

הספרייה הדיגיטלית להיסטוריה ומורשת חיל האויר

[www.fisherlibrary.org.il](http://www.fisherlibrary.org.il)

צור קשר

אודותינו

מוד הבית



## ספרייה דיגיטלית להיסטוריה ומורשת חיל האויר



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

כ"ה לחיל האויר



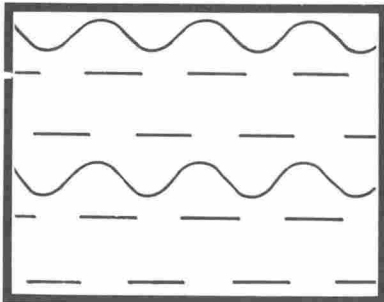
גליון חגיגי מיוחד

בטאון  
**חיל האויר**

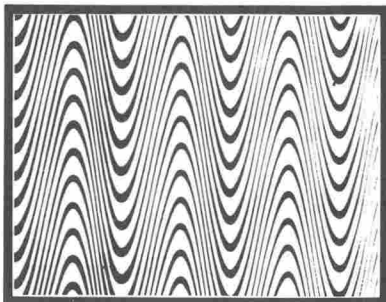
שנה 25 מס' 9



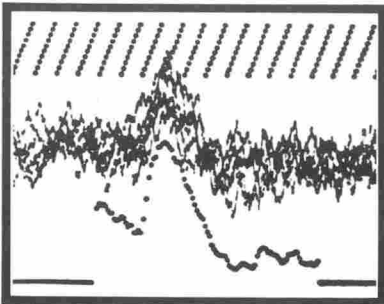
- \* 4-beam display and recording
- \* 4 recording modes with storage tube immediacy
- \* High-speed X-Y plotting facilities
- \* Optional photo-developed or processed records
- \* Fully independent X and Y amplifiers
- \* Cabinet or rack mounting



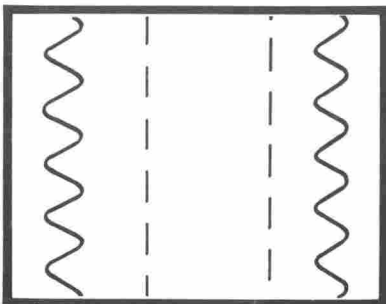
Single shot



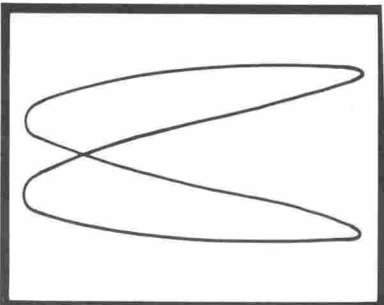
Raster



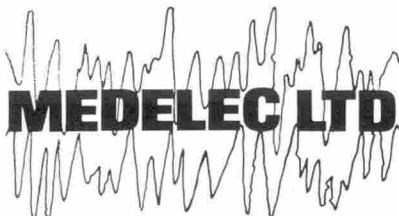
Superimposed



Continuous



X-Y plotting



MEDELEC LIMITED WOKING SURREY ENGLAND

בפקס בע"מ

ציווד מדעי ושרותים טכניים

הנציג בישראל :

תל-אביב, רח' דיזנגוף 280 א'

ת.ד. 6093 טלפון 448502

# חיל האויר

שנה 25, מס' 91  
יולי 1973

מוצא עלידי  
מפקדת חיל האויר

## העורך

משה הדר

## סגן-העורך

רב סרן יהודה עופר

תצלומים: יחידת צילום  
אורי חיל האויר

בעניני מנויים, דגמים וגלימות  
ישנים יש לפנות אך ורק אל:  
המוצאה לאור, מח' ההפצה,  
רח' ב' מס' 29, הקריה, ת"א

## המערכת:

דאר צבאי 2704

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

"הדפוס החדש" בע"מ, ת"א

הדפסת העטיפה:  
דפוס נייט

הדפסת הדגם:  
דפוס "פסטל" בע"מ

המהיר 4.50 ל"י

## תוכן הענינים

- 6 . . . . . אלופים מספרים — צבי אלגת . . . . .
- 19 . . . . . כנפי פלד . . . . .
- 30 . . . . . מפגש חילי 73 — צבי גוטמן . . . . .
- 55 . . . . . מסמכים מספרים . . . . .
- 62 . . . . . מעוללות תש"ח . . . . .
- 66 . . . . . הבריחה הגדולה — ארנון ברוך . . . . .
- 74 . . . . . ירושלים של ח"א — מאיר כהן . . . . .
- 77 . . . . . השלדג — עודד אברבנאל . . . . .
- 88 . . . . . השפיפון המעופף — אורי דן . . . . .
- 94 . . . . . החילוץ . . . . .
- 98 . . . . . מוסמנים דוהרים במדבר — צבי קוהורן . . . . .
- 108 . . . . . 3 שעות ביוני . . . . .
- 120 . . . . . ההתשה — זאב שיף . . . . .
- 145 . . . . . ראשונים באויר תמיד אנהנו . . . . .
- 154 . . . . . אצלנו בחיל . . . . .
- 156 . . . . . הטכני . . . . .
- 161 . . . . . האיש אשר על הפרחים — יוסף מיכאלי . . . . .
- 169 . . . . . עינן — לך! — צבי גוטמן . . . . .
- 174 . . . . . שפריר — הטיל הצבר . . . . .
- 175 . . . . . שיקל — הרם"ר השקול . . . . .
- 178 . . . . . הסופרמרקט העלקולי של דני . . . . .
- 186 . . . . . חידון תנכ"יתעופתי — זאב סגל . . . . .
- 197 . . . . . מרגלים בשחקים . . . . .
- 202 . . . . . חידון זהוי מטוסים . . . . .

# תמיד נזכור



## פקודת יום מטעם מפקד חיל האויר לציון יום חיל האויר תשל"ג

חיילי חיל האויר,

היום לפני עשרים וחמש שנים הונח המסד לבנין כוחנו האוירי. היום אנו חוגגים מאורע זה כאשר מאחורינו דרך שהיתה חזונם של מניחי היסודות והפכה מציאות ומסורת לנו – המשרתים היום בחיל האויר. המסד אשר הניח קומץ החלוצים והמתנדבים עם קום המדינה נבנה על פעלם וחלומם של חלוצי התעופה העברית, אשר פרצו נתיבים באויר עוד בהיות המדינה בדרך. היום נזכור את כל אלה ונישא את תודתנו להם, באשר הם.

מראשיתו המצערה של החיל ועד היום נקבעו ציוני דרך אשר רשאים אנו לצייןם בסיפוק, ממשימות הסיור והתובלה בראשית הדרך, והשתתפות מלאה בלוחמת היבשה והים במלחמת סיני ועד להגשמת משימתו העיקרית בה הוכיח את יכולתו להשיג ולשמור עליונות אוירית מוחלטת. היום מהווה חיל האויר את הזרוע הסדירה העיקרית של צה"ל. החיל מופקד על כל סוגי הלחימה במרחב האויר ומשמש מרכיב עיקרי בכושר הארתעה של צה"ל.

הישגי החיל ונצחונותיו נקנו במחיר המסירות וההקרבה של חייליו. לא נשכח, ביום חגנו, את אלה שהקריבו את חייהם ואת אלה שהקריבו את חרותם. נזכור את הרוגינו ולא ננוח עד שתושב חרותם של שבויינו.

במחצית היובל שעברה קבע החיל מדדים גבוהים בכל שטחי פעילותו. חובה עלינו, ממשיכי הדרך, לעמוד בהם ואף לקבוע מדדים חדשים – גבוהים יותר. הופקדו בידינו עיקר המשימות, עיקר האמצעים ועיקר איכויות כוח האדם של צה"ל. בטוח אני שנעמוד היטב בכל משימותינו באותה מידה של מסירות, הקרבה וראיית הנולד אותה הוכיחו אנשי חיל האויר עד כה.

ההדגשים העיקריים בשנים הבאות יהיו הכוננות, הנכונות לקרב ורוח הצוות, שיפור הכישורים והידע האישיים, והארגון היעיל של כל האמצעים שבידינו ואשר יהיו בידינו בעתיד.

חיילי חיל האויר,

עברנו כברת דרך מיום היות החיל. עצרנו היום לרגע כדי לסכם ולחגוג. המשך הנתיב משתרע לפנינו אל מעבר לאופק. אנו נטוס בו.

בהצלחה

(—)

**בנימין פלד — אלוף**  
מפקד חיל האויר

קיד ראש המטה ולמעשה היה עד מהרה למפקד החיל (29.7.48).

אם היתה פעם לחיל האויר הישראלי משימה בלתי אפשרית — היא הוטלה על כתפיהם של אהרון רמז וחבריו.

אותם 28 מטוסים קלים וביניהם האוסטריים, שנרכשו מהצבא הבריטי והוכשרו במרתף בשרונה.

היתה זו מלאכה ללא הפוגה: גיוס כוח-אדם, ציוד, רכישה מירבית של עודפי הצבא הבריטי, הכנת בסיסים סמויים והשתלטות על בסיסים לקליטת ציוד יותר רציני

הכסף, תוקע בכ עיניים חומות ואומר: "אני יודע מהו הכוח הזה, אני יודע מה משמעותו."

עוד בעת שירותו כמה תוכניות בראש. הריץ ארצה כמה תוכניות להקמת זרוע אוירית. וכשאביו, דוד רמז, מראשי הישוב בארץ, יצא מהמעצר בלטרון, בא ב.ג. לבקרה. היתה, כמובן, שיחה על המצב, וב.ג., כדרכו, אמר שיש להתכונן למאבק אלים. הבן, אהרון, התערב, זרק כמה רעיונות, וכך — ביולי 1947 — פנו לאהרון רמז ממטה ההגנה והוא נתבקש להכין, יחד עם היימן שמיר, ש-

הרעם הלך וקרם. עור התוף השב להיקרע. הפנטומים הגיחו בסערה מעל לבמות. רבים הרחיבו ראשיהם אינסטינקטיבית.

✱

הוא דווקא שירבב צווארו, ספג באישוניו את המראות. מימינו ורמשמאלו ישבו אלופים, שהם כבר היסטוריה רחוקה: אביר ובן-חור. בקושי הבחין במטוסים. הדמעות הפריעו. 25 שנה מאז פיקד על חיל האויר. 28 מטוסים בסך-הכל. מרביתם "פרימוסים". שניים שלושה דרמנועיים. הפיד. דקן. חיל אויר.

## צבי אלגות



מחולל: הבאת אותו ציוד, מעודפי המלחמה; אירגון גיוס כוח-אדם מחולל — במקביל לישראל.

אס"א התארגנה רשת הרכישה בארה"ב. באירופה ובדרום-אפריקה, לא קל היה לשבור את האמברגו ולהעביר את המטוסים ארצה. ור במקביל החלה לפעול, עוד לפני הקמת המדינה, הרכבת-האוירית שהעבירה ציוד לחימתי — "מיבצע בלק". המטוסים נחתו בלילה, הרשק פורק מיד, והטייסים המריאו אחת החשיכה. אז נולד גם מיבצע "קום פור"

שירת בחיל האויר האמריקני, תוכנית מעשית להקמת זרוע אוירית. התוכנית הוגשה באוגוסט 1947, עברה שלבים של תיאום עם עוד כמה תכנונים (אנשי קלוב היריעה, פלוגת הטיס של הפלמ"ח) עד שהוגשה פורמלית — כמעט ללא שינויים — למטה ההגנה ב-10.10.47.

כך נולד "שירות האויר".

אייזיק אשל מונה למפקד. רמז עסק במיבצעים עד שבפברואר 1948 נתבקש לקחת את תפ

אלוף (מיל.) אהרון רמז. מפקד החיל לאחר ישראל עמיר (זבלר-דובסקי) אשר דוד בן-גוריון מינהו למפקד חיל האויר ולקצין המטה לענייני-אויר יום לאחר הקמת המדינה.

איך אפשר להגדיר את התחושה הזאת? אומר רמז: "זה הדבר הקרוב ביותר להרגשה בשעה שאני רואה את הנכדים שלי. גאווה בלתי רגילה ונחת ללא גבול — ותחריש בתחון".

ולאחר הפסקה מחמת עוצם רגשותיה הוא מעביר ידו על שערו

קן": להבריה מטוסים לשדות חי"ר  
רום צנועים, שהוכשרו בקרבת  
ישובים עבריים, להסוותם ולהכניסם

לפעולה: במקביל — המטוסים הי"ר  
גדולים ימשיכו לנחות כשבתוכם  
מטוסים קטנים, או נשק.

## הדבר שהרגיו ביותר...

"הדבר שהרגיו ביותר", נזכר  
אהרון רמז, "היה המחסור בכלים  
רציניים, עמם נוכל להתמודד עם  
האויב. אף לא מטוס-קרוב אחד  
לרפואה."  
וכך עבדו על "ייצור" ספיט  
פיירים ונולד "הספיט מארק 5-16",  
כלומר: הורכב מכל הבא ליד,

לפעולה. הטייסים לא היו בעלי  
נסיון קודם במטוס זה. אחד מהם  
לא חזר. היו תקלות טכניות בר  
המראה ובנחיתה. הפגיעות לא היו  
טובות, אבל הם בלמו את הטור  
המצרי. ההשפעה היתה בעיקר  
פסיכולוגית."  
מתוך ארבעת מטוסי-הקרוב רק

בלתי רגילה. לעיתים היא היתה  
כפולה — כשלא הצלחנו לשכנע  
את המטכ"ל והיועצים ביכולת חיל  
האוויר. חשנו שאין אנו מנוצלים  
כראוי, שהפוטנציאל העצום הזה  
אינו זוכה לטיפול ראוי, לתשומת  
לב. לא שותפנו בתיכנון, היינו  
מעין ספיה, או ספחת..."

היום בו החל לחוש ש"הגלגל  
מתחיל להסתובב" היה כשמודי  
אלון הוריד את שתי הדקטות ה"  
מצריות, ששימשו כמפציצים. "ה"  
שמיים לא היו עוד שטח בלעדי  
של המצרים."  
אולם היו מועקות: אין כוח-

# 6 אלה פנים של הייל 1

ספריו

כשכמה ספיטפיירים פגועים נופ"ר  
הים נפשם למענו, תורמים לו חל"ר  
קים להשתלה..."  
רק ב־27 במאי הגיעו החסר"ר  
שמייטים ונולד "הרצון האדיר —  
להפתיע בפעם הראשונה את ה"  
מצרים: להפציץ ולחסל את ה"  
טיסת שלהם בשדה הקדמי —  
באל-עריש. אולם הטור המצרי  
התקדם ונעצר ליד גשר אשדוד.  
גבעתי בא בצעקות ויגאל ידין  
הורה לי לנסות ולעכב את ה"  
מצרים.  
"ארבעת המסרשמיטים המריאו

"מטוס וחצי היו כשירים למחרת."  
זה היה הכוח הקרבי שעמד לר"  
שות אלוף אהרון רמז, שהיה אותה  
שעה מפקד חיל האוויר המתוסכל  
ביותר בהיסטוריה.  
אולם הוא מגדיר זאת אחרת:  
"כן, זאת היתה חריקת שיניים

אדם מאורגן, קשה לשלב את טייסי  
המח"ל המוכשרים, אין אפשרות  
להכיר את האדם, צריך להלחם כדי  
להכשיר את הישראליים והדבר ה"  
אחרון: בעיית ההצטיידות. חלק  
ניכר מהתקלות נבע ממחסור בר  
ציוד רגיל ביותר: רכב, מצברים.

## רמז העלים עין

היה לראות את מפקד חיל האוויר  
מתרוצץ להשיגו.  
החברה "סבון". רמז העלים

וכך, כשב"מיבצרים המעופפים"  
חסר מצבר של 12 וולט, שבעורתו  
הופעלה מערכת הפצצות, אפשר



— על דעתו זו שממנה לא נסוג. זה לא היה מאבק של יוקרה, כי אם מלחמה אידיאולוגית. האידיאל של רמז היה חיל אוויר עצמאי לחלוטין, המתפתח בדרכו שלו וליפני שיקולים הנובעים מדרך זו. חיל האוויר של 1967, והישגיו, הוא במידה ידועה תוצאה של אותו מאבק...

★

המאבק הסתיים בהתפטרותו של רמז. אולם לפני הצבר, יליד ת"א, עוד השתרע כר נרחב של שירות לאומה: משלחת משרד הבטחון בארה"ב, יועץ שר הבטחון לענייני תעופה, דחיפה להקמת התעשייה האווירית, הגהלת סולל-בונה, הנהלת האדמיניסטרטיבי של מכון ויצמן, המחלקה לשיתוף בינלאומי ושגריר בלונדון.

בשובו מהבירה האנגלית הוצע לו לעמוד בראש רשות הנמלים. הברים יעצו לו, "לא להכניס ראש בריא למיטה חולה". אולם רמז לא שעה. מאז ומעולם לא חיפש "ג'ובים" קלים. לא כשיצא להכיר שרה בגבעתיים, לא בשורות ההגנה והפ"ש, לא כשהתנדב לחיל האוויר הבריטי ולא כשהגיע ללונדון כטייס-קרב, לקראת סוף ה"בליץ".

ואף לא כשניצב במחנה המוות בברגן-בלזן, כשהקרמטוריום עד יין עישן. הוא פתח קשרים עם הניצולים, עסק בהברחתם ובמקביל העביר למטה ההגנה בארץ את רעיונותיו להקמת חיל אוויר, הזה ההתפתחויות הצפויות.

★

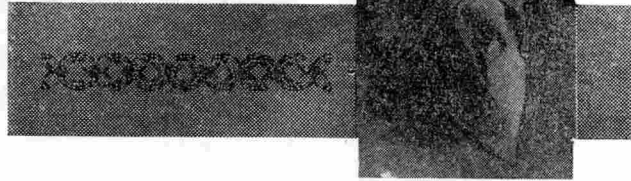
כשהתחולל הוויכוח הגדול ובין גוריון כבר ידע שרמז איתו. בדעתו להתפטר, הוא שאל את האלוף: "מי יבוא אחריך?"

בתשובתו של רמז היה יותר מקורטוב של התמרמרות: "מה אתה שואל, הלוא בסופו של דבר תקחו אלוף חיל-רגלים".

אולם, "הזקן" התעקש: "לא חשוב, אמור מי אחריך?"

אולם בשלב מסויים הצליח להחזיר פה ושם את דעותיו, שהיום הן מובנות מאליהן. "רק בנגוריון ראה יותר — ומוקדם יותר מ"אחרים.

"היום יודעים כולם, שמבחינה אפקטיבית — על כל דולר השקעה — אין שני לחיל האוויר מבחינת התרומה לבטחון האומה".



מעט לעת הוא מבקר בבסיס חיל האוויר. "עומדות לי דמעות בעיניים כשאני רואה את המטוסים ואת החיל של היום. ההצלחה ש"בספיגת ציוד מתוחכם, ההתארגנות והשליטה בלי לאבד את האופייני, כוח-האדם המסור והדבק במטרה — הרי זה הישג שאין שני לו בעולם. ההוכחה היא — להתפתח בלי לפגוע ברוח; האינטימיות של ההזדהות מצד אנשי הקרקע; ה"הצלחה שבשימור רוח זאת בצד הקפדה על המיון והמקצועיות".

כשנתיים וחצי פיקד אהרון רמז על חיל האוויר (29.7.48 — 14.12.50). "במבט היום אני יכול לומר שאנו נתנו את הקו. הצגנו תוכניות ותפישות מיבצעיות. הקמנו את בית הספר לטיסה, את בית הספר הטכני, את קורס הקצ"ר נים החילי".

עין אחד, "הסוכביט" היה בחור צעיר, מכונאי-מטוסים, שעסק ב"הרכבת האוסטרים בשרונה ואחר" כך יצא ל"פעולת קומנדו" ברחובות תל-אביב יחד עם חבריו: "רכישת" ג'יפים לחיל האוויר. שמו כיום: בני פלד.

את הג'יפים היו צובעים מיד, כדי לא להשאיר עקבות. כך עבר "טיפול קוסמטי" גם הג'יפ של... רמז, שחנה בתל אביב ו"הורם" באחת הגיחות של בני וחבריו.

גם היום מתפלא רמז "עד כמה ביצענו דבר שנראה כלי-כך דווקא קיחותי" ועדיין צורב בו הוויכוח האינסופי שהתנהל אז ואשר טוכם במשפט: "ההכרעה בכל מלחמה תיעשה על-ידי חיל הרגלים". לשוא ניסה להסביר ש"אין זה נכון בכלל ובעיקר לא במצבנו".

## "הואשמתני שאני בונה אימפריה"

בתוך מערכת כוחות היבשה, התחילו להצר את צעדינו. הרגשתי שהענין מתחיל להיות אישי. לא ראיתי דרך אחרת — למען חיל האוויר — אלא להתפטר". 17 שנה לאחר מכן, הודשים ספורים לאחר מלחמת ששת הימים אמר מוטס הוד בחדר-משמעות: "אהרון רמז הניח את כל ה"קריירה הצבאית שלו על קלף אחד

הגישה שלו היתה: אין לנו זמן — יש להקים במהירות. זכרון ה"ימים הראשונים הלם בתוכי. הוא רצה להשתחרר מאותו ערב-רב של מטוסים וטייסים, לבנות בנין מוצק. אולם, "עד מהרה הואשמתני שאני בונה אימפריה ורוצה הפרדה גמורה. האמת היא שהתנגדתי לכך שחיל האוויר ייחשב כחיל-התותחנים, למשל, כחיל מקצועי

רמז: „דבר אחד אומר לך: יעברו כמה שנים ואחד הראשונים שחיל האויר יכיר בו כגידול עצמי

וכמפקד. יהיה בחור העשוי ללא חת והוא אף מפקד מוכשר — עזר ויצמן.”

הרבה, אבל זה מוסיף, זה נתן לך את הכשרון להזדהות.”

★

בן 14 הצטרף ל„הגנה” ומאז — דרך בטחונות ארוכה: המקשר של שאול אביגור, הובלת רכש בלתי-ליגאלי, קורס סמלי נוטרים בסרפנד, הברחת נשק מעבר-הירדן, חוליית הדרכה ארצית, מדי ריך בקורס הראשון לנשק-קל בכפר ויתקין, מפקד פלוגת-הגדר בצפון הארץ.

ב-1940 התגייס לצבא הבריטי וזיה מפקד הקבוצה הראשונה ש-הומלצה על ידי הסוכנות לקורס קצינים בסרפנד.

שש השנים שלו באירופה היו „דראמה צבאית-אנושית” וכשהש-תחרר בדרגת מייג'ור (רב-סרן), החליף את יעקב דורי בארה”ב, נרתם לרכש וכספים ו„אני הבאתי את מיקי מרכוס.”

הוא הקים את חטיבה 7, עזב אותה אחרי שיצאה מהקווים ועבר לתפקידי מטה, שבע-ינסיון, שרכש בתקופה זו.

אירגן את המצעד-שכך-צעד (הראשון), פיקד על חזית ב’ ומשה לחיל הים ולהיל האויר.

כשנפל למשכב — לאחר חוד-שיים ספורים בחיל האויר — ציון עליו הרופאים מנוחה מלאה במשך חודש ימים. היתה זו תקופה ארוכה מדי מכדי להשאיר את החיל ללא מפקד.

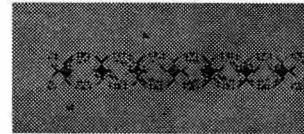
★

מאז פשט את המדים, חופשה ללא תשלום, 11 שנה מנהל את חברת הפוסטטים בנגב, לימודי תואר ראשון באוניברסיטה (מדע העבודה), מנהל מינהל מקרקעי ישראל ובהנהלת חברות רבות ב-ארץ.

היום, הוא מסיים את לימודיו ל-תואר שני.

לחתוך את האויר בגרזן.” פגישה קצרה. „אני מודה לכם, ניפגש בעבודה.”

עוד באותו לילה הזמין את הר-מפקדים — והתחיל בעבודה. ל-אחר הוויכוח הגדול, היתה מלאכתו לא קלה. הוא ניסה, כפי שהוא מגדיר זאת: „להשאיר לחיל עצ-



מיות באותם דברים בלבד ש-הכרחיים לצורך פיתוח הלחימה שלו. הייתי אמון על המטכ”ל — והבעייה היתה: להיות אמון על קציני חיל האויר.”

וכאלו לא די בכך: ביום שבא, הופל מטוס שלנו ליד יד-מרדכי. 8 תניכי הנח”ל ניספו. השלד הת-גלה ליד החוף. כעבור יומיים החזירו המצרים את הגופות.

שמיר העביר את מטה חיל הר-אויר מיפו לרמלה „כדי לשמור על צביון נכון של החיל — ליד שדה תעופה, ושהשיניים תהיינה יותר גדולות — לא הזנב” הוא ניסה לחסל מאות תקנים מיותרים — לבנות חדשים וטיפול בהשגת שדות תעופה חדשים לחיל.

„בסיס — — — זו המתנה שלי לחיל האויר.”

הרבה לא ידע על חיל האויר, ואף-על-פי-כן היתה לו תחושה, שהוא עשוי להיות שותף לאינטר-מיות הפנימית של החיל, „להרגיש את הטוסיק של הטייס.”

הנספחים הצבאיים צילמו בעיר-ניהם כל פרט. יכולת לשאוב את מבע ההערכה שנצטייר על פניהם כשהמטס חלף ממעל.

הוא היטיב את משקפי הקרן שלו ושקע בהירותורים: „לוא קם יהודה המכבי... לוא ראה את כל זאת ילד יהודי מעיירת פוגרומים במזרח-אירופה...”

אלוף (מיל.) שלמה שמיר טרח לשתף גם אחרים בחווייתו: „כל המטוסים הללו צריכים להתארגן על פני מרחבים, זהו מיבצע אדיר, מי שאינו בעל-מקצוע לא יבין. הידע מאחורי זה כביר.” ולאחר הפסקה קלה: „זו תחושת כוח, התקדמות, רווחה.”

★

טלפון מיגאל ידין למפקד חיל הים: „רמז הולך, האם אתה מוכן לקבל את חיל האויר?” „בסדר.”

„זה היה אחרי שנה וחצי בחיל הים, באתי מחיפה בשעות הערב, אהרון אסף את הקצונה, יכולתי

## אני זוכר את הסולו הראשון

שלי, את הצעקה באויר, זה היה בסוף 1939, מטוס קל, זה לא

„מבחינה זו — טוב שפעם ססת. אני זוכר היטב את הסולו הראשון

המצב בארה"ב. דיון הזכיר לי את דברי בתום מלחמת ששת הימים. צדקתי."

הציוד לא היה רשום. הבאלאגן השתולל. לסקוב הביא עמו את אנשיו. לפני שקיבל את הפיקוד העמיד תנאי — דן יישאר. "המטא" טא הגדול" החל במלאכה, אך לא שכה ש"מעל לכל — יש לגדל את טיפוס הטייס."

התחילו להתלבש ולהצדיע. חסל סדר המערב־הפרוע. אפילו הסמל נשתנה. "מאחר שכתוב: ומוטות כנפיו רוחב ארצך" ובר בית־הכנסת בבית־שאן מצאו נשר — אימצנו את הסמל."

לו ולדן היה ברור שחיל האוויר זקוק לכמה חברה יוצאי דופן, שי חושבים באורח שונה. לסקוב טיר פה אותם. הוא ידע להעלים עין, להעניק סטירות בצד היבוקים, להביא לקצה היכולת את הקומנדו ניקציה הטכנולוגית.

הוא טיפח את המגע בין צוות האוויר לצוות הטכני. "כשהטייס היה בהוץ — היה הצוות הטכני בהריון."

ולמי שהשמעת היתה אבן פינה, ידע להתעלם. "כשעזר ומור טי ביצעו טיסות נמוכות, לא קירר קעתי אותם."

✱

בעת פרוץ מלחמת ששת הימים היה בשליחות במיאמי. ב־4 לפנות בוקר העירו אותו. "זה התחיל" הודיעו. "חיל האוויר בפעולה?" שאל. "כן". השיבו. "זה יהיה קצר" הגיב.

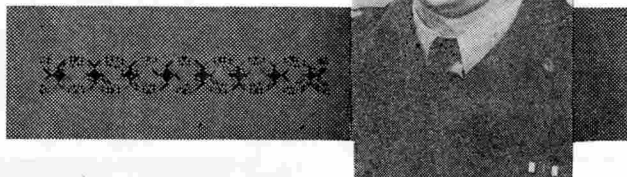
✱

ד"ר בירם, מנהל "הריאלי" בד חיפה, הבחין כבר אז, מה טמון בד ילד שעלה עם משפחתו, ב־1923, בהיותו בן 4. מרוסיה. המצוקה בבית נתנה אותותיה, ולאחר מות האב בידי עגלונים ערביים. שהפכו עליו את עלתו, החמיר המצב, אך האחים החליטו, שבן־החוקונים. חיים, ימשיך ללמוד.

(טולקובסקי, יד ימינו בחיל האוויר) ולא מצאתי."

✱

כי מי כמו דן יודע על "השנתיים האקטיביסטיות ביותר שהיו לי בחיי — השנתיים בחיל האוויר." אלוף (מיל.) דן טולקובסקי: "קצרתי הרבה ממה שלסקוב זרע."



אלוף (מיל.) אהרון רמז: "לסקוב גילה את ההבנה העמוקה ביותר מבין מפקדי היבשה. הוא גרם לכך שהרבה מהעקרונות שלי יושמו. טולקובסקי המשיך."

✱

כשקיבל את הפיקוד על החיל, ב־11.8.51, פעל רק ב־17 אחד מן השלושה, 3 דקות מן ה־7 ו־ארבעה טופיירים.

"היו 1200 איש. חברה עם אקר דוחים וללא ציוד. לא רציתי מלכתחילה להיות המפקד — ומה שפיקדתי יותר, ברור היה לי יותר שהמפקד מוכרח להיות טייס. וכשנהרג אחד הטייסים, הייתי חסר אונים. בכל התפקידים שלי בעבר, יכולתי להסביר כיצד לא ליהרג — ופה לא. עשיתי כל שיכולתי שהתפקיד יעבור מהר לי דן."

הקהל מחא לו כפיים. רבי־אלוף (מיל.) חיים לסקוב השיב במנדו ראש, תפס מקומו על הבמה ופיטס מתוך־מתון את המיקרטר שלו. הם לא הריעו לנציבי־התלונות של צה"ל: אף לא לרמטכ"ל ל־שעבר.

התשואות היו מכוונות לאיש, שי הפך בעיני רבים לסמל של יושר־איש, לאדם שמצפנו עומד תמיד צעד אחד לפני הקריירה שלו. הנוקשות היא רק מסכה. מא־הוריה — לב מבין, עיניים טובות, רמ"ח יס"ה של אנושיות. של חברות שכמה קשה למצוא בר ימינו אלה.

מבעד לזוגיות משקפיו הופיעו המטוסים. הוא חש שלבו מתרחב, מאיץ פעימותיו. "הדמעות הנקו אותי — לוא יכולתי לצעוק — הייתי צועק. חיפשתי את דן

## "האלמנט הדומיננטי בצה"ל" הוא חיל האוויר"

למלחמת ששת הימים — כדי ל־בסס נקודה זו." הוא חזר והסביר למקלף, לדיון ולידיון ש"אנו צריכים להיות מסור גלים לבצע את השלב המכריע מיד עם פרוץ פעולות האיבה." כשסייר בצה"ל, במאי 1967, "עמדתי עם פה פעור. אמרתי לי דיון: אין חיל אויר כזה באירופה ובמזרח־התיכון. אינו מכיר את

סדרנו בקודש, נחלץ מיד ל־מלאכה: המיבנה הנכון, הגדרת ה־אתגרים האנושיים של צוותי הקר־קע והאוויר, בניית עבודת המטה של חיל האוויר. היה לו ברור ש־"האלמנט הדומיננטי בצה"ל הוא חיל האוויר. היו יו־כוחים מרים. אולם מי שלא עבר את מלחמת העולם השנייה — לא הבין. לקח עוד הרבה זמן — למעשה, עד

## הרץ של יעקב דורי

וכך, ב־1956 ממנים אותו ל־מפקד גייסות השריון. כיום אין ויכוח על כך שלסקוב הפך חיל זה לחיל עצמאי, נתן דחיפה עצומה לשריון, שכעבור חודשים ספורים הוכיח עצמו בעת מיבצע קדש. בעת המיבצע פיקד על אוגדה 77 ועם תום המערכה נתמנה ל־אלוף פיקוד הדרום במקומו של אלוף אסף שמהוני, שניספה בר־תאונת מטוס.

עתה, לאחר ש"בצה"ל מילאתי את כל התפקידים — מלבד זה של קצינת ח"ן ראשית... מונה, ב־1 בינואר 1958 לרמטכ"ל.

צה"ל תחת פיקודו לבש פרצוף חדש: שריון במלוא מובן המלה, בפיקודו של אלוף בר־לב; חיל אויר סילוני בפיקודו של עזר ויצמן.

שלוש שנים בכהונה הרמה, התר פטרות, לאחר שבן־גוריון הכריע ב־ענין עקרוני לטובת שמעון פרס, בשליחות המגבית בחו"ל — ר' מנכ"ל רשות הנמלים, "הקרב" ה־אזרחי היה הקשה מכולם. לבסוף נכנע.

רק לאחר חודשים ארוכים נאות לחזור לתפקיד ממלכתי: האומי בודסמן של צה"ל. בקריירה הארוכה שלו שמורה פינה חמה לחיל האויר, ש"גזל" את השנתיים, האינטנסיביות בר־יותר בחי"ן.

"דבר יפה מאוד, יפה מאוד." תגובתו של דן טולקובסקי למטס הגדול היתה מאופקת, "אנגלית", שפס, חולצה לבנה, עניבה סור־לידית, עיניים כחולות, צפרניים מטופחות, מצח רחב וגבוה. הטיפוס הצונן. לפני כמה שנים אמר לעתונאי: "אני מניח שמיבצע קדש היה

התנדב לצבא הבריטי, באביב 1940, גוייס כטוראי, למרות שכבר שירת כסגן מפקד הפלוגה המיוחדת של "ההגנה" בהיפּה, אולם עד מהרה צד את עיני מפקדיו ומר־טוראי הגיע לדרגת רבי־סרן, כש־הוא עובר בחמש שנות שירותו יותר קורסים מכל מתנדב ישראלי אחר.

גם פקודיו למדו להכיר, וכשר שאל אותו עתונאי, לפני כמה שנים, האם היה "קצין נוקשה" — השיב לסקוב: "איני הושב שהייתי קצין נוקשה. אתי — האנשים רצו ללכת לקרב, וזהו המיבחן האמיתי." ואחרי השירות בבריגדה וסיום המלחמה — אירגון עליה ב' צביר־רת הנשק במחתרת ויהדות "הנוקמים", שחיסלה את הנאצים באירופה.

לבית־הספר היה הולך יחף, רק בחצר היה נועל נעליו. בהפסקות היה חבר מכבד אותו בכריך. עד מהרה הפך לנער גברתן, שהצטרף ל"הגנה". בתחילה היה הרץ של מפקד מחוז חיפה, יעקב דורי, מי שעתיד להיות הרמטכ"ל הראשון, ולאחר־מכן מונה למדריך הגדנ"ע בגיימנסיה.

בין הניכיו באותם ימים — עזר ויצמן, שסיפר כעבור שנים: "אז, כשהיים, קרע' אותנו בחילה על הקוצים ובהעפלה על טרשי הכרמל, גמלה בי ההחלטה, שחיל הרגלים אינו בשבילי. מעל ראשינו, בשמים הכחולים, חלפו יום אחד שלושה מטוסי ר.א.פ. — ואז החלטתי להיות טייס..."

ד"ר בירם ידע להזהר בבני־עניים — והצדק היה עמו. כשר

## בראש קורס הקצינים — ללטרון

לסקוב מדהים את כולם, כשהוא מבהיר, שאין לו כל ענין, בשלב זה, להיות הרמטכ"ל. "אחרי ש־מסיימים את תקופת הכהונה כ־רמטכ"ל — הסביר — הייבים לפשוט את המדים, ואני, אין לי שום דבר מחוץ לצבא שהייתי רוצה לעסוק בו."

כששב חיפה, לאמו האהובה ולד"ר בירם הנערץ — השניים שעיצבו את אופיו — הפך לקצין־הדרכה ב"הגנה", וכשבאפריל 1948 מחליט בן־גוריון על מיבצע־נחשון יוצא לסקוב בראש קורס הקצינים הראשון של צה"ל למערכה.

במיבצע זה לחם בגיורת לטרון, כעבור חודש חזר אליה כמפקד הגדוד המשוריין הראשון של צה"ל, בהטיבה 7, וכשהשיריונים שלו הבקיעו לתוך הצר משטרת לטרון, אך חיכו לשוא לבוא החי"ר, פקד עליו קולונל מרכוס לסגת.

בפעם היחידה בחייו חשב על הפרת פקודה. אך לא. הכוח נסוג. מרכוס חיבק אותו והרגיעו: "עשית כמיטב יכולתך — עוד נשוב ל־לטרון."

ראש אגף ההדרכה, מפקד חיל האויר, חופשת לימודים (אוכלוסורד — כלכלה, מדעי המדינה ופילוסוף־פיה), אך בתום שנתיים מועיקים אותו להיות סגנו של הרמטכ"ל משה דיין וגם ראש אג"ם.



לא היו לו חיים קלים. אכלתי צפרדעים יותר מכולם. אולם רגע הסיפוק הגיע כשטס בדקוטה ל"אלוף אברהם יפה באיטור ושמע את משה דיין קובע בדרך: "שמע יש סדר עדיפויות: חיל האוויר, הצנחנים, השריון וחיל הרגלים."

\*

מעולם לא הצטער על הימים ההם, שהשיעוהו לא אחת מרור ריב, החיים כמו כוונתו ל"ג'וב" הזה, היה זה ייעודו. 'ליד ת"א. גימנסיה הרצליה, ה"הגנה", ב"1938 נסע לאנגליה, סיים הנדסת מכונות, ב1940 הת' גייס לר.א.פ. הפך לטייס-קרב, ב"ספיטפייר שלו ריחף בשמי איטליה, קורסיקה ודרום-יוון.

כשהשתחרר ב"1946 חזר לי אנגליה, כדי לאגור נסיון במקצוע. אך בדצמבר 1947, שבועיים לאחר שנתקבלה באו"ם החלטת החלוקה, צילצל מישהו למיפעל בו עבד, "מדבר פרדקינס" — הציג הקול את עצמו. השם לא אמר מאומה לדן. "ניפגש — ואז אסביר הכל" — הציג האלמוני.

הם נפגשו בו ביום. "נתבקשתי" — אמר פרדקינס — "על ידי ה" מוסדות בארץ לדרגו למטוסים ל" כוחות הבטחון היהודיים בארץ-ישראל. נמסר לי שתוכל לעזור לי במשימה זו..."

באותו יום פנה טולקובסקי לי מיפעל האנגלי וביקש לשחררו. פרדקינס קנה את המטוסים — טולקובסקי הכשיר אותם להעברה לארץ.

## נושא שם סלאבי, אך נראה כאנגלי — לבוש בצניעות, אך הוא כנראה מיליונר...

למדי, נושא שם סלאבי, נראה כאנגלי, מדבר אנגלית רהוטה, ועם חברו, שבא ללוותו, מחליף הערות בשפה שנשמעת כסינית; הוא לבוש בצניעות, אבל הוא, כנראה, מיליונר, המטוס שלו... בשדה התעופה ברומא אירעה

החליף טבעי למו שהיה ראש ה"מטה של לסקוב. הוא היה נכון להמשיך במלחמות הפנימיות למען חיל האוויר. "כבר ב"1953 ידענו שחיל האוויר יכריע. בעבור זה נלחמנו."

ב"1953 הוביל את המטס בספיט' פייר. אולם עד מהרה עמדו לפי קודו עשרות ווטורים, אורגנים מיסטרים ומטאורים, בצד הנורדים והדקוטות.

לא היו אלה ימים קלים. "חיל האוויר והצנחנים של אריק היו כל הזמן בכוננות גבוהה בתקופה ש"לאנשים רבים לא היה ברור מדוע הם צריכים להיות בכוננות גבוהה."

## ארבעה דברים בעלי משמעות

מנהל חברת ההשקעות, שבהודמ" נות ראשונה תוחב לידך את מאין החברה, עליה הוא שולט. השנים הרבות בעולם הפיננסים עשו את שלהן.

לכן השיטה שלו היתה: "דונם ועוד דונם. כל טייס נוסף, כל מכר נאי נוסף מוסיף את משקלו — לבסוף ישתכנעו."

היה לו ברור מאלי ש,זורה זו היא טבעית לחיל האוויר. חובת ההוכחה עלינו. תפקידנו — לקצר את הדרך."

סוף שנת 1954 סיפק את ההוכ"חות: פעולות התגמול, שבחלק מהן צריך היה לשלוף את חיל האוויר כדי לחלץ לוחמים; להציל את פעולת חיל הים בחוף ערבי הסעודית; לצאת בנתיב חטיבה 9.

החוויה הגדולה שלי — אבל אינני אדם שחי על חוויות, כך שאיני קליינט טוב לשאלה כזאת."

אבל צריך לדעת "לגרד" את הקליפה של מנהל חברת ההשקעות של בנק דיסקונט. חמש ה"שנים שלו בראש חיל האוויר היו שנים קובעות.

כשמונה למפקד (5.5.53) הגיעו שני המטאורים הראשונים. "סופה" ו"סער" — כינה אותם ב.ג.

כשסיים את כוננותו כבר היו מיסטרים על המסלול. טולקובסקי היה ל"מפקד הסילוני" של חיל האוויר.

כשקיבל את הפיקוד, היה זה

אבל הוא, בקורירות אופייני, לא התרגש ונתנם ל"ארבעה דבר" רים שהיו בעלי משמעות באותה תקופה: א. המעבר לסילון; ב. הפיכת חיל האוויר לזרוע בכוננות מתמדת; ג. הגדרת הדוקטרינה של מלחמה באויר בזירה שלנו וד. אחרי שלסקוב עשה את עבודת ה"חריש העמוק ואכל מספיק צפר"דעים — הצלחנו לעצב מסכת יחסים בין החיל לבין המטכ"ל, שהיתה מעשית ואיפשרה לעבוד בצורה מסודרת ויעילה." את הערכתו האישית ללסקוב אינו מסתיר: "בשנתיים שלו, הוא ניער את חיל האוויר. קצתתי ה"בה ממה שהוא זרע."

לא היתה זו תקופה קלה. "היו ניגודי השקפות בינינו לבין אלה שלא למדו בצבאות. חיל האוויר היה כמו מישהו שאמר: בוא תשקיע בעסק שלי, אם המדובר בחמש ל"י — מילא, אבל אם אתה בא לשר הבטחון והמדובר בחלק ניכר של תקציב צה"ל — זה קשה. מהן הראיות שבידיך? לא-כלום. אתה רק יכול להבטיח: חכה, מהרימחרתיים תראה את הפרי. לפיכך, אין זה מפתיע שה"צד השני אינו מאמין, או אומר: אתה, אבל אני אשלוט."

כך מסביר את התמונה היא

הקלה. טולקובסקי מטפל במדהף, כשלתפע מתחילה המערכת החשמלית לפעול — והמדהף שובר את ידו הימנית. הוא מועבר לבית החולים, וכשמחלים מגיע מיברק: „לחכות, סטופ אנו עומדים לקנות ארבעה מטוסים-תובלה סטופ יהיה צורך להעביר אותם לארץ סטופ ההתום: המוסד“.

באמצע אפריל ממריאים ארבעת מטוסים-תובלה מרומא. ברודוס הם נעצרים. רק אחרי שלושה שבועות מסכימים היוונים לשחרר את הטייסים.

הוא מגיע ב־12 במאי 1948. יד ימין המגובסת מתחילה „לחזור לעצמה.“ הוא מועבר למטה חיל האוויר במלון הירקון בת"א. קצין מובצעים.

קורס האלופים הראשון, יחד עם איילון, צדוק, אבידר ודיין, הוא משתחרר.

וכשידין קורא ללסקוב ומבקש ממנו ליטול את הפיקוד על חיל האוויר, מתנה לסקוב: שדן יהזור ויהיה ראש המטה.

„עשיתי חשבון שעזר יהזור מ' אנגליה ויתפוס את מקומי — הס'“

כמת". אך השנים נתארכו...

★

כשהשתחרר, מונה להיות מנהל מפעלי הפיתוח של משרד הבטחון. כעבור שנה עזב והלך לנהל חברת השקעות קטנה של בנק דיסקונט. היום הוא חולש על מיליונים. איש-עסקים למהדרין והמון זכורי נות.

לעולם לא ישבח, איך שלח את הפייפר לחלץ את בני בראסר בצרפני.

„התחלנו לחפש דרכים כיצד להציל אותה, ואז צץ הרעיון — הפייפרים, איכשהו השחילו איד תה עם רגל שבורה. למטוס. כבר אז ידעתי, שהגבר הזה נועד, ב' פוטנציאל, להיות יום אחד מפקד חיל האוויר“.

עשר שנים היה באויר. 4 מהן בראפ. והנותרות — בחיל האוויר. כיום הוא מקנא בטייס הסקיי-הוקים והפנטומים. אינו מסתיר זאת.

ובפה מלא הוא מודה: „אני מתגעגע. להיות מפקד חיל האוויר — זה הדבר המעניין ביותר ב' חיים“.

„אילו באתי לפיקוד בעקבות מפקד חלש, לא היה קיים האתגר להתי עלות. כל מה שהייתי עושה, היה טוב למדי. אך לבוא אחרי מפקד בשיעור קומה של עזר — זה אתגר עצום. כל מה שאני מסוגל לעשות, ושהוא טוב למדי בתנאים רגילים, אינו טוב דיו אחרי עזר. את זאת — את האתגר שהוריש לנו, להתי עלות על עצמנו — אנו חייבים לעזר.“

ובהודמנות אחרת אמר מוטי הוד על מי שהיה מפקדו: „אתה יודע, אחד הדברים הגדולים ב' אישיותו של עזר הוא, שהוא רואה את הישגי חיל האוויר במלחמת ששת הימים כהישגים שלו ואין הוא נפגע מכך שהושגו על-ידי תלמידיו...“

★

משרד קטן ב'בית אל-על' בתל-אביב. על הכתלים: מפת העולם, תמונת ירושלים מתא-הטייס, נוף סיני, צילום של הליקופטר על רקע בנין הכנסת והקדשה: „לעזר — רוכב שמים — בעזרך, כי שרית — ותוכל“.

על השולחן דגם מטוס ורשפי-קול. עזר מדבר אל המיקרופון. הזכרונות יופיעו בספר, בינתיים הוא מסתובב בחדר כארי בסוגר. חיל האוויר? כאילו מעולם לא פסק להיות המפקד.

את האחרים הם העריכו כיבדו, צייתו. את עזר — ליתר דיוק: עייזר — העריצו. שמונה שנים של הערצה.

המפקד שפתח כל שיחת טלפון שלו בשאלה: „מה נשמע היום בחיל האוויר הטוב ביותר במזרח-התיכון?“ שידע לטפח באנשיו את תחושת העליונות, את השאיפה להתור לשלמות.

המפקד שטבע את מטבעות ה'לשון: „הטובים — לטיס“, „זה באמת נוער-זוהב, בלי מרכאות“, ו'חלוציות בגובה 40 אלף רגל“.

המפקד שאמר בכנס קצינים: „כשאתה מטיל את החלאתך בכוח הפקודה, אות הוא שהחלטה אינה משכנעת למדי. כשאתם נאלצים להוסיף, אל תתווכה — זו פקודה“.

לעתים דומה — שכלל לא עזב. לרבים הוא עדיין שמי-נרדף לחיל האוויר. זרק מבט מקצועי במטס ולא נראה שהוא יוצא מכליו. חש כמו אב, שהאחרים מגלים לו שבנו מוכשר — אך הוא יודע זאת כבר שנים.



„האמת היא, שרבים אינם מבינים מה גדול הוא היתרון בכך, שקיבלתי את הפיקוד דווקא ממפקד חזק, ונערץ כלי-כך כעזר“, הסביר מוטי אחרי מלחמת ששת הימים,

עזר אינו מתגעגע. ראש אג"ם, השיחרור מצה"ל, קריירה פוליטית, חיבובים מפלג'תיים — אך הוא עדיין חי את חיל האוויר.

משהו חלש אצלכם באיזה מקום... המפקד שקבע: „מפקד עם יותר מדי לב ופחות מדי שכל — הוא מסוכן; אבל מפקד עם יותר מדי שכל ופחות מדי לב — מסוכן עוד יותר...”

מפקד שהסביר: „השוב הקשר החי בין המפקד לפקודיו. אתה חייב להכיר את נשמתם, לדעת את כל הנקודות החלשות והחזקות שלהם, ללמוד אותם, לדעת: מזה אני יכול לצפות פחות, ומזה אני יכול לצפות ליותר. וכך, לאט ובהדרגה, נוצר אותו מגע שאני מדבר עליו; ואחר־כך כבר מבינים זה את זה בניד עפעף, במבט, ואחיה כבר יכול להוביל את האגר שים למיבצעים בלתי רגילים...”

למפקד ששוחח עם חיילים שהתלוננו על עבודה קשה ומש־ כורת נמוכה: „חברים, האם אתם

מבינים, שלתחוק מטוס זהו תפקיד ממדרגה ראשונה במדינה הזאת? ריוד־הר־ז־צ־יירו יפה מחיפה, ובכל זאת — אנו חיים כאן, זהו ארצנו. איני רוצה שתצדיעו כל בוקר לתמונת הרצל שעל הכותל, אבל אל תיבהלו להיות אידיאליסטים...”

המפקד שהצטרף לתמרונים הי צנחנים „כדי להכיר מקרוב את הסחורה המובלת במטוסים שלי” והסתער עימם, והשתתף — על זחל”ם דוהר באבק הנגב — בכל התרגילים הגדולים.”

המפקד שאמר: „יש לנו חבר’ה” הושבים, טובים, נבונים; ואהבים מוסיקה ותיאטרון וכל מה שאתה רוצה. אבל העיקר הוא שאנחנו מחנכים את החברה האלה לדבר אחד, שעלול אולי להישמע כפראזה מפוצצת: לניצחון. כן, איננו מת־ בייש במלה הזו: ניצחון!”

## „זה הבן שלי — הוא רוצה להתנדב”

צוות־קרקע לחיל האויר הבריטי, והיה לאיש־תובלה.

לאחר ששירת כנהג במדבר המערבי במשך שנה, „הפציץ” את מפקדיו בבקשות־העברה, עד שבי 1943 נשלח לקורסי־טיס ברוודיה. בתום 14 חודשים קיבל את כנפיו הטיס כתניך מצטיין, הוצב בי טייסת־קרב שחנתה במצרים — והועבר להודו, שם הועסק רק במשימות סיור וצילום.

עם השיהורר נשאר באנגליה ללמוד הנדסה אווירית. שם נולד הרומן שלו עם האצ”ל וכאשר התכנס הקונגרס הציוני בבאזל, בא גם עור, כדי לשכנע את הצי־ רים להקים חברת־תעופה יהודית. לשאלה, מה פתאום חברה יהודית, השיב בעוקצנות אופיינית: „כדי לעשות כסף מייצוא פרחים.” הי תשובה היתה, כצפוי, שלילית.

כשפרצה מלחמת העולם השנייה היה עור בן 15. חיידק הטיס זרם בדמו מילדות ואם לא בנה טיסנים הרי זה רק משום ש„אין לי ידיים חרוצות”. למד טיס בבית־ספר פרטי ובטרם מלאו לו 18 רצה להתגייס לר.א.פ.; כשהתברר לו שבהיל האויר המלכותי יוכל להתי קבל רק לתפקיד קרקע, החליט לברוח למדינה אפריקנית, שהיתה מוכנה לקלוט זרים לחיל האויר שלה.

„אתה תילחם רק למען העם שלך, ובצבא העברי,” אמר אביו, האגרונום יחיאל ויצמן — שקיווה ככולם שבמסגרת הצבא הבריטי תקום היחידה עברית — ונטל עימו את הבן ללשכת הגיוס. „זה הבן שלי — אמר — הוא רוצה ל־ להתנדב.”

בספטמבר 1942 התגייס כאיש

המטרשטיטים והשתתף בהתקפה על הטור המצרי באשדוד, „ההת־ קפה האווירית היהודית הראשונה אחרי אלפיים שנה”.

הוא אף השתתף בקרב האווירי האחרון במלחמת הקוממיות, בשמי הנגב, ב־7 בבינואר 1949. „ססנו ארבעה חבר’ה,” נזכר עור, „הבחננו בכמה ספיטים” טסים בנחת מתח־ תנו, מכיוון מצרים. עטנו עליהם. כל אחד מאתנו, התארגן על מטוס אחד וחיסל אותו.”

מתברר, שהחשבון לא היה מדוי־ ייק. בתום הקרב נימנו המישה ספיטפיירים הרוסים. היו אלה מטו־ סים של חיל האויר הבריטי.

באפריל 1949 מונה עור למפקד הטייסת. עד מהרה התחיל לגדל „עורים צעירים”, נתן ביטוי לכושר הפיקוד שלו. כבר אז מתגלה הנאמנות הבלתי מסוייגת שלו לאנשיו.

עם שקיבל את הפיקוד מידי דן טולקובסקי כבר עשה „בעיות”, ההודעה שלו היתה חדה־משמעותי: „רק אנשים המוכנים לקשור גורלם עם החיל מעניינים אותי.” היו שחששו מנשירה המוגנת. אולם עור ליכד סביבו טייסים צעירים שקשרו את חייהם לחיל האויר, הפכו עד מהרה לבסיס החיל.

גם בתחום הלכש חידש: נשק יעיל, אך פשוט, שיתאים למשי־ מות, בלי „התחכמויות” מיותרות. לימים סיפר לחבריו על מסעות־ הרכש שלו בחוץ לארץ: „ישבתי יום שלם עם הגנרלים שלהם והסברתי מה אני רוצה. הם ניסו לשכנעני לבחור בציוד יותר מתור־ כם, משוכלל — ויקר. היו רגעים שהתחלתי מפקק: כל הגדולים שלהם, מומחים בעלי־שם אומרים אל־י ונהג בא לו שחצן מישראל ואמר בי”ת? אולי אני טועה? חזרתי לבית־המלון. לא ישנתי כל הלילה. למחרת שבתי אליהם ואמר־ תי: רבותי, דווקא בי”ת...”

רק מאוחר יותר, כשנשלחו הו מומחים לישראל, הם דרשו וחקרו והגיעו למסקנה שהשחצן מישראל צדק.

הציונות שלו. זהו פרק בפני

## נאמנות בלתי מסוייגת לאנשיו

של ההגנה — והשתתף בפייפר שלו בשורת פעולות.

עד שנשלח לצ’כיה ללמוד את

עוד בטרם החליטה עצרת האו”ם להקים מדינה יהודית, חזר עור ארצה, הצטרף ל„שירות האויר”

עצמו. עזר הסיר מהמלה את המר-  
כאות. הוא חי באינטנסיביות יומי-  
יומית, את הייעוד של העם, החזון  
למולדתו.

החזיונות במטה חיל האויר כבר  
הכירו את ה"מוטר" שלו: "הגדיה,  
מה אומר לך הכותל המערבי".  
במשך שנים ארוכות חזר וטען  
בכל הזדמנות: "המולדת איננה  
רק ביצות שיובשו... המולדת היא  
גם ענתות וביתאלי, יריחו וחברון.  
אם אנו טוענים לקשר היסטורי  
— הרי אותו קשר קיים גם לגבי

השטחים שטרם שוחררו. אי אפשר  
לחנך את הנוער להאמין, כי מה  
שוחרר במקרה ב-1948 — זו  
המולדת העתיקה, ומה שלא שוחרר  
— איננו מולדת..."

לא אחת זכה לנויפות בגלל  
התרת הרצועות לשונו. את דבריו  
על עם ישראל וזכותו ההיסטורית  
תיבל גם במה שנשמע או פנ-  
טאסטי מכדי להאמין: חיל האויר  
הישראלי יוכל להביס את חילות  
האויר של מדינות ערב בתוך  
שעות ספורות.

## רק אחרי מלחמת ששת הימים הודו...

בארץ הזאת? עם גדול או קטן?  
עם שיש לו מה לומר לעולם,  
שמאמין בגדולתו, בכוחו, בייעודו,  
או לא? אני לא רץ אחרי שלום—  
בכל-מחיר, אבל אני רץ אחרי  
ביסוס העם בכל מחיר.

ביום הראשון למלחמת ששת  
הימים היה ליד מוטי הוד, יורשו

רבים גדו לו, אך לא העזו  
להתייבב מולו בשל הלהט שליווה  
את דבריו. רק אחרי מלחמת ששת  
הימים הודו: עזר צדק לאורך כל  
הדרך.

הוא לא היה זקוק לאישורם.  
הוא ידע שיבוא יום ויפסיקו לראות  
בו הוזה בהקיץ, או נביא שקר.  
את כל יישותו השקיע בטייסים  
הצעירים, כדי שידעו שאתו יום  
בוא יבוא.

לאחר מלחמת ששת הימים הוא  
לא ניפנף ב"אמרתי לכם", אך  
באחת ההזדמנויות אמר: "אני  
מאמין שאנו, ביסודנו, עם טוב.  
אנחנו עם גדול — שאינו רוצה  
להודות בכך... אני חושש שאנחנו  
לא מבינים את גדול נצחוננו ואת  
המשמעותיות הנובעות ממנו... נראה  
לי, כי אנו מתוסבכים, יש לנו  
חסר אמונה בעצמנו... אצלנו,  
בחיל האויר, היתה הבעיה תמיד  
לא ללמד בחור לקחת מיד' ולדפוק  
מיג, אלא לחנך אותו כך שידע  
להבין את כל המשמעות, העמוק  
והנפלא שבעם ישראל; שזהו עם  
שבשבילו כדאי, אם צריך, לתת  
את החיים. לא מלחמת אינ ברירה,  
אלא להיפך — מלחמה מתוך  
ברירה..."

"...או מה? אז מתחילים לדבר  
על הצורך בשלום ועל הדם שיישי-  
פך, אם לא יהיה שלום. אבל  
הבעיה היא לא שלום, או מלחמה,  
אלא — איזה עם אנו רוצים להיות

בפיקוד, "לא משום שמוטי נזקק  
לי — הוא יכול להסתדר לבדו —  
אלא משום שכולנו ידענו, כי באותו  
יום ראשון למלחמה — היא תוכרע  
כאן, במפקדת חיל האויר."

ובגילוי-לב אופייני: "אילו ידע-  
תי שאורטרטו תפרוץ מלחמה —  
הייתי נשאר בחיל האויר..."

את מוצב הפיקוד עזב עזר  
פעמיים בעת המלחמה. בראשונה,  
כשיצא יחד עם גיסו, משה דיין,  
להשקיף מהר-הצופים, שהדרך אליו  
נפרצה, על ירושלים; ולמחרת —  
כשהצטרף לצנחנים בדרכם ל-  
שארם-א-שייך.

בהיותו בשדה התעופה של  
שארם-א-שייך התקשר באלחוט ל-  
מוצב הפיקוד וביקש לקשר אותו  
עם משה דיין, לבשר לו שמצור-  
טיראן בדינו. אמרו לו שמצור  
הבטחון יצא אל הכותל המערבי...  
ואז, אחוז התרגשות, הסתובב  
לבדו על אחת מגבעות החול  
בשארם-א-שייך, ושמחתי על ש-  
יכולתי להתבודד עם הבשורה..."

זכה, יום העצמאות, 25 שנה ל-  
מדינה.

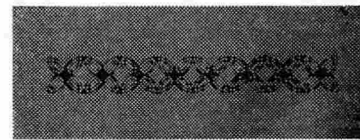
גם יום-הפרידה שלו מן החיל.  
"נראה, אם הקדוש-ברוך-הוא  
יעמוד במבחן, שאל כמתגרה  
בבורא. במונחים שלנו — נראה  
אם יהיה מזל, תיקן עצמו, אם  
יהיה סיוע מהשמיים."  
למחרת עם שחר עדיין שלט



מוטי היה מודאג.

המבט שתלה אותו ערב בשמיים  
גילה עננים. מזג-האויר היה אביך.  
הלחות לא בישרה טובות.

הטייסים עתידים לצפות מחר  
בבוקר למוצא פיו. המטס הגדול  
ביותר — והוא בראשו.  
אי-שם בנבכי לבו חשש מאכ-



הוא, העננה מאנה להתפור.  
אלוף הוד שוב ניהל מונולוג  
קצר: "אלוהים, רק זה חסר לנו.  
היית נפלא עד עכשיו."

מוטי הוד, צבר, קיבוצניק לשע-  
בר, רחוק מהדת. אך יש איוו  
פינה בתוך-תוכו של הנצר לבית  
פיו.



„בתקופות הקשות היינו אומרים: יש לנו טייסימישנה כזה, שאיתו אפשר הכל...“  
הוא ביקש אישור מיוחד להמיר ריא. האישור ניתן. בנתניה נתקל ב"קיר ממש". אבל צפון-מערב נראה מבטיח יותר. ציפה לשמש כמו תייר מסקנדינביה. יותר. "בר ירושלים בהיר", בישר מכשיר הקשר.  
הפנסום זינק ב-0937, כדי שבי-

שעה 10 ועוד שש ועוד חצי דקה יהיה מעל לבירה. "יש צורך בר דיוק של פלוס-מינוס עשר שניות." דקה לפני הבמות, עדיין שיחקה עמו השמש במחבואים.  
האות ניתן. כולו מרוכז. "זה לא צחוק, גררתי אחרי מאות סיי לוגים." אולם כשהבירה היתה מונח חת כנועה תחתיו, חזרו אלי לפתע הרגשות: כן, זו הפעם האחרונה ש אני מוביל את חיל האויר.

מוסר את פנסק-החיל שלו לאחד הפליטים, נוטל את תעודת-הפליט והופך ל"גרשון רוונגד" — עקור, עריק מהצבא הבריטי ואיש המח"תרת של עליה ב'.  
כך נעלם מרדכי פיין. למה? „כאשר החזירו את החיילים הביר, תה, מישהו היה צריך להישאר באירופה ולהמשיך במלאכה — אז נשארתי...“

בתוך ההתרוצצות במחנות הר פליטים ואירגון המעפילים עולה רעיון במוחו של טייס יהודי-אמריקני: העפלה אוירית. אותו טייס משיג דקוטה מעודפי המלחמה, ומר הארץ ניתן אישור להטיס 45 נצי ריב, שרידי אושוויץ.

מוטי מרכז את הילדים בשדה התעופה העזוב של המפציצים ה"אמריקניים ליד בארי, בדרום-איטליה. אולם בעודו מנפנף לשלום למטוס הממריא הוא נעצר, יחד עם עדה סירני. האיטלקים הושדים בהם בהברחת נשק ליוגוסלביה.

## תחושת סיפוק אפפה אותו

לא חש בצער. תחושת סיפוק אפפה אותו. „רוב העוזבים את צה"ל חושבים, שיכלו לעשות עוד משהו. אני בין הבודדים שיוודעים — זהו זה. תרמתי חלקי עד תום.“  
היה זה גם מטסי-הצדעה למוטי. כל ותיקי חיל האויר באו לטוס. חיפשו „פרוטקציה“. מוטי נזכר לפתע במטסים שהיו. אפילו בר מצעד-שלא-צעד — טס: תריסר טפיטפירים ורק שני טייסים מ"תוצרת הארץ — הוא ודני שפירא. שעה וארבעים שהה באויר. כש נחת חש הקלה. המיבצע האחרון שלו הושלם. 400 מטוסים עם שלוש מהירויות — בשדרה אחת. „רק תיכנון מפורט ומדוקדק יכול לביים הצגה כזו — ורק עם טייסיים ברמה שכוז הדבר בריביוע.“

★

הטיסה האחרונה של המפקד. עכשיו כבר אפשר לתעות בשביולי הזכרונות.  
פסח 1945, למשל. מוטי בן הר 18 עזוב את דגניה בתחבא. נוסע בטרמפים לסרפנד ומתגייס כנהג לחיל-התובלה הבריטי. המכתב, ש נמסר להוריו כעבור יומיים, הסביר את פשר היעלמו. בניגוד להוראה מפורשת של הקבוצה מחליט ה" צעיר להתגייס. „התמרדתי נגד גר'העדן, שבו חיו ילדי הקיבוצים בשעה שבעולם השתללה מלחמה.“  
הוא מוצב לפלוגת התובלה של הבריגדה היהודית באיטליה. אולם המלחמה מסתיימת ומוטי הופך ל-

פעיל בקבוצה המחתרית בבירי גדה, העוסקת בהעפלה וברכישת נשק עבור ההגנה.  
נטישת הקבוצה, הגיוס, הפעילות המחתרית. מוטי מסרב להכתיר את המעשים במילים כמו ציונות, התנדבות. נוה לו לומר שראה בכך משום תחרות, אתגר: להר כיה לוותיקים שאינו נופל מהם, וכך, בהתפרק הבריגדה, הוא

## שעתיים מספיקות לסולו

הספיט, נזכר אלוף (מיל) אהרון רמו, מי שהיה מפקד חיל האויר באותם ימים. הוא היה אחד האחר רונים בנחיתה. היתר היו טייסי מח"ל. נותרו לו ממש טיפות. את הנחיתה כבר עשה במנוע כבוי, בדאייה. הייתי בשדה, בעקרון, ו" הלב שלי היה כבר קשור בחגורה. חששתי. כשיצא הבריש מתא ה" טייס של הספיטפיר ניסיתי לומר לו יישר-כוח. אבל הוא התחיל לדבר על הנוף הנפלא שבימש השוקעת ואיך נהדר לראות את המדינה מלמעלה. שתקתי וידעתי שהבחורצ'יק הזה הוא גבר שיוודע לשלוט ברוחו ובעצביו, שהוא מ" הגזעיים.

למחרת תפס מוטי טרמפ לדגניה. פגישה לאחר שלוש שנות היעד-רות. אולם היתה זו גם פרידה מהקבוצה. טייסת הקרב הראשונה של חיל האויר כבר ציפתה לו. ושוב קורסיטיס — הראשון של חיל האויר הישראלי.

שבעת ימי המעצר, עד לשיחרורו, משמשים לו פרק זמן נאה לפתח „סקרנות עצומה“ לגבי הר אפשרויות האויריות, ובשבו לרר מא מתברר לו, שאין דבר פשוט מללמוד טיס במועדון התעופה ש בעיר. שעתיים מספיקות לסולו, וכמה שעות נוספות הופכות אותו לטייס.

בקשתו מההגנה להקצבה לקורס הטיס, מעוררת את האחראים ב" ארץ, המתפעלים מהמציאה: רק 20 ל"ש — דמי-לימוד. הסכום מוקצב מיד, בתוספת עשרה הני כים, שלחיו „שירות האויר“ של ההגנה.

אותם פרחי-טיס של רומא מועבר רים מאוחר יותר לצ'כיה, לומדים להפעיל סטרטומיטיס וטפיטפירים, ומביאים עמם בסופו של דבר מטו סייקרב של ממש.

היתה זו, בדצמבר 1948, טיסה בלתי נשכחת, „למוטי היו בסך הכל חמש שעות טיסה על

כאן, בטיסת הקרב, נולדת הידידות העמוקה בין מוטי למפקדו הראשון, עוז ויצמן, וכשהמשק מבקשים תובעים שמוטי יחזור — מתייצב עוז בקיבוץ ומסביר: "אם מוטי והדומים לו לא יישארו בי חיל, יישארו רק אנשים כמוני. תראו אותי, בזה אתם רוצים?...". מוטי נשאר. קורס באנגליה. הוא לומד להטיס את המטאור — מטוס הסילון הראשון של חיל האוויר הישראלי, ובשובו מצפים לו הווסטנגים ופנינה, סמלת המיבצעים של הבסיס — ובית חדש — בח"א. צרפת. להביא את האורגנים ה-

ראשונים. אין כמותם להזכיר לו את "קדש" ואת החוויה המרטיטה — החופות הצהורות של הצנחנים — מתנפחת במרחבי סיני. מעליהן 12 סילוני הקרב המלווים ומחפים במבואות המיתלה. חבריו שומעים אותה, את מפקד הטייסת, ברדיו: "החופות האלה לא יכולות כבר להתקפל חזרה. העסק התחיל". אורגן. זה מטוס. כושר נשיאה, ארבעה תותחים, פצצות, רקטות, נפלים. כשהחלו בתקיפה המאסיבית חש מוטי שבזרועותיו הארוכות והחסונות שליטה על מטוס של ממש.

הסרטים הצבעוניים מתקדמים ב־במוצב הפיקוד, המדינה הולכת וגדלה. מוטי מציץ בסרטים כ־מהופנט. "דווקא החוויה היבשה תית' הזאת כבשה אותי."

ב־0830 הוא יודע שהמלחמה בעצם הסתיימה. אבל עדיין אינו מדווח. רב־אלוף (מיל.) יגאל ידין עוקב אחריו מהצד, השניים מחליים פים מבטים. "בשעה 9 כבר הבין ידין שזהו זה."

עכשיו החל המירוץ לתקוף מה־שיותר ומהרשיותר־מהר. מוטי לוגם מים בכמויות עצומות. "הקפה שורף אותי. הייתי זהיר. עישנתי מעט. רק מיקטרת." עד הערב אינו מש ממקומו. בחוריו עוברים גם לירדן ולסוריה.

## „על הרכבת של אל־עריש שמעת?!"

תקיפה אחרונה על השריון ה־מצרי הנסוג מבר־גפפה לעבר התעלה. אולם קצת מאוחר. במלחמת ששת הימים הוא עושה זאת. הצבא המצרי נלחץ בסנד־וויץ' אדיר בין השריון לחיל ה־אוויר. בסיני־של־קדש מותרות 12 הגיחות המיבצעיות שלו מדורות עשונות. אחת מהן — הרכבת מאל־עריש.

10 דקות לפני ה־"שין" הוא יודע שדבר לא יעצור את בחוריו. "עכ־שיו, רק כושר הביצוע." כעבור דקות ספורות הוא מטלפן לפנינה: "שומעת את הצופרים, זהו זה." בלילה־שלפני לא סיפר לה דבר.

בחצות באים אליו ואומרים ש־רוצים לשרד את הודעתו ב־1 בלילה. "אתם לא־נרמלים, מי מאזין?!" הוא מגיב, "עוד לא הייתי או את המשמעות הציבורית־בינלאומית."

## כמו יין ישן

כעבור כמה שנים, כבר בהיותו מפקד חיל האוויר, הוא מתארח אינקוגניטו בבית־מלון ברומא. ה־מלצר שומע שהוא מישראל. "על הרכבת של אל־עריש שמעת — שואל המלצר — הייתי שם. יצאתי בנס. אתם עשיתם שם שמות." מוטי אינו זקוק לאישור של מלצר מצרי. "הדרך היחידה לנצח חזן מהיר וזול — הוא חוזר ו־קובע — זהו חיל האוויר, זהו מי־צוי הכוח האווירי."

למחרת, "הלם" נוסף. הוא מגיע למסיבת עתונאים בבית סוקולוב בת"א. "היו אלפים רחוב. לא היי־תי מוכר. אולי פה ושם איוו תמונה שלי בעתונים. אבל זיהו אותי ו־החלה ממש התנפלות... משהו זו אצלי בלב... חוויה שקשה לשכוח." בשלושת הימים שלאחר מכן מפיל חיל האוויר הישראלי 60 מטוסי אויב בקרבות אויר. "בי־תודותי רציתי בנאת, בקרבות האוויר."

למוטי דעה ברורה: לטייס אמריקני של פנטום ולטייס ישרא־לי — אותן תכונות. מדוע אנו יותר? מדוע טייסת פנטומים שלנו יותר טובה? ובכן, צורת האירגון, האפשרויות, המיון שלנו שהוא ה־טוב בעולם. טייס צעיר אצלנו יכול להשפיע, אם יש לו רעיון, על ה־דרגים למעלה, לבטא עצמו. תוך זמן קצר יש ה־הצעתו מגיעה למפקד החיל. דנים בה, בודקים. הטייס האמריקני חייב לחכות שנים. הוא מתוסכל. השוני הוא רק במידת התיסכול. שלנו אינם מתוס־כלים. זה הכל, בעצם.

פרשנים צבאיים מפורסמים קוש־רים לו כתרים. אחד מהם מגדיר אותו כגאון־צבאי. מוטי מעווה פניו, הדברים הללו, יותר משהם מחמיאים לו — מכעיסים אותו.

"לכן, אחת המלחמות שלי: ב־ביורוקרטיה הצבאית. זה הבלם הכי גדול."

חולצה סגולה־בהירה, מכנסיים כחולים, סיגר, שפם ומבט חום. מוטי כבר ב־"אורחית". אני מתעקש לדעת מה עושה את הטייס הישראלי ל... \*

מסיבות. נפרדים ממנו בכל בסיס. הקיבוצניק לשעבר אינו נת־פש לסנטימנטליות. כלפי חוץ, לפחות, הוא שומר על שיווי־

וכמובן, התחושה שאינה מרפה מכל מפקד שהוא באמת-מפקד: „לא אחת, כשמישהו לא היה חוזר, הייתי חושב: אולי צריך הייתי להחליט אחרת. יתכן שאולי... אז...”

ההתחבטות, ההתייסרות, האדם שמעל למכונות האימתניות הללו, מעבר למחשבים האלקטרוניים.

ההכוח הנפשי להודות בכל אלה — זהו, בעצם, מוטי הורד.

לעוגה: קח את המכונאים, קח את כולם, במלחמת ההתשה היומיומית, כשנלחמנו לא אחת בשלוש חזיתות — שוב ושוב הערצתי את הרוח הזאת של חיל האויר. זוהי העוצמה האמיתית”.

הוא אינו מנסה לעורר את הרוח שם של המפקד שהכל-הולך-לו. היו רגעים של דילמה.

והרגעים הקשים? „בכל פעם של אובדן חיים. זו הרגשה קשה”.

נפש. אולם בארבע עיניים, הוא מוכן להודות: „ההוויות הן ה” יציאה לקרב, הקרב עצמו — וה” ניתוק. כל טייס יודע. אולם המסה של ההוויות: האנשים. בכל תחום. רק קומץ קטן הם הלוחמים, הנפ” גשים עם האוייב. היתר — שיי” רותים. אבל הם אינם בצל. הם העוצמה האמיתית. קח את ה” טבחים, למשל, שמכניס את העור גורבכוננות, ורק מחכים שה” טייס ינחת ויוכלו להוסיף את שמו

## כך נשבה

### הטייס המצרי הראשון

והתקרב מזויין באקדח לעבר הטייס המצרי, לא מצאו בתאו. במקום זה פגש חייל ממשמר החופים אשר סיפר שהטייס ה” מצרי שבוי בבית העזוב ש” בקרבת מקום.

הטייס המצרי, שהיה לבוש מדי חיל האויר של ארצו בדרגת פליט לפטננט, היה נפ” חד מאד והתחנן שיהרגו אותו ללא ענויים, כפי ששמע במצ” רים על מעשי היהודים. הוא היה חבוש בראשו והחזיק אשר שבה אותו סיפר שהדבר קרה לאחר שהלם בראשו, בעת שהמצרי ניסה לברוח.

הטייס המצרי הובא לת”א ונחקר ע”י נציגי חיל האויר בנוכחות אהרון רמז. הוא סיפר שלמצרים בין 40 ל”60 ספיט” פיירים אך רק חלק קטן מאד ממטוסים אלה שמיש בגלל תח” זוקה גרועה.

להבות אחזו גם במחסן הנשק. ההפצצה נמשכה לסירוגין, גליס”גלים, עד שעה 10 בבוקר. עם בואו של גל הספיטים הרביעי, סמוך לשעה 10, פגע אחד „התותחנים” שלנו שהיה מוצב בסביבות רידינג עם ה” „בוה” שלו, בספיטפייר מצרי. הטייס המצרי התבלבל כנראה — כי במקום לטוס לכוון לוד שהיה עדיין בידיים ערביות, טס לכוון שדה הרצליה, שם ירד בנחיתת אונס על חולות היס בדיוק במקום בו שוכן היום מלון אכדיה.

„כאשר ראיתי את כוון נח” תתו של המצרי — מספר בו” רים — יצאתי מיד עם הבו” ננזה היחיד שלא נפגע ועקבתי אחרי הטייס המצרי. ראיתי נוחת ליד היס ונחתתי אחריו לא רחוק מהספיטפייר. כאשר יצא סניור ממטוסו

על שבייתו של הטייס המצרי הראשון שנפל בידי חיל האויר הישראלי, מספר בוריס סניור, שהשתתף בפעולה:

ב”15.5.48 בשעה 05.25 ב” בוקר נמצאתי בחדרי במלון „הירדן”. ישנתי שינה מתוקה כאשר פתאום אני שומע מתוך השינה את רעש מנועי הספי” טים ומיד אחרי כן את טרטורס של ה”20 מ”מ. מאחר שהייתי מפקדו של שדה דב הבינתי מיד מה קרה. המצרים הפציצו את שדה התעופה בו היו מרו” כזים רוב המטוסים שעמדו לר” שותנו.

קפצתי לגי”פ והגעתי בדהירה לשדה דב. המוסך נפגע. ה” מצרים פגעו גם במסלול, ב” **בונגזה** שהבאתי מדרום-אפרי” קה וביותו מ”50% מהמטוסים שהיו מפוזרים לאורך המסלול, והיוו מטרה נוחה מאד לפגיעה.



# כנפי פלד

בביתו, שבאחת משכונות-הגנים ליד תל-אביב, נוצר בני פלד אקדח משומש. אקדח זה היה חגור על מותניו, בשעה שנפגע מטוסו והופל באש נ.מ. מצרית במערכת סיני. כאשר חולץ בשלום מתוך המיתחמים המצריים והוחזר לשטח ישראל, התיר לו מפקדו דאז, עזר ויצמן, להחזיק את האקדח למזכרת, לא לפני שחתם על טופס אובדן-ציוד בגין אותו אקדח. סדר מוכרח להיות.

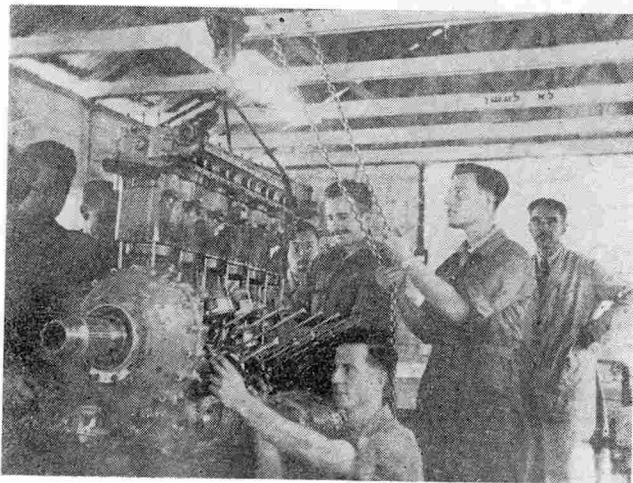
בו החל את דרכו כטוראי. המאלף בקריירה של פלד הוא שהחל דרכו כמכונאי בטייסת הקרב ה־ראשונה ומכאן הגיע לטיס. דרכו לפיקוד על החיל עברה בלימודי הנדסה אירונאוטית בטכניון ושיי מש בתפקיד בכיר.

## משפחה גלילית ותיקה



א רק מסלול התקדמוֹר תו בחיל האויר מעניין. מוצאו של בני פלד (קודם ויידנפלד) ממש־פחה גלילית ותיקה שעלתה ארצה ב־1860. אבי סבו, יוסף ויידנפלד, הגיע ארצה בעליית חסידים מ־פוטשאן שבמולדביה. הקבוצה התיישבה בצפת, אך לא הסתפקה בלימוד תורה בלבד. הם רכשו אלף דונם על הר כנען והחליטו להיות לאיכרים. אחר ירדה המש־פחה להשתתף בהקמת יסוד המע־לה. פרשה זו הסתיימה כאשר שניים מבניו של יוסף ויידנפלד מצו במלריה. המשפחה חזרה לצ־פת כדי להמתין עד שתתפנה חל־קת אדמה עבורם בראש פינה.

בקורס המכונאים הראשון, בני שני מימין



עיתונאים, אשר יחטמו בקורות־חיו של מפקדו החדש של חיל האויר הישראלי, יזכירו בראש סיפוריהם, קרוב לוודאי, את פרשת הפלתו של בני פלד בנובמבר 1956. זהו סיפור „פיקאנטו”. העובדה, כי מפקדו החדש של חיל האויר הישראלי כמעט שנפל בשבי המצרי, תקסום בוודאי ל־עיתונאים רבים בארץ ובהוֹי־לארץ. זוהי דרכו של עולם העיתונות.

יש בכך משום עשיית עוול כלשהו לאיש, אשר היה עד השבוע אלמוני לרוב־רובם של תושבי המדינה ויהיה, מעתה ולהבא, מוקד להתעניינות רבה, בהיותו מנושאי התפקידים המרכזיים במערכת המוטחון, כותב איתן הבר, כתבו הצבאי של ידיעות אחרונות.

מאחורי הקלעים, ורחוק מכל פירסום, עמם בני פלד על כתפיו חלק נכבד מהצלחות חיל האויר הישראלי בשנים האחרונות. אין להתפלא, איפוא, שגם הוא אינו מאושר מהאיזכור התכוף של פרשת הפלתו בסני. ילקוט השירות שלו עמום בתחנות־חיים, שאפשר בהחלט להיות גאה בהן.

יחס לאופיה של הלחימה באויר במקרה שתפרוץ מלחמה. הוא אמר כי זו תהיה קצרה ביותר, וכי כל שהתנגשות תהיה עזה יותר כך לא תאריך זמן.

כיום הגיע פלד, שהוא טייס קרבי ותיק, לתפקיד הרם ביותר בחיל האויר ולאחריות על הזרוע החשובה ביותר של צה״ל. בשביל הציבור פלד הוא דמות אלמונית, אך בחיל האויר ובצה״ל הוא שם־דבר בתפקידים שמילא ובמשימות שהוטלו עליו.

בני פלד הוא מוצר ישראלי טהור של חיל האויר של צה״ל.

ל־לושה ימים לפני תחילת מלחמת ששת הימים הגעתי לביקור ב־אחד מבסיסי חיל־הא־ויר בדרום הארץ, נזכר זאב שיק, הכתב הצבאי של „הארץ”. היתה זו התקופה הקשה והעכורה ביותר של ימי ההמתנה, שהיתה מלווה בלא מעט היעדר אמון בכוחנו. היו אפילו אנשי בטחון שדיברו על אלפי הרוגים בהפצצות. בבסיס אליו הגעתי נכנסתי לחדרו של המפקד, בני פלד. אותה שיחה זכורה לי לפרטיה ונראה שלא אשכחנה לעולם. הוא שמע את שאלותי ואחר אמר בשלווה: אני מוכן להתחייב שמטוסי האויב לא יצלחיו לחדור לתל־אביב! אם יתר יה מטוס בודד שיצליח בכך וגם יתחמק, אתפלא מאד. האם אתה מוכן להתערב על כך?!

עלי להודות שיצאתי מפלד מלא פקפוקים אם כי ביקור באותם ימים אצל הטייסים גרם להרבה התרוממות רוח. כשתמה המלחמה היפשתי את פלד כדי להזכיר לו את הערכתו. לא מצאתיו במשרד. הוא התרוצץ באיזור אבו עגילה על מנת לחפש גוזיות של שניים מטייסיו שנפלו שם בקרבות. בא־תה הודמנות נזכרתי גם, כי זמן מה לפני המלחמה, כאשר קיבל פלד את הפיקוד על אותו בסיס, הסתכן בהערכה אחרת. הוא הת־

הספר, אחד העם' ואחר בגימנסיה הרצליה אותה סיים ב־1946. בסיי מו את לימודיו התנדב לשנת שיי-רות. הוא ביקש לעשותה באיילת השחר, שקמה על חלק מאדמות משפחתו. תפקידו היה הנהג של המשמר הנע, וכן שימש נהג אישי של צבי צור (צ'רה) ושל מישאל שחם, עד שהגיע לטכניון וממנו לחיל האוויר.



האחים רייט הגיעו לתעופה מת-נות־אופניים; את מה שזוכר בני פלד כ"קורס נהדר" אירגנו בעל מוסך המכוניות הדר בחיפה (יהו) דה השמוני, לשעבר קצין טכני בחיל האוויר הבריטי) ומקס הור-ביץ, נציג הבראנזה החיפאית של מוסכיה־אופנועים, כותב אמיר אורן ב"במהנה". שתי עשרות ה-חניכים, מקצתם סטודנטים־לשע-בר, הסתופפו בצריף בחצר הסכ-ניון והוכשרו מזורזות למכונאות־מטוסים. במארס נשלחו הבוגרים למוסך חיל האוויר בקריה התל-אביבית, שם "ליכלכו אותנו ב-גריז, לימדו אותנו לעבוד ונתנו לנו להרכיב חלקי אוטורים ואת הספיטפייר הראשון, מגרנטאות. ב־14 במאי שלחו אותנו הביתה, להביא בגדים, נשק וכסף ולצאת לשדה התעופה בעקרון. שם חי-כינו למטוסים שהביאו ציוד מ-צ'כיה, סקיימטטריס וקומאנדו עמוסים נשק. התובלה הלילית הזאת, עם פריקת הציוד והתידלוק הידני הקשה, היתה באמת עבודת־פרך. רק כשהגיעו המטרסמייטים נזכרו שאנחנו מכונאים".

## המסלול של קורס הטיס

טייט־הקרב הראשונה היה בני ראש צוות־מטוס ("אגב, הייתי מכונאי לא רע", הוא מצהיר בשביעות רצון) ואחד ממז-ניקי הרביעייה שתקפה את המערך



יורם, בנו של מפקד החיל, השתתף בנעוריו בסרטון הסברתי של החיל

משפחה והשני הרחיק לבראזיל. גם אביו של בני לא האריך זמן רב בראש פינה. המכוניות הרועשות של הבריטים והגרמנים שעברו במושבה במלחמת העולם הראשונה שכנעוהו כי עליו לל-מוד מכונאות. ב־1919 יצא לירי-שלים והתקבל כשוליה במחלקת העבודות הציבוריות של ממשלת המנדאט. הוא המשיך את עבודתו במע"ץ כמנהל עבודה גם לאחר קום המדינה, עד שיצא לפנסיה. כיום הוא מתגורר בתל־אביב. ב-עיר זו נולד גם בנו בנימין, דור רביעי בארץ, ב־1928. מנין הדורות נמשך והגיע ל-שישה, מאחר שלפני ארבעה חוד-שים נולד לבני פלד נכד ראשון. בתל־אביב למד בני פלד בבית

סבו של בני פלד, מרדכי ויינדפלד, נשא צעירה ששודכה לו עוד בה-יותה בפינסק ואחר נשלחה ארצה. הסב העמיד 11 בנים ובנות ואביו של בני, אריה ויינדפלד (העשירי במספר), נולד בצפת. ארבעה מ-ילדיו של הסב נפטרו במחלות ועם השאר חזר להתישב בראש פינה, בבית שליך היקב. לברוך רוטשילד היו תוכניות רבות לגבי ראש פינה ומי שיקי-טט בקורותיה ימצא, כי הסבא נשלח על־ידי רוטשילד ללמוד יצור בשמים בפאריס כדי להקים ענף זה במושבה. שניים מבניו נשלחו ללמוד בבצלאל בירושלים ואחר קיבלו מילגה מרוטשילד לל-מוד אמנות בצרפת. אחד מאלה יצא אחר כך לארה"ב והקים שם



בני פלד כחניך בקורס טיס, בתא מטוס ההרוורד

ומוזר של — בהיעדר מטוסים — פעמיים קורס מכין, קורס מדריכי ספורט וקורס מפקדי-מחלקות, בי תוספת מטילנות-פצצות ידנית מקומנדו במבצע עובדה. ב-14 בי דצמבר 1950 הסתערו על מגרש המסדרים תריסר בוגרים תוססים, סגני-מישנה ראשונים בחיל האוויר, לאחר שבוטל בחיל סולם הדרגות המיוחד ל, ועמו הדרגה המלהי — בה "פקד-אוויר". אחדים מבוגרי

— אבל בטייסת שלנו, כשהיה ברור שצריך לבנות חיל אוויר רציני, נ, שלחנו אותו לקורס". 650 מועמדים ("מהפלמ"ה, מה"פלי"ם, מגבעתי — מכל מקום") חברו לבני ויידנפלד בהפגנה השנייה במיון קורס-הטיס: 77 עברו את המיון. השמועות על אימונים בחו"ל נמוגו עם החזרת המתאמר נים מאיטליה ומצ'כיה. במקומן ציפה לפרחיה-הטיס מסלול מתמשך

המצרי באשדוד. במסרשמיט ישב, בין השאר, עזר וייצמן. לו, כמו למודי אלון ז"ל, היה הסיפור על איש צוות-הקרע הרוצה לטוס מוכר מדי. בחיל האוויר הבריטי שירתו מודי ועזר חודשים ושנים בצוות-הקרע, משחרים לפיתחם של מפקדיהם הבריטיים, עד שהו" תר להם להצטרף לקורס-טיס. "בני, שבלט באמביציה ובאינטליגנטיות שלו, היה במצב דומה

אותו קורסיטיס שני נהרגו בטיסה. אחרים פרשו מהחיל — בין מכבר, בין כקצינים בכירים. מכולם, נותר היום אלוף פלד לבדו בחיל ה־אור.

## העברת הסילונים מצרפת



נשוי בטייסי המחזור (מאז אפריל 1949) שור כן בני במגורי־צנע. לבד מרעייתו ברטה

ומתנוקם, התגוררו בדירת־השירות שתי משפחות נוספות. בשלהי 1952 נשלח להסבת־סילון לבריטניה. קודם לכן, מייד לאחר ענידת הכנפיים, חזר לטייסת־הקרב — הפעם כטייס — וממנה עבר להדריך בטייסת ספיטפיירים. יענקל'ה סלור מון, לימים אל"ם שלמון וחברו הקרוב מאז, זוכר שיהותק־בע עם בני על עתיד החיל: „הקדשנו הרבה מחשבה לבעיות שהציקו לנו אז — איך להיפטר מהשפעת הצבאות הזרים על החיל, להנד

טייסים עבריים, לבנות חיל אור טכני שיבוסס על ידע ולא על הובנות והרפתקנות“.

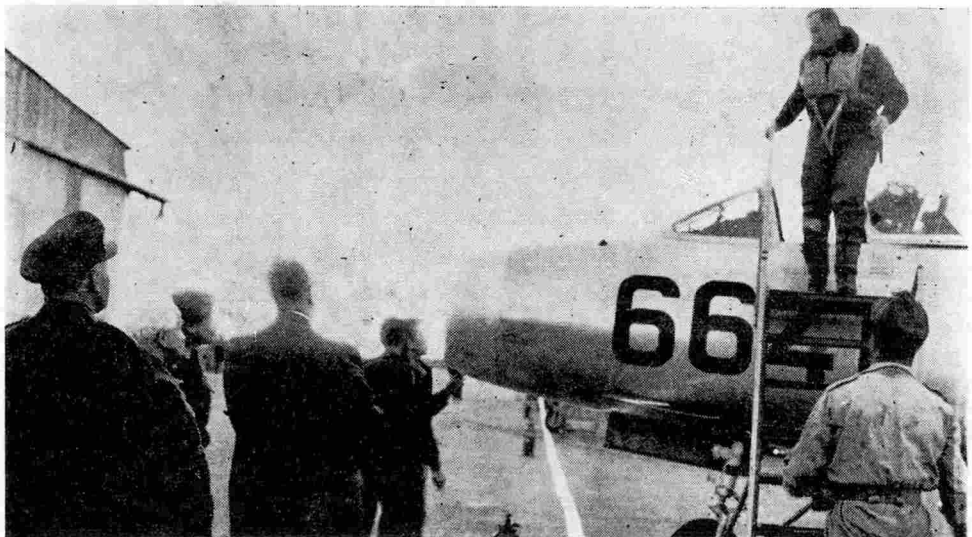
שליחתו לקורס ההסבה למטוסי סילון היתה עדות להכרה בכושרו של בני. „כילד צעיר, סגן, הייתי גאה מאוד. אבל באנגליה היה לא קל, 13 חודשי בדידות“. כששב ארצה, היה לסגנו של מפקד טייסת המטאורים הראשונים והדריך בה שלושה מחזורי טייסים, ראשוני ותיקיהם של מטוסי הבוכנה, ש־הוסבו לסילון. כאוירובטי־הסילון ה־נבחר של החיל, הספיק גם לבצע מיפגן־יחיד לעיני קהל המונים בחוף תל־אביב. אחר, הוא מספר, „קפץ עלי רוגום של מפקדי החיל ויהד עם מהנדסים ושלחתי ל־שבדיה, לבחון את הסאאב ג־29. בדרך חזרה אמרו לנו לעבור ב־צרפת — אולי יהיה שם משהו בשבילנו. שמעון פרס התחיל במגר עים עם הצרפתים ונתנו לנו לבד־י קה את האורגן ואת המיסטר 2. על האורגן המלצנו, על המיסטר 2 כתבתי דו"ח פושר מאוד וחזרנו הביתה“.

עודו מתכוונן להידוק הקשר ה־צרפתי, הושב בני על ססלטי הקורס

המתקדם — אביו של פו"ם/זרוע־אור — ומונה ממלא־מקום למפקד־דה של טייסת־הקרב. באוקטובר 1954, בראש צוות של ארבעה טייסים, נשלח לקלוט את מטוסי המיסטר 2 ולהביאם ארצה. כשי־נודע כי המיסטר 4 הרבוגני וה־עדיף, יפגר רק בשישה חודשים אחרי קודמו, שונתה התוכנית. תחילה הביאו בני וטייסיו שישיית אורגנים ראשונה. מאוחר יותר 18 מטוסים נוספים וקודם שיצאה שנת 1955 מסר בני למוטי הוד טייסת אורגן שלמה.

כשיצאו ששת הקנים האויריים של קולט־50 לצרפת בפעם הבאה, שוב להבאת מיסטרם, כבר היד־הדה הספירה־לאחור אל קדש. מיסטר 4 הצריך הסבת־טייסים מהירה, למלחמה מיידית; רס"ן בני פלד, הבקי מכולם במסתרי הסילון הצרפתי, הקים מחדש את טייסתו הוותיקה ופקד עליה ב־מבצע. שני שלישים ממטוסי־הקרב של החיל עדיין פירפרו אז בבוכ־נותיהם, אך את טייסת־החוד של ב־2 בנובמבר תקפה רביעייתו מטרות־קרקע בראס־נצראני. פגזי 30 מ"מ פגעו במיסטר שלו ביצף־

בני פלד יורד מהמיסטר הראשון בבסיס חיל האויר אי-שם. בין מקבלי פניו: דוד בן גוריון (שני משמאל) ואבא אבן (שלישי משמאל).





# לימודי הנדסה בטכניון



שפסק דיחוסן של שנות הקליטה המאומצת והל"ח חמיה. חזרו נטיותיו של בני לעתל אתו לאפי" קים טכניים. "בדרך כלל", מזכיר עזר ויצמן, מפקדו של פלד בתקופת שנות, "לא קורה שטייס ממש מתעניין בצד הטכני של המערכת. לי, למשל, לא כל כך איכפת עד היום אם המנוע יסתובב ימינה או שמאלה, ולמה. בני התעניין וידע, לפעמים במידה כזאת שהחבר'ה חשדו שהוא מותח אותם. אבל אם הוא אמר שבמיסטר יש תמשי" מאות ארבעים ושלושה ברגים מרובעים, הסיכוי הוא שזה בדיוק המספר". מעט למעלה משנתיים לא" חר קבלת הפיקוד על הטייסת, פנה בני פלד ללימודי הנדסה אוירונאו"ר שית בטכניון.

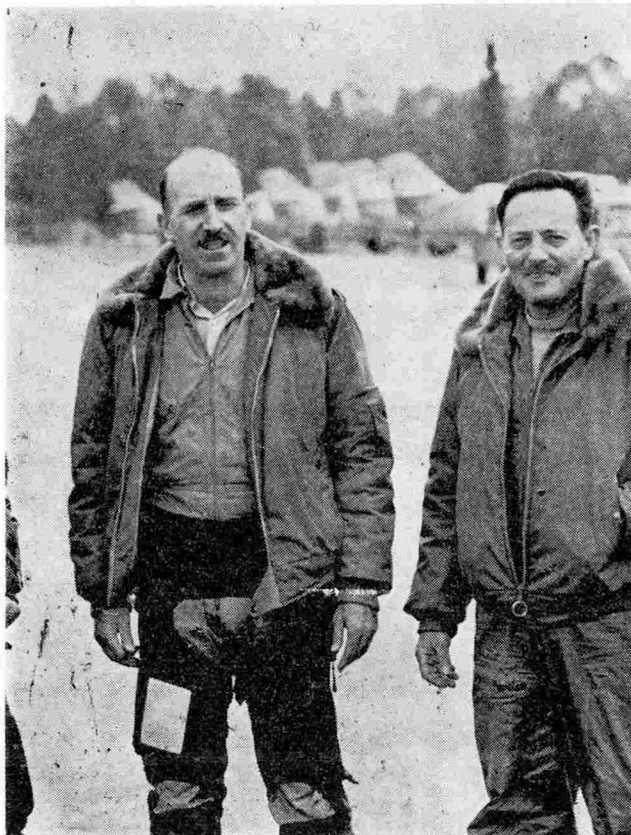
בנבונותו של הצעד לא היה לו ספק, אך בארבע שנות הלימודים, מכיר בערכן בלא הצטנעות מת-חסדת, ראה עמיתים מנמיכי-טוס חולפים על פניו במידרג החולי וחרק שיניים — בשנת הלימודים האחרונה גם משום כדור-תואן שפגע בכתפו במסע ציד ("ירה אותו כלב — אבל זה כבר סיפור אחר") ואיים לשתק את ימינו. מומרץ ע"י ידידים ותיקי-פציעות כיעקב שלמון, נפגש בני בשבט הפיזיותרפיה וכפה על ידו משר-תקת-העצב לחזור לתיקנה... ביני תיים אימן עצמו לכתיבה בשמאל ורכש בקיאות רפואית ("כשהוא מבקר מישהו בבית-חולים הוא מדבר עם הרופאים כחבר-למקצוע", משמיץ חבר). אף-על-פי-כן, עברה עליו שנתו האחרונה בטכניון ב" שמיעה בלבד, לבסוף, כשעמד לחזור לשירות פעיל ופגש בויצמן, התגרה בו האחרון. "אמרת' לו שיובח לי שהיך בסדר", נזכר

בקדש לא רק סילון מופל ראשון ("כשמפיל אותך נ"מ, זה לא אומר שאתה לא שווה, זה כדור עיור, רולטה רוסית"), אלא גם מילוט ישראלי ראשון בכסא-מפלט. היתה בכך ראייה חותכת — ומשמעותית — לסיכויי ההינצלות לאחר נטישה במהירות גבוהה, שעליה העדיפו עד אז להמר בנחיתת-ריסק. מעללי ראשונים זה סופר בתדירות שה" ניבה קריקטורה זכורה של רענן לוריא (גם הוא מנושרי קורס-הטיס של בני). תיאור-הנטישה מופגן בה, מפי המבצע, ליד שולחן-הסעודה בטייסת — כשכסאו של בני מרחף גבוה מעל לסועדים האחרים.

התקיפה. מטוסו של בני ניצת מייד והתרסק שניות אחדות לאחר ש בני, חרוך מעט, נטשו. הרוח החזקה סחפה אותו לעבר המחנה המצרי ומנעה ממנו נחיתה רכה. "החבטה בקרקע", מספר משה דיין בספרו יומן מערכת סיני, "גרמה לבני פלד שטף-דם בברך ותקפוהו כאבים עזים, אולם הירחור קל על הצפוי לו בשבי הריץ את בני שלוש קילומטרים, אל שרשרת ההרים המתנשאת ממערב". שם, בסיפור-הילוף ידוע, אסף אותו טייס פייפר והחזירו לטייסת המיס"ט (טריס) ראה הרשימה "ההילוף" ב" עמודים 94-97). למעשה, רשמה הנטישה של בני

מקבל פני הרמטכ"ל, רב-אלוף רבין, בבסיסו





עם מפקד חיל האויר היוצא, אלוף הוד

עור בהנאה, "הוא התאמץ — ועשה לי, תנועה מגונה".

מקץ שבע שנות רס"גיות, חזר הר מהנדס האוירונאוטי בנימין פלד ל־ מטת חיל האויר.

שנתיים מאוחר יותר, אל"מ, היה למפקד בסיס־אויר מבצעי. שלוש השנים בתפקיד זה זימנו לו את ההסלמה בלחימה האוירית, את היירוטים שתכפו לאחר קבלת פיקוד החיל ע"י מוטו הוד — ואת מלחמת ששת הימים. "הקדנ־ ציה שלו כמפקד־בסיס", משוכנע ירדי, "היתה התקופה שהשלימה גבש בו הצד הטכני־מקצועי והפיר תוחי־מבצעי; כמפקד־בסיס הושלם אצלו המחזור של מקצועיות, מב־ צעיות ולימודים בגולת־הכותרת של פיקוד".

כמפקד "הבסיס שביצע בין שליש להצי מעבודת חיל האויר במלחמה" היה אל"מ פלד זכאי להתגאות בעשר שנות שותפותו להכנת הנצחון, במיומנות טייסותיו, בהצדקת ביטחתו השלווה שבטרם קרב. אישית, נגזר עליו — כעל מפקדים בכירים אחרים — קיר־ קוע ביומה הראשון, המכריע, של הלחימה. למחרת יצא לתקוף מט־ רות ירדניות, אך המשימה העי־ קרית, הווייתהיסוד של החיל בשנים הבאות, כבר נשללה ממנו. "קיבלתי את זה קשה מאוד", מהנהן אלוף פלד בעצב, שש שנים לאחר מכן. "עד היום זה מציק לי".

חודשיים לאחר המלחמה נכנס לישראל האחרונה במירוץ, עדיין אינו יודע עד כמה רחוק הוטי המטרה. שניים היו המועמדים הטבעיים לירושת אלוף הוד, בבוא שעתו. בני היה אחד מהם, ראשון הנבחנים בתפקיד ראש מחלקת אויר. כטייס מספר שתיים בחיל בלטו מאפייניו בחדות: התחירת המתמדת לעובדות בדוקות, הגיו־ ניות, השתלבה בקוצר־רוח זועף כלפי מוחות איטיים ושטהיים מד־ שלו. זכרון רב־תכולה, ירידה מע־ מיקה לקריטיים ודילוג זריז על מקפצות שיכליות אינם רקע נאות לאיפוק טובלני — ואלוף פלד

אישית וחסרת רחם — אך מאוחר יותר יקרא אליו את הנוף וירכך את הפגיעה. את תפוקת אנשיו הוא מודד בתוצאות, לא בשעות. לקצין שביקשו לאפשר לו להשי־ תחרר למספר שעות שבועיות ללימודים אקדמיים, השיב בפש־ טות, "מדוע שעות? לך ותלמד אפילו עשרה חודשים בשנה — בתנאי שהעבודה תיעשה".

החשיבה המהירה שלו תיסכלה יותר ממומחה מקצועי אחד. הצ־ עות הנרקמות בעמל שבועות וחוד־ שים עשויות להיטאטא מדיוניו בהנף יחיד של הברקת־פתאום. לפעמים עלול פתרוני־הבזק שלו להחטיא את המטרה; לעתים תכ־ פות הרבה יותר מספקת הברקתו את הפתרון הנכון, ההגיוני. קשה להתווכח איתו, אם כי לא קשה

מסוגל להתבטא בחופשיות נטולת־ גיגונים. בעצמו מקפיד על הכנת שיעורי־הבית, מרבה לתקוף מט־ רות נחשפות של חוסר־ידיעה וחוסר הכנה מוקדמת, מרגיל את קציניו לריקוט מהמם של "בדקת את זה? ניתחת את זה? חישבת את זה? שים הכל על השולחן!"

## חשיבה מהירה והברקות

ך קנה לעצמו שם של "אחד שקשה לעבוד איתו", לא נכון, מוחה פקוד בלהט, הוא הרבה יותר רך מדימויו הקשוח. הוא אינו נרתע, בפרוים רחב, משטיפה





האלוף הוד מוסר את דגל חיל האויר לאלוף פלד

טקס והצטעצעות, יישם את קנה המידה הקבוע שלו ("נחמד שזה יהיה — או שזה רע הכרחי?") גם להכרעות מישקיות. "כשאתה עוסק, לדוגמה, בפרוייקט בינוי של מיליונים", מדגיש עוזר מאז, "קל לאבד את הרגישות, להגיד לעזאזל, עוד 5.000 ל"י הרי יעשו כאן את החיים כל-כך נוחים! לבני היתה לכך תשובה פשוטה: כאן לא צריך להיות נוח, אלא לעבוד".

## הסבה ל"פנטום"

מיד טייס מעולה, השך לים אותה עת ולאחריה את הסבת עצמו לטייס של פנטום ומסוקים שר"נים. אך גא מכדי למרפק עצמו למרכז העניינים, שוכנע אך בי קושי ליטול חלק במטס החילי של יום העצמאות 1970. לפקוד, שהת-לבט בין ריענון-טיסה לבין משימת-ניירת לוהצת, נהג לומר: "לך לטוס — זה תמיד חשוב יותר".

באוגוסט 1971 נסק שוב. עתה, בחזורו לראשות מחלקת אויר, היה קידומו לפיקוד החיל שאלה של עיתוי. בשנה האחרונה, כשנעדר אלוף הוד מהארץ, התנהלו אחדים מקרבות האויר שהניבו, בסיכום שנתי, 21 מטוסי-אויב מופלים. זוטה בלתי-קשורה הוסיפה, לערך באותו זמן, לדימויו התובעני: כשהחליט כי תפח מאליו, גזר על עצמו דיאטה — "וכמו כל דבר", מעיד עליו שכנו בפרברי-המגורים בשרון, "עשה זאת בחמת-זעם, עד שהידלדל בצורה מהפירה — והפי סיק". ידיד אחר גזור, מסיפור זה דומיו, לקה"אפי: "בני הוא ה סטנדרד של עצמו ושוכח שלא כולם כמוהו. לכן הוא קשה".

הוא ממעט להתרועע ולבללות, גם משום שעבודתו נוגסת בזמנו בכל פה, אך בעיקר משום שהפנאי המועט שלו מוקדש לביתו. בכורו, קצין צה"ל, עשאו לא מכבר לסב. בת (19) ובן (11) נוספים משלימים



האלוף פלד בחברת ראש הממשלה המנוח לוי אשכול

היתה הוצאת הסובייטים ממצרים. "יום אחד", אמר בציוניות, "יקום סאדאת יודיע על כך — ואם הם לא ייצאו, יועקו במסגדי קהיר וטבח אל רוס". כשניבויים מסוג זה מתגשמים, הוא טורה להזכירם לבני-שיחו.

במרס 1969, בנימוק השגור "אתה היחיד שמתאים לכך", הועק לתפקיד אחר. היתה זו הקשה בת-קופותיו של בני.

עתה, משמילא את תפקיד ראש מחלקת-אויר עמיתו-מתחרו, נותק בני מחיי היום-יום של החיל ומי שיאם — הגיחות המבצעיות. דווקא או התרגשה על החיל מלחמת ההתשה — "ואצלנו", מזכיר טייס, "אם אתה לא עם היד על הדופק כל הזמן, באיזשהו מקום אתה בחוץ".

אותה עת, כשדומה היה כי פי קוד החיל מתרחק מהישג ידו, שיקע עצמו בתפקידו. נעדר גיבנוי

— בטיעונים הנכונים — לשכנעו. אילו היו בישראל מועדוני-זיכוחים כמו באמריקה, הצהיר עמית-דיונים, "היה בני נשיאם הארצי". מורד מילולי במוסכמות, הוא מסרב לקבל דברים כפשוטם, אפילו הופי כם על הודם בהנאה סופיסטית. את העל-טבעי הוא מוכן לקבל — בתנאי שיבינו. בשיא זוהרו העברר חושי של אורי גלר, כש"התיך" האשא את צמידה (המבותק) של ברטה באירוע חילי, שלף בני שטון שצעד רק עם הזמן וביקשו לי הסיבו לאחור — ללא הצלחה, כמובן. רק שבועות אחדים מאחר יותר יצאה כנגד גלר, בטיעונים דומים, הברית המזורה של מדענים וקוסמים מקצועיים.

בדומה, פיתה לעצמו מכבר תיאוריה מורכבת על חלוקת אזוריה-השפעה העולמיים בין מעי צמות-העל. מסקנתו ההגיגית מתיר אוריה זה, זמן רב לפני יולי 1972,

את המבצר הבלתי-מעופף של ברי-טה ובני פלד. למושג „הוג הסילון“ יש, לדידה, משמעות מקצועית בלבד.

מרבתיקריאה המשנה תדיר את נושאייהתמקדותו. לבד מתווייקבע כמו תעופה, מינהל-ואירגון ועם ישראל, סורק אלוף פלד בתאוה מקצועית את מרחבי הסיינס פיקר-שן. במושב שמאחורי איזאק אסי-מוב הוא רוטט כמדריך, לא כטייס-מישנה, „העלילה, עבודו“ מסביר ידיד, „היא רק אמצעי להגעה לתכלית — הביסוס, העוקץ ה-מדעי. אם הסיפור, רק' מרתק, בלי חוקי ניוטון, בני כועס — כאילו רימו אותו אישית“.

הקריאה היא אחד מאותם תחור-מים ספורים הגורמים לו הנאה. שפתו מעוטרת דימויים פלאסטיים, המטילים אור חשוד על טענת אי-ההתייחסות שלו לציור ולמוסיקה — גם אם, „כמו כל ילד פולני“, נותרה בו טראומת לימוד-הכינור, בדיחות באידיש פורטות על נימה נסתרת במערכת הפלד שלו: ב-

מופעים דו-גאניים ביקר יותר מפעם וב„שמחות האידיש“ של לאו רוסטאן הוא רואה אחת הנפי-לאות במתנות שקיבל מעודו. דבק ביישום שיטות אירגון-ומינהל מו-דרגיות, הופתע גם למצוא עצמו נהנה מהספר מסמכי ואלאצי. בני-גוד לסנדקיות הסנטימנטלית של מקראת-מאפיה אחרת, „תפס“ או-תו הספר במירקמו המדוקדק וההג-יוני של האירגון.

## הזן המעופף של האדם הטכנולוגי

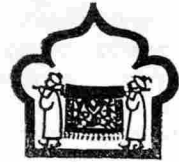


145, מקבל זן מעופף וישראלי זה של האדם הטכנולוגי את הפיקוד על חיל אויר הנמצא כמעט במרום הלולאה. אחרי עשרים וחמש שנות התקדמות מצלי-חה, רוויית אישיותם של האלו-

פים אשר פיקדו על החיל, ניצב בפניו הרקיע השביעי של החיל אתגר כפול: לנהלו קדימה על-בסיס העבר, אך מעבר לזוהרו המצל. אלוף בני פלד, 25 שנה לאחר אותו מכונאי שהניע את מדחף המסרשמיט, יודע שחיל ה-אויר של היום אינו דומה לקודמו בהיקפו המישקי, בסדר-כוחותיו, במשקלו הסגולי. הוא יודע לאן ינווט את החיל, לאילו מסגרות עבודה וביצוע ינסה להתאים את גודלו. הוא בטוח בכוחו להעביר את תוכניותיו.

„אנשים“, הוא מנתח, „הם הי-יצור הכי מסתגל בכדור הארץ, לולא היו כאלה, היתה היה אחרת אוכלת אותם מזמן“. צוותו מנוסה ומעולה וחבריו מקווים כי ישכיל להקצות להם נושאים, להתרכז בנקודות עקרוניות ולעבוד פחות; לפחות את הפריט השלישי יתקשו לכפות עליו. מעבר לכל אלה, מתחת לקליפתו של תפוז לא-לגמרי-מיכני זה, תוססת אמונה מוצקת בחיל, באנשיו, בייעודו.

# שטיחי כרמל



בע"מ

חיים איתני



רח' גרוזנברג 28

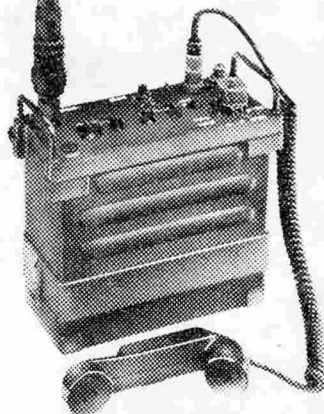
תל-אביב,

טלפונים: 611321, 615415

# תרומת תדיראן | לקשר קרקע-אוי

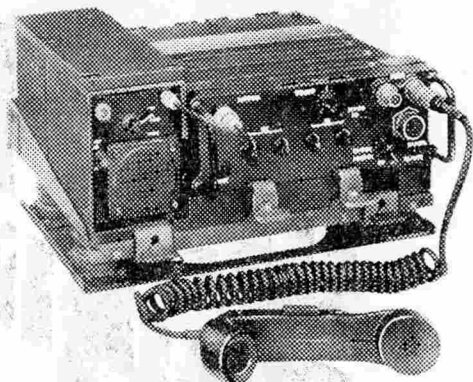
## PRC-660T

מקלט-משדר נישא חדיש שפותח בתדיראן לתקשורת דיבור קרקע-אוי, כתחליף ל-AN/PRC-41 המיושן. 3500 אפיקים בתחום ה-תא"ג עומדים לרשות המפעיל; המכשיר פועל באפנון תנופה, בנוי בטכניקות חדישות, אמין מאוד ונוח לתפעול. שפע של אבזרים וקופסות בקרה מסופקים לפי דרישה.



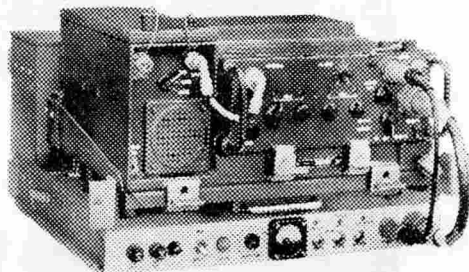
## VRC-240T

המקמ"ש PRC-660T מותאם בנקל להפעלה מרכב; תוך זמן קצר ניתן להרכיבו על יחידת מגבר-ספק כוח כדי לקבל מכשיר קשר VRC-240T שתפוקתו 16 וט ואשר מהווה תחליף ל-AN/VRC-24-המסורבל.



## RM/VRC-240T

תשומת לב הוקדשה גם לבעיית תחנות הקרקע הקבועות. כאן מורכבים המקמ"ש והמגבר-ספק כוח על מכלל מתאם המותקן במסד תקני של 19 אינץ'. המתאם מזין את מכשיר הרדיו מן הרשת או ממקור ז"י בעיתות חרום, והוא כולל מגברי שמע ומעגלי תיאום לשם הפעלה מרחוק והתחברות לקו טלפון. כמו כן מאפשר המתאם מדידות שונות לביקורת תקינותם של מעגלי המכשיר.



כתב בטאון ח"א  
"פושט" על פני  
חלק נרחב  
מהמערך האוירי שלנו



ראיונות בדק  
מאת צבי גוטמן

## חיל האויר הישראלי בן 25? לאוו-דווקא.

ח"א הישראלי נולד מחדש לאחר מלחמת ששת הימים. אם תרצו, הרי זה בנו של ח"א הישראלי „הראשון” — בעל תכונות תורשתיות דומות, אך עם אופקים רחבים פי-כמה.

ארבע מהפיכות התחוללו בח"א בשש השנים האחרונות: מהפיכת הציוד, מהפיכת כוח-האדם, מהפיכת השטחים והמה-פיכה המבצעית.

טייס קרב חייב עתה להוכיח יכול-תו בטרם יקבל כנפיו.

ביה"ס לטיסה החל פולט מח-זוריענק של צוותי אויר, כאשר אחד מטכסי ענידת כנפיים, זה ה-נערך מדי שנה ביום ח"א — הופך לחג לאומי.

ביה"ס הטכני של ח"א נעשה לא רק „טכני” אלא גם „כללי” — כשבוגריו אינם טכנאי אחזקה טו-בים בלבד, אלא אף אנשים מש-כילים ואזרחים טובים.

