מערך מסוקי הקרב





עמותת חיל האויר - דפי מורשת

תוכן עניינים

מורשת מערך מסוקי הקרב – דף מורשת מס' 70

מורשת מערך מסוקי הקרב – דף מורשת מס' 72

עידן האפאצ'י: הפתן והשרף – דף מורשת מס' 73

דף מורשת מס' 70 - מורשת מערך מסוקי הקרב

עודד מרום

לקראת ערב המורשת השנתי שיערך בבסיס פלמחים ב-6.6.2013

ימים ראשונים

עידן המסוקים בחיל האויר החל במרץ 1951 עם בואם של שני המסוקים הראשונים מדגם הילר 360 שהגיעו לתל נוף בארגזים והורכבו בבית המלאכה 216 בפיקודו של רס"ן יוחנן בר-סלע בסיוע של המדריך הטכני מארה"ב ג'ורג' פור. רב"ט רון אביטל (טיבי) הוכשר כמכונאי הראשון של המסוקים ויחד עם סמל יוסף זיגל הוסמכו בארה"ב כמכונאי כנף סובבת, הצטרף אליהם חיים דור. מסוקי ההילר הוצבו בטייסת הקלה בשדה דב. ב-22 במאי 1951 יצא סרן קרול זבדי, טייס המסוקים הראשון של חיל האויר לטיסה ראשונה. הצטרף אליו טייס נוסף בשם אדי דרוקר ואחריהם אדי קפלן (קפי), אורי מור, לודביג קוס (פפה קוס), מישה קנר, יצחק זוסמן, יהודה פופקו, אורי ירום ואחרים, חלוצי הטיסה במסוקים בישראל.

ביולי 1957 נכנס לשרות בחיל מסוק סילוני "אלואט 2" שתרמה גב' דויטש-למר, יהודיה מצרפת. על גוף המסוק נכתב "יי יראה", הוא נועד להצלה בלבד והוטס בתחילה על ידי אורי ירום.



אלואט 2, נסיונות וגישושים למסוק חמוש

בהמשך נרכשו 15 מסוקים נוספים מסוגו למשימות חילוץ והצלה, לקישור, למשימות הטסת מפקדים ופעלו במסגרת טייסת 124. חלק מן המסוקים נשאו מקלעים קלים 7.62 מ"מ למשימות שיטור בגבול. במהלך השנים נעשו נסיונות חוזרים ונשנים להתקין מקלעים, רקטות וטילים נגד טנקים במסוקי הסער, נסיונות שלא צלחו והבהירו לאנשי המטה ומפקדים בטייסות מסוקי הסער כי יש לפתח מסוק ייעודי שנועד ללחימה ויחומש בנשק מתאים.

מנסיונות למעשים

בשנת 1965 הציגה חברת "בל" את מסוק הקרב (מסק"ר) "קוברה 209" הראשון שסופק לכוחות האויר האמריקנים ונחל הצלחה במלחמה בוויטנאם.

האלוף בני פלד שפיקד על חיל האויר במלחמת יום הכיפורים, התרשם באחד מביקוריו בארה"ב מביצועי המסוק, שהוגבל על פי התפיסה האמריקנית לסיוע קרוב לכוחות היבשה. פלד ראה את המסוק מזווית אחרת: מסוק לחימה בכל תחום, משלים את ביצועי מטוסי הקרב גם באזורים מוגני טילי קרקע-אויר. לאחר המלחמה ראה

פלד צורך חיוני בהצטיידות במסוקי תקיפה כאחד מלקחי המלחמה. לאחר העזרה הרבה והרכבת האווירית מארה"ב לישראל במהלך המלחמה, נחלשה התנגדות הקונגרס בארה"ב לספק נשק התקפי לישראל. סא"ל נחמיה דגן ורס"ן יוני גיל הגדירו את הצורך המבצעי, ומשלחת בראשות סא"ל יובל אפרת, רס"ן עופר בן-פרץ סרן יעקב רשף וסרן אורי בן-דור יצאו במאי 1974 לפורט-רקר, אלאבמה, כחניכי ביה"ס למסוקים של צבא ארה"ב והסבה למסוק קוברה דגם AH-1G. בתרגיל אש שהשתתפו בבסיס פורט-הוד בטכסס הבינו מהו כוח האש של הקוברה.


