

בטאון חיל האויר נובמבר-דצמבר 1963 מס' 63



הספרייה הדיגיטלית להיסטוריה ומורשת חיל האויר

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

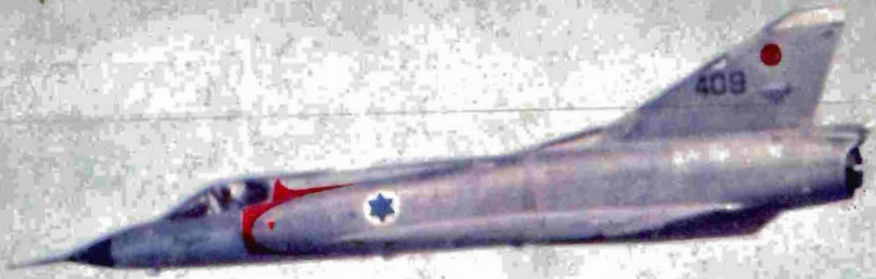


בטאון חיל האויר נובמבר-דצמבר 1963 מס' 63

בטאון חיל האויר

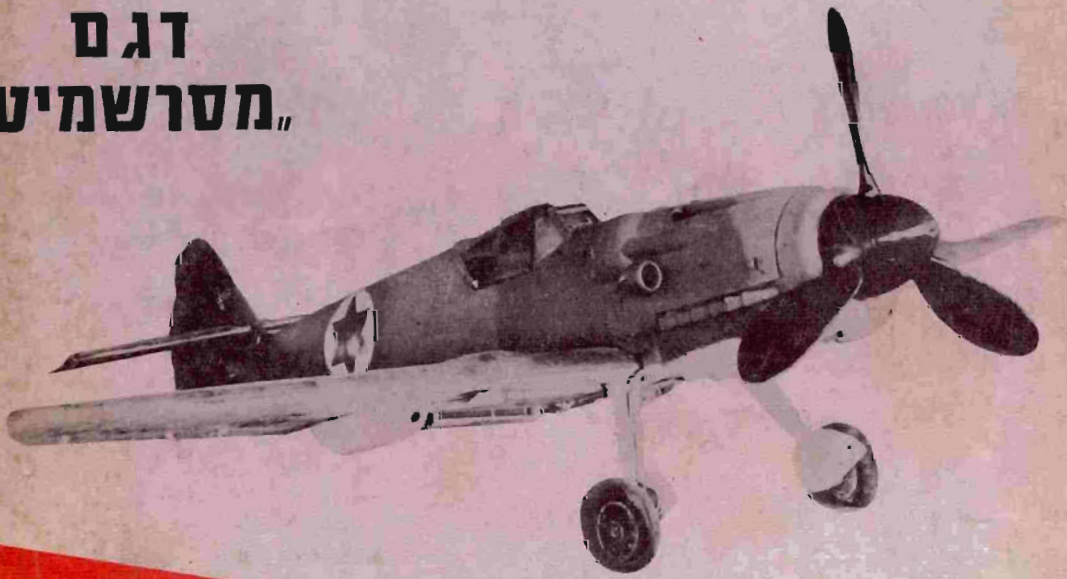
שנה 16 מס' 63

כא מלוסי
חיל האויר
1963-1948



מה..מסרשמיט" עד ה..מירז"

תוספת:
דגם
"מסרשמיט"



פז

שרות לתעופה

הספקים הבלעדיים של
חברות התעופה בישראל



הטוב ביותר לפרוסה -
הטוב ביותר לפרנסיתך

תוכן הענינים

5	בגליון זה
6	ואלה תולדות...
80	המח"לניקים
83	ארכיון הזכרונות
99	מבני מטוסים רושמים שנים
100	מטוסי „העליה השניה” — יעקב טרנר
107	אצלנו בחיל
114	שמונה „מוסטנגים” שעטו...
125	הקו החדש כמטוסי-קרב כברייה"מ — „גולדי”
126	החדושים במטוסי הקרב הרוסיים
	חילות אויר של מדינות ערב
131	ירדן
133	לבנון
133	סעודיה
136	סיכום עוצמת חילות האויר הערביים
137	זוטות משמי המזרח התיכון
142	79 אקספדיי נחת בשלום
146	מרגלים בעלי נוצה
148	עולמו המסתהרר של טיים הלהמוטים
155	21 שאלות טפשיות אודות החלל
159	צוללי הטלוויזיה



שנה 16, מס' 63
 נובמבר—דצמבר 1963
 כסלו—טבת תשכ"ד

מוצא עליידי
 מפקדת חיל האויר

העורך
 משה הדר

סגן-העורך
 סרן יהודה עופר

תצלומים: יחידת צילום
 אוירי חיל האויר

המערכת:
 דאר צבאי 2704

בעניני מנויים, דגמים וגלינות
 ישנים יש לפנות אך ורק אל:
 ההוצאה לאור, מח' ההפצה,
 רח' א' מס' 5, הקריה, תל-אביב

HEYL HA'AVIR
 I.D.F./AIR FORCE
 MAGAZINE
 ARMY POST No. 2704
 ISRAEL

הדפוס החדש בע"מ, ת"א

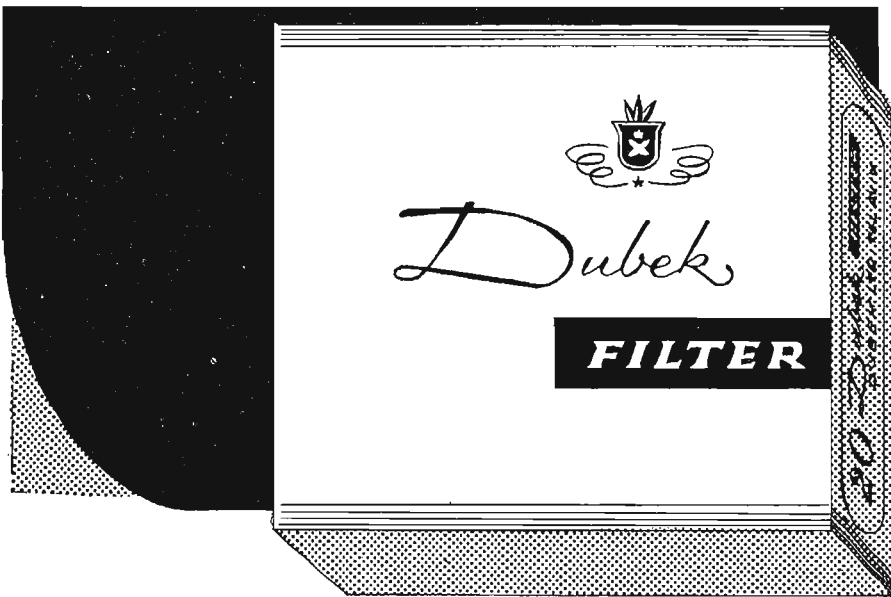
העטיפה:
 דפוס גרפוליט בע"מ

דגם מטוס „מסרשמיט":
 פסטל, דפוס אופסט בע"מ

המחיר: L50 ל"י

דובקה פילטר

ראשונה בארץ



צרים המנופפים" מארצות הברית והססתם לארץ (עמ' 25) — על הפצצות-הצלילה „המטרופות" בי" יוחר שנעדכו אי-פעם (על-ידי מטוסי הרורד), על כיס פאלוג'ה (עמ' 31) — ועד קרב המירודים נגד מטוסים סוריים ליד הכנרת (עמ' 76).

פעולתם הראשונה של המסר-שמיטיט (עמ' 8) — כיצד הוצאו מטוסי האוסטר מתוך בסיס חיל האוויר הבריטי בשנת 1948 (עמ' 12) — תאור טיסת-אספקה רבת הרפתקאות לסדום במטוס נורסטון, המכונה „ההמוד המעופף" (עמ' 18) — סיפור רכישתם של „המב-



מדריך כללי למטוסי ח"א —

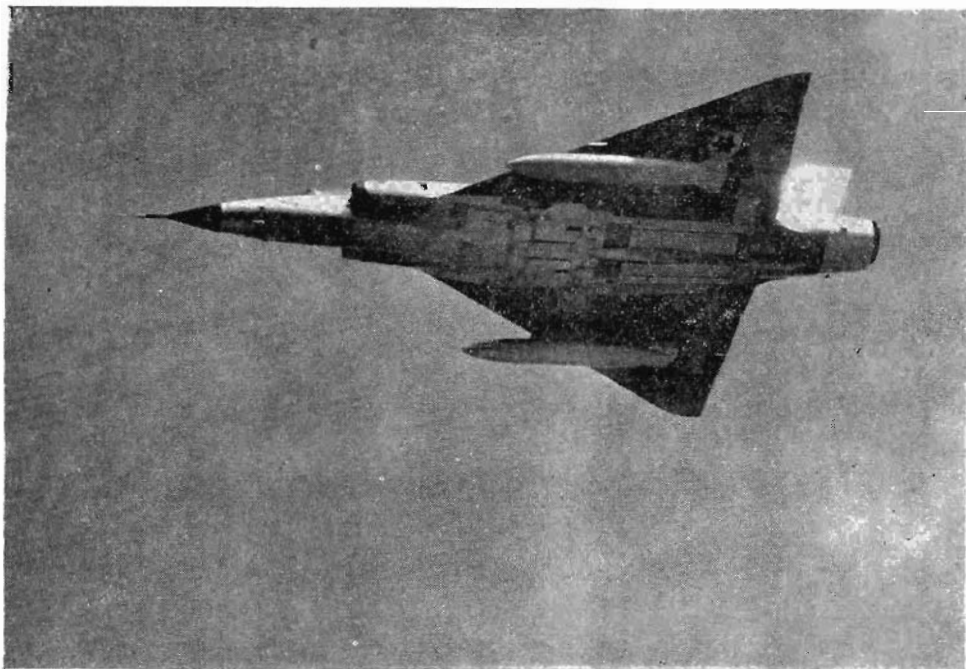
1948—1963

על פני שבעים-וארבעה עמודים בגליון זה מוגשת רשימת כל המטוסים אשר טסו בשנים 1948—1963 כשסמלי חיל האוויר מצויינים על כנפיהם. ברשימה „ואלה תולדות..." (עמ' 6—79) מצויים תצלומיהם ופרטי תאוריהם של המיסיט-ואחד מטוסים. להלק מן המטוסים צורפו רשימות קצרות, הבאות להדגים טיסות, מבצעים ורשמים אישיים של הטייסים אשר ישבו בתאיהם.

כך ימצא הקורא את: תאור



מהספיטפיירים של שלהי מלחמת העצמאות (תצלום למעלה) ועד המירודים העלקוליים, ברשימה „ואלה תולדות..."



ואלה הם



כל מטוס

מהמסרשמיט "עד המירז"

ולדות...

חמישים ואחד טיפוסים שונים כלולים ב"מדריך למטוסי חיל-האויר" המוגש בעמודים אלה. ריבוי טיפוסים אינו נחשב למעלה כלל וכלל, אולם הסיבה לכך היתה נעוצה בקשיי הרכש בימיו הראשונים של "שרות האויר" (שהוקם לפני 16 שנה, ב-1947) ובשנותיו הראשונות של חיל האויר. לא תמיד ניתן היה להשיג את הרצוי ולפיכך נרכש על פי רוב המצוי. הנתונים על המטוסים נלקטו משנתוני "ג'ינס" ומלוויים כהלקם בתאורי טיסות ומבצעים הממהישים את אופיו של המטוס.

חיל דאויר

מסרשמיט

אלוף עזר ויצמן שטס בפעולה הראשונה של ה"מסרשמיטים":
המכונאים לא ידעו עדיין את שיטת תידלוק המטוס ולאחר
שחזרנו לבסיס נתברר שהמראנו עם מיכלים מלאים למחצה."

אשדוד ומגדל ולשבש את הדרך לאל-עריש.
 המראנו ב־6 בערב כ־2 זוגות. כשהגענו למטרה ראינו את הזוג הראשון בהתקפה. צללנו אחריהם מול אש נ"מ חזקה והטלנו את הפצצות על ריכוז המכוניות שחנו ליד הגשר המפוצץ. הבתים נראו בברור וקבוצות אנשים נפוצו לכל עבר במהירות. מקלעים וכמה תר-תחים הגבירו את האש הנגד-מטוסי.

המשכנו בצליפות על ריכוזי המכוניות והמשוריינים אולם לפתע נעצרו 2 התותחים שבמטוסי. אחד המטוסים לא חזר לבסיס.

מענין לציין — אומר עזר — כי המכונאים לא ידעו עדיין את שיטת התידלוק של המטוס ולאחר שהורנו לבסיס נתברר שהמראנו עם מיכלים מלאים למחצה. לן היינו צריכים לטוס לאל-עריש מי יודע איך היתה מסתיימת הטיסה."

ראשון מטוסי-הקרב הישראליים, המסרשמיט, היה מטוס יקר מכל הבחינות; הוא נרכש בצ'כיה במחיר יקר ובמאמצים מרובים ובעת שמטוסי-הקרב היו יקרי המציאות בחיל האוויר. במטוסי קרב אלה קשורות שתי נקודות-מפנה במלחמת העצמאות: בלימת הטור המצרי שהתקדם לעבר מרכז הארץ והפסקת ההתקפות האויריות על תל-אביב על-ידי מטוסים מצריים שלא נתקלו בהתנגדות כלשהי עד להופעת המסרשמיטים. על כך, בשתי הפרשיות שלפנינו:

על פעולה ראשונה זו שבה הופעלו מטוסי הקרב הראשונים שלנו מספר מפקד חיל האוויר אלוף עזר ויצמן שהשתתף בפעור לה.

"מיד לאחר שנסתיימה הרכבת המסרים, חשבנו לצאת להתקפה על אל-עריש, אולם התכנית שונה מאחר שמפקד גבעתי שמעון אבידן, הגיע לבסיס לפנות ערב ובירור הוראה מהמטכ"ל, לצאת מיד ולהלום בטור המשוריינ שנע בין

תצפית אוירית הודיעה: "הטור המצרי הגיע לאשדוד. הטור מור" כב מטנקים, מכוניות-משא, משורי-ינים ואספקה, כ־200 במספר, שנעצרו ליד הגשר המפוצץ וחזרו לאשדוד. מהנדסים עסוקים בתיקון הגשר." כדי להרויח זמן ולאפשר התארגנות הכוחות שהיו מרותקים בחזית ירושלים הוחלט לפתוח מיד בפעולות הטרדה וכיניהן הפעלה ראשונה של ארבעה "מסרשמי-טים" ישראליים.

AVIA C. 210 אוויה סי. 210

ממדים: מוטה 10-0 מ', אורך 9-0 מ', גובה 2-6 מ'.

חימוש: 2 מקלעים, + 2 תותחי 20 מ"מ.
 ביצועים: מהירות מירבית 624 קמ"ש (בגובה 6700 מ'), שעור נסיקה מירבי 1000 מ"/דקה, סיג רום 11,300 מ'. טווח שיט רגיל 705 ק"מ.

טיפוס: מטוס קרב חד-מושבי (הנתונים להלן מתייחסים למטוס מסרשמיט G 109 ממנו פותח ה"אוויה סי. 210").
 ארץ המוצא: צ'כוסלובקיה.
 מגוע: יונקס יומו 1500 כ"ס.

פצצות בראשון לציון, ליד תחנת האוטובוסים ונרצחו באכזריות נשים, ילדים וקנים שעמדו בתור וציפו לצאת לדרך או עוברי אורח סתם. ויגדל האבל בארץ ויגדל חרון על כי אין בידינו להשיב ל־מצדים ולשותפיהם הבריטיים — כדי רשעתם. אמנם סחו „יודעי־כל“ ואף הבטיחו כי בקרוב „ימ־ריאן“ מטוסי קרב משלנו ו„יט־אטאן“ את שמי ארצנו. הרבו ל־ס־פר כי משלחת הטייסים חזרה לא בידים ריקות וכי מטעני כלי־קרב הולכים ובאים לרוב וכבר עוסקים במרץ בהרכבתם, ועוד מעט ויראו בשמים. אך מקוצר רוח ומיגון לא נתנו אמון רב ב־דברי הגחמה.

ביום ה', 3 ביוני 1948, לעת

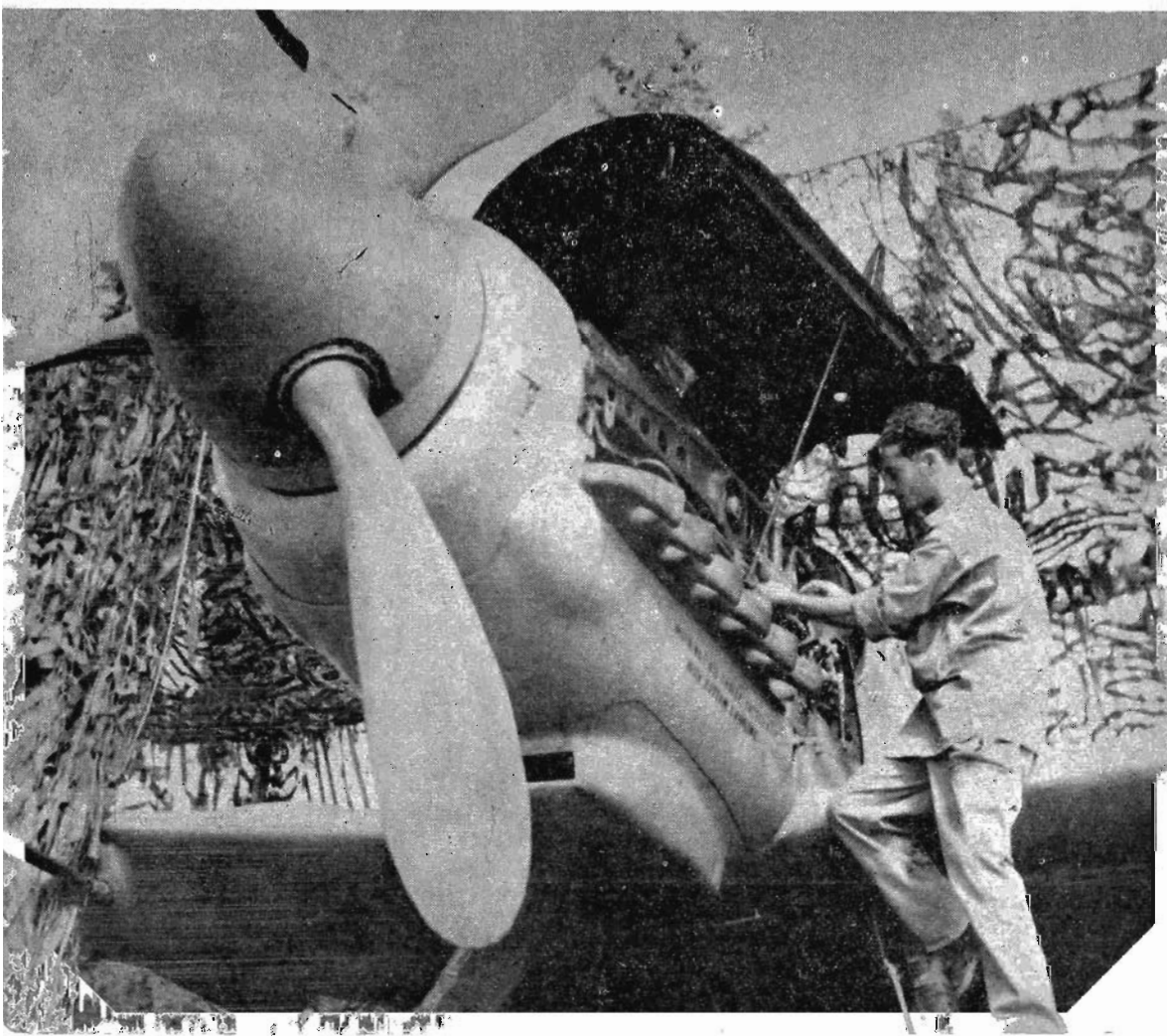
מר ודואב לטרטור מבועי האויב בשחרם לטרף וידנו קצרה להשיב להם כדי רשעתם במעט הנשק ה־אנטי־אירי אשר אתנו. חיל האוויר הישראלי שמר פיו ולשונו ולא סיפר כלום על הכנותיו לטהר את שמי הארץ ממפציצים זרים, ול־יושבי החושך במקלטים נדמה היה כי היונחנו כליל והופקרנו. לכן רטנו התרעמו — עד מתי? מטוסי האויב שלטו בשמי ארץ־ישראל: הופצצו ישובים מתל־אביב עד טירת־צבי ומדן עד רבי־בים, הוטלו פצצות תבערה בע־פולה, הופצץ קשה קיבוץ מרחביה ובתל־אביב הם מרביים נזקים וא־בירות יום יום, והמכה שהוכיניו מידי המרצחים בראשית יוני הג־דישה את סאת היסורים: הוטלו

אִוירת השמחה וההקלה שא־פפה את תושבי הארץ בהופיע מטוסי המסדשמיט הראשונים מתוארת ברשימה הבאה שנושאה: הפלת מטוסי הדקוטה המצריים על ידי מרדי אלון ז"ל.

אפס קשה ביותר היתה השתו־ללותם של המפציצים הבריטיים־מצריים בשמי ארצנו ומעל לתל־אביב, ביחוד. זכורים לכל האסר־נות שהמטו בחלקי העיר השונים.

כמה פעמים ביום נאלצנו לרדת לתוך המקלטים הארעיים, שהיה בהם יותר משום מקלט פסיכולוגי מאשר הגנה של ממש מפני הפ־צצה, ורבו האסונות, הקורבנות החפים שנרצחו מן האויד ללא כל הבחנה, האזנו ממעמקים בלב

ונאי מטפל במנועו של מסרשמיט, מתחת לרשת ההסוואה המתוחה מעל נקודת־החניה של המטוס.



הסכין והנהגים

מאת: אור (שאל אביגור)
אל: דיקי ישעיהו (אהרון רמז)
בהול

אקוה שהיום תקבלו הסכין (מטרשמיט) הראשון. עליכם לעשות כל ההכנות לקבלתו ולהרכבתו המהירה. יחד עמו יגיעו הנהגים והמומחים הגויים. ספלו בגויים יפה ודאגו להורגמן... זה היה תוכן המברק שנתקבל בארץ. ואכן, ב-20 במאי הוטס ארצה. במטוס סקיימאטור, המטרשמיט הראשון. היתה זו טיסת "בלק" מס' 5. יחד עם המטוס הגיעו ארצה 5 מומחים צ'כיים, שניהלו את הרכבת המטוס.

משקלו של מטרשמיט עצמו היה כ-3 טונות. אך יחד עם כל ציודו הגיע משקלו ל-13 טון בערך. לכן היו דרושות כ-2 טיסות קומאנדו כדי להטיס ארצה מטרשמיט אחד. עד להפוגה הראשונה הוטסו ארצה 11 מטוסי מטרשמיט.

החללים ולרדת למקלטים. או זה גיח לפתע פתאום מטוס קטן מ- צד הים והטיל במפציץ כמה א- לומות אש. המצרי ניסה להמלט, אולם הישראלי לא הניחו והת- קיפו שוב. בתפרץ הקהל מן המקלטים לראות בקרב ראה והנה המפציץ יורד ושוקע בלהבות. כע- בור רגעים מספר הבחינו התוש- בים בנס-ציונה וברחובות בעשן סמין עולה השמימה ממפציץ בווער, המוטל ממערב לאדמת רחובות, קרוב לנחל סוכר.

שני מפציצים מצריים-בריטיים הופלו איטא בשעה אחת בידי טייס ישראלי. השמחה ביישוב הי- תה רבה על כי נמצא סוף-סוף גואל דמנו וגמל לרשעים כפעלם. מי הוא הטייס ברוך-אלוהים זה שעשה המעשה במפציצים? איש לא יכול להגיד דבר לאשורו. היו שדיברו בטייס-אמן קנדי ה- משרת בחיל-האוויר הישראלי, כי ידו היתה במצרים. ואחרים, "הו- כיחו" כי "מפליא-לעשות" דרום- אפריקאי, בן-ברית, הוא שהשליך את נפשו מנגד והסיר חרפה מ- ישראל. מטה חיל-האוויר שלנו החריש כדרכו, ולא פירסם כלום. חיכינו לבוא מודי, אולי נדע מ- מנו דבר.

לדגל שעות החירום היה מודי מבקר בבית לעתים רחוקות, מ-

שכדבר הזה — באותו היום וב- אותה השעה — קרה גם בראשון- לציון. גם שם נתגלה מפציץ מצ- די משוטט לפנות ערב בין ראשון לציון לרחובות ותר אחרי טרף, ומטוס עברי בא עליו כחתף וה- פילו.

ובראשון לציון השרויה באבלה על קרבנות-ההפצה, נאספו אר- תה השעה המונים כדי לחלוק את הכבוד האחרון לקדושים לבית- עולמם. כששמעה האועקה נאל- צו המלווים הדואבים להניח את

ערב, הוחרדנו בתליאכבי שוב לקול אזעקה שלישית באותו הי- יום.

התכנסנו למקלטים כשטרטור מטוס האויב מרצע את עור התוף. הנה טרם ניתן אות הארגעה — נשמע קול ענות בחוץ והאוכלו- סים החלו נוהרים מתוך המקלטים אל הרחוב ללא חת כשעיניהם ל- שמים; קרב אויר נראה היטב, מתחולל במרום לצד מערבית-דרר- מית. כאילו בין הרחובות דיונגוף- הירקון. העין הבחינה מטוס ועיר מתקיף אירון גדול ממנו הרבה. יודעי דבר בתוך הקהל הבטיחו, כי זה הקטן — מטוס-קרב ישראלי הוא והגדול — מפציץ מצרי. הר מפציץ החל עורך תמרונים ומנסה להתחמק מפגיעתו של הקטן. אך הישראלי לא הרפה ממנו, "רכב" עליו ופגע בו שוב. ופתאום נראה המפציץ צונח לעבר בתים כש- תימרת עשן ולהבות-אש עולות ממנו. הקהל נהר, מי ברכב ומי ברגל, לעבר נפילתו של המצרי. העולים על גבעות החול הספיקו עוד לראות את עמוד העשן ה- עולה מן המפציץ שהיה מוטל ב- חולות, הרחק לעבר נחל רובין. באותו ערב השתררה אוירה של חג. וראה זה פלא — למחרת היום, ב-4 ביוני, הודיעו העתוננים,



מודי אלון ז"ל, מפקדה הראשון של טייסת-הקרב הרא- שונה.

עקבתי אחריו וכיבדתי בצדור ראשון.

— והוא?

— כמובן שהדוקטה ניסה לה' מלט בכל כוחותיו. אך בעיקר שמרתי עליו לבל יטפס: מזה חששתי יותר מכל דבר אחר. — לדקיטה „נשימה ארוכה” הוא יכול להיסתר בין העננים ולצפות עד שיאזל הבזיון שלי. כמובן שלא זכה אצלי ל„עליה”; עליתי עליו בשנית ושלחתי בו את כדרר רי ואז ידעתי כי הוא יחא „שוכן עפר”.

כמה זמן ארך הקרב הזה?

— דקות מספר, כי אצה לי הי דרך אל חברו שכאילו ציפה מ' מרחק. התויתי על פני ימה של תל-אביב קשת ונודקדתי לפני הי מפציץ השני שהיה מופתע מאוד בראותו אורח בא מעבר ליס. הי לז התאמץ להימלט לצד דרום מערב, אך נפגע במיכל הדלק, נתעטף עשן סמיך והחל נופל לעבר היס.

— בעצם אני הוא שהפלתי את המפציצים.

— אתה?! כיצד? מלאך אחד ושתי שליחיות?

— לא היה קשה, הרבר היה פשוט מאד.

— האם היית יחיד בשדה הי- תעופה כשיצאת עליהם?

— לא, אלא שהמטוס שלי היה במצב „הכן”, ציפיתי ל„אורחים” הללו. זה כמה התחקיתי על בור אם וצאתם, על „שערי” הפלישה והנסיגה שלהם.

— אבל אחד נגד שנים?

— חשבתי בעיקר על „הסכנה” האחת — פן ימלטו. כאשר הגיעני האות שנראו המפציצים — המ' דאתי מיד לעבר הדרום ונמצאתי טס בין המפציץ ובין השמש, שעמדה בשיפולי הרקיע מימין; מדרום ניצבץ לי מרחוק „דוקטה” שני של האויב, שהג ותימדן בי גובה הגון ולא הבחין בי. היריב שלי ניסה כוחו בצלילה, אבל

שבת לשבת ועוד פחות מזה. בי אותה השבת שלאחר מפלת המצ' רים, הופיע לעת צוהרים ונראה לאה מאד.

— השלום לך? פניך לא טור בים ביותר?

— אה לא כלום. כששותים יין הרבה וישנים מעט — — —

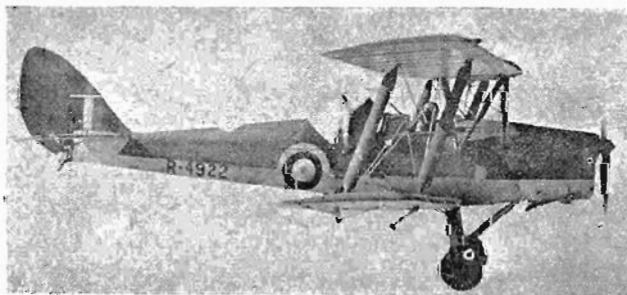
— לכבוד מה אתם נוסכים את הנטך הזה?

— נראה שלא שמעתם עדיין על הפלת המצרים.

— איך זה, שמענו גם ראינו את קרב האויר, ו„שלכם” רכב על המצרי כעורב על חזיר, כפי שהתבטא אחד מן הקהל, שצפה במחזה היפה. אבל מי הוא בך החיל הזה, ודאי שאסור לגלות את עמו. אך מאיזו ארץ הוא? אומרים קנדי או דרום-אפריקאי, מה?

מודי שילב ידיו על ערפו, ובי מתחו קלות את חזהו אמר מתר-נות:

טייגר מות



על אף יעודו כמטוס הדרכה, נוצל הטייגרמות בחיל האוויר ל' מטרות שונות ומגוונות: מסויר, צילום, קישור והספקת תחמושת ועד ל„הפצה” ברימוני יד ובי פצצות קטנות ופרימיטיביות וא' פילו „צלילה” במקלט „ברן”.

D. H. 82 A "TIGER-MOTH"

דה הבילנד „טייגר מות”

טיפוס: מטוס הדרכה ראשוני דר-מושבי.
ארץ המוצא: בריטניה.

מנוע: „גיפסי-מייגור” 130 כ"ס.

ממדים: מוטס 9-0 מ', אורך 7-3 מ', גובה 2-7 מ'.

ב'צועים: מהירות מירבית 175 קמ"ש, סיג רוט

4150 מ', טווח 400 ק"מ.

אוסטר

משמרות הלגיון הערבי שמרו על מטוסי חיל האוויר

ממפקד המחנה והמכונניות יצאו לדרך והגיעו בשלום לתעודתן.

עתה נמצאנו במחנה האנגלי כשנשק בלתי ליגלי ברשותנו ומשמרות הלגיון הערבי שומרים על המחנה. כדי למנוע "איי-הבנות" הגענו להסכם עם מפקדת הבסיס כי המשמרות לא יתקרבו למוסך שלנו ואנו מצדנו התחייבנו לא לצאת ממנו עד אור הבוקר. בעזרת "שכנוע" קל הסכים קצין הכלכלה לספק לנו שמיכות ומזון וכך בא הכל על מקומו בשלום.

למחרת נמשכה העבודה ללא הפוגה ובשעות אחר הצהרים כבר היינו מוכנים לצאת לדרך. על יד השער נעצרנו על ידי השומרים, מאחר שחלק מהשמיכות שקיבלנו ביום הקודם שימשו לנו ככיסוי לחלקים העדינים של המטוסים, אולם מפקד הבסיס ציווה לא לעכב את השיירה יותר.

אך יצאה השיירה, נתקבלה הר" ראה טלפונית דחופה ממטה הר" ר.א.פ. בירושלים להפסיק מיד את מסירת המטוסים לידי היהודים. הוראה זו באה כתוצאה מהתערבות האישיית של הנציב העליון לאחר שרבר הקנייה הועלה בה" מולה גדולה על דפי העתונים הערביים. הוראה זו איתרה כמובן להגיע מאחר שהמטוסים נמצאו כבר בידינו.

ב-1948, כאשר אמרו הבריות "פרימוס" התכוונו בראש ובראשונה למטוסי האוסטר. דרך רכישתם של המטוסים הקלים היתה פרשיה בפני עצמה, המתוארת ברשימה שלפנינו.

על מנת לגמור את כל הסדורים המוקדמים עם הר.א.פ. המו"מ עם מפקד הבסיס נסתיים בכי טוב והמטוס חזר לתל-אביב על מנת להודיע כי אפשר לצאת למקום. אני נשארתי במחנה על מנת "לק" שור קשרים" במקומות הנחוצים. למחרת, נמצאתי ליד שער המחנה והיכיתי לשיירה.

השיירה בת 20 המכונניות הר" פיעה בשעות הבוקר והיתה מלווה טנדר עם משמר נוטרים ומקלע "לואיס" ששימשו אך "פירמה", מאחר שבשיירה עצמה נמצאו אנשי ההגנה (בתור מכונאים) ובר" שותם כלי נשק רבים מפורקים ומוסתרם.

מפקד הבסיס הקצה לנו מקום עבורה באחד המוסכים, לשם סה"ב נו את ה"אוסטרים" והתחלנו לפר" קם ולהעמיסם על המכונניות בקצב שגועני ממש. עם ערוב היום נת" ברר כי לא נצליח לסיים את העבודה כפי שתוכנן והחלטנו ל" לוח את 12 המכונניות העמוסות לתל-אביב וכולנו — המכונאים ואנשי ההבטחה — נלון במקום. על מנת לשוב ולסיים את העבר" דה למחרת. קיבלתי רשות לכך

יהודה — מראשוני ה"ש.א." תאר פרשה מענינת זו:

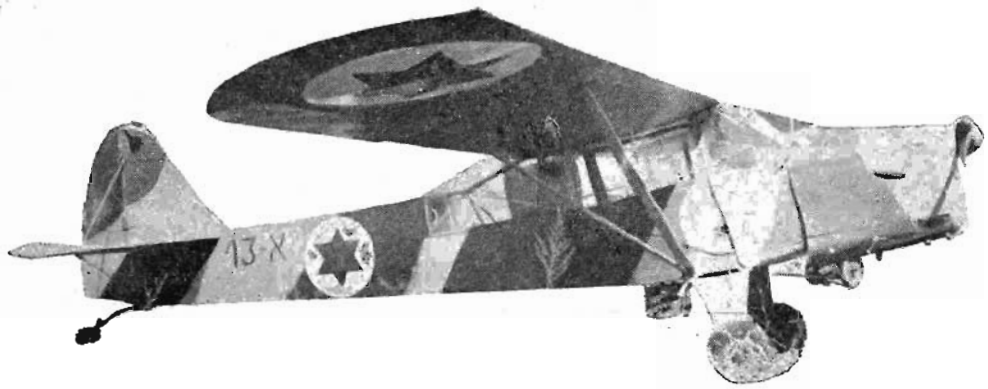
"בתחילת 1948 הציע הר.א.פ. למכירה 20 מטוסי "אוסטר" ומטוס "אוקספורד" שנמצא בבסיס הר" ר.א.פ. בעקרון. ה"אוסטרים" שימשו קודם לכן כמטוסי תצפית ארטי-לרית והאנגלים לא האמינו כי במצב בו נמצאו יביא תועלת לקונייהם. תוך תחרות קשה עם מספר גורמים אחרים (חברות תעור" פה וקלובים ערביים מהארצות השכנות, ועוד) הצלחנו לרכוש את החוזה לקניית המטוסים. מצוידים באישור על כך מאת השלטונות בירושלים ניגשנו לחלק השני של הפעולה: הוצאתם של המטוסים מבסיס הר.א.פ. והעברתם לתל-אביב. דרך אזורים שהתנועה בהם היתה מסוכנת ביותר.

ב"בית האדום" שברחוב הירקון באגף המבצעים של המטכ"ל התי" אספו כל הנוגעים בדבר והוחלט לפר" את המטוסים, להעמיסם על מכוניות ולהוציאם מעקרון בפעם אחת. בשיירה גדולה. נקבע אחראי לאבטחה ואחראי לעבודת הפרוק וההעמסה. מספר ימים לפני התי" אריך שנקבע יצאנו בטיסה לעקרון

AUSTER A 2/45 (A.O.P. 3)
אוסטר 3

מנוע: ג'יפסי קווין 250 כ"ס.
ממדים: מוטת 13-3 מ', אורך 9-2 מ'.
ביצועים: מהירות שיוט 196 קמ"ש, סיג רום 4800 מ', טווח 970 ק"מ.

טיפוס: מטוס תצפית וסיור דרומי-שבי.
ארץ המוצא: בריטניה.



אחד ממטוסי האוסטר הראשונים, שנרכשו מחיל האויר הבריטי

מלית המותרת ב„אוסטר“ היא 144 מיל לשעה). המכונה החלה להזדעזע מעצמת המהירות ולפיכך הקטנתי את המהירות והמשכתי בצלילה עד פני הקרקע כמעט.

ה„ספיטים“ שעלו מעל לשכבת העננים לחפש אותי, צללו אחרי דרך השכבה ובדיוק כשחציתי את כביש עזה מגדל שמעתי אש שנפח תחה על המטוס.

הרדיפה נמשכה עד למסלול ניד עם וכשנפתחה אש משרה היציאה על ה„ספיטים“ הרודפים הרפו מה„אוסטר“ ונסתלקו.

מיד לאחר הנחיתה רץ לקראתנו אחד מהטייסים בשדה וצעק כי נעזוב מיד את המטוס בחשבו שלא ראינו את ה„ספיטים“.

כשנשאל המטילן כיצד הרגיש שעה שה„ספיטים“ דלקו אחרי ה„אוסטר“, השיב כי למעשה לא ידע מה קרה ורק הרגיש שאנחנו בורחים ממישהו...

עליו לשלוף את שתי הניצרות הנותרות ולהשליך מיד את הפצצה (את הפצצות היו זורקים דרך דלת המטוס).

ובכן, כשניתנה הפקודה „זרוקו!“ שלף הבחור את שתי הניצרות הנותרות ו... חיכה לפקודה נוספת כשהפצצה על ברכיו.

לאחר 5-6 שניות, שמעתי רחש מזור במטוס וכשנפניתי ראשי לעבר המטילן, ראיתי שהפצצה מונחת על ברכיו כשהיא בוערת. מבלי לדבר עם המטילן דחפתי את הפצצה בכוח דרך הדלת הפתוחה ומעצמת המכה כמעט והי מטילן נגרר אחריה...

מיד לאחר שיצאתי מהצלילה הראשונה גיליתי 2 „ספיטים“ מצריים מתחתי, בגובה של 2000 רגל, טסים בדיוק מולי. לפי השערתי לא הרגישו משום שטסו בטיסה ישרה וללא פניות, אך היה ברור שמדריכים אותם מהקרקע.

מחשבתי הראשונה היתה — לסיים את המשימה ולהסתלק והי פעם השליך המטילן את הפצצה מבלי להזיקה על ברכיו ובדיוק בזמן. בזמן הצלילה השניה נוכחתי כי ה„ספיטים“ גילו אותי, החלו לתמרן סביבי וניסו „להתישב“ על זנבי.

בצד דרום גיליתי שכבת עננים קלה שנתנה לי מחסה ראשון ומשם צללתי לכיוון ניד עם. המטוס שלי צלל והגעתי למהירות של 140 מיל לשעה (המהירות המכסי

המטוסים פורקו בחצר היקב בשרונה ומיד החלה עבודת התקון וההרכבה שהיתה אף היא פרשה מזהירה בפני עצמה.



אחד הטייסים הראשונים, מתי חיש בסיפורו את הפטר העצום שהיה קיים בין „המפציצים“ שילנו למטוסי האויר:

הפצצה נשארה על ברכיו...

ב־16 למאי 1948, ביום השני לפלישת צבאות ערב, הופגזה ניד עם בדרום. התצפית גילתה פלישה מצרית מהים צפונית לעזה — מספר יעקב. קיבלתי הוראה להמריא ב„אוסטר“ עם שתי פצצות בנות 25 ק"ג כל אחת ולהפציץ את הכוחות הנוחתים. המטילן הקבוע שמתפקידו היה לזרוק את הפצצות. קיבל „מחלת אויר“ וסרב לצאת לפעולה מאחר שהשמים רחשו מטוסי אויב רבים.

מ"מ מהפלמ"ח התנדב לצאת כמטילן ומאחר שהיתה זו שליחותו הראשונה מסוג זה שאלתי אם הוא ירדע להשתמש בפצצות ותשובתו היתה חיובית.

כדי להמנע מפגישה עם ה מצרים, כיוונתי את המטוס למזרח ורק לאחר שהגעתי לגובה הדרוש פניתי לעבר המטרה.

מעל למטרה, כאשר נתתי למטילן את הפקודה „שלוף!“ (התאמר: שליפת שתי הניצרות הניצרות), הוא שלף את הניצרות הראשונות ולפקודה „זרוקו!“ היה

ה„אוסטרים“ שופצו באורות הסוסים של שרונה

מטוסי האוסטר שהובלו מיד עקרון במשאיות, פורקו מיד באורות הסוסים אשר בשטח שרונה. במקום זה, ניגשו ל עבודה מכונאי חיל האויר ו באמצעים זלים ביותר חוללו „פלא“ ממש בהחזירם למטוסיים את כושר הטיסה.

טיילורקרפט



מטוס זה היה מצוי בארץ עוד לפני מלחמת העצמאות ושימש כמטוס הדרכה. בדומה למטוסים הקלים הראשונים של שרות-האוויר, שימש גם הטיילורקרפט לתפקידים שונים כגון העברת הספקה לישובים נצורים, סיורים וחילוץ פצועים.

ממדים: מוטה 11-0 מ', אורך 6-7 מ', גובה 2-1 מ'.
ביצועים: מהירות שיוט 142 קמ"ש, סיג רום 3660 מ', טווח שיוט 400 ק"מ.

TAYLORCRAFT MODEL "D"

טיילורקרפט מודל "די"

טיפוס: מטוס קישור קל.
מנוע: לייקומינג 65 כ"ס.

רוויד.13



מטוסי רוויד.13 שימשו להדר"כ בבית הספר של חברת "אווירון". עם פרוץ המאורעות הרעברו המטוסים לשרות-האוויר. חלק ממטוסים אלה חנה בשדה התעופה בלוד, שהגישה אליהם מסוכנת וה"נשמר" על ידי נוטריוס ערביים. כל המטוסים הועברו ביום אחד, במבצע סודי ומתוכנן, לשדה התעופה בתל-אביב, בו חנתה יחידת תובלה של הצבא הבריטי. בהמשך הזמן פעלו מטוסים אלה בחפקידי הקישור והטיור הרגילים.

פירצ'ילד

„מתנע“ חשמלי במטוס - שיא הטכניקה בחיל האוויר...”

מבלי שאי פעם עברו על מטוס. מאחר שבמטוס נמצאה כמות דלק מספיקה לטיסה לתל-אביב, הוהלט עם מפקד הגדוד, אשד פעולה מוצלחת זו נזקפת למעשה לזכותו, כי אנשי הפלמ"ח ישתדלו להעביר את השבוי בדרך היבשה צפונה ואני אשתדל להעביר את המטוס לתל-אביב.

התמראה היתה כשורה, יצאתי לים והגעתי בשלום לתל-אביב. הכנסנו את המטוס למוסך, צבענו אותו בצבעי קלוב התעופה ומודי אלון הטיס אותו ליבנאל, שם הוסתר כ-3-4 שבועות באחד מ- מחסני הנקודה.

מטוס זה — סיים עזר — לקח חלק פעיל ביותר בטיסת הגליל וסייע רבות בתחילת הפלישה.”

מטוס קל נוסף ששרת את חיל-האוויר במלחמת העצמאות — בגיחות הפצה, אספקה, חילוץ פצועים וקישור. הפירצ'ילד הגיע לידינו בדרך מיוחדת במינה...

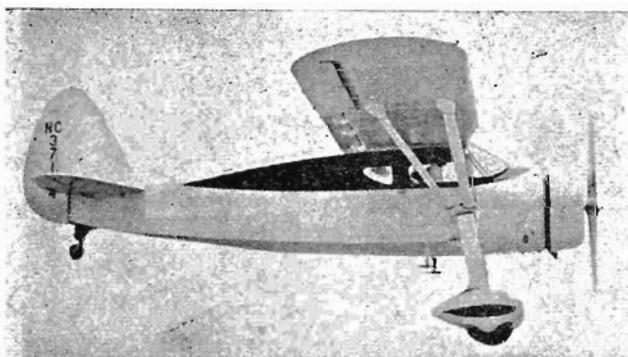
בשעת הנחיתה. האוירון החרם ונגרר לצאלים והטייס נמצא בידי מפקד גדוד הפלמ"ח. כמו כן נתפס חשיש רב. עוד נאמר במב"ר רק: „הביאו גלגל“.

למחרת בבוקר יצאתי בלוחית אלי לצאלים על מנת לבדוק את המטוס וראינו לפנינו „פירצ'ילד ארגוס“, מטוס הרומה ל„ר.ו.ד. 13“ בעל ארבעה מקומות ישיבה ומתנע חשמלי (שהיה אז שיא הטכניקה בחיל האוויר...). כמו כן נוכחנו כי אנשי הפלמ"ח הספיקו במשך הלילה להלחים את כן הנחיתה

על „אספקה“ זו מספר מפקד חיל-האוויר, שהיה בזמנו מפקד טייסת הנגב:

„נמצאתי בנידעם, שעה שנת-קבלו ידיעות מגדוד הפלמ"ח כי מטוס מצרי מבריה נשק לארץ ומהזר חשיש הברחה במצרים. סוכם, כי אנשי הפלמ"ח בדרום הארץ יעקבו אחרי טיסות המטוס וינסו לארוב לו ולתפסו.“

ובכן, ביום בהיל אחד (מרץ 1948) נתקבל מברק שבו נאמר כי בין צאלים לאימרה נחת מטוס מצרי וכן הנחיתה הימני נשבר



הפירצ'ילד שנלכד בנגב והועבר צפונה שימש כתוספת כוח חשוד בה ביותר לטייסת הגליל, בטיסת טיור, קישור ותובלה קלה ואף בהפצצות.

ממדים : מוטה 11.7 מ', אורך 7.24 מ', גובה 2.2 מ'.
 ביצועים : מהירות שיוט 195 קמ"ש, סיג רום 4800 מ'.
 טווח שיוט 1160 ק"מ.

FAIRCHILD 24 ARGUS פירצ'ילד 24

טיפוס : חד-כנפי 4-מושב.
 ארץ המוצא : ארצות-הברית.
 זנוע : וורנר „סופר-סקרב“ 145 כ"ס.

וויג'ן



גרומן וויג'ון, מהמטוסים הראשון
ניס שנרכשו עבור "שורת האויר".

GRUMMAN G-44 "WIDGEON"

גרומן "וויג'ון"

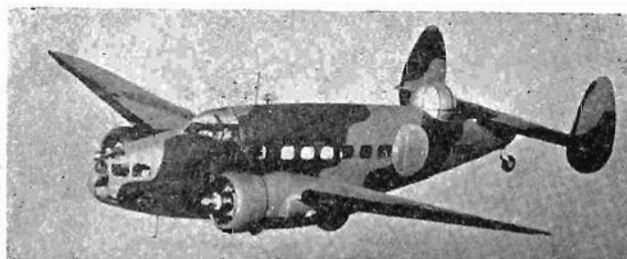
טיפוס: ספינת-טיס אמפיבית קלה דו-מנועית.
ארץ המוצא: ארצות-הברית.

מנועים: "רינג'ר" 200 כ"ס.

ממדים: מוטה 12.2 מ', אורך 9.5 מ'.

ביצועים: מהירות שיט 240 קמ"ש, סיג רום
4600 מ', טווח שיט 1080 ק"מ.

הדסון



לוקהיד הדסון

LOCKHEED 414 "HUDSON"

לוקהיד 414 "הדסון"

טיפוס: מטוס סיור כללי דו-מנועי.
ארץ המוצא: ארצות-הברית.
מנועים: רייט "סיקלון" 850 כ"ס.
ממדים: מוטה 20.0 מ', אורך 13.4 מ',

ביצועים: מהירות מירבית 454 קמ"ש, סיג רום
7470 מ', טווח 3456 ק"מ.
הערות: צוות בן חמישה, עמדת המטילן בחרטום.
חימוש: שני מקלעים קבועים. צריח עם שני
מקלעים ליד הזנב. מקלע מתכנס בגחון. מקום
אחסנה לפצצות מתחת לריצפת התא.

לודסטר



לוקהיד לודסטר

LOCKHEED 18 "LODESTAR"

לוקהיד 18 "לודסטר"

טיפוס: מטוס תובלה מסחרי דו-מנועי,
14 נוסעים וצוות בן שלושה.
ארץ המוצא: ארצות-הברית.

מנועים: רייט "סיקלון" 1000 כ"ס.
ממדים: מוטה 20-0 מ', אורך 15-2 מ'.
ביצועים: מהירות מירבית 435 קמ"ש, מהירות
שיוט 402 קמ"ש, סיג רום 8300 מ', טווח
שיוט 3025 ק"מ.

דו! סי! 5



מחוך כתריטר מטוסי די.סי.5.
שנבנו על ידי חברת דוגלס,
נרכש מטוס אחד באוסטרליה על
ידי שליחי הרכש הישראליים.
מטוס זה לא נוצל בשרות מבצ'
עי וגמר את ימיו בחצר בית ה'
ספר הטכני בחיפה שם נוצל ל'
מטרות הדרכת צוותי קרקע.

DOUGLAS DC-5

דוגלס די.סי.5

טיפוס: מטוס מסחרי דו-מנועי.
ארץ המוצא: ארצות-הברית.
מנועים: רייט "סיקלון" 900 כ"ס.

מטען: צוות בן שלושה, 16-22 נוסעים.
ממדים: מוטה 23-8 מ', אורך 19-0 מ',
ביצועים: מהירות מירבית 370 קמ"ש, מהירות
שיוט 325 קמ"ש, סיג רום 7230 מ', טווח
מירבי 2575 ק"מ.

נורסמן

הנטוסים שפעלו בקוון האוירי של „תחתית העולם“

ג'יפ נצבע מחדש...

הטייסת סבלה תמיד מחוסר תח- בורה. ומכיון שנחשבה לטייסת קטנה, והמחסור בתחבורה היה גדול בכל צה"ל לא הוקצבה לנו כל מכונית. יום אחד החליטו החברה לשים קץ לדבר, ושבו למחנה, מתל-אביב, בחצות לילה אחת, כשהם רכובים עשרה איש על ג'יפ אחד של „אנשים חשובים ביותר“. הג'יפ הוצפן מיד אי-שם בשדה ולמחרת יצא ג'והן כשעמו עוד אחד או שנים מהחבורה עזר- רים על ידו. והם נושאים דליים מלאי צבע ומברשות מכל גודל ומין והפכו את צבעו הלבן של הג'יפ לצבע הסגולה חוס-ירוק ואת מספריו שינו למספרים צבאיים מדומים. ג'והן התקין גם את הת- עודות הדרושות לו לג'יפ, והד- טייסת החלה נהנית משרותיה של המכונית המהירה. סופו של הענין היה די מר, אבל לא בא אלא חדשים שלוש! לאחר ש„אימצנו“ לנו את היתום הזה בעל ארבעת הגלגלים, ובניתיים הספקנו לבצלו כהוגן!

„אנו יורדים שמאלה מהמסלול“

הטיסה לסדום אותו לילה עברה ללא שום מארעות מיוחדים. אני כבר התרגלתי לשלל הגוונים של

רבים כינוהו „החמור המעופף“. קול הניסור העבה שלו „הלך לפניו“. אולם מטוס מכוער זה, שמקורו בקנדה, נשא בעול ללא לאות בהפצצות על ריכוזי האויב בדרום ובטיסות תובלה אין-ספור, כמתואר ברשימה שלפנינו:

מטיסה מרובה בעוד חברי רוי מתרגז ומשתלהב מכל דבר של מהיבכך וחמתו עולה עד להש- חית משמצא פגם כלשהו במטוסו, בטיסה או בכל הנוגע בזה. טייס- המשנה של ג'ו — ג'והן, נוצרי הולנדי אשר היה בחיל-האוייר ה- הולנדי מעת פלישת הגרמנים ועד לכיבוש הולנד, ואחר-כך עבר למח- תרת ההולנדית עד לשחרור ה- לנד, שאז עבר לטוס בחברה אורחית קטנה. במחירת ההולנדית היה תפקידו הראשי, נוסף על מספר תפקידים צדדיים, לזייף תעודות, חותמות וחתומות... מעור- לם לא ראיתי אדם אשר יהא מסוגל להפוך מחק, עגול, מרובע, או מלבני, בעזרת סכין גלוח, לזיוף מדויק של כל חותמת שהוגר- שה לו. הוא היה מסוגל לזייף את חתימות כל אנשי הטייסת מבלי שאיש מאתנו יבחין בזה. למזלנו, לא ניצל את הדבר. מפקד הטייסת הטיל עליו להכין מספר חותמות עבור הטייסת עצמה, ממחקים שונים.

לילה אחד הוטל עלי לטוס לסדום באחד ה„נורסמנים“ שלנו יחד עם רוי, על מנת להוביל לשם טונה של פגזי מרגמות עם פצצים. רוי היה יהודי דרום- אפריקאי צעיר, אטלטי ושרירי, בעל עור שזוף, אף תפוחי במק- צת, ושערות בלונדיות קצרות ומסולסלות ביותר, טייס מפצצים בחיל-האוייר הדרום אפריקאי בזמן מלחמת העולם. היה לובש תמיד חולצת האקי ומכנסי האקי מרו- פטים קצרים, נעלי זמש חומות עם גרבי האקי ארוכות, ולצוארו ענב את הסמרטוט הצהוב שהיה מוציאו מתוך נרתיק ציוד הבטחון וההצלה שבמטוס. עשר דקות אחד רינו צריך היה להמריא „נורסמן“ שני, עם מטען אחר ובו ג'ו וג'והן אנשי הטייסת. ג'ו, אף הוא יהודי דרום-אפריקאי ובעל נסיון-טיסה כרוי, היה בחור דיגל וקטט עד למאד אשר דמה ביותר לשחקן הקולנוע ספנסר טרייסי, אלא ששערותיו היו כהות יותר משל השחקן. תמיד היה שותק ועייף

NOORDUYN "NORSEMAN"

נורדוין „נורסמן“

טיפוס: מטוס תובלה חד-כנפי חד-מנועי.
ארץ המוצא: קנדה.

מנוע: פרט אנד וויטני „ווספ“ 600 כ"ס בהמראה.

ממדים: מוטה 15-8 מ', אורך 9-7 מ', גובה 3-0 מ'.

ביצועים: מהירות שיוט (75% מההספק) 237 קמ"ש, סיג רום 5165 מ', טווח שיוט 1840 ק"מ.

שהן, כאילו היה זה מטוסי-קרב אשר מניעו עלול להתהמם יתר על המידה עקב פעולה ממושכת על הקרקע. בינתיים ניסה להתקשר במכשיר האלחוט שבמטוס עם מגדל פיקוח-טיסה. וכאן החל משבר את שיניו בשפה האנגלית כשאני נהגה מסירוסי הלשון המ-קוריים שלו. לבסוף לא יכול היה להתאפק והחל לקשקש לתוך ה-מיקרופון ברוסית ולבקש הוראות המראה. לתמהוני הרב אף קיבל תשובה ברוסית — הפסקה היה דוסי אף הוא. משהגענו לנקודה שבין חברון ובית-לחם החלו הפגזים מתפוצצים סביבנו בכמות גדולה יותר מכרגיל. גדישא הסתכל מטה, דרך החלון, תפס את כובעו בידו והטילו בזעף על רצפת התא, ירק דרך החלון החוצה בכעס רב (המשך בעמ' 35)

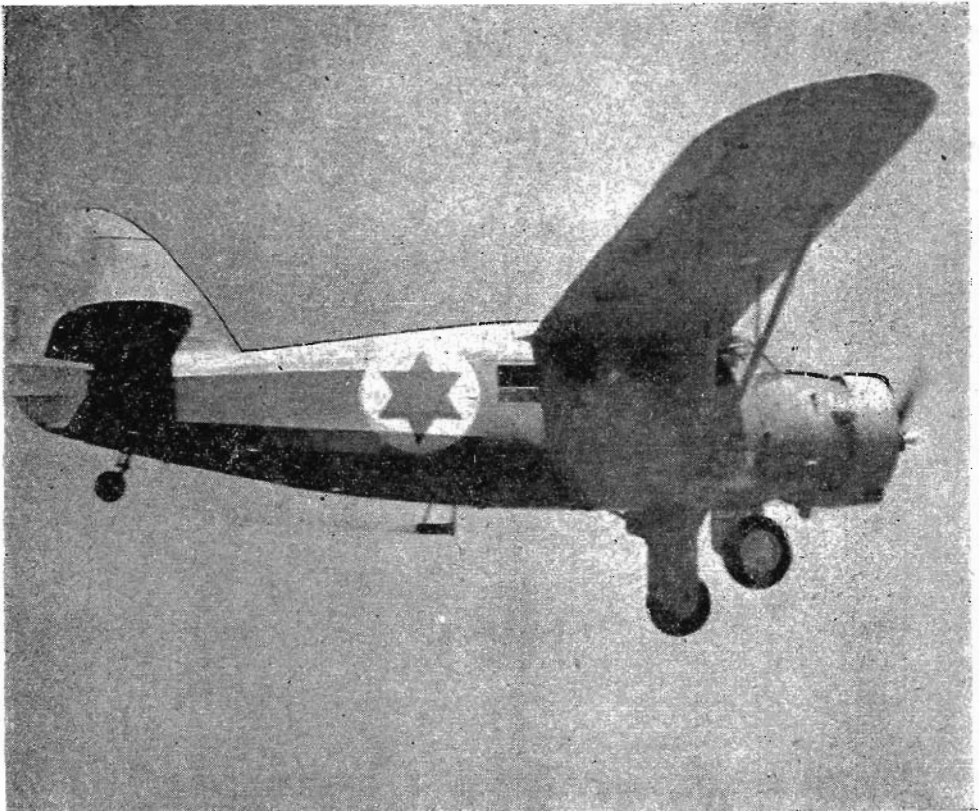
קרב משך כל-זמן טיסתו בחילות-האוויר ההם והיתה לו נשמה של טייסי-קרב. בבואו ארצה לא התרברב בנסיון של אלפים שעות אלא להיפך. ניסה לכסות על עצמו בספור צנוע ביותר, אך כולנו ידענו שהיה אחד מטובי טייסי-הקרב של ח.א. הפולני ושבוזמן שטס עם ח.א. הרוסי, בזמן קרבות האוויר הגדולים שבתקופת סטלין-גרד, הפיל, בטוסו ביאק-3 שלו שלשה מטוסי-קרב גרמניים: שני מ.איי-109 ופוקה-וולף אחד (לא כולם בבת-אחת). מענין היה לטוס אתו. יום אחד טסנו יחד. היתה זו חוויה אמיתית. משהניע גדישא את המנוע, מיד החל להסיע את המטוס במהירות מטורפת על מסלולי ההסעה לעבר נקודת ההמראה. מבלי שיחמם או יריץ את המנוע או יבדוק בדיקות כל-

הפגזים האנטי-אוויריים שהיו מתפוצצים סביבנו כבחגיגה-פורים וגם לדרך הממושכת ולרעש המנסר של המטוס הקפריזי. היינו עומדים ומעשנים סיגריה בקצהו של השדה בסדום, לאחר שבצענו נחיתה יפה למרות הקושי שבנחיתה לילה על מסלול כה קצר, במטוס כה כבד וסרבן וכשהגישה למסלול מלאת מכשולים (דודי מפעל האשלג והרסדום העוטה כאלף דגל מצד מערב למסלול, לארכו). הנה הגיע מטוסם של ג'ו וג'והן והחל גיגש לנחיתה.

"אני יש מראה לפסקודניאקים"

טייס אחד היה בטייסת שלא דיבר לא עברית ולא אנגלית: מירדענו גדישא. הוא היה טייס בחיל-האוויר הפולני והרוסי בשנות מלחמת העולם ולאחריה. הוא היה טייס-

צורתו המגושמת של הנורסמן גדרה עד מהרה את הכינוי, החמור המעופף.



ס'י. 54

ממדים: מוטה 35-8 מ', אורך 28-6 מ', גובה 8-5 מ'.

ביצועים: מהירות מירבית 456 קמ"ש, מהירות שיוט 355 קמ"ש, סיג רום 7625 מ', טווח מירבי 5600 ק"מ.

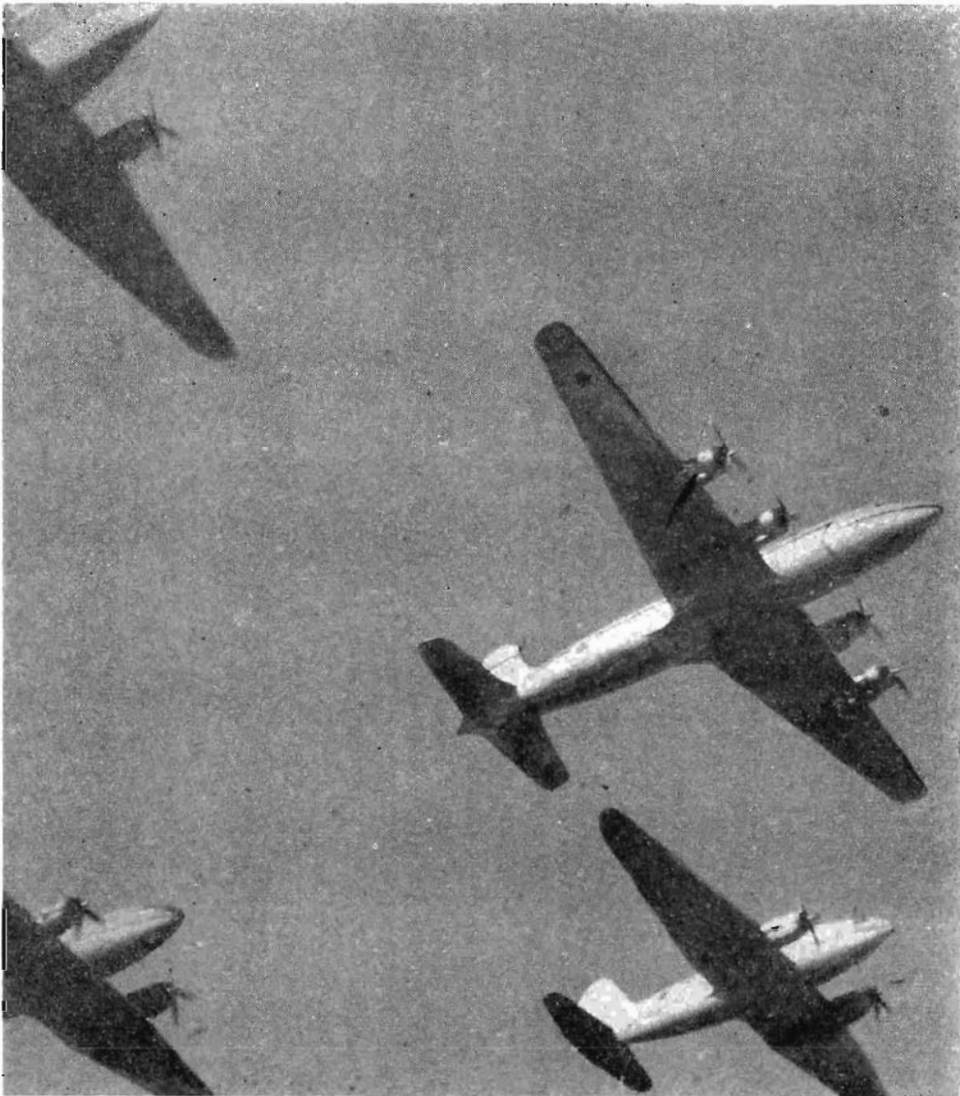
משקל: ריק 15,900 ק"ג, טעון מירבי 30,000 ק"ג.

DOUGLAS "SKYMASTER" (C-54)
דוגלס "סקיימסטר" (סי-54)

טיפוס: מטוס תובלה 4-מנועי.

ארץ המוצא: ארצות-הברית.

מנועים: פרט אנד וויטני, טוויין ווספ" 1350 כ"ס בהמראה.



קומנדו

„הזרקורים לא הרפו מאתנו, ראינו איך פגזי תותחיהם משאירים

פס אדום כשהם חולפים לא הרחק מהמטוס“.

החמש־עשרה במשך ששה לילות רצופים.

יותר מזהר... יותר מזהר...

עד היום תודה אני, מה עמד לנו אז, מהיכן שאבנו את הכוח באותם לילות הסתב. היינו מטילים עליהם סיגנות של גושים כבדי משקל. ליל לילה הטרדנו אותם כשאנו באים מעליהם, ושופכים מכאן, מלמעלה מן הללו בנות העשרים וחמש והחמישים. ביצים — כך כינינו אותן. פצצות למאות עברו דרך ידינו אל לועידלת המטוס ש־קרענה לשם כך, ומשם אל מדכוי הוסנו של האויב.

...והידיים פצועות היו. שרוטית עד לעצם, ויבלות קדועות, והדב ביטף היה, דבק בפלדה הקרה ויורד עם הפצצות אליהם. הקור האיום מזרימת האויר שבאה ממדחפי המ־

שימש כמטוס תובלה וכ„מפציץ“. רבי־עוצמה וכבד מעמיתו הדקוטה, היה נושא את מטען פצצותיו על רצפתו ובהנתן האות היו ה„מטילנים“, שהיו ברוב המקרים פרחי־טיס שהוזעקו מלימודיהם, עושים את מלאכתם. התאור המובא להלן, נכתב בידי אחד מהם.

„גמרנו מוקדם הלילה“ קבעתי ל־ עצמי.

ליד הדלת הפעורה שכב מולה והסתכל לחוץ שחור הלילה. אוהב היה מולה את זהרוריות הזהב ש־קיפצו אל על מאותו גוש אפל כביר שכגויו בפי בני האדם הוא „כדור העולם“.

ביצה ואריאל־דחוקים היו איש אצל רעהו. ודאי אהזתם תנומה — האם כוחו של ההרגל הביאם לכך, או תנוודת המטוס ורעשו המחריש והחד־גוני, אולי העיפות שגם אני הרגשתיה בכל עצמותי. זו היציאה

היתה זו הדקירה באזני שני־ער־חני משרעפי. הנמנמתי? הויתתי רחוקות היו מכאן — עלי אדמות שוטטו בקרב בני אדם. בעיר הר־מיה, המטוס התכונן לנתיחה. הב־דלי הלחץ שנוצרו עם ירידת הקו־וונדו, מעשרת אלפים רגל לחמש מאות, מתחו את תופי אזני עד כי חישבו להתפוצץ. תפסתי באחד מן השלבים שעל הקיר והתישבת. שוליק שרבץ לידי צרה לתוך אזני „מה השעה?“ — „שלוש ורבע“, השבתי לאחר ששלחתי מבטי אל ספרות הזרחן הבורקות בשעוה.



מטוסי הקימנדו הטיסו ארצה נשק, תחמושת ואספקה, קיימו את „הג־שר האוירי“ לנגב ושימשו נוסף לכך לגיחות הפצה, כשהפצצות מוטלות בידיים.

CURTISS "COMMANDO" (C-46) קרטויס „קומנדו“ (סי-46)

ממדים: מוטס 32.9 מ', אורך 23.3 מ', גובה 6.6 מ'

משקל: ריק 12,670 ק"ג, טעון מירבי 22,700 ק"ג.
ביצועים: מהירות מירבית 400 קמ"ש, סיג רום 7625 מ', רדיוס פעולה טקטי 1300 ק"מ.

טיפוס: מטוס תובלה דרימנועי.

ארץ המוצא: ארצות־הברית.

מנועים: פרט אנד וויטני „דאבל ווספ“ 2200 כ"ס.

ביותר את מבטי היו עיניה החר- מות. על מצחה וערפה נשתלשלו — אף הם כמחייכים — תלתלים ספק ערמוניים ספק ג'ינג'ים. ועד ליהם כתלוי על בלימה מונה היה כובע גרב.

„ובכן להתראות חבר, איך אמרת שמך, שוליק לא כן?”

„כן ואל תשכחי למסור ד"ש לבני, זה מההכשרה של הגימנ" סיה”.

„היה בסדר. אחכה לכם הלילה כשתבואו”, „שלוש” — החל דווח פני כשהוא נסוג בכיוון לדלת. רק כשהגענו לגיפ גיליתי שאת העי" קר שכן: את החבלים לא הביא. שוליק קפץ על ההודפנות לקפץ פנימה כמוצא שלל רב.

„בחיאתך שתחזור מהר”.

הוא חוזר כשכולו מסוחרר. „שור” לה שמה, מה דעתך היא כבירה לא? היא אלחוטאית קרבית ב" משלט 222. היא יורדת בדקוטה ותהיה שם עוד הלילה, אתה יודע זה חצי קילומטר מעזה על הגב" עות”.

„שמעו! ואנחנו דופקים על-ידם (עם לא עליהם) כל הלילה. הגד, האין היא נפלאה?”

עיניהם בורקות היו ובלוריתם זקופה בגלל מרוצו של הגיפ. חשתי באיזה מין חשק עצום לזרוק לעולם קריאת שמחה או לפחות — לשיר. היה זה כאילו ניחשו החברה את מחשבותי... ר' בבת אחת פתחנו בפזמון האהוב עלינו.... אז הלכנו אצל צימרמן. אז קטפנו אגסים, ואז...”.

ראיתי מן ההשתאות במבטם של אנשי הצוות שחבורים היו אתנו אל הגיפ.

שוליה הבלונדית ב"מכניים"

„נו מה העניינים שם, שוליק, נרדמת?” — קראתי מן הגיפ לאחר שחלפו למעלה מחמש דקות ושוליק לא חזר. הגיפ שנוהם היה ומוכן לזינוק, עמד בפתח הצריף האפור — בעל ארבעת החלונות שהכיל בתוכו בין השאר את חדר המבצעים של השרה. על שוליק ועלי היה להתאים לנו רצועות למטוס, שיחזיקונו במחנינו לבל נעוף יחד עם הפצצות. באותו לילה היינו אנו ה„זורקים”. ולהוי ידוע לכם ש„זורק” להיות אין זה סתם ככה. הדי זה ה„ג'וב” במטוס. אמ' גם קופאים מקור, הברכים כוא- בות עד לאימה מן הכריעה ליד הפתח והאצבעות פשוט נעקרות ממקומן בהלחמן בפנינים העקשים, אך מי ישיב לב לקטנות אלו כש" יכול הוא לחזות איך „שמח” למ' טה. התמהמהותי של שוליק שירד להביא את החבלים העלתה את חמתי. קפצתי מן הגיפ, דפקתי בדלת הצריף והתפרצתי אל התדר. החמימות ששרתה בו, מן האח, הכ- תה בפני. נתקלתי בגבו של שו- ליק, „אתה מתמוזמז לך כאן ואני קופא בוויץ, אתה בא או שאני...”

לפתע. בבת אחת. עצרתי בלשוני שעמדה לגלגל סגנון לא מלוטש ביותר. הסיבה לכך היתה „היא!” נשארתי עומד כשידי תלויה על כתף שוליק פי פעוד ועיני לטור שות אליה. מעיל ענק קיפל בתוכי את גופה ומשום מה בטוח הייתי שעוול היא להסתיר גוף כזה (אולי באשמת דמיוני הפודה). ראשה ע' לגלגל, כולו אומר תיווך. המטריד

טוס, דקר כמדקרות בפצעים. — האצבעות הפכו כחולות וטרטוטות, אך העבודה לא פסקה. „זרוק, זרוק, יותר מהר, יותר מהר”, „תן מן הקטנות עכשיו”, „זרוק זרוק”, „עשר חתיכות מן התבערה”, „יותר מהר, יותר מהר”. ההיה כזה מן הגבורה?

„נחיתה מחורבנת”

קזימורו — כך כינינו אותו. על שום בלוריתו המדובללת, על שום הפרא שדבוק היה לפרצופו ה' בלתי-מגולח, על שום שצחוקו ש- התגלגל אחרי הילוכו המתנדנד הנכיר לנו את ההוא מן הסרט — נשען על דלת תא הטייס ועוקב בעיניו אחרי עבודת הצוות. רעש המנועים נחלש עם הקטנת עוצמת עבודתם, הפלפס נפתחו. „חברה החזיקו, אנו יורדים” קורא מולה מן הדלת. חבטה ראשונה הרגשתי בבני מעי — חבטה שיהי חלשה יותר ולבסוף קיפוץ קל וה- מטוס מוטאט בבלגלים את המס' לול. „ירידה מחורבנת”, קבע קזי- מורו במומחיות לאחר שמכסים ה' יינו את הגיפ שבא לאספנו. מה פירוש מכסים. בקושי גילו את פר' צופו של הנהג וזה האחרון פילס לו במאמצים סדק צר בינינו ש' נערמנו בדיוק מתחת לאפו.

„רק 11 איש הפעם”, צרח שוב קזימורו כשהוא ממלא בצחוק את ההלל. רק 11 איש, וחבילות המצנ- חים כלום בעיניך... הי אתה הנהג! מה אתה רץ? אם אתה מתכוונן להמריא, אל תעשה זאת בכיוון ל' גיהנום, בבקשה ממך”.

פתחתי את הירצירץ' סגר את הסרבל עדי למעלה מרגוני. הרוה הכתה בחזי, היתה זו רוח של שחר. הרגשתי איך מסמיקות להי מן הקור.

„דפקנו אותם קשות הלילה” — הרהרתי באותן שלוש להבות האודיות שהשארנו בעזה. צחקתי כשנוכרתי איך התרוצצו סילוני הזרקורים שלהם בשמים כמטור- פים ומטוסנו היה כמשחק בהם. תיך כדי נסיעה שנוענית על פני מסלולים ובינות למטוסים, שלחתי מבט סוקר על' הבנדה ש'

אם דיוק אז מד-דיוק



גלגלי שניים מדויקים למכניקה עדינה ולמכשירי חשמל

ת"א, רח' ראש פינה 22 טל. 32384

„כמה זמן אתה מכיר אותה? — שאלתי.
 „עשר דקות“ — השיב — „היי? תי מוכן לרוץ בשבילה עד סוף העולם?“.
 „בשביל מי לא היית מוכן. אותך כל שמלה מסובכת על האצבע“ (הפעם לא הייתי בטוח בדבריו).
 „ראשית. היא במכנסיים. ולא בשמלה“ — צחק.
 „אחד אפס לטובתך“ — נגנעתי לו.

כשהטיס הוא אחר משלנו
 בקושי מצאנו את המטוס. פנ"סי הגיפ" לא הרחיקו באורם יותר מאשר מספר מטרים לפנינו. הע"רפל גבר מרגע לרגע ועמו הטחב. הנשימה הלכה וכבדה. „שמע, שו-ליק, יש לי רושם עז שלא נצא הלילה. מוג האויר הוא לא אי-אי“.

... בכל זאת המדאנו. הטייס ישראלי. נעימה ההרגשה כשאתה יודע שעלייך ההגה אחד משלנו. כולנו שוכבים היינו מסביב לדלת הפתוחה. המוכנה לבלוע את הפ"צצות שנחו להן רדומות בתאיה. לא כל כך טוב לך על הנשמה לשבת בצוותא עם חבורתא של שלוש טונות שרק חוט ברזל דק, הנצרה. עוצר בהן. החשכה ממש מבילה. מן המטוס אין לראות מאים ונוצר הרושם שאף האדמה נבלעה אישם באין סוף האפור.

לפתע הרגשתי שהקומנדו החל יורד במהירות מסחררת (הלחץ באזנים — לפיו יכול אני כבר לחוש את מהירות הידידה). לר"גע התבלבלנו: „מה הענין, האם לנחות עם הפצצות? והתנדדות? והחבטות?“

הרגע השני מצא אותנו כשאנו גוהרים על גופות הפלדה חסרי החיים. כל אחד זרועותיו פשוטות מהמאמץ לחבוק כל שיוכל מספר רב יותר. שדדי הפצצות, שקרים היו קרח ממש, הקפיא לי את הדם בעורקים; מה דעתכם על ה"מזונוים שלנו, חברה?
 ...חבטה קלה והמטוס מחליק על המסלול. „זה הלנדינג בגוש“ צרח קיומורו כשהוא מתרומם

מעל שש הפצצות שבחר בהן למשכב לו.
 „לנדינג זה לא מלה, איך עו-שים את זה?“ — קרא אחריי ביצה.

בפתח תא הטייס הופיע הקפטן של המטוס שלנו, לא צעיד הוא כבר, אך בכל זאת, „משלנו“, „איך עושים את זה, שאלתם?“ פניו חייכו — „כשהמצב דורש, חברה, כשהמצב דורש...“

הערפל מתפזר ואנו יורדים דרו"ר. מה י. בקושי מצאנו את חדרינו. היינו מצוברחים. אחרי הכל הת"חרבנה לנו פעולה. השעה שתי"עשרה ואנו כבר במיטות. היה בזה מן החדוש עבורנו. עצמותינו ששו על כך. איני זוכר בדיוק על מה חלמתי, אבל ברור לי שחלמתי כי כשזרקו מעלי את השמיכה, אמרתי משהו, משהו שגרר אחריי רעם צחוק.