אנשי הנ.מ., שהשתייכו אירגו-נית לחיל התותחנים ופיקודית ל-ח"א ולחילות אחרים, לא נהנו ממצב זה של „בין הכסאות” וסבל מכך נושא הנ.מ. בכללו. לאחרונה הועבר גם תחום חשוב זה של „ש-מיים נקיים” כולו לידי ח"א. עמו המירו את מדיהם והגיעו לח"א אנשי סוללות הנ.מ., בסדיר ובמי-לואים. השקעות רבות נדרשו לחי-דוש ציודם ולקירוב תנאי חייהם למקובל אצלנו.

זהו „מהפיכת כוח-האדם” של ח"א.

ובעקבות המהפיכות האמורות באה המהפיכה השלישית. בסיסי ח"א הוותיקים — חלקם ירושת הבריטים — נעשו צרים מהכיל את שפע הציוד וכוח-האדם.

אך לא זו הנקודה העיקרית. על סיני דובר כבר רבות כשטח חיץ וכמכשול לצבא המצרי — ובעיקר

כנחש המשיל את עורו, הקים ח"א מערך קרבי חדש, המבוסס ב-עיקרו על מטוסים אמריקניים. ומה שהיה צרפתי במקורו — כבר ניטשטש התחום בינו לבין היש-ראלי. את המטוסים הללו מלווה ציוד משוכלל ומתוחכם, מוטס וקרקעי.

זהו מפעל-ענק, המסוגל לייצר כמות עצומה של גיחות ולהטיל אל-פי-אלפים טונות חימוש בטווחים בל-ישוערו. מאידך — מיעוט סוגי המטוסים מקל על אחזקתם.

איכות וכמות — אלה סימני „מהפיכת הציוד” של ח"א.

ברור שאי-אפשר לה למהפיכה כזו בלא תהליך דומה לגבי כוח-האדם. זמן מה לפני מלחמת ששת הימים החלו צוותי האויר והקר-קע של החיל לומדים הפעלתו של מטוס ה**סקייהוק**. צוותים אלה תוגברו פי כמה לקראת קליטת מטוסי ה**פנטום**, ה**סיקורסקי** וציוד אחר.

במקביל נערכו ביה"ס לטיסה וביה"ס הטכני — שני מעיינות כוח-האדם של ח"א — לקראת ה„אמ-ריקניזציה” האיכותית והכמותית. מול כל טייס פנטום צריך ביה"ס לטיסה לספק נווט פנטום; לתיפ-עול הליקופטר משוכלל דוגמת ה-סיקורסקי זרוש טייס ברמה של פנטום; פרח-טיס המיועד להיות



טייסייהם לקראת מלחמת ששת הימים, חסרו נסיון קרבי מקיף, וכמעט שלא נזדמן להם לחצות את הגבול הצר של אותם ימים.

מלחמת ששת הימים היתה טבילת-אש ראשונה למרבית טייסי ח"א. אלא שהודות לתיכנון ולביצוע המזהיר – שהתאים לנתוני אותם ימים – לא היתה המלחמה קשה ביותר לרוב הטייסים, וכיוון שהייתה קצרה, ביצע בה כל טייס גיחות מעטות יחסית.

קשה בהרבה – כפי שמעידים טייסים רבים – היתה מלחמת ההתשה, מול טילים ואש נ.מ. עזה.

קשה – אך מחשלת. כל טייס שהשתתף בה צבר עשרות גיחות מבצעיות בסוגים שונים של לוחמה אווירית.

כיום מצוייה בח"א שיכבה נרחבת של טייסים צעירים, אך מנוסים ומתורגלים, שלפניהם עוד שנים רבות של טיסה. הצעירים ביותר, מהדור שלא ידע את מלחמת ההתשה, יכולים ללמוד רבות מחבריהם המנוסים, שאינם מבוגרים מהם אלא בשנה-שנתיים. כמה מהם השתתפו ב"קרבות הרגיעה" האחרונים בצפון, והוכיחו עצמם.

בעקבות הלקחים המבצעיים נעשו שיפורים מהותיים במטוסים ובציוד, שהותאמו לצרכי ח"א ולתנאי הזירה.

„המהפיכה המבצעית“ שעבר ח"א למן ששת הימים, דרך מלחמת ההתשה וקרבות הרגיעה – משלבת איפוא את שאר המהפכות, ועשתה את ח"א הישראלי למערכת קרבית הרמונית. ואין לך כיום אדם בח"א – ולו הקטן בירי, שאינו חזור בטחון בכוחו ה-

לח"א המצרי – אם ינסה לתקוף. אלא שצה"ל – ובראשו ח"א – אינו מסתפק כמובן בהגנה סבילה; הוא נוהג לקדם את הצפוי לפני התרחשותו.

ואם בכל זאת יאחז באויב הטיירוף, וינסה לתקוף – יאלץ לפזר כוחותיו האוויריים, וספק אם יידע במה להתחיל...

המעבר ממיטב השטחים בפנים הארץ ומקירבת מרכזי היישוב אל השטחים המדבריים המרוחקים, בעלי התנאים הקיצוניים לאדם ולציוד, ועצם השליטה על מרחבים כה גדולים – העמידו את ח"א בפני בעיות בלתי מוכרות עד כה, בקנה מידה של מעצמה.

קשה למצוא הגדרה שונה לעניין זה מלבד „חלוציות“, אף כי ייתושי הקדחת, אויבי תחילת התיישבות היהודית בארץ-ישראל, נתחלפו להם כאן בזבובי המדבר התוקפניים...

ובעניין התנאים כדאי להאזין לבעל נסיון; טייס מצרי שהופל ונשבה ליד אחד מבסיסי ח"א בסיני, אמר למפיליו, „אנחנו ישבנו כאן עשר שנים, השמש קפחה על ראשינו, נעשינו מטומטמים – ואתם דפקתם אותנו. שבו אתם כאן עשר שנים, ואנחנו נדפוק אתכם“...

ח"א הישראלי פועל למען תתבדה תקוות הטייס המצרי – ועורמד בהצלחה ב„מהפיכת השטחים“.

אך בזאת לא די. ציוד משוכלל, כוח-אדם רב ומרחבי פעולה אינם ערובה להצלחה. הוכח שגם טייסי מעצמה גדולה, המתמודדים עם טייסי מדינה קטנה – יכולים להיות מופלים! צריך שהמערכת כולה תהא משומנת ומתורגלת היטב.

מפקדי הטייסות שתידרכו את

מרתיע של החיל ובסיכויי הצלחתו בעת מבחן.

כך ממשיך ח"א לבנות כוחו ועוצמתו, להתאמן, לעדכן ידיעותיו על האוייב, לנטות כנפיו מלוא רוח חב הארץ — ולתת מדי פעם, "סנו" קרת" קלה לאוייב, כתזכורת. עד כאן ההסבר למה שהתרחש בח"א הישראלי.

כדי לתאר מה קרה, מה קורה ומה יקרה, אין טוב מלפנות לאנשי השדה של ח"א, המחוללים את התמורות וחיים אותן. הלכנו לבסיסי ח"א ושווחחנו עם אנשים רבים: קטנים, בינוניים וגדולים, צוותי אויר ואלה אשר על

הקרקע. שאלנום לדיעותיהם בנושאים הקשורים לח"א, לפעולותיהם, אורח חייהם, חוויותיהם ובעיותיהם בח"א. אין זה מדגם מדעי מייצג, אף שהאנשים מהווים חתך אופייני למדי לכוח-האדם בחיל האויר.

דבריהם מויינו לארבעה נושאים:

- א. ההכשרה והתכונות הדרושות לתפקידי
- ב. מה "עשה" לי העיסוק במטוסיים ובתעופה?
- ג. חווייתי הגדולה ביותר בח"א
- ד. אופי המלחמה הבאה (אם ו- כאשר...)

## א. ההכשרה והתכונות הדרושות לתפקידי

### מפקד בסיס א':

מכל מפקד יחידה גדולה נדרשים כושר מנהיגות, תכונות פיקוד, דוג" מה אישית, אהבת האדם, כושר טיפול באנשים, מסירות, מרץ ויכולת ביצוע. עדיף מפקד בעל תכונות טבעיות של מנהיגות ופיקוד, על מפקד שגמר את אקדמיית "ווסט פוינט" ותו לא.

כל מפקדי הבסיסים של ח"א עברו את ביה"ס הטוב בעולם לפיקוד — החל מטייס זוטרי, טייס סף — ורק אח"כ פיקוד על בסיס. רוב המפקדים עברו גם השתלמו"ות פו"מ בארץ ו/או בחו"ל. כל שלל הדברים הללו, בנוסף לנשיון האישי — שלו אין תחליף — מביאים אותך להרגשה שאתה מוכן לפקד על בסיס. גם בתפקיד זה תורם הרבה הנשיון, ואין דומה השנה הראשונה לשניה, שבה הי מפקד בטוח ושקול יותר.

### סגן מפקד בסיס ב':

צריך לפחות נשיון של מפקד טייסת קרבית וכל התפקידים הי קודמים לכך בשרשרת. רצוי להיות מנוסה במספר סוגי מטוסים ולהיות מעורה בכל סוגי המשמרות המבצעיות.

עם זאת, נפתח לפני בתפקידי זה, עולם חדש שלא רק טובב סביב מטוסים, מכונאים וטייסים, אלא כל ייתר המרכיבים הקרקעיים של האירגון סביב זה.

### קצין מנהלה בסיס ב':

צריך להיות בקיא ביהסי אנשו, לדעת מהי טייסת ומה הולך סביבה, להכיר את המערכת ששמה ח"א ולהבין היטב את השירותים שעלי לתת.

## טייס מירז' צריך להיות קצת בעל אופי תוקפני

### מפקד טייסת מירז':

התכונות הנדרשות מכל מפקד טייסת הקרב דומות בדרך כלל. אך כיוון שלמירז' אופי הקשור בקרבות-אוויר, טוב שיהיה למפקד נשיון במפגשים, שיהיה אוטוריטה בנושא, בייחוד כלפי הצעירים.

טייס מירז' צריך להיות קצת בעל אופי תוקפני יותר. "ממור", שד, זריז, שאינו יפול לשבת ב"שקט, מסתכל סביב, מתכנן, ב"קיצור — "גמר". טייס

מפקד בסיס ג': דרושות התכונות האופייניות לי כל מפקד בסיס, ועדיף איש צ"א, המכיר את נושא המבצעים, בנוסף לכך צריך להיות מוכן כאן להיעדרות ממושכת מהבית ולניתוק מהמשפחה, ונכונות מקבילה מצד מפקד בסיס ד':

צריך הרבה כוח נפשי ועקשנות כדי לא להיטמע במדבר, אלא להמיר שוך לפעול באותם תנאים כאילו חיים בצפון.

נפגשתי עם טייס פנטום אמריקני, שאמר בפירוש כי הוא נהנה מהפצצה ולא מקרבות-אוויר, אני נהנה מקרבות-אוויר. קהל תלוי בתכונות ובאופי. השאר הם ניואנסים דקים הקובעים מי יפקד על איזו טייסת.

### מפקד טייסת סקויהוק:

מפקד טייסת רצוי שיהיה לפחות בוגר ב"ס תיכון עיוני או מקצועי, בעל רמת אינטליגנציה והבנת אנשים בהיקף גדול ובמצבי לחץ.

## יש כיום בח"א מפקדים בעלי נסיון קרבי רב

לכן צריך גישה טכנית ותפיסה טובה. כשמתעוררת בעייה בתחום מקצועי כלשהו — הרי ע"י קבלת הסבר ושאלת קושיות אני חייב להיות מסוגל לקבל החלטה. דרוש כושר אירגון. אם אפשר לשלב השכלה פורמלית עם נסיון זה מצויין; אם לא — עדיף הנסיון בתחום נרחב של תפקידים טכניים.

### סגן מפקד יחידת נ"מ:

לאחר הטירוגות וקורס תותחני נ.מ. נעשיתי חייל פשוט ביחידות הנ.מ. של חיל התותחנים. כעבור זמן קצר נשלחתי לקורס מ"כים ומשם ישר לקורס קציני חי"ר עם השלמה של חיל התותחנים. נע"י שיתי קצין סוללת תותחי 40 מ"מ L-70 מכווני מכ"ם, ולאחר מכן מוניתי למפקד הסוללה.

במלחמת ששת הימים הייתי ב"תוך הארץ, בעורף, ולא היו אירוי עם מיוחדים. אחרי המלחמה נע"י שיתי קצין מבצעים בגדוד נ.מ. וכעת אני סגן מפקד הגדוד.

בתפקידי דרוש ידע מקצועי ב"נ.מ., כושר פיקוד, כושר אירגון ומינהלה, אמונה בכלים שאתה מ"פקד עליהם, לחנך את חייליך כי ברגע שילחצו על הדק יפילו מטוסי אויב. צריך לאהוב את העבודה ולא לעשותה רק כדי לצאת ידי חובה.

### מפקד ביה"ם לנ.מ.:

כיוון שאנו עוסקים ראשית בא"נשים, צריך הכשרה בנושא. מקב"לים זאת תחילה בקורס קצינים, וההמשך נרכש עם הנסיון. טייס פועל לבד, אנחנו פועלים בצוות. תחילה אתה נעשה ראש צוות, אח"כ מפקד סוללה, ולבסוף מפקד יחידה כשאתה נעשה מפקד יחידה הרי זה לא "ג'וב שנפל עליך משמים". אנחנו משתדלים לשלוח את אנשינו לכל הקורסים האפ-

מלחמה. לשמחתו של ח"א יש לו כיום מפקדים בעלי נסיון קרבי רב.

נוסף לצד המבצעי יש קבוצת תכונות, הלקן יש בו החלקן אין בו. התכונות הללו כוללות כושר טיפול באנשים, יכולת לתת למ"כונאי מוטיבציה לעבוד על מטוס בשלוש בלילה כשלמחרת אין מלחמה, כושר אירגון, יושר וה"גינות.

### מפקד יחידת

### תחזוקה אווירית:

איש אינו יכול להיות מומחה בכל התחומים בהם מטפלים במטוס.

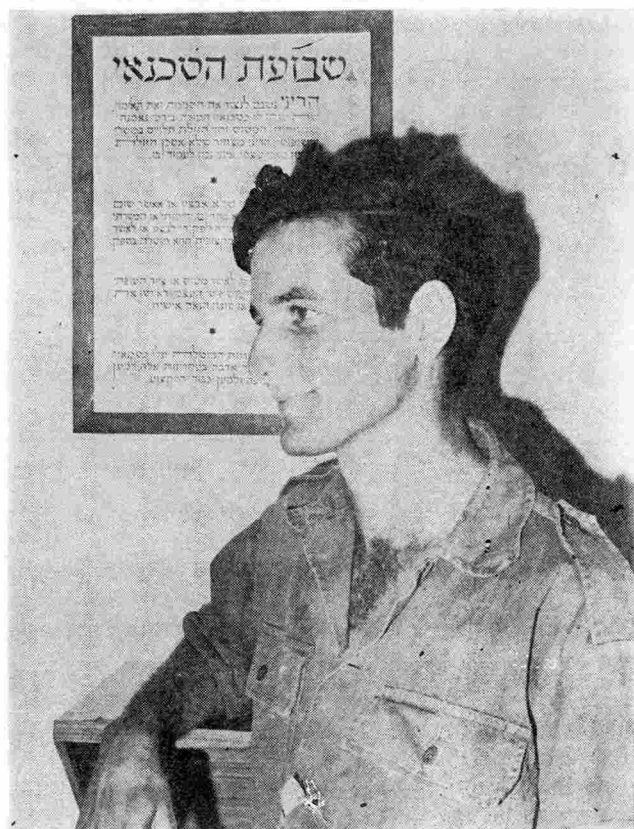
הוא עובר את כל שלבי הפיקוד, הקורסים ותפקידי המטה עד ש"מגיע לתפקידו.

### מפקד טייסת פנטום:

מפקד טייסת קרב בכלל, ופנטום בפרט, חייב להיות ראשית לכל איש מבצעי, עם מעורבות, ידע, נסיון ואפילו הצלחות בנושאים מבצעיים. לא די באיש מינהלה, שיעשה אולי את המלאכה האיר-גונית טוב יותר, אך ללא מעו"רות מבצעית.

עד מלחמת ששת הימים היו רוב מפקדי הטייסות ללא נסיון מביצעי, וכאלה תידרכנו לקראת ה-

רבים ומגוונים תפקידיו וחובותיו של טכנאי-התעופה כמפורט ב"שבועת הטכנאי"



# לתפקיד הנוכחי, לאחר ההכשרה בטכני שלוש שנות נסיון בטייסת



מה דרוש כדי להיות טכני-נאי טוב? הכשרה בטכני, צבירת נסיון בטייסת.

נאים שהשתלם בארצות הברית על הפנטום. רוב הנאים התפרזו מאז, וכיום כוללת הטייסת אנשים שהוכשרו בביה"ס הטכני ועברו קורס הסבה למטוס. העבודה מה-יבשת ידיעת אנגלית לקריאת ה-חומר הטכני, מבחני הסמכה ונסיון — יחד עם כושר אירגון וביצוע. זהו מטוס מסובך במערכותיו וב-חימושו, ומחייב עדיין לימוד מרוב-בה.

טכני יש לו עדיפות מסויימת, אך רצוי השילוב של כושר בנושאי כוח-אדם וציוד.

שניים — קורס מ.מ., פו"מ וכו'. נושא שני הקשור בעבודה — הציוד המתוחכם. ברור שבעל רקע

## אין שבלונות — הכל מאוייש בהתאם לצרכים

### מכונאי ציוד קרקע בכיר בכפיים:

דרוש נסיון רב בעבודה, אותו רוכשים במשך השירות.

### קצין חימוש בכפיים:

קצין חימוש כאן צריך להכיר את כל סוגי המטוסים וכל החימוש הקיים בח"א, ולדעת מה להכין במלאי. במקרה נזדמן לי להתמחות בכל מטוסי התקיפה של ח"א.

### קצין טכני בטייסת מירו':

אין קצין טכני מיוחד לטייסת מסויימת. כל קצין טכני נולד בח"א, בונה לו מסלול קידום ואחרי קורס הקצינים מגיע לטייסת מסויימת או למוסך מטוסים. אני בעל רקע ל-מטוסים אמריקניים דווקא, אך נשלחתי למטוס צרפתי. לפני שני עשיתי קצין טכני הגעתי לדרגת רס"ר.

### סגן קצין טכני בטייסת פנטום:

הייתי במחזור הראשון של מכיר

### מפקד טייסת סופר פרלון:

מפקדי טייסות ההילקופטרים נבחרים מתוך כלל הטייסים בכלים הללו. הם עוברים את קשת ה-תפקידים, ואם נמצאים ראויים — מקבלים את התפקיד. אין שבלונות. הכל מאוייש בהתאם לצרכים ול-אנשים הקיימים. לפנים פיקדתי על טייסות ההילקופטרים אחרות.

### מכונאי זוטרי בטייסת סקיהוק:

אני בוגר הטכני. את עיקר העבודה המעשית למדתי בטייסת. כדי להביא תועלת דרוש לפחות נסיון וידע בתידלוק המטוס והתקנת מצ"נח הבלימה.

### מכונאי בכיר בטייסת סקיהוק:

הכשרה ראשונית מקבלים ב-טכני. נוסף לכך דרושים נסיון, חוש טכני לעבודה, הגינות כלפי מפקדים ופקודים, מרץ, כוח רצון, סבלנות.

### מכונאי זוטרי בטייסת מירו':

דרושה הכשרה בבי"ס טכני, נסיון בעבודה בטייסת, סבלנות באי-תור תקלות ואהבת העבודה במי-טוסים.

### ראש צוות חימוש בטייסת פנטום:

הגעתי לתפקידי הנוכחי בעקבות ההכשרה בטכני שלוש שנות נסיון בטייסת. אני חייב להכיר את הוראות האחזקה ולהיות בעל כושר שיפוט, כושר אילתור והחלטה מהיר-רה.

## אם תיקח מהנדס שגמר אתמול ותעשהו קצין טכני — ייכשל

### קצין טכני בטייסת סקיהוק:

דרוש הרבה נסיון בעבודה. אם תיקח מהנדס שגמר אתמול טכניון ותעשהו קצין-טכני — הוא ייכשל. זה בדוק. פרט לנסיון דרושים פיק"חות, אינטליגנציה וידע מקצועי בתחומים רבים.

### קצין אלקטרוניקה בכפיים:

אני בוגר ביה"ס הריאלי בחיפה,

למדתי בטכני אלקטרוניקה במגמת קשר וניווט, הייתי בטייסת ווטור, השתחררתי, הלכתי ללמוד הנדסת אלקטרוניקה בטכניון, חזרתי לצבא והמשכתי את שתי שנות לימודי האחרונות בטכניון על חשבון ה-צבא.

כשגמרתי את לימודי ההנדסה שירתתי בבסיס אחזקה של ציוד אלקטרוניקה, סופחתי למפעל תע-

## אתה חוזר כ,מנהל קטן" ומתחיל לעבור במסלול תפקידים רגיל

להיות "כותל הדמעות". ניגשים אלי אנשים לברר עניינים. אני גם מארחת את האורחים המזדמרים גם לבסיס. אני בוגרת סמינר, וקודם הייתי חובשת.

### מטאורולוג:

למדתי בתיכון עירוני ד' בת"א במגמת מטאורולוגיה, עשיתי שהי למה לתעודת טכנאי וצברתי הרבה נסיון.

### רופא בכסים:

מרופא בח"א נדרשת הכשרה מ" יחדות אותה מקבלים בקורס לר" פואה תעופתית. הקורס כולל הכרת עולם התעופה, עקרונות טיסה, תופעות גופניות עקב תימרונים, תאוצות, גובה, לחץ, מהירות ועוד. פרק אחר בלימודים עוסק בחילוף ובפינוי נפגעים בהיטס.

ישבנו שבוע בביה"ס לטיסה, קי" בלנו הדרכת קרקע, ולאחריה הו" חסנו בפוגה. חשתי אז על בשרי מהן תאוצות חיוביות ושליליות ושאיר התופעות. נתנו לנו אף לה" טיס מעט את המטוס. כיוון שהיתה זו עבורי טיסה ראשונה שלווה באוירובטיקה, חשתי הרגשה בלי תי נעימה מבחינה גופנית — בחיי לות וכיוצא בכך — אך מבחינה רוחנית היה נעים מאד. אם הת" עופה משכה אותי לפני הטיסה, הרי לאחריה קינאתי בטייסים.

תיים האחרונות צריכה להיות גבורה לה למדי. מבחינה טכנית אתה מכיר מטוסים רבים, ציוד מגוון, טכנולוגיות חדישות. האופקים רח" בים.

קורס הקצינים הטכניים כולל אימון בנושאי חי"ר, סדרות חינוך, פיקוד, סוציולוגיה, פסיכולוגיה, כל" כלה, משפט, ציונות ויהדות, משלים אותו הקורס החילי, בו לומדים ל" הכיר את מבנה ח"א וצה"ל ונוש" אים טכניים.

אתה שב ליחידתך ומתחיל לרוץ כקצין אחזקה, כאשר להפתעתך יש תמיד דברים חדשים. אתה מ" מלא תפקיד המקביל למפקד פלוגה, וממונה על עשרות אנשים. אתה צריך להיות פטריוט, להשקיע מעל ומעבר לכל מה שהחבת להשקיע, אם עשית איזשהו חש" בון. אתה חייב להיות אדם ישר, לעבוד עם מצפון נקי, בעל כושר פיקוד ומנהיגות. צריך גישה ל" נושא הטכני, לפתח הגיון טכני ולדעת לפתור בעיות בצידוד השוגה ממה שלמדת.

### קצינת ח"ן, פער, חינוך באחד הבסיסים:

דרוש כאן אופי חזק, עובדים בלחצים ואין לאן לברוח ולהגיד "עכשיו אני נחה". צריך המון סב" לנות, לשמוע לאנשים ולבעיותיהם.

שייתי בארץ לבהיגת מכשיר קשר חדש, נסעתי לארה"ב להשתלמות בת חודשיים וזה למעלה משנה אני משרת בבסיס הנוכחי. בקרוב אעבור לתפקיד מטה.

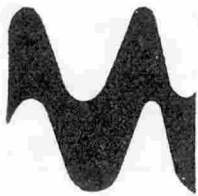
### קצין טכני

### ביחידת תחזוקה:

הכל מתחיל במסלול הכשרה רגיל בביה"ס הטכני, ככל איש אחזקה. מלמדים שם את נושאי היסוד כדי להיות איש צוות קרקע בח"א. בזמן השירות נמשכת הלמידה תוך כדי נסיון. חוזרים מספר פעמים לביה"ס הטכני להשתלמויות ולקורס ראשי צוותים, בו מקבלים מושג ראשון בפיקוד על צוות קטן של אנשים ועל מספר מטוסים. הקורס כולל הכשרה מסויימת בסוציולוגיה תע" שייתית, ניהול עבודה והרחבת ה" אופקים בתחום המקצועי שאליו אתה שיך.

אתה חוזר כ,מנהל קטן" ומתחיל לעבור במסלול תפקידים רגיל מהטייסות ועד למוסכים. כל אחי יודע מה התפקיד הבא שלו. הרוטציה מעשירה את הידיעות. בסופו של דבר מגיעים לתפקיד ראש צוות הטסה או ראש מוסך. אז בא שלב קורס קצינים טכ" גיים. אתה עובר מבדקי קצונה של צה"ל וח"א, חייב להיות בעל ציוני בגרות באנגלית ומתימטיקה לפחות, וחוות הדעת עליך בשני

- \* מזכירות אלקטרוניות לטלפון
- \* מערכות קשר פנים, טלפון ואינטרקום
- \* חוגות לחיצים — טלפון לחיצים
- \* מכשירי חיג אוטומטי



RALCO

ראלקו

ציוד תקשורת בע"מ  
החברה המובילה בענף התקשורת הקוית

רח' שלום עליכם 21, תל. 286\*349 286\*245/6

מי שמגיע לביה"ס בתפקיד בכיר, רואה הרבה מעבר לאופק



בימי רגיעה לא-פחות מאשר בימי לחימה, מוטלת המשימה הקשה והחשובה של טיפול במטוסים, בחימוש ובציוד על טכנאי החיל.

### מפקד קורס נוטאים בביה"ס לטיסה:

צריך להיות כאן מדריך ומורה כמו בכל מקום אחר, שלם עם ה-רעיון שהמטרה חיונית, לדעת מה הדרישות מנווט וכיצד להכשירו. ולנתח רמה של אנשים.

הטייסים המיועדים להדרכה עוברים קורס הכולל בין השאר יסודות פסיכולוגיה וסוציולוגיה. במשך ההדרכה לומדים המדריכים להבחין בין הניכים בעלי סיכויי לחסרי סיכוי, ומדריכים ו-תיקים נעשים בוחני טיסה.

רופא תעופתי חייב להכיר גם שורה של מחלות הגורמות לקרי-קוע הטייס, ורשימת תרופות ש-הנוטל אותן אסור בטיסה. רופא שלא עבר הכשרה כזו, עלול לרשום לטייס תרופות העלולות לפגוע ב-כושר ריכוזו, לגרום לקיחות חו-רים, סחרחורת או וורטיגו. הדבר עלול להסתיים באסון.

## היום ההדרכה הרבה יותר מקצועית הכל מאורגן מבחינת עזרי אימון ושיטות ההדרכה

### מפקד קורס טיס בביה"ס לטיסה:

בתפקיד בכיר, מילא כבר תפקיד אחר, ורואה הרבה מעבר לאופק. הוא צריך להיות בעל כושר הס-ברה וניתוח. רצוי שמפקד הקורס המתקדם יהיה טייס קרב, אף שבר-אורח מעשי הוא טס קצת פחות מ-

### מפקד קורס טיס בביה"ס לטיסה:

אמנם אנחנו מלמדים דברים ש-שייכים לטיסה טהורה, אך חשוב הנסיון המבצעי של המדריך. הכל מושפע מכך. מי שמגיע לביה"ס

כאשר קיים פער גדול בין כושר טיסה טוב של טייס לבין כושר ההדרכה שלו — קשה לגשר עליו. טייס צריך להיות סובלני מאד כדי להיות מדריך טיסה טוב. מדריך עצבני לא יתאים.

# צבא בני אדם ושות. בע"מ

מערכות התנעה  
מערכות דלק

אראטורות אקטור מ'סי, דלק אלא'ר

תל-אביב, רחוב פרץ 39 — ת.ד. 912  
טל. 625566 — 624003

מכשירי איסוף וקרה תעשיתית

## ...לומדים לחיות עם הדברים הקטנים כדי להתגבר על הגדולים

ראיית מצב שטייס אחר לא חייב לראותו, אפשר להיות תוקפני אך לא חובה, יותר מוכשר מהממוצע ברמת הטיסה. צריך להיות גם בחור טוב...

**אשת מפקד טייסת מירז' :**

צריך הרבה סבלנות כדי להתרגל לעובדה שהבעל אינו מצוי הרבה בבית. קיים קונפליקט תמידי בין בעלי לביני על השעות בהן הוא מגיע הביתה.

דרושות תכונות האופייניות לכל אישה שבעלה עסוק. צריך אומץ לב להתעלם מהעובדה שהבעל נתון יומיים בסכנה. לומדים לחיות עם הדברים הקטנים כדי להתגבר על הגדולים.

נים — מספיק בוגר קורס טיס. ה' סקיייהוק הוא מטוס נוח להטסה. לביצוע משימות מסובכות יותר נדרש להכיר את המערכות ולהגיע לרמת טיסה גבוהה.

**טייס קרב צעיר :**

אומרים שאדם ההולך לפנטום מסוגל לעבודת צוות, בעוד שטייס מירז' עובד לבד. עקרונית, אין הבדל ביניהם.

טייס קרב צריך להיות ברמה מבצעית יום ולילה.

**טייס מירז' צעיר :**

טייס מירז' צריך לדעת לעשות קרבות אוויר, להיות בעל חלוקת קשב טובה, התמצאות באוויר.

אשר המדריכים מן השורה. היום ההדרכה הרבה יותר מקצועית, הכל מאורגן מבחינת עורי אימון ושיטות ההדרכה, מכינים את המדריכים בצורה טובה יותר, ו' ביה"ס לטיסה מרשה לעצמו לגפות את הבלתי מתאימים.

**קברנים סופר פרלון :**

כדי להיות קברניט נעשים תחילת לה טייס משנה וצוברים נסיון בתרגילים.

**נחום פנטום צעיר :**

בתפקידי צריך מנטליות קרבית, תוקפנות, עירנות בקרב, אומץ והכשרה בהפעלת המערכות.

**טייס סקיייהוק צעיר :**

כדי להטיס את המטוס בלי גיוון

## ב. מה „עשה" לך העיסוק במטוסים ובתעופה?

אית פירושו עיסוק בהיי אדם — נותנים רישומיהם על כל אחד מהמפקדים העומדים בראש אירגון מסוג זה.

**סגן מפקד כסיס ב' :**

נדמה לי שהטיס מעניק דרך

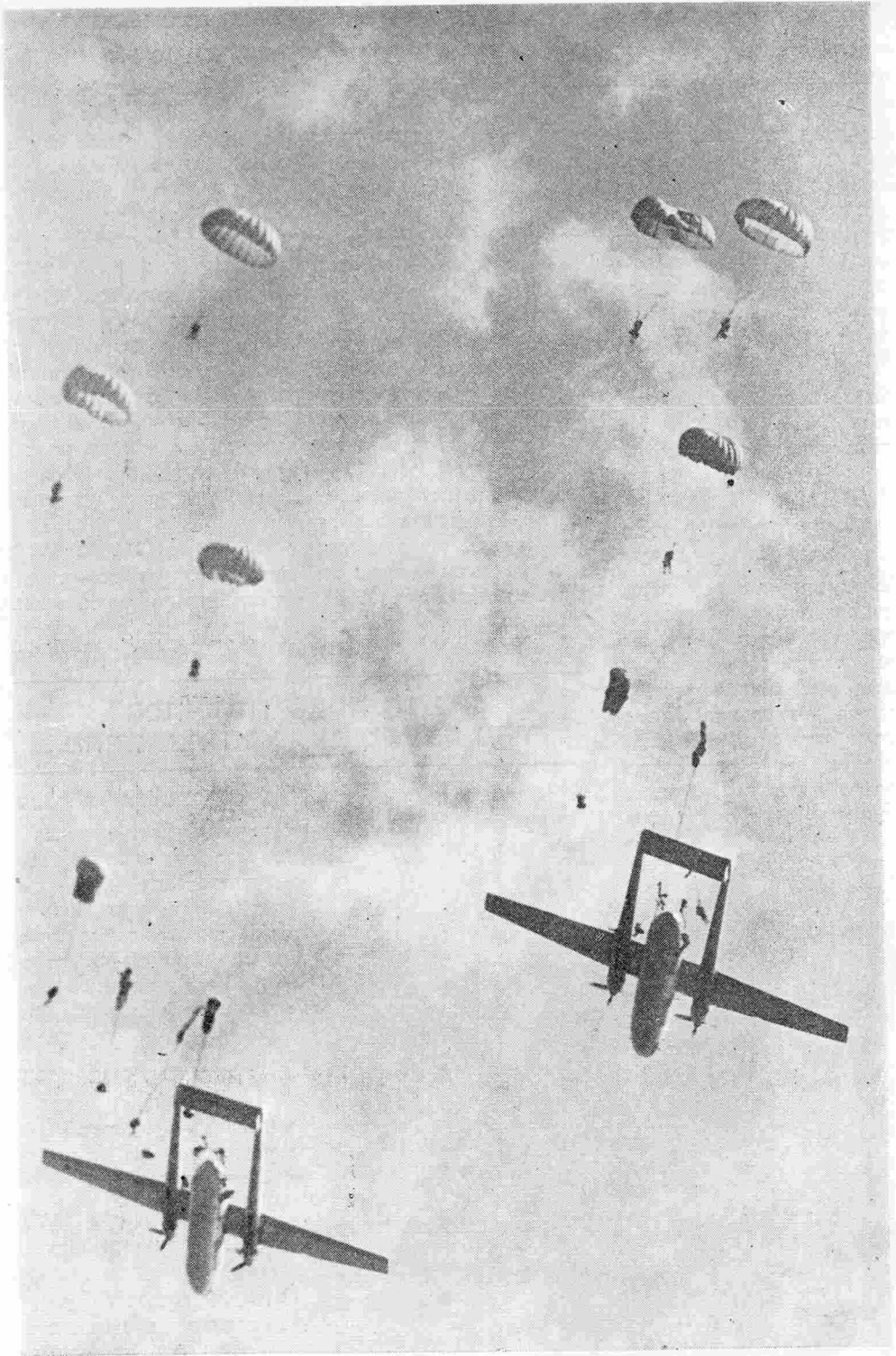
מקצוע הטיס מפתח באדם תכונות של זריזות מחשבה והחלטה, וגם זריזות פיזית-מעשית בתגור כותיו. כמפקד, הרי ההחלטה לשלוח אנשים לקרב, או הרגעים הלא נעימים של אבדן חברים ופקודים — ובכלל, העיסוק בתעופה צב-

**מפקד כסיס א' :**

אדם העוסק עשרים שנה במקצועו, ולא חשוב אם זהו סנדלר, שחקן, ספורטאי או איש צבא — עובדה זו משפיעה על האופי, מעצבת אותו ומשפיעה על אורח החיים בכלל.

תזמורת חיל האוויר — מביאה בצלילה בידור והנאה לחיילי ח"א. משמאל, מטוסי נורד פולטים מבטנם עשרות צנחנים, בעת תרגיל.







## הציוד התעופתי מביא אותך לרמת חשיבה מתקדמת ביותר

שות. היום אני דייקן בצורה פנ-טית, שמרגיזה גם אותי. זהו עבד-דה על המטר ועל השניה, שאינה מותירה הרבה זמן חופשי לקרוא, לבלות, להיות עם האשה והילד-דים. אם אני לוקח שבוע חופש, ויכול לנצל לטיול, רחצה בים וכד' — הרי אחרי שלושה ימים אני מתגעגע לטייסת ולמחרת חוזר אליה.

כשאני מבקר במושב — ואני מאד קשור אליו — אני רואה הבדל ביני לבין בני מחזורי שנש-ארו שם.

### מפקד יחידת תחזוקה איירית:

קשה לי לעשות קניות בחנות. אני כנראה קפדן מאד, ואם יש פגם קטן — הוא קופץ לי ישר לעיניים. אני רוצה את הדיוק והשלמות יותר מאדם שאינו עוסק בתעופה. הקירבה לציוד תעופתי לימדה אותי להיות דייקן, יסודי, מסודר פחות או יותר. אין ספק שהעבודה בציוד תעופתי מכניסה הרבה הרגלים של סדר, דייקנות, קפדנות.



### מפקד כסים ד':

הציוד התעופתי מביא אותך לרמת חשיבה מתקדמת ביותר, ומהיר רה יותר. אתה חושב קדימה, מעבר לירועים העכשוויים המתרחש שים. המטוס מביא אותך לתנאים המחייבים חשיבה מראש. התוצאה — אתה דורש יותר מעצמך, ומש-תדל לשפר את תנאי חיך. אתה משתדל להיות טוב בכל דבר אחר. קח את חדר האוכל שלנו, שאיננו המתקדם ביותר בח"א — ותשווה אותו לחדרי אוכל של חילות אחרים. האוכל הוא אותו האור-כל — אך השוני מהותי. השווה את מצב האחזקה של ציוד מע-רכות ורכב לזה של חילות אחרים באיזור — ותראה את ההבדל. הבעייה: התרגלת לדרוש מעצמך הרבה יותר — אתה דורש גם מאחרים.

מחשבה בלתי שיגרתית, אמביציה להיות יותר טוב כל הזמן וכושר אילתור גבוה.

### קצין מיוחדת כסים ב':

החתן סובב כידוע סביב הכלה, והכלה במקרה זה היא המטוס. הזיקה למטוסים יוצרת תחושת אחריות ושותפות למבצעים של הטייסים והמטוסים. אמנם אינני מחליט החלטות גורליות של מיליונים, אך אם נוסע אוטובוס שלנו ומתהפך, יכולה התוצאה להיות חמורה כמו תאונת מטוס.

### מפקד כסים ג':

העיסוק בתעופה תרם לי רבות בנושאי בטיחות, חיי אדם, הקפדה על לוח זמנים, עבודה זריזה ואי-דחיית דברים למחר.

## המהירויות שאתה טס בהן מחייבות אותך לקצב מחשבה מהיר

### מפקד טייסת מירז':

המהירויות שאתה טס בהן וקצב הפעולות שאתה צריך לבצע בו-אור — לאוו דווקא במלחמה — מחייבות אותך לקצב מחשבה מהיר. כתוצאה מכך אתה חושב קדימה גם בנהיגה על הכביש: „הנה מכונית חוצה, הנה עגלה — צריך לנקוט בפעולות מניעה אלו ואלו“.

### מפקד טייסת סקויהוק:

השבתי שאהיה כימאי או בור-לוג, ונעשיתי טייס. לא השתנתי במהותי, אך ברור שהייתי חי חיים אחרים אילמלא הייתי טייס.

### מפקד טייסת פנטום:

הטיס אינו משנה את האופי.

חיילי יחידות הנ.מ., שות-פים נאמנים לטייסים ב-שמירה על שמי המדינה.

## משמעותו העמוקה של בורג פתוח במטוס — בעיני ראש צוות

הולך לנח"ל, אילמלא הלכתי ל-  
ח"א. במקרה כזה לא היתה רובצת  
עלי האחריות הכבדה הקשורה למ-  
טוסים, ולא הייתי נעשה אדם כל  
כך שקול.

נופל עקב קילקול, לא כן המטוס.  
לפיכך ההכרעות בביצוע הרבה  
יותר קיצוניות.  
**מכונאי זוטרי**  
**בטייסת סקייחוק:**  
כבוגר תנועת נוער הייתי אולי

**סגן מפקד**  
**יהודית נ.מ.:**

אני חי כה הרבה במסגרת הצי-  
בא, עד שבמעט הזמן בו אני שוהה  
בבית — שבת אחת מדי שבועיים  
— אני משתדל לא לעסוק בנוש-  
אים הקשורים לצבא ולמקצוע...

**מפקד ביה"ס לנ.מ.:**

כל העבודה בצבא מחייבת קצב  
מהיר ותשובות מהירות ותחוכות  
לאנשים המבקשים החלטות. הדבר  
מחייב גם בחיי יום יום.

**מפקד טייסת סופר פרלון:**

הדרישות, התנאים והאווירה בח"א  
מכתיבים קצב ודיוק רבים יותר  
מבכל מקום אחר. את כל הבעיות  
צריך לפתור מבלי לפגוע במשימה  
הכללית. זה מפתח כושר אילתור  
עם מקדם בטחון גבוה. טנק איננו

## למדתי לאלתר גם בחיים האזרחיים

צור ולחשוב. אצלנו קובעות האח-  
ריות והבטיחות.

**ראש צוות חימוש**  
**בטייסת פנטום:**

אתה מקנה לעצמך הרגלים בדב-  
רים שאחרים אינם מייחסים להם  
חשיבות. כשאני רואה בורג פתוח  
על מטוס, אני חושב על המשמעות  
העמוקה הנובעת מכך.  
הרגל אחר: כשאני שומע סירנה

**מכונאי בכיר**  
**בטייסת סקייחוק:**

כושר החשיבה השתנה מקצה  
לקצה. למדתי לאלתר גם בחיים  
האזרחיים.

**מכונאי זוטרי**  
**בטייסת מירז':**

המחשבה בח"א שונה מבכל  
מקום אחר. יש הבדל מהותי בין  
מטוס לטנק. המטוס אינו יכול לער-



הסיגריה המעודנת  
למעטן המכונק  
בארזיה השנוחה האלגנטית  
לדאשונה בישראל

**ESQUIRE**

תערוכת אמריקאית  
פילטר  
empire size  
תוצרת דובק גרבות לטיב

ESQ. L. L. CO. INC.

---

---

## כשאתה נמצא בפורום מצומצם, אתה צועק לפעמים מתוך הרגל...

---

---

של מכביאש ברחוב, אני נדרך באופן אינסטינקטיבי...

### מכונאי ציוד קרקע כביר :

כשאני עובר ליד מטוס, הידיים עובדות מעצמן, כפי שהתרגלו לעשות...

### קצין חימוש :

כשאתה עובד ליד מטוסים, אתה רגיל לדבר בצעקות כדי להתגבר על הרעש. כשאתה נמצא בפורום מצומצם, אתה צועק לפעמים מתוך הרגל...

כשחותמים על ציוד יקר, מוחדר רגש אחריות.

### קצין טכני בטייפת מורז' :

העבודה על מטוסים מקנה רגש אחריות. אתה יודע שבעת תקלה לא יוכל הטייס לעצור את המטוס, ובמקרה הגרוע ביותר לא יוכל אף לנטוש. תאונה גורמת צער רב לכל אדם בח"א.

### סגן קצין טכני בטייפת פלנום :

אנחנו נדרשים לדייקנות מרובה. אנחנו מבצעים ביקורת כלי-עבודה פעמים אחדות ביום ; אם חסר כלי אחד — כל המטוסים באותה עמ' דה מקורקעים עד למציאת הכלי. בשום מקום אחר אין תודעה כזו. אנחנו נדרשים גם לעמוד בלוח הזמנים ולקיים את פקודות המבר צע על כל פרטיהן — אפילו על-השבון מנוחה ואכילה. הדייקנות הזו עוזרת גם בחיי יום יום.

### קצין טכני

### בטייפת סקויהוק :

רמת האינטליגנציה והמנטליות של אנשי ח"א שונות משל האחרים. בקורס הקצינים הייתי עם אנשי חילות אחרים. להם לא היה איכ' פת לשפר את תנאי החיים. אנחנו, אנשי ח"א, הבאנו גנרטור לתאורה, התקנו בורות עם ארגזים למשק' אות קלים, עשינו מתקן לאיסחון



ויש מעין מסורת משפחתית לשרת בחיל. מגיל צעיר התחנכתי להי כיר את ח"א. הייתי חובב תעופה, רכשתי ספרות תעופתית, ואם אפ' שר לשלב אלקטרוניקה ותעופה ביחד, הרי זה משובח. אני קשור לח"א זה אחת-עשרה שנים, ואין מה להשוות את ח"א היום עם החיל בתחילת שירותי.

נעליים ועוד. היתה בקרבנו שאי' פה לשפר ולייעל. לומדים זאת מתוך מגע עם הציוד ההדיש והי ספרות הטכנית המתלווה אליו, וב' זכות הרגלי העבודה. האופקים מת' רחבים.

### קצין אלקטרוניקה :

הרבה מבני משפחתי היו בח"א.

---

## כשאתה נזקק למוסד כלשהו ודרישותיך הן כמו בח"א, התוצאות מתסכלות אותך

---

איך נראה מוסד. כל זה בא לי הודות לכושר הטכני שרכשתי ב' ח"א.

מאידך, כשאתה נזקק למוסד כל' שהו, והדרישות שלך הן כמו ש'

### קצין טכני

### ביחידת תחזוקה :

אני חובב רדיו וידוע בין חב' רי כאדם היודע להתקין ולתקן כל דבר. המכונות שלי לא יודעת

## אשתי סבורה שאיני מסוגל להתרגש כלל, ושאיני קר רוח

יישמים אותו גם בנהיגה. היום הנביגה יותר מסוכנת מהטיסה, ולכן החושים מתחדדים ואתה נוהג בטוח יותר וזהיר יותר.

אורח החיים נעשה יותר שבי-לוגי וממוסד. קיימת שיגרת חיים קבועה בטייסת, למשל — שינה לפני טיסות לילה. הטיסה הופכת לדבר ראשוני, ומולה כל דבר הוא משני.

### טייס קרב צעיר בכסים :

קשה להשוות את התיאום באויר ועל הקרקע. אולי רק בנהיגה הדברים דומים.

### טייס מירוץ צעיר :

אינני מתעניין בתעופה יותר ממה שהתעניינתי קודם. איני רו-

דוייק מאשר בחילות קרקע. אצי-לנו הכל עובד על שניות ודקות. **קברניט סופר פרלון :**

האחריות הכבדה במטוסים וכ-קברניט משפיעה על האדם, מת-פתחים מנגנוני החלטה והיזון חוזר. הכל שקול, החלטי וענייני. איך הססנות או פזיזות. גורם הזמן משפיע מאד. אתה נעשה יעיל יותר, בעל יכולת לחקור דברים וללבן בעיות.

### נווט פנטום צעיר :

אתה מגיע לקורס טיס כילד ומשתנה החלוטין. אתה מתבגר, נעשה אחראי ועירני יותר.

### טייס סקויהוק צעיר :

אחרי שמתחילים לטוס, מייח-סים השיבות לנושא הבטיחות, ומ-

דורשים ממך בח"א, אתה רואה שהכל עובד לאט ובלתי מיועל. זה מתסכל אותך.

### קצינת ח"א, טעו, הינוך באחד הבסיסים :

אני מבינה בתעופה יותר מקצי-נה בכל חיל אחר, עקב הקירבה למטוסים והרדות ללימודים בקורס קצינים חילי.

### מטאורולוג :

בח"א נודמן לי לטוס הרבה ולל-מוד הרבה.

### רופא בכסים :

ח"א מאפשר לרופאים, הרוצים והמתאימים לכך, לעבור קורס טיס. לאחרים הוא מעניק חלק מהוויית הטיסה במטוס קרב. הדבר מפתח את הזיקה לתעופה ואת הרצון לטוס ולהטיס.

### מפקד קורס טיס בבירה"ם לטיסה :

בהחלט קיימת הנטיה לחשוב קדימה ולנהוג בשיקול דעת. אשתי סבורה שאיני מסוגל להתרגש כלל, ושאיני קר רוח. הגעתי לשלווה מסויימת, למרות המתח בעבודה. אצלנו כל האנשים מסודרים יותר מבחינה אישית. אולי משום כך יצאנו טייסים. כל דבר שאני מארגן ומתכנן יוצא לי בדרך כלל כמו שתיכננתי, ללא סטיות.

### מפקד קורס נוטים בבירה"ם לטיסה :

הטיסה מגבירה את מהירות ה-החלטה, ומחייבת אותי לשלימות. אולי גם מפני שאני מבית "ייקה"... גם כושר האילתור מתפתח בח"א.

### מפקד קורס טיס בבירה"ם לטיסה :

יש דברים שמתפתחים אולי אצל כל מפקד — קור רוח, שקט נפשי, ביטחון עצמי, תיכנון יסודי. אך קצב ההיים בח"א יותר מהיר ומ-

# CARNITI



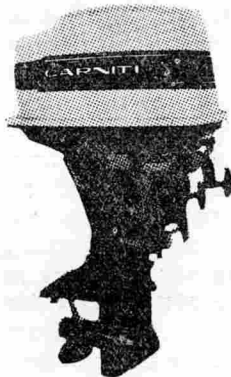
פירלי

PIRELLI

קרניטי

CARNITI

מנועי "קרניטי" אלופי אירופה מ-3 עד 100 כ"ס לסירות-גומי, סירות-דיג וסירות-מירוץ, סירות גומי פירלי וציוד תת-מימי.



מפיצים :

"רון"

תל-אביב,

דרך סלמה 91,

טלפון : 727341

משתדלת לא לחשוב עליהם. אינני שואלת את בעלי בנושאים מקצור עייב, כדי שלא ייאלץ לומר שאינני מוכן לענות.

יותר מהירות, ואני לא יכול להרי" שות לעצמי להשתולל.  
**אשת מפקד טייסת מורז:**  
אני מתמצאת מעט במטוסים, אך

אה עצמי שונה במחשבה ובבגרות מחברי במשק. אני כנראה נוהג ביתר זהירות, אולי מפני שבני מצוי במכונית. ייתכן שהתגובות

## ג. מה היא חוייתך העמוקה ביותר מימי שירותך בחיל האוויר

**מפקד בסיס א':**

במשך עשרים שנות שירות ו- מעלה חברתי מספר רב של חוויות מרגשות, מפחידות ומרשימות, שנחרתו עמוק בזכרוני. כל אחד מהותיקים יכול לדלות בכל שעה, ביום ובלילה, עשרות חוויות מר- טיטות ומסמרות שיער. לכל אחד יש גם מספר חוויות שאינן מחלקן עם איש בעולם — בעיקר אלו הקשורות בסכנה, בקרבות אש ובתקלות. ורק הוא יודע את הכל עליהן.

**סגן מפקד בסיס ב':**

החוויות המרשימות ביותר הן המבצעיות. יש הרבה אפיונות מלחמת ששת הימים וההתשה. אני נזכר שבאחת הטיסות, ל- אחר שטסנו נמוך משכנו לבסוף למעלה וגילינו את העשן שהי- מר מהשדה אותו היינו צריכים לתקוף.

מעל השדה הסתבכנו בקרב אורי בו הפלנו שני מיג 21. ל- „מספר 2” שלי, שירה על אחד המיגים, נדמה היה פתאום שכבה לו המנוע, וכשהודיע על כך ב- רדיו נסתמרו לכולם השערות. אך הוא הצליח לצאת מזה.

תקפנו את השדה, השמדנו מטו- סים וחזרנו בריאים ושלמים.

**מפקד בסיס ג':**

במלחמת ששת הימים הייתי ב- מוצב הפיקוד והיה מעניין לראות, כיצד מתגלגלת ומתבצעת ההו- ראה לפעול, כיצד כל המנגנון

הבנוי מפריטים ובני אדם עובד מהר ובמדויק, הגלגלים מסתו- רבים, הכל פועל לפי התיכנון וההנחיות וכיצד מגיעים הדיוו- חים. כל זאת — תוך כדי המתה הרב ששרר במקום.

## הייתי הטייס הראשון שחצה את הגבול במלחמת קדש

**מפקד בסיס ד':**

עברתי גוונים רבים בח"א. הת- חלתי כטייס קרב. היה זה לפני מלחמת קדש, ואני זוכר זאת כ- אחת התקופות היפות בחיי. אני סבור שהתקופה היפה ביותר ל- טייס בח"א היא פרק הזמן בין סגן לסרן. נדרש ממנו אז רק לטוס, בלא התחייבויות פיקוד.

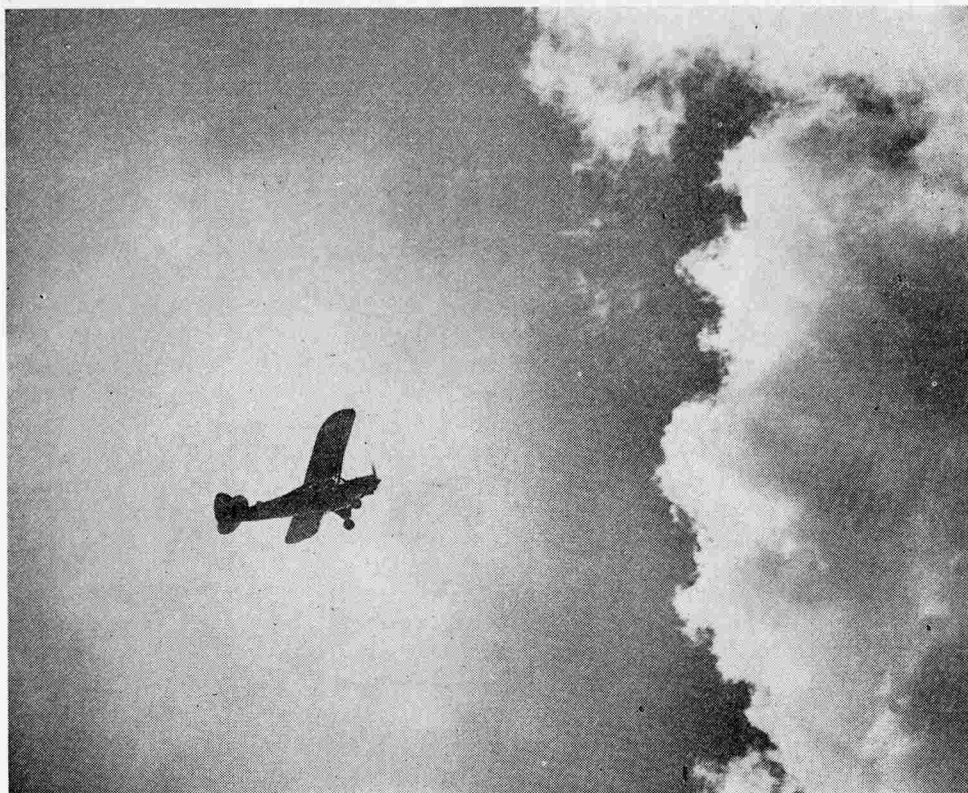
הייתי הטייס הראשון שחצה את הגבול במלחמת קדש. הייתי אחד מקורעי חוטי הטלפון בסיני, עם מטוסי מוסטנג. ידעתי שאני מסו- גל לבצע את המשימה מבחינת הכושר האישי והאמונה במטוס, והיה רצון רב לבצעה. אלא שה- בטחון העצמי של ח"א היה נמוך יחסית באותם ימים. ח"א לא הא- מין בכוחו באותה המידה בה הוא מאמין היום. חשבנו על אבי- דות ולא תיארנו לעצמנו שהאוייב כה נחות. החשש לא היה מתוך פחד, אלא מתוך אי-ידיעת העומד לפנינו.

להערכתנו, היינו עושים את מל- חמת קדש כפי שעשינו את מל-

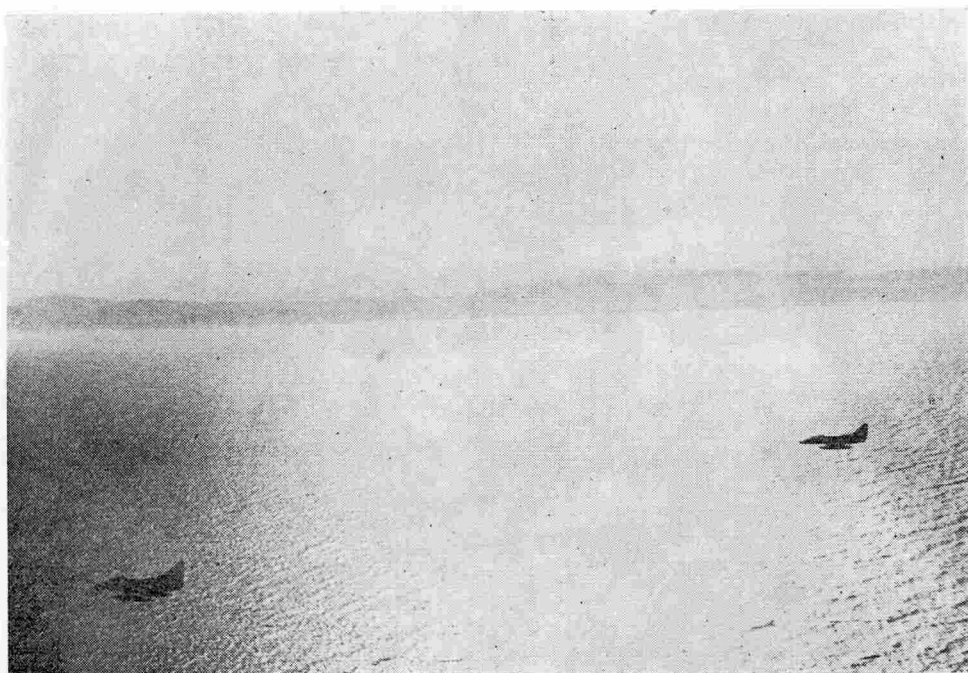
חמת ששת הימים, גם בלי הת- ערבות הבריטים והצרפתים. הב- עייה היתה שהיו ספקנים בעם, שחשבו כי הזמן פועל לרעתנו, ולא העריכו היטב את כוחו של ח"א. לכן לא מיצינו את כוחנו לאורך כל השנים.

לפיכך גם לא יצאנו למלחמת קדש בהרגשת בטחון עצמי רב של „אני ואפסי עוד”. ההרגשה של טייס קרב ישראלי כיום שונה לגמרי. האנשים מנוסים יותר ויודעים מה צפוי להם. הם ששים יותר למפגש, ויודעים שבכל קרב אוויר יפילו מטוסים. אין חשש רב מאבידות. מכאן הדרישה של „תנו לי לפעול” — המושכת אח- ריה את הדור הצעיר.

בשלב השני שלי החלפתי מק- צוע. מסיבות בריאות הפכתי לה- ייות טייס הליקופטר. זהו מישור אחר לגמרי. לבחור צעיר, טייס קרב, שהופך להיות טייס הליקופ- טר — זוהי הרגשה לא נעימה. אדם שהורגל להיות המבצע, נע- שה מסייע.



**ה,פרימוס" המטרטר...  
...שהוביל לסילון הרועם**



## היה מאד לא נעים לחשוב על אפשרות נטישה בשטח האוייב

אומר לעצמך „חבל שלי לא נודמן להיות שם“. הפעם הראשונה שלא חשבתי כך היתה כאשר, זמן קצר לאחר היותי מפקד הטייסת, שני טייסים צעירים ואחד ותיק מה טייסת הפילו מיגים. או שמחתי בשמחתם, בלא רגש קינאה.

### מפקד טייסת פקיהוק :

אני זוכר את היירוט הראשון של מטוסי אויב, ואת התקיפה הראשונה בסוריה ב־63. למעשה אני זוכר כל מלחמה, וכמעט כל גיחה נחרתת בזכרון. כשאני מביט בספר הטיסות שלי אני יכול לקרוא זכר בפרטים הקטנים של כל גיחה.

בעיראק, קרתה לי הודקות מד-הס. היה מאד לא נעים לחשוב על אפשרות נטישה בשטח האוייב. נגד שישיית מיגים מצריים. אני התעסקתי עם רביעיית מיגים, והי מירז' השני — עם זוג מיגים. כל אחד מאיתנו הפיל מיג.

אתה מתאמן ושואף כל הזמן לפגוש ולהפיל מטוסי אויב. והנה אתה מוצא עצמך יושב עליו מא' חור, יורה, הוא מתפוצץ — וב' אותו רגע אתה אומר לעצמך: „בסדר, אז מה! ?“ אבל אתה חי את הרגע הזה זמן רב. כשמפילים מטוסים בח"א, אתה

מלחמת ששת הימים היתה לגבי אכזבה אישית, כי לא אני הייתי הגורם שהכריע את המלחמה. הני צחון היה יותר קל בעורתי, אך לא אני עשיתי אותו ישירות, למרות שאני בתוך ח"א, ולמרות שקבוצת פצועים גדולה חבה לי את חייה.

לאחר מלחמת ששת הימים נש'תפרה הרגשת הסיפוק. השתתפתי בהוויות השמורות רק לטייסי ההליקופטרים —

### מפקד טייסת מירז' :

הפלת מטוסים זוהי חוויה — ביתוד ההפלה הראשונה. אתה זור כר תאריכים וסיפורי קרב, קרבות קשים במיוחד, תקלות רציניות במיוחד.

את המיג הראשון שלי הפלתי ב־66, וזכיתי בפרס טיסה לארה"ב אותו נהגה אז אל-על להעניק.

במלחמת ששת הימים, אחרי שיריתי על הנטר מעל שדה H-3

## הייתי הראשון לתקוף את שדה אבו־סוויר בשעת הש'

התברר שלא היתה הקשה ביותר. הייתי הראשון לתקוף את שדה אבו־סוויר בשעת הש', 7.45 היו שם הרבה מיג 21 והרבה מפציצי צים. ולא ירו עלינו בנמ.

אז לא ידעתי כיצד נראה הדבר הקרוי מלחמה. הנעלם היה גדול מאד. היה מתח רב לאחר שלושת שבועות ההמתנה. היום טייס צעיר מתודרך ע"י מנוסים ממנו.

מאז היו לי הרבה טיסות מסור בכות ומסוכנות יותר — אך זו ההוויה הגדולה.

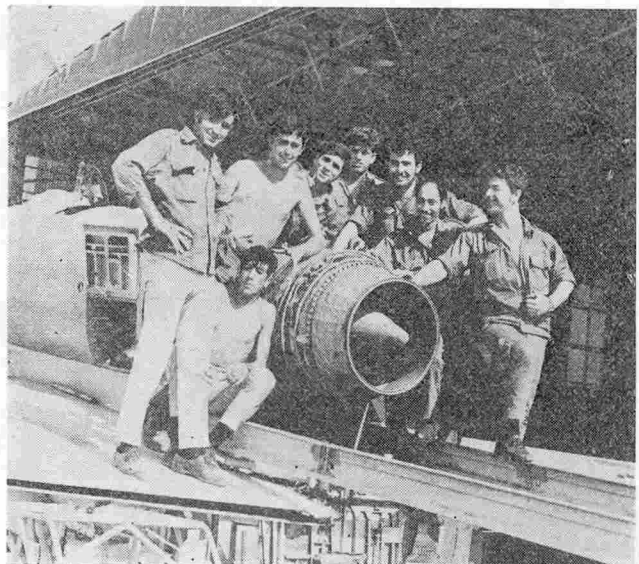
### מפקד יחידת תחזוקה אווירית :

החוויות שלי קשורות במלחמות ח"א. כשהייתי סמל במלחמת קדש, והייתי אחראי וממונה על מספר מטוסים. למדתי לראשונה מה פירוש אחריות על הכתפיים. משך כמה ימים טובים לא חשבתי על עצמי ועל בעיותי האישיות. שום דבר לא עניין אותי. רציני רק שהמטוסים שלי יהיו בסדר. זה עניין של הרגשה פנימית, יותר ממהשו חיזוני.

### מפקד טייסת פנטום :

יש לי המון חוויות. הדבר הכי מסעיר זו הטיסה בפתיחת מלחמת ששת הימים — אפילו שאח"כ

חוויות הגדולה של איש צוות הקרקע היא יציאת המטוס שבטיפולו לגיחה מבצעית.



## איש הנ. מ. שסבל מ,,פיצול האישיות" בעת תקיפת הספינות

מיכולת הנ.מ. — גם המצרי — להפריע לתקיפה. זה אופייני ל"מצרים — יש להם כמות, אך אינו יודע על איכות. הוויה אחרת — השתתפתי בה" פלת טוחני מצרי.

לאחר מלחמת ששת הימים הקמ"נו לעצמנו דיסקוטק. על הקירות הדבקו תמונות של בחורות ב" לבוש מתאים. לקראת ביקור ראש הממשלה דאו, לוי אשכול ז"ל, קיבלתי פקודה להסיר את התמונות.

שכחתי להורידן. ראש הממשלה נכנס לחדר, התמונות נודדו מיד מול העיניים. מפקד היחידה החוויר והתנצל על שהוראתו להסיר את התמונות לא קויימה. אך ראש הממשלה הרגיעו: "למה להוריד?"

זה כמו בבית! לא הבנתי מה הוא רוצה. הגנה בא חייל שני: "המפקד, זה כמו בבית!" חשבתי שהם יצאו מדעתם. כעבור זמן קצר התברר לי שהם מבתישאן, ורגילים כבר להפגזות...

אותו בוקר החלו ספינות מצ"ריות להפגין אותנו, מטוסים מצ"ריים הפציצו אותנו, קטיושות ופ"גים נפלו עלינו. בקיצור — היה לנו סלט של כל אש אפשרית. מאד לא נעים.

כשבאו מטוסי ח"א לתקוף את הספינות, ראיתי גוש צפוף של נותבי נ.מ. נורה לעבר המטר"סים, ומפריע להם בתקיפה. סבלי תי אז מפיצול אישיות: רציתי כמובן שמטוסי ח"א יפגעו בספי"רות, אך כאיש מקצוע התרשמתי

הוויה שניה — מלחמת ששת הימים, כשיצאו כולם לגיחה הראשונה. הייתי מפקד גף מטוסים. כשאתה מוציא את כל המטוסים שלך ושל הבסיס, ורואה אותם ממריאים — אתה מתחיל לדאוג ולהשוב על הבלתי ידוע — כמה לא יחזרו, כמה יחזרו פגועים, אך אתה מתארגן לקליטת המטוסים, והאם לא תבוא תגובה של הפצצה על השדה. זה היה רגע של דאגה וחוויה מיוחדת, שלא ידעתי עד אז.

**סגן מפקד יחידת נ.מ.:**

החוויות העיקריות הן מתקופת מלחמת ההתשה, כשישבנו קרוב לקו האש בתעסוקה מבצעית. בוקר אחד, באור ראשון, הת"עוררתי לקול התפוצצויות. חייל אחד בא אלי, וצועק: "המפקד,

**RAPAC**  
ELECTRONICS LTD.



**רפנ**  
אלקטרוניקה בע"מ

נציגה בלעדית של יצרנים בשטחי האלקטרוניקה,  
ציוד מוטס וקרקעי, קשר וניווט ומיקרוגלים ביניהם:

COLLINS RADIO INTERNATIONAL INC.

RAYTHEON (MIDDLESEX INT' TGDS

PULSECOM COMMUNICATION INC.

ROCKWELL INTERNATIONAL CORP. MSD

VARIAN ELECTRON TUBE & DEVICE GROUP

**נוברכת את חיל-האוויר ביום חגו**

מחלקת מערכות ומכשור: דיזנוף 280 א', ת"א, טל. 446553, 446691  
מחלקת רכיבים ומחסן: רח' קרל הרבסט 15, תל-ברוך, טל. 777115



ברגע האחרון משכנו, הלכנו סביב מהר מאד, והנחתנו את ה" כוחות בשטחנו. זה עלול היה להיגמר בצורה טרגית.

חוויה אחרת: הנחתת כוחות ליד מוצב בוטמיה תחת אש. או נחיתה בכראמה, שם ירד עלי יותר מכלל שירותי בח"א.

### מכונאי זוטרי בטיסת סקיהוק :

החוויה שאני זוכר היא הגיחה המבצעית הראשונה שיצאה מה" טייסת בתקופת שירותי. בלילה הימשנו את המטוסים, פילקנו את החימוש ושוב הימשנו — ובבוקר יצאו המטוסים וחזרו ללא החימוש.

## הנ.מ. הפיל — התקיפות האויריות המצריות על המעוזים פסקו

מפקד ביה"ם לנ.מ.:

בפברואר 70, בעיצומה של מלחמת ההתשה, היו התקפות רציניות של מטוסים מצריים על המעוזים. לפיכך, הוחלט שיש להביא כלי נ.מ. למעוזים. האנשים עברו אימון מתאים למשימה והוכנסה קבוצה של תותחני נ.מ. 20 מ"מ למעוזים.

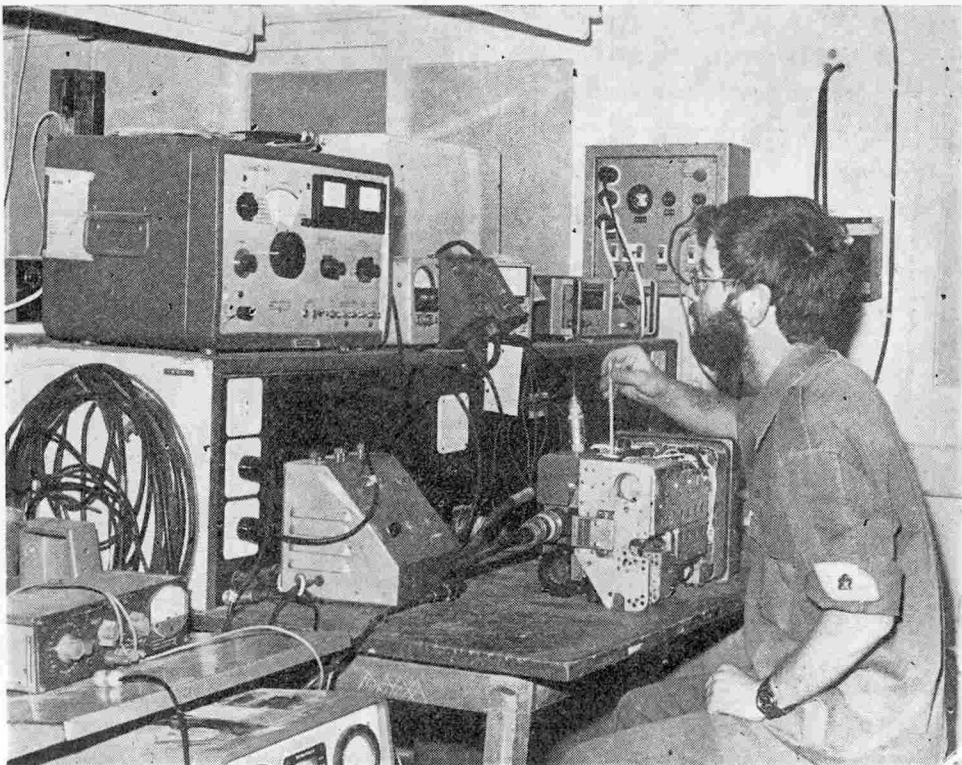
עצם ההחלטה להכניס אנשים נוספים למקום מסוכן כזה גרמה להתלבטויות ומתח נפשי רב. אך ההצלחה לא איהרה לבוא. תוך

כמה תקיפות הופל מטוס אויב, אחר נראה בוער ואחרים אף הם נפגעו כנראה. התקיפות האויריות המצריות על המעוזים פסקו. בין אנשי הנ.מ. היו פגיעות קלות יחסית.

מפקד טייסת סופר פרלון:

במלחמת ששת הימים הובלתי מבנה להנחתת כוחות באיס-כתף. ממש בגישה הסופית, ב-100 הרגל האהרונים, הפגינו המצרים את מקום הנחיתה.

טכנאי בעבודתו באחד הבסיסים. אנשי הקרקע חשים, בצדק, שעבודתם חיונית ולהם חלק בכל נצחונותנו והישגיו של החיל.



## אני זוכר את תדהמתי כשראיתי לראשונה את הפנטום



הקצינות והחילויות, הן המרכיב החיוני ב„משפחת חיל האוויר“

מימי העצמאות, כשהטסנו את כל מטוסי הטייסת.

ההשתלמות בארה"ב הרחיבה את האופקים. המרחקים שינו את קנה המידה. היתה הערכה גדולה מאד אלינו. מנהל מפעל גדול בארה"ב רצה לשמוע דעתנו על ציודו. באומרו שאת דיעות האמ"ריקנים הוא מכיר כבר.

### קצין טכני ביחידת תחזוקה:

החוויה הגדולה — מלחמת ששת הימים, כשאני עצמי לא האמנתי לתחזיות האופטימיות. הייתי אז בטייסת בשעה שכל המטוסים היו באויר. שרר או מתח עצום עד שהמטוסים נחתו והטייסים דיווחו. גמרתי אז את כל הציפורניים. אני זוכר גם את אלה שלא חזרו. חוויה אחרת — טיסה במירוץ דרימושבי. הטיסה היתה מורכבת מאד לפי בחירתי, עם ניווט ותיקיפה. היה זה לאחר תשע שנות עבודה עם מטוסים וטייסים. הטייסה שינתה את זווית הראייה של הדברים.

### קצינת ח"ן, סעד, הינוך באחד הבטיסים:

הייתי בבסיס מרוחק אחר. ניבנו שם מוסכים חדשים, וכל אנשי

רי. היינו חייבים לעבוד בצורה יסודית, כדי שהמטוסים יפעלו ללא תקלות.

בתקופה ההיא לא יצאנו הרבה הביתה, אך איש לא התאונן. הרבה התמוקבע. כשהתחילה הרגיעה, הרגישו רבים שח"א יוכל להסתדר בלעדיהם, ויורד מספר ההתיימרות.

חוויה אחרת שניתנה לי — טייסה בפנטום כפרס על הצטיינות. כאן, בבסיס, אתה מתגעגע לעתים לחברריך הקודמים ולחיללים אותם גידלת.

### קצין טכני בטייסת מירוץ:

כל העבודה בח"א היא חוויה אחת גדולה. אך במלחמת ששת הימים היה סיפוק רב לראות את המטוסים חוזרים ללא פצצות. עבדנו או בקצב רצחני. במלחמת ההתשה הלחץ לא היה כה רב.

### סגן קצין טכני בטייסת פנטום:

אני זוכר את תדהמתי כשראיתי לראשונה את הפנטום בארה"ב. הוא נראה לי ענקי. נפגשתי לראשונה עם נושאים חדשים. היתה זו גם הזדמנות להתרשם מהכוח הר אדיר ומהעוצמה של ח"א האמריקני.

## אחד הטייסים צעק „טו-16“ וכולם החלו לתפוס מחסה ולירות בו

### קצין אלקטרוניקה:

במלחמת ששת הימים הייתי סטודנט בטכניון, וסופחתי ליחידת ח"ר. ראיתי איך מטוסינו ריסקו את המוצבים הסוריים בגולן. אני הכרתי כמה מהמטוסים, וידעתי מה התקלות האופייניות לכל אחד מהם.

חוויה אחרת — המטס באחד

### מבונאי כנר

#### בטייסת סקיייהוק:

אני עומד להשתחרר, וכמתנת פרידה קיבלתי שעה ורבע של טייסה בסקיייהוק דרימושבי. כשירדתי מהטיסה, היה זה כאילו ירדתי מהירח. הרגשתי כאדם אחר. רק ה„טבילה“ שעשו לי החברה החדשה זירה אותי למציאות.

### מבונאי זומר

#### בטייסת מירוץ:

השתתפות בהוצאת מטוסים — הפילו מיגים היתה חוויה גדולה. חשתי שהעבודה אינה לחינם ויש תוצאות.

### ראש צוות הימוש

#### בטייסת פנטום:

ההפלות האחרונות של המטוסים הסוריים היו חוויה.

לפני שנים אחדות היתה כאן רעידת אדמה רצינית מאד, הכל זז, ואנשים שעמדו — נפלו. רבים נבהלו ומעטים רצו לעזוב.

### קצין הימוש:

בתקופת מלחמת ההתשה הייתי בטייסת קרבית בעלת ההפלות הרבות ביותר. עבדנו במתח רב והיינו בכוננות לילות שלמים, בראש אחד הלילות הפלנו אינדיאן מצ

### קצין טכני

#### בטייסת סקיייהוק:

במלחמת ששת הימים עסקנו בהוצאת מטוסים לטיסה, ולפתע ראינו מין „בואינג“ גדול מעל הבסיס. אחד הטייסים צעק „טו-16“, וכולם החלו לתפוס מחדש סה ולירות בו. זאת היתה הרגשה בלתי מקובלת עבורי, לחוש את המלחמה.

## טייס מירא' צעיר: הבן שלי הוא חוויה נהדרת

### טייס קרב צעיר:

במלחמת ההתשה עוד הייתי בקורס טיס. החוויה הגדולה ביותר היא כשהטייסת מפילה מיגים. אינך חייב להפיל בעצמך כדי שזו תהיה חוויה.

### טייס מירו' צעיר:

הפלת מיג מתרחשת כמו באי-מונים. רק שהוא מתפוצץ. לא התרגשתי כשעשיתי זאת. מה ש עושים לך אחר-כך — זה המרגש. לדעתי הדבר מוגזם, מפני שהי הזדמנות להפיל מיג הינה מקרית. בתחקיר עם מפקד החיל רעדתי והתרגשתי יותר מבקרב עצמו, וכך גם בעת שסיפרתי לחברים במשך.

טיסה ראשונה, סולו ראשון על כמה מטוסים, מעבר ראשון של מהירות הקול — כל אלה לא היו חוויה גדולה כמו שקראתי בספרים.

הבן שלי הוא חוויה נהדרת. אני חושב עליו יותר מאשר על טייסה...

### אשת מפקד טייסת מירו':

כשהופל המיג הראשון ע"י ח"א, ב-1966, קיבל הטייס המפיל פרס, טיסה לארה"ב, מתנת אל-על. אמרתי לבעלי המיועד — אז טרם היינו נשואים — שגם אני רוצה לטוס לארה"ב. ואכן — הוא הפיל את המיג השני... היתה אז תקופת מתיחות, וכעבור כמה ימים עבר פיפף ליד ביתי וניפנף בכנפיים. הבנתי שהוא עשה זאת. לא חשבתי אז על הסיכון שבדבר.

התחתנו ונסענו לארה"ב. מאז הפסיקה אל-על לתת פרסים כאלה, כדי שלא תפשוט את הרגל...

בששת הימים, כשבעלי טילפן והרגיע אותי, הבנתי מה התרחש. לא יכולתי להירגע והדאגה גברה והלכה.

לות הקשות — התקיפה ארוכת הטווח של מטוסינו בלוקסור. היתה לי פגיעה במיכל הדלק, ובדרך חזרה נחתתי נחיתה חיי-רום.

### מפקד קורס נוטרים בבניה"ם לטיסה:

אין לי חוויות רציניות ממלחמת ששת הימים, כי הייתי נווט תור-בלה. ממלחמת ההתשה יש לי המון חוויות, מכל הסוגים — הפלת ויג, טילים מצריים רודפים אחריו, תקיפות ועוד ועוד.

אני זוכר את הטיסה הראשונה שלי בפנטום — שבועיים לאחר שהגיע המטוס לארץ. הרגשתי ש מאחורי עוצמה אדירה. זכורה לי גם הגיחה המבצעית הראשונה, כשיצאנו עם שבעה טון פצצות להפצצה במצרים — והמטוס חזר נקי.

## במלחמת ההתשה עשיתי גיחות רבות, מול טילים ונ.מ. רצחני

### מפקד קורס טיס בבניה"ם לטיסה:

החוויה הרצינית שלי — מלחמת ששת הימים. הייתי אז איש מילואים, חודשים אחדים לאחר שהשתחררתי וחזרתי לקיבוץ.

זו היתה המלחמה הראשונה שלי. לפני כן היו לי אולי שתי גיחות מבצעיות. בעת המלחמה לא יכולתי לישון ולאכול. הייתי מתוח לפני כל טיסה. הרגשתי שגורל המדינה נתון בידי.

במלחמת ששת הימים, ביצעתי גיחות מבצעיות רבות. אחר כך, בתקופת מלחמת ההתשה שוב עשיתי גיחות לרוב, מול טילים ונ.מ. רצחני. אלא שכאן התבגרנו ולא התרגשנו. נעשיתי רגוע וקר

רוח. התרוממות הרוח של מלחמת ששת הימים לא חזרה במלחמת ההתשה.

### קברניט סופר פרלון:

החוויה הגדולה היתה שעת הש' במלחמת ששת הימים, כשהייתי טייס אורגן והרגשתי שכל ח"א הולך לתקוף את מצרים.

### נווט פנטום צעיר:

החוויה הגדולה שלי איננה ליי פירסום.

### טייס סקייהוק צעיר:

החוויות המרגשות ביותר קשורות בטיסה — הסולו הראשון ב' אורגן החד-מושבי ואימוני קרבות אוויר.



„הסכנה“ האורבת לטייס היורד מטיסתו הראשונה במטוס חדש...

## ד. אופי המלחמה הבאה (אם וכאשר...)



החיילות מעורות בהווי החילי, עושות עבודה חיונית בנאמנות ובמסירות.

יש לנו כל הפונקציות והגופים.

### מפקד בסיס ד':

אם תפרוצנה תקריות, יהיה בסיסנו בין הראשונים לפעול מבציעית.

אנו מהווים עתודה ראשונה לזנוקה במקרה חדירת מטוסי אוייב.

### מפקד טייסת מירון':

בפעם הבאה, אם יוחלט על מלחמת הכרעה כוללת — יוכל ח"א לבצעה, וודאי שיוכל לבצע גם קרבות קטנים ומוגבלים.

### מפקד טייסת סקויהוק:

המלחמה הבאה תהיה מהירה, חזקה מאד, ואנו נגבר על האוייב. — אם כי אסור לזלזל בו. יהיו קרבות אויר, אך אין ספק בתור צאות. אנהנו יותר מצויידיים, מארמנים ומתחכמים מאיפעם. הפער הולך וגדל לטובתנו.

חמת כפתורים". האדם יקבע את תיפעול המערכות ואת איכות ה"פגיעה. קל יותר לבצע קרבות אויר באורגן ובמיסטר מאשר ב"פנטום או במירון". זוהי המחשה טובה לעובדה שעם שיוכלול המערך רכת גדלה חשיבות הטייס. זוהי הסיבה שהפער בינינו לבין הער"בים הולך וגדל.

בכל המלחמות קיימים אותם הנעלמים: יעילות האוייב, התנהגות תחת אש, תקלות בלתי צפורה, היכוך הקרב (מונח שהמציא קלאוזביץ'), כמות האבידות, הפ"תעות שונות והבדלים בין תיכנון לביצוע. אין קרב המתבצע בדיוק לפי התיכנון. בכל קרב, ותהיה התוכנית טובה ככל שתהיה, תמיד קיימות הפתעות. גדולתו של המפ"ק הטוב מתבטאת בכושרו להתייגבר על האפתעות תוך שיקול ומחשבה בהירה.

### מפקד בסיס א':

המלחמה הבאה תהיה יותר מורכבת, יותר חריפה, יותר תקיפה, בקצב גדול יותר מבעבר, עם מסות וכמויות גדולות יותר בשני הצדדים. יש לצפות שמטוסי אוייב ינסו להטריד את מטוסינו יותר מבמלחמות קודמות, וכתוצאה יתפתחו קרבות אויר רבים יותר. בהתחשב בהפרשי הפערים סביר להניח שמטוסי האוייב יופלו בי"א ותו יחס כבעבר.

כשמדובר במלחמה כזו נודעת משמעות עמוקה לשיטת הכנת הכוח שלנו. מהטייסים ומכל מערכות הנשק יידרשו רמת ביצוע ודיוק פגיעה גבוהים.

בניגוד לדעת ההדיוטות, הרי ככל שמערכות הנשק נעשות מתוחכמות — האדם משחק תפקיד נכבד יותר. אין לדבר על "מל"

## ח"א יתן מכה מהירה ומוחצת, כדי שהאוייב יבין

### סגן מפקד בסיס ב':

המלחמה הבאה לא כתובה על נייר אחד, אלא על ניירות רבים. ח"א ייתן מכה מהירה ומוחצת, כדי שהאוייב יבין כבר מהמכה הראשונה שלא כדאי לו להמשיך. המלחמה תהיה הרבה יותר מורכבת, בגלל ריבוי המערכות המתוחכמות והטיילים אצל האוייב, כרגיל, תהיה דרך להימתנו בלתי שיגרתית.

יש לנו טייסים מאומנים היטב והרבה מטוסים. אלה שני מרכיבי העוצמה העיקריים שלנו. מוטת הכנפיים של ח"א פרושה על כל המדינה. מובטחת כמעט לחלוטין שמירת שמיים נקיים בכל השטחים המורחבים, ואם ייכנס מטוס

אוייב — יופל. להגיד היום שח"א חזק יותר מאיפעם, לא תהא בכך הגומה. הוא הרבה יותר חזק.

### קצין מיוחד בסיס ב':

בשעת מלחמה נצטרך לקלוט הרבה אנשים. לפיכך, שרותי המנהלה יצטרכו לפעול קשה כדי ש"המכונה כולה תוכל לנוע.

לגבי אנשי השירותים קיימת יום מלחמה קשה ושיגרתית, וברור שהמוטיבציה שלהם קטנה מעט מזו של טייסים ומכונאים.

### מפקד בסיס ג':

אפשר לומר שבסיסנו ערוך לידודם תקיפות פתע מצד האוייב, ולהתגוננות אקטיבית ופסיבית. אנהנו בנויים לטיפול במטוסים,

## קיים סיכוי סביר שהפעם האוייב הוא שיפתח במלחמה

### מפקד טייסת פנמום:

אין לי ספק שזו תהיה המלחמה הכבדה ביותר שעמדנו בה מבחינת כמות החימוש שיוטל, אך אני מאמין שנוכל להכריעם אפילו יורתר מהר מבמלחמת ששת הימים. ברור שבעת רגיעה נוצרים נעים למים שלא מיששנו אותם שנתיים שלוש, אך הפסקת האש אינה מוחלטת, יש קרבות אויר ותקיפות, וברור לי שאין שום שינוי עקרוני אצל האוייב — מול שינוי עקרוני מאד שיש לנו בכמות ובאיכות לעומת מלחמת ההתשה, ובוודאי לגבי מלחמת ששת הימים.

לפי הערכתי, קיים בוודאי סיכוי סביר שהפעם האוייב הוא שיפתח במלחמה. למרות זאת אני מאמין שאנחנו יכולים, הודות לכושרנו וליכולתנו, להכתיב הרבה גם במקרה זה. אנחנו יכולים לקבוע למה לא להיגור איתם ולמה לגרור אותם, לדוגמה — לא להיגרר למלחמת התשה, שהיא לרוב חסר, אלא למלחמת תנופה, שהיא לרוחנו. במלחמה כזו תהיה תנועה רבה של כוחות, השתלטות על שטחים נרחבים, ומכות על האוייב.

### הרכב הטייסים בטייסת א'

לאחר הכרזת המדינה ב־15 במאי 1948 גדל במידה ניכרת מספרם של המתנדבים מחוץ לארץ לחיל האויר, וטייסת ה־קרב וטייסת התובלה הורכבו מטייסים אלה, בעיקר. אולם עד 15 במאי היתה טייסת א' מורכבת ברובה (70%) מטייסים ארץ־ישראליים, עובדה, המפריכה את הדעה הרווחת, כאילו הופעל שירות האויר מראשיתו בעיקר על ידי טייסי סים מתנדבים מחו"ל, והנה ה־פירוט: ארץ־ישראליים: יוצאי ח"א הבריטי 13, יוצאי הפל"מ 11, טייסים פרטיים 2, מתנדבים: יהודים 9, נוצרים 2.



יצרנים מוסמכים של לחכים למרחקים וטורבינות של מנועי סילון  
המיוצרים בחישול מדויק למידות סופיות מהחומרים הכאים:

אלומינום ●

פלדה אל חלד ●

סגסוגות ניקל עילאיות. ●

## להבי ישקר בע"מ

ת.ד. 330 נהריה, טל. 924242-04

## בשעת מבחן, אני בטוח שהגנת הנ. מ. שלנו לא תאכזב

האוויר הערביים העויינים גם ב" מוטל יהיה עומס רב. לחמש פנטום  
מלחמה הבאה, שתהיה יותר קשה זוהי משימה קשה. האנשים לא  
מקודמותיה, מלחמת ששת הימים יישגו בלילות ויעבדו קשה בהש  
ומלחמת ההתשה. על המכונאים משת המטוסים ובחימושם.

המבער האחורי הענקי של הפנטום והמכונאי המטפל  
בנאמנות ובמסירות במטוס החדש



אין ספק שהמשימות הקשות, ה" מורכבות והמסוכנות ביותר ייעשו  
ע"י הפנטום.

### מפקד יחידת תחזוקה אווירית:

המלחמה הבאה תהיה קצרה ו" מרוכזת. במלחמות הקודמות למ" דתי להעריך את השיבות התיקון גים הזמניים של פגיעות הקרב. ה" פעם נאלץ לעסוק בזאת בהיקף הרבה יותר גדול. התיקונים במ" טוסים הצרפתיים קלים ופשוט טים יחסית; התיקונים במטוסים האמריקניים מסובכים ביותר. ה" הבדל גובע משימת המבנה. בעוד שבמירו" העטיפה החיצונית היא רק עטיפה, הרי בפנטום נושא ה" מעטה החיצוני חלק גדול מהמא" מצים. בפנטום יש הרבה פתחים, שכל עוד אינם סגורים אסור לה" זין את המטוס. זאת לגבי נזקי מלחמה.

מבחינת החימוש, נצטרך לטפל בכמויות עצומות, הודות לכושר הנשיאה הרב של המטוסים האמ" ריקניים.

שוני עקרוני אחר יהיה בנושא האלקטרוני, עקב התייחסות במכ"ם, במחשבי ההפצה ושאר הציוד.

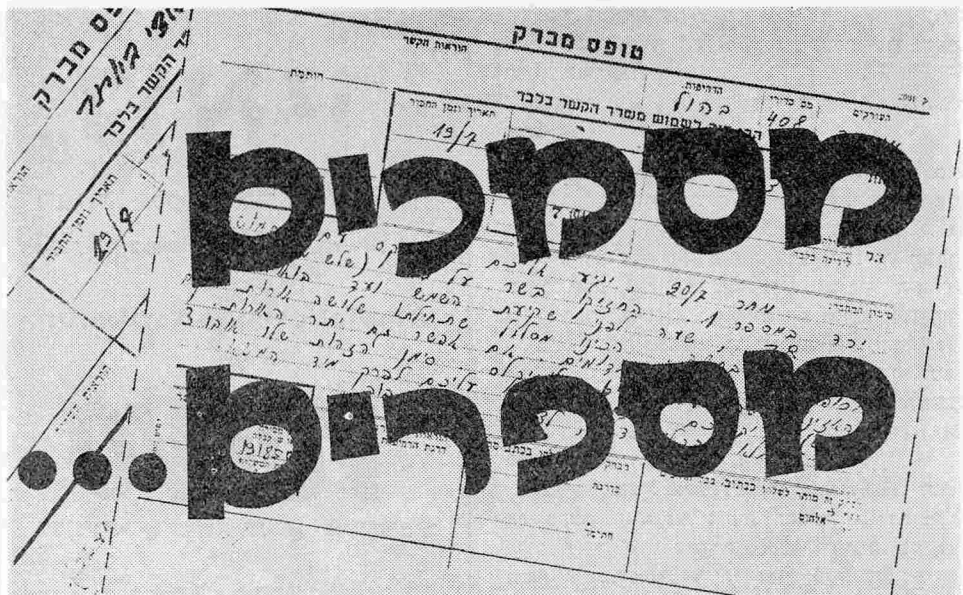
### סגן מפקד יחידת נ. מ.:

במלחמות קודמות לא ניתנה לנ.מ. הזדמנות להוכיח עצמו. ב" התשה הוכחנו שאנו יכולים להפיל מטוסים.

המלחמה הבאה תהיה קצת יותר קשה. ח"א הישראלי ישתדל למ" נוע חדירת מטוסי אויב, אך ח"א המצרי ינסה להכות בנקודות פג" עות, שכמובן תהיה להן הגנת נ.מ. יעילה. אז, בשעת המבחן, אני בטוח שלא תאכזב.

### סגן קצין מכני בטייפת פנטום:

ח"א יוכל להכריע את חילות



אכן, גם מסמכים יכולים לספר, בדרכם הקצרה והעניינית והבלתי רגשנית לחלוטין. המסמכים המופיעים בעמודים אלה, "מספרים" על תקופה נפלאה בתולדות החיל, על ימי היווצרותו בלהט הקרבות ועל המשך התעצמותו, תוך לחימה רצופה. אכן, אין מסמכים ספורים אלה מתימרים להוות "היסטוריה" — וכל תכליתם להטעים על קצה המזלג מעט מרוח הימים ההם.

יצאה אתמול מצאלים לחלוצה. כן נמסר להטיל מכתב עידוד בחלוצה. המטוס המריא עם שני אנשים ללוד בשעה 08.30.

אחר אספקת הבניין המראנו ב־0915 לבארי. בדרך עברנו מעל סומסום־שדמות־נגבה בגובה 2000 רגל. לא נראה דבר מיוחד. מבארי טסנו בגובה 600-800 רגל לאורך ואדי סאלל ולאורך הדרך העוברת לידו עד צאלים. מצאלים נגשנו תוך טיסות לצדדים ברוחב של עד 4 ק"מ לחלוצה. ליד חלוצה הסתובב אוסטר צבאי, ולא יכולנו להטיל את החבילה. המשכנו לרביבים. בין רביבים והקמפ נמצאו שלוש מכוונות משורינות עם גלגלים אחוריים של זחלים. חורנו לחלוצה. מצאנו רגע שהאוסטר נמצא רחוק בכיוון אחר. גלשנו וורקנו מגובה נמוך את החבילה לאדם שעמד מחוץ למשק ונפנף בדגלים. לפני שהתרחקנו ראינו שהחבילה הגיעה לתעודתה. בסביבת חלוצה נמצאים ארבעה מחנות בדואים. בכל אחד 10-15 אהלים. המחנה הגדול ביותר צפונית מחלוצה. המחנות במרחק 2-3 ק"מ מחלוצה. בכפר הערבי הנמצא מתחת לגבעה שעל יד חלוצה נמצא רכון צבא של 9 מכוניות. כדי שהאוסטר לא ימצא אותנו טסנו טיסה נמוכה עד דורות. בדרך על יד תל־אבו הוריה על כביש באר שבע נמצאו 3

ה"פרוט" הראשון באוספנו זה נכתב על ידי ידי, הוא "סודי בהחלט" ועניינו חמש טיסות שנערכו משדה דב זמן קצר בלבד לאחר החלטת עזרת האו"ם על הקמת מדינה יהודית, אך זמן רב בטרם הוכרזה המדינה וקם חיל האוויר.

העתק סודי בהחלט 18.12.47

אל: דן  
מאת: ידן

הנדון: דוחי טיסות מיום 17.12.47

1. ביום ד' 17.12.47 התקיימו חמש טיסות משדה התעופה בתל אביב.
2. רצ"ב דוחי הטיסות לפי סדר המראתם.

(—) ידן.

העתק: טנא  
ש.א.  
סאשה.

דוחי טיסה

טיסה מס. 1

ב־0730 נמסר לערוך סיור לאורך קו המים והדרך באר־יצאלים־חלוצה־רביבים ולחפש את הקבוצה ש־



מכוניות צבאיות עם משרד. הם עצרו את התנועה. חזרנו ללוד. ראינו כמה מכוניות משטרה ולכן הושמד הדוח האורייגנלי. בחלוצה נראו כ־60 איש. לכן יש להניח שהתגבורת הגיעה.

רפורט של פינייה  
המראתי מלוד בשעה 0800, הגעתי לבית אשל בשעה 0845. נחתתי על שביל לפני שער המשק. את האוירון הכנסתי מיד פנימה לחצר. הגיעה משטרה מבאר שבע לקחת פרטים עלי והאוירון והשולחים אותי (חברת אוירון). השולחים את הרופא (מגן דוד). התקבלה ידיעה מנבטים על שני פצועים קשה. הקצין הבריטי ניסה להגיע למקום ולא יכול היה לגשת. לפי דבריו כמאתים מתקיפים. חזר לקרוא לעזרת הצבא לבאר שבע. גיסתי מקלע ברן עם ארגו תחמושת, מספר רמוני יד ומדוכה (שלא התפוצצה).

המראתי מבית אשל לנבטים בשעה 1050, לקחתי אתי מקלען. גחתי מעל נבטים והסביבה הקרובה על כל מקום חשוד, נורו צרורות הטלתי רמונים. כשהמצב נראה לי כמשופר, ירדתי נמוך מעל הנקודה, את האנשים לא ראיתי להסתובב בחצר. ירדתי לצד גדר המשק קראתי לאנשים מהעמדות, הם היו מאד נרגשים ובקשו עזרה. במקום שלשה פצועים, שנים קשה מאד. בקשתי מהם להוציא לי מיד אחד הפצועים קשה. חתכנו את גדר התיל והכנסנו את הפצוע. את המקלען השארתי בנבטים (בלי תחמושת כבר). בדרך לבית אשל כבר ראיתי תגבורת של צבא שהגיע למקום.

בשעה 1140 נחתתי בבית אשל. הפצוע קיבל עזרה ראשונה. באותו זמן הופיעה קבוצת מטוסי קרב והסתובבה בסביבה ונעלמה כעבור כמה דקות. גם בבית אשל דרשו עזרה בתחמושת ורמונים ששומשו.

בשעה 1225 המראתי מבית אשל, נחתתי בתל-אביב בשעה 1300. את הפצוע העביר אמבולנס מה־שדה בשעה 1315. טיה מס. 3 נמסר ע"י עמי

המריאו רפפורט ורובנס ב־1100 לרביבים. הוריד את רובנס והביא בחזרה מהנדס לא מקומי. צפונה מבאר שבע ראה, בתוך חצר מגודרת יושבים יהודים וערבים ונראה כאילו עושים שלום. ב־1554 חזר לת"א וגמר את תפקידו.

טיסה מס. 4 נמסר ע"י עמי

ב־1100 המריא צוקרברג עם מיכאלי ומאירוביץ ללוד לפי פקודת אייזיק (כפי שמסר מיכאלי). נכנעתי ושלחתי אוירון למרות שהיה זה אוירון רורבי לשעת הכרע. אתם שלחתי הוראות שברייר יהזור מלוד. תיאור הטיסה החמישית המוזכרת בדו"ח אינו בידינו. טיסתו של פינייה (פנחס בן-פורת ז"ל) היא

# „מאיר“

חברה למכוניות ומשאיות  
בע"מ בבעלות מאיר קז ובניו

הסוכנים הבלעדיים בישראל  
של



מכוניות • משאיות • אוטובוסים

תל-אביב

רח' קרליבך 23, טל 289191

הברתנו מפעילה

גם מכוניות כשיטת

LEASING

בתנאים נוחים

תל-אביב

רח' אבן גבירול 9, טל. 222205

מוסך מרכזי מודרני לשרותים  
„מאיר“ בע"מ

פתח-תקוה

קרית מטלון — טל. 911133

טרקטורים ומנועים

# בולינדר-פנטה

טיסה היסטורית — בה נערכה תקיפה ראשונה מהאוויר על כוחות אויב...  
ובינתיים בודקים אם ניתן לנחות ליד מספר ישובים, הנתונים בטכנת כיתור וניתוק מן העורף:

31.12.47

אל: ש.א.  
מאת: ידין

1. סדום
  2. צפון ים המלח
  3. גוש כפר עציון
  4. הריטוב
- נא לבדוק אם ישנן אפשרויות של חניה בסביבת הישובים הנ"ל.
- ידין.

המכתב הבא מדבר בעד עצמו. אכן, לא רק תקיפות והובלת תחמושת, כי אם גם טרדינים ו' נקניק'...

הגידון: טיסות חרום  
בוה הנני מציא לך רשימת ישובי עצינו, העולים להיות מנותקים ויכולים להזקק לעזרה אוירית:

20:1.48

אל: הלל  
מאת: ידין

הגידון: טיסות אספקה.

להלן פרטים על הטסת אספקת תחמושת וצרכי מזון לכפר-עציון וליחיעט:

א. כפר-עציון.

כטיסה הראשונה הוטסו חבילות נקניק וסרדינים. פרט לחלק מהסרדינים, שנחרסו, הגיע המשלוח כשלוש כמסלוח השני שלהנו תחמושת של 9 מ"מ. אנו מקוים שתצא לפועל גם טיסה שלישיה עם מצרכי מזון. הדו"ח המפורט יועבר כרגע שיהקבל.

ה ע ר ה: מחר בכקר ממשיכים בהטסת יתר הציווד לכפר-עציון.

ב. יחיעט

כיהיעט נמצא צבא. כמסק שקט. לפי בקשה לבנוני, אשר השתתף כטיסה, נזרקו 3000 כדורי 9 מ"מ בעברון. דו"ח מפורט נמצא מחר.

(-) ידין.

ואנשים בכניסה המזרחית. עין זיתים, ביריה, ראש פינה, אילת השחר — זריקת עתונים — נתקבלו בסדר גמור. יסוד המעלה — בדיקת שדה התעופה — שדה למופת. עדין רטוב במקצת. רמות נפתלי, מנרה, כפר גלעדי — זריקת עתונים — נתקבלו בסדר גמור. מעין ברוך, דפנה — זריקת עתונים ובדיקת שדה התעופה — לא נוח כיון שהביאה (approach) מצד צפון-מערב מתחיל בעמודי טלפון. כפר סולד, כפר בלום — זריקת עתונים — נתקבלו בסדר גמור. תל אביב — חזרה.

ובינתיים הגענו לחודש אפריל 1948, העצמאות מתקרבת ונעשים טיודרים להפעלת בסיסי אויר ונמלי תעופה אזרחיים, כפי שניתן להיווכח מעיון במסמך הבא:

הדו"ח הבא מתייחס לטיסות אחדות של הטייס דני בוקשטיין ז"ל, בחודש מרס 1948:  
דני בוקשטיין

12/3/48

מגידו, אבטין, ת. קסייר, קבול, מנשיה — צולמו. כל יתר המקומות לא צולמו מפאת קלקול בר מצלמה.

אום אל פחם: במבוא הדרומי מזרחי, לכפר, 12 אהלים לבנים גדולים (מרובעים). סביבם כ-50 איש ו-2 מכוניות. רושם של מחנה מסודר בצורה צבאית.

13/3/48

הובלת נוסע מתל אביב ללוד וחזרה.

19/3/48

אום אל פחם: 12 אהלים בצורת מחנה צבאי

מנת להפציץ בגוש ציון. בהגיעי למקום קבלתי הוראה לא להפציץ.

בכל הגוש מסתובבים ערבים רבים ומכוניות רבות. כפר ציון הרוס בחלקו (החלק הפנימי). שאר המשקים נראים שלמים.

קשה היה להבחין באנשים אם הם יהודים או ערבים אך הרושם היה שהיריות נפסקו.

משם טסתי למעלה החמישה ושם נתנה לי הוראה להפציץ את הכפר יאלו. בגלל מציאות אירוני קרב בריטיים בסביבה לא יכולתי לבצע את המשימה ולכן הטלתי את הפצצות בים ליד הרצליה, לפי הוראה שנתנה לי מהבסיס.

תאריך: 14.5.48.  
חתימת הטייס: צ'יבי

ובמדור „דרושים“ של מפקדת חיל האויר מתקבלת „הצעת עבודה“ מאת בחור מוכשר שידוע לטוס בסוגי אירונים רבים והוא „בעל הצטיינות רבות“.  
טופס מברק

מאת: רפי  
אל: אכא, חיל אויר  
גוי בשם Molcelet Luis עם אלף תשע מאות חמשים שעות טיסה, מכיר את הטפוסים: הליפקס, יונקר, מרילנד, דוגלס, דקוטה, קומנדו, בעל הצטיינות רבות. מוכן להתגייס בלי תנאים. הודיעוני מיד תשרי בתכם.

ביום מסויים בחודש יולי מבצעת „טייסת הגליל“ את הגיחות המתוארות להלן ובמהלכן מוטלות פצצות במשקל כולל של 332 ק"ג!

ב תמוז תש"ח  
יום ששי, 9 ביולי 1948  
פקודות מבצע: הפצצות: תרשיחה, מג'ד אל קורום, מרר, שפרעמר ג'בה — עין רול.  
בצוע:

1. תרשיחה 05.55 20X3 ק"ג.
2. מיג'דל אל קורום 05.55 20X3 ק"ג.
3. מרר 06.05 20X3 ק"ג.
4. שפרעמר 08.30 20X4 ק"ג.
5. ג'בה 21.00 — עין רול 21.05 8X9 ק"ג (אנטי פרסונל) היו שש פגיעות ישירות.

הערות: כל ההפצצות ע"י אוטורים.  
בטיסה למיג'דל אל קורום שטח המטרה היה מכוסה עננים בלתי צפופים שנתנו אפשרות לראות ביניהם. גבהם המשוער שבע מאות מטר. כדורי פוסי פור נורו על המטוס מבלי לפגוע בו. בטיסה למרר נורו כדורי פוספור על המטוס.

סה"כ פצצות 20X13 ק"ג  
9 X 8 ק"ג  
סה"כ 332 ק"ג

סודי  
דהוף

הלל  
גבעתי  
ש.א.  
ב.כ. מאירוביץ  
שמשון

בפגישה לדיון בעניני שרות התעופה שהתקיימה ביום 23/4 ושהשתתפו בה:

ב.כ. מאירוביץ, איזיק, אלכס (ש.א.) אהרן ר., ב"כ גבעתי, ידן. סוכמו הנקודות הבאות:

1. שלשת שדות התעופה שיש לפתחם כבסיסי תעופה אזוריים וצבאיים הם:

עקיר  
ת"א  
חיפה

2. עקיר — המחנה ישמש בעיקר כבסיס לח. האויר. לשם כך יהיה צורך להגביר את הבטחתו ואת התנועה אליו. אפשר לשכן במקום ללא שום הוצאות שכון כ-3000 איש. יש לבדוק מיד ע"י אנא ואהד אפשרות סדור זה.

3. תל-אביב: ישמש תעופה אורחית בעיקרו וימשיך להיות בסיס של ת. האויר.

לשם השלמת הסדורים הדרושים, יש להטיל על סו"ב לעבוד במקום במשמרות של 24 שעות מיד, אחרת — למרות התקציב שהוגש — לא יהיה מוכן השדה בזמן.

4. חיפה: השדה הנ"ל בא בחשבון גם לתעופה אורחית של מטוסים מסוג דקוטה. יש בו גם כל הסדורים הדרושים לכך ויש סכוי שיוכר ע"י גורמים בין-לאומיים.

הוטל על ש.א. לברר את הסכויים.

5. ההנחה היא שאם פנוי לוד יבוצע, יהיה סוף מקצועי מספיק להנהלת השדות הנ"ל.

6. יש להטיל על שמשון מיד להקים את הקשר בין השדות הנ"ל וכל הקשור בזה. עליו לעמוד בקשר בנדון עם ש.א.

(—)

בשם מנהל האגם.

דו"ח הטיסה הבא חובר יום לפני הכרזת המדינה בחודש מאי. הטייס היה צ'יבי (צ'יבי) זיבל ז"ל, גיבור ישראל, שנפל בהמשך מלחמת הקוממויות.

תאריך: 14.5.48. סוג האוירון: אוסטר. מס' האוירון: PAI(4). הטייס: צ'יבי. פקודת הטיסה: הפצצה. סוג הטיסה: ה', מקום ההמראה: ת"א. זמן: 1105. מקום הנחיתה: ת"א. זמן: 1300. נותן הפקודה: גדיעון.

פרטי הטיסה  
תצפיות ופעולות

יצאתי עם קשר, מכשיר קשר ו-3 פצצות (II) על

- ב. התפקידים הבאים לפי שקולים. ישנה אפשרות לשוב לצברה לאחר העבודה. רק פטיש אחד קבוע.  
 ג. הקוני נזוק קשה בזמן נחיתה בצברה. לכל נוסעיה שלום. אין להתחשב עמה בזמן הקרוב.  
 ד. מחר יגיעו מלבד שלושת הפטישים, שני בלקים, כל אחד DC-4.

הפטישים באים! "המבצרים המעופפים" ב-17 (שכינויים, "פטישים") עתידים לפעול נגד בירה ערבית בדרום (קהיר):  
 התריך וזמן החבור: 14.7  
 מאת נורמן יהודה (יסער)  
 אל: ישעיהו. בן.

לקראת בואו של מטוס גדול לשדה דב ("הליפקס", מפציץ ממלחמת העולם השנייה) מתקבלות הוראות מדויקות. אף על פי כן, מתוסק המפציץ הכבד עם נחיתתו בארץ:

א. הפטישים יגיעו מחר ה-15 בשעה 1800 גמת. לאחר פעולה מעל לבירה בדרום, של פטיש אחד, ושתי פעולות של הנותרים מעל מספר אחד ושלוש לפי התכנית.

**טופס מברק**

הנוראים הקשר		החיוניות	מס סדר	הנוראים
		2018	408	מיסור
מעל הקו הזה לשמוע משרד הקשר בלבד				
החולצת	תאריך וזמן החבור	(השלה)		מאת
	19/7	307 101		
מספר הבולים	הנוראות השדר	19.7.1948		אל לפעולה לידעה בלבד
סימון הסמל:				
מחר 20/7 יקרא אליהם הליפקס דב ממלחמת				
יבב באפסו א. המצוק גשר צ 310 (על מאלה יצא)				
אף זר, יצא לפני שקראת הסמל וזב מאלה.				
מאוס עלטה מלכות אגלתיים, יום גשמי יום ימור המלכות				
החולצת הילג צ: 6440: קולומבוס, סימן הצבאות של מלחמת				
(על) יקראים קשר STAR, אליהם לבקש מן המלחמה.				
מלחמה, הכני צוק, 4737 נגד הצבאות				

לאורח חיינו ולעבודתנו. עד כה לא נתאפשרה פגישה לפחות של ראשי המחלקות של אנשי צוות האויר אתך, כדי לקבל ממך באופן ישיר הוראות, הסברים, תכניות והצעות לעתיד עבודתנו, דבר שמאליו היה מועבר לשאר האנשים. מתוך כך התעוררה אצל אותם האנשים הרגשת הזלזול כלפיהם, הרגשה ש' כאילו אין בהם צורך מלבד בעבודתם היום יומית. יש להדגיש שיש בין אותם האנשים בחורים שלא בלבד שהם בעלי מקצוע מסוג ראשון, אלא גם אנשים אשר בלבבותיהם מפעמת אהבה לציון, ואשר בטפול יתר ודאי היינו גם משכנעים שישארו עמנו להמשכת בנין התעופה ובנין הארץ. יש לומר כי אין כאן צורך כלל בשכנוע. כי ברצונם של רוב האנשים בין כה וכה להשאיר בארץ, אבל יש צורך להוכיח להם כי עבודתם ומאמצם העליון, הוא לא רק לשם עבודה בתור עבודה, אלא בהרגשת שתוף ובבנין המפעל.

ועתה מסמך נוגע ללב. מה דרוש כדי לקרב את אנשי הגח"ל (וח"ל)? מעט מאד, מסתבר, אך גם המעט הזה חייב לנבוע מעומק הלב.

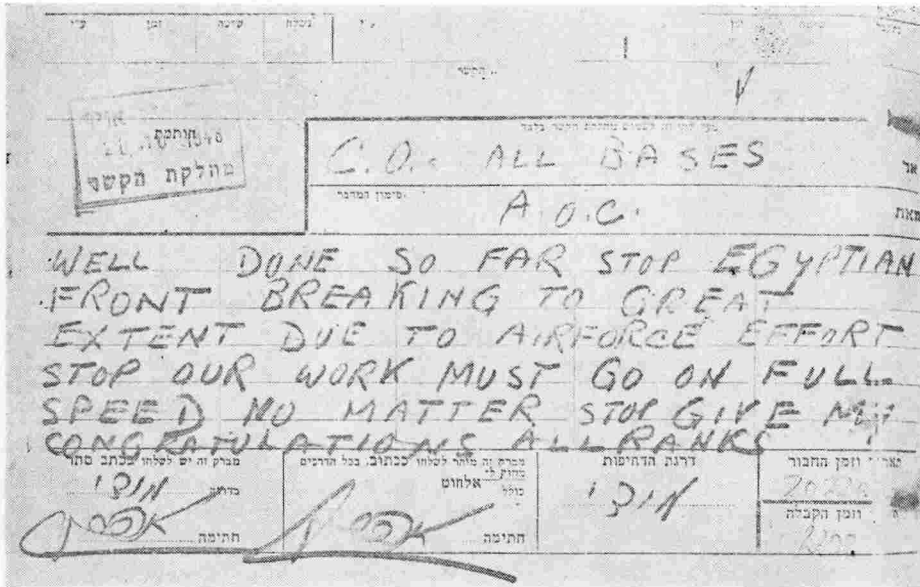
6 לאוקטובר, 1948  
 אל: מפקד ל.ה.א.  
 מאת: יעקב פלדמן

הנדון: אנשי גח"ל  
 במשך השבועות האחרונים וביחוד במשך הנסיעה במבצע "שחר" נתנה לי ההודמנות להכיר באופן יותר יסודי את טייסיו בכל מקצועותיהם. שוחחתי אתם רבות והשתדלתי לרדת לסוף דעתם ולהבין את כל אותן הטרוניות אשר הם נוהגים להציג בפנינו, והנני מוכרה להודות שלמרות שהשתדלתי להיות אובייקטיבי בכל הוכוחים שלי אתם, יש מקום לתקון וספק דרי' שות שונות שאין ספק שאפשר לעשותן. יש בכל אופן מקום לכמה תקונים מידיים שאפשר לעשותם בנקל, ולפי דעתי האישית יש להפעילם מיד.  
 עד עתה עבדו אנשי הצוותות פחות או יותר כעדר, והרועים במקרה זה מעטים ולא כל כך מוכ' שרים, הם המה אשר קבעו את כל אורח עבודתם ובמדה גדולה את כל גישתם לחיינו בארץ. כמובן שעל ידי כך קבעו לעצמם קוי הסתגלות מיוחדים

בלבד לא קונים טייסים, יש גם לקנות אותם ו- לרכוש אותם כדי שישארו עמנו בעתיד.

חיל האוויר השתלב היטב במבצע „יואב“, אשר שם קץ להפוגה השניה ונועד להבקיע את החיץ המצרי, שביתר את מדינת ישראל לרוחבה וניתק את הנגב. מפקד חיל האוויר, אלוף אהרן רמז, מעודד את לוחמיו במברק בשפה האנגלית:

של צוות האויר כי הם שותפים לאותו מפעל והם המה אשר יהו את הגרעין של החברה לעתיד. יש לזכור כי לא רק העבודה המנהלתית על כל הבעיות הכרוכות בה היא שקובעת ובונה את התעופה. מבלי שיהיו לנו טייסים מאומנים ולא רק במובן הטכני, אלא גם במובן החברתי-הלאומי, לא נוכל ל- הפעיל כל אוירון, וודאי שכן כל חברה לאומית. בכסף



למכונאים אוברהול/mandel למנועי C46, ודקוטה. ועוד בענייני ה„וולוטה“: המשך ל 75

לדעתנו זה מסוכן ביותר מעל ליון כרתים תורכיה וקפריסין. עלינו לקבל הסכמת יורם שאם אי אפשר לסמן הכלים בסמון שלנו רצוי שלא יהיה כל סמון — נטיס שבעה מטוסים בטיסה הראשונה, שלושה עם רדיו וארבע בלעדי. הטיסה השניה תהיה שמונה יורקים ארבע עם רדיו וארבע בלי רדיו. ההטסה השניה תקיים עשרים וארבע שעות אחרי הראשונה. לבצוע זה עלינו לקבל דו"ח מדויק על מזג האוויר שירשה את בצוע הטיסה. שתוף ותאום מלא אתכם הכרחי. המצא דו"ח מזג האוויר ישר אלינו ולא דרך יורם.

ולבסוף, לקראת סוף מלחמת הקוממיות דו"ח פעי- לות יומי, ממנו מצטיירת תמונה של חיל בוגר ו- מקצועי, חיל שעבר מרחק עצום במשך שנה אחת בלבד והרים תרומתו הנכבדה למאמץ הכללי של צה"ל במלחמת הקוממיות.

תרגום המברק: אל מפקדי כל הבסיסים, מאת מפקד חיל האוויר. עבודה נאה עד כה נקודה החזית המצרית מתערערת במידה רבה הודות למאמצי חיל האוויר נקודה אף על פי כן עבודתנו חייבת להמשך במלוא העוצמה נקודה העבר ברכותי לכל האנשים. התאריך: 20 באוקטובר 1948.