מסוקי "צפע" מעל מצדה

פרט לצד הטכני בקליטת המסוק החדשני, היה על הצוות הראשון לגבש גם תורת לחימה ותפיסה מבצעית. לקראת הגעת הקוברות הוקמה בתל נוף יחידת הניסויים 160, הוקצה לה מוסך וחלק מרחבת המסוקים של 124, והוטל עליה לבחון את ביצועי המסוק במשימות ניווט לילה, איתור ותקיפת מטרות בגובה נמוך ואת שאר יתרונות המסוק ומערכותיו. רס"ן שוקי לבנת מונה מפקד היחידה, סגניו סרן יאיר קרן וסרן אורי בן-דור, ואתם יעקב רשף, צבי קלרון ושרגא יערי. כחלק מהגרעין הלוחם צורפו ארבעה טייסים ונווטים ממערך הקרב: נתן ויטלסון, גל יהואר, דוקי בן-חיל ויגאל וולך. ב-11 באפריל 1975 הגיעו לתל נוף ששה ארגזים גדולים ובכל אחד מסוק קוברה חדיש. לאחר חודש ימים של הרכבה ובדיקות, ב-13 במאי 1975, ביצעו עופר בן-פרץ ואורי בן-דור את טיסת הבכורה של קוברה בישראל.

למסוק החדש הוענק השם "צפע". כך קם כוח מסוקי הקרב בחיל האויר שלנו.

בסוף שנת 1977 נסגרה היחידה והוקמה טייסת מסוקי הקרב הראשונה (160) שקלטה מסוקי קוברה משופרים. במאי 1979 תקפו מסוקי הקוברה בלבנון והראו את יכולתם באש מדויקת. בספטמבר 1979 עברה הטייסת עם 12 מסוקיה לבסיס פלמחים. מלחמת לבנון (1982) היתה "טבילת האש" המשמעותית של מסוקי הקרב.

על מבצעיה של הטייסת, על הקמת הטייסת האחות, על קליטת מסוקי ה"להטוט" ועל מכונות המלחמה החדישות, "פתן" (אפאצ'י) ו"שרף" (אפאצ'י-לונגבאו) יסופר בפרקים הבאים.

הצדעה למערך מסוקי הקרב

ערב המורשת השנתי יוקדש הפעם למערך מסוקי הקרב, ויכלול סיפורים, ראיונות וסרטונים מימים ראשונים ומקליטת מסוקי הקוברה, הלהטוט, הפתן והשרף של היום.

האירוע יתקיים ביום חמישי, 6.6.2013, בבסיס חיל האויר פלמחים.

סיפורים ותמונות מתקבלים בברכה בכתובת העמותה (עבור עודד מרום), או בדוא"ל maromod@zahav.net.il

דף מורשת מס׳ 72 - מורשת מערך מסוקי הקרב

עודד מרום

לקראת ערב המורשת השנתי שיערך בבסיס פלמחים ב-6.6.2013

בפרק הקודם (דף מורשת מס׳ 70, ינואר 2013) עשינו היכרות עם תחום חדש יחסית בלוחמת האויר: מסוקי הקרב. כאחד מלקחי מלחמת יום הכיפורים נזקק חיל האויר לכוח אוירי שיוכל להתמודד עם סוללות טילי קרקע-אויר ולפעול באזור מוגן טילי נ״מ כדי לבלום טורי שריון בתנועה.

