
 הפיקוד שעל הקרקע. זוהי נקודת-תורפה רצינית ביותר
 עבור המערכת המוטסת. התקשורת של ה-AWACS אחר-
 טית כולה, בעוד שזו הקרקעית היא קווית ברובה. קשר
 אלחוטי חשוף לציתות או לחסימה והוא נופל באמינותו
 מן הקשר הקרוי. AWACS שנחסמו ערוצי התקשורת שלו
 הופך כלי אין חפץ בו, ואילו תחנת-בקרה קרקעית מסוג-
 לת להמשיך ולתפקד תחת חסימה, כמערכת התראה
 מוקדמת בעלת יעילות מסויימת. נוסף לכך, כל תקשורת
 אלחוטית, ואפילו מוצפנת, ניתנת לציתות ולפענוח.

פתרון מסויים לבעייה זו מקנה מערכת דטה-לינק.
 זוהי מערכת מוצפנת ומקודדת להעברת נתונים באלחוט
 ממחשב למחשב, ללא קשר דיבור כלשהו אלא באמצעות
 צגים בלבד. מערכת תקשורת הדדית כזו קיימת למשל
 בהוקאיי של הצי האמריקני וזרחה הוא מתקשר עם
 מטוסי ה-F-14 ועם נושאת-המטוסים.

כל מטוסי ה-AEW מצוידים כיום בקשר ראדיו רגיל
 ומערכת דטה-לינק. בעתיד תותקן בהם מערכת חדישה
 ושמה JTIDS מתוצרת „יוז“, שתהיה בעלת כושר עצום
 להעברת מידע ומחוסנת משיבושים ומציתותים. מצפים
 שמערכת זו תורכב במטוסים ובמערכות הפיקוד הקרק-
 עיות החל מאמצע שנות השמונים.

ומה על אמצעי-הנגד ללוחמה אלקטרונית? אין כיום
 שום מערכת מכ"ם החסינה לחלוטין מפני סינוור על-ידי
 מערכות חסימה של האוייב. טכניקת החסימה היא פשו-
 טה למדי, ומתבססת על שידור אנרגיה רציף, בהספקים
 גבוהים ביותר, בכיוון מכ"ם ההתראה. אנרגיה זו חוד-
 רת למקלט המכ"ם דרך האונה הראשית ודרך אונות
 הצד ומאפילה על החזרי האנרגיה מן המטוסים שבא-
 ויר. החשש מפני ECM הסמיד, הצפוי באירופה במקרה
 של מלחמה כוללת, היה בין הגורמים החשובים ביותר
 שעיכבו את פיתוח ה-E-3A בארה"ב.

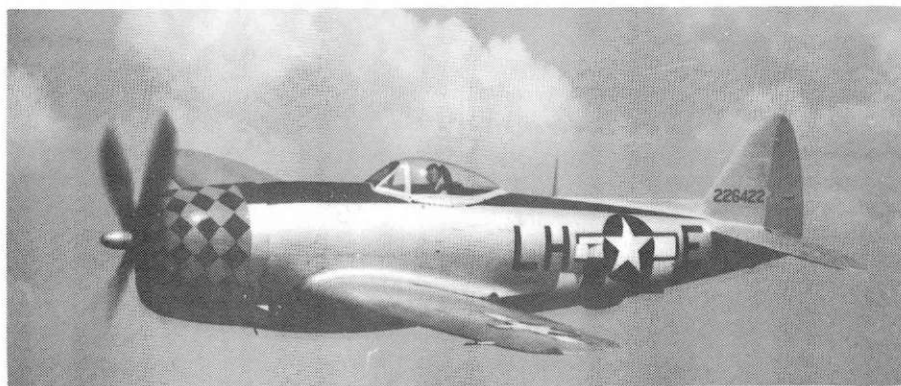
עמידות בפני לוחמה אלקטרונית

אנשי חברת „בואינג“, המייצרת את ה-E-3A, התגב-
 רו על הבעייה בכך ששתלו בבואינג 707 שלהם מכ"ם
 בעל כושר עמידות יוצא-מן-הכלל בפני לוחמה אלקטרו-
 נית. באמצעים אלקטרוניים שונים ועל-ידי תכנון מעולה
 של האנטנה, הצליחה חברת „וסטינגהאוז“ ליצור מכ"ם
 בעל אונות צד קטנות מאוד. כושר עמידותו של E-3A
 בפני חסימה, מוערך כגבוה פי 10 מכל מכ"ם קיים אחר.
 האמריקנים טוענים שאינם מסוגלים לחסמו מטווחים
 שמעבר לקילומטרים ספורים ומכאן שאף הרוסים אינם
 מסוגלים לכך.

וכאן הגענו לבעייה הכאובה ביותר — העלות. אין
 זו גבורה רבה לתכנן מערכת עדיפה — אומרים מתנגדי
 ה-AWACS. הכסף יענה את הכל. הבעייה היא לתכנן
 מערכת בעלת רמה של עלות-יעילות גבוהה יותר מזו
 הקיימת. כל ההערכות כאן הן כמובן סובייקטיביות. אין
 חולקים על כך שה-E-3A הוא מערכת מופלאה בביצועיה,
 אבל כאשר מחיר מטוס בודד כזה עולה על 100 מיליון
 דולר, אפילו חברת „גרומן“, יצרנית ההוקאיי, טוענת

אורי יפה שייצג את בטאון חיל האוויר בכנס 1979 של "חיל האוויר הקונפדרטיבי" מספר על:

C.A.F. - ח"א האחר של ארה"ב



מטוס P-47D תאנדרבולט של הכנף המרכזית

דרך טייסת הרפאים אפשר לראות, לשמוע, לגעת ולהריח את אורת מלחמת העולם השנייה. ה-C.A.F. מעניק לציופים מבחוץ לא רק את העובדות הישבות, אלא גם את האווירה והרוח הייחודית, ששררה בעולם באותה תקופה וסייעה לשמור על חירותה של אמה ריקה והעולם כולו. באמצעות תצוגות אויריות מרשימות, מקבל הצופה את התמונה האותנטית של אותם ימים. היתה זו תקופה בה אזרחי ארה"ב יכלו לחוש רגש גאווה עמוק. תחושה זו באה לידי ביטוי ממשי באורת ה-C.A.F.

בין המראה לנחיתה נשמע קולו של הכרוז: "סגור עיניך למשך 10 שניות. כשתפק אותך, תהיה במכונת-זמן. שליח נאמן של הדימיון יקח אותך 40 שנה לאחור... פקח את עיניך. השנה 1939. מלחמת העולם השנייה מתחילה כשגרמניה מפציצה מהאוויר את אחד מגשרי פולין..." ועוד בטרם מסתיים הכרוז את דבריו, מגיח מן השמיים מפציץ-קרב היינקל HE-111 ועורך תצורה גת עשן רצינית, כהפצצה אוירית מדור-מה.

"עתה סגור שוב את עיניך. השעה היא 19:55. הזמן הוא יום ראשון שקט, באי הוואי הנפלאים, במקום ששמו פרל-הארבור..."

בסיס הקבע של חיל-האוויר הקונפדרטיבי נמצא בעיירה הרלינגן בטק-

הטייסים רשם על גוף המוסטאנג: "חיל-האוויר הקונפדרטיבי". זו היתה ההתחלה.

"טייסת רפאים"

חברי חיל-האוויר הקונפדרטיבי אינם חיים על כוכב אחר. במשך השבוע הם משמשים כעורכי-דין, מהנדסים, רופאים ואפילו שוטרים. אולם, בוויקי-אנד הם מתאספים יחד במקום נידח ומבצעים מעשים משונים מעל מפות ותרשימים. הם נעשים טייסים של חיל-האוויר היפאני והגרמני, חוזרים לשנת 1941 לאתרים כפרל-הארבור במטוסי B-17 ו-P-40 מזקינים. מפריחים סביבם עשן, רעש, בלבול והתרגשות לרוב. חיל-האוויר הקונפדרטיבי מכיל מוזיאון מעופף ותצוגה קרקעית של כל הקשור בתעופה העולמית דאז. מוקד ההתעניינות הינו בטייסת של חיל-האוויר הקונפדרטיבי. טייסת זו, שבתרגום חופשי, קרויה "טייסת רפאים" (GHOST SQUADRON), מתאפיינת באור-סף נדיר וכמעט מושלם של מטוסים מסוגים שונים מימי מלחמת העולם השנייה. ניתן למצוא ברשימת המטוסים משרשמיט, B-17, B-24, מסוק סיקורסקי R-4, קומאנדו, ספיטפייר, תאנדרבולט, היינקל 111, מוסטאנג — ועוד רבים אחרים.

מטוסי קרב ותובלה, עתירי ניסיון ולמודי קרבות, שנחקקו במלחמת העולם השנייה כמכריעי המלחמה, החליקו באיטיות לתוך ההיסטוריה בתום טיסתם האחרונה. מנועם דמם, המערכת החשמלית כובתה והם נדחקו לפינה נשכחת במוסק.

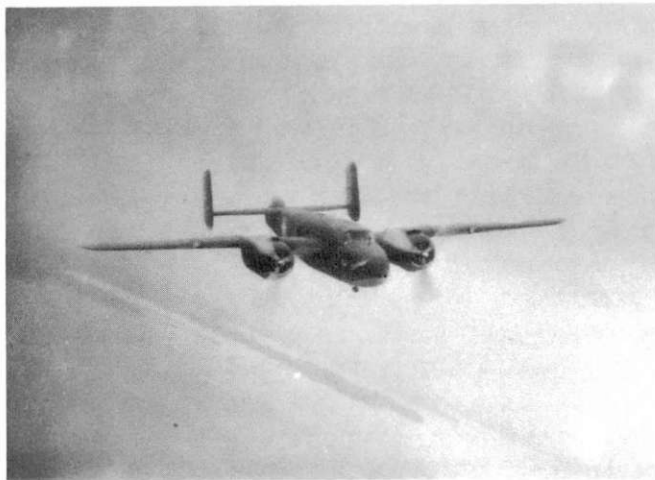
זה היה יכול להיות הפרק האחרון בהיסטוריה של רוב מטוסי מלחמת העולם השנייה. אך חבורה קטנה של טייסים לשעבר ידעה כי אסור שכך יקרה. בעיירה קטנה בטקסאס, ארה"ב, הנציחו אותם חובבי תעופה מושבעים את התקופה הנוראה והנפלאה של התעופה הקרבית במלחמת העולם השנייה. דרך אהבתם המשותפת לאווירנים וטיסה תוך זיקה מיוחדת ורגישה להיסטוריה, הקימו את האוסף הגדול ביותר בעולם של חילות-האוויר בין השנים 1939—1945.

סיפורו של חיל-האוויר הקונפדרטיבי (CONFEDERATE AIR FORCE) מתחיל בשנת 1957. המלחמה הסתיימה תריסר שנים לפני-כן. חיילי צבא ארה"ב בזמן המלחמה השתחררו מהצבא. רובם חזרו למשפחה, לקולג', לעסקים — לשיגרת היוס-יום. זה היה הזמן ליזום התחלות חדשות.

קבוצת טייסים לשעבר, חובבי תעופה מושבעים, קנו את כוכב-הקרב, מטוס הוורווק P-40 (WARHAWK). היה זה מטוס קלאסי, הלוחם האווירי הראשון של ארה"ב במלחמה. מאוחר יותר התגלה באל-פאסו, ניו מקסיקו, אחד ממטוסי הקרב הטובים ביותר שיוצרו אי-פעם — המוסטאנג שוחרי התעופה רכשו גם את המוסטאנג הנכסף. כוונתם הראשונית היתה לשמור את אותם מטוסים במצב שמיש, כדי שיוכלו לטוס בהם רק לשם הנאתם הפרטית. לפיכך, ייסדו מעין קלוב-תעופה כדי שהנטל הכספי הכרוך באחזקת המטוס יתחלק בין כולם. טייסים נוספים התעניינו בקלוב המצומצם ויצטרפו אף הם למועדון החדש. אחד



מטוס P-51D מוסטאנג מעל הרלינג



מפציץ B-25 מיטשל של כנף מינסוטה

אויורבאטיקה במצב הפוך. גם שמו על גבי גוף המטוס נכתב הפוך, כך שבעת האויורבאטיקה ההפוכה יהיה כתוב כראוי... את הרול הוא מבצע ב-16 חל-קים שווים עם לופים הפוכים, קרוב מאוד לקרקע. כשהוא נוחת, הוא בקר-שי יורד מהמטוס, אבל בטיסה הוא נהיה צעיר באיזה 40 שנה!

בכלל. רואים שם דברים נפלאים. הם שיחזרו נחיתה של B-17 שנפגע באחד מגלגליו. אתה עומד על הקרקע ורואה את המטוס נוחת עם גלגל אחד בלבד...

אחד החזיונות היפים של הכינוס היה יצירת מעגל של מטוסים שונים באויר. כל מטוס סב במהירות שונה, בין 60 ל-200 קשר. העוגה-עוגה הזו חגה באויר ויצרה תחושה כאילו זו תנועה של מערכת-כוכבים.

תופעה מקובלת היא, שמופיע בשי-מיים מטוס מסויים ובקהל פורצות קריאות התלהבות: ,אתמול עוד היה המטוס גרוטאה והנה היום הוא כבר טס במפגן! בדרך-כלל, אלה הם כל אותם חברי ה-C.A.F. המתמידים בטי-פול והשמשת המטוסים שבאוסף.

המוסטאנג הוא הפייבוריט שלהם. הוא זוכה למחיאיות כפיים סוערות ב-כל הופעותיו. יש להם חיבה גם לביי-בי' שלהם, ה-B29, שהוא המטוס החדש ביותר, הינוקא של חיל-האויר ה-אמריקני האחר...

בסך-הכל, השתתפתי בחזיון מרהיב ומרתק, בעל אוירה טובה, הרבה צב-עוניות וסגנוניות ורוח של קארנבל אמיתי, והחשוב ביותר: במשך ארבעה ימים השמיים היו מכוסים היסטור-ריה!

לב השמיים. סך-הכל, זהו חור נידח, יותר רחוק מנביעות... כשראו אותי, הרימו גבות בתמיהה. אף פעם לא ראו טייס בואינג כל-כך צעיר.

מארגני הכינוס דואגים לסקר את כל הארועים המרכזיים שהיו במלחמת ה-עולם השנייה. הם לא מפספסים דבר! המטוסים צבועים בצבעים אמיתיים עם כל הקישוטים שהיו נהוגים בעבר. כמו בימי המלחמה, מצוירות על חרטום ה-מטוס נשים בכל מיני פוזות, המבטי-חות מזל לאותו מטוס... אתה יכול ל-הבחין במפציץ המתהדר בכתובת: ,דייאמונד לילי' (לילי יהלום) או, לאקי לוס' (לוסי בת-מזל). ישנם גם אויר-נים המסתפקים בעיטור האף בשתי לס-תות שיניים מחודדות. וכך משוטט לו כריש אוירי מעל לצופים הניצבים על טריבונה ענקית ומתמוגגים מנחת.

אויורבאטיקה ועוגה-עוגה

המבנה הפנימי שלהם מיוחד במינו. כל חבר ה-C.A.F. מתמנה אוטומאטית לדרגת קולונל. זאת כדי ליצור שיוויון בתוך הארגון. לקראת הכינוס השנתי אחרון הסמיכו 400 קולונלים. ל-C.A.F. יש עוד כ-15 סניפים בכל רחבי אמרי-קה. הם שומרים על פעילות רצופה ב-משך השנה כולה באמצעות פגישות, הרצאות וידעון הנשלח לכל אחד מה-חברים.

לכינוס הגיעו גם חילות-אויר אור-חים, דוגמת חיל-האויר האמריקני ו-הקנדי, שתרמו הופעות אוירובאטיות מופלאות. אגב, אוירובאטיקה: היה שם אדם בן 65 בשם דיואן קול, שהכ-שיר פייפר עם קרבוראטור הפוך וביצע

סאס. זו עיירה על גבול מקסיקו, בצפון מזרח טקסאס. הרלינגן היא עיירה טק-סאנית טיפוסית המשתרעת על-פני מי-שור מדברי נרחב ומזכירה במידה מסו-ימת את אופירה... הבתים פתוחים, אין גדרות, האנשים ידידותיים, ואורח-החיים אינו פורמאלי ומחייב.

תמצית מלחמת העולם ה-II

חברי ה-C.A.F. מתאפיינים ברוח הת-נדבות נדירה לטובת העניין, בשקדנות, במסירות ובנתינת הכל לטובת ה-C.A.F. הם ממש מיסיונרים למורשת. הם מאמינים, כי עבודתם בשמירת ה-היסטוריה של מלחמת העולם השנייה היא בבחינת קודש-קודשים. הם ממש רואים זאת כשליחות. המוטו שלהם הוא, כי התקופה חייבת להחקק בזיכ-רון לא רק כהיסטוריה, אלא כלקח ל-הווה ולעתיד. ככלות הכל, הזמן עובר, הגיבורים מתעייפים, אך, הזיכרונות נשארים...

