

בטאון חיל האויר דצמבר 1981 מס' 25 (126)

צור קשר

אודותינו

דף הבית

ספרייה דיגיטאלית להיסטוריה ומורשת חיל האויר

www.fisherlibrary.org.il

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



בטאון חיל האוויר דצמבר 1981 מס' 25 (126)

בטאון האוויר



דצמבר 1981, מס' 25 (126) ● 18 שקלים

צעיר השווה מליונים...

חיל האוויר פותח אופקים חדשים לבנות ובנים
בוגרי כיתה ט' ומעלה בבית-הספר הטכני של
חיל-האוויר בחיפה ובשלוחת באר-שבע

לבוגרים במסלול טכנאות תוענק
דיפלומת טכנאי מוסמך ובגרות
מלאה.

לבוגרים במסלולי הלמוד
הרגילים, תוענק תעודת מסמ"ת
(+ בגרות חלקית) ותעודת
הסמכה של ח"א למקצוע
ההתמחות.



פרטים והרשמה: בכל לשכות
הגיוס בארץ ובשלחות המודיעין
העירוניות בת"א ובדאר צבאי
2348/א-ש
טלפונים: 03-234735, 03-693800.

המעוניינים לקבל פרטים נוספים
ימלאו את התלוש שלהלן:

לכבוד דואר צבאי 2348/א-ש

ברצוני לקבל פרטים נוספים על
בית-הספר הטכני של חיל האוויר.

השם _____

הכתובת _____ הגיל _____

השכלה/מס' שנות לימוד _____



לתושבי ב"ש והסביבה

נמשכת ההרשמה לשלוחת
ביה"ס הטכני של ח"א
בבאר-שבע (ללא פנימיה).
מתקבלים גם בוגרי כיתה ח'
ההרשמה בלשכת הגיוס.

לתושבי חיפה והסביבה

בביה"ס בחיפה מונהג גם
מסלול לימודי יום (ללא
תנאי פנימיה).

למדו אחד

ממקצועות העתיד:

אלקטרוניקה:

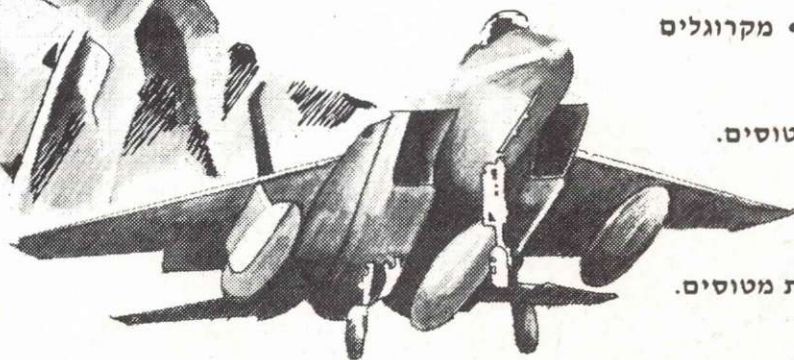
- תקשורת • נווט • מקרוגלים
- מחשבים

מכשור ובקרה:

- חשמל מכשירנות מטוסים.
- בקרת הגוי
- אלקטרואופטיקה.

מכונאות תעופה:

- מנוענות • מכונאות מטוסים.





גליון מספר 25 (126)

דצמבר 1981

מוצא לאור עלידי מפקדת חיל-האוויר

עורך ראשי

סא"ל אורי

סגן עורך

דניאל מולד

עורך גראפי

יפתח אלון

המערכת : דאר צבאי 01560 טל' : 260948

מזכירת המערכת : סגן קלרה מאן

מחלקת מודעות : טל : 693886

3	רמון ועובדה — עובדות — מירב הלפרין
5	סעד מסוקי — אהרון לפידות
7	מבצעי עד הרגע האחרון —
10	מיג-21 עם מגן-דוד כחול — עודד מרום
15	„קדש" — 25 שנה אחרי — אהרון לפידות
23	דף בספר הטיסות —
27	הטייס שהמריא לנשיאות — אהרון לפידות
30	חשופים בקוקפיט — נפתלי ארבל
35	נ"מ על „יבש" ועל „רטוב" — יקיר אלקריב
37	טיסה בסקייהוק לשם עידכון — אורי עמית
41	18-f — דבור שפגיעתו קשה (ב') — אורי עמית
44	מדוע אין טייס בראש-העין ? — מירב הלפרין
48	באוויר העולם — אורי עמית
54	בין הבסיסים —
56	מכתבים —
57	מה אתה אומר ? —
62	מדף אירי —

צילום השער : זוג כפירים וסקייהוק (צילום צבע : גיל ארבל)

פוסטר צבעוני : רביעיית פוגות מעל ירושלים

צילומים : יחידת צילום אוויר, חיל-האוויר

מחיר הגליון : 18 שקל (כולל מע"מ)

מנוי שנתי : 100 שקל

בענייני מנויים, דגמים וגליונות ישנים יש לפנות אל :

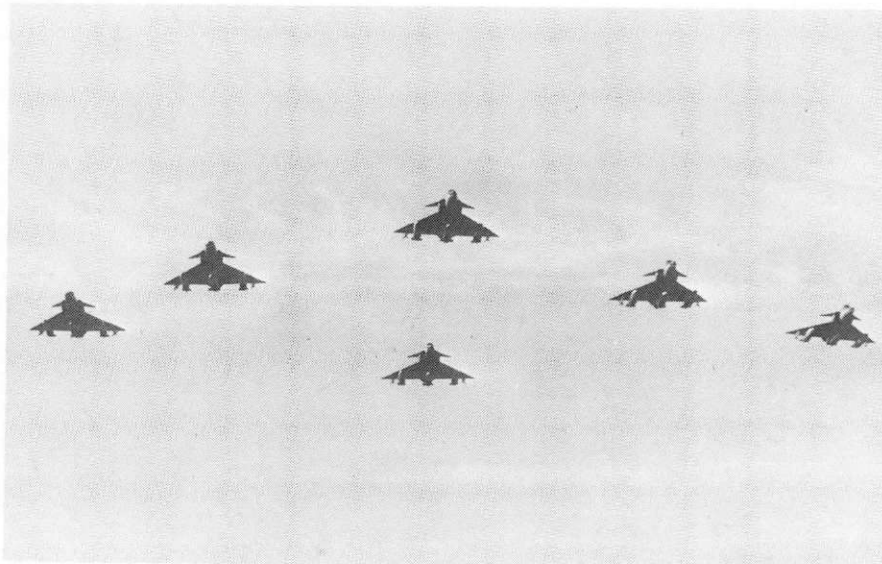
ההוצאה לאור, מח' הפצה, רח' ב' מס' 29, הקריה, תל-אביב טל :

03-212516

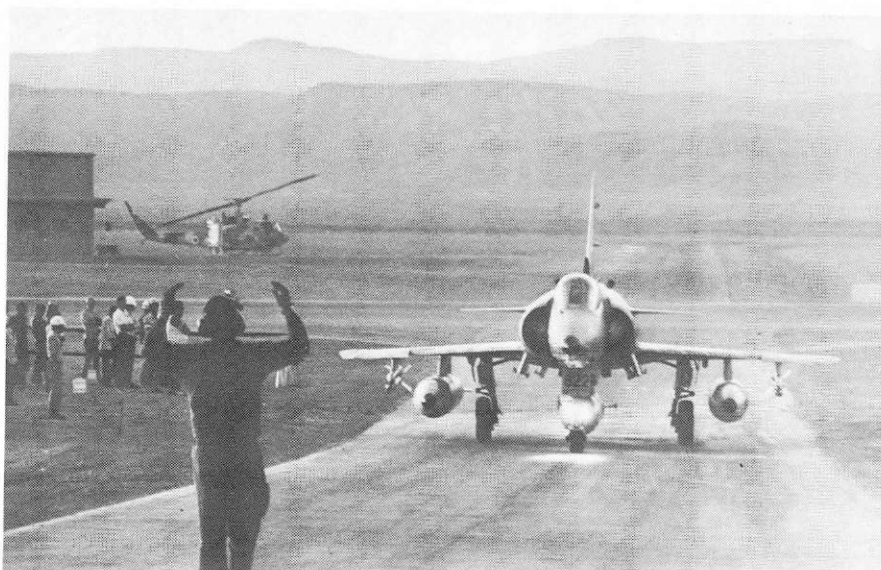
הודפס באמצעות משרד הבטחון בדפוס „גרפוליס" בע"מ

סודר בדפוס „מוזס" בע"מ, רח' פין 7 ת"א

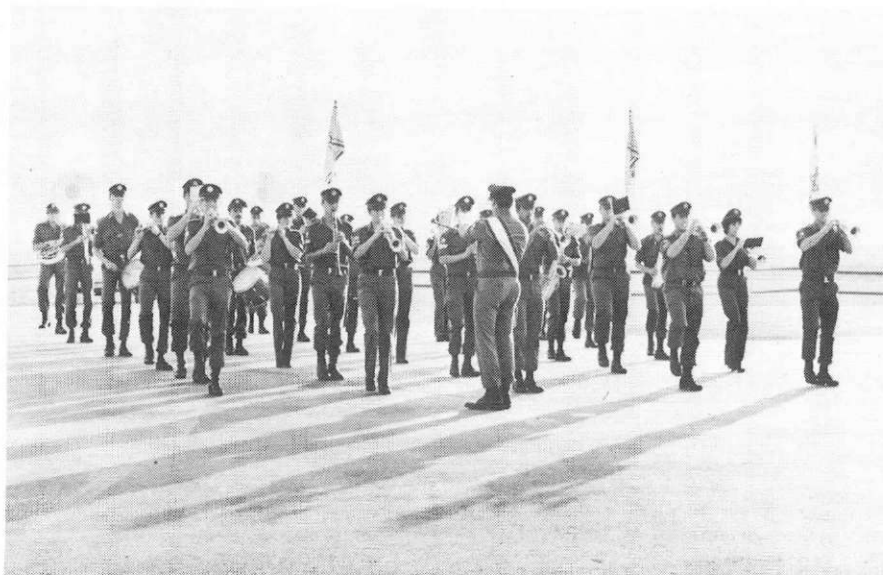
הפצה — „גד"



שישיית כפירים במסס חוגגי מעל לשדה עובדה



כפיר חונך מסלול עובדה לאחר טיסה מעציון...



...לקול תרועה של תזמורת צה"ל

קורא יקר,

עבר, הווה ועתיד שוכנים זה לצד זה על דפי הגליון שלפניך. עבר — החל מתמונות מרגשות מימי מלחמת השחרור, דרך מבצע „קדש“, שחל לפני רבע מאה, ובו השתתף לראשונה חיל אוויר שכולו ישראלי (וגם סילוני), וכלה בעלילות טייס ממלחמת ההתשה, שהיתה המלחמה האוירית הארוכה ביותר.

ההווה — כמנהגו של חיל-האוויר בימים אלה, הוא כפול: מחד בניין ויצירה בשדות החדשים בנגב, מאידך פעילות מבצעית בלתי-פוסקת ואילו העתיד טמון בפיתוח הסכך נולוגי-תעופתי, אותו אנו סוקרים במדורנו הקבוע „באוויר העולם“.

מטוסים מיוחדים בגליון זה הם הסקיייהוק הוותיק, שנשא בנאמנות את כתבנו לטיסת אימונים; ה-F-18 שמדובר בו רבות; והמיג-21 העיקרי, שנחת לפני כ-15 שנים באחד מבסיסי חיל-האוויר. וממטוסים לי-אנשים: נראה מה עושים כדי שגם מראש-העין יצא טייס, ונקרא על הצד האווירי של נשיא מצרים, חוסני מובאראק.

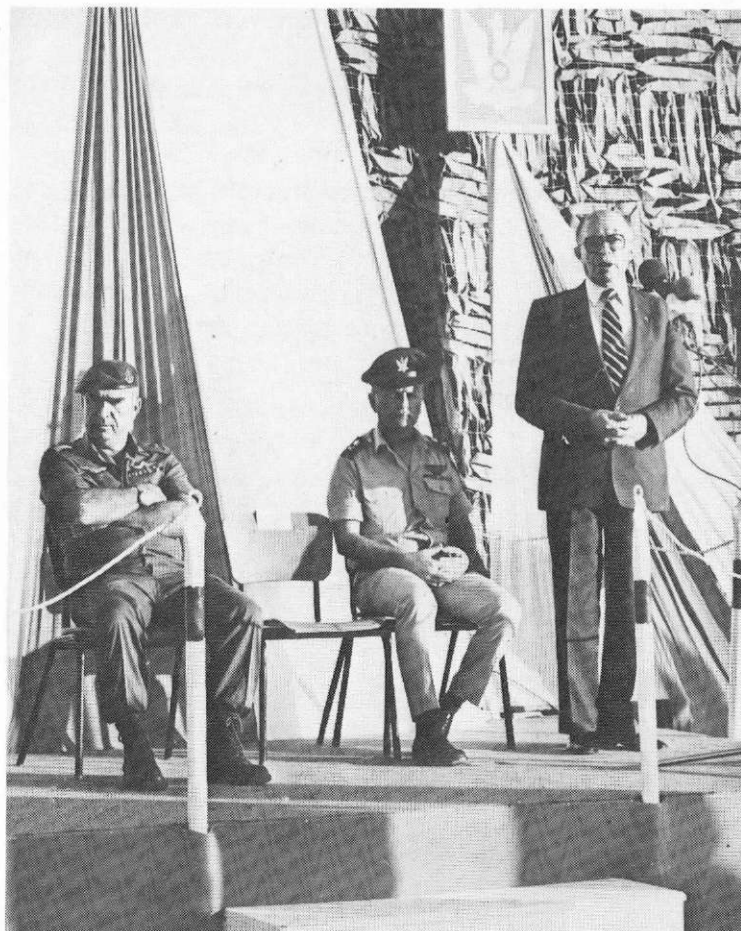
תמונת השער — שני כפירים וסקיייהוק — צולמה באחד המקומות היפים שלחוף מפרץ אילת. העין אינה שובעת מהמראות הקסומים, שעוד מעט ויהיו נוסטאלגיה...

קריאה נעימה

סא"ל אורי

רמון ועובדה עובדות

מאת מירב הלפרין



גם היא תשרור בו. מפקד הבסיס, אל"מ י' נשא על גבו מעמסה קשה בשלוש השנים האחרונות. אלה, המחפשים את „הנקודה ה- היסטורית“, יכולים להכתיר אותו ב- תארים המחייבים: המפקד האחרון של איתם, והמפקד הראשון של רמון. ללא ספק, פרויקט העתקת בסיס אי- תם למשכנו החדש ברמון, עשה את עבודת מפקד הבסיס למפרכת ומייגעת במיוחד. בעוד שעמיתיו, מפקדי הבסיס האחרים בחיל, חווים את חווית הפיקוד על בסיס מבצעי, נאלץ אל"מ י' להסכין עם חוויה מסוג אחר. משימתו הראשונה במעלה היתה לדאוג לכך, שמלאכת פינוי איתם ובינוי רמון, תצליח ככל האפשר. נדרשו לכך סבלנות, עצבים חזקים ואורך-רוח.

חנוכת רמון ופתיחת טייסת-הקרב הראשונה שבו, פיצו את אל"מ י' וצוות קציניו על התקופה הקשה בה נעו בציר איתם-רמון, לעיתים, עם מספר פעמים ביום. זה לא יהיה באנאלי לומר, כי החיוכים שלהם ביום חנוכת הבסיס היו רחבים במיוחד, אמיתיים מאוד.

טייסת הראשונה, נתן את האות לפתיחת טקס חנוכת-רמון. דברי האלוף עברי במיסדר החגיגי היו קצרים ואי- שיים מאוד. הקהל סביבו לא נדרש לפראזות. ציבור השומעים, מראשון מפקדי רמון ועד אחרון ילדי השיכון, שייכים לאותה משפחה. עבורם, הטקס היה אקט פורמאלי בלבד. בבסיס רמון הם חיים כבר זמן-מה לפני בוא הטיי- סת. טקס חנוכת הבסיס היה לגביהם רק אות הסיום לקראת ההכנות ה- קדחתניות לקליטת הטייסת. כיום, כשטייסת-קרב שוכנת במחיצתם, הם בסיס פעיל יותר, שוקק חיים, עם אוי- רה מבצעית כשאר בסיסי החיל. השקט, ששרר עד כה ברמון, יופר מעתה על-ידי רעשם של מטוסי-הקרב הנוחתים וממ- ריאים.

המפקד האחרון של איתם

סיור מקיף בבסיס מלמד עד כמה מהוקצעת בנייתו. מיטב השיכלולים האפשריים הוכנסו בו. עדיין חסרה בו תחושת נוחות ורווחה, אך עם הזמן

בהפרש של שלושה ימים נחנכו ה- בסיסים החדשים של חיל-האוויר בנגב: רמון ועובדה. מלאכה רבה מצפה למש- תכנים החדשים. אולם, דבר אחד וודאי: עם העתקת טייסות הקרב לשני הבסיסים, הם עלו על הגל הנכון. מעתה, הם בסיסים מבצעיים לכל דבר.

בסיס רמון נחנך ראשון. היום בו טייסת הקרב הראשונה שלו תקעה יתד בביתה החדש, נקבע, בדרך הטבע, ל- יום חנוכת הבסיס.

ברחבה, שבין מוסכי הטייסת, נערך טקס החנוכה. הקהל היה משפחתי: חיילי הבסיס, מפקדיו, אנשי טייסת הקרב, קומץ עובדים זרים, נציגי מנה- לת שדות התעופה ודיירי שיכון המשפ- חות. סגל הפיקוד הבכיר של חיל-האוויר חתם ברמון סיור לימודים באיזור ה- נגב. עיתוי בואם לשערי הבסיס היה מרשים. מטס של מטוסי קרב, במספר מבנים, קידם אותם מייד עם כניסתם לרמון.

מפקד חיל-האוויר, האלוף דוד עברי, מלווה במפקד בסיס רמון ובמפקד ה-

סוף-סוף הגיעו לרגע המיוחל.

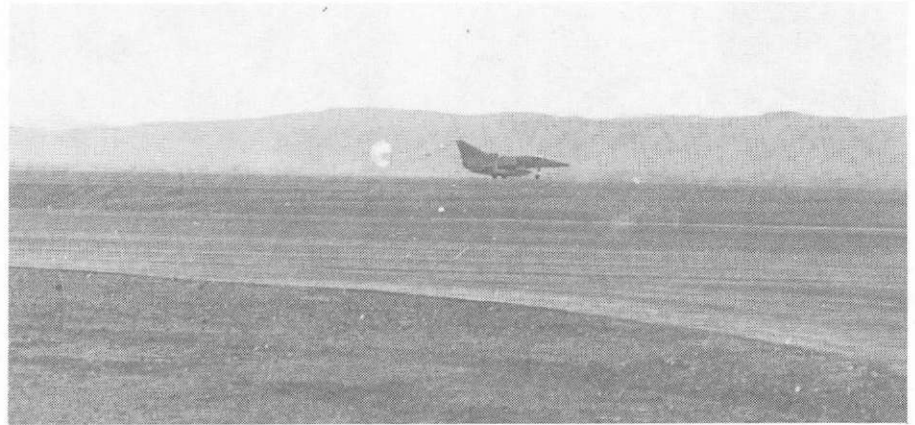
התחלה ברגל ימין

עוד בטרם שבעה העין ממראות רמון, וכבר היא מתרגלת לבסיס חדש נוסף: עובדה. טקס חנוכת הבסיס היה ממלכתי, בנוכחות ראש הממשלה, מנחם בגין. הבחירה בעובדה היתה שרירותית. הוחלט, כי ייערך טקס פומבי אחד לציון חנוכת שני הבסיסים והפור נפל על עובדה.

סיס. במעמד ראש הממשלה, הרמטכ"ל, מפקד חיל-האוויר, מנכ"ל משרד הביטחון, שגריר ארה"ב בישראל, חברי-כנסת מוועדת החוץ והביטחון ואנשי מינהלת שדות התעופה נפתח ה-טקס.

מטס של שישיית כפירים

עם עליית ראש הממשלה, הרמטכ"ל, מפקד חיל-האוויר ומפקד בסיס עובדה על בימת הנואמים, חלף מבנה של שי-



שבבסיס, והקהל התכבד בהרמת כו-סית. שגריר ארה"ב, בישראל סם לואיס, קבע, כי עובדה הוא אחד משני שדות התעופה הטאקטיים הטובים בעולם. לדבריו, זוהי ראייה לשיתוף הפעולה הפורה בין ארה"ב וישראל.

תא"ל משה ברטוב, ראש מינהלת שדות התעופה, חתם את האירוע ב-הענקת בקבוקי שמפניה לאחדים מקציני עובדה, ששיתפו עימו פעולה במהלך הקמת הבסיס.

חלוצים חדשים בערבה

ילדי שיכון המשפחות, שהשתתפו בטקס מתחילתו, עדיין נראים כאילו נקלעו לבסיס במקרה... בעובדה, כבר רמון, עדיין חסרים את הרגשת הבית, שבלטה בבסיסים הקודמים. אמנם, הנוף המדברי של הבסיסים החדשים אינו זר לדיריהם. הוא אפילו מזכיר במשהו את איתם ועציון. אך, הרווחה והביתיות, שאיפיינו את הבסיסים הוותיקים והמבוססים, עדיין מוצנעים.

אחת המשימות הראשונות המוטלות על „החלוצים האמיתיים שלנו“, כפי שנוהגים לכנות היום את אנשי רמון ועובדה, היא לשוות לבסיסים החדשים אופי משפחתי חמים. הפיצוי על פינוי איתם ועציון ימצא, איפוא, בטיפוח ובפיתוח הבסיסים החדשים.

רבים ראו בפרויקט בניית השדות החדשים מבחן מיוחד לחיל-האוויר. לדעת הכל, היה זה אחד האתגרים המורכבים ביותר, שהתנסה בהם החיל. עתה, משהושלמה, פחות או יותר, מלאכת הבנייה, עוברת נקודת-הכובד למי שור אחר. רמון ועובדה הם בסיסים חדישים, מתקדמים בבנייתם ובתפישתם. החיילים והמפקדים שבהם ייבחנו מעתה בקריטריונים מבצעיים. הם יעשו זאת בצד השלמת בינוי הבסיסים. על חיילי רמון ועובדה יהיה להצדיק את הציפיות המבצעיות הגבוהות, שתורליס בהם.

„חלוצי“ רמון ועובדה נכנסו בינתיים לתלם מבצעי, המהווה תחילתו של תהליך, שסופו יראה לעין רק בעוד מספר שנים. שנים אלו, קשות ועמוסות ככל שתהיינה, התחילו, עם חנוכת הבסיסים, בדרך החדשה, הנכונה.

שה כפירים בטיסה נמוכה, מחרשת אזניים. הקהל, שחלקו הגדול היה העובדים הזרים, שהקימו את עובדה, פרץ במחאות-כפיים סוערות. הסימליות שבמימד היתה מרשימה. מטס הכפירים, המטוסים הייצוגיים של ישראל, היה אות-הפתיחה ההולם ביותר לחנוכת בסיס ישראלי חדש.

דברי הברכה של ראש הממשלה הבהירו את המשמעות העמוקה, שיש לחנוכת עובדה. מעבר לתחושת החגיגות, שבפתיחת הבסיס, אמר מנחם בגין, אין לשכוח, כי המעמד הינו חלק מהקורבן, שהקרבנו למען הסכם השלום עם מצרים.

מפקד חיל-האוויר העלה על נס את איכותו של השדה החדש וציין את תרומתם של הצוותים הזרים לפרויקט.

הטקס הסתיים בחשיפת דגל טייסת קרב בבסיס עובדה, כשראש הממשלה מתכבד בהתרת קישורי הדגל. בדיוק אז, בעיתוי מזהיר, שבו מטוסי הכפיר נחיתה, וגרמו להתקהלות רבה.

מפקד עובדה, אל"מ ש', אירח את המוזמנים בסככה גדולה בצל מגדל ה-פיקוח. הוא שיבח את רמת המיתקנים

סמיכות חנוכת שני הבסיסים היתה לאנשי חיל-האוויר חגיגה בפני עצמה. לא כל יום פותחים בחיל-האוויר בסיס. וכשה קורה, ועוד פעמיים, זה פסטיבל שלם. ללא ספק, שני הבסיסים החדשים מעניקים לחיל מימד חדש. פרויקט הקמתם ופינוי הבסיסים הקודמים היווה אבן-דרך בתולדות חיל-האוויר. במשך תקופת הפינוי שמר חיל על כשירות מבצעית, שלא נפגמה כהוא זה, ובמקביל, עסק בבניית שני בסיסים חדשים, משוכללים ומתקדמים. איש לא יטען שזה היה קל. הקשיים עדיין נחלתם של דירי הבסיסים החדשים, אך, העיקר כבר מאחוריהם. המאמר הידוע — כל ההתחלות קשות — הוכיח את עצמו מעל ומעבר. אך, ההתחלה היתה ברגל ימין, וזה, בסופו-של-דבר, מה שקובע.

אין ספק, שיום חנוכת בסיס עובדה היה היום העמוס ביותר בתולדות מגדל-הפיקוח של הבסיס. בפרקי-זמן קצרים נחתו על המסלולים הטריים מטוסי קרב, תובלה ומטוסים קלים. תנועה סואנת כזו לא היתה על מסלול הערבה כבר אלפיים שנה...

מיסדר חיילי וקציני הבסיס קידם את הקהל, שבא לחזות בחנוכת הב-

סעד מסוקי



מסוקי חיל-האוויר על מסלול עפר מאולתר — בדרך למשימת-חילוץ בחוף הסעודי

מאת אהרון לפידות

„אילו היו כל-ירכב על החוף היתה מתרחשת שם תאונת-דרכים רב-תי...“ כך תיאר טייס המסוק סגן ע', את המראה שניגלה לעיניו ביום חמי-שי, 24 בספטמבר, בשעה 7 בבוקר. היה זה מראה נדיר מכל הבחינות. על קו החוף הסעודי, כשחרטומו מת-ריס כלפי השמיים הכחולים בזווית בלתי-אפשרית, נח ללא תנועה — סטי"ל של חיל-הים הישראלי.

„כשאמרו לי, שצריך לצאת לשם ל-חלץ אנשים מתוך הספינה“, מספר סגן ע', „חשבת, שיהיה שם קושי מסוים. תיארתי לעצמי, שנצטרך לרחף מעל לסטי"ל ולהעלות אל המסוק את ה-אנשים בעזרת חבלים. תמיד במקרים כאלה צריך להזהר מהתורן, מהאנטנות ומהחבלים המתוחים... אבל כשאני מגיע לשם מה אני רואה? החרטום יושב ממש על החול והצוות עולה ויורד מה-ספינה בלי להרטיב אפילו את הנע-ליים!“

רק שעות ספורות קודם לכן, היה הכלי הדומם שעל החוף עושה דרכו בביטחון רב ביס-סוף כשפניו לנמל אי-לת להספנה. לא היה כל דבר יוצא-דופן במסע ההספנה, מהים-התיכון דרך תעלת-סואץ — לאילת. להיפך — ה-מסע השיגרתי נחשב אפילו ל„ציפור“, שרבים מבקשים לקחת בו חלק. גם הפעם היו אורחים על הסטי"ל — ו-אפילו אורחות — שתי קצינות חיל-הים, שצורפו למסע באישורו של מפקד חיל-הים. בערך בשעה 2.30 לפנות ב-קר, כשהיה הסטי"ל קצת צפונית לדי-זהב — השתבש משהו. הסטי"ל סטה

בפנינו — הסכמנו על כמות ואופי ה-ציוד שניקח איתנו. נתנו שולי ביטחון רחבים מאוד, אבל, בדיעבד, הסתבר שלא לקחנו אפילו פריט מיותר אחד! ביום שישי לפנות בוקר יצא היס-עור לדרך. בביטנו היו חיילים רבים — כולם מומחים בחילוץ, וציוד חי-לוצ רב ומגוון שכלל רשתות, רצועות קשירה ותלייה ועוד.

עם אור ראשון נחת המסוק על מסלול העפר ושעה לאחר-מכן כבר היה סרן ד' עסוק — בצד הסעודי — עם אנשי חיל-הים, ושני מהנדסים מ-חיל-האוויר בתיכנון העברת הציוד היקר ביותר שעל הספינה — טילי הגבריאל. הטילים נוטרלו על-ידי אנשי חיל-הים.

המארז התגדנד הרחק-הרחק

„הבעייה הראשונה שעמדה בפנינו היתה הזווית שבה היה נטוי הסטי"ל“, סיפר סרן ד'. „הסטי"ל הזדקר מתוך המים בזווית של 28 מעלות. את מאר-זי טילי הגבריאל יכולנו למשוך למעלה רק בצורה ישרה, אחרת היה המארז המחולץ פוגע באחרים — ומנתץ או-תם. על הבעייה הזאת התגברנו על-ידי כך שהרחפנו את היסעור כשהוא נטוי בדיוק באותה הזווית — לכיוון השני. „מובן, שזו לא היתה הבעייה היחי-דה. לא יכולנו, למשל, לפתוח את כל הברגים שאחזו בכל מארז — אחרת

ממסלולו לכיוון מזרח, חצה בתנופה את ריף-האלמוגים ונחת מלוא כובדו על החול הרך של החוף הסעודי. מאותו רגע ואילך, במשך 62 שעות רצופות, הפגינה המכונה המיומנת של צה"ל את יעילותה המאקסימלית, כ-שר האילתור היוצא-מן-הכלל שלה, ו-דביקותה במטרה.

יסעורים לעזרה

על החוף הישראלי, על מסלול עפר החלו לנחות בזה אחר זה מסוקי יסעור כשהם נושאים איתם ציוד חלוצ ו-הצלה.

מסוק בל של חיל-האוויר חילץ חלק מהאנשים מעל לסיפון הסטי"ל. אין ספק, מחזה יוצא-דופן לכל ה-דיעות, מול חוף שהתפרסם דווקא ב-שלוותו האולימפית והרגיל בהתרגשות מסוג אחר לגמרי...

השטח היה מוכן לניסיונות חילוץ. נותרה רק בעייה אחת: איך עושים את זה!!

אחד הפתרונות הראשונים שאומצו היה להקל על עומס הספינה במידת האפשר כדי שתצוף ביתר קלות.

„ביום חמישי, בשעה 12 בצהריים זומנתי לבסיס חיל הים“, מספר סא"ל י', טייס יסעור. „נקראתי לסיוור על סטי"ל ולתיאום עם כוחות חיל-הים מומחים בקשירה. לאחר שסיירו על הסטי"ל וראינו את הבעייה העומדת

ארוכה כליכך, היא, סיפור' בפני עצמו — הסיכוי והסיכון — שהמטען „ית-בדר" ויפגע ברוטור הוא גדול מאוד. לכן נאלצנו להאט את המהירות עד למינימום.

„בזמן החילוץ עסקו הרתכים למטה, מתחת לגוף הסטי"ל, בחיתוך הציירים, מספר סרן א', טייס-המשנה של היסעור. „כשהיינו, שולפים את הטיילים, היו הם נסוגים לטווח ביטחון, ואחריכך חוזרים לעבודה. בקצב קבוע, כאילו מעשה של יום-יום”.

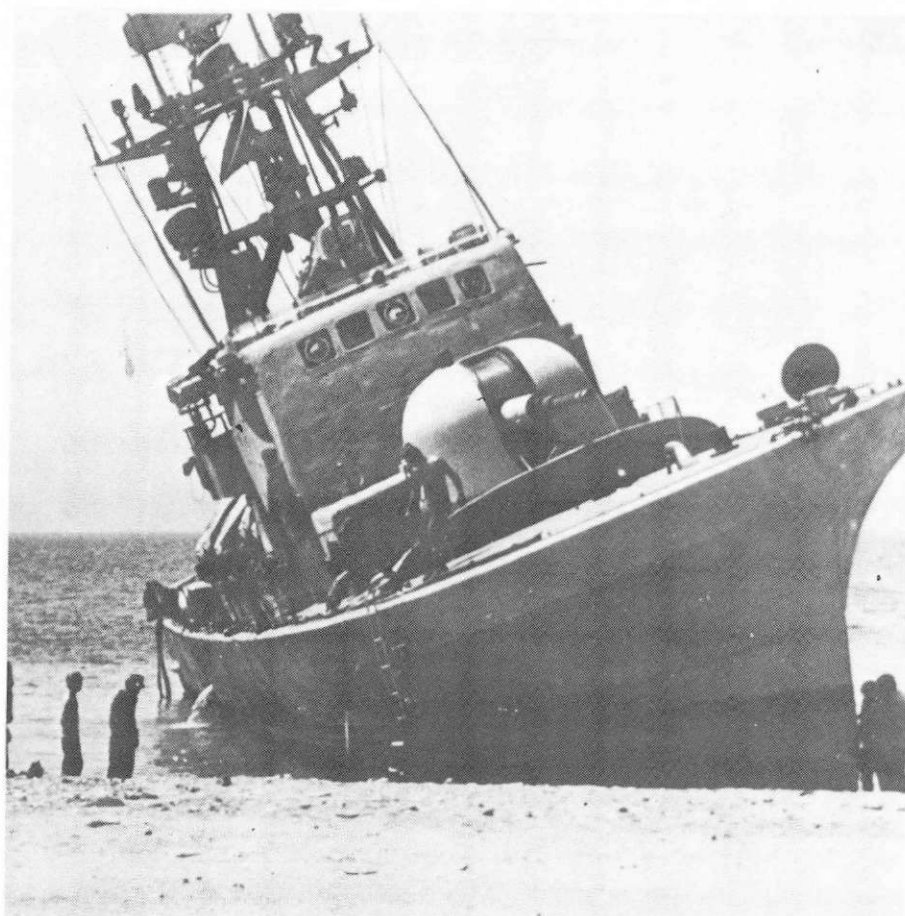
„כולם עבדו שם בצורה יוצאת-מין הכלל, מתפעל סרן ד', „לדוגמה, על פתיחת הברגים שהחזיקו את המארזים והמינשאים לסיפון היה ממונה קצין בדרגת סגן-אלוף, שעשה את העבודה במו ידיו. דוגמה נוספת? — המינשאים היו מחוברים אל לוחות-פיקוד בבטן הספינה בכבלים עבים, שבקצותיהם תקעים עצומים. החור שבסיפון, שדרכו עברו החוטאים אל בטן הספינה — פשוט לא איפשר מעבר הפלאגים. כולם — גם אנשי חיל-הים — הסכימו עם זה שהחוטאים ייקרעו ברגע שנירים את המינשא. אבל היה שם מי שהו שזחל דרך בטן האנייה במין מעבר אל החור, כשהיסעור הניף את המינשא — החליק את הפלאגים דרך החור — והם יצאו שלמים לגמרי”.

סוף-סוף לנשום לרווחה

עם אור אחרון יכלו סוף-סוף אנשי צוות היסעור לנשום לרווחה: כל הטיילים היו על החוף הישראלי. לא היו שום „פאשלות”. לא אירעה התקלה הקטנה ביותר. הכל „דפק” כמו שרון. כעבור שעות לא רבות, בשבת בבוקר, הגיעה גוררת שנייה מנמל אילת, ובמאמצים משותפים נגרר הסטי"ל מתוך החול — והובא אחר כבוד למספנה בנמל אילת, שהיתה, בעצם, יעדו המקורי.

סוף הסיפור?

לגבי חלק מהאנשים, כן. אולם לאנשי חיל-האוויר עוד נותרה עבודה רבה. שוב נחתו על מסלול העפר הלא מואתר המסוקים הנאמנים — הפעם כדי לפנות חזרה את האנשים והציוד. רק בערב לאחר שהסטי"ל עצמו חולץ — יכלו גם אנשי חיל-האוויר להכריז על מבצע החילוץ כגמור, ולסגור את התיק.