השעה הייתה ארבע. מסתבר ש"הערפל התפור ועלינו לצאת מיד. במשטלים — 221, 222, 141 — מתהוללים קרבות עינים ועלינו היה לרתק את כוחות האויב בעיר עצמה. „222“ — האם לא חלמתי על מספר זה? מאין אני זוכר אותו? מתי שמעתי אותו? פרח מזכרוני. זכרון של חתול, קבעתי לבסוף ובוה פתרת את הענין מבלי להטריד את עצמי יותר מדי. למרות מספר חליפות הנגדים שהסתיימו בסרבול אמריקאי רעד"גו. לא נעלי הצמר, לא הכפפות יכלו לעצור בהן — בשיגי מנקוש — כשקרבתנו לגובה של 14.000 רגל.

השחר הפציע וכמעט באותו זמן זדח הירח. היינו מעל לים. זיקן אור קפצו אלינו, היו אלו של"ר הות מקרני הלבנה שפגעו בקצף גלי הים.

אנו יורדים דרומה, הנה הסטיה הרגילה מזרחה והנה הוא אותו קרע בקו החוף הישר כסרגל. הכרנוהו, הריוהו חופה של עזה. נגבולות פרברי העיר יכולנו ל"בחין בגבעות. זיקוקין וניצוצות בצרורות לסרוגין אצו הלוך וחוזר בינות לרכסיהן, מסתבר שהחברה

נלחמים שם. אחד אחרי השני נשלחו סילוני האור. ידענו שה-אויב עצבני הלילה. חשנו בואה משראינו איך מתרוצצות שם של"רות הזרקורים.

„יש לכם מספיק אור, חברה“

צלצול ראשון: „הכון“. ידי ה"אחת שחבקה את גוף הפצצה פנשה באצבעות רוטטות, היתה זו ידו של שוליק. ידי השנייה אחזה באפה ההודו מתחת לפצץ, ליתר בטחון לבל תשטט לי הפצצה בט"רס הוצאתי את טבעת הפיץ. מא"חורי זאת הראשונה מונחתת היו עוד חמש, מעליהן עמדו ביצה ו-אריאל מוכנים להריצן אלינו. אנו שותקים. שום זיע מיותר. עתה אין חושבים יותר: כל כולנו מצפה לצלצול... הנהה הוא. „הוי, זרוק, זרוק“. „ככה יופי“ — גא"קות שמחה פראיות מלולת היו אותנו מפי קוימודו כמובן, שעה שדחף לבין רגליו של אריאל מן „האדום האדום ההוא“. כך כינינו את פצצות התבערה; זרוק זרוק, „תן את ההיא מימין“, 2 של 25 „עוד מן הקטנות, יותר מהר, יותר מהר...“ טרם סיימנו ערמה אחת וכבר שניה הכתה ליד ביצה כדי שיעבירה אלינו. זה קוימודו שעבר כשד. הבחור לא ידע עייפות מהי. מילאנו את העיר מדורות שמאח-דות מהן פרצו להבות ענקיות. לפתע הואר המטוס. ראיתי את פני החברה כשהם משולהבים. „תפסו אותנו“, קרא אריאל.

„יש לכם מספיק אור, חברה!“ היה זה ג"ו הנווט הותיק שצעק מתא הטייס. ג"ו שרגיל היה לור"קורי ברלין, מה הם לו סילוני אור חיזוריים אלו שאפשר למנר תב באצבעותי, „המשך לזרוק, היי-הופ, הייהופ“, היתה זו אחת של 25 קילו. עיקשת היתה הנצרה, הפצצה נדחפה החוצה ואצבעי עודה אוהזת בפיץ. „עקשן גם אני. אני אראה לה“ — חשבתי. בינ"מיים סוחפתה מערבולת זרמי ה"איר, ועמה משיכת האדמה למנ"סות לקרוע את הפצצה מידי. חש"מי בכאב חד, חד כאש שמעביר

צמרמורת בגבי, חד ער שסמרו
 שערותי: טבעת הנצרה החלה
 לחרוץ בבשרי. לראשונה נבקע ה-
 אור... "עוד סחיבה" — עודדתי
 את עצמי. הי... וזהו זה. הכנסתי
 את האצבע לפי וחשתי בנוזל לח
 וחם. "יותר מהר, היי הופ" —
 המשכתי כשאני משתמש בבוהן.
הצלצול השלישי
 הורקודים לא הרפו מאתנו. ראיי-
 נו איך פגזי תותהיהם משאירים
 פס אדום כשהם חולפים לא הרחק
 מן המטוס.
 הם מתחילים לכווץ" — רעם

קולו של ביצה. "המשך לזרוק, הי
 הופ". לפתע סטיה חדה של המטוס
 שמאלה ועמה שקיעה. כולנו הו-
 עפנו לקיר והחישבנו מסוחררים
 מעוצם התמרון. באותה שניה ממש
 נשמע הצלצול השלישי (דהיינו:
 הפסק לזרוק). שוליק ואני שהיינו
 קשורים ליד הדלת נפלנו על קר-
 קעית המטוס. כשהתרוממתי ראיתי
 והנה שוליק יושב כשרגליו פשו-
 טות לפניו ועליהן מונחת אותה
 פצצה. נדהמתי, לכל הרוחות על
 בוהני תלויה הנצרה—, זרוק, שוליק
 זרוק! היצאתי כבר את הנצרה"

— צעקתי בכל כוחי ואף שלחתי
 ידי לעורך לו כרגיל. לא השיב.
 נשאר יושב כשהוא חובק אל בט-
 נו במין עקשנות את זו בת חמי-
 שים הקילו. "השתגעתי, שוליק" —
 קראתי והנפתי את הנצרה כדי
 שיראנה. נתקלתי במבטו ומשהו
 מזור — עמד בעיניו—, הפסק חכמות,
 שוליק" — קרא ביצה כשהוא
 מרוגש —, זרוק".
 שוליק יושב היה שותק ודוגע.
 דוגע עד להתריד. והפיץ בידי.
 זעזוע קל. רק נגיעה באף הפצצה
 וכולנו נעייף לגיהנום.

שוליק שותק היה, שותק וחובק
 את זו בת החמישים אל בטנו בכוח
 ומבטו ממנו והלאה אל הדלת הד
 פעורה. אל הגבעות שמעליהן סס-
 נו. עתה זכרתי: משלט 222,
 אותה בלונדינית... שלחתי לעברו
 אות. כן, אני מבין אותך, שוליק.
 כרעתי ולפתתי בידי את הפצץ
 לבל יחבט בקיר. חיכינו.
 סטיה קלה ימינה, הפעם נסתער
 עליהם מעבר הפרדסיני.

**להבה כבירה פרצה
 מכריכת הדלק**

צלצול "הכון" מזור. הפעם שלא
 כרגיל אין טבעת ברזל אהוזה
 באצבעותי הרוטטות. שוב אותה
 צפיה מלאה מהיהות, שתקנו יותר
 מתמיד.

צילצול. בזהירות הנפנו אותה—
 "הי זרוק". בשריקה חדה פלחה
 לה דרכה בינות לערפיליות. לפתע
 נודעוץ האויר מקול נפץ. דעד
 עבר את גופו של המטוס. השמים
 הוארו יותר מכרגיל, להבה כבירה
 פרצה למטה. "פגענו בכריכת הד-
 לק" — צעקתי. "העפנו את הבנ-
 זין שלהם לגיהנום, יופי" — צעק
 קזימודו. המטה קיבל עוד לפני
 שבוץ ידיעות על ריכוזי דלק גדו-
 לים לקראת התקפה שלהם. ואנו
 מזה לילות מהפשים מטרה זו.
 שכבנו סביב לדלת כשאנו אוהי
 וים איש ברעהו, ובמבטינו ריצרה
 עריין אותה מדורה. מדורה ענקית
 ישהארנו אחרינו בלב האויב.
 כלאחר סימן פרצנו בשיר. גברנו
 אף על רעש המנועים.



מבצר מעופף

ממעללי רכישת מפציצי ה"בי-17

עתוני ניויורק הודיעו על "המבצרים"...

24 שעות עברו מאז המריאו המטוסים והכל היה שקט. בחור אחד, שנשאר במיאמי, כדי לע-קוב אחרי תגובת השלטונות, הו-דיע למשרד בניו-יורק, כי דומה, שאין איש נותן דעתו על שלושת מטוסי ה"ב-17". והנה פתאום יצ-או עתוני ניו-יורק בידיעה מיו-ח-דת, ששלושה, "מבצרים מעופ-פים" נעלמו בדרכם מן האזורים לאירופה. ספינות-הצלה הודיעו, כי שרידי מטוסם נראו באוקיינוס. אף-על-פי שנסיון ה"ס-46" הורה את אל בשעתו שלא להיתפס לב-הלה בנקל, היה אל מודאג, עד ששיחה עם פאריס הבהירה את הפרשה. שלושת המטוסים נחתו בהתאם לתכנית המוטאפ ב-14 ביוני, אך הסיפור עם איאצ'יו לא עלה יפה. תחנת האזורים, משלא קיבלה אישור מאיאצ'יו על בוא המטוסים, הוציאה אועקה. העתו-נים לא העמיקו חקר בעניין המ-טיסים, אך ה"א.פ.בי.אי." נתעורר לפעולה, ועד-מהרה גילו את, ה-מבצר המעופף" הרביעי ואת אר-בעת מטוסי "א-20".

"המבצרים המעופפים" בטאלסה ומטוסי "א-20" היו מוכנים לטי-סה בתחילת יולי. השאלה היתה—הלהסתכן בהוצאתם מארצות-ה-ברית או לוותר על הסיכון? ל-אחד שנערכה תכנית מוקדקת,

רבים תהו באותם ימים כיצד עלה בידי הרכס להטיס ארצה מפציצי בי-17. ואמנם היה מקום לפליאה, כי היו אלה מפציצים של ממש ולא מטוסי תובלה ש"הותאמו" למשימה זו. פרשיה ידועה אך במעט היא העברת מטוסים אלה מארה"ב לישראל ומסירותם ללא קץ של הצוותים שהטיסום.

אחד מהם היה נוהר להתרחק מ-מנו. בהיות המטוס מעל לאוקיי-נוס, דרך הנווט, שהיה עייף או נרגש, על הזכוכית ונפל דרכה. הוא ניצל מגפילה גמורה מתוך המטוס רק על-ידי שפשט זרו-עותיו ונאחז בהן במטוס. שאר אנשי הצוות לא השגיחו במקרה, וקול הטרטור של המנועים הז-ריש קול צעקותיו של הנווט. כך היה הבחור המסכן תלוי קרוב לשעה בין שמים וארץ, בין חיים ומות. הוא נתגלה לבסוף, כשה-קברניט ביקש ידיעות על הניווט, ומשלא נענה לו הנווט, הועיק את הצוות. היה צורך בחמישה אנשים כדי להעלותו מן החור.

תנאי מזג-האוויר מעל לאזורים היו גרועים — עננים נמוכים, בגובה של 500 רגל. אך אי אפ-שר, היה שלא לבחוח כאן וה- "מבצרים" ירדו בשדה-התעופה. הסיפורים שקבע ליאו, פעלו כהל-כה. לאחר הצטיידות בדלק וקבי-עת תכנית-הטיסה לאיאצ'יו. המ-ריאו מטוסי ה"ב-17".

שלושה צוותים, 9 אנשים ב-כל אחד מהם, עשו את הכנותיהם האחרונות. 27 איש, שכולם חדו-רי עוז-החלטה הצליח ויהי-מה, עלו על המטוסים. השלישי התחיל להתנדוד על המסלול ורק זרי-זותו של הטייס מבעה אסון. צמיג פקע! שני מטוסי ה-, "ב-17" חגו מעל לשדה. החלפת צמיג עלולה היתה להימשך שעה ושני המטו-סים שבמרומים עלולים היו למ-שוך תשומת-לב. לקברניטיהם ניתנו פקודות להמשיך בדרכם. למחרת בבוקר המריא ה-, "ב-17" השלישי.

המטוסים נחתו בשלום בפורטו-ריקו, הצטיידו בדלק והמשיכו את הטיסה לאיי האזורים.

הטיסה היתה תקינה, חוץ מת-אונה קלה שאירעה לנווט של ה-מטוס מקאליפורניה. כיוון שאו-תו מטוס שימש בשעתו לצילומי-אוויר, נעשה בו סידור מיוחד — חור ברצפה, שהיה מכוסה רק בלוח-זכוכית שבר. אנשי הצוות היו מודאגים בגלל אותו חור וכל

BOEING B-17G "FORTRESS"

בוינג בי77 ג'י "מבצר מעופף"

5-8 מ' .
 הימוש : שלושה-עשר מקלעי 0.5 אינטש .
 כוטען : פצצות במשקל 2700 ק"ג .
 ביצועים : מהירות מירבית 472 קמ"ש, סיג רום 10,670 מ', טווח מירבי 1760 ק"מ (עם מטען רגיל) .

טיפוס : מפציץ 4-מנועי .
 ארץ המוצא : ארצות-הברית .
 מנועים : רייט , "סיקלון" 1200 כ"ס .
 ממדים : מוטה 31.6 מ', אורך 22.8 מ', גובה

הוחלט להעז ולנסות את הדבר. שדה-התעופה של ואסטצ'סטר נב-חר כמרכו המבצע. ראשית כל, צריך היה לעשות את כל הסידורים הדרושים בענ-יין הדלק. אחד מאנשינו שהציג את עצמו בשם „מר ארמונדס“, בא אל השדה ושילם 2,255 דו-לאר במזומנים בעד 5000 גאלון דלק-מטוסים ובעד 300 גאלון ש-מן סיכה. „ארמונדס“ הסביר, כי השמן והדלק נועדו למטוס „ב-17“ ולארבעה מטוסי „א-20“ העתידיים לחנות בשדה התעופה. לא נשאלו ולא נמסרו דו"חות לשלטונות ה-פדראליים. ב-11 ביולי, שהיה יום ראשון, בשעה שש בבוקר נחת ה„ב-17“ בואסטצ'אסטר. אל וליאו יצאו מן המטוס. „המבצר המ-עופף“ נשאר בשדה עד לשעות אחר-הצהריים, הצטייד ב-2500 גאלון בנזין וב-100 גאלון שמן. אחר-הצהריים עלו על המטוס תש-עה אנשים והטיס איריון ר. שינדלר, והודיעו כי מטרת טיס-תם היא החוף המערבי וכי המ-טוס נמצא בטיסת-אימון. **הקנדים היו מוכנים** .. השלטונות הפדראליים חיכו ל-שוא לשובו של „המבצר המעו-

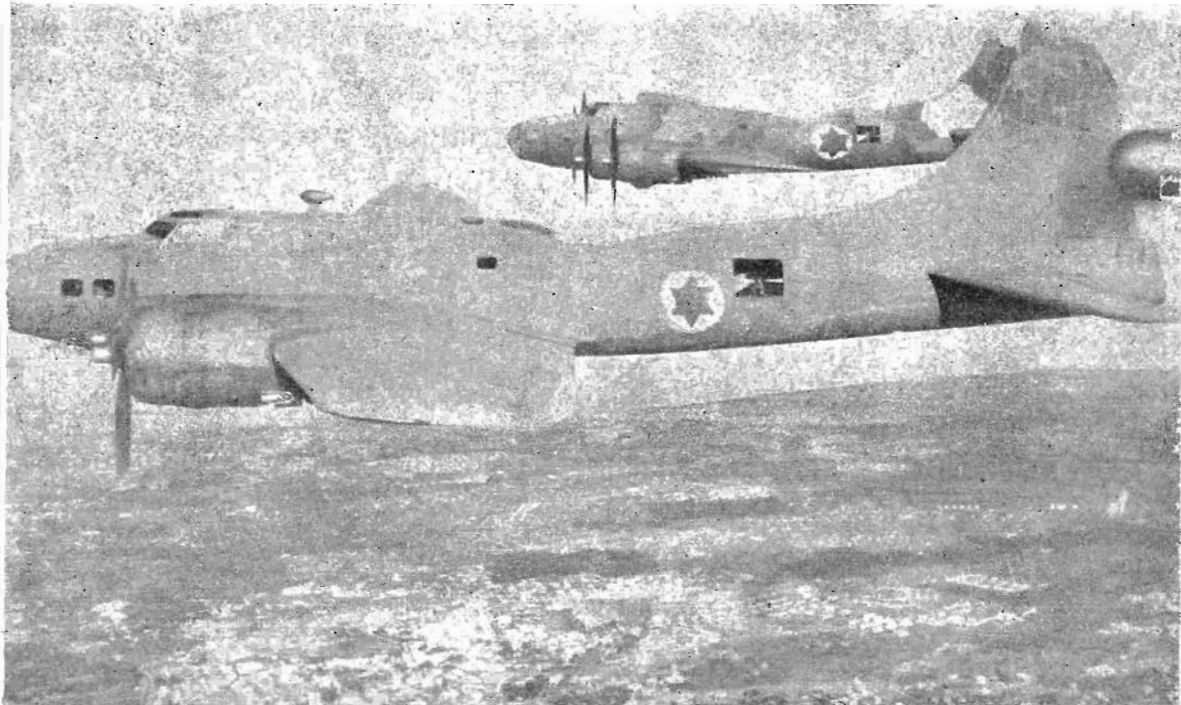
קי-חילוף. מטען זה עורר חשדות גדולים בלב הקאנאדים, והשל-טונות החליטו לתפוס את המטוס ולעצור את הצוות, וכן דינווחו על העניין כולו לאוטאבה. נמסרה הודעה ל„סטייט-דפארטמנט“ וב-יום ב', 12 ביולי, נתפרסם הסי-פור כולו ברוב פרטים מרעשיים בכל עתוני ארצות-הברית. בידי-עות נאמר, כי הצוות ניסה להב-ריח את המטוס לישראל. ביום ג' בבוקר הסתערו כתבי עתונים על משרדי הנציגות הישראלית בניו-יורק. הפקידים שם הודיעו, כי אין להם כל ידיעה על המטוס. היתה זו הכחשת-אמת: עניין ה-„ב-17“ נשמר עד כה בסוד גם מפני פקדי ממשלת ישראל באר-צות-הברית.

במטהו של אל ראו את המצב בחרדה רבה. אם יחזור המטוס, ייעצרו האנשים והם עלולים לד-בר. כל הארגון היה שרוי בסכנה. ייתכן כי בקרוב יקיץ הקץ על הפעולה כולה. הכרח הוא שה-„ב-17“ ימריא בדרכו לאי הא-זורים.

ה„סטייט-דיפארטמנט“ לא ישב בחיבוך יריים. הוגשה דרישה רש-מית לאוטאבה למסור את המטוס.

פף“. לפי הסידורים שנקבעו מ-ראש, צריך היה שינדלר לנחות בשדה-התעופה סט. ג'והן בניו-פאונדלנד, אך בהתקרבו לאיזור ההוא, נתקל בתנאי מזג-אוויר ק-שים. ה„ב-17“ לא יכול לנחות, ובאין ברירה החליט שינדלר לה-טיס את המטוס לדארמות שליד האליפאכס בקאנאדה. הוא קיוה, כי יצליח לתרץ שם לשלטונות הקאנאדיים את נחיתתו ולהמשיך את הטיסה אל איי האזורים, לפי התכנית. המטוס נחת בדארמות ושינדלר סיפר לקאנאדים המופ-תעים, כי המטוס שייך לאגף ההדרכה לתעופה מעבר לים וכי בהיותו בטיסת-אימונים בתנאי מ-זג-אוויר קשים, נאלץ לנחות נחי-תת-חירום. הוא הוסיף ואמר, כי מאחר שלא צפה מראש מקרה ביש זה ומאחר שיצא לטיסה ב-תוך תחומי ארצות-הברית, לא השיג את היתר המכס לטיסה מ-עבר לים. סיפור גאה היה, וה-קאנאדים היו מוכנים לקבלו, לו-לא גילה פקיד-המכס הקאנאדי במטוס כמה כלי-נשק קל, בכללם 45 אקדחים ו-38 אקדחי „לוגר“ גרמניים. מלבד זאת נשא המ-טוס כמה ארגונים וכמות של חל-

הפציפי ב־17 נטלו חלק במבצעים הן במלחמת העצמאות והן במבצע טיני



בשדה-התעופה של ואסטצ'אסטר אמרו פקידי המכס לעתונאים: „אנו רוצים לגלות באיזה מסווה פועל המטוס. אנו רוצים לשוחח עם הבחורים ולהחזיק את המטוס עד שהתובע הכללי של ארצות-הבריה יקבע את דרכי פעולתו“.

ווינטרס היה בעל לב רגיש

אחד מאנשי הצוות היה צ'ארלו ט. ווינטרס, בן 35. כשמכר וינטרס את המטוסים לאל, עשה כן לשם „ביזנס“ בלבד בלי להת-עניין במטרה שהמטוסים נוערו לה. וינטרס, לא-יהודי ואיש-עסקים קטן, לא היה כל העניין איכפת לו תחילה כלל. אך וינטרס היה גם אמריקני, שמתחת לעורו הקשה פעם לב רגיש, ובמרוצת הימים נמשך אלינו ושיתף עצמו במאמצינו. לא זו בלבד שהציע את עזרתו בהכנת הפעולה, אלא התנדב לשמש בצוות בשובו לארצות-הברית נאסר צ'ארלו ט. וינטרס על-ידי הבול-שת האמריקנית, אך הוא שמד אמונים לחבריו וסירב לדבר. הוא לא בגד בידידיו גם כשהוטחו כלפיו האשמות בדבר מגע עם הרוסים וסיכון בטחון המדינה. שוב העלו את הדחליל הרוסי כדי להצדיק את עמדתה של „מחלקת-המדינה“ כלפי מאבקנו. ב-4 בפברואר 1949 נידון צ'ארלו ט. וינטרס למאסר 18 חדשים ולקנס של 5000 דולאר. היה זה מחיר יקר על אמונתו של אדם בצדק ובאנושיות..

אנשי הצוות גמרו אומר לנסות ולהתחמק

בהאליפאס הכתישו שינדלר ואנשיו את ההאשמות, כי ניסו להבריח את המטוס לארץ-ישראל ודרשו את החזרתם לארצות-הברית.

ב-14 ביולי החליטו הקאנאדים לשחרר את הצוות ולהטיל קנס על המטוס בסך 100 דולאר על כניסה בלתי-חוקית לקאנאדה. ניתנו הוראות לשלטונות שדה-התעופה לתת למטוס דלק רק בשיעור הדרוש לטיסה לניו-יורק.

אפילו נאמר, כי מטוס של חיל-האוויר הקאנאדי ילווה את ה„ב-17“ בחלק מן הדרך.

אנשי הצוות גמרו אומר לנסות ולהתחמק. המחשבה על מטוס-קרב שיטוס בעקבותיהם, לא מצאה חן בעיניהם כל עיקר, שכן לא היה בדעתם כלל לחזור לארצות-הברית. ארבעה אנשים עלו על המטוס והעמידו פנים, שהם עומדים לבדוק את המנוע-ים. סיבובי המדחפים הטילו ב-הלה בין שלטונות שדה-התעופה ומכונות-הצלה חשה אל המטוס במהירות עצומה כשצופריה מצ-ריחים. האנשים המשיכו בבדיקת המנועים, אחר-כך הפסיקו את המנועים ויצאו בשקט מן המטוס.

רק ב-17 ביולי, לאחר שהוצאה מפי אנשי הצוות הבטחה, כי ישו-בו לארצות-הברית, התירו להם הקאנאדים להמריא. המטוס שוב צויד בדלק ובשעה 20.10 לאחר שהגיש הצוות תכנית-טיסה לבוס-טון, המריא המטוס. בארצות-הברית תיכנה לשוא ועדת קב-לת-פנים לבוא „המבצר המעופף“, הלילה עבר וה„ב-17“ לא הופיע. ב-8 בבוקר, לאחר טיסה של 12 שעות, נחת המטוס באזורים מרכזי האויר-והים של חיל-האוויר הקאנאדי שידר את הידיעה לכל הנוגעים בדבר.

איך קרה הדבר? הרי לא היה למטוס דלק אלא כדי טיסה לארצות-הברית, והנה עבר מרחק של 1500 מייל?

העתונים הביעו סברה, שעל-ידי הפסקת המנועים מפעם-לי פעם, אפשר היה למטוס לעבור את המרחק בלי קושי רב. ביחזון, אם נתאי הטיסה היו נוחים וה-„ב-17“ יכול להסתייע ברוחות נוחות ועברו על פני האוקיינוס. חיל-האוויר הקאנאדי העלה הס-בר אחר: אי אפשר למדור בדיוק את כמות הבנזין שבמיכלי-המשנה של ה„ב-17“. מטה חיל-האוויר הקאנאדי חשד — ובדין — כי אנשיו בבסיס לא קיימו בקפ-דנות את ההוראות ומילאו את מיכלי הדלק של המטוס. יש, כ-

נראה, רוח-חברות בין טייסים לתומים, רוח שלא תשלים עם פקודות ולא תרשה מסירת מטוס לצוות בלי כמות מספיקה של דלק. האנשים אמרו בגלוי לטייסי הקאנאדים, כי הם עתידים להסתכן בטיסה על פני האוקיינוס, ואחת היא כמה דלק יינתן להם.

אנשי הצוות היו עייפים ובשעת נחיתתם באזורים עשו שגיאה. תחת להצטייד בדלק ולהמשיך מיד בטיסה, הלכו לנוח למשך כמה שעות. היתה זו שהות מס-פיקה ל„סטייט-דפארטמנט“ לש-דל את השלטונות הפורטוגזיים לעצור את ה„ב-17“ ואת אנשיו. ב-25 ביולי נחת מטוס „קליפר“ של חברת התעופה „פאן אמריקן“ באחד מבסיסי חיל הצי האמריקני-ני ובכבש יירו תשעה בחורים שונים, זעומי פנים: אירווין ר. שינדלר, היימן מארק, שלום סולוביץ, מארוין קראפט, אלברט שראגר, הארי פראנק, גוסטב ס-מואל בראון, פראד ג'רום פינק והארולד פרימאן.

שעה ומחצה לאחר נחיתת המטוס הוכנס שינדלר למכונת, שני אנשי „פ.בי.אי.“ מימינו ושמאלו, והובא לבית מעצר. כעבור חצי שעה הופיעו מארק וסולוביץ. הם הופקדו בידי שומרי חברת „פאן אמריקן“ — על מנת להיות מוט-סיים לאלים איילאנד. נראה כי על צעד זה החלטו בפקודת שלטונות ההגירה, שטענו כי ניירו-תיהם של השניים „לא היו בס-דר“. ששת האחרים שוחררו.

ב-10 במארס 1949 הועמד שינדלר לפני בית-דין פוראלי והיה צפוי למאסר מכסימאלי של שנתיים ולקנס של 10,000 דולאר. עוזרו של התובע הכללי תבע מאסר שמונה-עשר חדשים והס-תמך על פשרת וינטרס. השופט הפדראלי, שטען כי „הנאשם לפי כל הנראה אינו אדם המתכוונן לחיות חיים בניגוד לחוק“, הטיל עליו פסק-דין על-תנאי, ה„ב-17“ נשאר באזורים והוציא מימו בגל של גרוטאות.

סיבי



אחד ממתוססין של שירות האוויר ול
אחר מכן של חיל האוויר סיבי,
תוצרת ריפבליק.

REPUBLIC RC-3 "SEABEE"

ריפבליק "סיבי"

טיפוס : ספינת-טיס אמפיבית 4-מושבת.
ארץ המוצא : ארצות-הברית.
מנוע : פרנקלין 215 כ"ס.

ממדים : מוטה 11.5 מ', אורך 8.5 מ', גובה
2.9 מ'.
ביצועים : מהירות שיוט 166 קמ"ש, סיג רום
3650 מ'.
טווח שיוט 900 ק"מ.

בי.טי.13



בי.טי.13

CONSOLIDATED VULTEE "VALIANT" (BT-13)

קונסולידיריטד וולטי "ווליאנט"

טיפוס : מטוס הדרכה בסיסי.
ארץ המוצא : ארצות-הברית.

מנוע : פרט אנד וויטי, "ווספיג'וניור" 450 כ"ס.
ממדים : מוטה 12.8 מ', אורך 8.8 מ'.
ביצועים : מהירות מירבית 293 קמ"ש, מהירות
שיוט 273 קמ"ש, סיג רום 6400 מ', טווח
מירבי 1690 ק"מ.

רפיד

כך הצניחו אספקה ותחמושת למגיני העיר העתיקה

שנים מתוך חמש החבילות שהוציחו נפלו לידי לוחמינו.



נוסף למשימות תובלה, שימש הרפיד ב־1948 גם כ„מפציץ“. אחת מפעולות אלו מתוארת להלן:

לא אשכח אותו בוקר, כאשר חזרתי בפעם השניה מסדום. הייתי עייף ורצוף והתגעגעתי למיטתי. את הודעתי של הקצין התורני בלילה ההוא, שעלי לצאת באותו לילה לעוד טיסה בעלת־חשיבות רבה מאד, לא קיבלתי בהתלהבות. אולם הקצין הוסיף ואמר: „לו ידעת שלא תישלח — היית מבקש להשתתף בפעולה זו. אני רק יכול לגלות לך שיוצאים שלושה מטריסים. יתר הפרטים תקבל בעוד מספר דקות בחדר התדריך.“

עם כוס תה ועוגה ביד נכנסתי לחדר הגדול וראיתי שם את הצוות תות של שלושת המטוסים, ובכלל זה את הצוות של המטוס שלי. על הקיר תלויות תמונות ומפות, וצלומים רבים מונחים על השולחן. אף אחד מן החברים אינו יודע עדיין מהיא מטרת הטיסה. סודיות גמורה אופפת את הפעולה. בכליון עינים אנו מחכים להודעתו של קצין התדריך אשר במהרה מגלה לנו כי מטרת הלילה היא רבת־עמון. בעזרת מפות ותמונות הוא מציין את המטרות בעיד ובסביבה.

הרפיד נחשב בזמנו כ„מפציץ כבד“. בהעדר כלי טיס כבדים יותר, היווה מטוסינוסעים מיושן זה כלי הפצה שהיה מסוגל לשאת מטען גדול בהרבה מה „פרימוסים“ המצויים. הרפיד שימש גם להעברת והטלת אספקה לנקודות נצורות. להלן תאור הצנחת הנשק והאספקה למגיני העיר העתיקה בירושלים:

את הטיסה כי לוחמי העיר העתיקה שיוועו לנשק.

כאשר המראנו היתה השעה כבר 03.15. היה ליל ירח בהיר וה־טיסה לירושלים עברה בשקט.

מתי הנחה אותי לסביבות המ־קום אך לזהות אותו לא הצליח בשום פנים. אחרי שחגנו מספר פעמים, ראינו את המדורות מת־חילות לבעור אחת אחרי השניה סביב הצר מכונסת בין גושי הב־תים העתיקים.

הנמכתי טוס עד לגובה של 70 רגל לערך, ונסיתי את מזלי בהצנחת חבילות הנשק לתוך הצר שנראתה לי בגודל של קופסת גפרורים. עברתי 5 פעמים מעל המטרה ובכל פעם הצלחנו להטיל חבילה אחת בלבד. אי־אפשר היה להבחין אם החבילות הגיעו לתער־דתן. לאחר התדהמה הראשונה פתחו הערבים באש ממקלעים כב־דים אולם זו היתה בלתי יעילה למרות שהיינו כה נמוכים ויש לשער כי ירו לפי השמיעה יותר מאשר לפי כוון מדויק.

לאחר שנחתנו בבסיס נודע כי

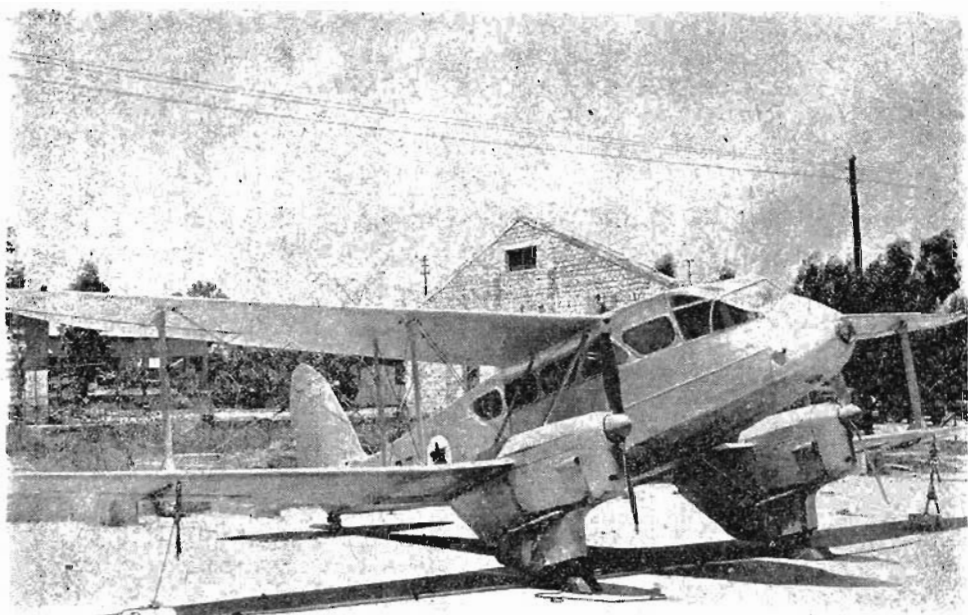
א. אחד מראשוני הטייסים בחיל מספר על פעולת הצנחה של נשק ותחמושת למגיני העיר העתיקה שהיו באותה תקופה מנותקים לח־לוטין: „היה ברור כי עמידת הגבורה של מגיני העיר העתיקה בירושלים לא תוכל להמשך אם לא יוטסו למקום נשק ותחמושת. הדרך היחידה היתה להביא נשק זה בדרך האויר ולהצניחו. נקבע כי המטוס יגיע מעל העיר העתיקה בערך בחצות הלילה של ה־26/25 במאי (1948) והלוחמים ידליקו באותו זמן מדורות סביב אחת מהצרות הבתים. לרוע מזלנו נת־אחרה ההמראה בלמעלה משע־תיים, בגלל קלקול במטוס. מש־המראנו הצטרף אלי ב„רפיד“ הדר־מנועי גם מתי סוקניק ז"ל שהכיר היטב את ירושלים. חשבנו כי באם יחששו הלוחמים להדליק את המדורות 3 שעות לאחר הזמן שנקבע, בחשבם את מטוסנו למ־טוס אויב, יוכל מתי למצוא את המקום לברו. הסכויים המציאת המקום הזעיר שנועד להצנחה היו קלושים אך לא יכלנו לדחות יותר

מנועים: „דה הבילנד גיפסי־סיקס“ 200 כ"ס.
ממדים: מוטה 6-14 מ', אורך 5-10 מ',
ביצועים: מהירות שיוט 212 קמ"ש, סיג רום 5100 מ', טווח שיוט 895 ק"מ.

D. H. 89 A "DRAGON-RAPIDE"

דה הבילנד „דרגון־רפיד“

טיפוס: מטוס תובלה דו־מנועי.
ארץ המוצא: בריטניה.



דרגון רפיד, מטוס חובלה דו-כנפי, דו-מנועי.

לשטח עבר-הירדן. עוד עשר דקות ונהיה מעל למטרה. מרחוק ראיתי ברק התפוצצות חזקה, עוד אחת ועוד. כנראה שהאירון הראשון נמצא מעל למטרה. מתעורר בכ החשק להחיש את המהירות ככל האפשר. אני בודק את כמות הדלק, את מכשירי הטיס ומאזין לטרטור המנוע. עוד מעט לא יהיה לי פנאי לשמור על המטוס. צריך להתרכז בעצם הפעולה ולהטיל את הפצצות במקום הנכון. שם מעל המטרה הכל שקט. אני רואה רק אש מתלקחת. שוב אני רואה הת-פוצצויות — האירון השני חג בשמי דבת-עמון. אני נותן לצוות שלי את להתכונן. עכשיו אני יכול לראות ברור אש מכונות ירייה. האש באה מכל הצדדים ומכל הכיוונים. היא אינה מרוכזת. יורים על האירון השני. אני מת-קרב למטרה. נשאר עוד שניות אחדות עד שהמטוס השני יפנה לי את המטרה. אני מחכה להפסקת התפוצצות. להבות האש — תוצאה מפצצות-תבערה — מאירות לי את המטרה. תורי הגיע, פניה חדה (המשך בטע' 35)

האירון על המסלול וכעבור שניות מספר אנו נמצאים כבר באויר. לעתים קרובות שואלים אותי אנשים מה הרגשתי בפעולות מל-חמתיות, ועלי להודות שהנני מתוח כל עוד לא הגעתי למטרה. אני משתחרר מהמתיחות ברגע שעצם הפעולה מתחילה. בזמן הפעולה אני משתדל ככל האפשר לפגוע במטרות צבאיות בלבד, ולהמנע מהפצצה ללא הבר-חנה על האוכלוסייה האזרחית. אני שמח אם מתברר לי שהצלחתי בזאת. לכן גם המתיחות בזמן הטיסה הזאת היתה גדולה, מכיוון שהמטרות היו בתוך העיר והיה הכרח להזהר מאד ולפגוע בהן בלבד. מתוך השיקולים האלה הוציא אותי הנווט כשהביא לי פתק ועליו כתובות הוראות על שינוי הכיוון. דרומית ממני נמצאת ירושלים; אותה שעה התנהל שם קרב עז. רא-י תי התפוצצויות וכדורי-זרחן עפים מכל צד. ובמרחק רב ראיתי שטח חלק ונוצץ לאור הירח. זה היה ים המלח. עברנו מעל בית-העריבה, שעתה היא בידי הערבים והגענו

לכל אחד מאתנו נמסדת מטרה מסויימת. אנו קובעים את שעת ההמראה ואת סדר הטיסה. עלי להמריא האחרון ולהמצא האחרון מעל המטרה. לאחר שקצין התד-ריך ענה על מספר שאלות של הצוותות, התהילו הנווטים לעסוק בחישובים מתמטיים. בהתחשב עם הידיעות המטאורולוגיות שנתקבלו מהתחנה: בו בזמן התאספנו סביב השולחן כדי ללמוד היטב את המ-צב הטופוגראפי של הטביבות הר-שונות. סוף סוף הגיעו הג'יפים שהביאונו לאירונים. עם הפנס ביד נגש קצין התדריך אל האירון וערך את הבדיקה האחרונה לפני הטיסה. הכל בסדר. הרפיד עמוס פצצות-תבערה ופצצות רגילות. כל אחד מהצוות שלי בודק את כליו: הר-נווט — את המכשירים והמפות; המטילן — את כליו הוא. לאחר שהאירון הראשון המריא, אני מניע את המנועים שלי. טרטורם נשמע בסדר. ביתניים המריא הר-אירון השני. עוד מעט מגיע תורי. יהנה ניתן האות — אור ירוק ממגדל הפיקוח. בכברות מתגלגל

הרוורד

הפצצת הצלילה" המשונה והמטורפת ביותר שבוצעה אי פעם

רגל מתחתנו, נראתה קטנה ביו-תר: כפר ערבי קטן ולידו שדה-תעופה לא גדול, בן שני מסלולי-ליים בצורת X, שהיו מופצצים כבר כדבעי ודמו לפניו של חו-לה במחלת-אבעבועות-רוח קשה, כחשיים לאחר המחלה. אש נגד-מטוסיית לא חזקה ביותר החלה מגיעה אלינו מן המטרה מיד עם בואנו אליה. ניכר היה, שהאויב התחפר עמוק ביותר וחס על נשקו ותחמשתו הדלים.

הפצצות בכלל, והפצצות-צלילה בפרט, נעשות בעזרת כוונת-פצצות מיוחדת. אבל ה,הרבר-דיס" שלנו לא היו מצוידים ב-כוונת-פצצות כל שהיא ולכן נאלצנו להשתמש באמצעים ה-פרימיטיביים הבדוקים: העין, ה-אגודל והחוטם... משהגענו למטרה וזו נראתה בשעה 9 למטה, מתחת לקצה-הכנף השמאלית, שבר המפקד-המוביל את המבנה ונכנס ראשון לצלילה על המטרה. בזה אחר זה שברו המטוסים את המבנה ונכנסו לצלילה; משיכה במטה-ההיגוי ופעולה מתואמת במאונות ובהגה-הכיוון, כשאנו נעורים במצרת ומיד אג: ניתקים מהמבנה, עולים בקשת מעלה ושמאלה, מתהפכים כמעט, או יש ומתהפכים ממש על גבנו בתרגיל S חצוי, וצוללים מגובה

רבים מטייסי החיל הכירוהו כמטוס הדרכה וזהו לאמיתו של דבר יעודו. אולם ב-1948 כאשר חיל האויר הפעיל מטוסים כה רבים במשימות שהיצרנים לא חלמו עליהם כלל, היה גם ההרוורד למטוס... צלילה. אחד מטייסי היחידה, צבר בודד ביחידה שהיתה מורכבת ברובה ממתנדבי חו"ל (מח"ל), מתאר ברשימה שלפנינו את פעילותם.

מאו ההמראה ואנו כבר היינו מעל למטרה. וכאן החלה הרא-שונה ב,הפצצות-הצלילה" המ-שונות והמטורפות ביותר שבוצ-עו אי-פעם.

הפצצת-צלילה: בעזרת העין, האגודל והחוטם...

אל לנו לשכוח שתשעת-הטיי-סים שהשתתפו בגיחה, היו טיי-סים שבאו ממדינות שונות בכל קצות-תבל, דיברו בשפות ובמב-טאים שונים, שרתו בחילות-אוייר שונים וביחידות שונות. רובם לא היו טייסי-קרב ולא ביצעו בעבר אף הפצצת צלילה אחת, רק חלק מהם טס בעבר ב,הר-ברד" והכיר אותו. התדריך לטי-סה היה קצר ביותר, נמשך כ-10 דקות בלבד, ולא הסביר לנו כמעט ולא כלום. בשעת הטיסה שמרנו על דממה-אלחוטית מלאה ולא נשמע אף הגה באותו ערוץ של חנף-גבוה-מאוד שעליו האונו. המטרה, שהיתה מונחת 9000

מי מאנשי הטייסת לא יזכור את היום הגדול שבו יצאו ה-,הרברדים" להפצצת-הצלילה ה-ראשונה שלהם על כיס פלוג'ה? תשעה, "הרברדים" יצאו ממקו-מות החניה שלהם בשדה. מוזיי-נים וחמושים כולם במכוונות-יריה ובפצצות, והתגלגלו במהי-רות לעבר נקודת-המפגש שב-ראשית המסלול בשימוש. הכנ-פים היו רכונות כלפי מטה מעו-מס שמונה הפצצות התלויות מתחתן, וכמעט שלא נראתה עוד הזוית הדיהדרלית של הכנפים, תשעה טייסים עליזים וקצרי-רוח נראו בתאים הקדמיים. ההמראה של שלוש שלשות במבנה היתה נהדרת. הכל טסו כאיש אחד, כגוף אחד, מגובש ואחיד. הרעש של ה,משורים החשמליים" הח-ריש אזנים. שלוש השלושות הצ-טרפו מיד למבנה אחד גדול (ביחס לממדים שהיינו רגילים להם אז!), שפנה לעבר המטרה כשהוא ממשך לנסוק עד לגובה של 9000 רגל. עברו עשר דקות

מנוע: פרט אנד וויטני R-1340, 550 כ"ס.
ממדים: מוטה 12-9 מ', אורך 8-8 מ', גובה 3-5 מ'.
ביצועים: מהירות מירבית 331 קמ"ש, סיג רום 6560 מ', טווח רגיל 1200 ק"מ.

NORTH AMERICAN AT-6 ("HARVARD")

נורת אמריקן "הרוורד"
טיפוס: מטוס הדרכה בסיסי דו-מושבי.

9000 רגל לגובה 3000 רגל, כש-
 אנו „מסדרים“ את המטוס בדיוק
 מעל המטרה, תוך כדי צלילה,
 בעזרת מאזנות והגה-כיוון. מיד
 עם התחלת הצלילה, יורדת המ-
 חט בשעון מד-הנסיקה-וההנמכה
 ומראה הנמכה כזו, שאינה רשו-
 מה עוד בשעון. המחט המסכנה
 מתדפקת על הבורג העוצר אותה
 בסוף הלוויה וגדמה לך, שהיא
 רוצה לברוח מהמטוס המטורף.
 המחטים במד-הגובה מסתובבות
 שמאלה במהירות ניכרת ויורדות
 מ-9000 ל-8000 ומשם ל-7000 רגל
 וכן הלאה, במהירות הבזק, וב-
 הכרת ערך-עצמן, כאילו היו מו-
 נות את השניות שנותרו למטוס
 קודם שיפגע בקרקע ולטייס —
 קודם שידחוף את השושנים מעל
 לקברו.

**משרוקיות האזעקה שעל
 פצצותיך שורקות שריקת
 אימים הנשמעת על הקרקע**

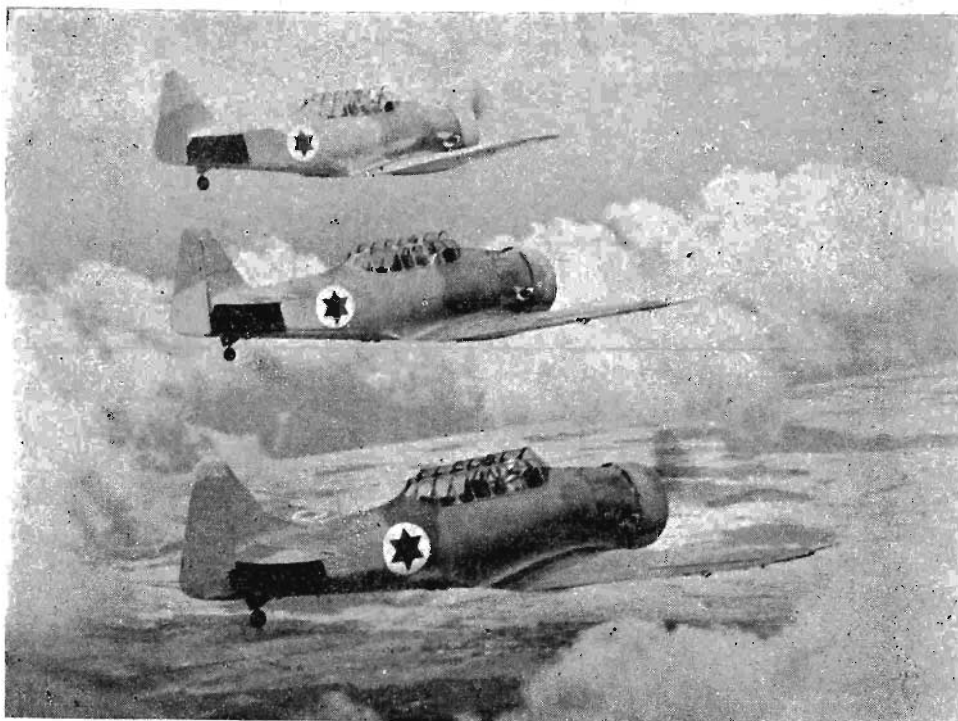
מד-המהירות עיבר מ-100 מיל
 ל-200 מיל, ומשם הלאה-הלאה
 בלהיטות מרובה. שריקת-הרוח
 מהוץ למטוס גוברת והולכת,
 קצות הכנפים רועדות, מספר
 סבובי-הפרופלר בדקה, שהועבר
 לפסיעה גסה לגמרי עם הכניסה

לצלילה במצערת סגורה, אף הוא
 עולה ועולה ומתקרב למספר ה-
 סבובים המכסימלי. הכסא כאילו
 בורח מתחתיו ואתה נשאר מרתף
 קצת מעליו, הגור בארבע-החגו-
 רות הקושרות אותך אליו בבט-
 חון. אתה מתרכז יותר ויותר
 במטרה — מתחתיו כפר ערבי
 רגיל: בתי חמר וכו', אין כל
 זכר לאויב. הם מחופרים היטב.
 משרוקיות האזעקה שעל גבי פצ-
 צותיך שורקות שריקת-אימים ו-
 אתה כבר שומע אותן לא פחות
 מהיושבים על פני הקרקע. הנה קי
 ההסגר על הכיס, הנה כמה חפי-
 רות מסביב וכוחותינו מבוצרים
 סביב ל„כיס“ ושמים עליו מצור.
 עליך להזהר שלא תפגע בעמדה
 עלינו. אתה מתכוונן להטלת זוג
 הפצצות הראשון. בגובה 3000
 רגל, לאחר שצללת כהרף-עין
 6000 רגל, אתה לוחץ על הכפתור
 המתאים ושתי פצצות של 50
 ק"ג כל-אתח משתחררות. אתה
 מושך במטה-ההיגוי בעדינות כל-
 פיך על מנת לצאת מהצלילה.
 הזהר! אם תמשוך אותו קצה
 מן המקצת בגסות, או יותר נכון,
 בפחות עדינות, תכנס להזדקרות
 של מהירות רבה, ומכאן ל-

סיחרור-זדוני-המרחק. קצר ביו-
 הר. עד שהגעת לגובה 3000
 רגל, הטלת את הפצצות והתחלת
 יוצא מן הצלילה, הגיעה המחט
 שבמד-המהירות למהירות של
 300 מיל, שהיא מהירות גדולה
 ביותר ב„הרברד“. לצאת במטוס
 זה מצלילה כה מהירה הרי זה
 ענין לא פשוט כל כך. בשעה
 שהמטוס עובר מצלילה למצב
 של יציאה-מן-הצלילה ושואף
 לעבור לנסיקה, הוא נתקל ב-
 לחץ אוויר מלמעלה, המתנגד ל-
 שינוי הפתאומי של כיוון תנועתו.
 לחץ זה מגיע לכמה G, דהיינו
 למשקל גדול פי כמה וכמה
 ממשקלו הכללי של המטוס, והוא
 לוחץ על כל ס"מ מרובע של
 המטוס וזומם לשבר אותו. הלחץ
 מגיע ביציאה מצלילות אלה עד
 10G, כלומר ללחץ הלוחץ ב-
 משקל גדול פי 10 ממשקל המ-
 טוס. הכנפים מתכופפות כלפי
 מטה, חורקות ונוטות להישבר.
 לוחות האלומיניום, שבהם מצו-
 פות הכנפים, מתקמטים גלים
 גלים כלוחות קרטון דקים. המ-
 טוס רועד כולו כאילו אחזתהו
 קדחת. אותו לחץ ה-G פועל
 גם על הטייס המסכן ואם משקלו

מבנה מטוסי הרוורד





הרוורדים שימשו כ"חטוסי צלילה" במלחמת העצמאות.

מגיע ל-70 קילו, עלול הוא למ- צוא את עצמו נתון ללחץ של 700 קילו על כל גופו בצאתו מן הצלילה.

דוקא אז פותח האויב באש- תופת בכל הבא לידו...

ואמנם, עם המשיכה במטה- ההיגוי, לשם יציאה מן הצלילה, מתחילה פעולת ה-G והלחץ ה- כביר מגרש את הדם מראשי, כלפי מטה, לכיוון כפות הרג- לים. עור הפנים נמשך ונמתח כלפי מטה, מהמצח ומהלחיים ביחוד, הפה מתעקם כלפי מטה, ביחוד בוויית, ויוצר קשת של 180° כמעט, השפה התחתונה נפרשת כלפי מטה, ריר נדחף ויוצא מזויות הפה נגד רצונו. זיעה, ספק חמה ספק קרה, מת- חילה לזרום מכובע הטיסה שלי על פני וצווארי ולתוך סרבל ה- טיסה הקיצי שלגופי. משקפי ה- טיסה הוסטו מעיני וידרו לי כמעט עד לפה מחמת פעולה

נמצא המטוס (שהתחיל את ה- יציאה בגובה של 3000 רגל ועד שהחל נוסק שוב כבר שקע ל- 2000 רגל) בנקודה הנמוכה ביו- תר שבגיחה, ודוקא אז, כשאתה נטול-חושים, ואין לך שליטה כמעט על המטוס, הנמצא נמוך וכל בטנו ושטחו התחתון מופ- נים כלפי האויב, והוא מאבד ממהירותו בשיעור גדל והולך, דוקא אז פותח האויב באש-תופת ומרביץ בך בכל הבא לידו (ומדוע לא? אפילו יריה מוצ- לחת מרובה עלולה לפגוע בטייס או להשתיק את המנוע ולהוציא את המטוס מכלל פעולה?). אתה משתלט על המטוס ברגע שהכרתך חוזרת אליך, לוחץ או- תו לעבר הקרקע, יותר ויותר נמוך, ועובר את המטרה, כש- אתה טס בגובה פני הקרקע ממש, בין עצים ובתים חרבים, לוחץ על הכפתורים ופותח באש משתי מכונות-היריה הקלות על עמ- דות הנ.מ. של האויב המוסתרות

הלחץ הגדול. הדם נדחף לגמרי מן הראש ולמטה ממנו, עיני כתחילות להתערפל, ולפתע - הכל שחור, איני רואה דבר, כאילו התעלפתי, רק האזנים שומעות משהו מרעש המנוע ב- צורה קלושה ביותר. זהו ה- black-out הנגרם בשל יציאת הדם מראשו של הטייס בפעי- לת ה-G. לא יצאו כמה שניות, והמטוס כבר יצא מן הצלילה. עתה פותח הלחץ בהרבה. הלב, שעבד כל הזמן בנאמנות כ- משאבה קטנה, אך בעלת כוח עצום, שוב דוחף את הדם לעור- קים ולורידים שבראשי. הלב ה- נאמן, מהרהר אנכי, כמה פעמים עוד יוכל לעמוד בלחץ זה? ומה יהיה אם ביום מן הימים יהיה הדבר למעלה מכוחו וישבות? מושב הדם לראשי, חזרה אלי הכרתי המלאה וגם חוש הראיה משרתני שוב. נוסף על צרת ה-G יש עוד צרה: בשעת היציאה מן הצלילה

ומסוות היטב. אל יפלא מן ה- קורא, שלאחר הטלת הפצצות בצלילה אנו טסים עוד לעבר המטרה ומרססים אותה בכדורים. עובדה זו תתבהר לו אם אוסיף ואסביר שהיות ואין המטוס נמ- צא, בשעת הצלילה, בזווית של 90° מאונך לפני הקרקע, מסיבות טכניות-בניניות של המטוס עצ- מו, אלא בזווית המגיעה, במקרה המוצלח ביותר ל- 80° (במטוסי- צלילה שתוכננו למטרת צלילה במיוחד). במקרה שלנו, בשעת הצלילות ב„הרבד“, יכלו אך מעטים להתפאר בכך שהגיעו לצלילה בזווית של 70° . מכאן שעל המטוס להמצא במרחק מה לפני המטרה, בשעה שהוא מטיל את הפצצות מגובה של 3000 רגל. לאחר ההטלה והיציאה מ- הצלילה הוא נממך טוס ביותר. על מנת להתחמק ככל האפשר מאש נ.מ. של האויב. כשהוא טס ממש מעל הקרקע — צולף באויב באש מקלעים ומיד מושך ועולה שוב ונוסק, במהירות ג- אפשרית, לגובה של 9000 רגל ונכנס לצלילה שניה, תוך כדי עקיפת המטרה בשעת הנסיקה. המטוס שטס עדיין במהירות של 200 מיל, בשעת צליפת המטרה במקלעים, עלה ונסק בעזרת ה- מהירות העודפת הזאת מגובה ה-0 ועד ל-3000 הרגל הרא- שונים, במהירות של שניות ספי- רות בלבד. ואולם המהירות ש- הקריב בשעת נסיקה זו היתה ניכרת. מכאן ואילך נעשית הנסי- קה קשה ואטית הרבה יותר. מספר ה„סבובים“ ומספר הפצצות המו- טלות בכל צלילה הוא כפי ש- נמסר בתדריך קודם לגיחה. אפ- שר להטיל את הפצצות אחת- אחת, בזוגות, ברביעיות וגם את כל השמונה בבת אחת.

יוצאים מהצלילה כצורה מזורפת ומסוכנת

לאחר הצלילה האחרונה, ואחר שנפטרנו מהפצצות האחרונות, יוצאים 9 מטוסי-המבנה מהצלי- לה בצורה בלתי-רגילה, מטור-

פת, הייתי אומר קצת מסוכנת אפילו, ובודאי שהיתה מעלה חיוך וצחוק על שפתי כל טייס, שהיה רואה זאת מעל פני הקר- קע: במקום להנמיך ולהתחמק מאש האויב בתרגילי-ההתחמק הרגילים, יוצא כל אחד מהמטו- סים מהצלילה ועובר ישר לנסי- קה ובעת ובעונה אחת הוא מב- צע איזה תרגיל באוירובטיקה העולה על דעתו של הטייס, האחד מבצע אימלמן (גלגול ב- שיא הליל) ומוצא עצמו בסוף התרגיל בגובה כמה אלפי רגל מעל למטרה, כשהוא חוזר בכיוון נגדי לכיוון שבו בא. השני מר- שך במטה-ההיגוי ורוקע ברגלו בדבשה השמאלית בכוח ומבצע גלגול-חטוף שמאלה. השלישי, מתון יותר, יוצא בגלגול הבית, אחר בגלגול אטי. מטוס אחד מושך ונוסק, כמעט נצב לפני הקרקע ומבצע שני גלגולי-נסי- קה יפים בזה אחר זה, בסופם הוא נכנס לפני הודקרות, יוצא ממנה בגובה של כמה רגל מעל לפני הקרקע וצולף את המטרה בכיוון צולב לשאר. אחר נוסק ובגובה של כ-2000 רגל מתהפך על גבו, נכנס לתרגיל S חצוי ופוחח באש כשהוא „מגרר“ כל מה שנשאר מבתי-הכפר. האחרון מצא לו דרך פשוטה ביותר. הוא יוצא מן הצלילה ומבצע מיד לולאה. בחלק התחתון שלה הוא עובר בין עמדות המקלעים המסוכנת.

עם סיום ההפצה נפגשים כו- לם בגובה מסוים מעל לנקודה ידועה, בריחוק מקום מהמטרה. אנו טסים שוב במבנה מכונס וחוזרים מיד לבסיס. הגיחה כו- לה אינה נמשכת למעלה מ-45 דקות מאז החלו גלגלי המטוסים לנוע על מסלול ההסעה ועד שנבלמו שוב במקומות חנייתם. אנו חוזרים לבסיס. שם מצפים לנו: אנשי-פקוח-טיסה, המפק- דים, המכונאים, בחורות, כמעט כל אנשי הבסיס. כל אחד ואחד מהם ודאגתו ומחשבותיו עמו:

איש פקוח-טיסה: הוא דואג לכך שכל המטוסים יחזרו ללא פצצות שנשארו תלויות מתחת לכנף ו- „מסרבית“ להשתחרר, שהמטו- סים ימצאו במצב תקין לנחיתה ושכן הנחיתה בהם יהיה מורד ולא יפגע. המפקד: האם מצאו את המטרה? האם פגעו בה? מה מידת הנזק? איזה מהמטוסים נפגעו? מתי יוכלו לצאת שוב לגיחה שניה? המכונאי: האם פעל המנוע כשורה? האם לא נסדקו הקורות הראשיות בכנף עם היציאה מהצלילה? והבד על ההגדים בזנב, האם לא נקרע מרקבון ולהץ-רב? והעיקר: ה- אם לא נפצע הטייס-החשוב הטס במטוס שלו? הנשק: האם כל הפצצות נתקו מן הכנף בסדר? האם פעל המנגנון החשמלי כ- שורה? האם לא היו פצצות עק- רות? הרופא: מי נפצע והיכן? האם ידוע לו סוג הדם של הפצוע החייב לקבל עירוי דם מידי? הבהורה: האם זכר אותי בשעה שביצע את הצלילה? האם חור שלם ובריא? האם יבוא הערב לפגישה? האם ארשה לו לנש- קני הערב? השליש: האם לא שכחו אנשי המטבח להכין את הארוחה המיוחזת? וסמל התה- בורה — שלא ישכח לצאת מיד במכונית ולאסוף את הטייסים!

הגלגל השמאלי מתקפל פנימה

מעל לבסיס שוברים המטוסים, בזה אחר זה, את המבנה ונוה- תים על המסלול הארוך. משהו נתקלקל בכך-הנחיתה במטוסו של גרישא ומיד עם הנחיתה מתקפל הגלגל השמאלי פנימה והוא נס- חב שמאלה מהמסלול לתוך הח- ריש הרטוב. מילא, זה לא כלום, מוטב זה מאשר...

המטוס מתגלגל על פני האס- פלט השחור ונכנס למקום הח- ניה שלו. עוד הפרופלר מוציא את סבוביו האחרונים, ושני מכי- נאים עטו עליו כשני עופות- טרף והחלו עובדים, מפרקים ו- מתקינים ומכשירים את המטוס

לגיחה נוספת במהירות האפש- רית. אני מושך בידית הפותחת את סגר התגור. החגורות מש- תחררות וגופי מתכופף קדימה קמעא, הכתפים מתעגלות ואנחה הרישית פורצת מבין השפתים, אנחה המרככת את המתיחות ה- איומה, שבה הייתי נתון ב-60 הדקות האחרונות. אני קם ממו- שבי, יוצא מן התא אל הכנף וצונח ממנה ארצה. רגלי כבדות כעופרת. אני מרגיש עייפות שלא תתואר. משול אני לאדם שוקן בבת אחת בעשרים שנה. הגיפ מגיע למטוס במהירות ובהריקת בלמים: הוראה להשאיר את ה- מצנח ושאר ציוד-הטיסה בתא- הטיס. לגיחה נוספת...

נורקרין



נורד נורקרין.

NORD 1203/II NORÉCRIN II

נורד 1203 "נורקרין"

טיפוס: מטוס סיור קל 4-מושבני.
ארץ המוצא: צרפת.

מנוע: "רנייה" 135 כ"ס.
ממדים: מוטת 10.2 מ', אורך 7.2 מ',
ביצועים: מהירות שיט 137 קמ"ש, סיג רום
5000 מ', טווח 900 ק"מ.

(המשך מעמ' 30)

לצפון. צלילה שטוחה. אני מבחין יפה במטרה. מתכן את כיוון הטיי- סה של המטוס ונותן אות לשח- רור הפצצות. ברגע זה אני רואה כדור ירוק מתקרב אלי מלמטה ואחריו אדום. התותח האנטי-אווירי התחיל לפעול. תקף אותי רצון

להשתיק את התותח. פניה חדה שמאלה. צלילה, לחיצה על שני כפתורים. בנו אחר זו משתחררות שתי פצצות. הייתי סקרן לראות את הפגיעה. ע"י סבוב חד לצד שמאל ראיתי כיצד התותח הפליט עוד כדור ירוק שנעלם מאחורי האווירון. מיד אחרי כן ראיתי את

התפוצצות של שתי הפצצות שהי- טלתי. לא ראיתי יותר כדורים מאירים. התותח נשתתק. נשאר לי עוד כמה פצצות והחלטתי להטילן על המטרה הראשונה. לפי הידיעות שנתקבלו אח"כ למדתי שההתקפות שלנו היו מוצ- לחות ושהיטבנו לקלוע למטרה.

(המשך מעמ' 19)

ואמר בעברית: "עכשיו אני יש- ביאק — טדי אני יש מלאה לפס" קורניאקים", ולאחר הפסקה קצרה: "א. זה. נורסמן" בבחיגה אי לא

אווירון". ומיד תפס בהגיים והחל מתמרן בתמרוני התחמקות מהאש האנטי-אווירית. המטוס החל מטלטל עצמו על פני כל השמים. הכנף כמעט והתפרקה. כל ארגוני האס-

פקה שבמטוס מאחור החלו לעוף בחללו של התא ואני אף קיבלתי תפוח אדמה מעופף בעורף. כעבור עשר דקות פסקו היריות וגרישא נרגע.

בופייטר

פגזי ה"בופייטר" נקבו חורים בקירות מבצור המשטרה של

עירק-אל-סואידן

השם בופייטר קשור קשר הדוק במבצור המשטרה של עיראק-אל-סואידן, ממערב לפלוג'ה שהיה אגוז קשה ביותר לפיצוח במלחמת תש"ח.

עזה, רפיח, פלוג'ה, באר-שבע וכו' וכמויות הפצצות בטונות הרהיבו ממש את העין. כל הנכנס למועדון זה הרגיש מיד ש- הוא נמצא בבסיס גדול ורחב-ידיים של מפציצים העוסקים ב- הפצצה איסטרטגית וטקטית גם יחד. המועדון המה מאנשי-צוות-אוויר, נכרים ויהודים, מארצות-חוץ ומישראל, בעלי נסיון תעו-פה וטיסה של שנים, מחילות-אוויר אחרים, בעלי שם עולמי, שהשתתפו בעשרות ולעתים ב- מאות הפצצות רציניות על אויב גדול ועצום מזה שעמד לפנייהם עתה.

בימים האחרונים עלה על דפי העתונות ובהודעות הצבאיות שם עירק-אל-סואידן. כפר ערבי מ- מערב לפלוג'ה. אך לא הכפר העיקר אלא מבצור המשטרה ה- גדול והחום, שעל הכביש המו-

נייר צבעוניים וכתבות התלויות כגון: „הכניסה לצפרים בלבד“ ו„פול מת“ כיסו את הרווחים שעל הקירות, בין תמונה לתמונה. ה- תקרה היתה מקורית ביותר. היו מדפסים עליה, בצבע שחור, טביעות רגלי-אדם של ממש, אשר עלו מן הרצפה ובמעלה הקירות ועד לתקרה ושם ה- אירו רשמים של אדם אשר טייל על התקרה וראשו למטה, כשהוא יחף ורגליו מכוסות בופת! בין טביעות רגלים אלה נרשמו עש-רות תאריכים, שמות מטרות: ערים, כפרים ורכוזי אויב ער-ביים וכמויות טונות של פצצות שהוטלו על מטרות אלה. היו אלה תאריכים היסטוריים. שמות מפורסמים, כגון: קהיר, דמשק,

„טגרט הזקן היה בחור פיקח ביותר, ואת בני-המשטרה הללו כאילו יצק מעשת ז' הדברים נאמ-רו על ידי בוטש הקטן והשחר-חר, המכונה בוטש בן יוק, בק-שר עם השיחה שהתפתחה ב-מועדון, בליל סתיו אחד של סוף שנת '48. המועדון היה מואר באור בהיר, חלונותיו מואפלים בוילונות שחורים. כשתי עשרות אנשים עמדו ליד הבר העמוס משקאית וכריכים לרוב. בפניה אחת עמד מקלט אשר בלי להת-השב בשיחה הערה שהתפתחה בחדר, הפיק מתוכו צלילי מוסי-קה לרקודים ללא הרף. הקירות היו מכוסים בתמונות מחיי ה-סיס, ממאורעות מטוסיו, טייסיו, המטרות שנפגעו על ידו. קשוטי



בריטטול בופייטר

BRISTOL 156 "BEAUFIGHTER"

בריטטול 156 „בופייטר“

טיפוס: מפציץ-קרב דו-מנועי.

ארץ המוצא: בריטניה.

מנועים: בריטטול „הרקולס XVI“ 1600 כ"ס.

ממדים: מוטה 17-7 מ', אורך 12-6 מ',

ביצועים: מהירות מירבית 530 קמ"ש, סיג רום

9150 מ', טווח 2400 ק"מ.

בשנות מלחמת העולם האחרונה. ה, בופייטר" היה יורשה החוקי ה- מוצלח של משפחת ה, בלנהיים", משפחה של מטוסי-קרב דו-מנו- עיים, ארוכי-טווח ומפציצים בי- נונים לשימוש רב ומגוון. ה- ,בופייטר" שימש כמפציץ-התקפה לגובה נמוך. צנורות הפליטה של שני מנועיו הכוכביים החזקים היו מכוסים במכסים מיוחדים, שנקראו ,מחניקים", והיו מס- תירים את אש-הפליטה של המ- נועים כלילה מעין האויב ומת- ניקים את רעש המנועים הנגרם בעיקר עקב צנורות-פליטה אלה. ה, בופייטר" היה טס מבססו ועד למטרה בגובה פני הקרקע, כש- הוא עובר בין עצים, בתים ועמו- די-חשמל ומתקיף את מטרתו לפתע, עם שהוא מפתיע את האויב אשר לא שמע את בואו עד שהיה מעל לראשו ממש. הפעלת מכונות-היריה, התותחים שבחרטום, הפצצות והרקטות ש-

סגרירי טפוסי. רוח בלתי-נעימה נושבת מצפון, השמים מכוסים עננים גבוהים מצבע הפלד ה- אפור והאוויר ספוג רטיבות מרו- בה, ספק-גשם ספק טל כבד. באחד ממקומות החניה שבשדה רחב-הידיים היו מכונאים עסוקים בבדיקה טרום-טיסתית של מפ- ציץ. עדה נשקים היתה טרודה, כעדת דבורים ליד פתח הכוורת בהטענת מספר ניכר של פצצות כבדות במטוס, ובטעינת פגזים וכדורים בתותחיו ובמכונות- היריה שלו. המטוס החמוש מתר- טום ועד זנב, עמד כשחרטומו נחבא לו בין שני מנועיו הכוכ- ביים הגדולים, כאילו היה סר וזעף על מזג-האוויר הסגרירי ועל העולם כולו. היה זה מטוס מטפוס בריסטול, ,בופייטר", תו- צרת בית-החרושת הבריטי המ- פורסם לייצור מטוסי בריסטול, שייצר סדרה מוצלחת ביותר של מפציצים בינוניים, דו-מנועיים

ליך מפלוג'ה לעירק-אל-סואידן, קודם בואכה לכפר ומצפון ל- כביש זה. במבצר איתן זה הת- בצרו כוחות הצבא המצרי הפולש וכוחות-הערבים הבלתי-סדירים מן הארץ והיו תקועים כעצם בגרו- נם של כוחותינו, שהתאמצו לטהר את הנגב הצפוני מן השרץ ה- ערבי. נסיונותיו ומאמציו של חיל-הרגלים שלנו לכבוש את תחנת-המשטרה הזו עלו, לפי שעה, בתוהו. אותם דברים שהו- ציא מפיו בוטש, אלחוטאי-אוויר, היו מכוונים לגבי אותו מהנדס בריטי, שתכנן וזרע את מבצרי- המשטרה הללו, ברחבי הארץ. המפקדים הגיעו לכלל מסקנה שכיבוש המבצר לא יתכן ללא רכוש אוירי מוקדם. רק אם ירו- כך הבנין בפצצות ובאש תותחים ומכונות-יריה אויריות, רק אז אפשר יהיה להסתער עליו בכ- חות שריון ורגלים ולכבוש. יום המחרת היה יום סתיו

ס"ה אקטיבה 630 מיליון ל"י

130 סניפים

בכל רחבי הארץ

כל שדותי בנק



בנק הפועלים

נוסד 1921

לעזור בגירוש הפולש. השניים היו לבושים חולצות ומכנסי-חאקי ארוכים, צעיפי משי בצבע ירוק-חום היו כרוכים סביב צוארם, ומעילי-טיסה ירקרקים שומרים עליהם מפני הקור. מן הגיפ הורידו את המצנחים ול-אחר שעברו סביב המטוס ובדקו אותו כהלכה וחטפו שיחה קלה עם המכונאים והנשקים, תגרו את מצנחיהם, חבשו את כובעי-הטיסה שלהם, טיפסו ונכנסו ל-תוך המטוס: א. לתוך מושב-הטייס שבתא הקדמי, בין שני המנועים הכבירים וב. בתא ה-אחורי, מתחת לכיסוי הפרספקס השקוף. א. בדק את התא על כל מכשיריו ואביוריו משמאל לימין ונוכה לדעת שהכל בסדר. ב. בדק את מכשירי הקשר שלו, קרא לתחנת-הא לחות של ה-סיס, קיבל תשובה וחיסל את ה-קשר; יש לשמור על דממה אלחוטית מלאה במשך כל הטי-סה. אסור לאפשר לאויב לקלוט שמץ של התקשרות אלחוטית בדיבור או באיתות בין המטוס לקרקע ולקבוע על ידי כך את זהותו של המטוס, טפוסו, מקום המצאו ויעודו. ב. נתפנה לב-דיקה מנגנון מכוונת-הירייה. הכל פעל כשעון שויצרי מדויק. א. פתח את המעבר ממכלי הדלק למנועים, הפעיל את משאבת ה-דלק ושאב דלק בעזרת המורז



„מאיזה גובה בדיוק אתה אומר שהוא צנח?“

החוכל להראות לנו את הדרך
בבנק העולמי?“



גיפ התקרב במהירות מצד ה-מתנה ונעצר ליד ה„בופייטר“ הזועף. שני אנשים קפצו-ירדו ממנו. אין שמות האנשים חשו-בים כאן ולכן נכנה אותם בשם א. וב. א. הנכרי וב. היהודי היו שניהם מאנגליה. בשנות מלח-מת-העולם שרתו בחיל האויר המלכותי, טסו מרבית הזמן ב-טייסת של „בופייטרס“, בצעו עשרות התקפות על האויב, ב-צרפת, בלגיה והולנד וזכו לאו-תות הצטיינות גבוהים. א. היה טייס וב. אלחוטאי ומקלען-אוירי. שניהם הכירו זה את זה יפה מימי שרותם יחד באותה טייסת ב.ר.א.פ. ויחד באו לח.א. שלנו

מתחת לכנפים, מגובה של מט-רים מספר מעל לקרקע וממרחק של כמה עשרות מטרים מהמטרה, היתה גורמת ברוב המקרים ל-חורבן גמור. אולם צורת-הת-קפה זו היתה מסוכנת ביותר, כי הפגיעה במטוס, על ידי אש נ.מ. של האויב, היתה קלה ביו-תר, וצריך היה בטייס מומחה ממש שיצליח להחזיר את מטוסו ממטרה מוגנת-יפה, בלי אבידות. לפיכך זכה ה„בופייטר“ לכבוד ולהערכה גם של האויב, שקרא לו, בשל השקט שבו היה טס ומופיע, בשם: „המות הלחשני“, וגם של הטייסים והצוות שטסו בו.

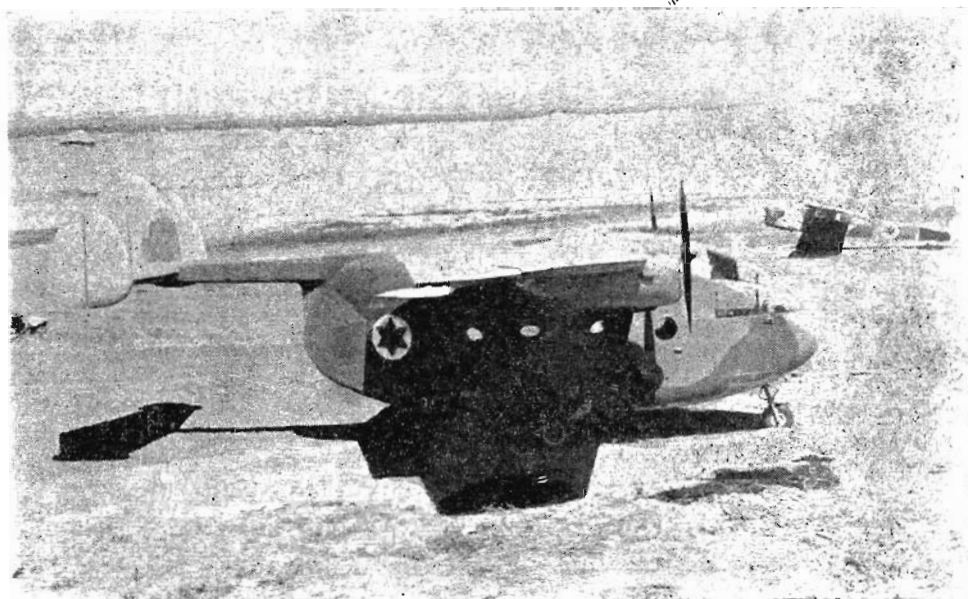
מאזנות; בדק את הטמפרטורות של השמן, של ראש-הבוכנות, של המאיידים, ושל האויר החי-צוני. הזין את וסתי-התערובת למצב „עשיר“; בדק אם שני המגנטות במצב „מחובר“; העביר את מצערות-הפסיעה למצב של „פסיעה עדינה לגמרי“; בדק את הלחצים: להץ שמן, להץ הדלק; לחץ המערכת ההידראולית ולהץ הוקואום; הפעיל את משאבות הדלק; בדק את מיכלי הדלק

תחו בעדינות, והמטוס החל להת-גלגל במהירות על גבי מסלולי ההסעה לעבר המסלול הקרוב ביותר. תוך כדי הסעה בדק א. את הפסיעה המשתנה של הפרופ-לרים, את פעולת המגנטות ואת פעולת מנגנוני ההנצה, וכבר ביצע את הפעולות החיוניות ש-לפני ההמראה: כיוון את הכפ-תור המחזק את המצערות; כיוון את שלשת המקזזים: מקזז הגה גובה, מקזז הגה-כיוון ומקזז ה-

אל תוך המאיידים לזרוז הפעלת המנועים. המנוע הימני הופעל מיד. השמאלי השתעל כמה פע-מים, נחנק, ושוב החל הפרופלר מסתובב ולפתע פתאום היתה ה-הצתה והמנוע הופעל כשורה. עוד לא הספיקו המנועים להת-המם כראוי, וזיקוק ירוק נורה ממגדל פקוח-טיסה, סימן ל„גיחה מידית“. א. סימן בידיו ומיד משכו המכונאים את הסדים מ-לפני הגלגלים. המצערות נפ-

ארובן

מטוס הארובן שגופו המנופח זיכהו בכינוי „הברווזה הרה“, שימש בעיקר כמטוס תובלה קל, בטיסות אספקה לחלקי הארץ השונים.



MILES M-57 AEROVAN

מילס ארובן

טיפוס: מטוס תובלה קל דו-מנועי.
ארץ המוצא: בריטניה.