ה״צפע״ (קוברה) החל להראות את ביצועיו הנפלאים ביעפי תקיפה ביום ובלילה. עם הזמן שופרו אמצעי הלחימה, כגון מערכת ראיית לילה, מערכת ניווט מתקדמת ושדרוג המסוקים לשיגור טילים מתקדמים. בשנת 1976 יצאו ארבעה טייסי מסק״ר לבסיס פורט-הוד שבטקסס להשתלמות על טילי ״טאו״ והתרשמו עמוקות מיתרונות הטיל וביצועיו ביום ובלילה. לאחר מספר תרגילים משותפים עם אוגדות צה״ל הבינו קציני זרוע היבשה את הפוטנציאל הטמון במסק״ר. מסוקי הצפע הוכיחו את יעילותם ומפקדת חיל השריון החלה לראות במסוקי הקרב חלק בלתי נפרד מקרב השריון והסכימו לממן חלק מרכש מסק״רים מתוך תקציב ההצטיידות שלהם, תוך ויתור על רכש 100 טנקים. בקשת חיל האויר לרכש נוסף של מסוקי צפע נתקל בסרוב. האמריקאים לא הסכימו להגדיל את כוח המסק״ר מעבר לתריסר המסוקים שנרכשו. לצה״ל היה ברור שיש לרכוש עוצמת אש אוירית נוספת כדי להתמודד עם מספר טנקי האויב שמספרם גדל לאחר מלחמת יום הכיפורים, ועם הזמן נרכשו מסוקים נוספים. בשנת 1985 הוקמה טייסת הצפע השנייה (161) בפיקודו של סא״ל אפרים סגולי.

על מבצעי התקיפה של הקוברות אפשר לכתוב ספר שלם. בחרתי להביא שלושה סיפורים מתחום שאינו דווקא תקיפה, אלא גבורה בהצלת חיים.

* במלחמת לבנון הראשונה (יוני 1982) יצא זוג מסוקי צפע לתקיפה בלבנון, הצוות במסוק המוביל: משה כהן וטל רביב. לאחר התקיפה נפגע ״מספר שתיים״ בזנב המסוק מפגז שנורה מטנק סורי. הצוות, אריה וניסן, ביצעו נחיתת אונס בוואדי קטן בשטח הפקר ליד הגבול הסורי.



1986. מסוקי צפע בפריסה

כהן ורביב עשו מה שנדרש מכל לוחם: לא משאירים חבר בשטח. הם הנמיכו עד כדי סכנת פגיעה של הרוטור בסלעים שבסביבה ואספו את שני הטייסים על דלתות תוף התחמושת. בטיסה נמוכה בתוך הוואדי חילצו את חבריהם מסכנת השבי. שם, באותו וואדי ליד כפר קוק, הומצאה השיטה שנהוגה עד היום לחילוץ במסוקי קרב, שיטה שאפילו לכהן עצמו יצא להשתמש בה שוב כמה שנים מאוחר יותר, באחד המבצעים הנועזים בתולדות מערך מסוקי הקרב.


ישי אבירם בדרך הביתה

* ב-16 באוקטובר 1986, במהלך תקיפת מטרות מחבלים באזור צידון שבלבנון, נאלצו הטייס רס"ן ישי אבירם והנווט סרן רון ארד לנטוש את מטוס הפנטום עקב תקלה. מסוקים שנשלחו לחלץ אותם חזרו בגלל תקלות שונות, ורק מסוק הצפע, מ"טייסת הצפע השנייה" שעסק בתקיפה ובחיפוי נשאר בסביבה. טייסי מסוק הקרב, רס"ן אסף וסרן אבי הבינו שמשימת חילוץ קשה עומדת בפניהם. אסף ואבי איתרו את ישי אבירם כשהוא מסתתר בוואדי, וריחפו מעליו בגובה נמוך כדי לאפשר לו ללפות בידיו את מגלשי המסוק. אבירם נתלה על המגלש והמסוק התרחק מן המקום בגובה נמוך ובמהירות נמוכה, כדי לא לגרום לאבירם להחליק מן המגלש. כידוע, החיפושים אחר סרן ארד לא צלחו והוא נפל בשבי. לרס"ן אסף ולסרן אבי הוענק צל"ש הרמטכ"ל.