הסטי"ל של חיל-הים, תקוע על החוף הסעודי

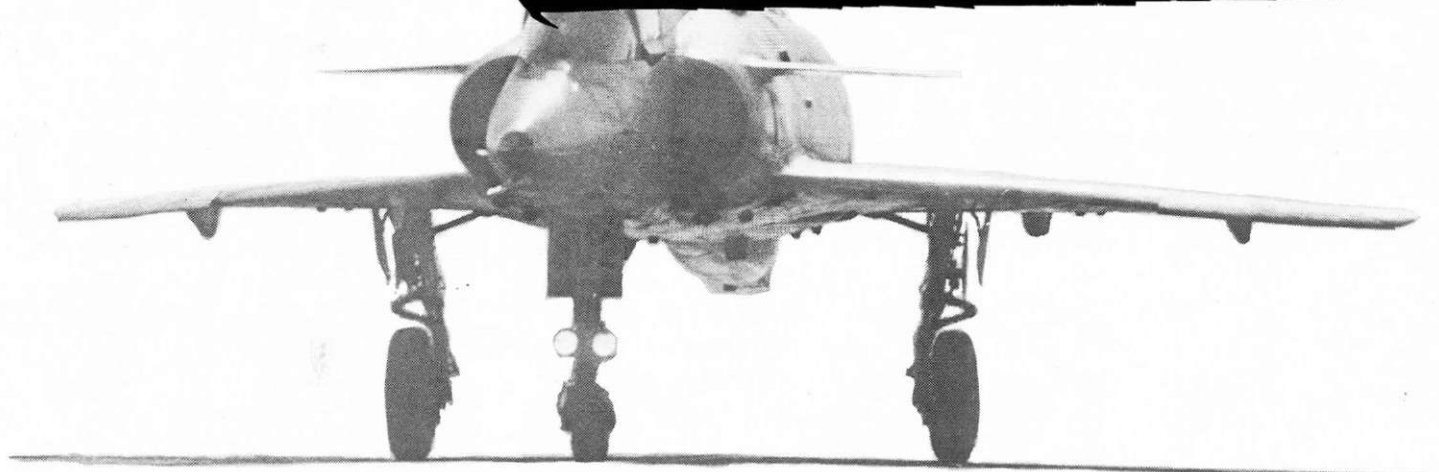


היסעורים טסו מחוף אל חוף

שלושה מארזים של טילים. בכל סיבוב לקח היסעור מארז אחד, ולבסוף — את המינשאים. „היה שם, כמובן, התורן, שבלט מעל לספינה.” מספר המכונאי המוטס. „כדי לא להתנגש בו בשעת החילוץ, הארכנו את הרצועה פי חמישה, כך שהמארז, שמשקלו כמה טונות, התנדד הרחק-הרחק מתחתנו. טיסה עם רצועה

היו הטיילים עפים לחוף. לפיכך, פתחנו רק שני ברגים, ואת שני הברגים האחרים השארנו סגורים על שתיים — שלוש כריכות ופתחנו אותם רק לאחר שהיסעור כבר נקשר אל המארז. וכאילו שזה לא הספיק — המרחק הקטן בין המארזים אילץ את המסוק להמריא אנכית במדויק. על הסטי"ל היו שני מינשאים, כשעל כל אחד מהם

נד חרון



ארבעה חודשים לפני מסירתו למצרים – ממשיך בסיס עציון לתפקד כרגיל

שישה כפירים הסתדרו ברחבה שב־קצה המסלול. בזה אחר זה המריאו ונעלמו בשמי התכלת. מעל נקודה מסוימת התכנסו למבנה דמוי ראש־חץ, וחזרו בגובה נמוך לכיוון הבסיס. על הקרקע, בבסיס עציון, ליוו חיי־לי הבסיס בצוואר מתוח ועיניים לחות את מטס ההצדעה, שדקות ספורות ל־אחר מכן חנך ברעם אדיר את בסיס עובדה. עבורם היה המטס ציון דרך נור־סף במסלול הארוך והכואב של פינוי

בסיס עציון.

בשילוב מופלא ובלתי אפשרי של שמירת כוונות מבצעית ובד בבד — פי־רוק מבנים בבסיס, נקרעים חיילי ע־יון בין שני העולמות.

עד נורת הניאון האחרונה

סא"ל עזרא הוא מיחידת הבינוי של הבסיס. הוא הגיע לבסיס לפני חמש שנים. היום עיסוקו העיקרי הוא

פירוק הבסיס. זה קצת מצחיק ו־קצת עצוב שדווקא איש יחידת בינוי — מפרק. אבל פקודה היא פקודה — ויש לבצע אותה על הצד הטוב ביותר. „מיפינו מחדש את כל הבסיס“, מ־ספר סא"ל עזרא. „עשינו סקר על כל המערכות: מיזוג אוויר, גנרטורים, לוחות חשמל, הכל. כל יחידה קיבלה מקסימום אינפורמציה על כל מערכת שברשותה. סימנו כל קיר במיבנה מתפרק, כדי

להקל על הרכבת המיבנה מחדש. ב-
עזרת סכימה מפורטת זו, תהיה מלא-
כת ההרכבה מהירה.

הוצאנו החוצה, למכרזים אזרחים,
רק את פירוק המבנים הגדולים: דרש-
נו שהקבלן המפרק את המבנה בעציון
— יהיה זה שגם ירכיב אותו מחדש
בעובדה. את כל שאר העבודה — אנח-
נו מבצעים בעצמנו. אנחנו עוברים פריט
פריט, עד נקודת הניאון האחרונה. עו-
קבים אחר ביצוע הפירוק בכל שלביו.
כל משאית שיוצאת מהבסיס נבדקת
עלידי מפקח מטעם משרד הביטחון.
הקבלנים העובדים בבסיס לא באים
לכאן ממניעים ציוניים דווקא. הם לא
באים לכאן כדי להפסיד כסף. אבל
אינך יכול שלא לחוש בהשתתפות כנה
בצער הפינני, ובאי-חשק גלוי לבצע ע-
בודות פירוק. אפילו הילדים בגן באים
אל הבן שלי בטענות: למה אבא שלך
מפרק את הבסיס?

מכיוון שהבסיס ממשיך לתפקד כ-
רגיל, הנטל על האנשים גדול מתמיד.
יום העבודה מלא וגדוש ונמשך שנים
עשרה שעות ומעלה. יש נכונות לעבודה
מצד כולם: קצינים, חיילים, אזרחים
עובדי צה"ל. כולם נושאים בנטל.
אבל אופי העבודה...

היטיב לבטא את ההרגשה שלנו
חייל אחד שחזה בפיצוץ. „עבודה של
ארבע שנים הלכה בדקה“, הוא אמר.
„ועם זה אנחנו צריכים לחיות“.
קצת בנייה בכל זאת יש בבסיס אפי-
לו היום. בנייה ארעית אמנם, אבל ב-
נייה.

מסביר סא"ל עזרא: „תיכנון הפנוי
חייב להתבצע כך שלא יפגע בעבודה
המבצעית השוטפת של הבסיס עד ה-
רגע האחרון. לכן, אם אני לוקח מש-
רד — אני חייב לתת משהו במקום.
אנו מסבים מתקנים ליעוד חדש, נות-
נים פתרונות ארעיים, מצופפים אנשים
בחדרים — וחיים עם זה“.

לא עולה יותר למצפה

סא"ל ניסים הוא מפקד יחידת תח-
זוקה. פירוק היחידה שלו הוא הגדול
והמסובך ביותר. עד זמן כתיבת שורות
אלה הועמסו למעלה מ-3000 משאיות
עמוסות ציוד! „כשאתה אומר 3000“,
אומר סא"ל ניסים, „זה נשמע המון.
האמת היא שלא מרגישים את המס-
פר הזה בעבודה היום יומית. בכל יום

יוצאים מכאן כמה משאיות, ורק כש-
אתה עומד ומחבר את המספרים, פת-
אום מסתבר לך שהוצאת כמות ענקית
שכזו.

מאז החלו לתכנן את הפינני ועד
ימים אלה, השתדלנו לתת לחיילים ב-
בסיס את ההרגשה שהחיים נמשכים
כרגיל. רק עתה, משנחנך בסיס עובדה,
חדרה להכרתי המציאות כי אין כבר
ברירה, ונאלץ לעזוב את עציון.

עציון הוא בסיס מיוחד במינו. אם
אתה לא „נתפס“ למקום בחודש ה-
ראשון לא תוכל להיות שם. אם „נת-
פסת“ — לא תוכל כבר לעזוב.
אני נמצא כאן רק שנה וחצי. ובכל
זאת אני מרגיש שבניתי את המקום.
למרות שהגעתי במיוחד לתהליך הפי-
רוק — אני מרגיש שאני נוטש משהו
יקר, וזה קשה.

הדרך שלי למנוע מהאנשים מלהכנס
למרה שחורה היא לדחוף אותם קדי-
מה. אני מעודד אותם לנסוע לבסיס
עובדה לא רק כדי להכיר את הבסיס,
אלא כדי שהאנשים יהיו עסוקים ב-
בניה ולא בפירוק. אנחנו חונכנו לבנות
ולא להרוס. כדאי שהחיילים יתעסקו
ב„איך ייראה הגף החדש אחרי ש-
בנייתו תסתיים“ ולא ב„איך נראה ה-
גף הישן בעציון“.

אצלנו לא היתה שום הזנחה ושום

רשלנות, גם בעת פינני מבנים. בביקור-
רת שערכתי במוסך ימים ספורים לפני
פירוקו, גיליתי שחסר שם מכסה לשקע
חשמלי. הוריתי להרכיב אותו מייד,
כדי למסור לקבלן המפרק את המוסך
בצורה מושלמת.

אני עורך ביקורת המפקד בחדרים



שיא הטכנולוגיה בנוף קדומים

רק כשאתה מחפש איזשהו חלק, ו-
פתאום מסתבר לך שהחלק האמור נא-
רז ונשלח כבר — הופך גם הפינוי ל-
עובדה. פעם הייתי נוהג לעלות עם ה-
ילדים לנקודת תצפית שממנה אפשר
לראות את כל הבסיס ומסביר להם —
זה חדש וזה נבנה השבוע, וזה מתוכנן
להיות. רציתי שאני והילדים נוכל ל-
קלוט את המראה ולנצור אותו. היום
אני כבר לא לוקח אותם לשם..."

דור המדבר

מספר מפקד הבסיס אל"מ ש':
„מצאתי בתפקיד אתגר פיקודי ממדר-
גה ראשונה: להנהיג את הבסיס דרך
ההעברה שדורשת השקעה נפשית ופי-
סית גבוהה מכל פרט, ובד בבד — לש-
מור בכל עת על הרמה המבצעית ה-
גבוהה ביותר. לא הסכמתי להפסיק
להיות מבצעי באף קטע עד העברת ה-
שטח למצרים.

החלטתי „למשוך“ את השיגרה עד
כמה שאפשר ובמקביל לתכנן את המע-
בר בצורה הטובה ביותר. עד קיץ 1981
המשכנו לטפח את ה„לוקאל פאטריי-
טיות“ לעציון. זה נתן לנו מסגרת מצו-
ינת למוטיבאציה ולהשקעה של כל
חייל. החל מהקיץ אנחנו מעבירים
התייחסות לעובדה ושם מתחילים לב-
נות רוח יחידה והמשכיות. היחס לעצ-
יון משתנה: אנחנו ממשיכים להעניק
יחס של כבוד למקום ולאנשים ששרתו
כאן, אבל תוך נסיון לסגור פרק.

גם עבורי התבהרו העניינים הקיץ,
ואני משוכנע שאנו על הדרך הנכונה.
אחת הדרכים לעשות את זה היא
פשוט להחזיק את האנשים בתמונה ו-
להעביר להם מידע שוטף על המתרחש
ועל העומד להתרחש. הועברו מפקדים
קבועים לעובדה כדי שיבנו מסגרת ל-
קליטת חיילים.

עובדה זו, שחיל-האוויר קבל מבחי-
נה טכנית, היא המלה האחרונה ב-
בינוי ובהתקנות. מבחינת תנאי שירות
אני אופטימי. אני מאמין שניתן לב-
נות בעובדה שיגרת חיים שלא תיפול
מזו שיש לנו כאן. המשפחות שם יידר-
שו להקרבה רבה. אבל אני מסתכל על
העוברים כעל דור המדבר. לעוברים,
הכל יהיה קשה יותר, אבל הדור הבא
— זה שיבוא אחריהם — ייכנס אל
הבסיס המשוכלל, החדש והיפה ב-
בסיסים — עובדה".

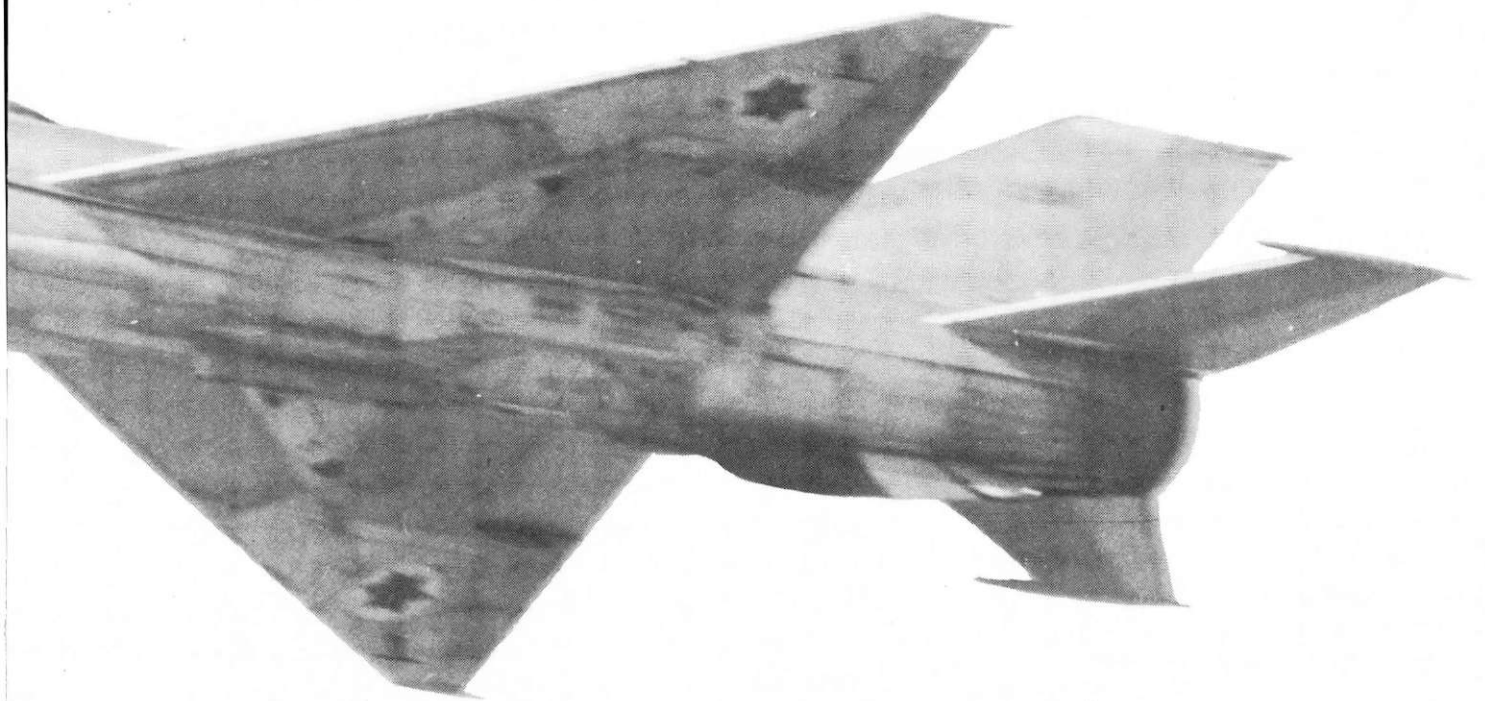


טיסות השכר ממשיכות לנחות כרגיל



מפרקים... מפרקים...

למרות שהפינוי כבר באופק. אני מנ-
סה בכל כוחי לשמור על המסגרת. ה-
מטוסים ממשיכים לטוס והאנשים
עסוקים בתיקון המטוסים — ולא ב-
מחשבות שחורות.
לוותיקים בבסיס קשה מאד. מי ש-
ראה את המבנה צומח, מי שתקע מס-
מר ראשון או תלה תמונה ראשונה
מתקשה להסתיר את כאבו.
כאמור, הפינוי מתבצע, אגב המשך
הפעילות המבצעית. ואני מוצא את עצ-
מי קולט ציוד ומפנה ציוד בעת ובעונה
אחת. אז איך אפשר לחוש בפינוי?



מיג-21 עם מגן-דוד כחול

מאת עודד מרום

„פנה לכיוון מזרח, אתה הולך ליירט מטוס אויב — בשלב זה אין לך אי-שור לפתוח באש”.

אשרתי את קבלת ההודעה ופנינו מזרחה, תוך כדי נסיקה לגובה 20 אלף רגל. הבקר, שעסק ביירוט חזר ווידא שנית שקיבלנו את ההוראה: „עדיין לא קיבלתי בשבילך אישור לפ-תוח באש”. אשרתי שנית — והש-תוממתי. פגישה עם מטוס בגבול ירדן — ללא אישור להפלתו...

אך לא היה זמן למחשבות נוספות, ההודעות בראדיו נעשו צפופות: פנה לכיוון צפון-מזרח ושמאלה דרך כיוון

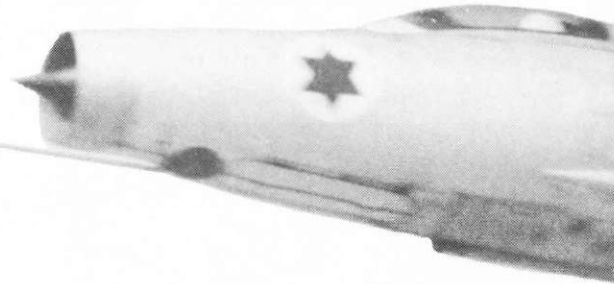
„...הייתי אז מפקד הטייסת, ובאו-תו בוקר מפקד הזוג שבכוננות. בערך בשעה 10:45 הוכנסנו לכוננות „מידי”, וישבנו, מספר שניים ואנוכי, קשורים בתאי הטייס מבלי לדעת למה הוזעק-נו. באותה תקופה היתה מתיחות בי-גבול עם מצרים באזור ניצנה, וגם בי-גבול הסורי בסביבות הכינרת.

לאחר זמן קצר, קיבלנו הוראה להמריא, הגענו בזריזות והמראנו ל-כיוון דרום בכוח מנוע מלא. פעלנו כ-הרגלנו, הידיים נשלחו אוטומאטית להכין את מפסקי החימוש — תותחים וטילים — והנה באה ההוראה בקשר:

ה-16 באוגוסט 1966 היה יום קיץ חם ורגיל. הטיסות בבסיס חיל-האוויר במרכז הארץ התנהלו כסידרון.

בשעה 10:45 לערך החל לצלצל פע-מון-האזעקה שעל מירפסת בניין טיי-סת המיראזים, וטייסי הכוננות פתחו בריצה לעבר המטוסים, שעמדו חמושים לא הרחק מהבניין.

רן פקר, שהיה מפקד הטייסת ומו-ביל הזוג שזינק לעבר הגבול — היום, ישוב בכורסת מנהלים באחד מבנייני המשרדים המפוארים של תל-אביב — מנסה להיזכר בפרטי אותה גיחה, ש-בוצעה לפני כ-15 שנה.



שם בדיקה. דוגמות מן הנוזלים שבמ-
טוס — דלק סילוני, שמן מנוע ושמן
הידראולי — הועברו ליחידת מחקר
של החיל לשם בדיקה ומציאת תח-
ליפים כדי לאפשר התנעת המנוע וטי-
סות — בהמשך. לאחר בדיקות יסו-
דיות, ובעזרת ספרות מקצועית עניפה,
נמצאו תחליפים הולמים לנוזלי הסי-
כה ולדלק שבמטוס.

על הצוות היה גם להחליף מספר
מערכות במטוס, כדי לאפשר לטייס
להשתמש בציווד הטיסה הסטאנדרטי
של חיל-האוויר. לשם כך הוחלפו חיבורי
מערכת החמצן, וכן חיבורי הקשר בין
הקסדה למטוס והוסרה מצלמת הכ-
וונת המקורית.

לאחר כחודש של לימוד והכנת המ-
טוס הוחלט לבצע ניסוי של המראת
דמה. הטייס הניע את המטוס, הריץ
אותו על המסלול, ואחרי ריצה של
כחצי-קילומטר סגר מנוע והפעיל מצ-
נח-עצירה. בעקבות ניסוי זה בוצעו
כמה שינויים נוספים בציווד העזר של
המטוס ובמערכות השונות.

ממחצית ספטמבר 1966 ואילך, ב-
משך כחודש וחצי, הוטס המיג על-ידי
סא"ל דני שפירא, כשאליו מתלווה ה-
מיראז' המלווה לשם עיקוב שמירה
והתרשמות מביצועי המיג.

הטיסות הופסקו, בין השאר, בגלל
שחיקת צמיגי המיג. לא נמצאו צמי-
גים, שיתאימו בגודלם ובמידתם לצמי-
גי המיג.

"וזוהי מעלה גדולה..."

המידע, שנאסף על-ידי מכשירי רי-
שום שהותקנו בגוף המיג ובמערכותיו,
וכן מלקחי הטיסה, שנאספו ודווחו על-
ידי הטייס מטיס המיג, סא"ל דני שפי-
רא, ועל-ידי הטייס המלווה, סיפקו חו-
מר רב ומועיל, בכל התחומים.

במשך הטיסות בוצעו האצות למ-
הירות גבוהה, טיסות במהירות נמו-
כה, פניות, צלילות ונסיקות וכן ניס-
יונות יירוט וניתוק מגע. הטייס דיווח
גם על נוחות הישיבה והססת המטוס,
על הראות החוצה — לצדדים ולאחור,
על תיצרנות הדלק בסוגי תימרון שו-
נים, על יעילות ההגאים ומערכות ה-
כיוון — כל אלה גורמים ראשונים
במעלה בזמן קרב-אוויר.
הדיווח, שמילא סא"ל דני שפירא

טוס ומערכותיו, ובהמשך, להפעילו ו-
לתחזק אותו לקראת הטסתו על-ידי
טייסים ישראלים, לשם בחינה ולימוד.
המטוס שנפל בידי חיל-האוויר ה-
ישראלי הוטס על-ידי טייס עיראקי,
שהחליט לערוק למערב ובחר לנחות
במטוסו בישראל. המטוס היה מדגם
מיג-13F-21, חד-מושבי, בעל מהירות
על-קולית ומיועד בעיקר לבצוע יירו-
טים במזג-אוויר נאה, ביום ובלילה, מו-
נע במנוע בעל דחף של 5,540 ק"ג.

למטוס היו כנף דלתה ומערכת הי-
גוי מסוג „מונובלוק". במערכת כזו נע
כל מישטח הזנב ומהווה הגה. מערכת-
החימוש כוללת כוונת לירי תותחים ו-
ראקטות אוויר-אוויר ואוויר-קרקע. כמו-
כן כלל מכשיר מכ"ם מיושן, מסוג „טל-
מטר", לקליטת מטוסים באיזור ה-
קדמי עד לטווח של 8 ק"מ, ומחשב
אוטומאטי לתחום הירי של תותחים
וטיילים ותיקון לכוונת הגירוי בזמן
ירי-תותחים. המטוס מסוגל לשאת מי-
כל דלק נתיק בן 480 ליטר בגחון ושני
טיילים או שתי פצצות מתחת לכנפיים.
כן היה לו תותח אחד בקוטר של 30
מ"מ, עם 60 פגזים.

מפקד חיל-האוויר קבע כטייס-ניסוי
למטוס המיג את סא"ל דני שפירא,
ששימש אז כטייס-ניסוי ראשי של חיל-
האוויר. כן נקבע טייס קבוע למיראז',
שילווה את המיג בכל טיסותיו.

לימוד המטוס על-ידי צוות האחז-
קה וטייסי הניסוי ארך כשלושה שבו-
עות. בפרק-זמן זה נלמדו מערכות המ-
טוס, הופעלו המערכות השונות, ולב-
סוף בוצעה התנעת המנוע והרצתו ל-

צפון לכיוון 340°, ואז ראיתי אותו.
מיג 21 כסוף, טס במהירות בינונית
בגובה 20,000 רגל לכיוון אשדוד-אש-
קלון.

מאחר שעוד לא התקבל אישור ה-
בקר לפתיחה באש הצטרפנו אל המיג
במהירות לטיסה במבנה מכונס. טסנו
כ-15 מטר משני צידיו ומאחור, ובחנ-
תי את פרטי המטוס. על גוף המטוס
וזנבו התנוססו סמלי חיל-האוויר ה-
עיראקי.

הטייס ידע, כנראה, את אשר עליו
לעשות. הוא הנמיך קלות לעבר שדה-
התעופה הצבאי במרכז הארץ, והאט
את מהירותו, כנראה כדי להוריד גל-
גלים לקראת הנחיתה.

היינו בהפתעה מוחלטת, ודי נדה-
מים מהעובדה, שמטוס מיג-21 טס לו
בשלווה מעל למרכז הארץ, מלווה ב-
משמר כבוד של שני מיראז'ים. צריך
לזכור, כי אומנו וחונכנו, שכל מטוס
אוייב, החודר לשטחנו או מתקרב ל-
גבולות הארץ בנתיב מאיים, אחת דינו
— יירוט, זיהוי וירי על-מנת להפילו.
ועתה — במרחק כל-כך קטן מאיתנו
טס לו מטוס אוייב, בתא-הטייס נע
ראשו של הטייס בקסדה לבנה, ואת
פניו אין אנו רואים בגלל המשקף ה-
כהה המורד..."

לא נמצאו צמיגים...

לאחר נחיתת המטוס באחד מבסי-
סי חיל-האוויר, הוקם צוות של אנשי
אחזקה מעולים כדי לבדוק את המ-

אה זאת דווקא בדוגמה מעולם הספורט. מה מצבו של ספורטאי, שכל תקופת האימון שלו לא ביצע כל תחרות שהיא, שלא התנסה במגרש הספורט נגד שום יריב, אלא התאמן ב"מיתקן-אימונים, בהנחיית מאמנו וב"התבסס על ספרים, סרטים, ולקחי תחרויות קודמות, ולפתע הוא מוטל לזירת התחרות נגד יריב מסוכן ואכזרי. "זה היה מצב רוב טייסי הקרב ש"לנו בשנת 1966. רק מתימעת זכו ל"היפגש עם מטוסי אויב בכלל, ובמטוסי מיג-21 בפרט. וגם אלה — לש-

ניות מועטות, בטווח רחוק. קרב-אוויר אם נתבצע, היה חטוף וקצר. "אימון הטייסים נעשה על-פי תורת קרב-אוויר, שפותחה בחיל-האוויר הישראלי והידע לגבי מטוסי האויב נלקח והתבסס בעיקר ממיפגשים עם מטוסי אויב מיושנים מדגמי מיג-17, ומיג-19 ומניסיון קלוש של טייסי-קרב זרים.

"והנה, מזמין הגורל מטוס ללימוד אינטנסיבי של ציוד האויב. מובן, שניסינו למצות מכל טיסה את מירב הלקחים. הטיסות גם הוסרטו בחלקן והנתונים נרשמו ועובדו. החומר שימש בסיס לאימות הנתונים והתיאור-

יות שפיתחנו בקרב עם מיגים. "מובן, שלא כל טייסי-הקרב של אותה עת זכו לטוס ליד המיג ולהתנסות בחווייה של ביצוע פניות חדות או האצה במקביל לו. אך הלקחים הועברו דרך המפקדים ומובילים בכירים ונטמעו בתורת הלחימה שבטייסות-הקרב. את התוצאות ראינו בקרב בות-האוויר ערב מלחמת ששת-הימים, שבהם הופלו 6 מיגים סורים בקרב אחד, ואח"כ במלחמת ששת הימים ובתקופת מלחמת ההתשה שלאחריה. "יחד עם מטוס יאק-11, שהובא אלינו ממצרים על-ידי טייס מצרי בשם חילמי, ועם עוד שני מטוסי מיג-17, שהגיעו ונחתו בשדה-התעופה הנטוש בצת בגליל, הצטרף מטוס המיג-21 לצי קטן של מטוסים מתוצרת ברית-המועצות, שברשותנו", מסיים ע' את דבריו בחיוך רחב.



המיג-21 העיראקי באחסנה ישראלית, לפני שנצבע עליו מג'דוד כחול ויצא לסידרת טיסות ניסוי

את המטוס בצורה יפה, בעיקר במהירות על-קוליות. כן, אין מנוע המיג מוגבל בזוויות התקפה גבוהות ובמהירות נמוכה, וזוהי מעלה גדולה במ"טוסי-קרב..."

הלקחים נטעמו בתורת הלחימה

מה "תרם" המיג העיראקי לטייסי חיל-האוויר? שאלתי את ע', הנושא היום בדרגה בכירה במפקדת חיל-האוויר, ובאותו זמן טייס בכיר, בדרגת רס"ן, בטייסת מיראזים, ולימים — מפקדה של אותה טייסת.

"את התועלת המיידית לכל טייס-קרב בטייסת בתקופה ההיא של לפני מלחמת ששת-הימים ואחריה — קשה לאמוד ואולי היא כלל לא קיימת", השיב ע', כשהוא בורר את המילים ואינו רוצה להתחייב בהכרזות כלליות. "אבל תאר לעצמך", הוסיף, "שנר-

לאחר גמר הטיסות, ציין, בין השאר: "בבדיקות, שביצעתי ירדתי למהירות מינימאלית של 300 קמ"ש. רעידות קלות החלו כבר במהירות 320—330 קמ"ש ונשארו באותו קצב עד למהירות 300 קמ"ש.

בגובה נמוך ובמהירות גבוהה, מוגבל תימרון המטוס בגלל הלחצים הנוצרים על מוט ההיגוי. אסור לגלגל את המטוס סביב ציר האורך, בגלל סכנה לשינוי חריף של זווית ההתקפה, והחלקות כתוצאה מכך, ולכן מוגבל שיעור הגילגול, והדבר מגביל את כושר תימרון המטוס. מאידך — למיג טוס יציבות יפה בציר הכיוון וציר העילרוד, ואפילו בהפעלה חריפה של הגה הגובה או הגה הכיוון, אין המטוס מגיב בחריפות, אלא משך בעצמו את התנודות הנוצרות.

מנוע המיג הוא חזק ואמין ומאיץ

עם פרסום המשכנתאות החדשות: **תנאי תשלום לפי בחירתך.** **מענקים הלוואות ומשכנתאות** עד** **600.000 ש' לתקופות ארוכות.** **מאפשרים לך לרכוש דירה**

המשכנתאות המענקים וההלוואות **באתרים אלה:**

• מענק מותנה -	60.000 שקל
• הלוואה ממשלתית	280.000 שקל
• הלוואה ומשכנתאות	260.000 שקל
ע"י החברה	600.000 שקל
סה"כ	

האתרים בהם ניתנים **מענקים ומשכנתאות:**

- נוף העמק
- נצרת עילית
- כרמיאל
- אילת
- יוקנעם

האתרים ביתר חלקי הארץ:

- קרית ראשון לציון
- רמות-ירושלים דירות וקוטג'ים
- נוה יעקב-ירושלים
- פרדס חנה
- קרית-אתא
- אבן יהודה
- גבעת עמוס קוטג'ים
- אורן הכרמל
- טירת הכרמל
- נאות סטלה מאריס-חיפה

★ הלוואות ומשכנתאות לתקופות ארוכות עד 25 שנה חלקם ללא ריבית וללא הצמדה.

בימים א'-ה' משרדי המכירות באתרים יהיו פתוחים מ-1600-1900 בשבת החל משעה 1000-1400 יהיו כל האתרים פתוחים ומדריכים של חברת דרוקר זכריה יספקו חומר ומידע לבאים.

המכירה תחל עם צאת השבת שילוט יכוון את הבאים למקום.

משרד המכירות הראשי פתוח בכל יום מ-0900-1700 וביום שישי 0900-1200.

גם בעלי דיור ורווקים זכאים למענק ולמשכנתאות מוגדלות.

2% הנחה לכוחות הבטחון.

בתנאים מסוימים הנחות גדולות.



דרוקר זכריה בע"מ

חברה קבלנית לעבודות אזוריות בנין ופיתוח בע"מ
 משרד מכירות ראשי: דרך העצמאות 102 חיפה, טל. 510235/6-04



” אנשי הבנק שלנו משרתים חיילות וחיילים ביותר מקומות מכל בנק אחר.”

סנדי תמיר, סניף תלפיות, ירושלים



במאות סניפי קבוצת בנק לאומי.

אנשים לא יודעים אנשים

 **בנק לאומי**



"קדש"-25 שנה אחרי

מאת אהרון לפידות

מלחמה יזומה על ידי ישראל, ועוד ב־שיתוף בעלות ברית שהיה להן אינטרס להפיל את משטרו של נאצר במצרים — איש לא פיקפק אז בצדקת המלחמה. איש לא הטיל ספק, שזו הדרך היחידה לחלץ את ישראל מהמצב הקשה שאליו נקלעה בעקבות סגירת מיצרי טיראן, רציחות הפיגדאיון בישראל ו־עיסקת הנשק המצרית־צ'כית.

לאחר שהחלו להשמע קולו התולים את קולר המחזל של יום הכיפורים באופוריה שאליה נקלעה ישראל לאחר מלחמת ששת הימים, לאחר שקו בר־לב, שנבנה בחירוף נפש תחת הפגזות המצרים במלחמת ההתשה, לא החזיק מעמד ונפל בתחילת מלחמת יום הכיפורים, החל מבצע „קדש” להצטייר ב־אור שונה לגמרי.

נצחון מהיר וחשוב, פעולה מדויקת על פי תכנון מראש, מעט מאוד אב־דות — אלה הם רק חלק מהכתרים הנקשרים היום למבצע.

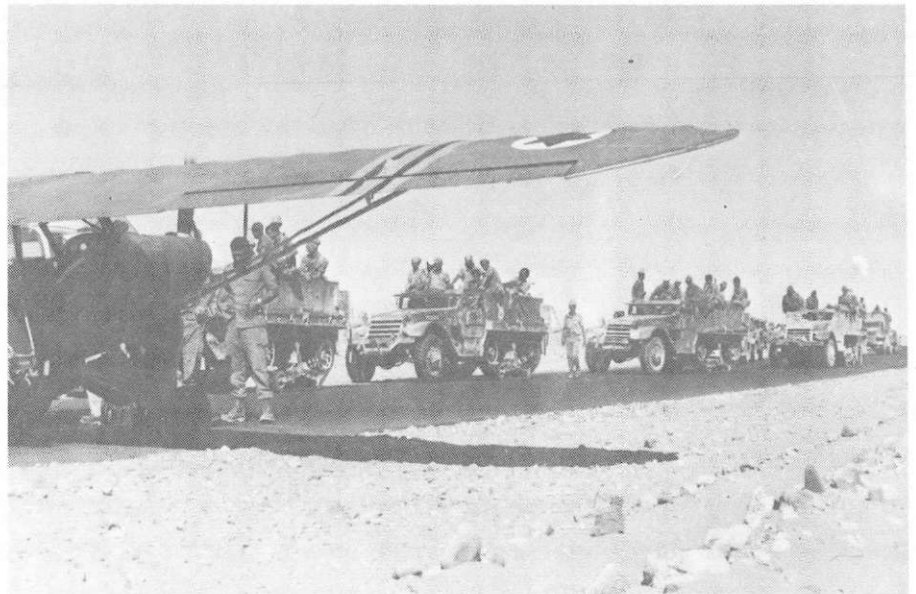
המתנגדים טוענים, שמבחינה מדינית הושגו המטרות ההפוכות בדיוק מאלה שיוזמו התכנונו להן: התעלה נשארה בידי מצרים, משטרו של נאצר חוזק, ישראל נסוגה תוך חודשיים מ־סיני. כן מושמעות טענות על עצם נִי־הול המלחמה — וביחוד על ההשתל־שלות שנסתיימה בקרב הגבורה של ה־צנחנים במיצר המיתלה.

יהיו הסיבות להתעניינות המחודשת אשר יהיו (ואנחנו, כמובן, לא ננסה להכריע כאן בוויכוח), בדבר אחד אין ספק: לחיל האוויר היה המבצע נקודת מפנה חיובית ביותר.

די אם נזכר בדברי משה דיין ז"ל לדן טולקובסקי: „לקח סיני — עדיפות ראשונה בצה"ל לחיל האוויר, אחר כך לצנחנים — אחרי הצנחנים לשריון ואחרי השריון — לכל האחרים...”

שיתוף־פעולה עם הצרפתים

לחיל האוויר היה מבצע „קדש” ה־הזדמנות הראשונה מאז מלחמת ה־עצמאות להוכיח את יכולתו. יתירה מזאת: בתקופה שבין מלחמת העצמאות למבצע „קדש” עבר חיל האוויר מטאמורפוזה עצומה. בעוד שקודם לכן הורכב רובו ככולו ממתנדבים מחו"ל — היה עתה החיל על טהרת הטייסים הישראליים. (עד תחילת שנות החמישים עדיין דברו אנגלית בקשר!) מב־



הפיגור של חיל־האוויר — אמצעי הקשר העיקרי במבצע „קדש”

רוננו של הציבור קצר, ושפע האירועים שמדינת ישראל התברכה בהם — דיים להשכיח מאורע כה רחוק. החיילים שהשתתפו במבצע „קדש” התבגרו, חלקם הוסיפו ורשם פרקים מזהירים חדשים בהיסטוריה של מדינת ישראל, ומפקדי המבצע של אז — מילאו קשת רחבה של תפקידים ציבוריים רבי חשיבות.

והנה, בשנה האחרונה, שב המבצע והתעורר לחיים חדשים. כאילו לעת בלותו היתה לו עדנה. בשנת חצי יובל למבצע — שב ועלה „קדש” לכותרות. שוב התעורר בו העניין הציבורי. דפים ומסמכים מצהיבים נשלפו ממגירות נסתרות, אבק שנים נוער מעל לכרכים ולאלבומים, וכמקובל התעורר וויכוח, שהתנהל בלהט כאילו רק אתמול טסו הדאקוטות מעל למיתלה.

לפתע התברר, כי למרות שזו היתה

משהו מוזר אירע למבצע „קדש”. למעלה משני עשורים היה המבצע נקודת ציון היסטורית, ונעז לומר — נקודת ציון די נשכחת. מצבה היה בערך כמו מצבה של אוסטריה בהלצה ה־ידועה: כולם יודעים שהיא קיימת, אבל איש אינו טורח לבקר אותה... היו כמה וכמה מבצעים שהיו למיתוסים, כמו ההצנחה במיתלה ותפיסת „איברהים־אל־אוואל”, הנפת הדגל בשארם־א־שייח והפלת המיג־15 בימת בארדאויל — מיתוסים שנתקבלו לפי תיאוריהם ואיש לא טרח להרהר אחר־יהם פעמיים.