ובינתיים הגיע תור מבצעי ה„וולוטה“, העברת ה„יורקים“ (מטוסי הספיטפייר) מצ'כוסלובקיה ל- ישראל, עם כל הבעיות הכרוכות במבצע בלתי רגיל זה. עפריי מס. סדורי: 19

תאריך החיבור: 5/11

מאת: יהודה אל: ישעיהו

- (א) צביעת מגן דוד על היורקים בעפריי לא באה בחשבון. נעשה זאת ביורם.
- (ב) כלי הלוחי יצטרך להביא ארבע עשרה dinghies היורקים ארוזים וברוקים. אין אפשרות להשתמש באלה (?) שבידינו בגלל האריזה הגרועה.
- (ג) אבני מבקש מגרין שישלח בשביל בית הספר

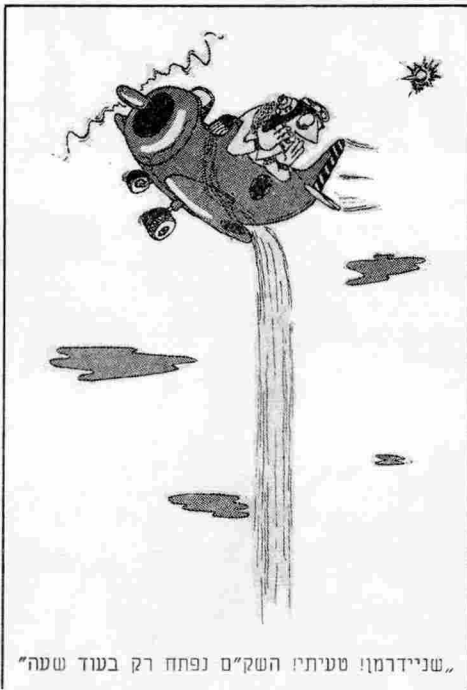
חיל אויר לישראל  
מודיעין 1.מ  
6 לינואר 1949

סודי ביותר  
טייסת —  
4.1.49

2. המבצע: סיור. המטוסים: 2 ספיטפיירים (מס. 1643—2003). זמן ההמראה: 1507. זמן הנחיתה: 1643. הראות: טובה מאד. מטרת הסיור: לבקר את שטח רפיח. הבחינו ב-10<sup>18</sup> מכוניות קטנות מפורות בדרך עזה רפיח, נוסעות בשני הכוונים. הובחנה תנועה גדולה יותר, קרובה יותר לקטע עזה-דייר אל בלה. בדרך רפיח-אל עוג'ה הבחין ב-85<sup>60</sup> מכוניות נוס-עות לעבר עוג'ה. אחדות מהן חנו. הובחנו מספר משוריינים הנעים בשירה ברוח של 50 ירד בין אחד לשני. מ.נ.צ. 074068 עד ל.נ.צ. 079043. הובחן רכוש קטן של אנשים במקום הדרך הראשית מצטלבת עם קו הגבול המצרי. הבחינו במטוסי ב-17 מפציצים את רפיח.

5.1.49

המבצע: סיור והמראת חטף. המטוסים: ספיטפייר (מס. 2003) ו-51 (מס. 2301). זמן ההמראה: 1103. זמן הנחיתה: 1243. הראות: טובה. מעל לדרך רפיח עוג'ה הבחינו ב-40 מכוניות נוסעות לעבר רפיח ב.נ.צ. 175070. הבחינו באש תותחים מצרים על מכוניותינו. ב.נ.צ. 075028 הבחינו ב-50<sup>40</sup> מכוניות מפורות יפה בדרך. בשדה אל עריש הבחינו במטוס אחד במצפן. אח"כ הבחינו 3 פיאטים על יד רפיח בגובה 7000'—6500'. התכוונו להפציץ בצלילה. אולם הפילו את מטענם בראותם את מטוסינו. החל קרב. פיאט אחד פנה לאחור וטס לעבר בסיסנו. שני האחרים הועסקו. מהם נראה אח"כ אחד צולל דרומה כשעשן מתמר מאחוריו.



„שניידרמן! טעית! השק"ם נפתח רק בעוד שעה”

דו"ח פעילות יומי מס. 54  
1. המבצע: הפצצת רפיח. המטוסים: 2 ב-17 (מס. 1601, 1603). זמן ההמראה: 1525. הזמן מעל למטרה: 1620—1619. זמן הנחיתה: 1702. הראות: בינונית. מטען הפצצות: 39/50A×15 ו-50X40. כל מטוס הגיה פעם אחת לעבר המטרה והפצצות נפלו במרכז ובמערב המטרה. 6 פצצות של מטוס אחד נתקעו בתאיהן. הן הוטלו אח"כ. לא נראו כל תוצאות. נתקלו באש א.א. של 88 מ"מ כבדה ומדויקת.  
2. המבצע: הפצצת מגרשי הרכוז באל עריש. המטוס: ב-17 (מס. 1601). זמן ההמראה 0846. הזמן מעל המטרה: 0953—0947. זמן הנחיתה: 1053. הראות: טובה מאד. בוצעה גיחה אחת וכל מטען הפצצות הוטל. 250X10 ק"ג הופלו בחלק הדרומי מזרחי של המטרה. מגרשי הרכוז הובחנו מלאי אספקה. בין שעות 1025—0920 הובחנו הדברים הבאים: מטוס יחיד, טס צפונה בשטח עקיר-פלוג'ה; אניה נסעה דרומה כ-4<sup>3</sup> מילין מהחוף בין נביייונים ור מג'דל; שתי אניות (משערים שהיו אלה אניות אויב) נסעו צפונית צפונית מזרחית. לראשונה הובחנו צפר-נית מערבית מחאן-יונים ואחר כך 10 מילין מערבית מחוף עזה; אניה, 3 מילין מהחוף של נבי רובין; אניה נוסעת מזרחה 30 מילין מערבה מתל-אביב ש-פנתה אחר כך דרומית מזרחית. אניה (שלא זוהתה). 15<sup>10</sup> מילין מערבה ממג'דל; 2 ספינות מפרש מערבה מנתניה שנסעו צפונה; אניה, 10 מילין מטנטורה. הבחינו ברכבת חונה ובעמדת אספקה ב.נ.צ. 013056. בנקודה שמשערים שהיא ביר מרסעיד הבחינו ב-4 מטוסי קרב מפורים אולם לא הבחינו במסלול נחיתה. נתקלו באש א.א. מדויקת של 88 מ"מ.

טייסת —  
4.1.49

1. המבצע: הפצצת עזה. המטוס: סי-46 (מס. 131). זמן ההמראה: 2225. הזמן מעל למטרה: 2352—2350. זמן הנחיתה: 0005. הראות: מעורפלת בגלל אדי קרקע. מטען הפצצות: 24×50/80 ו-5 ארגונים של 3/3 AI. בצעו שתי גיחות. בראשונה הוטלו 16 פצצות ו-8 בשניה. לא הבחנו פגיעות. 6 זרקורים החלו לפעול אחרי 6 התפוצצויות של הפצצות.

טייסת —  
4.1.49

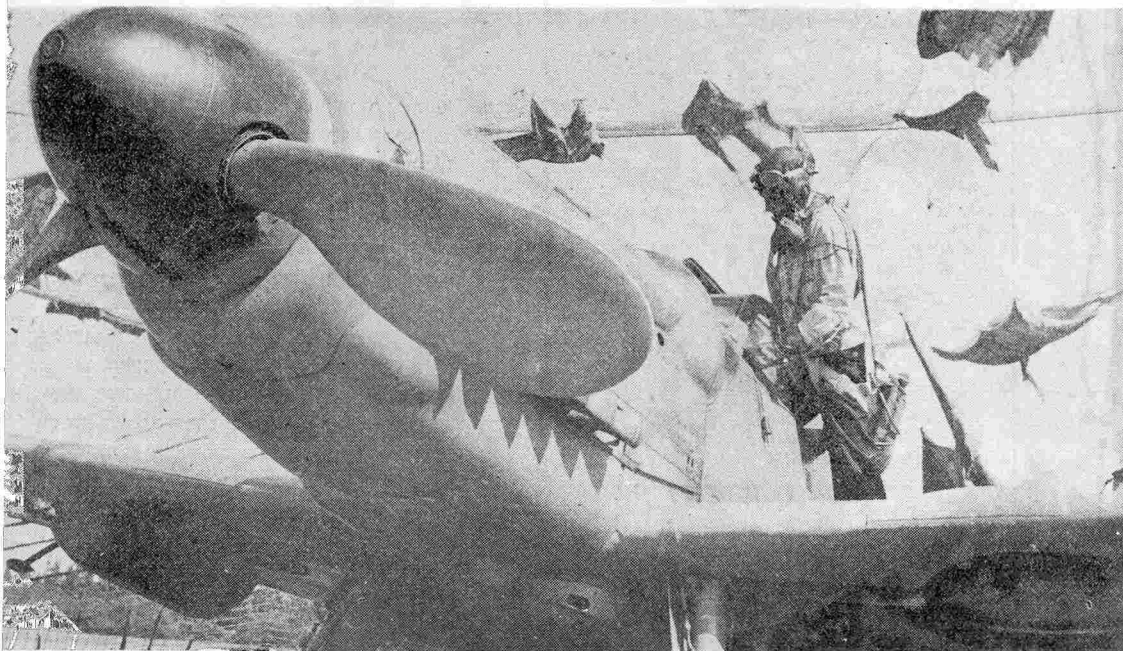
1. המבצע: לויי ב-17. המטוסים: 2 ספיטפרייים (מס. 2008—2012). הם לא נפגשו עם הב-17 וטסו לישטח המטרה לבדם. וסיירוהו. תמרה ארוכה של עשן אפור הובחנה ברפיח מנשבת לצד היבשה. זמן ה-המראה: 1545. זמן הנחיתה: 1658. הראות: טובה.



**רביאלוף יגאל ירין** (מימין), הרמטכ"ל השני של צב ההגנה לישראל, נראה כאן חגור מצנח וחובש כובע טייס לפני המראתו לסיור אווירי במטוס **הרוורד**. מטוס זה (שכינו הנגריה המעופפת", בשל צליל הניסוד הרם של פרופלרו שימש במלחמת השיחרור כ"מפציץ צלילה", אחר צורף לבי הספר לטיסה, שם מילא את יעודו המקורי — מטוס הדרכ מתקדם.

**נפיו הרחבים והאופייניים** של הפרופלר מגלים מי שהמדובר ב"סכין", **מטרשמיט 109**. פעילות מטוסי קרב ש חילות האויר הערביים (ובמיוחד המצרי) בראשית מלחמת השיחרור ופלישת צבאות ערב לארץ, לא הותירה ספק באש להכרח להפעיל נגדם מטוסי קרב, שיהיו מסוגלים להתמודד עמהם. עוד ב־10 באפריל 1948 נרכשו בצ'כוסלובקיה עשר מטוסי מטרשמיט, על ציודם, חימושם וחלפיהם. המחיר ששולט עבורם — 190,000 דולר — היה יקר למדי. ב־20 במאי בבטנו של מטוס תובלה **סקיימסטר**, הגיע לארץ המטרשמיט הראשון. יחד עם מטוסי הקרב המפורק הגיעו גם חמישו מומחים צ'כיים, שניצחו על מלאכת ההרכבה. הפעלת מטוס מטרשמיט במשימות מבצעיות הצריכה הכשרת טייסי קרב עוד ב־5 במאי נשלחה לשם כך לצ'כיה קבוצת טייסיו מהארץ. היו אלה מודי אלון, יעקב בלטיסה, פנחס בן פורת יצחק הננסון, עזר ויצמן, אדי כהן, נחמן מאירי ומישה קנר מבין אלה הצליחו לטייס את קורסההסבה רק מודי אלון עזר ויצמן ואדי כהן.

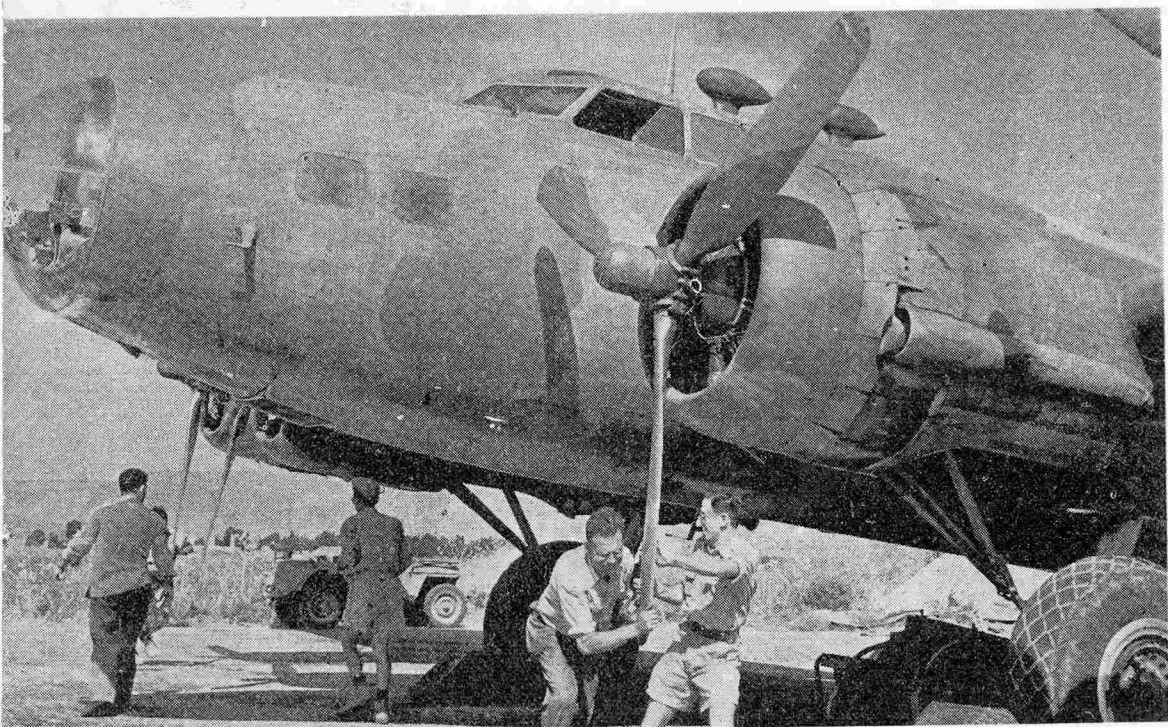
# מעורלות תש"ה





שהפציצו את תל אביב. **למטה**: בי 17 מבצר מעופף. מפציצים כבדים אלה תקפו, בדרכם לארץ, מטרות אחדות של האוייב, ביניהן בירת מצרים, קהיר. הם פעלו בח"א עד לאחר מבצע קדש ב-1956.

**ראש הממשלה ושר הכטחון**, דוד בן גוריון, מטייר בטייטת הקרב הראשונה, עם מפקדה מודי אלון ז"ל. ב-3 ביוני 1948, בשעות אחרי-הצהריים ירס מודי אלון במסרשמיט שני דקוטה מצריים.

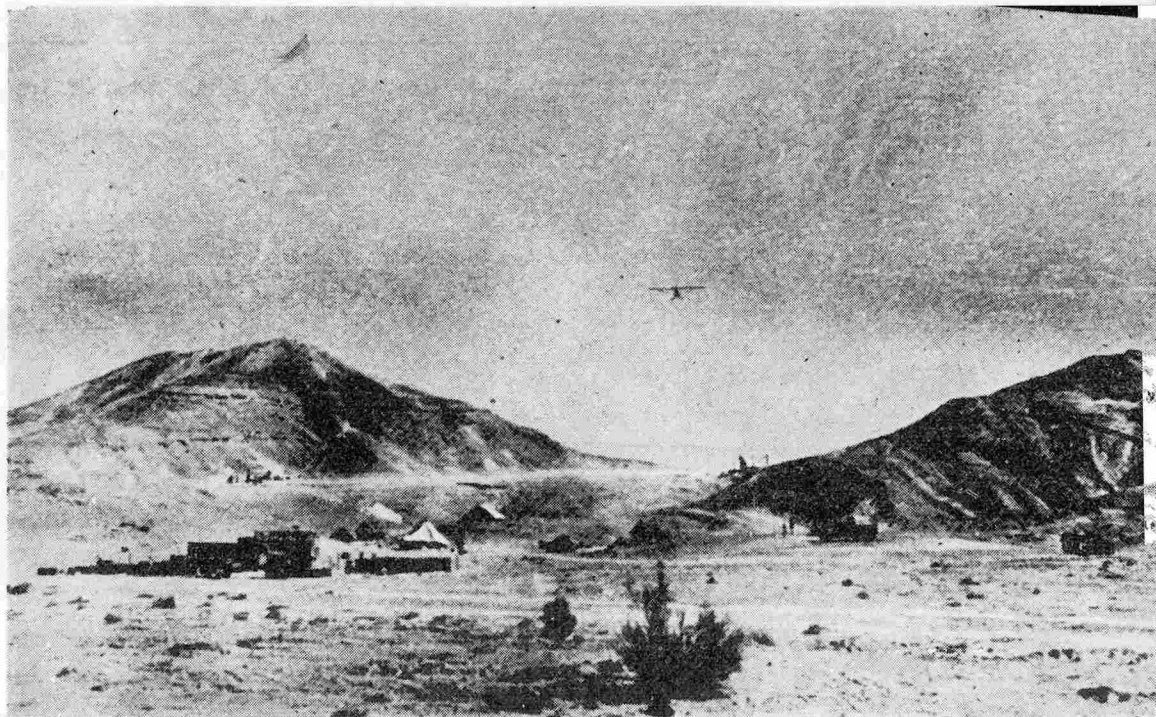


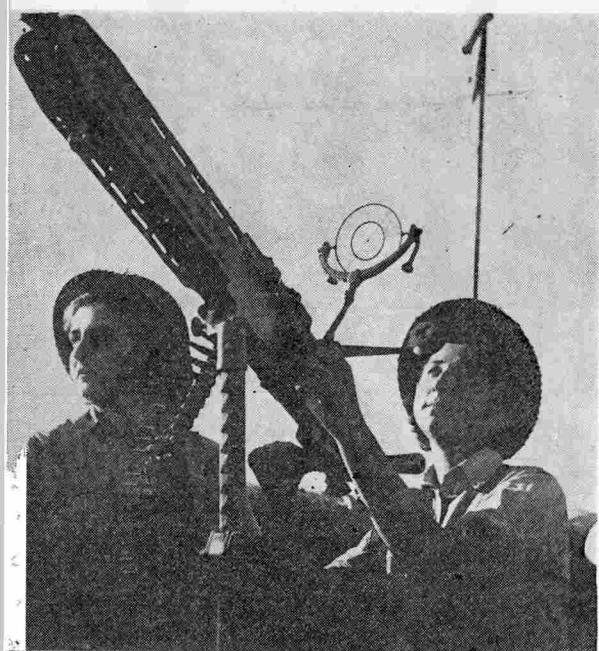
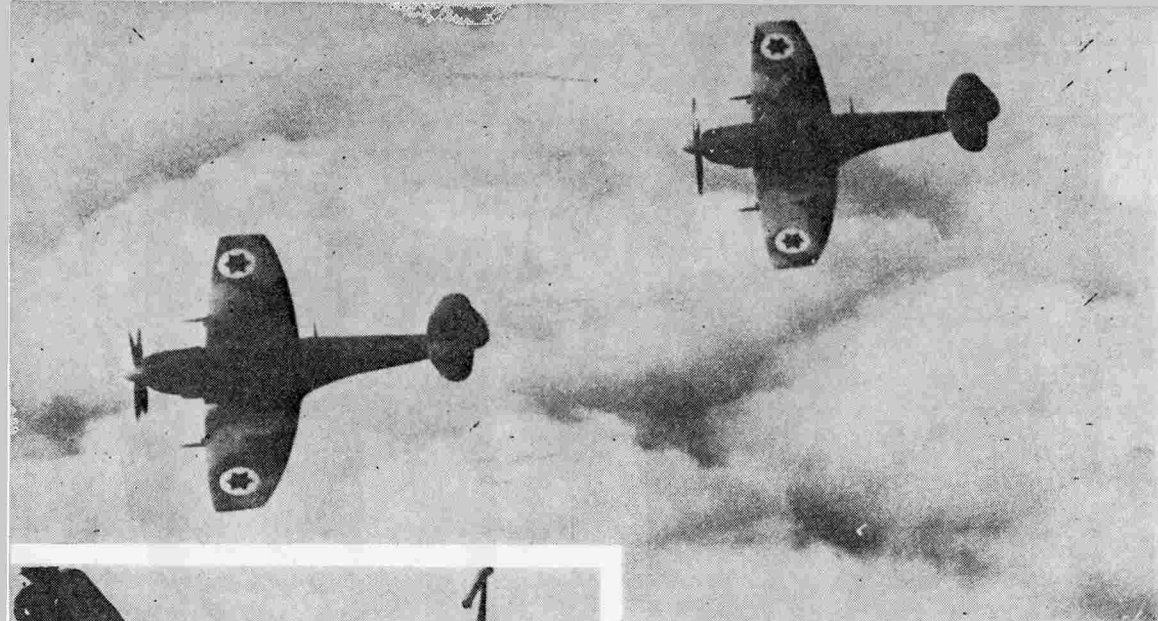




המסגרות ונוצר יסוד מוצק למבנה חיל האויר.  
**למטה:** מראה כללי של בסיס גף הנגב, שהוקם  
בניר-עם במרס 1948. טייסי הגף הגישו סיוע רבי-ערך  
ללוחמי הנגב ולישובים הנצורים.

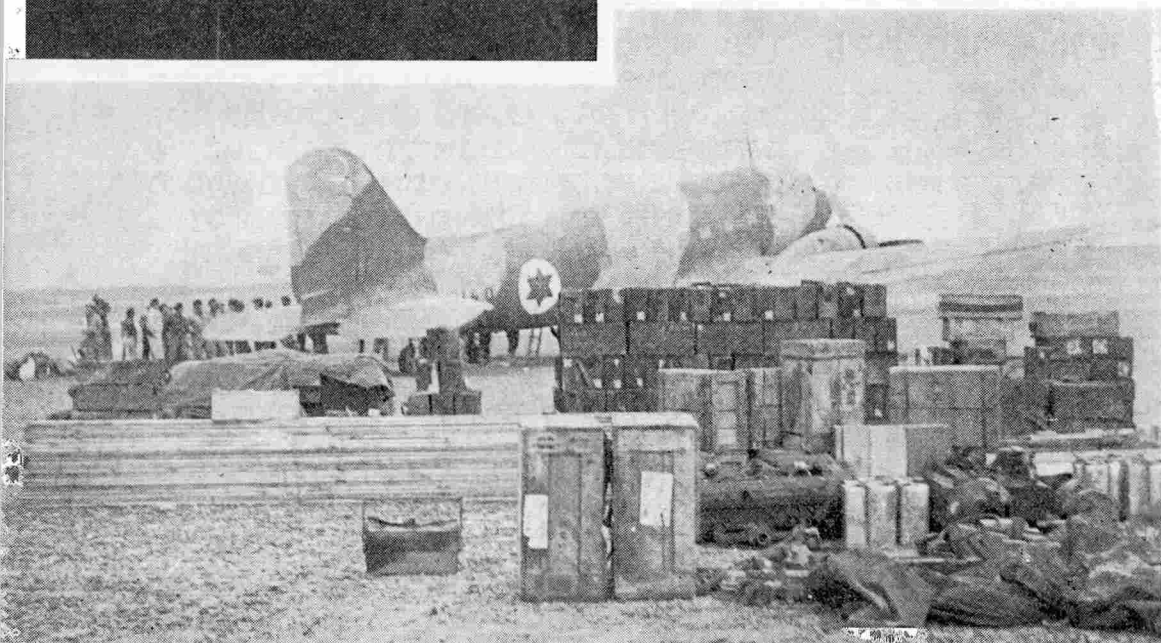
**ישיבת מטה חיל האויר בקיץ 1948:** שירות  
האויר, שהוקם באוקטובר 1947, חלש על 11 מטוסים.  
עד להכרזה על הקמת המדינה גדל מספר המטוסים  
פי שלושה כמעט. עם הקמת חיל האויר, גדלו גם

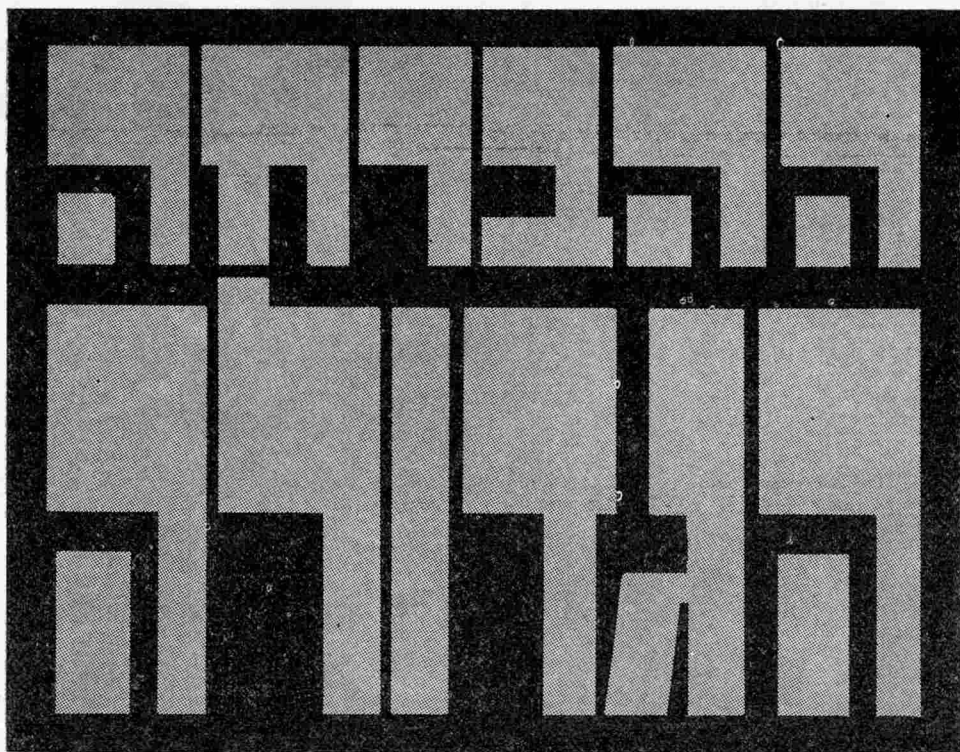




### ממוסי, ספיטפייר" ישראליים,

מאלה שהובאו ארצה במבצע וולווטה. עד להפוגה השניה פעלה טייסת הקרב בממוסי מסרשמיט. לממוסים אלה נת' וספו, בראשית ההפוגה השניה, שני ממוסי ספיטפייר, אשר הורכבו מ... גרוטאות, שהשאירו בארץ האנגלים. בספטמבר 1948 הגיעו ארצה בטיסה שלושה ספיטפיירים מתוך 20, שנרכשו בצ'כוסלובקיה. יתר הממוסים הוטסו ארצה בדצמבר 1948. **מושמואל :** שתי מקלעניות נ.מ. חמודות משנת תש"ח, עם מקלע ה, באזה" שלהן. **למטה :** אחד הדקוטרות, שהטיסו אספקה לשדה" אברהם במסגרת מבצע "עובדה", ב" שלהי מלחמת השיחורור.





## מאת ארנון ברוך

קשרי ידידות ומסחר מטועפים. — כל ערב שבת היה אצלנו שליח אחר מארץ ישראל. גם חיים ויצמן התארח בביתנו, נזכר בוריס.

### חילוף בחופי איטליה

החורים מהנכים את ילדיהם ל־ ציונות מעשית ובי-1939 עולה ליאון, אחיו של בוריס, לישראל. בפרוץ מלחמת העולם השנייה מבקש ליאון להתקבל כטייס בחיל האוויר המלכותי (הר.א.פ.), אולם ליהודי בארץ-ישראל אין מאפשרים את הדבר. לפיכך חוזר ליאון עם אשתו הצברית לדרום אפריקה ומתגייס שם לחיל האוויר. בוריס הצעיר מתגייס אף הוא ושני האחים משר- תים כטייסים קרביים בזירות קרב שונות באירופה.

באחת הגיחות המבצעיות שלו

שנת 1948 מביאה על ארץ ישראל מלחמה העתידה להפוך את הארץ למדינת ישראל. בארץ מתקבצים אידיאליסטים, יהודים ואף נוצרים, שמטרתם לעזור ולסייע להקמת המדינה. בין אנשי המח"ל (מת- נדבי חוץ לארץ) היו גם טייסים, רובם יוצאי חיל האוויר המלכותי הבריטי. מי היו אותם אנשי מח"ל? על בוריס סניור, אחד מאותם „משוגעים לדבר“, עברו תלאות וסכנות רבות, כשלא פעם כפסע בינו למוות. סניור, כיום בעל מפעל תע- שייה באיזור תל-אביב, אב לשני בנים ושלוש בנות (שאחת מהן משרתת, כמובן, בחיל האוויר) ליווה את חיל האוויר עד צאתו מחיתוליו.

את רעיון הציונות. לאחר שהת- בסס היטב בעסקיו, פתח האב ב־ פעילות ציונית נמרצת והיה בין מייסדי התנועה. החל ב־1932 ביקרו החורים פעם עד פעמיים בשנה בארץ ישראל כשהם קושרים כאן

את מנות הציונות הראשונות שלו קיבל עם הדייסה הראשונה שהגישה לו אמא בדרום אפריקה. במוקד ההתעניינות בבית עמדה ארץ ישראל. הוריו של בוריס, ש־ היגרו ממזרח אירופה, הביאו עימם

שלא לקנות בהנויות היהודים. כוח הזרוע לא הכניע את העם העיקש, פגיעה בכיסו היא התרופה היחידה כנגד מלחמתם של היהודים. פקודת היום הייתה גלים יוררות ביקורת חריפה אפילו ב" אנגליה. הגנרל מוחזר הביתה. בית דין של האצ"ל עורך משפט ל" גנרל בהעדרו ודן אותו למיתה. גזר הדין פורסם; הבעיה היתה — הביצוע. מרכז פעילות האצ"ל כי אותם ימים היה בפריז. בין אנשי המחתרת שם ישב גם בחור שנשא את הכינוי "יואל". "יואל" שירת קודם לכן ביחידה בריטית והשפה

הלאומי באירופה ומושך עימו גם את עזר ויצמן. פול, טייס בר.א.פ. ובוריס סניור, החלו תורמים מן המידע שלהם לקראת הקמת יחידה אווירית בארץ ישראל, אף שאולי עשו זאת בלי משים.

## המשימה - רצח

בפולשטינה הרחוקה מוציא מפקד הכוחות האנגליים, הגנרל ברקר, פקודת יום מלאת שיטנה. הגנרל, הידוע בנטייתו האנטישמיות, קורא לכל חייליו בפקודת יום המתפרסמת בכל הבסיסים הבריטיים,

בוריס סניור ליד "נוקי", מטוס האוסטר שהבריח את "יואל", לשם ביצוע גזר דין המוות על הגנרל ברקר.



מעל צפון איטליה, כשהוא משמש קברניט של מפציץ כבד הופל מטור סו של ליאון והוא נהרג. לבוריס לא נודע על כך דבר. כשבו לאחר מכן יצאו חמש מאות מפציצים ומטוסי קרב ל" איזור ונציה.

לפתע נפגע מטוסו של בוריס, פ"ר 40 קיטיהוק, מערכת ההיגוי יצאו מכלל פעולה ומימי הכחור לים של הים האדריאטי נעשו קרוי בים יותר ויותר.

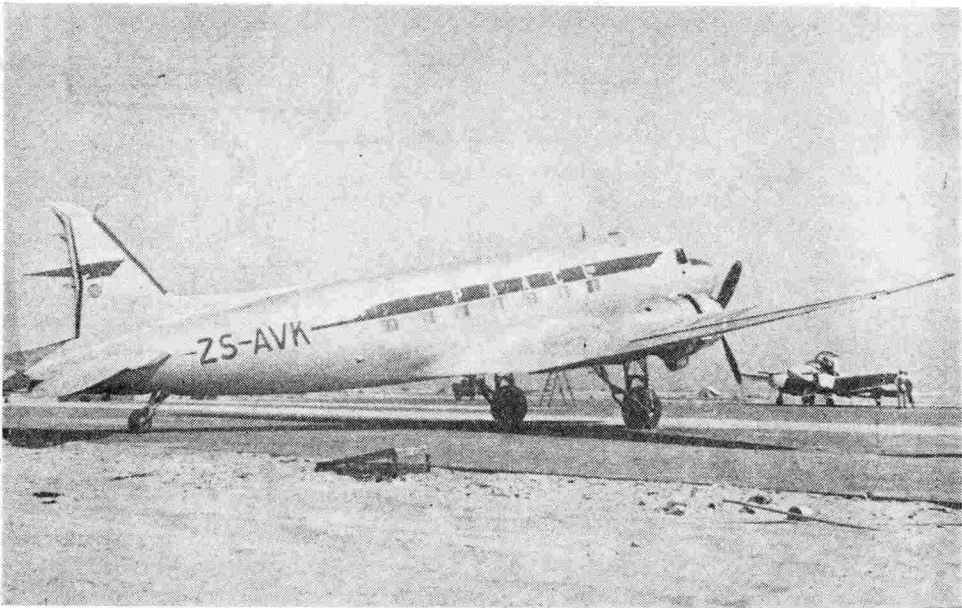
היה זה בחורף, הטמפרטורה ב" מים היתה נמוכה ביותר, והקור כמעט ושיתק את אבריו.

במבצע חילוץ נועז, תחת אש האיטלקים, נחת מטוס ימי קטליונה במימי הים וחילץ את הטייס. לאחר שהחלים מפגיעותיו חזר בוריס לדרום אפריקה ושם נודע לו כי אחיו נהרג בפעולה ומטוסו נפל לים. קרוב מאד למקום שבו נפל מטוסו שלו.

השנה היא שנת 1945 ובוריס מחליט לבוא במקום האח בהגשמת רעיון ההשתקעות בארץ האבות. הוא מנסה להתקבל לטכניון, אך בגלל קשיי שפה מאלצים אותו לפנות לאוניברסיטה האמריקנית בניירות. ברם, גם שם נתקל בוריס היהודי בבעיות ולפי עצת הפרופסורים שעמדו מקרוב על התסיסה הגוברת והולכת יצא ללונדון ו" החל בלימודי כלכלה.

במגורי הקמפוס הכיר בוריס בחור צעיר, עזר ויצמן, בן אחיו של מנהיג ציוני דגול, "עייזר" למד באותם ימים הנדסה אווירי-נוטית.

בלונדון נקשרים הקשרים הרא" שונים עם השליחים והפעילים ב" אירופה. מוראות השואה, ההרגשה ש"חייבים לעשות משהו" ושהב" חירה היא בין חיים למוות, דוחפים צעירים רבים לפעילות. שם, ב" לונדון נקשרים קשרי ידידות בין בוריס לשמואל כ"ץ, איש אצ"ל (אחר כך חבר כנסת מטעם הירות). ללא כל קשר לרקעו האידיאולוגי ולקו המחשבה הפוליטי שלו, מצ" טרף בוריס לפעילי האירגון הצבאי



תצלום הרואה אור לראשונה: אחד הדקוטות שהוברחו מזרם-אפריקה נראה כאן בחנייה בשדה זב.

דבורה לנטמן. כשניתקו גלגלי ה־אוסטר ממסלול הדשא הירוק, כבר היתה המכונת ו"ואל" בתור

כה בדרך ליעדה. דקות לאחר מכן נחת בוריס בנמל התעופה של לונדון ועבר את ביקורת הגבולות כמי שהגיע בטיסה רגילה וישירה מפריז. בדוכן העיתונים בנמל התעופה הלונדוני קנה גליון של המהדורה האירופית של ה"ניו יורק הראלד טריביון". אותיות קידוש לבנה בישרו ל־קוראים כי "הוששים מפני כניסת טרוריסטים ציוניים לאנגליה. שמירה קפדנית על נמלי התעופה". עזר, פול ובוריס החלו סורקים מקומות שונים בלונדון ובסביבתה בחיפושים אחר ברקר. אולם ה־גנרל לא נמצא. לאחר מכן החלו "מטיילים" ליד בסיסי צבא ואף ליד ביתו הכפרי של האישי. הנידון למות לא אותר.

## כשלון המבצע

בוקר אחד בשוב בוריס למגורי הסטודנטים, פנתה אליו מנהלת הבית והודיעה לו ש"ישנם כמה

בוריס סניור המריא מלונדון ל־פריז.

בבירת צרפת שהה שלושה ימים ולאחר מכן הגיש תוכנית טיסה ללונדון. הטיסה אושרה והוא המריא מפריז, כשהוא נוחת בדרך בשדה פנימי בינוני בנובל.

היה זה ביום א', אנשים רבים היו בשדה ומטוסים לרוב נחתו והמריאו. כשנחת מטוס האוסטר ניגשו אליו חמישה "סקרנים", להתבונן במטוס החדש, ביניהם אליהו ללקין, ציפורה מזכירת אצ"ל בפריז ו"ואל". תוך דקות המריא סניור משדה נובל כשעל הקרקע ארבעה בלבד... "ואל" ישב באוסטר הממריא.

תוך זמן קצר גראו מימי מיצר למגש לפני המטוס וזמן לא רב אחרי כן היו כבר מאחוריו. בהעדר אמצעי הניווט המשוכללים של ה־יום, לא היה זה קל לאתר אותו שדה זעיר ליד קנטרברי, אך ל־בסוף נמצאה הנקודה והאוסטר נחת בין צמרות העצים הגבוהים. "ואל" פתח את הדלת וזינק החוצה. ליד השדה נחתה מכונת ובה זוג צעירים — עזר ויצמן ו־

האנגלית שבפיו מתובלת היתה ב־מבטא סקוטי חריף... הוא התאים לתפקיד.

הבעייה היתה כיצד לבצע את גור הדין על אדמת אנגליה וכיצד להבריח את יואל מפריס ללונדון ללא ידיעת האנגלים. סניור הגיש הצעה מפורטת בנושא זה והצעתו נתקבלה. בכסף שסופק על ידי האצ"ל קנה בוריס מטוס אוסטר חדיש במחיר אלף מאתיים וחמיי שים לירות שטרלינג (!). למטוס הוענק השם "נוקי", מלשון נוק־ליוס (גרעין באנגלית). עזר ובוריס ראו בו גרעין לחיל האוויר העתידי.

על מנת לא לעורר חשד יצא הטייס במטוסו מספר פעמים לא־רופה ושב לאיים הבריטיים. בין טיסה לטיסה היו בוריס ועזר יוצאים לסיורים במכונת, בתורם אחר שדה נוח לנחיתה, אשר ימצא בנתיב שבין נמל התעופה של פריז לבין זה של לונדון.

לבסוף אותר מקום מתאים: שדה קטן מוקף עצים גבוהים ליד קנטר־ברי.

היה זה ביום חמישי בשבוע.

שוטרים בחדר". בראש השוטרים בחדרו עמד המפקח דיאל, הממונה על חיק הארץ ישראלי בסקוטלנד יארד.

סניור נחקר על טיסותיו לפריז. סיפורו עליאודות ידידים בפריז לא שיכנע את חוקריו ומעקב בלתי פוסק הוצמד אליו.

הזהירות שבה נקטו אנשי האצ"ל היתה מרובה ובהקשר זה מעניין לציין שמהמעיל שמסר בוריס ל-"יואל" הוסרו כל סימני הזהוי של היצרן ושל התנות. בשלב זה הוחלט כי בוריס יעזוב את לונדון הואיל והוא בבחינת "שרוף". ה"אנגלים עצמם לא ידעו אם להניח לו לצאת מהמדינה. לבסוף גשלה רשיון הטיס שלו, המטוס נמכר בהפסד חמישים לירות שטרלינג ובוריס נסע לפריז. כעבור זמן הגיע לפורטוגל ומשם חזר לדרום אפריקה.

ברדתו מן המטוס ביוהנסבורג, שאלוהו השוטרים בהערצה גלויה מה עולל בלונדון, אנשי הגבולות ביוהנסבורג סיפרו לו כי היה מבוקש בכל רחבי אירופה ודרום אפריקה.

בינתיים עלו האנגלים גם על עקבותיהם של פול ושל "יואל". השניים גורשו מאנגליה.

אומת העולם מחליטות על חלוקת ארץ ישראל, תוכנית החלוקה מוצגת קבל עם ועולם, המתה גובר והולך. בוריס סניור רוכש מיד כרטיס טיסה ומגיע ארצה. עזר ממתין לו בנמל התעופה בלוד והשניים יוצאים מיד לחיפה. בוריס מתגורר יומיים בבית מש"פחה ויצמן ואחר כך עובר לתל-אביב. הוא נפגש עם מנחם בגין ומנהיג האצ"ל מיצע לצוער ל-התגייס להגנה ולשירות האוויר. במשרדי קלוב התעופה ברחוב מונטיפיורי 15 רושמים טייס נוסף — בוריס סניור. בבית פעילי ה-הסתדרות מתרכזים הטייסים כולם — שמונה במספר...

בין הבהורים: משה קרן (קנר), אשר שירת כטייס בחיל האוויר הרוסי ואדי כהן מדרום אפריקה אשר כעבור מספר חודשים מצא את מותו בפעולת המסרשמיטס

הראשונה, מעל הטור המצרי ב-מבואות אשדוד.

בשדה דוב משמש אהרון דמו כקצין המבצעים של הקלוב ואלכס זילוני הוא מפקד שירות האוויר. הטייסים, ביניהם בעלי נסיון תעופתי בן... 15 שעות טיסה, אך גם בעלי 700 שעות ויותר, החלו מיד בפעילות מבצעית. מצבת ה-מטוסים של קלוב התעופה (או שירות האוויר, אם תרצו) כללה אוסטר, שני מטוסי טייגרמות, טיילורקופט אחד ו-13 T.11. מד תוצרת פולניה.

תחילת הפעילות התבטאה בטיי

טייס אף הוא. חמוש במקלע ברן. הטייגרמות ליווה אוסטר ובו תח-מטוס לישוים הנצורים. בעוד האוסטר מטיל את התחמושת אמור היה הברן של אלי להניס את ה-ערבים.

— כשהתקרבו לשדה, נזכר בוריס. לא היה זכר לערבים, השטח היה נקי. התחמושת הוטלה בתחומי הכפר, אך בחלקה הגדול היא ניווקה מן הפגיעה בקרקע. רק מאוחר יותר התקינו אנשי הכפר משטח מכוסה צמיגים אשר מנעו את התרסקות המטען.

## פִּדְאָט יְהוּדִי חול טייסים מצריים

יום אחד טס בוריס ללוד, להביא דלק לשדה דוב. מדים לא היו, כמובן, הטייגרמות עצמו לא נראה הדור במיוחד ובוריס לבש חולצה משובצת פשוטה.

לאחר שחלף מעל יהודיה, משם נפתחה עליו אש, נחת בלוד. כש ירד ממטוסו ראה מולו מטוס ביצ'קופט 18, ממוכשר ומודרני וגופו מצוחצח להפליא. ליד המטוס עמדו שני טייסים מצריים הדורים בלבושם. סממנים היצוניים היו תמיד הנקודה החזקה של המצרים. — הרגשתי בזילוזל שבעיניהם.

היתה זו הרגשה בלתי נעימה, אבל ידעתי כבר אז שבאוויר אנחנו טובים יותר, אף בחולצה משובצת. בין התפקידים שהוטלו על ה-טייסים: הטסת אישים חשובים ממקום למקום. בוקר אחד נשלח בוריס להביא את משה שרת מלוד, לשם הגיע מארצות הברית.

— קיבלתי רימון סרק, נזכר בוריס סניור, ואמרו לי להשליך אותו לעבר הבריטים, אם אלה ינסו להתקרב אלי. התפוצצות הרימון היתה גורמת לרעש רב, אך לא לנזק ממשי. כשנחתתי בלוד ניגש אלי שוטר ובדק אותי. הוא הרגיש כי אני נושא עלי רימון, אך לא עשה דבר.

פעם אחרת יצא בוריס להביא את המהנדס נובומייסקי מים ה-מלח. כשנחת האוסטר נפלה על



בוריס סניור בעת שיחרורו מחיל האוויר ב-1952.

סות קישור לנגב, ופיטרול לאורך קו המים הדרומי, דרך רביבים, גבולות ובית אשל, שהיו נקודות הישוב היחידות בחלק הדרומי של הארץ. מדי יום השליכו המטוסים לישוים אלה עתונים, הודעות ש"נות וחפיסות שוקולד.

המבצע הממשי הראשון היה ה"חיפוש אחר קאוקג'י, מנהיג ה"כנופיות המפורסם. לקאוקג'י היה ג'יפ לבן וכך, בכל גיהה, הוקצה זמן גם לחיפושים אחר אותו ג'יפ ידוע, אך הוא לא נתגלה.

בתחילת 1948 התקבלה קריאת הירום מכפר עציון, לפיה מוקף הכפר בערבים והתחמושת אוזלת והולכת. עם אור ראשון יצא מטוס טייגרמות כשליד ההגאים בוריס סניור ואילו לפניו יושב אלי,

זמן מה לפני הנחיתה בלוסאקה אשר בזמביה נותק הקשר בין שני המטוסים. הראשון, שטייסו היה



**מטוס בוננזה של חיל ה-אוויר, בעל זנב הפרפר האופייני.**

בוריס סניור, נחת בלוסאקה ואילו השני בושש לבוא.

דאגה החלה מכרסמת בליבו של בוריס. את מחשבותיו קטעה קריאתו של עובד שדה התעופה, שי הודיע כי המטוס השני ביצע נחיתה אונס במסלול-החירום ליד נהר הז'מבוי, על גבול זמביה-רוזויה. לאחר שטייסו איבד את ההתמצאות במזג האוויר הגרוע. בוריס המריא מיד עם מכונאי במטוסו אל עמיתו התקוע.

כשנחת במסלול-החירום הסתבר לו כי מדפי הבוננזה התקוע אינם פועלים.

— לאחר התייעצות הוחלט כי אני אטוס ואביא חלקים במהירות האפשרית. בעת ריצת ההמראה זינקתי במהירות, עברתי את מחצית המסלול ולפתע הרגשתי שאני נעצר ושקוע בבזק עמוק מאד. גלגל החרטום שקע בבזק והפרופלר נתקע אף הוא בבזק ונשבר. היינו מיואשים כהוגן, כשאנו תקועים אי שם בעבי הג'ונגל, עם שני מטוסים.

— ידענו כי בסביבה מצויה תחנת משטרה. ואכן, לאחר שצעדנו כקילומטר וחצי הגענו לתחנה, שבה

לחוטמם של הדרום אפריקנים. באותה תקופה נכנס לשירות שכר מטוס מתוצרת בריטטול, אשר חלף קו הקדמי נפתח והוא יועד להעברת משאות כבדים, כגון מכונות.

— לא ידעתי להטיס מטוס מדגם זה. ניגשתי לטייס הראשי של החברה, נוצרי פיני, והלה הסכים לבצע את ההעברה. אחר כך, בי הירהור נוסף, נוכחנו לדעת כי הטיסה, אשר עמדה להערכך דרך סודן ומצרים, מסוכנת מדי והרעיון ננטש לחלוטין. המטוסים חזרו לבעלות הסוחרים היהודים. סניור ופלגי חותרים מעתה לביצוע רכש צנוע יותר ותוך זמן קצר נרכשים שלושה מטוסי פירצ'ילד, שני מטוסי רפייד, אנטון דרימנועי, שני מטוסי בוננזה ודמישה מטוסי דקוטה.

בדרום אפריקה נרשמת חברת תעופה חדשה, "ווסט אייר", שי יעודה קיום טיסות-שכר בדקוטות מדרום אפריקה, דרך פלטינגה, לי אירופה ובחזרה. המטוסים טסו ארצה, אחר שבו לדרום-אפריקה. שאר המטוסים (מלבד הדקוטות) נרשמו כמטוסי חברת התעופה "סן אפריקן איר צ'ארטר", שהיתה בעלות יהודית.

המשימה היתה להעביר מטוסים אלה ארצה, באופן שיגיעו לפני החמישה-עשר במאי, יום סיום מנדט הבריטי. שלושה מטוסי פירצ'ילד ומטוס רפייד יצאו לארץ ישראל, בנושאם סמלי חברת "סן אפריקן איר צ'ארטר". את הפיירצ'ילדים הטיסו יהודים בעוד זת הרפייד מטיסים טייס גווסט, שניהם נוצרים.

## **"בוננזה" בבוץ**

זמן מה לאחר מכן המריאו שני מטוסי בוננזה מיוהנסבורג. שני המטוסים נרשמו על שמות טייסייהם. הואיל ואלה האחרונים היו בני משפחות עשירות בדרום אפריקה, לא עורר הדבר חשד. הם שניים הצהירו על מטרת נסיעתם והודיעו כי הם טסים לטייל ב-אירופה.

הנוסע המיועד בהלה. המטוס שי-ראה היה מחוסר דלת ומתוכו הגיח בהור בלתי מגולח ולבוש, כמובן, חולצה משבוצת. נובומייסקי חשש לעלות למטוס ופחד כנראה עוד יותר בזמן הטיסה. אף על פי כן הגיעו השניים בשלום לתל-אביב.

## **רכש - בכל מחיר**

בחודש פברואר 1948 מחמר היה מצב בארץ. הבריטים עומדים לעזוב והמלחמה בלתי נמנעת. כוח אוירי, אפילו קטן, עשוי לשנות את תוצאות המערכה. לבוריס נמסרת המחאה פתוחה כשההוראה היא כמה שיותר טייסים ומטוסים וכל זאת במהירות האפשרית.

בהגיעו לדרום אפריקה נציג בוריס מכתב המלצה מקלוב היתעופה, בו מתבקשים כל הגופים הנוגעים בדבר לסייע למציג היתכתב בכל אשר יבקש. בפדרציה הציונית נדהם סניור כשמראים לו אירגון מופתי של מחלקות, על אלפי חייליהן היהודיים המוכנים לצאת בכל רגע לארץ ישראל.

בין השאר הוצעה לבוריס גם צוללת. הבעייה היתה איזשהי ביצוות מתאים. בידח עם יואל פלגי, נציג ההגנה, החל בוריס בודק היכן יוכל לרכוש מטוסים וכיצד ניתן להעבירם לארץ על אף האמברגו על יצוא כלי נשק לאזורנו.

— יום אחד נודע לי כי חמישים (!) מטוסי פ-40 קיטיהוק במצב טוב עומדים למכירה פומבית. שכרתי מטוס סטנה ויצאתי עם מכונאי לקימבולי, ליד יוהנסבורג. כל המטוסים חנו בשטח, שמורים היטב ולידם קבוצה גדולה של סוחרים שהתעניינו ברכישתם.

הסוחרים היו כולם יהודים ואיכשהו הם הבינו שאנחנו מעוניינים בכלים על מנת להעבירם לארץ ישראל. מיד ניגש אחד מהם אלי והודיעני כי הקבוצה ההליטה לרכוש את המטוסים ולהעניקם לנו. בעיית הרכישה נפתרה. תעה נותרה הבעייה הגדולה מכולן — כיצד להעביר צי אוירי כזה מתחת

לפתע ניצנוץ מן הקרקע. הזיכרון אומר לבוריס כי זהו אחד המבנים של גבולות וכמה דקות טיסה משם מתגלה ניר עם.

## להפיל את ה.בוננזה

בניר עם מוצבים שני לוחמים צעירים, עזר ויצמן ואלי, שניהם אנשי טייסת הנגב. אל הישוב ה' מבודד, הנתון בסכנה יום-יומית מתקרב לפתע מטוס בלתי מזוהה. המופיע מכיוון מצרים. ככל שמתקרב המטוס גוברים החשדות בלב אנשי המקום. מה מחפש, לעזאזל, מטוס זה, הצבוע בצבעי אדום ו' כסף עזים, באיזור זה? הואיל והמטוס מגיע מדרום, ממצרים, ופניו צפונה, מחליטים להפילו. אך כאשר כלי הטיס הקטן פותח ב' הנמכה, מתחיל ויכוח ממשי אם לפגוע במטוס אם לאו.

פקודת "נצור אש" מסירה כל ספק ביחס להחלטת המפקדים. זו מטוס יורד וגלגליו נוגעים במס' לול, חיילים מסתערים ומקיפים

עם ססיל. בחרטום הוחלפו התפקידיים. ססיל וולפסון יצא במטוס נוסעים רגיל לאתונה. בעוד בר ריס סניור מתרומם משדה התעופה של חרטום כשהוא אוחז בהגאיו של מטוס הבוננזה.

מחרטום טס הבוננזה לוודי חל-פה, על גבול מצרים-סודן, ומשם ללוקסור (בסיס האויר המצרי ה' דרומי ביותר שהושמד במלחמת ששת הימים). בלוקסור בילה בוריס את הלילה ובבוקר בעוד מתדלקים את מטוסו, פתח בשיחה עם אנשי המקום.

לשאלותיהם השיב כי יעד טיסתו ביירות ואו גלשה השיחה לנושא הפוליטי ה"חם". המצרים דיברו על היהודים בפלסטין ולאורח לא נותרה ברירה אלא להסכים עימם כי אכן צריך לגרש את היהודים מארץ ישראל.

בשבעה במאי מצטרף בוריס אל היהודים "המועמדים לגירוש" בארץ ישראל. לביירות לא הגיע כמובן לעולם. לאחר טיסה ממור שכת מעל המדבר ההדגוני נראה

היו מוצבים שוטרים כושים בלבד. היינו רוצים, שכבנו על הריצפה בתחנה ונרדמנו, על אף היתושים הטורדניים.

עם בוקר, שכרו השניים טנדר וחזרו אל המטוסים. פילים וקופים הסתובבו בין המטוסים, אלה בשא' ננות ואלה בחדות שובבותם.

החבורה יצאה בטנדר אשר ב' רשותה לסולסברי ברודויה והועיקה את אנשי חברת בוננזה. סוכני ה' חברה חילצו את המטוס הראשון ובוריס הטיס חזרה לדרום אפריקה. אך מטוסו של בוריס היה אבוד, והוא הזמין מטוס חדש.

בינתיים לקה סניור במלריה, כנראה עקב אותו "ליל יתושים" בתחנת המשטרה. משהחלים, שב לתיכונן הברחת המטוסים, אולם עתה היו עיני משטרת דרום אפריקה פקוחות לרווחה. לפיכך, המריא מטוס אחד לארץ ישראל, בעוד מטוס שני, מוטס על ידי ססיל וולפסון, יוצא לחרטום, בירת סודן. בוריס יצא אף הוא לחרטום בטיסה מסחרית רגילה ושם נפגש

ספיטפיירים של חיל האויר בעלי מיכלים נתיקים של משרשמיט, בחנייה ביוגוס-לביה, בדרכם מצ'כיה לארץ. לא כל המטוסים הגיעו לתעודתם.





כזכור, היו במשלוח גם שני מטוסי רפיד. השני שבהם נתקע בקהיר לאחר שהמצרים עיקלו את תו עם פרוץ הקרבות. מאוחר יותר נמכר המטוס לירדנים ושרת נ"חברת התעופה הירדנית.

יום אחד חדר לשטח ישראל מטוס ירדני אשר טס מכיוון מצרים לעבר הירדן. המטוס יורט בי באר"שבע. בבדיקה הסתבר כי הוא מוביל ארגוני אפרסקים לירדן, ובי בדיקה נוספת התברר כי זהו אוו"ט מטוס הרפיד שקנה סניור בד"רום אפריקה ואשר אותו החריי"מו המצרים בקהיר.

## „נוציא אותך להורג“

בינתיים המשיכו המטוסים ל"הגיע. האנסון נחת בשדה דוב ו"אחריו מטוסי הדקוטה. אלה האח"רונים יצאו להפצצה הראשונה על דמשק.

בספטמבר 1948 משתתף בוריס

תה כבר יוצא הבוננזה האדום" כסוף לסיור בנתיבי ירושלים -- בית מחסיר. לא נותר זמן לאמן טייס נוסף למטוס זה -- סיר ה"לחץ בפלשתינה-א"י איים להתפ"צץ.

ימים מספר לאחר מכן מגיעים המטוסים הראשונים מן המשלוח ה"דרום אפריקני. לאחר טיסה בנתיבי פתלתל וארון, שנועד לסלק חש"דות, דרך קהיר, רומא, אתונה ו"קפריסין לארץ-ישראל, נחתו מטו"ר סי הפיירצ'ילד והרפיד.

בנחות הפיירצ'ילד הראשון, יום "אחר הכרזת המדינה, יצא מן ה"מטוס טייס נוצרי מצוחצח, חבוש כובע ירקרק בעל נוצה. כשניגשו אליו הספיק אך לשאול אם "כאן זו מדינה של יהודים?" ובמקום תשובה שמע הטייס כי פוקדים עליו לרוץ. בטרם גמא את מאה המטרים הראשונים צללו מטוסים מצריים והטילו פצצותיהם על שדה דוב.

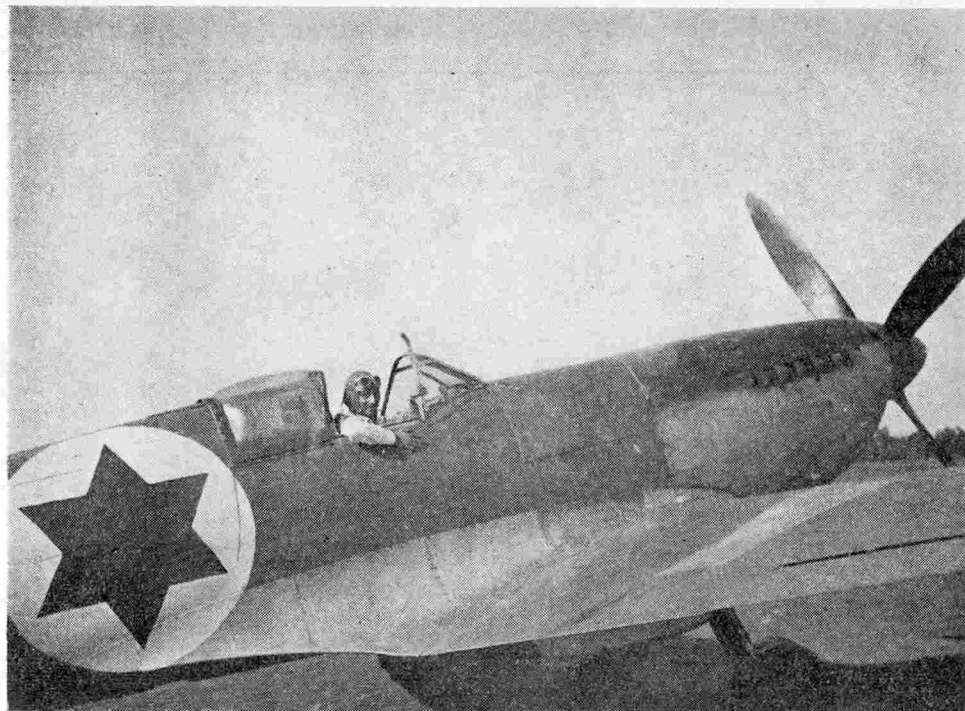
אותו ובידיהם „סטנים" דרוכים. מה גדולה הפתעתו של אלי א"ר שר ראה את בוריס יוצא מן המ"ר



מטוס הרפיד שהוחרם על ידי המצרים, נמכר לירדן ויורט אחר כך בבאר שבע... הוא שב לכור מחצבתו.

טוס; הכל ידעו כי „סניור נמצא בדרום אפריקה". עוד באותו יום משלים המטוס את המסע לתל-אביב וזמן קצר מאד לאחר הנח"י

בוריס סניור בתא הספיטפייר, לאחר פעולה בדרום הארץ. אגב, מטוס זה הורכב בארץ מגרוטאות ומחלקי מטוסים אחרים.



לאחר שהוטסו לאתונה ונחקרו שוב, הורשו מודי ובוריס לחזור לישראל. המטוסים הופקעו על ידי היוונים. אחד מהם התרסק בשירות חיל האויר של יוון, השני החוזר לישראל במועד מאוחר יותר.

הורוע האוירית של צה"ל החלה מתגבשת. בוריס שירת עוד מתחילת מלחמת השיחרור כמפקד טייסת בשדה דוב.

מה היתה אז דרגתו של מפקד לא ידע איש. כל מפקד בחר לעצמו את מספר הסרטים שנראה לו מתאים, והצמידם למדוי אחר כבוד. חיל האויר המתפתח שיגר את קבוצת הטייסים הראשונה לקורס טיס על מסרשמיטים. בקבוצה ה שניה יצא גם בוריס להשתלמות. כשחזר המשיך לשרת כמפקד, אחר כך עבר לתפקידי מטה שונים.

ב־1952 השתחרר בוריס סניור משירותו הפעיל. בדרגת אלוף־משנה, כשתפקידו האחרון ראש מחלקת אויר.

את פעילותו האוירית לא הפסיק. הוא משמש כיום כיו"ר קלוב התעופה והוא בעליו של מטוס דו־מנועי לא קטן.

היום, עם מטען של אלפי שעות טיסה, טס בוריס סניור לחו"ל לימים עתים קרובות כשהוא מטיס את מטוסו שלו. בימינו הטיסה נעימה יותר, אינה הרת סכנות ומן הסתם גם פשוטה יותר. המכשירים מסייעים במידה רבה לחושינו של ה־אדם. ככלות הכל, לאחר אלפי שעות טיסות מבצעות מותר גם לאחד ותיק כמו בוריס סניור ליטוס סתם כך להנאה...

נלקחו לחקירה. בוריס עורר חשד. הוא היה עטור זקן עבות, דרכון דרום אפריקני על שם בוריס סניור ותעודת זהות ישראלית על שם דניאל ענן, סוכן נסיעות. נוסף לכל אלה נשא עמו גם וויזה צ'כית... כאילו לא הספיקו כל אלה, נמצא

גם קטע מן המפה שזרק בוריס לפני הנחיתה. לרוע המזל, נתעס אותו קטע בהגה הגובה. לאחר ש־עיינו במפה, ראו היוונים כי נתיב הטיסה יוצא מיוגוסלביה לעבר הים־התיכון. הם חיברו אחת ועוד אחת והתוצאה: בוריס סניור, קומנדר ניסט, שבא מיוגוסלביה לעזור לי־מורדים הקומוניסטים ביוון, ומורד קומוניסטי דינו — לעמוד מול כיתת יורים.

היוונים לא חמדו לצון, היי סניור היו בסכנה מוחשית, אך מזלו הטוב שוב התייצב מאחוריו.

ב־1943 התארח בביתו בדרום־אפריקה טייס יווני, ג'ורג' לגודי־מוס שמו. מה עלה בגורלו, זאת לא ידע בוריס. הוא סיפר לחוקריו כי הכיר את לגודימוס וביקש לברר אם הוא חי ואם כן אולי יוכל לבוא לזהותו ולהעיד כי אינו קומנדר ניסט. לגודימוס הוטס במיוחד מי־אתונה, כשנכנס להדר בו ישב בוריס, נשאל אם הוא מכיר את ה־בחור.

התשובה היתה: "לא". בוריס הזכיר לו את הביקור בי־ביתו שבדרום אפריקה ואת העובד דה שמאז גידל זקן ומשום כך קשה להכירו. כשנשאל שוב אם זה ה־בחור שהכיר, השיב היווני בחיוב ובבטחון מלא.

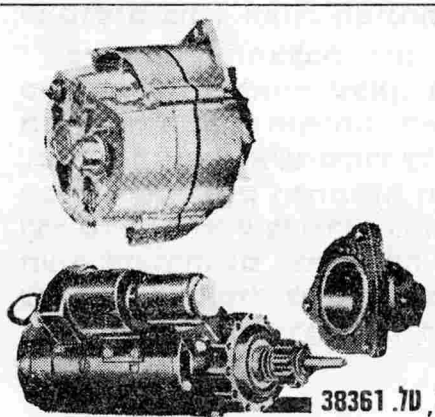
בהטסה הראשונה של מטוסי סניור־פניור מצ'כיה לישראל. שלושה בלבד מתוך ששת המטוסים הראשונים הגיעו ליעדם.

המטוסים יצאו מצ'כיה ותחנתם הראשונה היתה לחניית ביניים בי־טיטוגרד ביוגוסלביה. מטוס אחד התרסק בנחיתה. מהעיר טיטוגרד המריאו חמישה "ספיטים" ביטסה ישירה לישראל, כשאל כנפי ה־מטוסים מחוברים מיכלי דלק נתיקים של... מסרשמיטים. הרכבת ה־מיכלים היתה בלתי מוצלחת. בין רודוס לקפריסין הודיע מודי אלון ז"ל כי הדלק אזל במיכליו והוא נאלץ לחזור לרודוס. במוחו של בוריס חלפה המחשבה מה יקרה למודי; קרוב לוודאי שיעצר. משיעזור מן ההירהור הקצר חשכו עיניו. מדי־הדלק שלו אף הוא היה כי המיכלים ריקים.

דיווח למוביל ואחורה פנה אחרי מודי לרודוס. לפני הנחיתה קרע בוריס את המפות שהיו במטוס וזרק אותן מן התא החוצה.

הנחיתה היתה פשוטה, אך בשדה לא נראתה נפש חיה. אחרי זמן מה ניגש חייל מחיל האויר היווני ו־שאל את שני הטיפוסים המוזרים מה הם מחפשים. בשפת ידיים ו־סימנים הוסבר לחייל כי המטוסים זקוקים לדלק. החייל סבב על עקביו, וכחלוף עשר דקות התייצבה מול שני הטייסים מחלקה שלמה עם רובים דרוכים.

ביוון התנהלה אותה עת מלחמת אזרחים. יוגוסלביה נמנתה על ה־מדינות שתמכו בקומוניסטים ה־מורדים. מודי ובוריס הופרדו ו־



**יהודה גרינולד**  
**חידוש ולפוף: עוגנים, דינמות**  
**אלטרנטורים, מתנעים ובנדיקס**

ת-א, יצחק שדה 34/36, 38361 טל



קיום הקשר עם יישובים מנותקים במלחמת השיחור, היה אחד תפקידים העיקריים שנטלו על עצמם, תחילה „שירות האויר“ ומאוחר יותר חיל האויר. משנותקה ירושלים מן השפלה, על-ידי חסימת הכביש היחיד שהוביל אליה, באמצעות מחסומים, מוקשים והמוני ערבים שארבו משני צידיו, התעורר צורך דחוף בהקמת מינחת למטוסים בתוך העיר. המינחת הוקם בעמק המצלבה.

כיום עמק המצלבה הוא גן נאה ורחב ידיים, הידוע בשם „גן סאקר“. קשה לתאר שכאן, במקום זה, השתרע בתקופת מלחמת השיחור מסלול הנחיתה החיוני, ששימש את ה„פרימוסים“ של „שירות האויר“, אשר שמרו על הקשר עם ירושלים הנצורה. המטוסים הביאו דואר, נשק ותחמושת והעבירו אישים שונים אל העיר וממנה. דרך שדה זה הגיע בן גוריון לחוג את חג הפסח של שנת 1948 עם חיילי העיר הנצורה. גם יצחק שדה („הזקן“) נחת בו, ליטול את הפיקוד על מבצע „יבوسی“ לטיהור מבואות העיר. אחד הפרימוסים שנחתו בשדה הביא את מרגמת ה„דוידקה“ המפורסמת על פגזיה, לצורך אותו מבצע.

## מאת מאיר כהן

קביעות פעמיים שלוש בשבוע ור העבירו כמויות קטנות של תחמוך שת ונשק חיוני. עד כאן סיפורו של דוב יוסף.

### מרו"ם ומג"ש

האחראי למסלול מרו"ם היה יהודה לבנון. הוא מספר כי ההחלטה על סלילת המסלול נפלה ב־חודש אדר תש"ח. מאיר בן, קצין ההנדסה של הטיבת ירושלים, חטיבת "עציוני", הפקיע מכבש דריים כים ממחלקת העבודות הציבוריות של ממשלת המנדט ושלחו עם קורמץ פועלים לישר את השטח שב־עמק המצלבה. להכשירו לנחיתת מטוסים קלים. מכבש פועל על דלק — ודלק באותם ימים היה יקר מפור. כאשר אול הדלק ב־מכבש "גויס" פה נפט ממטבח ה־פלמ"ח, חטיבת "הראל" המהוללת. התנאים במסלול היו פרימיטיביים ביותר. במרו"ם לא בוצעו כמעט נחיתות לילה, לא היו בו כל מתקני תדלוק ואפילו שק־רוח לא היה בשבועות הראשונים להפעלתו. נסיון קודם (שהתבטא ב־ראיית סרטים בנושאים תעופתיים), הזכיר לו, לימודה לבנון, את הצורך בהצבת אמבולנסים ומכונית כ־בוי אש במצב הכן ב־שדה". אכן, האמבולנס לא ביונו את זמנו לריק. צלפי בית שאהין הצליחו לפגוע במספר סקרנים אשר התגודדו ב־צידי המסלול. כדי להרחיקם הונעקת כיתת מ"צ (משטרה צבאית), אשר הקיפה את המטוס כל אימת שנחת.

"זכר תצלומי הנחת מטוסים על גבי נושאות מטוסים, גרם לי להענין ולהתייבב במרכז המסלול." מספר יהודה לבנון. "ניצבתי מיל המטוס שנחת וכיוונתיו בתנועות ידיים כסימן לכיבוי המנוע. אט אט למדתי להניף את פרופלרי העץ בעלי שני הלהבים וקריאות, קוג־טקט, 'סט', 'ואוף' יהדהדו באייר." בינתיים הלך ונסלל מג"ש, הוא מסלול גבעת שאול, השכונת הק-

הצטרפה לקורס הטיס, סיימה אותו בהצלחה, שבה לישראל ביוני 1948 ונפלה בירושלים.

עמנואל רוטשטיין, שכונה "עמה", נולד בתל־אביב. בנערותו עבר קורס מ"כים בגדג"ע. עם הכרות המדינה נמצא בארה"ב לרגל לימודים, התנדב לקורס הטיס של הגב' אליגור רודניק. לאחר שסיים את הקורס בהצלחה חזר ארצה והספיק לטוס כחודשיים, עד אשר נפל על הגנת ירושלים.

על הקמת שדה מרו"ם כותב דוב יוסף, ששימש באותה תקופה כמושלה של ירושלים ומאחר יותר כיהן כשר האספקה והקיצוב, בספרו "קריה נאמנה": "טייפין טיפין של מזון הגיעו בדרך האויר לאחר שהצלחנו לסלול רצף עת נחיתה בעמק שמערב ל־רחביה. העבודה נעשתה על ידי חציבת חלק מהמדרון וסילוק העפר והצורות לתוך הנחל. השתמשנו בדהפור ולידו עשרות אנשים ש־סילקו את העפר למלא את הנחל ולהרחיבו. לאחר מכן יישרו את הקרקע והקשוה על ידי מכבש דרכים והרסבה. הרצועה לא היתה ישרה כל צרכה מחמת צורת השטח והקשיים ביישור מוחלט והתרוממה במקצת מדרום לצפון. ארכה הגיע ל־300 מטר בערך ורחבה ל־25 מטר בלבד, אבל אפשר היה להשתמש בה לנחיתת מטוסי פייפר. בשעת הדקה יכלו טייסים מאומנים לנחות גם במטוסים גדולים יותר. הקימונו מדור איתות שניסה, ללא הצלחה יתירה, לקיים קשר אל־חופי עם המפקדה בתל אביב. מחמת העדר ציוד מספיק, היה קשר זה רופף עד מאוד. לא היה כל קשר מהקרקע למטוס שבאויר והטייס היה נאלץ לנחות על פי סימני הדרכה מהקרקע ובלילה ב־עזרת מנורות ולהבות.

"פעם נתקבלה ידיעה שמטוס עזב את תל אביב לאחר שקיעת השמש. מאחר שעוד לא היו סידורי תאורה מתאימים נדרשו בעלי הבתים שבסביבה לספק מנורות שבהם הואר נתיב הנחיתה בדרך פרימיטיבית. מטוסינו באו ללא

המטוס הראשון של שירות אויר שנחת בשדה זה, ביום שישי ז' בניסן תש"ח (16.4.48), היה טייגר מות. טייסו היה פנחס ("פינייה") בן פורת ז"ל, יליד ירושלים ימ־חלוצי הטיס בהגנה, שנספה באסון מטוס אל־על שהופל בשמי בול־גריה בשנת 1955 ואשר הוא היה קברניטו.

המסלול היה מסוכן: הוא נסלל בעמק צר בין גבעות תלולות, שזרמי רוחות נשבו בו בעז. גם הגישה למסלול וההמראה ממנו היו מסוכנות, מפאת הצלפים הערייבים בגבעת שאהין בשכונת קט־מון, שפתחו באש על כל מטוס שהתקרב למינחת או המריא ממנו. אף על פי כן, דעת הטייסים היתה כי השדה הוא הפחות מסוכן מבין המנחתים שהוקמו באותם ימים בישובים מנותקים, כמו כפר עציון או בן שמן. צחוק הגורל הוא שדווקא שדה זה עלה בחייהם של שני טייסים. היה זה בשלושה באוגוסט 1948: מטוס אוסטר ובו שני טייסים נפל והתרסק לאחר ההמראה משדה מרו"ם (ר"ת ל־מינחת רחביה־מצלבה) כפי שנקרא השדה. מקום נפילתו היה בדיוק המקום בו שוכן היום משרד האו־צר, בבנין מס' 1 בקרית הממשלה, לא הרחק מבנין הכנסת.

### זהרה ועמנואל — שני הראשונים

שני הטייסים היו זהרה לביטוב, בת העשרים ואחת ועמנואל רוט־שטיין בן העשרים וחמש. זהרה היתה בוגרת קורס הטיס המפורסם של הגברת רודניק בארצות־הברית. עם סיום לימודיה בביה"ס התיכון הצטרפה לשורות הפלמ"ח, שות־פה במבצעים קרביים, השתתפה בפיוץ גשר היוני ונפצעה בעיניה. לאחר מכן נסעה לארה"ב, שם

מעל העיר העתיקה בערך בחצות הלילה של ה-26/25 במאי והלוחמים ידליקו באותו זמן מדורות סביב אחת מחצרות הבתים. לרוע מזלנו נתאחרה ההמראה בלמעלה משעתיים, בגלל קילקול במטוס. משהמראנו לבסוף, הצטרף אלי ברפיד הדרומני גם מתי סוקניק ז"ל, שהכיר היטב את ירושלים. חשבנו כי אם יחששו הלוחמים ל"דליק את המדורות 3 שעות לאחר הזמן שנקבע, בהשכם את מטוסנו למטוס אויב, יוכל מתי למצוא את המקום לבדו. הסיכויים למציאת המקום הזעיר שנועד להצנחה היו קלושים, אך לא יכולנו לדחות יד תר את הטיסה כי לוחמי העיר העתיקה שיוועו לנשק.

„כאשר המראנו היתה השעה כבר 3.15 לפנות בוקר. היה ליל ירח בהיר והטיסה לירושלים עברה ב"שקט.

מתי הנחה אותי לסביבות המדקום, אך לזהות אותו לא הצליח בשום פנים. אחרי שהגנו מספר פעמים, ראינו את המדורות מתחילות לבעור אחת אחרי השניה סביב הצד מכוונסת בין גושי הבתים העתיקים.

„הנמכתי טוס עד לגובה של 20 מטר לערך, וניסיתי את מזלי בהצנחת חבילות הנשק לתוך חצר ש"נראתה לי בגודל של קופסת גפרורים, עברתי המש פעמים מעל (המשך בעמ' 209)

שבהמריאו חזרה התרסק ובו ניסו פו זהרה לביטוב ועמנואל רוטי שטיין. הארכת המסלול בכמה עשרות מטרים איפשרה הנחתתו בפעם הראשונה של מטוס דרומני דודי כנפי מדגם דרגון רפיד, המטוס „הגדול" של חיל האוויר בימים ההם. ליחידה הוטבע סמל מיוחד, שהוענק לכל אנשיה.

עם פריצת „דרך בורמה" בזמן ההפוגה הראשונה, התמעטו והלכו הנחיתות במרו"ם. העבודה במג"ש פסקה וירושלים חדלה להתקיים כ"בסיס" על מפת חיל האוויר הישראלי הצעיר וזאת לאחר שירות קצר ונמרץ של אחד-עשר שבועות.

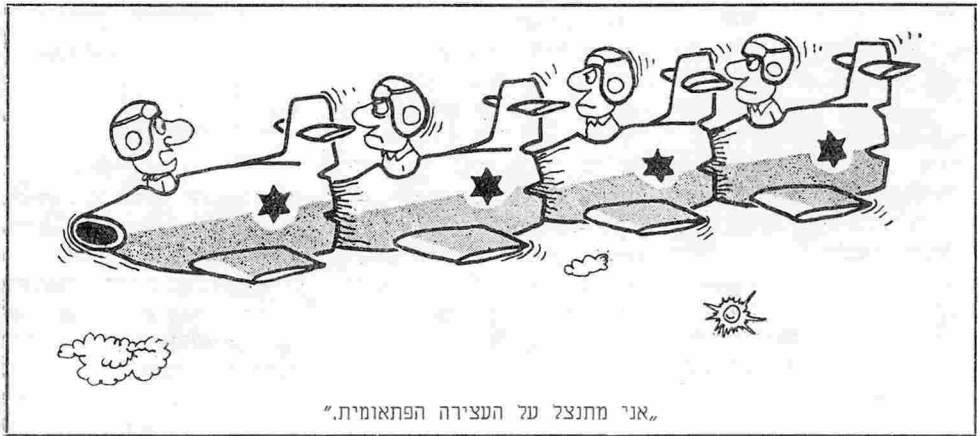
### הצנחת נשק לעיר העתיקה

ירושלים העתיקה היתה נתונה ב"מצור בתוך מצור". הרובע היהודי די שבועיר היה מנותק לגמרי מהעיר החדשה ומגיניו עמדו בגבול רחוק מול התקפות הערבים. בסוף חודש מאי 1948 נתקבל מהרובע שדר נואש, בו נמסר שאם לא יובן או לרובע נשק ותחמושת, לא יוכל עוד להחזיק מעמד. הדרך היחידה להבאת הנשק, היתה הצנחתו לרובע. משימה זו הוטלה על אחד מראשוני הטייסים בחיל האוויר. להלן סיפורו: „נקבע כי ה"מטוס, שהיה מדגם רפיד, יגיע

טנה במבואות ירושלים. על ראש הגבעה נמצא שטח ישר, פחות או יותר ואותו יעדו למסלול נחיתה נוסף. אלא שאף הוא היה גלוי לעיני האויב ותותחניו שבנובי סמואל. פגזים נחתו על מג"ש עוד בטרם הופעל והתהומות הפערות בצידו הדרומי (מחצבות אבן נטור שות), העלו חששות כבדים בדבר יעילות השימוש בו. אכן, רק פעם אחת ויחידה טעם מג"ש טעם נחיתת מטוס. היה זה כאשר טייס בשם געתון הנחית עליו את מטוסו הקל ובגס לא התרסק.

„ניהול מרו"ם הפך להיות מסור" כך יותר ויותר ומעבר ליכולת בני צוענו של אדם אחד, כותב יהודה לבנון. „הגענו לשש נחיתות ביום ואפילו לשני מטוסי על הקרקע ב"עת ובעונה אחת!" כעבור שלושה שבועות הוחלט על הקמת יחידת „חיל אויר ירושלים". בראשה ה"עמדו קיט ביצור, יהודי יוצא א"גליה, ששירת ב"ר.א.פ. ויחזקאל שרם, פקיד מחלקת התעופה האווירית בממשלת המנדט.

זמן קצר לאחר הקמת היחידה, נחת דוד שפרינצק במרו"ם ושבר את הפרופלר של מטוסו. הוא נה"רג מאוחר יותר יחד עם מתי סוקניק (אחיו של יגאל ידין) במטוס אוסטר שהופל באש ב"מ מעל לים, בעת שיצא לפעול נגד אונייה מצ"רית שניסתה להרעיש את תל"אביב. לאחריו נחת אוסטר אחר,



„אני מתנצל על העצירה הפתאומית."

# השנתית



שהוטלו על פאלוג'ה הגיע לאלף, בערך... האויב חילק את פצצותיו בכל פינותיה רר קצוותיה של פאלוג'ה... מטוסי האויב השר מידו את משאבת-המים אשר תוקנה בשבוע שעבר...

בהפצצת פאלוג'ה השתתפו כל סוגי הי מטוסים שהיו מצויים אז בידי חיל האוויר. בנובמבר צורפו לגף 35 עשרה מטוסי האר-ווארד, שהופעלו כמפציצי-צילוח וגרמו נזקים רבים לכיס הנצור.

המצור שהוטל על פאלוג'ה לא הביא, כאמור, לידי בניעת החטיבה המצרית המי מותרת, ועל-כן הוחלט לעשות — במסגרת הכללית של מבצע חורב — נסיון נוסף לחסל סופית את הכיס המצרי (מבצע חיסול).

הלחימה על הקרקע, במסגרת מאמץ זה של צה"ל לעקור סופית את הכיס המצרי בפאלוג'ה, מלווה היתה פעילות אווירית אינטנסיבית משני הצדדים. זו החלה מבי עיד יום, ב-27 בדצמבר אחר-הצהריים, שעות לפני פתיחת ההתקפה של מוחות אלכסנדרוני בגזרת עיראק-אל-מאנשיה. תמונה מוחשית על פעילות זו מצוינים היי

מבצע יואב הותקפה פאלוג'ה קשות מהאוויר. ב-24 גיחות הוטלו עליה 32 טון נזק פצצות. בן הותקפו גם הגזרות הסמוך מות לה, אלו של עיראק-אל-מאנשיה ועיי ראקסוויידאן.

לאחר מבצע יואב נותרה החטיבה הי מצרית שבכיס פאלוג'ה מוכתרת אולם סיורי בה בעקשנות להיכנע. יש אף לציין, כי הי כיתור על ידי מוחות צה"ל לא היה שלם ומדי פעם הצליחו המצרים להחדיר לתוך הכיס אספקה, גם מהאוויר וגם בדרך הקרי קע, כמתואר ביומנו של סיד טהא, מפקד החטיבה המצרית שבכיס-המיתור:

24 באוקטובר 1948: היום הגיעה שירה מי בית-לחם עם מטען של תחמושת וחומרים רפואיים, וכן כמות מסוימת של קופסאות שימורים. השירה, שמנתה 45 גמלים, הגיעה לפאלוג'ה על אפס ועל חמתם של היהודים... במשך שבועות אחדים ניסה חיל האוויר להביא את פאלוג'ה לידי בניעה. פעילות האוויר היתה יעילה למדי, כפי שמעיד יומנו של טהא:

19 בנובמבר 1948: הלילה האחרון היה קשה ואכזרי עוד יותר מקודמו... מספר הפצצות

לופייהמברקים בין מפקדתו של טהא בפא"ל  
לוג'ה לבין המפקדה הכללית של הכוחות  
המצריים, אותו יום, 27 בדצמבר 1948 :

שעה 11.45, פאלוג'ה למפקדה הכללית:  
הגיעו אלי מטסינו. לבואם של המטוסים  
היתה השפעה רוחנית עלינו. הם לא נכנסו  
לקרב עם האוייב בכלל.

שעה 12.45, פאלוג'ה למפקדה הכללית:  
אנו מבקשים סיור אויר כעת ובשעות הערב...  
אנו מבקשים שהאוויריה תפציץ את ריכוזי  
האוייב... יש לייחס לפעילות האויר חשיבות  
רבה לשמירה על עמדותינו.

שעה 16.15, המפקדה הכללית לפאלוג'ה:  
האוויריה תבצע מייד את אשר ביקשת.  
למרות ההכבחה לא הגיעו המטוסים  
המצריים לעזרת פאלוג'ה. לעומת זאת הות"ר  
קפה פאלוג'ה ביעילות על ידי מטוסי חיל  
האויר הישראלי, כפי שמצטייר מהמשך  
הילופי המברקים :

שעה 20.15, פאלוג'ה למפקדה הכללית:  
מטוסים הפציצו את פאלוג'ה ואת עיראק-  
אלימאנשיה. האבידות בפאלוג'ה: 17 פצועים.  
אחר הצות, חזרו ונשנו הפצרותיה של  
פאלוג'ה לקבלת סיוע אוירי.

שעה 01.15, פאלוג'ה למפקדה הכללית:  
נא לשלוח מטוסים השכם בבוקר.

שעה 06.30, המפקדה הכללית לפאלוג'ה:  
נשלח לך את מבוקשך, בעזרת האל...  
ואכן, הזניקו המצריים מיבנה לעזרת  
פאלוג'ה. באיזור הפעולה נתקל המיבנה בי  
שני ספיטפיירים ישראליים. התפתח קרב  
אויר, שתוצאותיו מתוארות בדו"ח הפעילות  
של מבצעי חיל האויר של צה"ל :

תאריך: 28 דצמ' 48

המבצע: ליווי  
המטוסים: 2 מטוסי ספיטפייר

זמן ההמראה: 07.17  
מטוסינו נתקלו במטוסי-אוייב מעל פאלוג'ה.  
הגף של האוייב כלל ספיטפייר אחד ר-4 או  
5 מטוסי פיאט. החל קרב-אויר, שנמשך עד  
לשטח דרומית-מערבית מרפיח. נראו פגיעות  
ב-4 מהפיאטים; אחד מהם נראה בוער. מטו"ר  
סינו חזרו לפאלוג'ה וחיפו על מטוסי האר"ר  
ווארד שהפציצו את פאלוג'ה.

ביוון שלא קיבל המפקד המצרי בפאלוג'  
ג'ה את הסיוע האוירי המבוקש, שוגר פניה  
נוספת :

שעה 07.45, פאלוג'ה למפקדה הכללית:  
שילחו את האוויריה עם שחר.

חרף הבקשה, לא הגיע כל סיוע אוירי  
לכוחות המצריים הנצורים. לעומת זאת חז'  
רו מטוסי חיל האויר הישראלי ותקפו :

שעה 08.55, פאלוג'ה למפקדה הכללית:  
9 אוירונים תקפו את פאלוג'ה בשעה 0800.  
הטילו פצצות וירו במכוונות-יריה שלוש  
פעמים.

שעה 09.35, פאלוג'ה למפקדה הכללית:  
היפלנו שלושה אוירונים של האוייב, אחד  
אני בטוח.

למעשה, לא הופל אף אחד מן המטוסים  
הישראליים שתקפו. פאלוג'ה הוסיפה לת'  
ביע סיוע אוירי :

שעה 09.40, פאלוג'ה למפקדה הכללית:  
אין לאוייב תותחים נ"מ סביבנו. אנו מבק'  
שים את האוויריה שתורוק בפאלוג'ה תחמו'  
שת ככל שתוכל... עבר זמן רב מאז קיבלנו  
הספקה בדרך-האויר... ריכוזים חדשים של  
האוייב דרומה לעיראק-אלימאנשיה. אנו  
מבקשים להפציצם מהאויר.

על בקשה זו התקבלה תשובה מעודדת:  
שעה 10.10, המפקדה הכללית לפאלוג'ה:

מטוסינו יצאו לסיור והורידו שני מטוסי או'  
ייב... אם נצליח להחזיק עוד יום כזה —  
בעזרת אלוהים — ננצח את היהודים בימים  
הקרובים.

הירייה על הפלת שני המטוסים הישר'  
ראליים היתה משוללת כל יסוד ושייכת  
לסוג הדיווחים הצבאיים אשר עוד ניתן  
יחיה להיתקל בו פעמים חוזרות ונשנות  
בעתיד. מכל מקום נשקלה האפשרות של  
שיגור סיוע אוירי :

שעה 12.30, המפקדה הכללית לפאלוג'ה:

אבקשך להודיעני מה המצב אצלך, כדי ש'  
יוכלו המטוסים לתת לך את הסיוע הדרוש.  
אולם, בסופו של דבר לא ניתן הסיוע.  
התקפת כוחות הקרקע של צה"ל על עיראק'  
אלימאנשיה נכשלה ופאלוג'ה דיווחה על  
נצחונה באופטימיות יתרה :

שעה 12.55, פאלוג'ה למפקדה הכללית: תודה  
לאל, יא באשי, נחלנו נצחון עצום. כ-500  
יהודים נהרגו אצלנו. היפלנו שני מטוסים  
ושניים הרצאו מכלל שימוש. אל דאגה, קווי'  
ההגנה משתרעים לבטח.

אופטימיות היתה גם תשובת המפקדה  
הכללית :

המפקדה הכללית לפאלוג'ה: יא סיד, מזל  
טוב. ימשיכונא היהודים בהתקפותיהם עליך.  
כדי שילמדו לקח, בעזרת האל, מידך ומידי  
גיבוריך. מזל טוב. הוכחת לי את מיטב הר'  
הוכחות שיכול מפקד להוכיח למצביאו.

הדיווח הבא מסייד טהא היה מאופק  
יותר. לציון מיוחד ראויה העובדה שעתה  
דיווח על הפלת מטוס ישראלי אחד, במקום  
שניים ושלושה שדיווח עליהם קודם :

שעה 15.00, פאלוג'ה למפקדה הכללית: התודה לאל, נחלנו נצחון... האוייב הושמד... נוסף על כך הופל מטוס יהודי אחד ושניים יצאו מכלל שימוש.

בתום הקרב על הקרקע תקפו מטוסים מצריים את מוצבי צה"ל מול עיראק-מאני'ה שיה (אליבטאטה בכינוי-הצופן המצרי):

שעה 17.05, פאלוג'ה למפקדה הכללית: אל-בטאטא הופצה, נמצאו בה 35 מכוניות ומשורייין. הפצצות שהוטלו פגעו ישירות ב-גייסות.

בתום היום דיווח טהא :

שעה 20.15, פאלוג'ה למפקדה הכללית: מטוסי האוייב תקפו 7 פעמים את פאלוג'ה ועיראק-אל-מאנשיה. אבידות פאלוג'ה 3

הרוגים. אבידות עיראק-אל-מאנשיה טרם נקבעו. הודו לאויריה על המאמצים שהשקיעו היום, כשהפציצו את אל-בטאטא בדייקנות רבה.

ניתן אפוא לסכם, כי בפעולת היסול נגד כים פאלוג'ה אמנם השיג היל האויר של צה"ל עליונות באויר, אפיו לא עלה כידו למנוע לחלוטין פעילות אווירית של הצד המצרי. אולם, אף התקיפות הנמרצות של המטוסים את כוחות-הקרקע המצריים, לא היה כהן כדי לבלום את התקפת-הנגד המצרי רית בעיראק-אל-מאנשיה, שגרמה לכשלון התקפת צה"ל.

סיפורו של עורד אברכנאל, "השלדג" הי מוכא להלן, מתאר את התקפות-הצליחה של מטוסי ה"הרבדר" על כים פאלוג'ה:



המחזה הזכיר לי את עבודתי ועבודת חברי בימים האחרונים, ימי הקרבות שלפני ההפוגה הזאת, אשר היתה, אגב, ההפוגה האחרונה. ואם כי אנו לא השתמשנו בכנפים מבשרנו אלא בכנפי פלדה ואלומיניום, ולא קיפלנו אותן, אלא להיפך, שמחנו כל אימת שיצאנו מצלילה במטוס נה, שכנפיו הישנות לא התקפלו, ולא שלינו דגים במצולות הים אלא הטלנו פצצות על מטרות האויב, בכל זאת הזכירו לי טיסת השלדג וצלילותיו את עבודתי בטיסת בהודשים האחרונים.

מי שלא היה טייס-קרב או מפציץ בטיסת קרב בית של מטוסי-קרב או מפציצים בשנות מלחמת-עולם, הרת קרבות-אויר למכביר, לא יבין לנפשו של מי שזכה לתפקידים הקרביים האלה ואשר, במלחמה זו או אחרת, כשהקרב סוער למטה, על פני האדמה, והשמים שורצים במטוסי-קרב של האויב, אלץ, מסיבה זו או אחרת, לטוס במטוס-תובלה קטון עתיק יומין ודל-מראה, ולחולל בשמים במהירות של עפיפון נייר, כשהוא מוביל עמו היילים, חוללים, פצועים, מזון, ביצים וירקות ובשר ואפילו פגזים ונשק לאיוז נקודה נצורה, ובמטוסו אין אף מכונית-יריה אחת שבה יוכל להיכנס לקרב עם האויב, אל יפלא מאתנו לשמוע שאתם טייסי-קרב לשעבר, שמצאו עצמם יושבים במטוסי-תובלה קטנים אלה, היו טסים בגובה נמוך מעל לטשה האויב, על מנת לירות במחנות-הצבא שלו באקדחים, תת-מקלעים ורובים שניתנו לו לטיס להגנתו העצמית במקרה של נחיתת-אונס; או אם נשמע על טייסים אלה שהיו מטילים מעל חב-רון וריכוזי-האויב בהריירושלים מאות בקבוקי בירה

אותו יום הייתי בחופשה, דבר שאופשר לי הודות להפוגה, אחת מאותן ההפוגות שבהן התברכנו, או קוללנו, באור תם ימי הקרבות של מלחמת השחרור. החלטתי לבלות את הבוקר בשיבה בין הסלעים שעל שפת הים, כשאני מסתכל בגלים, בשחפים המרחפים מעליהם ובאופק הרחוק. והנה, ללא כל אזהרה מוקדמת, נכנס לעולם השקט והבהיר שלפני, הבנוי כולו משני צבעים שקטים ביותר: לבן וכחול, נכנס, כפי שאמרתי, כתם רועש של צבעים צעקריניים. ובעוד השחפים הלבנים מרחפים בשמים הכחולים כרודפי שלום, נקלעה לתוכם ציפור קטנה וארוכה, צבועה בצבעים: אדום, כחול, כתום ירוק וגם צהוב והחלה משוטטת מעל לגלים כי שוחרת לטרף. היה זה השלדג, אותה ציפור המסוגלת לצפות בדג השוחה כי מעמקי הים, לקפל את כנפיה, לצלול, לתפוס את הדג במקורה ולעלות שוב מן המים, לפרוס כנף ולטוס הלאה, כשהשלל הפצוע מפרפר במקורה. ואמ"נם לא יצאה שעה קלה והשלדג צלל כי תוך הים. כבר חשבתי שטבע, והנה עלה שוב ובפיו דג קטן ומפרפר. המחזה המענין הזה חזר ונשנה פעמים אחדות, כשהשלדג מוציא מגרונו כמה צווחות קטועות כל אימת שהוא צולל אל טרף פו השוחה מתחת לגלים הקטנים.



ריקים ממולאים בעשרות סכיניגילוח שהשפעתם הפסיכולוגית בלבד היתה לא פחותה מזו של הטלת פצצות של ממש.

## עשרת ה"הרברד" הראשונים מגיעים לחיל

**כ**בר סיפתי כיצד ביצעה קבוצה קטנה כזו של טייסים, יהודים ולא־יהודים, ישראלים וזרים, בני מדינות ולאומים שונים, עבודת נמלים ממש במטוסי־התובלה הקטנים והישר נים שלהם, בשעת המצור על סדום ובשעת כיבוש המהצית הצפונית של הנגב, וכיצד זכו מטוסייהם בשל כך לתואר המשונה: „החמור המעופף“. תיארת כבר לפני הקורא את הרצון העז של אותם טייסים שונים ומשונים, אשר כוח נסיוב הקרב־האווירי הזורם בדמם הפכו מטוסי תובלה אלה למפציצי־לילה בינוניים ועזרו בכיבוש באר־שבע ובטיהור הנגב המרכזי מכוחות האויב. אולם בזאת לא אמרו די. טייסינו שאפו לעליונות אוירית, ועל מנת להשיג עליונות זו אי־אפשר היה להסתפק בטיסות־תובלה ובהפצצות־לילה בקנה מידה קטן.

הנה, בראשית דצמבר 1948, הגיע היום המקוה: החיל קיבל את עשרת מטוסי ההרברד הראשונים שלו. אין כמעט טייס בעולם אשר לא שמע לפחות את שמו של ההרברד, שהינו אחד ממטוסי־הלימוד המפורסמים ביותר, ודומני שלא נטעה אם נאמר, שזהו המטוס ללימוד־מתקדם המפורסם ביותר בעולם. בית־החרושת האמריקני לייצור מטוסים נורת־אמריקן, ייצר, בין שאר הטיפוסים המפורסמים שלו, כגון המוסטנג, את האי־טו־6 (לפי כינוי ח"א של צבא ארה"ב), ו־טו־6 (לפי כינוי חיל הים של ארה"ב) שהפך בהמשך הזמן ל־טו־6 (כינוי ח"א המאוחד של ארה"ב). האמריקנים קראו לו גם בשם טקסן, על שם מדינת טקסס, שבה היה ריכוז גדול ביותר של בתי־ספר לטיס־מתקדם חד־מנועי של חילות האויר של הצבא והצי גם יחד בשנות מלחמת־העולם האחרונה. ה־טו־6, נתן לו את הכינוי הרברד ע"ש אחת משתי האוניברסיטאות האמריקניות המפורסמות ביותר.

כינויו ושמותיו המרובים יעידו עליו שתוכנו ויור צר כמטוס־לימוד לאימון־טיס־מתקדם. זהו מטוס חד־כנפי, תת־כנף, בעל מנוע פרט אנד וויטני, המפתח הספק של עד 650 כ"ס, מנוע כוכבי מקורר בקירור אויר, פרופלר מטיפוס טטנדרד המילטון קונסטנט־ספיד, פרופלר בעל פסיעה משתנה. יש בו שני מושרי בים: החניך יושב לפניו והמדריך מאחור. לוחות־מכשירים מואים לטיס־מכשירים בלתי מוגבלת וציוד־אלחוט חדיש, כולל מצפן־אלחטי. אפשר להשיג תמש בו כמטוס־סיוור, כמטוס־צילום. אפשר גם להרביע כב 8 פצצות מתחת לכנפיו, 4 מכל צד, של עד 50

ק"ג כל פצצה, דהיינו 400 ק"ג סך־הכל. במקום הפצצות אפשר להרכיב 8 רקטות. יש אפשרות להרכיב מכונית יריה 0.5 אינש בכנף השמאלית ומכונית יריה שניה 0.5 מעל לחרטום, היורה, בעזרת מנגנון מיוחד לתיאום, דרך הפרופלר, שתי מכוניות היריה הללו מופעלות על ידי הטייס עצמו. אפשר להרכיב עוד מכונית יריה שלישית 0.303, מסתובבת, במושב האחורי, המופעלת על ידי מקלען־אוירי. הרברד מסוגל לטוס במהירות שיוט של 160 קשר, לנסוק בשיעור נסיקה של 500 רגל בדקה ותיקרת־השירות שלו היא 20,000 רגל. ואמנם השתמשו בו בשעת, המדיניות הסקנדינביות, ועד לפני זמן קצר אף מדינות דרום־אמריקה, בתור מפציץ־ציליה. כן הנחיתה שלו רגיל ומתקפל בעזרת מנגנון הידרולי, המנוע מצויד בווסת־תערובת, ופסיעה משתנה, יש בו תריס־כנף ומקוויז להגנה הגובה ולהגה הכיוון. שני מיכלי־דלק, אחד בכל כנף, המיכל השמאלי מכיל גם את המיכל הרזרבי; המיכלים מאפשרים לו לטוס טיסות־שהייה של עד 5 שעות רצופות, דבר הנותן לו טווח של עד 800 מיל, בטיסה לטווח־רחוק ביותר.

## ה"הרברדים" הסוריים היו איטיים ומסורבלים

**ח**יל האויר הסורי זכה לקבל מטוסי הרברד זמן רב לפני חיל האויר שלנו. הם ציידו אר־תם במכונית־יריה 0.5 בכנף שמאל, מכונית יריה 0.5 בחרטום המטוס, מופעלות ע"י הטייס ומכונית־יריה 0.303 מסתובבת ומופעלת ע"י מקלען־אוירי מהמושב האחורי ושתי פצצות של 100 ק"ג כל אחת, אחת מתחת לכל כנף. הימוש זה גרם לו להרברד שלהם, שהיה מיושן ממילא, שאיבד הרבה ממהירותו ומכושר־התימרון שלו. בהרברדים אלה התקיף ח"א הסורי את יחידות צבאנו ואת משקיני בחזית הצפונית ובגלילות, העליון והתחתון. עד כמה היו עלובים בפעולתם תעיד העובדה, כי שניים מהם הופלו בתקופת הזמן הקצרה שבה פעלו, אחד מהם באש־נגד־מטוסית ממקלעים רגילים בכפר־סולד שב־גליל.

עשרת ההרברדים שלנו נתקבלו בהתלהבות על ידי טייסי החיל כולם, ומיד נשלחו, כמוכן, לטיסת... המפורסמת, שהנורסמנים שבה כבר החלו מודקנים. חיש קל הפכו מטוסי־האימון־המתקדם למפציצי צל־לה. צבעם הצהוב הפך לצבע הסואה חום־ירוק. הם צויידו בשתי מכונית־יריה 0.5, האחת בכנף שמאל והשנייה בחרטום המטוס המופעלות ע"י הטייס, וב־שמונה פצצות של 50 ק"ג כל אחת מתחת לכנף, 4 בכל צד. על מקלען־אויר ומכונית היריה המסתובבת 0.303 שלו ויתרנו, על מנת שנוכל לשאת מטען גדול יותר של פצצות ולא נאבד ממהירותנו ומכושר־התימ-



רון שלנו כשאנו עמוסים ביותר. על מנת להגביר את היעילות, ציידנו כל פצצה בשתי משרוקיות אועקה, שהיו משמיעות צווחות אימים בשעת נפילת הפצצה ומשפיעות על האויב השפעה פסיכולוגית רעה ביותר.

יחד עם המטוסים הגיעו לטייסת שלושה טייסים חדשים. שלושתם נוצרים, שלושתם מארצות-הברית ושלושתם טייסים לשעבר בחיל האוויר של צבא ארצות-הברית. השניים — ג'וזף ומק היו טייסי מפציצי צים כבדים. לאחר המלחמה טסו כטייסים אורחיים בנתיבי-אוויר אמריקניים שונים במטוסים גדולים. צ'סטר היה טייס-קרב, שעסק לאחר המלחמה בטיסת ראווה בקירקסים מעופפים ובקירקסים סתם ובשעת הפנאי שימש כסוכן-נוסע. היו אלה שלושה טיפוסים מנוגדים זה לזה תכלית הניגוד ובכל זאת שלישיה של חברים נאמנים. ג'וזף היה גבוה מאוד, רזה ובלונדיני, בעל עיניים-תכלת. קר-מזג להפליא. מדבר לאיטו ומסתכל קצת מגבוה, בבוז ובשאט-נפש, בכל הסובב אותו. מק היה נמוך ממנו בהרבה, אם כי לא היה בחור נמוך כלל. הוא לא היה שמן, אבל רחב גרם ומצק יותר מג'וזף. מוצאו היה אירי ושערותיו ועיניו חומות-כהות. דיבר בנוריות ובמבטא איום ונורא. רגיש ונוח להתלהב ולהתרחת. הירבה לשחות ולהיזע. צ'סטר היה בחור בינוני ורזה. פניו עגולים וראשו מקריח. השערות המעטות ששרדו על ראשו, היו מגון שבין חום בהיר לאדום. עיניו אפורות-עכור רות; פניו חיורים ביותר וזרועים בהלות-קיץ. דומה כאלו חולני במקצת. ואילו ידיו הגרומות היו שריריות. הוא דיבר מעט ובשקט ובעיקר מתוך חוסר בטחון בולט של אדם שלא הצליח בחיים וסבל גם מחסור וגם רעב.

## "קרב אוויר" בין שני "הרברדים"

טייסת החלה הומיה ושוקתה. בעוד אנו ממשיכים בטיסת-התובלה לסדום, לגנב הצפוני, לתל-אביב ולגליל המערבי בשעות היום, וב-הפצצות מגובה בינוני בשעות הלילה, וכל זה במטוסי הנורסמן שנותרו לנו, התחלנו מתאמנים ומתארגנים לטיסת-הפצצות-צלילה במטוסי הרברד החדשים. טד — מפקד-הטייסת, החליט שגם עליו להתאמן בהרברד יחד עם שאר הנחזירים. אמר ועשה: לקח על עצמו, למרות היותו עטוף ביותר, את תפקיד ההדרכה. בוקר בהיר אחד יצא אתי בהרברד אחד ולפני כן ציווה על גרישא לצאת בהרברד שני. שני המטוסים עלו יחד לטיסת-האימונים. בחלק הראשון של הטיסה נתן לי ללמוד ולהכיר את המטוס עצמו, את פעולת הגאיו, רגישותו והשימוש במנועו. לאחר שעברנו על פרק זה, פתחנו בביצוע תרגילי-אוויר-

טיקה. עלי להודות שהזעתי יפה יפה בתרגילים אלה. כיוון שמאז טיימי את קורס-הטיס, חצי שנה קודם לכן, לא עסקתי בהם, וההרברד היה בשבילי מטוס חדש לגמרי. לאחר שהצלחתי להתגבר על כמה קשיים אוירובטיים, עברנו לטיסה במבנה עם ההרברד של גרישא. זה היה כבר קל יותר. הויעה החלה מתיבשת קמעא קמעא והנה החל טד לתת לו שיעור קצר בטקטיקה של קרב אוויר. שני ההרברדים החלו רודפים זה אחרי זה במרחב השמים, משתדלים לשבת זה על זנבו של זה ו"להפיל" זה את זה. הצלחנו (מוטב לומר שטד הצליח) להתישב על זנבו של גרישא. הלה נכנס לפניה חדה ואנחנו אחריו. הפניה נעשתה חדה יותר ויותר מרגע לרגע. גרישא מוריד את המדפים ואנו אחריו, גרישא מוריד את הגלגלים ואנו נעשה כמוהו. המהירות הולכת וקטנה וזווית ההטייה הולכת וגדלה. רדיוס הפניה מתקצר והולך ולפתע: המטוס כולו מזדעזע. כנף שמאל מתרוממת. ימין נופלת בתנועה חדה ופתאומית בכיוון נגדי לכיוון השעון. אנו נכנסים לסחרור מהיר שמאלה. רגל ימין פנימה, מטה-ההיגוי קדימה-בכוח — ואנו יוצאים מן הסחרור. אבל את הקרב הפסדנו. כיוון שגרישא לא נכנס לסחרור, ובעוד אנו מסתחררים מטה ומאבדים גובה עט עלינו מטוס ונקב אותנו ככברה. טד התכעס מאוד וציווה עלי לטוס בפעם הבאה "קצת" יותר טוב. את השיעור, שנמשך בסך-הכל שעה ומחצה, סיים בהדר גימו כמה צלילות על מטרות שונות על פני הקרקע. חזרתי על התרגיל כפי שהורני ודומה היה שהוא נתרצה במקצת. שבתי לבסיס לאחר שיעור קצר זה (השיעור היחיד שקיבלתי בהרברד בטייסת זו) עייף ויגע. לתמהוני הרב הודיעני טד, שהוא מתכוון לשתף אותי בהפצצות-הצלילה שתחלנה בעוד יום-יומיים. תמהוני גדל שבעתיים משגיליתי שטיסת-אמונים זו שביצעתי זה עתה תהיה היחידה שאקבל בטייסת במטוס זה. הזמן יקר ואף שעות-הטיסה במטוסים אלה יקרות ביותר. אין להשתהות במטוסים מבצעיים למטרת אימונים!

## נחום מקלען-האוויר, ידידו של גרישא

אותה טיסה טס עם גרישא בחור צעיר בשם נחום, אשר הגיע לטייסת לפני זמן קצר בלבד והיה שכני לחדר החדש שאליזו חברתי. נחום היה עולה חדש שבא מרוסיה. כיוון ששירת בשנות מלחמת-העולם האחרונה כמקלען-אוויר בחיל האוויר הרוסי, שירת בחיל האוויר שלנו כאיש גח"ל.

גרישא הכיר אותו עוד מחיל האויר הרוסי ומה שמחו השניים כשהגיע נחום זה לטייסת שלנו ומצא בה את ידידו משכבר הימים, אשר לא ראהו זה שנים. סוף סוף ניתנה לו לגרישא ההודמנות לדבר רוסיית רהוטה ולא יצטרך עוד לשבר את שניו בדיבור האנגלי או העברי, שבהם היה מתענה מדי יום ביומו.

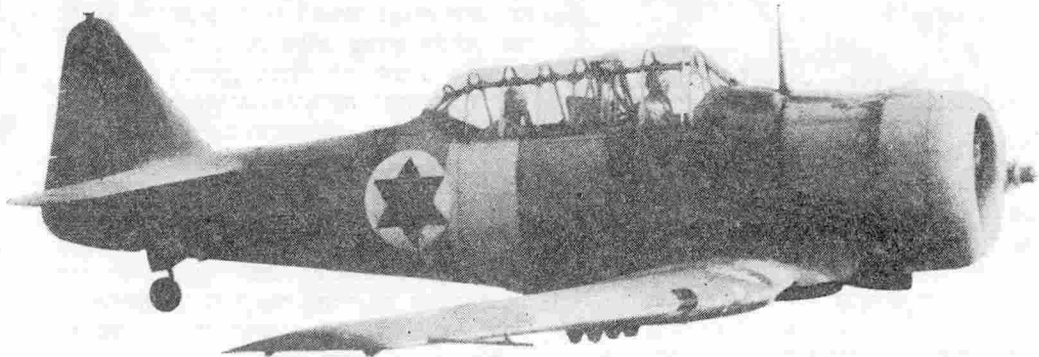
נחום ניסה לשכנע את טד שירכיבו מכונית ירייה מסתובבת 0.303 במושבו האחורי של הרברד אחד. על מנת שיוכל לטוס בו עם גרישא לפעולות. טד סירב וטען שמטרתנו להפציץ את האויב בצלילה, ולא לעשות עצמנו מגוהכים בהיכנסנו לקרב עם מטוסי-הקרב או שאר מטוסיו של האויב שהיו ברובם הגדול, מהירים וחמושים הרבה יותר טוב מההרברד.

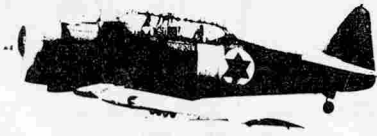
שתי מכונות היריה שבכנף ובחרטום לא ניתנו לנו אלא על מנת שיוכל להגן על עצמנו במקרה שנותקף ע"י מטוס אויב, אך לא לשם התקפה. טייסי-הקרב הוותיקים שבטייסת קראו לשתי המכונות הללו בשם: „יוריאפונים“ בשל הקליבר הקטן שלהם (0.5). הם טענו, שאם נירה בהן על מטוסי-קרב של האויב, תהיה ההשפעה דומה להשפעת דיגדוג הפיל בקנה של קש!

כיוון שכ הפנה נחום את כל מרצו וכוחותיו לעבודה הקרקעית בטייסת. הטייסת, שהיתה מורכבת כולה מטייסים שטסו יומם ולילה, סבלה ביותר בענין פים הקרקעיים שלה. נחום, שהיה מופנה מטיסות, שימש בעשרים תפקידים שונים: פעם כקציין-מינהלה ופעם כשליש, פעם כקציין-מבצעים ופעם כקציין-מורי דייעין, פעם כפקיד ופעם ככתבנית והיה אפילו מטאטא ושוטף את משרדי-הטייסת ומשליט במ סדר יום-יום. את גרישא אהב אהבת נפש. כל אימת שהלה יצא לגיחה, היה נחום נוסע עימו בג'יפ למטוס, נושא את מצנחו, כובעו, משקפיו ושאר ציוד-טיסה, מלבישו ודואג שמושבו במטוס יהא נוח, משפשף שוב את כל החלונות בתא-הטייס ומשלח את גרישא מהקו כשאגודל יד ימין מורם: למעלה. משך כל זמן הגיחה היה עומד על מגדל-פיקוח-טיסה, מיצר ודואג ומחכה בקוצר-רוח לשובו של גיבורו. משהיו המטוסים חוזרים, היה ממחר לחטוף את המשקפת מידיו של קציין

## הפצצות צלילה יומיומיות על ה"כיס"

**א** ותה תקופה כבר כבש צבאנו את כל הנגב הצפוני והמרכזי, כולל את באר-שבע, בירת הנגב. רק כיס קטן אחד נשאר בנגב הצפוני, הוא פלוג'ה, שבו התבצר והתחפר האויב וגילה עמידה עקשנית ואמיצה למדי. חלקו של חיל האויר ב"ריכוך" הכיס היה רב. על הטייסת שלנו הוטל לפתוח בסידרה של הפצצות-צלילה יום-יום וברציפות, על הכיס. נוסף על כך הטילו עלינו גיחות של הפצצות-צלילה על טורים ממוכנים ומשוריינים של האויב, שהיו נסוגים לעבר רצועת עזה לאחר מפלתם בנגב, ועל ריכוזי-אויב גדולים כגון לפיח ואל-עריש. מי מאנשי הטייסת לא יזכור את היום הגדול שבו יצאו ההרברדים להפצצת-הצלילה הראשונה שלהם על כיס פלוג'ה? תשעה הרברדים יצאו ממקומות הפיזור שלהם בשדה, מזויינים וחמושים כולם במכונות-יריה ובפצצות, והתגלגלו במהירות לעבר נקודת-המפגש שבראשית המסלול בשימוש. הכנפים היו רכונות כלפי מטה מעומס שמונה הפצצות התלויות מתחתן, וכמעט שלא נראתה עוד הווית הדיהדרלית של ה"כנפיים", תשעה טייסים עליונים וקציריות נראו בתד אים הקדמיים. ההראה של שלוש שלשות במבנה היתה נהדרת. הכול טסו כאיש אחד, כגוף אחד, מגובש ואחיד. הרעש של ה"משורים החשמליים" החריש





מהמטוס המטרופ. המהוגים במד־הגובה מסתובבים שמאלה במהירות ניכרת ויורדים מ־9000 ל־8000 ומשם ל־7000 רגל וכן הלאה, במהירות הבזק, ובהכ־רת ער־עצמם, כאילו היו מונים את השניות שנותרו למטוס קודם שיפגע בקרקע ולטייס — קודם שידחוף את השושנים מעל לקברו. מד־מהירות החל אף הוא רץ ממהירות של 100 ל־200 קשר ומשם הלאה־הלאה בלהיטות מרובה. שריקת־הרוח מחוץ למטוס גוברת והולכת. קצוות הכנפים רועדים, מספר סיבובי־הפרופלר בדקה, שהועבר לפסיעה גסה לגמרי עם הכניסה לצלילה במצורת סגורה, אף הוא עולה ועולה ומתקרב למספר הסיבובים המכסימלי.

## משרוקיות־האזעקה שעל פצצותיך שורקות שריקת־אימים

**ה**כסא כאילו בורח מתחתיך ואתה נשאר מרחף קצת מעליו, חגור בארבע ההגורות הקושרות אותך אליו בבטחון. אתה מתרכז יותר ויותר במטרה: מתחתיתך כבר ערבי רגיל: בתי חמר וכו', אין כל זכר לאויב. הם מחופרים היטב. משרוקיות האזעקה שעל פצצותיך שורקות שריקת־אימים ואתה כבר שומע אותן לא פחות מהיושבים על פני הקרקע. הנה קו ההסגר על הכיס, הנה כמה הפירות מסביב וכוחותינו מבוצרים סביב ל"כיס" ושמים עליו מצור. עליך להיזהר שלא תפגע בעמדה שלנו. אתה מתכוונן להטלת זוג הפצצות הראשון. בגובה 3000 רגל, לאחר שצללת כהר־ף עין 6000 רגל, אתה לוחץ על הכפתור המתאים ושתי פצצות של 50 ק"ג כל־אחת משתחררות. אתה מושך במטה־ההיגוי בעדינות כלפיך על מנת לצאת מהצלילה. היזהר! אם תמשוך אותו קצת מן המקצת בגסות, או יותר נכון, בפחות עדינות, תיכנס להודקרות של מהירות רבה, ומכאן ולסיחרור־ודוני המרחק קצר ביותר. עד שהגעת לגובה 3000 רגל, הטלת את הפצצות והתחלת יוצא מן הצלילה, הגיע המהוג שבמד־מהירות למהי־רות של 300 קשר, שהיא מהירות גדולה ביותר בהרברד. לצאת במטוס זה מצלילה כה מהירה הרי זה עניין לא פשוט כל כך. בשעה שהמטוס עובר מצלילה למצב של יציאה־מן־הצלילה ושואף לעבור לנסיקה, הוא נתקל בלחץ אויר מלמעלה, המתנגד לשינוי הפתאומי של כיוון תנועתו. לחץ זה מגיע לכמה ג"י, 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

אוזניים. שלוש השלוש הצטרפו מייד למבנה אחד גדול, (ביחס לממדים שהיינו רגילים להם אז!), שפנה לעבר המטרה כשהוא ממשיך לנסוק עד לגובה של 9000 רגל. עברו עשר דקות מאז ההמראה ואנו כבר היינו מעל למטרה. וכאן החלה הראשונה ב"הפצצות־הצלילה" המשונות והמטרופות ביותר שבוצעו אי־פעם.