באוקטובר של כל שנה נערך הכינוס המסורתי של חברי ואוהדי ה-C.A.F. בארבעה ימי התכנסות אינטנסיביים מתבטאת תמצית מלחמת העולם ה-שנייה. הכל מתבצע במין אמונה נדי-רה, כמעט בדתיות. האהבה לתעופה מורגשת בכל מקום ובכל רגע. אתה שר-אל מישהו מה השעה, והוא עונה: על איזה מטוס אתה רוצה לדעת? זו חגי-גה לעיניים לכל חובב תעופה!

אין מוזמנים רשמיים לכינוס. חד-ר-חלק. הם לא מזמינים איש. כל חברי ה-C.A.F. ומשפחותיהם באים לכינוס, וכל המעוניין מלבדם — מתקבל באה-בה. כשפניתי אליהם, שמחו ממש עד

המירוץ אל הנפט (א)



גרעין כוח המארינס האמריקני: מטוס AV-8A ומסוקי תובלה CH-53 ו-CH-46

ערך, יגיעו מדינות אופ"ק לשיא יכולת הייצור שלהן — 44 מיליון חביות ב־יום. מכאן ולהבא יימשך הייצור בקצב זהה לפחות עד 1990 (אם לא יירד). ה־חל מ־1983 מסתמן איפוא מחסור ב־דלק בעולם. למזרח יהיו חסרות כ־4.5 מיליון חביות ליום, ולמערב 7.2 מיליון חביות ליום. לא פחות מ־75% מעת־זאת הדלק הידועות בעולם והניתנות ל־ניצול מהיר, נמצאות במפרץ הפרסי. נתונים אלה מצביעים על חיוניותו של האיזור לשני הגושים בעת שלום, ובמ־יוחד בעת מלחמה.

מרבית מרבצי הנפט משתרעים בר־צועה בת כ־1,600 ק"מ לאורך חופי ה־מפרץ הפרסי. ברצועה זו מרוכזים יותר מ־800 בארות, 4,800 ק"מ של צנרת, 5 נמלי נפט, וארבעה בתי זיקוק. כל התפוקה של המתקנים הללו מועברת בים, דרך מצרי הורמוז, המהווים גם את תחומו הדרומי־מזרחי של איזור ה־נפט.

ברית מול ברית

ישנו עם זאת הבדל מהותי בין ה־אינטרסים של ברית"מ ושל ארה"ב ו־בעלות בריתה באיזור. ברית"מ מייבאת מאיראן ומעיראק כ־50% מתצרוכת ה־נפט והגאז של הרפובליקות האסיא־תיות־המוסלמיות שלה שהן בנות ברית תה במידה מסויימת, ותלויות בה ב־מידה רבה. לעומת זאת, הברית בין מדינות העולם החופשי לבין מפיקות הנפט במפרץ הפרסי רופפת למדי וגל־עינה הוא הסחר, התלות ההדדית במו־צרים, הפחד המשותף מברית"מ ובע־לות בריתה.

ברית"מ, כמדינה דיקטטורית, יכו־לה לווסת את תצרוכת הדלק שלה ב־התאם למשאבים הקיימים והצרכים הנראים, ללא ביקורת וללא צורך בה־ליכים תחוקתיים. במערב לעומת זאת דעת הקהל תובעת אספקה סדירה של אנרגיה כחלק מתרבות הצריכה, ורק תקנות לשעת חרום יכולות למנוע אס־פקה זו. אם תיפסק הזרמת הדלק ה־מיובא, תוכל ברית"מ להמשיך ולתפקד גם אם ה־זרחים יסבלו. המערב לעומת זאת, ישותק לחלוטין, הן מבחינה כל־כלית והן מבחינת היכולת הצבאית ל־נהל לוחמה במשך זמן זה או אחר. ה־מאגרים האיסטרטגיים במערב זעירים בהתחשב בכמויות הדלק הנדרשות ל־תיפעול צבא במלחמת התנועה שתתפ־

שיעור 25% מכלל היבוא הכולל. כיום נמצא היבוא בגידול.

ברית"מ היא מפיקת הנפט הגדולה בעולם, והיא תורמת 19% מהייצור ה־בינלאומי של נפט גולמי. יתר על כן, היא מייבאת כמויות גדולות של נפט וגאז מאיראן, עיראק ורומניה. חלק מ־היבוא נמכר לבעלות בריתה; חלק נ־כר נאגר כעתודה אסטרטגית. עם זאת, קצב גידול צריכת הדלק בברית"מ עולה בהרבה על יכולת היצור. פגמים ביצור וליקויים בביצוע טכנולוגי מונעים את פיתוח מאגרי הנפט בסיביר בהם מרוכ־זת רוב הרזרבה הסובייטית ואת ניצו־לם.

תחזית צריכת דלק שהכינה סוכנות הביון המרכזית של ארה"ב במארס 1977 מצביעה על משברים צפויים. ל־פיה, יעלה יבוא הדלק של העולם ה־חופשי שהיה 48.4 מיליון חביות ביום ב־1976, ל־54.9 מיליון ב־1980 ויגיע ל־72.6 מיליון ב־1985. ברית"מ תגיע מ־עודף של 0.9 מיליון חביות ביום שממ־נו נהנתה ב־1976, ליבוא של 4.5 מיל־יון חביות ליום בשנת 1985. מדינות אופ"ק, בעיקר מדינות המפרץ הפרסי ולוב, ייאלצו להגדיל את תפוקת הנפט שלהן שהיתה 30.9 מיליון חביות ביום ב־1976, ל־32.9 ב־1980 ול־51.2 מיליון חביות ביום ב־1985. אלא שב־1982 ל־

מאת יוסף בודנסקי

נתוני רקע

שר ההגנה האמריקאי, הרולד בר־און, הטיל את הפצצה ב־25.2.79 ברא־יון טלוויזיה. בין ניסוחים פשרניים (לא עוד ויאטנאם) והצגת מדיניות התבדלות, קבע כי „זרימת דלק מהמז־רח התיכון היא חלק מהאינטרס ה־יוני שלנו אשר מצדיק... כל פעולה מת־אימה, כולל שימוש בכוח." גם שר ה־אנרגיה, גיימס שלזינגר, אמר בפירוש בתכנית אחרת כי נוכחות צבאית להב־טחת האינטרסים האמריקניים במפרץ הפרסי אינה תיאורטית כלל ועיקר.

ארה"ב צורכת ביממה 16.2 מיליון חביות, ומהן 6.2 מיליון מיובאות. יפאן צורכת 5.1 מיליון חביות דלק — כולן מיובאות. ארצות ברית נאט"ו במערב אירופה צורכות 13.0 מיליון חביות, מ־תוכן 12.5 מיליון מיובאות. מדינות ה־מערב מייבאות 17.7 מיליון חביות דלק ביום מארצות המפרץ הפרסי שהן 52% מתצרוכתן. מאז נעשה העולם ער למח־סור בנפט, ולמושג „נשק הנפט", גדל יבוא הנפט האמריקני ממקורות לא בטוחים (המזה"ת) משיעור 29% מכ־לל היבוא הכולל לשיעור 41%. מהמפ־רץ הפרסי גדל היבוא משיעור 18% ל־

תח באירופה, אם תהיה פלישה סוביי-
טית.

ברור איפוא כי ישנו הבדל ניכר בין אופי ההתערבות הסובייטית הצפויה ל-
בין זו של ארה"ב. התערבות אמריק-
אית תבוא אך ורק כדי להבטיח את
המשך אספקת הדלק לעולם החופשי.
התערבות סובייטית, לעומת זאת, יכו-
לה לבוא גם במטרה למנוע, בצורה זו
או אחרת, אספקת דלק למערב. לכן,
ברית המועצות יכולה להרשות לעצמה
התערבות כזו, אשר תגרום להרס הש-
דות והמתקנים, אך לא כן המערב.
להצלחת פעולת ההתערבות נודעת
חשיבות ניכרת לגורם הזמן. במגמה זו
מחזיקות שתי המעצמות גופים צבא-
יים המסוגלים להגיע לחופי המפרץ ה-
פרסי במהירות מירבית.

הכוח האמריקאי

מאז נולדה מזיניות התגובה הגמי-
שה, בשנות ה-60, חיזקה ארה"ב את
היחידות הניידות שלה, את כוח האש
שלהן ואת ניידותן. כוח ההתערבות ה-
אמריקאי מורכב משני גופים: יבשתי,
המתבסס על כוח יביל-אוויר ועל חיפוי
של חיל האוויר; וכוח ימי, המתבסס על
הפעלת נחתים בחיפוי אוירי של אוי-
ריית-הצי והנחתים. כל אחד משני ה-
כוחות אמור לפעול בנפרד ולמלא את
כל התפקידים הנדרשים. נערכו תירגו-
לים מעטים בלבד לשיתוף פעולה בין
זרועי.

כוח ההתערבות היבשתי מתבסס על
שתי דיביזיות: הדיביזיה המוטסת ה-
101, הכוללת גם אלמנטים של שריון ו-
מסוקים, ודיביזיית הסער ה-82, המת-
בססת על ציוד נייד וקל. שתי הדיבי-
זיות מוצבות בארה"ב. כתגבורת להן,
הוקצו שתי דיביזיות רגלים מצומצ-
מות-תקן. בזמן חרום, אמורות דיביזי-
יות אלו לטפל בכל בעיות החתרנות בין
קוריאה והמזה"ת (לרבות אירופה ואפ-
ריקה), כך שאין להניח כי ניתן יהיה
לשגר את שתיהן בבת אחת למזה"ת.
מטוסי התובלה האמריקניים מרוכ-
זים בפיקוד התובלה (MAC), ובזרוע ה-
תובלה של המשמר הלאומי (CANG).
בסה"כ נמצאים כיום בשירות 70 מטו-
סי C-5A, גאלאקסי, ו-234 מטוסי
C-141, סטאר-ליפטר, למילוי כל צור-
כי התובלה האיסטרטגית של ארה"ב
ברחבי-תבל. כ-500 מטוסי C-130, הרי-
קולס, לדגמיהם השונים, אמורים לס-

פק את כל צורכי הלוגיסטיקה הטאק-
טית, וכן תיפקודי משנה רבים לאין-
ספור כגון הנצלת מל"טים, מימסרים
וסיורי מזג-אוויר. כל המטוסים הללו
מוסבים בצורה כה יסודית עד כי לא
ניתן להתייחס אליהם כאל מטוסי תו-
בלה פוטנציאליים. כ-300 מטוסי תוב-
לה אזרחיים נמצאים בעתודת החירום
הלאומית, וניתן להשתמש בהם לצרכי
הצבא רק באישור הקונגרס. כ-180 מטו-
סי תובלה מסוגים שונים, רובם מטו-
סים אזרחיים, נמצאים בחברות הת-
עופה השונות שבשליטת סוכנות הביון
המרכזית. רובם מפוזרים ברחבי המז-
רח הרחוק. רק לחברת AIR AMERICA
מטוסי STOL.

תקן ציוד החירום של הדיביזיות כו-
לל ציוד ודלק לחמישה ימי-לחימה. ב-
תנאי תימרון — כלומר, לאחר אזהרה
המאפשרת התארגנות מסודרת בשדות
התעופה, ולאחר שכל כוח התובלה ה-
איסטרטגי גויס — יידרשו כעשרה
ימים להעברתה למזרח התיכון של אחת
הדיביזיות יבילות-האוויר. תנאי נוסף
לכך הוא אקלים פוליטי נוח, שיאפשר
חניית ביניים לתדלוק, ובכך יאפשר
נשיאת מטען מועיל מירבי על חשבון
דלק. הזדקקות לתידלוקים באוויר ולנ-
תיבים עוקפים, יאריכו במידה רבה את
זמן העברת הדיביזיה. הדרך היחידה
לקצר את משך העברת הכוח, היא לה-
עביר את מרבית התחמושת והדלק, ו-
חלק מהגייסות, במטוסי תובלה אז-
רחיים לשדות תעופה של מדינה ידידו-
תית שכנה, ומשם — באמצעות מטוסי
תובלה טקטיים (C-130) ומסוקים
(CH-47, CH-53) — לנקודות ההתער-
בות. כוח המטוסים והמסוקים חייב
להיות זה של המדינה הידידותית שאם
לא כן, משך העברת מטוסים ומסוקים
מארה"ב, או מאחד הבסיסים, יבטל
את כל החיסכון שבזמן ההעברה.

העברת דיביזיית חי"ר רגילה, ללא
ציוד כבד, אך עם המסוקים האינטגר-
ליים שלה (UH-1, AH-1) נמשכת בין
30 ל-45 יום, בהתאם למצבת כוח ה-
אדם שלה ומידת כוונותה. באירופה
נמצאות 5 דיביזיות של הצבא האמרי-
קאי; כולן דיביזיות משוריינות או
חרמ"ש. מסופחת אליהן בריגדת-רגלים
ניידת. אף אחת מהדיביזיות הללו אי-
נה בנוייה לתובלה מהירה, וממילא, ה-
מצב הצבאי באירופה אינו מאפשר
שליפת כוח בגודל כזה מהסד"כ.
לחיל האוויר האמריקאי 77 טייסות

מטוסי קרב-הפצצה לסוגיהם. 26 מיו-
עדות לאירופה (ורובן מוצבות שם),
10 מוצבות בדרום-מזרח-אסיה. 17 טיי-
סות המשמר הלאומי והרזרבה מהוות
את כל העתודות האמריקניות.

מטוסי קרב מיועדים לליווי ולהגנה
של כוח מטוסי התובלה בדרכם ליעד
ההתערבות. הם אמורים להשיג עליו-
נות אווירית מוחלטת מעל שטח ההנ-
חתה-הצנחה. אחרי כן הם אמורים ל-
סייע לכוחות הקרקע בלחימה על היע-
דים. במשך כל תיספוק כוחות הקרקע
מהאוויר, הם אמורים ללוות את מטוסי
התובלה.

בתנאים אופטימליים יפעלו מטוסי
הקרב מבסיסי מדינה ידידותית סמו-
כה. במקרה הגרוע, הם יופעלו מבסי-
סים אמריקאיים באירופה ובמזרח ה-
רחוק. לצורך הגעה לנקודות הלחימה,
הם יהיו תלויים בצי של מכליות מ-
עופפות. מערך הלוגיסטיקה של טיי-
סות הקרב האמריקאיות הוא מורכב.
כך, למשל, נזקקו האמריקאים ללא
פחות מאשר 42 מטוסים, מהם 36 מ-
כליות מעופפות, לתיחזוק 12 מטוסי
F-15 אשר ביקרו בסעודיה בסוף ינואר
1979. המטוסים אשר ביקרו בסעודיה
לא נשאו כל חימוש, ונעזרו בשירותי
שדה ותחזוקה של המדינה המארחת.
לא יותר ממאה מכליות ב-SAC, חופ-

שיות לתיפקוד בכל רחבי תבל.
להכשרת שדה תעופה לתיפעול רא-
שוני של מטוסי קרב ללא תחזוקה מו-
רכבת, דרושים מששה שבועות ועד שלו-
שה חודשים, בהתאם לתנאי הקרקע,
ובהנחה שמרבית הציוד מגיע בדרך ה-
יבשה או האוויר. שדה כזה מוגבל מב-
חינת כושר ההשמה של מטוסים פגו-
עים, והוא זקוק להזרמה של ציוד,
חלפים, חימוש ודלק.

טייסת אמריקאית הנמצאת בכונ-
נות מסוגלת להגיע לאירופה תוך 36 עד
48 שעות. שם היא נקלטת בידי צו-
רים מאומנים על תשתית נרחבת הכו-
ללת שדות תעופה, חלפים וחימוש. ל-
העברת ציוד ומלאי חלפים, תחמושת
ודלק לשדה תעופה ידידותי, כדי לאפ-
שר תיפעול סדיר של טייסת לשבוע
ימים, יידרשו בין שבוע לעשרה ימים
בתנאים אופטימליים, כאשר כל מטו-
סי התובלה הנדרשים נמצאים בהישג
יד. תורת הלחימה האמריקאית דור-
שת 5-8 טייסות טקטיות לשם תיפ-
עול דיביזיה בתנאים של לוחמה טק-
טית קונבנציונלית.

יים באזורים הצבאיים המיועדים ל- התערבות צבאית מלאה במזה"ת, וא- חת באיזור המרכזי של הפיקוד האסי- אתי — מקום ממנו היא מיועדת ל- התערבות בסין או, בעת חירום, גם במזה"ת. לפחות זיביזיית-שלד אחת מוצבת באזורים הצבאיים המיועדים למזה"ת.

מאז 1975-1977 עוברות הדיביזיות המוטסות הסובייטיות חידוש ציוד מהותי אשר כתוצאה ממנו גדלה הדי- ביזיה מכ-9000 לכ-12000 איש, שבהם כ-1500 קצינים.