ומה הפלא? היו מלחמות, אטראק־טיביות יותר לדון בהן: מלחמת ששת הימים על הישגיה המזהירים, מלחמת ההתשה, הארוכה והעקובה מדם, מלחמת יום הכיפורים, השנויה במחלוקת עד עצם היום הזה. ועוד משהו. זיכ־

"קדש"-25 שנה אחרי

בים בתפיסה המבצעית שהתגבשה אז היתה היכולת של חיל האוויר לעבור למלחמה ממצב של רגיעה. שלא כמו חילות היבשה, הנכנסים לפעולה רק לאחר גיוס המילואים, היה ברור ל-חיל האוויר, שהוא חייב לתת מענה מיידי לכל דרישה מבצעית – וזו היתה מהפכה בתפיסה".

הכל היה מוכן לפתיחתה של המלחמה. ועל סף המלחמה אנו ניצבים בשעריו של בסיס חיל האוויר חצור. ולא בכדי. בסיס חצור היה הבסיס ה- "כל סילוני" הראשון של חיל האוויר. מפקד עליו בתקופת המבצע – אל"מ עזר וייצמן. מפקד טייסת אוראגאנים בבסיס – רס"ן מרדכי (מוטי) הוד. מפקד טייסת מיסטרס – רס"ן בני פלד, ובאותה טייסת מיסטרס שירת אז גם סגן צעיר בשם דוד עברי. ארבעתם, כל אחד בעיתו, היו למפקדי חיל האוויר מאז ועד היום.

הבה נתבונן במבצע "קדש" מהזווית של בסיס חצור.

סיפר מוטי הוד: "באותה תקופה טיפלו בחיל האוויר בכל בסיס בנפרד. משגמרו לטפל באחד הבסיסים ולהעמיד אותם על הרגליים – התפנו לטפל בבסיס נוסף. וכך, במיסגרת הסבב הזה הגיע תורנו, קצת לפני מבצע "קדש". כך זכינו להיעשות הבסיס הכל-סילוני

המטוסים הצרפתיים בכל הדרם. הוא הגיש מיד, כמובן, שאילתה רשמית ב-נושא לממשלת ישראל – אלא שזה היה כבר מאוחר מדי...

כך או אחרת, המטוסים הצרפתיים הגיעו, וחיל האוויר נערך לשיתוף פעולה עם הטייסים – והמטוסים הצרפתיים. אלא, שאליה וקוף בה. שיתוף הפעולה עם הבריטים והצרפתים, והאופי המסובך שניסו בעלות הברית לשוות למבצע, כבלו במידה רבה דווקא את ידי חיל האוויר. לא ניתנה לו רשות להנחית מכת פתיחה בשדות התעופה של האויב ואפילו לא ניתן לו לפתוח באש – עד לשלב מאוחר בקרבות. ב- כך נמנע מחיל האוויר לבצע כבר אז מה שביצע בצורה מזהירה כל כך ב-מלחמת ששת הימים.

קשה מאוד להשיב על שאלות הי-פוטטיות המתייחסות לעבר: "מה היה קורה אילו..." אבל מותר להניח, ש-לקחי מבצע "קדש" עיצבו וגיבשו אחר כך את צורת פעילותו של חיל האוויר בששת הימים.

כך רואה את הדברים גם מפקד חיל האוויר דאז, אלוף (מיל.) דן טולקובס-קי: "מבצע קדש" היה אבן-דרך בת-הליך התפתחות התפיסה המבצעית של חיל האוויר, ששיאה היה במלחמת ששת הימים. אחד המרכיבים החשוב-

חינת מטוסים – היה חיל האוויר ב-מעבר ממטוסי בוכנה למטוסי סילון. האירגון הפנימי של חיל האוויר הלך והתגבש. מה שטרם הספיק להתגבש – היה האמון ביכולתו של החיל.

עובדה היסטורית היא, כי התנאי המוקדם של בן-גוריון לאישור המבצע היה הימצאותן של טייסות צרפתיות בארץ, שיגנו על שמי המדינה. לבן-גוריון היה חשש נורא, שמא יפציצו המצרים מרכזי אוכלוסיה, ועד שלא נחתו בארץ שתי טייסות מיסטר צרפתיות, וטייסת F-84 – לא נתן את הסכמתו לביצוע מבצע "קדש".

בהגעתם של מטוסי ה-F-84 קשור הסיפור הבא: ביום בואם של המטוסי סים ארצה (30 באוקטובר 1956) נתקבלה הוראת פינוי המשפחות האמריקניות מהארץ. סגל השגרירות שם פעמיו ללוד, ושם, לנגד עיניו התוהות של הנספח הצבאי האמריקני, ניצבו



מוסטאנג בסיוע צמוד לכוחות הקרקע

"קדש"-25 שנה אחרי

חדיש – עדיין התחבט חיל האוויר ב־בעייה גדולה: להבדיל מהמצב בכוחות הקרקע היו מעט מאוד טייסים בעלי ניסיון קרבי בחיל. לאחר שאנשי ה־מח"ל עזבו, כמעט שלא נותרו בחיל האוויר טייסים שנלחמו וטעמו טעמה של טבילת אש. „בעת המבצע“, מספר עזר וייצמן, „הטייס היחיד בחיל הא־ויר שהיה לו ניסיון קרבי היה: אני“. לכוחות היבשה, לעומת זאת, היו ב־החלט אנשים רציניים, לוחמים בעלי ניסיון קרבי רב שנרכש בפעולות התג־מול.

נזכר עזר: „בכוחות הקרקע ישבו מפקדים כגון אפרים בן־ארצי, שהיה סגן אלוף בצבא הבריטי. זה היה ב־ש־בילנו משהו כמו 17 פילדמארשלים מ־חוברים יחד...“

אסור לשכוח גם את גילם הצעיר של מפקדי חיל האוויר באותה תקופה: המבוגרים שבהם עמדו בתחילת שנות השלושים. „אני רוצה לראות את קצי־ני חיל האוויר וטייסיו בני השלושים מתכננים היום את מבצע „קדש“...“ גי־חד עזר. „אני מודה, שהיה לנו יותר מזל משכל – אבל בכל זאת!“

הגיל הצעיר של טייסי חיל האוויר וחוסר הניסיון הקרבי שלהם נתנו אור־תותיהם גם בהתייחסות „הירוקים“ לחיילי חיל האוויר. רק לאחר מבצע „קדש“ הבינו כוחות הקרקע, כי לחיל האוויר יש „משהו להציע“.

„יום אחד, אחרי תום המבצע“, סיפר עזר, „בא אלי יענקל'ה אגסי ואמר לי: שמע, היום קרה לי משהו חשוב מ־אוד'. מה קרה לך, אני שואל אותך, והוא עונה: עבר לידי גיפ של צנחנים והם נתנו לי טרמפ'!“

האמת היא, שההזדמנויות שקיבל חיל האוויר כדי להוכיח את עצמו מב־צעית היו מועטות מאוד. לפני מבצע „קדש“ היו רק שלושה ארבעה מיפ־גשים אויריים עם מטוסי אויב. רוב הכונוניות היו מסתיימות בלא כלום. היתה בדיחה, שהתהלכה אז בין המ־



עזר וייצמן בתא האורגון

הראשון, המטיס מיסטרס, אוראגא־נים ואפילו כמה מטאורים, שלקחנו בהשאלה מבסיס אחר.“

„לפני שמתחילים לדבר על המלחמה עצמה“, קבע עזר וייצמן, „מוכרחים לומר כמה מלים על ההכנות. איזה מין חיל אויר היה לנו ב־1951-1952 – ולאיזה חיל אויר הגענו ב־1956, עם פרוץ המלחמה. איך פתאום היו לנו טייסי מיסטר, אוראגאן, מטאור – ר־מספר מטוסים וטייסות, שלא נפל ב־מידה רבה מזה שהיה לנו אחר כך במלחמת ששת הימים.“

צעירים, חסרי ניסיון

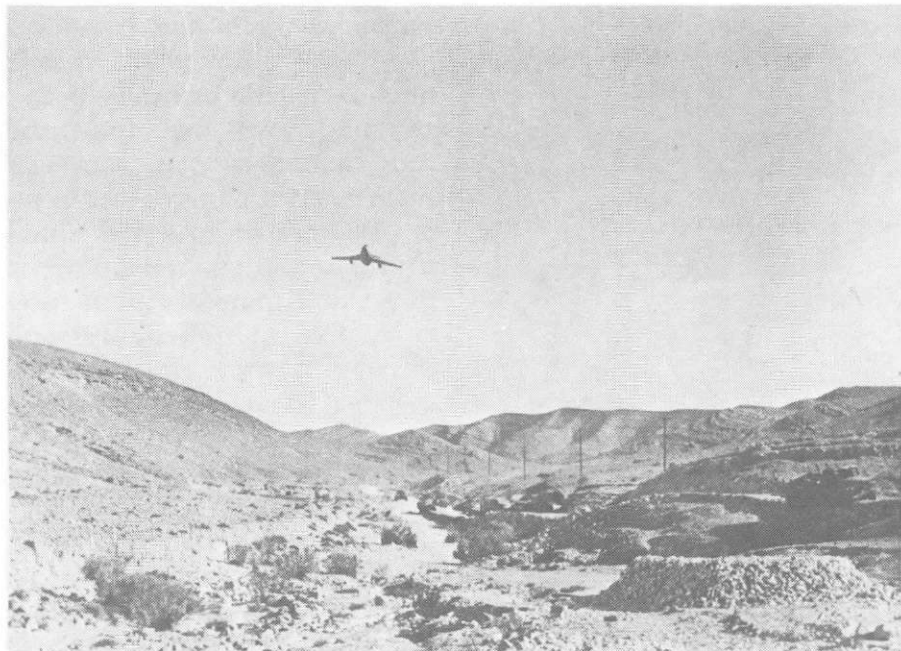
חיל האוויר אכן עבר שינוי מהותי בין המלחמות. בסוף מלחמת יום ה־עצמאות היתה לחיל האוויר טייסת ק־רב אחת ויחידה, מצוידת בקרוב ל־20 מטוסי ספיטפייר. את המסרשמיטים המתפרקים הוציא חיל האוויר מהש־רות. החל מבצע רכש ענק של מטוסים וציוד. נרכשו מטוסי הסילון הראש־נים – המטאורים. בשלב מאוחר יותר החל הרכש מצרפת ונקנו אוראגאנים וסמוך לפתיחת המלחמה הגיעו מצר־פת המיסטרס, שהיו „המלה האח־רונה“ של אותם ימים.

גם לאחר שנפתח מבצע הרכש ה־



הגעת המיסטרס מצרפת ערב המבצע. בתצלום (מימין לשמאל) שמעון פרס, מפקד חיל־האוויר, דן טולקובסקי, מפקד חצור, עזר וייצמן, מפקד טייסת המיסטרס, בני פלד

"קדש"-25 שנה אחרי



מיסטר מעל שיירה מצרית מופצצת בכניסה למעבר המיתלה



מוטי הוד, מפקד טייסת האורגאנים

נה ומעט מאוד ניסיון", נזכר מוטי הוד. "היתה לנו עדיפות תיאורטית ב־סוגי המטוסים — המיסטר בוודאי עלה על המיג-15 וגם האוראגאן לא נפל ממנו ורצינו מאוד לממש את ה־עליונות הזאת. עד יום שלישי בצהריים לא נתנו לנו. ואז, סוף־סוף, שלחו אר־

ווי לדאקוטות מהרגע שבו יחצו את ג־בול סיני", נזכר מוטי הוד. "עד הגבול הן לוו עלידי מטאורים ומשם אנחנו לקחנו. שתי רביעיות פיטרלו מהצדדים ואחת מלמעלה. זו היתה הגיחה הג־דולה ביותר, שביצענו במבצע. באותה עת פיטרלה טייסת המיסטרים מעל ש־דות התעלה במערב סיני. בני פלד, מפקד הטייסת, תאר כיצד מפזרים המצרים את המטוסים לעמדותיהם בשדה־הת־עופה כאברית. עד אז הם עמדו כנף אל כנף, סדורים בשורה על המסלול.

"אנחנו, האוראגנים, בחיפוי מלמ־עלה, נאלצנו לטוס בזיגזגים בגלל האי־טיות של הדאקוטות. הרביעיות בצד־דים מצאו פתרון אחר: הן החליפו מקומות ביניהן. כשהגענו מעל המיתלה וראיתי את חופות המצנחים נפתחות — ידעתי שזה זה. את זה כבר אי־אפ־שר להחזיר!"

הדרך אל המיתלה לא היתה חלקה לחלוטין. נזכר מוטי הוד. "היתה לנו בעיה קשה מאוד של אובדן. לא היה חסר הרבה כדי שלא נפגוש את הדא־קוטות, והכנתי תכנית אלטרנאטיבית: לפטרל לאורך הציר מהגבול למיתלה. אבל ברגע האחרון ממש הבחנו בהם והכל נגמר בכי־טוב."

הבעיה הגדולה ביותר של חיל־האוויר היתה איסור הפתיחה באש. המחסנים ממש התפוצצו מרוב ציוד חדיש שהגיע מצרפת, ואסור היה להפעיל אותו! "היינו חמושים בהרבה מאוד אמר־

כונאים: מה עולה כשמכריזים על כר־נות ויורד כשמבטלים אותה? הת־שובה: נפאלס! המכונאים היו מע־לים ומורידים את הפצצות לעתים ת־כופות — ללא מימוש מבצעי.

לעומת זאת, התבצעה בבסיס ערב המבצע פעילות מסוג אחר לגמרי. ה־טיסות החשאיות לאירופה, שנשאו א־תן הלוד ושוב את משתתפי ועדות ה־משא ומתן עם הבריטים והצרפתים — יצאו מהבסיס.

סיפר עזר: "יום אחד אני מקבל הודעה בזו הלשון: עליך לחכות על הכביש הראשי לבואו של רכב, שחל־נותיו מכוסים בוילונות. אסור לך ל־הציץ ולראות מי יושב במכונית. אתה מכניס את הרכב לבסיס, ואת נוסעיו אתה מעלה למטוס DC-4 צרפתי, ש־יחכה על קצה המסלול."

"הרכב מגיע, הדלת נפתחת וממנו מזנקת החוצה רעמה לבנה. וזאת לז־כור. אז, בשבילנו, בן־גוריון היה מ־שהו! ואני מעלה אותו למטוס, עם טייסים צרפתיים, שתוקעים' כוס יין אדום לפני המראה וכוס לפני הנחיתה — ונישמתי כמעט פורחת. מכל מקום, הוא טס, מגיע, וכעבור 24 שעות — הוא בדרך חזרה. פתאום אני מקבל טלפון, שהטייס הצרפתי הזה טס ב־כיוון עזה עם בן־גוריון בתוך המטוס! היוזקנו מיסטרם לעברו. הם התיישבו לו על הזנב וסימנו לו — קצת ימינה, מון שר אמני. וכך הינחתנו אותו ב־שלום."

ביום שני, ה־29 באוקטובר 1956, בשעות אחרי הצהריים הצניחו הדא־קוטות את גדוד 890, בפיקודו של ר־פול, במיתלה, ובכך נפתח מבצע "ק־דש".

שינון נושא האמנעה

תפקידו של בסיס חצור היה מתן ליווי וחיפוי לדאקוטות. "שלוש רביעיות אוראגאן נקבעו כלי־

"קדש"-25 שנה אחרי

ככלל, הרבה מהפעילות המבצעית באותה תקופה היה נתון לשיקולה של הטייסת. מכיוון שנושא הקשר לא היה מפותח, חלק-הארי של האינפורמציה הובא על-ידי הטייסים שחזרו מהגיחה — אל הטייסת. לכן המטרות וקצב-היציאה היו, לרוב, בידי הטייסת. הפעילות היחידה שהוזרמה מהמטה הייתה בקשות כוחות הקרקע לסיוע. „אכן, היו הרבה דברים נאיביים ב"אותה מלחמה", סיכם מוטי הוד בחייוך.

משחתת לחיל-הים...

לפנות בוקר ה-31 באוקטובר 1956, ישב טייס, סרן, בכוננות בטייסת ה-אוראגאנים (זו שמוטי הוד היה מפקד-דה). לפתע, בסביבות השעה 6:30 בבוקר מגיעה הודעה בקשר: „אונייה מצ"רית תוקפת את נמל חיפה".

היתה הוראת-קבע בטייסת, שבכל מקרה של תקיפת אוניות — יעירו מייד את מפקד הבסיס. ומאחר שהמקרה היה חשוב, מן הראוי היה להעיר גם את מפקד הטייסת.

הטייס שלנו לא הפר את ההוראה. הוא רק ביצע אותה אחרי שכבר המ"ריא עם בן זוגו לכוננות לכיוון האוניה... האם רק כדי להרוויח זמן יקר נדחתה הערת המפקדים, או שמא ה"ציפיה לגיחות שכאלו היתה ארוכה כל כך וההזדמנויות מעטות כל-כך? כך או כך, היום אין ברירה, אלא לתת לטייס להינות מהספק.

„היו לנו באופן קבוע שני מטוסים בכוננות עם ראקטות T-10, שהיו הנ"שק הטוב ביותר נגד טאנקים באותה עת", נזכר יעקב אגסי, הטייס. „המ"ראנו בהם, אני ובן-הזוג שלי, דוד קי-שון. הבקר שלח אותנו מערבה לעת-לית ואמר ששם נמצאת האוניה המ"צרית. טסנו לשם, ובמרחק של כ-50 ק"מ מהחוף אני רואה אוניה. האוניה עמדה על מקומה, וזה עורר אצלי חשד,



תידלוק אורגאן



הטייסים הצרפתיים ששהו בארץ בעת המבצע — בנשף סיום המלחמה באחד מבסיסי חיל-האוויר

מסתלקים. המשכנו לצלול ולרקט עד שנגמרה התחמושת — והלכנו הביתה". אחד הלקחים החשובים שהסיק מוטי הוד ממבצע „קדש" היה נושא האמנעה. במבצע „קדש" הצליחו ה"כוחות המצריים לצאת מסיני מערבה. „בששת הימים" מספר מוטי הוד „הת"חלנו את האמנעה מהתעלה מזרחה וכך רוב הכוח המצרי נשאר בתוך סיני".

תנו למיתלה. צלפנו קצת וירינו כמה ראקטיות T-10. למחרת ביצענו עוד כמה גיחות אמנעה. אחת מהן זכורה לי במיוחד: זה היה בסביבת בירגא-פגאפה, באור אחרון. היה שם טור בש"דרות נסיגה ואנחנו באנו ממערב — עם השמש בגב — על ה"טור. כל אחד עשה שם שלושה-ארבעה יעפים לפחות. היתה בטור הזה כמות ענקית של טאנקים וממש כאב הלב לראות את חלקם

"קדש"-25 שנה אחרי

דולה בתוך הכוונת שיחררתי את כל הראקטות (16 במספר). יצאתי נמוך וקרוב לאוניה ושברתי חזק שמאלה. היו כמה פופים של נ"מ, אבל האוניה היתה אפופת-עשן. ראיתי גם את מספר שניים משגר חימוש ובקשר שמעתי את קברניט הדאקוטה צועק, איזו פגי-עה...! לא יודע איפה פגעתי בדיוק. אבל ענן קיטור ענק יצא ממנה והסתיר לקישון את כל המטרות.

„האוניה נכנעה כשאנחנו הסתלקנו. מאוחר יותר ניסה חיל-הים לקחת לע-צמו את כל התהילה של הכנעת המ-משחתת. אני מאמין, שבסופו-של-דבר, גם אם אנחנו לא היינו מתערבים חיל-הים היה מצליח להטביע אותה. אבל אנחנו הכנסנו אותם להלם — והם נכ-נעו. חיל-הים הרוויח עוד משחתת. „איברהים אל אוואל" הפכה ל„חיפה". כשנחתנו בחזרה, שמענו איך מודי-עים בקשר לזוג שיצא אחרינו (עזר ר-ייצמן ומוטי הוד) והספיק להגיע פחות או יותר לסביבות נתניה, לחזור, והם נשלחו לאל-עריש לדפוק שם רכבת ת-חמושת..."

מדוע התנגדו האמריקנים?

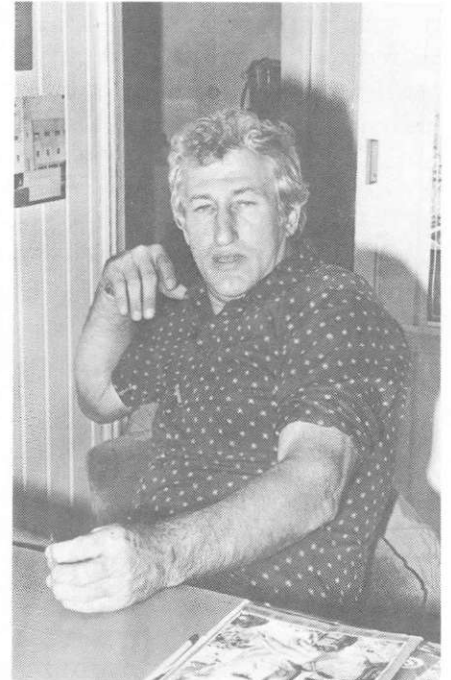
תשובה, חלקית לפחות, לבעיית הת-נגדותם החריפה של האמריקנים למ-בצע „קדש" סיפק מפקד חיל-האוויר דאז, אלוף (מיל). דן טולקובסקי: „ל-פני כמה שנים הזדמנתי לוואשינגטון ופגשתי שם בג'נרל ג'ורג' קיגן, שהיה ראש המודיעין של חיל-האוויר האמרי-קני. הוא סיפר לי, כי ב-1956 היה מעורב באופן אישי בהחלטה של נשיא ארה"ב, אייזנהאואר, להתנגד למבצע. ג'נרל קיגן, שהיה אז קולונל, היה חבר צוות שנקרא על ידי אייזנהאואר לבית-הלבן לעשות הערכות שוטפות ל-התפתחות המצב במזרח-התיכון.

קיגן וחבריו הגיעו למסקנה שצריך לתת לאנגלים ולצרפתים לבצע את תכ-ניתם המשותפת. ברגע מסויים, במהלך הדיונים, נכנס לחדר אייזנהאואר. הוא התעניין בהתקדמות הצוות, ונאמר לו שהמסקנה היא כזאת. אייזנהאואר אמר: „בסדר". באותו רגע עצמו נכנס לחדר ג'ון פוסטר דאלס, שר החוץ, ו-התעניין אף הוא במתרחש. מששמע את הדברים הוא התפוצץ מזעם. הוא לקח את הנשיא לחדר אחר, אמר לו מה שאמר — והתוצאות ידועות. חבל".

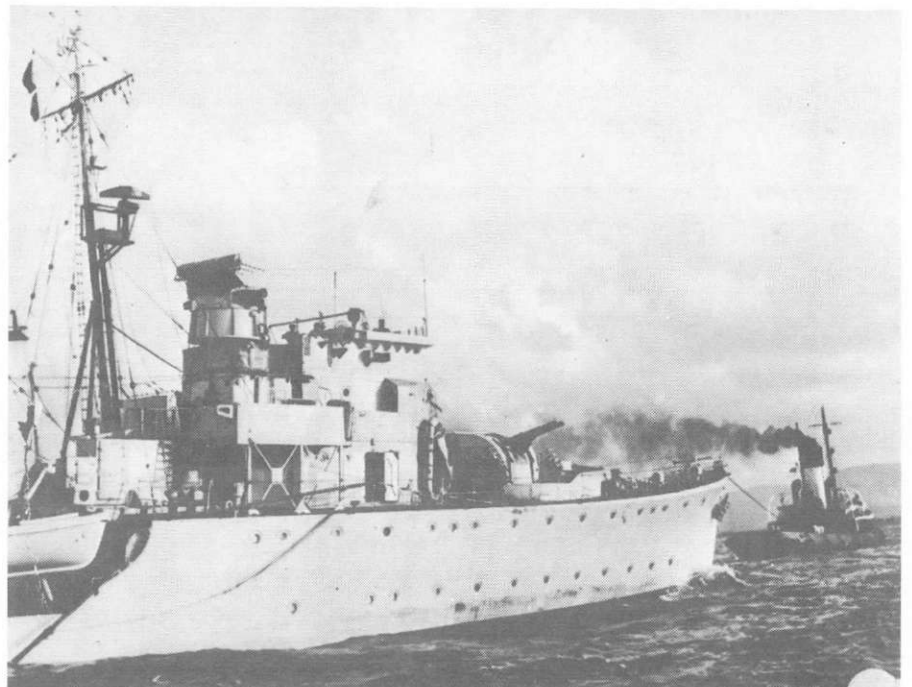
שזו לא האוניה האמיתית. שאלתי את הבקר אם הוא בטוח שזו האוניה והוא השיב בחיוב. עדיין לא הייתי שקט. ליתר ביטחון צללתי ליעף, יבש' וחש-דותי התאמתו: זו היתה אוניה שלנו. „שנים רבות אחרי-כן הסתבר לי, שחבר שלי מחיל-הים היה על האוניה, והוא סיפר לי, שהם ישבו עם האצבע על ההדק, מוכנים לירות בנו — אם נירה בהם. הם ידעו מי אנחנו וידעו שאנחנו טועים — אבל לא היתה להם כל דרך להודיע לנו בקשר! היוזמה היחידה שיכלו לנקוט היתה לעמוד על המקום — וזה מה שבאמת עשו.

„טוב, איך שאני יוצא מהצלילה, אני רואה דאקוטה, ואני יודע, שאיפה שיש דאקוטה — שם האוניה. הלכנו צפונה, כשאנחנו מתקרבים לסוף הדלק. היצ-צנו למטה — כמו בסרט: האוניה המ-צרית בצד אחד, שתי האוניות שלנו יורות עליה — הדאקוטה למעלה — והכל מול חוף עכו! לא עתלית אלא עכו.

בגלל הקוצר בדלק החלטתי, שכל אחד מאיתנו יעשה יעף אחד בלבד. נכנסתי אל האוניה ממזרח והתחלתי לירות בתותחים ממרחק גדול. הייתי ב-1,200 רגל בזווית תלולה. יריתי כדי להוריד את הראשים של המלחים על הסיפון וכך כשראיתי את האוניה הגר-



יעקב אגסי: „לא הייתי שקט בקשר לחזי האניה..."



„איברהים אל אוואל" נגרת לנמל חיפה לאחר כניעתה

שכונת קוטגים

בלתי שיוגרתית! באילת

לאנשי צבא הקבע ולכוחות הביטחון

הנחה 200,000 ל"י

- קומה ראשונה כוללת:
1. הול כניסה ופינת אוכל
 2. חדר דיור (סלון)
 3. חדר עבודה (סטודיו)
 4. מטבח וחצר משק הכולל בתוכו מקלחת לחוזרים מן היס.
 5. יחידת שירותים לאורחים.
 6. כניסה דרך פאטיו ים-תיכוני.
 7. גינות בחזית המבנה ובהמשך לסלון.

- קומה שניה כוללת:
1. 3 חדרי שינה לילדים עם יחידת שירותים שלמה הכוללת מרפסת.
 2. חדר להורים עם יחידת שירותים נפרדת וחדר ארונות צמוד.
 3. 2 מרפסות הפונות לגן.
- קיימת אפשרות המותנית בקבלת אישורים מתאימים לעליית גג, ריצוף הגג והעמדת עמודי תאורה סביבו.

פכור

חברה לבניה ועבודות צבוריות בע"מ
ת"א ליפסקי 5, טל': 446930
משרד ראשי: מרכז תיירות, טל': 059-74767
משרדי מכירות: אילת, מרכז תיירות, טל': 059-74767
ובסניפי אנגלו-סכסון ברחבי הארץ

שכונת רמות אילת

במחיר - 112,000 דולר
(במחיר הרגיל 125,000 דולר)

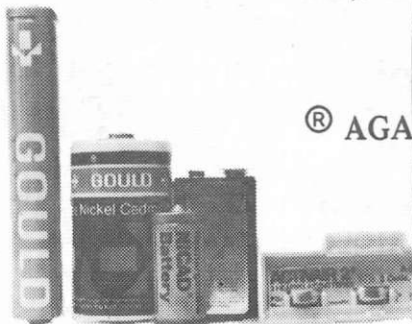
- * 50% במזומן
- * הלוואות מענקים ומשכנתאות עד 6 מליון ל"י
- * היתרה בתשלומים חודשיים עד הכניסה
- מחיר כולל פיתוח מלא,
- לא כולל מע"מ

★ המבצע בתוקף עד 15.12.81

GOULD

מטענים

® AGA



03-734710



"אני לא רואה כלום"

מאת אריה דגן

של התעלה, שיחררתי את המטען בגור-בה נמוך, משיכה מעל לאופק ונסיקה תוך פנייה להקפה ימנית חוזרת מעל לשיטחנו. הגדה המזרחית הפגועה נראתה באיזור היעד בין שני קווי התחום. תותחי הנ"מ הכבדים המוצבים בפורט-סעיד החלו לירות את פגזיהם בקצב אי-טי. נדמה היה, כי אנו נמצאים מחוץ לטווח ולא נשקפת כל סכנה מן הירי. איריק נכנס אחרי, לאחר שדיווח לי על תוצאות הפגיעה, נחלץ מהצלילה והצטרף להקפה. פגיעתנו היתה טובה ויצרה רצף של אש, שהדליק את הצמחייה הצפופה. עוד שניות מספר ואני פונה לכניסה אחרונה. צלילה, כיוונון, שיחור ואני שוב עם האף כלפי מעלה. אש הנ"מ גברה ולשונותיה חיפשו מטרות.

„נשמעה קריאת-רווחה“

איריק הודיע על כניסה לתקיפה... ראיתי את פגיעתה של הפצצה, אך את קולו לא שמעתי. חלפה שניה או שתיים עד שנשמעה קריאתו במכשיר הראדיו: „אני לא רואה כלום“. לאחר הפסקה קצרה הוסיף: „אולי נפגעתי. אני לא רואה כלום“. אינסטינקטיבית עניתי: „משוך בסטיק והמשך לטפס“. בתשובה ניכרה ההתרגשות שבה היה נתון: „אני לא רואה את המכשירים“. איני יודע את ההסבר לפשר המחשבה שחלפה בראשי באותו רגע. לחצתי על כפתור השידור וקראתי: „בדוק את משקף הכובע“. חלפו עוד שניות, שנראו כנצח, ובראדיו נשמעה קריאת-רווחה: „אנו קיי. הכל בסדר“.

גדות התעלה.

הלילה היה שחור משחור. רק אורות הכוכבים של לילות יוני האירו דרכנו. בחציית הקו, באלוזה-טאסה, חילופי אש ארטילרית ושובלי אש נ"מ בלתי-מכוונת נראו יפה במערב, מעל לאיזור התעלה. החשש, פן אתקשה לזהות במדויק את איזור היעד, פג מייד כאשר זיהיתי את עצמי מול הק"מ ה-32 והק"מ ה-34.

לא היה ספק, אנו נמצאים מעל לאיזור. קיבלנו רשות להכנס. בפעם השנייה הזכרתי לאיריק לוודא, כי כל המתגים מופעלים והכל מוכן לשיחור. נכנסתי ליעף מדרום לצפון לאורכה

לטיסות הלילה, באימונים ובקרב, אוירה מיוחדת. מתח ודריכות לפני מש-הו בלתי-נודע, מיסתורי ואפוף-חרדה. לילה חשוך ללא ירח, ואיזור שומם חסר תאורה כלשהי מן הקרקע עוד מגדילים את הרגישות ואת עוצמת החוריייה, הסוחטת מאמץ וריכוז. נסה לעצום עיניים, להציב אתגר לביצוע, מבלי להסתייע כלל בחושים. ללא ניסיון, תקבל אפס קצה של תחושת גיחת הקרב הלילית.

בליל ה-12 ביוני 1970 צילצל הטלפון בביתי. נקראתי להתייצב בטייסת. מזה שנה תמימה לא ביצעתי אפילו גיחת-אימונים אחת, מידי שבוע נקראתי פעמים מספר להשתתף במלחמת היתשה המתנהלת לאורכה של התעלה ומפרץ-סואץ ובגבולנו המזרחי, בבקעת הירדן, רמת-אירביד ורמת-הגולן.

בתוך שיגרת החיים מנהל חיל-האוויר מלחמה במערכי הצבא המצרי. אנו, אנשי המילואים, הנמצאים כל ימות השבוע במיסגרת חיים של עבודה, לימודים ועסקים, סיגלנו לעצמנו אורח-חיים מיוחד במינו, חיים כפולים: גופנו בשיגרת „השלום“ ונפשנו בחזית ובקרב.

„פגיעתנו היתה טובה“

היעד חרג הפעם מתחום השיגרה. יחידות פשיטה של צה"ל עמדו לחצות את תעלת-סואץ, בין הקילומטר ה-32 ל-34 מפתח התעלה בצפון, ולפגוע במערך הקדמי של הצבא המצרי, הפרוש על גדותיה המערביים. הוטל עלינו לרכז את היעד ולחפות על הכוח הצולח את המים. מספר שניים שלי היה איריק, „חיה אמיתית“. את החימוש צריכים היינו לשחרר מעל לחפירות המוסתרות בין צמחי הסוף והגומא שעל



לאחר הנחיתה ניגש אלי איריק ר' לחץ את ידי. "תודה", אמר. התחקיר היה קצר. נכנסתי למכונית ובשעה 11:00 כבר מצאתי עצמי במיטה ליד האישה. מירב היתה ערה. אולי בפעם הראשונה סיפרתי לה ביוזמתי את סיפור הגיחה. לא יכולתי להירדם. זכרתי, כי תפקידי היה רק מבוא לפעולה רחבה בה נוטלים חלק חיילים רבים, רחוק מהבית, מעברה השני של התעלה, בארץ מצרים. קמתי מהמיטה, התלבשתי, חזרתי למכונית ושבתי לטייסת. עד שלא אדע כיצד נסתיימה הפעולה ומה עלה בגורל הלוחמים, ממילא לא אצליח להירדם.

איריק היה בן קיבוץ נווה-איתן. צבר שצמח בשמש של עמק בית-שאן, ללא חוכמות, דוגרי, ישר בפרצוף, בעל חורשים בריאים. טייס מעולה, שהעז לנסות ולבצע במטוס את כל אשר ניתן היה לבצע לפי התיאוריה. מנגנון הביקורת והפיקוח העצמי נידחקו אצלו לקרן-זווית והוא נמנע מלתת לעצמו דין-וחשבון על כל מעשיו. לעיתים הביא הדבר לביצוע עבירות משמעת ולמאבק קי כוח בלתי-פוסקים עם מפקדיו, איך זה ייראה ומה יגידו, לא עניינו אותו. די היה לחזות בלבושו המרושל ובמר-אה הג'יפ שקיבל מקיבוץ לצורכי הסעה כדי להבין, עם מי יש לך עסק.

בשביל טוסטוס, אמרתי, זה עניין בשביל אוטו; אך ההוראה לא שונתה.

על הטייס הוטל להתגבר על הקשיים שבעומס היתר ובנתיב הקשה. כי-צד עשה זאת? סא"ל ה' לקח עימו טייס נוסף. האם לא די היה, העומס על המטוס? אך מסתבר, שההחלטה לקחת טייס נוסף לא היתה מוטעית. "זו היתה ההחלטה הנכונה ביותר ש-עשיתי בימי חיי", אומר סא"ל ה'.

מזל שלקחתי עוד טייס

בסופה-לחיים או למות

מאת ברוך אסקין

כך המריאה הצסנה משדה-התעופה באנטבה ובקושי הצליחה לחמוק מטבי-לה בימה. "היתה במטוס צפצפה, ש-עבדה על רוח ושהתריעה על מהירות ההזדקרות. הצפצפה הזו לא הפסיקה לפעול בחצי-השעה הראשונה של הטיסה. לאט-לאט, במהירות המזעזעת של 70 מייל לשעה, טיפס המטוס ועלה. לקח לנו שעתיים להגיע לגובה 8,000 רגל. הגענו בניווט ראייה אל קינאלי ש-ברואנדה ונחתנו שם."

באיזורים אלה של אפריקה קיימת מחזוריות קבועה בתנאי מזג-האוויר. יום זה לא היה שונה מאחרים: הוא החל בשקט, השמש הופיעה בשמיים חסרי ענן והחלה לחמם את האגמים. אדי-המים התרוממו, טיפסו על צלעות ההרים והכינו לארבעת יושבי המטוס את ההפתעה, שציפתה להם בלילה מ-על לרכסי ההרים.

בינתיים הסתיימה השיחה בין נציג הממשלה לנשיא רואנדה. הארבעה, לא מודעים לתלאות שלפניהם, המריאו מ-קינאלי ואחרי ארבע שעות טיסה נח-תו בבז'ומבורה שבבורונדי. מבז'ומבורה המריאו אחרי-הצהריים ופנו מזר-

שלא היו כל טיסות אזרחיות בנתיב שהיה עלינו לעבור. נתיב זה קשה במיוחד, מפני שהוא עובר מעל לרכסי ההרים הגבוהים של מרכז אפריקה, ה-מתנשאים בכמה מקומות עד ל-10,000 רגל. את הקטע הקשה ביותר — הרכס שבין בז'ומבורה לניירובי — צריך היה לעשות כבר בלילה. המלצתי לשכור מטוס דר-מנועי חזק עם מכשור מתאים לטיסה זו. אך דינשטיין אמר: לא, — אסור לבזבז כסף, נאלצנו, איפוא, ל-שכור את המטוס הזול ביותר — "צס-נה-172". זהו מטוס חד-מנועי קטן, ש-אינו מצויד במכשור מתוחכם. הוא בעל מיכל דלק לכחמש שעות ומיכל רזרבי קטן. בסך הכל, מטוס די עלוב...