* בדצמבר 1988 יצא צה"ל למבצע בו השתתפו כוחות יבשה, אוויר וים, שמטרתו פגיעה במפקדת ארגון החזית העממית לשחרור פלשתין בעיירה נעיימה בדרום לבנון. חיילי הכוח ניהלו קרב עם המחבלים, במהלכו נהרג קצין צה"ל בדרגת סא"ל. עם אור ראשון פונה הכוח על-ידי מסוקי חיל-האויר. ארבעה חיילים אשר לא חברו לכוח העיקרי נותרו בשטח, כשהם לכודים באזור הנשלט על-ידי המחבלים. עשרה מסוקי צפע יצאו לאתר ולחלץ את ארבעת החיילים באזור רווי בכוחות אויב ובנשק נ"מ, הם חיפשו במשך זמן רב, מטוסי קרב חיפו על נסיונות החילוץ ותקפו מטרות מהן נורתה אש נ"מ. החיילים כיוונו בקשר אלחוט שני מסוקי צפע, שהתקרבו עד למקום המסתור והלוחמים חולצו כשהם רכובים על דלתות פתחי תא התותחים ועל מגלשי המסוקים שהמריאו לכיוון הים. "כשחלפנו על פני רצועת החוף, אפפה אותי הרגשת האושר המופלאה ביותר בחיי", סיפר אחד הלוחמים, "כשהיינו מעל הים ידעתי שניצלנו ושיש על מי לסמוך". לטייסי המסוקים, סא"ל משה כהן (מפקד "טייסת הצפע הראשונה" באותה עת), סרן ערן, סגן מרסלו וסגן דן הוענקו ציונים לשבח.

לאחר שיוני גיל ועופר בן-פרץ בדקו בארה"ב מסוק קטן וזריז מתוצרת "יוז דיפנדר **MD-500**", החליט מפקד חיל האויר דוד עברי לרכוש 30 מסוקים מדגם זה, שבמקור נועדו להטיס מנהלים ובגירסה הצבאית שלו צויידו בארבעה טילי "טאו" ורקטות. המסוקים, בגרסת הנ"ט, שכונו "להטוט" נקלטו בחיל האויר הישראלי בשנת 1979, צורפו ופעלו במסגרת טייסת הצפע הראשונה. בשנת 1980 הוקמה טייסת להטוט ייעודית וניתן לה המספר 190. הטייסת הוקמה בבסיס פלמחים ובזמן הפעילות בלבנון עברה לבסיס רמת דוד כדי לצמצם את הטווח במשימות המבצעיות ולמנוע את קשיי התפקוד של המסוק בתנאי חום. בחיל האויר שירתו כ-40 מסוקי להטוט. ביולי 1980 בוצעה התקיפה הראשונה של מסוקי הלהטוט בבקעת הלבנון.

במלחמת לבנון הראשונה (יוני 1982) תקפה טייסת הלהטוט עמדות וחוליות מחבלים,


מסוקי "להטוט"

עמדת מכ"ם ליד דאמור וכוחות שריון סוריים בבקעת הלבנון, בכך היו למסוקים הראשונים בהיסטוריה שהשתתפו בקרב מול טנקים וזכו לאחוז פגיעות גבוה ביותר.

באוגוסט 1984 המריאו מסוקי להטוט מסיפונה של ספינת סער ותקפו בסיס מחבלים ימי בנהאר אל-בארד בלבנון במרחק 170 ק"מ מגבול ישראל. השימוש המבצעי הנרחב האחרון של מסוקי להטוט היה במבצע דין וחשבון בשנת 1993. המסוקים תקפו 20 יעדי מחבלים, בעיקר במרכז לבנון, כולל מחסן תחמושת של חזבאללה. כמו כן הותקפו טנקים באזור חריס. במבצע זה השתמש צה"ל לראשונה בטילים לסיכול ממוקד של יעדים מודיעיניים.

למרות זריזותו, התקשה הלהטוט להשתלב בפעילות המבצעית של חיל האויר בהמשך שנות ה-90. בתצורת חימוש בטילים התקשה המסוק לתפקד בגובה ובמזג אוויר חם, וטווח הטיסה שלו הפך למגבלה מבצעית. מספר מסוקי להטוט לא חמושים המשיכו לשרת בטייסות הצפע כמסוקי סיור. באמצע שנות ה-90, כאשר חיל האויר הישראלי רכש מסוקי צפע נוספים והוחלט לרכוש גם מסוקי אפאצ'י, פינה הלהטוט את מקומו והוסב לשמש כמסוק אימון מתקדם של טייסי מסק"ר. בשנת 1996 לאחר שסיימו את שירותם נמכרו מסוקי הלהטוט.