מנועים: בלקרן „סיירוס-מייג'ר" 155 כ"ס.
ממדים: מוטה 15.2 מ', אורך 11.0 מ',
ביצועים: מהירות שיט מירבית 177 קמ"ש, סיג
ייח 4050 מ', טווח 650 ק"מ.

שועל: צבאנו המחכה מאחורי תל קטן לשעת ההתקפה. במרחק הנכון מהמטרה נכנסים א. וב. לפעולה באופן אוטומטי, בעת ובעונה אחת: בעוד א. מפעיל את ארבעת התותחים שבתרסום מפעיל ב. את מכונות-היריה שב-רשותו. אש-תופת ניתכת מהמטוס לעבר המטרה ופוגעת בגג ה-בנין ובקומה העליונה של ה-מבצר, פגוי התותחים נוקבים חורים בקירות. נראה שהאש באה לאויב במפתיע ומשתקת את אש-ההגנה והנמ. שלו, מכיון שאין יורים על ה"בופיטר" משם. מיד לאחר-מכן לוחץ א. על הכפתור המשחרר את הפצצות ומטיל את רובו למרכז החצר הקטנה שב-תוך המבצר הסגור. תוך כדי מעופו מעל לבנין קלטו זויות עיניו כמה חיילים רצים לכל עבר בבהלה ואת הצבע הירוק של הדגל שעל גג הבית, מ-שמאל. מיד הוא מנמיך לרדה עוד יותר, בועט בהגה-הכיוון ל-כאן ולכאן ומטלטל את המטוס לצדין בהחלקות בלתי מתוא-

א. מחליט לעקוף את המטרה בקשת גדולה לצד מזרח ולבוא אליה מדרום. הוא יורד עד לגובה פני הקרקע ממש. שיחי-הקו-צים נפוצים ושחים בזרמת-האוויר האדירה שמשאירים שני הפרופ-לרים העצומים של ה"בופיטר", העובר כחץ מקשת בתוך ואדיות ובין בתי חמר. הנה הוא פונה מדרום לכיוון הצפוני, מדייק ב-פניה ועושה תקונים עדינים ב-כוון-המצפני של הטיסה. "טייס לאלחוטאי: שתי דקות דרומה מ-המטרה. עמדות קרב ו", "אלחו-טאי לטייס: עמדות קרב, רות סוף". א. יכול לראות את הבנין המלבני והחום במרכז הכוונת המשוכללת שלו. הוא מפעיל ב-אמצעות יד ימין כמה כפתורים חשמליים. מנגנון הפצצות במצב הכן. התותחים דרוכים ומוכנים ליריה. יש לכוון שני כפתורים קטנים במנגנון הכוונת. המטרה במרכז הכוונה גדלה והולכת. הנה הוא עובר ביעף מעל לח-פירות שלגו. כמה מכונות משור-ינות ורכוז של אנשים בשוחות-

וכמותם; בדק את תריסי-הכנף; בדק את תריסי-המנועים; כיוון מכשירי הג'ירו; בדק את כל מערכת החשמל; בדק את כל המערכת ההידראולית; חיוק את התגור הקושר אותו למושב. או-תה שעה הגיע למסלול ותוך כדי כניסה למסלול קרא לב.: "טייס לאלחוטאי: מוכן להמ-רוטאי לטייס: ב. השיב: "אל-חוטאי לטייס: מוכן. עבור". "טייס לאלחוטאי: רות סוף". וא-פתח את המעצרות. המטוס הכ-בד החל מתגלגל על מסלול ה-אספלט הארוך ואוסף מהירות. כיד עם הנחק הגלגלים מן הקר-קע, משך א. בידית והגלגלים נאספו אל תוך בתי המנוע. הוא היוז את המעצרות, וסתי-הפסיעה ווסתי-התערובת ועבר לטיסה-ישרה ואפקית בגובה נמוך, כ-ש-הוא נשאר בגובה של סנטי-מטרים אחדים מעל לשדות ה-עמק המוריקים. כיוון את תריסי-המנועים, המכשירים הראו לה-צים וטמפרטורות תקינים. מד-המהירות הראה מהירות אוירית של 200 מיל. הוא טיפס ועבר את שלוחת-הכרמל כשהוא מת-פתל יחד עם פתוליו של ואדי-מילך, ושוב ירד וטס מעל ל-שפלה הרטובה מגשם לילה וע-בר בין בתים ועצים. נשים עסו-קות בתליית כבסים, ילדים מש-הקים בתצורות ורוצים היושבים ליד עדריהם לא הרגישו בו ולא הרימו את ראשיהם אלא כשהיה מעליהם: בפניהם היתה הבעה של השתוממות למטוס הגדול העובר בשריקה תרישית כדאון. נתניה, הרצליה, פתח-תקוה ו-תל-אביב עברו מימין ומלמטה ביעף. המטוס הלך והתקרב לקו-החזית. הנה ראשו, רחובות ו-גדרה. פני השטח הופכים מירוק לחום ומחום לאפור ולשחור. אפ-שר לדאות הפירות פה ושם. במרחק עולה עשן פגוי תותחים ומרגמות. סביב פלוג'ה רוחש הקרב. והנה, באופק הנמוך, מס-תמן מבצר-המשטרה של עירק-אל-טאידן — המטרה של היום.



"החזאי אוהב מאד כעכים."

בוננזה

מטוס-הקרב ניסה „להתישב” על זנב ה„בוננזה”

לות התחמקות כפי שה„בוננזה” מסוגל לעשותן.

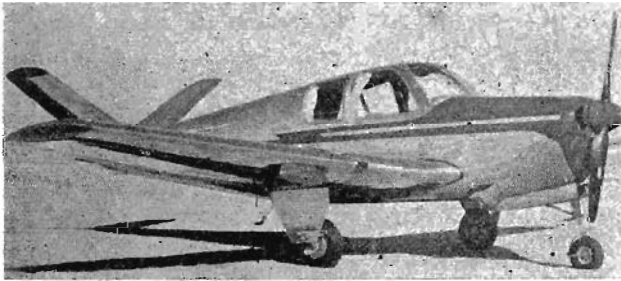
המשכתי לשרה תל-אביב והר דעתי במכשיר אלוט שיפנו את המסלול לנחיתה מידיה. לאחר הנחיתה מסרתי דו"ח למפקד הטייסת תוך השתוממות שה„ספיט” פירר לא פתח באש.

רק כעבור יומיים נתברר שהמטוס היה אמנם „ספיטפירר”, אך לא — שלנו. היה זה ה„ספיטפירר” הישראלי הראשון שעלה לטיסת בכורה לאחר שהורכב מחלקי מטוסים בריטיים שנשארו בארץ.

באוסף הרבגוני של מטוסים קלים שהופעל על-ידי חיל-האוויר במלחמת העצמאות, בלט ביופיו ה„בוננזה”. היה זה מטוס קישור שזנבו דמוי-הפרפר הקדים את „הפרפר” הידוע של מטוסי הפוגה. על „תקרית” אוירית בה נטל חלק מטוס בוננזה מספר אחד מוותיקי הטייסים.

הכנף הטיפוסית שלו הנוסעים שהיו במטוס החלו להתרגש מאחר שראו מה שאני ראיתי, אולם החלו לנחם עצמם בחשבם כי היה זה מטוס „מסרשמיט”. כשה„ספיטפירר” גילה אותי, החל לשרוק עם ה„בוננזה” וניסה ל„הת-ישב” על הזנב. הדבר היחיד שעלה בידי לבצע התבטא בפעור

טסתי מאחד הבסיסים הצפוניים במטוס מסוג „בוננזה” לכיוון שדה התעופה בתל-אביב — בסיסה של הטייסת הראשונה שלנו. בסביבות הרצליה, הבחנתי במטוס קרב שהיה גיח מעלי והחל „מגדר” את הקרב. קצת ראייתי שלא היה זה „מסרשמיט” (ממטוסי הקרב שלנו) וזו הייתי את המטוס כ„ספיטפירר” לפי



מטוסי הבוננזה הגיעו לישראל בדרכים שונות ומשונות. בחלקם מאפריקה הדרומית, בטיסה על פני „היבשת השחורה” כולה. שימישו במשימות סיוור וקישור והפצה.

BEECHCRAFT MODEL B 35 "BONANZA"

ביצ'קרפט „בוננזה”

טיפוס : מטוס קל 4-מושבי.
ארץ המוצא : ארצות-הברית.

מנוע : קונטיננטל 165 כ"ס.
ממדים : מוטת 10-0 מ', אורך 7-7 מ', גובה 2-0 מ'.
ביצועים : מהירות שיט 272 קמ"ש, סיג רום 5500 מ', טווח מירבי 1200 ק"מ.

החת נעשתה בדממה וללא כל קריאות עדוד או התפעלות. על פניו השזופים, מתחת לשערותיו הזוהבות של א. הסתמנה הבעה של שביעות רצון וב. שישב ב-תא הקטן שמאחוריו שיפשוף את

פלוג'ה, כי האויב בודאי מחכה שיופיע מן הכיוון ההפוך, מכיוון מערב והים. במשך כל הזמן הזה לא נאמרו בין הטייס והאלחוטאי יותר דברים משגרשמו לעיל. העבודה המדויקת והמו-

מות לבל יפגעו בו באש, פונה פניה תדה מערבה ונעלם מאחורי גבעת חול בדרך לים. עם התקרבו לשפת הים פונה א. בקשת גדולה צפונה ומשם מורדה. ה-פעם יבוא אל המבצר מכיוון

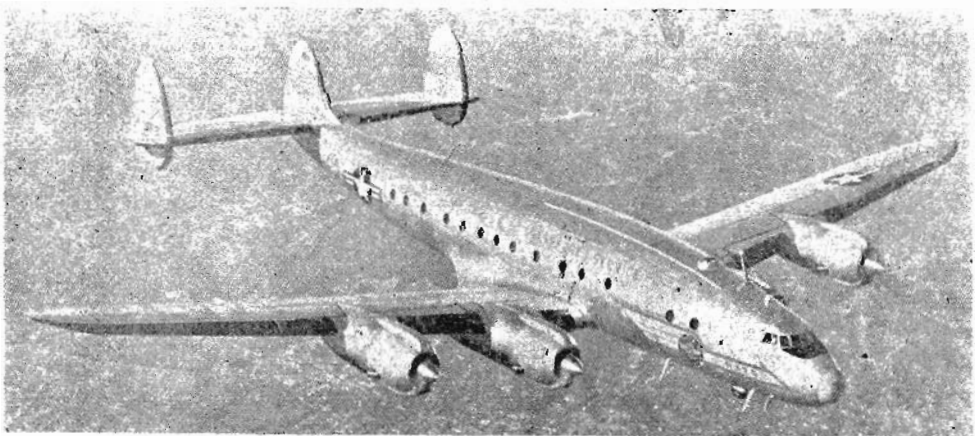
למבצר נפלטת קריאת-כאב מפיו של ב. דרך מכשיר-הקשר הפני-מי. א. אינו מספיק לשאול אותו לפשר קריאתו וצרור סמיך של כדורים מתרסקים פוגע במנוע השמאלי. מיד פרצה אש במנוע זה ועשן סמיך החל מזדנב ממנו במערבולת זרימת הפרופלר. א. לחץ מיד על הכפתור האדום של מנגנון ההנצה, משך ודחף מצע-רות, ידיות וכפתורים שונים. הוא הפעיל את הבקבוקים לכיבוי-אש שבמנוע השמאלי. המנוע פסק מלפעול ונשתתק. הפרופלר עמד מהסתובב והונץ, כשהוא נעצר ולהביו עומדים כשתודיהם מופנים בכיוון הטיסה. מיד עם פעולת ההנצה הגביר א. את

רות לכפתורים השונים של מנג-נוני הפצצות והתותחים. אולם נראה, כי האויב כבר למד לקח מהסריקה הקודמת, והוא מגלה את ה"בופייטר" המגיה מתוך בתי-הכפר-פלוג'ה, כשהוא מגיע למרחק של 500 מטר מהמבצר, ופותח עליו מיד באש ממכונות-יריה כבדות וממקלעים לעשרות. האש, אש תופת, אבל אין השעה פנויה לשים לב אליה. עוד לחי-צות, פה ושם, וצרורות נוספים של כדורים ופגזים נשלחים ב-משטרה. אש האויב פוחתת מיד במידת-מה. ושוב צרור פצצות הפוגע הפעם בחלק האחורי, ה-צפוני-מערבי, של הבנין. לפתע, עם עבור המטוס בסערה מעל

ידיו בסיפוק, כאדם רענ הניגש לשולחן שעליו הוכנה ארוחה דשנה. פניה אחרונה וחדה ימי-נה, והמטוס מתקרב לעבר פלו-ג'ה מן הגבעות שבמזרח. את פלוג'ה מפציצים אותה שעה, הפ-צת-הטרדה של מפציצים בי-נוניים מגובה בינוני. האויב מש-תאה למראה הופעתו הפתאומית של מטוס ישראלי גדול ומהיר, העובר בינות לבתי-הכפר, בכיוון ממזרח למערב, בתוך גשם ה-פצצות הישראליות הנופלות מ-למעלה ובלי שירה, במטרה זו אף כדור אחד. א. מתרכז שוב בכונת. ידיו, המכוסות בכסיות של עור חום-כהה עדין, עוברות בזריזות ממטה-ההיגוי והמצע-

קונסטליישן

במלחמת העצמאות הוטסו בקונסטליישן מטענים ממקורות ההספקה בחזק לארץ לישראל



LOCKHEED CONSTELLATION

לוקהיד קונסטליישן

ממדים: מוטה 37.5 מ', אורך 29.0 מ',
 מסען: 22,350 ק"ג.
 ביצועים: מהירות שיוט מירבית 483 קמ"ש, סיג
 רום 7600 מ', טווח רגיל 4800 ק"מ, טווח
 מירבי 8000 ק"מ.

סיפוס: מטוס הובלה 4-מנועי.
 ארץ המוצא: ארצות-הברית.
 מנועים: רייט, "סיקלון" 2500 כ"ס (בהמראה).

הקפיץ את המטוס מעל לגג- הבנין והטיל צרור-אחרון של פצצות-פנימה אל תוך החצר. לפתע זעזעה התפוצצות חזקה את המטוס כולו. אש גדולה פרצה מסביב לתא והכל התמלא בעשן שחור ומחניק של שמן בוער. א. לא ראה דבר. הוא איבד את השליטה על המטוס. עברה שניה והוא הפסיק מלהרגיש דבר ומיד לאחר זה הפסיק גם מלחשוב. ההתקפה על עירק-אל-סואידן החלה. הקרב היה עז וממושך ואלים האויב שנחלש במדה מרו- בה, נכבד לבסוף, בשעה שכו- חותינו הסתערו על הבנין. ב- תרועת-נצחון הסתערו הבחורים אל תוך החצר החרבה. משהזו עלה על הגג והניף את הדגל הכחול-לבן במקום הדגל הירוק שנפל. במקום עמדו של הדגלן אפשר היה לראות, באופק הר- חוק, על פני האדמה האפורה, שאריות של כנפים וונב מטוס בוער ומעלה עשן. היה זה אחד הקרבנות, אחד האמיצים שבהם, שהוקרבו למען כיבוש המבצר. וכך, כשם שהגיע למטרתו ב- שקט, כך גם נעלם ה"כופייטר" בקטט וללא רעש-מנועיו, וקבר את עצמו בחריש הבוצי, כשעשן סמיך מסתלסל ממנו אל תוך השמים המכוסים בשכבת עננים גבוהים, אפורים כפלד.

גיחה, על מנוע אחד! בינתיים פנה צפונה, משך וביצע פנ- יית הזדקרות נהדרת, כשהוא סוגר את המנוע החי בשיא הפ- גיה. צלל וירד עד לקרקע ושוב פתח מצערת המנוע הימני במ- לוא כוחו, והחל טס נמוך לעבר המטרה כשהוא בא מצפון, מעבר הקוים שלנו, דרומה, אל המבצר העשן מהפצצות שהטיל בו קודם. למרות שהמנוע עבד במלוא כוחו, היתה מהירותו של המטוס קטנה ביחס, ולא עלתה על 150 מיל. המטוס התקרב למטרה. האויב שראה כיצד נפגע המטוס אויב יוצאת ממנועו השמאלי בהטלה הקודמת, התפלא לראותו מתקרב שוב, מצפון, על מנוע אחד, או- לם מקלעניו היו מוכנים. ברגע שהמטוס הגכה התקרב ונכנס ל- טווח ירייתם החלו פולטים אש בכל אשר ברשותם. בעיקר מררו את חייו של א. שתי מכוונות יריה כבדות שטרטרו בלי-הרף ובדוי- קנות מרובה. הוא פתח באש. תוך כדי זעזוע המטוס מהדף יריות תותחיו הרגיש א. שנפגע בזרועו הימנית. הוא העיף מבט ימינה; הזרוע היתה מרוסקת מ- כדורים והידי הימנית נשארה מו- נחת על המצערת כיד מתה, שטופה בדם אדום כיון. המטוס התקרב והלך אל הקיר הצפוני של המבצר. א. משך במטה,

פעולת המנוע הימני, החי, משך במטה ונסק במהירות לגובה של 3000 רגל. המטוס איבד מיד הרבה ממהירותו. האש במנוע שמאל פסקה. א. החל שוקל מהר בדעתו. לפי כל מה שכהוב ב- ספרי הלמוד והתאוריה עליו לה- טיל מיד את מטען הפצצות ה- נותרות מעל לשטח האויב או בים ולטוס ישר לבסיס הקרוב, מרחק שתיים שלש דקות טיסה מכאן, ולנחות. אבל פירושו של דבר שלא יבצע ולא יסיים את המשימה שהוטלה עליו. חייב הוא לרכך, ולהקין זרמו של האויב היושב במבצר בכל מחיר, על מנת שההתקפה שתבוא לא- הר-מכן תצלילה, והבנין יכבש ללא אבידות גדולות לכותותינו. מסתבר, שב. נפצע בצרור של חמישה כדורים, שפגעו בשוקו ובצד הימני של מתניו, והוא שותת דם. אין הוא יכול לעזור את ההגיים ולגשת לעזור לו וב. עצמו פצוע קשה, עד כדי כך, שאין הוא יכול לעזור לעצמו. א. קורא לו: "טייס אלהוטאי: אגחת מיד בע. ותשאיר בבית- החולים שם..." אין הוא מספיק לסיים את המשפט וקולו של ב. נשמע במכשיר-הקשר-הפנימי כ- שהוא חלש ומקוטע: "אל תח- זור בגללי, המשך בגיחה. אני מרגיש מצוין, אדוני. עבור." א. משתאה ומרצה מהתשובה. כ- נראה שב. לא שם לב, מחמת כאביו, שאיבדו את המנוע הש- כאלי. למרות שהוא פצוע קשה, הוא שומר על המשמעת-האווירית הקפדנית ואינו שוכח את ה- "אדוני" בהודעתו לטייס. א. רו- כן משה ומסתכל אחרה לתאו של ב. הלה התיר את החגור ה- קושר אותו למושביו ונפל אל רצפת התא כשהוא מקופל ומ- כוץ לשנים מרוב כאבים. רצ- פת התא היתה מוצפת שלולית דם גדולה. ב. שכב בתוך השלו- לית בלי לנשום ובלי להוציא הגה. "כנראה שמת" חשב א. ואמנם לא טעה. מיד עברה בו החלטה נחושה: הוא ימשיך ב-



דקוטה

„הפצצה התורנית“ נעלמה באחת מסימטאות עזה

בספרנו את הפצצות שלרשותנו. הלצים שבינינו מזורזים וכותבים על גוף הפצצות את שם האהובה שלהם או: ברכות לבניות לשנה החדשה (זה היה בערך בראש השנה). הירח היה מלא וגדמה שמהיך הוא לנו. והכוכבים מאר תתים: עלו והצליחו. האוירון ממריא. אנו יוצאים לדרך. פנינו אל הים. אנו טסים לאורך רצועת החוף המתגלה לעינינו בכל הדר יפיה.

הגענו. הנה עזה. הנה הנמל. הנה ריכוזי האויב.

הנה הזרקורים והנה תותחי המגן שלו העורכים לנו קבלת פנים חמה. הזרקורים מחפשים אחרינו. התותחים מחטיאים וזה נותן לנו בטחון. בטחון של הצד החזק. בטחון של הצד הצודק.

האוירון צולל. ולפקודת מפקד המטוס אנו מטילים את המטען הראשון. אני עוקב אחר פגיעות ישירות. אך לפתע... מה זה קרה? הדגשת בושה ובוז כלפי עצמי עטפוני. הכך חונכת? שמעתי את

בימינו הראשונים של חיל האויר, במלחמת העצמאות, היה הדקוטה „מפציץ“. במרוצת השנים החל משמש כמטוס הצנחה וזאת כמובן נוסף לתפקידיו הרגילים כמטוס-תובלה. בסיפור שלפנינו מתאר אחד ה„מטילנים“ (שהיו מטילים את הפצצות בידיהם) גיחת הפצצה לילית בשמי עזה.

מי מהם רובד אנגלית. מי דוסית ומי בסלנג אמדיקאי. הם רגילים לשבת כשרגליהם הארוכות מתפתרות על גבי השולחן, מנהג שכ נראה למדוהר מן הגויים. ידם האחת אוחזת בזנב הסיגרירה והי שניה מחזקת בספל קפה. בין לגיר מה ללגימה מספרים על קורתיהם בשמי אירופה ויפן. ואנחנו ה„סכ רס“ מתמודדים אתם בספרנו להם על מעשינו בגליל, בהרי ירדן שלים ובערבות הנגב. כל אחד מצ'ובת בשפתו כשהוא נעזר בת נעות בידינו כדי שזולתו יבין אותו.

הגיעה שעת האפס ואנחנו מפסיקים את הצ'יזבת וקופצים על הג'יפים המביאים אותנו למסלול ההמראה. אנו עולים לאוירון ומשפשים את ידינו תוך קורת רוח.

„חיל האויר הישראלי מוסיף להפציץ את עזה“ — כותרת זו הרי פיעה בעתונים במשך כעשרה ימים. העתונים הרבו לספר על פצצות עזות נפץ המוטלות על עזה והופכות אותה לתל חורבות. אבל עוד משהו הוטל על עזה, שהעתיר נות ורדיו קהיר לא הודיעו עליו — זו היתה דמעה קטנה. הדמעה הזאת, אודה ולא אבוש, היתה שלי. היא נפלה יחד עם מטען הפצצות. שראיתין נופלות והורסות, נופלות והורגות.

בחדר הטייסים היה באותו לילה מצב־רוח מצוין. כאן הנך יכול לראות טייסים יהודים מארצות הגולה השונות שבאו ארצה כדי להלחם שכם אחד עם הישוב ה עברי ולמלא תפקידם בשורותיו. ואם אמן פרצופים הנך תכיר מיד



DOUGLAS C-47 („DAKOTA“)

דוגלס סי-47 „דקוטה“

טיפוס: מטוס תובלה דרמנועי.

ארץ המוצא: ארצות-הברית.

מנועים: פרט אנד וויטיני 1200 כ"ס (בהמראה).

ממדים: מוטת 28-9 מ', אורך 19-6 מ'.

ביצועים: מהירות שיוט 296 קמ"ש, סיג רום

7350 מ', טווח 2400 ק"מ.



מטוסי הדקוטה משרתים בחיל האויר מ' 1948 ועד היום.

פקודת האש החזירתיני למצי"א. את. הטלנו את המטען האחרון. כעשרים פצצות בנשימה אחת. בתיאבון!!! הוקל לי מצפוני לא יוסיף להציק לי ובושתי בדמעתי. "שלוש ולהתראות מחר. אינש אלה. נבקרכם שוב".

פוזת — תפארת גדוד "הפורצים", את פוקסי, את ציון מורחי. כן, ציון, אשר שיריו עדיין נשמעו באהלינו. נוחו בשלום, הברים יק-ריס, יש הממשיך בדרך שהתחל-תם, ויבוא יום וננקום אף את נקמתכם...

הצנחה ממטוס דקוטה.

קול המצפון — הלהרוג ולהרוס למדוך? פני האדימו והרגשתי מחנק בנרונני ודמעה חמה, חמה מאוד, זלגה מעיני, צרבה את לחיי, נפלה על הפצצה התורנית ובעלמה אתה באחד מבתיה של העיר שקול ההתפוצצויות בקע ממנה והגיע לאזנינו. מפציצנו הגו מעל עזה. אני מביט למטה ועוקב אחר הפצצות. נראות פגיעות מוצלחות ודליקות במקומות המסומנים במפה שלנו. לרגע מתערפל המחזה שלי נגד עיני ודמיוני נושאני הרחק הרחק להרי ירושלים. לכפר האד-ריר. בני סמואל.

בו נכלו שלושים ושמונה בחרי-רים משלנו. בהתקפת מצה באחד מימי אפריל. זוכר אני כיצד חלקנו להם את הכבוד האחרון, והבאנו לקבורה את גוויותיהם ערופות ה-ראש וקטועות האברים. ובעמדנו על קבר האחים קפצנו את אגררי-פינו ושאלנו: הכך יעשה לגבור-רים הגופלים שותתי-דם לשבי האויב? הצבא אתם, או חלאת האנושות? זוכר אני איתם. את



ספיטפייר

נך הובאו ה"ספיטים" הראשונים

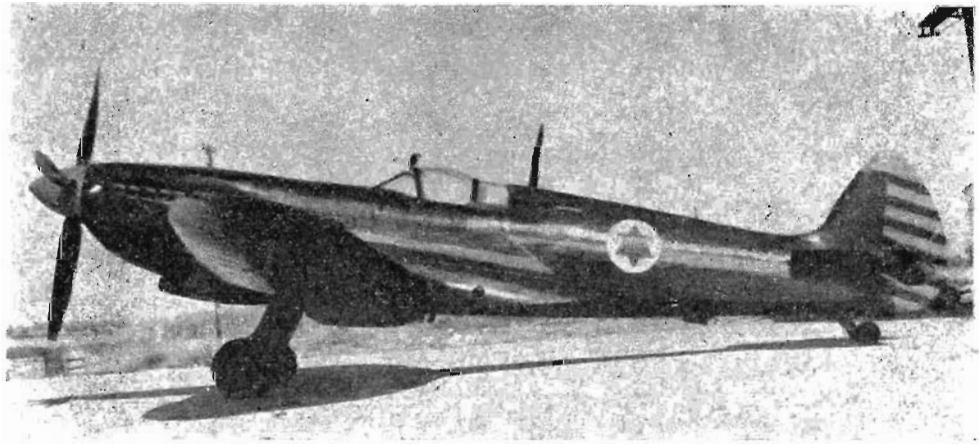
ללא טעות בדרך הקצרה ביותר מיוגוסלאביה ארצה. לאורך נתיב הטיסה הועמדו הכן אוניות חיל-הים, כדי להגיש עזרה לטייסים העלולים לנחות נחיתה אונס בים. בספטמבר 1948 המריאה הקבוצה הראשונה של הטייסים; 6 טייסי ספיטפייר המריאו לדרך מציכור סלובאקיה; אחד מהם (נפתלי בלאו) נחת ללא הודדה גלגלים בשדה "יורם" ביוגוסלאביה, וריסק את המטוס; 2 מהם (בוריס סניור ומודי אלון) הכרתו לנחות נחיתה אונס ברודוס, כיון שלקחה העב"ר את הדלק מהמיכלים הנוספים למי נוע, ומטוסייהם הוחרמו; שלושת האחרונים (סם פומרנץ, ג'ק כוהן וסיד כהן) הגיעו בשלום. השלב השני של "וולוטה" נדחה לדצמ"ב 1948.

"יורם" שביוגוסלאביה, אולם גם מ"יורם" ארצה המרחק הוא עדיין כ-1400 מילי, בו בזמן שהטווח הרגיל של מטוס ספיטפייר הוא רק 200 מילי, סם פומרנץ, אחד מטייסי הספיטפייר שהתנדבו לחיל האויר — שהיה גם מהנדס מוכי-שר — תיכנן התקנה של מיכלי דלק נוספים במטוסים, לאחר שהוצאו מהמטוס מכשירי קשר וכל ציוד אחר שלא היה חיוני לטיסה. בעזרת המיכלים הללו ניתן היה להאריך את טווח המטוסים כדרוש. מבצע ההתסה, שקיבל את הכינוי "וולוטה", תוכנן בקפ"דנות יתירה. את מטוסי הקרב הוביל מטוס סקיימאסטר בעל 4 מנועים, המצויד בציוד הצלה רב, במכשירי אלחוט, במכשירי ניווט ובצוות המסוגל להביא את המטוס

עד להפוגה השניה פעלה טייסת הקרב הראשונה במטוסי מסר"שמיט. למטוסים הללו נתחוספו. בראשית ההפוגה השניה, שני מטוסי ספיטפייר אשר הורכבו מגרוטאות של מטוסי ספיטפייר שהשאירו בארץ הבריטים, ומחלקים שהוצאו ממטוסי ספיטפייר מצריים, אשר הופלו בשטח המדי"נה. נוסף לשני המטוסים הללו שהורכבו בארץ, הוחלט להעביר ארצה עוד כ-20 מטוסי ספיטפייר שנרכשו בציכוסלובקיה. היו אלה מטוסים משומשים, ששופצו בבית החרושת "איה" בכפר קונוביצה. היה צורך להטיס את מטוסי הספיטפייר ארצה בכוח עצמם. המרחק מציכיה ארצה הוא גדול; אמנם ניתן היה לחנות הניית בינים בשדה התעופה המכונה

מנוע: רולס-רויס, "מרלין" 2000 כ"ס (מכס').
ממדים: מוטה (כנף סטנדרטית) 11-2 מ', (כנף קצוצה) 9-8 מ', אורך 9-5 מ', גובה 3-5 מ'.
ביצועים: מהירות מירבית 590 קמ"ש.

SUPERMARINE "SPITFIRE"
"ספיטפייר"
טיפוס: מטוס קרב חד-מושבי (דגם IX).
ארץ המוצא: בריטניה.



אנסון

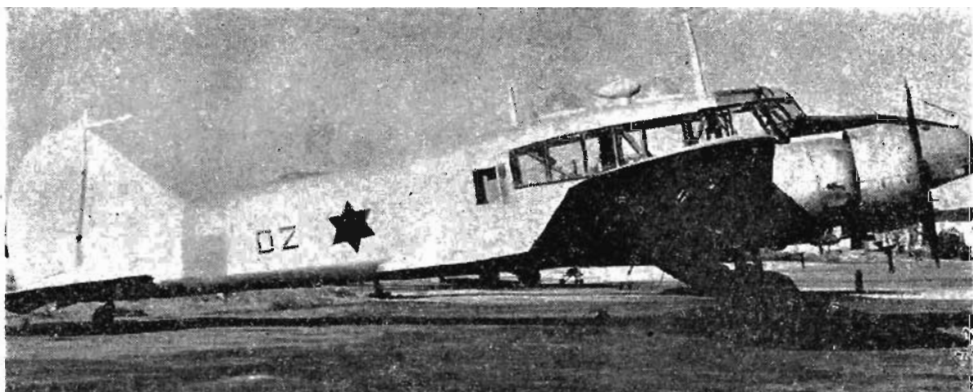
AVRO 652 A ANSON

אברו "אנסון"

טיפוס : מטוס הדרכה דו-מנועי.
ארץ המוצא : בריטניה.

מנועים : ארמסטרונג סידלי, ציטה 15" 420 כ"ס.
ממדים : מוטה 17-5 מ', אורך 12-9 מ'.
ביצועים : מהירות שיוט 240 קמ"ש, סיג רום 4900 מ', טווח 1000 ק"מ.

מטוס הדרכה מתקדם לצוותים מטיפוס אנסון



קונסול

AIRSPEED A.S. 65 "CONSUL"

ארספיד "קונסול"

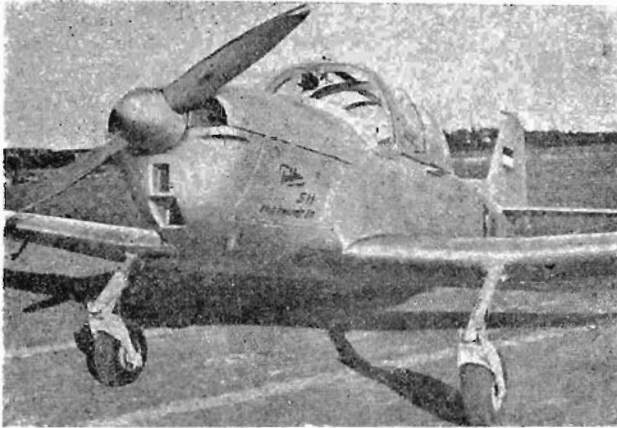
טיפוס : מטוס תובלה דו-מנועי.
ארץ המוצא : בריטניה.

מנועים : ארמסטרונג-סידלי, ציטה א" 395 כ"ס.
ממדים : מוטה 16-3 מ', אורך 10-8 מ'.
ביצועים : מהירות שיוט מירבית 251 קמ"ש, טווח מירבי 1500 ק"מ.



מטוס הדרכה לטייסי מטוסים דו-מנועיים וגם מטוס תובלה קל. נכנס לשירות בחיל האוויר ב-1949 ורבים הטייסים בחיל שעשו בו את שעות הטיסה הדו-מנועיות הראשונות.

פוקר



מטוסי הפוקר נועדו לשמש בחיל האוויר כתחליף לסטירמנים הישנים, בקורס הראשוני בבית הספר לטיסה, אך למרות שבאותו זמן שרתו מטוסי פוקר אינסטרקטור בחילות אוויר רבים אחרים, נמצא בלתי מתאים ולא עמד „בתחרות“ עם הסטירמן.

FOKKER S. 11 "INSTRUCTOR"

פוקר ס. 11 „אינסטרקטור“

טיפוס : מטוס הדרכה בסיסי 2-3-מושבני.
ארץ המוצא : הולנד.

מנוע : לייקומינג 190 כ"ס.

ממדים : מוטת 11-0 מ', אורך 8-2 מ'.

ביצועים : מהירות שיוט 164 קמ"ש, סיג רום 4250 מ', טווח 640 ק"מ.

צ'יפמנק

D. H. C. 1 CHIPMUNK T. MK. 10

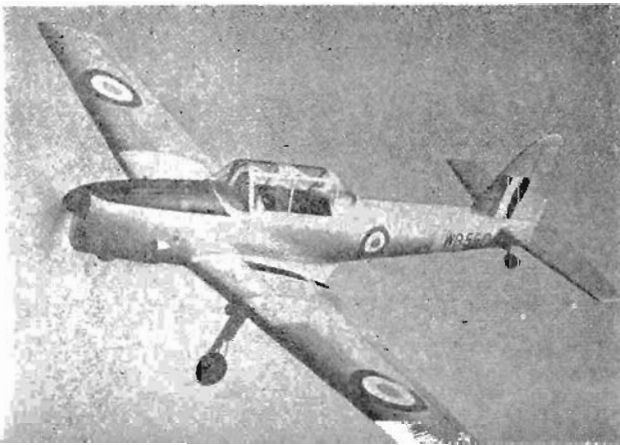
דה הבילנד „צ'יפמנק“

טיפוס : מטוס הדרכה בסיסי.
ארץ המוצא : בריטניה.

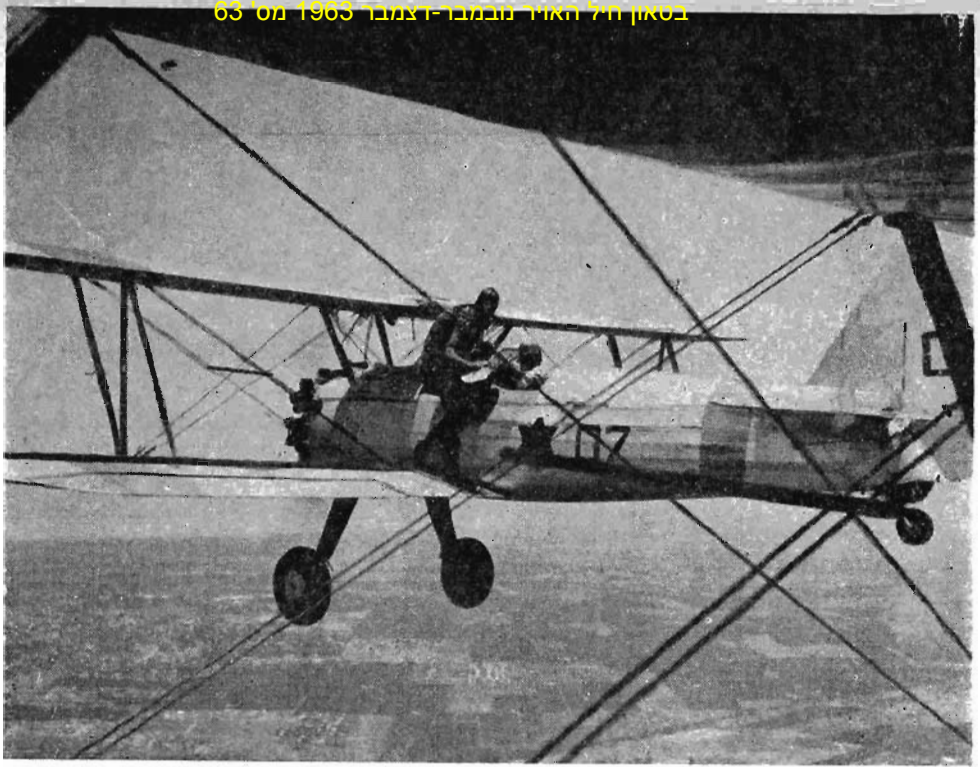
מנוע : דה הבילנד „גיפסי מיגור“ 145 כ"ס.

ממדים : מוטת 10-5 מ', אורך 7-8 מ', גובה 2-1 מ'.

ביצועים : מהירות שיוט 192 קמ"ש, סיג רום 4870 מ', טווח 480 ק"מ.



מטוס הדרכה ראשוני נוסף שנוסח בחיל האוויר היה הצ'יפמנק, אשר שימש באותו זמן כמטוס הדרכה בחילות אוויר רבים בעורלם ובראש וראשונה בבריטניה. גם הצ'יפמנק לא הצליח „לגבור“ על הסטירמן הוותיק והמוסה.



צניחה חופשית ממטוס סטירמן. הצנחן ניצב על הכנף התחתונה בטרם יצנח.

סטירמן

מנוע : לייקומינג 220 כ"ס.
ממדים : מוטה 9-8 מ', אורך 7-6 מ', גובה 2-8 מ'.
ביצועים : מהירות שיוט 171 קמ"ש, סיג רום 3400 מ', טווח 812 ק"מ.

**BOEING (STEARMAN) PT-17
("CAYDET")**

בונינג (סטירמן) "קאידט"

טיפוס : מטוס הדרכה ראשוני.
ארץ המוצא : ארצות-הברית.





מוסקיטו

חימוש: ארבעה מקלעי 0-303 אינטש בחרטום וארבעה תותחי 20 מ"מ בחלק התחתון של הגחון.

מטען: בתא הפצצות 450 ק"ג, מתחת לכנפים שתי פצצות 250 ק"ג.

ביצועים: מהירות מירבית 684 קמ"ש, סיג רום 10,975 מ', טווח (עם מיכלי כנף) 2690 ק"מ.

D. H. 98 "MOSQUITO"

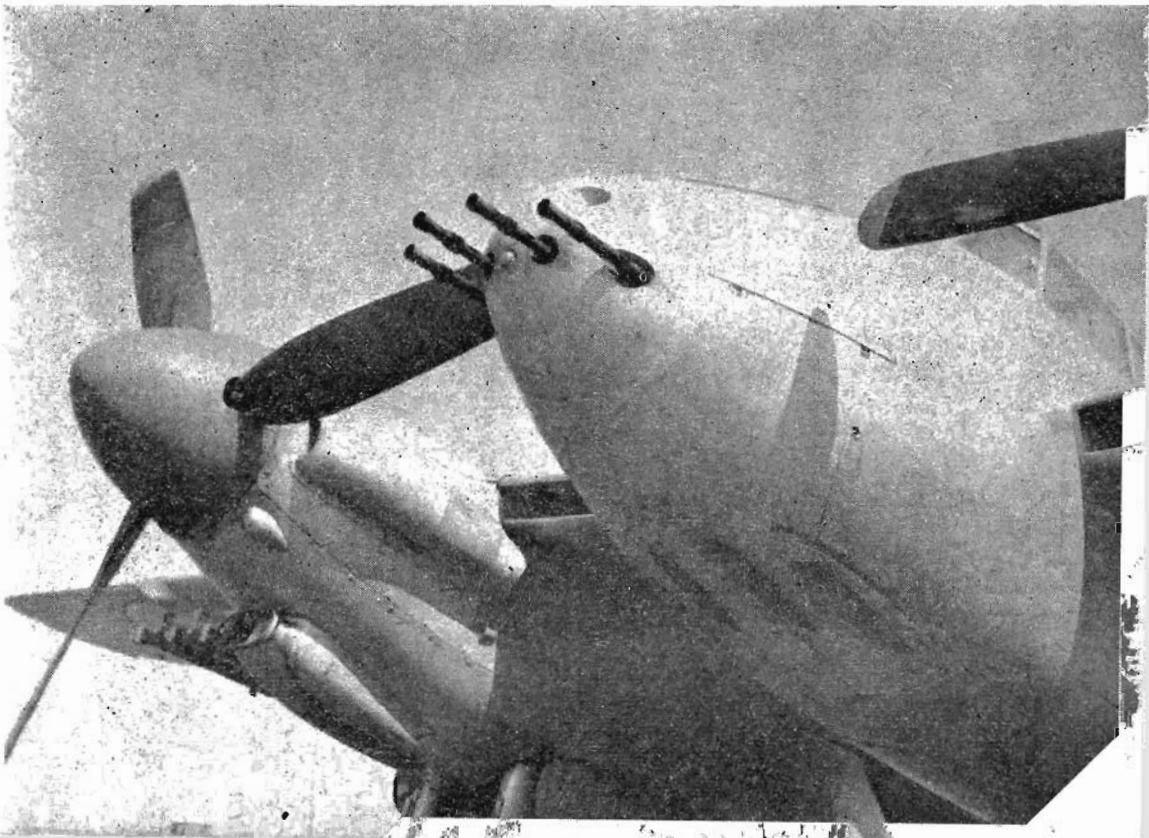
דה הבילנד מוסקיטו

טיפוס: מפציץ-קרב דו-מנועי (הנתונים להלן מת-יחסים לדגם VI).

ארץ המוצא: בריטניה.

מנועים: רולס-רויס "מרלין" 2000 כ"ס (מכס').

ממדים: מוטת 31-6 מ', אורך 22-8 מ'.



מוסטנג

„מטוס אחד מתקלף מהמעגל וגולש בצריחה נוראה על המטרה,

צרוך כדורים חודרי שריון הופך את העמדה לעיי חרבות“

קדם בינתיים עד כדי כמה מאות מטרים בלבד מקו הלחימה ממש, מנצח אברהם על הקרב. הוא נותן הוראה לג'יפים ולזחלמים להתקדם, לתפוס מקום מול הקו השני ולהתכונן להסתערות חד-שה — אך לא להתקרב יתר על המידה לאויב, כי עתה הגיע תורו של חיל האוויר לפעול.

בשיחה שהיתה לו עוד בהת-הלת הבוקר, הזמין אברהם מטוסי קרב לסיוע צמוד בשעה שבע. בדיוק בשבע, מופיעות ארבע נקודות ועירות. אלה המוסטאנגים המתייצבים לפקודת המה"ט. אב-ההם מעביר את הפיקוד לידי אדם חשוב מאד: יהושע נחמן, ג'ינג'י טוב-לב שהיה פעם איש הטיבת גבעתי והפך טייס קרבי.

בצד הספיטפייר והמסרשמיט היה גם המוסטנג ממטוסי מלחמת העולם השנייה, שנקלטו בחיל האוויר. שעתו הגדולה של המוסטנג היתה במבצע „קדש“ בעבודת הסיוע המדויקת לכוחות הקרקע. בקטע שלפנינו מתאר אחד הסופרים הצבאיים פעור-לתם של מוסטנגים בסיוע לחטיבה 9.

נגולת, מודיע: „העמדה חוס-לה. חמשת החיילים שהיו בה הסתלקו לתוך הוואדי. אני חושב שצריך לשלוח אליהם ג'יפ לא-סוף אותם ולתפוס את העסק לפני שהמצרים ישתלטו עליו מחדש“. ג'יפ אחד מונק קדימה. כעבור כמה דקות חוזר הג'יפ, בנסיעה איטית. לצדו, פוסעת חבורה של מצרים, כשידיהם מורמות, אלה הם חיילי גבעה 105, שהוכנעו על-ידי המטוס... מקרון המלחמה שלו, שהת-

ברגע זה מופיעים שני מוסטאנגים, כי מיד אחרי הפצצת ראס נצראנג, הודיע אברהם כי נצטרך סיוע אווירי צמוד. אם יחליטו המצרים ללחום, נצטרך להכניעם על-ידי הצלפות והפ-צצות מגובה קטן. אברהם מבקש מהמטוסים לחסל את העמדה של 105. מיד מתאבק מעליה עשו סמיד. ליתר בטחון, מכניס ה-מטוס השני צרור הגון ממקלעיו. הפייפר, החג בשולי המאורעות האוויריים כמו אפרוח סביב תר-

NORTH AMERICAN "MUSTANG" (P-51)

נורת אמריקן „מוסטנג“ (פ"י 51)

טיפוס: מטוס קרב חד-מושבי ארוך-טווח או מפציץ-קרב (הנתונים להלן מתיחסים לדגם "D").

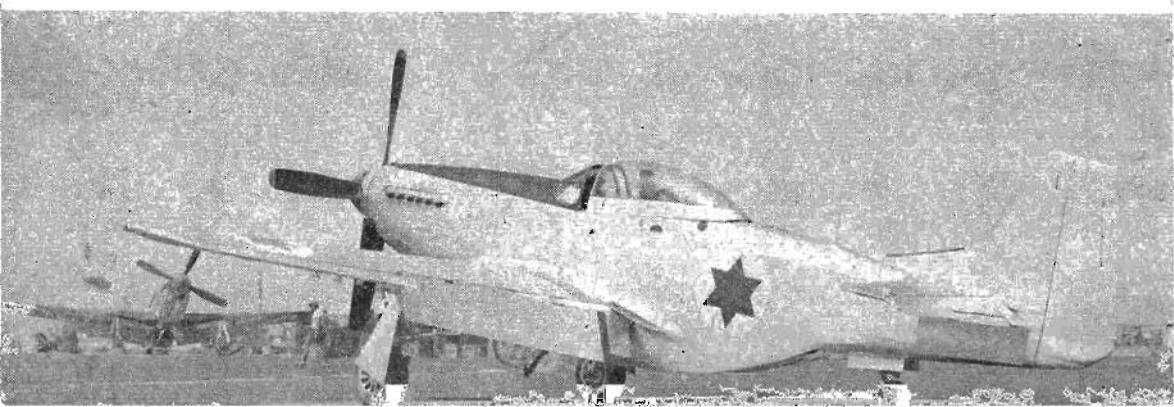
ארץ המוצא: ארצות-הברית.

מנוע: פקוד „מרליון“ 2000 כ"ס.

ממדים: מוטת 11.3 מ', אורך 9.8 מ', גובה 2.7 מ'.

חימוש: ארבעה מקלעי 0.50 אינטש או ארבעה תותחי 20 מ"מ, מטענים חימוניים.

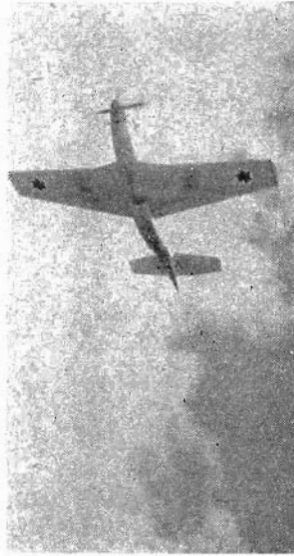
ביצועים: מהירות מירבית 640 קמ"ש, סיג רום 12,200 מ'.



שנמצא באויר לרווח על נחיתת האונס ומקומה.

המשכנו בטיסת הראויה עד שלפתע נתקלנו בטור משוריין שבא מכיוון התעלה אל הציר המרכזי. וכאן החלה ההשתוללות. מכונית אחרי מכונית וטנק אחרי טנק עלו באש. תחילה זה נראה לנו כמטווח בימי שלום אולם לאחר שכדורים החלו חולפים לידנו ומתפוצצים, קיבל העינין צורה רצינית יותר. "זילבר" ר' אריה פ. עם שמשות מכוסות שמן דפקו "על בערך" השאר ניסו למלא את החסר.

אחד המראות שנשארו חרותים בוכרוני היה כשזילבר ואני נכנסנו להתקפה על ריכוז של טנ"קים. לפתע ראיתי פגזים של כוחתי ג"מ 40 מ"מ מתפוצצים בקרבתי. כמספר שנים טוב, זי"ת היתי את התותח והתחלתי לצלול עליו. הם ניסו לכוון את הקנה אלי אולם כשנוכחו לדעת שאיחרו את המועד, קפצו מהתותח והחלו זוחלים על הארץ. צרור קצר של "בראונינג 0.5" הקפיץ אותם והשגירם צמודים לקרקע. מקרה דומה גרם כמעט לתאונה, כאשר יריתי על משאית טעונה תחמושת והיא התפוצצה. מההדף העפתי לכיוון מטוס אחר וכמעט התנגשתי בו. כולנו גמרנו את התחמושת בעוד אדון ש. מנסה להוכיח את הרוח הקרבית שהפטיכיאטר לא מצא. ונשאר לגמור את כל הכדורים גם לאחר שאר המשת המטוסים פנו הביתה.



המוסטנגים ביצעו משימות טיוט מצויינות במערכת טיוט.

ביות שלנו. המטוסים צולפים על עמדה, אחריהם דוהרים גיפים, ישר אל תוך אבק הצליפה ולפני שהמצרים מצליחים להתאושש, כבר נקצרו.

שוב הופיעו המטוסים וההל מישחק של ציד חפרפרות: כש- מגלים קו, מפעילים נגדו את ה- מטוסים ומיד ניגשים לחפור בו בעווים ומקלעים, עד שתושמד החפרפרות או תיכנע.



וכך מתאר את מובצעי המוסטנגים בסיני אחר מטייסי הקרב שנטל חלק בהם:

מוסטנגים

המשכנו בחיפושים כשאודים עשנים בשטח מציינים עבודות קודמות של החברה. נראה היה כאלו ניאלץ להזור המוסרי עברו דה. כל השמים וכל הערוצים היו תפוסים על ידי קולו של ה... כשהוא קורא למזלג ומעודדו בז עקות קרב. ברחנו מ"אייבל" עד "דוג" (ערוצים) ולא הצלחנו להר פטר מקולו. ג'ו. מצדו, שממר על קוף קף, היה מזעיק כל מי

במסע זה, הוא אחד מקציני הקשר של חיל האוויר, שתפ- קידם להנהות את המטוסים אל המטרות שאנו מעוניינים בהפ- צתן.

כאשר יצאו הזחלמים להסתע- רות, קפץ יהושע אל זחלם מפקד החוד ואתו מכשיר הקשר שלו. עתה הגיע תורו לנצח על המ- האכה. הוא עושה זאת במומחיות של אמן. זחלמו עומד קרוב מאד לעמדת המצריים. הוא בוחר לו מטרה ומעביר את ההוראה אל- טוס הראשון: "אתה רואה את נר העשן שאני עכשיו הפעלתי? נאתיים מטרים לפני ישנו בוג- פר. חסל אותו".

מטוס אחד מתקלף מהמעגל וגולש בצריחה נוראה על המט- רה. צרור כדורים חודרי-שריון הופך את העמדה לעיי חרבות. ליהושע יש כבר מטרה שניה: "חמש מאות מטרים מנר העשן שלי. מורחה, מתקרב טור של ברן-קאריירס. הם לרשותך".

מטוס שני צולל. פצצת נפאלם נופלת בין שני זחלים מצריים. הזחלים מתלקחים מיד באש. אפ- שר לראות את אנשיהם קופצים ההוצה, אחוזי להבות. המטוס הג וצולל שוב. עוד נפאלם. ברן- קארייר נוסף יוצא מכלל שימוש. המטוסים ממשיכים להלום ב- אויב. מפקד המייסות מודיע: "יש לנו דלק לעוד סיבוב. מי יקבל אותו?"

יהושע מביט סביבו. עד כמה שהוא יכול לראות, לא נשארו כטרות ראיות לשמן. הוא יודע שזו איננו כך וכי עדיין מת- הבאים בין השוחות מצרים רבים, המחכים להתחלת ההסתערות כדי להרים ראש ולירות. הוא גותן יד חופשית לטייסים: "בהר לך מטרות כראות עיניך", הוא מודיע... שוב מופיעים שני מטוסים. הפעם תפקידם להפות על כוח משני של גיפים וחל אחד הפו- רץ את האגף הימני של המערך המצרי. בזחלם יושב יהושע. הוא כנחה את המטוסים למטרותיהם, 40 ואפילו 20 מטרים לפני המכו-

תיקונים „אכספרס“
 מספר מטוסי מוסטנג שהוב' או למוסך בימי סיני עם כנ' פים "דפוקות" וקליעים במנוע תוקנו במהרה ונשלחו למס' לול. צוות של ששה "החלבש" על אחד המטוסים שמתנוע נפגע ולאחר שהובא מנוע חדש תוקן המטוס והוחזר מיד לשרות. אותו צוות, עם גמר העבודה בליה, קיבל מוסטנג בשעה 22.00 עם "פגיעות קלות" בכל חלקי גופו. בשעה 06.00 למחרת יצא המוסטנג לגיחה מובצעת.

כ"י בר קב

מבצע חילוץ נועז מתחת לאפם של המצרים בסיני

„הנה דו"ח מודיעין, הוהר מנ.מ.1.“
 אברהם גיחך: „הוהר מנ.מ.1.“
 לעג לרש. מה יכול פיפר זחלני
 לעשות נגד אותם „היספנו שלו-
 שים מ"מ? לגביהם הוא עפיון
 תרגול בלבד.

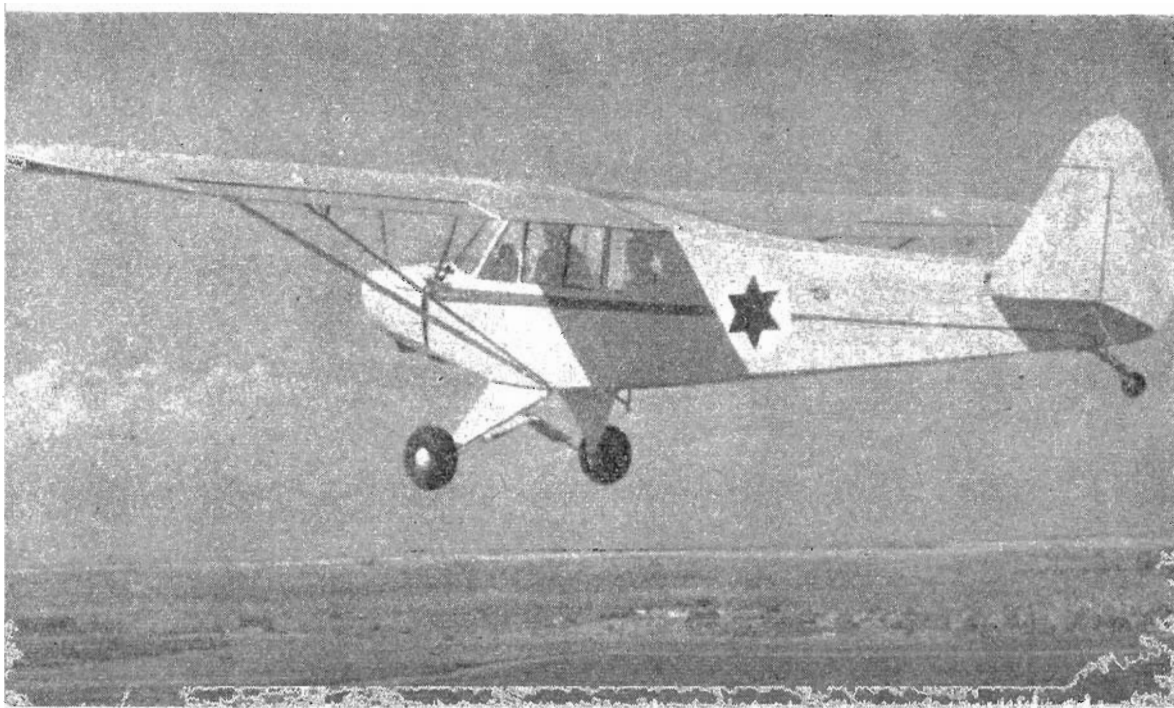
טיפסה לעבר החטיבה

אברהם הדליק סיגרייה ופנה אל
 המסלול. כיבה אותה ואת קטע
 הדרך האחרון עבר בהליכה מהי-
 רה, ריצה כמעט. קרפיק סגר
 ברגע זה את מכסה המנוע ועסק
 במילוי הרישום המתאים בספר
 המטוס. יש משהו מרגיע בדמותו
 של מכונאי ותיק ובר-סמך זה,
 הרהר אברהם בזמן שבדק את
 המטוס מחטמו עד קצה זנבו.
 אותה שעה התחבט גדי, סייר-

זהו מטוס שקימו בחיל-האוויר היה רצוף מ-1948
 ועד עתה, אף כי דגמיו השונים הלכו והשתכללו
 ועוצמת המנועים גדלה בהדרגה. מי אינו מכיר את
 הפייפר? אולם דומה שהפרק המרתק ביותר בתול-
 דותיו הוא ענין חילוץו של טייס-הקרב שהופל
 מאחורי קווי המצרים בראס נצראני.

„כאן החטיבה, כוח החלוץ קצת
 לפניהם“ וסימן נקודה דרומית
 יותר. „תקשורת רגילה, אתה כבר
 יודע.“ לפתע נפגשו מבטיהם.
 „יש חדש בקשר לבני?“ שאל
 אברהם — „לא, חסון יוצא לחפש
 אותו, אתה עשה את העבודה
 שלך.“ מזה שעה קלה נתקבלה
 ידיעה שבני קפץ מפיסטר פגוע
 בסביבות „ראס-נצראני“. המחשבה
 אודות טייס המונח לו אי-שם
 בעורף האויב ומחכה לטרטור
 המטוס הגואל, לא נתנה מגוח.

זהו סיפורם של ארבעה, שלו-
 שה בחורים ופיפר אחד, אך,
 למעשה זהו ספורו של אברהם.
 זוהי „אודיסיאה זוטא“ שבר-
 שמה בדפיה של מערכת סיני
 בצידם של מאות סיפורים אחרים.
 כיומה הרביעי של המערכה
 מצא את עצמו „אודיסאוס“ שלנו
 בשדה אילת, כשלפניו משימת
 הקשורת, אחת מגי רבות. השעה
 קרוב לצהריים.
 „אתה לוקח ישר דרומה“, אמר
 הירשלה בהצביעו על המפה.





פיפּר: מ' 1948 (הפצצות-הטרדה ליליות על כיס פאלוג'ה), דרך מבצע סיני ועד עתה.

בלבד מעבירה בכ רעד. אותן שלוש נקודות בדמות מערך שב-מרכז החלון אינן נותנות מנוח. כבר עשרים פעם נוכחת שזו צוּאת זבובים ובכל זאת אינך מרגיש בטוב. זבוב נבזה, מצא לו את מי לשגע...

הנה החטיבה, טור מכוניות ארוך. חלקן צבאיות ויתרן רכב מלואים אורחי מרוח בבוץ...

הכיוון החדש — ראס נצראני

אותה שעה היה חסון בדרכו לראס נצראני, מקום נפילת ה-מיסטר. עיניו בלשו כה וכה, לשוא, אין זכר למטוס או לטייס. הבדידות הנוראה בתא הקטן

המנוע. „אתה קשור?“ — „קשור“ משיב גד. ריצה קצרה על המס-לול והמטוס באויר. לפנייהם תש-עים דקות טיסה למקום הנתי החטיבה. מימין 'הרים, משמאל הים ורצועת חוף צרה למטה. הנוף מרהיב, הרים אדמדמים, ואדיות, קניונים. חוף זהוב מו-קף חגורת סלעי אלמוגים. הים מבצנץ באלפי גליו והרחק ג-שמאל החוף הסעודי, מעין גוש סגול אפור הסוגר על תכלת הים. מעליהם שמים בהירים. העינים בולשות מבעד לכפת התא. כל רגע עלולות להופיע מאי-שם נקודות כסף זעירות ההולכות וגדלות במהירות הבזק... מיגים... פס אחד ואתה איננו. המחשבה

אויר, איש משמר העמק, בבעיה הנצחית... בעית הישיבה. איך להסתדר בנוחיות יחסית בקצה אלונקת אויר, כשהמ.ק. מונח לשמאלך וציוודך מתהבט סביבך להכעיס. לבסוף הכל מס-תדר וגד „נשתל“ פנימה. ההלצות השגרתיות נפלטו כבר וגם אברהם בפנים. „קליר“? שואל הוא ומשרבב ראשו מבעד לחלון. „קליר“, ער-נה קרפיק. „קונטקט“! שנים שלושה סבובי-סרק, שעול קצר והמנוע פועל. הסעה אל המסלול. קרפיק עו-שה תנועה בידו, ספק הצדעה ספק מועל-יד ידידותי, אברהם משיב נפנוף. הרצה אחרונה של

PIPER CUB

פיפּר קב

טיפוס: מטוס קישור דו-מושבי (הנתונים להלן מתייחסים לדגם שהיה בשרות חיל האוויר ב-1948).

ארץ המוצא: ארצות-הברית.

מנוע: קונטיננטל 65 כ"ס.

ממדים: מוטת 10.7 מ', אורך 6.8 מ',

ביצועים: מהירות שיט 117 קמ"ש, סיג רום 4265

מ', טווח שיט 322 ק"מ.

פיסת בד לבן

הנתיב — מערבה למשלט. ה-
פיפר עובר בין השמש השוקעת
לבין המשלט, דבר המקשה על
העומדים למטה לראות ולירות
בו. הגובה אלף ומאתים רגל.
גדי צמוד לחלון ועיניו בולשות.
אברהם מפנה ראשו אל החלון
שממול וסוקר את השטח שעבר
לפני רגע. קצת מאחור למטה
נע משהו. הבט, גדי, מה זה שם?
גדי מסתובב בתנועה חדה, „בד
לכן מתנפנף אם אינני טועה.“
לא, הוא לא טעה. היתה זו
באמת פיסת בד לבן, שרוול
של מצנח כנראה. גדי בחון זאת
כרגע בעזרת משקפת.

„זה מוכרה להיות הוא! בוא
נודיע שמצאנו אותו!“ מתלהב
הסייר וחוטף את ה'מק'. אברהם
מפסיקו בתנועת יד אחת — „סטנא
שוויה יא אחי, זה עלול להיות
טריק“. ובאמת, כל העסק נראה
חשוד. מדוע לא ירו החיילים?
נדמה לאברהם שהאדם השוכב
נמצא בטווח ראייה. בכלל כל
העסק קרוב מדי למשלט.

זה לא בלוף! זה בני!

אתה יורד כפתי ורץ ישר ל-
תוך מארב מתוכנן. זהירות!
צריך לבדוק את העניין.
הקפה נמוכה, כחמישים רגל
מעל לאדם השוכב. אי אפשר ל-
הבחין בתוי פניו. הקפה נוספת
הפעם כמטר מעליו — זה
לא בלוף, זה בני!!!

נראה. המטוס גולש מטה. מתחת,
בגובה חמש בערך מסתובב עוד
פיפר. חסון בודאי.

„הלו חסון, כאן אברהם, האם
אתה שומע אותי? !“ רשרוש בל-
תי ברור באזניות. „הלו חסון,
כאן אברהם“ הרשרוש נקטע, „הלו
אברהם, כאן חסון, אני שומע
אותך חמש-חמש.“ הוקם הקשר.

2 חיילים אידישים

מסתבר שחסון טורק את השטח
למעלה משעה. מצפון למשלט,
גם הוא הבחין בשרידי המיספן.
„חסון, מתחתינו שתי דמויות,
אני יורד לבדוק.“ צלילה חדה
ותסון אחריו. האדמה מתקרבת.
שתי הדמויות הופכות לשני יי-
לים. הם נראים ברורים מאד.
כרגע, אפשר להבחין גם ברובים.
אך מדוע אינם זזים? באדישות
מסתכלים הם במטוסים ההגים
מעליהם ואינם עושים אפילו כל
נסיון לטעון רובה או לתפוס
מחסה. משונה.

משיכה בסטיק והמטוס מטפס
שוב. האלטימטר נע מהר, מהר
מאד אפילו. „חסון, המשך לחפש
מצפון למשלט, אני מנסה דרו-
מה, האם הבנת אותי ברור? !“
„הבנתי ברור, אני צפונה ואתה
דרומה, בהצלחה“, משיב חסון.
נפנוף פרידה בכנפים והמטוסים
נפרדים. שוב דרומה והפעם ל-
כיוון שרם-אל-שיך, בעוד חסון
הוור לזיגזגים שלו מצפון למש-
לט.

מעיקה כהר, לך חפש בעורף ה-
אויב, במרחב ענק בין צוקים
וסלעים, דמות-אדם ועירה...

הקפה, עוד אחת. טריקה זיג-
זגית של השטח כשנפך המטוס
„משפשת“ כמעט את צלע ההר.
כלום לא יוצא מזה.

אברהם עסק בתקשורת. טיסות
הלך ושוב בין החטיבה לכוח ה-
חלוצי, טיסה משעממת כמעט. הז-
מן חולף, עברה כבר שעה. ה-
פתע הוראת אלחוט. — הפסק
מיד התקשורת והצטרף אל חסון.
הוהר מנמ. הכוון, ראס נצ-
ראני! —

לכל הרוחות שוב נ.מ.!

חסון נמצא כבר בשמחה

פניה בת תשעים מעלות דרו-
מה. הנסיקה אטית. שלושת אל-
פים. שלושה ומאה... שלושה ו-
מאתיים... שלוש מאות... טפס
פיפר, טפס! יברכך האל, כל
רגל שתצליח לעלות, לבל תמצא
עצמך פתאום במרכזו של ענן
פטריות שחורות ורצחניות. דחי-
לק חבוב, עוד קצת! הן אין אנו
רוצים אותו, קלאנק! נבזי, זה
הקול המוכר הנשמע בבקוע כדור
את הבד המתוח. שבעת אלפים...
שמונה... תשעה... עשרת אלפים...
נו, מכאן זה נראה קצת יותר
טוב. חלפה עוד שעה. ראס
נצראני! לפנינו, משלט אויב ש-
הפיל באשו את המיספן של בני.
כאן בסביבה הוא צריך להמ-
צא, אבל איפה? לא הרחק מן
המשלט שתי דמויות. אנשים כ-



PIPER PA-18 "SUPER CUB"

פיפר „סופר קב“

טיפוס: מטוס קישור דו-מושבי.
ארץ המוצא: ארצות-הברית.

מנוע: לייקומינג 150 כ"ס.

ממדים: מוטה 10-8 מ', אורך 6-9 מ'.

ביצועים: מהירות שיט 184 קמ"ש, סיג רום

5800 מ', טווח שיט 735 ק"מ.

כדי ריצה הפנו את נשקם הדרוך לעבר החיילים המצרים. אך הללו נשארו אדישים כשהיו.

גדי כורע תחת בני

אברהם נקע את קרטול רגלו אך באותו רגע לא שם לב לכך. באמצע הריצה נזכר וצעק לגדי „תביא אותו בעצמך, אני הולך לטובב את המטוס, תעשה את זה מהר!“ ליד המטוס הפנה ראשו וכמעט פרץ בצחוק.

גדי ניסה להרים את בני, הצ-ליח להזיז אותו קצת, אך כרע תחת משקלו ובני עליו. אברהם רץ אליהם ובכוחות משותפים ג-ררו אותו כשידי חובקות את כתפיהם.

„פו, טוב שבאתם... התכוננתי כבר לבלות את הלילה על המ-צוק המזופת הזה ולחכות לחטי-בה“, נהם בני. לעואזל, כברת הדרך הקטנה דמתה למסע מייגע.

זה, שאינה מחייבת כל פעילות שהיא. מילא, יבושם להם.

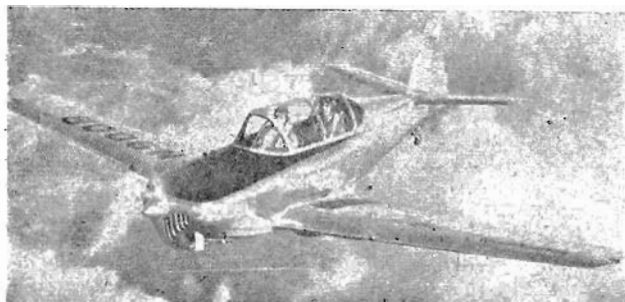
המקום היחיד בו אפשר יהיה לנחות הוא שפך הוואדי, כשלוש מאות מטר מבני. נחיתה לא מוצלחת עלולה להסתיים ב„נשי-קה קלה“ עם צלע ההר. לאברהם לא היו נטיות רומנטיות מסוג זה, ובאותו הרגע, בנהירות רבה, במהירות נמוכה ככל האפשר נגע בקרקע. עם הנגיעה הראשונה החל המטוס לקפוץ כמטורף ג-אבן לאבן. „רבונו של עולם, רק לא פנציר“, הלפה מחשבה כברק. גם הפיפר הצטרף כנראה לחפי-זה, שכן עבר את כל המכשולים: המשיך לנסוע עוד כמאה מטר בטרם שקע סופית ונעצר. אברהם ניסה להסיע הלאה לכיוונו של בני אך המטוס התעקש וסירב לזוז. אפשר היה להבינו, סלעים הגונים חסמו את הדרך. הוא כיבה את המנוע ושניהם קפצו החוצה ורצו אל בני. תוך

הוא שוכב בקפל קרקע מוותר ומנפנף במרץ. המנוע סגור ל-גמרי והפיפר דואה בשקט. אב-רהם מוציא ראשו החוצה לצועק „בני!! בני!!“ את התשובה אי-ננו מספיק לשמוע. פתח מנוע והסתובב כדי למצוא נקודת נתי-תה. תוך כדי סבוב התקשר עם חסון: „מצאתי את בני... אני נוחת. אם לא תראה אותנו ממ-ריאים כעבור זמן מה, סימן שדפקתי את המטוס. תודיע הלאה שיבואו לקחת את שלש-תנו“ — „רוג'ר (הבנתי)! מזל טוב“ ובאה התשובה, „אני מע-ליך, בהצלחה!“ וכבר נראה מטו-סו של חסון התג מלמעלה.

זהירות מ„נשיקה קלה“ בהר

כל אותה שעה פוזלים שניהם במחצית העין לעבר שני החיילים המצרים. אך הללו אינם מגיבים. מטיילים כאילו כל הנעשה סבי-בם איננו אלא הצגת קולנוע עלי-

טמקו



יח הטמקו בקרו נבחן כמטוס הנוכח ראשוני לבית הספר לטיסה, ו-לא הוצבם לשרות

TEMCO TE-1 A "BUCKAROO"

טמקו „בקר“

טיפוס: מטוס הדרכה ראשוני דו-מושבי.
ארץ המוצא: ארצות-הברית.

מנוע: קונטיננטל 145 כ"ס.

ממדים: מוטה 8-9 מ', אורך 6-6 מ',

ביצועים: מהירות שיוט 232 קמ"ש, סיג רום 4300 מ', טווח מירבי 750 ק"מ.

זרוק את המ.ק.

בני נדחס לאלונקה. גר ואב-
רהם סובבו במאמץ רב את המ-
טוס וכיוונוהו לעבר „המסלול“.
קפצו פנימה והנה בעיה חדשה
צצה. הדלת סירבה להסגר. „זרוק
את המ.ק.“ קרא אברהם. לבסוף
נסגרה הדלת בכל זאת והמ.ק.
נשאר בפנים.

תוך שניות הונע המנוע והמ-
טוס קיפץ קדימה. „אם תתפוצר
עכשיו אחנוק אותך“ חרק אברהם.
הגיעו לשטח פחות גבוני. „פול
טרוטל“ לחש, ובמלוא הגאו ונקו
קדימה. עקב הירידה התלילה אי
אפשר היה, לתת סטיק קדימה!
כמאמר הטייסים. ידידנו הפייפר
עשה בכל זאת את שלו וניתק
מן הקרקע.

„היי, אנהנו באויר!!!“ התלהב
אברהם. בני וגד נאנחו אנחת
רווחה. כעבור דקה בערך חלפו
מעל שרידי המיפטר. בני דחק
צוארו מעל כתפו של גדי ונפרד
במבט אחרון ממטוסו. מן ה-

מיפטר ז"ל שרדו כמה גרוטאות
מתכת מפוזרות סביב בור שחור
וגדול.

**צבע ירקרק מהפנט
ומעיף**

מבט בשעון הוכיח שכל המב-
צע צמחך כרבע שעה בלבד...
רבע שעה שנראה כשנות דור.
החל להחשיך. החוף השחיר מ-
שמאל והים האפיר מלמטה. ב-
צללית מטוסו של חסון, המלווה
את הכבודה מאחור, קשה להב-
הין.

האוויר בתא דחוסה. התשיכה
הופכת הכל לגוש אחד. זהרם ה-
ירקרק של המכשירים מעיף ו-
מהנפט. המתח פג קמעא ומה
שנתר הוא לאות מרגיזה.

מתי נגיע כבר? אורותיה של
עקבה מנצצים מרחוק. באילת
האפלה. הזמן וחל. הפיפר גרר
כפרד שעבד למעלה מכוחותיו.
אין להאשימו, הוא לא תוכנן
לסחוב שלושה. ביחד כשבני
שוכל, „איש וחצי“ לפחות.

כשהופיעו אורות השדה היה
אברהם קרוב לאפיסת כוחות.
„גוונקים“ זעירים אלה, הקורצים
בחשכת הלילה, הוכיחו למעלה
מכל ספק שהגיעו הביתה.

הנשיא בא לביקור?

התכונה למטה גדולה, אפשר
להשוב שהנשיא בא לביקור. רגש
השיבות מדרג משמש פיצוי מה
לעייפות. גחיתה קלה וחסון נוחת
השני. הסעה נעימה על המסלול
החלק לעבר האמבולנס המחכה.
עצירה, „סויצ'ס אופ“. הדלת

נפתחת והשלישיה מגיחה החוצה.
מיד לאחר שבני נחלץ מהמטוס
נטפל אליו חובש עסקני הממשש
אותו מכף רגל ועד ראש. לאחר
שהגיע למסקנה שהוא שלם פחות
או יותר מצא לו בכל זאת עי-
סוק וחבש לו נקע. החברה מת-
קהלים, לוחצים ידים, הירשלה זו-
רת, קרפיק מגחך וחורי מבליט
שלושים ושתים שינים מבריקות
מבעד לזקן בן שבועיים. באים
(המשך בעמ' 67)

קטלינה

**CONSOLIDATED VULTEE PB5-5 A
("CATALINA")**

קונסולידייטד וולטי „קטלינה“

טיפוס: ספינת-טיס ארוכת-טווח.
ארץ המוצא: ארצות-הברית.

מנועים: פרט אנד וויטני „טווין ווספ“ 1200 כ"ס.
ממדים: מוטה 31-7, אורך 19-5 מ', גובה 5-7 מ'.
ביצועים: מהירות שיוט 208 קמ"ש, סיג רום
5500 מ', טווח מירבי 5000 ק"מ.
הערות: אמפיבי.



אחד המעופפים המעייניים ביותר שהוטסו בחיל האוויר היה הקטלינה המסוגל לפעול מים ומיבשה כאחד

מיטאור 8

ה"וומפייר" המצרי נפל והתרסק בשדה תירס ליד קיבוץ

דנות, בהר את מטרתו וכיוון את מטוסו אליה. בשניות אלה יכול אהרן להתרכז במטוס האויב הטס לפניו. אינו צריך להפנות ראשו לצדדים ולמעלה, ולהשמר פן מטוס אויב מתנפל עליו. מאחוריו טס בגובה יהואש, כשעיקר תפקידו לשמור על אהרן, לאפשר לו להתרכז בהתקפה. אהרן מספר: „כשהגעתי לטווח יריה יריתי צרור ארוך של כדורי תותח. נעצתי עיני בנתיב הזוהר של הכרור רים. הם עברו לצדו של המטוס סמוך מאד אליי, ואחרי רגע נתיקעו בו. המשכתי לירות כשאני חושב: מדוע אינו צונח ההדיוט? לא הפצתי לפגוע בו. אם היה זונח את המטוס וצונח הייתי מפיץ סיק את האש. אך הוא המשיך לטוס, כשצרור בדורי הולך ונבלע בתוכו. לפתע נראה כי איבד הטייס המצרי את השליטה על מטוסו. המטוס הפנה את חרטומו כלפי מטה והזל צולל במהירות כשפס עשן מתמשך והולך מאחוריו.“

השני התלקח באויר

המטוס המצרי נפל והתרסק ב־שדה תירס סמוך לבניני קיבוץ כרמיה, כהמשה ק"מ מן הגבול. משפגע בקרקע פרצה ממנו להבה

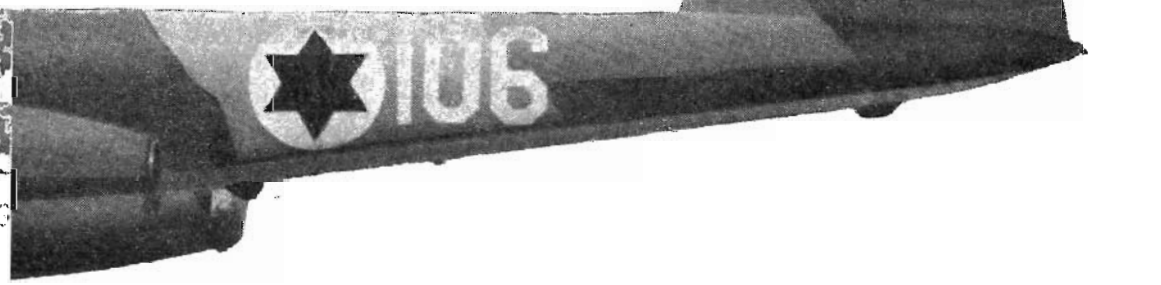
זה היה קרב ראשון בין סילונים בשמי הארץ. נגד ארבעת מטוסי הוואמייר המצריים שחדרו לתחום האוירי שלנו, מצפון לרצועת עזה, יצא זוג מטוסי מיטאור ישראליים. כתב בטאון חיל האויר שראיין את שני הטייסים הישראליים, מתאר את המפגש שבסימו סימנו שני שלדים חרוכים את תחנתם האחרונה של שני וומפיירים מצריים:

הפעם קיבלו את הפקודה אהרן ויהואש. כהרף עין היו באויר. אספנו גיבה, וטסו לכיוון רצועת-עזה במצורת פתוחה לרווחה. במטוסי ה"מיטאור" שלהם.