אל לנו לשכוח שתשעת הטייסים שהשתתפו בגי־חה, היו טייסים שבאו ממדינות שונות בכל קצות־תבל, דיברו בשפות ובמבטאים שונים, שירתו בחילות אויר שונים וביחידות שונות. רובם לא היו טייסי־קרב ולא ביצעו בעבר אף הפצצת צלילה אחת. רק חלק מהם טס בעבר בהרברד והכיר אותו. התדריך לטיסה 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 תחפ־גבוה־מאוד שעליו האזנו.

## המסלולים המופצצים דמו לפניו של חולה במחלת אבעבועות־רוח קשה

**ה**מטרה, שהיתה מונחת 9000 רגל מתחתנו, נר־אתה קטנה ביותר: כפר ערבי קטן ולידו שדה־תעופה לא גדול, בן שני מסלולים בצורת X, שהיו מופצצים כבר כדבעי ודמו לפניו של חולה במחלת־אבעבועות־רוח קשה, כחודשיים לאהר־המוחה. אש נגד־מטוסי־לא חזקה ביותר החלה מגיעה אלינו מן המטרה מייד עם בואנו אליה. ניכר היה, שהאויב התחפר עמוק ביותר וחס על נשקו ותחמושתו הדלים.

הפצצות בכלל, והפצצות־צלילה בפרט, נעשות בעזרת כוונת־פצצות מיוחדת. אבל ההרברדים שלנו לא היו מצוידים בכוונת־פצצות כלשהי ולכן נאלצנו להשתמש באמצעים הפרימיטיביים הבדוקים: העין, האגודל והחוטם... משהגענו למטרה וזו נראתה בשעה 9 למטה, מתחת לבקצה־הכנף השמאלית, שבר המפקד־המוביל את המבנה ונכנס ראשון לצלילה על המטרה. בזה אחר זה שברו המטוסים את המבנה ונכנסו לצלילה: משיכה במוט־ההיגוי ופעולה מתואמת במאזנות ובהגה־הכיוון, כשאנו נעזרים במצערת ומייד אנו ניתקים מהמבנה, עולים בקשת מעלה ושמאלה, מתהפכים כמעט, או יש ומתהפכים ממש על גבנו בתרגיל S חצוי, וצוללים מגובה 9000 רגל לגובה 3000 רגל, כשאנו "מסדרים" את המטוס בדיוק מעל המטרה, תוך כדי צלילה, בעזרת מאזנות והגה־כיוון. מייד עם התחלת הצלילה, יורד המהוג בשעון מד־הנסיקה־ההנמכה ומראה הנמכה כזו, שאינה רשומה עוד בשעון. המהוג המסכן מתדפק על הבורג העוצר אותו בסוף הלוחית ונדמה לך, שהוא רוצה לברוח

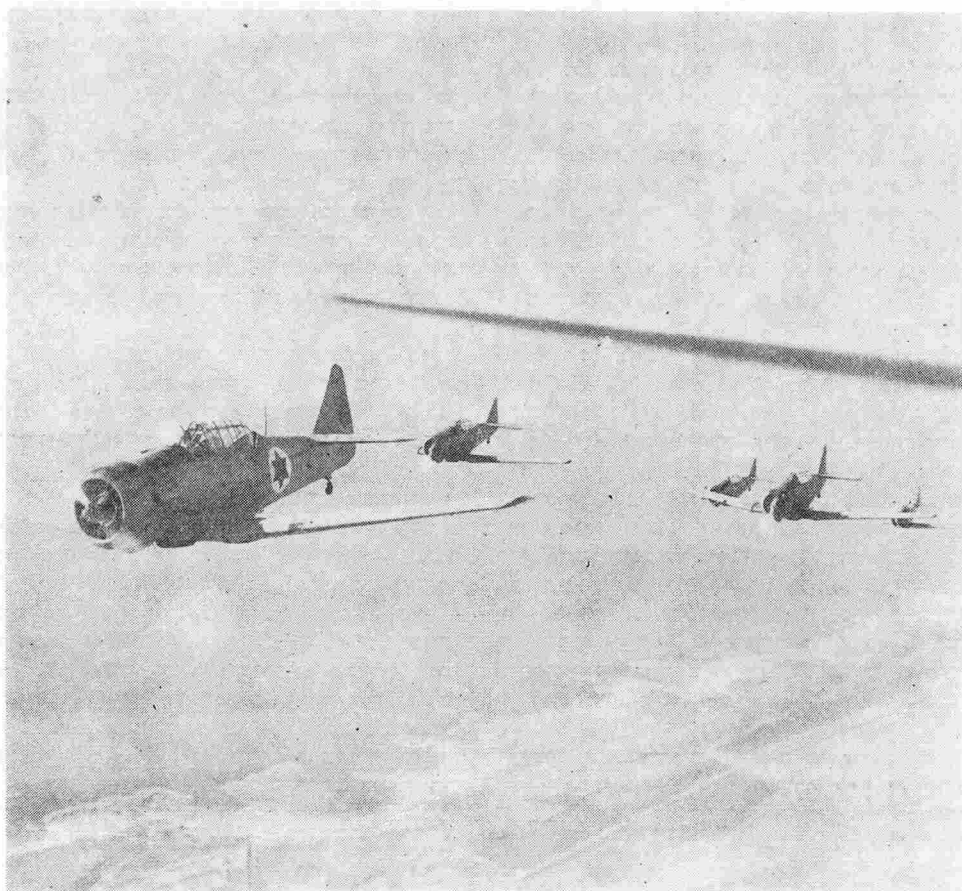
כמעט. השפה התחתונה נפרשת כלפי מטה, ריר נדחף ויוצא מזוויות הפה נגד רצוני. זיעה, ספק כמה ספק קרה, מתחילה לזרום מכובע הטיסה שלי על פני ועל צווארי ולתוך סרבל הטיסה הקיצי שלגופי. משקפי הטיסה הוסטו מעיני וירדו לי כמעט עד לפה מחמת פעולת הלהץ הגדול. הדם נדחף לגמרי מן הראש ולמטה ממנו, עיני מתחילות להתערפל, ולפתע — הכל שחור, איני רואה דבר, כאילו התעלפתי. רק האוזנים שומעות משהו מרעש המנוע בצורה קלושה ביותר. זהו ה"בלק-אאוט", הנגרם בשל יציאת הדם מראשו של הטייס. לא יצאו כמה שניות, והמטוס כבר יצא מן הצלילה. עתה פוחת הלהץ בהרבה. הלב שעבד כל הזמן בנאמנות כמשאבה קטנה, אך בעלת כוח עצום, שוב דוחף את הדם לעורקים ולוורידים שבראשי. הלב הנאמן, מהרהר אנוכי, כמה פעמים עוד יוכל לעמוד בלחץ זה? ומה יהיה אם ביום מן הימים יהיה הדבר למעלה מכוחו וישבות? מששב הדם לראשי, חזרה אלי הכרתי המלאה וגם הוש הראייה משרתני שוב.

מצלילות אלו עד 10 ג'י, כלומר ללהץ הלוחץ במשקל גדול פי 10 ממשקל המטוס. הכנפים מתכופפות כלפי מטה, חורקות ונוטות להישבר. לוחות האלומיניום, שבהם מצופות הכנפים, מתקמטים גלים גלים כלוחות קרטון דקים. המטוס רועד כולו כאילו אחזתהו קדחת. אותו להץ הג'י פועל גם על הטייס המסכן ואם משקלו מגיע ל-70 קילו, עלול הוא למצוא את עצמו נתון ללהץ של 700 קילו על כל גופו בצאתו מן הצלילה.

## מתחילה פעולת הג'י

אמנם, עם המשיכה במוט ההיגוי, לשם יציאה מן הצלילה, מתחילה פעולת הג'י והלהץ הכביר מגרש את הדם מראשי, כלפי מטה, לכיוון כפות הרגלים. עור הפנים נמשך ונמתח כלפי מטה, ביחוד מהמצח ומתלחיים, הפה מתעקם כלפי מטה, ביחוד בזוויות, ויוצר קשת של 180°

מטוסי ההרבד ביצעו הפצצות-צלילה על "הכיס" של פאלוג'ה.





מעלה חיוך וצחוק על שפתי כל טייס, שהיה רואה זאת מהקרקע: במקום להנמיר ולהתחמק מאש האויב בתרגילי ההתחמקות הרגילים, יוצא כל אחד מה מטוסים מהצלילה ועובר ישר לנסיקה ובעת ובעונה אחת הוא מבצע איזה תרגיל באיורובטיקה העולה על דעתו של הטייס, האחד מבצע אימלמן (גילגול בשיא הליל) ומוצא עצמו בסוף התרגיל בגובה כמה אלפי רגל מעל למטרה, כשהוא חוזר בכיוון נגדי לכיוון שבו בא. השני מושך במוטה ההיגוי ורוקע ברגלו בדוושה השמאלית בכוח ומבצע גילגול-הטוף שמאלה. השלישי, מתון יותר, יוצא בגילגול חבית, אחר בגילגול איטי. מטוס אחד מושך ונוסק, כמעט ניצב לפני הקרקע ומבצע שני גילגולי-נסיקה יפים בזה אחר זה, בסופם הוא נכנס לפניית 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 ופותח באש כשהוא "מגרד" 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 של האויב ושולח להם את מתנתו המסוכנת.

עם סיום ההפצצה נפגשים כולם בגובה מסוים מעל לנקודה ידועה, בריחוק מקום מהמטרה. אנו טסים שוב במבנה מכונס וחוזרים מיד לבסיס. הגיחה כולה אינה נמשכת למעלה מ-45 דקות מאז החלו גלגלי המטוסים לנוע על מסלול ההסעה ועד שנבלמו שוב במקומות הנתיב. אנו חוזרים לבסיס. שם מצפים לנו: אנשי-פיקוח-טיסה, המפקדים, המכונאים, בחור רות, כמעט כל אנשי הבסיס. כל אחד ואחד מהם ודאגתו ומחשבותיו עמו: איש פיקוח-טיסה: הוא דואג לכך שכל המטוסים יחזרו ללא פצצות תלויות מתחת לכנף ה"מסרבות" להשתחרר, שהמטוסים יימצאו במצב תקין לנחיתה ושכך-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? המכור נאי: האם פעל המנוע כשורה? האם לא נסדקו הקורי רות הראשיות בכנף עם היציאה מהצלילה? והבד על ההגהים בונב, האם לא נקרע מרקבון ולחץ-רב? והעיקר: האם לא נפצע הטייס-החובב הטט במטוס שלו? הנשק: האם כל הפצצות ניתקו מן הכנף בסדר? האם פעל המנגנון החשמלי כשורה? האם לא היו פצצות עקרות? הרופא: מי נפצע והיכן? האם ידוע לו סוג הדם של הפצוע והייב לקבל עירוי דם מידי? הבחורה: האם זכר אותי בשעה שביצע את הצלילה? האם חזר שלם ובריא? האם יבוא הערב לפנישה? האם ארשה לו לנשקני הערב?

נוסף על צרת הג'י יש עוד צרה: בשעת היציאה מן הצלילה נמצא המטוס (שהתחיל את היציאה בגובה של 3000 רגל ועד שהחל נוסק שוב כבר שקע ל-2000 רגל) בנקודה הנמוכה ביותר שבגיחה, ודווקא אז, כשאתה נטול-חושים, ואין לך כמעט שליטה על המטוס, הנמצא נמוך וכל בטנו ושטחו התחתון מופי נים כלפי האויב, והוא מאבד ממהירותו בשיעור גדל והולך, דווקא אז פותח האויב באש-תופת ומרביץ בך בכל הבא לידו (ומדוע לא? אפילו יריה מוצלחת מרובה עלולה לפגוע בטייס או להשתיק את המנוע ולהוציא את המטוס מכלל פעולה!). אתה משתלט על המטוס ברגע שהכרתך חוזרת אליך, לוחץ אותו לעבר הקרקע, יותר ויותר נמוך, ועובר את המטרה, כשאתה טס בגובה פני הקרקע ממש. בין עצים ובתים חרבים, לוחץ על הכפתורים ופותח באש משתי מכוונות-היריה הקלות על עמדות הנמ. של האויב המוסתרות ומוטות היטב. אל יפלא מן הקורא. שלאחר הטלת הפצצות בצלילה אנו טסים עוד לעבר המטרה ומרססים אותה בכדורים. עובדה זו תתבהר לו אם אוסיף ואסביר שהיות ואין המטוס נמצא בשעת הצלילה, בזווית של  $90^\circ$  מאונך לפני הקרקע, מסיבות טכניות-בניניות של המטוס עצמו, אלא בזווית המגיעה, במקרה המוצלח ביותר ל- $80^\circ$  (במטוסי צלילה שתוכננו למטרה צלילה במיוחד). במקרה שלנו, בשעת הצלילות בהרברד יכלו אך מעטים להתפאר בכך שהגיעו לצלילה בזווית של  $70^\circ$ . מכאן שעל המטוס להימצא במרחק מה לפני המטרה, בשעה שהוא מטיל את הפצצות מגובה של 3000 רגל. לאחר ההטלה והיציאה מהצלילה הוא מנמיך טוס ביותר, על מנת להתחמק ככל האפשר מאש נמ. של האויב. כשהוא טס ממש מעל הקרקע — צולף באויב באש מקלעים ומייד מושך ועולה שוב ונוסק, במהירות האפשרית, לגובה של 9000 רגל ונכנס לצלילה שניה, תוך כדי עקיפת המטרה בשעת הנסיקה. המטוס, שטס עדיין במהירות של 200 קשר בשעת צליפת המטרה במקלעים, עלה ונסק בעזרת המהירות העודפת הזאת מגובה ה-10 ועד ל-3000 הרגל הראשונים, בתוך שניות ספורות בלבד, ואולם המהירות שהקריב בשעת נסיקה זו היתה ניכרת. מכאן ואילך נעשית הנסיקה קשה ואיטית הרבה יותר. מספר ה"סיבובים" ומספר הפצצות המוטלות בכל צלילה הוא כפי שנמדד סר בתדריך קודם לגיחה. אפשר להטיל את הפצצות אחת-אחת, בזוגות, ברביעיות וגם את כל השמונה בבת אחת.

## סיום מטורף להפצצות ה"הרברדים"

אחר הצלילה האחרונה, ואחר שנפטרנו מהפצצות האחרונות, יוצאים 9 מטוסי-המבנה מהצלילה בצורה בלתי-רגילה, מטורפת, הייתי אומר קצת מסוכנת אפילו, כזו שבוודאי היתה

ולמעשה רק 8 שעות של אור-מלא ומזג-אוויר מתאים ביממה, בימיוסוף-הסתיו הללו של אמצע חודש דצמבר. כיוון ש"הכיס" עומד לנו כעצם בגרון בנגב המשוחרר, וכיוון שאין הוא מטרה מרוחקת כל כך, ויש רומזים שהזמן קצר והמלאכה מרובה — לפיכך עלינו לבצע גיחה אחר גיחה, בזה אחר זה, ובמספר הגדול ביותר שנצליח לבצע ביום אחד.

## 12 שעות המות הראשונות שלי

גיעה שעת התדריך. מלים קצרות ומתומצות ושוב אנו מניעים את מנועו הרעשני של הרברד. גיחה נוספת מבוצעת בזמן קצר ביותר. האיוב, שלא הספיק עדיין לסלק את שברי ההריסות מן הגיחה הראשונה מופתע לראות שוב את אותו מספר המטוסים הרעשניים המנסרים בשמים. אפשר לראות, תוך כדי צלילה, כמה מחייליו קופצים לתוך שוחות-השועל שלהם ואת המקלעים המכוונים אלינו בחפזן. עוד שלושה טון וחצי טון פצצות פוגעות במטרה בדייקנות מפתיעה. ושוב הזור המבנה כולו לבסיס בשלום, וללא אבידות. אש הנמ של האיוב, למרות שהיא חזקה למדי, אינה מצליחה לגרום לנו כל אבידות ואנו חוזרים לרוב ללא כל שרטת במטוסינו! שמונה גיחות בוצעו באותו יום בזה אחר זה! צאו וחישבו את מספר הטונות של פצצות שהטלנו לתוך המטרה, ואת המספר העצום של כדורי מקלעינו, שירינו לתוך עמדות האיוב ההרוסות. קצין-הקישור מטעם חיל-הרגלים שלנו משבח אותנו בכל תחקיר ותחקיר ואנו שובעים נחת מדבריו המאלפים. עם תום הגיחות יוצא הרברד בודד עם צלם-אווירי ומצלמה אנכית מיוחדת לצלם את המטרה ואת שיעור הנזקים. התוצאות, הנראות בתמונות החזרות אלינו, מעודדות.

עם שובנו מהגיחה השמינית אנו יוצאים מהמטרסים שבורים ורצועים לחלוטין. כל טיפה של כוח שהיתה בנו עם ההשכמה בבוקר, נסחטה בשעת הצלילות המטרופות. בקושי אנו יורדים מן הגיפה ומשתרכים לחדר הטייסת. שוב מחכה לנו ארוחה מצוינת וקפה חם וחזק לרוב, אך לאיש אין עוד כוח לאכול. הלסתות לועסות מוכנית ובאיטיות מרובה. המפקד משבח אותנו על המאמץ ועל העבודה היפה. הרגלים סוחבות את הגוף והראש העייף אל החדר. אני מטיל עצמי על מיטתי, כשאני לבוש עדיין בסרביל הטיסה, במגפיים ובכל שאר הסמרטוטים, ונרדם ברגע. מעירים אותי למחרת היום, כשאני שוכב במיטה בצורה בה הלתי עצמי עליה שתיים-עשרה שעות קודם לכן — ואני כולי שטוף זיעה למרות שהלילה היה קר וירד גשם. אינני יודע אם ישנתי או שביליתי את 12 שעות המות הראשונות שלי, אבל

השליש: האם לא שכחו אנשי המטבח להכין את הארוחה המיוחדת? וסמל התחבורה שלא ישכח לצאת מיד במכונית ולאסוף את הטייסים!

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

## הכתפיים מתעגלות ואנחה חרישית פורצת מבין השפתיים

מטוס מתגלגל על פני האספלט השחור ונכנס למקום הפיזור שלו. עוד הפרופלר מוציא את סיבוביו האחרונים, ושני מכוונאים עטו עליו כשני עופות-טרף והחלו עובדים, מפרקים ומתקינים ומכשירים את המטוס לגיחה נוספת במהירות האפשרית. אני מושך בידי הפותחת את סגר התגור, התגורות משתחררות וגופי מתכופף קדימה קמעה, הכתפיים מתעגלות ואנחה חרישית פורצת מבין השפתיים. אנחה המרככת את המתיחות האימה, שבה היתתי נתון ב-60 הדקות האחרונות. אני קם ממושבי, יוצא מן התא אל הכנף וצונח ממנה ארצה. רגלי כבדות כעופרת. אני מרגיש עייפות שלא תואר. משול אני לאדם שזקן בבת אחת בעשרים שנה. הגיפה מגיע למטוס במהירות ובחריקת בלמים: הוראה להשאר את המבנה ושאר ציוד-הטיסה בתא-הטייס. אני משאיר הכל במושבו ועולה על הגיפה בכבוד.

חדר הטייסת. תחקיר קצר ומהיר. אין הרבה מה לומר. המטרה נמצאה, הופצצה, פגיעות ישירות, ועוד כמה פרטים כהנה וכהנה. מיד לאחר התחקיר נכנסים לחדר מגישים מחדר-האוכל ובידיהם קפה חם וטוב וצלחות עם ארוחה חמה ודשנה: ביצים, בשר, ירקות וכל השאר. טייסי-צלילה חייבים, בדרך כלל, באכילה משופרת ביותר וביחוד באכילת חמאה מרובה (שכבר לא היתה בנמצא בתקופה ההיא, אפילו לא בשבילנו) הטובה לעצבים וכו'. אנו שקועים בכורסות ועל פני הספה, המרופדת עור חום כהה, ולועסים ברעבתנות. אין איש מוציא הגה מפיו. שקט בחדר. הכל עסוקים באכילה ובקצת הירחורים. לאיש אין כוח לקום וללכת עד לחדר האוכל לאכול, או עד לחדרו שלו כדי לנח. עם גמר הארוחה רובצים הכל במקומם. סיגרי-יות ריחניות נדלקות. והנה הודעה: שוב תדריך. מה? כן! שוב תדריך לגיחה חדשה.

הפצצות-צלילה אי-אפשר לבצע בשעות הלילה או בשעות בין-הערבים או הזריחה; בקיצור, בשעות שבין "תכלת לכרתי" אין הפצצות מסוג זה בנות ביצוע, מה שמשאיר לנו פחות מ-12 שעות יום,



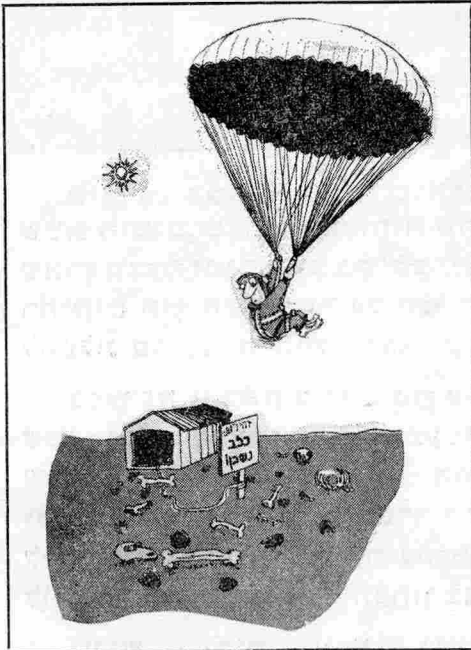
דבר אחד ברור — אני רענן לגמרי והמקלחת הקרה  
קצרה מרעננת עוד יותר.

## הנס שקרה לדורותי

משיב. אנו לוקחים אותו לבר, מאחר שהיתה זו הגיחה  
האחרונה באותו יום, והשמש כבר שקעה במערב.  
עם גמיעת הכוס הראשונה הוא מתפכח לחלוטין  
ופורץ בצחוק היסטרי... אני מסתכל בו ממקום מושבי,  
בפינת החדר, ורעיון נשכה עולה במחשבותי: זהו אחד  
מאותם ל"ו הצדיקים!

וכך נמשכת עבודתם של ה"שלדגים" הממוכנים  
והממונעים: עמדות וביצורים. טורים משוריינים של  
האויב. חיילים מצריים, הקופצים ממכוניותיהם בבה  
לה ונפוצים לכל עבר, כשהמקלעים הקטנים והפצצות  
השרקניות מפילים בהם חללים. אנו מטהרים את  
הנגב מן השרץ המאוס. ההפוגה האחרונה שמה קץ  
לגיחות המתרבות והולכות של ה"שלדגים" שלנו.

ועתה, בוקר נאה של ראשית החורף. האויר מלא  
רסיסים מלוחים, הגיתוזים בהתנפץ הגלים אל סלעי  
החוף. השחפים הלבנים שטים בתכול השמים ומבשר  
רים שלום עלי אדמות. והשלדג ההמסני צולל פעם  
אחרונה בתוך הגלים ההומים, יוצא ובפיו דגון אומלל,  
משיק בכנפיו, קורא קריאת מלחמה אחרונה (ואולי  
היה זה אות לנסיגה?) ונעלם מאחורי האופק הרחוק  
והבהיר. השחפים, הם בלבד ימשיכו להכתים בלובנס  
את תכלת השמים ואת תכלת הים. ואני יושב כאן  
עם מלאי של זכרונות מרטיטים ודמויות של חברי-  
גיבורים שעשו את מלאכתם בפשטות כה רבה ובמסירות  
רות אין קץ.



א וחו יום קורה משהו, שנדמה לי כי טרם קרה  
בתולדות התעופה הצבאית. באחת הגיחות,  
משלחץ מיודענו מק על הכפתור המשחרר  
שטים מתוך שמונה הפצצות במטוסו תוך  
צלילה, הבחין כי אחת הפצצות לא נשתחררה. הוא  
סיים את הגיחה כולה יחד עם השאר ולאחר שהצטרף  
למבנה החוזר הביתה, אותה למפקד-המבנה והראה  
לו את הפצצה התלויה מתחת לכנף וקיבל רשות  
לעזוב את המבנה על מנת להטיל את הפצצה לים.  
מעל הים התברר לו לדורותי, שהפצצה אינה משתחרר  
ררת, לא בדרך הרגילה, לא בעזרת המנגנון לשעת-  
חירום ולא בתרגילים שונים שעשה במטוסו כדי לנער  
אותה מעליו. אין ברירה: עליו לשוב לבסיס ולנחות  
עם הפצצה הסוררת. הוא ממשיך בטיסה עד אשר  
לא נותרים לו אלא שני גלונים דלק ואז ניגש לנחית  
תה. כל שירותי-הטיסה עומדים הכן. מכוניות האמבור  
לנס וכיבויי-האש מונעות, והנהגים מחזיקים אותן  
במהלך ראשון, מוכנים לזניקה. דורותי מבצע הקפה  
יפה וניגש לנחיתת-שלושה-גלגלים רגילה. והנה קורה  
דבר איום: כשהוא נמצא כבר בגובה של מטר בלבד  
מעל למסלול, ובעצם התהליך הסופי של הנחיתה,  
ניתקת הפצצה מתחת לכנף השמאלית, נופלת על  
המסלול ומתפוצצת בו ברגע. בטוח הייתי שזה קצם  
של הטייס ושל המטוס גם יחד, אך לא. משהו מוזר,  
משהו שעוד לא נשמע כמוהו מתרחש שם על המסך  
לול. עם נפילת הפצצה והתפוצצותה המידית נשמע  
המנוע, כשהוא נפתח במלוא הכוח, כן-הנחיתה עולה  
ומתקפל מיד, בו ברגע, שוב למעלה, והמטוס מת-  
רומם, בלי שנגע עדיין במסלול, לגובה של 20 רגל  
מעליו, ופונה פניה קלה ימינה. המנוע נסגר ונדם  
לחלוטין משהגיע המטוס, כעבור שניה בלבד, מעל  
לחריש שמימין למסלול, והמטוס גולש ונוחת. נחיתת-  
גחון נהדרת, כשגלגליו למעלה והמדפים לגמרי  
למטה, על פני החריש הבוצי. אנו רצים לעבר המטוס  
כמטורפים. מכוניות כיבוי-האש והאמבולנס דוהרות  
בראש. גד מנון, מפקד מגדלי-פיקוח-הטיסה, מגיע  
ראשון למטוס. מחזה לא-יאומן מתגלה לעיניו: המטוס  
כולו נקוב ככברה. אין סמ"ר אחד שלא יהיה בו חור  
מרסי הפצצה. רק במקום שבו נמצא מושב הטייס  
וצלילת גופו לא פגע אף רסיס אחד. דורותי יוצא  
לבדו מהמטוס כשאין אף שרטת אחת בגופו. אצבע  
אלוהים היא! הוא מוריד מעליו את המצנח ומעמיסו  
על גבו ובלוי לומר אף מלה, כשכולנו עומדים פעוריי-  
פה, הוא מתחיל פוסע בפסיעות גסות לעבר המגדל  
אותו. הוא שואל לשלמו פעמים אחדות. דורותי אינו  
כשהוא שקוע בהרהורים. גד מנון רץ אחריו ועוצר





היה זה המבצע הגדול ביותר בתולדותיו של צה"ל, עד למלחמת ששת הימים, מבחינת הכוחות שהופעלו במהלכו ובהישגיו. במבצע זה, שארך שבעה ימים, פעל צה"ל בתנופה רחבה ובקצב מהיר והגיע ליעדים רחוקים תוך השתלטות על חצי האי סיני כולו, פרט לרצועה הקרובה לתעלת סואץ. זה היה מבצע „קדש” – שהתרחש לפני 15 שנה.

במערכה זו באה לידי ביטוי עוצמתו של צה"ל כפי שחושלה בשנים שקדמו למבצע, נבחן בצורה מעשית מערך המילואים ויושמו הלקחים שנלמדו באימונים ובפעילות המבצעית. החילות השונים מיצו את יכולתם והפעילו כוחות בסדר גודל שלא היה ידוע קודם-לכן. כן בא לידי ביטוי שיתוף-הפעולה בין-חילי ובין-זרועי. כל אלה ורוחם של לוחמי קדש הביאו את הנצחון במערכה.

שלוש הכתבות המובאות כאן ימחישו את אחוות הלוחמים שנת-

גלתה במערכת, "קדש" במלוא תפארתה: סיפור ההצנחה במעבר המת-  
לה בסיפורו של אורי דן, "השפיפון המעופף", תיאור חילוץ של  
האלוף בני פלד, סמוך למוצבים המצריים בראס-ניצראני, ויומן  
המבצעים של טייס "מוסטנג" ברשימה, "מוסטנגים דוהרים במדבר".

"אחרי ההתארגנות תהיה תנו-  
עה לתפיסת היעדים. במשך ה-  
לילה הראשון צריך להתחפר. ל-  
קראת יום, עם בוקר, אנו מתחיי-  
לים לקבל צליפות והפצצות. מי  
שלא התחפר — זה הסוף שלו.  
אין שם שאלה של טוח משדות-  
תעופה של האוייב".

אני מעביר מבטי אל הבחור-  
רים היושבים בסביבתי. מבטם  
נעוץ בפיו של מפקדם. הדברים  
אותם שומעים הם כרגע, אינם  
תדריך לפני תימרון, בו יתייצב  
מולם, "אוייב" במרכזאות-כפולות,  
"ירוק" או "כחול". האוייב בו  
מדובר כרגע, הוא אכזרי ואמיתי.

רפי ממשיך:  
"מה שנמצא אתנו, זה שלנו.

המופנה אליו. אברייהשמיעה  
התאמצו לקלוט כל מלה.

"עכשיו אני אסביר כמה דב-  
רים, שיקבעו את הצלחת המיב-  
צע. הצניחה תהיה באור יום, ו-  
משימתנו היא להתארגן להגנה  
על ציר מסויים במקום מסויים.  
יהיה לנו אור להתארגנות. כחצי  
שעה לפחות.

"כל אחד שיוצא מהמטוס, יסת-  
כל למטה, יראה צומת של דר-  
כים. עליו להגיע למזלג בין שתי-  
הן. בהגיעו לקרקע — יוריד את  
המצנח והנשק מוכן בידו. הוא  
יתחיל לנוע לכיוון ההרים. סימן  
אחר: השמש תשקע באותו זמן.  
על כל אחד ללכת בכיוון השקיי-  
עה, כלומר: לכיוון מערב.

ממראות מערכת, "קדש": מטוסינו שלטו בשמי חצי-  
האי, תקפו כוחות קרקע של האויב.

"מה הולך לדורות?" שאל  
מוני, סמל בהיר-שיער ותכול  
עיניים. חבריו שישבו לידו  
בשק"ם, המלא עד אפס  
מקום, לא השיבו לו. גם הם,  
בדיוק כמוהו, לא ידעו "מה  
הולך להיות". את הסוד ה-  
גדול יגלו להם רק בעוד מס-  
פר שעות, בתדריך קצר ש-  
יתן להם המפקד.

על כל פנים היה ברור להם,  
כי הפעם אין באופק פשיטה קצ-  
רה על שטח אוייב. ההכנות ה-  
קדחתניות בבסיס, הציוד הרב  
המוצא מן האפסנאות, הידיעות  
בעתונות, השמועות — כל אלה  
רמזו על משהו גדול. — אולי  
מלחמה?

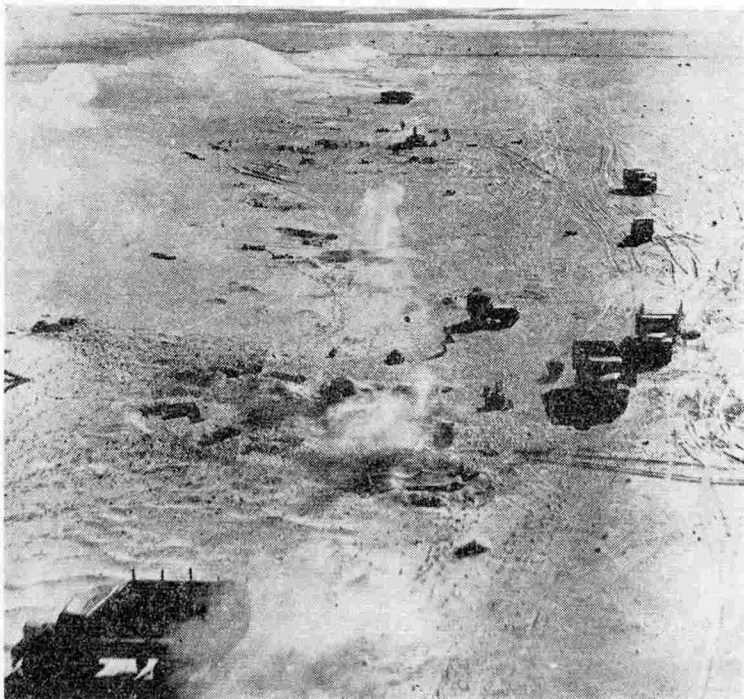
רפי, המפקד הדינמי, יצא מ-  
פתח הדרו. הוא מיהר אל רחבת  
השק"ם. על משטח-הבטון ישבו  
מאות חייליו. צעירים, נחמדים,  
עלזים. כולם שרו.

"הקשב!"

בבת אחת נסגרו הפיות והגווים  
נחמתחו קמעה. מן האפלה הו-  
פיע רפי. הוא ניגש לשולחן ה-  
קטן שעמד בראש הרחבה, הסיר  
את כומתתו האדומה מעל רא-  
שו, הניחה על השולחן. הודקף.  
מישהו בפינה סיים לספר את  
הבדיחה האחרונה שלו. שקט.

"אנחנו עומדים לפני המיבצע  
המוצנח הראשון של צה"ל".

רפי לא אמר מלים אלה ב-  
פאתוס. הוא השמיען בטון השליו  
הרגיל שלו. אולם אילו אפשר  
היה לשקול באותו רגע כל מלה  
לחוד וכולן יחד — רק אז, אולי,  
אפשר היה להמחיש את כובד-  
הנטל שהרגיש כל לוחם צעיר,  
שעה ששמע את המשפט הקצר,



השמש עומדת לשקוע. מחוגי השעון מתקדמים. בעוד מספר דקות תגיע השעה הגורלית, שעה חמש אחרי-הצהריים של יום שני — — — צניחה בשטח אויב. העיקר להגיע לקרקע ב־סדר, לא לשבור או לנקוע רגל. „הקשב!“ — פוקד המשלח.

אנו קמים, מחזיקים בידינו ב־כבל המתוח למעלה. המצנח ה־רזרבי שעל החזה מתחכך במצנח שעל גב החבר שלפניך. צפיפות איומה. רצועות הפתיחה עוברות מיד ליד. אני מרגיש שליבי פועם עתה בקצב מהיר ביותר. המטרה קרובה.

---

---

### מטוסי קרב

#### מאבטחים אותנו

---

---

„ ק פ ו ץ ! “

בוה אחר זה מזנקים הצנחנים מהמטוס. מישוהו מתיישב על מיפתן הפתח, בגלל המשא ה־כבד שבשקיו. אולם רק לעשר־רית השניה: המשלח ממלא את תפקידו.

אני מתקדם במהירות לעבר ה־דלת. עוד שלושה צנחנים לפני... עוד שניים... עוד אחד... זהו!

צהרי יום שני. בשלושה ארו־כות אנו מסתדרים על הכביש מול שיירה של כלי רכב. השטח הגדול לפני בניין אריות־מצנחים מתרוקן אט־אט מהמצנחים הירור־קים שעליו.

שלוש ועשרים. המטוס מתחיל לזוז. עוד מספר דקות — והבסיס רחוק.

מלבד רעם מנועו הקצוב של המטוס, כמעט ולא נשמע דבר במטוס. ובמידה שמתפתחות ש־חות קלות — הן משתקות מייד. שירה, גם היא אינה מחזיקה מע־מד זמן רב. ראשים נשמטים על החוות לגמנום קל.

לידי משחק מישוהו בקווצת ש־ער ראשו. אגלי־זיעה מתגלגלים על מצחו. אני מתבונן בקינאה כמעט בשני המשלחים, העומ־דים בפתח המטוס ושעליהם יהיה להשגיח על יציאתנו מן המטוס. הם יחזרו לבסיס שעה שאנחנו נהיה כבר שם, למטה.

המטוס טס בגובה מועט. למטה אנו רואים ענן אבק. לפי לוח הזמנים שבידינו, נוסעים שם חברינו — הלוחמים שהוטל עלי־הם לפרוץ את הציר כונתילה—תמד—נחל ולהתחבר אלינו. אם יוסיפו להתקדם באותה מהירות, בה נוסעים הם עתה, הרי שיגיי־עו אלינו מהר.

כל לגימת־מים שאתם שותים — היא תחסר לכם. אין שם בוורת־מים. שם יש מדבר.

„ בפעם ראשונה אחרי אלפיים שנה, שהיחידה צונחת למלחמה ולא לתרגילים על אבנים וחולות. משמעת, כוח־רצון ונוח־סבל — ואנו מבצעים את המשימה. יש שאלות?“

החיילים מחליפים ביניהם דעות, מנתחים את מה שנאמר להם. יש דחיסות עצומה. מלאי ה־סיגריות, המסטיק וסוכריות ה־מנטה הלך ואול. כל הדברים ה־טובים האלה הם מיצרכים חיו־ניים שם, למטה.

---

---

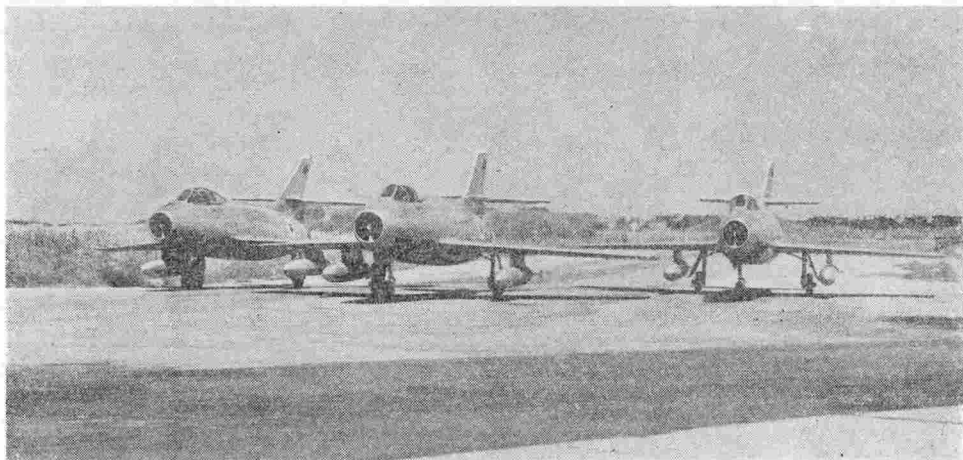
### תדהמה : 270 ק"מ בתוך שטח האויב!

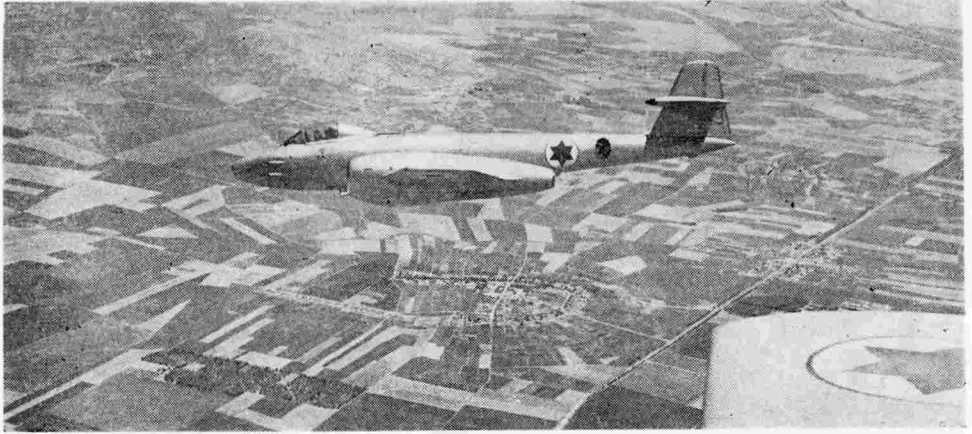
---

---

בחדריי־המגורים נפרשות מפות. איפה אנו עלולים לצנות? אצב־עות מצביעות על נקודות מנקו־דות שונות. כל אחד הופך טק־טיקון, מסביר מדוע עלינו לצנות דווקא כאן, ולא שם. אולם רק למחרת בבוקר, כשאסף כל מפ־קד יחידת־מישנה את חייליו ו־הסביר להם בפרוטרוט את תפקי־דיהם — פרצה שריקת תדהמה: „270, ק"מ בתוך שטח האויב!“

המיסטר זכה לשם „המטוס של קדש“. מטוסי המיסטר הגיעו לישראל זמן קצר לפני המלחמה; טייסייהם שלטו בשמי חצי-האי סיני.





מטוסי הסיכון הראשונים של חיל האוויר, המטאורים, הספיקו להשתתף ב„קדש“, אף על פי שבשנת 1956 כבר נחשבו למושונים.

קה. במכשיר הקשר נשמע קולו של טייס:  
 „הלו, דורון שתיים — האם אתה שומע אותי?“  
 ענינו, שאנו שומעים אותו, ושאלנו אותו, אם הוא רואה את אורות הפנסים.

הוא אינו רואה אותם.  
 „אני מדליק את אורות הנחיה תהו“, מכריז הטייס, „האם אתם רואים אותי?“

אנו שומעים אותו. הוא מצניח לנו חבילות אספקה.  
 הצנחה שנייה הביאה תותחים וג'יפים. אחריהם צנחו הלוחמים, שהתאמנו בהפעלת התותחים עד שעות אחרי הצהריים של אותו יום.

כשהאירה השמש, ומלבד טור טור הג'יפים, אשר אספו חביות לות מזון שנפלו בריחוק מקום, לא נשמע קול אחר — הייתי מודע כן להישבע, שאנו מבצעים תרי גיל של יחידה.

„איפה המלחמה?“ נשמעו פה ושם שאלות.

„לך ותאמין שאתה יושב ששים קילומטר מהסואץ ואוכל בשלווה ארוחת-בוקר!“

והנה חג מעלינו פייפר ישראלי, שבא לקשר בינינו ובין העורף. המטוס נוחת בשלווה ליד המוצב. פייפר אחר, שהקדימו בלילה, נשאר תקוע אצלנו.

משמאלנו מתנשאים עמודי טלפון. הם מתמשכים מהסואץ לנחל מימיננו — הדרך המוליכה מסואץ לקוציימה. שתי הדרכים מצטלבות בנקודה בה ניצב עמודי-זכרון. לסביבתו עלינו להגיע.

הדרך אינה קשה. את נפגעי הצניחה נושאים אנו באלונקות. לאחר שחצינו ואדי, באים אנו אל מספר גבעות נמוכות. רפי קורא אליו את מפקדי-המישנה שלו. כל אחד מקבל את משימתו. עליהם לארגן מיד את אנשיהם ולהפוס את הגבעות.

בטרם הספקנו לפרוק את משאנו, עולה באוזנינו רעש של מכונית, המתקרבת באורות דולקים מכיוון ביר-חסנה. חוליה קופצת מיד אל הכביש. רעש רבניט וצרורות של עוזי. המכונית נעצרת. מתברר, שהיא מובילה חביות מים. הן עוד יביאו תועלת. כל הלילה הולמים את-יחידה באדמה הסלעית הקשה.

האוויר הקר חובט בפני. אני מרים את ראשי למעלה, המצנח נפתח. ברגע זה יורד מעלינו גל שלישי של צנחנים. מעל למטור סים אני מבחין במטוסי קרב סילוניים, המאבטחים אותנו.

עתה — הסתכל למטה. כן, אנו נופלים במזלג שבין שתי הדרכים, על משטח-חצץ רחב ידיים. להצמיד הרגליים; לכופף את הברכיים; להרכין את הראש — ואתה על הקרקע. נחיתה כזאת לא ביצעתי אפילו בבית-הספר לצניחה: לגגול לפי כל הכללים!

אנו משתחררים במהירות מצנחינו, פונים איש איש כלפי דגל יחידתו, המתנופף בשטח. ארבעה חיילים נושאים אלונקה.

„אין מזל — רגל שבורה!“  
 מכל העברים נוהרים עתה הצנחנים אל נקודת ריכוז, הנמצאת במרחק קילומטר מערבה. השטח מרופד במצנחי-משי ירוקים ולבנים. מספר הנפגעים מהצניחה הוא מועט מאוד.

מפקדי היחידות פוקדים את אנשיהם. השמש כבר שקעה. נותרו מספר דקות לבחון את השטח. ממולנו מתרומם רכס הרים, הרי חוטאן שמם. משמאלנו — אוכף גדול, ולצידו שוב מתרומם מין הר, שפסגתו שטוחה לגמרי. שולחן. לאורך הדרך

---



---

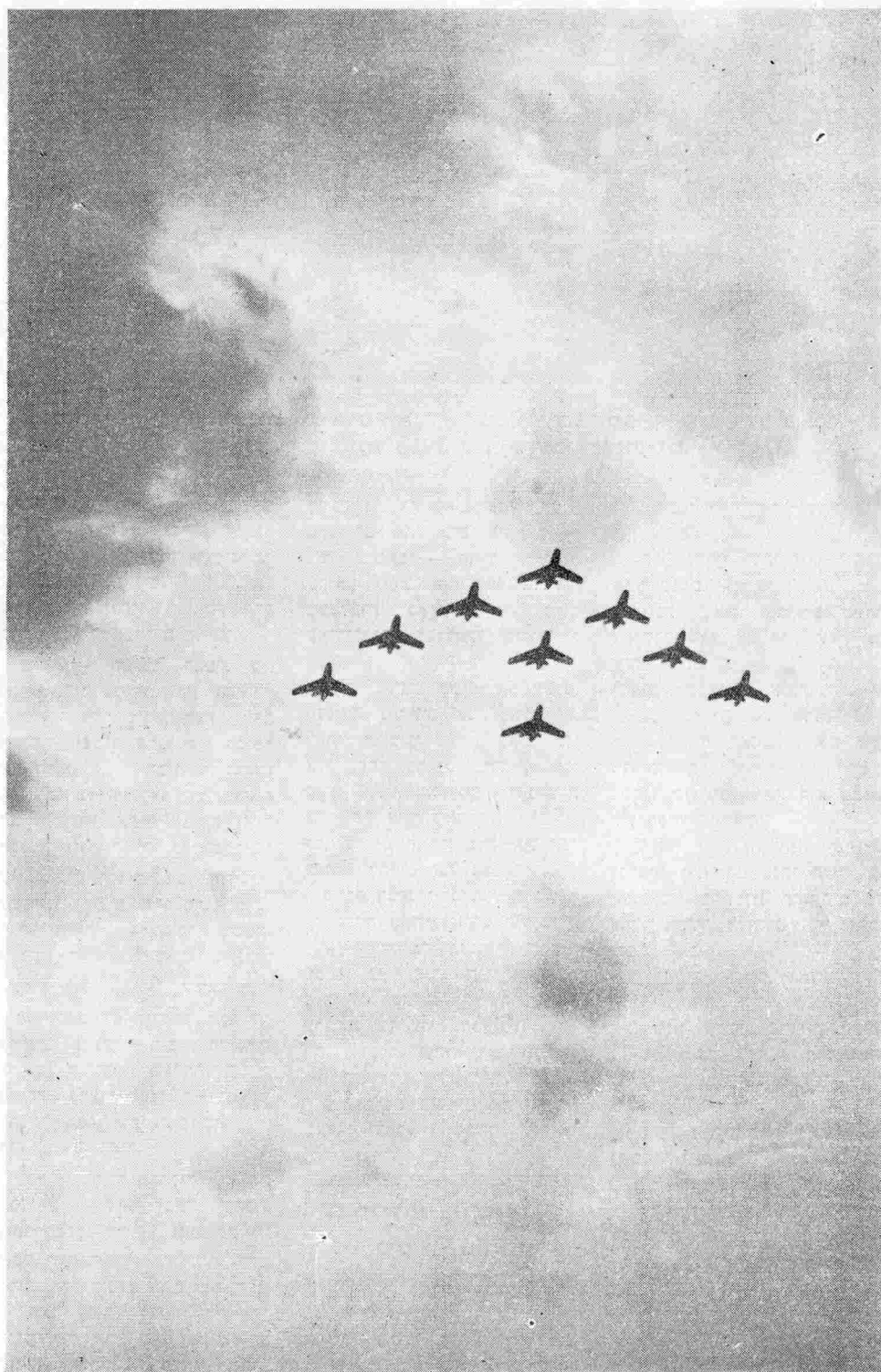
**חבילות, תותחים וג'יפים — מהאוויר**

---



---

בינתיים כבר הוצבו בקרבת המוצב פנסים בצורה מסויימת. בעוד זמן מה תוצנח אלינו אספ-



רעם מנועים. הפעם אין זה „פיפר“ וגם לא „דקוטה“. ארבעה „וומפיירים“! הם טסים מעלינו במהירות, בגובה מועט. אפשר להבחין בסמל חיל-האוויר המצרי. הוומפיירים רק חגים מעלינו — ונעלמים — מזור! לא הספקנו לצאת את העמ' דות, ובגובה רב מתגלים ל- עינינו שני פסים לבנים ודקים, כאילו צוירו במכחול ובסרגל על רקע השמים הכחולים. שלנו או שלהם? המשקפת אינה מצ' ליחה לזהותם. מכיוון השמש של תשע בבוקר נעים שני המטוסים לעברנו. צבעם — כסף לבן. אין ספק — אלה „מיגים“.

### התקפת ה„מיגים“

כל הצנחנים בעמדות. אולם קצת הלאה במסלול הפער יור שב כבר טייס הפייפר במטוסו, עומד להמריא עם נפגע-צניחה. הרופא, אף הוא ליד המטוס. ה„מיגים“ יורדים אלינו בש- ריקה איומה. משהו צובט שם בפנים. בקרב עם כוחות-קרקע אתה יכול לשער מאין צפוי ה- כדור, לתפוס מחסה טוב, אבל כאן — הם מעליך. לך ותדע, אם שם למעלה אינך עולה על כוונת הרקטות שלו! טירטור של כדורים. הראש מורם לעבר כיוון טיסתם של ה„מיגים“. הפעם הם כיוונו את אישם אל הפייפר — ופגעו בו. עשן ואש מיתמרים ממנו.

מן המטוס קופץ הטייס כש- בגדיו אחוזים להבות. הוא גורר אחריו את הנוסע שלו, ומיד מתגלגל על הארץ לככות את האש. תמונה מזועזעת. ה„מיגים“ נעלמים.

אם כן — המלחמה ממש התחילה. אנו מתחילים להרגיש שאנו הראשונים שהגענו עד לקרבת הסואץ. האויב קרוב. הטייס נכווה. הצנחן נפגע ב- כדור ברגלו, והדוקטור — ב- שני כדורים בחזהו. מה„פיפר“ נשאר שלד בלבד. בחפירות מ-

תחת לשמש הלוהטת, הושכבו הפצועים. מעליהם הונחו אלונ- קות, כדי להצל עליהם. צריך יהיה לספל בהם היטב. יעברו עוד שעות יקרות, עד שנוכל להעבירם לבית-חולים בעורף. על הגבעה, שלושה קילומט- רים לפנינו, ליד המצבה, הצבנו תצפיות. במכשיר-הקשר נשמע קול אנשיהן: „אנחנו רואים חמש-עשרה מכוניות מתקרבות מכיוון הת- עלה. שני קילומטרים מערבה מאתנו“.

מטוסי-סילון שלנו נמצאים ב- סביבה. אנו מבקשים את עזר- תם. סוף-סוף אנחנו יחידה קט- נה, מול הכוח העתיד להגיע אלינו מבטיסו בסואץ. והחלוק שלו כבר נראה באופק. „אני צריך לקבל אישור להת- קיפם“, — מודיע לנו הטייס. אנו מזדיינים בסבלנות.

בינתיים — מטוחים את ה- מרגמות שלנו. התצפית ליד ה- מצבה מכוונת:

„יותר ארבע-מאות, שמאלה ארבע-מאות!“ מרביצים עוד מנת פגזים. ה- תצפית מודיעה בשמחה: „הנוער ברח, מתרכז מסביב למכוניות“. בינתיים נשמע במכשיר-הקשר השני קול אחר:

„הלו — יש לי אישור למ- טרות קרקע!“ אה, — כמה טוב שיש חיל- אויר!

### מטוסי ח"א

#### השמידו את הגדוד

המתרחות פגה במקצת, והיא מהולה עתה בסקרנות לבאות. רפי עונה לטייס:

„יש שם ארבע מכוניות עמו- סות חיילים, ואחריהן עוד עשרה קומנדקרים“.

„אני יכול לדפוק?“ שואל ה- טייס.

„דפוק ותוציא להם את הנ- שמה!“ המפקד משתתק. העינים עוק-

בות אחרי שני המטוסים. הם טסים עתה גבוה, עוברים את הרכס שממולנו; צלילה — והם נעלמים מאחורינו. רעם יריות — והם מופיעים.

שני המטוסים נעלמים. התצ- פיות מדווחות בשמחה, שהם השאירו אחריהם קטל רציני ב- רכב ובאנשים.

זוג מטוסים שלנו מופיע שוב. זוהי משמרת שניה. הם מודיעים כי מימין, בין ההרים, יש הרבה רכב.

רפי עונה: „זהו, דפוק!“ „אני כבר נכנס!“ משיב ה- טייס.

התצפית מודיעה שמטוסינו פגעו במכונית-מטה, במכונית תחמושת ובמספר זחלמים. ה- תיאום בין התצפית למוצב ול- אויר הוא נהדר: הכל דופק כמו שעון.

כשמודיעים שני המטוסים, כי אזלה תחמושתם, מבקש רפי לתדרך את הבאים אחריהם. ובהגיע הזוג הבא, כבר יש לנו עמם שפה משותפת.

וטוב שיש! צוותות המרגמות של האויב — מודיעה התצפית — התמקמו בוואדי. הם טיווחו עלינו מספר פגזים.

„עוד דקה אני אצלכם!“ מו- דיע הטייס. „תזמין מה שאתה רוצה“...

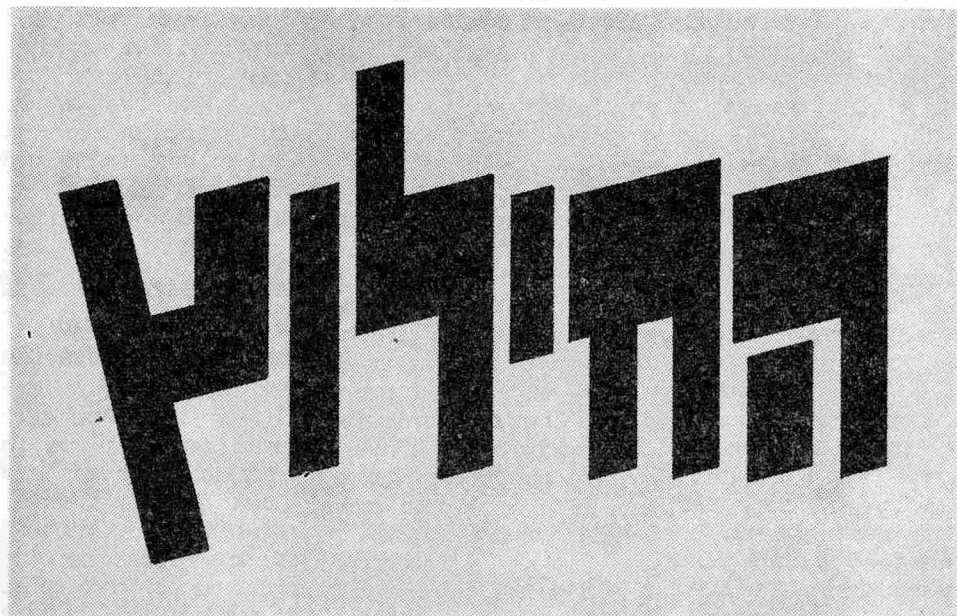
האורגאנים מבצעים את ה- הזמנה. אנו, במוצב, עוקבים אחריהם בשמחה. מי אמר שאנו מנותקים?! כשהקשר בסדר — הכל בסדר: התצפית מודיעה, כי סוללת-המרגמות חוסלה.

„מאתיים מטר ממכונית בוערת מתרכז חי"ר“, מוסר רפי בשל- וה האופיינית לו.

„אני מרקט אותם!“ משיב הטייס. האורגאנים צוללים. לה- בות בהירות יוצאות מתוך כנ- פיהם, ואחריהן — מין רעם, המתגלגל גלים גלים.

סילוני חיל-האוויר השמידו בשעונו אלה את רכבו ומספר גדול מאנשיו של גדוד מצרי, שנע לקראתנו כחיל-הלוחץ מע- ב-ר הסואץ.

# שרוול לבן של מצנח וקופסת גפרורים היו אמצעי הקשר היחידים בין טייס הסילון לבן טייס ה"הפייפר" שבא לחלצו



אלוף בני פלד היה הטייס הישראלי הראשון שנחלץ ממתוס פגוע באמצעות מושב-מפלט ונחת בשלום בשטח האוייב. זהו סיפור חילוצו מתחת לחוטמם של המצרים.

לבנה. אהריכך איבדתי אותו ולא ראיתיו עוד."

בני ירד במרחק כ־2000 מ' מ־ מקום נפילת מטוסו, שנפגע באש נ"מ ובאותו מרחק לערך מכוונות האוייב, שהחלו מחפשים אחריו במרחק רב. ברגע נפילתו נאלץ לעזוב את המצנח שפרח עם הרוח. המצרים, בראותם את המצנח, החז' לו רודפים אחריו והדביקוהו רק לאחר שזה עף כ־1000 מ' נוספים. בינתיים ניצל בני את המצב וכשהוא פצוע ברגליו, החל בורח צפונה לכיוון ההרים. הוא טיפס כ־7 ק"מ בנקיקי סלעים ובמדור־ גולג באויר ויורד כשגופו במצב נכון. כבר הששתי שהמצנח לא יפתח כשראיתי את הפטריה הר

מקרה ההצלה הנועז ביותר, שעד אז טרם נודע בדונו מתו כחיל האויר, התרחש ביום החמישי של המערכה, בקצה הדרומי ביותר של חצי האי סיני, כאשר בני פלד, טייס " מו י ס ט ר " שנפגע באש נ"מ ונאלץ לנטוש, הוצא מחשטח ממש מתחת לחוטמם של המצרים והוחזר לבסיס סו. טייס ה"הפייפר" של "קדש" הוא היום אלוף בנימין פלד, מפקד חיל האויר.

אחריו. פתאום הרגשתי שאני מד־ ביק אותו ושעשן שחור יוצא ממנו. הוא המשיך לנסוק באלכז סון. רציתי לצעוק לו, קפוז', אבל לפני שהספקתי הוא כבר קפץ. ראיתי אותו מועף מהמטוס, מת־ גלגל באויר ויורד כשגופו במצב נכון. כבר הששתי שהמצנח לא יפתח כשראיתי את הפטריה הר

הקרה אירע בעת שמבנה מיתר טורים תקף מטרה מצרית חשובה, מבוצרת ומוגנת כהלכה בראס־ נצראני. המטוסים ביצעו יעף רא־ שון ופגעו בשני תותחי נ"מ. ביעף השני צלל בני ראשון.

א. ד. שצלל מיד אחרי בני סיפר לאחר מכן: "הוא משך ויצא ואני

טרה. הוא התחבא היטב והיכה לעזרה.

כאשר נחתו המיסטרים בבסיס ונודע דבר העדרו של בני, נשר תרר מצב רוח קשה בטייסתו וב-בסיס כולו. אלא שבינתיים החלו מחפשים אחריו. מטוס פיפר ש-נמצא בסביבה קיבל הוראה לצאת למקום ולחלצו.

## במרחק לא רב ממחנה האוייב

וכך מתאר בני עצמו את קורותיו בתו בשטח האוייב במרחק קטן מאלפי חיילים מצריים ואת חילוץו על ידי טייס הפייפר:

צללתי על המטרה — ושיחררתי את המטען מעל למחנה האוייב. התחלתי בנסיקה מהירה, כאשר לפתע הרגשתי אש צורבת אחתי. כהרף עין הבריקה בי המחשבה: המטוס נפגע בפגז ג"מ. האש גברה והרמה את גבות עיני וזרועי, ולא היתה ברירה אלא לנסות ולקפוץ. המצנח נפתח כשורר וה וירדתי לעבר הקרקע. המטוס המשיך לטוס קצת צפונה, ונפל בעוד אני נמשך ברוח החזקה ש-נשבה לצד דרום. כשהגעתי לקרקע נחבטתי קצת. אולם לא באור רח מסוכן.

מצאתי עצמי במרחק לא רב ממחנה האוייב. אולי שני קילומטרים ממנו. השתחררתי מן המצנח ומיתר האביזורים והחללתי לי קחת אחי את האקדה בלבד. הסתכלתי סביבי ונוכחתי לדעת כי ההצלה היחידה היא: הצוקים והסלעים שנוראו מערבית למקום הצניחה. התחלתי רץ.

כעבור זמן מה עצמתי לנוח על אחת הגבעות. הסתכלתי לאחור וראיתי כלי רכב של האוייב ממהרים אל מקום נפילת המטוס. ומכונות אחרות יוצאות בהולות לעבר המצנח. המשכתי לרוץ ולהטפס על הצוקים החדים עד שהגעתי לנובחה 150 מטרים. כאן תפסתי מחסה באחד הנקיקים, שכבתי על גבי והיכיתי. התחלתי מרגיש כאי

בים. בעיקר כאבי השרירים לאחר ריצה של 6-7 קילומטרים מאיזור החוף.

עברה שעה קלה והנה הבחנתי בפייפר, שהגיע למקום והג בסביבה. הוצאתי את "שרול" המצנח שלקחתי אתי והתחלתי מנסה. אולם נתעורר אצלי החשש, שמא יבחינו ב"שרול" הלבן גם המצרים שלא הפסיקו לחפש אותי. החלטתי איפוא, למצוא לעצמי מקום נוח יותר. זהלתי על גחוני ועל מרפקי לתוך בקעה קטנה בין שני צוקים ושכבתי שם מוסתר מן האנשים שבחוף.

## ידי נצמדה

### בחזקה לאקדה

הנה לפתע הבחנתי בשני ערבים שעשו דרכם על הרכס במרחק 20 צעדים ממני. ידי נצמדה בחזקה לאקדה. לא יכולתי לזוז, אמנם, אולם החלטתי לפגוע בהם אם יפנו אלי. אולם הם לא הפנו את מבטם הצידה, ונשמתי נשימת רווחה. הם עברו הלאה לדרכם.

בינתיים נתברר לי כי הפייפר, שלא מצא אותי, חזר על עקבותיו. אולם כאן נתברר לי כי קרבה והולכת שעת החשיכה. היו בידי אמנם גפרורים, שהייתי משתמש בהם לשם סימון, אולם ברור, כי הסיכויים למצוא אותי בלילה היו קלושים יותר. והנה, קרוב לשעה 5 לפנות ערב הבחנתי פעם נוספת בפייפר. התחלתי מנסה שוב ול-מזלי הרב הבחין טייס שבמטוס הקטן בפנופי. הוא פנה לעברי, אך חשש כנראה מפני פח ו"טרילק" של האוייב המנסה למשוך אותו, ומשום כך התקרב אלי, סגר את המנוע, הנמיך טוס וצעק לעברי: "האם זה אתה בני?" ענית: "כן".

אינני יודע אם שמע את שורר בתי, אולם ראיתי את הפייפר גולש על חול החוף, ביני ובין ה-מחנה המצרי, במרחק 400 מטרים מן המחנה. הנחיתה עלתה יפה, והפייפר המשיך לנסוע על הקרקע

כמה מאות מטרים לצד דרום, לעבר המקום ששם שכבתי. מש-עמד, התחלתי זוחל לעברו בשאר רית כוחותי. מן המטוס הקטן יצאו שניים לקראתי ועזרו לי להכנס לתוכו.

וכך נראה הדבר מנקודת מבטם של טייסי הפייפר:

"אתה לוקח ישר דרומה", אמר הירשלה בהצביעו על המפה. "כאן החטיבה, כוח החלוץ קצת לפנינו" וסימן נקודה דרומית יותר. "תק שורת רגילה, אתה כבר יודע." לפתע נפגשו מבטיהם. "יש חדש בקשר לבני?" שאל אברהם. "לא, ת. יוצא לחפש אותך, אתה עשה את העבודה שלך." מזה שעה קלה נתקבלה ידיעה שבני קפץ ממיסטור פגוע בסביבות ראס-נצראני. המחשבה על-אודות טייס המנוח לו אי-ישם בעורף האוייב ומחכה ל-סירטור המטוס הגואל, לא נתנה מנוח. "הנה דו"ח מודיעין, הזהר מנמ"ו!"

אברהם גיחך: "הזהר מנמ"ו, לעג לרש. מה יכול פיפר זחלני לעשות נגד אותם, היספנו שלר שים מ"מ"? לגביהם הוא עסיפון תרגול בלבד.

## טיסה לעבר החטיבה

אברהם הדליק סיגריה ופנה אל המסלול. כיבה אותה ואת קטע ה-דרך האחרון עבר בהליכה מהירה, ריצה כמעט. קרפיק סגר ברגע זה את מכה המנוע ועסק במילוי הרישום המתאים בספר המטוס. יש משהו מרגיע בדמותו של מכור נאי ותיק וברי-סמך זה. הירח אברהם זימן שדק את המטוס מהוטומו עד קצה זנבו.

אותה שעה התחבט גדי, סייך אויר, איש משמר העמק, בבעיה הנצחית... בעיית הישיבה.

איך להסתדר בנוחיות יחסית בקצה אלונקת אויר, כשהמק, מור נח לשמאלך וצוידך מתחבט סביבך להכעיס. לבסוף הכל מסתדר וגד "נשתל" פנימה.



ההלצות השגרתיות נפלטו כבר וגם אברהם בפנים.

"קליר?" שואל הוא ומשרבב ראשו מבעד לחלון. "קליר", עונה קרפיק. "קונטקט!"

שניים-שלושה סיבובי-סרק, שיי עול קצר והמנוע פועל.

הסעה אל המסלול, קרפיק עושה תנועה בידו, ספק הצדעה ספק מועל יד ידידותי, אברהם משיב ניפנוף, הרצה אחרונה של המנוע.

"אתה קשור?" "קשור" משיב גד. ריצה קצרה על המסלול והמטוס

באוויר. לפניו תשעים דקות טיי סה למקום הנחית החטיבה. מימין

הרים, משמאל הים ורצועת חוף צרה למטה. הנוף מרהיב, הרים

אדמדמים, ואדיות, קניונים, חוף זהוב מוקף הגורת סלעי אלמוגים.

הים מנצנץ באלפי גליו והרחק משמאל החוף הסעודי, מעין גוש

סגול אפור הסוגר על תכלת הים. מעליהם שמים בהירים, העינים

בולשות מבעד לחופת התא. כל רגע עלולות להופיע מאי שם נקר

דוד כסף זעירות ההולכות וגדלות במהירות הבזק... מיגיים...

פס אחד ואתה חדל להתקיים. המחשבה בלבד מעבירה כך רעד.

אותן שלוש נקודות סדורות בר מיבנה שבמרכז החלון אינן נודת

נות מנוח. כבר עשרים פעם נודת כחת שזו צואת זבובים ובכל זאת

אינך מרגיש בטוב. זבוב נבזה, מצא לו את מי לשגע...

הנה החטיבה, טור מכוניות אי רוך, חלקן צבאיות ויתרן רכב

מילואים.

## הכיוון החדש - ראס נצראני

אותה שעה היה ת. בדרכו לראס נצראני, מקום נפילת המוט

טר. עיניו בלשו כה וכה, לשוא אין זכר למטוס או לטייס. הבדדי

דוד הנוראה בתא הקטן מעיקה כהר, לך חפש בעורף האוייב,

במרחב ענקי בין צוקים וסלעים, דמות-אדם זעירה...

הקפה, עוד אחת, סריקה זיגוגית

של השטח כשכנף המטוס, "משפ" שפת" כמעט את צלע ההר. כלום

לא יוצא מזה. אברהם עסק בתקשורת. טיסות

הלוך ושוב בין החטיבה לכוה החלון, טיסה משעממת כמעט. הור

מן חולף, עברה כבר שעה. לפתע הוראת אלווט: הפסק מיד התק"

שורת והצטרף אל ח. — הזהר מ.מ.מ! הכיוון, ראס נצראני."

## ח. נמצא

### כבר בשטח

פניה בת תשעים מעלות דרומה. הנסיקה איטית. שלושת אלפים.

שלוש ומאה... שלוש ומאתים... שלוש מאות... ארבע מאות... טפט

פייפר, טפט! יברכך האל על כל רגל שתצלח לעלות, לבל תמצא

עצמך פתאום במרכזו של ענן פטריות שהורות ורצחניות. דהיי

לק חבוב, עוד קצת! הן אינן אנו רוצים אותו, קלאנק' נבזי, זה

הקול המוכר הנשמע בבקוע כדור את הבד המתוח. שבעת אלפים...

שמונה... תשע... עשרת אלפים... נו, מכאן זה נראה קצת יותר

טוב. חלפה עוד שעה. ראס נצראני לפנינו, משלט אויב שהפיל באשו

את המיסטר של בני. כאן בסביבה הוא צריך להמצא,

אבל איפה? לא הרחק מן המש" לט שתי דמויות. אנשים כנראה.

המטוס גולש מטה. מתחת, בגובה המש בערך מסתובב עוד פייפר.

חסון בוודאי.

"הלו ת, כאן אברהם, האם אתה שומע אותי?!" רישרוש בל"

תי ברור באוזניות. "הלו ת, כאן אברהם", הרישרוש נקטע.

"הלו אברהם כאן ח, אני שומע אותך המשיחמש." הוקם הקשר.

## שני חיילים

### אדישים

מסתבר שח. סורק את השטח למעלה משעה. מצפון למשלט, גם הוא הבחין בשרידי המיסטר.

"ח, מתחתינו שתי דמויות, אני יורד לבדוק." צלילה חדה וה.

אחריו. האדמה מתקרבת. שתי הד" מויות הופכות לשני חיילים. הם

נראים ברורים מאד. כרגע, אפשר להבחין גם ברובים. אך מדוע

אינם זויים? באדישות מסתכלים הם במטוסים החגים מעליהם ואי

נם עושים כל נסיון לטעון רובה או לתפוס מחסה. משונה.

משיכה בסטיק והמטוס מטפס שוב. מדהיגובה נע מהר, מהר

מאד אפילו, "ח. המשך לחפש מצפון למשלט, אני מנסה דרומה,

האם הבנת אותי ברור?" "הבנתי ברור, אני צפונה ואתה דרומה.

בהצלחה" משיב ח. נפנוף פריי דה בכנפים והמטוסים נפרדים. שוב

דרומה והפעם לכיוון שארס-א" שיק, בעוד ח. חוזר לזיגוגים

שלו מצפון למשלט.

## פיסת

### בד לבן

הנתיב — מערבה למשלט. הרי פייפר עובר בין השמש השוקעת

לבין המשלט, דבר המקשה על העומדים למטה לראותו ולירות בו.

הגיבה אלף ומאתים רגל. גדי צמוד לחלון ועיניו בולשות. אברהם מפ

נה ראשו אל החלון שממול וסוקר את השטח שעבר לפני רגע. קצת

מאחור למטה נע משהו. "הבט גדי מה זה שם?" גדי מסתובב בתנוד

עה חדה. "בד לבן מתנופף אם אינני טועה."

לא, הוא לא טעה. היתה זו באמת פיסת בד לבן, שרוול של

מצנח כנראה. גדי בוחן זאת כרגע בעזרת משקפת.

"זה מוכרה להיות הוא! בוא נודיע שמצאנו אותו!" מתלהב

הסייד וחוטף את המ.ק.. אברהם מפסיקו בתנועת יד, "טנא שויה

יא אחי, זה עלול להיות טריק". ובאמת, כל העסק נראה חשוד.

מדוע לא ירו החיילים? נדמה לאברהם שהאדם השוכב נמצא בר

טווח ראייתו. בכלל כל העסק קרוב מדי למשלט.

## זה לא בלוף! זה בני!

אתה יורד כפתי ורץ ישר לתוך מארב מתוכנן. והירות! צריך לבדוק את העניין.

הקפה נמוכה, כחמישים רגל מעל לאדם השוכב. אי אפשר להבחין בתווי פניו. הקפה נוספת והפעם כשני רגל מעליו — זה לא בלוף, זה בני!!!

הוא שוכב בקפל קרקע מוסתר ומנפנף במרץ. המנוע סגור לגמרי והפיפר דואה בשקט. אברהם מור ציא ראשו החוצה וצועק „בני!!! בני!!!“ את התשובה אינו מספיק לשמוע. פתח מנוע והסתובב כדי למצוא נקודת נחיתה. תוך כדי סיבוב התקשר עם ה: „מצאתי את בני... אני נוחת. אם לא תראה אותנו ממריאים כעבור זמן מה, סימן שדפקתי את המטוס. תודיע לאלה שיבואו לקחת את שלושתנו.“ „רוג'ר (הבנת!)! מזל טוב,“ באה התשובה. „אני מעליך, בהצ' לחה!“ וכבר נראה מטוסו של ה. ההג מלמעלה.

## זהירות מ.נשיקה קלה" בהם

כל אותה שעה פוזלים שניהם במהצית העין לעבר שני החיילים המצריים. אך הללו אינם מגיבים. מטילים כאילו כל הנעשה סביבם אינו אלא הצגת קולנוע עליוזה, שאינה מחייבת כל פעילות שהיא, מילא, יבושם להם.

המקום היחידי בו אפשר היה לנחות הוא שפך הוואדי, כשלוש מאות מטר מבני נחיתה לא מוצ' לחת עלולה להסתיים ב„נשיקה קלה“ עם צלע ההר. לאברהם לא היו נטיות רומנטיות מסוג זה, ובאותו הרגע, בזהירות רבה, ב מהירות נמוכה ככל האפשר, נגע בקרקע. עם הנגיעה הראשונה ה' חל המטוס לקפוץ כמטורף מאבן לאבן. „רבונו של עולם, רק לא פנצ'ר,“ חלפה מחשבה כברק. גם הפיפר הצטרף כנראה לתפילה,

שכן עבר את כל המכשולים ו' המשיך לנסוע עוד כמאה מטר בטרם שקע סופית ונעצר. אברהם ניסה להסיעו הלאה לעבר 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 כדי ריצה הפנו את נשקם הדרוך לעבר החיילים המצריים. אך הללו נשאר אדישים כשהיו.

## גדי כורע תחת בני

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

גדי ניסה להרים את בני. הצ' ליה להניו אותו קצת, אך כרע תחת משקלו ובני עליו. אברהם רץ אליהם ובכוחות משותפים גררו אותו כשידיו חובקות את כתפיהם. „פו טוב שבאתם... התכוננתי כבר לבלות את הלילה על המצוק המופת הזה ולחכות לחטיבה,“ נהם בני. לעזאזל, כברת הדרך הקטנה דמתה למסע מייגע.

## זרוק את המ. ק.

בני נדחם לאלונקה. גד ואברהם סובבו במאמץ רב את המטוס ל' כיוון „המסלול“. קפצו פנימה והנה בעייה חדשה צצה. הדלת סירבה להסגר. „זרוק את המ.ק.“ קרא אברהם. לבטוף נסגרה הדלת בכל זאת והמ.ק. נשאר בפנים. תוך שניות הונע המנוע והמטוס קיפץ קדימה. „אם תתפוצר עכשיו אהנוק אותך,“ חרק אברהם. הגיעו לשטה פחות גבונני. „פול טרוטל,“ לחש, ובמלוא הגאו זינקו קדימה. עקב הירידה התלולה אי אפשר היה לתת „סטיק קדימה“ כמאמר

הטייסים. ידידנו הפיפר עשה בכל זאת את שלו וניתק מן הקרקע. „היי, אנחנו באויר!“ התלהב אברהם. בני וגד נאנחו אנחת רוו' חת. כעבור דקה בערך חלפו מעל שרידי המיטוס. בני דחק צוארו מעל כתפו של גדי ונפרד במבט אחרון ממטוסו. מן המיטוס ז'ל שרדו כמה גרוטאות מתכת מפוזרות סביב בור שחור וגדול.

## צבע ירקרק מהפנט ומעייף

מבט בשעון הוכיח שהמבצע כולו נמשך כרבע שעה בלבד... רבע שעה שנראתה כשנות דור. החל להתשיך. החוף השחיר מש' מאל והים האפיר מלמטה. בצללית מטוסו של ה. המלוה את ה' כבודה מאחור, קשה להבחין.

האווירה בתא דחוסה. החשיכה הופכת הכל לגוש אחד. זהרם ה' ירקרק של המכשירים מעייף ו' מהפנט. המתח פג קמעה ומה ש' נותר הוא ליאות מרגיזה.

מתי נגיע כבר? אורותיה של עקבה מנצנצים מרחוק. באילת ה' אפלה. הזמן זוחל. הפיפר נגרר כפרד שעבד למעלה מכוחותיו. אין להאשימו, הוא לא תוכנן ל' סחוב שלושה. בייחוד כשבני שוקל „איש וחצי“ לפחות.

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

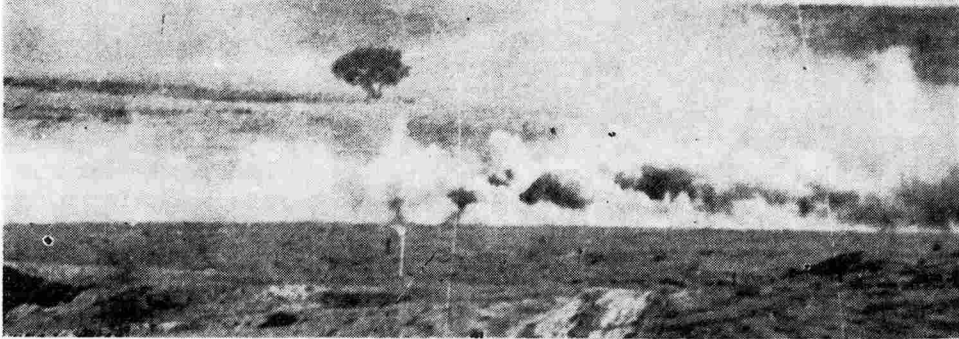
## הסעה נעימה על מסלול חלק

התכונה למטה גדולה. אפשר לחשוב שהנשיא בא לביקור. רגש חשיבות מדגג משמש פיצוי מה לעייפות. נחיתה קלה וח. נחת אחריהם. הסעה נעימה על המסלול החלק לעבר האמבולנס המחכה. עצירה, „סוויצ'ס אוף“. הדלת נפתחת והשלישייה מגיחה החוצה.

(המשך בעמ' 210)

חילופי אוויר - 56

# "האוסטונים" דוהרים בהדרגה



גם העתונאי או הסופר המוכשרים ביותר לא יצליחו לתאר חוויות יחידה קרבית באותה נאמנות וטבעיות כאיש היחידה. מבחינה זו נושא היומן שלפנינו אופי אוטנטי מיוחד במינו. במגמה לא לפגום בטבעיותו של המסמך, לא נערכה בו כמעט שום עריכה סיגנונית או ספרותית והוא מובא כאן כפי שנרשם ע"י טייס הקרב יוס' יום בימי מערכת „קדש“.

מיום 25 באוקטובר

עד יום 5 בנובמבר 1956

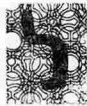
רות. בהזדמנות זו אני מוכרה לציין שהצורה בה קיבלנו כולנו את המצב לא היתה שונה בהרבה מכל מצב הכן שגרתי, שפירושו בשבילנו היה להישאר עוד שבת אחת בבסיס. מועדון הקצינים סגור ואין אפילו סרט להפיג את ההתמרמרות על האוכל הקר. ה- תקוה היתה עדיין רבה שלמהרת, ביום שישי, נצא הביתה.

יום שישי 26/10

ההתארגנות בעצם תוקפה. עדיין מצפים הכל להודעה גואלת —

גמרו את עבודתם ובריצה קלה כשט. בראש, פנו לעבר הסעי הקבע ושם התחיל הענין. „יצחק“ (צחק) בכבודו ובעצמו הפנה אותם למועדון צוות אויר למה שקוראים „תיאור המצב הקיים“. ב-18.15 (כש „המולג“ מאחר כחמיד) הוקראו מתוך רשימה ארוכה ומסובכת שמות מיסדיה הוותיקים והמצורר פים של הטייסת. החבריאי קיבלו הכל בצורה שגרתית ואפילו בפניו עושות המיסתורין ובתדירות הגר בוהה של העויות בצוארו של לר לק לא ניכר היה מה שעומד לק-

צחק, מפקד הטייסת, ישנה „חיבה מיוחדת“ אלי, יתכן ובגלל ה- עובדה שאני דומה ל-



אדון ש.. ולכן הטיל עלי לערוך יומן זה המציין את פעולות הטיי- סת במבצע „קדש“ בימים 25/10-5/11.

יום חמישי 25/10

הטייסים „היגעים“ מיום עמל

אולי בכל זאת נצא הביתה לשבת. עוית הצואר של „לולק“ גברה ועלתה לתדירות של 10 פעמים בדקה. מסקנה: המצב מתחיל להיות חמור. שעת הצהרים הלפה ואנחנו נשארים. הפעם, זה בטוח כנראה ואפילו הנשואים, לרבות אריה פ. עם הילדה, לא יוכלו להיכנות על חשבון הרווקים. צהיק עדיין לא מבטיח מלחמה, אבל אדון ש. מתחיל סוּחב ארגזים ומכין את חדר המודיעין.

## בצפון אין מטוסים

שבת 27/10



מטוסים בקו. אחד מהם בלתי כשיר ושאר ה- שניים שמישים להסעה בלבד וגם זאת רק מ- ליו להשתמש בסגר הגלגל האחורי. לתחלנו מתאמנים. „הטייס הכי טוב בעולם“ (ה) בלית ארבעה מליון הועלו ל„שון“ (דקוטה) כש„הגוזל“ ליד ההגאים, בכיוון צפונה במטרה להביא מטוסים ל- טייסת. לאחר שהסכנה חלפה ו- נחתנו סופית (אחרי „סידרה“ של 4 נחיתות) נראו פניו ההיכניות של מוניק. קיבלנו הצעה ידידותית לעלות על ה„דקוטה“ ולחזור. מטר- סים אומנם נראו בקו אולם סיכויים לקבלם אין. ה. טוען שהגיעו מטר- סי „מוסטנג“ המונעים דחף - ראייה לכך: שניים שעמדו בקו בלי פרופלרים.

חיוך לפקידת המבצעים, נצחון מזהיר בדומינו על בחירי הטייסת שלהם ושעת הצהרים הגיעה. חדר האוכל שלהם קיבל אותנו כרגיל בארוחה דשנה ולאחר מכן חזרה ל„דקוטה“ העמוסה, בכיוון הביתה. לא השגנו כלום פרט להתלטה לגדל זקנים במתכונת קבועה, אות וסמל לטייסת. בערב, בחדר האוכל שלנו (למותר להעיר שהנכנס ל- חדר אוכל זה נכנס על אחריותו האישית). ניכר בבסיס שהחלו מטפחים את המורל. שושנה דא- מרי ועוד מין מדקלם כזה שנועי לב וירד מהבמה, באו להרים את

הרוח. מצב הרוח ירוד. ארבעה טייסים יצאו הביתה למסור ד"ש. המצב עדיין מעורפל.

יום ראשון 28/10

מלחמה עדיין אין, אולם גם מטר- סים אין. ציטי ועוד כמה מהחב- ריא בעלי האגרוף פנו שוב צפון- זה במטרה ברורה. לפנות ערב נלוו להגיה רכובים על מטוסים עייפים ממשא ה„סנגים“ הרשומים בספרי המטוס. שאר הטייסים מנצ- לים את עובדת היעדר חלק מה- טייסת ומבצעים שתי טיסות אימון במקום אחת. באחת מגיחות האי- מון המטווח היה מכוסה עננים. זרקנו את הפצצות לים. ה. טוען שלויתן יצא מהמים והראה לו בר- אצבע תנועה מזרחית אופיינית. אף אחד אינו בטוח שיש יסוד של אמת בדבר, אולם בשביל אצבע של לויתן לא נהפוך את ה. לשק- רן. השמש מתחילה להתקרב לש- עת צהרים מאוחרת. פניו שומרי הסוד של ג'ו מביעות משהו. לא ידוע בדיוק מה (מסקנות לפקחים שביננו). מסתבר בכל זאת שמשנהו הולך ומתבשל. האימונים עדיין בעיצומם. מתחיל להחשיך. בטייסת מתכוננים לטיסות לילה. אדון ש. מפחד פחד-ימות, אולם למאמץ ה- מלחמתי הוא מוכן לתרום שתי הקפות. יחחררו אותו מחובת מוסר זו. הקץ לאימונים. הכל עבר ב- ש. לום. המטוסים נחתו בהתאם לכוח המשיכה בין שני גופים. למסלול שלום. בבסיס עצמו המורל אל-על. הצגת „מראה מעל הגשר“ נתקלה כרגיל בשריקות, דחיקות ופריצת דלתות של המאחירים - לשחקנים שלום. ג. ב. „ימן“ בא ומתחנן לטוס. לדבריו, ד"ר ברוך דפק אותו עם האולקוס, ו„הטייס התימ“ ני הראשון מזה 2000 שנה“ מלא חימה.

לאדון ש. לא איכפת שיש מל- חמה, שהורגים ורוצחים ויש שוד בכל רחבי הארץ, שאין נוחיות והוא נאלץ להתקלה יום יום במים קרים כי המילואים גמרו את כל המים ההמים. לא איכפת לו שהוא אוכל טו..... אבל כשהוא בא בערב לחדר ובדמיונו מצטיירת תמונתה

של מיטה רכה ולפתע הוא מגלה שנותרו הברזלים ותו לא, מתיישב הוא על הארץ ופורץ בבכי (מסר תבר ש„נהגי השוֹסונים“ סחבו את השמיכות גם לאחר שדיבון - יקה, איש מילואים שלנו, הזהיר אותם שיביא את המשטרה).

## מפקד החיל בכבודו ובעצמו

יום שני 29/10



וב בשליחות לשנורר מטוסים. הפעם מב. וב- טייסת בינתיים הכל כסדרו. מסתבר שימי האימונים הופסקו. מפקדי הגפים רומזים ולא רומזים. ידוע להם משהו לממזרים. יצחק עצמו מחייך. יש דברים בגו. ציטי מצדו שותק כרגיל ומסרק את קרחתו באמצעות מגבת לחה. ב-11.15 כולם במועדון החוגים. מעניין ש- אף אחד לא ידע שיש חוגים ב- בסיס פרט לחוג המפורסם נגד חדר האוכל והאפסנאות. שם, מפ- קד החיל בכבודו ובעצמו סוקר את המצב בלית סגן אלוף (אשר לפי חזות פניו לא חי מהמנות של „טרומן“\*). כולם פעורי פה. מסתבר שהמלחמה, או כפי שהיא נקראת מבצע „קדש“, מתחילה ה- יום אהה"צ. אל פנים מדבר סיני יוצנחו הצנחנים (בקווה ש„האל- מנה“, הגוול, ודומיהם לא יטעו). איזה רס"ן מחיל התותחנים מנסה להחדיר בנו את פחד הג"מ. איש אינו שם לב. הרס"ן מחייך מתחת לשפם ולוהש: „ימים יגידו“. צה- רים, כרגיל. לאחר מכן בעיות אפי- סנאות. אי אפשר, למשל, לשכנע את סרן ג. שבמדבר סיני מן הנמ- נע ללכת 200 ק"מ בנעלים הצאיות אפילו אם הטופס של אמנון, איש המילואים, עדיין לא הגיע.

(\* המגיח בחדר האוכל. כל דמיון לנשיא הקודם של ארצות ה- ברית, פרט לשם, הוא מקרי בלבד.)



מטוסי המוסטנג ערכו גיחות סיוע לכוחות הקרקע במבצע „קדש” וטייסייהם הוכיחו שבכוחם לתפעל כהלכה את מטוסי הבוכנה.

## לבבות שבורים יוצאים מתוך ה„מוסטנגים”

הומה ומבוכה. השעה 14.45. זה עתה הגיעה הודעה על מטוסים שייצאו לסיוע קרוב.



לאף אחד לא ברור מדוע מודיעים זאת 5 דקות לפני ההמראה. צחיק משתלט על המצב. לגילבר זה. אין מזל, הם לא יוצאים. כעבור זמן קצר מודיעים שהפ/מ בוטלה. כ" מידה מסויימת שמחים החבריאי לאיד. ציטה מתפרץ לחדר המד-ריכים ומצהיר שהצליח לעלות את כל המדרגות מבלי לגרור את הר-גל, שהייתה נחונה בגבס לפני זמן קצר. בתכנית, אימונים במטווח אקדה וסכין. יבורך אותו אחד שהמציא את כוח משיכת האדמה, אחרת גם בקרקע לא היו פוגעים.

מודיע כל 5 דקות בטלפון „אל יאוש”. המתח יורד. כל אחד תופש לעצמו מזרון ולאחר שינה קצרה חורה לחדר של צחיק בוויכוח סר-ער על סקס. ב-1100 פקודת משי-מה לקלוב „בעלי הוקנים”. כולם מקנאים באלה העתידיים לצאת. להרגשת הבטלה והחד-גוניות עו-רות הסעודות בטייסת. ביצימ, ביי-צים ועוד ביצים. מיששו לוחש וי-מנבא שהשלישה, היינו אסתר, תיקח את המטבח לידיים (מומן ידוע שמקום הנשים ליד הפריי-מוס). המטוסים יצאו. „האווז” קיבל פנצ'ר, אריה פ. מתעצבן, לציטי מתחלק הסטרטר. צרות רגילות של מטוסים. אחהיצ הצ-עות לסמל טייסת. אדון ש. זועק בפנינה שהוא רוצה לעבור לסילור-נים. ציורים ורעיונות לרוב, הצייר האלמוני עדיין לא נולד.

ב-14.30 ממריאים הראשונים. „הטייסת הכי טובה בחיל” תהיה ראשונה לפעולה. כעבור פרק זמן, צחיק וה„שפן” לאותו כיוון. אחרי שלוש שעות הם חוזרים. עם רדת החשיכה מתחילים לחזור טיפוסי התובלה מפעולת ההצנחה. המורל אצלם עלה במידה כזו שהחלו ב-גידול זקנים אף הם (אין ספק, מגיע להם).

יום שלישי 30/10

השעה 04.15. השפן בשיטות ה-פסולות שלו בדרך הטרור מעיר את כולם. כרגיל, הצליח להתחמק דרך הדלת לפני שהנעלים השיגו אותו. לאט-לאט. מגיחים כולם מה-מיטות לעבר הטנדר. כולם מחכים עדיין ל„אווז” שמוכרח כצחצח שיניים. בטייסת מתכננים פ/מ אל פנים מדבר סיני. כולם צפיה. מת-חיל להיות יותר ויותר אור ושום דבר לא קרה. הרהורים — כנראה מיששו עם קרחת גדולה והרבה פלפלים החליט משהו אחר. לולק

צלצול טלפון. 12 טייסים מייד ל־  
הוך המטוסים. דקות ספורות וכולם  
בפנים. ובאשר ישבו שם נשארן.  
דקות חלפו, מחצית השעה הלפה  
ולבסוף העסק בוטל. לבבות שברו  
רים יוצאים מתוך המוסטנגים.

מתכננים „שמיכה“ ללולק שמוחה  
את החבריא. האווז מדווח מהמבצע  
של אתמול: „נתגלתי בטנדר מצרי  
ובירכתי את נהגו לשלום. לא  
יכולנו ללחוץ ידיים כיוון שהמטוס  
היה נמוך מלהגיע לחלון המכונית  
המצרית. השפן פחד כל כך ממטור  
סי האויב עד כי זיהה את ה־  
מוסטנגים הראשונים כמטוסי סילון  
אויבים ולמותר לציין את מקומו  
של הפופיק באותה שעה. בין החול  
והמטוס בקושי אפשר היה להעי־  
ביר סכין גילוח (בטייסת מצאו חול  
מצרי ברדיאטור). לאחר שלושים  
„ראגים“ בגובה משה צוציק מי־  
נוס,\*) נוכחו לדעת שאנו בגובה

כזה שמוצבים בסביבה הרכינו את  
כלי נשקם, כולל אלה של אנשי  
הרגלים. בכיוון למטה על מנת  
לדפוק במטוסי הטייסת. מיגבלת  
הטיית התותחים כלפי מטה לא  
אפשרה פגיעה במטוסים. הצהרה,  
שניתנה ערב המלחמה ע״י הטייס  
הכי טוב בעולם: „אני מפסוט מ־  
הטייסים הצעירים של הטייסת ש־  
רצון שלהם להיכנס לקרב נותן לי  
סיפוק גדול ומביא דמעות לעי־  
ניים שלי. אפילו שהם יודעים שה־  
סכנה גדולה בכל זאת הם שמחים  
ללכת לקרב בשביל להחזיק מדי־

\*) משה צוציק הוא אחד החניכים  
של אדון ש. (גובה: שני מטר  
פלוס) שכובע טיסה „טייז  
לארג“ בקושי עולה על ראשו,  
וכשהוא יושב בסטירמן במצב  
הכיסא הנמוך ביותר, הוא  
מסוגל להסתכל מעל הכנף ה־  
עליונה. למותר להוסיף, שאין  
למצוא אוברול בגודל המתאים  
עבורו והכפפות יכוחות לעלות  
על אחת מאצבעותיו בלבד.  
בשלב הסולג, ביקש ממנו אדון  
ש. להביא מטוס (הכוונה הי־  
תה, כמובן, לספר־מטוס). הלך  
הבריון והביא לו מטוס על  
הגב מהקו לחדר...

נה שלנו ואני אומר עצמי שזה  
פעם ראשונה בהיסטוריה שלנו ב־  
2000 שנה שאנחנו יכולים להראות  
שאנחנו באותה רמה (שאלה: „מי  
היה חזק בתנ״ך?“) כמו יהושע ש־  
כבש עם החיילים שלו את הארץ“.

לעת ערב מופיע אלי בטייסת.  
מישהו הפליט שכנראה הוא משמש  
כשופט ראשי ב„תמרון“ החדש.  
קצין המודיעין של הטייסת רציני  
אחרי „השלף־שטונדה“. הוא אומר  
שהוא נהנה מהרוח הידידותית בין  
חברי הטייסת. אולם אינו חושב  
לכלול את החשמלאים היות ולא  
נתנו לו פנס. ה. מזקין כנראה  
היות והמטוסים שלו („שחור“) לא  
טסים. האווז אינו מוכן להתפנות  
לעריכת יומן הטייסת עד יעבור  
זעם והעניינים בחו״ל (כלומר ב־  
סיני) יסתדרו.

## ברדיו מודיעים על אניה מצרית שנלקחה בשבי

יום רביעי 31/10



שעות הבוקר המוקד־  
מות מתחילים הצוותים  
להתעורר. משום מה  
המיבנה של זילבר  
נשאר במיטה, אולם מוכן להחליף  
בכל רגע את חבר המפקדים אשר  
מצידם לא מוכנים לוותר. ברדיו  
מודיעים על אניה מצרית שנלקחה  
בשבי. מישהו מציע להחליף את  
שמה מ„אברהים אל אהועל“ ל־  
„אברהם אבינו“.

ברגע שיש מספיק אור כדי לר־  
אות את האויב המדומה המצוייר  
על לוח עץ, מתחיל אדון ש. בהת־  
נפליות אימים כשהסכין בידו.  
הוא מכה בלוח. (התפרקות של רוח  
לחימה). בשעה 08.45 החלה אל־  
פוט הדומינ. ברביעיות ובווגות,  
מתמודדים בעקשנות כאשר זעקות,  
קריאות עידוד ולוחמה פסיכולוגית  
משמשות אמצעי להשגת המטרה.  
תוצאות לא ברורות. צלצול בטל־  
פון ומיבנה ממריא. מקץ דקות  
ספורות עוד מיבנה כשציטי מוביל.

התחלנו לטוס בשטח כשפחד מטור־  
סי האויב שוכן עמוק־עמוק בבטנו  
של כל אחד מאתנו. בדרך עברנו  
מעל מקום נחיתת האונס של „קוף  
קף“ מהמיבנה הקודם. ג׳ו, שהס־  
תובב למעלה ושמר עליו, נראה  
היה בעיניו של אריה (מהמיבנה  
שלנו) כמטוס אויב וזה האחרון  
פרץ בקריאה: „לאחור סוג 1!  
הייתם צריכים לראות באינו מהי־  
רות מסוגל מיבנה להסתובב עם  
מטען בגובה נמוך. לפני שהספיק  
לבטא את ה„סמך“ של „סוג“ כבר  
היינו 180 מעלות לצד שני. באותו  
רגע שמענו את קולו המרגיע של  
ג׳ו: „אל תבהלו. זה רק אני“.

המשכנו בחיפושים כשאודים  
עשנים בשטח מציינים עבודות  
קודמות של החברה. נראה היה  
כאילו ניאלץ לחזור מחוסרי עבר־  
דה. כל השמים וכל הערוצים היו  
תפוסים על ידי קולו של ה. כש־  
הוא קורא למזלג ומעודד בזעקות  
קרב. ברחנו מ„איבל“ עד „דוג“  
(ערוצים) ולא הצלחנו להיפטר מ־  
קולו. ג׳ו, מצדו, ששמר על קוף  
קף, היה מזעיק כל מי שנמצא  
באיר לדווח על נחיתת האונס ו־  
מקומה.

## טנק אחרי טנק עלו באש



משכנו בטיסת הראווה  
עד שלפתע נתקלנו ב־  
טור משוריין שבא מ־  
כיוון התעלה על הצייר  
המרכזי. וכאן החלה ההשתוללות.  
מכונית אחרי מכונית וטנק אח־  
רי טנק עלו באש. תחילה זה נראה  
לנו כמטווח בימי שלום אולם לא־  
חר שכדורים החלו חולפים לידינו  
ומתפוצצים קיבל העניין צורה  
רצינית יותר. „זילבר“ ואריה פ.  
עם שמשות מכוסות שמן דפקו  
„על בערך“ והשאר ניסו למלא  
את החסר.

אחד המראות שנשארו הרותים  
בזכרוני היה כשזילבר ואני נכ־  
נסנו להתקפה על ריכוז של טנ־

המטרה והמשיכו גם לאחר שבדדיו נשמעו קריאות טרור של המיסטי רים הקוראים לכולם לברוח היות והמון חייגים המריאו מכיוון התער לה לעברם. כולם ברחו, חוץ מה זוג שלנו. שהמשיך בהתאם לעקרון הדבקות במטרה.

עמי חזר עם כדור בתחתית מיכל השמן. הוא הגיע על ריק בלי שמן. בגיחה שנייה קיבל רסיס בונב.

## קוף קף חי ושלם – נולד לנו טייס חדש

יום חמישי 1/11

שעה 05.00 ושוב אנחנו ערים ובטנדר פתוח לעבר הטייסת. לעת-עתה יושבים ה. ומיבנה ב-15 דקות. כעבור שניות עברו למידי ולאחר מכן – באויר. זמן קצר אחיהם, צחק והמיבנה שלו. ארון ש. וצי"טה מחכים על התחלת המסלול בהאזנה. קצין המודיעין סבור שבחצי האי אין לנו יותר מה לעשות.

ידיעה לא כליכך משמחת: קוף קף, לאחר שהגיע והוטס בפייפר הביתה, נדפק ע"י ונופייר וכמו שאומרים גורלו של אדם נחרץ מראש.

המיבנה של ה. חזרו שלושה. ה. נחת מאונס ליד מחנות רפיה. השפן מספר שרק בגלל שהם עברו כל כך גמוך לא ירו בהם בקנה מידה גדול. בכל זאת, הוא קיבל כדור בין הצואר לבין מגן הרישון. תחילה לא הרגיש בכך ורק לאחר שחלה מדגדג לו באר תו איזור שלה את היד והוציא רסיסים של הפרספקס השבור (איזה מזל של כלב)!

ידיעות מהחזית אומרות שהמצ"רים התחילו בורחים לכיוון מערב ולחולות. מוכנים להסתכן בלי מים במדבר ובלבד שלא ימצאו בטוח ה-0.5.

ה. נחת בסדר וחזרו איכשהו הביתה בטכסי. זה מזמן היה ידוע

בצד האחד ויעבור לצד השני של המסלול כשאני כמעט עולה עליו אולם זילבר יסביר זאת כרגיל, „בהזדמנות אחרת“.

אדון ש. מדווה שהרגיש הת-כווציות עזות באיזור הלב והישר בן ברגע שהחל רואה באותה גיחה אי אלה כתמים אפלים ליד המטוס. מוסר השכל ליום זה: כלב מי שאמר שאי אפשר להסתובב עם מטען גמוך.

צי"טה, שהיה עד ראייה לתאונה של שלוי נחת בשדה X. על-מנת להזעיק עזרה. באותה הודמ-נות הביא גם את הערכתו של מפקד החיל לטייסת.

המלחמה הופכת את החבריא ל-אכזריים. אחד מהם: השפן. אך השפן נשאר שפן וכשגמר את הכי דורים פתח את המנוע בכיוון הבי-תה, גובה מינוס אפס, ואף אחד לא השיגו. המצרים, כנראה, דיווחו עליו כעל מטוס סילון בגלל המ-הירות העצומה שהוא פיתח. ה. אף הוא היה „מבטוס“ מעצמו כי אשר ראה את הרקטה הגדולה שלו פוגעת בטנק והצוות מתחיל בורח. אולם כדבריו, „כמובן לא היו להם כל סיכויים בכלל לברוח מה-קאטרים“. עתה הזבובים אוכלים אותם“.

לעת-עתה כולם יצאו להתקיף את הטור המשוריין. חדשות מאותו יום רב פעלים אין מלבד העובדה שג', לאחר קבלת רשות, חזר לגמור את התחמושת באחת הגיי-חות אחרי שכל היתר גמר, ועמי שהיה מספר שניים שלו, נאלץ לסי-כן את חייו פעמיים ללא כדורים במעבר מעל לנ"מ.

לג' התפוצץ הבלוק של המנוע ואז קרא לעזרה. תארו לכם את מראה פניו כששמע את הדיווח של מספר שניים שלו שאין לו כדור רים. במזל הצליח לחזור הביתה עם בלוק מפוצץ. לעת ערב עלינו, מיבנה עם ציטי, לכיוון הטור ה-משוריין כדי לסיים את המלאכה. לאריה פ. נפתח ה„הוד“ על המס-לול והוא נשאר על הקרקע. אני זרקתי את המטען על הים והורתי על מגנטו אחד. מהמיבנה, ציטי ו-גילבר הם היחידים שטסו לעבר

קים. לפתע ראיתי פגזים של תות-חי ג'מ"מ 40 מ"מ מתפוצצים ב-קרבתנו. כמספר שניים טוב, זיהי-תי את התותח והתחלתי לצלול עליו. הם ניסו לכוון את הקנה אלי אולם כשנוכחו לדעת שאי-הי-רו את המועד, קפצו מהתותח החלו ונחלים על הארץ. צרור קצר של „בראונינג 0.5“ הקפיץ אותם והשאירם צמודים לקרקע. מקרה דומה גרם כמעט לתאונה כאשר יריתי על משאית טעונה תחמושת והיא התפוצצה. מההדף הועפתי לכיוון מטוס אחר וכמעט התנגשתי בו. כולנו גמרנו את התחמושת בעוד אדון ש. מנסה להוכיח את הרוח הקרבית שה-פסיכיאטר לא מצא, ובשאר לגמור את כל הכדורים גם לאחר שאר חמשת המטוסים פנו הביתה.

מהמיבנה השני דווה ששלוי קי-בל כדור במוע מאש נשק קל. בתחילה מסר לצי"טה, שהיה באותו מיבנה, שיש לו רעידות חזקות, הוא הצליח לגרור את המטוס כ-15 דקות טיסה עד לסביבת חלוצה. שם פסקו הרעידות ונראה היה כי אילו יצליח לבצע נחיתה אונס. הוא נחת בניצח לחוליות וברגע שנגע בקרקע פרצה אש. אז לא היה ברור עדיין מה קרה לו, אולם לפי דבריו צי"טה לא יצא שלוי חי מהנחיתה. ג'ו חזר אף הוא ודיווח על נחיתה האונס של קוף קף. מתברר שקוף קף חזר שנית למטוס, וניסה להדליקו עם גפרור בשטח הזנב. כמובן שהעסק לא הצליח והמטוס נשרף רק לאחר שהגיע לרעיון גאוני אחר וטבל חלק מהמצנח בדלק. הוא התרחק לכיוון הואדי והפסגות הקרחות של ההרים והחל נושא דבריו לתוך השרוול, כרגיל. מרוב התרגשות פרק את ה„מיי ווסט“, הוציא משם אבקא ומאחר וחשב שזו אבקת אכילה ניסה לטעום ממנה. לאחר מכן נתברר שהיה זה צבע יהיו שמשתמשים בו על המים, והיה חשש רציני לקיבתו של הבחור. באותו יום חזרנו, זילבר ואני, כי שהוא מכוסה שמן וניגשנו לנחתי-תה. אף אחד אינו יכול להבין מדוע הפך השמן לסיבה שינחת

## הצעה יפה, אך לא כשאני בזוג „מושכי הנ״מ“

**ה**תחלנו בחיפוש אחר המוצבים. הועלתה הצעה שזוג יעלה, ימשוך אליו את הנ״מ והזוג השני יוזה לפי זה את המטרה. ההצעה כשהיא לעצמה יפה מאד אולם לא כשאני מספר שניים של זות „מושכי הנ״מ“ ומסתובב בגור בה 3500 וכל השמים מלאים בזהירים של נ״מ קל בתוספת נ״מ כבד המתפוצץ בקרבה יתירה. היתה זו הזדמנות טובה להושיב את כל אותם שמזלזלים בנ״מ בי אחד המטוסים ולשמוע חוות דעת

אונס בערך באותו מקום של קוף קף. מסתבר שיהיה לנו שם גף שלם של הטייסת. אמנון, איש המילואים, קיבל במתנה את הצינור שמוביל שמן למעצור. הצינור נפגע מכדור קודם-לכן ורק הודות לרגליו הארוכות של אמנון עברה הנחיתה בשלום מבלי להשתמש במעצורים. (מישהו ראה אוי תו מוציא, לפני הנחיתה, לוח מבטן המטוס ומהגה את המטוס על הקרקע כפי שהיה נוהג להגות את הקורקינט בנעוריו!).

מוכרח לציין שהשלישה, הפקידות והאוכל בטייסת על הגובה, לפני הדמדומים עלינו לטיסה. ברש צחיק. המטרה עזה.

שאלהים לא עשה אותו כדי שייקברגל. מסתבר שגם קוף קף, שכביכול נדפק ע״י ווּמפִּיר, חי ושלם והוא נמצא בדרך הביתה. נולד לנו טייס חדש.

ציטי ומבנה יצאו ואחריהם עוד אחד עם זילבר לדפוק משוריינים שהתכוננו לברוח מכיס אבו עגילה. בכדי להיות בטוחים שהם לא דופקים על כוחות שלנו עברו בפעם הראשונה בלי לירות, רק לשם זיהוי. הפס הזה עלה להם מאד ביוקר. המצרים, שהיתה להם משמעת אש למופת, דפקו בהם מכל הכלים והרדיאטור הרחב של ה-מוסטנג שימש מטרה נוחה ביותר. כתוצאה מכך ביצע ציטה נחיתה

### רסימי זכרונות מן העבר :

זהו „מגדל הפיקוח“ הראשון של חיל האוויר. אולי לא משוכלל ולא מהודר במיוחד, אך בתור מגדל פיקוח מאולתר ראשון בשדה דב בתל-אביב, זה היה לגמרי לא רע. ונוסף לכך, ניתן לשגר ממנו אותות בדגלים למטוסי הקלים של טייסת א, שהתבססה בשדה זה בראשית 1948.





קונסטרוקטיבית. משכנו חורה ל־ מעלה ושוב נכנסנו להתקפה על שתי עמדות נ"מ, שהוסלו החושך עזר לנו בהתחמקות לכיוון הביתה. ציטה חזר לבסוף מה"גף" בד־ רום (הכוונה לגף נוחתי נחיתות האונס). בעקבות המקרה הודיע ה.: "שיטה חזר מאבירגולה עם הפקן רדיו". מוילבר אין תשובה. עמי וג'ו ערכו מצוד על הגיסות הבורחים מרפיה. האוו, לעומת זאת, לא רצה לפגוע במנועים של המכוניות אלא פינצ'ר אותן בלבד. אדון ש. שואל את ציטי: "האם אפשר לדעת או להעריך מאיפה באים ה"פוקים"? (הכוונה לנ"מ) הם נורא לא סימפטיים". כתוצאה מהשאלה ניתן לאדון ש. היתר מיוחד לטוס רק בגיחות שבהן אין "פוקים".

בערב שתינו ואכלנו על השבון קוף קף וציטה שנוולדו מחדש. מסתבר שנפתרו בעיות ההקפה של בית הספר לטיסה. ראשוני יבצע הקפות באל־עריש ומתקדם בביד גפגפה (דופקים את המת קדם. אל־עריש יותר מיושבת).

זילבר הגיע. הוא מספר שאחרי שקפץ מהמטוס יצא על ארבע, זרק את הכובע כי חשב שזה בולט על שטח מישורי, ולכן גם זחל על ארבע. כשעין אחת מכוסה פנס והתוחח ביד, לעבר כוחותינו ש־ יצאו לפגוש אותו. הוא טוען ש־ הם פחדו, וראם הם פחדו, שאני לא אפחד? לקחו את זילבר ל־ בית החולים וצילמו אותו בראש ולא מצאו כלום. על ה"מי ווסט" הוא דווקא שמר. שיקול טקטי: השטח צהוב וה"מי ווסט" צהוב... הוא הוסיף ואמר שבנחיתת האונס המנוע השמיע "פאק" בלבד ולאחר מכן שמע רק את מכשירי הג'ירו מסתובבים.

ביחס לציטה: צהיק אומר ש־ ציטה, לאחר שנחת זז כ־150 מטר מהמטוס, ישב על הארץ, הוריד את הנעלים והתחיל מגרד בין האצבעות. יתכן וזו הסיבה האמרי תית לנחיתת האונס.

זילבר ביצע נחיתת אונס ב־ אותו מקום. מסתבר שבנקודה מזו־ פתת זו יש המון נ"מ. אתמול,

גם קוף קף ושלוי נדפקו שם. זילבר בעל המזל מצא לעצמו מקום נחיתה בדיוק בשטח ההפקר שאורכו כ־1800 מטר כשמצד אחד נמצאים הטנקים המחופרים של אבו עגילה ומצד שני השריון שלנו. החברה התחילו לדפוק משני הכיוונים והוא נשאר שוכב על הבטן כשכל הנקבים שבגופו מתכווצים לגודל מינימלי. קומנד־ קר מהכוחות שלנו פרץ לעברו כדי לחלץ אותו כשהחברה מר־ ככים את אש המצרים, גם מלמעלה וגם מלמטה. מלבד "פטש" בעין, כאמור, הוא יצא שלם.

ציטי קיבל גם הוא כמה מתנות מגובה של 10 רגל בלבד. מסתבר שהם דופקים מלמעלה למטה.

## הכדורים בגוף המטוס של השפן



שפן הוכיח שהוא בס־ דר לאחר שצורר דפק אותו מכיוון צד הגוף וריסק לו את כל מער־

כת המכשירים. הוא התפלא מא־ שהרגיש את סימני ההזדקרות כ־ אשר על מכשיר מדרמההירות ה־ תה מסומנת מהירות 600, והאווו כמעט נכנס לסיחרור בנסותו לש־ מור עליו במבנה. בבדיקה על ה־ קרקע נתברר שהשפן קיבל בגוף המטוס יותר כדורים משהוא הצ־ ליה לסחוב עמו בכיוון למטרה. האווו אף הוא קיבל את "מנת השלל" לאותו יום: צדור של אש קלה דפק לו את שני הצמיגים הקדמיים. הוא בא לנחיתה בלי להרגיש שהוא נוחת על החישיר קים בלבד. להיפך, הוא מתפלא מאד לראות שהוא צריך 61 אינשט כדי לפנות את המסלול.

ה. עדיין יושב בפטיש, לשם הגיע אחרי נחיתת האונס ולא מוכן לזוז עד שישלחו לו טכסי דהלוסק להוציאו.

שמחה וצהלה. קוף קף על הר־ בוד כשכובע הצלה מהדינגי על ראשו, חזר. הוא מספר שלאחר

שהדליק את המטוס התרחק וחיכה. מהקרקע מצאו אותו ב־16.30 ומשם העבירו אותו לכוסימה. משם לני־ צנה ומשם תפס טרמפ לכיוון באר־ שבע, ומשם חזרה הביתה. קוף קף מספר שבתחילה נפגע במיכלים. בגלל ריח הדלק פתח את החלון. המנוע החל מזיף. חשב שזה בג־ לל החלון הפתוח. סגר את החלון והודיע שהוא חוזר. ואז, בפניה, קיבל הפסקת מנוע ונחת על הרק־ טות שמתחת לכנפיו.

גם ה. חזר משדה הפליטים (שדה X). לפי דבריו, נחת לפי כל הכללים, רגליים לאחור ויד לפי ני הראש. אחרי הנחיתה התרחק בריצה "קלה" (בשביל ה. זה לא כל כך קל). לאחר שנגרע הסתכל לאחור וראה שבנחיתה, "איבד" את הבטן של המטוס. רקטות, פלפס, מפות ונעל, ניסה לחזור על־מנת לקחת את הנעל, אבל ה־ ריח ריח דלק ועשן. אתם יכולים לתאר לעצמכם איך שנמלט. אחר־ כך חזר שוב, אסף הכל והמסכן החל חוזר ברגל לכיוון פטיש. למעשה טעה קצת והגיע לאורים. בדרך אסף אותו גיפ וכשהגיע לנקודת הישוב שיהק כראוי את תפקיד הגיבור הלאומי. בחוגים מצומצמים הוא מודה שתירגל פ־ מים רבות את האופן בו יודיע בקול בטוח ורוגע על נחיתת אונס. למעשה, כל מי ששמע אותו מדווח יוכל להעיד אחרת באשר לגובה הקול ושלוות הנפש. לאחר פגישה מעודדת עם קוף קף בשדה הפ־ ליטים, חזר הביתה.

מישהו שהאזין באייר בזמן נחי־ תת האונס של ה. שמע אותו קורא מהקרקע בזו הלשון: "פונדק שחור, פונדק לבן וכל הפונדקים והחברה ששומע אותי משחור 1. אני יושב כמו כלב על הקרקע. תגידו בשם שלי, בבקשה!" (איש אינו מתרעם על העברית הלקויה. ה. ביקר בסך הכל 4 פעמים באול־ פן).

צהיק מציע להקים קלוב של משתתפי נחיתת האונס וסמל עשוי כסף בדמות שבלול, לאות כי זחלו על הארץ. השפן, שחזר בקושי, מספר ש־

מעל רפיח כיוונו אליו תותח ב"ט. הוא צלל ואמנון חיסל אותם. אריה פ. חזר כשבכובעו הריץ של כדור שעבר ויצא דרך החלון.

