

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



דני שלום

# כרעם ביום בהיר

## מבצע "מוקד"

כך הושמדו חילות האויר הערביים  
במלחמת ששת הימים

**Danny Shalom**

**LIKE A BOLT OUT OF THE BLUE**

**"MOKED" Operation  
in the Six Day War, June 1967**

**דני שלום  
כרעם ביום בהיר**

**BAVIR - Aviation Publications  
P.O.Box 8460  
Rishon Le-Zion 75357  
Israel**

2002 כל הזכויות שמורות

באיר - פרסומי תעופה

טל. 03-9459976

ת"ד 8640

ראשון לציון 75357

אין להעתיק, לשכפל, לצלם, לתרגם או לאחסן בכל מאגר מידע  
כל חלק מהספר ללא אישור מראש, ובכתב, של המחבר

מסת"ב 965-90455-0-6 ISBN

נדפס בישראל 2002 Printed in Israel

**הספר מוקדש בהערכה רבה  
לכל לחמי האויר במבצע "מוקד"**

דני שלום

## תוכן הספר

195	פרק י"א – 45 הדקות השקטות ביותר בתולדות חיל-האוויר הנקודה הקריטית: חציית חוף	מפקד חיל-האוויר הקדמה
205	פרק י"ב – עשרה שדות ועוד אחד פוגות יוצאות להונאה, הקפיץ משתחרר, קרניים עלומות נשמי מצרים	שעת ה"ש": 07:45
221	פרק י"ג – הגל הראשון – השרות בסיני אל-יעריש, ביר גפגפה, ביר תמדה, ג'בל ליבני, פוגות יוצאות לתקיפה	מבוא – מטוסים בחולשתם
253	פרק י"ד – הפיקוד המצרי בלב המהומה	פרק א' – תכניות תש"ת: 1948 – 1956 – מלחמת העצמאות, שנות החמישים, מבצע קדש
261	פרק ט"ו – הגל הראשון – השרות באיזור התעלה פאיד, כנרית, אבו סואר	פרק ב' – תכניות תש"ת: 1957 – 1967 – שנות השישים, עזר ויצמן, הקרב על המים, המירו'
307	פרק ט"ז – הגל הראשון – השרות בדלתא אינשאס, קהיר מערב, קהיר בינלאומי	פרק ג' – מטוסים ותילי טילים מרכז הניסויים בחילואן, מהשביט עד היריחו
345	פרק י"ז – הגל הראשון – השרות הרחוקים בני סואף	פרק ד' – תכנית "מוקד" להתחיל מכראשית, מוטי הוד, "יהלום" נוחת בישראל, 7 באפריל 1967
363	פרק י"ח – תריסר מירו'ים ועוד כמה	פרק ה' – מאי 1967 – איזור נע למלחמה נאסר סוגר את המיצרים, אהלן וסהלן, חוסיין מצטרף לקואליציה
381	פרק י"ט – מטוסי הצילום מביאים הוכחות	פרק ו' – 10 טייסות קרב – 6 סוגי מטוסים כנף 1, כח"א 8, כח"א 27, כנף 4, כח"א 6 מהאורגן עד המירו', חימוש: תותחים וטילים
389	פרק כ' – הגל השני תוקף – השרות בסיני: ג'בל ליבני, ביר גפגפה, ביר תמדה – תקיפת מערכות המכ"ם בסיני – השרות באיזור התעלה: פאיד, כנרית, אבו סואר – השרות בדלתא: אינשאס, קהיר מערב, חילואן, מנסורה – השרות הרחוקים: אל מינייה	פרק ז' – מהעבר השני של הגדר – מצרים מטוסי קרב, מפציצים, תכנית "פאהד"
435	פרק כ"א – הגל השלישי יוצא לדרך – השרות בסיני – שדות באיזור התעלה: פאיד, כנרית – השרות בדלתא: קהיר מערב – השרות הרחוקים: לוקסור, גדרקה, בילבייס	פרק ח' – "אפרוחים" בשמי הנגב – האם היתה אופציה אחרת?
		פרק ט' – יוני 1967 – יוצאים למלחמה מעדכנים נתונים, מתי שעת ה"ש"?
		פרק י' – לישון עם הסוד הגדול שהכל יפעל ללא דופי, 197% מטוסים שמישים, תדרוך אחרון למלחמה, פטרולי השחר נוחתים

557	פרק כו' – החזית המזרחית – עיראק חיל־האוויר העיראקי שלוש משימות לעבר שדה H-3	463	פרק כב' – פטרולים בשמי הצפון
589	פרק כז' – ניקוי האורות במצרים תדהמה וחוסר אונים <b>השרות כסיני:</b> ג'בל ליבני, ביר גפגפה, ביר תמדה <b>השרות באיזור התעלה:</b> כנרית, פאיד, אבו סואר <b>השרות באיזור הדלתא:</b> אינשאס, בילבייס, קהיר מערב, קהיר בינלאומי <b>השרות היזוקים:</b> ראס בנאס	473	פרק כג' – החזית הצפונית – סוריה מיגים סוריים בשמי הגליל, חיל־האוויר הסורי דמייר, דמשק, מארג' ריאל, סייקל, T-4
609	פרק כח' – פיינל קצר חוד: השמדנו 400 מטוסים	519	פרק כד' – החזית הצפונית – לבנון חיל האוויר הלבנוני
		525	פרק כה' – החזית המזרחית – ירדן ירדן מצטרפת להתכתשות חיל האוויר המלכותי הירדני רבת עמון, מאפרק

## נספחים

625	6. טייסים שנפלו במלחמה	621	1. חיל־האוויר הישראלי – מפקדים
626	7. מצבת מטוסי הקרב – 5.6.67	621	2. טייסים בטייסות הקרב
627	– ביבליוגרפיה	624	3. מפקדי טייסות תובלה
630	– מראי מקום	624	4. מפקדי טייסות מסוקים וקלים
641	– אינדקס	624	5. דרגות מקבילות בצה"ל ובצבאות ערב

## הצדעה למעטים שהביאו את הנצחון



השנה נציין מלאת 35 שנים ל"מלחמת ששת הימים", במרכזה עמד מבצע "מוקד" להשמדת חילות האויר של מדינות ערב. בהתפתחות הכוח האווירי לאורך המאה העשרים, היו מספר נקודות ציון משמעותיות, בתוכן ניתן למנות את מבצע "מוקד" בו הביא חיל־האוויר הישראלי לידי ביטוי את השימוש בכוח האווירי כגורם מכריע במערכה. מחקר מודיעיני, תכנון, אימונים וביצוע ברמה גבוהה ביותר, הפכו את המערכה למורכבת פחות על ידי פגיעה אנושה במרכיב הכוח האיסטרטגי של מדינות ערב. מבצע "מוקד" הדגיש את הנחישות, ההקרבה והיוזמה של הלוחמים האוויריים שרשמו פרק מרשים במורשת הלחימה של חיל־האוויר ושל צה"ל. הנצחון האווירי במלחמה היה חסר תקדים בעת המודרנית, והביא לידי מיצוי את עוצמת חיל־האוויר של אותם ימים. הם היו צעירים, נחושים, דבקים במשימתם – וחלקם שילמו על כך בחייהם – על מנת להשיג את הנצחון.

ספר זה הוא הצדעה למעטים שעשו את ההבדל – למעטים שהדגישו בנצחונם את חשיבותו של הכוח האווירי בלחימה המודרנית.

דני חלוץ, אלוף  
מפקד חיל־האוויר

## הקדמה

"מנקודת מבט הסטורית, מבצעי חיל-האוויר הישראלי נגד חילות האוויר הערביים במלחמת 1967 מייצגים את ההצלחה המהירה, הברורה ביותר, בהפעלת כוחות נגד אויריים מאז מלחמת העולם השנייה" – כך כותבים מחברי הדו"ח על "עליונות אוירית ותקיפת שדות תעופה"<sup>1</sup>. ואכן, מבצע "מוקד" של חיל-האוויר הישראלי לתקיפת שדות התעופה הערביים במלחמת ששת הימים, נחשב כאחד המבצעים המוצלחים, ובעל התוצאות הברורות והחדות ביותר בכל מלחמות האוויר במזרח התיכון ובעולם. מחיר המלחמה בטייסים ובמטוסים לא היה נמוך, אך ההישג של המבצע היה חד משמעי וברור. מלחמת ההתשה שנמשכה שלוש שנים ומלחמת יום הכיפורים שבאה כשלוש שנים לאחר מכן, היו מורכבות ותובעניות יותר, ובהן הופעלה עוצמה אוירית גדולה ללא השוואה למלחמת ששת הימים. מלחמות אלה אף עיממו מעט מזוהרם של הישגי מבצע "מוקד" ושינו גם את ההתייחסות אליו. לא מפתיע איפוא, כי חלק מהטייסים שהשתתפו במלחמה זו ובבאות אחריה, הגדירו את מלחמת ששת הימים כ"לא מלחמה" ואילו אחרים תיארו אותה כ"אחת התקופות הגדולות של חיי".

מבצע "מוקד" לתקיפת שדות התעופה הערביים לא היה מנותק, כמוכח, ממחשבות וממבצעים דומים שבוצעו על ידי חילות אוויר אחרים במהלך המבצעים האויריים בעולם. בספר זה הבאנו מבוא קצר על תולדות הלחימה האוירית בעולם מראשית התעופה הצבאית, ערב מלחמת העולם הראשונה ועד ימינו אלה. בשני פרקים מיוחדים מובאת סקירה על מחשבות ותוכניות של חיל-האוויר הישראלי לתקיפת שדות תעופה ערביים במהלך השנים שבין מלחמת העצמאות בשנת 1948 ועד מלחמת ששת הימים.

הרעיון לכתיבת הספר על מבצע "מוקד" התגבש אצלי בעקבות פגישות רבות שערכתי עם מפקדים, טייסים ונווטים של חיל-האוויר הישראלי. בפגישות אלה שמעתי את סיפוריהם והתרשמתי מיכולתם וממבצעי האוויר בהם נטלו חלק. נוכחתי בצער לדעת כי לבד מאירועים נודדים, לא כל הסיפורים האלה סופרו ולא כל התיאורים נרשמו במקום כלשהו, כחלק ממורשת חיל-האוויר או תולדות הלחימה האוירית בשמי ישראל. חשבתי, איפוא, כי הגיע הזמן לספר גם את סיפורם של האנשים שעשו את המלחמות והמבצעים – אלה החיים ובמיוחד אלה אשר אינם עמנו עוד ונותרו רק כשמות החרוטים על מצבות החיל וספרי הזכרונות. הגבלתי את עצמי בספר זה לתיאור הפעולות הקשורות למבצע "מוקד" – הכוללים את גיבוש התכנית ובנייתה וכן תיאור כל מבצעי התקיפה של שדות התעופה של מצרים, ירדן, סוריה ועיראק במהלך היום הראשון למלחמה. כמו כן המשכתי את התיאור לתקיפת שדות תעופה בימים השני והשלישי למלחמה. הבאתי גם בקצרה מספר נספחים האמורים להשלים את המידע המובא בפרקים עצמם. לא נכנסתי להמשך הפעילות האוירית במלחמה, בימים שלאחר מכן.

איסוף החומר והעדויות לספר וכתיבתו, ארכו למעלה מתריסר שנים, בהן ניסיתי לדלות כל חומר שפורסם על הנושא בארץ ובהו"ל. נפגשתי עם יותר מ-117 מפקדים, טייסים ואנשי תכנון שהיה להם חלק במבצע "מוקד". למרות האמור, גורמים רשמיים בחיל-האוויר ובארכיון צה"ל הטילו מגבלות רבות על עיון במסמכים הקשורים למבצע "מוקד" ולמלחמה. זאת למרות שחלפו 35 שנים מאז. בשל כך אין לי ספק כי לא כל המידע מושלם ולא כל הפרטים מלאים. אני תקווה כי הבאים אחרי ישלימו את המידע כאשר יואילו הגופים

האלה להקל מנטל המגבלות המלאכותיות שהוטלו על העיון במסמכים. בשל תוצאותיה המכאיבות למדינות ערב, אין מלחמת ששת הימים נזכרת כמעט בתיעוד, כתבות או ספרים שפורסמו במדינות שנטלו בה חלק. המלחמה המוכרת במדינות אלה כ"אל נאכסה" (האסון) או "הכשלון") אינה מוזכרת בשל כך אף לא בקצרה בספרים, סרטים או תיעוד הסטורי אחד של מלחמות ישראל והערבים. התיאור של הפעילות מצידה השני של הגדר לוקה כצפוי, בחסר, והגישה למסמכים וללקחי המלחמה אשר נכתבו בחילות האוויר הערביים אינה אפשרית כמעט. לבר ממספר מועט של "מבצעי גבורה" גם הסיפורים האישיים של מפקדים וטייסים לא סופרו. בשך כך השתדלתי לאתר כל מקור אפשרי המתאר את פעולת חילות האוויר הערביים במלחמה כפי שהובאו בספרים, כתבות וראיונות עם מפקדים בכירים במדינות ערב. חוויה מיוחדת היתה השוואת התיאורים של טייסים ישראלים לאלה של טייסים ערביים כאשר הם עוסקים באותם קרבות אויר או מבצעי תקיפה.

ברצוני להודות לכל המפקדים, הטייסים, הנווטים ובעלי תפקידים אחרים אשר היו מוכנים להקדיש לי שעות ארוכות מזמנם ואף לפתוח בזהירות את אלבומיהם ולהשאיל לי תצלומים מאוספיהם. לאלמנות הטייסים, לבניהם ולבנותיהם אשר סיפרו את הירוע להם על חלקו של הבעל או האב במלחמה. תודה לארכיון צה"ל ומערכת הביטחון, למרות הגישה הסלקטיבית מאד שאפשרו לי בגישה למסמכים. עוד רב היו לי צילומי יחידות הצילום של בסיסי חיל-האוויר השונים בתקופת המלחמה ולפניה. הרבה אנשים תרמו לכתובת הספר בתיאור, סיפור וצילומים ותקצור היריעה מלהביא את שמות כולם.

תודה מיוחדת למפקד חיל-האוויר, אלוף (מיל) איתן בן-אליהו אשר עמד על חשיבות הספר ואישר לי לעיין בפקודת "מוקר" ובמסמכים אחרים שנכתבו בחיל על מלחמת ששת הימים.

יהי ספר זה תעודה וכבוד לכל אלה שעשו את מבצע "מוקר" ויר לאלה שאינם עימנו עוד.

דני שלום

ניסן תשס"ב – יוני 2002

## שעת הש': 07:45

שעות החשיכה האחרונות של ליל יום שני, 5 ביוני 1967, כיסו עדיין את ישראל במרבד שחור. הארץ היתה שרויה מזה ימים אחדים בהאפלה קפרנית. באויר נשמעו רק ציוצי צרצרים, ואוושת רוחות הלילה הצוננות שנשבו על פני הארץ. תושבי המדינה בימי המתחות של ראשית יוני, ציפו להתעורר ליום נוסף של איומים של שליטי מדינות ערב, אל תשובות מגומגמות של מנהיגי ישראל, ואל חוסר בהירות מדיני וצבאי אשר שרר בכל.

באותה שעה דלק האור רק בחררי התדריכים עטויי הוילונות של טייסות חיל-האוויר הישראלי וחררי המבצעים במפקדה בתל-אביב. טייסים מנומנמים כונסו בחשאי לתדריך, שהפתיע גם אותם. מפקדי הטייסות, שהיו בסוד המבצע כבר בליל אמש, עלו על הבמה המוגבהת, ורשמו על הלוח השחור: "ש: 07:45". שעת ה"ש" למלחמה.

עבור חלק מן הטייסים היה זה רגע של התרוממות רוח – הם שמחו על כי חיל-האוויר יוצא סוף סוף לשבור את הקרח ולקטוע את מחול האיומים על המדינה הקטנה, שנשמעו מזה שבועות ארוכים מפי מנהיגי מדינות ערב, את צהלת ההמונים צמאי הדם בחוצות קהיר ודמשק. עבור אחרים – ותיקים ומנוסים יותר במלחמות – היו אלה רגעי מחשבה מעמיקים על החיים, על האישה, הילדה הקטנה, והבית.

מזה שנים ארוכות הם נערכו לרגע זה. מזה מספר שבועות הם התאמנו לקראתו בנחישות – הם הכירו את הנתבים למטרותיהם, למדו את כיווני המסלולים, ידעו הכל על היעדים ועל אש הנ"מ המצפה להם. בהתאם ללוח הזמנים המדוקדק שנועד להם, הם יצאו לעבר המטוסים. קסדות הריסוק בידיהם, מפות הנתבים מקופלות בכיסי חליפות הלחץ שלהם, ובכל גופם מרטטת התחושה הכבדה: הכל תלוי עתה רק בי, וביכולת שלי לתקוף את היעד, להשמיד את המטרות שיועדו לי בלב מצרים.

הם עלו למטוסים, נקשרו לרצועות המושב, ולרתמות מערכת ההפלטה. המטוסים החמושים, הוסעו לאיטם אל מחוץ לדת"קים, מקנים תחושת רצינות לשעה ולרגע. המכונאים אשר שנתם נקטעה באישון לילה, נפרדו מן הטייסים לשלום, מברכים אותם בליבם להצלחה.

הטייסים סגרו מעליהם את החופות השקופות, ניתקו עצמם מן העולם בחוץ, והשיבו להצדעת המכונאים המתוחה בהרמת בוהן. יודעים כי הפעם הם יוצאים למלחמה. המטוסים יצאו אל המסלולים. חלק מהטייסים שליבם ניבא להם רעות, הגניב מבט אחרון אל פני חבריהם לטייסת, הכלואים בתאי הטייס. את כולם הם הכירו בשמותיהם, ידעו על משפחתם וילדיהם. האם הם יחזרו מן המשימה?

אחד אחד התכנסו המטוסים ברביעיות והמתינו על הרחבות הגדולות. בלא אומר הם התיישרו לאיטם על המסלולים לפי המבנים והציוות, מלוים בשריקה צורמנית של מנועי הסילון שלהם. בדממת אלוט מוחל-טת הם יצאו לעבר המסלולים.

בארבעת בסיסי חיל-האוויר מהם יצאו המטוסים לתקיפה, היתה זו "דממת האלוט הרועשת ביותר" שנשמע עיה בהם מעולם. עשרות מטוסים יצאו לדרך. היו שם מטוסי המירד' הכסופים והעדינים, חוד החנית של חיל-האוויר. מטוסי הווטור הגדולים אשר קרטעו על כן הנסע הכפול שלהם, ומטוסים ותיקים יותר, שכבר ראו שרות מפואר יותר בשנות החמישים – הסופר-מיסטר בעל חרטום הכריש, המיסטר האצילי, והאורגן הקשיש בעל הגוף הצלינדררי הקצוץ, שמיכלי דלק קישטו את קצות כנפיו המתוחות לצדדים. מתחת לגחונם ולכנבי פיהם נשאו המטוסים מיכלי דלק, פצצות ברזל חומתי-ירוקות ופגזים לתותחים. חלק מהמטוסים נשאו גם רקיטות חשופות.

כל אחד מן הטייסים ידע כי השלב הראשון חייב להיות מדויק ומתוזמן לפי השניה. הפקודות שקיבלו היו מפורשות: יש להקפיד על רמת אלוט מלאה, לשמור על לוח זמנים מדויק להנעה, יציאה למסלול והמריאה. יש להמשיך בכיוון ככל מחיר. אין להפריע בשום צורה למבצע או להתקדמותו. אם איברת גלגל בזמן ההמראה, רסק את המטוס לצירי המסלול. הלך לך מנוע בזמן הנסיקה, הנחת את המטוס ישר לשדה שלפניך בלא אומר ובלא מלה. אם פרצה אש במנוע, נטוש את המטוס בגובה שאינו עולה על 100 רגל. ואם אתה חש בתקלה בזמן היציאה לנתיב, התרחק משם במהירות – כל חיליהאוויר נמצא בעקבותיך, ואתה עלול להתנגש באחד המטוסים הרבים מסביב. צא מהמשחק לבר – אתה עלול להפריע לכיוון של אחרים.

המטוסים הראשונים נועדו להגיע ליעדם בשעה 07:45 בישראל, 08:45 במצרים. כל שניה היתה חשובה, כל הדקות מדורות – המהירויות, המרחקים וכיווני היציאה היו מחושבים, כדי להפתיע את חיליהאוויר המצרי – ובכת אחת.

למירוים העלוליים נועדו הבסיסים בהן שכנו חיות הטרף עצמן – בסיסי המיג 21 המהירים, הסוחוי 7 החדשים והמפציצים הגדולים. הוותרים הדרימנועיים יצאו לשרות הרחוקים שם רבצו מפציצי הענק טופלוב 16 במכלאותיהם, חלקם המושים בטילי אויריקרקע קטלניים. הסמב"דים נועדו להשביט את השרות בקרבת התעלה ובמבואות הדלתא. למיסטרים הקצו את השרות מעבר לאגם הגדול. האורגנים קצרי הטווח הסתפקו במטרות בסיני, ואחרים שצוירו במיכלי דלק גדולים כמיוחד התאמצו להגיע אל השרות ליד האגמים.

גם לפוגות הקטנות נועד תפקיד במלחמה: מוטסים על ידי פרחי טיס או טייסים ותיקי מלחמות הם יצאו למשימות הונאה בשמי הנגב.

כל המטוסים נשלחו אל השרות בלב שטח אויב, נכנסו ללוע הארי והיו מוכנים להתמודד גם עם מטוסים העולים עליהם בכיועיהם. המטרה של כולם בשעה זאת, היתה לצאת אל עבר שדות התעופה של מצרים, לסגור את המסלולים ולהשמיד את המטוסים על הקרקע.

מיד עם ההמראה, השתחרר בכת אחר גם המתח, ופעולות הטייסים הפכו להיות מיכניות כמעט. שנים של אימון ותרגול, הגיעו לכדי מיצוי ברגעים אלה ממש. הטייסים רחפו את המצערות, המנועים רעמו בשאון אדיר ובתוך כמחצית השעה היה כל מערך מטוסי הקרב של חיליהאוויר הישראלי באויר, מטוסי מלחכים את גלי הים בגבה נמוך, ואחרים נוהרים שלא לפגוע בדיונות החול הבהקות של סיני.

בעוד דקות עמדו הטייסים לשנות את ההסטוריה של המזרח התיכון.

## מבוא

# מטוסים בחולשתם

כלי טיס הם מערכות הנדסיות מעופפות אשר תוכננו בקפידה לפעול באויר, בסביבה מוגדרת, ומשם לבצע את משימתם. מטוסי הקרב והתקיפה נועדו לשאת פצצות, רקיטות וטילים, כדי לתקוף יעדי אויב. מטוסי היירוט חומשו בתותחים וטילים כדי למנוע הדירת מטוסי אויב ולהשיג עליונות אווירית מעל שדה הקרב או מעבר לו.

אולם כלים אדירי-עוצמה אלה, כאשר הם רכונים על כני הנסע שלהם ועומדים על המסלול, הם מכלי הלחימה הפגיעים ביותר. מבנה המטוסים, תכנון הנדסי מורכב ועדין, אשר נועד להתמודד בסערת הרוח הנעה סביבו בשעת טיסה ובעומסי הטיסה הגדולים, רגיש כקליפת ביצה לפגיעה חיצונית קשה, גם כשהוא עשוי פלדה או טיטניום. שלא כמו טנקים או ספינות מלחמה, מטוסי הלחימה הניצבים עדיין על המסלול הם "בר-ווזי מטרה" פגיעים – השילוב הקטלני של מבנה צפיד, ועליו או בתוכו פצצות וטילים, עם טונות של דלק הנישא חיצונית ופנימית במיכליו, הוא "פצצת זמן" פוטנציאלית. גם מאמץ נואש של הטייס לפתוח או להשיב אש כשהוא על הקרקע הוא נסיון חסר תכלית – מתג בכך הנסע הפתוח נוצר למעשה את החימוש של המטוס, ואת אש התותחים לא ניתן להפנות לצדדים.

בשל כך הרעיון ללכוד את המטוסים ב"רגעי חולשה" אלה, כשהם על הקרקע, אומץ על ידי מתכננים רבים כיעד חשוב בכל תכנון פתיחה להשמדת חילות אוויר עויינים.

כבר בשנים הראשונות של מלחמת העולם הראשונה, משנוכחו מפקדי הצבא ביכולתם של מטוסים לשאת מכונות ירייה ופצצות קלות, הם שלחו את המטוסים השבריריים לתקוף מטוסי אויב במנחתיהם, או לפעול נגד ספינות אוויר שהיו מוגנות במוסכים גדולי מימדים. היו אלה מטוסי ניפורט צרפתיים, או אלבטרוס גרמניים, מטוסי סבויה מרקטי איטלקיים או ספאר של חיל-המשלוח האמריקני באירופה.<sup>1</sup>

"פטרולי שחר" אלה, כמו פעולות התקפיות שנעשו במטוסים חד-או דו-מושביים, במפציצי ענק ממשפחת "R" הגרמנים, הנדלי פייג' בריטיים או סיקורסקי הרוסיים, הביאו את בשורת המימד השלישי לתודעה הצבאית והציבורית.<sup>2</sup>

המלחמה האווירית בשמי אירופה ארכה חמש שנים והדיה הגיעו גם לשמי ארץ-ישראל. גם כאן היו המש"תתפים בה בין חיל-האוויר המלכותי הבריטי מול כוחות האוויריה של גרמניה ותורכיה והם ניהלו מערכה כבדה להשגת עליונות אווירית. זו החלה כבר בשנת 1915 במלחמה על השליטה בשמי סיני, ועברה לשטחי ארץ ישראל עת נעו הכוחות הבריטיים צפונה.<sup>3</sup> שיאה של לוחמה זו היה במתקפת האוויר הגדולה של אלנבי בספטמבר 1918, שנפתחה בתקיפת שדות התעופה הגרמניים בעפולה וג'נין – פעולה אשר השניתה למעשה את פעולת הכוח האווירי הגרמני-תורכי בארץ, לאחר מספר מבצעים דומים שנעשו במהלך מסע המלחמה.

בין מלחמות העולם נרשמו מבצעים רבים בהם הותקפו שדות תעופה – במלחמת האזרחית בספרד, הכיבוש שים האיטלקיים באריתריאה ומבצעי היפנים נגד סין במנצ'וריה.<sup>4</sup> לשיאם הגיעו מבצעים אלה, כצפוי, במלחמת העולם השנייה. בשחר ה-1 בספטמבר 1939, פתחו הגרמנים ב"מלחמת ברק" – "בליצקריג" – נגד פולין בה השמידו מטוסי השטוקה והמסרשמירט את חיל-האוויר הפולני על מסלולי 11 הבסיסים העיקריים שלו.<sup>5</sup> שנה אחר כך, לאחר הכיבוש המהיר וההכנעה של חילות-האוויר הצרפתי וההולנדי, פתח חיל-האוויר הגרמני, ה"לופטוואפה", ב"קרב על בריטניה" – נסיון בן מספר חדשים, שנועד להכשיר את הקרקע לפלישה במבצע "ארי היים" אולם לא הצליח לקרקע את חיל-האוויר המלכותי הבריטי.<sup>6</sup>

מבצע אחר, הפעם במזרח, נגד חיל-האוויר הרוסי החל ביוזמת הגרמנים ב-22 ביוני 1941, זכה להצלחה מהמ-

מת. ערב מבצע "ברברוסה", הפלישה הגדולה לרוסיה, יצאו מאות מטוסי תקיפה גרמניים לתקיפת 66 בסיסי אוויר רוסיים, והותירו אחריהם את שרידיהם העשנים של כ-800 מטוסים רוסיים על הקרקע. היה זה המבצע האווירי המוצלח הראשון בו הושגה השמדה טוטאלית כמעט של חיל-האוויר על הקרקע, ממנו יתאוששו הרור סים רק חדשים ארוכים אחר כך.<sup>7</sup> הטראומות שנגרמו בעקבות מבצעים אלה לא היו רק מנת חלקן של מעצי מות באירופה. ב-7 בדצמבר 1941, המריאו מאות מטוסים של הצי היפני כדי לתקוף את בסיסי האוויר האמריקניים ווילר, היקאם וקלארק ב"פרל הרבור" – "יום שיוזכר לדיראון עולם" הצהיר נשיא ארה"ב הוועם, פרנקלין ד. רוזבלט, שמיחר להכריז על כניסת ארה"ב למלחמת העולם השנייה.<sup>8</sup> אחרי הפלישה הגדולה של כוחות בעלות הברית לאירופה ביוני 1944, ולקראת תום המלחמה, גברו מבצעי הפשיטה האוויריים על שדות התעופה הגרמניים. מטוסי ת'נדרבולט ומוסטנג אמריקניים, טייפון וטמפסט בריטיים, יצאו במבצעי "רובא" רב" לעשרות גיחות שנועדו למנוע המראת מטוסי קרב גרמניים לאוויר ולרתק אותם לקרקע.<sup>9</sup> מבצעים אלה לא היו חד צדדיים לגמרי. במבצע "בודנפלאט" אחד המבצעים הנואשים האחרונים של הגרמנים במלחמת העולם השנייה שנערך ב-1 בינואר 1945, הצליחו הגרמנים להשמיר כ-200 מטוסי של בעלות הברית שחננו בבסיסי אוויר בהולנד ובבלגיה.<sup>10</sup>

יחלפו עוד מספר שנים וכוחות האוויר של בעלות הברית ייפגשו שוב בשמי הקרב – הפעם מעל קוריאה, נגד אלה שהיו בעלי בריתם אך לפני חמש שנים. מלחמת האוויר שנערכה הפעם, מחמת מגבלות פוליטיות, רק בשמי הזירה, תלמד את מפקדי ורועות האוויר, שהיו מנועים מתקיפת שדות התעופה, כי ניתן היה לחסוך אבידות רבות בקרב הלוחמים וצוותי האוויר של בעלות הברית, לו יכלו מטוסי הפנתר והבנשי של הצי והת'נדרג'ט והסייבר של חיל-האוויר, לפגוע במיג 15 ובמטוסי היאק הקטנים בבסיסהם החשופים.<sup>11</sup> "מבצע קדש" (או "מלחמת טואץ") בשנת 1956, היה מערכה צבאית נוספת שהמחישה את החשיבות של השמדת כוחות האוויר של מדינת אויב על מסלוליהם.<sup>12</sup> חילות האוויר של בריטניה וצרפת פגעו במאות מטוסי סים בשדות התעופה המצריים. מבצע "מוקד" במלחמת ששת הימים היה שיאם של המבצעים להשמדת חילות האוויר הערביים.

בשנות השישים והשבעים, במהלך ההתכתשויות בין הודו לפקיסטן נערכו מבצעי תקיפה רבים של שדות תעופה, אולם אלה לא הביאו להשבתה מליאה של הפעילות האווירית של הודו או יריבתה, פקיסטן.<sup>13</sup> לאור האמור בולטת במיוחד מלחמת האוויר בווייטנם שהתנהלה משך כשמונה שנים במזרח אסיה. במהלך מלחמה זו נמנע ממפקדי כוחות האוויר האמריקנים, משיקולים פוליטיים, לתקוף את שדות התעופה של צפון וייטנאם – מדיניות עליה שילמו מחיר כבד במטוסים וצוותי אוויר.<sup>14</sup> תקיפת שדות תעופה לא היתה מן המהלכים העיקריים של מלחמת ההתשה בין ישראל למצרים' אולם במלחמה זו עלה גורם חדש: טילי ס נגד מטוסים. מערך התותחים והטילים של מצרים כיסה את השמים מגובה הקרקע ועד 60 אלף רגל ומטוסי חיל האוויר הישראלי התמודדו עמו שבועות ארוכים עד להפסקת האש באוגוסט 1970.

במלחמת יום כיפור ערך חיל-האוויר הישראלי תקיפות רבות של שדות תעופה במצרים וסוריה, אך מהירן היה גבוה ותוצאותיהן קלושות. לאחר מלחמה זו פותחו תורות לחימה חדשות שנועדו להבקייע את הדרך לשליטה אווירית על ידי השמדת סוללות טילי הקרקע-אוויר אשר הלכו ומלאו את נתיבי הגישה לשדות התעופה.

לקחי המלחמה יושמו בחילות אוויר רבים. חיל-האוויר האמריקני וזרועות האוויר של הצי יצאו במלחמת המפרץ בשנת 1991 להשביח את פעולת מערך ההגנה האווירית של עיראק לפני שתקפו את שדות התעופה והשמירו את המטוסים על המחסות שהגנו עליהם.<sup>15</sup> לצורך השגת העליונות האווירית, הופעלה מערכת שכללה מטוסים ללוחמה אלקטרונית, מפציצים לתקיפה מנגד, מטוסים להשמדת מערכות קורנות ואמצעים אחרים. כך היה גם במלחמת האוויר בשמי יוגוסלביה ולאחר מכן בקוסובו.

הנה כי כן, השמדת חילות האוויר של האויב על הקרקע, היתה ונתורה מטרה נכספת בכל מלחמה אווירית, אולם האמצעים שנדרשו לכך ומורכבות התכניות הלכו וגברו ממלחמה למלחמה.

# פרק א'

## תכניות תש"ת – 1948 עד 1967

### מלחמת העצמאות

חיל־האוויר הישראלי נולד בסערת מלחמת העצמאות. ערב המלחמה היו בידי היישוב בארץ רק קומץ מטוֹרֵים קלים של חברת "אווירון", קלוב התעופה ואנשים פרטיים. עם כך הפוטנציאל האווירי של ישראל הלך ונצבר במדינות אירופה, ארה"ב ומדינות אחרות בעולם.<sup>1</sup>

ערב המלחמה נחתם הסכם לרכישת 25 מטוסי קרב מסוג אויה S-199 עם צ'כיה, אשר קיבלה עירוד לכך מברית מועצות. מטוסי קרב אלה (שהיו פיתוח של המסרשמירט 109 הגרמני), יחד עם 59 מטוסי ספיטפיר, שנמכרו מאוחר יותר והגיעו לארץ לקראת תום המלחמה, היו חוט השדרה של מערך הקרב הישראלי. במקביל הוברחו מארה"ב מטוסי מוסטנג ואף ארבעה מפציצים כבדים מסוג בואינג B-17G "המבצר המעופף" ושלושה מתוכם אף הגיעו לישראל ונטלו חלק במבצעי ההפצצה. גם ארבעה מטוסי תקיפה מסוג בריסטול בופייטר הגיעו לארץ וכן ערב רב של מטוסי תובלה ומטוסים קלים.<sup>2</sup>

השליטה בשמי מדינת ישראל בימיה הראשונים היתה בידי חילות האוויר של מצרים, סוריה ועיראק. עד להגעת ארבעת מטוסי האויה S-199 הראשונים לא יכלו טייסי חיל־האוויר לעשות למעשה דבר נגד הספיטפירים, ההרבדרים והדקוּטות שחגו בשמי הערים והטילו את פצצותיהם ללא הבחנה.

עם כך, כבר בשלבים הראשונים של המלחמה היה ברור לאנשי המבצעים כמפקדת חיל־האוויר כי יש לפגוע במטוסים התוקפים בבסיסיהם. תקיפת שדות התעופה הערביים היתה, איפא, במרכז תשומת הלב של החיל



אויה S-199 - מטוס קרב עיקרי במלחמת העצמאות של ישראל

כבר בימים הראשונים לפעילותו. עיקרי לשרות אלה, היה שדה התעופה המצרי באל־עריש ממנו פעלו מטוסי ספיטפיר מצריים, וכן מטוסי דקוטה דוימנועיים, אשר הותאמו לשמש כמפציצים. בינתיים יכלו המצרים לפעול ללא מפריע בשמי ישראל. ב־15 במאי, יום אחד לאחר הכרזת מדינת ישראל

תקפו ארבעה מטוסי ספיטפייר מצריים, אשר המריאו מאל-עריש, את שדה רב בתל-אביב. אחד המטוסים הופל באש נ"מ והתרסק לחוף הרצליה. כשעה וחצי לאחר מכן תקפה רביעייה שניה את השדה. במקום נפגעו מספר מטוסים קלים. יום לאחר מכן תקפו מטוסי ספיטפייר את שדה עקרון, שהיה בסיס התובלה האווירי העיקרי של ישראל.<sup>3</sup>

משך ימים ארוכים המשיכו המצרים במבצעי התקיפה שלהם. שבוע לאחר מכן שלחו שני מבנים של מטוסי ספיטפייר לעבר בסיס האויר רמת דוד בעמק יזרעאל – בגלל טעות בדיווח מודיעיני חשבו מפקדי הפעולה כי הבסיס נמצא כבר בידי ישראל. במקום חנו עדיין מטוסי קרב של טייסת 6 של חיל-האוויר המלכותי הבריטי ומספר מטוסי תובלה. הספיטפיירים המצריים פגעו במספר מטוסים בגיחה הראשונה. בגיחה השניה ציפו להם מטוסי ספיטפייר בריטיים באויר והפילו שניים מהם בקרבת השדה. שניים אחרים נפגעו בדרכם חזרה לבסיסם.<sup>4</sup>

### יחידת הקומנדרו האווירי

דרך בלתי שגרתית להשמדת מטוסי אויב בעורם על הקרקע, נבחנה בראשית שנות החמישים. במפקדת החיל הוחלט לבחון הקמת יחידת קומנדרו מיוחדת, שנועדה לפגוע בבסיסים ובמתקנים המצויים בשדות תעופה של האויב. בשנת 1950 השלימו אלישע רועי ועזריאל ספיבק מסמך על האמצעים הנדרשים להקמת יחידה זו. הרעיון להקמת היחידה עוכב ולאחר מכן בוטל מחוסר אמצעים.

בסוף חודש מאי, עם הגעת מטוסי האוויה S-199 הצ'כיים, התכוונו מפקדי חיל-האוויר להגיב על תקיפת תל-אביב ובסיס האויר בעקרון, בתקיפת שדה אל-עריש משם יצאו המטוסים המצריים. ארבעת מטוסי הקרב הראשונים שהורכבו בעקרון נועדו לצאת לפעולה ב-29 במאי. אולם אילוצים אחרים, שהעיקרי בהם היה האיום החמור של חיל-המשלוח המצרי על תל-אביב, חייבו הפניית המטוסים לתקיפת הטור שחנה כבר ליד אשדוד.<sup>5</sup>

שדה אל-עריש לא חמק מתקיפה. בימים הבאים הופנו לעברו מספר רב של מטוסים, ואף היה תכנון לפשוט עליו בעזרת כוחות קומנדרו מוטסים. שדה אחר שהיה מטרה מודיעינית חשובה, היה שדה התעור פה הסורי אל-מאזה בקרבת דמשק.

עם כך, למרות גיחות רבות של מטוסי קרב ותקיפה ישראלים נגד אל-עריש, נמשכה ממנו הפעילות של מטוסים מצריים גם בשבועות הבאים. באותם ימים חיל-האוויר נדרש לתת עדיפות לפעולות סיוע קרקעיות ולא יכול היה להוציא לפעול תקיפה מסיבית של שדות התעופה הערביים.

ב-3 ביוני הפיל מודי אלון, מפקד טייסת הקרב הראשונה שני מטוסי דקוטה מצריים שתקפו את תל-אביב. בכך נפסקו הטיסות של מטוסי תובלה אלה בשמי ישראל.

מפקדת חיל-האוויר הכינה מספר תכניות לתקיפת שדה אל-עריש מיד עם תום ההפוגה הראשונה. בין השאר תוכנן לתקוף את השדה על ידי רביעייה של מטוסי אויה S-199 ולהפנות לעברו את אחד המפציצים מסוג B-17G "המבצר המעופף" שעמד להגיע לישראל באמצע החודש מצ'כיה. ב-9 ביולי, כאשר עמדו מטוסי התקיפה לצאת לדרך החלו הבעיות: בחלק מהם נתגלו ליקויים טכניים שגרמו לאיחור ביציאת המטוסים לדרך. מטוס אחד התהפך בהמראה. מטוס שני איבד קשר עם חבריו למבנה ונעלם. שני האחרים לא מצאו את אל-עריש ותקפו את מחנות הצבא סביב העיר עזה.<sup>6</sup>

כושלת היתה גם הפעולה של מפציץ ה-B-17G. ב-14 ביולי יצאו שלושת המפציצים מדרגם זה מצ'כיה בדרכם לארץ. אחד מהם יועד לתקיפת קהיר מגובה רב, השני לתקיפת עזה והשלישי יועד להפציץ את אל-עריש. טייסי המטוסים הראשונים איתרו את מטרותיהם והפציצו אותן אולם הטייסים שיועדו לאל-עריש לא גילו את השדה ותקפו את מחנות רפיח. למחרת יצאו שלושת המטוסים לתקוף את אל-עריש ובסיום הפעולה נחתו ברמת דוד, בסיס הפעולה שלהם בשנים הבאות.

במהלך ההפוגה השניה שנכנסה לתוקפה באותם ימים עשו שני הצדדים הכנות לפעולה נגד שדות תעופה. עם חידוש הקרבות תקפו המצריים בין ה-7 ל-9 באוקטובר 1948 את המנחתים של טייסת הנגב ברוחמה, ניר

עם ודרות.

ב-16 באוקטובר החל מבצע "יואב". חיל-האוויר פתח את פעולותיו בתקיפת השדה באל-עריש. שני מטוסי בופייטר ושלושה מטוסי ספיטפיר יצאו לפעולה. אחד הבופייטרים נפגע ונחת בשלום בעקרון. למחרת תקף מפציץ B-17G פעם נוספת את השדה וכן תקפו אותו שלושה מפציצים מסוג זה, מלווים בשני ספיטפירים ושני אוייה S-199. התקיפות על שדה התעופה באל-עריש נמשכו גם בימים הבאים של המבצע.<sup>7</sup> ב-22 באוקטובר תקפו שני מפציצי B-17G ושני מטוסי ספיטפיר את השדה. יום לאחר מכן הוא הותקף על ידי מטוסי הרברד ומפציצי בופייטר.



מפציץ B-17G - אחד מתוך שלושה שהופעלו במלחמת העצמאות

### מפציצים מצריים בשמי ישראל

תקיפת שדות תעופה לא היתה פעולה חד-צדדית של חיל-האוויר הישראלי. גם המצרים תכננו לתקוף את מרכזי הפעילות של חיל-האוויר הישראלי הקטן. ב-23 בדצמבר יצאו מטוסים מצריים לתקיפת בסיס האוויר בעקרון אך לא גרמו לו נזק. יומיים אחר כך תקפו את השדות בקסטינה וסירקין – גם כאן התוצאות היו על-כבוד. בפעולות אלה השתמשו המצרים לראשונה במפציצים הכבדים מדגם שורט סטירלינג אותם רכשו מבריטניה, למרות האמברגו שהטילה מדינה זו על אספקת נשק לאיזור. ב-26 בחודש תקפו מפציצים אלה גם את שדה לוד מגובה רב.

הפעולות הנמשכות של חיל-האוויר הישראלי נגד שדה אל-עריש הביאו להחלטה להפעיל במקומו שדה חלופי ליד אלי-חמה בסיני. הפעילות במקום נתגלתה בעקבות סיור של מטוס מוסטנג ישראלי מעל סיני. חיל-האוויר פעל במהירות גם נגד השדה החדש. ב-13 בדצמבר יצאו שלושה מטוסי ספיטפיר לתקוף את אל-חמה ובמהלך התקיפה השמידו שני מטוסי קרב הרישים מסוג פיאט G-55 שחגו ברחבות המטוסים. מטוס שלישי הופל כאשר ניסה להמריא מהמסלול.<sup>8</sup>

המלחמה על השליטה בשמי ישראל נמשכה גם בשבועות הבאים. כוחות הקרקע של צה"ל נכנסו לסיני וכבשו את אל-עריש, שם תפסו מספר מטוסי ספיטפיר, חלקם היו דמיום. ב-7 בינואר 1949 התחוללו מספר קרבות אוויר בין מטוסי קרב ישראלים למטוסי חיל-האוויר המלכותי הבריטי, שבסופם הופלו חמישה מטוסים בריטיים מעל חולות סיני.<sup>9</sup>

היה זה האירוע האחרון שחתם את הפעילות האווירית במלחמת העצמאות של ישראל.

**שנת החמישים – ארץ קטנה, חיל־אוויר דרך**

גבולות ישראל אשר נקבעו בהסכמי שביתת הנשק, תחמו שטחים צרים שהיו פגיעים ביותר לתקיפה אווירית או קרקעית. באזורים אחרים היה המרחק בין הגבול המזרחי לים התיכון פחות מ־20 ק"מ. חלק מבסיסי חיל־האוויר היו בטווח תותחים מעבר לגבול, וכך גם בסיסי הצבא ומחסני החירום שלו.

לא היתה ברירה לצה"ל אלא לפתח תפיסת לחימה התקפית, שנועדה להעביר את המלחמה לשטחי האויב, כבר מן השעות הראשונות לחימה. לחיל־האוויר נועד בתפיסה זו התפקיד המרכזי. תפיסה זו חייבה את כל מערכות החיל להיות בכוננות מודיעין ובכוננות מבצעית בכל רגע נתון. לקול האיום הראשון נדרש חיל־האוויר לפרוש את מטוסים בבסיסים משניים, להוציא לפועל תכניות הגנה על הבסיסים ולהפעיל את מערך מטוסי היירוט להגנת שמי המדינה. חיל־האוויר לא יכול היה לספוג מהלומה אווירית, ולכן דרך את יכולתו לפעולה התקפית, בכל פעם שהיה נדמה כי נוצר איום על ישראל.

אחרי מלחמת העצמאות החל חיל־האוויר הישראלי לגבש את מבנהו ואת תורות הלחימה שלו. היה צורך לארגן את הבסיסים, הטייסות והיחידות הלוחמות. אותה עת חזרו רוב מתנדבי המה"ל (מתנדבי חוץ לארץ) אשר היו המפקדים והטייסים אשר נשאו בנטל העיקרי של הלחימה, לארצותיהם ובחיל הורגש מחסור רב בטייסים מיומנים. דור הטייסים החדש של חיל־האוויר עדיין לא היה בשל לנטילת הפיקוד על הבסיסים והטייסות.<sup>10</sup>

בבסיסי החיל היו מפוזרים 137 כלי טיס, ערב רב של מטוסי קרב ותובלה, קישור ואימון, וסוגים רבים של מטוסים אזרחיים וצבאיים. כדי להשמיש מספר מטוסים של מטוסים, שימשו רבים אחרים כחלקי חילוף. באמצע שנת 1949 הוחלט לבסס את סד"כ חיל־האוויר על מספר קטן של סוגי מטוסים. אחרוני האוויר S-199 הוצאו משרות מבצעיות<sup>11</sup> וטייסת הקרב הראשונה הושתתה על מטוסי הספיטפייר וקומץ מטוסי המוסטנג הזמינים. לאחר זמן החל רכש של מטוסי קרב בשבריה, צרפת ואיטליה וכן הגיעו לארץ רוב מטוסי הספיטפייר שנרכשו בצ'כיה. כך התגבש מערך הלחימה סביב שלוש טייסות קרב אשר הפעילו מטוסי מוסטנג וספיטפייר, שתי טייסות תקיפה שהפעילו מטוסי מוסקיטו, טייסת מפציצי B-17G וטייסות אחרות שהיו בעלות תפקידים ייעודיים. בין אלה טייסת לחימת לילה וגף צילום. עד שנת 1952 היו בשרות למעלה מ־70 מטוסי קרב הפצצה, וכמאה מטוסי קרב – כוח אוויר לא מבוטל גם במושגי הימים ההם.

**הספיטפייר הבריטי הותאם במיוחד להגנה אווירית וזיהו בשרות עד ערב מלחמת קדש**

בחודש אוקטובר 1950 נערך תרגיל "צמר" בו נתגלתה חולשתו הגדולה של חיל-האוויר. "התמרון לא תפס אותנו בתקופה מתאימה" אמר לימים מפקד חיל-האוויר האלוף אהרון רמז. כחלק מלקחי התרגיל נלמד הצורך בכוננות מבצעית גבוהה, יכולת פעולה בכל מזג אוויר, והפעלת מערכת שליטה ובקרה מרכזית. נתגלו גם פערים בכושרם הפיקודי של המפקדים והטייסים. כדי לשפר את יכולתם המבצעית, נשלחו מספר קצינים של חיל-האוויר לאנגליה כדי ללמוד את רזי הלחימה והפעלת חיל-האוויר מודרני. עוד ויצמן, מפקד כנף 1 ברמת דוד, נשלח לקורס פיקוד ומטה למשך עשרה חדשים, רס"ן שלמה לנדאו ערך קורס דומה בארה"ב ואחריהם יצאו בעקבותיהם לקורסים מקצועיים שונים.<sup>12</sup>

חיל-האוויר דרש גם להקצות לו תקציבי רכש מיוחדים. היו אלה ימי הצנע, וכל דרישה כספית חורגת, נדחתה על הסף. קצינים אשר חזרו מבסיסי חילות האוויר בהם ביקרו או למדו, יכלו לעמוד על הפער הגדול בין מצב היחידות שם למצב ההזנחה הקיים בישראל. חיל-האוויר באותם ימים היה חיל עני. בסיסיו נראו כשרות משמימים, בצירי המסלולים גדלו פרא עשבי בר ובקרבת המוסכים נראו עדיין גרוטאות משרידי מלחמת השחרור ומלחמת העולם השנייה.

### "חיל-האוויר צפון" נגד "חיל-האוויר דרום"

כמסגרת התרגילים שערך צה"ל באותם ימים, נדרש חיל-האוויר להפגין את יכולתו לסייע בתקיפה, וכן להטיס ציוד לבסיסים רחוקים. במקביל, עסקו הטייסות השונות באימונים שגרתיים, אשר העיקריים בהם היו תקיפה ארוכת טווח, הגנה על בסיסים ויירוט של מטוסים חודרים.

מטוסי המוסקיטו, שהיו הזרוע הטקטית ארוכת הטווח של חיל-האוויר, נוצלו לטיסות מסביב לקפריסין, ובסוף פן ערכו תקיפת שדות תעופה ומתקנים אחרים. היה זה אימון חשוב בתחומי הנווט, הדיוק בהגעה למטרה מבחינת זמן ומקום, ופעולת התקיפה עצמה.<sup>13</sup>

בתוך זמן קצר הלכו והתגבשו שני מערכים עיקריים: מערך טייסות הקרב ברמת דוד ומערך מטוסי התקיפה בחצור. הטייסות השונות השתתפו בימי קרב: טייסת אחת תקפה את בסיס הטייסת שניה, ונבחנו נושאי הסבב, יכולת הפריסה המהירה, הגנת שמי הבסיס ועוד. ב-15 בספטמבר 1952, נערך תרגיל כלל צה"לי גדול בו השתתפו טייסות חיל-האוויר. טייסת 101 פרסה לחצור, ובמקומה עלתה לצפון טייסת המפציצים. הטייסות השונות תרגלו תקיפת שדות תעופה, הגנה אווירית תקיפות, אמנעה נגד כוחות שריון ועוד. גם כאן

מוסקיטו זגם - FB.VI - מטוס התקיפה האינטרטגי של חיל-האוויר עד להגעת הווסטריס



נתגלה כי לא די בכושר הטיסה ובנועזות הטייסים כדי להפגין מיומנות מקצועית גבוהה. הסיבות לכך היו מחסור במערכות גילוי מכ"מיות, ובמספר קטן מן הדרוש של צוותי אויר. לאלה נוספו בעיית אחזקה ושמי" שות נמוכה של מטוסים שהיו במצאי.

בכל אותן שנים, היתה מחלוקת עמוקה בין מפקד חיל-האוויר לבין המטכ"ל של צה"ל לגבי תפקידו וכפי"ר תו של חיל-האוויר. אנשי היבשה, ובראשם הרמטכ"ל יגאל ידן, היו חסרי הבנה באשר לתפקיד חיל-האוויר במלחמה ובצורך לתת לו חופש פעולה מבצעי ומקצועי. על רקע זה התפטרו שני מפקדי חיל-האוויר – אהרון רמז וחיים לסקוב ז"ל.<sup>14</sup>



נורת' אמריקן P-51D מוסטנג- אלוף מטוסי הקרב במלחמת העולם ה-2 בשרות טייסת הקרב הראשונה

אז, בה נאבקו הכל על סמכויות ועל עצמאות מבצעית גרמה לכך שהמטכ"ל ישאף להוריד את דרג מפקד חיל-האוויר. ב-5 במאי 1953 ובאזירת המחלוקת החריפה עם המטכ"ל, נתמנה אל"מ דן טולקובסקי לתפקיד "ממלא מקום מפקד חיל-האוויר" בדרגת אלוף משנה, למשך מחצית השנה. את המינוי כמפקד חיל-האוויר קיבל בדצמבר אותה שנה, ודרגת האלוף הוענקה לו רק שנה לאחר מכן, במאי 1945.

טולקובסקי הביא לחיל-האוויר את החשיבה המסודרת, ואת הצורך בקביעת יעדים מבצעיים, שלאורם יש לפתח ולאמן את יחידות החיל. בעקבות כך הוא הועיד פגישה של ראשי האגפים במטה הכללי, ברמת רוד, בה השתתף גם ראש הממשלה, דוד בן-גוריון, והתווה את תכניות חיל-האוויר. בין השאר הוא ציין כי חיל-האוויר יהיה זקוק לשש טייסות מבצעיות, מתוכן שלוש סילוניות. אותה עת היו בחיל-האוויר רק ארבעה טייסי סילון.<sup>15</sup> בן גוריון שהיה מעורב מקרוב בפעילות צה"ל ובתכניותיו המבצעיות הצביע על המטרות של החיל: "יש לתת עדיפות, לרעתי, לכוחות המחץ, שבראשם עומד חיל-האוויר. עליו להשמיר כבר בראשית הסכסוך את כוח האוויר של האויב, להפציץ שירותי התעופה שלו. הוא צריך לסייע לחילות שלנו בהתקפות על צבא היבשה של האויב. הוא צריך להגן על נתיבות הים שלנו ולחפות על חילות היבשה שלנו. שלטונו באוויר מבטיח לנו הניצחון יותר מכל גורם אחר, ולהיפך".<sup>16</sup>

נקודות שהיו ברורות למפקדי חיל-האוויר הלכו וקיבלו משמעות ברמה הלאומית. בדיון שנערך במפקדת חיל-האוויר ב-7 באוגוסט 1953, הוחלט כי משימתו העיקרית של חיל-האוויר הישראלי היא "לנטרל את הכוח האווירי של האויב בשלב הראשון של הקרב". לשם כך היה צורך בהגדלה משמעותית של הכוח האווירי, על ידי הקמת טייסות קרב ותקיפה, בניית מערכות שליטה ובקרה מתאימות וחיוק

היכולת הלוגיסטית והטכנית לטיפול במטוסים ובמערכותיהם.

כך הלך חיל-האוויר וקבע בצורה מפורטת את משימותיו:

1. הגנה על שמי המדינה
2. השגת עליונות אווירית על ידי התקפת חילות האוויר הערביים
3. ביצוע משימות אמצעה ותקיפת האויב על הקרקע
4. סיוע אווירי לכוחות היבשה והים, כולל סיוע לוגיסטי.

### נהמת סילונים בשמי המזרח התיכון

גיבוש משימות חיל-האוויר, חייב רכישת מטוסי קרב עתירי ביצועים, שיוכלו להתמודד עם מטוסי הקרב המופעלים במדינות ערב, או אף להיות מתקדמים מהם. יחד עם כך נדרשו מטוסים אלה להיות מסוגלים לפעול גם במשימות תקיפה של מטרות קרקעיות. קו זה שגובש אותה עת, היה הקו המנחה בכל פעולות הרכש של חיל-האוויר גם בשנים הבאות. מטוסי הקרב כגון המוסטנג והמוסקוויטו יכלו לתת מענה הולם לדריי-שה לרבי-משימתיות. אולם מציאותם של "מפציצים" גדולים ברמות הבואינג B-17, ובקצה השני מטוסי קרב קצרי-טווח כמו הסופרמרין ספיטפייר היתה בעייתית בתפיסה זו. מחוסר במטוסים אחרים, המשיכו שני מטוסי-סיים אלה להיות בשרות מבצעי - הראשון עד אחרי מבצע קרש, והשני עד שנה לפני המבצע.<sup>17</sup>

תכניות התקיפה אשר פותחו בראשית שנות החמישים, היו מבוססות על מטוסי הבוכנה שהיו בשרות - ספיטפייר, מוסטנג, מוסקיטו ומפציצי B-17 אשר נועדו להכנס לפעולה מבצעית עם השגת העליונות האוירית בשמי הזירה.



גלוסטר מטאור F.8 - מטוס הקרב הסילוני הראשון של חיל-האוויר

בחודש יוני 1954 הגיעו לישראל ראשוני מטוסי הסילון, הגלוסטר מטאור הבריטיים, והם הפכו לחוד החנית של טייסות הלחימה של חיל-האוויר. ישראל לא היתה, עם כך, הראשונה אשר הכניסה מטוסי סילון לשרות - קדמו לה חילות האוויר של מצרים בשנת 1949, סוריה בשנת 1952 ואף לעיראק הם הגיעו. ראשית עידן הסילון באיזור, השפיע גם על תכנונים מבצעיים: מהירות המטוסים חייבה מערך התרעה מהיר-תגובה, והצבת מטוסים בכוננות מיידית ליירוט מטוסים חודרים.

בשנת 1954, עת דובר על יציאת הכוחות הבריטיים ממצרים, ופינוי שדות התעופה שליד התעלה, נדרש חיל-האוויר לתת תשובה לאפשרות שמטוסים ערביים יתפסו את מקומם. הפעלת השרות באיזור התעלה

שינתה למעשה את מבנה הזירה האווירית והקטינה את זמן ההתרעה מפני תקיפה. ישראל ניסתה לאחר את צאת הבריטים על ידי פעולות חבלה במתקנים בריטיים במצרים אך המבצעים נכשלו.<sup>18</sup> ימים אלה היו גם ימי פעולות הטרור של הפיראין משטחי מצרים וירדן, ופעולות התגמול של צה"ל נגד תחנות משטרה ויחידות צבא. האווירה המתוחה הגדילה גם את מספר החרירות של מטוסי ומפייר ומטאור מצרים לשמי הנגב, ומטוסים סוריים שחצו את הגבול בצפון.

### בריטניה נשמד את ח"א הישראלי

בריטניה וירדן היו קשורות בברית הגנה. אותה עת נערכו פעולות תגמול רבות של צה"ל נגד תחנות משטרה ונגד מוצבים של הלגיון הירדני שסייעו למחבלים. המצב החמיר במיוחד לאחר פעולת עזה בליל 28 בפברואר 1955. בעקבות חשש מפני פעולה גדולה של צה"ל נגד הירדנים, התכוננו הבריטים לפעול נגד ישרי אל. בין השאר הכינו קציני המבצעים של חיל-האוויר המלכותי הבריטי פעולה שנועדה להשמד את כל בסיסי האוויר של ישראל ואת המטוסים שחגו בהם על הקרקע. התוכנית כונתה "קטפולט" ולאחר מכן, כאשר הושלמו פרטיה, שונה שמה ל"קורדג".<sup>19</sup>



טייסי מיסטר של טייסת הקרב הראשונה מספרים בתנועות ידיים את חוויות הטיסה האחרונה

לפי התכנית נועדו המטוסים, בהם מפציצים אטומיים מסוג וליאנט (נושאי פצצות מקובלות), לפגוע בבסיסי האוויר העיקריים של ישראל, במנחתים משניים ושרות חירום, בתחנות מכ"ם ומרכזי תקשורת. "מטרתנו הראשונה תהיה להשמד את חיל-האוויר הישראלי" כתב מפקד כוחות האוויר הבריטיים במזרח התיכון, מרשל-אוויר סר קלוד פלי לראש מטה חיל-האוויר בלונדון, סיר וויליאם דיקסון. "להשלמת המשימה ננצל את מירב הכוח האווירי שברשותנו. להערכתנו תושלם המשימה לאחר שלושה ימים. לאחר מכן נתרכז במתן סיוע ישיר ועקיף לכוחות היבשה". זמן מה לאחר מכן, כאשר ביקש חיל-האוויר הישראלי לרכוש מטוסי מיסטר מצרפת, ניסו נציגים בריטיים להניא את ממשלת צרפת ממכירת המטוסים, שהיו עלולים לאיים על מטוסי התקיפה שנועדו לפעול נגד ישראל.

כל אותה עת ניסוי שליחי הרכש של ישראל לרכוש מטוסי קרב מתקדמים. בחודש אפריל 1955, לאחר חודשי מו"מ ממושכים, הסכימה ממשלת צרפת, שמצאה כי היא נמצאת באותו צד של המתרס נגד מצרים, למכור לישראל מטוסי קרב מדגם מיסטר 2. מטוס זה היה פיתוח משוך-כנף של האורגן, ולא הצטיין כמטוס

קרב או תקיפה, למרות שנכנס לשרות חיל-האוויר הצרפתי במספרים גדולים. נציגים של ישראל לא התרשמו מן הטובה מהמטוס והעדיפו, למרות המצב הקריטי בגבולות, להמתין למטוסי המיסטר 4 המתקדמים יותר. בינתיים הציעו הצרפתים למכור לישראל מטוסי אורגן - מטוס קרב ותקיפה שהיה הרור הראשון למטוסי סילון מתוצרת צרפת. ישראל ניאותה מחוסר ברירה אחרת, לקבל את המטוסים והעברת 12 האורגנים הראשונים החלה ב-6 באוקטובר 1955 במבצע "אורי"ש". עם הגעת המטוסים הוקמה טייסת 113 בחזור. 12 מטוסי נוספים נרכשו בנובמבר אותה שנה.<sup>20</sup>

### עיסקת הנשק הצ'כית

בתקופה בה החמירו היחסים בין מצרים לבין מעצמות המערב, ובראשן אנגליה וצרפת, על רקע הלאמת תעלת סואץ, עשתה מצרים תפנית מדינית קריטית אשר השפיעה על האיזור למשך שנים ארוכות. בספטמבר 1955 נחשפו פרטי עיסקת הנשק בין מצרים לגוש המזרחי ומימדיה היכו בתדהמה את העולם. בעיסקתה היו כלולים 150 מטוסי קרב מדרג מיג 15, שהיו מטוסי הקרב מהמתקדמים ביותר אותה עת, 50 מפציצי



מטוס הקרב מיג 15- מכוכבי עיסקת הנשק הצ'כית הצטיין בכישרון נסיקה גבוה וביכולת התמרון שלו

צים בינוניים מסוג איליושין IL-28, 70 מטוסי תובלה איליושין IL-14 דרימנועיים וכן מאות טנקים, נושאי גייסות משורינים, תותחים ועוד.

המטוסים המתקדמים ביותר שהיו אותה עת בידי ישראל היו מטוסי גלוסטר מטאור. לא הרבה יכלו לעשות בישראל נגד "העיסקה הצ'כית", אולם במחלקת המבצעים של צה"ל הכינו תוכניות לתקיפת המטוסים החדשים והשמדתם זמן קצר לאחר הגעתם למצרים. במקביל ניסו שליחים של ישראל לרכוש מטוסים מתקדמים בארה"ב, צרפת, בריטניה, שבדיה ומדינות אחרות. התשובות ברוב המקרים היו שליליות.

ב-2 בנובמבר 1955 הגיש ענף מבצעים תכנית להשמדת מטוסי חיל-האוויר המצרי ומתקניו על הקרקע, תוך שימוש בכל המטוסים הקיימים, כולל מטוסי אימון חמושים מסוג הרברד של בית הספר לטיסה. ב-19 בנובמבר כתב מפקד חיל-האוויר, דן טולקובסקי לרמטכ"ל משה דיין כי "אם לא נוכל לקבל מטוסי מיסטר 4 לפני יולי-אוגוסט 1956, ואף לא מטוסים אמריקניים או אוסטרליים מסוג F-86 הרי לקראת סוף החורף הזה ייווצר מצב של עדיפות אוירית מרעת למדינות ערב. המיג 15 עולה במידה ניכרת על כל מטוס סילון הנמצא ברשותנו כיום, וללא מטוס כמו מיסטר 4 או ה-F-86 האמריקני לא תהיה לנו אפשרות מעשית לעמוד בפני חיל-האוויר המצרי."<sup>21</sup>

ראש הממשלה דוד בן גוריון אישר את התכנית, אולם ביצועה נדחה עד סוף ינואר, בעקבות החלטת נשיא ארה"ב, דווייט אייזנהאור, לדון מחדש בבקשת ישראל לרכוש מטוסי נורת' אמריקן F-86 סייבר. ארה"ב לא היתה מוכנה למכור לישראל מטוסים באופן ישיר: היא איפשרה לחברת קנראייר הקנדית שייצרה אותם

ברשיון עבור נאט"ו, לספק לחיל-האוויר טייסת אחת בת 24 מטוסים. גם אלה מעולם לא הגיעו לישראל. בינתיים החלו להגיע למצרים מטוסי הקרב הרוסיים וצרפת עמדה בהבטחתה לספק לישראל 12 מטוסי מיסטר 4 חדישים. ב-11 באפריל 1956 נערך מבצע "רד"ש" הטסת המטוסים לישראל והם הופעלו בטייסת 101 שהוקמה מחדש בחצור.<sup>22</sup> באוגוסט החלו רחבות החניה של בסיס חצור להתמלא במטוסי מיסטר נוס"פים אשר נרכשו והוטסו ארצה במבצע "שחרית". הרוחות בישראל נרגעו, והטייסים החדשים החלו להתאמן בהטסת המטוסים הצרפתיים המתקדמים. כל אותה עת תרגל החיל את טייסיו במבצע תקיפה עצמאי, שנועד "לפשוט" על שדות התעופה המצריים ולהשמיר את המטוסים שחנו בהם. בסתיו 1956, עת הלכו שמי המזרח התיכון וקדרו, נוצרה קואליציה מדינית-צבאית, אשר שינתה את תוכניי ות חיל-האוויר הישראלי מיסודן.



המטוס ש"פנתח" את מבצע קדש- מטאור N.F.13 שחפיל את מטוס הקצינים המצרי ערב המלחמה

### מבצע "קדש 1"

בחודשי הקיץ של שנת 1956 התווה צה"ל תוכנית למבצע צבאי התקפי נגד מצרים, בו יוצנחו צנחנים באי"זור המתלה ולאחר מכן יחברו אליהם כוחות מוסעים שינועו מגבול ישראל. במקביל נועדו כוחות שריון וחי"ר לחדור לסיני ולרצועת עזה כדי להלום בבסיסים המצריים ולהשמיר את היחידות שלהם בסיני עד איזור התעלה.

המשימות אשר הוטלו על חיל-האוויר במבצע "קדש 1" היו:

- השגת עליונות אווירית על ידי תקיפת שדות התעופה המצריים

- הגנת המרחב האווירי של ישראל

- הצנחה וסיוע קרוב לכוחות הקרקע בסיני.

בעקבות החשש כי מטוסי הפצצה של מצרים ינסו בשלב הראשון של מלחמה עתידית לתקוף את ערי ישר"אל, לחץ חיל-האוויר על השמדת המטוסים בשדות התעופה בפעולה מקדימה. תכנית הפעולה של חיל-האוויר היתה מבוססת על תכנית "צלע" ועודכנה בעקבות הגעת מטוסי המיסטר החדשים.

לפי תכנית התקיפה החדשה, היתה חלוקת המטרות כדלהלן:

- קהיר מערב: מטוסי מיסטר 4 ומטאור נועדו לתקוף את השדה שם הופעלו מפציצי איל 28.

-כברית ופאיד: מטוסי אורגן, מוסקיטו ומוסטנג יועדו לתקיפת שדות אלה ואחרים שהיו ממוקמים בקרבת התעלה, ומשם הופעלו מטוסי הקרב מיג 15, ומפייר ומטאור.

לכל שדה הוקצו 8 עד 22 מטוסים. הטיסה למטרה נועדה להתבצע בגובה נמוך.<sup>23</sup>

המצרים הפעילו אותה עת בסיני שלושה בסיסי אויר: אל-עריש, ביר גפגפה וביר חמה, אשר שימשו כבסיסיים קדמיים או משניים בעלי מסלולי כורכר. עם גבור המתיחות היה צפוי כי מטוסי קרב מתקדמים מסוג

מיג 15 יועברו אליהם. גם נגד מטוסים אלה נועדו לפעול מטוסי חיל-האוויר. לפי הערכות אנשי התכנון היו דרושים שישה ימים להשמדת חיל-האוויר המצרי ובמקרה של הצטרפות מדינות ערביות נוספות למערכה, עלול המבצע להמשך ארבעה ימים נוספים.

### חיל-האוויר המצרי

עם רכש המטוסים המזרחיים שינה חיל-האוויר המצרי את היערכותו והכשיר בסיסים רבים יותר לקליטת מטוסי הקרב והמפציצים החדשים. בין השדות האלה היו שדות התעופה שפוננו על ידי הבריטיים. אלה שכנו על חופיו של האגם המר הגדול וכן בלב מצרים התיכונה.

חיל-האוויר המצרי היה מאורגן אותה עת בארבעה פיקודים ייעודיים:

- **"מפקדה אווירית טקטית"** אשר שלטה על ארבעת השדות בקרבת התעלה. היא היתה אחראית על הפעילות האווירית בסיני, כולל תקיפת מטרות קרקע, והגנה אווירית במטוסי מיג 15.
- **"מפקדת ההגנה האווירית"** בבסיס אינשאס היתה אחראית על הגנת שמי הדלתא, ותחת פיקודה היתה טייסת מיג 15.

- **"הפיקוד האינטרסרגי"** היה מופקד על הפעלת מפציצי האיליושין 28 מבסיס קהיר מערב, ותוכנן להפעיל את המטוסים במשימות תקיפה נגד ישראל.

- **"פיקוד התובלה האווירית"** אשר היה אחראי על הפעלת מטוסי התובלה שונים ומסוקים. מבנה פיקודי זה נשאר בתוקפו עד אחרי מלחמת ששת הימים.

מטוסי חיל-האוויר המצרי, מולו נועדו מטוסי חיל-האוויר הישראלי לפעול לפי תכנית "צלע" היו מרוכזים בשמונה בסיסים בקרבת התעלה ובלב מצרים. המטוסים המאיימים ביותר, מטוסי הקרב מדגם מיג 15, הופעו לו באבו-סואר (טייסת אחת בת 15 מטוסים) באינשאס (טייסת בת 15 מטוסים) ובכברית (שתי טייסות ולהן 25 מטוסים - בסה"כ 50 מטוסים). חלק מן המטוסים היה מדגם מיג 17 שהיו מטוסי הקרב המתקדמים ביותר בזירה אותה עת.

30 מטוסי ההפצצה לטווח בינוני, מסוג איליושין 28 היו מוצבים בבסיס קהיר מערב (20 מטוסים) ובלוקסור (טייסת ולה 10 מטוסים - בסיס זה היה שדה עורפי, ולשם הוברח חלק מן המטוסים עם פרוץ מעשי האיבה). מטוסי ומפייר הופעלו בשלוש טייסות מאבו-סואר (טייסת אחת ולה 15 מטוסים) פאיד (20 מטוסים) וכספ"רית (15 מטוסים). מטוסי מטאור הופעלו בטייסת אחת ולה 15 מטוסים מדגם 8 מבסיס האויר בפאיד. כמו כן פעלו מטוסי קרב ליליים מדגם מטאור 13 משדות בדלתא. פיקוד התובלה האווירית הפעיל כ-60 מטוסי תובלה מסוג איל 14 ו-25 מטוסים מסוג קומנדו ודקוטה. אלה הופעלו משדה התעופה בקהיר מזרח. על הבסיסים האוויריים ועל בסיסי כוחות הבשה והים הגנו תותחי נ"מ מקטרים שונים, מוצרת רוסיה, מזרח אירופה ושווייץ. כמו כן הפעילו המצרים למעלה מתריסר תחנות מכ"ם להתרעה ובקרה אווירית.<sup>24</sup>

### מבצע "קדש 2"

עיסקת הרכש הצ'כית, וההיערכות החדשה של חיל-האוויר המצרי, חייבה את חיל-האוויר הישראלי להתאים את תכנית התקיפה שלו לפעולה נגד מספר גדול יותר של טייסות ומטוסים. בתכנית המעורכנת "קדש 2" היו המטרות והכוחות כדלהלן:

- קהיר מערב: 22 מטוסים (3 רביעיות מיסטר, 2 רביעיות וזוג מטאור) לתקיפת מפציצי האיליושין 28.
- אבו סואר: 15 מטוסים, כולל שלוש רביעיות אורגן ושלושה מטוסי מוסקיטו.
- כברית: 18 מטוסים, רביעיה וזוג מיסטר, שתי רביעיות מוסטנג ורביעיית מוסקיטו.
- כספרית: 8 מטוסי מוסטנג בשתי רביעיות.
- פאיד: 13 מטוסים - 3 מטוסי מוסקיטו, 2 שלישיות אורגן ורביעייה אחת של מטוסי מוסטנג.<sup>25</sup>

גם תכנית זו שמה דגש עיקרי על השמדת המטוסים על הקרקע. נגד מפציצי האיליושין הדרמנועיים נשלחו

מטוסי הקרב המהירים וארוכי הטווח – המיסטר והמטאור, ואילו נגד השרות הקרובים יחסית לתעלה נשלחו מטוסי הבוכנה האיטיים יותר. כדי לחמוק ממערכות הגילוי והמכ"ם נועדו הטיטות ליעדים להתבצע בגובה נמוך, והשהייה מעל כל שדה נועדה לארוך כ־15 דקות. כל המטוסים נועדו להגיע ליעדיהם יחד ובהפתעה, ולפעול מעליהם ללא כל הגנה אווירית. מצב זה יצר איום חמור במיוחד על מטוסי הבוכנה, בעוד שמטוסי הסילון היו יכולים להגן על עצמם ללא קושי מפני מטוסי המיג 15.

### תכנית פעולה משולבת

ב־12 באוקטובר 1956, כעשרה ימים לפני פרוץ מלחמת קרש, הגיעו למודיעין חיל־האוויר ידיעות על כוונת המצרים לתקוף את תל־אביב. מפקד חיל־האוויר, דן טולקובסקי, התקשר בשעות הלילה המאוחרות לביתו של ראש הממשלה, דוד בן־גוריון. הוא ביקש את אישורו לתקוף באותו לילה את בסיסי חיל־האוויר המצרי. "לא", ענה בן־גוריון, "אנו לא נהיה הראשונים להתקיף מן האויר. אם הם יתקיפו נתקוף אנו חזרה. חשוב שבינתיים תראה מלחמת סיני כמלחמה מקומית". בן גוריון ידע על התכנית המתרקמת עם הצרפתים ולא רצה להחריף את המצב מוקדם מדי.<sup>26</sup>



מיסטר 4 יוצא מרמת דוד לתקיפה. ברקע מטוסי מוסקיטו

משימותיו העיקריות של צה"ל במלחמת קרש שתוכנה אותה עת היו, איפא, ליצור איום על תעלת סואץ, לשבש את המערך הצבאי המצרי בסיני וכן לכבוש את מיצרי טיראן אשר אימו על חופש השיט הישראלי בים סוף.

בעוד חיל־האוויר נערך ובוחר את יכולתו המבצעית, הלכה והתרקמה תוכנית גדולת מימדים לתקיפת הצבא המצרי, בה היו משולבים כוחות אויר, ים ויבשה גם של בריטניה וצרפת. במסגרת תוכנית לשיתוף פעולה איסטרטגי עליה הוסכם בדיונים חשאיים בין נציגים של ישראל ושתי המעצמות, סוכם כי צה"ל יפתח במבצע עצמאי לתוך סיני, ויצניח כוחות ליד התעלה. באותה עת היה צפוי כי צרפת ובריטניה, בעלות האינדיטריסם בתעלת סואץ, ישגרו אולטימטום לכוחות צה"ל ולמצרים להתרחק 10 ק"מ מהתעלה. ישראל היתה אמורה להסכים לקריאה של שתי המעצמות, אולם היה צפוי כי מצרים תסרב להישמע לאולטימטום ותיתן עילה לכוחות צרפתיים ובריטיים להתערב במשבר.

ב־26 באוקטובר נפגש הרמטכ"ל, רא"ל משה דיין, עם טולקובסקי ושמעו ממנו על משימותיו העיקריות של חיל־האוויר. בעקבות ההסכמים עם בריטניה וצרפת, שנטלו על עצמן את תקיפת שדות התעופה המצריים, היו מבצעיו של החיל מעוגנים עתה למשימות הגנה בלבד – לא עוד תקיפת שדות התעופה המצריים, ולא השמדת מפציצי האיליושין ארוכי־הטווח שהיו איום על האוכלוסיה האזרחית בישראל. את המשימות האלה



מיסטר 4 של אחת הטייסות הצרפתיות שפעלו מרמת דוד

השאירו מתכנני המבצע למפציצי חיל-האוויר המלכותי הבריטי ולמטוסי הקרב הצרפתיים. חיל-האוויר הוגבל להגנת כוחות צה"ל מן העבר הזה של התעלה, מתן סיוע התקפי לכוחות היבשה, תקיפת כוחות קרקע מצריים שאיימו על כוחותינו, ופעילות לוגיסטית אחרת.

בפרוץ המלחמה היו בשרות חיל-האוויר הישראלי:

- טייסת 101 ולה 16 מטוסי מיסטר (חצור)
- טייסת 113 ולה 29 מטוסי אורגן (חצור)
- טייסת 117 ולה 30 מטוסי מטאור לדגמיהם (פרסה לעקרון)
- טייסת 119 ולה שני מטוסי מטאור N.F.13 לפעולה בכל מזג אויר (רמת דוד)
- טייסות 115 (רמת דוד) ו-116 (עקרון) ולהן 48 מטוסי מוסטנג לתקיפת מטרות קרקע
- טייסת 140 ולה מטוסי הרברד (שדה תימן)
- טייסת 110 ולה 31 מטוסי מוסקיטו (רמת דוד)
- טייסת 69 ולה שלושה מפציצים מדגם בואינג B-17 (רמת דוד)

כמו כן הופעלו טייסות נוספות לתובלה, סיור וצילום וטייסות קישור.<sup>27</sup>

יחד עם כך, היה חשש כי מה שנמנע מחיל-האוויר הישראלי, יהיה פתוח בפני חיל-האוויר המצרי, והוא יתקוף את כוחות צה"ל המתקדמים בסיני או יפציץ את הערים הגדולות בישראל. חיל-האוויר נדרש להיערך למקרה כזה, ולקיים "כוננות לתקיפת כוחו האווירי של האויב והשמדתו", זאת לפי תכנית "צלע".<sup>28</sup> ערב המלחמה קיימו יחידות חיל-האוויר סדרה של תרגילים כדי להגביר את השליטה במטוסים החדשים ולבנות את ביצועיהם בקרבות אויר עם מטוסים אחרים ובמשימות תקיפה. כמו כן הוצאו מטוסים שהיו באחסנה מ"ברק מטוסים" והושמשו. הטייסות פרסו לבסיסים המבצעיים שיועדו להן בפקודת המבצע.

מערך מטוסי הקרב של חיל-האוויר תוגבר בעשרות טייסים צעירים, אשר היו חרורי רוח קרב, אך חסרי נסיון טיסתי ומבצעי. חלק מהם הטיס את מטוסי המיסטר לאחר הסבה מהירה למטוסי סילון באורגן. למלחמה יצאו חלק מהטייסים כשבלוג בוק שלהם רשומות לא יותר מתריסר טיסות. חלק לא הפעיל את תותחי המטוס מעולם ולא אף פצצה אחת במטווח מבצעי. בין טייסי האורגן היו לפחות שישה אשר צברו לא יותר ממשמונה שעות טיסה, ובטייסת המיסטר היו לפחות ארבעה טייסים חדשים, שלרשותם נרשמו שש שעות בלבד במטוס זה.

מערך השליטה והבקרה של החיל הותאם לימי מלחמה - יחידת בקרה פרשה לחצרים, וכן נפרשו סוללות

נ"מ בבסיסים ובנקודות קריטיות להגנת הערים ונערכו הכנות לקראת המבצע. אותה עת רכש החיל מערך כות מכ"ם צרפתיים מתקדמות לבקרה אווירית. תחנת המכ"ם הוצבה בגדרה והיתה בעלת טווח כיסוי של עד 290 ק"מ (לעומת 80 ק"מ של המכ"ם האמריקני SM 2-1 ר"ש שהיה לפני כן בשרות). אך גם טווח זה לא היה בו די לכיסוי המרחב האווירי הנדרש לשליטה מלאה בכוחות האוויריים שפעלו באיזור התעלה. בשל כך הועבר רה ניירת ובה מכשירי SCR-7 לחצרים כדי לתת תוספת כיסוי לגובה נמוך.

### מטוסים צרפתיים להגנת שמי ישראל

בין ההחלטות שנתקבלו במבצע היתה דרישתה של ישראל, למעשה דרישה אישית של ראש הממשלה דוד בן גוריון, כי מטוסים צרפתיים יגנו על שמי ישראל וספינות מלחמה על חופי הארץ. ההחלטה להגביל את מבצעי חיל-האוויר לתחומי ההגנה ולא לאפשר לו תקיפה מקדימה של שדות התעופה המצריים, פגעה ביוקר רת החיל ומפקדיו. בן גוריון, שחווה אישית את ההפצצות האוויריות על לונדון במלחמת העולם השנייה, ראה בדמינו את רחובות תל-אביב והערים האחרות נהרסים תחת התקפות אויר מאסיביות של מפציצים מצריים. ים. בעקבות כך החליט לדרוש כי הגנת שמי מדינת ישראל תהיה באחריות של טייסי חיל-האוויר הצרפתי. ב-28 באוקטובר 1956, יום אחד לפני שהחלה המלחמה, הגיעו לישראל שלוש טייסות קרב צרפתיות. הן אורגנו במסגרת "החטיבה האווירית השנייה" בפיקודו של קומנדרנט סן-מרטין. משדה אקרוטירי בקפריסין הגיעה טייסת מיסטר 4 ולה 18 מטוסים שסומלה טייסת 199. טייסת נוספת מספר 201, הפעילה מטוסי מיסטר שנרכשו על ידי ישראל. שתיהן פעלו מרמת-דוד. טייסת נוספת של מטוסי תקיפה, מספר 200, ולה 18 מטוסי ריפליק F-84F ת'נדרסטריק הגיעה למחרת לשדה התעופה בלוד ופעלה בפיקודו של רס"ן פרס-ביל. צוותי האוויר והקרקע וצידוד הטייסות הובאו יום לפני המבצע במטוסי גורד נוראטלס מקפריסין.



מטוסי התקיפה ארוכי הטווח F-84F הגיעו עד לוקסור כדי להשמיד את המפציצים שהוברחו לשם

מטוסי הקרב הצרפתיים נשאו את סמלי חיל-האוויר הישראלי תקופה מסוימת, ועם התחלת המבצע הבריטי צרפתי "מוסקטיר", הם נצבעו מחדש בצבעים צרפתיים. במהלך ימי המלחמה ערכו המטוסים הצרפתיים עשרות טיסות פטרול בשמי ישראל מהצפון עד הנגב, אולם לא ירו למעשה אף כדור אחד בקרב. המלחמה התנהלה בשמי סיני והתעלה.

### מיסטרם מעל כבדית

מבצע קדש נפתח בחדרה של 16 מטוסי דקוטה, מלווים במטוסי מטאור, אורגן ולאחר מכן גם מיסטר לעבר מערב סיני, שם הצניחו 395 צנחנים מגרוד 890 עליו פיקד רפאל איתן. מטוסי מיסטר 4 יצאו לאחר מכן

לפטרוול בשמי התעלה ומעל השרות בכברית, כדי לתת הגנה אווירית לצנחנים שהתארגנו ליד מצבת פרק בקרבת המתלה. מטוסים אלה לא היו רשאים לפתוח באש על מטוסים או מטרות קרקעיות, אלא אם יותקפו. הטייסים שפטרולו מעל השרות המצריים, יכלו לראות בעיניים כלות את מטוס המיג 15 הכסופים שחנו, שורות שורות, על הרחבות בבסיסים המצריים, אולם, כמו טייסי הסייבר מעבר לנהר היאלו בצפון קוריאה, אסור היה להם לפעול נגד המטוסים אלא אם יסכנו אותם. רק לאחר שמטוסים מצרים תקפו את כוחות צה"ל הותר למטוסים לפגוע במטרות מצריות.

במהלך הימים הבאים נערכו מספר קרבות אוויר, בהם הגיעה לכלל ביטוי יכולתם הגבוהה יותר של טייסי חיל-האוויר הישראלי. ב־30 באוקטובר הפיל סגן יוסף צוק, טייס מיסטר ישראלי, מטוס מיג 15 מצרי בקרב האוויר הראשון בין שני מטוסים אלה. למחרת הופלו על ידי הטייסים אהרון שביט ושי אגוזי ארבעה מטוסי ומפייר מצריים. בצהרי אותו יום הופלו שני מטוסי מיג 15 על ידי יאק נבו. בסך הכל נערכו 15 קרבות אוויר במהלך המלחמה, בהם הופלו שבעה מטוסים מצריים.<sup>29</sup>

במבצע קדש בוצעו 1846 גיחות של מטוסי קרב והפצצה, מתוכן 489 למטרות תקיפה. המטוסים הישראליים פגעו ב־308 כלי רכב, מתוכם 22 טנקים.<sup>30</sup>

החששות מפני התקפה של מטוסים על אוכלוסייה אזרחית לא היו נטולי יסוד. בלילה שבין 30 ל־31 באוקטובר יצאו מפציצי איליושין 28 לפעולה בשמי הארץ. בחסות החשיכה הם הטילו מספר פצצות ליד רמת רז"י אל. בלילה שאחריו שוב יצאו המפציצים ארוכי-הטווח והפציצו את הישוב גזר, שלא היתה רחוקה ממפקדת חיל-האוויר ברמלה.<sup>31</sup> מטוסי מטאור אל-דאות של חיל-האוויר הישראלי הוונקו ארבע פעמים ליירוט המטוסי סים, אך ללא הצלחה. המטוסים הצרפתיים, שלא היו מותאמים ליירוט לילי, לא הוונקו לאויר. במשך ימים אלה הם ביצעו עשרות טיסות בשמי ישראל, אולם רק בשעות היום.



אורן עטור ב"פסי מבצע קדש" לקראת יציאה לגיחת תקיפה

### מבצע "מוסקיטר" יוצא לדרך

ב־31 באוקטובר, עדיין היו מפציצי האיליושין 28 ערוכים בבסיסהם במצרים, ואיימו על ביטחון האוכלוסייה בישראל. חילות האוויר של בריטניה וצרפת, שהיו אמורים לפי התכנון להשמיד מטוסים אלה, לא נכנסו ביום זה לפעולה. במקביל החלו להגיע למרכזי השליטה והמודיעין של צה"ל וחיל-האוויר ידיעות על כוונה מצרית להפעיל את המטוסים נגד ערי ישראל למחרת. מפקד חיל-האוויר, אלוף דן טולקובסקי הורה לטייסות המטי אור, ה־B-17 והמוסקיטו להכנס לכוננות לתקיפת שדה קהיר מערב, שם חנו מפציצי האיליושין 28 ואף את קהיר עצמה. טולקובסקי פנה ללשכת ראש הממשלה ושר הביטחון, בהיעדרו של הרמטכ"ל וביקש אישר

לפעולה מיידית. אולם שריהבטחון העדיף להמתין לפעולה של המעצמות, כמובטת. רק בשעה 8 בערב, עם רדת החשיכה, החלו להגיע ידיעות ראשונות על תקיפת שדות התעופה המצריים על ידי מפציצים בריטיים ים - 48 שעות אחרי הזמן המיועד.

מבצע "מוסקטיר" של חילות צרפת ובריטניה החל ב־31 באוקטובר 1956, בהפצצה מאסיבית שערכו מפציצי ויקרס וליאנט ארוכייטווח שהמריאו מקפריסין ומלטה, ומפציצי קנברה מקפריסין. המפציצים פעלו נגד בסיסי האויר המצריים בקהיר מערב, קהיר מזרח, אינשאס, אבו סואר וכברית. למחרת הופעלו גם מטוסי תקיפה טקטיים של חיל-המשלוח הצרפתי, וכן מטוסים מנושאות מטוסים צרפתיים ובריטיות. למעלה מ־50 מטוסים מצריים הושמדו, ואחרים הוצאו מכלל שמוש ב־500 גיחות הפצצה. אל המטוסים הבריטיים, אשר פעלו בשלב ראשון בשעות הלילה בלבד, נגד השדה בלוקסור, הצטרפו טייסי הקרב של טייסת 201 שהפעילו מטוסי F-84F ת'נדרסטריק משרדה התעופה בלוד. היה זה לאחר שהגיעו ידיעות כי מספר מפציצי אליושין 28 הצליחו לחמוק מהשדות בדלתא אל השדה הרחוק בלב המדבר. ללא אישור רשמי של המפקדה בקפריסין, יצאו ב־4 בנובמבר 13 מטוסי F-84F לתקיפת השדה, מרחק של 700 ק"מ. גל שני המריא מספר שעות לאחר מכן. בפעולה זו הושמדו 18 מטוסים על הקרקע, ואחרים נמלטו לערב הסעודית.<sup>31</sup>

## פרק ב' תכניות תש"ת – 1957 עד 1967

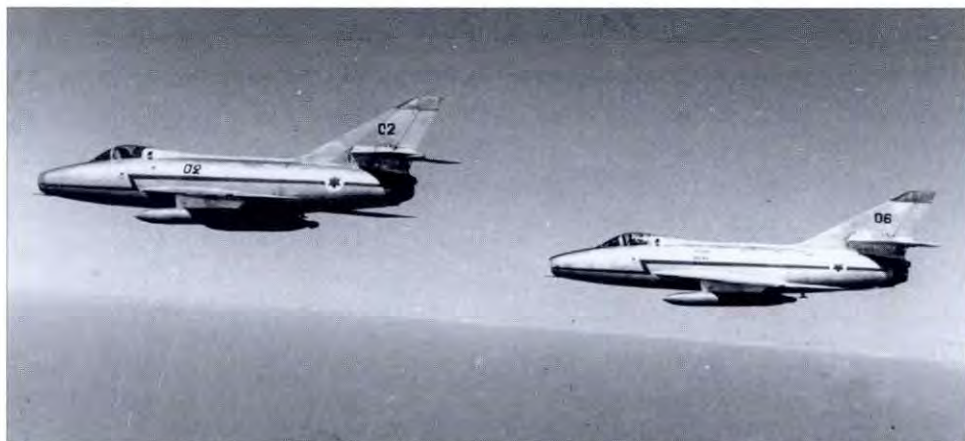
שנות השישים – מכפילי הכוח האווירי

חיל־האוויר הישראלי לא הגיע לכלל ביטוי מלא במלחמת קדש. מגבלות פוליטיות ומבצעיות שהוטלו על ידי הדרג המדיני מנעו זאת. עם תום המלחמה שררה בקרב מפקדי חיל האוויר תחושה עזה כי ניתן היה לבצע את רוב המטלות של החיל, כולל הגנת שמי ישראל, גם ללא שיתוף פעולה עם מדינות זרות. "גם בלי הצרפתים היינו מבצעים את המתקפה" אמר לימים מפקד החיל אלוף דן טולקובסקי. "נוכחותם קיצרה את הלחימה והקטינה את האבדות – אבל לא יותר מכן. שיתוף הפעולה עם הצרפתים שיחרר אותנו מעול הראגה להגנת שמי המדינה – נושא שמאד הראיג את שר הביטחון ולא היה מוצדק".<sup>1</sup> בני פלד, מפקד טייסת המיסטרים בקדש, ולימים מפקד החיל, אמר כי "בקדש פיספסנו הרבה מאד. לא על הקרקע, אלא באוויר. זו היתה התפיסה שלמעשה עיקרה את כל יכולת האוויר־קרקע שלנו. האמון של מנהיג הישוב בחיל האוויר היה מסויג. הם חששו משואה שאותה תגרום הפצצה אווירית. גם אם הפחד הזה היה מוצדק, יכולנו אנו עצמנו לתת לו תשובה הולמת".<sup>2</sup>

עם כך מבצע קדש היו נקודת מפנה בהיערכות חיל־האוויר למשימותיו העתידיות. פיתוח מערכת התקפית אשר תוכל לפעול תוך התרעה קצרה, חייב היערכות גם בתחומים פריפריאליים אחרים. ראשון להם – מערך שליטה מרכזי שיוכל להפעיל את המטוסים ולשלוט בהם עד האחרון, ולטווחים ארוכים, בכל משימה. היה צורך בבסיסי אוויר שיוכלו לתת הגנה למטוסים ובמערך שיתמוך בהם בכל רגע מרגעי פעולתם עד צאתם למלחמה ולאחר מכן. היה חיוני להגן על בסיסי האוויר מפני מטוסי אויב תוקפים, על ידי מערך של אמצעי נ"מ, וגם על ידי הגנה פאסיבית. מצד שני היה צורך במודיעין מדויק ומעורכן על מבנה חילות האוויר הער־ביים, ויחידותיהם, בבסיסהם, סוגי המטוסים שהפעילו, חימושם – כל הנתונים אשר הצטברו לתמונה כוללת על האיום על ישראל. היה צורך לפתח את מערך השליטה והבקרה כדי לתת התרעה מוקדמת על פעילות

ווטור- מטוס התקיפה אשר העניק יכולת פעולה איסטרטגית לחיל־האוויר





סופר מיסטר B.2 - מטוס על-קולי ראשון מצויד במבער אחורי שנכנס לשרות חיל-האוויר

אפשרית של כוחות אויר עוינים.  
בסוף שנות החמישים החלה מהפיכה בתחומים אלה.

### חיל-האוויר נערך מחדש

חיל-האוויר החל ללמוד את לקחי מלחמת קדש ולגבש את תפיסת ההפעלה שלו לשנים הבאות. ראשון בהם היה נושא ההצטיידות. "צריכים היו להיות לחיל-האוויר שני צידי התפתחות - האחד של מטוסי קרב והשני של מטוסים בעלי כושר נשיאה לטווח ארוך. הסופר מיסטר נראה הפתרון ההולם, המירו' היה רחוק כמו חלום, שמענו עליו רק סיפורים" אמר מפקד החיל, אלוף דן טולקובסקי לאחר המלחמה. הבחנות אלה תורגמו לשתי דרישות עיקריות: מטוס תקיפה ארוך טווח אשר יוכל לכסות את רוב שדות התעופה המבצעיים של מצריים, ולתקוף אותם במטען פצצות משמעותי. כמו כן נדרש מטוס יירוט ועליו נות אוירית אשר יוכל להגן על שמי המדינה. זאת במיוחד לאור כניסתם הצפויה של מטוסי מיג 19 לזירה. ואכן שתי דרישות אלה הגיעו לכלל מימוש עם רכישתם של מטוס הקרב העל-קולי דאסו סופר מיסטר B.2 אשר הגיע לישראל בחודש דצמבר 1958 ומטוס התקיפה סיד-אויאסיון וטור, אשר נרכש שנה אחת לאחר מלחמת קדש.<sup>3</sup>

### סבב מטוסים

עבור הריוטות, השוואה מצבת המטוסים של חילות אויר העומדים משני צידי המתרס יש בה כדי לענות על השאלה, מיהו החוק ביניהם. אולם חווקו ועוצמתו של חיל אינה נמדדת במצבת המטוסים שלו בלבד, אלא גם ביכולתו להפיק מהם את המירב.

מנחם בר, שהיה מפקד טייסת הסילון הראשונה, הטייסת המובילה של חיל-האוויר הישראלי החל מיוני 1953, סיפר בראיון כי באחד מביקוריו בבסיס, שאל אותו ראש הממשלה, דוד בן-גוריון: "כמה זמן ייקח לכם לעבור מרגיעה לחימה?". "ואז תפסתי את הראש" ציין בר, "זהתחלתי לחשוב בכוון הזה". זמן קצר לאחר מכן נכנס למושגי האימון של חיל-האוויר המונח "יום קרב". הכרות "יום קרב" כמוהה ככניסה ליום מלחמה בזעיר אנפין - ביום זה נכנסה הטייסת לכוננות כדי לבצע משימה כלשהי שהוטלה עליה - תקיפה או הגנה, ומולה פעלה טייסת אחת או יותר כמשימה נגדית.

נושא נוסף שקיבל תמריץ בצדיפי המבצעים המיושנים של מנחם בר, היה "סבב המטוסים". למרות שנושא זה פותח על ידו כבר בשנות החמישים הראשונות ברמת דוד, הרי עתה הוא קיבל משמעות מקיפה יותר. כל

חיל-אוויר מוגבל במידה ידועה ביכולתו להפעיל מספר גדול של מטוסים לשם ביצוע המשימות המוטלות עליו - לא רק בשל מחירים והתקציב הגדול הנדרש לרכישתם, אלא גם בשל מספר הטייסים המסוים שהוא יכול להכשיר, ויכולתו לאכסן את המטוסים בצורה נאותה בבסיסים מוגנים ולתחזק אותם. לעומת זאת יכול אותו חיל לנצל את המטוסים הנמצאים ברשותו על ידי הקטנה של הזמן הנדרש כדי להכשיר אותם לפעור-לה - הקטנת "סכב הפעולה".

משך המשימה של מטוס נקבע על ידי מספר פעולות: תדלוק המטוס, חימושו, הכנסת כל האמצעים הנדרשים לו כדי לבצע את משימתו, מילוי מיכלי החמצן, החלפת סרטי ירי ועוד, וכן כל הפעולות הנחוצות כדי להניע אותו ולהוציא אותו למסלול. עם תום הגיחה נוסף לרשימה זו גם הצורך לתקן פגיעות במטוס או תקלות שנתגלו בזמן הטיסה. ככל שמורכבות המטוס גדולה, כך עולה הזמן הנדרש כדי להכין אותו לביצוע המשימה הבאה.

"סכב המטוס" הוא איפא נתון בו משתמשים כדי לקבל מידע על עצמתו ומידת מוכנותו של חיל למלחמה. חיל המשכיל להקטין את סכב המטוסים, יכול על ידי כך להכפיל או לשלש את יכולתו המבצעית, באותו מספר מטוסים ובאותה כמות של טייסים. כמובן, מוטלת עליו החובה להחזיק צוותי קרקע במספר רב יותר, לצייד את עמדות ההונקה שלו במספר גדול יותר של מתנעים, מערכות תדלוק וכיו"ב. כמו כן עליו לאמן צוותי קרקע רבים יותר שיוכלו לתקן, לחמש ולהכין את המטוס במהירות רבה. ברם עלות הכשרת המכונה



מנחם בר אבי שכלול ה"סבב" בחיל-האוויר יחד עם ויצמן, בתרגיל חכנת מטוסים בטייסת 117 ברמת זוד

אים והטכנאים וכן רכישת אמצעים קרקעיים אינה אלא חלק מן הנדרש לרכישת מטוסים נוספים וכל הכרוך בהפעלתם.

כך הלכה תפיסה מבצעית זו ופותחה בכל טייסות חיל-האוויר: נערכו תחרויות בין מכונאים מטייסות שונות, ובתוך הטייסות, ואלה קיבלו עידוד על ידי פרסים ותעודות הערכה.

ומי שביקש לחזות כמו עיניו בתצוגת סכב קלאסית יכול היה לעשות זאת ערב המלחמה. באפריל 1967 הוזמנו נספחים צבאיים זרים לבסיס חיל-האוויר ברמת-דוד כדי לעמוד על יכולת אחת הטייסות וצוותי הקרקע שלה. 20 מטוסי וטור דר-מנועיים של טייסת 110 נחתו בזה אחר זה, תודלקו, מיכלי החמצן שלהם מולאו, תותחיהם ותאי הפצצות שלהם חומשו בפגזים ופצצות, והם חזרו לאוויר בתוך 7.5 דקות לכל היותר.

"זה תרגול, ולא מלחמה!" העירו בסקפטיות אחרים מן הנספחים.

הזמן שנדרש לסכב דומה במלחמה הבאה, היה אף פחות מכך.

**חיל־האוויר יחד אל מתחת לקרקע**

במקביל לרכש מטוסים החלה מתגבשת המחשבה לגבי התוכניות להפעלת חיל־האוויר הישראלי בימי מלחמה. התוכנית להשגת העליונות האווירית על ידי תקיפת שדות התעופה הערביים, הלכה ועודכנה יחד עם השינויים בעוצמת חיל־האוויר המצרי וחילות האוויר של סוריה וירדן. מטוסי הסילון החדשים שנרכשו מילאו את מקומם של מטוסי הבוכנה הישנים שהוצאו בזה אחר זה מסד"כ חיל־האוויר. במטוה חיל־האוויר נערכו דו־נים לגבי סדר הקדימיות שיש לקבוע בנושאי רכש, בינוי ופיתוח.

הנושא הראשון בסדר העדיפויות, היה הגנת המטוסים.

עד מלחמת קדש היה רק חלק מן המטוסים של חיל־האוויר הישראלי מוגן בתוך "פנים", מורשת חיל־האוויר הבריטי שנותרו ברמת דוד, תל נוף, חצור, וגם בשדות המיועדים לפרישת טייסות בשעת חירום, כמו שדה תימן, עין שמר ועוד. מיד אחרי המלחמה, החל חיל־האוויר לבחון סוגים שונים של דת"ק - דו־תת־קרקעי - לשם הגנה על המטוסים אשר ברשותו. מחיר בניית דת"קים היה גבוה, והמאבק על התקציבים מחוץ לחיל ובתוכו נמשך חודשים ארוכים. היה צורך לשכנע בכך את שר הביטחון ואת מפקדי צה"ל. אלה הוזמנו לביי־קור ומפקדי החיל הציגו בפניהם את הבעיות ואת הפתרונות. באחד מביקוריו ברמת דוד, ראה ראש הממשלה לה ושר הביטחון דוד בן־גוריון, שורות ארוכות של מטוסים, העומדים חשופים על המסלול. פגיעותם של המטוסים היתה גלויה לעין כל, והוא פלט "שומר פתאים ה'..."



דת"קים איפשרו לצוותים לפעול בתנאי לחימה משך ימים ארוכים. מירז של 119 ליד דת"ק בתל נוף

רק כאשר החלו להגיע מטוסי הווטור היקרים, נעשתה פריצת הדרך הגדולה. הדרך לאישור המימון של בניית דת"קים היתה מעתה סלולה.

ראשונות היו, כצפוי, טייסות הקרב. בתוך זמן קצר החלו דחפורים וכלים הנדסיים כבדים להפוך את האדמה בבסיסי חיל־האוויר. לקראת סוף שנת 1965 הושלמו הדירים הראשונים למטוסים אשר נרכשו בצרפת. "דת"קים הצרפתיים" הראשונים הוקמו בחצור וברמת דוד. טייסת 119 ווטור שמטוסייה היו היקרים ביותר בחיל־האוויר, היתה "חפורה" ומוגנת כבר ב־31 בינואר 1960.<sup>4</sup> לא עברו אלא שנתיים־שלוש ורוב מטוסי הקרב של חיל־האוויר היו טמונים עמוק בתוך דירים תת־קרקעיים מוגנים. כשהגיעו מטוסי המירו' בשנת 1962 הם "גלשו" היישר אל תוך דת"קים, כדבר מובן מאליו. הפעלת הכוח האווירי במשימה מרכזים וגדודי לה, הייבה רחבות היערכות למבני המטוסים שעמדו לצאת לפעולה ומסלולים רחבים יותר. ואכן בתוך מספר שנים נערכו שינויים במסלולי הבסיסים העיקריים ברמת דוד, תל־נוף וחצור. כמו כן נעשו שינויים

רבתיים במערכות התומכות את הפעילות המבצעית - כל רת"ק וכל סככת כוננות ציורו במערכות כוח, צינורות תת-קרקעיים הביאו דלק עד ל"כיפות" המטוסים, רפ"צים (דירי פצצות) נבנו בסמוך וניתנה אפשרות לצוותי הקרקע לתפקד במקום תקופה ממושכת כיחידה אורגנית עצמאית.<sup>5</sup>

### עדכון מערכת הבקרה

נושא נוסף שהיה קריטי להצלחה של כל פעולה בזירה היה הקמת מערכת בקרה אווירית מרכזת. מערכת זו נועדה לאפשר למפקד חיל-האוויר ואנשי המבצעים שלו לקבל במדויק, ובכל זמן נתון, את "תמונת המצב האווירית" בזירה - לספק למפקד נתונים על מטוסים ידירותיים היוצאים למשימות, או מטוסי אויב המתקרבים לשמי הארץ ומאיימים על פעילות החיל. כמו כן נדרשה מערכת קשר שתאפשר למפקד לדבר ולפקד על כל אחד מן המטוסים היוצאים לפעילות ולדעת על מצבו, או אף לשנות את משימתו תוך כדי פעולה. בשנת 1951 הוקמה בחיל-האוויר יחידת הבקרה הראשונה המצוידת במכ"ם שהיה שריד מלחמת העולם השנייה - אבל הוא פעל במסירות תקופה לא מבוטלת. אותה עת הוקמו שתי יחידות בקרה: האחת בגדרה אשר "הביטה" לעבר מרחבי סיני ומצרים, והשנייה בסטלה מאריס ליד חיפה ופניה לעבר סוריה ולבנון בצפון ומערבה אל הירדן.

בשנות החמישים פנו מפקדים בכירים לראש הממשלה דוד בן גוריון והסבירו לו שצה"ל זקוק למערכת התרעה משוכללת, ואף הסבירו לו את פעולת המכ"ם ומערכותיו. "אנו צריכים רובים, לא טלוויזיות!" השיב להם הזקן ופטר אותם ממשרדו. רק בסוף שנות החמישים, חל שינוי חשוב עת ניאיתה ארה"ב לספק לישראל אל שתי תחנות התרעה.<sup>6</sup> תחנות אלה היו אמורות להיבנות באתרים חולשיים בצפון הארץ ובדרומה. לקראת מלחמת קדש נערכו שינויים במערכת הבקרה האווירית. בחודש יולי 1956 נרכש מצרפת מכ"ם קרקעי להתרעה ומכ"ם למדידת גובה שיכול היה לתת נתנים על גובה המטוסים החודרים. חודש אחר כך, באוגוסט 1956 נבנה מרכז שליטה מרכזי במפקדת חיל-האוויר ברמלה. מערך הזירה האווירית הוצג על גבי שולחן מיוחד, נוסח "הקרב על בריטניה", וסביבו ישבו מפקדי החיל ואנשי המבצעים ויכלו ללמוד, באופן חלקי לפחות, על המתרחש בזירה.

מערכת הקשר עדיין לא יכלה לפעול לטווחים ארוכים. במהלך המלחמה היה הקשר האווירי והקרקעי בין היחידות לקוי, למעשה עד אחרי מלחמת קדש לא יכול היה מפקדת חיל-האוויר ליצור קשר אמין עם מטוסים שיצאו לדרך. גם השימוש במוצבי פיקוד קדמיים, מצפ"ע, לא הועיל. במלחמת קדש קיבלו המטוסים הוראה כללית לטוס לעבר איזור מסוים, בלא שידעו אם מצויים שם מטוסים שלנו או לא, או מה האיום העומד לפנים הם בזמן נתון. בשנת 1962 החל מפנה וחיל-האוויר החל בוחן את פעולת מערכת הבקרה כמערכת אחודה. בסוף אותה שנה גם שונה שמה של היחידה מ"יחידת קשר" ל"יחידת בקרה".

עם כניסתו של מוטי הוד לתפקיד מפקד חיל-האוויר, הוא החליט על יישום מידי של ההחלטות לגבי מבנה מערך הבקרה בשמי ישראל. במסמך אותו כתב סא"ל שמואל כסלו, ראש ענף אוויר 6 ופורסם במאי 1966, פורטו מבנה ופעולותיו של מערך הבקרה החדש. חודש לאחר מכן נערך השינוי בפועל.<sup>7</sup> המערך שפעל מיב"מ (יחידת בקרה מרכזית) חולק לשתי יחידות אוויריות: "בקרה צפון" בסטלה מאריס, הבסיס הוותיק ליד חיפה ו"בקרה רום" שהוקמה באוגוסט 1965.

שלושה מרכזים אלה סיפקו לחדר המלחמה של חיל-האוויר את "תמונת המצב האווירית" בשמי הזירה, ואייפשרו למפקד לדעת בכל רגע על המתרחש, להיות בקשר ישיר עם כל אחד מהטייסים שיצאו למשימות, ולשלוט בלחימה האווירית בזמן אמיתי.

באמצע שנות השישים נרכשו שתי מערכות מכ"ם משוכללות מתוצרת ארה"ב. מסיבות תקציביות לא פעלה ערב המלחמה אלא תחנה אחת. "השנייה היתה בארגזים, כי לא היו 3.5 מיליון לירות לבינוי הדרוש" יאמר לימים מפקד חיל-האוויר, אלון הוד.<sup>8</sup>

### מערכות אמריקניות מחליפות את הצרפתיות

עד אמצע שנות השישים הפעיל מערך הבקרה של חיל-האוויר מערכות שהגיעו לישראל לקראת מבצע קדש בשנת 1956. בשנת 1966 התיר הממשל האמריקני למכור לישראל מערכות מכ"ם מתקדמות יותר. בין אלה היו מערכת FPS-100 - מכ"ם חיפוש דו-מימדי מתוצרת חברת בנדיקס ומערכת FPS-89 למדידת גובה מתוצרת ג'נרל אלקטריק, טווח הכיסוי של המערכת הראשונה היה מעל 320 ק"מ והיא הצטיינה באמינות טכנית גבוהה ביותר. עד המלחמה נרכשו שתי מערכות מסוג זה, אולם רק מערכת אחת נכנסה לשימוש בגלל מחסור בתקציב להקמת המכלול הקרקעי של המערכת.



מערך הבקרה משתכלל - ערב המלחמה נרכשו מערכות אמריקניות מתקדמות ששיפרו את השליטה האוויר-רית בשמי ישראל. בצילום: מערכות בקרה ביביא הדרומית

המלחמה נרכשו מערכות נוספות, בין אלה מערכת מתוצרת קרדון שנועדה לפריסה ולהצבה באתרים רחוקים ומערכת משלימה מתוצרת ווסטינגהאוז שנתנה חיווי על גובה המטרה.

### ביטחון שהה

בשנות השישים היה חיל האוויר "חיל מסווג" - כל מידע על מטוסיו, טייסיו או יחידותיו היה אסור לפרסום. העיתונות היתה ברובה עיתונות מגויסת. במשך שנים אסור היה להזכיר את שמות בסיסי חיל-האוויר או מיקומם. בדיעות שפורסמו נכתב כי "המטוסים חזרו לבסיסם במרכז הארץ". איש לא הזכיר היכן נמצא בסיס עקרון/תל נוף, חצור או רמת דוד. כתבות שפורסמו על טייסות או טייסים עסקו ב"אווירה" בטייסת, שיחה עם מכונאים, או בהגיגים מתלהמים על "ציונות בגובה 40 אלף", "כיבוש האוויר" ועוד. רבות כתבו על "תאי הטייס המרצדים באור יקרות", על "הטייסת מהקומה העליונה" ועוד מיני קלישאות. בצילומים שפורסמו אותן שנים נמחקו ביד גסה כל מספרי המטוסים כדי לשבש מעקב אחר מספרי המטוסים הנמצאים בשרות. והס מלהזכיר פרסום של סמלי טייסות, בסיסים או כנפות. גם מערכות נשק מעולם לא פורסמו אלא לאחר שהיו בשימוש שנים ארוכות. כך טילי השפירי שלא נחשפו לציבור אלא לאחר מלחמת ההתשה. מערכות אחרות, כגון פצצות הפפ"מ, דבר קיומן נודע רשמית רק לאחר שהוצאו משימוש מבצעי. שמות הטייסים הופיעו כג. או נ. המושבניק/קיבוצניק/עירוני, בן העשרים או ה־26 ללא כל פירוט נוסף. כל המנסה למצוא מידע כלשהו, או אף צילום חלקי אודות השינויים בתכנון בסיסי חיל-האוויר באותן שנים, יתקשה למצוא לכך אף רמז קל. צילומי דירים תת־קרקעיים או מערכות חירום אחרות לא הופיעו מעולם בעיתונות. מטור

סים חיל-האוויר צולמו באוויר על רקע השמים. כאשר הם צולמו על הקרקע נעלמה כל הסביבה שלהם - הם היו "מרחפים" על רקע לבן ומרוטש או צרובים בחלל ריק. המידור היה חמור, כל המסמכים או התוכניות קיבלו סיווג "סודי" או "סודי ביותר" גם כאשר עסקו בסקר על "תותחי הנ"מ במלחמת העולם הראשונה", או על "סוגי המנועים בחילות האוויר של נאט"ו". לבד ממפקד חיל האוויר, שנחשף חגיגית בפני הציבור זמן קצר לאחר שנכנס לתפקיד, איש לא היה יכול למצוא מידע על מפקדי הבסיסים או בעלי תפקידים אחרים, אלא אם עסקו בנושאי אחזקה או נושאים קרקעיים. למידור והגבלה אלה היו משמעויות מבצעיות לשני הכיוונים: מצד אחד הדבר מנע איסוף מידע על חיל-



צילום "תבול" של אורגן לאחר "טיפול וריטוש" של הצנזורה

האוויר, מפקדיו ויחידותיו המבצעיות. אם לשפוט על פי תוכניות הקרב של מצרים וירדן, הרי המודיעין שלהם סבל מחוסר נתונים בסיסיים והטייסיים לא ידעו נגד אלו מטרות הם יוצאים למלחמה. מצד שני הרבר פגע בכושר ההרתעה של צה"ל - שהרי אם אין מידע על מטוסים ומערכות המופעלות על ידי חיל-האוויר הצד השני אינו נרתע מאיום או יציאה למלחמה.

### עוד ויצמן

ביוני 1958 נערכו חילופי מפקדים בחיל האוויר. עוזר ויצמן החליף את אלוף דן טולקובסקי. ונדמה היה כי רוח חדשה החלה מנשבת מעל בסיסי חיל-האוויר הישראלי.

עוזר ויצמן היה איש תעופה עוד מנעוריו בחיפה. בשנת 1943, בהיותו בן 18 הוא התנדב לחיל-האוויר המל"כ כותי הבריטי. את שרותו החל כנהג, ורק לאחר השתדלויות רבות ניא אותו הבריטים לשלוח אותו לרודזיה ללימודי טיס. אחרי המלחמה הצטרף לארגון האצ"ל וערך מספר פעולות באירופה לטובת היישוב. בחודש יוני 1947 הוא חזר לארץ, ובסוף השנה הצטרף לארגון "שרות האוויר". בתוך זמן קצר היה מן הדמויות המרכזיות בו, וקיבל את הפיקוד על טייסת הנגב. ערב הכרזת המדינה נשלח לצ'כיה כדי להתאמן על מטוס הקרב אויה S-199, דגם צ'כי של המסרשמירט 109 הידוע. עם פרוץ המלחמה, היה אחד מארבעת הטייסיים של טייסת הקרב הראשונה, אשר יצאו לגיחה הראשונה של טייסת הקרב, ב-29 במאי, נגד הטור המצרי שנע לעבר תל-אביב מדרום. במהלך המלחמה הוא יצא לתקיפות וטיסות סיור וצילום רבות, וגם זכה לפגוע באחד ממטוסי הקרב הבריטיים בהתנגשות ב-7 לינואר 1949.<sup>9</sup>

אחרי המלחמה, התמנה עוזר ויצמן למפקד טייסת הקרב הראשונה, יצא להשתלמויות באנגליה וחזר כדי לקבל את הפיקוד על בסיס חיל-האוויר ברמת דוד. כאן התבלט ביצירת רוח יחידה נלהבת, והיה מעורב בכל האירועים בבסיס ובקרב המשפחות. כאשר החלו להגיע ראשוני מטוסי הסילון הצרפתיים, מונה עוזר ויצמן



מפקד חיל-האוויר עזר וצמן יורד מה"ספיט השחור"

כמפקד כנף 4 בחצור, הבסיס העיקרי של חיל-האוויר הישראלי אותה עת. הוא מיהר לסלק את מטוסי הבוכנה המיושנים מהבסיס ונערך לקליטת מטוסי האורגן ואחריהם המיסטר שהגיעו מטס אחר מטס מצרפת. ביולי 1958 הוא קיבל את הפיקוד על חיל-האוויר, והחל מראשית שנות השישים החל לבנות את החיל לפי התפיסה המבצעית שפיתח.

עזר ויצמן החל לרענן את תוכניות המלחמה של חיל-האוויר ברוח התפיסה המבצעית שלו. הוא עמד מאחורי הקריאה "להעביר את המלחמה לשטח מדינות ערב". זאת לא רק בגלל השטח הצר של מדינת ישראל, אלא כתפיסה מבצעית שנתנה יתרון ליוזם, לתוקף, לעומת איש המגננה הממתין לפעולת האויב ומגיב לה. "על חיל-האוויר להשיג עליונות אוירית בשמי הזירה" הוא אמר. לשם כך יש לצייד אותו במטוסים מתאימים ולבנות אותו כדי שיוכל לפגוע במטוסי המדינות הערביות בבסיסיהם, ולליכוד אותם ברגעים בהם מתגלה חוסר האונים המבצעי החמור ביותר שלהם – חמושים, מתודלקים אך עומדים על הקרקע מבלי יכולת לירות אף כדור אחד במקלעיהם. תקיפת שדות התעופה הערביים מיד בראשית המלחמה היתה, לפיכך, מיסודות התפיסה המבצעית של עזר ויצמן כמפקד חיל-האוויר יר.

תפיסה מבצעית חשובה לא פחות היתה דרישתו של ויצמן להשתית את מערך המטוסים של חיל-האוויר על מטוסים רב משימתיים, המסוגלים לצאת לתקיפה ויחד עם כך להגן על עצמם אם יותקפו על ידי מטוסי יירוט של האויב. בשל כך התעקש על התקנת תותחים במטוסי המירוט של חיל-האוויר, ולא היה מוכן לרכוש מטוסים חד משימתיים במופגן. גם מטוסי הווטור שנרכשו החל משנת 1957, למרות הגדרתם כמטוסי הפציצה, היו מטוסים שהתאימו לקרבות אוויר ויכלו להתגונן גם מול מטוסים מהירים יותר, כפי שהוכח במלחמת ששת הימים ולאחריה.

עזר קנה לו אויבים רבים לתפיסה זו, והרבר התבטא לא רק בעיכוב תקציבי רכש, אלא גם בנסיונות לכנס את חיל-האוויר לתוך המערכת הצה"לית מבחינה לוגיסטית ומינהלית.

עזר דרש חופש פעולה לחיל-האוויר, ואמר כי העליונות האוירית היא הבסיס לכל התפיסה המבצעית של צה"ל, ואם צה"ל יאפשר לו לבנות את המערכת כדי להשיג מטרה זו, יוכל חיל-האוויר להצטרף ללחימה הקרקעית בתוך זמן קצר, ולהכריע את המלחמה עד לנצחון.

הסיסמה "עליונות אוירית יש להשיג בשמי קהיר" אותה טבע עזר ויצמן, לא היתה מליצה נבונה.

## תש"ת לילה

התפיסה לגבי הצורך בתקיפה מקדימה של שדות תעופה, היתה, כמוכן תפיסה מקובלת על כל חילות האוויר בעולם. כאשר החלו מערכות מכ"ם מתקרמות להגיע לשדות חיל-האוויר, במטוסי הווטור, הסתבר לטייסי המטוס כי בעזרתם ניתן להבחין לא רק במטוס אויב הטס באוויר, אלא גם בפרטי נוף על הקרקע. כך ניתן היה

לראות קוי חוף בין ים ליבשה, או את נתיבי ערוצי הנחלים. יואש צירוף, מן המוחות הפוריים של חילהאוויר, היה אותה עת מפקד טייסת 119 ווטור, וביוזמתו פיתחה הטייסת את הרעיון לבצוע תש"ת בשעת לילה, על ידי זיהוי השדות בעזרת מכ"ם.<sup>10</sup> הניסויים נערכו במטור סי ווטור IIN ונמשכו זמן מה. גם לאחר שצ'אטו עזב את הפיקוד על הטייסת ב־1 ביולי 1959 המשיכו הבאים אחריו בטיסות אלה. כחצי שנה לאחר מכן, ב־7 במרס 1960 יצאו עודא אהרון והנווט מיכה לטיסת לילה וחדרו לתוך סיני. הם נכנסו לאיזור בו נמצא שדה ג'בל ליבני. תוך טיסה בחושך מוחלט. הם ניווטו בעזרת המכ"ם והגיעו בגובה 3000 רגל לערך, עברו את השדה משמאל ובאו מדרום לצפון, כדי לצלם בעזרת מכ"ם את השדה.

ב־1 בינואר 1961, יצאו אדם צבעוני והנווט שיבי, וכן נחמן עובדיה והנווט צ'רלי לטיסה לגילוי שדה התעור פה ביר גפגפה בסיני. שני המטוסים יצאו בליל ירח בהפרש זמנים קצר בין שני המטוסים. הם לא ידעו את מיקומו המדויק של השדה, והגיעו אליו משני כוונים שונים. אולם שני הנווטים חזרו וקבעו את מיקום השדה בשתי נקודות ציון שונות.

תקיפות תש"ת בלילה, הציבו אתגר קשה מדי, במיוחד לאור העובדה שרק מעט מטוסים היו מצוידים במכ"ם שהיה מאפשר ביצוע משימה זו – לאורגן, מיסטר וסופר-מיסטר לא היה במקרה הטוב ביותר, אלא טלמטר למדידת טווח לקרבות אויר. אולם גם למטוסי הווטור היו בעיות בזיהוי מטרות בלילה, ובתוך זמן קצר נזנחו טיסות אלה.

### מתיחות בצפון

למרות שהשנים בין מלחמת קדש למלחמת ששת הימים מוגדרות כ"עשור השקט" הרי תקופות של מתיחות, על רקע פוליטי או שינויים צבאיים, היו ממאפייני העשור הזה. התקריות על גבול ישראל סוריה, אשר נמשכו למעלה משבע שנים והחריפו משנה לשנה, היו הגורם העיקרי אשר הביא לבסוף למלחמת ששת הימים. במהלך כל אותן שנים היו מטוסי חילהאוויר נכונים להכנס למלחמה, כאשר תקיפת שדות התעופה הערביים היתה בראש המשימות והעיקרית שבהן.

לא חלפו אלא מספר חודשים מאז נכנס עור ויצמן לתפקיד מפקד חילהאוויר וכבר החלה מתיחות בגזרה הסורית. היו אלה ימים סוערים במזרח התיכון: לבנון היתה נתונה במלחמת אזרחית לוחטת וקראה לסיוע ומעורבות של ארה"ב להצלת המשטר. ביולי נערכה הפיכה בעיראק ועל גבול ירדן גברה המתחיות. כוחות אמריקניים הוצבו בלבנון וחילים בריטיים הוטסו וחלפו בשמי ישראל כדי להגן על המשטר בירדן.

ב־6 בנובמבר 1958 פתחו תותחים ומרגמות של הסורים שהיו מוצבים בדרכישיה וג'לבינה באש על טרקטור ישראלי שעבר מדרום מזרח לחולה. חילופי אש אלה התפתחו לתקרית ממושכת לאורך הגבול בין ישראל לסוריה. התקרית עם הסורית התרחבה וטייסות חילהאוויר נערכו בכוננות הונקה מיידית לתקיפת העמדות הסוריות.<sup>11</sup> בתקופה זו היתה הערכה כי ההסלמה בצפון תחריף ועלולה להתפתח למלחמה כוללת.

חילהאוויר נערך בשל כך לאפשרות שיצטרך לפעול נגד חילות האוויר הערביים. פקודות המבצע לתקיפת שדות התעופה הוצאו מהכספות, המשימות רועננו והטייסים למדו את המטרות. ראש הממשלה, דוד בן-גוריון, ון, אשר ישב בישיבת ממשלה אשר בפניה הובאה ההצעה לתקוף את שדות התעופה הערביים אמר כי "חיל האוויר שלנו בטוח שהוא יוכל להכות את חילהאוויר המצרי-סורי."<sup>12</sup> הממשלה החליטה על פתרון מדיני, ודרשה את כינוס מועצת הביטחון של האו"ם לדרוש במצב. פקודות המשימה חזרו, בינתיים, לכספות.

### להשמיד מירב המטוסים על הקרקע

בעקבות ההתפתחויות בגזרה עם סוריה בחודש דצמבר 1958, הכין חילהאוויר את פקודת מבצע "רות"<sup>13</sup> לתקיפת שדות התעופה של קע"מ (הקהיליה הערבית המאוחדת – מצרים וסוריה) "במגמה להשמיד מירב מטוסים ולפגוע במתקנים".<sup>14</sup> באותם ימים החלה טייסת 105 לקבל את ראשוני מטוסי הסופר מיסטר B.2 מטוסי הקרב המתקדמים ביותר של חילהאוויר עד אותה עת. מטוסים פעור-לוע ומשוכי-כנף אלה היו מטוסי

הקרב הראשונים באירופה (שנכנסו לייצור) שהיו מסוגלים לטוס במהירות הקול בטיסה אופקית וישרה. כמו כן הם היו מצוידים במבער אחורי חזק אשר שיפר את ביצועיהם בקרבות אויר בצורה משמעותית.

סר"כ חיל'האוויר מנה אותה עת את הטייסות הבאות:

- טייסת 105 שקיבלה את מטוסי הסופרמיסטר הראשונים שלה, בחצור.
- טייסת 110 ווטור, ולה 17 מטוסי תקיפה ר"2 מטוסי צילום, ברמת דוד.
- 2 טייסות מיסטר ולהן 56 מטוסים: 101 בתל-נוף וטייסת 109 ברמת-דוד.
- טייסת 113 אורגן, ולה 25 מטוסים בחצור.
- טייסת 117 מטאור, ולה 19 מטוסים ברמת-דוד.
- טייסת 119 ולה 7 מטוסי קרב ליליים ווטור IIN, ור"5 מטאור N.F.13 בתל-נוף.
- טייסת 107 מוסטנג ולה 27 מטוסים באחסנה.
- טייסת 140 ולה 56 מטוסי אימון ותקיפה קלים מסוג הרברד בתל-נוף.
- כמו כן היו בטייסת התובלה 103 8 מטוסי תובלה דקוטה ר"3 מטוסי נורד.
- מערך המטוסים הקלים כלל 41 מטוסי אימון וקישור מסוג סטירמן, 47 מטוסי פיפר, וכמו כן היו בשרות שלושה מסוקי תובלה סיקורסקי S-58, סיקורסקי S-55 ואלואט אחד.<sup>15</sup>
- לפי תכנית מבצע "הות" נועדו להשתתף במבצע תקיפת שדות התעופה הערביים המטוסים הבאים:
  - 16 מטוסי מיסטר של טייסת 101
  - 16 מטוסי מיסטר של טייסת 109
  - 8 מטוסי ווטור של טייסת 110
  - 16 מטוסי אורגן של טייסת 113
  - 8 מטוסי מטאור של טייסת 117

חלק ממטוסים אלה נועדו גם לתקוף את שני שדות התעופה העיקריים של חיל'האוויר הסורי – דמשק ודמייר. יד. 8 מיסטרס ר"8 מטאור תוכננו לתקיפת שדה התעופה בדמשק, ר"8 מטוסי אורגן יועדו לתקיפת השדה בדמייר.

עם החמרת הפעילות לאורך הגבול הסורי עקבו מצרים וסוריה אחר התכונה בישראל, ואף שלחו מטוסי סיור לגיחות מעל שטח ישראל. ב־20 בדצמבר 1958 הוזנקו מטוסי מיסטר של טייסת 101 מחצור לעבר שני מטוסי מיג 17 מצרים שחדרו למזרח הנגב, ואחד הטייסים, סרן יעקב נבו, נתקל במטוסים וככל הנראה פגע באחד מהם.<sup>16</sup> לאחר תקופת מה של מתיחות הצטננה האווירה והתוכניות הוחזרו לכספות. שלושת האיוורים המפורזים בין ישראל וסוריה, והזכות לעבד אותם היו מקור לתקריות חוזרות ונשנות בין שתי המדינות גם בשנים הבאות. ב־30 בינואר 1959 ירו הסורים ממוצב תאופיק והרגו חייל צה"ל. חיל'האוויר הוכנס לכוננות, מטוסיו פוזרו בשדות משניים, ואנשי צוותים הוזעקו לטייסות. היה זה תרגול מרענן לשייטות הגיוס והאזעקה של חיל'האוויר, והרבר אך הגביר את הביטחון ביכולת החיל להתארגן למלחמה בתוך התרעה קצרה.

### רוחם 1960 – הכל תלוי בחיל'האוויר

ההתגרויות הסוריות בשנת 1960, העלו את המתח בין ישראל למדינות ערב. מצרים וסוריה היו חברות אז בקע"מ (קהיליה ערבית מאוחדת) והיתה להם ברית להגנה הדדית. באיוור תל-קציר ותאופיק היו הירי הארי טילרי עניין של יום יום. ישראל הוזהרה את סוריה מפני פעולות אלה וזו השיבה באיומים משלה. פעולת צה"ל נגד המוצב הסורי בתאופיק, העלתה את המתח לרמה חדשה. ב־15 בחודש ינואר קיבלה מצרים דיווח משגרירות רוסית בקהיר, כאילו ישראל מרכזת כוחות גדולים לפעולה נגד דמשק. נאסר מיהר לבקר בסוריה ולדון עם השליט הסורי במצב. בינתיים גבר הלחץ הפוליטי על נשיא מצרים, גאמל עאברד א-נאסר, להגיב. המצרים שלחו מספר מטוסי קרב לסיורים על גבול סיני, אולם נשיא מצרים תכנן מהלך דרסטי יותר כדי



ווסטר IIN דגם זה של המטוס היה בעל מכ"ם שאיפשר תקיפה של שדות תעופה בחשיכה ובליילה

לאשש את ההסכמים בין שתי המדינות.

באמצע ינואר הורה נשיא מצרים לצבאו להכנס לסיני בכוחות מתוגברים ובחשאי מרובה. ימים מספר אחר כך נעה הדיפלומה המשוריינת מספר 4, והשלימה התפרשותה בתוך סיני מול גבול ישראל.

תנועתה של הדיפלומה נתגלתה רק בעקבות טיסת סיור של מטוס ווסטר ישראלי שנערכה ב־23 לינואר מעבר לתעלה. היתה זו טיסה ראשונה מזה זמן רב של מטוס ישראלי בלב מצרים.

לא חלפו אלא מספר ימים וכבר היו שלוש דיפלומות מצריות ערוכות על גבול ישראל. הן נערכו באיזור עזה, בקרבת אל־עריש באבו עגילה ובקסיימה. צה"ל היה מופתע מתנועת הכוחות המצריים ולא ידע עליה. בדיון שנערך יום לאחר טיסת הסיור, דיווח ראש אמ"ן על היערכות הצבא המצרי מול הנגב. יצחק רבין, ראש אג"ם, העביר פתק למפקד חיל־האוויר, עוזר ויצמן: "אנחנו נתפסנו עם המכנסיים למטה. ל־24 השעות הקרובות, הכל תלוי בחיל־האוויר". אותה עת היו לצה"ל פחות מ־30 טנקים בדרום.

שני הצבאות היו ערוכים זה מול זה, אך נאסר השיג את מטרתו: מניעת התקפה ישראלית, כניכול, על סוריה. אירוע טראומטי זה – התיצבות הצבא המצרי בחשאי על גבולות ישראל – המשיך להעביר רטט בקרב הפיי־קוד הישראלי הבכיר עוד תקופה ארוכה. הוא נותר חרות במיוחד בזכרונם של שני האישים המרכזיים שפעלו אותה עת: יצחק רבין מזה ועבדל נאסר מזה. לימים יכתוב על כך יצחק רבין, רמטכ"ל ששת הימים: "כראש אג"ם, נשאר 'רותם' חרות בזכרוני היטב. חלק מן הלקחים שהפקתי באו לידי ביטוי בשלב מאוחר יותר, ערב מלחמת ששת הימים.<sup>17</sup> עבור נאסר זו היתה חזרה לקראת ההליכה על הסף מול ישראל בחודש מאי 1967 ממנה חשב לצאת, כנראה, בתוצאות דומות.

המשבר בו היה שרוי האיזור בראשית 1960, בעקבות כניסת הכוחות המצריים לסיני, ופתרונו המהיר, הביאו לרגיעת מה בפעילות הצבאית. אך פעולות אלה עצמן הביאו לבחינה מחודשת של תגובות אפשריות של ישראל והכנות למקרה שיהיה אירוע דומה בעתיד. בחיל־האוויר המשיכו לדרון ולבחון את התוכניות המבציעיות למקרה של פרוץ מלחמה.

האירועים על הגבול והתקריות התדירות שינו את סדרי העדיפויות. ב־15 במרס הותקפה נושאת מכוניות (גמ"כ) של חיל־הים אשר שטה בכנרת, וצה"ל החליט על פעולת תגמול. נגר המוצב נוקייב. הוחלט לפעול למחרת וחיל־האוויר נדרש לתקוף את המוצבים סוריים, למרות מזג־האוויר הגרוע. מטוסי תקיפה הוונקו להפצצה ולהנרה בלילה והמשיכו בתקיפה בשעות הבוקר. חיל־האוויר הסורי לא הגיב לפעולות ליליות אלה.

היה זה ביטוי לחסרון מבצעי ממנו סבלו מטוסי: ברשות הסורים לא היו מטוסי קרב או תקיפה אשר יכלו לפעול בלילה או במזג אויר גרוע. <sup>18</sup> היחידים שנועדו לפעולה מסוג זה היו מפציצי האיליושין 28. ואכן רק עם בוקר הוזנקו מטוסי מיג 17 סוריים כדי להגן על דמשק ועל שדות התעופה של העיר ושל המייר. ב-20 במרס הצליח מפציץ איליושין 28 להרדור לשטח ישראל בפעולה בודדת ולצלם מטרות בגליל. לעברו הוזנק מטוס ווטור של טייסת 119 ורדף אחריו עד דמשק אך לא הצליח להפילו. למחרת שוב המריאו מטוסי סים סוריים להגנה על השטח הסורי, ואף התפתח קרב, חסר תוצאות, עם מטוסי סופר מיסטר של טייסת 105. רק באמצע שנות השישים רכשו חילות האויר של מצרים וסוריה מטוסי יירוט בעלי מערכת מכ"ם לכל מזג אויר מדגם מיג 17 ומיג 21.



מטוסי ווטור בכוננות ברמת דוד - המטוסים היו מוכנים לפעולה נגד מצרים בתוך זמן קצר

### המירו' - איך מצדיקים הוצאה של מיליונים

האפשרות כי חיל-האוויר ייאלץ לפעול נגד שדות התעופה הערביים, ויחד עם כך יידרש לשמור על שמי המדינה במקרה של פרוץ מלחמה כוללת עם מדינות ערב, העלתה בקרב ראשי המדינה את חשיבותו של כח אוירי חזק. שליטה בשמי המדינה היתה חיונית גם כדי לאפשר את גיוס המילואים ואת היערכות צה"ל, וכן כדי לתת שהות להיערכות מתאימה בקוי הגבול.

אחד הנושאים הראשונים אשר עלו לדיון אצל מפקד חיל-האוויר, עזר ויצמן, מיד עם כניסתו לתפקיד בארץ גוסט 1958, היה בחירת מטוס הקרב הבא של חיל-האוויר הישראלי. בעוד מספר חדשים עמד החיל לקלוט את ראשוני מטוסי הסופר מיסטר. אך בעולם החל כבר עידן מטוסי המאך 2 - והמפקד החדש ראה צורך חיוני להצטייד במטוס מדור זה.

בין נציגי דור זה היו הסטרפייטר האמריקני, הלייטנינג הבריטי, הדרקן השבדי, המיג 21 הרוסי והמירו' הצרפתי. מבחינתה של ישראל המבחר שהציעו יצרני המטוסים בעולם היה תיאורטי בלבד: הרוסים לא היו כלל בשיקולי הרכש, האמריקנים סירבו למכור לישראל מטוסי קרב, הבריטים היו פרו-ערביים מכדי להעי' לות ברעתם מכירת מטוסי קרב למדינה הנמצאת איתן במצב מלחמה. מקור הרכש העיקרי של ישראל בשנים אלה היה בצרפת. ואכן כשנה לאחר שנכנס לתפקיד צפה ויצמן בטיסת תצוגה של המירו' 3 בצרפת ואף התלהב ממנו. עם כך, חיל-האוויר הישראלי שהיה בעל דרישות ייחודיות, לא היה מוכן לרכוש את המטוס התקני כפי שתוכנן על ידי מהנדסי דאסו. הוא דרש להתאים את המטוס העל-קולי היקר, המצויד ברקטה נזולית, שנועד ליירט ולהפיל מפציצים אטומיים מגביהי-טוס ל"משימות ארציות" יותר. בין אלה התקנה

של שני תותחים ויכולת נשיאה של פצצות ברזל פשוטות מתחת לגחונו. אנשי דאסו הרימו גבה, אך נאמנים לסיסמה כי "הלקוח תמיד צודק", עשו את השינויים הנדרשים, אם כי בלא התלהבות יתירה. כך הפך מטוס היירוט המגביהיטוס והחרמישמימי למטוס קרב רבי-משימתי שהיה יכול ליירט מטוסים ובעת הצורך גם לשמש לתקיפת מטרות קרקע.

### שידור מערכת הקרב

עזר ויצמן לא היה מוכן לפקד על חיל-האוויר נחות – הוא רצה מטוסים חרישים היישר מקו הייצור. הוא אמנם אהב לראות מטוסים ישנים – אבל רק במוזיאונים. לא כמטוסים מבצעיים בבסיסים עליהם הוא פיקד. כאשר הגיע לפקד על בסיס חצור, הוא מיהר לסלק משם את כל "הגרזטאות ממלחמת העולם השנייה" – המוסקוטו וה-B-17 מצאו עצמם במחסנים נטושים בלוד ובשרות זנוחים. במקומם הוא קלט את האורגנים והמיסטרס. עידן המאך 2 הגיע לאזור, והוא רצה להשתלב בו במהירות. עתה, כאשר המירו' החדש, אשר שילב מטוס יירוט מודרני ומטוס תקיפה מקובל השלים את טיסות הניסוי שלו, דרש עזר ויצמן לרכוש לא פחות ממאה מטוסים מדגם זה. כולם חרשים מקו הייצור. רכישת מאה מטוסי מירו' היתה יקרה ביותר – מחיר כל מטוס הגיע ל-1.5 מיליון דולר (פי חמישה מן המיסטר 4 כאשר נרכש, וכמעט פי ארבעה מן הסופר מיסטר. הוא היה אף יקר יותר מפי שניים מהווסטור הדר-מנועי!).

הרמטכ"ל חיים לסקוב, החליט לאשר רכישה של טייסת אחת בת 24 מטוסים.

ההחלטה פתחה מסכת של ויכוחים סוערים במטכ"ל אשר רוב חבריו ביקשו לתת עדיפויות תקציביות לשריי ון וליחידות החי"ר. עזר לא נלחם על רכש מטוסים חרשים ככל התחומים: הוא רצה מטוסי קרב חרישים – כל השאר, מטוסי התובלה והמסוקים המשיכו להיות מטוסים שנרכשו מיד שניה ושלישית. עזר גם לא הסתפק בטייסת אחת – הוא רצה לפחות שלוש – אחת לכל בסיס מבצעי. תקציב הרכש של מטוסים אלה היה עשוי להיות כ-51 אחוז מתקציב הכלל צה"לי באותה עת. אבל לעזרתו של ויצמן באו הידיעות המודיעיניות וט כי מצרים וסוריה עמדו לחתום על עיסקות לרכש מטוסי מיג 21 מרוסיה.

לאחר דיונים רבים, הצליח עזר לשכנע את ראשי מערכת הביטחון לרכוש שלוש טייסות – או 76 מטוסים. "זה מה שדרוש לנו כדי להשיג עליונות אווירית", הוא טען בלהט. הרמטכ"ל החדש, רא"ל צבי צור, הסכים עם עזר והעיסקה יצאה לפועל. ייצור המטוסים במפעלי דאסו בצרפת החל ובחודש אפריל 1962 נחתו שני המטוסים הראשונים בבסיס האוויר בחצור.<sup>19</sup> בחודש יולי אותה שנה הגיעו המטוסים הראשונים לרמת דוד ושנתיים אחר כך הוקמה טייסת שלישית בתל נוף.

מטוסי מאך 2 אלה, היו מהפכה בתפיסה המבצעית וביכולת האווירית של טייסות הקרב הישראליות.

עתה עמד עזר ויצמן בפני דילמה: כיצד להקל על ה"ירוקים" וה"לבנים" להבין ולהפנים את חשיבות המטורסים היקרים האלה לביטחון ישראל. היה צורך לשכנע אותם בתועלת שיפיקו גם הם מהרכש החדש. השגת עליונות אווירית מעל שדה הקרב, הוא אמר לרמטכ"ל וראשי הזרועות האחרות, היא התמורה שתקבל מדינת ישראל, וחילות היבשה והים, בכל תכנית לחימה בשדה הקרב תמורת ההשקעה הגדולה.

עבור מפקדי חיל-האוויר היתה לרכש המטוסים האלה משמעות עמוקה אף יותר. הם רצו להבטיח כי לעולם לא תזדקק עוד ישראל לטייסים זרים כדי לשמור על בטחון השמיים שלה. "תוכנית 'מוקר' נעוצה בטרואר מה" אומר בני פלד, שהיה מפקד כנף 4 בחצור במלחמת ששת הימים ולימים מפקד חיל-האוויר, "זו היתה בעיה גנטית של השלטון – הוא לא טח בחיל-האוויר ובעיקר לא סמך על כושר העמידה של היישוב. הם לא היו מוכנים לקבל מצב בו יפלו פצצות על האוכלוסיה האזרחית. הטרואומה הזו הכעיסה את מפקדי חיל-האוויר ומשנת 1956 ועד 1967 חיל-האוויר דש ורש בנושא של תקיפת שדות תעופה בשיטה של 'זבנג וגמרנו',<sup>20</sup> מפקדי חיל-האוויר והפיקוד הבכיר שלו, אשר חשו פגועים מדרישתו של בן גוריון כי מטוסי ה"ארמה ד'לאיר", חיל-האוויר הצרפתי, יגנו על שמי ישראל במבצע קרש, חשו עתה צורך לתת משמעות לכיטוי "השגת עליונות אווירית בשמי הקרב".

ויצמן החליט לבחון מחדש את תרומת חיל-האוויר לנצחון על צבאות ערב ואת המשמעות של השגת עליון

נות אוירית בשמי המערכה. הוא הפקיד את הנושא בידי אנשי ענף המבצעים שלו ופינה את שולחנו לטיי-פול באירועים היומיומיים בגבול סוריה שהלכו ותכפו. האפשרות שחיל-האוויר יידרש לתקיפת שדות התעור פה הסוריים תעלה מחדש בכל פעילות שהתלקחה בצפון, מול רמת הגולן.

### הקרב על המים

עם הפעלת המוביל הארצי בשנת 1964 החריפו תקריות הגבול בין ישראל לסוריה. המשימות שהיו מוטלות על חיל-האוויר נועדו בעיקר לתת תשובה ליתרון הארטילרי והגיאוגרפי ממנו נהנו הסורים אשר ישבו על הרכסים המערביים של רמת הגולן. מעמדות ארטילריה ובונקרים על רכס הרמה הם ירו לעבר יישובי האי-זור בצד הישראלי.<sup>21</sup>

בסוף שנת 1962, התחממה הגזרה בין ישראל לסוריה בדרום הכנרת. מטוסי חיל-האוויר הוכנסו לכוננות, ומחלקת המבצעים שלפה את תוכניות המבצעים לקראת החרפה אפשרית בתקריות או גם לקראת מלחמה. בדצמבר אותה שנה השלים ענף המבצעים את פקודת "נשר", ובה נכתב כי ההכרעה באיזורים השנויים המחלוקת "תושג על ידי חיל-האוויר".<sup>22</sup> המטוסים נועדו לפעול בשלושה שלבים: התקפה על המוצבים בקרבת תואפיק, פגיעה בסוללות הארטילריה ברמה הסורית. מתוך חשש כי הפעולה תתרחב ויהיה צורך לפעול נגד חיל-האוויר הסורי היא כללה גם פרק על תקיפת שדות התעופה בסוריה. 14 מטוסי מירז' 3 שנועדו לפטרל ולתת מטריה אוירית למטוסי התקיפה הועמדו בכוננות הזנקה של חמש דקות. שמונה מטוסי סופר מיסטר ושני מטוסי ווטור הועמדו בכוננות תקיפה מיידית.

לכד מאלה הועמדו בכוננות תקיפה 16 סופר מיסטר של טייסת 105, 28 מטוסי מיסטר של שתי הטייסות 109 ו-116, ושישה ווטור של טייסת 110, יחד עם 16 מטוסי אורגן של טייסת 113. כמחצית מן המטוסים היו בכוננות הזנקה של חמש דקות, וצוידו בפצצות 250 ק"ג. המטוסים האחרים היו בכוננות של 15 דקות מצוידים בפצצות 250 ק"ג ומרעום קרבה אלקטרומגנטי מסוג "תרמור". במקביל לאלה הועמדו בכוננות מסוקים ויחידות אחרות של החיל. המבצע שנועד להיערך ב-13 בדצמבר נדחה מספר פעמים, ולבסוף בוטל.

### תכנית מבצע "עיט"

בשנת 1964 הלכו התקריות בצפון והחריפו. היה חשש כי הסורים ינסו לחבל בפעולת המוביל הארצי ולפגוע במתקניו. בשל כך הכין חיל-האוויר תכנית שנועדה לתת תשובה להפעלת מטוסי תקיפה נגד מתקנים צבאיים סוריים שיאימו על המוביל, וכן על ארטילריה ומטרות בתוך השטח הסורי. אותה עת אירעו שינויי ים פוליטיים מכריעים באזור: מצרים, סוריה ועיראק הודיעו על איחוד ביניהן (שבוטל בתוך זמן קצר) וראש הממשלה דוד בן גוריון התפטר. במקומו בא לוי אשכול.

המתיחות בגבול הסורי נותרה עם כך בעינה. ההפרעות הסוריות לעבודות חקלאיות נמשכו וחיל-האוויר הכין תכניות לפגיעה במוצבי הקו הראשון הסוריים. הפעלת המטוסים נועדה להתבצע יחד עם פריסה של הטייסות, פיזור מטוסים והזנקת מטוסי מירז' לאוויר להגנת המטוסים התוקפים.

אותה עת הפעיל חיל-האוויר הסורי, לפי דו"ח מודיעין שנלווה לפקודת המבצע "עיט"<sup>23</sup> את המטוסים הבאים:

### בסיס האוויר ברמשק:

טייסת מספר 1 ולה 20 מטוסי מיג 17

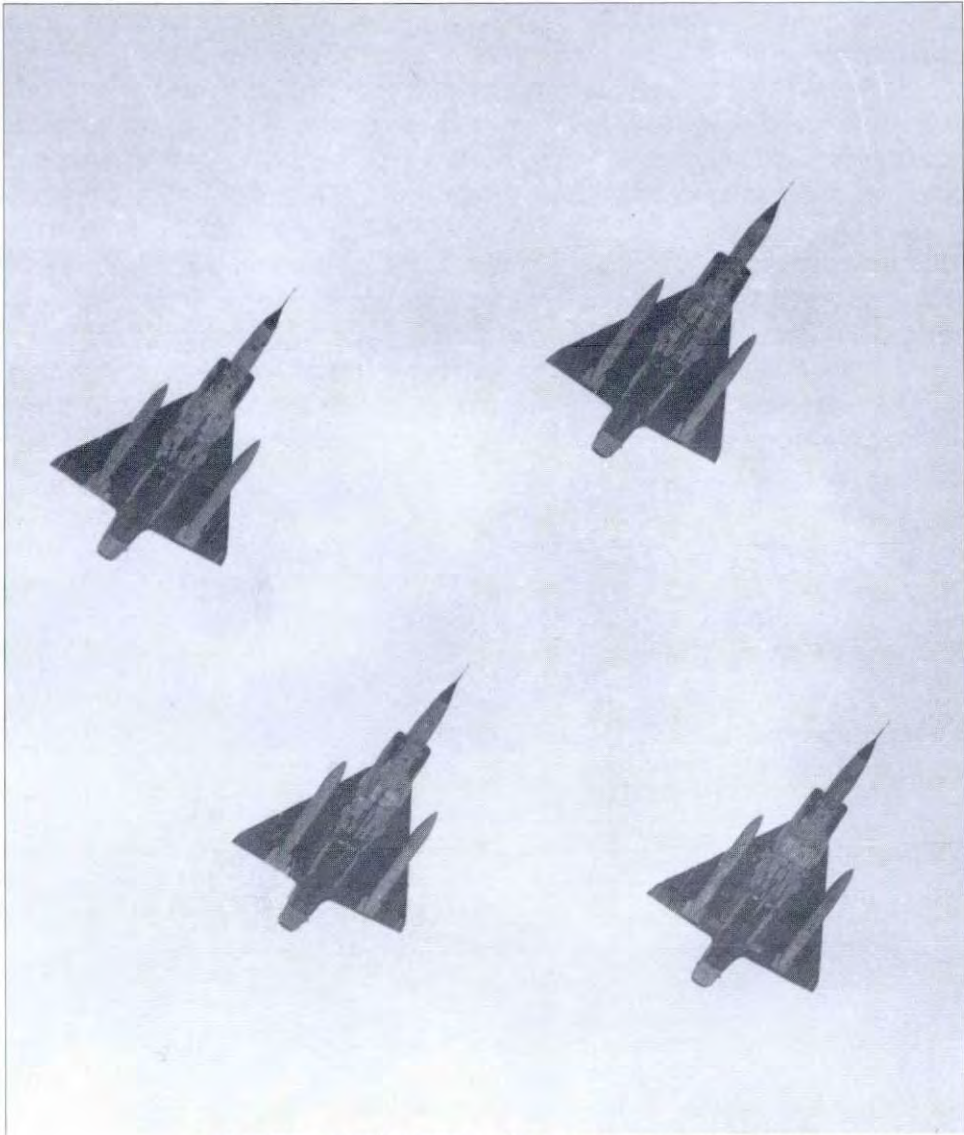
טייסת מספר 60 ולה 7 מטוסי תובלה איליושין 14, 5 מטוסי דקוטה, וכן טייסת מסוקי מיל 4 ואחרים.

### בסיס האוויר דמייד:

טייסת מספר 10, ולה 20 מטוסי מיג 17

טייסת מספר 19, ולה 20 מטוסי מיג 17

טייסת מספר 40, ולה 4 מפציצים בינוניים איליושין 28.



עזר ויצמן זרש מטוסי מירז' חדישים, ובכמות גדולה. רביעייה של מירזים במבנה צמוד

לפי הערכות חיל-האוויר נועדו חלק מן המטוסים לצאת לפטרול בשמי הבירה דמשק בעוד אחרים יצאו ליירט את מטוסי חיל-האוויר הישראלי. גם באותה עת טרם נכנסו לשרות מבצעי בסוריה מטוסי הקרב ללחימה בלי-לה.

התוכניות לתקיפת שדות התעופה הסוריים בדמשק ובדמייר היו השלב האחרון שנועד להתבצע לאחר תקיפת מטרות וחלק מהחרפה אפשרית של הפעילות הצבאית באיזור.

ב-22 בספטמבר 1964 בוטלה כוננות "עיט", ושתי המדינות פנו לפתרון המשבר על ידי דיונים דיפלומטיים באו"ם ובעודות שביתת הנשק.

## תקירת 13 בנובמבר 1964

חודשיים אחר כך שוב נשמעו קולות מלחמה בצפון. הסורים התעקשו להפריע לעבודות הטרקטורים הישראליים באיזור תל דן ואף הכניסו טנקים לגזרה. צה"ל הגיב בהצבת טנקים משלו מול הסורים. ב-3 בנובמבר החלו תקריות ירי שהתפתחו ללחימת שריון ניידת בין הטנקים של צה"ל לטנקים הסוריים. ב-12 בנובמבר, לאחר שבוע מתוח בצפון, ניתנה פקודת כוננות מיוחדת ליחידות חיל-האוויר. למחרת, 13 בנובמבר, יום שישי, פתחו הסורים בירי לעבר סיוור של צה"ל ולעבר יישובים ישראלים בצפון. התקרית התרחשה בה במידה לא צפויה, והוחלט להפעיל את חיל-האוויר.

במבצע התקיפה גדול ביותר מאז מלחמת קרש, אשר נמשך כ-35 דקות ברציפות, השתתפו כל סוגי מטוסי הקרב אשר היו בשרות חיל-האוויר. המטוסים הגיעו מכל בסיסי החיל ונכנסו לפעולה בתיאום אנשי המבצע עים והבקרה. 19 מטוסים תקפו את המטרות הסוריות, 18 אחרים המתינו לתורם במעגלי המתנה, ותריסר מטוסי מירוד' של שלוש טייסות הקרב פטרלו בשמי האיזור והמתינו למיגים הסוריים.

לקחי ה-13 בנובמבר הבאו לעדכון פקודת מבצע "עייט" ולאחר מכן היא הוחלפה בפקודת מבצע "סחף". שוב השתרר שקט למספר חודשים וכאשר הגיע הקיץ התעוררו הסורים והחריפו את המתיחות על הגבול.

# פרק ג' תילי טילים במזרח התיכון

## מרכז הניסויים חילואן

שנות השישים המוקדמות היו תקופה של מירוץ צבאי בלתי־מרוסן מצד מדינות המזרח התיכון שנועד להאריך את שמן בעולם ובמיוחד במדינות האיזור האחרות.

נשיא מצרים, גאמל עבד אל־נאסר, ביקש להוכיח כי הוא מוביל בתחומי הטכנולוגיה והייצור הצבאי ולהגדיל בכך גם את השפעתו על מדינות העולם השלישי. בראשית שנות החמישים הוא החליט להקים מרכז ייצור וניסויי בבסיס האוויר חילואן דרומית לקהיר. המרכז החל בייצור חלקי חילוף למטוסים שהיו בשרות מבצעי ולאחר מכן עסק גם בייצור מערכות נשק פשוטות יחסית, כולל מנשאים לרקטות, מיכלי דלק, רקטות אוויר־רקע ועוד.



מטוס אל־קהיריה בטיסה מעל מרכז הניסויים

באמצע שנות החמישים הוחלט, על פי הצעת מומי חים גרמניים, להכנס לפרויקט לייצור מטוס האימון "בייקר בסטמן", שהיה מטוס האימון הראשוני של הלופטוואפה הגרמני. המטוס יוצר במצרים וכונה "גומהוריה" (רפובליקה). לאחר שהחל ייצורו הוא

שימש כמטוס האימון הראשוני באקדמיה לתעופה של חיל־האוויר המצרי.

לאחר זמן הסתעפה הפעילות והיא התנהלה במסגרת ארגון EGAO (ר"ת של הארגון האווירי הכללי של מצרים), שכלל חמישה מפעלים:

- מפעל לייצור מטוסי אימון מונעי בוכנה. מפעל זה ייצר את ה"גומהוריה" הנזכר.
- מפעל לפיתוח וייצור מטוסי אימון בסיסיים סילוניים. עסק בהרכבה וייצור של מטוס האימון HA-200 "אל־קאהירה".
- מפעל 35 לפיתוח וייצור מטוסי קרב. נועד להמשיך את הפיתוח של מטוס הקרב HA-300.
- מפעל 136 לפיתוח וייצור מנועי סילון.
- מפעל 333 לפיתוח טילים רקטיים.

את השאיפות לפיתוח מטוסי מתקדמים וטילים מימש נשיא מצרים בעזרת מהנדסים גרמניים שוויצרים ואוסטריים – חלקם הגדול אוהרי הנאצים. בין אלה היו גם פרופ' ווילי מסרשמירט וקורט טנק, המהנדס הראשי של מפעלי פוקה וולף, שטיפלו בפיתוח מטוסים וצוות גרמני אחר אשר פיתח את טילי הניסוי מסוג וורוניק בצרפת (טילים אלה היו מבוססים על מנוע טילי V-2 הגרמנים הידועים). מצרים גייסה את הצוותים הגרמניים, בהם מאות מהנדסים וטכנאים כדי מטוסי קרב וטילי קרקע־קרקע צבאיים.<sup>1</sup>

אחד הפרויקטים הראשונים בתחום המטוסים, בו עסקו המהנדסים הגרמניים היה הקמת קו ייצור למטוס האימון הסילוני HA-200 "סאטה" (חץ) שיוצר בספרד על ידי חברת היספנו אויאשן. במצרים הוא קיבל את השם "אל קהירה" (הכינוי HA היה למעשה ראשי התיבות של חברת "היספנו אויאשן" – המפעל שהוקם על ידי

מסרשמידט בספרו. כאשר הועברו הפרויקטים למצרים הפך הכינוי ל"חילוואן אירקרפט". כמו כן הועבר לחילוואן התכנון של מטוס קרב חדש, HA-300, שפיתוחו הוחל במפעלי היספנו אויאשן בספרד. היה זה מטוס קטן, בעל כנפי דלתא וגוף צר שכונסי אויר עגולים בצידיו. הוא נועד להיות מטוס קרב סילוני על-קולי למטרות יירוט ותקיפה. לאחר שנסיונות שנעשו בספרד עם דאון לא ממונע הראו כי הוא סובל מחוסר יציבות, הוחלט להוסיף לו גם זנב אופקי. לאחר מספר שנים החליטו הספרדים כי הפרויקט יקר מדי וגם מסוכן מבחינה טכנולוגית. בעקבות כך הפסיקו את הפיתוח והוא נרכש על ידי מצרים. פיתוח המטוס נעשה ב"מפעל 36" שנועד לפתח מטוסי קרב.<sup>2</sup>

המטוס תוכנן סביב הרחף שסיפק מנוע אורפיאוס הבריטי. כאשר הופסק פיתוח המנוע בכריטיניה עשו המצרים צעד נוסף: הם החליטו להכנס לפרויקט מסועף של פיתוח וייצור המנוע הסילוני בעצמם. לשם כך הם החליטו על הקמת "מפעל 135" לפיתוח מנועי סילון וגייסו את המומחה האוסטרי למנועים, ד"ר פרדיננד ברנרנר. עד שנת 1967 הספיקו המומחים ואנשי הייצור שהובאו מגרמניה וממדינות אחרות באירופה, לבנות שני מטוסי אבטיפוס של "מטוס היוקרה" של נאסר, וגם לבנות מספר מנועים. אחד ממנועים אלה, שסימור לו היה E-300, היה תלוי מתחת לכנפו של מטוס התובלה הארבעי-מנועי מסוג אנטונוב 12 שהושאל מחיל-האוויר, במקום מנוע מספר שניים, המנוע הפנימי.<sup>3</sup>

בהיעדר טייסי ניסוי מיומנים במצרים ולאחר שהחל שיתוף פעולה טכנולוגי עם הורדו, פנה מפקד חיל-האוויר המצרי, מוחמד סידקי מחמוד, לעמיתו בנייר דלהי, וביקש ממנו לשלוח למצרים טייס ניסוי מנוסה לביצוע הטיסות של מטוס הקרב. ואכן למרכז הניסויים בחילוואן הגיע טייס הניסוי הראשי של מפעל הינדוסטאן אירונאוטיקס, מפקד כנף קאפיל בהרגבה.<sup>4</sup> במרכז הניסויים הוצמדו לו שני טייסי קרב מצריים: מייג'ר זוהייר



"מטוס היוקרה של נאסר" - אבטיפוס HA-300 במרכז בחילוואן

שאלאבי ומייג'ר סוכחי אל טאויל שהיה גם מהנרס. לאחר תקלות רבות ורצופות שעכבו את הטיסות המריא האבטיפוס הראשון של ה-300 HA ובו הטייס ההודי, לטיסת הבכורה שלו ב-7 במאי 1964 לטיסה שהיתה קצרה ומלאת תקלות.

בסך הכל נבנו ארבעה מטוסי אבטיפוס של מטוס הקרב. שניים מבין ארבעת המטוסים גם המריאו לאויר. בדגם הרביעי נוספו "עכברים" לכונסי האוויר שנועדו לשפר את ביצועיהם במהירויות גבוהות. פיתוח המטוס נפסק זמן קצר לפני מלחמת ששת הימים, מסיבות כלכליות. יחד עימו נפסק גם הפיתוח של מטוסי קרב במצרים.

### תילי טילים

ההרפתקה הגדולה, עם כך, היתה החלטתו של נאסר לפתח ולהצטייד בטילי קרקע-קרקע, כדי לאיים על ישראל. בראשית שנות השישים החלו המצרים בריכוז של מדעני טילים נאציים, פליטי תכנית הטילים הצרפתית "וורוניק". אלה הגיעו לקהיר, ופיתחו משפחה של טילים בליסטיים. בבסיס תכנון הטילים היה מנוע הרקיטה של הטיל V-2 הידוע וכמו שעשו בצרפת, הם עטפו אותו במבנה מתכנון חדש. בשנת 1962 נשלמה בניית הטיל הראשון והוא שוגר לחלל מלווה בהצהרות וברעש תקשורתי רב.

החל משנת 1963 הוצגו טילי הקרקע-קרקע בחוצות קהיר ב"יום המהפיכה" בחודש יולי והפכו למסמר המצעד השני של "יום המהפיכה" במצרים.

המומחים הגרמנים פיתחו שלושה סוגי טילים:

– **אל-זאפר** (המנצח) המסוגל להגיע לטווח של 370 ק"מ. טיל זה כונה בדגם הצבאי שלו "איתין". (התא-נה).

– **אל-קאהר** (הכובש) גם הוא חדיש-לבי, לטווח של 590 ק"מ, שכונה בדגם הצבאי שלו "אזייתון" (הזית).

– **אל-דאיד** (החלוץ) – טיל דו-שלבי שנועד לטווח של 1500 ק"מ. טיל זה הוצג כמשגר חלל "למטרות מדעיות".

הטילים היו מסוגלים לשאת ראש נפץ במשקל של 450 עד 675 ק"ג.

ב-21 ביולי 1962 הפתיע נאסר את העולם כאשר הודיע כי מומחים מצריים שיגרו באותו יום ארבעה טילי קרקע-קרקע בהצלחה. מקורות מצריים ידעו לספר כי היו אלה טילים משני סוגים: אחד לטווח של 280 ק"מ והשני ל-580 ק"מ. טילי הקרקע-קרקע

החדשים, היו מסוגלים, כדברי נשיא מצרים, להגיע "לכל מקום דרומית לביירות".

השיגורים נערכו במפעל הטילים מספר 333 במדבר המערבי. טילי הקרקע-קרקע, לבר מן ההשפעה הפסי-כולוגית הקשה שהשפיעו על דור שלם של ישראלים, שרבים ממנו חוו את התקפות הבליוץ באירופה במלח-



שלושת סוגי טילי קרקע-קרקע שפותחו במצרים

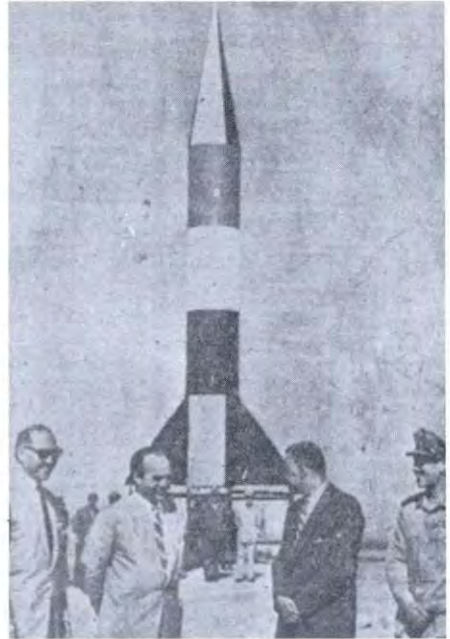
הטיל הקטן- "אל זאפר" נישא על משאית במצעד בקהיר. בדגם הצבאי שלו הוא הופעל בצבר של 4 טילים



מת העולם השנייה, היו עלולים להיות איום על יכולת חילי-האוויר להזניק את מטוסיו לאויר. בשל כך הוצאה בניית המחסות בבסיסי החיל ומוגנו מצבורים ומחסני חירום.

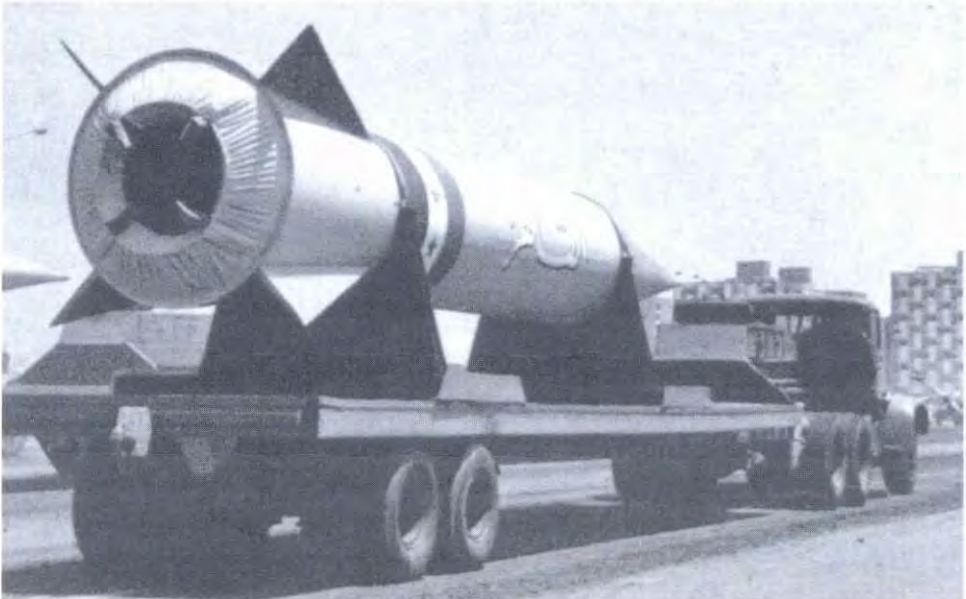
אולם מה שלא עשתה ישראל למניעת ייצור של הטילים נעשה במצרים: בתוך זמן קצר הסתבר כי אין מפעלי הייצור שהקימה באיזור חילואן מסוגלים לטפל בטכנולוגיה המיוחדת שנדרשה לייצור הטילים, במיוחד בתחום הבקרה והניווט. "עידוד" נוסף קיבלו המהנדסים והטכנאים הגרמניים מ"המוסד" הישראלי אשר חריר את משכנם של מדעני הטילים. בשנים הבאות הוצגו במצרים "טילי דיקט" שהמשיכו להלהיב את ההמונים אולם למעשה היו כיסוי לפרויקט שמת זה מכבר מיתה שקטה. בישראל היתה דאגה מן האפשרות כי אלה אכן ישוגרו ויפגעו בערים הגדולות ובמתקנים צבאיים. זאת לאור העובדה כי באותה עת החלה מצרים לפתח גם את יכולתה בתחום הנשק להשמדה המונית, כולל נשק כימי וביור-לוגי. אותה עת פיתחו המצרים גם היכולת הגרעינית שלהם על ידי בניית כורים גרעיניים.

דוד בן גוריון, ראש הממשלה, החליט להפעיל את "המוסד" וסוכניו נגד מפעלי הטילים במצרים אולם בשלב מסוים אף בלם אותו. בכינוס רפ"י ב-21 במאי 1967, ערב המלחמה, הוא הביע מפני פגיעתם באוכלוסייה אזרחית. משה דיין לעומתו, שיצא כבר לבחון את כוחות צה"ל הפרושים בנגב אמר כי "טיל אינו אלא מטוס



עאבד אינאסר, עאמר ומומחי טילים גרמניים במסווה הטילים מערבית לקהיר

הטיל אל-קאחר במצעד צבאי שנערך בחוצות קהיר



בלי טייס" ולכן אין פגיעתו קשה במיוחד.

במדינות ערב, ובמיוחד במצרים קיוו רבים כי טילי המהפיכה שהוצגו ברוב עם, ישוגרו לעבר ישראל ויכריעו את המערכת נגדה. השלטון המצרי לא עשה כדי להפחית תקוות אלה, ועד לפרוץ מלחמת ששת הימים ממש, היו הטילים במרכז תשומת הלב הציבורית במדינות ערב, ככלי הנשק שינצח במלחמה. ערב מלחמת ששת הימים, לא היו טילי הקרקע-קרקע המצריים אלא דגמי ניסוי ראשוניים, או טילים עשוים ים דיקט, שמצאו את מקומם הראוי בחצרות הגרוטאות שמאחורי הבנינים במפעלי הטילים בחילואן שליד קהיר. למרות זאת המשיכו מפקדי הצבא המצרי להתפאר ב"נשק הסודי של מצרים שיכריע את המלחמה נגד ישראל".

העיתון "אל אנואר" הלבנוני כתב ב־27 בספטמבר 1967: "במשך שנים מאז 1961, התרגלו המוני העם המצרי לשמוע גם על הטילים מתוצרת מצרים שטווחם, כפי שסופר למצרים, הוא 600 ק"מ, ובעזרתם יובס האויב. הם התרגלו לראותם במצעדים חגיגים. והנה עם פרוץ הקרבות מוטלים הטילים האלה כאבן שאין לה הופכין..."

עם כך הטילים שכבר יוצרו במהלך פעילות הפרויקט, אוכסנו באחד המחסנים הצבאיים ליד קהיר. הטילים הקטנים מסוג "אל-זאפר" הופעלו ארבע-ארבעה על רכב שיגור מיוחד. ב־23 בספטמבר 1971 הורה הרמטכ"ל המצרי פריק סאעד א־דין שולי לבצע שיגורי ניסיון של הטילים, כדי לבחון את ביצועיהם. הוא מספר על כך בספרו "חציית התעלה"<sup>7</sup>: "אל-קאהר" התגלה כאמצעי פרימיטיבי למדי. טווח פעולתו המירבי היה מ־7.5 ק"מ, ברומה למרגמה 120 מ"מ... יתרונו היחיד של "אל-קאהר" התבטא במימדים העצומים של מכתשי פגיעותיו. באדמה רגילה הם הגיעו לרוחב של 30 מטר ולעומק של 10 מטרים. לבר מכוח ההרס שלו, "אל-קאהר" היה כלי מימי הביניים.

וממשיך שאולי: "לטיל 'אל-קאהר' היה אח קטן, 'אל-זאפר' שאף הוא שוגר למעני במסגרת אותה הרגמה. הוא היה קטן וקל יותר ובעל טווח קצר יותר. לפיכך על אף היותו רק מעט מדויק יותר מ"אל-קאהר", היה צורך להתיחס אליו בזהירות רבה, בעיקר מאחר שהמכללה הטכנית הצבאית שלנו פיתחה משגר המאפשר לשלח ארבעה טילים בבת אחת". והוא ממשיך: קידמנו אותו, איפא, רק בלילה שביין ה־5 ל־6 באוקטובר. ביצועיהם הקרביים של שני הטילים היו מאכזבים כצפוי"<sup>8</sup>. חיטול פרויקט הטילים בו הושקעו מיליונים רבים, לא הובא, כצפוי, לידיעת הציבור במדינות ערב ולא בישראל.

### מהשביט 2 לטילי יריח

הידיעות על רצונה של מצרים להיכנס לתחום פיתוח הטילים עוררו גם את ישראל להכנס וביתר שאת לתחום פיתוח הטילים. עד אותה עת עסקה רפא"ל, שהיתה מעברת הפיתוח של מערכת הביטחון הישראלית, בפיתוח של טילי ניסוי מונחים קטנים, או טילי קרקע-קרקע יבשתיים שכוננו לימים "לוז". היות ובמידה רבה היה מדובר גם במירוץ בעל אופי תעמולתי, החליטו מנהיגי ישראל להשיג את המצרים ולצבור הישג חשוב מול מדינות ערב, גם בתחום זה.

מיד כאשר החלו הידיעות על הפעילות המצרית החליטה ישראל להקדים את המצרים. כך אולתרה הרקטה "שביט 2" שהיתה בנוייה משני שלבים, הראשון היה חדש ואילו השני היה למעשה שימוש בטיל ניסוי שפותח לפני כן ברפא"ל.

ב־1 ביולי 1961 הוכה העולם בתדהמה כאשר הכריזה ישראל על שיגור טיל המחקר "שביט 2" לגובה 98 ק"מ לחלל. הטיל נשא בראשו קונוס ובו חומר שהתפזר באטמוספירה ואיפשר לעקוב אחר השלב האחרון של טיסת הטיל.<sup>9</sup>

אך שיגור הטיל וההדר שצבר בעולם, במיוחד ערב הבחירות שנערכו באותה שנה, היה אך אפיוורה קצרה. למעשה החליטה ישראל אותה עת להכנס בצורה יסודית יותר לתחום פיתוח הטילים, וכאשר התברר כי אין בידה מומחים וידע בנושא זה היא פנתה לחברות זרות.

שנות שיתוף הפעולה העמוק עם צרפת, אשר החלו ערב מבצע קדש, והגיעו לשיאם בראשית שנות השישים, הניבו לא רק רכש של מטוסי קרב ומערכות חימוש אוויריות. מדענים מישראל ומצרפת עסקו גם בתחומים אחרים, בהם פיתוח טילי קרקע־קרקע ואמצעים אחרים.

ההכרה כי לאחר השואה של העם היהודי באירופה, לא יוכל העם לשאת עוד בהרג ובאיום על קיומו היתה טבועה עמוק בתודעת ראשי המדינה. בשל כך האיצו את השלמתן של אופציות אחרות, כולל שימוש בנשק בלתי קונבנציונלי ושמירת האופציה האטומית. יחד עם כך הוחלט לנקוט במדיניות של עמימות בכל הנוגע ליכולת של ישראל בתחומי האופציה הגרעינית וטילי השיגור.<sup>10</sup>

### פיתוח טילי קרקע־קרקע

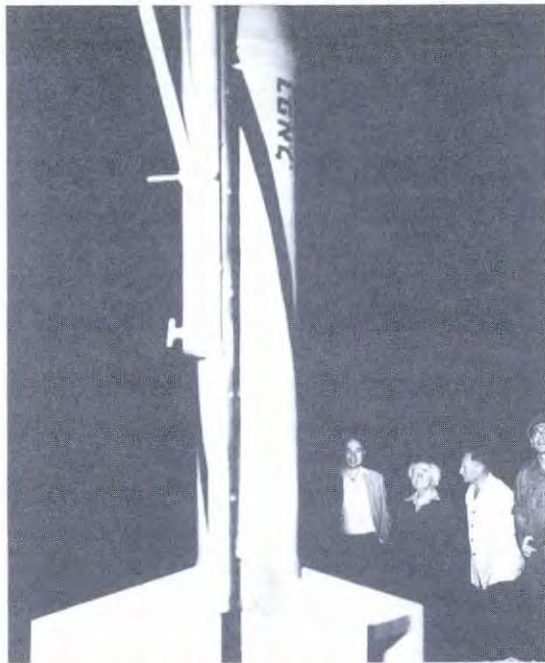
האם היו ערב פרוץ מלחמת ששת הימים בידי ישראל אמצעים אחרים כדי להרתיע את מדינות ערב מפני פעולה צבאית? יותר מכך: האם היתה אפשרות להשמיד את חילות האוויר הערביים או לפגוע בחלק משדות התעופה שלהם, באמצעים אחרים? למשל על ידי שיגור טילי קרקע־קרקע לעבר הבסיסים, לפחות כמכה מקדימה או הרתעתית? למרות הפעילות המתקדמת שנערכה בישראל או עבור ישראל בתחום פיתוח טילי קרקע־קרקע המסוגלים לפגוע במטרות בטווח ארוך, כפי שתיארו מקור רות זרים, הרי הם לא הגיעו עדיין לבשלות מבצעית, שהיה בה כדי להרתיע או לאפשר ביצוע פעולה מסוג זה.

בשנת 1962 היו קשרי מערכת הביטחון של ישראל עם מערכת הביטחון הצרפתי, ובמיוחד עם חברת דאסו, בשיאם. ישראל עמדה לקבל את ראשוני המירוז'ים, לאחר רכש של עשרות מטוסי קרב מדגמים אחרים. לפי הזמנה של ישראל, ניאותה חברת דאסו לפתח בחשאי טיל קרקע־קרקע, אשר סומל MD-620 והותאם במיוחד לדרישות של ישראל. הטיל תוכנן כטייל דו־שלבי מונע בדרך מוצק ובעל מערכת הנחייה ספרתית, ראשונה מסוגה בצרפת. הוא תוכנן לשאת ראש נפץ במשקל של 500 ק"ג לטווח של עד 450 ק"מ. תכנון הטיל, מערכותיו ומערכת ההנחייה שלו נמשכו כשלוש שנים.



שביט 2 אשר כונה "טיל מטאורולוגי" היה אלתור שנעשה על רקע פיתוח הטילים במצרים.

בצילום הוא נוסק מ"ציפור האש" ב-5 ביולי 1961



שבט 2 בשחר יום השיגור. מימין: בן-גוריון, ון, פרס, הרמטכ"ל צור ומוניה מרדור בוחנים את הטיל המטאורולוגי לפני השיגור

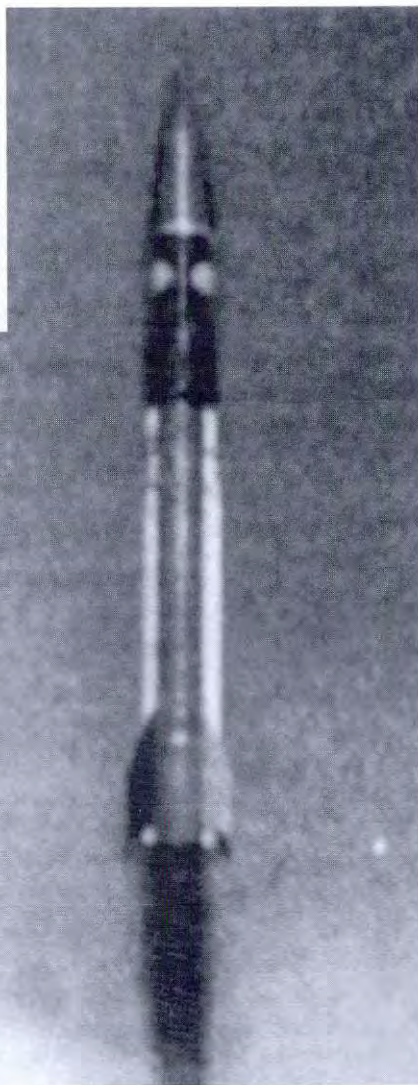
השלב הרקטי השני.<sup>11</sup>

פיתוח טיל זה על ידי צרפת עבור ישראל, היה דומה במידת מה לפרויקט הטילים של מצרים. ישראל התכוונה לרכוש כמות מסוימת של טילים מעבר לטיילי הניסוי.

פיתוח הטילים מדגם MD-620 בצרפת וכן הניסויים שהיו בשלב מאד מתקדם אותה עת, נפסקו בשנת 1967, עת החליט נשיא צרפת על הטלת אמברגו על משלוחי נשק לישראל.

עם כך בידי המהנדסים הישראלים שהיו בסוד הפיתוח היו כל השרטוטים אשר נדרשו להמשך הפעילות. ואכן הטיל MD-620 יוצר לאחר מכן בישראל בשם "ירי-חור". ברגם המתקדם של הטיל הוא היה יכול לשאת 560 ק"ג לטווח של 1000 ק"מ. לפי מקורות זרים פיתוח היריחו נמשך בסוף שנות השישים בישראל ושופר בשנות השב-

בסך הכל נבנו, על פי מקורות צרפתיים, 16 טילי ניסוי וארבעה טילי קדם סדרה. שיגור הניסוי הראשון נערך ב-1 בפברואר 1965 מבסיס הניסויים CERES (מרכז הניסויים והמחקר לנשק מיוחד) של צבא צרפת, הנמצא על האי לבאנט דרומית לצרפת. בחמשת הניסויים הראשונים נבחנה פעולתו של השלב הראשון בלבד (הטילים נשאו משקולות במקום השלב השני) ובשלבים הבאים נבחן גם



הטיל MD-620 באחד מניסויי השיגור בצרפת

עים ואף לאחר מכן. הרגם השני של הטיל, יריחו 2 נוסה לראשונה בחודש מאי 1987. בספטמבר 1989 שוגר טיל "יריחו 2" לטווח של 1300 ק"מ ורגם נוסף של הטיל שכונה בחו"ל יריחו 2 היה מסוגל לפי מקורות זרים, לשאת 1000 ק"ג לטווח של 1500 ק"מ. הנה כי כן, גם לפי לוחות הזמנים שפורסמו על ידי מקורות מהימנים זרים, בהם חברת דאסו הצרפתית, הרי בתקופת מלחמת ששת הימים עדיין לא היה בידי ישראל טילי קרקע-קרקע בשלב פיתוח מתקדם שאיפשר לעשות בהם שימוש מבצעי.

## פרק ד' תכנית "מוקד"

שינוי תפיסתי בתקיפת שדות תעופה

תקיפת שדות התעופה של מדינות ערב, היתה, כאמור, במרכז תשומת הלב של אנשי המבצעים של חיל-האוויר הישראלי.

בראשית שנות השישים כאשר היה ברור למפקדי החיל כי המלחמה הבאה עלולה להיות מלחמה כוללת נגד כל מדינות ערב, גובשו מספר תכניות לתקיפת שדות התעופה הערביים. תכניות אלה עודכנו במהלך השנים עם כניסתם של מטוסי לחימה חדשים לשרות חיל-האוויר הישראלי, או עם הוצאתם משרות מבצעי של מטוסי ימיים. אולם התוכניות האלה לא היו אחרונות ופיזרו מאמץ לכיוונים שונים.

חיל-האוויר פעל באותם ימים ב"שיטה אזורית": לכל טייסת קרב היתה "גזרת גבול" משלה עליה היא היתה אמורה להגן מפני חדירות של מטוסים עוינים. בשל כך המטרות שנקבעו לכל אחת מהכנפות והטייסות לא היו בעלות השפעה מכרעת על התוצאות הכוללות במקרה מלחמה. היה צורך בתוכנית ריכוזית ומגובשת, בה תגיע לביטוי יכולתו המבצעית של החיל כולו ותופעל כאגרוף אחד ומרוכז נגד כל אויב פוטנציאלי.

בשלהי שנת 1962, החליט עזר ויצמן, מפקדו הנמרץ של החיל, לערוך בחינה מחדש של משמעות המונח "השגת עליונות אווירית". הוא הזמין למשרדו את סא"ל יאק נבו, ראש ענף המבצעים של חיל-האוויר, והורה לו להכין תכנית מעודכנת להשגת עליונות אווירית על חילות האוויר הערביים. במצב זה יוכלו מפקדי השריי ון של צה"ל להסיר מליבם דאגה מפני מטוסי אויב ולהכריע את המערכה היבשתית.

עזר לא הסתפק בכך – הוא רצה לתרום תרומה דומה גם לחיל-הים. הוא דרש מקציני מדור התכנון של חיל-האוויר, להכין גם תוכנית להגנת חופי ישראל מן האוויר – כסיוע, אולי כתחליף, למשחתות וספינות מלחמה אחרות של חיל-הים.<sup>1</sup>

### יאק



יאק נבו השתתף במלחמת ששת הימים כטייס מחשורה

יעקב נבו (מילנר), או "יאק" בכינויו בחיל-האוויר, גויס לחיל-האוויר בשנת 1950. למרות קרבת העיר עפולה למחנות הדאיה המרכזיים שנערכו בילדותו באיזור, הוא לא בנה דגמי מטוסים ולא היה קרוב לנושא התעופה. את האהבה לשחקים פיתח רק לאחר שהשלים את קורס הטיס, וטס במטוסי ספיטפייר. הוא היה גם מראשוני טייסי הסילון של חיל-האוויר, עת הוצב להטסת מטוסי המטאור בטייסת הסילון הראשונה ברמת דוד.

יאק, שהיה אדם סגור ומופנם, מצא את נחמתו באוויר ובחקר הטיסה הקרבית לכל סוגיה. הוא יצא לבדו לתרגילי אירובטיקה וקרבות אוויר, אותם ביצע הרחק מעיני חבריו לטייסת. הוא בחן את כושר התמרון של המטוס, תוך בדיקת כל אחד משלבי התרגיל. יש אומרים כי היתה לו גם נטיה מובחנת להסתכן. בדרכו המיוחדת הוא ביקש לפתוח

את "מעטפת הטיסה" האישית שלו, בכל סוג של מטוס, בכל תרגיל ובכל מצב. את ממצאיו הוא הביא לאחר מכן בפני חבריו, וגם שילב אותם בביצוע התרגילים אותם פיתח ואל גבולותיהם הוא התקרב. חבריו הטייסים אומרים כי מרגע שנעל מעליו את חופת תא הטייס, יאק כאילו ניתק מן העולם. הוא הפך לאדם אחר. זה לא היה עוד יאק הצנום, המסוגף, הממעט להתבטא. באוויר יאק היה לוחם ערמומי, מסוכן, שדחף את עצמו, ואת המתמודד מולו, לפינות מסוכנות. את יכולתו הוא הפגין במלחמת קרש, עת התמודד עם מטוסי מיג 15 ומיג 17, ורשם לזכותו שתי הפלות. מטוס מיג 15 שעיימו התמודד נחת מחוסר דלק בימת ברדאויל והוא מקשט מאז המלחמה את בסיס חיל-האוויר בחצור.<sup>2</sup>

יאק היה טייס קרב נועז ומקורי ונרשם בתולדות חיל-האוויר כאחד מראשוני ההוגים של תורת הלחימה האוירית של החיל. מיד לאחר מלחמת קרש חיבר פרסום פנימי בשם "קרבות אויר"<sup>3</sup> בו פיתח את תיאורית ההתמודדות בין מטוסי קרב באויר. התפיסות הייחודיות ללוחמה אוירית שניסח, נוסו במספר היתקלויות עם מטוסי מצרים וסוריה. תרגיל "תן לו לחלוף" ששיכלל, הפך מאז לנכס צאן וברזל בכל קרב אויר. לאחר תקופה במטוסי המטאור והמיסטר, נתמנה מפקדה הראשון של טייסת הסופר-מיסטר – הטייסת המובילה של חיל-האוויר אותה עת.<sup>4</sup>

עתה הוא היה בתפקיד ראש ענף מבצעים של חיל-האוויר, ונראה כי לא היה מתאים ממנו לפתח את הרעיון של השגת עליונות אוירית.

### רפי סברון



רפי סברון משכשך רגליים בתעלת סואץ

כיד ימינו בראש מחלקת התכנון, בחר יאק בסרון רפי סברון, אותו הכיר במהלך השתלמות קצרה שערכו שניהם בבסיס הצי הבריטי במלטה, בנושא "לוחמה נגד צוללות". רפי סברון התגייס לצה"ל בשנת 1953 בגיל 17.5 ובגלל מבנה גופו הצנום קיבל פרופיל רפואי נמוך. הוא חויל לחיל הקשר כטכנאי ושרת בפיקוד דרום ובגייסות השריון. לאחר זמן החליט לבקש העברה לקומנדרו הימי (שייטת 13), אך הקורס עמד להתחיל רק אחרי שנה, ולכן התנדב לקורס טיס. בקיץ 1954 החל את קורס 19 ובמהלך השלב הראשוני הוא הועבר למגמת נווטים. במרס 1956 עם סיום הקורס, הוא שרת כנווט בטייסת המוסקיטו 110, ולאחר מכן טס בגף 115 צילום. ערב מבצע קרש השתתף סברון במספר רב של גיחות צילום מבצעיות במטוסי המוסקיטו והמטאור. בסוף 1958 עבר לטייסת המוסקים ואחר זמן מה הוסמך כטייס משנה.

את רוב התקופה עשה בפעולות מבצעיות, שחלקן חסויות עד היום. על שתיים מהן, שסייעו רבות למבצע "מוקד", קיבל את צל"ש הרמטכ"ל.

תפקידו הראשון של רפי במחלקת התכנון היה ארגון מטסי יום חיל-האוויר, אשר היו אותה עת מקור לגאווה

לאומית בלתי מוסתרת, ובהם צפו מאות אלפי אנשים. תכנון זמני ההמראה וההגעה לאזורי הכינוס, תיאום הגבהים והכניסה ל"רכבת המטוסים" בדרך לחליפה מעל נתיב המצעד, חייבו תכנון מורכב. המטוסים המרי" או מבסיסים בכל הארץ, לכל מבנה היה רדיוס פניה שונה, ולכל מטוס מהירות טיסה וחליפה שונה. כל המבנים היו צריכים להתכנס בנקודה מסוימת וממנה לצאת לעבר נתיב המצעד. הנסיון שצבר סברון בתיאום

מבנים אלה, היו לו לעזר חשוב בהתוויית תכנית המטוסים לתקיפה במבצע "מוקד". אותה עת היתה מונחת בכספות המבצעים של טייסות חיל-האוויר תכנית "תלם" לתקיפת שדות התעופה הערביים ולפיה נערכו האימונים והגיחות על מטווחי המטרה. "הפקודה הזו היתה שקשוקש גמור" אומר סברון. "נכנסתי לראש הענף וביקשתי רשות להשליך אותה לפח". המצב היה רגיש: ראש הענף הקודם, ומי שאישר את התכנית, היה לא אחר מאשר מוטי הור, שהיה עתה ראש מחלקת אויר והאיש מספר שניים בחיל. "מדוע?" שאל אותו יאק המופתע.

"יש כאן הרבה טעויות תכנון" השיב לו סברון. "למשל, אורגנים מחצור, תוכננו לתקוף את שדה גרדקה מעבר לים סוף – שהיה בהחלט מחוץ לטווח שלהם". כאשר שאל סברון את כותב התוכנית מדוע נעשה תכנון כזה, הוא קיבל תשובה: "המטוסים תוכננו לתדלק לפני הגיחה בשדה התעופה האזרחי באילת" ...<sup>5</sup> גם גורמים אחרים במטה החיל, שללו את תוכנית "תלם". דו"ח בשם "תקיפת שדות תעופה 1965-64"<sup>6</sup> היה פסימי ביותר לגבי יכולת חיל-האוויר, בסדר "כ המטוסים הקיים, ולפי התוכניות המבצעיות שהוכנו, להצליח בתקיפת שדות התעופה הערביים.

מחבר הדו"ח, סא"ל יואש צירון-צ'אטו כתב בסיכום הדו"ח הביקורת: "אם ההנחות שביסוד מחקר זה הן סביי רות, צפוי שכוח התקיפה הקיים, בשיטת התקיפה הקיימת, לא יצליח לשתק את רוב שדות התעופה של האויב, לא במטס ראשון ולא במטוסים הבאים. יש לבצע הערכת מצב ולשנות את שיטת התקיפה בהתאם לכך". לאנשי מחלקת המחקר היה, איפא, הרבה מה לעשות. "מבחינתי התחלתי את מוקד כדרך חלק" אומר סברון.

### להתחיל הכל מבראשית

נבו, בדרכו הפילוסופית, ביקש להתחיל הכל מן הריבוע הראשון של הלוח. סברון, שחבר אליו, הצטיין ביכולת לתרגם את הרעיונות המופשטים של יאק לשאלות טכניות מפורטות, ולערוך אותן מחדש בצורה מסודרת ובהירה.

ראשית הם אורדו את התכנית אשר היו קיימות אותה עת בארונות המבצעים של חיל-האוויר. עד אז התבססו תכניות אלה, כאמור, על חלוקה גיאוגרפית של המטרות: הטייסות הצפוניות נועדו לפעול נגד השדות בסוריה ועיראק. הטייסות בחצור ובתל-נוף נגד שדות התעופה במצרים ובירדן. לכל טייסת הוקצה שדה ייעודי, וגם מתקני השדות חולקו אף הם למטוסים בודדים – אלה ילכו אל המוסכים, אחרים יפגעו במגדלי הפיקוח ואחרים יעסוק בהשמדת המטוסים שחגו ברחבות. היה זה התכנון הקלאסי והמקובל בעולם. יאק נבו ורפי סברון ביקשו לשנות את התפיסה מעיקרה.

יאק החזיר את השאלה "כיצד להשיג עליונות אווירית" למרכז הדיון. המטרה היתה שעם פרוץ מעשי האיבה ישלטו מטוסים ישראלים בשמי הווירא ואם אפשר אף יהיו שם לבד.

הוא החל בסיעור מוחות אמיתי, שנערך על לוח חלק. מה השיטה העדיפה: התקפה או הגנה? אם יוחלט על הגנה – לכמה מטוסים זקוק חיל-האוויר מול המטוסים של חילות האוויר הערביים, ומה יהיה סוגם? היכן לבצע את קרבות האוויר – מעל שדות התעופה הערביים או מעל "איזור קטל" בסיני. עוד ביקש לדעת מה ההכשרה שמקבל כל טייס ערבי והנסיון שהוא צובר במשך שרותו, על אלו נושאים יש לשים את הדגש בפיתוח המיומנות האווירית הלוחמת בקרב הטייסים, ועוד. אם התקפה – האם יש לתקוף את מטוסי האויב בבסיסייהם או למשוך אותם לקרבות אוויר ולהפילם? אילו מטוסים יש לשלוח לשדות הרחוקים, ואילו יצליחו להגיע רק לקרובים? מה היעדים שיש לתקוף ובאיוה סדר עדיפויות.

יאק גיבש את רוב התשובות בשעות הבוקר המוקדמות, כאשר ראשו היה צלול והצורך להתמודד עם בעיות שוטפות ושיגרתיות של ענף המבצעים עדיין לא עלה. בשלב מסוים הוא כינס את אנשי המודיעין והאמל"ח, החימוש וההררכה וגם את אנשי הבקרה והשליטה. לאחר שהפך את כל התכנונים ובחן את כל המסקנות הוא הוציא מסמך שהיה הערכת מצב ברמה פילוסופית-מתודית להשגת עליונות אווירית, אשר הוגדר כ"תכנית

אב"ז<sup>7</sup> התכנית הזו נגנזה לאחר זמן קצר. "היא היתה יותר מדי תיאורטית" אומר עליה סברון, "זו היתה חשיבה צבאית נהדרת אבל לא הביאה לתוצאה חשובה, פרט לצורך לברוק הכל מחדש"...

### לקשור את הרגליים ולמרוט את הנרצות

ל"תכנית האב"ז של יאק היתה עם כך תועלת: היא גרמה לכל ענפי מפקדת חיל-האוויר להתחיל לחשוב על הנושא כמערכת אחודה, על כל הבעיות והאתגרים שהעמידה בפני החיל.

יאק וסברון החלו לכנס נתונים. לאט לאט הסתבר להם כי המספרים אינם אומרים הכל. הוא החל בווחן את חיל-האוויר הישראלי מצד אחד ואת חילות האוויר הערביים מצד שני. יאק שאל: מה יכולתו האמיתית של חיל-האוויר? – שהרי הסדר"כ הקיים היה ידוע לו. האם ניתן להכפיל את להגביר את כוחו של הסדר"כ הקיים? האם ניתן לעשות זאת בכמות ידועה של אנשי צוות אויר וקרקע? המערכת התומכת – הבסיסים, יחידות האחזקה ועוד – עד כמה היא יכולה להשפיע על יכולת המטוסים ועל הפוטנציאל המבצעי הטמון בהם.

חיל-האוויר הישראלי מעולם לא הנהנה מעליונות מספרית במטוסי קרב מול מדינות ערב. אולם היחס המספרי רי אינו נקבע בהכרח על ידי מספר כלי הטיס, אלא על ידי מספר המטוסים הזמינים לרשות המפקד או לצורך ביצוע המשימות, בכל זמן נתון. אם סכב המטוסים המקובל, כלומר הזמן החולף מאז נחת המטוס ועד שהוכן לגיחה הבאה שלו, הוא כמחצית השעה, ניתן "להכפיל את מספר המטוסים" על ידי הקטנת הסכב ל-15 דקות, למשל. אם מטוס מסוגל להטיל פצצה בסבירות פגיעה של 40 אחוז, ניתן להכפיל את יכולתו אם מציידים אותו בחימוש רב יותר או מאמנים טוב יותר את הטייסים.

בתוך זמן קצר ירדו האופציות ההגנתיות: לא, חיל-האוויר לא יפתח יכולת יוצאת דופן בתחום ההגנה האווירית. אין לו יכולת לשמור מערכת כבוננות קבועה ומתישה. הוא גם לא ינהל קרבות אויר מעל שטח ישראלי, כמו שעשו טייסי חיל-האוויר הבריטי בקרב על בריטניה בשנת 1940, כי אין לו מרחבים הנדרשים לכך – עדיף לעשות זאת בשמי קהיר ורמשק. היה ברור כי חיל-האוויר, בשל חסרון מספרי, לא יוכל להתמודד עם מאות מטוסי קרב מתקדמים הממריאים לאויר, משנים את מיקומם במרחב האיסטופי של השמים. גם הצטיינות דות בכמות גדולה של תותחי נ"מ או טילי קרקע-אוויר, לא תיתן פתרון נגד כוח התקפי גדול, במיוחד אם הוא מצויד בטילי אויר-קרקע ארוכי-טווח.

לעומת זאת היה למדינות ערב מספר מסוים של בסיסי אויר, מיקומם היה ידוע, את המרחקים אליהם ניתן למדוד, על מצבם אפשר לקבל מודיעין מדויק. המסקנה היתה: יש לפנות לתחום ההתקפי. ואמנם לא נדרש הרבה זמן כדי להגיע לתשובה הקלאסית, אשר נקבעה בתורות הלחימה האוויריות כבר במלחמת העולם הראשונה: עליונות אוירית משיגים על ידי השמרת מטוסי האויב או יכולתם לפעול. ואת זאת עושים בעודם על הקרקע, ברגעים בהם הם חונים על המסלולים או ברחבות החניה שלהם. אז הם מצויים בכל חולשתם – הם בולטים בשטח, חסרי אונים מחמת משקל הפצצות והחימוש שהם נושאים, ופגיעים בשל כמות הדלק הרבה הממלא את גופם וכנפיהם.

התשובה התאימה גם לרוחו הסוערת של עזר ויצמן, מפקד חיל-האוויר: "את מטוסי מדינות ערב יש להשמיד הרחק משטח ישראל. ואם אפשר עוד לפני שהמריאו לאויר" הוא אמר.

### מודיעין למשימה

שדות התעופה הערביים – אלה נכנסו עתה למוקד הפעילות של מודיעין חיל-האוויר. היה צורך להשיג נתונים מדויקים על המטרות. עתה הותנעה המכונה הגדולה. יאק ורפי סברון זימנו את אנשי המודיעין של חיל-האוויר ובראשם סא"ל זאב לירון ואנשי המודיעין של צה"ל וזרועות אחרות, והציגו בפניהם משימות ומטלות כדי להשלים את המל"מ – המודיעין למטרה. כולם נדרכו לפעולה. היה נדמה כי כל מודיעין חיל-האוויר ויחידות לאומיות ומבצעיות אחרות, מתנהלים עתה סביב דרישות אנשי מחלקת המבצעים של חיל-האוויר. הבחינה נעשתה במישורים רבים, גם האיסטרטגיים. אנשי המודיעין בחנו את נתיבי התקשורת בין חילות

האוויר הערביים – מערכות הקשר שהפעילו ביניהם ומשך הזמן שנדרש להעברת הודעות ממפקדה למפקדה. הם למדו כמה זמן אורכת העברת טייסת מאלג'יר למצרים או ממצרים לסוריה ולהיפך. הם רצו להכיר את חילות האוויר הערביים טוב יותר מאשר המפקדים הערביים עצמם. יכולות המערכת המבצעית של חילי האוויר המצרי, הסורי והירדני ופיקוד ההגנה האווירית שלהם תורגמה לטבלאות ביצועים. לאנשי המודיעין היה חשוב לדעת מה מהירות התגובה של מערכות האוויר הערביות: בתוך כמה זמן מעבירה עמדת מכ"ם את המידע על מטוס חודר למפקדה בעורף, וכמה זמן אורכת הזנקת מטוסי קרב לעבר אותה מטרה. מטוסים עולמים יצאו לבחון את מערכות המכ"ם של מצרים, ואת נתונייהן הטכניים. כמו כן נעשו פעולות בסוריה ובירדן כדי ללמוד על יכולת הפעולה שלהן. עכשיו לא נותר לאנשי המבצעים והאלקטרוניקה אלא למצוא את הפרצות מבעדן ייכנסו מטוסי חילי האוויר לתקיפה ולהעביר את הנתונים לאנשי המבצעים.<sup>8</sup> גם ביצועי המטוסים הערביים נבחנו, יכולת הנשיאה שלהם, חימום וטווחם. רמתם של הטייסים הערביים נלמדה היטב. מסלול ההכשרה שלהם, כושרם בקרבות אוויר, כושר הפגיעה והמלקענות שלהם, הכשרתם לפעול בגובה רב ובגובה נמוך, יכולתם לטוס במזג אוויר סגרירי או בלילה. הכל נבחן והמסקנות הועברו לטבלאות התכנונים.<sup>9</sup>

### האם ניתן להשמיד את כל המסלולים?

וגם נתונים טכניים יבשים על המטרות: מהם בסיסי האוויר הערביים, מי הם מפקדיהם, מספר הטייסות שהור פגעו מהם, סוגי המטוסים. המסלולים באותם שדות – מה מספרם, כיוונם המדויק, מה היה עובייה ומאלו חמרים נבנו. אורכי המסלול הנדרשים למטוסים הערביים בהמראה או נחיתה. חילי האוויר בחן בעבר את האפשרות לפגוע במסלולים, והגיעו לכלל החלטה כי מספרם הרב של אלה בשדות התעופה הערביים יוצר בעייה מבצעית. לכן החליטו כי יש לתקוף דוקא את המטוסים, מגרלי הפיקוח, המוס"כים, המגורים ויעדים אחרים בשדה. הדו"ח החדש רחא את התפיסה הזו: את המאמץ יש לרכז דוקא נגד המסלולים, ואחר כך לטפל במטוסים – כל השאר משני. השמדת המסלולים היא הסוד להצלחת הפעולה להשגת עליונות אווירית. השמדת המסלולים לא תאפשר למטוסים הנמצאים בכוננות על רחבות החניה להמריא, ומטוסים אשר נמצאים באויר לא יוכלו לנחות או יתרסקו בתוך המהמורות אם ינסו לעשות זאת. כמו כן לא ניתן יהיה לתגבר את השדות במטוסים משרות רחוקים יותר. נכון, את המסלולים והמהמורות ניתן לתקוף, אולם הדבר אורך שעות מסוימות, וזה הזמן היכול לתת למטוסי חילי האוויר את מרווח הנשימה הנחוץ לפעילות מעל שדה הקרב. לא היתה זו הברקה גאונית, אך היא היתה חזרה למסקנה בלתי נמנעת – יש לתקוף את בסיסי האוויר הערביים, ולהשמיד את המטוסים על הקרקע – בהפתעה, במהירות ובצורה קטלנית. הדבר היה משול לקשירת רגליו של הנשר המצרי ומריטת כנפיו מיד אחר כך.

### מיסתורין באברטורא

בניית מערך ההפצה על שדות התעופה, חייב להשיג מידע רב ומפורט ככל האפשר על כל שדה תעופה ערבי. מטוסי חילי האוויר יצאו לגיחות עמוקות בהן צילמו כל הבסיסים הערביים, ואת תחנות המכ"ם ולפי התצ"א (תצלומי אוויר) שהביאו, הוכנו מפות מפורטות של כל שדה. היות ומספר המסלולים היה גדול, היה חשוב ביותר לשמור על מספר מצומצם ביותר של יעדים אותם יש צורך לתקוף. הצורך בחסכון באמצעים, כדי להשיג אפקטיביות גדולה ככל האפשר מן המטוסים והחימוש שיכלו לשאת לתקיפה, חייב ידיעה מדויקת על תכונות המטוסים הערביים. אין טעם, אמרו אנשי המבצעים, לתקוף ולהוציא מכלל שימוש מסלול שלם, כאשר מטוס מיג 17 זקוק רק למחציתו הראשונה. לפיכך נדרש המודיעין לספק את מרחקי ההמראה של כל מטוס אויב, ולכל בסיס הוכנה מפת מסלולים עליהם סומנו "יעדים"<sup>10</sup> לתקיפה מדויקת, כדי שלא לאפשר למטוסי שהופעלו ממנו להמריא. מלבני "יעדים" אלה היו שונים למטוסי מיג 21, איליושין איל-28 – או טופולב טו-16. כמו כן ניתנה הנחייה לפגוע בצמתי מסלולים או בשליש הראשון והאחרון שלהם. שני טייסים ותיקים, איציק זוסמן ואליה רוזן היו האנשים אשר הופקדו על משמרת התיקים וערכונם. חלק

מן השדות במצרים וירדן נבנו על ידי הבריטים, ונעשו סידורים כדי להשיג את נתונייהם ולאחר את תכנייה ות הבניה המפורטות. שדות אחרים שנבנו על ידי המצרים בסיוע רוסי היה צריך לבחון במקום – את עובי המסלולים, את המבנה המיוחד שלהם, את אורכם ורוחבם. גם מידע זה הושג.

היו שני בסיסים אשר עוררו תשומת לב מיוחדת: בסיס האויר של אינשאס והבסיס באבו סואר. הראשון היה בנוי ממסלולים רחבים שעוררו תמיהה מיידית: האם נועדו המטוסים להמריא לרוחב המסלולים? לבסוף



**מסתורין באינשאס: מדוע המסלולים כה רחבים? השדה לאחר תקיפתו בגל התקיפה הראשון במלחמת ששת הימים**

נמצא כי בנוי השדה טעו בקריאת התכניות שנמדדו ברגל, ובנו את חלקם בשיטה המטרית, ובכך הביאו לשילוש רוחב המסלולים. המסלולים באבו-סואר היו בעייתיים: התברר כי הם עשויים מלוחות בטון חזקים שהיו עלולים לנפץ כל פצצה שתוטל עליה. ואכן בסיס זה היה מן האגריזים הקשוחים לפיצוץ במבצע כולו, כפי שיתברר מאוחר יותר.

בעיה נוספת שעדיין היה צריך להשיב עליה, היתה יכולת המצרים לתקן את המסלולים, ולו באופן זמני, לאחר הוצאתם משימוש. הוחלט לבחון את הנושא בארץ: מטוסים יצאו להפצצת מסלולים במטווח בדרום, וחיילים קיבלו הוראה למלא את המכתשים בעפר, ולהחזיר אותם לשימוש מהר ככל האפשר. מורדים עמדו במקום, ורשמו כל רגע שחלף.<sup>11</sup>

נתונים אלה שימשו לקביעת מערך סבבי התקייפה הנדרשים כדי למנוע מן הערבים לתקן את המסלולים לפני השמדת המטוסים שחנו על המסלולים ורחבות החניה. הנחת העבודה היתה כי יידרשו לפחות מספר שעות כדי להשמיש את המסלולים, והיה בכך כדי לתכנן בפירוט את זמני התקיפה. כדי להגביר את מצוקת צוותי התיקייפה, החליטו אנשי התכנון לשלב בחימוש המטו-

סים גם פצצות השהייה שנועדו לפגוע בצוותים בשעת פעולת שיקום המסלולים, ולשבש עוד יותר את עבודתם. עזר ויצמן, חסיד ה"פיירפליי" הורה שלא להשתמש בהן, "אנו לא מנהלים מלחמה מלוכלכת" אמר...

אנשי המבצעים לא התייחסו לאיסור.<sup>12</sup>

### **פצצה גדולה או מספר קטנות**

מרגע שהוחלט כי המסלולים הם המטרה העיקרית החלה בחינת הנושאים הטכניים והאמצעים – האם לפגוע בהם בעזרת פצצות כבדות או אולי ברקטות שיסדקו את המסלולים? בימיו של אהרון יואלי כראש ענף המבצעים של חיל-האויר נוסה רעיון השימוש ברקטות, אך אלה רק ניקבו חורים קטנים במסלול, והשימוש בתותחים אך שרט אותם בצורה לא משמעותית. הוחלט להתמקד בפצצות.

לאלה היה חסרון ידוע: פצצה אוירית, כבדה ככל שלא תהיה, יש להטיל מגובה אפקטיבי מסוים – אם תוטל גבוה יותר, יקטן דיוק הפגיעה, והמטוס ייחשף לפגיעת אש נ"מ קרקעית. אם תוטל מגובה נמוך, עלול המטוס המשליך את הפצצה להפגע מרסיסה. היה צורך לשלב את שתי תכונות – דיוק הפצצה עם הטלה מגובה

נמוך. עוד נמצא כי פצצה כבדה אשר תוטל בצורה מדויקת על המסלול, תוכל להשבית אותו לתקופת זמן מסויימת. כאשר נבחנו התוצאות נמצא כי היא תשבית את המסלול רק לפרק זמן קצר. "מצ"ד 5 (מחלקת ציוד) מצא לאחר ניסוי כי שתי פצצות של מאה ק"ג עושות נזק גדול יותר מאשר אחת של 500 ק"ג" אומר סברון.



בחינה של מכתש בשדה בנגב, במהלך החכנות למבצע "מוקד"

בשל כך הוחלט להוסיף שני סוגים של פצצות: פצצת השהייה וכן פצצה מיוחדת אשר תאריך את השבתת המסלול לתקופה נוספת. הראשונה היתה מוכרת זה מכבר, השניה היתה פצצה חדשה נית באופיה אשר פותחה להשמדת מסלולים מגובה נמוך. ואכן, פצצה זו שכונתה פפ"מ (ראה שם) תוכננה, נוסתה והרי כנסה לשימוש.

היות וכל מטוסי חיל-האוויר, לבד מהווטור, היו

מטוסי יירוט מוסבים, הם יכלו לשאת אך מטען קטן של פצצות.

באחת התמונות שצולמו במלחמה, בה נראים מטוסי סופר מיסטר ממריאים לתקיפה כשמתחת לכנפיהם שתי פצצות, כתב אחד הטייסים: "זה הכל, 250 ק"ג?".

### מומחים בעקבות אונת המכ"ם

מתכנני מבצע "מוקד" ביקשו לקבל כל מידע על תחומי הכיסוי של מערכות המכ"ם המצריות, כדי להתוות את נתיבי הטיסה לעבר המטרות. מומחים לאלקטרוניקה יצאו מצויידים במקלטים רגישים, ונעו עימם מנקודה לנקודה, תוך שהם רושמים את הנקודות בהן קלטו את התשדורות ואת עוצמתן. מטוסי תובלה וקרוב נשלחו לטוס באזורים מסוימים, בלי שהטייסים ידעו כלל מה מטרת הטיסה. על הקרקע או במטוסים אחרים ישבו מומחי אלקטרוניקה וציירו גרפים ו"קשתות". מטוסי תובלה מסוג דקוטה וסטרטוקרויור הועמסו לעייפה במקלטים נוספים וטסו בגבהים שונים כדי ללמוד על הגובה האפקטיבי של "כיפות" הכיסוי המכמ"יות. הם טסו במקביל לקוי הגבול והחוף, ורישטו את האותות ואת אזורי הכיסוי שלהם. היתה זו ההפעלה המקיפה הראשונה של מערכות מודיעין אלקטרוני אויריות בזירה, והתוצאות היו משביעות רצון. המצרים לא הפעילו את כל התחנות בימי שיגרה. חלק מתחנות המכ"ם ומערכות השליטה אוישו על ידי אנשי אבטחה ונכנסו לפעולה רק בימי חירום.

מוחו הקודח של סברון העלה רעיון נוסף כדי לצבור מודיעין מעמיק יותר: הוא הציע לערוך תרגיל אוירי בקרבת הגבול בסיני, כדי לגרות את המצרים, ואף לגרום להם להזניק את מטוסי הקרב שחנו בסיני ובאירי זור התעלה. מעקב אחרי זמני התגובה היה מאפשר לעמוד על היכולת המבצעית של מערכת הבקרה המצרית, ואילו רישום עוצמת השידור של המכ"ם ואזורי הכיסוי שלו על ידי תחנות קליטה ומערכות כיוון (מכ"י) אויריות וקרקעיות, היה מאפשר לעמוד על טווחי הגילוי והכיסוי המכ"מי.

הצעתו נדחתה על הסף על ידי מפקד חיל-האוויר בשל חשש מהסתבכות מדינית. הפתרון היה איסוף שיטתי של מידע מודיעיני, ונסיינות "לעורר" את המערכות לפעול, בשיטות אחרות.



מטוסי דקוטה וסטרוטוקרוויזר יצאו לבחון את מערכות המכ"ם

שני מערכי מכ"ם עוררו בעיה מיוחדת: האחת במערך שהוצב על חוף אל-עריש, מוסוות בענפי דקלים, ונתנו כיסוי לתוך שטח ישראל ולעבר הים, עד לטווח של כשלושים קילומטר והשניה באיזור עין עאבד לחוף רומני בצפון סיני. המערך באל-עריש כלל מערכת P-30 (המכונה בקוד נאט"ו Big Bar) ומכ"ם P-8 (המכונה Knife Rest). מערכות אלה פעלו יחד: הראשונה היתה מערכת בקרה ויירוט שפעלה בטווח של 300 ק"מ (בדיוק של

עד 100 מטרים). המערכת השניה היתה מערכת להתרעה מוקדמת. בעין עאבד ליד רומני היה מערך מסועף אף יותר. לאיזור הכיסוי המכ"ם מי של תחנות אלה הוקדשה תשומת לב רבה, והן שקבעו, למעשה את נתיב הטיסה שנבחר: יציאה הרחק לתוך הים ומשם אל עבר המטרות. תחנה אחרת שעוררה דאגה היתה תחנת המכ"ם הבריטית מסוג מרקוני 746 שהוצבה במרומי רכס עג'לון בירדן. מכ"ם משוכלל זה כיסה למעשה את כל שטח מדינת ישראל וגם עשרות קילומטרים לתוך הים התיכון. הפתרון שנמצא לטווח הכיסוי של תחנה זו היה יציאה הרחק אל הים לפני הפניה דרומה לעבר המטרות.

השאלה שעמדה בפני המתכננים היתה האם לפגוע בתחנות המכ"ם על ידי הפצצה (עובדה העלולה להסגיר פעילות אוירית שתבוא בעקבות כך), או לנסות ולהוציאן מכלל שימוש בשיטות אחרות. אחת משיטות אלה היתה הלוחמה האלקטרונית.

ימים אלה, אמצע שנות השישים היו ימי הנערות של הלוחמה האלקטרונית. מערכות לשיבוש מכ"ם ומשרי-רי תקשורת הופעלו אמנם במלחמת העולם השניה בצורה מאסיבית, אולם בשנות השישים רק המעצמות הגדולות הקדישו לנושא זה תשומת לב נאותה. ראשית שנות השישים היו השנים בהן חודשה ההתענינות בנושא, במיוחד עם הכנסת טילי הקרקע-אוויר מונחי המכ"ם לשימוש מבצעי.

סיפר על כך אחרי המלחמה, האלוף הוד: "אנחנו לא היינו משופעים אז ולא נהנינו מהטכנולוגיה המודרנית שיש היום. לא היו מחשבים – לא במטוסים ולא במערכות הלחימה. אבל היו לנו אמצעים פרימיטיביים שבע-זרתם יכולנו לקרוא את מה שהמכ"ם המצרי רואה. עשינו ניסויים לפני המלחמה הזו, על מנת לבחור את הנתיבים, על ידי שהטסנו מטוסים שלא ידעו מה הם עושים, ואנחנו ברקנו אם המכ"ם המצרי 'רואה' או 'לא רואה' אותם. ואז קבענו אותם כנתיבי חדירה ואת גובה המינימום שאנו יכולים לחדור. וזה נתן לי את האפשרות להשיג את ההפתעה שרצינו והיינו בטוחים כי היא תהיה. ידענו שבנתיבים האלה המכ"ם המצרי לא רואה אותם."<sup>14</sup>

### מה הטווח האמיתי של אורגן המוש?

הצוות ערך גם בחינה מעמיקה של יכולת חיל-האוויר הישראלי: מספר המטוסים בסד"כ, יכולת הנשיאה שלהם, הטווחים האמיתיים שיכלו לעבור בסוגי חימוש וכמויות דלק שונות.<sup>15</sup> מטוסים מוגבלים מטבע תכנונם לביצועי טווח/מטען מסוימים. לשם השלמת המשימה בבטחון יש צורך להבטיח שוליים רחבים ככל האפשר של דלק, ויחד עם כך להגדיל במידת האפשר את מטענם המבצעי. כילוי הדלק יורד, כידוע, ככל שגובה הטיסה עולה, אולם טיסה בגובה רב חושפת את המטוסים למערכות

המכ"ם ועלולה להסגיר את המבצע עוד לפני שהחל. היה ברור כי המטוסים יצטרכו לטוס בגובה נמוך ככל האפשר, כדי לחמוק מהקרניים הכולשות של המכ"ם. אנשי המבצעים חילקו את הטווחים לבסיסים הערביים ל"מעגלי טווחים": היו בהם המעגל הקרוב, הבינוני והרחוק. הם בחנו את ביצועי המטוסים מחדש, ולא סמכו על ספרי המטוסים המקוריים ונתוני היצרן. לאחר שהחלט כי מטוסי חיל-האוויר יצאו למטרות בגובה נמוך, כדי לחמוק ממערכות המכ"ם, נבנתה מחדש "מעטפת הביצועים" שלהם וטבלאות מרחקי ההמראה, טווח/מטען, בגבהים בהם נועדו לטוס אל המטרה, מעל פני המים ובתנאי האקלים החמים של האיזור.



מירז' 3 בטיסת 119- כל נתוני הביצועים של המטוס כמטוס תקיפה נבדקו מחדש

צוות מיוחד מונה להתמודד עם הבעיה. זוגות ורביעיות של מטוסי קרב יצאו לגיחות בגובה נמוך, כשהם נושאים מטעני חימוש שונים – פצצות, רקטות, וללא מטענים כלל, כדי לבחון את כילוי הרלק שלהם, את מהירותם ואת יכולת הטייסים לשלוט בהם בתצורות השונות.

"המירו' למשל", אומר רפי סברון, "בחנו כיצד יטוס מטוס שנושא שתי פצצות 500 ק"ג. זה מטוס שהצרפ" תים לא חשבו לתלות עליו כלל פצצות".

חלק מן הטייסים קיבל משימות הדומות למשימות מבצעיות: טיסה לטווח מסוים, משם פנית חמיקה בגובה נמוך, והטלת פצצות מעל המטרה. לאחר מכן ביצע שלושה יעפי צליפה. שולי הביטחון בכל תצורה נבחנו גם הם. לאחר שנבנתה התפיסה, הוחל בתכנית ניסויים לבחינת האמצעים. נבחנו פצצות קלות, ופצצות כבדות, אלה הוטלו מגבהים שונים ועל מסלולים שנבנו במיוחד כדי לדמות את מבנה המסלולים בבסיסים הערביים. אפילו פצצה מיוחדת מתוצרת גרמניה, שנועדה לפוצץ בטון מזויין נרכשה לצורך כך.<sup>16</sup> אנשי החימוש של חיל-האוויר מדרו מחדש את יכולת החדירה של פצצות בהטלה מגובה רב ומגובה נמוך, זוויות ההטלה והאפקטיביות שלה ועוד. לאנשי המבצעים היה נדמה כי הם משנים סדרי בראשית, וכותבים את ספרי המטוסים מחדש. לא נותרה למעשה אבן אחת שלא נבדקה מחדש.

לאט לאט הלך והתגבש המודיעין והיעדים נגדם יש לפעול. אחרוני הנתונים בפסיפס המבצעי הושלמו ונצבר מידע על כל הטייסות של חילות האוויר הערביים, ועל המטוסים המצויים בבסיסים השונים. חיל-האוויר השלים את הסקת המסקנות מנהלי המבצעים של חילות האוויר הערביים, את מיקומם של השרות

לפריסת חירום, השדות המשניים ועוד. לכל בעיה הוכנה תשובה מדוקדקת. תיקי המידע והמטרות הלכו ותפחו – לכל בסיס ערבי הוכן תיק נתונים, הכולל מפה מדויקת, תצ"א, נתונים טכניים על המסלולים והחומרים מהם נבנו, זיהוי מדויק של כל מבנה ומתקן בבסיס ובסביבתו הקרובה.

### ויצמן רחה את הציקלון

באופן טבעי המשיך חיל-האוויר לבחון את תוכניות הרכש וההצטיידות שלו מתקופה לתקופה. באמצע שנות השישים נערכה בחינה של הררישות לרכש מטוסי קרב מתקדמים יותר. תוצאות הבחינה של אנשי המבצעים, אשר קבעו כי העליונות האווירית תושג על ידי פעולה התקפית, סתרו לכאורה את תוכניות הרכש שהכינה מפקדת חיל-האוויר.

התפיסה המבצעית של עוזר ויצמן דגלה ב"השגת עליונות אווירית בשמי קהיר" ובהשמדת חילות האוויר על הקרקע. והמשמעות היתה ברורה: כדי להשמיד את חילות האוויר הערביים יש צורך ביותר מטוסי תקיפה ובפחות מטוסי יירוט. אך המפקד התכוון לרכוש מטוסי מירד' שהצטיינו כמטוסי יירוט דווקא.

כאן נתגלתה בעיה מהותית: "אם החיל מתכנן לנצח במלחמה על ידי תקיפת שדות התעופה הערביים, יש לצייד אותו במטוסי תקיפה ולא במטוסי יירוט" אמרו אנשי המבצעים. בבחינה שנערכה בשנת 1964 בהן צוות מקצועי את הררישות לרכישת מטוסי קרב עבור החיל.<sup>17</sup>

באחת התכניות שהוגשו על ידי אוויר 2-אמל"ח נבחנו המטוסים הבאים:

- **דאסו "ברק"**, מהדורה ישראלית של המירד' 4, המפציץ האטומי העליקולי של צרפת.  
- **בלקברן בוקנר**, מפציץ טקטי דרימנועי מתוצרת בריטניה שהופעל באותה תקופה על ידי הזרוע האווירית של הצי המלכותי הבריטי.

- **"ציקלון"**, דגם משופר של הווטור שהוצע על ידי צוות של ענף אוויר 2.

- **דאסו "אשמראי"**, דגם של הדאסו מירד' F-2, מטוס דרימנועי בעל כנף משוכה לאחור, שהיה בבחינה של דאסו.

- **דאסו מירד' F-1**, דגם דרימנועי של מטוס תקיפה טקטי בעל כנף משוכה לאחור שנבחר על ידי דאסו. יואש צידון (צ'אטו) מחבר הדו"חות ומי שעמד בראש הצוותים שנבחנו את המטוסים, המליץ על פיתוח ה"ציקלון" שהיה, כאמור, פיתוח של הווטור חביבו, אותו אף ניתן היה לייצר בישראל באישור סיד אויאסיי ון. עוזר ויצמן רחה את ההצעה כלא מעשית. בספרו "לך שמים לך ארץ" הוא כתב על כך: "בשלב מסוים הגה י. אחד ממפקדי הטייסות, שתרם תרומה מצויינת לחיל-האוויר, בפרט בנושא אליראות, רעיון לשפר את הוור טור באופן מהפכני. הוא טען כי הווטור הוא מטוס מצויין ואפשר לחזקו ולשפרו ולהעניק לו כושר מבצעי משובח בנושא התקיפה. נאלצתי להסיר את התוכנית מסדר יומנו: החישוב הוכיח כי מחירו של "צעצוע" כזה יגוע בין שניים וחצי לשלושה מיליון דולר – סכום עתק בימים ההם. אף לא הייתי בטוח, שמטוס כזה אמנם יצדיק את ההוצאה הגדולה".<sup>18</sup>

לפחות בנושא המחיר צדק עוזר: זמן קצר לאחר מכן ניתן היה לקבל 25 מטוסי אורגן משומשים, במחיר של 2000 דולר למטוס...

רפי סברון ואנשי צוותו המליצו לרכוש מספר רב יותר של מטוסי ווטור, גם על חשבון מטוסי המירד' היקרים ובעלי כושר הנשיאה המועט יחסית. המלצה זו נדחתה בזעם על ידי מפקד חיל-האוויר: ויצמן ניהל אותה עת מלחמה מול "הירוקים" על רכישת המירד' ולא היה מוכן לשמוע כל טיעונים נגד הרכישה מצד אנשיו במפקדה.

"הביקורת שלנו היתה מוצדקת" אומר היום סברון. "היינו צריכים שלוש טייסות של מטוסי ווטור ולא מטוסי מירד' – זו היתה שגיאה מבחינה זו. בסופו של דבר מבצע "מוקד" היה עלול להכשל בגלל מיעוט אמצעי חימוש".

תוכנית "מוקד" הוכנה, אפוא, על סמך מצאי המטוסים, ועורכנה מפעם לפעם עם השינויים בסד"כ חיל-האוויר הישראלי ובמצב בחילות האוויר הערביים. בשל ההסרון במטוסים מתאימים היה צורך לפתח תכנית מבצעית,

על סמך המצאי ונתוני המטוסים הקיימים. חיל־האוויר יצא למעשה למלחמת ששת הימים, כאשר ברשותו ערב רב של מטוסים, חלקם מטוסי יירוט שכמות החימוש שנשא לא היתה משמעותית, וגם כמות הרלק במיכליהם היתה מועטה יחסית.

משמילא עזר ויצמן את שאיפתו לרכוש את מטוסי המירו' בצרפת, נפתח פתח חדש לרכש מטוסים בארה"ב. ואכן, לאחר השלמת תוכנית הרכש של מטוסי המירו', נערכה בחינה נוספת של צורכי חיל־האוויר, והושם דגש על רכש מטוסי תקיפה בעלי כושר נשיאה גבוה יותר. שני המטוסים הבאים אותם יבקש לרכוש חיל־האוויר, הסקיי־הוק והמירו' 5, יהיו בעלי כושר נשיאה רב. אך הם יגיעו לשרות מבצעי רק אחרי שתוכנית "מוקד" יצאה לדרך.

### תוכנית ההדרכה לתקיפה

בניית תכנית המבצעית המרכזית של חיל־האוויר, הציבה מעתה "סרגל יעדים" לכל יחידות החיל. מערך ההדרכה שם דגש רב על דיוק בתקיפת מטרות קרקעיות, על ניווט וזיהוי מטרות מגובה נמוך, על רמת מקלענות גבוהה יותר מול מטרות מזדמנות.

במקביל לבחינת יכולת המטוסים, שונו מערכי ההדרכה של הטייסות לאימונים. מחלקת המבצעים בנתה מערכי אימון שהיו העתק של משימות "מוקד" עבור הטייסות השונות.<sup>19</sup> כדי למנוע את חשיפת תכנית "מוקד", נערכו כל טיסות האימון של מטוסי חיל־האוויר בצורה אקראית, ומעולם לא יצאו לדרך יותר ממבנה בסיסי אחד, שכלל ארבעה מטוסים לכל היותר.



סרט ירי של סמב"ד - הטייסים שיפרו את יכולת הקליעה

הטייסים אומנו שוב ושוב לטוס בגובה נמוך בטיסות מעל פני המים. במרחבי הנגב נבנה "שרה תעופה" על מסלוליו, מוסכיו ורחבות המטוסים שלו, וכל מבנה של מטוסי תקיפה ירד דרומה כדי להתאמן בתקיפה מגובה נמוך. בחלק גדול מן הטייסות נבנו דגמים מדויקים של השרות נגדם נועדו לפעול, וכל טייס ידע והכיר את המטרה שלו גם בעיניים עצומות. גם מפקדי הבסיסים ומערך השליטה תורגלו פעם אחר פעם. טייסות התקיפה פעלו בלוח זמנים מדויק ב"ימי קרב" תקופתיים – כל מפקד מבנה קיבל מעטפה ובה השרה המיועד לו, הנתיב המתורגל אליו, כולל לוח זמנים מדויק, ליציאה למטוס, להנעה, עליה למסלול ואחרי

מי הוא ממריא וזמן ההמראה במדויק. כך תרגלו הטייסים את משימותיהם, תוך כדי לחימה ושמירה על בטחון שוטף.

הדרישות לא היו מקובלות: טייסי חיל־האוויר נדרשו עם היציאה מן הרדת"קים לשמור על רמת אלוט מוחל"ט. כל המכשירים הקורנים היו כבוים עד עשר דקות לפני הזמ"מ. מפקדות הבסיסים הכינו תכניות לטי"פול במטוסים ברמת אלוט מוחלטת. "בנתיבים בהם טסנו", סיפר לאחר המלחמה עמוס עמיר (מוביל בכיר בטייסת 101 במלחמה ולימים תת־אלוף), "אסור היה להוציא הגה ברדיו".<sup>20</sup>

מטוסי התקיפה של חיל־האוויר לא היו מצוידים באותם ימים במערכות ניווט משוכללות. כל טייס ניווט וטס כמו במלחמת העולם השנייה – כיוון, זמן, וטיסה במהירות קבועה וידועה.

רפי סברון, כנווט עמך על בעיה אחרת: כיצד להבטיח שאכן כל המבנים יאתרו את נקודת הפניה הרמיונית שלו בלב ים, ויגיעו אליה בזמן ונכון? הוא הורה להגביר את אימוני הטייסים בניווט מדויק בגובה נמוך כיוון תר, שהיב דיוק מירבי בהטסה ומשמעת עצמית רבה. "טיסה חישובית" קראו לכך ב"דרגון חיל-האוויר.

### לוח זמנים

שני גורמים חשובים איפיינו את תכנית המבצע: שמירה על הפתעה מוחלטת והצורך בהישפוט מאוחרת – ונרזומנית – לכל מערכות ההתרעה של מדינות ערב. זאת כדי למנוע מתן התרעה מבסיס מותקף אחד למשני הו שטרם נפגע. למעשה שעת ה"ש" של תוכנית "מוקד" לא היתה ה"מ"מ – הזמן מעל המטרה, אלא השעה בה התגלו מטוסי חיל-האוויר למערך המצרי במקום מסוים. מבנים לשרות הנמצאים עמוק בתוך מצרים קיבלו זמ"מ מאוחר יותר היות והיו עלולים להיחשף למערכות למכ"ם בשעה היעודה. רביעייה שהזמ"מ שלה מעל אינשאס היה 07:50 (שעון ישראל) התגלתה למערך ההגנה המצרי כבר בשעה 07:45 שהיא שעת ה"ש". אם ייקבע הזמ"מ ל-07:45, הרי בשעה זו יתגלה המטוס הראשון מעל אל-עריש, שיטוס נמוך, וגם המטוס שיגיע לאבו סואר מכיוון הים, למרות שהאחר יהיה כבר מעל מטרתו ואילו השני נמצא עדיין מרחק של עשר דקות ממנה.

היחשפות בו זמנית חייבה תזמון מדויק של מבני המטוסים, שיצאו מארבעת הבסיסים המבצעיים של חיל-האוויר – רמת דוד בצפון, לוד, תל נוף וחצור במרכז ודרום הארץ. כאן הגיע לירי ביטוי הניסיון שצבר רפי סברון בתיאום מטסי חיל-האוויר. המטוסים נועדו לנוע במספר נתיבים – חלקם התכנסו מעל הים, אחרים טסו ישירות מעל סיני ובמקומות מסוימים התכנסו לשרשרת ארוכה של מבנים. בנקודות "ציאת כיוון" הם נועדו להתפצל כמניפה – כל מבנה ליעדו.

### גיבוש תכנית "מוקד"

חוברת דקה בת 16 עמודים, אשר פורסמה בסוף שנת 1964 ונשאה את השם 'מבצע "מוקד", פקודת אב', היתה סיכום ראשוני של העבודה המסועפת שנעשתה על ידי מחלקת המבצעים. בחוברת, העטופה בקרטון כחול ומסווגת כ"סודי ביותר" פורטה תכנית האב לתקיפת שדות התעופה הערביים.<sup>21</sup> בשנת 1965 סיימה מחלקת המבצעים של חיל-האוויר את כתיבת פקודת המשימה (פ"מ) המפורטת, לתקיפת שדות התעופה של מדינות ערב, במקרה של פרוץ מלחמה. פרקי החוברת כללו מבוא, רקע, השיטה ועוד. פקודת "מוקד" הקיפה את אפשרויות הלחימה הבאות:

**תוכנית א'** נגד מצרים בלבד

**תוכנית ב'** נגד סוריה בלבד

**תוכנית ג'** נגד מצרים וסוריה או מצרים, סוריה וירדן

כמו כן נגד לבנון ועיראק בנוסף לנ"ל.

המשימה:

א. לשתק את חיל האוויר של האויב על ידי פגיעה במסלוליו והשמדת מירב המטוסים על הקרקע, תוך הגנת שמי המדינה וביצוע יתר משימות החיל על פי התפתחות המלחמה.

ב. רגש יושם על האויב העיקרי – מצרים.

ג. בשדות האויב יותקפו מסלולים, מסלולי הסעה מקבילים ומטוסים על הקרקע. מערך ההגנה של האויב יותקף, כמשימה משנית, בהתאם למידת הפרעתו לביצוע המשימה הראשונית.

ד. לאחר המטוס הראשון תמשך התקיפה בקצב מירבי על סמך דיווח תוצאות מהאוויר ועל פי הוראת המשל"ט.

ה. מטוסי צילום ווטור ושחק ישולכו בתוך המבנים התוקפים ויצלמו את תוצאות הפגיעה במסלולים

ו. מערך ההגנה האווירית ייפרס ויעמוד בכוננות הגבוהה ביותר



שער פקודת "מוקד" במתכונתו האחרונה. הפקודה שונתה מספר פעמים ערב המלחמה

ז. תיעשנה הכנות לספיגה  
 ח. תבוצענה ההכנות לביצוע יתר משימות חיל-האוויר  
 ט. מילואי חיל-האוויר ייקראו לשרות. מערך "סדן" ייפרוס במלואו.  
 י. שעת היש תיבחן עניינית לקראת ביצוע  
 יא. במקרה של הידרדרות תיתכן שעת היש בכל אחת משעות היממה  
 יב. הפעלת המבצע תעשה על פי פקודה מהמשל"ט הפעל "מוקד" תוכנית.... שעת היש..... פקודה זו תהיה מלווה עם כניסה אוטומטית למצב כוננות ג' והפעלת "סדן". אם מצב כוננות זה לא הוכרז לפני כן.