המפגש עם מטוסי-הקרב של ה־אויב היה במרחק קילומטרים מספר מצפון לרצועת עזה. נראה כי שניים ממטוסי האויב הבחינו במטוסינו בהתקדם. על כל פנים שני מטוסיים אלה פנו מיד דרומה, ובמהירות רבה נסוגו לשטחם. אמר לנו יהואש:

בשטח נשארו ארבעה מטוסי סילון — שניים ישראליים ושניים מצריים. מטוסינו פתחו בהתקפה. אהרן בדק את השטח סביבו בקפ-

ביום רביעי, 31.8.55, בשעת בוקר מוקדמת העמיקן ארבעה מטוסי "וומפייר" מצריים להדור לשטח ישראל, צפנית לרצועת-עזה. הם הנמיכו טוס. נראה כי סיררו בשטח. מקיבוץ כרמיה נמסר אף כי אחד ממטוסי האויב ירה צרור לשטח המשק. קשה לתאר את תשוקתם של הטייסים, הנמצאים במתח שעות ארוכות, לשמוע את הפקודה "זנק".





מטוס הדרכה קרבי מיטאור דגם 7

ק"מ ממקום נפילתו של המטוס הראשון, וכחמשה ק"מ מן הגבול. על חלק מעור מזנבו של המטוס היה צבוע המספר 1567. כל אותו זמן שמר יהואש על עמדת ההגנה מעל מטוסו של אהרן, כשהוא בוחן וסורק את

גם הפעם הצליח להגיע לעמדת יריה נוחה. צדור כדורים ממושך הביא להתלקחותו של מטוס האויב בעודו באויר. חלקים מן המטוס ההלו ניתקים ממנו תוך נפילתו ארצה. הוא התרכך שמשטח החור לות שמעבר לקיבוץ זיקים, כשני

גדולה, שנחלוותה בהתפוצצויות. בעוד "ומפייר" מספר 1569 היה צולל במהירות, שבר אהרן את כיוון טיסתו. עתה נשאר מטוס אויב אחד בשטח ישראל. מאון הכוחות נשתנה לטובתנו. תוך שניות ספורות פנה אהרן לעברו.

מנועים: רולס-רויס דרוונט 5, דחף 1600 ק"ג.
ממדים: מוטה 11.3 מ', אורך 13.3 מ'.
ביצועים: מהירות מירבית (בגובה פני הים) 940 קמ"ש, סיג רום 14,300 מ', טווח 750 ק"מ.

GLOSTER METEOR T. MK. 7

גלוסטר מיטאור 7

טיפוס: מטוס הדרכה דו-מושבי.
ארץ המוצא: בריטניה.

ממדים: מוטה 11.3 מ', אורך 13.6 מ', גובה 4.0 מ'.

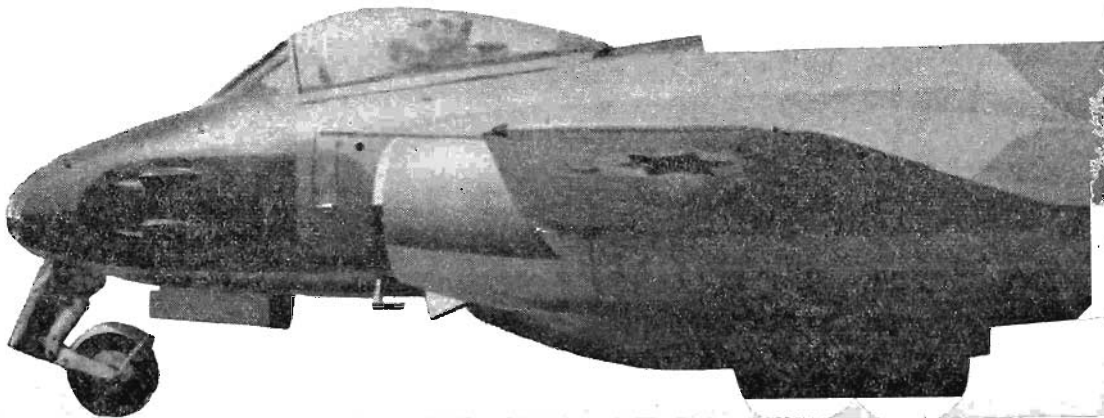
GLOSTER METEOR F. MK. 8

גלוסטר מיטאור 8

טיפוס: מטוס קרב דו-מושבי.
ארץ המוצא: בריטניה.

חימוש: תותחים 20 מ"מ.
ביצועים: מהירות מירבית (בגובה פני הים) 940 קמ"ש, סיג רום 14,300 מ', טווח (עם מיכלי כנף) 1100 ק"מ.

מנועים: רולס-רויס דרוונט 5, דחף סטטי 1600 ק"ג.

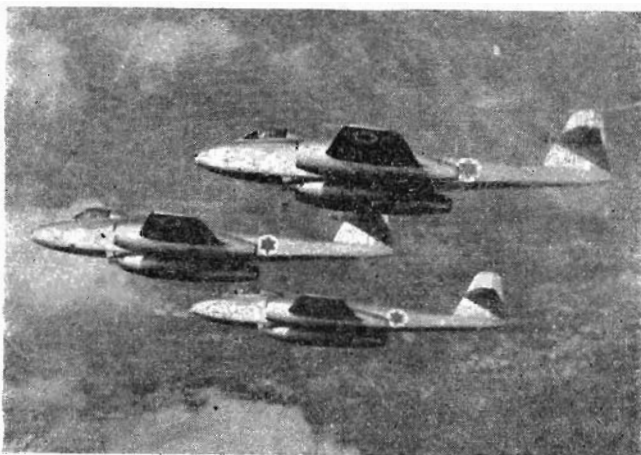


מרחב השמיים סביבו, ומביט חל"י פות לעבר הקרב המתחולל מתהר תוה. לאחר מכן אמר אהרן:

„אני אמנם יריתי במטוסים הר מצריים, אך למעשה הפלנו אותם שנינו יחדיו!“

ומפקד הבסיס אמר: „אני מעריך ביותר את הדרך בה מילא יהואש את תפקידו. האמינו לי, לא קל לטייס קרב להתאפק מהתקפה על מטוס אויב הנמצא מתחתיו ובדמיה לו כי הוא שלו. ויהואש עשה זאת.“

כשחזרו אהרן ויהואש לבסיסם נתקבלו בהתלהבות. יהואש, דק יד מן המטוס, רץ אל אהרן והחל מנשקו מרוב שמחה. פני הטייסים זרחו. נצחנו בקרב!



זבנה מטוסי מיטאור 8 באויר על רקע נוף הארץ.

הילר

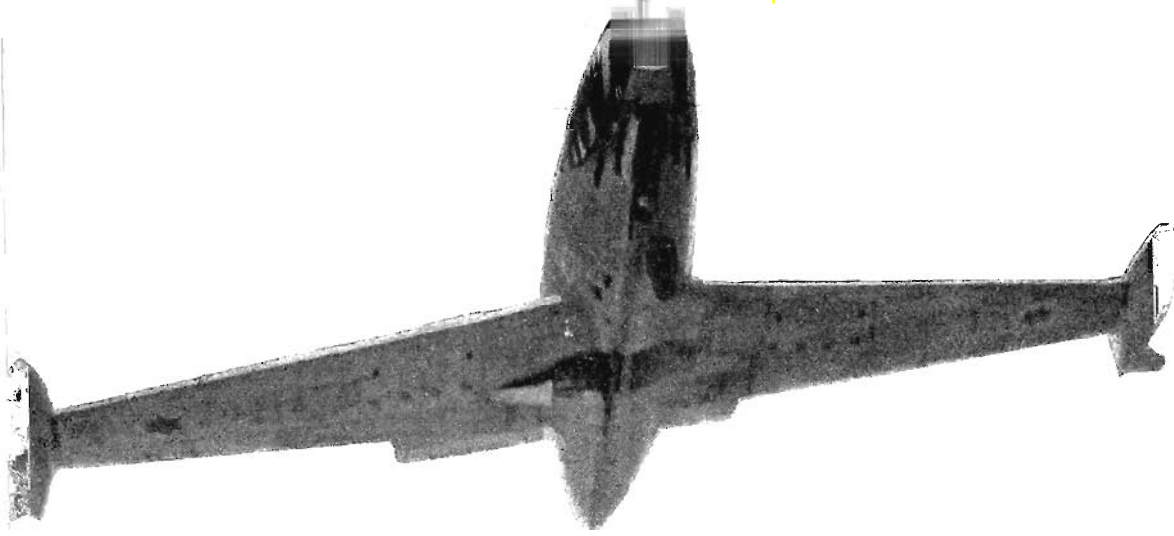


בחורף 1951, בעת שטפונות גדולות, היה קיבוץ פלמחים מנותק ללא אפשרון גישה אליו. ה"פייפרים" לא הצליחו להצניח שקי לחם לשוב המבודד עשה זאת, לבסוף, ההליקופטר הואשן של חיל האוויר, הילר 360, שנחת עט שקי לחם על מפתח הבתים ויושב. מבצע חילוץ מפורסם של ה"הילר" היה בפברואר 1953, כאשר שני שוטרים נתקעו על סלע קטן ליד נהריה וכל הנסיונות לחלצם בדרך היס עלו בתוהו.

ממדים: קוטר הרוטור הראשי 10.7 מ', אורך המרכב 8.1 מ', גובה 2.9 מ'.
ביצועים: מהירות שיוט מירבית 135 קמ"ש, שיעור נסיקה מירבי 220 מ'/דקה, סיג רום 3100 מ'.
הערות: ההליקופטר למשימות כלליות.

HILLER 360 UTILITY HELICOPTER ההליקופטר הילר 360

טיפוס: ההליקופטר תלת-מושבני.
ארץ המוצא: ארצות-הברית.
מנע: פרנקלין 178 כ"ס.



אורגן

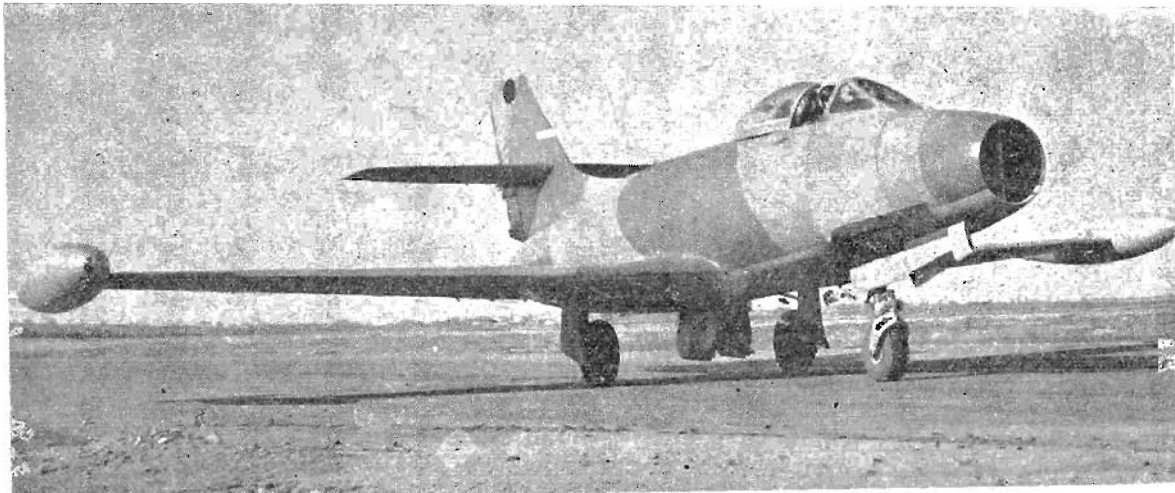
„מספר אחד, שבור! מיגים יושבים עליך!“

„מספר אחד שבור, „מיגים“ יושׁ בים עליך!ׁ. שברתי. או ראיתי שגם עליו יושבים שלושה. צעקתי לו „שבור, יושבים עליך“. הוא שבר. עלי ישבו שניים. בינתיים, ע.ר. התחיל להסתובב עם המיגים שלו ואחרי חצי סיבוב התׁ ישב על אחד מהם, אלא שהשׁ ניים הנותרים ישבו עליו. אני עשיתי „מספרים“ עם „מיג“ אחד ותוך כדי כך התקרבתי אליו לפׁ עמים עד כדי 10 מט ופחות מזה.

הראשון בשורת מטוסי־קרב מצויינים מתוצרת צרפת שנכנסו לשרות בחיל האוויר הישראלי. טייס־קרב שוחח עם כתב בטאון חיל האוויר ותאר אחת מגיחותיו בסיני, תוך המולת מטוסי אורגן נוחתים:

ממש באותו רגע הודיעו שעל הכביש מביר־חמה לכוחות המוצׁ נחים נעים כ־50 טנקים מצריים. ביקשתי רשות לדפוק אותם. עשׁי תי סיבוב מעל השדה ב־10,000 רגל והתחלתי לרדת. פתאום שמעׁ תי צעקה מע.ר. מסׁ 2 שלי:

„המראתי מפה. על יד עזה לא היתה לי העברה מהבידון (מיכל־דלק נתיק, בצרפתית). הייתי צריך להגיע לכוחות המוצנחים במדבר סיני. מיד התברר לי שלשם לא אוכל להגיע, אבל יתכן ואמצא עבודה בקירבת מקום.



נורד

מבנה ה"נורדים" רעם דרומה לעבר מתלה

כפול-הזנב, בעל הצללית היחידה-במינה בחיל-האוויר, הגיע לישראל בתקופה שלפני מבצע "קדש". טייסי התובלה חדרו בהם לחצי סיני כשהם נושאים במרכביהם דמוייה-ביצה את ראשוני חיילי צה"ל שהיו עתידים להציב רגליהם על אדמת האויב, הצנחנים. תאור ההצנחה נכתב בידי טייסת, מקצינות היחידה.

המאדות שוב מחייכים הם ואפשר לנחש את מחשבותיהם: "לואי ולא יבגוד בי מזלי ואנקע דגל בצניחה זו דוקא". והנה מתקרבים אנו לדרך העפר, משנים כיוון וטסים לאורכה.

ברגע זה ניתן צלצול הפעמון והצנחנים קמים ובודקים ציודם וחגורותיהם בדיקה אחרונה לפני הקפיצה. מרחוק נראית הצטלבות הדרכים. "אדום" וכולם מצטופפים אל עבר הדלת. מבלי לראות זאת אפשר להרגיש את הדבר על הגאי המטוס. אנחת רווחה בקעה מלבי בראותי את שטח ההצנחה: משטח חולי חלק ונוח ולידו ואדי. והנה אנו מעל היער ר"י, ירוק והדבוקה כולה יוצאת החוצה.

הבהורים שלנו כולם בחוץ. אנו טסים עוד מספר דקות ישר ופז-נים מזרחת. ברגע זה מצניח הגף האחרון את אנשיו וכבר יכולים אנו לראות על הקרקע את הצנחנים מתארגנים ונערכים לתזוזה. מצנח לבן אחד בולט בשטח: אחד נאלץ לפתוח את המצנח הרזרבי. כולם נראים עומדים על

קרב וחוצה את "הקו הידוק" שהפך לסיוטם של הטייסים. שכן הגביל מרחבי טיסתם. הפעם אין קו זה מעכב אותנו. להיפך, הוא מסמן תחילת המלחמה. כיוון הטיסה עתה הוא מערבה, אל מול השמש השוקעת. קרני השמש הנמוכה פוגעות בעינינו, מסנוורות מעט ומגבילות את הראות קדימה. פני הקרקע דומים מאוד לאזור הנגב דרומית לרמון: חמאדות, ואדיות רחבים-חוליים, דרכים לבנות ודרכי-סי הרים פזורים.

והצנחנים? הם רציניים, מסתכרים לים החוצה מבעד לחלון. כאשר עובר המטוס מעל לרכס הררי מתכרכמים פניהם ובטוסו מעל

ב-15.20 עלה המטוס המוביל על המסלול והמריא. בזה אחר זה המריאו שאר מטוסי הטייסת, נושאים בחובם מטען יקר. המדאנו והמשכנו בטיסה נמוכה דרומה. כל אחד, תוך שמירת קשר עין בין גף לגף. סטנו דרומה. חלפנו נמוכים ומרעישים מעל לשרשרות "ישובי השדרת", מערבית לבאר שבע. מימין נראה מושב פטיש, ושאלתי את עצמי אם אמנם הפעם יעלה בידינו לפטור את תושבי ישובי הספר מאימת פדאניגים ור-מסתננים. המשכנו להדרים. מדר הגובה מפטש ועולה. עתה טסים אנו מעל לשטח הררי. מתקרבים למכתש רמון. נתיב הטיסה מת-

געתי מעל לטריטוריה שלנו. המצרי הסתלק ועליתי ל-7000. הסתכלתי למטה וראיתי שלא אניע לבסיס בשום אופן. מצאתי מקום נוח לנחיתה חירום ויודתני. הכל עבר בשלום. היה די משעמם לשבת ולחכות ל"פייפר" שבא לקחת אותי..

לא בא. בינתיים ססתי נמוך והתחלתי להסתלק מאחר שהדלק הלך ואז בלי הבידונים שמהם לא היתה לי העברה. טסתי כ-10 רגל מעל הקרקע במהירות רבה וכבר השבתי שניערתתי אותם מעלי כשפתאום הרגשתי ששוב יורים עלי. התחלתי להשתולל שוב עד שה-

אנב, מטוס יפה מאד, נוצץ ונקי, נראה כאילו יצא רק אתמול מבית החרושת. קיבלתי עליו יתרון אבל עוד אחד התישב לי על הזנב. אין זה מפליא כלל, מפני שהם היו שמונה נגד שניים. עשיתי ברל-רול וספליטס בתקופה שיבוא אחרי וייכנס לאדמה. אבל הוא

ממדים: מוטה 12.2 מ', אורך 10.7 מ', גובה 4.0 מ'.
חימוש: ארבעה תותחי 20 מ"מ.
ביצועים: מהירות מירבית 960 קמ"ש, שיעור נסיקה 1080 מ'/דקה.

DASSAULT M.D. 450 OURAGAN
דאסו אורגן

טיפוס: מטוס קרב חד-מושבי.
ארץ המוצא: צרפת.
מנוע: היספנו-סוויזה נין 102, דחף סטטי 2250 ק"ג.

במלים, לא התגודדו בחבורה, אלא רבצו בודדים ליד הקירות, נתונים להרהורי לבם. מנסים לנחש מה צופן בחובו המחר. אולט מצב רוח זה חלף עד מהרה, שכן החלו להגיע פקודות המשימה למחר. בדעתנו את העבודה המצפה לנו בלילה הבא, ולחלק מאתנו כבר באותו לילה, מיהרנו לאכול. בשעה 9 הצטופפנו כולנו ליד מקלט הרדיו במועדון, שמענו את קרין קול ישראל מודיע על ההצנחה מערבית לאל-נחל, כיבוש הכונן תילה וראס א-נבב.

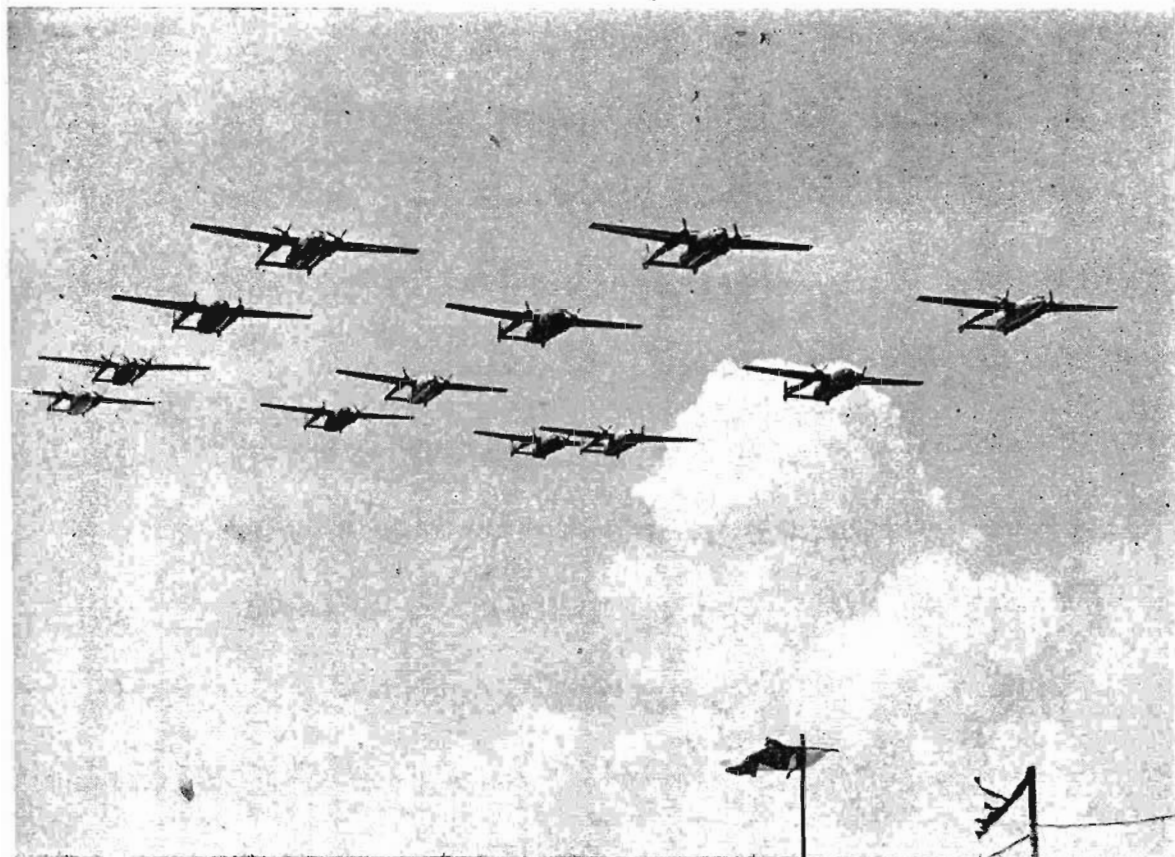
כה. משהגענו לשטחים מיושבים נראו לנו אורות הישובים קור-צים ומחייכים. קצת המהגו: הן פרצה מלחמה ומה לשמחתם של אלה שהדליקו כל אורותיהם? אלא שבמהרה נזכרנו — אין הם יודעים כי פרצה מלחמה וכי נערכת היא מחוץ לגבולות המדינה והודינו להם בליבנו. מעין „ברוך הבא” היה זה עבורנו. אחד אחד נחתו המטוסים ואילו הצוותות התכנסו בחדר המודיעין ובמיהם „מה קורה בעולם? מה מתרחש?” לא הכבירו הרבה

רגליהם. צועדים לעבר השמש השוקעת, מערבה — אל הסראץ. ההצנחה הסתיימה ואנו חוזרים הביתה. בדרך שומעים דרישיח בין המטוס שנשאר מעל הצנחנים ובין הקשר של הכוח המוצנח. יש קשר. הצנחנים מדווחים „המשיח” מה בוצעה בהצלחה. אנו בתוך המטוס מחייכים זה לזה חיוך של סיפוק ושל שביעות רצון. המשימה הראשונה של הטייסת בוצעה בהצלחה. עוד לפני שחצינו שנית את הקו הירוק השתררה כבר החשך

ממדים: מוטס 32.5, אורך 22.0 מ', גובה 6.0 מ'.
משקל: ריק 13,272 ק"ג, טעון 22,000 ק"ג.
ביצועים: מהירות מירבית 440 קמ"ש, מהירות שיוט ב-1500 מ' 324 קמ"ש, סיג רום 7500 מ'.

NORD 2501 NORATLAS
נורד נוראטלס
סימוס: מטוס תובלה דרימנועי.
ארץ המוצא: צרפת.
מנועים: סנאקמא „הרקולס” 2040 כ"ס.

מבנה מטוסי נורד בעת הופעתו המרשימה מעל חיפה ביום העצמאות תשכ"ג.



מיסטר

דוגמה ל"קרב קלסי" בשמי סיני

אותו מספר 2, עם יוסקה. הח" לטתי לרדת ולוודא אם אלה "מי גים" או "מיסטרים". שברתי והנ" מכתתי, ובו בזמן נשאר יוסקה יותר גבוה כדי להפחית עלי. ארבעה מה"מיגים" נעלמו מתחת לעננים נמוכים ונותרו שלושה. התקרבותי אליהם מאתוך ורק אז זיהיתי אותם בוודאות, לאחר שראיתי את הגנה הגובה וידעתי שאלה "מיגים".

"נדבקתי אליהם"

אני חושב שהרגישו בי כי פתחו כוח מלא וניסו להתרחק תוך פניית נסיקה מהירה ימינה. נדבקתי אליהם ויריתי שלושה צרורות קצרים. לא פגעתי. הם נפרשו לשורה עורפית. אני ישבתי על הראשון והסתובבנו כשהאתרון בין השליר שה יושב עלי. כשהתקרב לטווח ירי ופתח עלי באש, עזבתי את ה"מיג" הראשון ושברתי עליו.

שהמצנח נפתח. ה"מיג" 17 ירד בלהבות. כמו לפיד גדול ובכנס לאדמה.

כל הקרב לא ארך יותר מדקה אחת או שתיים. זה היה ממש דוג" מה ל"קרב קלסי" שהתנהל בזריזות תוך תאום יפה ברדיו בין שני הטייסים.

זה היה ה"מיג" המאושר הראשון של "יאק", אולם לזכותו נרשם גם "אפשרי" אחד. סיפור המעשה הוא כה דרמטי ומרתק, עד כי אחד משומעיו הכריזו כי גם בין סיפורי מלחמת קוריאה או הספרים על מלחמת העולם השנייה לא מצא דבר דומה לזה.

היינו מעל אל-עריש, כשראינו 7 מיגים בטיסה נמוכה. הייתי עם

"יצאנו זוג", מספר "יאק", "מה" בסיס וטסנו לסייע לכוחות הקרקע. טס אתי יוסקה צ. (המכונה "פא" לח"). מעל אל-עריש, כשאנו ב" 20.000. ראינו "מיגים" הולפים מהחתנו כשהם טסים צפונה. תחיי לה דמו ל"מיסטרים" וכדי לוודא את הדבר החלטתי לשבור. כשראי אותנו, אחד שבר מיד ואחד נעלם. מספר 2 התישב על אחד מהם, אבל היה בזיז צידוד גדולה ולא היה יכול לירות. אמרתי לו לזוז הצדה. ה"מיג" הרגיש שאני בא אחריו ושבר ימינה ומעלה. הלכתי אחריו. זה היה "מיג" 17.

דוגמה ל"קרב קלסי"

תוך כדי רדיפה אחריו הגעתי לטווח של 200 יארד והוא התיצב לי בכוונת. נתתי לחיצה, צרור לא ארוך. הוא נכנס מיד לסיחרור מזוהר. לא ראיתי חתיכות עפה ממנו, אם כי הפגזים שלי נכנסו לו לתוך הגוף. ב" 10 אלפים הת" ישר והטייס קפץ. ראיתי את מושב המפלט עף החוצה, אבל לא ראיתי



לאחר תימרון של לא יותר מעשר שניות השגתי יתרון מוחלט. הטייס של ה"מיג" התעצבן בצור רה ניכרת וניסה להתחמק בתנועות עצבניות. הוא נכנס מיד לפנית צלילה חזקה ימינה ואני נכנסתי אחריו ופתחתי באש. לא פגעתי. אגב, במשך כל הזמן ירה אצלי רק תותח אחד. בעוד אני יורה דאיתי "מיג" אחר טס אלי מצד ימין. הוא פתח באש מ-200 יארד ושבר כשהגיע ל-50 יארד, וחלף מאחורי.

שברתי את ההתקפה, הפכתי נטית המטוס וירדתי ישר אחריו. הצלחתי להגיע ליתרון. פתחתי באש אבל שוב החטאתי הקרב ארך יותר מדי זמן וכשנוכחתי לדעת שתוך להט הקרב המשתולל ירדנו עד האדמה והיתה לי מהירות קטנה יותר מדי, כשתותח אחד עצור כל הזמן, החלטתי לנתק את המגע.

המצרי פנה לאל-עריש

ירדתי בתוך כמה ואדיות ולאחר שאספתי מעט מהירות, התרוממתי. לפתע גיליתי זוג מטוסים, ולשמחתי הרבה היו אלה "מיסט" רים". קראתי אותם אלי. התחלנו לטוס יחד כשלפתע צעק אחד מהם: "זוג מיגים בשעה שש". שברתי חזק ומצאנו זוג מיגים באהשמם. הם לא התנהגו בחוכמה יחידה ועד מהרה מצאתי עצמי ביתרון לגבי אחד מהם. צרור קצר מ-600 יארד. החטאה. צרור שני מ-400. החטאה. את הצרור השלישי שי עצרתי עד שהגעתי ל-200 יארד ואז לחצתי. ה"מיג" נפגע, אחת הכנפים התפוצצה ועפה ממנה חתיכה גדולה ועשן שחור התאבך ממנו.

הטייס המצרי לא איבד את העשתונות וגם לא השליטה על ה"מיג". נראה היה שהוא מתכוון להגיע לשרה אל-עריש לנחיתת-

אונס כי הוא פנה לכיוון זה. **מי יחסל אותו?**

התקדמתי עד לכרי 100 יארד כדי לחסל אותו. לחצתי על ההדק אבל הוא עבד על ריק. קראתי למס' 2: "או קיי. גמור אתו אתה", אבל גם לו לא נשארה תחמושת. כל אותו זמן ה"מיג" הפסיד גובה. כשהיה בגישה סופית לנחיתת עשיתי פס מתחתיו כדי להפחידו. הוא שבר באמת, כנראה כתוצאה מהפס שלי. במהירות של 250 קשר ובגובה של רגלים אחד רות המשיך ה"מיג" עם החוף לכיוון פורט-סעיד, כשאנו ממל"אים את האויר בקריאות לכל הטייסים בסביבה בתקווה שיימצא אחד שיחסל את המצרי. לא נמצא כזה. עובנו אותו בגלל חוסר דלק.

המצרי היה מעל הביצות של אל-עריש. יש לשער שהוא נפל. על-כלפנים אצלנו הוא רשום כ"אפ-שרי" בלבד.

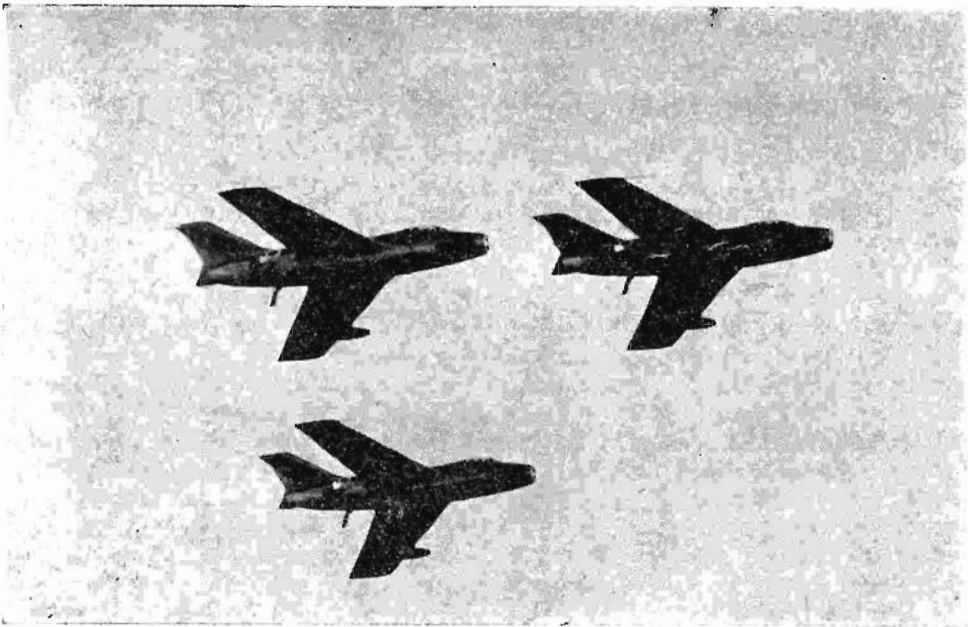
DASSAULT MISTÈRE IV

דאסו מיסטר IV

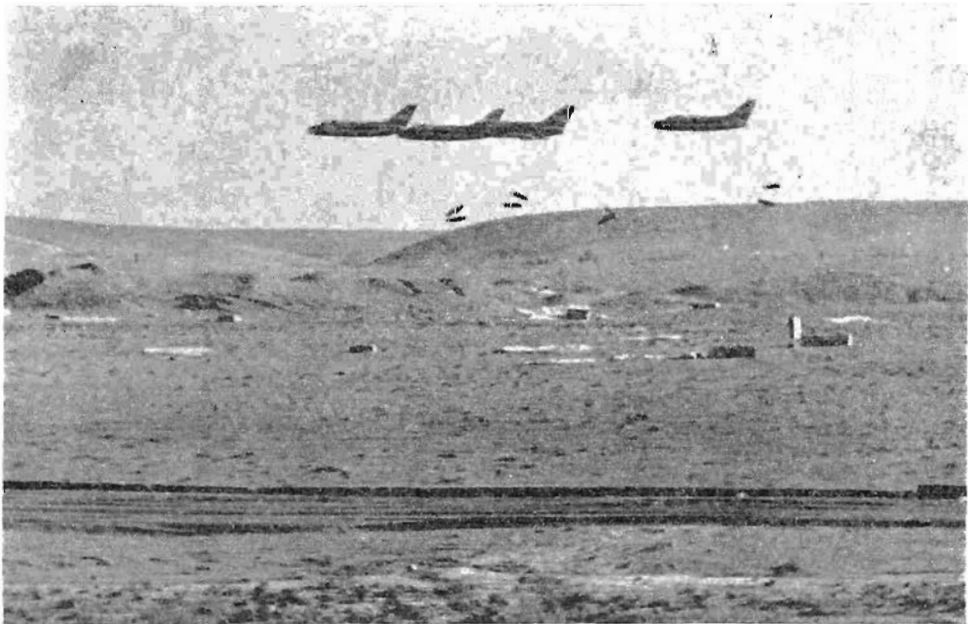
ממדים: מוח 11-1 מ', אורך 12-9 מ', גובה 4-4 מ'.
 חימוש: שני תותחי 30 מ"מ.
 ביצועים: מהירות מירבית בגובה פני הים 1120 קמ"ש, מהירות מירבית בגובה מבצעי 990 קמ"ש.

טיפוס: מטוס קרב חדי-מושבי.
 ארץ המוצא: צרפת.
 מנוע: היספנו סויזה, "וורדון", דחף סטטי 3500 ק"ג.





למעלה: מבנה מטוסי מיסטר 4, נושאי מיכלי כנף נתיקים; **למטה:** הטלת פצצות נפלים בעת מפגן חיל האוויר הגדול שנערך בבאר-שבע. בימי „קדש“ שלטו המיסטרים בשמי סיני שלטון מלא. זכור היטב ירוט ארבעת מטוסי הוּמפּייר המצריים שהתרחש ממש מעל כוחות החי"ר המתקדמים לעבר טואץ. „בוגי, בוגי, רדו לעזרה!“ קרא הקול מהקרע לצמד המיסטרים שפיטרלו למעלה. א. י. וש. א., שני טייסי המיסטרים, ירדו על ארבעת המטוסים המצריים מגובה 15,000 רגל. בהתקפה מתואמת, הפיל כל מיסטר שני מטוסי הוּמפּייר. שברי המטוסים המצריים חרסו במדבר לא־הרחק מכוונותינו. שעה שטסו והתרחקו, שמעו טייסי המיסטרים קול באוזניות. „עבודה יפה, עבודה יפה, עבודה יפה!“



ס-58

ממדים: קוטר הרוטור הראשי 17-1 מ', אורך 20-1 מ', גובה 4-3 מ'
ביצועים: מהירות שיוט 167 קמ"ש, שיעור נסיקה אנכי בגובה פני הים 183 מ"דקה, סיג רום 2925 מ', טווח 435 ק"מ.

SIKORSKY S-58 (H-34)

סיקורסקי ס-58

טיפוס: הליקופטר כללי.
ארץ המוצא: ארצות-הברית.
מנוע: רייט 1525 כ"ס בהמראה.



מיסטר שלו ירשום פסים לבנים בשמי התכלת. ואברהם, איש ה-מילואים ישכים מדי בוקר לעבודתו בבית התרושת „נחשתן“. היה זה עוד אחד ממבצעייהם המפוארים של טייסי הפייפרים שלנו במערכת סיני.

הצ'יזבטים קולחים

לקחו את בני למגדל-הפקוח. כשנכנס לשם אברהם ראה אותו רובץ ומחייך מבסוט מההיים. ה-רעש גדול והצ'יזבאט קולח. זהו סופה של האודיסיאה שלנו. בני שוב יחלוף מעלינו כשה-

(המשך מעמ' 57)

חברה נוספים, השד יודע מנין צצו. „גו, ספר מה היה?“ אברהם מתרחק קמעא מכל ההמולה ומד-ליק סיגרייה. „מימי לא נהניתי כך מסיגרייה“ הודה כשהוא „מו-שך“ ממנה עמוקות.

ס-55

SIKORSKY S-55 (H-19)

סיקורסקי סי-55

רוטור הזנב 2.7 מ', אורך 12.9 מ', גובה 4.1 מ'

ביצועים: מהירות מירבית בגובה פני הים 162 קמ"ש, מהירות שיוט 137 קמ"ש, שיעור נסיקה אנכי בגובה פני הים 76 מ'/דקה, סיג רום 3200 מ', טווח 595 ק"מ.

טיפוס: הליקופטר כללי.

ארץ המוצא: ארצות-הברית.

מנוע: פרט אנד וויטני „ווספ“.

ממדים: קוטר הרוטור הראשי 16.2 מ', קוטר

זוטות „הליקופטרים“

מסגרת תנועה הנוער. נפצעו קל בשעת ההעפלה למצדה. הליקופטר שנחת במקום העביר את שתי הפצועות לבי"ח בבאר-שבע. ● 2.3.57 — לידה על אחת מאביזר המשא. בין הנוסעים היתה יולדת, שצריך היה להעבירה באופן דחוף לבי"ח. מיד הודיעו אנשי צוות האניה לנמל חיפה על המקרה, ומשם הודיעו על כך בצנורות ה-

קרקע וקשרו את הפייפר להליקופטר הראשון, וכך הצליחו לג' רור אותו עד אילת. שם תידלקו את ההליקופטרים והמשיכו צפונה. ● פעולת הצלה אחרת של היחידה בוצעה כאשר הוועקו ע"י אלהוט לאזור מצדה. לאחר ששתי צעירות — שושנה כהן מ"באר-שבע, וגיטה חזן מקרית חיים — שעשו דרכן בטיול מאורגן ב-

● בזמן סיני נפגע פייפר בס' ביבות המיתלה. למקום יצאו פ"א אורי אלעד ול. בשני הליקופטרים. כאשר הגיעו למקום, נכחו לראות אנשי צוותת ההליקופטר רים כי אין שום אפשרות להוציא את צוות הפייפר מבלי שיוציאו גם את הליקופטר אחד. והיריד כבלים, ואילו אנשי הצוות של ההליקופטר השני נחתו על ה-



אלואט

SUD S.E. 3130 ALOUETTE II

סיד אלואט II

מזמים : קוטר הרוטור הראשי 10.2 מ', קוטר רוטור הזנב 1-8 מ', אורך (עם רוטור מקופל) 9-7 מ', גובה 2-8 מ'.
 ביצועים : מהירות שיוט 170 קמ"ש, שעור נסיקה 270 מ'/דקה, סיג רום 3200 מ'.

טיפוס : הליקופטר כללי.
 ארץ המוצא : צרפת.
 מנוע : טורבינת טורבומקה, "ארטוסט וו" 360 כ"ס.

מטוסים אמריקאית. אורי התקשר באלהוט עם מפקדת חיל האויר וביקש רשות נחיתה על נושאת המטוסים האמריקאית. האישור נתקבל וההליקופטר נחת. שם תירלקו את המטוס וקיבלו כיוון נוסף. ורק לאחר מכן המשיכו לכיוון האניה. העלו את הפצוץ וחזרו עמו לבי"ח רמב"ם בחיפה. לשמחת כולנו ניצל גם פצוץ זה. אלו הן פרשיות הצלה ספורות בלבד של אנשי "הרוטור המעופף".

קריאה נוספת להצלת אדם מאניה קיבלו אנשי היחידה ב-28.7.58. כאשר הודיעו להם על פצוץ אנוש ממכת השמל במתח גבוה באניה "נגבה", הנמצאת בלב ים. במרחק של כ-150 מילין מהחוף. מיד יצאו לכיוון האניה אורי ושלמה. כאשר הגיעו למרחק 70-80 מילין מהחוף, הבחין אורי כי שעון הדלק של המטוס מראה על מהצית כמות הדלק. לפתע נראתה ממרחק לא רב נושאת.

מקובלים לחיל האויר. כעבור זמן קצר יצא הליקופטר לכיוון האניה, אשר עגנה במרחק די ניכר מהחוף. כאשר הגיע ההליקופטר נתן אורי הוראה למכונאי המוטס לרדת על גבי חבל לאניה, ובינתיים עשה הוא סיבובים באויר. כאשר הצליח סוף סוף להתקרב, התקל הרוטור באחד הכבלים של האניה, וכתוצאה מכך נחקצר כל להב ב-5 ס"מ ולמרות כל הקשיים נסתיים גם מבצע זה בהצלחה. ☺



סופר-מיסטר

DASSAULT SUPER-MYSTÈRE B-2 דאסו סופר-מיסטר ב-2

ממדים: מוטה 10-1 מ', אורך 14-0 מ'.
חימוש: שני תותחי 30 מ"מ.
ביצועים: מהירות מירבית (ב-11,000 מ') 1200 קמ"ש, שעור נסיקה 5340 מ'/דקה, סיג רום 17,000 מ', שהיות 1 שעה.

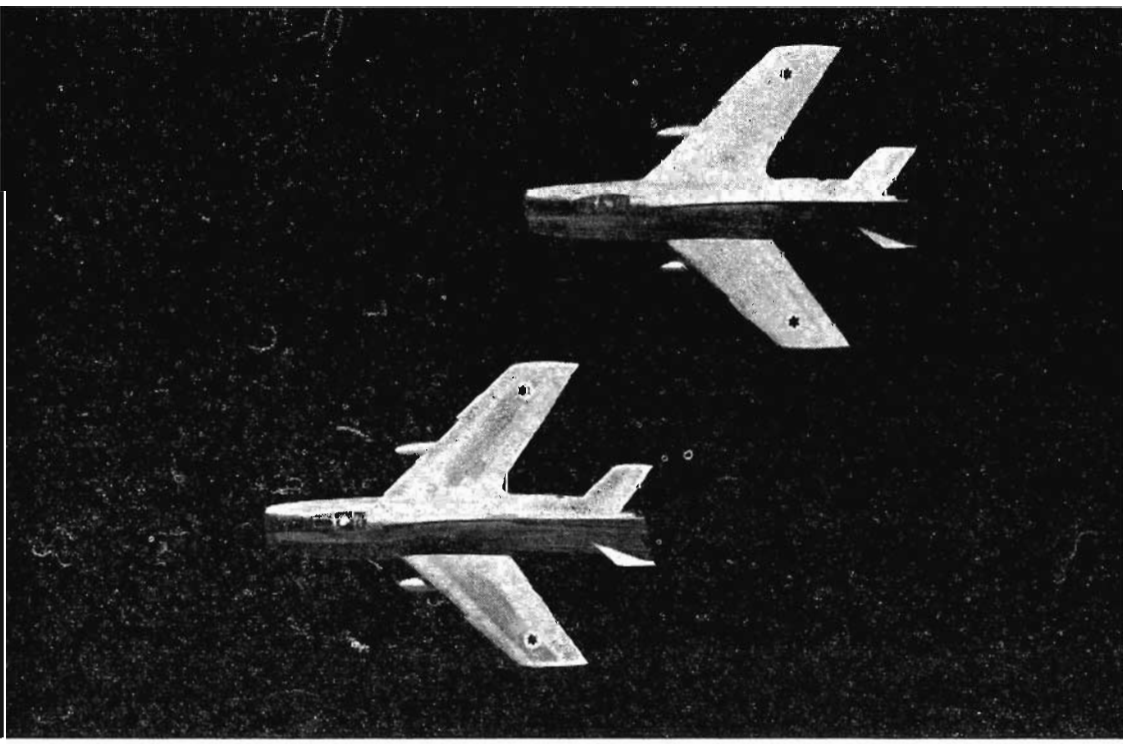
טיפוס: מטוס-קרוב חד-מושבי.
ארץ המוצא: צרפת.
מנוע: סנאקמא אטאר, דחף סטטי 4500 ק"ג.

ביקור בטיסת סופר-מיסטר

שוליו. תדריך הבוקר הוא כללי ליחידה כולה והטייסים שומעים בו הודעות כלליות, מציגים להם שאלה או שתיים בנוהלי חירום ובטיחות טיסה («כבה לך מנוע, מה אתה עושה?»).

החמה הנוסקת באיטיות בפא"ת האופק שולחת קרניים מגשרות ראשונות אל הבסיס הגדול. הטייסים לובשים את בגדי-הטיסה ונכנסים לאולם התדריכים הגדול, שמפות-ענק מכסות את קירותיו ומכונת-הקרנה מוצבת על כן ב-

שורת קסדות-טיס לבנות, בחזיתן מגן-קדמי כהה הבא במקום משקפי שמש, מסכת חמצן וצינור גמיש יורד ממנו. על הקולב, מתחת לקסדות, תלויות ה"חליפות" המיוחדות — בגדי התאוצה. אנו ביחידת מטוסי סופר-מיסטר.





התצלומים למעלה ולמטה - מחוך הסרט „הגובה 40.000” החתאר הווי טייסת מטוסי סופר־מיסטר.

מן, כגון חמצן, דלק וכדומה. אני בודק את המטוס חיצונית, אפילו נוגע בצמיגים כדי להיוכח שאינם משופשפים יתר על המידה ואם אני משוכנע שהכל כשורה, אני מוכן להיכנס למטוס.”

מרוכז בביצוע מוצלח של הגיחה באותו מטוס.

„דבר שני”, ממשיך ומספר לנו א., „אני בודק בספר המטוס ומ” וודא שכל החתימות המאשרות את כשירות המטוס לטיסה במקו”

מלים מדי פעם. מוביל המבנה מוסר פרטים יותר מדויקים. זמ” נים, ההנעה היא בשעה זו וזו, היציאה, מתי ממריאים, כיצד ממ” ריאים (עם או בלי מבער — הכל לפי המטען והתימוש החיצוני), הוא מוסר להם את צורת הטיסה למטרה, אם בגובה רב או בגובה נמוך, ובאיזה מבנה.

אף פרט אינו נשכח. אם מדור בר בתקיפת מטרות־קרקע למשל קובע המוביל בדיוק את צורות התקיפה ואת הסוג. הוא מוסיף כמה „טיפים”, עצות, לחבריו ה־ צעירים ממנו בגיל ובנסיון. שא־ לת הדלק היא חשובה ביותר ועליה מתעכב המתדריך בהרחבה. קיים גם סעיף של בטיחות טיסה („לא לצאת נמוך מצלילות”), נש־ אלות כמה שאלות ומוכנים לצאת למטוסים. אך תחילה, יש לחתום בספר ההרשאות לטיסה.

מגיעים למטוסים. המכונאים נמצאים כאן מזה זמן־מה. הם בד־ קו את המטוס והכינוהו לטיסה ועתה הם מצפים לטייס „שלהם” שיקבל אותו לידי.

„דבר ראשון, כשאני מגיע למ־ טוס”, אומר א., טייס צעיר בן 22 גבה־קומה ומוצק, „הדבר ה־ ראשון שאני עושה הוא לברך את המכונאים לשלום. זהו חוק בל יעבור אצלי”. א. היה בעצ־ מו מכונאי לפני שהתנדב לקורס טיס, לכן מבין הוא לנפשו של איש צוות הקרקע, המקדיש את מיטב מאמציו לטיפול במטוס ה־ קר ואשר סיפוקו הגדול ביותר





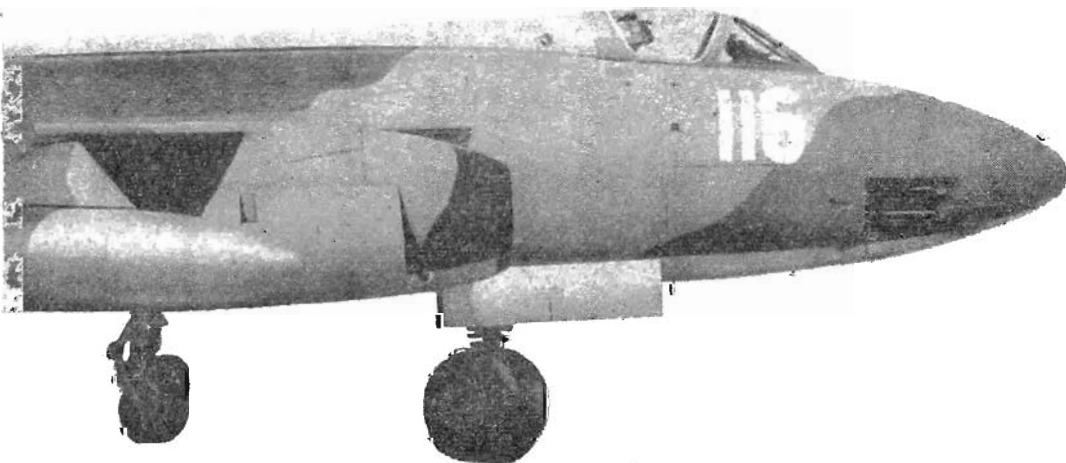
וּוּטוֹר

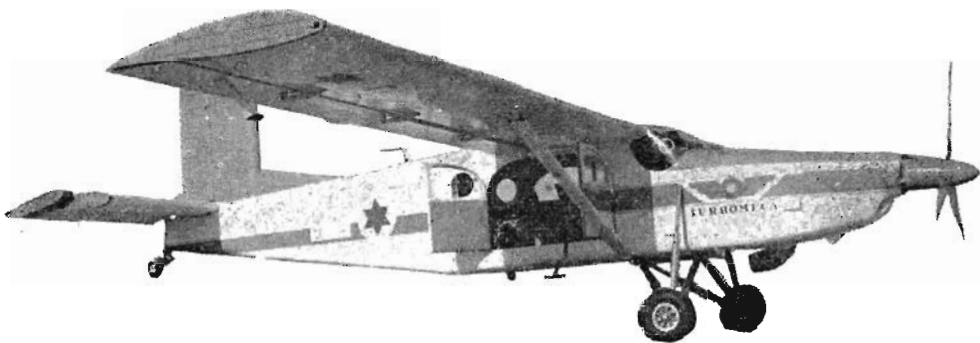
ממדים : מוטה 15 מ', אורך 15 מ', גובה 4-5 מ'.
חימוש : ארבעה תותחי 30 מ"מ.
ביצועים : מהירות מירבית 1100 קמ"ש, שעור
נסיקה בגובה פני הים 3600 מ'/דקה, סיג
רום 15,000 מ'.

SUD S.O. 4050 VAUTOUR A

סיד הוּטוֹר

טיפוס : מפציץ-קרב.
ארץ המוצא : צרפת.
מנועים : סנאקמא אטאר, דחף סטטי 3500 ק"ג.





פילטוס

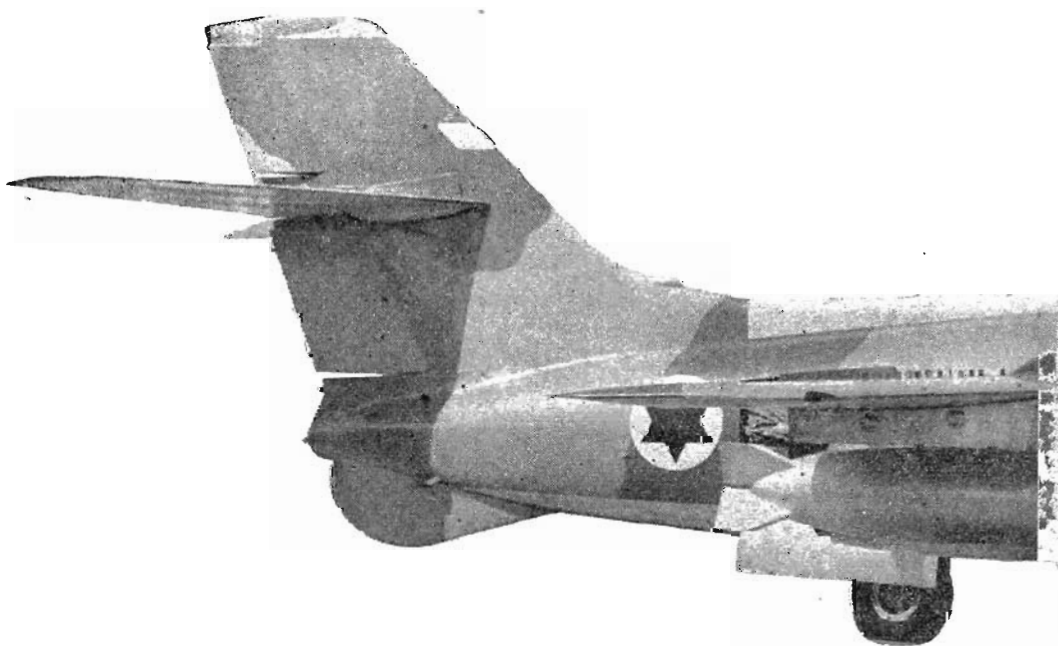
מנוע: טורבומקה „אסטזו" 562 כ"ס.
ממדים: מוטת 15.2 מ', אורך 11.1 מ'
ביצועים: מהירות שיט 254 קמ"ש, סיג רום
8400 מ', טווח מירבי 800 ק"מ.

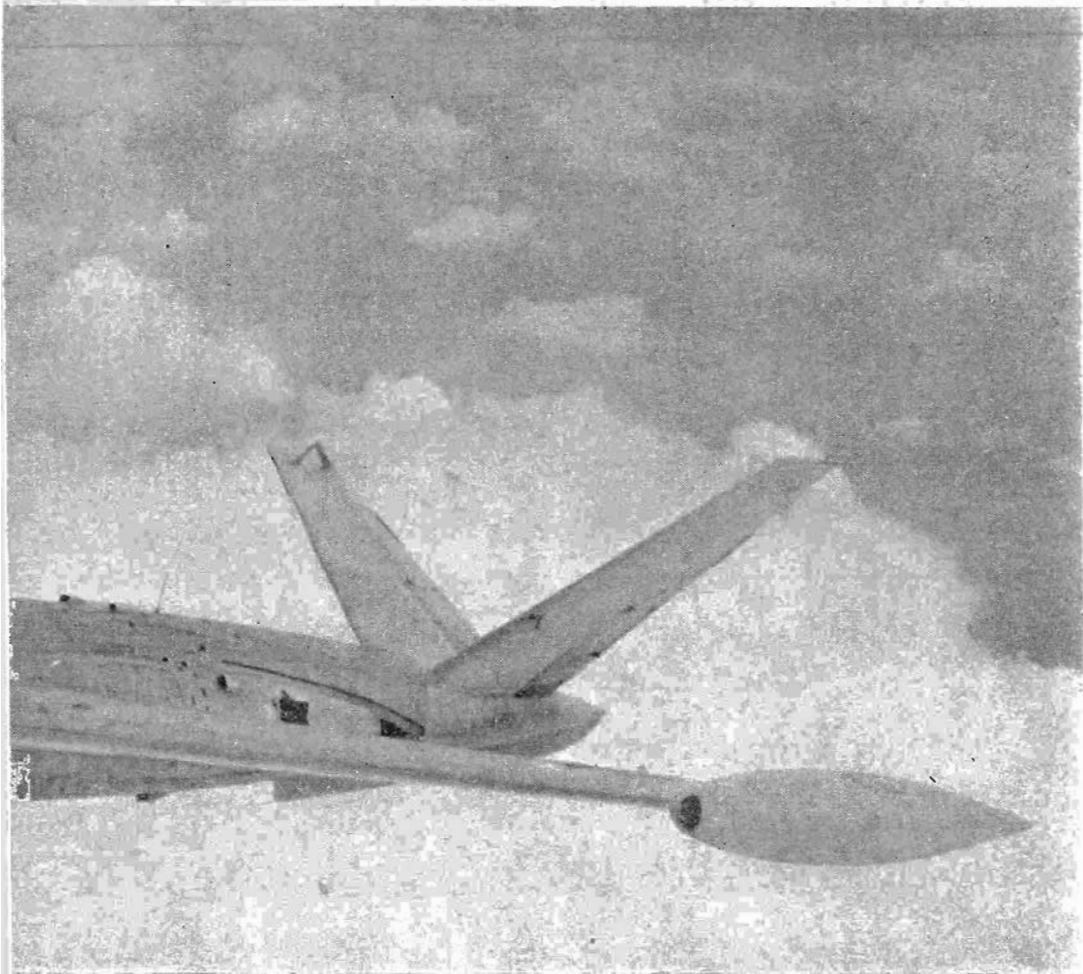
PILATUS PC-6 TURBO-PORTER

פילטוס טורבומרטר

טיפוס: מטוס כללי חד-מנועי.

ארץ המוצא: שוויץ.





פוגה

440 ק"ג.

ממדים: מוטה (עם מיכלי כנפיים) 12-1 מ',

אורך 11-1 מ', גובה 2-8 מ'.

ביצועים: מהירות מירבית (בגובה 9000 מ') 713

קמ"ש, טווח 925 ק"מ, שהיות שעה 55 ד'.

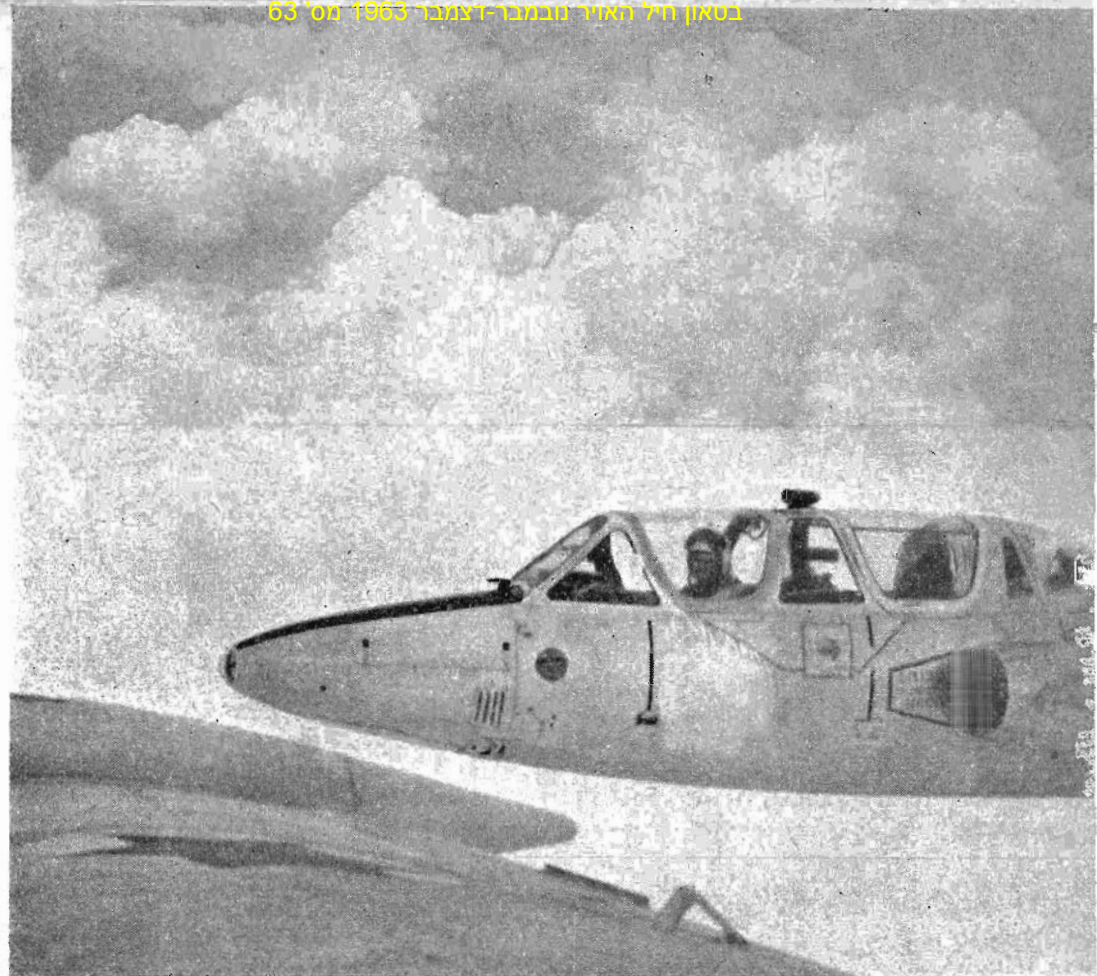
FOUGA C.M.170 R MAGISTER

פוגה מגיסטר

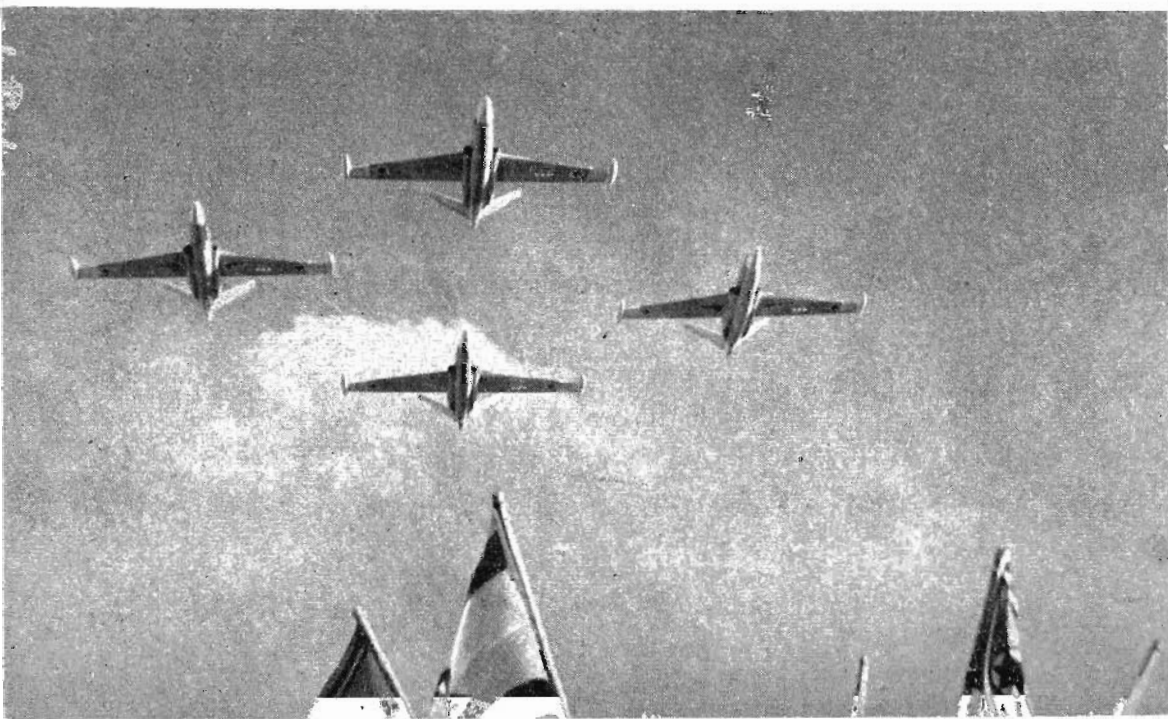
טיפוס: מטוס הדרכה דו-מנועי.

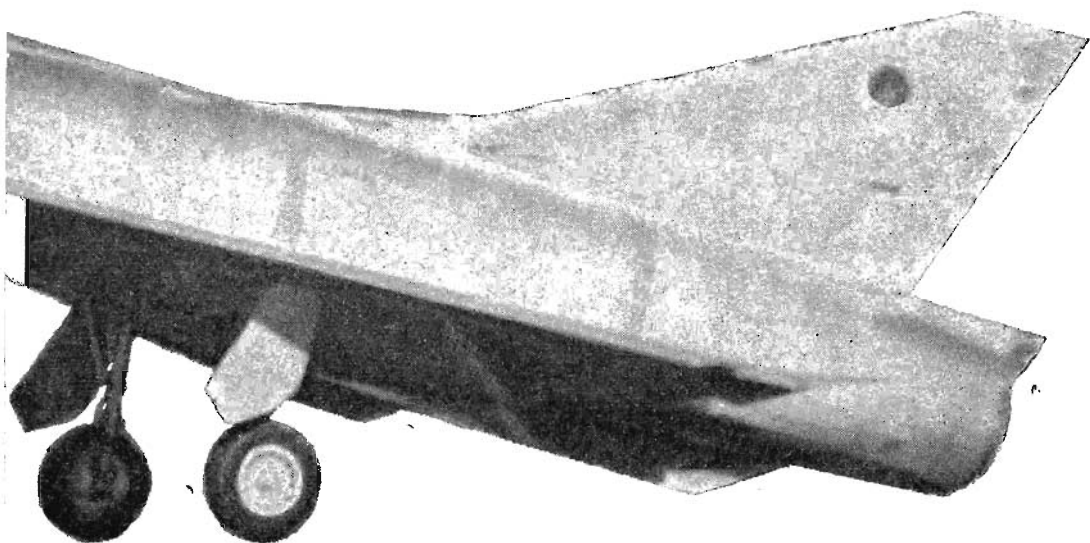
ארץ המוצא: צרפת.

מנועים: טורבומקה „מרבורה וו", דחף סטטי



למעלה: מטוס פוגה מגיסטר בטיסה; למטה: מטוסי רביעיית פוגות בשעת מפגן אווירי.





מירז

טייס ה"מירז" ראה את הלהבות הנפלטות ממנוע ה"מיג"

הופעתו של המטוס הזה, שמ-הירותו כפולה ממהירות הקול, גרמה להפתעה לסורים. כי שני המיראזים הגיעו תוך דקות ספורות אל מטוסי ה"מיג 17", הנחותים מהם מבחינת כושר הביצוע שלהם, עוד לפני שאלה הצליחו לצאת את שטח ישראל.

שניים כנגד שישה או שמונה? היתרון ב"מיראז" מול ה"מיג 17" נראה מיד לעין. הוא איפשר לטייסים הישראליים להיכנס לקרב, כל עוד הדבר נראה להם נוח מבחינת העליונות האווירית. אולם אם טייסי ה"מיראז" היו מגיעים למצב שבו היו נחותים מאויביהם — הרי מטוס כמו ה"מיג 17" אינו מסוגל להדביק אותם.

אולם שני הטייסים הישראליים לא הגיעו כלל למצב כזה. ה"מיג-

אף שהיריב שטס מולם היה נחות מבחינת הביצועים, ניתן לראות במפגש-האויר שהתקיים השנה בגבול הצפון בין מטוסי מיג-17 סוריים למטוסי מירז' ישראלים, מעין "הופעת בכורה" עולמית של מטוסי מאך 2 צרפתיים אלה. את המפגש מתאר סופר צבאי:

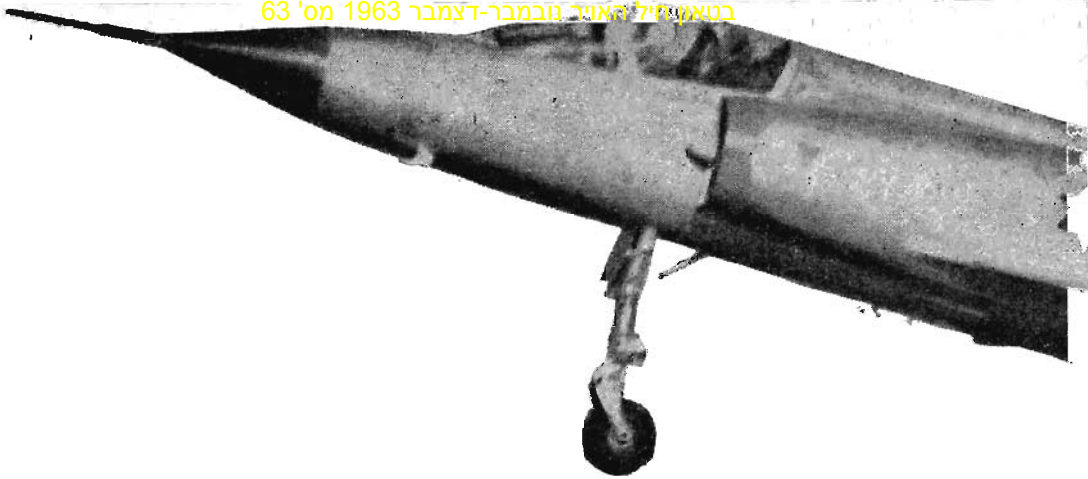
יאת הפעם הראשונה מאז שנה וחצי (מיכצע נוקיים) שהסורים ניסו לבצע גיחה כזאת בגבול הזה.

חיל האוויר גילה את המטוסיים הסוריים בעוד מועד, הזניק לעברם מיד מטוסי קרב — שניים כנגד הכל. אלא שהפעם היו אלה מיראזים.

מטוסים אלה יצאו ל"הופעת בכורה עולמית" בקרב אווירי, ש-כן המטוס הזה, שהוא מן החדישים בעולם, לא נתנסה בקרב אף פעם אהת קודם לכן.

התנאים האובייקטיביים בגבולה הצפוני של ישראל מהווים פתרון לסורים, אשר גם בעבר ניסו לא פעם לבצע גיחות מהירות מתוך תקווה, כי מטוסי היל האוויר יגיעו לגבול רק כשה"מיגים" הסוריים כבר יימצאו מעברו השני.

רק כך ניתן להבין כיצד הניסו פיענו לפתע אתמול בקרב 6 עד 8 מטוסי "מיג" סוריים ליד הגבול הישראלי-סורי בדרום מזרח הכנרת כשהם טסים בכטחון נייב, כנראה לטיסת צילום. היתה



רגע דרומה. לאורך חוף הכנרת, מעין-גב לכיוון צמח. בקלות רבה הגיעו ה„מיראזים“ לגובה של 32 אלף רגל כשהם משיגים על-יונות על המטוסים הסוריים, שלא חשו עדיין בדבר.

הם הבחינו בטייסים הישרא-ליים רק כאשר אלה פתחו עליהם באש. השעה היתה 17.34. „שני הצדדים“ היו אז מערבית ל„ה-אין“.

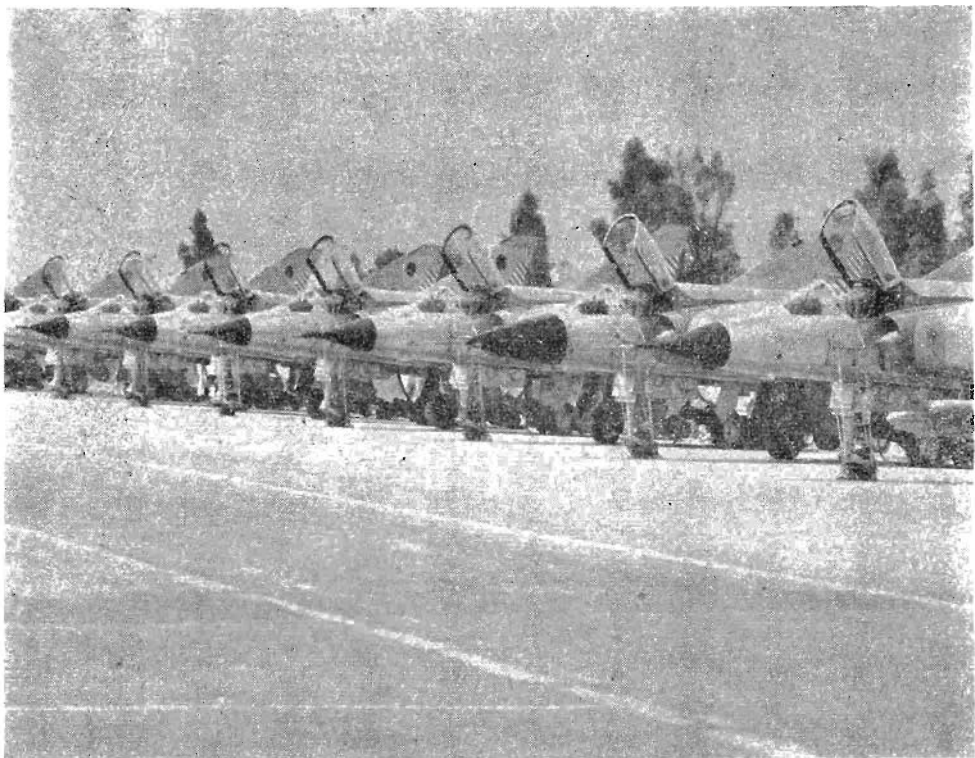
„אני לוקה את המטוס השמא-

לשניהם היה „מזל“. היה זה הקרב הראשון של שני הטייסים, שכל אחד מהם נשוי ואב לילדה. מפקד חיל האוויר האלוף עזר וייצמן נמצא ליד מכשיר הקשר כאשר שמע את קולם השקט של שני הטייסים אשר הודיעו, כי גילו את המטוסים הסוריים.

האלוף וייצמן נתן להם פקודה לפתוח באש. השעה היתה עתה 17.32.

המטוסים הסוריים טסו באותו

ביל“ — מס' 1 — היה טייס צעיר, ע., בן 26, יליד דאנציג, המשרת תשע שנים בהיל האוויר. בלונדי בעל עיניים כחולות, הוא מדבר באיטיות ובשקט. „מס' 2“ מ., היה מבוגר ממנו, בן 29, המי שרת 11 שנה בחיל-האוויר. אמר הוא: „זה היה הקרב האווירי ה-ראשון שלי. אתה יכול לשרת כל החיים בהיל האוויר בלי ש-תגיע לקרב אוויר. זה עניין של מזל“.



נס לקרב רציני. המיפגש כולו לא ארך יותר משלוש דקות. תושבי עמק הירדן יצאו לשמע היריות לחזות בקרב. הם גם מצ-או ליד מנחמיה שני מיכלי דלק של "מיג" עם כתובות ערביות. מיכלים אלה הושלכו עליידי המ-טוסים הסוריים כדי להקל על עצמם את המנוסה והם מוכיחים — גם לא"ם — כי אמנם חדרו הסורים לשטח ישראל. רסיסים שונים התפזרו בחצרות הקיבוצים, גרמו אף לדליקה קטנה. אותה שעה, בדגניה, נערך טכס נישואיו של אחד מטובי הטייסים של היל-האוויד על הדשא המוריק עם אחת מבנות המשק — אחותו של טייס. הטייסים הקר-ביים, שבאו לחוג את שמחת חב-רם, ראו את הקרב האווירי מן הקרקע ו, בעטו בעצמם" על שלא היה להם, "מול" להיות למעלה.