## צ'יטה מספק חוויות

יום שישי 2/11



שעה 0415. אדון ש. מוכה תדהמה לנוכח אי הצדק, שהוא שופך את דמו וחגי מבצע רוללים במיטתו הרכה אצלו בחדר. דיבון אומר שכל זמן שהוא לא ראה בעיניו לא איכפת לו. צ'יטה מספר חוויות מיום אתמול: "כל החבריא שם נלחמים כאריות. לא האמנתי שיש בכלל כל כך הרבה אנשים במדינה. בצד, מרחק 20 מטר, שמעתי יריות. אמרתי לנהג להכיר ניס לגיר וברחתי. בצד מצאתי ליד צינור של אגוזוסט של מקד דיול איש מילואים שרק הריסים והפה נפתחו לו באבק. שאלתי אותו, איך אתה מרגיש? הוא אמר, אני בחוג לידיעת הארץ. באתי להכיר את החלק החדש של ישראל".

דיבון מתאונן על הזקן. רוצה להורידו. ה. אומר שהזקן מתאים לדיבון במידה כזו שאם היה מת פשט והולך על ארבע לא היו יודעים אם הוא הולך קדימה או אחורה.

בשעה 8.30 מבנה של ה. לכיוון אבו עגילה. דיבורים שעפו שם בין טיבי על הקרקע לבין ה. אי אפשר להעלות על הכתב, וזה היה בדרך כלל באנגלית.

הלקח המר של החבר'ה בנקודה זאת לימד אותנו להישאר רחוקים ממנה. רק לאחר שהיינו בטוחים נכנסנו במהירות גבוהה ועם כל המנוע לכיוון הנקודה. התפלאנו לראות ששום דבר לא זו על הקרקע. ליתר בטחון העלינו באש שני כלי רכב בודדים שנראו חשודים. דיוחנו לכוחות הקרקע שאף כלי לא זו שמה. מהקרקע הודיעו לנו באירוניה שזו הזדמנות טובה בשר

בילנו לראות איך הטיבה מסוגלת להתחפר מתחת לקרקע. האמון שלנו התערער במקצת אולם לאחר שני פסים נוספים היינו בכל זאת משוכנעים שהמחנה עזוב. כמו ש"טיבי אומר: "השמיניות עזרו לי מורל של אלה על הקרקע".

השריון פרץ ומדי פעם כשמשוהו חשוד נראה כאילו זו במחנה עצרנו את הטור ודפקנו. לאחר שנכבש המקום, מסתבר שצדקנו. המצרים עזבו את הכל. רכב, לרבות זוגות נעלים, מפורז בשטה ובמשך הלילה הצליחו לברוח יחפים לכיוון בלתי ידוע. חזרנו לבסיס עם 5 גלון דלק.

## הרוח הקרבית פשטה בכולם



רוח הקרבית פשטה בכולם. אפילו דיבון לור בש אוברול טיסה ו"חגורה עד הברכיים... עם אקדה. שני מבנים יצאו לדרך דגלים (כפי שאנו קוראים לראס נצראני ושרם-אלי-שייך). דפקו בהם בסך הכל 2' תותחים נ"מ כבד. צחיק קיבל פגז בכנף ליד המאזינת. בשתי הידיים החזיק את הכנף והגיע איכשהו הביתה. ברביעייה השנייה, של ציטי, נפגע ג'ו ונחת נחיתת אוגס בקרבתם. צ'יטה שמר עליו וראה אותו יוצא מהמטוס, מתרחק ונשכב. כנראה נפגע בגור פו. לאחר מכן באו אליו אנשינו במכוניות ולקחו אותו. (לא ידוע מה אחר. עם הישבן הגדול שלו שטיפח ב-20 שנותיו ללכת הרבה הוא לא יצליח לבטח). שפן ורביי עייה יצאו למלוק את חן יוניס. שפכו שם הכל כיאות למבול. מל מטה היה מטאור שראה התפוצצו יות מתחתיו. לפי מיטב שיקוליו ידע טייס המטאור שלא הטיל דבר. מסתבר שהחבריא דפקו מעליו ו"כמעט נפגעו בו. בבסיס הזהירו את המטאורים שלא יתקרבו למט"ווח של המוטסונגים. אחרת הפת"יות עלולות לסבול.

שבת 3/11

השעה 05.30. עלינו לטייסת לשווא. בינתיים משחקים בסולטר. אדון ש. מצליח להשאיר שניים בלבד. השפן מתפאר, מנסה ומצליח אף הוא להשאיר רק 2. אדון ש. מלא גאווה, וטוען ש"אפילו שיש לו לשפן 7 גיחות והיים סדי"רים, אני פיקח כמוהו".

"ימן" מתחנן לטוס. הצליחו להעלים אותו מעיני הרופאים ונתנו לו טיסה על מוטסונג. נקווה שינחת בשלום. לעת עתה השמש זורחת, צפרים פורחות ויום שבת רגיל בטייסת. החבריא משחקים בקריקט ואדון ש. מתנפל על גור העץ בסנין. "אמוני פידאין". אריה פ. מלך הקריקט, מוטס לב. לטי"סות ניסו. המתיחות פגה. לא מורגשת מלחמה.

הקרחות הגדולות באו לשמוע דיווח (אחרי שהכל נגמר מה הם יכולים לעזור עכשיו?). מיבנה נש"אר בכוננות. השאר למועדון. ה. מנבא שברגע שיגיע לשם לבטח יצטרפו מיבנה. ערכו דוח: כמה גיחות ביצע כל אחד. ציטי השקט צועד בראש. מזור. כל השאר מתמרמרים. ויתרנו על הצני ארוחת צהרים וב-1600 המראנו לכיוון "הדרדנלים". באנו לשם בלי קשר עם הקרקע. היפשונו מטרה מזדמנת. מצאנו אוניה ש"פלחה את ים התכלת". נכנסנו בדרך להתקפה. נעים היה לראות מ-12,000 את הנ"מ שמגיע כל עוד נפשו בו ל-6000 ולא נוגע בנו, אולם בצלילה התקרבו הזוהרים יותר ויותר ונר"אם היה שלא נוכל לעברם אך כור

השיטה החדשה היתה לא לעזוב את האצבע מהדק, אלא בזמן שיחרור הקטות. פתחנו באש מכונות יריה מגובה רב. כשהגענו לטווח שיחררנו רקטות וכשהיינו מספיק נמוכים שיחררנו גם את הנפלים. אמנון ואני לא שיחררנו את הנפלים וחזרנו לפס נוסף. ה"אוניה ריכזה את כל הנ"מ לעברנו אולם הצלחנו להסתלק. מירכתי האניה יצא עשן שחור. לא ברורה בדיוק הסיבה לכך. לאחר מכן התחיל מרוץ ההצטרפות. אמנון בלי

אורות ניווט ואני, חורנו לבדנו בעוד שה. נחת עם 3 גלון דלק בלבד. גיחה מחורבנת למדי. רשות הדיבור להלל. הוא אומר שבים סוף אפילו הכרישים מטיי לים על החוף, בגלל שאין להם מספיק מקום במים. אני אומר ש בגלל הג"מ כל אחד נעשה כל כך קטן שעט "גלובוס" יכול להס תכל עליו מלמעלה למטה.

## הכרישים משכרים כסאות על החוף

יום ראשון 4/11



ם שחר טוב מוכנים לצאת לדרדנלים. די בון עם מכונית מותאמת למדבר (צבור

עה אפור).

ה. אומר שהג"מ הכבד זקוק ל-3 כדורים. 2 לעקוב והשלישי פוגע. עונים לו שאם כך כאשר אתה רואה 2 כדורים, לפני השלישי, קפוף!

מרגיעים את השפן, שמתכונן לצאת לדרדנלים, שהכרישים מש כירים כסאות נוח על החוף. רבי עיה של שפן יצאה לדרדנלים לאחר מריבות גדולות. זילבר הגיע

גלון דלק, רצו להחזירנו הביתה, בלי לעשות דבר. בכל זאת ניצלנו נו תקלה ברדיו וזרקנו משהו עלי. הם, בחזרה, טיסה נמוכה לאורך החוף, ראינו שני כרישים בכסאות נוח מפקקים. ציטי, שהוא זקן ואב לילדים, טס גבוה. מה שבטוח. בטוח. בדרך חזרה ראינו את החב ריא של ה. שותים בשק"ם של אילת. הממורים ניצלו הזדמנות ונחתו במקום. לאחר מכן הגיעו שלושה מהם בלבד. השפן נשאר באילת. הם הביאו שלל, אבנים וקופסאות סיגריות ריקות.

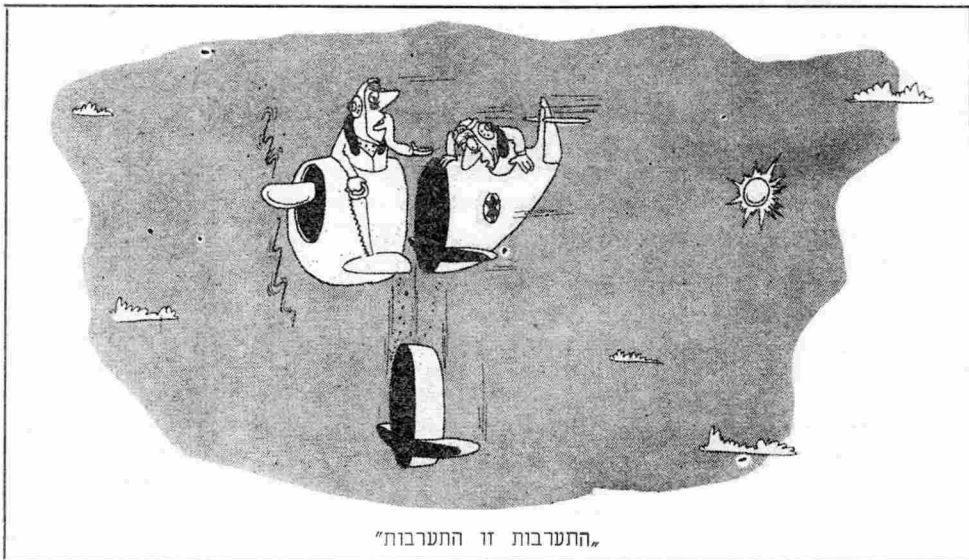
ה. רצה להדגים באילת בו על השפן ושכח לקפל את הגלגלים. הוא מגיע למהירות פלוס כשה גלגלים בחוף והשפן ב"ספין" על החול, מרוב צחוק. כתגובה לכך מספר ה. על השפן שברגע שהשפן קיבל רעידות ב-2000 רגל הוא ירד נמוך. ה. שאל אותו לסיבה. ענה לו השפן שהוא אוהב לטוס משדה לשדה (במטרה לנחות מאו-נס).

כרגע מתכננים טיול לדרום. ה מלחמה כנראה שייכת לעבר ה רחוק. כל אחד מתפאר במספר הגיחות שלו. אלה שלא הצליחו כל-כך בחטיפת גיחות בוכים מרה.

שתום עין ומצולק על כל הראש. לעת עתה שקט מעל שני המשל טים (ראס נאצרני ושרם אל-שייך). החבריה של ה. שהזרו, מספרים שדרך אגב טסו מעל מנזר. לכל מי שלא יודע, אני מוכרח לציין שהמנזר נמצא על הר גבוה. כמו כן הם מספרים שעשו עבודה רצי נית. כולם שכבו בחפירות והחב ריא עשו פסים אחד אחרי השני ושפכו אש. השעה מאוחרת ומתי כרר שהמשלטים עם הג"מ נגמרו. כנראה שנסתיימה המלחמה. ה היה הראשון שהתחיל והאחרון ש סיים. ככה הוא חושב. השכנים חוגגים את הנצחון במודון. זיל בר מודיע ממקור מוסמך (שיזכיר אותו "בהודמנות אחרת") שהמל חמה נגמרה.

יום שני 5/11

כנראה שלא נגמרה בכל זאת היות והבוקר ב-06.30 ה. המ ריא עם מיבנה. אדון ש. מודיע שיש לו הכשר מיוחד לטוס בלי ג"מ, אחרת יש לו רעידות בפופיק. כפי שאמרת, המלחמה לא נגמרה וה. לא היה אחרון המסיימים. המראנו מיבנה עם ציטי שהוחלף ע"י "סגן הכי טיפש" בגלל קלקול ברדיו. טסנו לכיוון דרום ולאחר שיג ושיח די רציני שבזבו 40



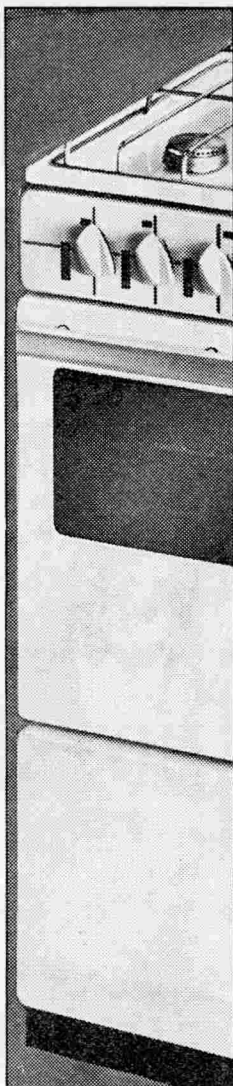
"התערבות זו התערבות"



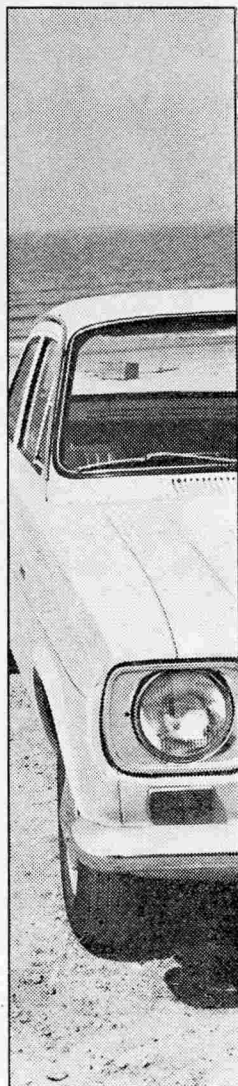
**גִּלְגִּל**



**צֶבֶע**



**הַטָּבֵל**



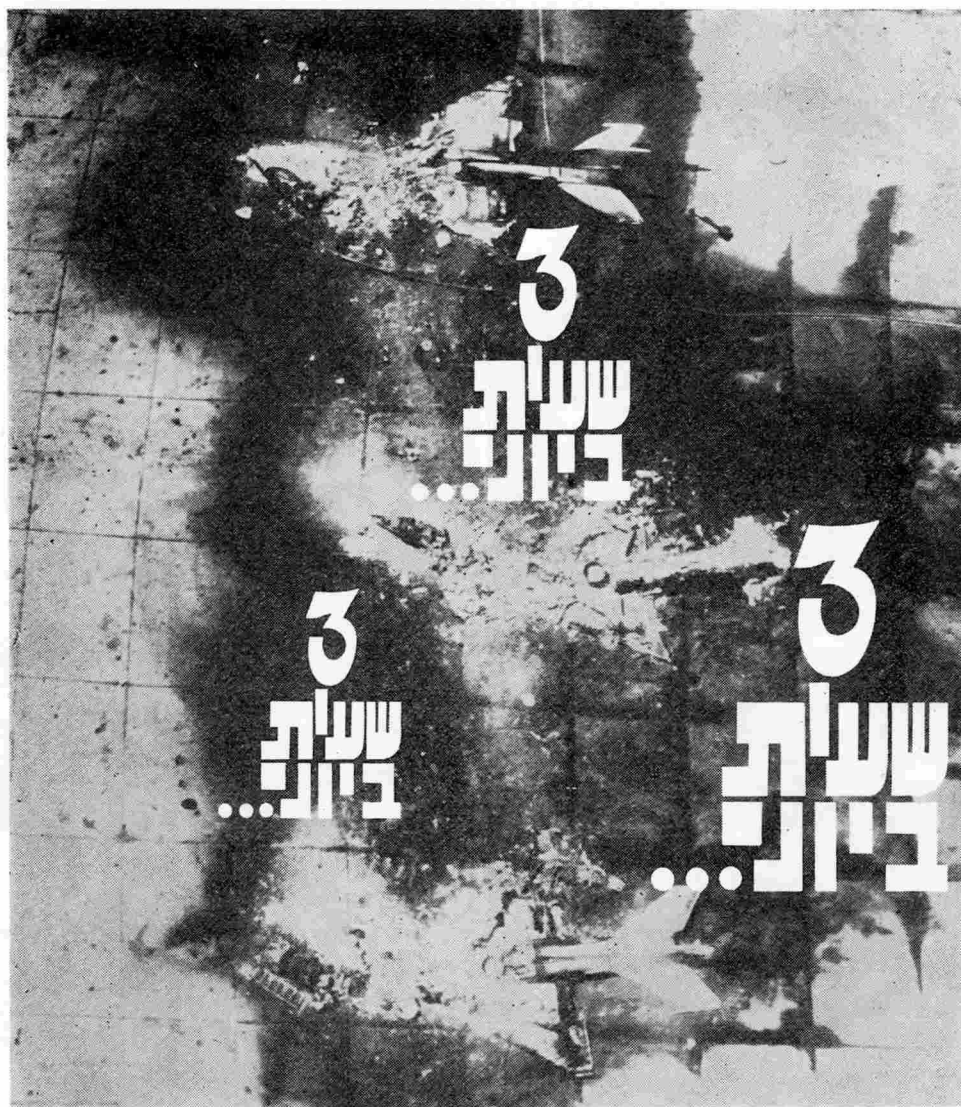
**רֶסֶס**

צבעי שמבור נמצאים בשימוש בכל העולם. צבע מתאים לכל צורך. יהיה המוצר שלך מה שיהיה- אם הוא צריך צבע, להגנה או לראווה-אנחנו נוכל לספק לך אותו.

הננו היצרנים והיצואנים הגדולים בענף הצבעים. אנו מציעים מבוחר מושלם של צבעים לבניין ולקישוט, לתעשייה ולאניות וכן לכוח ושרפים סינטיטיים.

# שמבור

פרטים מסחריים: ת.ד. 668 חיפה - 31000



**מלחמת ששת הימים נפתחה ברעם מנועים אדיר והוכרעה בשלוש שעותיה הראשונות. אולם הלחימה, על הקרקע ובאוויר, ארכה ששה ימים רצופים — ששה ימים של עוז והשיגים כבירים.**

של האויב (מהם למעלה מ-500 מטוסי קרב-הפצצה ו-80 מפציצים) היה יכול חיל האוויר להעמיד מספר קטן בהרבה של מטוסים. גם כאן היו האומדנים שונים זה מזה ורוב כתבי התעופה בעולם הסתמכו על הערכת „המכון למחקרים איסטרטגיים“ הלונדוני, אשר לפיה בידי ישראל 350 מטוסי לחימה, כולם מתוצרת צרפת. רק 170 היו מטוסי-קוראשון: 72 מירו' 3 סי, בשלוש טייסות, 18 סופר מיסטר בטייסת אחת,

הרוע הראשונה של צה"ל שנכנסה למערכה במלחמת ששת הימים היתה חיל האוויר. חיל האוויר היה מוכן היטב; ההכנות נמשכו שנים ומפקדי החיל חזרו ואמרו במשך שנים, שתפקידו של חיל האוויר והיעוד אשר לקראתו יש להתכונן הוא אחד: הכרעת האויב. אולם מרשימים ביותר היו מספרי מצבות המטוסים בארצות ערב. כנגד 800 מטוסים לערך בחילות האוויר

40 מיסטר 4 בשתי טייסות, ר"ר אורגן בשתי טייסות. ניתן היה להשתמש, לדברי המכון הבריטי, גם בכ"ס 60 מטוסי הדרכה פוגה מגיסטר לתקיפות קרקע במידת הצורך.

מול מספר המטוסים המצומצם של חיל האוויר הישראלי ניצבו קרוב ל-200 מטוסי מיג-21, מטוסי ירוט ממדרגה ראשונה, בחילות האוויר של מצרים. האויב העיקרי, ח"א של מצרים, התעצם והתארגן מאז "קדש". במשך 11 שנה הוגבר והואדר עליידי הזרמת מטוסים, חימוש וציוד מתוצרת בריה"מ והוכשר עליידי מדריכים סובייטיים, הן במצרים גופא והן בקורסים שנערכו לכוה"אדם מצרי במדינות הגוש המזרחי.

מערך ההגנה נ"מ של מצרים כלל, פרט לתחנות מכ"מ במספר רב, גם סוללות טילי קרקע-אוויר ס.א. 2 ותותחי נ"מ קלים 20, 30 מ"מ, בינוניים 57 מ"מ וכבדים 85 מ"מ.

שורות המטוסים החדשים של חילות האוויר לא נקנו רק למטרות ראויה בימי מהפיכה, לתמיכה במש"טרים רודניים, לדיכוי מרידות של מעוטנים או להתערבות בארצות "אחיות" ערביות. הם נקנו בראש ובראשונה כדי לתקוף ולהשמיד את ישראל.

כמוכן שגם פקודות המבצע היו מוכנות על כל פרטיהן, כמו זו (שנפלה בידי ח"א):

טודי ביותר — הרפובליקה הערבית המאוחדת, האזור האווירי המזרחי, לשכת ראש המטה, מס' רישום: 125/67/3135; תאריך 19.5.67, פקודת הקרב מס' 62/2, מפה לעיון: קאהיר פלסטין 1:250.000. "החטיבה האווירית ה-12 הממוקמת בבסיס האווירי

248 תשמיד בשעת האפס באמצעות טייסת מס' 24 מיג-15 את שלושת מכשירי הרדאר של האויב בבסיסים הבאים בסדר-גודל של גף לכל יעד: תחנת רדאר בחצרים, תחנת רדאר בבאר מנוחה (145.973), מטה המפקדה וחזר המבצעים בג'בל אריחה (007 129). החטיבה האווירית ה-15 תשמיד באמצעות הטיסת מס' 20 מיג-19 את מטוסי האויב בשדה התעופה קסטינה. החטיבה האווירית ה-61 הממוקמת בבסיס האווירי 229 תשמיד ותשתק את מטוסי האויב בשדה התעופה בבאר-שבע (חצרים) בשעת ה"שין" בכוח של 9 מטוסים. כל יחידות האוויר תהיינה מוכנות לבצע 4 מהלומות מרוכבות ביום, וגיות לילה של מפציצים ביום הראשון לשליטה האווירית וזאת בשעור של חמש גיות של מטוסי קרב הפצצה במשך היום, ושלוש גיות של מפציצים ביום. תתום: ליוא עבד אל חמיד עבד אל סלאם דקירי, מפקד האזור האווירי המזרחי.

מן הרגע הראשון של הקרבות, נכנס חיל האוויר לפעולה במלוא היקפו. במהלך הראשון — תקיפה מוחצת ויסודית של שדות התעופה של האויב — הושגה עליונות אווירית, שקויימה במשך המלחמה בשורה של מפגשים באוויר. טייסי חיל האוויר תקפו כוחות ומוצבים של האויב בכל החזיתות, הנחיתו והטיסו כוחות של צה"ל, ביצעו תפקידי סיור וקישור, חילצו טייסים שצנחו בשטח האויב ופינו נפגעים של צה"ל מקו האש הראשון, הטיסו והצניחו אספקה צותי הקרקע של החיל, בעבודה רצופה ומאומצת, איפשרו למטוסים להמריא למשימותיהם השונות שוב ושוב, בתכיפות שהגדילה בהרבה את כוחו של חיל האוויר.

### סיכום אבידות מטוסי אויב לפי ארצות

סוג מטוס	סה"כ	מצרים	סוריה	ירדן	עיראק	לבנון
סה"כ	452	338	61	29	23	1
סה"כ קרב הפצצה	330	232	56	21	20	1
מיג-21	148	100	33	—	15	—
מיג-19	29	29	—	—	—	—
מיג-17/15	112	89	23	—	—	—
סוחוי	14	14	—	—	—	—
האנטר	27	—	—	21	5	1
סה"כ הפצצה	62	59	2	—	1	—
טו-16	31	30	—	—	1	—
איל-28	31	29	2	—	—	—
סה"כ הליקופטרים	16	11	3	2	—	—
מי-4 או מקביל	6	1	3	2	—	—
מי-6	10	10	—	—	—	—
סה"כ תובלה	40	32	—	6	2	—
איל-14/דקוטה	32	24	—	6	2	—
אנ-12	8	8	—	—	—	—
לא מזהים	4	4	—	—	—	—

ההרי מספר פרקי ריפורטז'ה, המשקפים את מלחמת ששת הימים, כפי שהצטיירה בעיני כתבי הבטאון בעצם ימי המלחמה. הכתבים המשתתפים הם: צבי גוטמן, דורון רוזנבלום, אריה אבנרי ויוסף עברון

## היה כדאי לחכות

אודים עשנים מסמנים עתה את בסיסי חילות האויר של מצרים, של סוריה, ושל ירדן. במשך שעות אחדות הפכו רוב בסיסי האויר של האוייב לעיי חורבות, לאחר פעולת בוק של כל מטוסי הלחימה של חיל האויר. בזה אחר זה החלו ניצנות מדורות ענק בהן עלו השמימה המטוסים אשר היו בבסיסים אלה על מתקניהם. בשעת כתיבת שורות אלו מזנבים מטוסינו אחר מטוסי האוייב אשר נותרו עדיין שלמים פה ושם בקצות הבסיסים העשנים, ומשלימים את המלאכה בה החלו הבוקר.

חות של נאצר היתה מוגנת. מספר סגן ש. אשר השתתף ב' אותה פעולה: — ביצענו הפצצה על שדה בירגפגפה. עברנו לר"י קוט וצליפה. שמתי את אחד המי"גים האחרונים על הקרקע בכונת, לחצתי על ההדק והוא עלה ב' להבות. במעבר השני יריתי על מגדל הפיקוח.

— בזמן שנכנסנו להפצצה היו מטוסים שהצליחו להמריא, אלא ש' אינן להם היכן לפעול.

מספר סרן ד. אף הוא טייס אוראגאן: — יצאנו לתקוף את שדה פאיי, מערבית לאגם המר ש' באזור התעלה. בשדה זה היו מסו"סי מיג' 19, מיג' 21 וסוחוי 7.

— כשהגענו לשדה הוא היה דפוק למדי כתוצאה מפגיעות המ'טוסים שיצאו לפנינו ונקודות ציון בצורת מדורות סימנו את מקומם של המטוסים המצריים ז"ל.

— זרקנו פצצות, ירינו, ריקטנו והשלמנו את המלאכה.

וכך נראתה הפעולה מנקודת מב'טו של סמל מיכאל אורן, ראש צוות חימוש בטיסת אוראגאן: —

— מאז הבוקר ועד עתה, בצה"ריים, הוצאנו כבר גיחות רבות. אנו לא מרגישים כיצד הזמן חולף, אנו עובדים כל הזמן והידיעות ה'משמחות שמביאים הטייסים מעו'דדות אותנו וקשה לתאר את מצב רוחנו המרומם.

בתחילה, משום שהתקפנו את ה'מטוסים ולא את עמדות המי"ג.

— המבנים אשר המריאו אחרינו השמידו מיגים נוספים וטיפלו גם בתותחי המי"ג אשר ראינו את אנ'שיהם מכניסים ראשיהם לתוך הח'פירות ויורים ללא הבתנה. את הגיחות ביצענו כשאנו טסים בשו'רה עורפית. ההשתייה בין שיחזור הפצצות לבין התפוצצותן היא קצ'רה ביותר ולפיכך, כל אחד מאתנו ראה את הפגיעות שפגעו קודמו, ודיחח עליהן.

— בגיחה השנייה יצאתי לאבו'סחיר, באמצע הדרך שבין התעלה לקהיר. כשבאנו מעל השדה הוא היה כולו עשן. איי אפשר היה ל'מצוא מטרות לפגיעה. נותרו רק מדורות. לא נראתה כל תנועה או נפש חיה על הקרקע, הכל נראה כמו שדה רפאים. טסנו בחזרה וב'דרך נפנפו לנו אורחים וחיללים מצריים לשלום. כנראה מתוך ש'חשבו כי אלה מטוסים שלהם.

### לחצתי על ההדק והוא עלה בלהבות

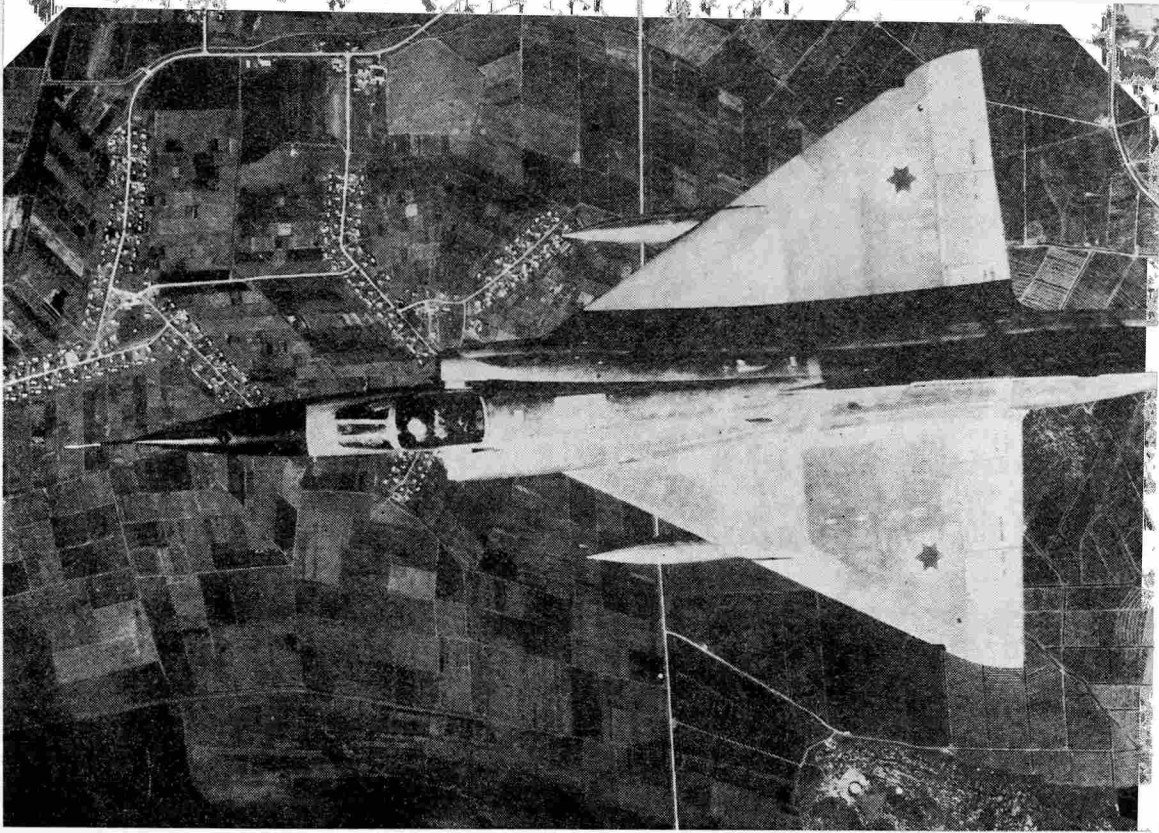
— העובדה שכל המטוסים באי'זור פעולתנו הושמדו מקנה לנו הרגשת בטחון ומסייעים לכך גם הדיווחים. גם במקומות אחרים הוש'מדו כל השדות והמטוסים באזור סיני והתעלה והאויר חופשי.

— הדבר מוכיח כי הערכת הכו'

מספר סגן י. טייס אורגאן: — הלילה, כבשאר הלילות האחרונים, אכלנו ארוחה טובה וישנו שינה בריאה. בהשכמת הבוקר עלינו, כ'רגיל, אל חדר התדריכים. שב שמענו כי כוחותינו הותקפו וכי בעוד זמן קצר נכנס לפעולה. הכל נראה כעין תרגיל נוסף אך כאשר המראתי — ידעתי כי בואת נפתח מבצע היסטורי.

### המיראז'ים חיפו עלינו

— הייתי "מספר 4" במבנה. טסנו נמוך לעבר בירגפגפה. גבוה מעלינו השיגו אותנו המיראז'ים אשר יצאו לחפות עלינו. הגענו, מעט הצידה מהשדה. משכנו ש-מא'לה, נכנסנו לצליפה. ביעף הראשון פגענו בארבעה מטוסי מיג' 21, מהם אחד אשר המריא אותה עת. ה'מטוס נדלק, ראיתי אותו טס ב'מבנה לידי ולאחר מכן צונת ו' "נמרת" על הקרקע אחוז הלהבות... אני אישית פגעתי גם בהליקופטר'ענק מיל' 6. ראיתי את הרוטור שלו מתרומם למעלה ולאחר מכן צונת על המטוס אחוז הלהבות. ביעף השני פגענו במיגים נוספים. תוך כדי כך המריא מיג נוסף ומכיוון שהיינו ב-90 מעלות ממנו, הוא הצליח להימלט מאתנו ולברוח מערבה. המטוס המצרי לא ניסה כלל לתקוף אותנו אלא נמלט מיד. — אש הנ"מ. היתה די רצינית



## טייסי המירז' הפילו מטוסי אויב לרוב בקרבות-אוויר במלחמת ששת הימים

האווירה רוגעת ובוטחת. הטייסים עולים לטיסות וגוחתים כמו בסתם יום של חול, ובין טיסה לטיסה הם מוצאים פנאי להמשיך בהלצור תיהם האופייניות ובעקיצות האי שיות ההדדיות — להם הם רגילים במשך כל ימות השנה. פקידות הטייסות הרגועות מגישות לכל דור רש כריכים, עוגות ומשקאות מכל הסוגים. ברם, דיווחי הטייסים מעני יינים יותר מאשר בימים "רגילים". לטייס המירז' סגן א. היה סוף קל להפלה. הוא מספר: — פיטר רלנו בגובה רב וחיפיונו על המטוסים התוקפים את שדות התעופה המצריים. לקראת סוף הגיחה, משהלך הדלק ואול נאמר לנו למצוא מטרות ולתקוף אותן. מעל ג'בל ליבני ראיתי מטוס תובלה מצרי איל 14 טס מערבה. לאחר שחיידאתי כי אין זה מטוס תובלה שלנו כננסתי מרחורי, נעצתי בשחה. יריתי צרור אחד וה"בחור" נדלק. עפו ממנו הרבה שברים. מספר 1 שלי המשיך

ראלי. נראה היה כאילו הגבול כולו זו מערבה. יותר מאוחר כשהחלו טוריה וירדן לשלוח את מטוסייהם לעבר שחגנו ולתקוף אוכלוסיה שלוה, הוחל בהשמדת שדות התעופה ור חילות האוויר שלהם. על כך אומר סרן א. טייס מיסטר: — לאחר שתקפנו את שדות התעופה המצריים ולאחר שלא היתה מטרה שלא הוצאה משימוש, החלו גם הירדנים "לעצבן". תקפנו את שדות התעופה שלהם וכל מטוסייהם הושמדו. זה נשמע פשוט אבל זו עובדה...

### האווירה בבסיסי החיל רוגעת ובוטחת

כיוון שכך יכול היה סרן א. לבקש בניחותה מהפקידה ליאורה כי תדאג לניקוי חדר התדריכים. אדם אשר היה נופל לבסיסי חיל האוויר ישר מהירה, לא היה מנחש כי הוא מצוי בעיצומה של מלחמה.

### ריטשונו אותם עם רקטות

בשורה משמחת הביא עמו זה עתה סגן י. — תקפנו את מטוסי המירז' האיל-14 וההליקופטרים שהיו בשדה בירתמעאדה. ריטשונו את כולם עם רקטות, כולל 2 מיגים אשר טייסייהם ישבו בתוכם. — לשתי הרביעיות שבאו אחרינו כבר לא היה מה לעשות. התלהבתי ממראה המטוסים הבורעים. מהרה מחזיק אחריי טייס טופר מיסטר: — הגענו לכברית. כל המטוסים בערו כבר. דפקנו את מוסכי המטוסים. כשחזרנו ראינו רכבת וביקשנו לתקוף גם אותה והיז רועדת. לא קיבלנו אישור לכך. אבל כפיצוי הפצצנו מיכליות דלק שהפכו ללפידי ענק. על תנועת כוחות הקרקע שלנו לעבר מדבר סיני מספרים טייסי מיסטר: — ראינו ענן אבק עצום מתרומם עם תנועת הרכב הישי



אחרי והכניס בו צרור אחרון לפני הפגיעה בקרקע. חזרנו הביתה עלי זים ושמהים.

— גיתתי הבאה היתה לצורך השמות שדות תעופה בסוריה.

## טסנו מעל רבת עמוון...

סרן ש. נטל בשקט את הקסדה וחזיית ההצלה שלו מעל הקולב, ובטרם יצא לגיחה נוספת, סיפר:

— טסנו מעל רבת עמוון. הבחנתי בהנשרים ירדניים, התקרבותי אל אחד מהם, יריתי בו והפלתי אותו.

אחד הטייסים, סגן ר. מספר: — פיטרלתי עם מס' 2 שלי מעל אבו סחיר. הבסיס היה מופצץ כולו. פתאום ראיתי מיג 21 ממריא, רצייתי להכנס אליו אך מס' 2 שלי אמר לי "אל תכנס הוא שלי..."

וירתי לו; הוא פגע במיג ר' הפילו. זמן קצר אחר-כך ראיתי עוד שלישית מיגים. התישבתי על אחד מהם. יריתי בו, החטאתי בתחילה, ואחר כך פגעתי בו והוא נפל.

— התישבתי גם על המיג השני, רדפתי אחריו הרבה זמן. כיוונתי אליו בנחת — ויריתי בו. גם הוא נפל.

## סיפורו של סגן ל.

את סגן ל. הערתי מהשינה כדי שיספר על הקרב בו השתתף. לפני כן נציין כי הוא בן 21 וזה סיפורו:

יצאנו לתקוף את שדה גרדקה, דרומית לשארם-אל-שיך. ראינו ספינות מצריות, אך מסרתנו היתה השדה עצמו. אש הג"מ לא פגעה באיש מאתנו. אחרי התקיפה נת-

קלנו במטוסי מיג-19 שבאו כנראה להגן על השדה. נכנסנו אתם לקרב אוירי כאשר כל אחד מאתנו בותר לו מטוס מצרי ונצמד אליו. גיליתי קשר עין עם מיג-19 שנמצא דרום מית לשדה, נכנסתי אתו לקרב, ר' אחרי שתי זקות הגעתי למצב ירי. יריתי צרור של שניה וחצי, שהחל ב-400 מטר ונסגר אט אט, בגמר הצרור התפרק המטוס לפני עיני.

— לפני כן בצעתי גיחה שבה היה עלי להפציץ ולהשמיד מטוסים בבסיס קהיר מערב. ראיתי את כל הדלתא — שטח עצום של ערוצים ונחלים עם המון עצי תמרים. אכר רים מצריים נראו עובדים בשדה תיהם ליד בתי החימר שלהם.

עד שפגשתי בו, הספיק רבי-סרן ר. לבצע שלוש גיחות: האחת על אינשס, השניה על אבו סוויר וה' שלישית על גרדקה.

# ה"סלנג" הכרטי של טייסי ה"סוכר מיסטור"

## טייסת בעלת רוח קרבית מיוחדת במינה

צ. וצ. הם שני טייסים בטייסת הטופרמיסטור באחד מבסיסי חיל האוויר אישם בארץ. האווירה בטייסת קרבית זו היא מיוחדת במינה. על לוח המודעות ישנה פניה לא לקרוע חוטי השמל מ' עבר לקחים בטעות, כדי שהמטרות יהיו מוארות בלילה ושלל נוסף של בדיחות. בטייסת זו אחת הטייסים היא בשיאה. הם מוכנים לעשות הכל איש עבור רעהו. רשות הדיבור לסגן אלוף י. שנטל חלק באחת הגיחות ביום הראשון של המלחמה: "כל הטייסים ביקשו שלא לקפח אותם בסיפור העבודה של הטייסת. לאחר שהטייסים חזרו מביצוע המשימות הם ביקשו עבודה נוספת".

האם נתקלו הטייסים בהתנגדות ני"מ חזקה? שאלתי. סא"ל י.: "כמה מהטייסים סיפרו על יריות של טילי קרקע אוויר אך בדרך-כלל היתה התנגדות (המשך בעמ' 115)

לכל טייס יש "סלנג" פרטי משלו בשעה שהוא מתאר את חווית הקרב שלו. הנה, למשל, ה"סלנג" של סרן צ. אשר השתתף במטוס שהפציץ את שדה התעופה כברית, ליד קאהיר: "אני אוהב לראות מטוסים שוכבים על הבטן ולא על הגלגלים. בהפצצה נפגעו 12 מיגים, בעת ההפצצה ניסה לפגוע בי מטוס מיג 17 אך הוא קיבל טיפול קצר באויר ונפל. כעבור זמן מה חזרתי לגיחה נוספת בשדה תעופה אחר ליד איזור התעלה. כאן הקדימו אותי כבר החברה במלאכה. את העבודה הרצינית עשיתי בגיחה השלישית בשדה התעופה הסורי סייקל, השוכן ליד ג'אבל דרוו. כאן השכבתי על הבטן 3 איליושינים, 2 מיגים 21 ו-4 מיגים 17. היה זה סיכום יומי לא רע. כשנחתתי הבחנתי שפגעו בי רסיסים רבים". לסגן צ. טייס שגויס לשירות מילואים, יש סלנג סנטימנטלי. בבקשה: "זו הפעם הראשונה בחיי שראיתי נוף כה נהדר ממעוף ציפור. ראיתי אש להבות בשדות התעופה ששיקפה את הזריחה של חיל האוויר שלנו ואת השקיעה של חיל האוויר המצרי".

הוא "פגע ב-2 מיגים 21, בדרך ה' ביתה". הוא הבחין, לדבריו, במטוס איל 14 "גלמוד" שחנה באחד מ' שדות התעופה המופצצים. בשדה תעופה אחר הוא הבחין ב"איל 28" שעמד להמריא... ללא מסלול. הוא קיצר לו את ההמראה.

לצ. היה די זמן לצפות על הנוף. מטוסו נפגע קל מרסיסים של פצצה שהוא עצמו השליך והוא נאלץ להקדים ולחזור לבסיסו. אבל הוא, פגע ב-2 מיגים 21, בדרך ה' כמה "כרטיסי ביקור". בשדה ה' תעופה הראשון ששימש כיעד שלו

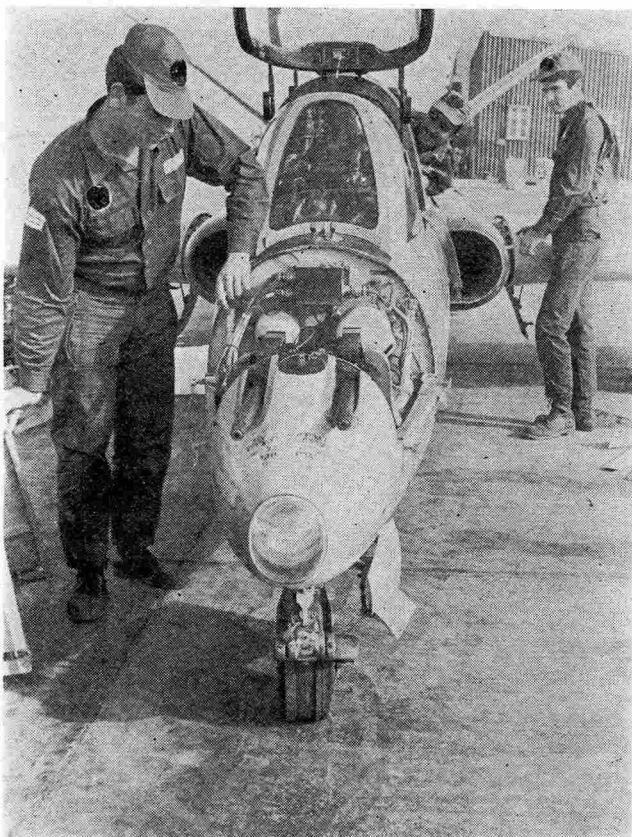
# למעלה מ-50 טנקים ירדניים ו-70 שריוניות הושמדו בפעולות בזק של „הפוגות“

שנה כבש יהושע בן־נון את יריחו — הפעם נעשה זאת שנית, ואני נרגש ואינני מתבייש בכך. אולי אני עצמי לא ידעתי עד כה איזה סנטימנטים עמוקים חבוים בי, לגבי האתרים ההיסטוריים של העם היהודי. היסטוריה מלפני אלפיים שנה קמה שוב לתחיה נגד עיני. רצוני, שילדי ילמדו בביה״ס על ארץ ישראל לא רק מבחינה תיאורית אלא מבחינה ממשית, שיוכח לו גם לבקר במקומות שהעם היהודי ישב בהם, לחם עליהם ופיתח אותם מלפני דורות. גם אני עצמי רוצה לבקר שם לאחר המלחמה.

מטוסי ה„פוגה“ הכריעו את הקרב על גזרת ירושלים. השתתפותם הפעילה של טייסינו במערכה על ירושלים היא שאיפשרה לכוחות צה״ל לפתוח אתמול את הדרך היבשתית להר־ הצופים.

למעלה מ-50 טנקים ירדניים וכ-70 כלי רכב ושיריוניות הושמדו בפעולות בזק של הפוגות, שביצעו משך יום אתמול עשרות גיחות על כוחות האויב ושדיונו.

תנועת בריחה המוגנית של הירדנים — אנשי צבא ואזרחים — נערכת מאז הבוקר לעבר הירדן. הם צולחים את הירדן במעברים המעטים, שעדיין פתוחים, כשחלק מהנמלטים עושה זאת גם בשחיה.



ההתרגשות בקרב טייסינו הינה רבה. מעולם לא הוטלה עליהם פשיטה כה קדושה, במלוא מובן המלה — כמו בימים אלה. הבחור רים שבדרך כלל שומרים על קור רוחם ומתייחסים למשימותיהם כאל שיגרה קרבית, לעתים במידה מסוימת של ציניות — לא הסתירו הפעם את התרגשותם.

מפקד הטייסת, רס״נ א. צעיר גבוה, בהיר וחסון, אחד מוותיקי טייסינו, שכבר ראה הרבה קרבות אחייריים ונטל בהם חלק — דיבר הפעם כמעט בחרדת קודש על הפעולות האחרונות.

„יש לנו את ההרגשה, שאנו לר־ חמים הפעם על אדמתנו הקדושה וההיסטורית. כל אחד מאתנו מרגיש שייכות עמוקה ליעדים, שפעלנו בהם“, הוא אומר. „וזהי החייה עצומה לטוס מעל יריחו, בית־לחם, חברון ואשקלון של הפלישתים“, והוא הוסיף: „לפני יותר מאלפיים

הפוגות הקטנות של בית הספר לטיסה לבשו „מע-טה קרבי“, תקפו שריון וכוחות קרקע אחרים.

# הטכנאים שבזכותם מונצחים הטייסים

חנרו מהמשימות במצב שמיש ל-  
טיסה חוזרת. מטוסים שנפגעו —  
בעיקר ע"י רסיסים — תוקנו מיד  
והופעלו ללא בעיות".

## התחרות על אליפות העולם...

"במשך כמה זמן מסוגל צוות  
טכני להכין מטוס לטיסה חוזרת?  
— שאלתי סגן "הרשקו": "דקות  
ספורות, ממש דקות ספורות. הן  
צוותים שלנו יכולים להתחרות על  
אליפות העולם בשטח זה".

בחוריו של "הרשקו" היו שרועים  
הבוקר ליד מסלול הנחיתה, ממתי-  
נים לשובם של מטוסי המירוץ ש-  
יצאו לבצע משימות נוספות בסיני,  
ברמה הסורית ובעבר הירדן. ל-  
מרות עייפותם שאי אפשר היה ש-  
לא להבחין בה בהם פצחו מדי  
פעם בהימנון הטייסת לפי מנגינה  
של הסרט המלחמתי "55 יום ב-  
פקינג": "פרושים כנפי הדלתא /  
לוחשת הפלדה / כאן המירוצים  
מוכנים לפקודה". והפקודות ניתנו  
בוז אחר זר.

המוראל בקרב הצוותים הטכניים

הם אינם אפופים בהילת גבורה של טייסי  
קרב. צילומיהם אינם מעטרים את דפי העתונות  
ודבריהם אינם מוקלטים ע"י תחנות השידור.  
אעפ"כ הם ראויים לכל הכבוד והיקר, כי רק  
בזכותם יכולים טייסי חיל האוויר להמריא לכל  
משימה המוטלת עליהם ולחזור ולטוס שנית  
ושלישית זמן קצר מאד לאחר נחיתת המטוס.  
אלה הם צוותי הקרקע של חיל האוויר —  
מכונאים, חמשים, אלקטרונאים וכל השאר.

אשר נתגלו בהם ליקויים מכניים  
בלתי צפויים.

סגן "הרשקו" הוא קצין טכני של  
טייסת מירוצים בבסיס חיל-האוויר  
בדרום הארץ אי-שם. עיניו אדומות  
מתוסר שינה, ואין תימה בכך. הוא  
מספר: "החברה עובדים ברציפות  
יומיים ללא שינה, הם רגילים לכך.  
בכל ימות השנה הם נמצאים בכונן  
נות של 24 שעות".

הוא מוסיף: "מרבית המטוסים

תפקידם לדאוג לכך שמטוסי ה-  
קרב יהיו כשרים להמראה הן מב-  
חינה טכנית והן מבחינה מבצעית.  
בידיהם נתונים למעשה חייהם של  
הטייסים. עליהם מוטל גם להכין  
מטוסיב להזנקה מיידית בשעת ה-  
צורך מבחינת תידלוק, הטענה, חי-  
מוש ואלקטרוניקה תוך דקות והם  
גם חייבים לבצע בשעת הצורך  
תיקונים דחופים במטוסים שנפגעו  
בשעת ביצוע משימה או במטוסים

אלה שמאחורי הקלעים — המכונאים, שהגיעו לשיאי יעילות והקרבה



של טייסת המירוים מרקיע שחקים. רב"ט במילואים גבי בן 23, טכנאי אלקטרוניקה. הוא אומר „אני משרת במילואים שבועיים ו' חצי, בשלושת הימים האחרונים ישנתי רק ארבע וחצי שעות. אני חושב שהמתח גבר על העייפות. מבחינה פיזית אני מסוגל להסתפק בכמות דומה של שעות שינה גם בשלושת הימים הבאים“.

סמל בשירות קבע חיים, בן 20. הוא משמש כראש צוות טכני בטיי סת. „אני רגיל אמנם לקצב עבודה רצחני כל ימות השנה“ — הוא אומר — „אבל עבודה כל כך מאו-

מצת כפי שהיתה לנו ביומיים ה' אחרונים, היא ממש דמיונית. אני לא מבין מאין יש לטייסים כל כך הרבה מרץ וכוח פיסי ונפשי ל' המריא שוב ושוב לביצוע משימות קרביות. אנחנו משתדלים לא לפגור אחריהם“.

## הטייסים הם החברים הכי טובים שלנו

רב"ט בשירות מילואים אורי, בן 23, מכונאי מטוסים העובד בבדק, אומר: „אני אמנם משרת במילואים אך הספקתי להתייצב עם אותם

טייסים שהכרתי בתקופת שרותי בצה"ל. הטייסים הם החברים הכי טובים שלנו, בהברתנו הם לא מרי מים את האף ומספרים לנו את חתיות הקרב שלהם. כשאנו רואים גילגול נצחון שלהם מעל הבסיס אנו מתרגשים עד לדמעות ושרים את הימנון הטייסת“.

איש מילואים אחר, רב טוראי דוד, בן 20, חשמלאי ב' מקצועו: „יש לי סיפוק יוצא מן הכלל מן העבודה. אנחנו יודעים שאנו שותפים להצלחתו חסרת ה' תקדים של ח"א הישראלי כפי ש' אמר הרמטכ"ל“.

# הם לא נכנסים לקרב... הם (הטייסים הערביים) בורחים במהירות על קולית

ביום השני ללחימה נתפנה חיל האוויר לתקיפת כוחות הקרקע של מצרים, סוריה וירדן. כוחות אלה כללו שיירות שריון ורכב, מתחמים מבוצרים ועמדות ארטילריה אשר הטרידו את יישובינו. אף כי כל שדות התעופה של האוייב ומרבית מטוסיו — הושמדו, העיזו עדיין מטוסים בודדים להמריא ולבצע התקפות-נפל על יישובים אחדים. כל המטוסים אשר חדרו לתחומי הארץ — הופלו. שאר המטוסים אשר נראו ע"י טייסינו — מצריים ועיראקיים רובם ככולם — הופלו אף הם פרט לבודדים אשר נמלטו כל עוד רוחם במ.

מטוסי מ"ג. ביקשנו שיכחנו גם אותנו. כיוונו לאל-עריש. עשינו סיבוב מעל לשדה בגובה גמוך.

לכיוון הברדווילים (האגמים המ' רים) שבצפון סיני. באויר שמענו את הבקר מכון מיראזיים לעבר

רס"ן ד', מטייסיה של טייסת מיראזיים: „כל שמי המזרח התיכון פתוחים בפני חיל האוויר. אנחנו מפטרלים עד התעלה באין מפריע.“

— בבוקר נראו ארבעה מטוסי סוחוויי מצריים טסים. כולם הופלו. כל מטוס שנראה בעין — הופל. זאת לא השתחצות; הם לא נכנסים לקרב — הם בורחים במהירות על-קולית“.

מספר טייס המיראז' סגן א', כיצד הפיל את הסוחווי שלו: — הונקו אותנו. באויר קיבלנו הוראה לטוס

(המשך מעמ' 112)

לול הנחיתה היה הרוס. לפתע הוא התחיל להתלבש על מס' 4 שלי. עשיתי כמה תרגילי גלגול בגובה של 700 רגל, הוריתי למס' 2 שלי לפגוע בו. הוא פגע בו בקצה ה' כנף הימנית. המטוס הסורי נכנס לסחרור וטייסו צנח. בסה"כ חיסל' תי בשלוש הגיחות שלי 4 מיגים“.

חלשה“. רס"ן י. הוא טייס ותיק קרבות ואינו יכול להסתיר את גאוותו בשעה שהוא מתאר את מעלותיו של ה"סיפור-מיסטר" שלו: „לאחר שהפצצנו את שדה התעופה סייקל בסוריה, ראינו לפתע מיג 21 באויר. לא הייתי מופתע מכך ש' הטייס לא ידע מה לעשות — מס'

היו המון נ.מ. — אך אפילו לא מטוס אחד. טיפסנו לגובה רב כדי לא להפגע מהנמ. גילינו זוג מיראזים נוסף, אשר בתחילה נר"א היה כאילו מנסה להתלכש עלינו, עד שזיהו אותנו.

— הבקר הודיע לנו כי ישנם מטוסים למטה. ירדנו וראינו שלר"א שה מטוסי טוחו 7 בקרבתם היו ארבעה מטוסי מיראז' — שניים מהטייסת שלנו ושניים מטייסת אחרת.

## „מירזי“ רודף אחרי „סוחוי“ לתוך המדבר

— מיספר 1 שלי ירד למטה — לא ראיתי לאן. הוא הודיע לי כי ראה שני מטוסי טוחו מת"א רסקים על הקרקע. באותו זמן ראיתי מיראז' רודף אחרי טוחו לכיוון דרום-מערב — לתוך ה' מדבר.

הטוחו ניסה לבצע בתחילה כמה פעולות התחמקות — אך לבסוף טס ישר, במטרה להימלט. ירדתי לגובה שלהם, ונשארת מאחורי המיראז' כדי לראות מה קורה שם. המיראז' ירה על הטוחו, אך לא פגע בו.

— המשכנו שלושתנו לרוץ — הטוחו ואחריו שני מיראזים. בי רדיפה זו הגענו למהירות של 670 קשר כמעט! המיראז' הראשון הר"א דיע לי כי איננו מצליח לסגור את הטווח, וכי ירה כבר את כל תחמושתו.

— לפיכך הוא שבר, ואז פתחתי מבער אחורי ורצתי אחרי הטוחו דקה נוספת לפחות. לאט לאט סגרתי עליו, כשאנו טסים במהירות 1.1 מאך, ו„מגלחים“ במהירות זו בקרקע!

— כשהייתי בטוח 150—200 מטר, יריתי בו צרור בריא. הבחנתי מיד בפגיעות בצינור הפליטה שלו — ועפו ממנו התיכות. שברתי הצידה כדי שלא איפגע, התהפכתי על מנת לראות מה קורה לו, וראיתי כי חלקו האחורי היה חסר. כל ה"יתר" המשיך לטוס כשהוא גורר אחריו להבה עצומה ועשן שחור. הוא הרים פתאום את האף בחריפות, נכנס להזדקרות ונתקע באדמה. לא ראיתי טייס קופץ, אך אינני מתחייב כי הטייס לא קפץ. — הצטרפתי ל„מספר 1“ שלי ולקחנו כיוון הביתה.

עריש. הודיעו לנו על מבנה שתוקף מטרתו קרקע. לאחר גילוי המטר"א סימ, נכנסתי אל אחד מהם. בטוח קצר של 150 מטר ובלחיצה קצרה צרתי התפרק המטוס וטייסו קפץ.

— יותר מאוחר, בשעה 11.00, הוזנקנו שוב לכיוון אל-עריש. בינתיים הופל מיג 21 ע"י מיראז' אחר מהטייסת שלנו. מאחר ולא הייתה כבר מטרה עבורנו, ביקשו מאתנו לפטרל מערבית מאל-עריש.

— קיבלנו ידיעה מהבקר על רביעייה שטסה לכיוון מזרח. לאחר גילוי קשר עין נכנסנו על הרביעייה. הם שברו, והתפתח קרב חריף מאוד של זוג מיראזים נגד ארבעה מיג 19. כמה פעמים ישבנו על שניים מהם, אך הזוג השני סיכן אותנו, והיינו נאלצים לשבור. לבסוף תפסנו את השנייה המתאימה. במטוס שאני יריתי עליו לא נראו פגיעות, אבל כנראה שהטייס נפגע. המטוס נכנס בצלילה אל האדמה. מיד אחרי כן דפק „מספר 2“ שלי מיג 19 נוסף.

— היינו נאלצים מייד לאחור-מכן להעביר קדימה את שני המיגים הנותרים, כיוון שהם התארגנו מ"א אחורינו. אלא שבגלל מחסור בדלק נאלצנו לנתק ולחזור.

„מספר 2“ באתה משימה היה סגן ה' :

— תוך כדי פנייה, הבחנו ברביעיית מיג 19. נכנסתי אחרי אחד מהם. התקרבותי תוך כדי פתיחת „פלפל“ (מבער אחורי) וסגרתי את הטוחה. המיג ביצע פנייה של 180°, כשאנו אחריו. יריתי בו שלושה צרורות והוא נפל.

— התיישבתי על מיג 19 נוסף, אשר מצדו התיישב על „מספר 1“ שלי. הזהרתי אותו, והוא שבר. התקשיתי לסגור הטוחה על המיג 19, מאחר וסגרתי את המבער ה' אחורי, כדי לחסוך בדלק. עקב חוסר דלק, נאלצנו לנתק מגע ולחזור.

כל אלה הינם טייסי מיראז'. עם כתיבת שורות אלו, נודע, כי עוד שני טייסים — רס"ן מ. וטרן ש. הפילו שני מיג 19.

## הטייס הירדני קפץ במהירות 1080 ק"מ בשעה

— „מספר 1“ שלי השלים את המלאכה ונפגע בו. הטייס קפץ במהירות 600 קשר (1080 קמ"ש); ראיתי את גופו מיטלטל בצורה רצינית, ויש להניח כי נפגע כתוצאה מצניחה במהירות כה גבוהה. רס"ן ש. הפיל שלשום מטוס הנטר ירדני, ואתמול — טוחו 7 ומיג 19 מצריים. המטוס הראשון הופל כך :

— לאחר שמטוסי הנטר ירדניים תקפו את איזור נתניה, הוזנקנו

אנו לבסיסים בעמאן, על מנת להשמיד את הבסיס על מטוסי הודיעו לנו על זוג הנטרים, גיליתי אותם מתחנינו. טסנו אליהם. בחרתי אחד מהם וישבתי על זנבו. הוא ניסה להתחמק, והשליך את המיכלים הנתיקים. התקרבותי אליו לאט, ובשני צרורות קצרים פגעתי בכנף ימין שלו. הטייס נראה נוטש. הטוחו הופל על-ידי אותו טייס כך :

— הוזנקנו בבוקר מעל אל-

# טייסי ההליקופטרים חדרו עמוק לשטח האוייב – חילצו טייסים והחזירו הביתה

סיפור הצלתו המופלא של רס"ג יונתן :

המשימה שהוטלה עליו, היתה ל- השמיד את מירב מטוסי האוייב ב- בסיס חיל-האוויר המצרי, איישם על שפת התעלה. משימת משנה: סיוע לכוחות הקרקע.

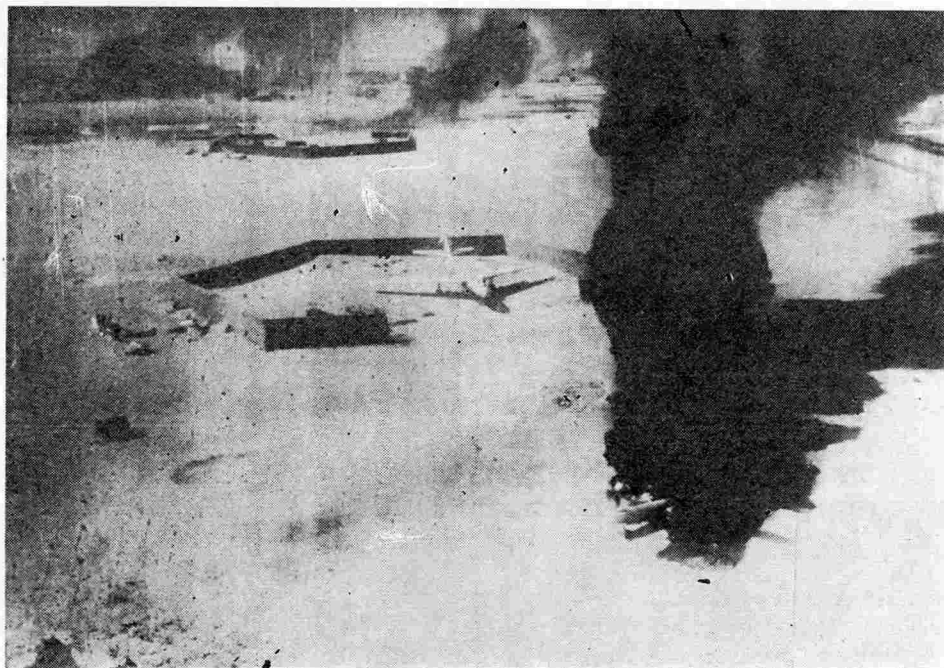
רס"ג יונתן היטיב לבצע את משימתו. היטיב מדי, ועל כך כמ- עט ששילם בחייו. מטוסי האוייב, שלא הספיקו להמריא, לא פגעו בו. גם אש הנ"מ החלשה לא פגעה במיסטר שלו. הפגיעה בו היתה עצמית.

"הנמכתי מאד בהתקפתי וכאשר פגעתי במפציץ כבד, מטיפוס "טור" 16", שהיה חמוש ומלא דלק, הת-

ביום השני למלחמה היה מוראל טייסי הקרב של חיל-האוויר גבוה אף מזה שהיה ביום הראשון. לגבורים נחשבו בחיל טייסי ההליקופ- טרים דוקא. בגיחות מדובות, עמוק מאחורי קווי האוייב, הצילו ההליקופטרים – תוך סיכון עצמי ובמקרים אחדים גם אחרי שנפגעו בעצמם – טייסים אחדים שמטוסיהם הופלו. "כשאני יודע שחבר'ה אלה מוכנים לסכן את חייהם למעני – אין לי ממה לחשוש", סיכם את ההרגשה של הניצולים רב-סרן יונתן, מטייסת "מיסטרים" שבילה 15 שעות על גדות תעלת סואץ.

רס"ג יונתן, קל בשמונה ק"ג מ- שהיה ביום הקודם, חזר לתפקידו בטייסת בבוקרו של היום השני ו- ציפה בקוצר-רוח לכך שהרופאים יתירו לו לחזור ולטוס: "הם הב- טיחו שירשו לי לטוס כבר מחר..." יונתן, שחקן כדורסל ידוע, הוא ענק בן 30 ואב לשלושה ילדים. מטוסו של יונתן התרסק מעל לג- דה המערבית של תעלת סואץ, וזה

מראה, "המדורות" שהדליקו מטוסי חיל האוויר בבסיסי האוויר של האוייב



פוצץ בתוך פני ממש. רסיסים ש' עפו ממנו פגעו במטוסים..."

רס"ג יונתן הצליח עוד "לקחת גובה" ולעבור מהגדה המערבית אל הגדה המזרחית של התעלה, לפני ששיחרר את כיסא המפלט מעל ברד של התפוצצויות. הוא קפץ מעל לענן כדי להקשות על האויב לאתר את מקום קפיצתו.

## הרועה התבונן בכסא המפלט

איתרע מזלו והוא צנח ליד רועה בדווי ועדרו. ההוראות למקרים כ' אלה הן ברורות: לא לפגוע באזרחים כל עוד אין אלה מנסים לפגוע בטייס. רס"ג יונתן מיהר לב' רוח ממקום נפילתו. מעל גבעה ראה את הרועה מתבונן בכיסא המפלט, אך אינו ניגש אל המצנח שהיה במרחק מה ממנו.

"אינני גיבור גדול", סיפר ל' מחרת היום, "אבל לא מיהרתי ל' היבהל. היתה לי הרגשה שההלי קופטרים עוד יוציאני מכאן". הר' גשתו זו התחזקה במשך היום כא' שר נוכח לדעת שאין סיכונים ל' חיילים אשר יחפשוהו בשטח. "הת' בהר לי יותר ויותר שרק בהלי קופטר יוכלו המצרים לאתר אותי וכאשר ראיתי את גלי המטוסים שלנו באים, בזה אחר זה, ופוגעים בשדות התעופה המצריים — ידע' תי שהליקופטר שלהם לא יוכל ל' המריא לחפש אותי..."

למען הבטחון התרחק כ-15 ק"מ ממקום צניחתו, כשהוא צועד ב' כיוון שטח שבו נראה לו שיהיה קל יותר להליקופטר הישראלי ל' מצאו. בגלל הרועה שהיה בשטח נמלט רס"ג יונתן במהירות רבה מדי מהמקום ואת ציוד ההצלה שלו נאלץ לנטוש מאחוריו. את המים, שהם חיוניים לאדם במדבר, לא הספיק ליטול עימו.

במשך 15 השעות הבאות נחלש למדי, כי טיפת מים לא באה אל פיו. אך רוחו לא נשברה. הוא מצא לעצמו מסתור של שיחים ושם נטר על כוחותיו. אפילו אילץ את עצמו לישון שעות אחדות.

## שני טילים מצריים מתפוצצים ליד ההליקופטר

בבסיס חיל האוויר אי-שם קיבלו סרן ד', טייס ההליקופטר וסרן ע', טייס המשנה, את הפקודה לצאת לחפשו. עמם היה במטוס גם רביסרן ד"ר יוהר, רופא-טייס ותיק ואיש צבא הקבע. סיפורם של השלושה דומה מאד והוא יבש ביותר: "אחרי שעה של טיסה הגענו למקום ובאמצעות רקישות מתאימות — אתרנוהו לא רחוק מהאגם המר הגדול. נחתנו, הדלקנו פנס לרגע, והוא רץ אלינו כ' מטורף.

רס"ג יונתן עלה בכוחות עצמו למטוס ולדבריו של סרן עמוס "הוא טיפס בסולם וחדר אל תוך המ' טוס מבעד לסדק צר, עוד לפני שהספקנו לפתוח את הפתח כראוי". וואת למרות שמשקלו של יונתן, שהוא ענק רציני, היה לפני צני' חתו, כ-100 ק"ג.

משימתו של ההליקופטר לא נס' תיימה בכך. הוא המשיך לטוס אל הגדה השנייה, הרחוקה יותר, של התעלה, לחפש טייס אחר.

ואז... ואז גילו המצרים את ה' ההליקופטר ובמשך רגעים אחדים נדמה היה לרס"ג יונתן, כי הצלתו לא היתה הצלה וכי חברי צוות ה'

הליקופטר ישלמו גם הם בחייהם על המעשה שעשו. הרופא, שהיש' קה את הטייס הניצול בשלוש מי' מיות מים, היה עסוק בבדיקתו. ה' טייסים עסקו במכשיריהם ויונתן, תוך שהוא משיב על שאלותיו של הרופא, הסתכל אל מחוץ להלי' קופטר. לפתע ראה שני חיצו' אש נעים במהירות עצומה אל עברם. לא הספיק לתת התראה ורעם עצום נשמע בהליקופטר. כלי הטיס טול'

טל טלטלה עצומה.

"כולנו הרגשנו שזהו זה..." סיפ' רו הטייסים לאחר מכן. "היינו בטוחים שנפגענו". מסתבר, כי ה' מול שיחק להם. שני הטילים ה' מצריים התפוצצו לידם, אך לא פגעו בהם, גם כך, כמעט שדי היה בפיצוץ הקרוב כדי להביא לנפילתו של ההליקופטר, שאינו בנוי ל' ספיגת מכות של טילים.

סמוך לחצות הגיעו המצילים — והניצול — לבסיס, שם נתקבלו בהתלהבות ע"י אחיהם לנשק. טיסה זו היתה גולת הכותרת ל' פעילותם של טייסי אותו ההליקופ' טר ביום הראשון של המלחמה. אך לא היתה זו טיסתם היחידה. עוד קודם לכן, בשעת לפני הצהריים, יצא אותו צוות לחלץ טייס אחר, שמוטו הופל מעל לים, מול העיר עזה. עזה לא היתה כבושה עדיין וסוללות החוף ירו על ההליקופטר.

# כך נתפסה שארם-א-שייך

**מספר סרן א', טייס מיראז': — הוזנקו בנזקק לסיוור אלים בדהב, שרם-א-שייך וא-טור. חיפשנו כוחות אויב. בשרם-א-שייך מצאנו ספינה קטנה בנמל, "מספר 2" שלי פגע בה פגיעה ישירה והיא החלה לבעור.**

**— המשכנו לכיוון א-טור, ובדרך דפקנו כמה כלי רכב. המגמה היתה בעיקר גילוי כוחות אויב. מא-טור חזרנו ישר הביתה.**

— כעבור שעותיים ביצעתי עוד גיחה, מכיוון א-טור לדהב. מהספיר נה שהפצצנו נותר רק שלד עשן. ובראם נצראני מעט חיליים מוס'

זים. לא היה שם כוח רציני. די וחתני על כל מה שראיתי. — מכיון צפון הבחנתי בטרפדות ונחתות של חיל הים עושות דרכן מאילת צפונה.

כאמור, יצא כוח החלוץ לשרם-אשיין — בהליקופטרים. אהריהם בא הכוח העיקרי — בנורדים. משחזרו הנורדיים גלים גלים ל-בסיסם משרם-אשיין, עטו אנשי הטייסת, כתבים וצלמים, על צחי תיהם. „חטפתו“ לי את סרן ר., קברניט נורד. הוא סיפר: — המ-ראנו בשעה 11 ורבע בדיוק, במטרה להצניח לוחמים בשרם-אשיין. כ-תוצאה מעיכובים שונים נאמר לנו להמתין באויר במשך 15 דקות, מעל מפרץ אילת.

## הדגל הונף על שק הרוח של שארם-א-שיין

כשהגענו לשרם-אשיין, והצנח-נים קמו ממקומותיהם על מנת לצנות, נאמר לנו כי אפשר לנחות במקום. נחתנו ללא כל בעיות, ה-צנחנים ירדו, ואנו המראנו שוב. מה שבעיקר הדאיג אותי היה ה-רעב, שכן מאז יצאנו את הבסיס ועד שחזרנו, הלפנו ארבע שעות ו-25 דקות — ולא אכלנו צהריים... ואכן, התנפלותם של הצנחנים על ארוחת הצהריים הדחוייה העידה על כך... ועוד אומר סרן ר.: — יש ב-שרם-אשיין ריכוז עצום של גו-

זנס ליד עמדת ההמראה, וגם ציוד קרקע מצוי שם. דגל ישראל הונף בידי הצנחנים על תורן שק הרוח של השדה...

לא כל הנורדים נחתו, שכן חלק מהם הצניח אספקה, ללא נחיתה. כמו רסי"פ, למשל, אף הוא קבר-ניט נורד: — זמן קצר לאחר שה-נורדים הראשונים הנחיתו את אני-שיהם, הצנחנו אנחנו אספקה. אני הצנחתי גיפ, אשר ירד בשלום אל הקרקע. מספר סגן ב., טייס משנה ב-נורד: — שמענו ברדיו את הבקר מיירט זוג מיגים, ומכוון אליהם את המיראזים שלנו. יותר מאוחר הופלו שני המיגים ע"י טייסינו.

# מטר פצצות על הרמה הסורית

## הפצצנו עמדות ארטילריה בתל- עזיזיאת

סגן פ., טייס מיסטר: — המראנו אתמול לתקוף עמדות ארטילריה בתל-עזיזיאת, הפצצנו אותן.

סגן א., טייס מיסטר: — תקפנו שתי עמדות נ.מ. בקוניטרה. אחר כך הלכנו לפטרל בכביש דמשק-קוניטרה, ראינו 5-6 מיכליות באו-זר גדולות ואדומות. הפצצתי אותן. הן בערו יפה מאד. המשכתי בהפ-צצת מוצב סורי ליד אלמגור. היום הפצצתי עוד נ.מ. בקוניטרה. מייד כשאנחנו נכנסים, יורדות המכוניות מן הכביש ובורחות. האנשים נש-ככים על האדמה ובורחים.

סגן ל., טייס מיסטר: — אתמול הלכנו בזוג עם פצצות 250 ק"ג. זרקנו את הפצצות אחת אחת על עמדות הפורות של תותחים סו-ריים, והשמדנו אותם.

— אחר כך מצאנו שיירת מכר-ניות על הדרך לכפר הסורי סנבה. תקפנו את השירה בצליפה עם כדורים תודרי שריון. השמדנו כ-15 מכוניות עד גמר הכדורים.

עם סיום הקרבות בחזית הירדנית, המשיך חיל האויר — ביום הרביעי למערכה — בפעולתו בשתי החזיתות שעוד נותרו: המצרית והסורית. בסיני פעלו מטוסינו למען תקויים בעינה חסימת הדרך בפני הכוחות המצריים הנוסוגים מעבר לתעלה. במקביל לכך נמשכה בכל רחבי סיני פעולת חיסול הכוחות המצריים, תוך הימנ-עות מהשחתת השלל. פעילות אחרת בסיני התבטאה בסיוע לכוחות השריון שלנו.

## קלענו היטב בקלעת

תקפנו בתחילה עמדות תותחים ומרגמות, המשכנו בשיתוק עמדות נ.מ. של הצבא הסורי.

— כל הרמה נראתה פגועה. כמ-עט ולא היתה אנש נ"מ — להבדיל מהימים הקודמים, בהם נתקלנו ב-אש חזקה.

— בגיחה אחרת היתה המטרה שלי עמדה סורית, אשר התמקמה במבצר צלבני מעל לכפר בניאס, בשם קלעת נמרוד. הפצצנו וקלענו היטב בקלעת...

— לפני שעה קלה עברתי לאורך כל הרמה, ולא ראיתי תותחים יורים.

מאז תחילת הקרבות הפגיוה ה-ארטילריה אשר על הרמה הסורית את יישובינו בצפון. בימים השני והשלישי למערכה, כאשר נתגלה כי אש הנ.מ. על הרמה חזקה מאד, הוחלט להשתיק בתחילה את עמ-דות הנ.מ., כהכנה לפעולת השתקה מרוכזת בידי מטוסינו.

ביום הרביעי ניתן האות, וגלים גלים המריאו מטוסי ה"א עמוסי פצצות לעבר הרמה הסורית. בפעו-לה זו השתתפו טייסות רבות, ו-טיפוסי מטוסים שונים.

מספר סרן א., טייס מיראז: — הבוקר הוזנקנו להפציץ את המו-צבים הסוריים על הרמה, אשר ב-משך שלושת הימים האחרונים הפ-גיונו ללא הרף את יישובי הגליל.



# הקרב על הפסקת האש

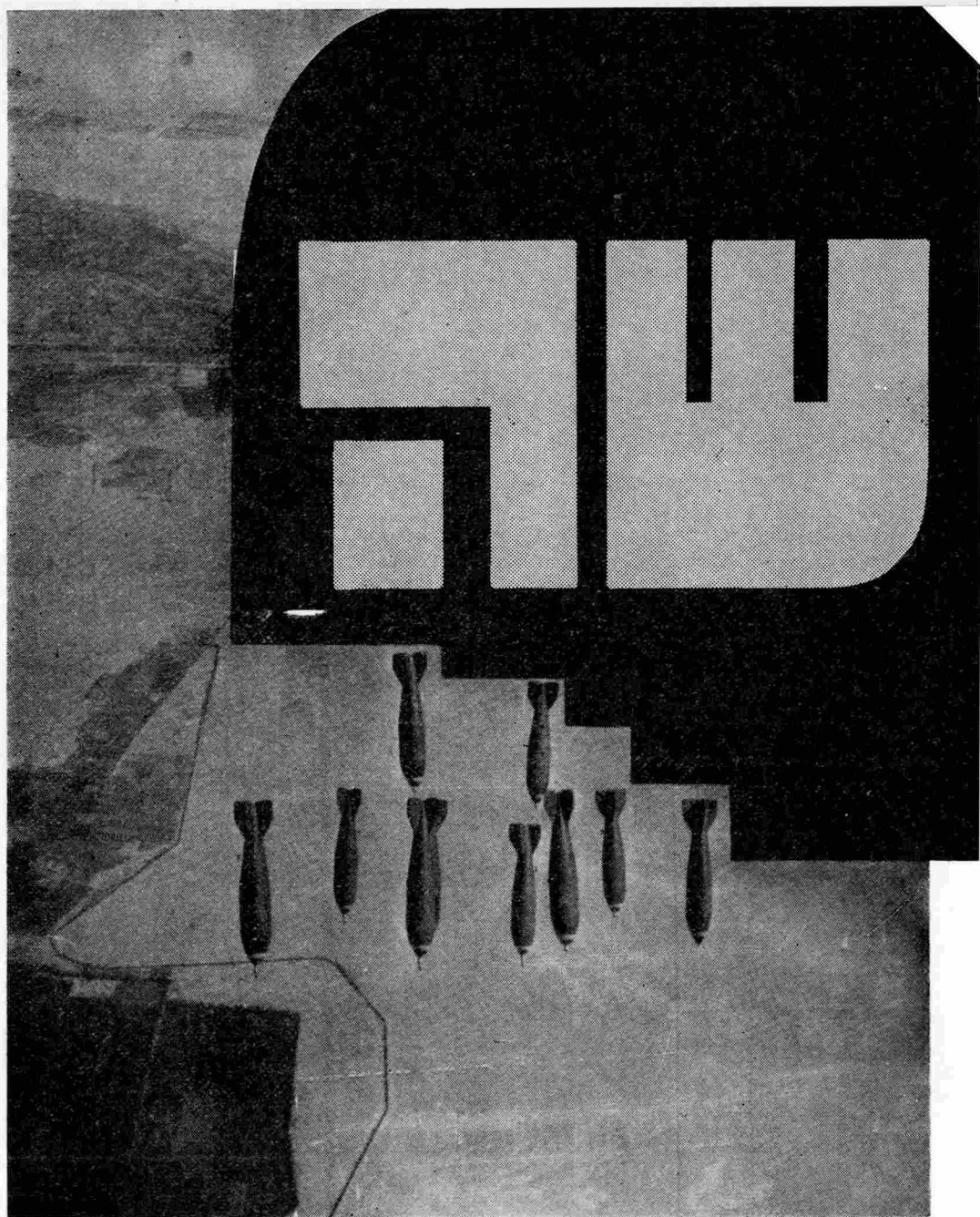
# ההתנתקות

נוכחו לדעת מה מסוגל חיל האויר ומה בכוחו לעשות, אך עדיין לא הגיעו למס-קנה סופית, כי התשובה הטובה והיעילה ביותר למלחמת ההתשה, שעליה הכריזו המצרים, היא באמצעות חיל האויר. ל-מסקנה זו יגיעו כעבור תקופה קצרה.

פקפוקים מסוג אחר היו מנת חלקם של המצרים. המהלומה האוירית של חודש יולי זעזעה את נאצר. ברבים הכריזו כי ימשיך במלחמה, אולם לגנרלים שלו הסביר, שחדל להאמין בהערכות האופטימיות של אנשי חיל האויר המצרי, כי יוכלו להשיג על נקלה עדיפות אוירית לאורך החזית. היועצים הרוסיים חשו בפקפוקים אלה. שוב חידשו את לחצייהם על נאצר כי מוטב לו לדחות לפי שעה את התכניות המלחמתיות הקרובות ולהתרכז באימון הצבא המצרי ובהתשה מתמדת של הישראלים. מלחמת התשה מתמדת ומתוכננת היטב עשויה גם היא להוות לחץ על ישראל ועל ארצות-הברית. הרוסים לא הסתפקו

שראל הנחיתה את המהלומה האוירית של חודש יולי 1969, אך מיד חדלה. היא עצמה נדה-מה לא מעט מעצמת המכה. ה-מאמץ לא היה נעלה מכוחותיה, אך היא רצתה לראות כיצד יתקבל צעד נועז זה. כתוצאה מכך נוצר מצב שבו יכלו המצ-רים להתאושש קמעה. ישראל לא ניצלה את ההצלחה הבלתי רגילה. פה ושם עוד חזרו מטוסי חיל האויר לתקוף עמדות ארטילריה לאורך התעלה, אך היו אלה פעולות יוצאות דופן. משהחלו המצרים בהפגזות חוזרות בחודש אוגוסט, הודיעה ישראל כי תנקוט בשיטת התגובה הצמו-דה. כלומר: כל-אימת שהמצרים יפתחו בהפגזה כבדה, תראה עצמה חפשיה להפ-עיל מטוסים נגד עמדות התותחים. ב-צה"ל עדיין לא חשבו במושגים של לוח-מה אוירית קבועה בחזית המצרית. שוב





הפעם בדברי נועם ובהסברים. חדשים אחדים הפעילו לחץ סמוי על חיל האוויר המצרי. אספקת חלקי החילוף למטוסים המצריים החלה להשתבש; הזמנות לא בוצעו וחלקים היוגיים לא הגיעו בכמויות מספיקות. תוך חדשים החלו המצרים להרגיש שהרוסים מוסתים במתכוון את אספקת חלקי החילוף. במחסני חיל

האוויר לא היה מלאי די הצורך כדי לצאת למיתקפה גדולה. היה זה רמז ברור לנאצר, כי הקרמלין אינו רוצה לפי שעה בהתנגשות גדולה עם ישראל, וכי תכניתו לצלוח את התעלה אינה נראית לרוסים. שוב נקט נאצר בשיטת הפשרה: הוא לא ביטל את התכנית לצליחת התעלה, אלא הודיע למטכ"ל

30 קילומטר מסואץ, באל הפיר, ניצבה סוללת טילי S.A.2, שטיליה עלולים היו לסכן את המטריה האוירית. בהנף השחר, כאשר השריונים כבר עברו כעשרים קילומטר ממקום הנחיתה, פתחו המטוסים בהתקפתם בגיחת מצח לעבר סוללת הטילים. צרור הפצצות הראשונות משני המטוסים שבאו תחילה נחתו בדיוק במרכז הסוללה, בתוך ה"לב" האלקטרוני. המטוסים האחרים השלימו את המלאכה. רק שני טילים על משגריהם נשארו שלמים בשטח כאשר סימו המטוסים תקיפתם. מרגע זה שלטו מטוסי ישראל שליטה מלאה באזור, מפטרלים לאורך הציר ופוגרים עם בכלי רכב רבים ובטנקים ומגישים סיוע מקרוב לשריון הישראלי הדוהר. בראס זעפרנה פגעו בתחנת מכ"ם. שם התרכזו מרבית התקיפות ושם גם נפגע אחד ממטוסינו. המטוס ספג פגיעה, נסק מיד למעלה וכיוון את החרטום לעבר השטח הישראלי. באלחוט הודיע כי נפגע. בן זוגו טס בקרבתו, כאשר ראה לפתע את הטייס נוטש ומצנחו נפרש. המטוס היה אותה שעה מעל למפרץ, במרחק של כשלושה קילומטרים מן החוף הישראלי. הטייס נקלע כנראה למצב קשה אם החליט לצנוח למימי המפרץ.

ולגנרלים שלו כי מוטב להאריך את תקופת הריכוך ואת ההכנות לקראת המבצע. היתה זו למעשה החלטה על דחיית התכנית לפי שעה, בלי לקבוע לה מועד אחר. חיל האויר הישראלי יכול היה לרשום לזכותו את הדבר — אך בישראל עדיין לא ידעו כי המצרים החליטו לדחות את תכניתם.

תשובתה המלאה של ישראל על מלחמת ההתשה המצרית — התשת המתישים — נכנסה לקצב מלא רק בספטמבר 1969. מרגע זה החל חיל האויר הישראלי למלא את התפקיד הראשי במלחמת ההתשה. תחילתו של שלב זה היתה בפשיטה המשוריינת של צה"ל בחוף המערבי של מפרץ סואץ. ב-9 בספטמבר נחת בחוף המצרי של המפרץ כוח משוריין ישראלי והחל עושה דרכו דרומה כשהוא משמיד כל מה שנקרה בדרכו. פשיטה משוריינת זו נעשתה בחיפוי מטריה אוירית. המטוסים המצריים לא הגיעו וגם כוחות היבשה לא זזו.

ההלם במצרים היה גדול. לנאצר נודע על הפשיטה המשוריינת, שבה נהרגו כ-200 מצרים וכן קצינים בכירים ויועץ רוסי בכיר, רק כאשר חזרו חיילי צה"ל לחוף הישראלי.

**מימין:** הגשר הראשי המחבר את פורט סעיד עם דמיטה, לאחר שנהרס בהפצצות חיל האויר. **לאחר הריסת הגשר הקימו המצרים גשר צף, בסמוך לגשר ההרוס. משמאל:** הגשר הצף לדמיטה נהרס אף הוא בהפצצות מטוסי החיל, בפגיעות ישירות. בכך נותקה הדרך היבשתית מפורט סעיד מערבה.



יתכן שתאו נתמלא עשן והוא לא הבחין כלל שהמוטוס לא הגיע ליבשה, או שהיה פצוע והחליט כי מוטב לקפוץ מיד לפני שתתערפל הכרתו. הוא נפלט מן התא בהיותו בגובה של כעשרת אלפים רגל. רוח עזה טלטלה את המצנח וגם זה היה בעוכריו. חברו ראה כיצד גופו מוטח בוויית חדה אל פני המים. הטייס נעלם לעד במימי המפרץ על מצנחו.

הפעם ניצל חיל האויר את ההצלחה והמשיך להלום במצרים הנדהמים. למחרת הפשיטה תקפו מטוסי חיל האויר את המצרים. קצינים בכירים הגיעו לאיזור שבו בוצעה הפשיטה ואתם מומחים ויועצים. המטוסים הגיעו לעברם ופגעו בשיירות הרכב. גם למחרת היום עשו זאת. ואז התחולל אחד מקרבות האויר הגדולים ביותר בהזית המצרית.

ה־11 בספטמבר 1969 יזכר כאחד הימים המוצלחים של חיל האויר: 11 מטוסים מצריים, מהם 7 מיג 21, הופלו בקרבות אויר ובאש נ.מ. היה זה המספר הגדול ביותר של מטוסי חיל אויר ערבי כלשהו שהופלו ביום אחד. למן מלחמת ששת הימים, המצרים ניסו לבצע פעולת-גמול, כתגובה על הפשיטה המשורר-ינית. הם גייסו לשט כך כוח גדול מאד של חיל אויר שלהם. עשרות מטוסים יצאו להתקפה. כארבעים לפחות השתתפו בתקיפה ועשרות רבות מילאו תפקידי ירוט או שמירה. ב־9 בבוקר פתחו בהתקפתם הראשו־נה, מגיחים לעבר מטרות ישראליות בשני אנפי החזית. בגיזורה הצפונית חדרו לעומק של כעשרים ותמישה קילומטר ורצו לפגוע בכוחות צה"ל. המצרים הגיעו מרוכזים בקבוצה של 16 מטוסים כשמ עליהם מטוסי ירוט לחיפוי. ההוקים ותותחי ה.מ. קידמו את פניהם. מיג 17 אחד ומטוס מדגם סוחוי הופלו. עוד המטוסים המצריים הגים מעל למטרותיהם וכבר הגיעו למקום ראשוני המטוסים הישראליים.

ב־12 בצהרים החל השלב השני של הקרב. הפעם ניסו המצרים לתקוף את ראס מאסלה וראס סודר שלחוף מפרץ סואץ. הישראלים היו דרוכים וההתקפה נשברה עוד לפני שהספיקו המטוסים המצריים להגיע אל מטרותיהם. במקביל חדרה קבוצה אחרת של מטוסים מצריים גם לגיזורה הצפונית. למפרץ סואץ באו בטיסה נמוכה יחסית מטוסי סוחוי מצריים.

הנ"מ הופעל. בעקבותיהם כבר היו מטוסים ישראלים. שניים ממטוסי הסוחו הופלו. בצפון הצליחו תותחי ה.נ.מ. הישראליים להפיל סוחוי נוסף וכל שאר המטוסים המצריים נמלטו. בשלב זה הגיעו לעזרת מטוסי הסוחוי בדרום מטוסי מיג 21. נוצר מפגש ביניהם למטוסינו.

הקרב התחולל בעומק של כ־30 קילומטר בתוך השטח המצרי, כמה מן המיגים ניסו להתחמק, אך האחרים נלכדו בין המטוסים הישראליים. "היתה זו רק שאלה של זמן עד שיפגעו" — סיפר אחד הטייסים הישראליים — "כמה פעמים הגיעו לירי, אך הם פשוט בזבזו הזדמנויות".

אחר הצהרנים התחולל השלב השלישי והאחרון של הקרב הגדול. הפעם החלו בתקיפה המטוסים הישראליים. הם הגיעו לעבר מוצבים של הצבא המצרי בגיזורה הצפונית של התעלה. במקום זה תקפו גם שני מוצבים מצריים הנמצאים מערבית לתעלה, בשטה סיני. היו עננים נמוכים המטוסים הגיעו במהירות לעבר המוצב המצרי שממערב לסואץ. המטוסים הישראליים תקפו בלי הפרעה, כשמרחק הגים במעגלים גדולים מיגים מצריים. בהיותם במרחק של כ־15 קילומטר מן התעלה זינקו לעברם מטוסי חיל האויר. השלב האחרון של הקרב התחולל בעומק של כ־65 קילומטר בשטה המצרי, סמוך למנצורה. בקרב זה הופלו שלושה מיגים. רק אחד הטייסים המצריים נראה צונח. עוד מצנחו פרוש באויר ואחד הטייסים הישראליים, הודיע כי נפגע ונאלץ לנטוש את מטוסו. הוא נחת בשדה ליד כפר מצרי. לא הרחק משם הגיע לקרקע הטייס המצרי. רגלו היתה שבורה. אך הפעם חשש כי הסכנה הנשקפת לו היא דווקא מן האזרחים. הפלאחים המצריים סקרוהו בעיניו, עד שהגיעו אנשי הצבא ולקחוהו מהמקום. הוא ידע כי טייס ישראלי אחר, נמצא בשבי המצרי, אחרי שהופל מטוסו בעת תקיפת סוללת ט.א. 2. עתה קיווה לפחות שיוכל לראותו בכלא.

## המטוסים הפכו את חופו של המפרץ לשטח הפקר

טוסי חיל האויר החלו לכתוש באורח שייטני את החזית המצרית. תחילה — את חופו המערבי של מפרץ סואץ, ובשלב ראשון את הקטע שבו פעלו כוחות הפשיטה של צה"ל. אהר"כ הרהיבו את תחום הפעולה לגזרות נוספות במפרץ. המטוסים תקפו כל מה שנראה בשטח, והפכו את חופו של המפרץ לשטח הפקר. הם פגעו במחנות, בכלי רכב שנעו על כביש החוף, במוצבי חוף ובתחנות המכ"ם. המצרים החלו לחשוש כי הפשיטה המשוררית היתה הכנה לבאות באותו איזור. במקומו של מושל מפרץ סואץ, שנהרג בפשיטה הישראלית, נשלח אחד המפקדים המצריים שנתפרסם ערב מלחמת ששת הימים כמפקד הכוחות המיוחדים בצבא המצרי. היה זה גנרל שאולי, שבו חלו המצרים תקוותם כי יוכל לארגן מחדש את האיזור כדי למנוע נחיתה ישראלית.

בשלב שני הועברה הפעילות אף לקטע הדרומי של תעלת סואץ, שגם בו החל חיל האויר בהפצצות התשה שיטתיות. בטייסות השונות השתנה סדר היום תכלית השינוי. המלחמה היא יומיומית וצריך להספיק הכל: להלהם, להתאמן ולהתכונן לעתיד. כך בכל הטייסות.

במגדל הפיקוח הניצב בפאתי מסלול ההמראה שבאחד מבסיסי חיל האויר היתה דריכות כללית. כמה דקות קודם לכן צפרה הסירנה קצובות ומטוסים





לא-אחת היו חיילי צה"ל במעוזים שלאורך התעלה עדים לפגיעות המדוויקות של מטוסי חיל האוויר בעבר השני של התעלה, כמו בתצלום נדיר זה.

מורה למטוס הראשון להמריא. מוביל המיבנה הוא הטייס ע, אחד הטייסים המעולים בחיל האוויר, ותיק קרבות. המטוס מתרומם באיטיות, כבד וגברי. בגחוננו אשכולות של פצצות ומיכל דלק רזרבי. אחריו מטוסים נוספים. הם מקיפים את השדה פעם אחת ופונים

המריאו במהירות הבזק למשימות ירוט. עתה ניצבו בקצה המסלול מטוסים עמוסים לעייפה בפצצות ודלק. תוך שניות ימריאו למצרים, להפצצה שיגרתית על מטרות צבאיות סמוכות לתעלה. סמל ראשון רוברט פלש, בן 23, מנצח על המלאכה במגדל הפיקוח. הוא

דרומה אל תעלת סואץ, אל איזור האש וההתכתשות. מעל למסלולים מאיר בוקר צה ונאה. אך במוסכים ובחדרי המיבצעים עוסקים במלחמה. הכל שגרותי זורם בנחת. בטייטת עוסקות הפקידות בעבודות שגרתיות. רק חדרי הבידור של הטייטת מעיד בשמך מונו כי רוב האנשים אינם. כוסות קפה ריקות למחצה והרבה קליפות של תפוזים. בחדר ההלבשה מזדקרים הקולבים הריקים על הקירות. מרבית קסדות הטייסים חסרות. מיבנים אחרים כבר יצאו לדרך, ומיבנה נוסף מתכונן ליציאה. ליד מטוסו מסתובב הטייס א. בן 22, גבה קומה ויפה תואר. מיד יצא לגיחה מבצעית. למעשה הוא בחופשה, אך "בשביל זה כדאי לוותר על החופש" — הוא אומר.

הוא סוקר את ספר המטוס, לבדוק אם עבר את כל הטיפולים הדרושים. אחר־כך יוצא למטוס מלווה מכונאים אחדים. בראשם האחראי רס"ר ניסים אברור יה. א. בודק ומניע חלקים מן המטוס. סוקר את הפצצות ומטפס לתאו. אחד המכונאים מחבר את המטוס למתח החשמלי ולחץ האוויר. מתחת לכנפיים עוסקים אחרים במלאכה עדינה — חילוץ הנצרות מן הפצצות. מרגע שהוציאו את סיכת הניצרה נחשבת הפצצה לחמושה. הסכנה היא שבחץ העבודה ישכחו לחלץ את ניצרת הבטחון והפצצות יוטלו ולא יתפור צצו. יעקב זיתוני, בן 18, אחד מאנשי צוות התחזוקה, מרכו בידו את כל הנצרות. מרימן אל על ומבקש מא. שימנה אותן. אחר־כך חולץ את ניצרות התותחים ומציגן לטייס. למעלה בתא מטייעים לא. להתחבר לכסאו. מגישים לו את כובע הטייס. הוא מתחבר למערכת החמצן. המטוס נע לאיטו לעבר המסלול. ללא התרגשות. רק אחד קורא: "בהצלחה!" וזוקף אגודל — למזל. כעבור פחות משעה יחזור ממימתם.

המטוס יצא. המכונאים, החמשים, החשמלאים והק" שרים נראים כאילו נלקח מהם סוס רכיבה אציל והם נשארו באפס מעשה. אך רק לרגע קט. בצד ממתינים מטוסים נוספים. הם מתקשרים בכל לבם למטוסים. "אם תהיה תקלה באשמתנו, זה יהיה נורא!" — מסביר ניסים אברוריה — "קודם כל, אני רוצה שיחזרו בשלום. אם יש פגיעה, אני רוצה כמוכן שלא תהיה במטוסים שאני מטפל בהם". התהילה והסכנות הן כולן של הטייס. העבודה השחורה היא של אנשי המקצוע. 24 שעות ביממה. המשמרת אינה עוזבת את המקום. מאז החל חיל האויר בתקיפות יומיומיות כמעט, מוטלת על אנשים אלה עבודה קשה מאד. בהתחלה היתה ההתרגשות רבה.

מיבנה אחד חוזר, עם הטייס ע. בראשו. אחר־כך חוזר גם המיבנה של א. מטוסו של ע. נוסע לאט והזור למקומו. לאט, כאילו עיף מן המשימה. גחזו ריק מפצצות. ע. יורד לאיטו מהתא. כובעו ביד. "דבר ראשון שאני רוצה לעשות אחרי טיסה מבצעית, זה להשתין!" — הוא מסביר לפניו רציניות. זה חלק ממהתפרקות. אחר־כך ממהרים לשבור את

הצמאון. ע. נראה סחוט. המאמץ ניכר על פניו, בעיקר בנפיהות קלה מתחת לעיניים. הוא קשיש בעשר שנים מא. אך גם על פניו של א. ניכר המאמץ, אולי יותר. שוב הותמים על ספר המטוס ומודיעים למכונאים אם נתגלתה תקלה כלשהי. אחדים מהם מתרכזים סביב הטייס והוא מראה להם על גבי מפה את מקום תקיפתו.

החדשות טריות וממהרים לשאוב אותן מהטייסים. רק מסירים הם את לבוש הטייס וכבר נכנסים לתחר קיר. את התחקיר מנהל ע. המציין פרטים על המפה. רושם כל דבר חשוב. הטייסים הם תוך אופייני למדי של טייסי חיל האויר. מוביל המיבנה ע. בן 32. בן זוגו ה. בן 26, היה טייס הליקופטר במלחמת ששת הימים וזכה בצל"ש. עבר לטייטת תקיפה וזו לו הטיסה המבצעית הראשונה. שקט, אך נראה מוטרד במקצת. השלישי, ד., שחרחך וחייכן, הרביעי במיבנה הוא טיפוס מיוחד במינו. י. בן 33, איש מילואים. במבט ראשון אפשר לראות כי לפנינו איכר. ידיים גמלוניות וציפרניים קסוסות מעבודה קשה. כולו כמו רווי ריח השדה. בכפר יש לו משק פורת. הוא נקרא לטייטת לשרות מילוד איים. טיסה מבצעית למצרים. השכם בבוקר חלב את הפרות, אחר־כך עלה למכוננית הפרטית שלו ומיהר לבסיס. את ארוחת הבוקר סעד בטייטת. קיבל תדריך ורץ למטוס. בתחקיר מסר פרטים בהתלהבות בלתי רגילה. החלטתי לשוחח אתו אחרי התחקיר, אך

## יען — רון בע"מ

### מערכות תקשורת

● מערכות טלפון פנימי

מסוגים שונים

● מערכות פיקוד איתות

ואינטרקום בהתאם לדרישה

● ייצור \* התקנה \* שרות

רח' לוינסקי 56, ת"א, טל. 824882,

267871, ת.ד. 281131.

תחנות מכ"ם, תותחים למיניהם ומוצבים צבאיים. היו גם נפגעים. אני נשאר לשוחח עם ע. האחרים מתפזרים להדריהם.

„החיים נשתנו אצלנו“ — מספר ע. — „קשה לשמור על סדר יום קבוע; לשמור על התכנון המוקדם. בערב מודיעים לך פתאום שבבוקר יש תקיפה ואז צריך לשנות הרבה דברים. יש לעשות הרבה אילתורים. מקבלים משימות ומשנים, וגם צריך לעסוק באימונים כרגיל. ברור שזו מלחמה, אבל האמת היא שאני לא מרגיש בה ממש“.

משפטיו קצובים ונאמרים ביושר רב, בלי התהדד רות של גיבורים. „ראה, באתי הבוקר מהבית. אכלתי שם ארוחת בוקר. יצאתי ישר למלחמה. אימרים עלינו שאנו עושים מלחמה נקיה. יש משהו בזה. כמעט שאין לנו רעשים. אני זורק פצצה ולכל היותר מרגיש הבטה קלה ברגע שהרורה. איני שומע את הפיצוץ. זה כמו בסרט אילם. הרבה טכניקולור. רואים שריפות ולהבות. עשן וצבעים. נכון שיש לחץ גדול, יש לענות על הרבה בעיות בזמן הקצר ביותר. אם אינך שם לב אתה עלול להכנס לאיזור מועד לפורענות: תותחים, טילי 2.א.א או לאיזור שבו פועלים מטוסי קרב. אבל כל זה קצר. אתה יודע שיש מטרה מוגד

מטוס סקיהוק עמוס „אשכולות“ של פצצות בדרך למטרתו, באחד מימי המל-חמה שלאחר המלחמה.

התעכבתי לרגע כדי לראות בבואו של המיבנה השני. בצאתי החוצה כבר לא מצאתי לו זכר. הוא מיהר למכונתו כדי לחזור למשקו, לרפת ולשדות. אין לו פנאי — אמרו חבריו. המשק קורא לו. הפלאח מסיר את בגדי העבודה והמגפיים מכוסות הבוץ. לובש תחתם הליפת-לחץ של טייס ויוצא למלחמה. כאילו היה הייל מצבא איכרים מודרני. בשובו מן הפעולה — חוזר לחיי הכפר, כאילו לא אירע דבר וכאילו לא היה לפני שעה בארץ אויב.

מיבנה אחד יצא לתקוף סוללת תותחי נ.מ.: מיבנה שני תקף סוללת תותחי שדה 130 מ"מ. כל פרט חשוב והכל נרשם.

בא תורם של המיבנים האחרים. הם מספרים על פגיעות ישירות, התפוצצויות, להבות. אחד פגע ישר במטרה. מישוהו החטיא. קצת לא נעים. הוא שותק. שואל שוב ושוב על השגיאה שעשה. בפעם הבאה יעשה מאמץ כפול להשחיל כל פצצותיו למרכז.

## טייסת גאה במבצעה

טייסת הגאה במבצעה. היא היתה הראי-נה בטייסות התקיפה. הישגיה נאים: היא השמידה לפחו תארבע סוללות טילי 2.א.א והשתתפה בתקיפת סוללות אחרות. לזכותה השמדת מטרת רבות אחרות בצד המצרי:



טיסות מבצעיות וטוענים כי מפלים אותם לרעה. אבל הכל נדרש. כדי להראות להם שיש צדק, גם הוותיקים מבקשים יותר טיסות מבצעיות. כך נוצרה כאן אצלנו אוירה מיוחדת.

„תיארת את עבודתך כהשתתפות בסרט אילם. האין לך הרגשה מיוחדת בקשר לאויב שאתה מצווה לפגוע בו?”

ע. מהווה תנועה חדה בידיו) „שום דבר! אין שום תחושה. אני כל כך עסוק בזה שצריך לפגוע עד שאין זמן למחשבות אחרות. לכל היותר אני חושב על הנזק שגרמתי. בדרך הביתה יש יותר זמן לחשוב. כשאני חושב עליהם, אני אומר לעצמי שהם מסכנים. אני רואה אותם מלמעלה, היים בחפיר רות. אין בתים ואין מחנות. עם אנשי הנמ. וטוללות טילים זה משהו אחר. הם אויב ישיר שלי. זה פארו שאנס. הם אפילו יורים עלי קודם שאני יורה עליהם. ויש לזכור שאנחנו זורקים את הפצצות על אנשי צבא. לא על אזרחים. אני מוכרח לומר שאני לא שונא אותם ולא אוהב אותם.”

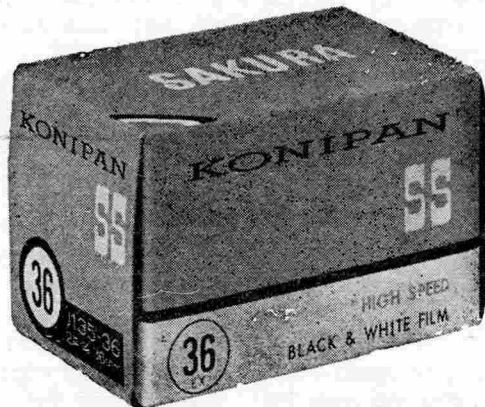
„האם אתם רואים אנשים מלמעלה?”  
„לא רואים. עד שאתה יורד ממש נמוך. כשתקפנו באיזור המפרץ ראינו אנשים שברחו. יש ביניהם אמיצים. לא הרבה, אך יש גם כאלה. הם ממשיכים לירות ולא עוזבים עד שהפצצה באה ישר עליהם.

דרת. לא אומר שאין מתח, אבל אין צורך להגזים.”  
„האם זו גם ההרגשה בבית, אצל משפחתך?”

„כשהפעולות היו נדירות לא ידעו המשפחות מראש. חורנו הביתה וסיפרנו שפה ושם זרקנו פצצות. התגובה במשפחות היתה מאוחרת. כשנכנסנו לפעילות אינטנסיבית ידעו הנשים והילדים כי בכל יום יש משהו. ברור שהיו תגובות. הנשים היו מודאגות יותר. אבל עכשיו זה שיגרת, כטיוול בוקר. המתח פחת. אם מישהו נפגע שוב גובר המתח.”

„האין כל פחדים בעת התקיפה, כשאתם רואים את אש התותחים או הטילים הנורים לעברכם?”  
(בלי לנסות להתחמק) „כבכל מקצוע, כך גם אצלנו, כשאתה יודע מה לעשות ומתי — או הכל מסתדר. עם הטילים, באמת שהשד לא נורא. ברור שכאשר זה בא — זה מבהיל. אתה רואה את המוות מופיע, זה עניין של שניות. אבל בסך הכל יש די זמן לחשוב ולהחליט מה לעשות. ברור, כשיש זמן, יש גם מקום להתרגשויות ולטעויות. לכן יש צורך בעצבים הזקים. יש לדעת להגיב בזמן. עם הנמ. זה שונה. מהתותחים הקטנים איני מודאג. בלילה נדמה לך שהכל רץ לכיוון שלך, אך בסך הכל בלילה יותר בטוח ולומדים להכיר כל דבר. אנחנו רוכשים הרבה ניסיון, בעיקר הטייסים הצעירים. אלה עומדים כל הזמן ליד הפתח שלי. הם רוצים עוד ועוד

## הפילם הנדרש ביותר והטוב ביותר „סקורה” „SAKURA”



להשיג בחנויות המובחרות, שקם וכל בו שלום  
היבואן: יוסף טוינה בע"מ  
רח' ברזילי 5, תל-אביב





## פנטום ישראלי בתום ריצת הנחיתה, כשמצנח העצירה מתנופף מאחוריו. טייסי הפנטום ערכו גיחות ארוכות עמוק בשטח מצרים, מוטטו את מוראל האוייב.

כבדה ונגד הסוללות היורות, לא הופעלה עוד. מחוץ המפרץ והגיזרה הדרומית של התעלה הורחבו ההפצצות גם לגיזרה הצפונית. שוב חזרו המטוסים לאיזור שבו פעלו בחודש יולי, פרשנים ודיפלומאטים תהו ושאלו מה מבקשת ישראל להשיג בהפצצות אינטנסיביות אלה. היתה זו אופנסיבה, שישראל התכוונה להתמיד בה זמן ממושך ולכן היה עליה להסביר בזהירות להיכן מועדות פניה. הודעות דובר צה"ל נפתחו כולן במשפט שהיתה בו נימת התנצלות מטוסימת: "לנוכח התוקפנות המצרית..."; או "בעקבות הפרת הפסקת האש...". הוסבר אז: "אם המצרים לא יירו בתעלה — לא נכניס מטוסים. תמורת יום של שקט מצידם — יהיה יום של שקט מצידנו". את הגיזרה המרכזית עדיין לא הפציצו מטוסי חיל האוויר. שתי סוללות של טילים שרדו בגיזרה זו והטייסים לא נצטוו לפי שעה לחסלן. הוחלט לרכך תחילה את הגזרות האחרות. כמעט יום יום בוצעה התקפה באחת הגזרות, ולעיתים פעמיים ביום. מספר הגיחות נשתנה מדי פעם. לעיתים רביעיה אחת של מטוסים ופעמים כמה רביעיות בזו אחר זו. תחילה

אך כשהפצצות נופלות פוחתת קצת האש שלהם. אני מוכרח לציין את תודעת הנ.מ. שלהם. הם התאמצו בענין זה".

"ומה ההרגשה לגבי הטייסים המצריים?"

"אנחנו אמנם עובדים עם מטוסי תקיפה, אך אלה מטוסים זריזים ומתמרנים נפלא. אולי הטובים ביותר בזירה מבחינה זו. אנחנו מחפשים מגע, אפילו עם מטוסי מיג 21. רק שיבואו. ובקשר לטייסים שלהם: אנחנו לא מזלזלים סתם. אצלנו נהוג לומר, כי יש להתייחס לטייס האוייב כאילו הוא שווה לך. אחרי שתפיל אותו תוכל לעשות השוואות".

מהופו של מפרץ סואץ עברו מטוסי חיל האוויר אל הגיזרה הדרומית של התעלה. מלחמת ההתשה נגד יוזמיה החלה לטפס לשלביה הגבוהים. התומכים בהפעלת חיל האוויר באורח שיטתי עמדו על המשמר ועשו הכל נגד הפסקת ההפצצות — כפי שאירע בחודש יולי. טענתם היתה כי פירוטיה של שיטה זו יבשילו רק אחרי מהלומות רצופות וקבועות במשך חדשים אחדים. שיטת התגובה הצמודה לפיה פעלו המטוסים רק כאשר פתחו המצרים באש ארטילרית

של מחצית הטונה. פגיעתה של פצצה כזו בקרבת התעלה היתה פוערת לא אחת בוד עמוק שממנו היו מפכים מים.

תחילה היו באים בקבוצות גדולות, כנראה כדי לנסוך בטחון בלב הטייסים. לרוב היו מגיחים 12-16 מטוסים כשמעליהם מספר מטוסי ירוט. משתחררים מן החימוש ונסוגים במהירות. אחר־כך שינו את השיטה. כדי להקטין את סכנת ההיפגעות היו מגיחים עם מספר מטוסים קטן יותר: ארבעה מטוסים ולעתים עם שני מטוסים בלבד, ובלי היפוי של מטוסי ירוט. פעמים היו חודרים עד לעומק של כ־25 קילומטר, אך מרבית התקיפות בוצעו נגד מעווי צה"ל של קו התעלה ממש, או חודרים מעט לריכוזי כוחות סמוכים לתעלה. לרוב בהרו במטרות תחת הצפיית מן השטח המצרי, כדי להקל על הטייסים את הניווט. הם היו ממריאים מאחד משדות התעופה הקרובים. טיסה משדות אלה עד לתעלה נמשכת ארבע וחצי עד חמש דקות. את דרכם היו עושים נמוך כדי להפחית סכנת ההתגלות על־ידי המכ"ם הישראלי. מעל למטרותיהם היו המטוסים המצריים עושים לרוב יעף אחד בלבד ומסתלקים מיד. לא היתה זו הפצצה שקולה ושיטתית. המטוסים נהפכו למעין ארטילריה מסוג חדש.

קשה לדעת כמה אבידות במוצע נגרמו למצרים בכל הפצצה והפצצה; הדבר אינו משנה. ההשפעה היתה מצטברת. האבידות הצטרפו אחת לאחת והנזקים הלכו וגדלו. פגיעה ללא שיעור היתה במוראל הגייסות המצריים. החיילים המצריים הבינו כי הם חשופים לחסדי חיל האוויר הישראלי. המטוסים המצריים לא יכלו להושיעם. כל אשר יכלו לעשות הוא לירות מעט לעבר המטוסים הישראליים ואחר־כך לנסות ולמצוא מחסה בהפירות ובעמדות. רבבות חיילים מצריים רוכזו לאורך התעלה ואי אפשר היה להכין מקלטים בטוחים בשביל כולם. עציבתם נתערערו וסימני ההתשה ניכרו בהם היטב. הם היו חסרי אונים נוכח המטוסים הישראליים.

בסוף נובמבר 1969 החלו המצרים לטעון כי ראשוני הפנטומים שבידי ישראל כבר משתתפים בהפצצות לאורך התעלה. הדיישים קודם לכן נתפרסמה הידיעה כי ראשוני הפנטומים הגיעו לישראל. נציג מצרים באו"ם, חסן אל זיא, מיהר להתלונן באוני מזכיר או"ם על הפעלת מטוסים אלה נגד עמדות מצריות. כאילו הפעלת נשק רוסי מותרת במלחמה זו ואילו נשק אמריקני יוצא דופן וטרף מעיקרו. לקראת סוף 1969 היתה ההערכה כי אבידות המצרים מן ההפצצות הישראליות היו 1000 עד 1500 הרוגים. המצרים חדלו זה מכבר לפרסם אבידותיהם, אם מחמת החשש שהגבר ישפיע קשה על העם המצרי או כדי למנוע מידע מהישראלים. אך המתרחש בחזית לא נשמר בסוד זמן רב. העובדות הסתנו מבעד למסך התעמולה המצרי והגיעו לקהיר ולעורף. היוצא לחזית נחשב בעיני חבריו כמועמד לפגיעה ולמוות. הפגיעות

היו המטוסים הולמים במצרים רק בשעות היום. אך לאחר תקופה קצרה הוכנסו לפעולה גם בשעות הלילה. חיל האוויר הוכיח יכולתו בהפצצות לילה אלה, כשהוא מאיר מטרותיו ומשיג פגיעות טובות. הלהבות כיסו שטחים נרחבים ולא אחת שמעו חיילי צה"ל שבמעוזים הסמוכים לתעלה את צעקות הייאוש והכאב של החיילים המצריים שנפגעו.

לטייסים היתה סבלנות. הם ידעו כי זו רק שאלה של זמן עד שיערערו את החזית המצרית. שמירת הציוד האווירי עמדה בראש מעיינם של מפקדי צה"ל וכל שיטת התקיפה הותאמו לכך. «סיגלנו לעצמנו שיטת תקיפה ושיטת פועלה כזו, המתאימה למטרות קטנות. מעין המצאה פרטית שלנו. הגענו לרמת מקלענות גבוהה המאפשרת לנו לפגוע במטרות ול־שיג תוצאות נפלאות» — הסביר הוד. גם בעניין זה לא יצא חיל האוויר להתקפות־מצח סתמיות. הכתישה היתה שיטתית. המטוסים היו הולמים במטרות כשהם עושים הכל כדי שלא להשוף עצמם יתר על המידה. במקום להסתער במטוסים הסתערו הטייסים עם פצצות. המהלומות נמשכו עד שהיה ברור שהמטרה חוסלה כליל.