מטוס קטן זה, עמוס בטייס ושני נוסעים, על מזוודותיהם וציודם צריך היה לעבור את רכסי ההרים הגבוהים של מרכז אפריקה. נזכר סא"ל ה': "היה ברור לי, שבטיסה זו אני עובר על החוק. היינו מעבר למשקל המותר, מעבר למרכז הכובד, מעבר לכל. ניסיתי להסביר, שזה לא ילך. זה לא עניין

בשנת 1967, עם תום מלחמת ששת הימים, רץ מטוס קל מדגם צסנה-172 על-פני מסלול בשדה התעופה של אני-טבה, המסתתים במצוק נמוך הטובל במי ימת ויקטוריה. המטוס חלף מעל למצוק והמריא, אך במקום לטפס מעלה החל לאבד גובה, עד שגלגליו כמעט שנגעו במי האגם.

במטוס היו שני נוסעים: שגריר ישראל באוגנדה, אורי לובראני, ונציג ממשלת ישראל, צבי דינשטיין. דינשטיין נשלח למרכז אפריקה למערכה המדינית שנערכה אחרי מלחמת ששת הימים. הוא יצא יחד עם שגריר ישראל באוגנדה כדי להיפגש עם נשיא אוגנדה, קניה, רואנדה ובורונדי. אך, "מסע הדילוגים" שלו כמעט שהחל ב"דילוג" אל תוך מי ימת ויקטוריה.

מספר הטייס, סא"ל ה', שהיה אז מפקד צוות חיל-האוויר הישראלי ב-אוגנדה: "הזמן שעמד לרשות נציגי ישראל לצורך הפגישות היה מוגבל, שכן דינשטיין היה צריך לטוס מניירובי ל-הודו למחרת היום ב-4 בבוקר. מובן,

די בספר הטיסות

סיבובים ופנינו שוב מזרחה — בכיוון 070, אל מעל לרכס ההרים שבדרך ל-ניירובי. על רכס זה ממתינה ההפתעה, אשר מזג האוויר החם והאגמים הגדול לים הכינו להם במשך היום. הכיוון, השעה, וכל שאר פרטי הטיסה הזו לא יישכחו בנקל על-ידי טייסי ונוסעי ה-מטוס. „יש לזכותי היום כמעט 30 שנות טיסה וכ-13,000 שעות באויר,“ אומר סא"ל ה', „הספקתי כבר לטוס הרבה בחיי — במצבים קשים יותר וקשים פחות. אבל עוד לא היה לי דבר כל-כך מסורף ומסוכן כמו הטיסה הזו. המזל שלי, בעצם של כולנו, היה שלקחתי איתי עוד טייס.

נכנסנו לעומק הסופה

„השעה היתה עשר בלילה. התחלנו לטוס בגובה 10,000 רגל, גובה שהצלחנו להשיג בקושי, עם עודף המשקל שלנו. בשלב זה התחיל המטוס להתנדנד כעלה נידף. מזג-האוויר החמיר ו-הלך. אנו מתקרבים עכשיו אל שיאי

עלינו להמריא עם האף אל היבשה, כלומר, אל עומק הקניון. לא היתה כל דרך לבצע זאת בחושך; לטוס לכיוון הקירות הזקופים בלי לראות אותם. עמדנו אובדי עצות. ואז — כמו משמייס — הופיעו אורות של מכונית ב-קצה הקניון. היתה איזו דרך עפר ל-אורך קיר הקניון. איך שהמכונית מו-פיעה — מניעים מנוע, מחממים אותו, ובפול כוח קדימה — ממריאים. ברי-צה. לא היו כל בעיות. אורות הנחיתה האירו לנו את הקרקע. אבל מרגע ש-המראנו איבדנו כל קשר עין עם האד-מה. איך יכולתי לדעת, שאנחנו לא מת-רסקים פתאום אל הקרקע? בל נשכח, שאנו נמצאים עדיין באותו מטוס ש-ב-קושי אוסף גובה! לפי אורות המכונית מולי שפטתי באיזה גובה אנחנו. כש-הגעתי אל מעל לאורות פניתי ימינה — על קצה גבול היכולת של המטוס. היינו בתוך קניון ואם הסיבוב יהיה רחב מדי, נתנגש בקיר. הכנף חלפה סמוך לקיר ויצאנו מהקניון. התחלנו לחוג מייד מעל לאגם. שלושה-ארבעה

חה, בדרכם אל התחנה הסופית — ני-רובי. דרך זו נמשכת כעשר שעות והיה עליהם לנחות לצורך תדלוק במחצית הדרך — במואנזה. עם אור אחרון נחתו בשדה — מס-לול עפר משופע בתוך קניון קטן על שפת ימת ויקטוריה. ההמראה התבצ-עה כבר בחשיכה. ממשיך סא"ל ה': „מאחר שהרוח באה מן היבשה ולא מן האגם, היה



איור: ארדי נגיד

הטייס שהמריא לנשיאות

מאת אהרון לפידות

עליו היטב. נאמר עליו, כי היה למפקד חיל-האוויר הבריטי בזכות תכונותיו בלבד, ולמרות זאת טיפח, כקצינים אחרים, יחסים ידידותיים עם קצינים בעלי השפעה.

אין קלות לבני טובים

חוסני מ: אראק נולד ב-1928 בכפר שיגיבין אזור קום במחוז נופיה, למשפחה מוסלמית אדוקה. בנובמבר 1947 החל את מודיו במכללה הצבאית ה-1 מצרית וזו אותה תוך פחות משנה ייסם — במקום בארבע שנים, כמקובל. באפריל 1949 התנדב לקורס טיס. התנדבותו הצביעה על מוטיבאציה גבוהה ביותר. האימונים התבצעו במוסד-קרב איטלקיים מיושנים, בעלי רמת בטיחות נמוכה להפליא ורק „משוגעים לדבר“ התנדבו אז לטיס. ב-13 במארס 1950, אחרי 11 חודשי לימוד, הוסמך הקצין הצעיר כטייס. לאחר הקורס הוצב בשדה התעופה בחי' לואן ומשם עבר לאל-עריש. באותה תקופה שירת באל-עריש בחיל הקשר קצין שנועד בחייו המהפכניים הסוערים — מוחמד אנואר א-סאדאת. קיימות שתי גרסאות בקשר לפגישה הראשונה בין השניים. לפי המידע שנמסר על-ידי השגרירות המצרית בתל-אביב — סאדאת ומובאראק אכן נפגשו



ראפיה של מובאראק המעניין במיוחד אנשי חיל-האוויר, הוא התקופה בה שירת כטייס בחיל-האוויר המצרי. 25 שנה מ-חיינו הקדיש מובאראק לחיל-האוויר וזכה אף לפקד עליו. מתוך הדברים מצטיירת דמותו של הנשיא המצרי הח-דש כאדם החלטי ונחוש בדעתו בצורה בלתי-רגילה. קשיחות, חריצות, מקצוענות — גם אלו תכונות „המתלבשות“

עם רצח הנשיא סאדאת, ב-6 באוקטובר 1981, הועמד סגנו, חוסני מובא-ראק, במרכז הזירה הפוליטית המצרית. קשה לומר כי מובאראק הוא „פנים חדשות“ בהנהגה המצרית, שכן שימש כסגנו של סאדאת המנוח מאז אפריל 1975. ואף-על-פי-כן המידע על מובא-ראק המצוי בידי הציבור מועט להפ-תיע. עד כדי כך הצטייר האיש כחידה, עד כי העיתונאים הזדרזו להדביק לו כינויים כמו „הספינקס“, „הזאב הבר-די“ ודומיהם.

שלא כעמיתיו בצמרת המצרית, מי-עט מובאראק לבקר בישראל. למעשה, התארח כאן פעם אחת בלבד, כשליווה את הנשיא סאדאת בביקורו בבאר-שבע ובבסיס חיל-האוויר חצרים.

„אין פירוש של דבר, כי מובאראק, לא הסכים עם דרך השלום של סא-דאת“. הבהיר מאחפוז עבדל-אל על, ה-נספח לענייני הסברה ועיתונות בשגר-רות מצרים בתל-אביב. „ההיפך הוא הנכון. אלא שסאדאת, כמפקד העליון של הכוחות המזוינים, היה זקוק ל-ממלא-מקום נאמן בעת היעדרו מהמ-דינה. האיש שעליו סמך יותר מכל היה חוסני מובאראק. לכן, בכל פעם שיצא את מצרים — השאיר את מובאראק לדאוג לענייני המדינה.“

גם לאחר שנבחר לנשיא, עדיין רב הנסתר בחייו על הנגלה. החלק בביו-גר-



חוסני מובאראק במדי מפקד חיל האוויר המצרי

אותה לפני שהגשמי כל מה שהת-
כוונתי להגשים בתקופת פיקודי שם.
המינוי המפתיע הביא בכנפיו למור-
באראק גם עלייה לדרגת גנרל.
תקופת שירותו של מובאראק כראש
מטה חיל-האוויר חפפה את ימי מלחמת
ההתשה. עשר שנים לאחר-מכן, בספ-
טמבר 1979, העלה חוסני מובאראק
זיכרונות מתקופת מלחמת ההתשה, ב-
פגישה נדירה עם טייסים ישראלים.

סיפר אל"מ א': „הגענו לארה"ב ל-
שיחות על נושאי רכש עבור חיל-האוויר.
הביקור החל בניו-יורק, וכעבור יומיים
הגענו לוואשינגטון. המשלחת שלנו, ש-
כללה את שר הביטחון, עזר ויצמן,
מנכ"ל משרד הבטחון יוסף מעין, מפ-
קד חיל-האוויר האלוף דוד עברי, האלוף
אברהם (אברשה) טמיר ושלישו הצב-
אי של שר הביטחון, אילן תהילה, הש-
תכנה במלון „הילטון". יום לאחר בר-
אנו לבירה האמריקנית הסתבר לנו ש-
במלון „שרתון" מתאכסן סגן-נשיא מצ-
רים חוסני מובאראק — שמטרת בואו
לוואשינגטון היתה דומה מאוד לזו ש-
לנו...

עזר, בספונסאניות הרגילה שלו,
הקים איתו מייד קשר, ועל רקע היר-
תם מפקדי חיל-האוויר לשעבר — הח-
ליט לקפוץ אליו לביקור. בערב יצאנו
— כל הפמליה — אל מלון „שרתון".

חוסני מובאראק קיבל את פנינו, ל-
אחר שעברנו שורות ארוכות של אנשי
ביטחון בתוך המלון ומחוצה לו. איתו
היתה רעייתו, שלפי מיטב המסורת אי-
רחה את ראומה ויצמן, ונספח אווירי,
לשעבר טייס הליקופטר, שאף הטיס
את עזר באחד מביקוריו במצרים. מאז
חר הגיע גם כאמל חאסן עלי.

אני זוכר בבירור, שמובאראק הקפיד
להדגיש כבר בתחילת השיחה עד כמה
הדוק הקשר בינו ובין הנשיא וכי ה-
עידכון ביניהם הדדי ושוטף.

עזר מיהר להטות את השיחה לנוש-
אי חיל-האוויר. מאחר שהשיחה הת-
קיימה חודשים בלבד לאחר הקרב ה-
ראשון שבו הפילו מטוסי F-15 שלנו
מיגים סוריים, התעניין מובאראק מאוד
בשאלה איך נראים הטייסים הסוריים
בעיניים ישראליות. נתתי תיאור קצר
של הקרב, עליו הגיב מובאראק בשבי-
עות-רצון מאופקת מאוד. הוא הקפיד,
שלא להביע יותר מדי.

נושא נוסף, שעלה על הפרק היה
מטוסי הפאנטום, שאותם היתה מצרים

עבר שנת השתלמות בהססת מפציצים
בברית-המועצות. בתקופת היותו מפקד
בית-הספר לטיס הספיקו לעבור תחת
ידו, כחניכים, אחיו של הנשיא נאצר,
חוסין עבד-אל-נאצר — ואחיו של סגן-
הנשיא סאדאת, עטאף, שנפל אחרי-כך
במלחמת יום-הכיפורים.

כלפי שניהם נהג מובאראק בקשי-
חות רבה. הוא מספר: „ידעתי על ה-
קשר המשפחתי (של עטאף) לאנואר
סאדאת, ובכל זאת — פעמים רבות
נהגתי בו בקשיחות. כאשר שגה, הייתי
מכניס אותו לכלא בית-הספר. באותה
תקופה היה אחיו, אנואר, סגן-הנשיא,
אך למרות זאת נהגתי בטיס הצעיר
בנוקשות על-מנת שאיש לא יוכל לומר
שהענקתי לו הקלות בזכות אחיו הנכ-
בד." מובאראק מאמין, כי היחס ה-
בלתי-מתפשר שנהג כלפי אחיו של סגן-
הנשיא הגביר את אמונו של סאדאת
בו, והעלה את קרנו בעיניו.

צוותים מצריים לפאנטומים

בסוף 1968 מינה נאצר את מובאראק
לראש מטה חיל-האוויר. מובאראק טר-
ען, כי לא רצה במינוי משני טעמים.
הראשון: הוא ראה חשיבות רבה ב-
תפקידו בבית-הספר לטיסה, אתגר ב-
הכנת טייסים צעירים לקרב. „היה לי
טוב באקדמיה הצבאית," סיפר מובא-
ראק, „ולא היתה לי שום שאיפה לעזוב

באל-עריש, בתקופת שירותם המשות-
פת במקום. גירסה שונה הופיעה בעי-
תונות.

סיפר מובאראק (בראיון לשבועון ה-
מצרי „מאיו"): „שמעתי על סאדאת,
אולם לא פגשתי בו בגלל קוצר הזמן.
לא התעניינתי בדבר חוץ מבעבודתי, ש-
אותה אהבתי, ושאפתי היחידה היתה
להצטיין ולהתמחות בה מהר ככל ה-
אפשר."

ואכן, מובאראק היה לאחד הטייסים
המעולים של חיל-האוויר המצרי ונודע
כמומחה ממדרגה ראשונה בתעופה
קרבית. כעבור כמה שנים נערכה פגישה
רישמית בין מובאראק וסאדאת — ב-
סודאן דווקא. חוסני מובאראק שהה
שם כיועץ לחיל-האוויר הסודאני מטעם
הנשיא נאצר. סאדאת הגיע לסודאן כ-
סגן-הנשיא — וידידות אמיצה וארוכת-
שנים נקשרה בין השניים.

הקאריירה של מובאראק בחיל-ה-
אוויר המצרי היא עלייה עקבית ומשכ-
נעת מאוד בחשיבות התפקידים שמי-
לא: מדריך-טיס במיכללת חיל-האוויר,
אח"כ מפקד טייסת. ב-1958 מונה לנס-
פח צבאי בלוב. לאחר מלחמת ששת ה-
ימים — היה למפקד בית-הספר לטיס
בבילבייס. מובאראק מונה לתפקיד מא-
חר שנחשב לטייס מהולל ולמפקד נערץ
ותלו בו תקוות כי יעלה את הרמה ה-
מקצועית ורמת המוראל של הטייסים
המצריים החדשים. במשך הזמן הזה

מסוק אל כפר הולדתו מית אבו-אל-קום.

„הוא (סאדאט) ביקש ממני, שאבוא אל ביתו,“ נזכר מובאראק „ואמר לי: חיל-האויר המצרי הוכה פעמיים: פעם ב-1956 ופעם ב-1967... ורצוני לשמוע ממך תשובה ברורה ומפורשת: האם חיל-האויר מוכן למלחמה — או לא? מובאראק נתן את דיברתו לנשיא סאדאט, שחיל-האויר אכן מוכן, אך דרש מסאדאט „להיכנס לתמונה המבצ-עית“ מוקדם ככל האפשר. סאדאט נעתר לבקשה.

מששבו המטוסים המצריים מהגיחה הראשונה של מלחמת יום-הכיפורים התקשה מובאראק, לדבריו, להאמין שהצליחו כה יפה. הוא ציפה לאבד 40-50 מטוסים מתוך הגל הראשון ומשנודע לו כי המדובר ב-6 מטוסים בלבד — דרש אימותים חוזרים ונשנים מראשי הלהקים שלו.

הוא דיווח לסאדאט על 80 אחוזי הצלחה, בעוד שהאחוז האמיתי היה 95. „בכוונה תחילה המעטתי מגודל ניצחוננו, שכן זכר התבוסות ב-1956 ו-1967 עדיין ריחף מעל לראשינו,“ הת-בטא.

„מצרים לא נסוגה“

מובאראק מאשים את סעאד א-דין-שאזלי, הרמטכ"ל המצרי במלחמת יום-הכיפורים, ב„משגים קטלניים“, שסתמו את הגולל על סיכוייה של מצרים לצאת כמנצחת מן המלחמה.

לדבריו, שאזלי דרש לסגת — ורק עמידתו האיתנה של סאדאט מנעה נסיגה ותבוסה מוחצת. „לעולם לא ניסוג,“ מצטט מובאראק את סאדאט, „אנו נילחם עד ליריה האחרונה ואם הישראלים יכנסו לקאהיר, נילחם בהם ברחובות, ואם ילחמו בתחום מצרים לא נפסיק את הלחימה אפילו בעיר אחת, אפילו בכפר אחד.“

„מצרים לא נסוגה — ולפיכך לא הפסידה במלחמה,“ קובע מובאראק. הוא, אישית, וכמפקד חיל-האויר, יצא מהמלחמה כשמעמדו מחוזק הי-טב. באפריל 1975 קצר את הפירות: סאדאט מינה אותו לסגן-נשיא הריפוב-ליקה.

שש שנים בלבד לאחר-מכן נבחר ה-איש, שהעיד על עצמו, כי „אינו אוהב תפקידים רמים“, לנשיא מצרים.



מובאראק (משמאל) וסאדאט, במצעד ה-6 באוקטובר 1981, דקות ספורות לפני ההתנקשות בסאדאט

אלים עשו תרגיל שאנחנו, המצרים, הי-כרנו היטב — וצ'ק-צ'אק, חמישה טיי-סים רוסיים הופלו.

הידיעה הועברה בין כל בסיסי חיל-האויר המצרי כהרף-עין ולוותה בהת-פרצויות שימחה אדירות ובמסיבות אל-תוך הלילה.“

אימותים חוזרים ונשנים

„ההתרשמות האישית שלי מחוסני מובאראק,“ מסכם אל"מ א' „היא של אדם קשוח וחזק גם בהופעתו וגם ב-אופיו. לא היה שום רמז בשיחה שלנו לעליונות הישראלית על מצרים למרות הקומפלימנטים.

בכלל, האסוציאציה הראשונה, שעו-רר בי מובאראק היא של צבר ישראלי ממוצא מזרחי. הוא דיפלומט, שנראה טוב, צעיר וחסון.“

שיאו המקצועי של מובאראק בחיל-האויר המצרי, היה כמובן, תקופת פי-קודו על החיל. הוא מונה לתפקיד על-ידי סאדאט כיוורשו של גנרל מוסטא-פה עלי באגודי. תקופת פיקודו התאפ-ינה ברפורמות מרחיקות-לכת בתחום המיבצעי ובשילובם של משכילים ובוג-רי אוניברסיטאות בחיל-האויר.

„יחד עם זאת,“ סיפר מאחפוז עבד-אל על, „לא נרתע מקיום קשרים עם הזוטרים שבחיילים. הוא היה מפקד עממי, שזכה לאהדת הטייסים והטכנ-אים כאחד. אופיו המתון, השקול וה-סובלני הפך אותו לנושא להערצה ממש.“

למרות שעסק בהכנות אינטנסיביות למלחמה — הוא לא שיער שהיא קרו-בה כליכך. הדבר הסתבר לו רק במח-צית שנת 1973, כשטס עם סאדאט ב-

אמורה לקבל מארה"ב. מובאראק ני-צל את ההזדמנות כדי להביע את הערכתו לחיל-האויר הישראלי.

הבעייה היתה — הרוסים

בצורה טבעית לגמרי התגלגלה השי-חה לתקופת שירותו בחיל-האויר המצ-רי ולמלחמת ההתשה. שוחחנו על ה-אירועים המרכזיים שאיפיינו את המל-חמה, ועל קרבות-האויר בינינו לבינם.

מיסגרת מרכזית לקרבות-האויר היה שטח מידברי דרומית לשדה-התעופה כותמיה, שאנחנו קראנו לו „המערב הפרוע“. גם בגלל אופיו המדברי, גם משום ששם נערכו המון קרבות-שלי פה פנים-אל-פנים, כמו במערב הפרוע.

מובאראק הסביר את נחיתותו של חיל-האויר המצרי בקרבות אלה בהח-לטה פיקודית: מאחר שהם החליטו כי האיזור אינו קריטי לביטחונם — הגיעו למסקנה כי עדיף להם שלא להי-קלע למיפגשים עם הישראלים. מתוך הכרה במצב הזה הציע מובאראק לנ-שיא נאצר לאפשר לישראלים להשתעשע („לאכול שוקולד“ — כדבריו) ב„מע-רב הפרוע“ אם הם, הישראלים, רר-צים.

היתה רק בעייה אחת: הרוסים. הם הקניטו את טייסי חיל-האויר המצרי בכל הזדמנות, ואף טענו באוזני נאצר, כי הטייסים המצרים גרועים. לאחר סידרת קרבות ב„מערב הפרוע“ הפעי-לו לחץ רציני על נאצר, כדי שירשה להם לטוס שם, למרות שהאיזור לא היה איזור „רוסי“ קודם לכן. נאצר הסכים.

ואז — סיפר מובאראק — נכנסים הרוסים לקרב עם הישראלים, והישר-

ב-9 בספטמבר 1940 הופיעו מטוסי איטלקיים בשמי תל אביב. הם הטילו פצצותיהם ומיהרו להסתלק כלעומת שבאו. מטוסים לא הוזנקו לקראתם. הפצצות פגעו ביעד „אסטרא-טגי חשוב” – בית הנכים ברחוב מר-מורק וסביבתו, שכללה תחנת מימ-סר של חברת החשמל. 117 איש נהרגו בהפצצה. כתשעה חודשים לאחר מכן הגיעו לתל אביב מטוסי צרפת, נאמני ממשלת וישי, ששיתפה פעולה עם הגרמנים. הם פגעו בשכונת הצרי-פיים נורדיה, בקירבת כיכר דיזנגוף – והרגו 20 איש.

לתושבים התברר כי ארץ ישראל חשופה להפצצות אויב. חיל האויר הבריטי עסק במשימות חשובות יותר לגביו מאשר הגנת שמי הארץ, ואילו ידי הישוב היהודי היו קצרות מלהרשיע. מראות ההרס, שהותירו אחריהם מטוסי איטליה וצרפת, נחרתו עמוק בליבותיהם של מנהיגי הישוב היהודי – חלקם קלטו את המסר, שאין אפשרות להגן על הארץ ללא חיל האויר שימנע הישנות חזירתם של מטוסי אויב מכל סוג שהוא.

„חלומות ושיגעונות”

בימי מלחמת העולם השנייה היו בידי הישוב היהודי כמה מטוסים קלים ומטוסי חברת „אווירון” – חברים בתעופה האזרחית הפנים-ארצית, שהיתה בבעלות המוסדות הלאומיים וההסתדרות. בשנה שקדמה למלחמת הקוממיות היו אך מעטים, ובהם דוד בן-גוריון, שחזו את המלחמה העתידית לפרוץ בין הישוב היהודי לצבאות ערב והתריעו על דלותו של הישוב בחימוש ועל היעדר תותחים, טאנקים ומטוסים, כדי לעמוד בפני צבאות סדירים. אך המשימה של רכישת מטוסים ועוד יותר מזה – העברתם לארץ ישראל, נראתה כחלום בלתי-מציאותי, או כשיגעון של יחידים, הרואים מהרהורי ליבם. כי הרי הבריטים היו בארץ ולרשותם חיל אוויר קרבי ותחנות ראדאר.

על כל פנים באוקטובר 1947 הוקם על פי החלטת הפיקוד העליון של ה„הגנה” „שירות אוויר”. שמונה מטוסי חברת „אווירון” וציודה הופקעו והועמדו לרשות ה„שירות” וכן כמה מטוסים קלים שנמצאו, כאמור, ב-



השובים בקוקביט

מאת נפתלי ארבל



רחוב מרמורק (למעלה) ושכונת נורדיה (תצלום מימין, בעמוד הקודם) בתל-אביב לאחר הפצצת האויר האיסלקית ב-1940, שבה נהרגו עשרות אזרחים. גם ב-1948 עוד היתה העיר חשופה להפצצות אוויריות של מטוסים מצריים.

משלוחי דואר ועיתונים ומסירת נשק ותחמושת כאשר הגיע מצב המלאי עד סמוך לנקודת האפס. את כל ה- פעולות הללו ביצעו הטייסים בתעוזה ובכוח אילתור בלתי רגילים. ביום ההכרזה על הקמת המדינה מנה „שי- רות האויר“ 28 מטוסים, רובם מטו- סים קלים – (אך, כזכור, אף לא מטוס קרב אחד). המטוסים היו ב- מצב גרוע ומנועיהם „גמרו“ את חי- הם זה מכבר, לפי כל אמת מידה מקובלת. אלף איש נימנו אותו יום בשירות החיל – 50 טייסים והשאר צוותי קרקע ואנשי מטה.

מטוסי-קרב ומפציצים

בראשית חודש מאי 1948 יצאה ל- צ'כוסלובקיה קבוצה ראשונה של ט- ייסים כדי להתאמן בהפעלתם של מטוסי מסרשמיט צ'כיים. בין יוצאי הקבוצה הראשונה היו רק שני מקו- מיים – מודי אלון ז"ל ועזר וייצמן – השאר היו אנשי מח"ל. על הכרזת המדינה שמעו הטייסים של מדינת ישראל בת היום בראדיו, בהיותם ב- בסיס האויר צ'סקו בודוביצה שב- צ'כוסלובקיה. שם גם שמעו טייסינו שתל אביב הופצצה פעמים מן האויר. חלק מן הטייסים איבדו את סבלנו- תם, לא סיימו את מלוא תקופת הכ-

בתחתית המושב. המטוס נחת על דרך עפר סמוכה לבית אשל, כנפי המטוס קופלו כדי שניתן יהיה לאחסנו בחצר המשק ה- מוגנת. כשנחת המטוס נודע כי נבטים, הנמצאות שמונה קילומטרים מזרחה, מותקפת מאז הבוקר. הטייס פירק את דלתות המטוס, העלה על המטוס מקלען, הצטייד ברימונים ויצא כ„מ- טוס תקיפה“ לכל דבר לעזרת נבטים. הופעת המטוס, היריות מן האויר ו- ההפצצה האווירית ברימונים הניסו את התוקפים, אשר זו היתה להם הפעם הראשונה שנורתה עליהם אש מ„שמיים“.

לאחר ההתקפה נחת המטוס ליד נבטים ופצוץ קשה, שהיה במקום, הר- עלה עליו. המושבים הוסטו לאחור ולפצוץ הותקן מצע. בבית אשל זכה הפצוץ לטיפול ראשוני מידי הרופא, אך לא היה בכך די. המטוס המריא לתל אביב, הנחית את הפצוץ, חזר לבית אשל ונטל את הפצוץ השני ואת הרופא.

מיבצעים רבים כאלה חזרו ונישנו בנגב, שכל ישוביו היו נצורים, אך גם בגליל, בסדום ובמקומות אחרים מיל- או מטוסי השירות תפקידים דומים, ביניהם סיורים מוקדמים לפני מעבר שיירות, הצנחת מזון וחומרי רפואה,

ארץ. 20 מטוסי „אוסטר“ נרכשו מ- הבריטים ל„מטרות אזרחיות“, שופצו וצורפו אף הם ל„שירות האויר“.

הטייסים הראשונים היו אנשי מח- לקת הטיס של הפלמ"ח וטייסי „שי- רות אויר ארץ ישראל“, מיסודו של האצ"ל. אליהם הצטרפו טייסים קר- ביים ואנשי צוותי קרקע, ששירתו ב- חילות אויר שונים בימי מלחמת ה- עולם השנייה. טייסים אחרים שהצ- טרפו ל„שירות“ היו ילידי הארץ, ש- למדו טיס באורח פרטי בבתי ספר אזרחיים לטיס בארה"ב ובאיטליה.

את עיקר איכותו הקרבית קיבל ה- „שירות“ ממתנדבי חו"ל, אנשי מח"ל (מתנדבי חו"ל), טייסים, אנשי קשר, נווטים, מהנדסים – וותיקי קרבות מלחמת העולם השנייה. אלה זנחו את עיסוקיהם הפרטיים לאחר שיח- רורם, נכנסו לסרבליהם הישנים ובאו להילחם שכם אחד עם הארץ ישרא- לים בהגנת שמי ארץ ישראל. הם היקנו ל„שירות“ מניסיונם הקרבי ה- רב והוסיפו ביטחון בידע שלהם, ב- ניסיון ובמבצעייהם הנועזים.

אך חיל האויר עוד טרם נולד, כי בין כל מטוסי ה„שירות“ לא היה אף מטוס קרב אחד.

תצפית, קשר, תובלה

עם ככל היותו חיל מוזר ללא כל מטוס קרב, מילא „שירות האויר“ בחודשים הראשונים למלחמה משי- מות קרביות חשובות, שהצילו ישר- בים במצור ממחסור בתחמושת ובמ- זון, וחשכו חיי אדם בזכות העברתם המהירה לטיפול רפואי בבתי חולים. סיפורו של פנחס בן-פורת, טייס בשירות האויר, שהיה מוותיקי מח- לקת הטיס של הפלמ"ח, מאפיין את דרך הלחימה של מטוסי ה„שירות“ באותם ימים, את האילתור והתעוזה שבהם הצטיינו הטייסים, שידעו כי חובה עליהם לבצע בכלי הטיס שלהם מיבצעים הנראים כבלתי ניתנים לבי- צוע.

בן-פורת נשלח לקיבוץ בית אשל כדי להטיס אליו רופא מבית החולים „הדסה“ וציוד רפואי כדי להגיש עזרה לפצועי שיירה שנפגעו בדרכם בין ר- ביבים לעסלוג'. כל המראה של כלי טיס חייבת היתה להירשם בספר ב- פיקוח הבריטים. הטיסה נרשמה כ- טיסת אימון וכלי הרפואה הוסתרו

תותח שנפל שלל מידי הצבא
המצרי בצפון סיני בסוף מל-
חמת העצמאות הפך לתותח
נ"מ בידי חיילי צה"ל



אנשי צוות קרקע של חיל
האויר בודקים מטוס ספיט-
פייר שהופל בשמי הדרום



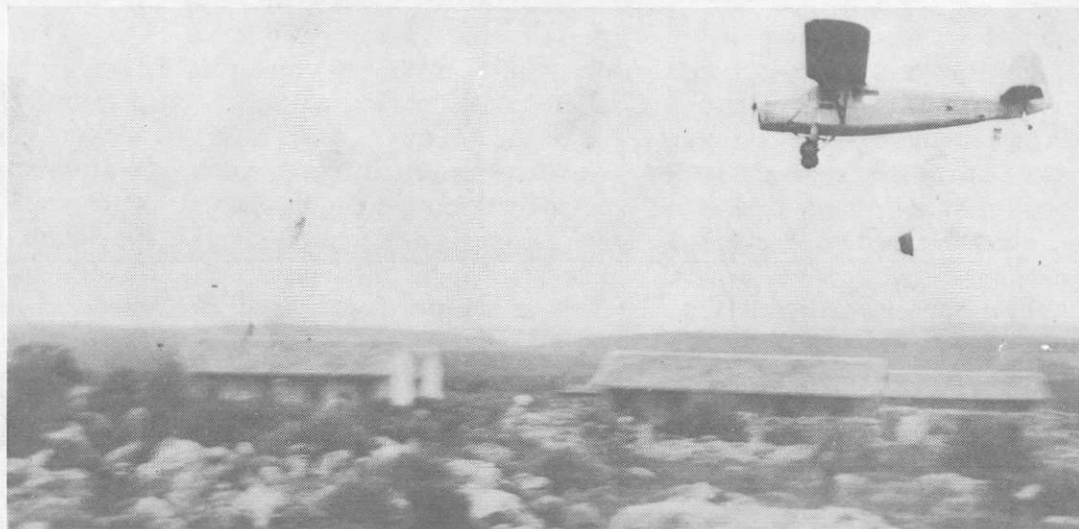
חיילי שדרה של כוח צה"ל
במלחמת העצמאות בסיני
מתפזרים מעל-פני דרך עפר
כאשר השמיים היו עדיין ב-
שליטה מצרית



ספיטפייר מצרי, שלא המריא ממקום חנייתו, המוגן בשקי חולי, נתפס שלם בידי חיילי צה"ל בצפון סיני ונפל שלל



פיפר של חיל-האוויר מצניח אספקה לקיבוץ ניר-עם המ- נותק בנגב — 1948



דגל בריטניה פרוש על ארונו של טייס ספיטפייר בריטי, ש- הופל על-ידי מטוסי חיל- האוויר בינואר 1949, בטקס קבורה צבאי שנערך בבית- העלמין הצבאי הבריטי ברמ- לה. נכחו נציגים בכירים של צה"ל וחיל-האוויר



שרתם בצ'כוסלובקיה וחזרו ארצה ב- מטוס תובלה C-54, שבביטנו מטוס מסרשמיט-109 מפורק, בצירוף פצצות, תחמושת וחלקי חילוף. לאחר ימים מספר הגיעו שלושה מטוסים נוספים. בצ'כוסלובקיה נותרו 21 מטוסים נוספים, שנרכשו על ידי נציגי הרכש.

הרכבת המטוסים גזלה כמה ימים יקרים, אך גם לאחר שהורכבו ביקשו למנוע מהאויב ידיעה על המצאותם כדי להנחית מהלומת פתע על שדה התעופה באל-עריש. התכנית נגעה בגלל התקדמותו של הטור המצרי ל- תל אביב. ליד אשדוד תקפה רביעיית מטוסי המסרשמיט החדשים, בהת- קפת בכורה, את הטור המצרי וגרמו לו בהלה ואבידות. מטוס אחד הופל וטייסו, אדי כהן ז"ל, מתנדב מדרום- אפריקה, נהרג.

שאר מטוסי המסרשמיט מצ'כוס- לובקיה הועברו במטוסי סקיימאס- טר. המסרשמיטים פורקו ומטוסי ה- סקיימאסטר עברו את הדרך לאחר חנייה אחת בקורסיקה. עד סוף חודש מאי הועברו ארצה כל 25 המטוסים. נוכחותם של המטוסים החדשים הורגשה היטב. לאחר שבועיים של שליטה ערבית מוחלטת בשמי הארץ, הפיל טייס ישראלי שני מטוסי דא- קוטה מצריים, שבאו לתקוף את תל אביב, וסייע בהדיפת ספינות של חיל הים המצרי, שהיו בדרכן במשימת התקפה על חופי הערים. שמו של גיבור קרב זה, מודי אלון ז"ל, נודע לתושבי תל אביב וחזרו הוצף בפר- חים ובמיגדנות.

ערב ההפוגה הראשונה תקפו מטר- סי חיל האוויר את רבת עמון ודמשק — „הכנופיות הציוניות" כדברי הער- בים היו בדרך לקראת צבא סדיר. ב- ריטניה נחלצה מיד לעזרת ידידתה ואיימה כי תפעל בהתאם לחוזה ה- הגנה בינה לבין עבר הירדן אם זו תופצץ שנית.

יחסי הכוחות האוויריים השתנו ל- לא הכר מחודש מאי ועד חודש יולי 1948. תוך חודשיים הצטרפו לחיל האוויר הישראלי 9 מטוסי תובלה, 3 מטוסי הפצצה, 15 מטוסי קרב הפ- צצה וכמה מטוסים קלים. אומנם גם לאחר הצטרפותם של מטוסים אלה עדיין נטה היחס המספרי בצורה בר- לטת לטובת הערבים — אך השינוי היה משמעותי.

במאי היו ברשות הערבים 29 מ- טוסי תובלה, 14 מטוסי הפצצה ו- 60 מטוסי קרב הפצצה, לעומת אף מטוס מסוגים אלה בידי צבא ישראל. רק במטוסים קלים היה שוויון — 28.

164 גיחות ב-10 ימים

בקרבות „עשרת הימים" הורגשה היטב נוכחותו של חיל האוויר. בע- שרת הימים ביצע החיל, שזכה בי- נתיים בתגבורת בלתי מבוטלת של שלושה מפציצי B-17 — מן המטוסים הכבדים של מלחמת העולם השנייה — 164 גיחות.

„שלושת ה-, מבצרים המעופפים", כ- פי שכונו מטוסי ה-B-17 במלחמת ה- עולם השנייה, יצאו מבסיס זאטץ' ש- בצ'כוסלובקיה, לשם הובאו לשם מי- תקון מאולתה, לאחר שנרכשו בתח- בולות בארצות הברית.