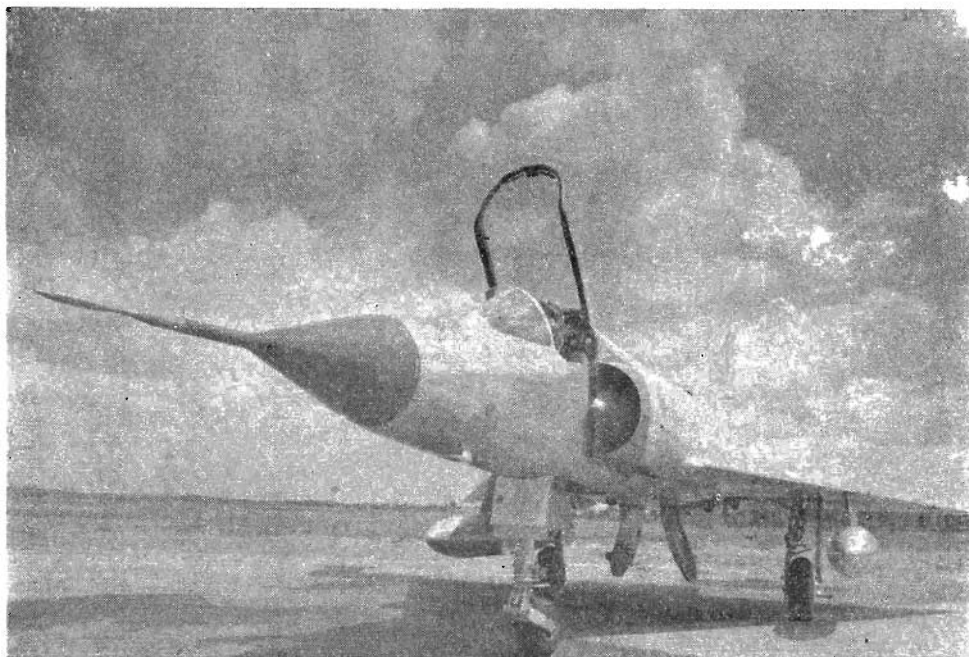
בסכנה, לכן מהיר לעברו כשהוא מזהיר אותו מפני מטוס סורי "שבא עליך ב-90 מעלות". ואמ-נם, המטוס הסורי ירה ב, "מיראזי" של "מס' 2". אולם, "מס' 2" ירה באותו זמן על "מיג 17" שהיה על הכוונת שלו. "ראיתי מיד", מספר "מס' 2", "מיני אש, התפוצצות קמנה, זכ-אילו חלק מן המטוס הסורי מת-פורר". הטייס הסורי הזה החל לצלול לעבר הרמה בעוד שאר חבריו נמלטים אל מעבר לגבול, כמיוון דמשק. הקרב כולו נערך בתותחים. ב-סך הכל פתחו שני הטייסים באש על שלושה מטוסים סוריים, שא-חד מהם לבטח נפגע קשה וק-רוב לוודאי שלא חזר לבסיסו, כאשר צילומי פגיעתו צולמו על-ידי ה, "מיראזי". מלבד יריות לא-מכוונות, לא ניסו הסורים להיכ-

לי" — קרא "מס' 1" — ,אני לוקח את הימני" — השיב "מס' 2". "מס' 1" פתח באש. הטווח היה בין 250—350 מטר, כך שהטייס הישראלי ראה ממש את הלהבות הנפלטות ממנוע ה, "מיג". אולם הטייס הסורי, "שבר" מיד — ו-התחמק מבלי שניתן היה לקבוע אם נפגע. אותו זמן — כל זה הוא עניין של שניות — פתח גם, "מס' 2" באש על מטוס סורי אחר בטווח-הים שבין 400—600 מטר. גם מטוס סורי זה, "שבר" וניסה להימלט. ואו פנה "מס' 2" לעבר מטוס סורי אחר שהיה קרוב אליו. במ-קום שישמרו המטוסים הסוריים על המיבנה שלהם — חגו עתה בבהלה ובחוסר-תיאום. ל, "מס' 1" נדמה היה לפתע, כי חברו שרוי

ממדים : מוטה 8.2 מ', אורך 13.4 מ', גובה 4.5 מ'.
ביצועים : מהירות מירבית (ב-11,000 מ') מאך 2.15, מהירות שיוט מאך 0.9, נסיקה ל-12,000 מ' — 3 דקות, סיג רום 29,500 מ', טווח במאך 0.85 ב-12,000 מ' — 1500 ק"מ.

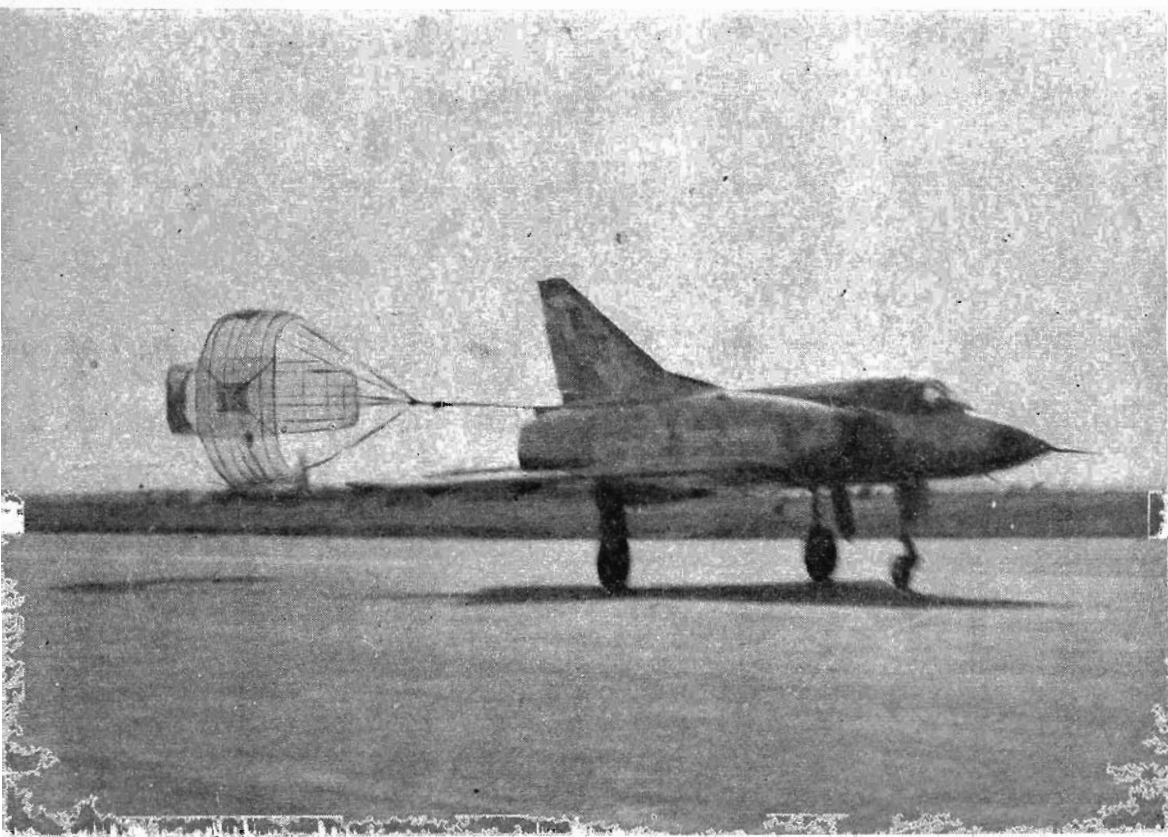
DASSAULT MIRAGE III C
דאסו מיראז' III C

טיפוס : מטוס קרב חד-מושבי.
ארץ המוצא : צרפת.
מנוע : סנאקמאק אטאר עם מבער אחורי, דחף סטטי 6400 ק"ג.





למעלה: קוון מטוסי מירזי; למטה: מטוס הקרב המהיר ועור במצנח בליחה בעת נחיתה.



המחלניקים

כאורייה הישראלית. כל מחלניק בחיל האויר הישראלי, בין שהנו פקיד, מכונאי, נווט או טייס, מהווה חלק מהגורם השני הקושר את כולם יחד. גורם זה היא התוצאה רבת ההצלחה.

מה הם ההבדלים ומה הנקודות המשותפות בין הדרום-אפריקאים, אנגלים וקנדים? מהו הטמון מ' אחורי העניבה האמריקנית רבת

העתונאי מונטי ג'ייקובס מצייר בדשימה זו, שנכתבה סמוך לסיום מלחמת זעמאות ב'1949, מספר דמויות „מחלניקות” טיפוסיות. המחלניקים כאו לישראל מחקומות שונים. יהיו אשר יהיו המקורות והסיבות שהביאו להתנדבותם, שני גורמים משותפים כמעט לכולם.

שנוכחותו כאן תביא תועלת איוו שהיא. ואמנם הוא לא טעה ב-הנחתו, כי בלי המחלניק — לפחות במה שנוגע לחיל-האויר אין לחלוק על כך שלא היה לבו כעת גוף צבאי יעיל, רב כוח ומרץ

האחד הוא — אידיאליזם, הרצון לעזור במלחמת הקמתה של מדינת ישראל. אף אם המחלניק עצמו כופר במניע זה, הנך יכול למצוא בדרך כלל שמסיבה זו או אחרת — הוא בא לישראל בסברו

כתצלום קבוצתי זה של טייסי פייסות הקרב הראשונה נראים, מימין לשמאל: שורה ראשונה — ביל זומרנץ, סיד אנט'י, ג'ק כהן, סי פלדמן, לי סינקלר, וויץ פירס; שורה שניה — מן, סיד כהן, עזר ויצמן (שהיה ישראלי יחידי בין המחלניקים), ג'קסון דויל, דיי ווילסון, סירז דנגוט, סנדי ג'ייקובס, רוך; שורה שלישית — רודי אוגרטן — בייקר, תק אלרוי.





בן גוריון מבקר בטייסת הקרב הראשונה. ליצור, מודי אלון ז"ל, מפקדה הראשון של הטייסת.

בהרבה, אך עד מהרה נמאסו עלי התיאורים מעוררי הרחמים של המחבר העני והרעב בעלית הגג וכדומה לו. וכן הצטרפתי לחיל הצי, לא רק כדי שאוכל לנסוע, אלא גם כדי לקבץ מעט מעות בצרורי הנקוב.

אהרי שג'ק גמר בלבו לפעול לפתרון בעיית הנדחים החליט לר- אות תתילה את אמריקה ובילה חדשים רבים בסיורים בכל ארצות הברית. הוא עזב את אמריקה ב- אביב 1948 והגיע לישראל כעבור

תה רבת רגש והבנה, בנגוד גמור לרושם הכללי שהוא מנסה ליצור, זה של אדם רודף הרפתקאות. „הצטרפתי לחיל האויר הישראלי בסברי שבדרך זו איטיב מכל ל- עוזר לפליטים“, העיר בפשטות. ג'ק רכש נסיון ראוי לשמו כ- קשר בחיל האויר האמריקני, אליו הצטרף ב-1943. אחרי שהשתחרר, עסק כשנתיים בכתיבה, אך יצי- רותיו לא זכו לפרסום ונעזרמו ב- מגרות שולחנו. „היה זה אוקיי“, אמר, „מאחר שידיעותי נתעשרו

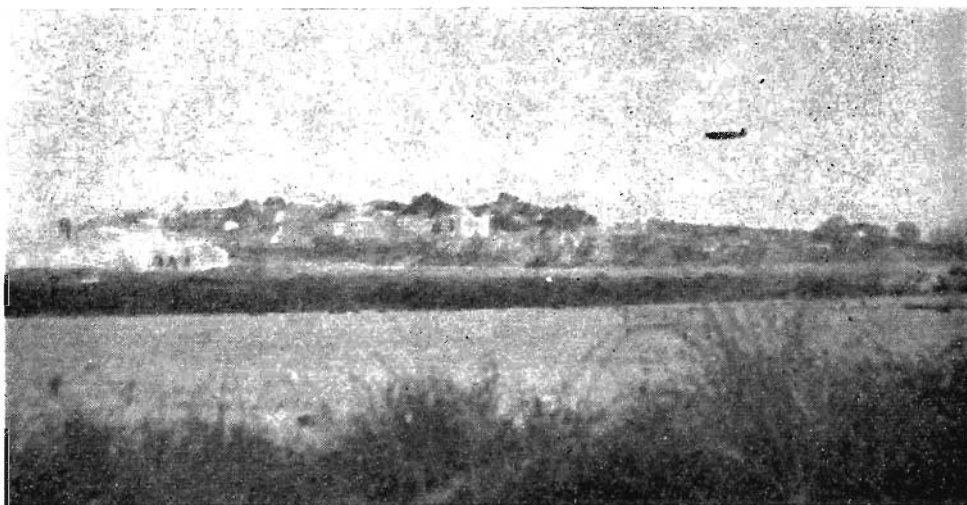
הפאר, הדיאלקט האפריקני (שה- דרום-אפריקני אוהב להשתמש בו כשברצונו להביא במבוכה את ה- עומדים לצדו), הזרות והקריירות האנגלית המסורתית והספורטאיות והעליוות הקנדית?

ג'ק ק. — המינים האמריקני

ג'ק ק., יליד ניו ג'רסי, הוא אלחוטאי-אויר: גבוה, צנום, כבן 25. הוא אומר בטון מתריס ומת- נצל כאחד שמטרת חייו הראשית היא חפוש אחר נסיונות וסנסציות חדשים. אחר, כמי שמצפה לדברי כבושים ונזיפה: הוא מסביר: „כפי שהנך רואה הנני סופר, או נכון יותר — הנני מנסה להיות כזה, ולכן אנכי תר אחרי נסיונות וסנסציות חדשים כדי שאוכל ל- תארם בכתב לאחר מכן.“

אם כי היה זה אחד המניעים העיקריים שהפעיל את החלטתו ל- בוא ארצה, הרי מניע אחר, לא פחות מכריע מהראשון, היתה ה- כרתו שברצונו לעשות משהו לעזרת הנדחים. כתוצאה מיצר ה- נדידה הטבוע בו ואפיני לו כל כך, הצטרף לצי המסחרי האמרי- קני ב-1947 כקצין רריו. והשתתף ב-3 נסיעות לאירופה ולמזרח ה- קרב. תגובתו לבעיית הנדחים הי-

טייסת הקרב הראשונה מתאמנת בתקיפת מטרות קרקע. דוב טייסה היו „מחלניקים“



הודש, ברווחו שוב פעם, בהז-
דמנות זו, את יצר המסעות שלו
ע"י בקור בכמה מארצות אירופה,
בדרכו לארץ. הוא היה הראשון
מאנשי המטוס שירד ארצה.
„חפצתי, לא רק להרגיש את
טעם דריכת כף רגלי לראשונה
על אדמת המולדת“, אמר בצחוק,
„אלא אף לזכות בכך הראשון
מכל הבאים יחד אתי!“ כאחד
מרמי המעלה ביחידת התובלה
האווירית, יש לו אפשרויות רבות
מאוד למצוא פורקן לאהבת „הסנ-
סציות החדשות“ שלו. הוא הש-
תתף בטיסות הראשונות להובלת
אספקה לנגב, כמו כן בפעולות
„10 המכות“ במשך שבוע הקרבות
בנגב, בין 15-22 באוקטובר.
„היה זה נסיון מדהים ממש“ אמר,
„אין מלים בפי לתאר את ספורי.
איני סבור שקיים אפילו אחד מ-
אתנו — על אף אנהותינו ורטרי-
נינו — שלא הרגיש עמוק בלבו

שביעות רצון רבה מפעולות ה-
שבוע המיוחד ההוא“. כשנשאל
אם הוא מתכוון להשאר בישראל
לאחר המלחמה, השיב בלאו הריף.
בהודעתו שנמשך לקסם חיי הקי-
בוץ, הדומה כל כך ל„אוטופיה“,
אמר: „אעפ"כ הנני מרגיש שאין
ביכולתי להשריש את אילן חיי
במקום קבוע אחד. הנני מתכוון
לחזור הביתה ולסיים את הספר
על ח"א שהחילותי לכתוב כאן.
לאחר מכן בדעתי להמשיך נדוד
ולרכוש נסיונות חדשים, מאחר
שלפי עניות דעתי זוהי הדרך
היחידה שבה אוכל לעלות לדרגת
סופר ממש. איני שואף להשתרש
בשום מקום. יתכן שהנך מניט
עלי כעל רודף סנסציות“. רבים
מהמח"לניקים, חברי ג'ק לעבודה,
וקרוב לודאי גם צברים רבים,
סבורים שהערכה עצמית זו היא
מופרזת במקצת בשלילתה.

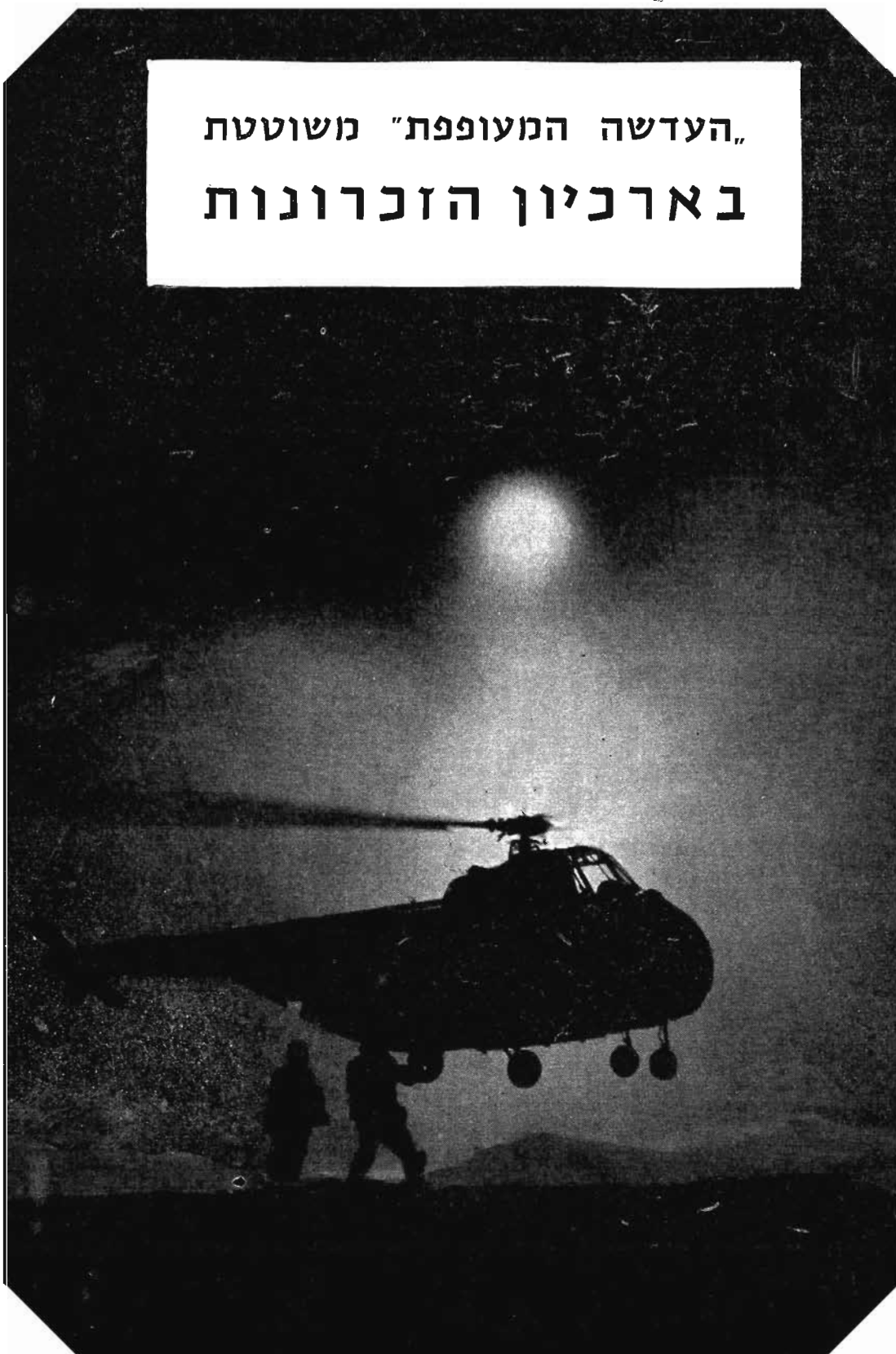
ריי — מפקד המפציץ
ריי, מאפריקה הדרומית, בעל
עבר שונה מזה של ג'ק. בגיל
10 כבר היה חבר בתנועת נוער
ציונית, אם כי הוא יצא משם
עד מהרה. על אף הכחשתו ש-
הושפע ממנה במידה איזו שהיא,
קל לגלות אצלו חמימות והערכה
עמוקה לארץ זו, רגשות שודאי
טופחו וניזונו דרך נימלי העבר
הגסטרות. ריי נמצא כעת ב-
ראשית שנות העשרים ומגלה תת-
להבות, הגינות ורגש חם. אחד
מהדברים שעוררו את רגשותיו ב-
אלה הימים הוא מכתב שנשלח
אליו ע"י מפקד שטח נצור, ל-
מקום שם עזר ריי להעביר אס-
פקה. „לא אוותר על המכתב בכל
מחיר“ — אומר ריי, „ביחוד מ-
אחר שהארם שכתבו — אחד מה-
אישים הנאים ביותר שפגשתי אי
פעם, שפיקד על אנית מעפילים
(המשך בעמ' 105)

ט ו ס

אליתוליה

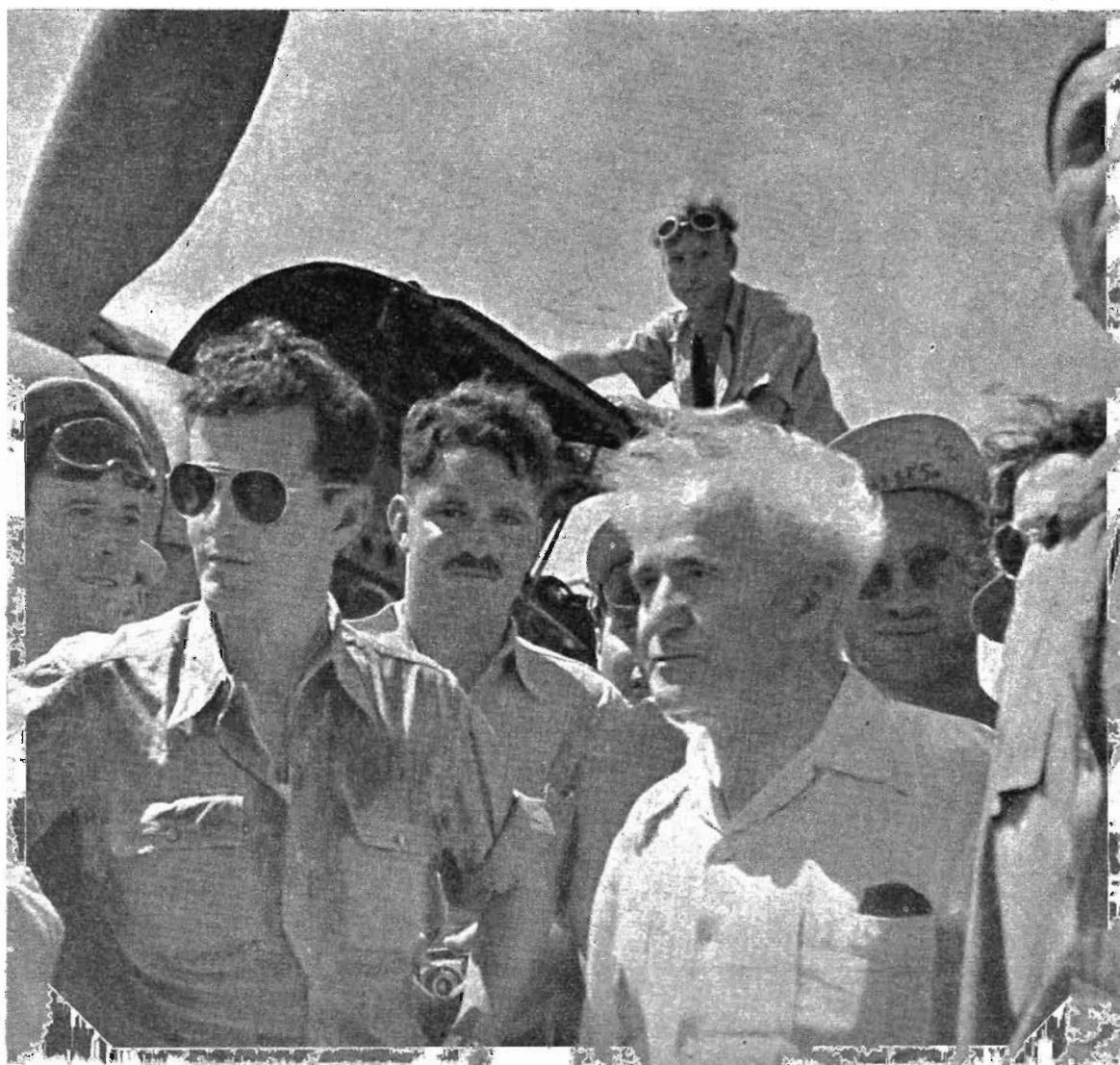
Jets

„העדשה המעופפת“ משוטטת
בארכיון הזכרונות



„אלבוס-זוטא" זה מורכב מתצלומים נדירים ששלינו מתוך ארכיוני החיל, תצלומים המעידים על תקופות שונות בתולדות חיל-האויר, תקופה תקופה ואני שיה — תקופה תקופה ומטוסיה. הם מעבירים לנגד עינינו רגעים אופייניים: מלחמת העצמאות, כאשר נהגו לרשום מטרות ותאריכי מבצעים על תקרת ה„בונקר" בעשנו של נר דולק (ראה תצלום משמאל); תקופת הביניים בה התעצם חיל-האויר והחל מפעיל סילונו הראשונים; מפגשים ראשונים בין מטוסי-סילון ישראלים למטוסי-סילון מצריים שניסו להסיג את גבולותינו באויר; מלחמת סיני בה מוצו פירות ההכנות הממושכות והחיל הוכיח כי אכן מהווה הוא את „זרוע המחץ הארוכה של צה"ל"; ועד ל„מירזים", בני המאק-2, המופיעים בעמוד האחרון.

דוד בן גוריון מבקר בטיסת-הקרב הראשונה, לידו, מודי אלון ז"ל, מפקדה הראשון של הטיסת



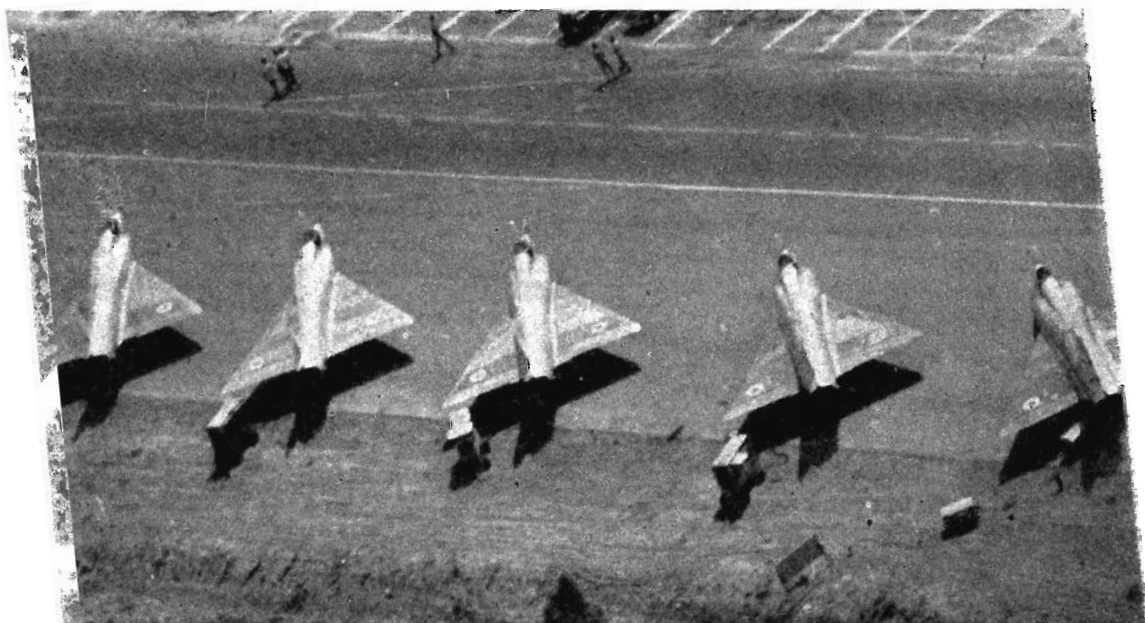


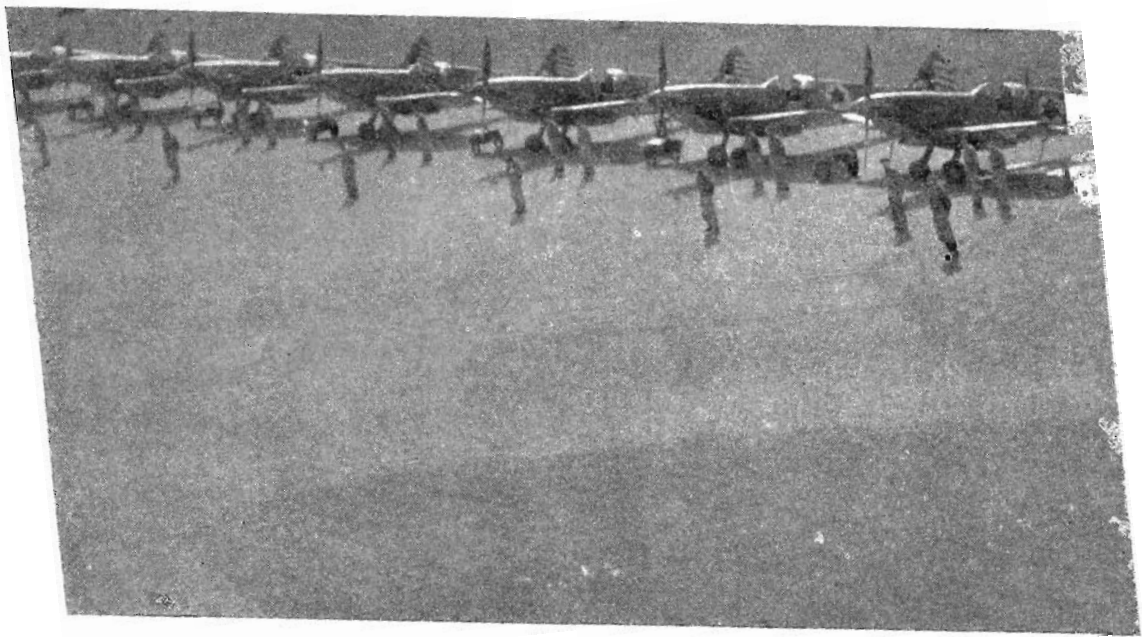
וישום תאריכי נובצעים
בנר עשן דולק [1948]





ספיטפיירים - 1949





נובמבר - דצמבר 1963

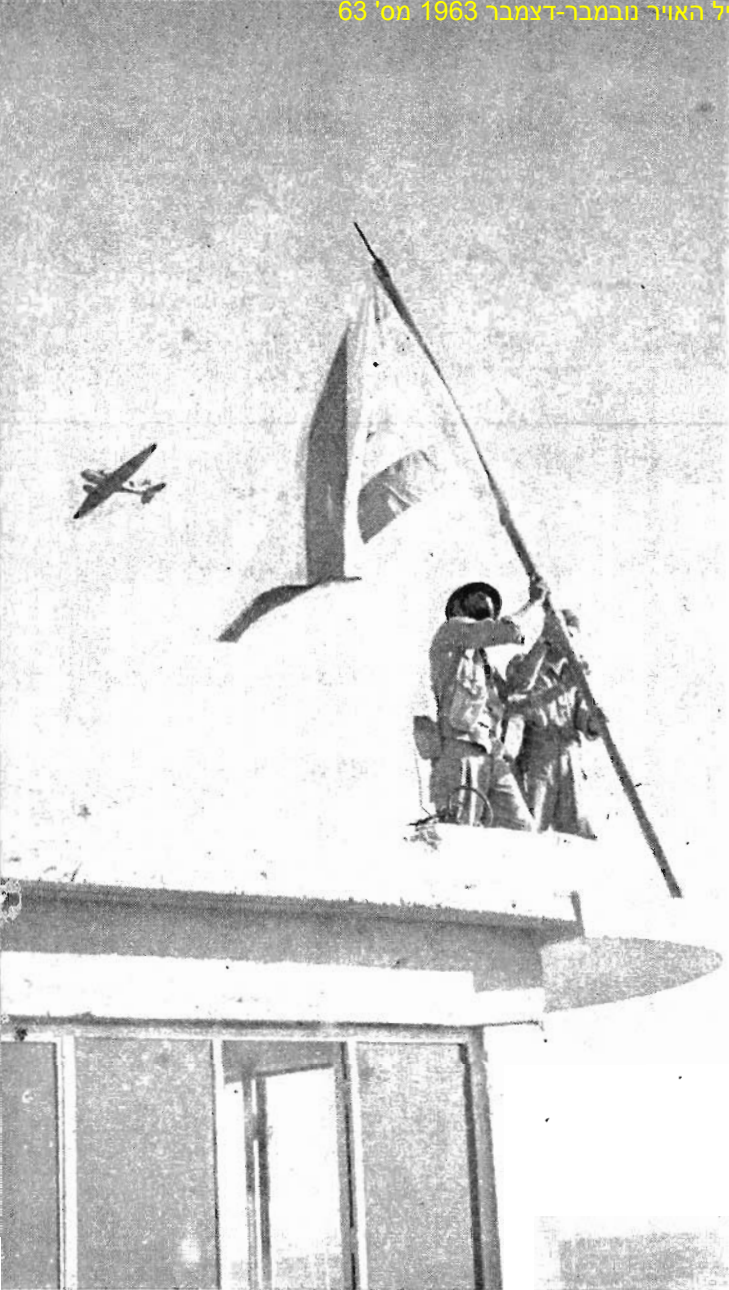


סיני: ה"פייפרים"
הקטנים מקיימים
הקשר עם כוחות
הקרקע בכל מקום

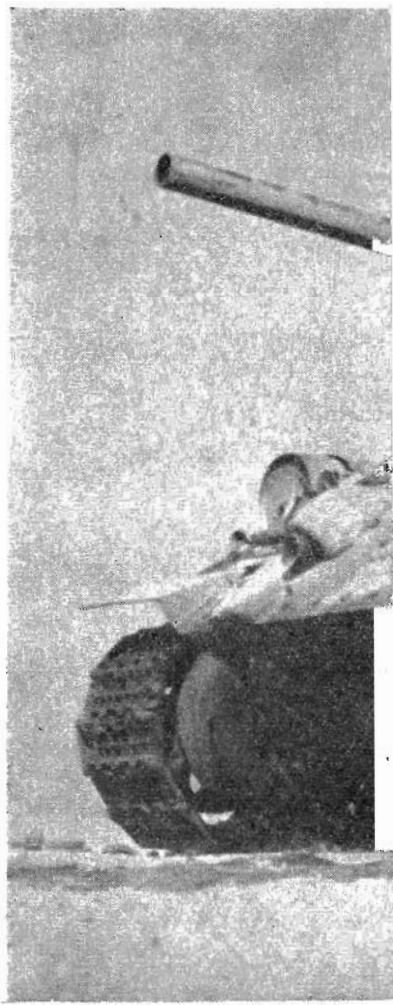


סיני: מתוצאות מבצעי חיל האויר

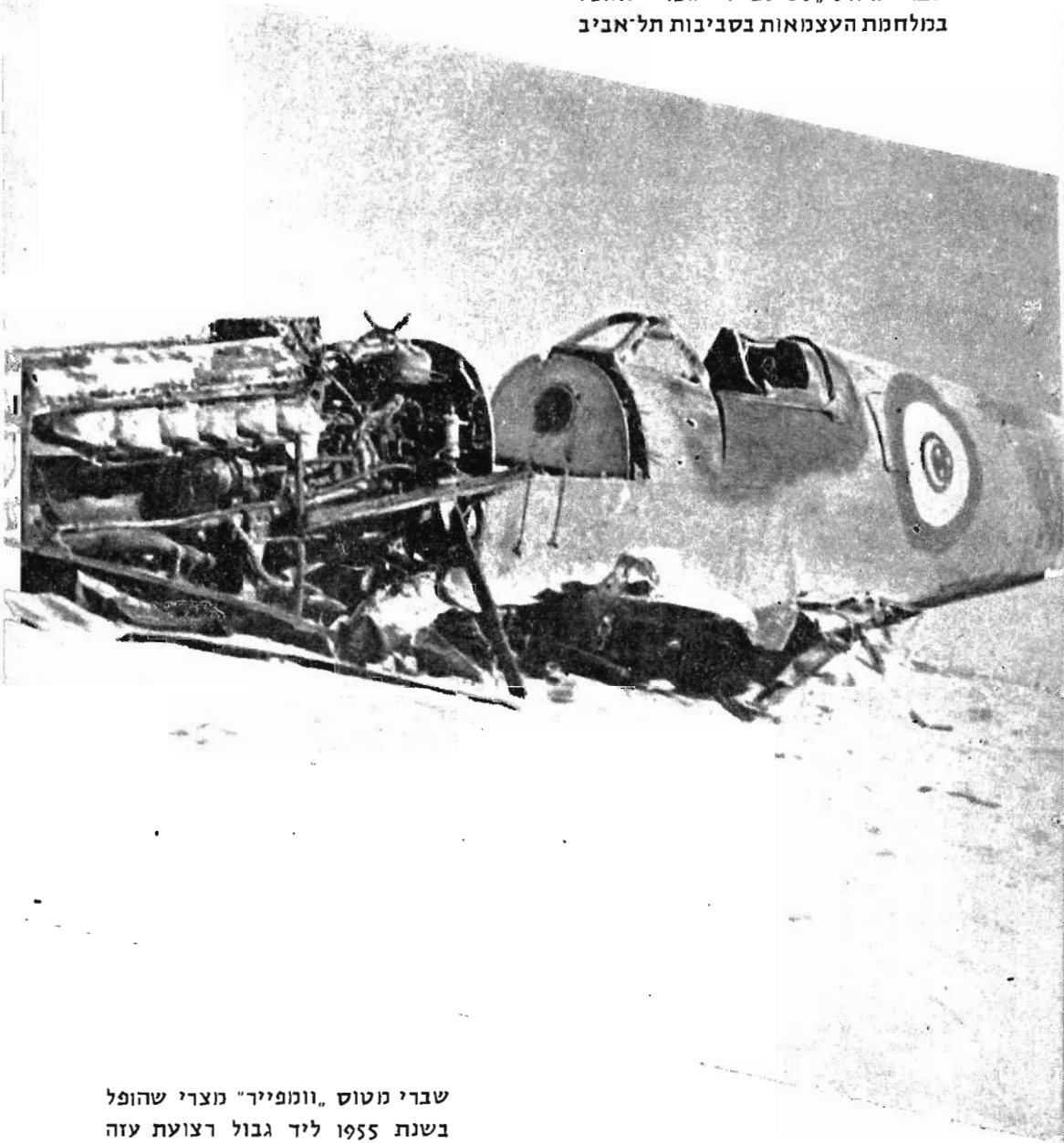




סיני: מטוס „דקוטה“ חג מנועל
בשעת הנפת הדגל בשום־אל־שייך



שברי מטוס „ספיטפייר” מצרי שהופל
במלחמת העצמאות בסביבות תל-אביב



שברי מטוס „וומפייר” מצרי שהופל
בשנת 1955 ליד גבול רצועת עזה

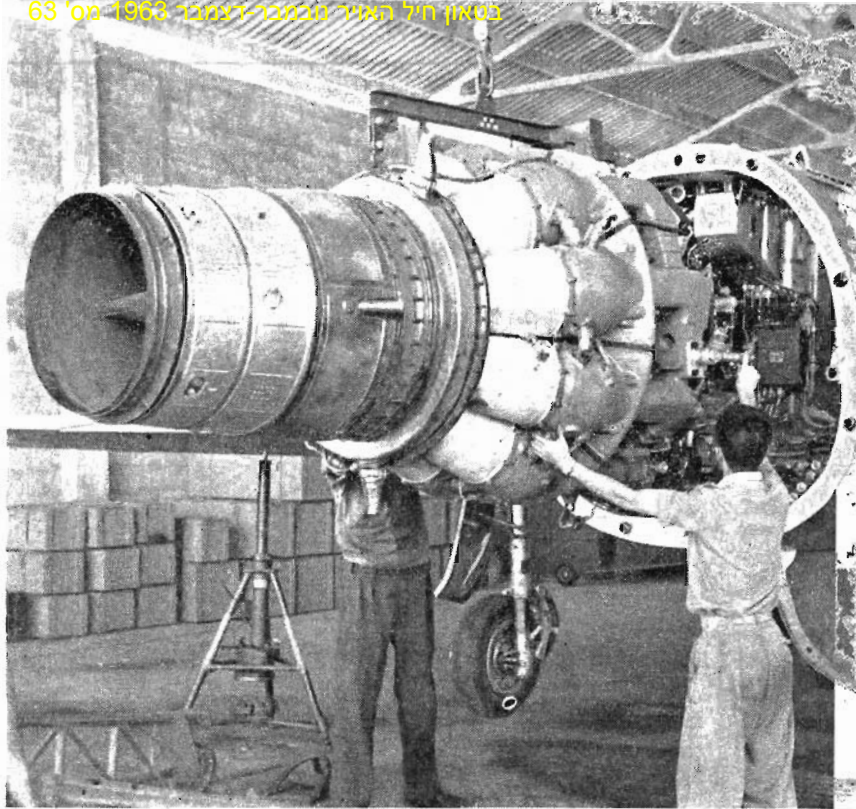




שיתוף פעולה קרקע אויר

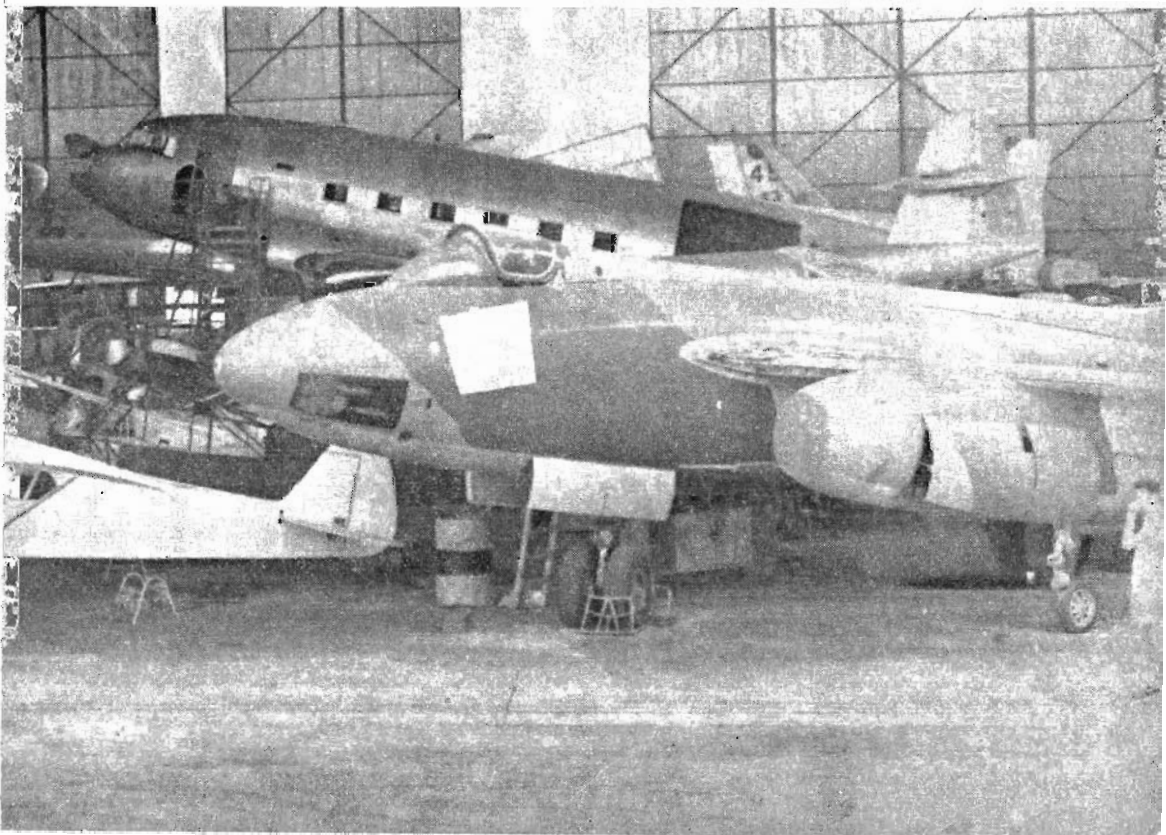


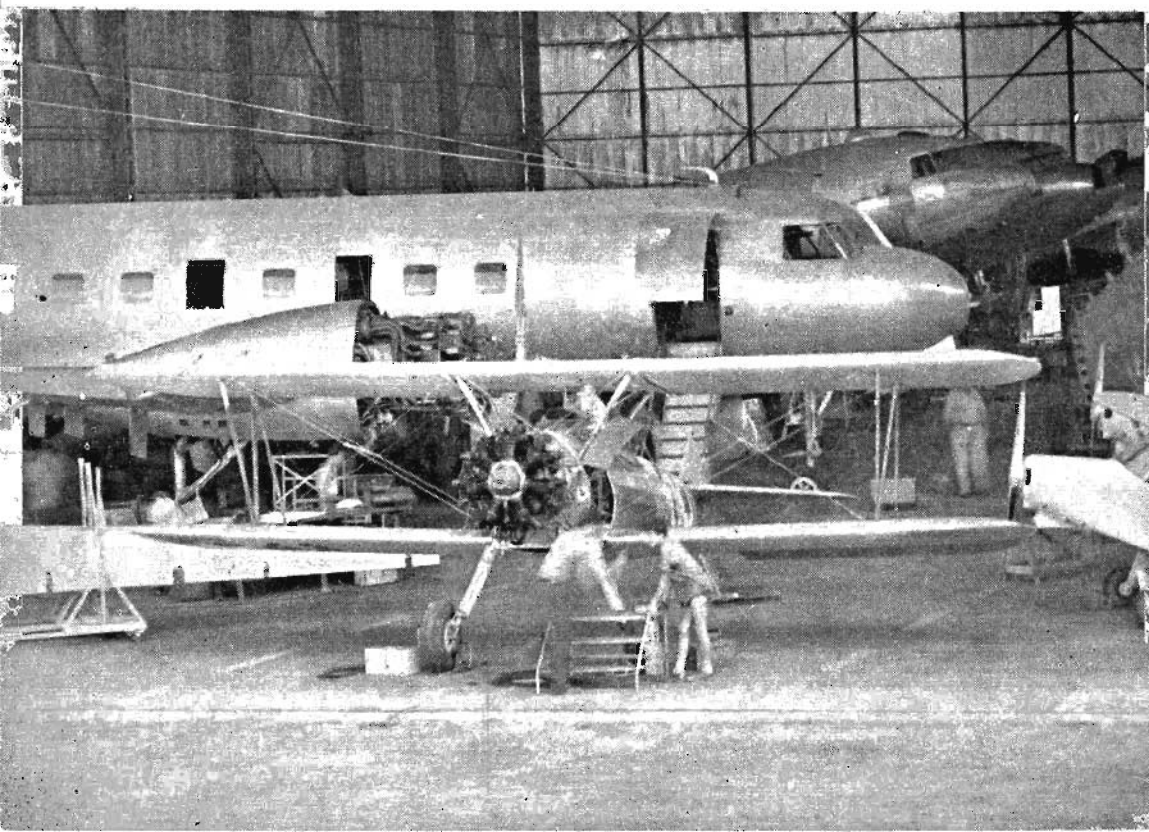
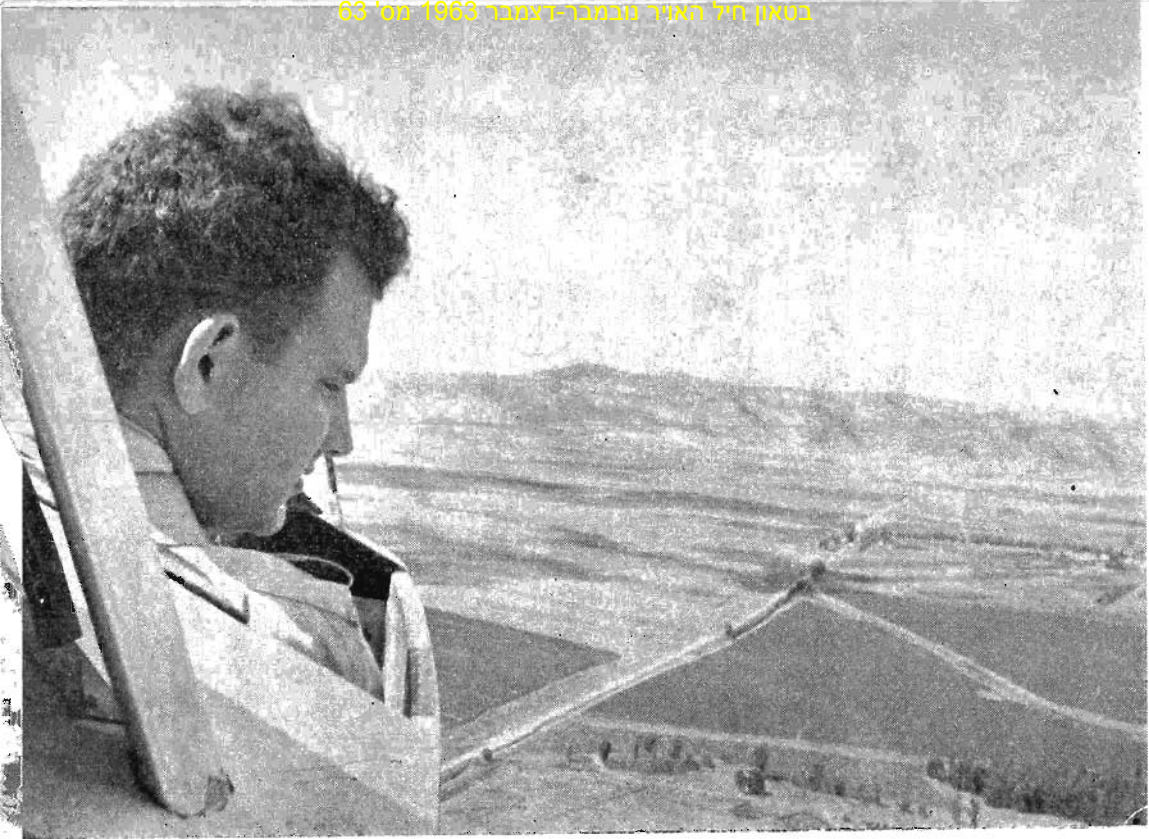
→
החלפת
מנוע



←
ללא
מנוע

„מופגש רעים“ במוסד.

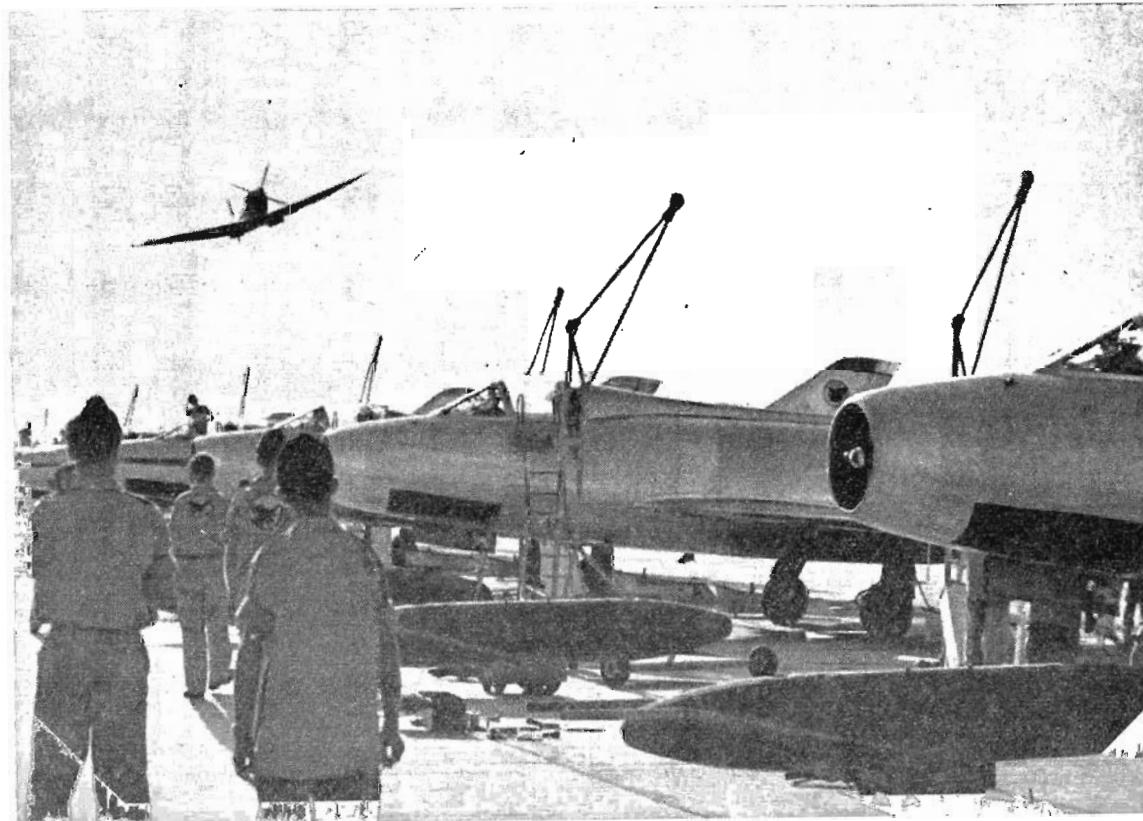


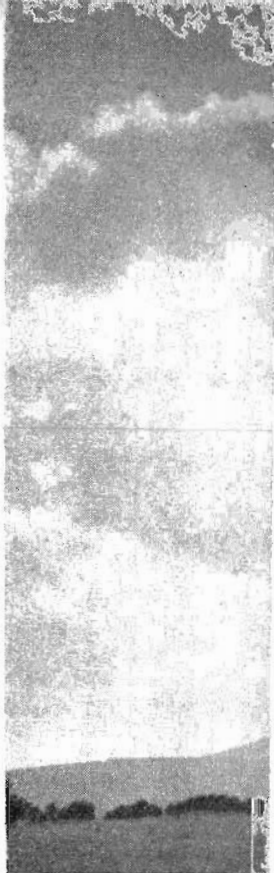




למטה: „רסיס זכרונות“ מעופף

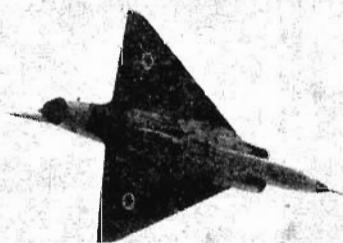
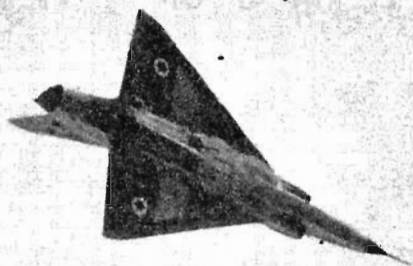
למעלה: הצנחה



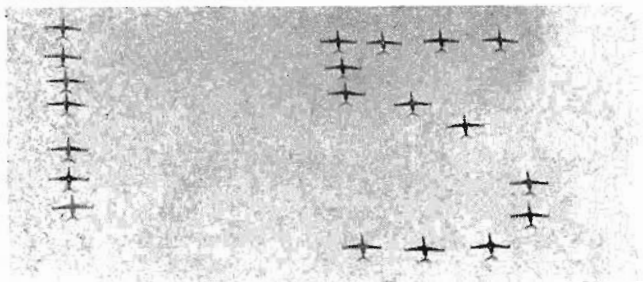


משמאל: רשמים

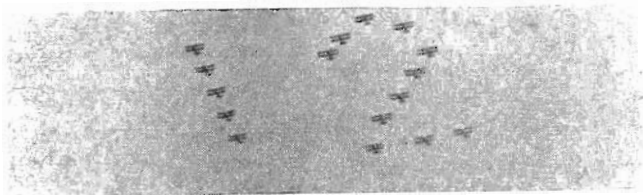
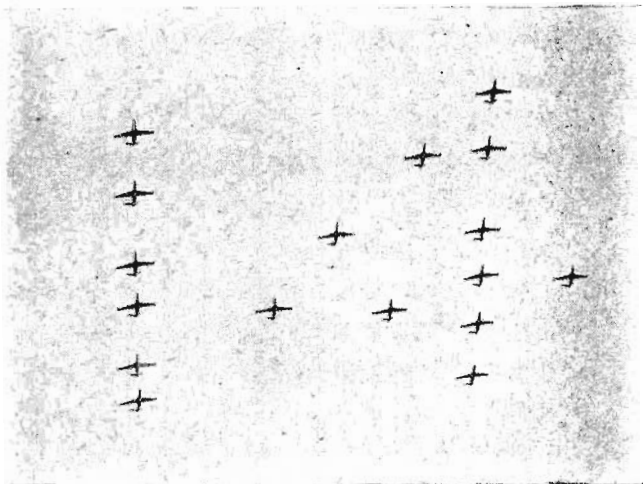




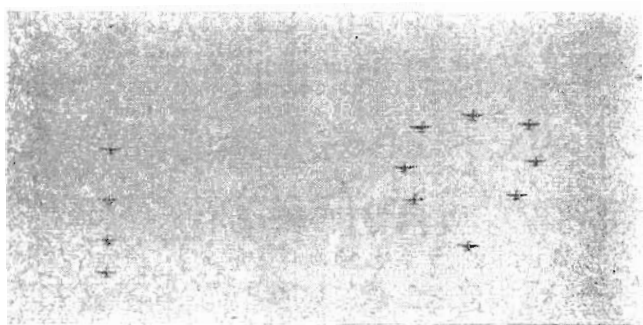
מבני מטוסים רושמים שנים



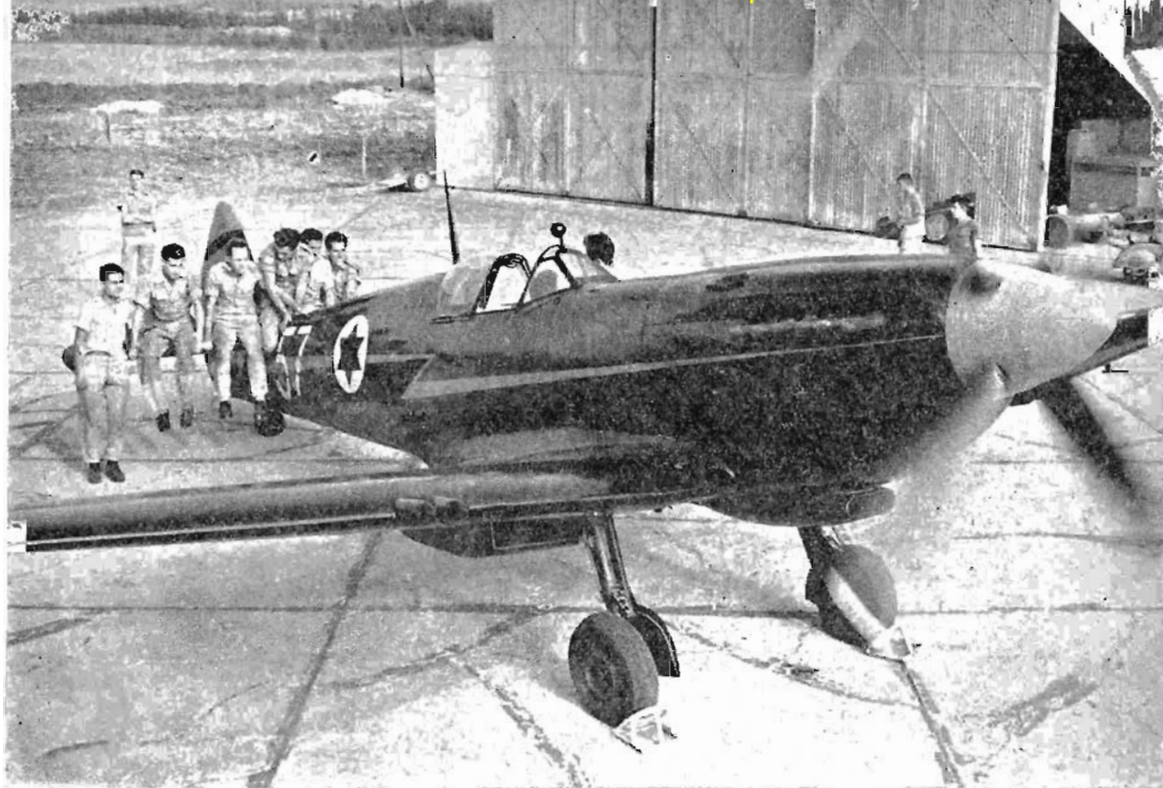
מבנים המורכבים ממ־
טוסי פוגה מגיסטר
רושמים ברקיע את ה־
מספרים 15 (למעלה)
ביום העצמאות ה־15,
14, שנה קודם לכן.
מבנים אלה מסובכים
למדי ועל הטייסים ל־
שמור על רמת דיוק
גבוהה בעת טיטתם ב־
מבנים



בשנה ה־12, מרכיבים
את המספר מטוסי אי־
מון ראשוניים מטיפוס
סטילמן. מספר המטוֹ
סים 16 ..



בשנת העשור למדינה
רשמו את המספר בר־
קיע מטוסי מוסטנג.



מטוסי „העליה השניה“

מאת יעקב טרנר

הנה ל„ספיט שחור“ זה דבקנו ולא נרף (בינינו לבין עצמנו, אט לא עזר ויצמן, היה ה„ספיט“ הזה רובץ כבר מזמן ב„מוזיאון התעופה“ אי שם בלונדון). המכונאים יושבים על זנב ה„ספיט“ המונע ואינם נותנים לו להתרומם, זהו נוהל קבוע עוד

היחיד שנתר בחיל האוויר ויש אומרים שבריטניה הציעה למדינת ישראל 25,000 ליש״ט תמורת האתר ההיסטורי רוב הערך לבריטניה. אלא שגם לחיל האוויר שלנו יש קצת רגשות אל מטוס זה ומעניין, עד כמה שאנחנו ממעיטים לשמור על מסורת.

(למשלה)

ה„ספיט“ ההיסטורי יוצא לאורור — אחת לכמה שבועות ישנה התרוצצות והתרגשות בבסיס השמועה עוברת ממשד למשרד וממוסך למוסך „היום מאוררים את ה„ספיט השחור“.“ ה„ספיט השחור“ מספר 57 הוא

לא פעם, כשאנו מציצים מתוך חלון ביתנו לאוויר השמים לשמע רעש מנועי מטוסים אנחנו מגלים את ה„מיסטר“ ואולי את ה„מירז“ המהיר. טבעי מאוד לנו שיהא זה אחד ממטוסים אלו, יתכן ויהא זה דווקא ה„ווטור“, אך עדיין אין בכך משום המיוחד.

✱

ככל האדם — גם אנו. זכרוננו טוב ויעיל באשר לדברים שזה עתה אנו עוברים על פניהם או חיים בתוכם.

לכן, כשלפע איתה מגלה שמדינת ישראל בת 15 שנה וחיל האוויר הישראלי הוא בן אותה גיל, אתה תוהה?

רגע, הרי אתה טייס לא זוטר במיוחד, אם כי לא מותיקי הותיקים, טייס של דור הסילון — שלא הכיר ולא ידע את כל מטוסי הבוכנה של תקופת מלחמת העצמאות וטרום „סיני“. מה לך בוכנה ומה לך פרופלור, מה לך „מקבע סבובים“, וקרור מנוע, מה לך ולאותן „מחלות“, מנועי הבוכנה, מה ידעת על אותן 4 שעות

(למטה)

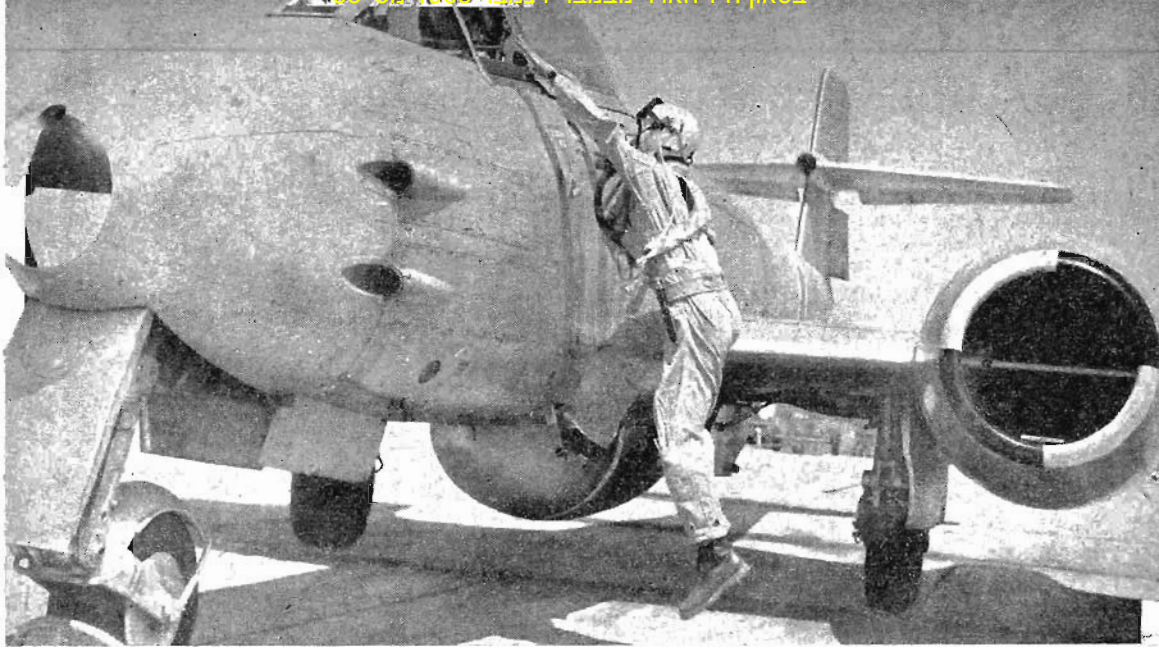
רחיות ומי לעבר האפשרויות שחיל האויר מעמיד לו. אחד מור תיקי הזאבים, מלוחמי מלחמת העצמאות ומלחמת עולם ב', עור מד קצוני משמאל קדימה, יד שמאלו בכיס, זהו ג. הידוע שעל ברכיו התחנכו כמעט כל טייי סיו הותיקים של חיל האויר. לשעורי זהו המטוסים שלו היה אפקט של הצגה מעולה ושעור שלו היה בבחינת דבר שאין להחמיצו. פעם רצה להדגים בפנינו את חשיבות זהו המטור סים באויר, בסלנג המיוחד המ' וותר על אותיות קשור ומלות חבור הוא מספר בהתלהבות:

ה-B-17 מחסן פצצות מעופף— ככל שהיום הולכת המגמה ומצ' טמצמת לכוון המטוס החד מר' שבי, כך אז, היה עיקר כוחו של מטוס במספר אנשיו הרב, במס' פר עמדות התותחים ובכח האש. למהירות המטוס היה ערך אמר' נס, אך כח האש חיפה על חר' סר הקשרים על מד המהירות. משך השנים, יצאו ה-B-17 מן המחזור ושייריהם פזורים אישם באחד מבסיסי חיל האויר, אנשי הצוותות התפזרו לכל עבר. מי לעבודה אזרחית לא תעור תנית, מי לטיסה בחברות אז-

מהימים שה"ספיטים" היו רבים יותר מאשר אותו, "ספיט" בר' דד, זכר לתקופת הספיטים. הי' חידי המטיס אותו בחיל האויר הוא עזר ויצמן. באחריות אי' שית באשר לשלמות ה"ספיט" וכשירותו נושא ארה המפורסם. המטוס הבודד של היום מב' צע בצועים שה"ספיטים" האחר' רים לפני 10 שנים לא הגיעו אליו והכל בזכות הטפול האישי, צבע הלק המבריק ובדיקות יסר' דיוות ואבהיות. חסר לארה שעי' זו יגלה רשום של צפור הולפת על פרספקט החופה, וארה יר' דע את זה-



✱ טיסה כשמיכלי הדלק אינם מתרוקנים, על קרבוסטור, ועל מערכת השמון? מהירות מקסימלית 250 קשר? מה זה? היום זאת מהירות נמוכה מאוד. גובה 20,000 רגל, שיא הרום? היום זהו גובה ממוצע לכל תרגול ובצוע. תוך העבודה, המאמצים, המחשבות על איך לבצע יותר טוב ויותר מהר תוך השגרה היומית של נוהלי עבודה חדשים, הרגלים של תקופת סילון, נדחקים לתוך הלב הזכרונות והסיפורים, האגדות על דור הבוכנה, על שלהי 1950 ועל ערב מבצע סיני 1956. על חיל אויר שמהירותו המקסימלית הממוצעת היא 250 קשר, לעומת ממוצע של 1.3 מך היום בשנת 1963. חיל אויר נולד כילד בוכנתי, התפתח כנער סילון ומי יודע לאן מועדות פניו. היום כשמזכירים את סוף התעופה הצבאית עם התפתחות הטילים והרקטות אינך יכול שלא להזכר ברטט בימים כשמטוס היה מטוס, וכשקרב אויר היה קרב אויר.



כמה שנים טובות — ה„מירז“.
דבר אחד לפחות לא ניתן לי
טול מה„מטאור“ — את זכות
הראשוניות. הסילון הראשון של
ישראל.

★

(ושמאל, למטה)

עזר מתקשר ב„ספיט השחור“
המפורסם שלו, אחד ה„ספיטים“
האחרונים כיום בעולם הממשיך
לטוס עשרים-יזכמה שנים לאחר
„הקרב על בריטניה“ שים לב
לברק המסנור, תוצאת שפשופים
הברקות בלתי פוסקים.

ותשקוט הארץ שנה וחדשיים
עד בוא סיני.

★

(למטה)

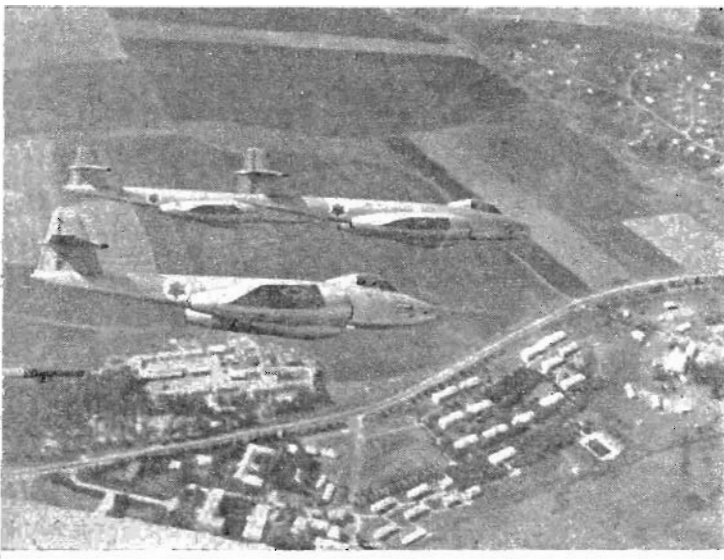
שלישית „מטאורים“ בפניה
שמאלית מעל המולדת —
היום כבר לא מצלמים פוזות
מסוג זה. עדיין מחבבים מאד
את המבנה המשוך של ראש
החץ אבל משך הזמן העבירו
את הפוזה הנ"ל ל„אורגנים“,
ל„מיסטרים“ וכי. ועכשיו ישנו
כבר מטוס חדש שקנה את הז'
כויות על הצלומים הנ"ל למשך

„אתה טס בנגב על יד הגבול,
המטוס שלך „ספיט“, פתאום
בא אוירון אחר. אתה אומר לא
נורא — פיורי, לא מסוכן, אתה
מצפצף, אתה מבסוט, פתאום—
אוי ואבוי, זה לא „פיורי“, זה
„מטאור“. אתה בוכה למה לא
שמעתי בשעורים של המדריך.
המדריך רצה לעזור לי, אבל
עכשיו אין מה לעשות, ה„מט-
אור“ זה אוירון מצויני. יפה היה
מסדר כנפים, חבל!

★

(למעלה)

הסילונים מתחילים לזנק —
המטאור הוא ראשון לסילוני
ישראל, אנגלי, לא נוה במיוחד,
אך עדיין במלוא אונגו, ה„דקר-
טה“ של מטוסי הקרב. המטוס
שעשה היסטוריה בתקופה שבין
מלחמות הקוממיות וסיני, אלוף
המפגשים עם ה„וומפיירים“.
שנה וחדשיים לפני „סיני“,
נפגש זוג שלנו ברביעית, ו„מפי-
רים“ ובקרב המתפתח מופל
אחד מכפולי הזנב. המצרים לא
היו בטוחים אם אלו הן התוצ'
אות ויחסי הכוחות, אי לכך הם
שולחים יומיים לאחר מכן ב-1
לספטמבר 1955 עוד רביעיה לא-
זור זיקים-כרמיה, זוג „מטאור-
רים“ מוטסים ע"י א. י. ומס-2,
י. צ. פוגשים בהם בגובה נמוך
ותוך פניה חדה אחת מרביץ
א. י. שתי צרורות, צרור לכל
מטוס והשניים מעלים עשן בואדי
החולי למחצה כ-3 ק"מ מגבולנו
עם הרצועה, בשטח ישראלי.





ל,ספיטים" לא שפר המזל באשר לחיל האוויר. במלחמת ה" עצמאות גנבו ה,,מסרשמיטים" את ההצגה ובתקופת היובש ש" בין מלחמת הקוממיות וסיני הם משמשים כמטוסי מעבר אל ה,,מוסטנג" וה,,מטאור". מסת בר שלאחר הכל נשאר עיקר גדור לתו בבריטניה, בהגנה ההירואית על האי. מספר במצעים לא קטן של ה,,ספיט" נשארו עלומים עד היום ויתכן ומאחורי אותו מס" וזה ישנן עלילות גבורה שה" היסטוריה תגלה אותן משיתחו הארכיונים.

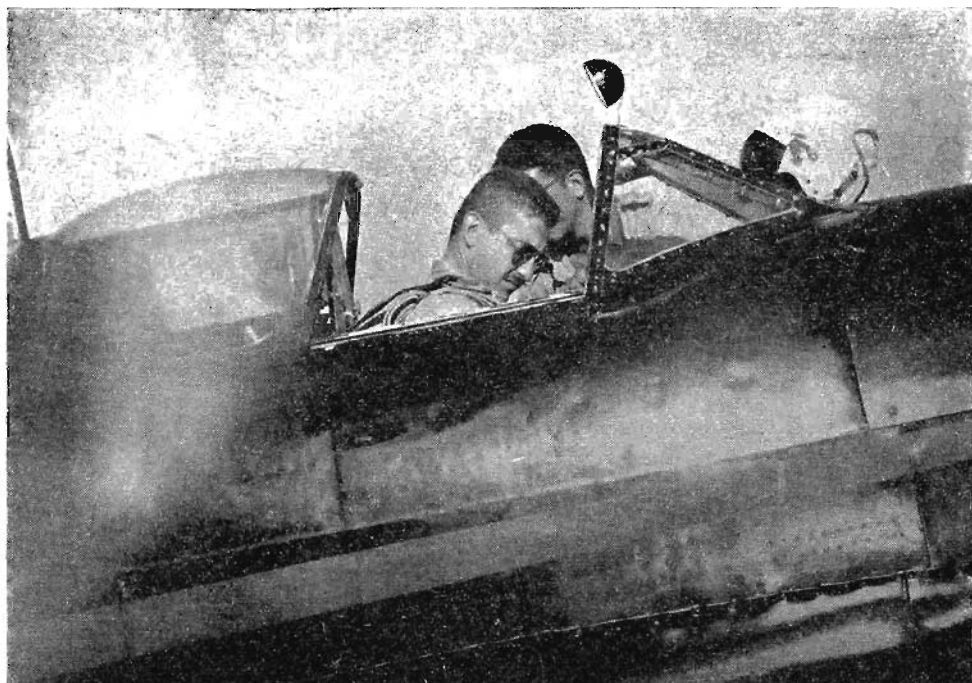
*

(משמאל)

הגבורים העייפים. — המהנ" דס וגרומק אנשי ה,,מוסטנג" ש" גמאו מאות קילומטרים על סוס זה של מלחמת עולם ב', ביום, בלילה, בים וביבשה. אין מה לדבר — רואים בפניהם שזה היה קשה. ה,,מוסטנג" — גבור סיני, הכה בשריון וברכב מצרים מכה גדולה, אך מאידך הוכיח שהנה הולכת וחולפת תקופה, הבוכנה חייבת לעבור מהעולם. מטוסים מקוררי מנוע, ע"י נוזל קריר, הם פגיעים ביותר כיוון ש" פגיעה קטנה במיכל נוזל הקרור

פגיעתם קשה יותר. טייסים חביבים ומוכרים (השפן, קופ"כף, איפי) עשו קילומטרוזים, אכלו עשבים וישנו על הגבעות בדר" כם מאמצע סיני לכוון קוי הת" יתי. אין מה לדבר, ה,,מוסטנג" היה מלך סיני.

מכריחה אותם לרוב לנחות נחי" תת אונס. לא היתה זאת הנחה בלבד. המצרים ירו מהקרקע ב" מטוסים החולפים בנובה נמוך. פגיעתם בסילונים המהירים וה" פגיעים פחות במנוע היתה אפי" סית ואלו ב,,מוסטנגים" היתה





לכל טייס ומבין ענין. קבוצת הטייסים הבודקת את המטוס בתמונה זו שיכת בחלקה לטיי סת ה, "אורגניס" ובחלקה לטיי סת ה, "מוסטנגים". מיותר להזכיר שה, "מיג" הופל ע"י מטוס "מיסטר".

"מיג" זה התקוע כסמל וכ- מזכרת לימי סיני הגדולים סר- גר את תקופת הימים האפורים של "בטרם סיני", ופותח את ה- אביב של תקופת הסילון כשב- ארץ כבר מדברים על מך—0.78 מך, 0-92 מך, לא עוד 200 ק- שר, 300 קשר. תקופת הבוכנה הייתה תקופה גדולה ויפה. אך כל דבר יפה — בזמנו.