דיביזיה מוטסת מורכבת משלוש חטיבות לוחמות, אשר להן נגמ"שים, תותחים מתנייעים, תותחי נ"ט ותות- חי נ"מ לתנאים צמודים. לדיביזיה גם אגדי ארטילריה, נ"ט, נ"מ טילי ונ"מ תותחי. בין טילי הנ"מ ניתן למצוא מהסוג SA-6 ו-SA-9. רוב הנ"מ התותחי הוא מסויימים מסוגלת הדיביזיה לתפעל טילי קרקע-קרקע מהסוגים FROG ו- SCUD. לכל דיביזיה מוקצב הציוד ה- יעודי שלה. ציוד זה ארוז, מחומש, מ- תודלק ומוכן לאריזה במטוסים. ציוד- חירום, הדרוש לצוות השתלטות שלדי, נמצא בתוך מטוסי תובלה העומדים ב- כוננות תמידית. לדיביזיה יש כמות ציוד נוספת אשר בה מבוצעים האימ- נים, כדי לא לפגוע בכוננות של הציוד הקרבי. לכל דיביזיה אספקה ותחמו- רות לכשבעה ימי לחימה, ציוד ורכב לחימה של צוותי ההשתלטות השלדיים המוצנחים והצוותים עצמם. שאר ה- ציוד מוכן להנחתת סער במשטחי נחי- גה שלא הוכשרו.

הדיביזיה המוטסת הסובייטית צרי- כה להיות מסוגלת להילחם עוד מהא- ויר, לצאת, תוך כדי אש, מהמטוסים ו- להתארגן לחימה. מטרתה המוצהרת של הדיביזיה היא להשיג יעדים אופ- רטיביים ואיסטרטגיים בפעולה ברמה הטקטית. פעולה כזו תבוצע הן באופן עצמאי והן תוך שיתוף פעולה ותיאום עם כוחות היבשה הפועלים בחזית, ו- האמורים להתקדם ולהתכנס לעבר ה- דיביזיה. דיביזיה מוטסת צריכה להיות מסוגלת לתפקד באופן עצמאי, כלומר, ללא סיוע אוירי — כאשר היא מגינה על עצמה הן במסך נ"מ סמיך, והן תוך שיתוף הדוק עם יחידות FA (חילות האויר הטקטיים של בריה"מ).

השיפור המשמעותי ביותר שהושג ב- דיביזיות המוטסות, הוא משך הצנח-

יית נחתים אחת על כל ציודה. חלק ניכר מהספינות עובר עתה שיפוצים ה- מוציאים אותם משימוש מבצעי.

בצי הששי מוצבות בדרך קבע נושאת מסוקים ו-4 ספינות סער אחרות. בצי השביעי — נושאת מסוקים ו-7 ספי- נות-סער מסוגים שונים. כן יוחדו לש- עת חירום 4 נושאות מסוקים ו-21 ספי- נות סער לתיגבור הצי השישי והצי ה- שביעי, בתנאי שבאירופה או במזרח ה- רחוק לא ייוצרו מתיחויות שיחייבו תי- גבור הכוחות האמריקאיים שם. כדי ל- העביר את מטוסייהם, זקוקים הנחתים להפעיל כמות מוגבלת של מטוסי קרב משדות מאולתרים על החוף. בהסתמך על הציוד הנוכחי, יידרשו למעלה מ-200 ספינות גדולות (מגודל משחתת ומעלה) וכ-2,000 אסדות-נחי- תה, להנחתת דיביזיית-נחתים על חוף עיין, בהנחה כי הצי אינו צריך ללחום בכוחות ימיים עוינים כדי להגיע לנ- קודת ההנחתה.

הכוח הסובייטי

כיבוש פראג בידי כוח מוטס, באו- גוסט 1968 וטיפולו של בריה"מ במש- בר האמינות של כוחותיה בצ'כוסלוב- קיה בסוף ספטמבר אותה שנה, לימדו את הסובייטים לקח, והביאו אותם ל- שפר ולתרגל בהרחבה את יכולת-ההת- ערבות המהירה שלהם. מאז 1969 מנ- צלים הסובייטים כל הזדמנות לתרגל את כוחות ההתערבות המהירה שלהם, הן בתחומי בריה"מ ומזרח אירופה ו- הן ברחבי תבל.

לבריה"מ שני כוחות יעודיים להת- ערבות מחוץ לגבולות ארצם — הדי- ביזיות המוטסות וכוחות הנחתים. עם זאת, מרבית כוחות היבשה והאויר (FA) מסוגלים לתפקד ככוחות התערבות ל- אחר התארגנות קצרה.

הדיביזיות המוטסות הן כוח התער- בות יעודי-פוליטי מוצהר. לבריה"מ 7 דיביזיות סדירות המפוזרות על פני בריה"מ באתרים ידועים. קיימים גם דיביזיה שמינית המשמשת כבסיס אי- מונים המרכזי של הכוחות המוטסים, ושלדים של שתיים עד ארבע דיביזיות מילואים. לשבע הדיביזיות הסדירות צמודים מטוסי תובלה, הכוללים מטו- סים מזרוע התובלה הסדירה (VTA) ומחברת התעופה אירופלוט, המהווה חלק אינטגרלי של חיל האויר הסו- בייטי. משבע הדיביזיות, מוצבות שת-

כוח-ההתערבות המוצהר של ארה"ב מתבסס על הצי ויחידות הנחתים. לני- חתים שלושה כוחות אמפיביים (MAF) שכל אחד כולל דיביזיית נחתים, כנף לסיוע אוירי, מערך סיוע לוגיסטי ויחי- דה עצמאית לפיקוד ולשליטה. מתוך שלושת אגדי הכוחות, מוצב האחד ב- פיליפינים, שני הנחשב כ"כח גמיש", מוצב בקליפורניה ומרבית הציוד שלו נמצא בבסיסים קדמיים בהוואי ובפילי- פינים כאשר ייעודו העיקרי — כוח ה- תעה במזרח הרחוק, ושלישי (MAFI) מוצב ברובו בצפון קרולינה. כוח זה מיועד להתערבות באירופה ובמזרח ה- תיכון; גדוד אחד ניצב בדרך קבע על ספינות הצי הששי כשהוא מצויד במ- סוקים, אך ייעודו הגנה על הצי ומת- קניו. ציודו מותאם למשימה זו. למע- לה מגודד נוסף של הנחתים מפוזר ב- שגרירויות ארה"ב באירופה ובמזרח ה- תיכון (ככל שהמתיחות עולה, כך גדל מספר הנחתים המוצבים מעבר לים, והדבר מצמצם במידה ניכרת את ביי- צועי הכוח).

הכוח הקונבנציונלי של צי ארה"ב מורכב מכוחות-משימה, הבנויים סביב צי נושאות המטוסים של הצי. כוח משימה קלאסי מתבסס על שתי כנפות — כלומר, שתי נושאות מטוסים גדר- לות. הצימצומים והסכנות הגדולות הו- לידו בשנים האחרונות את המתכונת של כוח-משימה-חד-כנפי. הצי הששי, המוצב ביס-התיכון, מתורגל בהתאם למתכונת זו. הצי השביעי, המוצב בין הפיליפינים ויפאן אינו מתורגל כך, אף שתחום אחריותו מגיע עד לחופיה ה- מזרחיים של אפריקה. הצי בנוי עם זאת, למשלוח כוח משימה (כוח משי- מה 77) המתבסס על נושאת מטוסים אחת לשם הפגנת נוכחות. כוח זה לא תורגל מעולם במשימות קרביות.

לצי ארה"ב 11 נושאות מסוקים: 4 מטיפוס TARAWA המודרניות ו-7 מ- טיפוס IWOGIMA המיושנות יחסית. מלבד זאת לצי 53 ספינות סער ונחי- תה, מגדלים שונים; נושאת מסוקים מטיפוס TARAWA מסוגלת לשאת 1800 נחתים לנחיתה קרבית או נחיתה ב- תנאי שלום. נושאת מסוקים מטיפוס IWOGIMA מסוגלת לשאת 2890 נחתים לנחיתה מסודרת בנמל אוהד, או 600 נחתים על כל ציודם לנחיתה קרבית ב- חוף עוין במרחק של כ-100 מייל מה- ספינה. כל 53 ספינות-הסער האחרות גם יחד, אינן מסוגלות להעביר דיביז-

בשתי נושאות המסוקים מטיפוס מוס-קבה, ובשתי נושאות המסוקים מטי-פוס קייב אין מעליות המסוגלות להעלות לסיפון מסוקים מהגודל של ה-Mi8, Mi-14 או Mi-24. ספינת סער יעור דית אחת — איבן רוגוף — נמצאת כרגע בשלבי ניסוי מתקדמים. בביצועת הים הבלטי, נמצאות בשימוש מספר רחפות ענק.

בתרגילים שנערכו באחרונה, הצליחו כוחות נחתים, מצוידים במסוקים, אשר המריאו מחוף אוהד סמוך, בנסיונות להבקיע מערכי אויב ולתפוס את ריס חיוניים בסביבות החוף. בחלק מן התרגילים בוצע הדבר, תוך שיתוף פעולה עם כוחות שנחתו מהים. בתרגיל האחרון (שעליו פורסם במאי 1979) בוצע הדבר, למרות שהכוח שניסה לנחות מהים נבלם כביכול לפני החוף. בצורתו הנוכחית אמור כוח הנחתים לתפקד בסדרי גודל גדודיים, בעזרת מסוקי סער ותקיפה. מטרתו לתפוס או להשמיד מטרות מפתח, או לבצע פעולות הטרדה והשמדה לעורפו המידי של האויב.

סיוע צמוד יקבלו הנחתים ממטורי סים קבועי-כנף, שימריאו מנושאות המסוקים של הצי מינסק או קייב — מטוסים אלה, מסוגלים לתפקד בגבהים שונים, כולל נמוכים ונמוכים מאוד. דבר זה מאפשר את ההפתעה בהתקפה. כך טען לא מכבר קפיטן גוקינאיב, מפקד נושאת-המטוסים מינסק. מטוסי ה-FORGER יכולים לשאת ארבע כוורות רקטות UT-57-32 או UT-57-16, הזהות לאלו שנושא מסוק תקיפה.

כוח נוסף המעורב בפעילות ים-קרקע: המסוקים הכבדים האזרחיים של אירופלוט. כוח זה, המכונה, כוח קאזאן, אמור להיות מעורב בהנחת צינור הנפט הטראנס-סיבירי. הוא מונה כ-1000 מסוקים שונים. אף כי המסוקים שייכים לאירופלוט, הריהם מהדגמים הצבאיים של המסוקים רצופים בצבעי הסוואה. למסוקי Mi-8 יכולת נשיאת חימוש ומיכשור אלקטרוני צבאי. מסוקי כוח קאזאן השתנו בתמרונים ברחבי בריה"מ ומצוידים לה.

הכוחות הסובייטיים, הנחתים והדיביזיות המוטסות, נמצאים בכוננות גבוהה. כך נאמר בדבריהם של מנהיגי בריה"מ.

תחילת הצנחת כוח ההשתלטות ועד לסיום ההתארגנות הראשונית, חלפו לא יותר מאשר 16 דקות. מרבית החיילים הונחתו/הוצנחו על ידי מטוסי An-12. הציוד הועבר על ידי מטוסי An-22 וכן על ידי מטוסי IL-76 — שהינם חידוש העיקרי במטוסי התובלה הסובייטיים המיבצעיים. ביצועי טייסת התובלה ישתפרו עוד יותר לכשיוכנסו לשימוש המטוסים החדשים הנמצאים בשלבי ניסוי מתקדמים וקליטה מבצעית. לזרוע התובלה הכבדה נכנס מטוס An-40, שהוא בעל כושר נשיאה וטווח העולים על הגאלאקסי האמריקאי.

מטוסי תובלה בינוניים בעלי יכולת STOL, כגון An-72, יאפשרו הנחתת כוחות השלדיים עם ציוד קשר והנחתת בריה"מ מנסה מטוס VTOL בעל כושר נשיאה מוגבל הדומה בעקרון ל-XV-15 של חברת בל האמריקאית. הוא יבטל לחלוטין את הצורך בהצנחה, גם של הכוחות הראשוניים המיועדים לפיסת יעדי ההצנחה/הנחתה. הוא יאפשר גם פיזור של יחידות השליטה והמודיעין של הדיביזיה באתרים שמיסביב לשטח ההתכנסות, במקום הנחתת מרוכזת, המקובלת כיום. המטרה היא להגיע להנחתה והתארגנות תוך 12 דקות — זאת קבע באוגוסט 1978 סגן מפקד ח"א הסובייטי, לענייני תעורפת-תובלה (VTA), גנרל פאקילוב.

בעיות מעורבות הצי הסובייטי בני עשה על החופים — „השלכת כוח” — היא אחד הנעלמים של התו"ל הסובייטי. בשורש הבעיה מצוי הגינוי הרף של המימסד הסובייטי למדיניות „ספינות התותחים” של המערב המוצגות כאחד מהאמצעים השפלים ביותר של האימפריאליזם. אלא, שגם ספינות סובייטיות מבקרות בנמלים שונים. אמנם גורשקוב, מפקד הצי הסובייטי, איננו מציין את הנחתים בכל כתביו, אבל לבריה"מ כוח נחתים ענקי, שצויר דו הולך ומשתפר משנה לשנה. כוח זה כולל נגמ"שים, טנקים, ובעיקר — מסוקים ומסוקי תקיפה והוא משתתף באורח פעיל בתרגילים הסובייטיים — הן תרגילי נחיתה מהים (בעיקר בים הבלטי) והן בתרגילי צליחה של נחתות ואגמים ברחבי בריה"מ.

בניגוד מדהים לגודל צי המסוקים של הנחתים (כ-700 מסוק) אין לבריה"מ ספינות שליטה בים, או נושאות מסוקים המסוגלות לתפעל את המסוקים.

תם והנחתתם. במאי 1977 דיווח לט"קול' ארהרט, מהקומנדו המזרח גרמני, על התרשמויותיו כקצין מושאל לדיביזיה מוטסת בתרגיל דבינה שנערך בשנת 1970. בתימרון הגיעו לקרקע 8000 איש עם כלי נשק אוטומטיים ו-160 כלי רכב משוריינים — באמצעות מצנחים; וכן ציוד קרבי כבד כגון הוביצרים, מרגמות, כלי-רכב ממונעים ותותחים מתנייעים כבדים — ע"י הנחתה קונבנציונאלית; וכל זאת ב-22 דקות! הכוחות הגיעו ממרחק של יותר מ-1000 ק"מ, במטוסי תובלה כבדים וחדישים מדגמי An-12 ו-An-22. התפתח קרב-תנועה. עם ציוד זה וכוח האש שברשותם, הגייסות המוטסים מבצעים הן משימות טקטיות והן אסטרטגיות בעורף האויב.

ביטאון הצבא האדום — הכוכב האדום — שדיווח על תרגיל נימן ביולי 1979 מסר נתונים מפורטים יותר על ביצועי הדיביזיה המוטסת, אשר הוצנחה והונחתה בתרגיל כדי לתפוס יעדי פיקוד ושליטה באתרים איסטרטגיים ובעורף האויב. הדיביזיה מנתה 12,000 איש והיה בה כל הציוד החדש. מרגע



מבנה נחיתה כוח סובייטי — מסוקי תקיפה MI 24 (HIND D) מספקים סיוע צמוד לנגמ"שים האמפיביים מדגם BMP הנחתים. חיפוי אווירי בגובה נמוך ובגובה רב מספקים מטוסי MIG 23 S (FLOGGER B)

באוויר העולם באוויר העולם באוויר העולם באוויר העולם באוויר העולם

מאת יוסף בודנסקי

מטוס-אימון ללוחמה אלקטרונית

חברת MBB הגרמנית פיתחה את מטוס האימון הייעודי הראשון לאי-מון לוחמה אלקטרונית. תצורת המ-טוס פותחה ממטוס המנהלים הגר-מני HFB 320 האנזה. האב-טיפוס של התצורה הייעודית המריא לאחרונה לטיסת-בכורה. המטוס יעבור סידרת בדיקות, שבהן יופעל כנגד מערכים אלקטרוניים שונים של נאט"ו, בעיקר בגרמניה ובאיטליה.

בראשית 1980 ימסר המטוס לחיל-האוויר הגרמני, האמור לקלוט 13



מטוסי-אימון מסוג זה.

במטוסי-האימון מספר קונסולות למפעילי ציוד לוחמה אלקטרונית. כל קונסולה קבועה בתא מבודד. כל הת-אים מחוברים אל תא המדריכים ב-אמצעות מערכות-מחשבים. למדריכים שליטה על כל מכשיר של החניכים. והחניכים מסוגלים „להילחם" הן כ-נגד מערכים קרקעיים שבשטח והן באמצעות דמיינים, כך שתפעול המ-ערכות שעל הקרקע לא ייפגע במשך האימונים.

מטוס ההאנזה הוא במקורו מטוס מנהלים בעל כנפיים משוכות לפנים. בקצות הכנפיים מכלים נתיקים. המ-טוס מונע על-ידי שני מנועי סילון CJ10-9 מתוצרת „ג'נרל-אלקטריק" בעלי דחף של 1,406 ק"ג כל-אחד. המטוס מסוגל לשאת, בתצורת נוס-



עים, צוות של שניים ו-12 נוסעים. בסך-הכל מסוגל המטוס לשאת 1,815 ק"ג.