נקבע, שבדרכם ארצה יבצעו את משימתם הקרבית הראשונה, עוד ב- טרם יידע האויב על עצם קיומם. מ- טוס אחד יצא לכיוון קאהיר. הוא הגיע לבירה המצרית מבלי שתורגש נוכחותו. אומנם הוא לא פגע ישירות ביעדו — ארמונו של המלך פארוק — אך פגע בסמוך לו וגרם נזקים ובהלה בבירה המצרית. שני המטוסים הא- חרים הפציצו את אל-עריש ורפיח. ב- אותו לילה יצאו המטוסים לגיחה נוס- ספת, פגעו בשדה התעופה של אל- עריש והסבו נזקים לשדה, למיתקנים ולמטוסים.

בקרבות עשרת הימים הופצצו כמה יעדים במדינות ערב. נוסף לקאהיר הופצצה דמשק על ידי מטוסי דא- קוטה, ומטוס B-17 הפציץ את שדה התעופה אל-מאזה בדמשק.

שלושת שדות תעופה מתמסדים כ- בסיסי החיל. רמת דוד, שפונה על ידי הבריטים, היתה לבסיס של טייסת התובלה וההפצצה; שדה תעופה חדש בהרצליה היה לבסיס של טייסת ה- קרב ושדה עקרון — לבסיסם של מפציצי ה-B-17. פרדסי הרצליה שימ- שו מיסתור למטוסי המסרשמיט.

הספיטפיירים באים

בחודש יולי 1948 הצליח הרכש לקנות 50 מטוסי ספיטפייר, שהגיעו ארצה טיפין-טיפין. רכישת מטוסי ה- ספיטפייר הצעידה את חיל האוויר צעד אחד קדימה. כי הספיטים היו

טובים מן המסרים מכמה בחינות: הגה כיוון, מערכת הירי וכן הכרתם הטובה של רוב הטייסים את הספיט. הספיטפיירים החליפו את המסר- שמיטים. תחילה הגיעו שלושה מתוך חמישה ספיטים, שיצאו מצ'כוסלובק- יה. הם נחתו נחיתה ראשונה ביוגוס- לביה. מ„שדה יורם" שבדרום יוגוס- לביה, יצאו עם מיכלים נוספים לדלק, אשר סם פומרנץ, טייס ומהנדס טיס, בשיתוף פעולה עם מהנדסים טובים הצליחו להתקין בגוף המטוס. המ- טוסים הונחו בדרכם בידי מטוס תור- בלה ובמכשירי ווקי טוקי. מערכת ה- קשר הוצאה מהמטוס כדי ליצור מ- קום למיכלי הדלק הנוספים. בשני מטוסים היו תקלות והם נחתו נחי- תת חירום ברוזוס. הטייסים שוחררו כעבור שבועיים ואילו המטוסים נותרו באי עד לגמר המלחמה. שאר המטו- סים — שלושה במספר — נחתו בש- לום לאחר קרוב לשבע שעות טיסה. יתר הספיטים שנרכשו הגיעו, חלקם בדרך האוויר ויתרם בדרך הים.

תיגבורו של חיל האוויר במטוסי ספיטפייר הוסיף לו עוצמה רבה, ש- הורגשה היטב ב„מבצע יואב" ובמיב- צעים שבאו אחריו. במהלך „מבצע יו- אב" הוטלו כ-32 טונות פצצות על אל-עריש ו-42 טונות — על מגדל. בכל מהלך מלחמת הקוממיות הור- פלו בידי טייסי ישראל 22 מטוסי אויב. זאת נוסף לתקיפות הרבות, ש- ביצעו על מטרות קרקע.

אך נוסף על מטוסי מדינות ערב, הופלו בימי מלחמת הקוממיות גם מטוסים בריטיים, חמישה במספר, ש- חדרו לתחום האווירי של סיני שעה שכוחותינו נמצאו שם.

הפלת המטוסים עוררה בהלה ו- היה חשש להתערבות בריטית. ביקור רת חריפה שהושמעה בבריטניה נגד התערבות המטוסים הבריטיים וגינאי חריף של ממשלת ארה"ב מנעו, אולי, צעדים בריטיים נגדיים.

עד לסיום המלחמה שולב חיל ה- אויר בכל מבצעי המלחמה של צה"ל. 243 גיחות ביצע החיל ב„מבצע חורב" ומשקל הפצצות, שהוטלו הגיע ל-226 טונה. החיל רכש לו את מעמדו כחיל החלוץ של צה"ל וכשותף שווה לכור- חות הקרקע, שהחלו את מלחמת ה- קוממיות חשופים מול שמיים גדושי מטוסי קרב והפצצה של מדינות ערב.

יום ב', שעות אחרי-הצהריים

אחרי מסע רב-תלאות בשטח חולי קשה למעבר, הגיע הרכב למקום ה-מיועד. שטח מדברי גדול, מנומר בכמה אוהלים עשויי רשת. גם הנגמ"שים עטויים בד הסוואה מרושת. מדי פעם חוצה את השטח חייל מאובק.

מדבר.

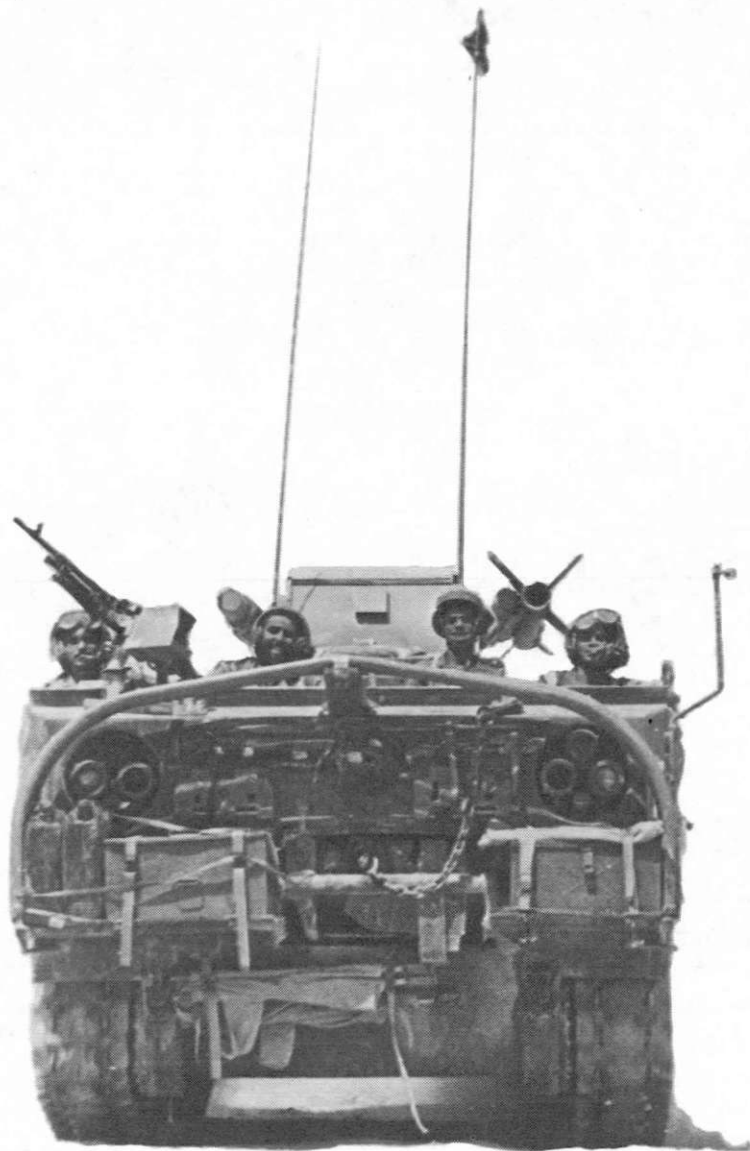
לפתע, פאטה מורגנה : מתוך המדבר צץ סא"ל, לבוש סרבל חסין-אש מגוהץ היטב, לראשו כובע רחב-שוליים, שכ-אילו לא ידע אבק מעודו. מגולח למש-עי, נעליים מצוחצחות. לאחר לחיצת-יד מפוקקת עצמות, מכין אותי סא"ל ק', מפקד כוח הנ"מ, לתכנית הלילה ואץ לעיסוקיו.

יום ב', ערב

שמי המדבר נצבעו באדום לוחט, דימדומי השמש השוקעת מאחרי פס-גות ההרים. אנשי המדינה, "הכחולה" — שהיא כוחות הנ"מ — נקבצים למסדר אחרון. כולם עסוקים בטיפול בנשק ובכלי הרכב, שמשקלם במהלך הקרב יהיה רב. אמנון, מ"פ המפקדה, מצית סיגריה אחרונה לפני תחילת התרגיל. מאחורי ההרים לוטשת עיניה המדינה, "הצהובה" — שהיא כוחות החי"ר, ההנדסה והשריון, — ומחכה...

יום ב', לילה

מייד לאחר רדת החשיכה מתחילה התכונה הגדולה. כל כלי-הרכב נעים לכל הכיוונים, למראית עין, ללא סדר ושיטה. האדמה החולית מעלה אבק סמיך, הממלא את הגרון, את העיניים, והופכת את האנשים לדמויות לבנבנות בחשיכה. בהפסקה הקצרה שבין תזו-זה לתזוזה מסביר אמנון את מהלך העניינים : "בשלב מאוחר יותר יופי-עו המסוקים ואנו ננסה ליירט אותם". הקרב מתנהל בדיוק לפי התסריט של אמנון, ופה ושם גם, מופל' מסוק. התרגיל, הנמשך במלוא הקיטור, שבו אנו משתתפים, הוא תרגיל, שתפקידו לאמן ולתרגל את כל הדרגים הלוח-מים, כולל אנשי המפקדה והשירותים השונים. התרגיל מבוצע בתנאים ה-מדמיינים בצורה המדויקת ביותר — אפשרות קרב אמיתי. מסיבה זו אין פשרות לגבי תנאי השטח. המזון



נ"מ על "רטוב" ועל "יבש"

מאת יקיר אלקריב



משגר טילי צ'אפרל דרוך לפעולה

מי שמתאים ביותר לסיכום הימים שעברו הוא סגן-מפקד הכוח, שהיה אחראי על עריכת הקרבות, על הסוללות ועל החיילים וביצועיהם.

סרן י' מסכם את התרגיל כך: „לדעתי היום הגדול של הנ"מ היה בתרגיל שנערך בשיתוף עם כוחות או"ר. הוכחנו, חד-משמעית, עד כמה אנו נחוצים לתגבור הגנת שמי המדינה. בתרגיל הנוכחי מטרותנו היתה כפולה: מבצעים היינו צריכים להגן על כוחות החי"ר, שמטרתם היתה לכבוש את נקודה דמיונית על המפה, ובמקביל להגן על עצמנו, כמיטב יכולתנו, בקרבות. כלפי פנים חייבים לאמן את כל הדרגים, לשמן את מנגנוני הגדוד כשהגש הוא על אימוני חי"ר וניידות זריזים זה ככל האפשר.

„קשיי האימון העלו בעייה של מוטיבציה אצל החיילים. אבל אני מקווה, שתכלית האימון וההישגים הנאותים משמשים תמורה נאותה לל-תנאים הקשיים. אין לשכוח, שאנו מתעסקים במערכת הנ"מ הקטלנית ביותר הקיימת. ייעודינו הם, בין היתר, לשמש התראה אווירית. ובכך, לדעתי, אנו מצליחים מדי יום ביומו“.

תקבלה בחיבוקים, בנשיקות ובצהלות כל הכבוד.

יום ד, בוקר

בשקט, בשקט, כשנדמה לי שאין איש מבחין בי, אני לוקח שמיכה ומנסה להירדם מתחת לנגמ"ש בודד בקצה השיירה. אך עוד לפני שהספקתי להתמקם כראוי מוצא אותי אמנון ואומר לי שזזים תוך עשר דקות — אז בבקשה להתארגן“.

מאוחר יותר, בג'פ, בדרכנו דרומה, מסביר לי אמנון (הוא לא ישן כבר ארבעה לילות, הבחור הזה) את סיבת הבהלה. מסתבר, שבהתאם לתפישה של הנ"מ בשדה הקרב, אמורים כוחות הנ"מ לשמש גם ככוחות חי"ר לשעת-חירום ובהתאם לכך שומה עליהם להיות מאומנים בתזוזות מהירות ובלתי-צפויות לכל כיוון שיידרש. היום עוברים דרומה לאתר עם תנאי שטח שונים. עם בוקר יתעוררו החיילים בלמקום חדש, אך התרגיל יימשך כרגיל.

יום ד, צהריים

הגיעה העת להיפרד.

היחיד הן מנות-קרב, המחולקות בקי-צוב. חייל אחד היה מוכן להישבע, ש-באוויר יש יותר אבק מחמצן. הכל כדי ליצור מצב חופף, ככל האפשר, למצב מלחמה אמיתי.

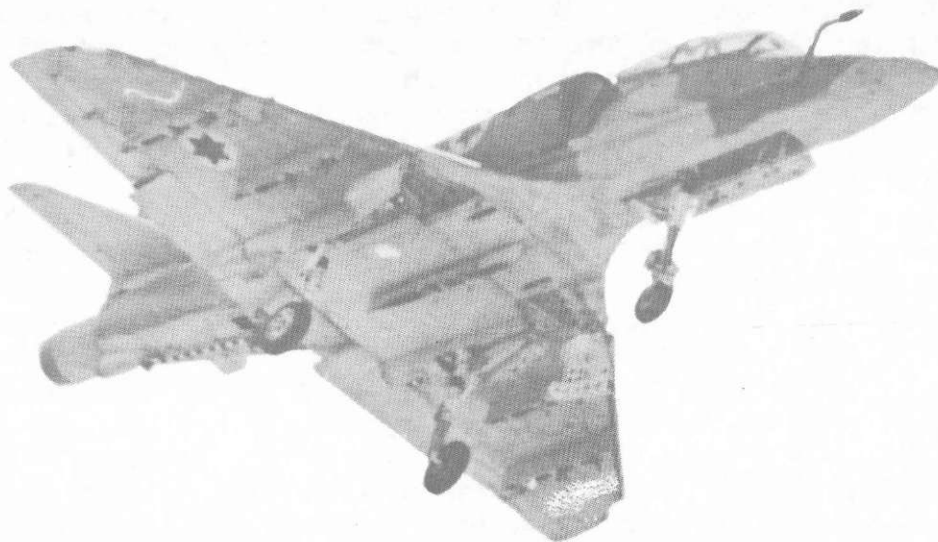
יום ג, בוקר

לאחר מאמצים רבים אני מוצא את סא"ל ק', המתפנה להסביר: „לצופה מבחוץ, נראה, אולי, התרגיל מבולגן מאוד. למעשה, התרגיל מסודר ומחולק לאימוני צוות על הכלים, ולאי-מוני חי"ר. אנו מנסים ליישם בזמן אמיתי את כל תורת הלחימה של גדוד-שדה מתנייע, החל באימון הפרט לחיי שדה ועד לעבודת צוותים מאומנת. התנאים אומנם קשים, אבל, כאן עשינו, טריק' קטן. הבאנו לשטח גם בנות, המשרתות בגדוד וכל עוד הן נמצאות עם החיילים, באותם תנאים, ולא מתלוננות, אף חייל אינו מעיז לקטר. אני מאמין, שגם הנוכחות ה-פיסית שלי בשטח תורמת משהו. למשל, לפני יומיים הגיע החום עד ל-50 מעלות והייתי חייב להפסיק את התרגיל מיד. אילו הייתי יושב במשרד ממוזג בבסיס ומקבל את ההודעה ב-טלפון, ייתכן שהחלטתי היתה שונה, ואז הייתי חוטא לאנשי הגדוד“.

יום ג, צהריים

התכונה בשטח רבה, כולם מתרו-צים בקדחתנות. את ההתרגשות מסביר סמל קובי, איש צוות הצ'אפרל: „בכל חיל קרבי מרבית האימונים הם, רטר-בים, זאת אומרת, נערכים באש חיה. בנ"מ, בגלל מחירו היקר של טיל ה-צ'אפרל, מרבית האימונים, יבשים. לכן, רבה ההתרגשות כשהשיגור הוא אמיתי. שנה שלימה של אימונים תיאור-טיים מפרכים מתיישמת בשניה אחת של כיוון מהיר וירי מדויק.

השיגור התבצע בעזרת מטוס. לפתע נשלחה לשון-אש אדירה מאחד מ-משגרי הטיילים. הטיל ששוגר החל לטפס השמימה במהירות מסחררת בתורו אחר מקור חום להתבייתות. לרגע, כשהיה נדמה שהטיל סוטה מ-מסלולו, היו פרצופי הנמ"ניקים חיו-רים כסיד. אולם, פיצוץ אדיר, גבוה בשמיים, הפיג בבת-אחת את המתח, הפגיעה היתה מדויקת להפליא, וה-



טיסה בסקייהוק לשם עידכון

כתב הבטאון שטס ב-F-15 וב-F-16 ויצא יבש, "ירד" לטיסה בסקייהוק ויצא רטוב...

מאת אורי עמית

„עזוב, זה לא בשבילך. יש לנו כאן חבר-
רה של טייסים צעירים שמתאמנים ב-
הולכת כוונת ובהפצצת דיוק. די, נו, יא
אללה שלך. תפסיק כבר לרעוד...“
אחרי-כך הוא מסביר לי, שהוא ה-
טייס שלי היום ומשימתנו הינה לבצע
טיסת סיוע קרוב לכוחות קרקע שלנו
התוקפים את הגלבע. נעשה את זה ב-
דיוק בנוסח הסיוע שביצעו הסקייהוק-
קים במבצע ליטאני ובתקיפות בלבנון.
„ככה תוכל להתרשם מן הסקייהוק ה-
כי-טוב. נו, מה אתה אומר?“
סרן ד' הוא חבר וותיק שלי ומלה
שלו היא מלה. בקרוב הוא עובר ל-
טייסת F-16. אני נרגע מיד.

אם יקיא לא מנקים

תדריך לפני הטיסה: אנחנו נהיה
מספר שניים. קוראים „הגר". הולכים
לאיזור התקיפה על-פי הנוהל. כוחות הקרקע תוקפים מצפון ל-

אני מקדיש, איפוא, את כל הקטעים
הארסיים שבכתבה זו לסרן ד' ולמכונ-
אי טייסת הסקייהוקים, אי שם במר-
כז הארץ, תחת הכותרת: „האכלתם?
— אי-פה. אכלתם!“
מגיעים בבוקר לטייסת. נכנסים לח-
דרה-תדריכים. עומד לו שם על הבמה
סרן לבוש סרבול ומסביר בפירוט ובא-
ריכות איך מבצעים מיטווח פשוט. איך
נכנסים ואיך מוליכים כוונת ואיך
מווסתים את המהירות עם המצנרת.
שומו שמיים — מיטווח פשוט! אם זה
מה שהם מועידים לי היום, אני נודר
לעצמי, אזי אני הולך לקרוע אותם ואת
הסקייהוק שלהם עד שאפילו אימם
תתבייש בם! אפרסם בכל הקיטסקים
ובכל תיבות-הדואר בישראל שזה מה
שהסקייהוק יודע לעשות: מיטווח
פשוט.

אבל כאן נכנס לתמונה סרן ד'. גורר
אותי הבחור לפינה ומודיע בלחש:

הלכתי לטוס בטייסת סקייהוק, ו-
דווקא מאוד רציתי לכתוב עליו דברים
חיוביים, אבל עם המים ירדו לי כל ה-
רצונות הטובים. רציתי לכתוב שהוא
יפה ואצילי ורב-עוצמה. קיוותי להו-
סיף גינוני-חן קטנים ושקרים לבנים,
מהסוג שבעלי הלב הרחום נוהגים ל-
השתמש בהם כאשר הם מתארים גב-
רת זקנה, שפעם היתה צעירה ויפה, ו-
אפילו תקפה במלחמת ההתשה ו-
במלחמת יום-הכיפורים.

מאוד רציתי, אבל באותם רגעים שב-
הם ישבתי ב,פיילה' הענקית, המליאה
מים, ומישהו חסר לב רחום וחסר-גי-
נונים השקיע את הראש שלי עמוק-
עמוק במים כדי לוודא שלא נשאר חלק
אחד יבש — באותם רגעים הרגשתי איך
יורדות להם עם המים כל הכוונות ה-
טובות, ונותרת לה רק אמת עירומה,
רטובה כמו חתול בגשם, ומליאה טינה
מוצדקת.

„בעצם אני לא יודע. אולי הוא בכל זאת יקיא בטיסה הזאת.“
מניעים, סוגרים את החופה ומסיים עים לעמדת ההמראה. בדרך חולפים על פנינו כמה מטוסי F-16 וד' מתבונן בהם בבזז לוקאל פאטריוטי. „אתה רואה, אין כמעט הבדל“, הוא אומר לי.

אני יודע, שהוא עתיד לעבור לטייסת השכנה הזאת בעוד כמה חודשים ואני מחליט להמתין לחוות-דעת יותר מעוד-כנת מצידו.

„זה יהיה כמו בלבנון“

ממריאים. אין לו מבער אחורי, לדה-שבו שלנו, אבל קצב איסוף המהירות סביר. אחרי ריצה קצרה אנו מגיעים ל-130 קשר ומנתקים. מקפלים את ה-גלגלים ארוכי המשככים ואני מרגיש איך גלגל האף מגיע לי עד לגרון ממש. הואאה, הוא היה יכול לעשות הרבה כסף, הסקיהוק הזה, אילו עשה הסבה לתחום שמתאים יותר לכישוריו הפיסיים...

אני נפנה להסתכל סביב. האווירון די שקט והוא נראה לי יציב מאוד.

„הבנתי. אני לא מצפה ש...“
„והוא גם קצת פחות זריז ממנו. ואין לו מכ"ם. וגם הראות פחות טובה. אבל חוץ מזה — הוא בדיוק כמו ה-F-16. אתה יודע — שתי כנפיים, שלושה גלגלים ומנוע אחד — וכל זה.“
„טוב“, אני אומר לד', „הבנתי את העקרון. אתה יכול להפסיק לתרץ“.

עושים סיבוב בדיקה סביב הסקייהוק. הוא נראה די קטן, הדבר הזה. בעצם הוא אפילו קטנצ'יק. ננס. אבל תיכף רואים שהוא לא קטנצ'יק מסוג „הונדה 900“ אלא קטנצ'יק מסוג „דה-שבו“, כלומר יש לו פה ושם קצת מיס-כנות בעיניים. עומד לו גבוה-גבוה על משככים ארוכים ודקים ונראה כמו בחורה עם רגלי גפרורים. נו, — ראינו כבר דברים יפים יותר.

יש לו כנף תחתית, לסקייהוק, אבל בגלל המשככים הארוכים ניתן ללכת כמעט זקוף מתחתיו. כנפי דלתה קטנות עם הגאים גדולים יחסית, הכוללים מחבלים ומאזנות ומדפים וכנפונים. הכנפונים אינם מונעים הידראו-לית, אלא הם חופשיים לנוע בהתאם לזרימת האוויר על הכנף. הגה הגובה איננו מונובלוק, אלא קיים משטח הי-גוי קטן מאוד, המורכב בקצה מייצב הגובה. המייצב כולו משמש גם כמקזז, בדיוק כמו בפייפר.

בסך-הכל המטוס הזה ממש מכוער. מתאים היה לאנגלים לייצר אותו ולא לאמריקנים.

מטפסים וכנסים לתוך התאים. ד' מצליח לא-רע, כי הוא דק-גזרה וגם מאומן קשות. לי קצת יותר קשה: ה-כסא מורד עד הסוף כדי לאפשר למכור נאי להוציא את פיני אבטחת הכסא. לפיכך, התא נראה כמו בור קטנטן, מלא כל מיני „שמיצ'יקים“ וידיות ו-מפסקים, שדוקרים את המרפקים. ה-תא כה צר עד שקשה להגיע לפאנלים הצדדיים. רק להמחשה: ברגע מסויים אני מנצל את חוסר תשומת-הלב ה-לי ושואף אויר מלוא ריאותי. מיד מת-נפל עלי המכונאי: „היי, השתגעת? תפסיק עם זה. אתה מרחיב את האווירון...“

ד' מוציא בינתיים מטלית לספונג'ה ומתחיל לקרצף את החופה הקדמית. מקרצף, מקרצף, אבל השריטות לא יור-דות. „תנסה בפעם הבאה עם סקוטש ברייט ואמה“, אני מציע לו בעדינות. ד' מסתכל עלי רגע ואומר למכונאים:

דרום ואנו נסייע להם בהשמדת מ-רות בקו החזית. הנה המפות והתצל-מים וערוצי הקשר. כדאי ללמוד טוב-טוב את תוואי השטח כדי לחסוך זמן באויר ויש להדגיש בביצוע את הנקודות האלה והאלה, פרי לקחי התקיפות ב-לבנון.

הולכים להתאים לי ציוד טיסה. עד שלב הקסדה אין בעיות: סרבל, נעליים גבוהות, ג'י סוט — הכל בסדר. עם ה-קסדה יש קצת בעיות. מנסים להת-אים לי קסדה של מישהו אחר, אבל כל הקסדות כאן הן קסדות יצוקות, כלומר כאלו שנוצקו סביב ראשו של הטייס והן מתאימות לו בלבד. איפה הם מצאו כל כך הרבה פחוסים ראש, מצולעים ומזוותים, אני שואל את ע-מי בייאוש כאשר נגאטיב אחר נגאטיב מתגלה כבלתי-מתאים.

„אולי אתה יכול לעשות משהו עם הראש שלי“, שואלת פקידת הצב"ה (ציוד בטיחות והצלה) את סרן ד'. קצת לקמט את הראש שלו ימינה כדי שית-אים לקסדה הזאת...

רתמות המצנח והמיי ווסט הן השלב הבא. מאוד מסורבל ללבישה אבל ככה זה בחיים.

אנו יוצאים אל סככת המטוסים. חבר-רה גדולה של מכונאים מקדמת את פנינו. חיוכים והחלפת אי אלו משפטים ופה ושם גם מבטי רחמים. הם נראים באמת חברים על הכיפאק. באמת לא הייתי מאמין עליהם, לולא ישבתי ב-עצמי בתוך אותה, פיללה. ד' מודיע להם שהוא טס „פרונט סיט“, יעאני, ב-תא הקדמי. טוב, הם אומרים, אבל אם הוא יקיא את נשמתו בתוך התא כמו ההוא שלקחת לפני שבוע — אנחנו לא מנקים! יהיה בסדר הוא אומר להם. אני חושב שהוא לא יקיא. אומר ודוחף לי עוד שקית ניילון לכיס.

אל תרחיב את האווירון!

המטוס שאנו טסים עליו הוא מדגם „T“. זהו מטוס הדרכה דו-מושבי והוא שונה קצת מן הדגם המבצעי, שהוא חד-מושבי, כמובן. הוא גם שונה מן ה-F-16, אליבא דסרן ד'.

„שמע“, הוא אומר לי בדרך אל ה-אווירון, „אני מבין, שטסת ב-F-16“. „נכון“.

„אז תראה, המטוס הזה מאיץ טיפ-טיפה פחות טוב מן ה-F-16, אבל רק בטיפונת“.

מקזז במקביל לתיפעול ההגה ולקראת ביצוע תימרון חריף צריך אפילו להכין את המקזז מראש במצב החדש, לפני תחילת התימרון.

הלאה: במטוס הזה צריך להכניס רגל (הגה כיוון) בשעת ביצוע פניות, אפילו במהירות גבוהה, אחרת המטוס מחליק. מניעת ההחלקה חשובה במיוחד במהירות יציאת הכנפונים, אחרי רת עלולה ההחלקה לגרום ליציאה בלתי-סימטרית של הכנפונים, הגורמת לטילטול עז לאווירון. כושר הפניה של הסקייהוק במהירויות גבוהות, כאשר הכנפונים בפנים, איננו מרשים במיוחד. אבל במהירות נמוכה, עם כנפונים ב"חוץ המטוס הזה פונה על גרוש והאף נישלט לחלוטין גם ב-120 קשר ואפילו

אז הנה אני משווה, אפילו שעד עכ"שיו המטוס הזה מוכיח שאין לו בעייה להסתדר עם שום משאית שבעולם. אנו מקבלים מטרה שנייה. הפעם אלה אוהלים החבויים בתוך חורשה ב"צידי דרך לבנה, המתפתלת על ראש ה"גלבו. בגובה די קשה לראות את האו"הלים. אנו משתהים עוד רגע אחד מגלים את המטרה ונכנסים ליעף הש"מדה נועז. יוצאים, המוביל מדווח "בו"צע", ואנו הולכים אל המטרה השלי"שית.

בסך-הכל, כל הטיסה הזאת מתבצעת בצורה די סטרילית, בתחומי מהירות וגיי, אשר עושים לטייס חיים קלים. מה שנכון — אף אחד לא אמר שה"תקיפות בלבנון היו קשות בשביל חיל"האוויר. ככה תקפו בלבנון וזה היה ב"ערך הקושי, אם כי שם בצפון היה קצת יותר חשש ממיגים ומהפתעות לא-נעי"מות. את הקיבוצניקים של העמך אנח"נו מכירים ופה לא צפויות הפתעות. גומרים את התרגיל. נשאר לנו עוד קצת דלק ואפשר לטוס לאיזו פינה ו"לבצע הדגמת ביצועים. אני מטיס כעת וד' יושב לו בצד ומשחק בשקיות הניי"

מזדהים: הנה עפולה והנה הכביש עם הצומת והנה שורת העצים שלידם כלי הרכב: שלוש משאיות תמימות למר"אה, אשר אינן יודעות עדיין את ה"צפוי להן מידי הנוראות של הסקייהוק הנוראי שלנו. בינתיים לא רואים כל נ"מ או טילי SA-7, אבל ד' אמר, ש"זה יהיה כמו בלבנון. אני מרכז, איפוא, את מבטי במתיחות לעבר קיבוצי ה"עמק. נראה, שהפתענו אותם והם לא הספיקו להתארגן ולהשיב אש. צוללים אל המטרה. ד' מכוון את הכוונת, לוחץ כאילו על כפתור שחרור-הפצצות ו"יוצא מן היעף במשיכה, הנראית לי חלבית למדי. "בוצע, היעד הושמד", מודיע המוביל בראדיו. אני מסתכל ל"מטה ורואה את המשאיות מתגלגלות מצחוק.

אוהב מהירות נמוכה

הרושם הראשוני שלי הוא שהמטוס הזה באמת איננו F-16 והוא קרוב יותר לדה-שבו. אחרי הגיחה יש לי אומנם



פחות. המטוס הזה ממש אוהב את ה"קמהירות הנמוכה. כמו דג של מים רדו-דים.

ככה הוא תמיד...

המנוע שלו חלש מדי, לטעמי, ו"קצב ההחשה וההאטה שלו איטי ביותר. הסטיק האחורי ממוקם גבוה מדי והוא מסתיר חלק מן הפאנל הקדמי. לא. זה לא הונדה 900. בשום אופן לא. הוא יציב ואיטי כמו זקן חביב והוא

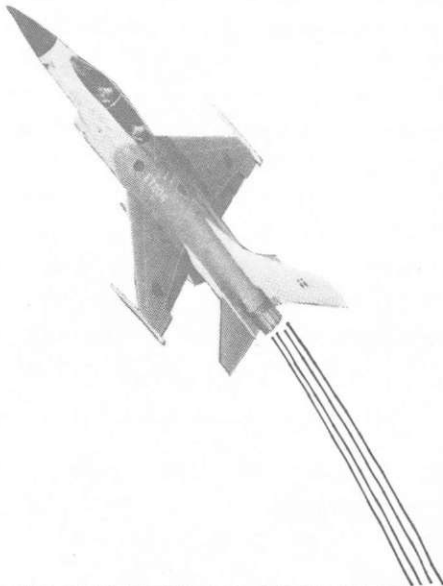
(המשך בעמוד 60)

לון שבכיסיו. אז הנה המסקנות שלי: המטוס הזה איננו F-16 אבל גם איננו דה-שבו. הוא זריז מאוד בגילגול ו"מתמרון יפה מאוד במהירויות נמו"כות. במישור העילרוד הוא קצת יותר איטי. על-פי סרן ד', הב"עייה כאן הינה הגה-גובה קטן מדי. לפיכך, הוא אומר, יש להטיס את ה"

שיחה ארוכה ומעניינת עם ה"פיללה" של המכונאים והיא מאשרת את חש"דוטי: תסתכל על עצמך, היא אומרת. אתה הרי נראה איום ונורא. ממש כמו חתול בגשם. זה מוכרח לעלות להם ביוקר. מה דעתך להשוות את הסקיי"הוק לדה-שבו?

לאנשי קבע בלבד -

כדאי לכם לטוס עוד היום לטרקליני כרמל



הנחות ותנאי תשלום מיוחדים
לקונים בחנויות אלה בלבד!



מי-טל

חנוות המציאות
נחלת בנימין 37 ת"א

תל-אביב
גרוזנברג 28

ירושלים
המלך דוד 14

*
סתוח
במח"ש

*** בית שטיחי כרמל**
סתוח
במח"ש מודיעין 13, רמת גן

פתח-תקוה
ברון הירש 28

תל אביב
בן יהודה 206-שבן

באר-שבע
הפלמ"ח 54

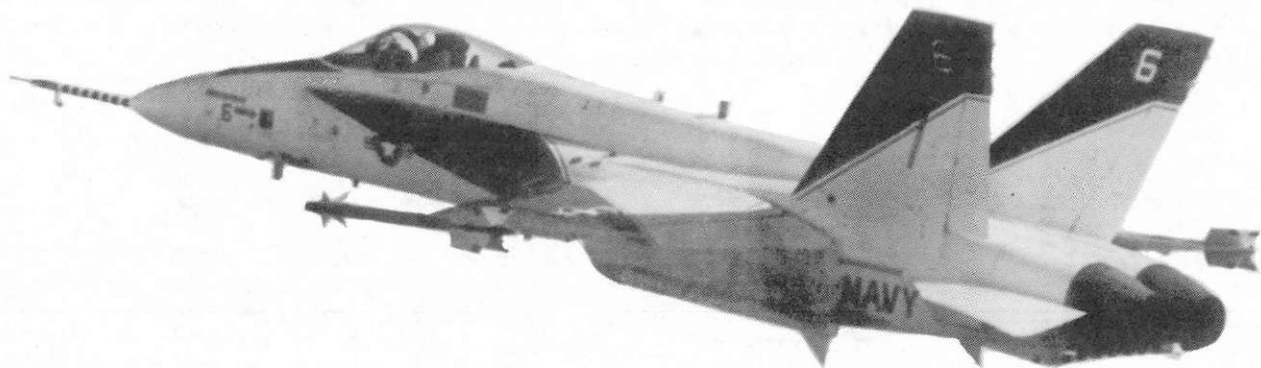
רחובות
הרצל 183

*
סתוח
במח"ש

...יש הבדל
טרקליני כרמל

בשיתוף תשלובת שטיחי כרמל

*** פתוח במוצאי שבת**



דבור שפגיעתו F-18 קשה (ב)

מאת אורי עמית

בחלקה הראשון של הכתבה בחנו את ההיסטוריה של ה-F/A-18 ואת מערכותיו השונות. אבל ההורנט איננו היסטוריה ואיננו צרור מערכות. זוהי מערכת אחת שלימה וסגורה, העושה כעת את צעדיה הראשונים מחוץ למפעל-האם. הבה נבחן, איפוא, את המטוס בשטח — בשדה

שימות יירוט והן בקרבות אוויר הדוקים. במשימות תקיפת ליווי ויירוט הוא עדיף בהרבה על ה-F-7 וה-F-4, שאותם נועד להחליף. בהשוואה ל-F-7, למשל, יש להורנט / דבור מהירות סופית גבוהה יותר ב-22%, יחס סחב / משקל לקרב גבוה יותר ב-90%, דיוק בהפצצה גבוה בממוצע ב-27%, ושרידות טובה יותר ב-75% נגד תותחי 23 מ"מ. בהשוואה ל-F-4J, מאיץ ה-F-18 ב-25% מהר יותר; שיעור הנסיקה שלו גבוה ב-35%; כושר הפניה משופר ב-60% וראדיוס הפעולה במשימות ליווי גבוה ב-25%. כלומר, המטוס הזה, שאיננו מטוס-תקיפה ייעודי ואיננו מטוס-יירוט ייעודי, טוב מן המטוסים הייעודיים הנוכחיים של הצי ב-הפרש ניכר!