ביוני 1983 הובא לארץ בבטן מטוס תובלה אמריקאי C-5, אב טיפוס של מסוק אפאצ'י AH-64A לשם ביצוע טיסות בדיקה לגבי יכולתו והתאמתו לאקלים ולצרכים של חיל האויר. שני טייסי מסק"ר ותיקים, סא"ל (מיל) יאיר קרן וסרן הרשקו נבחרו לטוס, להתרשם ולהמליץ. דו"חות הניסויים שכללו מגוון טיסות בתחומים שונים כולל שיגור טיל "הלפייר" מבצעי, הצביעו על תכונות טיסה מצוינות ויכולת טובה בשרידות והנדסת אנוש. רדיוס הפעולה של האפאצ'י מאפשר לו לשאת 16 טילי "הלפייר" לטווח של 200 מיל. המסוק צויד בשתי מערכות Flir לראיית לילה ולבקרת ירי. שני הטייסים, קרן והרשקו שצברו עשרות שעות טיסה במסוק האפאצ'י היו מלאי הערכה לטכנולוגיה המתקדמת, לקצב האש, לכושר גילוי מטרות בלילה ולשלל התכונות המבצעיות של המסוק. הצוותים הטכניים לא הסתירו את התפעלותם מבחינה תחזוקתית, מנוחות האחזקה ומזמן הסבב הקצר.


1983. האלוף עברי ומח"א האלוף לפידות עם יאיר קרן והפתן


מסוק "פתן"

הוחלט לרכוש את המסוק. ב-5 בנובמבר 1988, חמש שנים לאחר הטיסות על האפאצ'י בארץ, יצאו רס"ן הבר ורס"ן גיל לבסיס פורט-הוד ולפורט-ראקר, הטיסו את האפאצ'י וכתבו דו"ח חיובי ביותר. ב-17 בינואר 1990 יצאו שמונה טייסים לארה"ב לשם הכשרה על המטוס. הצוות: סא"ל משה כהן - מפקד הטייסת המיועד, רס"ן ארנון - סמ"ט א', סרן גבי - סמ"ט ב', סרן ערן, סרן עופר זהרוני, סרן דניאל נובוגרוצקי סרן גידי זכאי וסגן צבי לופט. תוכנית ההכשרה לשמונת הטייסים הראשונים נמשכה כחצי שנה, וכללה הדרכה ואימון בטייסת אפאצ'י אמריקנית, מסלול טייסי ניסוי, ומסלול הסבה והשבחה במפעלי החברה היצרנית. סרן ערן עבר קורס טייסי מבחן בבסיס פורט אוסטיס, וירג'יניה.

הגף הטכני שלח כ-40 קצינים ונג"דים במקצועות ממ"ס, חימוש, חמ"מ לארה"ב, בשתי קבוצות, עם משפחותיהם, בראשות הקצין הטכני יעקב דורי.

המסוק תוכנן כך שהאחזקה בדרג א' היא מינימלית. מתבצעת בדיקה של מכונאי רק פעם בשבוע, ואת הבדיקות שלפני הטיסה מבצע הטייס. המסוק תוכנן ואופיין על ידי צבא היבשה של ארה"ב והוגדר שמרבית העבודות של דרג ב' יוכלו להתבצע בפשטות ובקלות על ידי דרג א' וכן בשדה. למסוק החדש הוענק השם "פתן".

צוות ההקמה החל לפעול בנובמבר 1989. בסיס רמון נועד לקלוט את ה"פתנים" שם פעל סרן אייל - קצין הפרויקט, להשלמת כל ההכנות לקליטה נכונה של המסוק החדיש. תכנית בניין הטייסת הסתמכה על לקחי טייסות אחרות, הושם דגש על נוחות בטיסות לילה מרובות, תוכננו חדרי מנוחה, והטייסת כולה תוכננה לפעול 24 שעות ביממה. ב-15 באוגוסט 1990 נמסר מסוק הפתן הראשון לחיל האוויר, סא"ל משה כהן קיבל בארה"ב את המסוק וחתם על שטר הבעלות.

על הפתן והשרף בארץ - בפרק הבא והאחרון לפני ערב המורשת בפלמחים

מקורות: אתר הגבורה של צה"ל; אתר חיל האוויר; הספר 25 שנה לטייסת 160; ספר היובל לטייסת הצרעה; תודה לחברינו אבנר גולני ויצחק מלאך על התמונות.