סי הארייר מבצעי בצי הבריטי

הדגם הימי של מטוס ההארייר סיים שלב ראשון של ניסויים. במקביל נמסר המטוס המבצעי הראשון לצי



הבריטי והצטרף לטייסת מס' 700. המטוס מופעל כרגע מסיירת-הש-ליטה הימית „אילאסטריוס". סיירת זאת מצוידת במקפצה המוטית בז-ווית בת 7 מעלות. במידה שניסויי התפעול המבצעי יוכתרו בהצלחה תוגדל זווית המקפצה עד ל-15 מע-לות. במצב זה יוכלו ראדיוס הפעולה ויכולת-הנשיאה של המטוס. אורך ה,מסלול' לו יזדקק המטוס יהיה 60 מטר בלבד!

הסי-הארייר מיועד להיות מטוס התקיפה והיירוט של הצי הבריטי. גרעין הצי יתבסס על סיירות השליטה הימית, אשר יכללו מסוקים ללחימה נגד צוללות ומסוקים להעברת נחתים ומטענים למטוסי הארייר.

דגמי המשך להארייר

בעקבות הביצועים המהפכניים של ה-8B AV האמריקני — מציג ה.ר.א.פ. דגם-המשך בריטי של ההארייר — GR. MK.5, אשר לו כנף גדולה, המזכי-רה את כנף המטוס האמריקני.

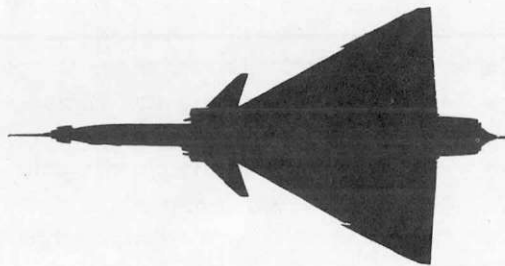
בעיקרו יהיה ההארייר המשופר זהה להארייר GR. MK.3 המבצע כיום ב-ר.א.פ. בגרמניה ומיועד לתת סיוע צמוד לכוחות הקרקע. הכנף החדשה היא כנף קונונציונאלית עשויה מתכת. זאת בניגוד לכנף ה-AV-8B העשויה חומרים מורכבים.

גם התוספת בכושר-הנשיאה של ה-מטוס החדש נופלת בהרבה מהשיפור בביצועי המטוס האמריקני. נשיאת החימוש תבצע בשש נקודות-תלייה בכנפיים ונקודה מרכזית אחת. בדור מה לדגם האמריקני יהיו מארזי ה-תותחים אינטגראליים גם בהארייר הבריטי המשופר.

המראת-בכורה ל-BK117 ביפאן



מסוק ה-BK117 המיוצר במשותף על-ידי חברת MBB הגרמנית וקאווא-סאקי היפאנית המריא לטיסת-בכור-רה. הדגם שהמריא, מתוצרת יפאן, צוייד במכשור ניסוי מיוחד. ה-BK117 הוא מסוק בינוני, המ-יועד להתחרות בשוק של ארצות ה-



ויר העולם באויר העולם באו

וואליס, מחשובי המתכננים בעולם התעופה. בן 92 היה במותו.

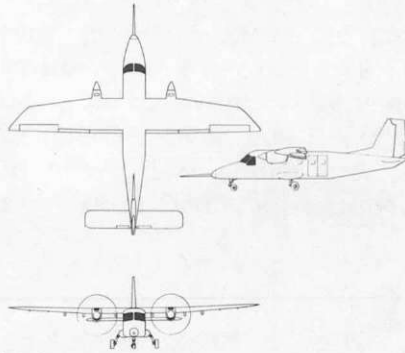
וואליס החל את הקאריירה שלו ב-1913, כאשר השתתף בתכנון ה-Rg ספינת-האוויר הקשוחה הראשונה של בריטניה. עם תום מלחמת העולם הראשונה החל להתמחות במבנים קלים בעלי חוזק משופר. הוא פיתח את המבנה הגיאודטי — שלפיו קלוע מבנה המטוס מקורות משולבות זו בזו. מבנה זה, המקנה למטוס חוזק מיוחד, יושם לראשונה בספינת-האוויר R-100 — ספינת האוויר המוצלחת היחידה של בריטניה.

ב-19 ביוני 1935 המריא לראשונה הוולסלי — מפציץ חד-מנועי ארוך-טווח מתכנונו של וואליס. המפציץ היה מסוגל לשאת אלפיים ליברות פצצות. מאוחר יותר, עם מנוע חזק יותר, הוסב המטוס למטוס סיור והעברת ידיעות. טווח המטוס היה 11,520 ק"מ. בתצורה מיוחדת — טס המטוס ישירות מאיסמעיליה שבמצרים לדארווין שבאוסטרליה, תוך קביעת שיא מרחק.

וואליס פיתח במקביל את מפציץ הווללינגטון, מפציץ דו-מנועי, שהתבסס אף הוא על המבנה הגיאודטי. זה המריא לראשונה ב-15 ביוני 1936. המפציץ שירת נאמנה במשך כל מלחמת העולם השנייה. יוצרו 11,416 מפציצים. למרות שהיה מצופה בד — היה הווללינגטון חזק במיוחד ועמיד בפני פגיעות.

במלחמת העולם השנייה התרכז וואליס בפיתוח סוגי חימוש מתקדמים. במיוחד התפרסמו הפצצות שתכנן. הראשונה היתה „הפצצה הקופצת“, שבה השתמשה טייסת 617 להריסת הסכרים בגרמניה. פצצה נוספת — „הבחור הגבוה“ — היתה פצצה במשקל 12,000 ליברות, שהוטלה על מרכזי ערים בגרמניה.

ב-1968 זכה וואליס בתואר אבירות. עד יומו האחרון עסק בתכנון מטוסים.



יכולת הפיתוח של כנף מטוסי התובלה הקלים שלהם אפסית והחליטו לפתח דור חדש לחלוטין של כנף. המדובר בכנף צרה בעלת מנת ממוצעת של 9 דים. לכנף שלוש זוויות משיכות לאחור ושתי מערכות מדפים ומאזנות. העובי 13—16 אחוז. הדיהדרל בחלק המרכזי של הכנף הוא אפס מעלות ועולה עד ארבע מעלות. פרופיל הכנף דומה לכנף Shock Less, שפותחה בסטנפורד, ארה"ב, בהמשך לכנף סוקריטי.

המטוס עצמו הוא מטוס-תובלה קל, המונע במנועי טורבופרופ בעלי 715 Shp כל אחד. משקל ההמראה המירבי — 4,500 ק"ג. אורך המטוס — 13.30 מ'. מוטת הכנף — 17 מ'. למטוס יכולת STOL מרשימה עם מטען מלא.

לזכר בארנס וואליס

לא מכבר נפטר בלונדון בארנס

עולם השלישי, בעיקר בדרום מזרח אסיה. עד כה כבר הראו הפיליפינים (המייצרת מסוק גרמני BO105) ואינדונזיה עניין רב בפרויקט.

יכולת נשיאת חימוש למטוסי-סיור

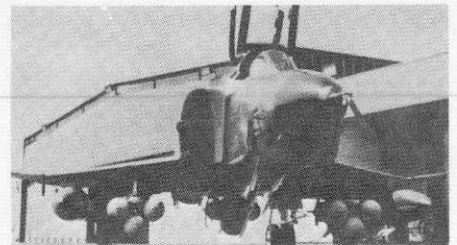
חברת MBB הגרמנית פיתחה מערכת המאפשרת נשיאת פצצות בדגם הסיור של מטוס הפאנטום.

מטוסי הסיור RF-4E. לא היו מסוגלים לשאת חימוש מכיוון שהנפח של הגוף, שבו נמצאות בדרך-כלל מערכות ההפצה ומחשבי הסיכון תפוס על-ידי מצלמות וציוד סיור אחר.

לחיל-האוויר המערב-גרמני כ-80 מטוסי RF-4E. השימוש בהם למטרות סיור בלבד נראה לגרמנים כבזבזני. לכן פותחה מערכת כוונת, המאפשרת הטלת פצצות שאינן מונחות ונשיאת מכלי נפלאם.

על המטוס שהוצג, עם סיום הניסויים הראשוניים, היו תלויות פצצות רסק, פצצות-מצרר ומכלי דלק נתיקים.

בכך מצטרפים, למעשה, לחיל האוויר המערב-גרמני עוד 80 מטוסי תקיפה וסיוע צמוד.



טכנולוגיית כנף STOL חדשה

חברת „דורניר“ הגרמנית פתחה בייצור נוסווי טיסה לפרופילים ועזרי-גילוי חדשניים ומהפכניים למטוסי STOL.

מהנדסי החברה הגיעו למסקנה כי

מאת אלי נוה

„באת לכתוב על מירי?“ שאל קצין שנכנס לחדרה של מירי, מש״קית תנאי אישירות בבסיס אספקה של חיל-האויר. „לא כתבה, ספר – אתה יכול לכתוב עליה!“

על שלושתן אפשר לכתוב ספר: מירי לימון, אופירה נגיר ודלית קר-פל. שלושתן מש״קיות תנאי שירות בבסיס חיל-האויר.

אומרים עליהן, שהן הכותלת-המערבי של הבסיס, והן אינן מכחישות. אומרים עליהן, שלפני שהגיעו לא היו בעיות, וכי הבעיות צצו רק עם בואן... וזאת הן מכחישות בתוקף. הן מעידות

חודשים בקבע). בבסיס הקודם שבו שירתה, היה משרדה פתוח משבע בבור-קר ועד חצות הלילה. חיילים נכנסו לשוחח אתה, גם ללא בעייה מיוחדת. רס"ר מירי, בת 26, משרתת שמונה שנים בחיל-האויר, ובשלוש השנים ה-אחרונות כקצינת תנאי-שירות וחינוך בבסיס אספקה של החיל. מירי, ש-תחביבה – בישול, מסיימת שיחות רבות עם חיילים בביתה, על צלחת ספאגטי: „אני שונאת (לא, זו לא מלה טובה), אני נגד העניין הזה של מראיי-נת ומרואייין. שולחן, כסא וניירות אי-נס קולעים תמיד למטרה. ברגע שה-בעייה באמת חריגה, אני מזמינה את

„חייל אחד ניסה להתאבד. כשהגעתי לבסיס אמרו לי, שהחייל שוכב במר-פאה וצורח שהוא רוצה מש״קית תנאי-אי-שירות. הייתי המומה. עד אז נת-קלתי במקרים כאלה רק בסיפורים.“ דלית אינה מתקשה, לדבריה, לפרוק את המתח הרב המצטבר בעבודה: „אני חולקת חוויות עם אמי, עם הח-בר ועם הקב"ן של הבסיס.“ „התגובה שלי בתחילה היתה מו-זרה“, מספרת מירי, „הורי שמחו כש-הגעתי הביתה. הם ציפו שאספר חו-יות, ואני לא דיברתי. לא הייתי מסו-גלת לפתוח את הפה. אני כותבת ל-עצמי, וקורה גם שאני בוכה. אפילו ל-

לחדור ללב ישראל השנייה

על עצמן, שגדלו בחממה, שהיו „יל-דות-שמנת“, שפונקו בבית הוריהן, ש-כל מבוקשן ניתן להן. לשלושתן היור-תה הפגישה עם בעיות החיילים ועם תופעות מצוקה ודחק – חווייה מזע-זעת ומהממת.

„תפקידה של מש״קית תנאי-שירות דומה לתפקידים אחרים, שיכולים ל-היות, בעלי שיניים“, אומרת רס"ן טילי, ראש מדור תנאי שירות חובה בחיל-האויר, „הדבר תלוי באישיות המש״קית. את התפקיד בונה החיילת המגיעה לבסיס.“

מדי יום נערם בתאה של מש״קית תנאי-שירות הר של מכתבים, טופסי קל"ב, בקשות להלוואות, בקשות לחו-פשות מיוחדות ושאר ניירות. אולם, האתגר הינו בבעיות הרציניות יותר, שלא ניתן למצותן בשורות הספורות המוקצות לכך באחד מהטפסים הרבים. „מש״קית טובה צריכה לחיות עם החיילים, להבין את הבעיות שלהם, ולא לעבוד לפי שעות!“ גורסת דלית, סמלת, העומדת לסיים את שירותה הצבאי (שנתיים בשירות חובה וארבעה

החייל הביתה. לעתים חשוב, שהשיחה תהיה לא במזים ובדרגות, אלא בגיינס ועם קפה לטעמי.“

„אל תתאבד!“

אצל מש״קיות צעירות, בתחילת דר-כך, מסתמנת תופעה של הזדהות-יתר. אין הן יכולות לאטום עצמן לסיפורים, שלידן אינם מן העולם הזה. לעתים אוצרת המש״קית חוויות, עד שהיא עצמה נזקקת לאוזן קשבת ולייעוץ. אחד החיילים שבו טיפלה אופירה, ששירתה יותר משנה בבסיס חיל-ה-א-ויר בסיני, נשפט והוחלט להכניסו לכלא. הבחור התפשט והחל להשתולל. הוא רץ לחפש את אופירה, התייצב לפניו בסכין שלופה, וצעק: „אופירה! אני הולך להתאבד!“ בגרון חנוק מ-דמעות הצליחה אופירה לשכנע את החייל להניח את הסכין מיידו. לאחר המקרה, מספרות חברותיה, כי צעקה פעמים רבות בשנתה: „אל תתאבד!“ ההלם הראשון ניחת על ראשה של דלית, כבר ביום הראשון לשירותה, ב-רגע שהגיעה לבסיס, לאחר הטירונות:

אחר שלוש שנים של עבודה, קורה שאני מגיעה הביתה ובוכה.“

„מה שהטריד אותי

זו האדישות“

„גדלתי בעומר, שכונת היוקרה של באר-שבע“, מעידה מירי, „ולפתע נת-קלתי בשכונת כפר-שלם, ב-14 נפשות בשני חדרים, שירותים בחצר ו,מקלחת, שאינה אלא צינור גומי המחובר לברז בגינה. ראיתי עזובה וחוסר איכפתיות. מה שהטריד אותי זו לא הבעייה ה-כלכלית אלא האדישות וההשלמה המו-חלטת של האם, שעברה כבר 11 ל-יות. והתשובה של אבי היתה: לא קיי-מים מצבים כאלה במדינת-ישראל!“ ו-אם הוא חושב כך, רבים אחרים חוש-בים כמותו.“

את הקרח בביקורי-הבית מצליחה מירי לשבור בעזרת תחביבה – הבישול. בידעה, שאשה אוהבת תמיד לדבר על המטבח שלה, רוכשת מירי את אמונה של אם החייל באמצעות שיחות על מזון. אצל מירי תמצא מתכונים למא-כלים מכל עדות ישראל.



רס"ן טילי: „את התפקיד בונה המש"קית"

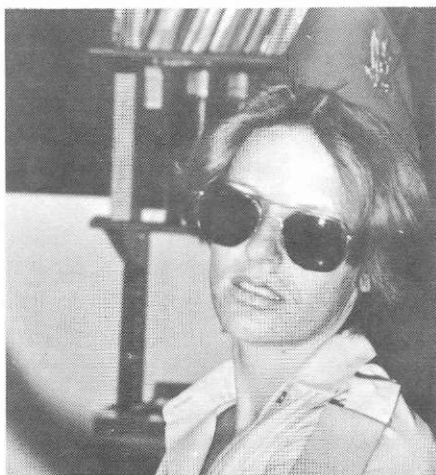


אופירה נגיר: „עד הגיוס נתקלתי במקרים כאלה רק בסיפורים"

בים יותר". לא פעם מנצלים חיילים את רגישותה ותמימותה של מש"קית תנאי-שירות.

אחד החיילים של מירי, שעבד שבוע בבסיס, והיה זכאי לשבוע חופשה, בי-קש שיאפשרו לו לצאת בכל יום הביתה. בביקור הבית שערכה מירי הסתברו דברים אחרים. אמו של החייל אמרה לה: „בני אמר לי, שאגיד שאני רוצה שהוא יהיה כל יום בבית". נתגלתה למירי תמונת-חיים עגומה: היו מתחים חריפים בין האם לבנה החייל, ובין החייל לאביו, ונוכחותו בבית עלולה היתה להחרף את המתחים הללו. „עמדתי לפני דילמה, ולבסוף מצאתי פתרון של פשרה. הייתי צריכה לשכנע את החייל, שלא נגרם לו עוול, בכך שלא נפתרה בעייתו".

בבסיס הקודם שבו שירתה דלית, היתה הכניסה לחדר-המעצר מותרת רק למפקד הבסיס ולה. את ארוחת-הצהריים סעדה דרך-קבע עם הצעירים. „ב-אחת הארוחות שוחחתי עם חייל ש-נפקד 35 יום. הוא טען, שנפקד מפני שאמו היתה חולה, והתלונן שאין לו כסף וסיגריות. מייד רצתי ל„שקם" וק-ניתי לו שתי חפיסות סיגריות, הלוויתי לו כסף, צלצלתי למשפחתו, כדי לב-קשם שישלחו לו חבילה. הייתי מלאת תשוקה לעזור. בשיחת הטלפון ניחתה עלי מכה. אחותו אמרה לי: „אמרנו לו לחזור לבסיס, אבל הוא לא רצה". הבעיות, מסתבר, נבדו מלבו של החייל.