זוהי ההשוואה האמיתית שיש לקחת בחשבון. ה-F-18 הינו מטוס ימי הממריא בעזרת קטפולטה ונוחת בעזרת וו-עצירה. אילוצים אלה מחייבים במבנה כבד וקשיח יותר משל, עכברי היבשה העדינים — ה-F-16

ל-F-18 תכונות ניהוג והטסה מעולות ביותר, בעיקר במהירויות הנמוכות. למטוס אין מיגבלה של זווית התקפה. הוא נשלט אפילו בנתוני טיסה, בלתי-אפשריים' כמו 86° זווית התקפה, 28 קשר! (ל-F-16 מגבלת זווית-התקפה של 25°; ל-F-15 כ-40°). כושר ההאצה שלו במהירויות נמוכות מאוד עדיף על זה של ה-F-15 וה-F-16, אבל הוא נופל מהם בתחום התת-קולי הגבוה ובתחום העל-קולי. מהירותו בניחוק (מטוס חלק) 125 קשר, והוא מסוגל להגיע ל-1.8 מאך, 785 קשר מכשירי. תיקרת השירות שלו היא כ-55,000 רגל. ביצועי קרב-האוויר הדוק שלו נחותים משל ה-F-16 וכך אף ראדיוס הפעולה שלו, אבל הוא עדיף בהרבה על ה-F-16 במשימות תקיפה, ובעיקר בתנאי לילה ומוג-אוויר גרוע. ברם, השוואת ה-F/A-18 ל-F-16 או ל-F-15 מחטיאה את המטרה, מאחר שלא את המטוסים הללו הוא מחליף ולא נגדם יהיה עליו להתמודד. ה-F-18 עדיף על כל מטוס מורחי שעימו יהיה עליו להתמודד, הן במ-

בהשוואה ל-F-15, כשהיה באותו שלב בפיתוח, יש ל-F-18 MTBF גבוה פי שלושה!
חיל-האוויר הקנדי מעריך שרכישת המטוס תקטין את איבוד המטוסים בחיל זה עקב תאונות של ימי שלום פי חמישה, בהשוואה למטוסי ה-F-104, ופי שניים, בהשוואה למטוסי ה-F-5!
נתונים אלה חשובים ביותר ומשמשים כקלפי שיכנוע יקרים מפי בידי סוכני המכירות של ה-F-18. אם, למשל, תהיה לטיסת F-18 רמת מוכנות של 80%, לעומת 60% בטיסת F-15 (ואלה מספרים ריאליים), אזי משמעות הדבר תוספת בפועל של כ-20% לכוח הלוחם. כאשר השחיקה בימי שלום, עלות התחזוקה, והמחסור בציוותי קרקע מאומנים הינם הבעיות הקארדינליות ביותר לכל חיל-אוויר — ה-F-18 עשוי להיות החשובה הרצויה ביותר.

העיתונות אהבה לבקר

בשלב זה של קריאת המאמר, סביר להניח שהקורא מסיק כי טייסים רבים בחיל-האוויר היו נותנים הרבה כדי לטוס על המטוס הזה ולהילחם ממנו. ובכל זאת — נדמה שמאז ה-F-111 של אמצע שנות השישים לא יצרה התעשייה האמריקנית מטוס כל כך שנוי במחלוקת. כמויות הרכילות וההשמצות, אשר להן זכה המטוס הינם ללא תקדים. בשני תחומים התמקדה הביקורת נגד ההורנט: תחום הביצועים ותחום המחיר. ספציפיקציות הביצועים, אשר המטוס נדרש לעמוד בהם נקבעו עוד בדרישה המבצעית VAFX. בדיעבד, מתברר שהמטוס עומד כמעט בכל הדרישות מלבד שתיים: הוא נופל בכמה אחוזים מן הדרישה לראדיוס פעולה במשימת ליווי (כ-4%³), וקצב ההאצה שלו בתחום העבר והעל-קולי הינו פחות מן המבוקש. לעומת זאת, בחלק מן הדרישות האחרות עומד ה-F/A-18 עם עודפים ניכרים.

במהלך טיסות הניסוי והפיתוח נתגלו כמה וכמה ליקויים — בחלקם אפילו חמורים מאוד — כגון שיעור גילגול בלתי-מספק במהירויות גבוהות, מהירות נחיתה גבוהה מדי, כשלון מבנה, מוד סיחרור שלא ניתן לצאת ממנו, ועוד. לשם כך נועדו, בעצם, טיסות הניסוי, כדי לאתר ולתקן פגמים וליקויים. חברת „מאקדונל דאגלס“ השקיעה מאמץ רב כדי לחשוף ולתקן את כל הדרוש לפני שיוצרו מטוסים סדרתיים.

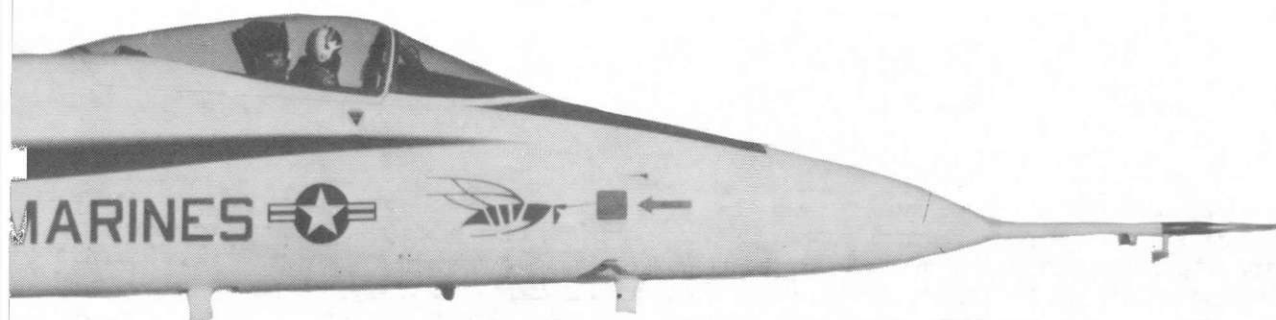
וה-F-15 יש לכך תשלום מסוים בביצועים.

הוהות בין ה-F-18 ל-A-18 איננה גורם שניתן להקטין מחשיבותו, הן מטעמים כלכליים והן מטעמים מבצעיים. מערך תחזוקה יחיד, ללא כפי-לויות בחלפים ובציוד עשוי לחסוך הרבה כסף. מן הבחינה המבצעית — זו לראשונה יש ביכולתו של מפקד הכוח להחליט איזה חלק מסד"כ מטוסיו יוקדש לאויר-אוויר ואיזה חלק יוקדש לאויר-קרקע. את האחוזים האלה ביכולתו לשנות בטוח של שעה, עם השתנות תנאי הוירה. אחת הטענות החזקות ביותר הנטענות לזכותו של ה-F-18 הינה עליונותו על כל מטוסי-קרב אמריקני אחר בתחום התחזוקה (Maintainability), האמינות (Reliability), המוכנות (Readiness). ההורנט הינו המטוס היחיד שפותח עד כה על-פי תפיסת ה- "New Look" של הצי וחיל האוויר, המעניקה חשיבות זהה לרמת הביצועים ולרמת התחזוקתיות, האמינות והמוכנות. הדרישות בתחומים אלו, שהועמדו בפני המתכננים, היו גבוהות וקשות פי שלושה ויותר מאשר בשעת תכנון מטוסים קודמים. ה-F-18 עומד בדרישות האלו ואף מעבר להן.

אמינות ותחזוקתיות זולה

בשעת פיתוח מערכת-נשק חדשה כלשהי חייב המתכנן להתפשר בין רצונו להכניס למערכת את הגבול העליון של הידע הטכנולוגי, ובין ההכרח ליצור מערכת אמינה, פשוטה בתחזוקתה ובעלת רמת מוכנות גבוהה. אלו דרישות סותרות, כמובן. ואמנם בשנים עברו, כאשר השחיקה בימי שלום, עלות התחזוקה, והמחסור בציוותי קרקע מורכבים ומסובכים כמו ה-F-14, אשר דרשו מספר עצום של שעות תחזוקה לגיחה, היו מתקלקלים תכופות, ומה שחמור ביותר — היו בעלי רמת מוכנות נמוכה. כיום, לעומת זאת, התהפכו הדגשים והדרישה לאמינות ותחזוקתיות קודמות לדרישה לביצוע-על.

ה-F-18 המיר ביצועים באמינות ובתחזוקתיות זולה. זהו המטוס הקשוב ביותר שיוצר עד כה. בניסויי התעייפות נדרש המטוס לעמוד במאמצים גדולים פי ארבעה מאלה שהועמדו בפני כל מטוס קודם. ההורנט עמד בהצלחה במבחן לאורך חיים של 6,000 שעות ו-12,000 שעות (כפול מאורך החיים הנדרש) ונעת הוא נבדק לאורך חיים של 24,000 שעות טיסה. במבחן הוכחת אמינות שערך הצי, אשר כלל 100 שעות טיסה ב-50 גיחות במשך שלושה שבועות, השיג המטוס MTBF (מספר שעות ממוצע בין תקלות) של 8.4 שעות, שהינו משופר פי שבעה מן הממוצע הקיים בצי האמריקני לגבי מטוסים אחרים. התחזוקה השוטפת שדורש המטוס קטנה בכ-50% מזו הנדרשת לגבי ה-F-14.



זאת, גם בעתיד יהיה ה-F/A-18 יקר בכ-30% ממחיר ה-F-16. תיחכום עולה כסף, ומערכות ההורנט מתוחכמות בהרבה מאלו של יריבו הקטן.

מטוס שיטשאר על הנייר

כינויו המלא של ההורנט הינו F/A-18, וראוי לשים לב ל-A, שבקצה הימני — מפני שמבית-היוצר של יצרניות המטוס 'אורב' לו דגם חדש — דגם נייר בינתיים — והוא ה-F-18L, העתיד להתחרות בדגם "A", בשוקי הייצוא שלו.

חברת "נורתופ" — הורתו הראשונה של ה-F/A-18 זכתה רק ב-40% מן הייצור של המטוס הסידרתי, אבל לחברה ניתנה האופציה לפתח דגם יבשתי של המטוס, מפורש מכל התוספות ההכרחיות למטוס ימי, אשר בו יהיו לה 60% בייצור. זהו הדגם "L", "נורתופ" טוענת, שהדגם היבשתי יהיה בעל כניסע קטנים יותר, ורעצירה קטן יותר, מדפים פשוטים יותר, ועוד כמה שינויים, אשר יאפשרו להקטין את משקל המטוס בכ-3,000 ליברות. מטוס זה עתיד להיות משופר ב-8% — 12% מן ההורנט, בכל התחומים. הוא יהיה בעל 11 נקודות תחליית חימוש, יהיה מסוגל לשאת עד 20,000 ליברות מטענים חיצוניים, ויהיה בעל כושר תימרון כשל ה-YF-17 (המוצג על ידה כיום כאב-טיפוס ל-F-18L). ראוי להדגיש, שאף אחד מן הקניינים הפוטנציאליים של ההורנט אינו עתיד להשתמש בו כמטוס ימי, כך שעבורם יהיה ה-"L" בעל יתרונות ברורים על-פני מיתחרו.

בעייתו העיקרית של ה-F-18L היא שזהו מטוס נייר, אשר איננו נדרש על-ידי אף אחת מזרועות האוויר האמריקניות. זהו מטוס, אשר צריך לפתח ולבחון ובהחלט ייתכן שמדינה אשר תזמין אותו תעמוד לבסוף בפני שוקת שבורה. ואומנם הן קנדה והן אוסטרליה, אשר להן הוצע המטוס, העדיפו 'ללכת על בטוח' ופסלו אותו לטובת ה-F/A-18. מי תהיה המדינה הראשונה, שתעניק למטוס הנייר את ה-"צ'אנס" להפוך לממשות? — אולי ספרד.

אבל העיתונות התעופתית 'אהבה' את הליקויים הללו ו'אהבה' לדוש בהם. המטוס אינו עומד בספציפיקציות, טענו. הצי מאוכזב ממנו ושוקל אלטרנטיבות אחרות — ה-AV-8B, ה-A-X, וכו'. יצרנית המטוס מצאה עצמה נאלצת להתגונן שוב ושוב בעזרת סטאטיסטיקות ונתונים, שהוכיחו כי ה-F/A-18 לא נפל מכל מטוס אחר, כשהיה באותו שלב פיתוח, אלא להיפך. מפקדי הצי גם הם נאלצו לפרסם, חדשות לבקרים, הודעות, המביעות את שביעות רצונם מן המטוס ומביצועיו ורק לאחרונה יצא שר ההגנה האמריקני בהכרזה, שנועדה להרגיע את הקנדים, החוזרת ומדגישה את מחויבותו של משרד ההגנה ל-F-18.

הבעייה החמורה ביותר שנותרה היא בעיית המחיר. כזכור, נועד ההורנט להיות מרכיב ה-LOW MIX, בתערובת שחלקה השני הוא ה-F-14 היקר. והנה, אותם מטוסי F-18, שרכש הצי ב-1980 עלו לו יותר — מטוס כנגד מטוס — מן ה-F-14 שרכש באותה שנה! המטוס עולה כיום פי שניים מ-F-16 ויותר מ-F-15! ב-1975 ניצפה שעלות הפרוייקט כולו תגיע ל-25 מיליארד דולר. כיום כבר מדברים על 39 מיליארד דולאר ועדיין לא נאמרה המלה האחרונה. מטוס-הקרב הקל והנול הפך למטוס-הקרב הקל היקר ביותר בתולדות ארצות-הברית. מה אומר על כך היצרן?

המחיר עתיד לרדת

האינפורמציה הזו מטעה, טוענת חברת "מאקדונל דאגלס". היא נובעת מאי-ידיעת העובדות לאשורן, מבורות, ואולי מגורמים אינטרסנטיים. הנה האינפורמציה האמיתית: מאז 1975 גדלה עלותו האמיתית של ה-F-18 ב-16% בלבד, לעומת גידול של 49% בעלות האמיתית של ה-F-16. התנפחות הוצאות הפיתוח והייצור הינה בעיקרה המכריע פרי האינפלציה. הערכת האינפלציה העתידית כבת 7% בלבד נתגלתה כאופטימית ביותר. האינפלציה האמיתית היתה כמעט כפולה. כל אחוז אינפלציה מעבר לחזוי הגדיל את עלות הפרוייקט ב-5.3% — 1.3 מיליארד דולאר, לנו אין שליטה על מימדי האינפלציה, אומרים ב-"מאקדונל דאגלס", ואנו איננו הנפגעים היחידים מכך.

אשר להשוואה בין מחיר ה-F-18 ל-F-14, כאן יש לבצע את ההשוואה בין נקודות-זמן שוות בפיתוח ובייצור. ההורנט נמצא כעת רק בתחילת דרכו, עדיין בחלק התחתון של עקומת הלמידה, בעוד שמאחרי מטוסי ה-F-14 המיוצרים כיום כבר עומדים יותר מ-400 מטוסים. בתנאים שווים, היה מחיר ה-F/A-18 כ-60% בלבד ממחיר ה-F-14. ואומנם מחירו של המטוס עתיד לרדת משנה לשנה. עם



תא"ל (מיל.) אורי טלמור, שהיה ראש להק כוח-אדם בחיל-האוויר, השלים לימודים אקדמיים באוניברסיטת קליפורניה וחזר לעבודה קהילתית בראש העין. ממקום זה הוא מפנה מבט מקורי על החיל, שבו עשה 25 שנה ושואל, בין השאר —

מדוע אין טיים בראש העין?

מאת מירב הלפרין



כסגן צעיר מקבל עיטור של חיל-האוויר הצרפתי

היום, כשלוש שנים לאחר שנפרד מ-חיל-האוויר כראש להק כוח-אדם, יכול תא"ל (מיל.) אורי טלמור לבחון את חיל-האוויר בצורה שונה מזו שהורגל אליה. לא הכלים האקדמיים, שרכש באוניברסיטת קליפורניה בלוס אנג'לס, העניקו לו את הזווית החדשה. הוא מצא אותה במקום שונה לחלוטין. הוא שב ארצה, בסיום תהליך קבלת הדוקטוראט, לקלחת תוססת ופעילה של עבודה קהילתית-התנדבורית בראש-העין. משם, במחיצת ה-אנשים הנפלאים הללו, כדבריו, הוא משקיף על שנותיו הרבות במדי חיל-האוויר במבט אחר.

„את העבודה בראש-העין התחלתי לפני שהנושא התגלה כפופולארי מחייך אורי טלמור. „הבחירה בראש-העין היתה כמעט מקרית. באופן עקרוני, יכולתי לעבוד בכל מקום אחר, שבו הייתי נדרש. פשוט מצאתי בראש-העין קהילה מיוחדת: עיריית, ססגונית ומלאת פוטנציאל.“

אני שמה לב, שאורי טלמור נמנע מלהשתמש במלה „התנדבות“. את פעילותו בראש-העין הוא מכנה „עבודת“. למרות, שאינו מקבל שכר על עבודתו זו, נזהר אורי מלנקוט במונחים מתחום העזרה, הסיוע, ההתנדבות.

מדוע?

„כי אני מקבל שכר, עונה הוא אינ-

עין, התלבטתי כיצד להציג את עצמי. חששתי, שאם אבוא עם כרטיס ה-ביקור שלי: יליד כפר-ויתקין, וגנר-אל, אתקל בחומה אטומה. לא רציתי שיראו בי עוד עובד סוציאלי. התלבטתי רבות בבעיה זו. לבסוף, החלטתי לבוא כמו שאני. לא לשחק שום תפקיד. נדמה לי שזה הלך. קיבלו אותי כפי שרציתי — כפי שאני.“

השיחות, שניהל אורי טלמור עם אנשי ראש-העין, הטביעו בו חותם עמוק. בני שיחו, מרביתם אנישיים דתיים יוצאי תימן, שטחו בפניו את דאגתם נוכח מצוקתה של ראש-

סטינקטיבית, „אומנם לא שכר חומרי, לא כמטבע עובר לסוחר, אבל ישנה תמורה. אני לומד דברים חדשים. אני לא רק נותן, אלא בעיקר מקבל. אני נזהר מלהשתמש במושג התנדבות שלי פעמים יש בו מעין התנשאות של ירידה ממעל למטה, כדי לסייע לחלשים ממך. זה לא המצב, שאליו נקלעתי בראש-העין. אנחנו עובדים יחד. זו הגדרה הנכונה לסיבת המצאותי שם.“

לקרב את הצעירים הללו

„סמוך ליצירת הקשר עם ראש-

בתו וחלק לנו כבוד-מלכים. מאז 1945 לא ראה יהודים, והנה, מן השמיים נוחתים עליו יהודים... ולא סתם יהודים: טייסים ישראלים! הוא ראה בכך כמעט נס... בלי להכיר אחד את השני, וללא שום רקע משותף, נוצרה בינינו כימיה. ומדוע? רק בשל היותנו יהודים.

„משם עברנו לעיירה בשם קוניאק. שכרנו חדרים אצל בעלת בית, אשת אליטה צרפתית, כבת 70. מוצאה היה אנגלי עתיק — דבר שנחשב למיוחד. עבורי, בחור בן 22, פרובינציאל בעל יומרות מכפר-ויתקין, המרגיש עצמו כאיש העולם, עולמה והתרבות של אישה זו היו שונים ומרתקים. מצאנו עצמנו משוחחים ארוכות. יום אחד ניגשה אלי ואמרה: „אורי, החבר שלך מתנהג כמו יהודי“ שאלתי אותה: „איך מתנהג יהודי?“ ענתה: „נו, אתה יודע: הכסף חשוב מהכל, הוא מסדר את כולם, נקי בבית ומלוכלך בחוץ...“ נדהמתי. השאלה הראשונה שלי היתה: „ראית בימי חיך יהודי?“ התשובה היתה שלילית. הקשיתי: „ורבן, מניין יודעת את כיצד יהודי מתנהג?“ היא שתקה והסמיקה. „את יודעת“, אמרתי לה, „גם אני יהודי“. „לא“, הזדעקה, „אתה ישראלי, לא יהודי!“ „לשנינו הסצינה הזו היתה קשה. התעמקה בי אז התחושה, שהיהדות היא עסק הרבה יותר מסובך ממה שחשבתי.“

אהבת ישראל שברה הקרח

„התחנה הבאה היתה עיר בשם טור, על נהר הלואר, שבבקרים, הפצצנו אותה מהאוויר כחלק מהאימונים. ב־אחד הימים רציתי לשכור מכונית ול־תור בה את העיר. במשרד השכרת המכוניות ביקשו ממני מאה דולאר כערבון. מאה דולאר לא ראיתי עד אז בימי חיי... פתרון לא נראה באופק. התחלתי להסתובב קצת בעיר ולפתע ראיתי חנות טקסטיל, הנושאת שם יהודי. אזרתי אומץ, נכנסתי וסיפרתי לבעל החנות את הסיפור. בלי לומר מלה, שלף את הארנק ונתן לי מאה דולאר. שכרתי את המכונית, נסעתי וחזרתי בערב לחנות כדי להחזיר את הכסף. לא היו מלים בפי להודות לו. הוא אפילו לא רצה להקשיב לי. לא היה לי בכלל ספק שתחזיר את הכסף,“



לפני גיחה מבצעית ליד מטוס המוסקיטור

לול־חיים שונה לחלוטין מזה המקובל בראש־העין, אין בכך כדי ליצור בינו לבין אנשי העיירה פער גדול, בלתי נ־תן לגישור. קיימת, לדבריו, סיבה אחת לקירבה זו: „כולנו יהודים“ ו„אהבת ישראל“. כדי לחדד את העניין, הוא מאמץ את זכרוננו ובורר מעברו כנווט בחיל־האוויר שלוש אנקדוטות הממחי־

שות את ה„נקודה היהודית“. „בשנת 1958 נסענו לצרפת, כדי ל־קלוט את הווטורים. הגענו לבורז', ש־במרכז צרפת. לא ידענו מלה וחצי־מלה בצרפתית. לא היכרנו את צרפת, לא ידענו כיצד ראוי וכדאי לנהוג בה. ואז בא הרעיון: לקחנו ספר־טלפונים ומצאנו בו מספר טלפון של אדם בשם מסייה לוי. חייגתי, היציג־תי את עצמי, ומעברו השני של הקו השתררה דממה. לפתע, אמר: „אל תזוז! אני בא אליכם“. ואכן, הוא הגיע, לקח אותנו אליו, העתיר עלינו מאה־

העין. איש לא קיווה, שבפיו תמצאנה התשובות. אולם, הדרישה הוליד תה־ליך של עשייה, שיש בו אולי קצה־קצהו של פתרון אפשרי.

השאלה, שפגעה ישר בלב העניין, היתה של בחור צעיר, שביטא בדב־ריו תחושה כללית: מדוע בראש העין, שיש בה 16 אלף תושב, אין אף טייס? „כאב לי לשמוע את זה. טבעי, ש־שכאיש חיל־האוויר, נושא זה קרוב ל־לבי. באותו רגע לא היתה לי תשובה. אבל, בתוכי, גמלה בי החלטה: לקרב באמצעותי את צעירי המקום לצה־ל בכלל ולחיל־האוויר בפרט. זו היתה ה־התחלה. ידעתי, שאם אצלח להראות להם את הצבא בדרך שאני רואה או־תו, נוכל להבחין בנצנוץ של אור ב־קצה המנהרה.“

בהתלהבות מספר אורי על ה־שפה המשותפת, שיש לו עם בני דורו מראש־העין. למרות, שהוא עבר מס־

סמך ניסיון ואינטואיציה. אין פלא, איפוא, שבחיל-האוויר ישנם מפקדים טובים. הם עומדים בקריטריונים חמורים ביותר. אולם, לפני הבחינות ה"מדוקדקות" על כל מועמד לעבור בדיקה אינטואיטיבית. כלומר, על מקבלי ה"החלטה" על מינוי מסויים לשאול את עצמם: האם אותו אדם נראה לי מתאים להיות מפקד טייסת? האם קל לי לדמיין אותו כמפקד בסיס?

אם התשובה חיובית, ניתן לפרוט את השאלה לתכונות אישיות: האם הוא טייס טוב, מקלען טוב ומוביל טוב? הנקודה המהותית היא, שה"בדיקה הראשונית היא לפי חוש, על-פי אינטואיציה. גודלו של חיל-האוויר מספק מועמדים מלוא חופניים כמעט לכל תפקיד, וקוטנו מספק אנשים שמכירים כל אחד על בוריו. הם הסייס-מוגרף, שמחליט האם למנותו לתפקיד המוצע. ככלל, ראינו את העניין בחר-דת-קודש. לא-אחת קרה, שלא מונה מפקד בשל דבר, שבמקום אחר היו מתעלמים ממנו לחלוטין."

שלוש שנים לאחר שיחרורו שב אורי טלמור ומגלה בפליאה, כל פעם מחדש, עד כמה חשוב לו חיל-האוויר.

"אפשר להוציא את האדם מחיל-האוויר, אך אי-אפשר להוציא את חיל-האוויר מהאדם. חיל-האוויר כל-כך נעוץ בתוכי, עד כי, כשאני מתקשה להחליט אם התשובה ההולמת היא מכפר-ויתקין, או מחיל-האוויר..."

"מה שאשא איתי לעד הן הגיחות המבצעיות שלי. מפתיע לגלות, שאני מסוגל לחיות מחדש את החוויות, כל אימת שזיכרון מהדהד במוחי. ייתכן, שבגלל הסיכון נטבע משהו כה עמוק בתוך תוכי.

"יותר מזה. לעתים, אני מוצא עצמי שופט בני-אדם לפי אמת מידה חיל-אווירית: הייתי או לא הייתי רוצה, שהוא יהיה מספר שניים שלי..."

התנהגות בלעדיות לחיל-האוויר, פמילי-אריות וכל שאר הדברים, שאנו מכתיבים בשם המחייב: משפחת חיל-האוויר.

זהו ביטחון בצידקת המטרה ושיכ-נוע עצמי בערכה.

"כשאתה טס בגיחה מבצעית, קשה לפקח עליך מבחוץ. המוביל לא צריך לשמור על הטייסים במבנה שלו, אלא רק לוודא שהביטחון שלו בהם אכן מוצדק. גם הטייסים אינם מטילים ספק בכושרו של המוביל. הם פשוט



תא"ל אורי טלמור, כראש להק כוח אדם, עם תא"ל רפי הרלב, כראש להק אוויר, בסיור בא-חד מבסיסי החיל.

טסים אחריו ללא מחשבה שנייה. אגב, דברים אלה מובנים מאליהם לכל מי שנמצא בתוך המערכת החיל-אווירית. איש אינו משקיע בכך מחשבות מיוחדות. רק מי שמתבונן לתוך המערכת מחוצה לה, מבחין בייחודו של חיל-האוויר. באופן טבעי, מוסד צבאי מהווה ניגוד לכל תופעה פמיליארית. זו דרכו ליצור פיקוח חברתי ופיקוח עצמי של לוחמיו.

מפיקוח — לאינטואיציה

"גישה מיוחדת זו של חיל האוויר, מתבטאת בעיקר בנושא האיוש, תחום שהתמחיתי בו כראש להק כוח-אדם בחיל-האוויר. כשאני נזכר כיצד היינו בוחרים מפקדי טייסות ובסיסים, אני משתאה. היינו מתלבטים, מהססים, בוחנים ובודקים את המועמד ימים ארוכים, עד שהגענו לכלל החלטה. ב"מידה מרובה נקבעה החלטה זו על

צחק, אתה יהודי, האמנתי לך' זו, על רגל אחת, תמצית החוויה היהודית, הקיימת בכל אחד מאיתנו. היותי יהודי הספיקה לאותו אדם כדי לבטוח בי.

"מייד עם בואי לאוניברסיטת קליפורניה בלוס-אנג'לס (U.C.L.A.) דאג מישו, להלשין מאיזה אירגון באתי..." מספר אורי. "עבורי, זה היווה נקודת התחלה נוחה. באתי מאחד ה"אירגונים המוצלחים ביותר בעולם. אין גבול להערצה לחיל-האוויר בחו"ל. ב"מהלך הלימודים נשאלתי רבות איך חיל-האוויר היה פותר בעייה זו או אחרת. נזרתני פן אשמע יהיר, אולם, הרגשתי היטב, כי הפתרונות האוויר-גינאליים של חיל-האוויר הישראלי הק-סימו את אנשי האקדמיה.

"שאלה מרכזית שהעסיקה אותי היתה: מדוע חיל-האוויר הישראלי כל-כך טוב? הראייה שלי את חיל-האוויר התחדדה במשקפיים האקדמיות. היה לי קל יותר להשיב. בעולם הניהול קיימת דילמה בקשר לגורמי ההצלחה של גוף. הדילמה היא בין המבנה של הגוף או האסטרטגיה שלו. אני נוטה לחשוב, כי כיוון שאנו חיים בעולם משתנה במהירות, המשקל של האס-טראטגיה כבד יותר. לכן האסטרטגיה היא הקובעת.

"חיל-האוויר מצליח, כי הוא בנוי כך, שיוכל לשנות בהתאם לצורך את מטרות-הביניים שלו, את השיטות וה-האמצעים. הסייסמוגרף של חיל-האוויר הוא המודיעין המעולה שלו. חיל-האוויר הישראלי מושפע מהסביבה ה"צבאית והטכנולוגית העולמית ומכין את עצמו בהתאם. הוא לא נעול על אכסיומות וקונספציות נצחיות. הוא גמיש ופתוח לשינויים. החוכמה והנכונות לשנות את המפתח להצלחה. כל עוד אין לחיל-האוויר מעצורים פנימיים לעשות זאת — הוא ימשיך להצליח."

רגישות של משפחת ח"א

"תופעה נוספת המבהירה את סוד עוצמתו של חיל-האוויר הישראלי היא הכרתו בחשיבות האדם, במוטיבאציה שלו וברגישותו. האנשים המובילים את חיל-האוויר להצלחה מפעילים בו אל-מנט ניכר של פיקוח חברתי ופיקוח עצמי. זה מקור כוחו ועוצמתו. בתוך הפיקוח החברתי מקופלות נורמות



קשר בראש שות

**...זהו,
אני
עובר!!!**

אלפי אנשים עוברים בימים
אלה לבינלאומי. וזה הרבה
יותר פשוט ממה שאתה
חושב. כל מה שעליך
לעשות הוא להיכנס
לסניף הקרוב ולומר
לפקיד: זהו. גם אני עובר
לבינלאומי.



**...אבל
כששמעתי
על מוקד
ההשקעות
שפתוח
עד חצות,
אמרת
לעצמי...**

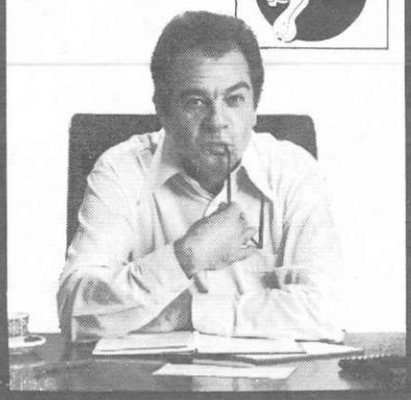
במוקד ההשקעות תוכל
למסור הוראות קניה
ומכירה משבע בערב עד
12 בלילה. אינך חייב
לצאת מהבית כדי למסור
הוראות לבורסה, והוראות
במטבע חוץ,
או כדי לדעת
את היתרות שלך.



**כשהם
פתחו
את הבנק
עד 7 בערב,
חשבתי
לעצמי:
אולי באמת
כדאי
לעבור?...**

מיד לאחר שתעבור
לבינלאומי, תגלה כמה נוח
לעבוד עם בנק שפתוח
עד שבע בערב.
הכל נעשה יותר בנחת,
ועם יותר מחשבה.

(ואתה יודע
כמה זה חשוב
כשמדובר
בהשקעות שלך...)



❖ **הבנק הבינלאומי הראשון**
בנק למלאכה. בנק פועלי אגודת ישראל. מקבוצת פ.י.ב.

אני עובר לבינלאומי!

באוויר העולם באוויר העולם באוויר העולם

מאת אורי עמית

המפציץ B-1 נולד מחדש



כוח ההרתעה האסטרטגי האמריקני מורכב, כידוע, משלוש זרועות: טילים באליסטיים בין-יבשתיים, צוללות נושאות טילים באליסטיים, וכוח מפציצים אסטרטגי. שלושת הזרועות הללו עתידות לעבור בשנים הקרובות כמה שינויים מפליגים: הכנסת הטיילים הבאליסטיים החדשים מדגם MX, בעלי עשרה ראשי-חץ מתפצלים, הכנסת הצוללות החדשות מדגם טריידנט, ובזרוע האווירית — הכנסתם לשירות של המפציצים החדשים מדגם B-1 טילי השיט AGM-86B. במדור זה נתרכז בזרוע השלישית.

עובדה מפליאה היא שחיל-האוויר האמריקני — החיל העשיר והחזק ביותר בעולם — מפעיל מפציצים אסטרטגיים מיושנים ומסורבלים, אשר אחרי שבהם נבנה לפני 20 שנה. הכונה, כמובן, למפציצי B-52 הענקיים — מטוסים תת-קוליים בעלי מימדים גדולים יותר משל הבואינג 707 וכושר תימרון שאינו טוב בהרבה ממנו. מטוסי סיס אלה השתתפו במלחמת וייטנאם ואפילו זכו להצלחה לא-מבוטלת (מבצע ליינביקר II).

אבל מה שהיה יעיל נגד צפון-ווייטנאם, במצב של עליונות אווירית מקרית מוחלטת ונגד טילי SA-2 בלבד, אינו מספק כאשר מדובר בצורך בחדייה עמוקה אל מעבר לקווי הסובייטיים. על רקע זה פותח המפציץ האסטרטגי העל-קולי, בעל הגיאומטריה המשתנה, ה-B-1.

ב-23 בדצמבר 1974 בוצעה טיסת-הבכורה של המטוס החדש, מתוצרת מפעלי „רוקוול“. גודלו שני שלישים בלבד מן ה-B-52, אבל הוא נושא כמות חימוש כפולה ממנו לטווחים גדולים בהרבה. ה-B-1 מסוגל לטוס במהירות של 0.85 מאך בגובה צמרות העצים או לטוס במהירות של 1.6 מאך בגובה רב.

ה-B-1, אשר תוכשר לשאת טילי-שיוט. האפשרות השלישית היא אשר זכתה לבסוף. בספטמבר 1981 הודיעה נשיא רייגן על החלטתו לייצר 100 מפציצי B-1 כפתרון ביניים עד שיהיה מטוס-הרפאים לממשות. ערך הפרוייקט — 19.7 מיליארד דולאר (של 1981) כשהמטוסים הראשונים יושלמו במפעלי „רוקוול“ בסוף 1986. ה-B-1, שיכונה B-1B יהיה שונה במקצת מן הדגם המקורי. תא-הפצצות יוגדל כדי לאפשר נשיאת טילי-שיוט (עד 30 טילים בסך-הכל, כולל במיתלים ה-חיצוניים), כנייהנסע יחזק, כדי לאפשר משקל-המראה מירבי של 477,000 ליברות. זווית משיכת הכנפיים המירבית תוקטן מ-67.5 מעלות ל-59.5 מעלות וכמה מערכות יבוטלו, עם ביטול הדרישה ליכולת טיסה על-קולית. מערכות המטוס יהיו זהות ב-75% לאלו של ה-B-52, אבל תישמר יכולת החדירה הנמוכה מאוד, שאיפיינה את ה-B-1 המקורי.

עבור חברת „רוקוול“ תהיה זו שיבה-חדש רועמת אל תחום ייצור מטוסי הקרב, לאחר שנעדרה ממנו תקופה ארוכה — מאז בנתה חברת „נורת אמריקן“ (שהתאחדה מאוחר יותר עם „רוקוול“) את מטוסי F-86 ו-F-100 ה-מפורסמים.

האוייר לחיל המארינס

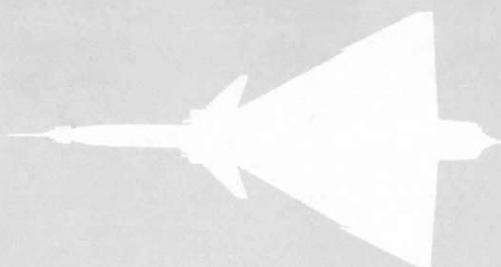
יש חדש בנושא ה-AV-8B — המטוס הממריא אנכית מתוצרת חברת „מאקדונל דאגלס“ ו-BAE הבריטית. לאחר כמה שנים של היסוסים מחד גיסא ו-תקציבי פיתוח מאידך גיסא יצא, סוף-סוף, המטוס לדרך.

תחילה היו שני מטוסי AV-8A, אשר הוסבו בידי חברת „מאקדונל דאגלס“ ל-AV-8B. השינוי העיקרי היה ה-לפת הכנף בכנף סופר-קריטית עשויה כולה מחומרים מרוכבים. בשלב השני,

ארבעה מטוסי B-1 נבנו בידי חברת „רוקוול“, לפני שהחליט הנשיא ג'ימי קארטר לבטל את הפרוייקט ולפתח תחתיו את טיל השיוט המשוגר מן ה-אוויר — ה-ALCM. במקביל, הוחלט להמשיך בעידכון ובשיפור ה-B-52 המיושן, כדי להכשירו לנשיאת טילי השיוט. דומה היה, באותם ימים, שפיקוד ה-אוויר האסטרטגי החליט לוותר על האופציה של מפציץ חודר ארוך-טווח. אבל רק דומה היה. הצורך במפציץ מאויש נותר בעינו ועם עלייתו של רונלד רייגן לנשיאות צפה השאלה ועלתה מחדש: איזה מפציץ יש לפתח? כי עת כבר היה ידוע, שפיקוד האוויר האסטרטגי לא וויתר מעולם על האופציה המאוישת ודווקא בימי הנשיא קארטר ניתנה הדחיפה הרבה ביותר לפיתוחו של „המפציץ המתגנב“ — stealth.

„מטוס הרפאים“, או „המטוס הבלתי-נראה“ — אלה היו כינויים שהוצמדו לפרוייקט החדש, אשר מועד סיום פיתוחו עתיד להגיע, כנראה, בתחילת שנות התשעים. אבל בינתיים נותרה צורך במפציץ מאויש, שיגשר על הפער בין ה-B-52 הזקן ובין ה-stealth, שטרם נולד.