סודה הגדול של החוברת לא היה, עם כך, בעמודיה הראשונים, אלא בששת הנספחים עבי הכרס אשר היו צמודים לה. היה שם נספח "מודיעין", "היער" כוח לוגיסטית" למלחמה, "כוחות ומשימות" שבאור פן טבעי היה הנספח העיקרי והגדול, "נתיבי הטיסה", "נהלי קשר" ו"ביטחון שדה".

בכל אחד מהם פורטה משימתה של כל כנף ובסיס בשעת קבלת הפקודה. הבסיסים היו אמורים לתכנן את פירוט היציאה למשימות לכל טייסת ומבנה, לתאם את שעות ההמראה ועוד. בניית הפקודה בצורה מודולרית איפשרה לעדכן את כל הנתונים בתוך זמן קצר, על ידי כל אחד מן הגורמים אשר היו מופקדים עליה – המודיעין עדכן את הנתונים והמטרות, ענף מבצעים את טבלת "כוחות ומשימות", ענף ציוד את מצאי המטריס, מצב הרלק והחימוש וכיוצא בזה.

"הטייטה הוצגה בקיץ 1965 לעזר ומוטי, נזכר סברון "ואו נשלחה טייטה להערות למפקדי הטייסות". כאשר הובאה התכנית למפקד חיל-האוויר היו לעזר ויצמן שלוש הערות: הוא אסר, כאמור, על שימוש בפצות צות שהשייה אותן שילב סברון במספר מדוד בכל קבוצה של פצצות רגילות. עזר גם ביטל את הפצצת שדה אל מזה ליד קהיר, שם חנו שתי טייסות מסוקי מיל 4 ומיל 6. "הכוונה היתה לתפוס את המסוקים לפני שהם ממריאים עם חיילים ומתפזרים על פני סיני ומצרים" מסביר סברון, "רביעייה אחת היתה מספיקה לחסל עשרות מסוקים על הקרקע".

עזר ויצמן לא יחס חשיבות למסוקים – "צריך להרוג מפציצים ומטוסי קרב" הוא אמר. הנקודה השלישית היתה שעת הביצוע.

### שעת הש' תבחן לקראת ביצוע

גורמים רבים משפיעים על בחירת שעת התקיפה. הגורם הראשון כמעלה הוא מזג האוויר. אזורי מצרים השריפים, מכוסים בשעות הבוקר המוקדמות, למעשה עד השעה המקומית 08:30 בערפילים הנוצרים בשעת ההתאידרות מן הרלתא. שעות אלה אינן טובות, כמובן, לניווט ולא ניתן אז להוות פרטי גוף הנדרשים לזיז הוי והתמצאות. היה איפה צורך לאחר את השעה עד שיתפזר הערפל הסמיך. כמו כן לא היה ידוע מתי תבוצע המתקפה – בחורף או בקיץ.<sup>22</sup>

אנשי המבצעים ומפקדים אחרים שהיו מעורבים בהכנת פקודת המשימה עמדו על כך שהפעולה תבוצע עם אור ראשון. אולם גם במדינות ערב היו ערוכים לאפשרות של בחירה בשעה קלאסית מעין זו. בשל כך הם

הוציאו פטרול עם שחר – שניים או שלושה מבנים של מטוסי מיג 21, שיצאו לטיסה באיזור סיני התעלה ואיזור קהיר. מבנה מסוג זה היה עלול לגלות את המטוסים בדרכם ולהכשיל את כל המבצע. יאק העדיף את שעת אחר הצהריים כדי שניתן יהיה להשלים את התקיפה ולהכנס לחושך, שימנע תגובה של חילות האויר הערביים שלא היו ערוכים לפעולה לילית. רפי סברון היה סבור כי אין כלל חשיבות לקביעת השעה, אם היא תיקבע קרוב לשעת הביצוע על ידי גורמי המודיעין, ומצב הכוחות המתאימים.

יאק הביא את הענין בפני עוז ויצמן, מפקד חיל-האוויר, ולאחר הריון חזר לסברון ואמר: "עוז רוצה אור ראשון".<sup>23</sup> הביטוי המיתולוגי "המטוסים המריאו עם שחר", נחלת חיל-האוויר הבריטי, עדיין היה נטוע חזק בתודעתו של מפקד חיל-האוויר. רפי סברון התנגד לכך נמרצות. בעקבות המחלוקת שהיתה בין חסידי התקיפה בבוקר, לבין אלה שלא העדיפו שעה מסוימת למבצע, הוא החליט להשאיר את השורה הזו ריקה. נרשם בה: "שעת היש תיבחן עניינית לקראת ביצוע".

סברון השלים את כתיבת התכנית, והתכונן לצאת ללימודי כלכלה באוניברסיטה העברית בירושלים. בלא גינוני צניעות מיותרים הוא אמר לאנשי המבצעים: "התכנית מאה אחוז – אל תזיזו כלום עד שאני מסיים את הלימודים".

בקשתו של סברון לא הגיעה, ככל הנראה, לאוזניהם של סא"ל רפי הרלב ורס"ן יוסי שריג שהחליפו את יאק ואותו ממחלקת המבצעים. במהלך שלושת שבועות הכוננות הם שינו וערכנו את הפקודה לא פחות מארבע פעמים. "התכנית הבסיסית היתה טובה. הם סמכו עליה והם היו אלה אשר פתחו אותה לטייסים בטייסות" אומר סברון, "לשמחתם הם לא קלקלו אותה".

### מוטי הוד מקבל את הפיקוד

עוז ויצמן, המפקד הכריזמטי של חיל-האוויר, אשר יום וקידם את תכנית "מוקר", פרש באפריל 1966 מפי"קוד על החיל. "אמרו לי שהמלחמה הבא תהיה רק בשנת 1970" הוא יכתוב שנים מספר לאחר מכן, בטון כמעט מתנצל, "ואם הייתי יודע כי המלחמה עומדת בפתח – לא הייתי פורש בימים אלה". באותם ימים עוד יכול היה מפקד בכיר לקבוע את מועד פרישתו מהתפקיד. במקומו נכנס לפקד על החיל אלוף-משנה מרדכי הוד, או מוטי פיינ כפי שהיה מוכר לידידיו.

"אלוף משנה מוטי הוד יובילכם לנצחון!" הצהיר עוז ויצמן חגיגית במסדר החלפת הפיקוד בתל-נוף, ולא ידע עד כמה קרובה הנבואה הזו להתגשם. "היתה לי כל הזמן הרגשה בבטן שהמלחמה היא בלתי נמנעת והיא מתקרבת בקצב" כתב עוז בזכרונותיו<sup>24</sup>, "אך לא שיערתי עד כמה קרובה היא – כשלושה עשר חודש מאותו יום של טקס העברת הפיקוד".

בחירתו של הוד לתפקיד מפקד חיל-האוויר לא היתה ברורה מאליה. ליצחק רבין, הרמטכ"ל, היתה העדפה אחרת: אל"מ גרעון אלרום.

בינואר 1964, זמן קצר לאחר כניסתו לתפקיד, הציע עוז ויצמן את הוד כמחליפו. אבל רבין, שלא התמצא בנעשה בחיל-האוויר, רצה למנות את המפקד הותיק יותר, ולאפשר להוד להתמין ולקבל את הפיקוד לאחר שאלרום יסיים את תפקידו. עוז אמר לרבין: "על גופתי המתה!".

"הענין מאוד לא מצא חן בעיני" סיפר לימים מוטי הוד, "ביקשתי מרבין שיעביר את זה לאשכול. אשכול, שר הביטחון קרא לי. אמרתי לו: 'זה לא טוב. מפקד חיל-האוויר צריך להיות בגיל בו יוכל לטוס עם הטייסים שלו. ואתה רוחה את זה וזה לא מוסיף לבריאות של חיל-האוויר'. הייתי אז בן 37". אשכול, ידיד משפחת פיינ עוד מהימים שגר בדגניה, הכיר את מוטי מילדות וניסה לשכנע אותו שיסכים לדחיה. ממושיך הוד: "ואז הוא אומר לי: 'מה יש, מה אתה ממהר? אני בגיל שלך עברתי בכוננות!'. אמרתי לו: 'אשכול, אתה, האידאל שלך בגיל הזה, היה לעבוד בכוננות. האידאל שלי הוא לפקד על חיל-האוויר!'.<sup>25</sup>

אשכול לא השתכנע ולא התערב ורבין המשיך להתנגד. לאחר תקופה של שנתיים נוספות בהן נשאר עוז כמפקד החיל, כשהוא "שומר" על התפקיד עבור מוטי הוד, הסכים הרמטכ"ל למנות את הוד למפקד חיל-



מוטי הוד - מפקד החיל בשתי מלחמות קריטיות - ששת הימים וההתשה

האוויר. מוטי הוד נכנס לתפקיד בצעד מאושש ובמרץ רב. ויצמן עבר לתפקיד ראש אג"מ במטכ"ל והניח לו לנהל את העניינים בדרכו שלו.

מרדכי פיין לא היה חובב תעופה מילדות ולא עסק בבניית טיסנים או בדאיה. הוא נולד במעיין חרוד להוריו בני דגניה. אביו, יוסף פיין היה מהדמויות הידועות בקרב פעילי ה"הגנה" באזור. הקשר הראשון של מוטי הילד עם מטוסים ותעופה היה כאשר ירד, יחף ופרוע שיער, לראות את ספינות הטיס של חברת "אימפריאל איירווייז" הבריטית שנתתו על הכנרת. בשנת 1945 התגייס מוטי לצבא

הבריטי ועשה את שירותו כנהג במצרים ולאחר מכן באיטליה, שם שהה עד תום המלחמה. עם שחרורו הוא גויס לפעילות העליה הבלתי ליגלית ממדינה זו ואף נעצר יחד עם עדה סירני, שעמדה בראש עליה ב' שם. בין חדרי הכלא יכול היה מוטי הצעיר לחשוב על המשך דרכו ובחר בטיס. הוא הצטרף למועדון התעופה של מילנו, שם התגלה כ"טייס טבעי". לא חלפו אלא שעותיים של טיסות דואו עם מדריך וכבר יצא לטיסת סולו על מטוס איטלקי קטן. מוטי נשלח על ידי "שרות אוויר" ללמוד טיסה בצ'כיה ושם התאמן בהטסת מטוסי אימון וקרב, ואף סיים את הקורס בהצטיינות. ב־22 בדצמבר 1948 הוא היה בין שני הטייסים אשר נבחרו כדי להטיס לישראל את מטוסי הספיטפייר שנרכשו בצ'כיה. השני היה דני שפירא. את הטיסה הם ערכו ישירות מצ'כיה לישראל, עם הניית ביניים ביוגוסלביה.

הוד הצטרף לטייסת הקרב הראשונה של חיל־האוויר והיה לאחד מבין ארבעת הטייסים הראשונים אשר קיבלו את כנפי הטייס שלהם בחיל־האוויר הישראלי. לאחר שטס על מטוסי ספיטפייר ומוסטנג, עבר למטוסי המט"אור הסילוניים. בשנת 1956 הוא קיבל את הפיקוד על טייסת אורגן בחצור, עימה ערך 12 גיחות במלחמת קדש. חמש שנים לאחר מכן התמנה לראש מחלקת אוויר ובאפריל 1966 נכנס לתפקיד מפקד החיל. מוטי הוד היה אלוף־משנה עת קיבל את הפיקוד על החיל – באותם ימים נבחן כל מפקד בתפקידו לפני שזכה לדרגת האלוף התקנית והנכספת.

הוא התגלה בתוך זמן קצר כמפקד מזן חדש. "מוטי הוא אדם פשוט שאהב דברים פשוטים" אמר עליו רפי הרלב, ראש ענף מבצעים במלחמה.<sup>26</sup> "היה לו שכל בריא ויכולת מופלאה להבחין בין עיקר לטפל". ואכן הוא דרש להציג בפניו תכניות ומבצעים בצורה פשוטה, ללא הרבה מורכבויות ודחה מעל פניו כל מסמך שהיה מתפלסף, או טכני מדי.

אחד הנושאים הראשונים שהובאו לבחינתו המחודשת היה פקודת "מוקד".

### החזירים של מוטי הוד

במהלך החודשים הבאים, חזר רפי סברון למפקדת חיל־האוויר כדי עסוק בתוכניות אחרות של מחלקת המבצעים. שלושה אנשים המשיכו לטפל ולערוך את התוכנית: סא"ל רפי הרלב ראש ענף 3-מבצעים, סא"ל שייקה

ברקת ראש ענף 4-מודיעין וסא"ל שמואל כסלו ראש ענף 6-שליטה ובקרה. בני פלד כינה אותם: "הווירים של מוטי הוד".



**סא"ל רפי הרלב, ראש ענף מבצעים- היה ממונה עתה על עדכון הפקודה והתאמתה**

רפי הרלב היה ראש מבצעים. צנום, מתולתל שיער, בלט הרלב כאיש קשוח, תובעני, אשר ידע מה הוא רוצה בדיוק ודרש לקבל תוצאות. הרלב היה מראשוני טייסי הסילון של חיל-האוויר הישראלי. עד לקבלת תפקיד המטה בשנת 1966 הוא היה מפקדן של שלוש טיסות קרב. היו אלה טייסת האורגן בחצור, טייסת מיסטרים בתל נוף וטייסת המירו"ם באותו בסיס אותה הקים מחדש, לאחר שמסרה את מטוסי הווטור שלה לטייסת הצפונית. הוא יצא לאחר מכן ללימודים במכללה לפי" קוד ומטה וקיבל את תפקיד ראש ענף אויר 3 מיאק נבו, בעוד עזר ויצמן היה מפקד חיל-האוויר. הרלב הכיר היטב את פקודת "מוקר" שהיה מופקד עתה על ביצועה. הוא העריך את עבודת קורמיו: "סברון היה אדם מאד מוכשר ועשה עבודה מצויינת" אומר הרלב.

שמואל כסלו, ראש ענף אויר 6- שליטה ובקרה, סיים קורס נווטים באוגוסט 1951 ואחר כך הדריך בבית הספר לנווטים. במלחמת קדש היה נווט בטייסת המוס-

קיטו ולאחר מכן עבר לווטורים כאשר החליפה הטייסת את מטוסיה לאחר המלחמה. משסיים את תפקידו הגיע לאויר-3 ולאחר מכן התמנה כמפקד יחידת בקרה 333. בסוף 1963 קיבל את תפקיד סגן מפקד בח"א 8 בעקרון ובשנת 1964 נתמנה ראש ענף שליטה ובקרה במפקדת חיל-האוויר. כסלו פקד לאחר המלחמה על בח"א 27 בלוד וסיים את תפקידו בשנת 1972 בדרגת אל"מ.

בתקופתו עבר חיל-האוויר מהפך בתחום השליטה והבקרה עם רכישת ציוד המכ"ם החדש והקמת שני מערכי הבקרה- צפון ודרום, יחד עם מערכת בקרה ניידת לזירה המורחבת. עם כך המערכות היו עדיין בתקופת הקליטה שלהן והרבר נתגלה ביתר שאת בזמן המלחמה. לאחר ששת הימים עברה מערכת השליטה והבקרה שינויים מפליגים.

סא"ל ישעיהו ברקת, היה ראש אויר 4-ענף מבצעים של חיל-האוויר. ברקת נמוך הקומה ובעל העיניים החודרות, היה דמות מיוחדת במינה בקרב קציני מפקדת חיל-האוויר. הוא נולד בשנת 1935 בפולין. בן עשרה חרשים הוא עלה עם הוריו לישראל וגר בשכונת גנים ולאחר מכן בתל-אביב. משפחתו היתה מעורבת מאד בפעילות מחתרתית נגד הבריטים - אביו ואחותו היו פעילים בהגנה, גיסו היה איש לח"י. לימים הוא נעשה המקשר בין שני הגופים, בשמו המחתרתי "פגניני". בגלל לימודי הכינור שלמד. ישעיהו למד במכס פיין מכונאות מטוסים, ובגיל 16 קיבל רשיון טיס אזרחי מטעם קלוב התעופה. בגיל 18 וחצי סיים בהצטיינות את קורס טיס מספר 8 בחיל-האוויר, ויצא לקורס מדריכים. בשנת 1962 הוא יצא לחופשת לימודים ולמד מדעי

\* לאחר מלחמת ששת הימים נתמנה הרלב לעוזר ראש להק אויר למבצעים כמינוי זמני בדרגת אל"מ ובשנת 1969 נסע ללמוד מנהל עסקים באוניברסיטת ג'ורג' וושינגטון בכירת ארה"ב. בסוף מלחמת ההתשה קיבל הרלב את הפיקוד על חצור ובאפריל 1973 קיבל את תפקיד רמח"ן (ראש מחלקת מודיעין שהפך לימים לרלמ"ן) ראש להק מודיעין, תפקיד אותו מילא גם במלחמת יום הכיפורים. "הייתי אז צעיר וחסר נסיון" הוא אמר שנים אחר כך. בכל אותן שנים טס על מטוסי הפנטום בטייסת "האחת" שפעלה מחצור, הבסיס עליו פיקד. בקיץ 1975 קיבל את תפקיד ראש להק אויר למשך השנתיים הבאות וסיים את שרותו בשנת 1978 בדרגת תא"ל.



אנשי השליטה והבקרה - שמול כסלו (במרכז) עם מנחם זיהבי מפקד הבקרה הזרומית ויצחק ברקן מפקד הבקרה הצפונית במלחמת ששת הימים

המדינה וכלכלה באוניברסיטה העברית בירושלים. שלוש שנים אחר כך, לאחר שחזר מלימודיו, החליט מפקד חיל-האוויר, עוזר ויצמן, להחליף את קצין המודיעין שלו בקצין מאופי חדש. הוא בחר בישעיהו ברקת, אותו הכיר בבסיס בחצור ומינה אותו לראש ענף אוויר 4-מודיעין. "עוזר קלט בעינו את אופי. לא הייתי 'ס

מן', תמיד היה לי מה להגיד" אומר ברקת.<sup>27</sup>

ברקת היה אדם חקרן, סקרן ותובעני. "כאשר קיבלתי את האחריות על מודיעין חיל-האוויר, זה היה ענף קטן ועלוב במפקדת חיל-האוויר, תחת ראש מחלקת אוויר. הייתי רבי-סרן, 'ילד בן 31'. כאשר נכנסתי לחדר של ראש הענף, ראיתי חדר קטן מלא כספות מפלדה. חששתי שהרצפה תתמוטט! 'מי צריך כספות כאלה בחדר הזה?' שאלתי".<sup>28</sup>

מיד לאחר מכן אסף את ראשי הענף לחדרו. "מה טס עכשיו בחיל-האוויר המצרי?" הוא שאל את הקצינים המופתעים. הם הבטיחו לתת לו תשובה אחרי הצהריים, לאחר שיפענחו את תרשומות ההאזנות של אותו יום. זה לא סיפק אותו. הוא רצה תשובה מיידית. ברקת ידע בדיוק מה הוא דורש מאנשי הענף שלו: הוא רצה לדעת הכל על חילות האוויר הערביים.

"המודיעין יעבור מעכשיו 24 שעות ביממה!" הוא הורה להם. "אני רוצה לדעת מה קורה לכל מטוס בחיל-האוויר



ישעיהו ברקת - סקרן ואוהב לשאול שאלות

המצרי, עוזר לפני שמפקד הטייסת שלו יודע על כך - לפני שמפקד חיל-האוויר המצרי יודע על כן!". הדרישה של ברקת התקבלה בהפתעה מצד היושבים בחדר. "לא היו לנו כלים לדעת מה קורה אצל חילות האוויר הערביים. לכן החלטנו להשקיע הכל בתחום הזה" הוא סיפר.

מאותו יום השתנו דברים באוויר 4 - ענף המודיעין של חיל-האוויר. "עסקתי בנושא חמש שנים, עד סוף המלחמת ההתשה ב'1970. הכרתי את הערבים, את צבאותיהם ואת המורח התיכון, לפני ולפנים. הענקנו למודיי



אורגן בגובה חזיונות- האם יצליחו הטייסים להגיע למטרותיהם?

עין של חיל-האוויר שלנו מעמד מן השורה הראשונה בעיני 'הבורסה המור' דיעינית הבינלאומית' כפי שמקובל לקרוא לענין המסתורי הזה" מספר ברקת.

על תקופת ההמתנה הוא סיפר: "ואז באה תקופת ההמתנה לפני מלחמת ששת הימים. זו היתה מן התקופות הקשות בחיי. פתאום נתגלו לי כל כך הרבה רפי רוח וקטני אמונה. לא ידעתי שבעם כל כך קטן יכולים להיות כל כך הרבה מן הסוג הזה. אחרי המלחמה נתרבו, כמובן, בשי" עור עצום המנצחים, המצליחים הגיי בורים. עוד תבוא השעה לספר כמה

מאמצים השקעתי לשכנע מפקדים צבאיים ומנהיגים אזרחיים בכוחנו להכות את הצבאות הערביים שוק על ירך".<sup>29</sup>

## ענף 2: תוכנית "מוקד" נועדה לכשלון

תכנית "מוקד" שהיתה מוכרת למוטי ראש מחלקת אויר, היתה עדיין בשלב ההוכחה והבחינה. במפקדת החיל הוחלט בדרוק אותה בעזרת סימולציה ירנית (מחשבים לא היו אז בשימוש אלא במכוני מחקר גדולים) על ידי ענף שליטה ובקרה. הסימולציה נועדה לגלות את נקודות התורפה של "מוקד", במיוחד בכל הקשור להי ערכות וללוחות הזמנים. באופן פרטני ביקשו הבורקים לאתר את המבנים אשר יתגלו לפני שאר המבנים ולטפל בהם. "הסתבר כי בנתיב ללוקסור שהיה אז במטס הראשון, מתגלה המבנה חמש דקות לפני נתיבים אחרים" נזכר סברון. בעקבות כך נערכו שינויים והתאמות נוספות.

ביקורתי יותר היה ענף 2 בראשות סא"ל יואש צידון (צ'אטו): "התכנית כפי שהוצגה, נידונה לכשלון", הוא קבע. ברו"ח שהוצא בסוף שנת 1965 נכתב: "ניתוח תוצאות המשחק מצביע על כך שאם יופעל "מוקד" ללא אבירות, טעויות וכדומה, כלומר בתנאים טובים בהרבה מהמשוער, אוי:

1. רק כשליש השרות יוצאו משימוש במטס הראשון.  
2. גם לתוצאה זו יש ודאות נמוכה מהסביר. היא ודאיות של 66 לערך". עוד נאמר בהערה: "אילו נדרש ביט" חון של לפחות 90 ששליש (מהשרות) יוצאו משימוש, אז היה נדרש כוח תוקף (גדול) פי שלושה מהנתון ב"מוקד".

צ'אטו גם לא היה מוכן לקבל את ההערכה לגבי "זמן ההתאוששות" של הפיקוד המצרי לאחר המהלומה הראשונה. להערכה זו היתה חשיבות קריטית: על פי הערכת "זמן ההתאוששות" נקבע מועד הפעלתו של המטס השני ואלה שאחריו.

תוצאות סימולציה ממוחשבת זו ירדו על רפי סברון כמקלחת של צוננין. "הם נתנו לה רק 20 אחוז הצלחה לעומת 50 אחוז שאנו הערכנו" אומר סברון בחיך מריר.<sup>30</sup>

גם רפי הרלב לא אהב את הניתוחים של אויר 2. "גם היום לא הייתי מנתח את התוכנית על בסיס הסתברות. הייתי דורש לדעת אם יש סיכוי של 90 אחוז הצלחה – אם לא, התוכנית לא היתה מתבצעת. אם אנחנו משיי גים הפתעה ומוג האוויר מאפשר לפגוע במטרות – זה 90 אחוז הצלחה. אם מטוסי חיל-האוויר לא מצליחים ומוג האוויר לא מאפשר לנו, הייתי אומר שהתכנית היא כשלון".<sup>31</sup>

בעוד עזר ויצמן היה חלוק מזה שנים על "אנשי הקוסינוס", ומסקנותיהם התקבלו אצלו כמשיכת כתף מסויי



אורוג כסוף - 25 מטוסים נרכשו בצרפת במחיר מציאה בשנת 1965 ושיפרו את מצבת מטוסי חתקיפה

גת, הנה עתה נכנס מפקד חרש לתפקיד. ומוטי, כאמור, לא אהב דברים מסובכים מדי. "צ'אטו" ביקש לזמן דיון אצל מוטי הוד. הצעתו היתה ברורה וחדה: לגנוז את תוכנית "מוקד". אבל כאן נתקל בהתנגדות על הסף: תכנית "מוקד" היתה תכנית פשוטה ומפקד חיל-האוויר החדש אהב תכניות פשוטות. לאחר שאנשי המבצעים הציגו את התכנית בפירוט, ונשמעו הטיעונים בעד ונגד, סיכם מוטי הוד את הדיון. הוא פנה לצ'אטו ואמר: "בוא נרוץ על זה!".

מרגע שהתכנית אושרה מחדש על ידי המפקד החדש, היא היתה קו ההתייחסות של הטייסות. תכנית "מוקד" היתה מעתה תכנית מלכת לכל הגורמים בחיל-האוויר – טייסות מבצעיות כמו גורמי מפקדה. למרות שבראשית ימיה היא היתה ידועה רק לשותפי סוד מעטים, מפקדי הבסיסים והכנפות ומפקדי הטייסות, היא חילחלה לעט לאט לתודעת הטייסים, אשר שמו לפתע לב כי הם מתאמנים במתארי פעולה מאד מסוימים, יוצאים למרחקים בעלי משמעות לזירה המזרחית-כוננית, ותוקפים שדות תעופה מזוהים.

ענף ההדרכה בפיקודו של שעייה גזית הוציא מערכים מיוחדים לתקיפת שדות תעופה ולהטלה מדויקת של פצצות בנקודות מסוימות, שכוננו "יעדים", על מסלולים שצוירו על חולות המטווחים בנגב. "ימי הקרב" כללו מעתה טיסות, גיחות ניווט ותקיפה במתארים דומים למשימות המיוחדות לכל טייסת וטייסת. לכל טייסת נקבעו מספר שדות תעופה ספציפיים אותם למדו ועל תקיפתם התאמנו. היה זה שינוי קיצוני במאפי ייני הגיחות שביצעו עד אותה עת טייסי הקרב.

כל הטייסות, כולל אלה של האורגן, המיסטר והווטור, אשר היו אותה עת טייסות תקיפה מובהקות, התאמנו עד לפרסום תכנית "מוקד" בעיקר בקרבות אוויר וזנחו את משימות התקיפה. לפתע החלו להציב בחדרי התדריכים "לוח פגיעות" במקום "לוח הפלות" או בצידו. "הטייסות מצאו משהו להיאחז בו, והטייסים ידעו כי יש סיבות מדוע ולמה הן מתאמנות כך ולא אחרת" אומר סברון.

"התוכנית היתה מבוססת על מודיעין מאד מדויק ועמוק" אומר בני פלד, מפקד כנף 4 בחצור בזמן המלחמה,

#### הערות:

עם השלמת הטיוטה הראשונה לתכנית התקיפה גדולה, חשב רפי סברו לכנות אותה בשם "תומר" על שם בנו הבכור אשר נולד זמן לא רב לפני כן. "אשתי לא הסכימה" אומר סברון, "היא אמרה: מלחמה זה מלחמה וזה תינוק חמוד ומה אתה מערעב ביניהם". לאחר זמן מה הציע לו אחד ממפקדי המודרים לקרוא לה "מוקד" שהרי זה יהיה מעתה מוקד הפעילות של חיל-האוויר.

"ועשינו כדי לשתול את הידע בטייסות חיל-האוויר יום יום, כמו שלומדים איך לשרוד בנק, הייתי יכול להעיר כל אחד מן הטייסים והוא היה מדקלם את המטרות שלו. עשינו דגמים תלת-מימדיים של כל השדות. בנינו שדה מיוחד שעליו כל חיל-האוויר התאמן".<sup>32</sup>

אנשי המודיעין בכל טייסת ובסיס עדכנו את מעטפות המבצע – כולל תצ"א (תצלומי אויר), מפות הנתיבים לכל מטרה. אויר 4 הוציא חוברת קטנה ובה תרשימים של כל שדות התעופה הערביים ומסלוליהם לשימוש במקרי חירום, דפי קשר ונהלי דיווח תוצאות ועוד. מפקדי הבסיסים תרגלו את נהלי "השליטה בדממה" על המטוסים בעזרת טלפון קוי ומפעילי שלטים, בזמן שהמטוסים ינועו מן הדת"קים לעבר המסלולים ואת תיאום זמני ההמראות. נדמה כי כולם התרכזו בתכנית והתמקרו בה.

למרות שהתכנית נחתמה ופורסמה, נותרה תכנית "מוקד" כתכנית חיה, שעודכה לעתים קרובות לפי השינויים בזירה. אחד הכולטים בהם נערך בשנת 1966 כאשר התברר כי חיל-האוויר המצרי השלים את בנייתו של שדה תעופה חדש, ביר תמרה, בסני. לבעיה זו נמצא פתרון מייד: שנה לפני כן נפתחה טייסת אורגן חדשה, טייסת 107 ברמת דוד, ושרדה זה הוקצה מיד כאחת ממטרותיה העיקריות.

### "מוקד קטן" נגד סוריה

המבחן הראשון של תכנית "מוקד" היה למעשה עוד לפני מלחמת ששת הימים. ב־16 באוגוסט 1956, בעקבות התקריות נגד הצבא הסורי, אשר תקף מוצבים ויישובים ישראלים באצבע הגליל, עלתה האפשרות כי התקריות המקומיות יתרחבו למלחמה כוללת, ויהיה צורך להשמיד את חיל-האוויר הסורי בבסיסיו.

באותו יום נערך חיל-האוויר לתקיפת שדות התעופה של סוריה, וטייסות החייל קיבלו סבלת "כוחות ומשימת" מעודכנת על פי תכנית "מוקד" בה פורטו המשימה, המטרות, מספר המטוסים, החימוש, הדלק והזמן לכל מבנה.<sup>33</sup> כל מטוסי חיל-האוויר היו ערוכים לתקיפה, הטייסים למדו את המטרות ואנשי החימוש הכינו את הפצצות והמרעומים בהתאם לפקודת "מוקד".

המתיחות והכוננות נמשכו יומיים. לאחר מספר ימים בהם התנהלו קרבות אויר והסורים איבדו מספר מטוסיים, שככה המתיחות. ב־18 באוגוסט החליטה מפקדת חיל-האוויר להוריד את רמת הכוננות ל־1א (כוננות תקיפה תוך 30 דקות).

הפעם הבאה בה חיל-האוויר ישלוף את פקודת "מוקד" מהכספות תהיה במלחמת ששת הימים.

### 11 מטוסים בתוך שנה

הוד נכנס לתפקידו בתקופה הסוערת של תקריות רבות בגבול סוריה אשר כונו לימים "המלחמה על המים". התנגשויות אויריות ותקיפות של מטוסים נערכו אחת למספר ימים.

שלא כמו עזר ויצמן שהיה מעורב עמוקות בכל פעילות, הוד אהב להעניק סמכויות ובטח בפקודיו. טייסים שהשתתפו בפעילות האוירית ובקרבות האוויר העידו כי עזר היה בולם את הפעילות המבצעית או את הקרב בות מהשש להסתבכויות פוליטיות או מבצעיות. למוטי הוד לא היו עכבות מסוג זה. הוא הבין לרוחם האיי נדבידואליסטית של טייסי הקרב ולאופי הקרב האוירי – הוא נתן לטייסיו יד חופשית לנהל את הקרב. היה למוטי רק מחסום אחד: המחוסם המבצעי.<sup>34</sup>

אנשי המבצעים מספרים כי מוטי עקב בצמידות אחר הטייסים שנשלחו לקרב וידע על כישוריהם – אם לא היה בטוח במוכיל רביעיה או בבני הזוג, הוא לא הזניק אותם לאויר, או הורה להם לחזור הביתה. על המצטיינים הוא סמך כאשר ניהלו את הקרב: את ההחלטות והשיקולים הטקטיים במרחב האוירי הוא הותיר להם בצורה חופשית כמעט. הוא גם ידע כמה זמן יוכלו טייסיו לנהל את קרב האוויר, ומיד עם פתיחתו קבע "זמן פעילות סביר" ולחץ על שעון עצר. רק לאחר שמחוגי ה"סטופר" התקרבו למגבלה שקבע – בדרך כלל כמות הדלק לחזרה בטוחה לנחיתה – הוא הורה להפסיק את הפעילות ולחזור הביתה.

כל חיל-אוויר נמדד בתודעה הציבורית על פי קנה מידה אחד: "מבחן הניצחון" – בשפה האוירית קראו לו: "מבחן ההפלות" – ומוטי הוד צבר מהן בשנתו הראשונה בתפקיד מלוא חופניים.



טייס "חסי" - אבנר סלפק בתא המירוצי בתקופת המלחמה על המים

ואכן את ההישגים בקרבות אוויר הוא צבר במהירות – לא פחות מ־11 מטוסי קרב של מצרים וסוריה הופלו בתוך שנה מאז נכנס לתפקידו, במספר תקריות אוויריות.



סרן יורם אגמון- חלוץ מפילי המיגים בעיצוץ המאך 2

הנחשון היה סרן יורם אגמון, טייס צעיר בטייסת הקרב הראשונה. לאחר סדרה של התנגשויות ואיריות חסרות תוצאות עם מטוסי מיג 17 ומיג 21 סוריים, רשם יורם את ההפלה הראשונה בעולם במטוס המירד'. ב־14 ביולי 1966 (יום הבסטיליה בצרפת) הוא היה מספר ארבע במבנה מירד'ים של טייסת הקרב הראשונה. בקרב אוויר ממושך הוא נצמד למיג 21 סורי והפילו באש תותחיו.

חודש לאחר מכן, ב־15 באוגוסט, הפיל סרן יהודה קורן מטייסת 117 הצפונית מטוס מיג 21 שני בקרב מעל הכנרת. בקרב אוויר המוני שהתפתח עם מטוסי חיל־האוויר הירדני ב־13 בנובמבר הפיל רן פקר מפקד טייסת 119, מטוס הנטר ירדני. בסוף אותו חודש הופלו גם שני

מטוסי מיג 19 מצריים על גבול ישראל מצרים על ידי סרן מיכאל חבר מטייסת הקרב הראשונה. היתה זו גם ההפלה הראשונה בעולם בטיל מונחה־מכ"ם מסוג מאטרה R.530. ב־7 באפריל הופלו עוד שישה מטוסים (ראה להלן). היתה זו בהחלט שנה ראשונה וסוערת בתפקיד מפקד חיל־האוויר.

בתוך המולת קרבות האוויר והתקריות של שנת 1966 נחת בישראל מטוס מיג 21 עיראקי, לאחר מבצע רב־דמיון בו היו מעורבים "המוסד" וגורמי מודיעין של חיל־האוויר.

### "יהלום" נחת בישראל

מטוס המיג 21 נכנס לשרות מבצעי בחילות האוויר של מצרים וסוריה בשנת 1961. מאז הוא היה המטוס המורביל בכל קרבות האוויר במזרח התיכון במשך שנים ארוכות. המודיעין של צה"ל, כמו זה של מדינות המערב, עסק באיסוף נתונים על המטוס הרוסי המתקדם והמהיר. כל מידע נלמד והוכנס למשוואות ביצועים וגרפים, כדי לבחון את יתרונותיו ונקודות התורפה שלו.

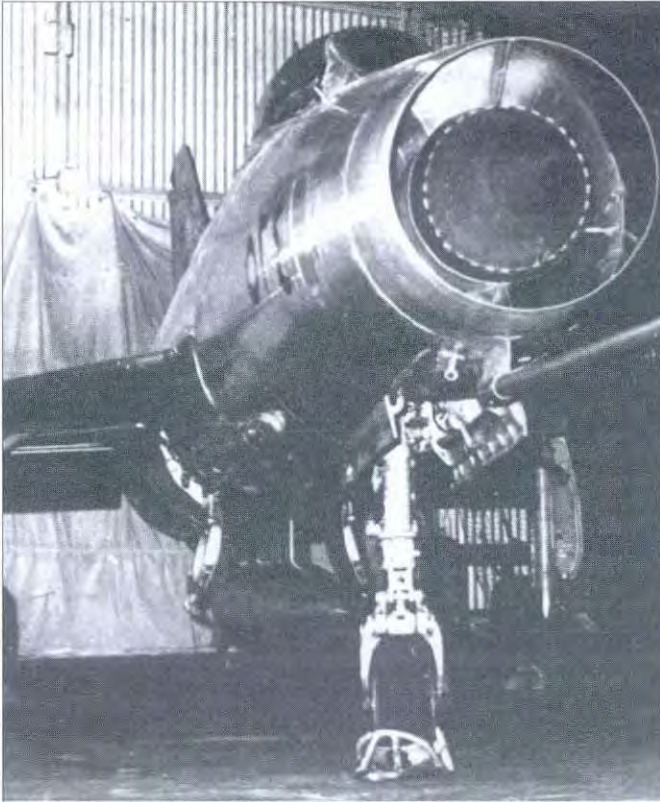
אך עזר ויצמן, מפקד חיל־האוויר אותה עת, לא הסתפק בכך. הוא פנה לראש "המוסד", מאיר עמית שביקר בלשכתו ואמר לו בפשטות: "אני צריך כאן מיג 21".<sup>35</sup>

הגלגלים החלו לנוע וכשנה וחצי לאחר מכן, ב־16 באוגוסט 1966, לאחר פעילות קדחתנית של אנשי "המורסד", נחת לפתע מטוסי מיג 21 עיראקי בישראל. העולם הוכה בתדהמה ואנשי מקצוע מיהרו לצאת ולבחון את המטוס המתקדם ביותר שהיה אותה עת בשרות חילות האוויר של הגוש המזרחי ומדינות ערב.

היה זה סופו וגם שיאו, של מבצע מודיעיני ארוך בו היו מעורבים אנשים רבים באירופה ובעיראק. לאחר שמבצע ראשון נכשל ומבצע שני לא הצליח, לכדו אנשי המודיעין של "המוסד" ברשתם טייס נוצרי שהסיי תכסך עם מפקדיו.

סרן מוג'יר ואפה (שמו נכתב רדפה), הטייס העיראקי שהנחית את המטוס בישראל, סיפר כי עשה זאת מסיבות פוליטיות ואישיותות. לאחר יומיים של כוננות מתוחה בישראל שציפתה להגעתו בכל עת, הוא יצא לדרך ונחת בבסיס חיל־האוויר בישראל.

באותו יום הוא היה בטיסת אימון בשמי עיראק. הוא נפרד לפתע ממטוסי המבנה שלו, ירד לגובה נמוך וחלף



מיג 21 בישראל - "אנו אווזים את האריה בזנבו" אמר מוטי הוד

על פני מדבריות עירק מערבה. כדרכו הוא חצה את ירדן. בדרך הוא חמק ממרדף של מטוסי מיג 21 עיראקיים וגם מהנטר ירדני שנשלח ליירט אותו. באותו יום הורה מפקד חיל-האוויר, אלוף משנה מוטי הוד, שהיה יחד עם גורמים ישראליים ים אחרים, בסוד העניין, להזניק שני מירז'ים שהיו בכוננות בתל נוף כדי ללוות את המיג 21 לנחיתה. שני מטוסי המירז' ובהם סא"ל שמואל שטופר, סגן מפקד בסיס תל נוף ורס"ן רן פקר, מפקד טייסת "העטלף" ליוו אותו לנחיתה בחצור.

המטוס הכסוף היה מרגם מיג Mig 21F-13, וכונה במערב פיישבד C. הוא נשא על גופו את הספרות 534 ואת סמל חיל-האוויר העיראקי. בישראל הוא קיבל לאחר זמן מה את המספר המאד משמעותי: 007.. עוד באותו ערב הוצג המטוס בפני העיתונות והציבור,

ומפקד חיל-האוויר, הודיע בחגיגות כי "אנו אווזים את האריה בזנבו". מיד לאחר מכן הוחלט על הקמת צוות לבחינת המטוס וביצועיו. דני שפירא, טייס הניסוי הראשי של חיל-האוויר נמנה להטיס את המטוס, ועמו רס"ן עזרא אהרון, שנועד ללוות אותו במירז' ישראלי.

ב-13 לספטמבר 1966, כחודש לאחר נחיתתו בישראל, המריא המטוס לטיסתו הראשונה מבסיס חיל-האוויר בחצור. לאחר מכן נערכו בקצב זהיר טיסות נוספות להכרת המטוס. עד ה-7 לנובמבר אותה שנה, נערכו במטוס 13 טיסות ניסוי, בהן נבחנו ביצועי המטוס במהירויות גבוהות ונמוכות, נלמדו הדרישות להטסתו ונקודות התורפה המבצעיות שלו.<sup>36</sup>

חלק גדול מן הטיסות נערך כדו-קרב בוודים מול מטוסי מירז' וסמב"ד של חיל-האוויר, אשר הוטסו על ידי בכירי הטייסים בחיל, כדי לעמוד על יכולת המטוסים הישראליים נגדוונג המיג, ולפתח נגדו שיטות לחימה בקרב.

מיד לאחר מכן הופקו המסקנות המבצעיות: לטייס חיל-האוויר נאמר להימנע מלהתמודד עם המטוס בגובה רב, ורצוי למשוך אותו להתמודדות בגובה נמוך. כמו כן נמצא כי בשעת טיסה מהירה היו הגאי המיג 21 "מתקשים" וכושר השליטה של הטייס במטוס נפגע. בשל כך הומלץ למשוך אותו לתמרונים במהירות גבוהה. כמו כן נמצאו מרחבים "מתים" שהקשו על טייסו לראות מטוסים מאחור. עוד נלמד כי אחד ממכילי המטוס אשר נועד להנעת המנוע נשא חומר דליק במיוחד. די היה בפגז אחד כדי להבעיר את המטוס ולהעזותו באש.

טייס חיל-האוויר הישראלי הפיקו תועלת רבה מ"טיסות התמודדות" אלה מול המיג 21 הרוסי וכאשר הגיעה



זני שפירא והמיג 21 הנושא את סמל חיל-האוויר הישראלי

שעת המבחן, יכלו גם טייסי סופר מיסטר להתמודד עמו בקרב, כפי שאכן התרחש בשמי סייקל וגם במצ"רים.

### 7 באפריל 1967

יום שישי, 7 לאפריל היה אמור להיות יום פעילות רגיל בשטחים שהיו פרושים ליד הישוב האון, למרגלות הרמה הסורית.

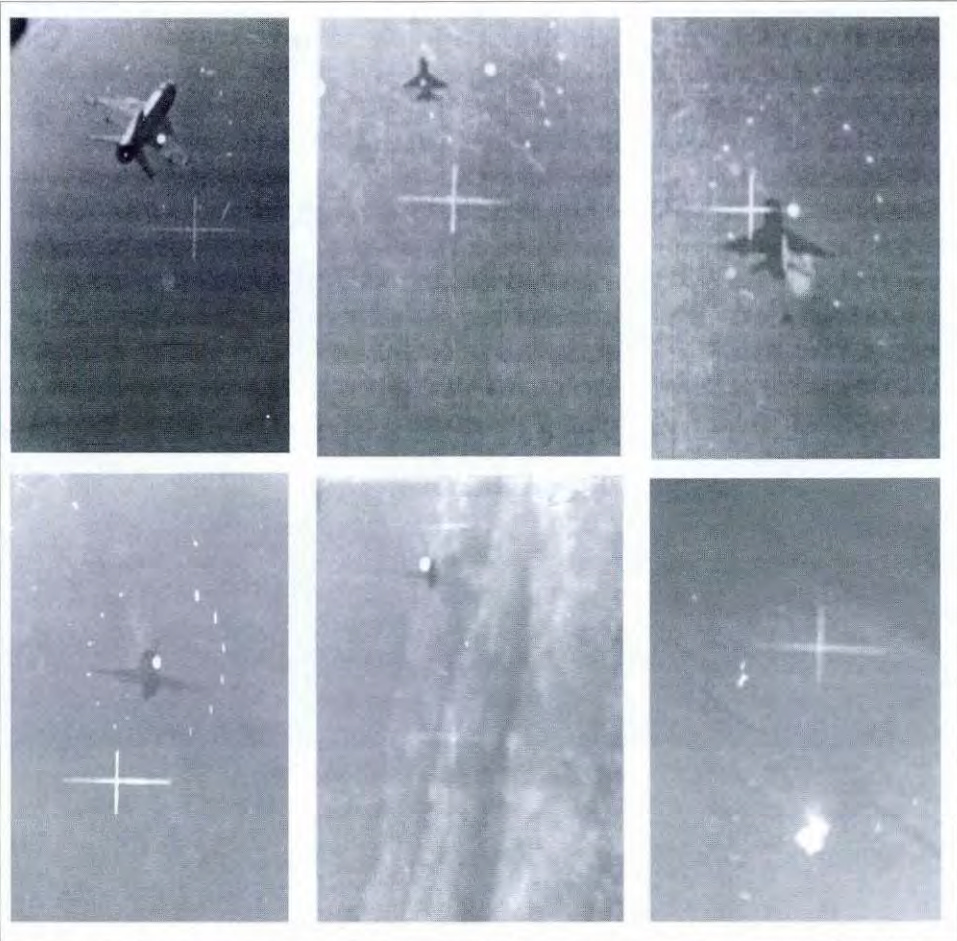
שלוש חלקות, מספר 51, 52 ו-53 היו במרכזה של מחלוקת עם הסורים על תיחום הגבול בין שתי המדינות. ישראל התעקשה לעבד את השטחים האלה למרות ההתנגדות של דמשק. בבוקרו של אותו יום יצא טרקטור לעבד את אחת החלקות. לא ארכו הדקות, והסורים היושבים על הרכס הגבוה, וצופים על המישור שלמטה, פתחו לעברו באש תותחים וטנקים.

היו אלה ימי "המלחמה על המים" – הפעלת מוביל המים הארצי והמלחמה על מקורות הירדן. תקריות התפתחו מזה שבועות ארוכים באיזור הצפון, ועל חלקות אדמה חקלאיות אשר הוכרזו כ"שטחים מפורזים". בגלל האופי הטופוגרפי של האיזור, בו שלטו הסורים מרכסי רמת הגולן על כל מישורי עמק החולה שמתחתם, היה ברור כי הפעלת חיל-האוויר היא אחת האופציות העיקריות הנשקלות בידי צה"ל.

אותו יום שישי, 7 באפריל, היה יום נאה. הציוד החקלאי הובא לקרבת מקום, והטרקטור חפר את התלם הראי שון. לאחר מספר דקות פתחו הסורים באש מהעמדה בעמאת עז אדין על הטרקטור. התקרית התפתחה לחילופי אש הרדיים ממרגמות ותותחים. הסורים הפגינו לאחר זמן מה את קיבוץ תליקציר.

חיל-האוויר היה דרוך לפעולה בתוך דקות. מטוסי יירוט היו כבר בעמדות הזינוק, ומטוסי תקיפה עמדו חמושיים בכוננות של מחצית השעה. זמן קצר לאחר השעה 12 בצהריים קיבל מפקד חיל-האוויר פקודה להפעיל את המטוסים נגד העמדות הסוריות. מפקדת חיל-האוויר, אמונה על "לוח הצדק" המבצעי, הזניקה לאויר את כל סוגי מטוסי התקיפה ושיתפה בפעולה את כל הטייסות. הם נכנסו לתקיפת המטרות הסוריות ועסקו בכך מספר דקות, כאשר קלטו יחידות האזנה של מודיעין החיל מידע על המראות של מטוסי קרב סוריים לעבר האיזור. מפקד החיל הורה למטוסי התקיפה לחזור לשטח ישראל ופינה את הזירה למטוסי הקרב.

בסביבות השעה 12 התפתחו קרבות אויר באיזור קונייטרה אשר נסחפו לעבר שמי דמשק. סרן יפתח ספק



שש הפלות של מטוסי מיג 21 סוריים ב-7 באפריל 1967. בשורה העליונה מימין: ההפלות של סלפק, רומח ודונון. בשורה השניה מימין: ספקטור, פקר ולניר

טור וסרן בנימין רומח מטייסת הקרב הראשונה היו החלוצים: לאחר מספר דקות הם השמידו שני מטוסי מיג 21, שנפלו דרומית ומערבית לעיר הבירה הסורית. הפטרולים באויר נמשכו משני צידי הקו. כשעה לאחר מכן התפתח קרב נוסף בין מירז'ים של טייסת הסילון הראשונה למיגים סוריים, אולם זה הסתיים ללא תוצאות. בשעה 14:00 נערך קרב אויר שלישי. מבנה של מטוסי מירז' של טייסת 117, ובו רס"ן עמיחי שמואלי, מפקד הטייסת וסרן שלמה ניר נכנס לקרב עם מטוסי מיג 21, שהיה נרמה כי ירדו לתקוף את עין גב. המירז'ים שיגרו טילי שפיריר אך לא פגעו במטוסים הסוריים. אל תוך איזור דרום רמת הגולן התגנבו אותה עת גם זוג מטוסים של טייסת המירז' השלישית, 119, ובהם מפקד הטייסת רס"ן רן פקר וסרן אברהם שלמון. בעוד הקרב מתנהל מעל הרמה ניהלו השניים קרב עצמאי עם זוג מיג 21. רונן שיגר שני טילי שפיריר לעבר אחד המיגים, אך הם "הלכו בדרך כל שפיריר". הוא עבר לתותחים והפיל אחד המיגים דרומית לדמשק. שלמון שיגר גם הוא שני טילים לעבר המיג השני אך גם הם לא פגעו, ושני המטוסים חזרו לנחיתה בבסיסם. זה לא היה סופו של יום הקרב.

לאחר שתיים, בשעה 16:00 לערך, היו באויר שלושה זוגות מטוסי מירז' - זוג מכל טייסת. רביעיית מטוסי

מיג 21 סורית המריאה אותה עת מהשרה בדמייר פנתה דרומה מעל רמת הגולן, ומשם מערבה לעבר ישראל. אל ארבעה מטוסי מירז' הופנו על ידי הבקרה לעבר המיגים. הזוג הנותר פנה בכיוון נגדי. הטייסים הישראליים היו רס"ן מרדכי ישורון ורס"ן עודד שגיא מטייסת 119, רס"ן עזרא דותן וסרן אבי לגיר מטייסת 117. הם התכנסו לפי הוראת הבקרה למבנה אחד והופנו לעבר המיגים שנראו עתה באוויר פיק. דותן פנה לעבר מטוס מספר שלוש, שיגר טיל שפירר שהכויב ולאחר מכן ירה בתותחיו במיג והשמירו. לגיר הצעיר והנלהב, התקרב לאחד המטוסים הסוריים וכילה בו את זעמו ממרחק קצר ביותר. המיג עלה באש בפטריט אש ועשן, לתוכה נכנס גם מטוסו של לגיר תוך כדי חמיקה. המירז' כוסה פיה וטייסו התקשה לראות החוצה. הוא לווה



המירז' השחור- מטוסו של אבי לגיר (משמאל) מפויח לאחר הקרב בו הפיל מיג 21 סורי

כברת דרך קצרה על ידי מוטי ישורון והנחית את מטוסו בשלום ברמת דוד. הזוג השלישי של טייסת 101 ובו סרן אבנר סלפק וסרן אמנון שמיר, המשיך לפטרל באוויר. המוביל הבחין ברביעיית מטוסי מיג 21, השליך את מיכלי הדלק שלו ופנה לעברם. כאן הוא נכנס למערבולת הקרב בו השתתפה הרביעייה הקודמת, אולם בתוך זמן קצר איתר סלפק מיג סורי נוסף והפילו באש תותחים. שישה מטוסים סוריים הופלו באותו יום, ואת הכישלון הזה, שלא כמו בפעמים קודמות, לא ניתן היה להסיר תיר מעיני העולם: שלושה מטוסים סוריים נפלו בשטח ירדן, ושני טייסים אושפזו בבית חולים ברבת עמון. הם אף זכו לביקור של המלך חוסיין שהגיע במיוחד כדי לברכם על "גבורתם".<sup>37</sup> הציבור בישראל אשר מאס בהתגריוות הסוריות ובהפרעות התדירות למפעל המים הגדול, היה רכוב על גלי שמחה ותחושה של הצלחה אפפה את הכל. הטייסים הפכו לגיבורי הימים הבאים בעיתונות וברדיו. אכן היתה זו נבחרת של בכירי טייסי הקרב – רובם עתידים להוביל את המכנים הקרביים לגיחות התקיפה של מבצע "מוקד" במלחמת ששת הימים.

הוד עמד ב"מבחן תקופת השנה" וקטף את זרי התהילה. כמחווה של הערכה זימן אותו הרמטכ"ל, יצחק רבין, ללשכתו והעניק לו את דרגות האלוף, שבועיים לפני המתוכנן.

התקריות ב־7 באפריל 1967 היו המבוא למלחמת ששת הימים.

## פרק ה' מאי 1967 – איזור נע למלחמה

ישראל היתה שבעת רצון מהמחשת כוחה הצבאי ויכולתה האווירית בתקרית ה־7 באפריל 1967 וקיוותה כי הדבר ישים קץ להתגרויות הסוריות אשר נמשכו מזה מספר שנים. בסוריה היה מפקד חיל־האוויר, חאפז אל אסד, שאחז גם בתפקיד שר ההגנה, במבוכה רבה וחש בדירות בשל הכשלונות הרצופים בשנה האחרונה מול צה"ל ובעיקר חיל־האוויר שלו. מצרים לא סייעה לסוריה, והסכם ההגנה בין שתי המדינות לא הופעל. מדינות ערב אחרות, בהן ירדן, שהיו מסוכסכות ב"מלחמת מלים" עם שתי המדינות מזה חרשים אחדים, לא הסתירו את שביעות רצונן משבירי תו של ההסכם בין מצרים וסוריה. צה"ל והצבא הסורי, נותרו גם בימים הבאים בכוננות מבצעית לקראת התמודדות אפשרית נוספת.

הדברים באיזור התפתחו בכוון אחר. ב־10 באפריל הגיעה לסוריה משלחת רמת דרג בראשות מפקד חיל־האוויר המצרי, מחמוד סידקי מחמוד, כדי ללמוד את לקחי הקרבות. את רשמיו ומסקנותיו הציג יומיים לאחר מכן בפני עבד אל חכים עאמר, סגן נשיא מצרים ומפקד הכוחות המווינים שלה ובפני ראשי הצבא. הסורים לא חסכו בימים הבאים את ביקורתם ממצרים על שלא עשתה דבר כדי לסייע לסוריה בחדשים האחרונים. הם דרשו מנאטר לעשות דבר ממשי כדי להוכיח את תקפות ההסכם הצבאי בין המדינות, ולהרפות את הלחץ מעל סוריה. ראש ממשלת מצרים סידקי סוליימן שביקר בסוריה, הזהיר את שליט מצרים כי המדינה האחות בצפון עלולה לגרור את מצרים למלחמה עם ישראל. נשיא מצרים ראה במתיחות הצפון תמריץ להידוק הקשרים עם סוריה, והחליט על תיאום צבאי בין שתי המדינות, במסגרת הסכם ההגנה ההדדי שנחתם בנובמבר 1966. מפקד צבאות היבשה של מצרים, גנרל עאבר אל מוחסן כמאל מורתגי הכריז בעקבות כך כי מדינות קע"ם מוכנות למלחמה "בעזרת טילים ונשק סורי חדיש והרסני ביותר".<sup>1</sup>

בראשית מאי הלכה המתיחות עם סוריה וההריפה. מהבליים פלשת'נים טמנו מוקשים ליד הכנרת. ישראל האשימה את סוריה בסיוע למחבלים, ודוברי ישראלי אמר כי "האופציות הניצבות בפני ישראל נעות בין החלטה לנקוט לוחמת גרילה משלה, לבין פלישה וכיבוש דמשק".<sup>2</sup> ב־13 במאי הכריז ראש הממשלה לוי אשכול כי ישראל תיאלץ "ללמד את סוריה לקח חריף עוד יותר מלקח ה־7 באפריל". באותו יום מסרו מקור רות בין רוסיים למצרים כי "ישראל מרכוזת כוחות צבא אדירים בגבול הסורי, בסדר גודל של 11-13 חטי"בות". כמו כן הודיעו הרוסיים כי ישראל "מתכננת התקפה על סוריה מיד לאחר יום העצמאות, בין 17 ל־21 במאי".<sup>3</sup>

פיקוד הצבא המצרי היה נבוך למשמע אוהרות אלה, היות ולא מצא להן אימות מכל מקור אחר. בשל כך החליט לשלוח לסוריה קצינים כדי להתרשם מהמצב בשטח באופן עצמאי. עוד באותו יום הורה עבד אל חכים עאמר לרמטכ"ל המצרי, פריק־אוול מחמד פאווי לצאת לדמשק כדי למצוא מה פשר הידיעות ולברוק את המצב בחזית.

בספרו "מלחמת שלוש השנים" כותב פאווי: "התוצאה היתה, כי לא מצאתי בשטח שום הוכחה המאמת את המידע, אלא היפוכו של דבר, צפיתי בצילומי אויר מן החזית הסורית שצולמו בשעות היום ב־12 וב־13 במאי 1967, ולא הבחנתי בשום סטייה מן המצב הצבאי השיגרת...".

פאווי וסידקי, אף הזהירו את הסורים כי לא יהיו מוכנים למלחמה כוללת עם ישראל לפני שנת 1972, עת יושלם המערך הנגד מטוסי של מצרים בשלמותו.<sup>4</sup>

יום לאחר מכן שלחו הסורים מטוס צילום לשטח ישראל. המיג 21 המריא מדמשק, ובחסות רכס החרמון

הצליח לחדור אל מעל אצבע הגליל, חלף מעל שדה התעופה במחניים וחזר במהירות לרמת הגולן. לא נראה כי תוצאות הסיוור הזה שינו את תמונת המצב ברמשק. הימים היו ימי מתיחות פוליטית גם בין מדינות ערב. מצרים קיוותה כי הצהרה על כוננות בצנאה תרגיע את המצב.

למרות החשד במצרים כי סוריה מנסה לסבך אותה במלחמה, החליט המושיר עאמר להעלות מיד את רמת הכוננות של הצבא המצרי, ובפזיונותו אף הורה להעביר כוחות משוריינים וחי"ר לסיני בהתאם לתכנית ההגנה "אליקאהר". הנשיא המצרי, גאמל עבד א-נאסר נסחף גם הוא והסכים לקבל את דעתו של עאמר. הוא הודיע מספר ימים אחר כך כי "ישראל החליטה הפעם לבצע, החל מן ה-17 במאי מעשה תוקפנות נגד סוריה". אך שלא כמו בשנת 1960, הפעם היתה ישראל עירנית יותר.

במוצאי חג העצמאות התקיים בכסיס האויר תל נוף נשף צוותי האויר המסורתי. בערב השתתפו גם ראש הממשלה ושר הבטחון, לוי אשכול, הרמטכ"ל יצחק רבין ואלופים רבים אחרים. בעוד אנשי צוותי האויר, ותיקי קים וחדשים, מחליפים חוויות, טילפן קצין בכיר במטכ"ל והודיע לרמטכ"ל על התנועה המופגנת של הכוחות המצרים בלב הקהיר. רבין הודיע על כך מיד לאשכול והורה להכריז על כוננות בצה"ל. למחרת הוחל בגיוס חלקי של אנשי מילואים.<sup>5</sup>

ב-15 במאי הודיע דובר צה"ל כי "צה"ל עוקב אחרי המצב ועושה צעדים מתאימים". עבד את חכים עמאר פירסם גם הוא באותו יום את פקודת היום הראשונה שלו בה הוכרז כי "מצב הכוננות בשטחי מצרים יועלה לדרגה העליונה, החל מיום 15 במאי 1967, בשעה 14:30".

### האו"ם מסולק מסיני

נאטר החליט לקחת לידייו את השליטה על האירועים ולקבוע את מהלכיהם. אך בתוך מספר שבועות הוא נסחף אחרי ההמון המצרי והערבי ואיבד את השליטה במתרחש. ירון עדיין האשימה אותו כי הוא "מסתתר מאחורי כוח החירום של האו"ם" ונאסר הגיב מיד: הוא הורה לגנרל ההודי אינדיראג'אט ריקייה, לפנות את קו הגבול, "מתוך דאגה לבטחונם המלא" של כוחות האו"ם ולרכוש את כוחותיו בבסיסים ברצועת עזה. כוח החירום היה מוצב בגבול ישראל מצרים, החל מה-16 בפברואר 1957, בהוראת מועצת הבטחון וכחלק מההסכם לפינוי סיני על ידי ישראל.

ב-16 במאי הודיע או תאנט, המזכיר הכללי של האו"ם לנשיא מצרים כי אינו מוכן לפנות את הכוחות מהגבול, וכי אם השליט המצרי עומד על כך, הוא יוציא את כל כוח החירום מן האזור. נשיא מצרים, רכוב על קריאות ההמון ברחובות קהיר הגיב כצפוי, ואו תאנט הורה ב-18 בחודש לכוח האו"ם להתקפל מעמדותיו. האיזור נטה כמדרון בפני כדור השלג של המלחמה.

### מציאים את פקודת הקרב

ה-17 במאי חלף ללא כל אירוע בולט. אולם צה"ל וחיל-האויר החלו לאוורר את פקודות הקרב. בטייסות ובבסיסים בדקו את המטוסים ונערכו לחימושם. במרכז הפקודות האלה היו הפקודות לגיוס מילואים, היערכות הגנתית, פריסת יחידות וגם פקודת "מוקר". ביום זה החל גם גיוס טייסי המילואים, טייסי ההצ"ח (הצבות החירום) אשר היו במפקדות חיל-האויר ובבית הספר לטיסה, יצאו לטייסות המבצעיות שלהם. עם ההחמרה במצב החירום, החל גיוס מילואים נרחב בישראל. התחושה היתה כי המלחמה עומדת בפתח, וכל יום שעבר אך הגביר את האפשרות לכך.

הטייסות החלו באימון וערכו טיסות רענון לטייסים. משך מספר ימים הם יצאו לטייסות בנתיב דומה לזה שיבצעו במקרה של מלחמה. הטייסות נערכו בגובה נמוך ברמת אלהוט מלאה לעבר אזורי האימון בנגב לתרגולי תש"ת (תקיפת שדות תעופה) ותקיפת מטרות קרקע. כשבוע לאחר התחלת המתיחות הורה מפקד חיל-האויר על הפסקת טיסות האימונים בחיל-האויר, כדי לאפשר לצוותים הטכניים להשמיש את מירב המטוסים. טייסות המירו' העמידו מטוסים בכוננות להונקה מיידית. טייסות התקיפה הציבו מטוסים לתקי-

פה בתוך חצי שעה.<sup>6</sup> מפקדי הבסיסים הגיעו למפקדת חיל-האוויר לתדרוך יומי ולאחר מכן כינסו את מפקדי היחידות בבסיסיהם וערכנו אותם לגבי התוכניות ליום המחרת.

הפעילות בבסיסי האוויר היה מרובה. טייסי המילואים, הצבות החירום ובעלי תפקידים אחרים החלו להתייב צב לפי הצוים. בסיסי האוויר ברמת דוד, תל-נוף וחצור וגם לוד המו אנשי מילואים. צוותים טכניים טיפלו והשמישו כל מטוס, בדקו כל עגלת כוח וכל צינור תדלוק. המפקדים חזרו ושיננו את פקודות המשימה שיועדו ליחידות שלהם.

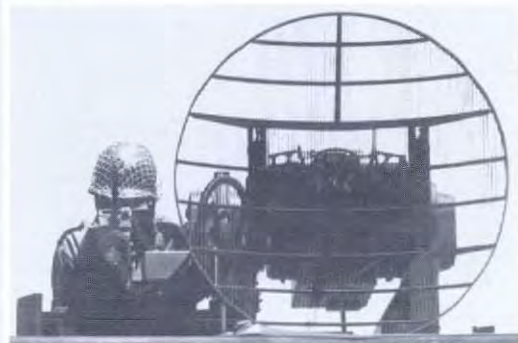
במפקדת חיל-האוויר ובטייסת 109, נערכו מזה מספר חדשים לקליטת מטוסי הסקיהוק. מפקד הטייסת, רס"ן אוהד שדמי ורס"ן חגי רונן הסמ"ט שלו (שהיו מתוכננים להסב את הטייסת שלהם למטוסים האמריקניים), יצאו עם רס"ן יוסי שריג, סרן אריק עוזו ורס"ן נסים אשכנזי מטייסת 105<sup>7</sup> לארה"ב לקורס ההסבה על מטוס הסקיהוק. בגבור המתיחות הם הוחזרו, יחד עם אנשי הגף הטכני, לטייסת.

בינתיים נעשה בטייסת ובמתקני התחזוקה כל שנדרש כדי להחזיר את מצבת המטוסים לשמישות מירבית. הגפים הטכניים בבסיסים, בכנפות ובטייסות הקרב היו במצבה מלאה ואף מעבר לכך. המבנאים בטייסות תוגברו על ידי אלפי אנשי מילואים.

### נאסר סוגר את המיצרים

ב-18 במאי, בשעה 4 אחר הצהריים קיפלו חיילי כוח החירום את דגליהם ופינו את עמדותיהם מול הגבול. מצרים המשולבת מהצהרות הנשיא, ומיכולתה לסלק במחי הוראה אחת את כוח החירום שנכפה עליה למעשה בשנת 1957, נסחפה, כמקובל בעולם הערבי וקראה לנצל את האירועים למלחמה הסופית בישראל, גירוש היהודים אל הים, וחיסול המדינה היהודית. המוניים יצאו אל הרחובות, משולהבים על ידי עיתונות מטעם, רדיו ממלכתי שקרא קריאות מלחמה והשמיע סיסמאות תעמולה קולניות, ומערכת שלטונית שהמ

שיכה להלהיט את הרוחות. נאסר היה בשיא התלהבותו המלחמתית ועתה החליט לעשות צעד דרמטי נוסף.



תותחי נ"מ נפרסו בבסיסים - מכ"ם ותותח L-70 בתל נוף

ב-19 במאי זימן את "הועד הפועל העליון" של מפלגת "האיחוד הסוציאליסטי" כדי לאשר צעד נוסף נגד ישראל: סגירת המיצרים. למחרת נכנסו כוחות של צבא מצרים לשארם א-שייח, וכוח צנחנים הוצנח בצורה הפגנתית מעל המרחב הפתוח במקום. מפקד כוחות הצנחנים,

עמיד עבד אל מונעיים חליל, מונה מפקד שארם אישייה ולפיקודו הוכפפו חטיבת צנחנים, גדודי שריון וחי"ר, גדודי ארטילריה ועוד. כוחות החי"ר הגיעו למקום בעזרת מסוקי תובלה גדולים. המערך הימי באיזור תוגבר בספינות מלחמה, ותותחי חוף ארוכיטווח הוצבו בעמדות החולשות על המיצרים. חיל-האוויר העמיד לרשות מפקד שארם אישייה טייסת של מטוסי מיג 19, אשר הגיעו בתוך זמן קצר לבסיס האויר בגרדקה, מעבר למפרץ.

לכולם היה ברור עתה לאן הרברים מובילים. סגירת המיצרים, היתה עבור ישראל "קאזוס בלי" – עילה למלחמה. ראש הממשלה לוי אשכול כינס בדחיפות את חברי סיעתו בכנסת ולאחר מכן את חברי ועדת חוץ וביטחון. חלק מן השרים הגיע לתל-אביב, בשל בהילות הפגישה, במסוקים, מירושלים. קציני המטכ"ל אמרו כי יהיו מוכנים לפרוץ את ההסגר בתוך יומיים-שלושה. הרמטכ"ל פרש לפי השרים את תכניות המלחמה וגם את מחירה הצפוי. שרי הממשלה היו מודאגים ממספר האבידות ולא הסתירו זאת מפני יצחק רבין. במקביל החלה נעה המערכת הדיפלומטית. משרד החוץ הורה לשגרירים בכל העולם להודיע כי "אם תימשך התוקפנות בחסימת מיצרי אילת, תשתמש ישראל בזכותה להגנה עצמית על פי סעיף 51 של מגילת האו"ם". נשיא ארה"ב לינדון ב. ג'ונסון, הודרו לבקש מישראל, דרך השגריר בווישינגטון להמתין ולא לפעול.

**טילי קרקע-אוויר מסוג רינתיאון "חוק" הוצבו באתרים שולטים בינחם הכור בדימונה**



### לומדים את המטרה

חיל-האוויר החל להגיע את ההיערכות למלחמה. כלי רכב רבים ואלפי אנשי מילואים גוייסו והופנו ליחידות השונות. במסגרת תוכנית "תיבה" לפריסת מערך החירום לקראת מלחמה, פרסה טייסת האורגן 107 ב־19 במאי, מרמת דוד לשרה התעופה בלוד. מטוסי נורד של טייסת 103 פרסו מתל נוף לשרה סירקין. מטוסים קלים ומסוקים הופנו למפקדות ויחידות היבשה ונחתו בבסיסי היערכות החירום שלהם. טייסת 124 על מסוקי הסיקורסקי שלה התכוננה לפריסה לשטחים פתוחים באיזור היערכות שלה ליד אשקלון. מפקדות התחזקה טיפלו במטוסים בעייתיים, החליפו מנועים ומכלולים והשמישו כל שניתן להשמיש.<sup>8</sup> טייסות דמה נפרשו בבסיסים. מנחת מגידו נראה לפתע כמו בסיס מבצעי ועליו "מטוסי" מירו, ווטור ומיס-טר. מערך הנ"מ כולל תותחים וטילי חוק, פרס במקומות שיועדו לו והגן על הערים ועל בסיסים בצפון,

במרכז ובדרום.

ענף המודיעין בפיקודו של סא"ל ישעיהו ברקת עקב בצמידות אחר מצבת המטוסים בבסיסים השונים של חיל-האוויר המצרי. מטוסי סיור נשלחו לטיסות צילום, ואמצעים אחרים הופעלו במקומות שונים ועמדות האזנה אוישו על ידי אנשי מודיעין רבים כדי לעקוב אחר הפעילות מעבר לגבול. השאלה הגדולה היתה: היכן נמצאים המטוסים המצריים? מפקדת חיל-האוויר המצרי הניעה את הטייסות מבסיס לבסיס כדי להקשות על איתורם. ברקת הבטיח למפקדים כי יספק לכל מבנה את כל המידע לו הוא זקוק לשם ביצוע משימתו. המעקב היה צמוד. מערכות מכ"ם בלשו באויר וקלטו כל נחיתה או המראה, תשמועים האזינו לכל תנועה צפויה והעבירו את המידע לאחור, מטוסי תובלה ובהם מערכות האזנה משר-כללות ידעו להבחין בקולו של כל מפקד טייסת וכל מפקד בכיר של חיל-האוויר המצרי. "הפעלנו אמצעים מעניינים" אמר לאחר המלחמה מפקד המודיעין, סא"ל ברקת.



מעדכנים את מפות המבצעים - סגן זרור חריש מטייסת 116-מיסטר מעדכן את הנתונים לתעלה

תגבור הכוחות המצריים בסיני התקבל בדאגה על ידי מפקדי הכוחות של פיקוד דרום. כל תוספת של גדוד או חטיבה חייבה להפנות לעברה כוחות ולשנות משימות. מאידך בענף המבצעים בחיל-האוויר התקבלו הירידות על תגבור כוחות האוויר בסיני בשמחה לא מוסתרת. כל תנועה של טייסת מצרית או מבנה שהוצאו מאי-זור התעלה והועברו לסיני, הכניסה אותם ל"מעגלי ההשמדה" של המטוסים קצרי-הטווח, האורגן או המיס-טר, ושיחררה את המירוץ והווטורים לפעולה נגד מטרות איכות בלב הדלתא או בעומק מצרים. כאשר רוכז כל המידע הוה, נבחן ונותר עורכנו גם טבלאות "כוחות ומשימות" של הטייסות בהתאם. בשבועות הראשונים של המתחות ירדו טייסות מצריות שלמות מבסיס התעלה והדלתא לבסיסי האוויר באל-עריש, ג'בל ליבני, ביר גפגפה וביר תמדה בסיני. אלה יכלו להיות איום משמעותי על ישראל והמודיעין הגביר את עירנותו.

כפי שהתברר לאחר מכן, לא כולם נשארו בסיני. חלק מהטייסות הגיעו ונחתו, עסקו בתמרונים או בכוננות למספר ימים ושבו במהרה לחיק הדלתא המוגנת והקרירה. גם טייסי חיל-האוויר המצרי לא אהבו, כנראה, את סיני החם והלוהט.

על שינויים אלה ניתן לעמוד מבחינת טבלת "כוחות ומשימות" של מבצע "מוקד" שנערכו במהלך ימי הכוננות. בטבלה הבסיסית שעודכנה ל-10 באפריל היו מיועדים שלושה מבנים לתקוף במטס הראשון את בסיס

האוויר באל-עריש, שלושה לעבר ג'בל ליבני, שלושה לעבר ביר גפגפה ושלושה לעבר ביר תמדה. ב־23 במאי תוכננו ארבעה מבנים לעבר אל-עריש, שלושה לג'בל ליבני וחמישה לביר גפגפה. לעבר שדה ביר תמדה, שהתרוקן, ככל הנראה, ממטוסי קרב, לא הופנה כל מבנה. כפקודה לפני האחרונה שהוצאה יום לפני המבצע, רק שני מבנים הופנו לאל-עריש וג'בל ליבני הושמט כליל מהטבלה (כפרוץ המלחמה נשלחו לתקוף אותו רק שני מירז'ים וגם זאת כפעולה משנית של משימה אחרת). לעבר ביר גפגפה, לשם הגיעה טייסת מיג 21 הופנו חמישה מבנים ולביר תמדה, בה חנו אותה עת מטוסי מיג 17, חמישה מבנים. ואכן במהלך ימי הכוננות שונתה טבלת "כוחות ומשימות" של פקודת "מוקד" ארבע פעמים ופעם נוספת ממש ערב המבצע.



לקראת הפימ - צוותי הקרקע מכינים מירז' 3 בטייסת 117 ברמת דוד

### 20 במאי – תרגיל אחרון במטוח

תשומת הלב של כל המפקדים היתה עתה נתונה ללמידה ועיון במשימותיהם למקרה של מלחמה. מאז פורסם מה פקודת "מוקד" והופצה בטייסות ובבסיסים, היא תורגלה ברמת הטייסות אחת לתקופת אימון. חיל-האוויר ערך תרגילים משולבים לבדיקת המערכות השונות האמורות ליטול חלק במבצע אפשרי נגד חילות האוויר הערביים. הטייסות למדו את הבסיסים המיועדים להן, את הנתיבים לשם ואת הזמנים, ותרגלו את מטרותיהם על בסיסי רמה בנגב. לאחר ההמראה הם היו אמורים לצאת לעבר הים, כשהם מנווטים לעבר נקודה במרחק ידוע, ומשם יצאו בכיוון ומהירות נתונים לעבר המטרות הרפאים בנגב, והטילו את פצצות התרגול.

תיקי המשימה הלכו ותפחו במפות, מסמכים ותצ"א של הנתיב המתוכנן למטרה. בחלק מהנתיבים הטייסים יכלו לראות סרטים של הנוף עד למטרה אשר צולמו על ידי מטוסי הצילום של חיל-האוויר. ידיהם של אנשי המודיעין והמבצעים היו מלאות – ערכון המפות והנתיבים, סימון של שינויים במערך הנ"מ של האויב, במבני הבסיסים ובאיומים אפשריים בדרך.

ב־20 במאי ערך חיל-האוויר תרגיל תש"ת (תקיפת שדות תעופה) גדל-ימדים, ובו תרגלו כל הטייסות את תכנית המבצע לפרטיו. נקודות הרגש בכל תקיפה היו תזמון נכון והגעה מדויקת מעל המטרה בהם נבחנו המובילים, ושיפור המקלענות ברמת הטייס הבורד. לבר מאלה נבחנה יכולת השליטה של מערכת הבקרה של חיל-האוויר. עם נחיתת המטוסים, תורגלו גם אנשי צוותות הקרקע בהכנת המטוסים והוצאתם לגיחה

חוזרת - סבב המטוסים כלל תדלוק, חימוש, בדיקת המטוסים לאיתור פגיעות אפשריות. על כל התקלות נרשמו דו"רות ונלמדו לקחים אשר הועברו למפקדי הטייסות.

### מי יהיו המובילים

מפקדי הטייסות התכנסו עם עוזריהם הבכירים, הסמ"טים, והחלו בקביעת השיבוץ הסופי של הטייסים ליעדים שלהם, במקרה שתפרוץ מלחמה. לא היתה זו החלטה קלה - מובילי המבנים, במיוחד הראשונים שהיו אמורים להוביל את מבצע התקיפה הגדול, היו חייבים להיות טייסים מנוסים - בהם היו תלויות תוצאות המלחמה. גם מספרי שלוש, שהיו מובילי זוגות, היו צריכים להיות מיומנים ומוסמכים ליטול את ההובלה במקרה שנמנע מהמוביל לעשות זאת. השינויים במערך מטוסי האויב חייב גם שינוי של יעדי המבנים. בחלק מהטייסות האישיים נעשו מיד בהתחלת הכוננות ועורכנו ברגע האחרון. באחרות עשו מפקדי הטייסות מניי פולציות אישיות ושמרו את המידע לעצמם עד לבוקר המלחמה עצמה.

התשובה לשינויים במערכי האויב היתה לימוד כל בסיסי האויר המיועדים לטייסת במלחמה. ואכן ברוב



מוכנים לחזרת הזינוק - מכוונים בעמדת הכוננות בטייסת 101 - חמושי חמושו בגחונו טיל מאטרה

הטייסות הכירו כל הטייסים היטב את כל שדות התעופה "של הטייסת". בטייסות אחרות, כמו בטייסת 109, הורה מפקד הטייסת, אוהד שדמי, להכין מפות לכל המטרות האפשרות במצרים, סוריה וירדן. למרות שמפקד די הטייסות היו מופקדים על האיוש, הרי גם מפקדי הכנפות והבסיסים היו מודעים להם והתערבו לא אחת כדי לשנות אותם. הבעיה הקריטית היתה, כאמור, באיוש המבנים הראשונים על המטרות. ואכן, כמו באיוש הטייסים למשימות היירוט (ראה שם) כך גם באיוש מבני התקיפה נמצאו ליקויים. בכל אחת מהטייסות היו טייסים בעלי כשירויות שונות. מצד אחד היו המובילים הסדירים של הטייסת, שהיו גם מעודכנים בנעשה. מצד שני המובילים שהצטרפו לטייסות כהצ"ח או כמילואים. אלה בדרך כלל היו גם המובילים הבכירים והמנוסים יותר, וחלקם גם טעמו כבר את טעמה של מלחמה.

אל"מ שמואל שפר (שטופר), מפקד תל נוף, בחן את האיושים בשתי טייסות הקרב שלו ואף שינה אותם. הוא הורה למפקדי הטייסות לקבוע את האיוש כדי שמובילים ותיקים, שהיו בעלי נסיון מבצעי, הם שיובילו את המבנים לפעולה, ולא דוקא אנשי הטייסת הסדירים. לאחר ששפר קיבל את הרשימות הוא ערך שינויים: "עברתי לראות מי המובילים ברביעיות ומי מספרי שלוש - אלה אשר יחליפו את המובילים אם יש להם

תקלה או בעיה אחרת". אומר שפר: <sup>9</sup> "בטייסת 119 דרשתי כי מפקד בכיר יוביל אחד המבנים למצרים. <sup>10</sup> בטייסת 116 היו הרבה אנשי מילואים וגם שם הייבתי לשים טייסים בעלי נסיון קרבי ממלחמת קדש ופעיי לות אחרת, כמובילים". ומנסיונו הוא מוסיף: "בקרב הראשון יש התרגשות, יש מתיחות - לכן היה חשוב להצלחה לשים את המובילים והבכירים למשימה העיקרית - השמדת מטוסי הקרב על הקרקע". "היה לנו זמן להתארגן" הוא מציין, "עשו הצבות חדשות של הרביעיות עם האנשים של כל מבנה. המפקדים ישבו כל אחד עם עצמו, עם אנשי אותה רביעייה על המפות והתרשימים של השדה. הטייסות בתלינוף לא בנו מודלים של השרות - "את רוב העבודה עשינו על תצ"אות ותרשימי מטרות" אומר שפר. כך היה גם בטייסת 117 בצפון וכן בטייסות אחרות. בנימין פלד מפקד כנף 4 בהצור לא נדרש להתערבות רבה מדי באיושים. הוא הכיר את המובילים ואת הטיי סים הבכירים וסמך על מפקדי הטייסות כי יבחרו ויאיישו נכון.

הטייסים שלא היו מאוישים חשו תסכול עמוק. עדי בניה מטייסת 117 לא היה מאויש במטס הראשון, אולם בכל פעם שמישהו חלה או יצא למפקדה הוא מילא את מקומו. "חילקו אותנו למבנים. הגעתי לטייסת עם



פעמון האזעקה וקסדות הקרב - שורת קסדות תלויות בחזר הכוננת בטייסת 101 בחצור

מאיר שחר - מאיר היה בפנים ואני לא הוצבתי. נורא התאכזבתי - זה היה כאילו אמרו לי שאני לא טייס מבצעי במירז". <sup>11</sup> גם ברוך קינן, (בוקי) קצין המבצעים של תל נוף וטייס ב-119, שהגיע לטייסת רץ ומתנ" שף לאחר שקטע טיול באירופה, מצא עצמו מחוץ לאיוש. "תארו לעצמכם איזו אכזבה: להגיע כל כך מרחוק ולא למצוא את עצמי ברשימת המטס הראשון הגורלי!" הוא כתב לאחר המלחמה. "קיויתי כל הזמן שאיזה טייס יחלה ולא יוכל לטוס באותו יום - וכמעט הצלחתי בתקוותי הזדוניות, כשמספר טייסים חזרו מכנף 6 עם שלשול נוראי ומעורר, ואפילו נרשמתי לכמה ימים למטוס הראשון. אבל בבוא הזמן הושמטתי מהרשי מה והוחזרתי אבל וחפוי ראש לבור בונקר המבצעים, בו היה משכני הקבוע בין טיסה לטיסה". <sup>12</sup> היו מאוכזבים אלמונים מסוג אחר: דן לניס מטייסת 109 מיסטר שהיה חבוש בגבס מזה זמן מה, השתחרר ממנו ומישהו היה חייב לפנות את מקומו במטס לכברית. הטייסים בטייסת 116 מיסטר, החלו ללמוד את המטרות המיועדות להם מיד בהתחלת הכוננות. לא היו סודות בטייסת הזו. האיושים והמטרות השתנו פעם אחר פעם. <sup>13</sup> כמו בשאר הטייסות ב-20 במאי החלו אימוני תש"ת (תקיפת שדות תעופה). סרן רוד נבו, סמ"ט ב' של הטייסת היה אחראי לארגון סדר המבנים, וראג גם להחליף מידי פעם את איוש הכוננות, כדי לאפשר

לכולם לטוס. הטייסים חולקו למבנים ולמדו כל אחד את מיקומו ואת שדה התעופה שנועד לו במבצע. הם הצטיידו במפות, תצלומי אויר, אקדחים ומימיות. הטייסת קיבלה גם שני אהלים והגיע גם קרון. בטייסות נערכו פעם אחר פעם תדרכי מילוט והצלה.

### המטרה: השגת הפתעה טקטית

אנשי ענף מבצעים, שהיו סמוכים ובטוחים ביכולת טייסות הקרב לבצע את משימותיהם, היו מודאגים ממזג האויר מעל המטרה וברוך אליהן. זה היה אחד הנושאים הקריטיים להצלחת המבצע או לכשלוננו. נושא נוסף שהעסיק אותם היה השגת הפתעה מלאה.

"התשובה המבצעית כולה התמקדה ב'איך להשיג את ההפתעה'" אומר רפי הרלב, ראש אויר 3.<sup>14</sup> בתקופה זו ענף המבצעים התייחס למספר נושאים:

1. **אלמנט ההזנאה.** מטוסי פוגה מגיסטר תוכננו להמריא בבוקר וטייסיהם היו אמורים להשתמש באותות קריאה של רוב מבני המטוסים של חיל-האויר ושל בסיסים שונים. מתוך מחשבה שהאויב מאזין והוא שומע את כל טייסות החיל טטות, ואז יהיה יותר רגוע.

2. **כוננות הבוקר במצרים.** מצבם של מטוסי הכוננות והשעה בה המריאו או עמדו לנחות היו קריטיים ביותר. תר. חיל האויר עקב אחר שגרת הפעילות של טייסות הקרב המצריות וקיווה כי שגרה זו תימשך גם בבוקר יום המלחמה הראשון.

3. **רמת אלחוט אלקטרונית.** חיל-האויר הורה לכל הטייסים ולכל מפעילי המערכות שלא להפעיל אותן כלל בבוקר יום המבצע. "זו לא היתה רק רמת אלחוט מלאה" אומר הרלב, "אלא דממה אלקטרונית מלאה. זה לא דבר פשוט כי ליד המסלול מצטברים שניים-שלושה וארבעה מבנים שונים. המטוסים מגיעים ממקור מות שונים וצריכים להסתדר במבנה ולהמריא. חיל-האויר התאמן לענין הזה לפחות כמה חודשים לפני המלחמה, מתוך מחשבה שזה עלול לבוא. זה כלל מבצעי שליטה ליד המסלול וכל הכרוך בכך".

4. **טיסה בגובה נמוך.** כל הטיסות אל המטרות היו אמורות להיעשות בגובה הדיונות או הגלים. "בתדריך שהתקיים ערב קודם בלשכת מפקד חיל-האויר, קיבלו ממני מפקדי הכנפות אישית תדרוך לגבי חשיבות השגת ההפתעה. אמרתי להם: 'לטוס הכי נמוך שאתם יכולים, בניגוד לכל מה שאומרים לכם בטיסות האי-מונים. עליכם להזהיר את הטייסים שלא להתרומם בשום אופן. ואכן היה מקרה אחד בו שני מבנים, שהנתיב בים שלהם הצטלבו, חלפו אחד בתוך השני. עוד אמרתי כי אם למישהו יש תקלה שאחריה הוא צריך לחזור או פעולה אחרת שהוא צריך לעשות, הוא לא פותח את הפה, הוא לא מתרומם, הוא לא מתפעל את הרדיו - הוא לא עושה אלא דבר פשוט: מסתובב אחורה וחוזר בגובה נמוך. מסתובב וחוזר הביתה או לבסיס אחר. אם למישהו יש תקלה יותר חמורה שהוא צריך לנטוש אז הוא לא מתרומם - הוא פשוט קופץ. המאמץ העיקרי והגרול היה לא לתת לאויב כל סיכוי לגלות את המבנים".

### פעילות מבצעית מתוחה

עוד מספר ימים חלפו. בסיסי חיל-האויר נכנסו לכוננות. אין יוצא ואין בא. רק רכב המוביל תחמושת, מיכי ליות דלק ורכב אספקה נעו בין הבסיסים. אלפי אנשי המילואים המגיעים לטייסות מצאו להם פינות, פרשו מזרונים והמתינו. מערכות ההונאה החלו לפעול גם הן. יחידות "טייסות הדמה" פרשו בבסיסים משניים והציבו רגמי דיקט של מטוסים, צבועים בצבע כסף בולט או מוסווים ברשלנות, ליד המסלולים. כל מי שטס מעל מגידו היה חושב כי לפחות שלוש טייסות קרב פועלות בו. מטוסי פייפר עלו לאויר וטייסיהם הקימו קשר עם הבסיסים כאילו טייסות שלמות פורסות לבסיסים שונים. מטוסי דמה פוזרו ליד המסלולים והטיי-סות השונות. ליד טייסת המירז'ים של רמת רוד הציבו שני רמייים של מיסטר. טייסי המירז' התלוצצו כי "אלה הם מטוסי הכוננות של טייסת המיסטרים 109". הטייסים בכוננות היו יצחק ארצי ודן לניס - ארצי היה עדיין חבוש בידו מנטישה של מיסטר ולניס שהשתחרר אך לפני זמן מחבישת ידו. אות הקריאה של

המבנה שלהם היה: גבס...<sup>15</sup>

לסרן אהוד הנקין טייס סריר מטייסת 117 ברמת דוד היו ספקות רבים לגבי מלחמה אפשרית. "המתח בבסיס היה גבוה מאד. היו הרבה שאלות. התפרוץ מלחמה, או לא אם תפרוץ – איך תפרוץ. השאלה המטרידה ורבת המתח ביותר היתה: מה יהיו תוצאות המערכה – לא שמישהו הטיל ספק בתוצאות. מה שכירסם בפנים היתה השאלה איך תחפופנה התכניות את המציאות. אימונים, לימוד, נסיון של שנים, ידע ותכניות. הכל עמד להיות מופעל בפעם הראשונה וזה לא נתן מנוח".<sup>16</sup>

כך חשו רבים מן הטייסים באותה עת.



מטוסי תובלה מסוג סטרטוקרויזר של חיל-האוויר ומטוסי אל-על גויסו לחטסת מטענים חיוניים מאירופה

ענף המודיעין של חיל-האוויר היה כמרקחה. ישעיה ברקת שניצח על המלאכה, רצה לרעת הכל, לעדכן הכל עד הפרט האחרון. לבד מהפעלת מערך המודיעין המסועף, הוא הורה על הוצאת טיסות סיור בשמי מצרים. הפעם לא נדרשו אישורים מיוחדים לטיסות אלה.

ב-24 במאי יצאו שני מטוסי ווטור של טייסת 110 לטיסת צילום לילית בשמי מצרים. במטוס הראשון היו סרן שלמה קרן ורס"ן אייל (לוס) אחיקר ובמטוס השני סרן זוהר בן-ציון והגווט סרן אלכסנדר ענבר (מלצר). צוות נוסף, מיכה גיל והגווט שבתיא בן-שוע עמד בכוננות כרורבה בתחילת מסלול במשך שעה שלמה.

### מגייסים את כל המשאבים

התחושה כי האיזור נע למלחמה, האיצה במפקדים הבכירים בחיל לעשות כל מאמץ להגדיל את מצבת המטוסים, להוסיף אמצעי לחימה. מטוסי אל על גויסו להטסת חלקי חילוף מצרפת וממדינות אחרות. מטוסי תובלה כבדים מרגם סטרטוקרויזר שייטו במרומים ועברו משרה לשדה בדרום צרפת כדי לאסוף משלוחים דחופים של ציוד וחימוש.

דני שפירא, שהיו לו מהלכים קרובים בקרב קציני חיל-האוויר הצרפתי, סיפר<sup>17</sup> כי ערב המלחמה ביקר בשרי אל מפקד בכיר בחיל-האוויר הצרפתי. מוטי הוד, מוראג ממצבת מטוסי חיל-האוויר, ובמיוחד מאפשרות ההיי פגעות של המטוסים המיושנים יחסית מרגם אורגן ומיסטר, אירח בלשכתו את הקצין הבכיר, שהיה ידיד של ישראל ודורש טובתה. לאחר שתיאר בפניו את מצבת מטוסי חיל-האוויר ורמז על אפשרויות הפעולה הקיימות בפניו, פנה מוטי אל הקצין הצרפתי הבכיר וניסה לבחון אם צרפת תוכל להשאיל לישראל מספר מטוסי מירוד. הוא גם הבטיח לו כי יחזיר את המטוסים, או מטוסים ישראלים תמורתם, אם ייפגעו. הקצין הצרפתי הפנה מבטו אל פניו של מוטי והציע לו להמנע מבקשת מטוסים מצרפת: "אל תעשו את השגיאה שעשיתם

בשנת 1956 כשהנחתם למטוסים צרפתיים להגן על שמי ישראל" הוא אמר לו, "אני בטוח שאם תפרוץ מלחמה תנצחו ניצחון גדול. איש לא יוכל להגן על מדינתכם טוב כמוכם". מוטי אינו זוכר את האירוע. הוראות מיוחדות יצאו לתעשייה הצבאית להאיץ את הייצור של מיכלי דלק נתיקים למטוסי הקרב, להגביר את קצב הייצור של פגזים ופצצות. משאיות פרקו עשרות מיכלי דלק, במיוחד מהדגמים שיועדו לטייסות המירו'. היה צפוי כי קרבות אויר רבים יתנהלו במלחמה ויהיה צורך במספר גדול של מיכלי דלק לקרבות אלה. גם מנהלי התעשייה האווירית נרתמו למאמץ והוסיפו משמרות עבודה כדי להשלים את שיפוץ מטוסי הקרב התובלה והמסוקים שהיו בטיפול.



מסופחים - תשעה מטוסי סופר מיסטר צרפתיים שהיו בשיפוץ בתעשייה האווירית סופחו לטייסת 105

באותה עת היו תשעה מטוסי סופרמיסטר של חיל-האוויר הצרפתי בשיפוץ בתעשייה האווירית בלוד. אנשי מחלקת הציוד של חיל-האוויר ביקשו מאנשי "ברק מטוסים" למהר ולסיים את העבודה והם "הוחרמו" על ידי חיל-האוויר. טייסים של טייסת 105 בחצור הגיעו ללוד והטיסו אותם במהירות לבסיסם. המטוסים הכסופים הועברו בחופזה למוסך, צבעי הטריקולור נמחקו מעל גופם והם יצאו לדת"קים, צבועים בכחול-לחום ונושאים את סמלי חיל-האוויר הישראלי.<sup>18</sup>

היתה זו תוספת משמעותית למצבת מטוסי הטייסת. הטלת האמברגו על ישראל, היתה אך רקע מתאים והצדקה להחלטה להחרים את המטוסים.

### אהלן וסאהלן...

נשיא מצרים יצא לבקר בסיני כדי לעמוד על מצב כוחותיו. בביר גפגפה הוא נפגש עם טייסי הקרב שהיו בכוננות ועם המפקדים במקום. לבושים סרבלי טיסה וחליפות לחץ התקהלו הטייסים סביב נאסר והפמליה, שכללה את עאמר ומפקדים בכירים אחרים. נאסר הגלהב הכין את הכל כהצגת תיאטרון מבווימת היטב. לנוכח מפקדיו וחיליו, ונציגי התקשורת והמוזמנים הוא אמר: "ישראל לא הגיבה עד כה. זאת למרות ששלוש שנה מתוך ארבעת התנאים שהצבנו לא קוימו: כוח החירום הוצא מסיני ומעזה, הפלשתינאים הסלימו את פעור לותיהם, מצרים ריכזה את כוחותיה בסיני".<sup>19</sup>

"עתה", הוא המשיך כשהוא שומר על טון דרמטי מחריף ממשפט למשפט, "הוריתי למפקד הכוח בשארם א-שייח, לסגור את מפרץ עקבה בפני שיט לישראל וממנה".

הנוכחים קיבלו את דבריו בתרועות ממושכות. הם היו מלאי תשוקה לצאת לקרב, ולהכות את המדינה היהודית שוק על ירך. מפקדים האיכו בפוליטיקאים לעשות עתה את הצעד האחרון המתבקש - לצאת בפועל למלחמה בישראל, ולא להמתין עוד. נאסר הרגיע אותם - "ישראל לא תילחם", אמר נאסר, "אם היא לא עשתה זאת עד עכשיו".

ב-25 במאי כינס נאסר את הפיקוד העליון של צבא מצרים. על אשר התרחש בכינוס זה, סיפר הגנרל מוחמד כאמל מורתגי, מפקד הכוחות המצריים בסיני שהורח לאחר המלחמה, בראיון לעיתון "אחר סאעה". במהלך



**חיילים בבער גפגפה- אם היהודים רוצים מלחמה- אחלק וסאחלק.. אמר נאסר בפני טייסיו המחייכים**

הכינוס התנהל ויכוח בין נאסר לבין מפקד חיל-האוויר המצרי. "האלס" אמר נאסר, "כבר קיבלנו החלטה לא להתחיל במכה הראשונה".

"אם ינחיתו היהודים את המכה הראשונה יהיה מצבנו שונה" מחה סירקי מחמוד. "זוהי החלטה פוליטית ועל איש הצבא לבצע אותה" השיב לו נאסר ונעל את הדיון.<sup>20</sup>

בזכרונותיו מספר אנואר סארת על

פגישה בדרג בכיר.<sup>21</sup> בישיבה אשר כונתה "ישיבת הוועדה המבצעית העליונה" השתתפו אנואר סארת, עבדל חכים עמר, זכריה מוחי אדיין, חוסיין אישאפעי עלי סברי וסירקי סולימן. "נוכח הריכוזים שלנו בסיני סיכויי המלחמה הם עכשיו 50:50. אם נסגור את המיצרים תהיה המלחמה וראות של מאה אחוז". אמר נאסר, ופנה לעמר:

"האם הכוחות המזוינים מוכנים, עאבד אל חכים?".

"בחיאתי ובחיאת-ראסי (חיי וחירותי) יאיראס, הכל מוכן ומזומן!" אמר עמר כשהוא מורה על צווארו. סארת היה סקפטי יותר: "ידענו שהחיימוש שלנו מספיק" אמר סארת. "כאשר שאל נאסר לדיעותנו הסכמנו כאיש אחד לסגירת המיצרים - כולנו, חוץ מסירקי סולימן שהיה אז ראש הממשלה וביקש שנאסר יביא בחשבון את מצבה הכלכלי הגרוע של מצרים".

נאסר מבחינתו, משך את החוט עד הקצה אליו התכוון. מכאן, כך אומרים מקורות ופרשנים ערביים, הוא קיווה כי המעצמות יתערבו וימצאו דרך להפחית את המתחות באיזור. זאת לאחר שטרפו הקל- גירוש כוח החירום מסיני וסגירת מיצרי טיראן - היה בפיו.

מספר ימים אחר כך ביקר נאסר בבסיס האוויר באבירסואר, מן הבסיסים החשובים ביותר של חיל-האוויר המצרי, שם חנתה עדיין כנף מפציצי הקרב החדשים מסוג סוחוי 7 שהגיעו אך מספר שבועות לפני כן למצרים. לאחר שחזה הראיס בתרגילי אירובטיקה ומעברים רועשים בגובה נמוך שביצעו בפניו טייסי הסוחוי הנלהב בים, הוא כינס את סגל הבסיס ואת הטייסים והציג בפניהם את המצב עד לאותם רגעים. הוא אמר דברים מרגיעים על הצלחת המערכה המדינית נגד ישראל עד כה.

בין הטייסים שעמדו ליד נאסר היה גם רס"ן נביל סעיד.<sup>22</sup> טייס אחר, עאוואד חאמדי, העיר כי סגירת המיצרים, פירושה למעשה, מלחמה עם ישראל, וצפויה תקיפה של חיל-האוויר הישראלי. "עלינו לתקוף את שדות התעופה שלהם ראשונה, היות וכולם נמצאים בטווח המטוסים הנמצאים בסיני" אמר הטייס הנועז בפני מנהיגו.

"אנו לא נהיה התוקפנים אשר התחילו את המלחמה" השיב לו נאסר.

"אבל למה לא?" המשיך הטייס לשאול.

"אם אנו נתקוף ראשונים, ארצות הברית תיכנס ללא ספק למלחמה, ואין אני רוצה, וגם איני מסוגל להלחם

במעצמת על..."

"והרוסיים?!" התפרץ הטייס.

"אינו רוצה להתחיל מלחמת עולם שלישית..." חייך נאסר.

מפקד הכנף, תחטין זאכי, כתב לאחר המלחמה כי הרברים פגעו בטייסים, והיתה להם הרגשה כאילו "קשרו את ידיהם".



מסוקי סופר פרלון יצאו ערב המלחמה לסיורי גבול ממושכים

עקב ההכרזות של שליט מצרים על סגירת המיצ'רים, נערך חיל-האוויר לצאת למלחמה בבוקר 26 במאי. הטייסות קיבלו התרעה והבסיסים נסגרו ונערכו למלחמה. ערב לפני כן ירדו ארבעה מטוסי ווטור, לפי המתוכנן בפקודת "מור קד", ובהם רס"ן משה (סימי) סער והנווט סרן אלכסנדר ענבר, סגן גיורא גורן, סרן יעקב רפאלי וסגן הרצל בודיני גר לתל-נוף. המטוסים

הגיעו לשם לאחר טיסה כבודדים מעל הים התיכון ונחתו כמעט בחשיכה. גם שמונה מיסטריום של טייסת 109 עמדו לרדת לתל-נוף. היה זה חלק מהפקודה הגדולה לתקיפת שדות התעופה המצריים. אך הכוננות בוטלה והמטוסים חזרו צפונה לבסיסם.

סימי ואנשי צוותו, וצבי הס על שמונת המיסטריום של 109, יצאו שבוע לאחר מכן שוב וינחתו בתל נוף, הפעם כדי לצאת לתקיפה.

### מקלות צוננין אצל בן-גוריון

בינתיים המשיכו כוחות השריון של מצרים להכנס לסיני, וכוחות עיראקיים נערכו לתנועה לעבר גבול ישראל ירדן. הרמטכ"ל רבין עמד עתה בלחץ כפול: מצד אחד עמדו אלופי המטה הכללי, ובראשם ראש אג"מ, אלוף עוז ויצמן, שקראו לפתוח מיד במלחמה, ומצד שני שרי הממשלה שהיו מודאגים מן המחיר הגבוה שתגבה פעולה ישראלית. רבין היה המום מעוצמת התגובה של השרים והמפקדים המקיפים אותו, ומן האחריות הכבדה שנחתה על כתפיו, וביקש לו נוחם אצל דוד בן-גוריון, ראש הממשלה הראשון. הוא החליט לבקר אותו בביתו בתל-אביב. אך במקום עידוד מבן גוריון הקשיש והזועם, הוא זכה למקלחת של צוננין. מן הפגישה הוא יצא סעור רוחות ונרגש. בן-גוריון, שהיה מן הדוגלים גם בימים אלה בהישענות על מדינות זרות בימים של משברים רבתיים, האשים את רבין כי הוא מסכן את קיומה של ישראל – הלום של 2000 שנים עומד לגוז, הוא הזהיר אותו, בגלל תסבוכת מדינית וצבאית אליה נקלעה ישראל באשמת מנהיגיה. שרים אחרים עמם נפגש האשימו את רבין ואת צה"ל בליבוי היצרים, ושאלו אם מותר לישראל להסתבך במלחמה.

רבין התמוטט אותו היום מהעומס והלחץ הנפשי בו היה שרוי. הוא הציע לאלוף עוז ויצמן, ראש אג"מ במטכ"ל, ליטול עליו את תפקיד הרמטכ"ל. עוז סירב.

"אחרי המלחמה התברר לי שרביץ נשבר מפני שהגנרלים שלו הודיעו לו שהם לא מוכנים בשום אופן לחכות עד שהאויב יתקוף והם לא מבטיחים אותו מפני שואה" אמר בני פלד, מפקד כנף 4 בחצור, לימים מפקד חיל-האוויר. "בראשם היה עוזר ויצמן. רביץ תפס הלם – והיה בענין גם הרבה וויסקי, סיג' ריות. הוא סגר את האור. כולם הלכו לאשכול ואמרו: 'אם אתה לא נותן לנו לתקוף ראשונים, חוסיין יחתוך בבית ליד ושאוּלי באילת, והסורים באצבע הגליל. אז הוא נבהל'".<sup>23</sup>

במשך יומיים תמימים היה יצחק רביץ ספון בביתו. לציבור נאמר כי היתה זו "הרעלת ניקוטין".



"הרעלת ניקוטין" – כך הסבירו ראשי הצבא את החתמוטטות של הרמטכ"ל ערב המלחמה

### הכתפיים הרחבות של הוד

מפקד חיל-האוויר, אלוף מוטי הוד היה בימים קריטיים אלה במיצר. הוא היה האיש שנטל ההוכחה היה מוטל על כתפיו: הוא הבטיח כי התכנית של החיל תפעל ותביא לנצחון. אם יוחלט על פתיחה במלחמה – חיל-האוויר היה החיל בעל המשמעות הגדולה ביותר להצלחתה או כשלונה. הוא קבע את שיטת הפעולה והוא קבע את זמנה – וצה"ל כולו התישר לפי החלטתו. אם מבצע "מוקד", בו הוא בטח כה הרבה היה נכשל, או מצליח חלקית, היתה ישראל עלולה לספוג מהלומה כבדה, קרקעית ואוירית. מצד שני, איש, לבד מאנשי המבצע עים הבכירים שלו, לא ידע מהי התכנית המסורתית של הוד שמבטיחה את הנצחון.

למוטי היו ספקות אם מותר לו לגלות את פרטי התוכנית המבצעית גם לבכירים ממנו, והוא אכן לא גילה את פרטיה לאיש מחוץ לחיל. והיתה לו סיבה טובה לכך: תוכנית "מוקד" היתה פסיפס בן אלף חלקים, בו נטלו חלק גורמים רבים. היא היתה בנויה על עקרונות מורכבים – מבצעים, מודיעיניים ואפילו פסיכולוגיים – שהיו אמורים להשתלב זה בזה באותן שעות קריטיות. היא לא היתה בנויה רק ממטוסי התקיפה – מטוסי סים לוחמה אלקטרוניות עמדו לצאת ולשבש את מערכות המכ"ם במצרים ירדן וסוריה, מערך מסועף של גורמי מודיעין, האזנות, וקליטת תשדורות השתתפו בפעילות בזמן אמת. היה גם תכנון להפעלת הטעייות נגד ספינות ההאזנה הרוסיות והמצריות מול חופי ישראל. מטוסי יירוט עמדו לצאת להגנת שמי ישראל, מערך שלם של מטוסי ממסר וקשר, מסוקים לחילוץ עמדו להמריא לאויר. סוללות הוק, תותחי נ"מ, מערכת בקרה ושליטה היו אמורות לחדד את פעילותן ולמקד אותה באותן שעות גורליות.

באותם ימים חיל-האוויר כולו, על כל יחידותיו, היה מגויס לטובת מבצע "מוקד". דיין עסק בדברים רק באופן כללי, רביץ לא ירד לעומק המורכבות של הפעלת "מוקד". האנשים הפוליטיים בממשלה ובמפלגות היו חשודים מאז ומתמיד בעיניו של הוד. האיש היחיד ממנו קיבל תמיכה גורפת, היה ראש אג"מ, עוזר ויצמן שהכיר וידע את התכנית לפרטיה. ואכן, אחד מסודרותיה הגדולים של התוכנית היתה פעולה בחשאי גמורה, כאשר כל המערך הגדול של החיל תומך בפעילות.

אומר מוטי הוד: "כאשר הצגתי את התוכנית היה ברור שהולכת להיות מלחמה. זו לא היתה הפתעה. מה שנשאר זו ההפתעה הטקטית. "מוקד" היה תלוי בהפתעה טקטית כדי להצליח. הוא היה מצליח פחות ללא

הפתעה טקטית. הבעיה שלנו היתה לעשות הטעיות – להטעות את הרוסים, ואת המצרים ואת כל העולם. כל זאת כדי שנסמור על הפתעה טקטית.<sup>24</sup>

ואכן אומץ לב רב ושכנוע עצמי עמוק נדרשו באותם ימים ממוטי הוד. הכל היה נתון על כתפיו. הוא החליט להמליץ על יציאה למלחמה, הכתיב את השעה שלה, אולם גם שמר את פרטי תוכניתו ולא הציג אותה מעולם לגורמים מחוץ לחילה-האוויר. "לא הצגתי את התוכנית הזו אף פעם יותר מאשר על דף בריסטול עם רובריקות של מטרות וסוגי מטוסים שתוקפים. לא הצגתי כמויות ולא שעות" הוא אמר. מוטי היה תחת פיקודו של הרמטכ"ל רבין ולו היה חייב ריווח על תוכניתו של חילה-האוויר. אולם רבין באותם ימים לא היה מסר



מה יכול חיל האוויר לעשות - מוטי הוד מארח רמטכ"לים בבסיס תאוויר בחצור. מימין זיץ ורבין

גל, כאמור, לדרת לעומקם של הבריס. גם הוד הבחין בכך.

מספר הוד: "ליצחק הסברתי את הפרינציפ. הבעיה הראשונה היתה לשכנע אותו שזה לא מסוכן יותר להשיג איר את סוריה ואת ירדן ולרכוז את המאמץ במצרים. כולם היו בהיסטריה: מה יעשה חילה-האוויר המצרי ומה יעשה חילה-האוויר הירדני. זה חייב תהליך שבו נכנסתי איתו קצת לטכניקה של הבריס, שהיתה בנויה על מספר גורמים:

א. מודיעין בזמן אמת.

ב. היכולת שלהם להגיב

ג. על הניתוח שלנו איך זה יכול לקרות.

אמרתי לו: 'תראה יש לנו הערכה בוודאות גבוהה מאד, של 80-90 אחוז, שלפני שלוש שעות הם לא יכולים להגיב. ממש לא יכולים. אם אנחנו מצליחים להשיג את ההפתעה הטקטית ייקח חצי שעה לפחות למצרים להבין מה קרה. חצי שעה נוספת תידרש כדי לנסות ולהסביר את זה לסוריה ולירדן. באותה עת הסורים והירדנים היו בטוחים שגוררים אותם למלחמה והיחסים עם מצרים היו מתוחים. הם חששו שהם גוררים אותם למלחמה בלי שהם יודעים את האמת. זה ייקח עוד חצי עשה בסוריה וירדן עד שיהשבו מה עושים, ואנו כבר בשעתיים. המצרים היו בכוננות של חצי שעה. אנו הכרנו אותם טוב. 'כוננות חצי שעה' אצלם - פירוש

שה שלפני שעה הם לא יוכלו להמריא. מכאן יש לנו שלוש שעות". גם בנושא ההגנה על שמי ישראל לא היה הוד נדיב במיוחד. הוא לא היה מוכן לפרט בפני איש מה מספר המטוסים שהוא מתכנן להשאיר להגנת שמי ישראל. יש אומרים כי הוא אפילו נטל סיכון רב מן הדרוש. "לא נכנסתי לפרטים אם נשאיר עשרה מטוסים או תריסר. לא רציתי לערב אותו בכלל בענין. אני חשבתי שלא צריך להשאיר שום מטוס. אין שום הגיון להשאיר. אבל זה היה בשביל שלא יגידו שאנחנו לקחנו סיכון לא מחושב. אז החזקתי שתי רביעיות באויר ורביעיה אחת על הקרקע וברגע שחזרו המירו'ים שהיו מתוכננים, הם נכנסו לרשימת המטוסים המבצעיים. אני את ההגנה האוירית שלי מבסס על זה שמירו'ים, שהם המטור סים הכי טובים שהיו לנו להגנה האוירית, אלה יתקפו קרוב וכעבור שלושת רבעי שעה הם מוכנים לחזק את המטוסים בהם לא נשתמש לתקיפה".

לאחר המלחמה הוא אמר: "נקראתי כמה פעמים למשרד ראש הממשלה, לוי אשכול, להבטיח לו שלא תיפול אף פצצה על תל-אביב. הבטחתי שתל-אביב לא תיפגע מהפצצות מאסיביות. לא אמרתי ישירות לשר הבטחון ולרמטכ"ל שבתכנית "מוקר" כל חיל-האוויר הולך לתקיפה, ושנשארים להגנה אוירית רק 12 מטוסים. השתדלתי להציג את הענין בחצי משפט, כי ידעתי שזה יפריע...".<sup>25</sup>

וממשיך הוד: "יצחק השתכנע. עכשיו צריך לשכנע את הממשלה. הוא רצה להיות בטוח שאשכול יודע בדיוק מה אנחנו עושים. הלכתי איתו לאשכול והסברנו לו שאנחנו מרכיזים את הכוח – משאירים מינימום של כוח להגנה אוירית ויש לנו בהחלט ידיעה סבירה להניח שעד שיתברר להם מה קרה, נתחיל לטפל בסוריה ובירדן. אחרי כמה ימים אני מקבל בפעם הראשונה זימון לאשכול עם יצחק".

וממשיך הוד: "אשכול שאל: 'יונגמן, תגיד האם אתה יכול להתחייב שלא ייפלו פצצות על תל-אביב?'. מוטי השיב לו: 'אשכול תראה בפעם האחרונה שנפלו פצצות על תל-אביב זה היה ב'48'. חיל-האוויר המצרי היה פה עם דקוטה וזרקו כמה פצצות על התחנה המרכזית. נפלו פצצות – וזו היתה הפעם האחרונה שנפלו פצצות על תל-אביב. מה שאני יכול להתחייב בפניך זה שתל-אביב לא תעמוד בתקיפה אוירית מאסיבית".

### אכזבה גוברת מתגובת העולם

השרים הבכירים בממשלה והקצינים בצה"ל שמעו את דבריו של הוד, אבל החשש המשיך לנקר בלבם מפני תוצאות המלחמה. במשך הימים הבאים של חודש מאי, הם החליטו לתת הזדמנות נוספת למדיניות להפגין את יכולתה.

אולם האכזבות היו רבות, מעשי הבגידה מובחנים.

נשיא צרפת, שארל דה-גול, "בן בריתה של ישראל" אליו הגיע שר החוץ, אבא אבן, פקד עליו בצורה בוטה לא לפתוח באש: "הפתוח במלחמה הוא זה שיורה את היריה הראשונה" הוא אמר. "אל תפתחו במלחמה!" הזהיר את שר החוץ ביציאה מן הפגישה. נשיא צרפת היהיר מיהר להמחיש את בוגדנותו בסטירת לחי בפניה של ישראל: הוא הטיל אמברגו על אספקת נשק לצה"ל. "צרפת החליטה לרחות את אספקת הנשק לישראל באורה זמני" הודיעו הצרפתית בצביעות אופיינית. אבל מדינות ערב לא נפגעו מהאמברגו – ישראל היתה המדינה היחידה במזרח התיכון שהפעילה נשק צרפתי.

בבריטניה השתמש ראש הממשלה, הרולד ווילסון, בשפה דיפלומטית כדי להניא את ישראל מתגובה: "ממש" לת הוד מלכותה תבטיח זכות השימוש במיצרי טיראן... ומוכנה לשתף פעולה עם כל מדינה... וכן הלאה. בארה"ב הבהיר הנשיא האמריקני לינדון ב. ג'ונסון לאבן, לאחר שביטל עימו את הפגישה הראשונה שנוע"דה להם, כי הקונגרס ובית הנבחרים לא יאפשרו לו התערבות כלשהי במזרח התיכון. "מעל הכל, אל תהיו הראשונים לירות" והוא גם יעץ לאבן: "היו יתרונות רבים לכך אם תוכלו לפעול לברכס". הנשיא סיים את דבריו ברמוז, ובכל זאת ביקש להמתין עוד שבועיים ימים להתגבשות פעולה בינלאומית לפתיחת המיצרים. הרוסים, המניע הראשון להגברת המתיחות במזרח התיכון, המשיכו בהצהרותיהם אשר איימו על ישראל במלחמה והתערבות, אם תחליט לפתוח באש.

הידיעות על התוצאות המאכזבות של הפגישות של אבן בכירות העולם לא עוררו את ראשי המדינה ולא את

הציבור. חיילי צה"ל הפרושים במרחבי הנגב מזה שבועיים, מתרגלים וחוזרים ובוחנים את כוננותם למלחמה, כבר איבדו את שלווות רוחם. תחושת החנק והמצור בעקבות תגובת אומות העולם, וזניחת ישראל השרו בקרב האזרחים והחיילים, תחושת מועקה נמשכת. יש לסלק את המצור, חשבו כולם, המלחמה בלתי נמנעת ויש לפתוח בה מיד.

אך בממשלה החליטו להמתין.

ביום בו הכריז נאסר על סגירת המיצרים הודיע ראש הממשלה, לוי אשכול כי הטלת המצור מהווה פעולה תוקפנית נגד ישראל, והפרה גסה של החוק הבינלאומי. ב-27 במאי התכנסה שוב הממשלה ושמעה סקירה בטחונית מן הרמטכ"ל. הממשלה החליטה על המתנה נוספת של 48 שעות. באותו יום, כ-24 שעות לאחר סגירת המיצרים, עמד ראש הממשלה לשאת נאום מדיני חשוב בכנסת. כל מכשירי הרדיו היו מכוונים לקליטת השידור, חיילים ואזרחים התאספו סביב הטראנסטורים כדי להאזין לו. אך כגודל הציפיה כך היתה האכזבה: אשכול קרא בצורה מגומגמת נאום פייסני, מוכן מן הכתב, אשר עורר זעם רב בקרב תושבי ישראל אשר ציפו להכרזת מלחמה. "אנו נתגונן בשעת הצורך בתוקף הזכות להגנה עצמית" אמר אשכול, ותחושה של פיק ברכיים לאומי אפפה את הכל.

נאסר הצוהל, לא יכול היה לצפות ליותר מזה. "כוחנו מספיק, ואם תפרוץ מלחמה – ננצח בעזרת אללה ונשי מיר את ישראל!" – הוא הכריז בנאום תגובה באותו יום – "אחרי שארם אישייה מצוויים אנו להיות מוכנים למלחמה טוטלית בישראל, שמטרתה תהיה להשמיר אותה. ההתנגשות הצבאית היא בלתי נמנעת".

"עשרת הימים הגדולים אשר שינו את פני המזרח התיכון" כינה ימים אלה, במידה רבה של אופטימיות, חסנין הייכל, עורך העיתון אל-אהרם ושופרו של נאסר, כאילו כדי להעמיק את תחושת חוסר האונים בציבור בישראל.<sup>26</sup>

ב-29 במאי החליטה הממשלה לעכב שוב את היציאה למלחמה מתוך היענות לדרישת נשיא ארה"ב לינדרון ב. ג'ונסון ולתת שהות נוספת למהלכים הדיפלומטיים.

### חסיין מצטרף לקואליציה

ערב המלחמה, ניתקה ירדן את יחסיה הדיפלומטיים עם סוריה. העילה: מכוננית תופת שהציב המודיעין הסורי ברמתא, התפוצצה ב-21 במאי, וגרמה למותם של 14 אזרחים ירדניים. עם כך חסיין הזכיר את הצורך ב"שיתוף פעולה של כל מדינות ערב נגד ישראל". הוא הציע לפתוח את הגבול בפני כוחות של סעודיה ועיראק, כדי להתגונן מפני איום אפשרי של ישראל.

הכרזת המשך להתגלגל: בעקבות הצהרות של נשיא מצרים כי הוא מוכן למלחמה בישראל, האיץ חסיין בראש המטה הירדני לצאת לקהיר כדי לתאם עמדות, אך ביקורו החפז נכשל. "המפקדה הערבית המאוחדת", עליה הכריזו מדינות ערב בוועידת הפסגה הראשונה שערכו, לא היתה קיימת עוד. מצרים, עולצת על הישגיה עד כה, החליטה למשוך את הכרכרה בעצמה, ולא מיהרה להתייעץ או להודיע למדינות ערב האחרות על מהלכיה.

ראשי הממשל במצרים היו שיכורי הצלחה ומלאי התלהבות. בית הנבחרים המצרי העניק לנשיא סמכויות חירום מלאות. כוננות הוכרזה בכל בסיסי הצבא המצרי ושרות התעופה של חיל האוויר. כצפוי בקרב הערבים, תמו באחת ההאשמות והגידופים בין מדינות ערב. הרדיו המצרי, אשר לא חדל מלהאשים את המלך הירדני ואת ממלכתו באחריות לאירועים שונים, הפסיק לפתע את התקפותיו. הכל הופנה עתה נגד ישראל. קריאות העירוד לא נפלו על אזניים ערלות.

מלך ירדן נחפז להכיר במנהיגותו של נשיא מצרים, ותאם עימו פגישה רחופה. ב-30 במאי, המריא מטוס הקארבל המלכותי, מלווה במטוסי חיל-האוויר הירדני, לעבר קהיר. אל המלך נילוו ראש ממשלתו סעד ג'ומעה, הרמטכ"ל עאמר ח'מאש, ומפקד חיל-האוויר הירדני, גנרל סאלח אל כורדי. כה סודית היתה הטיסה עד כי לא הודיעו עליה דבר ברדיו, ואיש מאנשי השרות החשאי לא ליווה את המלך חסיין. יותר מכך, אנשי החצר שחששו לחייו של המלך, והיו אף שהזהירו כי הוא ייאסר, היו צמודים לרדיו קהיר כדי לשמוע את

קורות הטיסה והנחיתה. הם לא האמינו כי ינתן למלך לנחות, בלי שיופל על ידי מטוסי קרב מצריים.<sup>27</sup> המלך, הענוד בכנפי טיס של חיל־האוויר, קם כדרכו ממושבו והלך להתרווח במושב הטייס, ולהטיסו עד



**פגישה חרת אסון- המלך חוסיין ונשיא מצרים עבדל נאסר נפגשים בקהיר כדי לחתום על הסכם הצטרפות ירדן לחזית נגד ישראל**

לנחיתה בשדה התעופה אל־מאזה, ליד קהיר.

לבוש מדי קרב בצבע האקי, וחמוש באקדה על ירכו השמאלית הגיע המלך לארמון קובה. שם המתין לו הנשיא המצרי. "המלך חוסיין, והנשיא עבד אל נאסר, עומדים לחתום על הסכם הגנה הרדי" הפסיק רדיו קהיר את שידוריו. כדי להביא את מבוק הידיעות.

להסכם זה הצטרפה גם עיראק, אשר ראש ממשלתה, טאהר יחיא שאף הגיע לשם כך למצרים.

עם הצטרפות ירדן ועירי אק לקואליציה נגד ישרי אל, נדמה היה כי לא יהיה מנוס ממלחמה.

גם בישראל נעשה שידור מערכות פוליטי. ב־31 במאי הוקמה בישראל ממשלת אחרות לאומית. מנחם בגין התמנה שר בלי תיק ומשה דיין קיבל את תיק הביטחון. במדי

נות ערב התקבלה ההחלטה על ממשלת אחרות לאומית בראגה. משה דיין, גיבור המלחמה בסניני, היה החותם האחרון למלחמה הקרובה.

בשעות אלה כבר עמדו המישה בסיסים וכנפות וכן עשר טייסות הקרב של חיל האוויר הישראלי כשהן מוכינות לצאת לקרב.

# פרק ו' 10 טייסות קרב – 6 סוגי מטוסים

## 1. בסיסי חיל האויר וטייסות הקרב

חיל־האויר הישראלי הפעיל בחודש מאי 1967 תשע טייסות תקיפה ויירוט. טייסת עשירית ולה מטוסי פוגה מגיסטר הוסבה לתקיפה ערב המלחמה.

טייסות הקרב הופעלו מארבעה בסיסים: רמת דוד בעמק יזרעאל בצפון, שדה התעופה לוד ובסיס תל נוף במרכז הארץ והצור, מעט דרומית מערבית להם. מבסיס הצרים, שם היה בית הספר לטיסה פעלה טייסת 147.

ארבעת מפקדי הבסיסים הגדולים היו מפקדים מנוסים, אשר השתתפו במלחמת קדש כטייסי קרב. על כנף 1 ברמת דוד פיקד אל"מ יחזקאל סומך. צנום, ממוצע קומה ובעל עבר מבצעי עשיר. סומך הצטרף לחיל־האויר בשנות החמישים ושרת ברמת דוד לראשונה כטייסי מטוסי קרב. בפעם השניה הגיע לבסיס כטייסי מוסקיתו. במלחמת קדש היה מפקד טייסת 110-מוסקיתו אליה צורפו גם מטוסי טייסת 109 שפורקה. לאחר המלחמה הוא הסב את הטייסת ממטוסי בוכנה למטוסי סילון, עת קלט את מטוסי הווטור החדשים. הטייסת הוקמה בחצור אולם הועברה לאחר כשנה לרמת דוד. לאחר שפרש מפיקוד על הטייסת הוא עשה



אלימ יחזקאל סומך

מספר תפקידו מטה ומונה למפקד השדה הצפוני כשלוש שנים לפני המלחמה. בשנת 1965 הוא יזם את הקמת טייסת 107 אורגן מחדש והיא פעלה בבסיס עד ערב מלחמת ששת הימים.

סומך היה מפקד מקצועי, טייס מעולה שלא אהב להתחכך עם הבכירים וקובעי העתידות בחיל. עובדה זו לא הועילה לקידומו כאשר התמודד על תפקיד מפקד חיל־האויר שנים אחר כך.

במלחמת ששת הימים היו תחת פיקודו שלוש טייסות: טייסת 109-מיסטר, טייסת 110-ווטור וטייסת 117-מירז'. טייסת 107-אורגן הועברה ערב המלחמה ללוד, בהתאם לתוכנית הפרישה החילית למלחמה, אולם המשיכה להיעזר בשירותים הטכניים והמנהלתיים של רמת דוד.

סומך היה טייס מנוסה ומפקד אחראי וקפדני. הוא ידע להקנות תחושה של דרמטיות למשימות שונות אולם כאשר לא היה צורך

בסיכון חיים הוא שיחרר את הרסן. כך היה במלחמה. בשעות הבוקר של היום הראשון הוא קרא למאמץ אישי מירבי להשגת המטרה והשמדת חיל האויר המצרי. לאחר שהושגו המטרות העיקריות של המלחמה, הוא הורה לטייסיו שלא לתקוף מגובה שהוא פחות מ-6000 רגל – "אין עוד מקום לאבידות ללא צורך" הוא אמר. הרב-רים התייחסו במיוחד לתקיפות ברמת הגולן. שינויים אלה בהנחיות שלו למלחמה התקבלו על ידי טייסיו בקורת רוח ובהערכה רבה. רבים מהם אמרו כי חשו כי הם חבים לו את חייהם על כך. אחרים אמרו כי רק כאשר אמר את הדברים הם חזרו להוקיר את סומך המפקד, הרואג עתה לחייהם באורח אישי.

סומך היה גם מפקד שנתן דוגמה ללוחמיו. במלחמה השתתף אישית במבצעים לא מעטים, בין אלה היו תקיפת שדה התעופה דמייר בסוריה ותקיפת בסיס האויר H-3 בעיראק, למרות הסיכונים האישיים שלקח.

## טייסת 109

טייסת זו הוקמה ביוני 1951 כטייסת המוסקיטו העיקרית של חיל־האוויר. היא הפעילה דגמים רבים של מטוסי סיס, ומפקדה הראשון היה סרן (לימים אל"מ) דני שפירא. באמצע שנת 1956 היא נסגרה ומטוסייה הועברו לטייסת האחות, 110. ערב מלחמת קדש היא הוקמה מחדש ומטוסייה מדרגם מיסטר, אשר נרכשו על ידי ישראל, אל, הופעלו על ידי טייסים של חיל־האוויר הצרפתי מרמת דוד. הטייסת הישראלית שהוקמה לאחר מכן על בסיס זה השתתפה במשימות תקיפה רבות בתקופת המלחמה על המים.

ערב המלחמה פקד על טייסת 109 רס"ן אוהד שדמי. אוהד היה מראשוני הבנים של קיבוץ מעברות. הוא נולד בשנת 1935 למנחם וחנה שדמי, ממיסדי הקיבוץ. בנערותו היה מופנם, מסתגר וממעט בדיבור. את עולמו קנה מספרים שעימם בילה את רוב זמנו. מאביו, שהיה המסגר של הקיבוץ, ירש את החוש הטכני. בימי מלחמת העצמאות הרבה לצאת לשדה התעופה בקיבוצו, מעברות בשרון, שם פעלה טייסת הקרב הראשונה תקופת מה. מכאן הדרך היתה סלולה לגדנ"ע אוויר במסגרתו דאג ואף צבר מספר שעות טיסה על פייפר קב. אוהד התגייס לחיל־האוויר וסיים את קורס טיס מספר 17, שהיה הקורס האחרון בבית הספר לטיסה בכפר סירקין.<sup>1</sup>



רס"ן אוהד שדמי

אוהד היה טייס ומוביל שמרד בשיגרה כמעט מראשית דרכו בחיל־האוויר. מכל מטוס שהטיס או טייסת עליה פיקד, ביקש למצות את היכולת המיוחדת להם. חבריו לטייסות השונות בהן

שירת אומרים כי היה לו "סגנון טיסה ברוטלי". כך היו גם קרבות האוויר שערך וגם הנחיתות שלו. באחת הטייסות במוסטנג נחת נחיתת אונס בשדה בחיפה, ובנס לא נהרג. הוא עבר במהירות מן ההרברד למיסטר, וכאשר סירב הקיבוץ לאפשר לו לחתום קבע, הוא עזב את קיבוצו. בשנת 1958 הוצב לטייסת הסמב"ד, הטייסת הבכירה של חיל־האוויר, אותה הקים יאק נבו.

במלחמת ששת הימים היה אוהד ותיק מפקדי הטייסות בחיל – את הפיקוד על טייסת 109 קיבל באפריל 1964 מירי דוד עברי. עברי, מראשוני טייסי המירו' ולימים מפקד חיל־האוויר, אמר עליו כי הדרך המיוחדת בה הכין את הטייסת שלו, היא שהביאה ליכולתה המעולה במלחמה. "חלק גדול מהצלחת הטייסת שעליה פיקד במלחמת ששת הימים היה בזכות המחשבה המקורית שלו" ציין.

כאשר פורסמה פקודת "מוקד" ביקש שדמי לקבל מטרות מעבר לתעלה ולא היה מוכן להסתפק בהפצצת שדות תעופה בסיני. הוא דרש "בסיסי איכות בעומק הדלתא". נתוני טווחי-מטען של המיסטר לא איפשרו לבצע זאת מרמת דוד, אולם אוהד התעקש: "המיסטר יעשו זאת מתל-נוף" אמר לאנשי המבצעים. ואכן יום אחד לפני המלחמה נשלחו שמונה מטוסי 0 – מחצית מצבת מטוסי הטייסת – לתל נוף, בפיקודו של סמ"ט ב', סרן צבי הס והתמקמה בבסיס. משם המריאו לתקיפת בסיס האוויר בכברית מעבר לתעלה.

אוהד היה מפקד קפדן, שלא אחת מצא עצמו בויכוח מקצועי רציני עם טייסיו. הוא דרש מהם נאמנות מליאה למשימה, וקבע לפרטים את שיטות הביצוע. כך לא היה מוכן לקבל את שיטת התקיפה בפניות של 270 מעלות שאומצה על ידי שאר טייסות הקרב בחיל, וקבע שיטה שונה, "פנימה פנה" שהיתה אופיינית לטייסת שלו וגם לאורגנים. יוזמה מרחיקת ראות שלו כמפקד, ערב המלחמה, היתה הכנת מפות ונתיבי טיסה לכל זירות הלחימה באזור – לא רק אלה שנקבעו לטייסת במבצע "מוקד". יעילות המפות והצורך בהן, הוכחה כבר ביום הראשון למלחמה עת שוגו המטרות למבנים אשר היו בדרכם ליעדים אחרים. אוהד שמר בקנאות על משמעת גבוהה בקרב טייסיו בכל הקשור לבטיחות הטיסה שלהם. ואכן במלחמת ששת הימים לא נהרג טייס מן הטייסת שלו.<sup>2</sup> לידו היו במלחמה רס"ן חגי רונן כסמ"ט א'<sup>3</sup> וסרן צבי הס סמ"ט ב'. לטייסת היו במלחמה 22 טייסים ו-16 מטוסים, מתוכם 15 שמישים. שמונה הופעלו, כאמור, מתל-נוף.



מטוס יירוט שהפך מפציץ-הסופר-מיסטר היה מהמטוסים שנשאו בנטל העיקרי של מבצעי התקיפה במלחמת ששת הימים. 35 מטוסים הופעלו על ידי טייסת 105



מטוס מיסטר 47 של "טייסת העמק" בטיסת אימון בשמי הצפון

**טייסת 110**

טייסת 110 היתה "הטייסת האיטרטגית" של חיל-האוויר הישראלי בתקופת ששת הימים. היא החלה את פעילותה כטייסת הסבה ואימון למטוסי התקיפה ארוכי הטווח מסוג דההוילנד FB-6 מוסקיטו. מפקדה הראי שון היה סרן הוגו מרום. במלחמת קדש היא היתה טייסת המוסקיטו היחידה לתקיפה, בפיקודו של רס"ן יחזקאל אל סומך (טייסת אחרת, 115, הפעילה מטוסי צילום). המטוסים הדרימנועיים השתתפו במשימות תקיפה רבות בימי המלחמה, בהן תקיפות ברצועת עזה, מרכז סיני ואיזור שארם אישייח. לאחר מבצע קדש, קיבלה הטייסת, עדיין בפיקודו של סומך, את מפציצי הקרב וטור אשר הגיעו לארץ בשנת 1957 ונשמרו בסודיות רבה בחצור. שנה אחר כך היא הועברה לרמת דוד.



**רס"ן לוי צור**

טייסת 110 היתה היחידה במלחמת ששת הימים שהפעילה את מטוסי הווטור של חיל-האוויר, 21 מטוסים בסך הכל. אלה כללו מטוסים מסוג וטור IIA לתקיפה, ווטור IB דרימושבי לצילום, וכן ווטור דרימושבי IIN ממנו הושמט המכ"ם (הוא הוסב כמטוס תקיפה ושימש בראשית המלחמה את מובילי המבנים לתקיפה). בטייסת הופעלו גם שני מטוסים אשר יועדו למשימות לוחמה אלקטרונית.<sup>4</sup>

טייסת 110 התמחתה ערב המלחמה בטיסות צילום ארוכות טווח לתוך שטח מדינות ערב. גיחות אלה הקנו לטייסים ולנווטים נסיון רב כאשר באו לתכנן את הטיסות לתקיפת שדות התעופה הרחוקים במדינות ערב. הטייסים השתתפו בגיחות רבות לתקיפת מטרות סודיות ברמת הגולן ומעבר לה.

טייסת הווטור היתה עתה "הטייסת האיטרטגית של חיל-האוויר הישראלי" ומפקדה במלחמה היה רס"ן לוי צור.

לוי צור גדל בקיבוץ שריד והיה חובב תעופה מגיל צעיר. הוא הצטרף לגדנ"ע אויר ואף הספיק לטוס סולו על פיפר קב לפני גיוסו. הוא סיים את קורס 20 ועבר ישירות למוסטנג בטייסת 105. במלחמת קדש הוא הטיס מוסטנגים ולאחר המלחמה עבר למטאורים ולאורגנים. לוי יצא לצרפת לשנת טיסות בחיל-האוויר הצרפתי מיד לאחר המלחמה וחזר לבית הספר לטיסה להדרכה. לאחר מכן התקדם בתפקידי פיקוד בבית הספר וטס בטייסת 109 מיסטר. עם תום תקופות ההדרכה הגיע לטייסת הווטורים כסמ"ט א' ולאחר מכן מונה מפקדה.



מפקדים וצוותי האורך של שלוש טייסות כנף 1 ברמת דוד, בצילום שנעשה לאורך המלחמה



ווטור 20 מתקרב לנחיתה ברמת דוד - מטוס זה היה היחיד שלא היה שמיש במלחמה

לוי צור הופתע למצוא כי רוב המטוסים שירש אינם שמישים וסובלים מבעיות טכניות חמורות. "הטייסת האיטרטגית" של חיל-האוויר הישראלי, היתה למעשה מושבתת. "מצאתי שכמעט כל המטוסים עומדים מקורקעים" הוא ציין. לוי צור ריכז את האנשים הטכניים, ולאחר מסע שתדלנות אצל מפקדי חיל-האוויר לרכש חלקי חילוף, הוא הכניס מטוס אחד מטוס למוסכי האחזקה והשמיש את כולם. "קיבלתי שלושה מטוסים שמישים - ערב המלחמה עמדנו עם 19 מטוסים שמישים" הוא סיפר במידה לא מוסתרת של גאווה.<sup>5</sup> שני הסמ"טים שלו היו טייסי ווטור מנוסים: סרן שלמה קרן וסרן יצחק גולן (גלנץ).

עתה עמדה הטייסת, ולה 25 טייסים ושמונה נווטים בפני האתגרים הרחוקים והחשובים ביותר של המלחמה. לפי התכנון של מבצע "מוקד" היא נועדה לשלוח שלושה מבנים לבני סואף, מבנה אחד לאבו סואר, שני מטוסים למשימות לוחמה אלקטרונית ומטוס אחד לצילום והערכת נזקים מעל סיני. לטייסי הווטורים, כמו אלה מטייסת 119 היה, כאמור, יתרון מבצעי גדול: הם יצאו במשך שנים לטיסות צילום מבצעיות ארוכות טווח בעומק שטחי האויב. הנווטים שהיו בטייסת הכירו כל נתיב וכל כביש מעל מדינות ערב. הם יצאו לגיחות בהן צילמו את שדות התעופה הערביים הרחוקים, את שטח סיני ואתרים נבחרים אחרים. יכולת מבצעית זו יחד עם הנסיון שצברו הטייסים והנווטים עמדו לטייסת בכל מבצעי התקיפה ארוכי הטווח שלה. ערב המלחמה עמדו ברת"קים 19 מטוסים 18 מתוכם שמישים. ארבעה מטוסים נשלחו לתל נוף, כדי לאפשר להם לתקוף את בסיס האוויר המצרי הרחוק בני סואף, בגיחה נמוכה.

### טייסת 117

טייסת 117 הוקמה בשנת 1953 בפיקודו של מנחם בר. היא חנכה פעילותה במטוסי גלוסטר מטאור T.7 דו-מושביים לאימון מתוצרת בריטניה. מטוסי הקרב הראשונים שהפעילה הטייסת היו מדגם גלוסטר מטאור F.8. באמצע שנות החמישים, כאשר גברו התקריות והחדירות של מטוסים מצרים לתוך הנגב נשלחו ארבעה מטוסים של הטייסת לכוננות הזנקה בחצור. בספטמבר 1955 יירטו מטוסי מטאור ישראלים שני מטוסי ומפיי יר מצריים. אחד המטוסים המצריים נפגע אך הצליח, ככל הנראה, לנחות באל-עריש. ב-1 בספטמבר 1955 חררו שני מטוסי ומפיייר לשטח ישראל. אהרון יואלי ויואש צידון שהיו בכוננות הזנקה לעברם. יואלי הצליח להפיל את שני המטוסים.

במלחמת קדש הפעילה הטייסת את מטוסי המטאור למשימות תקיפה, אמנעה וצילום.

לאחר המלחמה הפכה הטייסת לטייסת קא"מ (קורס אימון מבצעי). בקיץ שנת 1962 קיבלה הטייסת את מטוסי המירו' 3 הראשונים שלה, והוקמה מחדש בפיקודו של רס"ן שמואל שפר (שטופר). הטייסת השתתפה

בקרבות אוויר רבים בתקופת המלחמה על המים. בין השאר הפילו טייסה מספר מטוסי מיג 17 ו-21 בקרבות אלה. מפקדה במלחמה היה רס"ן עמיחי שמואלי (שומי).

רס"ן שמואלי, לימים תת-אלוף, היה מטייסי המירו' הראשונים של חיל-האוויר, והגיע לטייסת המירו' הצפונית ממטוסי המיס"ט. הוא היה המפקד השלישי על הטייסת, לאחר שמואל שפר ודוד עברי, ואת הפיקוד עליה קיבל ביולי 1966 - כשנה לפני פרוץ המלחמה (לפני כן פקד על טייסת 107 אותה הקים מחדש ברמת דוד). שמואלי ניהל את הטייסת ביד רמה, אך הרוח החיה בה היו טייסה הבכירים סרן אורי אבני-ניר סמ"ט א', וסמ"ט ב' סרן יהודה קורן. שומי, אומרים חבריו לטייסת, לא בלט במיוחד בקרבות אוויר, אך הקפיד על משמעת שגרתית בטייסת, על שמירת נהלים ועל עמידה בלוחות זמנים וביצוע. הטייסת צברה



רס"ן עמיחי שמואלי (שומי)

נסיון מבצעי רב בתקריות המלחמה על המים בצפון. טייסה השתתפו בקרבות ב-7 באפריל ואחרים בהם הפילו מטוסי אויב. בתקופת הכוננות פרסו ארבעה ממטוסייה, מספר פעמים, לבסיס האוויר בחצרים, כדי לנסות וליירט את מטוסי המיג 21 המצריים שחדרו לשמי הנגב. מטוסים אלה חזרו לטייסת ערב המלחמה. בימי הכוננות היתה הטייסת ערוכה היטב למלחמה, המכונאים שלה ידעו לטפל בכל בעיה טכנית שהתגל-



טייסי המירו' של טייסת 117 צברו נסיון רב בהתמודדות נגד המיגים הסוריים

תה והשמישו את כל מטוסייה. שמואלי הכין את הטייסת למבצעה המתוכננים אולם פקד עליה למעשה רק ביום הראשון למלחמה. בצהרי אותו היום נפגע ונטש את מטושו כשהוא פצוע. נראה כי לאחר מכן הוא היה נתון לבעיותיו האישיות - אל הטייסת לא הגיע אלא לאחר המלחמה. לאחר שנפגע פיקד למעשה על הטייסת סמ"ט א' שלה, אורי אבני-ניר, שאף החליף את שומי לאחר המלחמה כמפקד הטייסת. יהודה קורן היה סמ"ט ב'. "זו היתה טייסת שקטה, עם המון נסיון מבצעי" הסביר זאת אחד מטייסי הבכירים. על ניהול הלחימה בבוקר היום הראשון היה מופקד סרן שלמה ויינטרוב.

בטייסת 117 היו ערב המלחמה 29 טייסים ו-24 מטוסי קרב, כולם שמישים בפרוץ המלחמה.

## בח"א 8 - תל נוף

אל"מ שמואל שפר (שטופר) היה מפקד בסיס האויר תל נוף או עקרון. שמואל לבש מדים עוד לפני מלחמת העצמאות ועבר את המלחמה כחייל בגבעתי. בעצתו של ישראל טל, הוא התגייס אחרי המלחמה לחיל-האוויר, והשלים את קורס טיס מספר 5. לאחר מכן הוא היה מדריך בבית הספר לטיסה והטיס מטוסי ספיטפייר ברמת דוד. לאחר שהודיע כי הוא עומד להשתחרר הציעו לו להצטרף למחזור הבא של ההסבה למטאורים. את מלחמת קדש עשה כטייס אורגן ובשנת 1957 קיבל את הפיקוד על טייסת המיסטר 109. בשנת 1961 היה מראשוני טייסי המירז' והקים את טייסת הסילון הראשונה ברמת דוד.



אלימ שמואל שפר (שופר)

שטופר קיבל את הפיקוד על בסיס תל נוף כחודש לפני המלחמה. אולם הוא היה בקיא כבר במסתוריו ובאופיו של בסיס זה: הוא הגיע לתל-נוף במרס 1965, לאחר קורס פיקוד ומטה בארה"ב והתמנה למפקד טייסת תעופה במקום.

"בסיס תל-נוף היה ילד חורג בחילהאוויר" הוא מציין. <sup>6</sup> מספר שנים לפני כן ניסה מנחם בר להכניס מעט סדר בבסיס, כדי לקרב אותו ליכולת כנפות הקרב ברמת דוד ובחצור. הוא החל בהקמת מערכת תדלוק מרכזית שהחליפה את ה"באזורים" - משאיות התדלוק המסורבלות. כמו כן החל בבניית פ"צים, פנים לפצצות, שהוקמו בקרבת כל אחת מטייסות הקרב.

מיד בהגיעו חש שטופר כי תל-נוף שייך ל"מדינה אחרת". "היה צורך להחדיר לבסיס אופי של יחידה לוחמת" הוא נזכר, "לשנות לו את האופי כדי שיהיה בסיס מבצעי, כולל חינוך מחדש של האנשים". והוא מוסיף: "לא היו שם תשתיות מתאימות. מגדל הפיקוח היה קטסטרופה. התחלתי לבנות את המפי"כ (מרכז פיקוד כנפי). כאשר קיבלתי את הפיקוד על הבסיס אמרו לי: 'אתה לא צריך מפקד טייסת תעופה - תסתדר לבר'. התחלתי להביא אנשים מבסיסים אחרים כמו חצור ורמת דוד, שבחינוך ובמנטליות שלהם היו שונים".

בתל נוף פעלו לא רק טייסות קרביות אלא ערב רב של יחידות, כולל טייסות תובלה ומסוקים, יחידות תחזוקה, אספקה, בינוי ועוד. היו לו שתי טייסות קרב: טייסת 119 "מירז' וטייסת 116 "מיסטר. כמו כן פעלו במקום טייסת התובלה מספר 103 ולה מטוסי נורד ודקוטה, ושתי טייסות מסוקים: טייסת 124 שהפעילה מסוקי סיקורסקי S-58, וטייסת 114 שהוקמה אך שנה לפני כן, ולה מסוקי תובלה גדולים מסוג סופר פרלון. לידו בזמן המלחמה היה קצין המבצעים ברוך (בוקי) קינן, שחזר לטייסת המירז' שלו בצהרי יום הלחימה הראשון.

## טייסת 116

טייסת 116 הוקמה בפברואר 1956 כטייסת מוסטנגים והשתתפה במלחמת קדש במשימות תקיפה ואמנעה. כמו כן השתמשו טייסיה במתקנים מיוחדים לקריעת החוטי הטלפון בסיני ביום המלחמה הראשון. בין השאר היו ברשותה גם מטוסי מוסטנג לצילום. הטייסת הפעילה את מטוסי הבוכנה עד שנת 1961 עת קיבלה את מטוסי המיסטר של טייסת 101 (ההסבה למטוסי מירז' 3). מטוסי המיסטר של הטייסת שימשו תקופה ארוכה כמטוסי ניסוי לסוגים מתקרמים של פצצות וחימוש אחר.

מפקד הטייסת, רס"ן יוהנתן שחר, איש גבה קומה ומלא גוף, סיים את קורס 22 אחרי שהספיק לעבור קורס טיס קצר בגדנ"ע אויר. "כל חיי חלמתי להיות טייס" הוא סיפר לאחר המלחמה. <sup>7</sup> במהלך תקופת קורס הטיס פרצה מלחמת קדש ויהונתן, למרות שטס כבר על הרברד במתקדם, מצא עצמו מטיס מטוסי סטירמן בטיסות קישור ברחבי הארץ ובסיני.

את הקא"מ עשה על מוסטנג ולאחר מכן טס על המטאור, האורגן והמיסטר. באוגוסט 1958 הגיע לטייסת הוורטורים, שם טס מספר רב של משימות וצבר שעות טיסה רבות. עד היום הוא שומר על השיא כ"טייס בעל



רס"ן יחונתן שחר

מספר השעות הגבוה ביותר על מטוסי ווטור בחיל-האוויר הישראלי.

שחר נתמנה לסמ"ט א' של טייסת 110 וביולי 1966 קיבל את הפיקוד על טייסת 116. אחיו הצעיר, מאיר, היה טייס קרב ב-117 המירו'. חבריו לטייסת מספרים כי כבר בשלבים הראשונים של הפיקוד ראה עצמו יחונתן מועמד לפקד על חיל-האוויר. אבל הדברים השתבשו. "אני לא גיבור גדול" אומר יחונתן, "במלחמה נהרגו 24 טייסי קרב - 20 מתוכם היו חברים שלי. גם אחי נהרג. זה עניין לא פשוט, והדבר גרם לי בעקבות כך משבר אישי". למרות זאת הוא המשיך לטוס על מטוסי קרב גם במלחמת ההתשה ויום הכיפורים. עד לפרישתו משרות מבצעי.

יונתן השרה בטייסת איריה רגועה - הוא דאג לטייסים ולמכונאי אים ובמשך ימי הכוננות העסיק עצמו בהכשרת המטוסים

למלחמה. לידו פעל כסמ"ט א' סרן אביהו בן-נון (שהגיע לטייסת מטייסת המירו' השכנה). אביהו היה טייס מעולה שהיה גם מפקד כריזמטי. לאחר שיונתן נפגע הוא מילא את מקומו בפיקוד על הטייסת. סמ"ט ב' היה ידידו הקרוב של יחונתן, סרן דוד נבו, אשר נהרג שנה לאחר מכן בתקיפה בירדן. נדב מרגלית היה מנהל הלחימה בבוקר הראשון.

לרשות הטייסת עמדו ערב המלחמה 19 טייסים ו-17 מטוסים, כולם שמישים.



מיסטר של טייסת 116 - גם במלחמה השניה שלחם לא נס ליחם והם הוכיחו אמינותם

### טייסת 119

טייסת 119 הוקמה בשנת 1956, ומטוסייה הראשונים היו מדגם גלוסטר מטאור NF.13 לקרב אל-דאות. מפקדה הראשון היה יואש (צ'אטו) צידון. היא נועדה לשמש טייסת לקרב אל-דאות ובכל מזג אוויר. מספר שבועות לפני מלחמת קדש הגיעו לשרות הטייסת שלושה מטוסי מטאור ראשונים. ערב המלחמה הפיל יואש באחד ממטוסי המטאור מטוס תובלה מסוג איליושין איל-14, בו טסו מפקדים בכירים של המטכ"ל המצרי

שטסו מדמשק לקהיר. לאחר המלחמה החליפה הטייסת את ציודה במטוסי ווטור IIN דו־מושביים, בהם היו מותקנות מערר כות מכ"ם ויועדו ליירוט בלילה ובכל מזג אוויר. מטוסים אלה הועברו שנה לאחר מכן לטייסת 110 כמטוסי תקיפה.

טייסת 119, היתה הטייסת השלישית מבין טייסות המירו' של חיל־האוויר הישראלי, ופעלה מתל נוף.

אופייה המבצעי נקבע בשנותיה הראשונות על ידי רס"ן רפי הרלב, מפקדה הראשון. אולם משמסר את שרביט הפיקוד לרס"ן רן פקר, (רונו) במאי 1965, אחזה רוח של תזזית בטייסת.

רן נכנס לטייסת כרוח סופה. הוא הגיע אליה לאחר תפקיד מ"מ בטייסת הקרב הראשונה, וביקש לקבוע את דמותה כדמותו.

רן פקר נולד בכפר ויתקין ואת שרותו הצבאי החל בקורס טיס מספר 18, משם עבר להטיס מטוסי ספיטפייר ברמת דוד. זמן

קצר לאחר מכן היה אחד מבין ארבעת הטייסים הראשונים אשר הוצבו ישירות בטייסת המטאור הסילוני.

לאחר טיסה בטייסת האורגן, הוא עשה את מלחמת קדש כסגן צעיר בטייסת הקרב הראשונה בחצור, שם הטיס מיסטריום. באותו טייסת המשיך בשרותו והיה סמ"ט א' בזמן קליטת מטוסי המירו'. כאשר קיבל את הפיקוד על טייסת 119 באמצע שנת 1965 היתה לרן כבר תוכנית מוכנה כיצד יפקד על הטייסת "שלו" ומה הוא דורש מטייסיו ופקודיו. הוא הקפיד מאד בנושאי משמעת ודיווח, ודרש מטייסיו ציות מוחלט. הביטוי "עם רן לא מתווכחים" הפך שגור בטייסת.

כצפוי, זמן קצר לאחר קבלו את הפיקוד החלה תסיסה חריפה בקרב הטייסים: רן דרש לטוס ולהתמודד עם כל אחד מלוחמי הטייסת בקרב אוויר כדי ללמוד על יכולתו. "זהירות, רן פקר יושב על הונב שלך" לחשו הטייסים זה לזה. המטרה של רן היתה, ככל הנראה, כנה, אך הרבר גרם למרידה בקרב הטייסים. שני הסמ"טים, שהיו טייסים מבצעיים שכבר חצו לא אחת את הגבול, סירבו לצאת עימו ל"התמודדות אווירית" בה ראו חוסר אימון ביכולתם. כאשר החריפה המחלוקת ואחד מהם, סרן אריה בן־אור נקלע לעימות חזיתי מול רן, הוא נאלץ לעזוב את הטייסת. אריה חזר לבית הספר לטיסה וערב המלחמה קיבל את הפיקוד על

### טייסי 119 מצולמים במבנים בהם טסו במלחמה למטס הראשון



רס"ן רן רונו (פקר)

טייסת 147 פוגה מגיסטר. רן לא אהב ביקורת והיה רגיש לדמותו כמנהיג ומפקד: ביום הראשון למלחמה, לא היסס להריח את סמ"ט א' הבכיר שלו, בגלל הערה שנאמרה ליד כל הטייסים. הוא אומנם החזירו ללחימה זמן קצר לאחר מכן, אך הרבר גרם לסערת רוחות בקרב שאר הטייסים. לא כולם יכלו למצוא עם רן שפה משותפת. אך אלה שנשארו בטייסת, היו גאים בה ובמבצעה. לא מפתיע כי רוב טייסי 119 היו טייסים צינניים שאת הערותיהם השמיעו בלחישת קלה, "כדי שהבוס לא ישמע". רן הכניס בהם רוח קרב לוחטת, אגרסיבית ואף המציא עבורם מונחים לוחמניים: "ברזל בברזל" הוא כינה את הדרך להכנס לקרב אויר, "מהר ובכל הכח" הוא דרבן אותם לתקיפת מטרת קרקע. "לעולם לא מבטלים משימה – ויהיה מה!" – היה עוד מוטו שגור בפי כל. את התוצאות ניתן היה לראות בסיי כומי הרישום במטווחים, בקרבות האויר, בהצטיינות מול טייסות אחרות. רן פקר, שהיה מוכר שאחד מ"ילדי טיפוחיו של עזר" קיבל גיבוי מלא ממפקדיו שאהבו את ההעזה והוסר הפחד שלו. ואכן, הוא היה גאה לקבל משימות איכות, שמשכו אליו ואל הטייסת את תשומת הלב של המפקד דים למעלה. הוא היה מוכן לצאת, או לשלוח את לוחמיו, למשימות הקשות, המסוכנות והתובעניות ביותר.



מירז' 783 של טייסת "העטלף" נוסק כשהוא עמוס במיכלי דלק

הוא דרש מטייסיו לתת הכל כדי להשלים את המשימה והוכיח זאת אישית, בעשרות טיסות מבצעיות וקרבות אויר בהם השתתף לפני המלחמה. דרך פיקוד קשוחה ותובענית זו, שהיתה בעייתית בימי שיגרה נתגלתה כחיונית ביותר בימי מלחמה. "אין מפקד בלחימה כמו רן" אמר אחד מטייסיו האוהדים – "הוא נולד לדרבן הזה". אחרים היו נלהבים פחות מאופיו ומדרך הפיקוד שלו.

עד מלחמת ששת הימים הפיל רן בקרבות אויר שני מטוסים ערביים: מטוס הנטר ירדני, בקרב אויר שנערך ב-13 בנובמבר 1966 והיה מן הארוכים בתולדות חיל-האויר, ומיג 21 סורי אשר הופל ב-7 באפריל שנה לאחר מכן בקרב במבואות דמשק. בשנים מאז הוקמה עסקה הטייסת בגיחות צילום בעומק שטחי מדינות ערב. טייסי סיה התגברו על המשבר הכרוך בחציית קו, התנסו בכל הכרוך בניווט בעומק שטחי אויב וחמיקה מיירוט מצד מטוסים עויינים. הטייסת זכתה להישגים בולטים במלחמה: היא לא איבדה אף טייס, למרות שיצאה לתקיפת השדות שהיו מהמסוכנים ביותר. מטוסה היחיד שאבד נפגע מאש נ"מ כשהוא מוטס בידי מפקד הבסיס. טייסת "העטלף" הפעילה 19 מטוסי מירז', בהם אחד דו-מושבי. כמו כן עמדו לרשותה שני מטוסי מירז' ייעודיים לצילום, אשר כונו "התשעימים" (על שום מספריהם שהיו 98 ו-99). מטוסי קרב תקינים אחרים הותאמו לנשיאת "הרטומי צילום" וכן הופעלו מטוסים למשימות מיוחדות.

לצידו של רן עמדו איתן כרמי, סמ"ט א', ומוטי ישרון, סמ"ט ב' שהיה גם מנהל הלחימה בבוקר היום הראשון למלחמה.

## כנף 4 בחצור

כנף 4 שכנה בבסיס האויר בחצור (שמו לפנים היה קסטינה) וכמו כנף 1 ברמת דוד היא התאפיינה בכך שהפ"עילה רק טייסות קרב.

אל"מ בני פלד, מפקד הכנף, ולימים מפקד חיל-האויר, הוא מן הרמויות הבולטות ביותר בתולדות החיל. הוא נולד בתל-אביב בשנת 1928, נצר למשפחת ויינפלד הגלילית. לאחר תקופת שרות מסוימת ב"מ"נ" (המשמר הנע של משטרת הישובים הע"ב ריים), הוא יצא בשנת 1947 ללמוד הנדסת מכונות, לאחר שלא התקבל, מחמת גילו, למחלקת הטיס של הפלמ"ח. אך הלימודים הופסקו והוא הצטרף בינתיים לחטיבת "כרמלי" להגנה על מרכז חיפה. בני שמע על קורס טיס שעמד להפתח, וכאשר הגיע למרכז קלוב התעופה בתל-אביב, הסתבר לו כי רק בעלי רשיון טיס התקבלו לקורס. בשל כך החליט להצטרף לקורס מכונאי מטוסים. במאי נשלח לתל נוף שם סייע לפריקת מטוסי התובלה אשר הגיעו מצ'כיה ולאחר שהגיעו המסרשמיטים הוא שולב כמכונאי בטייסת הקרב הראשונה.



אלימ בני פלד

בדצמבר 1950 סיים את קורס הטיס וחזר לשרת בטייסת קרב, כטייס ולאחר מכן כמדריך. בני היה מטייס הסילון הראשונים של חיל-האויר ויצא לקורס מיוחד ללימוד הטסתם בבריטניה. לאחר מכן נתמנה סגנו של מנחם בר, מפקד טייסת הסילון הראשונה של חיל-האויר ברמת דוד. כבעל רקע ובקיאות מיוחדים בנושאים טכניים, נשלח בני לבחון את מטוס הקרב השבדי סאב J-26 וגם את הראסו מיסטר 2 בצרפת. "על האורגן המלצנו - על המיסטר 2 כתבנו דו"ח פושר ביותר" הוא סיפר לאחר מכן. היו אלה ימי המאמץ הגדול לרכוש מטוסי סילון לישראל. באוקטובר 1954 נשלח לקלוט את מטוסי המיסטר 2 אולם בגלל תכונות הטיסה הגרוריות שלהם, המליץ לבטל את הרכישה ולהמתין למיסטר 4.

בני עמד בראש מבצעי ההטסה של מטוסי האורגן לישראל, והקים את טייסת 113, שאת הפיקוד עליה מסר לידיו של מוטי הוד. בראשית 1956 יצא שוב לצרפת להבאת מטוסי המיסטר 4 וזמן קצר אחר כך נתמנה מפקד טייסת הקרב הראשונה-המיסטר, עמה יצא לקרבות מלחמת קרש. ב-2 בנובמבר 1956, במהלך תקיפת התותחים המצרים בראש נסרני, נפגע בני מאש נ"מ, נטש את מטוסו וחולץ במבצע נועז על ידי טייס של מטוס פיפר קב.

בשנת 1958 הוא יצא ללמוד הנדסה בטכניון. בשנת הלימודים האחרונה נפצע בכתפו במסע ציד ועבר תהליך שיקום ארוך. בני פלד חזר למטה חיל-האויר באוגוסט 1962 בתפקיד ראש מדור אמצעי לחימה. במהלך תקופה זו עסק בנושאי פיתוח של מערכות מתקדמות, והקנה לחיל-האויר ולצה"ל יכולות שלא היו לו לפני כן. שנתיים מאוחר יותר, קיבל את הפיקוד של כנף 4 בחצור. על בני פלד, כמו על שאר מפקדי הבסיסים, נאטר לצאת לפעולה ביום הראשון למלחמה "קיבלתי את זה קשה מאד. עד היום זה מציק לי" הוא אמר שנים אחר כך. אך כבר למחרת הוא יצא כטייס אורגן, לתקוף מטרות ירדניות ובמהלך אחת התקייפות מטוס האורגן שלו אף נפגע מאש נ"מ.

פלד היה דמות מיוחדת במינה בשיטות הפיקוד שלו וביחסו לטייסיו. הוא היה מפקד קשוח, בעל חוש הומור דק, שירדע להעביר סמכויות לפיקודיו אך דרש קבלת החלטות מבוססות וברורות, אותן בחן לא אחת בעין בוחנת וביקורתית.

לבני פלד לא היה ספק בנצחון חיל-האויר במקרה של פרוץ מלחמה. מספר ימים לפני פרוץ הקרבות הסתור בב עזר בין היחידות במסוק האלואט הקטן ונחת בחצור. עימו במסוק היה גם יצחק (חקה) חופי.

"תשמע איזה שחצן זה בני" הוא אמר לו בקול ופנה לבני:

"כמה זמן יקח לנו לרעות אם הצלחנו או לא הצלחנו במלחמה?" הוא שאל אותו.

בני פלד הביט בו בעיניו הקרות ואמר: "אם תוך שלוש שעות אנחנו לא נדע בכירור שהצלחנו, כנראה שפיי שלנו בגדול. אין מה לדבר שנכשלנו".

"אמרתי לך שהוא שחצן כזה!" פנה עוד אל חקה והמריא מן המקום.

קרב המלחמה פקד פלד על שלוש טייסות קרב: טייסת 101-מירז', טייסת 105-סופר מיסטר וטייסת 113-אורגן. מפקד טייסת תעופה בבסיס היה סא"ל שלמה בית-און (ביטון) וקצין המבצעים סרן יוחנן רוזר. בסיס חצור היה הבסיס העמוס ביותר ביום הלחימה הראשון.

### טייסת 101

טייסת הקרב הראשונה של חיל-האוויר נולדה, למעשה, עוד לפני ההקמה הרשמית של החיל. מטוסיה הראשונים היו מדגם אויה S-199 (דגם צ'כי של המסרשמירט 109 הגרמני מתקופת מלחמת העולם השנייה). פעולתה הראשונה במלחמת העצמאות היתה ב-29 במאי עת יצאו ארבעה מטוסי אויה לתקוף את הטור המצרי שנע לכיוון תל-אביב. במהלך המלחמה הפעילה הטייסת גם מטוסי סופרמרין ספיטפייר ומטוסי מוסטנג, עת פעלה מבסיסי האוויר והמנחתים בעקרון (לימים תל נוף) מעברות וקסטינה (לימים חצור). לאחר המלחמה הוצאו ששת מטוסי האויה האחרונים משרות והטייסת הפעילה רק מטוסי מוסטנג וספיטפייר (לאחר זמן מה הוקמה טייסת קרב שניה, 105, ומטוסי הספיטפייר הועברו אליה).



רס"ן עמוס לפידות

טייסת 101 הפעילה את מטוסי המוסטנג עד שנת 1956 עת נסגרה הטייסת והם הועברו לטייסת 116. בראשית שנת 1956 היא הוקמה מחדש כטייסת מיסטר בחצור בפיקודו של בנימין פלד. הטייסת השתתפה במבצע קדש וטייסיה הפילו שני מטוסי קרב מיג 15 וארבעה מטוסי ומפייר מצריים.

בשנת 1961 העבירה הטייסת את מטוסי המיסטר שלה לטייסת 116 ונערכה לקבלת מטוסי המירז' 3 - מטוסי מאך 2 ראשונים של חיל-האוויר. שני המטוסים הראשונים של הטייסת הגיעו ב-7 באפריל 1962. הטייסת בפיקודו של ג'ז' אלון השתתפה בגיחות רבות.

על הטייסת פיקד בששת הימים רס"ן עמוס לפידות. עמוס, ממוצע קומה ורציני תמיד, לא היה דמות כריזמטית - גם כאשר העפיל והיה שנים אחר כך למפקד חיל-האוויר. במלחמת קדש הוא היה טייס מיסטר ולחם בסיני, לאחר מכן התקדם והיה

למפקד טייסת אורגן שפעלה כטייסת קא"מ. עמוס היה המפקד השלישי של 101 מירז', לאחר ג'ז' אלון וז'ר' ריק לב. את הפיקוד על הטייסת קיבל באוגוסט 1965.

עמוס לפידות היה אדם ממושמע, רבך בהוראות וחסר חוש הומור. אך הוא ידע להביא תוצאות - טייסת הקרב הראשונה היתה טייסת המירז'ים המצטיינת של חיל-האוויר בקרבות אויר אמת ובקרבות אויר באימונים. היה לה קאדר של טייסים מנוסים, שואפים לקרב, אך יחד עם כך "מרוסנים ורחוקים מלהיות חמומי מוח" כפי שהגדירים אחד הטייסים.

מאז קיבל את הפיקוד על הטייסת רשמו טייסיה לזכותם את ההפלה הראשונה של מיג 21 (יורם אגמון, יולי 1966) הפלת שני מטוסי מיג 19 מצריים בנובמבר 1966 (מיכאל הבר) ושלושה מיגים סוריים בתקרית המפורסמת של 7 באפריל 1967 (יפתח ספקטור, בני רומח ואנבר סלפק).

עם כך, שילוב זה, של טייסים לוחטים ומפקד קפדן, הביאו במשך השנתיים האחרונות להקמתה של "אופר זיכיה" פעילה של טייסים חדרוי אמביציה. "אופוזיציה פעילה" זו קיבלה כל החלטה של לפידות בביקורת קולנית. הדבר התבטא במיוחד בתדרכים כאשר "יושבי השורות האחרונות", בהם מבכירי הטייסת וטייסיה הסדירים, השמיעו את הסתייגויותיהם וזכו למידה ידועה של אהדה מפי חבריהם. בין חברי ה"אופוזיציה"

הפעילה הזו היו אבנר סלפק, יאיר נוימן, מרדכי פינטו ואחרים.<sup>9</sup> מאוכזב מיחס טייסיו, העדיף עמוס להשקיע את מרצו בנושאים הטכניים של הטייסת – את שאר הפעילויות והעביר לאחריות של הסמ"טים שלו, שהיו מעט יותר מקובלים בין הטייסים. את טיפוח רוח הטייסת הוא הפקיד בידי בעלי תפקידים אחרים, בעוד הוא מקדיש את תשומת ליבו לנושאים מקצועיים, בחינת המטוסים, ביצוע טיסות ניסוי בגובה רב ומשימות אחרות. עמוס הכין את הטייסת למבצעה לפי ההוראות וההנחיות המבצעיות. למרות חוסר העידוד מצידו של המפקד נשמרה בטייסת אווירה מבצעית גבוהה. באמצע שנת 1967, לאחר שנתיים של פיקוד על הטייסת, עמד עמוס למסור את הפיקוד עליה לרס"ן גיורא פורמן (רם). גיורא, הקיבוצניק גבה הקומה והתחרותי מאד באופיו, פקד לפני כן על טייסת האורגן באותו



טייסי 101 בצילום קבוצתי שנעשה לאחר מלחמת ששת הימים

בסיס. בחודש אפריל הוא מסר את הפיקוד על הטייסת שלו לרס"ן יוסף סלנט, ויצא לטיול מלא הרפתקאות בחו"ל. עתה חזר לחצור והחל בחפיפה עם לפידות לקראת קבלת הפיקוד על טייסת 101. בינתיים החלה הכוננות. כשבוע לפני המלחמה הודיע עמוס כי הוא ימשיך בתפקידו כל עוד הכוננות בתוקף. בני פלד קיבל את ההחלטה, מפקד חיל-האוויר אישר אותה וההחלפה עוכבה. פורמן הוזעם והמאוכזב, העדיף לחזור לטייסת האורגנים, ולטוס כאחד הטייסים. שם אויש כמוביל בכיר. עם כך יצא בכל יום מימות הלחימה לגיחות גם במטוסי המירוץ של טייסת 101.<sup>10</sup>

טייסת 101 הפעילה ערב המלחמה 20 מטוסי קרב מדגם דאסו מירדו' 3CJ ומטוס אחד מדגם מירדו' 3BJ דו-מושבי שהיה מיועד להסבה ואימון. המטוסים הדו-מושביים הופעלו כמטוסי קרב לכל דבר, לאחר הוצאת המושב האחורי והתקנת מערכת התותחים בגחון המטוס. בשל היחס הגבוה בין טייסים למטוסים סבלה הטייסת בראשית המלחמה ממחסור במטוסים, ולא אחת "החרימה" מטוסים של טייסות אחרות שנחתו בחצור. שני סגניו של לפידות והאנשים אשר נשאו בנטל התכנון וההכנות למלחמה היו סמ"ט א', סרן דן סבר, וסמ"ט ב' סרן יפתח ספקטור, לימים תת-אלוף ומהטייסים הבולטים והמקוריים של חיל-האוויר הישראלי. בטייסת היו 28 טייסים סדירים, מילואים והצ"ח.

## טייסת 105

טייסת 105 היתה מן הבולטות ביותר במלחמת ששת הימים. היא הוקמה בשנת 1950 עת הועברו אליה מטוסי הספיטפייר של טייסת 101 והיתה טייסת הקרב השניה של חיל־האוויר הישראלי. הטייסת שימשה בימים הראשונים להפעלתה כטייסת קא"מ ובפיקודו של מנחם בר פעלה מרמת דוד. בשנת 1954 עם הוצאת מטוסי הספיטפייר משרות, היא הפעילה מטוסי מוסטנג.

בשנת 1958 היא הפכה לטייסת המובילה של חיל־האוויר, עת קיבלה את ראשוני מטוסי הדאסו סופר מיסטר B.2 העל־קוליים. הטייסת בפיקודו של יעקב (יאק) נבו היתה מעורבת במספר רב של קרבות אויר עם מטוסי מיג 17 מצרניים. תפארתו של הסופר מיסטר נמשכה ארבע שנים, עד שהגיעו ראשוני מטוסי המירז' 3 לשרות חיל־האוויר. הסמב"דים הוסבו לאחר מכן למשימות תקיפה. רס"ן שלמה בית־און היה מפקדה עד יוני 1966 עת העביר את הפיקוד עליה לאהרון (ילו) שביט.



מירז' 159 אחד משני אלופי ההפלות- ההפלה השניה שלו נרשמה ביום הראשון למלחמה

ילו, שהתהלך כ"שריף" בקרב הטייסים שלו, היה אדם זהיר, ישר, שלא הסתיר את דעתו ולא חסך את ביקור־תו מטייסיו. הוא היה אדם הרבק במשימה, נוקשה בנושאים מבצעיים, ולא היה ותרן גם כאשר היה מדובר בבכירים ממנו שהגיעו לטוס בטייסת. במהלך המלחמה הוא אף הדיח מוביל בכיר לאחר שנכשל פעמיים בניווט למטרה. יחד עם כך, לאחר הטיסות ובערבים היה ילו איש חברה חביב, מספר סיפורים בחסד. אומי רים עליו כי ידע להפוך גם סיפור יבש ושגרתי לאגדה סוחטת דמעות. לא פלא שהפך ל"מוביל ערבי טיי"ס" בכל יחידה אליה הגיע או עליה פיקד.

ילו קיבל את הפיקוד על הטייסת ביוני 1966 מרס"ן שלמה בית־און (ביטון) שהיה עתה מפקד טייסת תעופה של חצור בדרגת סא"ל. כפעולה רחופה ראשונה וקריטית הוא היה צריך להחזיר את אמון טייסיו בסופר מיסטר, לאחר שורה ארוכה של תאונות ותקלות טכניות רציפות.

"כאשר קיבלתי את הטייסת" הוא סיפר לימים, "עמדו בטקס החלפת הפיקוד שני מטו סים שמישים. מאחור ריהם עמדו 22 'חלילים' - מטוסים שהיו רק גוף בלי מנוע".<sup>11</sup> לבר מבעיות טכניות במנועי ה"אטאר" של המטוס נתגלו בעיות אחרות בקולחים של מערכת מיווג האוויר שהביאו לנטישת מספר מטוסים. בעיות אלה נפתרו לאחר שילו עצמו הנחית אחד המטוסים לאחר שעשן חדר לתא הטייס שלו. אז אותרה גם התקלה.

עתה יכול היה ילו להתכונן לביצוע חלקה של הטייסת בתכניות מבצע "מוקד" כאשר טייסיו נותנים את

אמונגם במטוס החדר־מנועי. הסמב"ד תוכנן במקורו כמטוס יירוט מגביה טוס ומהיר – הוא לא נועד לשמש כמטוס תקיפה – למעשה היה "מטוס יירוט שהיה מסוגל גם לשאת פצצות". אולם תכונותיו הבסיסיות הקנו לו יכולת להתמודד עם מטוסים עדיי פים מיד לאחר שנפטר ממטענו החיצוני, בעזרת המבער האחורי החזק שנשא ותכונותיו האירודינמיות.

מצבת מטוסי הטייסת גדלה ערב המלחמה בצורה משמעותית: שישה מטוסים הוטסו באפרייל מצרפת. תשעה מטוסים צרפתיים, שהיו בשיפוץ בתעשייה האווירית הוחרמו על ידי ישראל. המטוסים הוטסו לחצור, שם נצבעו וקיבלו סדרת ספרות מיוחדת.<sup>12</sup>



רס"ן אהרון (ילו) שבט

יחד עם ילו פעלו שני סמ"טים ותיקים, יש אומרים שלושה: סמ"ט א', סרן גיורא אורן הותיק שהיה יד ימינו של ילו בכל

הנושאים הטכניים. סרן אריק עוזו היה סמ"ט א' של הטייסת לפני שעזב להשתלמות על מטוסי הסקייהוק בארה"ב וחזר לפני המלחמה לטייסת. סרן נסים אשכנזי שהיה לאחר ניתוח, שימש משך כל ימי המלחמה כמנהל לחימה.

אל הטייסת בחצור הגיעו ערב המלחמה טייסים רבים – חלקם חזרו מטייסות המירוט לפני שהשלימו הכשרתם והוכרזו מבצעיים, אחרים חזרו לטייסת־האם בגלל מחסור במטוסים בטייסות המתקדמות יותר. לרשות הטייסת עמדו ערב המלחמה 37 טייסים, ולהם 35 מטוסי סופר מיסטר, כולם שמישים.

### טייסת 113

שתי טייסות אורגן פעלו במלחמת ששת הימים. הטייסת האחת היתה טייסת 113 בפיקודו של רס"ן יוסף סלנט (לימים אל"מ) והשניה טייסת 107 בפיקודו של רס"ן יעקב טרנר (לימים תא"ל). טייסת 113 היתה טייסת האורגן הראשונה של חיל־האוויר הישראלי. היא הוקמה בשנת 1955 עת הגיעו

טייסי 105 לאחר המלחמה על רקע מטוסים הנאמן - הסמב"ד



מצרפת ראשוני המטוסים מדגם זה. מפקדה הראשון היה רס"ן בנימין פלד. במבצע קדש, תחת פיקודו של מוטי הוד, היא השתתפה במשימות תקיפה רבות בסיני ברצועת עזה, מרכו סיני ובזירה הימית. לאחר המלחמה היא הפכה לטייסת קא"מ (קורס אימון מבצעי) של חיל-האוויר הישראלי ובה עברו כל טייסי הקרב של החיל. בימי המלחמה היא היתה מן הטייסות הגדולות ביותר, גם מבחינת מספר אנשי הצוות שלה וגם במספר מטוסיה. מטוסי האורגן הקשישים של טייסת זו הופעלו נגד השרות בסיני ומעבר לתעלה. לא פחות מ-35 מטוסים היא הפעילה מחזור.

מפקד טייסת 113, רס"ן יוסף סלנט היה אדם צנום, מקורול שיער וחזק פיזית. טייסים אמרו כי "היה בעל גוף חזק ויכולת פיזית כשל שור".

הוא התגייס לחיל-האוויר בשנת 1954 וסיים את קורס מספר 21. בקדש הטיס סטירמנים מרמלה ולאחר מכן טס על המטאור, האורגן והמיסטר, לפני שיצא להדריך בבית הספר לטיסה. סלנט חובב הטיסה מילדות, היה טייס אירובטי והשתתף בצוות שהרי פיע במטוסי הרברד ולאחר מכן גם הוביל את הצוות במטוסי פוגה מגיסטר של בית הספר לטיסה. באפריל 1967 לאחר שנתיים בהן היה מפקד השלב הבסיסי והמתקדם בבית הספר לטיסה הוא קיבל את הפיקוד על טייסת האורגן בחצור.

סלנט היה מפקד קפדן אך רגיש. בתקופת הכוננות הוא שם דגש רב על הכשרת מטוסי הטייסת לקראת מבצעה ב"מוקד". 113 היתה מהטייסות הגדולות בחיל האוויר. כטייס סת משולבת, הופעלו בה גף מבצעי וגף קא"מ, דרכו עברו כל הטייסים שנועדו לטייסות הקרב. "היתה לי טייסת ענקית, מלאה באנשי מילואים שתפחה למאות אנשים באגף הטכני ועשרות טייסים באגף טיסה. הייתי עסוק הרבה מאד באגף הטכני, במיוחד כדי להשמיש את המטוסים. את הנושאים של גף הטיסה



רס"ן יוסף סלנט

### חלק מטייסי טייסת 113 בצילום שנעשה לאחר המלחמה



השארתי לסרן שמואל חץ, שהיה סמ"ט א"י<sup>13</sup>. סרן גיורא יואלי היה סמ"ט ב' של הטייסת. לא מפתיע איפא, כי אל הטייסת הגיעו כל הטייסים ה"תומים" אשר לא מצאו את מקומם בטייסות אחרות. "כולם הכירו את האורגן מהקא"מ" אמר סלנט. "טייסים שהיו בלימודים, בהשתלמויות, טייסי מטה, ואף כאלה אשר לא טסו מזה מספר שנים הגיעו לטייסת וביקשו לצוות אותם למשימות. כל מי שמצא עצמו ללא 'מקום עבודה' בטייסת אחרת – אנשי מפקדה, אנשי מילואים ועוד – בא לטייסת הזו". וממשיך סלנט: "היה לנו טייס, מרדכי פינטו, בן כפר וולד. טייס חם מזוג שרץ לכל דבר ובגלל עורף התלהב בות וביצועים שלחו אותו למפקדת חיל-האוויר 'להתקרר'. הוא בא אלי ואמר: 'אתה לא תשאיר אותי בחוץ – מהזן, היה לו נסיון – ואני יכול להגיד לו לא?'. פינטו נהרג במטס הראשון לעבר פאיד. סלנט הכיר בנחיתות המבצעית של מטוסיו בטייסת אולם הוא סמך על יכולת ההפתעה, החימוש שלא היה דומה לו במטוסים אחרים של החיל, ויכולת האורגן הקשוח לספוג פגיעות נ"מ. ממשיך סלנט: "נכון, לא היינו הטייסת הכי מכובדת, אך העובדה היא שטייסת 113 שימשה כקא"מ, זו שצריכה להתוות ולבנות תשתית של טייסות הקרב של חיל-האוויר".

בטייסת היו 34 טייסים והיא יצאה למלחמה כאשר לרשותה 35 מטוסים, 33 מתוכם שמישים.

### בח"א 27 – שדה התעופה בלוד

בשדה התעופה בלוד פעלו בימי שיגרה טייסות התובלה הבינלאומית וטייסת דקוטות, לפני שפרסה אליו טייסת אורגן 107, מרמת רוד.



אלימ משה פלד

השדה, אשר התרוקן ערב המלחמה ממטוסי חברות התעופה הזרות, היה מקום בו יכלו לפעול המטוסים הצבאיים ללא מפריע. על הפעילות הצבאית בשדה פיקד אל"מ משה פלד. פלד היה מראשוני הטייסים בארץ ישראל, פעיל במחלקת הטיס של הפלמ"ח. במלחמת העצמאות טס והיה מפקד טייסת הגליל, עבר קורס טיס בצ'כיה לאחר מכן היה מפקד מספר טייסות קרב. הוא מילא תפקידים רבים במפקדת חיל-האוויר. משה פלד שהיה לפני כן מפקד כנף 4 בחצור, היה מושאל אותה עת למנהל התעופה האזרחית ונקרא על ידי הורד לשמש כמפקד הצד הצבאי של לוד. הוא טיפל בכל הדרוש להכנתו למלחמה ולסיוע לטייטות שפעלו בו, שכללו טייסת קרב ולה מטוסי אורגן, טייסת דקוטות ו"הטייסת הבינלאומית" שהפעילה מטוסי בואינג סטר-טוקרויזר. המטוסים האחרונים עסקו בתובלה של ציוד צבאי חיוני והטסתו מאירופה. כמו כן טיפל הבסיס במטענים שהובלו בחברת אל-על מחו"ל ערב המלחמה.

### טייסת 107

טייסת 107 היא "טייסת המוקמת לימי מלחמה", אומרים בחיך בחיל האוויר. ואכן טייסת זו היא מן הטייסות הנסגרות/נפתחות בתדירות הגבוהה ביותר בחיל. היא הוקמה כטייסת הקרב השלישית של חיל-האוויר בשנת 1956 והופעלה כטייסת מילואים. מטוסיה היו מסוג סופרמרין ספיטפייר. לאחר מכן הפעילה גם מטוסי מוסטנג. בראשית שנות השישים הועברו אליה מטוסי המטאור הסילוניים. הקמתה מחדש היתה כמעט יד המקרה. בשנת 1965 נקרתה לישראל הזדמנות לרכוש מטוסי אורגן שיצאו משרות חיל-האוויר הצרפתי. מטרי סים אלה נרכשו כגרזטאות על ידי מרדכי (מוקה) לימון, נציג משרד הביטחון בצרפת. כל מטוס נרכש בסכום של 2000 דולר ויש האומרים כי עד היום ישראל לא שילמה את מחירם של 25 המטוסים וחלקי החילוף שהגיעו איתם.<sup>14</sup> האורגנים הופעלו עם הגיעם בטייסת 113, שפעלה כטייסת מבצעית וטייסת קא"מ מורחבת והיו בה לא פחות מ-51 מטוסים ושבעים טייסים בסדר ובמילואים.

בשנת 1965 הציע מפקד רמת דוד, יחזקאל סומך להקים טייסת אורגן נוספת בבסיס עליו פיקד, "בלי שחיל" האוויר יוציא על כך אפילו פרוטה אחת" כפי שכתב שנים אחר כך.<sup>15</sup> עוזר ויצמן הסכים ובקיץ 1965 הוקמה הטייסת בבסיס הצפוני בפיקודו של רס"ן עמיחי שמואלי. שנה לאחר מכן, הועבר הפיקוד עליה לידי יעקב טרנר הצעיר, כאשר לצידו הסמ"טים עתירי הנסיון וותיקי הטייסת. הטייסת הספיקה לצאת לפעולת תקיפה אחת עד מלחמת ששת הימים, שבוצעה ביום הקרב ב־7 באפריל.



רס"ן יעקב טרנר

רס"ן יעקב טרנר לימים תא"ל, נמוך הקומה והצנום לא היה טייס מלירה, אך את אשר החסיר בהטסה מקצועית השלים בחברמניו ות, סיפורי אגדות וטיפול בערכי טייסת ואירועים.

טרנר היה חניך בקורס מספר 17 בכפר סירקין, אך הודח והועבר לקורס הבא. "עפתי מן הקורס" הוא סיפר באחד הראיונות, "פשוט, לא למדתי או ברצינות. לקחתי את הענין בקלות. לאחר מכן חזרתי לקורס אחר". הוא סיים את הקורס, טס על מטאורים ואורגנים ואחר מכן חזר לבית הספר לטיסה כמדריך. "אבויה" קראו לו חניכיו על יחסו האבהי והסלחני לשגיאות ההטסה שלהם. לאחר שנתיים בבית הספר הוא הגיע לטייסת 117 מירזים ברמת דוד שם מילא תפקידים שונים. את הפיקוד על טייסת 107 קיבל ביולי 1966 מעמיחי שמואלי, שהתמנה למפקד טייסת 117 מירז.

בטייסת 107 היו שלושה דורות של טייסים – הותיקים בהם יעקב טרנר, רמי הרפז, יוסי אברבוך ועוד מספר מובילים בכירים. דור הביניים שכלל את יובל אפרת וגם צעירים שהיו בוגרים של קורסים 46 עד 51. הטייסת כונתה על ידי טרנר, "טייסת הילדים" – לבד משני הסמ"טים ושני טייסי מילואים, היו שאר הטייסיים ללא כל נסיון מבצעי ממשי. "היה הרבה IQ בטייסת הזו" אומר אחד הטייסיים "והיו בה גם הרבה מעשי קונדס".

ב־19 במאי, זמן קצר לאחר התחלת הכוננות, קיבלה הטייסת פקודת פריסה ללוד, השדה המבצעי שלה לימי

**טייסי 107 עם מארחיהם בעיריית לוד ובתעשייה האווירית, בהם ראש העיר וראשי ועד העובדים ובכירים במפעל על רקע "מושבנת" אוהלי הטייסת**





אורגן 76 כסוף שחופעל במלחמה על ידי טייסת 107

מלחמה. "כולם עטפו אותנו באהבה – נציגי העיר לוד, התעשייה האווירית, ועד העובדים שלה, וישובים בסביבה" מספר יפתח סדן מצעירי הטייסת.

מטוסי האורגן שהיו צבועים בכחול-חום וחלקם היה עדיין כסוף, פוזרו בפאתי שדה התעופה בלוד. לא היו סככות עבור המטוסים שלא לדבר על דת"קים. הם היו חשופים וללא הגנה גם בחום הקיץ ורק רשתות הסווי אה כיסו את חלקם מלמעלה. הרבר הקשה על הטיפול בהם, חימושם ותדלוקם. את חדר המבצעים וחדר התדרי ריכים הקימו בשני קארוונים נגררים, אותם הובילו למחפורות שנחפרו בחופזה וכוסו ברשתות הסוואה. לעומת זאת עמדו לרשות הטייסת כל מתקני התעשייה האווירית בלוד. מהנדסים, טכנאים ומכונאים של המפעל השמישו את מטוסי הטייסת. רק אורגן סרבן אחד מתוך 16 לא היה שמיש בבוקר של ה-5 ביוני 1967. הטייסת היתה אמורה לתקוף את השרות באל-עריש ובביר תמדה. אך היתה בעיה: הטייסת האחות בחצור "סירבה" להעביר לה מיכלי דלק גדולים בקיבול של 625 ליטרים, להם היא היתה זקוקה לביצוע משימותיה. היה צורך לפתח שיטת תקיפה ונתיב מיוחדים כדי להגיע למטרה הרחוקה בלב סיני. על התכנון של הנתיב היה ממונה רמי הרפז, טייס ותיק ומנוסה שאף הוביל את המבנה הראשון של הטייסת לתקיפת ביר תמדה. לרשות הטייסת עמדו בבוקר היום הראשון 19 טייסים ו-16 מטוסים – 15 מתוכם שמישים.

### כנף 6 – בסיס חצרים

בסיס חצרים הוא הבסיס הראשון מ"תוצרת ישראל". הוא נבנה החל מאמצע שנות השישים ונועד למעשה להקל על הצפיפות בבסיסים הקיימים עם הגידול במספר הטייט סות והיחידות. כמו כן היתה לו מטרה לעודד את המעבר לנגב. חצרים נועד לקלוט את בית הספר לטיסה מתל נוף, וכן לשמש בסיס לטייסות קרב ואחרות שנועדו לעבור אליו. על כנף 6 (לימים בח"א 6) בבסיס חצרים פקד אל"מ ג'ו פלצ'ק, הוא יוסף אלון. ג'ו היה פליט מצ'כיה שהגיע לישראל להתקדם בתפקידים ובררגות. הוא היה מפקד טייסת האורגן בסוף שנות החמישים ולאחר מכן מונה כמפקד טייסת המירו' הראשונה של חיל-האוויר הישראלי בחצור. לאחר מספר תפקידי מטה הוא נבחר להקים את בסיס חצרים ופקד עליו בימי המלחמה.



אלימ יוסף (גוז) אלון

ג'ו היה מפקד מיוחד במינו בעל דרישות תובעניות אולם היה איש חברה מאופק. הוא הפך את בסיס חצרים, הנטוע בלב המדבר לפינה ירוקה ומשך אל הבסיס מפקדים וחיילים שראו במקום משימה חלוצית לפתח ולבנות את הנגב. לאחר שחזר למטה הוא נתמנה נספח אוירי של צה"ל בארה"ב.<sup>16</sup>



### פוגה מגיסטר של בית הספר לטיסה- המטוסים יצאו למשימות הונאה בבוקר המלחמה

כנף 6 בחצרים היתה עדיין בתהליך בנייה בימי המלחמה ולמעשה פעל שם רק מסלול אחד (הצפוני) ממנו פעלו מטוסי בית הספר לטיסה ומטוסים קלים. עם כך בימי המלחמה מצאו טייסים רבים שהיו קצרים בדלק, את מפלטם במסלול הבורד של בסיס חצרים. במקום היו ערב המלחמה מערכות מכ"ם וסוללות נ"מ להגנת המרחב הדרומי-מערבי של ישראל. לאחר מכן יופעלו מהבסיס טייסות קרב וטייסות של מטוסים מסוגים אחרים.

### טייסת 147

הטייסת התשיעית, שעל הקמתה כיחידה לוחמת הוחלט רק ערב המלחמה היתה טייסת 147 שהפעילה מטוסי פוגה מגיסטר.

טייסת 147 הופעלה שלוש פעמים בתולדותיה כטייסת תקיפה קלה. בפעם הראשונה היא הוקמה ערב מבצע קדש, ומטוסיה היו מדרגם הרברד של השלב המתקדם בבית הספר. היא הפעילה את מטוסיה לתקיפה ולסיוור בסיני.

בתכנונים הראשונים של מבצע "מוקד" יועדו לטייסת השרות באל-עריש ובג'בל ליבני. לאחר מכן התברר כי הסיכון למטוסים אלה בתקיפת השרות, שנ"מ רב הגן עליהם, היה גבוה. הם הוצאו בעקבות כך מסדר"כ הלחימה למבצע "מוקד". עם השינויים במערך הטייסות המצויות ערב המלחמה, הוחלט להפנות את מטוסי הפוגה מגיסטר החמושים למשימות הונאה וכן לתקיפת מטרות קרקע בפתחת רפיה, כדי לסייע לכוחות שנועדו לפרוץ שם לעבר צפון סיני ורצועת עזה. מפקדה של הטייסת בימי המלחמה היה רס"ן אריה בן-אור (אורבך). בן-אור היה טייס קרב מצטיין ולאחר שסיים קורס טיס מצא עצמו לאחר תקופה קצרה כסמ"ט בטייסת 119 בתל נוף. הוא היה אדם דעתן ובעל עקרונות עליהם לא היה מוכן להתפשר. זמן קצר לאחר שהתחיל לך הפקוד על הטייסת מצא עצמו בן-אור במחלוקת קשה עם מפקד



רס"ן אריה בן-אור (אורבך)

הטייסת והחליט לעזוב אותה. הוא הגיע לבית הספר לטיסה ובימי המלחמה היה מפקד מגמת קרב. טייסת 147 היתה טייסת מתקדם של בית הספר וטייסייה נלקחו מקרב המדרייכים של מגמת מתקדם, אנשי מילואים של הטייסת ובוגרי הקורס שעמד לסיים כחודש לאחר המלחמה. לרשות הטייסת עמדו למעשה כמעט כל מטוסי הפוגה מגיסטר של בית הספר לטיסה. 44 מתוכם הוכשרו לנשיאת חימוש, פסי הצבע הזרחניים בחרת טומס, כנפיהם וזנבם הוסרו ומערכותיהם הותאמו ללחימה. בשרות הטייסת היו ערב המלחמה 42 טייסים.

## 2. מטוסי הקרב: מהאורגן עד המירו'

להבדיל מחילות האויר של מדינות ערב, ובמיוחד אלה של מצרים ועיראק – חיל־האויר הישראלי היה חיל טקטי באופיו – הוא לא הפעיל מטוסי קרב ליירוט נקודתי מצד אחד, ובין מטוסיו לא נכללו מטוסי הפצצה כבדים או מרחיקי טוס, מצד שני. היתה זו תפיסה אשר הוכיחה עצמה לאורך כל השנים מאז הוקם חיל־האויר באמצע שנת 1948. כל מפקדיו של החיל ומעצבי דמותו, ובראשם עוז ויצמן, שאפו להפעיל מטוסי קרב טקטיים אשר היו יכולים לצאת לתקיפה וגם להגן על עצמם. רק במקרים מיוחדים נקראו מטוסי יירוט להגן על שמי הזירה, בה פעלו מטוסי תקיפה, כדי שהאחרונים יוכלו למלא את משימתם.

המבנה של מערך הקרב של חיל־האויר הישראלי בשנות השישים, גרם ללא ספק קורת רוח רבה, וגם מילא את אוצרו של מסייה מרסל ראסו הקשיש – מנהל חברת "ראסו אירונאוטיק" הצרפתית. במשך תריסר שנים, מאז נכנס האורגן הראשון לשרות בשנת 1955 ועד הטלת האמברגו על ידי נשיא צרפת, שארל דה־גול, בשנת 1967, יצאו כל מטוסי הקו הראשון של חיל־האויר הישראלי מקו הייצור של מפעליו במריניאק. ייצור מטוסים אלה, ומכירתם לישראל היו חלק מאותה "ברית ידידות" מכוונת ותלויה בדבר שהחלה בשנות החמישים, בין צרפת לישראל. אך היו לכך גם מגרעות: כל המטוסים והמנועים מתוצרת המפעלים הצרפתיים, ללא יוצא מן הכלל, הגיעו לארץ לפני שתמה תקופת הבשלות המבצעית והטכנית שלהם. חיל־האויר הישראלי שילם על כך במטוסים מרוסקים, קרבות אויר מבוזבזים ובטייסים מתוסכלים.

בראשית שנות השישים הלכה דמותן של טייסות הקרב של חיל־האויר, ועוצבה סביב חמישה מטוסי סילון, שניים מהם ירושת מבצע קדש, ואחרים אשר נכנסו לשרות לאחר מכן.

### 2 פצצות ר-8 רקטות- התצורה בה הופעל האורגן בששת הימים





מטוסי ששת הימים - מבנה מורכב ובו כל סוגי המטוסים שהשתתפו במלחמה

**דאסו אורגן**

הותיק בין מטוסים אלה, היה הדאסו MD-450 אורגן – מטוס סילון גז, בעל כנפיים ישרות, אשר למרות מהירותו, שלא היתה גדולה יותר מזו של המטאור שתוכנן במלחמת העולם השניה, היה בעל ביצועים ויכוח לט נשיאה משופרים, וכושר התמרון שלו היה טוב יותר.

האורגן היה מצויד בארבעה תותחי 20 מ"מ – שהיה יוצא דופן בהשוואה לתותחי שאר המטוסים שהיו בשרות חיל האוויר הישראלי. המטוס הקטן היה יכול לשאת חימוש במטען מירבי של כ-1000 ק"ג – כולל 2 פצצות 250 או 500 ק"ג, 6 רקיטות 105 מ"מ או 38 רקיטות 86 מ"מ וכן פצצות נפל"ם.

שנתיים לפני המלחמה, נקרתה לחיל-האוויר הזדמנות לרכוש מטוסי אורגן שהוצאו משרות חיל-האוויר הצרפתי, במחיר מציאה. מטוסים אלה צורפו לטייסת הקא"מ ובשנת 1965 הועבר חלקם לטייסת 107 שהוקמה מחדש ברמת דוד. שתי טייסות הפעילו את האורגן בימי המלחמה, טייסת 107 וטייסת 113.

**דאסו מיסטר**

גם מטוס המיסטר הוא ירושת מבצע קדש. הדאסו MD.520 מיסטר IVA פותח מהמיסטר 2, שגם הוא היה פיתוח מאוחר ומשוך-כנף של האורגן. המיסטר הצטיין במלחמת קדש וגם אחריה. חימושו הפנימי התקני היה שני תותחי דפה 30 מ"מ, שעברו בשרות חיל-האוויר את תקופת הילדות הקשה שלהם. המיסטר יכול היה לשאת חימוש במשקל כולל של טונה אחת על שני מתלים מתחת לכנפיו. חימוש זה כלל 12 רקיטות 105 מ"מ, 2 כוורות 86 מ"מ, 2 פצצות 250 או 500 ק"ג או 4 פצצות קטנות יותר בנות 70 ק"ג. כמו כן יכול היה לשאת שני מיכלי דלק נתיקים במתלים הפנימיים. המטוס הופעל על ידי שתי טייסות: 109 ו-116.



המיסטר יכול לשאת מגוון רב של חימוש, כולל רקטות ופצצות בתצורות מגוונות

**דאסו סופר-מיסטר**

נציג ראשון למטוסי מאך 1 בחיל-האוויר היה הדאסו סופר-מיסטר B.2, או סמב"ד, אשר נכנס לשרות בסוף שנת 1958. מטוס פחוס-חרטום ובעל דמות כריש זה, היה גם מטוס חיל-האוויר הראשון שצויד במבער אחורי, אשר סיפק דחף חיוני לקראת הכניסה לקרב או היציאה ממנו. הוא היה מצויד בשני תותחים בקוטר 30 מ"מ אולם למטוס לא היתה עדנה בקרבות אוויר: בשל מרעומים בעלי השחיה ארוכה מדי, חדרו הפגזים את גופם של מטוסי הקרב עימם התמודד, כולל המיג 17 והמיג 15, ואלה התפוצצו רק לאחר מכן – לאחר בדיקה התברר כי המרעומים היו מותאמים לפגיעה במפציצים. רק לאחר זמן, כאשר נוכחו כי בעיה זו קיימת גם

בתותחי המירוץ' הוזהים כמעט, שינו מהגרסי החימוש את זמני ההשהייה וההישגים לא איחרו לבוא. ואכן הישגיו הגדולים של המטוס היו במלחמת ששת הימים ואחריה. הסמב"ד, אשר תוכנן כמטוס יירוט קלאסי, היה יכול לשאת רק שתי פצצות 250 או 500 ק"ג מתחת למתלים החיצוניים של כנפיו, או כוורת רקיטות. טווחו וביצועיו הפכו אותו למטוס קרב שמן הראוי להתחשב בו. 35 מטוסים מדרגם זה ציידו את הטייסת הישראלית היחידה שהפעילה אותו, טייסת 105 והיתה, מספרית לפחות, הטייסת הגדולה ביותר של חיל-האוויר במלחמה.



למרות שתוכנן במיוחד כמייסר, הסמב"ד נשא מגוון רב של אמצעי חימוש

### סיד אויאסין וחסד

הווטור, נשר הפלדה הדרומנועי מתוצרת SNC SO (החברה הלאומית למבנים - דרום מערב, לימים סיד אויא-סיון וכיום היא חלק מחברת אירוספסאל) היה מטוס התקיפה האינטרטגי של חיל-האוויר הישראלי במלחמת 57. כמוהו כסופר מיסטר, הוא נרכש על ידי חיל-האוויר כתוצאה ישירה מלקחי מלחמת קדש. במלחמה הזו נמצא כי טווחם של מטוסי התקיפה לא היה בו די לכיסוי מטרות רחוקות וגם כאשר הם תקפו באיזור התעלה, היה מטענם זניח כמעט, או זמן השהייה שלהם מעל המטרה היה קצר כאשר נשאו חימוש רב יותר. רכישת המטוסים בעלי הטווח האינטרטגי נשמרה בסוד כמוס לאחר הגיעם באוגוסט 1957, ורק לאחר עשרה חרשים נחשפה הטייסת ומטוסייה והיא הועברה למקומה הקבוע ברמת דוד.

הווטור היה היוצא דופן בגלרית מטוסי חיל-האוויר בהיותו מטוס דרומנועי, גדל-מימדים. הוא היה בעל כוח אשר אדיר במונחי הימים ההם: ארבעה תותחי 30 מ"מ קטלניים עיטרו את קדמת גופו, והוא יכול היה לשאת מגוון של פצצות בתא גדול במרכז גופו או מתחת למתלי הכנף: 6 פצצות 250 או 400 ק"ג בתא הפצצות הגדול שלו, 4 פצצות 500 ק"ג או 120 ק"ג מתחת לכנפיו. כמו כן יכול היה לשאת מגוון של פצצות קטנות בנות 70 ק"ג למשימות מיוחדות.

שלושה דגמים של המטוס הופעלו בחיל-האוויר הישראלי:

- ווטור IIA חרמושב, היה דגם התקיפה הבסיסי של המטוס והדגם העיקרי שהופעל בטייסת.  
- ווטור IIB דרמושב נועד להיות מפציץ אטומי בשרות "כוח ההתרתעה הגרעיני" של חיל-האוויר הצרפתי. בחיל-האוויר הישראלי הוא שימש לתקיפה ונועדה לו גם משימה מיוחדת: הוא הוסב כמטוס צילום לטווח ארוך, במקום מטוסי המוסקטו מונעי הבוכנה. ארבעה מטוסים מדרגם זה אשר נרכשו בראשית שנות השישים היו חוד הנחית של מבצעי הצילום ארוכי הטווח של חיל-האוויר בשנים שלפני המלחמה. נווט אשר ישב בחרי-

טומו המזוגג של המטוס היה אחראי גם להפעלת המצלמות שהיו מותקנות על מגש בגחון המטוס. – ווטור IIN דר־מושבי אשר יועד במקורו לקרב לילה. הוא הופעל לפנים בטייסת 119 אל־ראות, אולם משנ־כנסו מטוסי המירז' המצוידים במכ"ם לשרות חיל־האוויר, הוא הוסב לשמש כמטוס תקיפה לכל דבר והועבר לטייסת הוטררים ברמת דוד. במטוס זה ישנו שני אנשי הצוות בטנרם – טייס במושב הקדמי ונווט באחורי.



הוטרור הצטיין ביכולת הנשיאה של חימוש בתאים פנימיים ובמתלים חיצוניים

במהלך היום הראשון ללחימה, הוביל דגם זה את מבצעי התקיפה של חיל־האוויר. דגם זה הותאם ערב המלח־מה לשמש גם כמטוס צילום.

הוטרור IIN שימש כמטוס מוביל במבצעי הפצצה רבים, ובתא האחורי שלו ישב נווט קרב. רק בימים הבאים המריאו בו גם טייסים זוטרים לבדם, לגיחות תקיפה. כל מטוסי הוטרור הופעלו מרמת דוד על ידי טייסת 110.

### דאטו מירז' 3

חוד החנית של מטוסי הקרב של חיל־האוויר היה המירז' 3CJ. מטוס דלתא על־קולי וקטן מימדים זה, היה ממטוסי הקרב המתקדמים ביותר בשנות השישים והשבעים. הוא הצליח להתמודד בהצלחה רבה מול מטוסי המיג 21, וגם מול מטוסים איטיים יותר כמו המיג 19/17 אשר הופעלו על ידי חילות האוויר של מצרים וסוריה, וכן עם מטוסי הנטר של ירדן. המירז' 3 יועד במקורו ליירוט מפציצים מגביהי טוס, וצויד ברקטת האצה נזולית מסוג SEPR בתחתית גופו וטילי אויר־אוויר מונחי מכ"ם או אינפרא אדום. לפי דרישת ישראל הוא הוסב לשימוש כמטוס קרב רב משימתי: כמטוס יירוט חמוש בתותחים ובטילי אויר־אוויר או כמטוס תקיפה נושא פצצות ורקטות. מטוס זה היה היחיד מבין מטוסי חיל־האוויר במלחמת ששת הימים אשר נשא טילי אויר־אוויר. היו אלה המאטרה R.530 מונחה המכ"ם (בישראל הם כונו "יהלום") ושני טילי אינפרא־אדום מסוג שפירד מתוצרת רפא"ל.

המירו' 3 הופעל בשני דגמים נוספים:

- מירו' 3BJ דגם דרימושב אשר שימש לאימון והסבה, וגם ניתן היה להשתמש בו כמטוס תקיפה וקרב.  
- דגמי צילום. שני מטוסי מירו' 3CJ הוסבו זמן קצר לאחר כניסת המטוס לשרות בחיל-האוויר לצילום על ידי החלפת הרטומם בהרטום נושא מצלמות. שניים אחרים הוסבו על ידי היצרן לנשיאת מצלמות מתוצרת ארה"ב. המטוסים הראשונים הופעלו בתקופת המבחן בטייסת הקרב הראשונה. עם הקמת טייסת "העטלף"



מירו' על חימושו. לפי זרישת חיל-האוויר הישראלי הפך "מיירט המפציצים" העל-קולי למטוס רב-משימתי המסוגל לתקוף ולהגן על עצמו מול מטוסי יירוט מתקדמים

מירו' הוחלט להעביר לטייסת זו את כל פעילות הצילום והיא הפעילה את המטוסים המוסכים והייעודיים שכונו ה"תשעמיים" וכן את המטוסים האחרים לצילום.

זרוע הקרב של חיל-האוויר היתה בנויה על מספר רב של מטוסים, שפותחו למעשה כמטוסי יירוט וקרב, אולם כושר הנשיאה שלהם למטרות תקיפה היה מועט, וטווחם היה קצר למטרות שיועדרו להם. לבר ממטוסי הווי טור שהיו בעלי טווח ויכולת נשיאה משמעותיים כל השאר יכלו לשאת לכל היותר טונה אחת של חימוש - פצצות או רקטות - והיו בעלי יכולת שהייה של דקות אחרות לפני שטייסיהם נדרשו להחזירם בזריזות לנחיתה. יכולת זו החמירה אף יותר בגלל הדרישה לבצע לפחות את החלק הראשון של נתיב הטיסה בגובה נמוך. לא מפתיע, איפא, כי מספר לא מבוטל של מטוסים נאלץ לנחות לאחר השלמת משימתם בשדות קרוי בים, כאשר מיכלי הדלק שלהם התרוקנו מרלק.

#### פוגה מגיסטר

מטוס הפוגה מגיסטר פותח כמטוס אימון ראשוני אולם היה מסוגל לשאת שני מקלעים בני 7.62 מ"מ בחר-טומו, שתי פצצות 50 ק"ג ושמונה רקטות לתקיפת מטרות קרקע מתחת לכנפיו. עם כך העובדה שלא היו מושבי מפלט בתאי הטייס פגעה ביכולת הטייסים להיחלץ בגובה נמוך. מטוסים מדגם זה גויסו ערב מלחמת ששת הימים למשימות תקיפה ופעלו בפחתת רפיה, נגד שריון ירדני ומטרות אחרות בשטחי יהודה ושומרון.



מטוס האימון שגויס לקרב- הפוגה מגיסטור על מגוון חימושו בתצוגה שנערכה בתל נוף

כאשר החלה ההתקפה על רמת הגולן גויסו המטוסים לפעילות גם נגד מטרות סוריות. מלחמת ששת הימים היתה הפעם האחרונה בה הוטלו מטוסים אלה לקרב.

### 3. חימוש המטוסים: פשטות

גם כאשר בעולם החלה מתפתחת מגמה לשימוש במערכות נשק מונחות ומתקדמות, המשיך חיל-האוויר הישראלי לדגול בהפעלה פשוטה יותר של המטוסים, מצויידיים בתותחים ובפצצות ברזל. יותר מכך: גם כאשר הוצעו לישראל מטוסים משוכללים, דרש חיל-האוויר לפשט אותם ולהוציא מהם מערכות אקוויטיות ומסורבי לות. כך היה כאשר נרכש המירו' 3: חיל-האוויר תבע להשמיט ממנו את הרקטה המסוכנת שנשא בגחוונו ולהתקין במקומה שני תותחי 30 מ"מ. רק לאחר מאמצי שכנוע ממושכים הסכימו מפקדי החיל לרכוש גם מספר מועט של טילי אויר-אוויר מונחי מכ"ם. מטוסי המירו', הודות לעקשנות מפקדת חיל-האוויר הישראלי מותקנו לנשיאת מתלי פצצות מתחת לגחונם וכנפיהם. התפיסה של מערכות פשוטות היתה גם במרכז תכנית החימוש של מטוסי חיל-האוויר למבצע "מוקר" – פצצות ברזל מקובלות, שהאפקט שלהן נבחן והיה ידוע אשר נועדו למעבר ההפצצה הראשון להשמדת המסלולים, רקטות ותותחים לצליפה ביעפים להשמדת המטוסים על הקרקע ובאוויר.

#### התותחים שהשמירו את המטוסים

"התותח עשה את מלחמת ששת הימים" אמרו חלק מהטייסיים במלחמה. ואכן תותחי המטוסים היו "אחר" איים" להשמדת מאות המטוסים על הקרקע. נשק פשוט אך קטלני זה, היה חלק בלתי נפרד מחימושו של כל מטוסי קרב ישראלי במלחמת ששת הימים. היו אלה ימים בהם התגבשה התפיסה לפיה "התותח עשה את שלו" ומטוסי קרב נטולי תותח, החלו להכנס לשרות מבצעי. בולטים בין אלה היו מטוס הפנטום, ה-F-102 דלתא דאגר או ה-F-106 דלתא דארט ורבים



**תותח מסוג זפה שהיה חימושם התקני של רוב מטוסי הקרב הישראליים**

אחרים. חיל האוויר הישראלי התעקש כי טרם נס ליחו של התותח. מטוסי הקרב הישראליים היו מצוידים בשני סוגים של תותחים במלחמה: תותח 20 מ"מ ותותח 30 מ"מ. מטוס האורגן היה יוצא דופן בגלריית מטוסי חיל-האוויר בכך שתותחיו היו מסוג היספנו 404 דגם 50 בקוטר 20 מ"מ. תותח זה הוכיח עצמו בקרב והיה מותאם במיוחד לקרבות אויר. תותח אחר, בקוטר של 30 מ"מ היה מדגם DEFA 5-52 חימושם התקני של מטוסי המיסטר, הסופר מיסטר, הווסור והמירו'. הרפה הוא תותח אוטומטי חדיקני המופעל על ידי לחץ גזים. במקורו היה זה תותח מאוזר גרמני אשר שוכלל על ידי הצרפתים. משקלו 80 ק"ג, והוא היה מסוגל לפתח קצב אש של 1500 פגזים לדקה. הפגזים שהיו מסוג נפיץ או חודר שריון, ניצתו חשמלית בזמן הירי. תותח זה נכנס לראשונה לקרב במלחמת קדש עת הפיל יוסף צוק מטוס מיג 15 עת טס במיסטר 4. למרות התהילה שהשיגו במלחמת ששת ימים היתה כניסתם של תותחים אלה לשרות רצופה אכזרית ותיסכולים. מטוסי סופר מיסטר אשר נכנסו לקרבות אויר עם מטוסי מיג 17 לא הצליחו להפילם למרות שהפגזים חדרו לגופי המטוסים והתפוצצו רק לאחר שעברו מבעד להם. בעיה זו חזרה על עצמה גם במטוסי מירו' שהיו מצוידים בתותח דומה. היה צורך לאתר את הסיבות לבעיה, ואכן לאחר בחינות וניסויים בחיל-האוויר הישראלי נמצא כי מרעומי הפגזים הותאמו להתפוצץ בתוך גופו הגדול של מפציץ, ולא של מטוס קרב. בעקבות כך נעשה כינון מחדש של התותחים והוכנסו לשימוש מרעומים מתאימים. התוצאות לא איחרו לבוא.

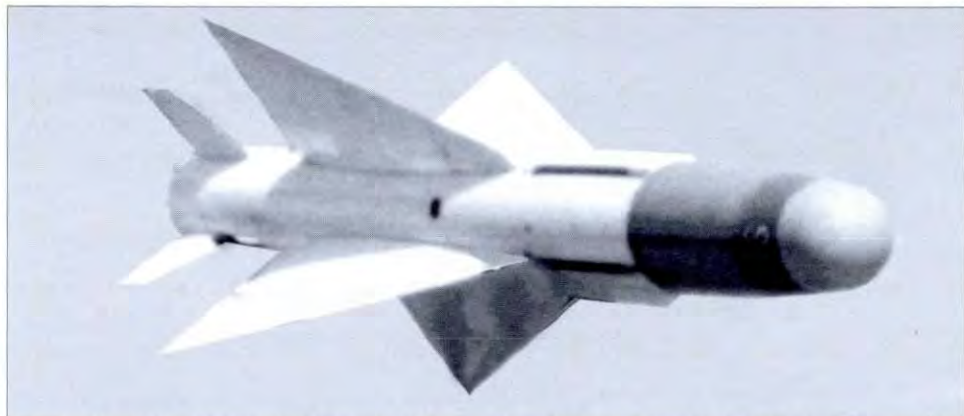
### טילי אויר-אויר

#### **מאטרה R.530**

עם כניסת מטוסי המירו' לשרות, נרכשו על ידי חיל-האוויר הישראלי גם 15 טילי אויר-אויר מסוג מאטרה R.530. הטיל גדל-המימדים פותח בדרגם מונחה מכ"ם וברגם שני בעל הנחיית אינפרא-אדום. רק הדגם הראי שון נכנס לשרות בחיל-האוויר הישראלי. הטיל נישא בגחון המטוס והופעל על ידי טייסות המירו' 101 ו-117 בלבד. הטיל מונחה המכ"ם, שכונה בארץ "יהלום", נועד לפגוע במפציצים מגביהי טוס, אולם היה יכול לפעול בגזרות צרות ביותר, ולא התאים לקרבות אויר עתירי-מרון או קרובים, בגלל כושר התמרון הגרוע שלו. כמו כן הוא דרש "הארה" של המטרה לזמן ממושך יחסית, עת היה המטוס המשגר חייב לעקוב אחריו ולהנחות אותו. בעיות טכניות ומגבלות מבצעיות אלה נחשפו במספר קרבות אויר עם מטוסים סוריים. למרות זאת, ה"יהלום" זכה להפלה אחת של מטוס קרב: היה זה בנובמבר 1966 עת נרשמה לזכותו הפלה של מטוס מיג 19 מצרי. במהלך מלחמת ששת הימים שוגרו ארבעה טילי "יהלום" לעבר מטוסי אויב.

### **רפא"ל שפירד**

טיל אויר-אויר שפירד, הוא טיל מונחה אינפרא-אדום, אשר פותח על ידי רפא"ל (הרשות לפיתוח אמצעי



טילי מאטרה R.530 פותחו בשני דגמים עיקריים: דגם מונחה מכ"ם ודגם מונחה אינפרא-אדום. רק הראשון נכנס לשרות בחיל-האוויר הישראלי

לחימה). הוא נכנס לשרות מבצעי מוגבל בשנת 1963 והופעל על ידי שלוש טייסות המירז'ו. כמו כן נערכו ניסויים בהתקנתו במטוסי סופר מיסטר, אך טילים אלה לא הופעלו מבצעית. השפיריר היה ממערכות הלחימה המאזכות ביותר שנכנסו מעולם לשרות חיל-האוויר הישראלי. במהלך הקרבות ב"מלחמה על המים" בצפון, שוגרו עשרות טילים מסוג זה לעבר מטוסי אויב, אולם אף אחד מהם לא רשם ולו פגיעה אחת. הטיל הקטן גרם תסכול ואכזבה לרבים מטייסי המירז'ו שהפעילו אותו. לא מפתיע כי הוא הוגדר על ידי טייסיו כ"משהו בין רקטה לטיל מונחה".



טילי שפיריר בקו הייצור של רפא"ל

ערב מלחמת ששת הימים היו בשרות כ-180 טילים. במהלך קרבות האוויר במלחמה שוגרו על ידי טייסי המירז'ו 26 טילי שפיריר. לברד ממקרה אחד בו שוגר הטיל לעבר מטוס אויב וככל הנראה פגע בו (טופולב טור 16 עיראקי מעל רמת דוד), היו שאר השיגורים כושלים. רק כחודש לאחר המלחמה נרשמה הפלה ברורה של מטוס מיג 21 בטיל שפיריר מעל הדלתא של מצרים.

#### פצצות ורקטות

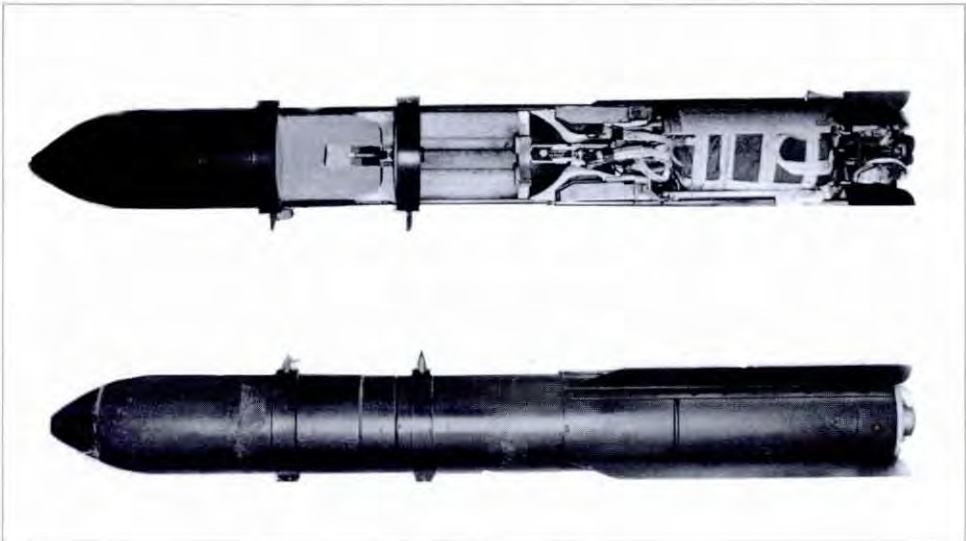
##### פצצת ש"כ

כל מטוסי חיל-האוויר יכלו לשאת פצצות ש"כ (שימוש כללי) מסוגים שונים. מגוון הפצצות היה רב: מפצצות 50 ק"ג של הפוגה מגיסטר, דרך פצצות 100, 250 ו-500 ק"ג במטוסים המתקדמים יותר. מטוסי הווטור נשאו גם פצצות 70 ק"ג שהיו מצוידות בראש קשיח במיוחד לפיצוץ מסלולים.

כמו כן פותחו ויוצרו ערב המלחמה פצצות מסוגים אחרים אשר לא הוכנסו לשימוש מבצעי.

### פצצות פיצוח מסלולים

אחת הבעיות עימן התמודדו אנשי האמל"ח בראשית שנות השישים, היתה הצורך לפתח פצצה אשר ניתן להטילה מגובה נמוך יחסית, כדי לפגוע במסלולים. הטלה בזווית מתונה מדי גרמה ל"ניתור" של הפצצה מעל המסלול, ולסיכון המטוס המטיל שעדיין היה בגובה נמוך. הטלה מגובה רב מדי התגלתה כלא מרויקת. היה צורך, איפא, בפצצה אשר תוטל מגובה נמוך, תאפשר למטוס להתרחק מן המקום, ולאחר מכן תפגע



פצצת פיצוח מסלולים - למרות התקוות הגדולות הפצצה לא הוכיחה עצמה מבצעית

במסלול ותחרור אותו. לכאורה שתי מטלות נוגדות. האמריקנים בנו בשנות השבעים פצצות מסוג "סנק" איי" שנועדו להטלה מגובה נמוך, על ידי שימוש בסנפירי בלימה גדולים שנפרשו מאחורי הפצצה ואיפשרו לו למטוס המטיל להתרחק ממקום הפיצוץ. אולם פצצות אלה נועדו לפעול נגד מטרות רכות, ולא התאימו להדירת מסלולים.

הפתרון עלה ברעתו של יואש צידון (צ'אטו) שהיה ראש ענף אויר 2 במפקדת חיל-האוויר. הוא הציע לפתח פצצה מקורית אשר תאפשר למטוס להטילה מגובה נמוך וגם תהיה בעלת יכולת לחרור את המסלולים. הרעיון נראה מורכב מדי לאנשי רפא"ל והתעשייה הצבאית, ולכן הוא פנה לחברת מאטרה הצרפתית, אשר התמחתה בייצור פצצות מיוחדות. ואכן לאחר מספר שנים פותחה פצצה מיוחדת זו והיא כונתה בחיל-האוויר "אולד הד" או פפ"מ ("פצצת פיצוח מסלולים").

שלבי הפעלתה של הפצצה היו כדלקמן: הטייס היה צריך להטיל אותה מן המטוס מגובה של 100 מטרים כדי- וק. לאחר מספר שניות נפרש מצנח בלימה כדי לאפשר למטוס להתרחק. המצנח גם היטה את חרטומה של הפצצה לזווית של 60 מעלות לעבר המסלול. בתוך זמן קצר נוסף הופעל מנוע רקטי אשר האיץ את מהירו- תה לעבר הקרקע והיא התפוצצה לאחר כשש שניות. המכתש שיצרה בתוך מסלול תקני היה בקוטר של 5 מטרים ועומק של 1.6 מטרים.

במהלך שנת 1965 נערכו ניסויים בפצצה זו, והיא נבחנה גם על ידי חיל-האוויר הישראלי. לאחר שנרכשו זכויות הייצור שלה מצרפת, היא שוכללה במפעלי תע"ש באחריותו של אברהם מקוב, מנהל המעבדה המרכזית של המפעל. ניסויי ההטלה של הפצצות למטוסי מיסטר, נעשו בטייסת 116. משקל הפצצה התקנית היה

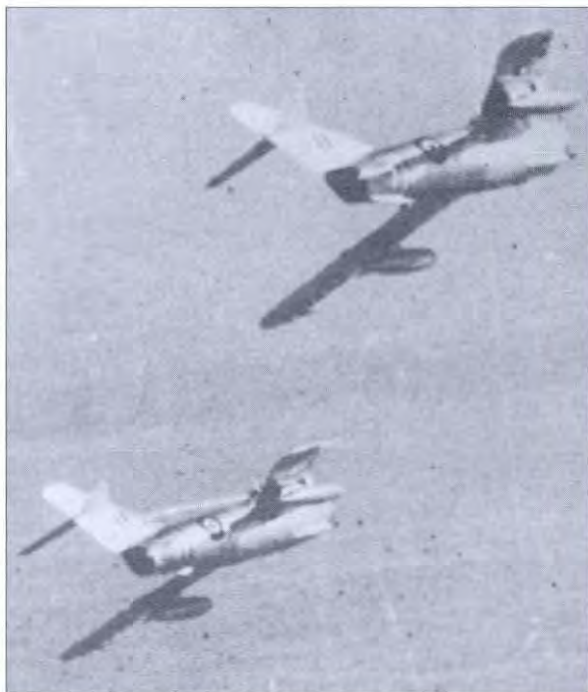
70 ק"ג והראש הקרבי שלה היה בן 43.5 ק"ג. אורך הפצצה 1.58 מטר, וקוטרה 18 ס"מ. לפצצה היו שלושה דגמים. בשנת 1966 סופקו לחילי-האוויר 187 פצצות מן הדגם הקטן, ו-66 מן הדגם הגדול. היא נכנסה לשימוש מבצעי בפברואר 1967. בפרוץ המלחמה היו בשרות 253 פצצות משני דגמים. במהלך המלחמה נעשה שימוש ב-134 פצצות פפ"מ וב-21 פצצות מסוג "אולר חד". למרות תשומת הלב העולמית לה זכתה המערכת, פצצות אלה לא הוכיחו את עצמן במלחמה והוצאו משרות מבצעי זמן קצר לאחר מכן.

### רקטות

גם מגוון הרקטות שיכלו המטוסים היה רב. מטוסי הפוגה מגיסטר והאורגן נשאו רקטות T-10 בקוטר 5 אינץ', חשופות מתחת לכנפיים. מטוסים אחרים נשאו כוורות רקטות 68 מ"מ. עם כך במהלך מבצע "מוקד" הפעיר לו רק מטוסי האורגן את הרקטות שלהם להשמדת מטוסים ומטרות בבסיסי חילות האוויר הערביים.

## פרק ז' מהעבר השני של הגדר – מצרים

חילות האויר של מדינות ערב היו מבוססים בראשית שנות החמישים, על ציוד מערבי – מטוסי ומפייר ומט' אור לרגמיהם היו מטוסי הקרב העיקריים בשרות מבצעי, והם נכנסו לשרות החל משנת 1949. "העיסקה" הצ'כית" אשר נחתמה בסוף שנת 1955, הביאה לשינוי מהותי בציוד האווירי של חילות האויר האלה. מיד לאחר חתימת העיסקה החל שטף של מטוסי קרב מסוג מיג 15 ומיג 17 להגיע לבסיסי האויר של מצרים וסוריה. רק ירדן המשיכה להפעיל ציוד מערבי – מטוסי דההוילנדר ומפייר והוקר הנטר בריטיים. עיראק הפעילה מטוסים משני המקורות – מטוסי ונום, ומפייר והנטר וגם מטוסי מיג לסוגיהם הופעלו במק' ביל בטייסות הקרב.



מיג 17 - מטוס קרב עתיק התמרון בטיסת אימון בשמי סיני

לאחר מלחמת קרש החל במדינות ערב עידן מטוסי מאך 1, אותו סימל המיג 19 – מטוס הקרב הרוסי העלקולי הראשון, שהיה מונע בשני מנועים. אך ימי של מטוס זה כמטוס המוביל היו קצרים: בשנת 1961 נכנס כרכב חדש לזירה: המיג 21. מטוס מאך 2 זה הצטיין כמטוס קרב ליירוט יומי נקודתי. בתוך מספר שנים הוא הפך לחוט השררה של טיי" סות הקרב במצרים, סוריה ועיראק. גם מערכות ההגנה האווירית עברו שינויים, במיוחד במצרים, עת נרכשו והוכנסו לשימוש טילי קרקע-אוויר מגביהי טוס, מערכות מכ"ם מתקדמות ותותחים מונחי מכ"ם מקטרים שונים.

### חיל-האויר המצרי

מצרים הפעילה את חיל-האויר הגדול והמתקדם ביותר בקרב מדינות ערב. מבחינה ארגונית ופיקודית, חיל-האויר המצרי היה מחולק לארבעה מערכים מבצעיים:

- **חטיבת אויריות** אשר הגנו על לב מצרים, בעזרת מטוסי קרב ליירוט יום ומטוסי קרב אל-דאות
- **מפקדת האיזור האווירי המוחזי**, בפיקודו של לואה טיס עאבד אל חמיד עבד אל-סאלם דג'די. זו כללה טיי" סות קרב שהגיעו לפריסות בסיני, ובהן מטוסי מיג 17, מיג 19 וסוחוי 7
- **חטיבת הפצצה איסטרטגית** שהפעילו מפציצי טופולב 16 ארוכי טווח, חמושים בטילי אויר-קרקע, ומפ'

הערה: פרק זה רן בחיל האויר המצרי ובתכניות הקרב שלו – על חילות האויר האחרים ראה בפרקים בסוף הספר



סחוי 7 בכונת- מטוס התקיפה המהיר היה חוד החנית של מערך התקיפה המצרי, אך נתגלה כקצר טווח ובעל יכולת נשיאה מוגבלת ביותר

ציצים בינוניים מסוג איליושין 28 – **פיקוד ההגנה האווירית** אשר הפעיל את טילי ה-SA-2 ואת מערכות המכ"ם, הבקרה והנ"מ במרחבי האוויר של מצרים.

הכוח האווירי היה מוצב, בימי רגיעה, בבסיסים הבאים <sup>1</sup>:

#### בסיסים בסיני:

- בסיס 259 אל-עריש
- חטיבה אווירית מספר 2: טייסת 18: מיג 17F,
- טייסת 31: מיג 17F
- חטיבה אווירית מספר 12: טייסת 25: מיג 17
- בסיס 260 בירת-מדה
- חטיבה אווירית 1: טייסת 55 סוחוי 7
- בסיס 244 מליז ביר גפגפה
- חטיבה אווירית 15: טייסת 20: מיג 19
- בסיס 248 אל-סיר (ג'בל ליבני)
- חטיבה אווירית 12: טייסת 24: מיג 15

#### בסיסים באיזור התעלה:

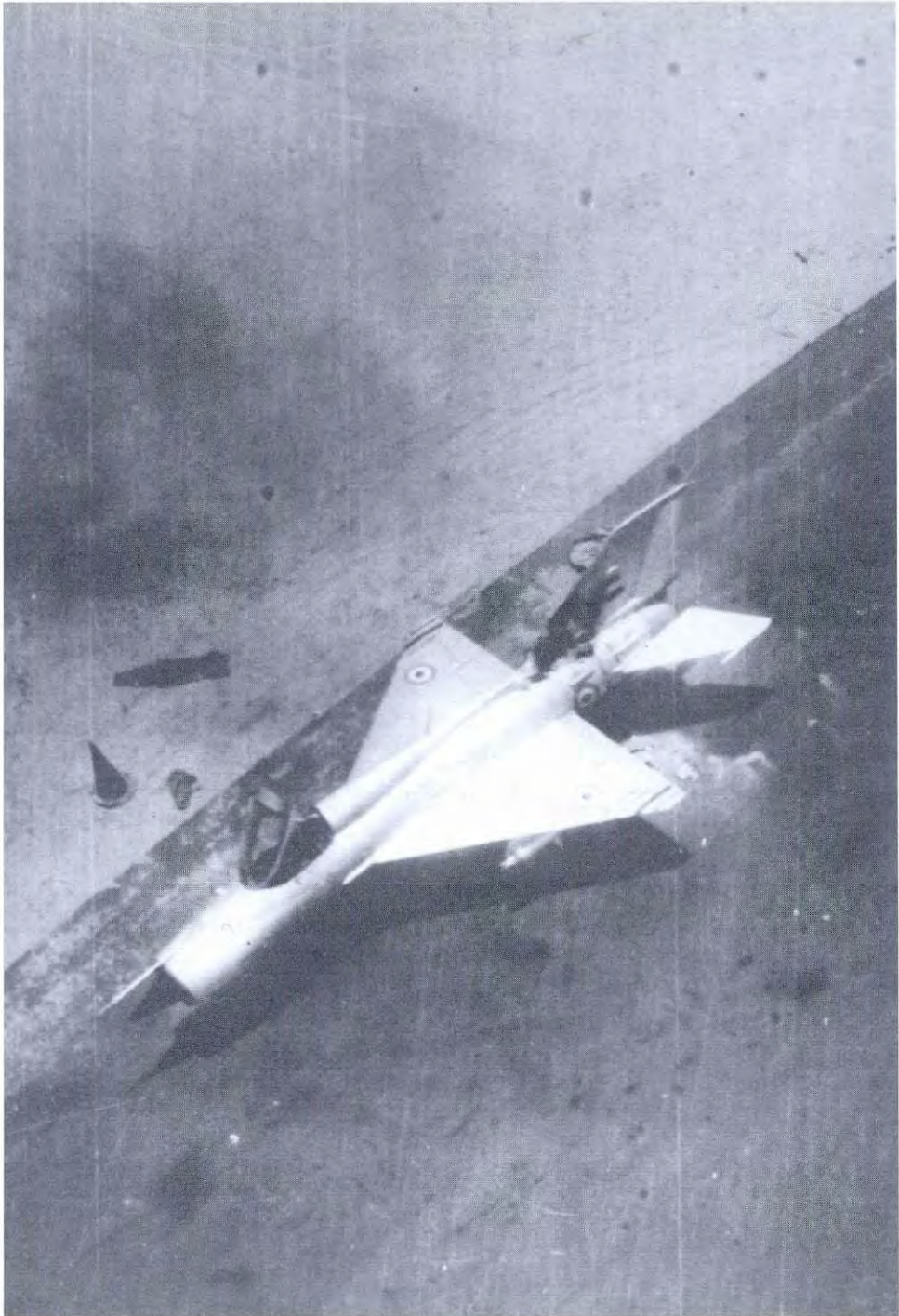
- בסיס 228 כברית:
- טייסת 25: מיג 17C/F
- בסיס 229 אבו סואר
- חטיבה אווירית 61: טייסת איליושין 28
- בסיס 233 פאיר
- חטיבה אווירית 5: טייסת 40: מיג 21

#### בסיסים באיזור הדלתא:

- בסיס אויר אינשאס:
- חטיבה אווירית מספר 7: מיג 21
- חטיבה אווירית מספר 9: מיג 21
- טייסת מספר 45: מיג 21

#### בסיסים בלב מצרים:

- בסיס בני סואף
- חטיבה 61 מפציצי טופולב 16
- בסיס ראס באנס
- חטיבה 2, טייסת איליושין 28, מטוסי תובלה וקישור
- בסיס גרדקה
- חטיבה אווירית 15, טייסת מיג 19 ומטוסי מיג 21
- בסיס לוקסור

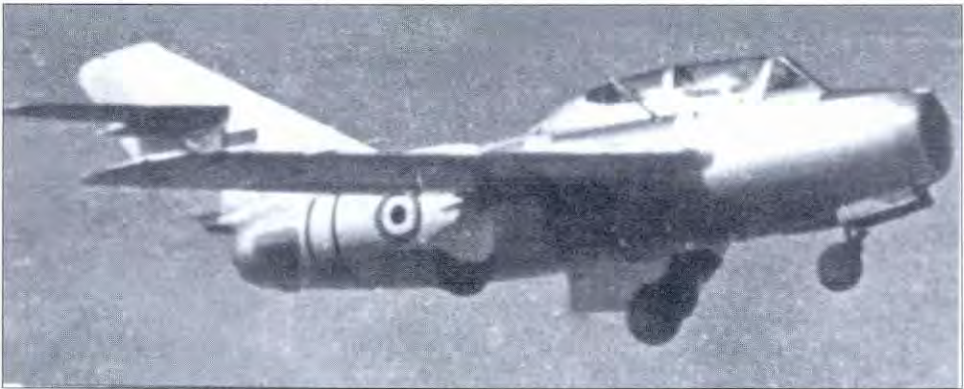


מיג 12 דגם PF היה מטוס הקרב המתקדם ביותר של חילות האוויר הערביים. חסרונו הגדול: הוא היה מצויד בשני טילי אויר-אוויר (או כוורות רקטות) וללא תותחים

חטיבה מס' 2, טייסת 31 ומטוסי טופולב 16 של חטיבה 61

### בסיסי אויר חדשים

מבצע קדש, או מבצע סואץ, היה נקודת מפנה בתפיסה המבצעית של חילות האויר הערביים, ובמיוחד של חיל-האויר המצרי. התקפות חיל-האויר המלכותי הבריטי וכוחות האויר הצרפתיים, על שדות התעופה בקרבת התעלה, והעיונות הגובר מול ישראל, החישו את ההחלטה לבנות מספר רב של בסיסי אויר חדשים. בעוד שבשנת 1957 היו ברשות חיל-האויר המצרי רק שמונה בסיסי אויר מבצעיים, עשר שנים אח כך הגיע כבר מספרם ל-23. בסיסי אויר אחרים נבנו מחדש או הורחבו. בסיוע ברית המועצות, נבנו החל משנת 1959 בסיסי חורגדה (גרדקה) וראס באנס לחוף הים האדום. בסיני הורחבו במידה רבה שלושה בסיסים: ביר גפג' פה, ביר תמדה, וג'בל ליבני. כפי שניתן ללמוד מצילומי אויר של הבסיסים המורחבים, הם נבנו בשיטה הר"ר סית שכללה מסלול הסעה מקביל לכל מסלול ראשי, רחבות חניה גדולות ועוד. מספר לא מבוטל של מטו-סים היה מוגן בדירים פתוחים, במיוחד מטוסי הטופולב טו-16 הגדולים.