הצדעה למערך מסוקי הקרב

ערב המורשת השנתי יוקדש הפעם למערך מסוקי הקרב, ויכלול סיפורים, ראיונות וסרטונים מימים ראשונים ומקליטת מסוקי הקוברה, הלהטוט, הפתן והשרף של היום.
האירוע יתקיים ביום חמישי, 6.6.2013, בבסיס חיל האויר פלמחים.
סיפורים ותמונות מתקבלים בברכה בכתובת העמותה (עבור עודד מרום), או בדוא"ל maromod@zahav.net.il

דף מורשת מס׳ 73 - עידן האפאצ׳י: הפתן והשרף

עודד מרום

ב-11 בספטמבר 1990 הגיעו לארץ זוג מסוקי הפתן (אפאצ׳י) הראשונים. הגף הטכני עשה הסטוריה, הקצין הטכני רס״ן דורי ואנשיו העמידו את שני המסוקים על גלגליהם, מתוך אריזתם בארגזים, תוך 11 שעות, בעוד שהוראות ״מקדונל-דאגלס״ מדברות על 20 עד 36 שעות. להפתעת המומחים האמריקאים, למחרת היום בשעה 07:00 בבוקר המריאו שני המסוקים לטיסה על ידי מפקד הטייסת משה כהן וסגנו ארנון רונן.

מפקד חיל האויר האלוף אביהו בן-נון, בכירי צמרת צה״ל ומשרד הבטחון, שגריר ארה״ב בישראל ויליאם בראון, ראש הממשלה יצחק שמיר, ושר הבטחון, צפו בהשתאות בביצועי המסוקים החדישים, מן המתקדמים בעולם. למחרת היום, ב-12 בספטמבר 1990 נפתחה טייסת 113 הוותיקה, שחידשה נעוריה בבסיס רמון. נכחו בטקס ראש הממשלה יצחק שמיר, הרמטכ״ל, מפקד חיל האויר ושר הבטחון. שני מסוקי קרב שחורים חלפו מעל הקהל, משה כהן הפגין את ביצועי המסוק בגובה נמוך, והטכס נחתם במטס הצדעה של ארבעה מטוסי F-16 מהבסיס. ב-16 בספטמבר 1990 החלו טיסות האימונים הרגילות ואתן גם אירועי בטיחות ותקלות אופייניות למסוק חדש. ב-14 באוקטובר 1990 שוגר טיל ״קרדום״ (הלפייר) ראשון בארץ. הטיל פגע ישירות בנגמ״ש-מטרה באחד משטחי המטווחים. ב-24 באוקטובר 1990 בוצעה תקיפה ראשונה של מסוקי פתן על יעדי מחבלים באיזור ראשדיה. בתקיפה נעשה לראשונה שימוש מבצעי בטילי ״קרדום״. ב-3 בדצמבר 1990 נחת בטייסת זוג מסוקי הקרב השני.

ב-13 בדצמבר 1990 היכה אסון כבד במערך מסוקי הקרב. ארבעה טייסים וקצינת המבצעים ניספו בתאונת מטוס ׳צסנה׳ בלילה. ״תאונת הצסנה היתה מכה קשה ביותר״, זוכר משה כהן, ״פתאום אבדו לנו מחצית הטייסים, כל זה בעיצומן של הכנות ולפני מלחמה. הלכנו ללוויות והמשכנו בהכנות המבצעיות.״

בשלהי 1990 היו שמונה מסוקי פתן בטייסת, לה נועדו משימות בעומק עיראק. המלחמה פרצה ב-16 בינואר 1991 ואילו מסוקי הקרב, כמו גם שאר מטוסי חיל האויר, נשארו בכוננות בבסיסיהם.



1990. מסוק פתן קל להטסה וקטלני במשימותיו

ארנון רונן סיפר, ״כשחזרנו לארץ הרגשנו על גג העולם, טסנו בכל מזג אויר ובכל תנאי ראות. חזרנו עם נסיון טיסה בפתן של 110-120 שעות, ונכנסנו במהירות לשגרה של טיסות אימון וכניסה לכשירות. המסוק קל מאד להטסה, עד כדי כך שהזכיר את הלהטוט. קל להטיס אותו, יש לו מנוע חזק וחידושים: גלגלים ומעצורים, לא היינו רגילים לזה, עד אז טסנו רק עם מגלשים.