היתה הקריאה ברדיו משגילה י. את מבנה ה, "מיגים". לפחות לאחד מה, "מיגים" הללו הייתה קריאה זו מלווה בנחיתת אוס בימת ברדוויל, המים הרדודים של צפון סיני בין אל-עריש וקנ- טרה. עד היום נאבקים שנים מטייסי חיל האויר למי בדיוק שייך המטוס מבחינת ההפלה. היום עומד המטוס תקוע ב- זוית של 60 מעלות לתוך הקרקע באחד מבסיסי החיל.

מיד לאחר מלחמת סיני הו- עבר המיג לאחד מבסיסי חיל האויר לאחר מבצע גדול ומפורסם בזמנו והיווה מקום עליה לרגל

(לזמרה)

ראשוני טייסי ה, "מטאור" — היום מטוס ה, "מטאור", כמעט ע"י כל טייס בחיל, בזמנו נב- חרו הטייסים להטיסו — אחד מאלף ושנים מרבבה.

כל אחד מהעומדים והכורעים הוא דמות בפני עצמו עם הרבה ספורים ועלילות. רובם עברו דרך כל מטוסי החיל כשה, "מירז" הוא אחד מהרשימה, מכובד אמנם, אך הם מחכים כבר למ- טוס הבא. בניתיים, הם מנהי- לים את חיל האויר.



(לזמרה)

"מיגים בשעה 12" — זאת





הרחטכ"ל הראשון, רב־אלוף דורי (שלישי משמאל) בטייסת־הקרב הראשונה, שטייטיה אנשי מח"ל ברובם מימינו, וראו אלוף רמז, מפקד ח"א דאז, ולידו ט"ד כהן, מפקד הטייסת, אף הוא איש מח"ל

(המשך חמ"ו 82)

ושהיה בישראל מקור כוח ו־ עידוד לכל אנשי יחידתו — נהרג ימים מספר אחרי שקיבלתי את מכתבו, ע"י מוקש יבשתי ש־ התפוצץ בידו.

העצמאות היא סגולה נוספת של ריי. בגיל 15 החליט לשלם לברו את דמי למודיו בביה"ס ואף הצ־ ליה בכך. בעברו את בחינות הבגרות בגיל 16 ובהרגישו שהנו עדיין צעיר מדי מכדי לרכוש תועלת ראויה לשמה מלמודים באוניברסיטה, השיג עבודה במה־ לקת ההנדסה העירונית. כטייס בחיל התעופה הדרום אפריקאי, השתתף בטיסות מעבר לחופי אפ־ ריקה הדרומית ולאחר מכן פקל במזרח הקרוב ובמצרים. בפרק זמן זה ארעה לו תאונת הניהי אחת כאשר מטוסו „נכנס" המימה בפעור־ לה נגד פטרול צוללות של האויב ליד חופי דרום אפריקה. בזמן שרותו במזרח הקרוב, נשלח לג־ לות אגילות פליטים יהודיות ועל אף הסכנה שבדבר נמנע מלהרי־ דיע על הופעתן של 2 ספינות

מעפילים, שהבחין בהתקרבותן ל־ חופי הארץ.

כששוחרר מהצבא ב־1945, החל ריי לעסוק במסחר. שנה לאחר התחלת עבודתו כבר פתח פירמה משלו. הוא מציין בגאווה שכאשר עלה ארצה היו לו משרד משלו, מכוניות משלו, הכנסה בת 3 ספרות.

מאז הצטרפותו לחיל האוויר הישראלי, שירת ריי כמפקד מפ־ ציץ. בספטמבר הוא טס 40 שעות ב„דרך החלב" לנגב. באוקטובר הוא נותח ולא יכול לכן להשתתף בפעולות „10 המכות" בנגב. ב־ העלותו עתה את זכר הימים ההם הוא אומר: „חשבתי שאני יוצא מדעתי, כשכבי בבית החולים ובר־ ידעי שהבחורים כורעים תחת נטל עבודתם. כמה הפצתי להיות אתם יחד!"

הוא מצהיר שיתכן וישאר ב־ ישראל. דבר זה מותנה באפ־ שריות שיזדמנו לו למצוא כאן את מחיתו. „הנני אוהב את ה־ ארץ. את האנשים ויותר מכל —

את הילדים. הראית פעם מימך ילדים כה נפלאים בכל מקום אחר בעולם?!" אמר כשעיניו מתנוו־ צצות. „אינני יכול לבחור לי מקום יותר מתאים בעולם לגדל בו את ילדי שיהיו לי באחד ה־ ימים!"

ז' — הנווט האנגלי

אחד המת־לניקים האהובים ב־ יותר בתיל האויר הוא ג'ו השמן ושחור השער שנוולד בלונדון לפני קרוב ל־30 שנה. לא היה לו קשר עם שום תנועה ציונית שהיא לפני שעלה ארצה בסתיו זה. אולם לאחר הכרזת המדינה ה־ יהודית, החליטו הוא ואשתו לע־ לות ארצה ולהשתקע בה. „הסיבה המכרעת לכך הייתה העובדה, ש־ ילדנו יתחנך בארץ אשר המלה אנטישמיות לא תהא מובנת לו". מתוודה ג'ו.

ג'ו התנסה באנטישמיות יותר מכל חייל יהודי אחר במלחמה. מאחר שהיה שבוי למעלה משנה במחנה שבויים נאצי. פעם כשיצא לפעולה כמטילן מעל לגרמניה,

נפגע מטוסו ע"י אש אנטו-אוי-רית ועלה באש. „צנחנו אל תוך חורשות מספר“, סיפר, „נותחתי למטה לבדי, 2 מאנשי נהרגו. במשך 3 שבועות נדרתי יחידי, גוון ממנות המזון הצבאית ש- היו ברשותי וכאשר תם המלאי, הייתי יוצא ללקט מזון באשר אמ- צא. לבסוף נתפסתי וטולטלתי ל- מרכז חקירות של האינטליג'נס הנאצי. הוחזקתי שם כמה שבועות במאסר יחיד והייתי מבודד מכל חברה. כאשר נוכחו הגרמנים שלא יוציאו מלה מפי, שלהונני אל מחנה שבויים של חיל האויר. מצבי שם לא היה רע ביותר“, אמר ג'ו, „אך אני הייתי מאושר לבלי גבול כאשר הצלחתי לבסוף לברוח ולעשות את דרכי לאנג- ליה, חזרה לטייסי הקודמת“.

מאו גיוסו לחיל האויר היש- דאלי, עסק בעיקר במתן הוראות בנווטות והוא מציע בצער שלא הגדיל לפעול, אך הוא מקווה ש- בעתיד יזקפו הישגים נוספים ל- זכותו, מאחר שהוא מתכוון לה- שאר בחיל האויר זמן מה. „הנני סבור שחיל האויר הישראלי יהיה זקוק לאנשי מקצוע מוכשרים אה- רי המלחמה“, מתנבא ג'ו ומוסיף, בשמץ יהורה שאינה בלתי מוצ- דת: „הנני משתוקק להיות אחד מהם“.

אריך — המח"לניק הקנדי העליון ורב הפעלים

אריך — הוא המח"לניק הקנדי, כחול עיניים ובהיר שער, בן 24, נזראה אף צעיר מזה כלפי הוץ.

הוא פזו, קל דעת ולא-רציני, אך הופך רציני ומיושב בדעתו כאשר הוא עוסק בענינים חשודים בים הנוגעים אליו. אם כי הוא לא השתייך לכל תנועה ציונית בעבר, קיבל השכלה עברית אל- מנטרית והאוירה בביתו היתה רחוקה מהיות זו של התבוללות. אפילו כיום מתגוננת שפתו ע"י שימוש בפניני לשון אידיית עמ- מיות. הוא מסוג האנשים המכ- נים בפי חבריו בבסיס בשם „הברהמן“.

הוא שירת כנווט בחיל האויר המלכותי הקנדי והגיע לדרגת פלייט-ליוטננט. כשהשתחרר מה- צבא החל לעסוק במסחר. בפברוי- אר 1947 הצטרף להגנה, „הסק- רנות משכנתי לשם“, אמר, „סק- רנות על המתרחש בארץ ובמחנות הנדחים באירופה“.

באפריל אותה שנה הפליג, כ- אחד מחברי העובדים ב„מדינת יש- דאל“ שנתפסה ע"י הבריטים ב- חודש אוקטובר. בספרו על הקר- רות אותו באניה, עם חבר העובר- דים הוא העיר: „היו אלה קר- רות רבות רושם. לפני שהעלינו את המעפילים היו לחבר העובדים תלונות למכביר והתאוננו בתמי- דות. אחרי שאספנו מעפילים, החל- נו לעבוד לבני השטן. דמעות נראו בעיני רב החובל כאשר לקחנו לראשונה מטען הנוסעים היקר. הוא לא יכול היה להתאפק.“

הבנתו את הבעיה היהודית גר- לה ועמקה במשך 7 השבועות ש- שהה הוא וחבר העובדים יחד עם המעפילים בקפריסין. „הנני

סבור שאו עדיין לא הרגשתי זאת“ — סיכם אריך — „מכל מקום היה זה ניסיון גדול שעבר עלינו.“

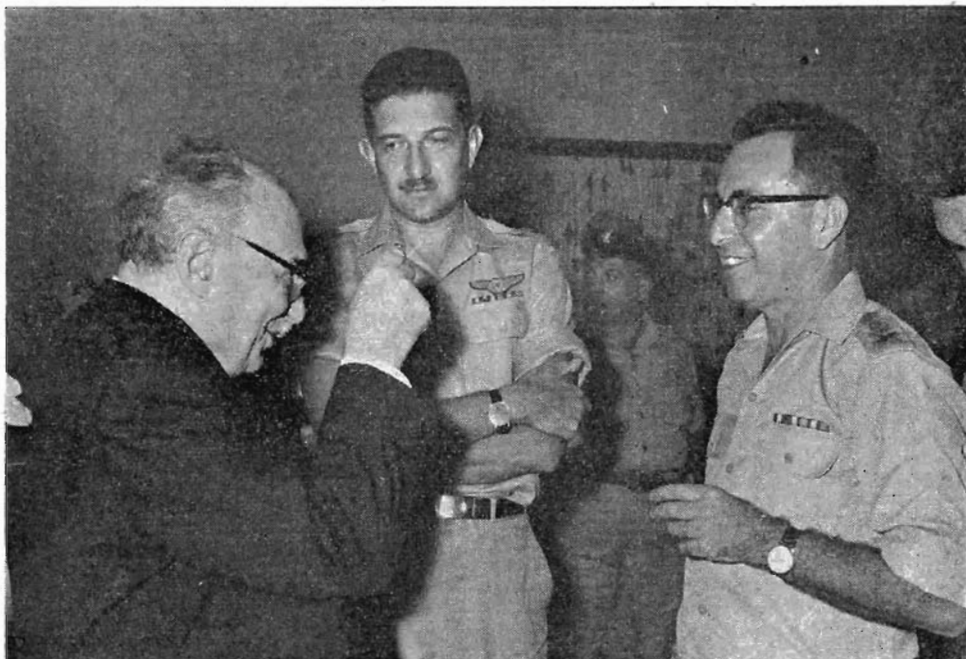
ביום 29 בנובמבר, בו החליט האויר על תמיכתו בתכנית החלו- קה, יום צהלת החג השמחה ב- רחבי הישוב היה אריך בארץ- ישראל. הוא שהה כאן חודש וחצי לפני חזרו לקנדה לסידור עניניו והיסול עסקיו כדי להשתקע בארץ בקביעות. בקנדה שהה בביתו ה- ישן המצוראר ועד מאי, בחודש זה הצטרף כטייס לחיל האויר הישראלי. הוא נשלח לעבודה ב- אחד הבסיסים מיד לאחר הגיעו ארצה וכבר בחודש יוני נודמן לו להשתתף בפעולות חשובות כהפצצת טול-כרם, קוניטרה ו- משמר הירדן. כמה שבועות שירת כקצין קשר בצבא. תקופה זו הע- שירה אותו בידעיות ובנסיון.

אריך החליט להשתקע בארץ אחרי המלחמה אך אינו יודע עד- יין כמה יעסוק. „הנני סבור שאני מתאים לתנאי הארץ והשתאקלמתי בה כדבעי“, הוא אמר. „הנני יר- דע אפילו כיצד אשתתף בבחירות. הנני סבור שישאל צריכה לשתף פעולה עם העמים המדוכאים ב- עולם. יש לי בארץ אה וכן דוד. האה הוא קדש תעופה בבסיס להד- רכה אוירית. בן הרוח הצלחתי ל- התגנב ארצה יהודית לנשואיו עם צבירת „אחת הדרכים הטובות ב- יותר שהנני יכול לתאר לעצמי“, אמר אריך. יש לו יתד חזקה ב- אדמת ישראל והוא מאמין באמו- נה שלמה שיוכל לנהל כאן חיים מוצלחים.

פ ו י ק י ן !

פצצה 50 ק"ג זכתה לחואר הכבוד „פושקין“, תשאלו על שום מה? על שום שכאשר הסביר נשק אחד לטייסו של פיירצ'יד, מח"לניק יוצא אנגליה ולמטילן שלו איך מטילים את הפצצה מהמטוס, יעיר הלה בשפתו: so we just push it out, eh? מאז דבק הכינוי „פושקין“ בפצצה זו בפי הטייסים והנשקים כאחד.

נוסף לכל המטען היה העמיסו אנשי צוות הקרקע על המטוסים (מכל סוג!) את כל בקבוקי הגזון ריקים אשר יכלו למצוא בבסיס ובסביבתו — למורת רוחם של אנשי „שק"ם“ הראשונים. וכל זאת ושום מה? משום שמישהו הפיץ שמועה שבקבוק ריק בנפילתו ממרומים משמיע קול שריקה וצוויחה מחריש'אזניים, אשר דיו להטיל את פחדו של אלה על כל שומעיו; והרי לך נשק „פטיכולוגי“ זול לרכך את התנגדותו של האויב.



הנשיא בחיל האוויר

נשיא המדינה משוחח עם הרמטכ"ל רביאלוף צבי צור ועם מפקד חילי האוויר אלוף עזר ויצמן, בשעת ביקורו הראשון בצה"ל, באחד מבסיסי חיל-האוויר. הנשיא גילה ענין רב בכל הנעשה בבסיס, שמע הסברים על מטוסי המירוץ, ואף נפגש לשיחה עם הטייסים. בתצלום למטה, ילדי הקצינים מגישים זר פרחים לאורח רם-המעלה.

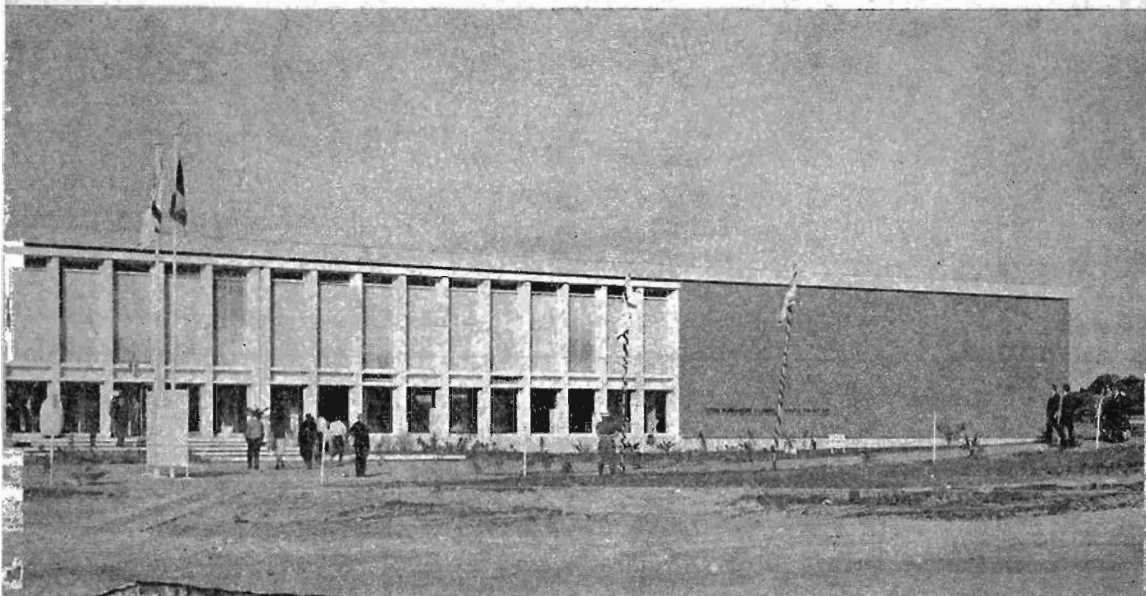
אצלנו
בחיל





ראש ממשלה ושר הבטחון, מר לוי אשכול, בביקורו באחד מבסיסי חיל האוויר בתצלום לטעלה, מר לוי אשכול וסגן שר הבטחון, מר שמעון פרס משוחחים עם קציני הבסיס; למטה, ביצ'חה עם מפקד חיל האוויר, ליד מושב'מפלט של מטוס סילון



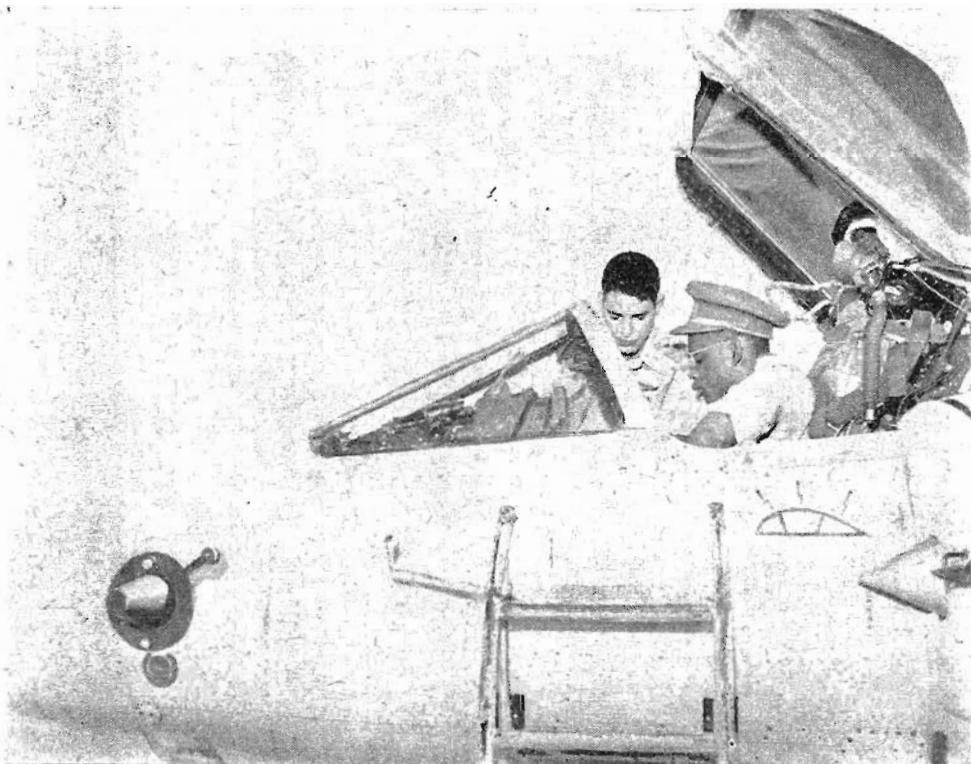


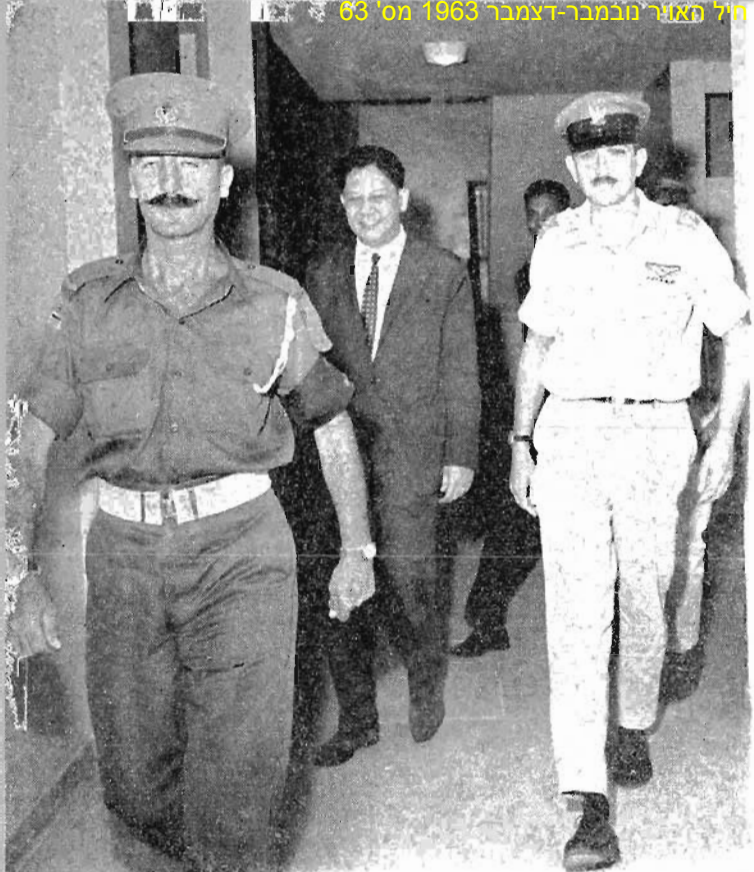
בנתניה נחנך לאימכב" מרכז נופש חדיש ומשוכלל שנתרם ל"וועד למטן החייל" עליידי משפחת הנדבן ובלגני המנוח רומי גולדמינץ לאחר חנוכת הבית נורתה אבן הפינה לאגף המגורים של מרכז הנופש בו וכלו להתאכסן כ־400 חיילים. עם חנוכת ורכז הנופש החדש בנתניה, כתב הימטכ"ל רביאלוף צבי צור באגרת מיוחדת לטקס, "תהפך העיר למובלעת־נופש של יחידות צה"ל" בתצלום למטה, מרת גולדמינץ, אלמותו של הנדבן, ואורחים מחו"ל בביקורם באחד מבטיסי החיל





רמטכ"ל צבא קונגו בחיל האויר — בשעת ביקורו בארץ, היה הגנרל מובוטו אורח חיל-האויר באחד מבטיסיו, אליו הגיע בהליקופטר (תצלום למעלה) בלוויית קצינים בכירים. הגנרל הוזמן לשבת בתאיהטיים של חמוס מיראז' וקיבל הסברים מקיפים על המטוס ואביזריו השונים (למטה).





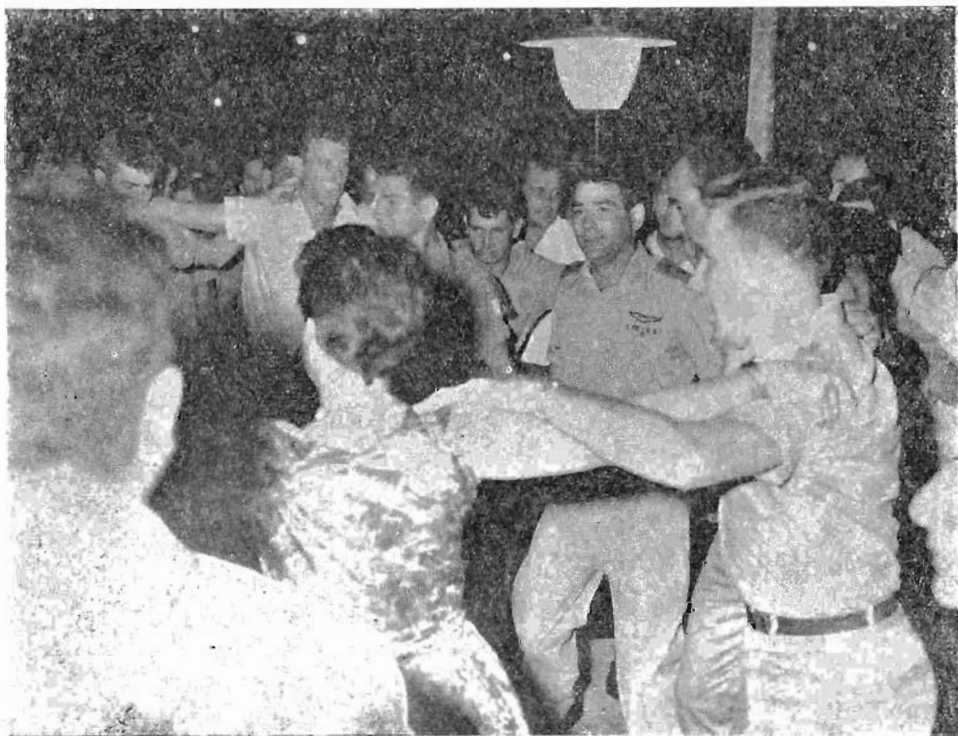
„פוגה“ מארחת אורח מבורמה

סגן מפקד חיל האוויר של בורמה בביקורו לא מכבר בארץ היה אורח מפקד ח"א וטייר בבטיסי החיל הוא נראה בתצלום למטה, כשהוא שומע הסברים על הפוגה מגיסטר, מטוס ההדרכה של בית הספר לטיסה.





שמחת וותיקים — רבה השמחה בהתכנס שוב אנשי יחידה וותיקה ולא כל שכן כשהמזדבר בוותיקי הטייסים וצוותי הקרקע של מייסת הקרב הישראלית הראשונה. למעלה, במדכו החבונה נראים מפקד חיל האויר, מפקד הטייסת בעבר ומשמאלו הטייס סיד כהן, אף הוא מפקד הטייסת בימיה הראשונים, שהגיע ארצה לביקור





חיל האוויר הפיק את סרטו הראשון ב־1955: „הדרך לשחקים” שזכה באותה שנה בפרס „צבר” כסרט הישראלי הקצר הטוב ביותר בפסטיבל הסרטים בחיפה. סרט זה תאר את שלבי האימון של גדנעי האוויר בדרס לשחקים. הסרט השני של חיל האוויר — „הנעלם הגדול” — שיקף את הווי חניכי ביה״ס הטכני של חיל האוויר בחיפה (בתפקידים הראשיים השתתפו שמואל רוזן מ„קול ישראל” ונתן כוגן, שחן קן „הקאמרי“). „טייסי הסילון” היה סרטו השלישי של החיל, שסיפל בטייסי הסילון הראשונים — טייסי המטאורים.

מאז ועד היום עשה החיל „קפיצת דרך אורית” גדולה. ציודו השתכלל ועמו — סרטיו, עדות לכך פרס „כנפי הזהב” וההערכה הרבה לה זכה סרטו של חיל האוויר במפגש הבינלאומי החשוב בדוביל.

„על הגובה” (40,000 רגל) — כך נראה

פרס „כנפי הזהב” בו זכה סרטו של חיל האוויר „הגובה 40,000” בפסטיבל סרטי התעופה שנערך בדוביל, צרפת, בו הוצגו מאות סרטים מכ־100 מדינות. כזכור, מתאר הסרט יום שגרתי בחייה של טייסת סופרמיסטרלים על־קוליים. אורך הסרט כ־14 דקות, מצולם בצבעי „איסטמן” 35 מ״מ והופק ע״י רשות הסרטים במרכז ההסברה שליד משרד ראש הממשלה, בשיתוף עם מפקדת חיל האוויר, באולפני „גבע” בגבעתיים.

הסרט בוים על ידי הבמאי איבן לנגייל על פי תסריט מאת משה הדו. צלם הסרט היה נסים ליאון והמוסיקה חוברת על ידי אלכס וויס ובוצעה על ידי חזמוות חיל האוויר.

חיסולו של שדה התעופה הס'די ליד מינכן

שמונה „מוסטנגים" שעטו או

המטוסים — שהשתרעה עתה על פני יותר מחמש מאות מרכזים קטנים, ועשתה את עבודת ההרכבה שכובצה קודם לכן בכמה תריסרי בתי חרושת.

היה זה דבר בלתי נמנע שכגבור קצב וממדי התיקוף האוירי, הלכו האבידות וגדלו. בחודש דצמבר 1944 הכניסה אר-צות-הברית לפעולה את הטוב שבמטוסי-הקרב ארוכי-הטווח שלה, הפי-51 („מוס-טנג") ובסוף 1944 ובתחילת 1945 הפך מטוס זה לדמות ידועה-היטב ומאיימת כאתם אזורים כגרמניה שאך לעתים רחוקות נפגעו על-ידי מטוסי-קרב קודם לכן. וכתוספת לחץ, מספרים גדולים יותר ויותר של מפציצי ביי-17 ובי-24 הוכנסו לפעולה מדי חודש בחודשו.

הגרמנים ניסו לעצור את מגמת העל-יונות של בעלות הברית במטוסי-קרב סילוני בעל ביצועים העולים בהרבה על אלה של כל מטוסי-קרב אחר. למרבה המזל עיכב היטלר את הכנסתו ליצור של המא-262 הסילוני במשך קרוב לשנה, כשהוא דורש להפכו למפציץ.

כתוצאה מכך, לא עמד מטוסי-קרב סי-לוני זה לרשות ה„לופטוואפה" אלא לקראת סוף 1944, לאחר שהמזב האוירי כבר התדרדר לנקודה ממנה היתה התאוששות בלתי אפשרית. באותו זמן לא היו עוד ברשות הגרמנים הפנאי, היצור הרצוף, המתקנים והמסגרות ליצור ואימון מחדש של טייסותיהם כמטוסי-הקרב המעולה ביותר בעולם.

מטרת פיקוד-האויר השמיני היתה לוודא שלא תנתן שהות ל„לופטוואפה" ליטול שוב לידי את היוזמה. פיקוד-האויר השמיני ני היה הגדול כפיקודי האויר האמריקניים של מפציצים כבדים שתקפו את גרמניה. בסיסמו היו מפוזרים על פני חלקה הדרום-מזרחי של בריטניה וכללו מספר לחקי-קרב, שהגנו על מטוסי הבי-17 ובי-24 בדרכם למטרות וליוו אותם בדרכם בחזרה. לעתים חזרו מטוסי-הקרב לגרמניה ובחרו במטרות מזדמנות לצליפה.

כמישה-עשר החודשים האחרונים של המלחמה הביאו עמם את שיאה של ההסתערות האוירית הרצופה והגדולה ביותר בהיסטוריה, התקפת חילות האויר של בעלות-הברית על גרמניה.

חיל האויר הבריטי (הר.א.פ.) פתח כהתקפה בכוחות מוגבלים ב-1939 והציג מרף אליו חיל האויר של ארה"ב ב-1942. בשנת 1944 היה סוף-סוף בידי מטוסי-הקרב האמריקניים הטווח הדרוש לשם חדירה למעוזים העמוקים ביותר של הרייך הגרמני, שהיו מחוסנים עד אז בפני חדי-רות מטוסי-קרב בגובה נמוך.

כאשר החלו מטוסים אלה תרים את הפינות הנידחות ביותר של דרום-מזרח גרמניה, הפכה הטריטוריה הגרמנית כולה לזירת-קרב. שעה שהרמן גרינג, מפקד ה„לופטוואפה" (חיל האויר הגרמני), הכיט במטוסי-קרב אמריקניים מעל ברלין לראשונה באור יום (מרס, 1944), כשהם מלווים מפציצים הפורקים אלפי טונות חומרי-נפץ, הודה כי המלחמה אבודה — אלא אם כן יוכל ה„לופטוואפה" לבלום בדרך כלשהי את ההסתערות האוירית ההולכת וגוברת.

מטוסי-קרב עוינים החלו מופיעים במספרים גדלים והולכים בכל חלקי גרמניה, כשהם צולפים שדות-תעופה, מתקיפים רכבות ומטרות אחרות ומשאירים מאחוריהם נתיב השמדה המתרחב בהדרגה. ה„לופטוואפה" הבין כי 1944 היא שנת המשבר. בהתאם לכך, ניתנה עדיפות ראשונה ליצור מטוסים.

תפוקת המטוסים הגרמנית עלתה במהירות כתשעת החודשים הראשונים של השנה. עד ספטמבר הגיעה התפוקה החודשית לשיאה בכל שנות המלחמה — 4103 מטוס. תעשיית המטוסים הגרמנית יצרה בשנה זו 40,593 מטוס, מספר המטוסים הגדול ביותר בכל שנות המלחמה.

דבר זה הושג על-ידי הפצצות כבדות של בעלות הברית על מטרות איסטרטגיות, וביניהן מפעלי מטוסים, במאמץ אדיר, אשר אחד משלביה היה פיזור תעשיית

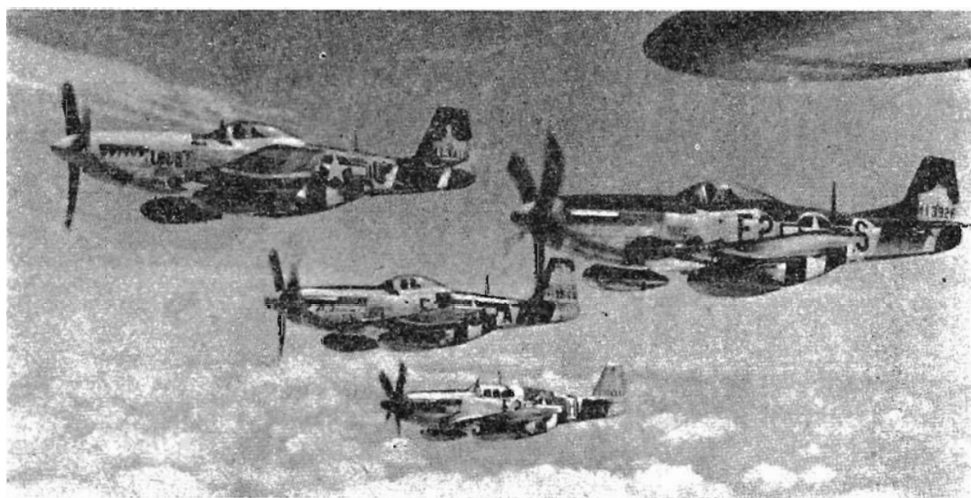
המטרה ב-650 ק"מ בשעה...

מספר האבידות הרב ביותר. מתוכו יצאו עשרה מחטישה-עשר, "אלופיהטים" האמריקניים בעלי מספר ההפלות הרב ביותר, ככל המלחמה. אחת הכנפות היעילות ביותר בפיקוד-האויר השמיני היתה מס' 339. היא הגיעה לזירת-המלחמה האירופית ב־1944, אך בשנת פעולות אחת נרשמו לזכותה 691 נצחונות. בראש הכנף עמד קולונל ג'ון פ. הנרי.

אל גוף צבאי זה, כנף-הקרב מס' 339, שבסיסו בפאלמר, קמברידג', אנו מפנים עתה את זרקורנו, בחודש אפריל 1945 — הודש לפני יום הניצחון באירופה.

פיקוד-האויר האחר שמפציציו הכבדים שמו מצור על גרמניה היה פיקוד-האויר ה-15, שבסיסו באיטליה. פיקוד האויר התשיעי, זרוע אווירית טקטית, חנה באנגליה עד זמן קצר לאחר הפלישה לאירופה, כיוני 1944, כאשר הועבר לצרפת. הוא היה מצויד במפציצים בינוניים ובמטוסים קרב, שהועסקו לעתים קרובות כמפציצי קרב. פיקוד-האויר ה-12 מילא משימה דומה באיטליה.

פיקוד-האויר השמיני, שהיה הכוח האווירי האמריקני הגדול ביותר באירופה, הטיל את מטען הפצצות הגדול ביותר וסבל את



מבנה מטוסי-קרב אמריקניים פי-51, "מוסטנג". מטוסים אלה העמיקו חדר בשמי גרמניה, תוך שימוש במיכלי-זלק נתיקים.

כבר ליוו מפציצים כבדים למסרתם בגרמניה, ובהתאם לפקודות, היה עליהם עתה לתקוף שדות-תעופה של האויב. הם נפרדו מהכוח הראשי שעה שהמפציצים פנו לחזור לאנגליה, וירדו עד 10,000 רגל. כשהראות טובה, תרו שמונה זוגות עינים אחר טרף. לפתע, שבר קול את דממת-האלחוט — כשהוא מודיע על דברימה הנע למטה על הכביש הראשי, "אוטו-באן!" תורי אימץ עיניו. לא הצליח לזהות

בבוקרו ההמים ושטוף השמש של יום 16 באפריל 1945, פילחו שמונה מטוסי מוסטנג, מחציתה של טייסת 505 (כנף 339 היתה מורכבת משלוש טייסות) את שמי דרום גרמניה. הם סרקו את השטח בין מינכן לאגם כים.

בראש שמונת מטוסי-הקרב הכסופים הוביל מייג'ור ג'וזף תורי, איש מדינת מינסוטה. הוא חיפש אחר מטרת בנף שהתגלגל למטה. מטוסי-הקרב

רות מתחת לכנפיו. ה־109 מילא את טבעת הכוונת. תורי לחץ אצבעו על ההדק וששה מקלעים רעמו. קליעי אפס־חמישים ריססו את הקרקע לפני מטוס האויב, אצו כלפיו, כשהם מעיפים אדמה ועפר. המטוס החונה נפגע במכה מרוכזת וחורים ניבעו כהרף עין בכנפיים ובגוף. שברים התעופפו לכל עבר וכמעט ללא שהות פרץ בלהבות.

פאולין הבזיק מעל המטוס הבורע שעה שעשן שחור החל מתאבך מעלה — שמן ודלק בוערים. מטוס בוער היא מטוס מושמד ומחשבה זו חלפה במוחי של תורי. הוא הביט אחורה, כשהוא מושך מעלה, וראה את חבריו מנחיתים מכה כבדה על השדה. האויב לא פתח באש.

מספר מטוסים בערו. ארבעת מטוסי־הקרב של הגף השני תקפו באותו דגע את קצהו השני של השדה. אלפי קליעים פגעו במטוסים ובסביבתם. תורי חג שמאלה, התכווץ למעבר שני.

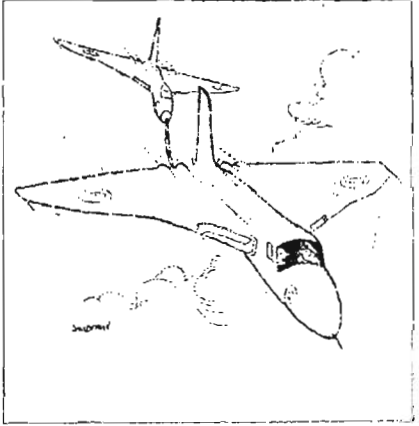
תוך פניה שמאלה, השלים פאולין את ההקפה סביב השדה, תורי התישר למעבר נוסף... הפעם הבחין באחד הסילונים החדשים והכניס אותו לכוונת. הוא דחף את מטי־ההיגוי קדימה, החל יורד לקראת ההתקפה השנייה. שלושה מטוסי מוסטנג מאחוריו בחרו במטרות אחרות וידרו עמי.

„דפקו תחילה את התותחים!“

לפתע נצצו כנפי מטוסי של תורי, השוטפים לעבר השדה מעל צמרות העצים. הם פתחו באש בתצותם את מפתח השדה. קליעים העלו אבק בשדה שמתחכם. אך עתה היה דבר־מה חדש... עקבות זוהרים באויר. כדורים כתומים של תותחי נ"מ גרמניים.

הפגזים מלאו את השמים סביב שמונת מטוסי־הקרב הצולפים. האויב הפעיל לא יותר מתצית־תריסר תותחים, אך הללו היוו סכנה חמורה, כי פגיעה יחידה במיכל נוזל הקירור או בנקודה חיונית אחרת, די

„הוא מבקש שמישהו יגש וינקה את השמשות.“



את העצם... אם כי זה נראה כטרקטור הגורר דברי מה. הוא הנמיך את חרטום מטוסו והחל פונה באי־טיות. שבעה מוסטנגים טסו בעקבותיו.

הוא הנמיך, כשעיניו אינן משות מהמטרה. הטרקטור גרר גוף מכונף גדל־ממדים! עתה, כשהתג־לית מבטיחה ענין, סרק תורי את פני האויור הקרוב. מבטו נמשך אל משטח גדול בשולי ה„אוטו־באן“, לא הרחק מהטרקטור. מבט נוסף חדר בעד למקסט־השווא של ההסוואה. האויור היה שדה־תעופה.

התרגשות אחזה בו. הוא ירד בפניות רחבות... 6000 רגל, כשהוא סוקר את השטח. דרך צדה המחברת את שדה־התעופה ל„אוטו־באן“ הופיעה לעיניו. הטרקטור הלך והתקרב לדרך. תורי הביט שוב בגוף המכונף שמאחורי הטרקטור.

היה זה מטוס, אך מטיפוס בלתי מוכר. הוא הביט שוב, ולפתע הסתבר לו הכל. אין ספק כי זהו מטוס־הקרב הסילוני החדש של הגרמנים, המצ־262 הסני־סציוני! הטרקטור גרר אותו כפי הנראה אל שדה־התעופה המוסווה. תורי הלך והתקרב, כ־4000 רגל. עתה הבחין כבר בשני מסלולים בצורת צלב, אחד ארוך במקצת ממשנהו.

מטרה „עסיסית“

הוא הביט מעבר לתחומי השדה. צלליות... דמויות... בינות לעצים הגבוהים בפאתי השדה. גדר לות למדי, מטוסים! מטוסים נוספים, מוסתרים בשולי היער! לא היה כל ספק שהטרקטור שימש לגדירת הסילונים אל הכביש הראשי, שנוצל כמס־ליל בשעת הצורך. במסלולי השדה נראו פגיעות רבות.

היתה זו מטרה „עסיסית“. המודיעין הודיע מזה כבר שהגרמנים בונים מטוסי־קרב סילוניים באיור זה. היתה קיימת סברה שהמפעל הנאצי המייצר מטו־סים אלה ממוקם ליד מינכן. כאן ניתנה שעת־כושד להשמיד כמה ממטב מטוסי של האויב.

תורי לחץ על כפתור המיקרו־פון. „אנו יורדים לרפוק את השדה“, אמר. שמונת המוסטנגים התלילו את צלילתם. מפסקי תותחים נפתחו ועצים נמתחו. מטוסי־הקרב, שכבר ירדו ל־3000 רגל, טרם משכו אליהם אפילו צורר אחד של אש נ"מ. תורי ראה מטוסי־קרב אחרים של ה„לופטוואפה“ בשדה, בעיקר א־109 11.91.190. השדה היה מלא. הוא אמד את מספר מטוסי האויב בשדה או לידו בפאתי היער בכמאתיים.

מטוס המוסטנג של תורי, המכונה פאולין על שם אשתו, צלל ל־1000 רגל והפנה חרטימו לעבר השדה. ארבעה משמונת האמדיקנים נפרשו לגף שני ומשכו בפניה רחבה. אחר־כך פנו אף הם כלפי השדה ופתחו בגישה ארוכה. כולם טסו ב־650 ק"מ בשעה. תורי הציב מטוס מ־109 בטבעת כוונת־הירי שלו שעה שהבזיק מטה. עדיין אין אש נ"מ. ה־109 הולך וגדל בכוונת. העצים בקצה השדה חלפו במהיר

אחד אחר השני ניצבו צוותי התותחים הגרמניים בפני נחיל מטוסי קרב עוינים, המזרימים אליהם אש מרוכזת. כאשר החטיא המוסטנג הראשון, מצאה אשו של השני את עמדת התותח. היה זה דו־קרב קצר ואכזרי. מטוסי הקרב שעלו במספרם על תותחי האויב, ושיתרון כוח האש שלהם עמד על המישהד לאחד, שיתקו תוך דקות את כל תותחי הנ"מ בשדה. יתרונם המוחץ של המוסטנגים היה ניידות. תותחני האויב ניצבו בעמדותיהם; הושמדו מיד לכשנתגלו.

מששיתקו את התותחים, המשיכו המוסטנגים של תורי — אשר אחדים מהם סבלו נזקים קלים — בהקפה. כשאדבעים־ושמונה מקלעים בפעולה ניצד בו מטוסי הקרב החונים בשדה בפני סופת הרס אדירה. תורי צלל שוב על המא"ב 262.

מאלף רגל פתח באש, קליעיו הצטלבו לפניו והתפזרו על פני השדה. כמה מהם פגעו במא"ב 262 כבר מההתחלה. פאולין המשיך להמטיר אש כשהוא מודעזע ורעם מעל מפתן השדה. המא"ב 262 רטט בפגיעו בו הקליעים.

כשהוא מתנפץ לרסיסים על־ידי מאות קליעים, החל מטוס האויב בוער לבסוף. קרבן מספר 2. פאולין חלף מעל השברים. גם יתר המוסטנגים עשו עבודה נאה במעבר זה. תבערות פרצו על פני השדה כולו. היה זה קל עד לכדי גיהוך.

בקצב מהיר פרצו מטוסי־אויב באש ובעשן — מטוסי מא"ב 262, 9.11.190, מא"ב 109, ואחרים. הטייסים האמריקניים הסתדרו בהקפת־ידי תוך פניה שמאלית, כבתרגיל תקיפה, כשכל אחד תוקף בהגיע תודו בהקפה. עשרים תבערות סימלו גסיסתם של מטוסיים גרמניים בשדה.

עתה הלך ואזל מלאי התחמושת שברשות המוסטנגים. תירי החליט להפסיק את ההתקפה. היא הורה לטייסים להסתדר מאחוריו לקראת הטיסה הארוכה חזרה לאנגליה.

שעה שטייסת 505 נסקה ודחקה מהשדה היה שדה התעופה הגרמני אפוף עשן תבערות. הטייסת

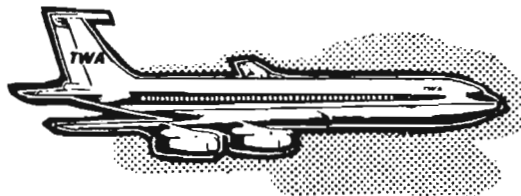


חיל האויר האמריקני באנגליה סיפק לטייסיו אופנים, עליהם נסעו בין המטוסיים, בניני המבצעים והמגורים.

היה בה כדי לשחק את מנועי מקורר־הנוזל של המוסטנג.

תורי, שטס קרוב לפני הקרקע, הבחין אף הוא באש הנ"מ. הוא צעק לתוך המיקרופון: „דפקו תחילתה את התותחים!“

טייס 505 הסבו את תשימת לבם ממטוסי־הקרב של ה„לופטוואפה“ אל תותחי הנ"מ. כל אחד מהטייסים סדק את פאתי השדה וכל מבנה העשוי להסתר תחת הנ"מ. הכדורים הכתומים מתותחי האויב גילו את עמדות הגרמנים וציון נוסף שימש העשן שעלה מהאש המהירה.



FLY TWA SUPERJETS



טייס־קרב נח לאחר שחזר מהתקפה. נתונים שונים רשומים על ידו השמאלית.

ג'וזף תורי ייביל את הטייסת — ה־505. שעה שקרא את פקודת־המבצע תמה תורי האם גם הגרמנים משערים שיחזור.



באיתו ערב הוצגו במפקדת הטייסת הפקודות למבצע הבוקר. תורי ואנשיו דנו בו בצריף השחוד של הטייסת.

המפציצים עמדו לחדור עמוק לתוך גרמניה. ה־505 תנקט בתכסיס הטעיה — היא תטוס עם „הירידים הגדולים” עד הרגע האחרון ממש. אחר תפנה דרימה ותאוזן לעבר מינכן, 350 ק"מ דרומה — דר־ים־זרחה. על אף חששותיו של תורי, היה המוראל גבוה. הטייסים קיוו להוסיף ולהשמיד מספר רב של מטוסים כבהתקפה הראשונה.

הנצחונות קסמו. זאת ידע תורי, וכנף 339 נכנסה לפעולות במאוהר: הטייסים היו עדיין צמאים לנצח־הינות. לאחר ששהו בארצות־הברית ברוב שנות המלחמה שעה שכנפות אהרות הלכו וערמו מספרים אדירים של מטוסי קרב מושמדים.

צליפת שדות־התעופה של האויב היתה מלאכה שאין להתנבא לתוצאותיה. לעתים נתגלה שדה בלתי־סאורגן או בלתי־מוגן, והושגו מספר נצחונות קלים. אבל אם השדה היה מוגן עליידי כוחות חזקים של תותחי נ"מ קלים וכבדים, היוו הללו יריב קשה יותר מכל טייס אויב.

לא סבלה כל אבידות. בבסיס. חזקה לזכותם השמדת עשרים מטוסי־אויב. רבים מהם מא־262. מטוסי־קרב אמריקניים הפכו את חלקיה המרוחקים ביותר של גרמניה לקוו חזית.

התקפה נוספת על שדה־התעופה הסודי

שעתים וחצי לאחר שפנה עורף לשדה־התעופה העשן ליד מינכן, נחת תורי בפאולמיר. שלושים דקות לאחר הנחיתה קיבל את ברכתו של קולונל הנרי. כנף 339 הלמה ב„לופטוואפה” של גרינג כאילו אמרה להכריעו בכוחות עצמה.

המתח אצל תורי הלך ורפה שעה שסיפר למפקד הכנף על אירועי היום. השנים היו לברם. הנרי נראה מרוצה ביותר. משהו בהתנהגותו רמז על כך שלא ראה במבצע סוף פרק.

לבסוף אמר: „האם על הכנף לחזור ולפגוע מחר באותו שדה?” תורי הופתע: הוא היסס, הירהר.

„אינני סבור שזה רצוי... אבל אצא.” השיב תורי בכובד ראש. הוא אמר כי הגיוני הוא להניח שהגרמנים יעבירו לשם יחידות נ"מ חזקות — לאחר שסבלו אבידות כה כבדות בשדה.

תגובתו של הנרי היתה מעורבת. הוא לא הכחיש את ההגיון שבדבריו של תורי. ברם, היה ידוע לו שגנרל מירי וודברי התכוון להוציא פקודות להתרַקפה נוספת למהות בבוקר. פעולה מוצלחת שניה תהיה קשורה כפי הנראה בציון לשבה של היחידה עליידי הנשיא והנאה רבה למפקד הלהק. הוא אמר זאת לתורי, אשר השיב: „ובכן, בסדר.” אני פשוט אומר לכילים להיות על המשמר נוכח אפשרות אש נ"מ כבדה.”



מאוהר יותר באותו יום תיקתק אהד הטלפרינ־טרים במפקדת הכנף. אחת הטייסות של כנף 339 תתקוף את אותו האויזר למחרת בבוקר. מייג'ור



„רובינסטון, יש לי ידיעה בלתי נטויה בשבילך”

המוסטגנים את התוחמים. רק לאחר זאת, יבחרו במטוסים חונים וישמידו אותם. טייסת 505, הסביר תורי, תתחיל את טיסתה בזנב זרם המפציצים. דממת האלחוט תהיה בתוקף עד חלוף הטייסת מעל קאסל, כאשר תפנה ימינה, בפניית 170 מעלות אל מינכן.

ההמראה תהיה ב־11.49. מעל שדה האויב אפשר יהיה לשבור את דממת האלחוט; כל אחד יוכל להזיז דינע על מטרתו ועמדות נ"מ של האויב.

„סוכרנו שעונים“, ציווה תורי. משנעשה הדבר, אמר: „הפעם, הבה נעשה מלאכה נקיה, כך שלא נצטרך לחזור. בהצלחה.“ הטייסים קמו ממושביהם ויצאו.

בעיטות בדוושות הגה-הכיוון

את ארוחת-הבוקר אכלו בחיפזון במפקדת הטייסת... מיץ תפוזים בקופסאות, קפה, ביצים טריות (מהשוק השחור, רק עבור אותם טייסים שטפו), כשר מטוגן ולהם קלוי. משיימו ארוחתם, אסף תורי את אנשיו סביבו ומסר להם הוראות של רגע-אחרון בקשר לנקודות שלא הובררו בתדריך הכנפי.

הטייסים יבעטו בדוושות הגה הכיוון בשעת צליפת עמדות תוחמים, עלימנת לפזר קליעים רבים ככל האפשר על שטח נרחב. הדבר יגרום לפגיעות קשות בתותחני האויב, כי קליעי אפס-חמישים הלמו בפיוור כזה שעה שהגה הגובה הופעל לסירוגין עד כי איש לא היה בטוח למטה.

תורי מינה את מייג'ור ארצ'י טואר, קצין המבצעים, כסגנו, וכאחראי על המשך הפיקוד אם יקרה משהו את פאולין. הוא הודיע שיבצע את המעבר הראשון על השדה. זה יהיה מעבר הנסיון. אם יופל, יהיה על ארצ'י להחליט אם אש הנ"מ כבדה מכדי

הודי ידע את אשר לא ידע חלק מהטייסים הגלחבים, או שביכר שלא לחשוב אודותיו. רבות מכנפית-הקרב בפיקוד-האוויר השמיני איבדו מספר רב יותר של מטוסים וטייסים בנסותם לתקוף מטוסי אויב בשדות-התעופה מאשר בקרבות-אוויר.

הוא היראה באותם דברים שעה שערכו את תוכניתו מבצע הבוקר. הכל בסתמים לבסוף והטייסים שכבי לישון.

ההכנות למבצע

מזג-אוויר מושלם לטיסה קידם את פני השמש העולה במזרח. ברם, בטרם האיר השחר את פני הנוף הנהדר, הוער תורי משנתו על-ידי אחד הקצינים הזוטרים. הוא לבש את בגדי-הטיסה ומעיל-טיסה ירוק ופנה למחלקת המבצעים של הכנף. השעה היתה 5.15.

כאשר יתר טייסי 505 החלו מגיעים לבנין המבצעים על אופניהם, כבר הספיק תורי לבדוק את מזג-האוויר, את המפות ואת דו"חות הטלפרינטר. ששה-עשר טייסים ועוד צמד טייסי מילואים עמדו להשתתף בתדריך.

לבסוף היו כולם ישונים, מול מפת קיר ענקיה של אירופה, על במה מוגבית במקצה. בפי קצין המטאורולוגיה היו חרשות טובות. אל להם לחשוש ממזג-אוויר גרוע. חשרת עננים גבוהה היתה חזויה לאורך כל הנהיב למטרה, אך לא תפריע למטוסי הקרב שיישאר ממתחה. עננים פזורים יופיעו פה ושם בגובה יותר נמוך אך ניתן יהיה לעקפם בנקל. עוזר קצין המבצעים הכנפי הודיע את הכיוון המצפני, את אות החירום, זמנים ונקודות-ביקורת. כל אחד מהטייסים רשם את הנתונים על קדש קטן המחובר להגלו, בעפזון אדום מיוחד שאת דישומו ניתן יהיה למחוק במהירות במקרה שייאלץ לרדת בשטח האויב.

תורי צייר בגיר תרשים של השדה בעל המסלול-לים המצטלבים. רוב הטייסים שהקשיבו לדבריו השתתפו בהתקפה על השדה ביום הקודם. אף-על-פי כן, הוא סימן בדיקנות את השדה ואת תוכנית ההתקפה שקבע. התקפה זו עמדה להיות שונה מקודמתה. מבין מטוסי-הקרב שיטלו חלק במבצע, תריסר או יותר יוקצו כפטרול חיפוי עילי במעבר ההתחלתי. על הללו הוטל לחוג מעל השדה ולגלות אש נ"מ שעה שיתר מטוסי המוסטנג יבצעו את מעברם הראשון. תורי יציפה להתקפה קלה כביום הקודם. במקרה שארבעת המטוסים התוקפים ימשכו אליהם אש רבה מדי, אם יתברר שהשדה מוגן היטב, תפסיק טייסת 505 את ההתקפה. כנף 339 לא היתה מעונינת להחליף מטוסי-טייסים במטוסים.

ברם, אם אש האויב תהיה קלה, אם תהיה כזו שמטוסי המוסטנג יוכלו לשתקה, ביקש תורי שטייסי החיפוי העילי יתקפו את התוחמים מיד לכשתהות הגנים יגלו את עמדותיהם. המטוסים שיתקפו ראי שונים יצטרפו לאחרים וביחד יצלפו שבעה-עשר

תיקון מטוס כאוויר

סלפונאית בינלאומית שטיפלה בהעברת שיחה מאירופה למדינת ג'ורג'יה בארה"ב סייעה לצוות בן חמישה להנחית את מטוסם הצבאי בצרפת. המטוס, שנרכז כ־3,000,000 ל"י, חג לא מכבר מעל שדה אברה-פוביל בלי יכולת נחמות כתוצאה מתקלות בכך-הנחיתה. לאחר שכל הנסיונות לתקן את המנגנון עלו בתוהו, הזמין מגדל הפיקוח שיחה דחופה עם ביהח"ר לוקהיד למטוסים במריאטה, ג'ורג'יה, יצרנו המטוס. מטיבה סכנית כלשהי יכלו מהנדסי לוקהיד לשמוע היטב ת מגדל הפיקוח, אולם הפקחים לא שמעו אותם. הסלפונאית גלוריה סנדרס, מיהרה לסייע ואף כי לא ידעה דבר על מבנה מטוסים והמניח הסכני הקשור בכך, העבירה את האינפורמציה בדיקנות כה רבה שצוות המטוס הצליח לבצע תיקונים זמניים ולנחות ללא תקלות.

זחלו. היה זה בלתי רגיל להמתין זמן כה רב. טייסת 505 לא תצטרך לדאוג היום למפגש עם תיבת מפ" ציצים... היא תמריא ב-11.49, זמן רב לאחר שזרם המפציצים יחלון ממעל, ותטוס בקצהו האחורי עד לצאתה מהקו האווירי הארוך מעל קאסל.

בשעה 11.49 היתה הטייסת בדרכה למטרה

גם לאחר שלבשו את בגדי הטיסה, את חגורות ההצלה ואת המצנחים וחבשו את הקסדות ואת מס' כות החמצן, עדיין נותר פנאי בידיהם. תורי יצא לראית את ראש-הצוות. פאולין חנה במרחק פחות ממאה מטר ממפקדת הטייסת. הוא מצא את ראש- הצוות מוכן וממתין לו, ובפיו היריעה שהצוות עמל כל הלילה עלן הברקת המטוס בשעווה, על-מנת להג' ביד את מהירותו של פאולין ב-16 ק"מ בשעה. תורי הודה בכנות... ששהעשר ק"מ בשעה עשויים להציל את חייו בשעת-החירום.

המפציצים הפסיקו לרעום מעל ראשיהם לפני כשעה. התיבות האחוריות של הורם הארוך טסו עתה מעל הים הצפוני. השעה היתה 11.00. תורי חזר לחדר הצוותים וצרח: "הגיע הזמן!" הטייסים רצו החיצה.

הוא חזר לפאולין, כשהרופא האווירי, פרד סקרור גינס, מלווה אותו. שעה שקשד את הרצועות ותאיץ במכונאים לקראת ההמראה, השמיע סקרדוגינס אזהר רה: "היה זהיר, ג'ו. אין זה חשוב עד כדי כך". תורי חיך. הוא היה מוכן.

"מוכן!" קרא לעבר ראש הצוות.

"מוכן!" נשמעה התשובה, ובעקבותיה קול היב" בה של המאיץ. כאשר השתעל מנוד הרוסקרדויס והחל פועל והפרופלור בעל ארבעת הגפים מתוצרת המיליטון-סטנדרט החל סב הלקלקות, הצביעו מחוגי השעון על 11.45. ראש הצוות הרחיב את הסדים ופאולין רעם והחל נוסע באיטיות, כשהוא משאיר מאחוריו משבירוח עמוסי-אבק מפרופלרו בן חמ' שת המטרים.

בקצה המסלול האיס תורי במקצת את נסיעתו, עד שיתר מטוסי טייסתו, שהסיעו מאחוריו, הספיקו להסתדר בעמדת המראה. אחר-כך סגר את החופה וטובב את ידו הימנית מעל ראשו, כשהוא דוחף את המצצרת קדימה בשמאלו. מימינו היה מס' 2 שלו מוכן להמדיא עמו. תורי הוריד את ידו המסתתרת מטה וקדימה. עד מהרה התנדנדו שני מטוסי- הקרב הנסופים לאורך המסלול, מאיצים מהירותם, ולאחר כמה שניות משך תורי במוט ההיגוי כדי להרים את פאולין לאויר. גלגליו ניתקו מהמסלול בשעה 11.49. הטייסת היתה בדרכה למטרה.

בעקבות נתיב המפציצים

תוך דקות ספורות היו המוסטנגים של 505 באויר, ללא תקלה, לאחר שהמריאו בצמדים וחגו שמאלה עד שאחרון הטייסים הצטרף למבנה. כאשר אהרון הצמ-



טייס-קרב אמריקני נשען על כנף המוסטנג שלו. על גוף המטוס מצויירים סמלים המודיעים על הפלת 1/2 מטוסים (אחד ביחד עם טייס שני). קטר, שני נושאי-תחמושת ומטרות נספוח בהן פגע במדוצת ארבעים-וארבע גיחות, חמט הדמויות ב, טצעד אווזים" מפמלות המעשה חיילים גרמניים שניסו לברוח לאחר שהבעיר את נושאי-התחמושת שלהם

שאפשר יהיה לשתקה. אם לא, יתקפו מיד המטוסים הנותדים את עמדות התותחים.

במקרה שאש הנ"מ תהיה עזה מדי, תיסוג הטייסת מהאזור ותחפש מטרה אחרת. תורי יבצע את מעברו האתחלתי מעל מרכז השדה, ובמידה שתמשך הצליפה לאחר מכן, יצטרפו אליו יתר הגפים, אחד מימינו ושנים משמאלו. כולם יבצעו מעברים שמאליים, כדי למנוע תאונות העלולות להתרחש אם חלק מהמטוסים יחוג ימינה, חלק שמאלה. הטייסים הציצו בדיסקיות התלויות על הקיד, בסדר המדויק של המבנה הטייסתי. דיסקית צבעונית נושאת את שמו וגפו של כל טייס היתה תלויה במקום המדויק בו יהיה עליו לטוס בתוך המבנה. גף אדום — הגף המוביל, שבראשו יעמוד תורי — וגפי לבן, ירוק ושחור, הסדורים בסדר זה, ומטוס מילואים אחר.

הקביצה נפרדה; התדריך הסופי הסתיים. הרגעים

נקבות־רוח — ללא רוח

נקבות־רוח שלא ינשבו בהן רוחות — ליתר דיוק נקבות־רוח... ללא נקבות — מסייעות בימים אלה לעריכת חצפיות. מחשב אלקטרוני משמש כנקבת־רוח תיאורטית ומשוואות המתארות את זרימת האויר מוכנסות לתוך „מערכת הזכרון“ שלו. המחשב מתאר לאחר מכן מה קורה לזרימת־האויר כאשר גוף בעל צורה וממדים ידועים מוכנס לתוך הנקבה.

שיטה זו לא נועדה כתחילת לנקבות־רוח ממשיכות, כי אם רק לצימצום מספר הניסויים הדרושים.

דיים נשאו בגובה 10,000 דגל, מפגרים במקצת, במצב ערות פתוחות.

תורי פנה בזווית ארבעים־וחמש מעלות מהכביש הראשי וכיוון אל קצהו השמאלי של השדה, כשהוא מתרחק מהמרכז. הוא הבויק מעל העצים הקרובים ומעל קצה המסלול, כשהוא פותח באש על מטוס פ.ו.ו. 190 בפנינה השמאלית הרחוקה. קליעים התקדמו על פני הדשא, נתקעו במטוס־הקרב הגרמני. הקליעה היתה כה מדוייקת שהפ.ו.ו. 190, בקצה היער הרחוק, התפוצץ בהבזקה לבנה בפניו של תורי! הוא הלך מעליו, דרך העשן, המשיך לטוס בגובה נמוך. אף תותח לא פתח באש. עמוד שחוד כבד עלה מעלה־מעלה במקום בו בער הפ.ו.ו. 190. היה זה קל באורה מפתיע.

שלושת הגפים העליונים, בראותם זאת, נחפזו לרדת, כשהם נפרדים ומתישדים למעבריים. תורי חג שמאלה, תיחה על חולשת ההגנה. ארבעה ממטוסי־הקרב של החיפוי הסתדרו מאחוריו והאחרים נשארו מרוכזים. תורי השלים עתה את פניתו, איבד מעט ממהירותו הרבה, וחזר להתקפה — הפעם מעל מדכו השדה. תשעת מטוסי הקרב האחרים רעמו לעבר צדו השמאלי של השדה מעליו טס תודי זה־עתה.

ארבעת מטוסי־הקרב שהצטרפו אליו טסו במהירות. וכך, שרקו שמונה מוסטנגים בשורה הזיתית, קוהו למדות כל מאמצי הטייסים, כולל סגירת מצע־רוח, וכך, שמונה מוסטנגים בשורה הזיתית שרקו מטה כלפי השדה למעבר שני. תורי כיוון אל מטוס חונה בקצה הרחוק.

פאולין טס נמוך מעל הגבעות הנמוכות והעצים ולפתע נמצא מעל השדה — כששבעה מטוסי־קרב נוספים לצדו. מטוסי־האויב הלך וגדל בכונתו של תורי.

„לפגוע בתותחים!“

זיקוק התרומם במרכז השדה. בהנתן האות, פתחו באש מספר תותחי ג"מ בעת ובעונה אחת! אש

דיים חתך פנימה לתוך המבנה החג בפניה רחבה, הסיס תורי את חרטומו של פאולין בכיוון דרום־מזרחי, בעקבות נתיב המפציצים.

במהירות 260 ק"מ בשעה, נסקו מטוסי־הקרב העמוסים־לעייפה באיטיות לתוך אוויר הקיע. עד מהרה הלך חוף אנגליה ונטשטש. חמצן החל זורם דרך המסכות. ב־18,000 דגל נפתחו המדחסים בשא־גה. הטייסת המשיכה לטוס כשהיא מדביקה את תיבות המפציצים אהת־אחת.

היא חלפה מעל החוף ההולנדי כשהיא נוסקת עדיין, קרוב לקצה האחורי של זרם המפציצים, בגובה 20,000 דגל ויותר. סמוך לחציית החוף הגיעה הטייסת לגובה שהוקצה לה, 27,000 דגל והתישרה. המהירות גברה ותורי החל מזהה נקודות־זהוי מתחתיו. מבטיו חלפו על פני השדות הצבעונים הרב־גוניים של הולנד, גוף אביבי מרהיב ביופיו. תוך דקות היתה הולנד מאחוריהם וגרמניה מתחתם. ראשים החלו פונים ועינים מתאמצות שעה שחצו את הרינוס.

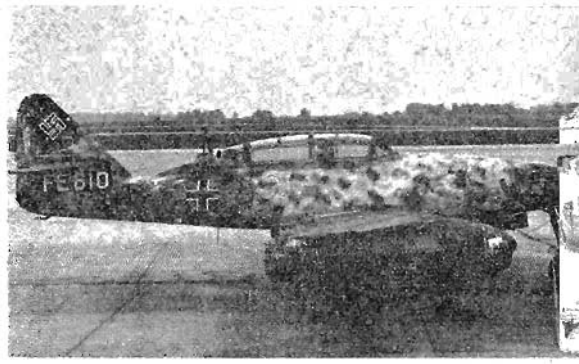
המחזה השלוו לא הופרע בפטופטי רדיו כלשהם. המפציצים יצרו עקבות אדים ארוכים. תורי הורה ל־505 להתפרש במבנה קרבי רחב. מטוסי־הקרב שלו הדביקו בהתמדה את תיבות המפציצים. לפתע נגלתה לעיניו העיר קאסל. כעבור דקות ספורות נתן את האות... שבעה־עשר המוסטנגים הכסופים (אחד מ־טוסי המילואים קיבל רשות להצטרף) פנו בנטיה חדה והתרחקו מטוד המפציצים הארוך, ימינה... כש־חרטומיהם, הצבועים משבצות אדומות־לבנות, דרומה. השעה היתה 13.45.

הטייסים בדקו את הכוונות ואת מיכלי הדלק הנתיקים והתכוונו בכל המובנים. תורי הורה על הנמכה רדודה. המהירות גברה. מקדימה, מימין, הור פיעה מינכן... במרחק ארבעים קילומטר! „כאן מוביל עילי.“ אמר תורי לתוך המיקרופון. „הטילו מיכלים.“

ארבעה מטוסי־קרב נסופים יורדים במהירות 650 ק"מ בשעה

„עילי“ היתה מלת הזהוי של הטייסת. שבעה־עשר מוסטנגים שיחררו שני מיכלי כנף כסופים בני 500 ליטר... דלק נותר במרביתם. שעה שהמיכלים הת־גלגלו ונפלו ציווה תורי על גפי החיפוי להגביר מצערת. הוא הגדיל את שעור ההנמכה של גפו שחל מקדים את הגפים הגבוהים יותר. תדיסר המוסטנגים העליונים, שלא צללו כה תלולות, הת־אמצו לא לפגור אחריו. הגף המוביל של תורי, שעמד לבצע את המעבר הראשון, ירד בשאגה יותר ויותר מהר.

הם חלפו מימין למינכן. כמה דקות יותר מאוחר, במרחק 25 ק"מ, הבחין תורי בשדה־התעופה המוכר. הוא פנה שמאלה בעקבות האוטרבאן הגדול שהש־תרע ממזרח למערב, לקדאת הק"מ האחרונים אל השדה. הגף הגיע ל־4000 דגל. השדה מלפנים הלך וגדל. ארבעת מטוסי־הקרב הכסופים חלפו לאורך האוטרבאן ב־650 ק"מ לשעה. השלושה־עשר הנות־



טנג סרקו בעירנות את העצים. אחדים מהם, כדוגמת תורי, נפגעו. במעבר השלישי יגיע תור תוחחני האויב להפגע. פאולין פנה מזרחה. תורי הנמיך את חרטום מטוסו. מטוסי-הקרב האחרים החלו ממניכים ותוחחני האויב נדרכו לקראת המבחן.

תורי לא הסיט את עיניו ממשטחי התוחחים בעצים שהלכו וקרבי במהירות, יישר אותם בטבעת הצהובה של הכוונת. בהגיעו לטווח, לחץ על כפתור ההדק שבמוט ההיגוי, כשהוא מפעיל לסירוגין את דוושות הגה-הכיוון. ששה מקלעים התיוו מחכת דרך העצים כבר. שאר מטוסי 505 תקפו אחריו.

לפי אוימדנו של תורי ירו עליהם הגרמנים בכ- 20 תוחחים. מטוסי המוסטנג השיבו אש מ-102 מקלעים. התוחחים הגרמניים היו גדולים יותר אך ה"אפס-המישים" האמריקניים הבויקו ברקיע בכמה מאות קילומטרים בשעה בעוד שהאויב היה מרותק לקרקע.

האנדרלמוסיה שקמה בשדה היתה בלתי ניתנת לתאור. תוחחנים גרמניים, שציפו לכך שהמוסטנגים יפגעו במטוסים, נלכדו לפתע במחסום-אש מרוכז ומכוון היטב. הקליעים העלו ענני אבק אשר כמעט הסתירו את השדה. המוסטנגים לא הרפו מהתקפור תיהם. אחד אחר השני, הושמדו הצוהים או הוכרחו להמלט בברך הכדורים.

פאולין חג סביב, בגובה נמוך, והוביל את הגף חזרה למעבר רביעי. בפעם נוספת התרכז תורי בתוחחים. המעבר השלישי צימצם את אש האויב. כאשר ירדו המוסטנגים בצדיחה בפעם הרביעית, היה ברור שירם על העליונה בקרב זה.

במעבר החמישי פתח פאולין באש על מטוסים, כשהתוחחים סחטים לכאורה. הפעם פגע במטוס מא-262 סילוני והעלה אותו בלהבות. שני גפים שוטטו על פני שדה התעופה הגרמני, מעלה ומטה, לרוחב וסביב. יותר ויותר תבערות האירו את המ"קום. תורי נכנס לתקיפה נוספת והשמיד את מטרתו השלישית באותו יום, במרכז השדה, מטוס מא-109! אט"אט החל האויב מתאושש מההתקפה העזה. אש הנשק הקל מהקרקע החלה הופכת יציבה ומדויה קת. כמה מוסטנגים נפגעו. מספר כדורים כתומים חזרו והופיעו... סימן לתוחחני ג'מ בני עשרים מ"מ.

ראשון הטיילונים הגרמניים שהוכנסו לשימוש, המסרשימט מא-262. בפיתוח מאז 1938, הדגמים הראשונים של המטוס נמסרו לחיל-האויר הגרמני באפריל 1944, לשם ניסוי והערכה. ה"לופטוואפה" החל נשתמש בו כמטוסי-קרב, אך לאור דרישתו של היטלר נשלח ליחידות הפצצה ונוצל כמפציץ בעת פלישת בעלות-הברית. בחורף 1944'45 הוחזר המא-262 לחפיקיו כמטוסי-קרב. בתצלום, מא-262 מצויד באנטניות מכ"ם בחרטומו.

המגן הכבדה זיעועה את תורי, אף על פי שלקחה בחשבון בתיכנון המשימה.

האויב נמלא כדורים אדומים, כדורים כתומים, עשן, אבק, ואז, מימינו, ראה תורי שמספר 2 שלו בצרה. חודים ניבעו בכנפיו. אולם הוא המשיך לטוס. תורי דאה עתה עמדות תוחחים לפניו, וכיוון את ששת מקלעיו אל העשן ופתח באש.

הלם! הוא הביט בכנפו הימנית וראה חור קטן. היה זה רגע של מבוכה. עמדו לרשותו שניות בהן היה עליו להחליט מה לעשות. הוא לחץ על כפתור המיקרופון וצעק: "לפגוע בתוחחים, אך ורק בתוחחים!" היה זה הימור מסוכן. אם יתברר שהתוחחים מדובים מדי או אם לא יצליחו מטוסי-הקרב לגלותם, עלולת האבידות להיות כבדות. תורי חלף מעל הקצה הרחוק של השדה כשהוא יורה עד השניה האחרונה.

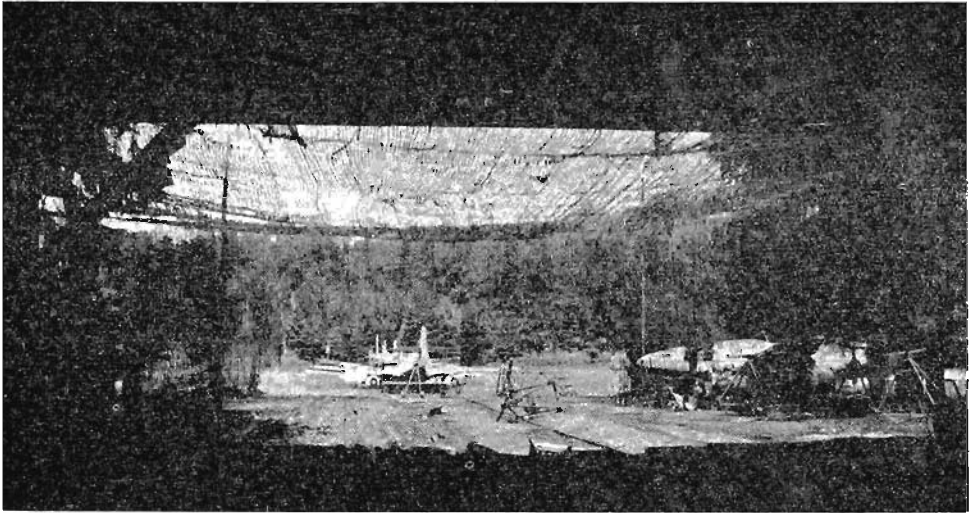
פאולין המשיך לטוס למרות החור בכנפו. תורי הביט אחורה אל השדה, כשהוא נשאר נמוך ומת-דחק מאש הנ"מ.

היה משהו משונה בפעולת תוחחי הנ"מ הגרמניים... העשן... לא התאבך מפני הקרקע... הוא אימץ את עיניו. ואז דאה אותם... בעצים! הגרמנים בנו משטחים גבוהים בעצי האשוח סביב השדה, תוך תקווה להמלט מהתיו 30,000 הקליעים שהמוסטנגים הביאו עמם מאנגליה.

הגרמנים על המשטחים התכוונו לגבות מחיר יקר במעבר הבא. תורי קרא בהתרגשות: "יש להם תוחחים על משטחים בעצים!" אופי הקרב השתנה. מבטי כל אחד מטייסי המוס-

הירח "חי"?

יתכן שהירח אינו כה "מת" כפי שמקובל לחשוב. מדענים סובייטיים סבורים שהוא עובר תהליך השתנות בלתי פוסק; מכתש "לינה", אומרים הם, הצטמצם למחצית גודלו, מכתש אחר נעלם לגמרי, ומכתשים קטנים נוצרו על קרקעיתו של מכתש גדול יותר. הם טוענים, כמובן, שלעיתים מופיעים כתמים אפורים-ירוקקים בשעת זריחה בקרקעיתם של מכתשים מסויימים.



סילוני מא"מ 262 במפעל ההרכבה התת־קרקעי באוברטראובלינג, מוכנים להלקח לשדה־התעופה.

בשעה. תורי קרא לארצ'י טואר לקבל לידינו את הפיקוד ולהפסיק את ההתקפה אם אש הנ"מ תכבד, והפנה חרטומו צפונה־מערבה כלפי אנגליה, שעה שהרוגס התאמץ להחזיק את המטוס באויר.

סטודנט טס קרוב למטוסו. הוא נאלץ לפנות ב־5 ניות S עלי־מנת לא להתרחק מהמטוס הנפגע. תורי ידע שיהיה עליו לנסוק. הוא הפעיל מצערת מלאה. אט־אט עלה המטוס ותחל מתרחק מאדמת בוואריה. שעה שנסק, הציץ תורי אחורה אל שדה הקרב שזה עתה עזבוהו. תבערות כתומות ועמורי עשן שחור מתאבך. המחזה נראה ממרחק קילומטרים רבים.