## התקפות פגע־וברח מצריות מכשלות

מחצית אוקטובר שרר מזג אוויר מעונן וגשום למהצה לאורך תעלת סואץ. הפעיר לות האווירית נכנסה לרגיעה. עם ההתי בהרות הראשונה הלמו מטוסי חיל האוויר בשתי סוללות טילי הקרקע־אוויר שעוד שרדו בקווי החזית. מעתה היתה החזית פרוצה כולה וכל הגזרות פתוחות לפני המטוסים הישראליים. ההפצצות היו עוות מכרגיל. המצרים ניסו, בלי הצלחה, למנוע את ההיידרדרות הצפויה. תכנית־הצליחה נדחתה, אך עתה נשקפה להם סכנה כי גם תכנית הריכוך תעלה בתוהו וכי במקום להתיש את הישראלים, יהיו הם המתושים. קרבות אוויר כמעט שלא העזו לנהל. היועצים הרוסיים לחצו עליהם להמנע מכך. אך פטור בלא כלום — אי אפשר. כבנושאים רבים אחרים ניכר היה כי המצרים מבקשים לחקות את חיל האוויר הישראלי. הם החלו לשלוח מטוסיהם לתקיפות קצרות של מטרות ישראליות הסמוכות לתעלה. סיכוייהם של מטוסים אלה היו קלושים מלכתחילה. העובדה שבשחקים שלטו מטוסי הירוט הישראליים חייבה את מטוסי התקיפה המצריים לבצע תקיפות פגע וברח לטווחים קצרים, או להסתגנות לילה של מטוס בודד בנסיון לפגוע במטרה כלשהי. רק לעתים רחוקות היו גורמים לנזקים ולאבידות. הקפדה על הגנת נמ. היתה אחראית לכך שרבים מן הטייסים המצריים נרתעים מן האש שכוונה אלהם ושוברים עוד לפני שהגיעו למטרה. פעמים היו זורקים פצצות כבדות



בתחילת דצמבר 1969 הבינו במטכ"ל המצרי, כי חופש הפעולה שהשיגו המטוסים הישראליים בחזית משבש לא רק את התכניות המבצעיות של צבא מצרים, אלא עלול לאלץ את גייסותיהם לעבור לדפנסיה מוחלטת. אנשי המטכ"ל המצרי נואשו מכך שהישועה תבוא מחיל האויר שלהם. נותר להם רק לעשות מאמץ מחדש להעברת טילי קרקע-אוויר לחזית.

צה"ל גילה את סוללות הטילים החדשות כעבור ימים ספורים. צילומי האויר לימדו, כי סוללות אלו מבצעיות ועלולות לסכן את מטוסי התקיפה הפועלים בחזית. ב-25 בדצמבר יצא חיל האויר למבצע טיהור. היתה זו הפצצה כבדה יותר מזו שנערכה ב-20 ביולי — למעשה הפעולה האווירית הגדולה ביותר מאז מלחמת ששת הימים. במשך יותר משמונה שעות המטירו עשרות מטוסים מאות טונות של פצצות על סוללות הטילים ועל מטרות סמוכות. מבחינת מספר הפצצות שהוטלו ומשקלן עלה מבצע זה על הפצצת רמת הגולן במלחמת ששת הימים. המטוסים פעלו לאורך כל החזית, מקנטארה שבצפון התעלה ועד לסואץ שבקטע הדרומי. מטוסים מסוגים שונים פעלו בגיזרה רחבה של כעשרים קילומטר. נורתה לעברם אש נ.מ. מרוכזת וגם טילים נורו אל המטר-

בציוד היו רבות גם הן. בתחילה הצליחו המצרים לרכו כ-800 תותחים לאורך החזית. רבים מאלה נפגעו בהפצצות. כן נפגעו סוללות תותחי נ.מ. ציוד לחימה אחר ומצבורי תחמושת. ההפצצות החלו לתת אותותיהן מהר יותר מכפי שחשבו. מספר הפתיחות באש מן הצד המצרי פחת. בעיקר היתה לדבר השפעה על עצמתן של ההפגזות המצריות. לא עלה בידי המצרים לבצע הפגזות מאסיביות לאורך כל החזית, או בקטעים גדולים ממנה. תחילה טענו כי לא יבלעו את הפתיח הישראלי ולא יפזרו כוחותיהם. בשלב שני, משרבו אבידותיהם וכאשר השתכנעו כי צה"ל אינו מתכוון לצלוח את התעלה או את המפרץ, החלו לדאוג לכך שפחות יחידות ואנשים יהיו מטרות למטוסים הישראליים. היו ימים שבהם ניכר היה כי המצרים אינם נהנים כבעבר מעודף של פגזים ופצצות לתותחיהם ולמרגמ"ר תיהם. האבידות בקרב יחידות צה"ל המוצבות לאורך תעלת סואץ פחתה, אם כי נתברר שיעור האבידות הוא תוצאה של מקריות. יש ימים שבהם המצרים יורים מעט מאד ובכל זאת רבות האבידות מבהפגזות כבדות. די בפצצה בודדת של מרגמה, הנוחתת לרוע המזל בקירבת אנשים, כדי להעלות את מספר הקרבי נזת באותו חודש.

## המלצה בינלאומית לשמן ישראלי



כמוכן  
השמן הטוב ביותר —  
השמן המומלץ ביותר

# "דלקול" 20-50





טיל ס.א. 2 זה צולם על ידי טייס ישראלי מתא מטוסו.

היה ידוע מה שהיה ברור למטכ"ל הישראלי: הדרך לקהיר וללבה של מצרים פתוחה לפני מטוסי ישראל. מלחמת ההתשה שבה החלו המצרים נכשלה. במדינות שונות הביעו, לא פעם, דיפלומאטים זרים תמיהה על כך שישראל אינה מנצלת לטובתה את התפנית. בישראל החלו להשמע בקול רם יותר הדעות, כי חיל האוויר צריך לפגוע גם בעומק השטח המצרי; להרוס לפחות את מערך ההגנה האווירית בעומקה של מצרים.

סיים. אלה לא פגעו. עם רדת היום יכול היה אלוף הוד לדרווח לרמטכ"ל ולשרי-הבטחון כי מבצע הטיהור הצליח — החזית המצרית שוב נקיה מסוללות ס.א. 2. בינואר 1970 הסתמנה התפנית בחזית המצרית. ממצב של נחיתות ואבידות רבות, הצליח חיל האוויר להביא לקראת סוף הקיץ את יחסי הכוחות למעין תיקו. הפשיטות המצריות נמשכו, אם כי רובן נהדפו. בינואר היה ברור שמצב התיקו בחזית מסתיים והכף נוטה בבירור, זו הפעם הראשונה מאז פתחו המצרים במלחמת ההתשה, לטובת ישראל. אם קודם לכן נהג צה"ל בדרך כלל להגיב באש אחרי שהמצרים יזמו ופתחו באש, הרי עתה היה צה"ל היוזם והמצרים מגיבים. היה זה שינוי יסודי בהתחשב במספר הקנים שעמדו לרשות המצרים ובחסימה הסטטיסטית המתנהלת לאורך התעלה.

השינוי התבטא בדברים שונים: הפעילות המצרית הצטמצמה מאד ומצב זה איפשר לכוחות צה"ל לירות יותר. במכות אש מרוכזות של ארטילריה וטנקים, השלימו כוחות הקרקע את הפעילות האווירית. תחושת הבטחון בקרב אנשי צה"ל בקו החזית גברה. לדידם של האנשים במעוזים ובחידות האחרות, רעש המ"טוטים הוא כמוסיקה ערבה באזניהם. בתחילה עדיין שומעים את תותחי הנ"מ של המצרים, אך משנופלות הפצצות הראשונות משתתקים התותחים. כך נמשך הדבר ימים רבים בלי הפסקה. רבים יוצאים מן העמדות והבונקרים ומנסים לראות כמו עיניהם כיצד פוגעים המטוסים במצרים. מפקדים צעירים פונים לא אחת לקצינים בכירים, המבקרים במעוזים, ומבקשים להעביר לחיל האוויר משאלה לפגוע במטרות מסוימות בעבר השני — והמטוסים באים ועושים את המלאכה.

לתפנית בחזית המצרית היתה משמעות רבה יותר מן המתרחש בקטע גיאוגרפי אחד. פעמיים נשברה מערכת ההגנה האווירית של מצרים. לנאצר ולמטכ"ל

## טילים ואלקטרוניקה

הרבה עליהם חוץ מבתחום התיאורטי. גם המעצמות, המייצרות טילים, לא הת-נסו עד אז מבחינה מבצעית. המלחמה בווייטנאם הלכה והחריפה, אולם האמרי-קנים עדיין לא החלו בהפצצות בצפון-ווייטנאם. המצרים והישראלים ראו בטי-לים נשק הגנה. את ישראל הדאיג כוח המפציצים הגדל בחיל האוויר המצרי ואי-לו המצרים חששו מהתקפת פתע ישרא-לית. הוחלט בישראל כי חיל האוויר יקבל לחסותו ולאחריותו את טילי ההוק. ברם, החלטה זו לא הביאה

יל הס.א. 2 הרוסי הקדים בואו למזרח-התיכון — לפני ההוק האמריקני. ישראל התדפקה על דלתותיה של ארה"ב וביקשה טילי קרקע-אוויר עוד ב-1961. שנה אחר-כך הודיעה וואשינגטון על נכונותה למכור טילים אלה לישראל, אך עד שהגיעו חלפו שנתיים נוספות. הרוסים היו זרזים יו-תר. ב-1963 הופיעו במצרים סוללות ס.א. 2 הראשונות. שני הצדדים עדיין לא ידעו מהי יעילותו של כלי נשק חדיש זה. כל צד החזיק בסוללות טילים, בלי לדעת



עמה אוטומטית מענה לשאלות רבות אחרות. איש לא ידע כיצד ישפיעו סוללות אלו על התפיסה האסטרטגית של ישראל בהפעלת חיל האוויר.

משהתרחבה מלחמת ווייטנאם האמריקנים החלו בהפצצות בצפון, הם נאלצו להתמודד בסוללות 2. א. ס. ומטוסייהם הופלו לא אהת על-ידי טילים אלה. כל צבאות העולם נשאו עיניהם לזירה זו. לגבי המעצמות נהפכה ווייטנאם לשדה ניסויים ואילו האחרים ביקשו להפיק לקחים מניסיונם של הגדולים. סקרנות זו גדלה שבעתיים לאחר שארה"ב אישרה מכירת מטוסי סקיייהוק לישראל וכאשר אנשי חיל האוויר נתנו עיניים תובעניות במטוסי הפנטום, שני מטוסים שנשאו בחלק ניכר של עול הלוחמה האווירית בווייטנאם.

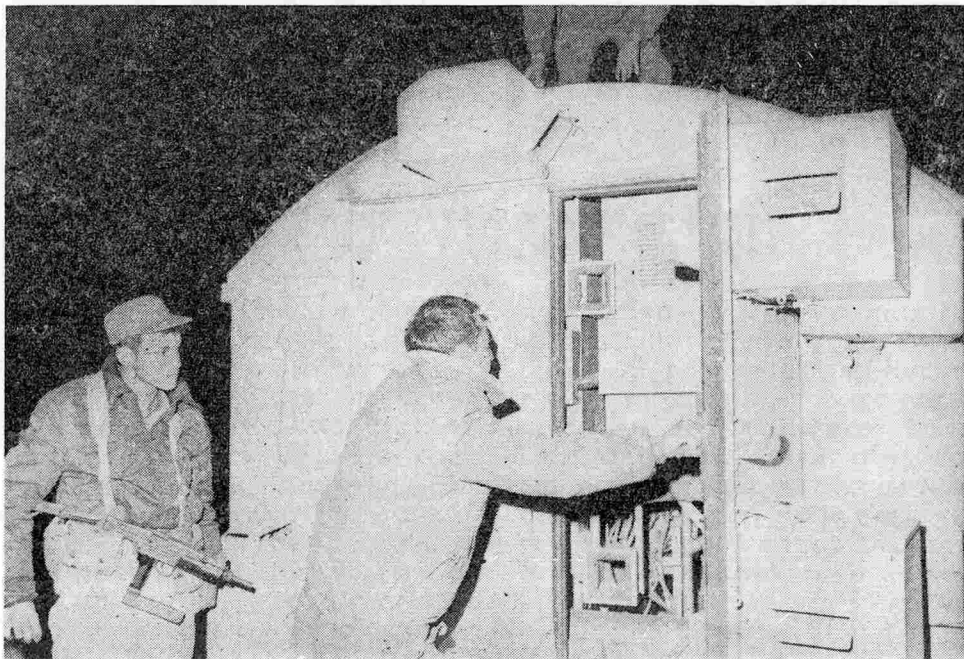
לאחר שהודיעה ארה"ב על הסכמתה למכור את מטוסי הסקיייהוק לישראל, יצאתי לביקור בווייטנאם. הופתעתי כאשר נתברר לי, שהטייסים האמריקנים מזלזלים למדי בטילים אלה ומתגברים עליהם בקלות יחסית. עם הפעלת חיל האוויר האמריקני בצפון ווייטנאם חששו המומחים, שטילי קרקע-אוויר יוכיחו בווייטנאם כי הקיץ הקץ על המטוס המאויש. הרוסים הקימו בצפון ווייטנאם קן צרעות מבחינת ההגנה האווירית. את מלוא לקחיהם במלחמת העולם השנייה בתוספת כלי הנשק ההדישים רצו ליישם

במלחמת הורדסין. שם התחוללה אל נכון התמודדות בינגושתית. מצד אחד הפעילו האמריקנים מטוסי תקיפה מעולים מצוידים במכשירי ניווט והפצצה מדוייקים, וכן ציוד חדיש ביותר ללוחמה אלקטרונית. נגדם הציבו הרוסים מערכת צפופה של מכשירי מכ"ם לאתרוא ולגילוי, אלפי תותחי נ.מ. מכל הקטר רים, רבבות מקלעים נגד מטוסים מנמיכי טוס וכמובן סוללות טילי 2. א. ס.

אחת השיחות המעניינות ביותר בנושא הטילים הייתה לי בווייטנאם עם טייס בכיר בחיל האוויר של הצי. טייס זה ערך גיחות מבצעיות רבות בצפון-ווייטנאם ובדרומה והיה בקי בהתחמקות מטילי קרקע-אוויר. הוא הודה, כטייסים אחרים, שגם הוא ירא מפני הטילים, אך פחד יותר בעבר ואילו עתה נוכח לדעת כי היה זה יותר פחד מפני הבלתי נודע. מנסינונו למד כי אפשר למנוע פגיעה של טיל קרקע-אוויר. הדבר תלוי ביכולתם של הטייס והמכשירים המיוחדים העומדים לרשותו — מכשירים אלה תפקידם לשבש את מערכות ההנחה האלקטרוניות של הטיל או מערכת המכ"ם של מתקני השיגור.

האמצעים האלקטרוניים המופעלים נגד הטילים בווייטנאם נתגלו כיעילים ביותר. ועוד: האמריקנים הוכיחו כי אפשר להתחמק מן ה-2. א. ס. גם בתמרון טאקטי של המטוס. «קודם כל על הטייס לא לפחד מן הטיל» — אמרו לי כמה טייסים באחת מנושאות

אנשי הכוח הישראלי שפשט בדצמבר 1969 על תחנת מכ"ם מצרית, השתלט עליה והעבירה בשלמותה לשטח ישראל, נראים כאן בשעת פעולה.



ס.א. 2 וסיפוריהם דמו מאד לתיאורים של הטייסים האמריקניים בווייטנאם.

מפקד טייסת סקייהוק סיפר על פגישתו עם טילי ס.א. 2: "יש זמן די הצורך להתחמק. הרבה זמן."

תותחי הנ.מ. עלולים להטריד יותר. גם מן התותחנים יש אפשרות להתחמק, אולם אלה עלולים להיות מסוכנים יותר מן הטילים. מפקד טייסת אחר מציין את תודעת הנ.מ. שבה ניחנו החיילים המצריים: "לא נעים לתקוף סוללת תותחי נ.מ. כשתוקפים ארטילריה ומוצבים יורים עליך מן הצד. המטוס חולף מהר והם מתקשים בהסטת התותח. כשאתה בא ישר על סוללת נ.מ. הם יורים עליך ישר. אני מוכרח להמר לזכותם שהם יורים בלי הפסק. לא נבהלים. פעם היו נמלטים רק מרעש המטוסים ותוקעים את הפנים באדמה. עכשיו יורים גם כשהפצצות נופלות."

המצרים הבינו את מגבלות ס.א. 2 והחליטו להגן על סוללות הטילים במספר גדול ככל האפשר של תותחי נ.מ. אלה יועדו לקדם פניהם של מטוסים המגיחים לפתע אל סוללות הטילים. רס"ן נסים אשכנזי נפל באש תותחי הנ.מ. חבריו ניסו לגונן עליו, אך חדלו מכך בעת שהחיילים המצריים התקרבו אליו. הטילים עצמם לא פגעו, פרט למקרה אחד שבו הופל מטוס פיפר איטי בטיל ס.א. 2.

מטוסי חיל האוויר כירסמו במערך טילי ס.א. 2 לאורך התעלה. תחלה חוסלו שתי סוללות ואחר כך נוספות. מדי פעם החזירו המצרים סוללה חדשה למערך, אך גם החדשות חוסלו. באוקטובר 1969 היתה חזית התעלה ריקה מטילי ס.א. 2. מטוסי חיל האוויר הישראלי חגו בבטחון ובהפשישות בשמי החזית. נספר חים צבאיים התפעלו מן העבודה הנקייה שעשה חיל האוויר. האמריקנים ציינו, כי ההצלחה היתה רבה יותר מזו של מטוסייהם בווייטנאם. בדבריהם נשמעה נימה מסוימת של פקוק, ואו הוצגו לפנייהם צילומי האוויר, המראים את תוצאות התקיפה ואת שרידי סוללות הטילים.

המצרים הבינו מיד מה פירוש הדבר. שליטה ישראלית מלאה תסכן לא רק את חיל האוויר שלהם ואת הגייסות שבחזית, אלא תפתח פירצה חמורה במערך ההגנה שלהם. בדצמבר עשו מאמץ גדול והחזירו תוך כמה לילות את מרבית סוללות הטילים לחזית. אחדות מוקמו באותם מקומות, אחרות — במקומות שונים.

עתה היו המצרים דרוכים מחדש.

חיל האוויר הישראלי הגיב במהירות. 25 בדצמבר נערכה אחת ההפצצות הכבדות ביותר לאורך התעלה. במשך כשמונה שעות הטילו עשרות מטוסים מאות טונות של פצצות על סוללות הטילים ועל מטרות אחרות. מישוה הישב ומצא, כי בשעות אלו הוטלו יותר פצצות מכלל ימי המלחמה נגד העמדות הסוריות

המטוסים האמריקניות. כתשעים אחוז מן המטוסים האמריקניים בווייטנאם הופלו באש תותחי הנ.מ., אותם תותחים (37 מ"מ, 57, 85, ו-100 מ"מ) שהפעילו אחר כך המצרים נגד מטוסי חיל האוויר הישראלי. טילי הס.א. 2 נורו למאות, אך רובם לא קלעו למטרה. תחילה נהגו הווייטנאמים לירות את הטילים כבודדים או בוגות. אחר כך שיפרו את קליעיותיהם בכך שירו מטחים של 6 או 8 טילים בבת אחת והכבידו על ההתחמקות. הפסימיות של המומחים האמריקניים נתגלתה כמוטעית. שיעור הפגיעות של טילי הס.א. 2 לא עלה על 6.5 אחוזים. ההנחה היתה שאם יוכנסו לפעולה טילי הס.א. 3 רק יוכפל אחוז הפגיעה.

במלחמת ששת הימים נערכה ההיכרות הממשית הראשונה בין טייסי חיל האוויר לבין סוללות הטילים. חיל האוויר הישראלי יצא להלום באויביו מבלי להתרשב יותר על המידה בנוכחותן של סוללות ס.א. 2. התנאים היו כאלה שהוא נאלץ לצאת למיתקפה בכל מצב שהוא. הטילים לא מנעו את ההתקפה. טילי הס.א. 2 הישנים נתגלו כעקרים למדי. שוב נתברר מה שהיה ידוע בווייטנאם כי תותחי הנ.מ. מסוכנים לעיתים יותר מסוללות הטילים האימתניות. מצרים כוסתה אז בכ-30 סוללות טילים. לעבר מטוסי חיל האוויר נורו עשרות רבות של טילים, אולם אלה לא גרמו לנזקים. המטוסים הישראליים שהופלו באש מן הקרקע לא נפגעו עליידי הטילים.

לא עסקו כלל ביום הראשון בסוללות הטילים. לא התחשבו כלל בס.א. 2. רק ביום השלישי נתפנה חיל האוויר אל סוללות הטילים. אלו לא היו מטרה בפני עצמה. חיל האוויר עסק בהדברת חיל האוויר המצרי, ואחר כך בפגיעות בעורף הגייסות המצריים ובסיוע לכוחות צה"ל הפורצים. כאשר התקרב צה"ל לתעלה רצו מפקדי חיל האוויר להבטיח כי המטוסים יוכלו לטוס ללא הפרעה. רק אז נשלחו המטוסים לפעול נגד סוללות הטילים. שמונה סוללות ס.א. 2 חוסלו בדרך זו בלי שמשו ישראל אחד ייפגע בהתקפות אלו. גם טילי ההוק היו בחזקת נעלם בשביל ישראל. ידענו על טילים אלה ממטווחים שנערכו לצוותים הישראליים בארצות-הברית. לא היה מושג מה תהיה יעילותם של ההוקים בשדה המערכה ממש.

## טילי ה"ס.א. 2" מבהילים בצורתם — אך חסרי שיניים

20 ביולי 1969 נתגלתה חולשתם של טילי ס.א. 2 הישנים. במונחים של סין העממית אפשר היה לכנותם נמרים של נייר. מבי עיתים ומבהילים בצורתם האימתנית, אך חסרי שיניים כמעט בצאתם לקרב. כבדים מאד בתגור בתוכם. סוללות הטילים שבחזית הוכו זו אחר זו. הטייסים הישראליים רכשו נסיון בהתמודדות עם





מסוק ענקי CH-53 מתוצרת סיקורסקי (ארצות הברית) מפגין את כושר ההרמה הרב שלו. מסוקים אלה הם הכבדים ביותר בחיל האוויר.

במערך הטילים של מצרים כולה. מאוחר יותר, כאשר החל חיל האוויר בהפצצות בעומק השטח המצרי, הותקפו ונפגעו עוד שש סוללות טילים. לקרבות הירוט לאורך התעלה, שבהם הודברו מטוסי חיל האוויר המצרי, נודעת איפוא חשיבות כפולה. שכן, השולט בשמים יוכל גם להתגבר במשך הזמן על מערכי הטילים שעל הקרקע, ותהיה כאשר תהיה

ברמת הגולן. על כל סוללת טילים הוטלו במוצע עשרות פצצות. לפני שנפגעו הצליחו סוללות ה.א.ס. 2 לירות לא פחות מ־15 טילים, אך המאמץ היה לשוא. שום טיל לא פגע במטרתו.

עם רדת הערב שוב היחה החזית המצרית נקיה מסוללות ה.א.ס. 2. הנזקים היו כבדים. בסך הכל חוסלו בחזית התעלה 12 סוללות טילים. היה זה חלק ניכר

כראמה, תקפו מטוסים ישראליים והרסו את תחנת ה"מכ"ם בירדן. המצרים לא ויתרו על התחנה החשובה. הם חזרו ושיקמוה ושלחו למקום חיילים אחרים. ב־22 באפריל 1969 חזרו מטוסי חיל האויר והרסו את שתי תחנות המכ"ם. ושוב שיקמו אותן המצרים. עם התחלת הפעילות האווירית בחזית המצרית גדלה חשיבותן של תחנות המכ"ם בירדן. ב־17 בנובמבר 1969 חזרו המטוסים הישראליים והרסו בפעם השלישית את תחנות המכ"ם המצריות בירדן. תקיפות אלו עלו לחיל האויר הישראלי בשני מטוסים ובטייס אחד. חיל האויר הישראלי לא הסתפק בהריסתן של תחנות אלו. היה ברור, כי גם תחנת המכ"ם הגדולה של הירדנים, זו המוצבת על מקום רם סמוך לעיר עג'לון, מסייעת בהעברת מידע למצרים. תורה של תחנת המכ"ם הגדולה ליד עג'לון בא ב־29 בדצמבר 1969. במשך שלוש שעות וחצי הפציצו מטוסי חיל האויר את תחנת המכ"ם המרכזית. עבודה של כשנ־תיים ירדה לטמיון. מכשירי המכ"ם החדשים, מתוצרת מרקוני (שמחירם כ־3 מיליון ליש"ט), הושמדו. במלחמת ששת הימים נהרסה תחנה זו בפעם הראשונה. אחרי המלחמה חזרו הירדנים ובנוה מחדש.

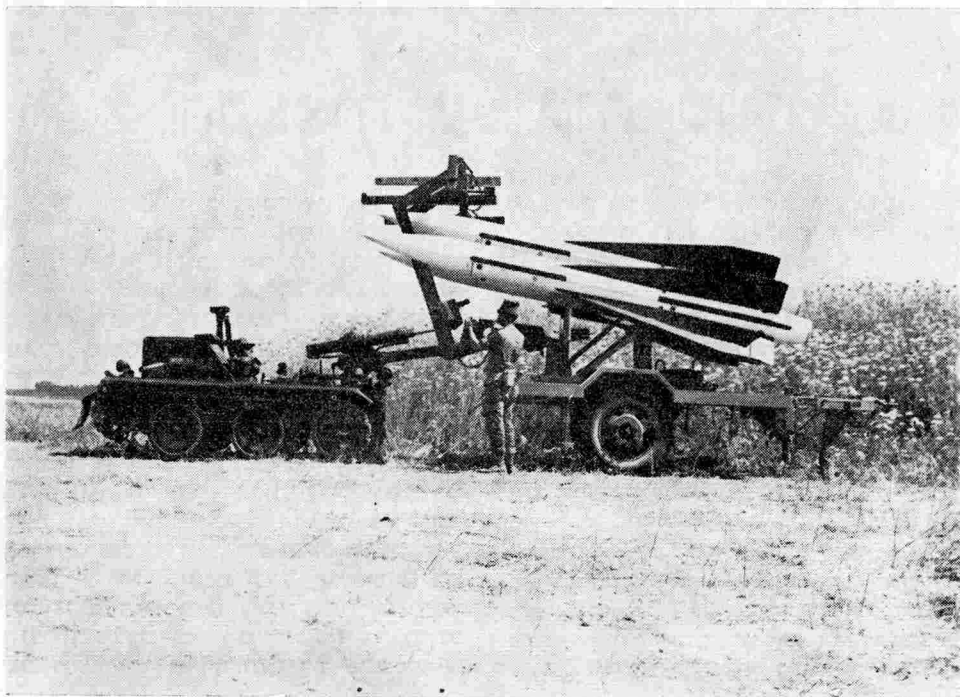
הלחימה האלקטרונית לא הצטמצמה בהריסת תחנות מכ"ם. לעתונאי האמריקני גיימס רסטון סיפר

יעילותם של טילים אלה. אך היה זה רק שלב ראשון של ההתמודדות עם סוללות הטילים. בקיץ 1970 עתידים היו הטייסים הישראליים להיתקל בטיילי 2. א. ס. א. משופרים ובטיילי 3. א. ס. א. המשוכלל יותר, שקשה יותר להתחמק מהם.

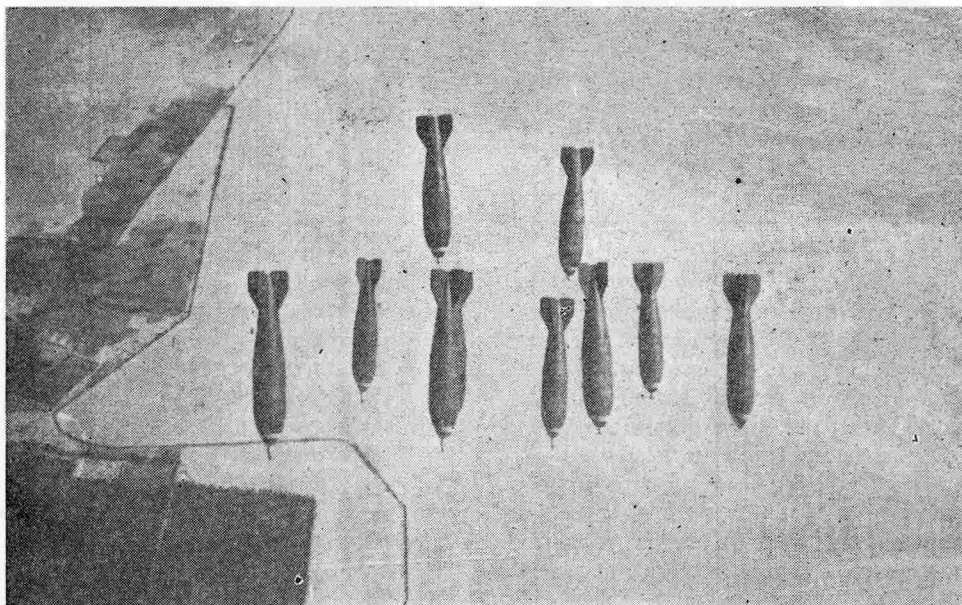
רעור מערך ההגנה האווירית של המצרים לא הצטמצם בפגיעה בסוללות הטילים ובתותחי הנ"מ. אחד המרכיבים החשובים של מערך זה היו תחנות המכ"ם הרבות שפוזרו על פני המרחב כולו. עוד לפני המלחמה כיסו המצרים, בעזרת הרוסים, את מצרים ברשת מכ"ם צפופה ועניפה. אחרי מלחמת ששת הימים שופרה רשת המכ"ם עליידי הוספת תחנות חדשות ומכשירי משוכללים יותר. במקביל לחיטול סוללות ה-2. א. ס. א. החלו מטוסי חיל האויר לתור אחרי תחנות המכ"ם המצריות ולכתשן. עליידי חיטול תחנות אלה רצתה ישראל למנוע מן המצרים מידע חשוב, וכן להכביד עליהם את גיהול הקרב, וכמובן להרחיב עוד יותר את הפירצה במערך ההגנה שלהם. באוקטובר 1969 הוסלו גם מרבית תחנות המכ"ם של המצרים בחזית. תחנת המכ"ם הגדולה בג'יבל עתקה נפגעה פעמים אחדות. חסנין הייכל כתב ב"אל אהראם" כי בפגיעות אלה מבקשת ישראל לעזור את עיניה של מצרים.

במאס 1968, ביום שבו נערכה פעולת צה"ל ב"

טיילי ההוק היוו נעלם בתחילה, אך הוכיחו דיוקם הקטלני במלחמת ההתשה.







פצצות זורמות אל מטרות בעומק מצרים. הפצצות אלה מוטטו את האמון שנתנו אזרחי מצרים בהודעות-הכזב של שלטונותיהם.

לשיבוש הקליטה של המכ"ם שלנו. מסכי המכ"ם שלנו נעשים לבנים. לפני שהם תוקפים יש להם סיור אלקטרוני. סיור זה מאתר בדייקנות מוחלטת את עמדות המכ"ם והטילים שלנו".

נאצר, כי מטוסי היל האויר הישראלי אינם מסתפקים בלוחמה האוירית הרגילה אלא מנהלים גם לוחמה אלקטרונית. „כאשר הם תוקפים אותנו” — סיפר נשיא מצרים — „הם משתמשים במכשיר אלקטרוני

## הפצצות עמוקות טווח

המצרים היא באמצעות לחץ בעומק שט-חם. ניצנים ראשונים למחשבה זו אפשר למצוא בדבריו של מר משה דיין עוד ב-קיץ 1968: „אם נרצה ונזדקק לכך, נוכל למוטט אותם דרך האוכלוסיה האזרחית. ערים ערביות אינן לונדון. המרחק כיום לקהיר הוא 100 קילומטר, וזה ענין של הישג יד. היותנו בסיני מאפשרת לנו לע-רוך טרור בערים הערביות אם יהיה צורך בכך. פירוש הדבר שאם נרצה נוכל לשבור את הרצון הערבי להילחם”.

אחד החסידים הראשונים של הפצצות בעומק מצרים, במסגרת מלחמת ההתשה, היה האלוף עזר ויצמן. בספטמבר 1969, עם התחלת הגל השני של הפצצות לאורך התעלה ובמפרץ סואץ, תבע ויצמן להרחיב את הפגיעות גם לעומק השטח המצרי. רק

הפצצות בלב השטח המצרי וב-מרחב קהיר, קדמו חבלי לידה לא קלים. תחילה רווחה דעה כי העובדה שצה"ל יושב מול אר-בע ערי התעלה הגדולות — סואץ, איסמ-עיליה, קנטארה ופורט-סעיד — תהיה גו-רם שירתיע את המצרים מהחרפת המל-חמה בחזית זו. דעה זו הופרכה. ביודעין או מחוסר התחשבות המיטו המצרים הרס על ערים אלו: כמיליון אזרחים בר-חו מאזור התעלה. מלחמת ההתשה נמ-שכה ובישראל היתה ההרגשה כי לקבו-צה השלטת בקהיר ולמרבית האוכלוסיה המצרית לא איכפת כלל המתרחש בח-זית. רוב האזרחים נתנו אמון בהודעות הנצחון של הדובר המצרי. לאיטה נשתר-שה הדעה כי הדרך היחידה להשפיע על



בדרך זו אפשר יהיה לערער את רצונם של המצרים להמשיך במלחמת ההתשה. מעטים תארו לעצמם, כי החדירות ללב מצרים יהיו כה קלות.

בואם של מטוסי הפאנטום לישראל הוא שהחיש בלי ספק את קבלת ההחלטה. מעתה היו בידי חיל האוויר כלי טיס בעלי כושר טכני שלא היו לו מעולם: כושר נשיאה בלתי רגיל, יכולת להתמודד בקרבות אוויר, טווח גדול ומכשירים אלקטרוניים, המאפשרים זיהוי מהיר של המטרה ופגיעה בטווחה בה. לכל אלה נוספו יכולת נסיקה עצומה ומהירות טיסה גדולה המאפשרות למטוסים אלה לנתק מגע ולהסתלק בביטחה. הספקנים פקפקו עתה פחות.

## הפצצות העומק — שלב חדש במלחמת ההתשה



ישראל החליטה לפעול. נפלה ההכרעה, כי בענין זה כדאי לה לישראל ליטול על עצמה את הסיכון, היה ברור כי עם קבלת ההחלטה נפתחות לפני ישראל אופציות חדשות, אך נשקפות גם סכנות חדשות. הכל ידעו כי יש לשקול כל פעולה ופעולה בזהירות רבה. בינואר נשאל מפקד חיל האוויר, האלוף הוד, אם יוכל החיל לבצע בהצלחה הפצצות בעומק מצרים. התשובה שלו היתה חיובית.

ב־7 בינואר פתחה ישראל שלב חדש במלחמת ההתשה. בעת שמטוסי תקיפה ישראליים עסקו בהפצצת מטרות מצריות לאורך התעלה, ב־ג'יורה הצפונית והדרומית, יצאו לדרך מיבנים אחרים של מטוסים ישראליים. בחאי המטוסים ישבו כמה מן הטובים שבטייסי ישראל. הם עברו את התעלה בגיורה המרכזית וחתרו במהירות עצומה לעבר שלוש מטרות שונות. מטרות אלה נבחרו בקפידה רבה. הראשונה שבהן היו מחנות תל אל־

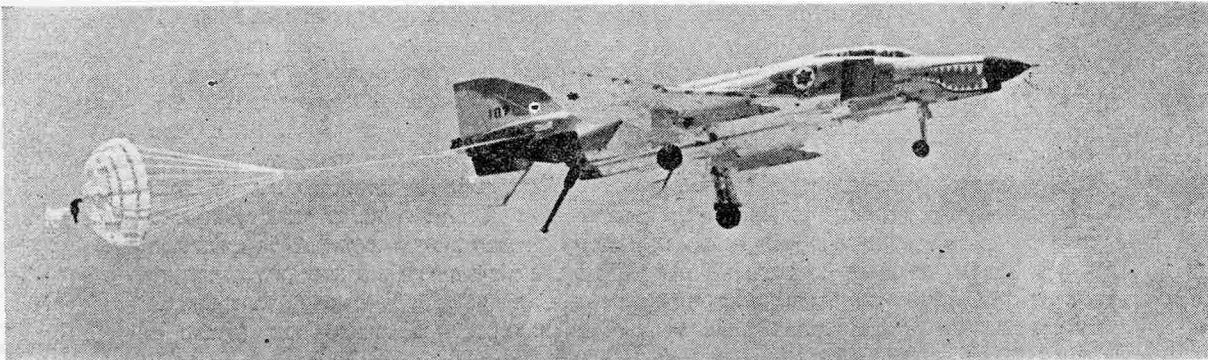
כביר, כ־50 קילומטר מערבית לתעלה, על הציר המרכזי איסמעיליה—קהיר. ישראלים רבים מכירים מחנות אלה מימי מלחמת העולם השנייה. בין השאר שכנו באחד מחלקי המחנה הנה המגויסות הישראליות לאי.טי.אס. זה מחנה ענקי ולו אנפים רבים. אחד האנפים הללו נבחר כמטרה למטוסים הישראליים.

שתי המטרות האחרות היו מרשימות יותר — שתיהן במרחב הבירה המצרית: מחנה צבאי ליד אינשאס ומחנה בדהשור שליד חילוואן. אינשאס וחי־לואן — שני שמות האומרים הרבה.

ההפתעה המצרית היתה מלאה. איש לא ציפה לבואם של המטוסים הישראליים וגם אחרי שנשמע הדין העצום של הפצצות חשבו רבים על אימונים של הצבא המצרי ולא על הפצצה ישראלית. רק תותחי נ.מ. ספורים ירו לעבר המטוסים וגם אלה פתחו באש זמן רב לאחר שהמטוסים המהירים חלפו משם והלאה. סוללות הטילים דממו אף הן. המחנה ה־מצרי הגדול באינשאס, כ־30 קילומטר צפונית־מזרחית לקהיר, נמצא לא הרחק מבסיס של חיל האוויר המצרי. הטייסים המצריים בבסיס זה שמעו את ההתפוצצויות העזות, אך גם הם לא הספיקו להמריא לקראת ה־מטוסים הישראליים. הם סקרו בזעם את תימרות העשן שעלו מן המחנה המופצץ. רק לאחר שהתרחקו הרבה מן האזור המריאו ראשוני המטוסים המצריים. הודעתו של הדובר המצרי העידה על מבוכה רבה. הוא אמר בין השאר: מטוסי הירוט שלנו פעלו נגד מטוסי האויב ורדפו אחריהם מזוהה.

בבסיס חיל האוויר הישראלי המתינו המפקדים בדריכות לשובם של הטייסים. המבצע נמשך פחות מחצי שעה ועבר בהצלחה. אח־כ דיווח מפקד חיל האוויר לרמטכ"ל על ביצוע המשימה ויצא להפ־גש עם הטייסים שלו. עתה צריך היה להודיע ל־עולם על ההפצצה באזור קהיר. כבמלחמת ששת הימים כן גם הפעם ניסתה ישראל שלא לנקר עיניים בהצל־חותיה ובפעולותיה הנועזות. העקרון נשאר: מוטב לפ־עול הרבה ולדבר מעט. אם ירצו המצרים להרעיש

הכל בחוץ! מדפים, גלגלים, ו-ועצירה ומצנח-בלימה — כולם בחוץ, בעת יעף נמוך של פנטום בעל „חיוך כרישי“, במפגן אווירי.



עולמות שיעשו זאת בעצמם. הודעתו של דובר צה"ל היתה פשוטה — בלי הסבר ובלי הדגשה: "מטוסי חיל האוויר פעלו היום בשעה 14.00 לערך נגד מטרת צבאיות מצריות בגיורה הצפונית ובגיורה הדרומית של תעלת סואץ ומחנות צבא מצריים בתל אל-כביר, אינשאס ודהשור בדרום-מזרח הדלתא. כל מטוסינו חזרו בשלום". קול-ישראל קיבל הוראה להצניע את הידיעה, אולם מסך הערפל לא עזר. העתונים שהופיעו למחרת בישראל וברחבי תבל ציינו בהדגשה את משמעותה של התפנית בתגובותיה של ישראל.

העובדה שעתונים בישראל הירבו לכתוב, לפני ההפצצות, על הצורך בהפלתו של נאצר, יצרה את הרושם כי זו המטרה הראשית של פעולות חיל האוויר. ראש הממשלה, גב' גולדה מאיר, הבהירה בנאומה בכנסת את מטרותיה של ישראל בהפצצות עמוקות הטווח.

1. להביא לתודעת שליטי מצרים, שביטול הפסקת האש עלידיהם מוכרח לגרום לזחומה משני עברי הגבול.

2. לשבש את ההכנות ואת התכנון הצבאי המצרי, המכוון להרחבת התוקפנות והגברתה.

3. להבהיר למצרים, כי באין הפסקת אש מצידם, לא נגיה להם לנהל נגדנו מלחמת תשה. על פי שיקוליהם ותכניהם, באין מפריע.

מנהיגים ישראלים הסבירו, שאין להגיה כי הפצצות אלו יגרמו להפלתו של נאצר. אם יהיו גורם נוסף להחלשתו — מה טוב. המטרה העיקרית היא להכשיל את תכניות המלחמה המצריות.

ב-13 בינואר שוב הלמו מטוסי חיל האוויר במרחב הברירה המצרית. הם הפציצו את מחנות תל אל-כביר ובאזור קהיר פגעו במחנה האנכא שבו מצויים מחסני ציוד של חיל האוויר המצרי. המצרים סיפרו כי המטור סים הישראליים הגיחו בטיסה נמוכה והטילו טונות רבות של פצצות. מחסנים רבים ובהם ציוד יקר ועדין כמכשירים אלקטרוניים, מנועי מטוסים, עלו באש. עשרות מאנשי המחנה נהרגו בהפצצה הפתאומית. ענני עשן שחור התאבכו לשמים. האש שפרצה שם נמשכה יום תמים וגם למחרתו יכלו טייסים שטסו בסיני, בקרבת התעלה, לראות את העשן השחור.

הפעם נשמעו ההתפוצצויות בקהיר. המחנה הגדול נמצא כעשרה קילומטרים מפרבר המגורים המפואר של קהיר — הליופוליס. בהלה היתה גדולה. הפעם ידעו המצרים פשרן של ההתפוצצויות. תותחי הנגמ. המצריים לא הספיקו גם הפעם לירות הרבה וגם סוללות הטילים לא הצליחו, ככפעם הקודמת, להגיע למצב של ירי. לעומת זה הצליחו מטוסים מצריים להמריא, או שכבר היו באוויר, כאשר הגיעו המטוסים הישראליים אל מטרותיהם. טייסים מצריים אף הם לא הועילו, כיוון שלא עלה בידיהם ליצור מגע קרבי עם התוקפים.

המצרים ניסו להסביר, כי למעשה זה אתגר

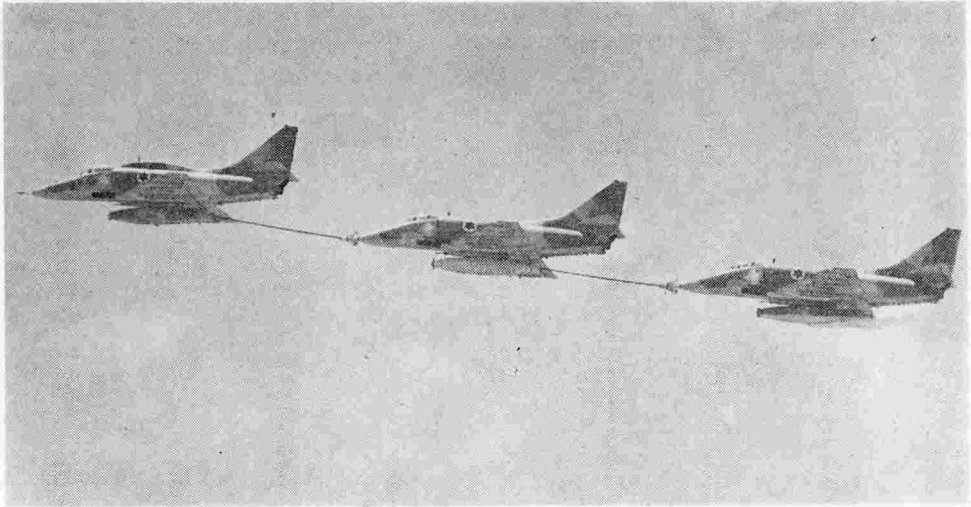
טכני שאינם מסוגלים לעמוד בו וכי אין להם תשובה של ממש למטוסי הפאנטום התוקפים. ראשי חיל האוויר המצרי הסבירו לכתב "בורבא" היוגוסלובי, דרגוסלאב רנצ'יץ', כי לטייסים המצריים חסרה דקה וחצי כדי להמריא לעבר הפנטומים הישראליים. רנצ'יץ' הסביר בעתונו כי המטוסים הישראליים זקוקים לשלוש דקות בלבד כדי להגיע מן התעלה עד לקהיר, ואילו הטייסים המצריים זקוקים לארבע וחצי דקות כדי להמריא. בקהיר לא מספיקים אפילו להפעיל את צופרי האזעקה.

ב-18 בינואר התקרבו מטוסי חיל האוויר יותר לאזור המאוכלס של קהיר. כבהפצצות הקודמות נערכה גם הפצצה זו על שתי מטרות נפרדות: אחת על מחנה ג'בל חוף שבאזור חילוואן, והשניה על מחסני ציוד ותחמושת במחנה האקספט, כעשרים ק"מ מזר-חית לקהיר ולא הרחק משדה התעופה הבינלאומי. הנרי קאם, כתב "ניו-יורק טיימס" ששהה אותה שעה בשדה — בהמתינו למטוס שיקחו לבומבי — סיפר על המבוכה הכללית ששררה בנמל התעופה. אנשים לבושים אזרחית, נושאי מקלעים ומחסניות תחמושת, קפצו לתעלה שפועלים עסקו בחפירתה ליד בנין נמל התעופה. ממזרח השתוללה דליקה שנמשכה כמעט שעתיים. תותחי הנגמ. המשיכו לירות כחמש דקות. הנוסעים הערביים שבאולם ההמתנה השמיעו קריאות שמחה בשמעם את ההתפוצצויות ובראותם את העשן. הם האמינו בטעות, כי אחד המטוסים הישראליים הופל. האמת היא שהיו אלה התפוצצויות של תחמושת במחנה שהופצץ. רק אחרי שוך האש האנטי-אווירית חזרו לנוסעים, באמצעות רמקולים, לחפש מקלט באולם האורחים של בית הנתיבות.

## נאצר היה אחוז תדהמה נוכח הצלחת ההתקפות

נאצר היה אחוז תדהמה. היה עליו לתרץ את ההצלחות הישראליות ואת כשלונם במלחמת ההתשה. כדרכם החלו המצרים להמציא תרוצים דמיוניים לכשלונותיהם: שוב חזרו על הטענה שטייסים זרים מסייעים לחיל האוויר הישראלי. הפעם טענו כי יהודים מארה"ב הם המטיסים את הפנטומים. נאצר הצביע על העדיפות הטכנולוגית של ישראל, כדי לתרץ את חוסר האונים של טייסיו. בכך רצה להכשיר את הקרקע להגברת דרישותיו מברית-המועצות לנשק חדש ולהפעלת טייסים רוסיים בלוחמה האווירית במזרח-התיכון. מטוסי חיל האוויר לא הניחו למצרים. אחת לארבעה או חמישה ימים חדרו מחדש לעומק השטח המצרי. המנהיגים המצריים היו אובדי עצות וכמה מהם אחוזי בהלה. בקהיר דיברו על חוסר האונים של חיל האוויר המצרי. ביום ו' 23 בינואר זועזע



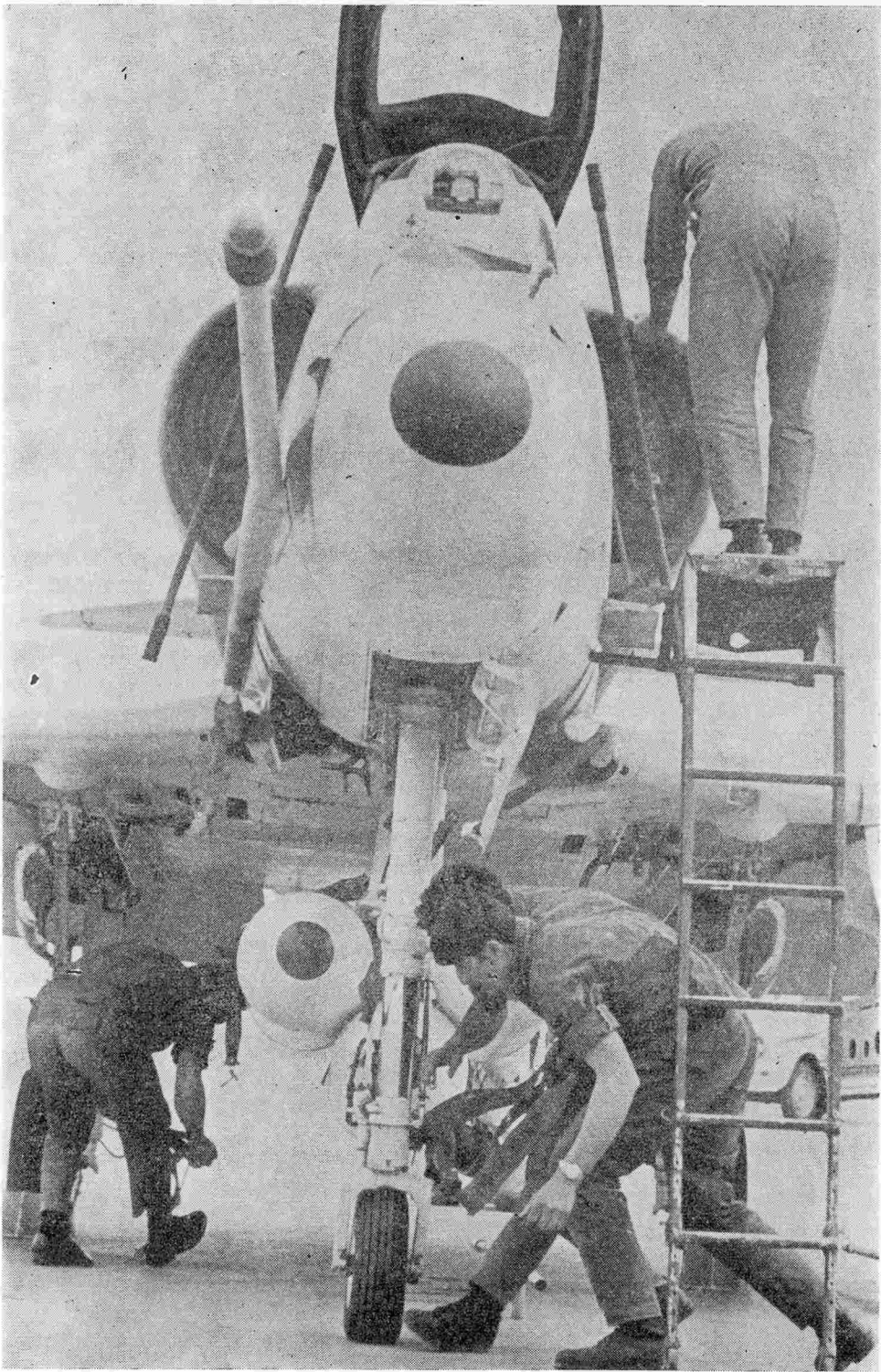


**הצמאים שותים איש מכוס רעהו: שלושה מטוסי סקייהוק מדגימים כיצד מתדלקים מטוסי סקייהוק באויר, באמצעות סקייהוק שני, נושא דלק.**

למעצמות. למקורבו אריק רולו מ, לה מונד" אמר, כי חיל האויר הישראלי חזק פי שלושה מחיל האויר המצרי בגלל מספרם של הטייסים הישראליים. נאצר הודה כי הורה לטייסים המצריים להמנע מלהתמודד עם המטוסים הישראליים החודרים לעומק שטחה של מצרים. היתה זו הודאה ברורה בכשלוננו של חיל האויר המצרי ובתפנית שחלה במלחמת ההתשה. במחנות הצבא באזור קהיר שררה מתיחות בלתי רגילה. החיילים במחנות שנפגעו ידעו שאין להם שום חסינות. ואכן, כמה מחנות הופצצו יותר מפעם אחת. במחנות שלא נפגעו ידעו כי יגיע גם תורם. ההרס העצום במחנה האנכא, שם נהרגו עשרות מצרים ונגרם נזק בשיעור של כשני מיליון לירות שטרלינג, היה כדוגמה מדכאת לכולם. מפקדי הר מחנות החלו ללחוץ על המטה הכללי לפזר את המחנות שבמרחב קהיר על פני כל המדינה כדי להקטין סכנות הפגיעה. בראיון לעיתונאי סיפר נאצר, כי העביר לארצות ערביות אחרות כמה מבסיסי ההדרכה של הצבא המצרי. מפציצים מצריים נשלחו לסודאן וללוב כחשש שגם הם יהיו מטרה למטוסים הישראליים. התפצצות בעומק מצרים החלו לתת אותותיהן. מכונת המלחמה המצרית נאלצה להכנס להילוך נמוך. חלק מן האימונים הופסקו וחיל האויר המצרי הקדיש מרבית זמנו לבעיות הנובעות מן החדירה למצרים. בחיל האויר הישראלי, לעומת זאת, הקפידו מאד שהמלחמה היומיומית לא תשבש תכניות האימונים השגרתיות. אם כי הפעולות הר מבצעות מהוות גם הן מעין אימון ותירגול והטייסים רוכשים נסיון חשוב, הוחלט לעשות הכל שהטייסים לא יפסידו את אימוניהם הרגילים. לא אחת קרה,

המטכ"ל המצרי משתי פעולות ישראליות. בבוקר נחתו צנחנים ישראליים באי המצרי שידואן ובמקביל ערכו מטוסים ישראליים הפצצה ליד הילואן ועל מחנה אימונים צבאי ליד האקספט. הצמרת המצרית חששה שישראל עומדת לפני פעולות נרחבות יותר. מטוסי חיל האויר המשיכו להלום. ב-28 בינואר התקרבו עד למרחק של כעשרה קילומטרים דרומית לקהיר ופגעו במחנה צבאי באל מעדי. כל תותחי הג"מ והמקלעים, שהוצבו על גגות הבתים ועל צריחי המסגדים בקהיר, ירו כאחוזי תזוזת. הבירה המצרית נכנסה לאוירת מלחמה ממש. השלטונות הכריזו על האפלה וציוו על בעלי המכוניות לצבוע את פנסיהם בכחול. בפתחי בניינים ציבוריים הונחו שקי חול לרוב. מלחמת ההתשה, שעליה הכריז נאצר, הגיעה אל בתיהם של המצרים. ב-2 בפברואר הורחב אזור ההפצצות. הפעם יצאו המטוסים לשני אזורים חדשים. מיבנה אחד חדר לצפונה של הדלתא ותקף מחנה צבאי ותחנת מכ"ם ליד בלטים, 120 קילומטר מערבית לפורט-סעיד, על חוף הים. המטוסים הר ישראליים עשו בשטח המצרי כבתוך שלהם. דרומה יותר חדר מיבנה אחר של מטוסים ישראליים עד לאזור אסיוט שבמצרים העילית. שם הופץ המחנה מאנקבאט, שבו שוכנת מפקדה.

לנאצר לא נותר אלא להודות בעליונותו של חיל האויר הישראלי. תוך חודש אחד העניק שלושה ראיונות לעיתונאים מן המערב. לכתב "לוס אנג'לס טיימס" אמר, כי לישראל עליונות אווירית ברורה לא רק על מצרים, אלא גם על שאר מדינות העימות הערביות. לכתב ה"ניו יורק טיימס" אמר, כי לישראל טכנולוגיה צבאית משוכללת מאד, שכמות יש רק



טכנאים עטים על סקייהוק שחזר מגיחה מבצעית, מכינים אותו לטיסה נוספת.

שטייסים אשר הפציצו בשעות הבוקר בעומק מצרים. יצאו לבצע תרגילים ואימונים בשעות אחר הצהריים.

## רוב המחנות שנבחרו להפצצה היו בלב האזור המאוכלס



ם התחלת ההפצצות בעומק מצרים היה ברור, כי הטייסים הישראליים יצטרכו להקפיד שבעתיים לא לפגוע במטרות אזרחיות. אם כי רוב המחנות הצבא שנבחרו להפצצה מצויים בלב האזור המאוכלס במצרים — ידעו גם המצרים כי לבירחם לא נשקפת שום סכנה מצד ישראל, כל עוד לא יפגעו הם במטרות אזרחיות בישראל. היה ברור מלכתחילה, כי ההפצצות יגרמו לתהליך המוכר אחרי מלחמת ששת הימים, של התגברות חוסר האונים ותחושת העלבון אצל הערבים, ובמקביל העמקת השנאה. עוד לפני שהחלו ההפצצות העריכו כמה מן המומחים, כי עם הרגשת הרפיון וחוסר האונים יגרמו ההפצצות להגברת ליכודו של העם המצרי סביב נאצר. שליט מצרים חש בתהליך זה ובאחד מנאומיו הדגיש כי הסכנה מישראל נשקפת לכל מצרי וערבי באשר הוא.

שאלת הבקרה של הפצצות באזורים מאוכלסים עדינה מאד, די שתישמט בטעות פצצה ממטוס החולף בשמי קהיר בדרכו אל מטרות, כדי לגרום לתגובות שרשרת. לטייסים הישראליים ניתנו הוראות המורות.

על אף כל אמצעי הזהירות שנקטו אירעה תקלה, ב־12 בפברואר ביצע חיל האויר הפצצות עזות במצרים, שלוש פעמים הפציצו המטוסים לאורך התעלה ופעמיים חדרו מטוסים לעומקה של מצרים, כדי להלום בשלוש מטרות שונות. ההתקפה החלה בשעה 8.15 בבוקר, כאשר הגיחו כמה מטוסים לעבר תחנת מכ"ם גדולה בג'יבל עויבד. תחנה זו, הנמצאת על הר המתנשא לגובה של כ־1700 מטר סמוך לציר סואץ—קהיר.

במרחק של כשניים וחצי קילומטרים מן המחנה החלו שעה קלה קודם לכן מאות פועלים מצריים בעבודת יומם במפעל המתכת הגדול של אבו זעבל. בית־החרושת נמצא לא הרחק מבית־הסהר המפורסם לשימצה שבו נכלאו בתקופת מלחמת ששת הימים מאות מיהודי מצרים ועונו שם קשה. פועלים אלה לא הספיקו לעבוד הרבה אותו יום. תקלות טכניות ואנושיות גרמו לאסון במפעל. אחד המטוסים הישראליים סטה מעט מדרכו ופגע במפעל. במטוס ישוב אחד הטייסים הישראליים המעולים שמעט מאד טעו יות נזקפות לחובתו. הטעות קרתה כנראה בשל תקלה טכנית. אותה ציין אחר־כך שר־הבטחון בפנייתו לצילב האדום הבינ"ל. הטייס לא הבחין בה מן הסתם. למרבה הצרה הוא גם טעה בזיהוי המטרה. הנסיבות כולן סייעו לטעות זו: מיבני מחנה האנכא דומים מאד

למיבני המפעל באבו זעבל. המחנה נמצא ליד כפר מצרי. משני עבריו דיונות חול. בסמוך לו עיקול קשתי של הכביש ותעלת מים. המחנה מוקף עצים ובתווך כ־25 מיבנים ובתים, שביניהם בולט בית גדול ומרובע. במרחק של כ־2.8 קילומטרים משם מצוי בית־החרושת למתכת. לידו כפר ומצידו השני דיונות חול. גם שם עוברת תעלת המים ויש עיקול דומה של הדרך הראשית. באזור המפעל יש עצים ובינותם כ־12 מיבנים מאורכים בחלקם, ובתווך בנין גדול ומאורך. כל הנתונים גרמו לטעות. בייחוד שהכל נעשה תוך שניות ספורות ובסיטה מהירה. בשניות אלה היה על הטייס לזהות את המטרה. להטיל את הפצצות ולהסתלק במהירות לפני שיריבי קוהו טילי הקרקע־אוויר. איום הטילים לא היה סתמי. כאשר צלל לעבר המטרה גורו לעברו שני טילי A.A.2.

כחמש טונות פצצות נחתו על המפעל; הן נפלו בזוגות ובטור ארוך. גם שאר הטייסים לא חשו כלל במה שאירע. הטייס רשם לעצמו בלבד, כי נדמה לו שסטה כמה מאות מטרים מן המטרה. הוא המשיך בדרכו בלי לדעת דבר. גם במטה חיל האויר לא ידעו דבר. כעבור שצתיים יצא מיבנה נוסף של מטוסים לעומקה של מצרים. הפעם נבחר יעד אחד בלבד — שוב מחנה הצבא בדהשור, שליד חילוואן.

בשעה 12 מסרו סוכנויות הידיעות לראשונה את הודעת הדובר המצרי שבה טען כי המטוסים הישראליים פגעו במפעל אזרחי וכי 50 פועלים נהרגו ו־56 נפצעו.

ההתפתחות הסנסציונית אירעה אחר־כך. מן התחר קיר נתברר כי אחת הפצצות, כוונה להפעלה מאוחרת אחרי הטלתה. היה ברור כי פצצה זו עלולה לגרום לאבידות נוספות בקרב צוותי ההצלה באזור המפעל. המצרים הודיעו כי יומינו למחרת קבוצה של עתונאים וזים לחזות בתוצאות ההפצצה. החשש שכתבים זרים ונציגים דיפלומטיים ייפגעו בעת הפעלתה של הפצצה בעלת מלעום ה־השהייה, גרמה להתרוצצות בלתי רגילה והכריעה בסוף את הכף. שר־הבטחון הזעיק אליו את מפקד חיל האויר והאלוף הוד תמך בכל לבו בפירסום הודעה, כי פצצת השהייה מצויה בשטח הריסות המפעל באבו זעבל. דיין עמד בקשר טלפוני עם ראש הממשלה שנתנה גם היא הסכמתה לפירסום ההודעה. דיין התקשר טלפוניית עם נציג הצילב האדום בתל־אביב ואחר־כך עם משרדו של גנראל בול, ראש משקיפי או"ם. תוך שעה ורבע נתקבלה הודעה ממשרד הצילב האדום הבינלאומי בג'נבה, כי ההודעה הישראלית הועברה למצרים.

היתה זו הודעה חסרת תקדים, שבה מספר אחד הצדדים הלוחמים לאיביו כי הוא עלול להפגע ומציע לו למנוע פגיעה זו. כעבור ימים אחדים אמרה ראש־הממשלה בכנסת: „אנו לא זכינו



באי שדואן שנכבש על ידי כוחות צה"ל. אחד החיילים של הכוח הפושט בוחן עמדה מצרית עזובה ; ברקע מסוק סופר פרלון.

## קרבות אויר

יו מקרים בהם הצליחו המטוסים המצריים להכריע עם התחלת ההפצצה, אולם כמ"ע טמיר יצאו לדרכם באיחור, בעת ש- המטוסים התוקפים כבר הסתלקו. בכל זאת התחוללו קרבות אויר עם המטוסים הישראליים שחיפו על מטוסי התקיפה. הטייסים הישראליים השו עצמם בטוחים וניהלו קרבות בעומק השטח המצרי, בצפון-מזרח הדלתא. באחד הקרבות הראשונים הללו הצליח מטוס ישראלי להפיל מיג 21.



ב-26 בפברואר פגעו מטוסים ישראליים בשתי סוללות טילי ס.א.ס.2, האחת ליד שדה התעופה קהיר-מערב, כ-30 ק"מ מהבירה. השניה — בצפון הדלתא ליד דוהמיס. עם שובם של המטוסים התוקפים זינקו אחריהם מטוסים מצריים ותוך דקות ספורות התפתחו קרבות אויר בינם לבין המטוסים המהפים. בגיזרה הצפונית של הדלתא התמודדו שני מטוסים ישראליים עם כמה מיג 21. למחרת סיפר שמואל חץ ז"ל: «עייפנו אותם. הם ניסו לעשות משהו, אך לא יכלו. הם נלחמו ליד הבית אבל זה לא עזר להם. הם ירו עלינו מספר טילי אייר-אוייר אבל לא פגעו».

דרומה יותר נסתיים הקרב טוב יותר. שם נתקלו

לשמוע מפייהם של שליטי ערב אף לא מילת הסתייגות אחת מפעולות המכוונות לפגוע בישובים חקלאיים שלווים, בבתי ילדים, במרכזי מגורים ו- אוכלוסיה אזרחית, בכלי שיט אזרחיים, בחנויות כלי בו ובאוניברסיטאות. בתחבורה אווירית אזרחית ו- בבתי נתיבות. בניגוד למקרה שאילע בבית החרושת לפלדה, היו פעולות ערביות אלו מתוכננות ומכוונות. ובהתאם לקו שנגקט מדעת על-ידי מדינות ערב, במטרה לגרום להרג אנשים, נשים וטף».

עתה צריך היה לראות כיצד יחלץ נאצר מן המצב. הפגיעה במפעל באבו ועבל הגבירה לחצם של המפקדים הקיצוניים בצבא המצרי לגמול לישראל בפגיעה במטרות אזרחיות. היו שהניחו כי ההודעה הישראלית בדבר הפצצה בעלת מרעום ההשהייה תהן לנאצר סיבה שלא להיענות לחץ הקיצוניים. הודעה זו פירושה הכרזה ישראלית כי היתה זו הסלמה הגובעת מטעות. בכל זאת לא סמכה ישראל על נסים. צה"ל נקט בצעדי התגוננות מתאימים. הכל היו דרוכים לראות, אם ינסו המצרים להרגיע את הרוחות הסוערות בארצם בהפצצה על מטרה אזרחית, או בהפגזות מן החוף. נאצר שתק. היתה זו הוכחה ברורה כי אינו בטוח ואף אינו מוכן להסתבך בתקריות ובהפצצות נדהבות יותר. הוא הוכיח שליטה עצמית בלתי רגילה.

המטוסים, אך תודות לו נסתיים הקרב בתוצאות כאלה. שקט, קר רוח ומתוכנן להפליא. „כמנצח נפלא על תזמורת” — אמר עליו מפקד חיל האוויר. בערב פוענחו סרטי הקול ובין השומעים היה גם מפקד חיל האוויר לשעבר, עזר ויצמן. לשמוע את שיחת הטייסים תוך הקרב זו הוויה בפני עצמה. הכל שקט כאילו לא מתרחש דבר. כצופים בסרט. לרגעים נדמה כאילו זו שיחה בחדר ניתוח. הרופא מבקש סכין ואחר־כך פיסת צמר גפן ועוד. הכל בשקט בלתי רגיל. ר. הוא המנתח הראשי. פונה לאחד הטייסים בקולו המתכתי: „עכשיו קח ימינה! עלה עליו! פגעת יפה! ועכשיו אתה ש. את השני!”

חמש דקות במשך הקרב. הגיב על כך עזר ויצמן: „בשביל הטייסים זה כמו חמש שנים!” ממול באו שמונה מיג 21. הטייסים המצריים האמינו בלי ספק שארבעת הישראלים ינוסו כשיראו מספר כה גדול של מטוסים יוצאים נגדם. אבל הישראלים המשיכו בטיסה חזיתית ואילו בטחונם של המצרים נערער: חמישה מיגים הופלו.

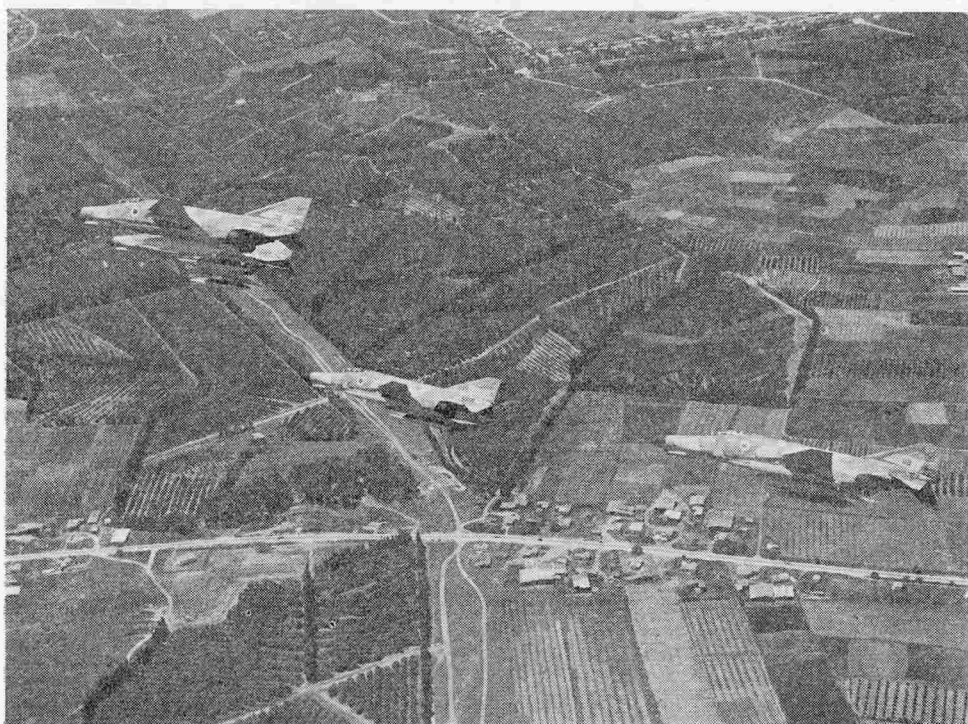
במארס 1970 היה ברור כי טילי S.A.3, הדישים ומשוכללים יותר מן ה.S.A.2, הובאו למצרים וכי צוותים רוסיים מאיישים את הסוללות החדשות. עוד קודם לכן נתפרסמו ידיעות כי ברית־המועצות פתחה

מטוסי קרב בארבעה מיג 21. המיגים הטילו את מיכלי הדלק שלהם. תוך שניות נמלט אחד מהם ממקום הקרב. טייסו הסתלק והשאיר את חבריו מול המיראזים. שלושת המיגים לא חזרו — הם הופלו באש תותחי המטוסים הישראליים.

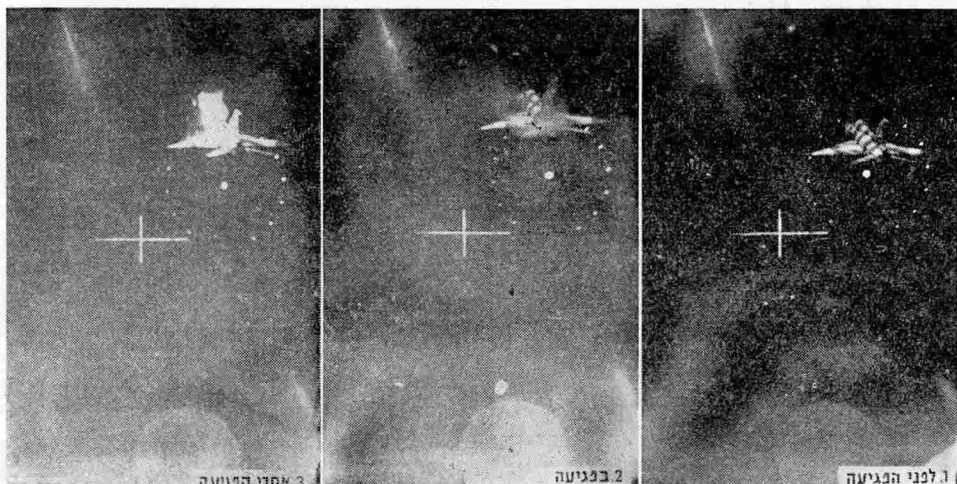
בסוף מארס התחוללו עוד שני קרבות אויר שבהם הופלו 9 מטוסי מיג 21 ובכך הגיע מספר המטוסים המצריים שהופלו באותו חודש ל־13. בקרב הראשון, ב־25.3.70, הופלו ארבעה מהם. משה דיין ערך ביקור בבסיס חיל האוויר בעת שהמריאו המטוסים הישראליים. כאשר שבו הטייסים ביקש שיציגום לפניו. הוא איחל להם הצלחה בקרבות הבאים.

הקרב השני התחולל ביום ו' ויהיה זכור בחיל האוויר כאחד הקרבות הקלאסיים שלו. ביום זה רשם חיל האוויר שיא חדש. חמישה מטוסי אויב הופלו בקרב אחד. בעבר הופלו כבר 11 מטוסים ביום אחד (ב־11.9.69), אך אלה נפגעו בארבעה קרבות אויר נפרדים ובעזרת אש נ.מ. וטילי הוק. מפקד הבסיס שממנו יצאו מטוסי הקרב הישראליים אמר אחר־כך: „זה היה כמשחק קלפים. פוקר. המצרים באו בטוהים בעצמם. שמונה טנגד ארבעה. כל אחד מהחברה האלה הוא אריזה. אבל אז היה כבר מאוחר בשביל המצרים”. ר. ניהל את הקרב. הוא לא היה בין מפילי

רביעיית פנטומים מעל שדות מעובדים ופרדסים ירוקים מסמלת את המטרות שלמען נלחמים הטייסים ביעילות ובמסירות אין קץ.







ברוב קרבות האוויר שהתחוללו בין מטוסי ח"א למטוסי האוייב, היתה התוצאה: הפלת מטוסים ערביים. ברצף תצלומים זה נראת הפלתו של מטוס מיג-21.

ללכת אל הרוסים ולבקשם לסייע לו. הוא עשה זאת אף שידע כי בכך כובל הוא את מצרים יותר מתמיד לעגלתה של ברית המועצות.

הפעם האחרונה שבה יצאו מטוסי חיל האוויר לתקוף מטרת הרחק מחזית התעלה היתה ב-13.4.70. אותו יום פגעו מטוסים ישראליים בתחנת מכ"ם שהוצבה כ-30 ק"מ מזרחית לחילוואן — כמה עשרות קילומטרים מהגילוס ובתוך המדבר. מיבנה אחר של מטוסים תקף בצפון-מזרח הדלתא, ליד ימת מנולה. שם פגעו המטוסים במיבנים שהוכנו ימים אחדים קודם לכן לקליטת סוללת טילים. ישראל לא הודיעה כי היא מוותרת כליל על האופציה לתקוף את מצרים, במסגרת מלחמת ההתשה. בעומק השטח שלה. כשם שלא הכריזה על התחלת ההפצצות בר מחרב קהיר ובעומק השטח המצרי, כך לא הודיעה ישראל כי חדלה מכך או שנסתים שלב מסוים. היא הוכיחה זאת בצורה מוחשית ביום השבת, 16.5.70.

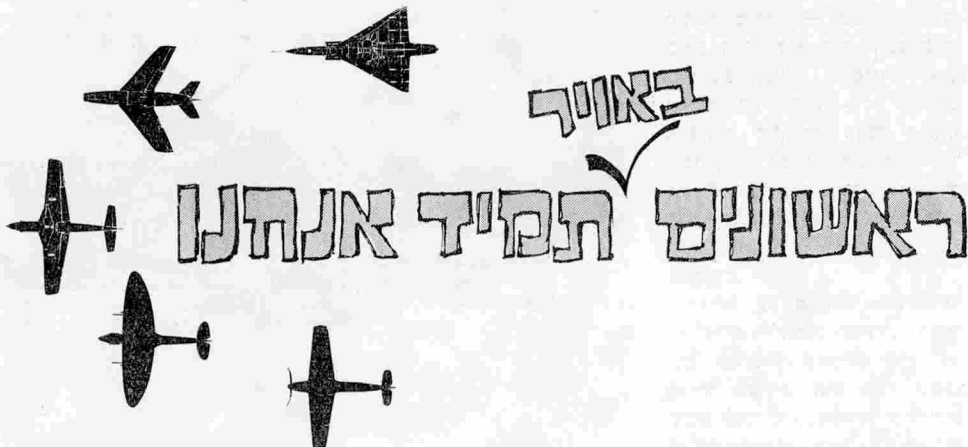
כמה ימים קודם לכן פגעו אנשי צפרדע מצריים פעם נוספת בגמל אילת. בים התיכון, מול ימת ברדוויל, פגעה ספינת טילים מצרית בספינת דיג ישראלית בלב ים. היה ברור כי ישראל תגמול למצרים על מעשים אלה. שוב נקרא חיל האוויר לעשות זאת. המטוסים הישראליים ביצעו את אחת התקיפות הנועזות ביותר שהיתה גם החדירה העמוקה ביותר והטיסה הארוכה ביותר לעבר שטח האוייב.

ביום השבת, בשעות האה"צ, יצאו המטוסים הישראליים, לדרכם. היה עליהם לעבור טווח עצום. מרגע שעברו את חוף שארם אישיך היה עליהם לטוס עוד כאלף קילומטר כדי להגיע אל מטרתם ולשוב

(המשך בעמ' 210)

במבצע של רכבת אווירית למצרים. לא היה ברור בדיוק מה מכילים המטוסים המגיעים בטיסה דרך בודאפשט למצרים. ההערכה היתה כי הציוד קשור לחיווקה של מערכת ההגנה האנטי-אווירית המצרית. ההפצצות הישראליות פגעו קשה במחסני הציוד של חיל האוויר המצרי שהחל לחוש מחסור בחלקי חילוף. כן התפרסמו ידיעות כי הרוסים יגשו עתה להכניס תיקונים במיג 21 כדי להתאימו גם לתקיפות קרקע. המדובר היה בחיוק הכנפיים של המטוס, שיוכל לשאת מטען גדול יותר של פצצות. מטוסי התובלה הרוסיים הגיעו לעיתים בקצב של שלושה עד חמישה לשעה. ניכר היה כי הרוסים רוצים לסיים מבצעם במהירות. עם סוללות הטילים הגיעו מאות רבות של אנשי צוות סובייטיים. היתה זו הפעם הראשונה שיחידות רוסיות שלמות הגיעו למצרים והתכוונו להפעיל שם מערכות נשק.

אף-על-פי-כן היו להפצצות אלו הישגים של ממש. אם כי זמניים. מלבד הנזקים הכבדים שגרמו, שובש מהלכה של מכות המלחמה המצרית. בסיסי ההדרכה המצריים חדלו כמעט מאימון יחידות. חיל האוויר המצרי עסק חדשים אחדים רק בנושא זה וצמצם מאד אימוניו. מחנות פוזרו ורבות חיילים נאלצו לחיות בתנאים קשים. היה זה צעד מכביד מאד במלחמת ההתשה. הפחדים מחיל האוויר הישראלי העלו בלי ספק הרהורים בקרב ההמונים במצרים, כי זו מלחמה ללא סוף וכדאי אולי לחפש דרכים אחרות לפתרון; מצד שני גיבשו פחדים אלה לא מעט את העם המצרי. לנאצר לא היה תחליף וטבעי היה כי ההתר גבשות תהיה מסביב למנהיגות המצרית הנוכחית. לפני נאצר העמידו המהלומות האוויריות בעיה שלא יכול היה למצוא לה פתרון. בעיניים פקוחות החליט



25 שנים חלפו מאז הוקמה טייסת-הקרב הראשונה של חיל האוויר. היא הוקמה על ידי טייסים מתנדבים מחו"ל, שרכשו את נסיונם התעופתי-הקרבי בחילות אוויר רבים ושונים — ועל ידי קומץ ישראלים, יוצאי חיל האוויר הבריטי. אך סמלי הוא שבמבצעה הקרבי הראשון של הטייסת, תקיפת ובל'מת טור הצבא המצרי שהגיע עד אשדוד, שותפו שני אנשי מח"ל ושני ישראלים. טייסת ראשונה זו, שמפקדה הראשון מודי אלון העניק לה מאישיותו העשירה כמנהיג ואיש-מופת, קצרה הצלחות מזהירות בארבע מלחמות: העצמאות, קדש, ששת הימים וה-התשה — וטייסת-הלוחמה הפילו 92 מטוסי אויב.

בטאון חיל האוויר מביא בזאת פרקים אחדים מתוך יומן הטייסת בימי מלחמת ששת הימים וההתשה.

נקרעה מהמטוס והמטוס נכנס לסחרור ימינה ופגע בקרקע. הטייס הסורי קפץ.

השמחה בטייסת, בחיל ובארץ לא תתואר. בפעם הראשונה בהיסטוריה מירו' מפיל מטוס, ועוד מיג 21 וכו'. א. קיבל כמובן סוף שבוע במלון השרון וזוג כרטיסי טיסה באל-על חופשי — והוא ניצל אותם לטיול לארה"ב.

16.8.66

**"מיג 21" עירקי מגיע ארצה!** היום החל עם מתיחות לאור התרחשויות אתמול. בשעה 08.00 נשמעה ברחבת הטייסת צעקה: "מיגים!" מספר מטוסים שברו מעלינו. בהתחלה לא הבנו מה אנו רואים, אולם מייד התבררה התמונה: "מיג 21" מלווה בשני

נים, דיווח ומייד פתח ברדיפה אחריו, כאשר גם ס. גילה קשר עין וגם הוא התחיל לסגור עליו. ס. התקרב ופתח באש בטווח קצת רחוק וזווית צידוד חלשה. נתן היסט משוער. צרור קצר, והתותחים נעצרו. הוא נאלץ לעזוב את טרפו וא. ביצע את המלאכה. א. המשיך להתקרב וגילה שהם שניים. הם נכנסו לפנייה שמאלית. הוא ביצע כשתי תפירות והתיישב בטווח קרוב. המיג השליך בידון גחון ונראה עליו שני טילי א"א.

א. ירה צרור ראשון: טווח 350. ללא תוצאה. התקרב מעט וב- כיוון מערב ירה צרור שני ושוב לא נראתה פגיעה. מייד אחריו ירה צרור שלישי עם עיקוב (שש תמונות) ונראה פיצוץ. כנף ימין

השמים מתקדרים. מתיחות בחזית הסורית. על רקע זה, שנה לפני מלחמת ששת הימים, נרשם ביומן הטייסת הקטע הבא:

14.7.66

**"מיג 21" הופל.** סיפור הי-מעשה: התגרויות בלתי פוסקות של הסורים. הוחלט לבצע פעולת תגמול ע"י חיל האוויר ולתקוף את התוואי של התעלה הסורית. בשעה 16.00 נכנסו שתי רביעיות לתקיפה.

בגמר התקיפה עברה רביעיה חזרה לשטחנו. לאחר מספר דקות ניתנה הוראה לקחת כיוון לש-טח הסורי. א. גילה בוגי בגובה נמוך, הטס לכיוון הכינרת ממזרח. הוא הוריד את האף, השליך בידור

מטוסי מירו' — שבר לנחיתה. כולם זינקו לכל כלי הרכב שהיו בסביבה ונסעו למסלול. ואכן, ה"מיג" בא לנחיתה ונחת לעיניהם התמהות של כל אנשי הבסיס. כשהלף על פניו, זיהינו את הסמל העירקי ועדיין לא הבנו מה קורה פה. הוא עצר בקצה המסלול. כולם הקיפו אותו וראו טייס עירקי יוצא מהמטוס.

בדקנו את המטוס והוא נראה די עלוב לעומת המירו'. לאחר מכן הסתבר, שהטייס ערק עם מטוסו מעירק. הוא שלח מכתב שבוע לפני כן למפקד החיל והודיע לו על אפשרות שהוא יגיע ממזרח, ואמנם חיכו לו, יירטו אותו והביאו אותו לנחיתה. ממש סיפורי אלף לילה ולילה. מה שקורה בזמן האחרון!

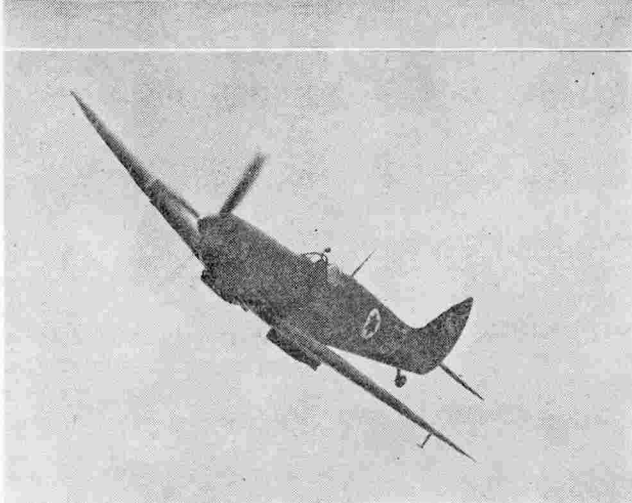
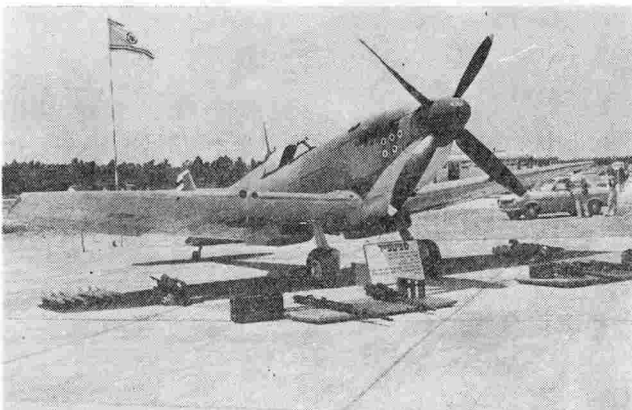
## מיג ראשון מופל בטיל אויר-אויר

29.11.66

ה. מפיל שני מיגים. למה נרבה בדברים — הכל מפורט בקטע העיתון...

"הטיל רץ אל מטרתו, אבל הטייס קובע את תוצאות הקרב". לפני חודשים אחדים, כאשר הסי בירו מפקדי חיל האויר את פעולתו של המטרא 530, חזרו פעמים אחדות על טענתם, כי הטיל עדיין איננו הופך את הטייס לרובוט. אתמול, בפעם הראשונה בהיסטוריה הקצרה של חיל האויר הישראלי ובפעם הראשונה בשימוש בטיל מדגם זה, הוכחה טענתם בצורה חד-משמעית. טייס מירו' ישראלי המחיש בקרב של שתי דקות שנערך בשטח ישראל, סמוך לגבול מצרים, כיצד ניתן ליירט ולפגוע בשני מטוסים, תוך הפעלת טיל ותותחים גם יחד.

בטווח של שני קילומטר שיהר רתני את הטיל. המטרא רץ ישר למטוס ופגע בו. ראיתי התפוצצות ופטריות אש נראתה בבירור לנגד עיני. הקרב עדיין לא נסתיים. מטוס מיג אחר עדיין המשיך באותו מסלול, בו טס בתחילת



למעלה: ספיטפייר — מטוסה השני של טייסת הקרב הראשונה, לאחר המסרשמיט, הוצג לפני באי הטקס לציון כ"ה שנות הטייסת. באמצע: מוסטנג — מטוסה השלישי של טייסת הקרב הראשונה. למטה: אלוף (מיל). עזר ויצמן מטיס את "הספיט השחור" לעיני אנשי מח"ל ותיקי טייסת הקרב הראשונה של ח"א.

8.4.1967

רגיל  
מאת: ראש המטה הכללי  
אל: מפקד חיל האוויר.  
סודי(.)

רואה אני חובה נעימה לעצמי לברך את החיל – על כל דרגיו, על מבצעיו ביום ה-7 (7) אפר' 1967 (1967).

כושר תכנון, שליטה ופיקוד, יכולת ביצוע מעולה של טייסי חיל האוויר ורמת אחזקה גבוהה – כל אלה חברו יחד, להביא לחיל את נצחונו הגדול, בהפילו 6 (6) „מיג 21 (21)“ של האויב הסורי, ובפעולתו נגד מערך הארטילריה ומטרות קרקע אחרות.

אין ספק בליבי, שתאריך ה-7 (7) אפר' 1967 (1967) יירשם בהיסטוריה של חיל האוויר כאחד מימי הזוהר שלו, וכי רשאים אתם להתגאות בהישגיכם ביום זה.

הבא נא את תוכן מכתבי זה לידיעת כל אלה אשר להם חלק במבצע.

יצחק רבין, רב-אלוף, ראש המטה הכללי

זוהר. סוף־סוף הולכים לעשות משהו. אנו הולכים לעשות מעשים גולליים. לקראת זה אנו טסים ומתכוננים מהרגע שקיבלנו כני פיים. בטוחים שלא נאכזב!...

התדריך פשוט: המטרה העיקרית רית שלנו: השמדת הטופולביים. כל מטוס כזה שיושמד – פחות כמה פצצות על תל־אביב. המבנים הראשונים ממריאים בסדר מופתי. אף אחד לא מאמין שזו אמת לאמיתה...  
07.45 — ברגע זה מתחילות

שלנו, כשמאחור יכולתי עוד להבין חין במטוס הנפגע שהמשיך לטוס מאחורי. שניות אחדות לאחר־מכן ראיתי אותו בסיחור בצורה בה היה ברור שאין לטייס שליטה על המטוס. ראיתי אותו נופל. לא ראיתי את הטייס צונה.

### ששת הימים

5.6.67

ההרגשה מרוממת בצורה שלא תיאמן. מפקד הבסיס מגיע. כולו

הקרב, ייתכן אף בלי לדעת מה אירע לחברו. המשכתי להתקרב אליו במהירות גבוהה. במרחק ארבע־מאות מטר מזנבו לחצתי על הדקי התותחים. צרור אחד: ראיתי פגיעה בכנפו. במרחק מאתיים מטר, לחצתי פעם נוספת. הפעם היו פגיעות ברורות. ראיתי התי־כות שעפו באויר. היו הרבה פגיונות. הייתי צריך „לשמור“ מאחורי ריג, כדי לא להיפגע בשברים שלו וכדי להסתלק מהעשן שנוצר בהתרפוצצות. „שברתי“ לכיוון השטח

צביעת סמל ההפלה ה-11 במספר על אחד ממטוסי המירז'.



ע. ויג. התלבשו על אי"ל 14-  
 והפילו אותה. בינתיים זורמים מבר-  
 רקים ללא סוף לטייסת. מסתבר  
 שהצלחתו של המטס היא מוש-  
 למת. כל סוגי המטוסים, החל  
 באורגנים וכלה במירודים, "דופקים"  
 מיגים באויר. שני מיגים מצריים  
 נכנסים לקרב בינם לבין עצמם.  
 כאשר האחד הפיל את השני,  
 ובעצמו הופל ע"י הנמ.

### "המקצוענים", יצאו למערכה!

המצב בשדה פאיד: בריחה  
 כללית! רוב השדות מושמדים  
 לגמרי. ענני עשן נוראיים מיתמר  
 רים מכל שדות התעופה. "המקצור  
 ענים" יצאו למערכה! נראה שפרל  
 הארבור הוא מבצע קטן לעומת  
 המטס שלנו! עכשיו מתחילות

שראה אותם, החל באופן עצמאי  
 את דרכו האחרונה בנתיב הבא:  
 גילוי — שבירה — סיחרור —  
 אדמה...

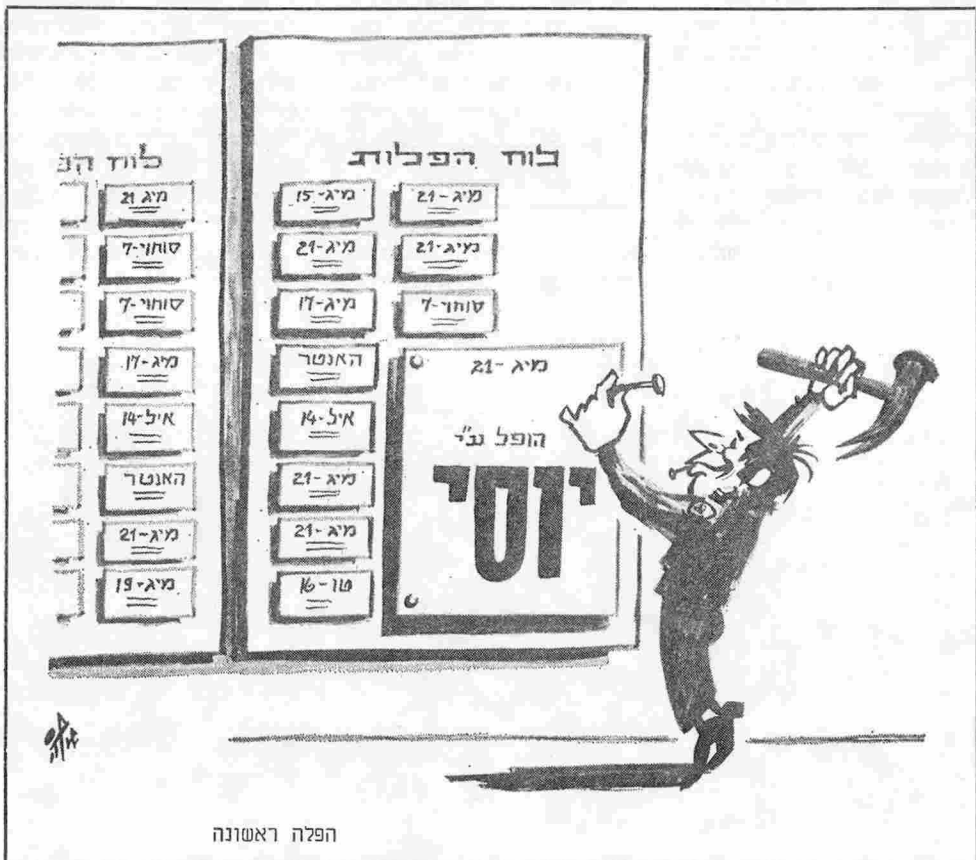
ע. מוביל את המבנה לבני-סואף,  
 מוצא את השדה לפי העשן המרי-  
 תמר ממנו, תוצאות העבודה של  
 הווטורים הם הפצו את מסלול  
 האספלט בפצצות. לצלוף כבר לא  
 היה על מה, אבל צלפו.

המבנה של מ. החליף את המבנה  
 של ע. בקהיר-מערב. הכניסה ל-  
 שדה היתה קשה, בגלל עמודי עשן  
 כבדים. זה נראה כמו לטוס בין  
 עצי היער: המון גזעים עצומים  
 ושחורים עם אש למטה — וצמרות  
 ענק למעלה... הפגיעות במסלול  
 לא נראו. כנראה שהן היו בתוך  
 הפגיעות (הטובות) של קודמינו.  
 בצליפה חוסלו 5 טופלבים ועוד  
 אחד אפשרי.

הפצצות ליפול בכל השדות המצ-  
 ריים. עוד 30 ועוד 40 דקות —  
 והמטוסים מתחילים לחזור.

### פתיחה נאה

המבנה של ע. נתקל בקשיים.  
 הסוף היה טוב! השדה נמצא  
 והפצצות החלו לרדת. 5 מתוך 6  
 פצצות נכנסו למסלול הראשי, אך  
 ההינגא הגדולה היתה בצליפות!  
 מסתבר שלראות טופולוב מתפרק  
 — זה אחד מגדולי המוזות! סך  
 הכל "דפק" המבנה הזה: 8 מטוסי  
 טופולוב 16, אי"ל 28 ו-3 מיג 21.  
 פתיחה נאה לתזמורת שתבוא...  
 המבנה של ע. היה מבנה שלישי  
 שביקר במטרה: קהיר מערב. ה-  
 מבנה הטיל 2 פצצות 250 ק"ג.  
 כפול 4. פגיעות טובות.  
 בינתיים תקף המבנה של ד.  
 בהפצצה את בירת-מאדה. מיג 21,



הפלה ראשונה

# ואלה מטוסי הטייסת הראשונה

מאז קום המדינה ועד היום שירתו בטייסת 5 סוגי מטוסים שונים, כולם מטוסי קרב, שהשתתפו במלחמת העצמאות, במבצע „קדש“, במלחמת ששת הימים ובמלחמת ההתשה.

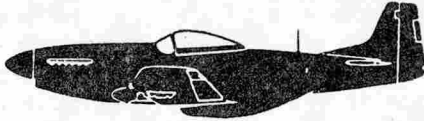
## מסרשמידט

מהירות מכסימלית 320 קשר, שיעור נסיקה 3800 רגל בדקה, טייג רום 38,000 רגל, חימוש 2 תותחים 20 מ"מ, 2 מקלעים 7.9 מ"מ. ערב מלחמת העצמאות נחתמה עסקת נשק עם צ'כוסלובקיה בדבר העברת מטוסי מסרשמיט 109 לישראל. מספר טייסים מאנשי הטייסת נסעו ל- צ'כיה ובסודיות גמורה עברו אימונים על המטוס

האוויר של מלחמת העצמאות הפילה הטייסת במטו- סי ה„ספיט“ שלה כ-14 מטוסי אויב.

## מוסטנג

מהירות מכסימלית 387 קשר, שיעור נסיקה 3000 רגל בדקה, טייג רום 41,000 רגל, חימוש 6 מקלעים 0.5 אינץש.



הופעל לראשונה בטייסת במלחמת השיחרור והסי- פיג לקחת חלק בה החל בנובמבר 1948. במשימות תקיפה, במבצעים שונים, המשיך לשרת בחזית האוויר עד שנת 1957. מטוסי המוסטנג התפרסמו בשל תפקידם המיוחד במבצע „קדש“, כאשר שעות מספר לפני פתיחת המבצע המריאו על מנת לק- רוע את חוטי השלפון בסיני, דבר שגרם לשיבוש מערכי האויב המצרי. בהמשך מבצע סיני הש- תתף המטוס במשימות תקיפה רבות.

## מיסטר 4

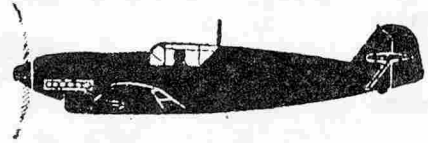
מהירות מכסימלית 571 קשר, שיעור נסיקה 8,860 רגל דקה, טייג רום 54,000 רגל, חימוש 2 תותחי 30 מ"מ.



המטוס מתוצרת צרפת, נרכש ע"י ישראל בתחילת 1956. כמה מאנשי הטייסת נסעו לצרפת על מנת ללמוד את ביצועיו של המטוס ומשהתרגמו לטובה הוחלט לקנותו. היתה זו תקופה בה חסרו לחזית האוויר מטוסי טילון מהירים שיהוו תשובה למטוסי האויב המקבילים. היה זה המטוס הראשון בחזית האוויר שעבר את מהירות הקול וההתנגשות היתה גדולה. באוקטובר 56 השתתפו המיסטרסים במבצע „קדש“. הם ערכו גיחות תקיפה במספר רב וכן טיסות לשמירת המרחב האווירי. מטוסי המיסטר הפילו כ-8 מטוסי אויב.

## מירז'

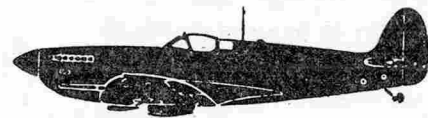
מהירות מכסימלית 750 קשר, שיעור נסיקה 30,000 רגל בדקה, טייג רום 60,000 רגל, חי- (המשך בעמ' 152)



עד אשר יכלו להטיטו. לאחר קום המדינה במאי 48, הועברו המטוסים ארצה כשהם מפורקים, ב- מטוסי תובלה סי-46. עם הגיעם החלו מכונאי הטייסת בהרכבת המטוסים. העבודה בוצעה בפחד מתמיד שמא יותקף הבטיס ויושמדו המטוסים, בטרם המריאו לגיחה מבצעית כל שהיא. בסוף מאי הושלמה מלאכת הרכבתם של 4 מטוסי מסר- שמיט. מייד נתקבלה הוראה להפעילם נגד הכוחות המצריים. ב-29.5.48 המריאו ארבעה מטוסי מסר- שמיט של חזית האוויר הישראלי, להתקיף שיירה בת מאות כלי רכב צבאיים מצריים, שהיו בדרכם צפונה ונעצרו בבטיבות אשדוד. השיירה נפגעה קשות, הצבא המצרי נעצר. אחד ממטוסינו נפגע וטייסו, אדי כהן, נהרג. זו היתה הגיחה המבצעית הראשונה של מטוסי הטייסת.

## ספיטפייר

מהירות מכסימלית 352 קשר, שיעור נסיקה 3900 רגל בדקה, טייג רום 42,500 רגל, חימוש 4 תותחי 20 מ"מ.



הגיע ארצה במסגרת עסקת נשק עם צ'כוסלוב- בקיה. מבצע העברת המטוסים ארצה נודע בשם מבצע „וולוטה“. המטוסים הועברו בטיסה מצ'כוס- לובקיה, דרך יוגוסלביה, ארצה, על ידי טייסי הטייסת שהיו ברובם אנשי מח"ל. בדצמבר 1948 היו המטוסים בארץ ומייד הוכנסו לשיירות מבצע- רוב משימות הספיטפייר היו אויר-אוויר. בקרבות

## כך הסתיים יום הלחימה הראשון

— מבנה מטוסים ממריא כדי "לדפוק" תותחים בכפר ליד ג'נין. כנראה שהביצוע היה מעולה. הרכילות מספרת שזאת היתה פעולה ששינתה המצב ועזרה מאוד ל־ מערך הקרקע. בזאת מסתיים יום הלחימה הראשון, בו השיג חיל האוויר עדיפות מוחלטת על שלושת חילות האוויר, של מצרים, סוריה וירדן והפך את חיל האוויר הלבנוני ל"מספר שניים" באיזור. בסך הכל "נדפקו" למעלה מ-400 מטוסים אויב, כאשר חלקה של הטייסת מסתכם בעשרות גיחות, בהן הש־ מידה:

11	טופולב-16 + 4 מסופקים ;
3	איל-28 ;
7	מיג-21 + 1 מסופק ;
1	מיג-19 ;
3-2	מיג-15/17 ;
1	אנטונוב ;

שונה לטייסת: מבנה שלנו יוצא "לדפוק" את קהיר-מערב. היו פגיעות טובות במטרה. בצליפה, חיטל ס. שני מיג-21, א. — מיג אחד ואילו ר. דרך אחרי מיג נוסף שהיה באויר. מבנה יוצא לתקוף את קהיר בין-לאומי ומפציץ אותו. רואים שם כמה מיגים או סוחוי וחוזר רים חזרה. בדרך תוקפים שתי רכבות.

מבנה מזנק לאיזור עמאן. רואים פוגה בוערת, ואת הטייס צונח. מנסים להפנות עליו. מצליחים ל־ עשות זאת אך ההליקופטר שהגיע, לא מצא את הטייס, נראה שנשבה ע"י הירדנים.

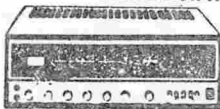
המשך המטס למצרים: מבנה יוצא לתקוף את קהיר-מערב בהפ־ צצה בלבד. בדרך חזרה, בגובה 150 רגל יורה עליהם סוללת שוברת שיהאב שלושה טילי טאק-2, בכינון ישרי. ההתרשמות היתה עזה. בדרך חזרה, "דפקו" המטוסים את תחנת המכ"ם ברומני.

להגיע בשורות-איוב על טייסים שנפלו. הטייסת שלנו חזרה ללא נפגעים, אך האורגנים המסופר־ מיסטרים הקיזו הקזתים ראשונה. מהלומות היורדות כרעם ביום בהיר, אנו מרגישים שהמלחמה היא להיים ולמות. יוצאים "לדפוק" את הלואן. תוצאות טובות ב־ הפצצה על היעדים שנקבעו. בצליפה משמיד המבנה מטוסים נוספים של חיל האוויר המצרי: מיג-15; מיג-17; מיג-19; אנטו־ נוב; ו־2 מטוסים קלים, אש נ.מ. גורתה על המבנים כל הזמן. ללא תוצאות.

— עתה מגיע תורו של שדה בילבייס, לביקור קצר של כוח־ תינו. המבנה ממריא לדרכו. הם מצאו את הבסיס שלם לגמרי, והותירו אותו ללא המסלול הראשי. כן הורידו ממצבת חיל האוויר המצרי עוד 10 מטוסי תובלה איל־ 14. תותח נ.מ. דו־קני נוראי ניסה לקצור את י. אך הצליח לגלה חודשת דקלים בלבד. אבידה רא־

# אודיו Audio

סוכנים ו/א מפיצים  
מערכות ה־פי סטריאו  
**FISHER**  
ההעולות בעולם



23 55 47 22 30 61

שינקין 49, תל-אביב

רח' פינסקר 61

טל. 283362

THORENS  
WHARFEDALE  
S. M. E.  
RADFORD  
ORTOFON  
SUPEREX  
STANTON  
BOZAK  
MC INTOSH

מכירות לעולים ופטורי מסים  
ביטוח שרות ומעבדה

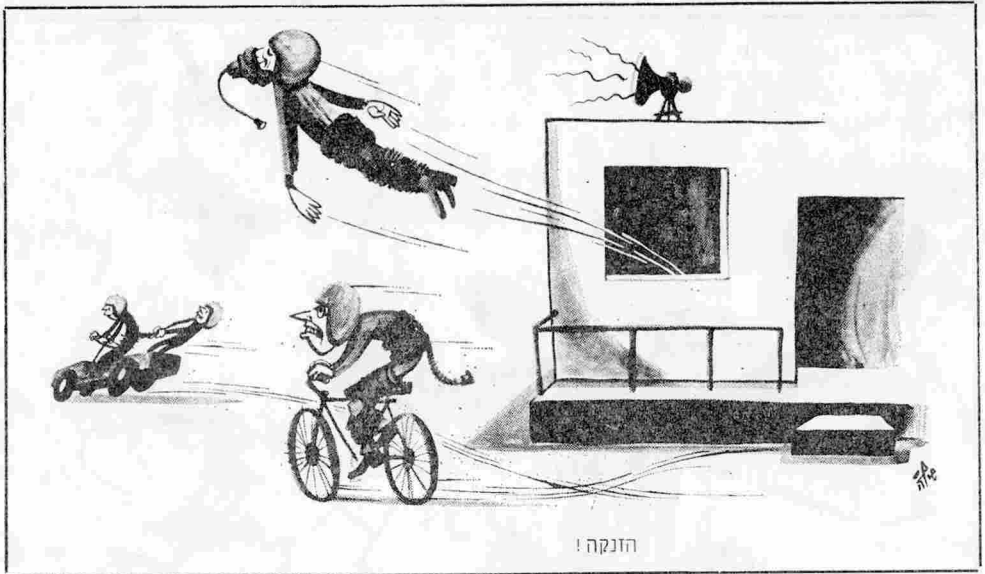
## לצבא ההגנה לישראל וכל בית ישראל,

בשנת הכ"ה למדינה  
יעצם כוחנו  
וישכון השלום בגבולנו

התעשייה האוירית  
לישראל בע"נו



ההנהלה - ארגון העובדים



הזנקה!

צליפות. באחת הצליפות, נפגע מירו' וטייסו נטש 3 ק"מ דרומית מערבית לשייך-מסכין. ראינו את פגיעת המטוס וגם את המצנח. הפצצנו מכוניות שהיו על הכביש וצלפנו על כל תנועה שהיתה באי-זר, כיוונו את ההליקופטר לאיזור, וליוונו אותו, לאחר שגילה את הטייס, בדרך חזרה.

**תמה מלחמת ששת הימים — והחלה המלחמה שלא-חר המלחמה — היא מל-חמת ההתשה.**

24.2.69

תקיפת מטרת הבלנים בסוריה. היעד הפעם מייסלון, צפון-מערבית לדמשק. גם הפעם כמו בזמן הר אהרון אנו מיועדים לפיטרול ר הגנה בלבד, המפציצים תוקפים

נייטרטה נתפס לכל אורכו — מה ירמוך ועד צפונית למקורות הר בניאס, כולל כמה פסגות של החרמון, שנתפסו באמצעות הנח"ת של חיל האויר.

04.50 — תקיפת הרמה הסורית. הופצצו מספר עמדות נ. מ. ויעד מבוצר, הפגיעות היו מדוייקות, לא ידוע אם העמדות היו מאוישות. באיזור קונייטרה נורתה אש נ. מ. עד גובה 17 אלף רגל.

08.15 — עמדת נ. מ. נפגעה ישירות. לאחר הפצצה, יצאנו לפ-ר גוע בציר קונייטרה. נמצאו כלי רכב עמוסים ואולי פגועים. ביצענו כמה יעפי צליפה והשמדנו 12-15 משאיות רכות, כולל גורר.

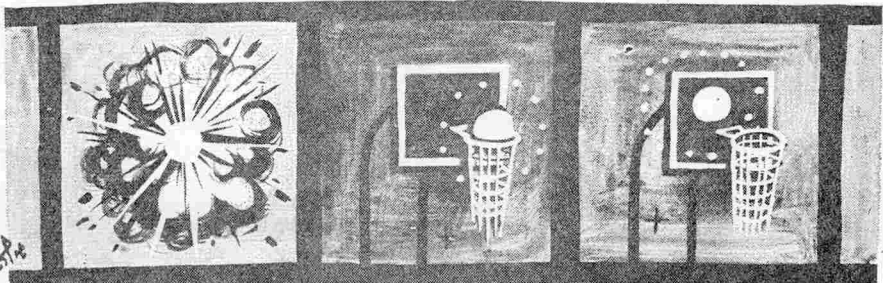
11.51 — בתחילה פיטרלנו בציר שייך-מסכין — קונייטרה. מבנה של מירזים שהיה לפנינו, ביצע

6 איל-14: ועוד 3 שונים. כן הופל איל-14 אחד ומיג-21 נוסף נכנס לאדמה. סך-הכל: 35 מטוסים ודאיים ועוד 9 מסופקים. שדות התעופה שהותקפו הם: קהיר-מערב; בני-סואף; ביר-תמדה; מיניה; חלואן; ביליביס; קהיר בין-לאומי; דמשק ישן ודמשק חדש. נוסף לכך הושג מדה תחנת המכים ברומני.

**פסגות החרמון נתפסו באמצעות הנחתה של חיל האויר**

10.6.67

ביום זה, שהיה יום אהרון ללחיי מה, נוהלה המלחמה נגד הסורים. ב-6 בערב תמה המשימה. ציר קו-

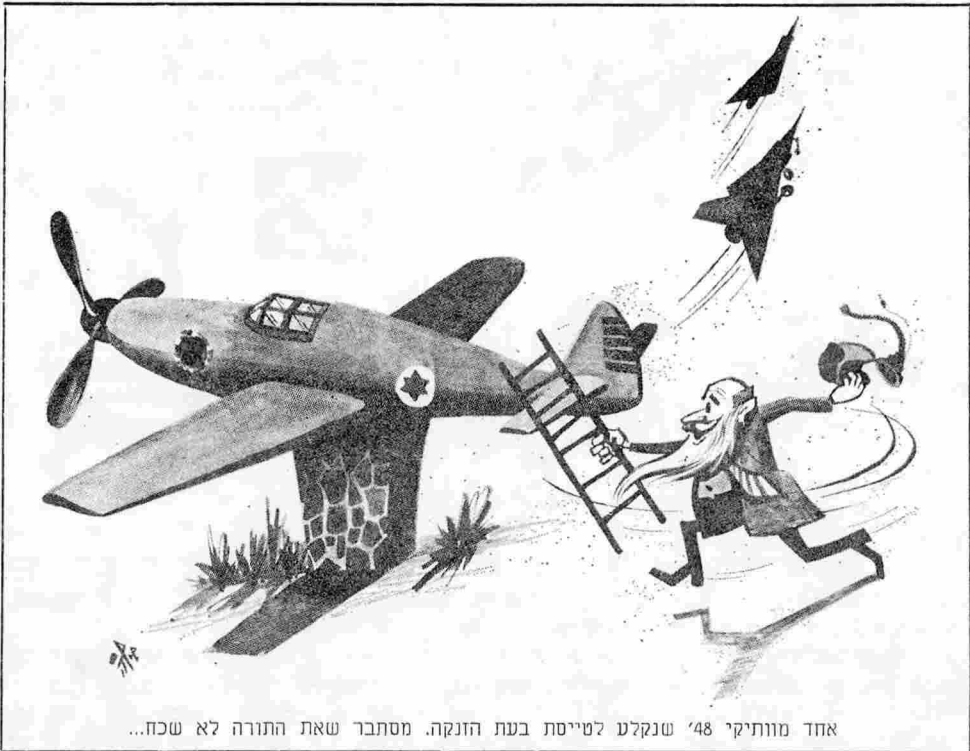


... אחרי הפגיעה

— בפגיעה —

— לפני הפגיעה —





אחד מוותיקי '48 שנקלע לטייסת בעת הזנקה. מסתבר שאת התורה לא שכח...

שפגע בכנף. אני נכנסתי אחריו. ומטווח 150–200 מטר פגעתי בו והוא התפוצץ.

9.3.69

המיג המופל בתעלה עורר, כי נראה, את רוגזם של המצרים ומכאן מתחיל שבוע רצוף של הפגזות מעבר לתעלה. לא קשה לנחש מי המפסיד העיקרי לאחר שרוי אים את ההרס בצידו: אונייה טובעת, בתי זיקוק בוערים, וכו'... לגבינו הדבר אומר: פטרולים, אך לא התפתח שום דבר. נוסף לכך, מזג האוויר הופך להיות אביך.

הטייסת בתקופה זו. צ! ספר כיצד בהור בגילך הפיל מיג 21:

טסנו צפונה, במקביל לאגם המר. ראיתי 4 מיג 21 בשורה עורפית. משכנו וירדנו על הזוג האחורי והתחלנו לרדת אחריהם לכיוון מערב. באותו שלב, המשיך הזוג הי קדמי את הפניה והגיע מאחורינו. בשלב ראשון העפתי את המיג שלי קדימה ויריתי עליו צרור בזווית צידוד גדולה, ולא פגעתי. משכתי למעלה ואז ראיתי את י. שהצליח להתארגן ולירות צרור

והנה בשטח מיגים כמו זבובים. ש. ול. מלווים זוג מטוסי ווטור ובקירבת דמשק נכנסים לקרב עם עם כמות בלתי ידועה של מיגים. „אולי מיליון מיגים“ אופפים את ס. — בכל פעם הוא מגלה מיג. ה" תוצאה: שני מיגים פגועים.

## זה התחיל משיחה עם האשה

7.3.69

שמחה וששון. מיג מס' 3 של

האוויר הישראלי. היה זה המטוס הראשון שטס במהירות כפולה ממהירות הקול. ביצועיו המצויינים היו עד מהרה לשם דבר. למעשה, עד היום, זה למעלה מ-10 שנים, נושא המטוס בעול המשימות הבטחוניות של המדינה ועדיין לא נס ליחו. מטוסי המירוץ' השתתפו בפעילות הבטחונית שלפני 1967 (בגבול הסורי בעיקר) וכן במלחמת ששת הימים ובמלחמת ההתשה. עד כה הפילו מטוסי המירוץ' בטייסת עשרות מטוסי אויב מסוגים שונים. בטייסת מצויים שני מטוסי מירוץ', שהפילו כל אחד 11 מטוסי אויב!!!

(המשך מעמ' 149)

מוס 2 תוחחי 30 מ"מ, פצצות, רקישות וטילים. המטוס מתוצרת **מרסל דאסו**, צרפת, נרכש בשנת 1962. ב'7.4.62 הגיעו ארצה שני מטוסי המירוץ'



הראשונים, אחד מהם מוטס בידי דני, שהוא מוותיקי הטייסת. מטוס זה פתח עידן חדש בחיל

להתקרב. נוצר מגע והחל קרב נגד רביעיית מיגים ועוד זוגות מצ' טרפים.

מ. ירה בתותחים, פגע, המיג המ' שיד לטוס. מ. התרחק (לאחר ש' גמר תחמושת) ושיגר טיל. הטיל פגע פגיעה ישירה והמיג התפוצץ. (הטייס צנח). א. — מצא זוג חדש, התארגן אחריהם בצורה מסודרת, ופיצפץ אותם, אחד אחרי השני בתותחים.

**פברואר 1971.** מהתקופה ה' קודמת ירשנו תאריך חדש לתום הפסקת האש: 5 בפברואר 1971. התוכניות משתנות. החופשות. ה' אימונים. הכל לקראת תאריך זה. ככל שהוא מתקרב, כך גדל ה' פרלמנט על המרפסת והוויכוחים לגבי עתיד השלום, המדומה או האמיתי.

מספר הזינוקים נשאר בברמתו הקודמת: באחד מהם ראו, אומ' נם, מיגים, אך הסתבר, סופית, שלא חוצים קו להפיל אותם.

## פנטומים על אדמת הקודש

יום שישי, יום גדול לחיל ה' אויר של היהודים! הפנטומים הגיעו!!

פנטומים על אדמת הקודש. בערך טקס קבלה. היו נוכחים גדולי האומה: ראש הממשלה, שר הבטחון, והרמטכ"ל. מוטי הוד חתם על המטוסים (בטח אחרי רבע שעה ההתים בצד את ראש מחל' קת ציוד). בוצעו כמה להיצות ידיים, הוחלפו סמלים, אחר כך לפי סדר ההשיבות, הלכו לראות את המטוסים. גולדה לא ויתרה והוכנסה לתא הטייס.