המחסום הראשון - מיג 15UTI - דגם החטבה של המיג 15 היה חמטוס הראשון עמו התמודדו טייסי הקרב

### מטוסי קרב קצרי טווח

ערב מלחמת ששת הימים הלך הארסנל האוירי של מדינות ערב והשתנה: מצרים, סוריה ועיראק רכשו מטוסי מיג 21PF - מטוסי קרב אל-דאות המצוידים במכ"ם ארוך-טווח. חיל-האויר הירדני רכש וקיבל מטוסי לוקה היד F-104 סטרפייטר מתוצרת ארה"ב. לבנון, כמו ירדן ועיראק הפעילה עדיין מטוסי ומפייר והנטר בריטיים. גורם אופייני כמעט לכל המטוסים הרוסיים היה טווחם הקצר יחסית או בהמרה, משך השהייה הנמוך שיכלו לשהות מעל שדה הקרב. מטוסי הקרב הערביים מתוצרת מזרחית, נשאו חימוש מג וון, שכלל תותח-חיים מקטרים שונים, פצצות וטילי אויר-אויר.

סוגי מטוסי הקרב והתקיפה שהפעיל חיל-האויר המצרי:

- **מיג 15** ("פאגוט" בכינוי נאט"ו). מטוס זה היה עדיין בשימוש מבצעי ערב מלחמת ששת הימים, נשא 3 תותחים בקדמת החרטום: אחד בקוטר 37 מ"מ ושניים בקוטר 23 מ"מ.
- **מיג 17** ("פרסקו"). מטוס קרב רבי-משימתי שהיה פיתוח מתקדם של המיג 15 ומצויד במבער אחורי, הופעל בשני דגמים: דגם 17F לקרב יום, ודגם אל-דאות 17PFU. החימוש התקני של מטוס זה היה דומה לשל המיג 15: תותח 37 מ"מ מסוג "נורדלמן-ריכטר" ושני תותחים בני 23 מ"מ. כמו כן הוא יכול היה לשאת רקטות אוויר-קרקע ופצצות במשקל כולל של 500 ק"ג. 5 טייסות קרב ותקיפה מסוג מיג 15 ומיג 17 (חלקן הפעילו

את שני הרגמים) הופעלו ערב המלחמה.

– **מיג 19** ("פרמר"). מטוס דו-מנועי שהופעל ברגם ליירוט יום וליירוט לילי. הוא היה חמוש בשלושה תותחים בני 30 מ"מ, אחד בצד החרטום ושניים בשורשי הכנפיים. כמו כן היה יכול לשאת כוורות רקיטות ופצצות במשקל כולל של 250 ק"ג. המטוס הופעל בשתי טייסות קרב.

– **מיג 21** ("פישבר"). מטוס קרב בעל כנף הדלתא האופיינית, הופעל בשני דגמים: דגם F-13 ליירוט יום ודגם PF אליראות. הרגם הראשון היה חמוש בתותח 37 מ"מ בצד ימין של גופו ושני טילי אוויר מתחת לכנפיו. הרגם השני היה מוגבל יותר: הוא יכול היה לשאת רק שני טילי אוויר. ערב המלחמה הופעלו שש טייסות של מטוסי מיג 21.



הזרוע האיסטרטגית- מפציץ TU-16 נושא טילי "קנל" מלווה במטוסי מיג 21 במפגן יום המחפכה בקהיר

– **סוחוי 7** ("פיטר"). ערב המלחמה הצטיידה מצרים במטוס תקיפה מהיר, סוחוי 7. מטוס הדו-מנועי וגדול מימדים זה נועד למשימות תקיפה לטווח בינוני. יתרונו הגדול היה ב"מהירות ההדירה" שלו לעבר המטרה – הוא יכול להגיע לטוס במהירות עבר-קולית בגובה נמוך מאד. חסרונו הגדול היה טווחו הקצר יחסית וכושר הנשיאה המוגבל. הסוחוי 7 היה חמוש בשני תותחים והיה יכול לשאת 1000 ק"ג פצצות וכוורות רקטות.<sup>3</sup>

### מפציצים:

– **טופולב 16** ("ברג'ר"). מטוס הפצצה גדל-מימדים – אורכו היה מעל 36 מטרים ומוטת כנפיו כ-33 מטרים. הוא היה מסוגל לשאת פצצות במשקל של יותר מ-9 טון בתא הפצצות בגחוונו, וטווחו היה כ-4800 ק"מ. חלק מן המפציצים שהיה מדגם G נשאו גם טילי אוויר-קרקע מסוג AS-1 "קנל", אותם ניתן היה לשגר ממרחק רב לעבר המטרות. זרוע ההפצצה ארוכת הטווח כללה שלוש טייסות של מפציצים מסוג זה. אמונים על ההבטחה כי האוכלוסיה האזרחית של מדינת ישראל לא תיפגע בזמן המלחמה, כיוונו מתכנני מבצעי התקיפה חלק ניכר מן המטוסים לתקיפת הבסיסים בהם חנו מפציצים כבדים אלה.

הטופולב 16 היה גם בשרות חיל האוויר של עיראק.

– **איליושין 28** ("ביגל"). איום נוסף על האוכלוסיה האזרחית היה המפציץ מסוג איליושין II-28. מטוס דו-

מנועי אשר היה בשרות מבצעי כבר בשנת 1955 ובלט בכנפו הישרה ובזנבו המשוך לאחור. הוא היה מסוגל לשאת כ-4.5 טון פצצות לטווח של מעל 2000 ק"מ. בסך הכל הופעלו שלוש טייסות של מפציצים בינוניים מסוג זה. האיל 28 היה גם בשרות סוריה ועיראק.

לכד מאלה הפעילו המצרים טייסת תובלה כנדה מצוידת במטוסי אנטונוב 12, ושלוש טייסות איליושין איל 14. שתי טייסות הפעילו מסוקי מיל 4 ומיל 6 – האחרון היה המסוק הגדול ביותר בעולם אותה עת. יחד עם המטוסים מתוצרת מזרח אירופה, עברו חילות האויר של מצרים, סוריה ועיראק גם שינוי בתפיסה המבצעית שלהם. מערכת ההגנה האוירית התבססה עתה על דוקטרינת הפעלה מזרחית, שבמרכזה מערכת שליטה ובקרה אוירית מרכזית, אשר שלטה על מרחבי פיקוד אזוריים.

### ליקויים במודיעין וביכולת המבצעית

תכניות המלחמה של חילות האויר הערביים, כפי שנתגלו לאחר המלחמה, לקו בצורה חמורה. המודיעין שהיה בידי מצרים, וגם חילות אויר אחרים, על חילי-האויר הישראלי, ועל שדות התעופה שלו, לא היה מעודר כן ולקה בהסר.

גם המצרים הורו בכך: "לחילי-האויר המצרי, לא היו מפות מפורטות המראות את שדות התעופה הישראליים, והמפות המעטות אשר היו ברשותנו, היו משנת 1948". אמר אחרי המלחמה תחסין זאכי, מפקד כנף הסוחוי 7 במלחמה.<sup>4</sup> כך היו חלק מן המבנים של מטוסי התקיפה מיועדים לפעול נגד שדות תעופה משניים, בהם שדה התעופה בסירקין (לשם פרשו מטוסי תובלה ערב המלחמה) ולתקופה אותו בגל התקיפה הראשון.



תוכנן לפגיעה במפציצים מגביחי טוס- טיל קרקע-אויר SA-2 על כנו בבסיס בקרבת המתלה

### ההגנה האוירית המצרית

המרחב האוירי המצרי כולו חולק לארבעה אזורי הגנה אוירית, ולכל אחד מהם היה מרכז מבצעים עצמאי:

- "איזור אל-עריש" פעל מול ישראל, והיה אחראי על הפעילות בסיני.
  - "איזור אלכסנדריה" בצפון היה אחראי על המבואות הצפוניים של מצרים.
  - "איזור קהיד (אל זמאלק)" היה אחראי על הפעילות במרכז מצרים.
  - "איזור אל-פירדן" היה אחראי על הפעילות מכיוון מזרח.
- מרחבים אלה היו מוגנים על ידי מערכות מכ"ם להתרעה אוירית, וכן עמדות תצפית לצופי אויר. כל בסיסי האויר והבסיסים העיקריים היו מוגנים בתותחי נ"מ בקטרים שונים, החל ממקלעי גוריונוב בני 12.7 מ"מ וכלה בתותחים גדולים, מוגני מכ"ם, בקוטר 100 מ"מ.

## טילי קרקע־אוויר

בשנת 1960 החל הצבא המצרי להצטייד בטילי קרקע־אוויר מתקדמים מסוג S-75 "וולחוב" (טיל זה מוכר יותר בסיומולו המערבי SA-2 ומכונה "ג'ידליין"). במקורם נועדו הטילים ליירוט מפציצים מגביה־יטוס, עשרות קילומטרים לפני הגיעם למטרתם. טילים אלה יכלו לפעול במידה ידועה גם נגד מטוסים שטסו בגובה בינוני. כאשר טילים אלה הופעלו במתואם הם יכלו להוות סכנה ממשית גם למטוסי תקיפה מהירים, כפי שאכן למדו האמריקנים בווייטנם עד אותה עת, וגם מספר טייסים של חיל־האוויר הישראלי במלחמת ששת הימים. מסיבות טכניות, מערכות אלה היו חסרות אונים מול מטוסים אשר טסו בגובה נמוך ביותר. ה-SA-2 הוא טיל דו־שלבי באורך 12 מטרים. שלבו הראשון מונע בדלק נוזלי ונשר לאחר ההזנקה. השלב השני המשיך במעופו לעבר מטוס המטרה בהנחייה של מכ"ם קרקעי, ובשלב האחרון גם של המכ"ם הקבוע בראש הטיל. למרות גודלו יכול הטיל לתמרן מול מטרה נעה, וטווח הקטל של ראש הנפץ מגיע לעשרות מטרים. ראש זה מופעל על ידי מרעום קרבה, ומתפוצץ גם אם אינו פוגע ישירות במטרה. סוללות הטילים הוצבו באתרים איסטרטגיים: בסיס אלכסנדריה בצפון, חמישה אתרים הוקמו סביב קהיר הבירה, ארבעה סביב הסכר באסואן, אחד ליד בסיס האוויר טנטה בלב הדלתא ואחרים במבואות התעלה וליד פורט סעיד. דרומית יותר היו בסיסים ליד העיר איסמעיליה במרכז התעלה וסואץ בחלק הדרומי של התעלה. שני בסיסים הוצבו בסיני – אחד בקרבת ביר גפגפה והשני מזרחית לתעלה ליד פורט תואפיק. ערב המלחמה היו במערכת ההגנה האווירית המצרית 27 סוללות טילי קרקע־אוויר אלה. לסוריה לא היו אותה עת מערכות טילי קרקע־אוויר. מומחי חיל־האוויר הישראלי טרם ידעו כיצד להתמודד עם טילים אלה. השיטה אשר הוטמעה בקרב הטייסים היתה לטוס נמוך, ובמידת הצורך לתקוף את מרכזי הבקרה והשליטה שהיו במרכז הסוללה בתותחים או פצצות. בתכנונים המבצעיים, קיבלו הטייסים העדות שהזהירו אותם מפני סוללות הנמצאות בקרבת המטרה או בדרך אליה.<sup>5</sup>

## מערכת מכ"ם

מערכות המכ"ם של מדינות ערב היו פרושות בנקודות שולטות. מצרים הפעילה מתקני מכ"ם ב־16 אתרים בסיני – בהם שניים שהיו על חוף אל־עריש ואחרות בדיר עאבד. שתי מערכות חשובות היו באל חסנה ובטל־עת אלברן בסיני.<sup>6</sup> מערכות המכ"ם המצריות כיסו למעשה את כל חלקה הדרומי של ישראל, כולל הנגב ומזרח ישראל. שבע תחנות נוספות הוצבו במבואות הדלתא באיזור פורט סעיד. תחנה מנוספת שעוררה דאגה בישראל היתה תחנת המכ"ם מדגם מרקוני 547 אשר הוצבה בהר עג'לון, מול מרכז ישראל. בעזרת מכ"ם זה<sup>7</sup> ניתן היה לגלות כל המראה או פעילות אווירית מבסיסי האוויר העיקריים של ישראל בתל־נוף, חצור, לוד ואחרים. מערכות מכ"ם היו גם בסוריה שצפו על המתרחש בגליל. לכך מאלה היו גורמים מסייעים נוספים אשר לו גילו את המטוסים הנעים דרומה לא היו מהססות קרוב לודאי להעביר את המידע לפיקוד המצרי – היו אלה ספינות הביון הרוסיות אשר שייטו בקרבת החוף של ישראל, והאזינו לתקשורת ולתשדורות מכ"ם וכן קלטו את התנועה האווירית בשמי ישראל. המטרה הראשונה שהכתיבו אנשי המבצעים של חיל־האוויר הישראלי, היתה לסמן את המיקום המדויק של אתרי המכ"ם, וכן לקבל את אזורי הכיסוי של כל מערכת. ערב המלחמה היה ידוע על 24 מערכות מכ"ם. אליהן נוספו מערכות מכ"ם הבקרה והשליטה שהיו חלק ממערך טילי קרקע־אוויר. בשנת 1965, ערך חיל־האוויר של הרפובליקה הערבית המאוחדת תמרון כדי לבחון את יעילות מערכת ההגנה האווירית, כולל מערכות המכ"ם, נגד מטוסים מנמיכי טוס. התוצאות היו מאכזבות למדי: מטוסים שטסו עד גובה של 400 מטר מתחת לאונת המכ"ם – לא נתגלו כלל.<sup>8</sup> בעקבות כך נערך דיון מקצועי בראש שות מפקר חיל־האוויר מחמוד סירקי, כדי ללמוד את הסרונות המערכת אולם הדבר לא שיפר את המצב במידה מובהקת. המומחים הרוסים החליטו לתת עדיפות לשיפור מערך ההתרעה האווירית באיזור פורט סעיד.

חיל־האוויר הישראלי שלה גיחות צילום רבות כדי לאתר את מיקומן של סוללות הטילים ובסיסי המכ"ם. את

הטיסות ביצעו מטוסי ווטור ומירד' אשר צוידו במיוחד לטיסות צילום. בין אלה היתה טיסת צילום שנערכה ב-4 ביולי 1966. שני מטוסי ווטור של טייסת 110, בליווי מטוס מירד' של טייסת 119 יצאו כדי לאתר סול-לות טילים, שהיה חשש כי הוצבו באיזור אל-עריש. המטוסים חדרו לצפון סיני וסרקו את האיזור, ללא תוצאות. חודש אחר כך, ב-14 באוגוסט יצאו שני מטוסי ווטור אחרים, מלווים במטוס מירד' של טייסת 119 ובו מפקדה, דן פקר, כדי לאתר סוללות טילי קרקע-אוויר משני צידי התעלה. בגלל טעות בניווט לא נכנסו מטוסי הווטור נכון לכיוון שדה התעופה כברית ותוצאות הגיחה לא היו משביעות רצון.<sup>9</sup>

לכד מטילי קרקע-אוויר אלה, היו בשדות הצבא המצרי אלפי קני תותחים נגד מטוסים מקטרים שונים: 12.7 מ"מ, 37 מ"מ, 57 מ"מ, 85 מ"מ ו-100 מ"מ, וכן תותחי נ"מ מתנייעים מסוג Su-100. חלק מתותחים אלה היו מונחים על ידי מכ"ם.

### תקיפת שדות תעופה ומתקני חיל-האוויר

החל מה-18 במאי, עת החלה המתיחות בין ישראל למצרים, ועד 27 באותו חודש, הוציאה מפקדת חיל-האוויר המצרי 7 תכניות מבצעיות מפורטות במסגרת פקודת הקרב "פאהר" (ברדלס).<sup>10</sup> על הפקודה חתם מפקד האיזור המזרחי של חיל-האוויר המצרי, ליווא עבר אל חמיד עבר אסלאם דאגדי, והיא נשלחה לטייסות ולי-חידות אחרות של חיל-האוויר, כולל יחידות ההגנה האוירית. התכניות המבצעיות של חיל-האוויר המצרי, כללו בימי המתיחות הראשונים תכניות לתקיפת בסיסי האוויר של ישראל, וכן תחנות מכ"ם ומתקנים אחרים. בשלב מאוחר יותר פורסמו תכניות לתקיפת העיר אילת ומתקני הנמל, כחלק ממבצעי כיבוש העיר על ידי כוחות שריון שרוכזו מול נחל. הן היו אמורות להכנס לתוקף על פי הוראה מיוחדת של מפקד חיל-האוויר המצרי.

המשימות הראשונות היו, כאמור, השמדת חיל-האוויר הישראלי בכיסוי על ידי התקפה מקדימה. לפי תכנית 67/2 נועדו להתבצע המשימות הבאות:

– משימות חטיבה אוירית מספר 12:

טייסת 18, מיג 17F מבסיס אל-עריש: השמדת שדה התעופה בעקיר (תל-נוף) על ידי 12 מטוסים.  
טייסת 25, מיג 17F מבסיס אל עריש: השמדת בסיסי טילים בסביבות תל-אביב על ידי 12 מטוסים.  
טייסת 24, מיג 15 מבסיס ג'בל ליבני: השמדת מתקני מכ"ם בחצרים, באר מנוחה והר אריכה על ידי 21 מטוסיים.

– משימות חטיבה אוירית מספר 15:

טייסת 20, מיג 19 מבסיס ביר גפנפה: השמדת בסיס חצור על ידי כל מטוסי הטייסת.

– משימות חטיבה אוירית מספר 61:

9 מפציצי איליושין 28 לתקיפת שדה חצרים  
6 מפציצי איליושין 28 לתקיפת שדה באר מנוחה.  
3 מפציצי איליושין 28 לתקיפת המפקדה בהר אריכה.  
את ההגנה האוירית על איזור שארם אישייה נועדה לבצע טייסת 31 (טייסת הקא"מ המצרית) שהפעילה מטוסי קרב ותקיפה מסוג מיג 17 ופעלה מבסיס 286.

כדי לתאם את פעילות כוחות האוויר, במיוחד אלה אשר נועדו להתבצע ברומנית, הוציאה מפקדת חיל-האוויר המצרי פקודה מיוחדת ובה הנחיות לתיאום אירועים אלה. פקודה זו תיאמה את פעולות חטיבות האוויר מספר 2 ו-15 שנועדו לפעול במרכז הארץ עד חצרים, ובין חטיבות האוויר 12 ו-61 אשר נועדו לפעול בדרום הנגב ובסביבת אילת.

**המטרה: ניתוק הנגב וכיבוש אילת**

המטרות כפי שהותוו בפקודת משימה מספר 67/5, לחטיבות האויר ולטייסות היו: "הפצצת נמל אילת, הפצצה מרוכזת למטרת השמדת מאגרי הרלק, תחנות השאיבה והפקת החשמל, רציפי ההטענה, יחידות ימי" ות, תחנת האלחוט, מרכז המכ"ם מהנות צבא ונמל התעופה".<sup>11</sup>

לביצוע הפקודה הוקצו שתי טייסות של מפציצים בינוניים מדגם איליושין 28 של חטיבה אוירית 61, וכן ארבעה מפציצי טופולב 16, מצוידים בטיילי קנל, של חטיבה 65. לבר מאלה נועדו לפעול נגד המטרות באילת גם שתי טייסות מפציצי קרב מדגם מיג 17 – טייסת 18 ו-25 של חטיבת אוירית מספר 2.

כמו בתכנונים של מבצעי אויר במלחמת העולם השנייה ואחריה, נועדו מטוסי קרב מתקדמים לשמש "מטריה אוירית" לפעולות ההפצצה. מטוסי החיפוי כללו שמונה מטוסי מיג 21 של טייסת 45/חטיבה מספר 9, שהיו אמורות לטוס בשתי רביעיות. המטוסים נועדו להגן על המטוסים התוקפים ולפטרל מעל איזור אל-עג'רוב בצפון והר שמעון בדרום בגובה 6 עד 8 ק"מ למשך כ-16 דקות. טייסת נוספת, מספר 40 של חטיבה אוירית מספר 5, שפעלה מבסיס 233 בפאיד, נועדה להיות בכוננות לטייע כנדרש. כדי להתגבר על בעיות קשר ושליטה, נועד מטוס אילירי-שין 14 דרימנועי לשמש כממסר בין הכוחות במזרח סיני לאיזור התעלה.

הטייסות הקרובות יותר לחזית, אלה אשר פעלו מאל עריש וג'בל ליבני, נועדו גם הן להשתתף במבצע. מטוסי מיג 15 ומיג 17 משני בסיסים אלה היו אמורים לתת חיפוי אוירי ולבצע גיחות תקיפה טקטית. כמו כן



**טייסים בגיבל ליבני - הטייסים המצריים התאמנו בשיטה הרוסית שצידדה בשליטה מרכזית על הפעילות האוירית**

עתידים היו מטוסי התקיפה לקבל סיוע נוסף של מפציצי איליושין 28 מאבו-סואר, וטייסת מפציצים כבדים מהרזרבה של מפקד חיל-האויר לטובת מבצע זה.

במהלך הימים הבאים נערכו מספר שינויים בתכנית הפריסה של טיסות חיל-האויר המצרי בסיני: טייסת 25 שנועדה לתקוף בסיסי טילים מסוג הוק, הועברה לבסיס 260 בירת-מדנה מבסיס 259 אל-עריש. כמו כן הופסקה הכשרתם של טייסים ומכונאים לטייסת הסוחוי, ואנשיה הועברו לחיזוק טייסת 31 (קא"מ) שהפעיי-לה מיג 17F בבסיס כברית, ושימשה כרזרבה של מפקד חיל-האויר.

החטיבה האוירית מספר 1, שנמסגרתה פעלה טייסת מספר 55 ולה מטוסי סוחוי 7, הועברה מפאיד לבסיס האויר 260 בביר תמדה. שישה מבין מטוסים אלה נועדו לתקוף את מרכז הפיקוד ובו "מוצב מכ"ם התרעה אמריקני" בהר אריכה. 10 מטוסים נוספים של הטייסת, מוקמו בבסיס 233 בפאיד כרזרבת המפקד.

מפקד כנף מטוסי הסוחוי החדרישים, תחסין זאכי הורה בראשית יוני, לפזר את מטוסיו באזורים שונים ברחבי הבסיס, וכן העמיד תריסר תותחי נ"מ בקצות המסלולים, ואת האחרים בחצאי מעגלים בצפון השדה ובדרור-מו. כמו כן נחפרו תעלות קשר עבר כדי להגן על הטייסים ואנשי הצוות האחרים.<sup>12</sup>

החטיבה האוירית מספר 61, שהפעילה, כאמור, מפציצי איליושין 28, נדרשה להכין עוד שישה מטוסים לתקיפת שדה עקיר (תל-גוף) בשעת ה"ש", וללמוד את שדה תמנע ואילת כמשימה משנית. למרות החששות הכבדים בישראל מפני התקפה על האוכלוסיה האזרחית, המטרות אשר יועדו למפציצים הכבדים היו, בשלב ראשון, שדות התעופה של חיל-האוויר הישראלי.

בתכנית 67/7 נוספו היעדים למפציצים הכבדים של החטיבה האוירית מספר 65:

מבנה של שלושה מטוסים נועד להפציץ את שדה פתח-תקוה (שדה סירקין)

מבנה של שלושה מטוסים נועד להפציץ את השדה בלוד (יעד משני: שדה סירקין)

מבנה של שישה מטוסים נועד להפציץ את שדה חצור וללמוד את שדות רמת דוד וחיפה.

כל הפעולות נועדו להתבצע במרוכז בחיפוי אוירי של מטוסי מיג 21.

התכנית המבצעית של חיל-האוויר המצרי, כללה מכלול של פעולות מבצעיות בהיקף מלא או חלקי, אשר נועדו להתבצע על פי הוראה ישירה של מחמוד סירקי מחמוד, מפקד חיל-האוויר המצרי.

ואכן כל המערך המבצעי של חיל-האוויר המצרי נערך לקראת פעולות אלה. מרכז המבצעים המרכזי של חיל-האוויר המצרי אשר שכן באל גיושי במזרח קהיר, היה בקשר ישיר עם חדר המבצעים של המפקדה העליונה במחוז נאסר.

תחנות המכ"ם של פיקוד ההגנה המצרי, אשר היו מוצבות בסיני, בחוף הצפוני של מצרים, ולאורך מפרץ סואץ הופעלו במלוא יכולתן. תחנות ניידות הוצאו ממחסני החירום והוצבו באזורים שולטים בסיני ובמבר אות התעלה. אלה העבירו נתונים על הפעילות האוירית של מטוסי חיל-האוויר הישראלי לחדר המבצעים. כמו כן קיבל חיל-האוויר המצרי את האחריות על תחנת המכ"ם הירדנית אשר היתה מוצבת על הר עג'לון. תחנת מכ"ם משוכללת זו אשר נבנתה על ידי הבריטים, חלשה, כאמור, על כל הפעילות של חיל-האוויר הישראלי, ועל הנעשה במזרח הים התיכון.

מילת הקוד לפתיחת ההתקפה האוירית הכוללת על ישראל היתה "אסר" (אריה). אולם האריה נשאר כלוא בסוגרו. הפקודה לצאת לקרב ולתקוף את ישראל מעולם לא ניתנה.

### האם התכונה מצרים לצאת למלחמה?

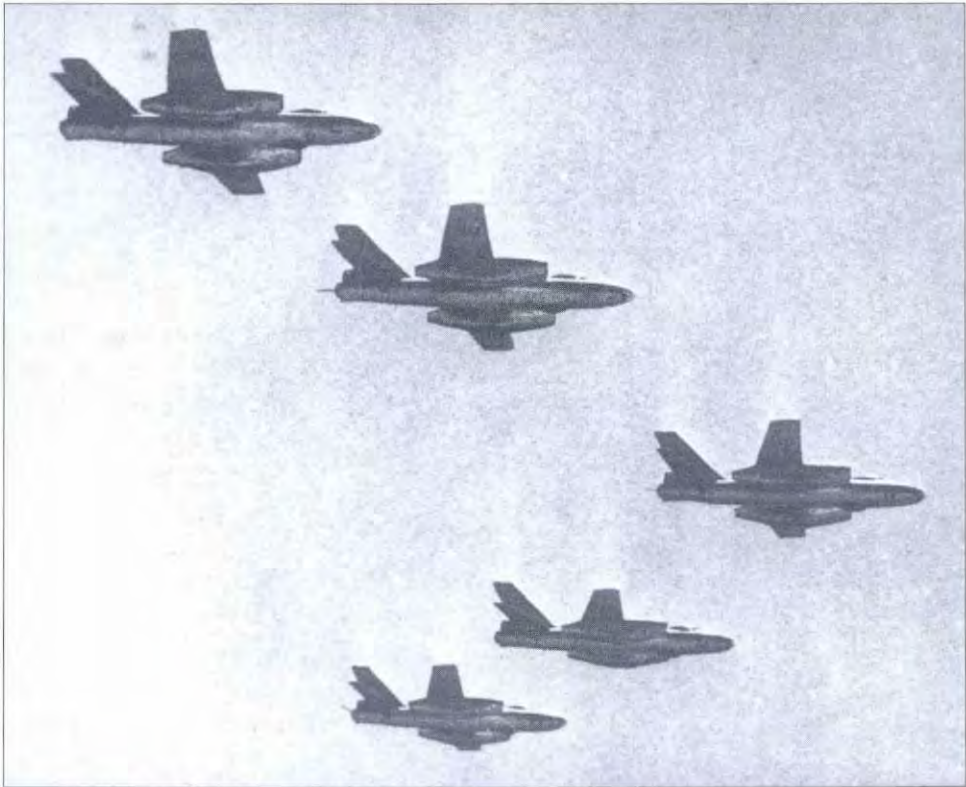
האם ההצטרות הנלהבות של נשיא מצרים, הפגנות ההמונים, היו הכנה לקראת מלחמה, או התלהמות אופיינית לעמי ערב? האם אכן התכוון נאסר לצאת למלחמה – האם חיל-האוויר המצרי היה מוכן והתכונן למלחמה?

אם לשפוט על פי הפקודות נראה כי כל התכניות היו ערוכות לפעולות נגד חיל-האוויר הישראלי וכל הטייטות למרו, התאמנו ונערכו להפעלתן ולאחר מכן התכוונו לסייע לכוחות היבשה בניתוק דרום הנגב מישראל.

הכל המתנינו להחלטת הראיס – נשיא מצרים גמל עבד אינאסר. אותה עת כבר סגרה מצרים את המיצרים, חסמה את השיט לאילת, והשיגה את נסיגת כוח החירום של האו"ם, אשר היה מוצב על גבול ישראל ובשאר רם אישיית. למעשה, לבד מהקריאה הרמטית להשמדת מדינת ישראל, השיג נאסר, עד אותה עת, את כל תאוותיו. מבחינתה של מצרים התקופה של השבועות הבאים נועדה ל"שמירת הישגים".

עת עמד נאסר באותו יום בסוף מאי בפני טייסי הקרב שלו, לבושים בחליפות לחץ ומחייכים מפה לפה במועד דון הקצינים בנירגפגפה בסיני, ואמר את המשפט המפורסם: "אם רוצים היהודים במלחמה – אהלן וסאהלן", הוא רמז למעשה לכך כי מצרים לא תפתח במלחמה ולא תעשה פעולות צבאיות יזומות. המשמעות של הביטוי ורוח הדברים היתה, למעשה: "אנו מוכנים לקרב. אם רוצה ישראל במלחמה, ברוך הבא".

אבל מכך השתמע כי ישראל תצטרך לפתוח בה – נאסר לא התכוון לפעול מעבר לכך ולא לצאת למלחמה. לא כך התקבלו בישראל מעשיו של נאסר ודבריו. חסימת מפרץ אילת, סגירת המיצרים וגירוש כוח החירום של האו"ם מסיני, היו מבחינתה "קאווס בלי" – עילה למלחמה. נאסר צבר הישגים שפגעו בביטחונה של



איום איסטרטגי- מפציץ IL-28 שנכנס לשרות ערב קדש היה ממרכיבי הזרוע ארוכת-הטווח המצרית

ישראל. היא ניסתה לתת הודמנות לפתרון מדיני שיחזיר את המצב לקדמותו, אך העולם נותר אדיש, מביט במתרחש ומתכחש לכל ההתחייבויות שקיבל על עצמו.

### האופציה היחידה של ישראל: מכה מונעת

האם נשיא מצרים היה ריאלי יותר ממפקדי חיל-האוויר המצרי וטייסיו בהחלטתו שלא לפתוח במלחמה? האם היה חיל-האוויר המצרי מסוגל לתקוף את ישראל ולהכריע אותה במכה אווירית מקדימה? ואם כן – האם היה יכול להוציא לפועל את תוכניות הקרב שפרסם בזו אחר זו במהלך ימי מאי ויוני, או שמא היו אלה תכניות סרק חסרות בסיס? ומה היתה רעת המפקדים בישראל על אפשרות כזו? המודיעין של חיל-האוויר הישראלי ידע על כל פקודות המשימה הערביות ונערך לקראתן. גם "נבואות רעות" שהגיעו מצד מחלקות המבצעים שהראו כי חיל-האוויר הישראלי לא יוכל לעמוד בפני מכה מקדימה, בוטלו כלאחר יד.

תרחישים שונים אשר נבחנו למקרה של מלחמה, העלו כי לצה"ל יהיו אבידות רבות מאד, במקרה שמדינות ערב יפתחו ראשונות במלחמה קרקעית. מפקדי צה"ל שמו את ייבם על חיל-האוויר, שאמור לתקוף ולמנוע תנועה של כוחות שריון וח"ר לעבר ישראל. אך למפקדי חיל-האוויר היתה דרישה משלו: הוא דרש לאפשר לו, על ידי פעולה התקפית להשיג עליונות אווירית מעל שדה הקרב ובזירה. אחר כך יצטרף ויסייע בהכרעת הקרב הקרקעי.

יותר מכך: אם חיל-האוויר מקבל את התפקיד המכריע, הוא דרש גם לקבוע את השיטה ואת המועד. היו גם כאלה שאמרו כי על צה"ל לספוג מכה מקדימה ורק לאחר מכן לצאת לתקיפה. אולם האם יוכל חיל-



מג 19- על-קולי אך כשלון מבצעי. המג 19 לא הוכיח עצמו בקרב אוויר ולא הצטיין בתקיפת מטרת קרקע

האוויר והאם היה ערוך לספוג מכה מקדימה מצד מדינות ערב? בחיל האוויר היו דיעות פסימיות לגבי התוצאות במקרה שמדינות ערב יפתחו במלחמה. במסמך "מטוסי חיל-האוויר בסד"כ 70-68"<sup>13</sup> נאמר: "הלקח החשוב ביותר שנלמד ממשחקי המלחמה העוסקים בתקיפת שדות תעופה הוא שלתקיפה אווירית ערבית נגד המישה שדות התעו"פה הסילוניים של חיל-האוויר, סיכויים טובים לקרקע את מרבית חיל-האוויר הישראלי. אם, כפי שצפוי, ישתמש האויב במרעומי השהייה, קיימת

סכנה שהשיתוק שיושג יהיה יותר מומני, והתוצאה תהיה הפסד העליונות האווירית". ומחברי המסמך ממשיכים ברוח פאסימית: "גם אם תתקבל התראה מודיעינית בזמן, ומרבית המטוסים ימרי" או בטרם ייפגעו השדות, קיים עדיין סיכוי סביר שחלקם ואולי רובם לא ימצאו מסלול נחיתה כשיאזל הדלק במיכליהם".

המסקנה החד משמעית של מחברי הדו"ח היא: "סביר להאמין שחיל-האוויר לא יוכל לעמוד נגד מכת אוויר יזומה, אלא רק אם יפור לפחות מחצית ממטוסיו לשדות חירום מוחץ לחמשת בסיסי הקבע. הסתרת מסלולי החירום או שינוי מקומם ערב ההתקפה, יביאו לחסינות כמעט מוחלטת של המטוסים שיהיו בהם, כך שאלה יישארו שמישים למהלומת נגד".

האם חשש חיל-האוויר מפני תוצאותיה של מתקפה מקדימה מצד חילות האוויר של מדינות ערב? אומר רפי הרלב, ראש ענף מבצעים:<sup>14</sup> "חשבנו שאם הם יתקפו ראשונים, נפיל אותם על הגבול. בקרבות אוויר אנחנו היינו הרבה יותר טובים מהם. אין ספק שאם אתה עומד מול מאה או מאתיים מטוסים, חלק היו עוברים. אבל היינו משוכנעים שנפיל אותם, גם אם הם יעשו מטס אחד או גל אחד. בסופו של דבר היינו מכים אותם". אלוף מוטי הוד, מפקד החיל במלחמה, נחרץ הרבה יותר.<sup>15</sup> "חילות האוויר הערביים לא יכלו לתקוף ראשוני. לא היתה בכלל סיטואציה שהם יכלו לתקוף ראשונים. הם גם לא היו יכולים להפתיע אותנו באויר. היו לנו מספיק סידורים מתאימים. אני מאחל לכל מפקדי הצבאות בעולם, לא רק חילות האוויר, שיהיה להם מודיעין כמו שהיה לנו בששת הימים. ידעתי שהמצרים עלולים לעשות "מחטף". הם באמת עשו מחטף – באו וצילמו את הכור וברחו לירדן. אבל תקיפה יזומה על שדות התעופה – זה קשקוש. לא היתה לנו בכלל דילמה כזו".

"היו לכך מספר גורמים", אומר מפקד חיל-האוויר, "בשלושת השבועות עשינו להם הטעייה. ראשית חיל-האוויר התאמן בשלושת השבועות. וכשחיל האוויר מתאמן, שום דבר לא יכול להפתיע אותו. הוא באוויר ויש לך גמישות תפעולית גבוהה.

שנית – מערכת הבקרה. אחד הרברים הראשונים בהם טיפלתי עם כניסתי לתפקיד היה מערכת הבקרה והשליטה של חיל-האוויר. לפני כן משהו לא עבד שם. אני מיד הבנתי שבמלחמה זה לא יעבוד בלי שליטה ובקרה מרכזית – רציית שליטה מרכזית באמצעות בקרה אוורית. זו נותנת אפשרות לאיזור להיות חופשי לגמרי במלחמה, ויחד עם כך מאפשר לשליטה המרכזית להכנס ולהתערב בפעילות, עד רמת המטוס הבודד. הקמנו שלוש בקרות אווריות שבאמצעותן קיבלנו נתונים לחדר השליטה המרכזי של חיל-האוויר. בימים האחרונים



**לקח מבצע – מלחמת ששת הימים הוכיחה למנהיגי מדינות ערב כי תפארתם לא תחיה על טייסי הקרב שלהן. בעקבות כך פיתחו בצורה מאסיבית את מערכי הטילים להגנה אווירית**

הפסקנו את האימונים כדי להשמיש את המטוסים אבל בשביל לעשות הטעייה העלנו רביעיות של פוגות על ערוצי הקשר של הטייסות המבצעיות שידענו כי המצרים מאזינים עליהם. הם התנהגו כרביעיות שעושות אימונים: קרבות אויר, תקיפות אויר קרקע והמצרים רואים שעוד יום רגיל מתחיל ואין בעיה. 'דיברנו עם המצרים דרך הקשר'.

ולגבי אפשרות של תקיפה מקדימה של מדינות ערב אומר הוד: "ידעינו על כל הרברים והתכנינו ות שהם הכינו וסיכמנו אותם. לא היה שם שום דבר שיכול להפתיע אותי. נו. חיל-האוויר יפעל גם אם הם ינסו לשלוח את כל מטוסי המיג 21 שלהם. אבל למטוסים האלה לא היה טווח להגיע לחצור, רק למפציצים. לא היה

להם כוח מספיק לתקוף – לא למיג 17 ולא לסוחוי 7. היו להם שתי טייסות מפציצים טופולב טו-16 ואיל-28. חיל האוויר המצרי בשנת 1967, לא יכול היה להפעיל אותן ברמת אלוט. אפילו אם היה יכול, מיד היינו יודעים על כך. מיד היינו מרגישים. ובגובה נמוך הרי הם לא יכולים לבוא. הם מוכרחים למשוך למעלה ואז אנו נגלה אותם."

ומוסיף מוטי הוד: "ודבר חשוב נוסף: בשנת 1967, בשום מקום בעולם לא היו דת-קים, חוץ מאשר בחיל האוויר הישראלי. היה פיזור של מטוסים, היו הסוואות, דירים תת-קרקעיים. לאור מה שתכננו לעשות לחילות האוויר הערביים, תכננו את הפעילות והתגובות של חיל האוויר שלנו."

גם המבנה של המערך האווירי המצרי היה בעייתי, אומר מוטי הוד: "המבנה שלהם היה מפרצל וזה פגע בשליטה על חיל-האוויר. היתה 'הגנה אווירית' שהיו לה מטוסי מיג 21, היה 'פיקוד המפציצים' שזה פיקוד אחר



מכוונים שעוני- לטייסי המפציצים הגדלים לא היתה חזמנות לעשות  
זאת בבוקר היום הראשון למלחמה

לגמרי והיה מפקד חיל-האוויר שישב בקהיר ללא שליטה על שום דבר. הם לא היו יכולים לתקוף אותנו בהפתעה!"

האוויר באיזור הלכה ולהטה ובעוד חיל האוויר נערך למלח- מה, העמידו מטוסי הצילום של חיל האוויר המצרי למבחן את יכולת מערך הבקרה ומטוסי היירוט של חיל האוויר. התוצ- אות היו מאכזבות.

## פרק ה' "אפרוחים" בשמי דימונה

האם תכנון נשיא מצרים, עבדל נאסר, לתקוף את הכור בדימונה, כחלק ממהלכי המלחמה בשנת 1967? שאלה זו עדיין לא קיבלה תשובה סופית ומכרעת. נאסר איים לא אחת באמצע שנות השישים כי יתקוף את הכור, וסביר להניח כי היה עושה זאת לו פתח הוא במלחמה.

מרחבי הנגב שמשו כבר בשנות החמישים פיתוי לחדירה של מטוסי חיל-האוויר המצרי. המטוסים המצריים המריאו משרות באיזור התעלה או בסיני ונהגו לחלוף במקביל לקו הגבול מכיר תמדה לעבר צפון סיני והרי צועה, ומשם חזרו לאיזור התעלה. במיוחד רבו טיסות אלה משדה אל-עריש בצפון סיני. היו אלה טיסות "להכרת הסביבה" אליהן יצאו טייסי הקרב המצרים אשר הגיעו לבסיס האוויר באל-עריש בסבב דו-שבועי. לא אחת חרגו טיסות אלה וחדרו לתוך שמי הנגב.

**הכור בדימונה בצילום לוויין בין אמריקני, שנעשה בשנות השבעים**



הקמת הכור האטומי בדימונה נעשתה בסודיות רבה ונחשפה לאמריקנים בשנת 1967 עת חלף בשמי הנגב מטוס הביון מגביההטוס מסוג לוקהיד U-2 שהופעל על ידי ה-CIA - סוכנות הביון המרכזית של ארה"ב. מטוסי המיסטר של חיל-האוויר הישראלי ניסו ליירט את המטוסים אך ביצועיהם לא איפשרו להגיע לגובה של המטוס האמריקני. גם מטוסים מתקדמים יותר, בהם הסופר-מיסטר המצויד במבער אחורי, או המירו' 3, מצאו עצמם נחותי ביצועים מול המטוס שטס בגובה רב. מבצעי היירוט שכוננו "ז'ול וורן", נכשלו כולם.<sup>1</sup>

באוגוסט 1962 רכשה ישראל את טילי ההוק הראשונים מארה"ב. הסוללה הראשונה הוצבה שלוש שנים אחר כך להגנת הכור האטומי בדימונה. ערב המלחמה תוגברה ההגנה האווירית על הכור וכללה טילים ומערך תותחי הנ"מ אשר נועדו להגן על המתקן.

בשנת 1965 הצליחו גם מטוסי קרב מצריים לגלות את הכור ומיקומו. היה זה במהלך טיסות ההיכרות של המטוסים המצריים לאורך הגבול. במהלך אחת מטיסות אלה שביצעו על ידי מטוסי מיג 17 של החטיבה האווירית מספר 2, חדרו המיגים לתוך שטח ישראל וטסו מעל הכור הטיסה לתוך שטח ישראל בוצעה ביוד מה של מפקד המבנה, ללא אישור מגבוה.<sup>2</sup>

### מירו'ים ככוננות בדרום

בתקופת המת יחות של מאי-יוני 1967, היה בחיל-האוויר חשש כי המצרים ינסו לתקוף את הכור, כחלק מתקיפת מטרות בישראל. בשל כך ניתנה הוראה לטייסות המירו' מחצור, תל-ינף ורמת דוד להיות ככוננות יירוט



כוננות נגד "אפרוחים" - מירו'ים של טייסת 119 בכוננות בחצרים. הטייסים זוכרים זקוק את העקרבים

נגד כל מטוס אשר ינסה לחדור מעבר לגבול ישראל. עם כך, ליתר ביטחון, הוצאה הוראות מתאימות להפעלת הכור.

החדירות לצורך השגת מודיעין מהאוויר על היערכות צה"ל בנגב, החלו מיד עם התחלת המתיחות באמצע מאי 1967. סיורים נעשו לאורך הגבולות ומטוסי צילום חדרו בגובה רב מעל הנגב.

מטוסי הצילום מגביההטוס מדגם מיג 21R חדרו לישראל בגובה של 50 אלף רגל ובמהירות של 1.7 עד 2 מאך. הסיכויים של טילי הוק או מטוסי המירו' ליירט את המיגים החודרים, אשר כונו "אפרוחים"<sup>3</sup> היו מלכתחילה קלושים. בגלל בעיות של זמן ומרחב, לא היו לגיחות יירוט אלה תוצאות: עת חלפו מעל שטח ישראל היו כבר המיגים בגובה רב מאד והם טסו במהירות שהגיעה כמעט למאך 2 מעל 70 או 80 הקילומטר של שטח ישראל שהפרידו בין מצרים לירדן. כפי שיתואר להלן, המצרים נקטו גם בשיטות הונאה כדי להפחית מזמן התגובה של מערכות הבקרה של ישראל.

למרות האמור, הגיעו מטוסים ישראלים למצבי ירי קרובים בנסיונות היירוט של המיגים, אולם קיבלו הוראה לנצור את האש. לפחות במקרה אחד מנעה הבקרה של חיל-האוויר הפלה בטוחה של אחד המטוסים (כפי שיתואר בהמשך).

מחלקת המבצעים של חיל-האוויר החליטה בעקבות החדירות להציב מספר מטוסי מירז' בכוננות מיידית ליי-רוט מטוסי הצילום. שני מטוסים היו בכוננות בטייסת 101 בכנף 4 בחצור. כדי לקצר את הזמנים למפגש עם המיגים, הורתה מפקדת חיל-האוויר לפרוס רביעייה נוספת של מטוסי מירז' בבסיס האוויר בחצרים. אלה נשלחו מטייסת 117 מרמת דוד או 119 מתל-נוף.

הבסיס הדרומי בחצרים היה עדיין בכנייה ולו רק מסלול מבצעי אחד. המטוסים הוצבו בכוננות הזנקה של דקות אחדות, כאשר הטייסים וצוותי הקרקע שוהים באוהלים בקרבת מקום. הכוננות הצדיקה עצמה והחשד שות כי הכור בדימונה אכן מהווה מטרה נבחרת של מצרים נתגלו כנכונים. כבר באותו יום (17 במאי) נתגל-תה חדירה של מטוסים מצריים לשמי הנגב.

חיל-האוויר המצרי שלח את מטוסי בזוגות: מטוס מיג 21R<sup>4</sup> נשא בגחונו מיכל צילום ומטוס שני, מצויד בטילי אויר-אוויר ליווה אותו להגנה. המיגים המריאו מבסיסים שונים בסיני או במצרים וגם נתיבי הטיסה והחדירה שלהם השתנו מגיחה לגיחה כדי שלא ליצור מאפיין אחד לגיחות אלה ולמנוע את יירוט המטוסים.



מטוסי המירז' של טייסת 101 ביצעו את הכוננות מחצור, מצוידים בטילי אויר-אוויר מאטרה ושפריר

ב-17 במאי בצהריים נמנמו סרן אברהם שלמון וסגן מנחם שמול מטייסת 119 על מיטות שדה באוהל, לא הרחק ממטוסי המירז' הכסופים שלהטו בחום הנגב. לפתע נשמעה סירנה. המכונאים נייערו ממקומם ורצו לעבר המטוסים והטייסים זינקו בריצה למטוסים. הבקרה הזניקה ביחד את מטוסי הכוננות מחצור ואת המירז'ים מחצרים.

"שלמון ואני זינקנו ראשונים" מספר מנחם שמול, אז סגן צעיר ומהטייסים ה"חמים" של הטייסת, שהצטיין בקרבות אוויר. "כדקה וחצי לאחר השמעת הסירנה, כבר קיפלנו גלגלים. היירוט היה בשעה שתיים וחצי או שלוש אחר הצהריים. השמש היתה גבוהה במערב ואנחנו קמנו משינה של אחר הצהריים ישר למטוס".<sup>5</sup> היירוט נעשה בחופזה רבה ושני הטייסים נכנסו לתאים, סגרו מעליהם את החופות השקופות ונסקו לאוויר. "גם הוא וגם אני מטפסים לעבר המיגים, כאשר אנחנו בכלל לא קשורים בתא הטייס. זרקו עלינו את חלי-פות ה-g והמראנו. רק באויר גמרנו להקשר. זה היה חוסר אחריות מוחלט" אומר שמול בחיך.

שני הטייסים יצרו קשר עם הבקרה וקיבלו את הכיוון המתאים. ממשיך שמול: "הבקר אמר: 50' אלף רגל 0.7

מאך – חשבתי שזה לא יכול להיות. הערתי לו והוא תיקן: '1.7 מאך'". שני המירוץ הכסופים, מעוטרים ב"ברק" האדום על זנבם הוזנקו לעבר שני מטוסי המיג 21. אבל הסיכויים שלהם היו קלושים: "עם שני הבידונים של 500 ליטר לא היינו יכולים להאיץ ולטפס" אומר שמול. חרירת המיגים לשטח ישראל ב־17 במאי היתה טיסה מיוחדת במאפייניה המבצעיים. המיגים המצרים ערכו תרגיל הונאה: הם המריאו מבסיס האויר גרדקה בדרום מצרים ומשם יצאו צפונה, בנתיבים האזרחיים באי־זור, כשהם טסים בגובה השיט של מטוסי נוסעים ובמהירות דומה. "בגובה הזה הם היו כאילו מטוס אזרחי" אומר שמול וממשיך: "המיגים נרדפו לחוף סעודיה וקצת לפני אילת טיפסו ל־50 אלף רגל". המיגים טסו מעל הרי אדום בתוך שטח ירדן, עד לנקודה ליד פטרה, דרומית מזרחית לים המלח ושם פנו במהירות מערבה וחדרו לשטח ישראל.

"כשהיינו באויר נתן לנו הבקר כיוון מזרח ופניה לכיוון מערב במהירות גבוהה" ממשיך שמול, "הגענו לאי־זור בארבע שבע וכאן אמר לנו לפנות, כי המיג עובר מעלינו. התחלנו לרדוף אחריהם. לשלמון היו שני שפרייזים ושני מיכלי דלק ולי היה שפרייז אחד. הגענו למאך 1.4–2.1 בגובה 36–40 אלף רגל. המיג היה יותר מהיר מאיתנו. באיזה שהוא מקום הוא הלך ופתח מאיתנו. היינו די לחוצים לרדוף אחריו".

הזוג הראשון של טייסת 101 היה אותה עת בכיוון מזרח וערך פניה רחבה כדי ללכוד את המיגים. כאשר התקרבו לגבול עם מצרים, החליטו הבקרים להחזיר אותם לפני שיחצו את הגבול. הזוג השני של 119 המשיך להתקרב למיגים המצריים.

"אנחנו המשכנו לרדוף ולרוץ תוך פניה לתוך סיני" מתאר שמול. "הבקר אמר לנתק מגע אבל אנחנו לא שמענו אותו" והמשכנו לרדוף. המיג טס מעל פס התעבות, לכן לא ראינו אותו. הוא התחיל להנמיך כדי לנחות בכיר גפגפה".

המיג 21 בדגם הקרבי שלו אינו מטוס המצטיין בטווח טיסה ארוך, או בכמות הדלק במכליו במיוחד כאשר הוא טס ללא מיכלי כנף. הלחץ שבו היה נתון הטייס המצרי, שקיווה להגיע לנחיתה, אך לא קיבל כל הגנה מפני המטוסים הישראליים בשלב האחרון של הטיסה, נשמע גם במערכות הקשר של הטייסים הישראליים. שמול שמע את הקריאות האלה: "הוא החל להאיט והתחיל לצווח. שמרתי איתו קשר עין. שלמון ואני המשכנו נו לטוס עד מערבית לג'בל הילל. ראינו מיג אחד, לא יודע אם היה עוד אחד, שהמשיך לנחיתה. הוא צווח בקשר שכל הזמן רודפים אחריו. היתה פניקה מוחלטת".

טייסו של המיג המצרי המבוהל התארגן בינתיים לנחיתה בבסיס האויר ביר גפגפה. הוא הגיע לגלישה ארוך כה, הנמיך לאט וגלגליו נגעו במסלול היחיד של הבסיס.

אברהם שלמון, מוביל הגיחה, לא רצה להאריך אותה מעבר למרכז סיני. בשלב מסוים הוא ויתר והודיע ברדיו: "לאחור טוב". שני המירוץ הישראליים טסו עד ביר גפגפה, שם נחת המטוס המצרי, הקיפו את המקום וחזרו לנחיתה. הזוג של טייסת 101 כבר נחת אותה עת בחצור, שלמון ושמול נחתו אחריהם בחצרים.

### מיג מצלם בכוחות המידר

בעקבות היירוט של המיגים ב־17 במאי אשר כמעט הסתיים בהפלה או בהתרסקות מחוסר דלק של מטוס הצילום, החליטו המצרים לשנות את שיטת הפעולה. לא עוד טיסה ממצרים לירדן וחזרה לישראל, אלא חרירת חתף לשטח ישראל וחזרה מהירה לשטח מצרים. בכך הם הקטינו את זמן החשיפה של הטיסה למערך כת הבקרה הישראלית ולמטוסי היירוט שלה. המצרים הפעילו גם הונאה: הם שלחו צמד מטוסי מיג 21 כפתיי ון כדי למשוך אליו את מטוסי היירוט ואת תשומת הלב של מערכת הבקרה, בעוד זוג שני חודר לביצוע הציור לום מעל הכור.

תשעה ימים לאחר מכן הם חדרו שוב.

טייסת 101 בכנף 1 בחצור החזיקה באותו יום שני זוגות בכוננות מיידית. בוזג הראשון היו סרן דוד ברוך וסרן בני רומח, שני טייסי קרב מצטיינים של הטייסת. הזוג השני היה סא"ל דוד עברי, בעבר מפקד טייסת 117 שהיה עתה הצ"ח בטייסת וסגן גיורא אפשטיין הצעיר, טייס קרב בולט שהגיע למידר אך חודשים ספור



מחוץ למעטפת הביצועים- כושר הנסיקה ובעיות מרחב מנעו ברוב המקרים יירוט של המיגים המצריים

רים לפני כן.

היה זה ה־26 במאי. בשעת צהריים גילתה הבקרה את נתיבי המיגים כשהם מתקרבים לגבול ישראל. ברוך ורומה הוזנקו ראשונים ונסקו לאויר כשהם עוקבים אחר הזוג שחדר מאל־עריש ופנה בפניה רחבה דרומה. המירוֹם רדפו אחר הפתיון שמשך אותם לכיוון דרום ולאחר שחצה את הנגב לכל אורכו חזר לשטח מצרים.

המיגים הצליחו לחמוק, מאוכזבים פנו שני טייסי המירו, חזרה לנחיתה בבסיסם.

בעוד המירוֹם של 101 מיירטים את המיגים שטסו דרומה, הזניקה הבקרה גם את שני מטוסי הכוננות בחצי־רים לעבר אותם המיגים. במטוסים של טייסת "העטלף" היו סרן אשר שניר, וסגן מנחם שמול.

מספר שמול: "התחלפנו – שניר הפעם היה המוביל. הבקרה היתה יותר עירנית. הם גילו את המיגים. הכיוון דרומה. הוזנקנו וטסנו הרבה זמן דרומה בגובה 30 אלף רגל. סיכלנו את החדירה – המיגים הופנו על ידי הבקר שלהם או ראו אותנו מרביקים אותם. הם פנו דרומה וברחו ולנו לא נתנו הנחיות להמשיך ולרדוף".

מאורעות היום לא הסתיימו שם.

שני המירוֹם היו מצויידיים בטילי אוריאור – לשניר היו שני טילי שפריר ולמנחם טיל אחד. הרבר גרם לא להחלקה קלה הצידה. בעקבות כך נוצר מרווח של כמייל אחד בין שני המטוסים ומיד עורר את החששות של מערכת הבקרה.

ממשיך שמול: "עברנו את אילת לכיוון דאהב, עמוק דרומה לכיוון שארם אישייה. בינתיים מיג הפתיון נחת כנראה בגרדקה. לא ראיתי אותו. בשלב מסוים הבקר התבלבל וחשב שאני מיג שנמצא מייל מאחורי שניר. היה שם בלבול עצום ואז הבקר התחיל לצעוק לשניר: 'שבור'".

שניר ענה לו: 'מה אתה רוצה, שאני אשבור?' – רק לאחר זמן הכינו שאני הוא הטס אחריו.<sup>6</sup> שני המירוֹם כילו את הרלק במדרף לשטח סיני ולא יכלו לחזור לבסיס חצרים משם המריאו. הם החליטו לנחות בשדה האזרחי הקטן באילת.

ממשיך שמול: "באנו לאילת, שניר שואל: 'אתה יכול לנחות? המסלול מאד קצר'. עניתי בחיוב. לשניר לא היה דלק, אולי 400 ליטר. המסלול באילת גם צר וגם קצר. הייתי מספיק רחוק אחרי שניר. שניר נחת, המצנח יוצא ואני מיד סוגר מנוע ונוחת אחריו. אני במהירות 170 קשר, ואני מצפה שיפנה הצידה. אבל הוא נחת, עצר ונעמד על המסלול. לי היה 200 מטר פחות ממנו". מנחם הצעיר תמרן את מטוסו, הרים את החרטום מעלה להגדלת הגרר, הוציא מעצורים וכיוון את כן הנסע שלו לנגיעה ממש בראשית המסלול. כדי לא לפגוע במטוס של שניר שעמד באמצע המסלול, הוא לחץ בחוזקה על הבלמים והצליח לעצור את מטוסו ב־400 המטרים הראשונים של המסלול.

שני המטוסים הסתובבו לאחור על המסלול והגיעו בטיפות הרלק האחרונות שלהם לרחבת החנייה של ארקיע. "מפקד השדה נתן לשנינו לשתות, תרלקנו וטסנו חזרה לחצרים" מסיים שמול את סיפור המדרף אחר מטוסי הפתיון שחמקו דרומה.

### לא לשגר, לא לשגר

המבנה השני של המיגים וכו מטוס הצילום טס אותה עת מסיני ישירות לכיוון הנגב. גם הוא נתגלה על ידי הבקרים שהזניקו לאויר את זוג הכוננות השני של טייסת 101. שני המיגים חדרו לסיני מעל איזור ניצנה כשהם טסים בקו ישר לעבר הכור האטומי בדימונה.

סיפר על הגיחה סגן גיורא אפשטיין:<sup>7</sup> "כבר כשרצנו על מסלול 32 לכיוון דרום מערב, ראינו את פסי ההתע־בות שלהם מגיעים מכיוון מערב. המראנו עם שני בידונים גדולים. מיד אחרי ההמראה זרקנו את שני בידרני הכנפיים. היינו ממושים בטיל יהלום, מאטרה 530. לדור היה מתחת לאחת הכנפיים גם טיל שפריר. כשזרקנו את המיכלים, אני נשארתי עם יהלום, ורוד עם יהלום ושפריר. השפריר בקצה הכנף גרם לגרר גדול יותר למירוֹם. ראינו את המטוסים תוך כדי ההאצה והתחלת הטיפוס. האצנו ל־0.9 מאך והתחלנו לטפס".

בגלל שהמירוֹם של גיורא היה "נקי" יותר הוא נסק מהר וגבוה יותר. לא חלפו אלא מספר שניות ומטוסו חלף על פני המירוֹם של עברי המוביל וטס לפניו. גיורא, בעל עיני הנץ גילה את המיגים בגובה רב. הוא היה יכול

להבחין היטב במטוסים ובנתיבי ההתעבות שהשאירו אחריהם.

גיורא: "מיידי ראיתי שאין לי שום סיכוי לתפוס אותם בכיוון מזרח. הם היו כבר בגובה 50 ומשהו כאשר אנחנו זינקנו, וטסו מכיוון אשקלון/אל-עריש. אבל היה ברור שכמה שלא ניקח מזרחה אין לנו שום סיכוי לתפוס אותם, ולכן אמרתי לרודר שאני ממשיך למעשה דרומה בשביל לנסות לחתוך להם את הדרך בדרך חזרה ממזרח".

השיקולים של גיורא הצעיר הוכיחו עצמם: שני המירו'ים האיזו, אספו מהירות והתחילו לטפס לעבר הנתיב חזרה הצפוי של המיגים. שני המיגים טסו עתה מזרחה כאשר מתחתם נוסקים שני המירו'ים שסחטו כל ק"ג דחף של המנוע כדי להגיע אליהם.

"ראינו אותם עוברים לפנינו, הולכים בכיוון הכור ועושים פניה שמאלית רחבה מעל איזור הכור. אני לא ידעתי בדיוק איפה נמצא הכור" סיפר גיורא.

שני המיגים השלימו בינתיים את הפניה שלהם, והחלו בטיסה מהירה ישירות מעריבה, חזרה לכיוון שטח מצרים.

גיורא: "אנחנו, איפה שהוא, עדיין מטפ'סים. התחלתי לחתוך ימינה, למרות שהם באים משמאל כי היה ברור שזה הולך להיות יירוט מושג כזה: במקום כלשהו הם יחלפו מעלי, ואני אכנס מאחוריהם". גיורא הקטין את המרחק אל המיגים והיה בנתיב סגירה. לאט לאט התכנס לנתוני ירי טובים מתחת למיגים. "איפה שהוא, כשהם חלפו לי על האף, הצלחתי לנעול עליהם במכ"ם, וקיבלתי נתונים טובים, ומנורה כחולה של המאטרה, שהוא מוכן לשיגור".

המירו' של גיורא היה כמייל אחד בלבד מאחורי המיגים, כשהם במהירות פתיחה קלה וקצת יותר גבוהים ממנו. "הייתי בנתוני שיגור אידיאליים. אבל כאן עשיתי את הטעות הראשונה שלי בתור טייס קרב", אומר גיורא באכזבה, "הייתי טייס צעיר, מבצעי על המירו' בסך הכל חודשיים. פשוט עשיתי שטות. פניתי לעברי ואמרתי: 'שניים. יש נעילה בנתונים. רשות לשגר'".



סגן גיורא אפשטיין - הבקרה מנעה ממנו הפלה של מיג מצלם

"שלילי לשגר, שלילי, שלילי!" פרץ פתאום קולו המבוהל של הבקר לרדיו, עוד לפני שעברי, המוביל, הספיק להגיב. "לא הבחנתי שזה לא הקול של רודר. אמרתי לו: 'אחד, נתונים טובים, מנורה כחולה, רשות לשגר'".

ושוב חזר הקול של הבקר: "שלילי, שלילי לשגר, שלילי, שלילי!". "התעלמתי כל הזמן מן הבקר והמשכתי לבקש מדוד" אומר גיורא, אבל עברי, האמון על משמעת מבצעית קשוחה לא זיהה את ההודמנות הנדירה שהיתה, וגם הוא השיב לגיורא: "שלילי לשגר".

"ואני לא מבין למה!" מוחה גיורא.

נדמה היה באותם רגעים כי גם המיגים מכלים את הדלק במיכליהם. המטוסים היו "חלקים" לגמרי, ללא מיכלי כנף ורק מיכל צילום גדול היה תלוי מתחת לגחונם. היירוט נמשך. מספר גיורא: "הם סגרו מבערים והתחילו להנמיך לכיוון אל-עריש, ואנחנו היינו איפה שהוא בשלב הזה מול ניצנה או בסביבה. אני נכנס אחריהם, והם מתחילים להנמיך, ואני כל הזמן במבער מלא, הולך וסוגר עליי. בשלב הזה אני כבר יוצא מן הנתונים של ה"הלום" אבל מתחיל לסגור לנתוני תותחים. תוך כדי הנמכה הם יורדים לגובה שלי. אני הייתי ב-35 אלף רגל לערך, והם התחילו להנמיך. הטווח מתחיל להסגר והגבול עוד לפנינו".

באותה עת עוד היתה בתוקפה הוראה חמורה של מפקדת חיל-האוויר כי אין לחצות קו לשטח מצרים. זאת כדי לא להגביר את המתיחות הגבוהה בין שתי המדינות. אבל הגבול הלך והתקרב.

גיורא טס בגובה 35 אלף, שני המיגים כבר הנמיכו מתחת ל-50 אלף. הוא ראה בכירור את המיגים ונכנס מאחור, לעמדת תותחים מדויקת.

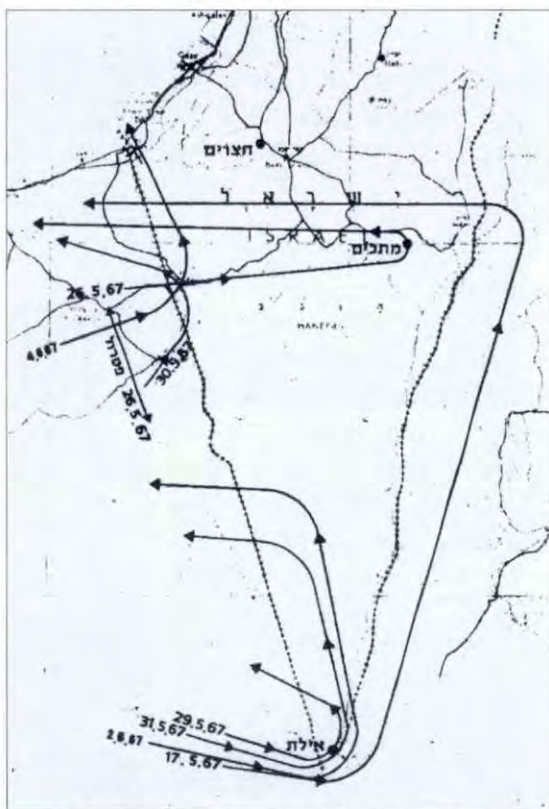
הוא פונה למוביל: "אחד, רשות לתותח". "שלילי, שלילי!" חותך שוב הבקר בהיסט-ריה את דבריו של גיורא. תוך כדי נסיונותיו הנואשים של הטייס הצעיר לקבל אישור ליירי, חצו שני המיגים את הגבול. "היה ברור לי שאי אפשר ללכת אחריהם" מסיים גיורא הממושמע את תיאורו.

המיגים הצליחו לנחות. שני המירו"ם פנו חזרה לבסיס האוויר בחצור ונחתו. דוד עברי לא זכר כך את האירוע וציין כי איש מהם לא הגיע למצב ירי בכל אותה גיחת יירוט.<sup>8</sup>

כמסורת אותם ימים הסתיים כל אירוע בתחקיר בלשכתו של מפקד החיל, שהיה בזמן האירוע עצמו בכיקור בטיסת 117 ברמת דוד.<sup>9</sup>

ארבעת טייסי המירו', יחד עם אנשי הבקרה נקראו אחרי הצהריים למטה חיל-האוויר. סיפר גיורא: "הבקר בא אלי אבל וחפוי ראש והתנצל: 'סליחה. טעות שלי'. ואני לא הבנתי מה הענינים כאן – כי הרי הוא בסך הכל עשה את תפקידו. בתחקיר התבררו הדברים: הבקר טעה וחשב כי הזוג של שניר ושמול הוא המבקש אישור לפתוח באש. אותה עת חצו שני המירו'ם שלהם את הקו והיו בתוך שטח מצרים. 'עשיתי טעות' התנצל הבקר.

"היתה סבירות די גבוהה שאוכל להפיל אותם" סיכם גיורא באכזבה את האירוע. מתוך דבריו של אחד המפקדים המצריים לאחר המלחמה, עולה כי גם טילי הוק שוגרו לעבר המטוסים המצ-



מפת נתיבי החזירה של ה"אפרוחים" בתקופת הכוננות

ריים המצלמים כאשר חלפו מעל הכור, אך גם אלה לא פגעו. קודרי אל המיד, לימים בריגדיר ג'נרל בחיל-האוויר המצרי, סיפר לאחר המלחמה: "הייתי בטייסת מספר 45 בשדה אל-מליז במרכז סיני. היינו רגילים לטוס מעל ישראל ולעשות סיור בגובה של 18 ק"מ. הם ירו עלינו טילי הוק אולם נגלל הגובה שלנו הם לא פגעו בנו. אנו טסנו מעל שטח ישראל אבל נשארנו מעליה אך זמן קצר, כך שהמירו'ים לא יכלו לתפוס אותנו. איש מאיתנו לא חשב באמת כי אנו באמת נילחם בישראל, אבל אנו הרגשנו כי אנו טובים מאד".<sup>10</sup>

### מירו'ים מפטרולים בשמי הנגב

המפגש חסר התוצאות עם המיגים המצריים חייב שינוי בשיטה המבצעית. ב־27 למאי הוגברה הכוננות ליי-רוט המיגים. כדי לקצר את משך הזמן הנדרש להונקה, הורה ענף מבצעים לשגר זוג מטוסי מירו' לפטרול אוירי קבוע באיזור חצרים. למטוסים אלה היה יתרון של גובה ומהירות והם יכלו לפנות בזריזות רבה יותר לעבר המיגים. ואכן מיד לאחר שהחלו טיסות פטרול אלה הפסיקו המצרים את טיסות הצילום שלהם בשמי הכור.

גיחות הפטרול בשמי הנגב, נעשו בסבב בין שלוש טיסות המירו'. טייסת 119 פרסה רביעייה ואחריה בסבב בן ארבעה ימים גם טייסת 117 הצפונית. הרביעייה האחרונה היתה של טייסת 117. ב־29 במאי פרסו לחצרים מטוסי מירו' של הטייסת והם הוחזרו לטייסת ברמת דוד ערב המלחמה.

מטוסי הפטרול הישראליים הביאו אמנם להפסקת הטיסות בשמי זימנה, אך גיחות החתף לעבר איזור דרום הנגב, לשם יועדה פעולת התקיפה העיקרית של הכוחות המצריים, נמשכו גם לאחר מכן. טיסות אלה היו למעשה חדירות קצרות שנועדו לעמוד על השינויים בפריסת צה"ל בדרום ונמשכו אך דקות אחדות בשטח ישראל. בחיל האוויר כינו אותן "גיחות מדיטת עצבים": המטוסים המצרים טסו לאורך קו הגבול, כאשר מטוסי היירוט הישראליים טסים מהצר השני אך לא היו מורשים לחצות אותו. כך טסו זוגות המטוסים זה בנתיבים שצידו "אסים" בשמי הנגב וסיני. כאשר היו המטוסים הישראליים התרחקו מעט, חדרו המטוסים המצרים ב חתף לשטח ישראל וניסו לצלם את היערכות צה"ל. עד פרוץ המלחמה נערכו חמש גיחות חתף מסוג זה. ב־29 במאי חדרו מספר מטוסים אל מעל אילת וחזרו בפניה מהירה לעבר שטח סיני. יום לאחר מכן חדרו מספר מטוסים מצריים לשטח הנגב מעל איזור ניצנה במישור פארן וחזרו כלעומת שבאו. בשני המקרים שהו המטוסים המצריים אך דקות ספורות מעל שטח ישראל.

ב־31 במאי בוצעה עוד טיסה בשטח ישראל. המטוסים חדרו באיזור ראס אל נקב, ומשם טסו מעל הנגב לאורך הגבול, וחזרו באיזור פארן מזרחה לסיני.

בראשית יוני, עד פרוץ המלחמה ביצעו המצרים עוד שתי טיסות צילום בשטח ישראל, כדי לעמוד על מערך הכוחות שרוכזו מול הגבול: טיסה אחת נערכה ב־2 ביוני. מטוס צילום חדר דרומית לאילת, טס לאורך מרכז הנגב עד איזור הר כרכום ומשם פנה מזרחה. הטיסה הבאה נערכה בצפון סיני ביום ראשון, 4 ביוני, יום לפני פרוץ המלחמה. המטוסים חדרו באיזור ניצנה טסו צפונה עד עזה משם פנו במהירות וחמקו מעל הים חזרה לשטח מצרים.<sup>11</sup>

מטוסי מירו' שהונקו לאויר לא הצליחו למנוע את חדירות החתף המהירות. המיגים נכנסו לסיורי צילום וראיה והצליחו לחזור לבסיסים בסיני. יש אומרים כי ישראל אף הפיקה תועלת מגיחות אלה מעבר למשוער: במהלך אותם ימים ערך צה"ל מבצע הונאה רחב היקף כדי לעודד את המצרים לחשוב כי כוחות ישראלים רכים רוכזו בדרום הנגב. ואכן המצרים העבירו לאיזור כוחות שריון וח"ר והקלו בכך על האוגדות שעמדו לפרוץ באיזור מרכז סיני ופתחת רפיה.

## גם ה"עורב" בכוננות יירוט

כאמור, בנתוני זמן ומרחב שעמדו לרשות טייסי הכוננות של חיל-האוויר הישראלי היה קשה להשיג יירוט בטוח של המיגים המצריים. גם נתוני הנסיקה וצבירת המהירות של המירז'ים לא היה בהם די כדי ליירט את מטוסי המיג 21 אשר הגיעו וחצו את הגבול כאשר הם טסים בגובה רב ובמהירות הקרובה לפי-שניים מהי רות הקול.

פתרון אפשרי לבעיית יירוט המיגים, עלה במוחו היצירתי של מפקד כנף 4, אלוף-משנה בני פלד. בבסיס בחצור היה אותה עת מטוס המיג 21 אשר ערק מעיראק לארץ באוגוסט 1966 (ראה פרק ד'). הודות לכיזור עים המשופרים של המטוס בתחומים אחדים, היה סביר להניח כי הוא יוכל להתמודד עם המיגים המצריים ביתר הצלחה – כושר הנסיקה שלו במצבים מסוימים היה גבוה מזה של המירז'.

אנשי רפא"ל מיהרו להכין את המיג מספר 007 לתפקידו החדש: הם ציידו אותו בשני טילי שפירד 2 – טיל חדש שהיה עדיין בשלבי ניסוי מוקדמים, השמיטו את מיכל הגחון שלו, והוא הוצב בעמדת היירוט של טייסת 101 בחצור, ליד סככת מטוסי המירז' של הטייסת. טייס הניסוי של חיל-האוויר, סא"ל דני שפירא, היה בכונן נות הזנקה מיידית ליירוט המיגים המצריים. זאת למרות שהיה מוצב כהצ"ח הצבת חירום בטייסת 119 בתל-נוף.



דני הזהיר, ביקש כי המטוס יצבע בצבעים שחורים ואדומים-זוהרים "כדי שכולם יזהו-רו". וכדי שלא לטעות חלילה, בין אזעקה רגילה למטוסי המירז' ליירוט, לבין אזעקה המכוונת אישית לדני, התקינו על גג הטיי-סט סירנה ענקית בעלת צליל שונה ומיוחד.



**"עורב" ישראלי - המיג 21 העיראקי- (למעלה ומימין לסככה) מצטרף לכוננות המירז'ים בחצור ליירוט המיגים החדשים**

"הרעיון שלי היה לשתף את המיג הזה כדי להפתיע אותם" אומר בני פלד, "לא היתה לנו הצלחה בזה". דני שמע מספר פעמים את הקריאה "עורב למיירז'". המיגים המצריים חדרו לשמי ישראל, אך המיג 21 העיראקי בלבד הישראלי, לא המריא מעולם במשימת יירוט נגד מטוסים אלה. המלחמה פרצה בתוך זמן קצר. בבוקר ה-5 ביוני, עת יצאו מטוסי התקיפה והיירוט למבצע "מוקד" הביט דני שפירא המופתע במטוסים היוצאים אים לתקיפה, כשהוא יושב בכוננות הזנקה במושב הטייס של המיג 21 העיראקי.

**הכור היה מטרה בתכניות המצריות**

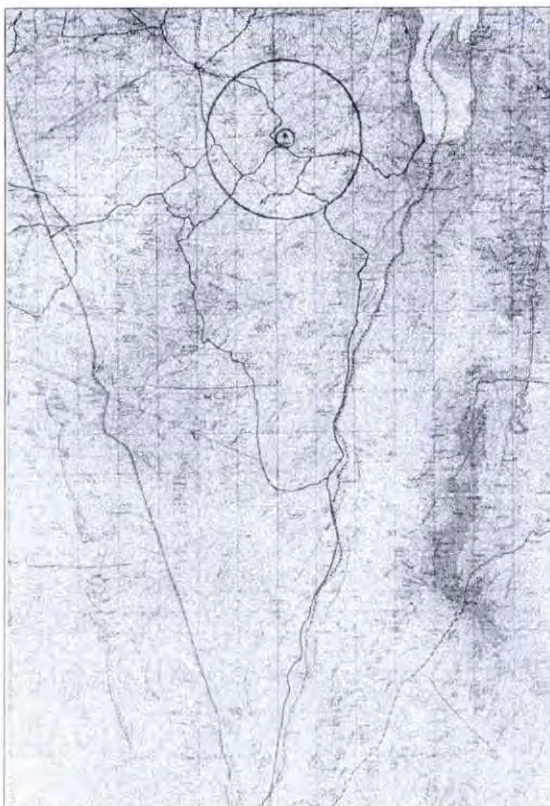
תקיפת חילות האויר הערביים על ידי מטוסי קרב, כדי להשיג עליונות אווירית במלחמה, היתה אופציה אשר פותחה, נבחנה ותורגלה על ידי חיל-האויר הישראלי. לראשי מדינות ערב, ובמיוחד לגמאל עבד אל-נאסר היה מידע על יכולת חיל-האויר הישראלי, אולם הוא וראשי מדינות ערב, וכן מפקדי הצבאות שלהם, לא הושפעו מכך, וככל שהמשבר הלך והחריף, הלך ונמוג גם כושר ההרתעה של ישראל.

ראשי מדינת ישראל חששו מפני הפצצה אווירית על ערי ישראל, בנוסח מלחמת העולם השנייה. "האם אתה יכול להבטיח כי תל-אביב לא תופצץ?" היתה שאלת המפתח אותה שאל אשכול, ראש הממשלה בכל מפגש עם מפקד חיל-האויר ערב המלחמה. היה חשש לפגיעה חמורה בכסיסי חיל-האויר הישראלי במכה מקדימה

של חילות האויר הערביים. אולם היו גם מטרות רגישות אחרות. במשך השנים ניסחו מנהגי המדינה מסמך ובו נקבעו יעדים שפגיעה בהם היתה מהווה עלה ברורה למלחמה, בין אלה היה סגירת המיצרים ומניעת שייט לאילת ועוד.

דוקטרינה זו פותחה על ידי יגאל אלון, חבר ועדת השרים לענייני ביטחון. ערב מלחמת ששת הימים היא עודכנה וכללה לבד מסגירי רת המיצרים, גם תקיפה של הכור האטומי בדימונה.<sup>12</sup>

מבחינתה של ישראל היה איזור הכור האטומי מי בדימונה מטרה אפשרית של חיל-האויר המצרי. ואכן איזור הכור היה מסומן על מפות המבצעים אשר נתפסו לאחר המלחמה (ראה מפה מימין).



**מטרה בנגב - איזור הכור מסומל על מפת מבצעים מצרית שהוכנה לקראת מבצע "פאחד" לתקיפת מטרות בישראל**

### **אלוף מוטי הוד: התקפה על הכור בדימונה לא תראיגה אותי**

לא הרבה נכתב על היכולת של ישראל בתחום הגרעין, ואין זה כמובן מעיסוקו של ספר זה. ישראל שומרת, ובצדק, על עמימות בנושא זה, שהוכיחה את עצמה מזה ארבעה עשורים ויותר. האם החשש מפני אובדן יכולת ההרתעה של ישראל האיצו את קבלת ההחלטה להפעיל את חיל-האויר

לשם מכה מקדימה על מצרים? האם החשש מפגיעה בכור האטומי בדימונה היה העילה המיידית למלחמה? ישראל לא הודיעה ולא פירסמה כל הודעה בנושא זה מסיבות מובנות.

הערה: מפקדת חיל-האויר המצרי פרסמה, החל מ-17 במאי, עם התחלת המתיחות, ועד פרוץ המלחמה ב-5 ביוני, שבע פקודות קרב. עם כך, בכל המקורות בהם מופיעות תכניות אלה, נעדר מקומה של פקודה מספר 4. במפות הצמודות לתכניות המצריות מופיע איזור הכור לא רק בכסיס טילי הוק ותותחי נ"מ אלא גם כאחת המטרות. ככל הנראה פקודת הקרב מספר 4 היתה הפקודה לתקיפת הכור ועד היום היא מצונזרת לפרסום גם על ידי גורמים בישראל.

עם כך בספרים אשר הופיעו לאחורונה, ובמיוחד הספר "ישראל והגרעין" נכתב כי לישראל היו כל המרכיבי בים הדרושים כדי לבנות מספר פצצות.<sup>13</sup> הטיסות של המיגים מעל הכור, מעבר לעובדה שפגעו בריבונות האווירית של ישראל, ואולי מעט באגו של הטייסים הישראליים, לא עוררו דאגה מיוחדת בפיקוד חיל-האוויר.

האם סיכנו טיסות המיגים את הכור האטומי בדימונה?  
 "לא", אומר מפקד חיל-האוויר, אלוף מוטי הוד נחרצות. "צילמו את הכור, אז מה? היה ברור לנו שהם לא צרייכים צילום כדי לדעת איפה הכור – אי אפשר היה להסוות אותו ומה בעצם הוא יכול לראות מגובה 50 אלף רגל? הוא לא רואה שום דבר".<sup>14</sup>

האם האפשרות כי המצרים ימקרו תקיפה אווירית על הכור האטומי, ויסכנו את ישראל הראיגה את חיל-האווירי. הוד דוחה גם את הסכרות האלה מכל וכל: "לא, לא דאגתי מי יודע מה. אם היו זורקים עליו פצצה או שתיים הם לא היו עושים שום דבר. זה הראיג רק כסימן שזה יעד עדיף אצלם. ידעתי שיש לי סוללות הוק על מטרת נקודה ומטוסי קרב שיכולים ליירט כל מטוס".

לחשש מתקיפה אפשרית על הכור האטומי בדימונה, לא היה גם כל השפעה על ההחלטה על מועד פתיחת המלחמה, אומר הוד: "זה קשקוש מארץ הקשקושים – מה שקבע את מועד ששת הימים היתה האזהרה של מאיר עמית שקיבל תשובה סופית מהאמריקנים שהם לא מתכוננים לעשות שום דבר" מסכם הוד. "לא דאגתי שהמלחמה תתחיל בכור. זה דבר שלא היה. ידעתי שאילת מפתה אותם יותר מהכור".

### מטוסים ישראלים תוקפים את הכור המצרי

אולם מה שלא עשו מטוסים מצרים לכור בדימונה, עשו מטוסים ישראלים לכור המצרי. מצרים בנתה בשנות הששים כור אטומי באיזור העיר אינשאס. הכור היה מוגן היטב על ידי מערך של טילי קרקע-אוויר ותותחי נ"מ רבים. במהלך היום הראשון למלחמה, חלף מספר לא מבוטל של מבנים מעל הכור המצרי בדרכם לתקיפת השדות. הם לא ייחסו חשיבות להפצצת הכור והדבר לא היה בפקודת המשימה שלהם.

עם כך, אחרי גל התקיפה הראשון, כאשר המטוסים שלטו בשמי מצרים ויכלו לטוס גבוה וגם לראות את הכור באינשאס מרחוק, הם תקפו גם אותו. התקיפות נעשו בצורה ספורדית במהלך גיחות לתקיפת מטרות אחרות – בדרך כלל שדות תעופה (ראה להלן).

תקיפות אלה לא גרמו לכל פיצוץ אטומי או נזק משמעותי אחר לכור – רוב הפגיעות היו, ככל הנראה, חיצוניות בלבד.

## פרק ט' יוני 1967 – יוצאים למלחמה

### הערבים מנפנים שאבריות

הסכם התיאום עליו חתמו המלך הירדני ונשיא מצרים, הביא למעשה להשלמת הכיתור הצבאי של ישראל – עתה ניצבו מולה מצרים מדרום, ירדן, עיראק וסוריה ממזרח ולבנון מצפון. אלה קיבלו גיבוי בנשק וכספים – ועם פרוץ המלחמה גם גיבוי בחיילים ובציוד – ממדינות ערביות אחרות. ההסכם עם מצרים היה גם ויתור ירדני על כל שליטה בפעילות שנערכה משטחה של מדינה זו. צבא ירדן, כולל חיל־האוויר, הוכפף למרותו של מפקד מצרי.

ב־1 ביוני הגיע הפריק עאבד אל מונעים ריאד, שנשא עתה את התואר "מפקד הכוחות הערביים בחזית הירדנית", למפקדה המשותפת ברבת עמון, כדי ליטול את הפיקוד.

ריאד היה קצין ממוצע קומה ומקריח, פניו עטורי שפם ועורו הכהה בלטו מתחת למדי הגנרל אותם לבש. מכריו תיארו אותו כאדם ער ואינטליגנטי.<sup>1</sup> תחת פיקודו של הקצין בן ה־50, שתואר כ"עקשן וקשוח" עמדו עתה כל הכוחות בחזית המזרחית: חילות ירדן, סוריה ושני גדודי הקומנדו המצריים שהיו עתידים להגיע לירדן, וכן הכוחות הסעודים והעיראקיים.

ביום שבת, 3 ביוני הגיעו לשדה התעופה הצבאי של רבת עמון 11 מטוסי תובלה של חיל־האוויר המצרי, אשר הטיסו את חיילי גדודי הקומנדו מספר 33 ו־53. הכוחות האחרונים הגיעו לנמל האוויר של עמאן למחרת.<sup>2</sup> כמו כן הגיע לירדן הגדוד הפלשתיני, לבוש בגדים מנומרים, ושאות קרב בפיו.

הגדוד ה־33 נשלח לגזרת ג'נין, והגדוד ה־53 לאיזור רמאללה. משימת הגדוד הראשון היתה לפשוט עם פרוץ המלחמה על שדות התעופה של לוד, רמלה ועקרונ. הגדוד השני נועד לפעול נגד השרות בכפר סירקין, הרצ' ליה ועין שמר. מתוך שדות אלה, למעשה רק השרות בלוד ובעקרונ היו בעלי משמעות צבאית כלשהי – שאר השרות שמשו רק כשרות חירום משניים.

באותן שעות היתה כבר החטיבה העיראקית בתנועה לתוך ירדן. חלוצי הכוחות חצו את הגבול בין שתי המדינות במוצאי שבת, ליל 3 ל־4 ביוני. החטיבה הממוכנת ה־8 הגיעה לאיזור מאפרק ב־8 ביוני, היישר מצפון עיראק שם עסקה בריכוז המרד הכורדי. ביום שלישי נשלחה לאיזור גם חטיבת החי"ר מספר 1 של צבא עיראק, ולאחר מכן חטיבת החי"ר ה־27 וחטיבת השריון ה־6. נשיא עיראק יצא אישית לבסיס האוויר בחבניה לברך את טייסיו אשר נשלחו לבסיס H-3 כדי לסייע לתגבור החזית המזרחית.

"מאחורינו עומד הצבא העיראקי" הכריז נאסר המשולהב והמבטיח לעמו – "מאחורינו עומדים צבאות אלג'יריה, כווית וסודאן... כל האומה הערבית מאחורנו".<sup>3</sup> המלך פייסל הסעודי הכריז על הפסקה ב"ריב האחים" עם מצרים בענין תימן, והודיע כי ישלח 20,000 מחייליו לירדן. יחידות של עיראק הוצבו גם בשארם אישייה כדי להפגין אחרות ערבית. וכדי להוציא מכלל אפשרות מעבר של ספינת נסיון המיצרי טיראן, הכריז נאסר בהתלהבות כי המיצרים מוקשו.

טייסות מאלג'יריה התכוננו לצאת לבסיסים מצריים. ואמנם אלה הגיעו לאחר השמדת חיל־האוויר המצרי, ואיפשרו לבצע מספר קטן של התקפות מקומיות נגד כוחות ישראלים שנעו ביום השני והשלישי למלחמה בסיני.

ביום נו החליטה ממשלת ישראל לצאת למלחמה, וזמנה פגישה מיוחדת של המפקדה הצבאית בירדן. בפגישה נכחו המלך חוסיין, הפאריק ריאד ועוזרו, ראש המטה הירדני והפיקוד הצבאי הבכיר. בסיכומו של הדיון הוחלט להשאר במערך הגנה בחזית מוגבלת, עד בוא התגבורות שהובטחו מסעודיה ועיראק.



ביון אלקטרוני - מטוסי דקוטה ואחרים יצאו למשימות ביון ואספו מידע חיוני

כוחות הצבא הירדני, מנו אותה עת 65,000 חיילים, וכוח השריון הירדני מנה כ־250 טנקים בהם טנקים חדי־שים מסוג "פאטון" ואחרים. חיל־האוויר הירדני, שהיה עדיין תחת השפעתם של המבצעים האויריים בפעור לת סמוע, היה בכוננות הגנה על שדותיו. הוא הכין תכניות לתקיפת יעדים צבאיים, כתגמול לפעולה אפשרית של ישראל. "מעולם לא עלה ברעתנו לערוך התקפה על ישראל" אמר חוסיין לאחר המלחמה, בשים לב ליחסי הכוחות ביננו, היה זה שגעון.<sup>4</sup>

גם סוריה החלה נעה לאיטה לקראת מלחמה. החטיבה הממוכנת ה־17 של הצבא הסורי תוכננה להתחיל בתנועה לעבר ירדן. למעשה החלה, לאחר היסוסים רבים, לנוע לעבר ירדן והגיעה לשם רק ביום רביעי 7 ביוני - יומיים לאחר פרוץ המלחמה. יומיים אחר כך קיבל מפקדה המלצה מריאד, לעזוב את ירדן. החטיבה לא השתתפה למעשה בקרבות.

בימים אלה הטיסו מטוסי חברת התעופה של כוויית גם חטיבת חי"ד למצרים. תכניות החזית המזרחית נגד ישראל, "אליחוסיון", אשר הותוותה כבר בשנת 1965, כללה תקיפת שדות התעופה הישראליים מעבר לגבול, על ידי מטוסים ותותחים ארוכי טווח מסוג "לונג טום" שהיו בשרות הצבא הירדני. הדגש היה על השדות במרכז הארץ, בהם סירקין וכן השדה ברמת דוד שהיה בטווח תותחים מאיזור הגבול בג'נין.

### סידקי: אנו מוכנים, אדוני...

הקמת ממשלת הליכוד הלאומי בראשית יוני, בה נכנס משה דיין לתפקיד שר ביטחון היתה הפתעה לראשי השלטון במדינות ערב. הנשיא המצרי, עבד א־נאסר, אמר באותו יום כי "עם השינויים המדיניים שחלו בישרא־ל בתחילת חודש יוני... עלו סיכויי המלחמה בכ־100 אחוז".

בערב שבת, 2 ביוני, כינס נאסר את צמרת הצבא וכוחות הביטחון המצריים במשרד של מושיר עאמר הנמצא במפקדה העליונה של הכוחות המזוינים במחוז נאסר. בכינוס השתתפו, לבד מן המושיר, גם הרמטכ"ל פריק אוול מוחמד פאוזי, מפקד חיל־האוויר המצרי פריק מחמוד סידקי מחמוד, מפקדי החילות העיקריים, ראש אגף מבצעים, מפקדי יחידות השדה וצמרת משרדו של עאמר.

נאסר סקר את המצב המדיני והצבאי, ועמד על ההתפתחויות בזירה הבינלאומית. הוא צפה כי ישראל תפתח במלחמה בתוך יומיים־שלושה, עוד לפני כניסת הכוחות העיראקיים לירדן. "ישראל תפתח במכת פתע מן האוויר ונגד אמצעי ההגנה שלנו" ניבא נאסר.

הוא פנה למפקד חיל־האוויר, פריק סירדיקי מחמוד ואמר בטון אבהי: "יא סירדיקי, נראה לי כי המכה הראשונה שתנחיל ישראל, תהיה מכוונת לחיל־האוויר המצרי. עלינו לספוג אותה, ואחר להשיב עליה".<sup>5</sup> הוא הסביר לסירדיקי כי בשל המצב המדיני, על מצרים להימנע מפתחה במלחמה, ולנקוט בכל האמצעים להפחית מהשפעתה. זאת כדי שיוכל לאחר מכן להזניק את מטוסיו לפעולה נגד מטרות בישראל.

מחמוד סירדיקי, דמות עגלגלה וחייכנית, אשר היה מפקד חיל־האוויר המצרי גם במלחמת קדש, התנגד לרעיון זה, ודרש לנקוט בפעולה התקפית מקדימה. אך לנוכח עמדתו של עאמר ומפקדים אחרים נסוג, ללא מאבק עקשני מדי, מעמדתו.

כאשר נמוגו כל ההסתייגויות, במיוחד לאחר שהועלו האפשרויות הפתוחות בפני ישראל נשאל סירדיקי למצב חיל־האוויר המצרי, ולכמות האבידות שהוא צופה לאחר תקיפה אפשרית של חיל־האוויר הישראלי. סירדיקי הבטיח כי האבידות לא תהיינה גבוהות: "על כל פנים, אנחנו מוכנים, אדוני" הבטיח לנאסר, "אם נספוג את המכה הראשונה, לא יעלה שיעור האבידות על עשרה אחוזים".

בהמשך דבריו העריך מחמוד כי לאחר ההתקפה המצרית יושמדו כ־10 אחוזים ממטוסי חיל־האוויר הישראלי, בתנאי שמטוסי חיל־האוויר המצרי ימריאו לפעולה לאחר כ־45 דקות מסיום המתקפה הישראלית. כל זאת מתוך הנחה, אשר הופיעה גם במסמכים אשר נתפסו אחרי המלחמה, כי חיל־האוויר הישראלי יוכל להוציא את מטוסיו לגיחה שניה לאחר כשעתיים, או להשלים שתי גיחות ליום לכל היותר לכל מטוס תקיפה. זו היתה הרמה אליה הגיע חיל־האוויר המצרי: סבב של שעתיים לכל מטוס כולל בדיקת המטוס, חימושו, תדלוק ומתן אפשרות לטייסו לנוח.

הנחה מוטעת נוספת שהיתה בבסיס התפיסה המצרית היתה כי חיל־האוויר הישראלי יפגע במערכות המכ"ם והבקרה כפעולה מקדימה, ויהיה בכך כדי לתת התרעה מספקת להונקת מטוסי הקרב לאויר. הכינוס הסתיים בסדרה של עצות מפי המושיר עאמר: "צריך להגדיל את מספר גיחות הסיוור, וצריך שתהיה מטריה אווירית רצופה מעל סיני ומעל התעלה" הוא הורה למפקד חיל־האוויר. הנשיא המצרי סיכם את הדיון בהעירו לסירדיקי: "עליך לצפות למתקפה זו מחר או מחרתיים. אם היא לא תהיה

תגבור נוחות - מסוקי מיל 6 ענקיים הטיסו תותחים וציוד לנחות המצריים בסיני





**צעירים בקרב - במלחמה נטלו חלק טייסים שאך סיימו את קורס האימון המבצעי. סג"מ זני שלימד וטייס מטייסת 113**

בשבת, או ביום ראשון, אולי היא תהיה ביום שני. ברור הוא כי המפקדה הישראליית תנחית מכת פתע על חיל-האוויר כדי להכריע את המערכה לטובתה.<sup>6</sup>

התרעותיו של נשיא מצרים, אשר נאמרו במפגש המיוחד של ראשי מערכת הביטחון המצרית, נשמעו בהנהון על ידי הנוכחים. גם המועד שקבע, לא היה חד משמעי - המלחמה עלולה לפרוץ בשלושה ביוני, בארבעה או בחמישה. החמישה ביוני היה, איפא, מועד צפוי, כמו כל יום סביר אחר במהלך הימים האחרונים.

האם לא התייחסו המפקדים ברצינות לרבי ריו של הראיס? האם ראו בהם עוד אמירה כדי לצאת ידי חובה?

מפקד חיל-האוויר המצרי הורה מיד לאחר הפגישה להוציא פטרולים ל"מטריה אוי" רית" רק ליומיים הבאים, יום שבת, 3 ביוני, ויום ראשון, 4 ביוני. לאחר המלחמה האשימו אותו כי לא האריך פקודה זו גם ליום הבא, ה-5 ביוני, בו יצא למעשה חיל-

האוויר הישראלי לתקוף. ליום זה לא הועיד כל פטרולים אויריים מיוחדים.<sup>7</sup>

חיל האוויר המצרי שמר על עירנות מבצעית: ב-3 ביוני הוציאה מפקדת חיל-האוויר המצרי פקודות התרעה על תקיפה אפשרית בתוך 48 שעות. הרו"ח נשלח לכל הבסיסים והיחידות. מפקד בסיס האוויר בפאיד, מארשל סאלח אל-מאנאווי, קיבל רו"ח ברוח זו, אשר הגיע מן המודיעין הצבאי, והועבר אליו בטיסה מיוחדת של מטוס איליושין 14. לבד מהתרעה זו, היה במברק דיווח על תנועות הצי השישי בים התיכון, ומצב הכוחות בתימן.

מפקדים מקומיים היו אמורים להוציא פקודות נוספות להגברת הכוננות, להעלאת מטוסים רבים יותר לפטרול, וכן להגברת המאמצים להגנת מטוסי הקרב וההפצצה שעמדו על המשטחים הפתוחים, גלויים ונוצצים לאור היום. פטרולי "המטריה האוירית" נשמרו במתכונת השגרתית.

כאמור, מפקדי אגף המבצעים של חיל-האוויר המצרי לא הוציאו פקודת התרעה מיוחדת לגבי יום שני, 5 ביוני. משנשאל מארשל גאלל זייד קצין מבצעים בכיר במפקדת האיזור המזרחי, על ידי מפקד כנף הסחוי 7 האם להתכונן למגמה התקפית או הגנתית, הוא השיב: "אנו נאמר לכם זאת שעה או שתיים מראש".<sup>8</sup>

המפקדים הצבאיים של מצרים גם לא מיהרו להכניס את מדינות ערב האחרות בסוד התחזית על מועד פרוץ המלחמה. דבריו של נאסר התקבלו כ"עצות מניסטריליות", אולם למרות היותו גם הראיס הכל יכול, לא היה בהם משום הנחייה מחייבת.<sup>9</sup>

מלכודת נוספת היתה בהצהרתו של מפקד חיל-האוויר המצרי כי ראשוני המטוסים שלו יוכלו לצאת להתקפת נגד כ-45 דקות לאחר ההתקפה הישראלית. ביטחון זה היה בעוכריו. בשל כך הוא לא הוציא פקודה להרחיק את מטוסי הקרב והמפציצים שלו מבסיסים קרובים לישראל - שם יהיו טרף למכה הראשונה, ולהעבירם לאי-זור המוגן יותר בתעלה. להיפך. בימים האחרונים הוא אף הורה לתגבר את הטייסות בסיני על ידי העברת טייסת איליושין 28 לביר תמדה, כדי לסייע למבצעים המתוכננים לעבר דרום הנגב (היא הוחזרה ערב



לומדים את המטרות- רן פקר מפקד 119 עם אברמיק שלמון  
דניס בפרטי אחת הגיחות

המלחמה לבסיסה).

ברקע הדברים היה שיקול מבצעי מובחן: למטוסים שנועדו לתקוף בתוך שטח ישראל היה טווח קצר יחסית. אם היו מוסגים אל מעבר לתעלה לא היו מטוסי התקיפה מדרגם מיג 15 או 17 לסוגיהם, ואפילו מטוסי הסוחוי 7 החדשים שהגיעו עו לא מכבר למצרים, מסוגלים להגיע לתוך מרכז ישראל.

ביום המלחמה עצמו, יצאו מפציצי הטרור פולב הגדולים לטיסות אימון ברחבי מצרים.<sup>11</sup> כאשר יגיעו מטוסי חיל-האוויר אל מעל השדות יהיו חלק מהמטוסים על המסלולים בדרכם למדבר המערבי או לים התיכון.

### חוסיין: המלחמה תפרוץ בתוך 48 שעות...

ביום שבת, 3 ביוני, בהיות המלך חוסיין בפגישה עיתונאים בארמון, נתקבלה ידיעה כי עיראק הצטרפה לחזית המזרחית, וחתמה על חוזה הגנה עם מצרים.<sup>12</sup> כששב לעיתונאים, נשאל המלך על ידי כתב מערבי:

"האם אתה חוזה מלחמה במזרח התיכון?"

"כן" ענה המלך.

"מתי תפרוץ לדעתך?" הוא שאל.

"ב-48 השעות הקרובות".

למחרת בערב, הוציא המלך חוסיין פקודה ובה הורה למפקד חיל-האוויר הירדני, להעמיד את כל מטוסי בכוננות, ולהיות נכון להגנת שדות התעופה הירדניים למחרת בבוקר. כפי שהעיד אחר כך לא היתה לירדן כל תכנית התקפית, והוא נערך להגנה.<sup>13</sup>

### מוטי הוד מנסה לעודד את רחוו של רבין

באווירה של הכרזת ציבורי מתמשך ותחושה לאומית מעיקה, נכנס משה דיין בוזיונות לתפקידו כשר הביטחון. מצב הרוח הלאומי נדרך. במדינות ערב קיבלו את המינוי כאות ברור כי המלחמה קרובה. ביום שבת הודיעה ישראל לאו"ם כי עליו להסיר את ההסגר במפרץ אילת, וציינה כי היא לא מוכנה לקבל כל פשרה שאינה פתיחה מיידית של מיצרי טיראן. אולם מועצת הביטחון היתה משותקת.

שר הבטחון החדש לא התמהמה. את תכניות המלחמה הוא הכיר זה מכבר מפגישות עם אנשי המטכ"ל ומפקדי הכוחות, וגם מסיוורים שערך ביחידות שהיו פרושות בנגב. הוא כינס את המטכ"ל לשמיעת תכניות הפעור לה שלו, תוך דגש מיוחד על חילות האוויר והשריון. לאחר ששמע את תכניות הקרב של אלוף ישעיהו גביש, מפקד פיקוד הדרום, אישר דיין את התכנית בשינויים קלים.<sup>14</sup> למחרת יצאו חלק מן השרים למוצב הפיקוד של צה"ל כדי ללמוד מפי אלופי הצבא על תכניותיהם המבצעיות. דיין הרגיש בפני כולם כי המטרה העיקרית של צה"ל היא: "השמדת צבא מצרים".

יצחק רבין, הרמטכ"ל, עדיין לא התאושש מ"הרעלת הניקוטין" שלו, וחששו מפני תוצאות המלחמה אליה

נסחף היו ניכרות בכל תנועה מתנועות גופו. מוטי הוד שהבחין במצבו של הרמטכ"ל החליט לעודד את רוחו. "רבין היה במצב נפשי ממש קשה. אמרתי לעצמי שאני מוכרח לעודד אותו: שיבוא לראות את הטייסים".<sup>15</sup> הוד הזמין את רבין לבקר בבסיסי חיל-האוויר כדי לעמוד על רוח הטייסים ומוכנותם לקרב. מספר מוטי: "אחרי שהוא קם, אמרתי לו: אתה יודע מה – בוא, אני אישית מטיס אותך לשני שדות תעופה של חיל-האוויר בהפתעה, בלי רל"שים-שמרשים. נגחת ו'ניפול' עליהם. נחתנו בבח"א 8 ואמרתי לו: 'הנה הטייסים פה לפניך'. ישבנו עם רביעייה בכוננות מיידית. הלכנו לקצה המסלול. הוא עלה על הסולם ודיבר עם טייס בקוקפיט. אחר כך דיבר עם טייסים במרפסת. הם לא הבינו את הדאגה שלו. אמרו לו: 'אין שום בעיה. תן אישור ואנחנו מחסלים את חיל-האוויר המצרי'".



ביקור חשואה- רבין וחיך חרבו לבקר את הלוחמים כדי ללמוד מקרוב על נכונותם לקרב ועל מצב רוחם

הפגישה בתל-נוף הייתה בצוות מצומצם. כאן נפגש רבין עם טייסי הכוננות של טייסת 119 שהיו בקצה המסלול. הוא נכנס לצריף בו שהו הטייסים, שאל אותם מספר שאלות על הבסיסים שהם אמורים לתקוף ועל המטרות. בספר הטייסת כתב רן פקר מפקד 119: "הוא תחקר אותי ואת הרביעייה שהיתה בכוננות באותה עת, על הטיסה הראשונה. הוא לא היה שלם בליבו שאכן הניצחון היה מונח בידינו, ורצה לשמוע את האנשים בשטח. הוא ראה את הביטחון של האנשים ויצא משם עם הרבה ביטחון".<sup>16</sup>

אך רן פקר לא הסגיר את מצבו האמיתי של רבין. בטייסת 116 מיסטר המצב היה פחות מעודד. סגן דרור חריש הצעיר, לא היה יכול להאמין למראה עיניו. הזה הרמטכ"ל של צה"ל? הוא שאל את עצמו. "רבין היה חסר שינה, עיניו אדומות והסיגריה הדולקת בין אצבעותיו רעדה כל הזמן. ואני, עם הפרש של עשרים שנה ממנו, טייס צעיר, היה לי רצון עז לחבק אותו ולומר לו: 'תירגע, תירגע רמטכ"ל שלי. יהיה בסדרו!'.<sup>17</sup> רבין הפנה לטייסים סדרת שאלות על בסיס אבו סואר במצרים – אחד מן הבסיסים הראשונים המיועדים לתקיפה. הבסיס לא היה בתכנית התקיפה של הטייסת הזו. על השאלות השיב לו נ. טייס מנוול, לבוש בגדים אזרחיים מרושלים, שסבל אותה עת גם מחום גבוה. "מזל שהרמטכ"ל עצמו לא כל כך בעניינים" כתב מישהו בספר הטייסת.<sup>18</sup>

לאחר שיצאו מחדר התדריכים הם פגשו את הטייס הצעיר יונתן זורע. מוטי עצר ואמר לו: "יצחק, תגייד

שלום לבן של זרו". יונתן הצעיר הסמיק, התקרב לרבין ולחץ לו את היד. מתל נוף הם יצאו לחצור. אל"מ בני פלד, מפקד כנף 4, הכין קבלת פנים מיוחדת לרבין. הוא לא היה מודע לאשר התרחש בימים האחרונים ולמצבו של הרמטכ"ל של צה"ל. "אספתי בשבילו את כל הקצינים במועדון" סיפר בני. "ואז נכנס רבין. הרגשתי מאד מוזר. לא רק אני אלא כל הקצינים. האיש לא היה מסוגל למלמל מילה אחת. הוא היה מבולבל. כל מה שהצליח לומר לחמישים או לשבעים הקצינים היה: 'אתם תצליחו... בהצלחה...'. הוא עמד עם הסיגריה המתנדרת לו בין האצבעות הרועדות. 'שלום' הוא אמר, הסתובב ויצא".

רבין עלה לאחר מספר דקות למסוק ויצא לירושלים.

"היהודים נוהגים לומר" - כתב רבין בספרו, בשפה מתרחקת של צבר ישראל הנוהר מנגיעה בפסוקים מן המקורות, "כי בשעה קשה, ישועתם תבוא משמיים. מעולם לא ידעתי עד כה, כמה הם צדקו...".<sup>19</sup>

ב־21:30 התכנס אצל ראש הממשלה, לוי אשכול, פורום מצומצם, שכלל את שר הבטחון משה דיין, שר החוץ אבא אבן, וכן השר יגאל אלון ומוכיר הממשלה יעקב הרצוג עם הרמטכ"ל, רא"ל יצחק רבין. הם החליטו לאשר לצה"ל לפתוח בהקדם במתקפה, אולם לא לפני ה־5 ביוני, ורק לאחר אישור נוסף של הממשלה. בחצות נפגשו שוב ראש הממשלה ומספר שרים כדי לשמוע את הערכותיו של השגריר בוויינגטון על תגובת תה הצפויה של ארה"ב לפרוץ מלחמה. ראש "המוסד", מאיר עמית, קרא לדחות את הפעולה בימים מספר, אך הצעתו לא התקבלה.<sup>20</sup>

האישור ניתן. גלגלי המלחמה החלו לנוע במהירות.

קצב הדברים עתה היה מואץ, אך מנהיגי ישראל ביקשו לשמור על דממת אלחוט תקשורתית ולהותיר בציבור רושם אחר, כחלק מתרגיל הונאה רחב היקף. חיילים לא חיוניים הוצאו ביום שישי לחופשת שבת. אנשי מילואים מיחידות עורפיות נראו בחופים וכלי רכב צבאיים נסעו ברחובות תל-אביב ואחרים נעו צפונה. באותו ערב כינס דיין מסיבת עיתונאים עם כתבים זרים. "ממשלת ישראל נקטה בדרכים דיפלומטיות וצריך לתת לה צ'אנס" הוא אמר... "כרגע אנו נמצאים מאוחר מדי מכדי להגיב בשטח הצבאי על חסימת מיצרי טיראן, ומוקדם מכדי להסיק מסקנות לגבי הדרך הדיפלומטית". סוכנויות הידיעות פרסמו את הדברים בהבלטתה והיו גם עיתונאים ידועים אשר מיהרו לארוז את חפציהם ולחזור לארצותיהם.

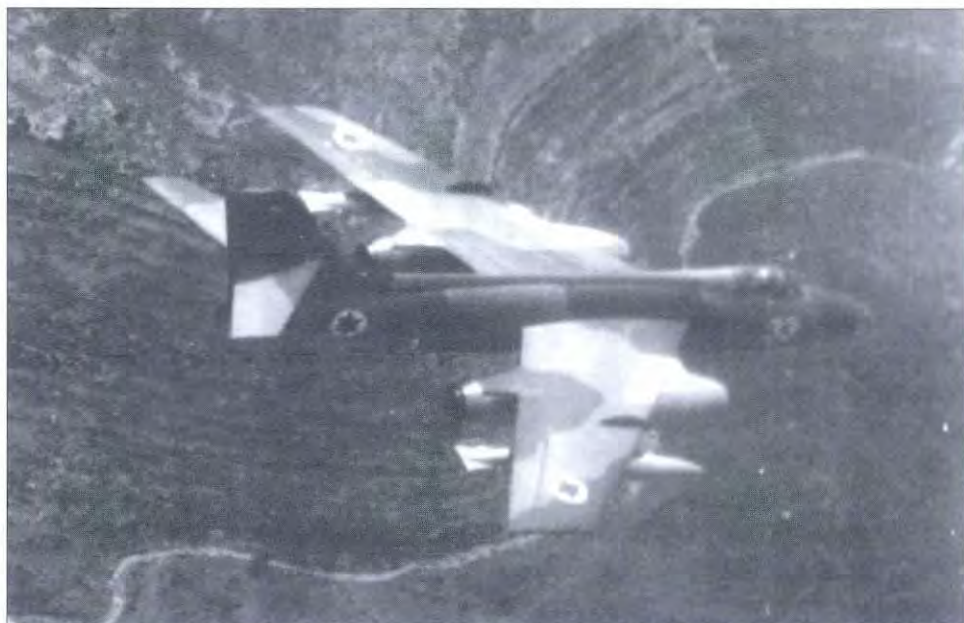
"ההצגה תהיה במקום אחר" חשבו...

### מערכים נתונים אחדונים

שעון החול של תקופת הכוננות הלך ואול. בישראל חידדו את חושי המודיעין, אימתו פעם אחר פעם את מיקום המטוסים ולמדו את השינויים שנערכו והגיבו להם. היה צורך בעדכון אחרון. מפקדת חיל-האוויר המצרי עקבה בצמידות אחר הטיסות הישראליות שנעשו בשבועות האחרונים של חודש מאי לתוך מצרים. היו אלה טיסות צילום וביון אחרונות, אותן דרש המודיעין כדי לעדכן את מבצעי התקיפה. ראש ענף המודיעין, סא"ל שעייה ברקת, הבטיח למפקדי הטיסות כי ימצאו את המטוסים המסומנים בדפי המידע במקומם, והוא רצה לעמוד בהבטחה זו.

המפקדה המצרית, עם כך, תרגמה את משימתן של טיסות הסיור האלה כ"טיסות גישוש" אשר נועדו למצוא נתיבים כדי לחדור ללב מצרים. לא זו היתה הסיבה האמיתית לכך ברוב המקרים. אולם הפיקוד המצרי העדיף שלא להסתכן. הוא נקט בשיטת "הטיסות הניידות" - טייסות מאיזור התעלה יצאו למספר ימים לבסיסים בסיני, ולאחר מכן חזרו לבסיסהם המקוריים בתעלה. מפצצי אילוישין 28 נשלחו לסיני והוחזרו משם לאחר מכן וגם מטוסי התקיפה החדשים סוחוי 7 שפעלו מאבו סואר ירדו למספר ימים לפאיד וחזרו לבסיס האם שלהם. טיסות אלה מבסס לבסיס נועדו להטעות את המודיעין הישראלי אך חלק מהן נועדו לתגבר אזוריים בעייתיים במיוחד.

את הטיסות בין הבסיסים גילה המודיעין הישראלי. "את מקום המטוסים עדכנו מידי ערב" אומר רפי הרלב. כך היו המטרות שסומנו בבסיסי האוויר המצריים מעורכנות עד לרגע יציאת המטוסים. והיה צורך לעדכן גם



"האח הגדול" - ווטור מספר 33 אשר נטל חלק גדול ממשימות הצילום בשטח מדינת ערב

את פריסת הכוחות המצריים בסיני ואת עמדותיו, כלי הנשק שלו ועוצמתו. ביום ראשון, 4 ביוני חדרו שני מטוסי מירז' של טייסת 119 לסיני, כדי לצלם את היערכות הכוחות המצריים ים מול ישראל. במטוסים היו הטייסים איתן כרמי ואהוד שלח. התוצאות של הגיחה היו טובות, ומפות המבצעים של הפיקוד ושל המטכ"ל עודכנו בהתאם לנתונים. שני מטוסים אחרים יצאו מכיוון אילת לשארם אישייה ומשם הצפינו לעבר ביר חסנה וחצו חזרה את הגבול. טיסות אלה ניצפו ונתגלו על ידי המכ"ם המצרי.<sup>21</sup>

גם אחר הצהריים יצאו טיסות הסיוור והצילום. שני מטוסי ווטור של טייסת 110 יצאו לכיצוע גיחת צילום מעל איזור ואדי קורייה הנמצא יותר מ-100 ק"מ דרומית לאל-עריש. הגיחה כיסתה שטח גדול כולל הכביש שירד מאל-עריש דרומה. שני המטוסים חדרו בגובה של 300 רגל, וטסו בגובה נמוך מחציית הגבול ועד נקודת ציון מסיימת. תוצאות הצילום קבעו את מקום הפריצה של אוגדת שרון, למחרת בבוקר. אך תוצאות הגיחה סיפקו מידע רב יותר. אחד המפענחים המקצועיים הצליח לזהות מספר טנקים של דיביזיה 4 המפורסמת של מוחמד שאולי, שכונה "רומל המצרי", ותכניות המבצעים עודכנו בהתאם.<sup>22</sup>

ימים אחדים לפני ה-5 ביוני, נשלחו מספר מטוסי מירז' לדרום מצרים, לאיזור בסיס האויר בגרדקה, מתוך כוונה להונות את המצרים כאילו משם תבוא התקפה של חיל-האויר הישראלי. ההונאה פעלה: המצרים העבירו תריסר מטוסי מיג 21, בנוסף לשמונה מטוסי מיג 19 שהיו בבסיס זה, כדי להגן על מבואות התעלה מדרום. מטוסים אלה נמחקו בדו"ח המודיעין הישראלי ממצבת המטוסים בבסיסים באיזור התעלה.

#### ההחלטה: יוצאים למלחמה

הזירה היתה מוכנה למלחמה. ב-4 ביוני התכנסה ממשלת ישראל לשיבת חירום. היא שמעה דיווחים מפי שר הביטחון משה דיין ומפי ראש אגף מודיעין במטכ"ל, אלוף אהרון יריב. הכיתור של צבאות ערב נשמע מאיים יותר מאי פעם – צבאות סוריה תכננו התקפה על הגליל, ירדן התכוונה לפרוץ במרחב הצר לעבר נתניה, ומצרים עמדה לנתק את אילת ודרום הנגב.



בין חזותי - 2 מטוסי וטור לצילום אשר סרקו את סיני ובעומק שטחי ערב

רבין: "כאשר החליטה ממשלת ישראל לצאת למלחמה, היא אישרה לצה"ל לפעול ביוזמתו אך ורק נגד מצרים, בגלל היותה המדינה היחידה שביצעה אקט של מלחמה - סגירת מיצרי טירי אך". כאשר הציג הרמטכ"ל את המשמעויות האוויריות של ההחלטה המדינית, היה ברור גם לדרג המדיני, שהתקפה אווירית על מצרים בלבד, חושפת את ישראל בפני חילות האוויר של סוריה, ירדן ועיראק. הדרג המדיני הכריע והצבא היה צריך לקבל זאת.

אין ספק שהמפתח להתפתח ויות המלחמה היה מונח במכה האווירית ובהתקפה של אוגדת טל לשם כיבוש אל-עריש, בסיוע חסימת האגף של אל-עריש על ידי אוגדת יפה".

עוד כתב רבין כי "ההפתעה הישראלית... היתה טקטית - שיטת הפעולה - יותר משהיתה איסטרטגית".<sup>23</sup> לאחר דיון ארוך, אישרה ממשלת ישראל לצה"ל לפתוח בפעולה התקפית ביום המחרת.

### מוטי מכתוב את שעת הש' למלחמה

הרמטכ"ל, יצחק רבין, קיבל אישור סופי לפתוח במלחמה ויצא מישיבת הממשלה לדיון מסכם של המטה הכללי. בנירור עם אלופי צה"ל הועלתה מחדש לדיון שעת התקיפה. הרמטכ"ל החליט לקבל את ההצעה (יש הסוברים "אולטימטום") של מפקד חיל-האוויר. היה בכך מן הצדק, כי האיש אשר נשא בנטל העיקרי של האחריות לביצוע השלב הראשון של המלחמה, יקבע גם את המועד הנוח לו ביותר לפתוח בפעולה. בשעת הכנת תכנית "מוקד" הוחלט, כאמור, שלא לקבוע את שעת הש'. עם כך בחודש מאי 1967, כאשר החלו ענני המלחמה מתקשרים בשמי המזרח התיכון, הוצגה השאלה ואנשי המבצעים והמודיעין של החיל דנו בה ככובד ראש. הם גם סיפקו לבסוף את התשובה שהושפה ממספר גורמים:

- **מזג האויר.** מזג האויר היה מן הגורמים המשפיעים ביותר על קביעת השעה. בשעות הבוקר המוקדמות כיסו ערפילים ועננים קטנים את הרלתא המצרית רווית אדי המים ואת מבואותיה. המודיעין הכין תחזית לתקופת השנה ומצא כי כדאי לאחר את שעת התקיפה.

- **כוננות ופטרול אויריים.** מודיעין חיל-האוויר עקב אחר שגרת הכוננות המבצעית של חיל-האוויר המצרי. ה"סנסורים" של המודיעין ידעו כי כבר בימים הראשונים של מחצית מאי, עת הועברו כוחות מצריים לסיני, החוק מבנה של מטוסי מיג 21 בכוננות הונקה של 5 דקות, החל משעה 04:00 בבוקר (כל הזמנים להלן - הזמן בישראל. זמן מצרים מאוחר יותר בשעה אחת). בשעות האור הראשונות יצא מבנה של מטוסי מיג 21 לפטרול "אור ראשון" אחת למחצית השעה. בין השעות 07:00 בבוקר ועד השעה 07:30 נחתו טייסי הפטרול

לים, ויצאו לארוחת בוקר ולעיסוקים אחרים. בשעות אלה גם הופסקה פעולתן של חלק ממערכות המכ"ם, עם הכניסה לשגרת הפעילות היומית.

– **שגרה מבצעית.** המודיעין ידע כי אנשי המפקדה, קציני המנהלה של בסיסים המצריים ואלה אשר לא היו בתורנות, הגיעו לבסיסיהם רק בשעה 07:30 לערך. אז התארגנו הבסיסים לסדר היום המתוכנן להם. היתה זו "שעת התפר" בין המערכת המבצעית של כוננות הלילה, הנרגעת מפעילות, לבין המערכת היומית והשגרתית הנכנסת לפעולה.

מפקדי חיל-האוויר בחר בשעה זו כשעת התקיפה.

היתה עוד סיבה לא פחות חשובה לבחירת השעה: החלטה על עריכת המבצע עם עלות השחר, לא היתה מאפשרת לטייסי חיל-האוויר הישראלי מנוחה מספקת, למרות שכולם נשלחו לחדריהם בשעת ערב מוקדמת. יקיצה בשעה 04:00, ותדריך קצר, היו מאפשרים להם תנומה של מספר שעות, ארוחת בוקר ותדריך מסודר לקראת יום הפעילות הבא שיהיה, כצפוי, עמוס ביותר.

מוטי בחן את כל הנתונים והחליט על השעה.

"זו היתה החלטה אישית של מוטי, ואת זה אי אפשר יהיה לקחת ממנו" אומר רפי הרלב, ראש ענף מבצעים במלחמה. "על קביעת שעת הש' מוטי החליט לבד".<sup>24</sup>

"עקבנו בשבועיים האחרונים אחרי התנועות המדויקות של חיל-האוויר המצרי" תמצת מוטי הוד בקצרה את מסכת הדיונים הארוכה. "עם אור ראשון הם ממריאים לפטרול אוירי הנמשך כשעה. אחר כך הם נוחתים והולכים לסעוד את ליבם. השעה בין שבע לשמונה היא 'זמן מת'. בשבילנו השעה 07:45 בבוקר היא השעה האירדאלית". והיה, כאמור, גם שיקול מבצעי חשוב בשל רממת האלוט: "נתחיל להסיע את המטוסים על המסלולים באור יום, בהסעה ובהמראה תשרור רממת אלוט. אין סכנה של ערפילי בוקר, לא בישראל ולא במצרים. רצוי שהטייסים ישנו כראוי לפני צאתם למלחמה ולא נעיר אותם מוקדם מדי".<sup>25</sup>

שעת ה"ש" שנקבעה היתה: 07:45.

זו היתה השעה עליה המליץ רפי סברון כשנתיים לפני כן.

## פרק י' לישון עם הסוד הגדול

יצחק רבין, רמטכ"ל צה"ל, אשר התאושש זה מכבר מהמועקה וחוסר הבהירות של ימי מאי, ומ"הרעלת הניי-קוטין" ממנה סבל ימים מספר לפני כן, חש בימים אלה, כפי שכתב, "שקט ורגוע": "הר אדיר של לבטים וחששות וספיקות והתחבטויות, שנשאתי על גבי בשלושה השבועות האחרונים, נתפרק עתה והגב נתיישר" הוא כתב לאחר שנים מספר בספרו. מאמין שנבחרת שפיקדה על הכוחות האוויריים, היבשתיים והימיים, היתה לו תחושה "כי היטבנו להכין את צה"ל, בחיזוקו ובאימונו, גם בתקופת ההמתנה, גם בפריסתו ערב המלחמה, גם בתכנית התקיפה שגיבשנו".<sup>1</sup>

יום ראשון, 4 ביוני, שעה 6 בערב.  
מפקד חיל-האוויר, מוטי הוד, זימן את המפקדים הבכירים של החיל – בהם מפקדי הכנפות והבסיסים, וקציני מטוסי המפקדת חיל-האוויר.  
ללא הקדמות רבות, בקול ענייני ושקט, הוא אמר להם: "תקופת ההמתנה הסתיימה. הבטחתי למטכ"ל ולממשלה שחיל-האוויר ימלא את משימתו וימנע פגיעה במדינת ישראל".  
היה שקט בחדר, כולם המתיניו למלים הבאות. ואז גילה מוטי בפניהם את הסוד הגדול: "אנו יוצאים למלחמה. שעת ה"ש": יום שני, 5 ביוני שעה 07:45".  
זה היה למחרת בבוקר.

היתה המולה קלה בחדר. קצינים הביטו זה בזה במבט מהרהר.  
"אני מבקש מכם לציין בתדריך שהגיחה הראשונה קובעת" קטע מוטי את מחשבותיהם של המפקדים הדומים, תולה בהם את כל ייבו, סומך עליהם כי יתנו כיסוי להבטחה שלו כי המבצע יצלח. הוד הפסיק לרגע את דבריו והמשיך בטון סמכותי ומקצועי: "דממת אלוהים בכל מחיר. טוסו נמוך, לא יותר ממאה רגל. מי שיש לו תקלה, שיסתר בעצמו".  
"מוזג האוויר בסדר, לא תהיה רוח", הוא הבטיח. "תתדרכו את הטייסים רק מחר בבוקר. תגידו להם שנתוני המודיעין שלנו מדויקים, ושהמטרות יהיו בדיוק במקומות אותם שיגנו".  
הוא העיף מבט סוקר על פני כל הנוכחים והוסיף מספר מלים להעלאת המוטיבציה: "זו ההזדמנות הגדולה של חיל-האוויר" הוא סיים את דבריו, "ואני יודע שנצלחת. חזרו לבסיסים ולכו לישון".  
רפי הרלב, ראש ענף מבצעים, הספיק להכין שלושה עותקים מעורכנים בכתב ידו של טבלת "כוחות ומשימות" מעורכנת ומסר אותה למפקדי הכנפות והבסיסים. המפקדים קמו ויצאו ליחידותיהם.  
הזמן החל עתה להתגלגל במהירות.

במפקדת חיל-האוויר ידעו רק אנשי המבצעים על הצפוי למחרת. מפקד חיל-האוויר, מוטי הוד, אשר העביר עתה למפקדי היחידות מעט מנטל האחריות אותה חש בימים האחרונים, הלך לישון בבינתו. רפי הרלב השלים את ההכנות לקראת הבוקר של היום הבא. בשעת ערב מאוחרת נסע גם הוא לביתו ברמת השרון ותפס תנומה של מספר שעות. יוסי שריג, ראש מדור תקיפה ערך את הטבלאות, עדכן את רשימות המטוסים והלך גם הוא לישון.<sup>2</sup> רפי סברון, אשר חזר לשרות עם התחלת הכוננות, הגיע לענף המבצעים, נפגש עם שריג, והבין כי אין הרבה מה לעשות עתה.  
סברון היה אחד מן הבודדים שידע כי חיל-האוויר יוצא מחר בבוקר למלחמה, אך נצר את הדבר בלבו. בינתיו

ים היו לו נושאים אחרים לטפל בהם: כראש "מדור מבצעים משולבים" הוא שקד עתה על השלמת תכניות ההנחתה של המסוקים לקראת המבצע של אריאל שרון נגד מוצבי אום כתף. גם התכנונים לכיבוש מוסק של שארם אישייה ולעבר רמת הגולן היו באחריותו והוא עסק בכך בכל השעות הבאות. בשעת לילה מאוחרת הוא יצא כדי לחטוף מספר שעות שינה ב"בית החייל" בתל-אביב.

אל"מ יחזקאל סומך, מפקד כנף 1 ברמת-דוד, עם אנשי הפמליה שלו עלו צפונה. אל"מ שמואל שפר יצא לעבר בח"א 8 בתל-נוף. המפקדים אשר שירתו בכנף 4 בחצור, הצטרפו למכונת הלארק של מפקד הבסיס, אל"מ בנימין פלד. אל"מ משה פלד נסע ללוד וג'ו אלון ירד לחצרים.

המפקדים נוצרי הסוד חזרו איש איש לבסיסו. בדרך, בנסיעה לעבר הכנף בחצור, כאשר קציני המטה שלו היו מכונסים בעצמם וחושבים על יום המחר, זרק לעברם אל"מ פלד: "זו תהיה מלחמה רצינית מאד, אני לא יודע מי יחזור" הוא אמר להם, ובמחווה לא אופייני לאיש המחושב והמרוחק, הוא הציע: "תנו לי את הכבוד להזמין אתכם לסטייק בפיתה". המכוננית ובה המפקדים, עצרה ליד תחנת הרלק בצומת בילון, ובני פלד הזמין.



המלחמה הפגישה טייסים ותיקים עם צעירים - יאק נבו משמאל עם שמואל גורדון, יוסף צוק, ואיתן פלד

### לדאוג שהכל יפעל ללא דופי

שעה קלה לאחר מכן כינסו מפקדי הבסיסים את מפקדי הטייסות וקציני המטה שלהם ומסרו להם את הבשור. רה. כל אחד מהם הקפיד להרגיש את הנקודות שאמר מפקד חיל-האוויר - דממת אלחוט מוחלטת, טיסה בגובה נמוך, יציאה לפי התכנית בהפתעה.

אך מעטים בבסיסים שמו לב לתכונה המוזרה ולאורות שדלקו לפתע במבני הטייסות שהיו פזורים בבסיסים. מפקדי הטייסות, יחד עם הסמ"טים התכנסו לקבוצת פקודות טייסית - הם היו בשלב זה שותפי הסוד היחידים שירעו על המבצע המתוכנן ליום המחרת.

טייסי חיל-האוויר האחרים יצאו ללילה אחרון של מנוחה לפני המלחמה. אלה אשר לא ידעו יכלו רק לנחש. האווירה הלכה והפכה רצינית. כיבוי אורות כללי הוטל כבר בשעה 9 בערב. במפי"כים - מרכזי הפיקוד הכני פיים, נערכו ונברקו הוראות האחרונות לפיגוי משפחות אנשי צוות אויר. טייסים אחדים העדיפו לבלות זה אצל זה עד אשר קיבלו בקשה, שהפכה להוראה, להתפזר למיטותיהם.

בני פלד מסר את הרברים לאנשי מטהו. סא"ל שלמה בית-און, מפקד טייסת תעופה, יצא לבחון את הכוננות.

## לישון עם חסוד הגדול



עיניים בולשות- מערכות המכ"ם המצריות (בצילום נראה המכ"ם באום מרגים צפונית לביר גפגפה לאחר כיבוש המקום) שלחו בבוקר המלחמה קרניים בולשות לעבר המזרח. גילוי המטוסים היה מאוחר מדי

הוא שוחח עם אנשי המנהלה, פגש את האחראים על מערכי ההגנה ההיקפית, הכוננות והמבצעים. דמותו התמירה נראתה כמעט בכל מקום. "בתוקף תפקידו נמצאנו עובדים בצמוד במסגרת היחידה" כתב לימים מפקד כנף 4 בחצור, אל"מ בני פלד, "כאשר נפלה ההחלטה על מלחמת ששת הימים, הייתי סמוך ובטוח שהכלים לשליטה בבסיס, שהיו בתחום אחריותו של שלמה, יפעלו ללא דופי, ואמנם כך פעלו".<sup>3</sup> שלמה בית-און נהרג ביום האחרון למלחמה, עת יצא במטוס סמב"ד לתקיפת מטרות ברמת הגולן.

### רמת דוד

סומך הגיע לאחר שעה ארוכה לרמת דוד. הוא כינס את סגן המפקד, סא"ל שמואל גלבוץ ואת מפקדי הטייסות ומסר להם על התכנית לפתוח למחרת בתקיפת שדות התעופה של מצרים. הוא הרגיש את נושא רמת האלוט, הטיסה בגובה נמוך ושמירת נהלי החירום בהקפדה. במקביל הוא העביר עדכונים אחרונים לגבי ההגנה על רמת דוד. היתה לכך הצדקה רבה בימים הבאים: רמת דוד יהיה הבסיס היחיד של חיל-האוויר



סקס החלפת הפיקוד על 113 נערך חודשיים לפני המלחמה - שלמה בית-און, גיורא פורמן ויוסי סלנט

שהתקף על ידי תותחים וגם מהאוויר. לא רבים ידעו על ההכנות ליציאה למלחמה למחרת. אולם השמועה עשתה לה חיש כנפיים. בוגרי מלחמות העבר עשו את המתבקש: הם הלכו לישון. הצעירים יותר עוד שוחחו אחד עם השני על המשמעות ועל החשיבות של מכה חזקה לחילות האוויר הערביים. בלטו בין אלה הקיבוצניקים מעמק יזרעאל והסניבה. אלה, סוציאליסטיים באופיים, הרבו להתבטא ולהתווכח על הצורך להכות חוק בערבים, אך יחד עם כך "לא ליה"נות יותר מדי" מהמעשה עצמו.

אוהר שרמי, מפקד טייסת 109 מימסטר היה עסוק עם שובו מהפגישה עם סומך, בעדכונים אחרונים. ערב המלחמה תוקנה פקודת המבצע ואישרה לו לתקוף גם "שדות איכותיים" מעבר לתעלה. ברמת דוד נותרו רק שמונה מבין מטוסי הטייסת. שמונת האחרים נחתו זה מכבר בתל נוף באחריותו של צניקה הס, סמ"ט א' של הטייסת. חלק מהטייסים לא הצליחו להבין איך הצליח שרמי "לסדר" את צניקה ולשלוח אותו ל"גלות" בדרום.

שומי, מפקד 117, היה טרוד בימים האחרונים בהכנת המטוסים לקרב. אך היו גם טייסים שהלכו וחרדו בלבם. ארבעה מבין טייסי ההצ"ח של הטייסת היו אותה עת בלימודים בטכניון, והפסיקו את לימודיהם

כאשר החלה המתחזקת. היו אלה יוסי הנקין, (אחיו הצעיר, אהוד, היה טייס סדיר בטייסת), אמנון ארד (פקד טורי), שרגא פסח ומאירק'ה לבנה. יוסי הנקין, מבכירי הטייסים של הטייסת, סיפר: "בערב הייתי בדרך לחדר רי. הצטרף אלי חברי, אחד מהטייסים. הלכנו בחושך. פתאום הוא אומר לי: 'אני יכול להגיד לך זאת רק בחור שך. יש לי אליך בקשה. אם איהרג במלחמה הזו, אני מבקש ממך שתאסוף את ילדי ותספר להם למען מה נהרגתי'".<sup>4</sup>

לאורי ליס, חבר קיבוץ עין שמר, היתה בעייה אחרת בתקופת הכוננות. אורי היה טייס מילואים בטייסת 117 בתקופת המלחמה. הוא השתחרר משרות ביולי 1966 לאחר שטס כשלוש שנים על המירוץ. בתקופת ההמתנה הוא נבחר על ידי חברי הקיבוץ להיות אחד השחקנים הראשיים במופע המרכזי של חגיגות 40 שנה לקרי ברוץ. באמצע מאי, בשעה שש בבוקר, לאחר שהשלים את חלקו בחזרה הוא נקרא למילואים. חבר הסיע אותו לשדה התעופה שליד הקיבוץ ומשם הוא יצא בפייפר קב לרמת דוד. שם התברר לו כי הוכרזה כוננות בחיל האוויר והוא לא יוכל לצאת שוב לחזרות. קיומה של המסכת בה עמד לקחת חלק היה מוטל עכשיו בספק. האם יספיק לחזור לחגיגות ה-40?<sup>5</sup>

בערב לא ידעו חלק מהטייסים על המצפה להם ביום המחרת. אורי הלך למגורים יחד עם שכנו שלמה ויין נטרוב (נבות), שהיה אמור להיות מנהל הלחימה למחרת, וזה גילה לו כי מחר יוצאים למלחמה. אחותו של אורי, רותי, היתה נשואה למאירק'ה לבנה, גם הוא טייס ב-117. למחרת בבוקר, לאחר התדריך הראשון למלחמה, החליטו אורי ומאירק'ה כי אם למישהו משניהם יקרה משהו במלחמה, ידאג השני למשפחת הנר. תר. רס"ן ראובן הראל, הצנום וממוצע הקומה, היה איש מילואים ב-117, והחליף את דוד עברי בתפקיד סמ"ט של הטייסת, לאחר שהיה בתפקיד דומה בטייסת הווטורים השכנה. "דוד עברי הלך לפקד על 109, ואני נשארתי סמ"ט של שטופר מפקד הטייסת", סיפר הראל. הוא ידע כבר בערב כי מחר צפויה מלחמה. "בערב ידענו שיעירו אותנו בבוקר מוקדם ויתנו תדריך לטיסה. יום או יומיים לפני כן, כל מבנה היה מסודר, וידעתי מאיזו זווית לתקוף ולאן להסתכל. התדריך בבוקר נועד למעשה להזכיר את הנקודות החשובות. באותו ערב ידענו שזה יהיה מחר". בשעת ערב הוא הלך לישון במגורי משפחות באותו חדר בו ישן מאיר שחר, הטייס הסדיר.

בטייסת 117 מסרו הסמ"טים לטייסים את המטרות שלהם, אם תפרוץ מלחמה. "הם נתנו את הכבוד להוביל לטייסים הסדירים" אומר הראל בשמץ של טרזניה. "אותנו הותיקים, הצינו כמספרי שלוש במבנים". הירי עה כי המלחמה עומדת לפרוץ, עוררה תחושה של אחריות כבדה בקרב הטייסים של הטייסת. רבים הביעו את שמחתם על ההחלטה לצאת לקרב. אחרים התכנסו עם עצמם והעדיפו להסתגר עם מחשבותיהם.<sup>6</sup>

### טייסת 110

בטייסת הווטורים ידעו זה מכבר את המטרות וגם מובילי המבנים היו טייסים מנוסים שהכירו את הנתיבים והיו בטוחים ביכולת הניווט שלהם. לוי צור, עוד עסק שעה ארוכה בסיוור בדת"קים כדי לעמוד על מצב המטוסים. 19 מטוסים, כמעט כל מטוסי הטייסת היו שמישים באותו ערב – ארבעה מתוכם נחתו מספר שעות לפני כן בתל נוף.<sup>7</sup>

סא"ל צבעוני היה אותה עת מפקד אויר 2, ענף אמצעי לחימה ותכניות של חיל-האוויר. "ידעתי מה אני הולך לעשות למחרת" אומר אדם. ערב המבצע הופיע מפקד הבסיס, אל"מ יחזקאל סומך בפני המפקדים הבכירים ואמר להם כי עליהם לשמור על משמעת תמורה ועל דממת קשר מוחלטת אם תפרוץ מלחמה. הוא נתן הוראות לגבי הפעלת המטוסים והטיסה בנתיבים וסיים את דבריו באומרו כי אם יופצץ הבסיס על ידי חילות אויר ערביים, יוכלו המטוסים לנחות על הכביש המקביל לכפר יהושע. כביש זה היה ישר וארוך, אולם עצים גבוהים היו נטועים משני צדדיו. הרבר עורר גיחוך קל בקרב טייסי הווטור. "הכביש היום נראה בדיוק כמו אז" אומר אדם, "ולנחות בווטור על הכביש הזה לא היה מן הרברים הפשוטים שאפשר לעשות. בווטור זו משימת התאבדות".<sup>8</sup>

אדם היה מטייסי הווטור הותיקים של הטייסת והגיע עתה כהצ"ח. הוא ניהל את עניניו מחדר קטן שהוקצה

לו בבסיס. באותו ערב סיים את סידוריו ושלא כמו טייסים אחרים, הלך לישון. "אני לא רוגמה טובה" הוא מציין – "עברתי שתי מלחמות לפני כן, את מלחמת העצמאות ואת מלחמת קדש. ידעתי שהדבר שהכי טוב לעשותו לפני שקורה משהו, זה ללכת לישון. הלכתי לחדר שהוקצה לי ושם ישנתי עד הבוקר".

### תלונות

שטופר, מפקד תל נוף אסף את המפקדים הבכירים והודיע להם על המלחמה הצפויה. הרברים התקבלו בתחושה מתוחה כלשהי. הישיבה לא ארכה זמן רב ולאחר עוד מספר דקות בהן הובהרו נושאים שונים, הסתיימה. לאחר מכן יצא כדי לבדוק את ההיערכות בבסיס, את מצב יחידות התחזוקה וחוליות הפריסה. הוא בחן את עמדות הנ"מ, יצא אל הטייסות, עבר מדרת "ק לדת" ק ומסככה אחת לאחרת. הוא בדק גם את מצבן של יחידות התחזוקה, המנהלה וגם את חדר האוכל שהיה אמור לספק מזון לטייסות הלחימה.

"לא היתה כל בעיה" הוא נזכר.<sup>9</sup>

בטייסת 116 מיסטר בתל-נוף אסף רס"ן יהונתן שחר את שני הסמ"טים שלו – אביהו בן-ינון ודוד נבו, והסגיר בפניהם את הסוד של הערב. "אין להודיע על כך לטייסים נוספים" הוא התרה בהם. אביהו בן-ינון התאפק מאד שלא להסגיר את הדבר. נלהב מן ההזדמנות לצאת לפעולה מבצעית הוא עצר בעד תשוקה עזה לשתף אחרים במידע החסוי: "אה, כמה רצינו לשתף עוד אנשים בסודנו, כמה רצינו לאמר לאשה: "נא לארוו, להת-כונן, לכבס ולהכין... אבל, לא. כל אחד מחזיק בבטן ומשתדל לא להתפוצץ. האשה שואלת דרך תם – האם



ווטור 09 - סגן הרצל בודינגר העביר אותו ערב המלחמה לתל נוף, משם המריא למחרת לתקיפת בני סואף

להכין עוד רשימה? שמעתי שיש סיכוי שהשבוע זה יקרה ואולי...

והתשובה, מתחמקת, סבלנית: "כרצונך, לא יועיל, לא יזיק. יודיעו בן כה וכה 48 שעות מראש" הוא אומר לה בחיך קל. "לילה קשה עבר על כמה מאיתנו" הוא אמר לאחר מכן.<sup>10</sup>

אולם מה שלא חשף בפני אחרים, המשיך לעורר בו עצמו מחשבות והרהורים. אביהו היה מוטרד ממבצעי יום המחר. הוא רצה כי המשימה תבוצע בצורה הטובה ביותר, ולאחר מן קיווה כי כולם יחזרו לנחיתה בבסיס. מחשבות אלה העסיקו אותו עוד מספר שעות, ורק בשעה 10 בערב הוא הצליח להגיע למיטה. ארבע שעות נוספות הוא הרהר במבצע ובאשר צפוי למחרת בבוקר. "כל הזמן חשבתי על המשימה, וראיתי לפני את המסלול והמפות" הוא נזכר, "איך אבוא, ואיך צריך לחזור". אביהו נועד להוביל למחרת את המבנה הראשון לעבר פאיד.

באותה שעה עשה אחד מטייסי 116, משה רוזנברג שכונה "צוציק" בשל גובהו הרב, מאמצים נואשים לחזור

מיוון לישראל במטוס קל. הוא הצליח בכך, ולמחרת הצטרף ללוחמי הטייסת. בטייסת 119 מירד' בתל-נוף, ידעו רק מפקד הטייסת, רן פקר, ושני הסמ"טים שלו, איתן כרמי ומוטי ישורון, על המבצע שנקבע ליום המחרת. התחושה כי משהו מתרחש אפפה את כל הטייסים, למרות שלא ידעו בדיוק את הפרטים. חלק מן הטייסים אשר ידע על קבוצת הפקודות הנערכת במפקדת חיל-האוויר, נשאר להמתין בדריכות במועדון הטייסת.

בשעה 9 בערב עוד היו הטייסים מסתורדים בחדר המבצעים של הטייסת. רן נכנס, ובלי הקדמות מיותרות פקד עליהם: "לילה טוב". הטייסים לא זזו מן המקום. שמועות משמועות שונות התהלכו בקרב יודעי דבר, ואחרים הצטרפו למסכת שצנרה תאוצה והוסיפו חדשות משלהם. התחושה כי משהו עומד להתרחש היתה באור.

סא"ל אגסי, שהיה הצבת חירום בטייסת, היה כבר מנוסה בימי כוננות מסוג זה. גם לפני פרוץ מלחמת קדש, עת היה טייס אורגן בחצור, הוא פינה את משפחתו מהבסיס. את אשתו וארבעת ילדיו, בהם תינוק בן 10 חדשים הוא שלח הפעם לאחותו ביישוב שכן.

לפני שיצאה שאלה אותו אשתו: "כמה אנשים ימותו במלחמה – מה אתה אומר?"

"אם אנחנו פותחים במלחמה, 10 אחוז מטייסנו לא ישובו" הוא ענה לה.

"מה, כל כך הרבה?" היא המשיכה לשאול.

"מה לעשות?" הוא ענה, והמשיך בשאלה: "ומה איתי, לי את לא דואגת?"

"לך לא יקרה כלום" היא השיבה בביטחון.

"לא טעיתי", אומר אגסי היום – "24 טייסים לא חזרו".<sup>11</sup>

טייסת 107-אורגן חנתה בשדה התעופה בלוד. היא היתה מבודדת משאר טייסות החיל ואת פעילותה ניהלה בינות לטייסות התובלה האזרחיות המעטות שעוד המשיכו להגיע לישראל ולצאת ממנה. מפקד טייסת המילואים, רס"ן יעקב טרנר, היה בשיאן של ההכנות לקראת יום המחר. מטוסי הכחולים-חומים, נושאי סמל הנמר, היו מפוזרים באתרים שונים בשדה התעופה האזרחי הגדול. אחרים שנותרו כסור פים נשאו רק את מספרי המטוס. אבל לא היה לו הרבה מה לעשות, את ההכנות למלחמה עשו כבר סגנוי הותיקים והמנוסים. שאר הטייסים יצאו לישון ב"בנין הסוכנות" שהיה בפאתי המזרחיים של השדה.

בטייסות בחצור נמשכה הפעילות עד שעה מאוחרת. בחלק מהן יצאו הטייסים ואנשי צוותי הקרקע לחוות בהופעות של להקות צה"ל או זמרים אשר גויסו כדי לשעשע את הלוחמים ולהעביר את הזמן בצורה תרבר תית. מפקדי הטייסות בחצור, עמוס לפידות, אהרון שביט ויוסף סלנט, נקראו לדיון עם בני פלד ואנשי המפקדה ויצאו מהפגישה בתחושה של רוממות רוח מהולה בדאגה. סוף סוף יוצאים לעשות משהו.

לעמוס היתה סיבה מיחרת לשמוח בימים אלה של כוננות: עשרה ימים לפני כן, ילדה אשתו, עמליה, את בנו אסף, לימים קצין בחיל. מספרים כי כאשר התקשרה מבית היולדות לטייסת כדי להודיע על הולדת הבן, חשבו טייסי הכוננות כי מדובר באזעקה. הם זינקו ממקומם ושאלו: "מידי" או "לא מידי?"

עמוס היה מפקד שקט וסמכותי, בעל חוש הומור דק. הוא אסף ללשכתו את המפקדים הבכירים. היו בהם שני הסמ"טים, דן סבר ויפתח ספקטור וכן ההצ"ח הבכירים, זוריק לב ודוד עברי וגילה להם את המידע שקיבל: מחר אנו פותחים במלחמה.

עם תום הפגישה נפנה זוריק לאחד החדרים. הוא היה מאד מוראג. הוא שימש בימים אלה כראש ענף ההרד" כה של חיל-האוויר, לאחר שמסר את הפיקוד על הטייסת כשנתיים לפני כן לעמוס. זוריק היה מהדמויות הססגוניות של חיל-האוויר. הוא היה טייס מוסקיטו שהושעה מטיסה בשל מעשה קונרס מסוכן שעשה מעל מכוננית נוסעת, ולאחר מכן הצליח לקבל מחילה ולחזור לנתיב הקידום בחיל. הוא טס על מטאורים, עבר לאורגנים ובמלחמת קדש היה טייס מיסטר. לאחר מכן פקד על טייסת סופר-מיסטר וטייסת המירד' בחצור, אליה הגיע עתה כהצבת חירום. בשבועות האחרונים, במקביל לפעילות במפקדה, הוא היה עסוק בלימודים



חיל-האוויר שמר על פעילות שגרתית בימים שלפני המלחמה- מירז' בפרטורל לקראת שקיעה

להשלמת בחינות הבגרות, ועם התחלת ימי הכוננות התגורר בצריף של יורם ותלמה אגמון, ידידי המשפחה. הוא ידע על תכניות המלחמה והיה מן הדוחפים להכנת הטייסת ואנשיה לקראתה. אך באותו לילה הוא היה חסר מנוחה. הוא הגיע לחדרו, אך לא הצליח להירדם, התלבש וחזר לבנין הטייסת. זוריק נכנס לחדר התדרי-ריכים, שוחח עם טייסי הכוננות ולאחר מן תפס כסא באחת הפינות ונרדם.<sup>12</sup>

כביר נוסף שהיה בהצ"ח בטייסת 101, היה סא"ל רוד עברי. עברי נולד בשנת 1934 והתגייס לחיל-האוויר בשנת 1952. שנתיים אחר כך סיים את קורס הטיס ואת הקא"מ עשה על מטוסי ספיטפייר. לאחר מכן נשלח לטייסת קרב כטייס מוסטנג. נתיב ההתקדמות שלו היה שגרתו אך מהיר: בשנת 1954 עבר הסבה לסילון במטוסי מטאור ושנה אחר כך היה מטייסי האורגן הראשונים, עמו טס גם במבצע קדש. את השנתיים הבאות עשה כמדריך בבית הספר לטיסה, ובשנת 1958 הוצב בטייסת הסופר-מיסטר שהוקמה אותה עת. עברי נמוך הקומה והצנום, בלט כאדם אינטליגנטי אך עצור, אך אמרו עליו כי היה גם אמיץ ונועז. הוא השתתף במספר התקלויות עם מטוסים מצרים, ובמהלך אחד מהם אף נטש את מטוסו לאחר שנכנס לסחרור. לאחר שסיים את בית הספר לפו"מ הוא נמנה בין טייסי המירז' הראשונים של חיל-האוויר. בשנת 1963 הוא נתמנה מפקד טייסת מיסטר ובין השנים 1964-1966 חזר לטייסת הסילון הראשונה ברמת דוד, הפעם כמפקדה. בשנת 1966 נתמנה מפקד בית הספר לטיסה והיה מופקד על העברת בית הספר מתל-נוף לחצרים.

עברי מודה כי לטיס הגיע במקרה, בעידוד של אחת מבנות כיתתו: "אני לא הייתי מאותם ילדים שחלמו עוד בגיל עשר להיות טייסים" אמר בראיון<sup>13</sup> "לא עסקתי מעולם בהרכבת טיסנים. כאשר התגייסתי לא ידעתי לאיזה חיל להתנדב. ממש התלבטתי. הגעתי לחיל-האוויר במקרה ואז אמרה לי אחת מבנות הכיתה שהיתה כבר בגדנ"ע"אוויר: 'שמע דוד, אולי תנסה טיס'. אמרתי לעצמי: 'ננסה'. נרשמתי ומאז אני בחיל-האוויר".

לאחר המלחמה מילא תפקידים בכירים, כולל ראש להק אויר במלחמת יום הכיפורים. עברי היה, כאמור, מטייסי המירז' הראשונים בחיל, ולמטוס זה הוא שומר מקום נכבד: "מטוס הנוסטלגיה שלי הוא המירז'. פשוט יצא לי להיות בצוות שקלט אותו עוד בצרפת והביא את המטוסים ארצה. אני חושב כי המירז' שירת ועדיין משרת אותנו בצורה בלתי רגילה" אמר עת קיבל את הפיקוד על חיל-האוויר. טייסת הסופר מיסטררים, או הסמב"ד היתה ממלכתו הפרטית של "ילו" הרי הוא אהרון שביט, טייס ותיק ומנר סה, ומן הדמויות הצבעוניות ביותר שצימח חיל-האוויר הישראלי. הוא ניהל את הטייסת ביר רמה. בראשית

ימי המת יחות הצטרפו אליה רבים ממפקדיה בעבר. היו שם אל"מ יאק נבו, מקימה של הטייסת שהגיע מליי מורים בארה"ב. יאק היה מבוינה של תוכנית "מוקד", אך עתה הוא היה מצוות לגיחות כאחד הטייסים. סא"ל שלמה בית-און היה, כאמור מפקדת טייסת תעופה, האחראית על כל הפעילות הלוגיסטית של הכנף בחצור, וגם הוא לחם לאחר היום הראשון בטייס מן השורה בטייסת זו.

בטייסת 105 היו מספר בעלי תפקידים בכירים, בהם נסים אשכנזי, שהיה חולה ושימש בימים הבאים כמנהל הלחימה של הטייסת. גם סרן אריק עוזו (לימים תת-אלוף) היה אמור לצאת לארה"ב אך הוחזר. יומיים לפני המלחמה נולדה בתו מור, והוא הרדה בה ובאשתו שזה עתה עזבה את מחלקת היולדות ושבה הביתה.<sup>13</sup> אולם מחשבות אחרות ריצרו במוחו באותן שעות: "קיימת תחושת הכבוד, הרצון לא לבייש, והידיעה שמצפים ממך. גאות היחידה – והיחידה יכולה להיות הטייסת שלך, חילה-אויור או צה"ל צבא העם.<sup>14</sup> אריק נתמנה מפקד הטייסת באמצע שנות השבעים, עת הפעילה מטוסי פנטום.



טייסי 101 - רק בכירי הטייסות וסקרנים היו בסוד שעת היש-אורי שחר, אמנון שמיר ויצחק ברזילי

הקמב"ץ של הטייסת, בצלאל (צוליק) עופר, שהיה מוותיקי הסמב"ד מספר כי בערב חיכו הוא והסמ"טים לבואו של ילו מהפגישה עם בני. לאחר שחזר היו פניו שונות מתמול שלשום. הוא קיבל את ההודעה על פרוץ המלחמה בהפתעה, וכל גופו אמר דאגה לא קטנה. לאחר שנכנס לחדר הוא אסף את הסמ"טים, הקמב"ץ ובעלי תפקידים אחרים, ישב במקומו, קם ובלי להוציא הגה מפיו רשם על הלוח: "ש': 07:45" ופינה את החדר. לאחר ששב הוא העביר אל הסמ"טים את הדברים ששמע בלשכת מפקד הכנף. כאשר התפוגגה המתניחות, אמר ילו בחוש ההומור האופייני: "המלחמה תהיה קשה. זה לא צחוק. במלחמה יש הרוגים. אבל בכל מקרה יש לנו בשביל זה את טייסת 113...".<sup>15</sup>

דווקא בטייסת 113 היתה איריה חסרת ראגות.

בערב זה חגגו הטייסים והמכונאים את יום הטייסת. וכמקובל השתתפו באירוע כל ותיקה ואנשיה – טייסיים, מכונאים ואנשי מנהלה. מפקד הטייסת יוסף סלנט (נכדו של הרב סלנט הידוע), צנום, מדובבל שיער, הכין את הטייסת הגדולה לפעילות. הוא נקרא מהמסיבה אל בני פלד לתדריך הכנפי. הקריאה הפתאומית הגבירה את המתחות בקרב המשתתפים במסיבה. כולם החלו לעסוק בהערכות על פשר הקריאה הבהולה, אך סלנט, אמון על כללי הסודיות לא התפתה ולא גילה להם את הסיבה. באויר עמדה, עם כך תחושה חריפה של מלחמה קרובה. סלנט החליט לא לפזר את החוגגים. הוא קרא אליו את הקצין הטכני ואת סגנו, ויחד הם

ברקו את מצב המטוסים והשמישות שלהם. רק לאחר שעה ארוכה שלח את החברה לישון. הטייסת הותיקה, אשר שימשה בימי רגיעה כטייסת קא"מ (קורס אימון מבצעי) להסבת בוגרי בית הספר לטיסה כטייס קרב, מתחה עתה את שריריה והתכוננה למשימת תה העיקרית – תקיפת מטרות בשדות התעופה הקרובים בסיני, וגם אלה שמעבר לתעלה על קו המים. סלנט קרא לסמ"ט א', סרן שמואל חץ ויחד השלימו את הפעילות לקראת המלחמה. סמ"ט ב', סרן גיורא יוא" לי, יצא באותו לילה לישון במגורים כרגיל.



מכונאים בטייסת 119- צוותי הקרקע ישנו בתוך חזיתיים ליד המטוסים

בטייסת 147 בחצרים הושלמו ההכנות האחרונות, התיאומים עם מפקדי חילות היבשה אשר סימנו לטייסת מטרות בעדיפות גבוהה. בטייסת זו בלטו הקצוות בין הטייסים: חלק מהם היה בוגר מלחמת העצמאות, אחרים טטו בקרש. מצד שני היו פרחי טיס צעירים, אשר רק חודש לאחר מכן עמדו לקבל את כנפיהם. הטייסים שולבו במבני תקיפה.

שמונה מתוכם קיבל משימה עלומה: טיסות הונאה. הם היו אמורים להמריא למחרת לפני כל "הארמדה האו"י רית" ולדבר בקשר כאילו היו מבנים של מטוסים חיל-האוויר העסוקים בשגרת יומם. על הפעילות ניצח רס"ן אריה בן-אור, צנום, תמיד ובעל ארשת פנים רצינית. בן-אור היה נלהב לצאת למלחמה ולהכות במדינות ערב, לאחר תקופה ארוכה של המתנה מודטת עצבים.

עם התקבל ההוראה, נערכו גם יחידות אחרות של חיל-האוויר לקראת הפעילות המבצעית. ענף המבצעים של החיל הוציא הנחיות ביטחון חמורות לבסיסים וליחידות. סידורי התנועה הוחמרו. השמירה על הבסיסים תוגברה. מרכזיות הטלפונים נותקו. שערי הבסיסים ננעלו, אין יוצא. רק כלי רכב שהביאו ציוד או השלימו חוסרים נעו בין הבסיסים. כל המטוסים עמדו מושימים ומוכנים לפעולה. חלקם היו בסככות פתוחות. אחרים היו מוסתרים מתחת לרשותות הסוואה בפנים פתוחים, ו"השמנה והסתא" של מטוסי התקיפה והקרב היו חפויים בתוך רת"ים, ומוגנים גם מפגיעה ישירה.

בעוד השמועה על הפעולה הצפויה הסתננה לידעתם של הטייסים, המשיכו אנשי צוותות הקרקע לגשש באפילה. אך מעטים מהם חשו בתכונה הגוברת של השעות האחרונות. משך כל השבועיים האחרונים הם עשו הכל כדי להשמיש את המטוסים. חיל-האוויר דרש שמישות מלאה, ובמטוסים המורכבים נברקו כל מכלול,

חלק ובורג. הם תדלקו את המטוסים, חימשו אותם לפי דפי ההוראות שקיבלו, והמתינו. הקצינים הטכניים התרוצצו עתה בדירים התת־קרקעיים המוגנים, וניהלו את הפעילות כמו בכורת הומה. הם בדקו שוב ושוב את המערכות כדי לוודא שהכל פועל כשורה. חמשים הרכיבו את הארוני המרעומים. המתדלקים מילאו את המיכלים עד תומם. הם, שלא היו בסוד המבצע, אך יכלו לחוש בהתענינות הגוברת מצד אנשי צוותי האויר במטוסים ובמצבם, עתידים היו לגבות בימים הבאים חלק ניכר מן האשראי להצלחת המבצע.

הטייסים יצאו לחדריהם. חלק מהם לא היה יכול לישון באותו לילה. אחרים נרדמו כמו תינוקות. בחלק מהטייסות נותרו מספר מפקדים בכירים שביקשו לבחון הכל מחדש שוב ושוב, כדי לוודא שהם מבינים את פקודת "מוקד" ועשו הכל כדי להתכונן לה. כולם יצאו ללילה אחרון לקראת המאמץ שהיה צפוי להם בימים הבאים.

באותו לילה נרגעה הפעילות לאיטה ואפלה כיסתה את הכל. חיל־האויר היה מוכן למלחמה.

### נשף צוותי אויר באינשאס

ההצלחות המדיניות של מצרים, תוכניות המלחמה והכוננות שהחזיקו טייסות הקרב המצריות בשמי סיני והתעלה הפכו גם את ימי יוני המתוחים לימי שיגרה. בשל כך, וכדי להרים את מוראל צוותי האויר והקצינים, החליט מפקד חיל־האויר, פריק מחמוד סידקי מחמוד, לערוך נשף רבי־משתתפים בליל יום שני. המסיבה נערכה בבסיס האויר הגדול באינשאס – מעוזן של טייסות הקרב המתקרמים של מצרים. אל הנשף הוזמן נו טייסי הקרב של הבסיס וטייסים אחרים אשר לא היו אותה עת בכוננות בבסיסהם בסביבה.

וכך, בעוד טייסי חיל־האויר הישראלי עורכים את הסידורים האחרונים למלחמה ויוצאים לחטוף מספר שעות שינה לקראת היום התובעני הצפוי להם למחרת, בילו טייסי הקרב המצריים במסיבה סוערת בבסיס האויר אינשאס.

מסיבת הריקודים העליזה נמשכה באולם הגדול של מפקדת הבסיס כל שעות הלילה. הרבה הפתעות היו בה והרבה מזון משובח, כיד הטבחים המזרחיים. מול עיניהם הבורקות של עשרות הטייסים, הופיעה הרקדנית היפהפיה זוהייר זאכי, שנחשבה עת לרקדנית הבטן המפורסמת ביותר במצרים. מפקדים בכירים, במדיהם הצבעוניים והמצועצעים, נשותיהם הזוהרות שוחחו על אירועי הימים האחרונים ושוחחו על ההישגים שהשיגו מצרים. האם יגיבו היהודים? האם יאלצו אותם לצאת למלחמה? לא היה זכר לכך באותו הלילה. המסיבה התארכה עד לשעות הבוקר המוקדמות, והסתיימה עת יצאו אחרוני המפקדים, בהם מפקד חיל־האויר עצמו וקציני מטהו הבכירים, והטייסים הלומי המשקאות והממתקים, לעבר מפקדותיהם ויחירותיהם. הם היו רגועים: בערב הוציאה מפקדת המודיעין המצרי דו"ח לפיו ישראל לא תפתח למחרת במלחמה. "נאסר אמר שההתקפה צפויה" אמר מפקד הכוחות המצריים בסיני, פריק מוחמד מורתגי בראיון לעיתון "אחר סאעה" אחרי המלחמה, "לעומת זאת קבע דו"ח מודיעין שנמסר באותו לילה, כי היהודים אינם חושבים לתקוף. ואחרי כל ריכוז הכוחות עוד אמרו לנו כי היהודים יחשבו פעמיים לפני שיתקיפו".<sup>16</sup>

ברוח דו"ח המודיעין הזה הלכו גם הטייסים המצריים, אשר היו בכוננות או המפקדות, לישון את שנת הלילה שלהם.

### 197 מטוסים שמישים

חושך אפף את מדינת ישראל בליל שני, החמישה ביוני. ההאפלה נשמרה בכל רחבי הארץ. חיל־האויר פעל מתחת לאדמה. בדירים העשויים בטון אפור וקר, נחבאים בין שדרות סבוכות של עצי אקליפטוס ומוגנים היטב, היו מוסתרים מטוסי הקרב והתקיפה. אחרים היו מוסתרים מתחת לרשתות הסוואה כבדות. כולם חמור שים, מתדלקים ומוכנים לצאת לדרך. עשרות מכונאים, חמשים וטכנאים הפכו את הלילה ליום, כדי לתקן תקלה במטוס מיסטר, להשמיש אורגן סרבן, או להחליף מצבר במטוס הסופר מיסטר. הכל נעשה במהירות. כל מטוס היה חשוב, ועבודה שנדרשו לה לעיתים ימים, הושלמה בתוך שעות אחדות.

באותו לילה היו רק שישה, מתוך 203 מטוסי קרב שהיו בשרות מבצעי, מקורקעים. 197 מטוסי קרב עמדו מוכנים לצאת לאויר. זה היה שיעור שמישות גבוה במיוחד: 97 אחוז.

בכנף 1 ברמת דוד היו רק ווטור אחד ומיסטר אחד בלתי שמישים. ווטור מספר 20 נהרס בתאונה והיה מזה שלוש שנים בבנייה מחדש.

לטייסת הווטור היו גם בעיות מסוג אחר: בימי הכוננות הבחין אחד מראשי הצוותים כי כני הנסע הגדולים של המטוס כורעים תחת עומס הרלק, הפצצות והחימוש. הוא הציע להעמיד אותם על ג'קים - הרעיון התקבל ויושם בימי הכוננות. עתה הורידו את ה"קביים" מתחת לגחוני המטוסים, והם היו מוכנים שוב לצאת לקרב. בכנף 4 בחצור ניווק אחד המירז'ים בגלל טייס שהשאיר את כן הנסע פתוח במהירות גבוהה מדי. המכונאים עמלו כל אותו הלילה להחזיר אותו לשמישות, ללא הצלחה. המשמעות היתה: מטוס אחד פחות במצבת המטוסים שיצאו לתקיפה. תקלות חוזרות מנעו גם משני אורגנים להיות מוכנים למלחמה בטייסת 113. אך לטייסת זו לא חסרו מטוסים: 33 אורגנים אחרים עמדו חמושים ומוכנים לקרב. אחד המכנים אף יצא לתקריפה בחמישייה.

גם בטייסת 107 אורגן בלוד היה מטוס סרבן במיוחד אשר תקלה מנעה ממנו להצטרף למטוסי הטייסת. בבח"א 8 בתל נוף עשו צוותי הקרקע של טייסת המירז' והמיסטר מאמצים, בסיוע המומחים המקצועיים של י"א (יחידת אחזקה אווירית) השכנה, והשמישו את כל המטוסים לקראת אותו בוקר. למרות זאת עוד נכונן למחרת הפתעות למספר טייסים.

ראשי הצוותים אשר מספר מכונאיהם תוגבר בימים האחרונים על ידי מאות אנשי מילואים עברו משמרת אחר משמרת, סביב השעון. בין המכונאים היו רבים אשר סירבו להתחלף. הם ישנו לאורך קירות הרת"קים, שרועים על הקרקע על מזרונים. כולם המתינו. התחושה כי הפעם זה אמיתי היתה משותפת לכולם.

נדמה היה כי כל המחסנים, בתי המלאה, והמערכת הלוגיסטית של חיל-האויר, מאות המכונאים והחמשים, אנשי המודיעין והמבצעים, לא נבראו אלא עבור אותן תשע טייסות קרב, אשר מטוסייהן היו אמורים לשאת על כתפיהן את המלחמה.

### תודיך אחרון למלחמה

בבוקר ה-5 ביוני, עוד טרם בקעו קרני השחר הראשונות, העירו את הטייסים. שליחים מיוחדים יצאו למגוריי הטייסים וקראו להם להחריף התדריכים. אלה שידעו על הצפוי הגיעו בעצמם לפני כולם. בטייסות אחרות התקשרו הקצינים התורנים וקראו לטייסים להתיצב.

עכשיו, בבוקר ה-5 ביוני נערך התדריך האחרון בכל הטייסות. בחלק מהן זה היה חזרה שיגרתית, מייגעת משהו, על מה שנאמר כבר בימים ובשבועות האחרונים. לא כל הטייסים ידעו לאן הם מיועדים לצאת. בטייטות אחרות נערכו שינויים של הרגע האחרון והיה צורך ללמוד את השיבוץ הקרבי המעודכן. השעה 04:20 לפנות בוקר.

אוהד שרמי, מפקד טייסת המיסטר ברמת דוד התקשר אישית לכל טייסיו: "כולם לבוא לטייסת". "סתם טרטור באמצע הלילה" רטנו אחרים מבין הטייסים. הם הביטו לעבר מגורי טייסי המירז' והווטור השכנים, וראו כי האורות שם עדיין כבויים. "עוד תרגיל של אוהד" הם מחו בקול, והרימו עצמם מן הדרגשים והמייטות, לבשו את הסרבלים ויצאו לתוך הלילה הצונן. לפני צאתם הם התקשרו לקצין המבצעים התורן כדי לוודא מה קורה, וזה אישר את הקריאה לבוא לתדריך.<sup>17</sup>

אוהד שרמי היה כבר בחדר התדריכים, ממתין בסבלנות מתוחה לאחרוני הטייסים. הטייסים נכנסו לחדר בקבוצות ובבודדים, והתיישבו עלופי שינה במקומותיהם. אוהד ניגש ללוח, כתב את שמות המכנים - טייסים, מטוסים ואותות קריאה, ובצד גם ארבע הספרות: "ש: 07:45".

בחדר פרצה מהומה מיידית ורועשת. שרמי היסה את הקהל לכוש הסרבלים הירוקים, ולאחר מספר משפטים כלליים על משימות הטייסת, הוא עבר לתדרוך מפורט של המכנים והזכיר את שתי רביעיות המטוסים אשר יצאו דרומה לתל נוף. אלה נועדו לבצע את משימותיהם ולחזור לרמת דוד מיד לאחר הגל הראשון.

המהומה הלכה וגברה, הטייסים אשר פרטי משימותיהם ומטרותיהם היו חקוקים במוחם מזה זמן רב, כבר לא הקשיבו להמשך הדברים. אוהד מעביר תדריך מוכר, ידוע, כמעט חוזר על עצמו.

בתוך זמן קצר נכנס אל"מ יחזקאל סומך, מפקד הכנף לחדר התדריכים. אור הניאון הבהיר מסלק מפניו הצנור מים סומק חיוור. הוא מדבר לאט. מאחל לכל הטייסים הצלחה. זו אחת הטייסות הראשונות אליהן הוא מגיע למלים אחרונות של מפקד, והוא מסיים ברוח דברי התורה, לפני היציאה למלחמת מצוה: "כל הירא ורך



מכונאים בטייסת 101-97 אחוז מבין המטוסים הושמשו למלחמה בידי צוותים מסורים

הלכב": "אם מישוהו מרגיש לא טוב" הוא אומר, "כדאי שלא יטוס, יש מספיק אחרים בריאים". אך הדברים עברו ליד אוזניהם של הטייסים ללא תגובה. התחושה בקרב אנשי הטייסת היתה הפוכה. נלהי בים לצאת לקרב, הם חשו כי אפילו אם מי מהם היה שכיב מרע או גוסס ברגע זה, הוא לא היה מוותר על ההזדמנות ההסטורית לצאת לקרב. הטייסים יצאו בקבוצות קטנות לתדריך רביעיות. סרן יצחק (אקי) ארצי, ירו חבושה בגבס, נותר בחדר המבצעים כמנהל לחימה.

לא הרחק משם התעוררה גם טייסת 117 'ימירד' ליום הפעילות החדש. מפקד הטייסת, רס"ן שמואלי, כינס את הטייסים לחדר התדריכים זמן קצר לאחר שיצא מפגישה עם אל"מ יחזקאל סומך מפקד הכנף. הוא המתין רגעים אחדים עד שישב אחרון הטייסים, ובלי הקדמות רבות פתח בלקוניות: "רבותי, בוקר טוב. הולכים למלחמה". היה זה תדריך נוסף, אחרון, כך יסתבר לאחר מכן, לסדרת תדריכים שנתן שומי מדי בוקר בתקופת ההמתנה. אך הפעם היה התדריך שונה.

באוויר עמדה תחושה כבדה. הטייסים ידעו כי הפעם זהו הדבר אמיתי ועליהם מוטלת אחריות מבצעית גדולה. חלק מן הטייסים הפנה את עיניו ימינה ושמאלה, להגניב מבט אחרון בפני חבריהם. אלה שאולי לא יחזרו. חלק מהם עלול להשאיר מעבר לתעלה, או יעשה את דרכו ברגל בחולות סיני.

"את היעד שלנו, האויב, הכרנו היטב" יאמר שומי לימים. "היו להם שדות תעופה מעטים, מאד לא מאורגניים. היתה לנו הרגשה שאנחנו מכירים אותם על בוריים. כל אחד ידע איזה פן שלו, מה הוא עושה אחרי התקפה שניה ומי יבוא מימין לשמאל. הכרנו את השטח היטב, הכרנו גם את המטוסים היטב, היה לנו אימון בעצמנו ובהצלחה". והוא ממשיך: "כשהרגשנו שהמלחמה הולכת וקרבה, והיינו מאד מוכנים, וגם מאד נכורים, לעשות את הדברים. היה רצון יותר מאשר בפעמים קדומות לדפוק אותם כדי שידעו".<sup>18</sup>

את רס"ן ראובן הראל, מראשוני הטייסת, העירו בשעה 03:40 הוא יצא במהירות לעבר הטייסת. "התדרוך היה מאד מרגש" הוא סיפר, "לכולם קרקר בבטן. היה שקט מוחלט. כל אחד ידע את מקומו, רשמנו את מספרי המטוסים ואת סדר היציאה".

סרן אהוד חנקין שירת בטייסת המירו"ם יחד עם אחיו הבוגר, יוסי. הוא סיפר: "השעות הקשות, הנרגשות, היו מאותו רגע ששמענו שאנו יוצאים למערכה עד שיצאנו. כל אחד מאיתנו חשב משהו. על כל אחד עבר משהו. לי נראה מוזר שבעוד שעה שעתיים אשב על שדה תעופה ואתקוף אותו".

בגיחה הראשונה שלו הוביל אהוד חנקין רביעיית מירו"ם לתקיפת שדה אבו טואר מעבר לתעלה על הכביש איסמעיליה קהיר. אהוד גבה הקומה, נשא אישה רק חצי שנה לפני כן. טובה היא בת קיבוץ מעגן מיכאל והזוג הצעיר התגורר בקיבוץ. "אני עצמי איני חבר הקיבוץ, אבל מתיחסים אלי שם נפלא" הוא סיפר לאחר המלחמה. <sup>19</sup> מה.

לאחר התדרוך הכללי יצאו כל הטייסים לתדרוך ברביעיות. סרן שלמה ויינשטראוב אשר הכין ותכנן את חלקה של הטייסת במבצע "מוקד", מילא את תפקיד מנהל הלחימה באותו בוקר וניהל את חדר המבצעים. <sup>20</sup> ראובן הראל יצא מחרר התדריכים. "אני זוכר שזה היה יום יפה. שמים כחולים ונקיים. מחשבה אחת חלפה בראשי כאשר ירדתי במדרגות הטייסת לרכב שהוביל אותנו לדת"קים: 'עולם כמנהגו נוהג. העולם כה יפה. לאף אחד לא איכפת מה עומד לקרות. השיטה פורחת, והשוחט שחט... אבל אולי זו ההתחלה של ישראל החזקה והגדולה".

טייסת 117 הותירה ארבעה טייסים בכוננות הזנקה מיידית. טייסים אחרים שנועדו לצאת במבנים מאוחרים יותר, בהם אורי ליס ואורי דקל ישבו גם הם בכוננות ליירוט. "ראיתי את כולם יוצאים למטוסים" סיפר אורי, "ואני נותרתי בכוננות יירוט".

### מישהו לא מרגיש טוב

המבנה של טייסת 110 היה חבוי בינות לחורשות האקליפטוס הרחוקות של הבסיס. על טייסת זו הוטלו המשימות ארוכות הטווח במיוחד. לרשות הטייסת האיסטרטגית של חיל-האוויר, עמדו באותו בוקר 19 מטרי

**אורגן מתחת לסככה - לא כל מטוסי התקיפה היו מוגנים בדת"קים, חלקם היו בסככות מפורזות ומוסוות**



סים, שמונה מתוכם חנו אותה על ברחבות בסיס תל נוף. בשעה 05:00, יצאו אנשי המבצעים להעיר את הטייסים – מעט מאוחר מכל השאר. רס"ן לוי צור, מפקד הטייסת, נכנס בצעדים מאוששים לחדר התדריכים. באור הבוהק נראו פניו חיוורים מעט ולאיים. "מישהו לא מרגיש טוב?" הוא פתח את דבריו, מסגיר סוד – "מישהו הלך מאוחר לישון, מישהו לא ישן בכלל?".

הטייסים לא השיבו – גם אם היו כאלה, לא היה זה הזמן להציג אופי חלש, כאשר כל העול הגדול מוטל עתה על כתפיהם. הנהוני ראש ליוו את השאלות כתשובות ברורות מאליהן. גם מי שלא ישן טוב בלילה הקודם לא הסגיר את עייפותו.

"אף אחד" סיכם צור את מטח השאלות, "בסדר".

צור, גבה קומה ובעל בלורית המטופחת, חש באותו בוקר כי הוא עומד בשיא המשימה שנטל על עצמו כמפקד הטייסת – בניית טייסת הווטור מחדש, והפיכתה מטייסת בה היו לכל היותר שניים-שלושה מטוסים שמיישים לטייסת מבצעית עליה סמך חילהאוויר בתכנונים האיטרטיביים שלו. מטוסי הטייסת הזו היו אמוריים עכשיו לשאת באחת המטלות העיקריות של המלחמה – השמדת מפציצי הטופולב הגדולים של מצרים. צור ניגש מיכנית כמעט אל הלוח השחור, ורשם בגיר סגול, אות אחת, וארבע ספרות: "ש 07:45".

דממה אפפה את חדר התדריכים. בטייסת מרובת אנשי צוות זו, בה הרצינות היא חלק מזהותה הקולקטיבית, כמעט כמו המטוסים הגדולים שהפעילה, קיבלו את הנתון ללא אומר. הפעם זה רציני. מולו ישבו 21 טייסים ונווטים – המישה נוספים היו אותה עת בתל-נוף. חלק מהם סגנים צעירים חסרי נסיון. בטייסת זו חלק מן המטוסים היו דרמושביים, ומספר אנשי הצוות שלה היה גדול במיוחד.

באוויר היתה תחושה מוזרה – מעט שמחה על שסוף סוף עומדים לחלץ את המדינה ממצבה הנואש, הרבה דאגה על החברים והמשפחות, וגם תחושה של סחרחורת קלה. הטייסים הביטו סביב כדי לקלוט את תגובות חבריהם. זה אמיתי? חלק מנסים לזרוק משפט משעשע, אחרים ישבו ברגליים מקופלות, מכונסים בתוך עצמם. היו שביקשו להחזיר לגופם את החום שאבד בצמרמורת שאפפה אותם עם קליטת המשמעות. הם קמו, מזוג לעצמם כוס תה מהביל ודלוח, וחזרו למקומותיהם כשהם עוטיפים בדיהם את הכוסות.

כדי להוציא אותם במהירות מן ההלם הראשוני, חזר מפקד הטייסת שוב על מידע מקצועי טכני: הוא דיבר על היציאה, על נהלי המילוט ועל הצורך בדממת אלוט מוחלטת.

משתם התדריך נתבקשו הטייסים להשאר במקומם. מפקד הבסיס, אל"מ יחזקאל סומך, שעבר בשעה זו מטייס-סת לטייסת, ביקש לומר מילה אחרונה של עידוד, נכנס לחדר.

הוא דיבר על חיוניות המבצע, על הצורך בשמירת דממת אלוט מוחלטת. כמו כן דיבר על מעשים שיש לעשות בזמן חירום, כדי שלא לחסום את המסלולים ולא לפגוע במהלך המבצע. דבריו נאמרו לאט, כמעט בלחש, כדי להרגיש את חשיבות היום והרגע. אדם צבעוני נזכר כי סומך שוחח עם הטייסים ואמר להם כי עליהם לשמור על משמעת חמורה ועל דממת קשר מוחלטת.

"אחרי המלחמה ישתנו הרבה דברים במדינה, בצבא ובחילהאוויר" אמר סומך באותו בוקר, ולא ידע עד כמה ניבא נכון – "בכם תלוי גורלה של מדינת ישראל", ובטרם סיים את דבריו הזעיק אותו צלצול הטלפון. "בהצלחה!" הוא פלט מילת עידוד אחרונה ועוב בצעד מאושש את חדר התדריכים.

צור הוסיף עוד מספר משפטים, אך נרמה כי רק מעטים הקשיבו לו ברגעים אלה. רק מילות הסיכום שלו נחרתת במוחות הטייסים כאזכור מכביד נוסף: "רבותי, זו מלחמה!"

נזכר אחד הטייסים: "נכנסנו לחדר התדריכים במתיחות גדולה מן הרגיל. כאשר שאל מפקד הטייסת אם מי מאיתנו עייף או חש שלא בטוב ידענו כי זהו זה. כשהוריע המפקד על שעת היציאה למטוסים, התפרק בבת אחת כל המתח אשר הצטבר. סוף סוף ידענו מה עומד לפנינו. כל אחד עשה את חשבון הנפש. חשנו כי היום עלינו להצדיק את קיומנו כטייסים, למלא את התקוות שתולים בנו ולהשיג את המטרות שלשמן התאמנו כל השנים".

צוותי האויר – טייסים ונווטים, יצאו לעבר המטוסים הכחולים-חומים שחנו בתוככי הרת"קים. אורות הדיי רים הבהקים היו כמכת סנוורים לטייסים שעשו את דרכם בעלטה הכבדה. לאחר שהתרגלו לאור החזק, הם בדקו את המטוסים, עוברים מבורג לבורג בגוף, ממשטה למשטה על כנפי המטוס, בועטים בכך הנסע לברוק את מצב הצמיגים, מותחים את גופם כדי להעיף מבט מלמטה אל עבר לועי התותחים. חלק מהם החליף מספר מלים עם המכונאים. אלה מאחלים להם הצלחה. ממאנים לקלוט כי הפעם אכן מדובר במלחמה.

"טוב, יוצאים" זרק אחד הטייסים.

חלק מהטייסים לא יצא בגל התקיפה הראשון. הם נותרו על הרחבה הגדולה, מלווים את צאתם הכבדה של המטוסים מן הדיירים במבט של קנאה קלה, ומקווים שכולם יחזרו בשלום. תחושה של רוממות רוח אפפה אותם כאשר החלו המבנים לצאת במנועים רועמים אל משימותיהם. הווטור הגדול, גם כשהוא מסיע על הקרקע, מותיר רושם בלי ימחה בכל מי שצופה בו.

### תוקפים וחוזרים הביתה

בסיס האויר בתל-יונה היה מהבסיסים הגדולים של חיל-האויר הישראלי. מטוסי תובלה, מסוקים יחידות בינוי ותחזוקה ויחידות נוספות אחרות מילאו כל שטח פנוי שהיה בו. עתה פעלו בו שתי טייסות קרב: 116 מיסטר ו-119 מירד' ועוד תריסר אורחים מהצפון.

הפעילות בשדה הזה לא נפסקה למעשה. עוד בשעות הלילה יצאו מטוסים למשימות עלומות. מטוסי תובלה יצאו בשעות הבוקר המוקדמות לעבר נתיבים מוגדרים. מסוקים התכוננו לצאת לפריסה שקטה באזורים שנקבעו להם.

בטייסת המיסטרים היתה פעילות הלילה שגרית משהו. עם הכרות הכוננות והגברה השמירה על מצבורי התחמושת ועל הרת"קים. בשעה 03:30 לפנות בוקר, עדיין פטרלו השומרים וקולות צעדיהם נשמעו למר-חוק. לפתע נראו מספר כלי רכב העושים דרכם מן הצריפים המוארים לעבר מגורי הטייסים. "הנה עוד תרגול הזנקה של יונתן" חשבו אחרים. רבים מהם הופתעו מן השעה המוקדמת. אבל הפקודה להגיע מיד לטייסת היא פקודה. הם מיהרו ללבוש את סרבלי הטיסה, נטלו את חפציהם ועלו לרכב אשר הסיע אותם לעבר חדר התדריכים.

את סגן דרור חריש העירו בשעה 4 בבוקר. "רצנו בשמחה לטייסת" הוא סיפר, "המתח בעיצומו, תדריך ושעת הש', האיש נמצא על הקיר, וקדימה למלחמה".<sup>21</sup>

עבור נדב מרגלית, הצנום ומקורול השיער, היתה זו המלחמה השניה במטוסי מיסטר. במלחמת קרב היה טייס זוטרהספיק להכנס לקרבות אויר מעל סיני ולתקוף מטרות על הקרקע. הוא נועד להוביל את הרביעייה לאבריסואר, אולם בבוקר זה עדיין היה מצונן. הוא נשאר כמנהל לחימה בחדר המבצעים. את מקומו כמור ביל נטל סרן מריו שקר.

הטייסים נכנסו לאיטם לחדר. האור היכה בעיניהם בחזקה. הם לגמו כוס קפה ראשונה, חטפו כריך דק ונכנעו סו לתדריך. יהונתן לא אהב להפתיע אותם. מולם, על הלוח השחור היו מצוירים כבר בגיר לבן הזמנים, המבנים, שמות הטייסים, אות הקריאה לכל מבנה, היעדים, החימוש ופרטים אחרים.

לא היה בכל הנתונים האלה משום חידוש – זה מכבר הם ידעו בעל פה את הנתונים, את המטרה המיועדת לכל אחד ולמדו את נתיבי הטיסה והחזרה, שיטת התקיפה. דממת אלחוט מוחלטת עד שעת ה"ש".

יהונתן התקדם לעבר לוח התדריכים נעצר לידו, ומסר נתונים אחרונים ומעודכנים. "יש לשמור דממת אלחוט מוחלטת, עד ההגעה ליעד", הוא אמר בהטעמה. "אני חוזר על הפרטים: הטיסה תיערך בגובה נמוך ביותר נכנסים לתקיפה, מטילים חימוש, יוצאים לסבב שני וחוזרים הביתה". כאילו ניחש את העתיד לקרות לו אישית, התעכב יהונתן דקות ארוכות על נושא המילוט, ופירט את האמצעים, הדרכים, הקשר ונושאים אחרים.

לאחר התדריך לקחו הטייסים את המעטפות החומות, בהן היו כל הנתונים והמפות עליהם טרח דרור חריש הצעיר וטייסים אחרים משך חודשים ארוכים. הם התכנסו בקבוצות קטנות לתדרוך במבנים, חוטפים עד כוס

קפה ועוד כריך, לקראת היציאה למטוסים. בתוך זמן קצר אספו מובילי המבנים את טייסייהם, ועמדו על פרטים אחרונים – תדריך במבנה לתקיפה.

רובם היו טייסים צעירים. היו בהם סג"מים שאך חודשים לפני כן קיבלו את כנפי הטיס שלהם. חלק מהטייסיים סירב הסיר את הדרגות – לכל מקרה. ההתרגשות היתה ניכרת בפני כולם.

שרות המטרה היו מעבר לחולות סיני, מעבר לתעלה, במקומות המוגנים ביותר של מצרים. הטייסיים עמדו בעוד מספר דקות להכנס לגוב האריות – לאיזור מבואות הדלתא שהיה מהמוגנים ביותר במצרים. המיסיטיים רים כבר לא היו יכולים להתמודד, מבחינת ביצועיהם לפחות, עם מטוסי המיג 21 ואפילו לא עם המיג 19 של המצרים. הקלף החזק של הטייסת, כמו של כל מטוסי חיליהאוויר, היה טמון בהפתעה. בשעה 07:00 החלה היציאה למטוסים.

מטוסי המיסטר הכחולים-חומים עמדו כבר מושיבים לפי יעדיהם. רובם נשאו פצצות ש"כ (שימוש כללי) – פצצות ברזל פשוטות בנות 250 ק"ג. אחרים, שנועדו לצאת במבנים מאוחרים יותר נשאו פצצות "אולר חד" ירקרקות שהיו תלויות בצרורות מתחת לכנפיים. כל מטוס היה חמוש גם בשני התותחים התקניים שלו בני



טייסי 117 בתדריך - חלק מהטייסיים ישבו בעמדות כוננות עד לשעת היציאה שלהם לתקיפה במצרים

20 מ"מ, ומאחוריהם שרשראות הפגזים הנפיצים. במרכזו הכנף בלטו מיכלי הדלק, ה"בירונים" בני 630 הליתר, אשר הדלק שבהם הוא שקבע מי ישרים את משימתו ומי יצטרך לנטוש מחוסר דלק. הכל היה מחושב היטב, ושולי הביטחון היו צרים ביותר.

17 טייסים היו בטייסת. רק 16 מטוסי מיסטר היו בדת"קים מוכנים ליציאה.

בינתיים התעורר כל הבסיס. מכונאים שעייפות הערב הקודם עוד ניכרה על פניהם, הגיעו למטוסים, כשהם משפשפים את ידיהם מפאת צינת הלילה העוה. הם לא היו שותפי סוד לעומד לקרות בתוך זמן קצר, אבל התכונה הדביקה גם אותם. גם כאשר גילו שהמטוסים יוצאים למשימה מבצעית, הם סירבו להאמין. "עוד תרגול הזנקות" הם ביטלו את התכונה במחי יד.

אבל הפעם זה נראה שונה. המטוסים באמת יצאו ולא חזרו אלא אחרי דקות ארוכות.

**נכנסים כולל בכרל**

בשעה 03:30 לפנות בוקר הורה רס"ן רן פקר, מפקד טייסת המירו"ם בתל נוף להעיר את הטייסים. אחד אחד הם ידרו לטייסת, נשימתם מהבילה עדיין מצינת הבוקר שאפפה את הבסיס. הם הספיקו למוזג להם כוס קפה של שחרית ונכנסו לתדריך. רן הגיע ראשון, העיר את פקידת הטייסת עלופת השינה והורה לה להכין את חדר המבצעים. את סודו הוא לא הסגיר, מקנה מיסטרורין לרגעים הבאים.

בטייסת זו הכל כבר נקבע כמעט: שמות המובילים, טייסי המבנים. ערב המלחמה היו לרן ספקות לגבי איוש הצוותים - כולל מקומו שלו בשעות הראשונות של המלחמה. כשבוע לפני המלחמה הוא השלים את האיוש, וערב לפני כן הוא רשום אותו על הלוח.

רן אהב הצגות תיאטרליות ועתה הוא ניצל את הבמה עד תום. הוא ניצב זקוף ליד הלוח הפנימי אותו חשף עתה בפני הטייסים, מהסה את המלחשים האחרונים ובקוצר רוח מסמן לאחרוני הבאים לתפוס את מקומו־תיהם.

לאחר שהשתרר שקט, הוא חשף את לוח האיוש, חזר על הנקודות החשובות, הדגיש את דממת האלחוט המורחלטת עד שעת התקיפה. "טסים נמוך ביותר מעל הים התיכון, נשארים נמוך בחליפה מעל חולות סיני, וגם בזמן החדירה לתוך הדלתא של הנילוס" הוא אמר.

המפות שהיו נתונות במעטפות חומות חתומות נפרשו. בכל אחת מהן מצא הטייס את מפת הנתיב, תצלום

אירי מעודכן של שדה המטרה, בו היו מתקניו מסומנים ובולטים. דפית קשר, נהלי חירום, וסדר ההמראה שלו היו מצורפים לפקודת המשימה. כל אחד למד היטב את הניווט ואת המטרה המיוערת לו. למרות זאת, ניתן היה לחוש במתיחות ששרתה על כולם. הפעם נדמה היה כי שוב אין זה תרגול נוסף אלא הדבר האמיתי עצמו. הפעם יוצאים למלחמה.

טייסת 119, כמו טייסת 110, היו "טיי" סות צילום" וטייסיהן יצאו לטיסות עלו־מות, ארוכות טווח ומסוכנות לתוך לב מדינות ערב. "לי-119 היה יתרון - המובילים הבכירים שלה היו טייסי צילום שחצו קו ונפגשו עם מטוסי אויב פעמיים או שלוש בשבוע" אומר מנחם שמול שהצטרף לטייסת זמן לא רב לפני כן, "אנו היינו הצעירים ותמיד התרשמנו מכך שיש כאלה שנכנסים לשטח אויב ויוצאים אחרי שעה, וגם מביאים תוצאות".

מספר	סוג משימה	טייס	זמן	מטוס	מספר
1	צילום	א. כהן	07:50	א. כהן	0750
2	צילום	א. כהן	08:00	א. כהן	0800
3	צילום	א. כהן	08:45	א. כהן	0845
4	צילום	א. כהן		א. כהן	
5	צילום	א. כהן		א. כהן	
6	צילום	א. כהן		א. כהן	
7	צילום	א. כהן		א. כהן	
8	צילום	א. כהן		א. כהן	
9	צילום	א. כהן		א. כהן	
10	צילום	א. כהן		א. כהן	
11	צילום	א. כהן		א. כהן	
12	צילום	א. כהן		א. כהן	
13	צילום	א. כהן		א. כהן	
14	צילום	א. כהן		א. כהן	
15	צילום	א. כהן		א. כהן	
16	צילום	א. כהן		א. כהן	
17	צילום	א. כהן		א. כהן	
18	צילום	א. כהן		א. כהן	
19	צילום	א. כהן		א. כהן	
20	צילום	א. כהן		א. כהן	
21	צילום	א. כהן		א. כהן	
22	צילום	א. כהן		א. כהן	
23	צילום	א. כהן		א. כהן	
24	צילום	א. כהן		א. כהן	
25	צילום	א. כהן		א. כהן	
26	צילום	א. כהן		א. כהן	
27	צילום	א. כהן		א. כהן	
28	צילום	א. כהן		א. כהן	
29	צילום	א. כהן		א. כהן	
30	צילום	א. כהן		א. כהן	
31	צילום	א. כהן		א. כהן	
32	צילום	א. כהן		א. כהן	
33	צילום	א. כהן		א. כהן	
34	צילום	א. כהן		א. כהן	
35	צילום	א. כהן		א. כהן	
36	צילום	א. כהן		א. כהן	
37	צילום	א. כהן		א. כהן	
38	צילום	א. כהן		א. כהן	
39	צילום	א. כהן		א. כהן	
40	צילום	א. כהן		א. כהן	
41	צילום	א. כהן		א. כהן	
42	צילום	א. כהן		א. כהן	
43	צילום	א. כהן		א. כהן	
44	צילום	א. כהן		א. כהן	
45	צילום	א. כהן		א. כהן	
46	צילום	א. כהן		א. כהן	
47	צילום	א. כהן		א. כהן	
48	צילום	א. כהן		א. כהן	
49	צילום	א. כהן		א. כהן	
50	צילום	א. כהן		א. כהן	

טייסת 119 - לוח הטיסות לגיחה הראשונה במבצע "מוקד"

אורי יערי שהיה קצין הצילום של הטייסת, רן פקר, איתן כרמי, מוטי ישרון וקומץ טייסים אחרים יצאו לטיסות חדירה מסוכנות אלה, ואוששו את ביטחונם של שאר הטייסים כי ניתן להרוד לשטח מדינות ערב, לחמוק ולצאת משם בשלום. לאחר התדריך של רן, יצאו מובילי המבנים לתדריכי אמת אחרונים. ארבעה ארבעה הם בדקו שוב את המפות, לוחות הזמנים. נהלי חירום ועוד כהנה נושאים. מובילים מעט יותר פרנטיים עברו מטייס לטייס במבנה שלהם, ובדקו את הציוד של הטייסים הוותרים אשר נועדו לצאת איתם. האחריות כאן היתה כוללת

ויסודית. לאחר מספר דקות הם יצאו אל כלי הרכב, אשר הסיעו אותם למטוסים. את ניהול הלחימה בבוקר זה הפקיד רן בירדו של מוטי ישורון, סמ"ט ב' של הטייסת. בתוך הרת"קים מקומריי-התקרות היו מכונאי הטייסת צמודים מזה שבועות ארוכים למטוסים. הם אכלו וישנו בקרבת המטוסים על מזרונים ושקי שינה. גם הם עברו את התרגולים השונים לקראת הזנקה, בחנו את הזמינים הנדרשים להוצאת המטוסים לאויר, חימשו את המטוסים לפי רפי משימה שקיבלו. הם בדקו את מצב המערכות, המכ"ם והחימוש.

בשעת חושך זו הם לא היו בסוד העניינים שהלכו והתחווירו בחדר התדריכים של הטייסים שם למעלה. תרגלו אותם בהזנקות מספר לא מועט של פעמים בימים האחרונים.

"עד שלא תחזרו בלי פצצות" – אמר אחד המכונאים לאחר הטייסים – "אני לא מאמין שזה אמיתי". הטייסים במבט רציני הגניבו חיוך קל, ואף לא טרחו לשכנע אותו. הם נפנו למטוסים, נכנסו לתאים וביריהם פתקיות המשימה, סגרו מעליהם את החופות. עתה נותרו איש איש לעצמו ולמחשבותיו.

לבד משתי הטייסות התקניות של הבסיס היו בה עתה גם מטוסים שהיה בהם כדי להוות טייסת נוספת: האור"חיים מהצפון. שמונה מטוסי מיסטר של טייסת 109 שנועדו לתקוף את כברית, ועוד ארבעה ווטורים שהיו מיועדים לצאת לבני סואף נחתו כאן ערב לפני כן בדממה ובטיסת בודדים, ופוזרו בקצות שדה התעופה. חלקם חנו במקומם של מטוסי הפוגה של בית הספר לטיסה שעברו משם זה מכבר לחצרים. המטוסים היו חשופים ועמדו בלילה ברחבות הפתוחות – גם סככות לא היו עבורם.

הטייסים שמעו על המלחמה ערב לפני כן וקיבלו את מטרותיהם ואת הזמ"מ. בבוקר השתתפו כמאזינים לתדריכים ולדבריו של מפקד הבסיס, אל"מ שמואל שטופר, שדיבר על חשיבות המשימה ועל היעדים שלהם. גם קבוצת המכונאים שהביאו איתם מהצפון לא היו בסוד העניינים ולא ידעו כי הפעם זה אמיתי. כשבוע לפני כן כבר "ירדו" עם המטוסים רדומה וחזרו לבסיס האם שלהם לאחר שהמשימה בוטלה.

אל"מ שמואל שפר עלה לפני יציאת המבנה הראשון למגדל הפיקוח בתל-נוף, שם היו כבר אנשי המגדל ערויכים, ולידם רשימות המבנים וסדרי ההמראה. במפיי"כ נערכו קציני המבצעים והמש"קים ליד לוחות המשיימות. טלפון קווי חיבר בין מגדל הפיקוח לבין רחבת החניה ממנה עלו המטוסים על המסלול. בבסיס בתל נוף פעלו שני מסלולים – מסלול 15/33 ומסלול 36/18. שני המסלולים התחברו בחלקם הצפוני ני מערבי, וליד המפגש היתה גם רחבת המטוסים. לשם התנקזו מטוסי המירו' ממערב ומטוסי מיסטר ממזרח וגם הווטורים והמיסטרס האורחים. כולם עלו לפי לוח זמנים מדויק ויצאו רדומה, רדומה מזרח או מערבה. באין רוח, המריאו המטוסים באותו בוקר לכל הכיוונים לפי טבלה מפורטת ובדוקה. פקחים קרקעיים עמד בצמתי המסלולים, ובידם סדר יציאת המטוסים. הם החזיקו בידם לוח ועליו היה כתוב: "רשאי להמריא" מצד אחד או "עצור" מצידו השני, אותה הניפו והציגו לעיניו של כל מוביל שזוהה על פי מספר המטוס ושעת ההמראה המדויקת. אחרים סימנו את האישור להמראה בפנס אלדיס ירוק.

### חצור – הבסיס העמוס מכולם

אותו בוקר היה חצור הבסיס העמוס ביותר מבין כל בסיסי חיל-האוויר. מפקד הבסיס, אל"מ בני פלד, ישב ארוכות על מדוכת התכנון המבצעי המפורט של מועדי היציאה וההמראה של המטוסים על שני המסלולים של הבסיס. מכנף זו עמדו בתוך שעה קלה להמריא לאויר לא פחות מ-89 מטוסי קרב, בעלי ביצועים שונים, מהירויות שונות שאת יציאתם היה צורך לתאם במדויק. קצב ההמראות היה בלתי אנושי – בכל דקה נסק מבנה מאחד ממסלולי הבסיס, בעוד אחרים נעים כנמחוזה רפאים לעמדות המראה או ממתנינים בקוצר רוח לדקת העליה למסלול שלהם.

פלד הדגיש בפני כל אנשי המבצעים והמסלול כי בשום מקרה אין לחסום את המסלולים – יש להקפיד על מועדי הכניסה לרחבות, על מועדי העליה למסלול ובמיוחד על זמני ההמראות. מטוס שלא המריא יש להוריד מיד לצירי המסלול, מטוס שנפגע יש לסלק הצידה בכל מחיר. גם באלימות אם יש צורך. אין לפגוע

בשום צורה בהתקדמות המבצע ובלוחות הזמנים של המבנים. באותו בוקר הוא עבר מטייסת לטייסת והשתתף בתדריכים לקראת היציאה לקרב. הוא רצה לעשות זאת כמי שביקש להדגיש את חשיבות היום והמבצע. ראשונה הוא הגיע לטייסת 101 - טייסת הקרב הראשונה של חיל-האוויר. לטייסת זו, בה שרת כטייס מטוסי בוכנה, ואותה הקים מחדש כטייסת מיסטר ערב מבצע קדש, הוא שמר חיבה מיוחדת. אבל היום היו בפיקודו שלוש טייסות קרב, כל אחת הפעילה מטוס מרגם שונה וכל מבנה יצא למטרה אחרת. בשעה 5 לפנות בוקר נשלח ישראל, נהג הכוננות להעיר את הטייסים של 101. חלקם שמע רמזים על הצפוי, אחרים יכלו רק לנחש. לכולם היתה ברורה כבר המטרה, אם אכן לא תהיה זו השכמת תרגול נוספת. רס"ן לפידות, המפקד, כבר היה בחדר התדריכים, מכונס בתוך עצמו, מהרהר בתכנון תוך ציפיה לכניסת

זמן	טייסים	מטרה	משימה	אזהרה	דלק	רדיו	מיקום	מיקום	מיקום	מיקום
12:25	101	כוננות			5100	5	12	5100		
0750	0717	1132 0719	0705 0650		5100	5	12	5100		
0810	0737	1105 0737	0723 0708		5100	5	12	5100		
0825	0753	1105 0742	0741 0726		5100	5	12	5100		
0840	0800	1105 0753	0745 0730		5100	5	12	5100		
0745	0725	1105 0725	0711 0656		5100	5	10	5100		

טייסת 101 - חלק מחמבנים יצאו בשלושה מטוסים בלבד

הטייסים לחדר התדריכים. הוא העביר את התדריך בשקט, בקול נוטח וסמכותי, מכיר בחשיבות היום. "היתה הרגשה חגיגית, הרגשה הסטורית. הנה אנחנו יוצאים למלחמה ביוזמתנו. הכנו תוכניות, אנחנו יודעים בדיוק מה אנחנו צריכים לעשות והכל חשוב עד מאוד. העבירו לנו מסרים ממפקדת חיל-האוויר שהעצימו והרגישו את הגורליות של המבצע. הרגשנו שגורל עם ישראל על כתפינו" הוא אמר.<sup>22</sup> טייסיו היו גם הם ברוממות רוח - "סוף סוף הולכים לעשות משהו" יכתוב אחד הטייסים בספר הטייסת: "אנו הולכים לעשות מעשים גורליים" הוא כותב, עדיין לא מוכן להסגיר, למי שאינו יודע, מה בדיוק הם אותם המעשיים. "לקראת זה אנו טסים ומתכוננים מהרגע שקיבלנו כנפיים, בטוחים שלא נאכזב" הוא מסיים את הכתיבה.

בפני טייסת 101 עמדו עתה האגוזים הקשים של המלחמה: שלושה מבנים עמדו לצאת לתקיפת בסיס האויר קהיר מערב, ומבנה נוסף לבני סואף - בשני בסיסים אלה חנו מפציצי הטופולב 16 הגדולים. מבנה חמישי עמד לצאת לתקיפת ביר תמרה ולאחר מכן לפטרל בשמי סיני.

### זו מלחמה בה אנו חייבים לבצע

בשעה 05:00 נאספו כל טייסי 105-סמב"ד בחצור. מפקד הטייסת, רס"ן אהרון שביט, צעד לעבר לוח התדר-

ריכים. שביט, מן הדמויות הססגוניות ביותר אשר יצר חיל-האוויר. מזה שנים הוא מושך אחריו שובל של עלי-לות אמת ומעשיות, אגדות וצ'זבטים. עכשיו הוא היה רציני. בצעדים מרודים, כמו שריף המושל ביד ברזל בממלכתו הפרטית, הוא ניגש אל הלוח השחור, מרים את ידו בתנועה דרמטית כדי להסות את הטייסים ואומר בקול בס נמוך: "שעת ה"ש" – 07:45".

בחדר התדריכים פרצה מהומה קלה. נדרשו עוד כחמש דקות תמימות עד אשר קלטו הטייסים את המשמעי-ויות, ועד אשר כילו להביע את ריעותיהם ופרשנויותיהם לדברים. ילו לא מנע את התפתחות המהומה, ואפי-לו ביקש לחזק את רושמה. הוא היה מפקד הטייסת הגדולה ביותר של חיל-האוויר ביום זה – 36 מטוסי סופר מיסטר, ומספר גדול אף יותר של טייסים, עמדו לרשותו לקראת המבצע. בהינף יד הוא מהסה את האחרוני



כריש בקרב- טייסי הסופר מיסטר של טייסת 105 נשאו בנטל כבד בבוקר יום הלחימה הראשון

הרועשים, וממשיך בקול גבוה, נרגש, המתגבר על שרידי ההתלחשויות: "לנו אין את הלוקוס להיות נכבי-שים. זו מלחמה בה אנו חייבים לנצח" הוא אומר. "תוצאת המלחמה צריכה להיות נצחון מכריע" הוא מטיף להם ציונות ללא כחל וסרק, "המטס הראשון חשוב להשגת עדיפות אוירית, ועדיפות זו היא שתקבע את המלחמה".<sup>23</sup>

בשעה 06:10 יצאו הטייסים אל המטוסים. חלק מהם, שלא הספיק לחטוף דבר מה לאכול או לשתות יצא אל המטבח הקטן. שם היה גם הטייס אלכס ערמון אשר פנה לחבריו ושאל: "איפה יש כאן משהו לאכול כדי לא למות ברעב". עברו זו תהיה הארוחה האחרונה.

את המכונאים והחמשים העיר זה מכבר רס"ר רכוב על קטנוע. הם היו בעמדות ובנקודות הפיזור, מעכלים את השמועות, חוששים לעוד תרגול של הזנקה חסרת תכלת. עדיין לא יורעים שהגיעה שעת האמת. אך הופעת הטייסים, רציניים מתמיד, מפות בידיהם, ושיחם מסגיר משימות מבצעיות של אמת, שינתה גם את סברם. "כן, אנחנו יוצאים למלחמה!" הם שכנעו את המכונאים שנאלמו לפתע.

הטייסים בודקים את המטוסים, שלא כמעשה שיגרה. אחרים טופחים על מבנה המטוס בחיבה, מקוים שלא יכויב הפעם, מקנחים את טללי הבוקר מעל לוע הכריש הפעור, מלטפפים את שני צינורות הפיטו בחרטום, ומגניבים מבט אחרון לעבר המכונאים. הם חותמים על הספרים ונכנסים למטוסים. מעליהם נסגרים אט אט תאי הטייס השקופים, והם מתכנסים לעולמם הבודד של טייסי הקרב. מתניעים מנועים והמטוסים יוצאים

באיטיות כבדה לנקודות המראה.

### בתוך היהלום – נמצא כל עם ישראל

בארבע לפנות בוקר, לפני כולם, העירו את אנשי טייסת 113-אורגן. היה זה המטוס האיטי ביותר במערך מטוסי התקיפה של חיל-האוויר, והוא הופעל בטייסת, למעשה, מיום הקמתה לפני 11 שנה. סלנט, רוחו מרוממת, המתין בסבלנות עד שטייסיו יתפסו את מקומם בחדר התדריכים. היו שם שועלי קרבות מגוססים, עם טייסים זוטרים, ותיקי מלחמות ותקריות עם סג"מים שאך חדשים אחרים לפני כן קיבלו את כנפיהם. שמואל חץ, סמ"ט א' של הטייסת הסתובב אנה ואנה והתחבט כיצד להודיע לטייסים על פתיחת המלחמה. בני פלד, מפקד הכנף שהגיע לחדר אותה עת, הבחין במבוכה של חץ ואמר לו: "כתוב, שעת הש' 07:45, מה אתה מתבייש?"<sup>24</sup>

חץ ששמע על השעה שנקבעה ערב לפני כן, היה מעט מופתע, אך שבע רצון: זו השעה שניחש בהתערבות שערכו הטייסים ערב לפני כן. "בעוד שעה תגיע שעת המבחן" אמר סלנט שלא הצליח לכלוא את התרגושו. תו. "הגיחה הזאת אינה יכולה להיות גיחה שמתפספת, שבה שוכחים להרים מפסק פצצות או להכניס לחיץ תותחים" הוא מתרה בהם. "בטיסה הזאת אתם לא טסים לבד" – הוא השלים את דבריו בפאתוס שהשתלב היטב ברוח הימים ובתחושת האנשים – "בתוך התא טסים איתכם הרבה דורות של יהודים". "לכן" הוא הרים מעט את קולו, "באותה שניה, בשעה 07:45, בתוך התא ומול היהלום התחתון של הכוונת, יחד עם כל אחד מכם, יושב כל עם ישראל ובוטח בכם".

ואז עבר להוראות הטכניות היבשות: "אין לעלות מעל 100 רגל. מי שיש לו תקלה, או שיהרג או שיקפוץ". עוד מספר דקות הוקדשו להוראות בטיחות, נושאי מילוט ועוד. אך הטייסים ששמעו נושאים אלה לעיפה בימים הקודמים, כבר לא הקשיבו. הם נפנו ללימוד המטרות הספציפיות שלהם. לאחר מכן התכנסו חבורות חבורות לפי הציוות, חזרו ושיננו את שיטות התקיפה, מנצלים את הזמן עד מועד היציאה למטוסים לערכו נים אחרונים. היה זה אחרי הרבה שעות של אימונים. האחראי על ציור החירום נותן תזכורות אחרונות על שיטות המילוט. הטייסים יצאו למטוסים. שמואל חץ, סמ"ט א' של הטייסת, שחש אחריות אישית על הוצאת המבנים ותיאום הציוות, נותר בחדר המבצעים כמנהל לחימה לשעות הבוקר הראשונות. אתו היה גם גיורא יואלי, עד שיצא במבנה האחרון של הטייסת לעבר פאיד. חץ התעקש שלא להוביל מבנה במטוסים הראשוני נים ואמר לסלנט: "מישהו חייב להישאר ולנהל את הלחימה. להכין את הגיחה השניה".<sup>25</sup> (שמואל חץ ז"ל נהרג במלחמת ההתשה עת היה מפקדת טייסת פנטום).

מעט אחרי 06:30 החלו הטייסים לצאת למטוסים. בשעה 07:15 בבוקר, ניתקו ראשוני האורגנים את גלגלי-הם ממסלולי חצור.

### "ילדים" יוצאים למלחמה

בדרה מכל שאר הטייסות, אם כי הקרובה ביותר למטה חיל-האוויר היתה טייסת 107-אורגן שחנתה ופעלה משרה התעופה בלוד. מטוסי האורגן ארוכי הכנפיים, עמדו ברחבות הפתוחות, פצצות ורקטות מתחת לכנף פיהם ומיכלי דלק קטנים תלויים על קצותיהן. לא היו סככות עבור המטוסים שלא לדבר על דת"קים. המטוסי סים היו חשופים וללא הגנה גם מחום הקיץ. סביבם היו עגלות הפצצות, מיכלי הרלק, הרקטות. הרבר הקשה על הטיפול בהם, חימושם ותדלוקם. אך לעומת זאת עמדו לרשות הטייסת כל מתקני התעשייה האווירית בלוד. אורגן סרבן אחר לא היה שמיש והוא עמד בפאתי השרה, נכלם משהו.

מחוסר חדר תדריכים עצמאי ומסודר, כבשו טייסי האורגנים בלוד לשעה קלה את חדר התדריכים של טייסת התובלה 120 והשתלטו עליו. שם ערכו תדריך אחרון למלחמה. טרנר ניצב בחדר התדריכים ובידו גיר. לאחר המתנה תיאטרלית קצרה, הוא רשם על הלוח: 07:45.

לא צריך היה להסביר הרבה לטייסים, לבושי חליפות הלחץ אותם עטו על סרבלי הטיסה שלהם. את הכל הם תרגלו לפני כן. הם הכירו את המטרות שיועדו לכל אחד מהם וכבר ידעו אותן בעל פה. טרנר יכול היה

להעיף מבט בטייסים הצעירים – "טייסת הילדים של טרנר" כפי שכינה אותה לימים, חלקם הגדול סג"מים צעירים אשר אך סיים את קורס הקא"מ (קורס אימון מבצעי) והגיעו אל הטייסת לביצוע משימה קרבית ראשונה.

המטוסים שהיו ברשותם היו עתה המטוסים הנחותים ביותר מבין מטוסי התקיפה של חיל־האוויר, להוציא את הפוגה מגיסטר. גם מיכלי דלק מוגדלים לא עמדו לרשות הטייסת. בשל כך הוקצו להם השדות באל־עריש שהיה בטווח המבצעי של המטוס, ובסיס האויר ביר תמדה שהיה מעבר לטווח המבצעי של האורגן. לסרן רמי הרפז, מתכנן הגיחות לעבר בסיס זה נדרשו מיומנות מקצועית, כושר אילתור ומנהיגות מבצעית כדי להחזיר את הרביעיה שלו בשלום, בגלישה ארוכה ארוכה מאל־עריש. הדאיה ללא מנוע, היתה חלק מתכנון הטיסה המקורי.

טרנר מנצל את הדקות היקרות כדי להרצות להם על נושאי מילוט, על אפשרות לפגוש במיגים, במטוסי האורגן האיטיים. לאחר שהשלים את דבריו הוא יצא למטוסו, נרתם למושב המפלט בתא הטייס והתכונן לצאת לדרך. מטרות: בסיס האויר באל־עריש בצפון סיני.

בטייסת 147 בחצרים נערכו מטוסי הפוגה מגיסטר בשורות ארוכות על המסלולים. ארבעה הראשונים יהיו "פותחי המלחמה" עת יצאו לשמי הנגב כדי "לעשות רעש של מטוסי קרב". בכל מטוס היו שני אנשי צוות אשר תפקידם היה להציג יום טיסה שגרתי של בית הספר לטיסה בחצרים. הם הפעילו את מכשירי הקשר שלהם, חלקם היה מכוון לתדרים בהם נועדו לפעול מטוסי הקרב, כדי להונות את מערכות ההאזנה והבקרה של חיל־האוויר המצרי שהיו בסיני. לאחר נחיתת מבנה הפוגות הראשון, יצא מבנה הונאה שני ואחריו עוד עשרות מטוסים, חמושים לתקיפה, שמטרותיהם היו מרוכזות במבואות רפיח, בשייח זואיד ובאיזור אל־עריש. אל המכונאים והחמשים צורפו גם חניכי השלב הראשון של קורס הטייס. אחד מהם, פרח־טייס דני חלוק, לימים מפקד חיל האוויר, הסיע בהתלהבות עגלות ועליהן פצצות ורקטות לעבר המטוסים הקטנים.

עשרות הטייסים של המבנים הראשונים כבר היו מוכנים לצאת לדרך. מכשירי הקשר שלהם רוממים, המכ"ם במטוסים כבוי. את הנעשה ברגעים אלה אין להשיב. אם לא יעצרו את המטוסים על המסלולים, לא יעצרו אותם לעולם. "זה כאילו שיגרת טיל לחלל" אמר לאחר שנים רפי הרלב.

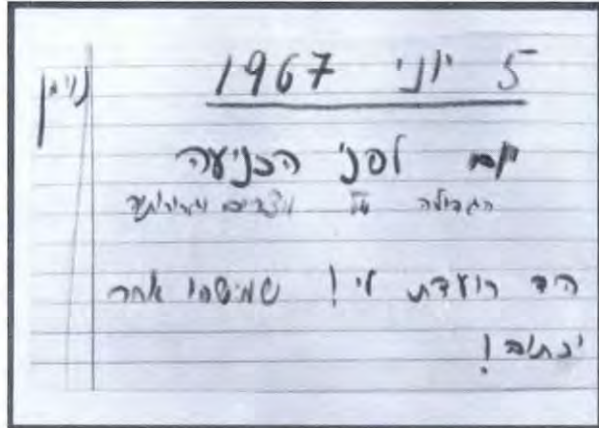
מיד עם תום ההתרגשות הראשונית, התארגנו הטייסים כל אחד בעולמו ויצאו לעבר המטוסים. שקט שרר אותה עת במבנים של הטייסות. אחרי התדריכים לא נשמעו קריאות "הורה" צעקניות בנוסח טייסי חיל־האוויר האדום, ושירי מולדת לא התנגנו ברמקולים ברקע. גם לא היה צריך להשקות אותם בסאקי ולקשור מטפחת אדומה למצחם – טייסי חיל־האוויר הישראלי לא חשו כטייסים מתאבדים אלא כמי שיוצאים למלחמה מוצדקת, כאילו כל גורלה של מדינתם הקטנה הועמס עתה על כתפיהם. עתה הם יצאו כדי לנצח בקרב. בדממה, מכונסים איש איש לעצמו הם צעדו למטוסים.

מעל מאתיים טייסים ונווטים היו עתה בשלבים שונים של הנעת מנועים, הסעה על המסלול והמראה. הותיי קים בהם, שטעמו את טעמה של המלחמה והכירו את מוראותיה, היו רציניים מתמיד, מהרהרים בנשים ובילדים שהם מותירים מאחור. הצעירים, מעט יותר נלהבים, יצאו למטוסים ובלביכם תחושה של זעם ונחישות לבצע את המוטל עליהם. רבים שמחו על הביטחון שהפגינו כלפיהם מפקדי הטייסות והפיקוד של צה"ל.

סרן יאיר נוימן מטייסת 101 הטיב להביע את תחושת הטייסים. בפתק קטן שהרביק בספר הטייסת הוא רשם: "5 יוני 1967. יום לפני הכניעה הגדולה של מצרים וגרורותיה. היר רועדת לי – שמישהו אחר יכתוב".<sup>26</sup>

רוב אלה אשר נועדו להוביל עתה את המבנים, היו בוגרי קורסי המובילים שנערכו בשנת 1959.<sup>27</sup> לאחר מכן הם חזרו לטייסות והתקדמו בדרגות ובתפקידים. עתה היו אמורים ההכשרה שלהם, הידע המקצועי שלהם, והנסיון שצברו להניב את הפירות. כל חיל־האוויר המתין בעורף לתוצאות המטס הזה, והם היו עתה חוד החנית, המובילים.

"אתה יכול לשים טייסים נפלאים כמספרי שניים, שלוש וארבע" אמר לימים תא"ל מיל אהרון (ילו) שביט, "עם מוביל גרוע - המשימה נכשלה. הוא לא יגיע, לא יהיה בזמן, לא יהיה לו דלק, לא ימצא את המטרה - יש אלף אפשרויות שיכולות לקרות. אם המור ביל יחליט שאת המשימה שלו הוא מבצע - אז יבצע אותה. אם הוא יחליט שיש לו סיבות מספיק טובות להסביר מדוע הוא לא יכול לבצע את המשימה, אז הוא לא יבצע אותה, אפילו שיש לו את המטוסים הכי טובים, החימוש הכי טוב, הצוות הכי טוב. לכן איכות המשימה, איכות הטייסת, הבסיס, איכות



"החיר רועדת ליי" - כתב נוימן בפתק שהשאיר בבוקר היום הראשון. נוימן נהרג בגיחה השנייה שלו לקהיר

חילהאוויר - נקבעת על פי איכות המובילים<sup>28</sup>. ילו לא רק דיבר - בגיחות של אותו הבוקר תהיה לו הזדמנות להוכיח את נכונות הדברים.

### פטרולי השחר נחתים

בוקר יום שני, 5 ביוני, שעה 02:00, במפקדת חילהאוויר המצרי. שחר ה-5 ליוני הפציע על מצרים וקרני השמש הראשונות החלו מפזרות את ערפילי הבוקר האופייניים לחודש קייצי זה, שאפפו את בסיסי חילהאוויר המצרי. קצינים תורניים ישבו ליד שולחן המלחמה, והביטו על המפות של סיני ואיזור התעלה שהיו תלויות על הקירות. הם בדקו עם הבסיסים את הפעילות השגרתית שנועדה לשעה זו - כוננות צוותי האוויר והקרקע נכנסה לתוקפה אותה עת. בשעה 04:00 הסיעו מספר מטוסי מיג 21 כסופים, וברעם מבערים יצאו לפטרולי השחר הראשונים. זנב האש שמשכו אחריהם האיר את החשיכה. המטוסים היו חמושים בתותחים או בטילים ומתחת לגחונם מיכל דלק חד-חרטום. כל אחד מאזורי השליטה של חילהאוויר המצרי מילא את הפקודה, שהפכה זה מכבר לשגרתית, והוציא מטוסי פטרול אל עבר גבולות הגיזרה שלו. עירניים במיוחד היו קציני הפיקוד המזרחי. מטוסי מיג 19 ומיג 21 יצאו מבסיסי האוויר במליו (ביר גפגפה) ופטרול ממושכות במקביל לגבול ישראל. מטוסים נוספים יצאו לסיוור מעל צפון סיני, וטסו בנתיב מאל עריש, ימת בארדאויל ועד התעלה הגיעו. פיקוד הגיזרה המרכזית הוניק טיסות פטרול משרות התעופה בצפון הרלתא של הנילוס לעבר חופה הצפון-ני של מצרים, מפורט סעיד ועד אלכסנדריה. מטוסי הקרב חלפו בשמי התעלה וטייסיהם אימצו את עיניהם לגלות פעילות כלשהי במזרחה. כולם ציפו לתקיפה בשעה הזו. תקיפה עם עלות השחר, היא המועד המסורתי שהיה מקובל בחילות האוויר בעולם לפעולה נגד מטרות קרקעיות, וחיל האוויר המצרי היה נכון לקבל את פני מטוסי חילהאוויר הישראלי, אם יגיעו. בשעות הבאות יצאו פטרולים צפונה לעבר הים התיכון אחת למחצית השעה. מטוסים אחרים פנו דרומה לעבר איזור התעלה. כך רדפו 30 דקות פטרול אחר את 30 הדקות של הפטרול הבא. בשעה 05:30 המריא לדרכו הפטרול האחרון, עת החלו קרני האור הראשונות לבקוע מבעד לדיונות החול במזרח. במקביל לטיסות הפטרול, נגררו מטוסים נוספים לעבר עמדות היירוט. טייסים לבושים חליפות לחץ מיוחדות מתוצרת רוסית, וקסדותיהם בידיהם, יצאו מחדריהם והלכו לעבר המטוסים הכסופים שקיבלו גוון

כחלחל מאורות הרחבות. מכונאים לבושי סרבלים התרוצצו סביבם, בדקו את מצב המטוסים, ואישרו אותם לטיסה מבצעית. לא חלפו אלא דקות אחדות, וטייסי הכוננות המצריים היו כבר בתאי הטייס, רתומים למושבי המפלט, ומוכנים לנעול מאחורי גבם את החופות השקופות. המטוסים הובאו לעבר ראשית המסלולים והיו בכוננות הזנקה של חמש דקות - חמושים, מתודלקים ומוכנים לקרב.

### עיניים בלשות באפילה

עירניות במיוחד בבוקר זה היו גם יחידות ההגנה האוירית. 16 מערכות המכ"ם המצריות אשר היו מוצבות בסיני שלחו קרניים בולשות לעבר הים התיכון. אחרות פילחו את אויר הבוקר באונות ארוכות שנשלחו לעבר הנגב. מפעילי המכ"ם בחדר הבקרה באל-עריש עקבו אחר צגי המערכות שהיו מוצבים לפניהם. האחד היה של מערכת P-12 אשר נתן חייוי על מקום המטרה ועל מרחקה מאנטנת המכ"ם אשר סובבה מעל אחת הגבעות. המערכת השנייה מדרגם P-30 יכלה למרוד בדיוק רב את גובה המטרות מעל פני השטח. האנטנות היו מוצבות על גבי מגדלים שהוסוו היטב בתוך חורשות הדקלים הצופות אל הים.

בתוך קרונות הבקרה הנגידיים של ביד עאבר המשיכו קרני המכ"ם הירקרות לחוג בתנועה סיבובית על פני צג הזכוכית, כאשר נתוני המערכות יכלו לספק מידע על המטרות, מרחקן וגובה הטיסה שלהן. אבל לבד ממטוסי הפטרול המצריים המזוהים או בליפים חסרי משמעות לא היו סימנים לפעילות מיוחדת באויר. גם החיילים אשר היו מוצבים בשעות אלה בעשרות המצפים אשר היו מפורזים על גבול ישראל מצרים לא גילו תנועה מיוחדת. מכ"ם רבליים במעילים ועטופים בשמיכות עבות מפני צינת הבוקר המדברית, הם עמדו במחפורות שלהם, נייערו את קורי השינה שכיסו את עיניהם בליאות מכבירה, והכינו את המשקפות ומכשירי הטלפון לפעולה. צוותות מנועי מטוסי הפוגה מגיסטר אשר נשמעו ברקע, מעבר לגבול, היו אך הר עמום לפעילות שגרתית משהו. מצפים אלה היו קשורים בקוי טלפון אל מרכזי הפיקוח המצריים. אם היו הצופים מגלים פעילות כלשהי הם היו אמורים לדווח למרכזי הבקרה, ואלה לשדות התעופה משם אמורים להזניק את מטוסי היירוט.

התהליך לא היה קצר. בישראל העריכו כי חמש דקות לפחות יחלפו מרגע שאחד הצופים יראה מטוס ישראלי חשוד ועד שיוזנק

זוג המיגים שעמד בכוננות בג'בל ליבני כדי ליירט אותו. עשר דקות נדרשו לכך אם הידיעה היתה מועברת לכיר גפגפה. אך יושבי המצפים, מצוידים במשקפות ובלוחות רישום, עסקו עתה במאבק נואש נגד הקור המקפיא, והתכנסו בעמדותיהם. לא היו מטרות באויר. הם נפנו להדליק מדורת זרדים עליה הכינו כוס קפה מהביל, ושפשפו את ידיהם לחומה הנעים.

כך חלפו שעות הבוקר הקריטיות. אחת למחצית השעה התחלף פטרול מטוסי הקרב וחזר לבסיסו. השעה היתה כבר 08:30 שעות מצרים. באופן נראו מטוסי הפטרול האחרון. הם פנו לעבר המסלול, התיישרו בפיינל ונחתו על המסלול בנקישת גלגלים עמומה. המטוסים הקצרים בדלק, הובאו במהירות לקו המטוסים,



מערכת המכ"ם באל-עריש - תחום הכיסוי שלה עורר זאגה בקרב אנשי התכנון של המבצע

תורלקו ארוכות, נבדקו והוכנו לצוות הבא. הטייסים העייפים הסירו את הקסרות המכבדות, יצאו מהמטוסים, ועשו את דרכם לעבר חררי האוכל, כדי לחטוף ארוחת בוקר ראשונה.

האוויר בבוקר זה היתה מתוחה, אולם לא היתה שונה מאשר היה בשעות הבוקר של הימים האחרונים, מאז השמיע נשיא מצרים, עבד אל-נאסר את אזהרתו בפני הפיקוד האווירי של מצרים כי ישראל מתכוננת לצאת למלחמה. המודיעין המצרי לא גילה כל סימנים לכך. גם הפעילות השגרתית מעבר לגבול היתה כמידי יום. מפקדי חיל-האוויר המצרי לא ראו סימנים מיוחדים להיערכות או טיסות יוצאות דופן. ישראל המשיכה בגיחות מסתוריות לתוך סיני אך לאלה כבר הסכימו המצרים.

כך חלפו הדקות. בחדרי המבצעים ובבסיסים חזרה הפעילות לשגרה. לפי הנוהל חלק ממערכות המכ"ם שהורו פעלו באותן שעות קריטיות של שחר ה-5 ביוני בכל גבולות מצרים, כובה.

"עוד יום שגרת", חשבו ודאי הקצינים המפוהקים במפקדת חיל-האוויר ובחדרי המבצעים של הבסיסים, שמעו את הריינג'רים, מילאו את הטבלאות ויומני המבצעים, וישבו במקומותיהם, ממתנינים לצוות הבא שיחליף אותם.

### מפקדים מצרים בכירים יוצאים לסיני

לאותו בוקר תוכננו מספר משימות מיוחדות, ועתה, משתמה כוננות הבוקר, הן העסיקו את תשומת ליבם של כל המפקדים הבכירים בחדר המבצעים הראשי בהר מוקטם מזרחית לקהיר.

הפיקוד הבכיר של צבא מצרים, כולל סגן נשיא מצרים ושר המלחמה, עבד אל חכים עאמר, יחד עם מפקד חיל-האוויר ומפקד ההגנה האווירית של מצרים, עמד לצאת לפגישה מבצעית חשובה עם מפקדי הכוחות המצריים בסיני. לרשותו עמד מטוס האח"מ "מספר 1" – איליושין 14 דו-מנועי. עוד שני מטוסי אח"מ הועמדו לרשות משלחת רמת דרג אשר הגיעה בימים אלה מעיראק, ובהם ראש ממשלתה, אלוי התלווה סגן נשיא מצרים, חוסיין שריפי וכן קצינים בכירים נוספים.

היה צורך לעשות הכל כדי לשמור על בטחונם של המפקדים והאח"מ הבכירים. פיקוד ההגנה האווירית חשש כי תותחן ורזיזאצבע במערך הנ"מ עלול לפתוח באש על המטוסים. לא היו נהלים קבועים לתיאום טיסות מסוג זה מעל מערך ההגנה האווירית, ובכל מקרה חשיבות הפמליה שעמדה לצאת לדרך, חייבה להוציא הוראות מיוחדות. ערב לפני כן הוצאה פקודה לכל יחידות הנ"מ שהורתה לנצור את האש בין השעות 08:00 ל-09:00 בבוקר מעל כל המרחב והנתיבים בהם היו שלושת המטוסים אמורים לטוס. ההוראה כללה את איזור התעלה וסיני, עד ביד תמדה.<sup>29</sup>

### שגרה מבצעית

מערכות המכ"ם בישראל, סרקו אותה עת את השמים ועקבו אחר מטוסי הפטרול המצריים במבואות סיני. יחידות אחרות עקבו בצמידות אחר התשדורות האלחוטיות והקווייות של התצפיות בסיני ובאזורים אחרים. הם היו ערים לכל אות יוצא דופן, לכל משפט שהיה בו כדי להעיר את המערכת.

בבית הספר לטיסה של חיל-האוויר המצרי בבילבייס המריאו עם בוקר ארבעה מטוסי L-29 דלפיין סילוניים ויצאו לאיזור האימונים. בנוסף להם גם שלושת מטוסי האיליושין 14 אשר יצאו לסיורי אח"מ בסיני ובקרב בת התעלה. יציאת הפטרולים לאויר באותו בוקר, היתה בהתאם לצפי של המודיעין של חיל-האוויר הישראלי – לי – השעות היו תואמות, הנתיבים וגם תדירות יציאת המבנים לאויר. הכל העיד על פעילות שגרתית מעבר לגבול.

גם בישראל ביקשו להותיר רושם של פעילות שגרתית: שתי רביעיות של מטוסי פוגה מגיסטר חומים-כחוריים של בית הספר לטיסה בחצרים, יצאו עם שחר לאויר, כדי לדמות פעילות אימונים מקובלת. שני הטייפים שישבו בכל מטוס הרבו לפטפט בקשר, כדי ליצור רושם כאילו מספר מבני מטוסים נמצאים בתרגולים שונים, בהקפות ובטיסות האופייניות לטיסות מטוסי קרב. בישראל ידעו כי גם המצרים מאזינים לכל תשדורת ולכל ריווח העובר במערכות הקשר האוויריות.



**סגן אשל מטייסת הסמב"ד לפני יציאה לגיחה - את המתח ניתן היה לחתוך בסכין**

את תשומת ליבם מיקרו עתה אנשי המודיעין עין חסרי המנוחה בפטרולים של מטוסי הקרב אשר יצאו לכיוון ימת בארדוויל בצפון סיני - נקודת המפתח בתכנית התקיפה של חיל-האוויר הישראלי. היה זה איזור המפגש הקריטי לשם היו אמורים להתכנס מטוסי הקרב הישראליים לפי התפרשותם כמניפה לעבר השדות שיוערו להם.

ליווא אל חמיד אל דג'די, מפקד כוחות האויר של המפקדה המזרחית, שכללה את סיני ואיזור התעלה, הורה בבוקר זה, כמו בכל בוקר בימים האחרונים, לשגר מבנה של מטוסי מיג 21 לפטרול בשמי ימת בארדוויל. מטוסי הפטרול הראשון יצאו לדרכם בשעה 05:30 בבוקר מן המל"ז (ביר גפגפה) וחזרו לנחיתה בשעה 06:00 לערך. דג'די הורה להוציא פטרול נוסף, כשעה לאחר מכן, אשר היה אמור לנחות בשעה 07:30.

אך מטוסי הפטרול הזה לא המריאו לאויר וגם לא מטוסי הפטרול הבא.

"המטרייה השניה היתה אמורה על פי הוראתי להיות מעל לימת בארדוויל מהשעה

08:30 ועד לשעה 09:00 (זמני מצרים - 07:30 עד 08:00 זמן ישראל, ד"ש), העיד גנרל דג'די במשפט שנערך לו לאחר המלחמה. "זה הזמן בו התכנסו המבנים לשלב החדירה לשטחי מצרים. באיזור המטרייה התפצלו מבני המטוסים הישראליים בדרכם אל בסיסינו באיזור התעלה ובפיקוד המרכז. הבחנתי, זמן קצר לאחר השעה 08:30 בטרם החלה ההתקפה האוירית, כי המטרייה אשר ביקשתי לשגר, אינה מופיעה על מסך המכ"ם מעל בארדוויל. שאלתי את קצין המבצעים מה פשר הדבר. הוא ענה לי כי סגן מפקד החטיבה האוירית אכן קיבל ממנו את ההוראה והודיע לו כי הוא אישית יטול את הפיקוד על מטרייה זו".

"הודיתי לקצין המבצעים להתקשר עם החטיבה האוירית ולברר מה סיבת האיחור" הוא סיפר. "הוא התקשר עם סגן מפקד החטיבה שהתנצל בפניו על האיחור. הוא הסביר כי יצא את ביתו והוא בדרכו אל מטוסי הקרב ועומד להמריא מיד".

"התקפת האויב החלה והמטרייה טרם המריאה" אמר דג'די במהלך המשפט.

ואכן, הליווא דג'די, היה בבוקר המבצע המפקד הבכיר היחיד אשר עמד על משמרתו במפקדתו בבסיס האויר בביר גפגפה. אך מערכות הקשר והמכ"ם לא יכלו לתת לו תיאור מדויק של המצב - הוא היה מנותק מן המפקדה ומתמונת ההתרחשויות אותו בוקר.

במכתב ששלח לאחר המלחמה לשבועון "אליחאוורס" הוא טען כי מפקדת חיל-האויר המצרי מעבר התעלה, קיבלה לפחות ארבע התרעות על פריצת מעשי האיבה, ואלה לא הובאו לידיעתו בזמן. היו אלה מכתב ששלח הנשיא נאסר יומיים לפני ה-5 ביוני, מכתב מקצין מודיעין של הצבא שהיה באל-עריש, רוחות על מעשי איבה שפרצו בבוקר ה-5 ליוני בין כוחות יבשתיים, ורו"ח של צוות תחנת מכ"ם שגילה את תנועת מטוסי חיל-האויר בשעת הבוקר.

"ייתכן כי הסיבה לכך", אמר דג'די כדי להגן אולי על המערכת בכללותה, "הוא שינוי שנערך בקוד ההצפ"

נה של המסמכים, אשר נכנס לתוקף באותו היום". גם עובדה זו, כפי שיתברר אחר כך, היתה נכונה. גם בצד המזרחי של הירדן נראה היה כי הכל שגרתו. אנטנת תחנת המכ"ם הירדנית הגדולה בהרי עג'לון, סובבה לה חרישית, והקרניים החוזרות שקלטה העידו על פעילות שגרתית. אנטנה זו, בשל הגובה הרב בו הותקנה, היתה מסוגלת לכסות את כל מרחב האויר של ישראל, ועשרות קילומטרים מעבר לו. שעה קלה לפני עלות השחר המריאו מטוסי הנטר ירדניים מבסיס האויר מאפרק לפטרולים בשמי ירדן. הם סיירו לאורך גבול ישראל, מעל הערים הראשיות ומעל שדות התעופה שלהם. "פטרולי שחר" אלה נחתו לאחר זמן קצר, בשדות התעופה מהם המריאו.