פאולין הגיע לבסוף ל־3000 רגל... עדיין נמוך במידה מסוכנת, מטרה מושלמת לאש נ"מ. הרחק למטה זיהה תורי את אוגסבורג... 100 ק"מ מצפון־מערב למינכן. הסיסה המתוחה נמשכה. היידלברג הופיעה לבסוף, 300 ק"מ ממינכן. הוא הגיע ל־5000 רגל. פאולין המשיך לטוס. תורי לא הרפה מהדושה השמאלית הלחוצה עד הסוף והפעיל ללא הרף את מוט ההיגוי שמאלה. זרועו הימנית היתה עייפה ורג־לו השמאלית כמעט משותקת. פאולין המשיך לרעום

באותו רגע רשם תורי נצחונות נוספים. בגלותו שני מטוסי פוקהיוולף צמודים, מוסווים ליד עצים גבוהים, הבעיר את שניהם בצרור מוצלה, כשהוא מעלה מהם להבה צהובה ורחבה ועשן שחור וזועם המתאבך במהירות. קרבנות מספר ארבע וחמש!

השדה התרומם לקראתו במהירות...

גם יתר הטייסים המשיכו לפגוע במטוסים. תורי עקב אחריהם במעבריהם על פני השדה שעה שמשך מעלה ואחר החל יורד שוב למעברו התשיעי. כבר לאחר המעבר הראשון, איבדו המוסטנגים את מהי־רותם הגבוהה, שהפכה אותם למטרות כה קשות לאש הנ"מ. 6500 ק"מ בשעה, ירדה עתה מהירותם עד לפחות מ־500. כשהוא טס במהירות של קרוב ל־500 ק"מ בשעה, הפנה תורי את חרטומו של פאולין כלפי הקרקע. היתה ברשותו תחמושת למעבר אחד נוסף. השדה התרומם לקראתו במהירות... תורי כיוון אל מטרה... מוכן ללחוץ על ההדק.

פאולין זועזע. התרסקות אדירה! אחר־כך מספר פגיעות קלות יותר. חור גדול נפער בשפת־ההתקפה של הכנף הימנית... מפגז עשרים מילימטר! מהירות המטוס הלכה וירדה. תורי בעט ביאוש בדושה השמאלית של הגה הכיוון שעה שהמטוס הסתובב ימינה ומטה, הצליח להטיסו בקו ישר ולהגיע לקו העצים. פאולין נפגע באש עשרים מילימטר ואש רובים במ־עבר התשיעי.

תורי הרים את המיקרופון: "נפגעת. אין לי מהירות". הוא ביקש שמישהו יטס בעקבותיו. ליוטר ננט גיימס סטירנס היה בסמוך אליו; הוא משך ליד פאולין. הדבר הראשון שהודקר לעיניו היה חור כאורך 35 ס"מ ליד מאורה־הנחיתה בכנפו הימנית של תורי. מהירותו של המטוס ירדה עד לכדי 200 ק"מ

שמור על קור רוחך

מהנדסי צבא ארה"ב ערכו ניסוי השוואתי במדידת החוסם במכונית שגגה נצבע לבן. אין מכונית שצבעיה רגילים. התוצאות הוכיחו כי בשעה שהסמף החיצונית היתה 35.5 מעלות, שרר במכונית הרגילה חוסם של 37 מעלות, בה כשעה שהסמף במכונית בעלת הגג הלבן היתה, באותם תנאים ובאותה השעה, 30 מעלות בלבד.

לול הלך וגדל, והחל מתקרב מלמטה. תורי הנמיך טיסתו ופנה לקצה הקרוב. מכה! המטוס פגע במס' לול. תורי משך חזרה את ידית המצנרת. ברגע שהמ' הירות ירדה, נשמטה רגלו השמאלית מהדוושה. השעה היתה 17.52. הוא חזר הביתה.

59 מטוסים גרמניים ביומיים

הוא הצליח להסיע את המטוס לדיר שלו. כחמי-שים מכוונאים הצטופפו סביבו. ראש-הצוות שלו הביט בפליאה במטוס המנוקב. הוא הצליב זרועותיו כסימן להרמת המנוע. תורי סגר את המפסקים.

חריסר אנשים קפצו על כנפו של פאולין. ביגיי הם היו הרופא סקרוגינס וקצין המודיעין צ'רלו האמונד. כאשר טיפס תורי החוצה תוך תשואות, הניח סקרוגינס את זרועו על כתפיו. „עשיתם מלא-כה נאה, ג'ו“.

תורי לגם ארוכות מבקבוק וויסקי. כרגיל, לא שתה, למרות שהטייסים הורשו לשתות שתי אונז' קיות וויסקי לאחר פעולות. הפעם חזר ושתה, ביהד עם האמונד. ההזדמנות היתה נאותה: שלושים ותשעה מטוסי אייב נוספים הושמדו! בכך הגיע המספר ל-59 במשך יומיים — רבים מהם סילוני מא-262. היה זה מאזן נאה לטייסת 505. תורי הש' מיד שני מטוסים ביום הראשון וחמישה ביום הש' ני — שבעה ביומיים!

*

טייסת 505 היתה בדרך להשגת מאזן הנצחונות הגבוה ביותר במשך שנה אחת מכל טייסת אחרת בפיקוד-האוויר השמיני. עבור מבצעה באיזור מינ-כן—אגם כים, זכתה כנף 339 בציון לשבח מטעם נשיא ארה"ב. עבור מנהיגותו בהובלת ההתקפות, היענק לתורי „כוכב הכסף“.

למחרת היום יצא תורי והרופא האוירי לחופשה בת שלושה ימים בלונדון. פאולין הועבר לגל הגרור טאות. נוסף לפגיעות הגדולות נוקב בעשרות מקור מות נוספים. למעשה, ספר ראש הצוות למעלה ממאה פגיעות — מזכרות אחת מהתקפות הצליפה הגדולות ביותר במלחמת העולם השנייה. בסוף המלחמה נוקפו לזכותו של תורי עשרים וחמישה מטוסים גרמניים מושמדים על הקרקע, נוסף למספר נצחונות אויריים.



מוסטנגים מחויאים.

בשמים בגובה נמוך מדי. סטירנס דבק אליו בעק-שנית ובמסירות.

תורי הגיע לבלגיה, לאחר עקפו את תותחי הרור, כאשר המנוע החל מתחמם. הטמפרטורה ריחפה מע' להמעלה. אף כי הלך וקרב לים הצפוני ולא היה רחוק עוד מהבית, גברו חששותיו של תורי... הנ' היתה כה קרובה ועתה תקלות במנוע!

הוא פתח את התערובת לעשירה מלאה. הדלק יפ' על כחומר קירור. הטמפרטורה עדיין המשיכה לעלות. כאמצעי אחרון פתח את דשי הקירור, למרות שבכך האיט את המהירות. שהיתה בלאוו הכי נמוכה מדי. האויר הקר הפורץ לתוך המנוע החל לבסוף בולם את עליית הטמפרטורה. פאולין המשיך בדרכו לעבר אנגליה. תורי לא חש עיד ברגלו השמאלית הלחור צה ללא-הרף לדוושת הגה הכיוון.

הים הצפוני היה יפה... אך הוא חלף מתחת לכנ' פים ולמנוע החם באיטיות רבה מדי. אולם לבסוף נתגלו לעיניו צוקי דובר... מקדימה, גבעתייה הירוקות של אנגליה! המטוס החזיק מעמד. עתה גברו תק' וותיו של תורי. סטירנס שידר לפאולמיר... „נחיתת חירום“. הפעילות היתה מיידית.

מכוניות כיבויהאש, רכבי-חירום מכל הסוגים, ואמ' בולנסים אצו לעמדות פעולה. כל העינים בפאול-מיר סרקו את השמים. מדרום-מזרח, כשהם מתקר' בים אטיאט, הפכו שתי נקודות למטוסי-קרוב משובצי חרטום. תורי ידע שיהיה עליו לבוא לנחיתה במהי' רות מלאה... 210 ק"מ בשעה. הוא לא ישתמש בד' שים ולא יטוס בהקפת נחיתה הדוקה. הוא הבחין במסלול וביצע פניה קלה שמאלה, החישור מולו. סטירנס טס לצידו.

מנועו של פאולין, חלוש אך פועל עד הסוף, משך את מטוסי-הקרוב הפצוע קילומטר נוסף אחרון. המס'

שיא מהירות ל„סופר פרלון“

שיא מהירות מוחלט להליקופטרים הונג' על ידי הליקופטר מטיפוס סופר פרלון של חברת סיד באיאסיון, שהמריא מאיסטר. הסופר פרלון השיג מהירות 341.18 קמ"ש (212 מי"ש). דגמי היצור של הליקופטר זה יצויידו במנועי טורמו ווו בני 1500 כ"ס במקום המנועים הנוכחיים, בני 1330 כ"ס.

הקו החדש בייצור מטוסי קרב בברייה"מ

מאת „גולדי“

א רוכב־קרן, המהיום את הכוח העיקרי במטוסי ירוט חדישים בבריית־המועצות כיום. מטוסים אלה מצוידים במדייטווח אלקטרוניים (טלמטר) או במכ"שירי מכ"ם מוטס בהתאם ליעוד המטוס, כגון מטוס קרב וירוטיום או מטוס קרב אל־ראות. שלשת מטוסי־הקרב הללו מצוידים במנועי טורבינ־סילון מסוג RD-9, המסוגלים לפתח 17,000 ליב־סחב עם מבער אחורי בגובה פני הים. פרט לטילי אייר־אוייר מצויד חלק מהמטוסים בחתכים בני 37 מ"מ ובשתיים או ארבע כוורות־דקטות רגילות. ביצועים

כמשך 5 השנים האחרונות פיתחו הסובייטים, כמעט בהפסקה, קו חדש כיצור מפצצים כינוניים ומטוסי קרב כנדים, ויחד עם זאת פיתחו והזיקו את תילי־האוייר מבחינה איסי טרנטית באמצעי לחימה אויר־קרקע ובשכלול מטוסי הירוט שלהם, לאחר אחר מהמכוננים האחרונים כשושינו הודגשה בהבלטה כעתונות העולמית המבוכה שנוצרה עקב התפתחות זו.

לשלושה מטוסים אלה אותם הביצועים בקירוב: מהירות מירבית בגובה 40,000 רגל — 2 מאך, שעור נסיקה — 4 דקות לגובה 40,000 רגל, סיג רום — כ־60,000 רגל, סיג־רום בנסיקת־זינוק (zoom) — 90,000 רגל, רדיוס פעולה — כ־320 ק"מ. מטוסים אלה מסוגלים לבצע משימות תקיפה וסיוע לכוחות הקרקע כשהם מצוידים בפצצות רגילות א" בפצצות גרעיניות טקטיות, המוטלות תוך כדי משיכה תלולה לגובה.

ה„פירבר“

כמו־כן קיים מטוס קרב דרמנועי שהוא פיתוח של יאק־25 שנראה כבר בשנת 1956, וניתן לציידו בחימוש כמפציץ־קל או כמטוס ירוט אל־ראות. נראה שגוף המטוס תוכנן מחדש כך שהוא מסוגל להכיל מנועים בעלי כח־סחב גדול יותר מיאק־25. כינויו „פירבר“ (FIRE BAR). הקוים הכלליים

לאחר מפגן שקט של סדרת מופעים מסורתיים כגון הצגות אוירובטיקה, מטוסי תובלה חדישים, הליקופטרים, מטוסי ספורט ומטוסי התעופה האורחית, הופיע בפתאומיות וכתפתעה הכוח הצבאי החדיש, במסגרת תרגילי אוירובטיקה־יחיד ובמבנים בני 5-3, מטוסי־קרב שתוכננו ע"י מיקואן וסוחוי. כגון: מיג־17, מיג־19, מיג־21 ו„פיטר“. הדגמים האחרונים הוצגו כבר במפגן טושינו ב־1956 כאבטיפוסים. המספר הרב שבו הופיעו מטוסי־קרב חדישים אלה מעיד על כך שהם מצויים בכמויות ניכרות בשרות מבצעי, ומומחים משערים שמטוסים אלה הם בדרגת מטוסי־קרב של 2 מאך. הישגים רבים הושגו על־ידי מטוסים אלה, כגון שיאי מהירות וסיג רום.

ה„פישבד“, ה„פיטר“ וה„פישפוט“ מצוידים כולם בטילי אויר־אוייר בשיטות ניהוג שונות, אינפרא־אדום



הפידלר תוכנן כפי ה־נראה כמטוס רב־משימת: ירוט בגובה רב בתנאי יום ואל־ראות, סיור, צילום והפצצות טקטיות

„מיג-21“ לפינלנד

עשרת מטוסי המיג-21 הראשונים עבור חיל האוויר של פינלנד הגיעו לשדה ריסלה במזרח המדינה. המטוסים הם מהטיפוס הידוע בנאטו כ„פישבד-סי“ ומצויידים בטיילי אטול. נודע כי הממשלה הפינית ניסתה קודם לכן לרכוש מטוסי סאאב-35 דראקני, אך מאמציה היו לשווא משום שבמטוס השוודי כלולים רכיבים אמריקניים רבים שהטפקתם הותנתה באי מכירה מחדש. מצד שני, אין ספק שהמיג-21 הוצעו לפינלנד במחירים שאף חברה מסחרית במערב לא היתה מסוגלת לעמוד בהם (מטוסי המיג-21 שטופקו לחיל האוויר ההודי נמכרו, כפי שנמסר, ב-2 מיליון דולר כ"א).

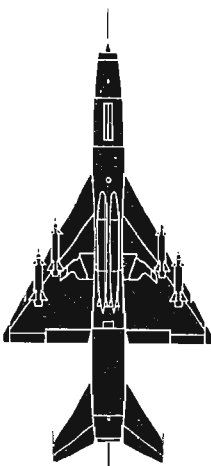
מטוס זה נושא שני טילים גדולים ביותר מתחת לכנפיים למשימה בלתי ידועה. מומחים אמריקניים משערים שמטוס זה נבנה לירט את מטוסי הפיקוד האיסטרטגי האמריקאי בעודם רחוקים ממטרתם. ניתן לשער ללא ביסוס ידוע שטילים אלה ניתנים להנחיה לאחר שיגורם (COMMAND GUI) (DANCE).

שלו דומים לווסור הצרפתי, אך אין ספק שכוח הסחב הנוסף שמתקבל ע"י המבער האחורי מאפשר לו לעלות על המטוס האחרון בביצועיו. להלן אינפורמציה שנחקלה ממקורות בינלאומיים על ה„פיירבר“: 2 מנועים מסוג קוזנצוב בעלי 12.000 ליב' סחב עם מבער, מהירות מירבית בגובה 33.000 רגל — 1.1 מאך, שעור נסיקה — 7 דקת ל-40,000 רגל, סיג דום מבצעי — 52.000 רגל, טווח — 3.200 ק"מ. חימושו כולל 2 טילי אויר-אוויר גדולים רוכבי-קרן ושני תותחים בני 23 מ"מ. אין ספק שהמטוס מצויד במכ"ם מוטס משוכלל.

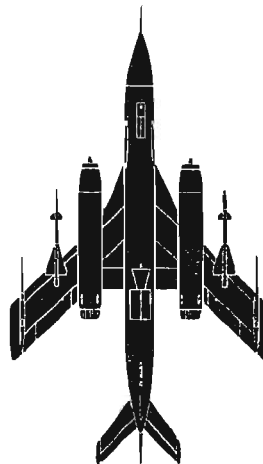
סוף כסוק: 2 ממוסי קרב הדישים עתידיים

נוסף למטוסים שתוארו לעיל, הופיעו לפתע שני דגמים הדישים בלתי ידועים עד כה, על אף שנראו בסוף 1961. מכל דגם הופיע מטוס אחד בלבד. עם הופעתם זכו מטוסים א"ה לכינויים „פידלר“ ו„פליפר“ בסדרת כינויי המערב. נראה שה„פידלר“ תוכנן כמטוס רבי-משימות, כגון יריט בגובה רב בתנאי יום ואליראות, סיור/צלום ארוך-טווח ומשימות טקטיות, כגון הפצצה בפצצות גרעיניות.

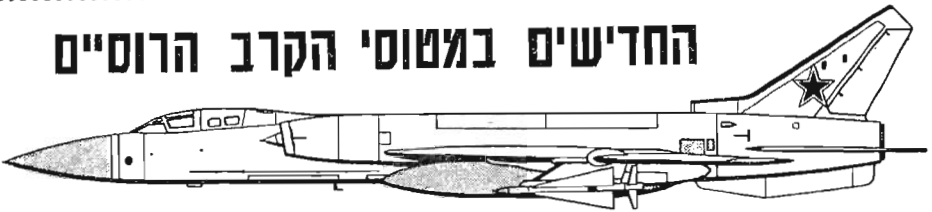
טוחוי „פישפוט-סי“



יובלב „פיירבר“



החדישים במטוסי הקרב הרוסיים

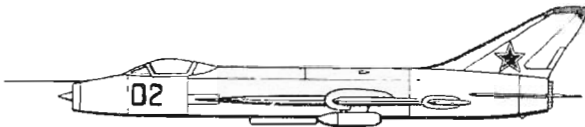
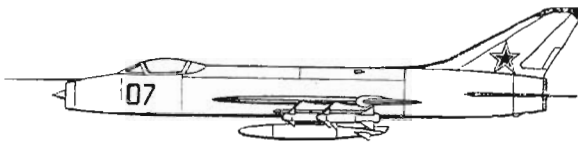


למטוסי יקובלב, "פידלר", מטוס ירוט וסירור דו-מושבי, ארוך-טווח ואל-ראות, נושא שני טילי אש גדולים למשימת ירוט, כשהללו מונחים אינפרא-אדום או מכ"מית, אך אפשר להניח שניתן לשאת מבחר חימוש מגוון. הבליטה בגחון מאחסנת כפי הנראה מכ"ם ניווט.

למטוסי: מיג-21, "פישבד-בי", כרגע מטוס-הקרב החד-מושבי החשוב ביותר של חיל-האוויר הסובייטי, בעל כושר אל-ראות מוגבל. נושא שני תותחי 23 מ"מ וזוג טילי אא-2, "אטול", מתבייתי אינפרא-אדום. ה"פישבד-סי" דומה, אך הוצא ממנו חימוש התותחים. ה"פישבד" משרת גם בחילות-האוויר של מצרים, עיראק, אינדונזיה, הודו, פינלנד (ראה ציור) וקובה.



למטוסי: יקובלב, "פירבר-בי", הפיתוח האחרון של היאק-25 שנכנס לשרות חיל-האוויר הסובייטי. מטוס ירוט לילה ואל-ראות זה הינו דו-מושבי, נושא שני טילים גדולים ורכבי-קרן ליד בתי המנוע, אף כי אין ספק שאפשר לשאת גם טפוסים שונים של טילים מונחים אינפרא-אדום ואמצעי חימוש אחרים. אין סימנים לחימוש תותחים פנימי.

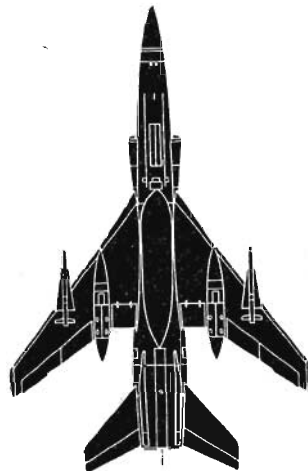
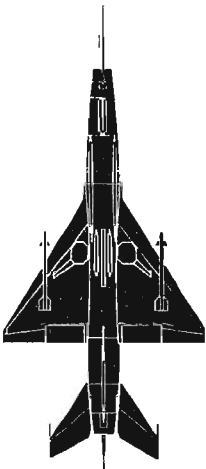


משמאל: סוחוי "פישפוט-סי", מטוס-קרב יום בעל כושר אל-ראות מוגבל, חד-מושבי, המשרת בחיל-האוויר הסובייטי. נראה ש-ה"פישפוט-סי" אינו נושא תותחים וחימושו כולל ארבעה טילים, אשר לתפקיד ירוט הם מטיפוס אא-2, "אטול". לתפקידי תקיפת קרקע הוא נושא טילים הדומים לבלופאפ-בי האמריקני. לעתים קרובות מיכלי דלק נתיקים.

משמאל למטה: סוחוי "פי-7", מטוס-ירוט יום חד-מושבי זה פותח במקביל ל"פישפוט-סי" בעל כנף-הדלתא ונכנס לשרות בשנים 1959-1960. אינו נושא תותחים וחימושו ירוט טיפוס קולל שני טילי "אטול" מתחת למרכב ושני טילים נוספים מטיפוס זה או שתי כוורות רקיטות מתחת לכנפים.

למטה: מיג-23, "פליפר", כיום אחד ממטוסי-הירוט החד-מושביים המתקדמים ביותר בחיל-האוויר הסובייטי, המיג-23 בעל שני מנועי-סילון ומנוע-רקטה, מצויד בכנף דומה לזו של המיג-21. חימושו כולל שני טילי "אול". אפשר להניח כי המכ"ם של המיג-23 מאפשר שר התקפות "נתיב התנגשות" תוך תקיפה אוטומטית-למתצה ושיגור טילים. סבורים שהמיג-23 נכנס לשרות בחיל-האוויר הסובייטי ב-1962.





מיג' 21, פישבד'בי"

בחילות האוויר של ברית המועצות, ניצרים, עיראק ועוד.

יקובלר, "פירלר"

שלו בעת ירוט היא „נתיבתהנשוחת“.
הביצועים המשוערים

מהירות מירבית — כ־1.9 מאך בגובה 40,000 רגל,
שעור נסיקה לגובה 40,000 רגל — 5 דקות,
סיג רוס — 60,000 רגל,
טווח — למעלה מ־3200 ק"מ.

הקיום הכלליים של מטוס גדול זה נעימים ואלגנטיים.
הוא מצויד בשני מנועים טורבו־סילוניים
הממוקמים בחלקו האחורי של הגוף אחד ליד השני.
סחב כל מנוע — 23,000 ליב' עם מבער. ממדי
המטוס משוערים כגדולים מכל מטוס קרב אחר
ידוע עד כה. קיימת אפשרות ששיטת ההתקפה

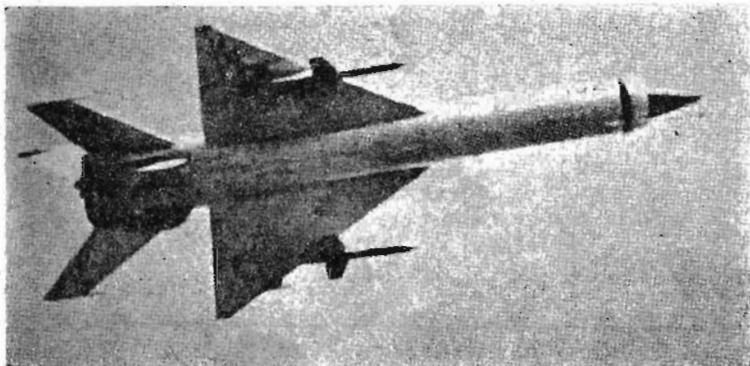
„הצנחה“ ללא מצנחים!

צורה חדשה להנחתת גיטות מהאוויר, ללא מצנחים, עומדת להבדק עליידי פיקוד־האוויר הטקטי של חיל האוויר האמריקני. ייבחנו ציור ושיטות להעברת גיטות ישר לשדה הקרב עליידי הוצאתם ממטוסי תובלה לוקהיד סי־130 מנמיכי־טוס בתוך „מארזי בני אדם“.

החיילים יושבים במארזים בני שניים־עשר, עשריט־וארבעה או ארבעים־ושמונה איש. הסי־130 טס מעל נקודת ההנחתה בגבהים של עד 10 ז' ומ' ובמהירויות שבין 185 ל־255 ק"מ בשעה. מתוך המטוס נגרר וְ בקצה כבל הקשור למארז בפתח המשא האחורי הפתוח בקצה המטוס. הנו נחפס בכבל פדה על הקרקע ומושך את המארז מתוך המטוס, הממשיך בטיסתו.

בנופל המארז לקרקע, יהיה ההלם שיורגש עליידי החיילים שבתוכו פחות מזה שחשים בעת עצירת מעלית מהירה. המארז מתחלק כ־30 מ' ונעצר בהדרגה עליידי מנגנון הבלימה של הכבל.

באמצעות „מארזי בני אדם“ כאלה יכולה טייסת סי־130 להנחית בשדה־הקרב כ־3000 אנשים נפחות משעו שעות. השיטה החדשה מבטלת קשיים בדיוק ההטלה במצנחים ובקיבוץ הגיטות הפזורים על פני איזור ההטלה.



מיג-23 בעל שני מנועי הסילון והרקטה, מצויד ייד בכנף דומה לזו של המיג-21. חימושו כולל שני טילי אול. נכנס לשרות לפני כשנתיים.

ה"בלוכר" הוא "מיג-23"?

המטוס השני, שכינויו "פליפר", הינו כנראה המיג-23. השערה זו מבוססת על כך שמטוס זה דומה בקווים חיצוניים כלליים לסדרת המיג-21, אך הוא נראה גדול וכבד יותר. מאמינים שמטוס זה נכנס לשרות פעיל בחיל-האוויר הסובייטי מאז שנת 1962. מטוס-קרב זה חסר חימוש פנימי (כגון תותח-ים), נושא כחימוש עיקרי שני טילי אויר-אוויר גדולים, הדומים לספארו האמריקני. הוא מצויד, כמובן, במכ"ם מוטס, הנמצא בתוך קונוס כונס האוויר בתרסום המטוס. נראה שתפקיד המטוס הוא ירוט אל-דאות ב"נתיב התנגשות".

שני מנועי טורבו-סילון נמצאים בחלקו האחורי של הגוף. כל מנוע מפתח כח סחב של 17,500 ליב עם מבער. בחלקו האחורי של זנב המטוס הורכב מנוע דקטי נזולי, אך יעורו של מנוע זה לא ידוע. (כנראה שתפקידו להשיג מהירות לנסיקה תלולה וסיגורום גבוה יותר).

במבט חיצוני נראה המטוס ככבד ומגושם, אך בעת המפגן בטושינו בשנת 1961 הציג כושר תמרון יוצא מן הכלל ללא שום יחס לגודלו הפיזי.

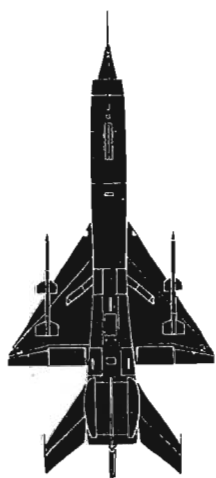
כף-הנחיתה של היונה

יונה שרגלה ושברה ביצעה לא-מכב. נחיתת אונס בבסיס לארברוק של הר.א.פ. בגרמניה. היא נמצאה שוכבת על כנף מפציץ קנברה. יונה זו בחרה במקרה במקום הנכון. רב-סרן בויט-סטונס, אחד מטייסי הטיסת, הוא רופא ווטרינרי מוסמך ומומחה למחלות צפורים. הטייס-הרופא קשר וחבש את רגלה של היונה וטיפל בפצע במקור הצפור. חוך שבועות ספורים החלימה היונה, שנשאה על רגלה תווית הולנדית, והרופא החליט שהגיע הזמן לערוך ניסוי טיסה. תחילה ריצדה הצפור באויר בחוסר בטחון, אולם עד מהרה התאוששה ועפה ללא היסוס לעבר הגבול ההולנדי.

ביצועיו המשוערים הם .

- מהירות מירבית בגובה 40,000 רגל — 2.4 מאך,
- זמן לגובה 50,000 רגל — 4 דקות,
- סיג רום ללא מנוע רקטי — 60,000 רגל,
- סיג רום עם מנוע רקטי — 80,000 רגל,
- משיכה ב-zoom תלול — עד לגובה 100,000 רגל,
- טווח מירבי עם מיכלים נתיקים — 3200 ק"מ.

מיג-23, "פליפר"





O.F.E.M.A.

OFFICE FRANÇAIS D'EXPORTATION DE MATÉRIEL AÉRONAUTIQUE

*Bureau de Vente pour l'Étranger
des productions
de l'Industrie Aéro-nautique Française*

4, RUE GALILÉE PARIS XVI^e TÉL. : KLÉBER 89-10 TÉLÉG. : EXAERO PARIS TELEX 27.988

חילות אויר של מדינות ערב

**חסיין חובב - הטיס שואף
להתעצמות אוירית**

„הנשרים“ במקום „וומפיירים“

מטוסים תמורת נפט

**י ר ד ו
ל ב נ ו ו
ס ע ו ד י ה**

חיל האויר הירדני

חיל האויר הירדני האקם בתקופת מלחמת השחרור עם הודעתו של המלך עבדאללה בפרלמנט הירדני כי „הלגיון הערבי הקים לעצמו חיל אויר“. הכרזה זו התעלמה למעשה מהעובדה, שבאותה עת לא נמצאו כל מטוסים ברשות החיל, שעל הקמתו החליט המלך הירדני בסוף שנת 1948. אולם, המלך עבדאללה, אשר היה נלהב לרעיון הקמת זרוע אוירית ללגיון, לא שקט על שמריו והחל מטפל אישית ברכישת מטוסים וציוד לחיל המוקם. לאחר מו"מ עם השלטונות הבריטיים, נענו האהרונים לבקשת עבדאללה וסיפקו לירדנים מספר מטוסי אמון קלים כגון טייגרמוט, פוקטור ואוסטר אוטוקרט, עליהם עברו חניכים ירדניים בהדרכה בריטית, את אמוני הטיסה הראשוניים. עם סיום שלב זה, השלימו החניכים את אמוניהם בבריטניה אשר כללו גם טיסה במטוסי סילון.

לאחר הכשדת גרעין טייסי הסילון הראשונים לחיל הירדני, הוחלט בתחילת שנת 1955 על רכישת מטוסי סילון לחיל האויר. בהתאם לכך נחתם הוזה רכש עם חברת „דה הבילנד“ הבריטית, בעקבותיו

הגיעו לירדן מטוסי וומפייר אשר שובצו במסגרת טייסת סילון שהוקמה בשדה התעופה של עמאן. כל אותו זמן סיעו יועצים ואנשי צוות אויר וקרקע בריטיים, באחזקת והפעלת המטוסים החדשים. על החיל פקד קצין ר.א.פ. אשר ואישאל עלידו הבריטיים.

הידוק קשרי מצרים-ירדן באמצע שנת 1956 הביא להדחתם של מרבית היועצים והמומחים הבריטיים ומאידך גברה ההשפעה המצרית בחיל הירדני. חדירת המצרים התבטאה במתן סיוע ביעוץ, הדרכה הפעלה ואחזקה של מטוסי הסילון הירדניים. כמחווה ידידות ורצון טוב, העניקו המצרים לירדנים אף שי של מספר מטוסי וומפייר וכן מטוסי אמון מסוג גמהוריה מתוצרת מפעלי התעשייה הצבאית המצרית. יחסי „האחווה והריעות“ בין מצרים וירדן לא האריכו ימים והם נותקו עד מהרה. בעקבות ניתוק היחסים בין שתי המדינות, הדל אף הסיוע המצרי לחיל האויר הירדני שנשאר עתה ללא כל סיוע ויעוץ הן מצד האנגלים והן מצד המצרים. הוסר כל עזרה לחיל הירדני, שהיתה כה חיונית לקיומו. העמיד בסכנה רצינית את המשך פעילותו של החיל.

הצלחות ל„פילטוס פורטר“ בעולם

מטוס התובלה הקל פילטוס פורטר הולך מחיל אל חיל. לא מכבד נודע על חברה חדשה שנוסדה בבריטניה להפצה עולמית של המטוס. החברה מתחייבת להדגים את המטוס בכל נקודה על פני המפה, בתנאי שהאיכר המקומי יסכים שינחתו בשדהו“. בשעת ניסויים השוואתיים נרחבים שנערכו עלידי צבא ארה"ב לשם מציאת מטוס בעל כנף קבועה, שיוכל לקבל חלק מהמשימות המבוצעות כיום על ידי הליקופטרים שמחירם רב, נחל הפורטר הצלחה רבה. בעקבות זאת הוכנס הפורטר במחלקה מיוחדת בין טיפוני המראה-נחיתה-קצרות לבין הליקופטרים ומתנהלות שיחות ליצור 4000 מטוסים בארה"ב, המהווים את הכמות הדרושה לחמש השנים הקרובות. בהתאם לכך יורכב כפי הנראה מנוע טורבו-פרופ אמריקני. גם הצבא האיטלקי הביע את שביעות רצונו מהמטוס וחברת קנטיארי ארונבלי קיבלה את זכויות היצור באיטליה.

האישית של המלך חוסיין הידוע כחובב טיס מובהק, כייצגו רבות להתפתחותו של חיל האויר ע"י העלאת עוצמתו, כושרו המבצעי ורמתו. חיל האויר הירדני הערוך עתה בשני שדות התעופה הגדולים עמאן ומפרק, כולל היום את העוצמה הבאה:

2 טייסות קרב סילון, מהן האחת מורכבת ממטוסי וומפיר ואילו השניה ממטוסי הנטר חדישים ביניהם הגמים לאמון (דו-מושביים) ולצלום. טייסת תובלה וקישור מורכבת ממטוסי תובלה כגון הראלד, וויקינג, וורטיטי, הארון, דוב והליקופטרים וכן גם מטוסי אוטטר לקישור ותצפית ארטילרית.

בחיל מצויים גם מספר מטוסי אימון מדגמים שונים המיועדים לצרכי ביה"ס לטיס שבעמאן.

חיל האויר הירדני אינו מסתפק בעוצמתו הנור כחית והינו שואף להרחבת כח מטוסי הקרב ע"י הגדלת מספר טייסות הסילון, כן שוקד החיל על הקמת רשת הגנה אווירית יעילה.

דגם תחנת המכ"ם שסופק יאפשר כסוי יעיל של חלקים גרחהים בירדן.

מדיניותו אוהדת המערב של המלך חוסיין, פותחת לו אפשרויות רחבות להגשמת חלומותחביבו, הוא פיתוח עוצמת הכח האווירי. ברור כי המערב מצידו מעודד כוונות אלה כאמצעי להחדרת השפעה,

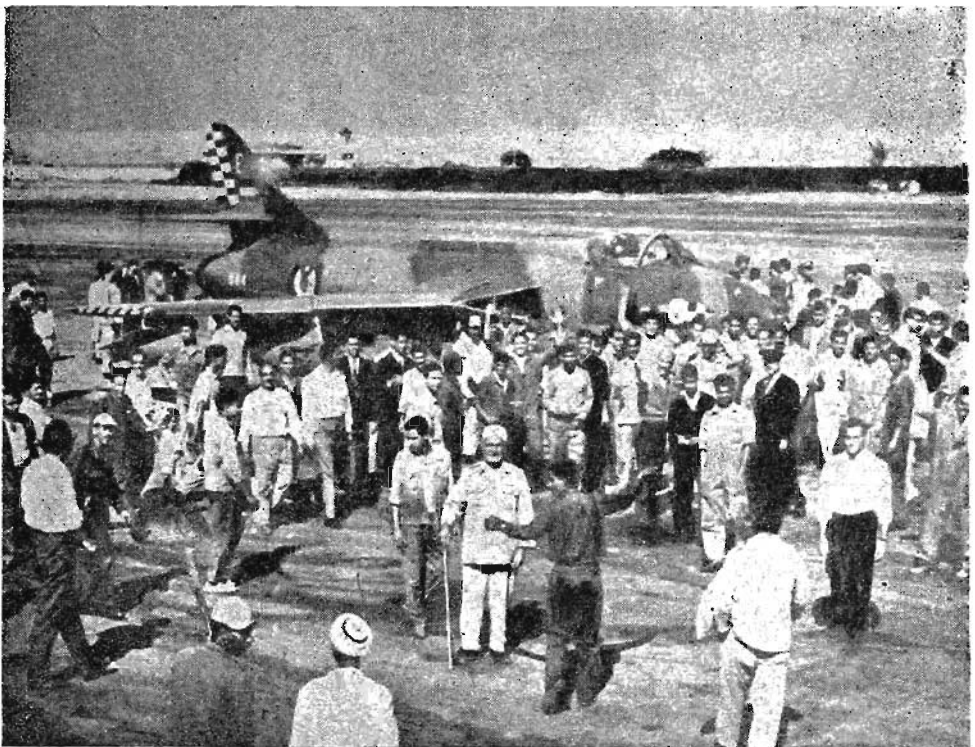
אי לכך, שוב פנו הירדנים לבריטים בבקשה לחדש עורתם כבעבר. הבריטים נענו עד מהרה לפנייה הירדנית והעזרה המערבית החלה זורמת לגדה המזרחית.

בעקבות חידוש הסיוע הבריטי, חודשה גם אספקת מטוסי הסילון לארץ ערבית שכנה זו, והפעם כללו המשלוחים מטוסים חדישים מדגם הנטר, להקמת טייסת סילון נוספת על זו של מטוסי הוומפיר ש הפכו להיות מיושנים. הבריטים חידשו גם את הסיוע בהדרכה, יעוץ ואחזקת מטוסי החיל, כולל הדרכת משתלמים במוסדות הר.א.פ. בבריטניה עצמה.

חידוש "התלות האווירית" במעצמה המערבית ואף הרחבתה במידה רבה, באו גם כעקבות אכזבה שניה שנחלו הירדנים והפעם מצד שכנתם הקרובה עיראק. עם חתימת ההסכם בדבר האחוז הפדראלי העיראקי ירדני, אשר בא כתגובה להסכם דומה בין מצרים וסוריה במסגרת הקע"ם, נתעוררו אצל הירדנים הד תקוות לחידוש מקורות סיוע ערביים אחרים במקום אלו המצריים שאבדו. הכוונה הירדנית היתה להדק קשריה עם "אחיותיה" הערביות כדי שלא תיראה בעיניהן כגרורה מערבית, אלא שגם תקוות אלה נגוזו עד מהרה מיד לאחר ההפיכה העיראקית, אשר ניתקה הקשרים עם ירדן המלוכנית.

העזרה הבריטית המורחבת וכמו כן התענינותו

הנטר ירדני מוצג בפני קהל סקרנים בשדה התעופה של עמאן.



מפקד חיל האויר הירדני ני לשעבר, טהיל מחמד חזמה, יורד במרגלות מטוס ההרון בו ערק למצרים ומתקבל ב" תשואות בשרה התער" פה של קהיר. מספר טייסים ירדניים נוספים ערקו בזמנו למצרים, במסוטי הנטר.



ואיפשרו רכישת מטוסי סילון וספים. הפעם נרכשו בבריטניה מטוסי הנטר חדשים להקמת טייסת קרב סילון שניה. שתי הטייסות של מטוסי ההנטר וה" וומפייר חונות עד היום בשדות התעופה ריאק וחלדה. נוסף על טייסות קרב אלה, מצויים ברשות החיל הלבנוני מטוסי תובלה קלים מדגם דוב וכן גם הליקופטרים אלואוט 2' ואלואוט 3' ומטוסי אימון וקישור אחרים.

מאז היווסדו ועד היום מקפיד חיל האויר הלבנוני על תכנון מתואם בין הגדלת עוצמתו ברכישות חדשות ויכולת הפעלת הכח המתווסף, כלומר, לעולם לא ירכשו מטוסים נוספים כל זמן שלא תובטח אפשרות הפעלתם התקינה והיעילה ע"י צוותות קרקע ואויר מאומנים. בהתאם למדיניות זו נודע לאחרונה כי הלבנונים מתעניינים באפשרות רכש מטוסי הנטר נוספים מעודפי חיל האויר השבדי. רכישה זו, במי" דה ותחבצע, נועדה להגדיל עוצמת טייסות הקרב במטוסים חדישים, אשר למעשה יחליפו גם את הוומפיירים המיושנים.

חיל האויר הסעודי

האחרון בחשיבותו בין חילות האויר של מדינות ערב הוא החיל הסעודי, אשר למעשה קשה לציינו כחיל בעל יכולת מבצעית ממשית. גם חיל זה נוסד לאחר מלחמת השחרור — בשנת 1949, כפרי יוזמתו של הנסיך מנצור, אחד מבניו הרבים של המלך אבן סעוד, ששימש באותה תקופה כשר ההגנה בממשלה הסעודית. הנסיך מנצור הצעיר, שהתבלט ביוזמתו הרבה, העלה רעיון הקמת הכח האוירי בפני קציני ר.א.פ. לשעבר ששהו בסעודיה במסגרת

הוא תומך באמצעים ומאמצים להגשמת תכניתיה האויריות של ירדן, זאת על אף „אבני הנגף“ שמציבים המצרים השואפים להשתלט על שכנה ערבית זו.

חיל האויר הלבנוני

בדומה לחיל האויר הירדני, כן גם החיל הלבנוני הוקם למעשה בתקופת מלחמת השחרור. הקמתו נתאפשרה לאחר שהממשלה הלבנונית קיימה מגע עם הבריטים בדבר יסוד בית-ספר לטיס בלבנון אשר יכשיר צוותות אויר לחיל המוקם. בעקבות מו"מ זה, נרכשו גם מספר מטוסי אמון מדגם פרטיבל פרנטיס ופרוקטור, עליהם החלו אמוניהם ראשוני טייסי החיל.

לאחר שהוכשר הגרעין הראשון של טייסי החיל הלבנוני, בוצעו עסקות רכש מטוסים נוספות, ביניהן רכש מטוסי צ'ופמן לאמון, מטוסי דוב לתובלה וכן גם 4 מפציצי סבויה מרקטי מיושנים מתוצרת איטלקית, אשר הופעלו בסיועם של צוותות איטלי קיים.

עם סיום אמוניהם בבריטניה של טייסים לבנוניים בטיסה במטוסי סילון, הוחלט על רכישתם של מספר מטוסי וומפייר אשר הגיעו בשנת 1956. הלבנונים התמידו בפתחו של חיל האויר ע"י הכ" שרת צוותות אויר וקרקע נוספים בלבנון וכן גם בבריטניה ועיראק. בוצעו גם אמונים משותפים עם יחידות בריטיות בבסיסי ה.ר.א.פ. בקפריסין וכן גם עם הטייסות העיראקיות שחגו בחבניה, מע, בית לבגדאד. פעילות אמונים והדרכה נרחבת זו, סייעו רבות להעלאת כושרם ויכולתם של טייסי החיל

פה הראשונים סיימו השתלמותם כטייסי סילון ביהידת העברה מבצעית של הר.א.פ. בצפון דבון שבאנגליה. הדאגה לאיוש מהיר של החיל בטייסים בעלי רמה דירבנה את הנסיך ויועציו הבריטיים לשלוח בניואר 1951 כמה טייסים סעודיים אזרחים שהיו בהשתלמות בבריטניה לקורס של הר.א.פ. הטייסים סיימו את אמוני ההעברה למטוסי סילון וגוייסו עם תום לימודיהם לחיל האויר הסעודי. למשתלמים אלה הצטרפו, מאוחר יותר טייסים נוספים ובשנת 1953 עמדה לרשות סעודיה קבוצת טייסי סילון קטנה.

מאחר והקמת החיל וארגונו ועשו בעזרתם של הבריטים, ניתן היה לצפות כי ההשפעה הבריטית בחיל האויר הסעודי תאריך ימים. אולם, בניגוד למשוער, נדחקו עד מהרה רגלי הבריטים ע"י האמריקאים. ארה"ב השקיעה מאמצים רבים בנסיון נותיה לכבוש לה דריסת רגל בסעודיה. לאור האינטרסים של חברות הנפט האמריקאיות בארץ זו וכן במסגרת תכנית הצבאיות הכלכליות. כבר באותן שנים ראתה ארה"ב את סעודיה כבסיס אפשרי נוסף בתכנית פריסת חיל האויר האמריקאי בעולם כולו.

מאמצי האמריקאים נשאו פרי יכתוצאה מכך נחתם הסכם עם המלך אבן סעוד בדבר החכרת שדה התעופה דהראן שבמזרח סעודיה. בעקבות חתימת ההסכם, הגיעה לסעודיה משלחת יעוץ אמריקאית אשר החלה, בין השאר, בארגונו של חיל האויר. האמריקאים אף סיפקו מטוסי בוכנה וסילון שכללו 9 מפציצי בוכנה מסוג אינווידר ב"י 26 ו-15 מטוסי אמון וקרוב טמקו בקרו ט"י 36 אשר שימשו גם בתפקידים משטרתיים למלחמה במברייהים (המטוסים מצויידים גם במקלעים קלים, דקטות ופצצות קטנות). נוסף למטוסים אלה נתקבלו גם מטוסי אמון לבית הספר לטיסה בג'דה שהוקם בשנת 1953.

סעודיה לא הסתפקה בעזרה הצבאית שהושיטה לה ארה"ב. במסגרת החווה הצבאי המשותף עם שכנתה מצרים, סיפקה קהיר מטוסי וומפייר לחיל הסעודי ואף העניקה כשי מטוסי ג'מהוריה כמחווה רצון טוב. נוסף על כך נשלחו גם מדריכי טיס מצריים להדרכת הטייסים הסעודיים, ואילו פרחי-טיס מחצי האי ערב, השלימו אותה זמן למודיהם בביה"ס לטיס בבילבייס שבדלתא.

בזמן מערכת סיני תמכה סעודיה במצרים ואף העניקה מקלט למטוסי חיל האויר שנמלטו לשדות התעופה שבחצי האי ערב. אולם בדומה לגורל כל יחסי האחוה והאחוד בין מדינות ערב, כן גם יחסי מצרים — סעודיה נתערערו עד מהרה, לאחר שהסעודים נוכחו בכוונת ההתפשטות וההשתלטות של הרוזן המצרי.

לאחר ההתרחקות ממצרים, נתהדקו עוד יותר היחסים קשרים "האוויריים" עם האמריקאים אשר הרחיבו ממדי הסיוע הצבאי שלהם לסעודיה. הזרם המוגבר של ציוד צבאי החל מגיע לאחר חידוש הסכם



ראש ממשלת לבנון וסגן הרמטכ"ל בעת טיסה באלואט ווי. הרמטכ"ל עצמו לא טס, מאחר ונפצע קל בתאונת הליקופטר שאדעה בחודש יוני, בשעת טיור מעל האזור הצפוני של לבנון ומאז חושש הוא לטוס (למעלה). אלואט ווי שנרכש בצרפת בשעת מפגן חלוץ ונפגעים שבוצע בפני פמליה של נכבדים לבנוניים (למעלה).

משלחת בריטית להדרכת טייסים אזרחיים בשדה התעופה טאיף ליד מכה. הרעיון קדם לבריטים והם פנו לתכנן את חיל האויר הסעודי בהשראתו של מגנזור.

הגרעין הראשון של טייסי חיל האויר הסעודי הוקם רק בסוף שנת 1952, כאשר שני קציני התעו-

2 טייסות קרב סילון המורכבות ממטוסי
וומפייר וטייבר; טייסת תובלה המורכבת
ממטוסי פיירצ'ילד טי"ס 123, בריסטול פרייטר,
דוב, הליקופטרים סיקורסקי 51 ועוד.
כמו כן מצויים בהיל מטוסי אמון שונים, כמו
מטוסי טמקו בקרו טי"ס 35, הרוארד, מטוסי האמון
הסילוניים טי"ס 33 ועוד.

מן הראוי להזכיר את שדה התעופה החדש
שהוכשר בעזרת האמריקאים בצפונה של סעודיה,
קרוב לגבולה עם ירדן, אשר בעת מבצעים כנגד
ישראל נועד לשמש את מטוסי הקרב למטרת תקיפת
יעדים בנגב ובדרום.

- הערות כלליות לטבלת העוצמה (בעמ' הבא)
- סכום הטייסות מבטא את עוצמת הכח המצוי במסגרת פעילות.
 - כל טייסת כוללת ממוצע של 15 מטוסים.
 - בטבלה זו לא נכללו מטוסי האמון ומטוסים קלים אחרים המצויים בחילות האוויר של מדינות ערב במספרים ניכרים.
 - הטבלה מפרידה בין מטוסים ממקורות רכש מערביים ומזרחיים.

החכירה של בסיס דהראן באפריל 1957 והוא כלל, מבחינה אווירית, את המטוסים הבאים: מטוסי תובלה גדולים פיירצ'ילד טי"ס 123, מטוסי אימון סילוניים טי"ס 33 וכן מטוסי קרב טייבר 986 מטוסי סילון שניה לזו של מטוסי הוומפייר.

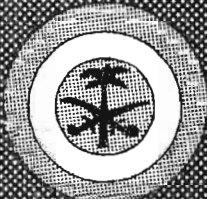
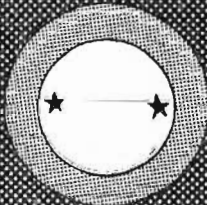
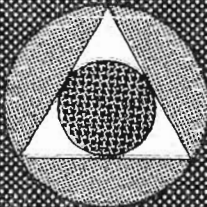
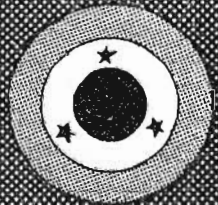
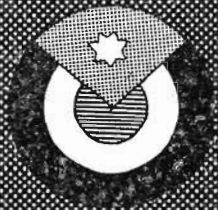
מאז משלוחי הנשק של שנת 1957-58, לא חלה כל התפתחות של ממש בחיל האוויר הסעודי. אמנם, פנו הסעודים לארה"ב בבקשה לחדש את ציודם האווירי ע"י אספקת מטוסים חדישים אשר יחליפו את מטוסי הוומפייר והטייבר המיושנים, אך הם נענו בשלילה. פניות דומות למעצמות מערביות אחרות, בניגון אף צרפת, נענו אף הן בצורה דומה. הסרוב המערבי לאספקת ציוד מודרני לסעודים, נבע מהידיעה הברורה כי ברמתם הנוכחית אין הסעודים מסוגלים לטפל ולהטיס מטוסים חדישים, מה גם שאת הציוד הנוכחי של החיל מפעיל מספר גדול של זרים.

בהתאם למפורט לעיל מסתכמת עוצמת החיל, אשר טייסותיו ערוכות בשדות התעופה דהראן וג'דה, כלהלן:



„אבא'לה, רק טוד סיבוב אחד, טוב?"

איכום עוצמת חילות האויר הערביים

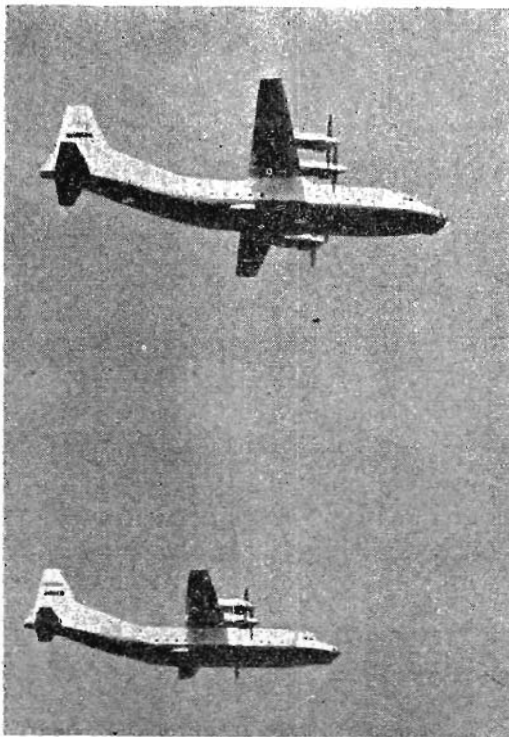


הערות	מספר טייסות			יעוד	סוגי המטוסים	המדינה
	תובלה וקשור	מפציצים	קרב וקרב הפצצה			
יתכן ומספר טייסות הקרב גדול אף יותר מזה.			22—24	קרב וקרב-הפצצה	מיג 17; מיג 19; מיג 21	מצרים, סוריה, עיראק
						הנטר; סייבר; וומפיר; וונום
מפציצי טו"ב מצר-יים למעשה רק ב-חיל האויר המצרי.		6		הפצצה	טו"ב 16, איל-28	מצרים, סוריה, עיראק
						אינווידר ב-26
טייסות תחובלה ב-חיל האויר המצרי כוללות גם מספר מטוסי דקוטה.	8—9			תובלה וקשור	איל-14; אנטונוב-12; הליקופטרים מי-1; מי-4 ומי-6	מצרים, סוריה, עיראק
						פרייטר, פירצ'ילד סי-123, הראלד, הרון, דקוטה, דוב, ויקינג, הליקופטרים סיקורסקי, אלהאט, ווסלנד



בשמי המזרח התיכון

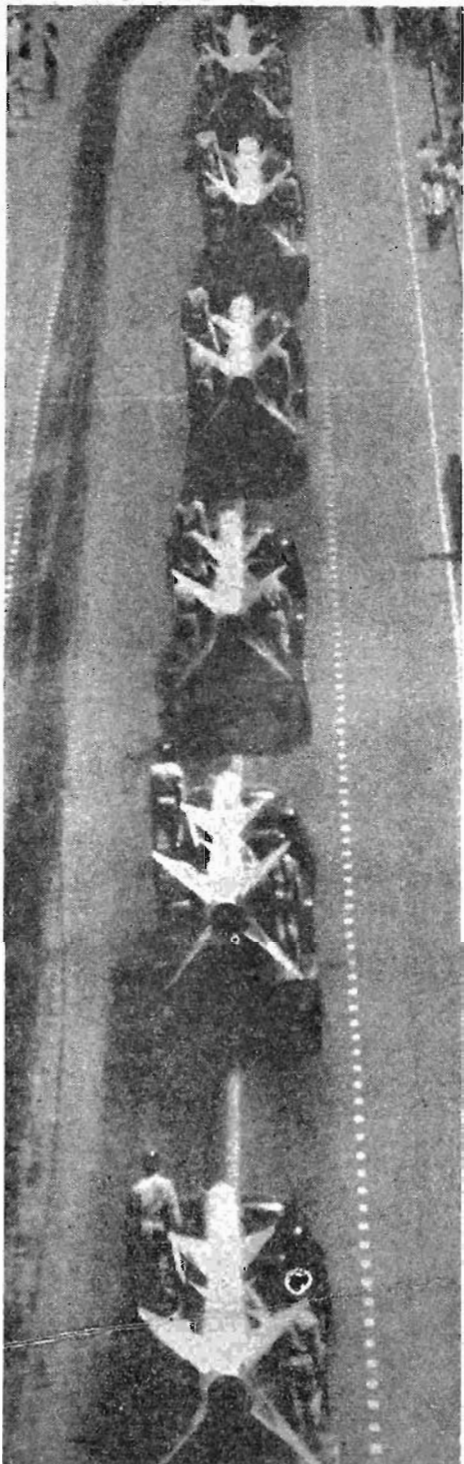
טיסת מפגן בשמי קהיר: למעלה מפציץ טי-16 מלווה על ידי שלושה מטוסי קרב מיג-17 (קרוב אל"ראות); למטה, מטוסי אנטונוב-12 (תובלה והצנחה)



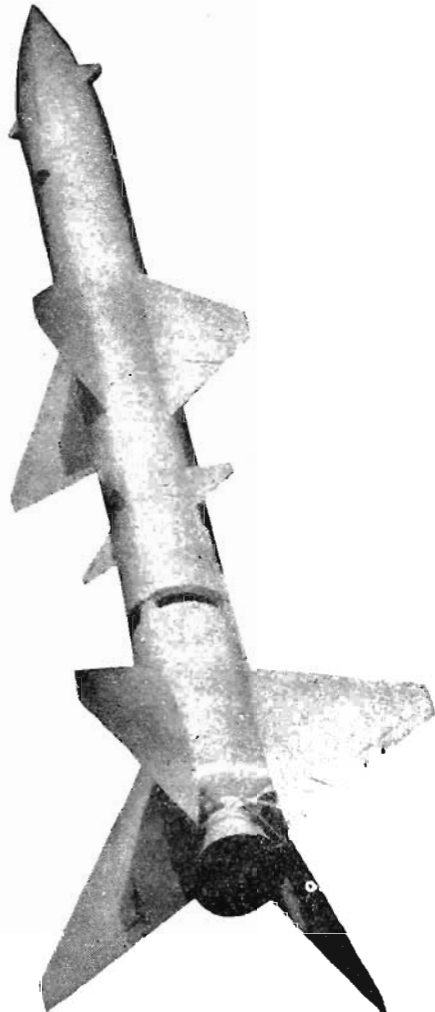
הליקופטר נושא בית-חולים הוצג בקהיר

העתון „אל-אחבאר“ המצרי מוסר כי במסגרת תכנית ההגנה הסבילה במצרים צויידו מספר הליקופטרים „בבתי חולים שלמים הכוללים חדרי ניתוחים“. בתי חולים אלה יעברו במהירות לאזורים נפגעים לאחר התקפות אוויר של מטוסי אויב. אחד ההליקופטרים „הרפואיים“ הוצג בחודש ספטמבר בקהיר בעת מפגן הג"א שנערך בבירה המצרית.





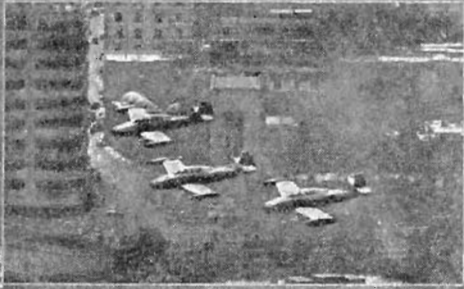
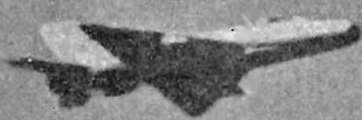
שדרת טילי אלראיד במפגן הצבא בקהיר.



טיל קרקעי-אוויר ס.א. 2 מתוצרת ברית-המועצות, ברשות מצרים ועיראק.

פתוח טיל רב שלבי כמצרים

על פתוחו של טיל רב-שלבי, הרביעי בסדרת הטילים שפותחה עד כה במצרים (לאחר „אל-זעפר“, „אלקאהר“ ו„ראיד“) נמסר לאחרונה בע-תחנות המצרית. לא נודעו פרטים רבים על בצועי טיל חדש זה אך ניתן להבין כי הוא יהיה מורכב משלושה שלבים. גם טיל זה ישמש בעיקר לצרכי מחקר החלל, לפי פרסומי העחונות המצרית שאינה מוסיפה פרטים על בצועיו.

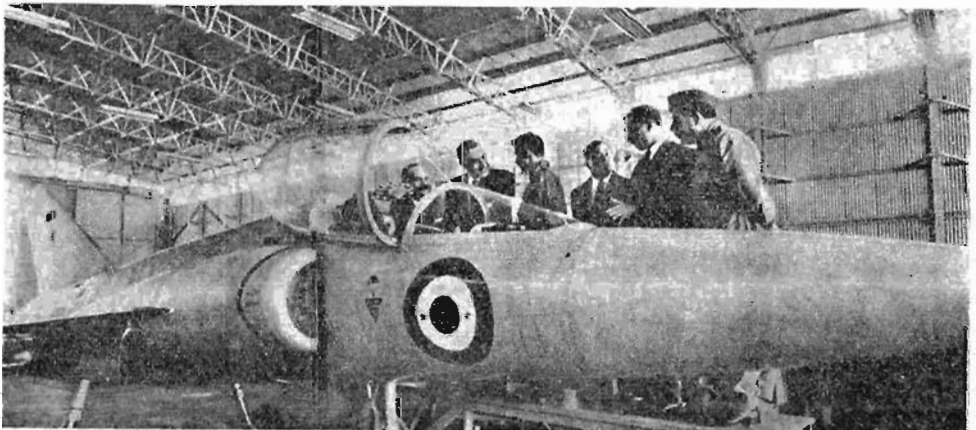


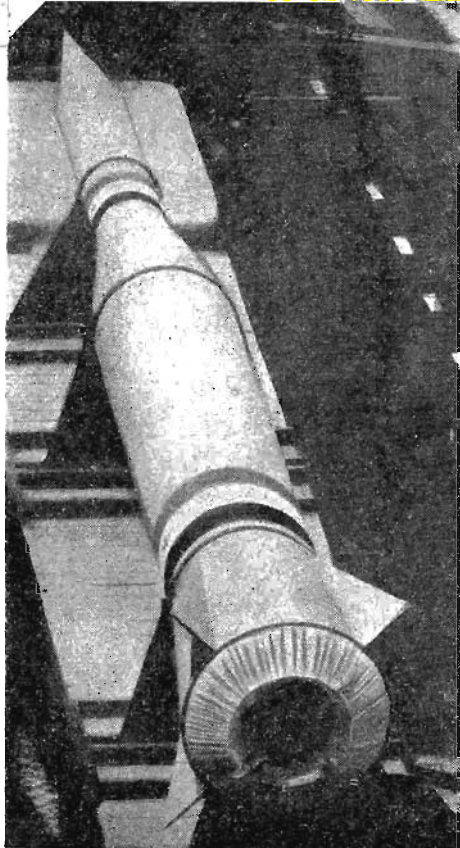
צילום דאשון של מטוסי מיג-21 שפורסם בעתונות המצרית לאחר המצעד ביום ההפיכה האחרון בקהיר במסגרת ריקסנה ששמאל נראים שלושה ממטוסי אלקהירה סילוניים מתוצרת מפעלי המטוסים המצריים.

מיגורים כמטוסי-הקרב העל-קולי של מצרים

יחון-התעופה פליינג רוויז הבריטי מסר לאחרונה פרטים על מטוסי-הקרב העל-קולי הנובנה עתה במצרים, והמיוחסים למתכננו, פרופיסור ווילי מטרשמיט. מסתבר שהמדובר במטוס קטן בעל כנף דלתא שמשקלו קל יחסית ושחוכנו במקורו על-ידי צוות בראשו של מטרשמיט שעבד במפעלי היספניאביאסיון בסביליה, ספרד, לפני שנים אחדות. התיכנון נרכש על-ידי הממשלה המצרית והוחל בבניית אבטיפוס בהלואן (ביח"ר צבאי מס' 36). שם התיכנון המקורי HA-300 או XC-6 והוא נועד לקבל מנוע אחד מטיפוס **בריסטול אורפיאוס 703**. מנוע זה היה הופך את המטוס אך בקושי לעל-קולי ולפיכך שונה התיכנון מהקצה אל הקצה ובצורתו הנוכחית נועד להגיע למהירויות של כ-2 מאך על-ידי צמד מנועי סילון בעלי בערה נוספת. ההתקדמות נבלמה כתוצאה מקשיים בהשגת מנועים מתאימים, ומצרים באה בדברים עם הוודו הזקוקה אף היא למנוע דומה עבור מטוסה הינדוסטן HF-24, דגם 2. לאחרונה נודע שעתה נשקלה האפשרות לצייד את שני מטוסי הקרב במנוע **אורפיאוס** מצוייד במבער אחורי טוביטי. במקביל לכך מפותח במצרים מנוע סילוני על-ידי .הנדסים אוסטרליים וגרמניים, אך הסברה הרווחת היא כי יחידות יצור ראשונות לא תסופקנה לשם התקנה במטוסי-הקרב המתוכנן על ידי מטרשמיט אלא בעוד ארבע-חמש שנים.

הנשיא עבד אל-נאצר טוקר את מטוס הקרב הסילוני הנמצא עתה בשלבי פיתוח סופיים בבית-החרושת לייצור מטוסים בהלואן, המטוס שחוכנו ע"י הגרמני מטרשמידט נבנה עתה כפקוחו במפעלי התעשייה האווירית המצרית.





פצצות "שמן כבד רחוס" ו"פצצות אבן" מוטלות על המצרים בתימן...

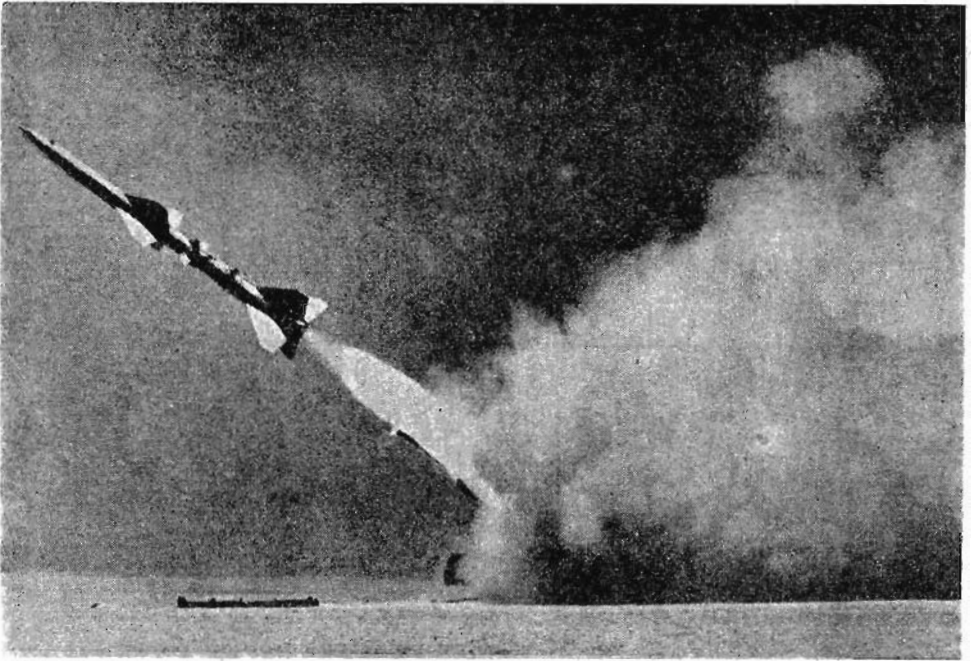
הידיעות הרבות והבדוקות שהגיעו מתימן בדבר השימוש בפצצות גז מרעיל המוטלות על-ידי מטוסי חיל האויר המצרי, הכו גלים רבים בעולם הרחב ופגעו ביוקרתו של הרוזן המצרי. המצרים הכחישו, כמוכן, בכל תוקף את השימוש באמצעי נשק אלה. האסורים על פי החוק הבינלאומי, בציינם כי לידעות אין כל שחר וכי אין הדבר אלא "תכסיס אימפריאליסטי שכל כוונתו לתמוך בראקציה המלוכנית בתימן".

"אל-אסבוע אל-ערבי" הלבנוני, תומך בטענה המצרית ואף מעלה גירסה חדשה למהות הנשק הבלתי מקובל המופעל על-ידי המצרים בתימן. לדברי השבועון הברייתי משתמשים המצרים בנשק מקורי הסכנוני חדש שפותח על-ידי מפעלי התעשייה הצבאית שלהם: "לאהרונה גברה מל-חמת העצבים הבינלאומית כנגד קהיר, כאשר הבריטים אמצו טענות המלוכנים כי הכוחות המצריים בתימן משתמשים בגזים מרעילים. חקיר רת משקיפי האו"ם קבעה", ממשיך העתון ב"גירסתו הדמיונית, "כי טענה זו הינה הסרת שחר לחלוטין. הענין הוא בכך שחיל האויר המצרי מפעיל בתימן נשק מקורי, לשם הסכון בתחמושת ולהשגת אפקט פסיכולוגי... בין השאר משתמשים המצרים בפצצות "שמן כבד רחוס"

הטייל הרושילבי אלראיד במבט מלמעלה.

שדרת טילי אלראיד מעוררת את התלהבות ההמונים בחוצות קהיר במפגן הצבא המצרי שנערך בקהיר.





למעלה: טיל ס.א. 2 מונק לעווח מטרס טסה בלתי מאוישת. טילי קוקע'אוויר אלה, מתוצרת ברית המועצות ספקו למצרים לאחרונה. למטה: טיל אלראיד במפגן הצבא המצרי.

הנשרף באטיות רבה ויוצר תוך כדי בערתו מסך עשן כבד ברדיוס גדול ביותר. עשן זה אינו מכיל שום גז מרעיל... "אלאסכנע אל-ערבי" ממשיך ביצירת "מסך עשן" מלולי כחפוי על מעללי המצרים בתימן ומוסד, "המצרים מטיר לים גם "פצצות אבן" על מעווי המלוכנים. לשם הרס הם מטילים חביות בגדלים שונים, המלאות חול ואבנים... פצצות אלה הוכיחו יעילותן בהריסת בנינים ומתנות קטנים תוך חסכון מקסימלי בתחמושת..."

השבועון הלבנוני מסיים מאמר ההגנה על "הממציאים המצריים ההומניים והחסכניים" ב"ציינו כי "הרעש" שקם סביב פצצות הגז המרעיל, חיפה למעשה על פעילות גדולה של אכשפת נשק לצבא המלוכני.



כיצד להפעיל את דדיו-הניווט הי רגיל. פיטרסון מילא אחד ההור" אות ולפתע היה בקשר עם מגדל שדה-התעופה שאיין. שם, הוועק לואיס דומניקו, מדריך טיסה של חיל האויר בעבר ובעל חברת תעופה קטנה, אל המשדר. הוא עמד להעביר את שעור הטיסה החשוב ביותר בקריירה שלו. להלן, דישום השיחה בין המגדל למטוס:

מגדל: מה מצבך יחסית לעיר?
מטוס: אנו בדיוק כקצה המז-רחי של העיר ומתחילים לטוס מעליה. עכור.

מגדל: 79 אקס-ראי. כסדר. הש-אר על ערוץ זה.

מטוס: אמור, מגדל שאיין, מה עתך שנעבור מעל השדה

„מה קרה?“ קרא לאון, הושיט ידו וטילטל את גופו של וון קוירן. פיטרסון, באורח כמעט אינסטינקט טיבי, חטף את ההגה ואחזו בידיו. הוא משך אותו אליו והמטוס יצא מהצלילה ברגע האחרון, כשהוא מחטיא את הקרקע בעשרות סנטימטרים ספורים.

המטוס חזר ונסק עד לכ-8000 רגל. פיטרסון החל מושך בהגאים ולוחץ עליהם, בזהירות רבה, עד שסבור היה שיש לו מושגמה כי צד הם פועלים. „ידענו שיש לנו אלפי ק"מ מרובעים בהם נוכל לחוג,“ סיפר לאחר-מכן, „כך ש"קיימנו דיון על-מנת להחליט מה לעשות“.

הם החליטו להתקשר ברדיו ה-מייוחד למשרד הראשי בשאיין ול-ספר לקרקע מה מתרחש. כאשר

זמן קצר לפני שעת-הצהריים ביום שלישי, 29 בינואר 1963, החליט לסטר פיטרסון, בן ה-38, ממנהלי אחת מחברות הפלדה ה גדולות בארה"ב, לערוך ביקור בבסיס לשיגור טילי מיניטמן שכי-נויו B-6, כ-80 ק"מ ממזרח ל- שאיין במדינת וויאמינג. חברתו עסקה בהרכבת מבני הפלדה של הבסיס. פיטרסון צרף אליו שני מהנדסים, לסטר לאון וג'ון פאר לוק.

כרגיל, הם יצאו לדרך במטוס חכור, מטוס טונה 180 מוטס בידי אדגר וון קוירן, בן 56, מהעיר רפיד סיטי. אף אחד מבין שלושת הנוסעים לא הטיס מטוס מימיו. בהכנסם למטוס, התישב פיטרסון ליד הטייס.

פריס ציוד מסויים שהיה מותקן

79 אקס-ראי נחת בשלום

היה רק כדי להתרשם מהדבר האורו. עכור.

מגדל: 79 אקס-ראי, כסדר. מטוס: שמע, אולי תוכל למצוא שם מישהו שיאמר לנו איך להנחית את הרכב הזה לאחר שנרד מהגובה? עכור.

מגדל: 79 אקס-ראי. מדבר טיוב. אני כמגדל — אם נוכל לה-ביאך לפסביכות השדה ננסה ללמד אותך. האם אתה שומע אותי, 79 אקס-ראי?

מטוס: כן, אנו שומעים אותך. 79 אקס-ראי עובר עתה מעל השדה. כסדר. מוטב שתגיד לנו מה לעשות. כאן 79 אקס-ראי. זה עתה נכנסתי מעל צדו המזרחי של המסלול ואני ב-7900 רגל בערך.

סיימו את הסבריהם השתתק ה-רדיו.

ברם, אנשי החברה קיבלו את ההודעה ופתחו מיד בפעולה קדח-תנית. אחד המנהלים, ג'יימס טרימבל, הזעיק את מגדל הפיקוח של שאיין. שלטונות השדה קראו למשאיות החילוץ ולאמבולנסים של חיל האויר. שני מטוסים קליב והליקופטר המריאו מיד להיפוש אחר המטוס הסר-הטייס. שנשא את כינוי הזהוי 79X.

במטוס, בינתיים, גילה פיטרסון שהרדיו אל משרדי החברה פועל; בהתרגשותם הרבה, פשוט סגרו את הכפתור. הם פנו דרומה ומערי בה, וכאשר טסו מעל הכביש הראשי מס' 30, גילו שהם נמצאים במרחק של כ-50 ק"מ משאיין. אחר כך נמסר להם במשרד-החברה

מול פיטרסון עתיד היה להציל את חייהם של שלושת המהנדסים. היה זה רדיו שני, שבא כתוספת לרדיו הניווטי הסטנדרטי של ה-טונה והיה קשור למשרד הראשי של חברת הפלדה.

כשהוא מתנוצץ בחמה התורפית, טיפס הטונה הקטן שצבעיו חום-לבן וטס לעבר בסיס הטילים B-6. הטייס וון קוירן קיבל את הוראות הנחיתה ונכנס לפניה ארוך כה לפני הגישה לנחיתה.

המטוס שטף מטה-מטה, כשמהי-רותו הולכת וגוברת משניה ל-שניה. שעה שהתקרבו לקרקע. התכופף לאון קדימה וראה בתד-מה מחולה בחרדה שראשו של הטייס היה שמוט קדימה ועיניו חסרות המבע הביטו ישר בריצפת המטוס.

מטוס : 4-10 כאן. בסדר.
 מגדל : המשך, 79 אקס-ריי, מג-
 דל שאיין. עבור... דבר, 79
 אקס-ריי.

מטוס : אתם תכינו שם אמבולנס
 עבור הטייס הזה, כן?

מגדל : בסדר. יש לנו צוות חי-
 רום שלם כאן, אבל אל תשים
 לב. זהו אמצני והירות רגיל.
 חושבני שנוכל להדריך אותך
 בנחיתה.

מטוס : אה, אני בטוח שתוכלו.
 עבור.

מגדל : או קיי 79 אקס-ריי. מהו
 הנסיון הטיסתי של הטייס, ה-
 אדם המחזיק את ההנאים עכ-
 שו? עבור.

מטוס : הוא רק נטל לידיו את

מטוס : אני יוצא כחמישה מיליון,
 פונה חזרה זטס פנימה. האם
 זה נכון?

מגדל : זה נכון. התישר עם
 המסלול ממנו אתה פונה עתה.
 צא מזרחה, התישר עמו וה-
 זור ישר פנימה. אתה מתקדם
 יפה, 79 אקס-ריי, עכשו פשוט
 המשך לפנות לפי ההוראות.

מטוס : אנו שומעים אותך חזק
 וצלול, שאיין. עבור.

מגדל : 79 אקס-ריי. כמה זמן
 אתה באוויר?

מטוס : אנו באוויר שעה וחצי
 בערך. עבור.

מגדל : בסדר. עתה טוס ישר מז-
 רחה כחמישה מיליון מקצה ה-
 מסלול הזה.

מגדל : בסדר, 79 אקס-ריי. הנ-
 מך. הנמך עד 7000 רגל בע-
 רך... השאר במרחק ניכר מ-
 מזרחה לשרה כדי שתוכל להת-
 ישר עם המסלול המזרחי-
 מערבי.

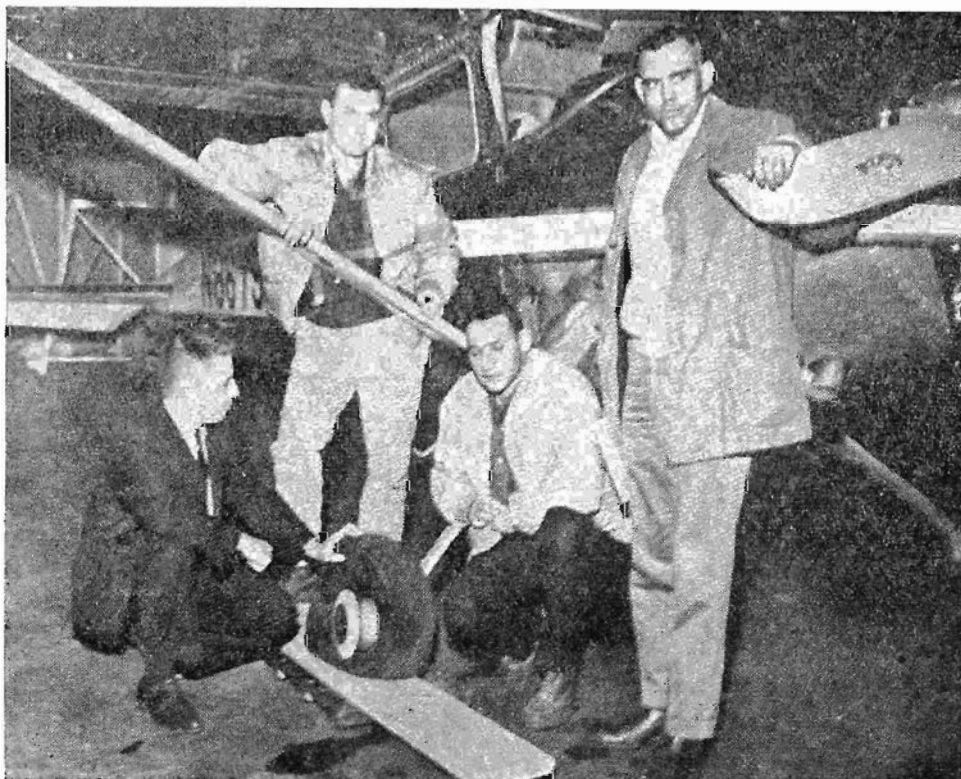
מטוס : אתה מתכוון למסלול ה-
 גדול הזה הנמצא בדיוק מתח-
 תי? האם זה נכון?