מירי לימון: „מה שהורג אותי זה ההשלמה עם המציאות"

שכונה, החלו שלושה נערים לרדוף א-חריה, להציק לה ולנבל את פיהם. „כש-הגעתי לבית המשפחה מצאתי עשר נפ-שות בבית, שהיה בעצם חדר נטוש. חלונות לא היו בחדר, המקרר היה ריק ודלתו פתוחה. מלבד המקרר ומיחם ישו, לא היו מכשירי-חשמל בחדר. ה-אב שכב במיטה דרך-קבע ושלח את הבנים לפרנס את המשפחה. ידעתי, ש-אם אבוא פעמים נוספות לביקור, או-כל ליצור קשר עם המשפחה ולשכנע את האב לצאת לעבוד, ולפתור בכך חלק מבעיות המשפחה".

סטירת-לחי

...וישנן גם אכזבות, „חייל יכול למ-כור את הסבתא שלו", אומרת רס"ן טילי, „וכל זאת, כדי להשיג תנאים טו-



דלית קרפל — הבוטיק של אם החייל נקרא על שמה

בכל מקרה של בקשת קל"ב חייבת מש"קית תנאי-שירות לערוך ביקור בית. דלית קבעה לה כלל: לא להפגיע בביקורי-בית ולמרות זאת, אין היא ח-שה, שבעת הביקור נערכת לכבודה „הצגה". את אמון המשפחה רוכשת דלית בזכות אהבתה לילדים: „במק-רים רבים, המשחק עם הזאטוטים הוא פתח להכרת המשפחה".

פעם בשבועיים נהגה אופירה לצאת מבסיסה בסיני, לערוך ביקורי-בית. בי-יום אחד ערכה שמונה ביקורי-בית בכל רחבי הארץ. באחד הלילות הגיעה או-פירה לשכונת עוני ברמלה, ששמה יצא לשמצה בשל ריבוי הפשיעה בה. נהג האוטובוס סירב לאפשר לה לרדת בי-גפה, אך היא התעקשה. כשנכנסה ל-

לכל החברה. קיבלתי את ההזמנה בלי היסוס. כשהגעתי לבוסתן היתה לי הרגשה מוזרה. לא הכרתי איש, אבל כל החברה ידעו מי אני. היה לי ר"ש, שהמסיבה נערכה לכבודי."

גם דלית זכתה בהוקרת תודה לא-שיגרתית: אחד מחייליה הגיש בקשת קל"ב, ובמהלך הטיפול בבקשה נפטר אביו, שהיה חולה-לב אנוש. המשפחה נותרה ללא פרנסה. דלית החישה את הטיפול בטופסי הקל"ב, והחייל הועבר ליחידה הסמוכה לביתו. אך בכך לא תם הטיפול. דלית הרגישה שמחובתה לסייע לשיקום המשפחה, ובסיוע משרד הביטחון עזרו לאם לפתוח בוטיק, ופרנס את המשפחה. שמו של הבר-טיק נקרא... דלית.

אופירה ויתרה על כוונתה ללמוד מקרא באוניברסיטה. היא עדיין לא ה"חליטה מה תעשה כשתתחרר מהצבא, אבל אני בטוחה, שזה יהיה בתחום החינוך המיוחד."

דלית, העומדת לקראת סוף שירותה, נרשמה כבר ללימודי עבודה סוציאלית: "זה הדבר היחיד שאני מתכוונת לעסוק בו. העבודה לא גולה את החשק, להיפך. ההיתקלות במקרים הנוראים ש"איתי דווקא פקחה את עיני, וחיידה את הידיעה, שמה שאני רוצה לעשות — הוא זה."

מירי עדיין אינה יודעת בבירור מה תעשה כשתתחרר מן הצבא: "אני חתומה עד 1981... וזה לא סוף פסוק. יש רגעים רבים של תסכול, אבל אני נהנית."

נוצרו הם מצויינים. פעמים רבות אני משמשת גורם מפריע למפקד, אבל ה"עומתים דווקא מועילים". במכתב ש"שיגרה מירי לאחד המפקדים בבסיס כתבה: "איננה מוכנה להיות בובת חר"סינה, שיודעת רק למלא טפסים, ול"הרוס במו ידי את אשר בניתי כאן. מערכת האמון ביני ובין החיילים חייבת להימשך... אין פירושו של דבר ה"ענות לכל תביעותי. מעולם לא היה דבר כזה, וזה טוב. אבל לפחות הקשבה ב"רוח אוהדת".

הבוטיק של האם

נקרא — דלית

שלוש המש"קיות לתנאי-שירות טרונות, כי הסיפוק הוא עצום. "כל תשור בה חיובית להמלצות שלי, כל טיפול בחייל שעולה יפה — זה סיפוק. זו לא היתה התלהבות ראשונית בלבד. אני קורנת מאושר בכל פעם שמתקבלת תשובה חיובית", פוסקת דלית.

"כשחוזרים לבסיס לאחר חופשה", אומרת אופירה, "ורואים בין עשרות הטפסים והבקשות שנערמו על השולחן מכתב תודה אחד — זה נותן חשק לעבוד!"

זמן רב טיפלה מירי בחייל בודד, ש"אחיו היה מסומם. "לעיתים הייתי צריכה לסטור לו", היא מספרת, "אך היה לי חשוב שישאר בבסיס. מצד אחד, הוא הרגיש, שאני רוצה לתת לו את מלוא העזרה, ומצד שני — אינני יכור לה לעזור. ביום האחרון לשי"רותו הוא בא והזמין אותי למסיבת ש"חרור, שערך בבוסתן' בשכונת-התקוה

הרגשתי שקיבלתי סטירת-לחי!" למרות זאת, מעידה דלית, כי המקרה לא שינה במאום את יחסה לחיילים ואת אמונה בהם.

"אינני מוכנה להיות

בובת-חרסינה"

הצלחתה של מש"קית תנאי-שירות תלויה ביחסה עם המפקדים בבסיס. יחסיה עם מפקדיו של החייל חייבים להיות יחסים של אמון — וכאלה אינם נוצרים בנקל. המפקדים מבכרים חייל ללא בעיות, היכול למלא את כל חר"בותיו. מפקדים אחדים טוענים, כי כשלא היו מש"קיות תנאי-שירות, הס"תדרו החיילים מצויין באמצעות קשרי"הם עם המפקדים, ואילו המש"קיות מעוררות בעיות בעצם נוכחותן.

אופירה שטחה לפני אחד המפקדים בבסיסה מספר בקשות והמלצות: "לפני שיצאתי מחדרו, הוא אמר: אינני יודע מדוע את באה אלי. אני בין כה וכה זורק את כל הבקשות שלך מבלי לעיין בהן, אבל למחרת היום קיבלתי את כל הבקשות מאושרות בדיוק בנו"סח ההמלצה".

על האמון שרכשה דלית אצל המפקדים, יעיד מכתב חוות-דעת, שקיבלה ממפקד הבסיס שבו שירתה: "מזדהה עם היחידה ועם התנאים כאן, ללא איבוד שמץ של האישיות העצמית... ומהווה חלק בלתי-נפרד מהמוראל של החיילים".

"יחסים עם מפקדים אין בונים ביום אחד" אומרת מירי, "אני חייבת ליצור יחסי אמון עם מפקדים, והיחסים ש"

מערכת הבטאון מודיעה על

מבצע חמש-חמש

נושא באויר המזרח-התיכון
רון הדר, אלי נווה, מירב הלפרין
— 692652
מזכירת המערכת — אורלי עזרון
— 693039 — בנושא מנויים
נשמח לשוחח עמכם ולשמוע ב"קורת, הערות והצעות
להשתמע
מערכת הבטאון

עורך טכני, יוסף בודנסקי —
695530 — בנושאים טכניים-תעופ-
תיים
אשר רוט — 695527 — בנושא
דגמים
אורי עמית — 695528 — בנושא
פרופיל ותעופה צבאית
אהרון לפידות — 695529 — ב-

קוראי בטאון חיל-האוויר מוזמנים להתקשר עם חברי המערכת ב"יום ב', 24 בדצמבר 1979, בין ה"שעות 16:00—20:00, אל הטלפונים הבאים (אזור חיוג תל-אביב):
עורך ראשי, סא"ל אורי —
266894
סגן-עורך, דני מולד — 692500

מה אומר אתה?

כאן אתי ולהראות להם את הנחיתה הזאת, כדי שתפסיקו פעם אחת ול- תמיד עם ההשתוללות הפרועה הזאת בפיינל. אתם לא מבינים שאתם שוב- רים את האוירונים כשאתם מרביצים אותם בכוח אל המסלול? מה יש? עם המכונית שלך אתה גם נוסע ככה? בגלל שזה לא רכוש שלך מותר לך לה- רוס אותו? חוצפה מה שאתם חושבים לעצמכם, פאראזיטים שהכל מגיע לכם. שתוק לפני שאני מתחיל להתרגז עליך, חוליגאן שכמוך..."

זהו, אז בסלנג זה נקרא האצה עצ- מית כי סרן א' בכלל עמד כל הזמן בפיינה ושתק כמו דג...

איך מסתדרים עם אדם כזה? השי- טה הבסיסית היא: לפני שאתה מת- חיל לדבר אתו - תדאג שיהיה לו נוח. תדאג שיהיה לו כסא לישיבה, ואם אפשר גם כוס-קפה וקצת מוסיקת רקע. כדאי לך לחייך אליו בנעימות ול- עשות עם הראש כן, כן, כל הזמן... הבנו! - הבנו! ולפעם הבאה הכנו את השלישייה להלן:

א. יש לך מושג מה עם ליאור? לא ראיתי אותו מאז סיום הקורס. - ליאור? נדמה לי שעד לפני חצי- שנה הוא עוד היה פקפקיסט, אבל אני חושב שהיום הוא כבר בדרום-אמריקה. "פקפקיסט", "פק-פק" - לך תדע מה זה.

ב. סרן כ' נחשב בטייסת לעיון לא נורמאלי. מה שלא נותנים לו לעשות - תמיד הוא תוקע עיזים, ואחר-כך צריך לעזור לו לצאת מהן.

עיזים??? מה זה פה - דיר? ג. - הטייסת יוצאת הערב לסרט בתל-אביב ואחר-כך ממשיכים לציון. אתה מצטרף?

- אני לא חושב. סרט זה עוד במיגבלות אבל מאיפה יש לי כסף ל- ציון. מה אני - בקבע? בשביל לא להתעסק עם פרסומת, לא נשאל מה זה ציון. אבל מה פירוש "במיגבלות"? זה הכל ושוב - יש לכם ארבע דקות ועשרים... לא, זה לקוח מחידון אחר. יש לכם יומיים לחשוב ויומיים לכתוב וכבר אנו מצפים לפתרונותיכם.

בין הקוראים ששלחו את פתרונ- ויהם לחידון האחרון הוגרל הספר "ציפור" מאת בריגאדיר-גנרל ס. ל. א. מרשל. משה מייזל מקרית-ביאליק עלה בגורל והספר נשלח אליו לביתו. להתראות.

טות בבית-הספר לטיסה. אלה טוענים שאחרים אינם מסוגלים להיות טייסים כיוון שיש להם בעייה של ידיים, ואילו האחרונים משיבים כנגדם שפרחי ה- טיס אינם מסוגלים להיות נוטים כיון שיש להם בעייה של ראש... אז בעייה של ראש וידיים משמעה להיות קרח מכאן ומכאן.

אגב כך, נזכיר עוד שבקרב הטייסים רווחת השמצה שנוטים אינם מסוגלים לעשות שני דברים בו זמנית - למשל, להחזיק טלפון וגם לדבר לתוכו, או למשל, ללכת וללעוס מאסטיק בעת ובעונה אחת... בקרב הנוטים רווחת לעומת זאת ההשמצה הבאה: נוט וותיק וגאה אחד הלך פעם בשוק של באר-שבע ונתקל בסטקיה שבלוח התפ- ריט שלה רשום: 200 גרם מוח של טייס - 500 ל"י, 200 גרם מוח של נוט - 50 ל"י. נתכעס הבחור שלנו ונכנס פנימה לברר בשל מה האפלייה. "איזו אפלייה", הרגיע אותו בעל הע- סק, "אתה יודע כמה טייסים אני צריך בשביל לרכז 200 גרם מוח?"

אוקיי. עכשיו אנחנו תיקו. ולשאלה השלישית - מהי "האצה עצמית"?

אחד הקוראים הציע: בכל פעם ש- הוא מתרגז - ליבו פועם בקצב של פי ארבעה מהרגיל. דוד, מפתח-תקוה, כבר חשב במושגים של "מערכת הימום עצמית", ושחר, מתל-אביב, הצליח לב- סוף להגדיר במדויק: "האצה עצמית היא מצב שבו מי שמדבר, מתרגז והולך על-ידי דיבורי-הוא, וזה מעודד אותו להמשיך ולדבר ולהמשיך ולהתרגז וכך הלאה..."

בראו שחר, מאיפה ידעת? המקור לביטוי זה היא תקלה אופיי- נית מסויימת במנועי סילון. עקב ה- תקלה, מתחיל המנוע, הנמצא בסיבובי סרק, להאיץ את סיבוביו עד למאק- סימום וזאת מבלי שהטייס יגע ב- מצערת.

עכשיו תארו לכם את אותו מפקד טייסת שהחליט שלסרן א' מסויים מגיע שבח על נחיתה יפה שביצע והוא קורא לו אליו למשרד ואומר לו בערך ככה:

"אבי, הייתי היום במקרה במגדל בזמן שנחתת וראיתי את הפיינל שבי- צעת. יפה מאוד. ככה צריך לבצע את הפנייה וככה צריך לגעת, כמו שאתה עשית, בעדינות אבל בהחלטיות. חבל שלא יכולתי לקחת כמה מהצעירים

מאת אורי עמית

ראשון לכל - מה אתה שואל. בגיליון מס' 12 שאלנו, כהרגלנו, שלוש שאלות: מה פירוש "תעשה פע- מיים שלוש מאות שישים", מה זו "בעייה של ראש וידיים", ומהי "האצה עצמית".

הפעם הגיעונו תשובות קוראים רבות. מעניין לציין, שרוב התשובות קלעו לפירוש המדוייק של אותם בי- טויים, מה שמעיד על אחת משתיים: או שביטויים אלו השתרשו ברחוב כחלק מן השפה המדוברת של סתם "עמד", או שלקוראים ששלחו את תשובותיהם יש חברים טייסים... ובכן, מהן התשובות?

"פעמיים שלוש מאות שישים". רוב העונים ניחשו שהכוונה לשני סיבובים שלמים במקום. אחדים אפילו הציעו את הפתרון המלא: אותו ברנש ש- השיב את התשובה הזו ("תמשיך מ- כאן ישר, ברמזורים תפנה שמאלה, תעשה פעמיים שלוש מאות שישים ו- אחר-כך...) התכוון, בפשטות, "לטרטר" את השואל התמים ולעשות עליו רו- שם! בעקרון, אין כל משמעות ותועלת בשימוש בביטוי הזה על הקרקע.

אז שתדע לך, אורי מאשקלון, ודעו לכם זאת כל אלו החושבים כמוהו: אם תגיעו יום אחד לקורס טיס, ות- טוסו בפוגה, והפקח יגיד לכם לעשות פעמיים שלוש מאות שישים - אל תתחילו לצעוד באוירון פעמיים שלוש מאות ושישים צעדים. לא תגיעו לשום מקום ככה.

מה פירוש "בעייה של ראש וידיים"? אחדים מהקוראים הציעו: תיאום לקוי בין הראש לידיים. אחרים אמרו - הראש טוב אבל הידיים שמאליות. אנו מבקשים להדגיש את הנקודה הזאת, מאחר שזוהי נקודת התנחות קבועה בין פרחי הטיס לפרחי הנוו-

בין הבסיסים ניצ

והוא הכין שניצל מסמרטוט טבול בבי- צים ופיזורי לחם. הרס"ר,, הבין את הרמז" ושינה את התפריט לארוחת בוקר.

בערב, שאורגן על-ידי קצין נוהג ומשמעת בחיל (שהיה רס"ר בעבר), „השמיצו" הרס"רים הוותיקים זה את זה. נכחו שם הרס"רים (מיל). הידו- עים זעליג, יוסקה אפטר, חיים גרנניק ורפי לוי, שבקולו הרועם החדיר ללכ- סיקון הצבאי ניבים תנ"כיים לרוב.