הילה בהירה החלה עולה ממזרחה, קרני השמש הראשונות פרצו מעבר להרי מואב ואדום. שחר חדש ודרמטי האיר בבוקר זה את המזרח התיכון.

## פרק יא'

# 45 הדקות השקטות בתולדות חיל־האוויר

הכבישים ברחבי הארץ היו ריקים בשעות הבוקר המוקדמות של ה־5 ביוני. רק קומץ מכוניות שרד עשו דרכן במהירות מרמת השרון לעבר הקריה. בשעת בוקר מוקדמת יצא מוטי הוד, מפקד חיל־האוויר, מביתו והגיע ב־04:30 ל"בור" – מרכז השליטה של חיל־האוויר.

זמן קצר אחריו הגיעו גם אנשי הפמליה הבכירה. סא"ל רפי הרלב ראש ענף מבצעים תפס את מקומו בחדר המבצעים מימין להוד, והניח מפת נייר קטנה על השולחן לפניו. סא"ל שמואל כסלו, ראש ענף שליטה ובקד רה, היה בחדרו משמאל מארגן את השולחנות ועורך את רשימותיו בקלאסר. מאחוריו ישעיה ברקת, ראש ענף אויר 4 – "מר מודיעין" בודק את המידע האחרון בהצטבר בתיקיו.

מאחורי הרלב התמקם רס"ן יוסי שריג, ראש מדור תקיפה שהיה האחראי על עדכון המפות ולוח המטרות. לידו ישבו גם הקשל"טים (קציני שליטה) ובראשם ישעיהו חרסית ויצרו קשר עם מפקדי הבסיסים והכנפות. מוטי נכנס לתא המיועד לממשל"ט (מפקד מרכז השליטה) והרהר בתכניות חיל־האוויר, בדיווחי הבסיסים והכנפות, וחשב לעצמו מה עוד ניתן לעשות ולא נעשה. אך הוא ביטל מחשבות אלה במהירות: "מה זה משנה" הוא אמר לעצמו, "מה שלא השלמת עד עכשיו אי אפשר להשלים, בעצם".<sup>1</sup>

בשעה 06:00 ננעלו שערי ה"בור" התת־קרקעי, כדי לשמור על סודיות ולבודד אותו מהנעשה בחוץ. משמרת הלילה כבר סיימה את תפקידה, והתחילה לפרוש ולהעביר אחריות, אך אנשיה נשארו שם. איש לא הורשה לצאת מהבור. משמרת הבוקר הגיעה וקיבלה את האחריות על הפעילות. אנשיה מתחילים לפרוס את טבל־אות "כוחות ומשימות" על לוחות הבקרה, לוח שעות השקיעה והזריחה, טבלאות הקשר וקודי הדיווח. עבור הרבה אנשים בחדר, זו היתה חשיפה ראשונה לתוכנית "מוקד". נגיעה ראשונה בצומת העצבים הרגיי שה ביותר של המבצע.

**צופים מלמעלה- תאי הצפייה מהם שלטו מפקד מרכז השליטה וצוות עוזריו נראה בצילום זה שנעשה באחת התקריות בצפון. מוטי הוד יושב במרכז**



שקט מתוח שרר בתוך חדר המבצעים של חיל-האוויר. ככל שהתקרבו הדקות הקריטיות החלו להגיע גם ה"אורחים".

מוטי הוד, במדי בג' בהירים ומגוחצים, הביט במפות המבצעים, באלם מוחלט. רק כחכו עצבני נשמע בחדר. כל האחריות הגדולה היתה עתה על כתפיו. לידו ומאחוריו של מוטי הלכה והתאספה כל הצמרת הפוליטית והצבאית של ישראל – משה דיין שר הבטחון, רב אלוף יצחק רבין הרמטכ"ל, אלוף עוזר ויצמן ראש אג"ם במטכ"ל, פרופ' יגאל ידין נציג ראש הממשלה בבור הפיקוד. כולם הגיעו למרכז העצבים של חיל-האוויר, למעשה של המלחמה כולה ברגעים אלה, כדי לצפות במוטי בשעת מבחן, להוכיח אם יש כיסוי להבטחה שנתן על חיסול חילות האוויר הערביים "בתוך מספר שעות".

האווירה היתה מתוחה. "אפשר היה לחתוך את האויר בסכין" כתב משה דיין.<sup>2</sup>  
 "היה היסוס באם חיל-האוויר יוכל לבצע מה שהוא אומר" אמר לאחר המלחמה אלוף הוד, "במטכ"ל, בקרב הפוליטיקאים – חיל-האוויר נשמע להם יומרני".<sup>3</sup>



**רגעי המתח שלפני- שולחן הזירה כעשר דקות לאחר יציאת המטוסים לדרכם. ניתן לראות את המבנים בצורת "מגדלונים" מתקרבים לחופי סיני וצפון מצרים. כל הנכחים הביטו בתנועה הזדומת**

בשעה 06:45 מגיע ריווח מחצרים: רביעיית מטוסי ההונאה המריאה לאויר. אלה היו ארבעה מטוסי פוגה מגיסטר קטנים וצווחניים. הם יצאו לאויר בדיוק בזמן שנקבע להם כדי להציג, כביכול, פעילות שגרתית של חיל-האוויר. אותות הקריאה שלהם היו זהים לאלה של מבני תקיפה של מטוסים שעמדו לצאת למצרים. עכשיו הכל החל לנוע במהירות. חיל האוויר יוצא למלחמה.

בשעה 06:50 החלו התנועות ראשונות ברמת דוד – הבסיס המרוחק ביותר של חיל-האוויר הישראלי מן המטרת במצרים. מטוסים החלו להסיע מן הדת "קים לעבר המסלולים.

השעה 07:00. מרגע זה החלו הרברים נעים בקצב מהיר משלהם. כל מה שתוכנן ימים ארוכים לפני כן וקיבל את אישורו הסופי ערב לפני כן נע עתה קדימה בלוח זמנים מדוקדק. הכל נע כמאליו, כמעט באורח אוטומטי טי ועצמאי. נראה היה כי כל שינוי ספרה בשעון הדיגיטלי היחיד על הקיר הפעיל מערכת נוספת.

07:14. מטוסי אורגן ראשונים המריאו מחצור. אחריהם מיסטררים מתל נוף ומירז'ים מחצור, אורגנים נוספים מלוד, עוד מבנה מירז'ים מחצור, ווטורים מתל נוף, סמב"דים מחצור, מירז'ים מתל נוף. הקצב היה של דקות. הכל התבצע לפי לוחות הזמנים המדויקים. בתוך עשר דקות היתה נוכחות של כל הטייסות והבסיסים באר

יר. הקשל"טים שפעלו מול מפקדי הבסיס סים לא היו צריכים להעביר את המידע לאנשי המבצעים. אלה עקבו אחר הנעשה בדומיה רועמת על לוחות שהוכנו לכך. את המתיחות ניתן היה לראות על פניו השקטים של מפקד חיל-האוויר – הוא ניצח על הכל בקור רוח שהפתיע רבים. אבל עכשיו הוא לא נדרש להתערב במהלכי המכונה הגדולה של המלחמה. רק לאחר מכן יהיה עליו לקבל החלטות. "הוא ניהל את הפעילות בצורה מזהירה" אומר הרלב, "הוא היה עם היר על הרופק של האירועים החשובים: 'אוקיי', עכשיו תפסיקו את זה ותעשו את זה. זה היה ממש פנטסטי!". הורד ערך התיצויות שקטה עם אנשי המודיעין, השליטה והמבצעים, עקב אחר הדיווחים שהגיעו למקום במערכות הקשר הקווי ות. והמתין.

סגן מפקד חיל-האוויר, אל"מ מנחם בר דאג לפעילות סביב הבור. הוא לא היה נרגש במיוחד: "אחרי שהכנת את התוכניות ואימנת את הכוחות, כל סמל היה יכול לנהל את המלחמה" הוא אמר.

הרלב, ברקת וכסלו, "הווירדים של מוטי הורד" כפי שכינה אותם בני פלד, היו האנשי שים המרכזיים שעמדו מאחורי הפעילות שהלכה והתגלגלה עתה בבסיס חיל-האוויר יר. הם ישבו בתאים המיוחדים להם מימינו ומשמאלו של המפקד, העבירו לו פתקים או לחשו לו מידע חיוני.

מוטי מדווח לרמטכ"ל ולשר הבטחון על צאת המטוסים. אלה היו גם ברגעים אלה סקפטיים. "אודה כי היו לי ספיקות, אם תושג משימה זו בפרק הזמן שהוגדר על ידי אלוף הורד", כתב לאחר שנים הרמטכ"ל יצחק רבין – "אך הנחתי שגם אם השגת העדיפות האוירית תמשך יממה שלמה, עדיין יהיה בכך משום הישג אדיר" הוא כתב. "חיל-האוויר הישראלי לא התנסה עד אותה עת במשימה מעין זו" הוא הסביר את חוסר הבטחון שלו בהבטחות של מוטי

הורד.<sup>4</sup>



לנוכח כל הספיקות- הורד שלט וכיוון את הפעילות בכל השעות הקריטיות של מבצע "מוקדי"- כולל תקיפת ירוון וסוריה

כל מערך המודיעין של ישראל התארגן בשעה הזו לטובת חיל־האוויר.

הוא עקב אחר שדות התעופה המצריים, אחר קרני המכ"ם של מערך ההגנה, אחר המטוסים אשר פטרלו ועמדו לנחות בכל רגע. כל המערכות שלחו מידע על התנועות של המטוסים. מערכות האונה היו מכוונות לעבר רשתות הקשר המבצעיות של מצרים. מומחים לערבית ומפענחים כרו את אוזניהם לכל קול שנשמע בקשר. המפקדים הקשיבו לכל דיווח, לכל רמז על תנועה. כאשר התחילו להגיע הדיווחים על הפעילות במצרים, רשם ברקת את הפעולה. מטוסי הפטרול בשמי סיני נחתו, בעקבותיהם גם אלה בצפון התעלה. הפטרול האחרון חזר מפורט סעיד. בשמי מצרים אין פעילות יוצאת דופן. בינתיים הכל שקט. לא היו הפתעות. "המצרים מתנהגים לפי הצפוי מהם" אמר מישהו.

המבנים הראשונים של מטוסי התקיפה היו עתה ברדר, נעו ברממת אלחוט מוחלטת. המגדלונים על מפת המזרח התיכון שהיתה פרושה על השולחן הגדול, כבר החלו לזוז קדימה, על הנתב, בלוח זמנים תיאורטי. סימולציה וירטואלית שהלכה והשתנתה מרגע לרגע. לאיש לא היה קשר עם המטוסים.

מפקד חיל־האוויר חושב לעצמו: "אלה 30 הדקות הקריטיות של המבצע הזה".<sup>5</sup> כדי לצנן במעט את התחור שהלוהטת בו, הניח מוטי הוד לידו קנקן גדול של מים. "הוא נראה כצוק סלע", היטיב לתאר אותו הרמטכ"ל רבין, "שקוע כולו בניהול הקרב האווירי, אינו משמיע מילה ו... שותה כמויות אדירות של מים".

בשעה 07:25 העבירו להוד הורעה. פניו נעשו מתוחות יותר. המערכת מתגלגלת במלוא עוזה. מרגע שניתן קו גלגלי אחרון המטוסים של המטס הראשון מן המסלול, איש לא יכול עוד לעצור אותם – לא החלטה של ראש הממשלה, לא הוראה של שר הבטחון ולא פקודה של הרמטכ"ל – גם לא מפקד חיל־האוויר. כל מכשירי הקשר של המטוסים היו כבוים. כל המתגים הצביעו לעבר האותיות "Off".

"זה היה כמו לשגר טיל לאויר – אתה לא יכול להחזיר אותו" תיאר הרלב את המצב ברגעים אלה.

ובבסיסים עצמם נעו המטוסים בכמחזה תעתועים רועם לעבר נקודות האיסוף, עלו על המסלולים מבנה אחר מבנה, המריאו והצטרפו לארמדה גדולה, אשר טסה עתה בגובה הגלים מעל הים התיכון או מעל הדיונות של סיני.

07:30. בבסיסי חיל־האוויר המצרי נוחתים עתה מטוסי הפטרול של הבוקר. זה היה הפטרול האחרון לפני שעת הש'. זהו רגע האמת. ה"סנסורים" מדווחים על כך. המטוסים הנוחתים "יורדים" ממסכי המכ"ם ביחידות הבקרה בנגב. הקשר עם מגדלי הפיקוח נקלט, גרשם וחותרם עוד פעילות. מכשול חשוב הוסר. בשעה זו היו כבר חלק ניכר ממטוסי חיל־האוויר מעל שטח אויב. הוד, כמו כל הנוכחים בתאים שהפכו מחניקים מרגע לרגע, הביט על השעון הדיגיטלי שהיה מוצב בחדר הגדול. לאחר שנים הוא יאמר כי "מעולם לא הביטו כל כך הרבה אנשים על שעון דיגיטלי שלא זו. שתקוע ולא זו".<sup>6</sup>

### תנועה וירטואלית על מפת המזרח התיכון

בור השליטה של חיל־האוויר הישראלי היה בנוי מחדר מבצעים גדול, אשר באחד מקירותיו היו תאי פעילות של צוותי המבצעים, המודיעין השליטה ועוד. קציני המבצעים ישבו בתאים אלה מול מערך תקשורת טלפון ני ואלחוט, אלה הזינו את הנתונים שקיבלו. למטה היתה מפת הזירה פרושה על שולחן גדול, ועליה מסומנים בסיסי האוויר של ישראל ומדינות ערב. נתיבים צבעוניים חיברו את הבסיסים הישראליים לעבר נקודות מסתוריות בלב הים התיכון, צפונות לימת בארדוויל ומשם פנו הקוים לעבר סיני, התעלה ואיזור הדלתא של הנילוס.

נתיבים אחרים קישרו נקודות בנגב עם נקודות בלב סיני. מפעילות מיומנות הזיזו "מגדלונים" על פני המפה. כל "מגדלון" צבעוני סימל מבנה של מטוסי קרב וזוהה באות קריאה ובתדר הקשר. לרבים בחדרים שהיו בקומה העליונה הזכיר הרבר את חרדי המבצעים במלחמת העולם השנייה. ממש כמו שעשו קציני הפיקוד של חיל־האוויר המלכותי הבריטי בקרב על בריטניה.

ליד המפה הגדולה עמדו שש או שבע חיילות צעירות במדי חיל־האוויר, פומית קשר צמודה לפיהן ואזניות מונחות על ראשן. הן נעו בדומיה סביב השולחן, מקבלות הוראות במערכת הקשר ומזיזות דגמים קטנים של



צפוף בצמרת- מראה עמדות הפיקוד בבור השליטה באירוע שהיה לפני המלחמה מול סוריה. מימין לשמאל: רפי הרלב, שמואל כסלו, לוי אשכול משוחח עם מוטי חוד ולמעלה שעייה ברקת.

"מבנים" על גבי המפה. אחת לדקה או שתיים התעוררה אחת מהן, מתחה את המוט שבידה והזיזה "מגדלון" נוסף לנקודה חדשה, קרובה יותר למטרה במצרים. כל אחד מהם היה מבנה של מטוסים שהיו בדרכם למטרות - מטוסים חמושים ובהם טייסים מרוכזים ודרוכים - אך זו היתה זו רק סימולציה מדומה, אולי רמיונית. היא נעשתה על סמך חישובי זמן ומרחב תיאורטיים - רק אנשי הבקרה יכלו לדעת על מקומם האמיתי של המטוסים, והם נעו לפי התכנון, מושכים אחריהם את המגדלונים לעבר שדות התעופה המצריים.

"איש לא גרע את עיניו משולחן המלחמה ואת אזניו מרשת הדיווח" כתב משה דיין.<sup>7</sup> השקט אשר שרר ב"בור" גבר ברגעים קריטיים אלה. למפקד חיל-האוויר, כמו לשאר הקצינים שהיו בחדר, לא היה שמץ של מושג מן המתרחש עתה באויר - הם יכלו רק לרמיין את המטוסים הנעים בגובה נמוך על פני מרחבי המים הגדולים, חודרים אל המדבר. מוטי יכול היה רק לקוות כי מובילי המבנים במטס הראשון שטסו עתה בדמיה, יעשו את המוטל עליהם. איש לא היה יכול לדעת על הקורה אותם, על המתרחש אי שם מעל המדבריים ות, מעל הדלתא הירוקה, מעבר לתעלה הרחוקה.

עשרות מטוסים היו עתה באויר, טסים במרווחים של דקות זה מזה, במהירויות ידועות ובזמנים מחושבות עד לדקה. מבנים ראשונים כבר התקרבו בגובה נמוך לעבר מטרותיהם. אלה שאחריהם חצו את חופי ישראל ויצאו לים או לעבר סיני. המטס השלישי היה מסייע עתה לקראת המראה ואלה שזמנם לצאת טרם הגיע היו עדיין בדת"קים החפויים שלהם.

דממת האלחוט היתה מוחלטת. לטייסים לא היה אישור לפתוח את מכשירי הקשר שלהם או מערכות קורדנות אחרות אלא עשר דקות לפני הזמ"מ.

וזה היה עדיין רחוק מאד.

המתחות ב"כור" היתה בלתי נסבלת. נדמה כי גם מוטי, שלגם מים בשקיקה, לא יעמוד בפני העומס. אך הוא נותר קר רוח, והמתח שרוי על פניו הצנומות. איש לא ידע כמה מטוסים היו עתה באמת בדרכם למטרות. מפקדי הבסיסים רווחו על מספר המטוסים שהמריאו, אבל האם כולם המשיכו בשלום? האם נפלו מטוסים בדרך? האם הם נתגלו ומנהלים עתה קרב חמיקה בגובה נמוך ממטוסי יירוט? מה מתרחש עתה מעל המים הכחולים של הים התיכון?

לרגע נראה היה כי המבצע הגדול לא היה אלא פאטה מורגנה, שדמיון ומציאות התערבבו בה זה בזה. כל אשר תורגל משך ארבע או חמש השנים האחרונות שוחרר עתה לאויר. במשך השנים האחרונות תורגלו התזמון, בקרת הטיסות ותיאומן, הטיפול במטוסים לפני ולאחר כל גיחה, תדלוק וחיי מוש, שיטות להפצצה, לצליפה ולהטלת הפצצות המיוחדות שפותחו לרגע זה. במשך השנים האלה נערכו אימונים על שדות דמה בנגב, נערך תרגיל שנתי רב היקף לבחינת המערכת כולה. עכשיו הכל עמד למבחן. מוטי היה חייב לפרוע את השטר עליו חתם בפני צה"ל – בפני עם ישראל כולו.



סאיל רפי הרלב - ניהול יעיל של מערך המבצעים במלחמה

"הדילמה היחידה שהיתה לי היתה, אם ב־45 דקות הקריטיות, כאשר כל חיל־האוויר נע, האם התרגולת תצליח" אמר הוד, "האם נצליח להמריא 197 מטוסי סילון בדממת אלחוט מארבעה בסיסיים בלי אף מילה ולפעול כך משך 45 דקות – זה היה אחד הדברים הגדולים של מבצע 'מוקר'. החלק הזה של פשטות ביצוע, של חציית נתיבים, של דממת אלחוט כאשר כולם צמודים לקרקע. מי כן מתרומם מי לא מתרומם. אמרנו למובילים: 'תדעו לכם יש

על הנתיב שלכם שתי חציות אחת מימין אחת משמאל – תחפשו אותן" אומר הוד. ובמבט מהורהר הוא מוסיף: "אני לא רוצה לאחל לאף אחד להסתכל במשך 45 דקות על השעון, לראות את כל הדבר הזה, לדעת כמה מדובר ולהשאיר הגיוני – להשאיר נורמלי. אני בגיל ההוא עוד הייתי עם עצבים מאד חזקים".<sup>8</sup>

הודעה מעוררת אופטימיות: ממפקדת חיל־הים הודיעו למבצעים חיל־האוויר כי מערכות המכ"ם בספינות הישראליות בים התיכון וגם על החוף, אינן קולטות כל תנועה מיוחדת, ולא תשדורות חשודות. אות לטובה – כולם רצו לקוות כי גם מכשירי המכ"ם של ספינות הביון הרוסיות או המצריות לא קלטו את הארמדה האוירית אשר נעה עתה בגובה הגלים לעבר מצרים וגם לא המערכות בסיני או ליד פורט סעיד. זה היה סימן ראשון ומבשר טובות.

### הנקודה הקריטית: חציית החוף

"היו לנו שתי נקודות בריקה כדי לבחון את עצמנו" אומר הרלב. "עשינו הערכה כמה זמן ייקח למטוסים של האויב לזנק מרגע שהמטוסים שלנו מתגלים. ההערכה היתה שזה בערך חמש דקות. ואז ענדנו עם שעון. מוטי ישב עם שעון וכולנו ישבנו עם שעון. חמש דקות עבור אלה שהגיעו מכיוון הים, היתה נקודת חציית החוף, חציית חוף הרלתא, וזה היה חמש־שש דקות לפני שעת הש'. הערכנו כי אם החיילים בתצפיות החוף מגלים אותם ומטלפנים ומודיעים, זה לוקח דקה או שתיים עד שהטלפונים עוברים – זאת אומרת שאם חצינו את החוף בלי להתגלות – עשינו את זה".<sup>9</sup>

07:30. הרגע הקריטי מתקרב. כולם היו סקרנים, מתחו את צווארם כדי לראות היכן מוצבים עתה המגדל־נים – בוחנים את התנועות, בודקים את האמצעים ואת דאגתם ניתן היה לראות על פניהם המתוחים. האם יתגלה המבצע? האם יגיעו המטוסים למטרותיהם? אחרים, קצרי רוח, תהו היכן תהיה נקודת המפנה של

הפעולה, מתי ידעו האורחים הרבים שהסתופפו בחדר המבצעים כי המבצע הצליח.

קצר רוח במיוחד, כדרכו, היה אלוף עזר ויצמן, המפקד לשעבר של חיל-האוויר הישראלי. בתקופת פיקודו על החיל, תוכנן המבצע, הוכנו הכוחות ואומנו לרגעים אלה ממש. מבצע "מוקד" נשא את חותמו של עזר – הוא אשר הבטיח, בהיותו מפקד החיל, כי חיל-האוויר ינצח את חילות האוויר הערביים "בתוך שש שעות". "חיל-האוויר הישראלי הוכן והוכשר במשך תשע שנים לקראת פעולה זו, שלא תימשך יותר מכמה שעות..." כתב בספרו "לך שמים לך ארץ".



מכ"ם צופה מזרח-חיל-האוויר לא פעל נגד מערכות המכ"ם בגל הראשון- את הפגיעה בהם יעשו רק בלמים תבאים. בצילום: שרידי מכ"ם שהיה מוצב מעל רכס אום מרגים

הוא האיש אשר קיבל אשראי, תקציבים וכוח אדם כדי לממש את ההבטחה. הרבה מן המוניטין שלו היה מוטל עתה למבחן המציאות. וכמו מורה קפדן וקצרה-רוח, הוא הגיע עתה לעקוב אחר ניהול התכנית הקריטית כלה. עזר הכיר בשמותיהם את כל המובילים, ואף חלק גדול מהטייסים הזוטרים של המבנים ששעטו עתה לעבר מטרותיהם. עתה עמד מחליפו וקצין-טיפוחיו להיות המוציא לפועל של הפקודה, וכמו בעבר גם עתה, הוא רצה והוא לא ייתן לרגע הזה לחמוק בלי שיהיה שם...

"אבל היה לנו מזל גדול שמוטי ניהל את המבצע" אמר שנים אחר כך אחד ממפקדי הבסיסים במלחמה. היתה עוד סיבה לקוצר הרוח של עזר ויצמן: הרמטכ"ל טרם התאושש מ"הרעלת הניקוטין" שלו, ועזר ויצמן היה עתה מבכירי המפקדים במטכ"ל. אם משהו היה משתבש הוא היה צריך לקבל החלטות, לתת תשובה וליי-טול פיקוד.

המטוסים, בדממת אלחוט ובמכשירי קשר כבויים, המשיכו לנוע במהירות ובגובה נמוך, לעבר המטרות.

## לא יהיה גילוי אם אנו תוקפים

צנוע בין אלופי המטכ"ל והקצינים הבכירים, עמד ב"בור" של חיל-האוויר, גם רס"ן רפי סברון. הוא היה מכונס עם אנשיו בתא המבצעים, מחייך לעצמו בתחושה של בטחון. לאיש אשר היה מופקר זה שנים אחרות על בניית פקודת "מוקד", לא היה ספק בהצלחה.

"יצאנו מתוך הנחה כי לא יהיה גילוי אם אנו תוקפים", הוא נזכר שנים לאחר מכן. כאשר אנשי האזנה של המודיעין היו שקטים, ולא קיבלו כל רווח על תשדורות או הודעות על גילוי המטוסים, יכול היה סברון לנשום לרווחה. עתה עמרה התפיסה המבצעית הזו, שהיתה על גבול ההימור המחושב, למבחן מעשי. האם יגלו מערכות המכ"ם הערביות את המטוסים בדרכם למצרים, וימהרו לשלוח את מטוסייהם לתקיפת מטרות בישראל? האם יתממשו הערכות המודיעין לגבי מהירות התגובה של הפיקוד המצרי, ורק בעוד שעתיים שלוש יתאוששו חילות האויר הערביים וישלחו את מטוסייהם לתקוף מטרות בישראל? כמה מטוסים יישארו להם בעוד שעה שעתיים?

הרבה היה תלוי עתה על כפות המאזניים.

הנקודה הקריטית מבחינתו של סברון, היתה הגעת המטוסים לשתי הנקודות שקבע בלב ים: האחת "תלם" הדמיונית צפונית לחוף המזרחי של הרלתא, והשניה "כועז" מול הבאררויל. שם היו אמורים המבנים להתפ"רס כמניפה ו"לצאת כיוון" לעבר המטרות. אם לא יתגלו עד אז, הוא הרגיע את עצמו, המבצע הצליח. בזמן מסוים היו המטוסים אמורים לחלוף מול קשת טווח תחנות המכ"ם של אל-ערשי וביר עאבד. הרקות נקפו לאיטן, והספרות קיפצו. כאשר המועד חלף, והמודיעין לא דיווח על תנועה מיוחדת – השתהה סברון לרגע נוסף פרש את ידיו והפטיר בבטחון לסוכבים אותו: "אם עד עכשיו הם לא נתגלו – ניצחנו!"<sup>10</sup>

ומוסיף הרלב: "שייקה ברקת, עד חמשיש דקות ממועד התקיפה, דיווח שאין שום סימנים שהאויב מגלה". אבל הרלב היה מעט זהיר וחשדן לגבי הדיווח הזה: "אבל זה שהמודיעין שלנו חושב שלא גילה, זה לא מאה אחוז בטוח שהאויב לא גילה! – זה רק אומר שהמודיעין שלנו לא גילה – אולי יש להם מערכות אחרות שהמורדיעין שלנו לא מאזין להן ולא יודע שהן קיימות?".

לפי הזמן, המטוסים חוצים עכשיו את החוף.

הרלב: "באותן דקות חשבתי: כנראה שיש סיכוי גבוה שאת ההישג הראשון של ההפתעה אנחנו משיגים". החיילות היזו עתה את המגדלונים ואלה נגעו בקו החוף. חיוך רחב השתפך עתה על שפתי הנוכחים.

'זהו, ניצחנו את המלחמה!"<sup>11</sup>

וכך, עוד לפני שהוטלה הפצצה הראשונה או נורה הפגז הראשון, ידעו הרלב וכל היושבים בחדר המבצעים הקטן כי ישראל ניצחה במלחמה. הם לחצו ידיים וחיוך השתפך על שפתייהם.

השעה 07:35. לפתע נפרצו כל מערכות הקשר.

פקודות קצרות ודיווחים קרעו את הרממה. המובילים דיברו במלים קטועות: "מספר אחד – מושד!" ו"מספר אחד – נכנס!".

הקולות היו מתוחים, גבוהים באוקטבה מן הרגיל, מנפצים את השקט בחדר המבצעים. כך זה חזר, מבנה אחר מבנה, שדה אחר שדה. התמונה הלכה והתבהרה, המטוסים הגיעו למטרותיהם, הם תוקפים ויש תוצאות. ובחדר הקשיבו לקולות במתיחות דוממת. "אחד – יוצא!" השמיע מוביל של מבנה אחד, וכל תשעת המובייים לים המופלאים האחרים השמיעו את מילת הקסם יחד עימו.

כאשר היו מעל נקודות המשיכה משכו טייסי המטוסים לגובה גלגלו את מטוסייהם וחזרו להפצצה תלולה, יצאו בפניה חדה וחזרו ליעפים מהירים. וגם נכנסו לקרבות אויר עם מטוסים מצריים. הם נלחמו כצרעות עקשניות על השגת המטרה. עוד מספר דקות נקפו – "עכשיו הם ביעפי הצליפה" זורק מישוהו. "ארבע – יוצא!" השמיע האחרון במבנה מעל ביר גפגפה, ועוד רגע קל ושוב: "ארבע – יוצא" מפי האחרון במבנה התקיפה בפאיד. וכך מעל אינשאס, קהיר מערב, ככרית.

ברגע שעשרת מובילי המבנים הראשונים הודיעו כי השלימו את משימתם, נשמו כולם לרווחה. מן השטף

הבא של מטוסי חיל-האוויר, לא יוכלו עוד השרות המצרים לחמוק, מפניו לא יוכלו המטוסים להסתתר עוד. במשך השעה הקרובה יעוטו עשרות מטוסי חיל-האוויר מטס אחר מטס על המטרות וישמידו אותן בזו אחר זו.

### מוטי הד: המראנו לקרב

המבנה הראשון של מירזים מעל אבו סואר פינה את האיזור. המבנה הבא כבר נשף בעורפו, נכנס בזמ"מ מדויק ותקף שוב. וגם המבנה השלישי היה מספר דקות לתקיפה. וכך זה חזר באל-עריש, בביר גפגפה, בפאיד ובכברית. אחריהם הגיע תורם של קהיר מערב ואינשאס. המובילים נווטו במדויק, מקוים לא לטעות. הם הכניסו את המטוסים בזמ"מ שנקבע, הפציצו, צלפו פעם ועוד פעם, מתעלמים מאש הנ"מ שהלכה וגבי"רה, ומתרחקים במהירות מאיזור המטרה. טייסים נלהבים השלימו את היעף הראשון, פנו שמאלה, מזיעים ועייפים ליעף אחר יעף צליפה וכרסמו מטוס אחר מטוס מסד"כ חיל-האוויר המצרי.

היו כאלה שלא זיהו את המטרה. הם התעקשו. יצאו חזרה לנקודה האחרונה בנתיב והסתערו מחדש על המטרות שלהם. לא, הפעם אסור לוותר. הדיווחים החלו להגיע ונרשמו.

הטבלאות שמאחורי הרלב הלכו והתמלאו והתמונה הצטיירה בבחירות. מפקד חיל-האוויר, מקטרת לעוסה בפיו, מתפנה לשעה קלה לעסוק גם בנושאים אחרים. בשעה 07:45 בריוק, השעה בה היו ראשוני המטוסים מעל מטרותיהם, הורה להפעיל את כל צופרי האזעקה במדינה. אזרחים רבים, נשים וילדים נכנסו למקלטים, הפסיקו את נסיעתם וחיפשו מחסה. אנשי הג"א עברו ממקום למקום ונתנו הוראות, עודדו את האזרחים להכנס למקלטים, לשוחות, לכל נקודת מסתור.

ומוטי הספיק גם להתקשר לאשתו, פנינה, ולהודיע לה: "זהו זה – המלחמה התחילה..."

בשעה שראשוני המבנים כבר היו מחוץ לשרות התעופה שלהם וחזרו ברכס לארץ, פלטו הטלפרינטרים הרעשניים בכל יחידות חיל-האוויר את דבר מפקד חיל-האוויר ליוצאים לקרב. הפקודה, אשר כאילו נכתבה לעצרת המונית של מועצה אזורית או אסיפת חברים בקיבוץ, היתה מליאת פתוס, כרוח אותם ימים:

### בהל

מאת מפקד חיל-האוויר 008050

אל: כל יחידות החיל

לוחמי חיל-האוויר.

האויב המצרי המשתחף והמתגרה הניף ידו עלינו לכלותנו ..

לחיל-האוויר, אגודתו הקמץ של צה"ל – ניתן הצו. המראנו לקרב.

החלה החוליה השלישית במלחמתנו לעצמאות וקוממיות במולדנו ההסטורית.

החוט המשולש 1948-1956-1967 לא יינתק.

שוב חברו עלינו אויבנו מכל עבר .

רוחם של גיבורי ישראל בכל היחידות תלווה אותנו בקרב. גבורתם בת האלמוות של לוחמי

יהושע כדנן, גיבורי דוד המלך, המכבים, ולוחמי מלחמת הקוממיות וסיני תשמש לנו מקור

ממנו נשאב כוח ותעצמות רוח להלום באויב המצרי המאיים על בטחוננו, עצמאותנו ועתיד

נו. במיגודו המחזק, נבטיח שלום ובטחון לנו, לבנינו ולחזרות הבאים.

טוסי, עוטו על האויב, הכו בו עד חרמה, השמידו מלעותיו,

הפיצוהו במדבר לכל עבר למען ישכון עם ישראל לבטח בארצו לרוד ורודו.

ואז החלו להגיע דיווחי התוצאות. מובילי המבנים דיווחו "אלפא" להשמדה מלאה או "אלפא 2" לפגיעה חלקית. חלק תיארו את הדברים בצורה ציורית יותר, אך לא היה עתה זמן לתיאורים פלסטיים. עכשיו נדרשו דיווחים יבשים וברורים. למלים האלה המתינו כולם, ורק אז נראה חיוך דק מתחת לשפמו של מוטי.

"מענין מה קורה שם, בשמי מצרים" הרהר עתה רס"ן סברון. היתה לו סיבה לדאגה: מראות תרגילי התקיפה

בהם השתתף בשנות החמישים עלו בדמינו. שנים לפני כן כאשר היה נווט בטייסת 109 מוסקיטו השתתף באחת מגיחות אימוני תש"ת (תקיפת שדות תעופה) על כפר סירקין ועין שמר. "עשרים מטוסים תקפו בו זמנית, מכל כיוון וגובה" הוא סיפר לימים. "הם תקפו ברביעיות מכל הצדדים, בלי סדר – ואתה ביניהם ומטוסים חולפים מעליך ומתחת למטוס שלך. זה היה בלגן נורא".<sup>12</sup>

סיברון הבטיח לעצמו כי לא ירשה לאירוע כזה לקרות שוב. בשל כך תכנן את נתיבי הטיסה של "מוקד" בקפדנות שלא תאפשר למהומות להיווצר מעל השדות במצרים, בכניסה או ביציאה מהם.

### אלפא 1- עדיין לא קונים

מאחורי רפי הרלב היה לוח קרטון גדול שנשא טבלה ועליה משורטטים הבסיסים המותקפים. "קבענו לעצמינו איך אנחנו מסמנים את הפגיעות במטרות או את ההשמדה שלהן" אומר הרלב. "היו דיווחים 'אלפא' ו'בראבו'. אמרנו לעצמנו: 'אלפא 1' – עדיין לא קונים – מסמנים אבל לא קונים. שתי 'אלפות' על היעד הזה – המטרה הושמדה ואנחנו מוחקים אותה. בצורה כזו התכוונו להתקדם ולראות כמה מטרות יושמדו ומתי אפשר להעביר כוחות ממקום למקום כי כבר אינם נדרשים שם".

יוסי שריג ראש מדור תקיפה היה ממונה על מילוי הטבלאות והוא נערך לקראת הרגע בו יתחילו הדיווחים להגיע.

התמונה עדיין לא היתה ברורה, אולם ככל שנקפו הרקות והצטברו ה"אלפות", ידעו במפקדת חיל-האוויר כי הרברים מתנהלים לפי התכנון. אולי אפילו טוב יותר. כולם המתינו לתוצאות הסופיות של המטסים הראשונים. כל מבנה הוסיף משישה, עשרה, לעתים 13 מטוסים לטבלת המטוסים המושמדים. והמספרים הלכו והצטברו. מפקד חיל-האוויר שמר על ארשת רצינית, עקב אחרי הנתונים ולא הגיב. יגאל ידין, הרמטכ"ל השני של צה"ל, שהיה מהמתנגדים העקשנים לעצמאותו של חיל-האוויר, פנה להוד בקוצר רוח:

"ובכן, מה המצב?"

"כרגע המצב הוא פיפטי-פיפטי", ענה הוד בזהירות הראויה, תוך כדי נסיון להסתיר את רוממות הרוח בה היה נתון ברגעים אלה.

הרלב: "הדיווחים התחילו לזרום. אנחנו מסמנים 'אלפות' ורושמים אם יש או אין מטוסי אויב באויר, והנושא השלישי, שאין בעיות מזג אויר. כל המטרות הותקפו, למרות שבמטרה אחת היו עננים אבל המבנה בא מכיר ון אחר. כל המטרות הותקפו ויש לנו תוצאות כפי שדווחו על ידי המטוסים שלנו. אין מטוסי אויב והמטוסים שלנו בדרך חזרה. כשהסתיים הגל הראשון היו לנו על הטבלה יותר 'אלפות' מאשר חשבנו שיהיו לנו – היו יותר יעדים סגורים ממה שחשבנו שנצליח לסגור בגל הראשון".

הוד התעדכן בנעשה שלב אחר שלב. עתה הוא יכול היה לנשום לרווחה. נטל ההוכחה הוסר מעט מעל כתפיו, כמעט. כי עוד הרבה נותר לעשות. אבל ההתחלה הבטיחה טובות. המפקד גבה הקומה, ובעל הגוף האתלטי, ישב במקומו, ופניו לא הסגירו את סערת רוחו ברגעים אלה. הוא סמך על מפקדי הטייסות ועל המובילים כי ידעו לבצע את משימתם כהלכה. אלה היו האנשים אשר הבדילו בין כישלון להצלחה – הניווט, השמירה על לוח הזמנים, הדיוק בהטלת הפצצות ובפגיעה במטוסים ביעפי הצליפה – כל אלה לא הראיגו אותו. הוא סמך על הטייסים שלו.

אך באותן דקות הוא הרחרר גם בסיכון המחושב שלקח. כמעט כל מערך מטוסי הקרב של חיל-האוויר היה ברגעי עם אלה באויר, מוטל למטרה אחת: השמדת חיל-האוויר המצרי.

## פרק יב' עשרה שדות ועוד אחד

בעוד מפקד חיל-האוויר ואנשי המטה שלו בכבוד המבצעים עוקבים אחר האירועים, היתה האחריות המעשית מוטלת עתה על כתפיהם של מפקדי הבסיסים והמובילים. משמעת מבצעית נדרשה מכל אחד מהם ברגעים קריטיים אלה. מטייסי הפוגה מגיסטר הקטן ועד לווטור הגדול – כולם נדרשו עתה לבצע את המוטל עליהם בדיוקנות, ברמה מליאה ובנחישות.

התכנון של פקודת "מוקד" היה לתקיפה, בו זמנית, של עשרה שדות תעופה במצרים. ארבעה מבין השדות היו בסיסי אל-עריש, ג'בל ליבני, ביר גפגפה וביר תמדה. שלושה אחרים שכנו בקרבת התעלה: פאיד, כברית ואבו סואר. שניים אחרים היו בלב הרלתא של הנילוס: אינשאס וקהיר מערב ואחד במצרים עלית: בני סואף. אך לא רק אלה הותקפו במטס הראשון. שדה נוסף, קהיר בינלאומי, הותקף בגלל טעות בניווט של אחד המורי בילים, שנגרמה מחמת עננות מוגברת.

### פוגות קטנות ומזומות

בבסיס חיל-האוויר בחצרים, ערך מפקד טייסת הפוגות, רס"ן אריה בן-אור תדריך אחרון לכל הטייסים. היתה זו שעת בוקר מוקדמת. הטייסים ידעו כבר על המשימות שלהם. חלקם היו טייסים ותיקים שטסו עוד במלחמת העצמאות. אחרים היו בוגרי השלב המתקדם של בית הספר לטיסה שטרם קיבלו את הכנפיים שלהם.

לטייסת זו נועדו שתי משימות באותו בוקר: טיסות הונאה וטיסות תקיפה במבואות רפיה. המבנה הראשון נועד להונאה וטס בשמי ישראל. שאר המבנים נועדו לצאת לפתחת רפיה. חשש כבר ניקר בלב רבים: האם יעמדו הפוגות הקלילות וארוכות-הכנף במטחי הירי של תותחי הנ"מ? אלה היו מפורזים סביב מתחמי רפיה והג'רדי לשם נועדו מבני התקיפה לצאת. האם יוכלו להיחלץ מהתא, ללא מושב מפלט, אם ייפגע המטוס בגובה נמוך?.

צפוף ברחבות החניה בחצור- סמב"דים ואורגנים ממתנינים לתום לחמראה, בעוד מירז' מירט נוחת



בשעה 06:43, בעוד הטייסים נמצאים בחדר התדריכים ובודקים את סרבלי הטיסה וקסדות הריסוק שלהם, יצאו ארבעה מטוסי פוגה מגיסטר חומים כחולים והמריאו בצווחה צורמנית לאויר. היה זה המבנה הראשון שיצא לפעילות במלחמת ששת הימים.

בתוך המטוסים היו טייסים ותיקים וגם מספר פרחי טיס צעירים. משימתם היתה "הונאה": הם נסקו לאזורי האימונים וטסו כבודדים. למעשה כל המרחב סביב באר שבע היה שלהם. הם הפעילו את מערכות הקשר וניהלו ביניהם שיחות כאילו היו מבנים של מטוסי קרב היוצאים לשיגרת אימונים רגילה. שמות המבנים שאתם השתעשעו עתה, "מכנס" ו"אפודה", "כותנה" ו"גפרית", היו זהים לאלה של מבני המטוסים שעמדו לצאת בעוד כמחצית השעה לתקיפת השדות במצרים. הם ניהלו את השיחות במרווחי זמן המתאימים לפעילות של מטוסים מבצעים. ההתארגנות על המסלול, ההמראה, התכנסות המבנים יציאה למטווח, תקיפה ויציאה.



פוגה מגיסטר - אחד מהמטוסים שיצאו במבנים הראשונים לתקיפת מערכי רפח

חלק ניהל "קרבות אויר" לוחטים, שלא יצאו לפועל אלא בדמיונם הפרוע של המאזינים אותה עת לתשרי רות הרריו.

תשושים לאחר ניהול "מלחמת סרק" ולוחטים משמש המדובר הקופחת גם בשעות אלה, הנחיתו הטייסים את ארבעת מטוסי הפוגה שלהם בשעה 07:25 וחזרו לסככות המצלות. היה זה כעשרים דקות לפני שעת הש'. שתי דקות לאחר הזמ"מ של המבנים הראשונים, בשעה 07:47 המריאה עוד רביעיית מטוסי פוגה מגיסטר לאויר. אם מישוה עוד האזין לתשדורות של המטוסיים בשעה זאת, הרי ודאי הסיט את תשומת ליבו ממבנים אחרים, מוחשיים הרבה יותר, שהיו באותה שניה ממש מעל שדות התעופה המצריים, ויצאו מההפצצה הראשונה של המסלולים. ארבעת המטוסים המשיכו ב"משחק ההונאה" שלהם עד השעה 08:25. בשעה הזאת כבר לא היה צורך בתרגילים מסוג זה. "המשחק האמיתי" הלך והתפתח מעל שדות התעופה המצריים בקצב ובעוצמה משלו.

### הקפיץ משתחרר

בשעה 07:14 בבוקר יום שני, 5 ביוני 1967 השתחררו לפתע העומס והמתח שאפפו את מדינת ישראל, את צה"ל ואת חיל־האויר, והתפרקו בבת אחת בפנילה המבצעי לקראת המשימה החשובה מכולן: חיסול חיל־האויר המצרי.

בארבעה בסיסים של חיל־האויר הישראלי נעו עתה כרוחות רפאים שורקניות עשרות מטוסים חמושים לעבר המסלולים. הכל היה מתוזמן היטב, נשלט בידיים אמונות של אנשי הבקרה והשליטה, ונעשה בדממת אלחוט מוחלטת.

ההמראות מן הבסיס ברמת דוד בעמק יזרעאל, מלוד ותל־נוף במרכז הארץ ומחצור דרומית לו, נעשו ברעם חרישי. היו אלה 45 הדקות השקטות – הרועמות ביותר בתולדות חיל־האויר הישראלי.

התכנית המבצעית המפורטת קבעה את הדקה בה יופעל המנוע, היציאה מן הרת"ק, והפניה לעבר מסלולי ההמראה. אנשי הבקרה במגדלי הפיקוח והררי המפ"כ (מרכזי פיקוד כנפיים) בכל בסיס היו מוכנים כאשר התכניות והזמנים פרושות לפנייהם. הכל נעשה ללא אומר. התיאום בין המבנים היה הכרחי כדי לא לסתום

תיאס 4-T

סוריה

לבנון

ים התיכון

H-3

עיראק

ירדן

ישראל

סיני

ערב הסעודית

מצרים

ים סוף

סייקל דמייר  
דמשק  
מארג' ריאל

רמת רוד  
לוד  
תל נוף  
חצור

מאפרק  
רבת עמון

אל עריש  
חצנים

ג'בל ליבני  
ביר ג'פגפה  
ביר תמרה

מפרץ אילת

מפרץ סואץ

גדרקה

לוקסור

ראס באנס

אסואן

מנסורה  
אבן סואר  
בילבייס  
פאיר  
אזשאם  
כברית קהיר בינל  
קהיר מער

חילואן

בני סואף

אל מיניה

את רחבות החניה, ולא להתעכב זמן רב מן המותר על המסלולים.

ללא דיבורים וללא קבלת אישור מהמגדל יצאו המטור-סיס מהדרת "קים" או מהסככות בהם חנו. פתקים קטנים היו בידי הטייסים ועליהם רשומה שעת הנעת המנוע, היציאה, ההמראה. כל מבנה יצא ברגע הנקוב לו, פנה אל רחבות החנייה, שם סימן לו טכנאי בפנס אלדיס אם הוא רשאי לעלות למסלול. כל טייס זיהה את חבריו למבנה על פי מספר הזנב שלהם. את האישור להמראה הוא קיבל בעזרת רקטה ירוקה ממגדלהפיי-קוח.

אף מילה לא נשמעה בקשר. ההוראה היתה: פתיחת מכשירי הקשר רק עשר דקות לפני הזמ"מ. בחלק מהמטוסים היו המכשירים כבויים לגמרי. במטוסים אחרים שטייסייהם הקפידו פחות, הוסטו מתגי המכשיריים לתדררי סרק, למקרה שמישהו ישכח וילחץ לשיי-דור.

לא נשמע אף "קליק" של הפעלה.

ת. 97/14	
מטרה	שעה הים 0745
פ.מ.	מסלול בשימ"ס - 27
למטוסים	3/117
התנעה	0645
המראה	0704
זמיי"מ	0716
	0745

הערות להסעה בדמי"מ אחרים .  
 - מלבי"מ כאלק"מ זכ"ס  
 - מל"מ כאלק"מ פנאניה 31 0712

### פתקית המשימה של שלמה ניר- כל טייס קיבל דפית ועליה נתוני התנועה לקראת המראה

בשעה 07:14 המריאה רביעייה ראשונה מבסיס האויר בחצור. היו אלה מטוסי אורגן של טייסת 113 אותם הוביל סרן רן אלון ויעדם בסיס האויר מליז, או ביר גפגפה בסיני. יהיו אלה הראשונים מבין 60 מטוסי

תקיפה שהמריאו בתוך 46 דקות מחצור- השדה העמוס ביותר של חיל-האויר באותן שעות קריטיות. אחר כך המריא מתל-נוף המבנה של סרן אביהו בן-נון מטייסת 116 מיסטר, לעבר פאיד, הנמצא מעבר לתעי-לה. בתל נוף לא היה הלחץ ניכר במיוחד - 27 מטוסי קרב המריאו עד השעה שמונה בבוקר, כולל תריסר ה"אורחים" שהגיעו מהצפון. באותה שעה ממש המריא מרמת דוד מבנה ראשון של טייסת 117 לעבר אבו סואר. בראש מבנה המירו"ים טס רס"ן עמיחי שמואלי (שומי), מפקד הטייסת. לא חלפה אלא דקה נוספת ובי-07:16 המריאה משדה התעופה בלוד רביעייה ראשונה של אורגנים של טייסת 107 לעבר ביר תמדה. סרן רמי הרפז ריכז את המטוסים האיטיים יחסית כדי לעמוד בלוח הזמנים המדויק שנועד להם. אחריהם זינק מחצור רס"ן עמוס לפידות, מפקד טייסת 101 ופניו לעבר קהיר מערב.

הקצב היה מואץ, מדויק ומתוכנן בכל דקה. בתוך רעש מנועי המירו"ים והמיסטרס מתל-נוף, נשמעו לפתע נהמותיהם של מנועי שלושה ווטורים גדולים, שעלו על המסלול, המריאו ויצאו בגובה נמוך לעבר סיני, בדרכם לבני סואף. משה (סימי) סער, הטייס הותיק והמבוסה הוביל את השלישיה לעבר אחת המטרות הרחוקות ביותר של המבצע. הוא גם יגיע לשם אחרי כולם. גיורא גורן במטוס הרביעי שניצב על הקרקע, הביט בשלושת חבריו בעיניים כלות - תקלה בחופה מנעה ממנו להמריא. סמב"דים ראשונים של טייסת 105 נסקו מחצור מערבה בשעה 07:19. סרן אלכס ערמון הוביל את המבנה לעבר כבריית מעבר לתעלה. זו תהיה הגיחה הראשונה והאחרונה שלו במלחמה.

בשעה 07:21 בבוקר, בעוד עשרות מטוסי התקיפה גחים ומתישרים על רחבות בסיסי האויר ברמת דוד והמס-לולים שלו, חמקו שני מטוסי ווטור מאחד הדת "קים השמורים ביותר של רמת דוד, ויצאו בינות לשאר המטור-סיס לעבר המסלולים.

שני המטוסים הגדולים והמזורזים קרטעו לעבר המסלול ברמת דוד, ובחריקת גלגלים עלו והתישרו עליו

לקראת המראה. מטוסים אלה לא היו חמושים – לא פצצות היו בגחונם ולא מקלעים בצירי הגוף. "כלי הנשק" היחיד שלהם היה אלקטרוני – שתי מערכות "יבלת" אשר נועדו לשבש מערכות קורנות היו תלויות מתחת לכנפי כל אחד מהמטוסים. טייסי ה"שו"ש" כפי שכוננו בטייסת, דחפו את המצערות והמטוסים הכבי דים התגלגלו על המסלול ולאחר רגעים אחדים ניתקו ממנו ונעלמו דרומה. יחד איתם יצאו שני מטוסי מירז' שנועדו לחפות עליהם.

בשעה 07:23 כבר יצא גם המבנה הראשון של טייסת 109 לדרך. אוהד שרמי, מפקד הטיסת נסק בראש מבנה המיסטרים מרמת דוד דרומה, לעבר ביר תמדה. דקה אחר כך נשמעה בתל נוף צווחה אדירה של מנועי ארבעה מירז'ים. משהו קרה שם למבנה הראשון של טייסת 119. לפתע עלה המטוס המוביל למסלול ונסק לאויר בהמראת יירוט חפוזה. היה זה רן פקר, מפקד הטייסת, שאחר להמריא בחמש דקות תמימות "בגלל פתקה מטומטמת". עתה ובמשך כל הטיסה לאינשאס הוא ניהל "מרדף אחר הזמ"מ", כשהוא חולף ומתמרן



האורנגים של 107 יצאו מלוד- בסיס הפריסה של הטייסת לימי מלחמה

בין מטוסים אחרים מעל הים התיכון והדלתא. אחריו עלו בחופזה שאר חבריו למבנה כשהם מנסים להשיג אותו בדרכו למטרה.

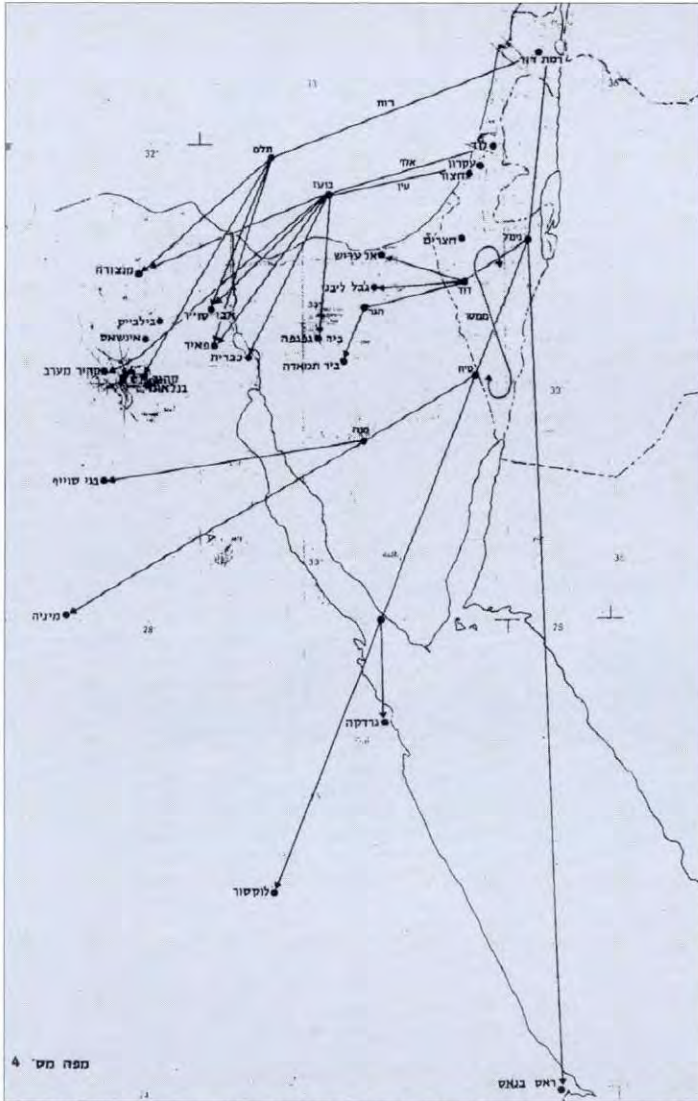
כך זה נמשך שעה ארוכה.

דקה אחר דקה עלה מבנה אחר מבנה למסלולים ברמת דוד או בתל-נוף, בחצור או בלוד, הפעיל את מנועיו במירב הרחף, ונסק מערבה, או דרומה לעבר מטרתו. הכל נוהל בתזמון מדויק, כמו משחק בכורי עכביש של זמנים, נתיבים מרחקים ומהירויות. בתוך שעה קלה היו כבר עשרות מבנים אחרים של מטוסי אורגו, מיסטר, סמב"ד ווטור ומירז', עושים את דרכם בגובה פני הים לעבר מטרותיהם: שדות התעופה המצרים בסיני, התע" לה, הדלתא בקרבת קהיר ואף לשדה אחד רחוק יותר במדבר המצרי. כולם כיוונו את פעימות מנועיהם לשעה הקריטית.

הזמ"מ (וזמן מעל המטרה) למבנים הפותחים את המבצע היה 07:45 בבוקר.

### ברגעים אלה – אתה לעצמך

ההוראות לטייסים היו ברורות: בשום מקרה אין לחסום מסלול. בשום מקרה אין להוציא הגה בקשר. מטוס שאינו יכול להמריא יש לסלק מיד מן הרחבות. מטוס בו מתגלה תקלה או תקר בגלגל בזמן ריצת ההמראה, יש להוריד אל מעבר לשוליים, ישר לתעלות שבצירי המסלול, גם במחיר התרסקות וראית. "אין לחסום את המסלול בשום מקרה!" חזרו ושיננו לכל טייס. "בשום מקרה!!!". אם מתגלת תקלה או אש בזמן הנסיקה, יש



נתיבים קריטיים- מחקר ממושך נדרש כדי למצוא את נתיבי החזירה האופטימליים בין מערכות המכיים

לנטוש מיד בגובה נמוך. אין לעלות מעל גובה 300 רגל - זה היה מעט אכזרי: הגובה המיזערי לנטישה ברוב המטוסים היה 800 רגל - אחרת המצנח לא היה מצליח להיפתח. צמרי מורת אחזה בגוום של חלק מהטייסים- אבל הפעם זו מלחמה. לא עולים מעל 300 רגל!

"אלה היו הוראות היסטריי" ות" הגיב אחר הטייסים. "היתה לנו תחושה שלא היה איכפת להם שנמות במקרה של תקלה" אמר טייס אחר.

בין הטייסים נעשתה התקשורת בשפת הסימני נים. בוחן מעלה, בוחן מטה, אצבעות נעות במעגלים, סימני ידיים. מבנה אחר מבנה, בסדר מופתי, מדהים. מטוסים נראו מפורזים בכל מקום, ממתנים לרגע בו יקבלו אישור לעלות על המסלול ולצאת לדרך. גם כאן, ברחבות החניה, התנהלה התקשורת בשפה של איל-מים - אנשי מבצעים של הטייסות, עמדו בין המטורסיים, לוחות שחורים וגייסים בידיהם, ורשמו על

הלוח כל הוראה או עדכון. לוח הזמנים להמראות בכל בסיס היה מכוון לדקות. מטוס שלא הגיע בזמן לנבקר דת ההמראה היה עלול למצוא עצמו רמוס על ידי מטוסי המבנה הבא. מבנה שלא המריא בזמן היה חייב לערוך "המראת יירוט" חפוזה כדי להשיג את לוח הזמנים שנקבע לו. אך לא רבים עשו זאת. במשך שעה ארוכה המריאו המבנים בזה אחר זה. כל מטוסי הקרב של חיל-האוויר הישראלי היו עתה בדרכם למלחמה. עשרות מטוסים מכל הסוגים, כסופים ומוסוויים, חד" או דוימנויעיים יצאו, הסיעו, הפעילו את מנועיהם ברעש מצמית, ויצאו לאי שם, למטרה שנקבעה להם. איש מאלה אשר צפו בארמדה הענקית הזו שחלפה בגובה נמוך, לא חקלאים בשדותיהם, ולא נהגים בכבישים על פניהם חלפו המטוסים בגובה הגגות, לא יכול היה לדעת כי הוא צופה באחד הרגעים הקריטיים של המלחמה.



יוצאים למשימה - ברגעים אלה קובעת המקצועיות והנחישות לבצע את המשימה

בשעה בה יצאו המטוסים לאוויר, איש לא היה יכול למעשה לעצור את המבצע. לא מפקד חיל-האוויר, לא הרמטכ"ל ולא ראש הממשלה. כל המטוסים יצאו לדרך כאשר מערכות הקשר שלהם כבויות. הם היו מנותקים עתה ממפקדיהם, מבסיסים, מהעולם.

### נקודות עלומת כלב ים

מטוסי חיל-האוויר עשו את דרכם ליעדם בשלושה נתיבים עיקריים: נתיב ישיר מן הנגב לשדות התעופה בסיני. נתיב נוסף יצא אל נקודה בים התיכון, ומשם התפצל: חלק ירד ררומה לעבר השדות בקרבת התעלה, והשני יצא אל השדות הפרושים בדלתא או בקרבתה. נתיבים אלה נקבעו לאחר סקירה מודיעינית מקיפה של אונות המכ"ם המצרי אשר בלשו בשמי סיני ולחופי מצרים, ומציאת נתיבי טיסה בערדן. אולם היו גם נתיבי בים אחרים אשר בחירתם התחייבה מהצפיפות בנתיבים העיקריים.

המכה שתוכננה על שדות התעופה המצריים, היתה אמורה להיות מהירה, מפתיעה, מרוכזת. המטרות העיקריות היו עתה המפציצים הגדולים ומטוסי הקרב המהירים. מפציצי הטופולב טר-16 שכנו בדירים רחבים בבסיסי האוויר של קהיר מערב ובני סואף. מטוסי המיג 21, שהיו עלולים לשבש את תקיפת שאר המטרות, שכנו באינשאס, בקהיר מערב, אבו סואר ושדות אחרים. מטרות חשובות, קריטיות להצלחת המבצע כולו. לעבר מטוסים אלה טסו עתה במהירות מטוסי המירו' והווסטור. אלה יתמודדו עם המטוסים המהירים ויפגעו בהם בנחישות ובהתמדה - על הקרקע או באוויר. רק אחר כך יגיע זמנם של האיליושינים הדרימנועיים, מטוסי הסוחוי 7 וגם המיג 15 או ה-17 האיטיים יותר.

### הכל תלוי בעשרה מובילים

מבצע התקיפה הגדול היה תלוי ברגעים אלה בעשרה מובילי הגיחות הראשונים - מפקדי הטייסות, הסמ"טים והמובילים הבכירים אשר אספו אליהם את מטוסי המבנה שלהם, תוך כדי נסיקת רדיפה, והובילו אותם את המטרות. הם הכינו את תכניות הניווט, למדו את הנתיב והמטרות - ועמדו עתה לטוס לקראתן

כאשר ברשותם רק שעות עזר ומצפן: הכל נעשה על פי כיוון וזמן למטרה, וטיסה במהירות ידועה. איש לא היה יכול לתקן להם, איש מאנשי המבנה האחרים לא היה אמור לפצות פה במקרה של טעות בנייר וט של המוביל. הם אימצו את עיניהם כדי לאתר פרטי נוף ולהשוות אותם למפות ולתצלומי האויר שבידיהם. חלקם הוביל את המבנים בגובה נמוך על פני המדבר, ללא תוואי שטח ברורים, כאשר כל הדיונות דומות



מיסטר מטייטת 109- במטוס זה יצא חזקמן מרמת זרד לתקיפת ביר גפגפה

וכל הגיאיות הם העתק אחד של השני. זמן וכיוון ותפילה בלב. מובילים אחרים יצאו לעבר הים. הם היו אמורים לטוס כ-18 דקות לעבר מטרה מסוימת בים, "תלם" שמה, שהיתה מצויירת רק על המפות – על פני המים הם לא ראו דבר. היא היתה מצויה אי שם צפונית לימת בארד-וויל. משם הם אמורים "לצאת כיוון" למטרה – מבנה מבנה לעבר היעד שלו. קבוצה אחרת היתה אמורה להתרחק עד פאתי הדלתא ומשם לעשות את דרכה על פני החורשות, תעלות המים והכפרים המצריים, אשר כולם היו דומים זה לזה, כולם היו שטופים באדי הבוקר של הנילוס. כאן החלו הקשיים. המבנים יצאו כאשר מאחוריהם הבטחה כי מזג האויר יהיה נאה. השמיים שהקבילו את פניהם היו מכוסים בעננות של בוקר. הבל כיסה את מרחבי סיני והפך כל רמות למראות רפאים רוטטים. מעל הדלתא נראו לפתע כל הכבישים דומים, כל הכפרים תאומים, וכל החורשות כאילו הועתקו זו מזו. האד של הנילוס שהפך לעננות נמוכה הקשה על הכל. עומס האחריות הכביר מאד על המובילים לשרות הרחוקים. התחושה כי אין מי שיכוון אותם נרגע זה, אם טעו, היתה ככרה מנשוא. כל אחד מהמובילים חש כי בו תלויה עתה הצלחת המבצע. היתה חשיבות רבה להגעה בזמן ולתקיפה אחת, מכאיבה ופתאומית, על כל השרות המצריים. אם היתה מצטברת טעות היו מטוסי הקרב המצריים, שעמדו בכוננות הזנקה מיידית בשרות התעופה של סיני והתעלה, עלולים להמריא לאויר ולשבש את כל התכנון. חלק אכן עשו זאת וזינקו ליירוט מטוסים ישראליים. אחרים עלו לאויר ונעלמו אי שם בשמיים.

### התעלות דומות וגם הדיונות

אלה אשר יצאו לעבר השרות בסיני נאבקו בתמרות האבק ובנוף השטוח, חסר המאפיינים והרמות. הצהוב

סינוור את עיניהם והדיונות לא יכלו לרמוז על הכיוון. האחרים שיצאו לעבר הדלתא, נאבקו במראה החדר גוני של הים שאת גליו יכלו לראות מגובה של מטרים ספורים ואת ריחו הצורב נשמו בתאי הטייס שלהם. הסכנה לפגוע במים היתה גדולה.

הטייסים מעולם לא התאמנו בטיסה מסוג זה ובגובה הזה. הם ירדו ל-100 רגל, 80 רגל והיו שהנמיכו אף



וטור ברמת זוד- המטוסים ארוכי-הטווח יצאו לתקיפת מטרות רחוקות בעומק מצרים

יותר. חלק מהמטוסים משכו אחריהם שובל של אדי מים. וכאשר חצו את החוף היה נדמה להם כי הדלתא הפכה לרמות ראי של עצמה. הכל היה דומה וחסר ייחוד. הכפרים שבלטו על המפות היו לפתע לרמויות מחור קות, שטוחות, דו-ימטריות. צריחי המסגדים הזדקרו מול העיניים, חורשות ושרות, תעלות וחוטי חשמל שסיכנו אותם למכביר. כולם נראו דומים, כולם היו זהים. הם חיפשו את זיקזיק ואת סלחייה. היה קשה למקם מגובה של 10 – 20 מטרים את המטרות במדויק. ואכן רוב המובילים לשרות הדלתא תעו במידת מה, אולם הצליחו לתקן ולהגיע לבקורת היציאה לתקיפה.

הכל היה חייב להיעשות בדממת אלחוט מוחלטת – לא היה את מי לשאול, לא היה עם מי לדבר, אי אפשר היה להתייעץ עם מספר שלוש, עם מנהל הלחימה בטייסת וגם הנקרה לא היה מועילה ברגעים אלה. היא היתה דוממת. הכל היה חייב להיעשות בהפתעה גמורה.

כל המבצע הגדול היה תלוי עתה בעשרה מובילים, כולם סרנים ורבי-סרנים. הם שיקבעו בדקות הבאות את תוצאות הפתיחה של המלחמה.

ההוראה היתה: "אין לעלות מעל 100 רגל בשום מקרה" נזכר עמוס לפידות, מפקד טייסת 101 שיצא לעבר קהיר מערב<sup>1</sup>. פרטי הנוף מגובה נמוך שונים, מקשים על הזיהוי הודאי: "שלושים רגל, זה הרי עשירית מ-300 רגל" יאמר בטרונייה לאחר הגיחה, "ואז פתאום כל הנוף, כל הראות שלנו החוצה היתה לגמרי אחרת. לא יכולנו לזהות שום דבר. זה כמו לנסוע בשרון באוטובוס, בין הפרדסים. אתה רואה עצים בצד שמאל, עצים בצד ימין, ברושים מעליך וזהו. מקסימום אתה מזהה איזה יישוב. היה ממש קשה לזהות איפה אנחנו נמצאים. זה חידד לי עוד יותר את הצורך בניווט מדויק. כי אחרת אני לא אגיע טוב למטרה. הייתי מאד מתוח בקטע הזה"<sup>2</sup>. מבנה המירו'ים אותו הטיס מפקד טייסת 117, עמיחי שמואלי לעבר אבו סואר מערבית לאיסמעיל

לה, תעה בין כפרי התעלה בשל העננות הנמוכה ורק ברגע האחרון הצליח המוכיל לזהות את המטרה. לחוץ מכולם היה רס"ן רן פקר, מפקד טייסת 119 שעסק עתה בחישובי זמנים והתאמת מהירות כדי לתקן את הפיגור של חמש דקות שנגרם לו בהמראה. "כל כבודה של הטייסת, של חיל-האוויר ושלי כמפקד, היו נתונים כאן על כפות המאזניים" הוא יאמר לאחר המלחמה. במשך כל הזמן הטיסה בחן דרכים לכפר על טעור תו. הוא דחף מצערת, חלף במהירות על פני מבנים, עקף אחרים מלמטה, ועתה, כשהוא מתנשף ומתנשם, היה צריך להגיע בדיוק בזמ"מ ולהטיל את הפצצות שלו על בסיס האוויר הגדול אינשאס. זה היה המפתח לרל-תא. שם עמדו עשרות מטוסי מיג 21 שהיו עלולים להמריא לאויר ולסכן את כל ה"אופרציה הגדולה". באותה עת התנהלו שבעה מבנים נוספים בגובה הקרקע. רן אלון יצא עם אורגנים מחצור בגובה נמוך, לתקוף



מירז' ברמת דוד - כל מטוס קיבל טיפול מסור של צוותי הקרקע שהכינו אותו ליציאה לגיחה עם נחיתתו

את ביר גפגפה. זו היתה אחת הגיחות המקוללות של המטס הראשון.

רמי הרפז הוביל רביעיית אורגנים אחרת כאשר תחושה פאטלית מלווה אותו כל הדרך: גם בחישוב המקורי היתה לו בעיה חמורה של רלק. "לכל היותר ננחת אונס בחצרים או בסניני" הוא הרגיע את עצמו. סרן אלכס ערמון מטייסת הסמב"דים בחצור, טס בראש מבנה סמב"דים לכברית מעבר לתעלה, כאשר יאק נבו נושף בעורפו. מגיחה זו לא יחזור. גם לא עמירם מנור מספר שלוש.

באותו כיוון חמק עתה גם אביהו בן-ננון, סמ"ט א' של טייסת המיסטרים בתל-נוף. אביהו היה מודאג: מספר שלוש שלו נעלם מהמבנה כאשר טסו מעל הים. הוא ניסה להרחיק את המחשבות על גורלו של מספר שלוש, ולהתרכז בניווט. המטרה שלו: פאיד מעבר לאגם המר הגדול. את ג'בל ליבני כיבדו בביקור קצר שני מירז'ים, לאחר שאיבדו מעל הים את מטוסי הוטור אותם היו אמורים ללוות.

את הנתיב האחרון והמורכב ביותר של עשרות המבנים הראשונים, עשו שלושה מטוסי ווטור, אותם הוביל סימי סער מתל-נוף, כדי לתקוף את בסיס האוויר בני סואף, אי שם הרחק במצרים עילית.

המטרות של כל המבנים היו מנוסות על המידע המודיעיני האחרון והמעודכן שנצבר ערב לפני כן אצל "מר מודיעין" – סא"ל ישעיה ברקת ואנשיו. השאלה הגדולה היתה האם הכל יעמוד במבחן – האם המטוסים המצריים יהיו בבסיסים אליהם כיוונו עתה מטוסי חיל-האוויר הישראלי?.

מטוסי חיל-האוויר המצרי היו ערוכים בבוקר ה־5 ביוני בהתאם למשימות שנועדו להם במבצע "פאהר" לתקיית פת מטרת צבאיות בישראל, ולניתוק העיר אילת וסביבתה מן הנגב. גפים של מטוסים מסוגים שונים, יחד עם מטוסי תובלה ומסוקים נושאי גייסות נשלחו לארבעת הבסיסים בסיני. מטוסים אחרים הועמדו בכוננות מעבר לתעלה כדי לסייע בפטרול או תקיפה ארוכת טווח.

היתה בעיה לגלות במדויק את מצבת המטוסים בכל שדה: המצרים נהגו לערוך "סבב של מטוסים" בין הבסיסיים כדי להפריע למודיעין הישראלי לאתר אותם במדויק. ואכן, ערב המלחמה ממש, הוציא המודיעין רו"ח אחרון על מצבת המטוסים הצפויה לבוקר ה־5 ביוני. טייסי התקיפה מצאו את המטוסים בדיוק בשדות ובמקומות אליהם כיוונו את המטוסים שלהם בבוקר היום הגורלי הזה.

היו גם תקלות בהמראה – מבער שלא תפס, מיכל שלא העביר דלק, נזילות או בעיה טכנית אחרת שמנעה מטייסיים לצאת למשימה. בדממה מופתית הטייסיים "חזרו הביתה" כועסים על ההחמצה הגדולה. מתוך 197 המטוסים שהיו כשרים ערב המבצע, רק 183 יצאו לדרך. מטוסי התקיפה הראשונים של מבצע "מוקד" חלפו עתה, בשעות הבוקר של ה־5 ביוני בגובה נמוך מעל פני הדיונות של סיני או מימי הים התיכון. הם טסו בדו"מיה, נוגעים כמעט בגלים או מעוררים את אבק הדיונות של בסיני, נסתרים מקרני המכ"ם הבולשות. כמו רכבת שדהרה במהירות גבוהה איש לא היה יכול עכשיו לעצור אותם. המהלומה היתה בלתי נמנעת.

### קרניים עלומת בשמי מצרים

בשעת בוקר מוקדמת יצאו שני מטוסים מוזרים למראה ונסקו ממסלולי רמת דוד דרומה לעבר מצרים. במטוס הווטור מספר 70 הדרימושב, שחרטומו היה ארוך כחרטומו של פינגוין, ישבו סא"ל אדם צבעוני ומאחריו הנווט סא"ל מנחם עיני. במטוס השני, מספר 65, יצאו שני טייסיים: סרן אורי מרגלית וסא"ל יואש צ'אטו) צידון, אשר שימש בטיסה זו כמפעיל המערכות.

שני המטוסים יצאו דרומה בגובה נמוך ולאחר שהגיעו לאיזור הפעולה שלהם נסקו לגובה רב. הם יצאו למשימה עלומה וממושכת אשר נועדה לשבש את מערכות המכ"ם ולפתוח "נתיבי חיריה" בתוך מעטפת הכיסוי של טילי הקרקע-אוויר שהגנו על צפון מצרים. דרכם אמורים לחזור מטוסי התקיפה ללוע הארי בלי שיתגלו לפני כן. יחד איתם יצאו שני מטוסי מירו, ובהם עורא דותן (בבן) וסרן נפתלי פורת.

סא"ל אדם צבעוני היה מותיקי חיל-האוויר – את גיחותיו הראשונות עשה כמטילן במלחמת השחרור מעל עזה ורפיח. לאחר מכן השלים קורס טיס מספר 3, הוצב בטייסת הקרב הראשונה, והתקדם במסלול למטוסי הסילון, המטאור. במלחמת קרב החליף את מפקד טייסת ההרבדים אשר נהרג במלחמה. הוא היה מפקד טייסת "העטלף" עת הפעילה מטוסי ווטור, ולאחר מכן הוצב במטה חיל-האוויר כראש ענף 2, שהתמחה באמל"ח (אמצעי לחימה) ותכנון. "כשהתחילה המתיחות" נזכר אדם, שמתי מיד פעמי לטייסת. שם הייתי בכוננות ומשם ניהלתי את הענף"<sup>3</sup> מפקד הטייסת אייש את אדם במשימת "יבלת" והוא לא אהב את הענין. אלה היו טיסות משעממות, מתישות – "גיהוץ" חד-גוני בנתיב ישר ובגובה רב. "לא רציתי להמשיך בזה" הוא נזכר, "מההתחלה לא כל כך שמחתי להפעיל את המטוס הזה, אבל לוי צור אמר לי לצאת לטיסות אלה בגלל נסיוני על המטוס המיוחד הזה".

עימו במטוס היה סרן מנחם עיני, נווט ותיק ומנוסה בטייסת הווטורים 119. הוא עמד לסיים את לימודי השנה רביעית בפקולטה לאירונאוטיקה בטכניון עת פרצה המלחמה. מנחם, שהיה לימים מנווטי הפנטום הראשון נים, מתאר את הפעלת מערכת היבלת כ"פשוטה להפליא. איש לא ידע מה בדיוק היא עושה. זה היה דבר מאד פרימיטיבי. לא ידעת כלום ולא היתה שום אינדיקציה למה שקורה. היא עברה לבר. יכולתי ללכת לישון והיא המשיכה לעבוד. מערכת מאד פשוטה".<sup>4</sup>

במטוס השני ישבו, כאמור, אורי מרגלית ויואש צ'אטו צידון. סרן אורי מרגלית בן מרחביה בעמק יזרעאל, היה טייס מילואים בטייסת. אורי, ממוצע הקומה ומקורול השיער, היה חובב טיסה מנוער והשלים את הסולו הראשון במסגרת גרנ"ע אויר לאחר שמונה שעות בפייפר קב. את קורס הטיס סיים בסוף שנת 1959 ולאחר

מספר תקופות באורגן ובמיסטר הגיע לטייסת ברמת דוד. הוא היה מותיקי מערך הווטור, מטוס אותו אהב והרבה להטיס: "הייתי שלוש תקופות ב-110" הוא אומר, "את הוור טור הכרתי מצוין. אהבתי מאד את האירון הזה – היתה לו עוצמה של מטוס דרימנועי, 4.5 טון פצצות, ארבעה תותחים ומהירות של מטוס תקיפה". על הצבתו כטייס במשימת



**צ'אטו- מותיקי מערך הווטור יצא לגיחת חל"א בבוקר המלחמה**



**אונות באפילה - סגן אורי מרגלית יצא במטוס חל"א ל"סימוי מכ"ס" מול פורט סעיד**

הל"א ידע רק בבוקר, וקיבל את העובדה כמובנת מאלוה. "לא, זה לא עורר בי כעס. הייתי איש מילואים לעומת האחדים שעשו טיסות אימון יותר תכופות. היה לי בהחלט רצון להיות בגל התוקף הראשון אבל פיקוד הטייסת החליט וזו היתה הפריבילגיה שלו לאישי את המבנים לפי מיטב השיפוט שלהם. כאן לא משחק – זו מלחמה."<sup>5</sup>

סא"ל יואש צידון צ'אטו השתחרר בשנת 1966 מחיל-האוויר, והיה אותה בנסיעה עסקית בחו"ל. האיש אשר כונה "איש הקוסמונוסים" של חיל-האוויר, הקים את טייסת 119, ופיקד עליה עת הפעילה מטוסי מטאור N.F.13 לקרב לילי, ולאחר מכן עמד מאחורי הניסוי המבצעי והקלייטה של מטוסי הווטור לסוגיהם בחיל האוויר

יר. יואש התמחה במיוחד בדגמי IIN הדרימושביים שהיו מצוידים במכ"ם יירוט. צ'אטו הצטיין במקוריות המחשבה שלו, וברעיונותיו המיוחדים אשר גרמו לא אחת למחלוקות מקצועיות בין "איש האלקטרוניקה" לבין מפקדי בכירים בחיל-האוויר.

כאשר החלה המתיחות באזור ערב המלחמה, היה יואש בין מאות אנשי צוותי האוויר והקצינים אשר עשו כל מאמץ כדי להגיע לארץ. צ'אטו אשר השתחרר זה מכבר משרות בחיל-האוויר וניהל מפעל תעשייתי לא טס מזה תקופה ארוכה על המטוס. לפי הוראה של מפקד הטייסת הוא עלה לטוס כמפעיל מערכת ה"יבלת" במושב האחורי. השניים הסכימו כי צ'אטו יחזור לטיסות מבצעיות בשיטת "אימון תוך כדי ביצוע".

יחד עם שני הווטורים המריאו לאוויר גם שני מטוסי מירד' ובהם רס"ן עזרא דותן (בבן) וסרן נפתלי פורת מטייסת 117. נזכר אדם: "מפקד הבסיס התעקש כי נמריא בליווי של ארבעה מטוסי מירד'. לבסוף הוא השתכנע כי שניים יספיקו. ביקשנו ממנו לוותר כליל על המירד'ים – לאלה ודאי יהיה משימות חשובות יותר לעשות. סומך בכל זאת הורה על הוצאת שני מטוסים לליווי הווטורים. המראנו שני ווטורים, ושני מירד'ים

מלויים". כאשר יצאו שני המטוסים לדרך, כבר עמדו מטוסי התקיפה האחרים ברחבות החניה, והמתינו למועד ההמראה שלהם. "טסנו מאד נמוך מעל הים" נזכר אדם, "לקראת שעת הש' כבר היינו מול פורט סעיד, ואז, לפי הזמן, התרוממנו לגובה שנקבע, ושם נשארנו".

בהגיעם לאיזור הפעילות שנועד להם, נסקו לפתע מטוסי הווטור לגובה רב ו"נעלמו" מעיני טייסי המירו. שני הווטורים יצאו לנתיבי הפעילות שיועדו להם בגובה רב, ושם פעלו משך כשעתיים. "את המירו'ים לא ראיתי כלל" אומר אורי מרגלית. "ידענו שהם אמורים להשגיח עלינו, אך במהלך הטיסה לא היה לי קשר עין איתם".

המטוס הראשון ובו אדם צבעוני, יצא לעבר קו החוף של סיני. מטרתו היתה מערכות המכ"ם אשר הופעלו בחוף סיני ומול פורט סעיד במבוא הצפוני של התעלה. הווטור עשה את נתיבי הלוחמה האלקטרונית שלו הלך ושוב בגובה רב.

"טסנו מעל הים - בקו אלכסוני מול בארדוויל בכיוון דרום מערב. לא התקרבונו לפורט סעיד. היינו מעל הים כל הזמן" אומר מנחם עיני. פולסים מוזרים יצאו משני קצות המיכלים שנשארו וסימאו את מערכות המכ"ם של מערך ההגנה המצרי ושל מערכות טילי הקרקע-אוויר שלו. נדמה כי איש לא היה מודע לפעילות המטוסים המוזרים. "המצרים לא שיגרו עלינו טילים ולא ניסו ליירט אותנו. אנחנו כנראה לא הטרדנו אף אחד. לא ידענו את התוצאות ואני לא יודע עד היום מה היו התוצאות" אומר עיני. "אחרי הזמ"מ התחלנו לשמוע את הריווחים ברדיו. היתה תחושה של משהו מוחץ שקורה כאן".

ממשיך אדם: "עשיתי פטרול בנתיב שנקבע עוד שעה ארוכה, עד שכל מטוסי הגל הראשון נחתו וחזרתי לרמת רוד".

צבעוני ועיני סיימו את משימתם לאחר 2:08 שעות. המטוס השני ובו אורי מרגלית ויואש צ'אטו צידון, יצא גם הוא לעבר החוף הצפוני של הדלתא.

"אנחנו היינו 'משאבת הטילים'" אומר אורי מרגלית. "טסנו מעל הים, משכנו בדיוק לפי הזמן כדי שכאשר יגיע הגל התוקף נהיה ערוכים ומוכנים במקום". הווטור של מרגלית וצ'אטו חג בנתיב שסומן לו ללא אירור עים מיוחדים. "באחת הפניות אמר לנו הבקר: 'שים לב לא להתקרב מדי לחוף'" נזכר אורי. "היו לנו שולי ביטחון וככל הנראה נסחפנו מעט לכיוון פורט סעיד. הם עקבו אחרינו והבקרה לא רצתה שנתקרב לטווח הטילים. עשינו אליפסה מול החוף, מזג האויר היה טוב ואיש לא ניסה ליירט אותנו. היינו באויר זמן ממום שך, תמכנו ביותר מאשר היעף של המבנים הראשונים. זו היתה גיחה ארוכה בהחלט".

נקל לשער את ההפתעה בה קיבלו מפעילי המכ"ם את ההדים המשונים שהצטיירו על צלחות המכ"ם בתחנות הבקרה בהן ישבו. הקרניים הכולשות של מערכות המכ"ם הרוסיות שהיו מוצבות בכיר עאבר וצפונת



ווטור 70 ומלווה-2 ווטורים "חמושים" במערכת "יבלת" יצאו לחסימת מערכות המכ"ם.



הווטורים נסקו ונעלמו - עזרא דותן (בבן) עם אנשי המודיעין של הטייסת בתקופת המלחמה

לפורט סעיד ומעבר להן, קיבלו לפתע הד מוזר, חזק ומשונה. הבקרים אשר ישבו מול צלחות המכ"ם שלהם ראו "רעש אלקטרוני" לא ברור. "תקלה" הם ודאי סברו ושלחו טכנאים החוצה כדי לבדוק את האנטנות הגדולות אשר סבו על צירן. אך האנטנות היו תקינות. הם בחנו שוב את הציוד האלקטרוני - "סימוי אלקטרוני" היה נושא חדש באותה תקופה. בינתיים יכלו מטוסי התקיפה לחמוק מבעד למכ"ם.

וטור מספר 65 של מרגלית וצ'אטו חזר לנחיתה לאחר 1:25 שעות. לקראת נחיתה נכונה לאורי הפתעה. "אני איש העמק, זה הרג אותי כאשר הגעתי לנחיתה וראיתי את הגליל - הכל בער. אלה היו הסורים שירו בתותחים על הגליל ואנו עדיין פעלנו במצרים" נזכר אורי, "עד שקיבלנו אישור לעבור ולפעול נגד סוריה". שני הוטורים המצוידים במיכלי הלוחמה האלקטרונית, יצאו במהלך המלחמה למשימות נוספות לשיבוש מערכות המכ"ם ופעלו מעל מצרים, ירדן וסוריה.

### לאן נעלמו הוטורים?

סיפורם של שני מטוסי המירו' של טייסת 117, אשר יצאו ללוות את הוטורים המסתוריים היה מעניין לא פחות. את הזוג הוביל רס"ן דותן (בבן) ועמו סרן פורת.

"יצאנו ללוות זוג ווטורים" תיאר בבן את הגיחה. "תחילה נאמר שנלווה ווטור בודד ותכננו בהתאם. חמש דקות לפני ההליכה למטוסים, נאמר שהוטורים יהיו שניים, שכל אחד יטוס במקום אחר. מה עושים? כבר לא היה זמן רב לתיאומים נוספים. יצאנו לדרך במהירות של 260-300 קשר עם בידונים גדולים ושפירורים. כל זאת על הגלים - לא נעים בכלל."<sup>6</sup>

ארבעת המטוסים טסו נמוך מאד עד לנקודה בה נועדו לנסוק לגובה רב כדי להתחיל במשימתם העלומה. ברגע שהגיע זמן המשיכה פתחו הוטורים מנוע התפצלו כל אחד לבתיבו ונעלמו מן העין. הוטור היה מסוגל לנסוק במהירות לגובה רב.

"פורת ואני מחפשים אחר 'הילדים האבודים' - אך לשווא" תיאר בבן, "מדווחים לבקר והוא אומר שהכל שפיר ושנפטל בין הנתיבים של הוטורים". מרכז השליטה החליט לשנות את משימת המטוסים ולהפנות את המירו'ים למשימות יירוט והגנה על מטוסי התקיפה בשלב החזרה שלהם ממשימות התקיפה. לאחר

## עשרה שדות ועוד אחד

### ווטור 70 "פנטומס"

המטוס בו טסו אדם ועיני למשימה המיוחדת שלו היה ה"ברווזון המכוער" של הטייסת - מטוס ווטור מספר 70 ארץ-חרטום אשר שימש בצרפת כמטוס ניסוי למערכות מכ"ם. המטוס נרכש בזמנו על ידי צ'אטו, כדי לשמש לניסוי מערכות שונות.

מפקד בסיס רמת דוד, יחזקאל סומך לא רצה את המטוס - הוא לא יכול היה לשאת חימוש והיה נטול תותחים - כך שלא היה יכול להועיל לדעתו לטייסת כמטוס לחימה. התעקשותו של אדם צבעוני, כמפקד יחידת האמל"ח הביאה להחזרתו לטייסת הווטורים. "התעקשתי שיעבירו אותו והוא יהיה מטוס מן המניין. הוצאתי הוראה וקצת הכרחת אתו לקבל אותו" נזכר אדם. "בשל כך הוא שימש כנושא מער-כות ה"יבלת".

מטוס זה המשיך עוד מספר שנים בשרות מבצעי ושימש גם לטיסות ניסוי של מערכות ל"א אחרות. הוא מוצב כיום בין מטוסי מוזיאון חיל-האוויר בחצרים.

### "יבלת" מבצעית

תחום הל"א (לוחמה אלקטרונית) היה מאז ומעולם מן התחומים הכמוסים והמסווגים ביותר בפעולות הלוחמה האווירית. עם כך נתונים על הפעלת מערכות לשיבוש מערכות מכ"ם וקורנים אחרים החלו להסתנן ממידע שפורסם על פעילות חיל האוויר המלכותי הבריטי, הלופטוואפה הגרמני וחיל האוויר של צבא ארה"ב במלחמת העולם השנייה. פעילות זו הורחבה מאד בימי המלחמה בוייטנם על ידי חיל-האוויר האמריקני והזרוע האווירית של הצי מול מערכות המכ"ם של צפון וייטנם.



**מערכת יבלת שפותחה בצרפת הותאמה ללוחמה נגד מערכות שהופעלו על ידי פיקוד ההגנה האווירית של מצרים**

צה"ל וחיל-האוויר ניוונו במשך שנים רבות מהאזנה לשידורי רדיו ותקשורת קוית של צבאות ערב, עם כך הפעילות התאפיינה בפעילות פאסיבית בלבד. בשנות השישים החלו נכנסות לשרות גם מערכות אקטיביות. המערכת המוט"סת הראשונה מסוג זה אשר הופעלה על ידי חיל-האוויר הישראלי, כונתה "גביע" והותקנה על מטוסי תובלה מסוג סטרטוקרויזר, לשם שיבוש מער-כות מכ"ם של מדינות ערב. בשל האכזר

בה מיכולתה הטכנית, נרכשה בארה"ב מערכת אחרת, אשר כונתה "מסנן", אולם גם היא לא האריכה ימים ובשל מספר התקלות הרב, לא נכנסה לשרות מבצעי. בשנת 1965 נרכשה מערכת מתוצרת חברת CSF הצרפתית. המערכת כונתה "יבלת". היא הותקנה בתוך מיכל הדומה למיכל דלק מארך ובשל משקלה הרב היא נישאה רק על ידי מטוסי הווטור של טייסת 110. תחומי התדרים בהם פעלו שני משד"רים, אשר שידרו לפנים ולאחור, אפשרו פעולה נגד מכ"ם טילי SA-2, מערכות מכ"ם קרקעיות ומכ"ם בקרת תותחי נ"מ. בתקופת מלחמת ההתשה ניסה חיל-האוויר בסיוע של רפ"ל לשפר את ביצועי המערך-כת והתאים את תחומי השיבוש לאלה של טילי SA-2B שהגיעו למצרים. חסרונה הגדול של המערכת, לבר מהיותה בעלת טכנולוגיית שופרות מיושנת, היתה כובו האנרגיה העצום בשידור על פני פס תדרים רחב. במערכת זו לא היה די כדי לענות על בעיות מלחמת ההתשה, וטייסי חיל-האוויר נאלצו להתמודד מול הטילים על ידי אימוץ עיניהם ויכולת הטיסה שלהם. למרות זאת היא המשיכה להיות בשרות מבצעי גם במלחמת יום כיפור עת נישאה על ידי מטוסי סקיהוק. במלחמת ששת הימים היו בשרות ארבע מערכות מסוג זה.

שלוש רקות מפנה אותם הבקר ליירוט מטוסים חשודים.  
 "כל הכוח קדימה והמלחמה מתחילה" מספר בכו, "יירוט בגובה 10, שינוי נתיבים משוגע, הבקר מכוון אות-  
 נו: 'חמישה מייל, שלושה מייל, ישר לפניכם!'

"אני מתחיל לחשוש שהבקר החליף בין המטרה למיירט" אומר בכו, "כי עדיין לא רואים דבר. 1 מייל. אם  
 זלצי לא רואה בטווח הזה, משהו לא בסדר!" אומר בכו לעצמו בביטחון.<sup>7</sup> הם חולפים את ה"מטרה" ואז מודיי-  
 עים להם שהמטרה בגובה 20 אלף רגל. "האם דפקו אותנו?" שואל זלצי בשפתו התמציתית והמיוחדת. "ממ  
 שיכים בגובה. שוב הכוונה לכל רוחות השמיים והופ "בוגי בשעה 10 למעלה". בוחנים טוב: רביעיית אורג-  
 נים!"

שני המירז'ים עוזבים את האורגנים התשושים שחזרו מתקיפה ומקבלים מהבקרה הוראה לצאת לצליפה באל-  
 סיר. שני המטוסים המהירים יצאו לעבר אל סיר (הוא ג'בל ליבני) ותקפו אותו בתותחיהם. בשדה היו אך  
 מספר מטוסי מיג 15, חלקם הגדול דמייים, ומטוסי אימון קלים מסוג יאק 18. שני המירז'ים היו המטוסים  
 הראשונים מעל ג'בל ליבני, ולאור התוצאות, גם האחרונים שפעלו נגד שדה זה (ראה שם).

### הגנה אווירית מעל האזורים הקריטיים

טייסי התקיפה שיצאו לעבר מצרים לא היו לברם אותה עת. מערכת שלמה שנבנתה משך שנים נכנסה עתה  
 לפעולה ונתנה להם גיבוי מבצעי.

למרות התכנון הקפדני שהתבסס על הפתעה וטיסה בגובה נמוך בדממת אלחוט, לא יכול היה חיל-האוויר  
 לסמוך רק על גורמים אלה. היה סיכון כי מטוסי קרב מצרים שיגלו את המטוסים, או מטוסי פטרול מזדמ-  
 נים, ינסו ליירט את המטוסים הישראלים בדרכם למטרות או בחזרתם משם. בשל כך הוקצו מספר מבנים  
 במטס הראשון לפטרול בגובה רב מעל הנקודות הקריטיות. שתי נקודות אלה, "בועז", ו"תלם" שתייהן על  
 מימי הים התיכון (ראה מפת הנתיבים) היו הנקודות אליהן התכנסו המטוסים הישראלים ומשם יצאו כיוון  
 לעבר שדות התעופה המצריים.

במהלך התכנון נקבע כי שני מבנים של מירז'ים – האחד שיתקוף לראשונה את ביר תמרה בלב סיני והמב-  
 נה שיתקוף את אבו סואר, יטילו את פצצותיהם, ובמקום להכנס ליעפי צליפה, יצאו לפטרול בשמי האזור.  
 שלא כמתוכנן הצטרפו למטוסים המיירטים גם צמד מטוסי המירז' של טייסת 117 שאיברו את הווטורים  
 והופנו לפטרול בצפון סיני כמתואר למעלה.

לבד משני מטוסי הווטור ללוחמה אלקטרונית, המריאו בשעות הבוקר לאויר גם מספר מטוסי דקוטה וסטרי-  
 טוקרויזר של טייסת 120 ופנו לשיוט בנתיבים בגובה רב. חלק מהמטוסים שהמריאו משדה התעופה בלוד  
 יצאו לעבר הגבול המזרחי, אחרים ירדו דרומה וטסו מעל הים ולאורך גבול ישראל מצרים. במטוסים ישבו  
 מפעילי מערכות שעקבו בצמידות אחר השידורים של תחנות המכ"ם ומערכות התקשורת של צבאות ערב.  
 בעייתית במיוחד היתה תחנת המכ"ם הירדנית החזקה בעג'לון ובשל כך היא הפכה לאחת המטרות העיקרי-  
 ות של מבצעי האזנה אלה. מערכות אלה פעלו גם לעבר ספינות הביון הרוסיות שעגנו או שייטו לחופי  
 ישראל וסיני, כמו תחנות אחרות בלב סיני וצפונה יותר באל עריש.

מטוסי ממסר שייטו בגובה רב והמתינו לשעת הש' כדי לשפר את הקשר בין המטוסים מעל מצרים לבין  
 מערכת הבקרה הישראלית. מערכות מכ"ם יבשתיות וימיות עקבו אחר תנועת המטוסים בשמי התעלה וסי-  
 ני. לכל אלה הצטרף מערך מסועף של מסוקי חילוץ של טייסות 124 ו-114, וכן מסוקים קלים לחיפוש והצלה  
 שנפרש ליד אשדוד ועל גבול ישראל מצרים, למקרה של נטישה.

הנה כי כן, טייס שמצא עצמו במצוקה לאחר שעת הש' היה יכול לצפות לסיוע של מטוסי ממסר, מסוקי  
 חילוץ ולוחמים שיבואו לחלץ אותו, גם בתוך שטח איב.

# פרק יג' גל ראשון – השדות בסיני

## אל עריש

שרה התעופה מספר 259 באל-עריש היה השדה המצרי הקרוב ביותר לגבול ישראל. משך שנים פעלו במקום טייסות קרב – בוכנה וסילון – אשר היו אחראיות על הגנת המבואות המזרחיים לסיני ולמצרים. שלושה מסלולים היו בשרה זה, ובדרך כלל פעלו בו מספר גפים של שלוש טייסות שהיו שייכות לשתי חטיבות אוויריות של חיל-האוויר המצרי: טייסות מספר 18 ומספר 31 (קא"מ) ולהן מטוסי קרב אל-ראות וטייסת 25 של חטיבה מספר 12 ולה מטוסי מיג 17.<sup>1</sup>



חשער האווירי הקדמי נגד ישראל - מראה כללי של בסיס האוויר אל עריש

מאז ומתמיד היה השדה באל עריש מטרה לתקיפות של חיל-האוויר הישראלי. כך היה במלחמת העצמאות, במבצע קדש ועתה במלחמה השלישית והגדולה. משרה זה, שהיה הקדמי ביותר של חיל-האוויר המצרי יצאו גיחות סיוור וצילום של מטוסי וומפייר, מיג 15, מיג 17 ומיג 21 אשר חדרו לישראל מאז אמצע שנות החמישים. נראה היה כי החשבון הישראלי עם השדה היה ארוך ומעיק. אך צה"ל החליט שאין לפגוע במסלולי השדה. היה חשש כי כוחות השריון לא יצליחו להבקיע את מתחמי רפיח, ולפי התכנון

היה אמור כוח חלוץ של חטיבת הצנחנים להשתלט על השדה, ולהכשיר אותו להנחתה של כוחות חטיבה 35 (צנחנים) והלוגיסטיקה שלה במטוסי תובלה. תוכנית ההנחתה בוטלה וחטיבת הצנחנים נשלחה לירושלים. אולם לצה"ל היתה כוונה להשתמש באל-עריש כשדה אספקה לכוחות אשר נועדו לפעול ברצועת עזה וממנה לעבר סיני.

דו"ח המודיעין המעורכן לבודק המבצע, קבע כי בשרה נמצאו רק שבעה מטוסי מיג 17. המטוסים היו חמור שים כל אחד ב-16 רקטות ונועדו להיות חלק מכוח המשימה האווירי שתוכנן לתקוף מטרות קרקע בישראל. כמו כן חנו במקום מטוסי תובלה איל-14 וגם טייסת מיוחדת של האו"ם.

מסביב לשדה עצמו ובקרבת המסלולים היה מספר לא מועט של עמדות נ"מ, שהגנו על השדה ומבואותיו וכן על מערכות המכ"ם שהיו ערוכות בהיקפו. המודיעין סימן את הסוללות אחת לאחת: היו שם עמדות 37 מ"מ, 57 מ"מ וגם מקלעי גוריונוב בני 14.5 מ"מ.

המשימה שקיבלו שני המבנים של טייסת 107, היחידים, למעשה, שפעלו נגד השדה, היתה לתקוף את הבסיס, ולהשמיד את מטוסי המיג 17 שפעלו ממנו. מטוסי האורגן היו האיטיים בין מטוסי התקיפה של חיל האוויר, אך הם הגיעו בחשאי ובגובה נמוך וצללו מיד על השדה.

את המבנה הראשון הוביל רס"ן יעקב טרנר מפקד הטייסת. יחד עמו היו שלושה קיבוצניקים צעירים: סג"מ יעקב (קובי) ריכטר, הקיבוצניק הצעיר מן הצפון, איש שהיה מכונס עם עצמו לא אחת, וידו היתה רב לו בציור, ור, שירה וגם בספורט. לימים ד"ר ומנהל מפעל לציוד רפואי. מספר שלוש היה סגן שאול גלבווע, מעמק יזרעאל. מספר ארבע ת. גם הוא קיבוצניק. האורגנים הקשישים היו עמוסים רקטות ותיבות התחמושת של תותחי ה-20 מ"מ שלהם מלאות.

הם הסיעו בזהירות מהעמדות הרחוקות בהן היו מפורזים בשדה התעופה בלוד, והתכנסו למבנים ברחבות שלפני המסלולים. המטוסים מתוחיי הכנף עלו על המסלולים והמריאו באיטיות דרומה בגובה נמוך מאד. בדרך הבחינו טייסי המבנה במטוסי מיסטר של טייסת אחרת כשהם נחפזים דרומה ומערבה, ויוצאים לתקוף את המטרות שלהם.



יוצאים למלחמה - אורגן מספר 64 של טייסת 107 חוביל את התקיפה לאל עריש

טרנר, שהעניק לטייסת שלו את הכינוי "טייסת הילדים" היה מוראג. חלק ניכר מטייסיו היו בוגרי קא"מ צעירים, אשר היו זקוקים מידי פעם לתזכורת מסוג זה. האם יזכרו להרים מפסקים לפני התקיפה? הוא היה רגיל להזכיר לטייסים לעשות זאת. עתה היתה דממת אלחוט שרויה על הכל. בתדריך הבוקר הוא העלה את הנושא והזכיר לכולם כי יש להקפיד על מצב לחיצי התותחים והרקטות.

השעה כבר 07:42. שלוש דקות לפני שעת הש'. טרנר מקווה כי ניווט נכון לעבר המטרה שלו. "האם אצליח להגיע בדיוק לנקודת הריקוט?" הוא שאל את עצמו.

שלא כמו המטוסים התוקפים בפצצות, לא היה על המבנה למשוך לגובה – עמדה ממנה יכלו לראות טוב יותר את הסביבה ולזהות את המטרה להפצצה. מטוסי האורגן של המבנה היו אמורים להגיע בגובה נמוך יחסית, להתנפל על המטוסים ולתקוף אותם מיד ברקטות. בלי יכולת להתרומם גבוה מדי, לבחון או לברוק. מסביב שקט. ערפילים קלים מכסים את האיזור הצפוני של סיני. טרנר שהגיע מדרום, מגלה לפתע את המסלולים הארוכים של אלי-עריש שבלטו על הרקע המרברי הצהבהב. זו המטרה.

"אנחנו יורדים עליהם פתאום, כמו ביומנים של פרל הארבור" יכתוב לימים יעקב טרנר.<sup>2</sup> הוא משך את האורגן לגובה 2000 רגל ונכנס בצלילה מתונה על עמדות תותחי הנ"מ, ותוך כדי כך תכנן לפגוע במטוסי המיג 17 שחגו המושים, מתורלקים ומוכנים לצאת לאויר. הוא זיהה שישה תותחים בהמשך ובצד מסלול 32/14. הרים את מפסקי התותחים, ייצב את הכוונת והכניס מנוע. עוד שניה, והוא לחץ על ההדק במוט ההי-



584

מוסווה וכסוף- אורגן 584 נפגע במיכל הדלק השמאלי  
במהלך אחת הגיחות. המיכל הוחלף במיכל כסוף, והמטוס  
המשיך במשימותיו

גוי ושיחרר את הרקטות התלויות מתחת לכנפי המטוסים. שלושת המטוסים האחרים היו ערוכים מאחוריו בשורה עורפית. מספר שניים כוונו לעמדת תותחי 37 מ"מ היוורה לעברו תוך כדי צלילה. שלוש יוצא גם הוא לעבר התותחים ומשחרר מטח רקטות קטלני. "לפחות תותחני הנ"מ יורדו עכשיו את הראש!" חושבים הטייסים לאחר המטח הראשון. ארבעת המטוסים מפנים את השרה, עורכים פניה מהירה וחוזרים בהתגנבות בגובה נמוך. קשה להסתתר במדבר הפתוח בו היה מצוי השרה הגדול. חורשת דקלים מצפון משמשת להם מסתור רגעי. מטרתם ביעף זה – מטוסי המיג 17 הכסופים הרובצים ברחבות הגדולות, חמושים ברקטות אויר-רקקע. עכשיו יש לתפוס אותם לפני שיצליחו להמריא.

טרנר מריץ לעברם את הכוונת, ולוחץ על הרק התותחים. ארבעת התותחים נובחים קצרות ורצף של פגזים חודר למטוס הראשון. "הי, לא כך זה נראה בסרטים!" אומר לעצמו טרנר, השבוי בסיפורי המערב הפרוע וסרטי מלחמת העולם השנייה. המיג הכסוף מסרב להתלקח.

עוד שניה חולפת ועכשיו זה מתחיל: המיגים מתפוצצים ומעיפים זיקוקי דיגור לכל עבר. ארבעת האורגנים מדליקים את המטוסים אשר עמדו על כני הנסע הקצרים שלהם ולאחר דקה שתיים כרעו על גחונם. המוביל לא היה בטוח שפגע בכל המטוסים. הוא סופר אחד אחרי השני ונעצר במספר שש. איפה המיג השביעי? עי? המטוס הזה עלול להמריא ולסכן את ארבעת המטוסים בדרכם חזרה הביתה ללא חימוש. או מטוסים אחרים הנמצאים באזור.



ערימת אפר- מטוסי המיג 17 היו מפוזרים ברחבות רחוקות חמושים, מתודלקים ומוכנים לצאת לקרב

"ביעף השלישי אני מעיף עין למגדל" סיפר טרנר, "הפקחים מאובנים שם, על המרפסת, נראים המומים או שאננים מול הצגת הפתע של הדלקת המיגים" הוא מתאר. "ביעף הבא אני מרים את האף, פניתי מעט הצידה וצלפתי על המרפסת. הפקודה שקיבלנו היתה לשמור על מגדל הפיקוח שלם".

הוא לא מצליח לגלות את המיג השביעי שנעלם בין עמודי העשן, ועתה צריך לצאת מכאן, ומהר. הוא יצא חזרה והבחין במכ"ם הבקרה המוסתר בין הדקלים. בטווח של 700 מטרים הוא הצמיד אליו את הכוונת וירה בו צרור קצר. ועכשיו הביתה.

מבין ארבעת האורגנים נפגעו שניים – אחד מהם בכנף והמטוס השני במיכל הדלק בקצה הכנף. אבל הטייסיים אינם חשים בבעיה מיוחדת והם ממשיכים לשלוט במטוסים.

בעוד האורגנים של המבנה הראשון מבצעים את היעף האחרון ויוצאים מן השרה, נשמעה נהמת המנועים של ארבעת מטוסי הרביעיה השניה של הטייסת. חלק ניכר מבין המיגים רבץ כבר על גחונם ומיכלי הדלק שלהם העלו ענני עשן שחור וסמיך של דלק בוער.

מספר לא מבוטל של מטוסי מבצע "פאהד" שנועדו לתקוף מטרות בישראל, עלה אותה עת באש ותמרות עשן בשדה התעופה של אל עריש.

### יובל אפרת נפגע

המבנה הבא היה גם הוא של מטוסי אורגן מטייסת 107. הוביל אותו רס"ן יובל אפרת, סמ"ט א' של הטייסת. עמו היו גיורא ברינר מספר שתיים, יפתח סדן מספר שלוש ומשה הרץ מספר ארבע.



יובל אפרת - בכיר טייסי 107 נפגע  
לאחר הגיחה הראשונה

יובל היה מבכירי הטייסת ומבין המנוסים ביותר בקרב המובילים שלה. הוא סיים קורס טיס כחניך מצטיין בשנת 1959, אחרי האור"ג והמיסטר טס על סמב"ד בחצור ואחר כך על מירז'ים כשנתיים וחצי. הוא היה ממקימי 107 ברמת דוד. יובל נפצע בתקיפה הראשונה (ראה להלן) ולמרות פציעות הסתבר ליובל כי יש חיים בטיסה גם לאחר מטוסי הקרב. הוא עבר למסוקי בל 205 ואף התאהב בכלי טיס אלה. לאחר מכן פיקד על טייסת סופר פרלון ומשם לטייסת מסוקי יסעור. במסוקים מסוג זה קיבל את צל"ש הרמטכ"ל על פעולת חילוץ נועזת בעומק השטח הסורי עת הוביל וחילץ את סירת הצנחנים בפיקודו של רס"ן שאול מופז, לימים הרמטכ"ל של צה"ל. בשנת 1977 פרש משרות בדרגת סא"ל.

גיורא ברינר נולד בקיבוץ הזורע ולמד במוסד החינוכי שמריה במשמר העמק. לאחר קורס הטיס הוא עבר לאורגנים ומיסטרים ובימי המלחמה חזר לטייסת 107. הוא השתתף במלחמת ההתשה



יפתח סדן בחזר המבצעים המאוחר של הטייסת בלח-נטל  
את החובלה לאחר הפגיעה ביובל

ובמלחמת יום כיפור בעשרות תקיפות של מטרות במצרים וסוריה. גיורא נהרג בנופלו ממצוק במדבר יהודה בצמבר 1984.

יפתח סדן מספר שלוש, לא אהב במיוחד טיסה והתעניין יותר בשיט בכנרת. הוא סיים קורס טיס בנובמבר 1963 על פיפר ופוגה מגיסטר, לאחר מכן טס על אורגן ומיסטר ובמלחמה הגיע לטייסת. לאחר מכן עשה הסבה לסקייהוק בו טס עד 1969. הוא טס על מירז'ים ובמלחמת יום כיפור השתתף בגיחה בה הופל מיג 21.

יפתח, הקיבוצניק מבית זרע, סיים את שירותו בדרגת רס"ן.

משה הרץ היה מהטייסים הנועזים של הטייסת. לאחר שסיים קורס טיס הוא עבר את הנתיב המקובל של קא"מ ומצא עצמו כאחד מצעירי הטייסת ערב המלחמה. הרץ עבר לאחר מכן לסקייהוקים וממנו חזר למטר סי היירוט. במהלך מלחמת ההתשה ומלחמת יום כיפור הפיל 6.5 מטוסי אויב במטוסי מירז' ונשר.

בימי הכוננות היה יובל להוט לצאת לקרב, לפגוע בשדה אל-עריש לשם תוכנן לצאת ונחוש לגרום לנזק הגדול ביותר למטוסים שהיו בו.

יובל סיפר על הטיסה: "יצאנו מלוד מערבה ופנינו דרומה עד איזור באר-שבע. בדרך ראיתי מבנים רבים חול-

פים אותנו. זה היה מראה מרהיב. הם חלפו מעלינו ומתחתנו ויצאו לעבר המטרות שלהם. לכל מטוס היתה משימה. אף מילה לא נשמעה בקשר. כולם טסים למטרה שלהם. הכל היה נמוך מאד. שם פנינו שוב מערבה מעל יישובי גבול הרצועה והדרנו לסיני".<sup>3</sup>

יובל בן הקיבוץ, אינו יכול שלא להבחין בשינוי בנוף שלמטה: "התפלאתי לראות שקו הגבול בין ישראל לסיני ברור מאד. הצבע של האדמה היה שונה לגמרי. טסנו מאד נמוך. ראינו בדואים, עזים שברחו כשעברנו מעליהן וכבשים שעמרו במקומם מרוב פחד. באנו על אל-עריש מדרום כשישה ק"מ ררומית לשרה". בדרך לא נתקלו המטוסים, שגם הם היו חמושים בתותחיהם הפנימיים ונשאו רק רקטות, באש נ"מ כלשהו, אבל תותחני הנ"מ של אל-עריש היו מוכנים ומעל השרה ציפתה להם אש קרקעית חזקה. "המטרה שלנו היתה לפגוע במתקנים בשרה" אומר יובל, "בנ"מ היינו אמורים לטפל אחר כך בתותחים של המטוסים עצמם".



מיג 17 על רחבות אל עריש- המטוסים היו חמושים בשמונה רקטות מתוצרת מצרים על מגלשים מיוחדים

יובל, מוביל המבנה, התרומם לגובה הריקוט.

"אחד מושך" הוא פרץ את הרממה בקשר. שלושת המטוסים היו מאחוריו.

"אחד נכנס" אמר יובל.

"שתיים נכנס".

"שלוש נכנס"

"ארבע נכנס".

ארבעת המטוסים היו בצלילה רדודה לעבר השרה. המטוס של יובל צלל כשלפתע פגעו מספר פגזים במטור סו. "ביעף הראשון נפגעת. שלושה פגזים פגעו במטוס - האחד פגע בתא הטייס ושניים אחרים בכנפיים. זה שפגע בקופיט פגע לי ברגל וריסק את העקב. הוא פגע גם בסטיק ובמערכות המופעלות על ידו. לא יכולתי לשחרר את הרקטות ולא לקוז את המטוס. ריח חריף של שריפה מילא את תא הטייס, אבל לא היתה אש. הייתי בצלילה כאלף מטרים מהמטרה. ניסיתי לשחרר את הרקטות אך הן כבר לא יצאו ולא נורו. משכתי כלפי מעלה כשאני טס מדרום לצפון".

שלושת המטוסים המשיכו בצלילה, ממתינים להודעת המביל שהוא יוצא, אך דבר לא נשמע ברדיו.

שתיים יוצא", מודיע ברנר, "שלוש יוצא" מודיע יפתח, "ארבע יוצא" סגר הרץ את הדיווחים. יפתח סדן, מספר שלוש המתין להודעה של יובל אך לא שמע כלום והבין כי משהו קרא למספר אחד. "יפתח, אתה צריך לקחת הובלה!" האיץ יפתח בעצמו תוך כרי יציאה מיעף הריקוט. "משמעות הדברים הייתה בי כמו משקולת בראש" סיפר יפתח סדן, מספר שלוש שהפך עתה מוביל השליי-שייה. "צריך לקחת הובלה, ואני בסך הכל טייס צעיר וחסר נסיון קרבי וחבר שלי לא אומר 'יוצא'. לאדם רגשן כמוני זה היה הרבה מאד. ממש כמו משקולת שנפלה לי על הראש".<sup>4</sup>

ממשיך יפתח: "ניסיתי ליצור קשר עם יובל, אך לא היתה תשובה. לא ראיתי פגיעה או נפילת מטוס בשום מקום. ארגנתי את המבנה. הוריתי לברנר לטוס קדימה ליעף נוסף, תכננתי שהרץ ואני נטוס כווג מאחור, ועל ידי כך נגן על ברנר לפנים. אני אוביל ב'שלט רחוק'. התלבטתי אם ללכת קדימה או להשאיר מאחור". השלישיה גמרה את הריקוט והצליפה. המיגים החמושים העלו עשן ברחבות השדה. יפתח צלף על מיג שהיה



מיג 17 איירובטי- מטוס זה שהגה הכוון שלו צבוע בשח שחור-לבן, היה במטוסי הצוות האירובטי המצרי

כבר פגוע. משה ירד על איליושין 14 וגם הוא נפגע. יפתח ניסה לאמץ את עיניו כדי למצוא את מקום הנפילת של יובל, אך לא הבחין במטוס פגוע. הוא ערך הקפה נוספת מעל השדה, אך גילה רק עמדות נ"מ שליוו את הטיסה שלו ב"פופים" אפורים לבנבנים.

"הודעתי בקשר שאני רואה עוד נ"מ סביב השדה ויש עוד יעדים. אז קיבלתי הוראה לחזור הביתה". יפתח אסף את שלושת המטוסים יוצא צפונה, הביתה. בדרך הוא הודיע לבקר שמספר אחד אינו משדר ואינו עונה. "הודעתי להם כי לא הבחנתי בפגיעה בקרקע ולא ראיתי מצנח. הוהרתי את הבקר לשים לב, אולי הוא משייט בגובה ורוצה לנחות במקום כלשהו, ושלא יירטו אותו. ואכן לאחר זמן מה אני שומע בקשר, זה היה הבקר או הפיקוח בלוד, על מטוס שטס בגובה רב. ביקשתי שוב מהבקר שלא יירטו אותו באופן אוטומטי ויוראו איזה מטוס זה".

יובל אינו זוכר את ההמולה שהיתה סביב טיסתו חזרה. תשומת הלב שלו היתה נתונה אותה עת לבעיות האי-שיות שלו – הפציעה המכאיבה ברגל והמטוס שלא הגיב לתנועות הסטיק. מספר יובל: "המשכתי היישר מעל העיר אל עריש ויצאתי לים. ססתי צפונה. באוויר היו עננים בגובה של 2500 רגל לערך. נצמדתי לעננים מלמעלה – אם ינסו ליירט אותי הרבר יקשה עליהם, חשבתי". בדרך יכול היה יובל, ששלט בינתיים במטוס, להבחין באניית הביון האמריקנית, ה"ליברטי", כשהיא משייטת בקרב החוף. "היא לא נראתה אונית מלחמה – לא משחתת ולא ספינה אחרת, אבל הצבעים שלה היו צבאיים" הוא נזכר. אבל עכשיו לא היה מקום לתצפיות על הנוף ועל ספינות, וגם הרעיון לפגוע בספינה לא עלה בדעתו. ליובל הפצוע היתה מטרה אחת: להחזיר

זיר את עצמו ואת המטוס הפגוע לנחיתה. הוא המשיך צפונה לאורך החוף ומול תל-אביב פנה לעבר שדה התעופה בלוד ומזרחה לעבר המסלולים.

שלושת המטוסים הנתורים המשיכו במשימתם. הם שחררו את הרקטות במטח רצוף לעבר מתקני השדה ובאחת הפיגות אף גילו את ה"מיג האבוד". מטח קצר והוא הצטרף לששת חבריו שעשנם השחור היתמר כבר מגופם הכסוף לשמיים.

גיורא ברנר מספר שתיים המשיך בצלילה המתונה לעבר השדה ושיחרר את הרקטות. יפתח סדן, מספר שלוש בא מיד אחריו, וסגר את הרביעיה משה הרץ. משה הצעיר מפנה את מבטו לעבר המוסך הגדול שעמד בצד המסלול ומהרהר: "הרי לא ייתכן שהוא ריק..." הוא ירה בו צרור ליתר ביטחון. לאחר כיבוש השדה מצאו שם מטוס תובלה מסוג איליושין 14 ומטוס קל מסוג "פושפק" מתוצרת הודית שעמד לשימושו של המפקד ההודי של כוח החירום, או ניתן שי למפקד מצרי מקומי.

בעוד שלושת המטוסים ממשיכים בגיחות התקיפה והצלפה, התקרב יובל לעבר השדה בלוד. הפצע ברגל הכאיב ודם הכתים את מכנסיו ונעליו. איך מנחיתים את המטוס הפגוע, ללא אפשרות להפעיל את הרוושות? הוא שאל עצמו. יובל היה טייס מנוסה, וגם ברגעים אלה לא איבד את עשתונותו. הוא פנה ימינה לעבר המסלול הפעיל היחיד של השדה בלוד. "מצאתי מספר מטוסים בהקפה" הוא סיפר, "היה כבר ברור לי שאני פגוע והיה ברור גם כי כולם יבואו לנחיתה ואני, במטוס פגוע, עלול לסגור להם את המסלול. היה לי מספיק דלק. החלטתי להמתין ולנחות אחרון".

בינתיים השלימו שלושת מטוסי המבנה של יובל את משימתם הגיעו לשדה ונחתו. יפתח הספיק להבחין במטוס הבורד הטס בגובה רב. זכור לו גם כי מטוס נוסף עלה לאויר כדי לזהות את יובל ולנסות לעזור לו. כל אותה עת טס יובל במהירות גבוהה. עכשיו היה עליו להוריד את המהירות לקראת נחיתה. "דאיתי שיש לי בעיה להחזיק את הסטיק, אני מושך וצריך להחזיק אותו בשתי הידיים. הסתובבתי באויר עד שכולם נחתו. הורדתי את הגלגלים והם לא ירדו. היה ברור לי כי גם המערכת החשמלית של הגלגלים נפגעה. החלטתי להוריד גלגלים בחירום עם משאבת היד". זה היה נוהל מורכב בו היה צריך לחבר ידית למשאבת החירום ול"פמפם" עד לנעילת הגלגלים במצב מטה. "לא יכולתי להחזיק ביד אחת את הסטיק. לא היה לי כוח מספיק. הגדלתי את המהירות משכתי את האף מעלה בשתי הידיים ושם עזבתי אותו ובמהירות המשכתי לפמפם. וכך אחרי 40 מפומים הגלגלים ירדו".

יובל לא היה יכול להודיע על מצבו למגדל הפיקוח, בגלל הפגיעה בכפתור השידור על הסטיק. בינתיים הוא המשיך להקיף את השדה. "עשיתי עוד הקפה, המדפים ירדו. נחתתי נחיתה יפה עם הרגליים והצלחתי גם לשמור כיוון. עצרתי בסוף המסלול בצד, מסודר ומאורגן וחיכיתי. אני מביט והנה אני רואה מכוננית כיבוי אש ועליה שני כבאים. אף אחד מהם לא התקרב אלי". הם עמדו מרחוק וסימנו לו "בוא הנה".

"תתקרב אלי אתם!" הוא צעק לעברם לאחר שפתח את החופה לאחר.

אנשי הכיבוי התקרבו לתא הטייס. יובל זוכר כי הוא משך עצמו החוצה מהתא. אחד מהכבאים ראה את הפצעי עה ואת הדם, קיבל בחילה, הסתובב ונעלם לו. לאחר מכן משכו האחרים והניחו אותו על סיפון הכבאית. "שניהם התישבו בתא הנהג ואותי הסיעו מאחור למרפאה בשדה. היה שם רופא או אח שנתן לי זריקת הרג" עה, חיבר אותי לאינפוזיה ושלה אותי לתל-השומר".

לסיפור הזה היה המשך קטן. מספר שנים לאחר מכן פגש אחד הכבאים את יובל. "אני ברקוביץ' מ'107" הוא אמר, "אני הוצאתי אותך מהמטוס. כולנו רצנו אחריו כאשר הגעת לנחיתה, שמנו צ'וקים לגלגלים ופינים לרקטות ולתותחיים. אתה היית מעולף. אני עליתי על הקוקפיט, שחררתי אותך מהמצנח ומשכתי אותך החור צה". יובל אינו מוכן להשבע על אמיתות הסיפור האחרון.

היתה זו התקיפה השניה, והאחרונה, על בסיס האויר באל-עריש. עם כיבוש השדה על ידי כוחות חטיבה שבע של אוגדת טל, הוא הוכשר כדי לשמש להטסת ציוד ואספקה לוחות שנעו במהירות מערבה על הציור הצפון-ני. למחרת בערב נכבש השדה.

## ביר גפגפה

בסיס 244 מליזו (ביר גפגפה) היה הבסיס הקרמי העיקרי של חיל-האוויר המצרי. מסלולו הראשי היחיד ומתקן ני השדה, כולל פנים (מכלאות) להגנת מטוסים. הבסיס נבנה במרחב המליזו בלב סיני והורחב זמן קצר לאחר מבצע קדש, כאחד מלקחי המלחמה של חיל-האוויר המצרי. אל הבסיס נשלח ערב המלחמה גף של טייסת 20 של חטיבה אוירית מספר 15, אשר הפעילה מטוסי קרב ותקיפה מדגם מיג 19 וכן מספר מטוסי מיג 21 ומיג 17 להגנה אוירית. כמו כן היו בשדה מספר מטוסי תובלה מסוג איליושין איל-14, ומסוקי מיל 6 ענקיים אשר נועדו להוביל גייסות לכיבוש מטרות בישראל.<sup>5</sup>

ביר גפגפה היה אחד השדות הקריטיים של גל התקיפה הראשון. מטוסי המיג 21 ומיג 19 שחנו בו היו האיום העיקרי על חופש הפעולה של חיל-האוויר הישראלי במרכז סיני, וגם נגד מטוסים ישראלים שנועדו לפעול לעבר השדות המצריים באיזור התעלה. היתה, איפא, חשיבות רבה בהשמדת המטוסים שהופעלו משדה זה שהיה "השער של התעלה".

לפי דו"ח המודיעין היו בשדה בבוקר ה-5 ביוני, 14 מטוסי יירוט מדגם מיג 21 וכן מטוסי תובלה מסוג איל-יושין, ולפחות ארבעה מסוקי ענק מדגם מיל 6. למעשה נמצאו בשדה גם מטוסי מיג 17. בשל כך הוקצו במבצע "מוקד" לא פחות משישה מבנים לתקיפת השדה – ארבעה מבנים של מטוסי אורגן מטיסת 113 בחצור, ושני מבנים של מטוסי מיסטר מטיסת 109 ברמת דוד. כל המטוסים האלה היו נחותים ממטוסי הקרב המצריים שהיו בשדה, אך השיקול העיקרי של מחלקת המבצעים היתה קרבת השדה לגבול ישראל ויכולת מטוסי התקיפה להגיע אליו ובהפתעה.

## "אפודה" טראגית

את המבנה הראשון לעבר ביר גפגפה הוביל סרן רן אלון, ועימו סרן מרדכי לבון, סרן דוד יריב וסרן יורם פרס.

רן אלון היה מהמובילים המנוסים של טייסת האורגנים וגם שאר אנשי המבנה היו טייסים ותיקים שהכירו היטב את המטוס. תכנונה של גיחה זו היה מבוסס על שני גורמים: ההפתעה הטקטית וההגנה האוירית שהיו אמורים לתת מטוסי המירו' הישראליים שנועדו לפטרל באותה שעה מעל האיזור. אך תוצאות הגיחה היו טראגיות, למרות הצלחת הגורם הראשון.

ארבעת מטוסי האורגן, היו נחותים מבחינת יכולתם להתמודד בקרב אויר מול מטוסי המיג 21 והמיג 17 שהופעלו מן השדה. למרות האמור הצליחו מטוסי האורגן, לראשונה בהסטוריה, לפגוע במטוסים אלה באור יר, ואף להפיל אחד מהם. אחרים חמקו מן השדה בלי להפריע למבצע התקיפה.

ארבעת האורגנים של מבנה "אפודה" חדרו עמוק ללב סיני, תוך שהם טסים בגובה נמוך וחומקים מתחנות התצפית וממערכות המכ"ם המצריות. הניווט בגובה הדיונות לא היה קל. מעט לפני השדה, משך רן את מטוסו לגובה, ויחד איתו את שאר מטוסי המבנה. הוא מביט למטה – מעט לא במקום. הוא מתקן, וצולל לעבר המסלול הארוך. מספר ארבע במבנה, יורם פרס מבחין תוך כדי טיסה במטוסי המירו' של רן סבר שיצאו לתקוף את ביר תמדה ולפטרול בשמי מרכז סיני וצפונו (ראה בהמשך).

הוא סיפר: "טסנו נמוך לעבר ביר גפגפה. גבוה מעלינו השיגו אותנו המירו'ים אשר יצאו לחפז עלינו". האורגנים הטילו את שתי הפצצות, השלימו את יעף ההפצצה ונכנסו ליעפי צליפה. "ההשחיה בין שחרור הפצצות לבין התפוצצותן היתה קצרה יחסית ולפיכך כל אחד מאיתנו ראה את הפגיעות של קורמו" סיפר.<sup>6</sup> הטיסת המצרית שפעלה מביר גפגפה החזיקה שני מטוסים בכוננות מיידית, טייסים במטוסים ושניים נוספים בכוננות של חמש דקות. בזמן הקצר שחלף בין יעף ההפצצה ליעף הצליפה הראשון, הצליחו טייסי המיגים להניע ולצאת לעבר המסלולים. הם הסיעו במהירות והחלו בריצת ההמראה.

האורגנים נכנסו ליעף כמעט במקביל להמראת המיגים.

סיפר יורם פרס: "ביעף הראשון פגענו בארבעה מטוסי מיג 21, מהם אחד אשר המריא אותה עת". על המטוס הזה הסתער דוד יריב, מספר שלוש, אשר היה ביעף הצליפה הראשון שלו. "בטרם הספיק המיג להתיצב באויר



**דוד יריב- התמודד עם מיג 21 שהמריא מהשדה  
והופל באש תותחי הנ"מ**

עט עליו דוד יריב, וצלף בו צרור. המטוס נדלק" מספר פרס, "ראיתי אותו טס במבנה לידי, ולאחר מכן צונח ו'נמרח' על הקרקע אהוו להבות".

גורלו של יריב לא שפר עליו: במהלך תקיפת המיג 21, נפגע מטוסו מאש נ"מ כבדה שנורתה לעברו והוא התרסק על אחת העמדות. היו שאמרו כי עם מותו ביקש לקחת עימו גם את עמדת הנ"מ.

המיג 21 השני שהמריא לאויר נעלם מערבה, והצי" ליה לנחות בקהיר. שני מטוסים נוספים שהיו בכונ" נות, לא הספיקו לעשות הרבה לפני שפגעו בהם פגזי התותחים של האורגנים והעלו אותם באש. המבנה החסר נכנס ליעפים נוספים של מטוסי השרה. יורם פרס המשיך בצליפה על המטוסים והמי טוקים. "אני אישית פגעת י גם במסוק ענק, מיל 6, שראיתי את הרוטור שלו מתרומם למעלה ולאחר מכן צונח על המטוס אהוו להבות" סיפר.

טייסי האורגנים יצאו בטיסה נמוכה לעבר המדבר הפתוח וחזרו לעוד יעף צליפה. "ביעף השני פגענו במיגים נוספים" המשיך יורם את סיפור הגיחה. "תוך כדי כך המריא מיג 21. מכוון שהיינו ב-90

מעלות ממנו, הוא הצליח להמלט מאיתנו ולברוח מערבה. המטוס המצרי לא ניסה כלל לתקוף אותנו אלא נמלט מיד".

מטוס זה ניסה אחר כך לנחות בביר תמדה המופצץ, תוך כדי תקיפה של מבנה מירז'ים שנערך בדיוק אותה עת על השרה (ראה שם).

קדרי אל חמיד, לימים בריגדירג'נרל בחיל-האוויר המצרי, היה עד לפעולת מטוסי האורגן של הגל הראשון מעל ביר גפגפה, וגם ראה את מטוסו של דוד יריב ומבצעו נגד מטוסי המיג 21. הוא סיפר: <sup>7</sup> "הייתי במגרד הפיקוח ליד המכ"ם וראיתי את כל האירוע. שמעתי את הקולות של מטוסים רבים. חשבתי כי המיג 19 מבסיס חורגרה חזרו לבקר אותנו; במבט חזיתי המיג 19 והאורגן נראו דומים, במיוחד באור השמש. המיג היה אפור והאורגן היה אפור וחום. ואז ראיתי את הפצצות נופלות מן האורגן, שתיים מכל מטוס. שני מירז'ים הגיעו, נסקו ל-200 מטרים והטילו פצצות מצנח נגד מסלולים. ואז החלו המטוסים הישראליים לצלוף". והוא ממשיך: "למטוסי הכוננות העליונה שלנו נדרשו כשתי דקות כדי לזנק. הישראליים תקפו אותם בתות" חים. הם פגעו בשניים מתוך המיג 21 האלה, והעלו אותם באש, אבל שני האחרים היו מסוגלים להמריא. אחד מטייסי האורגן פנה ותקף את המיג 21 אשר זה עתה עזב את הקרקע. זו היתה התקפת-דבוע, הישראלי פגע במיג והטייס נטש. טייס האורגן לא יכול היה לתקוף את המיג השני, וכך הוא היה מסוגל לעלות למעלה ולהעסיק את המירז'ים".

ועוד מספר הקציני המצרי: "אחד מן הטייסיים שלנו היה מסוגל להמריא בכוננות מרמה שלישית (מטוס שלא היה בכוננות מיידית אבל היה מוכן להמראה- ד"ש) במיג 21. הוא נפגע בהגה הכיוון שלו מאש תותחי מטוס סילון ישראלי אולם הוא היה מסוגל להמשיך בטיסה. הוא נלחם עם מטוסי הסילון הישראליים אולם צוות הקרקע שכח להוציא את פיני הביטחון ממשגרי הטיילים, כך שהוא לא יכול היה לשגר את טילי האטול.

<sup>7</sup> אין, כמובן, כל דמיון בין האורגן למיג 19. קדרי מערב כאן שני אירועים שונים- ד"ש



ענקים בוערים - מסוקי מיל 6 של צבא מצרים היו בזמן המלחמה מסוקי התובלה הגדולים בעולם

הטייס המשיך להלחם ולא ידע שהוא פגוע עד שנחת בשדה קהיר מערב מאוחר יותר".  
 אש הנ"מ מעל ביר גפגפה היתה חזקה מאד, אולם מבנה האורגנים של רון לא התפנה לטפל בתותחים אלה. מטרתם היתה השבתת המסלול והשמדת המטוסים בשדה. המחיר על כך היה גבוה. כל מטוסי המבנה נפגעו: מטוסו של רן אלון נפגע בצורה חמורה במערכת ההדראולית שלו. בדרכו חזרה לחזור הוא הנחית את מטוסו על הגחון, ליד המסלול. מרדכי לבון התמודד לאחר מכן עם מיג 17 ואף פגע בו. הוא התקרב למטוס המצרי ולפתע ראה את טייסו פולט – זה היה קרוב מדי ומהרף ההפלטה נפגע האורגן של לבון. הוא משך את מטוסו צפונה לעבר הים. בהיותו בקרבת אל עריש נפתחה עליו אש נ"מ ומטוסו נפגע בצורה חמורה. לבון הצליח להצות את החוף וקיווה כי יוכל גם להנחית אותו בשטח ישראל. אך הפגיעה היתה קשה מדי והוא נאלץ לנטוש את מטוסו מול חוף עזה. לבון שחה אל החוף ושם נשבה על ידי חיילים מצריים. עוד באותו היום הוא נלקח ברכב של הצבא המצרי לקהיר. המטוס של יורם פרס ניווק והוא הצליח לנחות בשלום בחצור. בטייסת בחצור קיבלו בשמחה רבה את הידיעה כי אורגן הפיל מיג 21 מעל ביר גפגפה. אולם הצהלות נדמו כאשר נודע כי שניים מבין הטייסים לא שבו לנחיתה.

"זו הרביעייה שהערכנו כקלה ביותר" סיפר סלנט, מפקד טייסת האורגנים בחצור. "המשימה שלה היתה שדה בסיני ולא בעומק מצרים, משימה שהבטיחה לא לעורר בעיות. אבל משהגיעו מעל השרה נתקלו בהפתעה מדה מאד: אש נ"מ נוראית, מטוסי אויב באויר – בקיצור, המשימה הקלה לכאורה הפכה לקשה מאד. ריב הצליח להפיל את המיג 21 המפורסם ונפגע והתריסק מיד לאחר מכן. לבון נפגע ונשבה והיה השבוי הראשון של חיל-האוויר. רן אלון, מוביל הרביעייה נחת נחיתת אונס על הגחון ורק פרס חזר מזמר בקולי קולות. אולם הגורל דרף אחרי כל אנשי הרביעייה הזאת: פרס נהרג בהתקפת המחבלים על מטוס אל על בציריך, לבון נהרג בתאונת מטוס ורן אלון נהרג בתאונת דרכים לפני שנה (1997)".<sup>8</sup>  
 זו היתה מהגיוחות הטראגיות של המלחמה – איש מבין המשתתפים בה לא נותר כיום בחיים כדי לספר את קורותיה.

את הטיפול היסודי בתותחי הנ"מ בכיר גפגפה יעשו המבנים הבאים.

### גיורא פורמן: מדר ובהחלטיות

בעוד ארבעת מטוסי המבנה הראשון על ביר גפגפה חומקים ויוצאים מהזירה, התקרב לשם מבנה התקיפה השני של טייסת 113, "סינור", אותו הוביל רס"ן גיורא רם (פורמן). עימו היו שלמה הנגי (הגני), הלר ושביט. פורמן בחר להציב את עצמו במבנה השני לביר גפגפה. הוא ידע כי מבנה זה, שיגיע לתקיפה ללא גורם ההפתעה, יתקל באש נ"מ כבדה. בטייסת האורגן היה אותה עת ויכוח בין שתי אסכולות לגבי שיטת ביצוע יעפי הצליפה. בעוד פורמן, המפקד היוצא, דגל בניצול יכולת התמרון הגבוהה של האורגן ונסיקה מעלה לאחר היעף, כדי לחזור תוך כדי פניה הרוקה לירי מכיוון שני, הרי התפיסה החדשה של הטייסת היתה ביצוע בשיטת 270 מעלות, כפי שעשו רוב הטייסות.

גיורא, שערך מחקר מיוחד על שיטות לתקיפת שדות תעופה בהיותו בפו"מ הסביר: "היה ברור שהולכים בשני מאמצים – להשמיד את המסלולים ואחר כך ללכת על המטוסים. מבחינתי זה היה חשוב כהשקפת עולם: המטוסים האיטיים, האורגן שמגיע ל-420 קשר בקצה הצלילה ו-200 כשהוא מושך, עדיף שיעשה סיבוב הדוק ויחזור בזווית גבוהה תוך יציאה תלולה מאד. סלנט וחץ, טייסי המירו"ם, גררו את הטייסת לשיטת 270 מעלות. היו שהושפעו ממני והיו שהושפעו מסלנט".<sup>9</sup>

בכיר גפגפה נשמעה לאחר התקיפה הראשונה והמהומה שבעקבותיה סירנת האזעקה. צוותי הקרקע שברחו בעת התקיפה הוחזרו בצעקות המפקדים אל המטוסים. חלק מהם ערך פעילות קדחתנית להכנת מטוסי מיג 21 להזנקה מהירה. שני מטוסים הוכנו והובלו לצד המסלול. מטוס נוסף עמד בצד הרחבה.

הרביעייה של פורמן יצאה דרומה לעבר סיני. בדרך הם טסו במקביל למבנה של טרנר שפניו היו מיועדות לאל-עריש. "הניווט שלי היה מתוכנן לעבור בין ג'בל ליבני לאל-עריש" סיפר פורמן.

האורגנים הגיעו לנקודת המשיכה, נסקו לשמים וחזרו לצלילה על השרה. לאחר שהפציצו את המסלול

מדרום לצפון הם נפנו ליעפי הצליפה לעבר המטוסים. גיורא הבחין בשני מטוסי המיג 21 שעמדו לזנק לאור יר. אחד הספיק להמריא ושניים אחרים נותרו על רחבת ההמראה. "הטייסים ישבו בתא של המיג 21, ומכונני אים עמדו על הסולם לידם" הוא תיאר. פורמן התישר לעברם ופתח באש מארבעת תותחיו. הוא ראה אחד המכוננאים קופץ מן הסולם ובורח. צוותי המטוסים התארגנו להמראה אבל לא הספיקו לעשות הרבה. "הטייסים סים התפוצצו עם המטוסים" מספר גיורא. לאחר המלחמה ביקר פורמן בשדה וראה את שרידי הגופות השרוי פות של הטייסים כשהן עדיין רתומות וקשורות בתאים.

באותו מבנה היה גם סגן שביט: "אחרי ההפצצה עברו המטוסים לצליפה. שמתי את אחד המיגים האחרונים על הקרקע ככוונת. לחצתי על ההרק והוא עלה בלהבות. כמעבר השני יריתי על מגדל הפיקוח. בזמן שנכר נסנו להפצצה היו מטוסים שהצליחו להמריא אלא שאין להם היכן לפעול".<sup>10</sup> מטוסים אלה היו, ככל הנראה, שני מטוסי המיג 21 בהם נתקל המבנה של אלכס ערמון שחזר מכברית (ראה בפרק על תקיפת כברית). המטוסים יצאו לאחר השלמת היעפים חזרה צפונה, בגובה רב לעבר הצור. "היתה שמחה גדולה ברדיו" נזכר פורמן, "המון מטוסים – כולם צריכים לנחות וכולם על טיפות הרלק האחרונות. מישהו חסם את המסלול. חישובי הרלק הראיגו אותי אך הצלחנו לנחות בשלום".

### מיסטרס מגיעים מרמת דוד

טייסת 109 מיסטר ברמת דוד, נותרה בבוקר המלחמה ולה שתי רביעיות בלבד – שתיים אחרות ירדו, כמתור אר למעלה, לתל נוף, כדי לקצר את משך הטיסה עד לבסיס האויר בכברית נגדו נועדו לפעול. שתי המטי רות המקוריות של הטייסת, ביר תמדה וביר גפגפה בלב סיני, היו יעדי שמונת המטוסים שיצאו מרמת דוד. מבנה התקיפה השלישי אשר יצא לביר גפגפה, מבנה "בטון", נועד לסגור את השדה למשך השעות הקרוי בות. את מירב העבודה עשו כבר שתי הרביעיות של האורגן של 113 שצללו בבוקר אותו היום על השדה והשמידו כמעט את כל מה שהיה בו: מטוסי קרב, מטוסי תובלה ומסוקים. אלה היו מוטלים עתה על המסלול לים ועל רחבות החניה, והעלו עשן שהיתמר למרחוק. החימוש אותו נשאו מטוסי רביעיית המיסטרס של 109, אותה הוביל רס"ן חגי רונן, היה פצצות "אולר חד" לפיצוח המסלולים. יחד עם חגי, סמ"ט א' של הטייסת היו סגן אביאם סלע, סרן עמי גולדשטיין (גולדי)

על מגבלות הניצועים - מיסטר 10 בו הוביל חגי רונן את המבנה השלישי לביר גפגפה



ומספר ארבע, סרן עוזי הוכמן.

המטוסים יצאו בשעה המדויקת לעמדת ההמראה, מוכנים לפנות לעבר ראשית המסלול ולהמריא. אך נראה שיש בעיה. מפקד הכנף, אל"מ יחזקאל סומך, מגיע למקום חנייתו של המוביל, ומסמן לרונן משהו. כן, יש טעות בבחירת המסלול. רוני פונה מהמקום, ובשעה 07:34 פונה לעבר מסלול אחר, מתישר וממריא. שלושת המטוסים האחרים של המבנה מתישרים אחריו, ממריאים ומצטרפים אליו למבנה פתוח. הם מגמיקים וחולפים ביעף על פני מישורי עמק יזרעאל. הכל נעשה בדממת אלוהים. הפעם אין צורך לצאת אל הים – הם טסים



מיג 21 שחושמד בעמדת חנונת- טייסו נמצא לאחר כיבוש במקום קשור בתוך התא

ישירות מג'בל מערה לביר גפגפה.

לא היתה להם בעיה לזהות את השדה הגדול – ענני עשן של המטוסים הבווערים סימנו את יערם בצורה ברורה. התקפת פפ"מ שונה ומסוכנת יותר מהפצצה רגילה. המטוסים חייבים לטוס זה מאחורי זה בגובה כמאה מטרים, ולהתיישר לטיסה אופקית ומדויקת. יש שתיארו את הטיסה הזו כטיסת "ברווים הנעים לאיטם על קורת המטווח". המיסטרים מתיישרים לכיוון צפון מערב, יחד עם המסלול, מושכים וצוללים מתונות. "נכ" נסגו בשורה עורפית לשחרור הפפ"מ, ומיד נפתחה אש נ"מ כבד וקל מקצה המסלול בצידו הצפוני" כתב רוני בתחקיר. "סלע וגולדשטיין נפגעו מהנ"מ, תוך שחרור הפפ"מ. הפגיעות היו במסלול, אך לא נראה הנזק."<sup>11</sup> בכנף המיסטר השמאלית של אביאם סלע נפער חור בגודל 30 ס"מ ופגז נוסף קרע חור שני לידו. במטוס של גולדי נפגעה הקורה הראשית של הכנף בצורה חמורה וגם כונס האויר והזנב האופקי שלו ניווקו. להוכמן יש בעיה אחרת: הוא מנסה להטיל את פצצות הפפ"מ, אך אלה לא משתחררות.

גולדי אינו מודע לפגיעה החמורה במטוסו ויוצא לאחור הטלת פצצות הפפ"מ בגובה נמוך, פונה וחוזר לתקוף את תותחי הנ"מ, ואלה מפסיקים לירות. המיסטרים מטילים גם שתי פצצות שהייה כדי לעכב את תיקון המסלולים. ארבעת המטוסים יוצאים מיעף ההפצצה, וחוזרים בוויית אחרת ליעפי צליפה על כל מה שנותר בשדה. רוני פוגע בשני מסוקי מיל 6 וגם אביאם הפגוע לא מוותר. הוא צולף על רביעיה של מטוסי מיג 21 הנמצאים בעמדת כוננות. הוא מצליח להבחין כי אחר מהם בער מתקיפה קודמת.

אביאם מכוון ופוגע בשניים אחרים. הוכמן חוזר לנתיב הפצצה, ומנסה לשחרר את הפפ"מ, אך שוב ללא הצלחה. רונן מורה לטייסים לשחרר את כל המטענים שעוד נותרו מתחת לכנפיהם, והם נוסקים, קלים ומהירים לגובה 40 אלף רגל, וחוזרים לרמת דוד. בשל המרחק הרב לבסיס הצפוני נותרו המיסטרים קצרים בדלק. אביאם מגיע לנחיתה ובמיכליו 150 ק"ג בלבד. אצל גולדי נפגע מכשיר הפיטו והוא מתקשה לקבל מידע על מהירותו. רונן, המוביל, מסייע לו ומנחית אותו בגישה ישירה.

המטוסים הפגועים של אביאם וגולדי נלקחו מיד לתיקונים. המיסטר של גולדי חזר לשרות למחרת. המטוס



**חרס ופגיעות- לאחר השמדת המטוסים פגעו מטוסי חיל האוויר במתקני הבסיס. בצילום נראה המוסך ומיכלי זלק של מטוסי קרב מסוג מיג 19**

הצבוע בצבעי הסוואה של אביאם יחזור לטיסה רק לאחר מספר ימים, כאשר כנף אחת שלו מוסוות והשניה כסופה...

על המסלול בביר גפגפה נותרו הבורות אותם יצאו הפצצות החנ"מ הרגילות – פצצות "אולר חר" לא הוכיחו את עצמן בתקיפת מסלולים. לכל היותר הן "פצעו" את המסלול ויצרו בורות קטנים אותם ניתן היה לסתום בתוך זמן קצר.

### **אורגן בפעם השלישית**

סרן ניר יונגשטיין הוביל את מבנה "מכנס" של טייסת 113 אורגן, לעבר ביר גפגפה. יחד עימו היו סרן שמעון לביא, סגן איתן בן-אליהו וסגן מיכאל צוקרמן (צוק).

סגן בן אליהו, יליד ירושלים ולימים מפקד חיל האוויר, היה חובב טיסה מילדות. "הייתי טייס" כבר בכיתה ד" הוא אומר בחיך. הוא היה פעיל בגדנ"ע אויר ויצא לביקורים מעוררי אתגר בבסיסי חיל האוויר. איתן התגייס בנובמבר 1962 וסיים את קורס טיס מספר 44 בקיץ 1964. לאחר הקא"מ באורגן עשה הסבה למיס"ט, יצא להדרכה והוצב מחדש בטייסת האורגן, בו טס במלחמה. לאחר מכן עשה הסבה למירז' בו טס בטיי"ס 101 במלחמת ההתשה עד שנבחר להסב לפנטום איתו השלים את המלחמה כסמ"ט ב' בטייסת בחצור. במלחמת יום כיפור היה במחלקת מבצעים במפקדת החיל, ועם פציעת מפקת טייסת הפנטום בחצור, נקרא

לפקד עליה במלחמה. הצטיינותו בפיקוד עוררה את בחירתו לאחר שלוש שנים לתפקיד מפקד טייסת F-15 הראשונה של חיל-האוויר. לאחר עוד מספר תפקידי מטה, לימודים בארה"ב ופיקוד על רמת דוד, נבחר לתפקיד ראש להק אויר וראש המטה ומשם היתה דרכו סלולה לפיקוד על חיל-האוויר. עכשיו עמד סגן בן אליהו לצאת לתקיפה המבצעית לעבר ביר גפגפה.

"יצאנו ישירות לעבר ביר גפגפה. את הקטע הראשון עשינו בגובה ונכנסנו לסיני בגובה נמוך", נזכר איתן. "ראינו עמודי עשן וזה עזר לנו להגיע לשרה. באותו זמן כבר נשמעו קולות התרגשות של המלחמה. שמענו דיווחים על תקיפות ועל הצלחות. חצינו דרומית לאל עריש. טסנו נמוך מאד מחשש מהנ"מ. הגענו בסדר. מעל השרה היו עמודי עשן מפגיעות המבנים הקורמים. כולנו צלפנו ותקפנו בכיר גפגפה. במהלך התקיפה פגע כדור אחד וחלף מבעד לחופה שלי. שמעתי אותו באופן ברור בוויש מהיר. לא נפגעתי. זה היה המצב הכי קרוב להפגעות בו הייתי במלחמה הזו.

"עד כמה שזכור לי היינו בתצורה של פצצות בלבד. הנ"מ היה חזק – ירו בצורה פראית. הפצצנו ונכנסנו ליעפי צליפה בשיטת ה-270 מעלות. לא ידענו על מטוסי המירו' שהיו אמורים לתת לנו חיפוי אוירי. בכל מקרה לא היינו יכולים לגלות אותם או להתיחס אליהם באותו זמן. גם מיגים לא ניסו ליירט אותנו. ההתקף פה עברה בסדר. כולנו יצאנו ממנה בשלום, חוץ מהפגיעה במטוס שלי.

"טסנו מעל הים ופנינו צפונית לעזה לעבר אשדוד ומשם לנחיתה. בחצור היתה בשעות הבוקר צפיפות גרור לה. בשדה היו שני מסלולים צולבים ואי אפשר היה להנחית שני מטוסים בו זמנית. אבל כאשר הגענו זה היה אחרי השיא של צפיפות הבוקר. נחתנו ללא בעיות. על המסלול ראינו אורגן שטייסו קיבל הוראה להוריד אותו לשוליים".

הגיחה הבאה של איתן, תהיה משימת אמנעה באיזור ביר תמדה, אליה יצא עם יוסף סלנט, מפקד הטייסת, מיכאל צוקרמן ואבינעם קלרס.

### "שרון החכם" מוביל את "שרון היפה"

שרה ביר גפגפה נתגלה כבסיס "קשוח" אף יותר מאשר היו סבורים קציני המבצעים.

את המבנה הבא, "חלוק", הוביל סרן מנחם שרון. מנחם גבה הקומה ומלא הגוף, היה החניך המצטיין של קורס הטיס, וטס לפני המלחמה בטייסת 101 מירד'. ערב המלחמה הוא הוצב כמדריך בטייסת האורגנים וכמוביל בכיר, וחש תסכול רב שאינו נמצא בשעות האלה בטייסת 101 ממנה הגיע, ורחוק ממטוסי המירו' המתקדמים שאותם כה אהב.

מנחם גם לא היה ממעריצי האורגן הקטן. "לי אישית היה די צפוף באורגן. טענתי שאני לא יכול בגלל זה לנטוש את המטוס. חץ, שהיה סמ"א של הטייסת, התעקש. הוא לקח מנוף והראה שאפשר להוציא אותי ממנו בשליפה מלמעלה..." מספר שתיים היה רוולר הצעיר ומספר שלוש היה הלחמי.



"שרון החכם" – סגן מנחם שרון, לימים תא"ל ומאלו-פי התפלות של חיל-האוויר, לא אהב את חתא חקטן של האורגן

מספר ארבע של המבנה היה זאב שרון. שרון היה מטייסי חיל האוויר הותיקים והספיק לטוס על מטוסי מוסט-נג במלחמת קדש. אותה תקופה היה מדריך באוגנדה. ערב המלחמה הספיק לחזור לטייסת ולהצטרף לאיוש המבנים לגיחות התקיפה. בטייסת כינו אותו "שרון היפה". מנחם שרון החליט בעקבות כך שהוא יהיה "שרון החכם". וכך טסו "שרון החכם" ו"שרון היפה" באותו מבנה, זה כמוביל ומספר אחד, וזה כמספר ארבע.

ארבעת המטוסים הומשו בפצצות השהייה ובתותחים התקניים שלהם. האורגנים התיישרו על המסלול ונסקו מערבה ודרומה לעבר מטרי-תם.

"המראנו מחזור" מספר מנחם שרון.<sup>12</sup> "טסנו בגובה נמוך ובקו ישר. עקפנו ממזרח את רצועת עזה ולאחר מכן טסנו ישירות למטרה. הבעיה הכי קשה היתה הניווט. האורגן הוא מטוס פשוט, עם מכשירי רים פשוטים. היה צריך להקיפיד על נתוני כיוון וזמן ולהתמצא בתוך המדבר ותוך כדי כך לחכות לאותם סימנים שהכנת - כביש שאתה חוצה בדרך או סימון בולט אחר.



שרידי מיג 19- מטוסים אלה נשאו חימוש לתקיפת מטרות בישראל

בדרך היתה לי הפתעה לטובה. אני מרים את הראש ורואה ענני עשן מתמרים לגובה רב. זיהיתי את אל עריש בצד ימין, את ג'בל ליכני שאותו הייתי צריך לעקוף קצת כדי להתרחק מהמבנים שפעלו שם. ואז מרחוק ראיתי את ביר גפגפה. שמחתי מאד - כמעט זרקתי את המפה הצידה."

לפי התכנון, המטוס הראשון היה יכול להטיל את פצצות השהייה מגובה נמוך ואילו האחרים חייבים להישאר יותר גבוה. "בהמשך המסלול היתה צריכה להיות גבעה" ממשיך שרון. "מצאתי אותה ויריתי עליה תוך כדי היעף הראשון. אחרי זה עשינו עוד שלושה יעפי צליפה וכאשר לא היו כבר מטוסים על המסלול עברנו לצלוף על הנ"מ. ראינו רק"מ ותחנת מכ"ם קרובה, דרומית למחנה. סיימנו את התקיפה והצלילה וכולנו חזרנו הביתה לאחר שעה אחת בדיוק."

האורגן היה מטוס שהיה יכול לסבול פגיעות. כאשר הגיע שרון לטייסת כבר החלו להצטבר הידיעות על נפגעים. רן אלון נחת ללא גלגלים ומטוסו היה מונח ליד המסלול בחצור. לבון נטש מול חוף עזה ונשבה על ידי המצרים. דוד יריב מאותו מבנה ראשון נפגע ונהרג מעל ביר גפגפה. פרס חזר פגוע ופינטו נהרג בפאיד בתקיפה הראשונה של הטייסת. "במלחמה הזו לא נפגעתי בכלל. אבל אני הייתי מוכן שיקרה לי הרע מכל" אומר מנחם. "המחשבות שהסתובבו בקרב הטייסים היו שהסיכויים לחזור לא גבוהים. זה היה מחיר גבוה וכבר מאד למטס אחר."

אחרי הידיעות על האבידות של הטייסות השונות במלחמה יכול היה גם מנחם להתנחם על כך שאינו טייס מירד. "הייתי חניך מצטיין בקורס ובין הטובים ביותר והגעתי מהר למירד'ים. והנה אחרי שנה וחצי אני חוזר לאורגנים - המטוסים הנחותים ביותר. המירד'ים היו מפילי מיגים. זה לא נראה לי. כל זאת עד שחבר טוב שלי, בני רומח מהמירד'ים, נעדר מעל מצרים. הייתי יכול להיות בין אלה שמפילים מיגים או בין אלה שנהרגים במירד'ים. ואז אמרתי לעצמי: "מנחם, אל תתחכם עם הגורל!"

אבל הוא היה יכול להתנחם בהישגים שצבר בשנים לאחר מכן. מנחם, לימים תא"ל, זכה להיות מאלופי ההפיכות של חיל-האוויר: במלחמת ההתשה הפיל במירד' שני מיגים. ארבעה נוספים רשם לזכותו במלחמת יום כיפור, עת היה מפקד טייסת נשרים בבסיס האויר עציון.

מבנה האורגן אותו הוביל, היה האחרון בגל התקיפה הראשון על ביר גפגפה.

## ביר תמדה

בסיס 260 ביריתמדה, אשר שכן בדרום מזרח סיני, היה בעל מסלול אחד ונועד להיות מן הבסיסים העיקריים למבצעי התקיפה של חיל־האוויר המצרי נגד דרום הנגב. אל המקום נשלח ערב המלחמה גף של מטוסי תקיפה חרישים מדגם סוחוי 7 אשר נכנסו אך לאחרונה לשרות מבצעי. הטייסת המצרית פעלה במסגרת החטיבה האווירית מספר 1 של חיל־האוויר המצרי.

עם כך ערב המלחמה ערכו המצרים שינויים בהיערכות הטייסות בשדה ורק 14 מטוסי קרב מיג 15 ומיג 17, חלקם דמייים, נותרו בו. כמו כן היו בשדה, בבוקר ה־5 ביוני גם שני מטוסי תובלה מסוג איל 14 ומסוקי מיל 6 ומיל 4. חלק ממסוקי המיל 4 היו צבועים כמסוקי אח"מ ושמשו, סביר להניח, את מפקדי הכוחות המצריים בסיני.

## מחזמה מעל ביר תמדה

עבור הפיקוד המצרי, ה־5 ביוני היה אמור להיות יום נוסף, שגרתי כמעט, של מתיחות בסיני. אמון על ידי עות שפרסם המודיעין כי לא צפויה התקפה ישראלית ב־5 ביוני, תוכנן ביקור של מושיר (מקביל לפילד־מרשל) עאבד אל חכים עאמר ופמליה נכבדה בסיני. כדי להקביל את פניהם, יצאה קבוצה של קצינים בכירים של הצבא המצרי לעבר שדה ביר תמדה. בראשם עמד פריק<sup>13</sup> עבר אל מוחסם מורתגי, מפקד כוחות היבשה של צבא מצרים. בשעה 07:45 בבוקר (זמן ישראל) עמדו הקצינים הבכירים ופמליותיהם בקצה רחבת המטוסים והמתינו לנחיתתו של מטוס האח"מ איליושין 14 ובו המושיר עאמר ופמליותו הבכירה.

לפתע הבחין פריק מורתגה במטוסים מהירים הבאים בגובה נמוך.

"מה המטוסים האלה?" הוא שאל את הקצינים לידו.

"אלה ודאי מטוסי הליווי של מושיר עאמר" השיבו לו קציניו בביטחה.

אך לא מטוסי ליווי היו אלה אלא מטוסי מירז' ישראלים שיצאו למשימתם הראשונה באותו בוקר.

"ב־4 ביוני נמסר לנו כי עאמר עומד לבקר במטה הפיקוד הקדמי, כדי להשתתף בהכנות ובארגון לקראת המהלומה הצפויה" סיפר מורתגה לכתב העתון המצרי "אחר סאעה" אחרי המלחמה. "כאשר עמדנו בשדה התעופה בשעה 08:30, הופתענו על ידי מטוסים מנמיכי טוס. צורתם היתה כשל מטוסי ה"סוחוי" שברשותנו, ואף אנשי חיל־האוויר המצרי לא זיהו אותם. אנו ידענו שעאמר עומד להופיע וחשבנו כי מטוסים אלה הם מטוסי משמר לעאמר".

ליווי כזה לא היתה נהוג אמנם, בעבר, אבל אלה ימי מלחמה והיה צורך לשמור על בטחונו של שר המלחמה המצרי, חשבו ודאי מורתגי ואנשי הסגל שלו. והוא ממשיך לתאר: "הופתענו כאשר החלו מטוסים אלה להפציץ את מטוסינו על הקרקע. לרוע המזל היו התותחים האנטי אוויריים משותקים באותו יום, ואולי זוהי התשובה לטענות שהושמעו כאילו היתה כאן בגידה".

מטוסו של המושיר עמר לא נחת בביר תמדה ביום זה. הוא היה נתון באותן דקות ממש בליבה של דרמה אווירית שהתפתחה בשמי סיני והתעלה (ראה בפרק נפרד).

במקום האיליושין של הפמליה הבכירה, צללו על בסיס ביר תמדה שלושה מירז'ים ישראלים אשר הפציצו את מסלולי השדה והשביטום. את השמדת המטוסים ברחבות יעשו המבנים הבאים.

## המשימה: הפצצה ופטרול אווירי

הנקודות הקטנות הלכו וגדלו מול עיניהם של המפקדים המצריים. שלושת המטוסים משכו לגובה, התהפכו, צללו לעבר השדה והטילו את פצצותיהם על המסלולים. ההתפוצצויות קטעו את שיחות הקצינים, והם התפזרו לכל רוח כדי לתפוס מחסה ולהסתתר. הזריזים נכנסו לג'יפים וחמקו מהמקום. בשדה היו אותה עת מטוסי קרב, מסוקי תובלה וכן שני מטוסי תובלה כסופים לבנים מסוג איליושין 14. אלה שימשו בימים האחרונים לתגבור הכוחות באיזור. לאחר עוד רגע מיהרו המפקדים המצריים להכנס לכלי הרכב שלהם ולהתרחק מהאיזור.



התחלה גרוועה למלחמה, הם חשבו וראי. הקצינים הבכירים של הצבא המצרי נעלמו במדבר הפתוח סביב ביר תמדה. פריק מורתגה, אימת החיילים והפיקוד המצריים, יצא בבהילות למפקדה שלו בג'בל מיתן, שהיתה לב הפעילות המבצעית של הצבא המצרי בסיני, ומיקומה נשמר בסודיות רבה. גם שם הוא מצא עצמו שוב בליבה של מתקפה ישראלית. הקצינים נוכחו לראות כי חדר המבצעים נהרס, מערכות הקשר נותקו מהסביבה והחייילים אשר היו בבונקר המוגן, נראו בורחים לעבר



מבנה ראשון על ביר תמדה- דן סבר (בתמונה הקטנה) ומירז' 77 בו יצא לתקיפת ביר תמדה

הגבעות בשטח הפתוח.

המטוסים הישראליים המשיכו להגיע מבנה אחר מבנה.

את שלושת המירז'ים של טייסת 101 הוביל סרן דן סבר. יחד עמו היו סרן גור־אריה (גורי) פלטר וסגן יצחק פיר.

דן סבר היה סמ"ט א' של טייסת 101. הוא היה בוגר קורס טיס מספר 24 ולאחר גיחה מקובלת לטייסות האור־גן והמיסטר, והדרכה בבית הספר לטיסה, נחת בטייסת הקרב הראשונה. דן הצנום ומקורזל השיער השתתף במשימות רבות כולל בהעברת המטוסים מצרפת לישראל. אחר המלחמה הוא מילא תפקידי פיקוד נוספים והיה ותיק טייסי המירז' של החיל. הוא השתחרר באפריל 1969 וטס במילואים עד שנת 1980.

גור־אריה פלטר, או "גורי" היה האח המבוגר מבין שלושה אחים טייסים במשפחת פלטר: אלדד שירת אתו בטייסת הקרב הראשונה והאח השלישי עמד לסיים אותה עת את קורס הטיס. הוא היה אחראי בזמן המלחמה על בטיחות טיסה במדור תעופה במטה חיל־האוויר. עתה היה בהצבת חירום בטייסת 101. פלטר היה לוחם במירז'ים ובמלחמת ההתשה טס במטוסי פנטום. במטוס זה אף נפגע במלחמת יום כיפור ונשבה.

סגן יצחק פיר היה מצעירי הטייסים בטייסת ומן המצטיינים בה. במלחמת ההתשה היה מראשוני טייסי הפנ"טום ונפל בשבי במהלך אחת התקיפות במצרים. הוא שימש בשנות השבעים כמפקד מנ"ט (מרכז ניסויי טיסה) של חיל־האוויר. לאחר מכן יצא לארה"ב ושימש כטייס ניסוי בכיר באחת החברות שם.

שלישית מטוסי המירו' של מבנה "מרף" המריאה מחצור בשעה 07:45, רק עשרים רקות היו דרושות להם כדי להגיע בדיוק בזמ"מ מעל ביר תמדה. ההמראה היתה תקינה. "יצאנו לנקודת "בועז" בגובה נמוך ומשם פנינו שמאלה לכיוון ביר תמדה" סיפר סבר. <sup>14</sup> "תכננו שהנתיב יעבור מזרחית לביר תמדה ואחר כך פניה ימנית ושוב ימנית ואל המסלול. היתה שם רוח מערבית. זיהיתי אותה ממש בהפצצה. הפצצתי ואחרי מספרי שניים ושלוש. ראיתי פגיעות, אם לא באמצע, אז ודאי בשליש מסלול, ויצאתי. היו שם שני תותחי נ"מ. ראיתי אותם מסתובבים ויורים עלינו".

"אנחנו יוצאים בהמראה רגילה" מספר גורי, <sup>15</sup> "כל אחד התפלל שלמטוס שלו לא תהיה בעיה רצינית.

המבערים חייבים לתפוס, בעומס כזה. בלי מבער אתה מפסיק המר"א. ואני חושב: 'חסר לו שלא יתפוסו'. אבל המבער תפס".

דן סבר מתרחק במהירות מן הבסיס ושני המטוסים של המבנה מתכנ"ס סים אליו. "הקטע של איסוף מבנה לוקח הרבה זמן" מסביר גורי, "לא עשינו תמרון כפול אלא אחד – לכיוון מערב. רדפנו אחרי המוביל. סגרנו עליו והגענו למקום". שלושת המטוסים השפילו חרטומי הם מעל המים. "אמרו לנו שב-200 רגל רואים אותנו" מסביר גורי, "ואנו נדבקנו לגלים, תוך סיכון שאתה עלול לאבד שיפוט כלפי המים. למולנו היו גלים והפעם לא היתה בעיה. לקחנו כיוון מערב. בנקודת זמן מסוימת מחציית החוף,



המטוס של מורתגוז- אחד ממטוקי מיל 4 צבעו בצבעי אחים

אנו לוקחים דרומה לשדה התעופה ביר תמדה, דרומית לביר-גפגפה".

השלישיה מזדהה בדיוק במקום. "פתיחת כוח והכל נעשה בשקט" אומר גורי. לא היו הפתעות. השדה נראה בדיוק כמו בצילומים. אני מביט ורואה שדה ריק לחלוטין, מחוץ למספר הליקופטרים שעמדו באיוו פינה, ואיל 14 או שניים".

ביר תמדה, אליו הגיעו בתקופת ההמתנה מספר רב של מטוסי מיג 17, שימש ככל הנראה רק לתגבור בימים אלה, או כשדה חירום למטוסי חיל-האוויר המצרי. עת תקפו את השדה לא היו טייסי המירו'ים מודעים למהר מה ששררה למטה בקרב הקצינים הבכירים, והמבוהלים, של מפקדתו של מורתגוז.

בכל מקרה הם לא התייחסו אליהם. היתה להם משימה לבצע. אומר גורי: "הגענו לשדה. משיכה, כניסה, כיוון נון ואנחנו סובלים מרוח צד מאד חזקה. עם הכוונת של אז קשה לתקן את הסטייה, ושני זוגות הפצצות הרא" שונות 'יושבים' ליד המסלול. עושים נזק מזערי. לא מעשי".

יצחק פיר, מבחין בבעיה של שני חבריו, עושה תיקון לרוח ומציל את כבודו של המבנה. הפצצות שלו פגעו בשולי המסלול. לא היה נ"מ בזמן התקיפה. "נפלנו עליהם בהפתעה והם לא ידעו מה קורה. עקרון ההפתעה הצליח".

לאחר התקיפה עלו המטוסים לגובה ולא חזרו עוד ליעפי צליפה על השדה. את פגזי התותחים שלהם שמרו לקרבות אויר. הם פנו צפונה ויצאו לפטרול כדי להגן על המטוסים החוזרים מתקיפה מפני מטוסי יירוט מצריים.

שלושת מטוסי המבנה של סבר, היו חלק ממטוסי הפטרול שנשלחו אל מעל סיני, כדי לשמש "מטריה אווירית" על מטוסי הקרב של חיל-האוויר שיצאו לתקיפה או חזרו ממנה. מצבם של המטוסים השבים היה קריטי במיוחד מאחר והם כילו את תחמושתם והיו כמעט ריקים מדלק. מספר סבר: "יצאנו לקחתי כיוון צפונה, ואז אני מרגיש שהמטוס לא כל כך מאוזן, עם כנף אחת כבדה. מישהו אמר לי שהוא רואה פצצה תלויה. היו לנו שתי פצצות ואני רואה שאחת לא השתחררה. עליתי לגובה 1000 או 1500 רגל והצלחתי לשחרר אותה. תוך כדי טיסה אני רואה את העשן של ביר גפגפה. אני מביט לכיוון ורואה איל 14 טס לכיוון העשנים האלה. אני אומר: 'יש מטוס - אני הולך להפיל אותו!'".



השפעת הרוח העזה- מכתש פצצה שפגעה מימין למסלול ביר תמדה

סבר היה במרחק של 2.5 ק"מ ממטוס התובלה המצרי. "מטוס כזה אי אפשר להפיל בטיל" מספר סבר, "אני מתקרב ומתכוון נן להפיל בתותחים. לפתע אני רואה בצד ימין מיג 21. חשבת: 'יש אלוהים בשמים!' 'שימו לב. בשעה תשע, מיג 121' אני אומר להם. 'אני עוזב את האילוישין ואנחנו הולכים אחרי'".

"עלינו לגובה" מספר גורי, "בזמן שמשכנו סבר או פיר אמרו: 'מיג בשעה 9 רחוק!'. משכנו שמאלה, וראינו מיג 21 שיוורד לכיוון השדה". נראה שהיה זה פליט מבין מטוסי הכוננות שהספיק להמריא מביד גפגפה, אך לא

היה יכול עתה לחזור ולנחות שם. הוא קיווה למצוא מפלט בשדה החירום בכיר תמדה שהיה דרומי יותר. השדה עדיין היה פתוח, אך בשמי המרחב שלטו כבר מטוסים ישראלים.

דן סבר 'הלך' לעבר המטוס. מאחוריו התיישרו בשורה עורפית שני מטוסי המבנה. "תסתכלו אם יש נוספים" מזהיר סבר את שני חבריו למבנה, עושה פניה ימינה והמיג מתרחק שמאלה: "אני נכנס אחרי 300-400 מטרים. כמעט לחצתי על ההדק כדי לירות בו. הוא מתחיל פניה, ופתאום... נכנס לסחרור - סיבוב ועוד סיבוב ונכנס לארמה. הוא לא נתן לי הזדמנות לירות בו. הטייט רשמה לזכותה את ההפלה הזו!".

מספר גורי: "סבר ישב עליו בסביבות 1500 מטר, סגר עליו, והתחיל להקטין מהירות. המיג היה מיושר לקראת נחיתה, כאשר לפתע הבחין במטוס הישראלי היושב על זנבו. המיג שבר בחוזקה שמאלה, ערך פניה הדוקה, ונכנס לסחרור. הוא נשתל בארמה" מסכם גורי.<sup>16</sup>

"בואו נחזור למטוס הקודם" אומר סבר המאוכזב לגור ולפיר. "שתיים-שלוש דקות ואני חוזר לכיוון ביר גפגפה, מחפש את המטוס והוא איננו. אין מכ"ם ואין הכוונה ליירוט. לנו היתה משימה מאד חשובה לעשות ואנו עוזבים את החיפושים. אני הולך 'לבעז' ומתחתנו עוברים מטוסים, אבל שום מיג כבר לא מגיע".

שלישיית המירוים של דן סבר פטרלה בגובה 6000 עד 7000 רגל, עד כילוי הדלק אולם המטוסים החוזרים מתקיפה לא נזקקו לעזרתם. "חזרנו עם כל התחמושת כמעט" אומר גורי, "היינו לבר. לא ראינו מטוסים אחרים. בקשר שמענו ריווחים על תוצאות ועל הפעילות. לא ראינו מבנים נוספים".

לסבר עוד היתה צפויה הפתעה לאחר שחזר לבניין הטייט.

"אני נוחת והולך לספר לקמ"ן על התקיפה והמפגש עם האילוישין" אומר סבר, "והוא שואל אותי: 'סבר, אתה

יודע מי טס באיליושין הזה? – שאלתי מי, והוא אמר לי: 'הרמטכ"ל ומח"א המצרי וכל צמרת הפיקוד שלהם טסה במטוס הזה!'

"מאז אני אוכל את עצמי כל בוקר למה לא יריתי בו" אומר סבר, "אבל המשימה שלי היתה להפיל מטוסי קרב – לא עלה בדעתנו להתעסק עם מטוסי תובלה".

### רמי הרפו ומלחמתו במיכלים המתרוקנים

ענני העשן השחור והסמיך החלו לעלות מעל שמי ביר תמדה והתערבו בגלי האבק שהותירו המטוסים של המבנה הראשון. מעל דיונות סיני נתגלו ארבע נקודות אלימות שהלכו וגדלו על רקע עמודי העשן. מבנה נוסף, מתנשף משהו של מטוסי תקיפה הגיע לאיזור. היתה זו רביעיית אורגנים של טייסת 107 שהגיעו משרה התעופה בלוד. את הרביעייה הוביל סרן רמי הרפו ועימו אורי אלוני, אליעזר אורן ויעקב זיק (וליקור ביץ).

רמי הרפו (במילעיל), קיבוצניק ואיש מילואים של הטייס, ממוצע קומה, מקורזל שיער ובעל גוף מלא וחזק, היה מבכירי טייסת 107. הוא התגייס ערב מבצע קדש וסיים את קורס טיס מספר 10 בשנת 1958. לאחר הקא"מ על אורגן טס במיסטרים ולאחר מכן בסמב"ד משך ארבע תקופות ויצא להדרכה בבית הספר לטיסה ובקא"מ. בשנת 1961 השתחרר מהחיל. במלחמה טס על אורגנים ב-107. לאחר ששת הימים עבר למירו"ים, טס על הסקייהוק וכאשר הגיעו הפנטומים היה מראשוני הטייסים שהתאמנו והטיסו אותם במלחמת ההתשה. במלחמה זו גם נפל בשבי. לאחר מכן עשה תפקידים שונים בהם מפקד רמת דוד והשתחרר משרות בשנת 1980. הוא המשיך לטוס כמדריר בבית הספר גם לאחר מכן.

דמותו האבהית, הקשוחה משהו והמקצועית, הרשימה רבות את הטייסים הצעירים, שראו בו, יחד עם יובל אפרת ויוסי אברבוך, את עמודי התווך של הטייסת.

יעקב זיק, בן נתניה טיים את קורס 49. הוא היה מצעירי הטייסת ולאחר הקא"מ הועבר לטייסת 107 ברמת דוד. ביום הרביעי למלחמה הוא נפגע מעל איזור יהודה ושומרון, וחולץ בשלום.<sup>17</sup> במלחמת יום הכיפורים הוא הטיס סקייהוקים ולאחר מכן עבר לתפקידי מטה.

אליעזר אורון, צנום, מקורזל שיער ומן השקטים בחבורת טייסי האורגן, היה עירוני מרמת גן. לאליעזר לא היו עכבות להצטרפות לקורס טיס למרות שכל טייסי רמת גן לפניו נהרגו במלחמות או בתאונות. "אמרו עלי שאני אדיש, ולכן אני טיים מסוכן" הוא אמר. היה זה בעקבות תרגיל צליפה על טנק, במהלכו ירד לגובה נמוך מאד ואף קטם את אחת האנטנות שלו. אורון היה מ"הטייסים החושבים" ובין אלה שפתחו מחדש את טייסת 107. לאחר מכן טיים את השרות הסדיר, עשה הסבה לסקייהוק וטס בחיל עד שנת 1996. כיום הוא ר"ר לפיזיקה ובעל זכויות רבות בתעשיית התעופה והחלל של ישראל.

ארבעת המטוסים יצאו בשעה 07:16 בבוקר – 9 דקות לפני מבנה המירו"ים של סבר, אולם בגלל הברלי המהירות הם הגיעו שתיים-שלוש דקות לאחר מכן. לרמי, שתכנן את הנתיב "על ליטר הדלק האחרון" היו הוראות ברורות לאנשי הצוות שלו: הצטרפות למבנה תקיפה פתוח תוך כרי טיסה דרומה, בלי המתנות ובלי ציור "קשתות" ארוכות להצטרפות. יותר מכך: בגלל קוצר הדלק, לא ממתנינים למי שלא מצטרף. עבור שלושת המטוסים של המבנה היה זה מרדף ממושך בגובה נמוך, עד שהצליחו להתכנס למבנה עם המוביל. "ראיתי שכל השלושה אתי" הוא סיפר ותחושה של רווחה אפפה אותו.<sup>18</sup> השלב הראשון עבר בשלום.

"זו היתה גיחה מיוחדת" סיפר אורון,<sup>19</sup> "ידענו איך אנחנו מתחילים אותה אבל לא איך היא תגמר. על רמי הרפו היתה מוטלת אחריות גדולה מאד – נווט לפי מצפן פשוט, בגובה נמוך ובתצרוכת דלק גבוהה. הוא ישב, בדק ומצא כי את הטיסה הזו אנו לא גומרים. אבל חוץ מזה שהיה קיבוצניק הוא היה גאון, בעל יכולת טיסה גבוהה וקור רוח. בדרך הוא סגר קצת את המנוע, עבר בשיוט למהירות נמוכה וירד מ-320 ל-180 קשר. היו אנשים שידעו את הפטנט הזה. הוא הוריד מהירות וכתוצאה מכך גם אחרנו בתקיפה וזה היה סיכון אדיר". רמי ידע כי לפניו יהיה על השרה מבנה של מירו"ים. ברמת אלחוט הוא הוביל את המבנה בגובה בינוני ובקו

ישר דרומה, מלוד עד ניצנה. בהגיעם למקום הם פנו ימינה, ידרו לגובה הדיונות וטסו בינות לגבעות החוליות של סיני. מימינם חלפו ג'בל דלפה וג'בל הילל ובעוד מספר דקות הם היו כבר מעל המחנות של ביר חסנה.

"הבנינים במחנות האלה היו כמעט בגובה שלנו" סיפר הרפז, "ראיתי את החיילים המצרים עומדים במסדר בוקר, מסודרים בשלשות ואנו טסים מעליהם – תמונה סוריאליסטית

יוצאת מהכלל".

עוד כמה דקות חלפו והמבנה התקרב לנקודת המשיכה. כדי שהאורגן החמוש והכבד יגיע לגובה 8000 רגל כמתוכנן, היה על המוביל לקבוע את הנקודה רחוק מאד מן השדה.

"תוך כדי משיכה ראינו את הפצצות של המירו'ים מעלות אבק מעל



טיסה על מגבלות הזלך- רמי חרפו יוצא לגיחת תקיפה משמאל: אליעזר אורון עולה לתא האורגן



המסלול. שתי דקות לאחר מכן ראינו את המטרה ונכנסנו", סיפר רמי.

הרפז הביא את המטוסים אל מעל השדה. בעיית הרוח המערבית החזקה, שגברה בינתיים והגיעה ל-30 קשר הטרידה גם את המבנה הזה. לפי התכנון היה על מטוסי האורגן לשחרר את הפצצות ולשגר את הרקטות ביעף אחד – היעף הראשון. אך היתה בעיה: אם יורה להטיל את הפצצות משמאל למסלול, כדי שיסחפו ימינה ויפגו עו במרכזו, יפגעו הרקטות מחוץ למסלול. הוא החליט להורות על תקיפה במרכז המסלול. "בזמן הצלילה ראיתי פגיעות מימין למסלול וגם את העשן יוצא מזרחה. אמרתי למבנה: "למרות הרוח לכוון באמצעי". גם הפצצות של מבנה זה פגעו מימין למסלול אולם הרקטות פגעו באמצעי. רמי הפנה את המטוסים ביעף נמוך, פנה 270 מעלות וחזר לשני יעפי צליפה.

"חיטלנו 13 מטוסים בשלושה יעפים" נזכר רמי. "היו שם מטוסי מיג 17, מטוסי איל-14 ומסוקי מי-4 ומי-6". אורון מספר: "כשנכנסנו לתקיפה התחילה מהומה. היו שם שני מיגים בריצה על המסלול והיה מאבק קשה אם נצליח להכניס את הפצצות למסלול לפני שיעלו לאויר. הרפז ראה את זה וזרק את הפצצות יותר קדימה, ממש לפני המטוסים הממריאים. אחד התפוצץ, השני הפסיק המראה. ראיתי את כל הענין הזה. איך שיצאתי מהפצצה היו שני מיגים שהמריאו ושניים אחרים בעמדת המראה עם טייסים בתאים. יצאתי מהפצצה, התיישרתי ויצאתי בגובה נמוך מאד. הספקתי לצאת ולפגוע בשני המיגים, להתרומם ואז לפגוע במטרות שלי – שני מטוסי מיג 21. למעשה אחרי הגיחה הזו כבר לא היה צורך במטוסים נוספים – השמרנו את כל מה שהיה בשדה".

סגן יעקב זיק, סיפר לאחר התקיפה: "תקפנו את מטוסי המיג 17, האיל 14 וההליקופטרים שהיו בשדה ביד תמדה. ריטשנו את כולם עם רקטות, כולל שני מיגים אשר טייסייהם ישבו בתוכם. לשתי הרביעיות שנאו אחרינו כבר לא היה מה לעשות. התלהבתי ממראה המטוסים הבווערים"<sup>20</sup>.

רמי יכול היה גם להתרשם מההבדלים בין תוצאות הפגיעה במטוס קרב חמוש ומתודלק לפגיעה במסוק "חלול". הוא סיפר: "המיג 17, כאשר אתה פוגע בו באמצע, מתפוצץ מיד, ואתה יכול בצרור מאוד קצר לפוצץ אותו. המטוסים עמדו גלויים ופגענו בהם. ביעף השלישי לקחתי את המיג 6 הגדול וכיוונתי לבסיס הרוטור שלו. אני יורה ויורה והוא לא נדלק. רק בסוף, ממש בסוף היעף, לפני שחלפתי אותו ראיתי שהוא עולה באש".

את הפניה השלישית תכנן רמי לכיוון ימין, כדי שמיד לאחר מכן יהיו המטוסים בכיוון מזרח ויצאו הביתה. מספר אורון: "היו כל כך הרבה אנשים בשדה והיה נ"מ שקשה לתאר. האויר היה מלא פסים ואני מסתכל על המטוס ובכל רגע אני רואה פגיעות – חור בכנף וחור בכידון ובגלל הכמות הגדולה של אנשים לא משכתי לגובה אלא תוך כדי פניה יריתי בתותחים. לחצתי על ההרק תוך כדי פניה – ממש חרשנו את האדמה. הכל בער. ראיתי מיל 6 שהתחיל להתרומם, מסוק ענק, ואני בדיוק גמרתי את אחת הצליפות. ראיתי אותו מהצד.



אילוישין 14 שהושמד בשדה- ביד תמדה היה שדה אספקה חשוב לכוחות במרכז סיני

נתתי פניה חריפה ופגעתי בו. הרוטור המשיך למעלה והוא התחיל ליפול כמו ב"סלאו מושן". אנשים קפצו החוצה. אלוני שהיה אחרי פלט: 'אוף!'. זו היתה ההפלה היחידה שלי, אבל לא קיבלתי עליה אישור למרות שהמטוס היה באויר. בזמנו לא התיחסנו לזה כ'הפלה'".

אורי אלוני הספיק לעשות רק שני יעפים, והצטרף מאחור לשלושת המטוסים. וכאן החל השלב הקריטי. הרפז: "כמות הדלק שתכננתי לשלב הזה, היציאה הביתה, היתה 800 ליטר. שאלתי את הטייסים מה מצב הדלק. אצל כולם היו 650 עד 700 ליטר. הבנתי שאנו בבעיה. היינו בלחץ. נסקנו במנוע מלא לגובה 25 אלף רגל. הגענו לקו חציית גבול כאשר במיכלים שלנו רק 250 ליטר. זה היה המינימום לנחיתה. הוריתי לכל אנשי המבנה להעביר מצערת לסרק. וכך גלשנו מנקודת הגבול בניצנה ועד לשדה בלוד במנוע בסרק".

מספר אורון: "באיזור ניצנה סגרנו מנועים ועשינו תהליך גלישה, מעין נ"א (נחיתה אונס) לכיוון לוד, עם חרדה כבדה בלב, ועם דלק פחות מהנדרש להקפה. אבל האורגן הוא מטוס שגולש נהדר".

ארבעת המטוסים, מצערות בסרק, גלשו 130 ק"מ מניצנה לעבר שדה היעד ונחתו בשלום. "גלשנו ללוד, וזהו" מסכם הרפז, בלי הרבה גינונים, את הטיסה.

ארבעת המטוסים היו מנוקבים ככברה. אנשי צוותי הקרקע הופתעו כיצד הצליחו המטוסים לחזור מהגיחה הזו בשלום. בסיוע אנשי התעשייה האירית הם "התנפלו" על המטוסים, סתמו את החורים בלוחות אלומיניום וסמרו את הכל. האורגן הוכיח את חוזק מבנהו.

המבנה של הרפז עשה שמות במטוסים שהיו בביר תמדה: שמונה מתוך המיגים הושמדו בזה אחר זה. גם שלושה מסוקים ושני מטוסי התובלה שחננו בשלווה סטואית בקצה המסלול, עלו אחריהם בעשן השמימה. רמי הרפז יצא לגיחות רבות בימי המלחמה. את אותותיהן חש רק לאחר ששת ימי הלחימה – הוא היה טייס הקרב הישראלי בעל מספר הגיחות הגבוה ביותר במלחמה – לא פחות מ־24 טיסות – ארבע בכל יום בממוצע. מכיריו אמרו שרק הרפז הקשוח היה מסוגל לעשות את זה.

### מבנה "כותנה" תרקי

הרחק מהצפון, הגיע לביר תמדה מבנה של מטוסי מיסטר משוכי כנף. היה זה מבנה "כותנה" של טייסת 109 מיסטר – אחד משני המבנים של טייסת זו אשר יצאו מבסיס רמת רוד.



מיל מי 6- ענק המסוקים בעולם הוביל תותחים ולוחמים של הצבא המצרי למוצבים בסיני

מטרתו היתה להמשיך את השבתת השרדה לעוד מספר שעות וגם להשמיד בצליפה את המטוסים שנתרו בו, אם בכלל. זמן ההמראה: 07:23. הוביל את המבנה רס"ן אוהד שדמי, מפקד הטייסת. עימו היו שלמה מילוא, ישראל בסטר ויעקב (קוביק) יריב (בירביס). קוביק, תושב כפר יהושע התגורר מטרים אחדים מגדר הבסיס ברמת רוד. אשתו, זיוה, ילדה יום לפני כן תינוק והוא היה מודאג. בשל כך הוא היה בין הטייסים שנשארו בצפון ולא ירדו עם השמינייה ללוד.

סרן שלמה מילוא היה איש מילואים בטייסת ולימים שימש כמנכ"ל התעשייה הצבאית. סרן בסטר היה תלמיד בטכניון בימי המלחמה, והגיע לטייסת מיד עם התחלת הכוננות. המבנה יצא מרמת רוד והתך ישי רות דרך ג'בל הילל לעבר השרדה הנמצא במרכז חצי האי סיני. ארבעת המטוסים ססו בגובה נמוך ושמרו על דממת אלחוט מלאה עד המעבר בכרם שלום. "הטיסה לשרדה התעופה המצריים היתה בתנאים אידיאליים" סיפר קוביק, "שקט, מזג אויר טוב, קיץ. יום לפני זה נולד לי בן ואני צריך להבטיח את קיומו. תחושה חזקה של ביצוע מחויבות".<sup>21</sup>

לא היתה להם בעיה לזהות את השרדה מרחוק. עשן שחור התמר מעל המקום, ורמז על תוצאות התקיפה של

המבנה קודם. למטה הם הבחינו בשרידי מיג 17 אחר, שני מטוסי תובלה דרמנועיים מסוג איליר שין 14 ושני מסוקים בינוניים מסוג מיל 4 ו-6. שרידיהם של עשרה מטוסים בוערים היו מונבחים על הקרקע.

המטרה של המבנה היתה להשיב את פעילות המסלולים בשדה לעוד מספר שעות. הם נשאו מתחת לכנפיהם את פצצות הפפ"מ המיוחדות. הטלתן של אלה חייבה את המטוסים לטוס בגובה קבוע במקביל למסלול. רק לאחר השחרור של הפצצות יכלו לחמוק בתמרון מהיר מאש הנ"מ.

הרביעיה התכנסה לשני זוגות, מספרי אחד ושלוש תקפו את המסלול הראשי, ומספרי שתיים וארבע את המקביל. בתחקיר מסר שדמי כי "נראה עשן רב מאיזור הדירים ופגיעות



איל 14 נוסף - הבנויין הדליק גרם להתלקחות מהירה של המטוסים

באיזור המסלול בצידו השמאלי".<sup>22</sup> שדמי פגע במדויק במרכז המסלול. הפצצות של השאר פגעו בצידו השמאלי - השפעה של הרוח שנשבה על פני המישורים הפתוחים הגדולים. מכתשים בקוטר של כחמישה מטרים נפערו על פני המסלול לאחר התפוצצות הפצצות, ועומקם הגיע ליותר ממטר. הרביעיה יצאה ליעפי צליפה על כל מה שנותר בשדה. שדמי צלף על מטוס תובלה מסוג איל 14 לאחר ההפצצה בסוף המסלול. הפעם נפתחת עליהם אש נ"מ חזקה.<sup>23</sup> לאחר השלמת יעף הצליפה הם גילו מטוס מיג 17 בתוך אחד הדירים. בסטר וקוביך השלימו אותה עת פניה רחבה הרחק מן השרה, כדי להסתתר מעיני תותחני הנ"מ בשטח המדברי והפתוח. קוביך חזר וירד על אחד הדירים וגילה שם רק משאית - המיג 17 היה בפן אחר. בסטר גילה את המיג, צלל והרים אותו לאוויר בלהבת אש.<sup>24</sup> הרביעיה הראשונה של 109 חזרה הביתה בזוגות, כשהמיטוסים מטפסים לגובה 30,000 רגל ומשם יצאו חזרה לבסיסם.

### מבנה רביעי - לא חרבה נותר לעשות

מבנה "חולצה" של טייסת 113 ובו פלג, פרישנסקי, נחום יהלום, קרמון, הגיע לאחר מכן לביר תמדה. לא חרבה היה להם לעשות מעל השרה. הם השליכו את הפצצות, ניקבו עוד מספר מחפורות עמוקות ופצעו את השרה ברקטות שלהם. לאחר מכן פנו לעבר המיגים - חלקם היה שרוע על המסלול ואחרים בפנים הפתוחים. הם ערכו עוד יעף נגד תותחי הנ"מ.

לאחר מספר דקות הגיע לשרה מבנה מיסטרים ומשל להפצצה בעוד האורגנים תוקפים. המוביל זועם על כי ביטלו אותו ממלאכה: כל המטוסים היו הרוסים זה מכבר וכבר העלו עשן. הוא מופנה למטרות אחרות.

ג'בל ליבני

בסיס 248 אל-סיר או ג'בל ליבני היה בסיס קרמי של חיל-האוויר המצרי ונועד לשמש כיעד לפריסה של כוחות תקיפה אויריים, במקרה של פרוץ פעולות איבה. במקום היה מסלול ראשי אחד באורך 2800 מטרים לערך ורחבות חניה, וכן עמדות יירוט פתוחות. אל המקום נשלח בימי הכוננות גף של מטוסים מיושנים יחסית מסוג מיג 15 של טייסת 24 שפעלה במסגרת חטיבה אוירית מספר 12 וכן לפחות 15 מטוסי מיג 17. אך בבוקר יום הלחימה הראשון נעלמו מטוסי הקרב חזרה לשדות התעלה, ורק שניים מהם נותרו על רחבות החניה של הבסיס. אלה היו בכוננות הונקה מיידית, כאשר טייסהם יושבים בתוך תאי הטייס, ממתנינים להוראות ההונקה. כמו כן היו במקום מטוסי קישור ואימון קטנים.

המוריעין עקב אחר התנועות. לא מפתיע כי מפקדת חיל-האוויר הישראלי לא התייחסה כמעט כלל לנעשה בשדה זה ולא ייעדה אליו כל מבני תקיפה. אחד מהם בכל זאת נשלח למקום.

### מידוים במשימת יירוט צוללים על השדה

בבוקר ה-5 ביוני היו באויר שני מטוסי מירז' של טייסת 117, ובהם עזרא דותן (בכנ) ונפתלי פורת. המטוסים יצאו בבוקר ללוות שני מטוסי ווטור אשר עסקו במשימת לוחמה אלקטרונית בשמי פורת סעיד וצפון הדלתא (ראה למעלה). זמן קצר לאחר שנפרדו ממשימת הפטרול שלהם בצפון סיני הם קיבלו מהבקר משימת תקיפה לעבר ג'בל ליבני.

מספר על הגיחה עזרא דותן, שיצא ממשימת היירוט והפטרול לתקיפה, בלשונו הקצרה והציורית: "אחרי כל שינויי הכיוון קצת לוקח זמן לאוריינטציה ומבקשים כיוון ומרחק למטרה. הבקר נותן, ויוצאים לדרך ב-20 אלף. לאחר זמן מציין מספר שניים: "מטרה, שעה 12!" וההצגה מתחילה.



גנוד מידי אדם - יאק 18 שנמצא חבול בשדה ג'בל ליבני לאחר כיבושו

"מהגובה - צלילה משוגעת, חלוקת השדה לגזרות: אני את החלק הצפוני, מספר שניים את הדרומי. מהירות 550 והכוונת זוחלת לכיוון ריר של מיג 17 עם אנשים סביב. מסתדר במקום והעופרת יוצאת לדרך. קצת לפני ה'פנים', ועוד להבה. אותו דבר אצל מספר שניים. מבצעים 360 רחב ומבחינים במאהל. רואים הרבה אנשים. שנינו על הגב והכדורים מזמרים בין האוהלים והאנשים. עוד שתי צלילות והדלק נגמר. מתחילים לטפס. בדרך רואים באוויר ענק נוסף. באים מאחור, לחיצה על ההרק וכדור אחד - פוף מאחורי האוטו".

שני המטוסים יוצאים ממבצע התקיפה הפרטי שלהם, אולם מתברר כי מספר שניים נפגעו במהלך התקיפה החפוזה. ממשיך בבן: "בטיפוס הביתה לא מצליח מספר שניים להרביק את מספר אחר. לאחר בדיקת כל המערכות אני מניח שאם 'שחק' לא מצליח לעלות מעל 16 עם מנוע מלא - הוא כנראה חולה". שני הטייסים בודקים את מצב הדלק. בכך שואל את פורת<sup>15</sup> אם יצליח להגיע לרמת דוד. התשובה החיובית מעודדת את שניהם להמשיך צפונה והם ממשיכים לעבר הבסיס הצפוני ונוחתים בשלום. "מצליחים לחזור עם 250 ליטר אצל מספר שניים" אומר בכך. לאחר בדיקת המטוס מתברר כי להבי המרחס של המנוע נהרסו והיה צורך להחליף מנוע.

שני טייסי הכוננות המצריים שישבו בתאיהם, מוכנים להמראה מהירה לא נמלטו מגורלם. לאחר שנכבש שדה ג'בל יבני הם נמצאו הרוגים בתוך התאים, כשהם לכודים ברצועות המושב וקשורים לקראת המראה. חלק מן המטוסים היה ברחבות הפתוחות, ואחרים חנו בתוך פנים - מכלאות הגנה. גם מטוס אימון מסוג יאק 18 נמצא בשדה, ככל הנראה מטוסו של מפקד הבסיס או של אחד הקצינים הבכירים שלו. סביב המטוסים המושמדים חנו גם מספר דמייים עשויים דיקט. אלה לא הופצצו על ידי הטייסים.

### האילוישין לא מצליח לחמוק ומופל

סיפורו של בסיס האויר ג'בל ליבני בבוקר זה לא תם. בשעה 08:30 לערך, היו סא"ל דוד עברי וסגן אילן גונן בפטרול בשמי סיני. באותה שעה הסיע מטוס תובלה דרומנועי מסוג אילוישין 14 על מסלול השדה<sup>26</sup>, והתכונן להמראה. שני טייסי המירו"ם הבחינו בפעילות המוזרה, צללו והפילו אותו זמן קצר לאחר המראתו. הטייס המצרי של המטוס הנחית אותו בהמשך המסלול. האיל 14 שימש עוד זמן רב "סמן קרקעי" בולט למטוסים רבים שטסו בסביבה וירו בו לשם שעשוע (ראה תיאור מפורט יותר של ההפלה בפרק יח). עם כניסת כוחות צה"ל לשדה, אשר כונה עם כיבושו "שדה ליבנת", נמצאו בו אלפי רקטות 80 מ"מ ערוכות ומסודרות במחסני החימוש של המקום. רקטות אויר-קרקע אלה הובאו לחצרים ושימשו החל מאותו יום לחימוש מטוסי הפוגה מגיסטר שיצאו לתקיפת מטרות ירדניות וסוריות.

## פוגות יוצאות לתקיפה

המשימות שהתכוון חיל-האוויר לבצע במהלך מבצע "מוקד" דרשו ריכוז מאמץ מירבי מצד טייסות הקרב. לכל מטוס היתה מסומנת מטרה, ולכל טייס היה יעד אליו היה צריך להגיע בזמ"מ מדויק. היתה מגרעת גדולה להחלטה זו: עת יהיה חיל-האוויר עסוק במבצעים מעל שדות התעופה המצריים, הוא לא יוכל לתת סיוע קרקעי משמעותי לכוחות השריון והחי"ר. עם כך כוחות היבשה לא יכלו להמתין לתקיפה מצרית והעדיפו לתקוף, בו זמנית, עם תחילת פעולות חיל-האוויר. מפקדי האוגדות החליטו, עם כך, כי בשעה 08:00, כרבע שעה לאחר שמטוסי חיל-האוויר יהיו מעל מטרותיהם, יחלו גם המבצעים היבשתיים בסיני.

בריונים אשר נערכו לפני המלחמה במטה הכללי, ביקש מפקד חיל-האוויר, אלוף מרדכי הוד מישאל טל, מפקד חיל השריון, שהיה מפקד אחת משלוש האוגדות המשורינות בסיני, להמתין: "אל תתפרץ עם הטנקים. תן לי זמן לאחר השגת העליונות האווירית המוחלטת לכתוש בשבילך את השריון המצרי ואחר כך יהיה לך יותר קל" הוא הבטיח לו. טליק התנגד לכל עיכוב: "אל תדאג לטנקים שלנו" הוא רחה את הוד, "תן לי רק שמים נקיים. עם השריון המצרי אני כבר אסתדר".



מפגש בנגב- רבין ירד לבסיס חצרים כדי לעמוד על מבצעי טייסת הפוגות במלחמה- בצילום לוחץ את ידו של בן-אור. משמאל גזו אלון

הוד התעקש וביקש ממנו להמתין שעה, אפילו מחצית השעה. אך טל, יחד עם קצינים אחרים התעקשו: "השג לנו שמים נקיים, אנו נדאג לשאריו".<sup>27</sup>

חיל-האוויר גייס את כל מטוסי הלחימה שלו למבצע "מוקד". בין אלה היו גם מטוסי הפוגה מגיסטר של בית הספר לטיסה שהיו מיועדים, בתכנון המקורי, לתקוף את שדה אלי-עריש. רק לאחר שהתבררה כמות תותחי הנ"מ המגנה על השרדה הוחלט שלא לכלול אותם בתקיפה והם הוצאו מטבלת כוחות ומשימות. מטוסי האימון הקטנים נשאו שני מקלעי 7.62 מ"מ בחרטומם, וניתן היה לחמש אותם בפצצות קלות (50 ק"ג) או ברקטות 80 מ"מ חודרות שריון. בתקופת הכוננות הוחלט להקצות אותם כדי לסייע, ולו במעט לפריצת המתחמים בצפון סיני וברצועת עזה.

למטוסי הפוגה היו, עם כך, מספר מגרעות מבצעיות: מהירותם היתה נמוכה יחסית, המבנה שלהם, ובמיוחד חד תא הטייס והמערכות לא היו מוגנים אף מפני אש נק"ל, ולמטוס לא היו כסאות מפלט. הרעיון להכניס



הנחיות למשימה- גז אלון מפקד חצרים, עם סרן מורגן לפני משימה. מורגן זכה בצליש לאחר המלחמה

אותם לתקיפה היה פתרון מאולץ, אך "טוב משהו מאשר לא כלום" חשבו בחיל-האוויר ויצאו עם ההחלטה לדרך.

בחודש מאי 1967, ניתנה הוראה להכין את המטוסים ולארגן את פעילותם במסגרת טייסת מיוחדת, מספר 147. כמפקד הטייסת נבחר רס"ן אריה בן-אור, שהיה גם מפקד טייסת השלב המתקדם של בית הספר לטי"ס, שם הופעלו המטוסים. סרן ארנון לבנת התמנה כסגן מפקד הטייסת.

רס"ן אריה בן-אור לא היה נגוע בחידק הטייס, ולא היה חובב טיסה מילדות. אולם תוך כדי טיסת היכרות במטוס פייפר שערך הוא החליט שזה התחום בו הוא רוצה לעסוק. אריה הלך לקורס טיס ולמרות שלא בלט בו במיוחד, הוא גמר במגמת קרב. כך הגיע עד לתפקיד סגן מפקד טייסת מירו'. הוא מונה לתפקיד במחלקת המבצעים של חיל-האוויר, ובאביב 1967, עבר לפקד על טייסת המתקדם של בית הספר לטיסה.

כ־45 מטוסים של בית הספר הוכנו וחומשו. פסי הסימון הורחניים שעל חרטומי המטוסים, זנבותיהם וכנפיהם הוסרו, והם נותרו בצבעיהם המקוריים



מספר אחד נפגע - ארנון לבנת נהרג במשימה הראשונה שלו מעל הגיירדי

בחום-יכול.

כדי להטיס את המטוסים הועברו לטייסת החדשה טייסי מילואים, מדרירי טיסה ואף פרחי טיס אשר היו בשלב המתקדם של קורס הטיס, ונועדו להיות לאחר מכן טייסי קרב. לקראת המלחמה, הגיעו לטייסת מספר מפקדים בכירים מפיקוד הרום, כדי ללמוד על יכולתה ולנסות להקצות עדיפויות לפעולותיה. בין אלה היה רפאל איתן, מפקד חטיבת הצנחנים שנועדה לפרוץ את הקוים בפתחת רפית. בבוקר ה־5 ליוני עמד אריה בן-אור בפתח חדר התדריכים, ומסר את המעטפות החתומות לידי הטייסים.



קטנה ושברירית- מטוסי הפוגה מגיסטר היו פגיעים  
לאש נימ אולם לחץ הפעולות בקדמת סיני חייב  
הכנסתם לתקיפה נגד מערכות מכ"ם ותותחים  
ומערכים מצריים קדמיים.  
מימין: ארבע רקטות מתחת למתלי הכנף



המשימה הראשונה שהיתה מוטלת על טייסת מטוסי  
הפוגה באותו בוקר, היתה כמתואר למעלה, "הונאה":  
כשעה לפני צאת ראשוני המטוסים במבצע "מוקד"  
לדרכם, יצאה רביעייה אחת של מטוסי פוגה מגיס-  
טר, מוטסת על ידי פרחי טיס של השלב המתקדם.  
הם קיבלו הוראה "לעשות רעש" בקשר כדי להביא  
את המצרים והירדנים למחשבה שהכל מתנהל  
כשורה בחילי-האוויר והכל שגרתי. לאחר מכן יצאה  
גם רביעייה שניה.

המטרות הראשונות אותן נשלחו מטוסי הפוגה לתקוף, עם פרוץ המלחמה, היו שתי תחנות המכ"ם המצריות שהוצבו באל-עריש, מול חוף הים. רס"ן אריה בן-אור יצא בראש המבנה הראשון של הפוגות לתקוף תחנה אחת. מאחוריו ישב עמוס עשת, שהיה הנווט היחיד של הטייסת. המטוסים הגיעו למטרה בגובה נמוך, ולאחר מכן התרוממו, נערכו בשורה עורפית ופתחו באש רקטות לעבר המטרה. במבנה היו גם דוד קישון. הפתעת המצרים היתה גדולה, והם נטשו את הכלים ונעלמו.



**ראויים לצליש- מבצעי הפוגות מעל הגיירדי זכו לשבחים ממפקדי כוחות הקרקע שנלחמו להבקעת המערכים המצריים**

רביעיה שניה, בפיקודו של סרן ארנון לבנת, סמ"ט הטייסת, יצאה בשעה 08:06 לתקיפת תחנת המכ"ם השניה באלי-עריש. ארנון נכנס למתחם הג'ירדי, לקח כיוון לעבר המטרה ולפתע נשמע קולו בקשר: "מספר אחד נפגע, שלום".

זמן קצר אחר כך נראה עמוד אבק גדול ואחריו להבה. ארנון ז"ל, היה החלל הראשון של הטייסת.<sup>28</sup>

מטוסים נוספים יצאו ברביעיות בגובה נמוך ביותר מעל הנגב, וחדרו ישירות לתוך מערכי השריון והאר-טילריה אשר כיסו את פתחת רפיה. לפי התכנון נועדו המטוסים להגיע לאיזור התקיפה, ושם לנסוק מעלה ולירות את הרקטות או להטיל את הפצצות על המטרות. לאחר מכן הם היו אמורים לפתוח באש מן המקלעים שנשאו בחרטומם. קצב הטיסות היה רב, ומטוס אחד מטוס התארגנו ליצי"א, נבדקו על ידי המכונאים והטכניאים, חומשו ותודלקו. לא אחת קיבלו הטייסים את המפות בעומדם ליד המטוסים. על הכנת המפות ועדכונם היו ממונים פרחי הטיס הזוטרים, אשר סיפקו גם שתיה וכיבוד. עד תום הגל הראשון יצאו עשרה מבנים ותקפו מטרות בצפון סיני ובפתחת רפיה.

מבצעי טייסת הפוגות נמשכו כיום הלחימה הראשון, וגם בימים הבאים נגד כוחות השריון הירדניים שעלו מבקעת הירדן באיזור מעלה אדומים. מטוסים אחרים פעלו באזורי יהודה ושומרון ובבקעת הירדן. לאחר יומיים של לחימה היה נדמה כי תם חלקם של טייסי הפוגות במלחמת ששת הימים. עם כך, כאשר החלה הפעילות מול הרמה הסורית הוחלט לגייס אותן כדי להשתתף גם במבצעים אלה. מטוסי הפוגה הועלו מחצרים לבסיס רמת דוד משם פעלו בימים הבאים. הפעם ההימור היה מסוכן יותר: מערכי הנ"מ הסוריים היו צפופים וגבו מחיר כבד מהמטוסים הקטנים. מספר רב של מטוסים נפגעו וכמהלך אחת הגיחות נהרג גם מפקד הטייסת, רס"ן אריה בן-אור.

בשלב זה הוחלט להוציא את הפוגות מפעילות מבצעית. לאחר המלחמה זכו שניים מבין טייסי 147 לציונים לשבח: מפקד הטייסת רס"ן אריה בן-אור אשר נהרג במהלך תקיפת מטרות סוריות ברמת הגולן וסרן יעקב מורגן, שתקף באיזור רפיה והצליח להנחית את מטוסו הפגוע בבסיס.

מטוסי הפוגה הוצאו לאחר המלחמה מהמערך הקרבי של חיל האוויר הישראלי, והוקצו באופן בלעדי למטרות אימון טייסים בבית הספר לטיסה. שנים לאחר מכן יוסבו הפוגות למטוסי "צוקית" על ידי התעשייה האווירית לישראל.

# פרק יד'

## הפיקוד המצרי בלב המהומה

בבוקר החמישה ביוני, לאחר הכוננות ונחיתת מטוסי פטרול השחר, נכנסו מערכות חיל-האוויר המצרי לשיגרת הפעילות היומית.

ארבעה מטוסי אימון של האקדמיה האווירית התכוננו לצאת לטיסת אימון מעל שדה התעופה בילבייס (שדה זה שימש בסיס האקדמיה לתעופה). גם צוותי המפציצים מדרגם טופולב 16 בקהיר מערב נערכו ליום אימון נים שגרתי שכלל טיסות ארוכות טווח מעל מצרים.<sup>1</sup> בבסיס אל מאזה שליד קהיר היתה גם תכונה רבה של צוותי הקרקע, סביב שלושה מטוסים דר-מנועיים מסוג איליושין 14 של מערך התובלה המצרי. אלה היו מוכנים לציאת לטיסות מפקדים מיוחדות לביר תמדה בסיני ולפאיד מעבר לאגם המר הגדול. בשעה 07:00 בבוקר (זמן ישראל – 08:00 זמן מקומי), הגיעה פמליה בכירה ובה סגן נשיא מצרים ומפקד הכוחות המזויינים שלה, מושיר עאבר אל חכים עאמר ומפקד חיל-האוויר המצרי, פריק מחמוד סירקי מחמוד, למטוס איל-יושין 14 דר-מנועי, "מספר 1", אשר עמד להמריא משדה התעופה הצבאי אל מאזה שליד קהיר. "הכל בסדר, יא סירקי?" שאל עאמר את מפקד חיל-האוויר שהגיע זמן מה לפניו. "בסדר, אדוני" הוא השיב.

"האם ארגנתם את המטריות האוויריות הדרושות מעל סיני?" המשיך המושיר.

סירקי פנה אל ליווא איסמעיל לביב, קצין המבצעים שהיה אחראי על הפעילות באותו יום, אולם זה המהם מספר מלים לא ברורות. טיסות הסיוור והפטרול, לא תוגברו, ככל הנראה, וללביב לא היתה תשובה ברורה מרוע.

עאמר הבין וכעס, והזכיר ללביב את אזהרותיו של הנשיא נאסר על התקפה ישראלית צפויה. דקות ספורות לאחר מכן כבר התרווחו הבכירים במושביהם. יחד עם עאמר ומחמוד סירקי, הצטרפו לטיסה גם שר המלחמה המצרי שאמס בדראן, ראש אגף מבצעים פריק אנואר אל קרי, עקיד איוב ממשרדו של עאמר, קציני מטה אחדים ומלוחים נוספים בהם קצין סורי, אכרם דירי, שהיה ראש לשכת המושיר עאמר בעבר.

מטרת טיסתם לסיני היתה מפגש מתוכנן עם מפקדי הכוחות המצריים בחצי האי. אלה היו אמורים להמתין להם בשדה התעופה ביר תמדה. לצורך הסיוור אף סגר שאמס בדרן את חדר המבצעים והוציא הנחיות מיוחדות למערך הנ"מ לנצור את האש בנתיב הטיסה.

על מסכי המכ"ם בישראל נתגלה המטוס האיטי בשעה 07:30. חיל האוויר המצרי, כמו הישראלי, הפעיל מספר מטוסי תובלה בהם הותקנו מקלטים לביון קשר ומכ"ם. הדבר גרם למתיחות רבה בחדרי הבקרה והשייטה וגם בבור המבצעים. מפקד חיל-האוויר מרדכי הוד, ישב מול השולחן הגדול ומפוח המבצע לפניו, הוא לא ידע מה מטרת טיסתו של האיל 14 ותהה מה יעדו של המטוס אשר הופיע לפתע על המסכים. האם זה מטוס בקרה או ביון מכ"ם אשר עלול לגלות את המטוסים הישראליים? לאחר מכן ודאי חשב כי מטוסי הפטרול מעל סיני ידעו לטפל בו.

המטוס האיטי, מוטס על ידי הקברניט הסאם אל בשארי, ועמו טייס-ראשון מחאב יוסף, תוכנן לחלוף מעל שדות התעופה באינשאס, פאיד וכברית, לחצות את התעלה ולהמשיך לעבר שדה התעופה בלב סיני. בשדה המתונו לו כבר, כמתואר למעלה, מפקד החזית, פאריק אוול עבר אל מוחסם מורתגה, מפקד ארמיית השדה פריק טאלח מוחסן, ומפקדי שדה אחרים.

מבלי שהתכוונו לכך, טיסת מטוס האח"מ, היתה ברכה למטוסי חיל-האוויר הישראלי שהיו כבר באויר בדרכם לביר תמדה ושרות אחרים בדרך בה עבר המטוס. כדי למנוע הפלת המטוס בשוגג, הוציא ליווא

לביב, שעליו הוטל כבוקר זה לפקד על הפעלת המטריה האווירית מעל סיני, פקודה לנצור את האש במערך הנ"מ המצרי בכל הנתיב בו יעבור המטוס, עד לנחיתת איליושין "מספר 1" בשלום בביר תמרה. הוד לא ידע זאת אותה עת, אך את המבצע שיצא כבר לדרך לא ניתן היה לעצור: מעל חלק מנתיבים "מאור" בטחים" אלה נעו בשעה זו גם מטוסי התקיפה של חיל־האוויר הישראלי. האיליושין התקדם באיטיות דרומה־מזרחה, והיה כבר בשמי האגם המר מעבר לפאידי. לפתע פרצו לאזניות דיווחים קולניים משרה אל מליז (ביר גפגפה): "יורים על שדה התעופה, יורים על שדה התעופה!". טייס המשנה ניסה להרגיע את הקברניט ההמום, ואמר כי "מטוסי קרב מצריים עורכים תמרוני תקיפה באי" זור השרה מזה ימים אחרים".

המטוס המשיך מזרחה והתקדם ישירות לעבר שדה התעופה ביר תמרה. לפתע חתך מטוס מירז' את נתיבו של האיליושין, והמשיך מעלה בנסיקה תלולה. המטוס היה אותה עת ביעף תקיפה על השרה. האיליושין האיטי מצא עצמו בלב המהומה: מטוסי קרב ישראלים תקפו את השרה בפצצות וחגו סביבו במהירות הבזק, אך המירו"ם הישראליים לא נפנו לעבר מטוס התובלה הזור שפלש לנתיבי התקיפה שלהם. הם גם לא ידעו מי טס במטוס. ברגעים אלה ממש הם השלימו את הפצצת המטרות שיועדו להם בביר תמרה. לנגד עיניו של מוביל מנבה המירו"ם, דן סבר, נגלה לאחר זמן קצר מטוס מיג 21 שחלף לידו בפניה. המטוס הזה עלול לסכן את מבצע התקיפה הגדול, חשב, ומיהר לפנות לעברו כדי להפיל אותו. אך המיג חמק, הסתחרר ונפל. וגם האיליושין 14 ובו הקצינים הבכירים הספיק להיע" לם מערבה.



סידקי מחמוד - לא האמין שהישראלים תוקפים

הבקרים נמגדל הפיקוח בשדה באל מליז (ביר גפגפה) עלו מיד על הקשר והודיעו לטייס מטוס התובלה הנבוך: "מפקד מטוס מספר 1, תובלה אווירית. אל תחצה את התעלה. חוזר מיד. שדות התעופה בסיני מופצצים מן האוויר!". אומר שנית: 'חוזר מיד אל תטוס לשרה התעופה ביר תמרה'.

מבט מטה גילה לאנשי צוות המטוס ארבעה מטוסי מיג 21 בוערים ברחבות השרה, ועשן המיתמר מאזורים נוספים. הקברניט הצליל את מטוס התובלה לעבר הקרקע כדי לחמוק מאזור הקרבות ומהמטוסים הישראליים. הוא פנה לשוב לעבר קהיר.

מושיר עאמר לא הבין את פשר התמרונים החרिפים של המטוס שכמעט והשליכו אותו ממושבו. "מה קרה סידקי, מה קרה למטוס?".

מפקד חיל־האוויר המצרי שעט במהירות לעבר תא הטייס.

"מה קרה בשארי?" הוא שאל.

"שדות התעופה מופצצים, אדוני!" השיב לו הטייס.

פריק מחמוד סידקי התמוטט על מושב הנווט הפנוי בתא הטייס, ועל פניו מבט של תדהמה וחוסר אונים. הוא חש פיק ברכיים מוחלט ופניו החוררו. בינתיים נמשכה הדרמה בתוך מטוס המפקדים. עאמר לא ידע מה קרה לסידקי בתא הטייס, וחשש כי הוא נחטף על ידי הצוות. הוא הורה לעוזרו, איוב, לבדוק את המתרחש. זה שלף חיש מהר את אקדחו, ובצעדים מהירים דילג לעבר תא הטייס.

"מה אתה עושה, בשארי, לאן אתם טסים?" הוא שאג על הטייס. הטייס הודיע לו כי מטוסים מפציצים את



פאיז מותקפת- מטוס הבכורים המצרי שוטט מעל  
השדות בדיוק בזמן תקיפת מטוסי חיל-האוויר.  
בשדה מטוסי סוחוי 7 ואיליושיץ 28

שרות התעופה.

איוב, שיסע אותו: "אתם תעמדו למשפט אם יתברר כי דברייכם אינם נכונים! יהיו לכם צרות!". בין הטייסים לאיוב הנרגש כמעט ופרצה תגרת ידיים. הקברניט הסביר לאיוב את אשר ראה וזה, לאחר שקלט את דבריו, החזיר כסיד ונאלם.

הטייסים הפנו את המטוס חזרה מערבה, לעבר התעלה. תוך כרי מהומה במטוס, קלט טייס האיליושין אות מצוקה של מיג 21 פגוע. טייסו ביקש מהבקרה להדריך אותו לנחיתה בשדה תעופה קרוב. "קפוז' בעזרת מצנח!" הם שמעו את אנשי הבקרה מייעצים לו, "לא תמצא שדה תעופה לנחות בו. כל שדות התעופה מופצצים!".



אלוף טייסי האירובטיקה של מצרים- תחסן זאכי עת היה מוביל הצוות האירובטי המצרי

טייס המיג הממושמע משך את ידיה ההפלטה, חופת תא הטייס שלו עפה לאויר ולאחר שניות אחדות כבר עשה את דרכו מטה תלוי על מצנחו.

מחמוד סידקי שהתעשת בינתיים הורה לטייסים להפנות את המטוס לעבר קהיר. מעל שדה התעופה אל מאזה ממנו יצאו, ומעל שדות אחרים, חלפו אותה עת מטוסי קרב ישראליים. ענני עשן כבר התמרו מעל השדות בקרבת התעלה ובדלתא. בשדה קהיר בינלאומי חונים מטוסים של האו"ם והיה סיכוי כי מטוסם לא יפגע. <sup>1</sup> מושיר עאמר הורה לפיקוח השרה באל מאזה להעביר הורעה רחופה לכל היחידות: "יש להפעיל מיד את תכנית 'פאהר!'".

אך הוא איחר את המועד.

חלק גדול מן המטוסים שהיו אמורים להשתתף במבצע התקיפה המצרי, היו שרועים עתה על גחונם, שריר פים ומפויחים בשרות התעופה העיקריים של מצרים. כל תפארתו של חיל-האוויר המצרי - עשרות רבות מבין מטוסי המיג 21, מיג 19 ומיג 17, וגם הסוחוי 7, יחד עם חלק גדול ממפציצי הטופולב טר-16 והאילירי שין איל-28 הושמדו.

בעוד הרדמה האוירית במטוס "מספר 1" נמשכת מעל איזור התעלה התפתחו אירועים לא פחות דרמטיים בשדה ביר תמרה. בשדה המתינו המפקדים הבכירים של החזית לסגן הנשיא ושר המלחמה המצרי. בשעה 07:45 בדיוק חלפו מעל ראשם מטוסים ישראלים והטילו את פצצותיהם על המסלולים.

על האירוע סיפר מפקד כוחות היבשה המצריים בסיני, מוחמד מורתגי בעיתון "אחר סעה"<sup>2</sup>:  
 "כאשר עמדנו בשדה התעופה בשעה 08:30, הופתענו על ידי מטוסים מנמיכי טוס. צורתם היתה כשל מטוסי "סוחוי" שברשותנו ואף אנשי חיל-האוויר המצרי לא זיהו אותם. אנו ידענו שעאמר עומד להופיע וחשבנו כי מטוסים אלה הם מטוסי משמר לעאמר. אך הופתענו כאשר החלו מטוסים אלה להפציץ את מטוסינו שעל הקרקע. לרוע המזל היו התותחים האנטי-אוויריים משותקים באותו יום, ואולי זוהי התשובה לטענות שהור שמעו כאילו היתה כאן בגירה". המפקדי הבכירים מצאו עצמם בלב ההתקפה הישראלית. הבכירים בהם הגיעו במסוקי האח"מ הלבנים שלהם – אלה הפכו למאכלת אש על רחבות המטוסים. הם עלו במהירות על כלי הרכב שלהם וחמקו מהמקום מהר ככל האפשר.  
 בחיל-האוויר הישראלי לא ידעו על מטוס הבכירים העומד לטוס מעל שמי סיני. אחרת לא ניתן להסביר מדוע לא הופנו לעברו מטוסי יירוט ייעודיים.  
 מטוס המפקדים המצרי ניצל.

טייסי האיליושין הצליחו להנחית את מטוסם בקהיר. השעה היתה עתה 09:15. שלושים דקות לאחר התחלת פעולת התקיפה של חיל-האוויר הישראלי. המושיר עבד אל חכים עאמר הנסער יצא מן המטוס אל רחבת מסוף הנוסעים של שדה התעופה הגדול. הוא ניגש לנהג מונית מבוהל והורה לו להסיעו במהירות לעבר המפקדה במדינת נאסר. פריק סידקי מחמוד, מפקד חיל-האוויר ההמום והנבוך, מצא מכונית ישנה ויחד עם הטייס הראשי של האיליושין נכנסו אליה ומיהרו אל מפקדת חיל-האוויר. הם לא יכלו אף לשער עד כמה גדולה המכה אשר ירדה על חיל-האוויר המצרי, בסיסו ומטויו. לאחר רגעים אחדים נפתחה דלת המכונית בחבטה עזה וגופו של מחמוד סידקי הממוטט יצא ממנה.  
 קולו היה שבור וקרוב לבכי: "אללה יקלל את הפוליטיקה... אללה יקלל את הפוליטיקה!" הוא קרא בקול נואש.

מטוס "מספר 1" של צבא הרפובליקה לא היה המטוס היחיד שנקלע אותה עת לזירת הקרבות. שני מטוסים נוספים עופפו להם בשעה זו בתוך מהומת התקיפה. אחד מהם היה מטוס אח"מ נוסף מסוג איליושין איל-14, בו יצאה משלחת עיראקית בראשותו של ראש הממשלה טאהר יחיא, ועמם סגן הנשיא חוסיין אל שאפעי, לבקר באיזור התעלה. מטוס שלישי מאותו סוג הטיס את שאר חברי הפמליה, עיתונאים ונלווים אחרים.  
 בבסיס בפאיר, נערכו אותו בוקר להוצאת מספר גיחות אימון של שמונה מטוסי מיג 21 ושישה סוחוי 7, בשעה 07:00 שעון ישראל. הטיסה נדחתה בגלל מזג האוויר והערפל ל-08:00. בשעה היעודה קיבל מפקד הכנף הודעה על בוא הצפוי של האיליושין ובו המשלחת, וכן על מטוס המלווים שהיה אמור להגיע עימו. בעוד המפקדים ממתנים לבוא האיליושין, צללו על השדה מטוסי המיסטר של המבנה אותו הוביל אביוה בך-נון. טייס האיליושין הצליח להנחיתו בקצה רחוק של המסלול וגלגליו נתקעו באחת המהמורות של הפצי צות. המטוס נפל על חרטומו ועלה באש, אולם יושביו הצליחו לצאת ממנו. המטוס השלישי, ובו המשלחת הסורית עשה את דרכו לעבר שדה מנסורה.<sup>4</sup>

### הפעילו את תכנית פאהדו

סגן הנשיא עאמר הגיע בחופזה אל חדר המבצעים, והתקשר ישירות אל מפקדים בבסיסי חיל-האוויר. "הפעילו את תכנית פאהדו, הפעילו את תכנית פאהדו!" הוא אמר להם בקוצר רוח.  
 מן הצד השני של הקו נשמעו קולות של חוסר אונים.

אחד מאלה שקיבלו את הפקודה ישירות מעאמר, היה מפקד כנף הסוחוי בבסיס פאיר, תחסיין זאכי. הוא סיפר: "קבלתי טלפון מסגן המפקד העליון, עבד אל חכים עאמר, אשר שאל על המצב בבסיס שלנו. סיפרתי לו מה

הצליח לשרוד מן ההתקפה. הוא הורה לי לבצע את 'תוכנית פאהר'. אמרתי לו כי הדבר בלתי אפשרי היות ומסלולינו ניוזקו. אבל הבטחתי לנסות ולהשתמש בכביש פאיד איסמעיליה כמסלול. לרוע המזל, היה זה כביש צר ומטוסי הסוחוי הגדולים לא יכלו להשתמש בו. נוכחנו גם כי מטוסי הסוחוי אשר פרשו לשרה קהיר מערב לא הושמדו, כך שפקרתי למחצית ממספר מטוסי הסוחוי 7 בבסיס שלי, לנוע לעבר קהיר מערב. אז היו ברשותנו כ־16 טייסים זמינים.<sup>5</sup>

"בכל מקרה" המשיך זאכי לתאר את מאורעות היום, "בערב ה־5 ליוני, בעזרת עובדים של החברה שננתה את המסלול שלנו, סילקנו את שרידיו של מטוס השר, ופינינו את המסלול המשני שהיה מוכן באור ראשון ב־6 ליוני".

### עד עתה הופלו 40 מטוסים

אנואר סארת, יו"ר האסיפה הלאומית (ולמים נשיא מצרים), סיפר על אירועי אותו יום: "מן השידורים בבווקר ה־5 ביוני ידעתי כי ישראל פתחה בהתקפה ולכן חשבתי לי: ובכן הם ילמדו לקח שאותו לא ישכחו לעולם. רגוע ובוטח בתכלית התגלחתי, התלבשתי לאיטי ואחר כך נהגתי במכונית בעצמי אל מטה הפיר קור. שם הייתי כאשר נפרשה תכנית המלחמה והיה לי ביטחון בל יעורער בנצחון. ציורנו היה מספיק די והותר והתכנית היתה מושלמת ממש. הגעתי לשם ב־11 לפני הצהריים בקירוב. מכוניתו של השגריר הסובייטי עמדה לפני מכונית. לכן חשבתי שהוא בא לברך אותנו.

"מה החדשות?" שאלתי. כמה קצינים אמרו שעד עתה הופלו 40 מטוסי אויב.

"נהדר!" אמרתי.

נכנסתי למשרדו של עאמר ומצאתיו עומד באמצע החדר ועיניו משוטטות סביבו.

"בוקר טוב!" אמרתי אך דומה שהוא אינו שומע. שוב אמרתי: "בוקר טוב!". אך עברה דקה כמעט עד שהשיב על ברכת.

מיד תפסתי שהשתבש משהו. שאלתי את הנוכחים והוגד לי שחיל האוויר שלנו הושמד כליל על הקר־קע.



לא ידעתי מה לעשות עם עצמי- אנואר סאדת

מקץ שעה קלה הופיע נאסר מחרר ההמתנה. עאמר פתח ברברים והטיל את כל האשמה על האמריקנים: "חיל־האוויר האמריקני, לא הישראלי, הוא שהנחית עלינו את המהלומה ההיא!". נאסר השיב: "איננו מוכן להאמין בזה, גם לא לפרסם הודעה רשמית האומרת שארה"ב תקפה אותנו, עד שתמציא לי ולו מטוס אחד שעל כנפו נראה הסמל של ארה"ב!".

לאחר מכן הסתבר כי השגריר הרוסי הוזמן למטה הפיקוד המצרי על ידי עאמר כדי לדרוש ממנו לפעול להפסקת האש.

אנואר סארת המדוכא והמושפל הלך לביתו ונשאר שם ארבעה ימים תמימים. "לא ידעתי מה אעשה בעצמי" הוא כתב בספרו. "רגיל הייתי ללכת ברגל מהלך ארבעה קילומטרים ביום, אך לאחר החמישה ביוני פשוט לא ידעתי כמה זמן צעדתי. הלכתי והלכתי ואגב כך ניטלה ממני תחושת הזמן והמרחק".

על מצבו של הראיס הוא כתב: "אלה שהכירו את נאסר יודו, כי לא ב־28 בספטמבר 1970 מת האיש, אלא ב־5 ביוני, 1967 – שעה אחת בדיוק לאחר שפרצה המלחמה".

### חדר המבצעים של חיל־האוויר המצרי באל־ג'ושי

אחד הצירים עליהם נעה תכנית המבצע של חיל־האוויר הישראלי, היתה החמיקה ממערכות המכ"ם. ב"בור" של חיל־האוויר, המתינו לרגע בו יחלפו המטוסים מעבר לנקודת הפריסה, וכאשר עברו המבנים הראי שונים את הנקודה, ללא חשיפה בולטת של מערכות ההתרעה המצריות, היה ברור כי המבצע מתקדם היטב. במציאות התנהלו הרברים אחרת.

תחנת המכ"ם הירדנית בהר עג'לון, אשר הועמדה ערב המלחמה לרשות צבא מצרים, היתה בעלת טווח כיוסי על כל שטח ישראל. תחנה זו אשר מוקמה על הר בגובה של 1350 מטר מעל פני הים, היתה מסוגלת לגלות כל תנועה בשדות התעופה של ישראל. למרות שפעולתה היוותה סכנה ממשית להצלחת המבצע, החליט מפקד חיל־האוויר שלא לתקוף אותה, כדי שלא למשוך את תשומת לב הירדנים והמצרים. השיטה לחמוק ממנה היתה לטוס נמוך מאד מעל הים. אולם התחנה הבריטית המשוכללת גילתה את תנועת מטוסי חיל־האוויר הישראלי, ואנשי המערכת מיהרו לשרר לחדר המבצעים של חיל־האוויר המצרי באל ג'ושי את מילות הקוד: "עינב, עינב, עינב!". אך שם לא הבינו את משמעות התשדורת.

היה זה בשעה 07:20 בבוקר, מיד לאחר שהחלו ההמראות וכי-25 דקות לפני שעת ה"ש", עת היו כבר מטוסי הגל הראשון בדרכם לעבר מצרים. מסיבות טכניות־מבצעיות, המערכת במצרים לא קלטה את המסר: היתה זו תקופה של חשדנות בין מדינות ערב. שלושה ימים לפני כן הורה שר המלחמה המצרי, שאמס אדין בדרן כי כל דיווח מן התחנה בירדן, יועבר במהירות ישירות לחדר המבצעים של המפקדה העליונה. הוא לא סמך על קציניו וחשש כי אלה ישגרו אותות התרעה ללא צורך ויגרמו להתנגשויות גבול מיותרות. קציני משרד המלחמה היו אמורים להעביר את התשדורת לחדר המבצעים של חיל־האוויר המצרי.

יום חמישי ביוני היה גם יום שינוי קודי הצופן, והמלה "עינב" (ענבים) היתה שייכת לקוד היום של אתמול, ולא נמצאה בין דפי הקוד החדש.

אחד הקצינים במשרד המלחמה, התקשר לחדר המלחמה של חיל האוויר ושאל: "האם קבלתם את מילת הדיווח 'עינב'?"

"לכל הרוחות עם ההודעה הזאת!" השיב לו קולונל איברהים עומר, קצין המבצעים במפקדה – "איזה ענבים ואיזה בצלים, הם כבר טסים מעלינו!"

### לא קיבלנו פקודה

שרשרת הפיקוד בצבאות ערב היא מערכת קשוחה שאינה מאפשרת לקצינים בכירים, שלא לרבר על קצינים זוטרים, להפעיל מערכות מבצעיות או לצאת לפעולה אלא לאחר קבלת אישור של הממונים עליהם – כך מפקדי יחידות, ואפילו מפקד חיל־האוויר עד לנשיא הרפובליקה עצמו.

עם התקבל הידיעות הראשונות על פעולת מטוסי חיל־האוויר מעל שדות התעופה המצרים, השתררה מבוכה בקרב מפקדי היחידות ושדות התעופה. אלה לא מיהרו להעביר מידע על המתרחש, לא רק בגלל חוסר אונים מבצעי אלא גם מחשש לעונשים שיוטלו עליהם בגין הכשלון. שרשרת "הנתק בדיווח" נמשכה עד לפיקוד העליון. לאיש לא היה האומץ לדווח אמת. כולם עכבו את המידע שהיה בידיהם.

העובדה כי חלק מן המפקדים הנכבדים של הצבא וחיל־האוויר, בהם המושיר עאמר ומפקד חיל־האוויר, היו באיליושין אשר שוטט לו באויר בין הבסיסים במערב התעלה, אך הוסיפה למבוכה. איש לא היה יכול לקחת פיקוד בשעה גורלית זו, ורבים העדיפו להמתין ולראות כיצד יפול דבר.

מפקד החזית המזרחית של חיל־האוויר המצרי, ליווא אל דג'ירי, אמר במשפטו לאחר המלחמה כי במשך הימים האחרונים לפני פרוץ המלחמה, הוצאו ארבעה מסמכים אשר נתנו התרעה על פעילות ישראלית קרובה, אולם אלה לא הגיעו לידיו. בין אלה הזכיר את אזהרתו של הנשיא נאסר למפקד חיל־האוויר על פעילות ישראלית צפויה ב־5 ליוני. מסמך שני שוגר על ידי קצין מודיעין באל־עריש שהוציא אזהרה על פעילות צפויה. היה רו"ח נוסף של הצבא על התחלת פעולות איבה על הגבול וגם הודעה של תחנת מכ"ם על תנועה של מטוסים ישראלים. דג'ירי אמר בין השאר כי אף אחת מההתרעות האלה לא הגיעו לידיו עד בוקר ה־5 ביוני

ני. "הייתי קצין היחיד שעמד על משמרתו כאשר ההתקפה החלה" אמר במשפטו. לאחר כמהצית השעה החלו המפקדים בשדות התעופה להתעשת, ולשלוח דיווחים על האירועים. מפקד חדר המבצעים ועוזריו גילו לפתע כי מערכות התקשורת מלאות בדיווחים על פעילות חיל-האוויר הישראלי, ותמהו כיצד ייתכן כי כל הדיווחים מגיעים בבת אחת, מכל השדות במצרים – אלה שבסיני, באיזור התעלה ואף בלב הדלתא. אבל פיקוד ההגנה האוירית (שהיה מנותק ממפקדת חיל האויר המצרי) אשר היה אמור לפעול נגד המטוסים, גילה אזלת יד, כפי שיתברר לאחר המלחמה, והיה איטי בתגובתו. מפאכרם דיככי, קצין סורי בכיר לשעבר בצבא הסורי, שהיה שר בתקופת האיחוד עם מצרים, היה נוכח בחדר המבצעים של חיל-האוויר המצרי בג'בל אל-גיושי, כותב: <sup>7</sup> "קציני הפיקוד העליון הופתעו מאד נוכח התקפת חיל-האוויר הישראלי, וניסו לטפל במצב. ניתן היה להקטין את מספר האבירות במטוסים, אילמלא איברו הקצינים את עשתונותיהם. אפשר היה להתקשר עם שדות התעופה במצרים עילית כדי להזהירם מההתקף פות הצפויות של חיל-האוויר הישראלי, ברומה לאלה שנערכו על שדות התעופה בסיני בתעלה ואחר כך בקהיר. למרות הכל אפשר היה לא רק להציל את המטוסים, אלא גם להגיב על ההתקפה הישראלית. "אילו נמצאו הטייסים כפי שצריכים היו להמצא במצב כוננות... המצב בחדר המבצעים היה מצער למדי שכן הקצינים הבכירים היו חסרי אונים. אנדרלמוסיה שררה בכל ופקודות רבות וסותרות נשלחו לכל עבר..."

המבוכה במצרים היתה רבה. אולם בינתיים התנהלו כבר מבצעי חיל האוויר הישראלי במלוא עוזם.