מגדל : נכון... זה נכון... השאר
 במזרחה, עשה פניה לימין...
 השאר ממזרח לשרה והנמך.
 צא כחמישה מיליון מקצה ה-
 מסלול שאתה טס במקביל
 אליו, השאר ב-7000 רגל וא-
 נחנו ננחית אותך.

מטוס : 4-10, מגדל שאיין...

מגדל : בסדר. 4-10.

הטייס בעל כרחו פיטרסון אוהו ברופלר המכופף שעה שמדריך-הטיסה דומניקו (משמאל) בודק את הצמיג שהתפוצץ. הנוסעים פאולוק (עומד) ולאון הם עדות חיה לכך ש"נחיתה טובה היא זו שממנה אתה יוצא בריא ושלם". פיטרסון סיפר אחר-כך שלא התירא עד לרגע שהמטוס נחבט בקרקע. הוא התרומם שוב באוויר בקפיצה גבוהה בטרם נחת סופית ונסע על המסלול עד שנעצר. בדיקה גילתה שהטייס מת משטף דם במוח.



שו סדר את אף המטוס כך שתטוס בקווי ישר אל קצה ה-מסלול. עכור.

מטוס: או קיי. מכינים. אנחנו מתקרבים במהירות.

מגדל: בסדר. פשוט המשך להנ-מיד... מהי מהירותך, בבקשה?

79 אקס-ריי. מהי מהירותך?

79 אקס-ריי. האם אתה שומע את המגדל? עכור.

מטוס: שומע את המגדל, כן.

מגדל: בסדר. משוך בקלות ב-מצערת, מעט מאד. התחל למ-שוך כמצערת.

מטוס: מה כיחס למדפים?

מגדל: ללא מדפים, ללא מדפים. רק משוך חזרה את המצערת ו-כשתהיה למטה קרוב למסלול סגור את המצערת לגמרי וטוס אופקית למסלול... משוך חזרה את המוט... עוד יו-תר קרוב, סגור את המצערת לגמרי, מצערת סגורה, תן לו לנסוע... כשיהיה על הקרקע פשוט הנח לו לנסוע, אל תנסה לנתוג בו אלא בקווי ישר, אם הוא... משוך את המוט... רק החזק את המוט לגמרי אליך... משוך אותו... זה טוב, אל תש-נה שום רבר... אתה בסדר. או קיי 79 אקס-ריי. זה היה פשוט, מה?!

מגדל: 79 אקס-ריי. 79 אקס-ריי. עכשו תתחיל בהנמכה הדרג-תית על ידי הפעלת לחץ נוסף על מטה-ההיגוי שלך בדיוק כפי שעשית כשירת מ-7900 רגל. כאשר תתישר עם המס-לול אליו אתה טס, תתחיל את ייירתך אל קצה המסלול. עכור.

מטוס: מובן.

מגדל: השאר את המנוע ואת מהירות האויר כפי שהם. אל תשנה את כוח המנוע או את מהירות-האויר ביירתך.

מטוס: מוכן. התישרנו עם ה... (הרישום לא ברור)... כשרה ואנו עומדים להתחיל את ה-הנמכה.

מגדל: בסדר גמור. פשוט רד ב-110 ותכנן את הנמכתך כך שתהיה מכוון אל קצה המסלול כלי לאסוף מהירות נוספת. עכור.

מטוס: כשאתה אומר קצה המס-לול, לול, האם הכוונה למסלול הק-רוכ אלינו?

מגדל: זהו המסלול אליו אתה טס עתה, אם התישרת עם ה-מסלול המזרחי-מערבי.

מטוס: מוכן. האם אנחנו יותר מרי גבוהים?

מגדל: אתם בדיוק בסדר. עכ-

ההגאים כשהמטוס איבד את ההכרה. עכור.

מגדל: או קיי. האם טסת הרבה? מטוס: טסתי כמטוס הזה מספר פעמים. אף פעם לא הפסתי אותו וגם לא עקבתי אחר פעולות הטייס. עכור.

מגדל: או קיי. הודע לי כאשר תמוס מערכה כלפי השדה כש-אתה מיושר עם המסלול ואני אתחיל להרריך אותך לנחיתה.

מטוס: בסדר... הללו, מגדל שאיין, אנו סבורים שיצאנו כבר למרחק חמישה מיליון. אנהנו נתחיל לבצע את הגי-שה, תחילה נפנה מערכה. אנחנו ב-7000 רגל בזה הדרגע.

מגדל: או קיי. מהי מהירות-האויר שלך כרגע? עכור.

מטוס: מהירות אויר כ-110 מי-לין בשעה.

מגדל: 110 מיליון בשעה. זה טוב. השאר אותה ב-110.

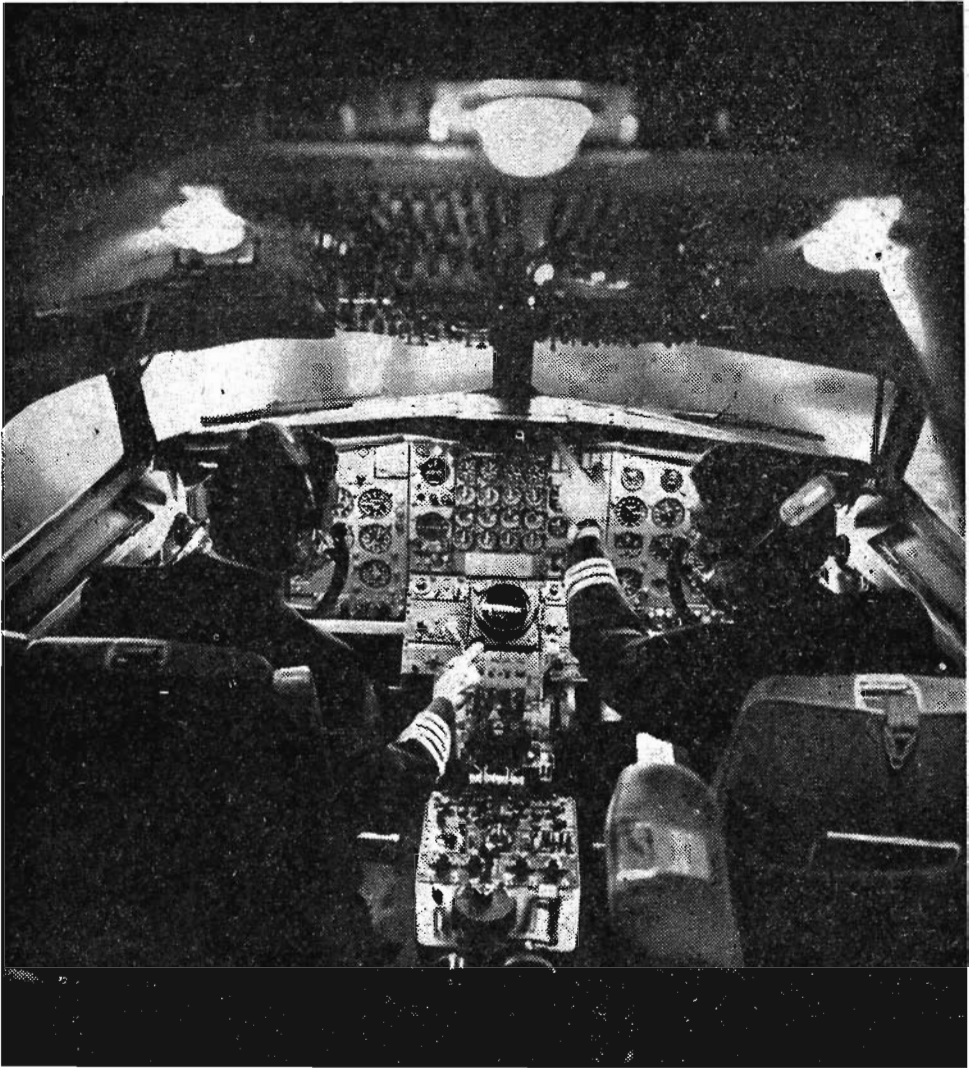
מטוס: באמת שאינני יודע מה לעשות. אם נמשוך במנוף המ-דפים האם זה יאיט את ה-מטוס?

מגדל: 79 אקס-ריי, אל תשים לב, אל תגע במדפים. אל תגע בשום דבר עד שלא יאמרו לך לעשות זאת.

מטוס: או קיי. אנו מכינים.



„קניתי אותם מעודפי הציוד של תוכניות החלל.“



בגובה פני הים

לפניך שני טייסי אל על. הם עורכים טיסה מדומה בתוך מדמה-טייס הנמצא על הקרקע בנמל האויר לוד, בסיסנו הראשי. לא טירונים הם, כי אם שניים מבחירי אנשינו. כל טייסינו מתאמנים בקביעות במדמה-הטייס וזהו תרגיל-קבע שלהם כל ימות השנה. שני אלה מבצעים את כל תנועות ההטסה מתל-אביב לאתונה ומשם לפריז וניו-יורק. והכוונה היא לכל התנועות כולן — למטה למעלה ולצדדין. הם מתנסים בכל התחושות של הטיסה הממשית, מהמראה עד רוח-גב ועד רעד הנחיתה. הם נותנים את דעתם על מזג האויר, מדוחים על מקומם באלחוט ומקפידים על אלף ואחת פעולות השיגרה של כל טיסה. מדי פעם אנו יוצרים מצב-חירום מדומה על הקרקע, כדי שיהיו מנוסים ובקיאים בכל אלה בהיותם באויר. אנו מאמינים שהדרך הטובה ביותר להגביר את התמצאותם של טייסינו באויר היא השימוש בהמצאה זו בגובה פני הים.

אל על נתיבי אויר לישראל

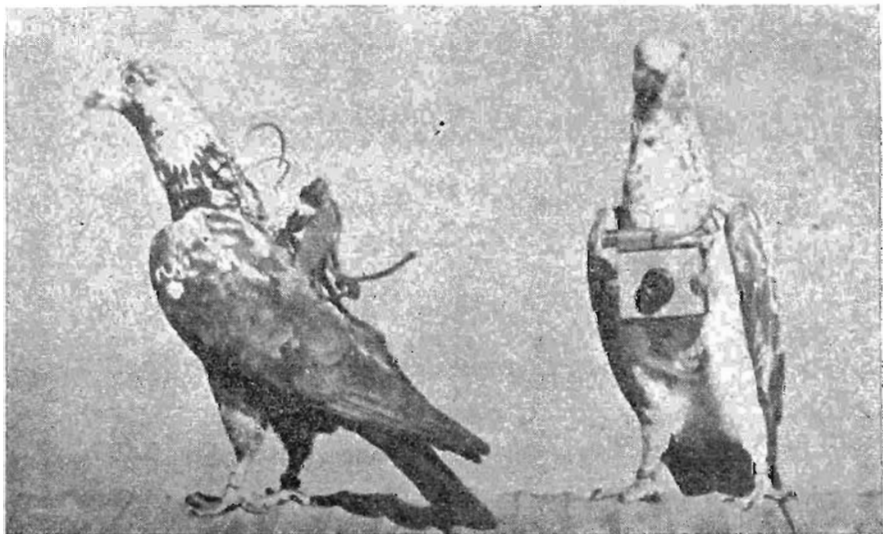
כורגלים בעל נוצה

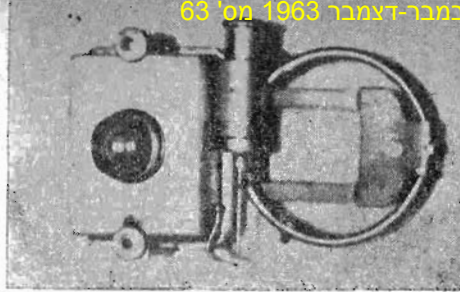


כאשר אומר פאבו דה ווריס, צלם-חובב שוויצי „ראה את הצפור“, הריהו מתכוון לכך במלוא הרצינות. דה ווריס, העוֹ-סק גם בגידול יונים, אימנ את צפוריו לשאת מצלמות מתכת ועירות וקלות-משקל. זוהי מהדור רתו השוויצית האחרונה של מטוס-הריגול יוֹ-2. היונים אינן רגילות להתעופף עם ציוד מעין זה ולכן יש לאמנן מגיל צעיר-לאחר שתיכנן ובנה במו ידיו

היונים מגזע הייפליאר האנגלי, נושאות את המצלמות שמשקלן 54 גרם לגובה של עד 3000 רגל (כ־700 מ'). התריס שמהירותו קבועה $1/250$ שניה) מופעל על־ידי מנגנון זמן.

היונה מימין היא „הצלמת“ ואל חזה קשורה המצלמה המיניאטורית. היונה משמאל היא „מטוס הליויי“. מיחר הקשור לרגליה מפעיל מנגנון ירי להברחת טופות טרף





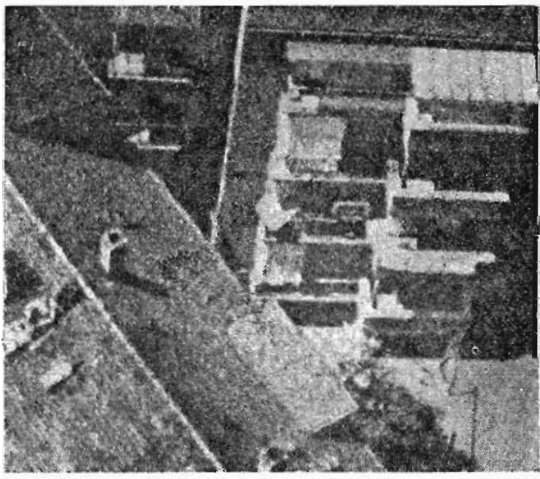
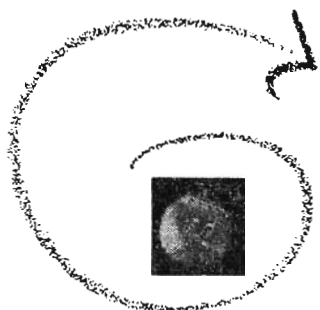
זאת המצלמה הזעירה נמדדה 20x25x50 מ"מ. מדשת סלפטו עם נורת בוק מחוברת. היא מוצמדת ליונה באמצעות טבעת-ציידר ורצועות נחון עשויות עור.

דה ווריס, תושב העיר באזל, שוויץ, תיכנן ובנה את המצלמות הזעירות.

המבריא אותי. כמוכן, זהו היריה היחידה והתוקף עלול לשוב אך הדבר עוזר במקצת. היונים צילמו את בעליהן ואף אחת את רעותה. לפעמים הן מביאות לו תצלומים של מקור מות אשר אין הוא מסוגל לזהור תם. הוא לא גילה עדיין שיטה לפיה יוכל להורות היכן לצלם. אם יעלה הדבר בידו יהפכו בעלי-נוצה אלה ל„מטוסי ריגול“ משופר-רא דשופרא.

את המצלמה ואף אימן את היו- נים, גילה דה ווריס כי מעופן הואט במידה כה רבה על-ידי המטען העודף עד כי הפכו למט- רות קלות לעופות הטרף. ככל מצביא רציני, ניגש דה ווריס לתכנון מתקן-ירי הגנתי ואף אילף את ציפוריו לשאתו. עתה הן טסות במבנים בני שתי יונים וכאשר „מטוס אויב“ תוקף אותן, לוחצת רגלה של „יונת הליווי“ על הזק ויורה כדור הפחדה

התשליל לקוח מפרט מצלמת קולנוע 16 מ"מ. התצלוס בגודל מקורי, משמאל, וההגדלה הם „מבט ציפור“ על הבנין בו מתגורר דה ווריס.



✧

היה ברור שהמטוס הדורמנועי מנמיך טוס יתר על המידה. כאשר חלף במרחק סנטימטרים מעל שלט הפרסומת, נשמו כולם לרווחה. אולם מיד לאחר מכן משך המטוס למעלה, פנה סביב וטס שנית ישר כלפי השלט הגדול. הפעם, נראה היה שלא יצליח לעלות מעליו. לרגע נעלם מאחורי השלט ואחר, בקול נפץ מחריד, פרץ דרך מרכז השלט, כשהוא מעיף קרשים ונירות לכל עבר.

הצלמים והטכנאים שעל הקרקע היו כמהופנטים. אחר כך, שעה שהמטוס התרחק בשלום מהשלט המרוסק, עלה באורח ספונטאני קול תרועה מעשרות גרונות. סטנלי קרמר, מפיק הסרט זהו עולם מטורף, מטורף, מטורף, אשר עברו צולמה צנינה זו, נשם לרווחה.

נות, ולד מכתבתו של טלמן הלוייה חגורת אקדח יפה ובה קולט 45. "אני להוט אחר אקדחים", אומר טלמן ושולף את הקולט מנרתיקו. הוא פותח מגירה ומוציא אקדח

העולם הראשונה. תצלום השחקנית ג'ין מנספילד מחייך בינות ללהיבות ולעשן ובו דהקדשה, "לפרנק, במצעות מלאה וללא בלמים". מק' לעים טעונים תלויים מעל החלון

בתא-הטייס של מטוס הביצ'קראפט, שפנה אותה שעה בחזרה אל עדה התעופה של מחוז אורנג', בסנטה אצה (קליפורניה), שירד הטייס פרנק טלמן בקשה דחופה לנחיתת-חירום. שניה קצרה היתה לו שהות לש- מוח על שהעניין נגמר; מיד לא' חר זאת היה עליו לרכו את כל מעייניו בהנחתה המטוס. שמש- תו הקדמית היתה מנופצת. שברי זכוכית היו בכל מקום. הוא ניצח שברים מזרועותיו וממשקפי הטיסה שלו. המטוס לא הגיב כראוי כתור צאה מכיפופים בשפות ההתקפה של הכנפים ובחרטום. המנוע הימני, החנוק בשבבי עץ בלזה וכיסות גומי ספוגי מהשלט, היה מת. במי שך דקות אחדות היה פרנק טלמן אדם עסוק ביותר.

פרנק טלמן ושותפו פול מנק, מאחסנים את אוסף המטוסים הע' תיקים העצום שלהם בשדה אירנג'. טלמן, גבר גבוה ונאה בן 44, אשר בפניו השופים ושפמו הגזוז היה הולם בהחלט תצלום של קבור את אוריאי מלחמת העולם הראשור נה. נשען על מקל בעל גולת כסף בדרתו מהמטוס. הוא הסביר, בצער, ששבר רגלו כמה ימים לפני כן בעת צניחה חופשית.

מעטים כיום האנשים בעלי ידיעה סה מעמיקה במטוסים ומעטים עוד יותר אלה המסוגלים לטפל במטוס באותה קלות בה עושה זאת טלמן. אפילו משרדו הוא מוסיאון תעופ' מי בזעיר-אנפין. על אחד הקירות נראה מוטיס-קרב המתחמק מלהבות ספינת-האויר אותה השמיד זה-עתה. על קיר אחר תלויים תריסד ציר וי קרבות-אויר מפורסמים ממלחמת





משמאל: בצינה מתוך הסרט עולם מטורף, מטורף מטורף, מטורף, חודרים חרטומו ומנועיו של מטוס ביצ'קופט דומנועי בעד לשלט פרסומת... אחר פורץ המטוס כולו ב"250 ק"מ בשעה, כששברים מתעופפים סביבו וצורתו נראית בבירור בשלט החתוך.



למטה: שעה שהמכונאים מטפלים במטוס ספליץ הישן, משתרע פרנק טלמן על הדשא למנוחה קצרה. במשקפי הטיסה, הכובע ומעיל העור דומה הופעתו בדיוק לאחד מאיראי מלחמת העולם הראשונה.

צבאי, טעון. "פול ואני מחזיקים פת תמיד סכומי כסף ניכרים", הוא מסביר. הוא מכניס את ידו לכיס מכנסיו ומציג אקדח זעור. "ברטה אוטומטי. הסט את המנוף ויש לך תשע יריות."

צלילה עכור, "עולם מטורף"

על שולחן ניצבה מאפרת כסף גדולה עליה נחרטה הכתובת, "זהו עולם מטורף, מטורף, מטורף, מטורף"

רץ — 1962 — בתודה עמוקה, סטגלי קרמר.

"קרמר שלח לי את זה לאחר שסיימנו את הלהטוטים", אומר סל"מ. "יפה מאוד מצדו."

להטוטים להם התכוון טלמן היו רבים ומסמריי-שער. עבור הסרט עור לט מטורף הוא צלל על מגדלי פיקוח בבובה מסוכן ביותר. הוא הסיע מטוס לתוך קיר זכוכית של מסעדת שדה-תעופה. הוא טס במ"הירות 260 ק"מ בשעה דרך הגבר פתוח. והוא טס, כמובן, דרך שלט הפירסום של "קוקה-קולה".

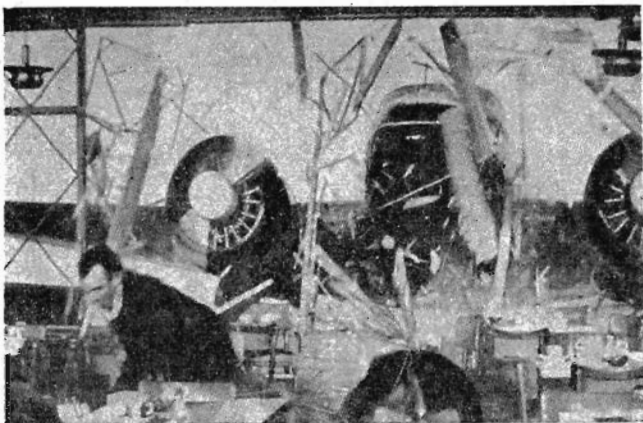
"זה היה להטוטי-הטיסה המסוכן ביותר שבוצע אי פעם", סיפר סל"מ. "לא יחזרו עליו לעולם, מפני שאף אחד אחר לא יסכים לבצעו, וגם אני לא אעשה זאת. בנינו צר דת שלט מדצועות בד, ובמשך שלושה שבועות התאמנתי בטיסה. בשלט האמיתי היה המרכז עשוי גומי ספוגי ולוחות עץ בלוח. הרבר שהפך אותו למסוכן היה מסגרת הפלדה. היה לי מרווח של פחות ממטר בכל קצה כנף שעה שעברתי דרכו."

באחד הימים לא מכבר, התכוננו כתב וצלם של השבועון האמריקני ני סטרוי איבנינג פוסט לערוך



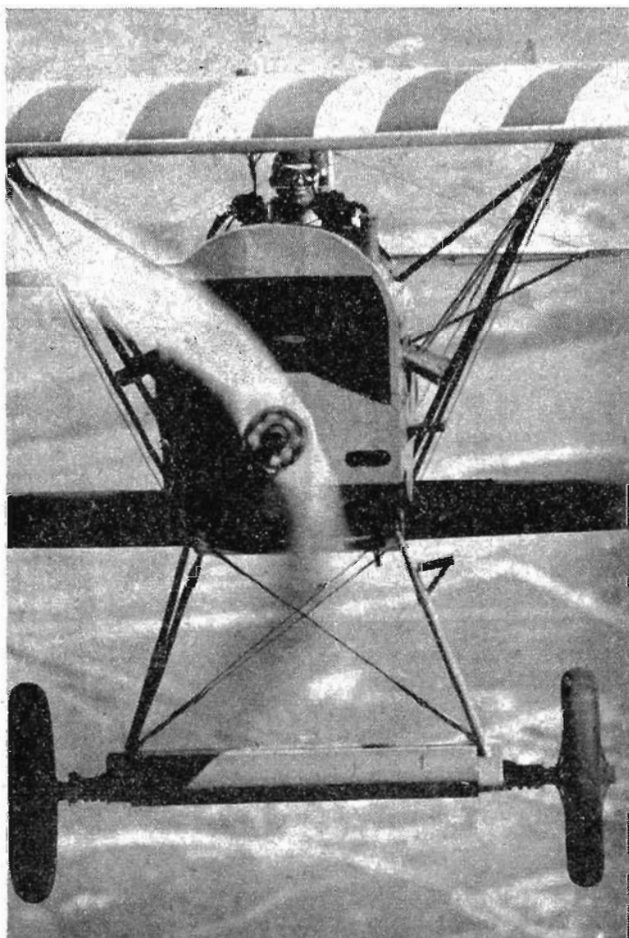
מצערת והמריא שוב. בהתחשב ב- מערכת ההיגוי המיושנת במטוס מעין זה (לבלריו אין מאונות — את הסוף המצופה בד יש „לפתל“ בכבלים כדי להטות את המטוס), היה זה מבצע ראוי לציין.

פרנק טלמן טס במטוסים ישנים מאז היותו בן חמש. אביו, טייס מלחמת העולם הראשונה, היה בעל מטוס קרטיס ג'יני, והיה מושיב את טלמן על ברכיו בטיסות קצר-רות. כאשר היה פרנק בן שמונה קנה אביו מטוס דריכנפי דוימושבי, ובגיל כו מרבית הנערים אף אינם חושבים על נהיגת המכונית המש-פחתית סביב החצר, החל טלמן הצעיר אוסף שעות הדרכה באויר.



גם הפעם טלמן ליד ההגאים, והמטוס מפיץ את יושבי החסעדה לכל עבר, שעה שהוא „נחקק“ חוך הסעה בקיר זכוכית של מסעדה.

מבט קדימה על מטוס עתיק בטיסה. זהו פוקר D-1000 גרמני משנת 1918. זהו אחד המטוסים הבודדים מסוגו שנותרו עדיין במצב כשיר לטיסה. הטייס הוא ג'ים ביסל.



כחבה על טלמן בטוסו במטוס בלריו משנת 1909. כאשר נסתיימו ההכנות כבר השתרר חושך. טלמן צלע אל המקום בו חנה הבלריו הישן. הוא היה לבוש סרבלי, כובעי-טיסה ישן עשוי-עור על ראשו, מש-קפי טיסה וצעקף משי לבן היה כרוך סביב צווארו. בהתייצבו ליד הבלריו, דוכה היה שזה עתה יצא-מ-סרט תעופתי ישן. „מאוחר מדי לצלם“, העיר, כשהוא מלטף בהיסח-הודעת את הפרופלר הממורק. „אבל, לעז-אזל, הציפור הנו מוכנה לצאת, או מוטב לקחת לסיבוב.“

כשהוא גורד את תחבושת הגבס הכבדה שעל רגלו, טיפס דרך סבך הקורות והמיתרים וישב במושב הנועיר. הפרופלר הונף. טלמן הריץ את המנוע, נופף בידו ואץ על פני מסלול הרשא על גלגליו הדקים של הבלריו, דמויי גלגלי אופנים. אחד המכונאים עקב במבטו אחר המטוס השביר המתנווד וממריא ומלמל: „לא הייתי טס בדבר הזה גם אילו שילמו לי אלף דולר במ-זומנים, והוא עושה זאת לשם בידור.“

היה טס על ברכי אביו

טלמן פנה סביב, חזר והצליל את הבלריו על קבוצת הצופים, כשהוא מורשך בבת אחת בהגיעו למרחק מטרים ספורים מהקרקע. אחר כך התיישר, לחץ את גלגליו לקרקע לאורך כעשרים מטרים, פתח

אוויר במפגני תעופה ובטרסים. אך רק לפני שנים אחדות עלה בידו לבצע דבר מה שהשתוקק לו מזה כבר: טיסה בעמידה. על כנף. היה זה במפגן אוירי בפיטסברג. מעל נקשר לעמוד תמיכה מיוחד מעל הכנף העליונה של מטוס דריכנפי, והטייס ביצע הוך כדי כך מספר תמרוני אויבובטיקה. "הייתי מוכרח להיכח מה זה", סיפר טלמן. "עלי תי על המטוס בבגדי רחוב רגילים, משקפי טיסה וללא כובע. הרוח העיפה את מרבית לבושי ולא יכולתי להסתרק במשך שבוע."

סקוט קרופפילד:
"טלמן הוא מזומחה"

את כושרו של טלמן כטייס ניתן למדוד על-פי שליטתו ללא-מאמץ

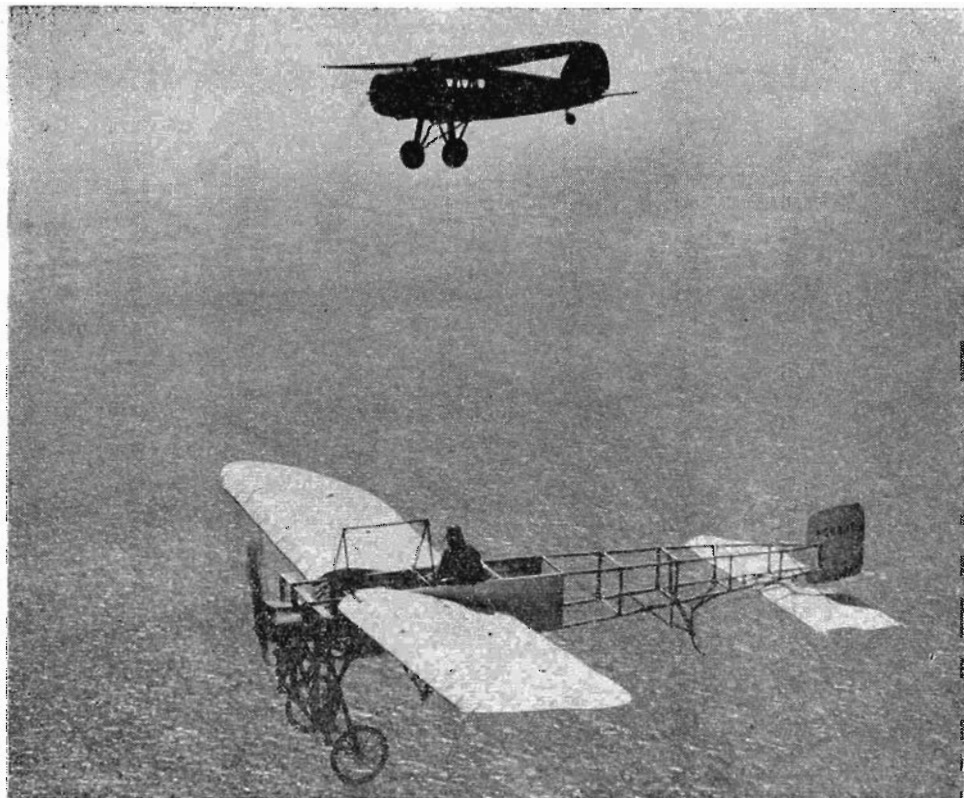
בשנת 1938 ביצע את טיסת-היחיד הראשונה. "נולדתי קצת מאוחר מדי כדי להתחיל לטוס בתקופה החביבה עלי", נזכר טלמן, "אך למרות זאת הייתי כנראה אחד האחרונים שלמדו לטוס בימי הזוהר של תא-הטייס הפתוח. כמובן שכאשר פרוצה המלחמה, חזרו והנהיגו שיטת אימון זו, מאחר והיה מחסור בטייסי-טוסים." בימי מלחמת העולם שיר מש טלמן כמדריך-טיסה הן בחיל האוויר והן בחיל הים ומאוחר יור פיקוד על אחת מטייסות ההליוקופטרים הראשונות.

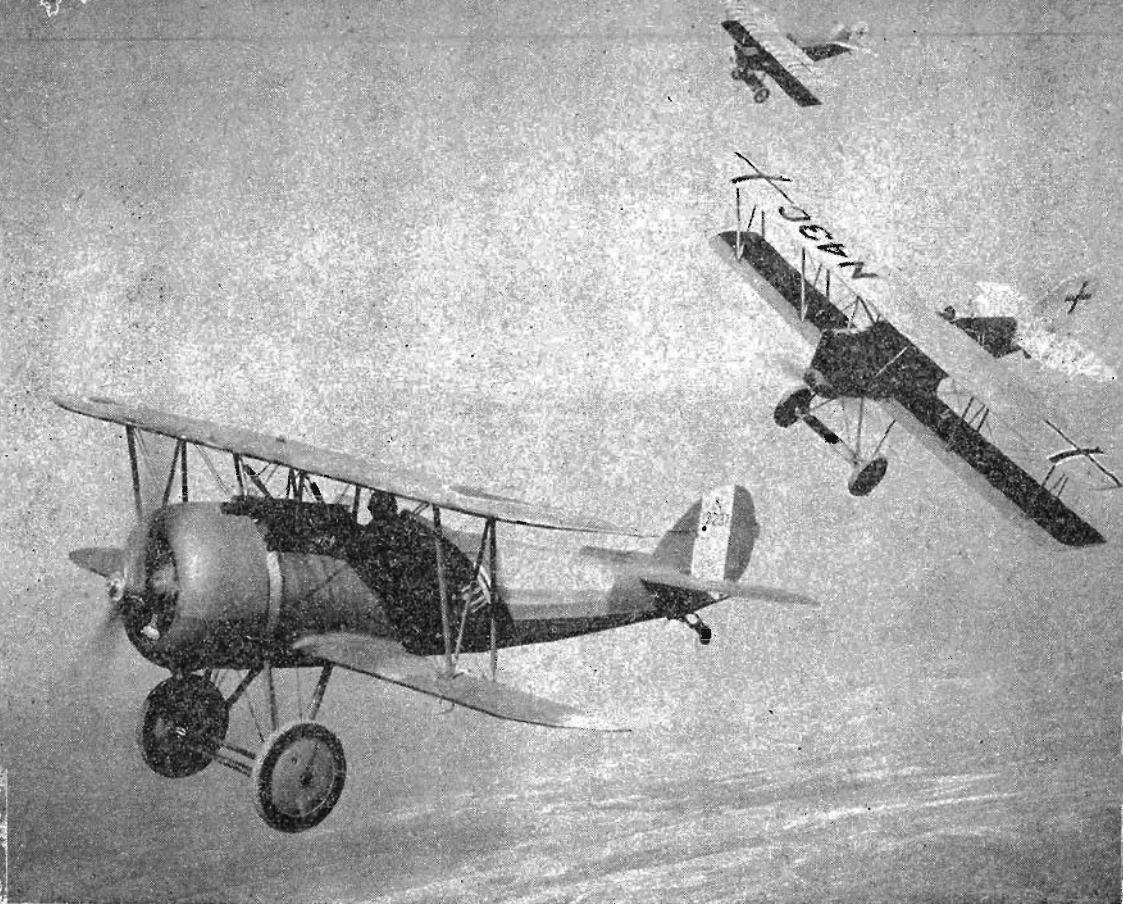
במרוצת ה"רומן" הארוך שלו עם התעופה היה טלמן טייס תובלה, טייס ריסוס, ניסה מטוסים עבור שלטונות התעופה האזרחית ועבור מפעלים פרטיים, והשתתף בלהטוטי



אשה ללא עצבים — ג'ודי קול, בת 43, אם לשלושה, ניצבת על כנף מטוס הסטירמן. בנה, רולי קול, ליד ההגאים.

שני "וותיקים" במלוא מובן המלה מעל ים מתנוצץ: למטה מטוס בלדיו, מעליו לוקהיד ווגה.





מטוסי מלחמת העולם הראשונה טסים במבנה בשמי ארצות הברית. המוביל הוא ניפורט 28 ומאחוריו נראים פפליץ Duxi ופוקר Dvii. המטוסים שייכים לאוספו של טלמן.

נים של היום היו אלה עפיפונים ממש. טלמן הינו מומחה ממדרגה ראשונה.

בזמן מן הזמנים החליט טלמן כי מוטב לו לעבור לשטח פעילות „נכבד יותר ובעל עתיד“. היה זה בדיוק לאחר מלחמת העולם. הוא גיסה את ידו בפירסום ואחר-כך בראיו. „מהרגע ששמעתי את המ' טוס הראשון חולף מעלי, ידעתי שאינני שייך לכרך ג'ו יורק“.

מטוסים נשאר גם אז תחביבו והיה זה מטוס סופופית קמל ישן, מטוס-הקרב הבריטי המפורסם ממל-חמת העולם הראשונה שהתזירו ל' „עיסקי האויר“. טלמן נתקל במקרה בשלדו ההרוס של קמל בחוזה יש' נה בניו ג'רזי באחד מימי 1949. התגלית דירבנה אותו לחפש אתר

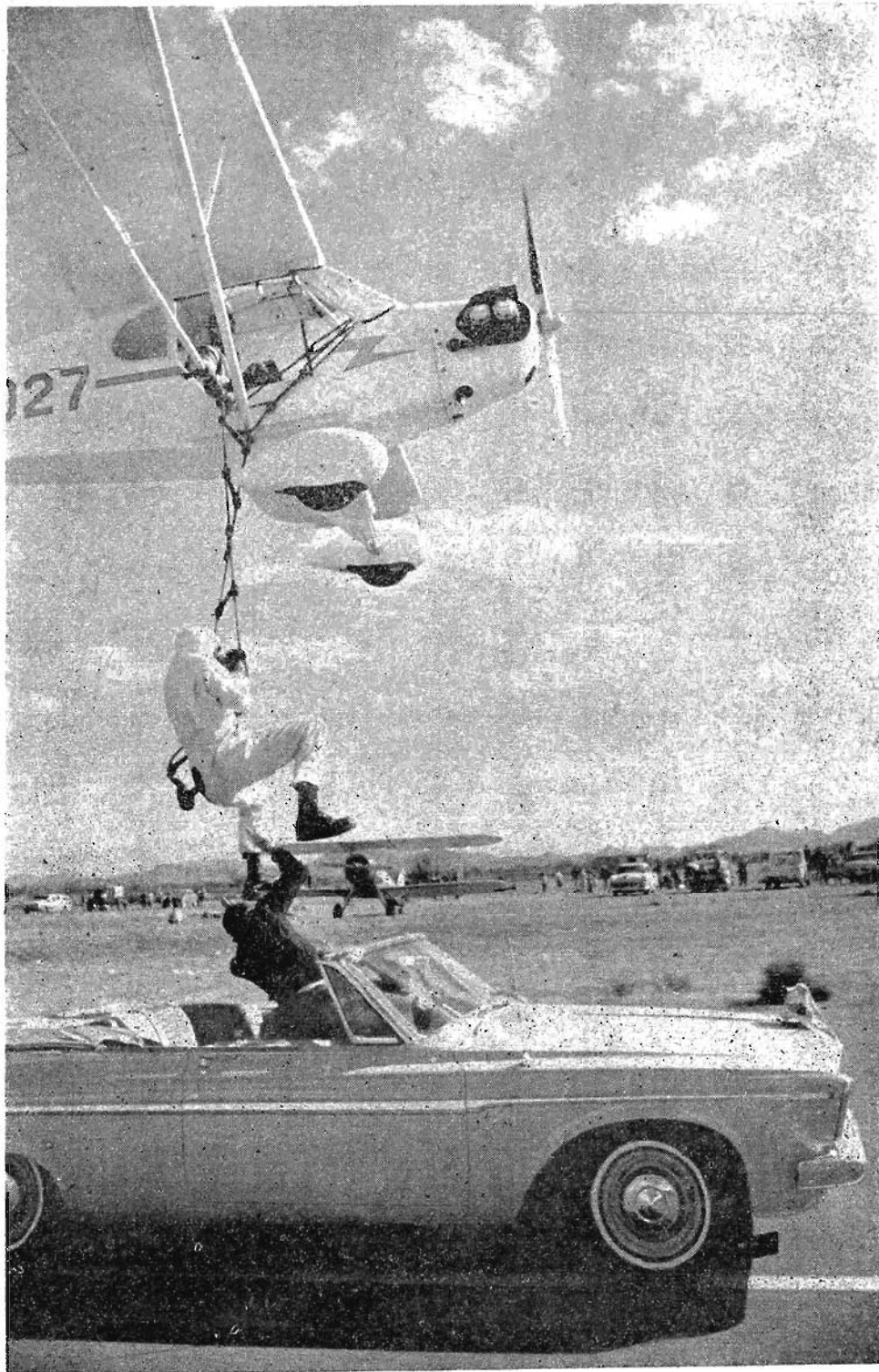
הכבוד לאלה שנאלצו לטוס במטוסי קרב ישנים אלה. בהשוואה למילוי

טלמן: ללא בלמים, במצנרת מלאה...



בסוגי מטוסים כה רבים. ביום עבד' דה רגיל, הוא עשוי לטוס תחילה במטוס בלריו קילומטרים רבים מה' חוף לביצוע תצלומי אויראוד, אחר-כך במטוס-קרב גרמני פוקר ד'7 משנת 1918, אחר כך בתמרוני אויר רובטיקה במטוס ספאד צרפתי משנת 1917 ולבסוף תמרונים הדוקים במ' שך שעה תמימה במטוס הקרב הגרמני פ99ג (1918) היחיד בעולם שידוע על קיומו. זהו מטוס אשר אפילו טובי הטייסים הגרמנים ב' מלחמת העולם הראשונה היו סבורים שהטיסה בו משולה לחלום בלהות.

סקוט קרוספילד, טייס הניסוי המ' פורסם, שרשם דפי היסטוריה באקט' 15 הדקטי, טס פעם במטוס לינ' קולן סטנדרט (1916) שבבעלותם של טלמן ומנץ. הוא אמר: „כל



קטע. מהצגת, הקרקס המעופף של האחים קול" בארה"ב. הלהטוטן לי מיארט בטיפוס עוצר נשימה ממכונית נוסעת למטוס.



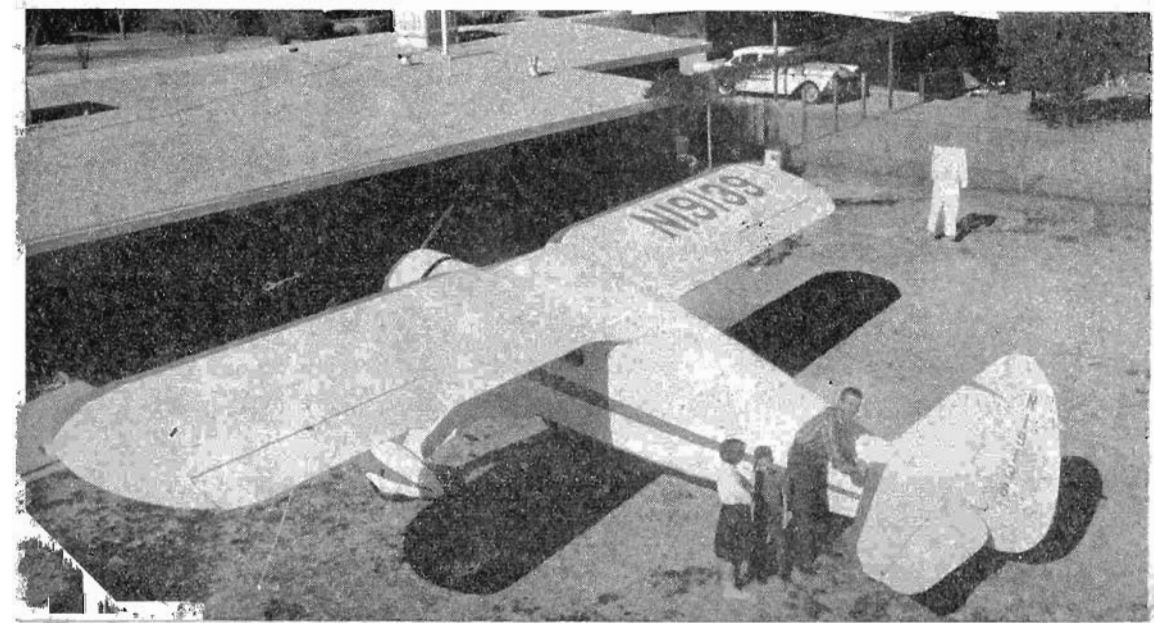
אחת החברות המיסדות של איגוד המטוסים העתיקים, מלבה ברד, משחזרת מטוס ישן בחצר חוותה

ממשיית למדי. לא מכבר טס טלמן את קטעי הטיסה עבור שתי תוכניות טלחזיה מפורסמות. לפני שנתיים נבנס טלמן לשות' פות עם פול מנן, טייס להטוטים גודע אף הוא, שתיכנן וביצע סצי' נות מסמרות-שער בסרטים במשך שנים. גם למנן אוסף מטוסים עצום, ממש "חזיל אויר פרטי". טלמן ומנן מקווים להקים בבוא הזמן מוסיאון מטוסים.

ותוך זמן קצר היה ברשותו אוסף. בהוליבוד ביצע טלמן גם טיסות להטוטים — מתחת לגשרים, דרך הנגדים פתוחים — ואף דיסק מטור סיס כאשר נודש הדבר בתסריטים. בסרט כשראיתי את ארצ'י לאחרונה הוא הדס מטוס הדרכה פירצילד הוא נחת נחיתת-אונס במטוס מוס' סונג על-גלגלי-אחד שמונה פעמים עבור הסרט העירני לכשיגמר בסרם שיכנע הבמאי שההתדסקות נראית

בעליו של המטוס. מסופו של דבר רכש ממנו טלמן את הקמל ועוד חמישה מטוסים עתיקים ממלחמת העולם הראשונה ב-500 דולר. טלמן פקח על שיפוץ הקמל ועד מהרה יצא לאירופה בחיפוש אחר מטוסים עתיקים נוספים. כאשר חזר, נסע לקליפורניה והשתתף בטי' סות עבור הסרטה סרט התעופה המ' פורסם טייסת לפייט. תוך כזי עבר דתו בסרט רכש מטוסים נוספים

אחד מחברי איגוד המטוסים העתיקים, משפץ מטוס עתיק שהחזירו למצב כשיר לטיסה בגינת ביתו, כשכל המשפחה עוזרת לידו.



שאלות מפשיות אודות החלל

21

„בימים חלליים אלה“ מתעוררות עשרות שאלות פשוטות לכאורה, אשר התשובות עליהן אינן „טיפשיות“ כלל וכלל. הרי התשובות לכמה שאלות „טיפשיות“ אודות החלל.

הקדמה

ערכנו „ציד“ בין ידידי המערכת אחר השאלות „הטיפשיות“ ביותר אודות החלל ששמעו מידידיהם הם ו/או משכניהם (בתוספת אותן שאלות שהם עצמם התביישו לשאול אך שמחו „להלביש“ אותן על מישהו אחר). שאלות „טיפשיות“ אינן חייבות להביא במבוכה איש — פרט לאיש המשיב עליהן. כי השאלות הפשוטות ביותר במדע הן תמיד הקשות ביותר. כל אחד יכול להשמיע ברמה פרטים על מסלולים ומשיכות, אך התוכל לומר לנו מה באמת „מחזיק“ את הלווין שם למעלה? המעניינות ביותר בין שאלות אלו מופיעות להלן, בלוויית תשובות פשוטות (אנו מקווים).

אולם עד היכן ינוע הפגז לפני שיפגע בקרקע, דבר זה יהיה תלוי במהירות הלוע — עד כמה שהפגז יהיה מהיר יותר הוא יגיע יותר רחוק. אילו נורה הפגז במהירות רבה ביותר, כי אז על אף שימשיך לצנוח כלפי הקרקע הוא ינוע כה מהר עד כי יחטיא את הקרקע לנצח. הוא ימשיך ליפול סביב כדור-הארץ לעד: לווין במסלול.

ש מדוע עליו לסוב בגובה כה רב?
ת התנגדות האוויר. אילו נמצאה דרך למנוע את האטמוספירה מהאט לווין, אין כל סיבה מדוע לא יסוב סביב כדור-הארץ בגובה שיהיה רב אך במקצת מפסגות ההרים הגבוהים ביותר.

ש האם לא יוכל לסוב יותר לאט בגובה יותר נמוך?

ת לא. ככל שהמסלול יותר גבוה, קטנה מהירות הלווין. — סקוט קרפנטר סבב את כדור הארץ ב-88 דקות, לעומת הירח הנזקק לחודש תמים כדי לעשות זאת. הקטנה זו של המהירות המסלולית עם הגדלת הגובה נובעת משילובם של שני חוקי טבע: (1) הכוח הדרוש כדי לשמור על לווין במסלול גדל עם ריבוע המהירות הקווית, אך קטן עם המרחק; (2) הכוח המצוי (כלומר, הגרוויטציה) קטן עם ריבוע המרחק. כאשר אתה מחבר עובי דות אלו, מסתבר לך שהמהירות קטנה עם גידול השורש הריבועי של הגובה.

ש כיצד קרה זה שלווינים כה רבים הינם בעלי מסלולים אכסצנטריים כל-יך? האם לא חייבים כל המסלולים להיות עגולים?

ת מהירותה וכיוונה של הדחיפה האתחלתית קובעים את הנתב בו ינוע הלווין. כל נתב אליפסי אפשרי. הלווין ימשיך לטוס כל עוד לא נתקל בכדור-הארץ או לא הגיע למהירות כה גבוהה עד שאין הגרוויטציה מסוגלת למושכו חזרה. עד כה לא כוון אף לווין בדיוק מספיק כדי שייכנס למעגל אמיתי, אף כי אחדים התקרבו לזה. ומסלול אכסצנטרי הינו כזה, לעתים קרובות, במת-

ש מדוע נעים הלויינים במהירות כה רבה?

ת בזכות מהירות זו נשארים הם למעלה. ההסבר הפשוט ביותר הוא זה המקורי, שהושמע על-ידי סיר איזק ניוטון לפני 300 שנה. סיר איזק ראה בדמיונו הר שגובהו כמה מאות קילומטרים, אשר תותח מוצב במאוזן בפיסגתו. פגז הנורה על-ידי התותח יצא בסופו של דבר ארצה.



יהיה נתון בצרה ממשית — התא יתרחק בכיוון אחד והוא בכיוון ההפוך.

ש מדוע ממריאות רקטות-החלל ב- תאוצה כה רבה, כשהן חושפות את האסטרונאוט לכוחות „ג'י“ חזקים? האם אין תאוצה יותר עדינה, הנשמרת פרק זמן ממושך יותר, מביאה לאותה מהירות סופית?

ת מבחינה תיאורטית, כן. אולם כיום הדרך המעשית היחידה להעלאת מטענים כבדים לחלל היא באמצעות „צורות“ קצרים של תאוצה חזקה — אלה סוגי המנועים היחידים כיום. מנועי עים המפיקים תאוצה קלה ורצופה — כגון המנוע היאוני המפותח כיום — יהיו עשויים להעביר ספינת חלל ממסלול סביב כדור-הארץ אל אחד מכוכבי-הלכת, אך יחסרו את העוצמה הדרושה לשם העלאת הספינה מהקרקע למסלול.

ש מה פירוש „העוצמה הדרושה לשם העלאת הספינה מהקרקע“? מדוע כה קשה דבר זה?

ת משקל המבנה המשולב של מנועי-רקטה ותא-חלל, בגובה בית בן 10 קומות, אשר העיף את סקוט קרפנטר סביב כדור-הארץ היה 133 טונות בזמן השיגור. את המשקל האדיר הזה היה צורך להרים חרף משיכת הגרוויטציה — כפי שהנך מרים כל דבר אחר. העלאת מטען כזה טעונה אנרגיה רבה.

ש אם דרוש כוח כה רב אך ורק לשם הרמת תא-חלל למסלול, כיצד יוכל מנוע יאוני חלשי-יחסית להניעו למרחק רב מזה בהרבה, אל כוכבי-אחר?

ת מאות הק"מ הראשונים הם הקשים ביותר. המאיצים הכימיים רבי-העוצמה יבצעו את עיקר המלאכה (אם יאיצו את תא-החלל למהירות-המלטות, הרי שיעשו את כל המלאכה). מאותה נקודה, יהיה התא משול לטוזה ברוח. נגיעה קלה תאיצו קדימה למהירויות גבוהות.

ש איך אפשר לנהוג ברקטה? **ת** היא נעה בכיוון מנוגד לכיוון פליטת המנוע. הפניית זרם הפליטה מפנה את הרקטה כולה. מנועים מסויימים מסתובבים; אחרים מצויידיים בלוחיות-הסט בפיות הפליטה שלהם. כמורכב, אפשר להפעיל לפי רצון רקטות ניהוג מיוחדות, המות-קנות בזוויות שונות.

ש מדוע משגרים תמיד את רקטות-החלל מזרחה?

ת לא תמיד משגרים אותן מזרחה, אולם קל יותר לבצע זאת כך. כדור-הארץ סובב ממערב למזרח. כלומר, רקטה המונחת על כן-השיגור

כוון. הוא משלח את הלווין הרחק מכדור-הארץ כשהוא חוקר אלפי ק"מ של חלל, בטרם שבה משיכת כדור-הארץ ומושכת אותו חזרה בקירבה יתירה לכדור-הארץ.

ש האם אין הלווין חופשי מכוח הגרוויטציה?

ת זהו דבר בלתי אפשרי, משום שאי-אפשר להמלט מהגרוויטציה לחלוטין. משיכת כדור-הארץ נמשכת עד אינסוף, אולם היא הולכת ונחלשת ככל שמתרחקים מכדור-הארץ.

ש אם-כן, כיצד ישתחררו כלי-חלל מכדור-הארץ, על-מנת להגיע למאדים או לנוגה?

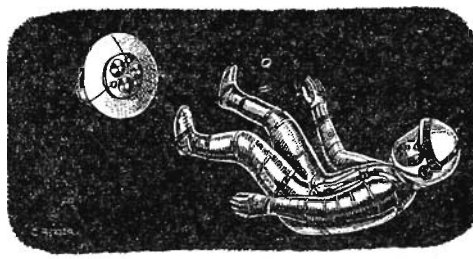
ת אם תצא ספינת-החלל במהירות מספקת (כ-40,000 ק"מ בשעה, מהירות ההמלטות) היא לא תיפול לעולם חזרה אל כדור-הארץ. הגרוויטציה תשפיע עליה תמיד במגמה למשכה חזרה ולהאיט את תנועתה, אך — משום שהמשיכה פוחתת ככל שגדל המרחק — ההאטה לא תספיק לעולם לגבור על המהירות כלפי חוץ.

ש אם הגרוויטציה פועלת תמיד, מדוע מחוסר-משקל האסטרונאוט?

ת הנך חש את משקלך רק כאשר משהו — כגון הקרקע עליה הינך ניצב — מתנגד למשיכת הגרוויטציה. כאשר אין התנגדות — כאשר הינך נופל — אתה חסר-משקל. האסטרונאוט הופך לחסר-משקל ברגע שמנועי הרקטה פוסקים לפעול. אזי אין כוח כלשהו מתנגד למשיכת הגרוויטציה, הוא ותא-החלל שלו נופלים נפילה-חופשית יחדיו, והכל חסר-משקל. דבר זה נכון לגבי כל סוג של מסע בחלל: מעלה ומטה, סביב כדור-הארץ, לירח, או לכוכבי הלכת. משקלו לא יחזור אליו עד אשר כוח חיכוני כלשהו — משיכת רקטה, התנגדות אוויר, בלימת מצנח — יפעל עליו.

ש מה יקרה אם האסטרונאוט יפול מתא-החלל שלו במסלול, לאחר שפתח בטעות את דלת היציאה?

ת אין הוא יכול ליפול החוצה. הוא ותא-החלל נופלים, כאמור, יחדיו בנפילה חופשית והם יישארו יחד. ברם, אם יקפוץ החוצה, אזי



במצב אחיד! האסטרונוט, בהיותו חסר-משקל, לא ירגיש כלל אם התא יתגלגל או לאו.



ת הדבר מסייע בדרכים אחדות אך בעיקר חיוני הדבר לקראת חזרה לכדור-הארץ. תא-החלל חייב להיות מיושר במצב מסויים ומדוייק בדיוק לפני יריית רקיטות-הבלימה, שאם לא כן עשוי הוא לרדת לתוך האטמוספירה במצב בלתי מתאים ולהשרף (המגן-נגד-חום מותקן בצד אחד בלבד), או לנחות במקום הלא-נכון — או לא לנחות כלל.

ש מדוע מנחיתים האמריקנים את האסטרונוטים שלהם מעל מים כשדרוש צי שלם כדי למנוע את טביעתם לאחר מכן?

שלה כבר נעה מזרחה בחלל במהירות של 1600 ק"מ בשעה (גם אתה נע בחלל במהירות זו, ברגע בו הנך קורא שורות אלו). חלק זה מהמהירות הדרושה לשם כניסה למסלול או המלטות מושג „חינם“; הוא „ניתן“ על-ידי כדור-הארץ ואין צורך לספקו על-ידי מנועים.

ת לרוסים מנגנוני הנחתה משוכללים מעל היבשה. היתרון הגדול של מקום נחיתה ימי הוא שזהו איזור גדול ואחיד למדי; ברור למשגריים שהתא יירד במים, וספינות תוכלנה למשות את האסטרונוט. כאשר בוחרים במקום נחיתה יבשתי, עלול האסטרונוט לרדת בחול יבש, אגם „רטוב“, או ראש הר טרשי; אין לדעת אם יהיה צורך בגיפ, בפרדה, במטפס הרים, או באמודאי על-ימנת לחלצו.

ש נגד מה דוחפות הרקיטות לאחר שיצאו מאטמוספירת כדור-הארץ?

ש כיצד יכול מגן-נגד-חום כה קל ודק לשמור על טמפרטורה סבירה בתוך תא-החלל?

ת אין הן „דוחפות נגד“ דבר-מה, לא בתוך האטמוספירה ולא מחוצה לה. הן מניעות את תא-החלל על פי חוק התגובה, בדומה לרתיעות תותח בשעת יריה.

ת אין המון כה קל וכה דק. הוא עשוי קרמיקה המתאדה פשוטו כמשמעו. האי-

ש מדוע חייבים לטרוח ולהתקין רקיטות מיוחדות לשם שמירת התא



ש אם כך מדוע אובד קשר הרדיו עם תאיהחלל דווקא כשהם קרובים ביותר לכדור-הארץ, ומתקרבים לנחיתה?

ת חיכוך האויר יוצר חום כה רב עד כי מולקולות האויר סביב התא מתפרקות לאטומים בעלי מטען חשמלי. רובד יאונים זה אינו מחסום רדיו. הוא יוצר שדה חשמלי המונע את מעבר גלי הרדיו. הוא פועל בדיוק כמו השכבות היאוניות הנרחבות באטמוספירה העליונה המשפיעות על קשרי רדיו בגלים קצרים בין תחנות קרקע.

ש אם כן, אפשר לשלוח אדם לירח או לכוכבי הלכת. אבל כיצד יוכל לחזור ולהמריא בלי מתקני השיגור המסובכים כגון אלה שבכף קנברל?

ת צוות הנחיתה על הירח יטול עמו את כל הדרוש לשם שיגור חוזר. אפילו לפני טיסות מסלוליות בקרבת כדור-הארץ, אין רקטיה יכולה להמריא לפני שקיים בטחון שמתקנים שונים יפועלו בדיוק בזמנים הנכונים: המאיצים חייבים להעלות את הרקטיה מהקרקע; שלבים נוספים „מזריקים“ את התא למסלול; אחר-כך נכנסות לפעולה רקיטות-ניהוג; לבסוף, רקיטות-הבלימה חייבות לירות כדי לגרום לנפילת התא חזרה לכדור-הארץ. לרקיטת-הירח יהיו כל אלה ובנוסף להם — דבר החשוב מכל, שלב מאיץ גדול שיפועל עם השיגור חזרה.

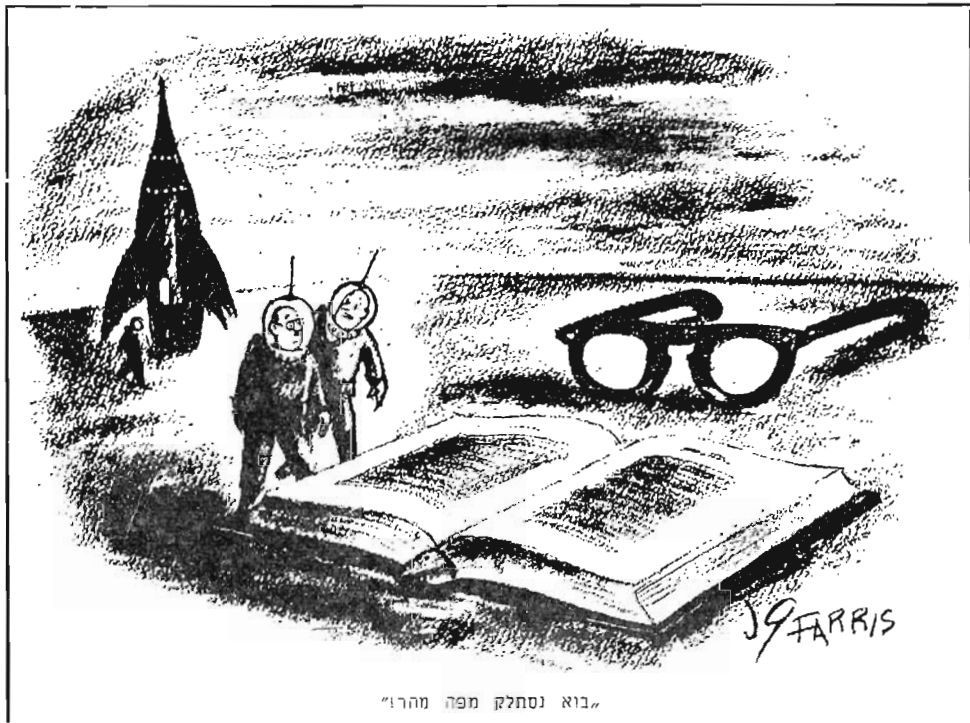
דוי סופג חום כה רב עד כי מעט מאוד נותר ומגיע עד האסטרונאוט. הרעיון זומה ביסודו לעיקרון ה„ג'ארה“ הערבית — המים המתאדים דרך נקבור ביות הכד מצננים את המים הנותרים.

ש מדוע מתעוררת בעיית החום רק כאשר תא-חלל חוזר לכדור הארץ? מדוע אין היא קיימת כאשר משגרים רקטיה מעלה דרך האטמוספירה?

ת בדרכה מעלה, נעה הרקטיה באיטיות רבה ביותר במקום בו האויר צפוף ביותר ומגיעה למהירות מירבית רק כאשר האויר כבר דליל. בדרכה מטה, מואצת ספינת-חלל בהתמדה על-ידי התאוצה ונעה במהירות גבוהה ביותר בשכבות הצפופות ביותר של האטמוספירה.

ש כיצד נוכל לשמור על קשר עם ספינת-חלל היוצאת למסעות רחוקים — מעבר לצדק (יופיטר), למשל?

ת אין בעיות. גלים אלקטרומגנטיים — אור, רדיו, טלוויזיה — עוברים בנקל מרחקים ארוכים בחלל. כבר נתקבלו שידורים חזקים ביותר ממשדרים קטנים בכלי-חלל רחוקים ביותר. משדרים יותר גדולים יגיעו עוד יותר רחוק. הבעיה היחידה: משך הזמן הדרוש לשידור כדי להגיע לכדור-הארץ.



„בוא נחלק מפה מהר“



הם מוציאים לחמם מהאוויר

צוללי הטלויזיה

המתחילים ליפול נפילה חופית בגובה 12,000 רגל יעבור רגע שלם עד שיאלצו לפתוח מצנחיהם ב-2000 רגל. עתה, כל מה שנדרש היה כמה תסריטאים שיבנו שורת דרמות בנות 30 רגע סביב פעלול זה, וכמובן מספר טיפוסים חובבי ספורט שיסכימו ליפול נפילה חופשית בת 10,000 רגל ב-190 ק"מ בשעה.

בנקודה זו השתמשו טורס רי אונגר, נוסף לחוקי סיר איזק ניוטון, בחוק אוניברסלי אחר, שניסוחו, „יש אנשים שיעשו

עילאי בדממת חדר-ניתוחים, גם לאלה אלפי צופים נאמנים... אך הקהל הפכפך — ומדי פעם חייבים למצוא דרך חדשה כדי לרכוש אותם. בקיצור, זירת אי רועים חדשה בת יחזרו שוב על עילת הגיבור והרשע.

צמד מפיקי-טלוויזיה חריפים, איוון טורס ומוריס אונגר הקי וישו לבעייה מחשבה רבה והעלו תשובה פנטסטית ועוצרת-נשימה שזיעזעה אפילו את צופה-הטל-ויזיה האדיש ביותר. תוכניתם מבוססת על ההנחה ששני גופים

עבור מיליוני צופי הטלוויזיה הכבולים לכורסותיהם בארה"ב קשה להמציא תוכנית חדשה שתצנן את דמם ותרתק אותם למכשיר הפלאים, כדי שאפשר יהיה לשכנעם תוך כדי כך בסגור לותיו של הסבון החדש ביותר. למערבונים הוותיקים יש עדיין כת מעריצים לא-קטנה — גם איש-החוק הגבוה והשחרחר ב"רדיפתו אחרי כנופיית נוכלים בינלאומית מעורר עדיין התפעלות — מנתחים שפניהם מוסתות רות במסכות, העובדים בבטחון

הקרב בשיאו: אקדוחים מתנוצצים ולבטוף חוטף הגיבור את האקדוח מידיו של הנבל (קסדה שחורה, כמובן). ההתרחשות מצולמת ע"י צלם התוכנית, אשר על אף נפילתו כלפי הקרקע ביחד עם האחרים במהירות 190 ק"מ בשעה, נשאר במרחק 3 מטרים מהמתגוששים.

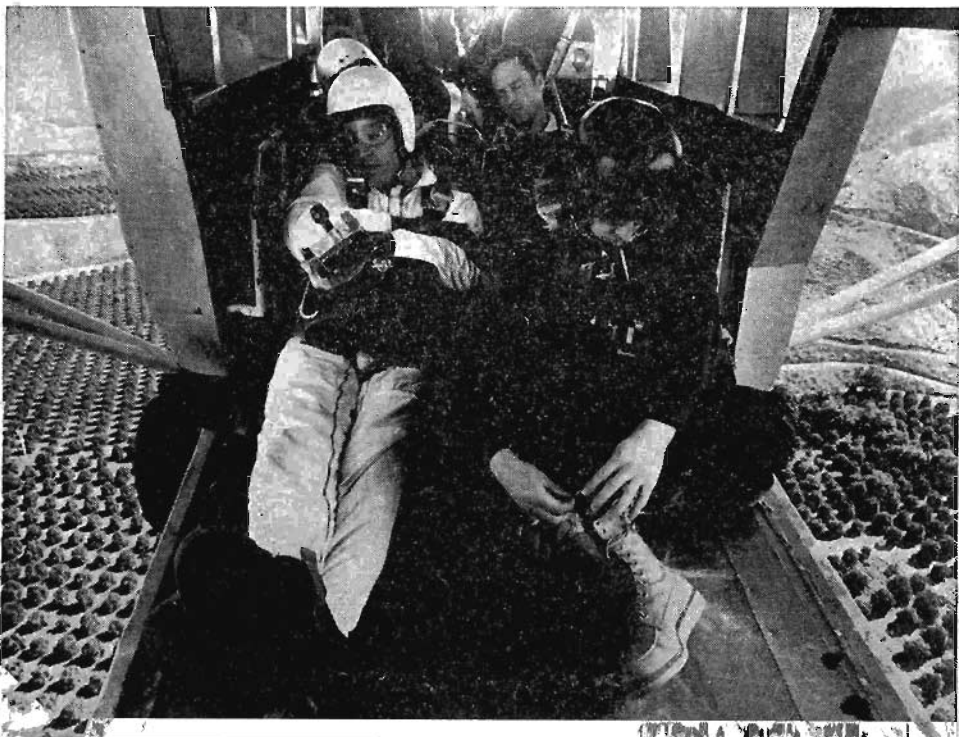


הכל למען בצע כסף". התוצאה היא „ריפקורד" (ידידת-פתיחה), תוכנית שהפכה לסנסציה בכל רשתות הטלוויזיה. כש-76 מעריכות כבר מוכנות ונוספות נמצאות בהפקה, למעלה מ-100 תחנות בארה"ב משדרות את התוכנית בהמשכים שבועיים, שעה שמיליונים נוספים נאנחים ל-מראה הקטעים ב-15 מדינות אחרות (אוסטרליה, איטליה, בלגיה, גרמניה, הונג קונג, טאיו, לנד, טובגו, טרינידד, לבנון, לוסמבורג, מצרים, ניגריה, סניגל, ספרד, פורטוגל וצרפת).
קרבות אגרופים כאויר
 כמוכן שלא הכל התנהל בקלות כה רבה. המפיקים לא הת-



הנפילה המרתקת החלה. הצלם דויל פילדס, שהמצלמה קשורה לידו, תלוי ביד אחת בתמוכת כנף המטוס ומצלם את סצינות הפתיחה של „הקרב האוירי". הצנחן הוארד קרטיס, המגלם את תפקיד הנבל מנופף האקדח — צולל מן המטוס כדי להמלט מ„הגיבור", ליי הנט, לבן-הקסדה באחד מפרקי תוכנית הטלוויזיה **ריפקורד**.

רגועים עד כדי התנמנמות, הצוללים במטוס. משני צדי המטוס נראים מטעים על הקרקע.





קשו לגלות שני צנחנים לשעבר ושלושה צנחני-ספורט שהתאחדו בחברת „סקיי דייווינג בע"מ" והחלו קופצים. אבל לאמן צלם-סרטים שיקפוץ עמם — ולצלם שמים וארץ מסתחררים וקרבות אגרופים סוערים באויר — זה היה דבר שונה. אחר כך היה ענין הביטוח. לא זאת בלבד שאף חברת ביטוח בקליפורניה לא היתה מוכנה להמר על חייהם של הקופצים — היתה גם דרישה מטרידה שהצנחנים עצמם יבוטחו ביטוח צד שלישי נגד פגיעות ונזקים על הקרקע בשעת נחיתה. כפי שהתברר, אמצעי זהירות זה הוכיח את ערכו. אחד הצנחנים נחת על גג מכונית ספורט ומעך אותה. אחר הטיל האפלה גמורה על עיר שלמה כאשר נסתבך בכבלי חשמל — ללא תוצאות קטלניות. שלישי הבהיל עדר בקר ענקי

ארוכה הדרך לקרקע. כשמצלמתו ממשיכה לטרטר, מחכה הצלם דויל פילדס לרגע הנכון כדי ליפול בעקבות המשתתפים בקטטה האוירית.

ההאבקות האוירית נלמדת על הקרקע בחזרה כללית; באויר לא יהיה פנאי לשיפורים.





הצלם (משמאל) הגיבור והרשע צוללים בשמים. רק כאשר יימצאו במרחק 2000 רגל מהקרקע ימשכו בידית הפתיחה.

הצליח לסגת אל מרחבי הרק הכחול המוכר, למשוך ביד הפתיחה ולרדת בשלום. א הטייסים קפץ וניצל אף ה אולם השני, מתוך סיבה ב מובנת כלשהי, נטל עמו את מצנח במטוס אך לא חיבר א אליה. ברגע שמטוסו החל נ פרק הושיט ידו ומאחורי ו תפס את המצנח וקפץ כשה לתהנילון בידו. בנפילה ה שית שאפילו תסריטאי ריפק לא היה מסוגל להמציאה שראשו יסתחרר עליו, הוא גלגל מטה אלפי רגל, כשהוא מנסה לחבר את מצנחו אל ווי הריתמה. הדבר עלה בידו ברגע האחרון ממש.

על אף שנהרסו בה שני מטוסי, היה לכמעט־טרגדיה זו סוף שממח. צלם־קולנוע במטוס שלי שי הנציח את התקרית כולה על גבי צלולואידי. הקטע הפך לאחת האפיזודות היקרות ביותר ב מחסני התוכנית אשר - - נוסף לנשיקה שהעניק אחד הלהטוטרס לחבר למקצוע שהתחפש לנערה, תוך נפילה חופשית - היתה ממחישה ללא ספק לסייר איזק את כובד תגליתו.

דקק לשרותיו של מצנח. הכוונה היתה שצנחו אחר, אף הוא בנפילה חופשית, ידביקו תוך נפילה, יאמצו אל חזהו, אחר יפתח את מצנחו. הנט לבש חליפת־סינטור מפוארת וצעד אל תוך החלל (וכדי שלא תהיו סבורים שהנט נפל על ראשו פעמים רבות מדי, נבטיחכם ש- היה לו למעשה מצנח משלו, מוסתר בתוך בגדי־השרד). לפי סימן, קפץ אחריו המציל וחס- פוי אך כאשר ניסה הנט להש- תחרר, בצאתם מטווה המצלמה, הסתבך מצנח־הסתור שלו במצ- נחו של המציל והקרקע המוצ- קה החלה מתקרבת במהירות. רק משיכות נואשות במיתרי ה- מצנח ברגע האחרון הפרידו ביניהם.

המטוסים החלו מתפרקים באויר

פעם אחרת צריך היה הגיבור, לפי התסריט, לרדת ממטוסו אל זנב מטוסו של הנבל. אחרי כמה נסיונות לא־מוצלחים עלה בידי הגיבור להאחז במטוס ה- שני, ועם זאת התנגשו שני ה- מטוסים תוך טיסה. הגיבור

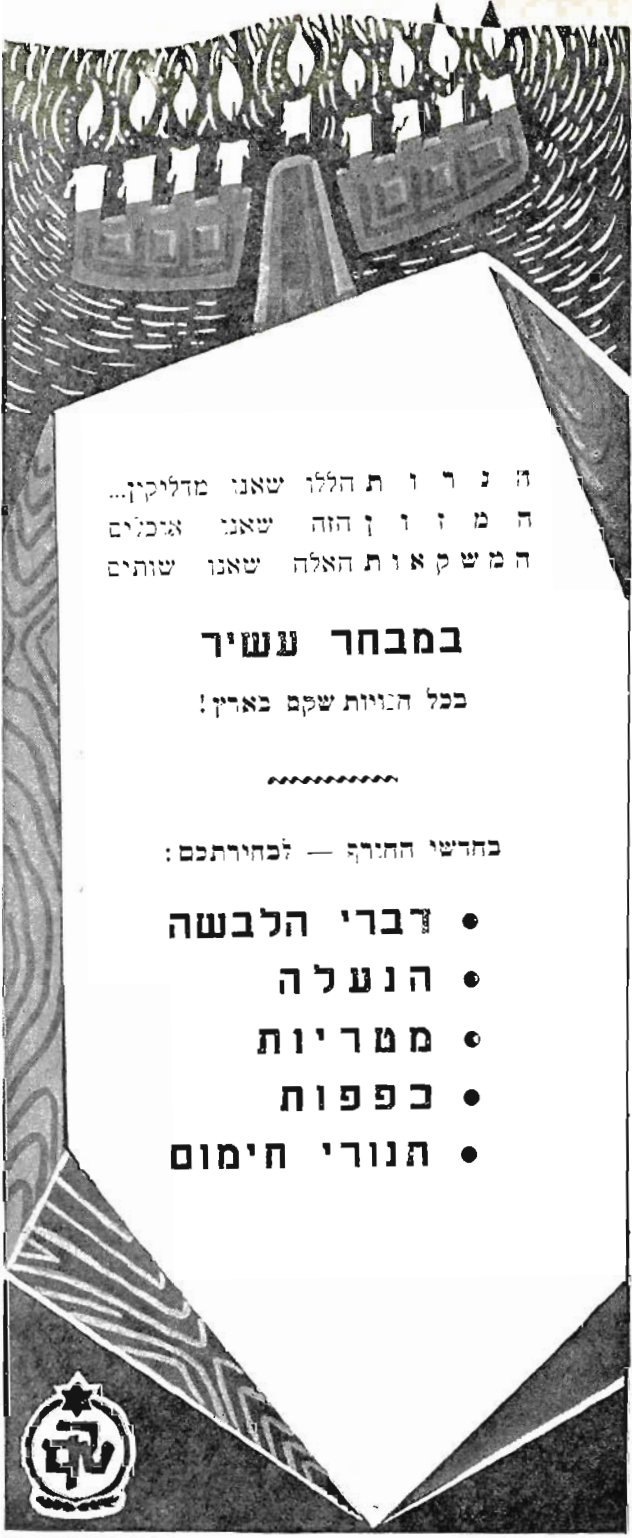
כאשר נגרר על פני שדה על־ידי רוח בעוצמה של 50 ק"מ בשעה.

הכלב שלא אהב לצנח

בעיותיהם הקשות ביותר של הצנחנים נובעות מהעלילות ה- משונות הפורחות במוחותיהם הפוריים של התסריטאים. אחד התסריטים קבע קפיצה לתוך תבערת־יער משתוללת להצלת ילד תועה. כאילו לא היה די בכך, הוטל על הצנחן לקחת עמו את כלבו של הילד. ליי הנט, נשיא חברת, "סקיי זיי- ווינג" קיבל את התפקיד. הוא דרש לקבל כלב עיוור, או לפ- חות, "כלב נועז בעל חוש אח- ריות מפותח". הכלב שניתן לו לא היה עיוור, נועז ואפילו לא אחראי. "בשעת הנפילה החופ- שית הכלב הזה היה אבטיפוס של כלב נדהם", הוא נזכר. "הוא היה מביט סביבו ומפרפר ברגליו כאילו ביקש להגיע למ- קום כלשהו בכוחות עצמו". מ- שירדו על קרקע מוצקה, מצד שני, התאושש הכלב עד מהרה. הוא נשך את הנט.

הקטע המטורף ביותר היה קשור באדם המתמר להיות סי- נטור והיוצא ממטוסו מבלי לה-

קנה את המובחר - שלם פחות בשק"ס!



ה נ ר ו ת הללו שאנו מדליקין...
ה מ ז ו ן הזה שאנו אוכלים
ה מ ש ק א ו ת האלה שאנו שותים

במבחר עשיר

בכל הנויות שקם בארץ!



בהדשו התורף — לבחורתכם:

- דברי הלבשה
- הנעלה
- מטריות
- כפפות
- הנורי חימום



חיל האוויר

63