יום ספורט בני"מ

אחת לשנה נפגשים ספורטאי הנ"מ מכל היחידות ליום-ספורט הנ"מ, ה- נערך בבית-הספר לנ"מ. במהלך היום התמודדו אנשי הנ"מ במשחקי כדורסל, כדורגל, כדורעף, רי- צת אלונקות לאלפיים מטר ובתחרות מסורתית במשיכת חבל. הפעם היה זה יותר מיום ספורט רגיל. במשך היום אורגנו מיפגשים בין חיילי מחוזרים שונים. נערכה גם הת- מודדות בין חיילי ההוקים לחיילי ה- תותחנים, כשכל צד מנסה להפגין את עליונותו. בכדורסל ניצחו חיילים מה- צפון שזכו בציון הגבוה ביותר בטבלה הכללית. חיילים מהדרום זכו במקום השני.



יום הספורט נערך בהשתתפות פעי- לה של קציני המערך הבכירים כולל מפקד הנ"מ. האירוע נערך ואורגן על-ידי צבי דקל

במסוף מצויים כל הגופים המטפלים בקליטתו של תייר בארץ — ביקורת גבולות, מכס וכד'. נוסעי שלוש טיסות השכר הנוחתות בעציון מדי שבוע זו- כים לטיפול מהיר ויעיל. עם תום הליכי קליטתם — מועב- רים הנוסעים לאוטובוסים מיוחדים המסיעים אותם לאילת.



ערב רס"רים — ותו לא...

פעם ברח עציר מחדר המעצר באחד הבסיסים ועלה על גג בניין המעצר. רס"ר הבסיס קרא לו, ושאל מי עוד נמצא שם. „אני ותו לא", השיב הע- ציר, „טוב — אז תרדו שניכם מהר למטה!" קרא הרס"ר.

סיפור זה, והסיפורים הבאים סופרו לא על-ידי משמיצים סתם, אלא מפי הרס"רים עצמם, במפגש שנתי של כל רס"רי המשמעת של חיל-האוויר. רס"ר אחד ציווה על עובדיו ליצור מבנה ח' משני ספסלים, וויתר רק לאחר שחזר ומצא את הספסלים מסו- זרים בצורת ג'.

בסיום קורס-טיס התנופפו הדגלים בכיוון לא-רצוי. הרס"ר, שלא היה שבע- רצון מכך, ציווה לסובב את הדגלים כדי שיתנופפו בכיוון הרצוי...

לפני יותר מעשר שנים נהג הרס"ר בבית-הספר הטכני בחיפה לאכול שני-



הרס"רים מעלים זכרונות

צלים לארוחת-הבוקר שהוכנה במיוחד עבורו. נפשו של הטבח קצה בנוהג זה,

ביקור מפקד ח"א הבלגי

מפקד חיל-האוויר הבלגי, לט' ג'נראל מדה-סמט ביקר בארץ, בלוויית רעי- תו, כאורח מפקד חיל-האוויר. האורח ביקר בבסיסי חיל-האוויר, בבית-הספר לטיסה ובטייסת כפירים. מסוקי חיל-האוויר הטיסו את האורח מעל לגולן, הר החרמון ומצדה. מלווהו הישראלי של הגנראל האו- רח, סא"ל (מיל). אלבו, סיפר, כי מפקד חיל-האוויר הבלגי התרשם מאוד מה- מסירות והפעילות של חיילי חיל- האוויר. במיוחד התרשם מעבודתן של הבנות במוסכים. אולם בתרגיל, שנערך



מפקד חיל-האוויר הבלגי, לט. גנראל מדה-סמט (שני מימין). עם מפקד חיל-האוויר, אלוף דוד עברי

לכבודו של גנראל מדה-סמט, ניסתה חמשית בעלת משקל-נוצה לחבר מיכל דלק-נתיק למטוס, אך לא עלה בידה להזיזו ממקומו, עד שהגיע בחור וסייע לה...

סא"ל אלבו סיכם את הביקור כחיו- בי ביותר. „הפכנו את חברי המשלחת הבלגית לציונים של ממש ואני מקווה שישמשו שגרירים של רצון טוב לישר- אל."



שדה-התעופה עציון — אזרחי

עם חנוכתו של מסוף-הנוסעים ב- שדה-התעופה עציון שליד אילת — הפך השדה הצבאי לשדה אזרחי לכל דבר.

להקת 12 מאך

„להקת 12 מאך“ הוא השם שבו בחרה לעצמה תזמורת המילואים של חיל-האוויר. הלהקה מורכבת מתריסר מטובי הנגנים בארץ, שהמשותף לכולם הוא היותם אנשי מילואים של חיל-האוויר.

הלהקה מגדירה עצמה כ„מיני גיי-מס לאסט“ ומנגנת להיטים לועזיים של להקות כמו דם יזע ודמעות, זמרים כסטיבי וונדר ותום ג'ונס, מוסיקה דרום אמריקנית, ג'אז ושירים עבריים. „רעיון הקמת התזמורת נולד אצל כמה נגנים, שהועסקו במיסגרת המילואים שלהם בתפקידי אבטחה,“ מספר פנחס פולק, מפיק הלהקה והמתופף שלה. „הרגשנו, שנוכל להביא תועלת רבה יותר, אם יתנו לנו לעשות את מה שאנחנו עושים הכי טוב — לנגן.“

תחילה הוקמה חוליית-ריקודים בת חמישה אנשים, אשר התרחבה עם הזמן והיתה לתזמורת גדולה של ממש. חברי הלהקה תורמים מזמנם הפנוי, לצורך חזרות, 20-25 ימים נוספים בשנה, נוסף לימי המילואים המוקדשים להופעות.

הופעתה של הלהקה נמשכת כשעה וחצי ולפי התגובות הנלהבות שאותן קיבלה עד היום ההנאה מובטחת.



חידון בטיחות בדרכים

רס"ר שלום פולק, איש אחזקת-מטוסים בבסיס חיל-האוויר ברמת-דוד, זכה במקום הראשון בתחרות בסיסית למניעת תאונות-דרכים, לאחר שהוכיח את בקיאותו בנושא נהיגה מונעת וזהירות בדרכים.

מתוך 150 חיילים בבסיס, שנגשו לבחינות מוקדמות, הגיעו 10 נהגים ואנשי תחזוקה לשלב הסופי של התחרות.

התחרות נערכה על-ידי קצין הרכב של הבסיס, בשיתוף עם המועצה הל-אומית למניעת תאונות.

הזוכה במקום הראשון קיבל טל-וויזיה, מתנת אחים-סט מנצרת. על חידון הנהיגה ניצח גדעון הרפז, רב-בוחן במשרד הרישוי.

לרגל סיום תפקידה ערך לכבודה מפקד חיל-האוויר, האלוף דוד עברי, קבלת-פנים חגיגית.

כ-30 שנה נטלה הדודה לאה חלק באירועי החיל, סייעה בהקמת עשרות מועדונים, והקלה על חיי החיילים בבסיסים בכל רחבי הארץ.

עתה נודע, כי הדודה לאה כמעט שנפלה במלחמת ההתשה. מטוסי אויב תקפו סוללת טילי נ"מ סמוך לתעלה. אנשי הסוללה עמדו לירות, אלא של-פתע הבחינו במסוקה של הדודה לאה, ונמנעו מפתיחה באש, בכך הצילו את חייה ואת... השי שנשאה עימה.

הדודה לאה ביקשה לשלוח ברכתה לכל המפקדים והחיילים בחיל, „שעז-רו לה לעזור להם.“

את מקומה של הדודה לאה תפסה הדודה נעמי, המקווה למלא את תפקי-דה לא פחות טוב מהדודה לאה.



15 שנים לקורס מפעילי הווק הראשון

במלואת 15 שנים לקורס הראשון של מפעילי טילי הנ"מ מדגם הוק, ש-התקיים בטקסאס, התכנסו ותיקי ה-נ"מ להעלאת זכרונות. האמריקנים ביקשו לצרף למשלחת



הראשונה 350 משתלמים ומתורגמנים, אך חיל-האוויר החליט לשבץ בהשתל-מות רק 100 איש, בהנחה שאימון יתר הצוותים יתבצע בארץ.

אנשי הנ"מ ערכו תכנית „חיים שכ-אלה“ לאל"מ (מיל.) אריה גור, אז רב-סרן, שעמד בראש קבוצת משתלמי חיל-האוויר בארה"ב.

בערב הוקרנו שקופיות, וסופרו קט-עי הווי מתקופה הקורס בארה"ב.

מפגש אנשי הנ"מ תרם להעלאת המוראל ולהידוק הקשר בין הוותיקים והצעירים ובין חיילי המילואים לאנשי הנ"מ בשירות פעיל.

ממדור אימון גופני בחיל, אשר זכה לשבחים מפי המשתתפים.



עוד כיתה לטכני בב"ש

לאור ההצלחה הרבה של שלוחת בית-הספר הטכני בבאר-שבע, החליטה מיפקדת ביה"ס לפתוח כיתה נוספת של בניס ובנות, בוגרי כיתה ט', כפב-רואר 1980.

בית-הספר הטכני בבאר-שבע הינו תיכון מקצועי לכל דבר, ברמה גבוהה, ומתחרה בכל בתי-הספר התיכוניים-מקצועיים בבאר-שבע ובסביבתה. נל-מדים בו כל מקצועות התעופה — כגון אלקטרוניקה, מכונאות מטוסים ומכ-שור.

בית-הספר מקיים יום-לימודים ארוך, ללא פנימייה. תלמידים המעוניי-נים בתעודת-בגרות חלקית יכולים לג-שת למבחנים בכמה מקצועות ומקב-לים את מלוא העזרה בלימודים.

ההרשמה לכיתה י' תיסגר בדצמבר. בוגרי כיתות ט' יכולים להירשם בלשכת הגיוס בבאר-שבע, במשך כל ימות ה-שבוע. בעת ההרשמה יש להציג תעודת שליש ראשון של שנת הלימודים הנוכ-חית.



פרידה מדודה לאה

„אם חיל-האוויר נראה כמו שהוא, ואם מתקנאים בו בשל נוחות השיר-ות, תים, הרי זה לאט-מעט בזכותה של דודה לאה,“ כך אמר קצין בכיר בטקס הפרידה מ„הדודה של חיל-האוויר.“

הדודה לאה, דמות ידועה ביותר בחיל-האוויר במשך 30 שנות התנדבות,



כאחראית על תיק חיל-האוויר באגודה למען החיל נפרדה מהחיל האהוב עליה.

מכתבים

בעד תיאור ההווה

בימים אלו ימלאו 6 שנים למלחמת יום הכיפורים ואפילו מאמר אחד לא נכתב אודות המלחמה. כדי לקרוא על המלחמה אצטרך לחכות לבטאון הבא. ברצוני לדעת מדוע לא נבחר דבר על מלחמת יוה"כ. בטוח אני שיש הרבה מה לכתוב וזה מאוד מעניין.

רצוני להעיר לכם שראיתי בטאונים ישנים של שנות 70-74' והתרשמתי מ-הם כיוון שהם דיברו הרבה מאוד על ההווה (דאז). מדוע לא תפרסמו גם ב-טאונים אלו על ההווה ולא על העבר? הקורא בועז סנג'רו כתב בבטאון, ש- "כל הכבוד לחלוצי חיל-האוויר, אולם הנעשה בחיל כיום מעניין הרבה יותר מפרשיות העבר". אני בהחלט מצטרף לדעה זו ואולי תעשו משהו בנדון.

לסיום אני חייב לציין ולהודות לכם על שהבטאון מרתק מאוד. הוא מושך ויפה מאוד וגם אם לא תשפרו אותו אמשיד לרכוש אותו לעולם.

מאיר תורג'מן

עכו

בעד מטוסים ישנים

בניגוד לבועז סנג'רו (בטאון מס' 12 (113)) אני חושב שיהיה נחמד מאוד אם תכתבו על מטוסים ממלחמת העו-לם ה-1 עד המטוסים של ימינו.

מנור בן-אברהם

ינע

לנתח מטוס מסויים

הנני מסכים לדבריו של בועז סנג'רו ותומך בהם. ואומנם, לדעתי, בטאון מס' 12 היה הגיליון המעניין ביותר מ-אז הגיליון הכפול 6-7.

הנני מבקש להנהיג בכל גיליון מדור המספר על מטוס מסויים, לנתח את תכונותיו ולספר עליו כפי שסופר על ה-F-5E בגיליון מס' 12 (F-5E, נמר ולא מנייר").

כן הייתי רוצה לראות כתבה נוספת על קורס הטיס של חיל-האוויר.

יוסי חממה

רמת-גן

בבטאון מס' 113 חלה טעות כתיב בכתבה „נכישת מוות לטאנקי האר-ייב“.

לכל אורך הכתבה מוזכרת המלה נכישה, אולם מלה זו אינה נכונה מב-חינה דקדוקית. המלה הנכונה היא הכשה ולא נכישה.

אני מקווה שטעויות כגון זו לא ישנו.

גדעון רחמן

דימונה

הערת המערכת:

נשתדל שלא.

הנכישה שלנו באה בעקבות ביטוי של הרמטכ"ל בנדון ובסגנון העגה המדוברת, שאומנם אינה מקובלת על המילונים העבריים המוסמכים.

מאיר רפפורט ז"ל

הלך לעולמו ר' מאיר רפפורט, ז"ל, סגן-מנהל ההוצאה לאור של משרד הבטחון, שהיה, בין השאר, אחראי להוצאה לאור של בטאון חיל-האוויר. בן 63 היה במותו.

ר' רפפורט היה דור רביעי למשפ-חת מו"לים. מאגר הידע המקצועי שלו היה בלתי-נדלה. חבריו לעבודה נהגו להשתאות ליחסו האישי לספרים ועיתונים.



מאיר רפפורט היה ממייסדי ההו-צאה לאור של משרדי הבטחון, טיפל בלידתם ובהוצאתם לאור של פרסו-מים צבאיים רבים במשך שנים רבות. תמיד פעל לחיסכון בעלות ההדפסה של כל הפרסומים, כדי למנוע בזבוז כספי מערכת הבטחון.

למרות שעבר שני התקפי-לב — לא האט את קצב עבודתו — עד שהכריע אותו התקף הלב השלישי.

יהא זכרו ברוך.

בטאון חיל-האוויר מזמין

את מנוייו להצטרף

למועדון קוראי הבטאון

החברות במועדון מזכה את הח-בר בהשתתפות בסיוורים, כנסים ומבצעים שונים מטעם הבטאון, ובהנחות נכרות בעת קניית דגמים בחנויות מומלצות.

המעוניינים להצטרף יכתבו אלי-נו לפי הכתובת:

בטאון חיל-האוויר

עבור: מועדון קוראי הבטאון

ד.צ. 1560

צה"ל

לבוני הדגמים, שימו לב: לא ייערכו קניות מרוכזות של דגמים בהנחה. ההנחות יינתנו אך ורק למציגי תעודת-החבר במועדון. זכור! החברות במועדון מוגבלת למנויים בלבד. הזרזו וחתום על הבטאון עוד היום!



כנטום זה אופי

סוף מעמוד 6

מלחמת יום-הכיפורים הסתיימה. תחושת ההקלה לוותה בכאב גדול. מספר הנפגעים היה רב מאוד. המתח התרופף, המאמץ הוקל, אך פצעי ה-מלחמה עדיין לא הגלידו.

מספר בני: „אחרי המלחמה, ראינו דברים מזווית-ראיה חדשה ושונה. אפילו הטיסות נראו טיסות משרדיות“. יותר משש שנים חלפו מאז תוך רגיעה יחסית, וכיום אפשר להשתחרר מהצבא בלי לראות מיג או לעבור קרב-אוויר.

„היום לא קל יותר“, אומר סא"ל ד'. „גם היום מתמודדות טייסות ה-פאנטום עם משימות חשובות ואתגרים רציניים. ההבדל העיקרי בטייסות ה-פאנטום בין דור הוותיקים ודור הצעיר-ים, מתמצה באי-השתתפות במלחמה. כשטסים והמלחמה רחוקה, טסים אח-רת. אך כיום המיומנות הטכנית מפור-תחת ורמת האימונים גבוהה. אך, ב-מצב מלחמה תהיה לצעירי הטייסת הפתעה גדולה שגם נלחמים עם המטו-סים... הקלוב לתעופה יכול להפוך גם בלתי-נעים“.

נחשפו מראות סוריאליסטיים של חור-
בן והרס. ח' ביקש בקשר לשלוח מטו-
קים נוספים לאזור. השעה היתה כבר
7:00 בבוקר. הגשם פסק.

במועדון הדחוס והחם של יחידת
הנ"מ החליט אוהד, שהגיעה השעה
להתחיל בעבודות השיפוץ. לאחר שווי-
דא פעם נוספת שאיש לא חסר חילק
את החיילים לקבוצות עבודה. איש
לא השתמט ולא התלונן.

העבודה עמדה להיות קשה ולא נעי-
מה ביותר. למרות זאת גילו החיילים
משמעת פנימית ועבדו במרץ רב.

גם בקרב אנשי הבסיס המצב היה
דומה. גם כאן לא השתמט אף אחד מה-
עבודה. מסלולי הטיסה הוכשרו ונוקו
והמטוסים נחתו עליהם לפי לוח-הזמ-
נים הרגיל של כל ימות השנה. לא היתה
שום הפסקה או דחייה בטיסות —
הישג יוצא-מן-הכלל, בהתחשב במה
שעבר על הבסיס במשך הלילה.