## פרק טו' גל ראשון – השדות באיזור התעלה

### בסיס האויר פאיד

בסיס מספר 233 בפאיד, היה מן המטרות החשובות ביותר של מבצעי התקיפה של חיל-האויר הישראלי. במקום פעלה טייסת מספר 40 של חטיבה האוירית מספר 5 אשר הפעילה 14 מטוסי מיג 21. טייסת זו, כמו אלה שהיו באבו סואר, נועדה להגן על מבואות התעלה, ולשמש מסך בפני פעולות תקיפה של חיל-האויר הישראלי בלב מצרים. כמו כן הופעלה במקום טייסת ובה 14 מטוסי קרב מדגם מיג 19. עם כך, הלוח של בסיס פאיד היתה טייסת מספר 55, טייסת חדשה שהפעילה את מטוסי התקיפה המתקדמים ביותר של חיל-האויר המצרי: סוחוי 7. מטוסים אלה הגיעו למצרים זמן קצר לפני המלחמה, ואנשי הצוות של הטייסת היו עדיין בשלבי אימונים, למרות שחלק מהטייסים הוגדרו כבר "מבצעים" על מטוס תקיפה מהיר, אך קצר טווח זה. חלק ממטוסי הטייסת היו אמורים להיות, בשעת הש' המצרית, בבסיס מספר 260 ביר תמדה ולפחות 16 מטוסים היו בפאיד כ"רזרבת המפקד". מטוסים אלה נועדו לצאת עם פתיחת מבצע "פאהר" לתקיפת שדה חצרים והמכ"ם שלידו, יחידת הבקרה בכאר מנוחה ומטרות אחרות בנגב. לבסיס הגדול אשר שכן בשולי האגם המר הגדול, היו שני מסלולים עיקריים ניצבים ומספר מסלולים משניים ים שלא היו בשימוש מבצעי, שהיו יכולים לשמש כמסלולים בשעת חירום. במשך מבצעי התקיפה של הגל הראשון היה בסיס זה, על מתקניו, "בסיס הבית" של טייסת 116 מיוסטר מתל-נוף, וטייסת 113 מחצור שתקפו אותו לסירוגין במהלך 90 הדקות הראשונות של מבצע "מוקד".

### מבנה ראשון – מספר שלוש נעלם

ארבעת מטוסי המיוסטר של טייסת 116 בתל נוף עלו על המסלול בדממת אלחוט מוחלטת. את מבנה התקיפה הראשון לעבר פאיד הוביל סרן אביהו בן-נון, סמ"ט א' של הטייסת, ועמו שמואל רינגל הצעיר מספר שתיים, אדי ארד (פקטורי) מספר שלוש וצבי פורת (פפר) מספר ארבע. אביהו, ממוצע קומה, צנום ואתלטי, היה טייס החלטי ומקורי. הוא היה מהבולטים בקרב טייסי המירוץ בטייסת 119 לפני שקיבל את תפקיד סמ"ט א' של טייסת המיוסטרים באותו בסיס. מבצעו ויכולת הפיקוד שלו בטייסת המיוסטר והמירוץ עתידים להוביל אותו שנתיים אחר כך לפיקוד על טייסת פנטום. לאחר מכן מילא תפקיד מטה בהם ראש ענף מבצעים במלחמת יום הכיפורים ובשנת 1987 נתמנה מפקד חיל-האויר. מטרת המבנה הראשון של הטייסת היה השדה המצרי פאיד אשר שכן מעבר לתעלה. שם הופעלו, כאמור, מטוסי מיג 21, מיג 19 ומטוסי התקיפה החדשים סוחוי 7. כולם מטוסי קרב מתקדמים ומהירים היכולים להוות איום רציני למטוסי המיוסטר האיטיים יחסית. בשל כך הצורך בהפתעה מוחלטת היה קריטי. את הטיסה הזו ממש, תרגלו שבועיים לפני כן באותו מבנה, "בלפור" שמו. כמו בכל המבנים גם במבנה זה היו שני ותיקים ושני טייסים צעירים. אביהו ופפר הותיקים, רינגל ופורת היו טייסים זוטרים שכל נסיונם התבטא עד עתה בתרגילים בלבד. לא כל הטייסים האמינו כי המבצע יוצא לדרך. פפר, מספר שלוש, סיפר: "לפני ההמראה הייתי ב"מיידי", כל חצי דקה חשבתי: עכשיו נקבל הוראה לחזור. אבל הפעם קיבלנו הוראה לזוז. המבנה התאסף בעמדת המראה, החבר'ה האחרים באים, כל אחד מסמן לשני ברכת הצלחה בבוהן וקופה. ההרגשה קצת משונה, אחר כך לא היה זמן לחשוב".<sup>1</sup> עכשיו הם עלו על המסלול. אנשי המבנה עקבו אחר המטוסים שלפניהם. את מקומם בלוח ההמראה יגלו רק

על ידי חיפוש מספרי הזנב של המטוסים במבנה שלהם. איש הפיקוח על ההמראות מסמן לאביהו כי הוא רשאי לעלות על המסלול. הטייסים רוחפים מצערות, מתיישרים במרכז המסלול. רקטה ירוקה מן המגדל. בדיקות אחרונות וכל הרביעיה מרעימה במנועים מלאים ויוצאת לדרך.

"הרגשה מיוחדת במינה לצאת עם המבנה הראשון, לבוא בשעה שאתה יודע כי שום דבר עוד לא התחיל" כתב אביהו אחרי הגיחה הראשונה. "לא להתרומם. לא לרבר מילה ברדיו. רק להתקדם ואחר כך להגיע, לתקוף ולבצע את המשימה בשלימות, ולחזור הביתה".<sup>2</sup> "אני לא זוכר שום טיסה עם כוונת תחושת אחריות




אביהו בן נון מנופף לשלום על רקע מיסטר 60 בו יצא לתקיי-  
פת בטיס האוויר בפאיד בגל התקיפה הראשון

ועם כזה ריכוז של כובד, כפי שהיה מונח על הכתפיים של אותם מבנים אשר המריאו" הוא יספר לימים. "הגובה נמוך, מטרים ספורים מעל גלי הים. מטוס אשר הרים מעט את החרטום, היה גורם למערבולות על פני המים. מבנים אחר מבנים של מטוסים השתלבו זה בזה, וחלפו במרחקים קצרים לעבר נקודה נעלמת מעל המים. כוון וזמן. כוון וזמן".

באותה שעה בה יצא המבנה מערבה אל הים, היו כבר סביבו מבנים אחרים של טייסות מחזור ורמת דוד. היה צורך בתכנון מדוקדק של נתיבי המטוסים כדי שהמהירים יחלפו על פני האיטיים ואלה לא יפריעו לאחרים. אביהו היה טרוד בנווט ובמבט בוחן על שאר אנשי המבנה שלו.

מבנה המיסטרים היה כבר קילומטרים רבים מעל הים. מבט סורק לאחור. כל המטוסים במקום. לפתע רואה אביהו את מספר שלוש, עולה ויורד מעל הים, כמו עלה נירף. דממת אלחוט ואסור לבדוק מה קורה. הוא מביט שוב לאחור, והנה רק מטוס אחד בצד ימין. "מטוס אחד הלך!" הוא חושב בראגה. וראי נכנס למים. רק שלושה



מחצילומים חדרמטיים של המלחמה: מטוסי אורגן תוקפים את פאיז, כפי שצולמו ממוסד מירז' במהלך גיחת צילום מעל השדות בלב מצרים

מטוסים נותרו כדי לבצע את המשימה. אבידה כבר בתחילת הדרך וזה לא טוב.

אך לאביהו היתה משימה לבצע, והוא המשיך הלאה לעבר המטרה.

מספר שלוש, ארי ארד, לא פגע במים. מיד לאחר שגילה תקלה בהעברת דלק ממכלי מטוסו, הוא התנהג כפי שציפו ממנו: ללא אומר או מלה בקשר הוא ירד לגובה נמוך כדי להתרחק מהמכנים שחלפו אותו ביעף, חצה את חוף סיני מעל הבארדוויל ומשם חזר לנחיתת חירום בחצרים. את המטוס הנודד גילו מבנים אחרים שחפו אותה עת באיזור. בין אלה היה גם מבנה מירז'ים בו טס אמנון ארד, אחיו של ארי. אז טרם ידע כי אחיו הוא היושב בתא המיסטר הטס לכדו הביתה.

המבנים התנקזו לעבר הנקודה הרמיונית "תלם" בלב ים, ומשם פנו בנתיבים שהתפרשו דרומה ומערבה, לעבר השדות בתעלה. אחרים פנו מערבה יותר וחדרו אל לב הדלתא של הנילוס. המבנה של אביהו הגיע לאחר דקות ספורות לבארדוויל. מעט לא במקום. הלחץ גובר. פפר: "אביהו התחיל לגשש ודאגתי לרגע אם נמצא את המטרה. זה היה חשוב מהכל. ידעתי שההצלחה של המבנה הראשון, פירושה יותר בטחון למבנים הבאים".

כל המשימה היתה תלויה בנווט מדויק, בכוון נכון ובזמן. טעות בנווט היתה עלול להיות קריטית בשלב הזה. אבל כאן הכל דומה ולדייונות אין זהות בולטת.

אביהו מזדהה, ויוצא כיוון לעבר האגם הגדול. שלושת המטוסים המשיכו לעבר התעלה בכוון ישיר. ענני סטרטוס נמוכים כיסו את השמים והפריעו לנווט. אביהו מתקשה לראות את המטרה ולקבוע את נקודת המשיכה. המטוסים חוצים את התעלה, המצב התבהר מעט יותר וממש לפני פאיר, בנקודת המשיכה התפזרו העננים.

הנה זה מגיע.

אביהו מושך, ואחריו שני המטוסים האחרים. התהפכות, גלגול וצלילה בזווית תלולה לעבר המסלולים. הוא מטיל את הפצצות בדיוק מעל ה"יעדים" שסומנו לו ויוצא. מטוס שני נכנס ואחריו השלישי. בתוך זמן קצר עלו שש פטריות שסימנו פגיעה במסלולים. החלק הראשון תם. עתה הם יצאו בפניה רחבה ליעפי צליפה. הטיה קלה, איסוף מהירות וכניסה נוספת. הם התאימו את הכוונות, בדקו לחיצי תותחים ונכנסו. המיסטרים ירו לעבר המטוסים הכסופים אשר חנו ברחבות הגדולות, גלויים וחשופים לעין כל. הם ירדו על מטוסי הכוננות שעמדו לזנק בכל רגע לאויר ופגעו בכל מטוס שנקרה על דרכם.

ביציאה מן ההפצצה מגלה אביהו ארבעה מיגים ליד הבנינים ובעמדת המראה, רגע לפני שעמדו להמריא לאויר. הוא משלים את הפניה ומסתער עליהם ביעף אלים ומהיר. הפגיעות מדויקות: שניים מהם עולים בלהבות.

אבל מסתבר שהם לא היו לבד באויר.

עוד הוא מתארגן לאיסוף שני המטוסים הנותרים של המבנה, ולפתע מגיח מילוו מטוס תובלה דרימנועי מסוג איליושין 14. גלגליו של המטוס והמדרים היו מורדים. הטייס המצרי התכוון ודאי לנחות בשדה ולא היה ער למהומה שהיתה סביבו.

"מה עושה כאן המטוס הזה?" תמה אביהו. אבל אין זמן להרהורים. הוא הפנה לעבר המטוס הגדול את הכוון נת, לחץ על הדק התותחים, אך ההרק נלחץ אל הסטיק. אין תגובה. לא נותרו פגזים במחסניות המטוס. הטייס המבוהל של האיליושין, שמצא עצמו במרכז נחיל הדבורים, הבחין גם כי המסלול מעלה פטריות אבק ואש. הוא כינס את גלגליו והתרחק משם בגובה נמוך. היתה לו סיבה טובה להבריח את מטוסו משם: בתא הנוסעים שלו היו פקידים מצריים ועיראקיים בכירים וכן עיתונאים. באותו בוקר הוא יצא עם מטוס איליושין נוסף, שנשא את משלחת השר חוסיין א'שאפי ושר ההגנה העיראקי. מטוס השרים הצליח לנחות לפניו בפאיר, ונפגע כאשר נחת על המסלול הפגוע.<sup>3</sup>

סמיר עזיז מיכאיל, קצין נוצרייקופטי, ולימים בריגדיר ג'נרל בחילי-האויר המצרי, היה עד לנחיתת מטוס האיליושין של האח"מ בפאיר, ומספר על כך: "בנקודה זו נחת מטוס איליושין איל-14 עליו היו סגן הנשיא

ואח"מים אחרים. כל אלה שהיו על המטוס רצו החוצה כאשר הוא עצר. לאחר מכן הוא היה יעד לצליפות ועלה באש".

גם המטוס השני, ובו שאר חברי המשלחת היה לקראת נחיתה. הטייס המצרי הרחיק את מטוסו והנחיתו נחיתה חירום בלב המדבר. גם נוסעיו נחלצו ממנו. אביהו לא ידע מי נמצא, כמובן, במטוס התובלה, ולימים הצטער כי לא הפיל את האיליושין המצרי.

את מלאכתו ביצע המבנה של אביהו היטב: 13 מטוסי מיג 21 ומיג 17 שרופים ומפוחמים היו מוטלים על גחונם ברחבות השדה בפאיר ועל מסלוליו, כאשר יצאו המיסטרים של מבנה "בלפור" מאיזור פאיר. אביהו כינס את שאר המטוסים למבנה הגנה פתוח והתרחק מפאיר במהירות.



שדה פאיר בוער- ניתן להבחין בתחתית הצילום בשריזים של 6 מטוסי מיג בוערים וכן במטוסים ליד המוסך ובין המבנים. הצילום נעשה על ידי מטוס מירז' בזמן תקיפת האורגנים של המבנה האחרון

לאחר התקיפה הראשונה הורה תחסינ זאכי, מפקד טייסת הסוחוי 7 בפאיר לכל המכונאים והחיילים שהיו במקום למהר ולפזר את המטוסים שלא ניווקו אל בין עצי האקליפטוס והמכנים. מטוסי הכנף שהיו מפוזרים הרחק מרחבות החניה, לא נפגעו. בסך הכל נותרו לאחר התקיפה הראשונה 16 מטוסים לא פגועים. אך לא לזמן רב.

עוד מטוסי המיסטר של 116 מתרחקים מן המקום, ומבנה של מטוסי אורגן נכנס לתקיפה מעט לפני הזמן המתוכנן.

הזמ"מ של המבנה הזה היה 07:55.

## מרדכי פינטו נהרג

לא חלפו עשר דקות מאז נכנס המבנה הראשון של אביהו לתקיפה וכבר היה המבנה השני מתארגן למשיכה להפצצה. במבנה "כובע" של טייסת 113 היו מפקד הטייסת, רס"ן יוסף סלנט, סגן מרדכי פינטו מספר שתיים, בני ארד מספר שלוש, וסגן ישראל בהרב מספר ארבע.

רס"ן סלנט, מהטייסים ה"חמים" של חיל-האוויר, היה טייס טבעי, שהצליח לשלוט היטב בכל מטוס שהופקד בידו. הוא קיבל את הפיקוד על הטייסת אך לפני חודשיים אולם הכיר את האורגן לפני ולפנים. עתה הוא הוביל את המבנה השני לתקיפת פאיר, והיה בטוח כי את פניו יקבל בשדה כל מערך הנ"מ שהיה בסביבתו. מרדכי פינטו היה טייס חם מזג – "פרחח גדול" תיאר אותו טייס מהטייסת וזה היה אופייני לטייסי קרב רבים אחרים. הוא היה מוצב לפני כן בטייסת המירו"ים עת החליטו כי מזגו הלוהט זקוק לתקופת צינון מסויימת, והוא נשלח למפקדת חיל-האוויר. כאשר החלה תקופת הכוננות הוא ביקש לחזור למירו"ים אך "הכל היה תפוס" וכמו טייסים רבים שהגיעו מהמפקדה הוא מצא עצמו בטייסת האורגנים. את המטוס הזה הכירו כולם, מהתקופה בה טסו עליו בקא"מ, ורבים שלא השתלבו בטייסות אחרות הגיעו כמפלט אחרון לטייסת הזו. ישראל בהרב הצעיר, הצטרף לטייסת האורגנים אך זמן קצר לפני המלחמה. הוא התגייס בשנת 1963. "התחלתי על אורגן. הייתי טייס בינוני מאד ונשארתי על אורגן. בבית הספר לטיסה התחלתי להתבלט באירובי-



סוחוי 7 הרוס- את שרידי פאר מטוסי התקיפה המצריים ניתן היה למצוא בפאיר במלחמת יום הכיפורים

טיקה ואז החליטו שאני טוב גם למטוסים מתקדמים יותר".<sup>4</sup> בהרב נשלח לאחר המלחמה להסבה על מירו"ים ב-117 ואחר כך שירת בטייסת הקרב הראשונה. הוא חזר לאורגנים כסמ"ט ב' ואחר כך שוב למירו"ים. לאחר מכן עבר הסבה על הפנטום. במלחמת יום הכיפורים היה סמ"ט א' של 101 עד נפילתו והרצחו של אבי לניר מפקד הטייסת. בהרב מילא גם את תפקיד מפקד הטייסת למרות שהיה מקורקע תקופה מסוימת בגלל פציעה בידו. במלחמה הפיל שלושה מטוסי אויב ועל תפקודו במהלכה זכה בעיטור המופת. אחר כך עבר למחלקת אמצעי לחימה במטה חיל-האוויר, שימש מפקד טייסת תעופה בעציון ופיקד על טייסת 113 עת הפעילה מטוסי כפיר. בסוף שנות השמונים היה ראש להק מודיעין ולאחר מכן נספח צה"ל באוסטרליה. בהרב השתחרר מהחיל בשנת 1993 בדרגת תת-אלוף.

ישראל בהרב שומר על שיא מיוחד בקרב מפילי המטוסים: הוא הפיל 12 מטוסי מיג 21, כולם במטוסי מירו'.



מרדכי פינטו נפגע ביעף השני

נוכר סלנט: <sup>5</sup> "יצאנו ברממת אלחוט מלאה. מכשירי הקשר היו סגורים כי חששו שמישהו בטעות יפעיל אותו. זמן קצר לפני שעת הש' כאשר ניתן היה להפעיל את הרדיו, פינטו שכח להפ' עייל אותו. גם עשר דקות לפני השרה, הוא לא הגיב. הוא המשיך לשמור על מקומו וביצע את העבודה, אך לא הצלחנו ליצור איתו קשר. חצינו את הנארדוויל והמשכנו בין הציר המרכזי לפאיר".

זו היתה הגיחה הקרבית הראשונה של בהרב הצעיר. הוא התרשם בכוקר זה במיוחד מעבודתם של צוותי הפקחים שכיוורנו את המטוסים, מבנה אחר מבנה, להמראה בזמן ועל המסלול הנכון. "היו המראות בקצב מהיר. מירז'ים, סמב"דים ואורגנים. המטוס שלנו היה איטי יחסית. המראנו לאויר וטסנו לאט בנתיב. המון מטוסים עברו ליריננו או מתחתנו, והרגשתי שהם מתחרים מי יטוס יותר נמוך. היו הרבה מבנים ואפשר היה לראות את כולם" הוא סיפר. "חצינו את החוף בכארדוויל והמ' שכנו בגובה נמוך. חצינו את סיני לכיוון התעלה. היה אור יום מסנוור ואני זוכר דמויות של אנשים על הקרקע, מנופפים לנו לשלום ואנו טסים מעליהם בגובה נמוך מאד".

"כשהתקרנו לנקודת המשיכה" ממשיך בהרב, "המבנה הראשון עדיין תקף בשדה. ברגע שמשכנו נראו לי פתאום מרחבי הרלתא שנפתחה לפנינו, כל שדות התעופה סומנו בנרות של עשן והנה אני רואה את השרה שלנו למטה. ברגע הראשון אתה נתון לנימות רגשיות, לאחר מכן אתה נכנס לטרנס של התקיפה: לשמור מקום במבנה, במקום ובזמן, לתקוף ולפגוע. ראיתי את כל אלה שלפני. כמספר ארבע אתה האחרון, ונמצא בהרגשה לא טובה שאף אחד לא מגן עליך".

"מרחוק ראינו כבר את תמרות העשן ואת הסימנים שהותיר אחריו המבנה שתקף לפנינו" מציין סלנט, "בריי" וק בזמן נכנסו להפצצה ושחררנו את שתי הפצצות. ביעף השני שיחררנו את כל הרקטות על המסלול ואחר כך ביצענו עוד שלושה יעפי צליפה. זו היתה הטכניקה. היה לנו בונוס גדול במטוס הזה: יש אפשרות לתלות עליו פצצות ורקטות. אלה היו רקטות גדולות בקוטר 5 אינץ'. רקטה חזקה עם ראש נפץ של מספר ק"ג. נשאנו שתי פצצות ועוד ארבע רקטות".

לא היו מטוסי יירוט באויר, אך את פני המבנה השני קיבלה אש נ"מ חזקה מאד. במהלך כל התקיפה לא היה קשר עם פינטו. הוא שמר על מקומו במבנה וביצע את הגיחה כמו שתוכנן. לאחר ההפצצה התארגן המבנה לריקוט המסלולים. הראשון היה סלנט המוביל, השני היה פינטו, מספר שתיים. לפתע אומר מספר שלוש: "אחד. שתיים נכנס לאדמה!"

סלנט שכבר השלים את הריקוט ברגע שפינטו נכנס לתקיפה, הספיק לראות אותו מתרסק על המסלול. הוא סיפר: "נכנסנו ליעף ריקוט וביעף הזה הוא נפגע. בשלב מסוים אתה מחפש את הבן זוג שלך. הפניתי את הראש וראיתי אותו מתגלגל על הקרקע. הוא פגע במסלול ועלה באש. ביקשתי ממספר שלוש לצמצם מרחק. המשכנו ביעף הצליפה".

את הפגיעה בפינטו ראה גם מספר ארבע: "שיגרנו את הרקטות. כמו שאני יוצא אני רואה את פינטו, שגם כן ירה, לא יוצא מהיעף. היעף היה שטוח מאד. הכל היה בחלקיק שניה. לא היתה נטישה".

עד לתקיפה של האורגנים היה תחסין זאכי, מפקד הטייסת המצרי, הנוכר למעלה: "בינתיים הגיע עוד גל ישראלי בגובה נמוך, ורוב תוחתי הנ"מ שלנו פתחו באש. אני עצמי הפלתי מטוס אורגן במכוונת יריה מסוג "אלפא". הטייס ניסה לנחות נחיתת חירום על כביש פאיר-איסמעיליה אולם התרסק ונהרג".

האם היה זה מרדכי פינטו? לא - אומרים טייסי המבנה, פינטו לא ניסה לנחות על כביש פאיר איסמעיליה-

הוא התרסק על המסלול הרחב לפנים. "מוזר", ממשיך זאכי, "כיצד טייסי קרב שואפים תמיד להשמיד את יריביהם, אולם תמיד מקוים כי האויב שלהם יצליח להישרר על ידי היפלטות, או נחיתת ריסוק, עת הקרב חולף".<sup>6</sup> "האורגן הוא מטוס איטי" מסביר סלנט, "יש קורלציה בין המהירות של המטוס בזמן התקיפה לבין הסיכוי שלך להיפגע – ככל שאתה טס יותר מהר הסיכוי שלך לחמוק מפגיעה גדול יותר. ונכון, האורגן לא היה המירו'. אבל היה לו יתרון אחר: הוא היה 'מטוס משוריין'. כולו ברזל שיכול היה לקלוט כמויות גדולות של קליעים. אחר כך היית צריך רק 'לנער אותו' כדי להוציא את כולם החוצה. מטוס חזק עם מערכות פשוטות".

התקיפה נמשכה. שלושת המטוסים נכנסו לייעפי צליפה על המטוסים שהיו בשרה, חונים ליד הרחבות וגם אלה שהיו בכוננות הזנקה. אש הנ"מ הלכה וגברה מרגע לרגע. "שלוש – יורים עליך אש נ"מ" התריע סלנט בפני מספר שלוש. "אתה מספר לי, תראה איך יורים עליך!" השיב לו מספר שלוש. ומוסיף סלנט: "כאשר אתה בתוך תא הטייס אתה רואה הכל אבל לא שומע מה מתרחש סביבך. אתה רואה את ה'פופים' באויר אבל לא שומע שיוורים עליך. מנותק לחלוטין מרעש הקרב. אתה בחרד אטום ושקט כזה. אם לאחר הכל לא נפגע, זוהי 'חצי מלחמה דהילוקס'. אין לך קשר עם האויב". שלושת המטוסים השלימו את יעפי הצליפה. הם ניתקו מגע, טסו נמוך עד התעלה ומשם המשיכו בגובה שיוט צפונה, לעבר חצור.

כל מערכות הקשר נפרצו בינתיים וקולות השמחה על השמדת השדות התערבו עם הדיווחים על נפגעים. אומר בהרב: "בזמן השיוט אני שומע את כל המבנים מדברים. לפי הרדיו המחיר היה איום ונורא. מנגד אפשר היה להסתכל ולראות את עמודי העשן שהתעבו מאחור. הדיבורים האלה ברדיו נתנו הרגשה מאד כבדה, גם ברמה האישית וגם ברמה הממלכתית של המשימה. מבחינתי היו שני נושאים חשובים שאותם השלמתי: עברתי את טבילת האש הראשונה והייתה קיימת אצלי כבר עכשיו תחושה של הצלחה. לכל אחד מאיתנו היה ברור שהמשימה מצליחה, שהמשימה מושגת. אפשר היה לחוש כבר בהצלחה כנגד האוברך".

האורגנים של המבנה התקרבו לנחיתה בחצור ושם היתה מהומה. מטוסים נחתו, אחרים המריאו ובצידי המסלול לול ניתן היה לראות מטוסים פגועים שוכבים על גחונם. מפקד הבסיס, בני פלד הנחה זה מכבר את צוותי החירום לפנות במהירות כל מטוס פגוע ובכל מחיר. "אין לחסום מסלולים!" היתה ההוראה ששלטה בכל. ואכן הכוחות שהיו ליד המסלולים גררו את המטוסים הפגועים לצידי המסלולים ופתחו אותם לנחיתה המטוסים החורים.

"הקטע האחרון, שגם הוא היה מיוחד" אומר בהרב, "היה ההתכנסות לנחיתה. למעשה חצור צריך לקלוט עכשיו את כל המטוסים שהמריאו ועכשיו מגיעים לנחיתה. המרווחים שנוצרו בין הנוחתים היה גדול משל הממריאים. כל מטוס עם תקלה היה סוגר את המסלולים לנחיתה. ועכשיו כולם לחוצים בדלק ויש נפגעים ואין ברירה. זה קטע קשה ואתה לא בטוח שאתה תגמור את הגיחה עם גלגלים על המסלול – אולי אפילו תצטרך לנטוש. היה מטוס אחד לפחות ששכב על המסלול. היה מסלול סגור ופתחו אותו. הגענו ונחתנו בשלום. מיד אחרי הגיחה הראשונה, כבר היה לנו תכנון לגיחה שנייה".

בהרב שמח על תוצאות הגיחה. לאחר המלחמה סיפר: "ראיתי שהמטרות נמחקות והשאלה היתה האם כולם היסלו את המטרות שלהם כמוני מאוחר יותר, כשכבר פתחנו הרדיו ושמענו שזה נפגע וזה נפל, התחלתי לחשוש שניצחנו כמו שמשון הגיבור: אמנם להם לא נשאר כלום, אבל גם לנו לא. רק כשנחתתי התברר לי שהמצב הרבה יותר טוב".<sup>7</sup>

על ההתקפה של המיסטרים, והאורגנים אחריהם, התפרסמה לאחר המלחמה עדותו של תחשין זאכי הנוכר למעלה, שטייסת הסוחוי 7 שלו הועברה לפאיר אך לפני עשרה ימים: "בבוקר ה-5 ביוני, הוריתי על הוצאת

גיחת אימון של שמונה מטוסי מיג 21, ושישה סוחוי 7, לשעה 07:00 בבוקר (08:00 שעות ישראל, ד"ש), אולם בשעה זאת רחיתי אותה עד השעה 09:00, מחמת הערפל.

"לפני מועד זה, על כל פנים, שמענו כי השר חוסיין אישאפי, ושר ההגנה העיראקי יגיעו בשעה 09:00. הערפל החל להתבהר עת נחת מטוסו של השר. בשעה 09:10 לערך, עת עמד לנחות המטוס השני אשר נשא את שאר אנשי משלחת השר, עמרנו, אנו הטייסים, ליד מטוסינו, מוכנים לצאת לגיחת האימון. לפתע הופך תענו לגמרי לראות שני מטוסי סופר מיסטר (למעשה מיסטר 4 של המבנה של אביהו-ד"ש) טסים בגובה נמוך מאד. הם חצו את השרה ממערב למזרח תוך שחרור פצצותיהם על המסלול הראשי, בעוד מטוסים אחרים תקפו את מטוסי המיג 21 שהיו בכוננות עם רקטות (היה זה המבנה השני של האורגנים - ד"ש) ואש תותחים. מטוס התובלה השני, הותקף גם הוא אולם למרות שנפגע, הצליח הטייס להנחית אותו בביטחה, בנחיתת ריסוק, מרחק מה משרה התעופה ללא אבדן חיים. גל נוסף של מטוסי קרב ישראליים תקפו אז את המטוסים החוננים. מספר טייסים מצריים ניסו להמריא, אולם הם לא היו מסוגלים לעשות זאת והמסלול הראשי היה מחורר. הם החלו להסיע לעבר המסלול המשני, אולם מצאו אותו חסום במטוסו הראשון של השר, שנפגע לאחר הנחיתה. רוב המטוסים האלה אשר ניסו להמריא נפגעו גם כן. קצין טיס סאייד קאמיל נהרג - מעולם לא היה לו סיכוי".

גם סגן סמיר עזיז מיכאיל, שהוזכר למעלה, היה בשעת התקיפה של הגל הראשון במקלחת שבחדרו. כרבע שעה לפני כן הוא השלים ישיבה ממושכת כטייס כוננות א', והיה עד לתקיפה על פאידי: "סיימנו את המשמרת שלנו בשעה 08:30 בבוקר והלכתי להתגלח. כאשר התגלחתי שמעתי את הצלילות. לא דמיינו לעצמנו שהישראלים יתקפו אותנו. לקחנו את הג'יפ ונהגנו לחדר הכוננות. ראינו את ארבעת מטוסי כוננות א' בועים רים ומטוס אורגן צולף על המטוסים. רצנו כדי לקחת את הקסדות ובגדי הטיסה אבל מצאנו כי חדר הכוננות נהרס על ידי פצצה. הוצאנו את בגדי הטיסה שלנו מבין ההריסות ורצנו החוצה כדי לנסות ולהגיע למטר סי הכוננות ב' שהיו בחוץ, ליד המסלול. לפני שיכולנו לנהוג 200 מטרים, התפוצצו מטוסים אלה ועלו באש מן ההתקפה הישראלית, כך שפנינו חזרה. רצנו לעבר מיג 15UTI שהיה מצויד בתותח אולם הוא לא הניע. כאשר חזרנו עם עגלת הנעה, הוא נפגע וניזוק".<sup>8</sup>

### יהונתן שחר נפגע ופולט

לאחר גיחת האורגנים של סלנט, חזרה הפעילות מעל פאידי לטייסת המיסטרים בתל נוף. רביעיית המיסטר, אותה הוביל מפקד טייסת 116 יהונתן שחר, יצאה לדרכה לעבר פאידי. עמו היו אברהם גבעון, שמואל בן רום, ואוריאל קשת. הזמ"מ: 08:10.

סגן שמואל בן רום היה מצעירי הטייסת. הוא השלים את קורס טייס, יצא לקא"מ ועתה מצא עצמו בטייסת המיסטר בתל נוף. לאחר המלחמה עבר לטייסת המירו"ים בבסיס ובאחת מנחיתות הלילה (מירו' 755 הידוע לשמצה) הוא נפצע אנושות ונזקק לטיפול רפואי ממושך. למרות זאת הוא חזר לטיסה קרבית ובמלחמת יום הכיפורים היה טייס פנטום. במהלך המלחמה הוא קיבל את הפיקוד על טייסת סקיהוק בתל נוף, לאחר שמפקדה נפגע ונהרג. בן רום המשיך בתפקידי מטה' בהם ראש להק הדרכה והשתחרר בדרגת תת-אלוף. אוריאל קשת חיבן, עגלגל, היה מטייסי המיסטר הותיקים במלחמה.

היה זה המבנה השני של הטייסת שיצא לעבר פאידי. מטרתו העיקרית היתה להשביח את השרה למספר שעות קריטיות נוספות. המיסטרים נשאו פצצות פפ"מ גדולות לתקיפת המסלולים.

ארבעת המיסטרים במבנה "גנדי" יצאו בנתיב מערבה לים, משם חצו באיזור בארדוויל והישר לעבר המטר רה: בסיס האויר פאידי מעבר לאגם המר הגדול.

"כל הזמן היו מטוסים בסביבה" מתאר יהונתן את הדרך למטר<sup>9</sup> - "אורגנים, מיסטרים מירו"ים. ארמדה אויירית. כל אחד ניווט לחוד, ניווט עצמאי. מזג האויר היה שקט לגמרי. ראות לא כל כך טובה, עד שהגענו למצרים. הציתי את הבארדוויל, והמשכתי עד לנקודה מזרחית לפאידי. הכל לפי כיוון וזמן. פנינו ימינה ל-270 מעלות, שהיה ציר המסלול. ראיתי את האגם המר הגדול ומשכתי לגובה 700 רגל". הפצצה בפפ"מ

חייבה גישה שונה משאר המטוסים: הם לא נדרשו למשוך לגובה ולצלול ואת התקיפה ביצעו בגובה של עשרות מטרים, תוך טיסה בקו מקביל למסלול. חשיבות רבה היתה למהירות ולגובה ההטלה. טיסה זו הפכה אותם גם לפגיעים יותר לאש נ"מ בשלב שחרור הפצצות.

יהונתן נכנס לנתיב ההפצצה. הוא טס בנתיב אופקי ובגובה המתאים, שיחרר את הפצצות. אלה ירדו למטה תלויות על מצנח צבעוני, ולאחר שהמיסטר התרחק מהמקום הופעלה רקטה שהחרידה את הפצצות למסלול. הכל בריוק לפני המתוכנן.

למרות האש הכבדה שהקבילה את שני המבנים הקורמים, הפעם היתה התגובה שונה. השרדה היה מכוסה עשן סמיך שעלה מן המטוסים ומן המחסנים והמוסכים.

"התמונה היתה סוריאליסטית לגמרי" נזכר יהונתן, "השרדה הותקף לפנינו, היו מטוסים שבערו. כל מה שכער העלה 'צינור' שחור. בגובה 800 רגל היתה אינברסיה והכל היה אפור, השמש היתה ללא צללים. ראיתי 'עמודים' שחורים. שמתי לב שאני טס בין העמודים האלה והם היו כמו עמודי אבן כהים".

ממשיך יהונתן: "בזמן התקיפה אני לא רואה שום דבר חוץ מהמטרה. קוראים לזה 'ראיית מנהרה' לא ראיתי נ"מ ולא מטוסים – רק את המסלול".

הביצוע מעל פאיר היה על גבול הטווח של המיסטר רים. אורי קשת הבחין כי הוא קצר מדי בדלק, אחד ה"בידונים" לא העביר. הוא לא גילה בינתיים את הדבר למוביל. רק לאחר הטלת הפצצות הוא פרץ



יהונתן שור לאחר שחולץ מסיני

לקשר: "מספר ארבע. קצר בדלק!"

"לך הביתה לבד!" הורה לו יהונתן תוך כדי יציאה מהתקיפה.

קשת, אשר במיכלי המיסטר שלו נותרו כ-800 ק"ג דלק בלבד פנה צפונה ומזרחה בגובה נמוך, חצה את התעלה ונסק לגובה של 20,000 רגל. משם קיווה כי יצליח להגיע בשלום לבסיס. כאשר הגיע לימת בארד וויל, היו כבר במיכליו רק 200 ליטר. הוא המשיך לנסוק, ומגובה של 24,000 רגל, חצה את הרצועה ונחת על אחד ממסלולי בסיס חצרים שעדיין היה בכנייה.

יהונתן יצא מהתקיפה וארגן את שני המטוסים הנותרים של המבנה ליעפי הצליפה.

טייסת 116 אימצה את פניית 180 מעלות, כלומר תקיפה, פניה חדה וחזרה מכיוון נגדי. "ביציאה ליעף הפצצה נחת מטוס ארבע-מנועי. עקבתי אחריו ופגעתי בו על המסלול ההסעה. הוא עלה באש" מספר יהוני תן. ביעף השני מגלה יהונתן מיג 17 שעמד על אחת הרחבות. הוא התקרב ופתח לעברו באש. "תוך כדי היעף הזה, ראיתי מיג 21 והחלטתי שאת המיג הזה אני מוכרח להשמיד. ביעף השלישי הלכתי עליו ופגעתי בו". המיסטר הלך והתקרב למיג כשתותחיו יורקים אש. המטוס הכסוף ספג את הפגזים ולפתע התפוצץ בלהבה אדירה ורסיסיו התפזרו לכל עבר. זה היה קרוב מאד, קרוב מדי.

"כנראה שמההתפוצצות על הקרקע נפגעת" אומר יהונתן. המיסטר של יהונתן חלף מבעד לכרור האש הגדול. "ברגע שעברתי מעליו, הרגשתי דפיקה במטוס, והיה ברור לי שנפגעת מההתפוצצות שלו. לי היה ברור שהטיסה הזו הסתיימה!" סיפר יהונתן.

התא של המיסטר נתמלא עשן, וריח חריף החל אופף את הכל. יהונתן הפסיק מיד את הריחוס והפנה את המטוס מזרחה. העשן הסמיך לא נפסק, ובגלל המחנק החליט יונתן להשליך את החופה. לוח המכשירים התבהר לפתע, והוא מבחין כי מנורת אש במנוע הבהבה עתה באור חזק. הוא משך את המצערת וכיבה את

המנוע. המטוס המשיך לבעור באש גדולה. לא חלפו אלא שניות בודדות והמטוס היה כבר מעבר לאגם המר הגדול בגובה של 4000 רגל. יהונתן פרץ לקשר והודיע לשמואליק, מספר שלוש, כי נפגע וגם מסר את מיקומו המשוער.

בשלב זה ניסה יהונתן למשוך את המטוס לתוך סיני ולהרחק ככל האפשר מהתעלה מזרחה. פתאום נשמעה התפוצצות אדירה, ואש החלה ללחך את רצפת התא. יהונתן הרתום עדיין למושב, מצא עצמו לכוד בין להבות האש. הוא לחץ לשירור אך הרדיו לא הגיב.

"זה אבוד!" הוא החליט. בגובה של 1500 רגל, משך את ידית כסא המפלט.



מיסטר 92 בו יצא שמואל בן-רום לתקיפת פאיד שימש בשנות השישים המוקדמות כמטוס צילום

לפתע השתררה רממה מעיקה מסביב. מיסטר מספר 45, שהיה עד לפני דקות אחדות מחסה מגן וכלי לחימה אדיר, בער כולו ומשך אחריו שובל גדול של עשן. "ראיתי את המטוס נופל צפונית לביר חבייתה ליד האגם המר הגדול. הוא בער ומאחוריו היתה להבה צהובה וארוכה – מחזה מאד יפה. השמיים היו מעוננים, כצבע כהה, בלי שמש, ומאחור להבה כתומה". לאחר רגעים נוספים ראה יהונתן את המטוס פוגע בחולות ומתרסק בהתפוצצות גדולה.

השעה היתה 08:20. יהונתן נחת כשלושה ק"מ צפונית מזרחית לאגם המר הגדול. תחושה חזקה של צער על אברן המטוס ועל הפגיעה ליוו אותו בזמן הנגיעה על הקרקע. אבל הוא התאושש מהר. "מעשה, אני לעצמי" הוא חשב. "אני ומערכות המילוט אשר על חליפת הלחץ".

שמוליק ואברהם, שני הנותרים מן המבנה המשיכו בצליפה על המטוסים שנותרו בשדה בפאיד. הם השמידו עוד שישה מיגים, והשלימו את הפגיעה במטוס התובלה הצבאי מסוג אנטונוב 12 של חיל-האוויר המצרי, בו ירה לפני כן יהונתן. לאחר מספר יעפים הם פינו את המקום ויצאו צפונה, לעבר תל-נוף.

### יהונתן הגיע

יהונתן נחת בשלום, קיפל את מצנחו והחל עתה לנהל את מלחמת הקיום הפרטית שלו. "התמקמתי על גבעה שנמצאת בערך שני קילומטרים רומה לכביש אסמעיליה-ביר גפגפה, כעשרה קילומטרים מהתעלה. שם ישבתי כל היום. פעם אחת עברה חמישייה של אורגנים מעל הראש שלי. קפצתי ועשיתי להם סימנים. הם לא

הגיבו". היה זה המבנה של גיורא יואלי אשר טס גם הוא לפאירד ותקף שם בזמ"מ 09:10. ליהונתן היה זמן למכביר להרהר באירועי היום והשעה: "משך כל היום שמעתי התפוצצויות, וראיתי מטור סיס, והיו גם התפוצצויות של פצצות השהייה. לפי הרעש ידעתי מאיזה שדה זה. לפי הקצב והעובדה שלא ראיתי מיגים ההרגשה שלי היתה טובה בצורה בלתי רגילה. חשבתי שאם הטיסה שלי היא חתך מייצג – מצבנו טוב. הכל עובד כמו שצריך. כמו בספר. אני פגעתי בשלושה מטוסים והאחרים דיווחו על המישה שנפגעו – זה כבר שמונה מטוסים שהשמדנו. מצב הרוח היה נהדר.

"במהלך הפגיעה במטוס לא נפצעתי. נחבלתי בצניחה. הרגליים התנפחו ואני לא יכולתי לנעול את הנעליים. ים. שכבתי כל היום. היה ברור לי שאני לא חוזר. היה יום חם מאד. רוח חזקה נשבה והרגשתי שני מתייבש. בערב כשהשמש היתה לקראת שקיעה קמתי וניסיתי ללכת. זה היה בלתי אפשרי. החלטתי שאחזיק מעמד ואם לא יחלצו אותי, אני הולך לכביש ובבוקר אני עוצר רכב מצרי ומוסר עצמי לשבי".

הידיעה על נפילת יהונתן הגיעה חיש מהר לבסיס תל נוף ולטייסת. פקידות המבצעים התאספו על מרפסת בניין הטייסת ובכו. טייסים אחרים נכנסו ויצאו תוך שהם מהרהרים במחיר של המלחמה. חלקם נתקל לראי שונה במשמעות המלים "נפגעים" ו"הרוגים" – אלה היו חבריהם לקורס או מכריהם משיכון המשפחות. שמואל שפר, מפקד הבסיס, שעקב אחר הדיווחים, הגיע לדת"ק אליו נכנס אביהו בן-נחן לאחר גיחתו ומינה אותו לתפקיד ממלא מקום מפקד הטייסת.

יהונתן המשיך להסתתר במקום הנפילה שלו. עבורו הסתיימה המלחמה ברגעים אלה. הוא ידע כי חיליהאוויר לא יטוש אותו וישלח מסוק כדי לחלץ אותו. כך המתין שעות ארוכות עד שהגיע הלילה. ואכן, בשעה מאוחרת הגיע לאיזור מסוק סופר פרלון ובו הרופא יזהר חרוזי וצוות החילוץ. יהונתן סימן את מקומו, המסוק נחת והוא רץ לעבר דלת תא המטען הפתוחה. "הרופא דיבר איתי וראה שאני בסדר ונתן לי לשתות" הוא סיפר. המסוק ניסה לאתר גם את דן מנור שנפגע מעל אבו סואר אולם דן היה אותה עת כבר בשבי המצרי.

"באחת בבוקר הגעתי לטייסת מספר יהונתן. "קיבלו אותי בשמחה גדולה. בבוקר ירדתי לטייסת ושטופר בא ונכנס לחדר שלי. הוא גילה לי שאחי, מאיר, נעדר בדמשק. ואז צלצל מפקד חיליהאוויר, מוטי הוד, ואמר לי: 'אני מבין ששמעת שהאח שלך נעדר. אתה בינתיים מקורקע'. נסעתי להורי בתל-אביב. בטייסת הכל עבד טוב. אביהו החזיק את הכל כמו שצריך. כשהגעתי הורי כבר ידעו".

בעקבות מותו של מאיר שחר, הוחלט כי יהונתן לא ימשיך בטיסות קרביות. אבל לא כך היה. "בנובמבר 1968 במבצע כרמה, ישבתי בכוננות תקיפה אור ראשון. בשעה 12 החליפו אותי ונכנס דוד נבו שהיה סמ"ט ב' של הטייסת במלחמה. הוא יצא לתקיפה ולא חזר ממנה", מספר יהונתן שהיה חברו הקרוב של נבו ושכנו למגורי רים. "באתי לשטופר וביקשתי להשתחרר מתפקידי כמפקד טייסת ולהפסיק לצאת למבצעים. ניסו לשכנע אותי להיות מפקד טייסת תעופה, אולי תפקיד אחר באוויר 2-אמל"ח. אני ביקשתי להשתחרר והלכתי לאל על. אף פעם לא חשבתי לפני כן ללכת לאל על. טסתי עוד כמה טיסות וחזרתי לטיסה מבצעית בטייסת 110".

במשך השנים הבאות, כולל מלחמת ההתשה ומלחמת יום כיפור, וגם לאחר מכן עד שנת 1975, המשיך יהונתן תן לטוס על מטוסי סקיהוק ולהשתתף במשימות תקיפה מעבר לקווי האויב. הכל למרות ההוראה של מפקדת חיליהאוויר.

"במלחמת יום הכיפורים הלך אבי ביום החמישי למלחמה למפקדת חיליהאוויר ושאל: 'איך אתם נותנים ליהונתן שחר לטוס אחרי מה שהיה בששת הימים?'. ואחרי זמן בא אלי אגסי מהמבצעים, הראה לי מברק ואמר לי: 'יש כאן מברק מששת הימים, אתה מקורקע!'. הוא אסר עליו לטוס. אז טסתי בטייסת 110 ברמת דוד. לא טסתי עוד במלחמה. ישבתי בטייסת והייתי מנהל לחימה. בשנת 1975 פרשתי והלכתי לאל על. ביקשתי עם כך להמשיך ולהדריך על הפייפרים בבית הספר לטיסה".

יהונתן שחר פרש משרות בשנת 1995 בדרגת סא"ל.

הטייסים הרבים שהיו בפאיר, היו נואשים, אולם חרורי תחושה עזה של רצון לנקום. מטוסי הסוחוי 7 החריי שים יחד עם המיג 21 הפכו מול עיניהם למאכולות אש והישנים יותר מרגם מיג 17 עלו בזה אחר זה לשמים בפיצוצים רועמים. הם ניסו לאתר מטוסים שמישים כדי להמריא לקרב מול המטוסים הישראלים. לא היו מטוסים כאלה.



מיג 15 דמי- טייסי חיל תאוויר יכלו לתבחין במטוסי הדמי ולא לפגוע בהם

מספר סגן סמיר עזינו מיכאיל: "התאספנו במועדון הקצינים. המובילים שלנו אמרו לנו ללכת לכפר פאיר שהיה כשני ק"מ מהשרדה וכך לקחנו מכונית וולגה רוסית ונסענו. משם עקבנו אחרי ההתקפות הישראליות הנוספות נגד הבסיס שלנו. זה היה אסון".<sup>10</sup>

לסגן סמיר היה גם אירוע אישי מול טייס סופר מיסטר ישראלי: "ראיתי סופר מיסטר, שהיה לו חרטום כמו לכריש, תוקף את הבסיס שלנו. ואז הוא הגיע בגובה נמוך מאד למקום בו נמצאנו. כך שהוצאתי את אקדח הברטה 9 מ"מ, כיוונתי אותו ויריתי מספר פעמים. אני חושב שפגעתי בו היות ואני זוכר בנירור רב שהטיי יס הביט בי, ואני ראיתי את עיניו. החברים שלי צעקו לי שהמטוס חוזר. גבי היה מופנה אליו וכאשר הבטתי לאחור לא ידעתי מה לעשות. חשבתי שאם ארוץ לימין או לשמאל הוא היה יכול לתקן ולירות בי. רצתי לקראתו לעבר מקום בו היה קיר שנתן לי מחסה כלשהו. עת רצתי לעבר הקיר ראיתי שהוא יורה והפגזים פגעו מספר מטרים לימיני. קפצתי ונחבטתי בקיר ופצעתי את ידי. נשארתי בחיים. אני מאד רוצה לדעת את שמו של הטייס" אמר סמיר לסופר שראיין אותו, "הוא הגיע מישראל לפאיר להרוג אותי – מדוע?"<sup>11</sup>

### שחם מוביל מבנה אורגנים

כפי שהיה צפוי, החלו היחידות המצריות בשרה פאיר לארגן צוותים לטיפול המסלולים ולסילוק ההריסות. אך אלה לא הספיקו לפעול הרבה בטרם הגיע המבנה הבא. היתה זו הרביעיה השניה של מטוסי אורגן של



פאיד תחת אש- מימין מטוס כוננות פגוע. למעלה ומשמאל מכלאות מטוסי חדמי שלא נפגעו

טייסת 113, אותה הוביל שחם, ועמו גבי גרוזן, שמר ואבינועם קלרס. כל המטוסים במבנה "פרווה" נשאו פצצות השהייה אשר נועדו במיוחד לעכב את פעולות התיקון של המסלולים. המטוסים נסקו מעלה וחזרו בשריקה צורמנית להטלת הפצצות. בתוך זמן קצר נשתלו שמונה פצצות במסלולים הרחבים של פאיד. מפקד כנף המיג 21, שפעלה מפאיד, פארוק אל-פראווי, יצא במהירות לעבר המסלולים. הוא הורה להרחיק את המטוסים שנותרו אל בין הבנינים, ולנסות לתקן את הנזקים. אולם מטוסים נוספים של חיל-האוויר הישראלי, שהיו בטווח של מספר דקות טיסה מנעו את ההתאוששות.<sup>12</sup>

### "הם השמידו את הכל"

"קסטרו", המבנה האחרון של טייסת 116, שהיה מיועד לתקיפת פאיד, עוכב בתל-נוף. לפי הדיווחים שהגיעו עו למפקדת חיל-האוויר, שדה פאיד היה הרוס. כמעט כל המטוסים שהיו בו הושמדו, ובענף המבצעים תהו אם יש עוד צורך לשלוח לשם מטוסים, או להפנותם לשרות אחרים.

סרן רוד נבו, סגן דרור חריש, ליבי דולר ונדב ישראלי, טייסי המיסטר של טייסת 116, היו מזה מספר דקות בתוך תאי הטייס, וכילו את הדלק במטוסייהם. הם המתינו לאישור להמריא. לפתע אור ירוק. הם הסיעו במהירות ויצאו בנתיב נמוך לעבר שדה התעופה בפאיד. עם הגיעם לקרבת השדה, החלו לפתע התפוצצויות מן המסלולים. פצצות ההשהייה שהוטלו זמן מה לפני כן על ידי מבנה קודם, הוסיפו את חלקן למלאכת ההרס של המסלולים והבקיעו בהם בורות עמוקים.

מטוסי המבנה לא התייחסו אליהן. אש ב"מ הקבילה את פניהם, והם הטילו את הפצצות שנשאו לעבר המס-



סוֹן גִּיורָא יוֹאֵלִי - סמ"ט ב' של 113 לפני יציאה לגיחה

לולים כמתוכנן. מבט סביב הבהיר להם כי הרבה כבר לא נותר להם לעשות ביעפים הבאים. המבנים הקודמים השמידו את כל המטוסים בשרה. הם צלפו במטוס מיג 21, בסוחוי 7 ובמטרות מודרמנות אחרות ושבו חזרה לתל-נוף.

### יואלי מוביל את המבנה הגדול מכולם

טייסת 113 הפעילה בבוקר היום הראשון למלחמה 33 מטוסים שיצאו בשמונה מבנים לתקיפת מטרות באיזור סיני והתעלה.

את המבנה הגדול ביותר של המלחמה, מבנה "חגור" ובו חמישה מטוסים, הוביל סרן גיורא יואלי, סמ"ט ב' של הטייסת, לעבר פאיד. יואלי טס בראש ואחריו בשני זוגות תקיניים, דוד יצחק ואלני מנור, יורם הרפז ובן אריה.

המבנה הזה, האחרון על שדה פאיד וגם האחרון של הטייסת בגל התקיפה הראשון, התכנס לעבר מסלול 27 בחצור. בציד המסלול כבר היו סימני המלחמה שהשאירו המבנים הראשונים: שני מטוסי אורגן של הטייסת וסמ"ב של טייסת שכנה היו שרועים על גחונם בציד המסלול וצוור תי החירום וההצלה מנסים לחלץ אותם במהירות.

יואלי בעל הגוף המלא והשפם האדיר, היה בן קיבוץ איילון. בנעוריו היה פעיל בגדנ"ע אויר והתגייס לצה"ל בשנת 1958. לאחר שרות בטייסת 119 שהפעילה מטאורים וווטורים לקרב לילי, הוא הגיע בשנת 1963 לטייסת הקרב הראשונה. גיורא חזר לטייסת הקא"מ, אורגנים, בתפקידי סמ"ט ב' וא'.

"לא אהבתי את האורגן - למרות שיש לי עליו הכי הרבה שעות טיסה בחילה-האוויר - למעלה מ-807 שעות טיסה", אומר גיורא.<sup>13</sup> אחרי המלחמה הוצב שוב ב-101 וזכה ל-1.5 הפלות, היה מפקד מתקדם בבית הספר לטיסה, מילא תפקיד במפקדה וקיבל את הפיקוד על טייסת סקייחוק בחצרים. לאחר תפקיד ראש מחלקת הדרכה הוא פיקד על בסיס האוויר איתם בסיני וסיים את תפקידיו בחיל בדרגת אל"מ. לאחר השחרור המשיך להדריך בבית הספר לטיסה ובחודש ספטמבר 2001 הוא קורקע בהיותו בן 63 - "תכנתי לטוס עד גיל 65!" אומר גיורא בצער.

האורגנים המתינו אך זמן קצר על המסלול התיישרו ויצאו לדרך. "יצא לנו להסיע ולהמריא בלי דממת אלחוט. ההנעה והתיאום של העליה למסלול כבר לא היו קריטיים, אבל היתה בעיה אם נוכל להמריא, כי מטוסים הגיעו והיו קצרים בדלק" מספר יואלי. "אותי הראיגה הבעיה איך אני מגיע למטרה. היו לי גיחות מבצעות, זו לא היתה בעייה, אבל הפעם זה לא אותו דבר".

בשעה 08:55 המריאה החמישייה והתפרסה למבנה הגנה פתוח. "טסנו, יצאנו לים ועלינו על החוף בכארדור יל - זו היתה הפעם הראשונה שראיתי את הבארדוויל. משם יצאנו בקו ישר לתקיפה לעבר פאיד. הגענו בזמן ובמקום. יופי של ניווט והיה גם מזג אויר מעולה. מרחוק כבר יכולתי לראות את השרה, את העשן. הפחד שלי היה לאורך כל הדרך, שלא אמצא את המטרה.

"הגענו למקום. משיכה טובה לפני התעלה ונכנסנו להפצצה. היו לנו פצצות, רקטות ותותחים. יעף אחד פצצות, שני רקטות ועוד שלושה יעפי צליפה. ראינו הרבה עשן סביב המסלולים והיה קשה לראות אם היו פגיעות או לא. למעשה 'גנבו' לנו את כל המטוסים לפנינו. ובריעבר היה אולי עוד מטוס אחד, מיג 21. מיג

אחד בטוח הרלקנו. צלפנו על המכ"ם, על המגדל. לא זיהיתי שום מטרה נוספת".  
 סרן דוד יצחק סיפר על הגיחה: "יצאנו לתקוף את שדה פאיר מערבית לתעלה. כשהגענו לשדה הוא היה  
 דפוק למדי כתוצאה מפגיעות המטוסים שיצאו לפנינו ונקודות ציון בצורת מדורות סימנו את מקומם של  
 המטוסים המצריים".<sup>14</sup>

במהלך היעפים של המבנה מעל פאיר, חלף בגובה נמוך אורח לא צפוי: מטוס מירז' לצילום ובו אורי יערי  
 היה בדרכו להשלמת משימת הצילום של תוצאות התקיפה מעל השדות בלב מצרים (ראה שם). "בפענוח  
 התמונות שצולמו על ידי מטוס המירז' רואים אורגנים תוקפים את השדה – אלה היינו אנחנו" אומר גיורא.  
 ואכן, יהיה זה אחד הצילומים הדרמטיים של המלחמה.

חמשת המטוסים השלימו את משימתם. "לא נתקלו במיגים ולא בטילי קרקע־אוויר. היחיד שנפגע, ולא  
 הרגיש בכך, הייתי אני" מספר יואלי, "משהו לא ברור, אולי רסיס, פגע בדלת של הגלגל. היתה לי נורה אדום  
 מה, לא משהו רציני. הרגשתי שעשינו את העבודה. חזרנו הביתה בגובה".

"המבנה הגדול ביותר של המלחמה" נסק מעלה וחזר ישירות מעל סיני. בשעה 10:07 הם נחתו בשלום בחזור.  
 "הרווחתי בקבוק שמפניה" מספר יואלי בחיור, "אבל מעולם לא קיבלתי אותו. לפני היציאה לתקיפה אמר  
 לי אחד המכונאים: 'אתם באמת הולכים לתקוף? אני מתערב איתך על בקבוק שמפניה שלא תתקפו'. הוא  
 לא האמין שאנו הולכים למלחמה".

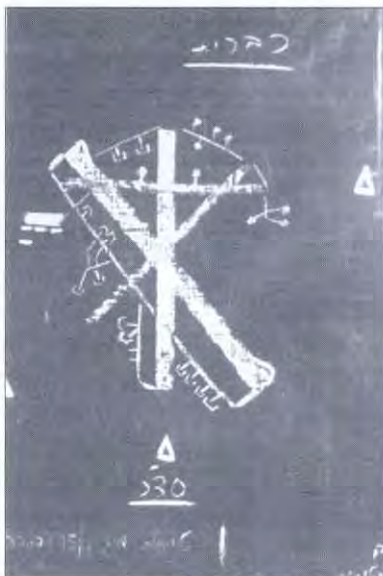
חמשת הטייסים עלו לתחקיר עם קצין המודיעין לסלי. על מרפסת הטייסת ישבו פקידות וכבו. הן כבר ידעו  
 על מותם של פינטו ודוד יריב ועל הפגיעה והנפילה של מרדכי לבון. מעבר לתחושת הניצחון הגדול, הלך  
 והתחזר גם מחירה של המלחמה. יואלי נכנס להחליף את שמואל חץ, סמ"ט א' של הטייסת, שהיה מנהל  
 הלחימה של הטייסת בצאת הגל הראשון לתקיפה. דוד יצחק נשלח אחר הטיסה לטייסת האורגן האחות בגלל  
 מחסור במובילים שהיה שם.

בסך הכל הושמדו בפאיר בגל התקיפה הראשון של טייסות המיסטר והאורגן 32 מטוסים מצריים.

## בסיס האויר ככרית

בסיס האויר מספר 228 בכברית היה בסיס אויר גדול אשר שכן במבואות המערביים של האגם המר הגדול ונועד להגן על מבואותיה המזרחיים של מצרים מפני התקפה ממזרח. בבסיס פעלה בבוקר ה-5 ביוני טייסת מספר 25 ולה 22 מטוסי מיג 21F-13 לקרב יום ומטוסי מיג 21FL אליראות. כמו כן פעלה בכברית טייסת נוספת, מספר 31 שהיתה למעשה טייסת קא"מ והפעילה 29 מטוסי מיג 15 מיושנים יותר.

במבואות התעלה היו גם שדות קטנים יותר, בהם כספרית, שלוח, פה, פאיר, צפון, איסמעיליה, פירדון ואל-באלח, אך בהם לא הופעלו מטוסי קרב והם לא היו ממטרות התקיפה של "מוקד". שדה ככרית היה אחד היעדים העיקריים של טייסת 105 באותו בוקר. מטוסי הסופר מיסטר שלה "כבשו" את השדה החל משעה 07:45, שעת ה"ש" למשך יותר משעה. הגיווט אל ככרית היה קל יחסית: השדה שכן בפאתיו המערביים של האגם הגדול, ומסלוליו המשולשים בלטו למרחוק.



ככרית על לוח טייסת 117

## סרגיה מעל חולות סיני

ארבעה מטוסי סופר מיסטר יצאו ראשונים לעבר ככרית באחת הגיחות הטראגיות ביותר של גל התקיפה הראשון. את הגיחה הראשונה של טייסת הסמב"ד לככרית הוביל סרן אלכסנדר ערמון. מספר שתיים היה סא"ל יעקב יאק נבו, מספר שלוש סגן עמירם מנור, ומספר ארבע סגן צבי אומשווייף.

אלכסנדר ערמון, "אלכס" בפי חבריו, נולד ברדום בפולין והיה קיבוצניק. כבר מגיל צעיר החל לעסוק בתעור פה ואף התנסה בדאיה ובטיסה ממונעת במטוסי פיפר קב. עם התגייסותו לחיל-האויר מצא מיד את דרכו לקורס טיס. הוא השלים את הקא"מ והוצב לטיסת הסופר מיסטרם בחצור.

יאק היה מן הרמויות הבולטות ויוצאות הדופן של חיל האויר הישראלי. זמן קצר לפני כן היה בארה"ב בליי מודים וחזר לטיסת ערב המלחמה. עתה הוא שירת בה כטייס מהשורה, אם כי סמכותו כמפקד הטייסת לשעבר ריחפה על כל גיחה וכל מבצע בהם השתתף.

סיפר יאק: <sup>15</sup> הגעתי שבוע לפני המלחמה. היה ברור לי שאני טס בטיסת הזוו. לא הייתי מעורה בנהלים והע"ר דפתי לצאת כמספר שתיים. היתה בעיה של מוביל שלא אהיה עליו לחץ פסיכולוגי. נקבע שזה יהיה אלכס. לא הכרתי אותו קודם. אלכס היה איש מילואים, אבל מהצעירים בטיסת. בתדריך ניסיתי להקל עליו את ההרגשה שהוא טס עם מי שמשגיח על צעדיו. הפשטות והענייניות בהן ניגש לטיסה מצאו חן בעיני. היו לו תגובות רגועות ולמרות שהיתה זו יציאה ראשונה לקרב, לא הורגשה כל עצבנות. לפי בחירה שלי טסנו לשדה התעופה ככרית. היה לי חשבון איתם עוד מ"קדש".

למרות דבריו של יאק, הרי באויר התפתחו הרברים בצורה שונה. השילוב של יאק, הטייס הותיק והדומיננט טי עם סרן ערמון, המוביל הצעיר, עתידה להתבטא בכל חומרתה במהלך הגיחה הראשונה לעבר ככרית. סגן עמירם מנור, מספר שלוש ומוביל הזוג השני נולד בקיבוץ דליה בפברואר 1942. הוא היה ממוצע קומה ואמרו עליו כי היתה לו נפש לירית. הוא עסק בציוור וגם בספורט ועם פרוץ המלחמה היה מצעירי הטייסת אליה הגיע לאחר קורס הקא"מ באורגן.

צבי אומשווייף, טייס גבה קומה וספורטיבי, התגייס לחיל-המודיעין של צה"ל בשנת 1965 ושנתים אחר כך התנדב לקורס טיס. הוא סיים את קורס 31 בתל-נוף ולאחר נתיב ההדרכה המקובל הגיע ישירות לסמב"ד מהקא"מ. הוא היה מראשוני הטייסת והצטרף אליה זמן קצר לאחר הקמתה.

הרביעיה יצאה בשעה 07:19 מחצור, פנתה מערבה לעבר הים וחלפה בגובה נמוך מעל המים הרגועים, כשאלכס מנווט אותה במהירות קבועה על פי כיוון וזמן. כמו מטוסי תקיפה אחרים בגל הראשון, נשאו מטוסי הסמב"ד של המבנה מערכת מסווגת, "עופרה" שמה, אשר נועדה לשבש את התקשורת בין מטוסי היירוט המצריים. היתה זאת אחת ממערכות ה"א הראשונות האקטיביות של חיל-האוויר והיא הותקנה במטוסים אלה אך ימים ספורים לפני המלחמה.

סיפר יאק: יצאנו נמוך מאד. אלכס התקרב מאוד למים. במקרים מסוימים הקפיץ אותי קצת. ראיתי את המטוס שלו כמעט מתמוזג עם הצל שעל המים. היתה דומיית אלוטו, התקרבנו ליעד. קצת באיחור הרגשתי שבאנו מעט הצידה והכניסה לא היתה נוחה. הוא תיקן את זה בסדר".

מספר צבי: "הייתי במבנה הראשון של הטייסת. מטרתנו היתה השדה בכברית. טסנו מעל הים בגובה נמוך ביותר: כאשר מטוס הרים מעט אף, עלה מאחוריו שובל מים, שנוצר מזרם צינור הפליטה. מן האויר עדיין לא נראתה מלחמה. הכל היה שקט. התעלה והאגם המר הגדול נראו כחולים ושלוים. פה ושם היו נקודות לבנות - מפרשיות ששטו בנחת".<sup>16</sup>

המטוסים התארגנו להפצצה, נסקו לשמים וחזרו בצלילה לעבר המסלולים הארוכים. ממשיך צבי: "הפצצנו את השדה וצלפנו על מטוסי מיג 15 ומיג 17 שעמדו סדורים בשורות ארוכות". תוך כדי צליפה ולפני היעף האחרון, הגיח לפתע איל 14 לנחיתה כשהוא מתעלם מהמטוסים התוקפים. יאק לקח את ההובלה ופנה לעבר מטוס התובלה כדי להפילו.

תיאר יאק: "לפני יעף הכניסה ראיתי בוזית מטוס איל-14. ביצענו את היעף. ולקראת היעף השני לקחתי והובלתי על האיל. פתחנו באש. הרבצנו עליו כל הרביעיה. הוא נפגע ונפל בשטח השדה עצמו. העברתי חזרה לאלכס את הפיקוד. ביצענו שלושה יעפי צליפה".

היה זה אחד מתוך שלושה מטוסי תובלה מצריים אשר נקלעו לנתבי התקיפה של חיל-האוויר הישראלי בגל הראשון. במטוסים אחרים היו, כפי שמתואר בנפרד, חברי המטכ"ל המצרי וגם משלחת שרים מעיראק. מטוסי הסופר מיסטר המשיכו ביעפי הצליפה, בינתיים, ללא כל תגובה מצד תותחי הנ"מ המצריים או מצד מטוסי קרב ויירוט. ההפתעה היתה גמורה.

יאק: "לפני הטיסה היתה בעיה: לא ירענו אם נראה שפגענו בהם. על כן תוך כדי התקיפה כשהם בערו, היו תגובות של התלהבות. אני לא זוכר במדויק אבל הוא (אלכס) צעק ברדיו משהו כמו: 'איזה יופי!'. קריאה שנבעה מהתרשמות. השדה היה מלא מדרורות. היה ברור לנו שהמשימה בוצעה".

ארבעת המטוסים השלימו את משימתם ויצאו בשלום משדה כברית הנוער. אלכס רצה לעשות יעף נוסף אך יאק התערב בהחלטותיו פעם נוספת.

ממשיך יאק: אלכס היה טייס מצויין. טייס חם. אחרי הצליפה השלישית רצה לעשות יעף רביעי. הודעתי לו: 'שליל!'. ופנינו לצאת חזרה. ביציאה ראינו איל נוסף. צלפנו עליו וראינו אותו מתפוצץ באויר מזרחה לאי-סמעיליה".

באותו איליושין הבחין גם צבי: "יצאנו יחד מהמטרה. מעבר לתעלה פגשנו איל 14 נוסף שטס מכוון איסמ" עיליה במהירות 140 קשר. זוג ראשון חלף אותו ואילו מנור ואני ירינו בו והפלנו אותו. מאוחר יותר הסתבר שהיה עמוס צנחנים". את האיליושין הזה, בדרכו לקרקע, יפגוש עוד מבנה תקיפה בדרכו חזרה ממשימה אחרת.

למבנה הסמב"דים של ערמון היו צפויות עד הפתעות בדרך חזרה. בהיותם באיזור ביר גפגפה, הם יורטו על

הערה:

יאק קיבל את הפיקוד על חצור לאחר המלחמה וביוני 1970 נתמנה ראש מחלקת הדרכה. שנתיים אחר כך, בי 1972 פרש מחיל-האוויר, לאחר שלא קיבל את הפיקוד על מחלקת המבצעים של החיל. ביום כיפור נקרא לפקד כקצין מילואים על בסיס אופיר בשארם א שיית. לאחר שהשתחרר הקים את חברת הייעוץ וחברות נוספות, אך עולם העסקים לא האיר לו פנים. בי 4 בספטמבר 1989 נפטר מהתקף לב.

ירי שני מטוסי מיג 21. ככל הנראה היה אלה המטוסים אשר חמקו מהתקיפה על שדה ביר תמרה שהתנהלה אך דקות אחדות לפני כן על ידי מבנה המירז'ים של דן סבר.

אם בדרך לגיחה ובמהלכה התערב יאק בשיקוליו של ערמון המוביל, הרי בדרך חזרה הוא התנהג כמוביל בכיר ונטל את רסן ההובלה בצורה גלויה. העימות ביניהם התברר לאחר מכן כפאטלי.

יאק: "עשינו תפנית וטסנו בכיוון לבית. היתה הרגשה יוצאת מן הכלל אבל השקט שהיה סביב לא מצא חן בעיני. היה לי חשר שמשהו לא בסדר. שתי דקות מאוחר יותר הבחנתי בשני מיגים שישבו עלינו. נתתי הוראה להגביר מהירות ולהישאר בגובה נמוך. בשלב זה מספר שלוש נעלם לי. רציתי להימנע מלהסתבך בקרב הרוק כי לא היה לנו דלק. הוריתי לשחרר בידורי נים".

לפי אחת העדויות רצה אלכס ערמון, המוביל, להמנע מקרב אויר ולחמוק מהמקום. הוא הורה להפעיל מבער אחורי ולהתרחק משם. למרות זאת התפתח קרב אויר אותו ניהל יאק באופן החביב עליו: הוא הורה לערמון לטוס לפניו, ולשמש כ"פתיון" למיג המצרי. בינתיים



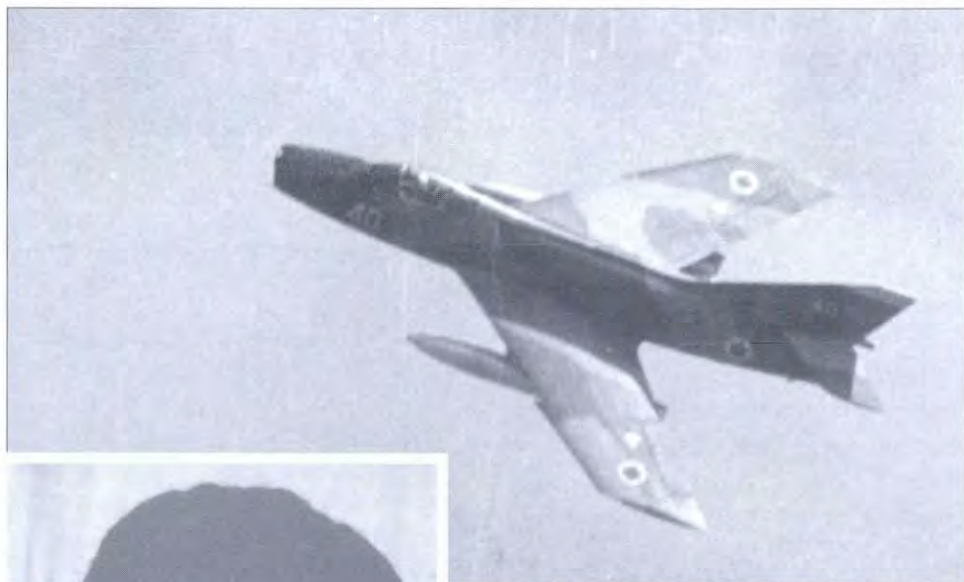
אלכס ערמון - מוביל המבנה שהיה משך כל חטיסה בלחץ של מספר 2 תבכיר

הוא התכנס מאחורי המיג כדי להפילו. במהלך החליפה הראשונה פתח אחד המיגים באש ופגע במטוסו של עמירם מנור. מנור ניסה לחמוק בפניה אך מטוסו נכנס לארמה. יאק תיאר: "אחרי זה ראיתי שמספר ארבע נכנס לארמה. האחרים לא ראו וגם לא דיווחתי על זה".

"את הונב שלי לא ראיתי" סיפר יאק, "ולא ידעתי אם ישנם עלינו רק שני מיגים. אחד מהם הלך כנראה על מספר שלוש. המשכתי יחד עם אלכס כשמיג אחד הולך עליו. אלכס לא ראה אותו, רק ידע עליו ממני. אמרתי לו לשבור שמאלה – והלכתי אחרי המיג שלו. ישבתי אחריו וגמרתי את כל הכדורים. הוא היה במצב שלא ראה את המיג וביצע תמרוני התחמקות לפי הוראות שלי. התגובות שלו היו בסדר, למרות המצב הקשה שהיה נתון בו. הודעתי לו שאני בלי כדורים ושייתן למיג לחלוף עליו. אלכס היה בפנייה שלישית שמאלה ואני והמיג היינו ימינה. בגמר הפנייה הוא היה צריך למצוא את המיג ימינה ולקחת אותו. המרחק בינינו היה שני קילומטר. הוא התחיל לבצע את הפנייה. נפגע בכנף באחת הדיונות ויותר לא ראיתי. היה ברור לי שמוזה לא יכולים לצאת חי".

צבי שהתרחק הצידה מהמבנה הבחין במיגים והצטרף לקרב: "מהירותנו היתה כ־600 קשר. חיכינו עד שהמיגים הגיעו לטווח 800 מטר ואז שברנו שמאלה. המיג שיאק היה מאחוריו לא החזיק את השבירה וחלף קדימה ולמעלה. הפכתי הטייה מיד ונכנסתי אחריו. בטווח כ־150 מטר יריתי בו את שני הכדורים שנתרו לי. הם לא הזיקו לו. המיג ברח. השלכתי בידונים ופניתי לחפש את האחרים. ניסיתי לקרוא להם ברדיו אך לא הצלחתי להשיג מישו מהם. נשארתי ללא רדיו, ידעתי שישנם מיגים בסביבה".

צבי אומשווייף, ללא יכולת להמשיך בקרב וקצר בדלק, חמק מהמקום במהירות לעבר הים. יאק נעלם מעייניו, וגם אלכס ועמירם לא נראו עוד. כאשר חש בטוח יותר, הוא הנמיך, הוריד מהירות ושייט בכוח מופחת עד לנחיתה בחצור. רק כאשר היה בהקפה הוא גילה את יאק מגיע ומתישר לנחיתה. יאק חזר לברו לבסיס. סיכם יאק: "ירדתי בהרגשה לא טובה. שניים מהרביעיה נפלו ועל השלישי לא ידעתי דבר. כשהגעתי לטייטת היתה הרגשה קשה, מין שקט כזה מעיק".



**עמירם מנור (משמאל) ומטוס הסמב"ד מספר 40 אותו הטיס לתקיפת כנרת**

מטוסו של עמירם מנור התרסק בחולות. עמירם הפצוע הצליח להיחלץ מהמטוס ולהתרחק ממנו. לאחר טראומת הרגעים האחרונים הוא ביקש לנוח מעט מתחת לאחד השיחים. ככל הנראה הבחינו בו ברואים מהסביבה, התנפלו עליו, שדרו את שעונו וכל ציודו ולאחר מכן רצחו אותו. גופתו נמצאה לאחר המלחמה בקרבת מקום כשהיא יחפה ועליה סימני התעללות קשים. אלכס ערמון, מוביל המבנה, נעדר עד היום. גופתו לא נמצאה מעולם.

עד נוסף לטרגדיה שהיתה אך דקות לפני כן בחולות מרכז סיני, היה מפקד הטייסת, ילו שביט. ילו שיצא זה עתה מגיחת התקיפה על אינשאס, בה נפגע ונהרג דני

אנגל מספר שלוש שלו (ראה שם), טס חזרה לבסיסו בגובה נמוך מעל סיני. הוא סיפר: <sup>17</sup> "עכשיו אני חושב על יתר המבנים בטייסת: אם רק אנגל נהרג, אז יצאנו מהגל הראשון יחסית בשלום. אני ממשיך לטוס בגובה נמוך מאד, ופתאום אני רואה זנב של סמב"ד על הקרקע. כשאתה טס נמוך אתה רואה הכל מתחתיד. 'זה יכול להיות?' אני שואל את עצמי. ואז אני עושה בדיקה נוספת ושואל את יאק על מצבו. הוא עונה שהיתה תקלה במבנה שלו. יאק רצה להיות הראשון שמפיל מיג. בסמב"ד. הוא תמרן את אלכס ערמון ועמירם מנור שמאלה וימינה בגובה נמוך, במרדף אחרי מיג. הראות בבוקר לא היתה טובה במיוחד לכיוון מזרח, הדיונות והאופק הטשטשו והם השתפשפו בקצוות על הדיונות, ונכנסו בקרקע".

על מציאת גופתו של עמירם הוא מספר: "ביום הראשון אחרי המלחמה טסתי באיזור עם בני פלד ומצאנו את מנור עם הג'י סוט וכל הציוד. הוא התרסק ועף החוצה מהקוקפיט. ברור שהוא נפגע מאד מההתרסקות אבל הוא עוד היה חיי. הוא כנראה גרר את עצמו לשכב מתחת לשיח עד שבאו בירואים והרגו אותו. לקחו לו את

השעון וכל מה שיכלו לקחת. את אלכס ערמון לא מצאנו עד היום".  
 ילו מפקד הטייסת, ועם מאד על תוצאות הגיחה הזו: "את אלכס ערמון ועמירם מגור איברנו בגלל פיוזות של המבנה ורצון להפיל בכל מחיר. זה היה כל כך מיותר. הפצצתם? לכו הביתה. עזבו את המיגים, עוד מעט לא יהיה להם שדה אחר במצרים לנחות בו. בכלל היתה אוריה חופשית מדי של ירי על כל מטרה מזדמנת".

8/105 (1	
5.6.67 (2	
105 א. ב. 4 ג. טופא. (3	
א. תצור ג. תצור. (4	
0820 א. 0719 (5	
2x250 ד. 2x1300 (6	
א. ערמון ב. נבו ג. אומשייפ ד. מגור. (7	
כברית. (8	
11) הכניסה גרועה אי אפשר היה לראות תוצאות מחמצא. לפי הערתי כולל דמי, חושמו בסביבות 8-10 מטוסים בזמן הצליפות נסגע ודאי או הופל אייל 14 באויר כנראה 2 אייל 14.	
בדרכחזור מגשני 2 מיג 21. מגור נכנס לאדמה. ערמון נכנס לאדמה בפניה חוזר, חזרו כל אחד לחוד.	
14) ב. מעל כברית ג. 1 אייל 14 ד. הופל.	
ג. בין כברית לכרדיוויל ג. 1 אייל 14 ד. הופל.	
16) בדרכ חזרה למסדה דמסת אלחוט בחזרה א.מ.ל	
17) ערמון ומגור נכנסו לאדמה. סימו לא ידועה חראשון בערך 800000 והשני מעל מעל אייל כל ליבני.	

#### דו"ח הטיסה הטראגית לכברית

גיורא אורן, סמ"ט א' של הטייסת, כתב בספר לזכרו של אלכס: "כנראה שהמזל בגר בו אינני יכול ליחס את זה לשום דבר אחר. איננו יודעים איך זה קרה אבל היה ברור שזו סיטואציה חסרת מול. שטח גרוע לטיסה, גבעות חול נמוך כות וחול צהוב לבן מסנוי ור מאד בשעות בוקר. קשה לראות משהו ועוד יותר קשה להעריך גובה. בטיסה נמוכה זהו סיכון גדול. דיברתי עם יאק אחרי הטיסה. יצאתי

בהרגשה שהטיסה שבוצעה היתה מצוינת. ואת זה אני אומר בלב שקט ובטוח לטייסים. יאק סיפר שבזמן התקיפה היתה איוו השתחררות ממתח ושהוא הרגיש מין רוחב לב כזה. אפשר להבין את החברה הגדולים כמו יאק כשהם מסתכלים על צעירים, שלא היה להם שום ניסיון במלחמה. היה להם פחד מסויים כאשר לתגובה, אבל יאק אומר שבאותו רגע הוא הרגיש שיש כוח, שיש על מי לסמוך. שעל טייסים כמו אלכס אפשר לסמוך".

אריק עוזו, סמ"ט הטייסת הבכיר לא יכול היה לכלוא את כעסו על התפתחות האירוע ותוצאותיו. בשעת התחקיר שערך ילו בערב, עלה עוזו לבימת התדריכים ואמר בתקיפות בפני הטייסים: "שימו לב! - כל החל-לים שלנו הם לא הללי מלחמה. הם הללי בטיחות טיסה!"<sup>19</sup>

#### צוליק מוביל את המבנה השני

התוצאות הקשות של תקיפת המבנה הראשון טרם הגיעו ליריעת הטייסים - דממת האלחוט היתה עדיין בתוקף. בינתיים היה כבר מבנה נוסף של סמב"דים בדרך לכברית.

סרן בצלאל (צוליק) עופר הוביל את המבנה השני לעבר השדה המצרי. מספר שתיים שלו היה סגן חיים רותם, מספר שלוש סרן פנחס (פרדו) דיינברג ומספר ארבע סגן אליעזר מגיד.

צוליק היה מותיקי טייסי הסופר מיסטר. בנערותו היה פעיל במועדון הגרנ"ע אויר של באר טוביה, שם גדל. בשנת 1957 התגייס לצנחנים ואחרי שחרורו החליט להתנדב לקורס טיס. הוא הגיע לטייסת הסופר מיסטר כבר בשנת 1964, והמשיך לטוס בה עד אחרי מלחמת יום כיפור. לאחר מכן עשה הסבה למירוים ומטוסי כפיר ולאחר שהשתחרר עבר לאל על: "ילו אמר לנו אחרי המלחמה: 'זהו - אין אויב'. אז הלכנו לאל על" הוא סיפר.<sup>20</sup>

לצוליק היה נסיון רב בהטסת הסופר מיסטר עליו צבר שעות טיסה רבות. למרות האמור היה זו תקופה בה רבו התקלות הטכניות במטוס. ב-22 באוגוסט 1966 הוא נטש מטוס בגלל תקלה טכנית שגרמה להתלקחות



מבער אחורי וחרכה זלק אך רק 2 פצצות- סמב"ד 12 בו יצא פדרו לתקיפת כבדית בגל הראשון

המטוס. היתה זו גם הנטישה האחרונה של הסופר מיסטר לפני שנמצא הפתרון לבעית הקולחים המטרידה. למרות זאת הוא סמך עתה מאד על המטוס ובטח בכיצועיו. רותם היה מצעירי הטייסים בטייסת, אליה הגיע רק עשרה חודשים לפני כן. הוא היה ג'ינג'י צנום, וממוצע קומה. את קורס הטיס הוא סיים כחניך מצטיין. בן 20.5 הוא היה כאשר נכנס לטבילת האש הראשונה שלו ואף הביא הישגים נאים.

ההמראה היתה בזמן: ב־07:30 היו ארבעת המטוסים על המסלול ויצאו לזרעם מערבה. הטיסה לעבר השרה היתה נטולת אירועים. המטוסים טסו כ־18 דקות מעל הים וחצו מאגם הבארדוויל בקו ישר לעבר האגמים שבמרכז התעלה. כמו קודמיו, גם עופר הופתע לראות תרנים של אוניות בלב המדבר, לפני שהתברר לו כי אלה אניות שהיו בתעלה או באגמים, שהתגלו לו רק זמן קצר לפני המשיכה. כאשר התקרבו ארבעת המטוסים לכבדית עמד המבנה הקודם של ערמון להשלים את משימתו. דממת האלחוט נשברה זה מכבר וערמון, בקול בוטח ואופטימי אמר לצוליק: "שמע, זה כמו מטווח מוגבל – המטוסים עומי דים בשורות ישראל!".

"ראיתי הרבה עמודי עשן והבעיה שלי היתה לכוון לעמודים הנכונים" אומר צוליק. "הניווט היה בסדר והגעתי נו בזמן ובמקום לנקודת המשיכה. אלכס יצא מהתקיפה שלו והלך הביתה. במשיכה ראינו את המטוסים המצוי רים הכסופים. הפצצנו את המסלולים ואחר כך עשינו שלוש צליפות".

רותם השלים את יעף ההפצצה ונכנס ליעף הצליפה. הוא הספיק לפגוע במטוס קרב מדגם מיג 15 ובמיג 17 שעמד בדיר פתוח והשמיד אותו. הרף הפיצוץ והירי משני התותחים ועזע את מטוסו. גם באימונים הוא לא נתקל בעוצמה כזו. בפניה רחבה הוא יצא מחוץ לבסיס ונערך לכניסה ליעף שני. לפתע הגיע מיג 17 לנחיתתה כשכך הנסע שלו ומדפיו פתוחים. הוא לא הבחין כנראה במטוסי הסמב"ד שנערכו ליעף הצליפה ועתה היו רחוקים מעט מהשרה.

צוליק: "במהלך יעף הצליפה הגיע מיג 17 לנחיתה. הוא היה עם גלגלים בחוץ. רותם שהיה מאחורי אומר לי: 'אני רואה מיג. הוא מרים את האף!'.

"תמשיך ותפיל אותו!" צעק מגיד לרותם הצעיר.

סיפר רותם: "תיארת לי שהוא בא לנחות. ביקשתי רשות מהמוביל לתקוף אותו. הוא היה לפני, קצת למעלה ומהצד. ראיתי שהמבער האחורי שלו פועל, כנראה שהרגיש מה שהולך. אך את הגלגלים לא קיפל. משכתי אחריו. כיוונתי אליו עם כוונת אוויר-קרקע כי לא הספקתי להעביר כפתור. המשכתי לירות עד טווח 200 כעשרים פגזים. ראיתי שמתחילה לצאת לו אש מכנף שמאל וכן לשונות אש מהמנוע. כבר חשבתי לעזוב אותו כי לא רציתי לאבד את המוביל שלי. אבל מספר שלוש צעק לי: 'לך עליו עד הסוף!'.

משכתי אליו עוד פעם ב-700 רגל הוא התהפך והמוביל כבר ראה מה שקורה. הוא קרא לי: 'אתה יכול לעזוב אותו. הוא נופל!'. הוא ראה אותו פוגע בקרקע. בסוף הייתי צריך לפתוח מבער כדי להצטרף למבנה".<sup>21</sup>

צוליק: "זה היה מיג 17 שהגיע לנחיתה ורותם תקע בו צרור והפיל אותו. רותם נכנס מאחורי



חיים רותם - הפלה ראשונה בגיל 20.5

והמשיך, כאילו לא קרה דבר, ליעף הצליפה השני. הוא עבר יפה מאד".

שלושה מטוסי מיג 17 מצריים היו באויר במהלך תקיפת הסמב"דים של צוליק. על פעילות המיגים סיפר הטייס המצרי, קפטן מוסטפה האפו:<sup>22</sup> "כאשר ראיתי את ראשוני הסופר מיסטר הישראלים נכנסים לתקיפה עלהמסלול שלנו, התגובה הטבעית שלי היתה לרוץ לעבר תעלה. אבל מיד כשהגעתי לשם אמרתי לעצמי: 'מה אתה עושה כאן כמו אריוט' כך שרצתי לעבר האוטובוס של הטייסת כדי להגיע למפקדת הטייסת. שם מצאתי את מפקד הגדוד האוירי. הוא היה לפני כן מפקד הטייסת שלי באבו סואר. שמו היה ממרוח טאליבה, אדם מצויין. הוא פנה לעבר המכונית שלו ואני פניתי לדלת שלה. הוא נהג לעבר המטוס הקרוב ביותר ואני

מראה שלא ניתן לטעות בו - סופר מיסטר בו יצא אלמזור מגיד לתקיפת בסיס כבדית מעבר לתעלה



סייעתי לקשור אותו בתוכו. למרות שלא היינו בטוחים שהמטוס הזה מוכן לצאת. ברגע שהוא עמד לסגור את החופה, שמתי לב שפין הבטחון של מושב המפלט היה בפנים. משכתי אותו החוצה. נדמה לי שהוא המריא ממסלול ההסעה. אז ניסיתי למצוא מטוס אחר. כולם היו או פגועים, או בטיפול או לא היו מוכנים לצאת. אז הלכתי למוסך. בזמן זה החלו המכונאים לחזור לאחור שברחו מהמקום כאשר החלו הפצצות הראשונות ליפול. זה היה כאשר המראתי במטוס מיג 17F זמין. אפילו לא בדקתי אם הוא היה חמוש. רק שאלתי אם הוא היה מתורלק. באותו זמן ממרוח טאליבה כבר הספיק לנחות. אולם טייס אחר הצליח להמריא. הוא היה הניך שלי בבילבייס ולאחר מכן נהרג במלחמת ההתשה. לא היו לי תכניות – רק להגן על שדה התעופה. ברגע שהייתי באויר יכולתי לראות את העשן שעלה משדות תעופה אחרים שהותקפו.

בשעה זו חלף המירו, שצילם את תוצאות התקיפה מעל השדות המצרים ומוסטפה ניסה ליירט אותו (ראה בפרק על טיסת הצילום). לאחר שצפה בנפילתו של טיל קרקע-אוויר לתעלה וערך מספר פניות מעל השדה, נחת מוסטפה. והוא מספר: "טייס נוסף ניסה להמריא על המסלול הפגוע אולם הוא פגע ברכסי פצצה שפגעו במטוסו. הוא נאלץ לפלוט עצמו בעודו על הקרקע. הוא שרד אולם היה בר מזל בגלל שהגובה המינימלי לנטישה היה אמור להיות 250 מטרים. שמו היה מוחמד אל-חדידי. זה קרה כאשר נחתתי". מוסטפה יחד עם מפקד הכנף היו מעורבים גם בנסיון ליירט מטוסי מיסטר לאחר מכן מעל השדה (ראה להלן).

לאחר שלושה יעפי צליפה, השמדת מספר מטוסים והפלת המיג 17 נפנו עתה הסמב"דים לחזור הביתה. צוליק: "חזרנו בקו ישר, לא ניסו ליירט אותנו. אני זוכר הרבה צעקות וקריאות בקשר. השמדנו הרבה מטוסי סים – אלה היו מיג 21 שעמדו מבריקים על הרחבות. בדרך חזרה ראינו מספר מבנים של 113 בדרכם למטרה או ממנה ומטוסים אחרים שהמשיכו בדרכם צפונה. כאשר הגענו לחצור ראינו מספר מטוסים מונחים בצירי המסלול – אחד בלי גלגלים ומישהו שגמר מסלול".

"אחרי הטיסה הזו, ולאחר ששמענו את שאר המבנים, היתה לנו תחושה של אופוריה. שמחנו מאד על התוצאות. מספר צוליק, "ילו, לעומת זאת, חשב שהסדרנו את המלחמה: הוא איבד מטוס בגיחה לאינשאס. שני מטוסים של הטייסת אבדו אחרי הגיחה לכברית. אורגן ננטש ליד עזה. שמענו על פינטו שנהרג בפאיד – ילו היה בטוח שאם אלה התוצאות של הגיחה הראשונה, כלל לא בטוח שכל העניין הצליח".

### מבנה שלישי של 105

התוצאות מעל ככרית היו טובות אבל לפי תוכנית "מוקד" נמשכו הגיחות על השדה. סרן שלמה שפירא, סגן משה המרמש וסרן יגאל שוחט מטייסת 105 יצאו במבנה הבא לככרית.

שלמה שפירא, גבה הקומה, ובעל הבלורית השחורה הגיע לטייסת הסמב"ד בשנת 1963 לתקופה קצרה וחזר אליה ערב המלחמה. לאחר שורה של תפקידים הוא פיקד על הטייסת במלחמת יום הכיפורים.

משה המרמש היה מצעירי הטייסים. הוא השלים את קורס הטיס בהצלחה ולאחר הקא"מ הגיע לטייסת הסמב"ד בחצור. לאחר מכן היה מדרוך מצטיין בבית הספר לטיסה. הוא נהרג בתאונה במטוס פוגה מגיסטר עת שימש כמדריך טיסה בבית הספר בחצרים. יגאל שוחט שוחט נפגע לאחר מכן מעל סיני במהלך אחת מפעולות האמנעה ונפצע.

מספר שפירא: <sup>24</sup> "בניגוד לרוב המבנים יצאנו בשלישייה ולא ברביעייה, עם המטוסים הצרפתיים ש"גלקחו שלל" לילה קודם לכן מהתעשייה האווירית. זה היה הבוקר הראשון למלחמה. המראה בדממת אלחוט ואני מוביל את המרמש ושוחט, שמאוחר יותר במלחמה נפל".

המטוסים המריאו בשעה 07:48, טסו לעבר הים ומשם הדרימו לעבר סיני ונכנסו ישירות לעבר ככרית. "שדה ככרית דוקא היה נראה לי די שלם, למרות שביקרו אותו לפנינו" מספר שפירא. "היו שם עננים ואני זוכר שהייתי די מודאג מכך. ממש לפני ההגעה ראינו שאפשר להכנס ליעף ושמן את הפצצות בהצטלבות המסלולים. אחר כך נכנסנו ליעפי צליפה. היו לנו די הרבה מטוסים על הקרקע, כולל מיגים ומסוק מי-6 אחר. לפי הנוהל הרגיל, הסתלקנו בגובה נמוך ומאוחר יותר טיפסנו לגובה".



**שלשייה לכברית- שלמה שפירא הוביל את הגיחה השלשית של 105 לעבר השדה לחופי האגם המר**

סיפר אחד הטייסים: "כל המטוסים בערו כבר. דפקנו את מוסכי המטוסים. כשחזרנו ראינו רכבת. ביקשנו לתקוף גם אותה. לא קיבלנו אישור לכך אבל כפיצוי קיבלנו מיכליות דלק שהתפוצצו והפכו ללפירי ענק".

### **"חיל האויר צפון" מגיע לכברית**

שדה כברית הוא שדה גדול, ומספר היעדים שומנו עליו היה רב. בשל כך נמשכה התקיפה עליו עוד שעה ארוכה. גם לאחר השלמת משימות שלושת המבנים של טייסת הסופר מיסטרים מחזור, נשלחו לשדה מבנים נוספים. שניים מתוכם היו של מטוסי מיסטר מטיסת 109. עם כך רוב המטוסים היו מושמדים - מטוס המיג 17 והמיג 21 לסוגיהם היו שרועים זה מכבר על גחונם כערימות של מתכת ופיח בוערים.

שני המבנים הבאים של מטוסי המיסטר, אשר הגיעו כרי "לסגור" את השדה, מצאו עצמם מתמודדים עם מטוסי ירוט מצריים, אלה אשר המריאו לפני כן וניסו לשבש את תקיפת הסמב"דים. שתי הרביעיות ה"צפוניות" יצאו מבסיס האויר בתל-נוף, אליו נשלחו ערב המלחמה. שתיהן נועדו לתקיפת



**"הטילים" לא היו אלא תרני ספינות - מיסטר 34 בו תקף אריה זגן את שדה כברית**

שדה כברית, אותה "מטרת איכות" שאוהד שרמי, מפקד הטייסת, נאבק לקבל. מטרתם של מטוסי המיסטר היתה לעכב ככל האפשר את הפעלת השדה. בשל כך הם יצאו חמושים בפצצות השהייה, אשר כווננו לפעור לה בתוך שעה או יותר כדי לשבש את עבודות התיקון של המסלולים.

את המבנה הראשון של טייסת 109 לעבר כברית הוביל סמ"ט ב' של הטייסת, צבי הס. מספר שתיים היה סגן אורי (קרופניק) קידר, מספר שלוש סרן אריה דגן ומספר ארבע סרן אורי בינה. סרן הס, טייס גבה קומה וצנחן היה מבכיר הטייסת וקיבל את ה"גלות" בתל נוף בהבנה, למרות ההתייחסות

של חבריו לטייסת. הזמ"מ של מבנה "גפרית" מעל המטרה היה 08:25. רביעיית המטוסים אשר חנתה ברח" בות הפתוחות בתל-נוף להטה בשמש הבוקר. הטייסים נכנסו לתאים, בדקו את המנוע והמערכות ועלו בדיוק בזמן שנקבע להם למסלולי ההמראה. הם יצאו מערבה לים, כשהם טסים בגובה נמוך ובדממת אלחוט מוחל"ט. הם תכננו להגיע לכברית ישירות מימת באדרוויל, תוך חצייה מהירה של צפון סיני ומשם ישירות לעבר האגם המר הגדול. הוא פנה דרומה ומערבה ואחריו שלושת המיסטרים.

לפתע שובר אריה רגן, מספר שלוש, את דממת האלחוט וצועק: "שים לב, טילים משמאל!". מתיחות השתר"רה בקרב הטייסים. הם הפנו מבטיהם לצדדים, חיפשו את הטילים העלומים, אך המשיכו לשמור על מבנה קרבי פתוח וטיסה בגובה נמוך. באותה עת איש לא ידע כיצד מתמודדים עם טילי קרקע-אוויר. רגע המתיחות הממושך התפוגג לאחר חציית התעלה: הסתבר כי ה"טילים" שראה רגן לא היו אלה אלא תרני ספינות שנטו על צידן בתוך האגם המר.

הטייסים חייבו בתאיהם. פתאום נשמע מטה עמום של ירי תותחים. זה היה קרופניק שפתח לפתע באש. לא היה לו קשר עם המבנה שלו והוא לא התאפק. בניגוד לפקודות, הוא פתח באש תותחים על כמה משאיות שנעו על אחר הכבישים. הרבר גרם לחששות קלים אצל בינה: הוא היה בטוח כי נ"מ יורה לעברו מעמדות ליד הכביש. אך מעבר לשני אירועים משניים, אך מעוררי אדרנלין אלה, לא היו אירועים בולטים נוספים עד להגעת המבנה לכברית.

השעה כבר 08:20. צבי מושך, ובבת אחת הוא מגלה למטה, על שפת אגם תמסח, את שדה כברית שנפרש לכל המרחב המזרחי של האגם. השרה העלה עשן. מטוסי מיג 17 כסופים היו פזורים על רחבות החניה ובין המבנים. כנראה נעלמו מעיני המבנים הראשונים או הוצאו כינתיים מהמוסכים.

צבי משלים את הנסיקה, מגלגל וצולל לתקיפה. הוא משחרר את זוג הפצצות על המסלול והמיסטר שהתרוקן לפתע ממטענו, ניתר בבת אחת לאוויר. הוא מבחין כי כל החלק הצפוני של השרה עולה באש, ורואה גם פגיעות על מסלול 31. צבי משך בפניה של 90 מעלות מערבה והגיע בניצב לצומת המסלולים. הטייסים מתקשים למצוא מטרות "חיות", וגם העשן אינו משפר את הראות, אך הם מגלים מספר מטוסי מיג 17 ופוגעים בהם בחלק הדרומי של השרה. כל אתה עת הם ערכו את הפניות ליעפי הצליפה בין תרניה של ספינת משא גדולה שעגנה במימי האגם. לאחר השלמת יעפי הצליפה הגיעה העת לצאת בזריזות מאיזור השרה. בדו"ח המודיעין בו עיינו לפני הטיסה, היה כתוב כי באיזור, מזרחית לאגמים, נמצאת סוללה של טילי קרקע-אוויר מדגם SA-2. הטייסים אמצו את עיניהם לגלות את מיקומה אך לא הצליחו. לאחר המלחמה יגלו אותה ליד פורט תואפיק, הרחק משם.

הרביעייה השלימה את יעפי הצליפה ויצאה צפונה.

צבי, המוביל מגלה כי לקרופניק ה"אילם" ונטול הקשר, תלויה פצצה מתחת לאחת הכנפיים. אך הוא לא מצליח להודיע לו על כך. הוא מכנס את הרביעייה והם יוצאים צפונה והביתה. מאורעות הגיחה לא תמו: מול חוף עזה מודיע בינה כי שמפטרטורת המנוע שלו גבוהה מדי. צבי מורה לו ללכת לנחיתה בתל-נוף. שאר השלושה ממשיכים הביתה לבסיס האם שלהם ברמת דוד.<sup>24</sup>

### אסף מפיל מיג 17

את המבנה השני של טייסת 109 אשר נשלח לכברית, הוביל סרן אסף בן-נון. עימו ברביעייה היו סגן אלישע פרי, סרן שמואל ירד וסרן גיורא בן רב (גב"ר). מבנה "אשלג" היה המבנה השני של טייסת 109 שיצא אותו בוקר מתל-נוף ומטרתו היתה להשביט את פעילות השרה בכברית לשעות הקרובות. כל אחד מן המטוסים נשא שש פצצות פפ"מ שנועדו לפיצוח מסלולים.

אסף בן נון הוא יליד ירושלים והתגורר בבית השיטה. הוא היה איש מילואים ותיק של הטייסת. התגייס בשנת 1953 לגבעתי ורק לאחר מכן הגיע לקורס טיס. במבצע קדש טס על מטוסי מוסטנג ולאחר מכן על מיסטרס. לאחר שחרורו בשנת 1960 חזר לקיבוץ ועבר בכימאוויר כטייס ריסוס. בזמן המלחמה למד הנדסה אירונאוטית בטכניון ולאחר ששת הימים עבר לתעשייה האווירית כטייס ניסוי. אסף טס במילואים עד גיל 55

והספיק להשתתף גם במלחמת של"ג כטייס כפיר. במהלך המלחמות צבר חמש הפלות – מתוכן אחת במיסטר וארבע בנשר. הוא טיים את שרותו בדרגת סא"ל.

בימי הכוננות היתה תשומת ליבו נתונה לגורלם של שני אחיו, יוחאי (המפקד לשעבר של חיל-הים) ואבנר שספינתם "שקמונה" שהופעלה על ידי "החברה לחקר ימים ואגמים" נטרפה בים סוער. היא נמצאה רק לאחר שלושה ארבעה ימים מתוחים, עוגנת במפרצון.

סגן אלישע פרי (פרידמן) (לימים סא"ל) התגייס לקורס טיס 43 וסיים אותו במרס 1964. לאחר הקא"מ הוא שרת בטייסת המיסטר הצפונית ובזמן הכוננות היה מדרוך בבית הספר לטיסה. עתה חזר לטייסת כהצבת חירום. אחיו התאום, שאול, גם הוא טייס קרב סיים את הקורס אחרי המלחמה.

אסף הוביל עתה את המבנה בגובה נמוך מעל הים ופנה מעל איזור הבארדרוויל לעבר האגם המר הגדול. "באנו בכיוון, בדיוק בזמן לכברית" מספר אסף. "היו לנו פצצות פפ"מ ואנו היינו אמורים לעשות את הנזק הגדול בשרה. אני זוכר את המעבר מעל הבארדרוויל כשהדייגים עושים לנו שלום – הם לא העלו בדעתם שאנו מטוסי אויב".<sup>26</sup>

מספר אלישע: "המראנו על 36, נאספנו בשקט מוחלט. אסף טס נמוך מאד, שקט מסביב. אני רואה אוירונים אחרים – מירז'ים, ווטורים מדרום וממערב – כולם נאסי פים וכל אחד נע בכיוון שלו. לקראת היעף היה שקט מוחלט – חשתי כאילו משהו הסטורי עומד להתרחש, דבר אדיר שיקרה ואתה מחכה לשבע ארבעים וחמש שיתחילו לדבר".<sup>27</sup> בדרך הם מדליקים משאית אשר נעה על הציר המרכזי בואכה התעלה. פרי: "לקראת הלג האחרון, המור ביל נפנף כנפיים וכל אחד פתח מרחק ממנו ועלה. ויש נוהל אחרון: 'שני השמנים ימינה' העברת מתגי ההפצצה למקומם. בודקים כוונת ודוהרים 500 קשר או משהו דומה. הלכנו לאורך התעלה בגובה נמוך".

אסף ואנשי המבנה שלו אינם מתקשים לגלות את המטרה: "נרות עשן" שחורים היתמרו כבר לגובה רב בקצה השני של האגם המר, והכריזו על מיקומו של השדה.



במיסטר מול מיג 17 - אסף ברטון עת שימש טייס נישוי בתעשייה האווירית

לידו היה גם שדה פאיד מעלה עשן סמך.

שלא כמו מבנים אחרים שיטת התקיפה בפצצות פפ"מ שונה: ארבעת המטוסים מושכים מעט לגובה וכנ"סים לתקיפה בטיסה ישרה ואופקית מעל המסלול. ליריד אין קשר עם המבנה, אך הדבר אינו מונע מהמטייסטרים להשלים את ההפצצה כמתוכנן. מעל המסלול נשרו הפצצות הירוקות בזו אחר זו. לאחר שניה קלה נפרשו מעליהן מצנחים לבנים צהובים, ולפתע הופעלה רקיטה שהחדירה אותם למסלול בעוצמה רבה. הפי"צוצים נמשכו בזו אחר זה. כל טייס יכול היה לראות היטב את הפצצות ששיחרר קודמו עוד בהיותו בגלילי שיתחילו להשחרור. הפצצות חזרו וניקבו חורים במסלול, אך נראה כי השפעתן לא היתה מוחצת.

המטוסים שנראו כמו "להקת אווזים הנעה על קורה" כפי שתיאר זאת אחד הטייסים, התנערו במהירות

מהטיסה הישרה והאופקית ויצאו בפניות כגובה נמוך כדי להיכנס ליעפי הצליפה. פרי: "אתה עובר בין התר" נים של האניות, מושך יוצא ושוב ביניהם. הם הודרוו ושמו דגלים של המדינות שלהם על התרנים. ואני חושב לעצמי: 'איך היהודים עושים להם כאן הצגה'..."  
 כאן ציפתה הפתעה למבנה המיסטרים: מיגים!

לאחר יעף הצליפה הראשון מגלה אלישע פרי, מספר שניים, מיג 17 מתגנב מאחוריו, בשעה 6 שלו. את המיג, בו היה מפקד הכנף המצרי בכברית, שהצליח להמריא לאויר, ראה גם הווג השני, ידיד וגיורא (גב"ד). המיסטרים שברו במהירות לצרדים. המיג שטרפו נמלט ממנו, משך למעלה ונערך ליעף נוסף. אסף, המוביל, שהיה עדיין ביעף הצליפה, הבחין לפתע במטוסים השוכרים והצטרף אליהם. המיסטרים התארגנו להגנה הדדית. הם ערכו פניות רחבות תוך כדי נסיקה, תוך שהם שומרים קשר עין אחד עם השני ונערי כים לקרב. לא חולפות אלא שניות אחרות וכל ארבעת המטוסים נמצאו מאחורי המיג המצרי. מיג נוסף נראה לפתע באויר. הטייסים נדרכים אך למיסטרים היתה משימה לבצע מעל כברית. אסף מחלק את העבודה: הוא מורה למספר שניים להצטרף אליו נגד המיגים ולמספרי שלוש וארבע להמשיך בצליפה. אחד המיגים נראה כשהוא חומק מהמקום, אולם הוא שב מפעם לפעם וערך מעברים מהירים כדי לנסות ולפגוע באחד המיסטרים.

מיד לאחר שהמיג המצרי חלף ומשך מעלה, התארגנו המיסטרים ונכנסו לתקיפה, אחד מאחורי השני. הם צללו ליעפי הצליפה.

בתאי הטייס של שני מטוסי המיג 17 היו מפקד הגרוד האוירי ממדוח טאליבה וקפטן מוסטפה האפו.<sup>27</sup> שני הטייסים הנועזים היו היחידים אשר הצליחו להמריא לאויר ולפטרל מעל שמי הבסיס במהלך תקיפת המטו"סים הישראליים (טייס שלישי נהרג בנסותו להמריא, כמתואר למעלה). לפני כן צפה האפו בתקיפת מטוסי הסופר מיסטר:<sup>28</sup> "כאשר ראיתי את מטוסי הסופר מיסטר נכנסים לתקיפה, התגובה המיידית שלי היתה לרוץ לתעלה. אבל מיד כאשר הגעתי לשמש אלתי עצמי מה מה אני עושה כאן כמו אידיוט? רצתי לאוטו" בוס של הטייסת כדי שאוכל להגיע למפקדת הטייסת. שם מצאתי את מפקד הגרוד (מקביל למפקד כנף-ד"ש). הוא היה לפני כן מפקד הטייסת שלי באבו סואר. שמו היה ממדוח טאליבה, אדם מעולה. למעשה הוא עשה רכבו לעבר מכוניתו כך שפניתי לדלת הנוסעים. המפקד נהג לעבר המטוס הקרוב ביותר הזמין ואני עזרתי לקשור אותו, למרות שלא היינו בטוחים כי המטוס מוכן לצאת. ברגע שעמד לסגור את החופה, שמתי לב שפין האבטחה של מושב המפלט היה עדיין בפנים. משכתי אותו החוצה. נדמה לי שהוא המריא על מסלול משני. אז ניסיתי למצוא מטוס אחר. כולם היו או פגועים, או בטיפול או לא היו מוכנים לצאת. אז הלכתי לעבר מוסך. בזמן זה החלו המכונאים לחזור לאחור שברחו כאשר הפצצות הראשונות נפלו. זה היה כאשר המראתי במטוס מיג 17 זמין. אפילו לא בדקתי את הוא היה חמוש, רק שאלתי אם הוא תודלק". ממדוח ומר"ט טפה שהמריאו לאויר ניסו למנוע את תקיפת המבנה של אסף.

עתה היה אחד מהם מאחורי ידיד, מספר שלוש. ידיד שבר בחוזקה וחמק. "ביצועי המיג היו עדיפים באופן מוחלט והוא פעל נכון", סיפר אסף על המפגש עם המיג, "משיכות לגובה רב, כ-2000-3000 רגל מעל הגובה שאנחנו יכולים למשוך, וירידות בצורת ספליט אס, תוך שימוש במבער ושמידת המהירות".

פרי וגב"ד נחלצים לסייע לידיד. הם דוחפים מצערות, נוסקים, מגיעים אל מאחורי המיג, ומנסים לפגוע בו. טייס המיג שב ומנצל את יתרונו: הוא מפעיל את המבער האחורי וחומק מעלה. למיסטר נטול המבער, אין יכולת לדרוף אחריו. גב"ד מניח למיג החומק ונכנס לצליפה. גם פרי מנסה את מזלו. הוא נכנס מאחורי המיג ויורה בו ממרחק של אלף מטרים, אך זה רחוק מדי. הוא לא פוגע, וחוזר לצליפה על מטרות בשדה.

לאסף המוביל היו עתה שתי דאגות: השלמת המשימה כולל יעפי הצליפה ומצב הדלק של המטוסים. המיג לא השתלב בתוכניות שלו והוא החליט כי הגיע הזמן לסלק אותו מהתמונה.

"זו העת להתמודד ברצינות עם המיג המאיים". הוא אומר לעצמו. "אני רואה שהוא בודד ולא מסכן אותנו במיוחד, ומורה לגב"ד וידיד להמשיך בצליפות, כאשר אני ואלישע ממשיכים להתעסק אתו. אני מנסה ללכת אחריו ומזהיר את אלה שהוא מנסה להתלכש עליהם". אסף, נאמן להוראה של אוהד שלא להשליך

בירונים, נשאר עם שני מיכלי הדלק שלו מתחת לכנפיים.

"הלכתי אחרי: מיסטר עם בירונים, מול מיג 17 שהיה עם מבער וביצועים עדיפים. הכוונה היתה לנתק מגע מה שיותר מהר כדי שלא יפיל לנו מישוהו, אך לא היה מצב בו יכולנו להסתלק בלי לאבד מישוהו. המשכנו בצליפות - המשימה היתה חשובה יותר ואני מנסה להתמודד עם המיג בין הכניסות ליעפים".

המיסטרים צולפים ואסף נצמד אל המיג המצרי בעקשנות ומתקרב עד מרחק של 50 מטרים. המיג מגלגל כנפיים מגביר מנוע ו"נשפך" החוצה. "בשלב מסוים הודיע בן רב על 700 ליטר - לא העביר לו אחד הבירודים נים, ואז לא היתה ברירה. הודעתי להם 'נעשה יעף נוסף'. אפילו אם יצטרך גב"ד לצנוח בדרך. היינו כולנו קצרים בדלק. אמרתי לעצמי: 'על החיים ועל המוות - אני הולך על המיג הזה'".

אסף הולך אל המיג אך זה מרים את החרטום מפעיל את להבת המבער וחומק. "היה לי ברור שאני לא יכול להגיע לגובה שלו. אבל בקטע שהוא הוריד את האף הורדתי גם אני והייתי עם הבטן אליו. קווייתי שלא יוכל להכנס אלי. כן, והיה לי קטע שממש התכווץ לי הישבן מזה שהוא הופיע מולי במהירות חליפה גבוהה". אסף לא מוותר: הוא מצליח לסגור טווה עד 50 מטר לערך. המהירות יורדת ל-120 קשר אך הכוונת מסתדרת והוא לא מצליח להיעזר בה. "יריתי בו צרור ארוך, ללא כוונת - היא היתה ב'טופלינג' או משהו וללא אפשרות תמרון. המהירות נמוכה. ראיתי פגיעות בכנף. בשלב זה הוריד המיג את האף ופתח מבער. ירדתי אחריי אולם נפתח מרחק גדול ונכנסתי לזרם הסילון שלו. 'הצרור הנוסף שאני יורה בו לא מועיל' מספר אסף. המיג התרחק מהאיזור במבער מלא וככל הנראה גם פגוע.

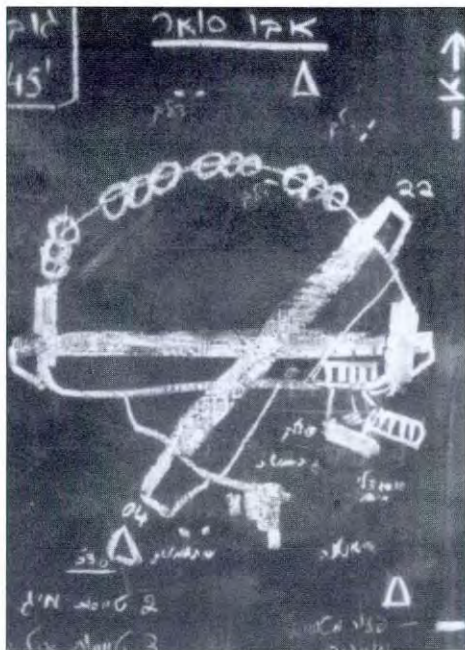
סיפר מוסטפה: "אחד מן הישראלים ירה לעברי ממצב חזיתי והדבר הרגיו אותי מאד. עשיתי פניה הדוקה לשמאל כדי להגיע אל מאחוריו. כאשר התישרתי שוב, נפגעתי מאש של מטוס ישראלי אחר: מטוס מיסטר כמדומני. היו שם ארבעה מטוסים. הגה הכיוון שלי נתקע ומיכל הדלק שלי התלקח, אולם הצלחתי לנחות" "תקיפה חזיתית היא מאד קשה. ואז נפגעתי בכנף הימנית. כולנו טסנו בגובה 200 עד 300 מטרים. המאונת שלי נפגעה והמשכתי לפנות ימינה ולא יכולתי ליישר, כך שהחלטתי לנסוק. הישראלי לא היה יכול לבוא אחרי, היות והמיג 17 טוב יותר בנסיקה. המטוס שלי רטט מספר פעמים וכמעט נכנס לסחרור. חשבתי שמוור שהמטוס ניסה להסתחרר בתנאים האלה. בעוד שלושת המטוסים תוקפים את השרה הרביעי טס אחרי. לאחר שהשלושה צלפו על השרה הרביעי עשה אותו דבר, ואז כולם טסו הביתה".

המיסטרים נותרו בינתיים קצרים בדלק - המגבלה המחושבת היתה 900 ק"ג. לאלישע נותרו 850 ק"ג, לגב"ר היו פחות מ-700 ק"ג. כל המטוסים היו בכיוון צפון מזרח ואסף מנצל את הכיוון הזה. "מבנה 'אשג', לנתק מגע - הביתה!" הוא מורה להם.

הרביעיה יוצאת חזרה צפונה ונוחתת בתל נוף. לבסיס הבית שלהם ברמת דוד הם לא היו מצליחים להגיע עם 150 הק"ג דלק שנותרו במיכליהם. "אנו מפנים ל-116. יורדים מהמטוסים, מתחבקים ושומעים על תוצאות התקיפות האחרות וגם על הרוגים ראשונים" מספר אלישע פרי.

לאחר הגיחה התוחכו הטייסים ביניהם כמה מטוסי מיג מצריים התערכו להם בתקיפה: מספרי שניים וארבע סיפרו על שניים. מספרי אחד ושלוש ראו רק מיג 17 אחד. לא ברור מי הופל מבין שני הטייסים. ככל הנראה היה זה ממרוח טאליבה או טייס אחד. מוסטפה מתאר (ראה בגל השני) כי הצליח להמריא שוב לקרב. בכל מקרה הוא נפגע על ידי טייס אחד של הטייסת ומטוסו לא המריא עוד לקרב.

דו"ח מודיעין שנערך לאחר הקרב אישר כי המיג 17 המצרי נפגע מן הירי של אסף ונפל, והוא נרשם לזכור תו. מיסטר מספר 44 זכה בסמלון מצרי קטן, וטייסת 109 זכתה בהפלה ראשונה בתולדותיה.



## בסיס אבו סואר

בסיס האויר 229 באבו סואר, היה מבסיסי האויר הגדור לים של חיל-האויר המצרי. הוא שכן כ-30 ק"מ מערב בית לעיר איסמעיליה בקרבת תעלת סואץ וממנו פעלו שתי טייסות של מפציצים בינוניים מסוג איל-יושין איל-28 של החטיבה האוירית מספר 61. כמו כן פעלו מהבסיס טייסות של מטוסי קרב מסוג מיג 21 אשר היוו את ההגנה העיקרית על איזור תעלת סואץ ומבואות קהיר.

על פי פקודת המבצע המצרית מספר 2, שהוצאה ערב המלחמה במסגרת תוכנית "אסד" לתקיפת מטרות בישראל, היו תשעה מפציצי איל-יושין 28 של החטיבה מיועדים לתקיפת בסיס חיל-האויר בחצרים שלוש שעות לאחר שעת הש'. שישה מטוסים אחרים של

## משמאל- אבו סואר על לוח טייסת 117

למטה: אבו סואר תחת אש- קשה היה לסעות בצורה האופיינית של רחבות החניה "מתומנות" של הבסיס הגדול



החטיבה נועדו לתקוף את שדה התעופה באר מנוחה בדרום הנגב ושלושה מפציצים נוספים את מטה מפקדת הבקרה האוירית בהר אריכה. מבצעים אלה נועדו לסייע לתקיפות אחרות של חיל־האוויר המצרי שנודו לנתק את אזור אילת מהנגב. גם משימות אלה הוטלו על חטיבה 61 וכללו תקיפת הנמל, רציפי ההטענה שלו ומחנות הצבא בפצצות 250 ו־500 ק"ג ופצצות תבערה.

אולם לא תקיפת מטרות אלה הראיגה את מתכנני מבצע "מוקר" כאשר הפנו לעבר השדה הזה לא פחות משמונה מבני תקיפה בגל הראשון. המטרה המיידית היתה השמדת מפציצי האיליושין 28 שהצטיינו בטווח טיסה רחוק במיוחד והיוו איום על האוכלוסיה האזרחית בישראל.

בסיס האוויר באבו סואר הוא בסיס רחב ידיים. היו בו שני מסלולים עיקריים ומסלול הסעה אחר ואת קצהו הצפוני קישטו ארבע רחבות מטוסים גדולות בעלות "טבעות מתומנות" אופייניות בהן חנו המטוסים לפני יציאתם לפעולה. בסיס זה היה בסיס קשוח במיוחד, היות ומסלוליו נבנו מבטון מזוין, והיה צורך במספר רב של פצצות כדי להשיב את בית אולם כלי. ואכן המלחמה על אבו סואר נמשכה שעות ארוכות לאחר שבסיסי אויר אחרים "נסגרו" לפעילות מבצעית. בהמשך היום תקפו את השדה לא פחות מ־52 מטוסים קרב ישראליים.



**ניר עולה למירוץ-הנסיון בקרבות האוויר עם הסורים  
היה חשוב ללא ערוך למוכנות לקרב**

#### **איפה נמצא השדה הזה?**

תכנון התקיפה על אבו סואר נעשה במדרג והשתתפו בה כל סוגי המטוסים במערך מטוסי הקרב של ישראל. המבנים הראשונים, עם כך, היו מבנים של מטוסי מירוץ שהיו אמורים בשלב ראשון להפציץ את השדה בפצצות ברזל רגילות ולפגוע במטוסים המהירים שהיו עלולים לפעול ממנו. בשלב הבא הופעלו נגדו גם פצצות השהייה.

את מבנה התקיפה הראשון על אבו סואר הוביל מפקד טייסת 117, עמיחי (שומי) שמואלי. הוא בחר בנבחרת של טייסים ותיקים, בה היו אמנון

ארד (פקטוריי) כמספר שתיים, יפתח זמר מספר שלוש ושלמה ניר מספר ארבע.

לאחר התדריך של מפקד הטייסת ורבדי מפקד הכנף, אל"מ סומך, נטל כל אחד מהמובילים את הרביעייה שלו לתדריך חוזר וקצר. שומי גבה הקומה ערך את המפות, התצ"אות והפריטים האחרונים לקראת הגיחה. לפני כן הוא אייש את עצמו כאחד מארבעת טייסי כוננות יירוט אולם בבוקר התעשת והחליט לצאת לגיחת התקיפה.

אמנון ארד (פקטוריי) בן כפר גלעדי, היה מוותיקי הטייסים בטייסת ומטייסייה המנוסים ביותר. הוא היה חובב תעופה מגיל צעיר וגדל על ברכיהם של פסח טולצ'ינסקי ואברהם פורטוגלי, בני כפר גלעדי בצפון, שהיו טייסים במלחמת השחרור. אביו, מישה פקטוריי, היה מראשוני קלוב התעופה לישראל.

אמנון סיים את קורס הטיס בשנת 1959 ובמלחמת קדש עשה "תובלות" במטוסי סטירמן. לאחר מכן טס על מטאור ואורגן והוצב כטייס מיסטר ברמת דוד. בשנת 1962, לאחר שהדריך במטאור ובאורגן, הגיע כאחד מראשוני הטייסים לטייסת המירוץ ברמת דוד. בזמן המלחמה היה בלימודים בטכניון. לאחר ששת הימים

פיקד על טייסת מיסטר, עבר הסבה לסקייהוק, והיה מראשוני טייסי הפנטום ומפקד טייסת 69 ברמת דוד. במהלך השנים ערך את ניסוי הירי של טילי השפירי והשתתף לאחר מספר שנים בצוות "חדיש" שהחליט על בחירת מטוסי F-15 לחיל-האוויר. הוא צבר 4.5 פילות בקרבות אויר – מהן שתיים בששת הימים. את שרותו סיים בשנת 1977 בדרגת אל"מ. לאמנון ארד שני בנים טייסים, וגם אחיו, אדי, היה טייס במלחמת ששת הימים.

סרן שלמה ניר היה מוותיקי טייסת 117 וצבר נסיון רב על המירז' ועל שורה ארוכה של מטוסי קרב. הוא התגייס בשנת 1959 וסיים את קורס 34. שלמה הספיק לטוס על מטוסי הסטירמן וההרברד לפני שעבר למט"אורים ולאורגנים. לאחר מכן טס במיסטרים ובווטורים, ויצא גם להדרכה. בסוף 1963 הוא הוצב בטייסת השחק השניה של חיל-האוויר ברמת דוד. שלוש שנים אחר כך יצא ללימודים בטכניון ועכשיו טס כהצ"ח בטייסת. לאחר המלחמה היה מראשוני טייסי הסקייהוק, מחלוצי הפעלת המל"טים (מטוסים ללא טייס) בחיל-האוויר ולאחר מכן מילא שורה של תפקידים במטה חיל-האוויר. הוא סיים את שרותו בדרגת סא"ל בנספחות צה"ל בושינגטון.

סרן יפתח זמר היה גם הוא טייס ותיק במטוסי המירז'. לימים היה מפקד טייסת פנטום ונפצע במלחמת יום כיפור. לאחר מהמלחמה מילא שורה של תפקידי מטה.

שלמה ניר עזב את התדריך ובשעה 06:45 יצא מבנין הטייסת למטוסו. הוא צעד לעבר הדת"ק. "מאותו רגע אתה מתנתק מהמערכת, עוזב את החברים, מעביר מבט אחרון ודרוך בלוח ולא מתעסק עם כלום. לא חושב על כלום – אתה רואה מול העיניים רק את המטרה שלך" הוא סיפר.<sup>29</sup>

שלמה הגיע לדת"ק בו היה המטוס שלו. הפצצות היו תלויות זה מכבר מתחת לגחון המירז', מיכלי הדלק מולאו לעייפה. מסביב היה שקט. "לא כל כך מרברים בדת"ק. אתה מרגיש בדידות ומתח כשאתה חושב מה מתרוצץ במוחק. כאן כל אחד לעצמו. כל אחד מהמכונאים ודאי מהרהר: 'אולי לא נתראה יותר עם הבחור. מי יודע מה יקרה לו בדרך'. כל מי שאתה פוגש מחייך חיוך עצור". שלמה הלך סביב וברק במשנה הקפדה כל בורג וכל לוח במטוס מספר 50. הוא נכנס לתא הטייס וסגר מעליו את החופה. בתא הוא מגלה מתג חדש ליד המצרת. "לא אמרו לנו מה זה בדיוק, את המטוס הזה קיבלתי רק הבוקר" הוא נזכר. הוא מארגן את תא הטייס. המפות בצד אחד ושאר הערכות, כולל פנקס המטרות, במקומן. הנהלים הפעם שונים. אין בדיקות קשר עם המגדל. לא בורקים גם עם המוביל – הכל נעשה בדממת אלחוט מלאה. את תכנון היציאה ללא קשר חבו כולם לשלמה ויינטרוב (נבות) שהיה עתה מנהל הלחימה בטייסת. כקצין ההדרכה הוא טרח על הכנת לוחות תנועה מדוקדקים וברוקים לכל מטוסי הטייסת, שתואמו עם שאר המבנים של הבסיס. היתה זו שעת המבחן הקריטית, אבל הכל עבר היטב.

מספר שלמה ניר: "אחרי הנעה והסעה, אתה מנסה לאתר את מספרי הזנב של המטוסים האחרים. אתה מנסה להיכנס למקום שלך". עשרות מטוסים הסיעו אותה עת למקומם, המירז'ים באו מכיוונים אחרים, המיסטרים והווטורים מכיוונים אחרים. כולם עשו דרכם לשני המסלולים של רמת דוד.

"מצב של כמעט תאונה!" לוחש ניר לעצמו.

עתה עמדו כבר ארבעת מטוסי המבנה של שומי במקומם. ניר, גבה הקומה והצנום, כחכה בגרונו. "כבר בקטע הזה, כל המתרחות והדריכות גורמים לך לחוש צמא והגרונ יבש".

בשעה 07:15 בבוקר המריאו ארבעת המטוסים לאויר. "לפנינו אין אף אחד – אנו רביעייה ראשונה להמר" אה" נזכר ניר.

ארבעת המירז'ים הכסופים, שפס ארום עיטר את גופם, יצאו דרומה, התגנבו לעבר יקנעם בגובה נמוך ובווא"די מילך טסו בשורה עורפית כמו נחש כסוף בן ארבעה מפרקים. הם חצו את החוף מול עתלית ושם נסקו לגובה מעל הים כדי לחסוך בדלק. כך עשו את חלק הארי של הטיסה עד שהתקרבו לחוף המצרי. שם הנמי"כו לגובה פני המים. הם שמרו על רממת אלחוט מוחלטת. "היה משונה לטוס בשקט מוחלט כזה" כתב עמיחי לאחר המלחמה, "אף אחד לא מצפצף ואף אחד לא מצייץ".<sup>31</sup>



חמישה בכונת- אחד הצילומים הדרמטיים של המלחמה. שני מפציצי איל 28 נחרסו בצליפות מבנה קודם (אחד על המסלול הרחוק), שלושה נוספים בנתיב פגזי התותחים של המירזי

18 דקות הם טסו בנתיב "רות" מעל הים עד לנקודה "תלם" ממנה פנו שמאלה. "ידעתי שנקודת הפניה שלי צריכה להיות מעבר ליציאה של תעלת סואץ בפורט סעיר, קצת יותר מערבה" סיפר עמיחי. ניר, מספר ארבע, שלא היה טרוד במיוחד בניווט, העסיק עצמו בהטסה ומבט על הנוף. "כל מה שהיה עלי לעשות זה לטוס, לשמור מבנה ולהסתכל סביב. אין כאן בקר שיתריע לך על מיגים שנמצאים בסביבה. המיג יכול לשבת לך על הזנב ואף אחד לא יגיד לך מילה". באיזור בארדוויל הם חצו את חוף. "כל הדרך מעל הים לא ראינו שום מבנה – כולם היו בעצם מאחורנו. כאן התחלנו לפתע לראות מטוסים מתל נוף ומחזור. ממש לפני שחצינו את התעלה ראיתי פתאום מעל חולות סיני מטוס בורד שטס בגובה נמוך. אתה לא מזהה מרחוק ואתה חושב רק איזה מיג זה יהיה. ברגע שחלף מתחתינו ראינו שהוא לא עושה שום דבר. רק בחליפה אני רואה פתאום שזה מיסטר שלנו". גם אמנון, שהיה מספר שתיים במבנה, הופתע לראות את המטוס המזוה: "ברוך לשם ראינו מטוס חוזר בכיוון הפוך. זה היה מיסטר. רק לאחר מכן התברר שזה היה אחי, אדי!". אכן זה היה מטוסו של אדי ארד (פקטורי) מטייסת 116 שהיה במבנה של אביהו בן נון לפאיר. בגלל תקלה במערכת הרלק הוא חזר ברממה, פנה לאחור ונחת בחצרים. מטרת המבנה של המירו"ם היתה הבסיס הגדול באבו סואר. בתנאים רגילים אי אפשר היה לטעות בזיהוי הבסיס הזה בגלל תכנונו המיוחד. שם חנו חלק מן המפציצים הבינוניים שהיו יעדי מטוסי התקיפה.

### פאטה מורגנה בלב המדבר

עמיחי הנמיך והתקרב לאיזור התעלה. אובך כיסה את האיזור ואדים שהעלתה שמש הבוקר הראשונה כיסו את השמים. שומי התקשה לזהות את נקודת החצייה, ממנה הוא היה אמור לקחת כיוון לעבר שדה היער. "פת" אום ראיתי שסביבי הכל מישור צהוב. לא ידעתי איפה אני נמצא" הוא סיפר לאחר המלחמה. "הייתי במצב קשה – אם אתרומם יגלה אותי המכ"ם, ואם אשאל ברדיו, אשבור את דממת האלוט. לא ידעתי מה לעשות. זו היתה הרגשה מזופתת. לפקד על טייסת, להוביל מבנה ולא לדעת איפה אתה נמצא, וזה ביום הראשון של המלחמה, לאחר חודשים ארוכים של אימונים!". מצב מביך.

עמיחי הביט לצדדים בנסיון נואש לזהות את מיקומו המדויק. לפתע הבחין בתרנים ומפרשים. "חשבתי שזו פאטה מורגנה בלב המדבר. ההרגשה היתה של לחץ איום" הוא סיפר. אחר שראה את התרנים מצידו הימני, הבין כי הוא טס למעשה מזרחית לתעלה ולאגמים, וסטה מרחק רב מן הנתיב המתוכנן למטרה. הוא המשיך לטוס דרומה, תיקן ימינה ולאחר התרוצצות בת מספר דקות ממערב לתעלה איתר סוף סוף את השדה. "הרבר הראשון שהפתיע אותי כאשר התקרבונו לשדה המצרי היה שראינו מטוסים מפטרלים. מרחוק חשבנו שאלה הם מטוסי סוחוי או מיגים. אך לאחר מכן הסתבר כי היו אלה מטוסים ישראליים שבאו מחזור ותל-נוף". באותה שעה עשו מבנים אחרים של חיל-האוויר את דרכם לאינשאס וקהיר מערב. גם הם היו מטוסי מירו של הטייסות האחיות מהדרום 101 ו-119. שומי היה בחברה טובה.

כאן ציפתה לו הפתעה נוספת: בשמים היו עננים אשר הסתירו את השדה. עמיחי היה מאוכזב: "הבטיחו לנו מזג אויר נאה!".

"חצינו את התעלה ושם נתקלנו בעננים קטנים – שלוש שמיניות או ארבע שמיניות" מספר ניר. הגובה שלהם היה 2500-3000 רגל. עברנו מתחתם, ואז אתה סומך קצת על מזל שתצליח לראות בין העננים סביב את השדה".

ממשיך שומי: "יצאנו מהעננים, טסנו כלפי מעלה וכמו בסיפורים הכי טובים, ראינו את השדה בין העננים. מאותו רגע חזרנו לעצמנו. אבו סואר היה שדה ענקי ואי אפשר היה לפספס אותו. משכנו. ראינו את השדה למטה ונכנסנו להפצצה". המטוסים נכנסו להפצצת חתף והשליכו את הפצצות על המסלולים. "לא היתה רוח, כל אחד הגיע למקום שלו. תקענו את הפצצות. היה שקט. מזוה, כאילו מחכים, והפצצות נכנסות ונכנסות".

מספר שלמה ניר: "משכנו עם כוח מלא מעלה ותוך כדי משיכה אנו נפרסים בשורה עורפית. מספר אחד מגלגל, שתיים מושך מעלה, שלוש מאחור ואני סוגר את הרביעייה. תוך כדי משיכה אני רואה כבר התפוצצויות

ות של מספר אחת ושתיים, הם שחררו ויצאו מזרחה. לא היה נ"מ, לא היה שום ירי. אני כנכנס על החלק האחורי רי של המסלול. משחרר פצצות, המטוס מנתר, יותר קל לו עכשיו והוא יוצא נמוך. עכשיו המשימה שלנו להפעיל את 'המפסק הסודי'. כך עשו גם שאר טייסי המבנה. ניר לא ידע, כאמור, מה היה תפקידו של המפסק הזה אשר הותקן בחופזה במטוסי הטייסת בתקופת הכוננות. היה זה משרד רדיו שנועד לשרד "רעש" בתדרים בהם פעלה מערכת הבקרה ומטוסי היירוט של מצרים באיזור התעלה. היה זה השימוש המבצעי הראשון של מערכת "מאירה" שנועדה לסימוי רדיו - לוחמה אלקטרונית בועיר אנפין.

ממשיך ניר: "כמובן, עכשיו אנחנו גם פותחים את הרדיו ופתאום שומעים דיבורים בנת אחת וכולם חוגגים על הקשר. 'פ"מ בוצע' אומרים המובילים, יש ערוץ בקרה משותף לכולם וכולם מדווחים עליו".

תוך כדי יציאה מהפצצה הם הבחינו במטוסי ההפצצה מסוג איליושין 28, שחלקם היו על המסלולים ואחרים היו בדירים או ברחבות. אבל שלא כמו רביעיות הבאות, הרביעיה של שמואלי לא יורדת לצליפה. למטוסי המבנה היתה משימה אחרת לגיחה זו: הם יצאו לפטרול מעל מערב התעלה להגנת מטוסי התקיפה שפעלו מעל בסיסי האויר מפני מטוסי יירוט מצריים. כמו כן נועדו לתת מטריה אוירית למטוסים החוזרים ממש"מ מותיהם באיזור התעלה. לשם כך היו מטוסי המבנה מצויידים בטיילי "שפרייר" ובמערכת השיבוש.

ארבעת המירוים יצאו לפטרול מערבית לתעלה ובמשך עשרים דקות סרקו את השמים כדי למצוא מיגים. אך אלה לא המריאו לאויר. לא הרבה נותר להם לעשות בשעה זאת מעל האיזור וגם הרלק הלך וכלה במיכ"ל. עמיחי אסף את מטוסי המבנה ונחת ברמת דוד לאחר 1:50 שעות טיסה.

### חנקין מוביל מבנה שני

מחשש שהמיגים ימריאו לאויר, באיזור שניתן לכנותו "קן הצרעות של התעלה" החליטה מחלקת המבצעים של חיל-האויר בתכנון "מוקר" כי גם המבנה השני על אבו סואר יהיה של מטוסי מירז'.

ואכן במבנה זה, גם הוא של טייסת 117 הצפונית, היו סרן יוסי חנקין, סגן מאיר שחר (שיצא במירז') דגם 3BJ דו-מושבי), סרן אברהם אורן וסרן פסח שרגא.

סרן יוסי חנקין גבה הקומה, נולד בכפר קדימה בשרון ולאחר מכן עברה משפחתו לנתניה. הוא התגייס בשנת 1954 לגבעתי. "ביום הראשון שהגעתי לטירונות אמרתי: 'במקום הזה אני לא נשאר'. אבל זרקו את בקשת ההעברה שלי" הוא סיפר.<sup>32</sup> רק לאחר תשעה חודשי שרות התנדב לקורס טיס. הוא השלים את קורס 21 ובסוף 1956 עבר ישירות מההרבנד למטאור. במלחמת קדש טס על מטוסי סטירמן. לאחר המלחמה וטיסת בקא"מ על אורגן הוא הוצב בטייסת מיסטרים ברמת דוד ושנתיים הרדיך בבית הספר לטיסה. עם הגעת המירוים לטייסת הצפונית, בשנת 1963, היה חנקין אחד מראשוני טייסיה. את שרותו בחיל המשיך במטוסי סי נשר ובשנת 1977 השתחרר בדרגת אל"מ, לאחר שפיקד על בית הספר לטיסה. את תצוגות הראווה שערך גם שנים אחר כך במטוס ההרבנד הצהוב של מוזיאון חיל-האויר בחצרים, לא ישכחו רבים.

יוסי לקח את אנשי המבנה שלו אחרי התדרוך וחזר על נקודות עיקריות בתוכנית התקיפה. "ידעתי זה מכבר מי אנשי הרביעיה שלי. בדרך כלל היה שעמום בטייסת. תדרוך ושוב תדרוך על אבו סואר. ואנו כבר הכרנו היטב את אבו סואר. באותם ימים כבר לא היה מתח. היתה שלווח עצלה משהו. אבל באותו בוקר, לאחר שהעיינו אותנו הרגשנו שמשוהו בכל זאת הולך לקרות". יוסי היה ותיק במבצעי תקיפה וקרב. לכן היה רציני יותר והכיר את גם את הצד הכואב של המלחמות. "באנו לטייסת ומישהו כתב: 'הרבה אנשים רצו עם שלשול לשירותים'. היתה התרגשות - לא פאניקה ולא פחד. חשתי התלהבות, מתח חיובי - הפעם זו היתה מלחמה. את העניין הזה תרגלנו כבר הרבה זמן. תש"ת (תקיפת שדות תעופה) היה אצלנו בדם ובעצמות".

לאחר התדרוך בטייסת עריין היו כולם תחת רושם של הרברים שאמר מפקד הטייסת, ואחריו מפקד הכנף, על הצורך במילוי המשימה. ליוסי הגבוה ובהיר השיער, היתה דאגה פרטית משלו.

יוסי ואהוד חנקין היו שני אחים שטסו באותו טייסת קרב. אהוד היה סרן וטייס סדיר, יוסי היה סרן בהצבת חירום. הקרבה ההדרית ביניהם היתה רבה. אהוד היה עתיד להוביל בעוד כשעה מבנה לתקיפת אבו סואר - אותו שדה אליו עמד לצאת עתה יוסי. כאשר הסיע יוסי את מטוסו לעבר מסלול 27 הוא עבר ליד בנין הטיי



**חלק ונקי- מירזי 54 (חמס-  
פר רוטש) בו חוביל יוסי  
חנקין (מימין) מבכירי  
טייסי המירזי את המבנה  
השני לאבו סואר**

סת. אהוד, אחיו הצעיר  
ממנו בשש שנים, ישב על  
מדרגות המרפסת וצפה  
במטוסים היוצאים לדרכם.  
כשגילה את מטוס 54 של

יוסי יוצא לדרך, הוא הזדקף במקומו והניף לעברו זקורה. "בהצלחה!" הוא סימן לו.  
יוסי היה מוראג באותם רגעים מנוהל דממת האלוט. "את הענין הזה תרגלנו מעט מאד. בדרך כלל לא היה  
ספק שאם קורה לך משהו אתה שובר את הרממה. פה היתה הוראה מפורשת שלא מוציאים קול. בשום מקרה.  
הוראה חדשה".

ארבעת המטוסים התיישרו על המסלול והמריאו דרומה. נתיב הגיחה היה דומה לזה של המבנה הקודם – הכל  
בגובה נמוך ובדממת אלוט מלאה. אין ציוצים בקשר, אין החלפת חוויות. "אני הייתי אמור להיות בשעת  
הש' פלוס עשר דקות. שומי הלך לשם ברביעייה הראשונה, אבל הוא רק הפציץ. אנחנו היינו אמורים גם  
לצלוף. הכל היה חלק לגמרי".

עת הגיע המבנה לאבו סואר כבר נראו במקום הפגיעות במסלולים. ענני עשן עלו מאינשאס ונראו מרחוק.  
משמאל ניתן היה להבחין בפגיעות במטוסים בפאיד ובכברית. עתה היה תור הרביעייה השניה מעל שדה אבו  
סואר הגדול. כאן לא נראה בינתיים נ"מ. ההלם היה מוחלט וקצב הגעת המטוסים מסחרר.  
המירזים נסקו מעלה, התגלגלו בשיא הקשת וירדו להפצצת חתף מהירה. קלים יותר לאחר הטלת פצצו-  
תיהם, הם החלו לכלות את פגזי התותחים שלהם על המטוסים שהיו ברחבות. והיו שם הרבה. מטוסי האיל-  
יושין הגדולים היו מפוררים ברחבות המתומנות, ומעט הקשו על הפגיעה. אבל המטוסים הדרומניים הגדו-  
לים עלו לאויר אחד אחרי השני, בפיצוץ מושהה, עצל כלשהו. אומרים שנפט מזוקק אינו מתפוצץ במהירות.  
גופי המטוסים הגדולים ספגו את הפגזים הלוהטים, גנחו, נאנקו והתפוצצו בזה אחר זה בעוצמה מהממת.  
עמודי עשן סמיך החלו להצטייר בשמיים. המבנה השלים את היעף השלישי שלו, ויצא צפונה אל מחוץ לאי-

זור השדה. המירו"ים חמקו ויצאו בגובה נמוך ולאחר שהיו מעל סיני נסקו מעלה כדי לחסוך בדלק ולהגיע לרמת דוד. הכל פעל כמתוכנן, הזמנים, מצב הדלק, המטוסים הסיעו לדת"קים ללא פגע. לאחר הנחיתה גילה שחר בעייה במטוסו הדו-מושבי וזה הועבר ליחידת האחזקה. יוסי חנקין הגיע לרמת דוד ונערך לקראת נחיתה. "כאשר הייתי בגישת הנחיתה, כבר עמד אהוד בעמדת המראה, יחד עם מטוסי המבנה שלו. איחלתי לו הצלחה ושלחתי לו ברכת עירוד" נזכר יוסי.

### מבנה "פרפקט" יוצא לדרך

אחרי ההלם הראשון, ומיגים שלא נראו מעל אבו סואר, ניתן היה לשלוח גם מטוסים מתקדמים פחות לאבו סואר. סרן אריק עוזו (לימים תא"ל) היה מטייסי הסמב"ד הוותיקים של טייסת 105 בחצור. דמותו הגבוה והסמכותית השפיעה על כל סביבותיה ועל פעילות הטייסת כולה. הוא נולד בנהלל בשכונת לרמת דוד ואת ימי ילדותו עשה בקרבת השדה. למרות זאת את שרותו התחיל כלוחם בצנחנים ורק לאחר שחרורו התנדב לחיל האויר. את הקורס סיים בשנת 1961 כלוחם בוגר, ולאחר הקא"מ היה אחד מתוך המישה שנבחרו לשרת בטייסת הסמב"ד. במהלך התקופה שלפני המלחמה הוא היה ממונה, כסמ"ט, על ההכנות למבצע "מוקד" בטייסת, וטיפל בערכון תיקי המטרות ומעטפות המבצעים. ערב המלחמה עסקו בחילה-אויר בנושא קליטת מטוסי הסקייהוק, ואריק, יחד עם יוסי שריג, נסים אשכנזי, אוהד שרמי ואקי ארצי, היה מיועד לצאת לחו"ל כדי ללמוד את המטוס. תפקידו כסמ"ט הטייסת אויש בינתיים על ידי טייס אחר.

כאשר התחילה תקופת הכוננות, הודיע לו שריג כי הנסיי

הכנות לקרב- סמב"ד 48 בו המריא סלע לתקיפת אבו סואר בגל התקיפה הראשון



סרן אריק עוזו - אריק המשך לטוס (כתא"ל)  
גם בשנת 2002 כמזדק בבית חספר לטיסה



עה מבוטלת. "ועכשיו מלחמה, ואני לא סמ"ט ולא נוסע לחו"ל" הוא נזכר.<sup>33</sup> לאחר שהיה ברור כי המלחמה וראית, חזר אריק לתפקיד סמ"ט ב'.

עתה, בבוקר יום המלחמה הראשון הוא עמד להוביל תקיפה מיוחדת על בסיס אבו סואר: התקיפה הראשונה בפצצות פפ"מ. אריק היה ותיק ומנוסה במערכת זו: "הפפ"מ נתן הרגשה טובה בגלל הנ"מ וגם הרגשה רעה בגלל הנ"מ". והוא מסביר: "אתה מגיע בגובה נמוך, לא צריך למשוך להפצצה ולהיחשף במשיכה לנ"מ. מצד שני אתה טס בגובה 25 רגל, מהירות 450 קשר וחייב לשמור את המצב הזה עד להטלת החימוש המיוחד הזה." "לאחר התדריך של ילד, לא היה לנו בעצם זמן. בקושי קפה ואוכל. הגעתי לדת"ק מספר 9. שם הייתי צריך להעיר את המכונאים. אני מסיע למסלול 29 לפי לוח הזמנים. וממתין לאור הירוק".

יחד עימו הגיעו בדיוק בזמן גם מספר שתיים, עורך פלום, מספר שלוש בן-ציון גייפמן ומספר ארבע יאיר סלע.

הסמב"ד היה בתצורה כברה במיוחד – שני מיכלי דלק, 1300 ליטר מלאים ושמונה פצצות פפ"מ אשר היו כנורות וגם הגדילו את גדר המטוס. "מהירות ההמראה בתצורה הזו – 240 קשר, ורצנו הרבה על המסלול עד שהמטוס הואיל להמריא. האמריקנים אמרו לנו פעם, כי במצבים כאלה המטוסים ממריאים רק בגלל העק מומיות של כדור הארץ!" מציין אריק בחיוך וממשיך: "אני מכבה מבעד אחורי, ומשאיר את המנוע על יבש. יצאנו כיוון דרך אשקלון וטסנו מערבה מעל הים. לא היו לנו אמצעי ניווט – מצפן מיוצב ג'ירו, מר מהירות ושעון זמנים. אבל היה בכל זאת יתרון למטוס הכבד: הוא היה יציב ושמר על כיוון מדויק. לכן היה קל לנווט למטרה".

"סטת 19 דקות בכיוון מערבה. אנו חוצים את הדלתא, הציגנו לגונה בחלק הצפוני שלה. במקום היו הרבה אוניות וסירות, 'פאלוקות' קראו להם המצרים. חקלאים עבדו בשדות והכל נראה כמו ריבועים של סוודר סרוג. טסנו נמוך ומהר מאד. הכל היה מעורב שם – אנטנות, עמודי חשמל ומתח גבוה, דקלים ותרנים. מהי רות הטיסה מעל פני השטח היתה כבר 360 קשר. ואני חושב על האימונים: טילים, מטוסי אויב ותותחי הנ"מ. עד שלא ראיתי את העיירה זיקזיק הקפדתי לשמור על נתוני טיסה בכיוון, מהירות וזמן במדויק. ואני חושב לעצמי: 'אריק או שאתה מפשל בגדול, או שאנו בדיוק במקום!' ואחרי שהגעתי בזמן אמרתי: 'אריק, ניצחת!' ממול אני רואה נצנוצים כסופים. הבנתי שזה אבו סואר – המסלולים, מסלולי ההסעה המטוסים שהיו על הרחבות. עמדו שם מפציצי איל 28 ומיג 21.

"מענין, אבל האלומניום הרוסי היה מאד בוהק. על השדה היו קרעי עננים אבל לא הפריעו".

לפי הנוהל, עשר דקות לפני המשיכה ניתן היה לפתוח קשר.

"פרפקט. איך שומעים?"

"שתיים חמש, שלוש חמש, ארבע חמש" עונים לו כל טייסי המבנה.

אריק: "הסתדרנו בשני זוגות שורה עורפית. בן ציון גייפמן מודיע: 'שלוש במקום'. כולם מאחורי. הגברנו מהירות ל-500 עד 520 קשר, מנוע יבש מלא, כל המפסקים מורמים. בכניסה התחיל הנ"מ לירות. עברנו מעל איזור נ"מ. כל פגז כזה כשאתה עובר דרכו היה יוצר 'כיס אויר' – כל פיצוץ היה סימן שהוא לא פוגע".

המטוסים נכנסים בזה אחר זה, מתיישרים מעל המסלול ומטילים את פצצות הפפ"מ המסתחררות מטה, מושכות אחריהן מצנח שבולם את נפילתן. אז מופעלת רקטה המחזירה אותן בעוצמה לתוך המסלול. האם יפעל הפפ"מ מעל מסלול הבטון של אבו סואר? למבנה של אריק לא היה זמן לבדוק. הוא ערך פניה רחבה וחזר ליעפי הצליפה כמתוכנן.

מתאר אריק: "הכנפיים רוטטות בשחרור. לפתע המטוס יותר קל. אנו טסים ישר 30 שניות, 270 מעלות, עוד 20 שניות ואנו רואים מטוסים כסופים וגדולים. פתאום עומד לפניך מטוס חי, בגודל מלא. במטווחים היינו רגילים לירות ממרחק של 500 עד 700 מטרים ומעט פגזים. פתאום יש לך 150 פגזים לכל תותח ומטוסים גדולים בכוננת. אני חולף במהירות מעל השדה ומדליק שני מטוס איל 28. כל השדה מלא מטרות והן חולפות מהר. אני לא מספיק ללחוץ את ההדק. משכתי למעלה מעל כל המטוסים. רק בעיף השני למדתי לפתוח בירי ממרחק רב יותר. צולפים, נוסקים ושוברים. התארגנו ליעף שלישי ויצאנו. השארנו אחרינו שדה מעלה

עשן". ארבעת הסמב"דים יוצאים צפונה ומזרחה. הם טסים לכיוון בארדוויל בגובה נמוך מאד. כל הערוצים מתמלאים בדיווחים, קריאות שמחה והערות קולניות. לפתע חוצה את המבנה מטוס סמב"ד בדרך בגובה נמוך. זה היה מטוסו של מפקד הטייסת שחזר לבר מאיי נשאס: "ילו הפגוע חלף מעלינו ונעלם בכיוון מזרח" מתאר אריק. כאשר הגיעו המטוסים לחזור, התחילו תוצאות התקיפה להתחזר בפני הנוחתים. זה היה שונה מאשר בקשר. שני אורגנים נחתו חירום וסגרו מסלול אחד. ילו הפגוע עמד לנחות על מסלול שני. צוותי חירום עמדו ליד המסלולים וסילקו את המטוסים הצידה. אסור היה לחסום את המשך הפעילות. "נחתנו אחריו על הצטלבות 29/33, עצרנו, פנינו וחזרנו חזרה לרת"קים" אומר אריק.

### זהר מתמודד, ללא תותחים, עם מטוסי מיג 21

שני מבנים של מירו"ם תקפו באבו סואר, גם מטוסי סופר מיסטר באו אחריהם – עתה הגיע תורם של הור"טורים. במהלך ארבעים הדקות בהן תקפו שלושת המבנים הראשונים את בסיס האויר באבו סואר, הם לא נתקלו במטוסי אויב שהגנו על השדה. המיגים שהיו בכוננות להזנקה מיידית. נתגלו והושמדו



שלמה קרן (למעלה) מוביל הגיחה וגיבור התקיפה על אבו סואר- סרן בן ציון זהר



בוזה אחר זה על המסלולים. למטוסי הכוננות שאחריהם לא היתה הזדמנות להמריא. מטוסים אחרים שהיו במוסכים ונסתרו ממטוסי התקפה הוכנו בינתיים לפעולה. מבנה אחר מבנה צללו המטוסים הישראליים ולא הותירו לצוותים המצריים שהות להתכונן או להוציא את המיגים החמושים לעמדות ההמראה. רצף הפעיי לות לא הותיר להם הרבה זמן להתארגנות גם להזנקה פפוזה. הדברים השתנו כאשר הגיע המבנה הרביעי. היה זה המבנה הראשון של מטוסי ווטור שהופנה לעבר שדה זה. מוביל המבנה היה סרן שלמה קרן ועימו הנווט סרן שבתאי בן-ישוע בוטור דרמושבי. מספר שתיים היה רן צורן, מספר שלוש סרן זהר בן-ציון וזהר יצא ב ווטור דגם IIB מספר 37 שהיה נטול תותחים<sup>34</sup> ומספר ארבע מיכאל דביר. המטוסים יצאו מרמת דוד בגובה נמוך בנתיב אל הים ומשם, כמו מבנים אחרים, נכנסו לעבר הדלתא של הגילוס ויצאו כיוון לעבר השדה.

סרן שלמה קרן (קרצנר) נולד בתל-אביב ולמד בבית ספר דתי. הוא התגייס בשנת 1958 ולאחר השלמת קורס הטיס והקא"מ באורגנים, הוצב בטייסת מיסטרים, משם עבר לווטורים. עתה היה סמ"ט א' ומוביל בכיר. גיבור הגיחה הרביעית על אבו סואר, היה סרן זהר בן-ציון. זהר, יליד בת-שלמה, חלם מילדות לעסוק בטיס, ואף הצטרף לפעילויות הראייה. כבן משק התנדב לנח"ל, ובמקביל הגיש בקשה להתנדב לקורס טיס. בשנת 1958 סיים את הקורס וזכה לכנפיים הנכספות. לאחר קורס הקא"מ הופנה לטייסת 110, טייסת הווטור. לא

היה זה מטוס יירוט כידוע, אך הוא היה מטוס הקו הראשון לכל דבר. "ככל מטוס, גם הווטור לוקה במגבלות מסוימות", אמר בן ציון בראיון לעיתון "במחנה" לאחר המלחמה, "אך מי שנעשה בקי במגבלות אלה, יכול להפיק את מלוא התועלת וההנאה מן היתרונות הרבים שלו. מנקודת הראות של הטייס, נעים להפעילו בגלל עוצמת מנועיו, טיב הגאיו ועוד. ומנקודת ראות מבצעית – הוא עדיין אחד ממטוסי הקרב הפצצה המעולים ביותר בעולם, בהתחשב בטווח ובכושר נשיאת החימוש". בחודש יולי 1966 השתחרר זהר מן השרות, ועבר לעבוד כטייס ריסוס בחברת מרום. ב־17 במאי נקרא לשוב לשרות מילואים, עם גבור המתחות עם מצרים. לאחר המלחמה המשיך זהר בטיסה קרבית במטוסי סקייהוק.<sup>35</sup>

כאשר הגיעו המטוסים אל מעל השרדה הגדול הבחינו במטוסים העשנים שהיו פזורים על רחבות החניה המתומנות האופייניות, עדות למבצעי המטוסים הקודמים. המבנים הראשונים פגעו במספר רב של מטוסים, אולם אחרים עוד נותרו על הרחבות הגדולות.

בשעה 08:25, שעת הזמ"מ, כבר היו ארבעת הווטורים מעל השרדה, נוסקים להפצצת חתף וחוזרים וצוללים לעבר המסלולים. עמודי העשן אשר סימנו את השרדה נתנו תקווה כי פעילות מטוסי הקרב בשרדה הושבתה במידה רבה, אך לא כך היה.

כאשר משכו המטוסים להפצצה, נראו לפתע ארבעה מטוסי מיג 21 חמושים, שפטרו מעל השרדה וחצו אותו מאופק לאופק בטיסות ישירות ומהירות. המוביל, שלמה קרן, הבחין במיגים, אך התעלם מהם ונכנס להפצצה לפי התכנון. אחריו נסק רן צורן וחזר לתקיפת מסלולי השרדה. גם הווג השני התארגן בינתיים לתקיפה.

"ציפינו לראות אש ועשן מתמרים מבסיס האויר הזה, כתוצאה מפגיעותיהם של המבנים שקדמו לנו", סיפר בן ציון לאחר הטיסה, "אך המראה שנגול לעינינו היה מדהים, מהפנט ממש: כל השרדה כולו נראה עולה בלהות". זהר משך להפצצה ולפתע הוא רואה עוד מטוסים מצטרפים למבנה הווטורים. "מירו'ם!" הוא חשב והמשיך לנסוק מעלה. מתדריך הבוקר, ידע זהר כי מבנים של מירו'ם היו אמורים לפטרל באיזור וחשב כי המטוסים שהצטרפו לפתע למבנה שלו הם מטוסי הליווי הישראליים. אך המטוסים שראה היו, כאמור, מטוסי מיג 21 עוינים שהמתינו להזדמנות להכנס ולפגוע במטוסים הישראליים.

השרדה המעלה עשן לכד את מבטו של זהר, אולם לא היה זמן להתרוממות רוח או שמחה – מאחוריו התארגן נו שני מטוסי מיג 21 מאיימים. זוג הווטורים האחרון מצא עצמו במלכודת. פתאום וויש – שני המיגים הראי שונים, מהירים ובעלי אנרגיה עודפת, חלפו במהירות ועפו לפנים. הם ערכו פניה רחבה סביב ומעל השרדה. מוביל זוג המיגים השני שקל כנראה את המצב וגילה כי לפניו טסים מטוסים איטיים יותר. הוא פנה ושוב התארגן למעבר ירי או שיגור טילים. עתה היו שני מיגים לפנים, שני מטוסי ווטור באמצע ומאחור הזדנבו עוד שני מיגים חמושים.

בן ציון לא היה מודאג, למרות שלמעשה לא היה יכול להכנס לקרב עם המיגים: למטוסו לא היו תותחים! הוא ידע כי כל עוד יהיה לו קשר עין עם המיגים הוא יצליח לתמרן והם יתקשו לפגוע בו. הוא הורה לאחד רים להמשיך בתקיפה, והפנה את כנפיו בקור רוח לעבר המיגים תוך חמיקה והירה מהם. "הם נכנסו אלינו לא בצורה מאיימת, והיו במהירות שלנו, אולי מעט מהר יותר. שני המטוסים טסו ביחד, כמו זוג, ולא התפצלו לעבר המטוסים שלנו. זה כמעט נראה כמו ליווי שהם נותנים לנו". והוא המשיך: "ראי – תי שהם סמוכים מדי זה לזה, במבנה מאד בלתי תכליתי".

טייסי המיגים היו אלימים יותר מאשר חשב. בעודו מהרהר על המבנה המשולב שנוצר עתה בשמי אבו סואר חלף לידו בויש מהיר טיל אויר-אויר מסוג "אטול". זהר עדיין לא הבחין בסיכון הגובר והמשיך להיות אופטימי: הפעם אלה חייבים להיות מטוסים שלנו שבאו לעזור. "הנה המירו'ים שלנו באים לסייע לנו לתקוף את השרדה והם מטפלים במיגים!" הוא היה בטוח.

הוא עקב שניה קצרה אחר הטיל הקטן, המסתחרר ומאחוריו שובל לבן קטן. "לא היה סיכוי שהטיל הזה יפגע בי" הוא הרגיע את עצמו והפנה בכל זאת את מבטו לאחור כדי לוודא מי ומי הבאים. במבט מהיר הוא קלט

שוב רק את זוג מיגים היושב עליו מאחור ומשגר לעברו טילים. "נוכחתי לדעת כי המצב נעשה מסוכך יותר - המיגים שהיו מאחורינו היו עלולים לתקוף אותנו שוב. הודעתי למספר ארבע שלי שיפנה הדות ימינה, ואני שברתי מיד אחריי".

המיגים שניסו ליירט את המבנה היו, סביר להניח, מדגם מיג 21PF דגם האלדאות של המטוס שיכלו לשאת רק טילי אויר-אויר ולא היו מצוידים בתותחים. בשל כך היו חסרי תועלת ברגע ששיגרו את שני טיליהם מונחי החום.

"אתה תמשיך כרגיל. אני אנסה להעסיק אותם - אל תדאגי! הורה זהר למספר ארבע. "שלחתי את מספר ארבע להפציץ, והתחלתי לפנות. חשבתי שאם הם ילכו אחרי המפציצים אני אלך אחריי הם. אבל הם לא הלכו אחרי המפציצים. כל הארבעה נשארו אתי, פנו יחד אתי, אבל אף אחד לא סיכן אותי. אני אפילו לא השלכתי את הפצצות שלי. למטה הכל היה עשן. וגם עמודי אבק שעלו מהפצצות של המבנה שלנו". כאן החליט זהר להכנס לתקיפה בפצצות. "צללתי לתוך העשן וכאשר יצאתי ראיתי שאני בין שני מסלולים. לא יכולתי לעשות שום דבר. הטלתי את הפצצות. אני מודה שאין זו הרגשה נעימה ביותר לצלול לגובה נמוך ביותר בתוך עשן, שאינו מאפשר לך לראות את הקרקע - ולא נעימה הידיעה כי לאחר שאנסוק לשמים, אמצא שם את מטוסי המיג 21 אורבים לי". זהר השתחרר מהמיגים וצלל מטה. הוא לא הצליח לפגוע במדויק במסלול והטיל את הפצצות על החול בין המסלולים. "פספסתי רק בגלל העשן שהסתיר את השדה. נסקתי חזרה מעלה ואז ראיתי רק שלושה מיגים".

שלושת הווטורים האחרים השלימו באותו זמן את התקיפה, שהיתה המטרה העיקרית של הפעולה. את המיג הרביעי הניס מהזירה צדור קצר של שלמה קרן, מוביל המבנה. שלמה יצא מאחד מיעפי הצליפה, ראה את המיג לפניו ופתח לעברו באש מארבעת תותחיו. המיג נעלם מהשמים, אך הקרב לא תם.

אחד המיגים ניסה שוב להתקרב מאחורי בן-ציון, שערך מספר תמרוני חמיקה. לאחר מספר רגעים נוספים, נעלם גם המיג הזה.

"להשתחרר ולצאת הביתה!" הודיע שלמה קרן בהחלטיות.

הווטורים יצאו צפונה בגובה נמוך, מחשש לירי של טילי SA-2 שהיו מוצבים בסוללת טילים בסביבה. בן ציון נותר לבד עם המיגים מעל אבו סואר. לפתע גילה כי אחד ממכילי הגחון שלו אינו מעביר דלק. "נתקעתי עם משקל מות. לא יכולתי להשליך את המיכל ולא להשתמש בדלק. מולי היה מיג 21. אם היה לי דלק הייתי ודאי מפיל אותו.<sup>35</sup> אבל זה לא היה המצב. צללתי מהגובה בו הייתי לגובה פני האדמה. כטייס חקלאי, פשוט גילחתי את הקרקע. הצטרפתי למבנה בדרך צפונה".

זמן קצר לפני חציית החוף ראו שלושת טייסי הווטורים את הסוללה של טילי קרקע-אויר ניצבת לפנייהם ופתחו לעברה באש תותחים. זהר טס אחריהם. לאחר שהתקרב לאיזור כשהוא מפנה ראשו לכל הכיוונים, גילה זהר כי אנטנת המכ"ם של הסוללה תקועה במקומה מפגיעה של מטוסים אחרים.

עכשיו נותרה בפניו בעיה קריטית: מצב הדלק. בעוד שלושת מטוסי המבנה טסים בגובה נמוך, החליט זהר לנסוק לגובה שיוט, כדי לחסוך בנוזל היקר. "כיביתי את אחד המנועים ואת השני השארתי בכוח מלא ושמרתי גובה 30 אלף רגל. החלטתי לכבות את שני המנועים כאשר אהיה במרחק גלישה מהשדה". כך טס כל הדרך צפונה לרמת דוד. הוא ניצל את גובה השיוט החסכוני של המטוס ובמנוע אחד בלבד המשיך לעבר בסיס האם שלו. כאשר ראה את מסלולי הבסיס משך לאחור גם את ידית המצערות של המנוע השני. "הפקה במגדל אישר לי לבוא בגישה ישירה. הנעתי עם מנוע אחד אבל השארתי אותו בסרק, רק למקרה שאצטרך ללכת סביב" סיפר זהר הזהיר והמקצועי.

זהר בן ציון נחת לבסוף ברמת דוד כאשר במיכליו יותר דלק מאשר שלושת מטוסי המבנה האחרים. על חלקו בגיחה זו זכה בציון לשבח של הרמטכ"ל (אשר הומר לאחר מכן ל"אות העוז")

בתחקיר מסר מוביל המבנה על השמדת חמישה מפציצי אילי-28, מיג 21 אחד ומיג 17 אחד.

וגם על ארבעה טייסי מיג 21 מבוהלים...

### אורן מוביל סמב"דים לבו סואר

המבנה הבא מעל אבו סואר היה מבנה של מטוסי סופר מיסטר אותו הוביל סרן גיורא אורן, סמ"ט א' של הטייסת. עמו היו אשל, רון חולדאי ורן סגרי.



האיש חטכני של 105- גיורא אורן ברגע של הפוגה בק

גיורא, סגן מפקד הטייסת, גבה קומה, מלא גוף וסמכותי. הוא היה "האיש חטכני" של הטייסת והיה בקי בנבכי מטוסי הסופר מיסטר על כל בעיותיהם והפתרונות להם.

אורן טיים את קורס הטיס בשנת 1959 והוצב בטייסת 101 מיסטר. לאחר מכן היה מודריך בטייסת האורגנים וסמ"ט ב' בטייסת 119 מירד'ים. עתה הוא היה סמ"ט א' של טייסת הסמב"דים. בשעות הבוקר היה בחדר המבצעים וסייע לסרן נסים אשכנזי המקורקע וליתן פלד הקמב"ץ בניהול המלחמה וההכנות למטס השני של הטייסת.

סגן רון חולדאי הצעיר היה בתקופת הכוננות בהסבה בטייסת 101 מירד' והוועק לטייסת הסמב"דים לאחר "החרמת" מטוסי הסמב"ד הצרפתיים. יחד אתו הגיעו אליה אמנון שדמי ואלי זהר. "לכאורה הייתי אווטיסיידר ב-105 במלחמה" סיפר חולדאי, "עברתי דרכה כטייס צעיר שעשה שלושים ומשהו שעות באויר על הסופר-מיסטר כחלק מההסבה למירד'. במשך

שמונה חדשים הייתי טיים מירד' ב-101. לא הרגשתי טיים מאד מבצעי על המטוס הזה, הספקתי לעשות גיחת אימון אחת במטווח בחלוצה והגיחה הבאה כבר היתה במלחמה".<sup>37</sup>

המטוסים יצאו בשעה 08:10 לעבר המסלולים. שם היה צפוף: לפנייהם חיממו את מנועיהם דוד עברי ואילן גונן, טייסי המירד' שעמדו לצאת לפטרול בשמי סיני. מאחוריהם התארגנה רביעייה של אורגנים שעמדה לצאת לתקיפת ביר גפגפה. הכל נעשה בדיוקנות. בשעה המתוכננת עלו ארבעת הסמב"דים על המסלול, הטייסים רחפו מצערות ונסקו במבער מלא מערבה לעבר הים.

"המצב היה בסדר גמור" נזכר אורן.<sup>38</sup> "טסנו מעל הים בגובה נמוך בדממת אלחוט. נכנסנו לאבו סואר דרך הרלתא ומשם דרומה. 'נפלנו' די בסדר על השרה. הניווט היה בסדר וגם התקיפה. זה נראה ממש כמו באיי מונים".

המטוסים נשאו שתי פצצות תקניות בנות 250 ק"ג אותן הטילו על המסלולים ולאחר מכן נכנסו לייעף הצליפה.

נזכר רון חולדאי: "אני זוכר שבגיחה הזאת כל מה שעניין אותי זה האם אצליה בכלל להכניס את המטוס למט' רה, לכוון ולפגוע לאורך המסלול. לא טטתי על המטוס הזה המון זמן וכבר לא הייתי בטוח שאוכל לשלוט בו בכל הגיחה הארוכה הזאת. כל העניין הזה של הפצצה ללא מערכת כוונון היה מורכב. קשה להסביר את תחושת האושר הזו, אחרי שאתה רואה את הפצצות שלך פוגעות במסלול".

המבנה הזה היה בר מזל: למרות הנ"מ שהופעל נגרם בשרה לא נפגע אף אחד מהמטוסים. גיורא הוביל את המטוסים במהירות לייעף הצליפה. גם מיגים כבר לא היו באויר ולא יירטו אותם. "אף אחד לא נפגע מהמב" נה הזה" אומר גיורא, "חזרנו, התאספנו, חצינו מעל סיני, לא היו בעיות וכולנו נחתנו בשלום".

הטייסים יצאו לתחקיר מסודר ומסרו דיווח לאנשי המודיעין.

**מבנה "ניקסון" תוקף**

היה נדמה כי מטוסי המירו' יצליחו להוציא את הערמונים מן האש עבור המבנים הבאים, וישביתו את פעיי לות מטוסי הקרב בשדה אבו סואר. בכך היו מפנים את הדרך להמשך הפעילות של המבנים האיטיים יותר של מטוסי הווטור והמיסטר שהיו מתוכננים להשבית את הפעילות למשך שעות ארכות. אך לא כך היה.

בסיס האויר באבו סואר, נתגלה כאחד האגוזים הקשים ביותר שהיה על חיל'האויר לפצח במלחמה. לבר מן העובדה ששכנו בו מטוסי קרב מהמתקדמים ביותר של חיל'האויר המצרי, המיג 21 - היו מסלוליו עשויים, כאמור, לוחות בטון עבים שלא איפשרו להשבית אותם בדומה למסלולים אחרים במצרים. בשל כך המשיך המודיעין של חיל'האויר להגדיר אותו, יחד עם שדה אינשאס, כ"שדה פעיל", גם לאחר שמספר רב של מבנים פקדו אותו. הוא היה למעשה אחד מן האחרונים שעדיין לא נסגרו גם אחרי הפגיעה במסלולים והשביתת בסיסים אחרים.

הקרב של המיגים עם מבנה הווטור היה אך פתיח לבאות.

המצרים ראו בשדה זה אשר שכן בין איסמעיליה לקהיר, בסיס תקיפה חשוב במיוחד, והתעקשו להגן עליו בחירוף נפש. עתה הוניקו לעבר האיזור מטוסי קרב שהצליחו לגייס מבין פליטי ההתקפות בשדה או בשדות אחרים ושיגרו אותם להגנת שמי התעלה ומבואות הדלתא עד קהיר.

במצב זה מצאו עצמם ארבעת מטוסי המיסטר של המבנה הבא.



**המיגים המתינו - סרן זן מנור נפגע מעל אבו סואר וחוזר לישראל לאחר מלחמת ששת הימים**

**דן מנור נפגע ונשבה**

מיד עם צאת אחרון מטוסי הסופר מיסטר של טייסת 105, נשמעה שריקת מנועי המיסטרים של טייסת 116. היה זה מבנה "ניקסון" - המבנה השישי על אבו סואר. מטרתו היתה להרוס עוד קיר בחומת המטוסים שפעלו מהבסיס. האתגר לא היה קל.

את המבנה נועד להוביל סרן נדב מרגלית, מבכירי טייסי המיסטר, שהטיס את המיסטר כבר במלחמת קדש. נדב החולה נותר כמנהל לחימה בטייסת ובמקומו יצא סרן מריו שקד. יחד עימו יצאו יורם, גבי ווקס ודן מנור. המטרה שלהם היתה למנוע פעילות ממסלולי השדה לעוד מספר שעות. לשם כך צוידו מטוסים אלה בפצצות "אולר חד" לפיצוח מסלולים.

כאשר הגיעו מטוסי המיסטר לקרבת השדה, כבר המתינו להם בשמי הבסיס מספר מטוסי מיג 21. המיסטרים נכנסו לתקיפה בשיטה המתאימה להטלת פצצות האולר: גישה ארוכה וישרה

לעבר המסלולים ותקיפה בגובה נמוך יחסית מעליהם. ההפצצה עברה ללא אירוע מיוחד למרות הטיסה הארוכה ומורשת העצבים בקו ישר מעל המסלולים. אחרי ההפצצה נאלצו המיסטרים להסתפק ביעף צליפה אחד בלבד - המיגים שהיו באויר התערבו ושיבשו את הכניסה ליעפי צליפה. מריו שקד, יורם וגבי התעקשו למלא את המשומה במלואה. תוך כרי צלילה לצליפה הם הבחינו בסוחו 7 המנסה להמריא מאחד המסלולים. מריו צלל לעברו אך מעצור בתותחים מנע ממנו להשמיד את מטוס הקרב המצרי החדיש. גם יורם,

שוו היתה הגיחה המבצעית הראשונה שלו, לא הצליח לפלוט אף פגז אחד מתותחיו. מטוסי הפטרול המצריים המשיכו לחוג בשמי השרדה. הם איתרו את המיסטר של מספר ארבע, דן מנור, שהיה מאחור, חסר הגנה, ופנו לעברו. דן, שדעתו היתה נתונה לתקיפת השרדה לא הכחין באחד המיגים, וזה התיישר מאחוריו ופגע בו. הוא חש חבטה חזקה במטוסו והודיע בקשר לשאר המטוסים כי נפגע. בפעולה מהירה משך את מטוסו צפונה, התרחק מן השרדה ושם נטש. לאחר זמן לא רב הוא נישבה. למרבה המזל שוביו היו קצינים וחיילים מצריים. הוא הובא לכלא שם שהה מספר שבועות. אחרי המלחמה הוחזר לישראל בעיר הנטושה קנטרה שעל התעלה.

בשעה בה צלפו מטוסי המיסטר של טייסת 116 על מטוסי האיל 28 באבו סואר, צפה בתקיפה מייג'ר עוואד חמדי (פרש משירות בחיל-האוויר המצרי בדרגת מייג'ר ג'נרל). חמדי עשה אותה עת מאמץ רב, יחד עם מספר מכונאים להכשיר אחד ממטוסי המיג 21 שהיו בכוננות, לטיסה. מספר חמדי:<sup>39</sup> "זינקנו לאחר ההתקפות הראשונות (8:45 בבוקר) ללא פקודות. הישראלים הפציצו את הצטלבות המסלולים בפצצות נגר-מסלולים. זה היה הנסיון הראשון שלנו עם נשק זה. חישבתי כי על ידי טיסה במטוס ללא מיכלים נתיקים, אוכל לעלות לאויר. המסלול הראשי שלנו היה 27, ואני זינקתי מ-22 שחצה אותו. מפקד הבסיס שלנו סימן היכן עובתי את הקרקע. הייתי רק 6 עד 8 מטרים מן הבורות".

היה זה לאחר תקיפת הווטורים של שלמה קרן והסמב"דים של גיורא אורן. עאווד נסק לאויר למשימת פטרול, ולאחר מספר דקות הגיע מבנה המיסטרים של מריו שקד לתקיפת השרדה. ממשיך עוואד: "לאחר שהמראתי פטרלתי והצטרפתי למספר שניים שלי. זמן קצר לאחר מכן ראיתי את הישראלים ועשיתי מפגש עם קבוצה של ארבעה מטוסים. הם שברו. בחרתי אחד והייתי בטוח שאוכל להפיל אותו. מספר שניים שלי ירה "אטול" לעבר מטוס הסילון הישראלי אבל אנו היינו בגובה נמוך והטיל פשוט עף לעבר הקרקע. למיג 21FL<sup>40</sup> אותו הטסתי לא היה תותח, רק שני טילי אטול. כיוונתי לעבר מרכז המפלט של מטוס מיסטר ושיגרתי את הטיל שלי. זה פגע קרוב למיסטר ואז החלטתי להעסיק אותו שוב. עם כך הם לא נשארו כדי להלחם. היתה להם משימה לתקוף וללכת. וזה מה שהם עשו".

המטוס שנפגע והופל היה, כמתואר, מטוסו של דן מנור.

מסתבר כי טייסות הקרב המצריות באיזור ריכוז מאמץ כדי לייטר את מטוסי התקיפה של חיל-האוויר שפעלו מעל אבו סואר ושדות אחרים בסביבה. לאחר זמן מה הצטרפו אליהם עוד מבנים. במפקדת חיל-האוויר עקבו אחר תשדורות הקשר מעל אבו סואר. ההודעה של מריו שקד על מיגים מצריים המפטרלים מעל אבו סואר הצטרפה ליריעות דומות של מובילים קודמים. לא היה צורך בעידוד נוסף: אנשי ענף מבצעים הורו להזניק מיד לאויר שניים ממטוסי הכוננות בתל נוף והפנו אותם לעבר אבו סואר. איתן כרמי, וגיורא רום מטייסת 119 קיבלו את הוראת ההזנקה ומיד המריאו לאויר. לאחר כרבע שעה הגיעו שני המירוים אל מעל השרדה, נכנסו לקרב עם המיגים המפטרלים וגם פגעו במטור סים שעמדו להמריא לאויר. לפני שהגיעו לנקודת הדלק הקריטית, הספיקו השניים להפיל ארבעה מטוסים בקרבות אויר קצרים. עשנם המסתלסל של המיגים המופלים הצטרף לעמודי העשן הסמיכים שהתרומו מעל שדות התעופה המצריים (ראה פירוט הקרבות של כרמי ורום בפרק על היירוט).

### מידים נועלים את הגל הראשון

"יוסי מפנה את השרדה לאחיו שבא אחריו. השרדה נשאר במשפחה" נכתב בספר טייסת 117. ואכן המבנה של אהוד הגיע כשעה וחצי אחרי המבנה של יוסי חנקין. יחד עם סרן אהוד חנקין היו סגן יובל נוימן מצעירי הטייסת, רבי-סרן מאיר לבנה וסרן אורי דקל הותיקים.

מאיר נולד בצ'כיה ומגיל צעיר עסק בטיסנאות. כאשר התגייס לצבא גילו אצלו "בעיית לב" אך הוא הוכיח את יכולתו הספורטיבית כאשר ניצח במירוץ ל-1500 מטרים שנערך בצבא. הוא היה בוגר קורס 14, טס על מטוסי מוסקיטו ובשנת 1955 עבר למטאורים. במשך חודשים ארוכים הוא ערך טיסות צילום בשמי מדינות



ותיקים וצעירים - דקל, לבנה ונימן בתדריך לגיחה

ערב כטייס בגף 115. מאיר היה אותה עת בלימודים בטכניון עם עוד חבורה של טייסים. "מאירקה לא פחד ולא שמח למלחמה" אומרת אלמנתו רותי, "הוא ידע שזה יקרה. אבל היתה דריכות אצלו".<sup>41</sup> לבנה היה מהטייסים הראשונים של טייסת המירו'ים הצפונית, וגם מהראשונים שנכנסו לקרב אויר. באוגוסט 1963 הוא פגע מעל דגניה במיג 17 סורי שלא נפל. לאחר שהשלים את לימודיו הוא מילא תפקידים נוספים ועלומים בחיל האויר ובמשרד הביטחון. הוא השחרר בדרגת אל"מ.

סרן אורי דקל היה טייס עירוני מחיפה. את קורס 19 הוא החל בשנת 1954 בסירקין והשלים בתל נוף בינואר 1956. הוא הספיק לטוס על מטוסי ספיטפייר ועבר לאחר מכן למטאור. במלחמת קדש היה סג"מ בטייסת האורגן בחצור ומשם עבר לטייסת 101 מיסטר. דקל השתתף במספר קרבות אויר נגד מיגים מצריים. לאחר המלחמה טס במיסטרים בצפון והיה בין הטייסים שפתחו את טייסת 117 מירז'. אורי חד-הראיה ושחור השיער עבר לאחר מכן למטה חיל-האויר, ולאחר ששת הימים טס על מטוסי סקיהוק. בינתיים למד אדריכלות ושימש כקצין הנדסה ביחידת הבינוי של חיל-האויר. בשנת 1975 השתחרר מצה"ל בדרגת סא"ל לאחר תפקיד בלהק מודיעין.

למרות שרביעיית המירו'ים של 117 טסה בגובה נמוך לעבר אבו סואר, הרי ההוראות לשמירת רמת אלוט כבר לא היו בתוקף. המטוסים יצאו מרמת דוד ישירות לעבר מצרים. באיזור הדלתא הם היו אמורים לפנות דרומה ולחדוד ישירות לאבו סואר.

את המרווח הקצר בין גיחת הסמב"דים להגעת המירו'ים ניצלו בינתיים צוותי הקרקע המצריים כדי להעיף לות לאויר מספר מיגים. אלה פטרלו עכשיו מערבית לתעלה והמתינו למטוסים ישראלים. הבקרה הדרומית גילתה את המטוסים המצריים כשהם חגים מעל השדה.

בעוד המירו'ים עושים דרכם אל השדה התפרץ הבקר אל מערכת הקשר: "יש רביעיית מיגים מעל השדה, ממתינה לכם!". זה לא נשמע מעורר. "רות, קיבלתי" מאשר אהוד.

המבנה הלך והתקרב לעבר השדה במהירות. אורי דקל, מספר ארבע ובעל עיני הנץ, ראה את המיגים לפני כולם. "ראיתי את הרביעייה כנקודות קטנות" הוא סיפר, "ניסיתי להסביר לחנקין איפה הם, אבל אף אחד לא ראה אותם. נשארתי עם ראש נעול עליהם, והייתי צריך לשבור את המבנה".

"מספר אחד, נכנס להפצצה" אומר אהוד. טייסי המבנה אישור.

"אני נשאר איתם!", משיב לו אורי.

שלושת המטוסים הראשונים של המבנה משכו לגובה המתוכנן, גלגלו ונכנסו להפצצה. אורי דקל נסק מעלה ופנה לעבר המיגים כדי להגן על המירו'ים מגבוה. בעוד הוא משליך את הפצצות בחירום, נפרדו המיגים לזוגות.

"אני עובר בתוך רביעיית המיגים, ממש ביניהם" סיפר דקל המנוסה בקרבות אויר, "היו לי גם שפירדים. עברתי בין שני הזוגות. חלפנו אחד מול השני. אמרתי למבנה שהם יכולים להכנס ולהפציץ. חנקין הודיע לי שהוא ממשיך ומושיך".

בעוד שלושת המירו'ים תוקפים וצולפים, פטרל אורי מעל השדה, בוחן את תנועת המיגים ומרחיק כל מטוס שניסה להתגנב לעמדת ירי מאחורי המירו'ים. "עשיתי סיבוב רחב. אבל המיגים כנראה לא ראו אותי".

כך עברו עוד שתיים שלוש דקות. המירו'ים השלימו את יעפי הצליפה וכילו מטוס אחד מטוס מאלה שעוד נותרו באבו סואר. הם השלימו את משימתם והחלו להתרחק צפונה. אורי, נטול פצצות, המשיך לפטרל בשמיים וכאשר הסתיימה התקיפה ניתק מגע והצטרף למטוסי המבנה. "פתחתי מבעד וצללתי לתפוס את החבר'ה. כשאני מסתכל אם המיגים אחרי. המשכתי עם מבעד מלא זמן רב והייתי קצר בדלק". שלושת המטוסים יצאו צפונה לעבר רמת דוד.

אורי, קצר בדלק, נאלץ לנחות בחצור. כאן הוא הצטרף למירו' ה"שבו" של 119 אותו "החרימה" טייסת 101 במהלך המלחמה (ראה להלן). את הגיחה הבאה במלחמה הוא יעשה עם מבנה של טייסת המירו'ים בחצור: "לקחו אותי ב' 101 ושיבצו אותי למבנה לתקיפה, כמספר שניים עם עודד מרום, יפתח ספקטור ופורו לגיחה שלהם".

אורי יצא בשעת צהריים עם השלושה לתקיפת שדה בילבייס במצרים, בגל התקיפה השני.

בסיסי האויר של אבו סואר, יחד עם אינשאס, נותר מן ה"אגוזים הקשים" של גל התקיפה הראשון. אלה היו השדות היחידים אחרי גל זה שטרם "נסגרו".

בבוקר 5 ביוני היו בבסיס, לפי דו"ח המודיעין המעודכן 19 מטוסי מיג 21 ו-27 מפציצי איליושין 28. כמה נותרו שלמים מבין מטוסים אלה לאחר הגל הראשון?.

הסיכום של המטוסים המושמדים עד כה הראה כי נותרו בשדות עוד מטוסים שמישים.

ואכן נדרשו עוד 18 מטוסי תקיפה בגל השני כדי להכריז על השדה, זמנית לפחות "שדה סגור".

## פרק טז' גל ראשון – השדות ברלתא

### אינשאס

בסיס האויר אינשאס שוכן מזרחית למשולש הרלתא, בין איסמעיליה לקהיר. זהו אחד השדות המבצעים החשובים ביותר של חיל-האויר המצרי. שם שכנו טייסות היירוט והקרב המתקדמות ביותר של ההגנה האווירית המצרית שנועדו להגן על מבואות הרלתא. בשדה היו שלושה מסלולים ופעלו בו שלוש טייסות, מספר 40, 45, וגף של טייסת שלישית של החטיבה האווירית מספר 9 – כולן הפעילו מטוסי יירוט מתקדמים, מדגם מיג 21F-13 ומדגם מיג 21PF אל-ראות.

מטוסים אלה היוו איום ממשי על חופש הפעולה של חיל-האויר הישראלי בלב מצרים. הפגיעה בשדה זה והשמדת המטוסים שפעלו בו היתה מן המשימות החשובות ביותר של גל התקיפה הראשון. בשל מיקומו של השדה במבוכי האיזור החקלאי, נדרשו מן המוביל של הגיחה הראשונה ואלה שאחריה כושר ניווט מעולה ויכולת להזדהות בסבך השדות והנחלים של הרלתא המצרית.

### מה קודה עם לוח הזמנים?

את מבנה התקיפה הראשון לעבר אינשאס הוביל רס"ן רן פקר, מפקד טייסת 119 בתל-נוף ועמו סגן שלמה אגוזי כמספר שתיים, רס"ן אליעזר פריגת מספר שלוש וסרן אשר שניר מספר ארבע. שלמה אגוזי, צנום, גבוה ובעל פני תינוק, אהב בילדותו דוקא טנקים. לאחר שהתגייס הוא הופנה לחיל-האוויר, וסיים את קורס טיס מספר 47. 26 טייסים סיימו באותו מחזור, רבים מהם נהרגו במלחמות ישראל. מספר חדשים לפני מלחמת ששת הימים הגיע אגוזי לטייסת המירו', ולמרות שעדיין לא השלים את טיסות ההכשרה שלו, מצא עצמו יוצא לתקיפת שדה התעופה הגדול באינשאס. רן היה צריך להיאבק כדי ש"המנהלים" במפקדת חיל-האויר יתירו לשלמה להיחשב מבצעי במירו' למרות שלא השלים שמונה חודשי הכשרה. ואכן טביעת העין של רן הוכיחה עצמה: לימים יהיה אגוזי אחד מאלופי הטיס של חיל-האויר הישראלי לאחר שרשם לזכותו הפלת שמונה מטוסי אויב בקרבות אויר, וצבר 550 שעות טיסה ו-850 גיחות, מתוכן כ-500 מבצעות.<sup>1</sup>

אליעזר פריגת, מספר שלוש, והמוביל של הזוג השני נולד בשנת 1937 בהרצליה כאליעזר פרומקר. כבר בטיסות הראשון הוא התגלה כטייס מצטיין: את הסולו הראשון עשה לאחר 8 שעות טיסה בלבד. הוא החל את קורס טיס מספר 24. וחבריו לקורס אמרו עליו כי היה "פרא אדם" בקורס, ובאחת הטיסות כמעט הכניס מטוס הרברד לסחרור. טייסים נועזים כמוהו היו דרושים למערך הקרב של חיל האוויר. הוא סיים את הקורס ב-20 בפברואר 1958. הקידום שלו היה די מהיר: מהמטאור הוא עבר למיסטר, ולאחר מכן עשה קורס מדריי כי טיסה. מסכת ההרפתקאות שלו באויר נמשכה גם אחר כך כאשר ב-11 במרס 1959, בשעת טיסה מול חוף נהריה הוא כמעט התנגש באויר עם מיסטר אחר בו טס שי אגוזי, טייס חסר עכבות שהיה באותה טייסת. הרפ"ק תקאה מסמרת שיער אחרת היתה לו עת יצא בלילה חשוך וללא אורות ליירט עב"מ מעל הים. הטיסה של המיסטר נראתה חשודה לאחד הבקרים והוא הוניק לעברו ווטור לקרב לילי, שכמעט והפיל אותו בירי תותחיים. לייזיק עשה הסבה למירו' ולאחר מכן היה קצין המבצעים של טייסת 119. הוא יצא להדרכה בבית הספר לטיסה ועתה חזר כהצ"ח של הטייסת. אליעזר התקדם לאחר מכן בתפקידים ובדרגות והיה לימים מפקד הטייסת כאשר הפעילה מטוסי "פנטום" במלחמת יום כיפור.

מספר ארבע היה סרן אשר שניר. צעיר צנום, ממוצע קומה, אשר דרכו במערך הקרב בחיל האוויר לא היתה

ברורה מאליה. שניר לא בלט בשלבים הראשונים כ"טייס חם" ורמת הטיסה שלו הביאה אותו לא אחת לועי דות שבחנו את כושרו האווירי. בגלל שביקש לנתח כל דבר במוחו, הוא היה מסוג ה"לומדים לאט" ורק לאחר תקופת מה הוכיח בקיאות שהיתה מעבר לאשר הפגינו חבריו. אשר היה בחור רגיש, שנושאים אנושיים משכו את תשומת לבו והוא לא נמנע מלהביע את רגשותיו גם בפומבי. לימים הוא התקדם בסולם הפיקוד, והיה מוביל בכיור במלחמת יום הכיפורים, וגם קיבל את הפיקוד על טייסת "העטלף" לאחר המלחמה. אשר צבר לזכותו 13 הפלות של מטוסי אויב.<sup>2</sup>

מטרת רביעית המירוץ הראשונה של 119 היתה ברורה: חיסול מטוסי הקרב המצרים המהירים העלולים לסכל את מבצע של חיל-האוויר לתקיפת שדות התעופה המצריים.

ההתחלה של הגיחה הזאת לא הבטיחה טובות. ארבעת המטוסים יצאו מן הרירים שלהם, והסיעו לאיטם לעבר

רחבת ההמתנה, השעה היתה 07:26 בבוקר כאשר הבחין רן, כי מטוסי ווטור של טייסת 110, אשר היו צריכים לפי התוכנית להמריא אחריו, מתישרים מולו על המסלול וממריאים בזה אחר זה. היו אלה שלושת מטוסי הווטור אותם הוביל משה סער לעבר בני סואף. הוא הביט שוב בפתקית הקטנה בה היה רשום זמן ההמראה ועיניו חשכו: הזמן שהיה רשום עליה היה שגוי.

עכשיו דממת האלוט, אי אפשר היה לבדוק את הנתונים. הוא היה בפיגור של חמש דקות תמימות בלוח הזמנים. בעורפו נשפו כבר ארבעת המירוץ של עורך שגיא. אך לעודד עוד היו מספר דקות לשעת ההמראה שלו, והבעיה של רן לא הטרידה אותו.

רן פקר זעם על האיחור. רגע קט לאחר שאחיו רון מטוסי הווטור חלף מעל ראשו, הוא הזניק את מטוסו ובהמראת יירוט הפוזה נסק לאויר, מושך אחריו את שלושת המטוסים, אשר טייסייהם לא הבינו מה קרה למוביל ומדוע הוא אינו ממריא בזמן. דממת האלוט היתה מוחלטת, ואיש לא פצה פה ולא אמר מילה. ארבעת המטוסים התכנסו למבנה רחב, ורן גילגל במוחו מהירויות וזמנים, כדי להחזיר לעצמו

את חמש הדקות האבודות. הוא חלף בזה אחר זה על פני מבנים אחרים אשר עשו את דרכם בעל פני המים, לעבר הנקודה במימי הים התיכון, לפי לוח הזמנים המדויק שנקבע להם, משם פנו כולם לעבר מטרותיהם. לאחר המלחמה סיפר כי כל הדרך חשש כי הגיחה תבוטל. רק כאשר חצה את קו החוף ונכנס לדלתא, הוא הבין כי התחילה המלחמה, והתרכו בנווט. תחושת החומרה של הפיגור החלה להסתגל למחשבתו ברגעים אלה: מטוסי המיג 21 של אינשאס, היו המפתח להצלחת המלחמה. אם לא יושמדו לפני ששאר המבנים יגיעו לאיזור לתקיפה, הם עלולים לסכן את הפעילות מעל אינשאס, קהיר מערב ואבו סואר.

מעמדה של הטייסת, ויותר מכך הגאווה האישית שלו, היו עתה על כף המאזניים.

האם יצליח להחזיר לעצמו את חמש הדקות הקריטיות?.



כמו כפפה ליד - רן פקר אהב את המירוץ בו הפיל שבעה מטוסי אויב בסוריה, ירדן ומצרים



הם לא ימריאו לקרב- שלושה מתוך עשרות המטוסים  
מדגם מיג 21 אשר הושמדו באינשארס

רן פקר רבן את מטוס המירו' שלו, האיץ במהירותו ולאט לאט הלך הפיגור ונעלם. כאשר היה מעל התעלה כבר הצליח לצבור את חמש הדקות האבודות. בשעה 07:50, בדיוק בזמ"מ שנקבע לו, הוא היה מעל נקודת המשיכה.

למרות הקושי לזהות את המטרה החבויה בתוך הדלתא המצרית, הוא משך לנסיקה מהירה וצלל לעבר השרה כאשר כל המטוסים בעקבותיו. המירו'ים הטילו את הפצצות שבגחונם ולאחר מכן פנו ב-270 מעלות ליעפי הצליפה. את המתח שהצטבר בו במהלך הדקות האחרונות פרק עכשיו רן הנסער על המטוסים בשדה.



**צעיר ומבטיח - שלמה אגוזי, לימים מאלופי הטיס של חיל האוויר הישראלי**

פקר: "כבר ביעף הראשון ראיתי שלישיות ורביעיות של מטוסים מצריים שחנו בשורות על המסלולים ובעמדות" הוא סיפר לאחר המלחמה, "נכנסתי ליעף שטוח וארוך, שמתאיין על המטוס הראשון בשורה ופשוט הרשתי את השורה כולה בפגזים מהתותח. את הירי ביצעתי בטיסה מהירה של 500 קשר פלוס, במנוע מלא ובזווית של כעשר מעלות. מאחר שהנזק שעוללו הפגזים למטוסים החורגים היה כה מרשים, החלטתי שנמשיך לבצע שם השמדת מטוסים עד שהרביעייה הבאה תגיע. הפגזים שפגעו במיכלי הדלק של המטוסים הרליקו אותם מיד. ביצענו עוד חמישה יעפים כאלה וכשפיתחנו את התמונות מהתקיפה זה נראה מרשים מאד: שורה של מטוסים דלוקים ומתפוצצים, שהנתה על משטח בצבע לבן".<sup>3</sup>

במטוסי המירו' של המבנה היו מותקנות מער"כות "מאירה" שנועדו לשבש את התקשורת בין מטוסי המיג למרכזי הבקרה להם. לא היו מטוסים באויר והמערכות לא נדרשו להתאמץ כדי לשבש את הרדיו.

התכנון המקורי היה לבצע שלושה יעפים, אך רן, בעקשנות וברבקות למטרה, ובהתלהבות

של ביצוע, החליט למשוך את המבנה ליעפים נוספים. כך ביצע המבנה שלו חמישה יעפים למטוס, ובסך הכל 20 יעפי צליפה. כאשר פינו המטוסים את השרה היו שרידיהם של 13 מטוסי מיג 21 מוטלים כאדים שרופים על רחבות החניה של הבסיס הגדול אינשאס.<sup>4</sup> רן היה גאה בביצועי המבנה שלו מעל אינשאס, ואת צהלות השמחה שלו לאחר התקיפה יכלו כל אנשי המבנים שהיו באויר לשמוע בקשר.

### המבנה השני - אנגל נהרג

רק דקות ספורות חלפו מאז חמק המבנה של רן מאיזור השרה וכבר הרעימה בשמי האיזור הרביעייה השניה שיועדה לאינשאס. מוביל המבנה היה מפקד טייסת 105 אהרון (ילו) שביט, מפקד טייסת 105 ועימו סגן ירמי קירד, סרן רן אנגל וסגן אלי זהר הצעיר.

ירמי קירד הצעיר נולד בחיפה, למד לימודי ערב ויצא עם גרעין של התנועה המאוחדת לקיבוץ פלמחים. לאחר מכן התנדב לקורס טיס, יצא לקורס אימון מבצעי באורגן וכשנה וחצי לפני המלחמה הוא הוצב בטיי"ת הסופר-מיסטריום. הוא היה מצעירי הטייסים בטייסים, אולם במלחמה זו זכה להתמודד גם עם מטוסים

מהירים יותר. ירמי קירר יהיה מאלופי הטיס של חיל־האוויר: הוא הפיל 7 מטוסים ערביים במטוסי נשור במהלך מלחמת יום כיפור.<sup>5</sup>

דן אנגל (אראל) שהיה מספר שלוש ומוביל זוג, נולד בפברואר 1945 בתל־אביב. הוא למד בפנימיה הצבאית בחיפה ועם גיוסו התנדב לחיל־האוויר. לאחר קורס הטיס הוא הוצב בטייסת הקא"מ ומשם היתה דרכו קצרה לטייסת הסופר־מיסטר. בטייסת נחשב כטייס ומרדך מצטיין וקנה לו אוהדים וחברים רבים בקרב הטייסים. בערב יצאו מספר טייסים של הטייסת, שלא ידעו על פרוץ המלחמה למחרת, הביתה. היחיד שחזר אליה לפני צאת המטוסים היה דן אנגל. "דן יצא לטיסה חולה" אומר אחד מבכירי הטייסת, "היתה לו שפעת או מיגרנה עם חום כאשר יצא לגיחה".



הכוננות בוטלה- ארבעה מטוסי מיג 21 שהיו בכוננות מיידית, חושמדו ליד בנין מפקדת השדה באינשאס

אלי זהר, גם הוא מצעירי הטייסת הגיע אליה לפני המלחמה. והספיק לצבור נסיון מה בסמב"ד. "טסנו נמוך מעל הים" סיפר ילו בספר הטייסת, "חצינו דרומית לפורט סעיד ונכנסנו ישר לאיזור הדלתא. לפי המפה זה נראה קל מאד, אבל במציאות זה לא היה ככה". הדלתא היתה צפופה, רומה וחד־גונית והטיסה בגובה נמוך לא הקלה על מציאת נקודות הזיהוי. מבנה "דובק" של ילו לא הצליח לאתר את השדה. אך הוא לא ויתר. הוא חזר לעבר נקודת ההזדהות האחרונה מעל הים, ולקח כיוון זמן לעבר השדה באינש־אס. "מרחוק ראינו את העשן שהשאירה הטייסת שקדמה לנו. אמרו לנו שמוג האוויר במקום צריך להיות טוב. הופתעתי מאד כשגיליתי עננים" הוא התלונן.

גם מטוסי המבנה של ילו נשאו מערכת "עופרה" לשיבוש תקשורת הרדיו. היא הופעלה על ידי אנשי המבנה ושיבשה את התשדורות בין מערכת הבקרה למטוסים המצריים.

בינתיים נערכו סוללות הנ"מ שהקיפו את השדה ומפעיליהן היו כבר במקומם, צלחות המכ"ם שלהן נעו בעצבנות, נכונות לקדם את פניהם של מטוסים ישראלים נוספים. "הנ"מ קיבל את פנינו ומיד כשהגענו משכנו מעל העננים. הנ"מ המשיך לירות אחרינו אבל הוא פיגר והיה בהיסט קטן מדי. נכנסנו דרך העננים וביצענו יעף אחד על המסלול הארוך כשכל הזמן הנ"מ יורה ומפגר מאחורינו. עברנו במהירות של 590 קשר עם מבערים, עשינו תפנית, נכנסנו להפצצה והטלנו את הפצצות".<sup>6</sup>



עוד רגע של חרדה עבר על ילו: הוא איבד קשר רדיו עם מספר ארבע, אלי זהר, ולא הצליח לגלות את מיקומו. "אמנם הוא היה מאחורי אולם אני הייתי בטוח שנשי ארתי רק עם מספר שתי ים". יחלפו עוד דקות מתור חות אחדות עד שיגלה אותו.

כאן גילה מספר שלוש, דן אנגל, כי הפצצות שלו לא השתחררו. הוא ביקש מילו לערוך יעף נוסף. ילו אישר. הרבקות בניצוע המשימה, עלתה לאנגל בחייו.

ילו ושני המטוסים נכנסו ליעף צליפה, בזמן שאנגל נסק במבעד לעננים, התהפך וצלל להפצצה. בעורו באוויר התכוונו אליו כל תותחי הנ"מ. הוא היה עכשיו מטרה ברורה ונוחה שהצטיירה בבירור על רקע העננים הלבנים. תוך כדי צלילה נפגע מטוסו ונחטב בעצים של חורשה שהיתה בסוף המסלול. "ראינו גוש אש ולאחר שניה הוא נכנס בקצה המסלול הארוך לכיוון החורשה" סיפר ילו.

**חקרן הראשון - דן אנגל היה החלל הראשון של טייסת 105 במלחמה פגיעה מפצצות או נ"מ - כך נכתב בתחקיר הטיסה (למטה) של גיחת המבנה הראשון של 105 לאינשואט**

1) 1/105  
 2) 5.8.67  
 3) א"מ 105 ב"מ 4 סמ"ד ג. דובק.  
 4) א"מ חצור ג. חצור.  
 5) א"מ 0710 ג. 0841 ד. 1:22  
 6) ב"מ 2x250 ד. 1x1300  
 7) א"מ שביט ב. קידד ג. אנגל ד. זהר.  
 8) א"מ 105  
 9) א"מ 105  
 10) א"מ 105  
 11) א"מ 105  
 12) א"מ 105  
 13) א"מ 105  
 14) א"מ 105  
 15) א"מ 105  
 16) א"מ 105  
 17) א"מ 105  
 18) א"מ 105  
 19) א"מ 105  
 20) א"מ 105

שלושת המטוסים פנו פניה רחבה וחזרו ליעף צליפה. בינתיים רחשו רחבות החנייה של השדה פעולה. טייסי הכוננות שישבו בתאי המיג 21 הפעילו את מנועיהם והמתינו לרגע בו יתרחקו המטוסים הישראליים כדי להמריא לאוויר ולזנוב בהם. לפני הכניסה ליעף הצליפה הרביעי, הבחינו הטייסים במספר מטוסי מיג 21 כשהם נעים מעמדות הכוננות לעבר המסלול. טייסי הסמב"דים היו זריזים יותר: צללו לעברם והשמידו אותם בידי מהיר. אש הנ"מ גברה בינתיים.

"ברגע זה ראיתי פגזי נ"מ מתפוצצים על קו הטיסה שלי" סיפר ילו, "ניסיתי לשבור, אבל זה היה מאוחר מדי, וקיבלתי כמה פגזי נ"מ בגחון. נשארתי עם מעצורי אויר בחוץ, ללא אפשרות להכניסם. יכולתי לטוס רק במהירות של 320 קשר עם מנוע מלא. הפסקתי את התקיפה ופניתי לחזור".

הסופר מיסטר תוכנן כמטוס יירוט וקרב. בשל כך כל מערכותיו ההדראוליות היו מותקנות בגחון. כאשר הפך למטוס תקיפה היה תכנון זה אחת מנקודות התורפה ההמורות שלו. כל פגיעה באחד מצינורות המערכת היתה עלולה להיות קריטית.

ילו גילה בינתיים את זהר, מספר שתיים שלו, צירף אותו אליו והודיע לו שיעקוב אחר מיקומו, אולי הוא יצטרך לנטוש. המטוסים התארגנו למבנה הגנה, ויצאו מזרחה וצפונה לעבר סיני. ליד אבו סואר הם ראו שני זוגות של סופר מיסטרס תוקפים, בעוד שני מיגים טסים אחריהם ויורים עליהם. היה זה המבנה של אריק עוזו שפעל בתקיפות מעל השרה.

ירמי: "ידעתי שאני חייב לבצע את המשימה שהוטלה עלי. המוביל, מספר אחד ואני התארגנו לטיסה חזרה הביתה. שני המטוסים האחרים לא נראו לעינינו. רק כאשר התקרבונו לבסיס הצטרף אלינו מספר ארבע. הוא



סמב"ד "מסופח" - המטוס בו יצא אלי זהר לתקיפת אינשאס בגל התקיפה הראשון

הודיע לנו במכשיר הרדיו שלו כי מספר שלוש נפגע מתותחי נ"מ ונראה נופל כשחרטומו בתוך הקרקע. הטייס לא הספיק לקפוץ".

שלושת הסמב"דים חזרו לחזור ונחתו על טיפות הדלק האחרונות שלהם. ילו שביט, שהמערכת ההדראולית שלו ניווקה, לא הצליח לבלום את מטוסו וגלש במהירות לעבר קצה המסלול. "ספגתי פגיעת אש נ"מ במערך כת ההדראולית והגלגל הקדמי נתקע וסרב לרדת" הוא סיפר, "מפקד הבסיס הורה לי לנטוש, אך אני הייתי נחוש להציל את המטוס. נחתתי ושמרתי את האף גבוה. את הנחיתה סיימתי כחמישה מטרים בלבד מקצה המסלול". הנזק היה קטן והמטוס הורחק במהירות מהמסלול והושמש עוד באותו היום.<sup>7</sup> רק שלושה ממטורי סי המבנה חזרו לנחיתה – דן אנג'ל היה ההרוג הראשון של הטייסת בבוקר זה.

### היכן מסתתרים המיגים?

סרן גידי שוהם הוביל את הרביעיה השלישית לאינשאס. עימו היו גדי אבירם מספר שתיים, שמואל גורדון מספר שלוש וצבי בורנשטיין (ענבר) מספר ארבע.

גידי שהם התגייס באוגוסט 1961 לקורס 39 אך סיים בקורס 40: לא היו מספיק פרחי טיס בקורס שלו. לאחר הקא"מ הוא הוצב בטייסת הסמב"ד ואחר כך אף השלים ארבע תקופות בבית הספר לטיסה. בטייסת הגיע לאחר המלחמה לתפקיד סמ"ט א'. לאחר מכן היה מפקדת טייסת הדרכה, לחם ביום כיפור בטייסת 102 שם גם נפצע. הוא ערך הסבה למטוסי נשר והיה מפקד בסיס איתם לפני שהשתחרר בשנת 1977 ועבר לאל-על. את שרותו המבצעי סיים בדרגת סא"ל כטייס קרב ובשנת 1993 הפסיק את טיסותיו עת היה מודריך בבית הספר לטיסה.



תדריך ברביעיה- גידי מעבר תדריך אחרון לטייסי המבנה שהוביל לאינשאס: גורדון, אבירם ובורנשטיין

גדי אבירם סיים את קורס 46 בשנת 1965 – היה זה אחד הקורסים הגדולים שסיימו אותה תקופה. כאחד ממצטייני הקורס הוא הועבר לקא"מ באורגן ומשם הגיע ביולי 1965 לטייסת הסופר מיסטר. גדי התרגש מאד בזמן הטיסה לאינשאס, למרות שהיה טייס קרב מצטיין, והכיר את רזי הסופר-מיסטר על בוריים. "בטחתי במטוס, חוץ מהדלק שתמיד היה חסר לו!" הוא סיפר. צביקה בורנשטיין מספר ארבע היה ידוע בטייסת כטייס "שובב". הוא היה טס "חם" ורצה לצבור הישגים ופעילות.

שמואל גורדון נראה כילד בין חבריו הטייסים – נמוך קומה וצנום הוא התגלה לימים כטייס קרב חושב והוגה בעל יכולת טיסה בולטת.

מטוסי המבנה של שוהם נשאו פצצות פפ"מ (פצצות פיצוח מסלולים) מתחת לכנפיהם, ונועדו לשבש את עבודות שיפוץ המסלולים לאחר הפצצות המבנים הראשונים. כמו המבנים האחרים שנכנסו לגוב האריות של מטוסי הקרב המצריים גם מבנה זה נשא מערכות "עופרה".

מספר גידי: "יצאנו לים והיינו הרביעייה השלישית מעל אינשאס. בדרך התגלה כי המצפן שלי היה דפוק. טסנו נמוך מאד, ממש מעל המים ובבארדוויל נכנסנו לסיני. לא היה לנו מודיעין ברור ולא ידענו למה לצפות. ראינו ממול מפרשים ותרנים".

לפתע צועק בורנשטיין: 'חברה, שימו לב, טילים!'

'יש פה טילים?'. שאל אותו שהם. התברר כי אלה היו תרנים של ספינות בתעלה.

"לא ראינו טילים. ליתר ביטחון ירינו צרור לאויר. הפאלחים עשו לנו שלום. בחציית התעלה הפעלנו את

ה'עופרה' המערכת לשיבוש שידורים".<sup>8</sup>

מספר גדי אבירים: "לאחר התדרוך בטייסת יצאנו לתדרוך ברביעייה. המראנו מערבה לעבר הים. שם ערכנו ניסוי קצר של התותחים. רעש התותחים היה הפתעה גדולה בשקט ששר סביב. חתכנו בכארדוויל וטסנו מעל דיונות אינסופיות. אחריהם חצינו את התעלה והמתנו לדלתא".<sup>9</sup>

במהלך כל הטיסה לא ניסו ליירט את המטוסים של המבנה. "הניווט היה מדויק, סמכנו על המוביל" אומר גדי, "טסנו אחריו. ובכלל - כמה כבר אפשר לטעות בנתיב הזה? זה התבהר לנו מיד אחר כך - נפלנו בול על אינשאס".

"מההמראה ועד ליעף ההפצצה שמרנו כיוון אחד בלבד" כתב לימים גוררון, "חלפנו מעל הדלתא בעוד מבנים אחרים של חברינו מטייסות אחרות מתפזרים לאיטם של שדות התעופה 'שלהם'. הרדיו היה שקט כאילו לא המציאו אותו עדיין, ומטוסי אויב לא נראו במרחב".<sup>10</sup> גידי, המוביל, חש עתה ברממת האלחוט ובשקט שהשתרר בכל תדרי הרדיו בדידות רבה. עתה עמד לחלוף מעל הצד המזרחי של הדלתא.

"מטרתנו היתה לעקוף את כל מערך המכ"ם שלהם. כפריים נופפו למטוסים בידיהם. הישובים נראו רלים ומפגרים. תעלות מים לרוב, מי הדלתא רלוחים, ירקרקים ועכורים".

"ההתמצאות מעל הדלתא היתה קשה למדי שכן התעלות המסומנות במפה לא דמו לנצנוצי המים וסירות המפרשים הלבנים שהיו פזורות ללא חוק וסדר", סיפר צביקה.

ארבעת הסמב"דים הגיעו בדיוק מעל הנקודה מעליה היו צריכים למשוך לתקיפה. למבנה הזה, כמו למבנים שבאו בעקבות המטס הראשון היה סיוע בולט בדמותם של ענני העשן שהעלו המטוסים הנוערים של המב"נים הקודמים.

"כל 'הבעיות האישיות' של גידי, המוביל, נפתרו כהרף עין" מסכם צביקה בורנשטיין.

מעל העיירה זיקוקי משך גידי לגובה והחל בצלילה על אינשאס. הוא הבחין בישובים הקרובים למטרה. מסגד גבה-צריח מזדקק מולו לפתע. "הגענו כבר לשלב ההתקרבות למטרה" הוא מתאר, "ראיתי עמודי עשן שחור רים מתאככים ועולים מן המטרה. ראינו את גודל ההרס למטה. כ-12 עד 15 מטוסי מיג 21 בערו בשרה והעלו עשן סמיך".

אינשאס היה שדה רחב ידיים והמטוסים היו מפוזרים בו בעמדות היירוט וברחבות בשלוש או בווגות. הסמב"דים משכו ל-8000 רגל אחר ירדו ושיחררו את פצצות הפפ"מ. גידי: "הנ"מ תפס אותנו יחסית מוקדם - אבל היתרון שלנו היה המהירות הגבוהה. תקפנו את השרה בפפ"מ וערכנו שלושה יעפים על השרה לצלי-פה. העשן מאד הפריע. לא היו מיגים באויר. הנ"מ היה כבר ביעף הראשון ואחר כך הוא פיגר אחרי המטוסים. המהירות שלנו היתה גבוהה עבור הנ"מ. נכנסנו שוב לתקיפה - הפעם לצליפות. מצאנו מטוסים מוסתרים בעיקר ליד הנגרים" מספר גידי. "בתקיפה הזו השמדנו שבעה מטוסים".

גורם ההפתעה כבר לא היה קיים ומטוסי המבנה נתקלו במטח של פגזי נ"מ במהלך כל פעולת התקיפה. "מיד כשהתרוממנו לגובה היעף, קידם את פנינו מסך של אש מכל הכיוונים" סיפר גוררון, "מטוסינו היו מטרות נוחות מאד לשפע תותחי הנ"מ שבשרה".

גוררון, מספר שלוש, נכנס לכל אחד מן היעפים כאשר מטחים ארוכים של פגזים מופנים אליו: "קשה לתאר את התחושה לטוס במרכז שדה אינשאס 'ללא עבודה' לראות את ההבהקים המופנים אלי מכל עבר, להוריד את הראש בתוך הקוקפיט, כאילו לתפוס מחסה עד לתום המסלול... בכל יעף פגענו בכמה מיגים כשאנו טסים בתוך גשם ולעפות של פגזים וקליעים מכל הסוגים והמינים. להפתעתנו יצאנו משם ללא שריטה". בדרך חזרה נתקלו המטוסים במטוס תובלה מסוג איליושין איל-14 המתקרב לנחיתה בשדה התעופה באל-עריש. המטוס פנה צפונה.

"אני הולך להפיל אותו!". פרץ בורנשטיין לרדיו. הוא ערך עליו יעף אחד ופגע בו מעל השרה.

גידי: "אני לא יודע בכמה מטוסים בדיוק פגענו: היה עשן רב. אף אחד לא ראה איפה הוא פגע. לא ידענו מה שלנו ומה של מבנים קודמים. באחד היעפים ראיתי בתוך הפרדסים מטוסים. יריתי בהם בזית שטוחה והקי-ליעים התפוצצו על צמרות העצים. ציינתי את זה בתחקיר. ילו שמע על כך והורה לאייש אותי להוביל מבנה

לאינשאס גם בגל הבא: 'הוא יודע איפה המיגים' אמר ילו, "תנו לו להשחיל אותם!". חזרנו לנחיתה בגובה 35 אלף רגל רק אז הרגשנו הרגשה טובה – ממש חגיגה".

ארבעת המטוסים, ללא שריטה אחת, התקרבו לנחיתה בחצור, שם נתקלו במהומה של המטוסים הנוחתים. "היו שם מטוסים שנפגעו וביקשו לנחות בחירום והיו מטוסים פגועים אחרים. לנו היתה רק בעיה פשוטה אחת: היינו ללא דלק" סיפר אבירם.

גדי אבירם יצא לתריסר גיחות נוספות במלחמת ששת הימים. הוא נפצע ואיבד את ידו הימנית כחודש לאחר המלחמה. רכב בו נסע בואדי סודר בסיני, עלה על מוקש שנסחף לדרך. לאחר סדרה של טיפולים הוא חזר לטוס על מטוסי תובלה וערך עוד מאות גיחות מבצעיות. בשנת 1974 הוא פיקד על טייסת תובלה שהפעיל לה מטוסי נורד ושלוש שנים אחר כך על טייסת הרקולס. לאחר שורה של תפקידים במפקדת החיל הוא השתחרר בשנת 1986 בדרגת אלוף-משנה.

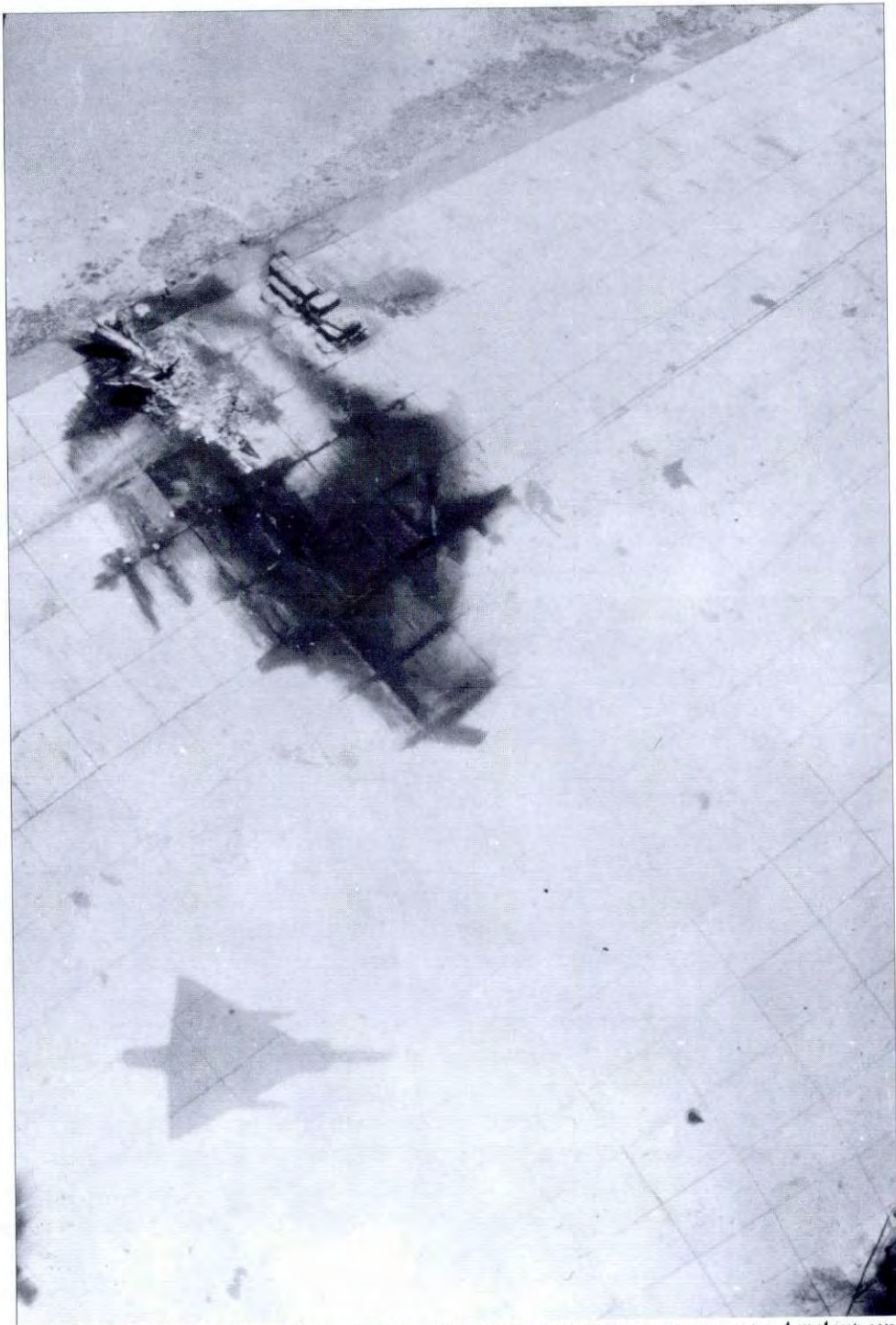
שמואל גוררון המשיך לשרת בטייסת הזו עוד תקופה ארוכה ולאחר מלחמת יום הכיפורים הקים את טייסת "העקרב" מחדש כטייסת פנטום ופיקד עליה. גוררון התקדם בדרגות ובתפקידים וסיים את שירותו כאל"מ. הוא משמש כד"ר וחוקר בתחום ההסטוריה הצבאית.

המבנה הבא אשר יצא לעבר אינשאס נתקל בסדרה של תקלות ואירועים שמנעו ממנו לתקוף בכוח מלא, והביאו אותו לבסוף לתקוף בטעות שדה שאליו לא נשלח – שדה קהיר בינלאומי. היה זה מבנה של טייסת 105, אותו הוביל מנחם כהן ועימו צביק'ה רוזנברג, יעקב זיק ואמנון שפירא (ראה קהיר בינלאומי – בהמשך).

האם הושמדו כל 44 המטוסים שהיו באינשאס? האם הדרך פתוחה עתה למטוסי חיל-האוויר לפעול בחופשי ותרבה מעל מבואות הרלאת המזרחיים? אנשי ענף מבצעים בחנו את דיווחי המובילים, ספרו את ה"אלפות" והחליטו כי טרם הגיעה השעה להכריז על אינשאס כשדה "סגור".

כמו השדה באבו סואר, גם השדה הגדול באינשאס היה אגוז קשה לפיצוח משך כל השעות הראשונות של המבצע. לאחר גל התקיפה הראשון התברר כי השדה עדיין פעיל ומטוסי קרב המריאו ממנו ליירוט מטוסי חיל-האוויר שפעלו מעל מצרים.

בגלי התקיפה הבאים יצאו עוד שישה מבנים של מטוסי תקיפה לעבר אינשאס.



מיג בצילו של מירזי - מיג 21 שהיה בכוננות הזנקה באינשאס ולידו מיכלית תדלוק. המצלם: אורי יערי

## קהיר מערב

בסיס נוסף אשר היה יעד מועדף על מתכנני מבצע מוקד היה בסיס האויר קהיר מערב. בבסיס זה בו היו שני מסלולים ראשיים, פעלה טייסת מספר 59 של חטיבת האויר להפצצה איסטרטגית מספר 65 אשר הפעיל כ- 15 מפציצים כבדים מסוג טופולב 16. חלק ממפציצים אלה היה מסוגל לשאת טילי אוירקרקע מסוג AS-1 "קלט" לטווח של מאות קילומטרים.

כמו כן הופעלו במקום יחידות אויר נוספות של מפציצי איליושין 28, ומטוסי קרב מדגם מיג 15, מיג 17, טייסת מיג 21, וגם מטוסים חדישים מסוג סוחוי 7. לא מפתיע, איפא, כי בסיס אויר זה היה באותו בוקר מהמטרות העיקריות של חיל-האויר הישראלי. בשל חשיבות יעד זה, והאפשרות כי מטוסי יירוט ינסו ליירט את התוקפים והפריע לפעולתם, היו המבנים הראשונים אשר הופנו ליעד זה מבין מטוסי המירוט המהירים של שלוש הטייסות.

## האם זה קהיר מערב?

האתגר שהציב שדה קהיר מערב, חייב תכנון מדויק, לימוד השרדה והמטרות שעליו, ונחישות להשמיד מספר רב של מטוסים כבר בגיחות הראשונות. בשל כך נשלחו לשרדה המובילים הבכירים ביותר של טייסות המירוט שהיו ידועים ביכולתם "להביא תוצאות".

את המבנה הראשון הוביל עמוס לפידות, מפקד טייסת 101. יחד עמו היו סרן ברוך פרידמן וסרן בני רומח. המטוס הרביעי, מטוסו של סרן יוסי ארזי, שהיה אמור לצאת עם המבנה הראשון היה מקולקל. יוסי ארזי, קצין המערכות של הטייסת, הביט בעיניים כלות במטוסים היוצאים לתקיפה. "זה היה אירוע מרגיז" סיפר ארזי, "הייתי מיועד לצאת עם עמוס לפידות בגיחה הראשונה של הבוקר. יום לפני המבצע המטוס שלי היה נכונ-נות ויוחאי ריכטר זינק עליו וקיפל גלגלים במהירות גבוהה מדי וקרקע את המטוס. זה נודע לי רק באותו הבוקר".<sup>11</sup>

יוסי המאוכזב ליווה במבטו את המירוט'ים היוצאים לדרך וחזר לפעילות בטייסת. "אתה כועס עד גבול מסוים" הוא אמר לאחר מכן בהשלמה, ואחר כך הולך למשימה הבאה. מבנה שלישיה מקשה על ההגנה ההדרית בטיסת תקיפה וקרב. אך זה לא יהיה המבנה החסר היחיד של הטייסת לאותו יום.

עמוס לפידות, מפקד הטייסת ומוביל המבנה, יצא אל מטוסו בשעה 06:50. בדיקות אחרונות, הליכה שקטה ובוחנת סביב המירוט' הכסוף. בשעה 07:05 במדויק הוא מניע ויוצא מן הדת"ק.

המכונאים הביטו בו וליוו אותו בתפילה חרישית. המטוס עמוס וכבד והוא מסיע באיטיות לעבר מסלול ההמראה. שם היתה כבר רביעייה של מטוסי אורגן של טייסת "הצירעה" אותה הוביל רן אלון לכיר גפגפה להמראה דקה אחת לפניו. המבנה הראשון של 113 לבוקר זה. המבנה של עמוס היה הראשון של 101.

עוד המתנה קלה, שני מטוסי המירוט' של מבנה "זילון" היו כבר מכונסים לצידו. נפנופי ידיים של הבקרים הקרקעיים, ואחד מהם מרים את השלט המתיר לו לעלות למסלול. 07:17. כמו לפי שעון שוויצרי הוא מזניק את מטוסו וממריא. המטוסים מאחוריו סוגרים לאט לאט ובפניה שמאלית רחבה, למבנה קרבי פתוח.

נדממת אלוהים מוחלטת, פנו המטוסים מערבה אל הים התיכון.

"שמרתי על דיוק של חצי מעלה" סיפר עמוס, "אנחנו טסים, והמירוט'ים מהירים, ועד מהרה ראינו שאנחנו משיגים את האורגנים שיצאו לפנינו. גם הם טסו בצורה מדויקת, מאד מאד נמוך. מה שאומר ששני המבנים טסו בדיוק על אותו נתיב. אני רואה אותם ומבין שאני משיג אותם. יש רדמת אלוהים. אי אפשר לדבר איתם". לפידות בוחן את המצב, ומחליט שאין לשנות את נתיב הטיסה ימינה או שמאלה כדי לעקוף אותם. "הם טסו בגובה של כ-15 רגל. טסתי מתחתם, ליחכתי את המים ממש. אנו חושב שהייתי בגובה של כשני מטרים. אני וכל המבנה שלי. הם היו בהלם. זה רק מראה איך הפנמנו את ההוראות שקיבלנו".<sup>12</sup>

18 דקות לתוך הים ואחר כך מגיע זמן הפניה. עמוס בודק את שעון העצר, ופונה בזמן שמאלה ודרומה לעבר מצרים. שדה קהיר מערב נמצא במרכז הדלתא בקרבת קהיר. אך הניווט לפי זמן וכיוון לא נתן את התשובה – היה קשה למצוא את השרדה בסבך החושות ותעלות המים. גם ערפילי הבוקר שאפפו עדיין חלקים נרחבים



עמוס לפיזות בתא המירזי - חניוויט בתוך הדלתא התגלה כבעיה רצינית

מעל מצריים לא הקלו עליו. הוא נצמד לכיוון ולשעון, אך העיכוב בויהוי השרה עתיד לתת את אותותיו בסיום המשימה. עמוס נוסק לשמיים, מגלגל ויורד להפצצה. יחד עמו כל שאר אנשי המבנה. "המטרה נגלתה לעינינו שניות לפני ההתקפה" סיפר עמוס, "עשד שניות לפני שהגענו לשרה לא ראינו אותו ולא היינו בטוחים שאנחנו במקום. כשהמטרה התגלתה היתה תחושת הקלה". המטוסים מושכים מעלה מתהפכים וחוזרים להפצצת התף. חמש מתוך שש הפצצות חודרות למסלול הראשי ומעיפות חלקים ממנו לאויר בסדרה של התפוצצויות עזות. חלק מהטייסים אינם מסתפקים בהפצצה ותוך

מוביל לקהיר מערב - מירזי 73 בו המריא לפיזות לתקיפת חשדה המאיים בלב הדלתא



כדי יציאה מצלילת ההפצצה הם מישרים חרטום וצולפים במטוסים החונים. הכל לפי התכנית. הכל בלוח הזמנים.

מפציצי הטופולב הגדולים בלטו למלוא רוחב הנסיס. הם חנו בפנים פתוחים, חלקם היו מחוץ להם מוכנים להמראה על המסלולים הרחבים. אלה הן המטרות הראשונות במעלה במלחמה הזאת ואותם יש להשמיר. "אלה כבר לא יגיעו לתל-אביב", הבטיחו הטייסים, הריצו את הכוונת לעבר גופי המפציצים הארוכים ופתחו לעברם באש תותחים מדויקת. הטופולבים לא מיהרו להתפוצץ. היה גרמה כאילו המטוסים הגדולים בולעים את הפגזים ולא נודע כי באו אל קרבם. מטוס אחד מטוס התישרו המירו'ים לעבר הטופולבים, וביעף מהיר ומדויק שלחו לעברם מטח אחר מטח. ליד המטוסים נראו מכונאים נמלטים לכל עבר, משאיות קלות המת-רחקות במהירות מהמקום.



טיל קטלני- בני רומח נהרג ביום השלישי למלח-  
מה מפגיעת טיל קרקע-אוויר באיזור אינשאס

אבל משהו שם התחיל לפתע לזוז.

המטוסים הגדולים והכסופים החלו להשמיע גניחות מתכתיות צורמניות, פיצוצים קטנים החלו מצטיירים על גופם וכנפיהם. כמו לווייתנים גדולים שנפגעו מצלצל, הם נאנחו בכבדות, העלו עננים אפורים קלים, משחררים נשיפת עשן ולפתע פיצוץ אדיר. כמו בתז' מון מדויק החלו המפציצים הגדולים מתלקחים ועולים באש כתומה-צהובה. מאות טונות של דלק, פצצות וגופי אלומיניום התערבבו זה בזה ועלו השמימה בסדרה של פיצוצים אדירים. מחזה מדהים.

טייסי המירו'ים נזהרו שלא להכנס לנתיבי הפיצוץ של המטוסים ולא להכוות באישם. המירו'ים הקטנים, עפים מקצה הבסיס לקצהו, התפזרו ונכנסו ליעף שני ושלישי. הכל נעשה במהירות, במבערים לוחטים. יעף זריז מעל השדה בכיוון המטוסים, כוננת במקום, צרור קצר על כל מטוס, חליפה מהירה מעליו ופוף - עוד מטוס מתלקח.

שלושת טייסי המירו'ים השלימו שלושה יעפי צליפה בטרם הביטו לאחור כדי לבחון את התוצאות: שמונה מפציצי טופולב 16 ואיליושין 28, ושלושה מטוסי קרב מיג 21 בערו בלב השדה - מחצית מכוה המפציצים בקהיר מערב הושמד.

המרדף אחר הטופולבים החל ברגל ימין.

לפידות דיווח תוצאות. "אלפא" על המטרות ומטוסים מושמדים. מזג אוויר משתפר ואין מטוסי אויב על השדה. ההפתעה היתה מושלמת. למטה נותרו עדיין עוד מספר מפציצים לא פגועים.

### מבנה שני: מדויק בזמן ובמקום

עשר רקות לאחר שעמוס המריא לדרכו יצא מבנה מירו'ים שני לעבר קהיר מערב. היה זה המבנה של רס"ן עודד שגיא מטייסת 119 בתל נוף. הזמ"מ שלו: 08:00. עימו היו ארנון לבושין הצעיר מספר שתיים, אילן הייט מספר שלוש, ואיתמר נוינר, המכונה "סקיפר", מספר ארבע.