הופלו 4 מיוג 21!! הוצב שיא!! לראשונה הופלו 4 מטוסים באותו קרב וע"י אותה טייסת: יצאה רביעייה מהטיסת לשטה מצרים. לאחר שנגמרה התקיפה נכנסו המירזים מערבית לקנטרה. לאחר כ"ז סיבובים החלו המיגים

בהודעה רשמית נמסר שרמטכ"ל מצרים נהרג בהפגזה. מיד אחרי כן הוסיף קריין רדיו מצרים ש"הזו רצון האל... אך נקמת דמו לא תאחר לבוא..." המצרים השתמשו בטא"2 להפלת פייפר ישראלי ב' סויר. הטייר צנח והטייס נהרג.

20.5.69

בתעלה מתחמם מאד. יש הונ' קות, מתפתח קרב אויר. ר. מפיל מיג 21 והוזר על טיפות הדלק האחרונות. כנ"ל עושה ר. — ש. מסתפק במיג פגוע. א. וג. נגד זוג מיגים. ג. מתיישב קרוב מאד לזוג, ובמשך זמן רב יורה ולא מצליח להפיל.

6.7.69

מ. וש. יוצאים שוב ל"טכסס". דוהרים על פני השמיים ושום מיג לא ממריא... עד שלפתע הם רואים שני טילי סא"2 בדרך אליהם. הם מתחמקים, אחד הטילים מתפוצץ ל' צידם. והשני חולף וממשיך לגר בה רב.



- תקוני חשמל ודיזל ברכב ובציוד
- חלקי חלוף, "בוש" מקוריים
- ציוד חדיש
- מומחי בית החרושת, "בוש" מחו"ל
- למוסכים — יעוץ והדרכה
- גנרטורים לכח ולריתוך

## לדיקו בע"מ

רח' המלאכה 15, חולון (ע"י ביה"ר טמפו), טל. 840920 — 841975  
 כביש אי.פי.סי. מפרץ חיפה, טל. 722011  
 חנות תצוגה ומכירה: החשמונאים 91, תל-אביב, טל. 268857



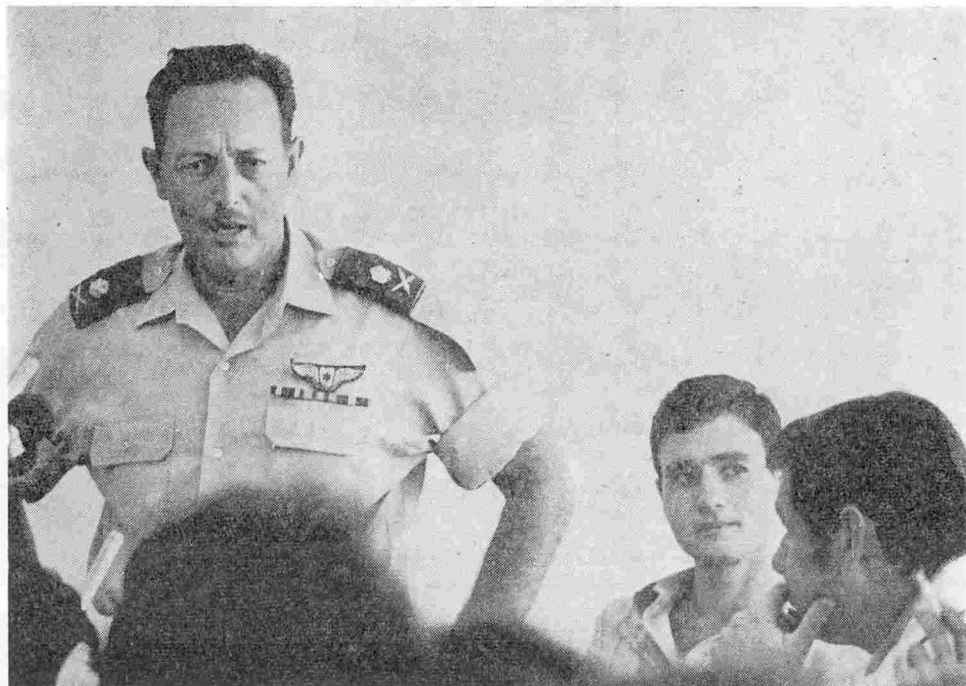
גדעון מגן לוחץ ידו של שר הבטחון

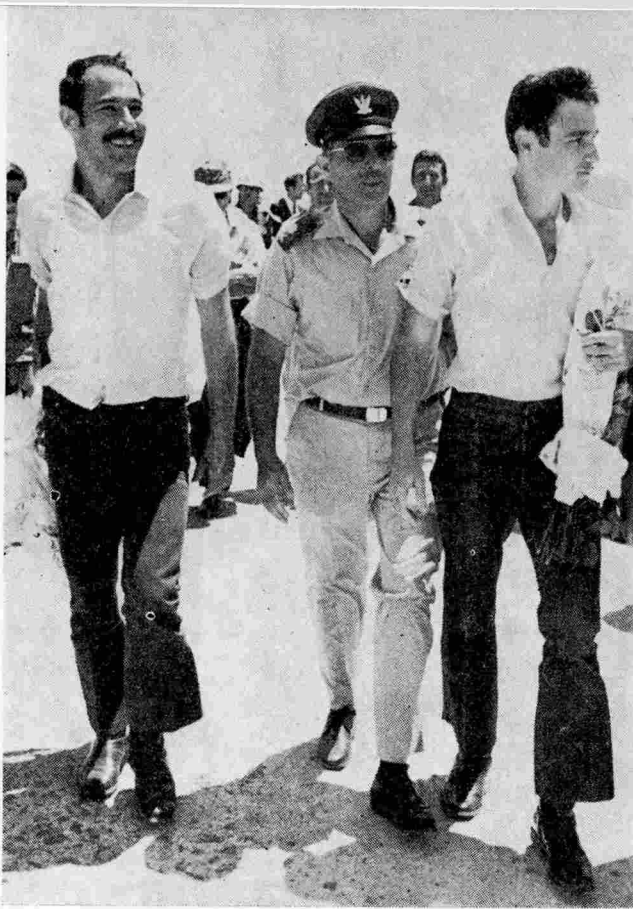
## אצלנו בחיל

"גולדה, אנו כאן. בויאים ושלמים זו לא מלה. הרי רדנו לך כאב ראש אחד; אנו מקווים שגם כאב הראש השני עם השבויים ממצרים ירד מך". דבריו אלו אמר הטיוס הישראלי גדעון מגן, אחד מן שלושת טיוסי חיל האוויר שי הוחזרו מהשבוי הסורי, בשיתה שניה עם ראש הממשלה הגב' גולדה מאיר, שיצאה משיבת הממשלה כדי לקבל את הדיווח מיד לאחר שובתו לארץ. את השפופרת הגיש לטיוס שר ה' פנחון, משה דיון, דקה אחת אחרי שהודיע לראש הממשלה, כי מבצע החילוץ הסתיים וע" כר בשלום.

זה היה בקרון צבאי, לא הרחק מצומת חמדייה, ליד קוניטרה, שם בוצעו החילוץ. 3 טייסי צה"ל, בועז איתן, גדעון מגן ופנחס נח" מני שבו הבייתה אחרי שלוש שנות שבי; לסוריה הוחזרו 46 שבויים, מהם 5 קצינים בכירים בדרגות גנרל וקולונל. בראש הניקרה ש" בגבול לבנון הוחזרו 10 שבויים לבנוניים, מהם שני קצינים. בסעות צהרים רבת משתפים. חובקים בני משפחה וידידים, מסני וורים מזרקורי מצלמות הטלוויזיה ומקהל הרב, תארו הטייסים מעט

"יש עוד קבוצת אחים במצרים", אמר מפקד ח"א, אלוף פלד.





מפקד חיל האוויר מקבל פניהם של בועז איתן ופנחס נחמני עם שובם מהשבי הסורי.

מוזעיר ממה שעבר עליהם — פרק נוסף בהילכות שבי בסוריה. ליד המיקרופון ניצב פנחס נחמני: „מי שקרא מה עבר על שרה אהרונסון מנילי זוכר ב וודאי מה היה הטיפול של התורר כים. השיטות נשארו עד היום. אמרו לנו שאמנת זנווה, זה לא בשבילכם; כי אתם יהודים.“ ובוזע איתן מוסיף „יש לי הר גשה כי עם עורף כזה, קשה לא לעבור את זה כמו שאנו עברנו.“ בכל רע יש טוב, הם אומרים, ומ רגע שהיו שלושתם יחד בתא אחד, יצרו לעצמם חיי צוות. גדעון מגן: „זה אחד ההישגים שלנו. גיבשו לעצמנו סדר יום והשתדלנו לשמור עליו בקפדנות. נכון, הופתענו ש שביינו נמשך זמן רב, אולם היינו בטוחים שיום אחד נבוא חזרה.“ סיכם מפקד חיל האוויר, האלוף בנימין פלד, את הרגשת הנוכחים. באומרו: „יש עוד קבוצת אחים במצרים, ולא נחסוך שום מאמץ כדי לחזור על אירוע כזה (קבלת פני חוזרים) ובהקדם.“

שלושת השבים מן השבי, בועז איתן, פנחס נחמני וגדעון מגן, בארוחת צה-ריים חגיגית שנערכה לכבודם דם בבסיס ח"א, בהשתתפות שר הבטחון, הרמטכ"ל ומפקד ח"א.





## כאן מחשלים את חוט השדרה המתכתי של החיל

# הטכני

צריף גדוש גרוטאות, בחצר הבנין הישן של הטכניון, שהוכשר לקלוט את בית הספר הראשון למכונאי אוירונים.

השאלה הכבדה והמיידידת שנת ייצבה בפניו היתה:

מנין לקחת אנשים להדרכה בני נושאים טכניים?

היו אמנם מספר אנשים בעלי הכשרה טכנית טובה, אך לא זו בלבד שמספרם היה זעום, אלא אף חסר היה להם אותו צד שבי השכלה כיצד להעביר את היידע שלהם בצורה יעילה ומהירה ל־אנשים צעירים, חסרי נסיון בנושאים טכניים. אנשי מח"ל (מתנדבי חוץ-לארץ), שתרמו ל"שירות האויר" הצעיר בשטחים שונים, סייעו

מיר לאחר ההצבעה על חלוקת ארץ-ישראל והקמת המדינה היהודית כאומות המאוחדות בנובמבר 1947, הרי פיענו בקלוב התעופה בחיפה שני קצינים, ששירתו במל"חמת העולם השנייה בצבא הבריטי, ושנשלחו לקלוב עלי ידי אלכסנדר זילוני, אשר באותה עת קיבל את הפיקוד על "שירות האויר" (כפי שכונתה אז המסגרת הארצית החידושה). שני הקצינים נפגשו עם הנהלת הקלוב וכישיבה הוחלט לארגן בחיפה קורסים ל"מהנדסי־קרקע". אירגון הקורסים הוטל בויכמקום על יהודה השמשוני. הודש דצמבר של שנת 1947 וינואר של 1948 היו מוקדשים, איפוא, לחיפוש קדחתני אחר דרכים ואמצעים להגשמת משימה זו.

יירד במשוריין סגור לתלאביב, למיפקדה הארצית של "ההגנה". שם, קיבל השמשוני את המינוי הרשמי כאחראי לעריכת קורסים לעובדי־קרקע תעופתיים, ליד ה־טכניון. הוא חזר לחיפה וקיבל

חיפה היתה נתונה באותו זמן בקרבות קשים וחלקה של העיר נתון היה עדיין בידי הערבים. בימיפקדת "ההגנה" בחיפה, ששכנה בטכניון, נתקבלה ב־6 בפברואר 1948 ההחלטה שיהודה השמשוני

גם כאן. אלא שחשימהר התברר כי חיל אוויר של ממש לא יוכל לקום שלא על בסיס כושר טכני מעולה. במטה החיל, שמפקדו היה אהרון רמו, גובשה השקפה, לפיה יש לשאוף, ומיד, להרבה יותר מ אשר קורסים כאלה ואחרים, מאול- תרים כך או אחרת; יש לשאוף להקמתו לאלתר של בית ספר טכ- ני לחיל.

### ההכרעה נפלה הודות למידת החוצפה

השקפה זו לא במהרה נתקבלה על דעת הממונים שסברו בפשי- טות, כי כשם שצה"ל מכשיר אני- שים לשריון, לחימוש ולשאר חי- לות, בלא שתהיה להם מסגרת נפי- רדת — כך צריך להיות גם דינו של חיל האוויר. נתפתח מאבק בין שתי ההשקפות. והאמת היא, כי יותר משנפלה ההכרעה על-פי מיי- דת ההגיון, היא נפלה הודות למיי- דת החוצפה: בעוד הוויכוח נמשך והולך, הוחל ביצירת עובדות.

סיוע רב מבחינה זו הגיש ה- טכניון בחיפה, שבחצרו הוקצה ה- צריף שבין העצים, בו עתיד היה להעריך הקורס הראשון.

בטכניון החלו לפתח באותה עת חוג לאוירונאוטיקה ובעוד אנשיו — מורים וסטודנטים — מעוניינים היו ברמה אקדמית, לחץ חיל הא- ויר הצעיר להכשרת טכנאים מע- שיים; בכל זאת, נפגשו שתי ה- מסגרות באמצע, לשביעות רצון שתיהן.

בינתיים נמשכה בלהט רב ההת- ארגנות הראשונית, הממשית, ב- חיפה. כחודש ימים ארכה זו, עד אשר נשלפו מוצגים במספר מיני- מלי מספיק מ"מזבלת מטוסים" בריטיים שבעקרון ועד שהוכן חר- מר הדרכה יסודי כלשהו. גוייסו ארבעה מדריכים ראשוניים ששיר- חו יחדיו בצבא הבריטי במל- חמת העולם השנייה, והיו בעלי נסיון מסויים בהדרכה: גד ברי- סינא (סיננוון), לב ביגון, מקס הורוביץ וקושניר. צוות הדרכה זה נעזר על ידי בוגרי טכניון, סטר-

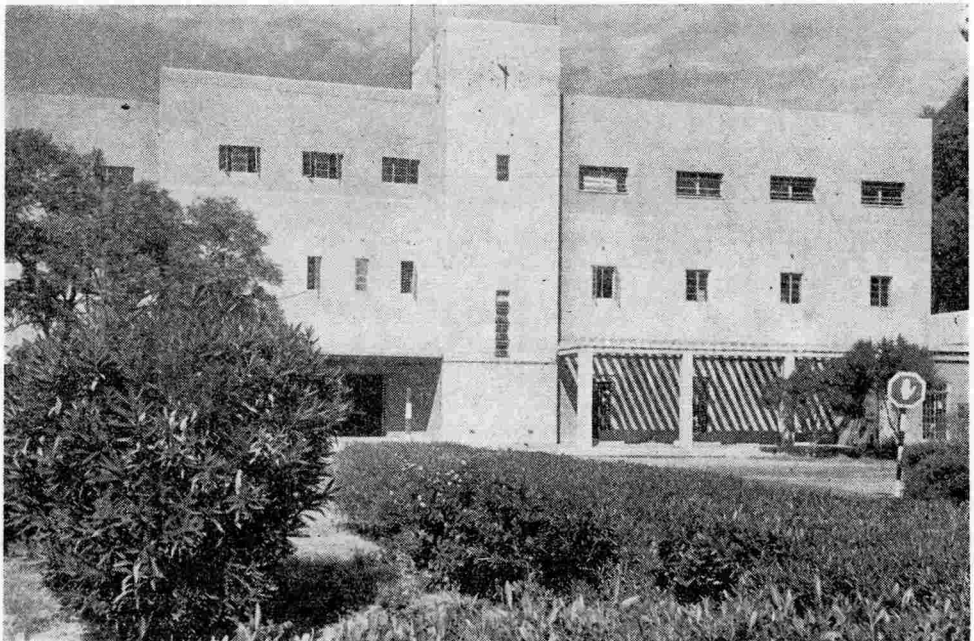
דנטים ומהנדסים. לכל חניך ב- קורס הוכנה חוברת ובה החומר שעתידי היה ללמודו בקורס. בכתי- בת החומר הזה נעזר הסגל הרבה באחד החניכים שנתקבל לקורס הראשון, בני שיינמן, שנמצא כ- בעל כישורים מתאימים לכתובת חומר כזה.

### „צבאו הפרטי“ של יהודה השמשוני

הרשות לגייס חניכים לקורס ניתנה באורח אישי ליהודה השמ- שוני, והיה זה מעין „צבא פרטי“ שהקים בעצמו. ב„קול ההגנה“, תחנת השידור שפעלה עדיין בתנ- אים מחתרתיים, שודרו הודעות על פתיחת הקורסים התעופתיים.

מאות בקשות החלו וזרמות מכל הארץ. הבעייה שניצבה מיד לפני יהודה היתה: כיצד לבחור מבין כל המבקשים להצטרף, קבוצה של 30 חניכים, בעלי רקע מקצועי טוב, שאפשר יהיה במהירות הגדולה ב- יותר להופכם למכונאי מטוסים.

כאן, במבנה זה, הוקם ביה"ס הטכני לפני 25 שנה.

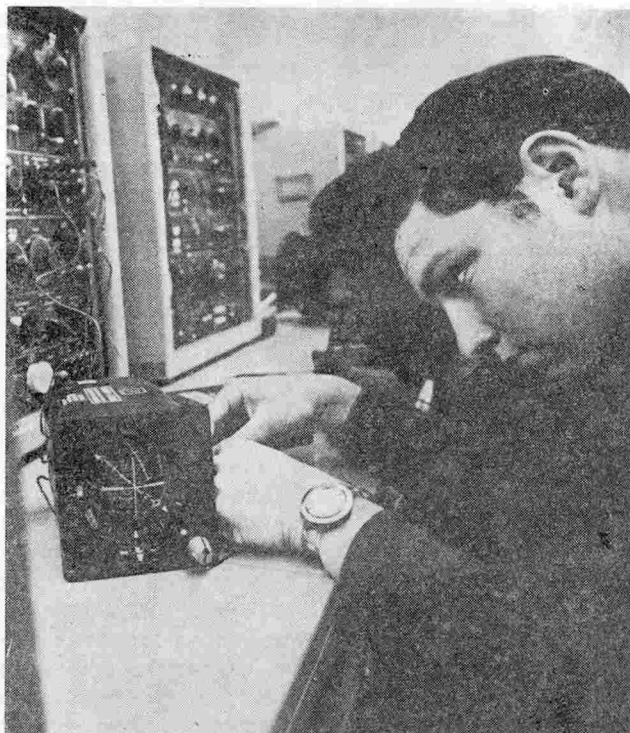


שלתי. רוב תלמידיו של אותו בית ספר היו עד אותה עת ערביים מ־כפרי הסביבה. מכיון שסמוך ממש לאותו בית ספר היה שדה תעופה, נראה הדבר להשמשוני כהגייוני ביותר להעביר אליו את בית ה־ספר הטכני שלו למקצועות תעופה. ככלב־צייד השומר על טרפו, לא משה דעתו של השמשוני מאותם מבנים שבמפרץ. הוא ציפה בקר־צר־רוח לרגע שבו יפנו הבריטים את המקום. בינתיים פנה אל ה־אחראי מטעם עיריית חיפה על מ־ב־ני הצבא הבריטי וביקש את בית הספר לצורכי חיל האוויר. כשיפ־ר־נה. שני הצדדים אכן הסכימו כי המקום מתאים לייעוד זה.

יהודה ביקש בורבמקום ובדח־י־פות מיסמך שיאשר לו רשמית את תפסית המבנים, שכן נודע לו כי האנגלים עומדים לפנותם ב־22 ב־יוני. ואולם מיסמך כזה סירבו לתת בידו. שכן כבר קודם־לכן נתקב־לה החלטה שכל המיתקנים הצב־איים הבריטיים עוברים לידי צה"ל ואילו המיתקנים האזרחיים — לידי ממשלת ישראל; ומכיוון ש־בית הספר במפרץ היה מוסד אז־רחי — לא נאותה הערייה להע־בירו לצבא.

### הבריטים העלו ציוד יקר באש

לא היתה ברירה ליהודה אלא להפעיל את קשריו האישיים עם כמה וכמה מאנשי המפתח בעיריית חיפה. הוא קיבל לבסוף את המיס־מך שביקש וכשזה בידיו הלך אל שבתאי לוי, ראש העיר. לאחר שראה ראש העיר את המיסמך שב־ידיו נאות להוציא הוראה להע־ביר את המבנים לרשות השמשוני. בידי השמשוני היו ידיעות, כי במיתקני בית הספר מרוכזים ציוד ורכוש רב של המשטרה הבריטית. וכי האנגלים מתכוונים להשמיד ה־כל לפני צאתם. כמוכן שהיה הבל לאבד ציוד זה. נעשה נסיון לנהל



### במשך השנים הכשיר הטכני אלפי טכנאים מעולים.

מלמדים היו לחניכיהם למחרת. כשביל אחד החנוכיים, שלמד מכ־שירנות והיה למעשה המכשירן ה־ראשון בחיל האוויר, היה מגיע מ־נהריה מדריך מיוחד, לילנפלד, ל־למד אותו בלבד.

### ככלב ציד השומר על טרפו...

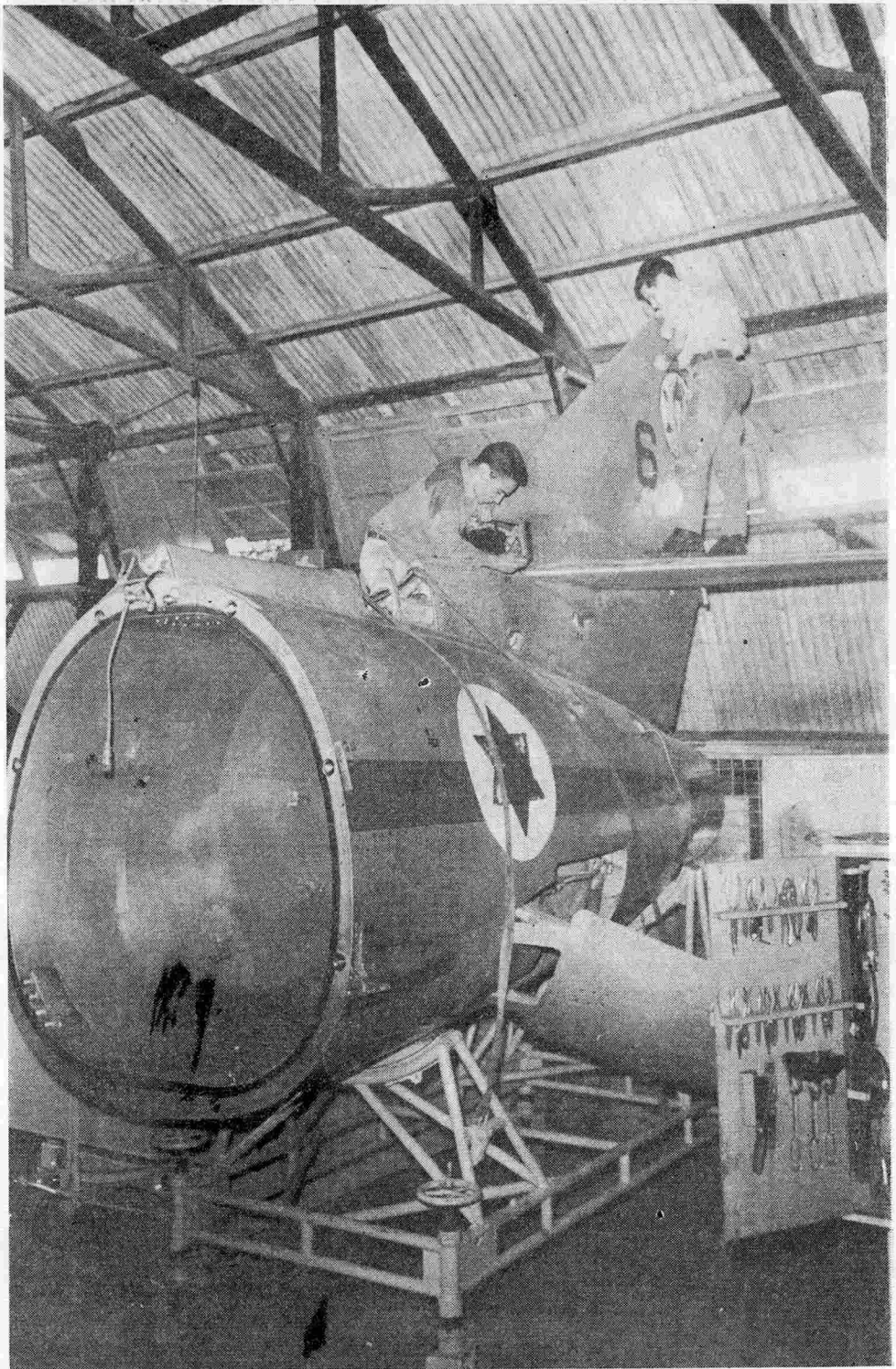
ב־16 במאי למחרת ההכרזה על הקמת מדינת ישראל, פלשו צב־אות־ערב לארץ, כוחות "ההגנה" כבשו את חיכה ובית הספר נאלץ לנדוד ממבנה למבנה, ביניהם "בית הנגידה" בנוה שאנן, מחסני האד־מירליות הבריטית ועוד. או נזכר יהודה השמשוני, כי במפרץ חיפה (במקום שם שוכן כיום בית הספר הטכני) ניצבים שבעה מבנים, ה־משמשים כבית ספר מקצועי מ־

ואכן היתה זו בחירה קשה ומיו־חדת במינה — אך היא לא הכו־י־מה: הא ראייה, שכיום אותם הני־כים ראשונים מצויים בשיא הסו־ר־לם המקצועי בכל מקומות עבוד־תם. אחד החנוכיים — בני ויידנפלד — הוא כיום מפקד חיל האוויר, ה־אלוף בנימין פלד.

על כל החסר בציוד וביידע כיס־תה אורית הלימודים הנפלאה. ש־היתה מלאה דקות, מסירות ונכר־נות ללא־גבול. היחסים בין האנ־שים היו מצויינים. בכלם פעם ה־רצון החזק ללמוד מה־טיותור ומה־שיותור מהר, כדי לצאת ולשרת את חיל האוויר.

כל אדם בקרב המדריכים והח־ניכים כאחד, נתן לחבריו ולקורס כל מה שהיה לו. איש לימד את רעהו ולמד מרעהו. המדריכים נה־גו ללמוד בכל ערב את החומר ש־

**משמאל:** חניכים בשעת שיעור מעשי על מטוס בבית הספר הטכני.







אחד מסימני ההיכר של הטכני הוא השימוש הנרחב בעזרי אימון מתקדמים.

מה ידע להחליט החלטות נועזות לעצמו וליצור עובדות. כך שכאשר בא לפני בן גוריון לעמוד על תביעתו בתוקף — כבר היה, למרות כל החסר, בעל מטען של ידיע מסויים ושל עשייה בפועל. הדיונים התנהלו יום תמים ורעש גדול התעורר סביבם, אך בסופו של דבר, בערבו, נתקבלה ההחלטה וההודעה המרגיעה הוצאה מיד לחיפה: הבסיס מועבר עתה כדין לידי חיל האוויר, על מנת להקים בו את בית הספר הטכני. זאת היתה ההתחלה...

וכפי שאומר היום יהודה השמיר שוני, מפקדו הראשון של הטכני, 25 שנה לאחר הקמתו: „אם אני מעיף מבט לאחור, הרי קשה לי להאמין שבית הספר הוא כפי ש־אנו רואים אותו כיום. גם בחלום מות הוורודים ביותר לא תיארתי לעצמי שיהיה זה ברבות הימים ענף־חיים גדול ומרכזי כזה הן במערכת החינוך של המדינה והן במסגרת חיל האוויר וצה"ל.

אוויר, אצו לפגישה עם בן גוריון. לא היה קל כל עיקר לשכנע את כל הגורמים כי אכן חיוני היה מקום עבור חיל האוויר. אין ספק שהיתרון שהיה לנציגי החיל ב־וויכוח זה הוא שכבר מזה זמן

משא ומתן עם היוצאים, כדי למנוע השמדת ציוד, אך בעוד נמשך המשא והמתן, העלו הבריטים חלק גדול מציודם באש. ב־9 בבוקר ב־ערך יצאו האנגלים, מיד אורגנה שמירה היקפית על הרכוש ועל הציוד שנותר, ונקבעה העובדה: בית הספר המקצועי שליד שדה התעופה במפרץ חיפה, היה לבית הספר הטכני של חיל האוויר.

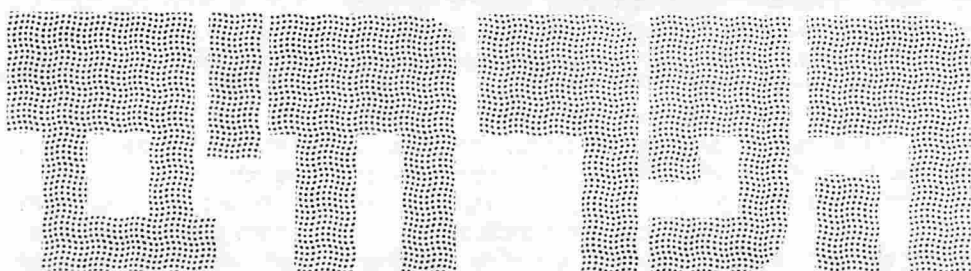
### מבט לאחור — לאחר 25 שנה

ואולם, לא כך, כפי הנראה, הבינו את המצב גורמים אחרים ב־צה"ל. בטרם חלפו דקות לתפישת המקום, הופיעו נציגיהם ותביעו לפנותו. החל ויכוח מר וחריף, כאשר נוכח יהודה לדעת, כי ה־עניין מתחיל להיות „מסוכן“ ממש, מיהר וטילפן לווקסלר, מפקד חיל־אוויר־צפון והלה התקשר מיד אל אהרון רמו, מפקד חיל האוויר ו־שניהם, יחד עם חי יששכר, הממונה במשרד הבטחון על „שירות

### המנקים יצאו מהטכני...

את שדה התעופה שליד ה־בסיס, שהיה שדה תעופה אד־רחוי של האנגלים, איבטחו שלושה טנקי „קרומוול“ של הצבא הבריטי. זמן קצר לפני שעזבו הבריטים את הבסיס, עשו שלושתם פאתוס... „ויב־רח“ אחד מהם התהפך בדרך, אך השניים האחרים הצליחו ל־הימלט והם שהיוו יסוד לחיל השריון של צה"ל. האנגלים שחשדו באנשי בית הספר ה־טכני כי ידם היתה „מעל“ ה־זה, באו ואסרו את שומרי המ־חנה, אך שיחררום כעבור זמן קצר.

# הראיון אשר שאל



**(ראיון עם מפקד בית הספר לטיסה)**

**מאת  
יוסף מיכאלי**

— טבעי להניח כי המטרה הסר-  
פית של קורס הטיס, הינה להעניק  
כנפיים לאלה הראויים לכך, אך  
איזה סוג טייסים בדיוק אתם מטפ-  
חים? מיהו בוגר־טיס אידיאלי?  
— חביבי, אתה כבר מתחיל

לו הייתי נערה, הייתי פותח(ת) כתבה זו בתיאור  
הנשק העיקרי של י' מפקד בית הספר לטיסה של חיל  
האוויר — העיניים. לקצין התוסס מבט החודר אליך  
ישירות ואינו מרפה ממך. יש למבט הזה השלכות ישירות  
על המשוחח עימו, שכן החל מן הרגע הראשון מתנהל  
הדיאלוג עם י' על מישור אישי, לבבי, שאין לו אולי  
אח ורע גם בקרב אנשי חיל האוויר, הידועים כמכניסי  
אורחים. התגובה-במבט האופיינית לו כל-כך, אומרת  
לעתים יותר מתשובה מילולית. אך פרט לכך, אין המפקד  
סובל מחסך מילולי, לשונו שופעת ניבים וביטויים אופיי-  
ניים ותגובותיו ענייניות.

עם שאלות קשות ומורכבות. הדבר המאפיין את הקורס הוא שבאים אליו אנשים שרמתם גבוהה, אך הם מכל סוגי ההתיישבות ובעלי עבר חינוכי ואורה חיים שונה. אין ספק כי בסיום הקורס לא הפכו אותם למיקשה אחת. לבוגרים אי-שיות שונה הקשורה במוצאם וב-עברם החינוכי השונה. אך קווי האפיון המשותפים לכל הבוגרים הם רמה מקצועית גבוהה, המתחלקת לשני מרכיבים: רמת טיסה ורמת למידה גבוהות. דבר שני, אך לא משני, הוא רמת אישיות. כוונתי לאנשים מאוזנים, מבוגרים, בעלי משמעת פנימית מפורחת היודעים לקבל דברים קלים כקשים ולבצעם ללא דופי.

— צויין לא פעם בעבר, כי מספר ניכר של מסיימי קורס הטיס כלל לא חשבו להתנדב לחיל האוויר. האם פירוש הדבר, כי אחת המטרות העיקריות שלכם היא ל-טפח ולהגביר את המוטיבציה לטיסה?

— אני יכול להעיד על עצמי, שבטרם התגייסתי לצה"ל לא התכוונתי כלל להיות טייס. קורס הטיס היה רחוק ממני ותמיד סברתי כי נועד לאחרים. העניין בטיס הודבק לי לאחר הגיוס על ידי "משוגע לדבר", שגר עימי בחדר בהיותי טירון. גם כיום יש לא מעטים כמוני. לא כולם רואים בטיס חלום ומאויי-נפש. לעומת זאת, האירגון והמיסוד של הבאת מועמדים לקורס הוא משוכלל ביותר. למי, לא היתה תעמולה ואף אחד מאיתנו לא קיבל מכתב אישי ממפקד החיל הקורא לו להצטרף לשורותינו. אירגון הגיוס מאפשר לנו להביא אלינו את המועמדים שהינם בעלי פוטנציאל לטיסה, גם אם היא לא עמדה בראש דאגתם. ובענין המוטיבציה: יש אנשים שלא התכוונו מלכתחילה להיות טייסים, עדיין ממשיכים להתלבט בחודשי הקורס הראשונים. מעט מאד מתחרטים. עם הזמן מגלים כולם כי הטיס הינו אתגר בלתי רגיל, הקורס מעניין בצורה בלתי רגילה, צריך להיאבק

בו כל הזמן ובאמצעותו ניתן להגיע להוכחה אישית שאין כדוגמתה.

## אלה המגיעים מתוך שיקול דעת ולא מתוך רגשות גרידא

— האם אפשר להכליל ולומר כי חוסר מוטיבציה מוקדמת לטיס, פירושו גם חוסר התלהבות במהלכו?

— בשום אופן לא! הייתי קודם כל מתקן ואומר חוסר עניין. מוטיבציה זה עסק אחר. וחוסר עניין אין פירושו חוסר התלהבות. להיפך: אותם אנשים, דווקא הם מפתחים גישה מאוזנת ושקולה יותר לטיס. הם מגיעים אלינו מתוך שיקול דעת ולא מתוך רגשות גרידא.

— כיצד אתה מסביר, בכל זאת, את העליה ההדרגתית במספר המתנדבים לקורס?

— שלא תבין אותי לא-נכון, מיסוד הליכי הגיוס מסייע אומנם, אך הוא מרכיב אחד בלבד. ההסבר העיקרי הוא בכך שחיל האוויר עשה לעצמו שירות גדול במלחמת ששת הימים, שלאחריה בא המפנה בכל הכרוך בהתנדבות לטיס. אנו שומרים על אותה רמה כמותית ואיכותית.

— האם יש הבאים לקורס מפאת ההילה שבתואר טייס או המעונו? יינים דווקא בתנאי השירות המשופרים ואם יש, האם אתם "עושים" עליהם לסגנון, או שאין בכך פגם?

— טרם חקרנו זאת. אני אישית לא שמעתי מעודי על גיוס לקורס כדי לזכות בהילה או בתנאים טובים, אך ברור שלהילתו של חיל האוויר יש משקל רב בהתנדבות. החשוב מכל — ואסור להטא לצהעירים הללו המצויים בין כתלי בית הספר — עיקר ההתנדבות מקורה בכך שמדובר באנשים ברמה גבוהה ובעלי אישיות של מובילים ולוחמים שאילמלא באו לטיס, היו מגיעים בוודאי לסירת או לשייטת או ליחידה

בקו הראשון, שאין לה בהכרח הילה. מגיעים אלינו אנשים שתכונתם העיקרית היא הרצון להתנדב. עניין התנאים רחוק מל-אפיין את החניכים שלנו.

— סביר להניח כי שאלת ה-עניין המוקדם בטיסה היותה בעייה חמורה בתקופת היותך פרחי-טיס. מהם הקווים המייחדים את קורס הטיס של שנת הכ"ה מזה שלך?

— דבר ראשון: כמות. מספר הבוגרים גדול בהרבה וכן היקף בית הספר. דבר שני: רמת הבוגרים. לא כל מי שגמר בימי היה גומר היום. רמת הדרישות עלתה הן בלימודים והן בטיסה. כתוצאה ישירה מכך שמסוסי חיל האוויר כיום הם חכמים יותר ומורכבים לאין שיעור ותובעים כישורים ו-כשרונות שבעבר לא נזקקו להם.

## הרוח המיוחדת עדיין נושבת בכל פינה בחיל

— האם אפשר לשמור כיום על אירת האינטימיות המשפחתית שאיפיינה את קורס הטיס בעבר? האם התעצמות החיל בממדים כ-אלה שתבעו כמות רבה של טייסים לא פגעה איכשהו באיכות? האם אין תחושה של מעבר לפסי יצור בנוסח ביחיד גדול המייצר טייסים?

— רגע, רגע. לאט לך. אני רגיש להשוואה הזו לבית-הרושת. אנחנו הניגוד המוחלט לכך. דווקא קורס הטיס, שהוא ממושך, מאפשר לנו להגיע לידי היכרות אישית קרובה עם כל אחד מן האנשים שאנו עומדים לעבוד לו כנפיים. בהשוואה לקורסים אחרים בצה"ל, בהם שהייה קצרה יותר ומספר החניכים קטן משלנו, אני תמיד אומר שיהיה בינינו לקורסים אלה הוא כיום שבין מוצר המופק ב-ביחיד לבין מוצר הנעשה בעבודת-ידי. ברור כי המשפחה ששמה חיל האוויר היא כעת משפחה מרוכזת ילדים. זה כבר לא אותו חוג קטן כמו לפני 15 שנה. אך הנה שמה של חיל האוויר נשתמרה.

לבניהם. „הבחור“ הם אומרים לו „השתנה לבלי הכר, הפך לטיפוס בעל אופי ואישיות חדשים“. אני מעריך כי ב־20 חודשי השתייה אצלנו זוכה הנער ל־5 שנות בגרות לפחות. גם אנו מבחינים ב־שוני ובתמורות החלות בחניכים לאורך הנתיב הארוך. באשר להיוון החורר מן הטייסים, בתום הקורס, ניבנה הבוגר לאורך שנים בתוך היל האויר. יש שגומרים אצלנו ברמה לא גבוהה במיוחד, עקב תכונות וכישורים שלא באו לכלל ביטוי בקורס ומתפתחים מאוד ל־

שאם ברבות הימים מפיל אחד מהם מיג, אי אפשר לומר בוודאות הד־משמעית כי יוכלתו בר־קרב נוקפת ישירות לאיכות ההד־רכה שקיבל בקורס הטיס. מה אם כן, מקורות ההיוון החורר שלכם? — תרשה לי לתת הקדמה משלי. הפידבק הטוב ביותר לגבי כוחו של בית הספר, מתקבל מהורי ה־חניכים. יש לי היום, למשל, יום הורים עם חניכים בשלב מאוחר בקורס. אחד הדברים המעניינים שאני שומע מהם הוא היותם מל־אי הערכה אלינו על מה שהוללנו

המשפחה הסתעפה, יש אולי קצת פחות המימות, אך הרוח המיוחדת עדיין נושבת בכל פינה בחיל. הכ־מות לא פגמה באיכות. מי שבקיא בעניינים יודע כי נעשו צעדים משמעותיים בתחום הרמת הקריר־טריונים, המעידים כי חל דווקא תהליך הפוך והאיכות עלתה. — אחד היסודות החיוניים לבני־קורת הדרכה הוא ה־פידבק (הי־זון־חורר), המתקבל מן החניכים עצמם. בסיימם את הקורס עוברים הבוגרים לטייסותיהם ומקבלים בהן הסבות והדרכה ספציפית כך

„מאות חניכים עברו דרך הפוגה והפכו לטייסים בקנה מידה עולמי“.



וטייס גרוע או טייס פוטנציאלי ותלמיד גרוע ואנו מוציאים כאלה. גם אם יטיס טוב וילמד רע — יוצא. יש הבדל עקרוני בין טייס טוב לבין מטיס טוב.

— מרבים לדבר בחיל האוויר, על המושג טייס חושב. למה הכי וונה וכיצד משתקף הדבר בקורס הטיס?

— טייס מורכב, כאמור, משני אלמנטים מרכזיים, כושר הטסה וכושר מחשבה. מי שאצלו גריס השניים בשכונות טובה הוא טייס מוצלח. ואולי זוהי ההגדרה הקרה לעת לשאלתך הפותחת בדבר זהות הבוגר האידיאלי. הבעיה הינה הי שילוב. מטיס טוב חושב פחות טוב או להיפך. מבין שתי הוורייאציות הללו אנו מעדיפים בביורור טייס חושב, גם אם רמת טיסתו

הגופני, למשל, אותה השיבות כל-לימוד העיוני?

— אני מרבה לדבר על „שרירים נפשיים“ אצל החניכים. אנו מקנים להם גם שרירים גופניים, בעיקר בראשית הקורס. אני חושב שזה בהחלט לא מספיק. אנו דורשים מהניך לעמוד בקשיים בעת לימוד והפעלת המטוס, בלחץ לימודים, בקיום תורנות ועבודות-משנה, בלחץ משמעותי ומה שנדרש מהם הוא כוח נפשי לעמוד בכך. אנו משוחחים עימם ומנסים להסביר להבריה שלא נפלו להם אבנים גדולות מן השמיים על הראש. כל אכן, כל משקולת מכוונת. עניין ההישול והטיסה משולבים בהדיקת ואין כל אפשרות להפריד ביניהם. ברור, שעניין ההדגשים קיים. אפשר להיות אתלט מעולה

אחר מכן. הם נעשים לטובי הטייסים, מפילים מיגים בשפע וצוברים גיחות מבצעיות לרוב, אנו מאפשרים, לעתים, לאלה המצויים „על הגבול“ לסיים, מחוך שאנו חשים כי טרם מיצו את יכולתם. רובם המכריע פורע את שטר האמון שנתנו להם.

### „שרירים נפשיים“ אצל החניכים

— קורס הטיס מורכב, בקווים כלליים, משלושה יסודות: ההישול, הלימוד הקרקעי של מקצועות תעופה ומקצועות-עזר ולימוד הטיסה עצמה. האם אתה מוכן להרחיב את הדיבור על כל שלב מתוך הדגשת הפרופורציות שביניהם? האם בעידן הטכנולוגי יש להישול

### ...וכל הכרוך בו



### ה„סולו“ הראשון...

אינה גבוהה כל-צרכה. אנו מניחים (והנסיון מאשר זאת) שמחשבה טובה תשפר, עם הזמן, את כושר הטיסה. לעומת זאת, לא למדנו שמי שחשיבתו אינה טובה משפר אותה. עם ראש גולדים, טיסה לומדים.

— מפקדו החדש של חיל האוויר האלוף בנימין פלד מסר כי נבדקת אפשרות להעניק תואר אקדמי ל"בוגר קורס טיס. אם אכן ימומש הרעיון, האם יהפוך הקורס למעין אקדמיה אווירית או בית ספר גבוה, כנהוג בארה"ב?

— בבית הספר אנו דנים זה מכבר ברעיון. לצערי, נדמה לי כי הדרך לכך ארוכה מדי. כלומר, הפיכת הקורס לאקדמיה של ממש הינה עדיין בגדר חלום ואינה בתיביצוע בעתיד הקרוב. מצד שני, אנו מנסים "להתלבש" על אלמנטים אקדמיים כגון הליכה לתואר ראשון במסגרת בית הספר. זהו קצה החוט, אולי, המושך אל אקדמיה. אך המגבלות רבות. ב"ארה"ב, למשל, שוהים 4 שנים (!) באקדמיה ואח"כ מתפנים לטיסה. אני לא יודע אם "עסק" כזה תפור כרגע לפי מידותינו.

## אחריות מוסרית לעזור לאלה המעוניינים בלימודים גבוהים

— הצעה זו של אקדמיזציה מצביעה על חשיבות המטען הרשכולתי של חניכי הקורס. ידוע כי אוכלוסיית החניכים הטרונגנית ביותר ומורכבת מבוגרי בתי ספר מעולים ומבני קיבוצים וכפרים. כיצד פותר ביה"ס פער זה?

— יש לנו כיתות מכינות למקצועות הפרובלמטיים — פיסיקה, מתמטיקה ואלקטרוניקה. יש לנו צוות מדריכים אקדמיים מנוסים וחוננות העוזרות למתקשים. אנו מצליחים לשפר ולהעלות רמה, אך ברור כי אין אנו תחליף גאות למה שלא קיבלו בתיכון. חיל ה"אוויר עושה צעדים רבים כדי לאפשר למעוניינים ללמוד. הוא לא

רק מאפשר אלא גם מעודד. במסגרת בית הספר, אני מעודד מאד לימודים אקדמיים של מדריכים ב"שעותיהם הפנויות. להורי החניכים אני נוהג לומר: "חיל האוויר, חמס" לעם ישראל עשיית מהנדסים, רופאים, אנשי חינוך ופרופסורים בכך שהפכנו לטייסים, לאנשי צוות אוויר. לכן, מוטלת עלינו אחריות מוסרית לעזור, בכל הדרגים, לאלה המעוניינים בלימודים גבוהים. אבל צריך להכניס עמוק בראשו, לכולם, כי זהו חמס מדומה כמובן, שזכר הגזילה" בצידה. המדינה לא גירזקה מכם שבחורים היו לטייסים. החיפץ המוחלט מכם הוא הנכון".

— האם למגמות האולטרה-מרדניות והמתוחכמות של התעופה יש או עתיד להיות ביטוי בהדרכת טייסים בארץ (עידן המל"טים, טי"סות בעזרת מחשב והמגמה להוריד טייסים מן האוויר אל הקרקע)?

— בית הספר לטיסה עוסק עדיין בהדרכה מקובלת. אנחנו משפרים ללא הרף ואנו פתוחים לאופקים חדשים, אך המגמות שמנית והמקובלות כבר בארה"ב (כולל הנורש של טיסות חלל) הן אופק רחוק מדי עבורנו כרגע.

## מאות חניכים עברו דרך ה"פוגה" והפכו לטייסים בקנה מידה עולמי

— בעידן האמריקניזציה והמורדניזציה המובהקת שפקד את ה"חיל, האם נראה לך הפוגה כמטוס המתאים עדיין להדרכת פרחי טיס?

פוגה מגיסטר הוא מטוס מצויין להדרכה. מאות חניכים עברו דרכו והפכו לטייסים בקנה מידה עולמי. אינו חושב שנוכח מכהינה עקרי"גית לפרק מסגרת ומערכת רק מפני שהיא קיימת כבר 13-12 שנים, אולם אנו עוסקים בהכנסת אלמנטים נוספים לקורס הטיס, שישפרו את הרמה ויהפכו את טייסנו לטובים יותר.

— הצטרפות הפנטומים לחיל

האוויר נתנה דחיפה חזקה לנושא הנווטות והדרכת נווטים. האם אין מקום, לדעתך, לפתוח קורס לנווטות, המורכב ממתנדבים ומחיי"לים שנבחרו לכך בראשית גיוסם, במקום קורס המורכב מבילתי מתאימים לטיס כמקובל כיום?

— תופעת לשמוע שלא כל מי שלא התאים לטיס נלקח אוטומטית לנווטות. יש כאלה שאינם מתאימים כלל לנווטות, הגם שכפחרי"טיס הדרך פתוחה לפניהם. אצלנו אמת-המידה העיקרית לקבלת ה"ניד-נווט היא כושר לימודים גבוה. הקורס מורכב מבחורים מוכשרים בכל התחומים פרט להטסה.

— בית הספר שוקד על בניית טייסים רב-תכליתיים. האם אין מקום לבתי ספר מיוחדים לירוט או לתקיפה בהשתתפות טייסים ותקינים יותר שימשיכו לשלוט בכל גוני הטיסה, אך יתמחו בסוג מסוים?

— לדעתי, אין מקום לזה. בית הספר הוא בסיס, מסד, למתן יסודות בלבד לכל הנתונים האפשריים. החל מטייסת קלה, תובלה ומסוקים וכלה בטייסת הקרב. ה"הדרכה המכוונת, העניינית, ניתנת בטייסות וכל טייסת יודעת לטפל היטב באנשיה. אנו נסתפק בכך שנביא אל הכנפיים טייסים טובים וברמה אנושית גבוהה.

— לו יכולת להתעלם מצרכי חיל האוויר, האם היית מבכר להאריך את הקורס או להשאירו ב"מתכונת הנוכחית, כדי שתפוקתו ותוצרתו יהיו המשווהות ביותר? — הייתי לבטח מאריכו. ה"הרבה היינו עושים בכל תוספת זמן שהיו זורקים לנו. בעיקר בתחום התשתית הלימודית והחישוב לית וההכוננה לטיס. הערכתנו כי בנושא הטיסה עצמה מספיק הזמן והתכוננית עוננה על מלוא הדרישות.

— האם לעובדה שמוזה שנים מספר פולט בית הספר טייסים שאינם עוברים טבילת אש מבצעת, מפאת הפסקת האש, תהיה לדעתך משמעות?

— לא. להזכירך, שלמלחמת

ששת הימים נכנסנו עם אחוז ניכר של טייסים שלא ביצע גיחות מביצועיות.

## הרבצנו במצרים והרבצנו תורה

— האם הרגיעה בגבולות השיפוע על ההדרכה בבית הספר ועל מספר המתנדבים לקורס?

— לגבי מספר המתנדבים, אין השפעה. ההדרכה לעומת תקופת ההתשה מסודרת יותר ויש יותר זמן לשיפורים וללימוד עצמי. אבל, ההוכחה הניצחת לכוח האמיתי של חיל האוויר טמונה בעובדה שבעת ההתשה "רבצנו" כולנו ליד התעלה ויחד עם זאת, המשכנו להדריך ולהכשיר טייסים רבים. הרבצנו במצרים והרבצנו תורה.

— תרומת המכונאים ואנשי השידותים לחיל האוויר היא מן המפורסמות. מכונאי בית הספר אינם משתייכים לטייסת קרב מבצעית, עם כל הגאווה הכרוכה בכך. כיצד אתם מנסים לשתף אותם באותה הדוות יצירה של הטייסים?

— מכונאי בית ספר לטיסה הם מהטובים שבמכונאי חיל האוויר ולהערכת עובדים קשה מן המכור נאי הממוצע בחיל. העבודה משי תרעת על שעות רבות ביממה, החל מהשכמות בבוקר בבוקר וכך לה באישון לילה. בלעדיהם לא היינו מצליחים לדחוף את המרכיבה. לדעתי, הם השיים היטב בהדירות היצירה גם מבלי שאתן להם נאומים ציוניים רבים מדי (אל תכתוב שאיני גואם בכלל. אני כן מכניס להם ציונות בלי בוש, בכל הזדמנות נאותה). בהיותי מפי קד טייסת מבצעית במלחמה, גיליתי כי כלל יסוד: טייסת שיש בה מכונאים טובים, מסורים ולוהטים, היא טייסת טובה בכל התחומים האחרים.

— מהם מרכיבי הקושי להצליח בקורס?

— נתחיל אולי מהסוף, מהמסדר. נדמה לי, שאין מתחרה לאי רוע זה מבחינת גודל החוויה והשמחה שבו. והם נובעים מההכרה של כל בוגר כי עמד במערכת קשים ומאבקים. בחור בן 18 צריך

לעמוד בפני מאבק המיון המוקדם, בהסתגלות למסגרת חדשה תוך ניתוק מסויים של קשריו החברתיים הקודמים, עליו לעמוד בדרישות לימודיות גבוהות, תוך לחץ משמעותי ופעילות שוטפת, לדעת לטוס — מקצוע חדש שטרם התנסה בו.

## הדרכה למדריכים בתחומים הנוגעים להבנת האדם

— רבות מבעיות החניכים הן פסיכולוגיות (שהייה ממושכת במסגרת צבאית וכו'). האם קיימת ערות לבעייה זו? האם נעשים מאמצים להקנות מיומנויות יותר מדעיות למדריכי הטיסה, שהינם, אחרי ככלות הכל, טייסים צעירים, בדרך כלל, שלא תמיד מורידים אולי לצד הפסיכולוגי?

— אנו נותנים למדריכים הדרכה והשתלמות בתחומים הנוגעים להבנת האדם, וזאת במסגרת הקורסים שבהם מוכשרים המדריכים לתפקידם בתוך בית הספר. פרט

# טוס



FLY **Alitalia**  
ITALY'S WORLD AIRLINE

לכך, יש לנו הרצאות ושיחות עם מרצי האוניברסיטה, יש לנו מיגוון של ימי עיון והשתלמויות ומערכת סוציולוגית, המטפלת בבעיות הניכים וקורסים, אשר ל הערכת עונה על מירב הבעיות. אין לנו, כמעט, צורך בסעד פסיכולוגי של ממש. החברה עומדים יפה בקשיים.

— בתוך בית הספר מתקיימת פעילות תרבותית והינוכית עניפה. במה חשיבותה?

— אני רואה עצמי אחראי לכך שבחורים בעלי אינטליגנציה כשלונו לא ייקטעו לפתע מתוך כל ההחומים והעניינים שבהם עסקו. לצורך זה מקיימים בבית הספר הוגים רבים וימי עיון, כגון זה שנערך לאחרונה ועסק באקולוגיה ובאיכות הסביבה. יש לנו ערבים טובים עם עיתונאים, אנשי ציבור ואפילו אנשי ה"ב"ד. וכל זה בצד ערבים נוסטלגיים על מלחמות ישראל, כל מלחמה במועדה. אנו דואגים להביא לכאן ולנדב לכאן אמנים ותיאטראות. בעייתנו לפעמים היא לשמור על היחסים ולו כור את המשימה העיקרית. אין לנו חוסר תרבותי.

— בית הספר הוא מבנה יהודי, בכך שמתקיימים בו מוסדות עצמאיים לחניכים, בטאון מפקדת הניכים וכו'. מה תרומתם בעיצוב טייסים, העתידים להיות מפקדים? — התרומה רבה. הפעילות הזו מקנה להם עצמאות כבר בשלבים

מוקדמים, כגון האצלת סמכויות ענישה ואחרות למפקדת החניכים. בעיקר בתחום ההכונה והפיקוח. הדבר תלוי הרבה בכוחו של הרקורס ובעוצמתו.

— "מצערון", היוצא כל שבוע, הוא על טהרת פרי עטם של החניכים.

### במשך שנתיים אי אפשר להשאר "זאב בודד"

— מדוע כה מקפיד בית הספר על כך שהאספקט החברתי של בוגריו יהיה ללא-רוב? האם קיימת דילמה של חניך הטסטוב, אך אינו משתלב חברתית וכיצד פותרים אותה?

— מנסיון אני יכול להגיד לך כי גם הקשות והפחות משתלב בהניכים לא יכול, בסופו של דבר, שלא להשתלב, אם אינו טיפוס "אנטי" ממש. כמעט ואין לנו בעייה של "זאבים בודדים" ומתנכרים. במשך שנתיים אי אפשר להשאר "זאב בודד".

— "הטובים לטיס", סיסמה או מציאות?

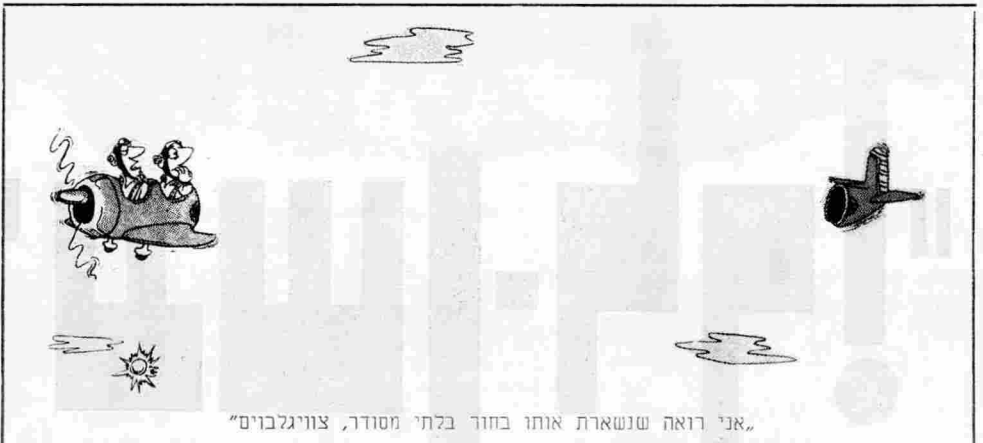
— כיוון שאתה לוחץ עלי, אני אעיד על כך שאיני משתמש במו"שג זה אף פעם. לא מפני שאינו נכון, אלא מפני שעלול להשתמע ממנו גוון של התנשאות שאינו הולם אותנו. טייסי ונווטי החיל עובדים קשה. הטיס עם כל היופי שבו, אינו נהיגה ברכב ודורש רמה אישית גבוהה בתחומים

רבים, אינטליגנציה וכושר טכני. יש אנשים טובים מאוד בתחומים אחרים ובמקומות אחרים בעם יש ראל, אבל אין זה מונע מאיתנו מלאכלס אנשים טובים גם אצלנו. — לו נקרת בפני תלמידי שמרי נית בבית ספר בארץ, כיצד היית מנסה את החשיבות שבהציטרפות לקורס הטיס?

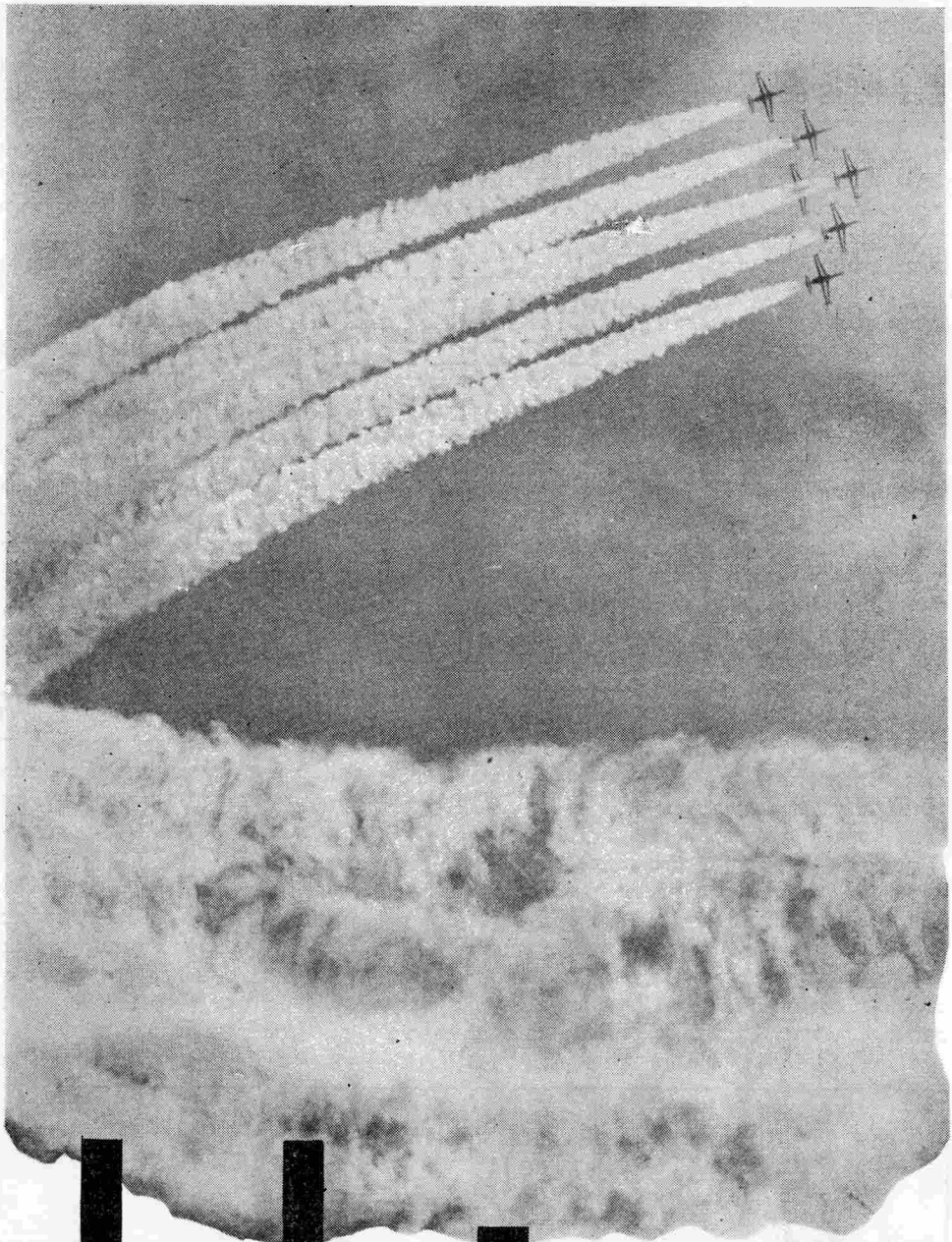
— עם ישראל צריך טייסים. (בהחלטיות אופיינית ממשיך להציג היר בקול עבה מאוד ופסקני) עם כל השבלוניות שבאמריקה זו הוא האגרוף הזרני ביותר והחזק ביותר והוא זקוק לטובים שבאנשים (אי מרתי לך שאיני אומר זאת אף פעם, לא?) איני רואה, גם אם אני מסתכל חזק הצידה, כל דבר שעשוי לעניין ולחת סיפוק לבהור צעיר יותר מאשר עצם השהייה בקו הראשון של הלוחמים.

— מה היית מאחל לקורס הטיס בעוד כ"ה שנים?

— שטייסיו יהיו טובים יותר, חכמים יותר ורבים יותר. אם בעוד כ"ה שנים, בהיותי פנסיונר, אבוא לבקר בבית הספר ואראה שהכל דומה למה שהינו היום, אשמח אולי להיזכר בימי, אבל נדמה לי שזו תהיה אי-הצלחה גדולה. אני מאחל לבית הספר שבשנת ה'50, כבר ייהפך לאקדמיה רצינית ורשאל ימינו יתייחסו בהרבה נוסטלגיה וסלחנות כפי שאנו, עם כל האהבה, מתייחסים לתקופת הפלמ"ח למשל.







ששן ששן

את מיטב ה"הצגות" של ח"א הישראלי רואה לדאבוננו — האוי"ב. ומה עשה חיל האויר כדי שלא "לקפח" את היהודים? הקים צוות אוירובטי. צוות כזה אפשר אולי להגדירו כך: כל אחד מושך לכיוון אחר — אך כולם נעים ביחד. ואוי לו למי שאינו מושך היטב — כי בין מטוס למטוס מפריד מטר אחד בלבד! אוי לו — ואוי לחבריו.

רופפים כגון מראה וכיסויי מנור רות וניקוי התאים ע"י שואב אבק. לקראת המפגן עצמו מפרקים את המושבים בכל מטוסי הצוות. עורר כים ניקוי יסודי בתאים, ממרקים את המטוסים ואת שמשותיהם, ממלאים סולר במיכלי קצות הכ נף, מכוונים את פיות העשן בנחירי המנועים, מריצים את המנועים ור בודקים את מערכת העשן ואת אור רות הנחיתה וההסעה.

— הפוגה הוא מטוס נוח מאד להסטה, ומגיב יפה מאד יחסית להגאים מיכניים — אומר ה. מור ביל הצוות האוירובטי. הוא מתאים לביצוע אוירובטיקה להדרכה ולת צוגה. למרות שהמטוסים עברו לא פעם את מגבלת התאוצה אצל חי הניכיים — אינם מגלים סימני עיי פות. שני המנועים והמערכות הכ פולות מוסיפים בטיחות.

## טובי הטובים

### לצוות האוירובטי

— לא כל טייס, ואפילו הוא מדריך טיסה, יכול להתאים לצוות האוירובטי, מצהיר ראש הצוות. בהירהור שני הוא נזכר שמרבית הטייסים האוירובטיים נעשו לבסוף טייסי יירוט. הוא עצמו היה חבר מן המניין בצוות לפני שנים אחי דות, בהיותו מדריך זוטר בביה"ס לטיסה. עם שובו כמפקד קורס טיס ראשוני, נעשה ראש הצוות. מוביל הצוות האוירובטי נבחר ע"י מפקד ביה"ס לטיסה מבין מפקדי הקורסים בביה"ס ועליו להיות בעל רמת טיסה גבוהה ור מעלה, ותק מסויים בהדרכה, הס מכה קודמת כטייס רגיל בצוות ונסיון במספר מקומות במבנה. לצידו נבחר מוביל-משנה, המש

כשם שגדל ח"א בשנים האחרונות — כך גם הצוות האוירובטי: היום הוא שמינייה. ולא פסח עליו גם תהליך השיפור הטכנולוגי שחל כח"א: אנשי הצוות טסים על מטוסי פוגה מגיפטר דו-מנועיים. המטוס והמנוע — על טהרת הייצור ה"כחול-לבן", מה שמקנה למטוסים זכות כפולה ומכופלת להיות צבועים בצבעים אלה. למעשה, הריהם מטוסים רגילים של בית הספר לטיסה.

והטייסים — אף הם מביה"ס לטיסה, מככירי מדריכיו. מטוסי הצוות האוירובטי נבדלים משאר מטוסי הפו גה בצבעיהם ובמערכת פליטת העשן. ככל ימות השנה משמשים הם להדרכה שוטפת, ואינם, מלקקים דבש" אצל החנוכים...

מערכת יצירת העשן אינה אלא צנרת המוליכה ממי כלי קצות הכנף ומסתיימת בפיות זעירות המזדקרות לתוך נחירי הפליטה של המנועים. מיכלי קצות הכנף מתודלקים בסולר. הסמת מפסק בתא הטייס מזרימה את הסולר לעבר סילוני המנועים — וכך נוצר העשן הלבן. תוספות מתאימות לסולר יוצרות עשן צבעוני.

אפות לדוחפו החוצה. לכן מטוס ימני מקווז שמאלה ולהיפך.

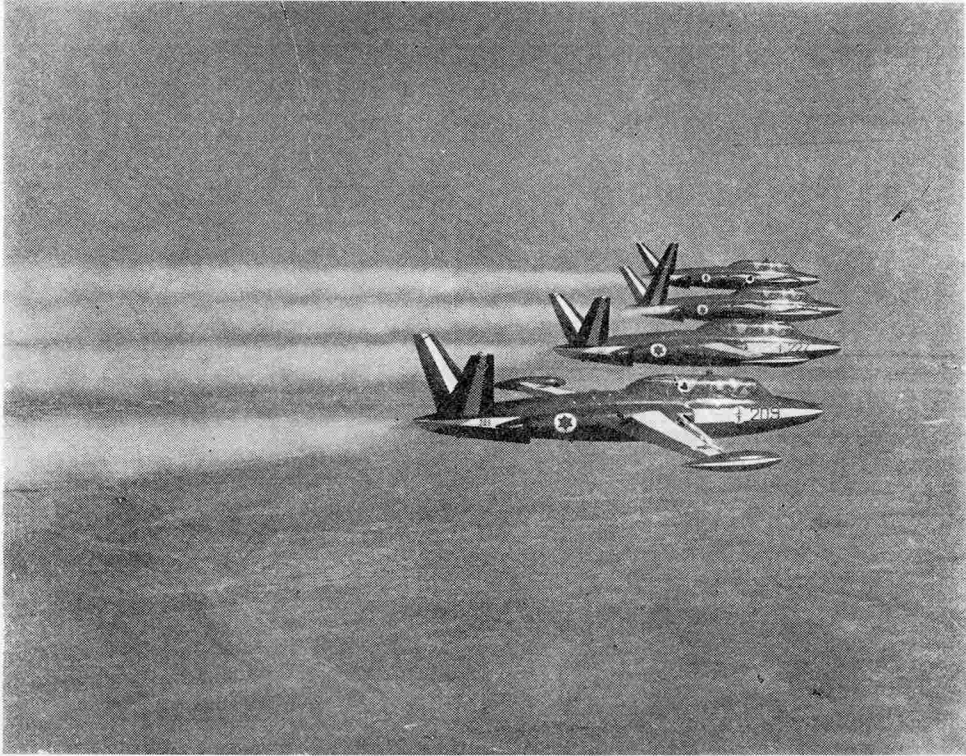
המטוסים הנבחרים חייבים להי יות בלא תקלות בעבר ובהווה. אסור שיהיה הבדל במצב מצערוי תיהם בכוח שווה. מטוסי הצוות האוירובטי מתוחזקים ע"י מכונאים בכירים ומנוסים. לפני כל טיסת אימון מבצעים הם בדיקה מיוחדת. הבדיקה החיצונית כוללת ניקוי השמשות למות, סגירת כל פתחי הביקורת, תקינות משטחי ההיגוי, תקינות הצמיגים (חשוב להמראות במבנה!) והיבור המתח החיצוני.

בדיקת התא כוללת הכנת המטוס לטיסת סולו, הצבת הלהיצים במצי ביהם ההתחלתיים, בדיקת תקינות התנועה של ההגאים, המצערות והמקוז, בדיקת שני מכשירי הרד יו ייצוב המושבים, חיוק מתקנים

כשאר הפוגות מתוצרת התעשיה האוירית, ניבנו המטוסים עם מאזי נות מוגדלות לעומת הדגם הצרפי תי המקורי. הם מצוידים בשני מכשירי רדיו — האחד לקשר בי מבנה והשני לקשר עם בקרת ה מפגן. במטוסי המוביל ומוביל המשנה מותקנות כוונות המסייעות להערכת הטוהים בתרגילי תיאום.

## כל טייס מתאמן על מטוסו האישי

כשבועיים לפני כל הפגה מופ רדים מטוסי הצוות משאר מטוסי ביה"ס לטיסה וכל טייס מתאמן על מטוסו האישי, כדי שיכירו היטב ויקווזו בהתאם למקומו במבנה. בגלל הקרובה היתרה מושפע כל מטוס ממערבולות קודמו — השור



טיסת ראוה של הצוות האוירובטי במבנה רביעייה, עם הפעלת עשן.

ביל קובע עמו את המקומות אליהם יתאמן.

טיסת האימון הראשונה למועמד נערכת במטוס יחיד, כשהמוביל יושב במושב האחורי. המועמד מבצע תרגילי אוירובטיקה האופייניים לציוות. בטיסות הבאות גדל בהדרגה מספר מטוסי המבנה, הן תרגילים נעשים מורכבים יותר והגובה הולך ויורד עד 500 רגל. וגם ההמראות והנחיתות קשות יותר — כי הן נעשות במבנה.

בסיום תוכנית האימונים, המונה כ-20 טיסות, יכול המועמד להיחרט שוב כשיר להופעה ראשונה — אם לא נופה במהלך הטיסות.

כדי לקיים את רמת הטיסה ולהקדמה, מתאמן הצוות האוירובטי פעמיים בשבוע. כשבועיים לפני הופעה נערכים האימונים פעמיים שלוש ביום. האימונים מתבצעים לרוב בהשכמה שלפני שעות ההדחה, כדי לא לפגוע בעבודה הרגילה.

האפורה בביה"ס לטיסה, מסביר ראש הצוות. כאן אולי ההודמנות היחידה של טייס בח"א הישראלי לטוס טיסה כזו. יש בה מן היופי האמנותי. לכן זהו פרס הוקרה למדריכים בעלי התכונות המתאימות.

כל טייס צוות מתאמן למקום קבוע במבנה — ימינה למוביל, משמאלו או מאחוריו — ולמקום הילופי. הטייסים הוותיקים יושבים במקומות הקרובים למוביל, כדי לאפשר לטייסים הפחות מנוסים לשבת עליהם בקלות. הישיבה בקצה המבנה מחייבת אומנם יתר תיאום בהגאים ובמנועים, אך תובי עת פחות יציבות ואחריות, ומהווה אימון טוב לטייסים החדשים.

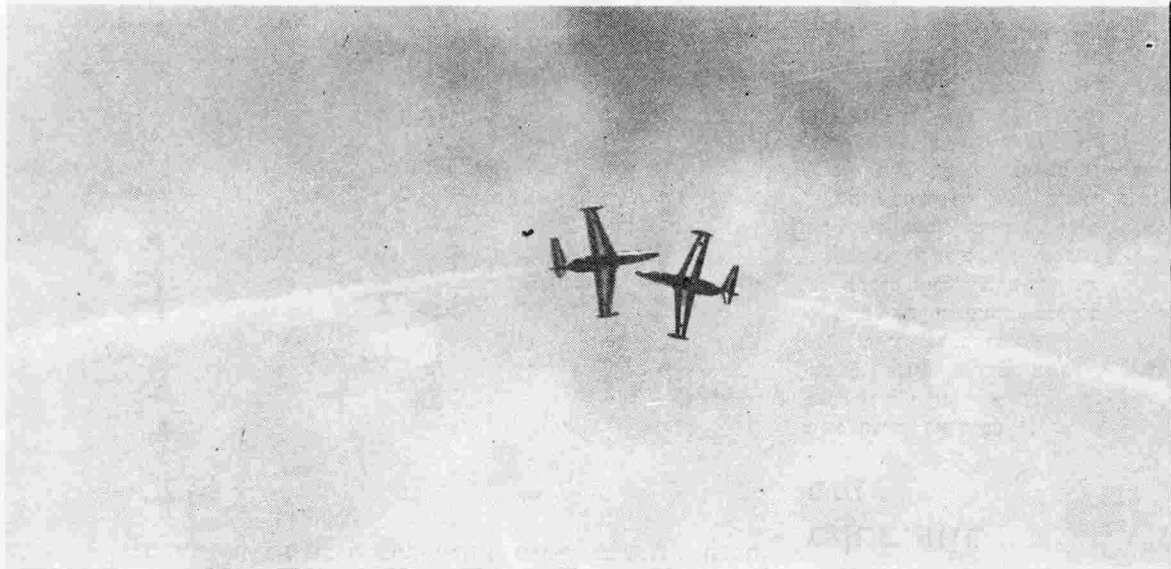
## „התעמלות בוקר“ אוירובטית

טייס חדש המיועד לצוות, המור

מש כמוביל גף שני כשהמבנה נחלק לשניים והמסייע באימונים השוטפים. שאר טייסי הצוות האוירובטי נקבעים בדיון הסגל הבכיר בביה"ס לטיסה. מטייס כזה נדרשים כושר טיסה גבוה, קור רוח, בגרות בטיסה, שקדנות והרציות, בטיחות טיסה ברמה גבוהה, ותק וייתרת שירות בהדרכה, היעדר בעיות משמעת באויר ועל הקרקע, והיעדר רגשות מיוחדת. תאמרו בוודאי — והלא הטובים לטיס! ?!

הצוות האוירובטי מחפש את טוביה הטובים. העילית. ולא עוד — אלא שהללו נדרשים לעמוד באימון נים ובמבחן טיסה מיוחד כדי שיוסמכו לצוות.

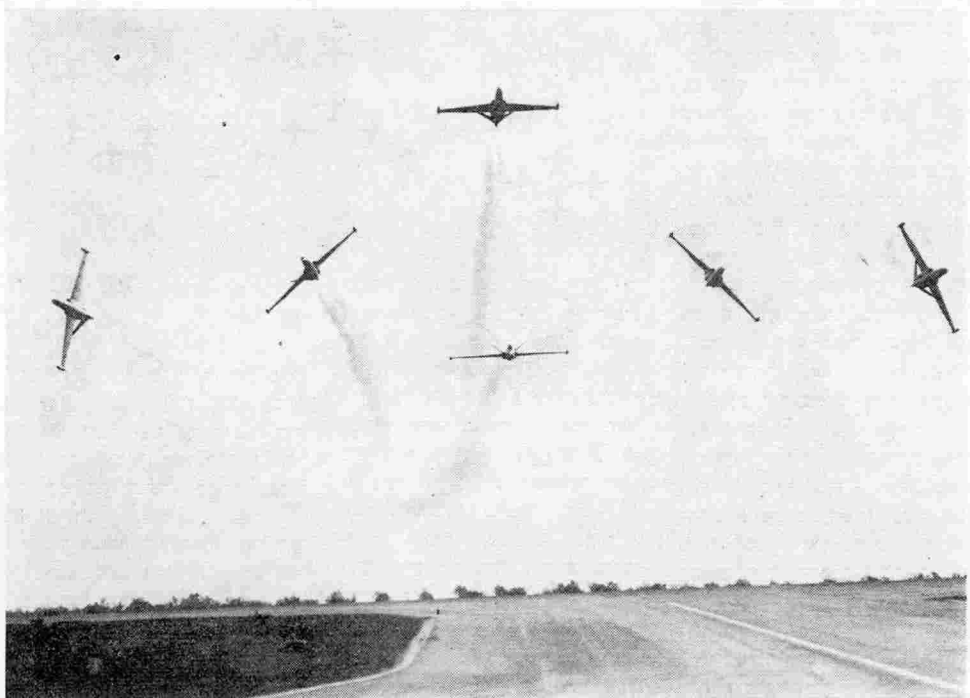
וצפויים בהחלט ניפויים. יש בכך אפוא אתגר גדול לטייסים מדריכי ביה"ס לטיסה, אך לא רק אתגר: זהו הצימוק של העבודה



### תרגיל עוצר-נשימה של שני מטוסים הטסים זה מול זה

שוטפת של ביה"ס לטיסה. "זוהי שהאנשים מוכנים להשקיע כה הר" המוביל מספר שבין נשות טייסי מעין התעמלות בוקר ופילפל לכל בה למען טיסה לאתכליתית, הצוות נרקמים קשרים מיוחדים, היום. קובע ראש הצוות. העובדה מעידה על אהבת הטיסה לשמה". ואף הן הופכות לצוות...

מטוסי הצוות האוירובטי הם ה"מסמר" בכל מופעי האויר של החיל



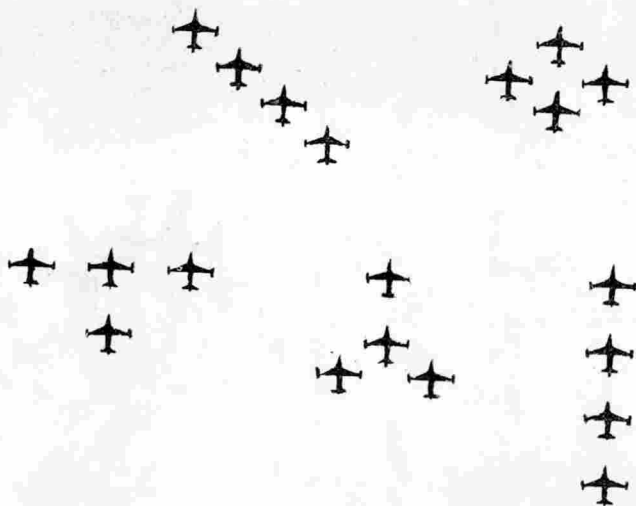
תקלה יש השלכות כבר מרגע עזיבת המעצורים. אם התקלה מתרחשת אצל המוביל — על הקרקע או באויר — ההופעה נפסקת. מטוס בודד הרוצה לעזוב את המבנה חייב למשוך „אף מעלה“ — גם כשהוא הפוך — ולנטות החוצה. כשמספר המטוסים מספיק, משתדלים להשלים את המבנה. אם התקלה אינה חמורה ומיידית, מקצרים את ההופעה ומסיימים אותה בדרך כלל בשושנה. גשם, עננים נמוכים, מיגבלות ראות ורוח חזקה — מונעים קיום מופע הצוות האוירובטי.

## כמו בקרבי אויר

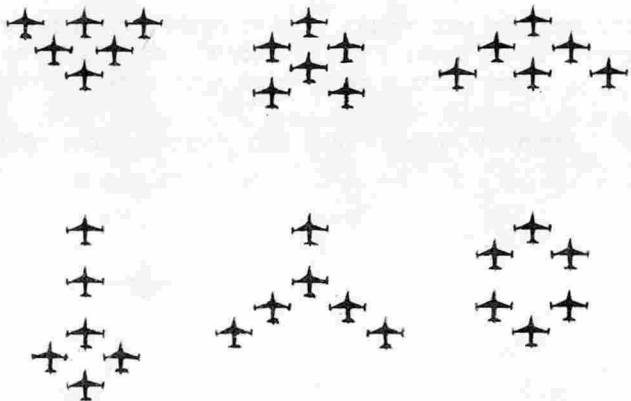
לאחר קבלת אישור ממגדל הדיפנות, מתיישר המוביל על המסלול, כמאה מטרים מתחילתו. ליד צידיו מתייצבים מספרים 2 עד 4. הם פותחים מנוע מלא במשך 10 שניות, לניקוי המסלול. מאחוריהם מתייצבת הרביעייה השניה (במור פע שמינייה).

המוביל בוחן את הקשר עם בקרת המפגן ועם כל מטוס בנפרד ומורה לבדוק מנועים בכוח מלא. בתשובה לכך מודיע כל מטוס בתורו על הורדת מדפים, לציון היותו מוכן להמראה.

ב־21 אף סל"ד של המנוע עוזב המוביל את המעצורים — וכל המבנה עימו. בגובה בטוח פוקד המוביל „גלגלים, גלגלים — לך“ והמטוסים מקפלים גלגליהם ומדפיחים תוך טיפוס בכוח מלא. בהירות 120 קשר ובגובה 300 רגל לפחות מתחיל המוביל בפנייה שמאלית תוך ביצוע שינויי המבנה הנדרשים ע"י שאר המטוסים. לקראת תחילת התרגילים מורה המוביל „עשן, עשן — לך“, כאות להפעלת מערכת העשן. מקום הכניסה לכל תרגיל מחושב בהתאם למקום טיומו הקרוב לקהל ובאיוורור ראיה נוח עבורו. מהמוביל נדרש לתפעל את מטוסו כאילו ביצע אוירובטיקה ביחידות — בצורה חלקה וללא שינויים פתאומיים.



למעלה, צורות מבנה ברביעייה; מימין למעלה: תיבה, דרג, שורה עורפית, ראש חץ. למטה, חילופי מבנה בשישייה.



במשקלם ונושאים ציוד מועט. ב־ביה"ס לטיסה מצויים פירסומים של אותם צוותים, מהם אפשר ללמוד תרגילים חדשים.

הצוות הישראלי נמנע מתרגילי תיאום מסוכנים במיוחד, כגון חליפת שתי רביעיות צולבות ב־90° זו מעל זו. בחו"ל התרסקה רביעייה שביצעה תרגיל כזה. — אנחנו שמים דגש על בטיחות, ומסתפקים בתרגילי תיאום מוגבלים, אומר המוביל.

הצוות קבע לעצמו נוהלים ברורים למקרי תקלה בעת מופע. כיוון שממריאים במבנה, הרי לכל

## דגש על בטיחות

האימונים מחייבים עירנות מירבית מצד הטייסים. המוביל בודק את רעגנותם לפני כל טיסה. הוא מגלה כי פעם בוטלה הופעת הצי, וזו, שעמדה להיערך למחרת מסיבה גדולה.

מוביל הצוות האוירובטי הישראלי מקנא מעט בצוותים זרים דרומיים, כגון „המלאכים הכחולים“ האמריקניים. הם אינם עוסקים אלא באוירובטיקה ולהם פנטומים שביבנו במיוחד לכך — יותר קלים



# „שפריר“ - הטיל הצבר

השאיפה הכלכלית ליי-צא את השפריר היתה הגורם המכריע בחשיפתו לציבור הרחב. טיל כזה אינו יכול לחולל מהפיכה בביצועיו; יתרונו הגדול נעוץ במחירו הזול בהש-וואה לטילים דומים, הו-דות להפרשי שכר העבודה בישראל לעומת אירופה ו-ארה"ב.

השפריר „רץ“ למטרתו, כשהוא מתביית על פי הקרינה האינפרא-אדומה.



„כל-טסים“ בקדמת הטיל, המנהגים אותו בסיוע אר-בעה מרסני גילגול במייצ-ביו האחוריים. מטען הנפץ מופעל ע"י מרעום מגע או מרעום קיר-בה, כאשר הטיל פוגע במ-טרה או חולף לידה. השפריר נישא במשגר שצורתו מינסרה ריבועית מוארכת, מחודדת בקצוות.

טיל אויר-אויר אינפרא-אדום הישראלי שפריר נו-לד בעיקר הודות לעובדה שלא ניתן לרכוש את ה-סידווינדר האמריקני...

במחצית שנות ה-60 ה-חלה רשות פיתוח אמצעי לחימה (רפא"ל) של משרד הבטחון בפיתוח הטיל. ס-ביר היה להתחיל בעיקרון הביות האינפרא-אדום, ה-פשוט לעומת הביות המ-כ"מי, ואינו מחייב פיתוח מערכות מקבילות במטוס. התקנת מטוס לנשיאת טיל כזה פשוטה למדי; כמעט כל מטוס יכול להת-אים לכך ולהגן על עצמו מפני מירטים עוינים.

אורך הטיל 2.5 מטר, קוטרו 16 ס"מ ומשקלו 93 ק"ג — מהם 50 ק"ג משקל המנוע, ו-11 ק"ג משקל הראש הקרבי עם 4 ק"ג חומר נפץ.

הטווח המבצעי של ה-טיל כ-5 ק"מ ותיקרת שי-רותו 60 אלף רגל. משך פעולת המנוע 5 שניות.

בהינתן אות ירי נפרצת סוללה המפעילה את מע-רכת ההנחייה. כשהטיל מוכן לשיגור נשמע ציפצוף באזניות הטייס.

הקרינה האינפרא-אדו-מה של סילון מטוס המ-טרה חודרת לחרטום ה-טיל מבעד לעדשה ודרך תריסים מחורצים, שסי-בובם קוטע את הקרינה לאותות — בהתאם לזווית הראייה של המטרה ולקצב השתנותה.

פקודות ההיגוי מועב-רות למערכת הניהוג, ה-מפעילה ארבעה משטחים

# שיקל

## הרס"ר השקול



לא, רבותי! תתפלאו בוודאי לדעת אך אין לו שפם עבות מטופח להפליא. הוא אף אינו צועד בוקר בוקר ב„שמאל-ימין“ קצוב כשהוא סר וזועף ומבטו מזרה אימה. אין הוא מתהלך בבסיס כשמקל קטן מוכן בידו להצלפה קלה בעת הצורך. קולו אינו נשמע כרעם ואיש אינו ממהר לברוח מפניו. ובכלל, הוא אנטי-תיזה מובהקת של הדמות המקובלת והמוכרת לכם. אף על פי כן הוא רס"ר בצה"ל שהיה למושג ממש בחיל האויר. קוראים לו יניב שי. אלא שרק הוא מכיר עצמו בשם זה, כי כל דורות הטייסים והמפקדים בחיל האויר קוראים לו פשוט שיקל — הרס"ר הוותיק והמפורסם של בית הספר לטיסה. זהו ה„מאסטרו“ הנצחי של מסדרי הכנפיים, האיש המציע את חניכיו בתרגילי סדר מרשימים בעלי הרמוניה מושלמת.

משימה כמעט-חלוצית החל מן היום הראשון לבואי לקורס הטיס. צריך להבין זאת על רקע הימים ההם, כאשר הקורסים היו עדיין אינטימיים מאד וכל טייס שהצליח לסיים בהצלחה היה לנו למקור גאווה. היתה הרגשה של יצירה ממש, יצירה של דבר שהיה חיוני

היסטוריה, את מי זה מעניין, לשם מה?" ציינו בפניו שאין כל נזק בס"קירת העבר והתעניינו בדבר מני-עיו להוסיף ולשרת באותו תפקיד זמן כה רב מבלי להתגעגע לתפקיד אחר במסגרת החיל. — ראיתי בזה, אומר שיקל,

בסיפור שירותו הממושך, גלומה כמעט היסטוריה שלמה. אך רס"ר שיקל מסתייג מחזרה נוסטלגית אל הימים ההם כאשר לפני 18 (4) שנה הופיע מפקד כיתה צעיר בדרגת סמל והופקד על קבוצת פרהי טיס. שיקל מוכן בחפץ לב לדבר על ההווה ואפילו העתיד, „אבל



כך גם ניתן לזכות ביתר שיתוף פעולה מצד החניכים, המבינים כי המשמעת וכל הכרוך בה הם הכרח בצבא. — האם אתה רואה עצמך גם כמחנך, נוסף לתפקיד הרשמי וה' מוגדר'?

המטכ"ל ולהתייחס אל החניכים אך ורק לפי קנה מידה זה. אבל זוהי למעשה התחמקות מן המשיב' מה העיקרית והיא לחייב נוהגי משמעת, אך לא לחלק פקודות שאינך יכול להסביר לפרחהטיס את מגמתן ואת השיבות ביצוען.

**שיקל :** „לא לחלק פקודות שאינך יכול להסביר לפרח-הטיס את מגמתן ואת חשיבות ביצוען.“



למדינת ישראל. מצד שני, כבר אז, החל חיל האוויר להתפתח בי צעדי ענק ועובדה זו המריצה אר-תי להוסיף וללכת עם חיל זה, כדי לא להינתק מתנופת החידור שים. השקעתי פה את מיטב שנו-תי, אך מעולם לא הצטערתי על כך.

— האם הגידול הכמותי לא פגם באופי עבודתך, האם אתה מסוגל לקיים קשר אישי עם חניכים כב' עבר'?

שיקל משיב בחיוב ללא היסוס: יתרה מזו, מעולם לא ראיתי את תפקידי כרס"ר משמעת גרנדא. השתדלתי להכיר כל חניך אישית ולהיות מודע לבעיותיו, וככל ש' „משפחה" זו גדלה כן גדלה אח-ריותי כלפיהם וכלפי התפקיד.

### יותר מרס"ר משמעת

לא בכדי משתמש שיקל בדי-מויים משפחתיים, שכן החניכים עימם שוחחנו על-אודותיו, רואים בו יותר מרס"ר משמעת וחלק אף כינה אותו „האבא הלא-רשמי של פרחי הטיס". כולם מציינים כי ל-שיקל גישה שאינה מאפיינת ב-דרך כלל אנשים בעלי תפקיד דומה. אומר בעניין זה פרח הטיס ד, „המצוי עדיין בשלבי הקורס הראשונים: מצד אחד מקפיד שר-קל ככל רס"ר בענייני משמעת ואינו מתפשר בכל הקשור לנושאי סדר ונהל. הוא דורש הרבה, אך דרישותיו תמיד הגיוניות ומובנות. אתה מרגיש שאין לו שום רצון לרדת לחיים שלך סתם מתוך תח-ביב, אלא שמטרתו להפוך אותך להייל. יחד עם זאת אפשר תמיד לגשת אליו, להסביר, לשאול — והוא תמיד נכון להאזין ולהעיר בהתאם לצורך.

— מהו בעצם הסוד שלך כרס"ר?

— באמת שאין לי מתכון מיוחד. אני מקפיד על מה שיש להקפיד, אך אינני מסוג האנשים ש-אינם מוכנים לוותר או לגלות גמישות במקרים בהם היא נחוצה. לדעתי, הדבר הקל ביותר הוא לנפנף ללא הרף בקובץ פקודות

— אני חושב שזה צריך להיות תפקידו של כל אדם הפועל עם נוער, אל תשכח שבבואם אלינו הם בחורים צעירים מאד, שהם מעבר מהי הבית או הקיבוץ לחיי צבא הוא חריף וחד. קודם כל יש להכניס אותם למסגרת צבאית. להנך אותם להיות חיילים טובים — ושוב, השיטה העיקרית היא לא כפייה ודיכוי על ידי הטלת פחד, אלא חינוך למשמעת.

— קורס הטיס ארוך יחסית. כי צד אתה מצליח לשמור על מס' גרת קורסית מחייבת זמן רב כל כך?

— אכן, זוהי אחת הבעיות הק" שות בהן אני נתקל. חייל ביחידה אחרת מתנדב בפרק זמן זה מהלק מחובותיו בתחום המשמעת ואין הוא נתון להנך רצוף. כאן מרגיש פרה הטיס שהוא תחת מרות יותר מכל חייל אחר בעל ותק צבאי כשלו. אך על החניכים להשלים עם עובדה זו ויכולתו של חייל לשאת מסגרת צבאית ולחיות בה היא חשובה מאד בחיי הצבא. אני, כאמור, משתדל להמנע מכפייה שרירותית ולהדגיש בפניהם שכל תקנה טעמה עימא. כמו כן, עם ההתקדמות בשלבי הקורס רוכש החניך זכויות נוספות, המקלות במעט על ההנך.

### „מבחן שיקל" מהו?

— מהו „מבחן שיקל", שהפך לחלק בלתי נפרד מהווי קורס הטיס?

— זהו מבחן של פקודות קבע לפרחי הטיס בהן מפורטות זכויות תיהם וחובותיהם. הניך משנן אף תם, לומד אתם ונבחן על בקיר אותו בהם. אי אפשר לומר אחר כך „לא ידעתי, לא הבנתי" וכו'. — רס"ר שיקל, אבקשך להזור אל העבר ולספר על החניך של אז והחניך של היום.

— ברור מאליו שהיו הווי אחר, הומור אחר, חוויות אחרות. אז היתה קבוצה מצומצמת יותר אך מגוונת מאד מבחינת המוצא. כיום, רובם „צברים", בולטת העליה ב" מספר העירוניים. אף על פי כן,

דע לך שהנוער הוא תמיד טוב יותר ודד בבד עם התפתחות הת" נאים בבית הספר לטיסה התפתח גם הנוער.

— האם היה אופי אחר לעב"י רות שנעשו בעבר?

— בדרך כלל לא. כאן, כן היום. אין כמעט הפרות משמעת מכורר. נות, בעבר היו מקובלים מעשי ליצנות ברוח טובה והחבר'ה היו שובבים במקצת. כיום החניכים מאופקים מאד ונוהרים מהסתבכר" יות.

— מהי מדיניות הענישה בקורס הטיס?

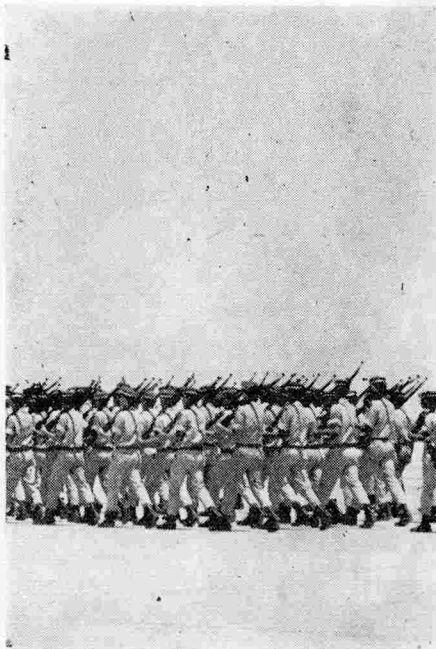
— למעשה איני אחראי ישירות על נושא זה. העבירות המעטות המחייבות שפיטה אינן מצויות בתחום עיסוקי. אני מתעניין דו" קא במניעת תופעות כאלה ואם מקפידים על הדברים הפעוטים ביותר, אז בהכרח נמנעות הפרות משמעת המורות. במקרים המוב" אים לטיפולי אני נזהר מלהרוץ דין בצורה עיוורת והפונה והמוטר שלי הוא לשקול ושוב לשקול. כי כאמור הפרות במתכוון הן נדירות מאד. חיילים שוגים, אבל לא חוטאים. בבית הספר לטיסה קיים מוסד מיוחד במינו הקרוי „מפק" דת החניכים". זוהי מעין כנסת של החניכים ובראשה עומד הנגיד, שהינו צוער טיס בשלב האחרון בקורס. למפקדת החניכים יש נשיר אות ובעבירות מסוימות, בעיקר בעלות אספקט חברתי, ניתנת ל" מפקדת החניכים זכות לשפוט את החניך ולהענישו באורה סמלי. ל" דעתי, יש בעובדה שהניך השוגה נשפט על ידי חבריו אספקט חי נוכי ממדרגה ראשונה.

### מסדר הכנפים — גולת הכותרת של פעילותו

אגב מי שסבור כי הראיון עם שיקל נערך במשרדו הקטן, אינו אלא טעות, כי שיקל הרס"ר בעל שני הכוכבים (השלישי בדרך) הוא רס"ר מיוחד במינו והראיון עימו נערך אף הוא בצורה בלתי קונר בנציונלית. התלווינו אליו בהת-

רוצציות איךספור בין בנין למש" נהו ושמענו דברים בהטף תוך כדי הליכה או ריצה קלה. ובכך, עתה יש ביכולתנו לעמוד על עבודתו השוטפת היום-יומית. מסדר הכנ" פיים מהווה אולי את גולת הכותרת של פעילותו והוא הוציא לשיקל מוניטין גם מחוץ לגבולות חיך האויר, אך הוא רואה בפעילות האפורה את תפקידו העיקרי. ואכן, שיקל אינו רק נאה דורש אלא גם נאה מקיים. שעה שאנו שומעים הערותיו („אני מעיר, לא גוער") על הופעה מרושלת או על שיער הזקק לקיצוץ, אין לו לחניך אלא להתבונן היישר אל מפקדו ולר" אות הופעה ללא רבב מהי. רבים ממפקדי בית הספר היו חניכיו של שיקל, אך כל בוקר הוא מת" ייצב בפניהם, מברכם ב"בוקר טוב" ואינו שוכח את ההצדעה השיקלית המפורסמת. זכות שמר רה לו להיות האדם היחיד בדורו אשר נכלל בלוה השנה הרשמי של חיל האויר, כששבוע תמים (המשך בעמ' 210)

### חניכיו של שיקל צועדים בשורות מלוכדות.



ניצבים להם על הקרקע ספיטפייר ומוסטנג כשבריי-  
 כלים בצד מיסטר ומירז', ולפניהם פרוש חימושם — ממק-  
 לעי הספיט ועד טיל השפרייר הצבר.  
 וצולל עליהם, "הספיט השחור" מוטס בידי עזר, ומבצע בזים  
 נמוכים בקול צירצור קטנועי.  
 וממריאה מהמסלול הסמוך רביעיית מירז'ים ומתמרנת  
 שושנות ושבירות בנהמות אדירות.  
 ונוחת לו הספיט השחור, ומסיע עם שני מירז'ים בצדדיו,  
 ועוצר הפרופלר, ונחלץ ממנו עזר חבוש כובע טיסה מבד.  
 הנה לך פיסת היסטוריה שאפשר לשומעה, לראותה ולמ-  
 ששה! לא סיפורים.  
 "לא להאמין!" — זועקים בהתרגשות טייסים ומכונאים  
 צעירים, בני דור הסילוון.



כל טיסה-תבוא

ה"סופרמרקט"  
 העלה קולי של הני

# „לא יאומן!“ — קוראים, חלקם באנגלית, מבוגרים עבי-כרס בעלי שיבה וקרחת, מתנדבי חו"ל משנת 48. ומי כן יכול להאמין?! 25 שנה לטיסת הקרב הראשונה של ח"א.

למרות שהיינו או בבולמוס של קניית כל מטוס אפשרי, הרי כאן החלה לראשונה הסלקטיביות של ח"א, שביכר לרכוש כלי המתאים לצרכיו.

## ח"א הצרפתי נהנה

בתחילת '56 הביא דני את רא"ש שוני המיסטר 4, שנעשה באקטובר אותה שנה, המטוס של סיני. דני עצמו טס בו במערכת זו.

— המיסטר 4, מעריכו דני, היה התקדמות רצינית בתחום העלוקלי, נתן לנו את תחושת המרחב, המהירות, הכושר לתמרון בטוחים, הפלות מטוסי סילון ותקיפות. אם באורגן תקפנו במהירות 400—450 קשר, הרי במיסטר נעשה הדבר ב־500—550 קשר. למיסטר יש שני תותחי 30 מ"מ העולים על תותחי 20 מ"מ של האורגן.

אלא שאותם תותחים היו גם מקור לתקלות רבות. במלחמת סיני היו בהם מעצורים רבים. התוצאה: — המיסטר הכניס אותנו לתקופת השינויים במטוסים, מטעמים דני.

התחמושת הצרפתית נתגלתה כלקויה. פיקת התרמילים פוצצה בזרם השמלי. אותו זמן החלה התעשייה הצבאית הישראלית בייצור תחמושת למטוסים עם פיקות טובות יותר ובעיה זו נפתרה.

בעיה אחרת: מערכת בקרת האש תוכננה ליירוט מפציצים ופיוזר הקליעים לא התאים למטרות קטנות כגון מטוסי קרב. נעשו איפוא שינויים בקופסאות ההימוש ובמערכות החשמל — חלקם בארץ וחלקם בצרפת, בשיתוף הישראליים.

— ח"א הצרפתי נהנה מהנסיון המבצעי שלנו ומהתקלות שקרו לנו, מסכם דני את תחילת „עידן השינויים“ של ח"א.

ימינו אלה; חלקן יכלו לשקף את התפתחות החיל אך נותרו קוריוז בלבד מסיבות שאינן תלויות בנו; חלקן יכלו להישאר בבחינת קוריוז כזה, אך מדינת ישראל דאגה שלא יהיו כך.

לאחר רכש המטאור הבריטי המיושן, איים סל הקניות הישראלי להישאר ריק ממטוסים. בהשפעת ארה"ב נסגרו כל שוקי אמריקה ואירופה בפני ח"א הישראלי.

אומר דני: — תמיד הסתכלנו על מטוסים בצבאות אחרים — אך זה היה כמו לראות בחורה יפה ברחוב; אתה נמשך אליה — אך אין לך סיכוי...

פרט לצרפת. זו הסכימה לתת... קינן בה תמיד הרצון למכור שירור תיה — ולקבל תמורה — ויהי מה. ודומה שלאחרונה הצליחה להדביק גם את שאר המעצמות בחידק זה...

שישה טייסים ישראלים וברא"ש שם בני פלד ודני שפירא, נשלחו לצרפת במטרה להביא את המיסטר 2. שלא היה אלא מעין „סופר אורגן“.

הם טסו מספר שעות על האורגן, ואח"כ על המיסטר 2. נזכר דני: — הוא היה עובר את מהירות הקול בצלילה חדה מאד, היו לו הפלות כנף וצרות דומות והדלק שבו הספיק ל־35 דקות טיסה בלבד. זה היה מטוס גרוע, וח"א הצרפתי לא רצה בו.

גם הטייסים הישראליים לא רצו בו. לעומתו הגיעו ידיעות על מטוס משופר — מיסטר 4, העומד להופיע בעוד כשנה.

עד אז — ביקשו לבהון את האורגן, שהיה כבר שנים אחדות בשימוש ח"א הצרפתי.

אומר דני: — האורגן היה סוס עבודה טוב. לא היה לצרפתים מטוס טוב ממנו באותם ימים.

זה היה יכול להיות סתם יום של „בטחון שוטף“, עם טיסות אימונים, מכונאים מזיעים ושיגרת עבודה — אילמלא חשו הכל שרק הודות לספיטפייר ול„קשישים“ אלה ניצבים כאן המירזים והצעירים. והמון ילדים. אין לך חגיגה בח"א בלא ילדים רבים סביב. זכו — והנה מתבשמים הם בגזי הסילון רוויי הנפט, האנטי סביבתיים של מטוסי ח"א הישראלי.

לא להאמין. דומה שטייסת הקרב הראשונה מגלמת את כל ה„לא להאמין“ שלנו: לא להאמין שיהיו לנו מטוסי קרב במלחמת השיחרור; לא להאמין שגרונטאות המטרשמיים טיס המוטסות בידיים ישראליות מסוגלות להביס את הצבא המצרי במבואות תל אביב ואת ח"א ה־מצרי מעל שמיים; לא להאמין שתהיה עוד מלחמה וישי בטייסת צורך, ולכן יש להדמימה; לא להאמין שעוברים את מהירות הקול; לא להאמין בכוחו של ח"א לקראת מלחמת קדש; לא להאמין שטיסים במאך 2 ומפילים מיגים.

אבל בעצם — כן להאמין. אחרת לא היינו מגיעים לכאן. ובזכות הרבה הרבה עמל של „משוגעים לדבר“.

## „אורגן“ עדיף על „סופר אורגן“

כמו דני, אחד מוותיקי טייסת הקרב הראשונה. ח"א הישראלי חב הרבה לעובדה שדני ניהן בכישרון טיס טבעי עד להדהים וכי החליט לקשור גורלו בצד המקצועי של החיל ושל מטוסי ולארדווקא במישור הפיקודי.

תולדות חייו של דני ניתן למינן לשלושה תחומים: חלקן מהוות אספקלריה להתפתחות ח"א עד

## „ווטור“ ישראלי

לעומת הסופרמיסטר, שהיה המר שכו הטבעי של המיסטר, הרי הווטור סימל גישה שונה: — אחרי מלחמת סיני ראינו יותר קדימה.

התברר לנו שמנוע יחיד עלול להיות בעיה. הווטור, שנכנס לח"א הצרפתי כמפציץ קרב ארוך-טווח, נשא פצצות רבות בתוך גופו, והיה יחיד מסוגו שעמד לרשותנו. הוחלט לרכוש אותו, אף שאחזקתו היתה מסובכת.

## המתנה השתלמה לנותניה

כאן מתחיל שלב חדש בחיי דני — ובתולדות ח"א. — עד 1958 צברתי שעות טיסה רבות במטוסים הצרפתיים. ככל שהמטר סים נעשו יותר משוכללים, הורגש הצורך לאמן מישוהו כדי שייגע לרמה מקצועית גבוהה בניסויי טיסה. הצרפתים הקצו לי מקום אחד בבית"ס הממשלתי לטייסי ניסוי, כמתנה שאח"כ השתלמה להם מאד...

פרט לדני נשלח לקורס ישראלי נוסף — הוגו, טייס הניסוי הראשי דאז של התעשייה האווירית, ששילמה בכסף מלא עבור הש"ת תפוחו. היה זה במסגרת היערי כותה לאחזקת המטוסים הצרפתיים ולייצור הפוגה מגיסטר.

## טיסות ותיאוריה

בית"ס היה מוסד אזרחי שהופעל ע"י אזרחים ואנשי צבא מושאלים. הקורס כלל טיסות על מרבית סוגי המטוסים הצרפתיים, והזמר תי"א אורטי רב.

מספר דני: — הלימודים היו ברמה של שנה טכניון לפחות בפסיקה ובמתמטיקה. הוגו סיים לימודי הנדסה באנגליה, אך לא ידע צרפתית. אני גיממתי כבר צרפתית. לכן אני הייתי מתרגם את החומר, והוגו מסביר...

## מטוס

### „טוט אוטומטיק“

באותה עת הציעו הצרפתים לישראלים כל מיני מטוסים על לוחות השירטוט, ביניהם מטוס שכונה „אשמדאי“...

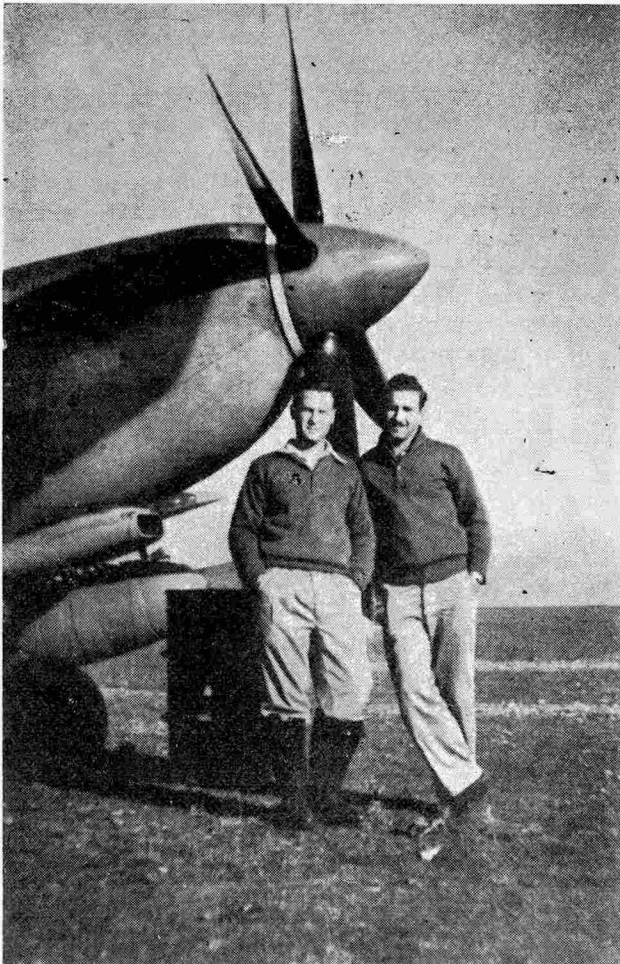
— לקראת סיום הקורס, במאי 1959, מספר דני, הודיעו לנו הצרפתים שמטוסם החדש, מירד 3, יהיה מוכן בקרוב לבדיקת טייסים זרים. זה היה כ"ב 7-6 חודשים לאחר שטיפוסיהאב של המטוס ביצע טיסת מאך 2 הראשונה ב"תולדות צרפת, נזכר דני.

— ידענו שזהו מטוס דלתא עם כל הבעיות שהיו מוכרות עד אז לגבי כנפיים כאלו. השבנו שיש לו דמיון מסויים למטוסים הצרפתיים הקודמים, ורצינו להכירו. לא היתה לנו שום ספרות טכנית על אודותיה, הוא מספר.

הצרפתים רצו להציג את המטוס לישראלים באמצעות טייס שלהם. עזר ויצמן, מפקד ח"א דאז, הודיע לנציג ח"א במשלחת הקניות, יהודה גלעד, שרק דני יציג את המטוס בפניו וכי ידאג שהוא יבצע 2-3 טיסות היכרות לפני התצוגה.

לאחר ויכוחים נעתרו הצרפתים,

מוטי הוד (מימין) ודני שפירא ליד פרופלר הספיטפייר.





דני שפירא מקבל מדליה על טיסת רקיטה במיראז' מידי מפקד ח"א הצרפתי. ביניהם (מוסתר חלקית) ממתין מפקד ח"א השוויצרי לקבלת המדליה. משמאל — טייס אמריקני בכיר.

לומר שהספיקו לי 10 דקות צ'ק' אאוט על המטוס.

בטיסה הראשונה הגיע דני למאך 1.2. המטוס היה נקי, ללא מיכלים חיצוניים וללא מכ"ם.

— בנחיתה לא הפריע לי מצב האף, מספר דני.

בטיסה השנייה הוא האיץ למאך 1.6.

הטיסה השלישית היתה התצוגה לפני עזר ויצמן וחברי משלחת הקניית הישראלית. עזר עמד בקשר רדיו עם דני.

## מאך 2

### לאחר אלפיים...

— המראתי באמת ללא בעיות — מתאר דני. היות והמטוס היה טיפוס-אב, לא היה לתא שום דימיון לתא המטוס של היום. היו שם כל מיני מפסקים, ידיות ומגורות, השייכים לציוד ניסויי טיסה. הייתי צריך לחפש את מדי-הגובה ואת מדי-המהירות בכל הסמטוכה הזו. היות והייתי רגיל לטוס על טיפוס-אב, לא היו לי בעיות. אפשר

ההיזכרם שדני הוא בעצם בוגר בית ספרם לטייסי ניסוי...

יום לפני הטיסה, ב־22 ביוני 1959, בא טייס הניסוי הראשי של דאסו, גלאוואני, אל השגרירות הישראלית, כדי לתדרך את דני. טייס זה, אגב, הסתכסך אח"כ עם מרסל דאסו, וחזר לה"א הצרפתי בדרגת קולונל (אל"מ).

באותו זמן לא היה עדיין מירוץ דרמושבני לאימון.

וכך בערך התנהל התדריך הראשון של דני על המירוץ: —

גלאוואני: זהו מטוס קרב דלתא, מטוס טוב, זה פאָ דה פרובלם (אינו עושה בעיות). מחר אבוא לקחת אותך לטיסה.

דני: ומה עם מערכת הדלק?  
גלאוואני: אין בעיות. טוט (הכל) אוטומטיק.

דני: והסרוו?

גלאוואני: טוט אוטומטיק.

דני: והרדיו?

גלאוואני: טוט אוטומטיק.

דני: ואם בכל זאת יהיו בעיות?  
גלאוואני: אין בעיות. אני אאזין ברדיו ואם יהיה משהו אני אגיד לך מה לעשות. יש מושב מצויין, מרטין בייקר. משיכה — ואתה בחוץ. וחוץ מזה לא יהיו שום בעיות.

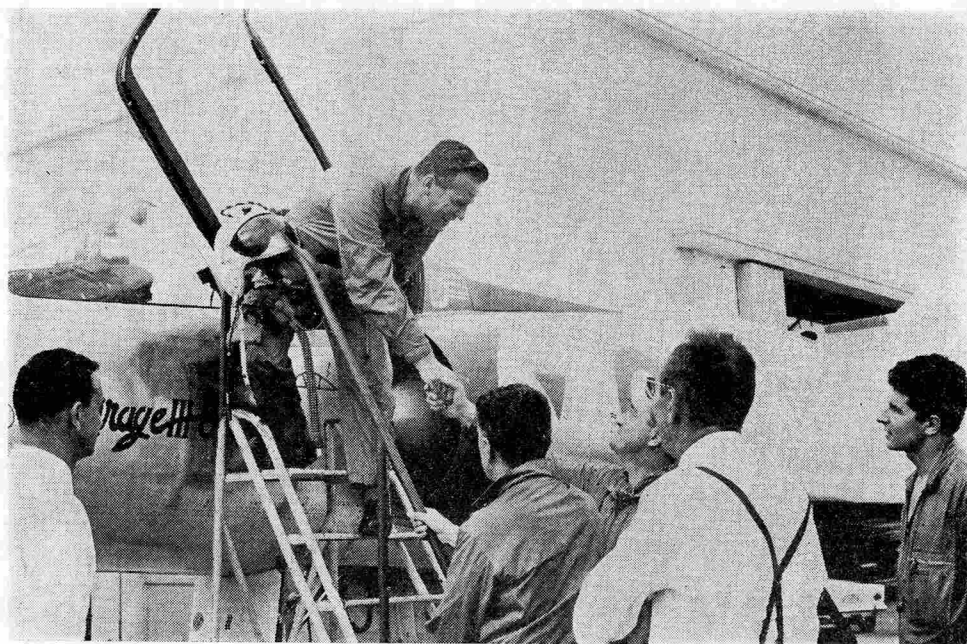
דני: ומה המהירויות?

גלאוואני: מחר אני אגיד. להת-ראות.

— מאחורי השיחה הזו הסתתר כנראה הרצון המסחרי להוכיח שאתה יכול לעלות ללא הכנה מיוחדת על מטוס קרב כזה, ולהגיע בקלות למאך 2, מנתח דני.

למחרת בא טייס הניסוי הצרפתי ולקח את דני לשהו תעופה, 40-50 ק"מ מזרחית לפריס.

אמר גלאוואני: — ניגש למטוס. אני אראה לך איך פועל הרדיו, איך לסגור את החופה ואיך להתר-ניע. ב־600 סל"ד אתה פותח ברז לחץ גבוה — וטוט אוטומטיק. בהמראה ובנחיתה, האף גבוה קצת, אך לטייס כמון, בוגר ביה"ס הצרפתי לטייסי ניסוי — לא יהיו בעיות...



דני נפרד מהצרפתים לפני העברת מיראז' 3 האחרון לישראל.

דני לפני טיסת ניסוי ראשונה באחד ממטוסי המירז'. אילמלא הצלחות ח"א הישראלי, יתכן שאיש לא היה שומע על המירז'.



חודשים ונשארתי ארבע שנים. בכל שלב פיתוח, לאחר שהמטוס יצא מהמפעל עם התקנות החדשות, היה דני בוחנו.

## המטוס סרב לעצור

אחת הטיסות המעניינות של דני במירו' — ההאצה לגובה רב עם רקיטה. הדבר היה בשלב מאוחר יותר, משנצטברו כבר 200 טיסות מסוג זה. כל מי שביצע טיסת רקיטה בצרפת קיבל מדליה.