המחסל
כוכב התקיפות: האפאצ'י
ממוק התקיפה הטוב בעולם, "חיית המלחמה", מצוייד במערכות משוכללות, וחמוש בטילי "הלפיירי", טילים נגד טנקים מונחיילייזר, שיכולים להדור לחדר – דרך החלון

המעבר הקשה ביותר היה טיסה עם מערכות ה'פליר' לטיסות לילה. לכולנו היה נסיון קודם בטיסות לילה, אבל לא ברמה שנדרשה להטיס את האפאצ'י במשימות שלהן נועד. פגשנו במערכת PNVS לראיית לילה שהיתה לנו חוויה קשה ולקח זמן רב עד שהתרגלנו אליה. היה לנו זר ומוזר, לנו כטייסים מנוסים ואולי דווקא בגלל שהיינו מנוסים, זהו המעבר הגדול והקשה, פתיחת תחום חדש, אין צורך עוד באור כוכבים, זהו היתרון הענק של המכונה הזו, שגם נושאת פי שניים חימוש ממסוק הצפע." ומפקד הטייסת משה כהן הוסיף, "ההפתעה המרשימה היתה טיסה ראשונה בתנאי לילה, עם כיסוי BAG. היינו כולנו בתדהמה. לרחף, לנחות, לתרגל על מישור משופע, הסעה, טיסה נמוכה, כל זה התאפשר פתאום בתנאים של כמעט יום, אולם בגלל אמצעי הראיה, והשוני בזוית הראיה, היה קשה מאד להתרגל והיה עלינו להתחיל באימונים קשים כדי להגיע לרמת הטסה טובה." הקצין הטכני יעקב דורי: "הטכנאים היו מיומנים ובעלי נסיון בכל הקשור באחזקה ובטיפול במטוסים, מעבר לידע שהוקנה לנו על ידי המפעל, הבאנו ידע ונסיון רב מן השדה בארה"ב. היה לנו גף טכני מקצועי, נחוש, אכפתי, עם תרבות עבודה נכונה ומוטיבציה גבוהה. ואמנם עם ההתחלה נכנסנו למבצעים ולאימונים בטיסות ארוכות. את ביקורת הכשירות עברנו בציון גבוה."

שנה לאחר קליטת הפתן, ב-29 באוקטובר 1991, הוכיחה הטייסת שוב שבכוחה לתקוף ביעילות. המשימה היתה תקיפה בלבנון, מטרה קטנה ויעף ביצוע לא פשוט. "המראנו בזוג, סיפר אחד הטייסים, כל אחד חמוש בארבעה טילי 'קרדום' וב-800 פגזים בתותח. מזג האויר היה בהיר עם מעט עננים. חצינו את הגבול באזור מנרה. משה זיהה ראשון את המטרה. שיגרנו טיל שפגע בדיוק במטרה, היה פיצוץ חזק שנראה היטב בחשכה".

ב-16 בפברואר 1992 תקפו מסוקי הטייסת בטילי 'קרדום' בלבנון כלי רכב בו נסע מזכ"ל ארגון החיזבאללה, שייח עבאס מוסאווי. מפגיעת הטילים נהרגו השייח ויתר הנוסעים במכוניתו. זה היה הסיכול הממוקד האווירי הראשון בראשי ארגוני הטרור שזרעו ברחבי ישראל מוות ושכול. הפתן קנה בישור את כינויו 'המחסל'. ביום השנה השלישי לטייסת האפאצ'י, 11 בספטמבר 1993, נחתו ארבעה מטוסי 'גלאקסי' אמריקנים והביאו לארץ 24 מסוקי אפאצ'י שהוענקו לישראל במתנה. תוך 12 שעות נפרקו כל המסוקים לטייסת תחזוקה. הוקמה טייסת אפאצ'י שנייה, טייסת 190.