עודד שגיא, גבוה ומלא גוף, היה טייס קרב עתיר נסיון אשר השתתף כבר בקרבות אוויר נגד מטוסים סוריים וירדניים. סיפרו עליו כי לבד מיכולת ההטסה המדהימה שלו והדיוק בביצוע, היה גם הרוח החיה בערבי טייסת ובאירועים חברתיים. הוא התגייס בשנת 1955 וסיים את קורס 23 שנתיים אחר כך. "זה קורס שכל מסיימיו חיים עד היום הזה" הוא מציין בסיפוק. הוא עבר את הנתיב המקובל להכשרת טייס קרב - קא"מ



כנפי נווט



כנפי טייס



אות ששת הימים



רמת דוד



חצור



חצרים



תל נוף



לוד



טייסת 101



טייסת 105



טייסת 107



טייסת 109



טייסת 110



טייסת 113



טייסת 116



טייסת 117



טייסת 119



טייסת 147

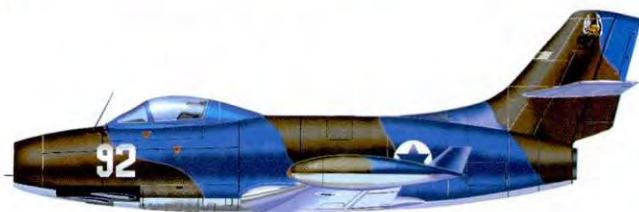
## מטוסי קרב ותקיפה בשרות חיל האויר הי



סיד אויאסיון ווטור IIN בטייסת 110



פוג



דאסו אורגן בטייסת 107



סוחוי סו-7 בשרות חיל האויר המצרי

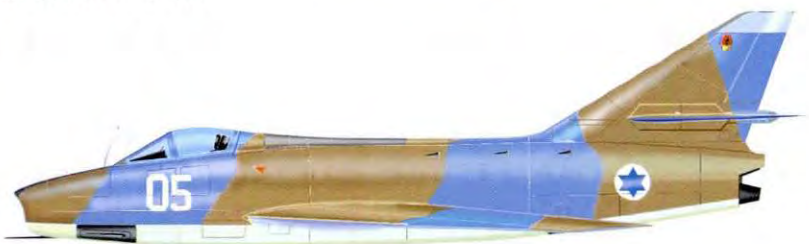
## מפציצים ומטוסי תקיפה בשרות חיל האויר המצרי



ציורי מק: דני שלום  
קנה מידה מקורב  
באויר - פרסומי תעופה



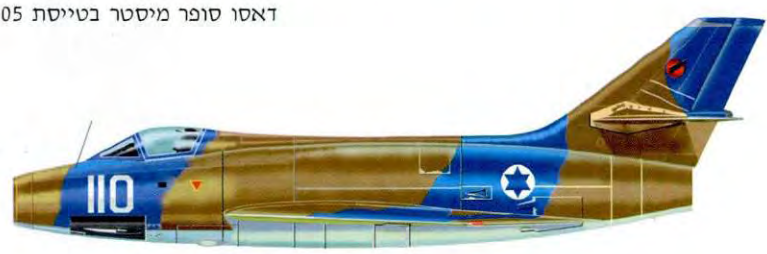
דאסו מירז' בטייסת 119



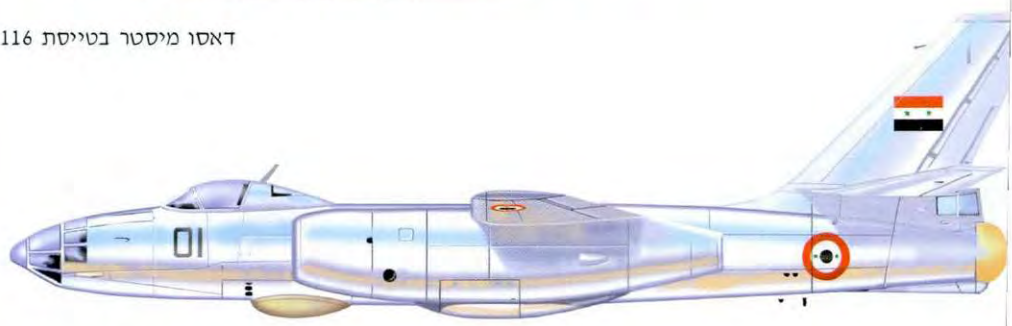
דאסו סופר מיסטר בטייסת 105



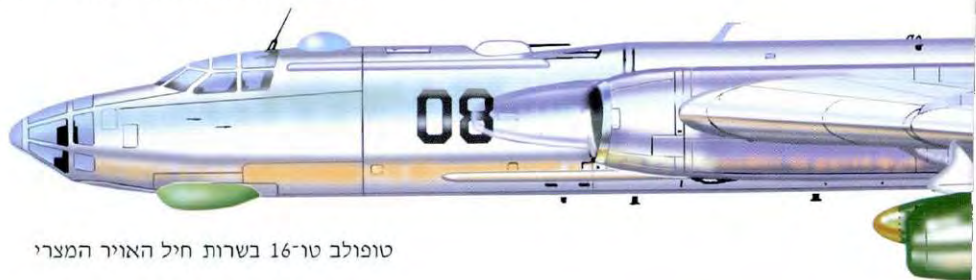
דאסו בטייסת 147



דאסו מיסטר בטייסת 116



איליושין איל-28 בשרות חיל האוויר המצרי



טופולב טר-16 בשרות חיל האוויר המצרי

# מטוסי קרב בשרות חילות האוויר הערביים בששת הימים



ירדן



מיג 15 בשרות חיל האוויר המצרי



לבנון



מיג 17 בשרות חיל האוויר המצרי



מצרים



מיג 19 בשרות חיל האוויר המצרי



סוריה

מיג 21F-13 בשרות חיל האוויר העיראקי



עיראק

מיג 21PF בשרות חיל האוויר המצרי



הוקר הנטר בשרות חיל האוויר הירדני

באורגן, טייסת מיסטר וכאשר הגיעו המירז'ים לטייסת 101 היה עודד בין הראשונים שעברו אל המטוס חד החרטום. בזמן המלחמה היה מפקד טייסת קרסורמכין בבית הספר לטיסה בתל נוף, והיה הצ"ח בטייסת 119 באותו בסיס. עודד ביצע עוד שורה ארוכה של תפקידים אותם סיים בשנת 1975 כמפקד יחידות הבקרה בדרגת אל"מ.

לפניו על מסלול 36 היה צריך להמריא המבנה של רן פקר לאינשאס. עודד מבחין כי רן מתמהמה ואינו עומד בלוח הזמנים להמראות. "לא חשבתי לעקוף אותו, אבל אתה מתחיל להרהר שמה שעוין שלך לא מדייק. אבל אתה לא יכול להוציא מילה".<sup>13</sup> זמן ההמראה של עודד טרם הגיע, והוא ממתין בסבלנות. מלפנים הוא מבחין לפתע בהמראה של הווטורים של 110 לכיוון 180, ובהסתערות של רן על המסלול בכיוון צפון. אחריו הוא משך את שלושת המירז'ים של המבנה שלו.

עודד, קפדן, רוחף בדיוק בשעה היעודה לו את המצע"רת, מתיישר על המסלול ויוצא לדרך. בלבו של אילן הייט, שיצא מהרת"ק ועלה על המסלול במטוסו העמוס והכבד, היתה רק בקשה אחת: שהמבער יתפוס. והמב"ער תפס. המטוס ניתר ממקומו, והחל לנוע על המסלול, כשהוא גומא את המטרים עד האחרון בהם. בתצור רה בה היה המטוס - שני מיכלי דלק מלאים, שתי פצצות וחמוש פנימי - הוא נזקק לכל סנטימטר של בטון. האף כבד, ולא ממחר להנתק, הולך וצובר מהירות ולאחר עוד מספר שניות שנראו לו כנצח, המטוס באויר. הוא כיבה את המבער כדי לחסוך בדלק, והצט"רף לשלושת חבריו למבנה.

"אני זוכר כל גרגר חול שעברתי בדרך לקהיר מערב" נזכר עודד. "יצאנו שבע או שמונה דקות בגובה נמוך, מהירות 420 קשר. הים היה רגוע. הבארדוויל, שאני רואה אותה בפעם הראשונה בחיי (לכר מפעם אחת בה ליוויתי מיסטר צילום בטיסה בה גילינו את בניית שדה ג'בל ליבני בסיני). אחרי הבארדוויל היתה טיסה ארוכה מעל המדבר, כאשר נגלתה לפנינו תעלת סואץ באלכסון. מצד ימין היינו צריכים לעבור מעל העיירה

זיקוק, ולפני אני כבר רואה את העיירה בנהא. הכל כמו בתכנון. חצינו בזמן את תעלת סואץ ואחרי זה יכולנו לראות את הדלתא של הנילוס. פסטורליה - סירות מפרש על הרמיטה. יכולנו לחוש כי זה השקט שלפני הסערה. הכל היה ברממת אלוהים מלאה. אף פיפס אינו נשמע".

"בשלב הזה של הטיסה אתה מאד עסוק בענינים שלך" סיפר אילן הייט, "החלק הזה של הניווט מעל הדלתא היה מלא שדות, עצי דקל, חורשות, איכרים מנפנפים לשלום. בארץ לא היינו רגילים לטיסות ארוכות כאלה - ששישבע דקות ומשנים כיוון. ועכשיו אנו טסים וטסים והכל מהר ובכיוון אחד. אנו מגיעים לגשר הרכיבות הידוע בזיקוק בדיוק בזמן ובמקום. כישורי הניווט של עודד היו משהו מדהים - הגענו בול מעל נקודת המשיכה".<sup>14</sup>

עודד אהב את הטיסה השקטה והמרוכזת, ללא ברבורים בקשר וללא דיבורים מיותרים. רק הוא ומחשבותיו,



עודד שגיא- הכל מזויק כמו בתכנון

והניווט הקשה שלפניו. אך היה בכל זאת משהו שפרץ לקשר. בדרך לקהיר מערב שמעו כל המבנים את רן פקר מתפרץ לפתע לקשר: "שמע, זה נהדר! זה עצום! זה יופי! הכל מתפוצץ!".

עורר שמר עדיין על דממת אלחוט ושמע את הרברים בשמחה: "זה עורר אותנו קצת" אומר עורר, "כי עד אותו רגע אינך יודע מה בעצם קורה".

המירודים הכסופים המשיכו מערבה לעבר הדלתא. "ברלתא לא היו ערפילים אבל היו עננים בגובה של 2000 רגל בערך" נזכר עורר. קהיר מערב היה שרועה בשטח מדברי מחוץ לדלתא ושם היה נקי. הוא מנווט במרדף יק, ומצליח לזהות כפר אחר כפר. "הניווט היה כל כך מדויק", אומר עורר, "שכאשר משכנו, הגענו בדיוק לכניסה על המסלול. ואת השדה עצמו לא ראיתי עד המשיכה. אחרי המשיכה הבחנתי בעשן שהעלו מטוסי הטופולב הגדולים בתוך הפנים הרחבים".

סגן ארנון לבושיין בן ה-21 היה מטייסי המירוד הצעירים של חיל-האוויר. עת הוא יכול היה להתפעם מהטיסה וממראות הדלתא: "הייתי מספר שתיים זוטר. לא עקבתי אחר הניווט. טסנו בדממת אלחוט מוחלטת. היום היה חלק יותר ומסוכן לטוס נמוך. זה יצר תחושת שקט מדהימה. שם הרגשתי שסוף סוף מתחילה המלחמה. הררי מית לפורט סעיד חשבתני: 'הנה כאן אני מעל שטח אויב'. ראיתי את כל הדלתא, שטח עצום בעל ערוצים

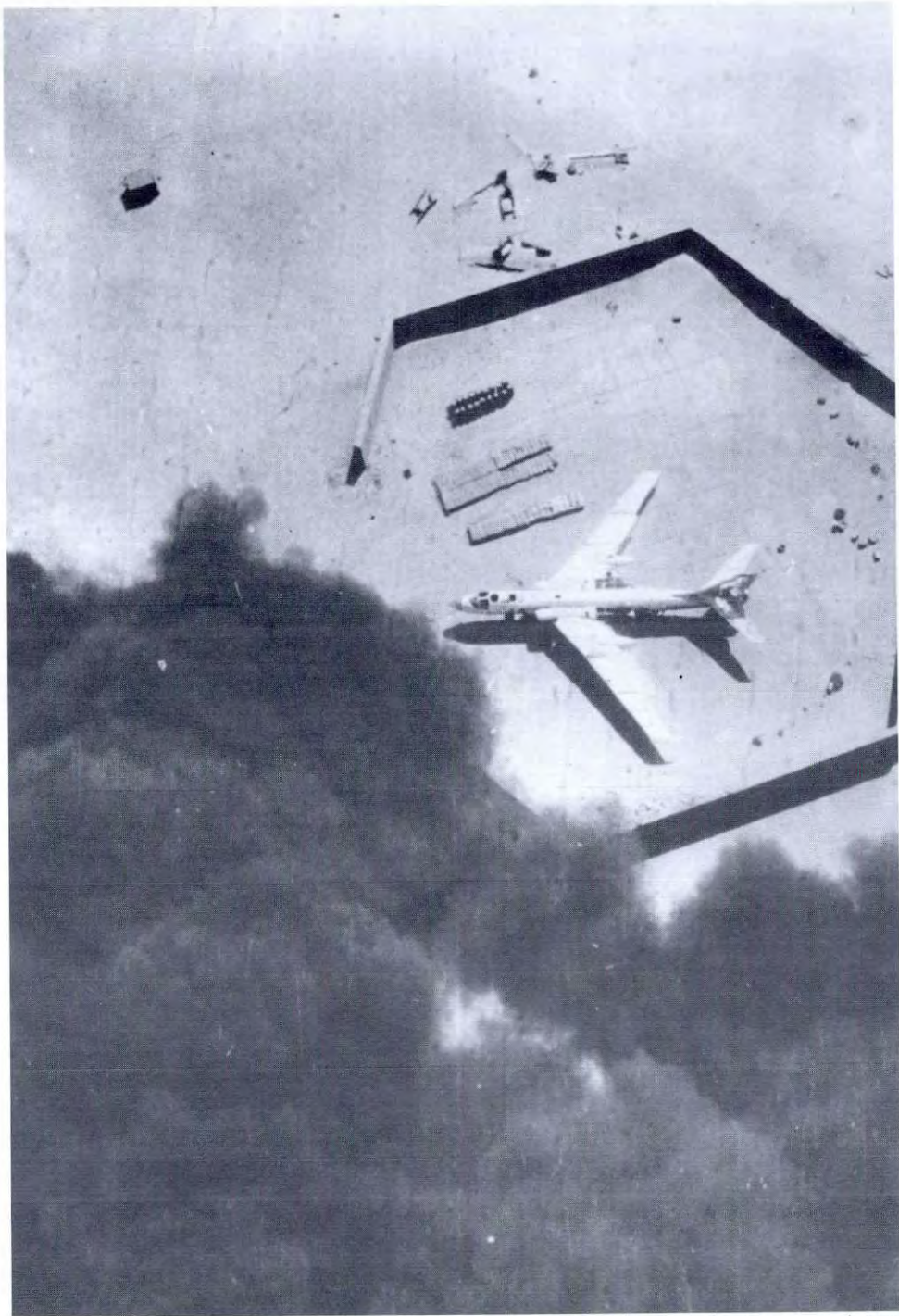


מירוד 780-המטוס בו יצא עורר שגיאת לקיפת בסיס האוויר קהיר מערב

ונחלים עם המון עצי תמר. איכרים מצריים נראה עובדים בשדותיהם ליד בני החימר שלהם. אחרי כמה דקות התחלנו לשמוע בקשר שהתקיפה יוצאת לפועל.<sup>15</sup>

נוינר כתב על כך: "כל חיי כטייס התאמנתי, התכוננתי ולמדתי לקראת טיסה זו. שעות רבות של אימון בנייר וט נמוך, מעל היבשה ומעל הים. מאות טיסות אימון לתקיפת שדות תעופה בפצצות וצליפות בכל השיטות האפשריות... ועכשיו אנחנו בדרך וכל עם ישראל צופה בנו, כל העולם עוקב אחרינו. אנחנו בדרך לשנות את מפת המזרח התיכון, לכתוב תוך שעה פרק שלם בהסטוריה..."<sup>16</sup>

עורר: "משכנו בדיוק לכניסה על מסלול 27 צללנו לאורך המסלול כדי לפגוע בהצטלכות - וזה היה כמו בתדרוך". ארבעת המטוסים צללו ליעף ההפצצה לעבר המסלול הארוך. שתי הפצצות של המירוד היו צמור דות לגחון על ידי נפג"ש (בושא פצצות גחון - שחק). היה צורך בלחיצה ארוכה על לחצן הפצצות כדי לשחרר את שתייהן בבת אחת.



החבול והשרוף - טופלוב 16 חבול בו לא פגעו מטוסי התקיפה ואיליושין 28U (דגם אימון) עולה באש

לא אצל כולם זה פעל.

"אז התחילו הבעיות" מספר עורך "מספר שתיים, לבושין, לא שיחרר את הפצצות". הוא יצטרך להכנס ליעף הפצצה נוסף. בעוד שלושת מטוסי המבנה נכנסו בגובה נמוך לצליפות נסק לבושין מעלה התגלגל וצלל לעבר המסלולים. "הוא נכנס להפצצה שניה ומשחרר רק פצצה אחת" אומר עורך, נראה שלא לחץ מספיק על לחצן שחרור הפצצות. בזמן שהוא הפציץ, אנחנו היינו ביעפי הצליפה.

מספר לבושין: "בתקיפה הייתי צריך לזרוק שתי פצצות. לחצתי לחיצה קצרה וזרקתי רק פצצה אחת. אני מביט ורואה רק מגורה אחת שכבתה. השניה נשארה לדלוק. כאשר הם משכו לצליפה אני משכתי 3000 רגל יותר גבוה. ביעף השני העברתי את המפסקים למצב צליפה ואני רואה שזה לא המפסק הנכון. עוד יעף הלך לאיבוד! המשכתי 270 עם המטוסים. החלפתי מפסקים להפצצה, תוך כדי תמרון בין ארובות העשן ותוך כדי שאני יוצא מהקצב של התקיפות וכבר לא יחד עם מספר אחר, ואני משתדל להפציץ כדי שהם יצלפו והרי סיסים שלי לא יפגעו בהם. ביעף השלישי אני מצליח לשחרר את הפצצה ופוגע בסדר. ירדנו לגובה 2000-2500 רגל. המסלול רחב ואני מתארגן לצליפה".

אילן נכנס שלישי: "ראיתי את הפגיעות המדויקות של עורך שגיא. אבל אני בסיטואציה לא טובה: בזמן המשיכה לא פתחתי מספיק מנוע ועכשיו אני במהירות נמוכה – צריך להיות ב-500 קשר ואני רק ב-450. ואני אומר לעצמי: 'אילן, מה אתה עושה? אתה רוצה למות פה?!'. פתחתי עוד מנוע ונכנסתי להפצצה. אני מביט ורואה את הפצצות של שגיא מתפוצצות במסלול. יעף ההפצצה היה מושלם – היה קצת נ"מ, פוף שחור של 57 מ"מ, לא מרוכז ולא יעיל".

נוינר משך, התגלגל וחזר להפצצה. הוא שחרר את שתי הפצצות: "אני מושך ויוצא. לפני מתגלה מפציץ טר 16. עומד בסוף המסלול. אצבע על ההרק... כוונון.. צרור פגע בכנף. יאללה, החוצה, שובר מערבה. איפה הייט? קשר עין. אני חותך ונכנס למקום. טסים נמוך, רצים מהר, במנוע פתוח עד הסוף, ברזל בברזל. עוד פעם פונים. הנ"מ יורה עלינו. לא חושבים עליו, שיירה! מושכים. שוב מתגלה השדה, אפוף עשן".

נוינר צלל על שורה של מטוסי יוג 17, המטוסים נפגעים ואינם נדלקים, ככל הנראה היו מטוסי דמה. הוא פוגע ביעף הבא במפציץ גדול ומעלה אותו באש.

העשן שהעלו המפציצים הפריע מאד לאילן. "לפני ראיתי טר 16 בוערים ויוצרים עשן, זה מאד הפריע לי וזה היה בניגוד למה שאנו רגילים באימונים. בזמן הצליפה בחרתי מטרה בצד ימין של נוינר. לפתע הוא צועק לי: 'אתה מפריע לי!'. ענית לו: 'תסתדר!' הסתבר ששנינו בחרנו את אותו מפציץ שהיה בצד ימין של המסלול".

גם לנוינר הפריע העשן הסמיך: "רק עשן. לא רואים מטרות, לא רואים כלום. צד ימין של השדה הוא שלי ביעף הזה. הייט לוקח את צד שמאל. אז מה הוא עושה כאן? הוא אינו צולל אל הצד שלו – הוא בא לצד שלי, הוא מפריע לי. אנחנו צוללים על אותה מטרה, נתיבי הטיסה שלנו מתכנסים, עוד שניה נתנגש. הצד שלו מלא עשן אז הוא בא לצד שלי. אני מוותר, עושה לו מקום, לוקח ימינה ומחפש מטרה".

נוינר גילה זנב של טופולב בולט גבוה מעל הדיר הפתוח. הוא מנסה לכוון, יורה ולא פוגע. הפגזים מתנפצים צימ על חומת הדיר. הוא משך מעלה ויצא.

המשימה תמה. עורך קרא למטוסי המבנה וכינס אותם בדרך הביתה.

בינתיים נעלם לבושין הצעיר. עורך מנסה לאתר אותו בקשר ובמבט סורק סביב. אבל מספר שניים איננו לבושין היה עסוק בבעיה משלו: "כשהייתי ביעף השלישי אני שואל את עצמי: 'אני לא במבנה, לא באוריי' נטציה של התכנון המקורי – מה עושים?'. החלטתי לבחור את המטרה הכי גדולה בקהיר מערב. אתה רץ 550 קשר בגובה נמוך, שלא ינעלו עליך עם התותחים והמכ"מים. מחמישה ק"מ אני נותן משיכה ל-1500 או 2000 מטר ונכנס ביעף שטוח לצליפה. ואז אני מחפש על מה אני נכנס ומזהה מבנה גדול – זה וראי מפקדה. אילו הייתי רואה מטוס הייתי הולך על המטוס. אבל הכל השתבש בגלל תמרות העשן שכיסו את כל האזור הצפון מערבי. נשאר לבצע רק בצד הדרומי והמזרחי. בחרתי מטרה ונכנסתי. המטרה בדיוק בכוונת – מבנה לבנים חומות – לחצתי צרור ארוך. יצאתי נמוך, נאספנו וחזרנו הביתה. נכנסתי חזרה למקומי ברכייעיה".

"עשיתי עוד פניית איסוף" ממשיך עודד, "בשלב זה הצטרפו אלי כל מטוסי המבנה ויצאנו. כשעברנו את הדלתא משכנו למעלה". לבושין הצטרף למבנה עם שלושת חבריו ולאחר ספירת הפגיעות מתברר כי עודד והמבנה שלו פגעו בשלושה מפציצי טופולב ושני מטוסי קרב מיג 21 שהיו בעמדת המראה, והשמירו אותם. 11 מפציצים גדולים כבר היו מושמרים. עודד מדווח בקשר. במפקדת חיל-האוויר רשמו את הנתון. בשדה נותרו רק עוד שלושה-ארבעה מפציצים וזה מעודד.

לבושין הצעיר שבמחסנויותיו נותרו עוד הרבה פגזים ראה בדרך רכבת שנסעה מפורט סעיד לסואץ והחליט לפעול. "נכנסתי עליה לצליפה. בלי יותר מדי אישורים. הרמתי אף והורדתי וניסיתי לצלוף עליה. לא זוכר שפגעתי או שעצרתי אותה".

ארבעת המטוסים חזרו לנחיתה בתל-נוף. "קהיר מערב היה מגבלתי עבור המירוז" מסכם עודד. "חזרנו עם 400 ליטר דלק וזה היה המינימום לנחיתה". מחשבותיו של לבושין היו נתונות לנושא אחר. במשך כל הדרך ניסה לנחש מה היה אותו מבנה לבנים גדול אותו תקף בחמת זעם ביעף הצליפה האחרון שלו מעל קהיר מערב. "עניין אותי מאד מה תקפתי. רצתי לחדר מודיעין שלפתי את התיק של שדה התעופה קהיר מערב ופתחתי את הרף של כל המתקנים בבסיס. התחוויר לי שתקפתי את מפקדת גף הרכב של הבסיס..."

### האיום הכבד ביותר על ישראל - חוסל

איזור קהיר מערב היה פנוי עתה למבנה הבא. על רחבות החניה של הבסיס חנו עדיין מספר מפציצים וגם מטוסי קרב קטנים שנראו לידם כננסים. מתחת לכנפיהם של חלק מהמפציצים היו טילי אויר-קרקע קטנים, שנראו כמו דגמים של מטוסי מיג 15. אלה עדיין היוו איום של אורחי ישראל והיה צורך לפעול נגדם. רס"ן עמוס עמיר מטייסת 101 הוביל את התקיפה השלישית על קהיר מערב. הזמ"מ: 08:10 והשעה כבר 07:23. התנעה. הוא יוצא מן הרת"ק ומלווה במבטו את המטוסים האחרים. לפניו על המסלול עמד מבנה הסמב"דים של ילו שעמד לצאת לאינשאס. בשעה 07:37, אחרי המראת המטוס הרביעי של הסמב"דים, רחף עמיר את המצערות, התישר ומטוסו ניתר לפניו במבער מלא.

עמוס עמיר הוא מטייסי הקרב הבולטים של חיל-האוויר הישראלי. הוא החל את שירותו בנח"ל המוצנח ולאחר מכן התנדב לחיל-האוויר. את כנפי הטיס קיבל בשנת 1958, היה מטייסי המיסטר הראשונים ואחר כך חזר לאורגנים לפני שהגיע לטייסת 101 והוכשר להטסת המירוז בקורס השני שנערך בישראל. בזמן המלחמה היה מפקד טייסת אימון בסיסי בבית הספר לטיסה. עתה הוא היה בהצבת חירום בטייסת 101. לאחר המלחמה הוא קיבל את הפיקוד על טייסת 119 מירוזים, הסב אותה למטוסי פנטום ולאחר מכן פיקד על בסיס האוויר בתל-נוף. לימים היה סגן מפקד חיל-האוויר. הוא השתחרר משרות בשנת 1983 בדרגת תת-אלוף כשלוך כותו הפלת שבעה מטוסי קרב ערביים ומאות גיחות מבצעיות.

יחד עימו המריאו מעוז פורז הותיק מספר שניים, יצחק ברזילי (פיל) מספר שלוש (שיצא במירוז) 3B דרימוש' (בי) ויוחאי ריכטר הצעיר מספר ארבע. כל השלושה נשאו שתי פצצות של 500 ק"ג כל אחת. רק עמיר נשא פצצות פפ"מ מתחת למתלי קצות הכנף שלו.

מעוז פורז היה במחזור הראשון אשר הסב למירוז' בישראל. את השנים האחרונות עשה בטייסת 101. הוא השתחרר מצה"ל ועבר לאל-על. ביולי 1968 נחטף מטוס הבואינג 707 שהטיס לאלג'יר. פורז ערך לאחר מכן הסבה למטוסי סקייחוק בהם עשה את מלחמת ההתשה ויום כיפור.<sup>17</sup>

תכנון הנתיבים והזמנים היה מאד מדויק, אולם המבנה של עמיר, כמו המבנה של עמוס לפירות לפניו, נתקל בכל זאת בכעיה: "אנו יצאנו הרחק הרחק לים התיכון, על מנת לחדור לעומק מצרים מכיוון הים מערבית לפורט סעיד, בנתיבים שבהם טסנו נמוך. כאשר היינו מעל נתיב המתקפה בגובה נמוך, הגיע מבנה של טייסת ירידה שלנו מרמת דוד, ולאט לאט ראינו את המטוסים הולכים ומתקרבים ממש עד אלינו. ולולי

היינו עושים איזו שהיא פעולה היינו פשוט עולים זה על השני בגובה של מטרים בודדים על פני המים. ידענו שהם מגיעים וראינו אותם ולאט לאט הם הלכו והתכנסו. כל מה שנותר לנו לעשות היה להתרומם כשלושה מטרים, לתת לחברים שלנו לעבור מתחתנו ולרדת נמוך, על מנת לשמור על הגובה, שהיה אחר ממרכיבי המתקפה. עברנו מבנה בתוך מבנה בגובה נמוך וברמת אלוט מוחלטת. נפנפנו בכנפיים והם חלפו דרומה למטרה שלהם. אנחנו המשכנו טוס בגובה נמוך ממש 'בין הדגים'<sup>18</sup>.

המבנה בו נתקל עמיר היה מבנה הווטורים של לוי צור מטייסת 110 שהיה אותה עת בדרכו הארוכה מרמת דוד לתקיפת בני סואף הרחוק.

בשרה קהיר מערב נותרו עדיין מספר מפציצי טופולב גדולים וגם מטוסי קרב מדגם מיג 21. סיפר עמיר: "הבעיות החלו כאשר הגיעו ארבע-חמש הדקות האחרונות של הטיסה מעל הדלתא. סבלתי מחוסר באמצעי הודעות בשטח, בלי עצמים בולטים. רחיתי את המשיכה לתקיפה ב-20'25 שניות. כשמשכתי מצאתי את



רשום על שם עמיר- מפציץ טופולב 16 עולה באש בקהיר מערב מפגיעת תותחיו של עמוס עמיר (בתמונה הקטנה)

המטרה קצת מאחורי. אבל היא בלטה מאד וכבר עלו משם עמודי עשן כבדים. לאחר שנכנסנו לתקיפת המסלולים שיחררנו את הפצצות שלנו על המסלולים של הטופולב-ביס. שהיו, כפי שהגדיר לנו אותם מוטי לפני המלחמה: 'האיום הכבד ביותר על מדינת ישראל'. כשראינו אותם במלוא גודלם זה היה דבר מדהים".

"ראינו מדורות ענקיות בשרה, פגיעות שהעלו ענני עשן שחור של דלק, אבק וחול. לא זוכר את עצמי מוטרד מאש נ"מ. היתה אש אבל בכלל לא חרר לי הדבר למוח. המטרות שלנו היו הטר-16, שבודדים מהם היו כבר שרופים ועוד כמה שמצאנו שהזמינו לתקוף אותם. ערכנו הפצצה אחת ושלושה יעפי צליפה".

לאחר התקיפה יכול היה עמיר להיות מרוי צה: "בתותחים שלנו השמרנו תשעה מטרי סים", הוא סיכם. בין המטוסים שהושמדו היו אותם מפציצי טופולב שטילי אויר-קרקע "קנל" בלטו מתחת לכנפיהם. לעמוס עמיר היו עתה שתי בעיות שבאו בזו אחר זו, אפילו "תלויות" זו בזו: חלק מפצצות הפפ"מ שהיו מתחת לכנפיו לא השתחררו. כל אחת מהן היתה תלויה על מתלה מסובך שהגדיל את הגרר של המטוס.

"אי אפשר היה לראות את זה, והטייס ממקום מושבו לא ראה אותן. וזה גרם לי באופן אישי לתצרוכת דלק גבוהה מן המתוכנן". עמוס הביט על המחווה. "ידעתי שאני במצוקת דלק בזמן הטיפוס מקהיר מערב. בדרך הביתה כל המבנה עלה ל-35 אלף רגל. שייטנו בגובה הזה והודעתי למספר שלוש שאני מצפה לכיבוי מנוע בכל שלב והוא יקח. קיוויתי שאעבור לפחות את קו כוחתינו כדי לא ליפול בשבי".

מערבית לאל-עריש, בגובה 30 אלף רגל, זה קרה: "בשלב מסוים המנוע לא יכול לעבור בלי דלק" סיכם עמיר את המצב בחיך של השלמה, "והוא הכריז שביתה".

עמוס התארגן לגלישת נחיתה ארוכה לעבר הבסיס בחצור אך המרחק היה רב מדי. "השארתי את ההובלה למספר שלוש שלי במבנה, ואני בעצמי פניתי לכיוון הצרים ונחתתי נחיתה אונס ללא מנוע".  
 בחצרים טיפלו במטוס כשעתיים-שלוש והוא שב לחצור.  
 שלושת המטוסים האחרים היו קצרים מאד בדלק וכמעט אבדו בשלב הנחיתה: ברזילי, במירז' הרומובי (שגם בתפעול רגיל נשא פחות דלק מהרגם החרמובי), העביר את המצערת לסרק בהקפה ומנועו כבה סופית כמאה מטרים לאחר הפינוי. יוחאי ריכטר הגיע לנחיתה, לא היה מאורגן והחליט ללכת סביב כאשר במיכליו רק 60 ליטר דלק. הוא הצליח לנחות בשלום והמנוע חדל מפעולה מעט לפני המוסך. מעוז פורז נחת כאשר 70 ליטר משתכשים במכלי הגוף של המטוס שלו.<sup>19</sup>



על טיפות הדלק האחרונות- מירז' 86 שנטל חלק בלחימה כשאר המטוסים. ברזילי יצא בו לקחיר מערב

קצין חיל האוויר המצרי, מוחמד נביל אל מסרי (לימים מייג'ר ג'נרל), סיפר על אחת התקיפות בקהיר מערב: "כאשר החלה המלחמה, הייתי על הרחבה. שמעתי התפוצצויות והבטתי למעלה. ראיתי מטוס מירז' יוצא מצלילה ויורה בתותחיו. הם ירו על הטו-16 אשר היו בדירים שלהם הפתוחים מלמעלה. אולם אלה לא נתנו כל הגנה".

"לא תאמין" הוא אמר לסופר אמריקני, "אולם באותו רגע ראיתי פצצות מסלול תלויות עדיין ממצנחיהן. והם פגעו והשמירו את הצטלבות המסלולים".<sup>20</sup>

### כל השדות דומים כמו גרגרי אדוז

קצב הגעת המבנים מעל קהיר מערב היה גבוה – מחושב לכל דקה. מבנה מירז'ים נוסף של 101 החליף את המבנה של עמוס עמיר. המבנה הזה היה חסר: היו בו רק שלושה מטוסים ובהם רס"ן עודד מרום המוביל, סרן יאיר נוימן מספר שתיים וסרן יפתח ספקטור, סמ"ט א' של הטייסת, מספר שלוש.

רס"ן עודד מרום מאלופי הטיס של חיל-האוויר,<sup>21</sup> היה אותה עת מפקד בבית הספר לטיסה. הוא החל שרותו כטייס ווטור ועבר ערב המלחמה למירז'ים. לאחר מכן היה מדרוך בבית הספר לטיסה. בתקופת הכוננות הוא הגיע לטייסת 101 כהצ"ח. עודד היה מוביל הצוות האירובטי וכבעל יכולת אמנותית אף אחראי על סכימת הצביעה הכחולה-אדומה של מטוסי הפוגה מיגי-סטר. מיד לאחר המלחמה הוא חזר לטייסת 101 ושמש מפקדה בתקופת מלחמת ההתשה. לאחר מכן מילא שורה של תפקידים במחלקת המבצעים של החיל. במלחמת יום כיפור היה מפקד מחלקת המבצעים. עודד סיים את שרותו הצבאי בדרגת אלוף-משנה.

סרן יאיר נוימן היה בין טייסי הקרב הנודדים בחיל-האוויר אותה עת שחבש כיפה בגלוי – אחרים העדיפו להסתיר אותה. הוא נחשב לטייס טוב, והיה מקובל בין חבריו. נוימן הצעיר היה בין "יושבי הספסלים האחר



וכך התיישבתי עליו - עוזר מרום מתאר הפלת מיג 19 ביום השלישי של המלחמה מעל צפון סיני

ריים" של חדר התדריכים ושימש אופוזיציה למפקד, יחד עם סלפק ואחרים.

זו היתה התקיפה הראשונה של נוימן על קהיר מערב. בתקיפה השניה על אותו שדה ימצא את מותו.

יפתח ספקטור נולד בשנת 1940 לצבי ושושנה ספקטור. בקיץ 1941 נעלם אביו עם כ"ג יורדי הסירה במבצע השאי בלבנון. הוא התגייס לחיל האויר בשנת 1958 וסיים קורס טיס שנתיים אחר כך. 15 סיימו את הקורס - תשעה מתוכם נהרגו במהלך השנים. אחד מחבריו הטייסים, איתמר נוינר, תיאר את יפתח: "שקט וצנוע

עם עיניים טובות. תמיד מדבר בניחותא ומרבה בגינוני נימוס. מתאים לו להיות משורר או מורה בבית ספר תיכון". יפתח האחר נתגלה לאחר שסגר מעל ראשו את חופת תא הטייס. יכולתו בטיסה קרבית הפתיעה את כל חבריו לטייסת. "הוא היה מהטייסים הטובים ביותר של עם ישראל" אמר עליו אחד מטייסי 101. בשנת 1966, הוצב יפתח בטייסת הקרב הראשונה כטייס מירד' והיה בין ששת מפילי המטוסים ב-7 בינואר 1967. לאחר מכן יקבל יפתח את הפיקוד על טייסת הקרב הראשונה, יפקד על טייסת פנטום במלחמת יום הכיפורים, ועל בסיס רמת דוד. יפתח היה מטייסי הקרב המובילים והמקוריים של חיל-האויר וצבר לא פחות מ-15 הפלות של מטוסים ערביים - תשעה מטוסים אותם הפיל במירד' (כולל מיג 21 רוסי) ועוד שישה במטוס הפנטום. בכך הפך לאלוף ההפלות מספר שתיים בחיל-האויר הישראלי.

חבריו אומרים כי יפתח לא היה טייס שגרתי - תמיד חיפש את הדרך המיוחדת, המשופרת והבדוקה כדי לבצע משימות. כמפקד בסיס רמת דוד אף יצא במטוס F-16 לתקיפת הכור האטומי בעיראק. הוא פרש מהיל האויר בשנת 1984 בדרגת תת-אלוף.

עתה עמדו שלושת המירד'ים על הרחבה לפני המראה. עורך הביט לצדדים, וראה את שני מטוסי המבנה לידו. לפניו רעמו על המסלול שלושת הסמב"דים של שפירא בדרכם לכברית. ארבע דקות בדיוק לאחר המראת המטוס האחרון, דהף עורד מצערת ועלה למסלול. 07:53. זה הזמן. הוא מאיץ במטוסו הכבד, "שובר" את ידית המכער שמאלה, והמירד' נוסק לאויר. מבט קצר לאחור, הוא מרחיב את הפניה ושאר המטוסים מצטרפים אליו למבנה קרבי פתוח.

"המשימה שלנו היתה לתקוף שדות תעופה ולהשמיד את מסלוליהם" אמר עורד לאחר המלחמה, זו היתה בדיחה, משום שהמירד' יכול היה לשאת רק 2 פצצות 500 ק"ג. היינו רגילים לטוס 250 מייל כדי להטיל שתי פצצות ללא כל מצפן מודרני. כל מה שהיה לנו היה מצפן מגנטי. היה לנו גם ג'ירו כיווני אולם זה היה מסתחרר בכל פעם שהטנו את המטוס. לא היו כל משואות, לא מערכות TACAN, כלום. רק מפה ומצפן".<sup>22</sup> קהיר מערב היה שדה בולט ממערב לקהיר ובשטח מדברי פתוח, אולם יכולת לגלות אותו רק כאשר טסת מעליו בגובה מסוים. מגובה נמוך הוא היה מוסתר על ידי החורשות שהיה ממזרח לו. למרות עמודי העשן שהתמרו מעל השדות גם עורד התקשה לנווט בין הכפרים הרומים כל כך בתוך הדלתא, בגלל גובה הטיסה הנמוך.

מתאר עורדי: "נותרו עוד דקות ספורות עד לשרדה התעופה. המטוס טס יציב בנתיב ואני משתדל לזהות את מיקומי לפי המפה והכפרים שבדרך, אך ללא הצלחה. כל השדות המעובדים דומים זה לזה כשני גרגרי אורז וכל הכפרים הם באותה צורה בדיוק. נותר רק הפתרון הברוק – להמשיך לטוס לפי כיוון המצפן וזמן שעון העצר" הוא יכתוב לאחר המלחמה.

"אנו עוברים מצפון לקהיר. נותרו רק עוד דקות. אני מתרוי וח כמושב הצר ומנסה להשתחזר מהמתח הרב שנצבר במשך הטיסה. המבנה פרוש משני צידי המטוס שלי. כולם כבר



**שקט וצנוע, אך לוחט בקרב- יפתח ספקטור זן על פרטי אחת המשימות עם אנשי המבצעים של הטייסת**

יודעים בתאיהם שתוך דקות נהיה בתוך התופת". לעזרתו של עורד עולה ומתמרד לשמים ענן העשן הסמיך של קהיר מערב. הוא פלט אנחת רווחה: "הגענו בדיוק נמרץ למקום המיועד לכניסה לתקיפה".

"כוח מלא. מפסקים" שובר עורד את הרממה. מטוסי מבנה "מכתבה" נפרשו כעין ראש חץ. הוא מושך לגובה 9000 רגל מתהפך וחוזר לצלילה על השרדה. "מן המטוס משתחררות שתי פצצות בדרך אל המסלול. כל המבנה שיחרר את הפצצות על המטרות המיועדות ואנו פונים בגובה נמוך מעל המדבר, כדי לחזור ולצלוף במפציצי הטופולב הענקיים".

ארבעת המירוים חוזרים מכיוון לא צפוי, ופותחים ביעפי צליפה על המטוסים. עורד מספר: "אני מתיצב בצלילה שטוחה. הכוונת נעה ומגיעה למטוס טופולב נוצץ. האצבע סוחטת את ההדק שעל הגה המטוס. התותחים רועמים וצרוור של פגזי 30 מ"מ פוגע במפציץ. הוא מתלקח מיד ועשן שחור וסמיך מיתמר ממנו". המבנה משלים את היעף וחוזר לצליפה שניה ושלישית. הטייסים השלימו את המשימה וחמקו במהירות תוך פניה חדה, תוך שהם סופרים את המטוסים המושמדים.

יפתח ספקטור, ששנים אחר כך ישתתף בחוויות טיסה מסמרות שיער, קשות וטראומטיות, וזכר את הטיסה כ"טיסה צבאית התקפית חסרת אירועים מיוחדים". גם התיאור שלו על חלקו בגיחה היה לקוני משהו: "הכניסה להפצצת השרדה היתה קשה בגלל עמודי הענן שהתמרו ממנו ישר מעלה בקו אנכי. הטייסים לא ראו את הפגיעות על המסלול, ובצליפות חיסלו את המפציצים הגדולים שעדיין נותרו שלמים".<sup>23</sup>

והוא מסכם: "טיסה ממש טיסה חסרת אירועים – תקפנו את השרדה בכיף. היו לנו פגיעות מצוינות". הוא ערך שלושה יעפים ובכל אחד מהם פגע במטוס כלשהו: "לא היה לי יעף מפוספס".

מכל פינות השרדה הרחב עולים עמודי עשן שחור. המסלול כתוש ומנוקב, ושלושת המירוים של עורד מוסיפים חמישה מפציצי טופולב גדולים ל"נרות" שבערו מעל קהיר מערב. במפקדת חיל-האוויר קיבלו את הרייז והונשמו לרווחה. לפי דווחי הטייסים לפחות 15 מפציצים הושמדו בקהיר מערב עד כה – כל הטופולבים שעוררו דאגה גדולה בקרב מנהיגי ישראל – כמחצית הכוח ההתקפי של מצרים.

כמו צרעות קטנות נסקו שלושת המירוים מעלה והתרחקו מהשרדה הנוער.

את הטיסה השלימו עודד ויאיר בהפלת מטוס תובלה מסוג איל 24.14<sup>24</sup> ובעוד חווייה קצרה. בדרך חזרה הבחיינו נו טייסי המבנה במטוס קרב בודד הגע לכיוון צפון-מזרח. לאחר מבט מאומץ יותר גילו כי מדובר במטוס סופר-מיסטר שחזר מתקיפה. "הם ראו אותנו ונבהלו לרגע. הראנו את עצמנו ולאחר מכן עשינו עליהם הגנת זנב" אמר יפתח.

היה זה מטוסו של יעקב זיק אשר פרש מהגיחה לאינשאס (ראה קהיר בינלאומי). המירז'ים המשיכו צפונה וכשיצאו משטח מצרים הם פנו איש לדרכו, ונחתו בחצור בזה אחר זה.



**ז'וד פורת - מוביל מבנה המירז'ים הצפוני הראשון לעבר קהיר מערב. מימין: פתקית המשימה של פורת בגיחה**

כמה טופולבים הושמדו בקהיר מערב וכמה מטוס קרב? המוריעין נטה להחמיר בקבלת הדיווחים של מובילי המבנים. גם עתה, למרות שמספרית כל המפציצים הכבדים כבר הושמדו, לא הורתה המפקדה לעצור את התקיפות על קהיר מערב והן נמשכו כרי "לוורא הריגה" מושלמת (כמתואר למעלה, חלק מהמפציצים יצאו באותו בוקר לטיסת אימון).

3000 ה	
0745	שעת ה-ה
27	מסלול בשימוש -
0730	למטוסים
0748	התנועה
0800	המראה
0840	זמ"מ
הערות להטעה בדממת אלהוט	
27 ה-ה	
0752 ה-ה 38	

### "הצפוניים" מגיעים

עתה הגיע גם תורה של טייסת המירז' הצפונית לפעול מעל השדה בלב מצרים. מטוסי המירז' של רמת דוד לא יכלו לבצע תקיפה על קהיר מערב בטיסה בגובה נמוך ובחימוש מלא. לכן הוחלט לשלב את המטס הזה רק בסוף הגל הראשון, כרי שלפחות חלק מן הנתיב ניתן יהיה לבצע בגובה רב, שם צריכת הדלק היתה פחותה יותר. בשעה זו שלטו כבר מטוסי חיל-האוויר בשמי סיני.

על הובלת המבנה הזה היה מופקד סרן דוד פורת, סמ"ט ב' של טייסת 117.

דוד פורת, טייס גבוה ומלא גוף, היה מוותיקי הטייסים בטייסת זו. הוא הצטרף לטייסת המירז'ים הצפונית בשנת 1965, ובמשך השנתיים האחרונות למד את כל רזי התפעול של המטוס. מה שלא צבר בטיסות מבצי עיות מעבר לקווי הגבול, השלים בטיסות אימונים. "לא רבים מאיתנו חצו קו לפני המלחמה" נזכר פורת. "לבני דורי, ככלל, לא היה נסיון רב בחציית קו. לטייסת 119 שעסקה בצילום היה נסיון רב יותר. מי שלא

התעסק בנושא הזה לא ידע הרבה".<sup>25</sup>

ערב המלחמה כבר היו באמתחתו של פורת 1975 שעות טיסה, מתוכן מעל 200 על המירז'.



נתיב מוכר לקחיר מערב- ראובן הראל מראשוני הטייסים של 117-מירז'י

פורת שגדל בנהריה, הצטרף לקורס 34 בשנת 1959 ולאחר הקא"מ על אורגן וטיסות במיסטר ברמת דוד, הוא יצא להדרכה בבית הספר לטיסה על פוגות ופייפרים. הוא שב לטייסת 109 והוצב לאחר מכן לטייסת המירז'ים ברמת דוד. במלחמת ההתשה הוא היה בענף מבצעים במפקדת חיל-האוויר, והיה מופקד על תכנון רבים ממבצע התקיפה של המלחמה, בהם המארב בו הופלו חמישה מטוסי קרב רוסיים. במלחמת יום כיפור הקים את טייסת ההרקולס השנייה ופרש משרות לאחר 30 שנה, עת הצטרף לאל על.

עתה היה סמ"ט ב' של טייסת המירז'ים הצפונית. בשעות הבוקר הוא עקב מחדר המבצעים אחר יציאת המטו"ר סים וההכנות לקראת המטס השני. לאחר מכן יצא לעבר המסלולים והביט בחבריו היוצאים לקרב. "זו היתה תחושה משונה. אתה עומד ורואה מטוסי מיסטר, ווטור ומירז' והחבר'ה שלך עושים לך שלום. זה קצת מוזר, משהו שנותן תחושה אחרת. אנו המראנו אחרונים. יצאנו למטוסים כאשר חלק מהמטוסים של הכנף כבר הסיעו חזרה לדת "קים".

עתה הגיעה גם שעתו של המבנה של פורת לצאת לדרך. יחד עימו המריאו דרור אבנרי כמספר שתיים, ראובן הראל מספר שלוש ויגאל ינאי מספר ארבע.

ראובן הראל היה אותה עת מטייס הקרב הותיקים של חיל-האוויר. הוא החל את קורס 19 בסירקין וסיים אותו בשנת 1956 בתל נוף. לאחר קא"מ על מטוסי ספיטפייר ברמת דוד עבר לאורגן ולמיסטר בחצור. את מלחמת קדש עשה כטייס מיסטר צעיר בטייסת 101. עם הקמת טייסת 110 ווטור באפריל 1958, היה הראל מראשוני גי הטייסים שלה והשתתף בטיסות צילום וקרב בשמי מדינות ערב. בראשית 1962 היה ממקימי טייסת המירז' הצפונית בה טס כעשר שנים ומילא תפקידי סמ"ט ב' וא'. בשנת 1966 השתחרר מצה"ל וטס בחברת אל על. הראל המשיך לטוס במילואים עד שנת 1973.

פורת הגיע לדת"ק ונכנס לתא המירז'. בשעה 07:48 הוא הניע ובשעה 08:00, בדיוק לפי דפית המשימה שבידו, כבר המריא על מסלול 27 מערבה.

הזמ"מ שלו מעל קהיר מערב היה 08:40.

ארבעת המטוסים, עמוסים בדלק ופצצות, ערכו פניית איסוף רחבה דרומה בנתיב שיוביל אותם מול קו עתלית. שם לקחו כיוון ישיר לקהיר מערב שהיה על מגבלות הביצועים של מטוסי המירו' מהטייסת הצפון-נית. למרות זאת נשלח אליו מבנה של הטייסת, כחלק מהמאמץ החילי לשלוח לשרה מסוכן זה מטוסים מהיר-רים. אלה יכלו לתקוף ויחד עם כך גם להתמודד עם מטוסי המיג 21 המצריים, שוראי יצפו להם. אך היה לכך, כאמור, מחיר. בשל מגבלות טווח ומטען, בוצעה הטיסה בפרופיל גבוה-נמוך, נמוך-גבוה (החלק הראי-שון של הנתיב בגובה ולקראת המטרה הנמכה, והפוך בחזרה), וגם מטען הפצצות היה קטן יותר: שתי פצצות 250 ק"ג במקום ה-500 שנשאו בדרך כלל שאר המטוסים.

ארבעת המטוסים נסקו לגובה חסכוני של 30 אלף רגל. כ-30 ק"מ מן המטרה, בנקודה מסוימת מעל הים, שנקבעה על ידי יכולת הגילוי של מערכות המכ"ם, הם הנמיכו לגובה הגלים ויצאו לעבר מצרים. "הצינו ליד רמייט" סיפר דוד פורת, מוביל המבנה. "היתה שם תחנת מכ"ם ובשל כך טסנו נמוך כדי לחמוק ממנה". בהיותם מעל הדלתא, הבחינו לפתע במבנה מטוסים טס ישירות מולם. האם אלה מיגים שיצאו כבר ליירט אותם? אך מטוסים אלה לא נראו ששים אלי קרב. בדיקת קשר מהירה העלתה כי אלה שלושת מטוסי המירו' של המבנה של מרום, שעשו דרכם מזרחה בגובה נמוך לאחר התקיפה. "הם היו בדרך חזרה, קלים יותר, ונרבקו לקרקע" זוכר הראל את המפגש, "ואנחנו משכנו מעליהם".<sup>26</sup>

חוץ ממטוסים אלה לא נראו עוד מטוסים באויר.

היתה סיבה לטיסה הנמוכה של מבנה המירו'ים הביתה: בדרכם צפונה הם הצליחו לעורר סוללה של טילי קרקע-אוויר. "בשלב מסויים ראינו שהמצרים יורים טילים, אך הם לא היו מכוונים אלינו אלא לעבר המבנה האחר" נזכר פורת. "לקח לנו זמן להבין שה'עמוד חשמל' הזה שאנו רואים, הוא בעצם טיל קרקע-אוויר". הראל הביט בתצ"א שנשא עימו. זה היה צילום של קהיר מערב, אותו ביצע חמש שנים לפני כן כטייס ווטור. עכשיו היה הנתיב וסביבת השרה מוכרים לו, אולם "איוור השרה היה גבוה כ-400 או 500 רגל מן השטח סביב. אך זה לא היה משמעותי עכשיו לטיסה". גם פורת הבחין בגובה השונה של סביבת השרה: "ידעתי שאני צריך לחצות את הנילוס ומיד מתחילות גבעות. הפתיע אותי שהדיונות היו יותר גבוהות מהסביבה. היינו נמוכים, כל הסיפור היה 80'70 מטר והפתיע אותי שראיתי את הדיונות מעלי. את השרה ראינו די מוקד-דם, בגלל העשן".

דוד משך במקום ובזמן לתקיפה. המטוסים הטילו את שתי הפצצות שלהם על המסלולים ויצאו ליעפי הצליי-פה. הראל המנוסה, הרים את החרטום, כיוון את הצלב ככוונת למטרה קרקעית והמשיך את ההפצצה ביעף צליפה ארוך וממושך: "היו הרבה דליקות של מטוסים בשרה. אני בחרתי את המגדל ופגעתי בו בצרור די ארוך".

המירו'ים ערכו פניה רחבה, עשרים שניות בכל צלע, והתארגנו ליעפי צליפה. בשרה היו מטוסים בוערים וגם מעט נ"מ. סיפר דוד אבנרי: "באנו מגבוה, ירדנו לתקיפה בנמוך, ונכנסנו לשני יעפי הפצצה כזה אחר זה. זרקנו את הפצצות ואחר כך גם את הבידונים, כדי להפחית מהגרר של המטוס. לנחיתה הגעתי עם 240 ליברות דלק, דבר שנחשב גבולי ממש".<sup>27</sup>

ארבעת המטוסים השלימו את יעפי הצליפה, וספרו את המטוסים הבוערים בין עמודי העשן. לאחר הפניה האחרונה משכו צפונה, נסקו לגובה רב ונחתו ברמת דוד ללא פגע.

### תוקפים וגם מצלמים תוצאות

שטף מטוסי המירו' מעל שדה קהיר מערב לא נפסק. את הגיחה השישית והאחרונה בגל הראשון לשרה הגדול שליר קהיר, הוביל ס"ל יעקב אגסי מטייסת 119. עימו היו סרן עמרי אפק (הופמן), סרן ראובר רוון וסרן אהוד שלה.

למבנה זה היתה משימה נוספת לכד מהפצצה: הוא נועד לצלם את תוצאות התקיפה ולהביא אישור להשמדת המפציצים הגדולים בקהיר מערב. את מטוס הצילום (מספר 85) הטיס אהוד שלה. חרטום המכ"ם התקני

של מטוסו הוחלף בהרטום צילום שנשא מצלמת "מושל". מערכת זו התאימה לצילום מהיר מגובה נמוך. סא"ל יעקב אגסי היה הטייס בעל הדרגה הבכירה ביותר בין טייסי 119. ערב המלחמה הוא סיים את תפקידו כמפקד בית הספר לטיסה בתל נוף ועמד לקבל את הפיקוד על בסיס רמת דוד. כאשר החלה המתחמת הוחלט לעכב את ההחלפה והוא הוצב כהצ"ח של טייסת 119.

יעקב, גבה הקומה וחד העין, נולד בכפר חיים, התגייס לצה"ל בשנת 1950 וסיים את קורס טיס מספר 4 בבית הספר לטיסה בכפר סירקין, כשנתיים לאחר מכן. הוא היה מן הסרנים הצעירים ביותר בחיל-האוויר באותה תקופה, והוצב בטייסת הקרב הראשונה על מוסטנגים. לאחר מכן היה מדרוך בקורס אימון מבצעי. כחודש

לפני מלחמת קדש היה סמ"ט טייסת 113 אורגן, ובמהלך המלחמה זכה אף להפלה של מיג 15 שהוגדרה כ"אפשרי". את המיג לא מצאו מאז אותו יום. לאחר המלחמה היה מפקד טייסת 110 ווטורים ברמת דוד, והביא אותה להישגים מבצעיים רבים. בין השאר היה מטייס הצילום המריבלים של הטייסת, ויצא לגיחות ביום ובלילה עמוק בשטחי מצרים ומדינות ערב אחרות. לאחר מכן מונה ראש ענף אימונים אויריים בדרגת סא"ל. אחרי המלחמה היה מפקד בסיס רמת דוד, וסיים את תקופת שרותו בחיל-האוויר בדרגת תא"ל כראש מחלקת אויר.

עמרי אפק, ילד קיבוץ דורות, בעל השיער המקורזל והפנים הרכות, הצטרף לקורס 47 אותו סיים בשנת 1965. לאחר קא"מ באורגן טס על מיסטרס בתל נוף. כבר אז, מספרים חבריו, היתה חבוייה בשקט החיצוני שלו אנרגיה שהתפרצה באויר. הוא אהב את קרבות האויר והצטיין בהם. לאחר תקופה קצרה עבר למירו"ם ברמת דוד וחזר ל-119. לאחר המלחמה וכסמ"ט א' בטייסת הסב אותה בסוף 1970 למטוסי פנטום. במשך השנים צבר 5 הפלות מהן שלוש במירו' ושתיים בפנטום. עמרי היה מוביל הרביעייה השנייה בתקיפה על המטכ"ל הסורי במלחמת יום כיפור, השתתף במבצעים מיוחדים אחרים כמטריסם אלה, והיה בצוות שבחן את מטוס הקרב הבא של חיל-האוויר לאחר הפנטום. הוא פקד על טייסת פנטום ולאחר שורה של תפקידים במטה ובחול"ל השתחרר בשנת 1988 בדרגת אל"מ והמשיך לטוס עוד שלוש שנים לאחר מכן. הוא הצטרף לאחר מכן לחברת התעופה "שראיר".



יעקב אגסי- הצבת חירום בטייסת 119-מירו'

סרן ראובן רוזן, גבוה, חייכן ובעל חוש הומור

מתפרץ, היה בן עפולה. הוא התגייס בשנת 1960 לקורס 38 ולאחר מכן עשה את השלבים המקובלים בקורס דומו של טייס קרב. לאחר קא"מ טס בטייסת מיסטרס צפונית ומילא תפקידים שונים בטייסת. "הצטייני" תי במיוחד כקצין גינה" הוא מספר בחייוך. לאחר שנתיים וחצי כמדרוך בבית הספר לטיסה הוצב ב-119 שם



עמרי אפק מתאר חפלת מיג 19 במלחמה

עשה את המלחמה כטייס סדיר. בסוף ההתשה השתחרר מצה"ל והצטרף לאל על. את שרות המיי לואים שלו עשה ראובן בטייסת 101. "את הריס"ן קיבלתי אחר יום כיפור לאחר פז"מ ארוך" הוא מספר בהשלמה. בששת הימים הוא הפיל שני מטוסי אויב והשלים אותם לחמישה בהתשה. אהוד שלח (שוורץ), או "אודי", בפי חבריו, נולד בשנת 1941 ברמת רחל. כשהיה ילד עבר לתל מונד, התגייס לצה"ל בשנת 1959, ועבר את קורס הטיס, אותו סיים שנתיים מאוחר יותר עם 125 חניכים. על צילום מסדר הכנפיים שלו רשם: "היום המאושר ביותר בחיי".<sup>28</sup> לאחר קורס קא"מ במטאור היה הנתיב למטוסי הקרב המתקדמים פתוח לפניו. שלוש שנים לאחר הקורס שובץ בטייסת 119 מירד' בתל-נוף.

לקראת מלחמת ששת הימים קיבל תפקיד של

מוביל. "תפקיד בו הצטיין מאד" העיד עליו רן פקר, מפקד הטייסת. אודי היה בעל מבנה גוף צנום ומוצק, פנים רציניות ועיניים חדות. בגלל מבנה גופו אמר עליו חבר בקורס טיס כי הוא "אדם שלא מכיר את כוח הג'". אהוד היה טייס קרב מצטיין. בעל יכולת ביקורת עצמית, איש יסודי ועקשן, אשר הקפיד לבצע הכל על פי הנהלים. בתדריכים התאפיין הרבך בהקפדה רבה על מסירת כל הפרטים. יחד עם אורי יערי, היה אהוד "חתום" על גיחות הצילום של הטייסת. לפני המלחמה צבר נסיון רב בטיסות אלה. בשנת 1972 קיבל את הפיקוד על טייסת סקיהוק בתל נוף, עליה פקר עד שנהרג במלחמת יום כיפור.

כאשר הוחלט על ציוות הטייסים למשימות השונות, היה על רן פקר, מפקד הטייסת, לבחור כמוכיל המבנה לקהיר מערב בין סא"ל יעקב אגסי, שלא היה בעל נסיון רב במירד' (לזכותו היו רשומות עשר שעות בלבד במטוס) אך היה מפקד ותיק ומוביל מנוסה, לבין אהוד, שהיה בעל נסיון רב על המירד'. רן החליט להפקיד את ההובלה בירי אגסי. אהוד הוצב כמספר ארבע, במטוס המירד' לצילום. על שלח שהטיס מטוס נטול תותחיים, הוטל לערוך יעפי צילום בזמן שהאחרים יעסקו בצליפה. אהוד לא אהב את הצבתו כמספר ארבע, אולם השלים עם ההחלטה.

בשעה היעודה יצאו המטוסים בגובה נמוך מתל-נוף, חלפו מעל הים התיכון ובנקודה מסוימת פנו וחדרו אל הדלתא המצרית, באוכה קהיר. "חצינו חוף ויצאנו 230 מעלות לדלתא" נזכר עמרי. "הטיסה מעל הים בגובה נמוך היתה משהו מיוחד. זה לא היה נהוג אז עם המטוסים האלה. במירד' לא טסו כל כך נמוך, במיוחד לא מעל מים".<sup>29</sup>

עבור רוביק זו היתה הגיחה הראשונה למצרים. בהיותם בקרבת נקודת המשיכה, חלפו לפתע לידם שלושה מטוסים מהירים. "לפני המשיכה עבר ליד כל אחד מאיתנו מטוס - מצב מפתיד משהו בגלל מהירות הסג"י רה הגבוהה" סיפר רוביק.<sup>30</sup> אלה היו שלושת המירד'ים של המבנה הקודם שהיו בדרכם חזרה. ארבעת המטור סים הגיעו בשעה 08:55 אל המטרה. חמש רקות איחור. אגסי משך במקום, התגלגל והביט מטה. "איפה השרה הזה?" הוא שאל בקשר.

"מ א ו פ ק . . . לא ו פ ק . . ." השיב לו אהוד שלח, בשמחה קטנה לאיד.

"כל אחד מאיתנו לקח תצ"א קטן או תצ"א גדול. הכלל בטייסת היה שמחפשים 'מאופק לאופק', ומנסים לאתר את שדה המטרה" הסביר רוביק.

המטוסים נכנסו ליעף ההפצצה הראשון, הטילו פצצות שהייתה ארוכה, ויצאו במהירות ובגובה נמוך לארבע

עה יעפי הצליפה על המטוסים. אגסי מעודד את הטייסים לספור את המטוסים שהשמירו בשרה. התוצאות היו גלויות: כבר לא נותרו כמעט טופולבים גדולים. הם הסתפקו בשאר ירקות והשמירו ארבעה מיג 21 ושני מפציצים בינוניים מסוג איליושין 28.

אגסי היה מרוצה מהתוצאות: "לא היה יעף שבו לא השמרתי מיג. לא היה יעף ללא טרף".

רוביק לא כל כך מצא את המטוסים בקהיר מערב: "היתה בעיה - היינו רביעייה שישית, ולא נשארו כבר מטרות. ומה שכן נשאר היה קשה לגלות בגלל העשן. והיה נ"מ. אני חושב שהיה לי לפחות יעף אחד מבוזבז שם".

עמרי עשה שלושה יעפי צליפה: "באחד לא פגעתי ובשניים האחרים כן. נכנסתי בגובה נמוך מאד והרר גשתי טוב מאד עם זה. פגעתי במיג 21, בשני מטוסים שעמדו בדירים פתוחים".

לאחר שהשלימו המטוסים את יעפי ההפצצה והצליפה הם הביטו לעבר המסלולים וספרו שני איליושינים

בוערים וגילו עוד טופולב 16, אותו השמידו בצליפה מהירה. גם שני מטוסי מיג 21 פוצצו והתעופפו לשמים בצרור אחד. בשרה הם גילו שני מטוסי דמה של מיג 21 ושני דמיים של מיג 17 אבל לא פגעו בהם: הטייסים ידעו להבדיל בין מטוסים אמיתיים לדמיים סתם.

בעוד שלושה מירוים נכנסים ליעפי צליפה נמוכים, היה שלח עסוק בצילום התוצאות של מבצעי התקיפה על קהיר מערב. עמודי העשן שהיתמרו מעל השרה לא הבטיחו תוצאות טובות. ואכן, לאחר פיתוח הסרט נראו עמודי עשן ועננים שחורים רבים שכיסו את המטרות ולא איפשרו פיענוח מדויק של הפגיעות במסלולים ובמטוסים. הטופולב היחיד שהשמיר המבנה של אגסי, סגר את מצבת המטוסים המושמרים בקהיר מערב - מחצית מכוח מפציצי הטופולב 16 של הפיקוד האיסטרטגי של מצרים הושמד. אנשי המבצעים והמור דיעין הוסיפו את התוצאות לאלה של המבנים שיצאו לבני סואף והם מגלים כי לא כל המפציצים הושמדו. לאן נעלמו שאר המפציצים?

### רוביק וה'ח'ד המתרוקן

"יצאנו", מספר אגסי, "וכאשר התרחקנו מודיע לי רוזן שכמות הדלק שלו הולכת ויורדת במהירות. ביקשתי רשות לאפשר לו לעלות לגובה רב, והוא עלה".

רוזן: "באחד מיעפי הצליפה זיהיתי מפציץ כבר שהיה כבר פגוע בקופיט, והוספתי ופגעתי בו בגוף, ליתר



אודי שלח יצא במטוס צילום לתעד תוצאות גיחות התקיפה על קהיר מערב

ביטחון. ביעף אחר לא הצלחתי כלל לזהות מטרה ועברתי סתם כך, מטרה טובה לנ"מ. כשיצאתי מההתקפה אני מסתכל בתוך הקוקפיט ואני רואה את הז'ור (מר דלק) השמאלי למטה עומד על "אפס". לא זז. ז'ור ימין נמצא איפה שהיה צריך להיות. מסתבר שחטפתי פגז והיה לי חור בסוס (מיכל) האחורי ואיברתי משהו כמו 700 ליטר. היות והיה מתוכנן לחזור עם 300-350 ליטר, הבנתי שאני במינוס 400 – כן, מצב מלחיץ מאדו".

ראובן נפגע למעשה כבר ביעף ההפצה הראשון, ורק לאחר מכן הבחין כי המטוס מתנועע קצת בחוסר יציבות. הוא המשיך צפונה, מביט לצדדים ומעיף מבט דואג על שעון הדלק במטוסו. מספר רוביק: "אמרו לנו שיש הגנה אווירית מעל הרלתא. נשארנו נמוכים למעשה עד מעבר התעלה ושם היה מצב הרבה יותר טוב. אבל כאשר אתה טס נמוך אתה שורף יותר דלק. מעל הרלתא אנו טסים נמוך ואני רואה פתאום מיג 21 בודד שעבר מולנו, וחוצה בגובה 2000 רגל. אני זוכר שחשבתי: 'הו, רק לא אני?' – כי אם הוא נכנס עלי אני בצרות... ואם אני פותח מבער, כל הדלק ילך כאן ואני נשאר שם. רק אחרי הנחיתה חשבתי על זה שהוא בעצם היה לחוץ יותר ממני, מחייך רוביק, "הוא המריא משדה כלשהו ועכשיו לא היה לו איפה לנחות. הוא קיווה ודאי שהשורה הזו של מירד'ים שחולפת על פניו לא תלך אחריו. למזלי הוא לא ראה את מד הדלק אצלי... על כל פנים זה היה 'מפגש ידידותי' לגמרי. חלפנו זה על פנה זה – הוא מערבה ואנחנו מזר-



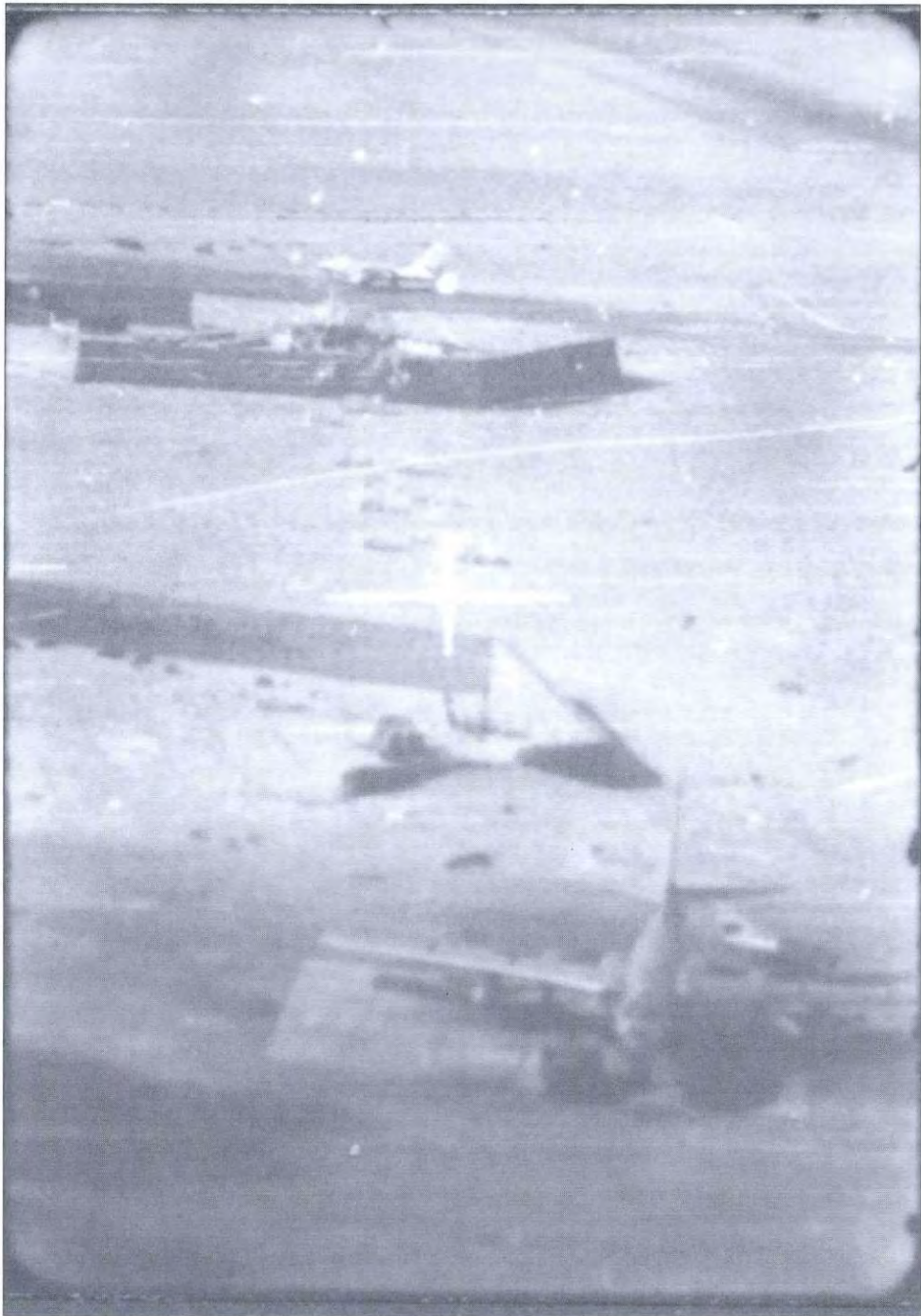
**ראובן רוזן - הנחית את מטוסו בשלום בחצור לאחר תקלה במערכת הדלק**

חה" מסכם רוזן. ראובן החליט למשוך את המטוס לחצור – שם ניתן היה לטפל בפגיעות, ולא לנחות בחצרים למרות שהיה שדה קרוב יותר. היה לו גם ספק אם יש שם מיכלית דלק, מצב הדלק הלך והחמיר. בגלל הנוזלה שהיתה, כנראה, בכנף שמאל.

"טיפסנו וכמות הדלק ירדה מאד. שלח אמר לי: 'תמשיך לטפס'. אבל אתה לא יכול לטפס ואתה רוצה להפחית מנוע. לא יכולתי לטפס יותר למרות שהיה נכון לעלות ואחר כך לגלוש מלמעלה". הייתי מאד לחוץ "ממשיך ראובן, "הייתי בטוח שזה ייגמר בנטישה. ואני – לא נטשתי מעולם לפני כן ולא אחרי כן (וגם לא במקרה הזה...). כשאתה נפגש עם מישהו בקרב אויר ונפגע, אתה לא מספיק לבנות לחץ או פחד. לעומת זאת כאשר אתה יודע שבעוד 25 דקות או חצי שעה אתה עומד לנטוש, אתה מתחיל לחשוש יותר ויותר. איך למעשה מה לעשות – אתה מתחיל לחשוב מה יהיה אם הכסא לא יצא, ואם המצנח לא ייפתח ואולי לא תצליח להשתחרר בתוך המים. ואני בכלל מעפולה... לא הייתי שחין גדול. ואתה גם שואל את עצמך: 'לכל הרחוקות, למה דוקא אני?!'. אני מביט סביב ורואה את אגסי ושלח ועמרי טסים בסדר. וגם אני טס, רק שאין לי דלק...".

"אחרי שהיה כבר 'אפס' דלק, האוירון המשיך לטוס עוד שתי דקות וזה הפתיע אותי. נזכרתי שבעצם יש לי מיכל לטיסה הפוכה שיש שם 60 ליטר וזה נתן עוד שתי דקות. הייתי יבש לגמרי. אם הייתי מתרסק לא היה קורה כלום".

מנוע המירד' של רוביק כבה מעל עזה בגובה 27 אלף רגל: "כמו כל מירד', כשאינן לו דלק ואינן לו מנוע, הוא גולש לארמה. מירד' בלי מנוע הוא 'בלטה' – הוא יורד בשיעור של 6000 רגל בדקה – בהחלט לא דאון מי יודע מה".



שלושה שנידונו להרס בקהיר מערב - בקדמת הצילום טופולב 16 נושא 2 טילי אויר-קרקע ולידו טיל נוסף.  
 במרכז טופולב נפגע במכלאה (נראה מאחור) ועל המסלול מטוס נוסף המנסה להמריא, בטרם פגעו בו  
 תותחי המירזיים של טייסת 101

רוביק מביט מזרחה ומגלה את הצור. "אני אומר לעצמי: 'שמע, אפשר עוד להגיע לשם'". הוא פונה לשלח ואומר לו: "אני הולך לעשות נחיתת אונס על הצור".

ממשיך רוזן: "שלח היה מוביל ותיק וטייס מירד' ותיק, והוא עונה שלי: 'שמע, אתה מתרכז בנחיתת האונס. עם המנהלה והמגדל, ולנקות את המטוס - הכל אני. אתה תתרכז ותראה שאתה עושה את זה בסדר. זה הכל'". שלח יצר קשר עם המגדל בחצור והודיע לו על המירד' הריק מרלק העומד לנחות שם בעוד דקות אחרות. "ראיתי שלמסלול 05 אני לא מגיע" מספר רוזן, "הלכתי ל-29 וגם שם הייתי גבוה מדי. אמרתי נגיע ל-23. אני בא ככה, עם הרוח לפנייה שמאלית וכניסה לפיינל וזה הצליח לא רע. הייתי בפיינל קצר, 240 קשר במקום 180 לחצייה. ואז אני מניף את החרטום, וזה מוריד את המהירות ועכשיו רק לדחוף ואני מפסיד 30 קשר ועוד פעם התרגיל הזה, וזה עוד 30 קשר. שלח ארגן בינתיים שירימו גם את הרשת, אבל כבר הייתי במהירות בסדר ולא הייתי צריך אותה. בתחילת המסלול יש רחבה ושם אני נכנס ועוצר את האוירון".

"במקום כבר חיכתה לי 'ריקשה' של טייסת 101 והיו שם שני חבר'ה שהצמידו את הסולם לדופן התא. אחד מהם מתחיל פתאום לעלות. וכאן בעיה: ברגע שהמטוס נעצר, קרה משהו שלא קרה לי מאז מעולם. כל המתח שהצטבר אצלי פרץ בבת אחת, האדרנלין זרם והרגליים שלי רעדו כמו זוג רקדני פלמנקו. אי אפשר היה לעצור את הענין. כשהמכונאי רק התחיל לעלות על הסולם בשביל לשים את פיני הביטחון, לא רציתי שיראה את הרגליים הרופקות שלי, לחצתי לו על הראש ואמרתי לו: 'תרד מירד' והוא אומר: 'רק לשים את הפינים...' ואני עונה לו: 'שום פינים ושום כלום, תרד'. הכרחת את הברנש לרדת מהסולם ורק אחרי שתי דקות, כשהרגליים נרגעו אמרתי לו שהוא יכול לעלות".

ראובן הגיע לחדר המבצעים של 101 ושם היתה המולה מבצעית. עמוס המפקד ויפתח סגנו שחזר גם הוא מקהיר מערב לפני דקות לא רבות ניהלו את העניינים. משם ההתקשר רוביק לטייסת 119 כדי להודיע על נחיתת החירום שלו בחצור.

רן פקר הורה לו לבקש טיפול מזורז במטוס ולהחזיר אותו הביתה במהירות.  
"המטוס שלך שמיש? מה קרה?" שואל אותו רן.  
"יש לו חור בסוט האחורי".

"אז תגיד להם ששימו 'פטש', תשים דלק ותביא את המטוס. יש משימות וצריך את האוירון" סיכם רן. לטרן יפתח ספקטור, שמילא עתה את תפקיד מנהל הלהימה של טייסת 101 בחצור, היו מחשבות אחרות. הוא הודיע לרוזן, חר משמעות, כי הוא מחרימ את המטוס. ראובן המופתע מזה בקול.  
"שכח מזה", השיב לו ספקטור, "כל מטוס שנוחת אצלנו הוא 'שבוי' שלי. אותך, לעומת זאת, אנחנו לא צריי כים, ואם תתנהג יפה, ניתן לך דה-ישבו שיחזיר אותך לטייסת..."

כל המחאות והטענות של רוזן ושל רן, לא עזרו. מטוס מספר 83 הוחרם, תוקן והמשיך לטוס במסגרת טייסת 101 בחצור. אומרים כי באותו היום היה ראובן הטייס היחיד בטייסת 119 שיצא במירד' וחזר בדהשבו. (באותו יום החרימה טייסת 101 מירד' נוסף, הפעם של טייסת 117, שהוחזר לרמת דוד רק לאחר שהוא וטיי"סו השלימו טיסת תקיפה עם מטוסים של 101 במצרים).  
אורי שלח, שליווה את רוזן לנחיתה, המשיך לעבר תל נוף ונחת שם. בשעה 12:48 המריא יחד עם שלמה אגוזי הצעיר לפטרול בשמי סיני כשהוא מטיס את המירד' הררימושבי של הטייסת.

בזמן התקיפה היו בשדה קהיר מערב קצינים רוסיים אשר שימשו כיועצים צבאיים, ובמיוחד סייעו לקליטת מטוסי התקיפה מסוג סוחוי 7. עם השלמת התקיפה של הגל הראשון, נותרו בכסיס, ככל הנראה באחד המוס"כים, שלושה מטוסי סוחוי 7 כשירים. אחד היועצים הרוסיים פנה למספר טייסים ועודד אותם להמריא לאויר במטוסים אשר נותרו שלמים ולהעסיק את המטוסים הישראלים או לפנות אותם לשרות רחוקים יותר. אולם אלה סירבו - "לא קיבלנו פקודות מן המפקדים שלנו" הם ענו לו.<sup>31</sup>  
כרבע שעה לאחר מכן פתר את הבעיה גל המטוסים השני.



בסיס האויר קהיר מערב בוער- העשן הפריע לתביא צילומים ברורים של תוצאות תקיפת הגל הראשון

התוצאות שנתגלו בסרט הצילום המפותח שהביאה מצלמתו של אורי שלח, לא היו, כאמור, בשורה גדולה, אולם בשעה זו יכלו אנשי המודיעין והמבצעים של חיל-האוויר הישראלי לסכם כבר את התוצאות: כל מפציצי הטופולב 16 הגדולים שהיו בשדה קהיר מערב באותו בוקר, הושמדו. גם המטוסים שבשדה בני סואף, מערבה יותר מקהיר, כרעו על גחותנותיהם. בכל זאת היו חסרים מספר מטוסים. אלה היו המטוסים שיצאו לאימון ארוך טווח וקיבלו לאחר מכן הוראה לטוס ללוקסור בדרום מצרים. לטייסת הווטור ברמת דוד נשלחה מיד פקודת משימה לתקיפת השדה הרחוק.



טופולב טו-16 בכוונת המירזי- המטוסים נושאים טילי אויר-קרקע מסוג "קנל" אשר היו מיועדים לפגוע בערים ובמרכזי אוכלוסין. חלק מהמטוסים הגדולים יצאו באותו בוקר לטיסות אימונים, ונראה כי קיבלו הוראות לנחות בבסיס האויר בלוקסור. בשעות הצהריים הגיעו מטוסי חיל-האויר גם לשדה רחוק זה, גילו שם את המטוסים החומקים והשמידום.

## קהיר בינלאומי

קהיר בינלאומי (או קהיר מזרח) היה שדה התעופה האזרחי העיקרי של מצרים וממנו פעלו חברות התעופה של מדינה זו ומדינות אחרות בעולם. היו בו שני מסלולים ראשיים מצטלבים, רחבות חניה גדולות ומתקני אחזקה ושינוע. מכאן פעלו חברות תעופה אזרחיות, וחלק מהן המריאו לטיסותיהן הסדירות אף בבוקר זה. ערב המלחמה חנה בו גף של מטוסי תובלה מסוג אנטונוב 12 ארבע-מנועיים וגף מטוסי קרב מסוג מיג 21 אשר נועד להגן על העיר קהיר ועל מבואותיה.

בתכנון יום הלהימה הראשון לא היו לאנשי המבצעים של חיל-האוויר הישראלי כל כוונות לתקוף את השדה הזה, וזאת למרות שטייסת אחת של מטוסי מיג 21 פעלה, כאמור, ממנו. אך טעות בנווט של אחד המובילים ורצון להפיק תועלת כלשהי מהגיחה הביאה לתקיפת השדה ומסלוליו.

## תקיפה לא מתוכננת על קהיר בינלאומי

מעט לפני השעה 8 בבוקר התכונן מבנה של 105 להמריא לתקיפת השדה באינשאס. היה זה המבנה הרביעי שנשלח לשדה שנחשב "קן הצרעות" של מטוסי הקרב המצריים.



את רביעיית המטוסים הוביל סרן מנחם כהן, טייס מילואים של הטייסת, ועמו סגן צביקה רוזנברג כמספר שתיים. מספר שלוש היה סרן יעקב זיק וסגר את המבנה אמנון שפירא כמספר ארבע.

מנחם כהן היה מהטייסים ה"חמים" של טייסת הסמב"ר. עתה הוא הגיע לטייסת

גיחה שהתבלבלה- מנחם כהן הוביל רביעייה לאינשאס ולבסוף נותר עם שני מטוסים והחליט לתקוף את קהיר בינלאומי למטה: סמב"ר 634 בו הוביל כהן את המבנה





מפגש לא מתוכנן מעל הבארדור יל- יעקב זיק (משמאל) עם גאל שוחט לפני יציאה לגיחת תקיפה חכרו את חשדות בעל פה- סגן צביקה רוזנברג (מימין) זיחה את קהיר בינלאומי והודיע על כך למוביל

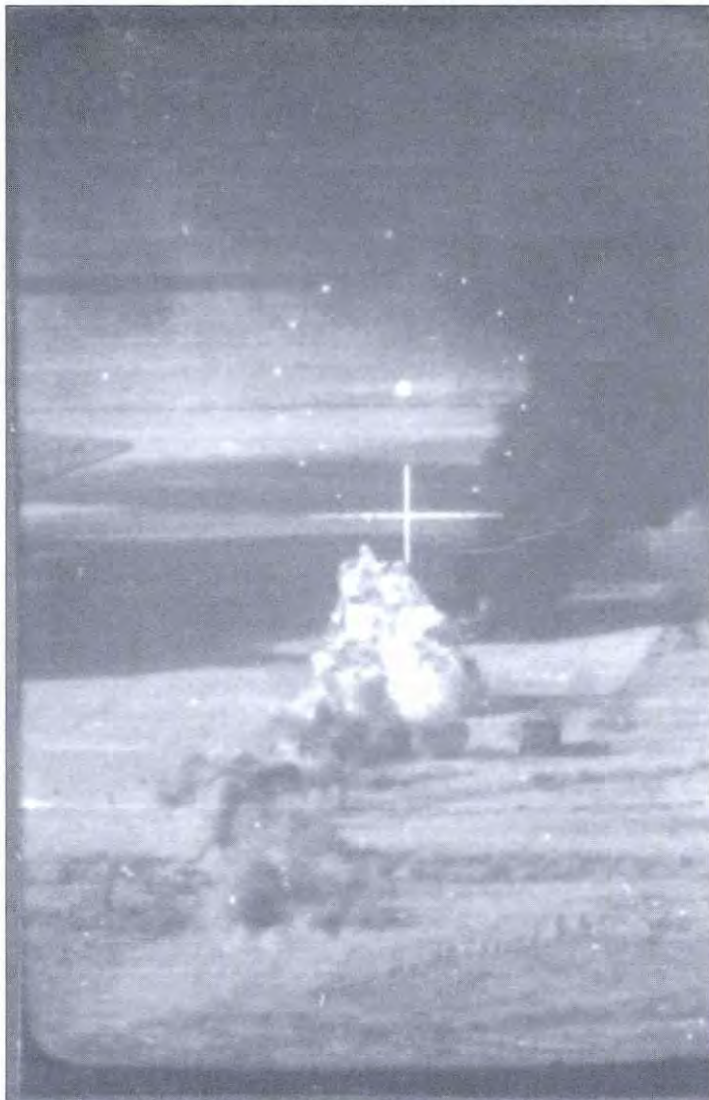
הדלק, ומטוס עם נזילת דלק חריפה לא היה חוזר ממנה בשלום. הוא חזר לעבר הצור, הביט מטה לעבר המטוסים האחרים שהתכוננו להמראה, ויצא לפניה רחבה עד שהמסלול התפנה. דממת האלחוט לא היתה עוד בתוקף וזמן קצר לאחר מכן אישר לו המגדל לנחות. מטוסו נלקח

כאיש מילואים ונועד להוביל גיחות תקיפה. אינשאס היה המטרה הראשונה. סגן צביקה רוזנברג, ממוצע קומה, ובעל עיניים רכות, היה אחד מתוך 24 בוגרי קורס 46, אשר סיימו את קורס הטיס בשנת 1962. הוא הצטיין בטיסה ועמד בהצלחה בכל המטלות של קורס הקא"מ וקורסי ההסבה. עתה היה טייס צעיר בטייסת הסמב"ד. התחלת הטיסה לא הבטיחה טובות וגם ההמשך לא היה זוהר: שלושת המטוסים הראשונים המריאו בשעה 07:58 כמתוכנן. מטוס מספר ארבע המריא ברעם מבעד ולפתע ניתקה אחת מדלתות כן הנסע ופגעה במיכל הדלק הנתיק של המטוס. אמנון שמע את חבטת הפגיעה, ראה את הנזילה והיה מודאג. הוא החליט לחזור מיד לנחיתה. תכנון הגיחה היה על מגבלות



לתיקון והושמש בתוך זמן קצר.

"המראנו וטסנו נמוך ככל האפשר" מספר צביקה, "טסנו מעל הים הרבה מאד זמן".<sup>33</sup> כאשר עמדו המטוסים לחצות את קו החוף התעוררה בעיה נוספת: לפתע נראה מטוסו של זיק מנפנף בכנפיו. סימן לתקלה. בדממת קשר מוחלטת הוא פנה לאחור ונשר מן המבנה. זיק גילה תקלת דלק במטוסו והחליט לחזור הביתה לבד. אבל



**רגע הפגיעה- מטוס עולה באש מירי תותחים. הטייסים הפגיעו מקלעות מזוי-  
קת במהלך הפעולות מעל שדות התעופה המצריים**

בדרך עוד המתינה לו  
התקלות מעניינת בדרך  
חזרה לבסיס.  
סיפר זיק: "טסנו נמוך,  
בטיסה הנמוכה ביותר  
שאפשר לתאר. עשרה  
מטרים. וחלק טס עוד יותר  
נמוך. אחר הטייסים  
הנמיך טוס עד כדי כך  
שמאחוריו החל מתרומם  
עמוד מים מהרף הפליטה  
של מנועו. אתה בדרך.  
הרגשתך היא שמעתה  
איש לא יוכל לעצור  
אותך. שקט מוחלט.  
מרבית להסתכל סביב.  
צורך קצר לבדיקת התות-  
חים. לפתע אנו רואים  
מרחוק את עמודי העשן  
מתקרבים ומתחילים  
לשמוע דיבורים ברדיו:  
"הזהר, מספר שלוש".  
"הופ! -כרגע ירו טיל!".  
"דפקתי מיגו". "אתה  
נכנסו". "אנחנו יוצאים".

מתוך המבנה של ארבעה  
נותרו עתה רק זוג מטוסי  
סמב"ד. שניהם המשיכו  
לעבר אינשאס. כאשר  
הגיע הזוג אל מעל נקודת  
הציון האחרונה המסמנת  
על המפה, שהיתה נקודת  
המשיכה, כיסו ערפילים  
את האיזור.

"בשום אופן לא יכולנו למצוא את אינשאס" סיפר צניק'ה. "הגענו לנקודת המשיכה מעל העיירה זיקויק.  
יצאנו כיוון, משכנו ונכנסנו לשרה. לא ראינו שום דבר. הרדיו היה סגור ואסור היה לדבר. המבנים הקודמים  
לנו לא הודיעו לנו כי יש בעיה של ערפילים".

שני הטייסים שנותרו מהמבנה שהתפרק היה עתה בפני רילמה: הם לא מצאו את שרה היער שלהם, אינש-  
אס, בגלל ערפילים ואובק שכיסו את מורח הדלתא. האם עליהם לחזור עם הפצצות או להשליך אותן לים?  
- אולי כדאי לבצל אותן מעל שדה מצרי אחר? דקות ארוכות הם אימצו את עיניהם בנסיון לזהות את השרה.  
בינתיים נסחפו מערבה לעבר הצלע המזרחית של הדלתא. צביקה היה מודאג: "לי הטיסה הזו נראתה כמו

נצח. חששתי מטילי ה-SA-2 שכיסו את איזור קהיר". לפתע הם מזהים שדה תעופה גדול. ממשיך צביקה: "לא יכולנו להכנס כי לא ראינו את המסלול. המשכנו בגובה 6000 רגל מזיקויק לכון קהיר. "אני הייתי מאחור. אני מסתכל קדימה ורואה את קהיר. השעה כבר היתה אחרי שעת הש', ואפשר היה לשבור את השתיקה. אמרתי ברדיו: 'שים לב. העיר הגדולה קדימה'".

מנחם לא היסס הרבה: "שדה מצד שמאל. נכנסים!". "זיהיתי שזה קהיר בינלאומי" אומר צביקה, "למרנו את הצורה של השדות שלהם בעל פה". לאחר דקות החיפוש היקרות, היו שני המטוסים על מגבלות הדלק. המוביל החליט שלא לבזבז את הגיחה היקרה ולהשליך את הפצצות שלו על שדה כלשהו. קהיר בינלאומי היה למטה והם צללו לעברו. שני הסמב"דים משכו להפצצה, הטילו את שתי הפצצות הכבדות שלהם על המסלול ויצאו ליעף צליפה בודד – ליותר מזה לא היה להם דלק. "השכלנו את כל הפצצות ביעף אחד" סיכם את הטיסה צביקה, "עשינו סיבוב אחד לצליפה ובסיום היתה יציאת כיוון הביתה. חזרנו בגובה".

את ועמם, וחימושם הנותר, כילו הטייסים בשירה מצרית אשר נעה לעבר התעלה, מורחה. "הם לא ידעו מאיפה זה בא להם" מספר צביקה בחיך. שני המטוסים חזרו לנחיתה ללא פגע. את השדה המקורי שלהם הם אומנם לא מצאו אך לפצצות שלהם מצאו כתובת מתאימה.

צביקה, לימים קברניט מטוסי ג'מבו בחברת אל על, ומנהל צי מטוסי הבואינג 747 היה יכול להזכר באירוע הזה שנים אחר כך. באחת מטיסות המטען של החברה הוא הטיס עגלים מאמסטרדם לשדה קהיר בינלאומי בטיסה מיוחדת. זו היתה תחושה משונה: "טייס אורחי שהפציץ שדה תעופה בינלאומי..."

ליעקב זיק, שנפרד מהמבנה זמן קצר לאחר הצטיית החוף, היה, כאמור, עוד אירוע מעניין. בהיותו מעל ימת הבארדוויל הוא רואה לפתע מירד' בודד טס לבד.

"מי המירד' שטס נמוך מעל הבארדווילים?" הוא שואל על התדר המבצע.

"רס"ן מרום טס מעל הבארדווילים", משיב לו קול מוכר.

"מקומך?" הוא שואל אותו.

"אני בשעה שתיים שלך". זיק מביט סביב ואינו מזהה כל מטוס בכיוון.

"לא. אינני רואה אותך!".

זיק סורק את האיזור פעם נוספת ומגלה שני מטוסים נוספים. "התחלתי להיות מוראג" הוא סיפר. "המטוסים היו במרחק שניים-שלושה קילומטרים אך בצללית שלא יכולתי לזהות אותם".

"אתה יודע מה" – הוא מנסה שוב להתקשר עם מרום. "אפנה אליך וארים את הגב כדי שתראה אותי". לפתע אחד המטוסים הבלתי מזהים פונה ומתארגן עליו לתקיפה. זה כבר מתחיל להיות מסוכן באמת. זיק ממחר לחמוק מהמקום, אך טייס המירד' מזהה את הסופר-מיסטר הבודד ונוצר את האש.

הסתבר שהמבנה של מרום אמנם טס בבארדווילים אך במקום אחר.

תקיפת שדה התעופה קהיר בינלאומי, לא היתה, כאמור, בתכנון הפעילות לגל התקיפה הראשון ולא לאלה שאחריו. כך נוסף השדה ה-11 לעשרת שדות התעופה שנגרם פעל הגל הראשון.

בצהרי אותו היום התברר למודיעין של חילהאוויר כי שדה קהיר בינלאומי שלא הותקף מאז פעולת "המב" נה התועה", הופך שדה מקלט למטוסי קרב ותקיפה אשר חמקו אליו משדות תעופה מופצצים אחרים. באותה עת נסגר השדה האזרחי לפעילות מטוסי חברות התעופה ומטוסי מיג 15 ומיג 17, מיג 21 וסוחוי 7, אשר נשלחו לנחיתה שם, נגררו אל מתחת לכנפיהם של מטוסי התובלה האזרחיים. אך המקלט שמצאו המטוסים לא נמשך זמן רב: לקראת שעות הערב נשלחו אליו שלושה מבנים של מטוסים מירד' כדי להשמיר את המס' לולים ואת מטוסי הקרב שחנו בו (ראה להלן).

## פרק יז' גל ראשון – השדות הרחוקים

### השדה הרחוק – בני סואף

אחד היעדים המרכזיים אשר סומן בגל התקיפה הראשון למטוסי הווטור ארוכי-הטווח, היה שדה בני סואף. בסיס אוירי זה היה השדה הרחוק ביותר אליו הגיעו מטוסי חיל-האוויר בגל התקיפה הראשון. בשדה אשר שכן דרומית מערבית ל"גזע" של הדלתא של הנילוס, כמאה קילומטר דרומית לקהיר, היה מסלול ראשי אחד עשוי בטון. קיומו של השדה נחשף רק זמן קצר לפני מלחמת ששת הימים, ובשל כך לא היו מפות או צילור מי אויר שלו. במקום הופעל גף של מפציצים כבדים מדרגם טופולב 16, אשר היו מן היעדים המועדפים של מבצעי התקיפה של חיל-האוויר הישראלי וכן מטוסי תובלה איליושין 14. גם האיזור בו נמצא השדה היה מוגן במיוחד – לבד ממטוסי המיג היו שם לפחות שני בסיסי טילים קרקע-אוויר אשר נועדו להגן על המפציצים האיסטרטגיים הגדולים.

קביעת שדה בני סואף כבסיס מרכזי לטייסות הטופולב, לא היתה מקרית: מפקדי חיל-האוויר המצרי הערייכו, מבריקת נתוני טווח ומטען של מטוסי הווטור, שהיו המטוסים ארוכי הטווח ביותר שבידי ישראל, כי גם הם לא יצליחו להגיע אל השדה ולחזור לבחיתה בשלום.

החישובים של אנשי המבצעים וטייסי הווטור היו שונים: שדה בני סואף הפך ל"שדה היעד הביתי" של טייסת הווטורים. שלושה מבנים של הטייסת נשלחו בגל התקיפה הראשון כדי להשבית את השדה ולהשמיר את המטוסים שחנו בו.

שתי בעיות מרכזיות עמדו עם כך בפני מתכנני הגיחות לבני סואף:

א. **טווח.** מטוסי הווטור שהמריאו מרמת דוד לא יכלו להגיע לבני סואף כשהם טסים לאורך כל הנתיב בגובה נמוך, כדי לחמוק מהמכ"ם המצרי. בשל כך המריאה הרביעיה הראשונה שיצאה לתקוף את השדה, מתל נוף. רביעיה שניה יצאה מרמת דוד. לאחר מכן, עת השיגו מטוסי הקרב הישראלים שליטה אווירית מלאה בשמי סיני יכלו כבר הרביעיות שיבואו לאחר מכן, לטוס בחלק מהדרך בגובה רב. כך אכן עשו המבנים הבאים שתקפו את השדה, כולל מבנה המירוים של טייסת 101.

ב. **גילוי.** למתכנני הגיחות היתה בעיה נוספת: היה ברור כי אם הווטורים יתקפו את בני סואף בזמ"מ שנקבע לכל שאר המבנים, 07:45, הם יתגלו מעל סיני כחצי שעה לפני הגעתם לשדה והדבר עלול לסכן את שאר המבנים שהיו עדיין בדרכם למטרותיהם. הוחלט לפיכך לדחות את הזמ"מ של המבנה הראשון מעל בני סואף ל-08:10 בגלל הטיסה הממושכת בלב מצרים. הכוונה היתה שמטוסי הווטור הטסים לעבר בני סואף, יתגלו למערכות המכ"ם המצריות בדיוק ב-07:45 – באותה שעה בה יתגלו שאר המטוסים.

שני מבנים של ווטורים מטייסת 110 המריאו בהפרש של עשר דקות כדי לתקוף את אבו סואר. מבנה ראשון המריא מתל-נוף ומבנה שני מרמת דוד. הזמ"מ של הראשון היה 08:10 ושל השני 08:25.

### סימי מוביל את המבנה הראשון

ביום ראשון, ערב המלחמה, ירדו ארבעה מטוסי ווטור מרמת דוד לתל-נוף. המטוסים טסו מהצפון לעבר הים כבורדים, ונחתו לקראת חשיכה בשדה במרכז הארץ. הבאים היו רס"ן משה (סימי) סער הותיק, ועימו הנווט אלכסנדר ענבר (מלצר) בווטור IIN דרימושי, סרן יעקב רפאלי כמספר שלוש ושני הסגנים הצעירים, סגן גיורא גורן וסגן הרצל בודינגר במטוסים מדרגם IIA חרמושביים.

זו היתה הפעם השניה בה ירדו המטוסים לתל-נוף. הפעם הקודמת היתה כשבוע לפני כן. הפעם התחושה

היתה כי יורדים למטרות רציניות. "ידענו שלא טסים סתם לתל־נוף" אמר גיורא הצעיר. "חנינו על המגרש של הפוגות שעברו לחצרים. עמדנו ברחבה הפתוחה, לגמרי בחוץ".

מיד לאחר שנחת בתל־נוף התגלתה בעייה במטוסו של גיורא: המנוע החשמלי שפתח את החופה נשרף. לא היה מנוע חליפי ולא ניתן היה לפתוח את החופה מבחוץ. המכונאים ניסו לברוק את התקלה, ואף פירקו את החופה כולה. "עמדתי ליד המטוס ועקבתי אחר הנסיונות לתקן את החופה. היתה אפשרות שזה יסתדר. אבל אני הייתי מודאג" הוא סיפר.

רס"ן משה סער (סימיגריין או "סימי") היה מטייסי הווטור המנוסים ביותר. הוא היה טייס ממוצע קומה, בעל שיער חלק, עיניים חודרניות ומבט חקרני על גבול החיוך הציני. הוא סיים את קורס 23 בשנת 1957, טס בקא"מ בטייסת 113 עבר לטייסת המיסטר ברמת דוד ולאחר מכן הגיע לטייסת 110 ווטור. עד המלחמה הוא הספיק להדריך בבית הספר לטיסה, חזר לתפקיד סמ"ט א' בטייסת הווטור ובתקופת המלחמה היה ראש מדור במפקדת חיל־האוויר. סימי טס לאחר המלחמה במטוסי סקיהוק בטייסת דרומית, מילא תפקידים במפקדת חיל־האוויר והיה מפקד בסיס רמון.

בשנת 1882 השתחרר צה"ל בדרגת אל"מ והצטרף למנהלת פרויקט לביא בתעשייה האווירית.

עתה בהצבת החירום שלו, עמד להוביל את אחת הגיחות הקריטיות של המלחמה.

יעקב רפאלי גבה הקומה ושחור הבלורית, שכונה "ק'כ" היה גם הוא מטייסי הווטור הותיקים. הוא עסק רבות במשימות צילום על פני כל המזרח התיכון. הפעם הוא עמד לטוס, לשם שינוי, במטוס תקיפה.

שלושה מבין אנשי הצוות היו מדריכים בבית הספר לטיסה שהיה אותה עת בתל נוף - אלכס שהיה מפקד קורס נווטים, גורן ובורינגר שהיו מדריכי טיסה. משפחותיהם



**ראשון לשדות הרחוקים- משה (סימי) סער הוביל את גיחת הפתיחה על בסיס האוויר בני סואץ מעבר למפרץ סואץ**

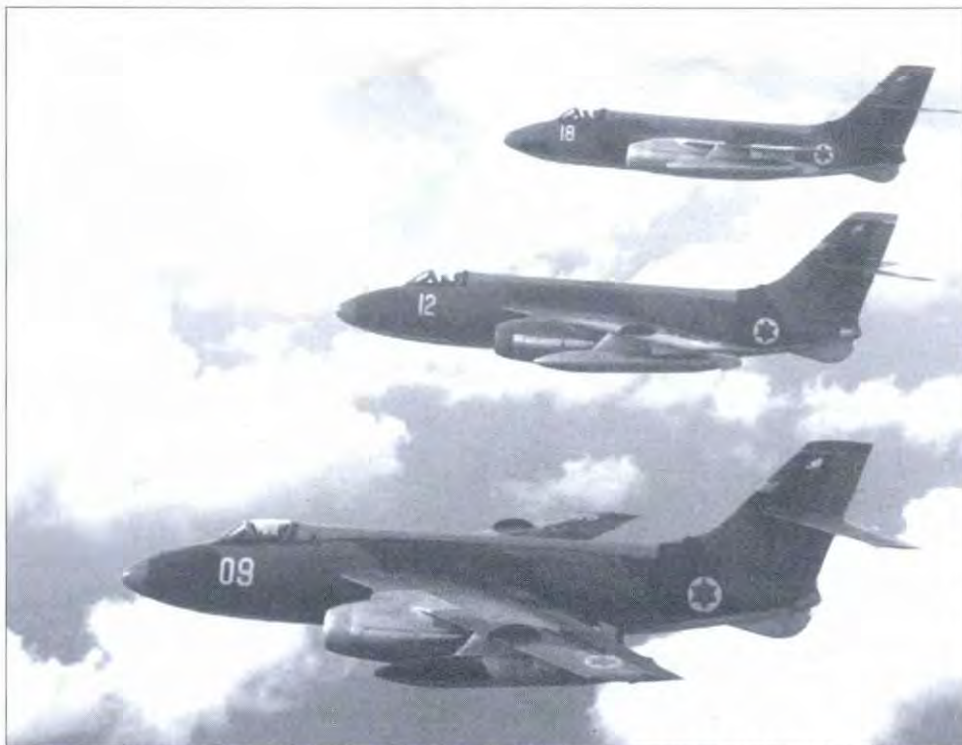
היו בשיכון המשפחות בתל נוף והדבר הקל עליהם להגיע לבסיס. אלכסנדר ענבר (מלצר), צנום, ממוצע קומה ובעל שפם קטן, היה מהנווטים הבכירים של טייסת הווטורים. הוא היה לפני כן נווט בטייסת התובלה ומשעבר למטוסי הקרב טס בעשרות משימות מבצעיות עמוק לתוך שטח אויב, כדי להביא צילומים משדות התעופה המצריים, ומההיערכות בסיני.

גיורא גורן מקיבוץ מסילות ליד בית שאן, צנום, גבוה ומקורזל שיער, היה נגן קלרינט בנעוריו וקיווה להתקבל לתזמורת צה"ל. הוא נשלח בתחנת הקליטה והמיון למברקי טיס ומשנמצא מתאים הצטרף לחניכי קורס 44, אולם התקשה מאד בקורס עצמו: "דק בקא"מ הרגשתי כי אני מתחיל לפרוץ". לאחר מכן נשאר כמדריך באורגנים, טס בשתי טייסות המיסטרים ובאפריל 1965 הגיע לטייסת הווטורים. עד מלחמת ששת הימים הספיק לטוס באחת מגיחות התקיפה במלחמה על המים. הוא היה לאחר המלחמה ממקימי 110 סקיהוק, עבר למטוסי נשר בעציון ולאחר יום כיפור אף פיקד על הטייסת. במהלך השנים הבאות היה מפקד בית הספר לטיסה, מפקד חצור, ראש להק מודיעין ונספח בושינגטון. לאחר 350 גיחות מבצעיות ויותר מ-6000 שעות טיסה, הוא סיים שרותו בחיל בדרגת תת־אלוף.

סגן הרצל בורינגר, נמוך, צנום ובעל שיער שחור, סיים את קורס הטיס במרס 1963. לאחר תקופה האימון



מפציץ טקטי לטווחים איסטרטגיים - מטוסי הווסור  
נשאו בנטל העיקרי של התקיפות ארוכות הטווח



השלישיה הפותחת - צילום של מטוסי ווטור שנעשה לפני המלחמה. במטוס 18 יצא אילן דניאל במטוס השני, מטוס 12 הוא "המטוס הסרבן" של גיורא גוון ובמטוס 09 יצא הרצל בודינגר לתקיפת בני סואף

בקא"מ, הגיע לטייסת 110 ווטור ברמת דוד. בימי המלחמה היה מדרירך בבית הספר לטיסה. לאחר ששת הימים העריך בודינגר, כי תהיה זו גם המלחמה האחרונה, ובקש להשתחרר משרות. מפקד בית הספר לטיי סה, סא"ל דוד עברי, זימן אותו לפגישה והציע לו להשתתף בקליטת מטוסי המירד' 5 בחיל-האוויר. הרצל לא בלט במיוחד בקרב טייסי חיל-האוויר - אומרים כי את דמות המאצ'ו של טייס הקרב, המיר בשמירה קפדנית על נושאי משמעת, שמירה על כללים ונהלים. במהלך השנים הבאות, בהן החליט לראות את עתידו בחיל-האוויר הוא היה מן הטייסים שצברו את מספר הגיחות המבצעיות הרב ביותר בחיל-האוויר. בשנת 1969 מונה כסמ"ט א' בטייסת מירד' ולאחר מכן שב לבית הספר לטיסה כמפקד טייסת ראשוני. ב־1973 קיבל את הפיי קוד על טייסת 101. בודינגר צבר שתי הפלות של מטוסים סוריים בקרבות אויר. הוא הטיס את הכפיר הראי שון שנמסר לחיל-האוויר, והסב את 101 לטייסת כפיר. לאחר מכן היה ראש ענף במחלקת אמצעי לחימה, מפקד בי"ס לטיסה וב־1982 קיבל את הפיקוד על רמת דוד. שנתיים אחר כך התמנה ראש להק אויר בדרגת תא"ל, ורמ"ט חיל האוויר. ב־1 בינואר 1992 נתמנה לתפקיד מפקד חיל-האוויר. הגיחה לבני סואף, היתה למעשה הגיחה הקרבית הראשונה של סגן הרצל בודינגר.

#### גדוד: חשתי אכזבה נראית

הטייסים הגיעו לתל נוף והתארגנו למשך הלילה במגורים. למחרת בבוקר, יום המבצע, הם השתתפו בתדר ריך הכללי שערך מפקד הבסיס, שמואל שטופר. הם היו מתודרכים וידעו היטב את מטרותיהם. בדיוק בשעה היעודה יצאו לעבר מטוסייהם. המכונאים ערכו בדיקות אחרונות לווטורים העמוסים לעייפה בדלק ובפצצות. גיורא התקדם לעבר מקום חניית המטוסים, וכבר מרחוק ראה התקהלות סביב מטוסו. התקוות שלו נגוזו ככל



מטוס קרב לילי שהפך למפציץ- ווטור 162 בו יצאו סימי וענבר לגיחה הארוכה לבני סואף

שהתקרב למטוס. המכונאים סימנו לו במבט נואש ובתנועות יריים כי לא הצליחו להתגבר על התקלה. מה עושים? "חשתי אכזבה נוראית" סיפר גיורא לאחר המלחמה. "ידעתי שהמשימה הראשונה היא המכרעת. זו היתה נבחרת של טייסים שהלכה לשם ולמטוס שלי יש בעיה!".

מחוגי השעון עשו את שלהם ושעת ההמראה הלכה והתקרבה. הוחלט כי גיורא לא ימריא לגיחה. סימי עלה למטוסו וסגר מעליו את החופה. אלכס ענבר נכנס לתא האחורי של הווטור הרדימושבי ונעל אותו. גם בודינגר ורפאלי היו כבר בתאיהם, מוכנים להמראה. גיורא נותר במטוסו, מביט בחבריו המניעים ויוצאים לרחבת ההמתנה. שלושת המטוסים, חמושים בפצצות ומתורלקים עד קצה המיכלים היו מן הראשונים אשר יצאו לתקיפה במבצע "מוקד". בשעה 07:17 בדיוק, התישר סימי על המסלול, דחף את המצערות, ונסק לאויר.



אכזבה בגיחה הראשונה- מנע חשמלי שנשרף מנע מגיורא גורן לצאת לגיחה לבני סואף

ההתקלות סביב מטוסו של גיורא נמשכה. המכונאים ניסו נואשות לסגור את החופה אך לשווא. גיורא ישב בתאו והרהר: "מה אני עושה עכשיו, אם ברגע האחרון מתקנים לי את החופה והם יהיו כבר באויר? איך אני רודף אחריהם בין המכנים הבאים שירצו להמריא בתורם, לפי לוח הזמנים המדוקדק להמראות? אבל הם שיחררו אותי מהדילמה כאשר הפעילו את מנועיהם והמריאו לאויר בזה אחר זה".

גיורא שחרר את הרצועות, והביט מתאו הגבוה במכנים האחרים של תל נוף שהתכנסו ובאו מכל רחבי השדה הגדול. הוא הפנה מבטו לעבר הווטור השלישי שעמד כבר על המסלול, מטוסו של רפאלי, ותהה: "היי, מה קורה לך?", מעצורי האויר שלו פתוחים!".

אך הוא לא יכול היה להוציא הגה מפיו. דממת האלחוט היתה בתוקפה, והוא חייב להשמע לפקודה. גם לרוץ ולסמן לו אי אפשר כבר.

"ההוראה היתה שאתה לא מוציא מלה גם אם מישוה מתרסק. ואם קורה לך משהו אתה נכנס לארמה ולא מוציא הגה. לא יכולתי לעשות כלום". ק.כ. המריא כאשר מעצורי האויר שלו בחוץ – מתכון בדוק להתרסק – קות אם יגביר את מהירותו לאחר המראה.

בהמראה של שלושת הווטורים צפה גם סגן מנחם שמול שישב בתא הטייס שלו בכוננות להזנקה מיידית. "שלושת המטוסים היו עמוסים לעייפה בפצצות, נזכר שמול, 'והתיישרו להמראה. והגה אני רואה כי אחד מהם עומד עם מעצורים בחוץ. מה עושים? – אומרים לו או לא אומרים? הבן־אדם הולך להיחרג, בן אדם הולך להיחרג! וברדיו אסור להוציא מילה אחת. דממת אלחוט ואסור לי לחשוף את ההמראה. קראתי למכונאי של העמדה וצעקתי לו שישמן לטייס שהמעצורים בחוץ. הוא רץ לעבר הווטור אבל זה כבר הטיע כאשר המעצורים עדיין פתוחים. הוא נפנף לו בידיו. חשבתי לעצמי: 'זה בטח יהיה ההרוג הראשון של המלחמה! הווטור המריא בקושי רב על מסלול 18, אז כנראה גילה הטייס את הבעייה, קיפל את המעצורים והמשיך".<sup>2</sup>

גיורא גורן המתין בתוך מטוס מספר 12 באכזבה גלויה. וכמו שקורה במקרים כאלה – לאחר כשעה תוקנה התקלה. בשעה 08:20 הוא המריא מתל נוף והחזיר את מטוסו, משלים עם המצב, לטייסת ברמת דוד.

### ציפורי סוף מסתערת על הטופלבים

שלושת המטוסים, נושאים שמונה פצצות־פיצוח, 70 ק"ג כל אחת, יצאו ישירות דרומה, מלחכים את הארמה בגובה נמוך. הם ביצעו את הטיסה בנתיב שהוביל ישירות למטרה: את הגבול הצו באיזור מכתש רמון ומשם מעל סיני לעבר מצרים. למטה היו ערוכים כוחות הצבא מצרי, ואלה שלא ידעו על פרוץ המלחמה, נופפו בידיהם לשלום למטוסים הדרמנועיים הגדולים אשר צילם חלף מעליהם.

בודינגר: "אל בני סואף הנמצא על הנילוס בשליש הדרך מקהיר ללוקסור, המראנו ללא הכנה של תצלומים ועם מפות אורחיות ותדרוך על גבי שרטוטים. לפני ההמראה, נתגלתה תקלה באחד המטוסים. לדרך יצאו רק שלושה. המשמעות המבצעית: הפחתה של רבע מיכולת המבנה".<sup>3</sup>

"המראנו. טסנו נמוך כיוון דרום ישר לנאר שבע. לא טסתי מעולם בגובה הזה. כשעברנו את הצרים ראיתי שממריאים משם ופוגות טסות מעלינו כאילו להציג שזה יום אימונים רגיל. עברנו את מצפה רמון וחצינו את הגבול. זו גם הפעם הראשונה בחיי שאני חוצה גבול. הרגשה מאד מיוחדת. נוף מאד מאד לא מוכר, יותר שטוח וחולי ואחר כך באיזור נחל עברנו מעל שיירה של שריון ורק"מ. כולם נפנפו לנו בידים. חשבתי: 'ההפתעה באמת פועלת!'. "

חלפו עוד מספר דקות ושלושת הווטורים העמוסים לעייפה, השלימו את חציית סיני לכל רוחבו. לאחר דקות ארוכות התחלפו מראות המדבר הצהובים והבהקים בכחול העמוק והרוגע של מפרץ ים סוף. המטוסים נצמדו למים בגובה נמוך. בודינגר: "לא ראיתי לפני כן את מפרץ סואץ. התרשמתי מעומק המים והמחשבה שפה מלא כרישים עוברת לך בראש".

30 ק"מ של מפרץ חול הפנו את מקומם לצהוב המדברי הבהק. המטוסים הגיעו מדרום, ושברו כיוון צפונה לעבר שדה בני סואף. בהגיעם למטרה היה האיזור מכוסה בערפילי בוקר. "יש קטע ארוך מאד וכניסה למין ואדי גדול ואז מגיעים לאיזור חקלאי" מתאר בודינגר, "האיזור כולו היה מכוסה ערפל עד הקרקע והתחלנו להתרומם מעט, ואתה טס מעל שטח לבן לגמרי. אי אפשר להתמצא והכל נתון בערפל". חשש כבר ניקר בלב הטייסים, אבל סימי ממשיך לפי התוכנית. השדה היה באיזור החולי הפתוח ונראה היה כי הוא נקי מערפילי הבוקר שאיפיינו את האיזור החקלאי.

התארגנות לתקיפה. המפסקים מורמים.

לא היתה בעיה לזהות את השרה: "המסלולים הכהים של בני סואף קפצו מיד לעין על רקע המישור הבהיר. השקט מסביב היה מביך" סיפר בודינגר לאחר המלחמה.

כאמור, לא היו בטייסת מפות מדויקות של השרה. הנוטים נאלצו לנווט לעבר "כתם לבן על מפה אורחית

– 100 ק"מ דרומית לקהיר" כפי שסיפר בודינגר. למרות זאת הניווט של אלכס היה מדויק. שלושת המטו-  
סים הגיעו בדיוק בזמן ובמקום למשיכה. תפקידו בחלק הראשון של התקיפה הסתיים. מעתה הוא יהיה צופה  
במתרחש, ולכל היותר יסייע לאתר מטוסים או טילים מצריים שיסכנו את המטוסים.

"הגענו ליעד" מספר סימי לקונתי, "נכנסנו לאיזור במבנה וזיהינו את המטרה, שדה התעופה. בעוד אנו צול-  
לים ראינו מצד ימין להבות עזות ותמרות עשן מיתמרים לגבהים: שדה התעופה של קהיר מערב, המשמש  
מטוסי הפצצה ויירוט, הושמד".<sup>4</sup>

טייסי הווטור יכלו לנשום נשימת הקלה – מיגים כנראה לא יגיעו משם כדי ליירט אותם.  
מוסיף סימי: "נכנסנו לביצוע ההפצצה כפי שתוכנן. כל פצצה פגעה במטרתה, במטוסים או בציוד אחר.  
לאחר זאת נגלו לעינינו מפציצי הטופולב מפוזרים בשדה".

המטוסים נשאו פצצות חרידה מיוחדות שנועדו לפצח את המסלולים. הם הטילו את הפצצות בשני יעפי  
הפצצה, ארבע בכל יעף, והן פגעו במסלול במדויק. ההחלטה לבצע בשני יעפים נועדה לאפשר לטייסים  
לתקן את כיוון הכניסה במקרה של רוח חזקה מדי. ענני עשן החלו עולים לאויר באיזור הפגיעה. "לא חשבתי  
שכך נראית מלחמה!" סיפר בודינגר, "נכנסנו להפצצה בשני יעפים כמו במטווחים ודיוק הפגיעות במסלול  
ליים היה טוב מבתרגילים".

מסלולי הבסיס יצאו מכלל שימוש. עתה נותר לטפל במטוסים עצמם.  
הווטורים נסקו מעלה, התהפכו על גבם וצללו לעבר השדה. למטה היו מפוזרים מפציצי הטופולב 16 הענ-  
קיים – גדולים, כסופים ובוהקים באור השמש המדברית המסנוורת. שלושת המטוסים נכנסו ליעפי צליפה  
בתוחי 30 מ"מ ההרסניים שלהם. "אף פעם לא יריתי ברוזמנית בארבעה תותחים" מספר בודינגר, "וכאן גם  
המטרה גדולה וגם ירינו מטווח קרוב. כל אחד מאיתנו פגע במטוס אחד לפחות".

כמו נחיל של רבורים רגזניות צללו המטוסים על טרפם, כשהם משמידים מטוס אחר מטוס. המפציצים הכב-  
דים והגדולים שחנו בדירים פתוחים, כמו נאנקו לרגע, סופגים את מטח הפגזים הרצוף שחדר לגופם. רק  
לאחר שניות ארוכות נראו הסימנים לפגיעות. פרץ של להבות קטנות משך אחריו התפוצצות עזה ועשן

סיני בגובה נמוך- מטוסי הווטור טסו בגובה חזיונות כדי להמנע מחשיפה. רפאלי (קיב) על רקע גיבל הילל



סמיך וכבד של דלק סילונים בוער. המפציצים התלקחו בזה אחר זה.

"טיל SA-2" פלט לפתע אחד מאנשי המבנה.

בסיסי הטילים התעוררו. באיזור השדה היו מספר בסיסים של טילי קרקע-אוויר. מפעילי המערכות הבחינו במטוסים שנסקו ליעפי ההפצה והצליפה ושיגרו לעברם מספר טילים. אבל אלה לא פגעו. הווטורים צללו ונצמדו לקרקע והמשיכו במשימתם כמתוכנן. סימי משך אחריו את שני הווטורים והם צלפו בתותחיהם על כל מטוס שהיה בשדה. "רק ביעפי הצליפה החלו לירות בנו אש נ"מ דלילה וקצת מפחידה" סיפר בודינגר, "בכל יעף פוצץ כל אחד מאיתנו טופולב 16 - מפציץ בגודל בואינג 707. המטוסים הנותרים נפגעו והתלקחו בלהבות אדירות".

שלושת המטוסים תקפו מטוס אחר מטוס, ולא השאירו להם שריד. כאשר עזבו את השדה נותרו שמונה מפציצים גדולים מעלים עשן בלב השדה הגדול.



איום לא מוכר - טייסי חיל האוויר נפגשו במלחמה זו לראשונה עם טילי הקרקע-אוויר מדגם SA-2

### בודינגר נפגע בזנב

בודינגר נכנס ליעף צליפה אחרון - וטראח. מכת מתכת קרעה חלק בזנב המטוס. "כשעזבנו לכיוון מזרח חזרה, היתה לי מכה במטוס והגה הגובה 'רץ' עד הסוף כלפי מעלה. חשבתי שנפגעתי. בפועל זו היתה רק פגיעה קלה אבל זה די מבהיל ברגע הראשון". הגה הכוון נתקע מעלה והחרטום התרומם. בתנועה אינסטינקטיבית דחף בודינגר את הסטיק כדי לאזן את המטוס והפחית כוח מנוע. התחושה להפגע מעל בני סואף לא היתה קלה כלל וכלל. "ייתכן שאיאלץ לנטוש כאן במדבר", הוא כתב לאחר שנים - "ומכאן להגיע לארץ זה ענין של 40 שנה!..." הוא הוסיף בחוש ההומור הרק שלו.<sup>5</sup>

בודינגר משך את המטוס מעלה, וצבר גובה למקרה שיידרש לבצע פעולות חירום. הוא הודיע לסימי כי נפגע וזה הצטרף אליו וטס לידו כדי לבחון מקרוב את הנזק. "הקטנו מהירות המשכנו עוד בטיסה נמוכה ומתחת ל-350 קשר כבר אפשר היה להחזיק את המטוס. לקראת הסואף אפשר היה להתרומם לגובה". בודינגר

גר הודיע כי הוא משתלט על המטוס וממשיך מזרחה. שלושת המטוסים התרחקו מהאזור בגובה נמוך. הם היו המטוסים היחידים במרחב הגדול של מערב סיני. אלכס, הנווט במטוסו של המוביל חזר לתפקידו, ונתן כיוונים וזמנים. הם פנו מזרחה וחלפו מעל מפרץ סואץ. "המשימה בוצעה", עברה התחושה בכל אנשי הצוות, "ועכשיו הביתנו". דקות לאחר מכן הם כבר היו מעל סיני, רחוקים מההמולה באזור התעלה ומהפעילות מעל השדות בחצי האי הגדול. עכשיו הם יכלו להתרווח מעט במושבי המטוסים שלהם, לרהוף מעט את המצערות, למשוך את הסטיק ולעלות לגובה רב. כך עשו את דרכם צפונה, חזרה לבסיסם ברמת דוד. בודינגר עדיין התמודד עם הבעיה שלו. "אבל עברתי תקלות חמורות יותר" ניחם עצמו בודינגר הצעיר. מצטנע כדרכו, לא הקים מהומה ולא השבית את טיסת חבריו למבנה. איש גם לא יכול היה לסייע לו עכשיו באויר. "גם על התקלה הזו התגברתי בכוחות עצמי. בלי לבלבל את המוח לאחרים. לא רציתי לקלקל את השמחה שהשתוללה בערוץ הטייסת" הוא סיפר. שלושת הווטורים נחתו בשלום בשעה 09:10 – כשעתיים לאחר ההמראה. סימי דוות לאנשי המודיעין על פגיעה במסלול בני סואף והשמדת שמונה מפציצים. במפקדת חיל-האוויר קיבלו את תוצאות הגיחה בשמחה ונשמו מעט לרווחה. כרבע מכוון המפציצים האיסטרטגיים של מצרים אבד בגיחה אחת של שלושה מטוסים. "כמעט ולא נותרה עבודה לבאים אחרינו, כי מרבית המטוסים הושמדו" סיפר סימי. המבנה הבא עתיד להשלים את המלאכה.

### לוי צוד ומלחמתו בטופלבים

המבנה השני מעל בני סואף, גם הוא של מטוסי ווטור, לא התקשה לאתר את השדה ממנו התמרו כבר ענני עשן כבדים. את המבנה שהמריא בשעה 07:25 מרמת דוד הוביל רס"ן לוי צוד, מפקד הטייסת, ועימו הנווט אורי טלמור במטוס ווטור דרמושבי. מספר שתיים היה סגן אברהם וילן הצעיר, סרן מיכה גיל היה מספר שלוש וסגן אילן דניאל מספר ארבע. לבד מהמוביל כולם טסו במטוסים חד-מושביים. ארבעת המטוסים המריאו שמונה דקות לאחר המבנה של סימי מתל-נוף. הברל המרחק בין רמת דוד לתל-נוף, גרם להשהייה של 15 דקות בהופעת המבנה הצפוני מעל בני סואף.

לוי צוד, מן הטייסים המצטיינים של חיל-האוויר הישראלי, גבר גבה קומה, בעל בלורית שחורה ומטופחת. את החוויה האווירית הראשונה שלו הוא חווה בשנת 1948, בשנה בה הגיע לישראל. מטוסי ספיטפייר מצריים ים תקפו את בסיס רמת דוד בעמק יזרעאל, ולוי הנער הביט נפעם במטוסים המעלים באש מספר מטוסים בריטיים, ושלושה מתוכם מופלים בתוך זמן קצר בקרב אויר מעל הבסיס. אז החליט שהוא רוצה להיות טייס. את שנות לימודיו עשה בקיבוץ שריד. לאחר הגיוס התנדב לקורס טיס וסיים אותו כחניך מצטיין. הוא עבר לטייסת מוסטנג ובמלחמת קדש יצא בו לתקיפת מטרות קרקעיות. לאחר המלחמה התלבט אם להמשיך בשדות בחיל-האוויר או לחזור למשק ועוד ויצמן אמר לו: "מ"מ 40 אלף רגל קשה לראות את הנקודה אליה אתה רוצה לחזור. אך את הנקודה עליה תצטרך להגן אתה רואה היטב. ברוח זו כדאי שתחליט". וצוד החליט. הוא נשאר בחיל-האוויר. צוד נפצע לימים בתאונת אופנוע ונפגע בשתי ברכיו. בימים בהם שכב בבית החולים הוא הכיר אחות, נעמי, אשר תהפוך לימים לאשתו.

הנווט של לוי, היה רס"ן אורי טלמור בן כפר ויתקין. הוא התנדב לקורס טיס ולאחר טיסת ההיכרות הראשוני נה שלו הוחלט כי מקצוע הנווטות יתאים לו יותר מטיס. אורי גבה הקומה ובעל השיער הבלונדי, מילא לאחר המלחמה שורה של תפקידים בחיל, כולל קליטת מערכות המל"ט הראשונות, פיקוד על בסיסים ותפקיד ראש להק כוח אדם בדרגת תת-אלוף.<sup>7</sup> עתה הוא היה נווט באחת המשימות המרכזיות של הטייסת במלחמה.

אורי הכיר את הנתיב ואת המשימה כמו את כף ידו. "זו הטיסה של חיי" יכתוב ביומן האישי שכתב תוך כדי המלחמה ואחריה. "בשדה הזה, בני סואף, התאהבתי אישית. אהבתי לשנוא אותו. ההכנות השונות לתקיפת השדה, עשו ממנו חלק מהווייתי. הכרתי אותו כפי שאי אפשר להכירו יותר".<sup>8</sup>

אנשי הצוות היו בקיאים בכל הכרוך בטיסה הזו. הם ידעו בעל פה את הנתיב, נקודות הציון בדרך ופרטי הנוף. הם למדו את מבנה השדה ומסלוליו בעזרת צילומי אויר מעורכנים אותם שיננו לא אחת, הכירו כל מוסך וכל טייסת שחנתה בו, כל עמדת נ"מ וכל מקלע. עם השלמת התדריך לטייסי המבנה עברו הטייסים ליד חדר המבצעים.



טיסה ארוכה ומייגעת - לוי צור  
(למעלה) הוביל את רביעיית מטוסי  
הווטור מרמת דוד לבני סואף.

"בהצלחה!" קראו לעברם בנות המבצעים, חלקן מוחות את עיניהן הלחות.



אילן דניאל (משמאל) היה מספר ארבע בגיחה לשדה המצרי הרחוק

המטוסים הגדולים, אשר דמות הנשר שלהם הזורקה מבעד לדת"קים היו חמושים בפצצות מתחת למתלי הכנפיים, וגם בתוך תא הפצצות הגדול שלהם בגחון. מיכלי הדלק בלטו

מתחת לכנפיים. נרמה כי אלה היו נחוצים למבצע זה יותר מאשר לכל מטרה אחרת. נתיב הגיחה הזאת היה שונה מזה של שאר המבנים שיצאו לעבר מטרות במצרים: הם לא יצאו אל מעל הים, אלא תכננו לטוס לאורך מדינת ישראל עד הנגב, חדרו אל תוך סיני, חצו את מימי ים סוף, ונכנסו ללב מצרים דרומית לדלתא של הנילוס. לא היתה דרך אחרת להגיע מרמת דוד לבני סואף ולצאת משם בשלום.

בשעה היעודה יצאו חמשת אנשי הצוות ועלו למטוסים. כל מטוס היה הפוי בדת"ק ורק עם היציאה התרכזו המטוסים בקרבת המסלולים לבריכות אחרונות. ובווטור הן ארוכות יותר ממטוסים אחרים. אין בדיקות קשר. הכל מתוזמן היטב. המטוס המוביל, הוא מרגם IIN מטוס דו-מושבי, בו יושב הנווט מאחורי הטייס, סגור בעולם משלו, ומעליו חופה המאפשרת לו לראות ולנווט.

לוי צור, בעל עיני הנץ, נראה בכל הדרו כטייס לוחם בתא הטייס המוגבה. הוא שמר על ארשת רצינית, כיאה לשעה ולרגע ופלט לעבר אורי בקשר פנים: "אין דבר יותר מענין ונהדר מלהיות מפקד טייסת ווטורים בלחימה כזו ועם חבר'ה כאלה!" - כאילו התכוון שהמלים יירשמו בהסטוריה. אולי גם כדי להקל על עצמו ברגעים המתוחים. הירדיים נעו עתה מיכנית לעבר המתגים, מוט ההגוי והמצעורות. מבט סורק לעבר המכשירים. המטוס המוביל תוכנן במקורו כמטוס יירוט "אליראות" במונחי אותם ימים, מצויד במכ"ם אדיר בחרטומו. אולם משנכנסו המירוים לשרות, נפגעה תהילתו הבלעדית וקומץ המטוסים הועבר מטייסת 119 אל טייסת 110 - טייסת התקיפה היחידה של חיל-האוויר שהיתה מצוידת במטוסי ווטור. עתה הם שימשו את מובילי המבנים של הטייסת.

עליה למסלול. כל מטוסי הרביעיה במקום. ממריאים ברעם מנועים ונוסקים לגובה של עשרות מטרים בודדים. הם חותכים את מדינת ישראל לכל אורכה. הטיסה נערכת בגובה נמוך ביותר - לפי כוון וזמן. המטוסים מלחכים את פני הקרקע. היה זה מבנה בודד בלב המדבר ופניו דרומה. רוב המטוסים האחרים עשו דרכם מערבה, מעל הים התיכון בארמדה אדירה של מטוסים. מטוסי הווטור חדרו בגובה נמוך לעבר מרכז סיני, מתחת לרשתות המכ"ם המצריות. הזמן ארוך אך גובה הטיסה לא מותיר לטייסים אפשרות לחוסר עירנות אפילו לרגע קל. טיסה בגובה נמוך היא טיסה מסוכנת, המחייבת זהירות ותשומת לב מירבית.



בוטור 67 הוביל לוי צור את המבנה השני לעבר בני סואף

עכשיו הם היו לבד, מוכיחים את נכונות התפיסה של חיל־האוויר הישראלי שהעדיף מטוסי תקיפה שגם יכיר לים להגן על עצמם מול מטוסי אויב.

למטה חצי האי סיני. דיונות וחולות, ואורי לוקח זמן וכיוון, זמן וכיוון כמו שעשו טייסים ונווטים במלחמת העולם השנייה. חולות המדבר מסנוורים. המבנה מגיע לקרבת מפרץ סואף. לוי מוריד את מטוסו אל גובה פני המים. מאחוריהם מיתמר רסס של טיפות קלות שניתרו לאויר. עוד רגע חולף והם הוצים את המפרץ הרחב אל לבנה מצרים. ישר לתוך הציר הדרומי של הרלתא, הרומית לבני סואף. שם פנו המטוסים ימינה, מערבה, לעבר המדבר המצרי הגדול והגיעו לשדה היעד מדרום. חמש דקות לתקיפה.

לפתע נראה טיל SA-2 מתפוצץ על קו האופק מאחור. המצרים התעוררו מוקדם מהצפוי. אבל הטיל לא איים על אף מטוס – טוב להיות נמוך בשעה כזו. אורי, הנווט מתקשה לזהות את הנתיב – הכל כאן נראה דומה, חסר פנים, נטול זהות – רק חול וריונות. אך הם שמרו על הכיוון במדויק והזמנים נראים בסדר. לוי מאיץ ל־450 קשר לקראת משיכה מעל השדה. פתאום חולף על פניהם מבנה מטוסים. ווטורים. היה זה המבנה של סימי ססיים את מלאכתו מעל השדה וחזור עכשיו הביתה. התכנון הגדול עובר יפה.

העיר בני־סואף מתגלה משמאל. לוי עורך תיקון של 15 מעלות ימינה. המהירות גדולה והמדבר רץ. אחת, שתיים, ומשיכה מעלה המצמיחה את אנשי הצוות למושביהם. למטה השדה נפרש ומתגלה בכל מימדיו – המסלול הראשי, מסלולי ההסעה, והמטוסים. ואלה מעלים עשן למלוא המרחב. כל השמיים היו שחורים. לא היתה רוח באותה שעה ועמודי העשן התמרו אנכית, ישירות למעלה. במקום נותרו עדיין מספר מטוסי טופר־לב, גדולים, כסופים ושטופים בשמש המדבר הבוהקת. חלק מן המטוסים היו מוגנים בתוך פנים משושים, פתוחים מצידם האחד. אחרים עמדו על רחבות החניה הגדולות, טרף קל ולא מוגן.

אך בקרבת השדה היתה טמונה סכנה אחרת: סוללות טילי קרקע־אוויר מסוג SA-2, מכונות לחימה מסוג חדש שחיל־האוויר הישראלי עדיין לא למד להתמודד עמהן. גם לטייסים שיצאו עתה למשימה לא היה כל מושג כיצד לחמוק מהם או לתקוף אותם. צור מתמרן בחריפות. "טיסה קצת ברוטלית!" כתב אורי, שהמשיך לשמש זוג עיניים נוסף של המטוס והמבנה. לנווט קשה לצפות את תמרוניו של הטייס השולט במטוס, ותחושת היותו "נגרר" חזקה במיוחד בתמרונים חריפים.

"היה לנו קל, כי כשאנו משכנו, כבר היו עמודים של עשן. המבנה הראשון עשה עבודה נהדרת" סיפר לוי. עכשיו הוא עמד לתקוף. הוא משך באחת את הווטור לשמיים, גובה 6000 רגל, גלגול וצלילה מטה וימינה. הכל במקום, כונת אוויר־קרקע לעבר המסלול.

לחיצה על מתג בסטיק, והפצצות מושלכות. הנ"מ מתעורר לחיים. עשן לבן עולה מן המסלולים באזורי הפגיעה של הפצצות. המטוסים יוצאים החוצה, ומתארגנים ליעף הפצצה נוסף. לאחר מכן הם מתפזרים לכל רוח ונכנסים ליעפי הצליפה. הם מנצלים את עמודי העשן העבים כדי להסתתר מן הנ"מ ברחבי המדבר הפתוח וחסר ההרים, ומשם הם נכנסים שוב. המטוסים האחרים באו בעקבותיו, התכנסו למבנה עורפי תוך כרי צלילה ליעפי צליפה על המטוסים הגדולים.

מול המפציצים הענקיים שחנו בכני סואף, גם מטוסי הוטרור נראו כמעט "ננסים". המפציצים הגדולים של מצרים היו מוכנים למלחמה. מיכלי הגוף שלהם היו מלאים בדלק ותאי הפצצות שלהם נגחון טעונים בפצצות כבדות. פגזי הוטרורים הקטלניים עשו בהם שמות. לא חלפו אלא רגעים בודדים וראשוני המטוסים נגחו, התבקעו ועלו בפיצוצים אדירים השמימה. אחדים מביניהם התפרקו מעוצמת הפיצוצים וחלקיהם הושלכו הרחק ממקום חנייתם "כאילו היו צעצועים כסופים שבעטו בהם בחווקה" נזכר אחד הטייסים. לוי צור צלף על אחד הטופולבים, הרים את האף וצלף על טופולב שני: "הם היו גדולים ומבריקים" הוא נזכר. כל השרה למטה בווער. סופרים את המטוסים – אחד, שניים, שלושה... שמונה... עשרה... לכל מספר יש משמעות בתכנון הכולל של חיל-האוויר. חשוב לדעת במדויק כמה מטוסים הושמדו.

### המטרה המשנית: סוללת הטילים

סוללות הטילים שהיו רדומות התעוררו שוב.

"עוד במשיכה הראשונה, אותה ביצענו בגובה נמוך, שמעתי את הנווט שלי צועק: "טילים טילים" ואכן שיגרו לעברנו טילי SA-2 מתוך שטח השרה, אלא שהם לא פגעו בנו בגלל הגובה הנמוך בו טסנו", סיפר צור. מערכות המכ"ם גילו את המטוסים בזמן המשיכה להפצצה אולם הטילים לא היו המטרה הראשונית. לכל היותר הם היו מטרה.

רק לאחר שהשלימו את המשימה העיקרית הם נפנו לטפל גם בטילים. צור מאתר את מקומה של הסוללה, ומורה לוטרורים החומים-כחולים לפעול נגדה. כל הארבעה מסתערים לעבר המתחמים העגולים וצולפים בהם בתותחיהם הקטלניים.

בוטם פתאום פורץ ענן אבק גדול מאחת המכלאות. טיל מזנק מעלה בלהבת איש גדולה. "לשבור, כולם לשבור!" מתריע אורי לכל המטוסים.

אבל זה היה משחק אבוד. הטיל יצא כשהוא אפוף בפטריית אבק ועשן אדירים. כולם יכלו לגלות אותו ולפי עול בהתאם – המטוסים התפזרו לכל רוחות השמים. זה היה כמו להתקרב לכוורת של דבורים זועמות. השיגר לא היה יעיל והטיל נסק מעלה, ראש המכ"ם שלו רחרח באויר ומן מה, חיפש מטרה ומשלא מצא אותה, חזר בקשת רחבה לעבר לארמה וסיים את מעופו בפיצוץ גדול. לוי צור חש כי המשימה תמה. הגיע הזמן לחזור הביתה. הוא קורא לכולם לצאת.

רביעיית הוטרורים התרחקה ויצאה מאזור השרה. מאחוריה הותירה ענני עשן שהתמרו לגובה קילומטרים רבים, וכן זנבות, חלקי כנפיים גדולות וחרטומים שהיו מוטלים כגרוטאות, הרחק מגופי המטוסים שנשאו אותם בגאווה אך לפני רגעים אחרים. "כאשר הסתלקנו משרה התעופה, לא נותר שם ולו טופולב אחד לפלייטה", סיפר לוי צור.

"בני סואף – 'אלפא'", הוא מרווח לבקרה וזו מוחקת עוד שדה ממפת האימונים.

ארבעת הוטרורים התכנסו זה לקראת זה למבנה הגנה. לוי בודק סביב. כולם במקום. מנמיכים מעל מפרץ סואף, חולפים מעל סיני וחוזרים מעל הנגב לבסיס ברמת דוד.

צור מעביר תוצאות בערוץ הדיווח והן נקלטות במבצעים חילהאוויר. כל הטופולבים של בני סואף מחוסלים – המחצית השניה של כוח המפציצים של מצרים שכבה עתה על גחונה בבסיס האוויר המרכזי והעלתה עשן. לפחות עשרה מפציצים גדולים הושמדו.

המודיעין שמח לקבל את המידע החשוב הזה, וגם מוטי, המפקד, היה מרוצה בבור המבצעים.

כשעתיים לאחר ההמראה, בשעה 09:23 נחתו ארבעת המטוסים ברמת-דוד. עייפים וסחוטים ירדו חמשת אנשי הצוות מהמטוסים. את חוויות הטיסה הראשונות סיפרו הטייסים כבר באויר, בדרך הביתה. עכשיו הם המשיכו אותן בזריזות בפני מש"קי המודיעין שתחקרו אותם, וביתר הרחבה, עם ההגזמות המתחייבות ובא-ריכות המתבקשת, על מרפסת הטייסת.

"איך הם עלו לשמים?" מתלהב אחד הטייסים.

"מראה מדהים, מראה מדהים!" עונה לו השני במשפטים קצוצים.

### הם עשו כבר את כל העבודה

שני מבנים נוספים התכוננו עתה לצאת לבני סואף בזה אחר זה: מבנה ווטורים של רס"ן גדעון מגן מרמת דוד ומבנה מירז'ים מחזור אותו הוביל רס"ן עזרא אהרון. הווטורים המריאו ראשונים בשעה 07:57. שלוש



איום גדל-מימדים - אורכו של טיל SA-2 היה כ-12 מטרים - כגודלו של מטוס קרב ממוצע

דקות אחריהם המריאו המירז'ים. המירז'ים יגיעו ראשונים בשעה 08:40 והווטורים 15 דקות אחריהם, זאת בגלל המרחקים השונים של בני סואף מחזור ורמת דוד ומהירות המטוסים. למבנה השלישי, הניחו בחילה-האוויר, לא יעמדו יתרון ההפתעה ולא ההשהייה הצפויה בתגובת מערכת ההגנה המצרית. ההנחה היתה כי את פני המבנה הזה יקבילו מטוסי קרב מצריים שימריאו מקהיר מערב או מאינש-אס ולכן נשלחו לשם מטוסי המירז' המהירים.

השדה בבני סואף היה מצוי על מגבלת הטווח של המירז', גם כאשר טס לשם בגובה רב. עתה נשאו המטוסים גם פצצות 500 ק"ג, והם עמדו לחלוף מעל מספר שדות תעופה מצריים בסיני ובקרבת התעלה. רס"ן עזרא אהרון, מותיקי הטייסים של טייסת 101 הוביל את המבנה השלישי לעבר השדה הרחוק. עמו במבנה היו אמנון שמיר מספר שניים, אבנר סלפק המנוסה מספר שלוש וסרן אורי שחר מספר ארבע. עזרא נכנס למטוסו מניע ועולה מהדת"ק. הוא מתקרב למסלול ומגלה את מבנה הסמב"ד של מנחם כהן שעמד לצאת שתי דקות לפניו לאינשאס. הכל כמתוכנן.

ארבעת המירז'ים עלו על המסלול, הטייסים דחפו את המצערות והמשיכו במכת מבער מהירה. הם יצאו ישיי



מירזים לבני סואף- הגיחה של 101 אותה הוביל רסיץ עזרא אחרון (מימין בצילום עם אבנר סלפק) חיתה הארוכה ביותר שערכו מטוסי המירז' במבצע "מוקד"

רות מחצור, נסקו והצו את מדבר סיני בגובה רב. "עברנו את סיני, אחרי שכבר תקפו את ביר תמדה וביר גפגפה" אומר עזרא. "הסיכון היה אמנם קיים עדיין, אבל מבחינת גילוי היה ברור לנו שאין בעיה – כבר תקפו את השדות קודם".<sup>9</sup> לקראת חציית חוף מפרץ סואץ מנמיך אהרון את המבנה. כאן היה צורך לטוס לפי זמן וכיוון – לא היה כל פריט נוף שאפשר היה להסתייע בו כאשר טסים בגובה נמוך מעל המדבר הגדול. גם המפות לא היו מעורכי-נות. "אלה היו מפות מתקופת הבריטים. הן לא היו טובות מספיק לניווט מגע" הוא מצוין. הזיהוי האחרון היה בשעת חציית מפרץ סואץ. עשרים דקות למטרה. כשלוש דקות לפני המשיכה מגלה אהרון, כמו המובילים האחרים לפניו, וגם אחריו, כי יש לו סטיה בנתיב. הוא מנסה להיעזר בתוואי הדרך, בכבישים ובקו הנילוס ומוצא עצמו מעל העיירה בני סואף. הוא מתקן בוריי וזת צפונה ומבחין בעמודי העשן שכבר היתמרו מעל השרה. באלה אי אפשר היה עוד לטעות. עזרא נוסק, צולל ומשחרר את שתי הפצצות הכבדות על המסלולים. אחריו נכנסו שמיר, סלפק ושחר. את שלושת היעפים הבאים עשה על מטוסי טופולב גדולים שכבר היו פגועים. לא הרבה נותר לעשות מעל השרה. "שני מבני הווטורים שקדמו למירז'ים, השאירו אדמה חרוכה מעל השרה. לא נשאר לנו הרבה מה לעשות" סיפר עזרא אהרון בהשלמה. "בשרה לא היו מיגים ולא מטוסים אחרים. באותה שעה הרגשנו לגמרי לבר. היתה הרגשה שאת העבודה עשו כבר לפנינו ואנו רק משלימים אותה". בדרך חזרה הוא נוסק מעלה ואחריו שאר המטוסים. מטוס מספר ארבע, של אורי שחר, אינו מצליח לשמור מהירות עם שאר מטוסי המבנה. מבט קצר לעבר המטוס, ואהרון מבחין בשתי הפצצות הכבדות התלויות עדיין מתחת לגחון המירז'. שחר, מסתבר, ערך את יעף ההפצה אולם הפצצות לא השתחררו. גם את יעפי הצלילה הוא עשה כששתי ה"משקולות" בנות החצי טונה כל אחת, מפחיתות ממהירותו ומביצועיו. כמספר ארבע הוא היה אחרון. איש לא הביט לעברו ולא היה מי שיגיד לו על קיום הבעיה. לאחר שחצו את סיני, והוא פלגר מאחור, עלה ספק אם יצליח להגיע לנחיתה בחצור, והוא עשה כבר הכנות לנחיתה בחצרים. שחר טס



מעל הים, שיחרר את הפצצות, ונחת בשלום בשרדה הבית.<sup>10</sup>

את יום הלחימה הראשון השלים עזרא אהרון בשני פטרולים נטולי אירועים מעל הכנרת. אבל הוא לא ראה מיגים באויר. "בכל 27 השנים בהן הייתי בכוננות בטייסת 101" הוא אומר באכזבה לא מוסתרת, "המיג היחיד שראיתי בחיים היה המיג 21 העיראקי שעשיתי לו ליווי. כאשר הייתי בטייסת תמיד אמרו "הנה יארינג הגיע. אני הייתי מהאו"ם. לא היו לי הזנ" קות ולא אירועים מיוחדים!".



מירז' וסמב"דים- במטוס 82 יצא אורי שחר (בצילום העליון) לתקיפת בסיס האויר בני סואף

### וטרדים סוגרים את השרה

בעוד עזרא אהרון מרווח באויר על תוצאות התקיפה שלו, היה כבר המבנה הרביעי מתארגן מעל ים סוף לתקיפת שדה בני סואף.

בראש מבנה הוטרדים טס רס"ן גרעון מגן, בוטרד מדרגם IIB לצילום. גרעון, ממוצע הקומה ובעל הגוף הצנום, היה מטייס הוטרד הוותיקים של הטייסת. בתא השקוף והקדמי בחרטום המטוס ישב הנווט סרן אלהן רז.<sup>11</sup> משימתם של השניים, שמטוסם לא היה מצויד בתותחים, היתה להטיל את הפצצות ולאחר מכן לצלם את תוצאות התקיפה של ארבעת המבנים שפעלו מעל בני סואף. מספר שתיים ומוביל משנה בזוג היה סגן רן גורן, טייס צעיר ובעל פני ילד. את השלישיה סגר סגן יעקב טל, גבה הקומה ובעל תוי הפנים החרים והעייניים החודרניות.

בשעה 07:30 לערך יצאו הטייסים למטוסים. בדרך לרת"ק בו חנה מטוסו, עצר רן גורן ליד ביתו של גבי, השוכן ליד המסלול, לחץ את ידו וביקש ממנו למסור ד"ש בבית. הוא לא בטוח אם יוכל לעשות זאת בעצ"מו. כעשרים דקות לאחר מכן כבר היו מנועי המטוסים שורקים את שריקתם האופיינית.

בשעה 07:57 המריאה השלישיה לאויר.

עבור גרעון מגן, טייס הווסור הוטיק בן עין שמר, זו היתה גיחנה נוספת בגיחות רבות שערך בעבר במטוס הדרמנועי: טיסות צילום ותקיפה רבות בימי המלחמה על המים. לא כך היה המצב אצל הצעירים יותר. "כבר אחרי ההמראה, אני מגלה תנודות חשודות בסיבוי מנוע ימין" כתב רן גורן במחברת בה סיכם את פעיי לותו במלחמת ששת הימים. "אך כמובן- מלחמה - ואני ממשיך. מטפסים לגובה בדרך דרומה. סיבוי המנוע הולכים ויורדים. מנגר בי החשש שדוקא בשעה גורלית זו לא אוכל לבצע. אך בינתיים ממשיכים. סיבוי המנוע יורדים ומתייצבים על 7900. חסר כוח, אך אפשר להמשיך". החלטה אחראית המתאימה לימי מלח-



המראות רועמות בדממת אלחוט- ווסור 03 בו סס רן גורן בגיחה חרביעית לבני סואף

מה. זו היתה הגיחה הראשונה של רן במלחמה, והוא לא חשב לוותר עליה. המטוסים נשאו בגחונם מיכלי דלק נוספים כדי להאריך את הטווח, ומתחת לכנפיהם מנשאים כפולים לשמונה פצצות בנות 70 ק"ג כל אחת. פצצות אלה, שהיו מתוצרת גרמניה, הצטיינו בכושר החדירה שלהן למסלולי בטון. השלושה נסקו לגובה רב, וכבר בדרך יכלו לשמוע את הדיווחים של המבנים החוזרים. "מת- קנאים בהם - הם כבר היו וחוזרים. אנחנו עדיין לפני המשימה" כותב רן. "חוצים את הגבול לסיני. הרגשה מוזרה: אותו 'קו ירוק' שכל כך נזהרנו שלא לעוברו - עכשיו חוצים אותו בפשטות וטבעיות כזאת. עם זאת המתח עולה. אולי יש מיגים. קורעים את הצוואר בהסתכלות אחורנית. יש קצת אובך אבל אפשר להבחין יפה במדבר המשתרע מתחנינו. אנו עוברים באיזור המעבר מהחלק הצפוני השטוח לתוך הדרומי ההררי".

מבנה הווסורים חוצה את מפרץ סואף ויורד לגובה נמוך. נרבקים לאדמת המדבר החומה. המטרה מתקרבת. "ההתמצאות קשה כי השטח חריגוני ומדברי. האובך מקטין את הראות" כותב רן, "פתאום רואים את הנילוס. נהר רחב, סירות מפרש, דקלים. אנחנו מגלים את העיר בני סואף מימינו במקום משמאלנו, מתקנים בחריי פות ימינה כשאנו עוברים מעל בתי העיר, אנטנות וצמרות עצים. פה ושם מנפנים לנו אנשים לשלום". מספר סגן טל: "את בני סואף גילינו לפי העשן שהתמר ממנו לאחר שמבנים קודמים ביקרו בו. זרקנו את הפצצות בחלקים המעטים אשר נותרו עדיין בלתי פגועים".

למרות שהתכנון של הגעת המבנים לא איפשר זמן רב לסוללות התותחים להתארגן, הרי כמעט בכל שדה היו התותחנים מוכנים לאחר פעולת המבנה הראשון או השני.

עמודי העשן הסמיך בלטו למרחוק כעמודי מקדש יווני, והסגירו את מיקומו של השרה. בני סואף היה אפוף עשן, ולא היתה בעיה לגלות אותו. המטוסים מושכים להפצצה על המסלול המקביל. הנ"מ פותח באש והפגזים שורקים סביב המטוסים. המהומה החלה.

גרעון מטיל את ארבעת הפצצות הראשונות שלו ונוסק מעלה בפניה חדה. רן נכנס אחריו. "אני מתרכז בכיוונון. מתכווץ קמעא בתאי ומכריח את עצמי לראות רק את הכוונת והמסלול. שחרור ארבע פצצות 70 ק"ג ראשון נות-כול. אני יוצא נמוך מאד כך שאיני יכול לצלוף על עמדת הנ"מ המציקה שבהמשך המסלול. מעבר נמוך מעל השרה חושף מראה כמו בסרטים: אש ועשן סביב, מטוסים בוערים, פיצוצי פגזי הנ"מ, הפצצות שלנו. פתאום מתפוצצת לידי בפטריה עצומה - פצצת השהייה



גדעון מגן - מהמובילים הבכירים של טייסת 110 במלחמת ששת הימים



יעקב טל היה שבע רצון מתוצאות התקיפה על בני סואף

מטוסים קודם".<sup>12</sup> שלושת המטוסים מבצעים פניה רחבה של 360 מעלות ומגיעים לשרה להפצצה נוספת מדרום לצפון. הם מטיילים את ארבע הפצצות הנותרות על הקטעים הלא פגזים של המסלולים.

בכל אותה עת היה באויר החשש מפני ירי של טילי קרקעיקרקע. "מבנה קודם זוהיר אותנו שיורים - גם בגובה 1000 רגל" נזכר רן.

המטוסים פונים שמאלה ליעפי צליפה. מגן, שמטוס הצייר לום שלו היה נטול תותחים ביצע מעבר צילום מעל המסלולים כדי לתעד את תוצאות התקיפות. "BDA" כינו את הפעולה: "הערכת נזקי קרב".

רן וטל נכנסו בזוג ממערב למזרח, ליעפי צליפה. סגן טל: "צלפתי על מכ"ם, מיכלית דלק ועמדות נ"מ.

מטוסים רבים נראו פגועים, מקומטים ובווערים. באויר שמעתי את מטוסינו מנהלים קרבות אויר עם מטוסי מצריים ומפילים אותם".

הנ"מ המשיך להציק לשלישיית הווטורים. בשרה הכל בער ולא נותרו עוד מטוסים שלמים. "אני מכווץ בכל זאת על מטוס שנראה שלם מהאחרים" כותב רן, "ביציאה אני מגלה עמדת נ"מ מימיני. בצליפה השניה אני יורה עליה. צלילה אל מרכז הסוללה יורקת האש. לחיצה על ההדק, וזרם פגזים מארבע תותחים "חורש" דרך מרכז הסוללה. לפחות שניים מששת התותחים הושמדו". רן גורן משלים את הצליפה בפניה לאחור וחוזר לצליפה אחרונה ממזרח למערב. הפעם הוא מכוון את תותחיו לעבר מגדל הפיקוח של השרה.

המשימה תמה. שלושת הווטורים השלימו את פעולתם ויצאו בגובה העצים מורחה, לעבר מרחבי סיני, מתאי רגנים למבנה פתוח ומטפסים הביתה.

שעה 50 דקות לאחר ההמראה נחתו כולם בשלום ברמת דוד.

"בטייסת כולם שרויים בהתרוממות רוח" כותב רן במחברתו, "ראשית, כולם חזרו בשלום. ושנית - הכל הצליח. כל כך הצליח! כל כך דומה לאימונים - כאילו בעיניים עצומות יכולנו לבצע הכל. והפגיעות, המקד לענות - מעל המשוער. עיקר כוחו של חיל האויר המצרי הושמד באותן שעות ראשונות של המלחמה. הוכרז



**מוביל ומצלם - מטוס ווטור IIB לצילום שימש בגיחה זו לתיעוד תוצאות התקיפה של כל המבנים על בני סואף**

עה המלחמה!":

חבריו של סגן טל, מספר שלוש במבנה נזכרים כי לאחר שנחת מהתקיפה על בני סואף, הרים את ידיו ואמר להם בהתלהבות: "הרבר הגדול ביותר שעשיתי בימי חיי, הוא שהלכתי לקורס טיסו"<sup>13</sup>

שרה בני סואף, היה השרה הרחוק ביותר אליו הגיעו מטוסי ההפצצה של הגל הראשון. עם השמדת המפציצים הכבדים מרגם טופולב 16 אשר פעלו בו, הושמדה למעשה כמחצית מכוח המפציצים הכבדים וארוכי הטווח של מצרים. מטוסים אלה הצטרפו למפציצים מסוג זה שהור שמדו באותה שעה בקהיר מערב. הסכנה ממנה כה חששו גורמי הממשלה והצבא, חלפה למעשה.

השמדת המפציצים בבני סואף היתה פגיעה אנושה בכוח המפציצים ארוכי הטווח של חיל האויר המצרי. עם השלמת הפעילות מעל קהיר מערב נמצא כי מספר מטוסים ששהמריאו בבוקר מקהיר מערב לטיסת אימון נחתו בלוקסור.

בתוך זמן קצר יצאו הווטורים כדי להשמיר גם אותם.

## פרק יח' תריסר מירז'ים ועוד כמה

כמה מטוסים להשאיר להגנת שמי המדינה?

תכנית "כוחות ומשימות" של מבצע "מוקר" אשר נבנתה בקפדנות על ידי ענף מבצעים, ועורכנה עד הערב האחרון לפני המלחמה, היתה תכנית שקולה, מחושבת, ומותאמת למטרות ולמשימות שעמדו בפני כל טיי"ס ות ומבנה. התכנית התבססה על 80-85 אחוז מסד"כ החיל,<sup>1</sup> אולם בשעות אלה כל מטוס היה חיוני. כל פצצה שהשביטה מסלול היתה קריטית – כל פגז שהשמיר מיג על הקרקע היה חיוני להשגת הניצחון. ולמרות זאת באויר היתה תלויה ועומדת השאלה הקריטית: כמה מטוסים יש להשאיר להגנת שמי ישראל? בקרב מתכנני המבצע היתה מחלוקת לגבי מספר המטוסים הדרושים. בסך הכל היו בשלוש טייסות המירז' של חיל-האוויר הישראלי 65 מטוסי קרב. כל אחד מהם שימש בתכנון הכולל גם כמטוס תקיפה שהיה יכול לשאת שתי פצצות 500 ק"ג – כל הפחתה במספר המטוסים שיצאו לתקיפה עלול היה להפחית מעוצמת המכה הראשונה של חיל-האוויר.

אנשי המבצעים חקרו, בדקו ושאלו: כמה מטוסים יספיקו לבלום התקפה אווירית? – האם טייסת אחת של מטוסי מירז' תספיק? האם מהצית הטייסת? אולי אין כלל צורך להשאיר מטוסים להגנת שמי הארץ, אלא יש לנצל כל מטוס קיים לתקיפת שדות התעופה המצריים? כל מטוס אשר נשלח לקרב העלה את הסבירות לביי-צוע מלא יותר של המשימה. כל מטוס שנשא שתי פצצות למטרה – 500 או 1000 ק"ג של ברזל וחומר נפץ הרסני, והשמיר מספר מטוסים על הקרקע באש תותחיו, הגדיל את מקדם ההסתברות להצלחה ב"מהלומה הראשונה".

השאלות בפניהם עמדו מפקד חיל-האוויר ואנשי המבצעים והתכנון שלו, היו כבדות משקל: האם יפתיעו מדינות ערב ויתקפו ראשונות? אולי יתעשתו במהירות אחרי תקיפת הגל הראשון, ישלחו את מפציציהן להפציץ את ערי ישראל וייהפכו אותן לתלי חרבות?

כמה זמן יידרש להן כדי להגיב על התקפה ישראלית?

רפי סכרון, מתכנן המבצע, בחן בקפידה את הבעיה, ורשם לפניו נושאים רבים שהיו עשויים להשפיע על מהירות התגובה המצרית ועוצמתה. לאחר בחינה מעמיקה הוא היה מוכן להציג את התשובה שלו: להגנת שמי ישראל אין צורך ביותר מארבעה מטוסי מירז' – את כל השאר יש לשלוח לתקיפה.

מבחינתו של סכרון גם ארבעה מטוסים היו "ארבעה מטוסים יותר מדי": "היתה לנו מגבלה גדולה מאד במטוסי סי תקיפה. לכן היה בינינו ויכוח רציני כמה מטוסים להשאיר. הצעתי להשאיר שני זוגות, והדבר גרם צמרמורת לכמה אנשים. היינו זקוקים לכל מטוס. התלבטנו הרבה מאד אם ניתן להגיע למטרות בלי להתגלות".<sup>2</sup> הדימוי היה מסוכן. אך מבחינתו של סכרון, הוא היה מחושב וברוק: "עשינו חשבון שהמירז'ים הנוחתים מפעולת תקיפה, יגיעו לנחיתה חצי שעה לאחר שעת הש'. כדי להכין מייטרטים לפעולה יש צורך בדקות לא רבות עד שייצאו ליירוט. לא חשבנו שמישהו יכול לתקוף אותנו בטווח הזמן הזה. לדעתי לא היתה שום סיבה להשאיר כוחות להגנת שמי הארץ".

מסקנות אלה הובאו בפני אנשי המבצעים של חיל-האוויר. הם היו נסערים. את ההכרעה על כך, קיבל המפקד, מוטי הוד. הוא שקל את העניין והורה: "תריסר מטוסים – לא יותר". לאחר מכן בא גם הפירוט: כרבע ממספר מטוסי המירז' של חיל האוויר יוקצו להגנת שמי ישראל. כל טייסת מירז' תציב ארבעה מטוסים בכוננות מיידית. במקרה של התקפה ערבית יזומה יוקצו להגנת שמי ישראל 24 מטוסי מירז'.<sup>3</sup>

בחיל האוויר השלימו עם ההחלטה. אך מה יאמרו על כך "הירוקים"? מה יאמר על כך ראש הממשלה לוי



מירזיים להגנת שמי ישראל- מטוסים אחרים  
שעמדו לצאת מאוחר יותר לתקיפה היו גם הם  
בכוננות ירוט

אשכול, שלמול עיניו ריצרו עדיין מראות הערים ההרוסות באנגליה ובגרמניה, ומיליוני התושבים הנמל־  
טים מהן בבעתה לאחר ההתקפות המפציצים הגרמניים?

מפקד חיל־האוויר נקרא להציג את תכנית הפעולה של חיל־האוויר בפני הממשלה. פגישה זו נועדה לקבוע  
גם את שעת היציאה למלחמה, וחיל־האוויר היה הגורם הדומיננטי בקביעת המועד הסופי. הוד הציג בפשטות  
את תכנית המבצע, גילה את שמות עשרת השרות המצרים אשר יותקפו בגל הראשון. את מספר המטוסים  
שהתכוון להשאיר להגנת שמי המדינה הוא הסתיר מפני חברי הממשלה. למעשה גם חברי המטכ"ל לא היו  
בסוד החלטתו של מוטי.

שנים לאחר המלחמה, הוא יאמר: "הזכות הגדולה ביותר שנפלה בחלקי בתקופת פיקודי על החיל, היא הזכות  
לממש את עוצמתו של חיל־האוויר. קשה היה מאד למכור את האמונה הבלתי מעורערת שהיתה לנו, שאנו  
יכולים להשמיד את חילות האוויר של מדינות ערב, להבטיח את העליונות האווירית מעל לשטח ישראל ולהי  
שתתף בלוחמת הקרקע. לא כל כך הצלחנו למכור את זה, כי עד שפרצה המלחמה היו לנו שלושה שבועות  
של המתנה".

הוחלט להשאיר רק תריסר מטוסים. למעשה נותרו הרבה יותר מטוסים בכוננות להזנקה מיידית.

### **פטרולים בשמי מצרים**

היו עוד מספר נקודות קריטיות בתכנון הטיסות במבצע "מוקד": שתי הנקודות בים, "בועז" ותלם", אליהן  
התכנסו מטוסי התקיפה לפני שפרשו לשרות היעד שלהם. ומרחב קריטי נוסף: הנתיב בו יטוּסו המטוסים  
החוזרים. במקרה הראשון יכלו המטוסים להטיל את חימושם ולהגן על עצמם במידת הצורך. במקרה השני  
הבעיה היתה חמורה יותר: בשובם מגיחות התקיפה היו המטוסים החוזרים נטולי חימוש וטסו על מינימום  
הדלק ההכרחי כדי להגיע חזרה לבסיסהם. ייתכן שחלקם יהיו גם פגועים לאחר התקיפה. במצבים אלה יהיו  
פגיעים למטוסי יירוט מצריים שהיו עלולים לזנב בהם ולשבש את המשך המבצע. היה צורך להגן עליהם  
ברגעי חולשה אלה.

קציני המבצעים תכננו פטרול קבוע של מירז'ים מעל נתיבי הטיסה בשמי סיני ומבואות התעלה. שלושה  
מבנים נשלחו למטרה זו כבר בתחילת המבצע: מבנה מירז'ים של דן סבר שנשלח לביר תמרה ולאחר מכן  
פטרל בשמי מרכז סיני, המבנה של עמיחי שמואלי שנשלח ראשון לאבו סואר, ויצא לאחר מכן לפטרל בשמי  
צפון סיני. באותו בוקר הם יצאו להפצצה בלבד ומיד לאחר מכן נסקו לאוויר ופטרלו מעל "רכבות המטוסים"  
שטסו אל המטרות או חזרו מהן. המבנה השלישי היה זוג מטוסים נוסף אותו הוביל עזרא דותן בכן פטרל מעל  
הים התיכון כדי להגן על מטוסים במשימות מיוחדות שפעלו שם. לאחר מכן יצאו להגן על חופי פורט סעיד  
וצפון סיני.

כאשר החלה המלחמה ומטוסי הכוננות הוזנקו לאוויר, הם יצאו בזה אחר זה, להחליף את המבנים הקודמים  
במשימות פטרול. כך שלט חיל האוויר על מרחבי סיני במטריה אווירית רצופה במשך כל השעות הראשונות,  
והקריטיות, של מבצע "מוקד".

### **נבחית בכוננות הזנקה**

ההוראה יצאה לבסיסים. כל טייסת מירז' ברמת דוד בצפון, תל־נוף במרכז וחצור בדרום נדרשה להציב בכונ־  
נות ארבעה מטוסים חמושים להגנת שמי המדינה. תריסר מטוסים בסך הכל.

מפקדי הטייסות הם שהחליטו מי ומי הנשארם. אך גם הם עמדו בפני דילמה: את מי להשאיר בכוננות  
יירוט? האם להפקיד את המשימה בידי טייסים ותיקים ומנוסים של הטייסת – אולי עליהם להשאיר אישית  
בכוננות יירוט? אולי תופקד המשימה בידי הצעירים דוקא, שהרי הותיקים והמנוסים יצטרכו להוביל את  
המבנים לתקיפה.

שני מפקדי טייסות, דן פקר מפקד טייסת 119 בתל־נוף, ועמיחי שמואלי מפקד 117 ברמת דוד, החליטו כי  
המשימה כבדה מכדי להשאיר אותה בידי אחרים. הם איישו את עצמם כמובילי הווגות הראשונים בין  
המירז'ים שנועדו להזנקה.

דן הציג את הציוות שהכין בפני מפקד הבסיס אל"מ שמואל שפר (שטופר). שפר דחה אותו והורה לדרן להו־

ביל אישית אחד ממבני התקיפה ולהציב במשימת היירוט טייסים אחרים, מנוסים בקרבות אויר. "הגלורי היה בקרבות אויר" אומר שפר, "אבל בקרבות אויר אתה לא מנצח מלחמה. כל אחד מן המובילים רצה קרבות אויר, רצה להפיל מטוסים – לקח לטייסות עצמן זמן להבין שהמשימה הפעם שונה" ציין שפר.<sup>4</sup> רן שינה את האיוש והציב עצמו כמוביל לתקיפת אינשאס. כך היה גם בטייסת הצפונית.

### אבן־נר נשאר לכוננות יירוט

רס"ן עמיחי שמואלי שומי, מפקד טייסת המירוט'ים הצפונית, בחר גם הוא, כאמור, להשאר בכוננות יירוט להגנת שמי המדינה. רק בבוקר הפעולה החליט להתחלף עם סרן אורי אבן־נר, סמ"ט א' של הטייסת, שנשאר בכוננות יירוט.



תכנן לתקוף ויצא ליירוט – סמ"ט א', אורי אבן־נר היה מפקד טייסת 117 בפועל במהלך כל המלחמה

יחד עימו יישארו אורי גיל, מצעירי הטייסת אשר כונה לימים "הצייד", עמית לבני ושמואל אל דביר.<sup>5</sup>

סרן אבן־נר ממוצע הקומה, בעל הגוף המלא והאתלטי היה מטייס הקרב ה"סוערים" של טייסי חיל־האוויר. הוא צבר 6 הפלות בקרבות אויר אבל עתה קיבל את שינוי המשימות באכזבה רבה.

"התאמנתי על תקיפת אברוסואר במטס הראי" שון" סיפר אבן־נר. "הייתי מ'ושחו' על אברוסואר. הכרתי את השרה כמו את כף היד שלי. ממש ברגע האחרון החליט שומי שאני ארד מהמשימה. כמוביל הוא הלך לתקיפה. אותי, סמ"ט א', הוא שם ליירוט. הייתי מאד מאד מאוכזב". אבן־נר התנחם בעובדה שאם המייגים יגיעו "תהיה לנו עבודה".<sup>6</sup>

סגן אורי גיל, היה טייס צעיר בטייסת. צנום, גבה קומה ומראהו כשל טייס בסרטי הקרב של מלחמת העולם השנייה, במיוחד כשהיה לבוש סרבל טייסים ומחזיק בידו את קסדת הריסוק. אורי, לימים תת־אלוף ומאלופי הטיס של חיל־האוויר (9 הפלות), התכונן למשימות התקיפה ברצינות רבה, וכאשר הוצב בעמדת היירוט, חש כי "זו היתה השפלה איומה".

בצוות כוננות היירוט של טייסת 119 הציב רן את סרן איתן כרמי, סמ"ט א' של הטייסת. בן זוגו הצעיר יהיה סגן גיורא רוב. לאיוש הזוג השני נבחר סרן אברהם שלמון הותיק וסגן מנחם שמול.

איתן כרמי הוא חובב תעופה מגיל צעיר. כילד היה יוצא לעבר כפר סירקין הסמוך, שם פעל בית הספר לטיי"סה, ומלטף במבטו את המטוסים אשר המריאו ונחתו על מסלולי הבסיס. "אהבתי מטוסים ורצייתי להיות טייס" אמר בראיון לאחר שפרש משרות מבצעית.<sup>7</sup> איתן החל את הכשרתו כטייס קרב במטוסי סטירמן והרב-



צייד בדד- סגן אורי גיל (לימים תא"ל)  
המשקף לטוס במטוסי קרב עד גיל 60

רד, עבר קא"מ (קורס אימון מבצעי) במטוסי אורגן ומכאן הגיע למיסטרים ולווטורים. בשנת 1963 הגיע לטייסת "העטלף" אשר הוקמה מחדש בתל-נוף כטייסת מירו'ים, בפיקודו של רפי הרלב. מאז הוקמה הטייסת היה איתן מטייסי הצילום הנועזים ביותר של הטייסת וחיל-האוויר. עתה הוא היה מבכירי המובילים שלה. "הט" ייסת שלנו הגיעה למלחמה מוכנה" הוא מציין, "הסיבה היתה שהיינו טייסת מיוחדת בחיל. לפני המלחמה עשינו גיחות עמוקות לעיראק ולמצרים לצילום שדות התעופה והמתקנים. זה העניק לנו נסיון מבצעי רב.<sup>8</sup>

איתן יהיה מאלופי הטיס הבולטים של החיל: 9 הפלות הוא צבר במהלך השנים הבאות.

כרמי, טייס הקרב המנוסה לא הסתיר את אכזבתו. הוא רצה לצאת ולהוביל מבנה לתקיפה. "היה ברור לי שלא ייצא מזה שום דבר" הוא אמר לאחר המלחמה. אבל השעה הקרובה הביאה בכנפיה הפתעות.

בן זוגו, סגן גיורא רום, היה מצעירי טייסי המירו' של חיל-האוויר אותה עת. בחור צנום, גבה קומה אשר הצטיין בנועזות, יש אומ'ים

רים מוגזמת, בקרבות אויר. לקראת סוף המלחמה, הוא יוכתר כ"אייס" – אלוף טיס הראשון של חיל-האוויר הישראלי, לאחר שצבר 5 הפלות. גם הוא חש אכזבה מהצבתו כטייס כוננות. עתה יכול היה רק להתנחם בהבטחה כי יצוות במבנים לתקיפה המיועדים לצאת בגיחה הבאות. שניהם יצאו בשעת בוקר מוקדמת לעמדת הכוננות, נקשרו בתא הטייס והמתניבו.

סרן אברהם שלמון היה המוביל של הזוג השני בכוננות של 119. אברמיק, כפי שהכירו אותו חבריו, נמוך קומה, מוצק ובעל פנים עגולים, היה טייס עתיר נסיון, שקול ובוגר. הוא השתתף כבר בקרבות אויר רבים, ואף זינב מספר פעמים במטוסי המיג הסוריים עימם בא במגע. לימים הוא יהיה מן המובילים במספר ההפי'לות שצבר בקרבות אויר: 13.5 הפלות. הוא לא אהב את המשימה שהוטלה עליו עתה. גם במשימות של הימים הבאים טמנה לו אלת המלחמה הפתעות ואכזבות אישיות ומקצועיות. עתה הוא היה בתא הטייס, לבוש בסרבל טיסה, וחליפת הלחץ שהחלה להעיק עליו בחום יוני הכבד.

מנחם שמול, היה מצעירי טייסת המירו' בתל-נוף. הוא התפרסם לימים כטייס ניסוי בתעשיה האווירית וזכה ל-5.5 הפלות בקרבות אויר. "חמי", צנום, מקורזל שיער ו"חם מזג" כפי שהעידו חבריו בטייסת, המתין קצר רוח להזנקה. שלא כמו אחרים, הוא לא ראה פגיעה בהצבתו ליירוט. בימים האחרונים לפני המלחמה יצא לא אחת כטייס ירוט ללכוד מיגים שחלפו מעל הנגב, והצבתו ליירוט התקבלה אצלו בטבעיות רבה. "הייתי מאד מרוצה שרן העריך אותי כטייס ירוט. אחד מתוך ארבעה נבחרים. מספר שניים של שלמון – ציוות הולם. ראיתי את זה כדבר מובן מאליי. שהרי מלחמה לא מפספסים – היא תגיע אליך במוקדם או במאוחר.<sup>9</sup>

עמוס לפידות, מפקד טייסת המירו' הדרומית, הקצה לכוננות הירוט את סא"ל דוד עברי ועמו סגן אילן גונן. עברי שהיה באותה עת מפקד בית-הספר לטיסה של חיל-האוויר, הגיע לטייסת כהצבת חירום. הוא היה מרא' שוני טייסי המירו' של החיל, ולפני כן פקד על טייסת המירו' הצפונית. בעקבות הוראת מפקדת חיל-האוויר כי טייסים בכירים לא יצאו לתקיפה בגל התקיפה הראשון, והודות לנסיגונו במשימות יירוט בתקופת הכונ'נות, הוצב עברי בעמדת היירוט.

מספר שניים שלו, סגן אילן גונן, יהיה גם הוא לימים מבכירי טייסי הקרב של החיל: 8 הפלות.

הזוג השני בין צוותי הכוננות היה של היה סרן רן אבשלום וסגן גיורא אפשטיין. סגן גיורא אפשטיין היה טייס קרב צעיר, אשר נלחם שנים ארוכות כדי להתקבל לקורס טיס. "לב ספורטי" ב" – תכונה שלא היתה ידועה למערכת הרפואה של החיל, מנעה ממנו להתחיל את קורס הטיס. הוא השלים את שירותו בצנחנים והתגייס לחיל-האוויר רק לאחר שחרורו מצה"ל.

גיורא התגלה כבר בטיסות הראשונות שלו כטייס קרב יוצא דופן. הוא חש כי הוא משתלב בתוך מטוסי הקרב שהטיס והפך חלק ממנו. לאחר שעבר את הקא"מ הוצב כאחד ממצטייני הקורס לטייסת הסמב"ד שהיתה הטייסת המתקדמת של חיל-האוויר. לאחר מכן הגיע לטייסת 101 מירז'ים – טייס קרב בוטח, מכיר ביכולתו, ש"צילם" את טייסי הקרב האחרים בכל פעם שהתמודד איתם באימוני הקרב. לא פלא שבמהלך השנים הבאות הפך גיורא אפשטיין לאלוף העולם בקרבות האוויר בעידן הסילון, עת הפיל לא פחות מ-17 מטוסים



מירז' 12 נוחת- במטוס זה של טייסת הקרב הראשונה יצא סא"ל זוד עברי לפטרול בשמי סיני בבוקר ה-5 ביוני. המטוס נושא שני מיכלי דלק 1300 ליטר

ערביים בקרבות אוויר. גיורא שמח על הצבתו וקיבל אותה בטבעיות. הוא אהב את קרבות האוויר, והגנה על שמי הארץ בימי מלחמה היתה בהחלט מטרה מכובדת ורצויה בעיניו.

טביעת העין של מפקדי הטייסות היתה נכונה: אם ניתן למצוא מאפיין לתריסר הטייסים אשר הופקדו למשך השעתיים הראשונות של מבצע "מוקר", הרי זו העובדה כי כמעט כל אחד מהם היה טייס השש אלי קרב. הם היו, ללא ספק, הנבחרת המקצועית ביותר של חיל-האוויר. חלקם יתגלה לימים כאלופי קרבות האוויר של ישראל. עד לסיום טיסותיהם בחיל-האוויר צברו יחד 75 הפלות בקרבות אוויר.

היתה עוד סיבה להשאר הטייסים הטובים במטוסי הכוננות: אנשי המבצעים ידעו כי במקרה שאחד ממבני התקיפה יסתבך בקרבות אוויר באחד משלבי הטיסה, בדרך למטרה, במהלך התקיפה או בהיחלצות חזרה לשטח ישראל, הם יוכלו להזניק את מטוסי הכוננות כדי לסייע לו. זו היתה נבואה שהגשימה את עצמה.

אך לא רק תריסר טייסים אלה היו מוצבים בעמדות הכוננות. בטייסת 117, שהיתה "מופקדת" על הגנת שמי המדינה בצפון, הציבו חלק ממטוסי המירז' שתוכננו לצאת לתקיפה בשעה מאוחרת יותר, בעמדות יירוט, כשהם ממושים בטיילים. רק מספר דקות לפני מועד צאתם למשימה, הוחלף חימושם לתקיפה. גם בטייסת 101 היה מבנה נוסף שהמתין בעמדות הכוננות והיה מוכן להזנקת יירוט.

טייסת 119 הסתפקה בארבעת המטוסים שנדרשו לפי הוראת מפקדת חיל-האוויר. מטוסי הכוננות היו חמושים בתותחי 30 המ"מ שבצידי כונסי האויר שלהם, ובטיל אחד מסוג מאטרה R-530 ואחד או שני טילי שפירד, שני מכלי דלק 1300 ליטר גדולים היו תלויים מתחת לכנפיהם. איש לא ידע בשלב זה אם יהיה צורך להזניק אותם לאויר להגנת שמי ישראל, או אם יישלחו הרחק כדי לסייע למבנה או מטוס כלשהו אם יסתבכו בקרב מעל שדה תעופה מצרי. לא כל טייסי התקיפה ידעו על מטוסי "המטריה האוירית" שהוכנה לטובתם. הם ילמדו על כך רק תוך כדי לחימה בשמי מצרים.

### פטרולים בשמי סיני

הרבה אנשים במפקדת חיל-האוויר ובבסיסים חשו תחושה של מתיחות וחוסר נוחות באותן שעות קריטיות,



מירז' 11 עת חופעל בטייסת 101- במלחמה חופעל בטייסת 119 למשימות מיוחדות כולל יירוט. מנחם שמול המריא במטוס זה בבוקר היום הראשון למשימת פטרול והגנת שמי ישראל

בהן חנו מטוסי הקרב של חיל-האוויר על רחבות החניה או נעו חשופים בדרכם להמראה על המסלולים. באותן דקות מתמשכות לא טס אף מטוס קרב אחד בשמי ישראל. מטוסי התקיפה, חמושים ומתורלקים, היו מטרות פגיעות ביותר לכל מטוס שהיה מסתער עליהם ותוקף אותם. הצורך בהפתעה הכתיב את הדבר. מפקד חיל-האוויר לא רצה לעורר את תשומת ליבם של מפקדי חילות האוויר הערביים, והכל נעשה כבכל יום שיגרה רגיל.

מטוסי התקיפה המריאו לאויר ויצאו בזה אחר זה לעבר מטרותיהם. חלק מהם הופנו לפטרול, כאמור ורק כ- 20 דקות לאחר שעת הש' הוזנקו לאויר מטוסי הכוננות הראשונים.

60 דקות לפני שעת הש' כבר ישבו סא"ל דוד עברי וסגן אילן גונן בתאי הטייס של מטוסי המירז' הכסופים שלהם, ממתנים להוראות. בשעה 08:08 הגיעה פקורת הזנקה.

שני המטוסים עלו על אחד ממסלולי חצור ונסקו לשמי דרום הארץ. היו אלה המטוסים הראשונים מבין תריסר מטוסי הכוננות אשר המריאו לאויר. שני המירז'ים היו אמורים להחליף את שלושת מטוסי המירז' של המבנה של דן סבר לאחר 55 דקות בהן פטרלו מעל סיני.

סיפר דוד עברי: "ב-5 בחודש עמדנו מתחת לסככת הכוננות, בדממת אלוט, וראינו את כולם בעמדות ההמראה, יוצאים ומסיעים בצורה מסודרת. המראנו לאויר. פטרלנו בהתחלה בתוך סיני, באיזור רפידים לערך. זה היה פטרול ראשון שיצא כחיפוי לכוחות. החששות בשלב הזה היו שמישהו עוד יכול להפתיע אות-

## כרעס ביום בחור

נו: כולם חוזרים בלי דלק הביתה. המטרה שלנו היתה לחפות על החלק הזה. זה היה יותר מסוכן מאשר כל חלק אחר. אנחנו פגשנו כל הזמן מטוסים שהוזרוים. "הבקרה התחילה ליירט אותנו: 'שים לב, מצד שמאל נכנס מבנה'. היו אלה סמב"רים חוזרים, ומיסטרים ומטוסים אחרים. בכל פעם היינו "רצים" לעבר מבנה, מתקרבים אליו ורואים שאלה מטוסים שלנו. ככה הלכנו הלוך ושוב מספר פעמים".<sup>10</sup>

### האיליושין שניסה להמריא

שני מטוסי המירו' של טייסת 117, שיצאו להגנת מטוסי הווטור באיוור פורט סעיד פעלו מעל ג'בל ליבני ותקפו מטרות שהיו בו. הם פיגו את האיוור וחזרו לבסיסם. זמן מה לאחר השעה 08:15 הגיע מטוס תובלה מסוג איליושין 14 לשרדה. לא ידוע מה היתה מטרת טיסתו – הבאת צנחנים לסיני או מילוט מפקדים מאזורי הקרבות למצרים. לאחר זמן מה הוא התכונן להמריא משם בדרכו לאחד משדות התעלה. אך הוא לא הספיק להגיע ליעדו.

ממשיך עברי: "הקשר באיוור מסוים היה גרוע מאד. גונן החליט שהוא שומע יותר טוב ממני. הוא לקח את ההובלה ויצר קשר עם הבקרה. ואו ביקשו שנחזור לאיוור ג'בל ליבני. ני. כשחזרנו לג'בל ליבני אמרו שישנו מטוס תובלה למטה".

המירו'ים הגיעו לקרבת השרדה, ערכו פניה רחבה. עברי וגונן הביטו מטה וראו את האל-



הזדקרות מדחס עם הלחיצה על החזק- סא"ל זוד עברי שהיה הצי"ח בטייסת חקרב הראשונה יוצא לטיסה במירו'

יושין מאיץ ומתחיל את ריצת ההמראה שלו.

סיפר אילן: "גילינו מטוס איל 14. הייתי הראשון שפתח עליו באש. הטייס המצרי פעל נכון. יריתי עליו. פגעתי במנוע שלו והוא עלה באש. הוא טס כל כך נמוך שהטייס המצרי הוריד מיד את כן הנסע שלו ונחת ישר קדימה – במדבר, בעוד הוא עדיין בוער. עברי פגע בו בעודו על הקרקע. הוא לא התרסק – הוא פשוט עשה נחיתת אונס בעוד הוא עדיין בוער ומיד לאחר מכן הוא נגע בקרקע".<sup>11</sup>

עברי: "גונן ראה אותו ראשון. אני ראיתי אותו גם כן. צללתי אליו. גונן ירה ראשון ואני יריתי שני. המטוס היה בגובה די נמוך מיד אחרי המראה מג'בל ליבני. הוא יצא משם בגובה של 1500-2000 רגל לא יותר. התחלנו לעשות את הסיבוב ולתקוף אותו".

עברי התיישר לעבר המטוס העשן, הכניס אותו לכוונת ולחץ על ההדק. מטה רועם ופתאום גרגור מנוע ורממה – הזדקרות מרחסו. המנוע נשנק וסיבוביו ירדו.

מצב ביש בגובה נמוך.

עברי, טייס המירו' המנוסה פעל במהייר רות: הוא סגר מצערת, צלל מעט ואיפשר למטוס לצבור מהירות ופתח אותה שוב. המנוע תפס. סיפר עברי: "כשיריתי עליו היתה לי הזדקרות מרחס. אחד הפגזים של ה-30 מ"מ התפוצץ ממש ביציאה מהתותח, הוא התפוצץ לי באף המטוס. אחרי זה היו המון רסיסים בכיסוי של מכ"ם הסירנו. קיבלתי הזדקרות מרחס. סגרתי את המצערת ופתחתי חזרה וזה הגיב למזלי. זה היה בגובה נמוך מאד והמהירות לא היתה כל כך גבוהה".

עברי נחלץ והצטרף לגונן ושניהם פטרלו עוד שעה ארוכה בשמי סיני. האיליושין הפגוע נחת חירום על החולות בהמשך המסלול. ב-09:15 נחתו שני המטוסים בכסיסם בחצור.



מטוס בכוננת- האיליושין 14 מבעד למצלמת הכוננת של חמירזי  
אותו הטיס עברי

מכונאי הטייסת הוסיפו עיגול הפלה נוסף למירו' מספר 59 אותו הטיס אילן - השני מתוך 13 סמלים שיהפ' כו אותו לאחד משני אלופי הההפלות בין מטוסי המירו'.  
לאחר שהגיעו כוחות צה"ל לאיזור התברר להם כי האיליושין 14 נשא צנחנים מצריים. ככל הנראה הגיע



יוצאים לקרב - צילום נדיר של מירו' 12 ומירו' 159- המטוסים בהם יצאו דוד עברי ואילן גונן לפטרול.  
המטוסים חמושים בטילי שפירי ומאטרה 530.

המטוס לג'בל ליבני, נחת ומשהבחינו טייסיו כי מטוסי ישראלים מפטרלים באויר הם ניסו להמריא ולחמוק משם במהירות. לאחר נחיתת האונס של המטוס הפגוע, נחלצו ממנו יושביו ונעלמו לתוך המדבר.  
המטוס הדרימנועי, בעל הכנף הימנית השמוטה והמנוע השרוף, היה לאחר מכן "נקודת ציון" למטוסי קרב רבים של חיל-האוויר, שחלקם אף המשיכו וירו בו במהלך טיסתם מעליו.  
הזוג השני של טייסת 101 שעמד בכוננות יירוט, היה גיורא אפשטיין ורן אבשלום. הם המתינו במטוסייהם בסככות שמול מבנה טייסת. בשעה 08:00 עמדה רביעייה של מירו'ים אותם הוביל עזרא אהרון לצאת לעבר

בני סואף. מספר אחד המריא ונסק לשמיים. מספר שניים, אבנר סלפק רחף מצערת לפנים ו"שבר" אותה במגרעת המבער, אך המבער לא תפס. המטוס הכבד אינו יכול להמריא בתצורה הזו ללא תוספת הכוח של מבער. סלפק התעשת, משך את המצערת, הפחית את עוצמת המנוע ומאוכזב פינה את המסלול. "מיד פניתי חזרה לרת"ק שממנו יצאתי. התחושה היתה גרועה: החמצתי את המלחמה!" הוא סיפר.

סלפק יצא לעבר סככות הכוננות ומצא מטוס פנוי. הוא נכנס לתא ונקשר וכך המתין להוראת ההזנקה. הוא צוות לאפשטיין. בשעה 09:19 הוזניק אותם לאויר. הכיוון סיני. באותה עת השלימו דן סבר ומבנה זה מכבר

את משימתם ושבו לנחיה תה. גם דוד עברי וגונן עמדו לנחות בכל רגע.

סיפר סלפק: "הוזניקו אותנו לתוך סיני, לביר גפגפה. אמרו לנו לעלות לגובה וזה הפתיע אותי. קיבלנו רשות לפתוח באש על מטוסים שתוקף פים אותנו"<sup>12</sup>.

הבקרה הפנתה גם את הזוג הזה לעבר מבנים שהגיעו מכיוון התעלה וכך הם טסו, "מגהצים" את השמים הלך ושוב.

לפתע מבחינים טייסי המירו' חרייהעין במטור סים לא מזהים הטסים בגובה רב. הם פונים לעברם ואף מקבלים אישור לפתוח באש. מתארגנים ומתקרבים, לזהטים להפיל. "ראינו אותם בעין, כשהתקרבנו ראינו שאלה מטוסים שלנו. הבנתי שהבלגן חוגג כאן. הם המשיכו דרומה יותר ונעלמו מאיתנו" סיפר סלפק. היה זה, ככל הנראה,



מוכן לחזנקה- סגן גיורא אפשטיין בתא המירו'

המבנה של אמנון גרדי מטייסת 117, שעשה את דרכו מרמת דוד לעבר אינשאס מעבר לתעלה. כך נמשכו היירוטים עוד זמן מה, כאשר שני המטוסים נשלחים לזוהת מטוסים מעל סיני, מגלים כי הם נושאים את המגן-דוד על כנפיהם ומניחים להם לנפשם.

"כבר לא היתה דממת אלוט" מסיים סלפק, "הסתובבנו מעל ג'בל ליבני וחזרנו הביתה". אחריהם יצאו לאויר סרן אורי שחר וסרן בני רומח, לטיסת פטרול ארוכה שנמשכה למעלה משעתיים. עד התחממות הגיורה הצפונית, ביצעה טייסת 101 שלוש גיחות פטרול בשמי הארץ.

### פטרול משעמם בצפון

בצפון היה שקט כל שעות הבוקר. מטוסי התקי"פה יצאו בגובה נמוך מרמת דוד ונעלמו אי שם מעל הים הרומה, לעבר מצרים. מטוסי הכוננות נותרו מתחת לסככות.

בשעה 08:20 הגיע תורם של אלה להמריא לאר"י. רס"ן יהודה קורן וסרן אבי לניר מטייסת 117 נסקו במהירות לאויר. משימתה העיקרית של טייסת המירו' הצפונית, היתה הגנת שמי הצפון. שני המירו'ים יצאו לשמי עמק יזרעאל ופטרלו כשעה וחמש דקות בשמי הצפון, טסים בנתיב בין צפת ובית שאן – פטרול שהתקבל בצד השני של הגבול כסיוור שגרתי של חיל-האוויר הישראלי.



יחודה קורן- פטרול בקר בגבול טוריה, תקיפה בצפון מצרים וגיחת אחר הצהריים לרבט עמון

לי. "כחצי שעה לאחר שעת הש" כותב קורן בתח"קיר<sup>13</sup>, "המראנו לכיוון גבול הצפון. הסורים

עדיין לא התעוררו, כך שהפטרול היה משעמם למדי. במשך הפטרול דיווח לנו הבקר שה'דרומיים' כבר הפילו שני מיגים ובהמשך שמענו שהליקופטרים מנסים לחלץ שני טייסים שקפצו, אחד באיזור רומני, כנראה 'שחר הגדול' והשני מול עזה, כנראה לבון. לאחר גיהוץ של 1:05 (שעות) חורנו לנחיתה כשאנחנו מקנאים בכל התוקפים שכבר הספיקו לזרוק פצצות ולצלוף על אמת – ואנחנו?".

ההבחנות היו נכונות, יהונתן שחר, מפקד טייסת 116, נפגע מעל פאיר ונטש. מרדכי לבון מטייסת 113 שתקף בכיר גפגפה, נטש מול חוף עזה ונשבה.

הנה כי כן הצללים של המלחמה החלו להתגלות כבר בשעה זו.

עמית דרור ולבני היו הזוג השני שיצא לאויר בשעה 09:12 והם הוחלפו על ידי רס"ן אורי אבן-ניר וסגן אורי גיל הצעיר בשעה 10:25 לערך.

טייסת 117 ביצעה עשר גיחות להגנת שמי הארץ עד השעה בה נכנסה טוריה וירדן למלחמה. כאשר החלו המיגים וההנטרים לפעול, השתנו הרברים: עשרות מטוסים הוזנקו לאויר ויצאו ליירט את המטוסים הירדניים, העיראקיים והסוריים שחררו לשמי הצפון והמשיכו לזנב בהם גם מעבר לגבול. רק לאלה שהוזנקו בשעות הצהריים תהיה הזדמנות להיכנס לקרבות אויר וגם להפיל מספר מטוסים.

### כרמי רום יוצאים להתנשטות

בעמדת היריט של טייסת 119 ישבו איתן כרמי וגיורא רום בתאי הטייס הלוהטים של המירו'ים וצפו בעירינות במטוסים אשר יצאו מן הדת"קים. מירו'ים, מיסטרים, וגם ווטורים גדולים, חמושים לעיפה בפצצות, נעו מולם בדומיה לעבר ראשית המסלול. מבנה אחר מבנה המריאו המטוסים החמושים, פנו בקשת רחבה ונעלמו אי שם.

לא רחוק מהם היו גם אברהם שלמון ומנחם שמול, רתומים לרצועות התא. כל אחד מארבעת המטוסים היה חמוש בתותחים, שני טילי אויר-אויר מסוג שפריר ומתחת לכנפיהם שני מיכלי דלק בני 1300 ליטר כל אחד. הטייסים ישבו עוד שעה ארוכה חסרי מעש, וכאשר החלו לחזור המבנים הראשונים הם העסיקו עצמם בספירת המטוסים שנחתו בוה אחר זה והסיעו לדת"קים. אך לא הרבה זמן לאחר מכן הם היו מובטלים.

באותה שעה התנהלה כבר המלחמה בכל עווה בשמי מצרים. מטוסים ישראלים תקפו וחלק מהם יורטו על ידי מטוסי קרב מצריים מעל אבו סואר ואינשאס.

בשעה 08:48 נשמעה באזניות של הווג הראשון הקריאה: "זנקו!". כרמי ורום התניעו, הסיעו למסלול, והמריי או בין מטוסים שנחתו בינתיים מגיחות התקיפה. המירו'ים הכסופים נסקו, קיפלו את הגלגלים ויצאו מערבבה. הבקר הפנה אותם ישירות לעבר איזור התעלה. המטרה: שדה אבו סואר. אותה עת הגיעו לשם מטוסי מיג 21 מצריים ואיימו על מטוסים של טייסת 116. מטוס מיסטר אחד הופל, וטייסו, סרן דן מנור, נשבה. שלושת המיי סטרים הנותרים, אותם הוביל סרן מריו שקר, הצליחו להתרחק מהמקום. אחריהם הגיע מבנה של מירו'ים מטייסת 117, אותו הוביל אהוד חנקין. אורי ליס הבחין מרחוק במיגים המפטרלים. כרמי ורום יצאו לדרך במכערים לוהטים, חצו את סיני בקו ישר, והגיעו לאחר זמן לא רב לאבו סואר מעבר לתעלה.



סיפר איתן:<sup>14</sup> "הסתובבנו מעל השדה, חיפשנו מיגים ולא מצאנו. התכוננו להכנס ליעף צליפה, כשלפתע החל להמריא מיג 21 על המסלול המקביל. צעקתי לרום: 'עזוב אותו, הוא שלי!'. המיג המריא ופנה בכוון מערב לצפון בפניה שמאלית". איתן התלבש עליו ושיגר טיל שפירר אך זה לא פגע. הוא התכנס אליו למרחק קרוב, וירה בו צרור, אך המיג לא נפל.

"נו תפיל כבר!" עורר אותו גיורא קצר הרוח שצפה כמספר שניים בקרב. "הפר הזקן..." ענה לו איתן, כלומר לאט לאט...

איתן: "המיג התחיל לנסוק, כשלפתע הפך הטיה. התקרבת. צרור נוסף והמיג התפוצץ". היה זה מיג 21PF דגם אל-ראות חדיש שהופעל על ידי הטייסת שפעלה מאבו סואר.

ממשיך איתן: "לפתע השמים היו מלאים מיגים. לאן שלא הסתכלת – מיגים! אבל אפשר היה לראות שהם לא מאורגנים. הם היו לגמרי מבולבלים, טסו ללא תכלית ולא ידעו מה לעשות. אנחנו פשוט ירדנו

**ה"אייס" הראשון- גיורא רום הפיל במלחמה 5 מטוסים ערביים והפך לאלוף חטיס הישראלי הראשון**

עליהם מלמעלה".

סגן גיורא רום, חסר סבלנות ומקווה לראות מיג בכוונת, הביט סביב. "גיליתי מיג מאחורי זוג מירו'ים. התארגנתי עליו וחיסלתי אותו בצרור". המיג התפוצץ. גיורא המשיך להפנות את ראשו ולחפש מיגים. לאחר זמן מה גילה עוד שני מטוסים ונכנס מאחורי אחד מהם. "אחד מהם נכנס לי לכוונת" הוא מתאר לקונתי,

"חטף צרור ונפל".<sup>15</sup> מיג שני לגיורא רום בגיחה אחת. שלוש הפלות, ושני טייסי המירו' היו נחوشים למצוא עוד מיגים. הקרב לא הסתיים עדיין. איתן גילה עוד מיג 21, נכנס עימו לקרב וירה בו בתותחיו. "התפתח קרב חריף בגובה נמוך" הוא סיפר, "לא



כמו חבר חזקן- איתן כרמי הפיל במלחמת ששת הימים שניים מתוך שמונת המטוסים וטיל קלט שנרשמו לזכותו

ראיתי פגיעות. הייתי קצר בדלק. ניתקתי מגע ונחתתי כמעט יבש בחצרים, אך התברר שהמיג שלי נפל".

גם רום המשיך לדרוף אחר מיגים. הוא הצליח לשבת על מיג נוסף, אך כילה את התחמושת שלו וחזר לנחיתה בתל נוף. ארבעה מטוסים מופלים – "זו היתה פתיחה טובה למלחמה!" סיכם איתן את הקרב.<sup>16</sup>

### גם הזוג השני יוצא למפגש

שני טייסי הכוננות הנוספים של טייסת 119, אברהם שלמון ומנחם שמול, נותרו בהמתנה. הישיבה בתא הטייס הקטן העיקה כבר על שניהם. למעשה היו קשור רים למושב מאז השעה 04:00 לפנות בוקר. הם יצאו מהתא בשעה שבע כדי להחליף את סרבליהם המיוזעים וחזרו מיד להמתנה ממושכת נוספת. "לא יצאתי מהתא עד שהזונקתי" סיפר שמול, "כרמי ורום יצאו והבקר אומר להם 'כח מלא לכונן דרום'. שלמון ואני ישבנו וחיכינו עוד שעה".<sup>17</sup>

בשעה 09:35 נכנס הבקר לקשר: "זנקו!" מספר שמול: "הבקר שלח אותנו 'כונן מערב, כח מלא, למפגש'. הוא כיוון אותנו למטרה שטסה בגובה 25,000 רגל. לא זרקנו בידונים. זיהינו רביעייה של מירו'ים. אלה היו מטוסים של אורי דקל שלא טסו בנתיב והבקר הזניק אותנו לעברם. כעסתי מאד על חוסר המזל. יצאנו צפונה, עשינו את הפטרול של 'הצפוניים'. הסתובבנו הרבה זמן מעל מרכז הארץ עד שנגמר הדלק וחזרנו לנחיתה".

שלמון ושמול היו מתוכננים לצאת לגיחת התקיפה הראשונה לגרדקה. "דן הבטיח לנו: 'תעשו יירוט ואז תלכו לתקיפה ראשונה' סיפר שמול. אבל הרברים השתבשו.

בינתיים הם הלימו את הפטרול, נחתו בתל נוף והגיעו לדרת"ק. מהטייסת הוריעו להם כי הם מצוותים לגיחת

התקיפה העומדת לצאת בעוד זמן קצר לעבר גרדקה וכדאי שימהרו. הם ניסו לגייס טנדר כדי לנסוע לבנין הטייסת אבל אחד הטייסים סירב לתת להם אותו. בגיחה הראשונה לגרדקה, אותה הוביל רן פקר מפקד הטייסת, הם לא השתתפו, אבל יצאו לגיחה השניה לשרה הרחוק. באמצע הדרך הם הופנו לתקיפת רבת עמון.

שמול כעס על הטייס-רס"ן ותיק שהיה הצ"ח בטייסת. "נשבעתי שלעולם הוא לא יהיה חבר שלי!" אמר שמול בזעם.

טייסת 119 שלחה במהלך היממה הרא-שונה 18 גיחות יירוט, מתוכן שלוש שבוצעו עד כניסת ירדן וסוריה למלחמה. כל תריסר המירוז"ים שנותרו להגנת שמי ישראל, המריאו לאויר, אך באותן שעות בוקר ראשונות, המצב לא היה קריטי. התפיסה המבצעית של מוטי הוד ושל רפי סברון הוכיחה עצמה, ללא ספק: לבד ממספר גיחות חמיקה שביצעו מספר זוגות של מטוסי מיג והנטר, מהן יצאו בשן ועין, לא נשקפה סכנה לשמי ישר-אל.

כפי שיתואר להלן, לא היו שמי ישראל נתונים בשום שלב של מבצע התקיפה לאיום אוירי משמעותי. חריג לכל אלה היה מפציץ הטופולב (או שניים - ראה בפרק על עיראק) שהפציץ את נתניה ואחר שתקף את רמת דוד נפל על מחנה "עמוס". למעשה ניתן היה להגן על שמי ישראל בעזרת מטוסי מירד' של הגל השני והשלישי ולא היה צורך להקצות מטוסים מיוחדים למשימה זו.

במחשבה שלאחר מעשה ניתן לומר כי מול הנטרים ומיג 17 היה די גם במספר מטוסי סופר מיסטר.



פטרול בשמי הארץ- מנחם שמול היה בזוג השני של טייסת 119 שיצא לפטרול בשמי המדינה

## על טייסי קרב

הרבה מאוד הגדרות ניתן למצוא על אופיו של טייס הקרב, על התכונות הנדרשות ממנו ועל יצר התחידות הטבוע בדמו. אבל מה באמת עושה טייס קרב טוב? גיורא אפשטיין, אלוף טייסי הקרב של ישראל, שנשאל על כך לא היה יכול למצוא מאפיינים ברורים וחד משמעיים להגדרת המושג "טייס קרב טוב".

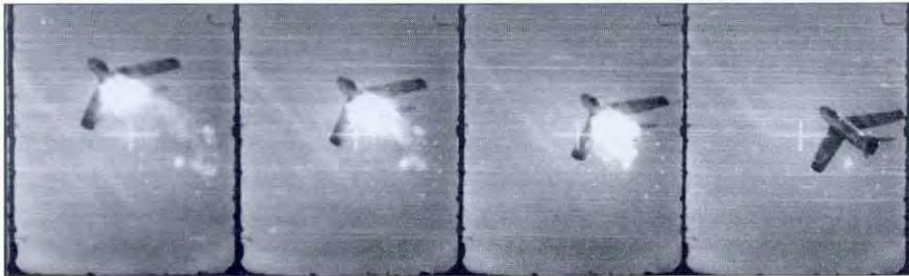
"טייס טוב חייב להיות טייס הישגי, שאפתני ותחרותי. תמיד אפשר להשיג יותר, תמיד צריך לכבוש את הפיסגה, וכשאתה כבר מגיע לפיסגה אתה חייב לשמור על מקומך..."<sup>18</sup>

"ללא תחרותיות הישגיות ורצון לנצח לא היינו מגיעים לאן שהגענו. בזה מתמצה ההבדל ביננו לבין לוחמים אחרים" אמר טייס קרב אחר.

לגיורא אפשטיין, בעל עיני נץ היה יתרון בקרבות אויר: בשעה שאחרים חיפשו את המטוסים הוא כבר תכנן את התמרון הבא שלו. אך לא רק עיניו החדות היו הגורם להצלחותיו. חבריו מספרים כי הוא היה טייס נחוש, בעל כושר גופני מעולה, בעל יכולת לראות את זירת הקרב ולהתכונן לה, לתכנן מראש, לצפות מהלכים וליזום מלכודות. היתה לו נטיה להצמד למטוס האויב עד כלות. באימונים הוא "צילם" (הפיל) את המדריכים שלו, כמו את חבריו לטייסת, בזה אחר זה. חבריו יוד-



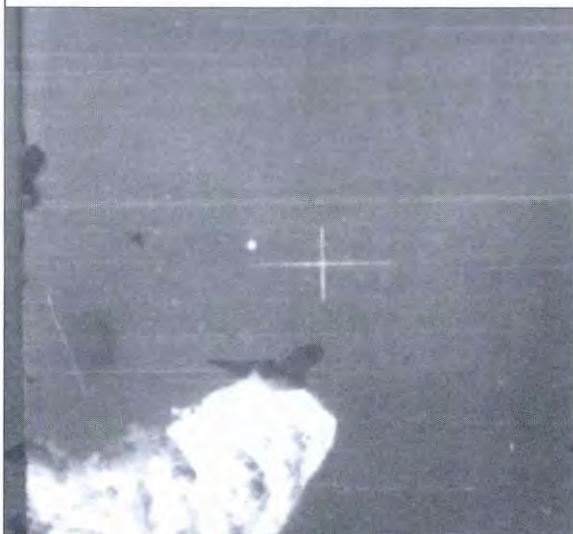
**רגע החסד - חלק מסרט ירי המראה את רגעיו האחרונים של מיג 15 מצרי שחופל על ידי 101 במלחמת 6 הימים**



עים לספר על עקשנותו הרבה ושאיפתו להביא תוצאות. באחת הטיסות במלחמת יום הכיפורים, עת התמודד נגד עשרות מטוסים מצריים והפיל ארבעה מתוכם, הוא היה כה תשוש שצוות הקרקע נאלץ להוציאו אותו מהתא. הוא לא היה יכול להזיז יד או רגל.

מספר גיורא: "כבר בקא"מ באורגנים, הייתי 'דופק' את כל המדריכים בקרבות אויר. אבל זה לא היה קונץ גדול... כשטסתי ב־105 קורקעתי כי הלכתי להפיל את ביטון מפקד הטייסת, במהירות 210 קשר. אבל בקרבות אויר קרעתי את כולם בלי בעיה".<sup>18</sup>

לגיורא היה סרגל מצטיינים בטייסת הקרב הראשונה: "בטייסת 101 היה לנו חתך נורמלי של טייסים. דן סבר ויפתח ספקטור היו טייסים טובים. רומה היה טייס מצטיין, גם סלפק היה טייס מצטיין – למעשה הטייס הטוב ביותר של טייסת 101. למרות שיש לו רק הפלה אחת ב־7 באפריל. פשוט לא יצא לו. הוא "אייס" לא נורמלי. אני זוכר קרב אחד מולו. היו לו ביצועים מדהימים. הרגשתי שאני טס ביבש והוא יושב על מבער אחורי".



ומוסיף על כך אורי אבן־נרד לימים אלוף־משנה ומטייסי הקרב הבולטים של החיל: "בעצם הכל בתקופתי היה מבוסס על תחרותיות – השאיפה לנצח בקרבות אויר ובאימונים עלתה בהרבה על המשמעת הבטיחותית. התחרותיות גרמה אותה עת לשני דברים: היא משכה את הרמה של כולם עד למקסימום היכולת האישית, והיא הובילה לכך שטייסים לא מוצלחים גילו מהר מאוד שמקומם בחוץ. שמם היה מתפריסם בחיל־האוויר והטייסת היתה פשוט פולטת אותם. ידענו שכל אחד צריך

**למעלה: בוער מכנף ועד זנב- מיג 21 שהופל על ידי מירז' בקרבות אויר בלב מצרים**

**מימין: מעלה עשן- רגע לפני שעוד מיג 21 יתפוצץ מאש פגזי אחד המירזיים**

להיות הטייס הכי טוב. החברים שלך על הקרקע הם היריבים שלך בשמים. צריך לנצח אותם ובלי חוכמות. לפעמים היה צורך להסתכן בקרבות כמעט עד הסוף. התוצאה היתה העלאה ניכרת של רמת הטיסה ויכולת השליטה במטוס. כאשר הגענו מאוחר יותר לטוס בקרבות אויר אמת נגד מיגים, זה היה מבחינתנו משחק ילדים".<sup>20</sup>



## האדמר הלוהט



**תא המדויזי - טייסי הקרב אהבו את התא שהיה "קסן וצמד" ואיפשר לטייס להגיב במחירות לתנועות המטוס**

טייסי הקרב של חיל האויר הסתכנו לעתים מעבר למגבלות. בתא הטייס של המירו' היתה קבועה מערכת אשר נועדה להזהיר את הטייס כאשר מטוסו הגיע לעומס רב מדי. "אדמר" קראו לה כשם היצרן. אור ירוק, ואחריו צהוב ואדום המחישו לטייס את מגבי לוח העומס של המטוס. אך כל מי שרצה לנצח בקרב לא היה יכול להתייחס לאזהרות. חלק מן הטייסים פשוט כיבו את מתג ההתרעה לפני טיסה. לא אחת חזרו מטורי סים כשכנפיהם "מקומי" טות" מעומס יתר.

והדבר היה דומה גם במשימות אויר קרקע. טייסים יררו במטווחים לגובה נמוך כדי לפגוע במטרות, או התקרבו למטרה שגודלה היה 5 על 5 מטרים והרעידו אותה במערבולות מטורי סיהם.

היה לזה מחיר, והדבר לא נעלם מעיני מפקדי חיל האויר. בממוצע איברו טייסות הקרב ארבעה-חמישה טייסים מידי שנה בטיסות אימונים. מפקדי הטייסות שהיו מודעים למעבר המגבלות לא יכלו אלא לתת הסבר לסיבות שגרמו למספר התאונות הגבוה שליווה את הטיסות. טייסים נכנסו לסחרורים, אחרים שמצאו עצמם במצב חסר תקוה הפעילו את כסאות המפלט וחסרי המזל גם נהרגו. המגבלה היחידה היתה מגבלת יכולת הטיסה.

"זו לא חוכמה להטיס את המטוס בתוך מעטפת הטיסה שלו", אמר אחד מטייסי הקרב – "הבעיה מתחיי" לה קרוב למגבלות, ורק אז היה הטייס מגיע להישגים, ואז גם עלה הסיכוי שלו לנצח בקרב". לא היו כאן פשרות.

"היינו יושבים על היריב בטווח אפס, ההתנגשות היתה בלתי נמנעת" אומר אבן ניר. "עבורי, עבור הטיי" סים ששירתו בתקופתי, התחשבות יתר במגבלות בטיחות טיסה משמעותה היתה אחת: הפסד ותבוסה בקרב. זה היה מחיר גבוה מדי עבור חלק גדול מהטייסים!".



MATRA  
טיל אוויר-אוויר

פירזי 59- אחד משני אלופי החפלות, בתצוגה קרקעית  
יום חילהאוויר

## פרק יט' מטוסי הצילום מביאים הוכחות

מה הושמד ומה ניצל?

המלחמה האוירית מעל סיני, מעבר לתעלה ומעל הדלתא של הנילוס היתה בכל עוזה. מטוסי תקיפה באו גל אחר גל, מבנה אחר מבנה וכילו את זעמם במסלולים, במטוסים ובכל מה שניתן היה להשמיד. עננים גבורים של עשן התמרו מעל השדות ונראו מרחוק כעשנם של עשרות נרות ענק שהתמרו לשמיים באויר הבוקר חסר הרוחות שעמד בשמי מצרים.

תוצאות התקיפה נאספו על ידי אנשי המבצעים בבור הפיקוד של חיל-האויר והועלו על לוחות המעקב. דקה אחר דקה הלכו התוצאות שהצטברו ורמזו כי שדות התעופה נסגרים בזה אחר זה, והיעדים שסומנו עליהם כוסו ברישום "אלפא" – שפירושו "בוצע".

עם נחיתת הטייסים מסרו מובילי המבנים דיווח מפורט יותר לחוליות המודיעין ואלה נמסרו הלאה למפקד דת חיל-האויר. כל טייס נתבקש לדווח על תוצאות הפגיעה, על מזג האויר, ועל מטוסי אויב שניסו ליירט את מטוסי המבנה שלו. התמונה התבהרה מרגע לרגע: מבצע "מוקד" מבוצע לפי התכנון – חיל-האויר מנצח.

בתכנון הגיחות של הגל הראשון שולבו מטוסי צילום במבני התקיפה על השדות הקריטיים, כדי להביא מידע נוסף ומצולם על דיווחי הטייסים. כך היה בשלושת השדות הקריטיים: בני סואף ואבו סואר שם שולבו מטוסי ווטור דגם IIB לצילום, וכן בקהיר מערב שצולם על ידי מירד' שהוסב לנשיאת מצלמה.

עתה עמדו מטוסים נוספים לצאת לגיחות צילום שהקיפו את כל השדות שהותקפו והיו אמורות לסכם את תוצאות הגיחות של הגל הראשון מעל שדות אלה.

היעדים הקרובים יותר בסיני היו משימתה של טייסת 110 ברמת דוד. את היעדים הרחוקים בתוך הדלתא המצרית הטילו על טייסת 119 בתל נוף.

### והטור מעל שדות סיני

נחמן עובדיה, מותיקי טייסי הווטור, ועד לפני כשנתיים מפקד טייסת 110, ועמו הנווט הותיק אייל (לוס) אחיקר, יצאו מרמת דוד במטוס ווטור מספר 31. הם המריאו בשעה 08:29 ישירות לעבר צפון מזרח סיני. היעד הראשון שלהם: שדה אלי-עריש.

"יצאתי מיד אחרי היעף הראשון עם מטוס צילום לצלם את תוצאות הפצצת שדות התעופה בסיני" סיפר עובדיה. "לא חשבתי שיש בעיה – השליטה באויר היתה שלנו. לא חששנו במיוחד ממיגים".<sup>1</sup>

המטוס הדרימנועי, בעל החרטום המזוגג נשא בגחוננו מצלמת "מושל" לצילום פנורמי מגובה נמוך. מאל" עריש הוא ירד רדומה ומערבה לעבר ג'בל ליבני, ומשם יצא לעבר המסלול היחיד של ביר גפגפה. בדרך יכו לים היו נחמן ואייל לראות את עמודי האבק שנמשכו מאחורי הטנקים הישראליים אשר חצו מזה כשעה את הגבול מערבה, ואת ענני העשן הקטנים של הפגיעות של פגזי התותחים והטנקים. ממולם נחשפו והלכו תוצאות התקיפה בביר גפגפה: עמודי העשן של ארבעת מטוקי המיל 6 הגדולים והשרופים הסתירו את האזור כולו. גם מטוסי מיג 21 ומיג 17 הוסיפו את עשנם הסמיך לעוגת המלחמה השחורה שהצטיירה בשמי סיני. הווטור הדרימנועי פנה עתה לעבר המטרה האחרונה: השרדה בביר תמרה. בשרדה היו שרועים שרידי מטוסי המיג 17 והמסוקים, ומספר מטוסי תובלה מסוג איליושין 14.

אחיקר, בתא הקרמי הצר היה אחראי על הניווט בגיחה זו ועל הפעלת מערכת הצילום. בכל פעם שהכין את



רס"ן נחמן עובדיה (למעלה) ואייל אחיקר (לסוף) שניהם ותיקי המוסקטו היו עתה בצוות הווטור שיצא לצלם בסיני



ציורו והפעיל את המערכת, נפתחו תאי ההפצצה של המטוס, מערכת הצילום ירדה על ציריה וסרט הצייר לום רץ ותיעד את הנעשה מתחת למטוס – התוצאות היו צילומים שסרקו את הקרקע מאופק לאופק. סיפר נחמן: "ההתרגשות העיקרית היתה כאשר ראינו את התוצאות. ראיתי מטוסים בווערים בכל השדות וגם אנשים שוכבים כאשר חלפנו מעליהם". מטוסם הדי-מנועי הצליח לחלוף מעל השדות בגובה הצייר לום ולתעד את התוצאות ללא פגע. "לא הבחנתי שירו עלי" אומר נחמן, "מיד כשראיתי את המסלולים הבוערים ידעתי: ניצחנו במלחמה".

אך זה לא היה סופה של המשימה. לאחר השלמת פסי הצילום מעל ארבעת שדות התעופה המרכזיים בסיני, מצא עצמו מטוס הווטור של נחמן ואחיקר בלבה של קלחת ובלבול במערכת הבקרה. מטוסי התקיפה שבו אותה עת ממצרים, מבנה אחר מבנה או בכודדים בנתיב שהוביל אותם ישירות מעל צפון סיני לחופי ישראלי. על כולם היה דיווח מראש של הטייסים ומעקב קרוב של מטוסי המירו' שפטרלו בשמי סיני. הווטור הבורד טס בנתיב דרומה, פנה מזרחה וחזר צפונה – בהחלט לא ב"ורם המרכזי" של תנועת המטוסים החוזרים מתקיפה. ככל הנראה, נשכח הווטור על ידי אנשי הבקרה הדרומית. "כשחזרנו הם חשבו שאנחנו מטוס אויב" מספר אחיקר. "היינו מעל הים כשיצאנו מעל אל-עריש. בבקרה התנהל דו-שיח ושאלו אותנו: 'איפה אתם? מה אתכם?', שימו לב – יש מטוס ור שמתקרב לישראל!'. ללא ספק היתה מהומה קצת".<sup>2</sup>

רק לאחר דקות ארוכות ביקשו אנשי הבקרה מהמטוס לעלות לגובה רב יותר כדי שייטיבו לזהות אותו על מסכי המכ"ם והמהומה נרגעה.

לאחר 1:50 חזר הווטור לרמת דוד והסרטים נשלחו מיד לפיתוח במפקדת חיל-האוויר בתל-אביב.

### גיות הרפאים של אורי יערי

דרמטית הרבה יותר היתה טיסת הצילום של סרן אורי יערי, קצין הצילום של טייסת 119 בתל-נוף. בשעה 08:45, שעה אחת בדיוק לאחר שעת הש', בעוד מטוסי הגל הראשון משלימים את הגיחות האחרונות בגל הראשון של תקיפת שדות התעופה, יצא מטוס מירו' מספר 99 מדת"ק מספר שלוש של טייסת "העט" לך" בתל נוף, עלה על המסלול וחמק בגובה נמוך מערבה, לעבר הים.

אורי יערי, כך מעידים גם חבריו לטייסת, היה מן הטייסים הנועזים ביותר של הטייסת. מאחוריו היו כבר עשרות טיסות צילום בעומק שטחי מדינות ערב. מטרתו עתה היתה לטוס לברו מעל שדות התעופה עמוק בשטח מצרים, ולתעד במצלמתו את תוצאות התקיפה.

אורי גבה הקומה ובעל העיניים היוקרות, פנה מערבה במבצע מלא ובהיותו מעל חולות פלמחים הוא יצא כיוון לעבר הרלתא. מעל הים הנמיך את מטוסו וירד לגובה הגלים. עכשיו הוא היה לבר בתא הטייס שלו.



עוף הטרף מעל הפגרים- הווטור של נחמן עבדיה ואייל אחיקר צילם את תוצאות הגל הראשון מעל ארבעת השדות בסיני. התוצאות הפתיעו גם את האופטימיים ביותר בקרב אנשי המבצעים

תחושת הברירות גברה כאשר נוכח כי למעשה איש לא ליווה אותו ואיש לא היה בכוננות כדי לחלץ אותו אם היה מסתבך או נפגע מעל שטח מצרים. את הכל הוא היה חייב לעשות עכשיו לבד.

הטיסה של אורי היתה טיסה ארוכה, מייגעת. הוא היה בודד מעל המים, מלחך את הגלים כדי לחמוק מן המכ"ם ובוזז את הנתיב שלפניו. אורי תכנן להגיע אל מצרים ממערב, ולחלוף מעל השרות כשהוא מתרחק והולך מהרלתא מזרחה לעבר סיני. הרבר האריך את מסלול הטיסה שלו, אבל איפשר לו להתקרב יותר ויותר הביתה.

מטוסו היה מטוס מיוחד: בחרטומו הוא נשא מצלמת "מושל" פנורמית המותאמת לצילום מגובה נמוך. המטוס לא היה חמוש. מתחת לכנפיו היו תלויים שני מיכלי דלק בני 1300 ליטר, מיכל 880 ליטר היה רתום לגחון מטוסו וגם תא התותחים שלו לא הכיל פגזים – הוא היה עכשיו עמוס דלק. לטובתו עמדו רק המהירות הגבוהה של המטוס וכושר החמיקה של אורי ממטוסי אויב.

אורי רהרר במשימה המיוחדת שהוטלה עליו. "היתה לי הרגשה משונה שהטרדה אותי קצת לפני ההמראה" מספר אורי, "כאן אין מי שיעזר לי אם אני עושה טעות בניווט, וגם אין מי שידע אם קרה לי משהו במהלך הטיסה".<sup>3</sup>

מחשבות אלה נפסקו ברגע שחצה חוף וחדר לדלתא המצרית. מעכשיו הוא יהיה עסוק בביצוע המשימה ותפעול המערכות.

אורי כיוון את המירו' שחור-החרטום אל מעל אגם ברלוס במערב הדלתא, האיץ אותו למהירות 550 קשר ובהיותו כשני קילומטרים לפני שדה קהיר מערב, המטרה הראשונה, הוא נסק לגובה הצילום והתקרב לשרה. לא היה קשה למצוא את השרה הגדול. כל הסביבה בערה. מעל כל טופולב 16 שעמד על המסלולים או

רחבות החניה, היתמר עמוד עשן סמיך ושחור. הרבר הועיל אולי לניווט אך היה עלול לפגוע בתוצאות הציור. לום. אורי היה מודע לכך וברר בהקפדה את נתיבי הצילום. קהיר מערב היה אחד מהשרות הקריטיים של המלחמה, וחיל-האוויר רצה מאד לדעת את תוצאות התקיפה שם. אורי פנה בכיוון המסלול הראשי, נסק במטוסו לגובה הצילום וחצה את השרה מקצה לקצה לאורך המסלול העיקרי. כאן הפעיל את המצלמה, כשהוא לוחש לעצמו: "מפסק – הפעלו!" המתין דקה או שתיים בגובה ובמהירות המדוייקים ולאחר השלמת פס הצילום פקד על עצמו "מפסק – הפסק!", שבר כפניה ויצא משם במהירות למטרה הבאה.

לאחר מעבר הצילום יכול היה אורי להתרווח מעט כמושב, למשוך את הסטיק ולנסוק לגובה מעט יותר נוח לטיסה. הוא חמק משם במהירות, תוך כדי חליפה מעל העיר קהיר עצמה. אורי ידע לאן להביט – עמודי העשן השחורים היו סימני דרך וסייעו לו לנווט במדויק משרה לשרה. את הטיסה ביניהם הוא עשה בגובה נמוך,



צלם בודד- אורי יצא אל חים ונכנס למצרים ממערב כשהוא מצלם בדרכו את השדות תוך כדי טיסה מזרחה לעבר סיני



בודד מעל הדלתא- סרן אורי יערי יצא לטיסת צילום במירזי 99 בה כיסה את השדות באיזור הדלתא והתע-  
 לה כשהוא חולף לא אחת בין מבנים שהיו בסיום מבצעי התקיפה של הגל הראשון



מירז' מעל אינשאס- בטיסה בגובה 500 רגל ובמהירות ידועה, איפשרה מצלמת "מושל" לקבל צילומים של המטרה מאופק לאופק וחפיפה מתאי- מה בין טריקה לטריקה

במהירות של מעל 580 קשר, כמעט מהירות הקול באותו הגובה.

"במהלך הניווט הייתי רואה את עמודי העשן וזה נתן לי הרגשה טובה שאני בכיוון הנכון" הוא סיפר.

המטרה הבאה: שדה אינשאס מערבית לקהיר, קן הצרעות של מערך ההגנה האווירית של מצרים. כאן עלולים להמריא לעברו המיגים או לצלול עליו משמיים. האם הושמדו כל המטוסים במטוסים הראשון נים?, האם מישוהו יבחין בו בטיסה החמקנית והמהירה שלו?

אורי הגניב מבט לעבר המפה, בדק כיוון לשרה ולקראת אינשאס שוב ירד לגובה הצי- לום. עכשיו סמך רק על מהי- רותו וגובה הטיסה שלו.

"קשה ליירט מטוס הטס במהי- רות ובגובה כזה" אומר אורי, "בגלל הגובה הנמוך, המכ"ם גם לא ראה אותי".

בכל מקרה אם היה מתלבש עליו אחד המיגים הוא גם לא היה יכול אלא לנסות ולחמוק. הפעולות שלו היו פאסיביות בלבד: "לא הייתי חמוש. לא היה לי הרבה מה לעשות".

טייסי הצילום של חיל-האוויר היו מנוסים בטיסות ארוכות בתוך שטח מדינות ערב. בחלק מהטיסות שנעשו ערב המלח- מה הם יורטו על ידי מטוסים עויינים, אולם הכרת מערכות הנשק של המיגים ומגבלותי- הן, איפשרה לטייסיים לשים מבטחם בטיסה באיפיון מסו-



**צללית ואימה - חיילים מצריים שוכבים על הקרקע בחלוף מעליהם מטוס המירוץ של אורי יערי**

ים, שם לא יוכלו המיגים לפגוע בהם. הם ידעו, למשל, כי כוונת המיג לא יכולה לקלוט אותם כשטסו מתחת לגובה מטוסים מעל פני השטח. גם לטיילי האטול היו מגבלות גובה שיגור. את כל המידע החיוני הזה ניצלו המיסיסים ברגעים אלה – טיסה בגובה נמוך היתה אחר מסודות גיחות הצילום הנועזות.

בשעה בה טס אורי מעל מצרים עדיין לא הסתיימו גיחות התקיפה של הגל הראשון. מטוסי התקיפה הישראלים היו עדיין מעל השרות. גל אחרי גל הם נכנסו, הפציצו ונסקו לשמיים. מציירים קשתות ארוכות של 270 מעלות ונכנסים לצלילי פה הבאה. אורי הפנה את חרטומו לעבר אינשאס, עלה לגובה הצילום ופתאום: ווישו. מיג 21 מצרי חתך את נתיבו במהירות. אורי הגיב אוטומטית כמעט: "ירדתי לגובה נמוך מאד, כדי לא להתנגש בו" סיפר אורי. עוד הוא מנסה לחמוק מן המטוס המצרי העוין, ולפתע הוא מגלה רביעיה של מטוסי מיסטר. אלה עסקו אותה עת, כמו עדת דבורים אלימה, ביעפי הצליפה על המטוסים שעוד נותרו בשדה. לאורי לא היתה ברירה: את משימת הצילום הוא חייב לבצע ויהי מה.

הוא חלף בין המטוסים, התישר לכיווע יעף הצילום ונעלם מהמקום כהרף עין. אבו סואר – המטרה הבאה.

את השרדה הזה נקל לזהות ממרחק – רחבות החניה בצורת "שמיניות" איפיינו את השרדה הקשות הזה שמבנים רבים של מטוסים נדרשו כדי להשבית אותו. היה חשוב מאד לצלם את התוצאות של הפגיעות במסלולי לי הבטון של השרדה. גם עמודי העשן שהתמרו משם היו רבים ושחורים יותר מאשר בכל השרדות האחרים – מטוסי האיליושין אילי-28 הדרימנועיים נשאו כמויות גדולות של דלק וזה בער עתה וכיסה את השמיים. והיו שם עשרות מטוסים בוערים.

כאן ציפתה לאורי הפתעה נוספת. בזמן שחלף, מיושר ובמהירות טיסה קבועה ליעף הצילום עסקו מטוסים אחרים בתקיפה סביבו. "תוך כדי צילום, ראיתי פצצות נופלות על המסלולים ופוגעות" הוא סיפר במלים מתונות את סיוט היעף הזה מעל אבריסואר.

המירו' הכסוף המשיך לתעד את התוצאות. מאבריסואר פנה אורי דרומה ומזרחה, לעבר פאיר וכברית שהיו על הגדה המערבית של האגם המר הגדול. עוד מרחוק הוא הבחין בנקודות קטנות שצללו על השדה ונסקו לשמיים. נחיל של מטוסי אורגן עסק בריקוט המטוסים שחנו ברחבות של פאיר. אך אלה המשיכו במשימתם, ולא התיחסו למירו' החולף ביניהם.

ואכן, בצילומי הגיחה מעל פאיר ניתן לראות שניים מבין חמשת המטוסים של מבנה האורגן שהוביל גיורא יואלי מטייסת 113- היה זה המבנה האחרון על פאיר בגלל התקיפה הראשון.

"בפאיר שוב כמעט התנגשתי" סיפר אורי, "הפעם באורגנים שתקפו את השדה. סיימתי את המשימה בכב"רית... אבל זה עדיין לא היה סוף הסיפור. אורי, עסוק במשימתו לא הבחין כנראה בשני מטוסי מיג 17 שפטרו באויר בזמן שחלף מעל כברית. אחד מהם נכנס עליו וניסה להפילו.

על פעולה זו סיפר הטייס המצרי, מוסטפה האפו: "באותו זמן ממרוח טאליבה נחת שוב (טאליבה היה מפקד הכנף שניסה ליירט מטוסי תקיפה ישראלים שפקדו את השדה - ד"ש) אולם טייס נוסף הצליח גם הוא להמיר. ריא. הוא היה חניך שלי בבילבייס ונהרג מאוחר יותר במלחמת ההתשה. לא היו לי כל תכניות - רק לנסות ולהגן על השדה. ברגע שהייתי באויר יכולתי לראות את העשן משרות תעופה אחרים שהותקפו. אפילו לא קיבלתי אישור להמראה שלי ממגדל הפיקוח - פשוט המראתי. גם לא היה לי מושג מה שאר אנשי הטייסת עושים. ואז ראיתי משהו טס מאד נמוך. זה היה מירו' שטס ממערב למזרח. ביצעתי חצי גלגול מאחוריו. הוא היה ככל הנראה בטיסת סיור היות והיה לבדו ולא תקף מטרות על הקרקע. זו היתה הגיחה הראשונה שלי במלחמה. כאשר טסתי אחריו ניסיתי לתחמש את התותחים שלי שלוש פעמים אולם המיג 17 שלי היה איטי מדי מכדי לדרוף אחריו ואחרי זמן מה הוא פשוט נעלם מהמקום".<sup>4</sup>

הטייס המצרי, למרות שהיה מדריך טיסה על המיג 17, לא הצליח להעביר את מתג מערכת הירי מרקטות לתותחים: "לא הייתי מאומן לשינוי הזה במערכת" הוא כתב בהתנצלות כמעט. "למעשה חימשתי את התותחים שלי שלוש פעמים והיה לי את המירו' הזה בתוך הכוונת למשך זמן ארוך. אבל לא הייתי הטייס היחיד

שעשה את אותה טעות. הישאם סעיד אבו שהיה גם הוא מדריך טיסה עשה אותו דבר" הוא ניחם עצמו. פאיר חלפה וגם כברית נעלמה מאחוריו מעבר לאופק. אורי השלים את משימתו, נשם מעט לרווחה, התרד וה כמושב, כיבה את מערכות הצילום וחצה במהירות את התעלה מזרחה, חלף מעל סיני וחזר לנחיתה. "במהלך כל הטיסה הזו, הייתי מאוד מרוכז בטיסה, בניווט ובהפעלת המערכות" סיפר אורי, "שמרתי על רמת אלחוט מלאה והייתי רק בהאזנה. לא רציתי לשרד ולא רציתי שינעלו עלי. כל הנתים של הטיסה הזאת היה לי בראש. הייתי עמוס מאד במחשבות. כאשר יצאתי לקראת חזרה הביתה, הרגשתי פתאום ריקנות משונה. חלפתי מעל סיני ורציתי להגיע מהר חזרה. רק מעל אל עריש דיווחתי על מצבי ומיהרתי הכי תה. מאד רציתי לראות את תוצאות. התוצאות היו טובות מאד!".

תשוש, עייף, אך בריא ושלם הנחית אורי את מטוסו בתל-נוף, שעה ו-15 דקות לאחר שהמריא משם. קורותיה של טיסת הרפאים של אורי יערי בינות למטוסים התוקפים, הובאה לידיעת מחלקת המבצעים של חיל-האוויר. בעקבות כך הוחלט שלא לשלוח עוד מטוסי צילום לטיסות יחיד. הסיכון ל"שחקן הבודד" במשימת מות מסוג זה היה עלול להיות גבוה מדי.

#### הערה:

לא היה הכרח לשלוח את אורי לבדו לטיסה מסמרת השיער. ברת"קים של טייסת 119 עמדו אותה עת שני מטוסים נוספים: מטוס הצילום השני, מירו' מספר 98, ומירו' דגם 3BJ דרימושבני (מספר 787) היו מוכנים לטיסה והיו יכולים ללוות את מירו' הצילום. והיה גם טייס שהיה יכול ומוכן לעשות זאת: ברוך קינן (בוקי), קמב"ץ הבסיס שלא יצא לגיחה הראשונה, הציץ להתלוות כמספר שניים למטוס הצילום. הוא נענה בשלילה.

## פרק כ' הגל השני תוקף

"נצחנו את המלחמה"

במהלך למעלה משעתיים בבוקר החמישה ביוני, היו כל טייסי הקרב ומטוסי הלחימה של חיל-האוויר הישראלי בתנועה בלתי פוסקת. הם המריאו, נווטו מעל שטח אויב, תקפו וחזרו לבסיסים. לל הפוגה עמדו לצאת עתה פעם נוספת לביצוע גל התקיפה השני.

בבור המבצעים של חיל-האוויר ידעו כי ההפתעה הושגה והמבצע מצליח כבר עם כניסת המטוסים לשטחי מצרים – עוד לפני שנורתה יריה אחת – עוד לפני שהוטלה פצצה ראשונה. עתה קיבלה התחושה גם מימדים ממשיים.

כל מוביל מבנה דיווח על היעדים שתקף ועל מספר המטוסים שהשמיר. לוח המטרות של שריג בחרר המבצע עים הקטן שהיה בבור השליטה של חיל-האוויר, הלך והתמלא במטרות מושמדות והתמונה הגדולה החלה מצטיירת בבירור: מסלולי שדות התעופה במצרים שותקו והמטוסים נפגעו בזה אחר זה. על הלוח הלכו והצטברו ה"אלפות" שהעירו כי המבצע נוחל הצלחה ברורה.