מספר דני: אינני פוחד משום מטוס. כנראה שאני טייס מלידה. לא היו לי שום בעיות באף מטוס — וטסתי כבר בלמעלה ממאה סוגי מטוסים, מהבווינג האמריקני ועד הבוקנר הבריטי. אני אוהב זאת. זה אתגר. לא התרגשתי אף פעם — פרט לטיסות עם מנוע הרקיטה, שהיו על המיגבלות.

ואכן — היה יסוד לחששו של דני. בגובה 40 אלף רגל, כשהמנוע הסילוני חדל להיות יעיל, הפעיל דני את מנוע הרקיטה, המקנה טונה וחצי דחף.

— הרגשתי דחיפה עצומה, כש-

„התקווה“ במטוס — בבקשה. נכניס להם טייפ...

הצרפתים אמרו שאפשר להתקין במטוס תותחים, אך הדבר יבוא במקום מיכל הדלק של מנוע הרקיטה או במקום מיכל דלק רגיל.

צוות המהנדסים הישראלי בחן את המטוס, כשדני משמש טייס ניסוי יחיד. הניתוח המבצעי נעשה על טיפוסיראב, עליהם הותקנו מתלי חימוש מאולתרים. לפי דרישת שות הישראלים.

בשלב ראשון ביצע דני טיסות רבות עם פצצות וטילים, לבדיקת טווחים וכישר תימרון בלבד. בשלב שני הוא בחן את דיוק פגיעת החימוש במטוחים.

בתום המבחנים כתב כל אחד מהצוות דו"ח בתחום שלו — והוחלט לרכוש את המירו'. מעניין מה היה קורה אילמלא עמד המירו' במבחנים...

כאן החל שלב הפיתוח. יחד עם דני עסקו בכך גם אנשי ח"א הצרפתי, שהתאימו את המירו' לצרכיהם.

אומר דני: באתי לצרפת לשבעה

— ואז ביצעתי טיסת מאך 2 ראשונה לאחר אלפיים שנה. הייתי הטייס ה-12 בצרפת שעשה זאת. דני הונחה בעזרת מכ"ם לאיזור טיסה מיוחד, כדי שלא יבצע בומים מעל פריס. הוא הגיע ל-2.1 מאך.

התרשמותי הראשונה של דני מהמירו': הרגשתי שאני יושב על מטוס רציני, בעל פוטנציאל בלתי רגיל בקנה מידה שלא הכרנו קודם, עם אפשרות לעדיפות אווירית ממדרגה ראשונה.

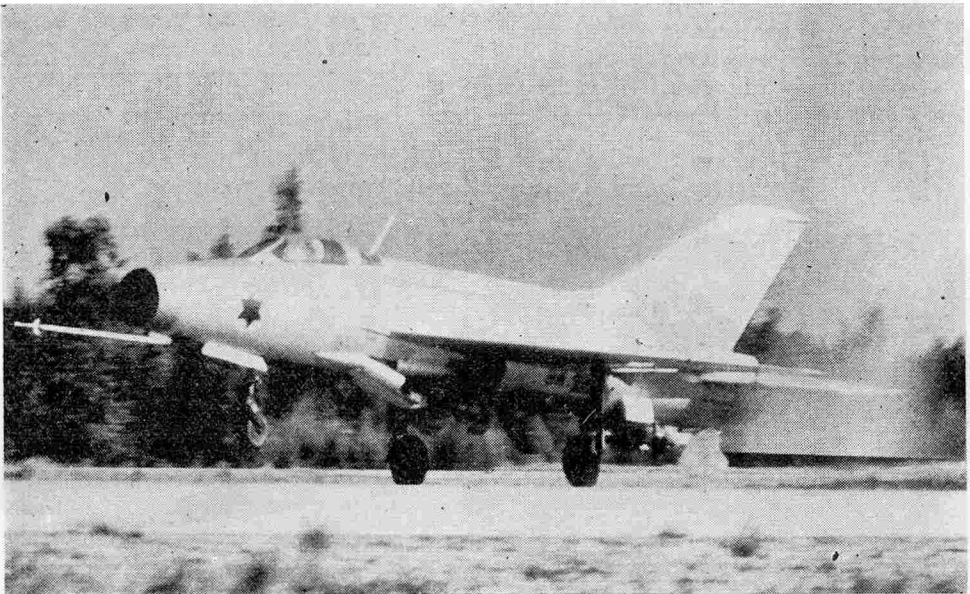
## לקוח לא רציני

לאחר השמפניה המסורתית בתום הטיסה, הוחלט לשלוח קבוצת מהנדסים לצרפת, כדי להעריך את המטוס לאור דרישות ח"א הישראלי.

ומה היו דרישות אלו?

מסביר דני: המירו' ניבנה כמטוס יירוט בעל טילים בלבד, בלי תותחים, המיועד ליירט מפציצים ולחזור. הצרפתים הביטו עלינו כעל אנשים לא-רציניים; מטוס מאך 2 עם תותחים! לא סביר. אבל אם הקליינט רוצה אפילו את

המיג 21 "העיראקי", נושא סמלי ח"א הישראלי ואת המספר הסידורי 007.





בטיסות הללו, מהחזר דני בקול רם.

עוד סעיף למאון ההיוב של האמברגו הצרפתי...

## המנועים האמריקניים אמינים יותר מהצרפתים

דני מנסה להעריך את נסיונו עם משפחת המיז'ים וסיכוייה לעתיד: אילמלא הצלחת ה"א הישראלי — יתכן שאיש לא היה שומע על המיז'ו. הדגמים החדשים פר' 17 וני"8 ייתכן שהם טובים, אך אנו היינו בודאי משפרים אותם לאור נסיונו המבצעי, אילו היו בדינו...

— כללית — המטוסים הצרפתיים זקוקים למתכות חדשות, חיזוקים ומנועים חזקים יותר. המנועים האמריקניים אמינים יותר מהצרפתיים ולכן די אולי במנוע אחד במטוסים אמריקניים. מטוס דור מנועי בטוח יותר, אם כי כושר תימרונו מוגבל מעט.

דני, שנתחנך על דורות מטוסים צרפתיים, היה בתמונה גם בקשר למטוסים האמריקניים: הסקיייהוק נחשב אצלנו תמיד כאילו ניבנה מראש עבור ה"א הישראלי. רק לקח לו זמן להגיע אלינו...

וחזר לצרפת כדי להכין את המטס השני.

— סמוך למלחמת ששת הימים היה לנו נסיון רציני במיז'ו 3, מסכם דני פרק זה. גילינו שהוא טוב לתקיפה לא פחות מליירוט. הפכנו אותו למטוס רבי-מימתי.

## וטוב שדני לא היה...

מלחמת ששת הימים קילקה לדני "רומן" עם הבן המבצעי הצעיר ביותר למשפחת המיז'ו — 1-9. ואולי טוב שקילקה.

ומעשה שהיה, כך היה: לפני הסלון האוירי של '67 הודיע אחד הטייסים הראשיים של דאסו — ביגאן — שמייד לאחר תצוגת המטוס בסלון יוכל דני להשתתף בטיסות הניסוי של המטוס החדש.

בגלל מלחמת ששת הימים והאמברגו לא הגשימו הצרפתים הבטחתם. הטייס הצרפתי ביצע את הטיסות לבדו.

באחת מהן ניתק הגה הגובה של המטוס — שהיווה שינוי עקי רוני לעומת ההגאים בשפת הזרימה של כנף הדלתא בדגמים הקודמים. ההיבורים, כנראה, לא היו חזקים דיים.

ביגאן, אב ל-7 ילדים, נהרג — ואני הייתי צריך להשתתף

החרטום גבוה כמו מעלית והמהירות הולכת וגוברת.

כשהגיע דני לגובה 70 אלף רגל ניסה להפסיק את ההאצה, סגר את המצפרת — אך המטוס סרב לעצור והמשיך להאיץ. דני ביצע תימרונים מאולתרים, והתוצאה: — התחילו הזדקרויות מדחס ופיר צוצים במנוע.

דני הצליח להיחלץ מהמצב המסוכן, ונחת בשלום. בקצה הר מסלול כבה המנוע מחוסר דלק. מסכם דני: בדקנו את נושא הרקיטה, אך לא ראינו צורך מביציני בכך. גם מחיר הרקיטה היה יקר. הנושא ירד מהפרק.

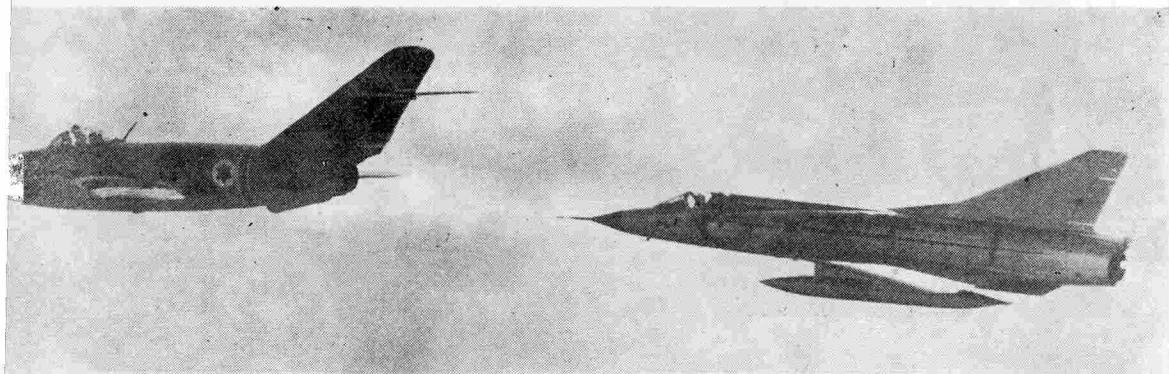
לדני היו עוד תקלות קטנות עם המיז'ו: קריעת מצנח בלימה מספר פעמים, בלימה חריפה ופיצוץ גלגל לאחר שירד מהמטוס.

## שני מיז'ים ראשונים בישראל

זהנה הגיע הרגע הגדול — קו הייצור הסידרתי פלט את שלושת המיז'ים הישראליים הראשונים.

באחת השבתות בשנת '62, ברביבות השעה 11.30, נחתו שני המיז'ים הראשונים בישראל, כש הם מתקבלים ע"י כל המי ומי. — היתה שמחה רצינית, זוכר דני, הוא נשאר בארץ ימים אחדים

מיז'ו טס כליווי למיג-17 הסורי, שהפך ישראלי.



# חיילים, אזרחים עובדי משרד הבטחון וצה"ל וכלל אזרחים

★ הצעת-ייעול ניתן להגיש לגבי כל אמצעי או תחום פעולה, כגון: אמצעי לחימה, ציוד טכני, הלבשה, אמצעי הדרכה, שיטות עבודה, נוהלים, טפסים, כרטיסיות וכו'.

★ הצעת-ייעול היא פרי יוזמה, מחשבה וידע של המציע, המעידים על תחושתו, ערנותו ואחריותו לנושא המוצע.

★ הצעות-ייעול מגבירות כושרם ופעילותם של האמצעים ושטחי הפעולה.

★ כל הצעה — יהיו השגיה אשר יהיו — תתקבל בברכה ע"י ועדת הייעול, תיבדק על-ידיה ותוצאותיה תישלחנה למציע בהקדם.

★ הצעות-ייעול יש להגיש בכתב, או בדפוס, כשהן מנוסחות בצורה ברורה ומלוות בשרטוטים, תרשימים, דגמים וכו'.

★ הצעות-ייעול שנבדקו ואושרו לבצוע, תזכינה את בעליהן במכתבי-הוקרה או/ו בפרסי-כסף בסכומים עד — 1,500 ל"י.

★ הכתובת להגשת הצעות-ייעול: —

משרד הבטחון — הוועדה המרכזית להצעות ייעול,

הקריה, תל-אביב

או

ועדת הייעול היחידתית

## ייעול - בטחוננו הגברת

מוגש ע"י הפיקוח המשקי למערכת הבטחון

...ם ייית  
...תצו ותעשה זמש  
...שיתחנא



# חידון תנכי-תעופתי

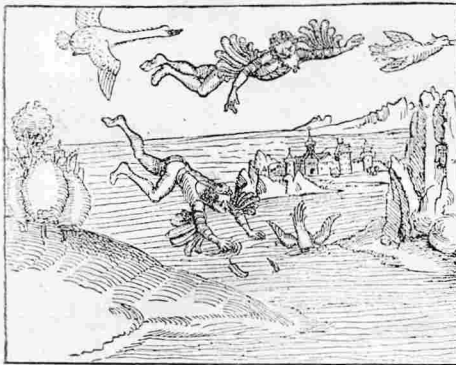
צילום

H. PIZAN.

החידון התנכית-עופתי המופיע בעמודים אלה הוא פרי עטו של אחד מוותיקי כתבינו, זאב סגל (סגן אלוף, מיל.), מחברו של הספר „המנוע הסילוני” ואבי שיטת „המערך המתוכנן” של בדיקת מטוסים. זהו פרי אחד מתחביביו ועיסוקיו הצדדיים של סגל, מאנשי „החברה לחקר המקרא בישראל”. באמתחתו של המחבר מאות שאלות ותשובות, שנאספו ומוינו בקפדנות ואשר באמצעותן מתקבלת תמונה מוחשית של האספקטים השונים של תורת הלחימה בתקופת המקרא – ארגון צבאי, נוהלים, גיוס, תכסיסים, מנהיגות, מוראל, סוגי נשק, ביצורים, אפסנאות, מודיעין, קשר, הדרכה, רפואה, תעשיה צבאית, והחילות למיניהם – קשתים, קלעים, פרשים, רכב, שיט, וגם... תעופה. באשר לנושא האחרון נוגעות השאלות לאיזכורים, מליצות, דימויים, והבעת מאוויים בלבד, וזאת מסיבה המובנת מאליה. במאמר שלפנינו אוסף מגוון של שאלות אלה, עם הבלטה של הצד „תעופתי”. עצתנו לך, הקורא, לאחר קריאת כל שאלה לאמץ מעט את זכרוןך ולנסות לגשש לקראת תשובה בכוחות עצמך, ולא להתפתות ולהסתכל מייד בתשובות. אחרי הכל, מי לא למד פעם תנ”ך?

### שאלה 1

איך מביע משורר התנ”ך את השאיפה של האדם לעוף למרחקים, הופשי מעטור?



אגדת איקרוס

משורר התנך השואף להדמות לבעל כנף הוא משורר התהלים הקורא: „מי יתן לי אבר כיונה! אעופה ואשכונה; הנה ארחיק נדוד...” (תהלים נ”ה, 87).

### שאלה 2

נוהגים לפזוג את הממוסים לפוגים בהתיאם למספר הכנפיים: ממוס הדי-כנפי —

האדם הקדמון התקנא, לא פחות מהאדם בן-זמננו, בבעלי הכנף קלי התנועה, העפים והמרחפים באוויר ללא מאמץ, וראה בכך אחד מפלאי הטבע. ערגה זו של האדם להדמות לצפור מצאה את ביטוייה באגדות קדומות ובמיתולוגיה של עמי קדם שונים. אחת היפות בהן היא האגדה היוונית המקסימה על האדריכל והממציא דדלוס ובנו איקרוס, אשר נכ-לאו על ידי מלך אכזר בתוך מבוך באי כרתים. דדלוס התקין לעצמו ולבנו כנפיים שעשאן מנוצות ציפורים והדביקן לגוף בדונג, וכך נמלטו שניהם משביים בדרך האויר. לאגדה זו, המסופרת בצורה שירית על ידי המשורר הרומי אובידיוס (מאה ראשונה לפני הספירה), קץ טראגי: הבן איקרוס, ברוב התלהבותו הגביה טוס לקראת השמש, בניגוד לאזהרת אביו, עד כי בחום השמש נמס הדונג שהדביק את כנפיו לגופו והוא נפל הימה (עלינו לסלוח למחברי האגדה על אי-דיוקם באשר למושגים על שינויי הטמפרטורה באטמוספירה...).

דדלוס ואיקרוס לא היו היחידים בין הקדמונים אשר התאוו לכנפי הציפור. וזה מביא אותנו לשאלתנו הראשונה בסידה זהו:

(1) גוף טיס בעל שתי כנפיים — הנשים העפות שבזכריה ה', 9: „ואשא עיני וארא והנה שתיים נשים יוצאות ורווח בכנפיהם ולהנה כנפים ככנפי החסידה“ (היינו, שתי כנפיים).  
 (2) ארבע כנפיים היו לחיות שראה יחזקאל במראהו (א', 1-6): „ואראה מראות אלהים... דמות ארבע חיות... וארבע כנפיים לאחת להם“.  
 (3) הגדיל לעשות, (או לראות) ישעיהו אשר ראה (ו', 2): „שרפים עומדים ממעל לו, שש כנפים שש כנפים לאחד; בשתיים יכסה פניו, ובשתיים יכסה רגליו ובשתיים יעופף“.

### שאלה 3

חומר הגלם העיקרי לתעשיית נשק בימי קדם היה... עץ. מסופר על מלחמה מסוימת שאחריה יושארו על פני שדה הקמל שבעה סוגים של כלי מלחמה, בכמויות כה גדו לות עד שבני המקום יבעירו בהם אש במשך שבוע שנים.

היכן מסופר על הדבר, באיזו מלחמה מדובר ומהם סוגי הנשק השונים?

לפי יחזקאל ל"ט 9, אחרי מלחמת „גוג ו"מגוג“ העתידה לבוא, עם תום הקרבות: „ויצאו יושבי ערי ישראל ובערו והשיקו בנשק ומגן וצנה בקשת ובחצים ובמקליד וברומח, ובערו בהם אש שבע שנים“.

### שאלה 4

הסוס סימל מאז ומתמיד מהירות, מריץ ואף הוד והדר; אך כהיותו נעדר כושר טיסה, השלימה המיתולוגיה היוונית הפרוץ זה והצמיחה לו כנפיים; וכך יצרה את הסוס פגסוס המפורסם. גם בתנ"ך מוצאים אנו סוסים הממריאים למרום. היכן?

בסיפור על מות אליהו — „והנה רכב אש וסוסי אש ויפרידו בין שניהם (אליהו ואלישע), ויעל אליהו בסערה השמים“ (מלכים ב', ב', 11).

### שאלה 5

יש אשר הנשק נדיר יותר מחלוחמים; כך היה ב"הגנה" ואף בתחילת מלחמת השחרור של תש"ח.  
 היכן בתנ"ך תאורים קיצוניים של מצב זה של חוסר כלי מלחמה?

א. בתקופת דבורה הנביאה, בהתאם לשירתה המפורסמת:

„מגן אם יראה ורומח

בארבעים אלף בישראל“

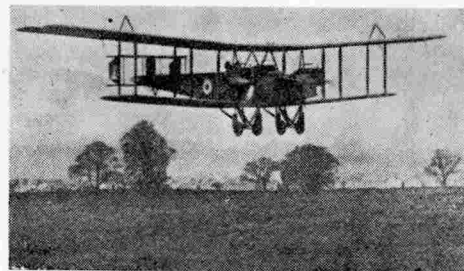
(שופטים ד', 8).

(למעשה, רובם הגדול של המטוסים כשיי מוש בימינו); מטוס דו-כנפי — לדוגמה, הרפיד מתוצרת דה-הבילנד, הזכור לנו ממלחמת העצמאות, הסטירמן, ועוד כמה „אנטיות“; מטוס תלת-כנפי, אשר כמה מהם פעלו במלחמת העולם הראשונה.

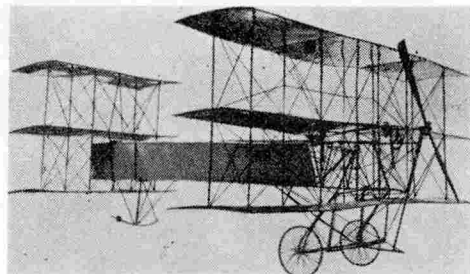
כל כנף הוא למעשה זוג כנפיים — הימנית והשמאלית. יוצא אם כן שהסיווג המסורתי הוא לכלי טיים בעלי 2, 4 או 6 כנפיים. והנה, למרבה ההפתעה, גם בתנ"ך



מטוס דו-כנפי



מטוס דו-כנפי



מטוס תלת-כנפי

מוצאים אנו יצורים טסים בעלי שתיים, אר"בע ושש כנפיים! עליך למצוא דוגמה אחת של כל אחד מאלה.



אלהיו עולה השמימה במרכבת אש

### שאלה 7

המלה העברית החדשה להליקופטר היא „מסוק”, וכבר נכנסה לשימוש נרחב הן בחיל והן בציבור. מה מקורה? הערה: גם המונח „שעור נסוקה” (Rate of Climb) נגזר מאותו שורש.

ה„מסוק” נגזר מהשורש „נסק” שהוא מִ מקור ארמי ומופיע רק פעם אחת בתנ”ך בִּ פסוק המליצי בתהילים קל”ט 7—8:

„אנה אלך מרוחך,  
ואנה מפניך אברח?  
אם אסך שמים — שם אתה;  
ואציעה שאול — הנך!”

### שאלה 8

רבות נאמר ונכתב על תכונת הדוגמה האישית של קציני צבא ההגנה לישראל, שפקודתם בקרב היא לא „קדימה!” כי אם „אחרי!”

ב. וכן בתחילת מלכות שאול:

„והיה ביום מלחמת ולא נמצא חרב וחינת ביד כל העם אשר את שאול ואת יונתן ותמצא לשאול וליונתן בנו (שמואל א', י"ג, 19).

### שאלה 6

בהזון אחרית הימים המפורסם בישעיהו (וגם במיכה) מדובר על הפיכת הרבות לי אתים וחינתות למוזרות, עם כוא השלום העולמי הנצחי. היכן כתנך קריאה לביצוע פעולה הפוכה?

בקריאת המלחמה הנמצאת ביואל ד' 8—9, אנו קוראים:

„קראו זאת בגויים:  
קדשו מלחמה, העירו הגבורים,  
יגשו יעלו כל אנשי המלחמה;  
כתו אתיכם לחרבות  
ומזמרותיכם לרמחים!  
החלש יאמר: גבור אני!”

## שאלה 10

**"מסלול" המראה קיים מתחילת ימי חיל האוויר שלנו. מאין הוא לקוח?**

אף כי המלה מסילה מופיעה בתנ"ך יותר מ־20 פעם („והיה מסילה ממצרים אשורה" — ישעיה י"ט 23, „ישרו בערבה מסילה לאלוהינו" — שם, מ', 3, ועוד) הרי ה"מסלול" מופיע רק פעם אחת ויחידה — „והיה שם מסלול ודרך" (ישעיה ל"ה, 8); המדובר שם בדרך הגאולה לציון.

## שאלה 11

**כאשר המטוס עולה לגובה, מכל מקום בו הוא נמצא חרו הוא „נוסק" (ר' שאלה 7). רק העליה או ההינתקות מהקרקע לי אויר היא „המראה". מאין מלה זו?**

גם שורש זה מופיע פעם יחידה בלבד בתנ"ך ומשמעותו אינה ברורה. הוא מופיע באיוב ל"ט 18 „כעת במרום תמריא תשחק לסוס ולרכבו". הפסוק לכאורה פשוט, אך הקושי הוא בזה כי הוא מתייחס לעוף מדברי שלא נזכר בשמו, כנראה בת יענה, וזו כידוע אינה יודעת לעוף. יש מפרשים „תמריא", לפי השורש הערבי „מרי" שפירושו דפק, האץ, והכוונה היא לריצה מהירה, ואז נשאר הקושי של „במרום". על כל פנים, בימינו אמצנו לנו את השורש במשמעותו החדשה בה היא שרירה וקיימת מבלי שיהא צורך לדקדק בייחוסה, וכך נאה לשפה מתחדשת הצמאה למונחים חיוניים חדשים.

## שאלה 12

**ואחריו כל המראה יש בהכרח גם „נחיה" תח". מה מקורה של המלה?**

מקור המלה „נחת" הוא ארמי וסורי ופירושו ירידה. בתנ"ך מופיעה המלה רק בדיבור מליצי אך בשפת חכמים זאת מלה מקובלת, „וברגע שאול יחתו (איוב כ"א, 13): „ותנחת עלי ידיך" (תהלים ל"ח, 3) ועוד.

## שאלה 13

**כל יציאה של מטוס לפעולה מבצעית היא „גיחה". אנו נוהגים לומר כי המיוספת ביצעה כך וכך „גיחות". מנין לקוח ביטוי זה?**

ה"גיחה" נגזרה ממקור גוח שענינו פריצה ויציאה מהירה: „ואורב ישראל מגיח ממקומו" (שופטים כ', 33).

**מי הם שני המפקדים בספר התנ"ך אשר הקדימו את צה"ל בתכונתם זו ובמפורש פקדו על אנשיהם לעשות מה שהם המפקדים יעשו תחילה?**

א. כאשר התקיף גדעון את מחנה מדין בראש שלוש מאות לוחמיו פקד עליהם: „ממני תראו וכן תעשו; והנה אנכי בא בקצה המחנה והיה כאשר אעשה כן תעשון" (שופטים ז', 17).

ב. מסופר על אבימלך בן גדעון, בקרב נגד אנשי שכם: „ויקח אבימלך את הקרדומות בידו ויכרות שוכת עצים וישאה וישם על שכמו ויאמר אל העם אשר עמו: מה ראיתם עשיתי מהרו עשו כמוני" (שופטים ט', 48—49).

## שאלה 9

**מי הנביא אשר „עלה" לירושלים בדרך**



ותשא אותי רוח

**האוויר, לפחות כפי שהוא עצמו מתאר את הנסיועה?**

את הטיסה לירושלים תיאר יחזקאל בחזונו (ח', 3):

„וישלח תבנית יד ויקחני בציצית ראשי ותשא אותי רוח בין הארץ ובין השמים ותבא אותי ירושלימה".

וכן מספר אותו נביא במקום אחר (י"א, 1): „ותשא אותי רוח ותבא אותי אל שער בית ה'".

## שאלה 14

נפלים (הנו"ן בחיריק) מפריע... אך אין מקשוין על שאלה היתולית!

### שאלה 16

גם הסילון מצוי בתנך, אך, לדאמנונו לא בשטח התעופה כי אם בשטח ה...ברו טניקה! מה פירושו והיכן?

הסילון התנכי הוא מין קוש ונמצאהו רק פעם אחת — ביחזקאל כ"ח, 24 — „סלון ממאיר וקוש מכאיב“.

### שאלה 17

מלחמת ששת הימים נפתחה ביוזע כי פעולה מוחצת ומוזהרת של חיל האוויר הישראלי בשמי מצרים. התוצאה המיידית של המפלה היתה פחד שתקף את המצרים. לאחר המפלה הסופית נתגלו סנסוכים פנימיים שהביאו בין היתר ל„התאבדותו“ של מרשל עמאר; יחד עם זאת הלה התמוי טטות של הכלכלה המצרית.

מצא בתנ"ך פסוק מליצני אשר יכול היה לשמש „תקדים“ לשרשרת מאורעות זו, היינו:

- (1) התקפה מהאוויר על מצרים;
- (2) פחד;
- (3) סנסוכים פנימיים;
- (4) התמוטטות כלכלית.

ה„תקדים“ המבוקש מתואר בספר ישעיה פרק י"ט, ולהלן צטטו פסוקים הנוגעים לנושאים אלה ונסמנם בהתאם לסעיפי השאלה:

- „משא מצרים“:
- (1) הנה ה' רוכב על עב קל ובא מצרים (פסוק א'); (היינו: התקפה מהאוויר!)
  - (2) ונעו אליי מצרים מפניו ולבב מצרים ימס בקרבו (פסוק א');
  - (3) וסכסכתי מצרים במצרים ונלחמו איש באחיו ואיש ברעהו (פסוק ב');
  - (4) וכל מזרע יאור ייבש נדף ואיננו; ואנו (=התאבלו) הדייגים ואבלו כל משליכי ביאור חכה ופורשי מכמרת על פני מים אומללו; ובשו עובדי פשתים שריקות ואורגים חורי; והיו שתר תיה מדוכאים כל עושי שכר אגמי נפש“ (פסוק קים ז'—י“).

### שאלה 18

בי"ט 28 בדצמבר 1968 ערך צה"ל מבצע מזהיר נגד לבנון — פריצה אל תוך לב שדה התעופה האזרחי של בירות ושריפת כל המטוסים הלבנוניים שהיו שם, היינו

היכן בתנך תואר מחזה אשר אפשר לראות בו רמז לדואר-אוויר? טאזון צורה נעשה שימוש ברמז זה על ידי ממשלת ישראלי בלוימונו? (לעזרתך, ראה הציוור להלן של מגילה בעלת פנימים.)



בולי מועדים תש"ט

רמז לדואר אוויר מוצאים אנו במחזה שראה הנביא זכריה: „ואשוב ואשא עיני ואראה מגילה עפה...“ משרד הדאר של ממשלת ישראל הוציא סדרת בולי דאר-אוויר (בולי מועדים תש"ט), המגלמת את המגילה העפה; הציוור עצמו לקוח מחותמת עברית עתיקה.

### שאלה 15

החיפוש אחרו מקור תנכי לכל ביטוי מודרני הביא איתו גם כמה מהתלות. אחת מהן היא שפצצות נפלים כבר היו ידועות בתנך. מהו ה„אסמכתא“ לכך?

הפסוק עליו מסתמכים הליצנים הוא בירמיהו מ"ט, 21: „מקול נפלים רעשה הארץ.“ הקול והרעש הם בוודאי לענין; הניקוד של



עודה אכזיב מדויק. האיש נעצר והודה בהשי  
תיבותיו לננופיה; בעקבותיו נעצרו עוד 5  
מחבריו.

מהו הכלל התנכי שהנחה את חוקר  
המשטרה?

הכלל הוא: „ידע שור קונוה וחמור אבוט  
בעליו“ (ישעיה א' — 3).

## שאלה 22

מי הוא המפקד אשר סרב ליחנות מי  
משחו אשר אמנם התאוה לו, בנימוק  
שהדבר הושג תוך סיכון חיו אדם? איך ני  
מק את סירובו זה, ומה עשה למען להדי  
גיש את הערכתו למעשה הנועז שעשו אני  
שיו בהביאם לו את מבוקשו?

התשובה היא בסיפור הנפלא על דוד המלך  
(שמואל ב', כ"ג, 14—17):

„ודוד אז במצודה ומצב פלשתים אז בית לחם.  
ויתאוה דוד ויאמר: מי ישקני מים מבאר בית  
לחם אשר בשער? ויבקעו שלשת הגבורים ב”



ויסך אותם לה'

מחנה פלשתים וישאבו מים מבאר בית לחם אשר  
בשער, וישאו ויביאו אל דוד; ולא אבה לשתו'  
תם, ויסך אותם לה' ויאמר: חלילה לי ה', מעשות  
זאת! הדם האנשים ההולכים בנפשותם! ולא  
אבה לשתותם“.

## שאלה 23

לוחמה פסיכולוגית אינה חידוש מודרני,  
אלא אחד מטכסימי המלחמה עתיקי הימים,

כל אלה המסומנים ב„ארו הלכנו“ — סמל  
המדינה וסמל הברת התעופה שלה. היתה  
זאת תגובה לפעולות הנלה נגד מטוסים  
אזרחיים ישראלים, שמקורן בלבנון.  
מצא בתוך פסוק מליצי אשר יכול היה  
לשמש כקריאת קרב למבצע. רמז: תוכן  
הפסוק מתייחס לפתיחת השערים של לבנון  
ולשריפה שנוצעה.

קריאת הקרב של מיבצע זה יכלה להיות:  
„פתח לבנון דלתיו,  
ותאכל אש באוריו“ (זכריה י"א, 1).

## שאלה 19

אנו, אין כל הדש תחת השמש (קהלת  
א' / 9). ואפילו לטיסת החלל יש רמז בי  
תנך! נביא פונה אל עם אויב ומזהירו כי  
לא ימצא מחבוא מאלוהים גם אם יטביח טוס  
עד למוכבים. מי הנביא, על מי נבא ומדמ  
דבריו?

הנביא הוא עובדיה והוא מתנבא על אדום:  
(א, 3—4) „ודון לבד השיאך  
שוכני בחגוי סלע מרום שבתו,  
אומר בלבו: מי יורדני ארץ?  
אם תגביה כנשר,  
ואם בין כוכבים שים קינך,  
משם אורידך נאם ה'“

## שאלה 20

איום דומה מביע נביא אחר לאויביו ה',  
באומרו שלא ינצלו גם אם יטוסו אל מרום,  
כי יד ה' תשיגם בכל מקום.  
מי הנביא ומה דבריו?

אלה דברי עמוס (ט', 1—2):  
„לא ינוס להם נס ולא ימלט להם פליט!  
אם יחתרו בשאול משם ידי תקחם;  
ואם יעלו השמים משם אורידם!  
מסתבר שהנביאים הביאו בחשבון, לפחות  
בשפת מליצה, כי אמנם ניתן לאדם להמלט  
בדרך האויר.“

## שאלה 21

בשנת 1969 הופיעה ידיעה בעיתונות  
הישראלית, בה סופר על שיטה מקורית  
לאיתור חבלנים. סוור צה"ל רדף אחרי קברי  
צת חבלנים ברצועת עזה אשר כמנוסתם  
השאירו אחריהם חמור עמוס 3 מוקשים  
„מארק 7“. חוקר משטרה שהוזמן למקום  
לזהות את בעליו של החמור היה כנראה  
בקי בתנך. הוא התישב לו על החמור ותוך  
שעה קלה הגיע אותו להצרו של תושב עזה,

שאנו מוצאים אף בתנ"ך. מצא שם לאום  
דמוגני מחוכם, שנועד להוריד את מורל  
הלוחמים של הצד השני ונתח את האלמני  
מים הפסיכולוגיים הכלולים בו.

דוגמה מופלאה ומושלמת של לוחמה פסי-  
כולוגית היא קריאתו של רבשקה שליח מלך  
אשור לחזקיהו ולעמו; הנאום המחוכם שלו יכול  
לשמש "יצירת מופת" של דמגוגיה ומראה על  
הבנה פסיכולוגית עמוקה של נפש העם (מל"ב  
י"ח, וכן ישעיה ל"ו).

והרי האלמנטים של נאום זה:

א. רבשקה מדבר בשפת העם הפשוטה (יהו-  
דית, כלומר עברית), למרות בקשת שרי יהודה  
שידבר ארמית (שפשוטי העם לא הבינו).

ב. הוא מערער את בטחון העם במלך, ואל  
יבטח אתכם חזקיהו!

ג. הוא מלגלג על בעל הברית של חזקיהו  
(פרעה) ומכנה אותו, "משענת קנה רצוצ"!

ד. הוא מחליש את בטחון העם שה' יצילם,  
וזה לא על ידי זלוזל בכוחו של ה', חלילה, כי  
אם מהשקפה אשר פשוטי העם יכלו לקבל, והיא  
כי הריסת הבמות מחוץ לירושלים ע"י חזקיהו  
הביאה עליו את עברת ה'.

ה. הוא מלגלג על חולשת צבא יהודה, ועתה  
התערב נא את אדוני את מלך אשור ואתנה לך  
אלפים סוסים, אם תוכל לתת לך רוכבים עליהם.

ו. בנימוק הטיפוסי לנביאי ישראל הוא טוען  
כי אם מלך אשור הצליח לעלות על יהודה  
ולהשחיתה, אינו אלא שליח ה' עצמו — "המל-  
עדי ה' עליתי על המקום הזה להשחיתו?

ה' אמר אלי עלה על הארץ הזאת והשחיתה!"

ז. הוא מאיים בשפה משפילה וברוטלית על  
גורל העם אחר מפתו כשהרעב יאלצם "לאכול  
את צואתם ולשתות את מימי רגליהם".

ח. לעומת זאת הוא מתאר בצבעים בהירים  
את גורלם אם יכנעו וממתיק את הגלולה של  
גלות שתבוא, "ולקחתי אתכם אל ארץ כארצכם,  
ארץ דגן ותירוש... וחיו ולא תמותו".  
אכן, לוחמה פסיכולוגית למופת!

## שאלה 24

במיתולוגיה של עמי קדם שונים מתרי-  
אים לא רק האלים והמוצאים, אלא אף  
הגיבורים בני תמותה, מלכים ומצביאים,  
כבעלי כושר טיסה, המצויידים כנפיים.  
תמונות כאלה אנו מוצאים במיתוסים ארי-  
מואלוגיים של עמי המזרח.

אחד הנביאים מדמה את מלך בכל לעוף  
בעל כנף. מי הנביא ומי המלך? לאיזה עוף  
נמשל המלך?

הנביא הוא יחזקאל, המתאר את מלך בבל  
בצורת חידה ומשל" (פרק י"ז):

„בן־אדם! חוד חידה ומשול משל...  
הנשר הגדול, גדול הכנפים  
ארך האבר, מלוא הנוצה...

בא אל הלבנון" (פסוקים 2—3).

ובפסוק 12 נותן הנביא את התשובה:

„הלא ידעתם מה אלה?!

אמור: הנה בא מלך בבל ירושלים".

## שאלה 25

מתי ניתנה למצביא עצה בהתאם  
לעקרון של הסכון בלוחמים, כלומר, שלא  
לשלוח לקרב מספר חיילים העולה על ה'  
דרוש לאותה משימה? ומה הנימוק שניתן  
לעצה זו?

המרגלים ששלח יהושע אל העיר עי חזרו  
משם ובפיהם העצה: „אל יעל כל העם; כאל-  
פיים איש או כשלושה אלפים איש יעלו ויכו  
את העי; אל תייגע שמה את כל העם כי מעט  
המה" (יהושע ז', 3).

## שאלה 26

מצא בתנך פתגם המלמד כי בתורת  
הלחימה יש אמנם מקום לתחבולות ולטכני-  
סיסים.

את התשובה אנו מוצאים בשני פסוקים ב-  
ספר משלי:

(1) „כי בתחבולות תעשה לך מלחמה ותשו-  
עה ברוב יועץ" (כ"ד, 6).

(2) „מחשבות בעצה תכון ובתחבולות עשה  
מלחמה" (כ', 18).

## שאלה 27

פקודת הביצוע הצבאית חייבת להיות  
קצרה וקולעת וכזאת היא למעשה בכל  
הזמנים ובכל הצבאות. עליו לזהות את נוי  
תן הפקודה בת מלה אחת, בכל אחד מי  
המשתתפים להלך, ולציין באיזו הזרמי  
נות ניתנה:

א. „ירה!"

ב. „שימו!" (כלומר, שימו מצור על  
העיר).

ג. „אסור!" (את הרכב).

ד. „שמטו!"

ה. „תפשוהו!"

א. „ירה!" פקד אלישע למלך יואש (מלכים  
ב' י"ג, 17):

ב. „שימו!" פקד בן הדד לאנשיו לשיט  
מצור על שומרון (מלכים ב' כ', 20):

### שאלה 31

מתן נעשה לראשונה שימוש על ידי אדם בבושר הביות של היונה?

כאשר נוח שלח את היונה מהתבה, לראות הקלו המים מעל פני האדמה" (בראשית ח', 8).



נוח שולח את היונה

### שאלה 32

השיבות עצומה נודעת במלחמה לשמרי רח על שקט מוחלט ברגעים קריטיים שלפני ני מבצע חשוב. מי היה המפקד שפקד בהדרי גשה על שקט מוחלט עד להגע המכרוע של הפעולה?

ג. „אסור!“ פקודת המלך יהורם לאנשיו — לאסור את הרכב (מלכים ב', ט' 21);  
ד. „שמטוה!“ הוראתו האכזרית של המלך יהוא להפיל את איזבל מהחלון (מלכים ב', ט', 33);  
ה. „תפשוהו!“ קרא ירבעם לאנשיו, כשנמ' לט הנביא מיהודה (מלכים א', י"ג, 4).

### שאלה 28

לכניית המטוס בחרים במתכת חזקה וקלה. אך לפני טיים פמלו או דמוני אין המשקל מפריע; אפילו העופרת הכבדה והחלשה מתאימה למטרה זו. פתגם עממי אומר: „אם האלהים רוצה גם המטאטא יורח!“ וליזה נוסף „העופרת טסה!“

היכן פתגם? בליטיים הכניו עופרת?

כלי הטיס הכבד הוא ככר עופרת שראה זכריה בחזונו (ה', 7): „והנה ככר עופרת נשאת“.

זכריה ראה מעין עגול מעופרת ששימש כמיכסה על גבי האיפה הטסה בשמים.

### שאלה 29

סוד הניווט והכיות של הצפורים מעורר את התפעלותנו עד היום. חידה זו העסיקה גם את החכם מכל אדם, אשר הביע את פליאתו בצורה מליצית. מה היו דבריו, והיי כן הם כתובים?

שלמה המלך, אשר לו מיוחס הספר משלי אומר (ז', 18—19):

„שלושה המה נפלאו ממני

וארבעה לא ידעתים:

דרך הנשר בשמים,

דרך נחש עלי צור,

דרך אניה בלב ים,

ודרך גבר בעלמה!“

### שאלה 30

הקדמונים הכירו לא רק בבושר הניווט של הצפורים אלא גם בעובדה המעניינת שהצפורים יודעות בדיוק את המועד בו עליהן לצאת למרויהן. איזה נביא מזכיר ארבעה מיני בעלי כנף שנחזנו בסגולה זו?

הנביא הוא ירמיהו המזכיר את עמו באמרו: „גם חסידה בשמים ידעה מועדיה ותור וסיס ועגור שמרו את עת בואנה, ועמי לא ידעו את משפט ה'!“ (ח', 7).

### שאלה 36

היכן מדמה התנך את השגחת אלהים על עמו לשמירת הנשר על גוזליו?

בשירת האיזנו (דברים ל"ב, 11) אנו קוראים:

„כנשר יעיר קנו  
על גוזליו ירחף;  
יפרוש כנפיו יקחהו,  
ישארו על אברתו.“

### שאלה 37

מצא בתנך פסוק היכול להביע בצורה קולעת את עליונות חיל האוויר על... חיל הפרשים; לאמור, מי שמסוגל לטוס למרום, יכול להרשות לעצמו ללעוג לסוס ולפרשו.

רמו לעליונותו של חיל האוויר על חיל הפרשים ניתן לראות בפסוק באיוב ל"ט 18:  
„כעת במרום תמריא  
תשחק לסוס ולרוכבו.“

### שאלה 38

עלית יהודי תימן מייד עם קום המדינה בוצעה בדרך האוויר. היו כאלה שקראו ל-



פעולה זו „מרכיב הקסמים“, אבל יהודי תימן, הקרובים ברוחם לספר הספרים, מצאו מייד פסוק תנכי קולע למיבצע זה. מהו?

הביטוי הוא מדברי ה' למשה במדבר סיני:  
„ואשא אתכם על כנפי נשרים ואביא אתכם אלי“ (שמות י"ט, 4).

### שאלה 39

לשני מטוסי חיל האוויר אשר „עשו היסטוריה“ ניתנו השמות „סער“ ו„סופה“.

לפני התחלת ההקפה של חומות יריחו פקד יהושע לעם: „לא תריעו, ולא תשמיעו את קולכם, ולא יצא מפיה דבר — עד יום אמרי אליכם: הריעו! והריעותם!“ (יהושע ו', 10).

### שאלה 33

השלב הראשון, ובהרבה מובנים המכירי, של מלחמת ששת הימים היה „מלחמת שלוש השעות“ של חיל האוויר הישראלי. עיתוי פתיחת ההתקפה היה בשעות הבוקר בדיוק בשעה בה מתחלפת משמרת הלילה במשמרת הבוקר, בכספים ובמשרידיים של חיל האוויר המצרי. בשעה זו אנשי הלילה העייפים מתכווננים לעזוב את משרתם, בעוד משמרת הבוקר טרם נכנסה לתפקיד; כתוצאה מזה, העירנות בשעה כזו היא משפל המדרגה ועובדה זו נוצלה כמלוי אה על ידי מתכנני המיבצע.

מצב דומה לזה נוצל בהצלחה גם על ידי מפקד תנכי דגול. מי הוא ומתי עשה זאת?

המפקד הוא גדעון אשר בחר את הרגע של החלפת משמרות במחנה האויב כזמן המתאים להתקפת הפתע שלו נגד המדינים: „ויבא גדעון ומאה איש אשר אתו בקצה המחנה ראש האשמורת התיכונה, אך הקם הקימו את השומרים“ (שופטים ז', 19).

### שאלה 34

היכן בתנך משהו היכול לשמש לרמז למסוק — היינו, משהו או מישהו עומד בין השמים והארץ?

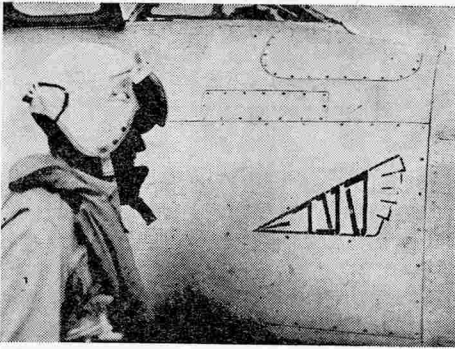
מסופר בדברי הימים א' כ"א, 16 על דוד המלך: „וישא דוד את עיניו וירא את מלאך ה' עומד בין הארץ ובין השמים“.

### שאלה 35

אנו רגילים היום להשתמש במונח „מטריה אווירית“ כמושג של הגנה על טרייטוריה, עיר וכו', ע"י כוח אווירי חזק הנמייצא מעל. היכן בתנך דימוי מעין זה, בו מובטחת „מטריה אווירית“ לירושלים?

פסוק מפורש הוא בישיהו ל"א, 5:  
„כצפורים עפות  
כן יגן ה' על ירושלים,  
גנון והציל“.

כלומר, כצפורים המרחפות על קנן להגן על אפרוחיהן מהתקפה של האויב.



„סער“ — אחד משני מטוסי המטאור הראשונים

מילואים של דוד היה חודש אחד בשנה. כל חודש שירתה „מחלקת“ אחת, לפי תור; בכל מחלקת היו עשרים וארבע אלף איש ובראש כל מחלקת עמד מפקד עליון. מהשמות של אחדים מאלה (בניה בן יהוידע, עשהאל בן צרויה ועוד) מסתבר שהמפקדים היו שייכים ל„צבא הקבע“.\*

\* לפרטים נוספים בנושא ראה מאמרו המקיף והמעניין של פרופ' יגאל ידן „צבא המילואים אשר לדוד ולשלמה“ — מערכות „ד“א (תשט"ו).

— כל הזכויות שמורות למחבר —

**לוחות חשמל  
לוחות פיקוד ובקרה  
ציוד מיתוג:**

Klöckner-Moeller, Sursum

**ייעוץ ותכנון**



**קצנשטיין, אדלר ושות' בע"מ**

טלפון 623769 • ת.ד. 20171  
תל-אביב, דרך פתח-תקוה 37

**הידוע לך אילו מטוסים היו, מי קראם כך ומה מקור השמות?**

„סער“ ו„סופה“ היו שני מטוסי הסילון הראשונים של חיל האוויר הישראלי; היו אלה מטוסי „מטאור“ מתוצרת גלוסטר, אנגליה. שמות אלה ניתנו על-ידי דוד בן-גוריון הידוע בבקיאיות בספר הספרים. המקור לשמות אלה יכול להיות כל אחד מהפסוקים הבאים:

- א. „בתרועה ביום מלחמה, בסער ביום סופה.“ (עמוס א', 14);
- ב. „כן תרדפס בסערך ובסופתך תבהלם“ (תהלים פ"ג, 16);

ג. „ברעם וברעש וקול גדול, סופה וסערה ולהב אש אוכלה“ (ישעיה כ"ט, 6).

כל אלה מביעים כוח, תעוזה, רעש עצום ו־בטחון. אכן שמות הולמים באמת את העוצמה הסילונית בראשית הופעתה בשמי ארצנו.

**שאלה 40**

לחלן רשימה של כמה פרמי „נשק בלתי קונבנציונלי“, במקרה זה נשק שאינו נשק כלל וכלל. למרות זאת הוא שימש את בעליו נאמנה. ציין בכל מקרה מיהו מפעיל ה־„נשק“, ומי היה הקרבן?

- א. עצם של חמור,
- ב. יתד,
- ג. פלח רכב,
- ד. מלמד בקר,
- ה. שבט.

א. שמשון הרג אלף פלשתים בלחי חמור (שופטים ט"ו, 15);

ב. יעל אשת חבר הקיני תקעה יתד ברקתו של סיסרא, שר צבאו של יבין מלך חצור (שופ' ט"ז, 21);

ג. האשה בתבץ השליכה פלח רכב על ראש שו של אבימלך (שופטים ט"ו, 53);

ד. השופט שמגר בן ענת הכה שש מאות פלשתים במלמד הבקר (שופטים ג', 31);

ה. בניהו בן יהוידע, חמוש בשבט הורג איש מצרי בקרב (שם, ב' כ"ג, 21).

**שאלה 41**

**האם המילואים הם „פנטז“ של צה"ל, או שמא הקדימו מישהו באלפי שנים?**

צה"ל בהחלט לא היה המפעיל הראשון של צבא מילואים. הקדימו דוד המלך שארגן צבא עתודות גדול כמסופר בדברי הימים א' פרק כ"ז. כמה פרטים ארגוניים של צבא זה מפתיעים בדמיונם לאלה של ימינו. זמן השירות בצבא ה־

# מרגלים



# בשחקים

סיפור גיחתם של מטוסי "איג-25" כשהם יורדים

יום ה-10 במרס 1972 היה יום של שקט יחסי במזרח התיכון. צבאות מצרים וישראל ניצבו משני צידי תעלת סואץ והביטו בחשדנות זה על זה מבעד לכוונות התותחים הטעונים. נשיא מצרים, סאדאת, המשיך במסע האיומים שלו בדבר מלחמה עממית טוטלית לשחרור השטחים שבידי ישראל, אשר מצידה הוטרה באותה עת על-ידי מחבלים בגבולה הצפוני. גיחות עמוקות-טווח לשטחה של לבנון, שבוצעו ע"י הטנקים הישראליים, כונו לתכלית של השמדת בסיסי המחבלים בלבנון.

הכוונות שחיל האויר המצרי עמד בה. הם הגיעו נמוך מן המדבר, או במסלול עקיף מכיוון הים התיכון, בהשתמשם בכלי נשק חדשים כמו "פצצת המסלולים". שניקבה את מסלולי ההמראה של שדות התעופה המצריים, באופן שמנע המראת מטוסים וקירקע את חיל האויר המצרי, שנותר אין אונים. מטרה לצליפות חסרות הרחמים של המירדדים, הסופר מיסטרים והוונטורים הישראליים.

## נוול יריב פיקח ורביתושיה כישראל

עתה שוקם שוב חיל האויר המצרי, כשהוא חזק מאשר אי פעם במספר ובאיכות המטוסים. ברור היה כי הישראלים לעולם לא יחזרו על הטקטיקה היעילה להחריד שנקטו בה במלחמת יוני 1967. אולם לא היתה בידיעה זו אלא נחמה פורתא; מול יריב פיקח ורביתושיה כישראל, יהיה זה הסריתועלת לבקוט בשיטות התגוננות למניעת התקפה מאותו סוג שכבר

## מאת ג'ון טיילור ודיוויד מונדי \*

מצב זה היה אולי הצעד שלפני פתיחת מלחמה גלויה. אוירה זו של מלחמה צפויה בכל רגע שררה גם בבסיס האויר קהיר-מערב. חמש שנים לערך חלפו מאז אותו בוקר ביוני 1967, כשמפציצי הקרב הישראליים חצו את הגבול המצרי גלים גלים והשמידו את חיל האויר המצרי בתשעה-עשר שדות תעופה. מעולם לא הוכחה באורח כה מוחץ היעילות הטמונה בכוח אוירי המנוצל באורח גאוני.

טייסי ישראל ידעו את פרטיהן המדויקים של המטרות שתקפו. הם ביצעו לפחות שש גיחות כל אחד ביום הראשון למלחמה. עיתוי ההתקפה תוכנן לשעה בה היה ידוע כי היא שעת רגיעה ברמת

\* מתוך "מרגלים בשחקים", הוצאת יאן אלן, לונדון.

ערכו הישראליים. מה שחשוב הוא כיצד למנוע את המלחמה הבאה, שבוודאי תהיה שונה מאוד, ככל שהדבר תלוי בישראלים.

זו היתה איפוא הסיבה, שהסמל בעל העיגולים באדום, לבן, שחור וירוק, סמלו של חיל האויר המצרי, היה מצוי פחות, באותו בוקר העשרה במרס 1972 מאשר סמל הכוכב האדום על המטוסים שחנו בקהיר-מערב. אפשר להלחם ביעילות, או למנוע מל-חמה, רק כשאפשר לדעת מראש את ההכנות והכוון נות הצבאיות של האויב. המפתח לידיעה כזו, לפחות בשתי המאות האחרונות, היה ביצוע טור אוירי.

אותו בוקר נראה אחד הטייסים הרוסיים מהלך בכבודות לעבר מטוסו. היה זה אלכסיי חרונוב (שם בדוי). כמו 16 אלף הרוסיים האחרים ששהו במצרים, היה תפקידו של חרונוב לא להלחם בישראלים, כי אם לעזור במניעת שואה חדשה לחיל האויר המצרי, על ידי פיקוח מדוקדק על כל תזווה צבאית של "הצד השני". הגדרה זו לא היתה מכוונת נגד ישראל בלבד, כאויב מובהק של הערבים. מפיצי הטורפולב 16 הענקיים, שהמריאו מדי יום מבסיס קהיר-מערב הרחק מעל הים התיכון, היו מעוניינים יותר בתצפית על הצי הששי האמריקני, מאשר על אויבה של מצרים ממזרח לסואץ. אלכסיי ידע זאת. אך הוא היה טייס קרב והתרכז במשימתו הקרובה.

אלכסיי הגיע למטוסו ונעזר בציוותי הקרקע כדי להחליק לתוך חליפת הלחץ האימתנית והמבודדת עד כדי קלטרופוביה. כמעט לאלתר החל מויע פלגים פלגים בשמש היוקדת. ניחמה אותו המחשבה שתוך דקות תחלוף תחושת חוסר הנוחות, כאשר יטפס חדות לגבהים בהם ירתח דמו ללא חליפת לחץ זו, למרות שבחוף ישרור קור של מינוס 35 מעלות.

## להשניד אויב בלא לראותו

היה זה טבעי לגבי אדם כמותו לאהוב את המטוס שהטיס, על אף שבעידן האלקטרוני מרבית העשייה במטוס היתה כאילו מחוץ לשליטתו של הטייס, כמו היכולת להשמיד אויב בלא לראותו, ביום ובליילה ובכל מזג אויר, עבור אלכסיי נוספה לאהבת מטוסו התחושה שבידיעה כי מטוסו הוא המטוס המבצעי המהיר ביותר שבכל חיל אויר שהוא בעולם כולו, המיג 25 פוקסבט, אחד התיכוננים הגאוניים של מתכנן המטוסים הרוסי הנודע ארטם מיקויאן. מיג 25 התבלט לראשונה בשורה של שיאים עולמיים שהשיג במחצית שנות הששים. בחודש אויך-טובר 1967 הוכיח את יכולתו לטפס לגובה 100 אלף רגל (30 ק"מ), כשהוא נושא שני טון מטען ולטוס במסלול סגור במהירות בת 1,852 מיל בשעה (2,981 ק"מ בשעה). משקיפים מערביים לא נזקקו לזמן רב כדי להיווכח כי המדובר במטוס מבצעי

רוסי חדש לחלוטין ובעל ביצועים מהפכניים ממש. המיגים הקודמים שבסידרה, ינקו את ביצועיהם המוצלחים ממדיהם הקטנים וממשקלם המועט. למיג 15, שהופיע בשמי קוריאה בתחילת שנות החמישים, היה מנוע מבוסס על הרוטס רויס נין הבריטי, והיה יריבו הרציני של ה־86 טייבר האמריקני. כושר נסיקתו היה משובח, רדיוס הפנייה שלו קצר ותיקרת הטיס גבוהה. הוא היה מהיר מהטייבר בגבהים שמעל 35 אלף רגל (10.5 ק"מ). העובדה שלמרות הכל היה לרוסיים הרבה מה ללמוד מהאמריקנים, נבעה מכך שכמטוס־לחימה היה המיג 15 נחות מהטייבר וחסר היה מערכות אלקטרוניות מתקדמות, כגון כוונת ירי מכוונת על ידי מכ"ם.

במיג 17 שופרו הביצועים. המיג 19 כבר היה עלקולי בטיסה ישרה ואפקית ונשא לראשונה טילי אויר-אויר, שהחליפו את התותחים כבדי-הקליבר של המיגים הקודמים. הדגם הלילי נשא גם מכ"ם לגילוי מטוסי אויב.

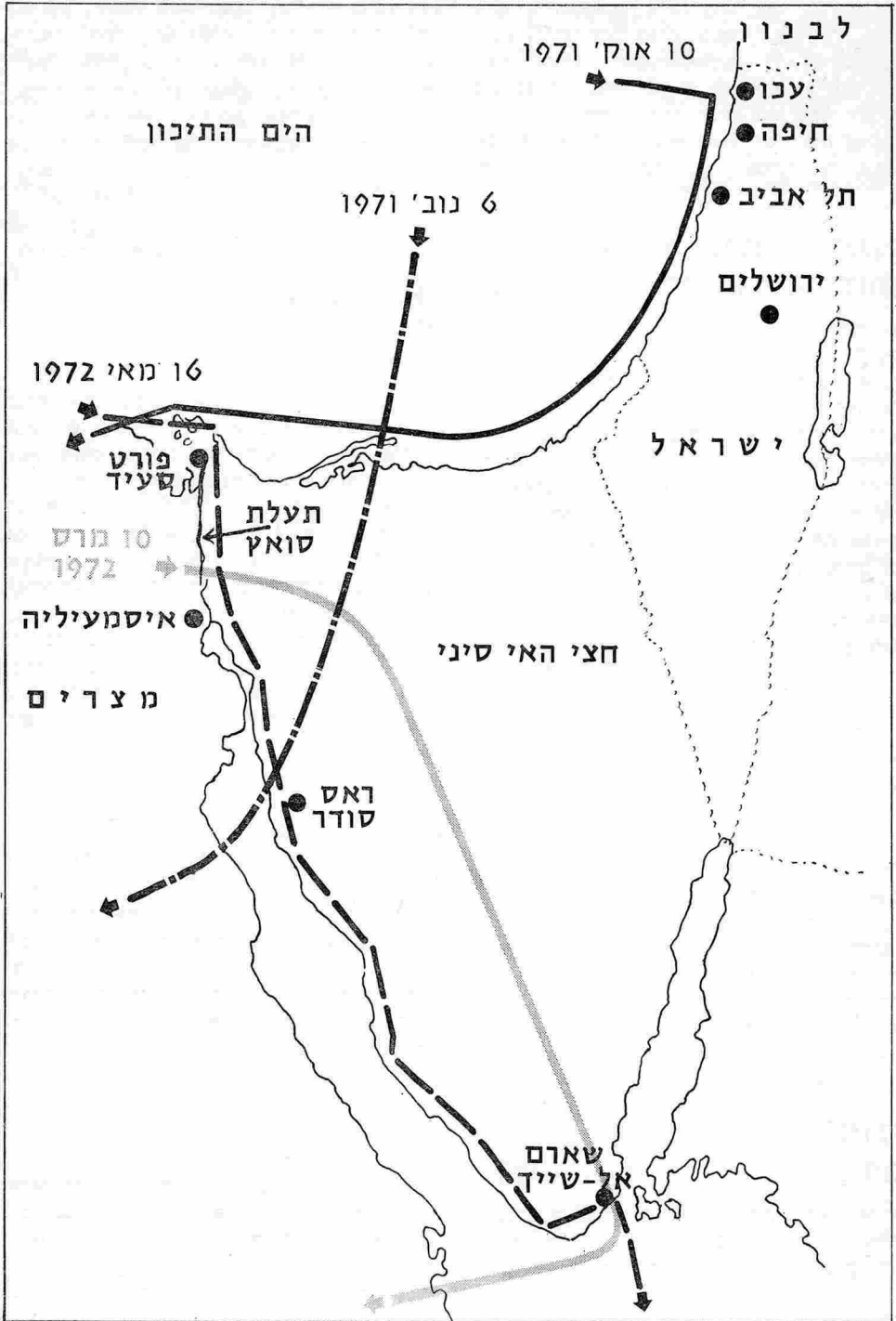
המיג 21 היה בבחינת זינוק גועז קדימה. למרות ממדיו הקטנים ומוטת כנף בת 7.15 מטר, הוא פיתח מהירות כפולה ממהירות הקול והוא ניתן לי שליטה מצויינת בעת טיסה. כל טייס ממצע יכול להטיסו, הוא ניבנה באלפים ונמצא בשירותם של כעשרים חילות אויר בעולם. הדגם הראשון היה קצר-טווח משום שצויד במיכלי דלק קטנים והיה חסר מכ"ם. אולם בכל דגם שהופיע ניכרו שיפורים רבים והדגם האחרון, מיג 21MF, אשר רבים כמותו הוצבו גם בשדה קהיר-מערב. לצידם של המיג 25 והטופולב 16, כבר נחשב למטוס קרב משובח בכל המובנים. אף על פי כן, בלט המיג 25 ביהודו.

## לשייט בנהירות העולה על שלושה נאך

כאשר נגלה המטוס לראשונה למשקיפים מערביים, בתצוגה האוירית בשדה דומודובו במוסקבה, דיווחו הללו על מטוס גדול, דר-מנועי, כפול-זינב, העולה על כל מה שיש למערב. שיאי המהירות שהושגו על ידו באותה שנה לימדו את המומחים המערביים לדעת כי הוא יכול לשייט במהירות העולה על שלושה מאר. עם מוטת כנף בת 12.2 מטר ושני מנועים המעניקים כח הדף כללי של 48 אלף פאונד (22 טון), ברור היה כי מיקויאן נפרד מתיכונניו הקודמים, של מטוסים קטני ממדים וקלי משקל מסידרת המיגים. מחסרונם של מתלי נשיאה מתחת לכנף וממיקומו של מכ"ם גדל-ממדים בחרטום, ניתן היה לקבוע כי המטוס תוכנן לירוט בגובה רב. אך בחינה מדוקדקת של הגחון הראתה כי יש לו תא פצצות פנימי, לפני תא הנעילה של כן הנחיתה העיקרי, משני צידי כונסי האויר הגדולים כמינהרות.

מומחי נאטו החלו בוהנים בזהירות כל תצלום או פרט חדש על המטוס, לו העניקו את שם הצופן

מפת טיסות הפוקסבט, כפי שהוצגה על ידי השבועון „אבישן וויק”





כאשר הידק אלכסי את הרצועות שקשרו אותו למושבו בתא הטייס של המיג 25 והחל בהכנות להמראה, הוא ראה שישה מטוסי מיג 21 אצים על המסלול וממריאים לפניו. כשטייל אויר-איר מדגם ק-13 תלויים מתחת לכנפיהם. על אף שמטוסי מיג 21 היו איטיים ממיג 25, הם היו מתאימים יותר לקרב אויר בגובה נמוך. הם נועדו לפרוש מטריית מגן לזוג מטוסי המיג 25 חסרי החימוש ההגנתי בעת ההמראה ובעת הנסיקה, עד הגיעם לגובה טיסתם הרם והבטוח.

## הנוטוס הגדול התגלגל במהירות נודהינה והתרוכס

באונזיות התקועות בקסדתו, שמע אלכסי את האישור כי המיגים שהמריאו מצויים במערך מתאים להגנה על המראתו. אלכסי הגיע מיד את שני מנועיו הכבירים של המטוס, בנחשו נכונה כי הידיעה על-אודות „מטוסי מיג 21 במערך הגנה“ נקלטה בוודאי גם על ידי הישראליים, שהבינו את העומד לקרות. הוא האיצ במנועיו, עלה על המסלול, פתח לרווחה את המצערות והמטוס הגדול התגלגל במהירות מד-הימה והתרומם בקלילות, שלא הלמה את מראהו המסורבל. תוך דקה עזב מאחוריו את המיגים הרחוקים, כשהוא מטפס חדות ונוסק מעלה מעלה כרקטה, תוך כדי קביעת נתיב לקו הפסקת האש לאורך תעלת סואץ; לשמאלו ראה את בן זוגו דבק אליו בצטיינות.

אורכו של חצי האי סיני הוא 400 קילומטרים מצפון לדרום. מגובה 80 אלף רגל (24,400 מטר), נראה חצי האי מונח כדף הלקוח מאטלס של תלמיד, כה מרוחק וחסר צייגים בולטים, שקשה להאמין כי הוא גדוש מחנות צבא, טנקים, מטוסים, טילים וכל צורה אחרת של צבא מודרני. אף על פי כן ידע אלכסי כי חיו אינם שווים מאומה אם יצלול כדי להעיף מבט קרוב יותר. המטוס הלך וקרר במהירות של שנים וחצי מאך לנקודה המוחזקת היטב בקצה חצי האי: שרם-שייך. 15 ק"מ דרומה מאיסמעליה החלו מצלמות המטוס ומכשירי החישה שלו פועלים אוטומטית, כשהם סורקים ומצלמים את השטחים הנרחבים שמתחת למטוס. מעט מאוד מהנעשה למטה ניתן להעלים מהמצלמות ומיתר המכשירים המתוחכמים שבמטוס, היררר אלכסי.

## פתחו בצלילה חדה לקראת נחיתה בקהיר-נוערב

לפתע התעוררו האונזיות לחיים. קריאה מחדר הבקרה שבבסיסו הזהירתי כי זוג מטוסי פנטום המריא ליירטו. הוא הביט במסך המכ"ם שבין שני רגליו. אכן, ה„בלקה“ המעיד על המצאותו של מטוס לא הרחק ממנו הבלית על גבי המסך, אולם

19 קטבט. המימצאים נשמרו בסודיות והציבור הרחב שמע רק מעט על המטוס החדש בשנים 1967 ל-1971. או, בקיץ אותה שנה, הגיעה למצרים יחידתו של אלכסי הרונוב על מטוסי המיג 25 שלה, לשם הובאת במטוסי אנטונוב 22 ענקיים.

היה זה צעד חסרתקדים ומרשים מאוד למען מצרים. זה שנים שהמצרים סובלים מחסרונם של מטוס היכול לטוס מעל ישראל ומעל מטרות צבאיות ישראליות. כל המאמצים לבצע גיחות סיור קצרות ומפתיעות נתקלו בתגובה מהירה של טייסים אמיצים ומאומנים היטב, שהטיסו מטוסים כמו הפנטום, מצור ידיים בטייל אויר-איר.

## יכולתו לבצע גיחות סיור בשנוי סיני

בשנת 1971, צומצם הפער על ידי המיג 25. יכולתו של המטוס לבצע גיחות סיור בשנוי סיני בביצועים שיוחסו לו, הוצגה ב-10 באוקטובר אותה שנה. שניים מחבריו של אלכסי המריאו מקהיר-מערב, פנו לעבר הים התיכון וקרבו לגבול הישראלי ליד עכו, בצפון הרחוק, במהירות גדולה ובגובה רב. הם טסו לכל אורך קו החוף של ישראל וסיני במרחק כ-30 ק"מ מהחוף, אך עדיין מעל למים הטריטוריאליים של ישראל. מתוך ידיעה ברורה מה יכולים לבצע מכשירי הסיור המודרניים כמו מכ"ם צד, כגון צילום אלכסוני בלא שהמטוס חולף מעל למטרה ממש, היה ברור למדינת ישראל שהיא נחשפה לפתע למצלמות ולמכשירי החישה האלקטרוניים של האויב בכל רגע שיעלה הרצון על פניו.

למעשה, נמנעו הרוסים מלטוס עד אותה עת מעל שטחה של ישראל ממש. הטיסות לאורך החוף היו לצורך אוהרה בלבד. טיסות מעשיות יותר לצרכי הצפית אוירית על בסיסים צבאיים ישראלים ברחבי סיני, בוצעו באמצעות צילומי צד, תוך טיסה מעל שטחה של מצרים.

ב-6 בנובמבר 1971, הגיחו לשמי סיני שני מטוסי מיג 25 וחלפו מעל הפינה הצפון-מערבית של חצי האי, בטרם חצו את מפרץ סואץ חזרה למצרים. ישראל מיתחה בפני האויב על הפרה זו של הסכם הפסקת האש. אולם למחאה לא היה כל הד בפני עולם שעבר בשתיקה מוחלטת על חדירתם הר מסיבית של הרוסים למצרים, כל עוד לא הפר הדבר את האיזון בין מורח למערב.

עבור טייסי המיג 25, כאלכסי וחבריו, היוותה גיחת נובמבר כעין אישור להנחה שאין ביכולתה של ישראל ליירט את מטוסיהם, אפילו במטוסים משובחים כפנטומים. כיוון שכך, הוחלט להעני עוד יותר; המשמימה הבאה: גיחה לעומק סיני לשם בחינת מאוז ההגנה הישראלי כמעט לכל אורך חצי האי סיני. משימה זו הוטלה על אלכסי ועל חברו.



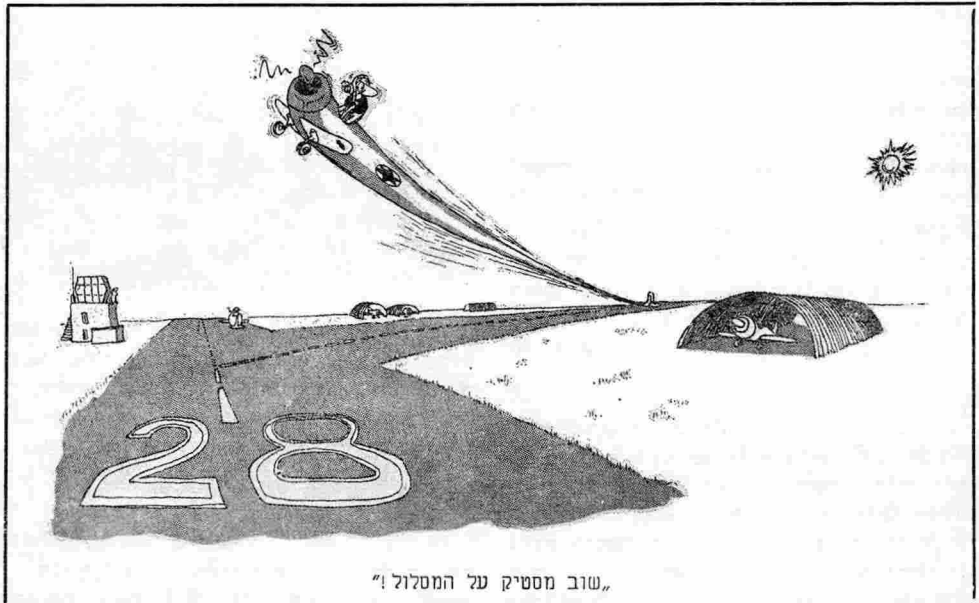
טייס ותיק מאד

ישראלים מפני כל תנועות צבא העלולות להתפתח לאופנסיבה ערבית. אך עובדה זו גרמה לאלכסיי לתיסכול; כיצד יכול גוף מתכתי קר הסובב בחלל, גדוש במכשירי אלקטרוניקה משוכללים, לבצע אותה עבודה שטייס מאומן כמותו, מבצע במטוס הלחימה המבצעי הר מהיר ביותר בעולם. בהרגשה זו של אפסיות נחת אלכסיי בבסיסו; כמה שבועות מאוחר יותר נארו חלקי מטוסו והוחזרו לבריה"מ בעת "יציאת מצרים" של הרוסים, שהביאה לקצה את מעורבותם בסכסוך המזרח תיכוני.

הפנטומים היו רחוקים עדיין מכדי לשגר אליו את טילי האויר-אויר שלהם, בחולפו גבוה מעליהם ב- טיסה מהירה בהרבה משלהם. „איזה סיכוי יש להם ליירוט מוצלח, לגבי טיסה שכל כולה אורכת עשר דקות בקושי“, הירחר אלכסיי.

שני המיגים שמרו על קירבה הדדית גם כש- לפתע פנו חדות למסלול מערבי שהביא אותם מעל למפרץ סואץ ופתחו בצלילה חדה לקראת נתיחה בבסיסים שבקהיר-מערב. „הכל עבר כה מהר, מה קל וכה בטוח, לעומת אותם מאות טייסים שנהרגו במלחמת העולם השנייה בהתאמצם להביא פיסת אינפורמציה על האויב“, חשב אלכסיי. „למעשה, מה היה חלקי בטיסה זו? חלק קטן מאוד“, סבר. הוא חש עצמו כנוכל, אם יכול לטוס ולהתענג על טיסה בבטחון מלא, בשמיים בהם טייסים במטוסים אחרים, היו מתים מאוד, לו רק חצו אותו קו בלתי נראה המפריד „בינם“ ל„ביננו“. „בינם“ הי כוונה לישראלים; להם לא היה כלי דומה למיג 25, והם לא יכלו לבצע סיורים דומים מעל מצרים ב- מטרה לבהון את המערך המצרי-רוסי ממערב לתעלה. השאלה שאין לה תשובה היא: עד כמה אמנם מעניין את הישראלים הנעשה במצרים ואם אין הם מקבלים על כך מידע בדרך קלה יותר.

בתקופת מלחמת ששת הימים, נשמעו דעות שישראל ידעה בדיוק היכן, מתי וכיצד להכות משום שממשלתה נשענה על מידע שסופק לה על ידי לוויינים אמריקניים. לדעת אלכסיי אין דבר זה מן הנמנע. אם רוסיה מעניקה סיוע כה מסיבי ל- ערבים, קשה להניח שהאמריקנים לא יזהירו את ה-



„שוב מסטיק על המסלול!“

# זהה את מטוסי חיל האויר חידון הכ"ה

גלריית המטוסים והמסוקים אשר היו בשירות חיל האויר הינה מגוונת ועניפה. מפאת קוצר היריעה, לא „שיתפנו“ בחידון את המטוסים כולם, כי אם הענקנו „זכות קדימה“ למטוסים המייצגים דור או תקופה בתולדות החיל. בטרם תנסה כוחך בפתרון החידון, עיין ב„מילון“ המתומצת המוגש לך בעמודים אלה ובו תיאור מטוסי החיל העיקריים בליווי מפרט אלמנטרי. לאחר שתזין עיניך בתמונות המפתח, גש לחידון המופיע בעמ' 206-207. בקיאותך במטוסי חיל האויר, תתברר לך מתוך עיון בתשובות הנכונות המופיעות בעמ' 210.  
ב ה צ ל ח ה !

בארבעה מנועים ונשא 6-10 אנשי צוות. שלושה „מבצרים“, שנרכשו בארה"ב בעזרת אל שווימר



(כיום מנכ"ל התעשייה האווירית), הגיעו ארצה דרך צ'כיה ביוני 1948 ובדרכם ארצה הפציצו את... קהיר.

בצ'כיה הורכבו במטוס מקלעי „בוזה“ קרקעיים במקום מקלעי ה„בראונינג“ המקוריים. המטוס נטל חלק פעיל במלחמת העצמאות ובעיקר בקרבות „עשרת הימים“, בהם ביצע למעלה מ-80 גיחות והטיל כ-50 טון פצצות.

מהירות מירבית 472 ק"מ בשעה בגובה 25,000 רגל, תיקרת שירות 35,000 רגל, טווח רגיל עם פצצות 1,700 ק"מ, חימוש: 13 מקלעים ופצצות במשקל 2,700 ק"ג (הגדולה בהן היתה במשקל 900 ק"ג).

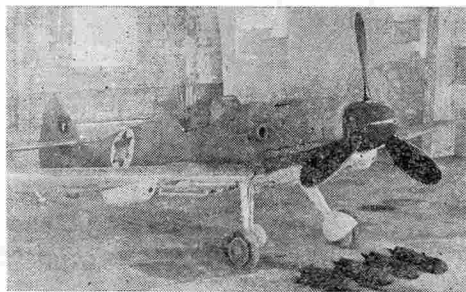
## סופרמרין ספיטפייר

מטוס קרב חד-מנועי, חד-מושבי, מתוצרת בריטניה. יוצר במספר דגמים רב. המטוס הראשון של חיל האויר הישראלי הורכב מגרוטאות. המטוס ניבנה כהמשך הפיתוח לסופרמרין ס-6 בי והיווה גורם מכריע בניצחון הבריטים ב„קרב על בריטניה“. לספיטפייר מנוע מתוצרת רולס רויס ומהירותו המי-

ואלה 18 מטוסי  
„חידון הכ"ה“

## מסרשמיט

טייסת הקרב היחידה של חיל האויר בתקופת ההפוגה הראשונה במלחמת העצמאות (יולי 1946) כללה מטוסי מסרשמיט מתוצרת צ'כיה. מטוס קרב חד-מושבי זה נפל מן הדגם הגרמני שהטיל חיתתו על טייסי בעלות הברית במלחמת העולם



השנייה. מפקד הטייסת הראשונה היה מודי אלון ונמנו עליה עזר ויצמן וד"ר סידני כהן. מטוס מסרשמיט הפיל ב-3.6.48 שני מטוסי זאקוטה מצריים, אשר שימשו כמפציצים, במיפגש הראשון בין מטוסים ישראליים למצריים. המהירות המירבית 400 קשר ותיקרת הטיס 14,000 רגל.

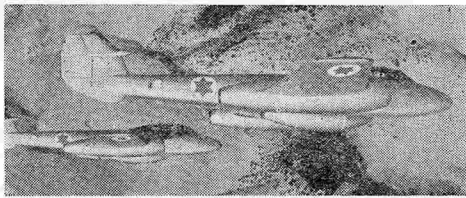
## בי-17 „מבצר מעופף“

מפציץ 4-מנועי רב-צוותי מתוצרת ארה"ב. טס לראשונה ביולי 1935 ונבנה ב-9 דגמים. מצויד

בתפקידים מגוונים, אך עיתוי הצטרפותו לחיל האוויר מנע ממנו „מעללי-קרב“, בהם זכו דווקא ה־מטוסים שקדמו לו או שהגיעו אחריו. ניבנה ב-24 (!) דגמים, מהירותו המירבית 640 ק"מ בשעה, הטווח 2,400 ק"מ, תיקרת הטיס 36,000 רגל. נסיון קה ל-15,000 רגל — ב-7 דקות. חימוש: 4 תותחי 20 מ"מ בגחון ו-4 מקלעים בחרטום.

### גלוסטר מטאור

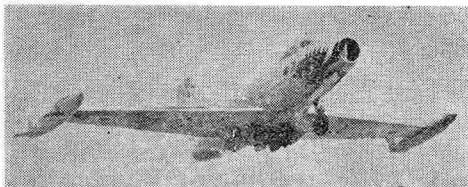
מטוס קרב סילוני חד-מנועי, חד-מושבי, מתוצרת בריטניה. טס לראשונה ב-1943. ב-1945 השיג שיא עולמי בהגיעו למהירות 969 ק"מ בשעה. ניבנה



בשני דגמים עיקריים, בתוספת דגם לירוט לילה. פתח את עידן הסילון בחיל האוויר, אשר לשורותיו הצטרף בראשית שנות ה-50. חימוש: 4 תותחי 20 מ"מ.

### אורגן מד. 450

מטוס קרב סילוני חד-מושבי לסיוע קרקע, חד-מנועי, מתוצרת צרפת. טס לראשונה ב-1949 ולאורך הגיע ב-1955. לא פותחו דגמים נוספים. השתתף במיבצע קדש ובמלחמת ששת הימים. מהירות מירבית 530 קשר. תיקרת שירות 18,000 רגל, טווח

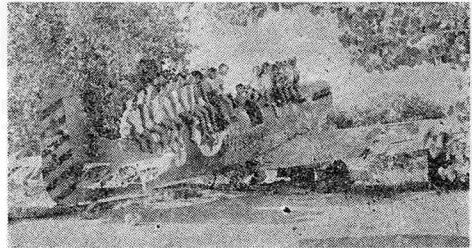


כ-1,100 ק"מ. מהירות נחיתה 115—125 קשר. ריצת המראה ממסלול בן 1,000 מטר ונחיתה במסלול בן 1,300 מ'. מנוע היספנו סואיזה נין בעל סחב של 5,000 פאונד. חימוש: 4 תותחי 20 מ"מ. 4 כוורת רקיטות 68 מ"מ, 4 פצצות 250 ק"ג כ"א.

### דאסו מיסטר 4

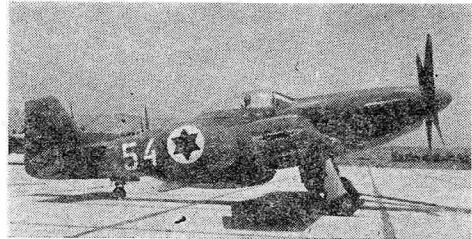
מטוס קרב לירוט וסיוע קרקע, חד-מושבי, חד-מנועי מתוצרת צרפת. הגיע לחיל ב-1956 וכונה „המטוס של קדש“ על שום תפקידו המרכזי במלחמה זו. החליף מטוס שנקרא מיסטר 2 והוחלף על

רביית היתנה 730 ק"מ בשעה. שיעור נסיקתו היה 4,220 רגל/דקה.



### נורת אמריקן מוסטנג

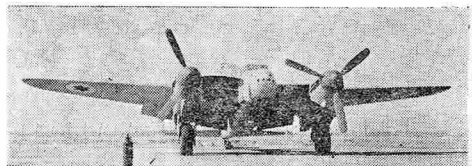
מטוס קרב חד-מנועי, חד-מושבי מתוצרת ארה"ב, ניבנה גם עבור חיל האוויר הבריטי ויוצר ב-11 דגמים. לאורך הגיעו מטוסי המוסטנג בנובמבר 1948 והצטרפו ל„ספיטים“, בעוד מטוסי המסר־שמיט מוצאים בהדרגה מן השירות. מנוע פקד



(או רולס רויס מרלין). חימוש: 6 מקלעים בקוטר 0.5 אינץש, שלושה בכל כנף ופצצות במשקל של עד 450 ק"ג. מהירות מירבית 700 ק"מ בשעה ב-24,000 רגל. נחשב למטוס אמין ומעולה.

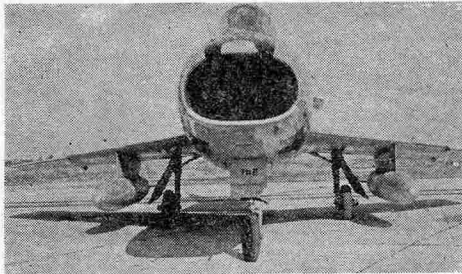
### דה הבילנד מוסקיטו 98

מפציץ דו-מנועי, דו-מושבי מתוצרת בריטניה, טס לראשונה בנובמבר 1940 וצוייד בשני מנועי רולס רויס מרלין 21. זהו מטוס שניבנה משכבות עץ לבנה ובלזה שהודבקו זה לזה בלחץ גבוה. הכני פיים והגוף צופו בבד. לחיל האוויר הישראלי הגיע בתקופה שבין שתי המלחמות — שיחזור וקדש — וחתם את התקופה הטרום-סילונית בארץ. מבצעיו



המפורסמים ביותר של המטוס התרחשו במלחמת העולם השנייה ולזכותו נזקפות גיחות הפצצה רבות על ברלין ועל מטרות אחרות בגרמניה. בארץ שימש

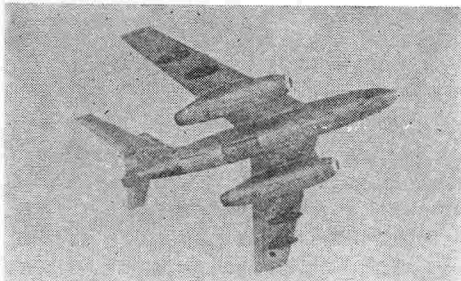
תוך שימוש במבער אחורי. השתתף במלחמת ששת הימים בקרבות אויר ובתקיפות. מטוסי סופר מיסטר הפילו מטוסי מיג. מהירות מירבית 1.1 מאך (בגובה 36,000 רגל), סיג רום 60,000 רגל. תיקרת שירות 50,000 רגל, שהייה באויר 70 דקות. מנוע



סנקמא אטאר 101 ג"י, פאונד 9,370 סחב עם מבער אחורי. חימוש: 2 תותחי דאפא 30 מ"מ, רקיטות ופצצות. בדגם הצרפתי הורכב טיל אויר-אויר נורד 510.

### סיד אביאסיון ווטור

מטוס תקיפה סילוני לטווח בינוני, דרמנועי, חד או דרמושבני מתוצרת צרפת, טס לראשונה ב-1952 ויוצר בדגם חד-מושבי לתקיפה טקטית ובדגם בעל חרטום שקוף — בו יושב הנווט, להפצה. דגם שלישי יועד לירוט לילה. השתתף במלחמת ששת הימים. מטוסי ווטור ביצעו תקיפות ארוכות טווח כמו זו על שדה לוקסור במצרים. למרות חזותו המגושמת, הפיל ווטור מיג 21 בקרב-אויר במלחמה. מהירות מירבית 0.9 מאך. תיקרת שירות 45,000



רגל, רדיוס פעולה טקטי 1200 ק"מ. שני מנועי אטאר 101 אי, 7,400 פאונד סחב כ"א. חימוש: 4 תותחי דאפא 30 מ"מ. רקיטות ופצצות במשקל כולל של 3.5 טון.

### דאסו מירז' 3 סי

מטוס קרב סילוני לירוט וסיוע קרקע, חד-מושבי, בי, חד-מנועי מתוצרת צרפת. ניבנה בדגמים נוספים רבים ביניהם לסיור ולצילום, לאימונים (דרמושבני

ידי דגמים שלא הגיעו ארצה. מנוע היספנו סואיזה וורדון (7,000 פאונד). מהירות מירבית: 680 קשר (בצילולה בת 4 מעלות עבר את מהירות הקול).



תיקרת שירות: 45,000 רגל. שהייה באויר כ-70 דקות, שיעור נסיקה התחלתי: 8,680 רגל בדקה, טווח 1,300 ק"מ. חימוש: 2 תותחי דאפא 30 מ"מ. כוורת רקיטות 68 מ"מ או טי-10. כושר נשיאה כללי 2 טון (ללא מיכלים).

### פוטז-פוגה מגיסטר סי אם 170

מטוס סילון לאימונים וסיוע קרקע, דרמושבני, דרמנועי מתוצרת צרפת וישראל. הדגם הראשון טס ב-1952 והדגם המצויין לעיל ב-1956. הגיע לארץ ב-1961 ומאז משמש כמטוס הדרכה בבית הספר לטיסה. בצרפת יוצר דגם מיוחד לנחיתה על נושאת מטוסים ("זפיר") וכן דגם המצוייד במנוע מרבורה 6, הנקרא סופר מגיסטר. מטוסי הפוגה נטלו חלק במלחמת ששת הימים בתקיפת שירות ושריון. לפני

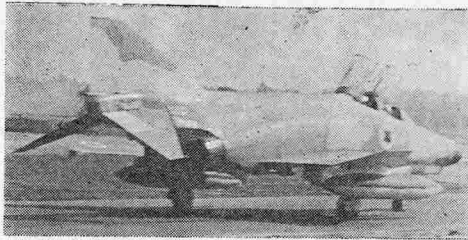


הפוגה שימש ההרברד כמטוס הדרכה של בית הספר לטיסה (אגב, מטוס זה אף נטל חלק במלחמת העצמאות כמפציץ צלילה). מידע על הפוגה: מהירות מירבית (בגובה 19,700 רגל) 400 קשר. תיקרת טיס 30,000 רגל, שיעור נסיקה התחלתי 3,345 רגל/דקה, מנועי טורבומקה מרבורה 2, 800 פאונד כ"א (יוצרו מנועים מתקדמים יותר, מרבורה 4 ו-6). חימוש 2 מקלעי 7.62 מ"מ, רקטות או 2 פצצות בנות 50 ק"ג כל אחת.

### דאסו סופר מיסטר בי-2

מטוס קרב סילוני לירוט וסיוע קרקע, חד-מושבי, בי, חד-מנועי מתוצרת צרפת, טס לראשונה ב-1957, בהחליפו את הדגם בי-1. ראשון מטוסי החיל אשר עבר את מהירות הקול בטיסה אופקית וישרה,

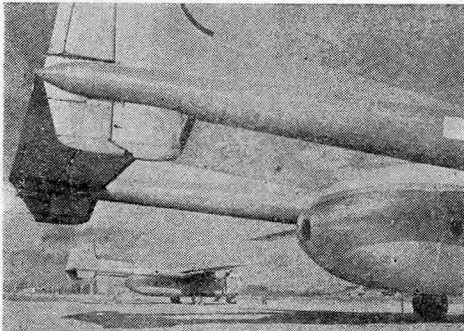
במקום התותחנים. מהירות מירבית 2.3 מאך ב- 40,000 רגל. טווח 2,300 ק"מ. תיקרת שירות 65,000 רגל. מנועי ג'נרל אלקטריק גי 79 אי, בעלי 11,250 פאונד סחב ו-17,900 פאונד עם מבער אחורי. חימוש: תותח 20 מ"מ גטלינג



וולקו, רקיטות ופצצות עד 7,250 טון. טילי אויר- אויר.

### נורד נוראטלס 2501

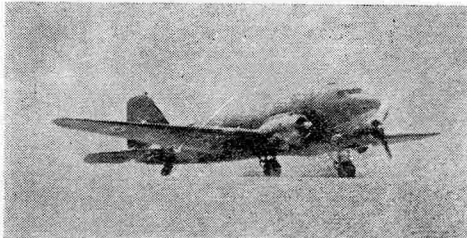
מטוס תובלה צבאי לטווח קצר מתוצרת צרפת. טס לראשונה ב-1950. יוצר ב-5 דגמים. נושא 40



צנחנים ומשגרים. טווח 1,170 ק"מ, תיקרת שירות 23,000 רגל, מהירות מירבית 250 קשר.

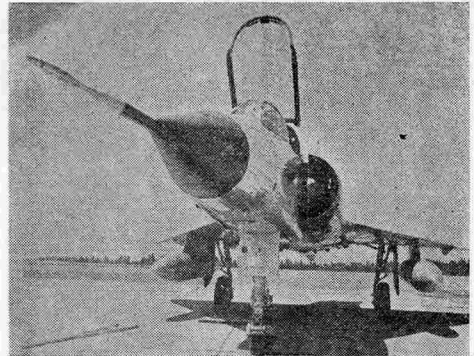
### דגלס דקוטה סי-47

מטוס תובלה צבאי למטרות כלליות, מתוצרת



ארה"ב. טס לראשונה ב-1935... פותח מהדגם האזרחי די סי 3. ניבנה בעשרות דגמים (גם ברוסיה, (המסך בעמ' 207)

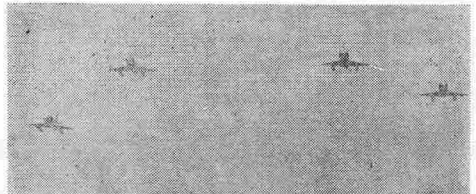
ועוד. השתתף במלחמת ששת הימים כמטוס הירוט העיקרי, הפיל מיגים מכל הסוגים יותר מכל מטוס אחר. בארץ שימש גם למטרות תקיפה. מהירות



מירבית 2.1 מאך (בגובה 40,000 רגל), סיגרום 70,000 רגל. תיקרת שירות 54,000 רגל. מנוע אטאר 9, 13,200 פאונד עם מבער. חימוש: 2 תותחי דא-פא 30 מ"מ, רקיטות, פצצות וטילי אויר-אויר.

### מקדונל דגלס א-4 סקיהוק

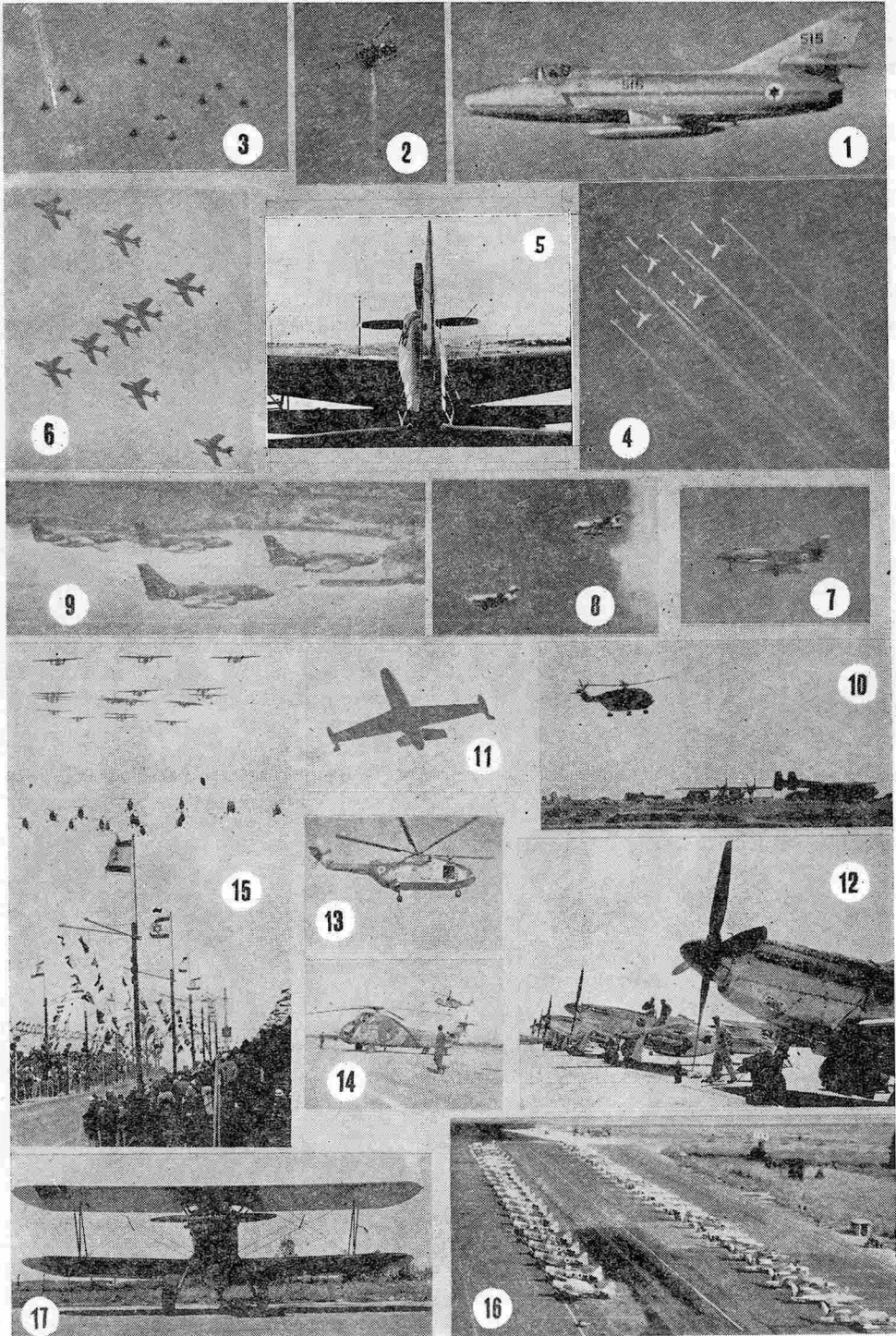
מטוס תקיפה בינוני לטווח בינוני, חד-מושבי, חד-מנועי מתוצרת ארה"ב. בייצורו הוחל כבר ב-1953. השתתף במלחמת וייטנאם ובמלחמת ההתשה. יוצר בדגמים רבים, ביניהם דגם דו-מושבי לאי-מונים ודגם מתקדם 4-4. מהירות מירבית בגובה 35,000 רגל 0.93 מאך. תיקרת שירות 48,000 רגל, טווח עם מיכלי דלק וחימוש 1,700 מילין (ניתן לתדלקו באויר). מנוע פרט אנד וויטני גיי-52 9,300 פאונד סחב. חימוש: 2 תותחי 20 מ"מ (קולט),



רקיטות ופצצות עד 4.5 טון. הדגמים בארה"ב נוט-לים עם גם טילי אויר-רקקע (שריק) וטילי אויר-אויר סיידווינדר.

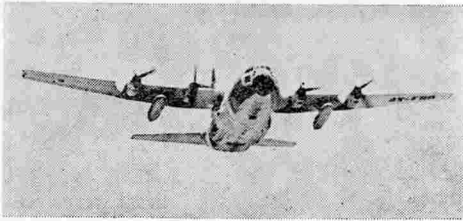
### מקדונל דגלס פ-4 פנטום

מטוס קרב סילוני לירוט ותקיפה, דו-מנועי, דו-מושבי מתוצרת ארה"ב. הוצג לראשונה ב-1954. הביא למהפיכה בתיכנון אווירודינמי ובשילוב בין כורשר הירוט וכושר התקיפה. השיג שיאי עולם רבים במהירות טיסה ובשיאי רום. פותח בדגמים רבים, חלקם נושאי תותחנים וחלקם מצוידים בטילים



## לוקהיז סי-130 הרקולס

מטוס לתובלה ולמשימות אחרות, 4-מנועי מתוצרת ארה"ב. טס לראשונה ב-1954. ניבנה ב-12 דגמים ביניהם דגמים לשיגור מל"טים, לתקיפה ולתידלוק באויר. עומס 64 צנחנים ו-4 אנשי צוות.



טווח מירבי 4,700 ק"מ, תיקרת שירות 23,000 גרל. מהירות מירבית 345 קשר.

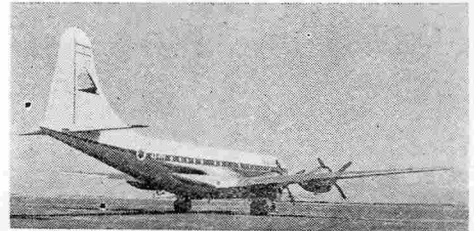
להלן רשימת מסוקי חיל האויר: סיקורסקי סי-55, ס-58, בל 47 ג'י, אלואט 2, בל 205, בל 206, סופר פרלון וסיקורסקי CH-53.

עיין בסדרת התמונות 1-29 ונסה לזהות את המטוסים. בחידון שולבו כמה הטעיות מכוונות. התשובות הנכונות מופיעות, כאמור, בעמוד 210.

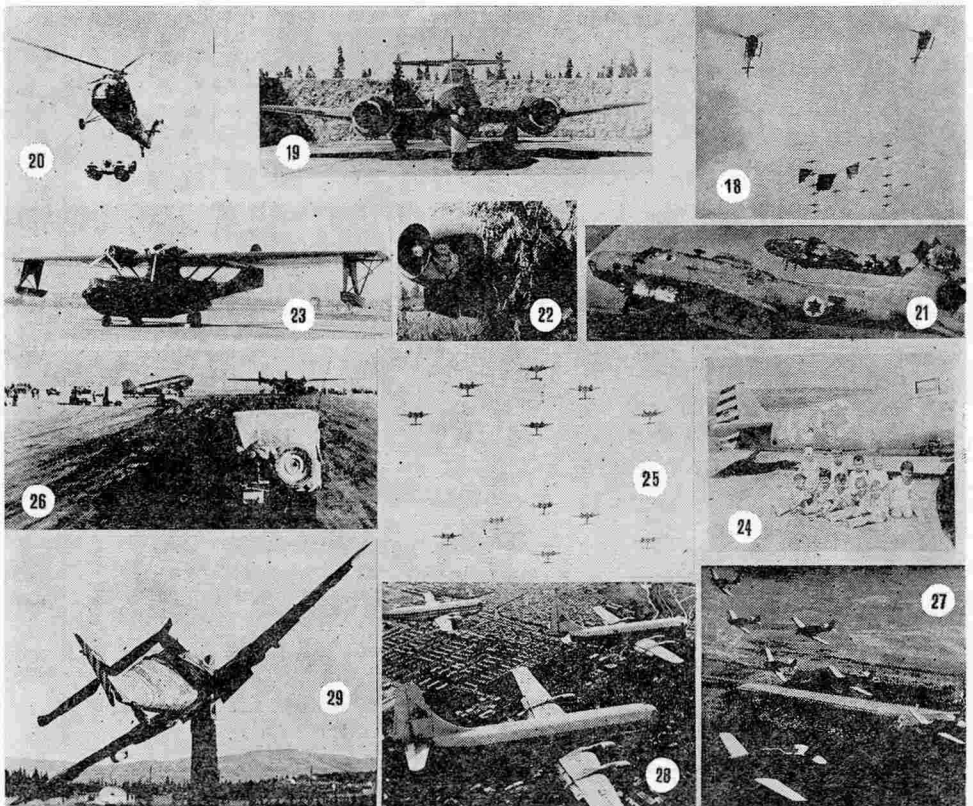
שם נקרא ל-2). בארה"ב הוכשר ללחימה בשטחים קשים (חמוש במקלעי מיניגן). למעלה מ-10,000 מטוסים ניבנו ופעלו בשירותן של 30 מדינות. עומס 28 חיילים ו-3 אנשי צוות. טווח 2,125 ק"מ. מהירות מירבית 220 קשר. תיקרת שירות 10,000 רגל.

## בוניג סטרטוקרוזר סי-97

מטוס תובלה ונוסעים לטווח בינוני, 4-מנועי מתוצרת ארה"ב. הוסב לצרכי תובלה צבאית ממטוס



נוסעים. טס לראשונה ב-1946. עומס 112 נוסעים וצוות בן 6-8. טווח 4,200 ק"מ. מהירות מירבית 375 קשר, תיקרת שירות 22,000 רגל.





# חייל משתחרר! תכנו את עתידך כעת היה קצין בצי הסוחר!



הרשם בהקדם לאחד הקורסים הבאים:

## \* קורס שט לקציני סיפון (נפתח מדי חודש):

מתקבלים: בעלי השכלה תיכונית של 10 שנות לימוד לפחות במגמה ריאלית או 11 שנות לימוד בכל מגמה תיכונית אחרת.

## \* קורס שט לקציני מכונה (נפתח מדי חודש):

מתקבלים: בעלי השכלה של 3 שנים בבי"ס מקצועי (פרט לחניכות), או בעלי השכלה תיכונית של 11 שנות לימוד לפחות במגמה ריאלית.

## \* קורס קציני חשמל (נפתח באוקטובר 1973):

להכשרה מעשית יתקבלו מועמדים באופן שוטף עד לפתיחת הקורס. מתקבלים: בוגרי בתי"ס מקצועיים במגמת חשמל (פרט לחניכות), מסיימי 3 שנות לימוד בנושא חשמל.

## \* קורס לקציני רדיו לטכנאים

(נפתח באוקטובר 1973)

מתקבלים: בוגרי בתי"ס מקצועיים של 4 שנות לימוד במגמת רדיו אלקטרוניקה או בעלי נתונים צבאיים מקבילים.

## \* קורס לקציני רדיו לבוגרי/ות חיכון

(נפתח בדצמבר 1973)

מתקבלים: בנים ובנות בעלי תעודת בגרות.

כל המועמדים חייבים להיות מסיימי שירות צבאי ובעלי בריאות תקינה.  
פרטים נוספים (בכתב או בע"פ) והרשמה:

ב חי פה — ברשות לחינוך והכשרה ימיים, רח' נתן (קייזרמן) 11, קומה ג', ליד כיכר פריס, כל יום משעה 8.00 — 13.00. בת ל-אביב — במשרדי החבל הימי לישראל, רח' אחד העם 15, קומה ג', בימי ב' משעה 9.00 — 13.00. בירושלים ובבאר שבע — במשרדי הלשכות להכוננת חיילים משוחררים, בימים ובשעות המתפרסמים בעתוני הערב.

הצטרף לצי הסוחר!

המטרה ובכל פעם הצלחנו להטיל חבילה אחת בלבד. אי אפשר היה להבחין אם החבילות הגיעו ל- תעודתן. לאחר התדהמה הראשון נה פתחו הערבים באש מקלעים כבדים, אולם זו היתה בלתי יעילה למרות שהיינו כה נמוכים ויש לשער כי ירו לפי השמיעה יותר מאשר לפי כיוון מדויק.

"לאחר שנחתנו בבסיס, נודע כי רק שתיים מתוך חמש החבילות שהוצנחו נפלו לידי לוחמינו."

מבצע "נחשון" - מבחן אש לטייסת א'

מצבה של ירושלים המנותקת הלך והחמיר. המטוסים הקלים לא יכלו כמובן לשנות את מצב ה- אספקה החמור בעיר. המזון הלך ואזל. שיירות האספקה שניסו לה- גיע לעיר הותקפו ליד מחסומי ה- דרכים. משאיות ואוטובוסים רבים הועלו באש. אנשים רבים נהרגו. כשהמצב היה כבר קרוב לאיש, החל "מבצע נחשון" המפורסם ל- טיהור הכביש הראשי לירושלים. טייסת א', שמפקדה היה מודי אלון ובסיסה היה בשדה דוב, נרתמה לתפקידי סיוע במבצע הגורלי, שהצליח רק בחלקו: מספר שיירות אספקה הצליחו לחמוק לירושלים, אך הדרך עד מהרה נסגרה שוב. לטייסת א' היה מבצע נחשון בחינת "טבילת אש" ראשונה. 26 טיסות בוצעו בין 10.5.48 ל- 9.4.48 לצורכי סיוע למבצע. הטיסות כללו סיועים, העברת אנשים וצידוד ואף 11 טיסות הפצצה. המטוסים ש- עמדו לרשות הטייסת, היו ערב רב של מטוסים קלים כאוסטר, נורסטן, ר.ו.ד.13, פירצ'יילד, טיי'ולקרפט ואף מטוס בוננזה אחד, וכן המטוס הימי טיבי. המטוס ה"גדול" היחידי היה רפי"ד, אחד שהיה שייך לחברת אירון.

הצלחת הפעילות הקרבית של הטייסת כסיוע למבצע היתה ביי-

נונית בלבד. ניכרו אותות של חור סר הדרכה בשימוש בפצצות ב- דרכי קרב. רבים מהטייסים לא השתתפו מעולם בהפצצות; היה זה נסיון חדש עבורם, והם נאלצו ל- למדו בשדה הקרב ממש. לטייסת היה זה מבחן אש ראשון והיא יצ- אה ממנו בכבוד. חלק ניכר מהמ- טוסים חזר לבסיס כשהוא מנוקב בכדורים. אחדים מהטייסים נפצעו.

"הברווזה ההרה"

בראשית יוני קיבלה טייסת א' מטוס שהתאים במיוחד לנחיתה ב- מסלולים קצרים. היה זה הארוב, מטוס דו-מנועי בעל כנף גבוהה, אשר כרסו נפוחה ונבון דק ומ- גוחך מבצבץ לו מאחור. מיד קי- בל המטוס את שמו הטבעי, "הבר- וווה ההרה". היה זה יצור מזור, שיכול היה להמריא ולנחות במס- לול בן 300 מטרים בלבד, עם 1000 ק"ג בכרסו העצומה.

למרות תכונת ההנ"ק שלו, לא חסרו לו גם מגרעות: מנועיו נטו להתחמם והמצתים העלו שמן בסי- בובים נמוכים. הגאי העזר הופעלו על-ידי מערכת השמלית עדינה, שקשה היה לכוונו. גם נחיתתו לא היתה קלה והסבה קשיים רבים ל- טייסים שלא הורגלו לו.

אחד הטייסים, יעקב, יזכור את האורבן כל ימי חייו. יעקב ניסה לנחות בו בשדה ירושלים ובגישה לנחיתה מצא כי לא יספיק לו ה- מסלול והחליט לשוב ולהתרומם. אך המטוס העמוס לעיפה התרומם באיטיות רבה אל מול הוטי טל- פון. יעקב הרגיש כי לא יוכל ל- התרומם מעליהם. בלית ברירה צלל מתחתם בעברו בין שני עמודי טלפון. גם אחרי מכשול זה הת- רומם רק בקושי כשתושבי ירוש- לים מביטים בו מעל גגות ומרפ- סותיהם. זמן מה המשיך יעקב לטוס בין הבניינים וכאשר חזר ל- בסיס טען כי הזקין בעשר שנים מטיסה זו...

אסונות

לבד מהתרסקותו של מטוס ה- אוסטר בעת המראה משדה מרו"ם, נפלו עוד מספר טייסים ואנשי צוות בטוסים בשליחויות מבצעיות למען ירושלים. ביום ב' 10.5.48 הופל נורסטן ובו שני טייסים; יריב שיינבאום ודני בוקשטיין. יחד עמם נמצאו שני מטילי פצצות. המטוס נפל בסביבות הקיבוץ מעלה הח- מישה. מטוס נוסף שנפגע באותה סביבה היה אוסטר, מוטס בידי בני ימין, שהיתה לו זו הטיסה המב- צעית הראשונה. הוא יצא לסיור מעל כביש ירושלים ונתקל באש אויב. מיכל השמן שבמטוסו נוקב, והמטוס החל בוער. הוא נחת נחי- תת אונס ליד מעלה החמישה ומטר- סו התרסק.

הפצצות והפצצות שכנגד

ביום 21 במאי 1948, נשלחו שלושה מטוסי אוסטר להפציץ את הכפר שועפאט. להלך על הקרבות בגורה הצפונית של ירושלים. על הכפר הוטלו פצצות מתוצרת בית שמשקלן הכללי הגיע לכרבע טון, ולמחרת הוטלו על שכונת שייך ג'רח שבצפון ירושלים פצצות ב- משקל מאתיים ק"ג, על ידי שני מטוסי פירצ'יילד. על הפצצות אלו כותב דוב יוסף בספרו: "הופעתם של מטוסים יהודיים במיש ירו- שלים היתה זריקת עידוד עבורנו, באותם ימים קשים לעיר הנצורה, אף כי הופעותיהם היו ספורות. גם האויב שלח את מטוסיו אל ירושלים. שלוש פעמים הופצצה העיר על ידי מטוסי אויב במהלך מלחמת הישיחרור.

ב-11 ביולי 1948 הפציצו המצ- רים את העיר בכמה פצצות בנות מאה ק"ג; היתה זו הפעם הרא- שונה בתולדות ירושלים שהעיר

(החשך בעמוד הבא)

(המטח מעמ' 209)

הופצצה מהאוויר. שלושה ילדים שיחקו ברחוב נהרגו. באחד מלילות תחילת חודש אוקטובר 1948 הופצצה העיר בשנייה. היה זה שוב מפציץ מצרי שביצע הפצצת לילה. כמה תושבים נפצעו, אך הנזק לעיר לא היה רב. בשלושה בינואר 1949 הופצצה ירושלים מן האוויר בפעם השלישית. בהפצצה זו נפצעו שתי נשים קשישות, ילדה בת ארבע ואביה.

הנבעה דעה כי סיבת הדבר היא שלאור סירוב ממשלת ירדן להורשית סיוע צבאי לצבא המצרי באותם ימים, היה למצרים עניין לעורר פעולות צבאיות בגזרת ירדן שלים כדי להקל את הלחץ עליהם. שתי ההפצצות האוויריות האחרונות על העיר, נערכו, כמתואר לעיל, בחסות ההשכיחה, שכן באותה תקופה כבר שלט היל האוויר הישראלי ללא עוררין בשמי הארץ. המטרסמטיס, הספיפריים והדוטסנגים שהגיעו מאוחר יותר שלטו במרחב האווירי ורק על ידי גיחה של „פגע וברח“ הצליח מטוס מצרי, כנראה מאקי 202 מתוצרת איטליה, להגיע לשמי ירושלים, להטיל פצצותיו הספורות ולהמלט.

מסיגריה, הודה כשהוא „מושך“ ממנה עמוקות. זהו סופה של האודיסיאה שלנו. בני שוב יחלוף מעלינו והמיסטר שלו ירשום פסים לבנים בשמי התכלת. ואברהם, איש המילואים, ישכים מדי בוקר לעבודתו בירושלים. היה זה עוד אחד ממבצעייהם המפוארים של טייסי הפיפריים שלנו במערכת סיגני.

היריעה המתארת את 18 שנות פעילותו העשירה הינה רחבה מאד ובולתי ניתנת לסיקור מלא. פרט לכך השנו ברגליו היטב לאחר יום של מסע מפרך לצידו של הרס"ר הנמרץ. לכן פנינו אליו בשאלה אחרונה וביקשנו לדעת במה הוא מוצא סיפוק יותר מכל לאחר שירותו כה ממושך? שיקל משיב כהרגלו באורח ענייני ופשוט: כשאני רואה איך צמחו אותם ילדים והיו למפקדים בחיל ולטייסים מעולים ומהימנים וכאשר אני פוגש אותם וכולם ללא יוצא מן הכלל זוכרים את ימיהם כפראיטיס, כחניכי, ומציינים זאת כתקופה היפה בחייהם, או אני שואל אותך, יש לך סיפוק גדול מזה?

שיקל

(המטח מעמ' 177)

קרוי על שמו: „שבוע שיקל“. זהו השבוע שהכל יודעים עליו ובו נערך מסדר הכנפיים ובו מלין הרס"ר עתיר-הנסיון את חניכיו למסדר החגיגי. יש לשיקל בשבוע „שלו“ הזדמנות לשוב ולהיזכר בימים בהם היה מ"כ צעיר, שהריבה בעריכת תרגילי סדר חמושים ומצד שני זוכה דמיונו בכך פעולה נרחבת, כי לקראת כל מסדר „אני מנסה לפתח תרגילים חדשים, מסובכים יותר, הדרושים שליטה מושלמת יותר, הן ממני והן מהחניכים. למרות שבוע שיקל, חוזר כבר שנים רבות, אני חוזר ומוצא בו עניין“.

התשה

(המטח מעמ' 144)

חזרה. המטרה נמצאה סמוך לגבול הסודני, שבחוף ים סוף. במפרץ של ראס באנס עננה משחתת מצרית. לא הרחק ממנה נמצאה ספינת טילים. היו אלה כמה מן השרידיים של הצי המצרי בים סוף, שנתקע שם עם הסימתה של תעלת סואץ במלחמת ששת הימים. ה"משחתת היתה מתוצרת בריטית, בדומה למשחתת „אילת“ שטובעה על-ידי המצרים בשלהי 1967, מול פורט סעיד. על סיפונה היו 250 איש.

אין זו מלאכה קלה לפגוע בספינה בים. זו מטרה קטנה יחסית המרכזת אש נ.מ. עזה למדי. יש לעשות זאת בצלילה אל המטרה ואז ששפת סכנה רבה למטוס התוקף. המצרים טענו, כי לעבר המשחתת עטו מטוסי פנטום ישראליים. מן החוף נורתה אש נ.מ. עזה במיוחד. גם מן האניה ירו התותחים והמקלעים. תחילה פגעה פצצה במים בקרבת האניה, אחר-כך חתכה פצצה כבדה בבשרה של המשחתת. מטוסים אחרים הסתערו על תותחי הנ.מ. וכן על ספינת הטילים. המשחתת ספגה מספר פגיעות, אך מיאנה לגווע. גסיסתה נמשכה זמן רב. תחילה שקעה מעט על צידה ונשארה לצוף. שוב ושוב פגעה

בה הפצצות. מן האניה זינקו עשרות מלחים. הם חתרו אל הסירות שיצאו מן החוף להצילם, אך לא כולם הגיעו לסירות ולחוף. עשרות נהרגו בהפצצה. חלפה שעה עד ששקעה כליל במעמקי המפרץ. המטוסים הישראליים סבו לעבר חוף סיגני בלי שינסו לירטם בדרכם או מעל למטרה.

תשובות לחידון זהוי מטוסים

(ראה עמ' 206-207)

- 1 מוסטנג, 2 סופר מיסטר, 3 וו-טור, 4 מיסטר, 5 ספיטפייר, 6 אורגון, 7 פוגה (מימין) והרבד, 8 ספיטפייר, 9 מיסטר, 10 סופר פרלון ונורד, 11 ס-58, 12 הרברד, 13 נורד-וס-58, 14 פוגה, 15 מירז, 16 מטאור, 17 סטר-טוקרוזר, 18 סטירמן, 19 בי-17, 20 סופר מיסטר, 21 ספיטפייר, 22 ווטור, 23 סופר פרלון-וס-58, 24 מוסקיסון, 25 קטלינה, 26 נורד ודקוטה, 27 אל-אט ופוגה, 28 בל 47.

הריהוט המהודר  
במבחר בלתי רגיל  
ובמחירי שקם מיוחדים



עגלת טיול „מטריה“ תוצרת אנגליה

# Baby Buggy



- \* מערכות שולחנות תה
- \* ספות וכורסאות בדגמים מרהיבים.
- \* מיטות ילדים ונוער חדישות
- \* חדרי שינה
- \* רהיטי מטבח
- \* פנות אוכל מתוצרת טובי היצרנים בארץ ובהו"ל ועוד...