מסוק מחלץ מטיילים

במשך הלילה חנתה על חוף המפרץ
מכונית קארוואן ובתוכה שלושה מטיי-
לים ושני כלבים. שני מטיילים, גבר
ואשה, מילטו עצמם במשך הלילה מן
המכונית והגיעו ברגל אל בסיס חיל-
האוויר. כשהגיע גיורא אל מקום חנייתה
של המכונית — לא נמצא לה ולמטייל
שבתוכה זכר. שני הכלבים ניצבו על
החוף, נובחים לעבר היס. הם סירבו
לאכול, ולשתות — ולהצטרף אל גיו-
רא וחבריו. לא הרחק משם נמצאה
מיזודה גדושה פריטי לבוש וחפצים
אישיים. על החוף היו מפוזרים מדי-
צלילה, באלונים, חלקי עץ של מכונית.
חוליית החיפוש הזעיקה את המסוק.
הציוד שנמצא הועמס עליו. חיל-היס
שהצטרף למחפשים את המכונית העלה
אף הוא חרס בידו. המכונית והמטייל
שבתוכה לא נמצאו. המטיילים שנתקעו
באוטובוס חולצו על-ידי מסוק אחר
והמסוק של ח' חזר לבסיסו בשעה
12:00 בצהריים.

עבודות השיפוץ בבסיס נמשכו ב-
מלוא המרץ. חדרי המגורים נוקו במשך
היום מהבוץ והסחף.

ביום שני, בשעה 9:00 בבוקר, 26
שעות בלבד לאחר התחלת עבודות ה-
שיפוץ, כבר יכולה היתה יחידתו של
אוהד להכריז על מצב פעילות נורמאלי
לחלוטין.

בל-212 ואמנע מטיסות לילה.
„אני משוגע למסוקים. אני ער ל-
כך שאהבת הטיסה שלי היא מעין שי-
עבוד. אבל, אני לא מנסה להתגבר על
כך.

„אחד הדברים המקסימים במסוק
— האפשרות לעצור ולרחף בשמיים.
במטוס קרב הכל מתרחש בפתאומי-
יות. הטיסה מתבצעת במהירות, המ-
תח עצום, והזמן חולף ביעף. במסוק
יש אפשרות לרחף בשלווה בשמיים.
לעמוד ולהסתכל. לעיתים, תוך כדי טי-
סה אני מבחין לפתע בצבי, רואה שק-
דיה פורחת, או קולט מזוית העין עדר
צבאים ויעלים. אני יכול להשתהות מ-
על אותם מראות ונופים מרתקים ול-
התבונן עד שהעין תשבוע מלראות.

„זו זכות גדולה להיות טייס מסו-
קים. כטייס מסוקים אני שותף פעיל
בהתרחשותם של ניסים הנובעים מ-
יכולת המסוק: היכולת לחלץ פצוע
מתחת לטאנק שרוף או הידיעה, ש-
אתה נוחת ליד פצוע תאונת-דרכים,
ותוך זמן קצר הוא מובא לבית-החור-
לים וניצל.

„לפני כמה שבועות הוטל עלי לחלץ
בדואית שכרעה ללדת. הטיסה היתה
קשה וממושכת: והנחיתה — שבע-
תיים. כששאלתי את הרופא אם מוצ-
דק היה לטוס זמן כה רב ובתנאי טי-
סה מסוכנים, ענה, כי לולא הטסתה
לא היתה נשארת בחיים. אם מבק-
שים פירוש מילולי לזכות שנפלה ב-
חלקי, כטייס מסוקים — סיפור זה
מבטא אותה בכל הדרה.”



הטיסות לא נפסקו

סוף מעמוד 19

אל המרפאה בסביבות השעה 6:00
בבוקר. על ויוי הוטל עתה לטפל בשני
הרוגים — אחד מהם חברתה הטובה.
למרות זאת — היתה זו ויוי שהר-
גיעה את חבריה ועודדה אותם. היא,
בעלת ניסיון של תשעה חודשים בלבד
בתפקידה, פעלה כבוגרת ומנוסה. עבדה
ללא ליאות, בקור-רוח, במסירות.
המסוק של ח' יצא יחד עם צוות
רפואי לסיוורים מעל האזור בחיפוש
אחר נפגעים. לאורו של השחר העולה

שנות השמונים בפתח. כוכבים חד-
שים דורכים בשמי חיל-האוויר. המלך
החדש, הוא ה-F-15 ונסיך הכתר, ה-F-16
מתקרב ובא. מה יהיה מעמדו של
הפאנטום בעידן זה? האם יידחקו רג-
ליו מפני מטוס חדיש ממנו?

רס"ן י', מפקד טייסת פאנטומים,
אינו מפקפק ביכולתו של המטוס גם
בשנות השמונים: „המשימה העיקרית
של הפאנטום היא להילחם מלחמת
אוויר-רקע. אך ורק הפאנטום יצלח
למשימה זו. הוא חוד-המחץ לתקיפה.
הנשק המיוחד שבו, תחכום המערכת
הפנימית שלו והיותו דו-מושבי, כל אלה
ישאירוהו כמטוס-קרב מהלוגה הרא-
שונה. עדיין לא נבנה מטוס, היכול
לשאת כמות חימוש גדולה יותר ולדייק
יותר בהפצצה.”

בטייסות הפאנטום מתחילים את ה-
ספירה לקראת העשור השני. רושמי
ההיסטוריה שומרים פרק נכבד למטוס
הקרב, שידע נצחונות וכאב יותר מכל
מטוס אחר בן-זמנו. מטוסים חדשים
מגיעים לחיל-האוויר. דור ה-F-15 וה-
F-16 החל. אך, טייסי ונווטי הפאנ-
טום, המואסים במלחמה ונכונים לק-
רב, יישארו אגרוף המחץ של מדינת-
ישראל ומפתח אמיתי לנצחון.



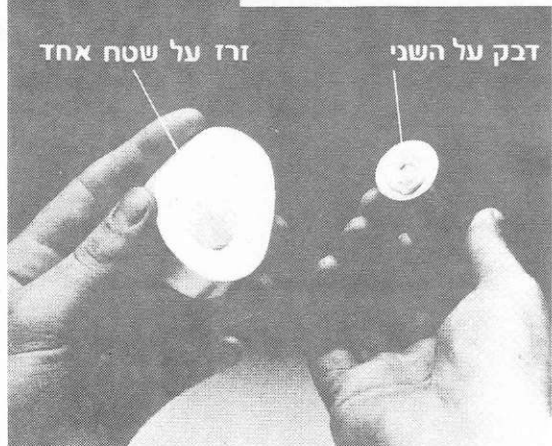
להיות טיס מסוקים

סוף מעמוד 17

יות גרוע, כי אין הרבה הזדמנויות לט-
עות. טייס טועה רק פעם אחת, ופעם
זו היא הפעם הגורלית. לכן, עליך לה-
יות חזק כדי לפרוש מן הטיס בזמן וב-
גיל הנכון. כל טייס חייב בביקורת עצ-
מית, כדי שתהא לו אבחנה בנוגע ל-
כושרו, ויכולת ביצועיו. לכל טייס יש
רגע מסויים בו הוא נוכח, שהוא אמנם
מוכשר, אך לא עליו. מאותו רגע הוא
חייב להתאמץ חזק ולחתור בכל כוחו,
כדי שהראש יצוף מעל לשולולית הבינו-
ניות. כשהראש מתחיל לשקוע במים,
אין כל דרך להתרומם.

„לפעמים אני שואל את עצמי האם
אני מספיק טוב בשביל להמשיך לטוס.
בעיית העיניים עדיין מרתיעה אותי מ-
להתקדם. לפיכך, קבעתי לעצמי שאטוס
מעתה ואילך רק על מסוק בל-206 ו-

NEW! LOCTITE® MULTI-BOND



מולטיבונד חוזק עצום ללא כאב ראש.

מולטיבונד דומה כימית ל-ABS – (סוג פלסטיק) ולכן החיבור גמיש יחסית ומאפשר עמידה בזעזועים. מולטיבונד -

הוא הדבק לו ציפית בכליון עינים. חידוש נוסף של חברת לוקטיט המובילה בעולם הדבקים החזישים

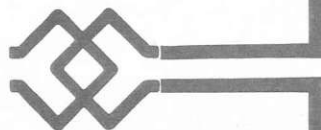


- ללא ערבוב.
- ללא מדידת כמויות.
- ללא בזבז.
- ללא מתקני הידוק.
- ללא הכנת שטח.
- ללא חימום.
- ללא סכנת אש.
- ללא אדים רעילים.
- ללא עיכובים מיותרים.

מולטיבונד מבית לוקטיט הוא דבק מתקדם ביותר מבחינה טכנולוגית. היות ודבר לא מתרחש עד שנוצר מגע בין הזרז לדבק, נמנעות בעיות הקיימות בדבקים אחרים. מולטיבונד מתמצק בטמפרטורת החדר תוך דקה אחת ולמרות זאת הינו חזק יותר מרוב דבקי האפוקסי.

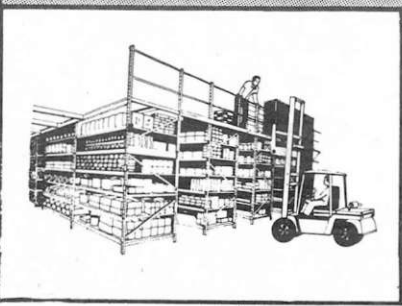
LOCTITE®
Industrial
Products

רוקל תעשיות ומסחר בע"מ
ת-א מרמורק 20 ת.ד. 33106 טל. 220375, 233735





מחסן נוסף בתוך המחסן שלך?



מדרגות מתכת וההעמסה באמצעות פתרונות שינוע מקוריים. מתאים לשטח החסנה נוסף, משטחי עבודה, משרדים, ארכיונים וניתן להקמה עד 4 קומות.

בני ברק: רח' מתתיהו 8 טל. 03-776011-2
חיפה: רח' הגפן 1 טל. 04-514664
ירושלים: טל. 02-862396



כל שעליך לעשות הוא להרים את המבט, גלות את הנפה העצום והבלתי מנוצל במחסן שלך, ולהקים רצפת בנינים (גלריות) מאלמנטים מודולריים של אקרומית 88: * הרכבה מהירה * ניצול נפח מירבי * אפשרות פירוק וביצוע שינויים * חזק ויציבות * יכולת התאמה לכל גודל ושטח על מסגרות וקורות המתכת של אקרומית 88 מונחר רצפת עץ המטופלת בצבע מיוחד להגנה מפני אש, העליה למפלס העליון היא באמצעות

צעצועי מיקאי

ישיך
לחובבי הרכבת דגמי מטוסים מפלסטיק

סוף סוף הגיעו לישראל

FUJIMI + HASEGAWA של חברת המטוסים הסיגאווה מיפן הנחשבים לטובים בעולם. מבחר גדול של דגמים בקנה מידה 1/72 ו-1/32 כמו F-16 ב-1/32 שישרת בחיל האוויר. סקיי הוק 1/32 SKYHAWK המשרת בחיל האוויר ועוד ועוד. כמו כן דגמים של MIG-25 שערך ליפן ו-MIG-23 ו-MIG-27 המשרתים בחילות האוויר הערביים ועוד דגמים ממלחמת העולם השנייה. כל זאת תמצאו בנחלת בנימין 20, טלפון 652763 ת.ד. 29197, תל-אביב.

כל המביא מודעת פירסומת זאת לחנות יזכה בהנחה גדולה.

ניתוב בע"מ

תכנון וייצור:

מוצרי אפוקסי
 פוליאסטר משוררין
 תבניות ואבי טיפוס
 גופים דקי דופן לתעופה
 תיבות נשיאה וטלטול למכשירים
 מבנים קלים מפוליאסטר משוררין
 גופי פיברגלס ממולאים בפוליאוריתן.

■

מען: ארלוזורוב 6
 רמת-גן, טלפון 721732

במפעל: טלפון 052/91688

SOAR במחירים ללא תקדים

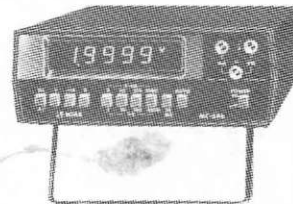
המבחר הגדול ביותר בתחום רבי המודדים למיניהם.
סדרה חדשה של רבי מודדים ספרתיים במחירים ללא תקדים.

- סדרה נוספת של רבי מודדים ספרתיים ניידים:
- * תצוגת L.E.D או L.C.D
- * מדידת זרם עד 10A
- * 3 1/2 ספרות
- * מדידת HFE של טרנזיסטורים
- * זמזום לבדיקות רציפות
- * מבחר של 4 דגמים שונים מסדרת ME 502/501



- סדרת ME-520, הסדרה הנמכרת ביותר כיום בישראל.
- * תצוגת 3 או 3 1/2 ספרות
- * תצוגת L.E.D או L.C.D
- * בצועים מעולים
- * עצוב מעולה
- * מחיר סביר
- מבחר של 4 דגמים שונים

- סדרת רבי מודדים שולחניים - סדרת MC
- * מבחר 4 דגמים שונים
- * תצוגת 3 1/2 או 4 1/2 ספרות
- * אפשרות לבחירת תחומים אוטומטית
- * הפעלה מסוללות או ממתח הרשת
- * עיצוב נאה וקומפקטי



- צבתות השראתיים למדידת זרם ממפרטורה
- * תחום מלא 300 A או 600 A (שני דגמים)
- * אפשרות להוספת מדידת ממפרטורה
- * צבת למדידת זרמי זליגה
- * נרתיק נשיאה מעור

ברשותנו גם מבחר גדול של מוני תדר (5 דגמים) ומבחר של 7 סוגים שונים של רבי מודדים אנאלוגיים.

MORAV

TECHNOLOGY 735790. 730938 טל: רח' ארלוזורוב 28, רמת-גן.



הודעה חשובה לתושבי באר־שבע והסביבה!

**נמשכת ההרשמה לשלוחת ביה"ס הטכני
של חיל האויר בבאר־שבע.**

מחזור למודים נוסף יפתח בפברואר 80
לבנים ובנות בוגרי כתות ט-י
למדו אחד ממקצועות העתיד:

- * מכונאות מטוסים
- * חשמל מערכות
- * אלקטרוניקה תעופתית
- * חוגים מכינים ל-4 מקצועות בגרות עיקריים.

קבלת פרטים נוספים בלשכת הגיוס בבאר־שבע
ובד.צ. 2348/א"ש ובטלפונים: 03-693800, 03-234735

הרשם עוד היום !!

בית הספר הטכני של חיל האויר

שנפיל 77

המילה האחרונה במצברים!

SHNAPP77 אחריות - 18 חודש!
SHNAPP77 ארגז פוליפרופילן שקוף!



ע.שנפ ושות.בע"מ

חברת אלקטרוניקה לישראל בע"מ



טלפון: 255181-5
מברקים: אלקוריס, ת"א
טלקס: 033578

רחוב גבורי ישראל 88
תל אביב 67891
ת.ד. 9045

פיתוח, תכנון, ייצור והתקנה:

- * מערכות מיתוג קשר ובקרה אוטומטית
- * מערכת קשר — נייחות וניידות
- * מערכות קשר בקרה לשדות תעופה
- * מערכות וציוד קשר פנים
- * ציוד שמע וריבוב
- * רכיבי מיקרוגלים
- * ייצוג בלעדי של חברות זרות:

MICROLAB-FXR, NORLIN, A.D.C.,
AMTRON, WESTINGHOUSE.

בית שטיחי כרמל

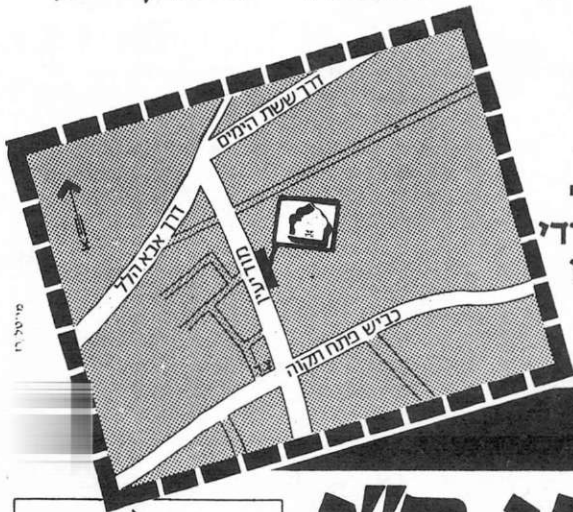
רח' מודיעין 13, רמת-גן, טל. 707113/4
תל-אביב, רח' גרוזנברג 28
טלפון 611321
רח' בן יהורה 164
טלפון 226145



בית שטיחי כרמל

1200 מ"ר, שטח תצוגה של שטיחים מרהיבים.