כמו מבנה רומינו הלכו הקוביות במצבת חיל-האוויר המצרי והתמוטטו. מטוס אחר מטוס, מפציץ אחר מפציץ נגרעו מסד"כ המטוסים. הדיווחים הגיעו לבור השליטה בעוד המטוסים באויר: שמונה מפציצים הושמדו בכני טואף. חמישה נוספים בקהיר מערב. שבעה מיג 17 בפאיר. ארבעה מסוקי ענק ושמונה מטוסי מיג 21 בכיר גפגפה.

הנוכחים בחרר המלחמה שמרו על פעילות עניינית. רק לאחר שהתמלאו הטבלאות, החלו חיובים רחבים

סיוע קרוב- חלק ממטוסי האורגן של שתי הטייסות יצאו עוד לפני הגל השני לתקיפת מטרות קרקע



מצטיירים על שפתיהם החשוקות.

עוד ויצמן לא יכול היה להתאפק למראה התוצאות המסתמנות ונפל על כתפיו של ראש אמ"ן, אלוף אהרון יריב "חיבקתי אותו כל כך חזק ונשרטתי מחרב הדרגה שלו. זה פצע המלחמה היחיד שיש לי".<sup>1</sup> לאחר תום המטס הראשון ובחינת התוצאות, כאילו התפרקה בבת אחת האוירה המחושמלת בכור המבצעים. את סערת הרגשות לא ניתן היה לכלוא. הכל סימן הצלחה – המטוסים לא התגלו בדרכם למטרה, נכנסו, הפציצו, צלפו והשמירו את מטוסי חיל־האוויר המצרי בבסיסיו. הבקרה לא גילתה אף מטוס אויב אחד העושה את דרכו לכיוון ישראל. המפקדים המצריים אינם מגיבים. התוהו ובוהו היה טוטאלי.

ככל נקפו הרקות החלו להגיע נתונים על נפגעים. המחיר של מבצע התקיפה לא היה קטן והוא קיבל עתה משמעות אנושית בהרורים ונפגעים. שבעה טייסים נהרגו, שלושה מתוכם היו טייסי סופר מיסטר מטייסת 105. שניים נוספים טייסי אורגן של טייסת 113 – כולם מחצור. ההרוג הראשון של המלחמה היה הטייס דן אנגל, אשר נפגע מאש נ"מ במהלך ההפצצה על בסיס האויר אינשאס. שני טייסי סופר מיסטר נוספים שחזרו מגיחה לכברית, אלכסנדר ערמון המוביל ועמירם מנור, נהרגו במהלך חמיקה וקרוב אויר שניהלו עם מטוסי מיג 21 מעל סיני. שני טייסי אורגן נהרגו מפגיעת אש נ"מ או נק"ל במטוסייהם: דוד יריב נפגע מעל ביר גפגפה ומרדכי פינטו מעל פאיר. מוטי בירנבאום וארנון לבנת מטייסת 147 שהטיסו מטוסי פוגה מגיסטר, נהרגו במהלך תקיפת מוצבים ועמדות בשייח ג'וויד ופיתחת רפיה. שני טייסים היו בירי המצרים: דן מנור מטייסת 116 הופל מעל אבו סואר ונשבה. מרדכי לבון, טייס אורגן, נפגע מעל ביר גפגפה, משך את מטוסו עד חוף עזה, שם צנח ונשבה. כמו כן נפגע מטוס המיסטר של יהונתן שחר, מפקד טייסת 116, מעל פאיר והוא נטש בסיני. לבר מאלה נפגעו עוד מספר מטוסים אשר הצליחו להגיע לבסיסיהם.

טייסים עם תקלות נעלמו מהקשר ורק לאחר שעות מתח ארוכות נודע כי נחתו בשלום בחזרים או בשרות אחרים. בסך הכל אבדו בגל התקיפה הראשון שמונה מטוסים ישראלים מפגיעות נ"מ או סיבות אחרות. אך מידע זה לא היה בו כדי לשנות את התוצאות של השעות הגדולות האלה. היו מפקדים שאף לא התייחדו ברגעים אלה כלל למצב הנפגעים – מבחינתם המעקב אחר תוצאות התקיפה והשמדת שדות התעופה היה חשוב יותר.

פעילות הגל הראשון נערכה במשך 80 דקות מהשעה 07:45 ועד 09:05. המטס הראשון הגיע למטרותיו בזמ"מ המדויק ואחריו בהפרשים של כ־15 דקות המטסים הבאים. התכנון פעל טוב יותר מן הצפוי.

מיד לאחר תקיפת הגל הראשון יצא הגל השני לתקיפה. "כשבאנו לסכם את תוצאות הגל הראשון" אומר הרלב, "היה ברור כי המטוסים לא נתגלו ותפסנו אותם בהפתעה מלאה. הפגיעות היו אפילו יותר טובות ממה שחשבנו ומוג האויר היה כמתוכנן ולא עשה לנו הפתעות. מוטי לא אמר זאת בפירוש, אבל היה ברור שאנו מתחילים לרבר כבר על הסוף. אנחנו לא יודעים מתי זה יהיה אבל זה כנראה לא יהיה ארוך יותר ממה שתכננו. נו. אולי אפילו קצר יותר קצר".<sup>2</sup>

### ערפל קרב בישראל – צהלת מנצחים במצרים

בעוד מצבת מטוסי חיל־האוויר המצרי הולכת ומרדדרת ומטוסיו עולים באש בשדות התעופה שלו, פתח רדיו קהיר את שידוריו בכוקר ה־5 ביוני בהודעה צבאית מפתיעה: "הוי אזרחים! דובר צבאי מצרי הודיע כי ישראל פתחה היום בתוקפנותה בשעה 08:00, בבצעה התקפות אויר על קהיר וברחבי מצרים. מטוסינו והנשק האנטי אוירי הופעלו נגדם".

"קול הרע"מ מקהיר" בערבית, כבר לא יכול היה להמתין לתוצאות ומיהר להלהיב את ההמונים שהמתינו ככל רגע לנצחונות מדומים: "אזרחים! בשם הכבוד, בשם המולדת הערבית הגיבורה, בשם ההסטוריה, העבר

והעתיד, אנו נכנסים היום למערכת החירות, הגבורה, הכבוד והגאולה. נעמוד בפני התוקפנות של ישראל ונחסל אותה, כדי להסיר את הכתם של הקיום הציוני האימפריאליסטי. אחים, חיילים חופשיים בעזה, בסיני ובשארם א-שייח. אחים גיבורים בירדן ובסוריה, עלו על תל-אביב!"

כך נמשכו הרברים במשך כל אותו היום. אנשי הרדיו, אשר ליבו את "מלחמת המלים" הלכו והוסיפו שמן על תבערת ההתלהבות של ההמונים. "זהו סופה של ישראל, כוחותינו הגיבורים נלחמים בעוז, מטוסינו תקפו מטורות בשטח ישראל!" קרא הקריין המתלהם, "בעוד שעות ספורות תיפול תל-אביב בידינו, ערבים, החלה השיבה לפלשתינא!". הציבור הנלהב לא נתן דעתו לסתירה בין ההודעות על התקפות של צה"ל על קהיר ועל קרבות המתנהלים כבר בסיני, לבין היריעות על נצחונות. ככל שנקפו השעות, הפער בין המציאות בשטח



**צחלות חיים - תושבי קהיר יצאו בשעות הבוקר, עם פרוץ המלחמה, לרחובות כדי להביע שמחתם על "הנצחונות" - בצהריים התרוקנו הרחובות כלי**

לבין ההודעות ברדיו קהיר הלך ונפער, הלך והתרחב. מספר המטוסים הישראליים אשר אבדו בהבל פה הלך וגדל - בשעה 09:13 הודיע דובר צבא מצרים כי "בהתקפות האויר שביצעו מטוסים ישראליים הופלו עד כה 23 מטוסים של האויב" בסוף אותו היום הגיע כבר המספר ל-86...

"קול הרע"ם מקהיר" אשר שידר בעברית והפך זה מכבר לתחנת הבידור של חיילי צה"ל ושל הציבור בישר אל, המשיך לפרסם הודעות על נצחונות בעברית עילגת, שגרמה לכל היותר לגיחוכים סלחניים. ובישראל דממה. הציבור המודאג היה מנותק מהאירועים. הוא לא יכול היה אלה לסמוך על מפקדי הצבא, והלוחמים בשרה הקרב כי יעשו הכל כדי למנוע מהצבא המצרי להתקדם לעבר הנגב. משפט הפתיחה: "דובר צה"ל מודיע" הכניס מתח בכל השומעים שנצמדו למכשירי הרדיו. אך בעקבות משפט זה המשיכה להגיע רק הודעה סתומה, מעורפלת, אשר חזרה על עצמה מדי מחצית השעה: "כוחותינו הודפים את ההתקפה המצ'רית בדרום".

בעוד האורחים זירזו את הפירת השוחות ברחובות הערים והישובים, לקראת התקפה אוירית אפשרית של מדינות ערב, לא היה למצרים כוח אוירי למימוש האיום. כוחות צה"ל היו כבר עשרות קילומטרים בתוך שטח סיני ונלחמו תוך כדי תנועה לעבר יעדיהם. מי שידע את האמת על המתרחש, קיווה כי התוצאות של אותו היום לא יאכזבו.

### **פיקוד חיל-האויר המצרי משותק**

הפיקוד הבכיר של חיל-האויר ושל פיקוד ההגנה של מצרים ציפו לתקיפת מטוסי חיל-האויר הישראלי בכל יום מימי ראשית יוני, ובמיוחד בחמישה בו. למרות זאת, התקיפות המתמשכות של מטוסי חיל-האויר על

הבסיסים המצריים היכו בתדהמה את הפיקוד הצבאי של מצרים. דוברים מצריים האשימו את אנשי ההגנה האוירית על כך ש"כל מיכל דלק ששטמט מטוס ישראלי, נרשם כמטוס שהופל"...

בשעה בה מטוסי חיל-האוויר היכו בשדות התעופה המצרים לא היה פיקוד צבאי ממשי לצבא מצרים. דרג

המפקדים הבכיר ביותר היה אותה שעה בתוך תא הנוסעים של מטוס האיליושין "מספר 1" ששוטט חסר ישע בין השדות התעופה המופצצים.

מפקדי כוחות היבשה של חזית סיני, שחוו התקפה אוירית על שדה התעופה בכיר תמרה, היו המומים מהמפגש האלים עם מטוסי חיל-האוויר הישראלי ועשו עתה דרכם למפקדה הקרקעית המופצצת שלהם, והדבר מנע מהם הפעלה של כוח כלשהו. המפקדים בדרגים הבינוניים ואלה אשר היו נתון נים תחת מתקפת כוחות צה"ל נשארו בתעלות הקשר ובמפקדות הקרמיות ונלחמו. המפקדים המתינו לפקודות מלמעלה ולא העזו לפעול באופן עצמאי. המבוכה והשיתוק אחזו במפקדות שציפו לפקודה לפעול, וזו לא הגיעה.

מרבית שדות התעופה המצריים יצאו מכלל שימוש בגל התקיפה הראשון, מטוסי התקיפה והמפציצים הגדולים שתוכננו להפוך את ערי ישראל לגלי עפר ואפר, היו עתה ערימות של

מתכת מעלה עשן. "תוכנית פאהד" לא הוצאה אל הפועל, והתקפת הנגר עליה דיווחו זה מכבר שידורי מצרים, נחנקה באיבה. המידע על האסון הגדול עדיין לא הובא לידיעתו של המושיר עאמר שסבר כי ניתן עדיין להוציא לפעולה חלק ניכר מן המטוסים. שהרי "אבידותנו יגיעו ל-15 אחוז לכל היותר" הבטיח מפקד חיל-האוויר, סידקי מחמוד.



**נצחונות הבל-תושבי מצרים מיהרו לאתרי נפילה של "מטוסים ישראליים" וגילו כי מזדור רק במכלי דלק שהשליכו המטוסים**

### הוסר האיום מעל ישראל

בישראל סיכמו בינתיים את תוצאות ההתקפה של הגל הראשון. התוצאות היו מהממות: בגל זה השתתפו 183 מטוסים של תשע טייסות. במהלך כשעתיים של פעילות אוירית אינטנסיבית, הותקפו 11 שדות תעופה. מתוכם שישה הושבתו כליל: אל-עריש, ביר גפגפה ביר תמרה וג'בל ליבני בסני, פאיר וכברית מעבר לתע" לה. כמו כן נפגעו והושבתו 16 תחנות מכ"ם. בתקיפות אלה הושמדו 197 מטוסים מצריים, מתוכם 189 על הקרקע ושמונה בקרבות אויר.

האיום המידי הוסר. חיל-האוויר המצרי לא יוכל עוד לצאת לתקיפת מטרות בישראל ומפציציו לא יאימו עוד האוכלוסיה האורחית.

הדיווחים היו אופטימיים, התוצאות מעוררות אך לא היה די בכך. מפקד חיל-האוויר לא עצר והעדיף לממש את התכנית הראשונית במלואה. הגל השני יצא לתקיפה מיד לאחר הגל הראשון. בשעה 09:00, בעוד חיל-האוויר המצרי המום ומנסה להבריה את מטוסי לעבר שדות רחוקים, נחתו עליו מטוסי גל התקיפה השני.



ותיק מלחמות- המיסטר הוכיח עצמו כמטוס תקיפה חוגן במלחמת  
ששת הימים- המלחמה השניה שלו בשרות חיל-האוויר הישראלי

תכנית מבצע "מוקד" היתה פשוטה בהוראתה ובציוות המטוסים: לפי הפקודה, כל צוות יחזור ויטוס, במידה ולא תהיה הפרעה, לאותו שדה נגדו פעל בגל הראשון. הציוות נשאר זהה, וכן אותות הקריאה ותדרי הקשר. כך ניתן היה להגדיל את סבב המטוסים, וכך יכלו הטייסים לחסוך את הצורך בלימוד הנתיב לשדה חדש, ולסמוך על הידע שצברו בתקיפה הראשונה לגבי סיכונים, אש נ"מ וכיו"ב. רק במבנים בהם נפגע אחד הטייסים או לא היה מסוגל לצאת לגיחה שניה נעשה איוש מחדש. המערכת פעלה עתה כמעט באורח אוטומטי. מוביל מבנה "משקוף" ידע את מטרתו הבאה כמו גם מבנה "גפרית" או "כותנה".

במהלך הגיחות של הגל השני, לאחר שגורם ההפתעה אבד זה מכבר, לא היה עוד צורך לשמור על דממת אלוטו, למרות שהטייסים נדרשו להמשיך לקיים אותה עד לכניסה לתקיפה. כמו כן ניתן היה לטוס בגובה רב יותר, היות והשליטה האוירית בדרך אל המטרה וממנה היתה בידי ישראל ומערכות המכ"ם המצריות כבר לא היו יעילות. רק את גורם ההלם היה צורך לחזק ואת המטוסים הנותרים להשמיד.

בשל כך הטייסים אשר הגיעו לטייסות, מיהרו להפקיד את המטוסים בידיהם המיומנות של המכונאים, הטכנאים, החמשים, ואלה ברקו אותם, תלו פצצות חדשות מתחת לכנפיהם או גחונם, תדלקו והכינו אותם לגיחה הבאה. כל טייס שהגיע לטייסת, חטף כריך או שתייה קלה, שמע תדריך מעודכן על המצב מפי אנשי המודיעין ויצא שוב לעבר המטוסים.

מערך התחזוקה של חיל-האוויר הישראלי פעל במהירות ובמקצועיות. בזמן שחלף מאז נחיתת המטוסים של הסבב הראשון ועד שגלגלי המטוס האחרון בסבב האחרון נגעו בגלגלי הבסיס אליו הגיע, חומשו המטוסים השמישים ותדלקו. המטוסים אשר נפגעו במהלך התקיפה או אלה אשר ניווקו בזמן הנחיתה, נגררו למוסכים של יחידות האחזקה, ונחיל של מכונאים, אנשי מבנה ומערכות התנפל עליהם כדי להשמיש אותם. לחלק מן המטוסים החלפו מבנים שלמים, מנועים פגועים ואפילו כנפיים וזנבות, ובצאתם מן הסדנאות והמוסכים נראו כשעטנו של חלקים מטולאים – אך המטוסים היו שמישים ומוכנים לקרב. המלחמה טרם הסתיימה.

בגל השני נתגלתה גם גמישותו המבצעית הגדולה של חיל-האוויר, וכושר השליטה המעולה של מפקדי המבצע על מבני המטוסים. לא אחת יצא מבנה מטוסים לעבר מטרה מסוימת, ובעודו בדרך אליה הוא קיבל משימה אחרת. מטוסים אשר יצאו לפאיד, מצאו עצמם מופנים לאבו סואר. אחרים אשר היו בדרך לעבר ג'בל לייבני והופנו להשמיד את המכ"ם ליד ביר גפגפה. בגל השני טיפלו המטוסים לראשונה גם בתותחי הנ"מ שהיו בשדות התעופה – ההוראה בגיחות של הגל הראשון היו: יש להתעלם מן הנ"מ.

מטרת הגל השני היתה כפולה: מצד אחד לוודא סגירת שדות התעופה המצריים עד להשמדת כל מטוסי הקרב וההפצצה שהופעלו מהם. מבצעים אלה נעשו על סמך הערכה סבירה, כי למרות הדיווחים המאומתים של הטייסים והנווטים, וכן פענוח הצילומים שנעשו תוך כדי הפעולה, נותר עדיין חלק ממערך מטוסי הקרב של מצרים בעל יכולת פעולה נגד כוחות צה"ל. וסיבה שנייה: הפעלת מטוסים מיוחדים לעבר שדות התעופה המרוחקים של מצרים, לשם הוברחו מפציצים ומטוסי קרב אשר היו עלולים לסכן את פעילות כוחות היבשה של צה"ל בסיני, או לנסות לפגוע באוכלוסיה האזרחית.

גורמי המודיעין של חיל-האוויר וגורמים אחרים אימצו בשעות אלה את יכולתם כדי לזהות ולאחר את המטוסי הנמלטים ואת שדות התעופה אליהם הגיעו. כאשר התאספו הנתונים הגולמים, הם עובדו וההוראות המבצעיות הוצאו לטייסות. מבצעי התקיפה, הבורדים אמנם, של מטוסי חיל-האוויר המצרי נגד כוחות השרייט ון של צה"ל בסיני במהלך הימים הבאים, אכן יוכיחו כי עורף הזהירות היה במקומו. מפקד חיל-האוויר, בדרכו היסודית והשקטה, רצה במבצע מוצלח עם תוצאות חד משמעיות: השמדת חיל-האוויר המצרי על הקרקע.

הזמן היה קריטי – וניצול ההצלחה חיוני. חיל-האוויר רצה להמשיך במבצע ההשמדה לפני שחילות האוויר הסורי, רי, הירדני והעיראקי יגיבו. כמה זמן היה להורד להשלמת המבצע, לפני שמדינות ערב אחרות יכנסו למלחמה מה באויר? ההערכה אמרה: שעתיים. והיה לה על מה לסמוך: מתוך מידע מודיעיני שנאסף בעמל רב, היה ידוע לו כי לפחות מחצית השעה תידרש למפקדי הטייסות והבסיסים המצריים עד שיתאוששו מן המהלומה.

חצי שעה נוספת תחלוף עד שיודיעו על כך למפקדה וזו תתחיל לפעול בצורה ממשית. את השעתיים האלה הורה מוטי הוד לנצל עד תום.

הערכות אלה היו זהירות מאד, כפי שהסתבר לאחר המלחמה. למעשה נדרשו לערבים שעות רבות יותר. הוד ידע גם כי מערכות הקשר בין מצרים למדינות ערב עתידות לפעול באיטיות והעברת הסמכויות וההוראות לפעולה ידרשו תיאומים ואישורים שיימשכו כשעתיים. סיבה נוספת: לישראל לא היה כוח אוירי מספיק כדי לפגוע בפעולה אחת בכל חילות האויר של מדינות ערב יחד. היה צורך להשמיד את החזק והמסוכן שבהם ואחר כך לטפל בשאר.

עד כמה צדק בהנחותו זו ילמד רק אחרי הצהריים: חיל־האויר המצרי, בשל המספר הרב של מטוסים ובסיסי אויר שהפעיל, נותר אגוז קשה משך שעות ארוכות – את הכוח הלוחם של חילות האויר של ירדן וסוריה יחד, לשם השוואה, השמידו מטוסי חיל־האויר בתוך כשעתיים.

הדקות הקריטיות רצו עתה במהירות על השעון בחדר המבצעים. הוד, שעון עצר בידו, מדד את הזמנים. שעות ההמראה של המבנים היו צפופות.

הגל השני של מטוסי חיל־האויר הפתיע את מפקדי חיל־האויר המצרי. הם העריכו כי הוא יגיע רק כשעתיים לאחר הגל הראשון וביתיים יספיקו להתאושש ולהרים לאויר את מטוסייהם השמישים. עוד הערכה שסיפק המודיעין המצרי לא התממשה: הוא הניח כי חיל־האויר הישראלי יפעל בראשונה נגד מערכות המכ"ם המצריות כדי לסמא אותן, וכאשר יבחינו בכך המצרים יהיה סיפק בידם להזניק את מטוסי הקרב וליירט אותם.



**רחבות צפופות - בסיס האויר בחצור המשך לחיות מהפעילים ביותר גם ביציאת הגל השני לתקיפה. בצילום: 2 מטוסי מירז' של טייסת 101 ומטוס "מסופח" של טייסת 119 לפני יציאה למשימת תקיפה**

גם רצף הפעילות של המטוסים הישראליים היה מפתיע: הפעילות בשדות התעופה המצריים הושבתה ברציפות, ללא הפסקה עם הגעת גל אחר גל של מטוסי תקיפה.

בשעה 09:33 המריא סרן יוחנן רוזר בראש מבנה אורגנים של טייסת 113. היעד: כנרית. היה זה המבנה הפותח בגל התקיפה השני של מבצע "מוקר".

## גל שני: השדות בסיני

### מדלגים על אל-עריש

שרדה אל עריש היה בשעה זו בטווח כוחות היבשה של צה"ל. מטוסי התקיפה של הגל הראשון לא פגעו במסלולים אלא רק במטוסים או ציוד אחר שהיה עשוי לסייע להם להתרומם לאויר. כמו כן נפגע מגדל הפיקוח של השרדה.

שני המבנים של האורגנים שטפו את השרדה בגיחות המטס הראשון והשנייתו אותו. מטוסי הקרב הישראליים שטסו בשמי סיני לפטרול הבטיחו כי לשרדה זה לא יגיעו עוד מטוסים מצרים. למחרת בערב, עם כיבושו על ידי כוחות השריון, הוא הוכשר לשמש כמרכז תובלה אווירית לכוחות שנעו מערבה לעבר תעלת סואץ.



כמו נמלים עמלות- צוותי הקרקע השמישו מטוסים שניזוקו בקצב מהיר. בצילום נראה אחד המטוסים שסופחו על ידי 105 כשהוא מקבל טיפול בין גחה לגיחה. סמלי הטייסת לא צוירו על ה"מסופחים"

### ג'בל ליבני מושבת

השרדה בג'בל ליבני, שם חנו מטוסי מיג 17, היה פגוע במידה שלא איפשרה את הפעלתו. המטוסים שחנו בו הושמדו על ידי שני המירו"ם שתקפו אותו לראשונה וכן נמצאו שם מספר מטוסי אימון שהגיעו לשרדה. זמן קצר לאחר התקיפה נמלטו משם המפקדים והחיילים, כמו שעשו חלק ניכר מקציני מתחמי המחנות הרבים שהקיפו את איזור שדה התעופה. עם כך מספר מבנים נוספים הגיעו לשרדה זה, מחשש כי מטוסי תקיפה

מצריים יגיעו אליו.

המבנה הראשון בגל השני על ג'בל ליבני היה של טייסת אורגן 107 אותו הוביל יוסי אברבוך (אביב). איתו היו נ. יפתח סדן ומשה הרץ. הרביעייה המריאה בשעה 10:16 משרדה התעופה בלוד ויצאה ישירות לעבר השרה. כאשר הגיעו המטוסים מעל המסלול הבורד שלו הם מצאו אותו נטוש – כל המטוסים בערו ואחרים שלא נפגעו, נעלמו משם, ככל הנראה מערבה. "גיחה משעממת. בלי סיפורים" הגדיר אותה יפתח סדן. ארבעת המטוסים הספיקו להבחין בשרידיו של האליושין 14 אשר היה נטוש בהמשך המסלול הארוך של השרה. המטוס שהופל על ידי אילן גונן, יהווה סימן דרך ונקודת התיחסות לרבים מהמבנים שיטושו מעל סיני. ארבעת האורגנים נחתו בשעה 11:07 בלוד והתכוונו למשימות נוספות.

באותה שעה חצו כבר כוחות של צה"ל את קו הגבול במרכז סיני ואיימו על נתיבי הנסיעה והתנועה. מפך דים וחיללים מצריים שיכלו לנוע מערבה עשו זאת. שדה ג'בל ליבני היה באיזור של מחנות צבא רבים. לאחר כיבושו נמצאו בו מטוס יאק 18 פגוע, שרידים של מטוסי מיג 17 ומספר דמיים, לבר מהמטוסים השרופים שהפכו לאפר ושכבו על גחונם בתוך פנים ליד המסלולים.

### דביר נשלח לתוקף מכ"ם

מבנה נוסף של טייסת 116 הגיע לאחר האורגנים. הבקרה קיבלה את הדיווח כי אין עוד מה לעשות מעל ג'בל ליבני. המבנה של שמואל דביר, יהונתן זורע שמואל בן־רום ואברהם גדעון הופנה בעקבות כך לתקיפת מערך כות המכ"ם לגילוי מדגם P-30 ומכ"ם טובה מסוג P-8 שהיו מוצבות באום מרג'ם, על רכס הררי ושולט צפון־מזרח לבייר גפגפה. תחנה זו חלשה על המבואות המרכזיים של סיני. מטוסי המבנה תקפו והשמירו את המבנים והאנטנות.

התחנה הראשונה הושמדה בעוד השניה נותרה שלימה ונלקחה לאחר מכן שלל. במקום היו גם מספר טנקים מדגם T-54 שנועדו להגן על המתחם. אלה נפגעו על ידי כוחות שריון שהגיעו לאחר מכן למקום. בדרך חזרה אף פגעו המיסטרים בשתי משאיות שנעו על הציר המרכזי והשמירו אותן. היתה זו גיחת האמנעה הראשונה של הטייסת במלחמה.

### המבנה שסגר את ביר גפגפה

בשעה 09:55 היה כבר המבנה השני של 109, מבנה "בטון", מעל ביר גפגפה. גם הפעם הוביל אותו רס"ן חגי רונן סמ"ט הטייסת, ועמו סגן עמוס בר הצעיר, מספר שלוש היה סדן יעקב יריב (קוביק) וסדן שלמה מילוא מספר ארבע.

הפעם טסו המטוסים בגובה 17,000 רגל מרמת דוד לצומת ג'בל ליבני לאורך הציר הצפוני בסיני ומשם לבייר גפגפה. המלחמה הקרקעית היתה כבר בעיצומה, מתחתם הם ראו כבר את כוחות השריון והח"ר של צה"ל אשר היו בתנועה מערבה לתוך סיני ונתיבים סומן בענני אבק מתמשכים.

מיד כשגילו את השרה היה ברור להם כי אין שם כל מטוס לרפואה – הכל היה מושמד וכל המטוסים היו שרועים על גחונם ומעלים עשן. "סיפר רונן: "נכנסנו להפצצה על המסלול הראשי והמקביל שנראו פגועים. בעיקר המסלול הראשי. טייסי המבנה לא ראו את תוצאות ההפצצה, חוץ



חגי רונן - שחובל את הגיחה האחרונה לבייר גפגפה; לא נותר מטוס שלם לרפואה

מתוצאות מספר אחד שפגע בשליש הראשון של המסלול. הצליפות, שלוש במספר, בוצעו על ציוד כבר שהיה בשרה, מגדל הפיקוח והנ"מ. הנ"מ היה בדיוק בנקודות שסומנו בתוך המטרה, האש שלו לא היתה

מדויקת".<sup>4</sup>

רביעיית המטוסים חמקה מהמקום וביציאה מהתקיפה הבחין מספר שניים בתחנת המכ"ם מסוג P-30 ואחד רות שהיו ממוקמות על רכס אום מרג'ם צפונית לביר גפגפה ופגעו בה בצליפה. אולם תחנה זו נפגעה כבר ממבנה מיסטריום של הטייסת האחות זמן קצר לפני כן. המטוסים נסקו לגובה 20,000 רגל וחזרו לנחיתה בבסיסם.

להגי, סמ"ט ביקורתי ואחראי, היו השגות על שליחת המטוסים לתקוף שדה "ללא מטרות". בתחקיר הטיסה הוא כתב כי "נראה לנו שאין עוד מטרות בשדה וניתן היה לדעת זאת ממבנים קודמים – מיותר לצלוף ולהי סתכן בנ"מ".

עם תום גל התקיפה השני, היו המטוסים בשדה התעופה ביר גפגפה גל של אלומיניום מותך, דלק וענני עשן.

קדרי אל חמיד, שהיה קצין זוטר בזמן המלחמה (לאחר מכן הגיע לדרגת בריגדיר ג'נרל) סיפר: "היו לנו 20 מיג 21 ומטוס אחד מיג 15UTI בבסיס. ובתוך זמן קצר כולם הושמדו. אני הייתי למעלה, מביט על כל זה מהמגדל. בכיתי – כל מה שהתאמנו לקראתו נעלם בתוך שלוש דקות!".

ומוסיף על דבריו סמיר עזיז מיכאיל, אשר היה כוזר בפאיד: "בתוך חמש דקות לכל היותר, הושמדו כל

מטוסי המיג 21 והסוחוי 7. אף אחד לא היה מסוגל להמריא בגלל שהם השמידו את כל מטוסי הכוננות ופגעו במסלולים בפצצות". לא היו מטוסי סוחוי 7 בביר גפגפה אותה עת, אך גם מראה המיגים השרופים היה די בו כרי לעורר המלה.<sup>5</sup>

מיגים מושמדים בביר גפגפה – "היו לנו 20 מיג 21- ובתוך זמן קצר הם הושמדו" ציין קצין מצרי שהיה אותה עת במגדל הפיקוח של השדה (משמאל)





אלישע פרי יצא לאחר גיחת הבורק לכברית  
לעבר ביר תמדה

### ביר תמדה

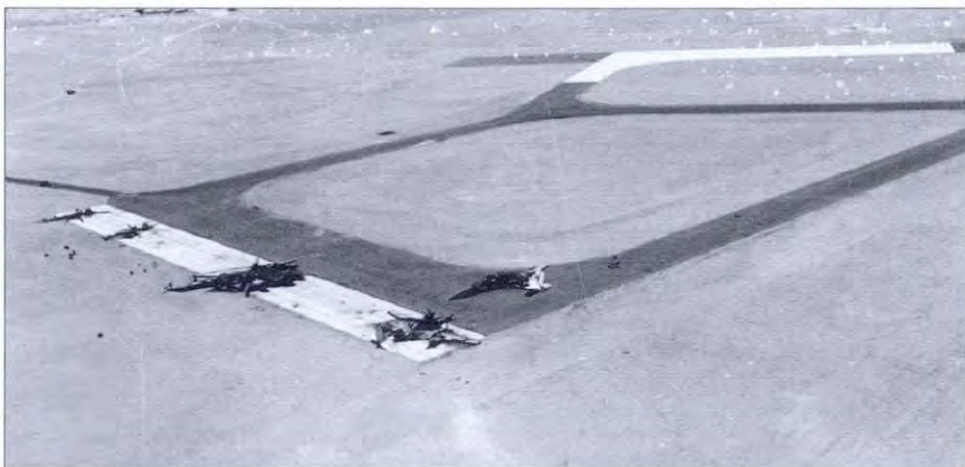
שדה ביר תמדה היה בראשית המלחמה מן השרות הפעיי-  
לים של סיני. אל המקום הגיעו מטוסי תובלה ומסוקים  
אשר הטיסו קצינים בכירים ומפקדים וכן כוחות חי"ר,  
תותחים וציוד נוסף עבור כוחות הקרקע שנועדו לפעול  
נגד כוחות צה"ל בנגב.

בשעה 11:47 הגיע המבנה הראשון והאחרון בגל השני על  
ביר תמדה. היו אלה מטוסי המיסטר של טייסת 109 אשר  
חזרו מתקיפת כברית בגיחת הגל הראשון, ובשל מגבלות  
דלק נחתו בתל-נוף, משם גם המריאו בבורק, במקום  
מבסיסם ברמת דוד. אך הרבר לא הפריע להם לקבל שם  
את משימתם הבאה, ולצאת שוב לתקיפה.

רביעיית המיסטרים של מבנה "אשלג" התכוננה לצאת  
שוב לדרך. הוביל אותה גם בפעם הזאת סרן אסף ברינון.  
עימו היו סרן אלישע פרי וסרן גיורא בן רב מהצוות המקורי

רי. את מקומו של סרן שמואל ידיד, מילא סרן אורי בינה שנפגע בגיחה לכברית ונחת חירום בעקרון.  
אסף יצא במהירות מחרר התדריכים לחרר ההלבשה כדי לקחת את ציוד הטיסה. הוא חיפש את הקסדה שלו  
אותה תלה על הווים במסדרון, אך לא הצליח לאתר אותה. אחד הטייסים שהזונק לפניו נטל את הקסדה שלו  
ויצא עימה לטיסה. אסף המשיך את השרשרת ולקח קסדה אחרת. "היינו צריכים לצאת ולא היתה לי קסדה"  
סיפר אסף. "בסוף יצאתי עם קסדה שהיתה גדולה עלי, וקשה לתאר מה זה לטוס עם קסדה שלא מתאימה לך  
- אי אפשר לשמוע, והיא מתננדת על הראש ונותנת הרגשה גרועה במיוחד".<sup>6</sup>  
הדרך למטרה נעשתה בגובה רב ועם התקרבות המבנה לשדה הם הנמיכו. ארבעת המיסטרים תקפו את המס-  
לול המקביל, וראו ארבע פגיעות במטרה. המסלול הראשי היה פגוע מהפצצות קודמות. הארבעה צלפו על  
כל מה שנותר בשדה, ולא היה הרבה. כל המיגים ומטוסי התובלה היו זה מכבר למאכולת אש. לאחר שכילו  
זעמם על סוללות הנ"מ הם נסקו לגובה רב ושבו הביתה, הפעם לרמת דוד, לנחיתה.  
"אחרי הגיחה השניה הכל היה גמור במצרים" סיכם אסף.

מבנה אחד נוסף חספיק - הרחבה הצפונית של ביר תמדה לאחר גיחת הגל השני. המיסטרים של 109 השלי-  
מו את "סגירת" השדה



### תקיפת מערכות המכ"ם בסיני

בניגוד להערכות של מודיעין חיל-האוויר המצרי, לא תקפו מטוסי חיל-האוויר הישראלי את מערכות המכ"ם ומרכזי הבקרה בגל התקיפה הראשון. רק בגל התקיפה השני ניתן היה להפנות מטוסים, על פי תכנון מוקדם או באלתור מהיר בהיותם בדרכם לתקיפת שדות שבינתיים "נסגרו", ולשלוח אותם לתקייפת מערכות המכ"ם.

למערך ההגנה האווירית של הצבא המצרי, היו שישה אתרי מכ"ם בסיני שכללו 16 מערכות בקרה ארוכות טווח, וכן מערכות למדידת כיוון וגובה. מתחמים אלה כללו את המערכות הבאות:

– אתר אל עריש: מערכות P-8 ו-P-30 (ראה למטה) שחלשו על הפעילות בצפון מזרח סיני.

– אתר ביר עאבר: מערכות P-8 ו-P-30. חלשו על הפעילות מצפון מערב סיני לתעלה.

– אתר ביר לחפן: P-35

– אתר שריף: P-8, P-30, P-35

– אתר מתלה: P-30. מתחם זה הוצב ליד בסיס טילי הקרקע-אוויר שהוקם במבוא המערבי של המתלה.

מערכות המכ"ם באל עריש ובביר לחפן, היו המערכות המדאיות ביותר בבוקר המלחמה הראשון. הן הותקפו על ידי מטוסי פוגה מגיסטר ואורגנים זמן קצר לאחר צאת הגל הראשון לתקיפת שדות התעור. פה-אלה שהיו בג'בל שריף חדלו מפעולה לאחר תקיפה של רביעיית פוגה מגיסטר שיצאה מחצרים מיד עם ראשית הקרבות.

נגד מתחם המכ"ם הגדול שהוקם בביר עאבר, מערבית לימת בארדוויל, פעל חיל-האוויר רק בגל התקייפה השני. שבעה מטוסי אורגן של טייסת 113, שני מטוסי מיסטר של 116 וארבעה מטוסי סופר מיסטר של טייסת 105 השמידו את מרכזי הבקרה שהיו במבנים מיוחדים או בתיבות על משאיות זיל גדולות. מטוסי מיסטר של טייסת 116 פעלו גם נגד מתחם המכ"ם של אום מרג'ם, שהיה מוצב על הרכס צפונית לביר גפגפה, והשמירו אותו.

המטוסים השמידו את המערכות ואת האנטנות, וכאשר נכבש המקום, היו רבים בקרב אנשי המודיעין של חיל-האוויר שהצטערו על כך. ציוד זה יכול היה ללמד הרבה על מערך השליטה והבקרה המצרי לאחר מכן והדרכים לפעולה אלקטרונית נגדו.

ביום הלחימה הראשון ובימים שלאחר מכן נשלחו שלושה מטוסי ווטור לתקוף את מערכות המכ"ם בג'מיל ליד פורט סעיד. רביעיית סמב"דים תקפה והוציאה משימוש את מערכות המכ"ם ליד איסמעיי-ליה ורביעייה נוספת של אותה טייסת פעלה נגד מתחם הבקרה ליד אבו סואר. מתחם אל מנייף, שגם הוא שילב טילי קרקע-אוויר ומתחם בקרה גדול באל מנייף הותקף על ידי זוג מירז'ים ואת המערכות בפאיר תקפו מטוסי אורגן.<sup>7</sup>

#### מערכות המכ"ם:

מכ"ם להתרעה מוקדמת	(כינוי נאט"ו: ניף רסט)	P-8
מכ"ם התרעה מוקדמת	(נאט"ו: ספון רסט)	P-12
מכ"ם קליטה ורכישה נייד	(נאט"ו: פלאט פייס)	P-15
מכ"ם בקרה קרקעי לטווח 300 ק"מ משמש גם לזיהוי	(נאט"ו: באר לוק)	P-20
פיתוח משופר של מכ"ם באר לוק	(נאט"ו: ביג באר)	P-30
מכ"ם בקרה קרקעי וחיפוש לטווח ארוך	(נאט"ו: ביג מש)	P-35



אתר המכ"ם בביר עבד- ניתן להבחין בשלושת סוגי המכ"ם שנועדו להתרעה, רכישה ומדידת כיוון וגובה, לפי צורת האנטנות המוצבות על כלי הרכב או בעמדות נייחות

## גל שני: שדות התעלה

### בסיס האויר פאיר

שש גיחות של מטוסי תקיפה נשלחו כדי להשבית את הפעילות בשדה התעופה בפאיר בגל התקיפה הראי שון. למרות המחיר הכבד בטייסים ובמטוסים, נראה היה בשעה זו כי השדה מושבת, ורק טיסה אחת נשלחה לעברו בגל התקיפה השני.

בשעה 09:34 יצאה רביעייה של טייסת 116 לתקיפה ראשונה של פאיר בגל השני. גם את המבנה הזה, כמו בגל הראשון, הוביל אביהו בן־נון, ועמו שמילוביץ, אמנון ארד (פקטורי) שתקלה מנעה ממנו לתקוף בגל הראשון ומשה תימן.

אביהו, סמ"ט א' היה עתה, למעשה, מפקד הטייסת, בעקבות הפגיעה ביהונתן שחר שנמש מעל סיני ועל גורלו איש לא ידע, אותה עת, דבר.

"לא ידעתי אם קרה משהו לשחר" סיפר אביהו, "הוא היה עשר דקות אחרי על המטרה. בדת"ק היתה כבר שמועה ששחר הופל ונטש. בחיל האויר לא העבירו במהלך כל היום הראשון מידע, אבל בטייסות ידעו. אגב, בכל מה שקשור לטייסות: אותי "הרגו" לפחות פעמיים במלחמה וכמה פקידות התעלפו כי אמרו שאני נטשתי ברמת הגולן. למעשה התכוונו לאסף בן־נון – אבל כשאמרו "בן־נון" במיסטר חשבו שזה אני. כאשר נחתנו מהטיסה, שטופר אמר לי שאני מקבל אחריות על הטייסת ולא ידוע מה קורה לשחר. תחקרתי את המבנה שלו שחור. אמרו לי שהוא נפגע מהתפוצצות של אחד המיגים בצליפה שהיתה קרובה מדי והצליח לנטוש בשלום. אחיו נהרג במירז'ים באותו זמן וזו היתה טרגדיה גדולה מאד. בפועל ניהלתי את הטייסת כל המלחמה".<sup>8</sup>

אותה עת פעלו מעל האזור שתי רביעיות של מירז'ים: האחת מטייסת 119 שיצאה לפני כן לתקוף את אבו סואר, ומערבה להם תקפו מירז'ים של 117 את אינשאס. במרכז השליטה לא הבחינו בבעיה העלולה להיות צר בגלל קרבת הבסיסים המצריים אחד לשני. כאשר הודיע בן־נון כי מטוסים אחרים פועלים מעל פאיר הוא הופנה לעבר אבו־סואר. בהגיעו לשם הסתבר לו כי נקלע לליבה של תקיפת מטוסי המירז' של 119.

בן נון הודיע על כך לבקרה והוא הופנה חזרה דרומה, לעבר פאיר. הטייסים חלפו מעל השדה ולא הצליחו לזהות מטוסים שלמים בקרבת המסלולים או המוסכים. טייסי המיסטרים כילו את זעמם בעמדות נ"מ בסביבת השדה, וכן במוסכים ומבנים אחרים בקרבת המסלולים. "הכל שרוף ומושמד" דווח אביהו לבקרה, אולם גם תשובה לא קיבל. אך הרברים נקלטו: מבנה אורגנים שנועד לפאיר, נשלח בהיותו באויר לאבו סואר.

### בסיס האויר כברית

כברית היה שדה מרכזי של חיל־האויר המצרי, אשר חנה בקרבת האגם המר הגדול. הוא נועד לשמש אחד משדות התעופה העיקריים במבצעי התקיפה של חיל־האויר המצרי נגד ישראל בשלבים הראשונים של המלחמה.

רס"ן אוהד שרמי, סגן דוד פלד, סרן עמי גולדשטיין וסרן עוזי הוכמן יצאו בשעה 09:55 במבנה הראשון של טייסת 109 בגל השני לעבר שדה זה. היה זה גם המבנה הראשון של הטייסת שיצא מרמת דוד ישירות לכברית – מבנים קודמים עשו זאת מתל נוף. בפעם הזאת יצאו המטוסים בגובה רב, שייטו בצורה חסכונית בדלק ויכלו לבצע את המשימה גם מהשדה הרחוק יותר.

לפי מפות המבצעים, היו מצויות סוללות טילי SA-2 בקרבת התעלה ודרומית לברדוויל. שרמי תכנן נתיב

אשר יחלוף בין "כיפות הכיסוי" של הטילים ומערכות המכ"ם שלהם. הם טסו בנתיב ישיר ובגובה של 25 אלף רגל, לקראת חצייה של סיני באיזור ביר חסנה. הרביעייה הנמיכה מעל רכס הרי מערב סיני. כביש הרוחב מביר גפגפה לאיסמעיליה הצטייר למטה כפס שחור בולט, והם טסו מעט צפונה לו.



"שני מטוסי מיג המריאו מכברית", מזהיר אותם הבקר. הטייסים מחדרים את מבטיהם בכיוון מערב. עוד שניות אחדות חולפות, הזמן מתקרב. ב־10:30, בדיוק לפי הזמ"מ, הם מושכים מעל המט"ר.

שרמי ומאחוריו השלישיה מושכים מעלה להפצצת חתף וצול"לים לעבר המסלול הראשי. גם מהאוויר ניתן היה לראות כי המס-

לול הראשי פגוע בעוד המקביל שלם. החלטה מהירה, ושרמי מסיט, תוך שהוא הפוך על הגב את המטוסים לעבר מסלול המשנה. בתוך זמן קצר היו כבר שמונה פצצות שהשיה מחופ"רות בתוך המסלולים. שתיים מהן יתפצצו רק מספר שעות אחר כך. יש מיגים באויר.

תוך כדי תקיפה מבחינים טייסי המיס"טר במיג 17 כסוף הנוחת בכיוון הנגדי לכיוון התקיפה שלהם. "טייס נועז – או טיפשו" הם מהרהרים. אבל ההימור של הטייס המצרי הצליח והמיג הסיע במהירות ונעלם בתוך אחד המוסכים. מיג נוסף הגיע לנחיתה ונמצא בפייגל כאשר החלו הפצצות להתפוצץ בדיוק מול חרטום המטוס שלו. טייסו הגביר את מנועו והלך סביב. המיג היה קצר, ככל הנראה בדלק, אבל מרגע זה הוא היווה סכנה לארבעת המטוסים התוקפים. שני הבכירים, שרמי וגולדי החלו להתחסם אליו בעוד האחרים המשיכו ביעפי הצליפה.

שרמי נסק לעבר המיג אולם זה לא התפתה להכנס לקרב: הרעיון להכנס

לקרב על טיפות הדלק האחרונות במיכליו לא היה עתה בראש מעייניו – הוא רצה ברגע זה רק לנחות בשלום. היה זה "משחק" מרגיז: כאשר התקרב אליו אחד המטוסים הוא התרחק אולם חזר לזירה ושיבש את יעפי הצליפה. שרמי הרחיק אותו פעם אחר פעם משמי כברית, ובין פעולה אחת לשניה נכנס ליעף צליפה חפוז. דוד והוכמן הצעירים הצליחו לבצע בינתיים שבעה יעפי צליפה.

המיג הטורדן הפך לבעיה אמיתית ויש לטפל בו. בעוד שרמי צולל לעבר הבסיס השלים גולדי את יעף ההפצצה והמשיך אותו מעלה ישירות לעבר המיג.

"ביציאה מההפצצה מגיע מלמעלה המיג שהלך סביב" הוא סיפר, "אני מושך אליו למעלה להכנס לקרב ומיד



**בצילום העליון: עמי גולדשטיין שהתמוחד עם מיג 17 מעל כברית למעלה: מיג מעל האגם - מטוס מיג 17 שחופל במהלך תקיפת חשדות באיזור התעלה.**

יורה בו צרור די ארוך, כשהוא טס כמעט אופקית ואני בא אליו ב־90 מעלות או קצת פחות מלמטה". המיג המצרי נפגע ועשן החל לצאת מתחת לגוף, מאיזור הכנפיים ועד הזנב. תוך כדי קרב עם המיג מצליח גולדי לבצע גם יעף אחד על מתקני השרה. והמיג עדיין למעלה, מקשט את השמיים בפס עשן שחור וארוך. גולדי לא מוותר: "אני יורה בו עוד שני צרורות, המטוס נכנס לסחרור כשאני בטוח שהוא נופל אבל הוא יוצא מן הסחרור ב־1000 רגל בערך, וממשיך לטוס מעל כברית בווער ומוציא עשן". גולדי מביט בשעון הדלק וזה מורה לו על 900 ליטר – זה הזמן לנתק מגע וללכת הביתה. הקרב כולו נערך ב־1000 עד 3000 רגל. המיסטרים קצרים בדלק, והם נפרדים וחוזרים כבורדים לעבר הבסיס. שדמי עלה ל־35,000 רגל, ומשך את מטוסו לעבר הבסיס בטיסת שיוט חסכונית. הוא נחת כשבמיכליו 180 ק"ג דלק בלבד.

המיג 17 אשר שוטט בין מטוסי המיסטר של המבנה של אוהד, היה מטוסו של לוטננט מוסטפה חאפז. לוטנני נט חאפז (לימים בריגדיר ג'נרל) היה תקופה ארוכה מדריך טיסה בקולג' לתעופה בשרה בילבייס. באותה תקופה הוא היה מדריך בטיסת הקא"מ המצרית בכברית. לפני שפרצה המלחמה הוא היה מוצב בטיסת אשר



טייסי 109-מיסטר במלחמת ששת הימים 9 מבין 25 הטייסים הנראים בצילום, נהרגו במלחמת ישראל

הפעילה מטוסי מיג 21PF למשימות אל־ראות. אותו יום הוא היה מהטייסים הבורדים אשר הצליחו להמריא לאויר, אולם גם הוא סיים את היום המר כשהוא פגוע. בשעה 10:45 (שעון מצרים), השעה בה הוחלט על שליחת מטוסי הגל השני הוא היה בפטרול אוירי בשמי כברית, יחד עם מפקד הכנף שלו, ממרוח טאליב. על ההתמודדות מול המיסטרים הוא מספר: "מיד לאחר מכן המראתי שוב במטוס מסוג אחר. היה זה מיג 17PF. לא היה לי זמן לרווח או לתחקר. פשוט החלפתי מטוס. כאשר התנעתי את המנוע, היה השרה שוב תחת התקפה – היתה זו התקיפה השנייה. הייתי עדיין בתוך המוסך, בתא הטייס, כאשר שמעתי את התקיפה. המטוס שלי יצא מבעד לדלתות המוסך במצערת מלאה, עם מבער. המטוס הטלטל מצד לצד כאשר פניתי בהתחלה לשמאל כדי להמנע ממוסך שני שהיה מול המוסך שלי ואחר כך ימינה לאורך מסלול ההסעה, ואחר כך שוב שמאלה כדי לחצות קו מסילת ברזל קטן שהיה בין המוסכים של מסלול ההסעה. ואז פניה חדה ימינה לעבר המסלול המשני. חששתי שקצה הכנף שלי יפגע בקרקע. המראתי ללא שהיות ונסקתי תלולות ככל שיכולתי – אולם האויב נעלם. ממרוח טאליבה המריא גם כן במהלך התקיפה. הוא הורה לי להצטרף אליו

כמספר שתיים שלו. כאשר הייתי בהצטרפות אליו ראיתי טיל SA-2 מתקרב לעברנו. חמקנו ממנו אולם טאליבה הורה לי לנחות היות והיו לי רק 450 ליטר של דלק. טאליבה נחת ואני הייתי בגישה לנחיתה בגובה של 15 עד 20 מטרים כאשר טאליבה צווה ברדיו: 'חאפו, יש מטוס בדיוק מולך!' וממשיך הטייס המצרי: 'כינסתי את הגלגלים והמרפס והחפתי את מלוא המצערת והמבער. הישראלים היו כמאה מטרים לפני. ספרתי אותם, אחד, שניים, שלושה, ארבעה. כך שמשכתי מעלה וניסיתי לבוא בעקבות האחרון בהם. אולם עזבתי את הפניה מעט מאוחר מדי. הייתי צריך לפנות מוקדם יותר. הישראלים היו מעט נמוכים ממני.'

"כל החמישה המשיכו בפניות ואז אחד נכנס עלי חזיתית ופתח באש. הרבר הכעיס אותי עד שקיללתי בקול. הישראלי פנה ימינה. אני פניתי בראשונה ימינה ואחר כך ימינה כרי לעקוב אחריו. התקפת מצח היא מאד קשה. זה היה כאשר נפגעתי בכנף ימין. כולנו טסו בגובה של 200-300 מטר. מאזנת ימין שלי נפגעה והמרפס שכתי לפנות ימינה, לא הייתי מסוגל להתישר, כך שנסקתי. הישראלים לא יכלו לבוא אחרי בגלל שיעור הנסיקה הגבוה יותר של המיג. באותה עת צלפו שלושה מטוסים על השדה והרביעי בא אחרי. לאחר מכן הוא עשה אותו דבר וכולם טסו הביתה."

הטייס המצרי הצליח להנחית את מטוסו הפגוע בכנף, בהגה הכיוון ובמערכותיו. המיג הזה לא יטוס עוד לער' לם.

בחיל האוויר העריכו כי תוצאות הקרב היו שונות והמיג נפל למעשה והתרוסק. לאחר המלחמה אישרו גורמי מודיעין לרשום הפלה לזכות גולדי ועל גופו של מיסטר מספר 10 צויר סמלון קטן של חיל-האוויר המצרי.

### האורגנים יצאו לפאיר תקפו בכברית

את המבנה הראשון בגל התקיפה השני של טייסת 113, הוביל סרן יוחנן רוזר ועימו דני שליידר וק. יוחנן היה מותיקי טייסי האורגן ובר זכה למספר טבילות אש באירועי לחימה קודמים. במבצע סמוע נגד ירדן, הוא זכה לציון לשבח עת הצליח להנחית מטוס אורגן למרות שהיה פגוע בפניו. רוזר היה בשעות יציאת הגל הראשון קצין המבצעים של הצור והיה עסוק בפעולות המבצעים במפי"כ (מרכז פיקוד כנפי). עתה עמד להוביל מבנה בן שלושה מטוסים לפאיר. הנסיכות בשטח שינו את התכנון.

בשעה 09:33 המריאו המטוסים דרומה וחצו ישירות את סיני. גם עכשיו הם טסו נמוך. "למדו אותנו לטוס נמוך נגד מערכות המכ"ם" מספר רוזר. <sup>11</sup> "אבל זו הפעם הראשונה שחציתי את סיני. מעולם לא יצאנו לאי-זור הווה. טסנו מאד נמוך. הבנתי שכאן המפה לא תעזור הרבה. שמתי את המפה בצד והמשכתי לנווט מצפון וזמן. מעל סיני הבטתי מערבה, וראיתי אניה הפוכה בשמיים. לא להאמיין, ממש פאטה מורגנה. פתאום ראינו מין תעלה, מים. זה היה אמיתי הפעם. אני שואל: 'מה העיר הזאת?'. 'קהיר' עונה לי שליידר. אבל זו היתה איסמעיליה. טעינו בניווט והגענו יותר צפונה מהמטרה. אולי 20 ק"מ. פניתי על הכביש דרומה ושם ראיתי תחנת רכבת. חשבתי שצריכים ללכת על זה ופאיר תהיה בצד ימין. עוד באוויר ראיתי את התקיפה של המי"סטרים על השדה". אותה שעה תקף את השדה מבנה המיסטרים של אניה בן נון שהגיע מתל נוף ופתח את הגל השני מעל פאיר.

מספר יוחנן: "כבר לא היינו בדממת אלחוט. לחצתי על כפתור השירור ואמרת: 'המבנה מעל פאיר, תצאו!'"

"תלך לעזאזל. אנהנו תוקפים" השיב לו מישהו בצורה שלא ניתן היה לטעות בה. המבנה של האורגנים היה כבר קצר בדלק לתקיפה. רוזר: "המשכתי משם ישר לכברית. אין לי דלק וחשבתי: 'עכשיו, או שאני חוזר או שאני יוצא רק להפצצה'. ראינו את מסלול הבטון של כברית. במסלול היו רק סימנים לפגיעות של פצצות הפ"מ של הסמב"דים שתקפו לפנינו. זה בקושי גרר את הבטון. המסלול היה נקי. הכרתי את הפצצות האלה. אני עשיתי עליהן טיסות ניסוי. משכנו ותקפנו. לאחר מכן נכנסנו ליעף שני. הלכתי על הנגר עם הרקטות. כאשר יצאתי ראיתי לפני אניה באגם. חשבתי ללכת עליה, אבל ראיתי שהצב"עים שלה היו של אניית מלחמה. חשבתי שלא כדאי להסתבך עם התותחים שלה. לא בטוח שעשינו עוד יעף

צליפה. יצאנו חזרה הביתה".

בדרך ראה שליידר משאיות. הוא שאל את המוביל אם הוא יכול לפתוח באש. "אישרתי לו" אומר רוזר. "הוא פגע ואני פיספסתי. הם לא ידעו מאיפה זה נוחת עליהם כי אנו תקפנו ממערב והם נעו לכיוון ההפוך". שלושת המטוסים המשיכו בגובה שיוט בדרכם הביתה. בדרך הבחין ק. כי הרלק לא יספיק לו להגיע לחצור, ונחת בחצרים. שני האחרים נחתו בשעה 10:47 בחצור.

### זו היתה טיסה אל הבלתי נודע

בשעה 11:22 המריאה רביעיית מיסטרס של טייסת 116, אותה הוביל, זו הפעם השניה לשרדה כברית סרן דוד נבו. עמו היו דרור חריש, לבי דולר ומנחם (מאן) אליהו. עבור מאן, שהחליף את נרב ישראלי, היתה זו הטיסה המבצעית הראשונה. עד לאותה טיסה צבר רק 35 שעות במיסטר.

מאן, אז טייס צעיר, ולימים סא"ל ומטייסי הניסוי הבכירים של חיל-האוויר הישראלי, סיפר: "לא פחדתי. זה היה פשוט מתח לקראת הבלתי נודע. עד ליציאה למטוסים היתה התרגשות. אחר כך לא היתה יכולה להיות שום הרגשה, חוץ מאשר התרכזות בעבודה – והסתכלות סביב".<sup>12</sup>

המטוסים המריאו, עדיין בדממת אלחוט ויצאו מערבה, לים. לאחר כעשרים דקות, בהיות המבנה מעל הבא-דרוויל, גילה דרור חריש כי אין לו העברת דלק מהמיכלים. הוא הודיע לנבו, המוביל.

"אתה רואה אניה?" שאל אותו נבו, "תזרוק עליה את הפצצות!".

חריש חיפש את האניה אולם לא היה בטוח אם אין זו אניית סוחר תמימה או אניה של חיל הים. "אולי זו היתה אפילו הליברטי" סיפר אחרי המלחמה. הוא מנע מעצמו ספקות: "השלכתי את הפצצות לים. בלי מרעומים ולא חמושות".<sup>13</sup> דרור חזר לנחיתה בתל נוף. שאר השלושה המשיכו מערבה.

מן השרדה התמרו עמודי עשן גבוהים והם סייעו לנווט מדויק למקום. בשרדה נראו פגיעות במחצית המסלול, ושלושה-ארבעה מטוסי מיג שרופים היו מוטלים על רחבות החניה. כברית היה למעשה "סגור". לא נראתה מעליו פעילות ובשרה עצמו לא נותרו מטרות ערכיות. המטוסים הפציצו ותקפו בתותחיהם את השרדה וחזרו ללא פגע לנחיתה.

מטוסי האורגן והמיסטר השמידו בגל התקיפה השני על כברית 9 מטוסי קרב מצריים.

בסיס האויר אבו סואר

השרה באבו סואר, המשיך, גם שעתיים לאחר שהחלה ההתקפה האוירית להיות "האגוז הקשה" בין שדות התעופה המצריים, לא רק בשל מסלולי הבטון הקשוחים שלו אלא גם בשל המגוון הרב של מטוסים שחננו בו או הגיעו אליו. מבחינת חיל-האויר המצרי היה זה שדה מפתח בהגנה על מבואות הדלתא. בשעה 10:00 הגיע מבנה של טייסת 119 לתקיפת אבו סואר. ארבעת מטוסי המירו' של הטייסת, אותם הוביל



מוביל לאבו סואר- רן פקר הוביל את הגיחה הראשונה בגל חשני לאבו סואר, במירו' 743 של הטייסת

מפקדה רן פקר ועימו ברוך (בוקי) קינן (לו היתה זו הגיחה המבצעית הראשונה באותו יום), אליעזר פריגת הותיק ואשר שניר, צללו להפצצה ולאחר מכן עסקו בהשמדת המפציצים שנותרו על רחבות החניה הגדולות והמוזרות. לאחר דקות אחדות הושמדו בצליפה עשרה מפציצי איליושין 28 שחננו ברחבות המתומנות. תוך כדי מהומה, ובגלל טעות בתזמון המבנים, הגיעה למקום רביעיה של מטוסי מיסטר מטייסת 116. המור' ביל, אביהו בן נון, ריווח על תקיפת המירו'ים, וקיבל הוראה מהבקרה לחזור לעבר פאיד, שהיה היעד המקור' די שלו.

כל מטוסי המירו' השלימו את התקיפה וחזרו ללא פגע.

### גם האורגנים תוקפים באבו סואר

את הגיחה הבאה הוביל רס"ן גיורא פורמן ועמו שני מטוסי אורגן של טייסת 113 ובהם בני ארד וישראל בהרב. המבנה הזה נועד במקורו לצאת לפאיד, אולם בדרך הם קיבלו שינוי משימה לעבר אבו סואר. הדבר עורר בסגן בהרב הצעיר מספר מחשבות מעוררות: "מה זה אומר? זה אומר שפה בפאיד כבר ניצחנו. אפשר כבר להתפנות למקום אחר. מצד שני שדה אבו סואר נמצא מחוץ לטווח של האורגן בטיסה נמוכה. אם בכל זאת הולכים על הבסיס הזה סימן שהשמיים נקיים. סימן שאפשר לטוס גבוה בלי שאף אחד יתערב!"<sup>14</sup> מספר גיורא פורמן: "אחרי הגיחה הראשונה היתה לי תחושה שיש עוד מה לעשות במצרים. התדריך היה של דקות ספורות, קיבלנו משימה, יציאה למטוסים. הכל היה בהול. עזרתי לטכנאים ולחמשים להכין את המטור' סים ולגמור את החימוש בדת"קים כדי לצאת מהר. יצאנו עם המיכלים הגדולים – גם בידונים, גם פצצות וגם רקטות. ההמראה היתה קצת ארוכה והאיסוף של מהירות איטי, אבל היינו כבר מתורגלים לאחר כל כך הרבה שעות טיסה במטוס הזה. כן, האורגן היה מטוס שבהחלט אהבתי. טיסת הניווט היתה פשוטה. טסנו מעל



אגוז קשה- אבן סואר המשך לפעול עוד שעות ארוכות ביום הלחימה הראשון. כפי שניתן לראות נותרו בו מטוסי מיג 21 שמישים, שהמשיכו לאיים על הפעילות במבואות הדלתא

הים, חתכתי על הבארדוויל וה'לגים' האחרים היו כבר על היבשה. אבן סואר - שדה לא רחוק מהתעלה. קל לזהות. היה קל למצוא אותו. טייסת 113 היתה הטייסת הזריזה מכולן, מבחינה תרגולית ומבחינה מקצועית-טכנית".<sup>15</sup>

וממשיך פורמן: "התקיפה לא היתה משהו מיוחד אבל היו שינויים: התחילה רוח ולא היה קל למצוא מטוסים לא שרופים. לא השמרנו הרבה. היו שם המישה או שמונה מטוסים. רובם היו כבר שרופים. היה גם מטוס שיצא והסיע. צלפתי עליו תוך כדי הסעה".

"בגיהה השניה יצאתי לאבן סואר, באמצע הדרך בין התעלה לקהיר" סיפר ישראל בהרב, "כשבאנו מעל השדה הוא היה כולו עשן. אי אפשר היה למצוא מטרת לפגיעה. נותרו רק מדורות. לא נראתה כל תנועה או נפש חיה על השדה והקרקע. הכל נראה כמו שדה רפאים. טסנו ובררך נפנפו לנו אזרחים וחיללים מצריים לשלום".<sup>16</sup>

המטוסים האיטים תקפו, ריקטו וצלפו וסיימו הכל בשלום. למרות שאחרים נפגעו פגיעות קלות מנ"מ אקר-אי. "חורים היו פה ושם. לא הרגשתי בהם ולא הזיקו לי" סיכם פורמן, "זה לא התאים למירו'ים או לסמב"דים,

אבל לאורגן – לא בעיה”.

בהרב: “עמודים של עשן עלו מעל לכל שדות התעופה המצריים וסימנו במדויק את מקומם. בהפצצה עצמה זיהינו הרבה מטוסי דמה – כלומר: המטוסים האמיתיים כבר חוסלו ברובם. הכל ביחד הצביע על דבר אחד: ניצחנו במלחמה!”.

### סמב"דים בעקבות המיגים

ארבעת המבנים הבאים על אבו סואר, היו כולם של טייסת 105, סופר מיסטר, בחצור. את הראשון בהם הוביל בצלאל (צוליק) עופר ועמו הצוות מהבוקר, חיים רותם, ריינברג פדרו ואליעזר מגיד. סיפר עופר: “הגענו לשרדה ללא אירועים מיוחדים. אחרי היעף הראשון גילה פדרו תקלה בתותחים. הוא יצא והמתין בחוץ. באותה עת היה הרבה נ”מ מעל השרדה. לא היו באויר מיגים. החלטתי שלא לעשות את היעף השלישי ויצאנו חזרה הביתה”.



שמניית תחת אש- אחד מתוך שני מפציצי אילימישן 28 נפגע ממטח פגזי מירז

צמודה כמעט אליהם, יצאה רביעייה אותה הוביל אריק עוזו, ועמו “הצוות הקבוע” שלו: אמנון סלע, בן ציון גייפמן ועודד פלום.

“בגיהה השניה יצאנו בגובה רב” מספר אריק, “הראות השתפרה. אתה רואה כבר מרחוק עמודי עשן ושם, רחוק, נמצאת אבו סואר. פתאום הניווט נעשה קל. שמת’ את האף על העשן. הפעם היה גם יותר קשה למצוא מטרות חיות. רוב המטוסים היו כבר בארמה. לא חששנו מטילי SA-2 – במציאות הנ”מ היה מסוכן יותר”. המטוסים תקפו מטרות מודמנות בשדה והור’ תירו מעט יותר מטוסים ניווקים ועשן מאשר כאשר הגיעו אליו.

הטייסים חזרו לבסיסים ודיווח כי שדה אבו סואר “סגור”. לפיכך עיכבו אנשי המבצעים הוצאת גיחות נוס’ פות ושלחו אותן לשדות בעלי עדיפות גבוהה יותר. את הגיהה הבאה יבצע מבנה מטייסת 105 על השרדה רק כחצי שעה לאחר המבנה הקודם.

### “השרדה היה כבר דפוק”

את מבנה “מנתול” הוביל מבחם כהן ועמו סגן משה המרמש, סרן שלמה שפירא מספר שלוש וסגן צבי רוז נברג מספר ארבע. סימני הפעילות של מטוסי חיל־האוויר החלו לתת אט אט את אותותיהם בשדה אבו סואר. מסלולי השרדה הגדול היה פגועים עתה ונראו כפניו של חולה אבעבועות. מטוסי האיליושין שהיו ברחבות היו מרוטשים והעלו עשן. עבור כל טייסי המבנה זו היתה הגיחה השניה במלחמה. מספר שלמה שפירא: “השרדה היה כבר דפוק. אני זוכר שלא היה לנו מה לעשות שם. נראה שהשרדה די משור’ תק. אבל היתה כמוכבן אש נ”מ חזקה”.

גם צביקה זוכר את אש הנ”מ החזקה: “זו היתה הפעם הראשונה שאני נתקל באש נ”מ כזו” סיפר צביקה. את הרושם של אש הנ”מ הפוגעת כביכול במטוס וחובטת בו מבחוץ, החריפה הפעלת שני תותחי הסופר־מיסטר בבת אחת: “הפגזים מוזעזעים את המטוס, ואתה בטוח שנ”מ פוגע בך” נזכר צביקה. “ירינו על המטוסים עם”



חוזרים מגיחה שנייה - סמב"ד 10 בו יצא שלמה שפירא לגיחתו השנייה ביום הלחימה הראשון, לעבר אבו סואר

העיניים" (כיננוי לאיל 28 בשל שני מנועיו שנראו מלפנים ומאחור כ"עיניים"). "מסתבר כי מטוסים אלה לא היו נדלקים במהירות כמו שאר המטוסים, מיג 21 למשל. אחרי הפגיעה לא ראיתי עשן" אומר צניקה. "רק לאחר שניות ארוכות הוא העלה עשן והתפוצץ".<sup>17</sup>

ארבעת המטוסים יצאו בשלום מן התקיפה, אולם בשעת נחיתה הם נתקלו במטוסים אחרים שהיו באוויר. על הקרקע היו שני מטוסים פגועים. היו אלה מטוס של ילו, ומטוס אחר של אבירם כהן.

המבנה האחרון על אבו סואר בגל זה היה של גיורא אורן, סמ"ט א' של הטייסת שהוביל את יעקב זיק, יוסף צוק הותיק ורון חולדאי. המטוסים המריאו לאויר בשעה 11:18 כשהם נושאים פצצות רגילות. סיפר צוק: לי אש הנ"מ היתה הפתעה. ירו עלינו לאחר שגילו אותנו מאד מוקדם. הפגיעה במפציץ היתה קשה יותר – הוא נדלק לאט יותר מאשר המיג 21. אני גיליתי או מכ"ם שעבד בשרה התעופה עצמו. עד אז לא תקפנו מכ"מים. לכן הקדשתי יעף מיוחד על המכ"ם הזה. היתה הרגשה שסגרתי עוד מערכת גילוי אחת לטובת עם ישראל". לאחר כשעה שבו ארבע המטוסים, ללא פגע לנחיתה.

עתה הגיע תור המירוץ לתקוף שוב באבו סואר אבל היתה בעיה. המבנה של ראובן הראל ומאיר שחר מטיי"ט 117 שהיה מתוכנן לתקוף את השרה לא יצא. מטוסו של שחר התקלקל והראל נשלח לפטרל בשמי הצפון מפני מטוסים סוריים שכבר החלו לפעול אותה עת נגד מטרות בגליל. הראל ישוב לאבו סואר לפנות ערב, כדי להשלים מה שתוכנן בגיחה זו.

האם ניתן להכריז על אבו סואר כ"שרה סגור"? המפקדים בענף המבצעים קיבלו את הדיווחים של המבנים האחרונים והיה מקום לשביעות רצון – כל האיליושינים הגדולים הושמדו, מטוסי מיג 21 לא נראים עוד במצב טיסה והמסלולים "הפורים" מעט בשל הבטון ממנו היו עשויים. מריווחי הטייסים שתקפו הם למדו כי רק דמיים נותרו בשרה הכתוש.

לאחר בחינה נוספת החליטו כי ניתן להגדיר גם שדה זה כ"סגור". ואכן עד שעות הערב המאוחרות לא פקדו אותו כל מטוסים נוספים.

## גל שני: השדות בדלתא

### בסיס האויר אינשאס

השמדת בסיס האויר הגדול באינשאס, היתה אחת המטרות העיקריות וגם אחת מנקודות המפתח להצלחת חיל-האוויר הישראלי. בשדה זה שכנו מספר טייסות קרב מצריות אשר חלשו על הגנת כל המבואות לדלתא



לא יצא לצליפות- עדי בניה התכוון לחשמיד מטוסים באינשאס, אבל כמספר שניים נאמן יצא ללוות את המוביל הפגוע

המצרית ולשדות הרחוקים יותר במצרים עלית. עם כך שדה זה היה גם מן האגוזים הקשים ביותר לפיצוץ במלחמת ששת הימים. עם תום גל התקיפה הראשון, בו השתתפו שלושה מבנים (מבנה רביעי תעה ותקף בקהיר בינלאומי) היה בסיס אינשאס מושבת רק בחלקו.

בגל התקיפה השני המשיכו מבנים של מטוסי קרב ישראליים לתקוף את השדה כדי להשביתו כליל.

התקיפות לעבר אינשאס נמשכו כל שעות הבוקר, למעשה עד שעות הצהריים המוקדמות הגיעו אליו לא פחות מ-18 מטוסי תקיפה בחמישה מבנים.

### הדבר הבולט היה השקט

המבנה הבא שיצא לאינשאס היה של טייסת 117. את הרבעייה הוביל סרן אמנון גרדי, טייס מירד' ותיק ומהטייסים הסדירים של הטייסת. מספר שתיים היה עדי בניה הצעיר, מספר שלוש אורי ליס ומספר ארבע עמיחי רוקח.

אמנון המתין כל שעות הבוקר ככוננות להזנקה. כמו שלושת חבריו למבנה, הוא לא השתתף בתדרוך הבוקר למלחמה וישב בהמתנה בתא הטייס, מתחת לסכי כות הפתוחות ברמת דוד. ערב המלחמה הוא היה בצוות האחרון שהוצב ככוננות בחצרים ליירוט מטוסי הצילום המצרים.

עם שובו לטייסת הוא קיבל את האיוש שלו, כמוביל מבנה בגל השני של התקיפה על אינשאס.

"לא יצאתי בגל הראשון לתקיפה" הוא אומר. "לא קיבלתי את זה בשמחה. לא התמרמתי ויצאתי לכוננות" 18 במהלך כל השעות האחרונות הוא צפה במבנים היוצאים לתקיפה או חוזרים ממנה. "הדבר הבולט במיוחד היה השקט. כל המטוסים נעו ויצאו להמראה ברממת אלוט מוחלטת. עמרנו עם טילים ומיכלי דלק



נחץ בשלום מהזדקרות מחדס- אורי לים הצליח לחיפץ מבעיה במנוע מטוסו בחינות בצלילת הפצצה מעל אינשאס, והמשך בתקיפה לפי המתוכנן

מוכנים להזנקה. כל אותה עת לא יצאנו מהמטוסים בכלל".

עדי בניה, מספר שניים ולימים טייס ניסוי בכיר בתעשייה האווירית, היה מצעירי הטייסים בטייסת. יחד עימו הגיע ל-117 גם מאיר שחר. בניה הספיק לטוס אך מעט על המירו' - "לא הרגשתי שאני מספיק בשל - היה לי ביטחון במטוס, לא היו בעיות, אבל הרגשתי שאני עדיין טייס צעיר. באותה תקופה הייתי עוזר של קצין הבטיחות, שלמה ויינטרוב. חילקו את הטייסים למבנים. שחר היה בפנים - ואני לא הוצבתי. נורא התאכזבתי. זה נתן לי תחושה שאני לא 'טייס מבצעי'. הייתי רק 'טייס מחליף' - בכל פעם שמשחררים מישהו הבניתי, אני בפנים, וכאשר חוזר, אני בחוץ. מאד התאכזבתי שאני לא במבנה הראשון".<sup>19</sup>

עדי הגיע לתדרוך, מקווה שמישהו יחלה, לא ירגיש טוב, יפרוש מסיבה זו או אחרת. אבל לא - כולם בסדר וכולם טסים. "אני זוכר שהייתי בשוק; הנה חיל-האוויר הולך לתקוף, תתחיל פה מלחמה, ואני בחוץ. אבל אחר כך הבנתי שבמלחמה גם נהרגים - רק אז ירד לי האסימון" נזכר בניה.

בניה הוצב עם טייסי המבנה שלו בכוננות הזנקה של חמש דקות. עם התקרב מועד ההמראה, הסתערו מכונני אים על המטוסים, הורידו את הטילים והצמידו לגחון המירו'ים שני פצצות 500 ק"ג.

אמנון גרדי, שהיה קצין מקלענות של הטייסת הפעיל את מנועו ויצא בוריוות מהסככה כאשר שלושת אנשי המבנה עימו. בסיום רמת דוד היה שקט, לא כל מטסי הגל הראשון נחתו, ועדיין לא היה ברור מה מצב הלחימה ומה התוצאות. "הרושם העיקרי היה השקט שנשמר בקנאות גבוהה" הוא נזכר.

"יצאנו מרמת דוד ופנינו דרומה. חדרנו לים בחוף נחשולים" מספר אמנון. הארבעה נסקו והמשיכו לשייט דרומה בגובה רב. אותה עת נראו כבר מבנים ראשונים שחזרו מתקיפה בדרכם צפונה. בהיות המטוסים מול אשקלון חלף אותם באותו גובה כמעט ובמהירות גבוהה מבנה של מטוסים. "זה היה מקרה של 'כמעט ונפגעו' מצייני אמנון. לקראת חציית חוף הנמירך אמנון את גובה הטיסה. "טסנו 100 רגל עד לימת בארדור" יל. אמרו לנו כי מגבלת האימונים של 300 רגל לא קיימת עוד - טסנו במלחמה ב-100 רגל. "מעל בארדור"

יל פנינו, לפי התכנון, ימינה כעשרים מעלות עד לחציית התעלה באיזור קנטרה. שם הייתי צריך לצאת כיוון למטרה."

החוויות שנכוננו לטייסי המבנים הקודמים באיזור התעלה, פקרו גם את הטייסים בגל השני. "טסנו באיזור בלוזה בגובה נמוך מעל החולות, לעבר איסמעיליה. פתאום, באמצע החולות עומדת אוניה - אוניות באמצע המדבר!" סיפר אורי, אולם זמן קצר אחר כך נוכח כי היו אלה אוניות שהיו בתעלת סואץ שהיתה מוסתרת מפניהם בגובה בו טסו.<sup>20</sup>

ממשיך אמנון: "יצאנו כיוון זמן עד לנקודת המשיכה. האנשים טסו בסדר. לא הייתי צריך להעיר לאף אחד.



עוד מיגים! - לטייסי המבנים שהגיעו לאינשאס נדמה היה כי מצעד מיגים אינו מסתיים - אלה נתגלו בכל מקום אפשרי, גם בין הפרדסים שהקיפו את השדה

שמרנו על דממת אלוט למרות שניתן היה כבר לפתוח קשר. מעל מצרים היו עננים קטנים - עננים של בוקר."

לעדי בניה, שלא היה טרוד כל כך בבעיות של ניווט ודלק, היה זמן להביט בנופים ולשים לב למתרחש למטה. "ראיתי הרבה אנשים מנופפים לנו ידיים לשלום. זה היה בשבילי הפתעה. הם לא יודעים מה הולך ליפול עליהם בעוד כמה שניות!". לפתע כאילו התערר רר עדי מהמראות הפסטורליים וחזר למציאות: "בדרך שמעתי הרבה קריאות וצעקות של מבנים שחוזרים מתקיפה. פה ושם היו צעקות על שיגור ועל מיגים. ראינו פה ושם מטוסים חוזרים אבל אין פאניקה ולא מזהירים אותנו. עכשיו העסיקה אותי הבעיה איך אני מוצא את המטרה - לא הניווט ולא שום דבר אחר. רציתי רק למצוא את המטרה. אני יושב על מספר אחד, אבל אני רוצה לדעת איפה אני".

ממשיך גרדי: "חששתי להגיע ימינה מהנקודה ולקחתי מעט שמאלה. הגעתי כקילומטר מערבית לנקודת 'צא כיוון'."

"תקן חזק ימינה!" פורץ לפתע לקשר אורי ליס, מספר שלוש, שזיה את המקום והבחין בסטייה. בעיית הדלק היתה כל הזמן בתודעתו של אמנון, המוביל, אבל דאגה זו היתה עלולה לסכן את יכולתו לתקוף נכון. "פתחתי מנוע ללא מבער, כדי לשמור על מהירות אבל לחסוך דלק. כאשר הגעתי לנקודת המשיכה היתה המהירות שלי נמוכה מהדרוש - המטוס היה כבד מאד ולא רציתי לפתוח מבער כדי שלא לגמור את הדלק מהר מדי. משכנו לתקיפה בזוגות - לא רציתי שמספר שניים שלי יתרחק ממני אם אפתח מבער. כך מצאתי עצמי במהירות נמוכה מדי - בשיא הנסיקה הייתי רק 200 קשר".

### גרדי: הייתי עטוף ב"מ"

תותחני הנ"מ המצריים היו כבר ככוננות, עקב תקיפות הבוקר ועתה הבחינו במבנה המושך מעלה ופתחו לעברו באש חזקה. "הייתי עטוף בנ"מ" נזכר אמנון. "הפגזים היו שחורים ורדפו אחרי המטוס. ואז הם פגעו ב". אחד הפגזים פגע במיכל הדלק ומטוסו של אמנון החל משרך אחריו שובל של דלק לבן. הוא המשיך את

התקיפה, השליך את שתי הפצצות. "לא היתה שום בעייה לפגוע במסלול. ביציאה ראיתי שוורים עלי. הפעם זה נראה אחרת מאשר הפגיעות של הכניסה. טסתי מקביל למסלול ואז פניתי כ־180 מעלות. נחשפתי זמן רב מדי לנ"מ. הם התמקרו כצפוי במוביל ובמטוס הראשון, ואני נפגעת".

אמנן יצא מהתקיפה בגובה נמוך, עדיין משרך אחריו שובל של ארי נפט. מולו הבחין במיכלית הנעה על הכניש בניצב למסלול. "המיכלית חלפה בכוונת. שחרתי כדורים. אני לא זוכר אם היא התפוצצה". הוא סיפר. הוא הבין בשלב זה כי מסוכן מדי במצבו להכנס ליעפי הצליפה והחליט להרחיק את מטוסו הפגוע צפונה והרחק מאינשאס הלוהט.

בניתיים היתה תשומת הלב של בניה, מספר שתיים, נתונה לביצוע התקיפה: "הייתי במתח של למצוא את המטרה. לא היתה פאניקה. וכך אנו מגיעים למטרה ומושכים ל חתף וכניסה פחות או יותר במקום. הרגשתי שאני חייב לראות את השרדה. פתאום מתחיל נ"מ, לא חזק אבל נ"מ – ואני נכנס לתקיפה וכל מה שמענין אותי זה שאפגע 'אלפא'. הכיוון בסדר ואני משחרר פצצות. כבר בהיחלצות מהתקיפה אני רואה את גרדי, מספר אחד פגוע. היינו אמורים להפציץ פלוס שלוש צליפות. אני מתכונן לצלוף – אבל שלילי! גרדי פגוע ואני מספר שתיים וצריך להיות איתו".

גם אורי לים ועמיחי רוקח נכנסו להפצצה. פגזי הנ"מ הנתונים ציירו שובלים של אש שהלכו והתקרבו לעבר זוג המירו'ים. לפתע פוגע פגז נ"מ במטוסו של אורי לים. "ראיתי שהנ"מ הולך אחרי המטוסים. בשלב שחרור הפצצות והיציאה אני מקבל הזדקרות מרחס. הלב נופל לתחתונים" סיפר אורי. "לאבד מנוע בטיסה זה מצב לא נעים, במיוחד אם אתה טס בגובה נמוך. אבל חמור יותר אם זה קורה מעל שדה תעופה של האויב".

אורי, טייס המירו' המנוסה, מכיר את המצב ומוזהא אותו. הוא לא יוותר על יעף ההפצצה. עם מנוע או בלי מנוע. הוא מושך את מטוסו מעלה, מתהפך ומצליל את מטוסו לתקיפה כאשר מנועו מגרגר וחורק, ותוך כדי כך מפעיל את מתנע המנוע.

"הגובה לא בעייה" הוא סיפר, "אני מושך לגובה 7000. אנו משחררים פצצות בגובה 2500 רגל ואני נמצא עכשיו בגובה 1000. משחרר את הפצצות, צולל, פותח מנוע ופתאום אני שומע את גרדי אומר: 'נפגעת'. אני הולך הביתה".

"אחת ושתיים חוזרים. שלוש וארבע לפי התוכנית" הודיע אמנן הפגוע בקשר והחל להתרחק מהשרדה. עדי בניה, מספר שתיים, רצה מאד להמשיך בצליפה. "אני מקבל דווח 'אלפא' על הפצצות שלי, מאד הייתי מבוסט. אני מת עכשיו לצלוף ולחסל מיגים, אבל יש לי את מספר אחד שנפגע. והוא אומר לי: 'לך לצליפה אחת, ותבוא איתי!'"

"תעזוב ולך עם מספר אחד" מתפרץ לים, מספר שלוש, שנחלץ זה עתה מהבעיה האישית שלו.

בניה מוותר בחוסר רצון ויוצא ללוות את אמנן.

"מוזר", חושב בניה, "הנה אני כאן, טייס קרב להוט לתקוף ולצלוף, ומקבל עכשיו הוראה לצאת ולוותר על הצליפות. רע מאד – אבל קיבלתי הוראה ואין כמוני בנושא משמעת". את נחמתו על שלא ערך את יעפי הצליפה על מטרות באינשאס, מוצא עתה עדי בניה בצליפה על מטרות מזדמנות. כאן הוא מוצא פורקן כלש – הו, נוסק צולל ויורה, תוך שהוא משגיח על מצבו של מספר אחד המקרטע, באיטיות מרגיזה, צפונה.

אורי ורוקח ממשיכים בתקיפה לפי התכנון. בעור המוביל ומספר שתיים שלו מתרחקים צפונה והביתה הם נכנסים ליעפי צליפה על המטוסים ומתקני השרדה. לים: "אנו שומרים על מגבלת הדלק, פוגעים במטוסים וחוזרים. חווייה יוצאת מהכלל בטיסה בגובה נמוך: אנו יוצאים עד מעבר החיץ. השרות ירוקים, ספינות דיג, הפאלוקות והחורשות. יוצאים וחוצים את התעלה בגובה נמוך".

עדי שיצא מהתקיפה מביט סביב וחושב עכשיו על מיגים. חושש ממיגים. מספר אחד טס לאט, ובניה יחד איתו, מביט לצדדים וחושב: "אם מתנפלים עלינו עכשיו מיגים, תהיה כאן שחיטה. אבל צריך ללוות את אמנן ולי יש עוד תחמושת. לכן אני יורה על כל מי שאני רואה בדרך. וככה אני מלווה את גרדי בכיוון 040 לפורט סעיד כדי לצאת לים. בדרך אני רואה משאית – עולה, מתהפך וצולל עליה וממשיך הלאה. וגרדי לירי

במהירות 330 קשר בשטח אויב".

עדי שהיה נתון עתה רובו ככולו בצלילות קצרות, צליפות וירי על משאיות וכלי רכב מצריים לא הבחין בנעשה מסביב. אורי לים ועמיחי רוקח כבר השלימו את מלאכת התקיפה ופנו במהירות גבוהה צפונה. באחת הפניות שלו מצליפה על מטה מזדמנת, נכונה לעדי בניה חוויה מצמררת. "אני רואה מטרה ומתחיל לצלוף, ופתאום טראה! עובר מתחתי, וכמעט בתוך הכוונת, מירד". זה היה רוקח או לים שיצאו והשיגו אותנו".

מספרי שלוש וארבע יצאו במהירות לעבר הים והמשיכו צפונה והביתה, לעבר רמת דוד. בניה יצא לים עם אמנון הפגוע ושניהם המשיכו צפונה. "כאן היה ברור לי שלא נגיע לרמת דוד ואנו חוזרים לחצור" סיפר עדי.

לאמנון היתה עתה בעייה של דלק שהלכה והחמירה. "הייתי חייב לנסוק לגובה רב ולהתכונן לנחיתה אונס. באותו מקום היה לי חשש מטילי SA-2 שהיה ידוע שהם נמצאים באזור, וגם מיירוט על ידי מיגים. לא היתה ברירה – נסקתי לגובה. מעל אל עריש נותרו לי כ-200 קילו דלק. זה מצב שאתה לא יכול לצפות. החלטתי להפסיק את פעולת המנוע כאן כדי שלא להיות מופתע מ"קאט" במנוע, במקום ובזמן לא מתאימים במהלך הנחיתה. החלטתי לנחות בחצור. אמרתי לעדי: 'תלווה אותי עד הנחיתה, ותלך הביתה'".

עדי, כמספר שתיים נאמן, עקב עוד זמן מה אחרי אמנון, וכאשר ראה אותו נוחת, דחף מנוע ונסק צפונה, לבסיס ברמת דוד. עוד בהיותו מרחק רב מרמת דוד הבחין בפטריה השחורה של שרידי הטופלב שהמשיכה להתמר מעל מחנה עמוס. אחרי הנחיתה שמע את הדי התותחים הירדנים שירו מג'נין לעבר רמת דוד. "כבר כאשר התקרבותי לרמת דוד אני מבין שיש נפגעים, אבל לא היתה פניקה".

אמנון שהיה בעל גובה מספיק לנחיתה חירום, נכנס לצלע עם הרוח, פנה לצלע בסיס והגיע לנחיתה בחצור בצורה מסודרת. "מרוב חשש שאגיע ללא דלק, לא שפתי נכון ונחתתי 'אובר שוט'. הפקחים במגדל הרימו את הרשת ואני נכנסתי לתוכה. היא עשתה את העבודה והצילה את המטוס", סיפר אמנון. צוותי החירום הגיעו למירד, אך כל שהיה להם לעשות היה לשחרר את המטוס הלכוד בכבלי הרשת ולגרור אותו למוסק.

"מיד כאשר ירדתי מהמטוס, הגיע אלי אחד מחיילי החילוץ, ונתן לי רסיס מתכת גדול ואפור. "זה חלק מהפגז שנכנס לך לכנף" הוא אמר. הייתי מתוסכל ששברתי אווירון, שלא עשיתי נזקים כמו שהיה מתוכנן ושכולם טסים – חוץ ממני" מסכם אמנון את הטיסה לאינשאס.

המירד של אמנון תוקן במהלך היממה הבאה, מיכלי הדלק הפגועים שלו הוחלפו ונעשו סתימות לפגיעות בגוף המטוס. למחרת הוא "שוחרר" וחזר לבסיס ברמת דוד.

לאחר הפצצות המבנים הראשונים יצאו מפקד הכנף באינשאס, יחד עם טייסים אחרים וניסו לברוק את מצב המסלולים הראשיים. הם מצאו כי אלה אינם ברי שימוש. הם בדקו את מסלולי ההסעה שלא נפגעו והצליחו למצוא קטע באורך של כ-900 מטרים על מסלול 22. בשדה הגדול נותרו מספר מטוסי קרב מדגם מיג 21PF אליראות, וכן שניים או שלושה מדגם F-13 לקרב יומי. מטוסים אלה היו במוסכים ועתה הוחלט להור ציאם ולהשתמש בהם להגנה מפני המטוסים הישראליים.

מפקד הכנף ומספר טייסים, בהם מייג'ר נביל שואקי, יצאו לברוק את המטוסים ומכונאים התגייסו כדי להכין אותם לטיסה. מייג'ר שואקי המריא ראשון באחד המטוסים, ויצא לפטרול מעל שדה התעופה בילביי-יס, הנמצא במרחק לא רב מאינשאס. מפקד הכנף המריא שני באחד ממטוסי הקרב מדגם מיג 21 דגם F-13 ליירוט יום ואחריו המריאו עוד שני מטוסים לפטרול. אחד מן הטייסים האחרונים, קפטן אינשאווי, הצטרף לשואקי ושניהם טסו לפטרול מעל בילביי. אך שם לא היו להם מטרות, ובהוראת הבקר שבו לפטרול מעל אינשאס, והגיעו לשם בשעה שמעל השדה פעלו מטוסי חיל האוויר הישראלי. שדה אינשאס נמצא בטווח טיסה של מספר רקות מקהיר מערב. הטייסים המצריים נתקלו במטוסי מירד' ופגעו באחד מהם. מעל אינש-אס פעלו מטוסי מירד' אולם אף אחד מהם לא נפגע באותה שעה. במקום אחר, מעל קהיר מערב נפגע מטוסו

של יאיר נוימן שטס במבנה של אבנר סלפק. האם המטוס שיירט הטייס המצרי, היה מטוסו של יאיר שתקף אותה עת מעל קהיר מערב? (ראה בהמשך – קהיר מערב).

### יצאו למינייה תקפו באינשאס

מטוסי מירז' של שתי טייסות תקפו את שדה אל מינייה לפני הצהריים. ובעודם מנהלים שם את הלחימה, נשלח לעבר השדה הרחוק גם מבנה של ווטורים מטייסת 110. המוביל יצחק גולן (גלנץ) ועימו הנווט אלכז סנדר ענבר (מלצר). בשלושת המטוסים הנוספים ישבו סגן אבשלום (אבשה) פרידמן, סרן יצחק ניר מספר

שלוש וסגן שמעון זימון מספר ארבע. אך הדברים לא התפתחו לפי התכנון המקורי. אנשי המבצעים ציפו למצוא בשדה מטוסי קרב אשר חמקו משרות שהופצצו, ולכן תכננו פעילות מקיפה, של מספר מבנים, לעבר מינייה. מבנה המירז'ים הראשון של 119 הגיע לשדה ומצא בו רק מטוסי תובלה מסוג

איליושין איל 14 ומספר מסוקים. אחריו הגיע מבנה מירז'ים של 101 שנותר ללא מעש וטייסיו כילו את חמתם ואת פגזיהם על מטרות מזדמנות מעל סיני. מובילי המבנים האלה הכריזו על השדה כ"סגור" ועל המטוסים בו כמושמדים (ראה שם).

המבנה הבא שהיה בדרכו לאל מינייה היה מבנה הווטורים של סרן יצחק גולן.



בוגר ואחראי- סגן אבשלום (אבשה) פרידמן יצא בטיסתו הראשונה לתקוף את שדה מינייה ומצא עצמו מעל אינשאס

היתה זו הגיחה הראשונה של סרן גולן במלחמה. גולן התגייב לקורס 28, סיים בשנת 1959 ולאחר הקא"מ על אורגנים הוצב לטייסת 109 מיסטר. זמן מה לאחר מכן הוא עבר לטייסת הווטורים, יצא להדריך בבית הספר לטיסה ולאחר מכן הוצב בטייסת המירז'ים ברמת דוד. בשנת 1965 חזר לטייסת הווטורים כסמ"ט ב' ולאחר מכן התקדם לתפקיד סמ"ט א'. הוא היה בעל נסיון קרבי רב אותו רכש במהלך "המלחמה על המים" בצפון. ערב המלחמה הוא היה מוצב

במטה חילי-האוויר ובהצבת הירום כמוביל בכיר בטייסת 110.

אבשלום (אבשה) פרידמן בן קיבוץ, היה סגן צעיר עת הגיע לטייסת הווטורים. הוא התגייס באוגוסט 1963 ובמרס 1965 סיים קורס טיס במגמת קרב. לאחר הקא"מ הגיע למיסטרים ומשם לטייסת 110. הוא נחשב טייס בוגר ואחראי. בדצמבר 1966 עבר לבית הספר לטיסה ובמרס 1967 סיים בהצטיינות קורס מדריכים. אבשה השתתף במלחמת ההתשה כטייס מירז', ואף רשם לזכותו הפלת מיג 21 מצרי בספטמבר 1969. בינואר 1972 יצא לקורס טייסי ניסוי באנגליה. לאחר מלחמת יום הכיפורים התמנה למפקד מנ"ט- מרכז ניסוי יי טיסה, בדצמבר 1973. בינוי 1976 הוא קיבל את הפיקוד על טייסת 69 "הפטישים".<sup>21</sup>

גם עבור יצחק ניר, קצין המבצעים של הטייסת, ועתה מספר שלוש במבנה, זו היתה הגיחה הראשונה במלחמה. יצחק ניר, צננום וקצוץ שיער נולד בקיבוץ מנחמיה, ועת התגייס לחילי-האוויר עוד היו רעשי המנועים של ההרבדים הסוריים, אשר תקפו את קיבוץ מצלצלים באזניו. בשנת 1958 סיים כחניך מצטיין את קורס



**חובב תעופה מגיל צעיר - יצחק ניר, טייס הווטור במלחמה הוצב לאחר מכן כטייס מרכזי וחשתתף בעשרות קרבות אוויר. כאן הוא בוטור 105 "אשמדאי"**

טיסנאות בגדנ"ע אוויר, וקיבל "צ'ופר" לטוס על פייר קב. הוא לא עשה קורס דאיה בגלל "סיבות רפואיות", אבל לאחר מכן דאה ובגיל 16 עשה סולו בדאון ושנה אחר כך גם על הפייר קב. דרכו לקורס טיס היתה פתוחה, והוא היה באחד מראשוני המחזורים אשר השלימו את ההדרכה במטוסי פוגה מגיסטר בבית הספר לטיסה. את הכנפיים קיבל בשנת 1963 והוצב לאחר קורס קא"מ לטייסת הווטורים ברמת דוד.

כאשר יצאו המטוסים בגל הראשון הוא צפה בהם ברממה. את המידע על תוצאות המטס הראשון הוא שמע במערכת הקשר בטייסת. "לא אשכח את סימי, שהיה על בני סואף צועק; 'הם בוערים, זה בוער!' על ערוץ הווטורים. בתום המלחמה צחקנו על זה עוד הרבה זמן" סיפר ניר.<sup>22</sup>

עכשיו הוא היה מספר שלוש במבנה, טס בגובה רב בדרך לאל מינייה. "כל הדרך זכרתי את הרברים 'שאמר לנו גרעון מגן, טייס ותיק ועתיד קרבות, בשיחות: 'חבר'ה מלחמה זה מסוכן, יירו עליכם פה ושם. העיקר לקשור את הניצים ולהי תרכו בכיווננו. לא מעניין אותך כלום - אתה שם כוונת על המסלולים - שם נמצא באותו רגע כל העולם..."

בהיות המטוסים מעל מפרץ ים סוף

קיבלו שינוי משימה: "שרה אל מינייה 'נסגר'" נאמר להם, "צאו לעבר אינשאס".

כל החמישה ניסו במהלך הטיסה לעיין בתכנית התקיפה על אינשאס ולמדור בזריזות את פרטי השרה. אינשאס היה מרוחק כשמונים ק"מ מבסיס אל מינייה. מלצר הנווט, ערך את השינויים הנדרשים על מפת הניווט ונתן את הכיוון צפונה למטרה החדשה. עבור גולן ומלצר במטוס המוביל, היה זה מפגש חוזר עם מטרה מוכרת אותה יצאו לאתר ולצלם בחודש אוגוסט 1966, יחד עם ווטור נוסף ושני מטוסי מירד' לליווי.

מספר ניר: "יצאנו לדרך. היו לי שמונה פצצות 70 ק"ג מתחת לכנפיים. המטרה היתה אל מינייה - לא ידעתי איפה השרה הוה. לא היה לנו תיק מטרה. גלנץ לקח את מלצר כנווט ואנחנו סמכנו עליהם. טסנו בגובה 20 אלף רגל, ישר לתוך הבגב וסיני. זו היתה טיסה כמו באימונים. חצי שעה כמעט לכיוון אחד. לא ראינו הרבה עשן בדרך. זה נראה כמו משחק, ואז קיבלנו שינוי מטרה באויר. אמרו לנו שבאינשאס היתה התנגדות חזקה. בגובה התחלנו לפנות לעבר אינשאס. טסנו מעל ים סוף דרומית לסואץ, שם הנמכנו לכיוון מצריים לצד השני של הים. טסנו נמוך לכיוון מערב. מלצר עשה חישוב ואמר לנו לפנות 90 מעלות צפונה לכיוון אינשאס. הוא ניווט ואנחנו בצדדים 'ושבים' על עליו ועל גלנץ.

"טסנו מעל איזור צחיח ומדברי. אנו טסים צפונה לכביש סואץ קהיר ושם היה מצפה כוכבים על אחד ההרים.

אני מגלה אותו ואומר לגלנץ: 'כור אטומי מצרי. רשות לצלוף עליו'.

קיבלתי אישור. לי יצא להיות בדיוק מול הרבר הזה ואני אומר לעצמי: 'תתרום קצת'. משכתי, שמתי כוונת ולא פגעתי בדבר הזה. הייתי רחוק מדי ולא רציתי לפנות מהנתיב. רק לאחר מכן זה נכנס לתודעה שלי: אם זה כור אטומי מי יודע מה יקרה עכשיו? איזו פטריה אטומית תעלה פתאום לשמים או משהו דומה. חלק מהפגזים התפוצצו באויר. זה נראה לי כמו נ"מ והיה רחוק מדי."

"המשכנו לאיזור אינשאס. הכל היה שטוח, מלא בקומפלקס של מחנות צבא. אנו מתקרבים לאיזור המיועד של הרלתא. היה שם הרבה עשן ולא כל כך רואים. לאן אנחנו, בעצם, טסים?"  
"בשעה 11:11" אומר פתאום גלנץ, כאילו הבין את הבעיה שלי.

"הלכנו איתו שלושתנו. לכל אחד היה כנראה חימוש אחר. צללנו ממזרח למערב על המסלול הראשי של אינשאס. ושם היתה אש תופת. כל הסוללות ירו עלינו. היו להם סוללות תותחים שהיו מוצבות בשני המשכי המסלולים. הם ידעו שנתקוף לאורך המסלולים. אנחנו מושכים להפצצה אבל היה ברור שהסוללות מקדיי-מות אותנו בירי שלהן.

"משכתי לגובה 6000 רגל, ודי מהר חזרתי לגובה 2500 רגל, גובה הכניסה. אני זוכר שאחרי ששחררתי את הפצצות ביעף הראשון התנפלתי על סוללות הנ"מ על מנת 'להוריד להם את הראש' ושיפסיקו לירות. ואז כל השלישיה עשתה 270 מעלות לכיוון צפון ומשכנו לכניסה נוספת. היה ברור שאין כל הפתעה – כולם יורים על כולם. אבל לנו היתה בעייה נוספת: חוטי חשמל. היו שם קווי מתח גבוה והרבה חוטי חשמל. היה מסוכן להכנס לתוכם או לאדמה. 550 קשר זו מהירות גדולה מאד אם אתה לא מכיר כלום ולא מזהה כלום ונכנס לאדמה. התייצבתי באלף רגל. החלטתי שאני לא נכנס לאדמה וגם הנ"מ לא תופס בטווח הזה. משכנו להפצצה נוספת ופתאום טראח! אני חוטף פגז בדיוק בחרטום המטוס. ממש ראיתי את הפגזים מתקרבים ואת הפיצוץ החום מתפזר לי בפנים. המטוס חטף גם רסיסים אבל אני לא נפגעתי. יצאנו מזה וגלנץ החליט שהנ"מ חזק ואם ניכנס גם לצליפות ייתקעו אותנו שם. עשינו שני יעפי הפצצה ואחר כך הוא החליט לצאת".  
לגלנץ היתה סיבה נוספת לצאת לאחר שני יעפי ההפצצה: בדיוק באותו זמן היתה כבר רביעיה של מטוסי סמב"ד בהתארגנות לתקיפה על אינשאס. לאחר תיאומים ברדיו, הוחלט כי המבנה של הווטורים יסתפק בשני יעפי הפצצה ויפנה את המקום.

ממשיך ניר: "גלנץ לקח כיוון לאיסמעיליה ואז בגובה ויהיתי סוללה של טילי SA-2 שוכבים מאוזנים. צעקתי: 'טילי SA-2!'

"זו היתה מטרה משנית שהיתה במקום שנקרא 'אל מניף'. זיהיתי אותה ראשון והאחרים חלפו לידה במהירות. גלנץ אמר לי לצלוף עליה. זה היה פתאומי מדי, כיוונתי ויריתי 'אובר שוט'. לא פגעתי. ואז הוא אמר: 'כולם עושים 360 מעלות ונכנסים לצליפה נוספת. שניים מתוך השלושה פגעו במרכז הסוללה והיא שות'. קה. היא לא פעלה כל המלחמה."

שלושת המטוסים פינו את האיזור ויצאו לעבר מרכז סיני, והביתה.

לניר עוד היתה בעיה טכנית קטנה.

"יצאנו מזרחה. טסנו טיסה נמוכה ומהירה. חששנו ממיגים. לפתע אני שומע שמנוע שמאל שלי מגרגר ורואה שהוא מאבד לחץ שמן. זו תופעה ידועה בווטור, שאם טסת בגובה נמוך ומהר היית מאבד לחץ שמן. סגרתי מנוע לסרק ומשכתי לגובה". ניר טס בגובה רב והתופעה הלכה ונעלמה.  
ארבעת המטוסים חזרו לנחיתה לאחר טיסה 1:45 שעות.

"אחרי שחזרתי מהגיחה הזו" מספר ניר, "פגשתי את ידידי, בודינגר, שמאחריו היו כבר גיחות ארוכות בשמי מצרים והוא אומר לי: 'ניר, המלחמה נגמרה. ניצחנו. עכשיו צריך לשרוד. תיזהר ותשמור על עצמך. אין מה להתנפל על כל דבר, זה דבר מסוכן'."

**תוקפים את "עיר האטום" המצרית**

עם עזוב מטוסי הווטור את אינשאס, נכנס אליו מבנה הסמב"דים מחצור. זו היתה הגיחה השנייה של המבנה הזה, אותו הוביל גידי שוהם לאינשאס. אולם הפעם היה המבנה חסר: מטוסו של גדי אבירם, מספר שניים, התקלקל במהלך ההמראה ולא יצא לדרך. עם גידי שוהם היה הצוות הותיק, סגן שמואל גורדון וסגן צבי ענבר (בורבשטיין).

הניווט של המבנה הזה למטרה אינו מהווה עוד בעיה – גידי הכיר כבר את המטרה מגיחה קודמת וגם היא היתה מסומנת בעמודי אש ועשן שנראה למרחוק. את מטוסי חיל-האוויר המצרי לא רואים באויר, ורוב המטו"סים המשוטטים בשעות אלה בשמי הדלתא ואיזור התעלה הם מטוסים ישראליים. עם כך מערך הנ"מ היה עתה בכוננות מיידית ומכוון לקראת כל מטוס אשר נראה באויר.

שלושת מטוסי המבנה של גידי התקרבו לעבר אינשאס והפגזים הכבדים כבר קישטו את השמיים. לפתע גם טילי SA-2 מוזנקים לאויר.

עבור גידי זו היתה, כאמור, הגיחה השנייה לאותו שדה גדול. את הגיחה הקודמת סיים בגילוי של מטוסי קרב מוסתרים בתוך הפרדסים. "אתה יודע איפה הם" אמר לו ילוי' "לך תחסל אותם!". כך הוביל גם את הצוות המקורי שלו לשוב לאותה מטרה.



**הפתעה ליד אינשאס – סוללת הטילים באל מנייף הפתיעה לא אחת את טייסי חיל-האוויר ואף גבתה מהם מחיר כבד. בצילום נראה טיל פגוע וממולו מכיים תבקרה המכונה "פאו סונג"**

"אני זוכר את הנצנוצים של המיגים בין העצים" אומר גידי, "ועכשיו הגענו לגמור את העבודה. אנו היינו מבנה אחרי הווטורים של גלנץ. יצאנו שלושה. החלטנו לעשות טיול. אינשאס מוכרת כ"עיר האטום" של מצרים והכור היה בין העיר לשרה. החלטנו שאנו הולכים וצולפים שם. עשינו יעף אחר. לא היתה לנו הבנה מה יקרה אם נפגע בכור ומשהו יתפוצץ. צלפנו בתותחים על מבנים. לא ראינו אש או שום דבר אחר. לאחר מכן חזרנו לאינשאס. הטלנו את הפצצות. היתה לנו הרגשה של עליונות מוחלטת. עושים מה שרוצים מעל מצרים. אין מיגים, אין איומים. עשינו הפצצה אחת ואחר כך חזרנו לצליפה. לאחר מכן חזרנו הביתה".<sup>24</sup>

## גם זוג מתל נוף מגיע לאינשאס

מוטי ישורון היה סמ"ט ב' של טייסת 119. כאשר נערך האיזש לגיחות הראשונות של הבוקר, הציב אותו רן פקר כמנהל לחימה. מוטי היה מאוכזב, סיפרו חבריו, אך הוא לא מחה על כך. זה לא היה מאופיו והוא קיבל את הדבר בהכנעה. גם אורי יערי, לא אויש במבנים לתקיפה אך יצא לאחת הגיחות הסוערות של המלחמה באותו בוקר, כאשר חדר לשטח הדלתא וערך פס צילום ממושך מעל כל שדות התעופה שהותקפו בלב מצרים וליד התעלה (ראה שם).

עתה עמדו שניהם לצאת כזוג לתקיפת השרה באינשאס. זו היתה גיחה מזוהה – מסיבות מבצעיות ומשיקולי הגנה הרדית, מעטים היו המבנים שיצאו בזוג לתקיפה כה עמוקה. בשעה 10:55 הם המריאו מתל נוף הישר לעבר הדלתא. מעל אינשאס



זר-מושב בקרב- מטוסי המירז' הזר-מושביים שנועדו להסבת טייסת חדשים יצאו לתקיפה כשאר המטוסי. במטוס 787 יצא מוטי ישורון (בפינה) לתקיפת אינשאס

הקבילה את פניהם אש נ"מ חזקה. שני המירז'ים הכסופים נסקו, צללו ושחררו את הפצצות מעל המסלול. הפגיעות היו טובות. המירז'ים יצאו בגובה נמוך, השלימו את פניית ה-270 מעלות התקנית וחזרו ליעפי צליפה על המטוסים בשרה. הכל נעשה במהירות, ברזל ברזל, לפי מסורת הטייסת. אש הנ"מ המשיך לזנב אחריהם אך הם לא נפגעו. גם במיגים הם לא נתקלו באותה גיחה.

אולם מה שלא עשו הנ"מ או מטוסי המיג עשה הטבע: "ביציאה האחרונה הביתה, ראיתי חסירות באות מולי. ניסיתי לשבור מהן אך לא הספקתי. לפתע שמעתי 'בוום'... עמום וחסירה אחת פגעה בכונס. קיבלתי מעין הזדקרות מחדש – עם הזדקרות בלבי... סגרתי מנוע למהלך סרק ופתחתי מחדש, והכל הסתדר" סיפר אורי, טייס המירז' הותיק והמנוסה.<sup>25</sup>

המטוסים השלימו את משימתם וכשעה לאחר מכן חזרו לנחיתה. מירז' 785 הפגוע של יערי הועבר לתיקון במוסכי התחזוקה.

מבנה חמישי שהיה אמור להגיע אל השרה הופנה למטרה אחרת. היה זה המבנה של סרן יהודה קורן שהוביל את הרביעיה בה היו גם סגן עמוס כהן, סרן שלמה ניר וסגן אבי לניר הצעיר. אולם פקודה שהגיעה ממבצעי עים המירה את המשימה לאינשאס בתקיפת פאיר.

## והחרים על קהיר מערב

שישה מבנים של מטוסי מירד' תקפו את קהיר מערב בגל התקיפה הראשון – שלושה מטייסת 101, שניים מטייסת 119 ומבנה נוסף של טייסת 117. תוצאות התקיפה היו למעלה מהמצופה – מפציצי הטופולב הגדודיים, בהם חמישה מטוסים שהותאמו לנשיאת טילי אויר-קרקע, הושמדו ובערו. עמודי העשן שהתמרו מהם עלו עד לב השמים. טילי האויר-קרקע, מסוג "קנל" שהיו מיועדים לזרוע הרס בערי ישראל חרדלו להיות איום ממשי. רבים בממשלת ישראל ובמטכ"ל נשמו לרווחה כאשר הגיע המידע על השמדת מטוסים אלה.



**תקיפה שניה - עבד אורי טלמור**  
תקיפת קהיר היתה השניה, ולא האחרונה ביום הראשון.  
זאב תבור (מימין) היה טייס ווטור מנוסה ויצא לראשונה לגיחה לעבר קהיר מערב.  
גם יעקב גל, לימים טייס בכיר בחיל, המתין לגל השני כדי לצאת לתקיפה ראשונה במלחמה



האיום על האוכלוסיה האזרחית, ממנה כה חששו, חוסל. גם מטוסי מיג 15, מיג 17 ומיג 21 בערו באותו בוקר בקהיר מערב. כדי להשלים את המלאכה הוחלט לשלוח לתקיפת השדה עוד מבנה, הפעם של מטוסי ווטור. את המבנה הוביל בן-ציון זהר, גיבור התקיפה על אבו סואר באותו בוקר. זוהר נחת מהתקיפה בשעה 08:59 וקיבל את המשימה.

אליו הצטרף הנווט אורי טלמור. אורי לא הספיק לנוח זמן רב מדי. הוא נחת בשעה 09:32 מתקיפת בני-סואף וכבר קיבל את

מעטפת פקודת המשימה לעבר קהיר מערב.

עבור רס"ן זאב תבור, סגן גיורא גורן וסגן יעקב גל, היתה זו הגיחה הראשונה במלחמה.

רס"ן זאב תבור הותיק היה מראשוני טייסי הווטור בחיל האויר. בתקופת המלחמה הוא היה טייס ניסוי בתעשייה



האווירית וגויס למילואים בתקופת הכוננות. גיורא, המאוכזב מתקלת החופה שמנעה ממנו לצאת לבני סואף בגל הראשון, הספיק באותו בוקר להעביר את הווטור המקולקל שלו, לאחר תיקון התקלה, מתל נוף לרמת דוד ולהכנס לסבב האיזושים ב"לוח הצדק" של הטייסת.

שעת ההמראה: 10:23. חמש דקות ללימוד המטרה, החמישה עולים למטוסים.

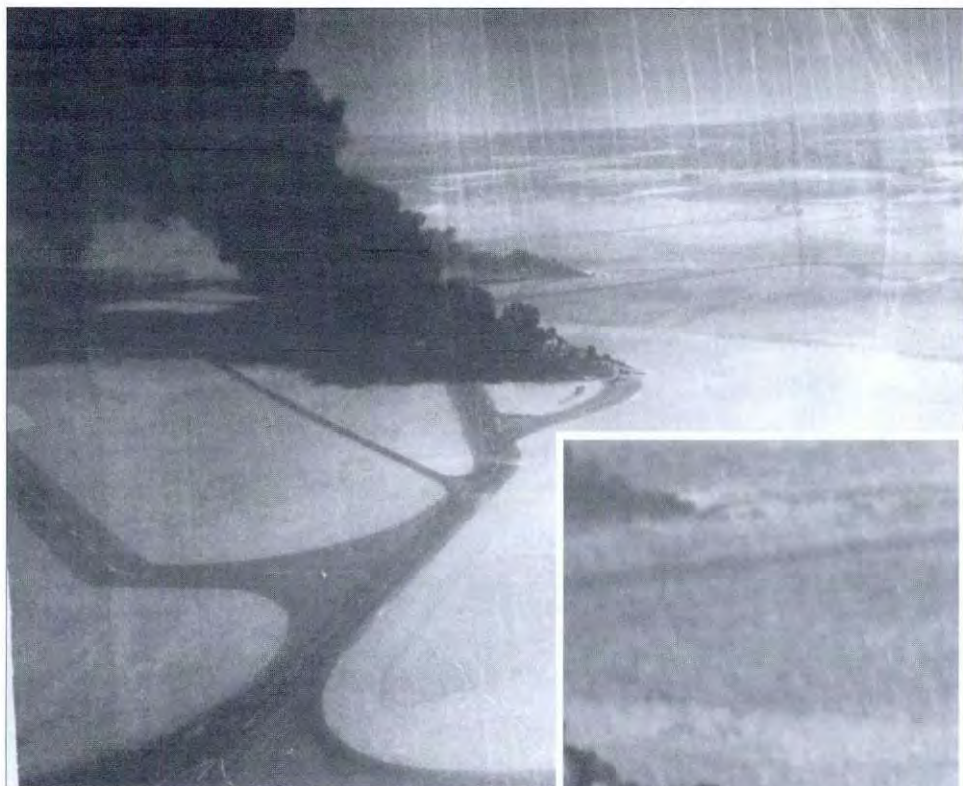
שדה קהיר מערב שכן בלב הרלתא של הנלוס. איזור מורכב לנו"ט, מוגן על ידי חמש סוללות של טילי SA-2, ומה שנותר ממטוסי

היירוט המתקרמים מסוג מיג 21.

היציאה נערכה מעל הים, כמו מבנים קודמים, כמו טיסות קודמות. המבנה מנווט לפי זמן וכוון.

לפתע הם מגלים רביעייה של מטוסי מיסטר טסים נמוך מאד מעל הרלתא. חומקים לעבר צפון סיני.

זהר, המוביל, מגלה סטייה של 20 מעלות במצפן. בעיה. הוא נעזר בחבריו ומקבל כיוונים נכונים. לאחר כ-16 דקות נגלה מרחוק קו החוף, ולאחר 14 דקות נוספות נכנסים המטוסים לרלתא הירוקה, חסרת פרטי הנוף



שני כבדים בוועים - את ענני העשן מעל קהיר מערב ניתן היה לראות משך שעות ארוכות למרחק רב. בצילום: שני מפציצי טו-16 עולים בלחבות (מימין המטוסים בהגדלה).

הבולטים והמסוכנת. לב מצרים. בעקבות הסטייה של המצפן נדרש תיקון של 10 מעלות ימינה. קשה לנווט כאן נווט מגע. הכל כה דומה. הנחלים, האגמים, החורשות והעצים. חוטי המתח הגבוה חוצים את המישורים הירוקים ומהווים סכנה מוחשית למטוסים הטסים בגובה נמוך.

"זו היתה טיסה ארוכה, 40-45 דקות מרמת דוד מעל הים" נזכר גיורא, "ואחר כך מעל הדלתא. ראינו סירות בדלתא, והתרנים שלהם נראו לנו כמו טילים. טסנו מעל בנהא. היו שם הרבה שיכונים. אמרתי לעצמי: 'אלה וראי שיכונים לזוגות צעירים'".<sup>25</sup>

הנה צומת הכביש לאבו-כביר איסמרלוין. אורי טלמור מצליח לזהות את המקום במדויק. מערכת ההגנה האווירית של מצרים נותרה כמעט ללא פגע, כולל טילי הקרקע-אוויר שהוצבו במספר סוללות בצידה המזרחי של הדלתא, ומאות קני התותחים.

"טיל 2-ISA" צועק מישהו לאויר.

הטיל זינק לפתע בענן של אבק ורררר. המבנה "מוריד את הראש", ויורד לגובה נמוך יותר. המטוסים לא נפגעו והם ממשיכים דרומה. אורי מאתר את העיירה בנהא, לוקח זמנים.

בתוך שניות ספורות הם מעל נקודת המשיכה, נוסקים לגובה רב מתהפכים ומסתערים בצלילה על המטרה.



המשימה תמה - מטוס ווטור 08 בו יצא יעקב גל לתקיפה האחרונה של קהיר מערב בגל השני

המטוסים משחררים את הפצצות, עורכים פניה שמאלית ויורדים ליעפי צליפה. הפגזים מצוירים נתיבים לעבר מטוסים אשר נותרו בשדה - מפציצים כבדים, מטוסי קרב ותקיפה. "תקפנו מסלולים. חלקם היו פגועים" סיפר גורן, "נכנסנו על המסלול עוד פעם. היה קשה למצוא מטרות לצליפה - כל 'המטרות הטובות' היו גמורות. היו פנים ובהם מטוסים בוערים. אני צלפתי על טופולב אחד שלא נראה לי פגוע, ועוד שתיים-שלוש צליפות. היה קשה למצוא מטרות. ראינו התפוצצויות של נ"מ 37 ו-57 מ"מ".

"מדוררם לשרה ראיתי ביעף האחרון, תותח יורה עלינו. ממש עלי אישית!" כתב אורי ביומנו, "עם צוות לידו. ראיתי את הקליע עוקב אחרינו מימין לשמאל, עוקב עוקב אך לא מגיע. מה לעזאזל, רוצה ממני התותחן - להרוג אותי? שיתביישו!"<sup>26</sup>

יעף ועוד יעף. המטוסים השלימו את משימתם, התארגנו למבנה הגנה פתוח וטסו צפונה, מעל הים, לעבר בסיס ברמת דוד.

לפני שנחתו תקפו מטוסי הנטר בצפון הארץ. בהיות טייסי הווטורים לקראת נחיתה, הם קיבלו הודעה על כך.

גיורא גורן: "היתה הודעה על מטוסים שעומדים לתקוף את המסלול. הרגשה לא נעימה להיות במטוס כשב-אים לתקוף את הבסיס שלך. תמיד המטרה שלנו היתה לתקוף מטוסים על המסלול או בהסעה. יכולים לרהוף לך פצצה לפני האף וזו הרגשה לא טובה".

ההנטרים הירדניים או העיראקים, לא הצליחו לגלול את רמת דוד. הם תקפו את נהלל וחמקו חזרה מזרחה בעוד מטוסי מירד של 117 מונבים בהם. כאשר הגיעו הווטורים ופנו בהקפה לנחיתה, כבר לא היו מטוסי אויב מעל רמת דוד. הארבעה נחתו בשעה 12:40 וחזרו לרת"קים ללא פגע.

בדו"ח לאחר הטיסה רווח המוביל על השמדת שלושה מיג 21, ופגיעה בטופולב טו-16 אחד, ארבעה מיג 21 ומיג 91 אחד. היה זה המבנה היחיד שתקף את קהיר מערב בגל התקיפה השני.

## מרכז הניסויים חילואן

בסיס האויר בחילואן היה גם מרכז הניסוי והפיתוח העיקרי של חיל-האויר המצרי למטוסים ולמערכות. נשיא מצרים, עבדל נאסר, אשר ראה עצמו כמוביל המדיניות המתפתחות באסיה ובאפריקה, ביקש לרכוש למצרים יוקרה על ידי הקמת מפעלים לפיתוח וייצור נשק, ואף שאף להפוך אותם למפעלים לפיתוח מערכות מתקדמות יותר – מטוסים וטילים.

בחילואן, דרומית לקהיר, יוצר מטוס האימון הבסיסי מסוג "בקר בסטמן" מתוצרת גרמניה, שכונה, בגאווה לא מוסתרת "גומהוריה" (רפובליקה), מטוס האימון הסילוני HA-200 ומטוס הקרב העלילי HA-300. בראש טיסות הניסוי עמד מייג'ר זוהיר שאלאבי ולידו מייג'ר סובחי אל טאויל שהיה גם מהנדס. שני אלה עברו במרכז הניסויים תחת פיקוחו של מפקד כנף קאפיל בהרגבה שהושאל למצרים כדי לערוך את טיסות הניסוי הראשונות של מטוס היוקרה המצרי (ראה תיאור מפורט בפרק ג').

בימי המתיחות של חודש מאי, שובשה הפעילות במרכזים אלה. חלק מן הטייסים, בהם מייג'ר שאלאבי ומייג'ר טאויל, נקראו להתייצב בטייסות הקרב או לבית הספר לטיסה בבילבייס.

## "מטוס היוקרה של נאסר" ניצל מהשמדה

בשעה 09:30 בבוקר (שעון מצרים), הצליחו המצרים להזניק שלושה מטוסי מיג 17 משדה קהיר מערב, ולש"לוח אותם לפטרל בשמי מרכז הניסויים החשוב והסודי בחילואן.

את המבנה הוביל לא אחר מזוהיר שאלבי, שהיה עתה בדרגת לוטננט-קולונל, טייס הניסוי הבכיר ביותר של חיל-האויר המצרי. הוא היה אחראי, כמתואר למעלה, על מעקב אחר טיסות הניסוי של מטוס הקרב HA-300. זוהיר חזר לטייסת קרב כהצבת חירום זמן קצר לפני המלחמה. שלושת המטוסים פטרלו בשמי מרכז הניסויים, אך נותרו ללא מעש. כאשר כלה הדלק במיכליהם, הם גלשו אל מסלולי השדה ונחתו.



מטוס היוקרה ומטוס הניסוי HA-300 ניצב ליד מטוס האנטונוב ששימש לניסויי המנוע (ראה מנוע מספר 2). מטוס הקרב ניצל מפגיעה, האנטונוב נזוק קלות בתקיפת המיזויים של 101

דקות ספורות לאחר שנגעו לגלגלי המטוסים במסלול, החלו מטוסי גל התקיפה השני לפעול מעל מסלולי מרכז הניסויים הגדול. שלושת המיגים הושמדו זמן קצר לאחר התחלת ההתקפה.

בשעה זו, כאשר גורם ההפתעה כבר אינו קיים וכל מערך ההגנה האווירית המצרי התעורר והיה בכוננות, היה צורך במשנה וזהירות בתקיפת שדות התעופה. היה צפוי כי גם מטוסי קרב יפטרלו בשמי האיזור. בשל כך הוחלט לשלוח לתקיפה רביעיה של מטוסי מירז.

ארבעת המטוסים הכסופים של טייסת 101 המריאו מחצור בשעה 10:49. דן סבר סמ"ט א' של הטייסת הוביל



מירזיים מעל חילואן - גורי פלטר  
(למעלה) יצחק פיר (במרכז) ואמ-  
טון שמיר יצאו לתקוף את חילואן  
ופגעו במטוסים ובמתקני בסיס  
הניסויים החשוב של חיל-האוויר  
המצרי.  
את המבנה הוביל זן סבר, סמ"ט  
אי של הטייסת



את המבנה, ועימו יצחק פיר כמספר שתיים, גורי פלטר מוביל  
הזוג השני מספר שלוש ואמנון שמיר (שמירדקו).

מבנה זה, אליו נוסף שמיר, חזר מתקיפת ביר תמרה ופטרול בשמי  
סיני, בגיחה הראשונה. נזכר דן סבר: "מיד אחרי שחזרנו הלכנו  
לתקוף את חילואן. זה שדה דרומית לקהיר, די עמוק. עשינו ניווט  
נמוך ותקפנו את המסלולים".<sup>27</sup>

סיפר פלטר: "יצאנו בטיסה נמוכה מערבה. נכנסנו מצפון, דרך  
הדלתא. השרדה היה מאד  
שקט. היה מעט נ"מ".<sup>28</sup>

בפעולה מתוזמנת היטב, הם  
השליכו את פצצותיהם על  
המסלולים הארוכים והשמירו  
כל מה שחנה ברחבות ובנקרי  
דות הכוננות. סבר: "היו שם  
מטוסי תובלה וקרב, חלק  
בתיקונים או בניסויים.  
השמדתי מטוס תובלה שנגרר

אחרי טרקטור. היתה פעילות חזקה של תותחני נ"מ. צלפנו וירינו  
ואחר כך התארגנו למבנה ויצאנו הביתה".

גורי: "זרקנו את הפצצות והן פגעו בסדר. צלפנו שתי צליפות  
והתחלנו לחזור כי היינו קצרים בדלק. בדרך צלפתי על איל 14".  
"מוזג האויר היה טוב, כל הטיסה היתה טיסה ללא בעיות" אומר דן  
סבר, "בדרך עברנו בסיני, טסנו מעל כבישים. שמיר, שהיה צעיר  
וחם מוזג, אמר לי 'אני יורד עליהם'  
אמרתי לו, 'עזוב' והוא ויתר".

"עברנו חתיכת מרחק עד הנילוס. לא היו מטוסים בשמים. הכל

נעשה שקט ורוגע. הרגשתי לראשונה שהנה, שעתיים-שלוש אחרי שעת הש', השכבנו למעשה את חיל-  
האוויר המצרי על הקרשים - אם טסנו לעומק כזה, בלי לראות מטוס מצרי באויר - כנראה שהסיפור באמת  
נגמר".

שנים לאחר התקיפה, תיאר אותה טייס הניסוי ההודי, גרופ קפטן בהרגבה: "בשעות הבוקר של 5 ביוני 1967,  
היו כמעט כל המטוסים בחילואן במוסכים או מפוזרים סביב שדה התעופה ברמות שונות של הסוואה. בשעה  
09:30 לערך, נחתו שלושה מטוסי מיג 17, לאחר שהועברו משרדה קהיר מערב שהיה כבר תחת התקפה ישרא-  
לית. הוביל אותם עמית, לוטננט-קולונל זוהייר שאלאבי, אשר נקרא זמן קצר לפני התחלת מעשי האיבה  
לחיל-האוויר.

"ההתקפה הישראלית על חילואן נעשתה זמן קצר לאחר השעה 11:00. ארבעה מטוסי מירז' ושני ווטור הופיי-  
עו מעל שדה התעופה ללא כל אזהרה מוקדמת (לא ידוע על שני ווטורים שתקפו את חילואן. באותה עת  
תקפו ווטורים את קהיר מערב, אולי זו הסיבה לבלבול. ד"ש). שני מטוסי HA-200 שעמדו ברחבה ומיג 19



אנטונוב בכוונת- מראה כללי של מרכז הניסויים בחילואן ומבני מפעלים 35 ו-136 לפיתוח מטוסי קרב ומנר- עי סילון, כשמטוס תובלה מסוג אנטונוב בכוונת אחד המירזים

חמוש לתקיפה- מירזי 77 בו יצא זן סבר לתקיפת חילואן. (בצילום זה המטוס חמוש בפצצות קטנות)





**טייס ניסוי- זוהיר שאלאבי בוחן את כסא המפלט של מטוס הקרב המצרי במתקן של חברת מרטין בייקר בבריטניה**

שקיבל אותה עת טיפול, יחד עם שלושת מטוסי המיג 17 הושמדו. מספר חורים לא רציניים נפערו במטוס האנטונוב 12 ששימש כמטוס ניסוי למנוע ה-E-300. האבידה היחידה בנפש היתה מכונאי צעיר אשר החליט למצוא מסתור מתחת לכנפו של מיג 19.<sup>28</sup>

אחד ממטוסי האבטיפוס של מטוס הקרב HA-300 אשר חנה בקרבת מקום, יצא ללא פגע. זוהיר, הביט בעיניים כלות במטור סי המבנה שלו המושמדים לנגד עיניו, אך לא היה יכול לעשות דבר. יומיים לאחר מכן הוא נהרג בקרב אויר.

מספר על כך הטייס ההודי: "לקראת סוף הקרבות הופל שאלאבי בקרב אויר, עת חזר מטיסה לסיוע קרוב מעל מעבר המיתלה" סיפר הטייס ההודי, "מותו היה עבורי אבידה אישית ככדה ומצרים איבדה אחד מטובי טייסה".

לוטננט קולונל זוהיר שאלאבי, טייס הניסוי המצרי הראשי, הופל ב-7 ביוני על ידי סרן אהוד חנקין, בקרב אויר שהתפתח באיזור המתלה.

אהוד עם אבי לניר יצאו בשעה 13:46 לחפות על זוג מטוסי ווטור שנועדו לתקוף את הכוחות המצריים באיזור המתלה. סיפר על הגיחה אהוד חנקין: "כשהגענו למתלה, היתה תשומת הלב מופנת לא כל כך לטיסה, כמו למחזה שנתגלה מתחתנו. זה היה מזעזע, אבל גם מרנין. לפתע קיבלנו דיווח מהווטורים על זוג מטוסי מיג 17 לפנינו. שלחנו את הווטורים הביתה ונכנסנו לקרב עם המיגים".

זוג מטוסי מיג 17 אותם הוביל שאלאבי הגיע אותה עת לתקוף את כוחות צה"ל באיזור והטייסים המנוסים הבחינו במירו'ים והתכוננו להכנס אתם לקרב. הם ערכו פניה רחבה וניסו לבוא מאחורי המירו'ים. תיאור את הקרב אהוד חנקין: "הופתעתי מהפעולות הראשונות שביצעו טייסי המיגים. כמונו גם הם ניתקו את המיכלים והראו נכונות להלחם. הם אף נלחמו בשלבים הראשונים בצורה מתקבלת על הרעת. אבל נכור נותם עמדה להם דקה אחת בלבד ומיד לאחר מכן החלו במנוסה. יריתי במיג שלי פעם אחת ולא פגעתי בו. התחלתי לרדוף אחריו עד לתעלה. יריתי בו שוב מטווח של 300 מטרים. פגעתי בו. אבל בגלל מחסור בדלק נאלצתי לעזוב אותו. בדרך הביתה היה נעים לשמוע מהבקרה שאם אין לי דלק מספיק להגיע לבסיס, אני יכול לנחות באליעריש שכבר היתה ביריני".

המיג 17 המצרי נפל וטייסו, זוהיר שאלאבי, טייס הניסוי המצרי, נהרג.

זה היה המטוס השני שהפיל אהוד במלחמה.<sup>30</sup>

## בסיס האויר אל מנסורה

בסיס האויר אל מנסורה נמצא על הצלע המזרחית של הדלתא המצרית. הוא שימש שדה חירום פעיל ובשעה זו היה "מקום מקלט" למטוסים מצריים אשר הצליחו לחמוק מהבסיסים המותקפים. היה זה בסיס קטן יחסית שבמרכזו מסלול כורכר ועפר מחוזק. אך היה בכך די למטוסים הנמלטים.

השרה במנסורה היה חבוי בתוך סנך של חורשות ושרות, ואת מנחת העפר שלו לא ניתן היה לגלות אלא מגובה רב ומכיוונים מסוימים.



**מנסורה יוק- אילן רון חובל את הגיחה הראשונית לשדה שהיה מוסתר היטב בתוככי הדלתא**

לקראת תקיפות הגל השני היה מידע כי בנוסף למטוסי המיג 17 שהיו מוצבים בשדה, הגיעו אליו גם מטוסי קרב אחרים אשר ניצלו מתקיפות הגל הראשון. אלה עלולים היו להיות סיכון למבצעים הבאים בשמי מצרים. הוחלט לפיכך לשלוח לשם מספר מבנים, כדי להשביח את השרה ולהשמיד את המטוסים הנמצאים בו.

ראשונים בהם היו מטוסי סמב"ד של טייסת 105.

ארבעת הסמב"דים הראשונים המריאו בשעה 09:34 בבוקר - הזמ"מ היה 10:00. היתה זו ההתקפה הראשונה על שדה מנסורה. את המבנה חובל אילן רון ועימו צבי אומשווייף, יאק נבו ואמנון שפירא.

החובל ניווט לפי זמן וכיוון, והגיע לנקודת המשיכה כמתוכנן. הוא משך, התגלגל, הביט מטה ולא גילה את השרה. לא ניתן היה לזהות את המסלול של מנסורה מהאויר. רון השלים את הצלילה מטה והחל בפניה סביב המקום בו אמור היה להיות המסלול העלום. גם שאר הטייסים סרקו את האזור, אך לשווא: הם לא איתרו כל שדה באזור הסבוך ומלא החורשות. הארבעה נסקו שוב

לגובה 4000 רגל וניסו לגלות את השרה מגובה, אך מנסורה יוק! - אין שדה.

החובל, מאוכזב מחוסר יכולתו לתקוף את השרה, הציע לחזור עם הפצצות אך שאר הטייסים לא ויתרו, ויעצו לו לשוב לנקודת הניווט האחרונה אליה הגיעו במדויק, ומשם לנווט מחדש לעבר צומת מפגש של כביש עם מסילת ברזל. המטוסים פנו חזרה והגיעו לנקודת הציון האחרונה משם היו אמורים לצאת לקטע האחרון לעבר השרה. הם הגיעו לנקודת הניווט האחרונה, ולאכזבתם מצאו מספר רב של מקומות בהם מצטל"בים כבישים ומסילות ברזל. חובל המבנה הודיע על הבעיה לבקרה, וזו הפנתה אותו לתקיפת מטרת קרקע כדי לסייע לכוחות השריון הישראליים בסני. המטוסים יצאו לים והשליכו את הפצצות למים. ההתקפה הראשונה על מנסורה נכשלה.

הבעיה בה נתקל המבנה הראשון היתה גם מנת חלקו של המבנה השני, גם הוא של ארבעה מטוסי סמב"ד. החובל הפעם היה אהרון (ילו) שביט ועמו רמי קידר, יגאל שוחט ואלי זהר. סיפר ילו: "נשארנו באותו מבנה, רק שיגאל שוחט החליף את דני אנגל בתור מספר שלוש. אנחנו היינו הראשונים לתקוף את מנסורה, משום שהמבנה הראשון מהטייסת שנשלח לבסיס הזה לא מצא אותו ונאלץ לזרוק את הפצצות לים. לבסיס היתה הסוואה טבעית של צמחייה ירוקה וקשה היה לזהות אותו מהאויר. לפניו היה גם מבנה של ווטרים שלא מצא את השרה (הכוונה למירז'ים שבאו לאחר המבנה של ילו. ד"ש).

"כשאני חציתי את התעלה ידעתי שיש לי חמש דקות וחמישים וחמש שניות עד לנקודה שאני צריך למשוך ואז אני אראה את השרה מצד שמאל. בסביבות חמש דקות אחרי החצייה, ירמי קידר צועק לי: 'השרה בשעה 11:1'. אני מושך ורואה תעלת מים שהבריקה בשמש. התכונן נשכר, אז חזרנו מזרחה לתעלה, הסדרנו,

לחיצת איפוס על השעון. אמרתי למבנה לא לצעוק ואחרי בריוק חמש דקות המישים וחמש מצאנו עצמנו מול המסלול. התחיל שם נ"מ רציני. עשינו יעף צליפה אחר וכל מה שזו בשדה נעצר. שקלתי לתקוף את הנ"מ ואז החלטתי שהמלחמה בעצם נגמרה – זה לא משנה אם יישאר נ"מ בשדה, וחבל להסתכן. חזרנו הביתה. פגענו שם בהרבה מייגים שעמדו בעמדות המראה והיו אמורים להמריא. התקיפה גמרה אותם לגמרי. חוץ מהנ"מ, לא היו שום הונקות נגדנו.<sup>31</sup>

סיפר ירמי לאחר התקיפה: "היתה לי הרגשה משונה. באותה שעה נמסר לי כבר על הפגזת ישובים ישראלים ועל נסיונות לפגוע באזרחים ישראלים בעוד שאני קיבלתי הוראה מפורשת לפגוע רק בכוח הלחימה של האויב. הפעם פגעתי בשני מייגים נוספים אבל לא ויתרתי. בדרך חזרה התחלתי לצלוף על שיירות ופגעתי בכל הבא ליד. יצר הנקמה פעם ב".

### המטרה: בילבייס, לא – אינשאס. קבל תיקון: למנסרה

כשעתיים לאחר שחת מתקיפת אבו סואר, קיבל עמיחי שמואלי, מפקד טייסת המירו"ם הצפונית פקודת משימה לעבר בילבייס. לאחר זמן מה שונתה הפקודה לעבר אינשאס. לבסוף נשלחו המטוסים לעבר שדה החירום במנסורה.

כתב על כך שמואלי בתחקיר הטיסה: "תכנון לצאת לגיחה שניה. אין עוד ידיעות מדויקות על ההתקדמות הכללית, אך ברור שמכים במצרי כמו שעוד לא חלם והמגמה העיקרית סגירת כל פירצה. הכנות לבילבייס, שינוי לאינשאס וברגע האחרון למנסורה. אין חומר מודיעין, מעבר לטווח נמוך-נימוך. הסתככות עם מפות – טיפוסים, הנמכות ושיוט. ניצול התכנון של קהיר מערב ולימוד המפה בדרך".



הנה מנסורה! - פסח שרגא גילה את השדה מוסתר בסבך החורשות שבפאתי הדלתא. שרגא יצא במטוס 47 הנראה בצילום זה בתרגיל סבב שנועד בטיסת 117

המטוסים המריאו מרמת דוד ונסקו לגובה 25,000 שם שייטו במבנה מערבה. עם שמואלי יצאו אברהם אורן מספר שתיים, יוסי חנקין מספר שלוש ופסח שרגא מספר ארבע. המטוסים הגיעו לאיזור פורט סעיד והנמיכו לגובה הגלים. בגלל חשש מסוללות טילי הקרקע-קרקע המוצבות באיזור הם ערכו עיקוף.

"אובך, ראות לקויה וחיפוש הרמזור של אחד הפורטים כדי לצאת כיוון" מספר שמואלי.<sup>32</sup> הניווט מתגלה כבעייתי. שמואלי מתקשה להזדהות מעל הדלתא. "קריאת מפה על הנילוס, קריאה ולא קרי"

אה. תקווה אחרונה בשעון ובמצפן". בשעת המדויקת של המשיכה, נוסק שמואלי מעלה ואחריו שאר המטור סים בזוגות, שורה עורפית. כמו מבנה הסמב"רים של ילו לפניו גם הוא מגלה "פס לבן מבריק" בשעה 10. "הלב מרנין אך ני הויה וני פודה" הוא מאוכזב ומביע זאת ברומנית עתיקה. הם לא מגלים שדה ואותה תעלת מים ששיבשה את הגיחה הקודמת עשתה זאת שוב. "לא מצאנו את השדה שהיה ממוקם באמצע הדלתא. לנווט בדלתא היה מאד קשה – היא חריגנית, כולה מלאה יישובים וכפריים, נחלי מים קטנים ותעלות. אין הכדל בין אלף לבית, או שהגעת או שאתה בצרה!" סיפר יוסי חנקין, מספר שלוש.<sup>33</sup>

הגישה הראשונה נכשלה. כמו ילו לפניו, שמואלי רבק במשימה ומחליט לחזור לנקודת המשיכה ולהתחיל הכל מחדש. "מיד הנמכנו – דקה בכיוון 90 לשמאל, הנה הכיוון, שוב משיכה 90 לשמאל הנמכה עד שהגענו לנקודת ההתחלה. הדלק ממשיך לרדת. כל הכפרים אותו סירחון – כבישים, שבילים ותעלות". אין שדה! לחוץ, אך נחוש למצוא את השדה במנסורה, הוא מחליט לצאת שוב לנקודת ההתחלה. ושוב יוצאים ימינה 90 מעלות, ועוד פניה של 90 ועוד אחת. לפתע מבחין מספר ארבע בנצנוץ מגופו של מיג 17 כסוף, אשר התקרב לנחיתה.

"הנה השדה!" פורץ לפתע שרגא פסח לקשר. המיג שנחת חתם את גורלו של המקום. המטוסים נערכים לתקיפה ופסח מנצל זאת כדי לפגוע במיג הכסוף. הוא שובר, מתקרב אל המיג, נועל עליו ופותח באש. המיג חומק מהמקום במהירות. שמואלי מביט לכיוון מנסורה והוא מאוכזב: "שדה מחצץ בטון, עזוב בלי נפש מטוס, פרט לסוללת נ"מ אחת שגילתה אותנו". אבל עכשיו הוא היה לחוץ בזמן והדלק במיכלים הלך ואזל. שמואלי מושך ונכנס להפצצה מהירה ממערב למזרח, בזווית למסלול. לא תקני – אבל לחץ הזמן קריטי. הוא מטיל את הפצצות שלו ומושך החוצה. "אחד יצאו" הוא מדווח. "שתיים יצא. נפגעתי מרסיסים!" מדווח אורן. "שלוש יצא, נפגעתי מרסיסים!" מדווח גם מספר שלוש. "ארבע יצא".

"שתיים ושלוש, לחזור הביתה ביחד!" מורה להם שמואלי, "ארבע תצטרף אלי". שמואלי החל בפניה של 270 מעלות והתארגן ליעפי הצליפה. הוא מביט סביב, ומספר ארבע שיצא והתנפל על המיג, איננו. מסתבר שכל השלושה עזבו את המקום. מספר אחד השלים את הצליפה לברו ויצא בגובה נמוך לכיוון צפון. בקרבת החוף הוא הצליח לאתר את השלושה בעזרת מכ"ם הסיראנו שלו, והצטרף אליהם למבנה, הביתה.

לא היה עוד הרבה מה לעשות מעל מנסורה. ענף המבצעים קיבל את דו"חות התקיפה של שלושת המבנים, ובעקבות הקושי לזהות את השדה, יחד עם המידע על המצוי בו, החליט להפנות את המבנה הבא שיועד למנ"סורה למטרה אחרת. דן סגרי הוביל את המבנה השלישי של טייסת 105 שנועד למנסורה. יחד עמו היו אשל, יאיר ברק ורביב. הם יצאו בשעה 12:21, אולם בהיותם באויר הופנו לתקיפת תחנת המכ"ם הירדנית בעג'לון.

## גל שני: השדות הרחוקים

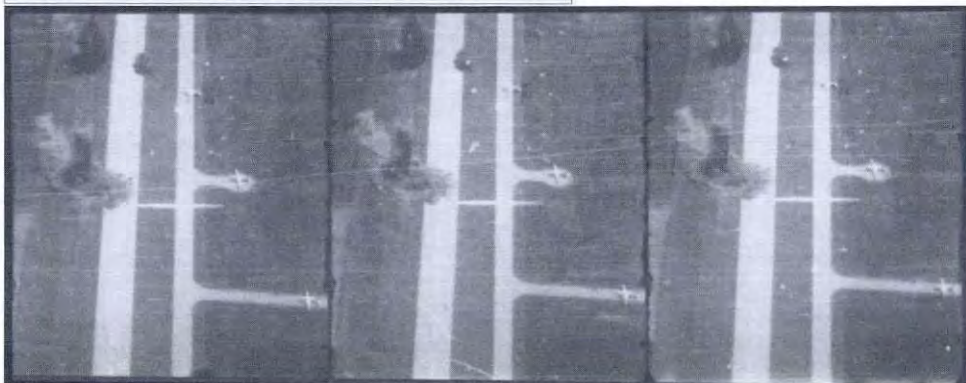
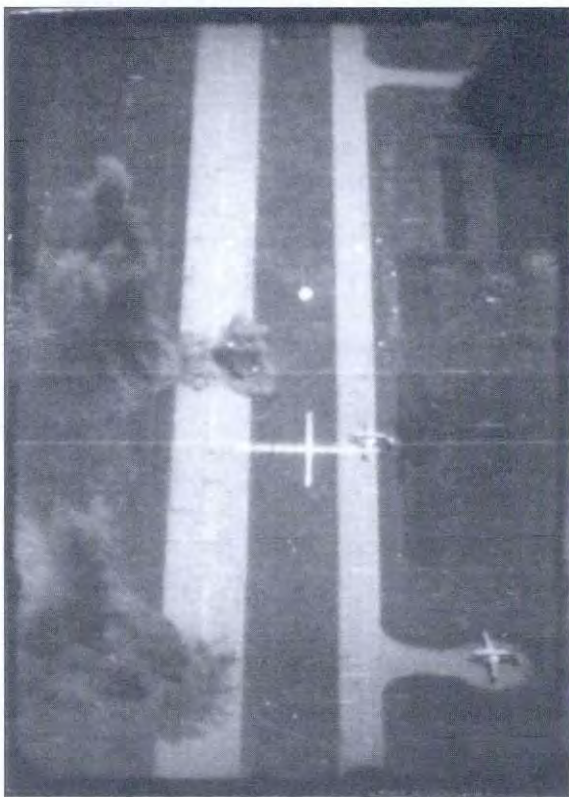
בסיס האויר אל מינייה  
 בסיס האויר אל מינייה שכן בלב המדבר, דרומית לדלתא ושל הנילוס ובצמוד לנהר הגדול, כ-200 ק"מ דרום-מזרחית לקהיר. בשדה זה קיבלו הדרכה חניכי הטיס של השלב המתקדם של האקרמיה לתעופה של חיל-האויר המצרי. לשם נשלחו הטייסים אשר השליחו מו את השלב המכין ונועדו לטוס על מטוסי יאק 11 ואחרים.

במקום היו בעיקר מטוסי אימון וכן מטוסי תובלה מסוג איליושין 14.

השדה לא היה יעד לתקיפות של הגל הראשון במבצע "מוקד". למרות המידע המודיעיני כי בשדה פעילים רק מטוסי תובלה ומספר מסוקים, היה חשש בחיל-האויר כי מטוסי קרב או מפציצים הוברחו לשדה הרחוק. למעשה, לא הרבה השתנה מאז הבוקר בשדה – רק מטוסי תובלה דו-מנועיים מסוג איליושין 14 חנו ברחבות העגולות שהיו בצידי המסלולים.

עתה היה כאן הנ"מ בכוננות לתקיפה אפשרית. המטוסים שיועדו לשם היו

פגיעות במסלול ובציוד-שבעה מטוסי מירז' של טייסת 119 ו-101 הסתערו על שדה מינייה בלב מצרים ומצאו בו רק מטוסי תובלה מסוג איליושין 14. למטה: הפצצת מסלול אל מינייה ולמעלה הגדלה של אחד הצילומים



מטוסי מירד'. המטרה היתה על גבול הטווח של המטוסים, ובשל כך הוחלט לתכנן את הנתיב בפרופיל גבוה נמוך, וחזרה בנמוך-גבוה. ניתן היה להוציא את המטוסים בנתיב גבוה, למרות אפשרות הגילוי שלהם על ידי מכ"ם של המצרים, הודות למידע שהתקבל כי השדות בביר תמדה וביר גפגפה "סגורים" ולא היה עוד איום של מטוסי אויב בשמי סיני. מטוסי חיל-האוויר שלטו כבר למעשה בשמי מצרים.

שני מבנים של מטוסי מירד' תוכננו לצאת לעבר אל מינייה בהפרש של שלוש דקות: מבנה אחד של טייסת 119 ומבנה שני של טייסת 101. בשעה 09:48 המריאה הרביעייה מתל נוף. את המטוסים הוביל רס"ן עודד שגיא ועימו סרן אילן הייט, סגן איתמר בוינר "סקיפר" וסגן ארנן לבושיץ.

"כמו שנחנתו מתקיפת קהיר מערב, קיבלנו מטרה חדשה: אל מינייה" סיפר עודד. "השרה נמצא כ-200 קילומטר דרומית לקהיר. יצאנו וטסנו לשם גבוה, בקו ישר דרך סיני. כשעברנו דרומית לביר תמדה, שהיתה נקודה להזדהות בדרך, כבר ראינו את אל מינייה מרחוק. לשרה היו מסלולים בהירים שבלטו גם ממרחק זה בתוך איזור כהה של אדמות הנילוס החומות. גם מזג האוויר היה טוב, ובשעות הבוקר הראות מצוינת. ראינו וגילינו את השרה מאד מוקדם".<sup>34</sup>

מסיני המשיכו המטוסים ישירות לאל מינייה, הם חלפו מעל מימי מפרץ סואץ וחצו את קו החוף ישירות לעבר מטרתם.

באותה שעה ובמרווח של מספר דקות, היה באויר מבנה נוסף של מטוסי מירד' מטייסת 101, אותו הוביל סא"ל זוריק לב, ועימו סרן רוד ברוך וסרן יורם אגמון. זוריק הגיע לטייסת הותיקה עליה פיקד אך לפני שנה מן המטה, כהצבת חירום. הוא אינו מאבד את חוש ההומור שלו גם ברגעים אלה, ומנסה לפתות את עודד לתת לו לתקוף את השרה ראשון.

זוריק: "כמה דלק יש לכם?"

עודד: "יש מספיק"

זוריק: "לי יש פחות. אולי תתן לי להכנס ראשון?"

עודד שסדר עבורו היה סדר, לא קלט בתחילה את כוונתו הזדונית של זוריק וענה לו ביבושת: "אני מתוכנן לפניך. וזהו!".

בשעה 10:15 היו כבר ארבעת המירד'ים של טייסת 119 מעל אל מינייה.

"הגענו לאיזור" מספר עודד, "שם הנילוס היה רחב ושקט, וספינות מפרש ציוריות שייטו בו. זה מראה פסטורלי שקשה לתאר. מסביב לנילוס היה 'נחש חום' של ארמות, והמים היו חומים. היה קל לזהות את הפיי תולים. נערכנו לכניסה להפצצה. מסביב היה שקט".

המטוסים הנמיכו בחולפם מעל המדבר, ובנקודה המתאימה משכו מעלה, התהפכו על הגב וצללו להטלת הפצצות. עוד רגע קט והמסלול הראשי של אל מינייה נפגע ומושבת. מסלול ההסעה נותר עם כך שלם. המטוסים חוזרים ליצפי צליפה על מטוסי התובלה הדר-מנועיים.

ההפתעה בשדה היתה גמורה. כנראה שהמצרים לא האמינו שמטוסי חיל-האוויר יגיעו לשרה המרוחק. "כל הפצצות היו במסלול שאורכו היה 2500 רגל" סיפר עודד, "אתה משהרר פצצה ועומדים שם בין שישה לשמונה מטוסי תובלה בכל עמדת חניה. כולם שיחררו פצצות. שני יצפי צליפה של 270 מעלות כל אחד. בכל יעף הדלקנו שלושה מתוך המטוסים. בתוך שני יעפים מושמרים שמונה מטוס איליושין 14 ועולים לאויר בלהבת אש עצומה. שלא כמו מטוסי סילון, היו מיכלי הדלק של מטוסי הבוכנה מלאים בנוזן בעל אוקטן גבוה".

"כל מטוס נדלק היה מדורה מהממת" נזכר אחד הטייסים. סקיפר מכלה את זעמו על מגדל הפיקוח.

זוריק שחצה עתה את מפרץ סואץ, האזין שדברים שנאמרו במערכת הקשר ומתערב:

"תשמע. אני בנקודת הכניסה. אולי אתה מוכן לוותר על יעף אחד?"

"ראיתי שאין שם מטרות" סיפר עודד שהיה מוכן עכשי לשחק את המשחק של זוריק, וענה לו ברוחב לב:

"תפאדל. תכנס. אנחנו יוצאים!"

זוריק משך לתקיפה, צלל לעבר המסלולים והטיל את הפצצות. כך עשו אחריו גם שאר מטוסי המבנה. לאחר מכן נכנסו בגובה נמוך ליעפי הצליפה.

"ופטפויומאט!" פורץ זוריק לקשר - "לא השארתם אף מטרה אחת שלמה!".

המטוסים של עורד היו קצרים בדלק, והטייסים בתוכם טסו וחייכו לעצמם. הם יצאו עתה בדרכם לשוב צפונה. בדרך הם שומעים את דיווחי טייסי הווטור על פגיעות בשדה אבו סואר. בשעה 11:14 נחתו בתל נוף. גם המבנה של זוריק חזר כלעומת שבא - אפילו תותחי נ"מ לא נותרו כדי לירות עליהם. שתי דקות לאחר מכן נוחת גם המבנה שלו בשדה בחזור.

זוריק כועס על עורד, ומבטיח שלא ישכח לו את העניין לעולם.

"אני לא בטוח שהיה צריך לשלוח לשם שני מבנים" מסכם עורד את התקיפה - אחד הספיק".

במבצעים קיבלו את הדיווח של עורד וזוריק והחליטו להסיט מבנה ווטורים שהיה מיועד לתקיפה אל מינייה והפנו אותו לעבר אינשאס.



זה אחר זה - שני  
מטוסי אילושין  
בכוונת מירז.  
בצילום למטה ניתן  
לראות את המטוס  
הקדמי מעלה עשן  
וזה שמאחוריו נפגע  
מצרוד הפגזים.

למעלה: הגדלה של  
מראה הפגיעות  
באחד המטוסים



הגל השני של מבצעי התקיפה על שדות התעופה המצריים נמשך שעה ו-44 דקות. במהלך גל זה הותקפו 11 שדות תעופה ונערכו 164 גיחות תקיפה – 115 נגד שדות תעופה, 13 נגד תחנות מכ"ם, ואחרות שיצאו לפטרולים. בגל זה הושמדו עוד 107 מטוסים מצריים על הקרקע ובתוך דירי המטוסים.

בגיחות התקיפה של הגל השני הותקפו השדות הבאים:

- ג'בל ליבני, ביר גפגפה וביר תמדה בסיני
- אבו סואר, כברית ופאיד מעבר לתעלה.
- אינשאס, קהיר מערב וחילואן בדלתא
- מנסורה במרכז מצרים ואל מינייה במצרים עילית.

# פרק כא' הגל השלישי יוצא לדרך

חיל האויר שולט בשמי מצרים

מבצע "מוקר" פעל עד כה כשורה. הגל הראשון פעל לפי התכניות, הגל השני היה העתק שלו שהותאם למציאות שהלכה והשתנתה בשטח.

במפקדת חיל-האויר הישראלי מנו את המטוסים אשר היו מוטלים על מסלולי שדות התעופה המצריים. ככל שפוענחו סרטי הירי, הלך המספר וגדל. חשוב היה במיוחד לדעת על מצבם של המטוסים הקריטיים: מטוסי הקרב מדרגם מיג 21 שהיו עלולים לאיים על חופש הפעולה של חיל-האויר, והמפציצים ארוכי הטווח מסוג טופולב 16 שהיוו סכנה לאוכלוסיה האזרחית בערי ישראל.

התוצאות היו מעוררות: במצרים נפגעו 11 שדות התעופה הקריטיים. כל שדות התעופה בסיני – אל עריש, ג'בל ליבני, ביר גפגפה וביר תמדה – היו "סגורים", וכל המטוסים שהיו בהם הושמדו. באיזור התעלה פאיד וכברית, היו "סגורים". על מסלולי 11 השדות שהותקפו היו מוטלים וחבולים כ-204 מטוסים.

היה יתרון לפגיעה המהירה בשדות התעופה הקדמיים בסיני – מעתה יכלו חלק ממטוסי הגלים הבאים לטוס בגובה רב ולחסוך בדלק, וזאת מבלי להיחשף למטוסי קרב מצריים. מטוסי היירוט של חיל-האויר שלטו באופן מעשי בשמי חצי האי. במיוחד חשוב היה הרבר למטוסי המירוט' והווטור שיצאו לעבר השדות הרחוקים, לוקסור וגרדקה, אשר נדרשו לבצע חלק ניכר מן הנתיב בגובה רב, כדי לחסוך דלק.

לאחר גל התקיפה השני, ערך חיל-האויר הפסקה מכוונת, כדי ללמוד על תוצאות התקיפה של הגל הראשון והשני, ולהחליט על הקצאת עדיפויות. בזמן זה בוצעו גיחות פטרול בשמי הארץ וגם בשמי סיני והושלמו ההכנות ליציאת המטוסים לעבר השדות הרחוקים.

גם בשעה זו הציבור בישראל לא ידע עדיין דבר על הפעילות ועל ההצלחות מעל מצרים. על פי הוראה של שר הביטחון, משה דיין, לא נמסרו כל פרטים על התפתחות הקרבות ולא על הישגים כלשהם. "ערפל קרב" שרר בשידורי "קול ישראל" ו"גלי צה"ל". לבד מדברי התעמולה והרהב של "רדיו קהיר" לא יכלו אזרחי ישראל ללמוד על התקדמות המלחמה.

מפקדת חיל-האויר עידכנה עם כך את הבסיסים. בשעה 10:30 יצא מברק מסכם לכל הבסיסים, הכנפות והייחידות הלוחמות. במברק נאמר:

## סיכום לשעה 051030

1. נראה שמתוך כל הבסיסים שהתקפו רק אבו סאד ואינשאס עדיין שמישים.
2. אבידות אויב

א. הופלו באויר כ-10 מיג 21

ב. מיג 21 הפיל מיג 21 ובתורו הופל על ידי אש נ"מ מצדית.

ג. הושמדו ואו נפגעו על הקרקע

1. כ-55 מיג 21

2. כ-25 טו 16

3. כ-10 איל 28 לפחת.

4. כ-38 מיג 17/15

3. שניים מטייסינו אשר צנחו לים בגלל חוסר רלק נמשוי. אחרים יחולצו בלילה.
4. חיל־האוויר המצרי במבוכה רבתית.
5. "כנות הברית" של מצרים אינן מראות כוונה להכנס לקרב למרות שהוראות מצריות מתאימות ניתנו.
6. כוחות היבשה שלנו במתקפה לפריצה. ואן יונס בידינו".

בשלב זה עדיין היתה כוונה לפעול רק נגד מצרים. כוחות השריון והח"ר של צה"ל נלחמו מזה שלוש שעות מול רצועת עזה, חדרו לסיני ונאבקו בחולות ביר חסנה, וגם החלו בפריצת המתחמים בדרך המרכזית בואכה אבו עג'ילה.

כאשר התברר המצב בשדות התעופה המצריים שחררה מפקדת חיל־האוויר מטוסים רבים יותר לתקיפת מטרות קרקע. לבד מעשרות מטוסי פוגה מגיסטר שנשלחו לעבר פתחת רפיה, התותחים בשיח זואיר ואי זור אל עריש, יצאו מטוסי תקיפה אחרים למשימות סיוע קרקע.



הסתערות על המוצבים - מטוסי אורגן יצאו לתת סיוע קרוב לכוחות השריון שפרצו ללב סיני

בשעה 07:58 כבר היתה רביעייה ראשונה של מטוסי פוגה מגיסטר מטייסת 147 במשימת תקיפה. לבד משני מבנה ההונאה יצאו עד השעה 11:00 80 מטוסים ב־20 מבנים של פוגות לתקיפת מטרות קרקע. בשעה 10:10 החלה גם הפניית מבנים של מטוסי האורגן למשימות תקיפה: המבנה הראשון היה של טייסת 107 מלוד. אחריו יצאו עוד 16 מטוסים בארבעה מבנים של טייסת 113 למשימות דומות. הוצאת מטוסים למשימות סיוע קרוב, אמנעה ותקיפה נעצרה במידת מה בשעות הצהריים, כאשר הצטרפו חילות האוויר של ירדן וסוריה למלחמה. עתה מן ההכרח היה לרכז את הכוח כדי להשמיד את מטוסי שתי מדינות אלה לפני שניתן יהיה לחזור ולפעול לטובת כוחות הקרקע.

הדיווח לא מדויק: באותה שעה לא נמשו כל טייסים מהים - נראה כי מדובר במידע חלקי שהתקבל במבצעים. טייס אחד צנח מול חוף עזה ונשבה. טייס שני "נעלם" בגל הראשון מעל הים אולם חזר ונחת בחצרים.



אש ונשף- מטוס אילושין עולה באש על אחד  
ממסלולי קהיר מערב

## מפקדת חיל האוויר המצרי באל גיושי

בשעות הבוקר כאשר החלו הדיווחים על גלי המטוסים הישראליים הפועלים בשמי מצרים, הוציאו המפקדים בחדר המבצעים של פיקוד ההגנה האווירית של מצרים, פקודה מיידית לירות על כל מטוס שאינו מרווח על ידי הבקרה המצרית. טילי ה-SA-2 התעופפו מעל הראשים ומערכות המכ"ם שהיו מוצבות על גבעות שול-טות המשיכו לחפש את המטוסים הישראליים. אך אלה הנמיכו טוס והגיעו בגובה צמרות העצים. מטוסים ישראלים אחרים נאבקו אותם עת במערכות המכ"ם בשיטות אחרות, אלימות לא פחות.



חוזר הביתה- אורגן של טייסת 107 חוזר לנחיתה בשדה התעופה בלוד לאחר תקיפת מטרת קרקע בסיני

מושיר עבד אל חכים עאמר שהגיע למפקדה שלו היה עדיין המום מחוויות הטיסה שלו בשמי התעלה וסיני. לאחר שהתאושש, התקשר לחדר המבצעים של חיל-האוויר בבור בג'בל אל גיושי בג'בל מוקאטם. הוא דרש לדבר עם מפקד חיל-האוויר המצרי, מחמוד סידקי מחמוד:

"האם ביצעת את הפקודה להפעלת תכנית 'פאהד'?"<sup>1</sup>

- "לא הפעלנו. המפקדות בסיני ובתעלה לא מסוגלות להוציא את הגיחות" אמר סידקי שהיה נסער עדיין מהיריעות שהלכו והצטברו במפקדה ובחדר המבצעים.

- "מה הסיבה?!" תבע עאמר לדעת. הוא עדיין לא קלט את משמעות הידיעות שהגיעו אליו. המפולת היתה מהירה ובלתי מובנת. שהרי סידקי הבטיח כי רק 15 אחוז מכוחו יאבד בתקיפה של חיל-האוויר הישראלי, ואף נשבע לנשיא כי חיל-האוויר המצרי יוכל לספוג את המכה הראשונה ועדיין לתקוף את ישראל ולנצח.<sup>2</sup>

- "חיל-האוויר המצרי אינו מסוגל לבצע התקפת פתע על חיל-האוויר הישראלי" השיב לו סידקי בקול שבור, והמשיך: "ארוני, אבירותינו עד עתה הן בשיעור של יותר מחמישים אחוז. כמעט כל שדות התעופה מופצ-צים, ומסלוליהם אינם מאפשרים למטוסים לצאת לגיחות".

עאמר הנבוך והזועם, איבד את אמונו במפקד חיל-האוויר שלו. הוא החליט לעקוף את סידקי, התקשר ישירות למפקדי החטיבות האוויריות ודרש להזניק מיד כל מטוס שיכול להמריא. לאנשי הפיקוד הגנה הוא הורה לירות בכל מטוס שיחלוף על פני שדות התעופה.

הפקודה לא בוצעה.

למעשה לא ניתן היה להוציא אותה באותה שעה אל הפועל. הסיבות היו גלויות לעין כל. גם עאמר יכול היה להבחין מחלון משרדו כי עמודי עשן גבוהים מכסים את שמי מצרים ופירושם הרס ופגיעה בבסיסים מצריים. כל המטוסים האיסטרטגיים בהם תלה את יהבו, הטופלבים, האיליושינים והמיגים המהירים, הושמדו.

### הם הציפו שני מיכלי דלק...

בשעה 11:30 התקשר עאמר אל פאריק מחמוד כאמל מורתגי, מפקד הכוחות המצריים בסיני. – "מה המצב?" הוא שאל את מורתגי, שבקושי התאושש ברגעים אלה מתקיפת מטוסי חיל-האוויר על המפקד דה שלו בכיר תמרה.

– "לא רע. אנחנו בסדר" השיב לו מורתגי בטון אופטימי משהו, "אך אני מציע לפנות את הדרג הראשון ולחזק בו את הדרג השני".

הוא סיפר לעאמר על כניסת כוחות צה"ל לתוך סיני ועל התמוטטות קו ההגנה הראשון. עאמר הסכים להציע תו של המפקד המצרי הבכיר. "אנו נחזיק במיצרים, ונשב שם עד האיש האחרון והכדור האחרון" הוא הבטיח. בשטח הרברים התפתחו אחרת. מצבו של הצבא המצרי בסיני ומצב חיל-האוויר שלו היה נואש יותר מאשר היו שני אלה מוכנים להאמין. מורתגי נותר במפקדה שלו, מנסה לחלץ את הכוחות לאחור בצורה מסודרת. "כל המקלטים, לרבות המקלט של עאמר הופצצו" סיפר מורתגי אחרי המלחמה<sup>3</sup> "כלומר האויב גילה את המטה הקדמי. קרוב לשעה 15:30 הופתעתי על ידי מפקד המשטרה הצבאית ששאל אותי: 'מה אתה עושה כאן?' – הרי כל הכוחות נסוגו!".

– "מה פירוש נסוגו?" שאל אותו מורתגי, נדהם.

– "אין עתה שום פיקוד. רק אתה כאן. היהודים מתקדמים, ומי יגן עליך?"

"היתה התמוטטות כללית בנסיגה, והנסיגה נהפכה למעשה למנוסת בהלה ללא תכנון" סיכם מורתגי, שאת נאומיו הלוחבים נגד ישראל, כולל קריאות לטבוח ביהודים ללא רחם, הוא פירסם ערב פרוץ המלחמה כפקוד דות יום. "שום מכשול לא עמד בפני כוחות ישראל מלהתקדם לעבר קהיר. אך משום מה הם לא התקדמו ועצרו במזרח התעלה".

מורתגי אשר היה מן המודחים מן הצבא אחרי המלחמה, הגן על מפקד חיל-האוויר המצרי, מחמוד סידקי, בזמן משפטו, וכאשר נשאל לסיבות השיב: "סידקי הואשם בכך שמסר מידע מוגזם לנאסר וכי הנשיא קיבל לאור מידע זה החלטה פוליטית להסלמת הפעולות עד כדי מלחמה. סידקי אמר אז לנאסר, כי אם ננחית אנו את המהלומה הראשונה, אנו עלולים לאבד 10-15 אחוזים מכוחותינו. האמת היא כי סידקי בנה דיעה זו וכן את התכנית להגנה אוירית, באישור סגן המפקד הכללי ובנוכחות ראש אגף המודיעין וכל האחראים לתכנון. סידקי בנה תכנית זו על סמך המידע שקיבל מן המודיעין, שקבע כי טווח מטוסי ישראל אינו עובר מעל לתעלה. מה שקרה הוא, שהיהודים הרכיבו שני מיכלי דלק מתחת לכנף כל מטוס – דבר שהגדיל להם את טווח הטיסה לכל חלק מן הרפובליקה המצרית".

### מטוסי הגל השלישי יוצאים לדרך

בשעה 11:00, הורה מפקד חיל-האוויר להוציא את מטוסי הגל השלישי לתקיפת שישה שדות תעופה. השדות היו: כבירית ופאיד מעבר לתעלה וקהיר מערב בדלתא. שני שדות נוספים שהותקפו היו שדה בילבייס, שם היה בית הספר לטיסה של חיל-האוויר המצרי והבסיסים הרחוקים בגרדקה ובלוקסור.<sup>4</sup>

"השמיים הנקיים" שהבטיח הוד מעל שדות הקרב בסיני, היו עתה מציאות שניתן לסמוך עליה. כוחות הקרקע יכלו עתה לפעול, שריון מול שריון וחי"ר מול חי"ר ללא חשש מפעולה של מטוסים עוינים וכאשר מטוסי הקרב משתתפים איתם בלחימה על ידי תקיפת המטרות מהאוויר. ככל שחלפו השעות הצטרפו מטוסי סים רבים יותר ללחימה הקרקעית ויכלו לסייע לכוחות השריון המתקדמים.

אך תוך כדי לחימה חלה התפתחות, אשר גרמה להרחבת המלחמה גם לעבר מדינות נוספות. בעוד תשומת הלב של חיל-האוויר הישראלי היתה נתונה למצרים, הצטרפו חילות האוויר של ירדן וסוריה

למלחמה. מטוסים סוריים וירדניים חדרו בגובה נמוך לשטח ישראל ותקפו מטרות שונות. נחמה פורתא היתה בכך שרק עתה הן נכנסו למלחמה. מוטי הוד היה יכול להוכיח שהתפיסה המבצעית הוכיחה עצמה: מדינות אלה לא יגיבו, הוא הבטיח לרבין, לפני חלופי שעתים-שלוש מאז ידעו על המתרחש במצרים. בשעת לפני צהריים נמסרו למפקד חיל-האוויר ששהה בבור הפיקוד, הידיעות הראשונות על תקיפת שדה סירקין על ידי מטוסים ידניים ומגידו על ידי מטוסים סוריים. מוטי הוד לא הופתע והגיב בצורה עניינית. הוא פתח צוהר שהיה בין חדרו לבין חדר המבצעים, והורה לרב סרן יוסי שריג, ראש מרור תקיפה בענף מבצעי עם "לתכנן מהר לסוריה וירדן".

משעה זו והלאה שונו העדיפויות. שינויי משימה הועברו לחלק מהמבנים שהיו בדרכם למצרים, והם הופנו לתקיפת השדות בסוריה וירדן. אחרי הצהריים פעל חיל-האוויר גם נגד עיראק. גורמי המודיעין האזינו לשיחה בין סגן נשא מצרים עבד אל חכים עאמר, לבין נשיא עיראק, בשיחה זו הודיע עאמר המוכה והנבוך לנשיא בן בריתו, על תקיפת שדות התעופה במצרים וביקש משלוח דחוף של מטוסי הנטר כדי לסייע למצרים. זמן קצר אחר כך נקלטה שיחה נוספת בה ביקש עאמר מן הנשיא העיראקי לזרז את שליחת המפציצים ומטוסי קרב לתקיפת מטרות בישראל.<sup>5</sup>

חיל-האוויר הישראלי התמודד עתה, איפא, עם חמש מדינות בשלוש חזיתות: מצרים מדרום, ירדן ועיראק ממזרח, סוריה ולבנון מצפון. קציני ענף המבצעים נדרשו להפעיל את כל יכולת האיתור שלהם כדי לפעול בשלושת החזיתות בבת אחת. וגם הטייסות נאלצו למתוח את יכולתן עד קצה הגבול כדי לעמוד במשימות שהוטלו עליהן. ערב המלחמה למדו הטייסים את המטרות הפוטנציאליות בכל מדינות ערב והדבר הועיל בשעות קריטיות אלה.

הטייסים שהיו עדיין בטייסות, שלפו את מעטפות המטרות בסוריה ובירדן. מובילים של המבנים אשר היו כבר באויר, בדרכם לשדות התעופה המצריים, נקראו להפנות את מטוסייהם לעבר סוריה או ירדן. אחדים עשו זאת בעודם בדת "קים או בהסיעם על המסלול. מגדלי הפיקוח עצרו מטוסים לפני המראה, ואנשי המודיעין או קציני המבצעים העבירו לטייסים מפות של המטרות החדשות בירדן ובסוריה. מטוסים אחרים היו כבר באויר בדרכם לשדות התעופה המצריים, וקיבלו הוראה לצאת, ללא מפות וללא מידע מודיעיני אחר, לעבר מטרות חדשות של הממלכה ההאשמית או דמשק.

בסך הכול הופנו עם התחלת הגל השלישי, שמונה מבנים שהיו בשלבים שונים של כיצוע גיחות למצרים, לעבר ירדן וסוריה. שאר המבנים שתקפו יצאו בצורה מסודרת.

למרות שהתמונה הכוללת של עוצמת חיל-האוויר המצרי בשעה זו היתה די ברורה, היה חשש כי מטוסים שהיו מוסתרים במוסכים או בשדות תעופה רחוקים ימריאו כדי לפגוע במטרות בישראל.

אנשי המודיעין המשיכו לעקוב אחר שדות התעופה במצרים. אחרים האזינו לרשתות הדיווח המצריות כדי ללמוד על הנעשה בשדות התעופה ובמערכות ההגנה. הן העבירו מידע כי חלק ממפציצי הטופולב הגדולים הוברחו לשדות תעופה רחוקים בלב המדבר המערבי ולשדות הרחק בדרם מפרץ סואץ. מטוסי קרב שמישים הונחתו בשדות משניים או בשדות חירום, שלא היו אלא מסלולי כורכר ועפר חבויים בין חורשות ועצים. מטרתם העיקרית של מטוסי חיל-האוויר היתה עתה להשבית לשעות נוספות את השדות שכבר הוצאו משימוש באזור התעלה והדלתא. לשם כך המטוסים השתמשו בפצצות שהשייה וגם בפצצות חודרות מסלולים פפ"מ. מטרה נוספת היתה לרדוף ולהשמיד את המפציצים הגדולים אשר יצאו לשדות התעופה הרחוקים, על קצה טווח המטוסים הישראליים.

חיל-האוויר הישראלי התפנה עתה לטפל גם במערכות המכ"ם אשר המשיכו לפעול ולאיים על חופש הפעול לה האוויר של ישראל וכן נגד סוללות טילי קרקע-אוויר. בין השעות 12 ועד 14:00 הותקפו שישה שדות תעופה מצריים.

## שרות התעופה בסיני

שרות התעופה בסיני, אל עריש, ג'בל ליבני, ביר גפגפה וביר תמרה, לא הותקפו בגל התקיפה השלישי. ענף המבצעים יכול היה להכריז עליהם כ"סגורים" כבר עם סיום הפעולות של הגל השני, וחלקם כבר בתום הגל הראשון. כך יכלו עתה המטוסים להתפנות ולפעול נגד שדות התעופה באיזור התעלה, בתוך הרלתא של הניי-לוס ונגד שדות רחוקים.



טייסים בהמתנת- טייסי 113 בחצור ברגע של הפוגה, לפני היציאה למשימתם הבאה.

כאשר נכנסו כוחות צה"ל ונעו בצירים המובילים אל תוך סיני, הם ביקשו, וקיבלו, סיוע אוירי ממטוסים אשר הופנו בשעות אלה במספרים גדלים והולכים למטרות אמנעה וסיוע קרוב. עשרות גיחות של מטוסי אורגן ופוגה מגיסטר בוצעו בשעה בה יצאו מטוסי הגל השלישי לדרך. הם פעלו נגד מתחמים מבוצרים באבו עגילא, נגד שיירות של טנקים ומשאיות אשר נעו, ללא סדר וללא שליטה, מערבה לעבר התעלה. היו גם כאלה שנעו מזרחה והמבוכה היתה רבה כאשר קיבלו את המידע על ההתקדמות המהירה של כוחות השריון והרגלים של צה"ל.

הצבא המצרי ערך לעיבוי קו ההגנה השני, אולם תקיפות המטוסים שיבשו את כל התכנונים. כך מצאו עצמם מאות כלי רכב נעים לעבר מעברי המתלה והגירי-מטרה נוחה למטוסי התקיפה של חיל האויר שחסמו את הכבישים במעברים אלה והפכו את האיזור לשרה קטל.

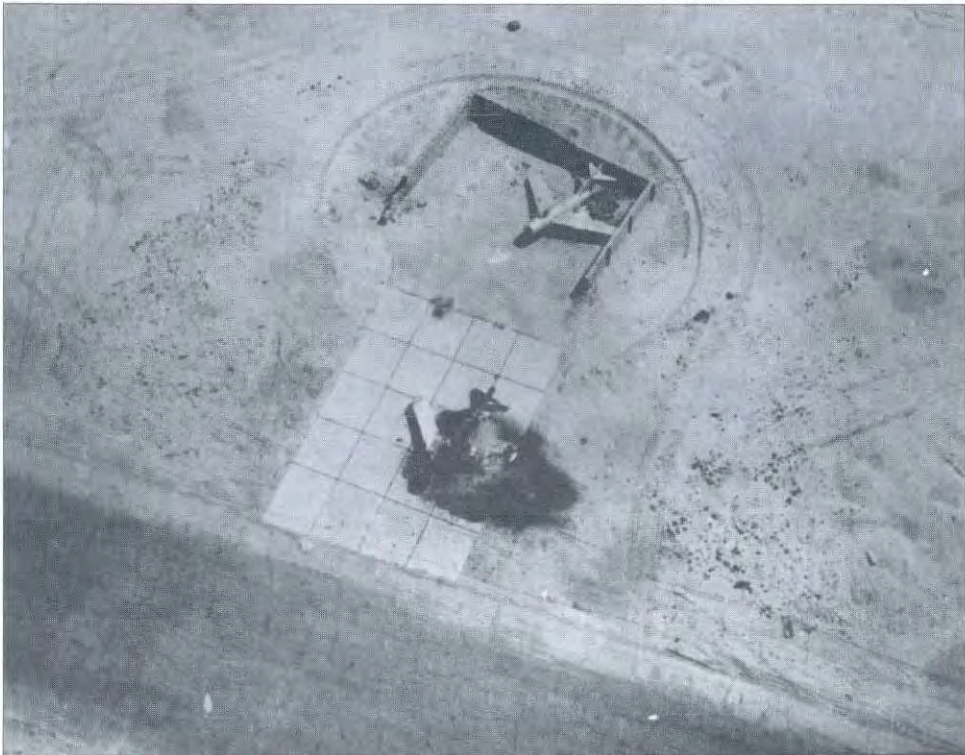
## שדות התעופה מעבר לתעלה

### מיסטרים של 109 לכברית

כשעתיים לאחר תקיפת כברית על ידי המיסטרים של 109, יצא עוד מבנה של הטייסת לעבר אותה מטרה. הפעם הוביל את המבנה סרן ישראל בסטר ועמו סגן אילן ליאור, סרן אשר נאמן היה מספר שלוש וסגן דן לניס, קצין המבצעים הצעיר והמשופם של הטייסת, מספר ארבע. הזמ"מ של המבנה הוא 12:50. בשעה 11:25 המריאה הרביעייה מרמת דוד דרומה, ישירות לעבר כברית.

בינתיים הצליחו המצרים להתארגן להגנת האיזור. עם התקרב מבנה המיסטרים לתעלה נפתחה עליהם אש נ"מ חזקה. המיסטרים צללו על השרדה והטילו את הפצצות ולאחר מכן נכנסו ליעפי הצליפה. לא הרבה נותר בכברית והטייסים התקשו למצוא שם מטוסים שלמים או מטרות ראיות. אשר נאמן הצליח לגלות צללית של מיג שחמק בין המוסכים ופגע בו. הטייסים כילו את פגזי התותחים על המוסכים והמבנים. את הפניות והכניסות לתקיפה ערכו המטוסים מעל האגם המר הגדול, כשהם טסים מתחת לגובה התרנים של האניות וביניהם. בכברית, יותר מאשר בשדות אחרים היה מספר רב של מטוסי דמה, אולם הטייסים הצליחו לפגוע במטוסים האמיתיים.<sup>6</sup> לאחר מספר יעפים המטוסים קצרים בדלק ויצאו צפונה ומזרחה הביתה.

האמיתי והדמי- מטוס מיג 15 אמיתי שהושמד בכברית. מטוס הדמה בפן לא נפגע. טייסי חיל-האוויר יכלו לחבדיל בין המטוסים. לא היה כאן כל נשק חכם





צעירים לתקיפת- לניס (למעלה) ולי-  
אור יצאו לתקוף בכברית

### יהודה קורן מוביל תקיפה לפאיד

סרן יהודה קורן, מבכירי טייסת 117, יצא בבוקר היום הראשון למלחמה לפטרול חסר אירועים בשמי הצפון. לאחר שנחת קיבל פקודת משימה לתקיפת אינשאס. עימו יצאו גם עמוס כהן מספר שתיים, שלמה ניר מספר שלוש ואבי לניר מספר ארבע.

"הנתיב היה בגובה, לכיוון הדלתא" סיפר קורן, "לקראת הנמכה לאינשאס, הודיע לי הבקר על שינוי מטרה לפאיד. לא היתה בעיה למצוא את המקום. קיפלנו מפות. המשכנו להנמיך. אמרו לנו כי היעד שלנו הוא הציור המיכני הכבד שהיה אמור לתקן את המסלול לים. כבר בשעה הזו לא היה צורך לתקוף את המסלולים עצמם. ירדנו לגובה נמוך מעל בארדוויל, אחר כך טסנו מעל חולות סיני. אין לך יכולת להעריך את הגובה שלהם. בשלב מאד מוקדם אמרתי לכולם להתרומם - היה נרמה לי שמישהו עוד ייכנס לארמה. הבטתי ישר קדימה. לפתע באמצע החולות אני רואה מפרשים. פאטה מורגנהה. הבנתי מה קורה רק לאחר שעברנו את התעלה: אלה היו ספינות דיג שעגנו מהעבר השני. בשלב מסוים היו לי בעיות קשר, לא כל כך שמעתי את בני המבנה".

קורן העביר לשלמה ניר את ההובלה.

מספר שלמה ניר: "יום או יומיים קודם נתנו לי משימת תקיפה על שדה פאיד. הכרתי את השדה. תוך כדי הנמכה, קיפול מפות והכ"נות לתקיפה, אני מתדרך את המבנה, מחלק מטרות - מי לוקח איזה מסלול, איזו הצטלבות - וגם חלוקת מטרות ליעפי הצליפה".

קורן: "באוויר לא היו מיגים ולא שום דבר אחר. משכנו לגובה. לא ידענו איפה בדיוק נמצא הציור המיכני. ליד המסלולים ראיתי אוסף של רכבים סביב מקום שנפגע. זה היה כנראה מטוס גדול. ליד המטוס הזה זרקנו את הפצצות. אחרי המלחמה סיפרו לנו ששבו מפאיד סיפר שאנשי הבינוי ברחו אחרי ההפצצה שלנו ואי אפשר היה למצוא אותם עוד הרבה זמן בכסיס. הם חששו שבאנו "לפגוע בהם אישית" והיה צריך לאיים עליהם כדי שיהזרו לעבורה. נכנסנו ליעפי צליפה אבל לא ראינו שום דבר ואף אחד במבנה לא מצא מטוס אויב שלם. אני יריתי פעם אחת על מטוס אבל הוא היה כבר שרוף. ביעף השני הלכתי על מוסך שהדלת שלו היתה פתוחה. חשבתני אולי נעשה לו נזק אם יש בפנים משהו. מספר שניים תקפו את מגדל הפיקוח. היה נ"מ מאסיבי. לא ראינו מיגים באויר אבל הנ"מ היה כבר, כולל נותבים רבים".

המטוסים המשיכו ביעפי הצליפה. ביעף השני לכוון צפון מערב נפגע עמוס כהן, מספר שניים, בשמשה הקדמית שלו מנתו של רסיס. גם אבי לניר (שהטיס את מירד' 60 - "המירד' השחור" בו טס ב-7 באפריל) נפגע בכנף ובמיכל הדלק.

"ניר: "שאלתי אם הם יכולים להמשיך לטוס. שניהם אמרו שכן. המשכנו וביצענו שני יעפי צליפה".

הנ"מ גבר והלך. לאחר השלמת היעפים יצאו המטוסים מזרחה וצפונה לעבר סיני והבארדוויל.

קורן: "חתכנו לכיוון הים ואחרי טיפוס לגובה ודיווח תוצאות, הודיע לפתע הבקר שתוקפים את רמת דוד ושלא אותנו לנחיתה לחזור. ואני חושב: 'היי, כאן ממש תוקפים את הבית! התקרבו לחצור מאשרדוד. מורדי עים לנו שמסלול 29 בשימוש. מעל הכסיס כבר ראינו את סימני המלחמה גם שם. נחתנו בחצור".

את התקיפה הבאה יעשה קורן ואנשי המבנה שלו על רבת עמון בירדן.

במהלך הפעילות בגל התקיפה השלישי לא הותקף שדה אבו סואר, שמסלוליו היו פגועים ומפציצי האיליו-שין 28 ומטוסי המיג 21 שהופעלו בו הושמדו זה מכבר.

## שרות התעופה באיזור הדלתא

### מבנה רביעי לקהיר מערב

אבנר סלפק היה מיועד לתקוף את אבו סואר בגל הראשון של התקיפה. בגלל תקלה במבער מטוסו הוא הפסיק המראה וחזר לרת"ק, מאוכזב.

"החמצתי את המלחמה", הוא חש אכזבה צורבת. זמן קצר אחר כך יצא לפטרול בשמי הארץ. עתה, בשעה 12:25 עמד להוביל גיחה לעבר קהיר מערב. לאחר נחיתתו מפטרול בשמי סיני, חזר סלפק לבנין הטייסת. "ממש ליד המטוס, משהו בא, נתן לי מפות ביד, ואמר: 'קח מבנה, לך לקהיר מערב!' לא הספקתי אפילו לתת תדריך למבנה"<sup>10</sup>.



סלפק וילד- המבנה יצא לגיחה חפוזה לקהיר מערב. לאחר פטרול בשמי סיני יוסי ארזי (משמאל) היה גם הוא ממאוכזבי הבוקר, אך יצא בצחריים לתקיפת קהיר מערב



אל הגיחה הזו צורפו יאיר נוימן כמספר שתיים, רן אבשלום מספר שלוש ויוסי ארזי, מספר ארבע. היה זה המבנה השמיני שיצא לשרה הנמצא מעבר לדלתא של הנילוס, וגם הטראגי ביותר בהם. יוסי ארזי, קצין מערכות הנשק של הטייסת, היה גם הוא ממאוכזבי הבוקר. מטוס המירו' שלו, בו היה מיועד לצאת לקהיר מערב במבנה הראשון, היה מקורקע. "יום לפני המבצע המטוס שלי היה בכוננות, יוחאי ריכטר זינק עליו וקיפל את הגלגלים במהירות גבוהה מדי וקרקע את המטוס. לנו זה נודע רק בבוקר. הייתי מאד מאוכזב. הם יצאו לתקיפה בשלישייה"<sup>11</sup>.

עבור יאיר נוימן היתה זו הגיחה השניה לקהיר מערב. בגיחה הראשונה יצא עם עודד מרום ויפתח ספקטור. יאיר היה במצב רוח מרומם כל הבוקר. "אני זוכר את נוימן. הוא התרגש מאד והיה מלא שמחת חיים" נזכר ארזי, "יאיר הרגיש שקורה כאן מעשי אלוהי, הבריאה משתנה. הוא ציטט כל הזמן את הרב גורן שאמר כי 'שליחי מצווה אינם ניווקים!'".



**מוביל הזוג השני- רן אבשלום הוביל את הזוג השני לתקיפת קהיר מערב והתמודד עם המיג שפטרל בשמי השדה**

זה היה המבנה הרביעי של הטייסת על קהיר מערב. מתאר סלפק את הגיחה: "את ההמראה כבר לא עשינו בדממת אלוהים. יצאנו בנתיב, בכיוון מערבה, משם לזיקויק. בדרך רצנו נמוך מאד. הכי הרשים אותי זה עמודי החשמל הגבוהים. באחד המקומות חשבתי לעבור מתחת להם. אבל פסלתי זאת על הסף: יש לי רביעייה ואני לא אעשה זאת. התרוממתי מעליהם. ראיתי נקודות בדרך וניווטתי לפי הנתיב. לנו היה יותר קל. ראינו עשנים וכיוונתי את עצמי לפי העשן. הם הראו לי את הדרך. מרחוק מאד שמתתי את האף הצידה כדי לתת משיכה לכיוון הנכון".

לארזי היו חוויות דומות: "התחלנו לטוס מעל הדלתא. ראיתי כל מיני שדות ואיכרים שעשו לנו שלום, לא הבינו מה קורה. והיה שם קטע מסוים שטסנו כל כך נמוך שחשבנו שאנו עומדים להיכנס לקו של מתח גבוה. עלינו על קהיר מערב. פתאום מצאנו עצמנו בדיוק מעל השדה. בבת אחת ראינו הרבה מדורות".

דקות אחדות חלפו והמטוסים היו מעל נקודת המשיכה להפצצה. סלפק: "ראינו שאנו בכיוון הנכון, משכנו. היו לנו שתי פצצות. נכנסנו לתקיפת המסלולים קצת שטוח. השתהתי מדי כדי לתקן את הווית ועשינו את המשיכה לפי העשן, קצת שטוח. עשינו יעף שחרור פצצות וכך גם הווג השני. יאיר היה אתי, וגם רן וארזי".

בשעה בה הגיעו המירוזים אל מעל קהיר מערב, פיטרלו בשמים מספר מטוסי מיג מצריים. טייסי המבנה הישראלי הבחינו במיגים והתחילו להתייחס אליהם. במטוסי המירוז של המבנה היתה מותקנת מערכת "מאיי רה" שנועדה לשבש את הקשר בתדרי היירוט של מטוסי המיג המצריים. סלפק ואנשי המבנה היו אמורים להפעיל אותה זמן קצר לאחר התקיפה. "היה לנו מכשיר קשר משונה. לא התאמנו עליו. היה בורר כזה. ההוראה היתה שמפעילים את המתג ומיד חוזרים לפעולה".

סלפק: "בכניסה, רן אבשלום אומר לי: 'שים לב, מיג אחרינו, בין שני הזוגות, מנסה ליירט אותנו ואת יאיר נוימן'. אבל אנו היינו נעולים על ביצוע המשימה - כל הבית השלישי היה תלוי ועומד על המשימה הזאת!".

"האם אני יכול להמשיך משימה ואתה תגיע אליו קודם?" שאל סלפק.

"אתם יכולים להמשיך, אני מסתדר אתו". ענה רן.

שני הזוגות צללו ותקפו בפצצות. לאחר מכן נפרדו לשני זוגות ונכנסו ליעפי הצליפה לאחר פניה של 270 מעלות. רן התריע על המיגים המתקרבים. יוסי ארזי שמע את ההתרעה של רן אולם המשיך לתקוף מטווח בשדה. "ראיתי מיג על הקרקע. עשיתי עוד סיבוב כדי להכניס בו עוד צרור" מספר ארזי.

רן אבשלום נפרד בינתיים מהמבנה ויחד עם ארזי יצא והחל להתייחס למיג שפטרל באויר. המיג עזב את הזוג הראשון.

"אנחנו יכולים להמשיך בצליפות?" מורא סלפק.

"אני אחריו. יכולים להמשיך!" ענה לו רן.

סלפק המשיך במשימת התקיפה: "לא ראיתי שום דבר ולא קיבלתי דיווח על מה שקורה שם עם המיגים".

"תלך לטפל בו. האם אני יכול להמשיך?" הוא פנה לאחר היעף הבא לרן.

"הוא עוד רחוק!" השיב לו רן.

"עשינו עוד שלוש צליפות" מספר סלפק. "אני צלפתי על מיג 21 שהסיע, מיג 21 שנגרר ועוד מיג 21 שעמד ברחבה".



יאיר נוימן - נפגע מעל קחיר מערב ונטש מעל זיקוק

'איכרתי את המיג שלי. הוא עם ארזי" פורץ לפתע רן אבשלום לקשר.

הזוגות נפרדו זה מכבר, בעוד סלפק ויאיר עוסי קים בצליפה עשו רן אבשלום ויוסי ארזי נסיונות להרחיק את המיגים ולפגוע בהם. שני הזוגות התרחקו בינתיים זה מזה. סלפק, שעמד לפני סיום המשימה שלו, שאל למצבם ואמר להם: "תחזרו לכר, אני חוזר עם יאיר נוימן".

תשומת הלב של ארזי היתה נתונה אותה עת למתרחש על הקרקע. "ביציאה התחלתי לראות נ"מ. 'זה לא רציני' חשבתי וחשתי כאילו אני נמצא בסרט מלחמה. ואז ביעף הצליפה, היו שם פצצות סימון מסלולים וראיתי טרקטור מצרי גורר מטוס. הוא לקח רבס. עשיתי 270 מעלות והוא ניסה להתחבא. ראיתי רק חצי מהמיג 21, שמתני עליו כוונת וחתכתי את המטוס לשניים. הוא נדלק כמו לפיד. ואז שמעתי את יאיר מודיע שנפגע".

סלפק: "כבר יצאנו צפון מזרח, מהכיוון שבאנו, כללית לעבר זיקוק. יצאנו בגובה מאד נמוך. חשבתי לברוק דלק ולקחת צפונה. ואז התחיל

עלינו ירי פראי של נ"מ. ראינו גם טילי SA-2 שהתרוממו אבל הם טסו לכיוון אחר, למטרות אחרות. יאיר כל הזמן אמר לי: אני מנ"מ לא אפגעו".

שני המטוסים טסו זה בצד זה, יאיר היה מימין לסלפק. אש הנ"מ גברה.

"יש פה נ"מ חזק מאד. בלעתי עשן. אני מושך למעלה!" אומר לפתע יאיר.

"אל תמשוך למעלה!" צעק לו סלפק.

"נפגעתי!" אומר לפתע יאיר, "הקוקפיט מלא עשן. נכנס לי עשן לתוך הקוקפיט".

ארזי שמע את יאיר אומר: "אש במבער אחורי. אני נוטש!".

"נשארתי בגובה נמוך" מספר סלפק, "הבטתי ימינה, לא ראיתי אותו למעלה. קראתי לו. הוא לא ענה. עשיתי 360 מעלות כדי לחפש אותו. הוא היה כנראה כבר אחרי נטישה. לא ראיתי אותו. כל זה היה בגובה נמוך ואחרי שעשיתי 360 מעלות והייתי בכיוון עשיתי עוד 270 מעלות ויצאתי צפונה. ראיתי שאני לא יכול להמשיך, פניתי מזרחה בגובה נמוך עד שעברתי את התעלה, שם התרוממתי וזהו. לא ראיתי מצנח. היה המון נ"מ וטילים נורים עולים לגובה. ידעתי שהם לא עפים עלי. הוא לא אמר 'אני נוטש' רק 'עשן ממלא לי את הקוקפיט'. מיאיר לא שמענו יותר".

### מי פגע ביאיר נוימן?

כמתואר למעלה, ארבעה מטוסי מיג 21 המריאו אותה עת מאינשאס, שניים מהם מטוסי קרב אליראות מדגם מיג 21PF מייג'ר שואקי המריא ראשון באחד המטוסים, ויצא לפטרול מעל שדה בילבייס, הנמצא במרחק לא רב מאינשאס. אחריו המריא מפקד הכנף באחד ממטוסי המיג ליידיט יום. שני מטוסים נוספים הצליחו לצאת לפטרול.

אחד מבין שני הטייסים האחרונים, קפטן אינשאווי, הצטרף לשואקי ושניהם טסו לפטרול מעל בילבייס. אך שם לא היו להם מטרות, ובהוראת הבקר הם שבו לפטרול מעל אינשאס.



הטופולבים נמחו- על שתי העמדות השחורות חנו שני מפציצי טופולב נושאי טילי קלט (ראה צילומי שני המטוסים לפני השמדתם בפרק הגל הראשון- השדות בדלתא). עשנם כיסה את השדה עוד שעה ארוכה

שרה אינשאס נמצא בטווח טיסה של מספר דקות מקהיר מערב. מעל אינשאס פעלו מטוסי מירז' אולם אף אחד מהם לא נפגע באותה שעה. במקום אחר, מעל קהיר מערב פעלו מטוסי המבנה של אבנר סלפק. המיגים הבחינו במירז'ים התוקפים ויצאו ליירט אותם ואף שיגרו לעברם טילי אטול.

מתאר שואקי: "טסתי לשם וראיתי שני מטוסי מירז' טסים לשמאלי. הגעתי מאחוריהם עד שהצלחתי לראות את הקסדה של מספר שניים. יכולתי רק להסתכל בו ולא לירות בגלל המגבלות של הטיל מסוג אטול. אם הם היו שומרים מבנה, הייתי יכול להכנס אל מאחוריהם. הם ניסו להכנס מאחורי בהשתמשם בתרגיל אופקי אולם לא הצליחו. כל הזמן קיויתי שהם יפנו ויחזרו הביתה".<sup>12</sup>

ממשיך שואקי: "ואז היתה גם לי הזדמנות. טסתי בעקבותיהם ויריתי טיל אטול על המוביל. הטיל הראשון פגע במירז' והיה עשן כבד. חיפשתי את מספר שניים ולא ראיתי אותו, כך שהחלטתי לשגר את הטיל השני על המטוס הפולט עשן. המירז' התפוצץ באויר, הרים את החרטום מעלה בפניית הודקרות ואז החרטום ירד ישר מטה".

לטייס המיג אל-דאות לא היה עוד מה לעשות במקום לאחר שאזלו שני הטילים שלו. לא היה לו תותח. "המיג היה מטוס מאד מוגבל" סיכם שואקי את הגיחה, "אם היה לי תותח הייתי יכול להפיל את שני המירז'ים, אבל

היה עלי להמתין ולעבוד קשה כדי להשיג את ההפלות בעזרת הטילים".<sup>13</sup> יאיר גוימן הודיע כי נדלקה אצלו מנורת אש במבער, וסביר להניח כי במהלך נסיונותיו לחמוק מאש הנ"מ הצליח הטייס המצרי להתמקם מאחור ולשגר טיל אויר-אוויר מסוג אטול לעבר מטוסו. המירו, נפגע. המטוס העלה עשן ויאיר, שתחושת המחנק שלו בתא הלכה וגברה, פלט עצמו מעל העיר זיקוק וצנח בשלום. זמן קצר לאחר שרגליו נגעו בהקרקע התנפלו עליו כפריים מצריים ורצחו אותו.

לפרשת ההפלה של יאיר גוימן ז"ל היה המשך גם שנים לאחר מכן. כאשר ביקר שר הביטחון עזר ויצמן במצד רים, סיפר אחד ממארחיו המצריים, קצין בחיל-האוויר, כי הוא הפיל מטוס מירז' ישראלי. כותב על כך ויצמן: "החלפתי מלים עם גאמסי אך עיני לא משו מאחד מאנשי צוות המסוק... חשתי שהוא רוצה לומר דבר מה אך חושש מעט. שלחתי לעברו מבט מדרבן לבסוף אור אומץ ופנה אלי. 'ארוני, אמר בשקט ובנימה של התנצלות, 'במלחמת ששת הימים הפלתי מטוס ישראלי'. והוא המשיך לאחר מכן: 'הייתי בכוננות בבסיס כאשר הגיעו המטוסים שלכם. המראתי במיג 21 ותקפתי בטיל את אחד ממטוסי המירו'. ראיתי שהמטוס עלה באש, אך הטייס הצליח להפעיל את כסא המפלט וצנח. ליוויתי בעיני את צניחתו. חשתי שאם יצנח באיזור כפרי יפגעו בו התושבים המקומיים. נחתתי מיד בבסיס ובמכונית דהרתי לעבר אזור הצניחה המשוער. הגעתי למקום... מאוחר מדי. הכפריים הרגו את האיש'. ועוד הוסיף הטייס המצרי: 'אני יודע את שמו של הטייס הישראלי: יאיר גוימן'.<sup>14</sup>

עזר מינה את גיורא רום, שהיה אז קצין בכיר במפקדת חיל-האוויר, לבחון את הסיפור של הטייס המצרי. גיורא נפגש עם אבנר סלפק, מוביל המבנה ושמע על אירועי אותה גיחה. לאחר מכן נפגש גם עם הטייס המצרי. רום התרשם מסיפורו ואישר כי יש אמת ברבריו.

סלפק המשיך צפונה מעל הרלתא ושאל למצבם של שלוש וארבע. אלה היו גם כן בדרכם חזרה צפונה. הוא מספר על סיום הגיחה: "בדרך וראתי שמספרי שלוש וארבע חוזרים. הם היו כבר בחצי הדרך הביתה. הם רצו אחרי המיג אבל לא הצליחו להפיל אותו. שניהם נפרדו וכל אחד מהם חזר לבד. חזרנו ואת המבנה שלי כבר לא הספקתי לאסוף. הם כבר נחתו. חזרתי לבד ונחתתי בחצור".

המבנה דיווח תוצאות: סלפק חיסל שני מיג 21, ארוזי חיסל מיג 21 אחד.<sup>15</sup>

ליוסי ארוזי היתה תחושה קשה אחר הגיחה: "חזרנו הביתה, כל אחד לחוד, כמו ברוויים בודדים. אני טסתי בגובה נמוך עד התעלה ואחר כך עליתי לגובה. חציתי את סיני והגעתי לחצור. לאחר שנחתנו לא דיברנו עם עמוס לפידות על הטיסה. עמוס אפילו לא קרא לנו לתחקיר - הרי קרה כאן משהו - השארנו טייס בשטח. ואז חשבתי גם מה עם הדברים שאמר הרב גורן ליאיר גוימן: 'שליחי מצווה אינם ניזוקים...'"

בסיס האוויר באינשאס באיזור הרלתא לא הותקף בגל השלישי.

## שדות התעופה הרחוקים

### לוקסור ב"עמק המלכים"

במפקדת חיל-האוויר מנו שוב ושוב את מספרי המטוסים שהושמדו, ובעיקר את מספרם של המפציצים הגדודיים לים מדגם טופולב 16 אשר יכלו להוות עדיין סיכון לאוכלוסייה האזרחית בישראל. האם ישלחו המצרים את המטוסים הכבדים שנותרו לתקיפת נקם נגד אוכלוסייה אזרחית ישראלית? אולם מפקדי חיל-האוויר המצרי המוכה, לא עסקו ברגעים אלה במחשבות על נקם ולא על פעולות תגובה נגד ישראל. הם דאגו לעורם ולמשפטים הצבאיים אשר היו צפויים להם. לבד מפעולות יזומות מקומיות של טייסי קרב ותקיפה להגנת בסיסים או אזורים, לא יצאו מטוסים מצריים במאורגן לתקיפת הכוחות הישראליים שנעו בסיני, שלא לדבר על תקיפה של מטרת אזרחיות בלב ישראל. בבסיסים הגדולים בני סואף וקהיר מערב בהם שכנו מטוסי ההפצצה הכבדים, עסקו אלפי חיילים וכפריים מגוייסים בכיבוי השריפות, סילוק השברים הרבים של המטוסים והמבנים ומילוי הבורות הגדולים אשר נפערו במרכזי המסלולים הארוכים. כל שדות התעופה המבציעים של חיל-האוויר המצרי, אשר יכלו להוות סכנה לאוכלוסיית ישראל, או לכוחות היבשה שלה שפרצו באותו בוקר לתוככי סיני, היו מושמדו. גם לאחר שנסתמו הבורות מולאו בחול וכוסו באספלט, היה מספרם של המטוסים שיכלו להמריא מהם לאוויר מועט ביותר. אלה לא יצאו לפעולה נגד ישראל – הם הוברחו לשדות הרחוקים בלב מצרים.

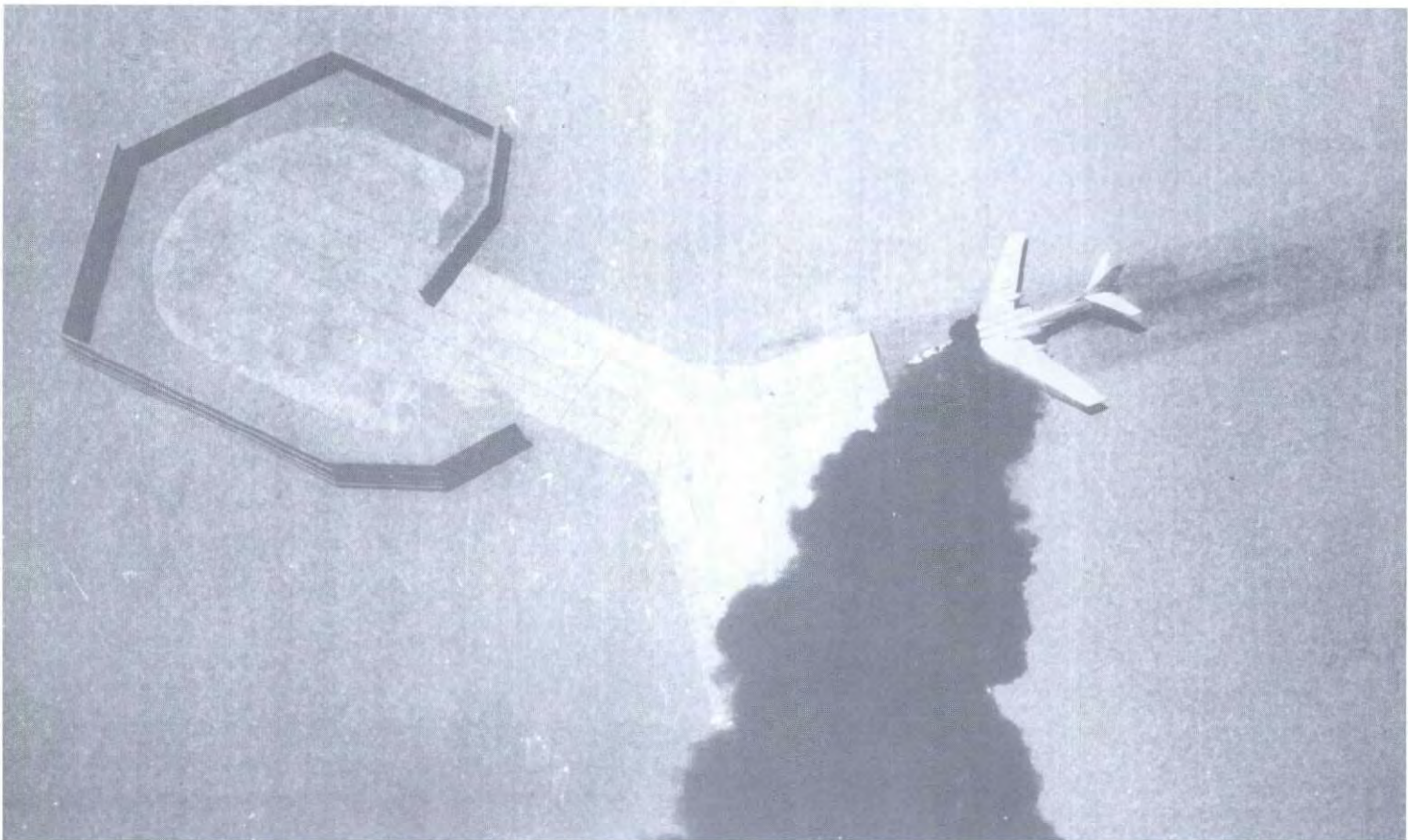
שרה לוקסור הרחוק, היה בשנות הששים מרכז אספקה לכוחות המצריים שפעלו נגד המורדים בתימן.<sup>16</sup> לאחר גלי התקיפה הראשונים הגיעו דיווחים כי שמונה מפציצי טופולב 16 המריאו מבני סואף וקהיר מערב לגיחות אימון שגרתיות ומתוכננות. לאחר שהחלה פעולת חיל-האוויר קיבלו טייסייהם הוראה לנחות בלוקי סור, השרה הרחוק בלב מצרים התיכונה. מפקדי הטיבת המפציצים הכבדים קבעו כי בסיס האוויר בלוקסור יהיה רחוק ובטוח מפגיעתם של המטוסים הישראליים. על טעותם יעמדו מספר שעות לאחר מכן. על תקיפת השרה הרחוק בלוקסור, הוחלט בשעה בה תמה תקיפת הגל השני ועדיין לא החלה תקיפת הגל השלישי. הבהילות בהשמדת המפציצים הכבדים שהצליחו לחמוק היתה גדולה, ולפיכך הוחלט לשלוח מבנה תקיפה בשעה זו לעבר השרה במצרים התיכונה.

### "אויב הגיחה הזאת הוא המרחק"

הטיסה ללוקסור היתה מן הארוכות ביותר שביצעו מטוסי חיל-האוויר במלחמת ששת המים. רק הטיסה לראס באנס היתה ארוכה ממנה. "אויב הגיחה הזאת הוא המרחק" יכתוב סגן הרצל בודינגר, טייס ווטור במלחמה שכבר השמיד מספר מפציצי טופולב מעל בני סואף בגיחת הבוקר הראשונה שלו. "יש לנו נסיון עשיר בטייטות ארוכות אבל לוקסור נמצאת על קצה הטווח, אפילו של הווטור". ואכן המרחק היה כ-800 קילומטר לכל כיוון – "מעולם לא הרחקנו לטווח הזה!" הוא סיפר.<sup>17</sup>

אל עבר השרה הרחוק יצאו מבסיס האוויר ברמת דוד שלושה מטוסי ווטור. במטוס הראשון החדר-מושבי היה שלמה קרן, סמ"ט א' של הטייסת והמוביל של הגיחה. בשני, גם הוא מטוס חדר-מושבי, היה הרצל בודינגר ובמטוס השלישי (ווטור דר-מושבי דגם IIB לצילום) היו יעקב רפאלי (קכ) והנווט שבתאי בן-שוע שנועד גם לצלם את תוצאות התקיפה.

ההכנות לגיחה היו מאולתרות. לצוותים חסרו צילומי אוויר של השרה וגם המפות האזרחיות שנמסרו להם לא היו מעורכנות. המטוסים נשאו שש פצצות 100 ק"ג עד חצי טון ופגזים לתותחי ה-30 מ"מ שבחרטומם. הזמ"מ: 12:15.



אחד מתוך שמונה- מפציצי הטופולב שחמקו בברוקר מקהיר מערב ובני סואף, נלכדו לאח שנחתו בלוקסור, אליו לא יכלו להגיע, לפי הערכות המודיעין המצרי, מטוסי חיל-האוויר

שעה לפני כן המריאו שלושת המטוסים מרמת דוד, חצו את הנגב בקו ישר ומשם הדרימו לעבר מפרץ אילת. כדי לפתור את בעיית המרחק טסו המטוסים בטיסת שיוט בנסיקה: הטייסים שמרו על מצב מנוע קבוע וחסכוני והמטוס נסק באופן רציף ככל שירד משקלו, בגלל כילוי הדלק שבמכליו. המטוסים המשיכו דרומה וחצו את החלק הדרומי וההררי של חצי האי סיני ומשם פנו צפונה ומערה בה לעבר מפרץ סואץ.

הטיסה בגובה רב, ללא אירועים היתה עם כך טיסה מפרך כת. 18 "היה נדמה לי שהטיסה הזאת לא תיגמר לעולם" סיפר סגן הרצל בודינגר לאחר הטיסה. "ידענו שיש טייסת של מיג 19 בגרדקה. היתה די בעיה לעבור שם



הרצל בודינגר - בגחה הראשונה יצא לבני סואץ, וגם הטיסה השנייה היתה לעבר יעד רחוק



שבטאי בן-שוע - יצא לגיחה ללוקסור כנוט המשימה וכצלם תוצאות

כשאנו עם חימוש. מאד דאגנו. נאמר לנו שרביעייה של 101 תתקוף את גרדקה ותפעל נגד מיירטים". באותה שעה תקפה רביעייה של 119 את השרדה בגרדקה. לא היתה סיבה לדאגה - אותה עת שלטו מטוסי חיל האוויר בשמי סיני ומבואותיו. לאחר מספר דקות חצו שלושת המטוסים את המפרץ הכחול, ונכנסו לתוך המדבר החום והצהבהב.

#### מתג מורד בתא הטייס

מטוסי התקיפה של חיל האוויר, אשר יצאו לאזורים רחוקים היו מצוידים במערכת ל"א (לוחמה אלקטרונית) בסיטית אשר פותחה על ידי חברת אל.ת.א. המערכת נועדה לחסימת קשר ופעלה בתדרים בהם פעלו מערכות ההגנה האווירית ומטוסי היירוט המצריים. מערכת מסוג זה, שכונתה "עופרה" הותקנה גם במטוסי הווטור של מבנה זה.

"אז לא ידענו מהי המערכת הזאת" אומר בודינגר, "אף אחד לא אמר לנו. המערכת מופעלת על ידי מפסק עם כיסוי פלסטיק. כשהיינו מעל גרדקה המריאו מיירטים. קיבלנו הוראה להפעיל אותה. במטוס שלי זה היה מאובטח. לא הצלחתי להרים את הפלסטיק. מרוב מאמץ שברתי את הכיסוי והפעלתי את המפסק. באותו זמן כלל לא ידעתי מה זה עשה".

לפתע נגלה להם הנילוס הגדול כשהוא מתפתל בין ההרים הנמוכים של המדבר המערבי. חובבי ההסטוריה שבין הטייסים, ובהם בודינגר, ניסו לאתר את עמק המלכים החפון בין פיתולי הנהר בין כרנך לנאיאמון והביי חינו בארמונות לוקסור העתיקה.

דקות אחדות לאחר מכן הם כבר היו בפאתי השרדה.

"השרדה אינו נראה מאיים" נזכר בודינגר ובעיניו החדות הוא מבחין במצב המטוסים שחנו בו: "המפציצים

חוננים במפוזר לאחר נחיתה הפוזה. מלמעלה הם נראים כמו צי של מטוסי נוסעים. היו כל מיני מטוסים שלא שייכים לענין – אנטונוב 12 ומטוסים אורחיים". עתה היה השרה הגדול פרוש למטה לכל רוחב האופק. הוותרים משכו מעלה, התגלגלו ונכנסו ליעפי הפצצה מהירים. הפצצות המיוחדות כתשו את המסלולים. עוד דקה, והם יצאו בגובה נמוך לעבר המדבר, פנו ונכנסו ליעפי צליפה מהירים. שני מטוסים עשו שני יעפים כל אחד והשמירו שמונה מטוסים. בשרה היו 12 מטוסים. הוותרים השמידו מטוס אחר מטוס. לא היה נ"מ בשרה: "תחושת המטווח חזקה מאשר בבני סואף" נזכר בודינגר, "המטוסים קרסו תחתם והלהבות פרצו מתוכם".

ממשיך בודינגר: "המוביל לקח החלטה שאם הגענו והפתענו אותם, והנ"מ מאד דליל, להמשיך ולקחת סיכון. עשינו שישה יעפים עד שהשמרנו את המטוסים כולם. כאשר עזבנו את השרה, כל המטוסים הגדולים היו בוערים". הצוות ספר שמונה מפציצי טופולב 16 שהעלו עמודי עשן גבוהים. לבר ממפציצי הטופולב הושמ



מצנח פתוח ותחושת הקלה- ווטור 14 בו יצא בודינגר לטיסה הארוכה ללוקסור. המטוס הפגוע נחת מרוקן מזלק בשרה התעופה באילת והוחזר למחרת לטייסת לאחר תיקון מאולתר שנעשה בו במקום

דו בלוקסור גם מפציצי איל 28 ומטוסי קרב מסוג מיג 17. בצילומים ניתן לראות גם מספר מטוסים אורחיים ים עולים באש.

רפאלי השליך את הפצצות. לא היו תותחים במטוס הוותר שלו ובזמן שהשניים האחרים עסקו בצליפה הוא נכנס ליעפי צילום בגובה ומהירות קבועים מעל השרה. הוא לחץ על מתגי המצלמות. שני המטוסים האחרים יצאו לפאתי השרה והמתינו במעגלי המתנה מרוחק. עכשיו הוא היה ביעף הצילום האחרון. רפאלי השלים את מלאכתו, הצטרף אליהם, והשלושה יצאו חזרה הביתה. הפעולה כולה מעל השרה בלוקסור, לא ארכה יותר מארבע דקות.<sup>19</sup>

כאן התחילה בעיה אמיתית להטריד את הטייסים: האם יספיק הדלק לנחיתה בבסיס ממנו יצאו? בודינגר הרהר בענין, אך גילה כי אצלו הבעיה חמורה אף יותר: יש לו נזילת דלק באחד המיכלים. הבעיה חייבה פתרון מהיר. "ככל הנראה נפגע המטוס במהלך הגיחה או בדרך" הוא נזכר. הוא מודיע על כך למוביל. קרן מאשר לו שהוא מושך אחריו שובל של דלק. שאר אנשי הצוות אינם יכולים להועיל לו במצב כזה. הם ממשיכים לטוס צפונה לעבר ישראל.

בודינגר נותר מעט מאחור, מנסה להתגבר על הבעיה בעצמו, כדרכו. גם באירועים קודמים לא הטריח את אנשי המבנה ולא את המוביל יותר מדי. הוא התמקד בבדיקת מצבו והפנה מבט קפדני על לוח המכשירים. במיוחד על שעון הדלק המדאיג.

עוד מספר דקות חולפות. בודינגר טס בקו ישר ממפרץ סואף לעבר הנגב. מימין הוא מבחין בהרי דרום בסיני

הגבוהים ומשמאל במישור הנרחב והחולי. המטוסים טסו בגובה רב – פוטנציאל שניתן להפוך למרחק. הוא נועץ מבטו בשעון הרלק של אחד המיכלים וזה מראה על "אפס". לאחר רגעים ספורים כבה אחד המנועים. את שאר הדרך הוא עשה על המנוע הפועל היחיד שנותר לו. הוא מודיע על מצבו על ערוץ הקשר של הטייס סת.

"ניסיתי לעשות הזנה צולבת מהצד הפגוע לבריאה כדי לנצל את הרלק שיאבד כמה שפחות" סיפר בודינגר, "ראיתי שאני מאבד יותר דלק. החלטתי לטוס כמה שיותר גבוה. טיפסתי לגובה 30 אלף רגל וכאן המנוע כבה. המטוס לא אמור להתזיק 30 אלף רגל במצב הזה והוא ירד לאט ל-25 אלף".

במוחו חלפו תכניות מתכניות שונות: באופטימית שבהן קיווה שיצליח לגלוש לעבר הנגב, הפחות מעוררות היו נחיתת חירום במקומות מבודדים בסיני. "כל האיזור הדרומי של סיני לא היה בדיננו. לנטוש שם זה לא טוב" חשב. הגרועות ביותר היו נטישה מעל המים או במדבר. אין הרבה מה לעשות במצב כזה – מטוס לעולם



טופלבים בוערים ומטוסים אזרחיים- מטוס DC-6 שנפגע ומטוסי אנטונוס 12 ו-24 על המסלולים בלוקסור

אינו נשאר, כירוע, באויר.

בודינגר שייט במהירות חסכונית, וקיווה להמיר בבוא הזמן את הגובה בגלישה לטווח ארוך יותר, כאשר גם המנוע השני יפסיק את פעולתו מחוסר דלק. זו אינה הפעם הראשונה שהוא נמצב הזה. בעבר כבר איבד שני מנועים בזמן שהיה בגלישה לשרדה תל־נוף, ונחת נחיתת ריסוק טראומטית בפאתי הבסיס.

שקט מסביב, המטוס הפגוע גולש לאיטו לעבר מפרץ אילת "את המנוע השני חייבים לשמור, ויהי מה" אומר בודינגר לעצמו.

לפתע צצה תקוה: מרחוק הוא רואה את הקצה הצפוני של מפרץ אילת. שם יש שדה תעופה ואפשר לנחות. "המסלול שם הוא מסלול אספלט – הוא התאים למטוסי נוסעים ולא למטוסים כבדים. החלטתי שכלית ברירה זה עדיף על פני נטישה. נראה מה יהיה: או שאצליח או שלא. לא היה לי דלק לעשות מעבר מעל השדה. ייתכן שאני עוד אגיע אליו" הוא מעודד עצמו. בודינגר בודק את נתוני שדה החירום שלו, ומגלה בעיה: אורך המסלול הוא רק 1500 מטרים. "מסלול קצר עדיף על נטישה" הוא מסכם לעצמו את המצב. מבט

נוסף לעבר מחווני הדלק ועכשיו שניהם היו תקועים כבר ליד הספרה "אפס". זהו, זה עומד לקרות בכל רגע.

המנוע מכלה בינתיים את שאריות הדלק שנותרו בצינורות המוליכים אליו, ובעוד רגע קל גם הוא שובת. בודינגר, בקור רוח ובשליטה עצמית, הכניס את המטוס לגלישה מתונה, אופטימלית, כשהוא משאיר את כני הנסע והמדפים בפנים ומקווה בלבו שיספיק במצב הזה להגיע למסלול באילת.

"אני מתרכז עכשיו בכל כוחותי לשלוט בוטור הרואה לקראת המסלול באילת. לנצל את המסלול עד המטר האחרון". רק בגובה ההקפה הוא פותח את הגלגלים, מוריד את המדפים הגדולים וגולש לעבר המסלול. החשש עכשיו: האם יגמור את המסלול ויורד בקצהו לחול? המטוס הגדול ריק עתה מדלק ומשקלו נמוך יחסית. בודינגר לוחץ בכל כוחו על הבלמים. המטוס חורק, גונח, רוטט... ונעצר. השעה היתה 13:23.

"איך לא חשבת ששכך יהיה? – כאשר המטוס קל, נקי מחימוש ויבש מדלק!" שואל בודינגר את עצמו בתמייה מהולה בהקלה. שאר המטוסים המשיכו צפונה ונחתו ברמת דוד.

בודינגר: "כאן היתה לי הפתעה שניה: כמות האנשים שרצו מהגדרות אל השדה לראות מטוס מפויח שגם ירה והפציץ. פתחתי את החופה. שמו סולם של רכב כבאים. והאנשים היו מופתעים: ממטוס כזה גדול יוצא טייס כזה קטן? אז נראיתי כמו גרנ"ע...".

עם הודיע דבר הנחיתה של בודינגר באילת, יצא לשם הטייס זאב תבור (טברסקי) באחד ממטוסי המטאור הדרומשביים של הטייסת ועימו המכונאי יוסי לוין. לוין שהיה מהמכונאים המצטיינים של הווטור, עשה מספר "מעקפים" למערכת הדלק של המטוס והכשיר את המטוס לטיסה. בודינגר עצמו החזיר אותו למחרת לטייסת.

#### גרדקה – כוננות לפעולה נגד שארם א שייח

בסיס האויר מספר 286 בגרדקה היה שדה תעופה גדול אשר שכן במבואות הדרומיים של מפרץ סואץ. במקום היה מסלול אחד ארוך, ורחבות החניה שלו יכלו להכיל מספר רב של מטוסים.

ערב המלחמה היה איזור מפרץ סואץ במרכז תשומת הלב העולמית בעקבות סגירת המיצרים על ידי נאטר. המצרים ציפו כי באיזור זה תיערך פעילות ישראלית וחיל-האויר אף עודד אותם לחשוב כך. הוא שלח מספר טיסות צילום אשר הגיעו לאיזור המפרץ מדרום. מפקדי חיל-האויר המצרי העריכו בעקבות כך כי ישראל תערוך התקפה לעבר איזור שארם אישייה, שהיה אחת מן העילות למתיחות של ימי מאי ויוני, או תפעל מדרום, מאיזור מפרץ סואץ.

בשארם אישייה לא היה שדה תעופה כשיר להפעלת מטוסי קרב. בשל כך החליטו המפקדים המצריים להעביר שמונה מטוסי מיג 21 ורביעייה של מטוסי מיג 19 לבסיס האויר בגרדקה שהיה השדה העיקרי שחלש על האיזור כולו. מטוסים אלה היו גם מטוסי הכוננות שנועדו להגן על איזור מיצרי סנפיר וטיראן. המטוסים ערכו פטרולים מעל מפרץ סואץ ובחוף המערבי של חצי האי סיני, משם העריכו כי יבואו המטוסי הישראליים.

בשעות לפני הצהריים, זמן לא רב לאחר שנודע על השמדת מטוסי חיל-האויר המצרי בשרות בסיני ובתע"ל, הוזנקו רביעיות של מטוסי קרב לפטרול מעל חוף סיני בעבר השני של מפרץ סואץ ושם המתינו למטוסי סים הישראליים. כך היה גם בשעת הצהריים של אותו יום. רביעייה של מטוסי מיג 19 יצאה לפטרול חמוש בעבר השני של מפרץ סואץ, כדי לקדם את פני המטוסים הישראליים.

אך המטוסים הישראליים הגיעו מאיזור אחר.

ארבעה מטוסי מיר' של טייסת 119 ובהם רן פקר, מפקד הטייסת, סגן ארנון לבושיץ (לפידות), סרן ראובן רוזן וסרן ברוך קינן (בוקי) יצאו מתל נוף ועשו דרכם דרך מפרץ סואץ ושארם אישייה לעבר גרדקה.

עבור רן זו היתה הטיסה השלישית באותו יום לתקיפת שדות תעופה, אחרי אינשאס ואבו סואר. רוזן ולנו" שינ תקפו את קהיר מערב בשתי גיחות נפרדות. בוקי תקף לפני כן את אבו סואר מעבר לתעלה.



עיתירי קרבות - ברוך קינן (בוקר) ליד מירזי 766 בו הפיל גיורא רום שני מיגים מעל אבו סואר ושלושה אחרים שנסטפו לו במהלך הקרבות לאחר מכן

### דרמה בחדר המבצעים

לגיחה לגרדקה קדמה דרמה אנושית בחדר המבצעים של טייסת 119. רן פקר, מפקד הטייסת, השלים באותו בוקר שתי גיחות תקיפה על אינשאס ואבו סואר. סמ"ט א' הבכיר שלו, איתן כרמי, חזר בשעה 09:40 מגיחת הקרב מעל אבו סואר, והחליף את מוטי ישורון, סמ"ט ב', כמנהל לחימה. עתה התכונן סוף סוף לצאת לגיחת תקיפה במצרים. מוטי יצא בינתיים עם יערי לגיחה קצרה לאינשאס. איתן רצה לצאת לתקיפה וכלא זעם עצור על רן. הוא כעס מאוד על הצבתו כטייס יירות בבוקר וקיווה כי בשעות הבאות ינהל רן את הלחימה ויאפשר לו ולמוטי להוביל אחת מגיחות התקיפה הבאות שתוכננו לטייסת. מוטי תקף - הוא עדיין לא.

רן נכנס לחדר המבצעים ולפניו היה מוצב פירוט המשימות הבאות. בראשן היתה גרדקה. הוא נטל את המדב"קה ועליה שמו, והציב עצמו כמוביל המבנה. איתן הביט המום במעשיו של רן.

"תשמע, רן, הגיע הזמן שגם אתה תנהל, ותיתן לי לטוס!" אמר לו איתן והזכיר את העובדה כי הוא היחיד בין הסמ"טים שלא יצא עדיין לגיחות תקיפה בעוד הוא עשה זאת פעמיים באותו בוקר.

לחילופי הדברים ביניהם היו עדים מספר טייסים של הטייסת.

רן זעם, אך שלט בעצמו ולא ענה. הוא הזמין את איתן לחדרו, סגר את הדלת והודיע לו כי הוא מודח ברגע זה מתפקידו כסגן המפקד ומסולק מהטייסת.

"אתה מקורקע. תתפשט, תתלבש, אני מעביר אותך לטייסת 101!" הוא אמר לו.

הטייסים להם נודע הדבר לאחר מכן, היו המומים. חלקם שתקו, אחרים הסתורדו וחיפשו דרכים להגיב על המעשה. הטייסת היתה כמרקחה.

רבים תהו אם מעשהו של רן אינו אלא "משחק אגו" ואם איתן, מבכירי הלוחמים של הטייסת, היה ראוי ליחס כזה, במיוחד עתה שהטייסת היתה במלחמה וזקוקה ללוחמים ברמתו.

"עם רן לא מתעסקים" אמר אחד הטייסים, "במיוחד לא בנושאים של אגו".

"רן רצה אקשן - הוא רצה לטוס" אמר איתן לאחר המלחמה, "ולנו זה היה קשה. הוא מפקד טייסת - הוא קובע, הוא יכול להחליט. ורן אהב את זה. כשהוא יוצא למשימה יש לו הרבה סיכויים לצאת, להפיל ולתקוף. זה

יותר הרואי מאשר להשאיר ולנהל את המלחמה".<sup>20</sup>  
 רן הנסער הורה למוטי ישורון לחזור לתפקיד מנהל לחימה ויצא להוביל את גיחת התקיפה לגרדקה.

הטיסה היתה ארוכה. המטוסים חלפו מעל מפרץ אילת בגובה רב כדי לחסוך דלק. "הנמכנו לגובה נמוך, בנואיבה או בדהב, נסתרים על ידי ההרים של דרום סיני" מספר ארנון, מספר שתיים הצעיר. כאשר חצו את מפרץ סואץ הם ירדו לגובה הגלים, פנו כ־90 מעלות לצפון-מערב וחררו אל החוף המצרי. גרדקה היתה אמורה להיות בדיוק בקצה השני של המפרץ. ממשיך ארנון: "חצינו לאיזור גרדקה או חורגרה. האיזור נראה מאד מישורי, בצד המצרי כמעט ולא ראינו הרים ולא רכסים של הרים. היו שם מכנים ומתקנים צנאיים ולא היתה בעיה לזהות שאנו הולכים על איזור לא קטן של מתקני צבא".<sup>21</sup>

רן משך בזמן, התהפך על גבו וצלל לתקיפה לכיוון דרום. שלושת המטוסים האחרים היו בעקבותיו. הם הטיילו את שמונת הפצצות הכבדות שלהם והרסו את המסלול כמתוכנן. בשדה היתה הפתעה מוחלטת – אש נ"מ לא נורתה, ומטוסי אויב לא נראו בשמים. המירו"ם יצאו לפניה רחבה, וחזרו ביעפים מהירים כדי להשי-

מיר את המטוסים שהיו בשדה. לא היה היכן להסתתר במרחב הפתוח הגדול סביב גרדקה.

בינתיים התעשתו המפקדים והחיילים בשדה, ותותחני הנ"מ רצו לסוללות לאייש את התותחים. אש חזקה ביותר החלה ללוות את המטוסים הישראליים.

ארנון: "כל הפניות היו שמאליות. התפ" לאתי לראות פופים של נ"מ בצבע שחור כהה. כל ההקפה הזו, כ־550 קשר עם 60 מעלות הטייה ובגובה נמוך, זה הכי נמוך שאפשר לטוס ועליך לעשות שיפוט כל הזמן ולהיות מאד עירני. אני מסתכל רק



מי 6 בכונת- מסוקי מיל 6 ענקיים שהובילו את חיילי הצבא המצרי לשארים אשייח הושמדו בגרדקה, יחד עם מטוסי המיג שהגיעו לחגן על האיזור



קדימה. אני רואה ביני ובין רן כל הזמן התפוצצויות של נ"מ. כל הקפה פיצוצים שחורים, כל פיצוץ כזה 2-3 מטרים. אנו ממשיכים לעבור דרך הפופים. לא יודע מה קורה מאחורי, אני כל הזמן אחרי רן, קצת יותר גבוה ממנו, צליפה ועוד צליפה, ונכנסים על ההליקופטרים שנרלקים".

ראובן רוזן נכנס ליעף צליפה ראשון ואחריו ליעף שני, כאשר לפתע הבחין בבעיה במטוסו. "לכל הרוחות – שוב פגיעה במיכל דלק" חשב רוביק. בגיחת הנוקר הראשונה לקהיר מערב חטף פגז נ"מ ב"סוט" (מיכל הרלק בגוף) וחזר מקרטע לחצור. עכשיו שוב פגיעה ולפניו עוד מאות קילומטרים עד תל נוף.

"ביעף אחד תקפתי איזה מטוס, אולי דמה, לא הצלחתי לראות" סיפר רוביק. "הוא נפל על הקרקע בבת אחת. ביעף השני דפקתי שני מסוקי מיל 6 ענקיים. הלכתי על אחד מהם ואז ביציאה מהצליפה השנייה אני מסתכל על הלוח ורואה אותה תמונה מהגיחה הראשונה: ז'וור (שעון מיכל דלק) אחד נמוך מאד, משהו כמו 100 ליטר והשני במקום הרגיל. חשבתי שחטפתי שוב ב'סוט' האחורי. את מה שקרה גיליתי רק אחר כך. הודעתי לרן וביקשתי רשות לעזוב".<sup>22</sup>

"לך הביתה!! לבד!!" הורה לו רן.

ברקע ההחלטה של המוביל היתה הידיעה כי אין באויר או בדרך מטוסים אשר עלולים לסכן את המטוס הבורד.

עתה נותרו שלושה מטוסים כדי להשלים את המלאכה מעל גרדקה. רן פקד: "ראובן היה קצר בדלק, ועזב בסוף היעף השני. אש הנ"מ היתה חזקה ביותר. כל הכלים ירקו אש". הדבר לא הפריע למטוסים הישראליים להמשיך בתקיפה כמתוכנן. המטוסים צללו ובכל יעף הוסיפו עוד מטוס או שניים למושמדים. בשדה זה היה יתרון להגנה: השטח הפתוח לא איפשר למטוסים התוקפים לחמוק ולהסתתר – כל יעפיהם היו גלויים בשמי השטח המדברי הרחב והשטוח. לכן היה צורך לפעול בנחישות ולהיכנס לכל יעף במהירות גבוהה. לא חלפו אלא מספר דקות ושמונה מטוסי קרב, וכן מסוקי מיל 6 ענקיים, עלו באש.

המטוסים השלימו את היעף השלישי. בוקי נסק אחרי היעף והבחין לפתע ברביעיית מטוסי מיג 19 המגיעה מצפון מזרח, בפנייה מתונה, כאילו התכוונו להכנס לצלע עם הרוח ולנחות. היו אלה המטוסים שפטרו מעבר למפרץ, ועתה נקראו לשוב להגן על השרה. ייתכן כי הדלק אזל במיכליהם והם קיוו לחזור עתה לנחיתתה שלווה. לבוקי שהשלים את היעף נראה היה כאילו המיגים נכנסים ליעפי יירות על המירו'ים.

בוקי היה הראשון שהבחין במיגים. רן שתקף ראשון היה הרבה לפניו והתרחק צפונה. לפתע שיגרו המיגים רקטות, ככל הנראה רקטות אוויר-רקע, בהתקפת מצח על המירו'ים.

"משכתי למעלה, ניתקתי בידונים ואז גם הטיל עף לי" סיפר בוקי, "ראיתי אותם ואז צעקתי: 'מיגים בהד און אלינו!'"<sup>23</sup>

קולו של בוקי, שהיה גבוה בדרך כלל, עלה באוקטבה שלמה.

רן הביט לצדדים, המיגים חלפו אותו בינתיים והוא לא יכול היה לראות אותם. בוקי ראה אותם עדיין מצד שמאל שלו.

"איפה הם, איפה הם? דבר לאט. תגיד לי איפה הם?" קרא רן, משווה לקולו סמכותיות.

בוקי, נלהב ונרגש עדיין מהגילוי, פנה לעבר המיגים. "עשיתי טעות תמורה. גיליתי לרן היכן הם נמצאים!". רן לא המתין הרבה, הביט לצדדים, התגלגל ופנה לאחור תוך שהוא מסתער על המיגים.