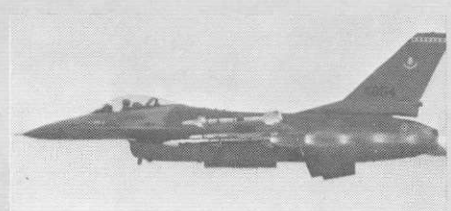
על הפער הזה אמור היה לגשר מפציץ-הביניים — ה-LRCA (Long Range Combat Aircraft). כאן היו שלוש אפשרויות: ה-FB-111/B/C, שהינו שיפור של ה-F-111 הרגיל של פיקוד האוויר האסטרטגי, ה-B-1 בגרסתו המקורית, או גרסה מבוטלת, תת-קולית של



אוויר העולם באוויר העולם בא

הטווח במהירות, ציפצוף הטיל נשמע היטב באוזניות והטייס לחץ על כפתור השיגור. עוד שניה, הטיל יצא לדרכו, ומיד אחריו פגע הספארו במיג ופוצץ אותו לרסיסים. כעת יכול היה ה-F-15 להתחיל בתימוני חמיקה, אלא שהוא לא הספיק: טיל החום, אשר שוגר על ידי המיג לפני מותו פגע במטוס, כש הוא שולח גם אותו מטה, ככדור אש. הסצנארי הזה לא התרחש במציאות, כמובן, אבל הוא התרחש יותר מפעם אחת בתרגילי ה-AIMVAL, ACEVAL, שערך חיל-האוויר האמריקני, כאשר המיג-21 יוצג בו על ידי מטוסי F-5E. המסקנה מתרגילים אלו היתה חד-משמעית: יש לפתח בדחיפות טיל אלקטרומאגנטי לטווח בינוני מטיפוס „שגר ושכח“, כלומר כזה שלא יזדקק „להארת“ המטרה על ידי המטוס ה-משגר.

טיל זה אומנם מפותח כעת בארה"ב, תחת השם AMRAAM. שתי החברות המתחרות על הפרויקט הן חברת „יוז“



אירקראפט וחברת „רייטאון“. ראוי לציין שעד עתה קיים בעולם רק טיל אלקטרומאגנטי אחד לטווח בינוני, שהינו בעל כושר הארה עצמי של ה-מטרה, וזהו הפניקס של חברת „יוז“, במוד ה-DOG FIGHT שלו. טיל זה נישא על ה-F-14 בלבד ומשמש בעקרון כטיל לטווח ארוך, לצידם של טילים „קונבנציונליים“ לטווח בינוני מסוג AIM-7F. באחרונה זכתה חברת „יוז אירקר-אפט“ להישג נכבד, כאשר בתאריך 26.8.81 הצליח דגם ה-AMRAAM ש-

טות האצה לצורך המראה קצרה, כש רק הנחיתה אנכית ממש). מימוש פורטנציאל זה משמעו קניית כ-500 מטוסי „הארייר פלוס“. בתנאים אלו יקנו וודאי גם המארינס והר.א.פ. את הדגם המשופר יותר.

המטוס שבו מתעניין הצי יהיה מצויד במנוע פגאסוס חדש, המספק כ-1,700 ליברות דחף יותר מן הדגם הנוכחי. כמורכן יושתלו במטוס מכ"ם ה-F-18 או מכ"ם ה-F-16, טילים אלקטרומאגנטיים וטילי חום לאויר-אוויר. המטוס יוכל לשאת מטען מועיל במשקל עד כ-17,600 ליברות ויהיה מסוגל לעמוד בעומסים של 7 ג"י. ניתן יהיה לתפעלו, כמובן, גם מנושאות-מטוסים וגם מאתרי נחיתה או אתרים בקרבת החזית.

אין ספק, כי מבחינת גמישות ה-תפעול לא יהיו למטוס זה מתחרים רבים. עם זאת, ראוי לציין שמבחינת עלות, אפילו ההארייר II הנוכחי, כבר יקר יותר מכל מטוס אלטרנטיבי. ב-מחיר שלושה מטוסים כאלו ניתן לרכוש ארבעה מטוסי F/A-18 וה-F-18 עדיף על מתחרו הקטן יותר, הן במשימות אויר-אוויר והן במשימות תקיפה (אולי להוציא סיוע קרוב ממש).

ניסוי מוצלח ל-AMRAAM של „יוז“

מטוס ה-F-15 דהר קדימה במלוא מבעריו. על מסך המכ"ם כבר ריצדה נקודת המטרה: מיג-21 המתקדם אף הוא למולו ב„הד און“, במהירות גבוהה. בטווח המתאים לחץ הטייס על כפתור השיגור וטיל הספארו AIM-7F יצא לדרכו. ה-F-15 נאלץ להמשיך ישר, בעקבות הטיל, כדי „להאיר“ את המטרה עד לפגיעה.

המיג המשיך בינתיים ישר. הוא לא היה מצויד בטילים אלקטרומאגנטיים לטווח בינוני, אלא בטיילי חום כל-כיוון ניים לטווח קצר בלבד. אבל כעת נסגר

המסתיים בחודשים אלו, יוצרו ארבעה מטוסי AV-8B סידרתיים. הראשון ביניהם כבר המריא לטיסת הבכורה בימים אלה. כעת נקבע סופית, שהמארינס ירכשו 336 מטוסים — אשר שם הוסב להארייר — כתחליף למטוסי ה-A-18. מספר מטוסי ה-F/A-18, אשר ירכוש המארינס יקטן, איפוא, ואלה שיירכשו יהיה בגירסת היירוט בלבד



(F-18). עם זאת חזר הצי והודיע שהוא מתעתד לרכוש את כל 1,377 מטוסי ה-F/A-18, שעל רכישתם הוחלט קודם לכן.

מן הצד השני הודיעו הבריטים על החלטתם לרכוש 60 מטוסי AV-8B כתחליף לפיתוח הדגם „Big Wing“ GR-5. בבריטניה ייקרא המטוס הארייר GR-5. המטוסים ייבנו במשותף בידי „מאקדונל דאגלס“ (60%) ו-BAE (40%). במקרה של הזמנה מגורם שלישי, יש-תנו האחוזים ל-30-70%.

חיל המארינס עתיד לקבל את ה-מטוסים החל מאוקטובר 1983 ואילו הר.א.פ. יקבל את מטוסיו החל ממחצית 1985.

ועדיין אין זו המלה האחרונה. הצי האמריקני החל גם הוא לגלות התעניינות בהארייר, אם כי בגירסה משופרת שלו — AV-8B PLUS. 13 נושאות-מטוסים יש בידי הצי, כיום, ומספר זה איננו עתיד לגדול בהרבה בשנים הקרובות. לעומת זאת, 73 מאוניות ה-מלחמה שלו מתאימות לתפעול מטוסיים ממריאים אנכית (או בעזרת אחד משני העזרים — SKY JUMP או ראק-

באוויר העולם באוויר העולם באוויר העולם

דה רבה מטוס-תובלה אחר, אשר ייצרה „מאקדונל דאגלס“ עבור חיל-האוויר ו- אשר לא עבר מעולם שלב האב-טיפוס. הכוונה ל-AMST YC-15 — מטוס התור בלה הטאקטי, שנועד להחליף את ה- הרקולס ולבסוף בוטל מטעמי תקציב. המטוס החדש יהיה ארבעה-מנועי, עם שני אנשי צוות ואחראי העמסה, ומימ- דים כשל ה-141C בערך. המטוס יצור ייד בכמה חידושים, ככנף סופר-קריי- טית, בעלת זווית משיכה של 25 מע- לות, כנפוני קצה-כנף (Winglet), ושילוב של סילון המנועים עם המדפים לתור- ספת עילוי. כושר הנשיאה המירבי שלו יגיע ל-172 אלף ליברות לטווחים של כ-2,400 מייל ויהיה בעל כושר תידלוק באוויר. המטוס יוכל להמריא ולנחות ממסלולים באורך 3,000 רגל וברוחב 60 רגל בלבד, כולל מסלולים מוכשרים חל- קית. תא-המטען יהיה גדול ורחב דיו כדי לאכלס כל פריט ציוד שיהיה דרוש לגייסות המוטסים. אגב, יכולתו של ה- מטוס לתפעל משדות קטנים ובלתי- מוכשרים הופכת אותו לאטראקטיבי במיוחד גם לצרכים טאקטיים, כמשלים וכמחליף ל-130C הרקולס, הוותיק. אין משתמע מכל הכתוב לעיל, ש- פרוייקט ה-CX אומנם אושר. הקונגרס עדיין לא שוכנע בצורך במטוס זה וה- תקציבים עבורו — כשני מיליארד דולר לאר לפיתוח וכ-10-12 מיליארד דולר לייצורם של 150-200 מטוסים לא אושרו עדיין וספק אם יאושר בכלל. בכל אופן, חברת „מאקדונל דאגלס“ כבר החלה בשלב התיכנון הראשוני.

אם אומנם יאושרו התקציבים, יירדו המטוסים הראשונים מקו-הייצור בסוף 1987 או בתחילת 1988.

לקראת הסופר-טומקאט F-14

כאשר המריא לטיסת הבכורה שלו, ב-21.12.1970, היה ה-F-14A מטוס העליונות האווירית המוצלח ביותר ב-

אמריקנית מתבססת על שני מטוסים, אשר שניהם אינם מתאימים חלקית. ה-141C סטארליפטר אינו מסוגל ל- שאת חלק גדול ועיקרי מן הציוד המ-



מוכן של הגייסות, כולל טאנקים ומ- שוריינים. ה-5C גאלאקסי הענק איננו מסוגל לפעול משדות קטנים ובלתי- מוכשרים. בגלל מימדיו הגדולים, די ב- מטוס אחד, במקרים רבים, כדי לח- סום רחבת-חנייה שלמה ובכך לשתק שדה-תעופה שלם.

ובכן, הצורך קיים וברור, אבל הפת- רון אינו חד משמעי. יש המצדדים ב- פתיחתו מחדש של קו-הייצור של ה- 5C. 44 מטוסים כאלה, נוסף ל-77 ה- מטוסים המתופעלים כעת, יפתרו כ- מחצית הבעיה, תוך הסתמכות על ה- שדות הקיימים, וזאת בעלות נמוכה יח- סית ובמועדי אספקה מוקדמים. אפי- שריות אחרות הן הסבת מטוסים אז- רחיים רחבי-גוף, כגון הג'אמבו, לתפ- קידים צבאיים, או שיפוץ והרחבת שדות-התעופה המשניים הפוטנציאל- יים. בינתיים, בין כל האפשרויות וה- דיונים הלך הנושא ודעך ופתרון של ממש אין.

באוקטובר 1980 ביקש חיל-האוויר ה- אמריקני משלוש חברות — „בואינג“, „לוקהיד“ ו-„מאקדונל דאגלס“ — הצ- עות למטוס-תובלה חדש. ההצעות הוג- שו וכאמור, הודיע מזכיר החיל, כי הצ- עתה של חברת „מאקדונל דאגלס“ זכ- תה במכרז ובתקציבי הפיתוח הראשו- ניים.

ה-CX, על-פי הצעה זו, מזכיר במי-

פיתחה לפגוע בפגיעה ישירה במטוס- מטרס מסוג F-102. המטוס המשגר היה F-16 והניסוי בוצע בשטח הניסויים ב-„WHITE SANDS“, ניו מקסיקו. ה-F-16 חסר יכולת להנחות טילים אלקטרו- מאגנטיים הזקוקים להארה, ובעצם זקוק מטוס זה לטיל מסוג ה-AMRAAM יותר מכל מטוס מערבי אחר!

הניסוי ב-26 באוגוסט היה הראשון, שבו שוגר טיל בעל ראש הנחיה חי. קדמו לו שלושה ניסויים — שניים ממטוס F-15 ואחד מ-F-16, אשר בהם שוגרו טילים חסרי הנחיה, כדי לבדוק את תהליך ההיפרדות טיל — מטוס. הצלחתם של הניסויים הללו פתחה את הדרך לניסוי שתואר לעיל.

בסידרת תמונות זו: שלב ההיפרדות של ה-AMRAAM מן ה-F-16, בניסוי ה- שלישי.

סימון-שאלה על CX

ב-29 באוגוסט 1981 הודיע מזכיר חיל- האוויר האמריקני, כי החיל בחר בחברת „מאקדונל דאגלס“ כדי לפתח את מטוס-התובלה האסטרטגי הבא שלו — CX. מטוס זה עתיד יהיה להיקרא C-17A.

ברם, כיום עוד אין כן וודאות, ואין כל הבטחה, שמטוס זה אומנם יטוס אי-פעם.

פרוייקט ה-CX הינו אחד הפרוייק- טים השנויים ביותר במחלוקת בקונ- גרס האמריקני ובפנטאגון. האם דרוש לחיל-האוויר האמריקני מטוס-תובלה חדש לגמרי? האם זו האפשרות הרצו- ייה ביותר, בהתחשב באילוצי התק- ציב? אין ספק, שלמעריך התובלה יש אומנם בעייה רצינית. כושר התובלה האסטרטגי של חיל-האוויר האמריק- ני נופל כיום בכ-20 מיליון טונה-מייל ליום מן הדרוש במקרה של משבר גלובאלי(!) ולמעשה הבעייה אף חמור- רה יותר: התובלה האסטרטגית ה-



ספרים חדשים

לאוהבים את האביב שירי יורם טהרלב

ספר שירי ארץ-ישראל של יורם טהרלב כולל את מיטב שיריהם של אריק אינשטיין, חוה אלברשטיין, יהורם גאון, מתי כספי, יגאל בשן והלהקות הצבאיות שאין עוד — החל ב„גבעת התחמושת” וכלה ב„סבא בא, אבא בא”.

68 שירים על תווייהם, כולל איורים. 163 עמודים
בפורמאט מהודר.
המחיר 112 שקל (כולל מע"מ).

מחיר ההגנה קבוצת המחקר הבוסטונית

ניתוח מעמיק של כושרה הצבאי ותקציבה ההגנתי של הגדולה במעצמות המערב. מחברי הספר, ברי סמכא לנושאי צבא ואסטרטגיה, מציגים דרך פעולה לעריכת קיצוצים בהוצאות הבטחון של ארצות-הברית, תוך בחינת אפשרויות המעורבות ה-אמריקניות המעשיות בזירה הבינלאומית.

358 עמודים, כולל מקורות, הארות ומפתחות.
המחיר 135 שקל (כולל מע"מ).

שיירת יחיעם עמנואל הראובני

אחת מפרשיות הגבורה הכאובות והמפורסמות של מלחמת העצמאות מתוארת בהרחבה ולפרטיה, בעיקרה דרך שיחות עם אנשים שהיו שותפים פעילים בהתרחשויות ובלחימה. המסמכים המובאים כאן וחלק רב מן העדויות שבעל פה, רואים אור לראשונה.

84 עמודים, כולל צילומים, מפות ונספחים.
המחיר 23 שקל (כולל מע"מ).

החיפוש אחר המועמד המנצ'ורי גיוהן מארקס

ספר זה מגולל לראשונה את הסיפור האמיתי והבלעדי של נסיונותיה ומאמציה החשאיים של סוכנות הביון האמריקנית, ה„סי.אי.אי.”, לפתח יכולת שליטה מלאה בהתנהגות האנושית ובמוח האדם, תוך שימוש מתוחכם במכלול אמצעים רב ומגוון, ובהם היפנוזה, סמים ושטיפת-מוח.

242 עמודים. המחיר 75 שקל (כולל מע"מ).

חדש בספרי „מערכות”: מלחמת העולם השלישית גנרל גיוהן האקט

כיצד, מתי ובאילו נסיבות תפרוץ מלחמת העולם הבאה?

תסריט מרתק המתאר את התפתחותה של מלחמה כזו ותוצאותיה, תוך פירוט מהלך הקרבות ביבשה, בים, באוויר ובחלל, בספר שעורר הדים רבים סביב העולם, פרי עטו של אחד ממפקדיה הבכירים של נאט"ו בעבר.

320 עמודים כולל צילומים ומפתחות.
המחיר 112 שקל (כולל מע"מ).

חדש בספרי „תרמיל”: סיפורים מירושלים עזרא המנחם

ירושלים של רוח וחומר במבחר סיפוריו של אחד ממספריה הבולטים והמובהקים של בירת ישראל.

160 עמודים בפורמאט שימושי.
המחיר 23 שקל (כולל מע"מ).

את הספרים ניתן לרכוש במרכז המכירות של ה-ההוצאה לאור, רחוב דוד אלעזר 27, הקריה, ת"א, ובכל חנויות הספרים המובחרות.

מיטב ספרות ארץ ישראל

בספרי ההוצאה לאור!



ג. ברס בע"מ



כבלים וחוטנים לאלקטרוניקה, טלקומוניקציה וחשמל

רח' הצפירה 30 תל-אביב, ת.ד. 932, טל. 03-337316, טלמס. 33338 BERES IL.

במלאי בישראל לאספקה מיידית

- ★ חוטי תיול לתעשית האלקטרוניקה (HOOK UP WIRES) בתקנים צבאיים.
- ★ כבלי אלקטרוניקה מסוככים למחשבים.
- ★ כבלי אלקטרוניקה למערכות שמע.
- ★ כבלים קואקסיאליים למערכות קשר, מחשבים וטלויזיה במעגל סגור.
- ★ כבלי תקשורת.

כבלים מיוחדים לפי דרישת הלקוח.

צעצועי מיקאי (אסא)

לחובבי הרכבת
מטוסים מפלסטיק

**מבצע מיוחד לחג החנוכה
הנחות גדולות
כל הקודם זוכה**

דגמי מטוסים של החברות:
הסגאוואה (HASSEGAWA)
מיפן, ומיניקראפט מארה"ב —
הנחשבים לטובים בעולם.

**הנחות מיוחדות לקוראי
בטאון חיל-האוויר ו"ביעה"**

מבחר מתנות בהנחות גדולות

תל-אביב, רח' גרוזנברג 25, ת.ד. 29197, טל' 654957
לתושבי חיפה והצפון — נפתח סניפנו החדש:
מ. חונן ובנו, רח' החלוץ 27, חיפה, טלפון 667055
ובירושלים — "הצעצוע" ברח' ננוואם 6
ניתן להשיג גם בחנויות המובחרות.



"עגור"

בית-ספר ומועדון לגלישה אווירית

אנו מגשימים את חלומנו של האדם

לעוף כציפור

בואו אל השקט הנפלא של רוחות השחקים,

בואו אלינו לביה"ס ומועדון

"עגור"

והצטרפו גם אתם לחווייה מרתקת זו

המשרד: בלפור 124 בת-ים, מיקוד 59561
טל' 03-865262, 03-804314 שעות 9.00—19.00
וחיפה: טל' 04-227280.

בין הבסיסים נ"צ

האדם הנכון במקום הנכון

מאת יקיר אלקריב

המאומצת האוירה ביחידה נינוחה ורגועה והשידוכים בין החייל ליחידה, בדרך-כלל, מוצלחים. במשך ארבעת החודשים שאני משרתת כאן כמפקדת, אף חייל לא חזר לכאן לאחר שיבוצו. וזו המגמה — לא לתת לחייל שום סיבה לחזור לכאן. בעיקר למענו, אבל גם למענו.

יחידת המיון והמעבר, שכנה עד לפני זמן לא רב בצריף ישן ולא נוח. אולם, מעתה יש ליחידה מבנה משלה. בין הצריפים פורחים פרחים בערוגות, הקירות מסויידים בצבעים עליזים והכל מטופח. אך לא לשווא נשמרים הסדר והניקיון בקפידה שכזו, מאחורי הטירחת הגדולה שבדאגה לניקיון ולסדר מופתיים מסתתרת גישה מסויימת לחייל הבא בשערי חיל-האויר.

את הגישה הזו מסביר סרן הנרי, קצין מיון ביחידה: „כשחייל מגיע לכאן,“ אומר סרן הנרי, רק אנחנו יודעים, שהוא הגיע ליחידת ה-מיון והמעבר. לגביו הוא הגיע לחיל-האויר — וכשהוא יראה שסדר וניקיון שוררים בכל גם בצורת המקום וגם בהופעת אנשיו, הוא יפתח אוטומאטית יחס של יראת-כבוד לא רק ליחידה, אלא לחיל-האויר כולו. כך גם לגבי ה-חייל הנכנס אלי לראיון. אחרי שלוש שנות עבודה פיתחתי מין חוש, וברגע שהחייל נכנס אלי אני יודע בדיוק מיהו ולכן יתאים. העבודה שלי מורכבת ו-עדינה מאוד, שכן מדובר באנשים ולא בחפצים. מצד אחד אני צריך לעורר בחייל הרגשה של סמכות ושל כבוד ומצד שני להקשיב לבעיותיו ולנסות לעזור כמידת האפשר. לפעמים נוצר מצב, שבו אני מוכן לעזור לחייל ש-חיוב לשרת קרוב לבית, למשל. אבל אני פשוט לא יכול, שכן אינני המחליט היחיד. גם אני כפוף להוראות מל-

בואו נשווה לרגע את חיל-האויר לבית רב-קומות. הקומות מחולקות למחלקות, המחלקות למדורים, המדורים ליחידות. עומד החייל הטרי ב-שערי הבניין הגדול הזה ומנסה למצוא את המקום המתאים לו ביותר. משי-מה קשה, קשה מדי.

על-מנת להקל על החייל עומד ב-שערי „הבניין הגדול“, „שוער“, שכל תפקידו הוא שיבוצץ החייל החדש ב-מקום הטוב ביותר, גם מבחינתו וגם מבחינת חיל-האויר.

ה„שוער“ הזה הוא יחידת המיון והמעבר של חיל-האויר.

בשעת בוקר מוקדמת מגיעה קבוצת בנות ליחידת המיון והמעבר, הישר מבסיס הטיירונו. החיילות מוסרות את תיקן האישי באשנב הקליטה והיחידה מכינה לכל אחת מהן את „ה-טופס הירוק“ — כרטיס המעקב, שי-לווה אותן עד לצאתן ליחידתן החדשה. בינתיים ניגשות הבנות ומחליפות את מדיהן הירוקים למדי חיל-האויר. לאחר החלפת המדים ואתנחתא קצרה באולם ההמתנה נקראת כל חיילת ל-ראיון שיבוצץ אצל מפקדת היחידה, רס"ן מאיה.

מה היא מטרת הראיון ומה קורה במהלכו? על כך מפי רס"ן מאיה: „בדרך כלל בעייתנו לא גדולה, מפני שהחיילות שמחות לשרת בחיל-האויר. קצינת החן החילית ואני מקבלות את פני החיילות באולם-הקבלה ומסבירות להן בדיוק בפני מה הן עומדות ומה האפשרויות שלהן במיסגרת החיל. מאוחר יותר, באמצעות הראיון, אני מנסה כמיטב יכולתי לשבץ את החיילת כרצונה, אך תמיד אני מבהירה, שעם כל הרצון הטוב, צרכי חיל-האויר עומדים במקום הראשון. לגבי החיילים הטיפול דומה, אלא שהם באים כבר עם מקצוע מהבקו"ם וכל מה שנוותר

לנו הוא לשבץ את החייל במקום שבו מקצועו נדרש.

„השידוכים“ בדרך-כלל מוצלחים

„מפליא לגלות, שלגבי הבנים השי-רות בחיל-האויר מעורר חששות כבדים. אולי בגלל רמת הסדר והמשמעת הגבוהים הנדרשים מהחייל. שוב, אני מנסה לשבץ את החייל חסר המקצוע ב-התאם לרצונו ונטייתיו. ואכן, אם ל-חייל יש נימוקים טובים, רפואיים או חברתיים, נגד שיבוצץ מסויים או מת-חשבים בדעתו ומשנים את מיקומו בהתאם למיגבלות.

„בעונות הגיוס הגדולות עלינו לטפל במספר רב של חיילים ביום. ואסור לש-כוח, שלפי התקנים חיל חייב להיות משובץ ביחידתו ולהתייצב בה זמן קצר אחרי הגיעו אלינו. לפעמים כולנו נשא-רים עד חצות הלילה רק כדי לטפל בחייל אחד נוסף. אך למרות העבודה

עוברות, מאוחר יותר, מבחן, אשר ב-
עזרתו נקבע אם הן מתאימות או לא.
הראיון שלי הוא השלב האחרון, של-
פיו אקבע סופית אם לשלוח את החייל-
לת לקורס או לא. כדאי שבנות הרוצות
לשרת בחיל-האויר יידעו: לבחירתן
עומדים קורסים בכמות שאינה נופלת
בהרבה מכמות הקורסים שהבנים רש-
אים לבחור. הפער אינו גדול ואפילו
בנות עם השקפות פמיניסטיות מובה-
קות לא ימצאו הרבה סיבות לרוגז.
„מיון החיילים לקורסים השונים
הוא עדין מאוד, אך למרות הסינון ה-
מאסיבי בתחילתה של הדרך יש כש-
לונות. אבל זו לא כל עבודתי. אני
גם אחראי על פרחי הטיס עד הגי-



הבנות בתור להחלפת ה„ירוקים“ ב„כחולים“

מעלה, וצורכי החיל קודמים לשאיפות
הפרטיות של החייל.

לא לשחק ב„אני“ ו„אתם“

החלק המעניין ביותר של העבודה,
לדברי סרן הנרי, הוא דווקא בקרב ה-
חיילים שאינם משתפים פעולה.
„איתם אני חייב להפעיל את מלוא
כושר השיכנוע שלי. מותר לי לשכנע
חייל, אבל אסור לי להתווכח איתו כדי
שלא ליצור הרגשת מיקוח ביחס להח-
לטותי. קורה לפעמים, שזה משתנה ו-
אז נדרשת ממני גם מידה לא-קטנה של
טאקט. עיקר העבודה שלי עם, האור-
כלוסיה הבעייתית הוא לעקור מליבם
את ההרגשה של, אני לחוד — והצבא
לחוד. אני מסביר להם, שמרגע גיוסם
הם חלק מהמערכת ואין טעם לשחק
במשחקים של „אני“ ו„אתם“. כשאני אור-
מר לחייל כזה שהוא נחוץ, שצה"ל ו-
חיל-האויר ממש זקוקים לו, גישתו מש-
תנה מייד, הוא מתרכז ומוכן לקבל ה-

כל.

„בסך-הכל, אני אומר להם, עיני כר-
לנו נשואות למטרה אחת, כשהטייס
ילחץ על הכפתור — הטיל יפגע בול.
ותאמינו או לא — זה עובד. עם הניס-
יון שלי קשה לחיילים, „לעבוד עליי“
אבל ישנם כאלה שמצליחים. אני בסך
הכל בן-אדם. אז כמו שאמרתי, ה-
עבודה מורכבת ועדינה מאוד. ואני ב-
דרך-כלל נקרע בין ארבעה גורמים שכל
אחד דורש את שלו: החייל, הרוצה
לשרת בתפקיד המעניין אותו ביותר,



ציפיה מתוחה, באולם ההמתנה לראיון השיבוץ

עם לבית-הספר לטיסה וגם על שוחר
הקצונה של חיל-האויר במהלך קורס
הקצינים. העבודה רבה מאוד, אך אני
רואה את עיקרה דווקא בהתייחסות
לחייל כאל אדם למרות שלפני הוא מו-
פיע רק בצורת טופס או כרטיס-מעקב.
עוד יום עבודה הסתיים ביחידת ה-
מיון והמעבר. החיילים והחיילות סיי-
מו את סיבוב הראיונות ולבשו, לראשו-
נה, את מדי חיל-האויר. מחר יתייצבו
כולם ביחידותיהם החדשות לתחילת
השירות. הצלחתו של זה תלויה במידה
לא-מבוטלת באותו יום קצר שהועבר
ביחידת המיון והמעבר.

היחידות, שרוצות חיילים — והרבה,
הבקו"ם שמכתיב לי מראש מה לעשות
וחיל-האויר שעלי מוטל לספק לו את
החיילים המתאימים. בין כל אלה עלי
לתמרן ברגישות רבה, מפני שטעות שלי
פירושה שחייל ישרת במשך שלוש שנים
במקום שלא מתאים לו.
עברנו, בעקבות החיילים, אל סרן
מושון. על תפקידו מספר סרן מו-
שון: „בכל מועד סיום טירונות
אני נוסע אל בסיסי הטירונות ולוקח
את הבנות המתאימות, אלו שמוכנות
להתנדב לקורסים ולחתום קבע בהת-
אם, ומביא אותן לכאן. חיילות אלו

מכתבים

מוכן לתרום ללביא

כקורא קבוע של כתביעת תעופתיים רבים שמתי לב למודעות „הלביא ימריא ועוד איך“ לדעתי, יש צורך לערוך התרמה מיוחדת לפיתוח הלביא, כי נראה לי שזהו הפרויקט החשוב כיום במדינה. במידה שתיעשה התרמה כזו, אהיה אני התורם הראשון ואני משוכנע שיהיו עוד תורמים רבים כמוני.

רן ברקת
חיפה

גוב במקום דיר

בביקורי האחרון באחד מבסיסי חיל-האוויר נתקלתי במונח „דיר“, הבא לציון מחסה למטורסיס. נדמה לי, שמונח זה אינו יאה לחיל-האוויר הישראלי. האם „דיר“ שלנו חוסים כבשים (או בהמות גרועות יותר, ר"ל)? אני מציע להסב את השם ל„גוב“, כרמז לאריות ולכפירים, הממתיינים בו לאות כדי להתפרץ בשאנה החוצה.

סא"ל יהודה זיו
ראש מדור ידיעת-הארץ
מפקדת קצין חינוך ראשי

תיכנון מזהיר, ביצוע מעולה

אל: מפקד חיל-האוויר
האלוף דוד עברי

לאחרונה קראתי במספר שבועונים אמריקניים על הפשיטה על הכור הגרעיני „תמוז“ לידי בגדאד. מהתיאורים עולה תיכנון מזהיר וביצוע מעולה.

מאז ומעולם החשבתי את חיל-האוויר הישראלי כטוב ביותר בעולם ולדעתי, הוכחתם זאת פעם נוספת בביצוע היוצא-דמיון-הכלל של גיחת עומק בטרטוריה עוינת. גם עבודת המודיעין ראוייה כאן לכל שבח.

אישית, אני חפץ להודות לכם על שמענתם שימוש בנשק גרעיני ממסורף בלתי-רצוי, המאיים על שלום העולם, ובמיוחד על שלום מדינת ישראל. יברך אתכם האל.

ד. ג. קינמוט
וויסקונסין, ארה"ב

הזמנות למסדר-כנפיים

התפלאתי לקרוא בגיליון האחרון של הבטאון במדור מכתבים על הזמנות למסדר-כנפיים שנשלחו לקוראי הבטאון. מה איתי?

מוטי זינגר
רחובות
וקוראים אחרים

תשובת המערכת: הזמנות נשלחו אך ורק לקוראים שלא שותפו בסיוור המועדון לבסיס חיל-האוויר.

ל"ה" בראון, שהירצה על הרקע המדיני למבצע, אלוף (מיל.) מאיר עמית, שסקר את הרקע הצבאי והמודיעיני ו- שלושה אנשי חיל-האוויר: מפקד חיל-האוויר דאז אלוף (מיל.) דן טולקובסקי, מפקד בסיס חצור דאז, עזר וייצמן, ו- אל"מ (מיל.) אליעזר כהן (ציטה) — טייס מוסטאנג ב„קדש“.

אורח-הכבוד של הסימפוזיון היה אמור להיות רמטכ"ל מבצע „קדש“, משה דיין ז"ל, והנוכחים, שכללו את סגל הפיקוד הבכיר של חיל-האוויר ב- סדיר ובמילואים וטייסים וותיקים ש- לחמו, בין השאר ב„קדש“, כיבדו את זיכרו בקימה.

הזמרת מיכל טל הנעימה את הערב בשירי התקופה.



בסימפוזיון 25 שנה ל„קדש“, מימין לשמאל: עזר וייצמן, אלוף עברי, ואלופים (מיל.) טולקובסקי, עמית וחוד

25 שנה לטייסת פאנטומים

צידון (צ'אטו), רן פקר, עודד ארז ו- קצינים בכירים אחרים, המשרתים עד היום בחיל.

הנחיית הערב, כעריכתו, התבצעה על-ידי אנשי צוות-האוויר של הטייסת.



מפקד חיל-האוויר, אלוף דוד עברי, חושף דרגות קציר-מ' חדש

בין הבסיסים

25 שנה ל„קדש“

לציון מלאת 25 שנה למבצע „קדש“ נערך סימפוזיון רב-משתתפים באחד מבסיסי חיל-האוויר.

בסימפוזיון, שאורגן על-ידי ענף חיל-האוויר והונחה על-ידי ד"ר אורי מילשטיין, השתתפו מרדכי „מור“

אחת מטייסות הפאנטום חגגה לאחרונה 25 שנה לקיומה. במניין השנים עברה הטייסת גילגולים שונים, כשהיא מחליפה את סוג מטוסיה.

הטייסת, שהיא אחת הפעילות ביותר בחיל, השביתה ליום אחד את עיסוקיה המבצעיים והתפתחה לחוגג את יום הולדתה ה-25.

לאירוע הוזמנו כל אנשי הטייסת בעבר ובהווה. אורחי הכבוד היו, כצפוי, מפקדי הטייסת לשעבר. הם עלו על הבמה וגוללו בפני הקהל את סיפורה של הטייסת.

שפע הסיפורים לימד, כי תולדות הטייסת מקבילים לתולדות חיל-האוויר כולו. רבים מאנשי הטייסת משמשים היום, או שימשו בעבר, כמפקדים בכירים בחיל-האוויר. ביניהם ניתן היה למצוא את מוטי הוד, רפי הרלב, יואש

מה אומר אתה?

מאת אורי עמית

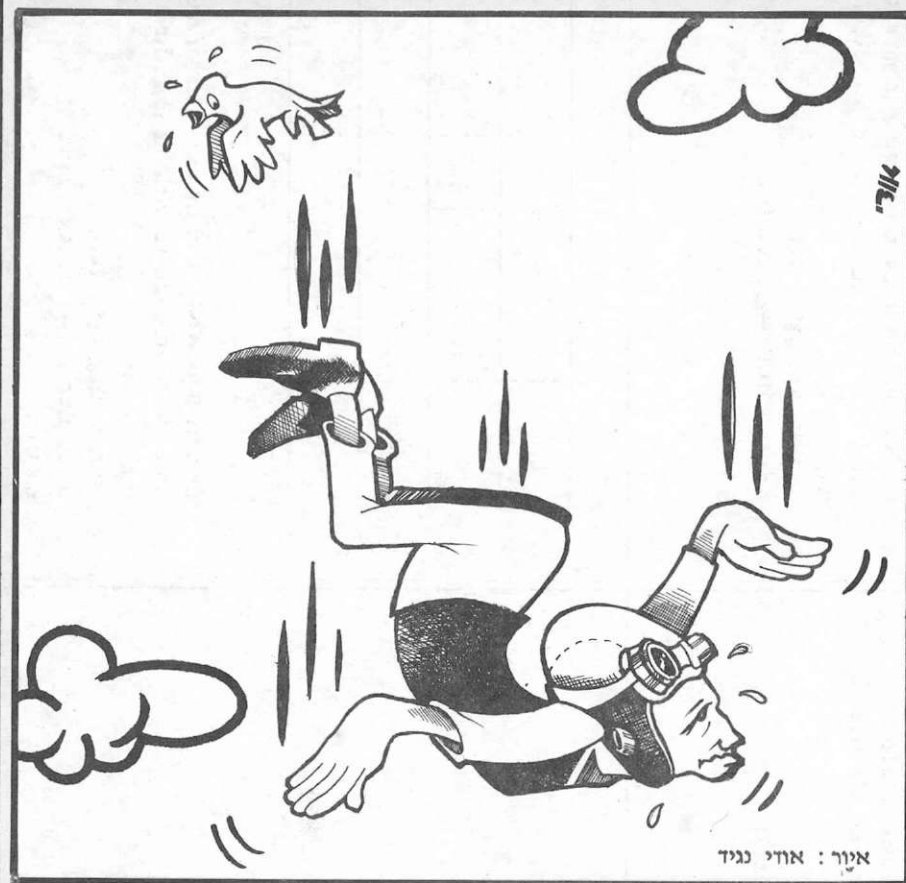
הלל הזקן, מגדולי חז"ל, אמר פעם: אם אין אני לי, מי לי? וכשאני לעצמי, מה אני? ואם לא עכשיו — אימתי? כה אמר הלל. וסרן ר' אמר: תפסיק כבר להיות צנוע, אידיוט! למה אנחנו מספרים לכם כל זה? — מפני שאנו רוצים להחילת באילנות גדולים, והצעד הבא שלנו הינו לפעול בדיוק על-פי ההמלצות דלעיל.

בלשון ברורה יותר רוצה לומר: אם אנחנו לא נפרסם מכתבים התומכים במדורנו, איש לא יעשה זאת. ואם לא נפרסם ונישאר רק עם עצ-מנו מה אנו? ואם לא נפרסם עכשיו, אימתי כן?