סופו של רב־מרצחים
במשך • שנים היה מתחמד אבו־הוודד מבוקש על־ידי ישראל • בשנים האלה טיפס הצעיר הקיצוני בסולם הדרגות של החמאס. יכה לרואר. המהנדס החדש שהפך למפקד הזרוע הצבאית בעזה • עשרות ישראלים והרבו בביטחוני שרוא חיכון מאות ובעצו • שלושם זה המסוים
חוסל בכיר המבוקשים אבו־הוונד • שר הביטחון: הישג גדול ליצה"ל • החמאס: ננקום בתל־אביב

בליל 30 במרץ 1995 תקף מסוק פתן את מכונית המרצדס שבה נסע ריאד יאסין אחד מבכירי חיזבאללה בדרום-לבנון. שלושת הנוסעים: ריאד יאסין המכונה 'אבו-עלי', הנהג מוחמד עוסמאן ונוסע נוסף, נהרגו. במבצע 'ענבי זעם' (1996) היה הפתן הכוכב הראשי בתקיפות בלבנון במהלכן נתקף מרכז המודיעין של החיזבאללה בביירות, תקיפה ייחודית על ידי טילי 'קרדום' מגובה 3.5 ק"מ. בשנים שלאחר מכן תקפו מסוקי פתן מפקדים בכירים בארגוני הטרור: אברהם אבו עקיל בדרום לבנון, מסעוד עיאד בעזה, עומאר סעדה בבית לחם, מחמוד אבו הונוד ומוחמד דף; בשנת 2004 חוסל אחמד יאסין על ידי מסוקי פתן. במאי 2004 החל לפעול צוות ההקמה לקליטת מסוק חדש בטייסת 113, חלק מהאנשים והמסוקים של הטייסת עברו לטייסת 190.

ב-1992 נכנס לשירות בצבא ארה"ב דגם חדש של האפאצ'י המכונה 'לונגבואו'. האפאצ'י-לונגבואו מצויד במערכות אלקטרוניות מתקדמות ביותר, המאפשרות פעולה בכל מזג אויר, ובמנועים חדשים מדגם של 'ג'נרל אלקטריק'. השיפור העיקרי הינו הוספת מכ"ם בקרת אש מתקדם, המותקן מעל הרוטור של המסוק. המכ"ם מאפשר לאכן מטרות עבור המסוק עצמו וכן (באמצעות מערכות תקשורת) עבור מסוקי לונגבואו אחרים באזור, דבר שמאפשר למספר מסוקי לונגבואו לירות על מטרות שזוהו על ידי מסוק אחד. המכ"ם יכול להנחות טילי הלפייר-II באופן מדויק ביותר אל עבר המטרה, ללא צורך בציין לייזר.



'שרף', פאר הטכנולוגיה והמוח היהודי

בשנת 2005 נקלטו אפאצ'י-לונגבואו בחיל האויר שלנו, בטייסת 113 ונקראו 'שרף'. במשך השנים עברו מסוקי ה'פתן' מטייסת 113 שדרוג והפכו להיות מסוקים מדגם 'שרף'. הכשרת הטייסים נעשתה בקורס של חודשיים בפורט-ראקר, אלבמה. כל שלושה חודשים יצא צוות בן ארבעה איש לארה"ב ושובץ לקורסי הסבה שנעשו לטייסי ה-ARMY מאפאצ'י לדגם לונגבאו. הקורס עסק בעיקר בשינויי אוויוניקה מאחר וההטסה הבסיסית של המסוק דומה מאד בין שני הסוגים. למרות הדמיון בהטסת שני הדגמים, הרי שבין מסוק ה'פתן' ל'שרף' יש הבדל תהומי. ה'שרף' הוא מסוק הנושא מכ"מ שמסוגל לפעול באופן עצמאי ולתקוף מספר רב של מטרות שונות. במסוק מותקנות מערכות שונות מתוצרת התעשיות הבטחוניות בישראל, שמאפשרות לו יכולות ייחודיות.

תקצר היריעה מלתאר את מבצעי ה'שרף' במבצעים השונים ובמלחמות האחרונות, ועל מעלליו נוכל ללמוד בערב המורשת, שם נחזה בשבחים למכונאים, לטייסים ולכל אנשי מערך המסק"ר לדורותיהם.

להתראות בערב המורשת השנתי שייערך בבסיס פלמחים ב-6.6.13

מקורות: אתר חיל האוויר; ספר היובל לטייסת הצרעה; תודה לקוראים על התגובות והעזרה.