לבתי מלון, מוסדות ציבור, בנקים, חברות בטוח, משרדי פאר, וילות ובנייני יוקרה. מחלקה מיוחדת לשטיחים עבודת יד לפי הזמנה. הכל תחת קורת גג אחת. מרכז שירות מיוחד לאדריכלים ומעצבי פנים.



רח' מודיעין 13, ר"ג.



פתוח רצוף
עד 8 בערב

חיים איתני-
שטיחי כרמל בע"מ



אמינות ואיכות בשטיחים.

תכנה תקון כלים פניאומטיים



- * תקון כלים פניאומטיים
- * שיפוץ כל סוגי ציוד פניאומטי
- * בדיקת כלי אוויר בציוד משוכלל
- * יעוץ בהתאמת כלי עבודה פניאומטיים
- * הפצת ארונות כלים מיוחדים „אלרם”
- * פרויקט בוגבר והגדלת הייצור עם כלי אוויר תקינים

תל-אביב, רח' המסגר 33, טל' 332483
מזכירה אוטומטית טל' 832224



HAMILTON

גלגלים תעשייתיים
תוצרת „המלטון” ארה-ב
להשיג אצל
נ.ב.ר.מ. שרותי מחסן בע-מ
רח' היסוד 1, בנין מריבוים
ת.ד. 30397, תל-אביב, טל. 823140

JOB-BUILT CASTERS



Triple Wheel model typifies job-engineered casters built by Hamilton to overcome special problems such as height limitation.



Cam-action foot brake with PVC-coated shoe directly contacts wheel tread; particularly effective with diameters 8" and larger.



Pipe base swivel casters available with 3 1/2" to 8" wheels for 400-750 lbs. capacity; 1" pipe threads standard; other sizes available if quantity warrants.



Tongue handle caster results from attaching 48" long pull handle to "no-offset" 10" or 12" Series "EHD" Swivel.



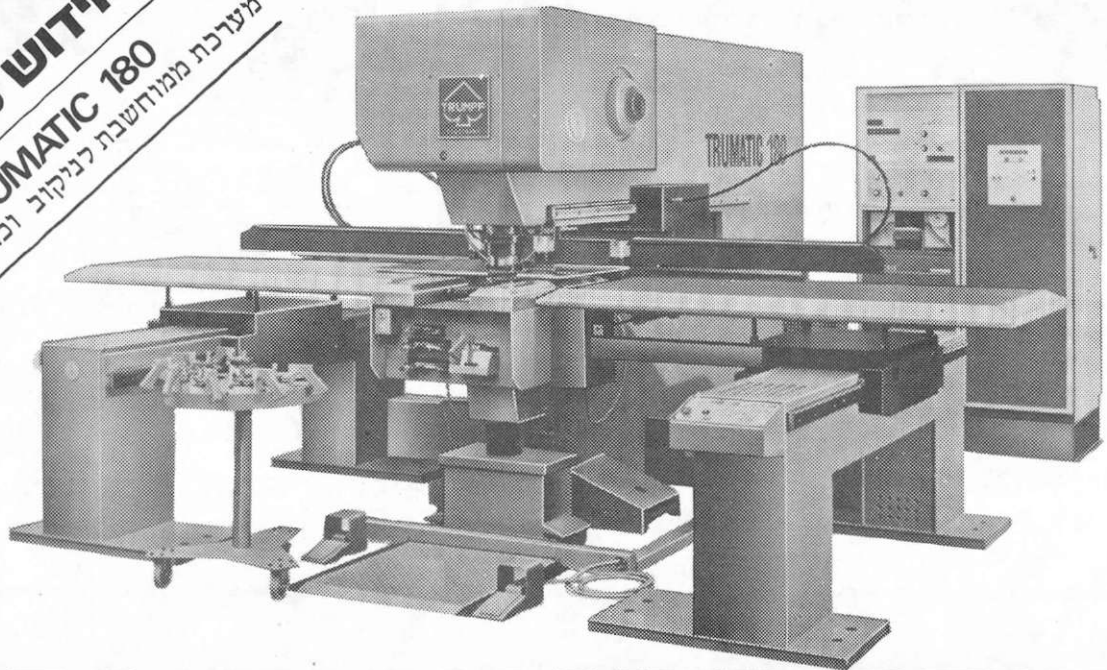
Special stems of practically any shape can be furnished on a wide variety of Hamilton Casters to solve unusual attachment problems.

Collins TCN-40 lightweight TACAN system



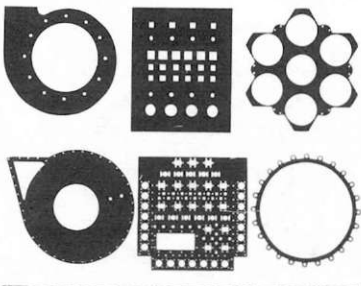
RAPAC **תכנה**
ELECTRONICS LTD.
ת.ד. 10053, תל-אביב, רח' רייזנשן 280 א' ת"א 48117, טל. 45 42 46

חידוש עולמי!
TRUMATIC 180
מערכת ממוחשבת לניקוב וברסום פחים



שרותי ניקוב וכרסום פחים

המעוניינים מחמנים לתצוגת פעולותיה של מערכת ה-TRUMPE במפעלנו במפרץ חיפה - נא לתאם הביקור מראש!



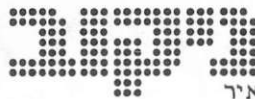
יתרונותיה של ה-TRUMATIC

- כלכלי: כדאיות בצוע גם במספר יחידות מועט.
- זמן: יצור היחידה מסתיים בתפיסה אחת.
- זכרון מחשב: ייצור חוזר ללא השקעה נוספת ובדיוק רב.
- אין צורך בבנית מבלטים יקרים. ייצור כל צורה רצויה.
- דיוק רב (+-0.05 מ"מ)
- חסכון בכח אדם, ציוד, מכונות וחומרי גלם.
- צוות טכני מיוחד - ליעוץ בייצור חלקי הפח.

ניקוב וכרסום פחים בדיוק רב ע"י מערכת משוכללת מתוצרת TRUMPE המתוכננת במחשב בשיטת CNC. את ה-TRUMATIC ניתן למצוא במפעלים המתקדמים בעולם לעיבוד מתכות. ה-TRUMATIC תחולל "מהפכה" בישראל בתחום שרותי חתוך וניקוב לתעשייה ולמלאכה. פעולות ה-TRUMATIC

- ניקוב פחים לפי תכנית.
- כרסום (ניבלינג) לפי תכנית.
- פנלים לאלקטרוניקה וחשמל.
- חלקי פח בצורות שונות.

מכרץ חיפה, ת.ד. 10105
טל. 04-728691, 729165/6



אחים מאיר

מקבוצת מפעלי אחים מאיר



**ניצן+
ענבר**
מהנדסים בעמ

נהול תאום ופקוח על הקמת
פרוייקטים הנדסיים.

*

תל-אביב רח' ישעיהו 23 טל. 440531, 444472
חיפה, רח' מוריה 24 טל. 04-87442, 04-246861
ירושלים, 02-633625

**משרד הבטחון
ההוצאה לאור**



הופיע

**טילים ורקילות
בלוחמה המודרנית**

מאת פרופ. שמעון יפתח
המחיר 280 ל"י (כולל מ.ע.מ.)

מהדורות חוזרות:

משני עברי הגבעה

המלחמה על ארץ-ישראל
מהדורה שניה
מאת גיין ווד קמחי
המחיר 180 ל"י (כולל מ.ע.מ.)

אזרח ומדינתו

מהדורה תשיעית מורחבת ומעודכנת
מאת שולמית אלוני
המחיר 150 ל"י (כולל מ.ע.מ.)

שדיהים

מהדורה שניה
מאת ג' ואלריו בורגזה
המחיר 180 ל"י (כולל מ.ע.מ.)

**יסודות המבנה
של רכב ממונע**

(חלק א') — מהדורה י"ב
המחיר 112 ל"י (כולל מ.ע.מ.)

הפצה ראשית: "ספרים לעם"

רח' נחמני 15, תל-אביב. טל. 03-288690
להשיג בכל חנויות הספרים וכן במרכז המכירות:
רחוב דוד אלעזר 29, הקריה, תל-אביב

היה ראשון

מבין רבים

לחסכון

במשאבים

במשאבים

(מוגש ע"י משרד הבטחון — הפיקוח המשקי)

תן טרמפ

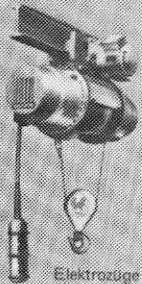
לחייל!

תוצרת פאך גרמניה Hebezeuge

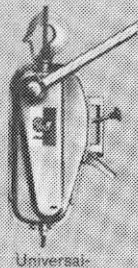


מתקני הרמה Fördergeräte

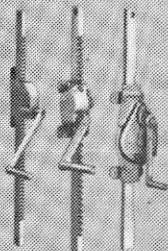
silberblau



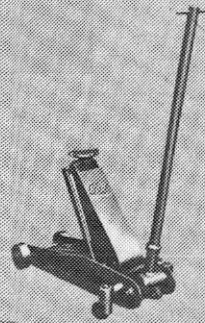
Elektrozüge



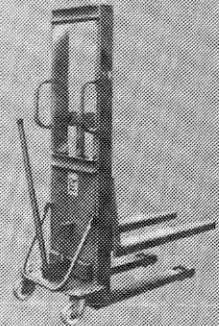
Universal-Seilzüge



Zahnstangen-Wandwinden



Hydraulischer Rangierheber



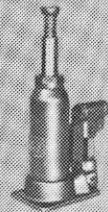
Palettenstapler



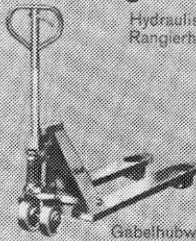
Laufkatzen



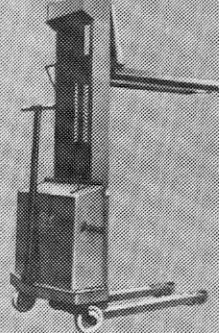
Stirnrad-Fiaschenzüge



Hydraulische Autoheber



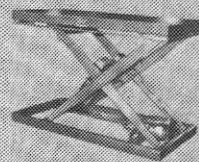
Gabelhubwagen



Elektrostapler mit Handfahrwerk



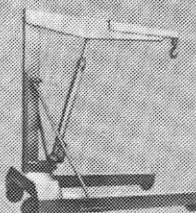
Hebelzüge



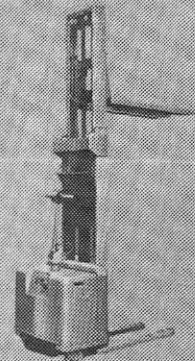
Hydraulische Hubtische



Stahlwinden nach DIN



Hydraulische Werkstattkrane



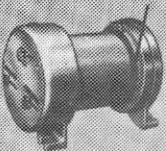
Elektrostapler mit Elektrofahrwerk



Stirnrad-Wandwinden



Schnecken-Wandwinden



Elektroseilwinden



Unikarre

להשיג אצל:
נ.ב.ר.מ. שרותי מחסן בע"מ
סוכן בלעדי
רח' היסוד 1, בנין מרכזים,
ת.ד. 30397, ת"א, טל' 823140

רק הטובים ביותר נמצאים בשקם!



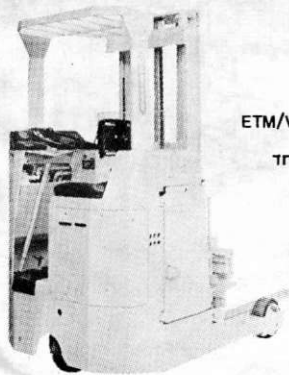
קניית רהיטים היא "כאב ראש" גדול... ההוצאה גדולה, החיפוש מייגע. לא בכל יום קונים רהיטים ואתה רוצה להיות בטוח שקנית את הטוב ביותר. אחרי שעברת את כל חנויות הרהיטים בעיר, הגעת לשקם וגילית שכל מה שהוא טוב באמת ומצא חן בעיניך, נמצא כבר אצלינו.

בשקם תמצא רק את הטובים ביותר ובתנאי הרכישה הטובים ביותר: הנחות, מבצעים, תנאי אשראי מיוחדים וההנחה הרגילה של 12.5% בבולים - כל אלה סיבות טובות שבגללן קניית רהיטים בשקם היא הקנייה הכדאית ביותר.

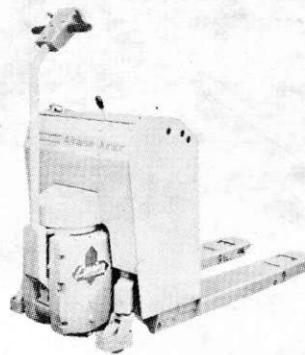


חנויות הרהיטים של שקם: תל-אביב, בן יהודה 177 • חולון, "רהיט להיט", אזור התעשייה - רח' הלהב 7 • חיפה, הרצליה 17, "שקם לילד", פרץ 2 • פתח-תקה שטמפפר 37 • נתניה, הרצל 2 • רמת-גן, הרא"ה 6. וכן בחנויות שקם ירושלים, בארשבע, רחובות, אילת, אבן גבירול ת"א.

טגלות ומלגזות חשמליות



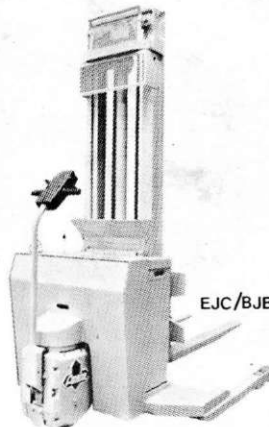
מלגזות הרמה חשמליות מתכנסות ETM/V
כשרי הרמה 1000-3200 ק"ג
למחסנים בעלי מעברים צרים במיוחד
גובה הרמה עד 5000 מ"מ ויותר.



עגלות משטחים חשמליות EJE
כשרי הרמה 1250-2000 ק"ג

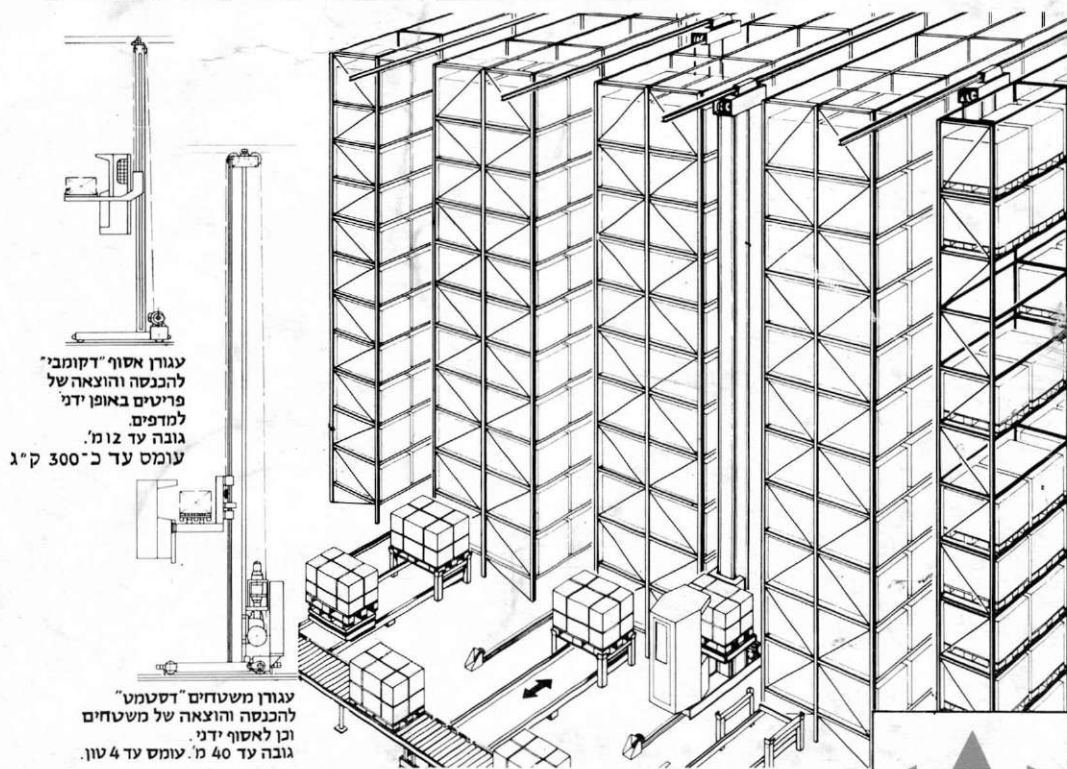


מלגזות הרמה חשמליות EFG-300
לשימוש במחסנים ובחצרות
כשר הרמה 1000-1500 ק"ג.



מערמות משטחים חשמליות מפעיל הולך EJC/BJB
כשרי הרמה 1000-2000 ק"ג
גובה הרמה עד 4000 מ"מ

שינוע בהחסנה



הור-טל חברה לשייווק ייצור ושרותים בע"מ

רחוב חיי אדם 9, ת.ד. 2085 תל-אביב 61000, טל. 265167, 265168