ובכן, נפרסם עכשיו. הנה לדוגמה משפט שהוצא מהקשרו ומאוד מצא חן בעינינו בכנותו. כותב לנו עמיחי דוב-דבני מבית-חלקיה: „... ובנוגע למדור „מה אתה אומר?“ — הייתי רוצה להעיר, שאני נהנה מ-מנו מאוד ומבקש להמשיך את פעילותו.“ או מכתב מודפס, ששלח לנו מישוהו, החותם „מני על הבטאון“, „לכותב המדור „מה אתה אומר.“ ראשית, אני לא אומר כלום, זאת אומ-רת, שאין לי תשובה או הסבר לסלאנג ששאלת. אבל אני רוצה, שתדע, שמי שמני על הבטאון (שאגב, אני נהנה מאוד לקרוא אותו) קורא את המדור שלך. אם לא שולחים תשובות זה בגלל כמה סיבות עיקריות:

1. פשוט לא יודעים.
 2. „פחדים“ שזאת לא תהיה כוונת הסלאנג.
 3. שוכחים לשלוח, אם אכן יודעים.
- אם בכל זאת תחליטו לבטל את המדור, אז המכתב הזה יכול אולי לנחם אתכם ולהראות שקוראים את המדור אך בגלל הסיבות הנ"ל או אחרות לא מגיעות אליכם תשובות.“ תודה לכם, עמיחי ומני. לנוכח תמיכתכם ה-המונית והמאסיבית אנו חוזרים בנו מכל כור-נת ביטול ומודיעים, שנמשיך לכתוב את המדור, אם גם במתכונת של מילון ולא במתכונת של חידון.

נתחיל מייד בשאלה הראשונה: מה פירוש „לאסוף פוטנציאל“? הנה שתי דוגמות: הולכים למסיבה עתירת-



איור: אורי נגיד

אשר יצאו לשנת לימודים. כעת הם יושבים מול הקתדרה, מיואשי מבט וסבר, ובוהים במרצה המלומד, המשייט לו בספירות העליונות, בגובה 40,000 רגל, ואיננו חושב כלל להנמיך קצת ו-ליצור קשר עם המציאות. למחרת יגיד מוישה ליעקב שהחמיץ את השיעור: „שמע, אין לי מ-שג על מה הוא דיבר. מהשניה הראשונה הוא רי-חף לו יציב בגובה 40,000 רגל. אני חושב, שהוא דיבר על אינטגרלים מדומים איך-סופיים ב-סדרות לא-מתכנסות או על אפלטון או משהו. לא יודע.“

שאלתנו השלישית קלה יותר: מה זה „גרר-טאה“?

אפשר להסתכל במילון. כתוב שם: „גרוטאה — דבר בלוי, שאבד עליו הכלח.“

אנו מניחים, שאין המילון מתכוון ל„דברים“ כמו רס"ן (מיל). א' או סג"מ (בקבע) צ', אשר לגביהם נטען, שהראשון גרוטאה באויר-אוויר ו-השני גרוטאה בכדורסל. אבל בחיל שלנו דווקא משתמשים הרבה בביטוי הזה, כשרוצים להש-מיץ מישוהו בלשון נקיה וברמת דיוק סבירה. כאן אין הכוונה שרס"ן (מיל). א' הוא דבר בלוי, שאבד עליו הכלח, למרות שיש בזה משהו... ה-כוונה הינה, בפשטות, שהנ"ל איננו שווה הרבה, ככל שמדובר בקרבות אוויר, וכל יוצמך מסוגל לתקוע אותו. צורת השימוש המקובלת בביטוי: „שמע, — אתה גרוטאה, זה לא להאמין.“ או: „טייטת י"ג? — בחייד, זה אוסף של גרוטאות. זאת בעייה גדולה לקרוע אותם? עזוב, עזוב את זה.“

עד כאן. ולהתראות.

בנות ומוצאים את סגן ר' שרוע על כורסא באחת הפינות, שקוע כולו ב„חרופ“ אדיר. מישוהו מפטיר לעברו בגיחוך: אוסף פוטנציאל, המניאק הזה... או דוגמה שנייה, ששמענו — מסרן ג': „אני לא יכול יותר עם הטייטת הזאת. מוכרח לקחת שנה חופש ולנסוע לדרום אמריקה לאסוף פר-טנציאל.“

והנה הפירוש לביטוי: פוטנציאל במשמעות הפיסיקלית הינו „יכולת לבצע עבודה“. כשמדו-בר באווירונים, הכוונה היא לפוטנציאל התימרון שיש למטוס ברגע נתון והכוונה בעיקר לגובה ולמהירות. לפכך, „לאסוף פוטנציאל“ משמעו ל-שחרר ולאסוף מהירות (אנרגיה) לצורך ביצוע תימרון, שאיננו אפשרי כרגע עקב חוסר פוטנ-ציאל.

מבינים עכשיו את אותו סגן ר', שגילה בתחילת המסיבה עתירת הבנות, שאין לו מספיק אנרגיה לצורך ביצוע התימרונים שברצונו לבצע, ולכן פרש-הצידה לאסוף פוטנציאל?

בטח שהבנתם. ומי שלא הבין — שיחכה עד שיגדל ואז יבין. שאלה שנייה, קצת יותר קשה: מה פירוש „מרחף יציב בגובה 40,000 רגל“? ריחוף מזכיר לנו הליקופטרים. אבל אלה הלא אינם מסוגלים להגיע לגובה 40,000 רגל. ומה זה יציב?

קשה. קשה. ובכל זאת יש תשובה, ולא סתם, אלא תשובה ברמה אוניברסיטאית: 40,000 רגל זה מספיק גבוה כדי שתוכל להיות בטוח, שאתה מנותק מן הקרקע. והקרקע כאן זה המציאות. אותה מציאות עגומה, שבה שרויים הסטודנטים שלנו,



קורא יקר,

כקורא ותיק של בטאון חיל האויר, אני פונה אליך בקריאה לסייע בהגדלת התפוצה, כפי שכבר עשינו ביחד בעבר. בתקופה זו של קשיים תקציביים, חשוב שהבטאון יהיה בעל תפוצה גדולה מאד, וכאן אתה נכנס לתמונה: על השוברים המצורפים החתם את ידידיך (ואותך, אם אינך מנוי עדין...) ושלח אלינו בצרוף כסף/המחאה. כל השולח אלינו שוברי החתמה ישתתף בסיור בבסיס חיל-האויר.

לכבוד

משרד הבטחון — ההוצאה לאור

רחוב ב' מס' 29, הקריה

תל-אביב

הריני מבקש בזה להיות מנוי על שש חוברות

הבטאון (מנוי לשנה). רצ"ב המחאה ע"ס 100 שקל.

השם		
הכתובת		
רחוב	מס'	העיר
חתימה		

לכבוד

משרד הבטחון — ההוצאה לאור

רחוב ב' מס' 29, הקריה

תל-אביב

הריני מבקש בזה להיות מנוי על שש חוברות

הבטאון (מנוי לשנה). רצ"ב המחאה ע"ס 100 שקל.

השם		
הכתובת		
רחוב	מס'	העיר
חתימה		

לכבוד

משרד הבטחון — ההוצאה לאור

רחוב ב' מס' 29, הקריה

תל-אביב

הריני מבקש בזה להיות מנוי על שש חוברות

הבטאון (מנוי לשנה). רצ"ב המחאה ע"ס 100 שקל.

השם		
הכתובת		
רחוב	מס'	העיר
חתימה		

לכבוד

משרד הבטחון — ההוצאה לאור

רחוב ב' מס' 29, הקריה

תל-אביב

הריני מבקש בזה להיות מנוי על שש חוברות

הבטאון (מנוי לשנה). רצ"ב המחאה ע"ס 100 שקל.

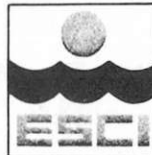
השם		
הכתובת		
רחוב	מס'	העיר
חתימה		

מרכז התחביב

וילנצ'יק ובניו בע"מ



המבחר הגדול ביותר של דגמים להרכבה מתוצרת:



בקנה מדה: 1:32, 1:48, 1:72

HUMBROL צבעים ודבק

רח' אלנבי 123 ת"א
טל: 611146, 613870

20% הנחה למציג
מודעה זו

מוצרי אטימה וטפולן

אטמים מכניים
תעופתיים לטמפרטורות
ולחצים גבוהים



צנורות לחץ מטפולן,
צנורות לכימיקלים



מוצרי טפולן מיוחדים
לתעשיות הכימיה
והדלק



חבלי אטימה מעולים
לשסתומים ומשאבות
סתמים מכל הסוגים,
אטמים מכניים



סוכנים בלעדיים לישראל

בית כים בע"מ

דרך עצמאות 104, חיפה 33 411
טל. 525555

חדש

עולם התחביב



רח' קראוזה 1, נתניה

נפתחה החנות שציפיתם לה

להשיג:

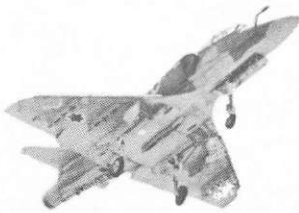
- טיסני רדיו למתחילים ולמתקדמים.
- טיסני כבלים למתחילים ולמתקדמים.
- טיסני דאון עם וללא רדיו.

בחנות זו קיטים משל: PILOT היפאנית, STERLING,
CAROL GOLDBERG, TOP FLIGHT האמריקאיות ועוד...

- מנועי SUPER TIGER-1, COX, O.S. MAX
- מכשירי הרדיו המובחרים FUTABA מדגמים שונים
- חומרי בלזה מאיכות משובחת של MIDWEST-1, PACTRA
- מלאי חלפים, אביזרים, רכיבים, כלי עבודה ועוד ועוד...

כמורכן תמצא בחנות מלאי גדול של דגמי מטוסים מפלסטיק
משל: TAMIYA, MINICRAFT, MATCHBOX, ESCI, REVELL, MONOGRAM
וכל אלה במחירים הזולים.

ובקרוב מכוניות נהוגות רדיו.



טיסה בסקייהוק לשם עידכון

(המשך מעמ' 39)

נותן לך את ההרגשה שזה מטוס לא "חם" ואין ממה לחשוש. אולי משום כך הוא נבחר להיות מטוס ההדרכה המתקדם של בית-הספר לטיס.

אגב, ההרגשה הזאת של זקן חביב הינה די מטעה. אני מכיר כמה וכמה טייסים של מטוסי עילית כמו ה-F-16 ואחרים שהופתעו קשות כשגילו אילו ריקודים ואיזה מלחמה יודע הזקן הזה לעשות כשהוא רוצה בכך.

אני מטיס וד' צועק לי פתאום לש- בור שמאלה. סתם כך. אני שובר, שוכח, כמובן, להכניס רגל נגד ההחלקה, וה- מטוס מתפרע לי בידים ועושה רעש: לא יצאו סימטריה הכנפונים האלה. יותר מזה קרה: כנפון אחד חרג קצת מן המסילה שלו וכעת הוא תקוע במצב ביניים. ד' מספר לי כבדרך אגב שיש לו אשה קטנה בבית וכורסא חצי-גמורה ב"הובי שופ". והוא מוסיף מייד: "אני לוקח."

אתה רואה, ככה הוא תמיד, מודיעה לי ה"פיילה" מאוחר יותר, מליאת טי-נה. ורק תראה איך אתה נראה... יהיה בסדר, אני מבטיח לה. חוזרים לנחיתה. הכנפון הפגוע עובד בסדר. פיינל שטוח עם נגיעה רכה רכה ב-140 קשר. עוצרים בקלות בעזרת מצ-נח-העצירה, ומסיעים לעמדה. בהסעה, אגב, צריך להיזהר מאוד עם הדה-שבו שלנו. במטוס הזה אין עדיין משכך הידרופניאומטי כמו בשאר המכוניות של "סיטרואן", כך שיש לו נטייה חזקה למדי להתהפך בסיבובים...

אל תוך ה"פיילה"

אנו מגיעים לעמדה ומכבים. המכוני-אים הסימפאטיים נגישים אלינו. כמה מהם עוזרים לי בעדינות להוריד את

המיינוסטה והג'י סוט והטורסו. אחד מהם אפילו שואל אותי בחיבה אם אי-נני מצונן במקרה.

ואז לפתע הם תופסים אותי בגסות וללא כל גינונים או לבר-רחום נושאים אותי ודוחפים אותי לתוך "פיילה" ענ-קית מליאה מים.

כן. ככה זה היה. אני הגבר שטסתי ב-F-16 ויצאתי יבש וטסתי ב-F-15 ו-יצאתי יבש. אני יצאתי מטייסת הסקי-הוקים רטוב כמו חתול בגשם. ועוד היה שמה מישוהו שדאג להשקיע את הראש שלי עמוק-עמוק בתוך המים — שלא יישאר חלילה חלק אחד יבש!

אני לא אשכח להם את זה. ובכל אותו השלב עומד לו ד' בצד ו-מחייך כמו אותו שחקן תיאטרון שב-חיקו נפלה שורת המחץ האחרונה ל-פני שהמסך יורד והאורות עולים. עו-מד ומחייך.

תחייך חביבי, תחייך, אני אומר לעצ-מי. צוחק מי שרטוב אחרון.

וכאן נגמרה הטיסה.

אבל לפני שניפרד, חשוב שנאמר מלה אחת רצינית.

הדגם שטסתי בו היה, כאמור, "ד" וזהו מטוס בעל ביצועים נחותים קצת לעומת ביצועי הדגם החד מושבי. ה-סקייהוק ככלל הינו מטוס מוצלח למדי. ידוע, שבתחום המהירויות הנמו-כות הוא עדיף בביצוע הפניה וההא-צה שלו על כל יריב שהוא. אורך הקרב שלו כה גדול עד שביכולתו להתיש כל יריב המנסה להפילו ואז ביכולתו לחזור בשקט ובשלווה הביתה. מערכות הניווט וההפצה שלו ומערכת התצוגה העי-לית הן מהטובות בעולם וביכולתו ל-שאת כמות פצצות גדולה משל הכפיר, למשל, ולפגוע במטרה ברמת דיוק דו-מה. כמו-כן יש לו חימוש מגוון ומער-כות מתוחכמות מסוגים שונים. בקיצור — מטוס לעיניין.

כה אמר ד' וכה אמרו אחרים. ואני — האמנתי.

צו קריאה לביטוח רכב!!!

תנאי תשלום מיוחדים לאנשי צבא קבע, משרד הביטחון ועובדי צה"ל

א. תכניות חדשניות לביטוח רכב



ב. תוכניות מיוחדות ותנאי תשלום מיוחדים בביטוח דירות

שרות לכל הארץ

ק.ש.ב. — בהנהלת חיים קרן
רח' יהודה הלוי 109 ת"א 65227
טלפון 03-621860

אל תשלם כסף
20% הנחה למשלם במזומן

מבצע חנוכה ב"חז שיווק" ללקוחות הביטחון (ב-4 תשלומים)

**"ווקמן" החבר החדש שלי
הולך איתי צמוד צמוד.**

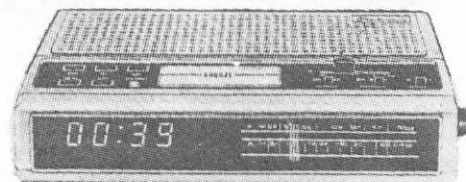
רדיו-טייפ סטריאופוני KC-230-R

זהו ה"ווקמן" מכשיר הסטריאו המהפכני מתוצרת יפן ה"ווקמן" נחשב כיום ל"שיגעון" החדש הסוחף המונים בעולם כולו. הרכב את האזניות ותוך שניות אתה בעולם שכולו צלילים נפלאים. רמת ביצועיו מעולה וניתן לשאתו לכל מקום. מיוחד ל"חז שיווק" מכשירי שמע יפניים KASUGA המילה האחרונה בענף זה.



ניתן לרכוש את ה"ווקמן" ב-4 תשלומים של - 1150 ש' כ"א.

**רדיו שעון אלקטרוניק
מתאים בדיוק ל"גל שלך"**



הוא יעורר אותך, ישמש לך כרדיו AM ו FM מעולה. השעון הינו דגיטלי עם תצוגה מלאה. המכשיר אוטומטי עוצמת צליליו מיוחדת במינה, עין בקרה אלקטרונית מאפשרת לך בכל תאורה לראות בבירור את השעה ואת תחנות האווה. מפסק החש את קצות אצבעותיך (סנסור) נגיעה קלה בכפתור — תפסיק את פעולת המכשיר.

ניתן לרכוש את המכשיר ב-4 תשלומים של - 365 ש' כ"א.

שעוני "קאסיו" במחיר היבוא — בהצעה שהיצרו לא יאמיז!



שעון מחשב

שעון חדשני ומשובל ביותר, למחשב 4 פעולות וכן סטופר, תאריכו, תאורה וזכרון — עיצובו עדין ומרשים. ניתן לרכישה ב-4 דגמים:

ש' לחודש 405

דגם CA-901

שעון ממתכת, מעורר.

ש' לחודש 280

דגם CA-90

שעון מפלסטיק קשיח ומעורר.

ש' לחודש 345

דגם C-701

שעון ממתכת, אינו מעורר.

ש' לחודש 245

דגם C-70

שעון מפלסטיק קשיח, אינו מעורר.



ש' לחודש 340

שעון "צלילה"

דגם W-150

שעון הצלילה המהפכני הוא שעון מקצועי מושלם מאפשר צלילה עד 100 מ' בעל תצוגה דיגיטלית כפולה ותזכורת של שעה, או חצי שעה. עשוי פלדת אל-חלד. כולל: תאריכו, כוון, מעורר, טיימר וסטופר.

ש' לחודש 235

שעון צלילה

דגם W-200

שעון קוורץ מעולה עם מגנון חזק ואמין לצלילה לעומקים עד 100 מ'. בשעון מותקנת סוללת ליטיום. עשוי מפלסטיק קשיח. תצוגה שניות, סטופר, זכרון, ותזכורת לכל שעה.



ש' לחודש 425

שעון "טלויזיה" לצלילה

דגם AA-91 W

שעון מיוחד עם תצוגה מחוץ מים אנלוגית או דיגיטלית, תצוגה ספרותית של שניות ר"ש מחקים אלקטרוניים — ל" בחירתך. כ"כ מזום חניתן ל" כוון עוצמה, סטופר, טיימר, תאריכו, ותאורה. ניתן לצלול עם שעון זה לעומק של עד 50 מ'.

ש' לחודש 290

שעון "טלויזיה"

דגם AA-81

דומה בתכונותיו ובמראהו ל" שעון המופיע לעיל — אינו מוגן בפני מים ואינו לצלילה.



ש' לחודש 205

שעון דיגיטלי לנשים

דגם LA-555

עבור גברתי יצרה חברת "קאסיו" שעון משובל זה השעון מעורר ובו תאריכו, תאורה. השעון חזק ומעורר ועיצובו חדיש במיוחד.

ש' לחודש 285

שעון צלילה נשים

דגם LW-501S

ממתכת עם רצועת פלסטיק. שעון המאפשר לך לצלול עד עומק של 50 מ'. השעון מעורר ובו תאריכו, תאורה. מותקנת בו סוללת ליטיום. השעון חזק ומעורר ועיצובו חדיש במיוחד.



ש' לחודש 160

"דיגיטלי סופר"

דגם F-82

השעון שאין צורך לגעת בו. בשעון זה מותקנת סוללת ל"י סיום ובנוסף שעון קוורץ משובל עם מגנון חזק וא"י מין, עשוי מיציקת פלסטיק קשיח, תצוגה קבועה של שעות, שניות, תאריכו וסטופר כפול עם זכרון ומעורר.

ש' לחודש 180

"דיגיטלי סטופר"

דגם A-851

דומה בתכונותיו ובמראהו ל" שעון המופיע לעיל בהבדל אחד: השעון כולו עשוי פלדת אל-חלד ומעורר.

ניצד להזמין?

1. בדואר



2. בטלפון



התקשר/י עוד היום
לטלפון 03-292566
03-282073
בשעות העבודה
והזמנות תטופל מיד.

בחר/י את השעון המתאים לך
ביותר, מלא/י את התלש
שבצד שמאל ושלח/י ל"חז
שיווק" ותקבל/י את השעון
ביתך



הגני מעורר כי מלאי 18 שנה.

טלפון

התירה

המחיר כולל מע"מ ומשלוח

ל"י חז שיווק, יבנה 7 ת"א 6790 טל: 292566, 282078. הגני מעורר לרכיש בהצעה מיוחדת את אחת המיציקות הנמלאים המופיעים בפרסום. ולשלם ב"4 תשלומים.

- ש' לחודש 405
- ש' לחודש 340
- ש' לחודש 425
- ש' לחודש 205
- ש' לחודש 160
- ש' לחודש 285
- ש' לחודש 235
- ש' לחודש 290
- ש' לחודש 245

יש באשרותי לחלוק את המוצר תוך 10 ימים
הגני בחזר לשלם:
ש' לחודש 405

הגני בחזר לשלם:
ש' לחודש 340

הגני בחזר לשלם:
ש' לחודש 425

הגני בחזר לשלם:
ש' לחודש 205

הגני בחזר לשלם:
ש' לחודש 160

הגני בחזר לשלם:
ש' לחודש 285

הגני בחזר לשלם:
ש' לחודש 235

הגני בחזר לשלם:
ש' לחודש 290

הגני בחזר לשלם:
ש' לחודש 245

הגני בחזר לשלם:
ש' לחודש 70



מדורי אויר

צבא וביטחון

דוד שאלתיאל, ירושלים תש"ח, עורך יוסף שפי
רא, משרד הביטחון ההוצאה לאור, 220 עמ'
 בשמו הכפול של הספר כרוכים, כמו בחיים עצמם, האיש והמקום. דוד שאלתיאל, שהיה מפקד מחוז ירושלים וחטיבת "עציוני" במלחמת העצמאות, היה דמות שנויה במחלוקת כל חייו. הוא חונך חינוך קפדני ונוקשה בבית הוריו בהאמבורג, וברח ממנו כדי להצטרף לגיון הזרים הצרפתי.

כשהגיע אל המנוחה והנחלה בצרפת — עזב הכל מאחוריו כדי להתגייס להגנה ולהתחיל מחדש בארץ. הוא חזר לאירופה כשליח ההגנה לצורכי רכש, נאסר על-ידי הגרמנים ועונה קשות בדכאוו ובבוכנוואלד — אך שוחרר לפני פרוץ מלחמת העולם השנייה.

שאלתיאל חזר ועלה במהירות בסולם הדרגות והיה, כאמור, לאלוף, ולמפקד ירושלים במלחמת העצמאות. לאחר המלחמה שירת בתפקידים דיפלומטיים רבים, היה שגריר ישראל ברבות מארצות דרום-אמריקה — ואחר-כך בארצות בנלוש.

שנים רבות טענו נגדו, כי היה בידו למנוע את נפילת העיר-העתיקה בידי הלגיון הירדני. דוד שאלתיאל הכין את התשובה לטוענים בצורת ספר — אך נפטר לפני שהספיק להוציא לאור. אלמנתו יהודית, יחד עם יוסף שפירא, כינסה את החומר לספר שראה אור לאחר מותו.

לספר שני חלקים. הראשון הוא הביוגרפיה של דוד שאלתיאל, ונקרא בנשימה עצורה, שכן תולדות חייו הסוערים מלאים עניין ומתח. חלק השני הוא תיאור מפורט ביותר של הקרב על ירושלים מנקודת מבטו של דוד שאלתיאל.

הספר מאיר באור חדש פרשיות כדייר יאסין, השיירות להדסה והקסטל. מרתק ורב ערך.

★

מחיר ההגנה, קבוצת המחקר הבוסטונית, משרד הביטחון ההוצאה לאור, 358 עמ'.

"יותר ביטחון תמורת פחות כסף", זהו בעצם, המוטו של מחקר חשוב זה. המחקר, שנערך על-ידי קבוצה של מדענים ומומחים לנושא צבא וביטחון, מציג דרך חדשה לחלוקת תקציב

הביטחון האמריקני — תוך שימת דגש על אזורי המתיחות העיקריים בעולם כיום: המזרח התיכון, דרום-מזרח אסיה והעולם השלישי. הספר מטפל בכל סוגי היחידות בצבא ארה"ב: כוחות אסטרטגיים-גרעיניים, כוחות טאקטיים ויחידות סיוע (ביון, מילואים, הדרכה וכו'). במיגזר האיסטרטגי, מציעים החוקרים להסתמך אך ורק על צי הצוללות הגרעיניות האמריקני ככוח מרתיע יחיד. במקרה שהצעה זו תיושם — יש לוותר על פיתוח האמצעים האחרים. קרי: טילים בין-יבשתיים ניידים ומפציצים אסטרטגיים כמו ה-B-1. ואפילו לדלל את האמצעים הקיימים.

באמצעות כוח הרתעה תדיימי בטוחה ארה"ב מפני כל התקפה, "ראצינולית" מצד בריה"מ. כל שאר האמצעים הגרעיניים גורמים רק להעלאת המתח, הגברת מירוץ החימוש ו"דריכת הקפיץ" בצורה מסוכנת.

ההמלצה העיקרית לגבי חמושו של המזרח התיכון היא שעל ארה"ב לצמצם את אספקת החימוש הכבד למצרים, ישראל, ירדן וערב הסעודית. החוקרים מציעים, כי ארה"ב תספק רק סוגי נשק הגנתי כמו נ"ט ונ"מ. הספר משופע בטבלאות, דיאגרמות ומפות, וגדוש נתונים מספריים.

★

אקטואליה

מבצע גומא, אורי דן, ספרית מעריב, 373 עמ'.

"מבצע גומא" הוא הגירסה האחרונה (בינת"ים), המשחזרת את המהלכים שהביאו לחתימת הסכם השלום בין ישראל ומצרים, ואת האירועים שלאחר חתימת ההסכם.

אורי דן, מהעיתונאים הבולטים בארץ, מגולל צד שלא זכה עד כה להבלטה — לא בעיתונות ובוודאי שלא בספרים שנכתבו על הסכם השלום — חלקו של שר הביטחון, אריק שרון בהתרחשויות.

"מבצע גומא" אינו שמו של מבצע צבאי, אף לא מבצע דיפלומטי. "פקודת המבצע" ניתנה בפרברואר 1981. בראשו עמד שר החקלאות דאז, אריק שרון. תכליתו של המבצע — הקמת מפעל השקיה ניסיוני בגנו של נשיא מצרים, אנואר סאדאת. אל המבצע הזה ניגש שרון בסודיות מוחלטת. אפילו מלה אחת בדבר המבצע לא דלפה החוצה...

בפרק על "שיחות מדיסון", אוקטובר 1978, מספר אורי דן על היענותה של המשלחת הישראלית לשיחות, לדרישה לפנות את שדה-התערפה עציון. "מערכת ההסברה הכושלת של ישראל", כותב דן, "לא השכילה להציג את הקורבן הישראלי."

"ומי שאינו מבין אפילו כיום את המשחק הגדול הזה המנוהל על-ידי סאדאת — עלול להיתעורר מאוחר מדי. ישראל נידונה או נתברכה להשתתף במשחק הגורלי: הכל לפי הדרך שבה תנהג" — כך חותם אורי דן את ספרו, שנכתב, כמובן, לפני הירצחו של הנשיא סאדאת...

★

כתב-האמנה מס' 4, יעקב צור, ספרית מעריב, 216 עמ'.

מדינאים יומרגים, המתפנים להעלות על הכתב את זכרונותיהם, נוטים לראות את ההיסטוריה

כיציר כפיהם. אחרים, שאינם נושאים ליבם לגדולות, רואים את ההיסטוריה כאיור טפל למעשיהם ולהנהיגהם.

יעקב צור, מראשי התנועה הציונית וממייסדי שירות החוץ של מדינת-ישראל, שכבר שלח ב"עבר את ידו בכתיבה, אינו מעמיד את אירועי העבר כתפאורה להצגת-יחיד של וירטואוז. ב"לשון בהירה ובחן רב, מפליג צור אל ימיה ה"ראשונים של מדינת ישראל, אל יבשת רחוקה וקסומה — דרום-אמריקה.

טרם שכנו קרבות מלחמת העצמאות, יצא יעקב צור אל עולם זר ומיסתורי, ובדיוו כתב-האמנה של שירות החוץ הישראלי. הוא מתאר את דמותו של ענק היבשת, שליט ארגנטינה, חר"אן דומינגו פרון ואת דמותה של רעייתו, אוויתסה. החוויות המרגשות ביותר שמעלה צור בזכרונו, תיו הן הפגישות עם יהדות אמריקה הלאטינית, יהדות מרוחקת ומבודדת, שהנציגות הממלכתית של מדינת-ישראל הצעירה בישרה עבורה פעמי-משיח.

נעים להיזכר באותם ימים, שבהם זכתה מדינתנו — מלבד אהדתנו לעצמנו — גם בהערצת אומות אחרות.

עיון

אקולוגיה, פטר פארב, טיים-ליין, ספרית מעריב, 196 עמ'.

הכל מדברים על אקולוגיה, עושים לגביה מעט ורבים יודעים עליה עוד פחות.

החפץ לזכות בידע בסיסי ומוסמך בנושא סבוך זה, טוב יעשה, איפוא, אם יפנה לספר הקריא ורב התצלומים — אחד מספרי ספריית הטבע של "ליין".

המתרגם מאנגלית, פרופ' אלכסנדר דונגי, תרם ל"אקולוגיה" פרק תמציתי ביותר על האקולוגיה בישראל.

סיפורת

עיוני לי לשכוח, חוה שנהב, אל"ף, 184 עמ'.

מלחמת העולם השנייה היא, כפי הנראה, מאגר בלתי-נדלה של סיפורים. בכל פעם שאתה אומר לעצמך, כי הכל כבר נכתב על תקופת המלחמה והשוואה — מופיע ספר חדש, ואתה מגלה שלזוועה פנים רבות מספור.

הרומן שלפנינו הוא תיאור קורותיה של נערה יהודיה המסתתרת בכפר של גויים, ובזכות דימיונה לגויה נשאת בחיים. הכאב והעזוץ הם חלק בלתי-נפרד מהקריאה.

הזיו

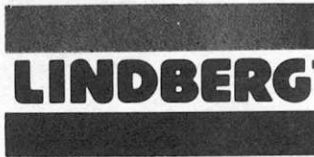
אמא של חייל, דליה יאירי, ספרית מעריב, 113 עמ'.

31 השיחות המקובצות בספר נולדו, למעשה, כפינה שבועית ב"קול ישראל" — וזכו להד רב בליבותיהן של אימהות-לחיילים רבים בארץ.

בעיות היוס-יום, ההתלבטויות, המשברים ה"קטנים והגדולים" — בקיצור מיגוון השינויים ב"ריקמת היחסים העדינה בין הורים לבנים שהיו לחיילים — מתוארים ברגישות ובכשרון. הדברים יוצאים-מ"הלב ונכנסים אל הלב

עינבר

צעצועים וסוכניות בע"נו

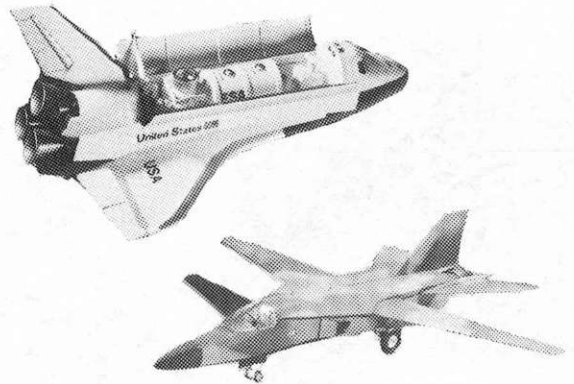


יבואן בלעדי של החברות
מונוגרם, אוטאקי, קורצ'טי ודיסט

15% הנחה לחברי מועדון
קוראי הבטאון

ז'בוטינסקי 43 רמת-גן, טל. 732270

- * דגמי נוטוסים, אניות
- ונוכוניות במבחר ענק
- * טיסנים וטילים טסים
- * טנקים ופאזלים



החודש תוכל למנות על קוראי

Military Enthusiast

בהנחה ניכרת!

מחיר מיוחד לרוכשי סדרה 3

— 120 ש' בלבד!

מחבורת מס' 16 יובא בכל מהדורה
מוסף תרגום לעברית. הכמות מוגבלת!
הבטח את החוברת שלך ע"י מינוי היום!!!



פרסומי אשל דראמית בע"מ

הצעת החודש

חוברת מיוחדת כפיר C-2

לראשונה בארץ! במהדורה עברית!!!

חוברת מצולמת כולל עשרות
תמונות צבע, שרטוטים
בקני"מ, סכמות צביעה, סמלים וכו'.
בנוסף למהדורה העברית תוכל
לרכוש עבור מכריך בחו"ל
גם מהדורות בגרמנית ואנגלית!

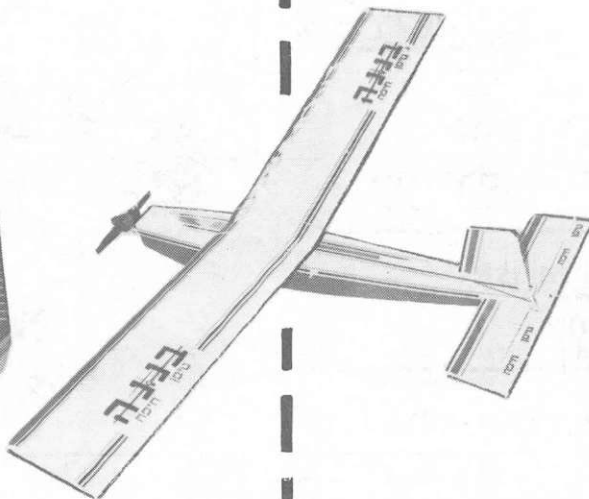
מחיר מיוחד: 35 ש'.

שם:			לכבוד
רחוב			אשל דראמית בע"מ
בית			ת.ד. 115
מיקוד			חוד השרון 45100
ש"ד			
ברצוני לרכוש את הפרסומים הבאים:			
☐ הזמנה מוקדמת במחיר מיוחד של חוברת כפיר בעברית מצ"ב — 35 ש'			
☐ מנוי Military Enthusiast סדרה 2 (6 חוברות) " — 120 ש'			
☐ מנוי " — סדרה 3+2 (12 חוברות) " — 240 ש'			
המחירים תקפים לחודש דצמבר ינואר בלבד!			

מבצע מנויים מיוחד
לבאי כנס קוראי
בטאון חיל-האוויר

טיסן חיכה מציג

1: 'ברנש' ± מנוע ± רדיו ± אביזרים.
2: 'בננה' ± מנוע ± רדיו ± אביזרים.



בתוקף עד 12.1.82

* קיט "בננה" להתחלה קלה 480.— ש'
* מנוע בלק וידואו תוצרת ארה"ב 380.— ש'
* מכשיר STAC 6 של סנווא עם 2 סרבו 2700.— ש'
* אביזרים לטיסן ולמנוע 290.— ש'

ש' 3850.—

מחיר ההצעה במזומן 3600.— !!
מחיר ההצעה ב-2 תשלומים 1920.— ×2 !!
מחיר ההצעה ב-3 תשלומים 1370.— ×3 !!

* קיט "ברנש" להתחלה מושלמת 900.— ש'
* מנוע FSR 25 O.S. פאר תוצרת יפן 1200.— ש'
* מכשיר "אקסלנס" 60 של סנווא (3 סרבו) 4775.— ש'
* אביזרים משלימים לטיסן ולמנוע 775.— ש'

ש' 7650.—

מחיר ההצעה במזומן 7000.— !!
מחיר ההצעה ב-2 תשלומים 3720.— ×2 !!
מחיר ההצעה ב-3 תשלומים 2650.— ×3 !!

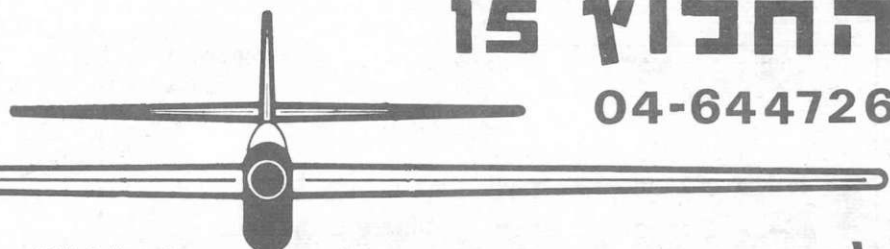
* מבחר מנועים וחלקי חילוף O.S. (יפן), K & B (ארה"ב), COX (ארה"ב).
* הליקופטרים במבחר ללא תקדים כולל חלקי חילוף (ממנועי 4 עד 10 סמ"ק).
* טיסנים נהוגי כבלים מוכנים להרכבה עצמית. טיסני דאון חופשיים ונהוגי אלחוט.

חיפה

04-645076

החלוץ 15

04-644726



"טיסני הנגב"
רח' רמב"ם 19 ב"ש
טל: 057-34740

"א.א" נתניה
רח' ויצמן 2
טל: 053-32444

"טיסני רחובות"
דרך יבנה 70
טל: 054-53058

להשיג
גם ב:



**תוצרת
חכעל
מעדני
הבשר**

שקם

איכות בריאות וטעם — כשר

לישראל יש מועמד בטוח בהתמודדות על המקום הראשון בדרוג הבינלאומי. נעלי הספורט של "גלי".



פרטום מניק

”כשאתה משחק עם שחקני
טניס הטובים בעולם, אתה לומד
להכיר גם את הנעלים הטובות
בעולם, וכשראיתי את נעלי הספורט
של "גלי", אמרתי לעצמי שלישראל
יש נעלי ספורט שבהן יצרני הנעלי
הגדולים בעולם יכולים להתגאות.
ברור שהדבר החשוב ביותר
לשחקן טניס הוא הכושר האישי,
אבל נעלי ספורט ברמה בינלאומי
כמו "גלי" בהחלט מסייעות להגיע
לתוצאות טובות יותר.”

ג'ימי קונורס
ארה"ב



גלי® Gali