"הם היו מיגים גדולים, ירוקים ומכוערים" נזכר בוקי. "אני מנסה להתלבש עליהם. משכתי והתהפכתי על הגב, עשיתי פניית מאונות והתחלתי לרדת למטה, ופתאום ראיתי את הזוג הזה, כאשר הזוג השני אחריו, בדרך לנחיתה" סיפר בוקי שהתכוון לצלול לעברם.

"עזוב אותך, עזוב אותך" צווח רן לבוקי שכבר החל להתארגן מאחורי המיג הקדמי. בוקי עזב אותו והלך למטוס שאחריו.

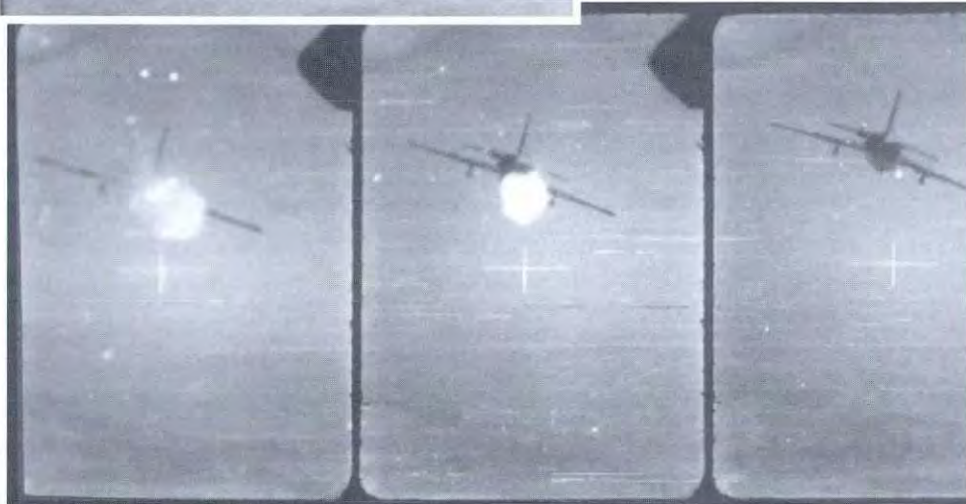
סיפר רן: "התישתי על מיג אחד והפלתי אותו. ארגון רדף אחרי מיג נוסף והפיל גם אותו". מיג שלישי עמד לנחות אך משהבחין במירו' של רן התארגן כ-200 מטר מאחוריו. רן תמרן בחריפות, זרק את המיג לפניו, ופגע בו בתותחיו – "עשיתי 'תן לו לחלוף' קלאסי, צרור והמיג נרפק".



שני מיגים היו עתה בקרבת צלע עם הרוח, פונים לעבר הצלע המתה לקראת הפיינל. מטוס שלישי התרחק מהזירה שם פגש אותו ארנון לבושיץ. מטוס רביעי היה בפניה רחבה.

בוקי שצפה בקרב לכד במבטו את המיג הרביעי כשהוא מתקרב לנחיתה, כן הנסע שלו פתוח, מדפיו מורדים. "ברווז מטרה" – אבל הזוית היתה גרועה. בוקי היה בפניה שמאלית חדה לעבר המיג. התישר מאחוריו, תיקן, פנה, התרחק מעט, שקע, הפעיל מבער, אך התקשה לפגוע בו בגלל הפרשי מהירות וגובה.

**מיג 19 בכוונת- המטוס הדו-מנועי נתגלה כמטרה מעופפת וביצועיו "איכזבו" את הטייסים הישראלים שהתמודדו מולו.  
3 מיג 19 חופלו מעל גרדקה**



סיפר בוקי: "אני המשכתי אחרי המיג השני. כשהייתי בטווח 800 מטר הודיע לי מספר אחד: 'קשר עין. עזוב את המיג שלפניך ולך אחרי המיג שהולך לנחיתה ורפוק אותו!'. בצער רב עזבתי את המיג שניידון להפלה והלכתי אחרי המיג השני שפתח ממני כבר 180 מעלות. המיג הנמיך בצלע עם הרוח, כשאני מנסה להשיגו. הרדיפה החלה, המרחק נסגר, כאשר הגעתי לטווח הירי המיג היה בצלע סופית בגובה כשלושה מטרים כשאני במהירות סגירה קטנה, מנסה להוריד את הכוונת. התחלתי לשקוע, כמעט שמת עליי כוונת אבל המטוס שקע עוד ורק בעזרת המבער עצרתי את השקיעה בגובה שני מטרים מעל הארמה. אילולי זה הייתי היום שתול בגרדקה. חלפתי כמטר מעל המיג כשהוא נגע במסלול ולא ראיתי אותו יותר. אחר כך התברר שהמיג התרסק על הבורות שבמסלול".

רן שראה את המרדף של בוקי חשש כי הוא יודקר ויפול על המסלול וצעק לו: "עזוב את המיג הזה!". רן סיפר

כי חשש שבוקי ייפגע מאש הנ"מ החריפה שירתה עתה על שני המטוסים. היתה לו גם מחשבה נוספת: המיג הזה אבוד – הוא לא יוכל לנחות על המסלול הפגוע. ואכן כך היה: המיג שהיה עם כן נסע פתוח, נכנס לאחד הבורות שנפערו במסלול, נדלק והתפוצץ.

### לבושיו: עכשיו, רק אני, המיג והמדבר

ארנון, מספר שתיים, היה בסוף הצליפה השנייה, כאשר שמע את האזהרה של בוקי על המיגים. "זה מתאים לי שבוקי היה זה שהשמיע את הצעקה" הוא סיפר, "אני מרים את העיניים, לא מספיק הרבה לחפש וכבר רואה בכוננת מיג 19 מסתחרר בוער למטה. לא ברור אם רץ צעק משהו, אבל ברור שזה מיג שרון הפיל. אני רואה פסי דלק של הורקה מהירה, ואני אומר לעצמי: 'אם לא תזדרזו עכשיו, לא תפיל אף אחד!'. אז נגמר הצליפות – כאן אני רוצה איזה מיג".



ואז נכנסתי אליו מאחור- סגן ארנון לבושין מתאר את הפלת המיג 19 המצרי מעל גרדקה

ארנון עקב אחר אחר המיגים הדרימנועיים הגדולים שהיה בפניה והלך עליו. "הפניה שלי שמאלית. עכשיו אני לא חושב לא על רן ולא על המבנה ולא על אף אחד. אני שם אף על המיג ומתחיל לדרוף אחריו. כן, זה מסוכן לעזוב את רן, מספר אחד שלי, אבל עכשיו ניהלתי את הקרב שלי. ירעתי שמיג 19 מגיע ל-600 קשר- עם מירו' לא היתה לי בעיה להגיע ל-700".

המיג המצרי הפעיל בינתיים את שני המבערים שלו, וצלל מגובה 6000 כלפי מטה. המרחק בין ארנון לבינו היה כ-1500 מטר, והצטמצם ל-1000. ממשך ארנון: "בשלב מסוים אני שם אף להפלה. אני לא שומע מה קורה סביבי. הייתי כל כך מרוכז בקרב הזה. הטווח נסגר ל-500 מטר, אני מתרכז במקלענות ובהפלה וכל מה שקורה 10 קילומטר משם אני לא שומע. עכשיו – רק אני והמיג והמדבר".

"פתאום הוא שובר מאד חזק ימינה, ומסכל לי את היעף. המיג הזה – יש לו תכונות פניה יותר טובות מהמירו' ואני עושה תמרון אנכי, עולה למעלה, מתיצב די גבוה והוא מאבד אותי. הוא עכשיו מחפש אותי ואני במקום אחר. אני יורד ליפע שני והפעם הוא חוטף פגיעה מ-400 מטרים. אני רואה שהוא נפגע, הרבה עשן שחור ואני יוצא למעלה. פתאום אני רואה מצנח, באמצע הפניה. מצנח וטייס. הבחור נטשו. אני הולך אחרי המיג, המצנח

נשאר מאחורי. מרים את האף לכיוון צפון ומסתלק צפונה. אני לא מספיק לראות אותו, ולא מתעכב כדי לראות מה קרה. חוזר לחברים שלי".

'שניים. איפה אתה?', הוא שומע קריאה בקשר. זה היה רן.  
"בדרך צפונה. הפלתי אחריו", עונה לו ארנון לקונית.

"מתברר שהקרב הקצר הזה, דקה וחצי, אולי שתיים, יצר מרחק של כ־30 קילומטרים בדרך הביתה" מספר ארנון. "הם כבר לקחו כיוון הביתה משהו כמו שלוש־ארבע דקות טיסה ואני פשוט טסתי דקה שלמה דרומה וזה יצר את הפתיחה. בעוד אני עובר מזרחית לגרדקה צפונה אני פתאום רואה עוד מיג עם פסי הורקת דלק בגובה 4.5. מתלבט אם לטפל בו או לא. ברור שיש לי מיג שמרוקן דלק ואני מחליט שאני לא אכנס לכר וגם הדלק לא יספיק להרפתקאה חדשה. היות ואני לבד אני מסתפק בזה".  
שלושת המטוסים טסו צפונה, כל אחד לעצמו.

רוביק שהקדים את כולם בגלל בעיית הדלק שלו, נסק בינתיים לגובה רב, חלף על פני המפרץ הכחול ויצא צפונה, בגובה שיוט הסכוני כאשר תשומת ליבו נתונה לשעון הדלק ולחיפוש מטוסי אויב עוינים. האם הוא יצליח להגיע לתל נוף—אולי רק לחצור? האם יספיק לו הדלק רק עד חצרים, אולי בכלל לא. עתה היה לו זמן לבחון את מצב מערכת הדלק ואולי למצוא פתרון לבעיה. "התברר לי אחר כך שהמשאבה של צד ימין התקלקלה. כשהתצרוכת של הדלק נמוכה, גם בלי המשאבה הזו הדלק שמגיע מהמיכלים מספיק וזה לא יורד. אבל ברגע שיש תצרוכת גבוהה המנוע צריך הרבה דלק והוא 'שתה' רק מהצד של המשאבה הטובה שעבדה. ולכן מהצד ההוא הוא ירד. ברגע שעברתי לשיוט התצרוכת ירדה והוא עלה".

והוא מוסיף: "הבעיה בדלק עלתה לי ביוקר. מאד רצייתי איזה קרב אויר. איזו הפלה לעצמי. 40 שניות אחרי שעזבתי שם פתאום אני שומע את בוקי, מספר ארבע מרווח על רביעיית מיג 19 שהיו קצרים בדלק, והם באו, בעצם לנחיתה". מתסכל מאד.

רוביק היה הצפוני מכולם והגיע לנחיתה ב־12:48, כאשר במיכליו יותר דלק מאשר לשאר המטוסים. שלוש דקות אחריו הגיע ארנון.

לבוקי עוד נכונה הרפתקאה בשמי סיני: כאשר יצא מההפלה הכושלת מעל המסלול בגרדקה הוא טס צפונה, לבד ובגובה רב. מערכת הבקרה הדרומית לא ידעה על המטוס הבודד העושה את דרכו צפונה, וכ־מטוס בלתי מוזהה הוניקה לעברו שני מטוסי מירו של טייסת 101. באותה שעה היו עורא אהרון ואילן גונן באויר. "טסתי מעל מפרץ סואץ. תיקנתי 70 מעלות למרכז סיני. הייתי קצר בדלק. חשבתי לנחות בחצרים". בוקי שמע את הבקרים מכוונים את מטוסי היירוט לעבר "מטרה בלתי מוזהה" והתערב כדי לסכל את היירוט. למרבה המזל הוא פעל במהירות: המירוים היו מצויידים בטילי "יהלום" שהיו עלולים להתביית ולפגוע בו ממרחק שמעבר לטווח זיהוי. בוקי נחת לבסוף בשעה 12:59. זמן קצר אחריו נחת גם רן.

מבנה נוסף של 119, ובו אברהם שלמון, מנחם שמול, יעקב אגסי ועמרי אפק, היה בדרך לעבר גרדקה, כאשר החלה המלחמה עם ירדן. גרדקה, לפי הדיווח של רן, היה "סגור" ואנשי המבצעים והבקרה חיפשו מבנים שניתן היה לשלחם במהירות לעבר השרות בירדן וסוריה. בהיות המבנה של שלמון באיזור שארם א-שיית, הוא הופנה לעבר רבת עמון (ראה שם).

### תקיפת נוספת ערב כיבוש שארם א-שיית

תקיפת שדה גרדקה פגעה במספר תכנונים של המצרים לגבי איזור שארם א-שיית. השמדת המסוקים הגדולים, שיכלו לשאת עשרות לוחמים, חיסול המטוסים ובהם מטוסי הקרב פתחו עתה פתח לפעולה ישראלית בדרום סיני. זו לא היתה המתקפה האחרונה על גרדקה.  
ב־7 ביוני, יומיים אחר כך, ולקראת כיבוש שארם א-שיית שתוכננה ליום המחרת, יצאה רביעייה נוספת של מירוים לתקיפת השדה הרחוק.

את המבנה הוביל רס"ן עזרא אהרון מטייסת 101 ועימו סרן יוסי ארזי, סרן בנימין רומח וסגן יצחק פיר שיצא במטוס דרימושבי. ארבעת המטוסים חומשו בשתי פצצות 500 ק"ג ויצאו בשעה 17:33 בגובה רב ובנתיב ישיר דרומה. לאחר שעברו את חצי האי סיני, שהיה כבר כמעט כולו בידי ישראל, והביטו בצללים הכבדים שהטיי לו הרי דרום סיני, הם החלו בהנמכה וחצו את מפרץ ים סוף. לאחר מכן נכנסו לתקיפה ישירה על השדה.

"זו היתה פעולה פשוטה" אומר עזרא אהרון, "באנו, הפצצנו ועשינו כמה יעפים. לא היה שם שום דבר מיוחד".<sup>24</sup>



**מיכלי הדלק לא בערו - המבנה השני של מירזים מטייסת 101 פעל נגד חשדה בגרדקה ונגד המתקנים שהיו סביבו, יום לפני שצח"ל יצא לכיבוש שארם אישייח**

"בשדה היה מסוק אחד או שניים" נזכר יוסי ארזי, "אני מצאתי ויריתי על מיכלי דלק שעד היום לא ברור לי אם הם היו מלאים - הם לא נדלקו. לא ראינו שום מיג ולא כל מטוס אחר. למעשה לא השמרנו כל מטוס לבד ממטוסים מדגם מיל 6 ומיכלי הדלק".

ארבעת המטוסים הישראליים ערכו עוד פניה רחבה מעל השדה ולאחר מכן יצאו צפונה ומזרחה. ארזי: "בדרך חזרה אני זוכר שחשבתני שאני טס על פני הירח - השטח היה פתוח וגדול. זו היתה הפעם הראשונה שאני טס באיזור הזה". הצללים הארוכים שמשכו הגבעות הנמוכות שהיו בדרך חזרה הוסיפו ודאי למראה המוזר. בשעה 18:54 נחתו ארבעת המירזים באור אחרון בחצור.

למחרת יצאו שתי רביעיות של מירזים מטייסת 119, אותן הובילו רס"ן מוטי ישרון ורס"ן עודד שגיא דרור, מה, כדי ללוות ארמדה אוירית ובה מטוסי נורד ומטוסים שנועדה לכבוש מהאוויר את שארם אישייח. בעוד המטוסים עושים את דרכם בדרום חצי האי סיני, נודע להם כי ספינות חיל-הים הקדימו אותם וכבשו את האי-זור. למעשה לא היו שם כוחות אויב - הצנחנים המצריים אשר הוצנחו במישורי שארם אישייח בתרועות נצחון ערב המלחמה, נמלטו למערב מפרץ סואץ, מיד לאחר שנכנסו כוחות צה"ל לסיני וכבשו אותו.

## תוקפים את בילבייס

שרה התעופה בילבייס היה אחד מתוך שלושה שרות תעופה אשר שכנו זה בקרבת זה בלב מצרים בואכה קהיר: אינשאס, בילבייס ובילבייס-מזרח. בשדה זה פעלה "האקדמיה האווירית" של חיל-האוויר המצרי אשר הוקמה בשנת 1952. אל בסיס אוירי זה הגיעו התניכים אשר השלימו את הכשרתם הבסיסית, והופנו למגמות הטיסה השונות, כולל טייסים, נווטים ואנשי מקצועות תעופה אחרים. שם גם קיבלו אימון טייסים ממדינות זרות בהן סוריה, עיראק קונגו ועוד.

בשדה היו ארבעה מסלולים ראשיים. על רחבות החניה חנו עשרות מטוסי אימון, בהם מטוסי C-11 (יאק 11 מתוצרת צ'כיה) מונעי בוכנה, מטוסי תובלה, מסוקים וגם מטוסי אימון סילוניים מסוגים שונים.

בשעת צהריים נודע למודיעין חיל-האוויר הישראלי כי מטוסי קרב שהמקו מבסיסים אחרים הגיעו לבילבייס יס כדי למצוא שם מחסה. שניים מבין אלה היו זוג מטוסי מיג 21, אשר הגיעו לשדה בשעה 12:00 לערך. במטוסים אלה אשר ניצלו מהשמדה בשדה אינשאס היו מייג'ד שואקי וקפטן אינשאוי (שהוזכרו למעלה). המטוסים היו בגובה 15 אלף רגל עת הודיע להם הבקר כי מטוסי קרב ישראלים תוקפים את הבסיס. "צללתי מטה" סיפר שואקי, "אך לא ראיתי אף אחד מהם. לאחר מכן צללתי שוב ועשיתי מספר תמרונים חריפים. מספר שניים שלי אבד ונעלם מן המקום. אז קרא לי הבקר והודיע כי מטוסי מירז' ישראלים טסים מעל אינשאס".<sup>26</sup>

היו אלה שלושה מטוסי מירז' של טייסת 101, ובהם עורר מרום המוביל, אלדר פלטר מספר שתיים, יפתח ספקטור מספר שלוש ואורי דקל מטייסת 117, מספר ארבע. דקל נקלע לתקיפה הזו במקרה: לאחר הגיחה הראשונה שלו במצרים, הוא היה קצר בדלק ונחת בחצור. מטוסו הובא אחר כבוד לטייסת 101 וסופח אליה. "תלינו לו פצצות. מילאנו לו דלק והוא צוות אלינו למשימה הזו. אני חושב שזה מה שהיה צריך לעשות" אמר ספקטור, סמ"ט הטייסת, בפשטות.<sup>27</sup>

המטוסים הישראליים הגיעו לשדה אך עורר משך מעט מוקדם מדי. "היינו צריכים למשוך פעם נוספת כדי להגיע במקום" אמר פלטר. המירז'ים לא נתקלו במטוסי המיג, וביצעו את משימתם כמתוכנן. "כשהגענו לבילבייס, היה שקט מוחלט וטוטלי" סיפר ספקטור. "מצאנו ללא קושי את השדה, ולא היה כל אירוע מיוחד. לא היו מיגים ולא שום דבר. גם לא ניסו ליירט אותנו". גם פלטר אינו זוכר אש נ"מ או מטוסי יירוט מעל השדה. "הגענו ותקפנו. אני פגעתי במטוס איל 14 דרמנועי" הוא נזכר.

המטוסים נכנסו לתקיפת המסלולים העיקריים והשביתו אותם ולאחר מכן צלפו על המטוסים הרבים שחנו בשדה. למרות שמטוסים אלה היו משניים בחשיבותם, היה חשוב לפגוע בהם כדי שלא ישמשו כמטוסי תקיפה נגד כוחות השריון והחי"ר של צה"ל שכבר היו בלב סיני. "נפנפתי שם כמה יאקים שחנו על הקרקע, וגם מטוסי איל 14" סיכם ספקטור את הגיחה.

אורי דקל: הם סיפחו אותי לטיסה הזאת. יריתי באיל 14 ומה שעור נשאר שם. ראיתי גם הרברד אחד. בצללי פה השלישית תקפנו וצלפנו. ומה שיכולתי לראות זה רחבות ריקות או הנגר. חששתי אולי יש שם תחמושת וזה יתפוצץ. החלטתי למרות זאת שאני הולך על זה. כמו שאני נותן משיכה ומתהפך על הגב אני רואה מכור גית יוצאת מההנגר: זו מטרה! אמרתי לעצמי. התיישרתי חזרה בטווח. אני מביט בלוח והתברר כי נותר לי פגז אחד אחרון. נתתי היסט ולחצתי על ההדק. עכשיו אני מת לדעת אם אני פוגע או לא. נתתי משיכה וראיתי את האוטו מתפוצץ ועולה לאויר. זו היתה 'מכונית כפגז האחרון'.<sup>28</sup>

ארבעת המטוסים יצאו צפונה ובהיותם מעל הים מערבית לחצור "שיחררו" טייסי 101 את דקל "השבוי" שלהם על מטוס המירז' שלו, ואיפשרו לו להמשיך צפונה, לנחיתה בטייסת שלו ברמת דוד.

## פרק כב' פטרולים בשמי הצפון

גיחות חמיקה על מטרות בישראל

לאחר שני גלי התקיפה הראשונים נגד מצרים, היתה המשימה הגדולה – השמדת מפציצי הטופולב והאיל' – יושן – לקראת השלמתה. במפקדת חיל-האוויר נערכו בשעות אלה סיכומים מעורכנים של התוצאות. ההצל' – היתה מעבר למשוער.

האם יגיבו עתה חילות האוויר של סוריה וירדן ויצאו לתקוף מטרות בישראל? השעות נקפו – שעה, שעתיים שלוש מאז החלה המלחמה. לבד מירי של תותחים לא המריאו מטוסי סוריה וירדן לקרב. ההערכות המבוססות של אנשי המודיעין, עליהן סמכה הערכת מפקד חיל האוויר, הוכחו כנכונות: לא פחות מחמש שעות יחלפו מאז תקף המבנה הישראלי הראשון מטרות במצרים ועד שיצאו ההנטרים והמיגים הראשונים לתקיי פת מטרות בצפון הארץ ובמרכזה. ההערכה הוזהרה כי יירדשו שלוש שעות למפקדים הערבים להבין מה מתרחש, התגלתה כאופטימית מדי.

בשעות הבוקר עמדו תריסר מטוסים בכוננות הזנקה בבסיסי האוויר של רמת דוד, תל נוף וחצור. לא היו טיסות פטרול רבות בשמי הארץ – גם לא היה צורך בכך: "נחיל המטוסים" שהמריאו לתקיפה במצרים – אלה שטסו בשמי הארץ או עמדו לנחות בבסיסי החיל, היוו הגנה אווירית מאיימת גם בשעות חירום אלה. לא היתה בעיה להוציא זוג מירודים ממשימת תקיפה שהיתה בתהליך ולהפנות אותו לעבר מטוסים חודרים.

מפקד חיל-האוויר ואנשי ענף המבצעים היו "נעולים" על השלמת משימות התקיפה והשמדת חיל-האוויר המצרי. רק אחרי התחלת התקיפות הוונקו מטוסים לאוויר. בין השעות 08:08 ו-11:30 פטרלו בממוצע שישה מטוסי מירוד בשמי ישראל – זוג של טייסת 117 פטרל בשמי הצפון, הווג של 119 על גבול ישראל ירדן והווג הדרומי של 101 קידם את מסך ההגנה שלו אל תוך מצרים – הוא כבר פטרל הרחק בעומק סיני.

החשש כי הסורים יגיבו הביא להחלטה להוציא פטרולים בצפון. מיר לאחר שהחל מבצע התקיפה הגדול נגד חיל-האוויר המצרי, הוציא חיל-האוויר פטרולים של מטוסי מירוד שטסו בשמי העמק ואצבע הגליל. המטרה היתה לשמור על שמי הארץ, ולהגן על בסיסי צה"ל וחיל-האוויר בזמן שמטוסי התקיפה יפעלו בדרום.

טייסת 117 ברמת דוד העמידה ארבעה מטוסי מירוד בכוננות מיידית. במטוסי הווג הראשון היו יהודה קורן ואבי לניר, ובזוג השני היו סמ"ט א' אורי אבן-ניר עם אורי גיל. מטוסים אחרים, אשר זמן התקיפה שלהם במבצע נגד מצרים היה מאוחר יותר, עמדו גם הם בכוננות הזנקה מיידית, חמושים בטילים.

טייסת המירוד הצפונית היתה כמקרה: ארבעה מבנים של טייסת 117 היו בדרום לעבר מצרים – שלושה יצאו בזה אחר זה לאבו סואר ורביעי לקהיר מערב. שני מירודים נוספים יצאו ללוות מטוסי ווטור במשימות לוחמה אלקטרונית מול פורט סעיד.

בשלב זה לא היתה כוונה לעורר את הסורים, ולכן מטוסי הפטרול נותרו בכוננות הזנקה מיידית, בעמדות היירוט על הקרקע. עד השעה בה החלה תקיפת המטוסים הסוריים והירדנים בצפון היו באויר לא יותר מקומץ של מטוסים בפטרול והגנה אווירית.

באחת מטיסות אלה היה דרור אבנרי: "הוונקו לגבול הסורי לפטרול. בנתיב הרגיל צפת-יבית שאן. כבר מכיר פטרולים כאלו. שעה ועשר דקות באויר וכל הסביבה שקטה. הבקר מודיע מדי פעם: 'הופל מיג בדרום', 'מיג אחד הפיל את חברו' – ואנחנו מגהצים את השמים!"<sup>1</sup>

כך נמשכו הפטרולים של מטוסי הטייסת עד שעות לפני הצהריים, ללא יירוטים וללא הפלות.

## מיגים תוקפים בעמק יזרעאל

היריעות שהחלו להגיע מקהיר על פרוץ המלחמה, על ההישגים שצברו כוחות האויר המצריים בדרכם לתקוף פת מטרות בישראל, ועל כוחות ההגנה האוירית שהפילו כבר "עשרות" מטוסים ישראלים, עודדו את חילות האויר של סוריה וירדן להצטרף למלחמה.

היה זה בשעה 11:30 עת המריאו מטוסי מיג 21 כסופים לפטרול מעל שמי סוריה ובקו שבין דמשק לשייך מסכין, הנמצאת בקו ישר עם הכנרת.

זו היתה התרגולת הקבועה של חיל-האויר הסורי במקרה של איום מיידי, והיא היתה מוכרת היטב לאנשי המודיעין בישראל.<sup>2</sup>

הפעם הרברים היו שונים: באותה שעה המריאו גם תריסר מטוסי מיג 17 משרה התעופה ברמשק כדי לתקוף מטרות בישראל. המטוסים היו חמורי שים בפצצות ורקטות ויצאו בגובה נמוך כדי



זוג כוננות ראשון- יחודה קורן (למעלה) עם אבי לניך (משמאל) ישוב בזוג מטוסי חכוננות הראשונים

לפעול במהירות ולחמוק מהאיזור. כאשר הגיעו מעל מה שנראה להם כמטרותיהם, הטילו את הפצצות ונעלמו מיד לשטח סוריה.

לא כולם נתגלו על ידי המכ"ם של מערכת הבקרה אשר פעלה מסטלה מריס ברכס הכרמל וגם מטוסי הפטרול התקשו לגלות את המטוסים אשר חלפו בגובה נמוך לעבר מטרותיהם. המטוסיים הסוריים, כמו הירדניים, פעלו פעולות מפורז

רות, ללא ריכוז כוח וללא פעולה נגד מטרה משמעותית כלשהי. חלק מהמטוסים תקפו מטרות בדרום הכנרת, ואחרים יצאו לעבר רמת דוד אותו לא הצליחו לגלות ומפרץ חיפה.

עם קבלת ההתרעות הראשונות על מטוסים סוריים הממריאים משדות התעופה שלהם, הוזנקו לאויר שישה זוגות מירודים של טייסת 117 בתוך פחות מעשרים דקות.



הזנקות מרמת דוד- מטוסי המירזי של 117  
היו הראשונים שהתמודדו מול התקפה  
אווירית על מדינת ישראל

## תוקפים את נהלל

מבנה בן שלושה מטוסי מיג 17 ירד בטיסה מהירה מאיזור דמשק והגיע לדרום הכנרת מכיוון חמת גדר. הוא תקף אסם תבואה ולולים בדרגניה א', על החוף הדרומי של הכנרת. לאחר מכן המשיכו המטוסים ותקפו מוצב פלוגתי של גדוד 22 בבית ירח. חיילי ישראלי אחד נפצע. המטוסים צלפו גם על הסכר שעל הירדן וגרמו לו נזק מועט. לאחר מכן ניסו לחמוק חזרה לשטח סוריה. לא כולם חזרו לנחיתה.

באוויר היו אותה עת רס"ן עזרא דותן וסרן נפתלי פורת. הם גילו את המטוסים הסוריים והסתערו עליהם באחת. מערכת הבקרה הזניקה בינתיים מטוסים נוספים לאוויר. השניים הבאים היו יפתח זמר ואמנון ארד. כשעה לפני כן חזרו מתקיפת אבו סואר, ומיד הורה להם המנהל התורן להיכנס לכוננות הזנקה מיידית. הם ישבו כל אותה עת במטוסי המירו' שלהם שנשאו שני מיכלי דלק גדולים ומתחת לכנפיהם שני טילי שפירר.



הסתערו על המיגים - נפתלי פורת יצא ליירט את המיגים שתקפו דרומית לכנרת

לפתע: זנקו. השניים המריאו מיד והופנו מזרחה. בהגיעם לקרבת צמה בדרום הכנרת, הבחינו בשני זוגות מטוסים: מיג 17 אחד ואחריו שני מירו'ים ישראליים. היו אלה "בבן" ופורת שרדפו אחריו מצפון לדרום. מיג 17 נוסף נראה כקילומטר אחד לפני השלישייה.

זמר פנה לעבר המטוס הקרמי.

"נכנסתי עליו מעליהם" הוא סיפר, "שפירר מטווה 1000. לא פגע. שפירר שני לא יצא בכלל. אח"כ הסתבר שניתק מהנושא

שלו. התקרבותי לתותחים כשהמיג ישר הביתה במבער מלא. המהירות עלתה ל-500-550 קשר"<sup>3</sup>.

מטוסו של זמר לא היה מקוּוּז והוא עשה נסיונות נואשים לתקן את המצב בעזרת מקוּז הגובה. הוא התהפך על גבו אולם לא הצליח להכניס את המיג לכוונת. "אחרי מספר נסיונות נפל לכונן, כולל צרור אחד בכיור נון גרוע... עזבתי".

אמנון ארד, מספר שניים, היה נחוש יותר וגם בר מזל. הוא צפה בנסיונותיו הכושלים של זמר להפיל, ולחץ בחוסר סבלנות לאפשר לו להכנס על המיג. בינתיים הצטרפו שני זוגות המירו'ים לרביעיה.

אמנון עקב אחר המיג, שיגר לעברו טיל שפירר אך זה לא פגע. גם פורת, מהזוג הראשון, נכנס אחרי המיג 17 ושיגר טיל, אך גם זה "הלך בדרך כל שפירר". הטייסים נואשו מהשפיררים אשר הוכיחו את כשלוֹן התכ- נון שלהם פעם אחר פעם.

אמנון התעקש, נצמד למיג ועשה עוד נסיון - הפעם בתותחים. הוא התקרב למיג הסורי ובשני צרורות קצרים פוצץ אותו באוויר. המטוס הסורי התגלגל באוויר, התהפך על גבו ופגע בקרקע.

זה היה המיג הסורי הראשון שהופל במלחמה בקרב אוויר.

המשימה לא תמה. באוויר נותר עוד מיג 17. זמר וארד פטרלו מעל הכנרת בגובה 15 אלף רגל ובמבער מלא. הם ערכו פניות צפונה ודרומה וחיפשו עוד מיגים. אמנון גילה לפתע משהו ומשך מזרחה. הקשר בין המירו'ים ניתק. זמר לא הצליח להתקשר עם אמנון או עם הבקר. לשבריר שניה הוא הצליח להוציא שידור והעביר לאמנון את ההובלה לעבר המיג.

אמנון היה עסוק בענינים אחרים אותה עת. הוא השליך את הנתיקים וצלל בתלילות מטה. זמר, שעדיין לא הבחין בכל מטוס סוריה, עשה כמו אמנון: הוא שיחרר את הנתיקים אבל נתקל בבעיה - בגלל המהירות הגבוהה כ-0.95 מאך - הוא קיבל לפתע אוסצילציה חריפה. הוא הספיק להביט לעבר המירו' של אמנון וגילה לפניו מיג בודד שטס צפונה-מזרחה לעבר צומת בוטמיה. "אמנון אחריו, אני מעליהם - לא שומע, לא

מדבר, רק רואה" כתב זמר בתחקיר לאחר הטיסה.

אמנון פעל כמו הפר הוקן: לאט, בהתמדה ובנחישות הוא התקרב למיג הסורי, התארגן, התיצב במרחק הנכון. אבל לא – הטייס הסורי הבחין בו והוריד את מטוסו אל פני הקרקע. שניהם חלפו בגובה נמוך מאד מעל האדמה במרדף כלבים מהיר. טייס המיג ניסה נואשות להשתחרר מהלפיתה החזקה של אמנון. הוא היטה את המטוס, פנה ימינה ושמאלה, פתח מבעד וניסה לחמוק – הכל היה לשוא. אמנון, עקשן ודבק במטרה, היה בדיוק מאחוריו, מתמרן כדי להכניס אותו בצורה יציבה לכוונתו. רק כאשר הגיע למצב ירי בטוח, הוא סחט את ההרק, שילח צרור קצר ועוד אחד מלועי תותחיו. לפתע בוום – המיג נדלק באויר. יש! מטוס שני בגיחה אחת.

שני המטוסים היו כבר עמוק בשטח סוריה. בקרבת דמשק משך הטייס הסורי את מטוסו מעלה ונטש אותו. המטוס נתקע בקרקע והתפרק לחלקים בוערים. אמנון רשם לזכר תו גם את המטוס הסורי השני של אותו יום. הוא חזר לשטח ישראל ופנה מערבה הביתה. לפתע הוא מגלה הבהק בשמיים. "יש עוד מיג באויר!" הוא חושב.

הוא פונה מזרחה, מחפש ימינה ושמאלה ולא מגלה כל מטוס. לאחר זמן קצר התברר לו כי ראה חלק משברי המיג שהתעופפו באויר בדרכם לקרקע.

זמר נותר לבד בשמיים, ללא קשר וללא יכולת לאתר את אמנון. כוח מלא, 600 קשר והביתה לרמת דוד. מערבית לעפולה הוא רואה מירו' מגיע לנחיתה כשהוא משרך אחריו עשן שחור. מה קורה כאן? פתאום נפלט ממנו כסא המפלט וטייסו השתחרר וצנח ארצה. היה זה אהוד חנקין, שנאלץ לנטוש את המירו' שלו, לאחר שנכנס לשברי התפוצצות מיג 21 אותו הפיל דקות מספר לפני כן (ראה בהמשך).

רק לאחר ששני המירוז'ים נחתו, סיפר אמנון

לזמר כי למעשה רדף אחרי רביעיה של מיגים – שלושה שהיו קרובים ואחד רחוק. הוא הותיר את השלושה הקרובים לזמר ורץ אחרי הרחוק. "פתח לא ראה אותם וחזר לאחר מכן לנחיתה ברמת דוד. "השעה לקראת צהריים, כשאני חוזר לטייסת. הטמפרטורה שלי בשיאה – על ההפלות שחזיתי בהן ועל ההפ"לות שלא היפלתי. וכאן מורידים עלי... מפקד טייסת תורן לחצי היום הבא!" כותב זמר המאוכזב בתחקיר



אוסילציה חריפה- יפתח זמר (מימין) וחוד פורת, סמיט אי של חסיינת, יוצאים מתורדק



פטרולים בצפון-מטוסי המירז' יצאו בזוגות ליירט את המיגים הסוריים. במהלך השעה הקריטית היו מטוסים רבים באויר. חלק מהמיגים הצליחו לחמוק

לאחר הטיסה.

המהומה היתה רבה באותן דקות במערכת הבקרה הצפונית. רביי עיית המטוסים הסוריים אחריה רדף אמנון ארד, נתגלתה על מסך המכ"ם ושני מטוסים נוספים של 117 הונקו לפטרול. במטוסים ישבו סרן דוד פורת וסרן יוסי חנקין. הם המריאו בחופזה ויצאו מזרחה. "באיזור קונייטרה דווח על מיגים שתוקפים בכנרת" כתב פורת בתחקיר, "הורצנו בכוח מלא. מסתבר שכבר לא היו שם. פקטורי הספיק קודם להפיל מהם זוג. הבקר הריץ אותנו ממקום למקום, בכח מלא, לתפוס את המיגים הסוריים אבל לא היה שום דבר. גמרנו את הדלק וחזרנו הביתה. הזמן היה בריוק אחרי תקיפת שדות התעופה כסוריה. כבר מהגבול שלנו רואים עמודי עשן שמציינים את השדות הסוריים".<sup>4</sup>



**שתי הפלות בגיחה אחת- אמנון ארד  
התעקש להפיל את המיגים הסוריים  
שתקפו בעמק**

בינתיים ניהלו מטוס קרב ישראלים אחרים של טייסת 117 מרד- פים אחרי המיגים שחצו את הגבול ותקפו בשטח ישראל. בגיחות ההמיקה המעטות שהספיקו לבצע תקפו המיגים את אשר כנרות ליד ארבל, מחנה צלמון והכפר עילבון. טיי- סים נועזים יותר חדרו מערבה ותקפו מטרות אזרחיות בעין המפרץ וכפר החורש. אחרים פנו לעבר דגניה, או ניסו לתקוף מטרות באיזור קיבוץ דן.

שלושה מטוסי מיג 17 פנו לעמק יזרעאל, והתכוונו לתקוף את שדה התעופה ברמת דוד. במקום הבסיס הגדול, שהיה מוסווה היטב, הם תקפו את שדה מגידו שמסלוליו מטוסי הרמה שלו ומתקניו היו חשופים וגל- ויים. אחד מהם הופל באש תותח נגד מטוסים שהיה מוצב בשדה. אלה שחמקו, נתקלו בדרכם חזרה במטוסי היירוט הישראליים.

### אהוד מפיל - ונוש

אהוד חנקין שחזר אך לפני שעה קלה מתקיפת אבו סואר, היה עדיין תחת רושם של מבצעי התקיפה שחווה יחד עם חבריו לטייסת. אך לא היה הרבה זמן לסיפורים: הוא הוצב מייד בכוננות הונקה. לפתע מגיעה הפקוד- דה מהבקר: "מיגים תוקפים את מגידו!". אהוד יחד עם ינאי זינקו לאויר. "פלפל מלא לכיוון מגידו. עשנים בכל האיזור פרט לשדה עצמו. מיגים אין" הוא כתב בתחקיר. את מטוסי התקיפה הוא לא גילה ולכן הפנה אותו הבקר לעבר מטוסי הפטרול הסוריים: "קחו כיוון לטבריה, כוח מלא!".

מטבריה הם ממשיכים לכיוון 090, ומזרחה לעבר דמשק. "לפי הבקר היינו צריכים לראות כחמישה מיגים כבר בדרך, אך אחד לרפואה אין!" הוא מתלונן. הבקר ממשיך לכוון אותם: "פניה דרך צד שמאל עד כיוון דרום". לינאי תקלה. הוא חוזר לנחיתה אחרי 17 דקות. אהוד ממשיך לפטרול לבד.

עכשיו היה להוט להגיע לקרב ולהפיל. הוא מאמץ את עיניו ומגלה אחד מהמטוסים הסוריים כאלף מטר מאחוריו. "לפתע גיליתי מיג 21 שנמצא מאחורי במצב של יתרון. הוא היה בטווח של 1500 מטרים ממני במצב של ירי. ביצעתי פניה לכיוון המיג. הבחור חלף קדימה ועד מהרה ישבתי עליו. העסק הלך די מהר. הוא לא גילה נכונות לקרב וגם לא מומחיות. ראיתי שהוא במגמת נסיגה".

אהוד פעל במהירות: הוא השליך את הבידונים, דחף מצערת למבער מלא, וביצע תרגיל "תן לו לחלוף". המיג נזרק לפנים והתיצב כ-2000 מטרים לפני חרטומו. "הורדת אף לגובה 2000 רגל בערך לכיוון דמייר. בטווח 1200 מטרים שיגרתי שפיר - רקטה!".

מתוסכל וזועם, סגר אהוד את הטווח ל-200 מטרים, שם פיפר על תא הטייס של המטוס הסורי וסחט את ההרק. "יריתי בו צרור אחד ארוך עד שראיתי את הפגיעות. כל החלק האחורי שלו נדלק כמו לפיד".

המיג 21 התפוצץ בפטריה ענקית של אש ועשן. אך זה היה קרוב מאד - קרוב מדי.



זה היה קרוב מדי- אהוד חנקין הפיל מיג 21 סורי ומטוסו נפגע משבריו

אהוד מנסה לחמוק מהפיצוץ ומושך את מטוסו אל מעל הפטריה אבל גחון המירו' וזנבו נפגעים מרסיסי השברים של המיג הסורי. הוא מספיק לראות את המיג הנוער נתקע בארמה ומתפוצץ. מטוס שלישי נרשם לזכות הטייסת בצפון.

אהוד, במטוסו הפגוע, לוקח כיוון הביתה, כשהוא ללא קשר רדיו עם מספר שניים הצעיר שנחת בינתיים. הוא הביט בלוח המכשיריים - ואותות המצוקה של מטוסו הצטיירו כבר באורות אזהרה אדומים. מנורת 'אש במנוע' דלקה באור אדום קבוע. סיבובי המנוע עלו וירדו חליפות ולאחר היתה תחושה כי הרגע בו יצטרך לנטוש מתקרב והולך. מצב כיש - להפיל מטוס אויב וליי פול יחד איתו.

אהוד רצה להציל את מירו' 42 של הטייסת.

עוד רגע חולף ומנורת אזהרת שמן מנוע נדלקת. הוא דחף את המצערות ונסק לגובה 5000 רגל. גובה אפשר תמיד לתרגם למטר. חק. הסל"ד התייצב על 7600 ולפתע עפה המחט ל-11,000 אלף. לא טוב - לפי ההוראות הוא חייב לכבות עתה מנוע.

הוא מנסה למשוך את המטוס עוד כמה מאות מטרים לצלע הסוף פית של המסלול אולם איבר את השליטה על המטוס הפגוע. הנסיון עלה בתוהו. בגובה 1000 רגל, כשחרטום מטוסו מופנה לעבר מסלול 33, הוא נטש.

המירו' התרסק ליד כפר ברוך. מסוק של חיל'האוויר החזיר אותו לבסיס.<sup>5</sup>

"המלחמה על הבית" טרם הסתיימה. באותה עת עמדו ראובן הראל ומאיר שחר לצאת בזוג לתקיפת אבו סואר. מספר שניים לא המריא בגלל תקלה במבער. הראל קיבל הוראה להמריא ולרוץ אחרי המיגים שתקפו את מגידו. הוא מזנק לאויר כשהוא חמוש עדיין בשתי פצצות כבדות ומחליט להשליך אותן לתוך אגם ברוך. משם הוא נוסק בקלילות רבה יותר בעקבות המטוסים הסוריים התוקפים. אלה כבר לא היה באיזור.

"לאחר רדיפות סרק של חצי שעה חזרתי לנחיתה". הוא ציין בתח"ק.<sup>6</sup>

המיגים המשיכו להגיע. נועזים אף יותר היו שלושה מטוסי מיג 17 אשר יצאו בשעה 12:30 לתקוף את בתי הזיקוק במפרץ חיפה. המטוסים יצאו מסוריה מערבה, לעבר לבנון ומשם פנו דרומה לעבר המפרץ. הם טעו בזיהוי מטרותיהם ותקפו את קיבוץ עין המפרץ ואת הממגר'ות של מפעל "מילואות" הנמצאות בקרבת מקום. בתקיפות אלה לא נגרמו אבידות. כעשר דקות אחר כך, ב-12:40: צללו ארבעה מטוסי מיג 17 לעבר קיבוץ עין החורש ליד נצרת. ככל הנראה התכוונו המטוסים לתקוף את מפקדת פיקוד צפון שהיתה בעיר. הם תקפו ברקטות ובתותחים את בית ההכר'אה של הקיבוץ וגרמו לו נזקים. בהתקפה נפצעו שני אזרחים, יהודי וערבי.

### מידים מפטרלים בשמי דמשק

לא פחות מתריסר מירו'ים של טייסת 117 פיטרלו אותה עת בשמי הצפון, אך טיסות החמיקה בגובה נמוך של המיגים הסוריים, הקשו עליהם ליירט אותם לפני שנעלמו בגובה נמוך חזרה לשטח סוריה. הטייסת

נזקקה עתה לשיטה חדשה לטיפול במטוסים הסוריים: הטייסים קיבלו הוראה למנוע את ההמראות מהשרות הסוריים על ידי פטרול מעליהם. משם כבר לא המריאו מטוסים לתקיפה בישר-אל.

קצב הוצאת המטוסים לפטרול בשמי סוריה היה מהיר. ראשונים יצאו בשעה 12:50 לבני וסגן אורי גיל.

בינתיים הזניקו גם את אורי אבן-ניר ומאיר שחר שהחליף מטוס לאויר והם קיבלו הוראה לפטרול באיזור טבריה.

"פטרולנו לאורך הגבול הסורי. צורפנו לרביעייה עם אבן-שחר כשאבן מוביל, ונשלחנו ליירט זוג מיגים שפטרלו בין דמשק לשייך מסכין" מתאר הלבני את הגיחה. "המיגים פנו אלינו וחלפינו בהדראון מבלי ליצור קשר עין. פנינו מערבה ואז גילינו את המיגים מערבית מאיתנו".<sup>7</sup> שחר שמטוסו המקורי התקלקל, לקח את המירו' הרומושבי של הטייסת ויצא לדרך. בשעה 12:58 הם היו באויר ופניהם מורחה לעבר דמשק.

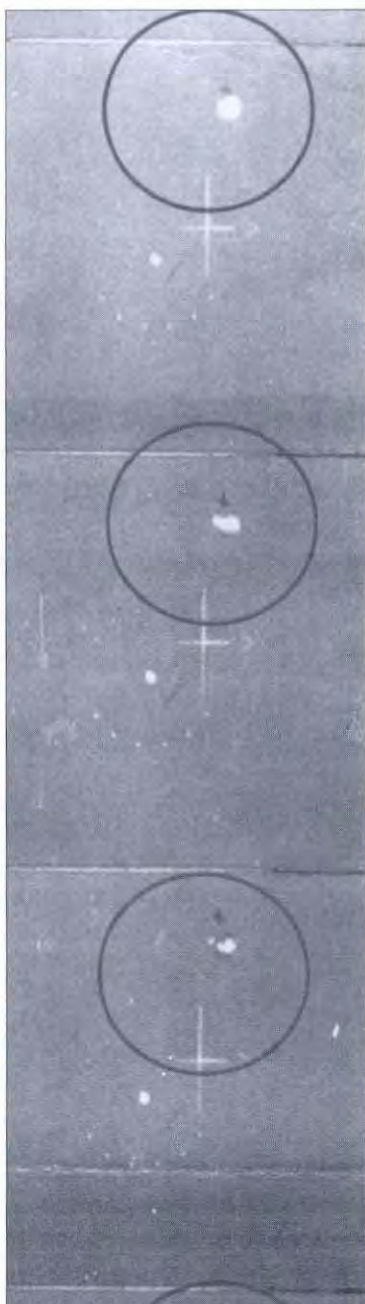
"אבן-ניר: "בהמשך מצרפים את לבני וגיל אלי ואנחנו רביעייה. בצד השני רביעיית מיגים. לא עובר הרבה זמן ומופנים למפגש. חולפים בהדראון עם זוג בלבד. פונים אחריהם והזוג לבני וגיל ראשונים בשורה ובוחרים כל אחד מיג. לבני נעלם עם המיג שלו ואני עם שחר שומרים על גיל שנדבק למיג שלו".<sup>8</sup>

ממשיך לבני: "אבן ושחר היו מאחורינו אחרי הפניה ואנחנו לקחנו כל אחד מטרה. המיג של מספר אחד, כנראה מספר אחד גם כן, נמצא הרבה קדימה והחלה רדיפה בגובה נמוך, מעל 650 קשר".

בסביבות דמשק הגיע מספר אחד למגבלת הדלק והיה מוכרח לעזוב. הוא נתן צרור פרידה ארוך מטווח 600 יארד אולם לא נראו פגיעות. אורי גיל נדבק לאחד המיגים ואינו מרפה. הוא משגר טיל שפירי שהלך יפה עד המיג אולם לא התפוצץ. המטר-סים ירדו לגובה 5000 רגל וטסו במהירות של 1.2 מאך. המיג הופך הטיות וגיל, כמו צייד עקשן, אינו מרפה ויורה בו בכל פעם צרור מכוון וקצר עד שהוא נפגע. להבה גדולה יוצאת מהמטוס הסורי והוא מבצע חצי ספלייטאס ונכנס לאדמה. המירו'ים מושכים לגובה וחוזרים הביתה בשלישייה בעקבות לבני שחור מוקדם יותר מחוסר דלק.

מיג רביעי נרשם לזכות הטייסת ומיג ראשון לזכות אורי גיל, לימים תא"ל ובעל יותר מתשע הפלות בקרבות אויר.

בעוד המטוסים נאבקים במיגים הסוריים מעל שמי דמשק, הוזנק עוד זוג מירו'ים לאויר. במטסים שהמריאו ב-13:06 היו נפתלי פורת וגדעון דרוו. תיאור פורת: "הוזנקנו במגמה לעזור בקרב



מיג בכונת מירו' הפטרולים הישראליים  
עברו מורחה לשמי דמשק

אויר שהתנהל מערבית לדמשק, גובה 30,000 רגל. הקשר בינינו היה גרוע ביותר ולמעשה הלכנו בודדים ועל סמך אינטואיציה בלבד בגלל קשר לקוי עם הבקר. מסתבר שהקרב ירד בינתיים לגובה 15,000 רגל. בדרכי לאיזור ראיתי את מטוסינו חוזרים כבר. כמו כן נראתה פטריה על הקרקע - מיג 21 שהופל על ידי

גיל. העברתי את ההובלה לדרור והמשכנו לפטרל לאורך הגיזרה. ביצענו יירוט סרק באיזור נבי יושע ויירוט נוסף באיזור חקוק על שני מיסטרס שהיו בדרכם הביתה מהרמה<sup>9</sup> (מבנה זה תקף בדמשק ואיבד את מטוסו של מרחבי שהופל – ראה להלן).

במהלך השעתיים הבאות המשייכו ששה זוגות לפטרל בכל זמן נתון בשמי הצפון. אלה טסו בגובה רב בקו ישר שנמתח בין דמשק בסוריה ומאפרק בירדן. בין השעות 13:00 עד 15:00 אחר הצהריים, הוגדל מספר המטוסים והגיע לתשעה זוגות של מטוסי קרב. טיסות אלה זכו בקרב טייסי הטייסת לכינוי "הפועל דמייר". טייסת 117 ערכה ביום הראשון 53 גיחות פטרול להגנת שמי המדינה. חלקן, כאמור, נעשו הרחק בשמי סוריה וירדן. אך אלה לא היו הטייסים היחידים באויר.

טייסי טייסת 101 שבתחום אחר-יותם היה הגבול עם מצרים ומעבר לו ערכו 38 גיחות יירוט, כולל פטרולים בשמי סיני וגם מעל רבת עמון ומאפרק. טייסת 119 שפעלה במיוחד בכיוון מזרח, הסתפקה ב-18 גיחות פטרול ביום הלחימה הראשון. חלקן היה מעל השדות כרבת עמון ומאפרק שם תקפו מטוסי חיל-האויר.

אל טייסי הצפון הצטרפו גם אנבהם שלמון ומנחם שמול לשעה קלה. בעוד המטוסים מפטרלים בשמי הצפון, נערך חיל האויר לתקיפת



רביעיית באויר- מספר הזוגות הרב שנשלח לפטרול חייב את הטייסים לחתכנס למבנים של רביעיות. השמים היו צפופים

שדות התעופה של ירדן וסוריה במקביל.

זמן קצר לאחר שהתקבלו הידיעות על חדירת המיגים הסוריים לגליל הורה מפקד חיל האויר לתקוף את שדות התעופה של מדינות אלה.

# פרק כג'

## החזית הצפונית – סוריה

סוריה: תגובות מהוססות

מפקדת חיל-האוויר הסורי שכנה בקרבת מחנה המטכ"ל בלב רמשק. בשעה 07:20 בבוקר ה-5 ביוני 1967, החל חדר המבצעים של המפקדה, לקבל דיווחים ראשוניים מן הפיקוד המזרחי (שהיה בחדר המלחמה במטכ"ל הירדני) על המראת מטוסי חיל-האוויר הישראלי. במהלך היום הגיעו גם דיווחים על תקיפת בסיסי האוויר המצריים.

הפיקוד המזרחי בירדן הפנה לסוריה קריאות לשלוח מטוסים לתקיפת מטרות בישראל אך התגובות היו מהוססות ביותר. רק זמן קצר לפני הצהריים התעורר הפיקוד הסורי לפעולה.

ביום הלחימה הראשון, ביקש מפקד החזית המזרחית, גנרל עאבד אל-מונעים ריאד, מהמטכ"ל הסורי להניע חטיבה לעבר ירדן, במקום שתי חטיבות ירדניות אשר נעו דרומה כדי "לסייע להתקפה המצרית" בדרום הנגב. הסורים הניעו את החטיבה, אולם בקצב משלהם: היא הגיעה לחזית רק ב-8 ליוני, יומיים לאחר התחלת המלחמה. חסרת תועלת והשפעה במקום אליו נשלחה היא הוחזרה במהרה לסוריה.

חאפז אסד, שר ההגנה הסורי ומפקד חיל האוויר, הגיב באפתיות בולטת על האירועים. בתוך שעות אחדות הוא איבד את רוב כוחות האוויר שלו ככוח לוחם – את השאר הכריח לשרות רחוקים. משם לא יכלו להיות יעילים נגד ישראל גם אלפי טנקים ורכבות חיילים שהיו מוצבים ברמת הגולן, בואכה רמשק, יצאו מכלל פעולה מאורגנת.

המלחמה נגד מצרים התנהלה בימים הבאים בכל עוזה. צה"ל כבש את סיני והיה כבר בקרבת תעלת סואץ. גם ירדן ספגה מהלומה קשה ואיבדה את שטחי יהודה ושומרון. סוריה, המדינה אשר גרמה להתמוטטות הסדר והפסקת האש באיזור, לא ערכה אלא פעולות אקראיות באוויר, והמשיכה בכל אותם ימים לירות לעבר יישובי בים ישראלים ו"להעלות באש את הגליל" כפי שהתבטא אחד הטייסים.

צה"ל היה נתון במלחמה עם מצרים וירדן, וגם נגד הכוחות העיראקיים שהתקדמו ממזרח והחליטה פוליטית מנעה ממנו להתחיל בפעולה נגד רמת הגולן. סוריה נראתה לפתע חסינה מפעולה ישראלית. גם ב-8 ליוני דחתה ועדת השרים לנושאי בטחון בישראל כל הצעה לפעולה נגד סוריה.

ב-9 ביוני החליטה ישראל כי המצב בגבול הסורי לא יכול להימשך, ובעקבות לחצי היישובים מתחת לרכס הגולן ושיקולים מבצעיים, החליט שר הביטחון משה דיין להורות למפקד הפיקוד, אלוף רוד אלעזר, לעלות על הרמה. חיל-האוויר, כוחות שריון וחי"ר הסתערו על הרכס השטוח ומבואותיו ובתוך מספר ימים שלט צה"ל על רמת הגולן כולה, עד כארבעים ק"מ מרמשק. ב-10 ביוני נכנסה לתוקפה הפסקת האש.

חאפז אסד, תשוש ממחשבות ומהלקאה עצמית, התכנס בתוך עצמו. במהלך האירועים הוא לא הצליח להיר-דם, ומצבו הפיזי הגיע להתמוטטות, עת התעלף במשרד ההגנה הסורי ומשך שלושת הימים שלאחר המלחמה הוא שיקע עצמו שוב בהרהורים, רחמים עצמיים ודיכאון וסירב לראות פני איש.<sup>1</sup>

### לפעול נגד סוריה

בפקודת אב של מבצע "מוקד" תוכננו ארבע אופציות לפעולת חיל-האוויר: תוכנית א' לפעולה נגד מצרים בלבד, תוכנית ב' לפעולה נגד סוריה בלבד, תוכנית ג' לפעולה נגד מצרים וסוריה או מצרים, סוריה וירדן. כמו כן היתה תוכנית לפעולה נגד לבנון ועיראק בנוסף למדינות הנוכרות.<sup>2</sup> למרות האמור, ניתנה בבוקר יום הלחימה הראשון תשומת הלב העיקרית, כמתוכנן, לפעולה נגד חיל-האוויר המצרי כדי להוציא אותו מהר

ככל שניתן מהמערכה.

אמר על כך מפקד חיל-האוויר, אלוף מוטי הוד: "לא היה לי קשה להגיע למסקנה שלא צריך לגעת בסורים מיד בשלב הראשון, אלא רק כאשר הסורים יתחילו - ליפול עליהם. חיל-האוויר הסורי היה בסך הכל חיל לא חזק ביחס למה שחייבנו ממצרים. עד כדי כך שנתקיפת חיל-האוויר הסורי לא נעצרנו אפילו, אלא בשוונג עברנו לסוריה. אני פשוט לקחתי רביעיות שהלכו בדרך למצרים והעברתי אותן לסוריה."<sup>3</sup>



אטום וקשה - שר החגנה הסורי ומפקד חיל-האוויר, חאפז אסד

כאשר החלו מגיעות הידיעות הראשונות על תקיפות המטוסים הסוריים והירדניים, הורה מפקד חיל-האוויר לאנשי מחלקת המבצעים להוציא לפועל את תכניות התקיפה על שדות התעופה של שתי מדינות אלה.

מטוסי מירז' ישראלים נוספים יצאו מעתה לפטרל בשמי בסיסי האוויר הסוריים, ונתנו חיפוי אוירי למבצע התקיפה הגדול של שדות התעופה באגן דמשק. במהלך כל מבצעי התקיפה, ולמעשה עד תום המלחמה, שלטו מטוסי המירז' הישראלים בשמי סוריה. הפטרול הקבוע של מטוסי טייסת 117 היה בין מאפרק בירדן לדמשק - פטרול בין עשרות קילומטרים אותו ביצעו בגובה של מעל 25,000 רגל.


היתה לכך השפעה מבצעית ומוראלית קשה על הטייסים הסוריים, אשר ראו את פסי ההתעבות של המטוסים הישראלים, גבוהים

מהטווח האפקטיבי של תותחי הנ"מ המשוכללים שלהם, וצוללים ביתרון גדול של גובה ומהירות לעבר כל מטוס סורי אשר העז להמריא לשמיים. גובה הפטרול היה מעל לטווח היעיל של תותחי ה-88 מ"מ מונחי המכ"ם שהופעלו על ידי הסורים.

מבצע התקיפה נגד בסיסי האוויר הסוריים נערך באינטנסיביות רבה, כאשר מבנה אחר מבנה של מטוסי תקיפה, מכל הטייסות ומכל סוגי המטוסים, הגיע אל מעל השדות הסוריים, השבית את המסלולים והשמיר את כל המטוסים שהיו בהם.

ראשון בין השדות שהותקפו היה בסיסי האוויר אל מזה ליד דמשק. אחריו הותקפו השדות בדמייר, סייקל, מארג' ריאל בהפרשים של דקות ספורות. ריכוז הכוח היה גבוה: בין השעות 12 עד 14 בוצעו 28 תקיפות, שעתיים אחר כך עוד 28 תקיפות. בשעות הערב, כאשר החלו להגיע ידיעות כי הסורים מנסים להבריח את מטוסי הקרב והמפציצים שלהם לעבר שדות רחוקים נשלחו גם אליהם מטוסי חיל-האוויר. שני מבנים נשלחו לתקיפת שדה התעופה המרוחק T-4 על צינור הנפט לטריפולי בלבנון.

בסך הכל בוצעו 67 גיחות תקיפה נגד בסיסי האוויר הסוריים, בהן הושמדו 53 מטוסי קרב, מפציצים, מטוסי תובלה ומסוקים, שהיו כמחצית הכוח הלוחם של חיל-האוויר הסורי.



מטרה צפונית- מיג 21 סורי מכוסה בבסיס האויר T-4  
בצפון סוריה

## חיל-האוויר הסורי

חיל-האוויר הערבי הסורי, או "אל קואת אל ג'אווייה אל ערבייה אסוריה" הוקם בשנת 1946 לאחר שסוריה קיבלה את עצמאותה מצרפת. בימי מלחמת העצמאות היה חיל האוויר הסורי חיל קטן יחסית שהפעיל מטוסי תקיפה מוסבים מסוג הרברד ומספר מטוסי אימון קלים. מטוסי הקרב הראשונים שנרכשו היו מדגם פיאט G.59-2 חד-מושבי ים, וכן נרכשו מספר מטוסים דו-מושביים להסבה מדגם G.59-2B. טייסות התובלה הפעילו שבעה מטוסי יונקרס Ju-52/3 תלת-מונעיים ושישה דוגלס C-47 דקוטה מצרפת. בית הספר לטיסה הפעיל מספר מטוסי צ'פמנק לשלב הראשוני ומטוסי הרברד לשלב המתקדם אשר נרכשו בבריטניה. בסוף שנות החמישים חוזקה ורוע הקרב על ידי רכישת 40 מטוסי סופרמרין ספיטפייר F.22 מבריטניה.



חוט השדרה- המיג 17 היה מטוס התקיפה העיקרי של חיל-האוויר הסורי משך תקופת ארוכה. בצילום: מיג 17 מסוף מספר 39 בשדה דמשק-אל מאזה

השינוי הגדול בציווד הקרב של הזרוע האווירית יגיע בשנת 1954 עת איפשרה בריטניה לסוריה, יחד עם ישראל להצטייד במטוסי קרב סילוניים. בסך הכל רכזו הסורים 23 מטוסים מדגם מטאור T.7 לאימון, F.8 לקרב, וכן ודגם N.F.13 ליירוט וקרב אל-ידידות.

כאשר נחתמה "העסקה הצ'כית" בין ברית המועצות ומצרים, הצטרפה אליה סוריה ורכשה 25 מטוסי קרב מדגם מיג 15 וכן שישה מדגם ISUTI לאימון והסבה, לציוודן של שתי טייסות קרב. בפרוץ מלחמת קדש היו מטוסים אלה בהרכבה במצרים, וחלקם הגדול הושמד בהפצצות בעלות הברית נגד שדות התעופה המצריים. רק ארבעה שרדו והוטסו לסוריה. בשנת 1957 החל שלב חדש בהצטיידות הסורית עת נרכשו 60 מטוסי קרב מתקדמים יותר מדגם מיג 17 לציוודן של חמש טייסות קרב. ראשון המטוסים הגיע לשרות חיל-האוויר הסורי ביולי 1957.

בשנת 1958 הוחלט לאחד את מצרים וסוריה, ובעקבות כך אוחדו גם חילות האוויר של שתי המדינות להקמת חיל-האוויר של קע"מ - הקהיליה הערבית המאוחדת. בשנת 1963 גרם האיחוד לתסיסה בסוריה, ופורק בעקבות המהפיכה. חיל-האוויר הסורי חזר לפעול באופן עצמאי. לשרות החיל עמדו באותה עת שתי טייסות של מטוסי מיג 17F וטייסת אחת של מיג 15. כמו כן נרכשו שמונה מטוסי תובלה בינוניים ים מסוג איליושין 14 ומספר מטוסי דקוטה.

בית הספר לטיסה הפעיל מטוסי אימון מסוג צ'פמנק לשלב הראשוני, ומטוסי יאק 11, יאק 18 והרברד לשלב המתקדם. מטוסי מיג ISUTI שימשו בטייסות הקרב להסבה ולאימון קרבי. כמו כן נרכשו מספר מסוקים קלים מסוג מיג 1 ובינוניים מסוג מיג 4.

ערב מלחמת ששת הימים הפעיל חיל־האוויר הסורי שלוש טייסות של מטוסי קרב מדגם מיג 21F-13 בחטיבה אווירית אחת. כוח ההפצצה כלל טייסת אחת של מפציצים בינוניים ארוכי־טווח מדגם איליושין II-28. חטיבה אווירית נוספת הפעילה מטוסי קרב מדגם מיג 17F ואחת היתה מצוידת במטוסי קרב אל־ראות, מיג 17PF ומיג 15. בבית הספר לטיסה הופעלו מטוסי אימון סילוניים מדגם דלפין L-29. כמו כן הופעלה טייסת בת 12 מטוקי מיל 4. טייסת תובלה ולה מטוסים דרימנוועיים מסוג איל 14 ודקוטה ומטור סים קלים מדגם אנטונוב 2.

סוריה סבלה במשך שנות החמישים וראשית שנות השישים מהפיכות והפיכות נגד. ב־23 בפברואר 1966 נערכה הפיכה בראשה עמד סאלח ג'דיר, האפו אסד שהיה מפקד חיל־האוויר ומראשי הקושרים נתמנה שר ההגנה והשאיר בידיו גם את תפקיד מפקד חיל־האוויר הסורי.

כדי להגן על המשטר, ולמנוע אפשרות של הצטרפות מטוסי חיל־האוויר או חלק ממטוסיו לפעולות נגד אסד, היתה ההגנה על על שדות התעופה הסוריים נתונה בידיהן של "פלוגות ההגנה" של ריפעת אסד,



**עקשן וחסר סיכויי- הטייס הסורי נתגלה בששת הימים, כמו במלחמות אחרות, כטייס קשה־עורף הנוטה להכנס למצבי קרב אבודים**

אחיו של שר ההגנה<sup>4</sup>. למרות האמור היו פלוגות אלה, למעשה, משמר האבטחה הפרטי של אסד.

כשבועיים לפני המלחמה הגיע לדמשק שני גפים של מיג 17 של חיל־האוויר המצרי כדי לתגבר את הכוחות הסוריים מול ישראל. הגפים האלה הוצבו בדמייר והיו אמורות להגן על איזור הבירה הסורית מפני תקיפה אפשרית של חיל־האוויר הישראלי.

סוריה, הגורם הראשוני והמניע לפרוץ המלחמה, התנהגה במהלכה ובמיוחד בשלביה הראשונים, באפ־תיות מפתיעה. למרות אזהרות הממשל הסורי על כוננות וריכוז כוחות כביכול של ישראל בצפון הארץ, היא לא מיהרה להצטרף למלחמה, אלא בשעות הצהריים של היום הראשון, וגם זאת בחצי לב. עם פרוץ המלחמה החלו תותחים סוריים להפגין יישובים באצבע הגליל ולאורך כל קו הגבול. הצבא הסורי היה אמון על פעולה מתוך עמדות מבוצרות, והצטרף למלחמה בדרך המוכרת לו היטב מתקריות המים בשנים הקודמות.

האפו אסד, שר ההגנה הסורי ומפקד חיל־האוויר שלה, היה משותק מבחינה מבצעית במשך ארבעת ימי המלחמה הראשונים. לבד מהפגזות על יישובים בגבול הצפון, לא נקף השליט הסורי אצבע, למרות שהוא היה הגורם הישיר לפרוץ המלחמה. התפתחות האירועים, שהתקרמו והגיעו עד למלחמה כאילו לא נקלטו אצלו עד תום.

מול הגמישות והנחישות המבצעית של ישראל, ישב המפקד הסורי, תוהה ומהרהר, כפי שמסרו עדים אשר היו בקרבתו, על התפתחות האירועים שהממו אותו, סביר להניח, בקצבם המהיר.

## בסיס האויר דמשק

בסיס האויר אל מזה ליד דמשק היה מן הבסיסים העיקריים של חיל-האויר הסורי. הוא שכן מערבית לבירה הסורית והיה בעל שני מסלולים מצטלבים. במקום הופעלו מטוסי מיג 17, יחידת הפצצה ולה מפציצי אילי-יושין 28, וכן טייסת מטוסי תובלה איליושין 14 וטייסת מסוקי מיל 4.

כל מבואותיו של השדה היו מוגנים בתותחי נ"מ מקטרים שונים. השדה עצמו היה מוקף ב-18 תותחים בקוטר 57 מ"מ – מדרום, ממזרח ומצפון. לבד מאלה היו ארבע סוללות בקוטר 85 מ"מ ממוקמות צפונית מערבית לשדה. מבסיס זה יצאו ראשוני מטוסי התקיפה מדגם מיג 17 לתקיפת מטרות בצפון הארץ. חלק מהם, כמתור-אר למעלה, הופלו בדרכם לנחיתה. רוב האחרים הושמדו על הקרקע במהלך מבצע התקיפה הגדול.

## נפגע ראשון מעל אל מאזה

בעוד מטוסי הפטרול הישראליים טסים בשמי הבסיס כדי למנוע המראת מטוסים נוספים, החלו להגיע אליו מבני התקיפה הראשונים. ארבע תקיפות נערכו על שדה התעופה בדמשק עד שעות אחר הצהריים. בתקיפות אלה השתתפו שלושה מבנים של מטוסי מיסטר ומבנה אורגן אחד. הראי



**תקלה בדרך לדמשק- סגן דוד לביא יצא במטוס מיסטר 110 לתקיפה אולם תקלה בהעברת חולק מנעה ממנו להמשיך לעבר הבירה הסורית. בנינה למעלה: צבי הס, מוביל המבנה**

שונים בין מבנים אלה נקראו לתקיפה הפוזה לאחר שתוכננו לצאת לעבר שדות תעופה אחרים במצרים. טייסת 109 נערכה בצהריים להמשך הפעילות לעבר שדות התעופה במצרים. ארבעה מטוסי מיסטר של הטייסת כבר עמדו מוכנים לצאת לתקיפה חוזרת של בסיס האויר בכברית. לא הרבה נותר שם, וטבעי היה כי עם כניסת ירדן וסוריה לפעולה נגד ישראל, יופנה המבנה למטרות דחופות אחרות. בתוך זמן קצר נערכו שינויי משימות.

במבנה "גפרית" היו המוביל סרן צבי הס סגן מפקד הטייסת, סגן דוד לביא מספר שתיים, סרן אריה דגן מספר שלוש וסגן נחום מרחבי מספר ארבע. הטייסים נכנסו למטוסייהם, סגרו את חופות התאים ויצאו לעבר המסלולים. מה-00 (מערכת השליטה) הודיעו להם על שינוי מטרה. הטייסים המתינו במנועים פועלים בסרק, כאשר רכב קטן התקרב אליהם, ומסר לכל אחד מטייסי המבנה את מפות "פרגול" לפעולה נגד שדות התעורפה בירדן. הטייסים נתנו מבט במפות, תוך כדי הסעה איטית והתיצבו בעמדות המראה. אך בינתיים אין

אישור להמריא. משהו השתבש שוב. המגדל מודיע להם לחזור לדת"קים. הטייסים יורדים מן המטוסים וחוזרים ברכב לבנין הטייסת. כאן הם מקבלים פקודה חדשה. המטרה: דמשק.

מפקדת חיל-האוויר החליטה על שינוי משימה, וארבעת המיסטרים נשלחו צפונה לעבר סוריה. מטרתם בכך- רית היתה מחוסלת זה מכבר, ולשרות בירדן נשלחו טייסות אחרות ממרכז הארץ שהשביתו אותם. שדה דמשק היה עתה בעדיפות ראשונה.

בשעה 12:49 נקשרו ארבעת הטייסים שוב בתוך התאים ויצאו לעבר המסלולים. כל אחד מהמטוסים נשא שתי פצצות 250 ק"ג. היה זה המבנה הראשון של חיל האוויר שנשלח לעבר בירת סוריה.

רביעיית המיסטרים המריאה, פנתה צפונה לעבר שפרעם והצתה דרך מארג' עיון בלבנון. לפתע מודיע דוד לביא על תקלה בהעברת הדלק מהמיכלים הנתיקים.

"לך הביתה!" מורה לו הס המוביל. לדמשק לא יוצאים עם מטוס מקולקל.

לביא חוזר לנחיתה בגובה נמוך. המבנה ממשיך צפונה, נכנס להרי מול הלבנון ופונה ימינה, מגיע מעט דרום מית לשרה ומתארגן לתקיפה מדרום לצפון. המיסטרים מטילים את פצצות ה-250 ק"ג הכבדות, וחוזרים ליעפי צליפה. למטה מתלקחים ומתפוצצים מספר מטוסי מיג 17 שחנו באחת הרחבות.



דמשק בינלאומי לאחר השלמתו- במלחמה הופעלו ממנו מטוסי קרב

אש הנ"מ היתה חזקה מאד והגיעה מכיוונים רבים. עם סיום יעף הצליפה הראשון, מודיע לפתע מרחבי הצעיר, מספר ארבע: "נפגעתיו!".

התא שלו התמלא עשן ומגורת טמפרטורת המנוע דולקת. צבי שולח את דגן מספר שלוש ומוביל הזוג, ללוות אותו. דגן היה כבר בכניסה ליעף הצליפה השני. הוא מנסה לאתר את מרחבי אך אינו מצליח, ומחליט להמיר שייך ביעף הצליפה. גם לאחר היציאה הוא לא רואה אותו. צבי המוביל של המבנה, מאתר מטוס באוויר ומנסה לכוון אותו מערבה, לעבר לבנון, ולאחר מכן הורה לו לפנות דרומה לעבר גבול ישראל. לאחר מכן הסתבר כי המטוס אחרי עקב היה מטוס של מספר שלוש, דגן.

תשומת לבו של מרחבי לא היתה נתונה לבעיות ניווט באותה שעה. הוא ניהל עתה מאבק על חייו. המטוס הפגוע בער ומערכותיו הפסיקו לפעול בזו אחר זו. התא מתמלא לפתע עשן סמיך. המנוע ומערכותיו היו

משותקים. מרחבי הספיק ללחויץ על כפתור הרדיו ולהודיע: "משליך חופה!". לאחר מספר שניות נוספות הוא נעלם מהקשר. בינתיים הפעיל את כסא המפלט שלו, צנח בשלום בשטח לבנון ונשבה על ידי חיילים מקור מיים שעקבו אחר מצנחו שירד משמים.

בחדר המבצעים של הטייסת עקבו אחר הראמה מעל דמשק, והורו לאחד ממסוקי החילוץ שהיו בכוננות, לצאת לעבר מקום הנפילה המשוער של מרחבי, שהיה פצוע ברגלו. הסיקורסקי יצא וחזר לאחר זמן מה. טייסו הודיע כי לא הצליח לאתר את הטייס שצנח.

שני המיסטרים הנותרים מעל דמשק השלימו את היעפים, יצאו מערבה לעבר לבנון ומשם ירדו דרומה לעבר הבסיס. הם לא ידעו מה עלה בגורלו של מרחבי הצעיר. בדרך הם הודיעו למגדל כי עשוי להגיע אליהם מצפון מטוס פגוע, ללא קשר רדיו, ועליהם להיות זהירים בשעת היירוט.

אותה שעה פטרלו שני מטוסי מירו<sup>1</sup> ובהם נפתלי פורת וגרעון דרור מטייסת 117 בשמי הצפון. לאחר יירוט סרק באיזור נבי יושע הם גילו את שני המיסטרים החוזרים של הס ורגן באיזור חוקק וערכו עליהם יירוט לפני הגיעם לבסיס. היירוט עבר בשלום אך הם היה מוראג עדיין מפגיעה אפשרית במרחבי הפגוע, אשר היה עשוי להגיע לנחיתה ברמת דוד מכיוון לבנון.

"היה חשש של טייסי המיסטר שאנחנו היפלנו אותו אבל החשדות נתבררו" סיפר נפתלי פורת בתחקיר.<sup>3</sup> הם ורגן שברו וחזרו לנחיתה ברמת דוד. איש לא ידע בינתיים מה עלה בגורלו של מרחבי. לאחר יומיים הצליח זה אשתו לזהות אותו בסרט של הטלוויזיה הלבנונית, והודיעה על כך לטייסת.

### תושבי דמשק צופים בתקיפה

רס"ן גיורא רם (פורמן), מפקדה הקודם של טייסת 113, שיצא כאותו בוקר כמוביל בכיר בגיחות תקיפה לעבר ביר גפגפה ואבו סואר, עמד עתה להוביל תקיפה נוספת לעבר מצרים. "ממש בהמראה החליטו שאני הולך לדמשק". הוא סיפר.<sup>6</sup> טייסי המבנה היו ק מספר שתיים, יוחנן רוזר מספר שלוש ואבינעם קלדס מספר ארבע.

פורמן: "אני מחפש במפה את הניווט. רובו היה מעל שטח ישראל, חותך את האיזור כדי לעקוף את הרמה דרך ירדן. לא מסובך. לפני חציית הגבול לירדן אני רואה רביעייה של מיסטרים לידי. חשדתי מאד שכיוונו אותם לאותו מקום. זה היה רביר המוביל. שאלתי אותו: 'לאן אתה הולך?' ענה לי: 'לדמשק'. בקול סמכותי הודעתי לו שאני הולך לשם. הוא שאל את הבקר על מטרה אחרת וקיבל".

יוחנן רוזר, מספר שלוש, סיפר כי באותו רגע בו נתגלו המטוסים של המבנה השני באויר, כולם חשבו שמדובר בר במטוסי אויב המנסים לייט אותם: "מישהו ראה מטוסים – כולנו שברנו לצדדים. מול שלא זרקנו חימוש. מעל הרמה היתה שבירה ל-90 מעלות, התיישרנו והמשכנו לטוס לדמשק".<sup>7</sup>

היתה זו רביעייה של מטוסי מיסטר מטייסת 116 אותה הוביל שמואל רביר. היא המריאה מתל נוף בשעה 14:00. הם יצאו וטסו לדמשק בהפרש של דקות מספר מהמבנה שיצא מחצור. (על מאורעות אותה גיחה טראגית – ראה להלן).

מבנה האורגנים התארגן מחדש למבנה קרבי ופורמן הוביל את המטוסים לנקודת המשיכה, נסק, התהפך וצלל לתקיפת המטסולים. השרה באל מזה היה מחויץ לעיר ובו היה גם בית הספר לטיסה של חיל-האוויר הסורי. שדה זה שימש עד להקמת דמשק בינלאומי גם את חברות התעופה המקומיות והזרות שטסו לסוריה.

מספר פורמן: "לאחר היציאה מההפצצה, כסיבוב הראשון ותוך כדי טיפוס, אני רואה את האנשים עומדים על גבעות הבתים. והנה אנו תוקפים את השרה. הם היו המומים לגמרי. בכל יעף פגענו במיג. באחד היעפים לקחתי שלושה מיג 17 בתנופה אחת. אחד מהם היה מלא דלק והשניים הנותרים ריקים".

רוזר: "הגנת הנ"מ סביב דמשק היתה מזויזעה. ראינו כאילו כל הרצפה יורה – זה מחזה שנראה רק בסרטי מלחמת העולם השנייה. אתה רואה רשף צהוב-אדום באויר, כולם יורים ומפעם לפעם עובר מול עיניך פגז נ"מ כבר שנראה כמו טיל אדום וגרול. לא ידענו מה עוצמת הרוח. היתה חשיבות גדולה לפגיעה של המור"

ביל במטרה – אם הוא מפספס, אם לא כיוון טוב בגלל רוח, אפשר לתקן. פגענו טוב במסלולים ועשינו עוד שלושה יעפי צליפה”.

במרכז השדה עמד גם מטוס קארבל דרומנועי, לבן-כחול מצוחצח של חברת התעופה הסורית “סיריאן אייר”. סיפר רוזר: “ביעף הראשון נכנס לי מטוס קארבל לכוונת. יריתי בו והוא התפוצץ – זו היתה הפטריה הכי יפה שראיתי בחיי. ביעף השני הפלתי זנבות של שני מטוסי איליושין וביעף השלישי חטפתי פגז. השעי רות הלכנות בראשי הן מהפגז הזה!”.

ממשיך פורמן: “כעסתי על רוזר שפגע בקרבל ושנפגע בעצמו. וכאן הדילמה מה עושים? איך טסים עכשיו בדרך הקצרה ביותר הביתה. הרמתי אותו לגובה. טסנו ברמת הגולן והנחתתי אותו ברמת דוד. אנו המשכנו לחזור”. לא היתה זו הפעם הראשונה בה טסו פורמן ורוזר במבנה אחד: בנובמבר 1966, במבצע צה”ל נגד הכפר הירדני סמוע נפגע רוזר בעינו, במהלך אחת התקיפות. פורמן שהיה המוביל, הנחה אותו בטיסה והביא אותו לנחיתה בחזור. הוא גם הסיע אותו לאחר מכן לבית החולים תל-השומר לטיפול.

על מאבקו להצלת מטוסי הפגוע מספר רוזר: “ביעף השלישי חטפתי פגז בכנף. זה נראה כמו הפגיעות במטו” סים במלחמת העולם השנייה – הפגז פתח לי את הפחים בכנף שמאל ומבעד לחור אני רואה את דמשק העיר. ואז חולפת בי מחשבה: ‘אם אני צריך לנטוש ודמשק נמצאת ממול, הם ודאי יקלפו לי את העור מהגוף, סנטימטר אחרי סנטימטר’. אמרתי לעצמי ‘שם אני לא יורד’. אני רואה שהמטוס מתפקד. השלמנו את הפניה לאחר התקיפה ואני מצטרף למבנה ורואה שהפחים מתקלפים מהכנף בזה אחר זה”.

רוזר הודיע לפורמן: “נפגעת בכנף!”.

“רות, גם אני נפגעת!” עונה לו המוביל.

וממשיך רוזר: “באותה שניה אני מביט בו והוא חוטף גם כן פגיעה. עף לו הבידון מקצה הכנף. אני מציע לו להוריד מהירות והוא גוער בי: ‘לא נוריד מהירות מעל הרמה’. תפסתי נקיק עמוק ברמת הגולן שהוביל לעבר הכנרת ומשם המשכתי מערבה ונחתתי ברמת דוד. הכל עבר במטוס – מדפים, גלגלים – אחרי שנחתתי ראיתי עד כמה היה גדול הנזק”.

לפגיעה ברוזר היה המשך מעניין. סיפר פורמן: “לפני עשר שנים נפגשתי, במסגרת פעילותי בתק”מ, עם פייסל חוסייני. הוא אמר כי מפרסומים של חיל-האוויר הסורי ‘הפלנו לך את מספר שלוש’. אני אומר לו: ‘לא, זה דלק שנשפך ממנו והוא נחת בשלום’. הסתבר כי פייסל חוסייני היה תותחן נ”מ בדמשק והשתתף בהגנת השדה”.

רוזר גילה תושיה והצלחה להגיע זמן קצר לאחר מכן מרמת דוד חזרה לחזור, אמנם במטוס אחר: “באתי לטייסת המיסטר של הבסיס, אבל להם לא היה מצב רוח בשבילי. חשבת: ‘איך אחזור עכשיו לחזור?’ בטייסת שלי אמרו לי לחכות שם בטייסת. צלצלתי למבצעים והם מספרים לי שמישהו לקח פייפר מתל נוף ומספרו כך וכך, והביא אותו לרמת דוד. תיקח אותו. זה מה שעשיתי. חיפשתי את הפייפר הזה ברחבת המטו” סים הקלים, לקחתי אותו, התיישרתי והמראתי הביתה לחזור”.

המבנה של פורמן השמיד בשרה מטוסי מיג 17 וגם מסוקים, מטוסי תובלה ומטוסים אורחיים. האורגן של רוזר תוקן חלקית ברמת דוד והועבר לתעשייה האווירית. לאחר תיקונו הטיס אותו רוזר חזרה לחזור.

### יונתן וורע נהרג

כמתואר למעלה, הוציאה טייסת 116 בשעה 14:00 רביעייה של מיסטררים לתקיפת הבסיס בדמשק. את המבנה הוביל סרן שמואל דביר ועמו יצאו סגן יונתן וורע, סגן שמואל בן-דרום וסג”מ משה תימן (טיימן). כבר בשלב ההסעה מתגלה תקלה בכך הנסע במטוסו של תימן, והוא חוזר לדת”ק. שאר המטוסים יצאו בגובה נמוך צפונה, וטסו מעל הכנרת מתוך כוונה לחצות ישירות לעבר דמשק.

כאשר היו מעל רמלה הודיע להם הבקר כי מבנה אחר של אורגנים נמצא לפנייהם בדרכו לתקיפת דמשק. המבנה של פורמן שהמריא זמן קצר לפני כן מתחזר, היה אותה עת באיזור בית שאן. לאחר בירור בקשר ועם



נחשף לסוללת נ"מ- יונתן זורע נפגע בדרך לתקיפת דמשק

הנקרה, מחליטים לאפשר למבנה האורגן לתקוף ראשו נה.

דביר הוביל את שלושת המטוסים מדרום הכנרת ועקף את איזור פיק מצפון. מסיבה לא ברורה פיגר זורע, שהיה השמאלי במבנה בשעת הפניה ימינה אחרי חציית הכנרת. ככל הנראה נחשפו המטוסים לסוללת נ"מ שהיתה מוצבת על הרכס המזרחי של הכנרת. עם התקרב המיטסרים פתחה עליהם הסוללה באש עזה. מטוסו של זורע נפגע מיד ומנועו העלה עשן. דביר ובכירים שהיו לפניו, לא ראו אותו אולם לאחר שהודיע כי נפגע, הורו לו לחזור לכיוון ישראל או לנטוש מעל הכנרת.

זורע נאבק דקה ארוכה עם ההגאים אך אלה הלכו והתקשחו בשל הפגיעה במערכת ההדראולית. לאחר דקה ארוכה בה ניסה לחלץ את מטוסו נחבט המיסטר הבוער על הקרקע מזרחית לכנרת.<sup>8</sup>

היה זה המטוס השני שהופל במבצעי התקיפה על דמשק. גופתו של יונתן זורע נתגלתה ב־21 ביוני, באיזור יהודה דיה צפונית מזרחית לכנרת, כשהוא עדיין קשור בתא הטיס.

שני המטוסים הנותרים המשיכו לכיוון דמשק. כשלוש דקות לפני המטרה הם גילו את האורגנים הפועלים עדיין מעל השרה, וחזרו ל"אזורי המתנה" עד שאלה יסיימו את פעולתם. מועד התקיפה הגיע וחלף ובינתים ים הבחינו במבנה נוסף של הטייסת, אותו הוביל דוד נבו, שטס לאותו כיוון והשיג אותם.

שמואל דביר, שהיה עדיין ללא נסיון מבצעי רב בהובלת מבנים לתקיפה, הורה לפנות לאחור כדי לאפשר למטוסים להכנס. תוך כדי פניה פגע פגז נ"מ בכנף מטוסו והחלה נזילת דלק מהמיכלים. הוא החליט להטיל את החימוש על עמדת נ"מ והורה לשמואל בכירים להצטרף אליו ולשוב חזרה הביתה. בתחקיר כתב דביר כי: "אי תיאום תקיפה על השרה מנע מאיתנו לבצע את המשימה".<sup>9</sup>

את המבנה הוביל סמ"ט ב' של הטייסת, דוד נבו ועמו ליבי דולר ומנחם אליהו הצעיר, המוכר בכינויו "מאן". הם טסו ישירות מתל נוף, חלפו מעל יהודה ושומרון, ומשם התכוונו להכנס, דרך רמת הגולן, ישירות אל דמשק. מאן הצעיר, חובב הצילום ובעל העין הבוחנת, היה יכול להתרשם במהלך הטיסה גם מהגופים מעליהם עבר: "טסנו דרך ירדן לאורך הגדה המערבית. השרות הירוקים הם רחבי מימדים וגם ההרים יפים. במיור חד בלטו הוודיות, כאשר כל ואדי הוא ואדי עמוק ויפה מתפתל לאורך קלומטרים. מהאויר זה נוף מעורר קנאה".

זו היתה גיחת התקיפה השלישית של דוד נבו ביום הלחימה הראשון: "את שני השרות הראשונים עברתי בשלום עם כל המבנה. אבל בשלישי, על דמשק, נתקלנו באש נ"מ שטנית. ראינו את כל האדמה יורה עלינו" הוא סיפר.<sup>10</sup>

המטוסים הגיעו לנקודת הציון, משכו לתקיפה, צללו והטילו את פצצותיהם. "אחרי שחרור הפצצות המשכתי ועשיתי מה שאני לא עושה בדרך כלל" סיפר נבו, "תוך כדי היעף המשכתי בצליפה, כוונתי יותר מקרוב ופגעתי. הם הפסיקו, אבל אז נתקעו לי התותחים. פה ראיתי שבלי תותחים בייעף הצליפה הסיכון הוא מעל המחושב ויצאתי. אמרתי למספר שלוש להמשיך. הם חזרו בשלום אבל עם פגיעות חמורות".

סיפר על הגיחה ליבי דולר: "היה שם חם מאד. אש הנ"מ היתה חזקה מאד. אבל המשכנו מכיוון שידענו שמר

כרחים לחסל. איל 28 אחד חיסלתי מיד ואחר כך הרגשתי פגיעה קלה. חזרתי ביעף לתוך האיל 28 השני והמטוסי שלי נפגעו לתוך הנ"מ שעיצבנו אותו".



**סמי מצטיין- דוד נבו יצא בשלום ממלחמת ששת הימים ונחרג לאחר המלחמה בתקיפת אוס שורט בירדן. מימין: לבי זולר**



דולר המשיך ביעפי הצליפה ובאחרון בהם פגע והדליק גם מטוס תובלה מסוג איליושין 14. דולר, טייס הבואינג 707 באל-על, אמר לאחר הגיחה כי "הנוחיות של הבואינג גדולה יותר, אבל רק כאן אתה יכול להביא לידי ביטוי מלא את דמת הלחימה שלך - מאומץ לב ועוד דבקות במטרה".<sup>11</sup>

לאחר השלמת משימתם יצאו המטוסים מעל הרמה חזרה לשטח ישראל. מאן נפגע מאש תותחים שהיו מוצבים עדיין ברכסי הרמה המערביים הפונים לעבר הכנרת. "בחזרה מרמשק, במעבר מעל הרמה חטפתי כדור בגחון" סיפר מאן, "כן, ברמשק היתה אש נ"מ חזקה אבל הצלחתי לעבור חלק ולהגיע".

לתקיפת השרה ברמשק, נשלחו ארבעה מבנים, מהם אחד שלא הגיע ליעדו. בתקיפות על הקרקע הושמדו על ידי 14 המיסטרים של 109 ו-116 והאורגנים של 113, 13 מטוסי מיג סוריים וכן שלושה מפציצי איליושין 28, מסוקים ומטוסי תובלה. הקרב על דמשק לא תם עדיין. ההגנה האוירית בשמי הבסיס הסורי ומטוסי הקרב הסוריים ימשיכו לגבות מחיר דמים נוסף בשעות הקרובות.

### מאיר שחר נהרג

בעוד מטוסי התקיפה פועלים מעל שדות התעופה הסוריים, היו באויר, כמתואר למעלה, מטוסי יירוט של טייסת 117. במהלך כל הפעילות טסו פטרולים קבועים של מטוסי מירז' בגובה רב. טייסי 117, שהיו אמורים על ביצוע הפטרולים, "לא אהבו" את המשימה הזו, שהותירה אותם חשופים למטוסים ותותחי נ"מ משך דקות ארוכות בשמי הבירה הסורית וסביבותיה. הם נשמו לרווחה בכל פעל שהשלימו את משימתם בשלום. החשש מפגיעה ומנפילה בשמי הסורי היה גדול, והידיעות על האכזריות הרבה שהפגינו הסורים כלפי שבויי ים בבתי הכלא שלהם, לא עודדה את רוחם של הטייסים שיצאו למשימה זו.

בשעה 15:15 יצאו עמיתי שמואלי (שומי) מפקד טייסת 117, ומאיר שחר לפטרול בשמי דמשק. היתה זו הגיחה הרביעית של שומי ביום הלחימה הראשון, והשלישית של מאיר שחר. תוך כדי פטרול המריאו לעברם מספר מטוסי מיג 21. שני המירוים נכנסו איתם לקרב. שחר הצעיר הצליח להתארגן מאחורי אחד ממטוסי המיג, והפיל אותו.

המטוסים המשיכו בפטרול ולקראת תום הגיחה והדלק, הציע להם הבקר לסיים את תפקידם ביעף צליפה



מהיר מעל השדה. היה זה זמן קצר לפני שהגיעו למינימום דלק לחזרה.

היה סיכון בצלילה מגובה רב לגובה נמוך: כל מערכות המכ"ם והתותחים שהיו המפוזרים בקרבת השדה, היו מכוו"נים אליהם במהלך כל הפטרוול, והמתינו לרגע בו ידרו לגובה אפקטיבי. אבל פקודה היא פקודה.

שומי קיבל את המשימה ומיהר לבצע אותה. המירו"ם התגלגלו וצללו לעבר השדה. למטה היו כל עמדות הנ"מ שלו מאוישות ומוכנות לירי. במהלך כל תהליך הצלילה לגובה נמוך ליוו אותם התותחים בירי כבד.

סיפר שומי על הגיחה: "טסנו לכוון צפון לרמשק. גובה 25,000 רגל. פנינו שמאלה ותקענו צלילה חדה כלפי מטה. ביצענו יעף צליפה על המסלול. באנו מהר, טסנו נמוך, ירינו והיה אבק. היתה שם אש נ"מ איומה. כל האדמה



**שני אחים במלחמה- מאיר שחר (למעלה) נהרג מעל דמשק עת נפגע מטוס המירו" מספר 02 שלו. באותה שעה התמודד אחיו, יהנתן שחר, מפקד טייסת 116 שנטש מעל סיני, עם בעיות הקיום במדבר סיני**

רעדה. חיפשתי את שחר מצד שמאל. לא ראיתי אותו. ראיתי רק את הצל של המטוס שלו עולה ויורד, עולה ויורד. פתאום הרגשתי מכה בישבן. כנראה שחטפתי טיל. משכתי בכל כוחי בסטיק והתפללתי לאלוהים. לאט לאט החל המטוס לצבור גובה. אמרתי לעצמי: 'זהו, זה המקרה שנהרגתי!'. ראיתי עשבים וצמחיה מתח"ת. לאט לאט החל המטוס לנסוק. הבחנתי שהמטוס בוער. הצלחתי לעבור את ההרים. כל הנוריות החלו לנצ"ץ, הסל"ד ירד ונורית אש נדלקה. ניסיתי לקרוא ברדיו ואין תשובה."

מטוסו של מאיר שחר נפגע והוא נהרג בהתרסקות מטוסו בקרבת השדה בדמשק.

המודיעין קבע כי טילי אויראוויר שנורו ממטוסי מיג 21 סוריים שזינבו בשני המירו"ם הם שפגעו בהם. ראובן הראל ניצב באותה שעה בראשית מסלול 15 ברמת דוד, והמתין לבן זוג שלו, יובל נוימן, כדי לצאת ולהחליף את הזוג של שומי מעל רמשק.

הראל: "הבן זוג שלי בושש לבוא. פתאום אמרו לי: 'מטוסי אויב מעל הבסיס'".<sup>12</sup>

הראל היה מצויד בשתי פצצות, והחליט להמריא לבד. לבן הווג היתה תקלה. הוא נסק בחופזה: "המראתי וזרקתי את הפצצות, ללא חימוש, לתוך האגם של כפר ברוך. הבקר ניסה לכוון אותי לעבר המיגים הסוריים" י"ם. המטוס יצא מזרחה, והראל החל לחפש את המטוסים הערביים, אך לא הצליח לגלות כל מטוס באויר. "זו היתה גיחה מתסכלת. לא זכור לי אם רדפתי אחרי מיגים או הנטרים". הראל קיבל הוראה לצאת לפטרול בצפון. אז נוצר קשר בין הראל לשומי.

שומי שמע את הדיבורים בקשר בין הראל לבקרה. "ראובן פטרל ליד החרמון. הודעתי לו שאני לא מקבל את חיים משחר. המהירות ירדה והגובה 10,000 רגל. חציתי את הקו מערבה".<sup>13</sup> ממשיך הראל: "שומי ומאיר היו מעל דמשק. אנו היינו אמורים להחליף אותם. שומי יצא ממש לפנינו ואמר שהוא נפגע. ביקשתי אישור ללוות אותו. ידעתי שזה הוא לפי הקול. ואז ליוויתי אותו לכיוון הארץ".

שומי הפגוע היפנה את מטוסו דרומה לעבר הבסיס והגיע לאיזור מגידו כשהוא משרך אחריו שובל של עשן שחור. לאט לאט התרוקנו מערכות ההיגוי של מטוסו מהנזול ההדראוילי שלהן וגם כוח המנוע הלך וירד. סיפר הראל: "ליוויתי את שומי וכל הזמן תדרכתי אותו, והוא תיאר מה קורה אצלו בקוקפיט. היו לו שלוש מערכות הדראויליות, כאשר אמר שהמערכת השנייה הלכה אמרתי לו: 'שומי, לא נשאר הרבה זמן. תצטרך לנטוש'. ואז זה קרה: המטוס נעצר לפתע באויר, הרים חרטום לעבר השמים ונכנס לסחרור לא מבוקר לעבר האדמה. המטוס עשה תנועה לא נשלטת. החרטום שלו עלה כלפי מעלה. צעקתי לו: 'קפוץ קפוץ!'. שומי התעכב עוד רגע בנסיון להחזיר לעצמו את השליטה אך המטוס לא הגיב והוא הפעיל את כסא המפלט ונטש. הוא ירד באיזור צומת גולני. כששומי נטש, ירדתי לגובה נמוך וליוויתי אותו עד שבאו לאסוף אותו" סיפר הראל.

בזמן היציאה מן התא נפצע שומי קשה בגבו ובשתי רגליו. לאחר שנחת הגיע אליו מסוק וצוות רפואי שהטיס אותו לבית החולים בעפולה. היה כבר ערב. "מאיפה באת?" שאלו אותו האחיות. "מדמשק!" הוא ענה.

"הן היו בהלם, פשוט לא האמינו" סיפר שומי.<sup>14</sup>

הראל נותר עוד מספר דקות באויר. היות והיה ללא בן זוג לא נשלח לעבר סוריה. "חזרתי ופטרלתי לאורך הקו טבריה-מטולה, עד שהגיע הזוג הבא".

שומי הפצוע נותר בבית החולים עד תום המלחמה ולא חזר עוד לתפקידו כמפקד הטייסת. את מקומו מילא בהצלחה רבה סרן אורי אבן-ניר, סמ"ט א' של הטייסת.

מירו' מספר 02 של שחר שהפיל מיג 21 סורי, התרסק בדמשק. מטוס מספר 16 של שמואלי נגרע מהסד"כ של הטייסת הצפונית. היה זה אחד המקרים המוזרים של המלחמה, בו אבד טייס, שני נפצע וגם שני מטוסים של הקו הראשון, בגלל הוראה חסרת היגיון מבצעי.

את דמשק אל מאזה ואת דמשק בינלאומי תקף מבנה נוסף שתעה בדרכו לדמייר. עמוס לפידות הוביל את דוד ברוך ואלדר פלטר ולאחר שגילה כי הוא מעל דמשק בינלאומי הוא הטיל שם את פצצותיו ואת יעפי הצליפה הוא עשה מעל שדה דמשק הצבאי (ראה בסוף הפרק על דמייר).

במהלך חמש השעות בהן פעל חיל-האוויר הישראלי מעל דמשק אבדו ארבעה מטוסים ונפגעו שלושה טייסי סי.ם. אך אבדו שני המירו'ים של המבנה הזה עורר את מורת הרוח הרבה ביותר בקרב טייסי רמת דוד ובמיר' חד בטייסת 117.

ההחלטה להפנות את שני המטוסים, שהיו במשימת יירוט לגיחת תקיפה, ללא הכנות מתאימות וללא מידע על השדה וההגנה שבו, נראתה מיותרת ולא מחויבת המציאות. בתחקיר שנערך לאחר מכן בין טייסי 117 הם קבעו כי ההחלטה לרדת מגובה הפטרול שהיה מעל "מטריית הנ"מ" לגובה נמוך יותר, היתה משגה. גם אנשי הבקרה למדו לקח כואב: "לא מערכין שמחה בשמחה" - אין לערב משימות יירוט ותקיפה בצורה חפוזה.

**בסיס האויר סייקל**

בסיס האויר בסייקל היה אחד משרות התעופה החדשים של חיל־האויר הסורי. הוא נבנה באמצע שנות השישים במדבר הסורי, כמאה קילומטרים צפונית מזרחית לרמשק והוקם על קרקע מישורית ליד ביצות סייקל והמלחות. לשרדה היה מסלול ראשי אחד ופעלה בו טייסת אחת של מטוסי מיג 21. סביב השרדה היה מערך היקפי של סוללות תותחי נ"מ ובו תשע סוללות של מקלעים כבדים ועוד שישה תותחים בקוטר 57 מ"מ. בשל קרבתו לאגן דמשק היו מטוסי המיג 21 שפעלו בו איום על פעילות מטוסי התקיפה והקרב של ישראל. לא מפתיע איפא, כי כאשר הוחלט לתקוף את סוריה, היה שדה זה מהמטרות הראשונות שהותקפו. לעברן נלחו מטוסי חיל־האויר הישראלי.

בשל מרחקו הרב יחסית הועידו אנשי המבצעים של חיל־האויר את בסיס האויר סייקל למטוסי הסופר מיסטר של טייסת 105. תריסר מטוסים של הטייסת, בשלושה מבנים, חבטו בשדה הרחב במשך כשלוש שעות.

**חוצים את ירדן לעבר סייקל**

את המבנה הראשון לסייקל, ארבעה מטוסי סופר מיסטר מטייסת 105 מחצור, הוביל סרן אמנון שפירא. עימו היו סא"ל יאק נבו, סרן גדי אבירם וש

שפירא הותיק הוביל את ארבעת המטוסים מחצור מזרחה לעבר יהודה ושומרון ובגובה נמוך. לאחר מכן חצו מעל דרום סוריה ופנו ישירות לעבר נקודת המשיכה. הם נכנסו לתקיפה ביעף חתף, שיחררו את שתי הפצי



**תוכנן למצרים ויצא לסייקל בסוריה- סרן גדי אבירם  
ברגע של מנוחה בין הטיסות**

צות שלהם ונכנסו ליעפי הצליפה. מטוסי המיג 21 עמדו גלויים על רחבות החנייה של המטור סים. אחרים היו בעמדות כוננות להונקה מיידי. ארבעת המטוסים חלפו כנחיל דבורים מעל השרדה והשמירו מטוס אחד מטוס בשלושה יעפי צליפה. במרחב הגדול של השרדה לא היה להם מקום מסתור- סייקל היה שדה שנבנה במרחב צהוב, יבש וחסר נופים.

סיפר גדי אבירם: "הטיסה הזו היתה חווייה מיוחדת. לאחר הגיחה הראשונה לאינשאס הייתי אמור לצאת לתקיפה נוספת במצרים. בהמראה הבחנתי כי המבער 'לא תופס'. פיניתי את המסלול וחזרתי לדרת"ק. אז הודיעו לי על הגיחה לסייקל. יצאנו ארבעה. חתכנו דרך שטח ירדן. טסנו בגובה נמוך אבל לא היו נסיונות יירוט של המבנה הזה עד למשיכה. לפנינו ראינו מטוסי מירד' שנכנסו ראשונים. לפתע אנו רואים זוג מיגים נכנס לעברנו ב'הר און'. אלה היו המטוסים היחידים שראיתי במלחמה.

מישהו אמר: 'ננקה כנפיים ונלך עליהם!'. ואכן, באנו לעשות עבודה והיה לנו מספיק זמן. אנו עומדים להכנס והם לא סיכנו אותנו. העדפנו לעבוד בשיטת הפר הזקן - לנקות כנפיים מעל המסלול ואחר כך לטפל במיידים.

גים. כאשר צללנו המסלול היה כבר פגוע. נכנסנו, זרקנו אבל המיגים נעלמו בינתיים".<sup>14</sup>

המטוסים שראה אבירם היו מטוסי המירד' של טייסת 117 ששמרו פטרול בקו דמשק-מאפרק. כמו כן נפגשו ארבעת הסמב"דים בשני מטוסים סוריים אשר הגיעו לנחיתה והיו קצרים בדלק. עבור מטוסי הסופר מיסטר מצב הדלק היה פחות קריטי מאשר בטיסות למצרים.

כל הארבעה, תקפו צלפו, השלימו את משימתם וחזרו בשלום לחצור.

## סמב"דים מפילים מטוסי מיג 21

את המבנה השני לסייקל הוביל אהרון שביט (ילו) ועמו ירמי קידר מספר שתיים, יגאל שוחט מספר שלוש ואלי זהר מספר ארבע. מספרי שתיים וארבע היו טייסים צעירים שרק לפני ארבעה חודשים השלימו הכשרתם על הסופרמיסטר אולם כבר בגיחות הבוקר צברו נסיון מבצעי בשמי מצרים.

סגן ירמי קידר לא היה מאלה ששאפו לטוס מגיל הגן. הוא הצטרף לנח"ל והחליט לאחר שהגרעין התפרק להצטרף לקורס טיס. עם תום הקורס הוא עבר לאורגן לקורס מתקדם ולאחר מספר חודשים הגיע לסופר מיסטרים. "בי'67 הייתי ילד. הייתי בסך הכל שנה לאחר קורס טיס, בן עשרים וחצי" הוא סיפר לאחר המלחמה. ירמי המשיך לטוס בחיל האוויר עד לנחיתת ריטוק שערך במירו' 755 באל-עריש בשנת 1971 ופציעתו שחייבה תקופה ארוכה של החלמה. הוא חזר למטוסי הקרב וזכה לשש הפלות נוספות במלחמת יום כיפורים. עת היה סגן מפקד טייסת הנשרים בעציון.<sup>16</sup>

יגאל שוחט, היה במלחמת ההתשה טייס פנטום ואף נפל בשבי המצרי לאחר מכן ואיבד רגל. הוא למד רפואה וסיים את שירותו בדרגת אל"מ.

ארבעת המטוסים טסו ישירות לסייקל, כשהם חוצים את השומרון באיזור שכם. שוחט, מספר שלוש הודיע לפתע כי נפגע ויש לו נזילה ממכל הדלק הימני. ילו לא ויתר. הא הורה לו להמשיך לעבר סייקל ולברוק את מצב הדלק שלו. "רק תזכור" אומר לו ילו, "אנחנו במלחמה ואם הבעיה לא חמורה - תמשיך!"

המטוסים חצו את הירדן והגיעו לבסיס הסורי מדרום, מאיזור הלג'ה שמעבר לרמת הגולן. "לשרה סייקל הגענו בקושי" סיפר ילו, "השטח קשה לניווט והשרה עצמו היה נסתר". ילו נעזר בעמודי העשן שכבר התמרו מעל השרות בדמשק ודמייר, כדי לנווט בשטח המדברי וחסר פרטי הנוף הבולטים.



רוכב על סמב"ד- ילו שביט הפגן קור רוח במפגש עם המיגים בו הפיל מיג 21 מעל סייקל

"תקפנו את המסלול. שים לב - יש כאן הגנה של מיג 21!" היתה הבשורה ששירר מוביל המבנה הראשון לילו. ילו הורה לכל המטוסים לנסוק ל-6000 רגל. "סופר מיסטר צריך הרי פוטנציאל כשהוא הולך נגד מיג 21" מסביר ילו, "וגובה זה פוטנציאל".

הוא מורה למספר שלוש להכנס ליעף תקיפה אחד ולעלות לגובה. היו לו פצצות מתחת לכנפיים אך לא היה לו דלק להסתבך עם המיגים. מצד שני הוא לא רצה לשלוח אותו הביתה לבר מחשש שיופול. ואכן היה לחשש זה על מה לסמוך: בין יציאת המבנה הראשון להגעת המבנה של ילו, כבר היו באויר מספר מטוסי מיג 21 שהמריאו משרה זה או משרה אחר. עתה איימו על ארבעת הסופרמיסטרים, בהם אחד שהיה מקרטע מבעיי

ית דלק רצינית. לילו היתה משימה לבצע. הוא הוביל את המטוסים לתקיפה בשורה עורפית ולפי התכנון.

"ברגע שאנו נכנסים להפצצה אני רואה מיג אחד 'חותך' אותי מלפנים. אני מסתכל אחורנית ואני רואה מיג שני יושב על מספר ארבע. היינו צריכים לעבור מיד מהמחשבה על תקיפת אויר-קרקע לקרב אויר".

מטוסי הסופר-מיסטר נחותים בביצועיהם ממטוסי המיג 21 שהגנו על השדה. אולם לילו, כמו למפקדים ומובילים בכירים אחרים של חיל-האוויר היה נסיון באימון מול המיג 21. בכל מקרה מננה המטוסים הסוריים

ים לא הרתיע אותו מהשלמת משימתו. ילו הביט סביב והחליט על ציוות חדש למטוסי המבנה. הוא שלח את מספר שתיים, קיודר, והצמיד אותו למספר שלוש כבן זוג, ובעצמו לקח את מספר ארבע, זהר, שהיה קרוב אליו, כדי להתמודד עם המיגים. הוא הורה למספר שתיים ללכת על המיג שחלף על פניו ויצא בעצמו, עם מספר ארבע, לעבר המיג השני. המרדף כולו והקרב נערכו בגובה של 100 עד 200 רגל מעל הקרקע. הצגה בזמן אמיתי לכל הצוותים שהיו בבסיס אותה עת.

"התחלתי לסגור על המיג האחורי. אבל הממזר ראה אותי ומשך מיד ב-90 מעלות למעלה. היה לי ברור שאם אני מנסה ללכת אחריו אין לי סיכוי. זו בדיוק הנקודה בה יש למיג עדיפות ביצועים עלי. חוץ מזה לא היה לנו דלק לנהל קרב ארוך מעל סייקל". ילו מנסה לפתות את המיג לרדת אליו. הוא הפנה לו את הגב כאילו הוא מתרחק מהקרב. הטייס של המיג בלע את הפתיון. הוא צלל אליו, וילו תמרן בהריפות ו"זרק" אותו קדימה.

"התישבתי למיג על הזנב והוא התחיל להשתולל בפראות" סיפר ילו, "הוא עשה תמרונים ושכירות בגובה נמוך אבל בסופו של דבר הכנסתי בו שלושה צרורות וחיסלתי אותו. הוא התפוצץ באויר". המיג התרסק



וואו- נפלה לו כנף- הודיע ירמי קיודר הצעיר בהפתעה לאחר שפגע במיג 21 והפילו מעל סייקל

באמצע המסלול ושבריו התפזרו לתוך המוסכים. הטייס של המיג נטש אולם מצנחו לא נפתח והוא נחבט ארצה.

"אחר' כל הכבוד!" הפליט פתאום מספר שלוש לעבר ילו.  
 "היכן אתה?" שאל אותו ילו.  
 "ביציע" הוא עונה.



אלי זהר, מספר 4 יצא בסמב"ד 708 לגיחה מעל סייקל בה היה למעשה, מספר שניים של יאלו במהלך הפלת המיג 21 חסורי שניסה לירות אותם

בעוד ילו פונה כדי לארגן את המבנה ולפתע הוא שומע את ירמי קירר הצעיר, מודיע שגם הוא יושב על מיג 21.

"המיג בכוונת- מה לעשות?"  
 "לחץ על ההדק, קיבינימטו!" צעק לו ילו בחוסר סבלנות.  
 "וואו, נפלה לו כנף!" התלהב מספר ארבע הצעיר.<sup>17</sup>  
 "הסתכלתי בצד, וראיתי את המיג מתרסק מחוץ לגדר הבסיס. סיכם ילו.

סיפר על הקרב ירמי קירר: "מטוס אחד התלבש עלי. ביצעתי תרגיל מסוים, אחד מסוג התרגילים שאנו חוזרים ומבצעים בכל ימות השנה. בינתיים הצליח המפקד המוביל לפגוע במיג 21 ולפרק אותו לחתיכות באר יר. המפקד הזה הוא אריה. בינתיים ניסה המיג שלי לפגוע במפקד. חוצפתו היתה גדולה מדי. הגעתי לעמדת ירי והרבצתי בו צרור בדיוק אל הסמל האדום הטבוע בקצה הכנף הימנית. נדמה לי שאפילו שכחתי לבצע את גלגול הניצחון..."<sup>18</sup>

ירמי היה מצעירי הטייסת - בסך הכל חודש בלבד לאחר קבלת דרגות הסגן. הוא סיפר על תחושותיו אחרי ההפלה: "בהתחלה אתה מסרב להאמין, אתה יודע שזה שיא השאיפות והכמיהות של טייס קרב - ושל טייס יירוט בפרט. טייסת הסופרמיסטרם היתה טייסת תקיפה. אומנם פה ושם לפני המלחמה היו לנו משימות של כוננות יירוט אך לא היה בנו צורך למשימה זו כיוון שכבר היו המירו"ם ששימשו כמטוסי היירוט. הפלת המיג הראשון היתה האירוע המסעיר ביותר עבורי".

זה היה המיג השני שהופל באותה התמודדות חסרת-שוויון בין הסופרמיסטר למיג 21.  
 ילו אסף את כל ארבעת מטוסי המבנה וחזר לבסיסו לנחיתה.<sup>19</sup>

## המטוס התפוצץ לי ישר בפרצוף

אחרי השעה אחת וחצי התארגן מבנה נוסף של טייסת 105 לתקיפת סייקל. מוביל המבנה היה בצלאל (צור ליק) עופר. הפעם יצאו איתו צבי ענבר (בורנשטיין) מספר שתיים, אליעזר מגיד מספר שלוש ויוסף (יוסקה) צוק. צוק הגיע לטייסת אחר שהתאושש מבעיה ממנה סבל מזה יומיים.<sup>20</sup> בשעה 13:39 ממריאים ארבעת המטוסים ויוצאים צפונה ישירות לסייקל. בהיותם מעל נתניה עורך לפתע צוק ניסוי תותחים. אלה אינם מגיבים לסחיטת ההדק שלו והוא מבין שיש בעיה. התחלה לא טובה בגיחה המבצעית הראשונה שלו לאותו היום.

"לך הביתה!" אומר לו צוליק, חברו.

"לא, אני ממשיך אתכם!" עונה לו צוק.

המטוסים חולפים מעל הגליל הנוער. שדות שריר פים היו פרושים על פני כל עמק יזרעאל ואיזור בית שאן. צביקה לא אהב לראות את הגליל בוועד ועולה באש. כאשר היו מעל רמת הגולן החליט להבעיר את המתקנים הסוריים במקום. הוא צלל לגובה נמוך ופתח באש על ערימות ומבנים. "הוא רצה להבעיר את אסם התבואה של הסורים" אומר צוליק.

"שניים אידיוטו – אתה רוצה ליהרג? – תעלה מיד למעלה!" צועק לו צוק. הוא הכיר את מערכות ה"מ הכבדות של הסורים ברמת הגולן. צוליק עושה סדר במבנה ומורה לכולם להתארגן מחדש במבנה לתקיפה. "חשתי כמו רוגרת שצריכה לעשות סדר אצל האפרוחים שלה".

המטוסים יוצאים כיוון צוליק מבחין בעמודי העשן ולא שם לב למצפן שלו. "אני רואה את סייקל והכיוון לא מתאים לי. צוק מתערב ושואל: 'תגיד, המצפן שלך בסדר?'. טסנו מאד נמוך שלא



זעם עצור – צביקה ענבר כעס על השריפות בגליל וניסה לכלות זעמו על מתקנים סוריים ברמת הגולן

יגלו אותנו מעל סוריה ואני נסחפתי לעבר העשן במקום לכיוון הנכון. אמרתי לטייסי המבנה להישאר למטה. פתחתי מבער ועליתי ל-6000 רגל, מה שהיה אסור לעשות מבחינת הביטחון, כדי שלא יגלו אותנו. הסתכלתי וזיהיתי את השרות דמשק ורמייר. עשיתי תיקון די גדול והגענו לשרה".<sup>21</sup> השעה היתה כבר לפנות ערב והנ"מ גילה את המטוסים ופתח מיד באש. "הנ"מ היה נוראי" נזכר צוליק. המטוסים מתארגנים לתקיפה, הוא מושך ומטיל את שתי הפצצות הכבדות שלו לתוך מרכז המסלול בצידו הימני. אחרי נכנס צוק.

לפתע מתחזקת אש תותחית הנ"מ אשר חלקם לפחות היה מונחי מכ"ם. צוליק מגלה סוללת נ"מ שהטרידה אותו במיוחד. "צעקתי למגיד שילך ויזרוק את הפצצות על הסוללה. הוא הלך אליה ותקע אותן בול. ממש יפה. היא הפסיקה את האש".

המטוסים התארגנו עכשיו ליעפי הצליפה.

"אני אסתובב סביב ואמשוך את הנ"מ ואתם תיכנסו" מציע צוק שלא יכול היה להפעיל את תותחיו ביעפי הצליפה.

"תברוק לחיץ ומפסקים" מציע לו צוליק. הרבר לא עזר והתקלה אכן היתה תקלה.

הסמב"דים יצאו לצליפות על המטוסים ומתקני השרה. צוליק רואה את "מזלג" קצה המסלול של השרה בו חנו מספר מיגים. הוא נכנס ליעף צליפה ולוחץ על ההדק, ולפתע טראה – מיג 21 מתפוצץ ועולה בלהבה

גדולה לשמיים. שבריו התעופפו לאויר. צוליק: "נפגעתי ממטוס שהתפוצץ לי ממש בפרצוף. בומבה נוראית! חשבתי מה יקרה אם אני נוטש כאן. נזכרתי שכאשר נטשתי מטוס לפני המלחמה, הר"ד אמר לי: 'בפעם הבאה שאתה נוטש כדאי שתיפול ישר לתוך כסא גלגלים!'. לא נטשתי. התחלתי לסחוב את המטוס הפגוע לגובה וישר הביתה. עליתי לגובה 1000 רגל, וזה היה מרווח ביטחון חיוני אם אצטרך לנטוש. המערכת ההדראולית של הסמב"ד נמצאת בגחון והיתה רגישה לפגיעות. התברר לאחר מכן כי המערכת עבדה, אבל החיווי שלה נפגע. הלחץ היה בסדר והחלטתי להמשיך".

אחר מספר יעפים פינתה הרביעיה את השרה.

צוליק, קמב"ץ טייסת הסמב"ד הודיע בעורו באויר למבצעים כי מאחר ונשארו בשרה עוד מיגים שלמים הוא ממליץ לתקוף את השרה שוב, ולתכנן במיוחד על הנ"מ.<sup>22</sup>



מסתערים על סוריה- הסופר מיסטרים תקפו את השדות במארגי ריאל, סייקל ודמייר במבנים שיצאו אחת למספר דקות. טייסיהם לא היסטו להתמודד גם על מיגים עדיפי ביצועים

בתקיפת בסיס האויר סייקל השמידו טייסי חיל-האויר מספר רב של מטוסים על הקרקע ואף זכו להפלה של שני מטוסי מיג 21. בגיחה השלישית נפגע המוביל אולם הצליח להנחית את מטוסו בשלום.

בסיס האויר מארג' ריאל

מארג' ריאל היה שדה קרמי של חיל-האויר הסורי אשר שכן דרומית מזרחית לדרמשק. הוא היה בעל מסלול ראשי אחד, והוא היה, למעשה העתק של בסיס האויר בסייקל. ערב המלחמה פעלה בו טייסת אחת של מטוסי מיג 21.

פעולת מטוסי חיל-האויר הישראלי על מארג' ריאל היתה פעולה מהירה והחלטית בה השתתפו שלושה מבנים של מטוסי אורגן, מיסטר וסופר-מיסטר שבאו בזה אחר זה. די היה באלה כדי "לסגור" את השדה למשך שעות ארוכות.



המלחמה האמיתית - נחום טופז באורגן: "בצפון ראינו את המלחמה האמיתית - הנה המדינה שלך בוערת. רק אז הבנו שיש מלחמה"

### "שים לב, מיגים ממריאים"

שני מבנים של מטוסי תקיפה נשלחו כמעט בו זמנית לתקיפת בסיס האויר מארג' ריאל: מטוסי סופר מיסטר של 105 שהמריאו ב-12:46 ומטוסי אורגן של טייסת 107 שהמריאו בשעה 12:52. כאן חל בלבול בתיאום הזמ"מ של המבנים. בעוד המרחק של מטוסי האורגן מהשדה הסורי היה קטן יותר, הם המריאו משרה התעופה בלוד והסמב"דים (מחזור) הרי הפרשי הזמנים של ההמראות ומהירותם הגבוהה יותר של הסמב"דים, גרמו לכך שהאחרונים הגיעו מוקדם יותר אל השדה הסורי ואף השלימו את הפצצת המסלולים והתארגנו ליעפי הפצצה, כאשר הגיעו האורגנים ונכנסו ליעף הפצצה. יציאת הסמב"דים של 105 למארג' ריאל נעשתה באותו זמן בו יצא המבנה של ילו לסייקל. בשעה 12:46 המריאו ארבעה מטוסים ובהם אילן רון המוביל ועימו מספר שתיים חיים רותם, צבי אומשוויץ מספר שלוש ורון חולדאי מספר ארבע. הזמ"מ: 13:00.

המטוסים טסו ישירות לסוריה. רון ניווט בצורה מדויקת והם הגיעו בדיוק לנקודת המשיכה ומשכו ליעף הפצצה. על רחבות החניה היו מפורזים מטוסים רבים שצבעם הכסוף התנוצץ באויר. המטוסים נסקו לאויר,

התגלגלו וחזרו ליעף הפצצה מהיר. לאחר מכן ערכו פניה רחבה וחזרו לצליפה. ביעף הראשון הם הספיקו להשמיד המישה מטוסי מיג 17. לאחר היעף השני התארגנו ליעף הצליפה השלישי. לפתע הבחינו טייסי הסמב"ד במטוסים הטסים מתחתם בגובה נמוך מאד מעל המסלול, כאילו לאחר המראה.

"מיגים ממריאים!" צעק אחד הטייסים בקשר.

"שים לב! אלה אורגנים!" הזהיר אותו טייס אחר חרדעין.

לא היה תיאום בין המבנים: בשעה בה יצאו הסמב"דים מיעף הצליפה והתרחקו כדי להכנס ליעף השלישי כבר היו האורגנים בסיומה של צלילת ההפצצה והטילו את הפצצות על המסלול. אילן רון, מוביל הסמב"דים, בחן את המצב והחליט כי מילא את משימתו מעל השרה. הוא בחר לאפשר לאור



**הדיבורים ברדיו הפריעו- חנוך פטישי מטייסת 107 בתא הטייס. טייסי מטוסי האורגן מצאו עצמם בתוך קלחת יעפי הצליפה של הסמב"דים**

רגנים הנלהבים להשלים את מלאכתם, כינס את שלושת מטוסי המבנה ויצא דרומה, חזרה לחצור. היו אלה ארבעה אורגנים של טייסת 107 שהגיעו משרה התעופה בלוד. יוסי אביב (אברבוך) הוביל את המבנה שכלל את חנוך פטישימספר שתיים, נחום טופז (טיקוצקי) ודני רגב. "זו היתה טיסה בדממה מלאה" סיפר חנוך פטישי. "היו דיבורים על הרדיו וזה מאד הפריע. לא הצלחתי להבין מה הדיבורים האלה. הגענו לשרה. לפנינו היו סמב"דים אולם אני כלל לא ראיתי אותם. הם הפציצו את המס" לול והיו ביעף צליפה".<sup>23</sup>

מספר נחום טופז, מספר שלוש: "הגיחה הזו נטמעה בזכרוני הרבה יותר מהגיחה הראשונה. היא התחילה בזה שטסנו מעל ירדן. חתכנו את המשולש באיזור עמק דותן. ראינו המון טנקים על הקרקע. שם ראיתי את המלחמה האמיתית. רק אז הבנו שיש מלחמה. עברנו מעל פוריה. היתה זו שעת צהריים מוקדמת ושם ראינו שהמדינה בוערת- השרות היו שחורים ואדומים. והיתה תחושה איומה: הנה, המדינה שלך בוערת! כל השרות בערו. ראיתי כוחות ירדניים עם הפנים מערבה. עוד לפני שחצינו את הרמה הייתי כבר בתחושה מעיקה. אבל אנו ממשיכים. כאשר הגענו מיד ירו עלינו. ראיתי תותח גדול והוא פלט פוף אחד אחרי השני. קצב נמוך אבל קטלני. היו שם מטוסי מיג 17. תקפנו את המסלולים ואת המטוסים".<sup>24</sup>

ממשיך פטישי: "היו לנו שתי פצצות וארבע רקטות. יריתי רקטות על המיגים שעמדו סביב למסלול וביעף אחד רקטה 'חתכה את הגב' של אחד המיגים. היא חדרה את השרדה אך לא הדליקה אותו. חשבתי לעצמי: 'זה לא מספיק טוב, הם ודאי יתקנו את המטוס הזה'. בכל אותה טיסה לא התיחסתי לנ"מ – בסערת הקרב אתה לא רואה את הנ"מ אלא אם אתה בא מלמעלה. יכולתי להבחין ב'פופים' – עשן שהתפוצץ בגובה אבל אתה תמיד אומר לעצמך 'אין מה לעשות – אתה צריך לעבור את זה'. בכל מקרה האורגן היה מטוס חזק ולא נפגעתי, למרות שהיו טיסות בהן חזרתי עם מטוס מחורר".

נחום: "היו מטוסים על הקרקע. ירדנו על המטוסים. לאחר מכן השרדה היה מלא עשן. כנראה פגענו במשהו שקשור לתחמושת, אולי מחסן חימוש. הסתובבנו די הרבה מעל השרדה הזה. מטוסים התפוצצו ונדלקו". ארבעת המטוסים השלימו את משימתם אבל בדרך עוד חווה נחום, מספר שלוש חווייה נוספת: "בדרך חזרה אנרבוך איבד את הקשר. היינו בדממת אלחוט. אני מספר שלוש ומוביל משנה. היה בלגן של קבלת הובלה על המבנה. הוא היה מתקרב אלי ומתרחק כאילו רצה להגיד לי משהו. חשבתי אולי הוא מתקשה לשמור מבנה. זה דבר שהשפיע עלי. לא הבנתי מה קורה שם. אבל אחר כך הסתבר שהכל בסדר". נחום טופו ביצע 18 גיחות תקיפה של שדות תעופה ומטרות קרקע במלחמת ששת הימים.

המפגש של שתי הרביעיות שהגיעו בו זמנית אל בסיס האויר הסורי לא נותר ללא תחקיר ובריקה. לאחר שחזרו טייסי המבנים לטייסות שלהם, נערך בירור טלפוני והסתבר כי הזמ"מ של האורגנים של טייסת 107 היה 13:15 – רבע שעה לאחר הזמ"מ שתוכנן לסמב"דים של 105, לפי חישובי ענף המבצעים. אולם משהו השתבש בדרך ובעוד המבנה הראשון משלים את מלאכתו מעל השרדה, נכנס מבנה האורגנים, ולמרבה המזל נמנעה פגיעה בין מטוסים מכוחותינו.

#### עוד מיגים מושמדים

גיחתו של המבנה השלישי שיצא לעבר מארג' ריאל היתה מסודרת יותר. אחר הצהריים הגיעה לחדר המבצעים של טייסת 109 פקודת משימה להוצאת רביעיית מטוסים לעבר השרדה. את המבנה הוביל רס"ן חגי רונן, ועמו סגן עמוס זמיר הצעיר, סרן עמי (גולדי) גולדשטיין וסגן אורי קידר (קרופניק).<sup>25</sup> ארבעת המיסטרים המריאו ופנו צפונה. כבר מרחוק הם הבחינו, על רקע המדבר הגדול והפתוח, בעמודי עשן שחורים וסמיכים ממאפרק, סייקל ודמשק. למרות זאת הניווט שלהם היה קשה: הם טסו בגובה נמוך דרך בית שאן, הגיעו לעיקול בירמוך וכדקה לפני הזמ"מ, בשעה 13:29 נכנסו לתקיפה בזוגות, בשורה עורפית. המטריים נסקו לגובה 10,000 רגל וצללו לעבר חלקו הסלול של המסלול הראשי. זמיר, שעבורו זו היתה טיסת הבתולין המבצעית, שכח להטיל אחת הפצצות, והדבר הקשה עליו לאחר מכן ביעפי הצליפה. תוך כדי צלילה הם הבחינו בשני מטוסי מיג 17 אשר לא נפגעו על ידי המבנים הקודמים של הסמב"ד והאורגן, וגם במסוק קטן אחד. הם חזרו ליעפי צליפה ואחריהם הצטרפו שלושת המטוסים הסוריים לקרוביהם שהעלו עשן ושכבו על גחונם ברחבות השרדה.

בסך הכל הושמדו בשדה מארג' ריאל על ידי שלושת המבנים 10 מטוסי קרב מסוג מיג 17 ומסוק אחד, מיל 4 כנראה.

מבנה מיסטרים נוסף של טייסת 109, אותו הוביל מפקד הטייסת, אוהד שרמי, התארגן גם הוא לתקיפת מארג' ריאל. המטוסים היו כבר על מסלול ההמראה. חגי רונן, מוביל מבנה המיסטרים שפינה את השרדה, הודיע לשרמי כי אין עוד מטרות בעלות ערך בשדה מארג' ריאל.

"השרדה סגור".  
אוהד שרמי קיבל פ"מ אחר והופנה לעבר השרדה בדמייר.

שרדה קשוח ושמו דמייר

שרדה התעופה דמייר (תרמור) נמצא כ־40 ק"מ צפונית מזרחית לרמשק. הוא היה בעל מסלול אחד והופעלה בו, בדרך כלל, רק טייסת תקנית של מטוסי מיג 21. בבוקר יום הלחימה הראשון היו בו, לפי דו"ח המודיעין עין, 40 מטוסים מיג 21, והוא היה מהשרדות הפעילים ביותר נגד מטוסי חיל־האוויר הישראלי שטסו בשמי סוריה.

ערב המלחמה נשלחו אליו גפים של מטוסי מיג 17 של טייסת 31 (טייסת הקא"מ של חיל האוויר המצרי) משרדה כבירת. <sup>26</sup>

דמייר היה גם משרדות התעופה המוגנים ביותר של חיל־האוויר הסורי. במקום היו מספר רב של סוללות תותחי נ"מ מקטרים שונים, והן היוו סיכון לכל מבנה שהיה מנסה להפציץ או לצלוף במטוסים על הקרקע. סא"ל אדם צבעוני, ראש ענף אויר 2-אמל"ח של חיל האוויר שהיה עתה בהצ"ח בטייסת הווטורים, היה מודע היטב לבעיית הנ"מ: "באוויר 2, בין שאר הרברים, הייתי אחראי על חקר ביצועים. היה בידי מחקר רציני ביותר שערכנו בענף, על סיכויי ההיפגעות מתותחי נ"מ מעל כל אחד משרדות התעופה הערביים. כתוצאה מכך ידעתי באילו שדות יש איזה סוג של נ"מ. למצרים ולסוריה היו מערכות שונות בשדות שונים. את המחקר הזה, שסיווגו היה 'סודי ביותר' לא הבאנו לידיעת איש – אפילו לא לידיעת מפקדי בסיסים, שלא לדבר על מפקדי טייסות – רק מפקד חיל־האוויר, סגנו וראש ענף מודיעין ידעו עליו". <sup>27</sup>

ואכן היה לדו"ח על מה לסמוך. בפקודת "מוקד" הוקדש הן מיוחד לשרטוט מערך הנ"מ שהקיף את דמייר. היו בו 7 סוללות תותחים בני 57 מ"מ, 6 תותחים בכל סוללה. בנוסף לאלה הקיפו את השרדה עוד 4 סוללות של תותחי 37 מ"מ, 6 תותחים בכל סוללה – ובסך הכל 66 תותחים נגד מטוסים, חלקם הגדול מונחי מכ"ם. הסוללות הוצבו בהמשך המסלול הראשי והמקביל וגם משני צדיהם ומחוץ לגדרות הבסיס עצמו ואיפשרו כיסוי של מרחב השרדה מכל עבריו.

ממשיך צבעוני: "אמנם בקהיר היו שש סוללות של תותחי נ"מ, אבל שם הן היו ערוכות נגד מפציצים. כאן הן היו פרושות לפעולה נגד מטוסי קרב וזה משנה הרבה".

עם כניסת סוריה וירדן למלחמה נשלחו מטוסי מירד' של טייסת 117 לפטרולים קבועים מעל השרדה. הם טסו בגובה של כ־20,000 עד 30,000 רגל – הרבה מעל לגובה האפקטיבי של תותחי הנ"מ הגדולים, מונחי המכ"ם. פטרולים קבועים אלה זכו לכינוי "הפועל דמייר".

במהלך כל שעות הלחימה, ניסו הסורים להוציא מדמייר מבנים של מטוסי מיג 21 לפטרול מעל השרדות המותקפים באגן רמשק.

### כל מטוס רביעי ייפגע

בעיית הנ"מ בדמייר היתה מוכרת, כאמור, היטב לאנשי ענף המבצעים של חיל־האוויר. לראש מחלקת אויר-2, סא"ל אדם צבעוני, שהיה הצ"ח בטייסת הווטור, היתה הודמנות להיווכח בכך אישית. לא הרבה זמן לאחר גיחת ה"יבלת" שערך בשמי החוף הצפוני של מצרים, יצא אדם לגיחת תקיפה. "אחרי שנחתתי אכלתי משהו ואמרתי שצריך לתקוף את גדרקה" הוא מספר. "זו משימה שמתאימה לווטור. הייתי מרוצה מאד. לפי המידע שהיה לי כראש אויר-2, בגדרקה לא היה כמעט נ"מ".

הרברים התפתחו אחרת.

את הרביעה שהתכוננה לצאת לגדרקה, עמד להוביל רס"ן לוי צור מפקד הטייסת, ועימו הנווט רס"ן אייל אחיקר (לוס). סגן אבשלום וילן היה מספר שתיים, רס"ן אדם צבעוני מספר שלוש וסרן אורי מרגלית מספר ארבע.

"כאשר התכוננו לקחת מפות, אמרו לנו כי המשימה שונתה ואנו יוצאים לקהיר מערב", נזכר אדם. "הלכנו למטוסים עם מפות של קהיר מערב. קהיר מערב, ידעתי, היה מן השרדות המסוכנים ביותר מבחינת הסיכוי להיפגע מאש נ"מ".

ארבעת הטייסים נכנסו למטוסים הגדולים, נקשרו למושבים והתכוננו לצאת לדרך. דקות אחר כך נראו



**מטוסי הפתיחה- שני מבנים של ווטורים פתחו את מבצעי התקיפה נגד השדה בדמייר שנתגלה עד סוף היום הראשון כ"שדה קשוח" במיוחד**

מספר כלי רכב המגיעים במהירות לרת"קים, וכל אחד פנה למטוס אחר. אנשי המבצעים של הטייסת עלו על הסולמות והודיעו לטייסים על שינוי משימה.

היעד החדש: דמייר בסוריה.

"אין קהיר מערב' אמרו לנו, 'יש מפות של סוריה'" סיפר אדם. הכל נעשה בחופזה. לטייסים לא היה זמן לשרטט את הנתיבים על המפות.

במטוס המוביל היה אייל אחיקר (לוס), הנווט הותיק, והטייסיים שמכו עליו שהוא ודאי יעשה זאת במקומם. הווטר רים המריאו בשעה 12:55 לאויר ויצאו בנתיב ישר ובגובה נמוך לעבר שדה דמייר.

אדם: "יצאנו בסוף לדמייר. ואני נזכר בדו"ח. לפי הדו"ח, שדה דמייר היה השדה המסוכן ביותר מבין כל שדות

התעופה הערביים. שם סיכויי ההיפגעות היו 25 אחוז - כל מטוס רביעי היה עלול להיפגע. לא, הפעם לא הייתי כל כך מבסוט".

את הניווט הכין לוס, ואת המטוסים הוביל לוי צור במטוס מדגם ווטור 110 חסר תותחים שנועד גם לצלם את השדה. סיפר לוס: "טסנו דרך לבנון. ירדנו מהרי הלבנון, אחר כך נכנסנו בגובה נמוך ישר לדמייר. התרוי ממנו לגובה. המטוס שלנו היה מצויד במצלמות. ירדנו לגובה נמוך והפצצנו. כמו שהתרוממנו לתקיפה ראיתי מיגים ממריאים מהשדה. בכנסנו להפצצה, המטוס האחרון נפגע מהפצצות האלה. ראיתי בקצה המס'



**לא אהב את הגיחה לדמייר- אדם צבעוני ידע על מערכות הני"מ הצפופות שכיסו את בסיס האויר דמייר**

לול מונח מטוס אחד. צילמתי באותו זמן. המטוסים הראשונים שהמריאו התחילו ליירט אותנו. ביעף התקיי פה השניה התחלנו לקבל דווחים שהמטוסים מנסים ליירט אותנו ולשגר עלינו טילים. התחילה גם אש נ"מ חזקה בשדה".<sup>28</sup>

"טסנו לדמייר. הייתי רגוע" סיפר אברהם וילן, שזו היתה טיסתו השניה במלחמה – את הטיסה הקודמת עשה באותו הבורק לעבר בני סואף. "הפעם הנוף היה שונה – ראינו את החרמון, יצאנו למרכז והגענו לדמייר. משכנו לגובה ונכנסנו. הוטור היה די כבד. לא היתה הפתעה. אחרי ההפצצה ראיתי שלושה מיגים מוכנים להמראה. כוננתי אליהם את הכוונת, ירדתי, לחצתי על ההדק – הכדורים לא נפלטו. הם ניצלו. אחרת הייתי מפוצץ את שלושתם".

את המיגים על המסלול ראה גם אדם צבעוני: "בריוק כאשר הגענו למקום המריאה רביעיה של מיגים, ממש מול האף. נכנסנו להפצצה. היינו אמורים לעשות יעף הפצצה אחד ושלושה יעפי צליפה. כאשר מספר אחד נכנס – הם בריוק המריאו".

המיגים הסוריים יצאו להקפה רחבה וחזרו כדי לשבש את תקיפת מטוסי הוטור.

וילן משך, צלל ויצא מיעף ההפצצה.

ממשיך אדם: "כשאני נכנסתי, כמספר שלוש, המיג הרביעי המריא. היה נדמה לי כי יש לו בעיה, אך גם הוא המריא לבסוף".



אחד מכל ארבעה ייפגע- אברהם וילן נפגע ונטש מעל דמייר והוחזר בשלום לאחר המלחמה

### אברהם וילן נפגע ונשבה

ארבעת מטוסי הוטור הטילו את הפצצות והתכוונו להכנס ליעף הצליפה. מטוס מספר אחד, שהיה ללא תותחים לא השתתף בצליפה והתרחק מהאיזור ונערך ליעף צילום. מספר שתיים צלל לצליפה.

מספר וילן: "עשיתי סיבוב ועוד סיבוב. בסיבוב השני אני שומע פתאום 'בוס'בוס' של נ"מ. היו שם שבע סוללות של 57 מ"מ ונ"מ מונחה מכ"ם. אני צולל, נכנס לפניה ולקראת הורדת אף, אני מקבל מכה ארירה במטוס. אני מנסה להשתלט עליו – ולא קורה כלום. ההגאים נשמטו לי מהידים. ואז אני מחליט לנטוש. מושך בידית ההפליטה והמושב מפליט אותי גבוה מאד. נשארת תלוי מעל שדה התעופה. הם תפסו אותי – וכאן החלה פרשה של חודש וחצי בשבי הסורי".<sup>29</sup>

שם חודש וחצי בשבי הסורי.<sup>29</sup>

אדם עקב אחר המתרחש: "ביציאה ראיתי את מטוס מספר שתיים, המטוס של וילן, מסתחרר לכיוון האדמה. לא ראיתי מצנח. הייתי משוכנע שהוא שם בפנים. היות והמיגים התחילו להתלבש עלינו, עשיתי רק יעף צליפה אחד או שניים. את השלישי ודאי שלא עשינו, והסתלקנו".

מספר ארבע, אורי מרגלית לא ראה את הפגיעה במטוסו של וילן ולא שמע אותו מודיע על כך בקשר: "וילן יצא אבל אני לא ראיתי אותו נפגע ולא צונח. גם צבעוני לא הודיע על כך דבר".

המיגים אשר המריאו בחופזה מהשדה נעלמו בינתיים, אך מטוס אחד חזר לזירה ונראה כנקודה קטנה בשמים. סיפר לוס: "הודיעו לנו שמספר שניים נפגע ואז החלטנו לחזור הכיתה. המבנה התפזר. ירדנו לגובה נמוך ושוב יצאנו דרך לבנון. כשטסנו בלבנון, פתאום הופיע מיג 17 מולנו – מאחר ולנו אין חימוש הסתובבנו כדי להתחמק ממנו. הוא גם כן נבהל וניסה להתחמק ונעלם לנו. חזרנו לבסיס לבד".

את המיג 17, אשר לדברי אורי מרגלית היה ממבנה המטוסים הסוריים אשר חזרו מתקיפת מפרץ חיפה, ראו

גם טייסים נוספים: "אני איברתי את מספר אחר" מספר אדם, "אני לא יודע מה עשה באותו זמן, כי לצלוף לא היה יכול. מספר ארבע נשאר איתי. לקחתי כיוון מערבה כדי שנברח משם מהמיגים ונצא נמוך בין ההרים. חשבתי שהגעתי ללבנון. ואז מיג בורד התלבש עלי. לא ראיתי יותר מאחד – עשיתי סיבוב ופניה והתישבתי עליו. היו לי עדיין עוד קצת פגזים. יריתי ולא פגעתי – הכוונת היתה מקולקלת. וזה היה גם די רחוק. אבל הפחדתי אותו כהוגן והוא נכנס לצלילה והסתלק".

אורי זוכר כי המיג 17 הופיע מול שני הוטררים בטיסה חזיתית. "הוא ממש בא מולנו. אמרתי לצבעוני 'תפנה שמאלה ואני ימינה!'. ראינו שהוא מנסה לפנות. אני הייתי עדיין עם הבידונים. ראיתי שהוא הולך עלי. אחרי הפניה עשינו 360 מעלות. ראיתי שהוא מתמרן ומתחיל לסגור עלי. החלטתי לזרוק בידונים. אני הייתי אז בפניה שמאלית ממזרח לכיוון דרום בפניה חדה והוא ירה צרור. אותי זה הצחיק כי האף שלו היה בדיוק עלי – כמו הנ"מ – והוא לא נתן היסט מתאים. לאחר שנחתנו אמרו לי 'יש לך מזל. למטוס הזה יש הטייה של התותחים קדימה'. הוא יישר כנפיים, פתח מבער והסתלק. לא הספקתי לזרוק את הבידונים, ואז היה כבר קרוב לגבול. חצינו את הגבול ויצאנו לעבר הבסיס".<sup>30</sup>

שלושת המטוסים נחתו ברמת דוד לאחר כ-45 דקות. "חזרתי מן הגיחה הזו ברגשות מעורבים" אומר אדם, "מצד אחד הייתי עצוב שוילן נפל. מצד שני הייתי מרוצה שתוצאות המחקר שעשינו היו נכונות: 25 אחוז מן המטוסים נפלו מעל דמייר".

וילן נתפס על ידי הסורים והובא לבית הכלא המרכזי שלהם באל חמה. היחס אליו היה סביר. על גורלו ידעו חבריו לטייסת רק לאחר שאשתו ראתה אותו בסרט שהוקרן בטלוויזיה הסורית. "הייתי בטוח שראו אותי נוטש והתברר שלא ידעו שאני חי" סיפר וילן. "צבעוני ראה שהוטרוד הופך לכרוד אש. הם צילמו אותי בטלוויזיה. הייתי הטייס היחיד שנפל בירייהם. בשבילי המלחמה נגמרה אחרי הגיחה השניה".

ב-17 ביולי שוחרר אברהם וילן תמורת 590 חיילים וקצינים סוריים שנפלו בשבי ישראל. וילן השלים את שרותו הצבאי ביולי 1967 ולאחר מכן האריך את השרות. "חזרתי לקיבוץ אחרי שנה ורבע, עשיתי שנה בטייסת והפעם התגייסתי לטיסת 69 שהפעילה מטוסי פנטום". לאחר מכן היה סמ"ט א' של טייסת 110 עת הפעילה מטוסי סקיהוק ביום כיפור. מילא תפקיד של סגן מפקד הבסיס ומונה לנספח הצבאי בסינגפור. אברהם וילן השתחרר משרות בשנת 1986 בדרגת אל"מ.

### המטרה: להשביח את המסלול

באותה שעה הדיאגה את אנשי המבצעים של חיל-האוויר יכולת הטייסת הסורית בדמייר להעלות מטוסי קרב לאויר ולסכן את מבצעי התקיפה לעבר השרות הסוריים שהיו כולם מרוכזים באגן דמשק. משימתה העיקרית של רביעיית הוטרוד הבאה שנשלחה לדמייר היתה, אכן, להשביח בעדיפות ראשונה את מסלול ההמר-אה היחיד של השרדה.

לפי המתוכנן יצאו ארבעה מטוסי ווטור של טייסת 110. את המבנה הוביל משה (סימי) סער במטוס הדרימוש-בי, בו טס לבני סואף בשעות הבוקר. אורי טלמור יצא עימו כנווט. מיכאל דביר היה מספר שתיים, יצחק ניר מספר שלוש ורן צור מספר ארבע. היה זה המבנה השני של הטייסת על דמייר, כאשר ברקע עוד היתה התחרות שהקשה לאחר הפגיעה באברהם וילן והחששות לגורלו.

סיפר סימי: "עמדנו להמריא, לוי צור אמר לנו: 'השארתי שם מטוס. יש שם נ"מ חזק מאד, תשימו לב!'. אורי טלמור, הנווט במטוס המוביל, תיאר את הטיסה: "חמש דקות לתכנון הנתיב. טסים. מצרים מאחורינו. בסך הכל 16 דקות טיסה וזה קרוב לארץ. צהוק. הטיסה התקדמה ללא תקלות. בדרך למטרה פנינו ושאלנו את המבנה שלפנינו, צור, מה בשרדה והוא, שאיבר שם את מספר שניים הודיע באנדרסטיטמנט של מלחמה ש'יש להזהר ממיירטים'. גיחה. טסנו לפי המתוכנן. העמק בין החרמון למול הלבנון מקסים. ירוק, פלגי מים, כפרים בראשי הגבעות. אין בעיות זיהוי. עוד שש דקות. מימין תחנת מכ"ם. עוצבו אותה כי השרדה חשוב יותר. מחנה חיילים. שקט. דמשק מימינו. טסים בגובה נמוך ובכל זאת מראה מר הגובה 7000 רגל. מה מחכה

לנו שם מיגים 21, נ"מ? זו היתה הטיסה השלישית תוך חצי יום. יום מטורף שרק החל. לפנייה הרגשתי קצת יותר נעים ויותר בטוח".

והוא ממשיך: "הסורים – מה הם לא עשו לנו ב-19 שנים. הגיע הזמן. המעבר ממתח למנוחה ולהיפך מקשה, אך בטיסה נשכח כמעט הכל. מתלוצץ עם סימי. מספרים על תקיפות קודמות כזאבים ותיקים. בסך הכל עבר חצי יום לחימה, המתח הופך לשיגרה. בסך הכל מה יש לאבד? לכל היותר את החיים! זיהינו את איתנוני. 25 שניות לפנייה פניה רחבה. ההר שבינינו לבין דמייר נראה יותר גבוה מאשר במפה. זה טוב. הנ"מ והמכ"מ לא יראונו. אולי יתמזל



**גיחה שניה לבסיס תאריך בדמייר - יצח ניר יצא בוטור  
517 לתקיפת חשדה המסוכן במרכז סוריה**



מזלנו וההר שלפנינו יסתיר.

"ממשיכים. מאחרים לפי הצעתי במשיכה, רואים עשן, מושכים והנה מסלול משמאלנו. במקום המדויק שהיה צריך להיות. משכנו – זה מוגזם! עוד בגובה נמוך נפתחה עלינו אש נ"מ. אש תופת! תותחים מכל הסוגים. ממספר רב של עמדות פתחו עלינו אש מכוונת ואש לא מכוונת, מכוונת מכ"מ ומכוונת עין. כמו מטורפים. קצת מאוחר להתחרט. משיכה וצלילה. סך הכל כעשרים שניות שנראו כאורך הגלות. מה לא עבר במוחי? ארבעה מיגים בצד המערבי של המסלול – רמה או אמת? אם לנטוש במקרה הצורך, על מה לצלוף. לא נעים להפגע. מוכרחים לרפוק אותם!"<sup>31</sup>

סיפר סימי: "אחרי ההמראה היינו מתוכננים לשני יעפי הפצצה ושניים שלושה יעפי צליפה. לאחר ההמראה דברתי עם טלמור. נכנסנו בגובה נמוך דרך לבנון. השמים מעל דמייר בערו – היה שם נ"מ חזק – לא נתקלתי בתופעה כזו בשום מקום אחר. עשינו רק יעף הפצצה אחד וזרקנו הכל במכה אחת והמשכנו צפונה. המטרה היתה להשבית את המסלול. כבר לא התכוונו לפגוע במיגים. הכל היה אש ועשן שחור. היו שם כדורים נות-

בים. רק לאחר מכן, בהתשה, נתקלתי בכמות כזו של אש נ"מ. זה היה מפגש לא נעים עם הנ"מ – כל הרביי עייה נפגעה. גם אני חטפתי כדור בסוס (מיכל הדלק). כשיצאנו לכיוון הבית בדקתי שכל המטוסים איתנו. המשכנו לטוס הביתה ברביעייה. יצאנו צפונה ואחר כך לכיוון לבנון.<sup>32</sup> אש הנ"מ ליוותה את מבנה הווטורים בכל מהלך התקיפה אולם כל ארבעת המטוסים יצאו ממנה בשלום. "חם מאד בדמיירו" סיכם המוביל את בעיית הנ"מ בתחקיר שנערך בטייסת.

### תוקפים את שדה הרמה של דמייר

לאחר הווטורים הצפוניים נשלח לדמייר מבנה של סמב"דים. הרביעיה יצאה אל מסלול ההמראה. מספר ארבע מגלה שהמבער שלו אינו פועל וחוזר. יוצאים שלושה מטוסים – המוביל סרן מנחם כהן ועמו שלמה שפירא ומשה המרמש הצעיר.



טיסה שלישית תובענית- משה המרמש יצא לתקיפה השלישית שלו באותו יום. המוביל משך מוקדם מדי ותקף את שדה הדמה של דמייר

שלמה שפירא, חזר אותה עת מגיחתו השניה למצרים: "חורנו לטייסת אחרי הנחיתה. קיבלנו ישר לתוך הדת"ק פתקים עם פירוט המשימות. החלפנו מטוסים לסמב"דים שכבר היו מוכנים ומתורלקים והמראנו לכיוון סוריה. טסנו דרומית ללג'ה של רמת הגולן בתוך הקניון של הירמוך, נמוך נמוך, צמודים לסלעים למשך הרבה זמן."<sup>33</sup>

המטוסים טסו צפונה ישירות לעבר המטרה, חצו את הרמה והגיעו מדרום על השדה. השלושה משכו מעלה, התהפכו וצללו לעבר השדה, ולפתע הם מגלים כי זה לא שדה דמייר!

"הלכתי בריוק לפי הניווט אבל משכתי דקה מוקדם מדי" הסביר מנחם כהן. "ראיתי שדה שהכיל מסלול אספלט אחד, בלי מקביל. הפצצנו את המסלול ונתקלנו במרכז באש נ"מ חזקה מאד. רק אז הבנתי שזה דמה ועברנו ליעפי צליפה על שדה דמייר האמיתי. כאן לא נראו כל מטוסים ולכן פגעתי בבולדווור. דווקא בדמייר האמיתי לא היו כל יריות של נ"מ".<sup>34</sup> ככל הנראה החליטו מפקדי הגנת הנ"מ של דמייר שלא לחשוף את השדה האמיתי בפני המבנה ולאפשר לו להמשיך ולתקוף את שדה הדמה.

גם שלמה שפירא כיוון לעבר אותו הבולדווור: "אני זוכר שם בולדווור או טרקטור ענקי שעבד בתיקון מסלול"

לים. צלפנו עליה. חורבנו רדומה דרך ירדן".  
 המטוסים ערכו פניה מעל סוריה וחזרו בדרך בה הגיעו דרך ירדן, יהודה ושומרון לחצור.  
 ילו, מפקד הטייסת, שמע את סיפור הגיחה וזעם. זו לא היתה הטעות הראשונה של המוביל ביום הלחימה הזה,  
 וכאשר הצטרף הדבר לטעויות ניווט של מובילים אחרים הצטיירה תמונה לא טובה. "מערתה לא יובילו עוד  
 אנשי מילואים את הגיחות של הטייסת!" החליט ילו.<sup>35</sup>

### המטרה: תותחי הנ"מ של דמייר

הטייסים במטוסי חיל האוויר יצאו לגיחות התקיפה כאשר הם אינם מקרישים כמעט תשומת לב לבעיית  
 הנ"מ. אולם הגיחות מעל דמייר שכנעו את מתכנני הגיחות בענף המבצעים כי הבעיה מעל שדה אכן חמור  
 רה- לא היה כמעט מטוס שלא נפגע מעל השדה הזועף. בשל כך הקרישו לו מספר גיחות מיוחדות שנועדו  
 לפגוע בסוללות הנ"מ ולהשתיק אותן. אחד מאלה היתה גיחת מיסטרם של טייסת 109.



מארגי ריאל סגור- שלושה מטוסים של 109 נערכו ליציאה לתקיפת מארגי ריאל וקיבלו משימה לפגוע  
 בתותחי הנ"מ של דמייר- עמוס בר יצא במיסטר 15 למשימה

מעט אחרי השעה 13:30 היו שלושה מטוסי מיסטר של הטייסת בעמדת המראה על המסלול ברמת דוד. את  
 המבנה החסר הוביל מפקד הטייסת, רס"ן אוהד שרמי, ועמו היו סגן עמוס בר הצעיר וסרן שמואל ירדי.  
 מטרתם היתה השדה במארג' ריאל. אבל הם לא יצאו לשם: חגי רונן שהוביל מבנה קודם אל השדה והשלים  
 את התקיפה, הודיע כי אין עוד מטרות בשדה. שרמי קיבל מטרה חדשה: תותחי הנ"מ של השדה בדמייר.  
 המטוסים המריאו בשעה 13:45 צפונה. בדרך הם הבחינו בתחנת כוח, ממנה נורתה לעברם אש נ"מ. הם  
 התעלמו ממנה והגיעו לקרבת השדה. המסלול הראשי הושבת על ידי פצצות המבנה הקודם. המסלול המש  
 נה, עם כך, היה שלם, ועליו המריא עכשיו מטוס מיג 21 שטייסו האיץ אותו להמראה חפוזה לאויר.  
 רגע של החלטה: שרמי בוחן את המצב ומחליט לשנות מטרה ולהשבית את המסלול שנותר שמיש, ורק לאחר  
 מכן לטפל בנ"מ. מסלול פעיל הוא סיכון ומהווה מטרה ראשונה במעלה בהשבתת השדה. הוא מורה לטייסים

לשנות את זמן ההשהייה של מרעומו הפצצות. מספר שלוש מודיע לבקר שהם נכנסים לתקיפת המסלול תוך כדי המראה של מיגים. הבקר אינו עונה להם.

המטוסים מתארגנים בטור עורפי, נוסקים, צוללים ומשחררים את הפצצות שחודרות ופוגעות במסלול. השלישייה יוצאת בגובה נמוך, וחוזרת ליעפי צליפה. תוך חליפה מהירה הם יורים ומשמידים מספר מיגים שחנו ברחבות המטוסים. לפתע מגלה מספר שניים מיג 21 נוסף אשר היה בריצת המראה. אבל ציפתה לו הפתעה: לאחר שניות אחדות הוא התחפר ונעלם בתוך עמוד העשן שהרימו לאויר הפצצות של מספר אחד. כל המטוסים יצאו דרומה, טייסייהם מביטים סביב ומנסים לאתר את המיג הראשון שהצליח להמריא ולחמוק. אך הוא נעלם מן העין.

הנ"מ היה חזק מאד. המטוסים חמקו בגובה נמוך וחזרו למשימתם המקורית: השמדת תותחי הנ"מ של השרה. הם צלפו על התותחים, על אנטנות המכ"ם וגם על מגדל הפיקוח. בדרך מגלה מספר אחד מסוק חונה, אך מעצור מונע ממנו לפגוע בו. הם יוצאים מהשרה וחולפים מעל חוות מיכלי הדלק בחאן אל עיש. "שלוש. תירה במיכלים!" פוקד שרמי.

עמוס בר מדליק בצרור קצר שניים מן המיכלים, ועמודי העשן השחורים שבערו שעות ארוכות, יהיו מעכ"שיו נקודת ציון בולטת לטייסי מבנים אחרים שיפעלו לאחר מכן באיזור.

### מבנה "כספית" נגר המסלולים

שדה דמייר היה שדה קשה, בו נמשכה הפעילות. עוד מבנה מיסטרים של 109 שהיה בכוננות לצאת למארג' ריאל, מופנה לדמייר. סרן יעקב יריב (קוביק) היה המוביל ועימו סגן אביאם סלע, סרן עוזי הוכמן וסגן דן לניס.

שרמי מעדכן את קוביק כי השרה שמיש, מטוסים לא פגועים עדיין פעילים בו והנ"מ חזק. מבנה "כספית" יוצא לדרך כשהמטוסים חמושים בפצצות 70 ק"ג קלות. אביאם סלע מגלה תקלה במטוסו, הוא מושך מצערת ומיד מפנה את המסלול.

המבנה יוצא בשלישייה צפונה, חוצה את סעסע ומטולה וחולף בשמי בעל בק בלבנון. איש מהטייסים אינו יכול שלא להפנות מבטו מטה, לעבר נופי לבנון הירוקים-חומים ולעבר ההרים הגבוהים והציוריים, שבערו ציהם היה עדיין שלג לבן. המבנה פונה ימינה ומזרחה ונכנס לשטח סוריה. שדה סאהל א-סחרה חולף מלמ-טה, וממול נראה עשנה המתמר של תחנת הכוח שהוצתה על ידי המבנה של שרמי.

הסורים היו מוכנים. הנ"מ מעל דמייר עדיין חזק. כבר בכניסה נפתח אש על קוביק והוכמן הנכנסים ראשו-נים על המסלול הראשי. דן פונה וצולל על המקביל. שני המסלולים נפגעים. השלישייה חומקת בצלילה וחוזרת מכיוון אחר ליעפי צליפה.

קוביק פוגע במיג 21 ובדיר מטוסים ואלה מתפוצצים ועולים השמימה בפיצוץ אדיר. הוכמן מביט למטה ומגלה שלושה מיגים חונים לקראת הזנקה בקו המטוסים. הוא פונה לעברם ומעלה שניים מתוכם באש. התפוצצות נוספת מעלה אש ועשן לשמים. דן, מספר ארבע, מעביר את הכוונת לעבר שורת מטוסי כוננות שחנתה בקו ישר ומסודר. לחיצה על הרק תותחי ה-30 מ"מ ושניים מתוכם מתרוממים לאויר בפיצוץ גדול. הוא ממשיך ויורה גם על רכב נושא מכ"ם.

אבל הנ"מ ממשיך להיות חזק מעל דמייר.

ביעף הצליפה הבא פוגע קוביק בדיר מטוסים והמטוס שבו מתפוצץ וחלקיו מנתרים לאויר. מספר שלוש מוסיף עוד מיג לרשימת המושמדים בשדה.

המבנה מתיישר ליעף השלישי. לפתע פוגע פגז במערכת הסרוו של קוביק, ועשן חודר לתוך תאו. הוא משך מיד דרומה והתרחק מן האיזור. לאחר מכן פנה מערבה לשטח ישראל, הצליח להשתלט על המטוס וחזר לנחי-תה. דן מאבד את הקשר עם מטוסי המבנה שפינו בינתיים את השרה וחזרו לנחיתה כבודדים.

## דן סגרי נפגע

כחצי שעה לאחר צאת מבנה המיסטרים הדרמייר מבנה סמב"דים.

המידע על הנ"מ הקטלני בדמייר הועבר לכל הטייסות. ואכן גם משימתו של מבנה זה היתה לתקוף את הנ"מ בשרה בפצצות בעלות מרעום מסוג "תדמור" ולאחר מכן לפגוע במסלולים בפצצות רגילות.

בשעה 15:06 הוביל סרן דן סגרי רביעיה, ועמו אשל, יאיר ברק וגרעון רביב.

המטוסים הגיעו בטיסה ישירה לעבר דמייר. לאחר דקות

**תחושה קשה - דן סגרי הוביל בסמב"ד 05 את משימת התקיפה נגד הזימ בדמייר ונפגע מעל השדה. חיילים סוריים התנפלו עליו ורצחו אותו בקרבת מקום**



ארוכות הם ראו את עמודי העשן שהתמרו ממנו. הם הגיעו לנקודה המתוכננת, משכו להפצצה התהפכו וצללו לעבר עמדות הנ"מ.

אותה עת היו עמדות התותחים מאוישות ובכוננות גבוהה. "ענן" של פגזי נ"מ התרומם לפתע לעבר המטור סים - הסמב"דים היו פגיעים מאד לאש הנורית מלמטה. דן סגרי, המוביל, נפגע מיד. הוא הודיע כי נוריות האזהרה של המערכת ההדראולית הראשית והמשנית נדלקו. סגרי השלים את ההפצצה ויצא בפניה רחבה דרומה. הוא הודיע כי הוא יוצא לבד והורה לשאר המטוסים להמשיך במשימה כמתוכנן. מאחורי מטוסו השתרך שובל דק ולבן של נוזל.

אשל הבחין במטוס המתרחק וחשב על המערכת ההדראולית המקיזה עתה את הנוזל היקר מתוך המיכלים והצינורות. "בתוך זמן קצר יחדלו מערכות המטוס לפעול", הוא חשב בדאגה. שאר המטוסים המשיכו ביעפי הצליפה. מיג 21 אחד נפגע בבירור. מטוס שני נפגע אבל אינו עולה באש. זה היה, ככל הנראה, מטוס דמה. סגרי נאבק אותה שעה כדי לשמור על מטוסו ולהרחיק אותו מאזור השדה, אולם כאשר המערכות כשלו בוז אחר זו, הוא נטש רדומית לשדה והגיע אל הקרקע בשלום. הוא הצליח להשתחרר מהמצננת. נחיתתו נצפתה על ידי חיילים סוריים ואלה רצו לעבר המקום. סגרי מצא עצמו מוקף בעשרות חיילים וזעמים. הם התנפלו עליו ורצחו אותו במקום נפילתו.

חבריו לטייסת סיפרו כי דן סגרי היה בטוח כי ייהרג במלחמה. כך נכתב בספר הטייסת: "היתה לו תחושה

פנימית והוא הכין את עצמו למקרה שייפגע ויאליץ לנטוש בשטח אויב. הוא מילא את הכיסים של הסרבל בסנדוויצ'ים, בקבוקי מים וסוכריות. מה לא היה לו בכיסים – אפילו דרכון איטלקי שהיה לו בזכות אזרחות איטלקית של אביו. דן סגרי היה ההרוג השני מעל דמייר ביום הלחימה הראשון. תוצאות התקיפה של הפצצות בעלות מרעומי "תדמור" נתגלו כאפקטיביות מאד. פצצות אלה, שהתפוצצו בגובה מסוים מעל הקרקע היו "מגלחות" את כל סביבתן ופוגעות במפעילי התותחים. "זה נראה כאילו חתכו אותם בסכין גילוח" תיאר אחד הטייסים את התוצאות. לא כל מטוסי המיג 21 הושמדו בתקיפות המבנים הישראליים – רבים מהם נמלטו בין גיחה לגיחה לשרות רחוקים – אל חמה, T-4 ואחרים בצפון. בסך הכל הושמדו על ידי מטוסי הסמב"ד של 105, והמיסטר של 109 שלושה מיג 21, ושלושה מיג 19.

### יצאו לדמייר ותקפו את דמשק בינלאומי וגם את דמשק הצבאי

הפגיעה במטוסי ווטור, סמב"ד ומיסטר מעל דמייר עוררה את תשומת לב אנשי התכנון בענף המבצעים. המבנים הבאים יהיו של מטוסי מירז' מהירים יותר.



גיחה שלשית- דוד ברוך יצא בבוקר לתקיפת השדה הרחוק במינייה ואחר כך לפטרול בשמי הארץ. אלדד פלטר (מימין) נציג שני למשפחת פלטר בטייסת 101.



המבנה הראשון, של טייסת 101 נועד לתקוף את סוללות התותחנים של דמייר ביעפים מהירים.

את המבנה הוביל מפקד הטייסת, רס"ן עמוס לפירות ועמו סרן דוד ברוך וסגן אלדד פלטר, נציג שני של משפחת פלטר בטייסת הקרב. במהלך הטיסה התקשה פלטר ליצור קשר עם עמוס וברוך.

עמוס טס צפונה והתכוון לתקוף בדמייר והגיע לשרה אחר: "היתה לי טעות ותקפתי את דמשק בינלאומי" סיפר עמוס לפירות. לאחר ש"שתלו" את הפצצות בשרה שהיה אתה עת בבנייה, וגילו כי אין עוד מטרות ליעפי הצליפה, החליט עמוס לתקוף את דמשק אל מאזה הצבאי. הוא משך

את מטוסי המבנה לשם ובתוך אש נ"מ חזקה מאד הם ערכו שני יעפים, ויצאו בטיסת חמיקה דרומה, לעבר רמת הגולן.

גם בדרך חזרה התקשה פלטר לשמוע את ההוראות של עמוס. "היתה לי תקלה בקשר והם לא שמעו אותי. כל הדרך הם חיפשו אותנו, ונגרעו רק לאחר שחזרתי למבנה בדרך חזרה" אומר פלטר.

### מירזים צפוניים נגד הנ"מ

למרות הפגיעות הרבות במתקני בסיס האויר דמייר ובמטוסיו, וגיהות מיוחדות נגד הנ"מ שהקיף אותו, נותר הבסיס הסורי הגרול אתגר קשות. אש הנ"מ עדיין היתה המטרה הראשונה במעלה, ולכן הוחלט לתת עדיפות גבוהה נוספת לטיפול בתותחי הנ"מ, לפני כל משימה נוספת. לאחר הפוגה בת שעתיים לערך יצא מבנה נוסף. גם זה היה מבנה מירזים שיכולת החמיקה שלהם מפגיעת נ"מ היתה גבוהה יותר.

עזרא דותן (בכנ) יצא בשעה 17:20 עם אל"מ יחזקאל סומך מפקד הבסיס, כמספר שטיים, סרן אורי ליס מספר שלוש וסרן אורי דקל מספר ארבע. היתה זו תקיפת הכנה לקראת גיהות של מטוסי סמב"ד של 105 ומטוסי ווטור של טייסת 110 שנועדו להתבצע קראת דמדומים להשבתה נוספת של פעילות הבסיס.

המירזים יצאו נמוך צפונה, חלפו מעל קרית ימונה וטסו לאורך בקעת הלבנון. "נוף פסטורלי של כפרים,

הבקעא, שדות לקראת קציר ועקיפת החרמון מצפון לכיוון מזרח, בגובה נמוך ומצפון לרכס דמשק" כתב בכון בספר הטייסת. ארבעת המירו'ים פנו מזרחה ודרומה לכיוון דמייר. לפי התכנון, כל אחד מטייסי המבנה לקח סוללת נ"מ וכיוון לעברה.

"משיכה ופניה שמאלית ממערב למזרח, כשאנו הפוכים עם "תדרמורים" על סוללות הנ"מ בהיקף השדה, וצליפה בהמשך היעף". המטוסים התפרסו לעבר הסוללות ותקפו אותן כמתוכנן. הם השלימו את משימתם בשלום ופנו צפונה בפניה שמאלית.

"לא זוכר שהיה עלינו ירי נ"מ" מספר אורי ליס. "די הפתענו אותם. היינו מוסתרים ובאנו מכיוון השמש". השפעת המהירות על פגיעות המטוסים, הוכיחה עצמה, ללא ספק. ארבעת המירו'ים לא נפגעו. הם התארגו למבנה פתוח והתרחקו צפונה. בפניה שמאלית חדרו שוב ללבנון ושם פנו מערבה ודרומה וחזרו לאחר 35 דקות לנחיתה ברמת דוד.

"זו היתה תקיפה מאד מוצלחת" סיכם אותה אורי ליס.<sup>36</sup>

עוד לפני שהשלים מבנה המירו'ים את פעילותו נשמי דמייר כבר היו ברכס לשדה שני מבנים של מטוסי סמב"ד. יוסף צוק הוביל את המבנה הראשון ובו אליעזר מגיד ומשה המרמש הצעיר לתקיפה הבאה. מצויידי דים בפצצות בעלות מרעומי קרבה הם הסתערו על השדה, הטילו את הפצצות וחזרו למספר יעפי צליפה.

### פוגעים במכ"ם בעג'לון

המבנה של יאיר ברק, שהוביל את יאיר סלע, בן-ציון גייפמן ועורד פלום כבר היה באויר בשעה שתקפו הסמב"דים של צוק. המטוסים יצאו לדמייר, הפציצו עמדות נ"מ ותחנת מכ"ם שפעלה במקום ולאחר מכן חזרו דרך ירדן. תוך טיסה מעל כביש אירביד-עג'לון מגלים הטייסים שיירה ענקית של 300 כלי רכב - מפגש עם הכוח העיראקי שהתקדם מערבה.

השיירה היתה פרושה על פני יותר מעשרים קילומטר רים. חלק משכו אחריהם נגררים. מספר תותחי נ"מ פתחו באש לעבר הסמב"דים, ואלה צללו לעבר השיי רה וצלפו בה. כארבעים מכוניות נפגעו. השאר ירדו מהכביש והתארגנו להגנה. מחוסר תחמושת עזב המבנה את השיירה וחזר הביתה. הטייסים הודיעו למרכז השליטה על התקרמות השיירה ומיד נשלחו לשם מטוסי ווטור ואורגן שהמשיכו להלום בה. בדרך עברו הסמב"דים ליד תחנת המכ"ם של עג'לון. למרות הדיווחים של מבנים קודמים הם מבחינים כי האנטנה הראשית ניצבת עדיין על כנה. סלע הוא היחיד שנותרת לו תחמושת - 20 פגזים. הוא מבקש



**אש קטלני- בן ציון גייפמן נחרג ביום האחרון למלחמה מעל רמת הגולן, מפגיעת אש נימ סורית**

רשות לתקוף את האנטנה ומקבל אותה. שאר המטוסים מתרחקים וצופים בהצגת היחיד. סלע מוביל את הכוונת לעבר האנטנה, נכנס לטווח ולוחץ על ההרק. הכדורים חותכים את האנטנה הכדורית לשניים כשהם מתיזים ניצוצות הוזהרים באור העמום של שעת הדמורים. תחנת המכ"ם המשוכללת, אשר איימה לשבש את מבצעי חיל-האוויר ביום הלחימה הראשון הוצאה, סוף סוף, מפעולה.

סלע חזר למבנה שהמתין לא הרחק משם וכולם יצאו מערבה, חזרה הביתה.

בסיס האויר תיאס T-4

בסיס האויר תיאס T-4 שוכן כ-140 ק"מ צפונית מזרחית לדמשק, על ציר הנפט מעיראק לטריפולי ליד

תחנת השאיבה מספר ארבע, הנמצאת ליד העיירה תיאס. הוא היה בעל מסלול ראשי אחד ובימי שיגרה פעל בו גף בן חמישה מטוסי מיג 21 וטייסת תובלה שהפעילה מטוסי איליושין 14. היה זה השרה הסורי הרחוק ביותר אשר הותקף על ידי חיל האוויר הישראלי במלחמת ששת הימים. במהלך היום הגיעו למודיעין ידיעות כי חיל-האוויר הסורי מבריה את מטוסיו מהשרות הקרובים, דמשק, מארג' ריאל ודמייר, לשרות הרחוקים בצפון סוריה, בהם אליחמה ו-T-4. אנשי המבצעים התארגנו להוצאת פקודות משימה לתקיפת שדה מקלט זה.

### טלפים מסתערים על השרה הצפוני

אם מישוהו מבקש ללמוד על רוח הלחימה של טייסת 119 – רוח אלימה משהו, תוקפנית, חסרת פשרות – הרי מבצע התקיפה של שדה T-4 יכול ללמד על כך היטב.

טייסת 119 קיבלה אחר הצהריים משימת תקיפה נוספת לעבר השרה באינשאס. את הרביעיה איישו רן פקר, ועימו גיורא רום מספר שתיים, אליעזר פריגת מספר שלוש ואשר שניר מספר ארבע. בינתיים נתגלתה בעיה במטוסו של שניר. כולם המתינו לו במנועים פועי לים ובגלל כילוי הדלק במיכלי מטוסייהם החליטו לחזור לרת"קים לתדלוק מחדש של כל המטוסים. שניר ישב במטוסו והמתין להשלמת התדלוק. כאשר סימנו לו כי הכל מוכן דחף מצערת ויצא מהרת"ק.

בשעה זו הוא טרם התאושש מהסערה הרגשית בה היה נתון בשעה האחרונה. מעט אחרי השעה אחת הוא חזר לבניין הטייסת, לאחר פטרול בן חצי שעה עם שלמה אגוזי, חטף משהו לאכול ושוחח עם שאר הטייסים. זמן מה לאחר מכן החלה התקהי לות סביב חדר התדריכים – הידיעה הגיעה גם לכאן; יורם הרפז נהרג. הידיעות היו מבולבלות – חלקן אמרו שהוא הופל מעל ירדן, אחרות סיפרו שהוא נפצע ונפל כנגב. אשר היה חברו הטוב של יורם וקיבל את הידיעה בצורה קשה ביותר. הוא נפרד מחבריו הטייסים, התבודד בפנית חדר ההלבשה, שם פרץ בכבי עצור. רן, מפקד הטייסת עבר במסדרון ונכנס לחדר, שם הבחין באשר המתיפת. רן כעס על כך מאד.

"זה לא הזמן לבכות את החברים! – כולנו איבדנו חברים טובים" הוא נוף בו, "עכשיו עלינו לשמור על העצבים ולהמשיך בלחימה!".

אשר ניסה לומר דבר מה, אך קולו נחנק. רן לא איפשר לו לעסוק יותר מדי באבלו. הוא הורה לו לצאת לחדר התדריכים שם היה מיועד לצאת עם רן לעבר אינשאס. אשר התאושש מעט, שטף את פניו ויצא נבוך אל בין חבריו הטייסים.

עכשיו ישב בתא הטייס של המירז' מוכן לצאת למשימה הבאה עם עוד שלושה מטוסים של הטיי



סערת רגשות- אשר שניר עולה לתא המירז'. במלחמת ששת הימים הפיל שלושה מתוך 13 מטוסים ערביים שנרשמו לזכותו

סת. הרקות נקפו והאישור לצאת עדיין לא הגיע. לפתע שינוי: "אינשאס 'סגור'" הגיעה ידיעה לחדר המבצ' עים- "עדיפות לשרה אחר".

כולם רצו לצאת לגיחות התקיפה. השעה כבר שלוש אחר הצהריים. רן פקר ישב במטוס הראשון, והמתין בקוצר רוח לאישור להמריא. אבל זה לא הגיע.

איתן כרמי, סמ"ט א', חזר בינתיים לפעילות מלאה בטייסת לאחר תקרית הצהריים בינו למפקד הטייסת. גם הוא ציפה לראות מה יפלוט הטלפרינטר בחדר המבצעים.

"בסך הכל ההרגשה לא היתה טובה" סיפר איתן. "רן התנפל על המשימות ואנו נשארו על הקרקע. כולנו חיכינו למשימות. מוטי, שניר, כולנו - היינו מנהלים אבל רצינו מאד לטוס. בשעה שתיים או שלוש, הוא



גיחת תקיפה סוערת- איתן כרמי מתכוון בתא המירזי לגיחה בעוד המכונאים מוציאים אותו לחצר הדת"ק. זו היתה גיחה סוערת לעבר שדה סורי צפוני לאחר הפלת שני מיגים מצרים מעל אבו סואר

התעשת והחזיר אותי לטיסות. די נפגעתי מזה אבל החלטתי להבליג - אמרתי לעצמי: 'קודם נעשה את המלחמה אחר כך נראה'. רן שהבחין כי הגזים בתגובה החריפה שלו והוא מאבד אחד מטובי הלוחמים של הטייסת בעוד המלחמה נמשכת, הסכים "לברר את העניין אחרי המלחמה".<sup>37</sup>

בזמן התדלוק המתין רן בתוך תא הטייס להוראה של המבצעים להמריא. הרקות נקפו והאישור עדיין מתמדה מה. לאחר דקות ארוכות הודיע לו המנהל התורן כי מפקד הבסיס רוצה לשוחח איתו בטלפון. "איתן יוצא להחליף אותך במטוס, בהמתנה למשימה" אמר לו. רן התעכב מעט בתא הטייס והיה לו חשש כי האישור יגיע ברגע שיעזוב את התא והוא יאבד את המשימה הזו. הוא צדק.

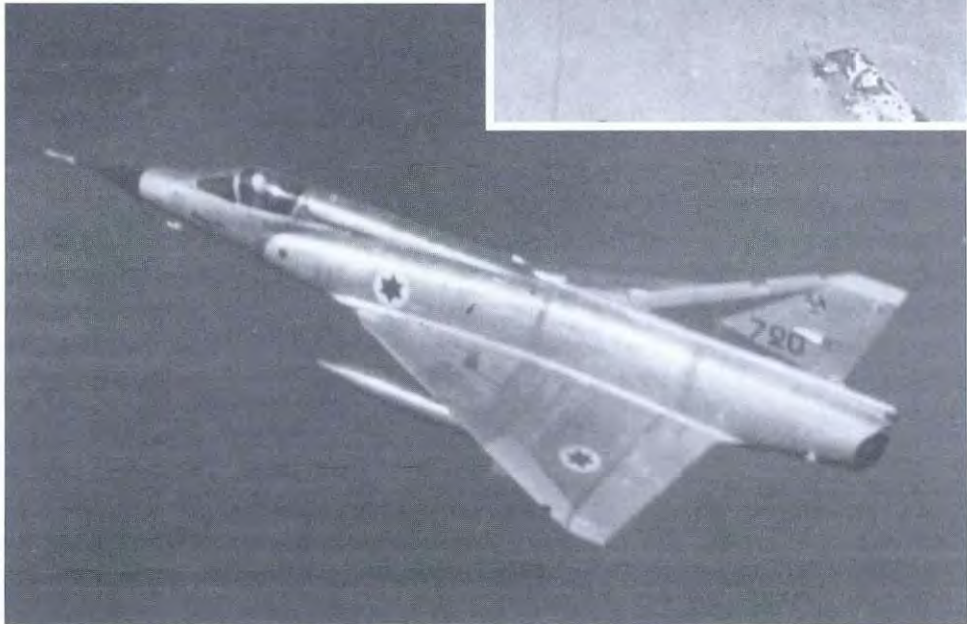
הוא יצא מהתא לשוחח עם שטופר. איתן כרמי החליף אותו ונכנס לתא והנה, הפלא ופלא- מיד ניתן האיי שור מהמגדל להמריא.

את רן פיצו בהובלת משימה אחרת: תקיפת שדה התעופה קהיר בינלאומי. המבנה שהיה בהמתנה, כאמור, ליציאה לתקיפת אינשאס במצרים, קיבל עתה משימה חדשה, צפונה. מספר איתן: "בעוד אני נכנס למטוס, סוגר את החופה ומניע, רצים אלי מן הטייסת ומחליפים את המשימה: 'אתה יוצא לתקוף את T-4'. שאלתי: 'איפה זה, מה זה, זה בצפון?!'. אמרו 'כן, זה בצפון סוריה'. זה היה התדריך הקצר שקיבלתי.

ויש זמ"מ: 15:45. אני חושב שחלק מן הטייסים לא ידעו לאן הם בעצם יוצאים".

ארנון לבושין הצעיר גויס להכין שתי מפות, האחת נמסרה לאיתן המוביל והשניה לפריגת, מספר שלוש. איתן תדרך ליד המטוסים את מספר שתיים ושלוש שעמרו לצאת מאותו דת"ק. רום ואשר המתינו זמן רב בעמדת המראה, והיה צורך לתדלק

**יוצאים לתקיפה- אליעזר פריגת ומירז' מספר 720 בו יצא לגיחה לעבר T-4. פריגת יפקד על הטייסת במלחמת יום הכיפורים עת הפעילה מטוסי פנטום**



**טייס ומטוסו- אליעזר פריגת היה טייס הציח בטייסת. במלחמת יום כיפור יפקד על טייסת 119 שהפעילה אותה עת מטוסי פנטום**

שוב את מטוסייהם. הדבר היה בעל חשיבות רבה לתוצאות הקרב מעל השדה הרחוק. כאשר נשלמו סוף סוף ההכנות ונלמדו השינויים, התארגן מבנה "דירה" של איתן להמראה, עלה על המסלול ובשעה 15:14 המריא לדרכו.

עודד שגיא קיבל באותה שעה משימה ותדרך גם הוא את אנשי המבנה שלו לתקיפת אינשאס - נתיב, כניסה ויציאה. "המשיכו לשלוח לשם מבנים" מספר שגיא, "כנראה שלא הספיקו להשמיד שם את הכל. ואז, כשאנו

יוצאים מהטייסת, קוראים לי ונותנים לי מפות ביד, לתקוף שדה בסוריה: דמייר. אני מסתכל במפה. התכנון היתה לצאת לתקיפה בגובה נמוך, מיגים עוד הסתובבו באויר, אנו עושים תדריך קצר ויוצאים"<sup>38</sup>. יחד עם שגיא עמדו לצאת מנחם שמול כמספר שתיים, אהוד שלח מספר שלוש, וראובן רוזן מספר ארבע. הארבעה יצאו למטוסים. בשעת ההמראה מתגלת תקלה במטוסו של רוזן. הוחלט לצאת בשלישיה. "שמענו שהיה כבר מבנה של כרמי בדרך לסוריה, לפנינו" מספר עודד, לקחתי את המבנה ויצאנו". מבנה "משקוף" יצא, ארבע דקות לאחר המבנה של כרמי, לעבר סוריה.

כרמי יצא בגובה נמוך מזרחה, נכנס לירדן, חצה את הירמוק ופנה צפונה. הכל לפי זמן וכיוון. הטיסה נערכה בדממת אלוט מלאה. זו היתה טיסה ארוכה ביותר, ונדרשה מקצועיות גבוהה בניווט מעל השטח המדברי. איתן מוביל הרביעייה הראשונה, ניווט היטב ולאחר דקות ארוכות חזר לשטח סוריה מדרום. "עברנו במקביל לשרה סייקל. וראינו ממזרח לנו תמרות עשן שעלו מהשרה הזה". במהלך הטיסה צפונה קיבלו הטייסים את הנתונים על שדה היעד - מסלול, כיוונים ונ"מ. לפתע נכנס הבקר לקשר: " שימו לב - מטוסי מיג מפטרלים מעל השרה".

עוד מספר דקות חלפו בטיסה מעל המרביות חסרות הפנים. הבקר נכנס שוב לקשר: "מבנה 'משקוף' - שים לב: שינוי משימה - צא ל-T-4" עודד, מוביל מבנה 'משקוף', מנסה לאתר את השרה במפות שבידו אך לאכזבתו הגדולה הן מסתיימות לפני כן, בקו דמייר, סייקל דמשק. מספר שמול: "הבקר משנה את המשימה ואני רואה את המטוסים של עודד ושלה עולים ויורדים עולים ויורדים. זו מטרה של הצפוניים' ושניהם חיפשו אותה עכשיו על המפה שלהם. אמרתי לשגיא: 'אני עולה למעלה. אשמור קשר עין ואשאל את מבנה 'דירה' כיוונים. עליתי, קראתי לאיתן וביקשתי כיוונים. הוא כיוון אותי לשייח מסכין ונתן לי כיוון וזמן ואחר כך עוד כיוון וזמן. ירדתי חזרה ומסרתי לעודד". "קיבלתי כיוון וזמן. אחד מהם היה לג של 25 דקות, והשני היה לג של 5 דקות - הכל כדי לעקוף שדות תעופה סוריים" סיפר עודד. עודד טס לפניו ומאחוריו שלח ומנחם. כך היו עתה שבעה מטוסי מירו' בדרכם לתקיפת T-4 כשהמבנים טסים בהפרש של דקות ספורות זה מזה. הרבר יצר, כצפוי, מהומה רבתי מעל השרה הסורי המותקף.

מרחבי המדבר הסורי הגדול והחום היו שטוחים עד למבואות דמשק. המבנים טסו בלג הראשון לשייח מסכין, הנמצאת בקו גובה עם הכנרת ומשפ הצפינו וטסו 235 ק"מ לעבר השרה. איתן הגיע ראשון. "נכנסנו לתקיפה" מספר איתן, "משיכה, צלילה על המסלול". לפתע נשמע קול ברדיו: "מטרה מעט בצד. אני רואה מרוות". היה זה קולו של עודד שהוביל את המבנה השני.

"טעות. טעות. זאת לא המטרה. זה סייקל!", מתקן אותו כרמי שהיה כבר בצלילת ההפצצה, "תמשיך צפונה. יש לך עוד הרבה הרבה זמן - זה בקצה הטווח שלך!".

תוך כדי תקיפה וכניסה שמאלית ליעפי צליפה נתן כרמי למבנה השני כיוון וזמן לעבר T-4. הוא גם הבחין בשני מטוסי מיג 21 המפטרלים מעל השרה. המירו'ים של עודד המשיכו במהירות ובגובה נמוך צפונה, והגיי עו לשרה בליבה של התכתשות שכבר החלה בין ארבעת מטוסי המירו' של איתן לשני המיגים שפטרלו מעליהם וניסו לתקוף אותם.

איתן: "משיכה להפצצה והשרה נגלה לפנינו. כניסה להפצצה, המיגים לא מפריעים. פגיעות טובות - משמור נה פצצות רק אחת בחוף". מטוסי המבנה פנו לפי הנוהל 270 מעלות והמשיכו ביעפי הצליפה. גיורא רום השלים את הצליפה השלישית, ולפתע הוא מגלה מיג 21 מתמרן מאחורי מספר ארבע, פריגת.



שני הפלות ועוד שלוש- גיורא רום במירוץ 766 עליו מצוירות שתי ההפלות של בוקר הלחימה הראשון. את ההפלה השלישית שלו יציירו על מטוס 743 בעקבות חפלת מיג 21 מעל צפון סוריה

"שני מיגים. שעה 12 גבוהה" הוא פורץ לפתע לקשר.

איתן המשיך במשימה ונכנס ליעפי הצליפה. גיורא, מספר שתיים הצעיר והלוהט, נסק בפניה מעלה והתכוון נן להתמודד עם אחד המיגים שצלל לעבר המירוץ. המיג השני פטרל לא הרחק משם. בעוד המכונה של איתן צולף על מטרות בשדה, הגיע למקום המבנה של עורד. כאשר היה מעל נקודת המשיך כה, דחף עורד מצערת ומשך מעלה להפצה. שבעה מטוסים ישראלים ושני מיגים סוריים היו עתה באוויר, נלחמים על אותו מרחב שמים. המהומה מעל השדה היתה בשיאה.

עורד שגיאי: "בזמן המיועד, אני נותן משיכה ואני רואה על האף את העשן שעלה מן השדה שהותקף על ידי המכונה שלפנינו. כמו שאנו מתרוממים אני רואה מטוס בא מולנו, מתחיל לפנות וממש נכנס לפנינו במרחק של 800 מטר. אנחנו סוגרים עליו במהירות, ואז אמרתי: 'הנה מיג 21 נכנס לתוך הכוונת, צריך רק ללחוץ'. 'אני מכניס מבער. הייתי עדיין עם הפצצות. 'נעשה הפלה ונמשיך את התקיפה' חשבתי. אני מתארגן עליו, סוגר טווח ועומד ללחוץ על ההדק – המיג נראה גדול ושמן בתוך השמשה הקדמית. פתאום נכנס לפני מירד' במרחק של 10 מטרים. זה היה מראה מבהיל! הסתבר שזה היה מספר שתיים, שמול. הוא ראה את המטוס יחד אתי. אני עף מהסילון שלו החוצה. כמו שאני עף הצידה, התותחים שלו יורים ואנו שומעים צרחה מקפיאת דם: 'כבה לי המנוע!'. זה היה סופרן היסטרי".

ממשיך עורד: "שמול קיבל הזדקרות מנוע כשלחץ על ההדק וחשב שכבה לו המנוע. הוא נפל מהמיג. המיג רואה אותי, מפנה אלי את האף ומשגר טיל ב-90 מעלות. אבל הוא לא יכול לפגוע בי ואני רוצה לנקות את המטוס ולגמור את המיג הזה. ואז אני רואה שמטוס אחר מתארגן עליו. גיורא תוך שניה הופך את המיג למדרור. שלושתנו ראינו את המיג. אף אחד לא מוציא מילה מהפה. ואני מוצא עצמי שוב מעל השדה, נכנס להפצ-



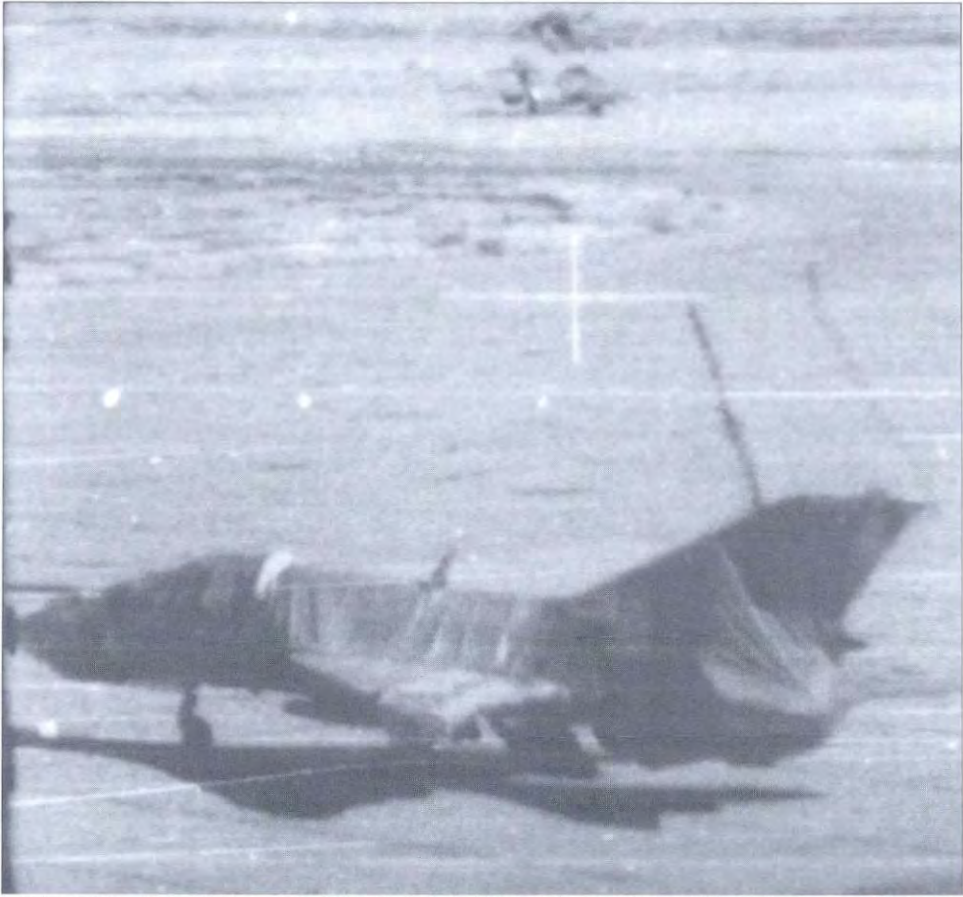
סוער כמו הטייס שהטיס אותו- מירז' 778 אותו הטיס שמול במשימה לעבר שדה T-4. הרבה חוויות נכונות לשמול מעל השדה, כולל הזדקרות מדחס מפתיעה וגם השמדת מיג 21 סורי

צה"ל.<sup>39</sup>

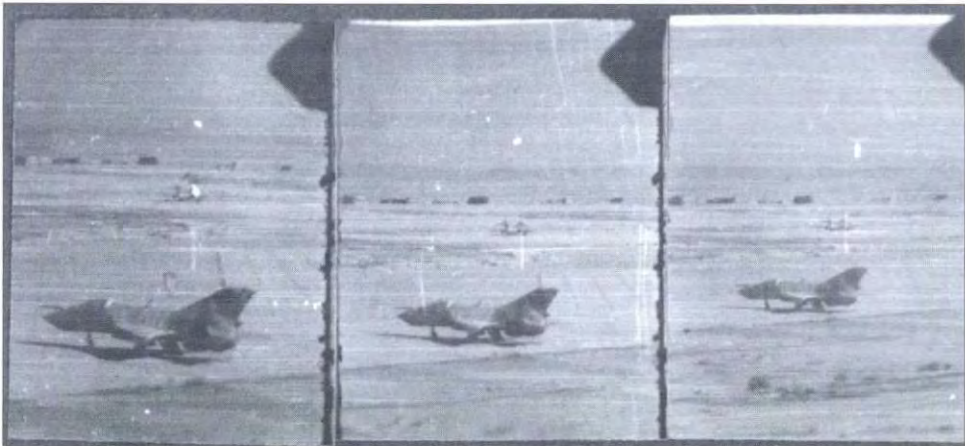
שלח, מספר שלוש, המשיך את הצלילה שלו לפי התכנון ושיחרר את הפצצות על השדה. מספר רום על אותם רגעים: "ביציאה מהצלילה השלישית קיבלתי קשר עין למיג השני, כשהוא מתארגן על אליעזר. במשיכה להפצצה גילתה אותו גם השלישיה שהגיעה מדמייר. עודד ומנחם התנפלו על המיג עם בידונים ופצצות, ושלח נכנס לתקיפה. עודד חלף את המיג בניצב, וזה ניצל את ההזדמנות, ושיגר לעברו טיל 'אטול' שפיספס. מנחם ירה עליו כשהוא נושא עדיין את הפצצות, קיבל הזדקרות מדחס, אך יצא מזה. עודד ומנחם עובו ונכנסו לתקיפה וצלילה. אני משכתי אליו תלולות, יריתי בו צרור מ-200 מטר והמיג נכנס לאדמה צפונית מזרחית לשדה".<sup>40</sup>

זה היה המטוס השלישי של רום באותו היום, ואחד מתוך חמישה שהפיל במלחמת ששת הימים, שהפכו אותו ל"אייס" הישראלי הראשון של חיל-האוויר.

עבור איתן זו היתה התקיפה הראשונה של שדה תעופה לאחר גיחת היירוט לאבו סואר, והוא אהב את הגיחת האלה. יחד עם שני אנשי המבנה הנותרים שלו עסקו ב"קומה התחתונה" בהשלמת משימתם – צליפות והשמדת מטוסים. "אלה צליפות – הגיגה ממש. מיגים עומרים בשורות, חלקם עדיין מכוסה בשקים. פה ושם דמייים שלא קל להבחין בהם. נ"מ חלש ביותר. כל צליפה – מיג מתפוצץ ושברים מתרוממים לגובה רב. צרור ארוך בסביבות 800 מטר ומשיכה על מנת לצאת מהעשן והשברים. 270 מעלות ושוב צליפה. איל 14 נוצץ עומד ומזמין בקצה המסלול. צרור – והמטוס מבוותר לשניים ומתחיל לבעור. שוב 270 מעלות – אני המשכתי תי לצלוף וכולם אחרי. הגענו ממש יפה, גובה נמוך, מהירות גבוהה ואינך יכול לפספס את זה. המון מטוסים שכבו אחר כך על הבטן. מספר שתיים, גיורא, לאחר הצליפה השנייה, מגלה קשר עין עם אחד המיגים. משיכה לגובה, התארגנות והמיג מתפוצץ. המיג הזה ניסה להתארגן על המבנה של עודד שגיא שהגיע לאיזור. ואז



בקצב מדהים- מבט של שלושת הצילומים (למטה) של מצלמת הידי של המירז' יכולים להעיד על מהירות החליפה הגבוהה מאד של המטוס התוקף מעל המיגים הסוריים. "ברזל בברזל!" היה הכלל של טייסת 119 והוא התבטא בצורה בולטת במשימה מעל השדה הסורי. בצילום נראים מיג 21FL לקרב אל-ראות ומיג 15UTI (במרכז התמונה) לאימון והסבה, רגע לפני שנפגעו

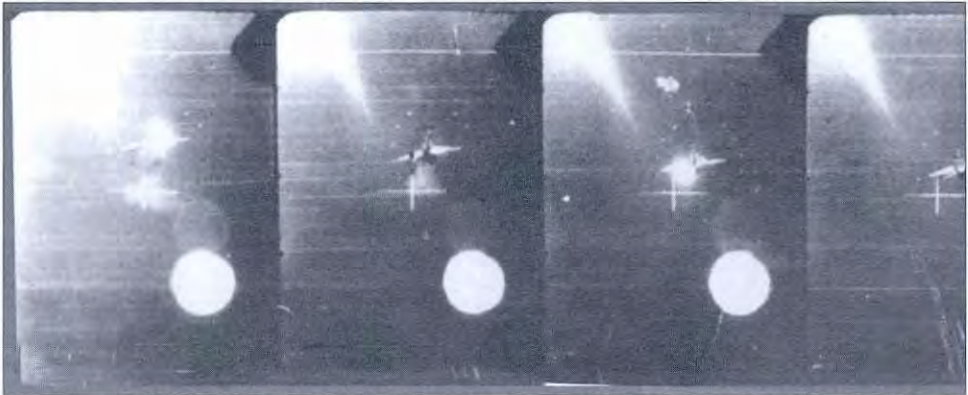


סיימנו. יציאה לכיוון דרום ואיסוף המבנה".

עודד שגיא, שנסיקת התקיפה הראשונה שלו סוכלה על ידי שני המיגים, היה מאוכזב. הוא ארגן מחדש את המבנה. "נכנסנו להתקפה לא מסודרת על השרה" אומר עודד. "אנו נכנסים ליעפי צליפה ואני רואה שאנו עומדים להתנגש בצורה הזו. עשיתי פניה למעלה ומשכתי אחרי את שאר המטוסים. ליעף השלישי נכנסו מסודרים יותר. עמדו שם שני מיגים בעמדת המראה. צללתי והדלקתי אותם".

### גיחת ההתפרקות של מנחם שמול

סיפורו של חמי, הוא מנחם שמול, היה הסוער ביותר בגיחה זו. "אנחנו מושכים להפצצה. מבער, ופתאום נכנס



מיג 21 נפגע מעל T-4. אחד מתוך שני המיגים של 21 שאיימו על המיזים של 119 מעל השדה הסורי נפגע באש תותחני אחד המיזים ועולה באש מעל השדה. גם המטוס השני לא חזר לקרקע כחלק אחד

מיג 21, עם קצות כנפיים אדומים, בינינו, שם את האף על שגיא ומתחיל לירות" מתאר שמול את המפגש עם המיג ואת טראומת איבוד המנוע. "זו הפעם הראשונה שאני רואה מטוס אויב מקרוב. אני הייתי כמוד 'אוויר-קרקע', אין לי כוונת אוויר-אוויר, ההדק למטה. אני מרים את החרטום, יורה צרור ואומר לשגיא: 'שבור, שבור!' אבל אני לא פוגע.

לפתע אין לי גם מנוע – הזרקות מרחסו.

זו הפעם הראשונה שאני נתקל בתופעה הזו. אני נכנס לרדיו ומודיע: 'משקוף שתיים, כבה מנוע!' ואז איתן אומר לי: 'אז תניע אותו!'

"באופן אינסטינקטיבי זרקתי בידונים והשארתי את החימוש. הגובה 10 מכשירי, שהם, למעשה 7500 מעפ"ש (מעל פני השטח). המהירות אפס – הייתי ב־200 קשר. הורדתי את האף, ועכשיו אין בעולם לא מיגים ולא כלום. אני עם עצמי. הורדתי את האף 90 מעלות מטה, לארמה. חיכיתי שהמהירות תעלה, פתחתי מנוע והוא תפס. אבל הגובה היה אפס – שכחתי שאני ב־2500 מעל פני הים. הצלחתי לפתוח את המנוע אבל הייתי בגובה נמוך מאוד מזרחית לשדה. אבל יש לי אוירון, וגם מנוע!".

מנחם נשם לרווחה ומיד חזר, סוער ונלהב לזירה. "עשיתי פניה שמאלה. הכנסתי מבער, התרוממתי ונכנסתי על המטרה המקורית שלי. עודד חילק לנו בדרך מטרות ואני הייתי צריך ללכת על החלק המזרחי של המסלול. אבל כשכבה לי המנוע כל הידע שלי וכל מה שלמדתי על הגיחה נמחק מהזכרון שלי. ראיתי את המסלול והוא היה מאד גבוה. הייתי נקי. תקעתי משיכה – יופי של מהירות ותמרון – אבל המוטיבציה שלי היתה רחוקה לגמרי מהנתונים. אני רואה מיג 21 מסיע ועולה על המקביל. המהירות גבוהה, הדק למטה, דחפתי רגל ימינה ותקעתי צרור. המיג התפוצץ ועברתי אותו. בשלב הפיצוץ עשיתי עוד כמה צליפות. אני נכנס לעור צליפה ימינה ובצליפה השניה לוקח במטח אחד שלושה מטוסי מיג 21 שהיו על תחילת המס-



מראה שלא יישכח - בערב נערך תחקיר בטייסת 119 בו הוצגו סרטי הירי והתקיפה של הגיחות השונות ליום הלחימה הראשון. אחד הסרטים הבולטים, אותו לא ישכחו טייסי 119 היה הסרט של מנחם שמול. בחלקו השני של הסרט נראה אחד המוסכים "כמעט בגודל טבעי" - שמול חלף מעליו בגובה של מטר או שניים בלבד! גם את הגחון של שלח ראו באותו סרט ויכלו להבחין במסמרות של המבנה. רן פקר שוחח לאחר מכן עם שמול על התקיפה ולמד הרבה על תולדות משפחתו וההיסטוריה שלה.

לול".

המטוסים של איתן כבר היו בכיוון החוצה. שגיאו שלח עסקו, לפי התכנית המקורית בצליפות בשיטת ה-270 מעלות. שמול היה לגמרי מחוץ לתכנון המקורי. אבל הוא ניצל כל פגז מעל השדה.

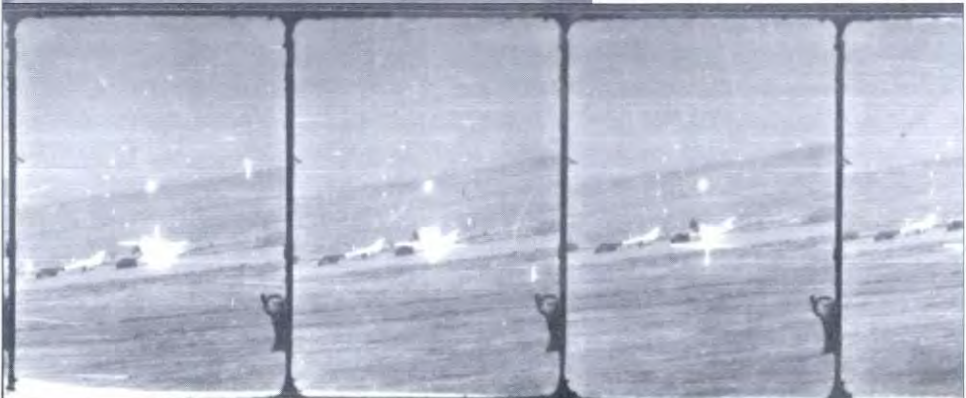
"באותה שעה הייתי מחוץ לסדר הפעולה של המבנה שלי. הם היו בכיוון אחד ואני בכיוון אחר לגמרי. אבל אני עושה כל מה שצריך. אני צריך לגמור ויש לי מטרות. אני טס נמוך, שומר קשר עין עם עוד מטרה ואז חוש שישי אומר לי שעומד לקרות כאן משהו. תחושה מוזרה. פתאום וישש ארוך - גחון של מירד' חותך אותי! - אני הייתי בהקפה ימנית שניה והוא היה בהקפה שמאלית שלישית. זה היה נמוך מאד וזה בגובה 1000 רגל מעפ"ש. אני תוקע שבירה נוראית והוא עובר מעלי. למעשה הוא לא ראה אותי ולא שמע".

"אני טס כל הזמן ביבש ואז אני רואה לפני הנגר. בדרך אני חולף בגובה של שני מטרים מעל מיג 21 מוסר וה. רק שנים אחר כך ראיתי את זה בסרט. אני יורה לתוך ההנגר ואז מעל ההנגר עובר פתאום מירד'! - זה היה המירד' של שלח. הוא חלף ב-90 מעלות ממערב למזרח. ואז אני חולף מעל המיגים. מיג 21 היה בגובה האדמה. אני מספיק ללחוץ על ההרק והמירד' של שלח נכנס בדיוק לתמונה. ולי יש עוד דלק ויש כדורים.

עשיתי עוד הקפה שלמה או שתיים. הייתי עם מטוס חלק וסיימתי. ואז אני נוסק מעלה ומגיע בום ל-40 אלף רגל. לאחר מכן גיליתי את עודד ויצאתי אתו חזרה דרומה".

את צילומי יעפי הצליפה של שמול מהגיחה לשדה - לא ישכח איש מטייסי 119 לעולם: כולם ראו אותם באותו ערב בתחקיר שערך מפקד הטייסת לגיחות אותו היום. "חמי" הלוהט הסתער על המטוסים בגובה האדמה

אלה צליפות, חגיגה של ממש! - צחל איתן כרמי למראה המיגים הנפגעים ועולים באש. והיו שם הרבה מטוסים שעמדו בפינות שונות של השדה לאחר שחמקו מחשדות הקרובים לישראל. שני מיג 21 בסרט הירי והגדלה של אחד הצילומים





רישום לזכות - אשר שניר הפיל את המיג 21 הראשון שלו במירזי 732 של טייסת 119

ועל אחד המוסכים בגובה תחתית הרלת, וירה בהם עד שנראו במסגרות סרטי הצילום כמעט בגודלם הטבעי.

### שניר מפיל מיג 21

רביעיית המטוסים של איתן השלימה כבר את יעף הצליפה האחרון. "יצאנו אחרי היעף האחרון, וגם אשר שניר, שהיה אחרי, יצא" סיפר איתן, "ראיתי מאחוריו מיג אחד. הזהרתי אותו. ואז הוא עשה פניה שמאלה, והמיג המשיך ימינה. אשר ניסה לפגוע בו ולא הצליח. הוא עשה נסיון נוסף."

איתן העיף מבט על המירז' של אשר וראה מחזה מוזר: בידון אחד היה תלוי לו מתחת לכנף. "שניר הבחין בסטייה ואז הוא תיקן חזק בעזרת הרגל" סיפר איתן.

על ההפלה של המיג השני שנותר יחיד בין נחיל המירז'ים בשמי T-4 סיפר אשר שניר: "את המיגים ראו שתיים וארבע בערך כחצי דקה לפני המשיכה, כאשר הם טסים במקביל למסלול, בגובה של כ-15,000 רגל בשורה עורפית ובכיוון הפוך לכיוון ההפצצה. ככניסה לצליפה השניה ראיתי את המיג טס בכיוון מערב, צפונה לשרה. פתחתי מבעד וזרקתי את הבידונים בדרך למעלה. היתה החלקה קשה מיד אחרי הלחיצה. המיג 21 היה בפניה שמאלית שטוחה ובכיוון דרום-מזרח. יריתי צרור נוסף ולא פגעתי. הכנסתי את הראש לתא לברר מה קורה וראיתי שהבול בצד - כדור וחצי! תיקנתי עם הרגל והסתכלתי שוב על המיג. הוא היה מאחור

רי איתן ואליעזר והם שברו לו את ההתקפה. הוא ניסה לחדר במישור שלהם וחלף במקום הזה".<sup>41</sup>

איתן עקב אחר מאמציו הנואשים של שניר להפיל את המיג וגם ראה את המיכל שהיה תלוי לו מתחת לאחת מכנפיו. לא סימטרי. באחת התקפות צעק לו איתן: "תכניס רגל ותהרוג אותו!".

העידוד השפיע.

שניר חזר לקרב: "הייתי שוב בנתוני ירי ובעיקוב טוב. הפגיעות הכבדות התרכזו בשורשי הכנפיים ובחלקו האחורי של גוף המטוס ומיד פרצה להבת התפוצצות עם שברים, אשר לשוליה העליונים נכנסתי. קיבלתי הזדקרות מרחס שחלפה מיד עם סגירת המבער".

אשר חלף ליד המיג וראה כי הוא בוער בשני מוקדים: האחד בחלקו האחורי והשני בתא הטייס. "אליעזר ראה את הטייס הסורי צונח. המיג נפל בוער בסחרור והתרוסק מעט דרומית לרכס התלול הנמצא דרומית לשרה

T-4. בדרך חזרה הצטרפתי לאיתן ולאליעזר ודווח לי ששארתי עם בידון אחר" סיפר שניר.

זה היה המיג הראשון מתוך שלושה מטוסים אותם יפיל אשר במהלך ששת הימים. במלחמות הבאות ירשום ליזכותו בסך הכל 13 הפלות שיהפכו אותו לאחד מהמובילים בין אלופי הטיס של חיל-האוויר הישראלי. תוצאות התקיפה של שני המבנים היו 10 פצצות במרכז המסלולים, 9 מטוסים שהושמדו על הקרקע ושני מטוסים סוריים שהופלו באויר.

איתן אסף את מטוסי המבנה שלו והוביל אותם בגובה של 30 אלף רגל מעל שטח סוריה הרומה. בהיותם מעל שדה התעופה של דמשק, בירת סוריה, הם הבחינו בהתפוצצויות וענני עשן של פגזי 100 מ"מ מונחי מכ"ם, המלווים אותם בדרכם דרומה.

איתן כרמי, שרשם ליזכותו תשע הפלות של מטוסי אויב (כולל טיל קלט אחד במלחמת יום הכיפורים), והיה מאלופי הטייס הבולטים של חיל-האוויר הישראלי, מסכם את תוצאות התקיפה על שדה T-4: "שני מיגים מופלים באויר, עוד תשעה מושמדים על הקרקע ומסלול מחורר. אש ועשן מעל השרה. הנזק: שלושה בידוי נים... גיורא מתארגן בזריזות ברמת דוד ומגיע לטייסת. מספר ארבע, אשר שניר, לא ידע עד שחזרנו הביתה היכן, בעצם, היינו. זה מה שנאמר: 'בוא איתנו, יהיה בסדר!'".

לגיורא, שניהל קרב אויר ממושך במבער מלא, לא הספיק הדלק לנחיתה בתל נוף: "חזרתי לבר, כשאני חוצה את כל סוריה בגובה של 32 אלף רגל, ללא שום הגנת מספר שניים או מכ"ם ונחתתי קצר בדלק בכנף 1, ברמת דוד".

מתחת לכנף מטוסו של אשר שניר, מספר ארבע, נותר בידון אחד שלא הושלך משום מה. "הטייסת זכתה בביי דון ואשר שניר בכאב רגליים" סיכם איתן. אשר, למרות זאת הגיע אל מעל תל נוף ובמטוסו הלא סימטרי, עשה גלגול נצחון מעל הבסיס בעוד איתן ופריגת פונים בשקט לצלע עם הרוח ומתישרים לנחיתה.

גם עורד שגיא השלים בינתיים את משימתו מעל T-4 ואסף את מטוסי המבנה שלו: "חזרנו בגובה והשמש היתה בפאתי מערב. היתה כבר שעה מאוחרת. אנו חוזרים לתל נוף. אף אחד לא פגוע ונחתים עם אור אחרון או זמן קצר לפני שקיעה. הדבר הראשון שהלכתי לראות, זה איפה נמצא T-4 ומה יש בשדה. תמיד אמרנו: 'אם זה בצפון – זה שייך לרמת דוד'. זה היה באמת שדה שכוח אל. לא היו שם מטוסים, ואלה שתקפנו הגיעו אליו מדמשק לאחר שברחו משם. אמרו לנו לאחר מכן שהמטוסים נחתו במסלול חול שהיה במקום". עורד שגיא הפיל במהלך המלחמה הנטר ירדני ושני מטוסים מצריים: סוחוי 7 מעל אליעריש ומיג 19 מעל ג'בל מערה.

### יערי חוביק יוצאים לצלם תוצאות

לראובן רוזן שטיסתו לשדה T-4 לא יצאה לפועל, נמצא בינתיים עיסוק אחר. אורי יערי, קצין הצילום של הטייסת, חזר מגיחת תקיפה במצרים, ומיד העבירו לו פ"מ לצילום שדות תעופה בירדן ובסוריה. "הגעתי לטייסת אחרי גיחת אינשאס. לא הספקתי לעלות במדרגות, וכבר מתנפל עלי מנהל הלחימה שהגיע פ"מ לצלם ב"תשבצים" את עמאן, מאפרק, מארג' ריאל, דמשק, דמייר וסייקל, בגובה 30,000 רגל". לאורי לא נותר זמן רב. כל טייסי הצילום היו באויר או בדרך למשימות אחרות. הוא "גייס" את ראובן, שלא היה מוסמך כטייס צילום, תידרך אותו במהירות, הכין לו את המפסקים בתא ושניהם יצאו בשעה 16:13 לנתיב צילום שהוביל אותם אל מעל שדות התעופה בירדן ובסוריה.

שני המירו"ם צילמו את תוצאות התקיפות מעל רבת עמון ומאפרק. עתה נותר להם הקטע מעל סוריה. הם חלפו מעל העיר דמשק ונתקלו באש נ"מ כבדה שהגיעה עד גובה רב. שני שדות מסוכנים לא פחות המתינו להם עדיין במדבר הסורי: דמייר וסייקל. אלה היו מהשדות המוגנים ביותר של סוריה, מוקפים במערך נ"מ מסועף. המטוסים ציפו גם לפטרולים של מטוסי מיג 21 מעל שדות תעופה אלה.



צילום תוצאות- מירז' 798 יצא עם בן זוגו, 799 המכונים "התשעמיים" לגיחת הצילום מעל השדות בירדן וסוריה. התוצאות שהביאו אימתו את הדיווחים על השמדת חיל-האוויר הירדני וחלק ניכר מהכוח האווירי של סוריה. שאר המטוסים נמלטו לשדות רחוקים ולא היו איום אפקטיבי על השליטה האווירית של ישראל

במבצעים חשבו גם על כך: כדי לאפשר להם לבצע את משימתם, נשלחו שני מטוסי מירד' מטייסת 117 כדי ללוות את מטוסי הצילום. כעשר דקות לאחר מכן המריאו הנקיין וזמר מטייסת 117 לאויר. לאחר זמן יצרו יערי ורוון קשר עם המטוסים ה"צפוניים", ואורי כיוון אותם לבתיב הטיסה שלו. אלה לא בדיוק זיהו את המירד'ים המצלמים, ולרגע חשבו שהם מיגים עוינים והתכוננו לירט אותם.

"זוג המיירטים של 117 כמעט הפיל אותנו!" נזכר אורי בסיפור המפגש הזה בשמי סוריה.<sup>42</sup> אורי וראובן השלימו את הטיסה מעל שני השדות האחרונים בסוריה בשלום. גם תוצאות הצילום מעל השדות בירדן היו טובות. הסרטים הועברו לפיתוח ואנשי המבצעים עדכנו את המפות.

"התמונות שלי לא היו פחות טובות, למרות שלא הייתי טייס צילום!" ציין ראובן בסיפוק.<sup>43</sup>

כל אותה עת פטרלו, כאמור למעלה, מטוסי מירד' של טייסת 117 בקו דמיירי-מאפרק. אלה יכלו לתת התרעה למבני התקיפה על מטוסי מיג 21 שהמריאו או היו באויר, ויירטו אותם בשעת הצורך. לא רבים ממטו"סי המיג המריאו לקרב – אלה שהצליחו להמריא העדיפו לחמוק צפונה ולא נכנסו לקרב.



**התפוצצות מסתורית- "מטוס האורגן של עתניאל שמיר התפוצץ ונעלם באויר" העיד אחד הטייסים שצפו בו עת נפגע מעל רמת הגולן**

מבצעי התקיפה על המוצבים הסוריים, עמדות התותחים והמחנות נמשכו גם בימים הבאים. ביום שישי, 9 ביוני התעצמה הפעילות מול סוריה עת הוחלט לכבוש את רמת הגולן. חיל האויר שלח למשימות התקיפה את כל סוגי המטוסים. במבצעים אלה הופלו באש תותחי ה"נ"מ 9 מטוסים ישראלים: מטוס מירד', ווטור אחד, שני מטוסי סמב"ד, מיסטר, שלושה אורגנים ומטוס פוגה מגיסטר אחד. ארבעה טייסים: סא"ל שלמה ביתאון (ביטון), בן ציון גייפמן, אריה בן-יאור (אורבך) ועתניאל שמיר, נהרגו בתקיפות אלה.

## פרק כד' החזית הצפונית – לבנון

התקפה סמלית על רמת דוד

בצעד מהוסס, ולאחר קבלת הידיעות כי ירדן וסוריה פתחו במעשי איבה נגד ישראל, החליטה ממשלת לבנון להצטרף למלחמה.

בשעת הצהריים של יום הלחימה הראשון נשלחו שלושה מטוסי הנטר לתקוף את שדה התעופה ברמת דוד. היה זה כשעתיים לאחר שהחלו ההתקפות הירדניות והסוריות על מטרות בצפון הארץ.

אך פעילות זו לא ארכה זמן רב. המטוסים הלבנונים חדרו לתוך הגליל, וסולקו משם כדי שלא לשוב.

טייסת המירז'ים הצפונית החזיקה בשעות הצהריים פטרולים בשמי הצפון, ומעל סוריה וירדן. שני מטוסים היו בכוננות יירוט מיידית. באחד ממטוסי המירז' היה סרן אורי אבן-ניר, שהיה עתה למעשה מפקד הטייסת, בעקבות פציעתו של שמואלי ועמו אברהם אורן (פניו) כמספר שתיים.

מספר אורי: "החוייה המוזעזעת ביותר שהיתה לי במלחמה היתה כאשר הנטרים באו לתקוף את רמת דוד. הדבר הגרוע ביותר שיכול היה לקרות וששמננו חששנו, היה שהם יגיעו לבסיס ויתפסו אותנו על הקרקע.<sup>1</sup> השעה היתה שתיים לערך אחרי הצהריים. מטוס המירז' ובו אורי היה בחצר הדת"ק, כשפניו החוצה, לכיוון מזרח, והוא מוכן להזנקה. אורן היה מספר שתיים. לפתע הגיחו מבין האקליפטוסים, מול מטוסו הכסוף של



ארו הלבנון- מטוס קרב מסוג הוקר הנטר לפני מסירתו לשרות מבצעי ללבנון. חיל-האוויר הלבנוני הפעיל טייסת אחת שכללה גם מספר מטוסי אימון זר-מושביים

אורי, שלושה מטוסי הנטר לבנוניים, משכו בנסיקה לאויר, התישרו וצללו לתקיפה.

"אני מכיר את הפווה הזאת" סיפר אורי, "לא יכול להיות שהם לא יראו אותי. היתה לי תחושה של חוסר אונים נוראי. שאלתי את עצמי: 'מה אני עושה עכשיו?'. המחשבה הראשונה שלי היתה להניע ולברוח מתחת לכיפת הדיד. ברור שלא היה לזה צ'אנס".

"תוקפים אותנו. מי שיכול שיזנק לאויר!" פרץ אורי לקשר.

ההנטרים נכנסו לתקיפה אבל לא הצליחו לגלות את מסלולי הבסיס בשל ההסוואה הטובה שלהם.

## חיל-האוויר הלבנוני

חיל-האוויר הלבנוני, או "אל קואת אל ג'אווייה א-לובנניה" נוסד בשנת 1949 כזרוע אווירית עצמאית. מטוסיו הראשונים היו מטוסי אימון מסוג פרסיבל פרנטיס מתוצרת בריטניה. במדינת הארזים היה מספר רב יחסית של שדות תעופה ומנחתים, אשר חלקם הגדול נבנה על ידי כוחות וישי הצרפתיים בתקופת מלחמת העולם השנייה. השדות הגדולים ביותר היו ביירות, קליעת וראייק. בראשית שנות החמישים היתה הפעילות בבית הספר לטיסה של חיל-האוויר מופקדת בידיהם של טיי"ס ומדריכים בריטיים. לצורך כך נרכשו מטוסי אימון מסוג דההוילנד אוף קנדה צ'יפמנק. בשנת 1952 הצטרפו אליהם שישה מטוסי נורת' אמריקן הרברד. בראשית שנות השישים תרם בית המלוכה העיראקי ללבנון שישה מטוסי אימון דוכנפיים מסוג דההוילנד טייגר מות'. טייסת התובלה הפעילה



מטוס הנטר בשדות חיל-האוויר הלבנוני

מטוס דההוילנד רוב וכן נרכשו שלושה מטוסים תלת-מנועיים מסוג סבויה מרקטי, מעודפי המלחמה של חיל-האוויר האיטלקי. בשנת 1953 הוקמה טייסת הקרב הראשונה של לבנון עם הסכמתה של בריטניה למכור למדינה זו עשרה מטוסי קרב מדגם ומפייר FB.52 וארבעה מטוסי הסבה ואימון מדגם T.55 דר-מושביים.

לבנון היתה שרויה תקופה ארוכה במלחמות פנימיות בין הנוצרים למוסלמים, וכאשר בשנת 1958 היה סיכון לקיומו של המשטר הלבנוני החליטה ארה"ב להתערב ושלחה את כוחות המרינס לנחיתה בחופי לבנון ואת מטוסי הצי לשמי המדינה. בשנת 1961 הוקמה טייסת מסוקים קלים שרכשה תשעה מסוקים מדגם אלואט 2 ו-3 מצרפת.

הזרוע הקרבית קיבלה שנים מספר לאחר מכן חיזוק עם החלטתה של ארה"ב לממן רכישת שישה מטוסי קרב מדגם הוקר הנטר F.6. בשנת 1965 נרכשו עוד עשרה מטוסי הנטר מדגם F.70 ושלושה מטוסים להסבה מדגם T.66C. מטוסי הומפייר הוצאו בינתיים משימוש.

בראשית 1967 נרכשו עשרה מטוסי קרב מדגם מירד' 3EL ושני מטוסים דר-מושביים להסבה ואימון מדגם 3BL. אלה הגיעו לשדות רק בחודש ספטמבר 1967 וחלקם הגדול הוכנס למוסכים סגורים מחשש לעריקת טייסים לברית המועצות.



במבער נמלא - מטוסי המירז' של טייסת 117  
שמרו פטרולים מעל איזור הצפון

"אין משהו יותר מפחיד מהבהלה של מטוסים אויב הננעלים על הבסיס שלך" אומר אורי. ההנטרים הלבנוניים, כמו המטוסים הירדנים לפניהם, תקפו את הלולים של קיבוץ נהלל השכן, הטילו את פצצותיהם על המבנים והסככות ונמלטו.

אורי פעל במהירות. הוא סגר את החופה, הניע והביא את מטוסו בהונקת חירום אל המסלול. יחד איתו זינקו עוד ארבעה מירז'ים ובהם עזרא דותן, דרור אבנרי, גרעון דרור ומאיר שחר. כולם קיוו ללכוד את התוקפים. שני מטוסים פנו מזרחה לעבר עמק בית שאן. אורי ובן זוגו פנו צפונה, לעבר הרי נצרת. אך המירז'ים לא הצליחו לגלות את המטוסים הלבנוניים שמיהרו להימלט צפונה.

שני המירז'ים של אבן-נר ופניו נשארו באויר לפטרול. לאחר זמן מה הודיע בקר חיל-האוויר כי הוא מגלה תנועה אוירית בצפון והפנה אותם לשם.

"בי-20 אלף רגל רצנו צפונה לכיוון לבנון" סיפר אורי, "ואו התחיל מעין משחק יריו עם מטרה שאף אחד לא ידע מהי. היה ברור שהיא באה מצפון לכיוון הגבול. אנחנו באים מולה ולפני שאנו נתקלים בה היא חוזרת ומסתובבת ומסתלקת. כך זה נמשך שלוש פעמים".  
הבקרה הורתה למטוסים שלא לחצות, בשלב זה, את הגבול עם לבנון.

אורי אבן ניר זעם. הוא לא היה מהטייסים שאהבו להשתעשע עם טייסים חובבי מעשי קונרס מסוג זה. הפעם הוא באמת איבד את סבלנותו והיה קצר רוח להכנס ולהפסיק את שעשועי הטייס הלבנוני.  
"אישור לחצות את הגבול ולזהות את המטרה" הוא ביקש מהבקר.  
"רשאי" ענו לו.

זה הספיק. אורי רחף מצערת ומיהר צפונה, לתוך שטח הבקעה בלבנון.  
"עברנו את הגבול ללבנון" הוא סיפר, "לתדהמתנו ראינו מטוס הנטר בורד, חמוש ברקטות מתחת לכנפיים".  
אבן-נר הסתער על המטוס בחמת זעם, ובמהירות סגר אליו את המרחק. זה היה קרוב מדי – אורי נסוג מעט לאחור. ההנטר התקדם לפנים. היה זה משחק משעשע ולולי היה מדובר במלחמה. טייס ההנטר נותר קפוא ולא הגיב, בעוד המירז' הישראלי המהיר יותר, מתגלגל סביבו כדי להפחית את מהירות הסגירה, ומבצע תרגי לים שונים כדי להתישב מאחוריו בטווח אפקטיבי. באחד הגלגולים נפגשו מבטיהם של שני הטייסים, כשהמירז' הישראלי הפוך מעל ההנטר הלבנוני, ואורי מביט בו הפוך מלמעלה. הטייס הלבנוני נותר מאובן לאחר המפגש המוזר הזה, ולא הגיב. אורי יכול עתה להבחין בקוי ההסוואה האפורים-ירוקים של המטוס שנראו עתה בבירור, וגם בפסים האדומים שעטרו את קצות הכנפיים שלו.  
אך מתחת לכנפיו הוא נשא רקטות, וזה בהחלט לא נועד לשעשוע.

עברו עוד מספר שניות, אורי התישר מאחורי ההנטר לחץ על ההרק ופתח לעברו כאש תותחים. הפגזים נבלעו בתוך גוף המטוס הארוך והירקרק. אין פגיעות – לא עשן ולא אש. אורי מתפעל את ההגאים במהירות, מגלגל, עורך פניה רחבה ומגיע שוב אל מאחורי המטוס הלבנוני. הוא סוחט את ההרק ותותחי המירז'



**טייס חם- אורי אבן-נר הפיל את המטוס הלבנוני היחיד במלחמת ששת הימים. לאחר מכן לא העזו עוד טייסי לבנון להתקרב לגבול ישראל**

פולטים מטח אש נוסף. אבל המטוס הלבנוני ממשיך לטוס.  
 אבן-ג'ר חשק את שפתיו. "מוור - הוא לא נופל, ההנטר הזה!"  
 בעוד האדרנלין זורם בעורקיו במרץ, הוא מביט בתמיהה בהנטר המשונה, שאינו נופל ואינו נוסק, אינו מגיב וממשיך לטוס כמו ברווז מטרה בטיסה ישרה ואופקית.  
 "זה כמו למרוט תרנגולת!" הוא זרק לעבר מספר שתיים שלו.  
 עוד שניות אחדות חלפו. המטוסים טסו צפונה בטור, הנטר מוביל, מירז' מרקד סביבו ופניו, מספר שתיים, מגן ומביט סביב.  
 "טסנו מהר. הסתכלנו זה בזה - אני וטייס האויב. חופה אל חופה. אבל הטמבל הזה המשיך לטוס ישר!" תיאר אורי.

המירז' התקרב להנטר. אורי מחליט הפעם לפגוע בו במטח רצוף עד שיעלה באש. "התחלתי לירות בו. ההנטר הוא מטוס מאד חזק מבחינת המבנה שלו וחלקים החלו להתעופף ממנו בעקבות הירי" הוא סיפר. המירז' היה



חזקת חירום ליירוט - מירז' 45 של טייסת 117 בו יצא אורי אבן-ג'ר כדי ליירט את ההנטרים הלבנוניים. אורי רדף אחרי ההנטר עד בסיסו בריאק שם הפיל אותו

כבר קרוב מאד מאחורי ההנטר, והנה, המטוס הלבנוני החל להתפרק. חלקים עפו ממנו לאויר ולפתע, בום! חלק שנתלש מגופו פגע בכונס האויר השמאלי של המירז'.

מנוע המירז' נשנק, גרגר וככה. אורי ניסה להניע אותו אך המנוע לא הגיב, המדחס הזדקר והמטוס איבד כוח במהירות. קולות עמומים של חריקה וגריסה נשמעו מתוך המטוס. באותה שעה היו כבר שני המירז'ים הישראליים מעל שדה הבית של ההנטר - בסיס האויר ריאק בצפון מזרח לבנון.

אורי ניסה שוב להפעיל את המנוע. מספר שתיים החליט בינתיים כי יש לסיים את המלאכה. הוא נכנס על ההנטר הפגוע, אבל לאחר שניות אחדות הבחין כי תא הטייס ריק - טייסו, למעשה, כבר נטש במהלך הקרב. אורי הפגוע בחר לצאת מערבה לעבר הים, כדי להתרחק משטח לבנון ולאפשר לכוחות החירום לחלץ אותו, אם לא יוכל להמשיך להטיס את מטוסו. מספר שתיים שלו טיפל ב"מנהלות": הוא התקשר לבקרה וביקש

מסוק חלוצי והודיע על מצבו של המוביל. "הוא הועיק בינתיים את כל כוחות החילוץ במזרח התיכון" נזכר אורי.

אבן-נר ניסה לסחוט עוד ק"ג רחף מהמנוע אולם זה הגיב בחרחור נואש. בטייסת עקבו אחר הדרמה בשמי לבנו והעבירו לו הוראות לבדיקת מערכות, להפעלת נהלי חירום ועוד עצות מעצות שונות. אורי משך את מטוסו דרומה. מירו' עם מנוע מת הוא כמו לבנה, אמרו טייסיו, אבל הפעם ישב בו טייס מקצועי. "לאט לאט סחבתי את המטוס. מפעם לפעם הוא היה נכנס להזדקרות מרחס. לאחר מאמצים רבים הצלחתי להגיע לרמת דוד".

אורי הנחית את המירו' הפגוע בשלום ומטוסו נעצר בקצה המסלול. המטוס הובל למוסך וכאשר פתחו את המנוע הוא היה גרוס ומפותל כפי שרק מרחס סילון שהתפרק יכול להיות. התברר כי חתיכת הפח שנקרעה מן ההנטר הלבנוני ופגעה במירו', פירקה את חזית המרחס והשלבים שאחריה ושני שלישי מן הלהבים של המרחס היו חסרים.<sup>2</sup>

היה זה האירוע הרציני היחיד בו היה מעורב חילי-האוויר של ארץ הארזים במלחמת ששת הימים. לאחר מכן נמנעו טייסי ההנטר מכל מחשבה לחדור לשטח ישראל.

# פרק כה' החזית המזרחית – ירדן

## ירדן מצטרפת להתכתשות

המלך חוסיין, יחד עם אנשי המפקדה המשותפת ברבת עמון, קיבלו בשעות הבוקר של ה-5 ביוני מידע ראשוני ממצרים ומתחנות הרדיו שלה על המתרחש בזירת הקרבות שם. הם סמכו גם על הודעות שגויות שנשלחו אליהם על ידי הפיקוד המצרי העליון, ועל סמך שידורי רדיו קהיר, שמסרו על הצלחות במלחמה נגד ישראליים. באוירה זו של ריווח כוזב ושל "הצלחות" החליט המלך ומפקדת החזית המזרחית להצטרף למערכה בצורה פעילה.

המפקדה המזרחית שקבעה את מקום מושבה ברבת עמון התעוררה בבוקר יום שני, 5 ביוני במבוכה. בשעה 08:50 קיבל המלך הודעה משלישו: "הוד מלכותו, החלה ההתקפה הישראלית נגד מצרים. כך הודיע זה עתה רדיו קהיר".<sup>1</sup>



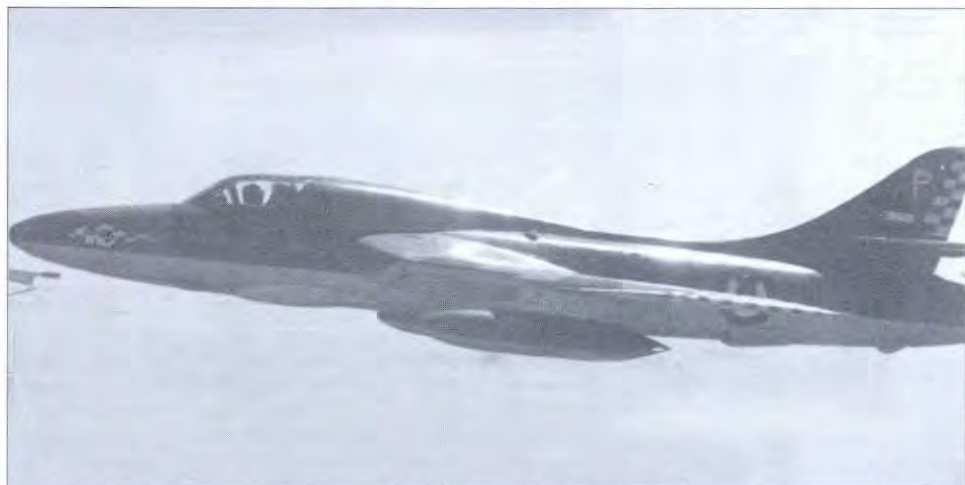
גם מטוסי צילום- בץ מטוסי החנוטר שהפעיל חיל-האוויר הירדני היו גם מספר מטוסי צילום. עם כך המידע שהיה בידי הטייסים היה מועט ולוקה בחסר

לאחר כחצי שעה, שלח סגן נשיא מצרים והמפקד העליון של הכוחות המצריים, המושיר עאבד אל חכים עאמר לירדן מברק, ובו מסר להם את ההודעה האופטימית הבאה:

1. מטוסים ישראלים פתחו בהפצצה על בסיסי האוויר של מצרים, ו-75 אחוזים בקירוב ממטוסי האויב הושמדו או הוצאו מכלל פעולה.
2. מתנהלת מתקפת-הנגד של חיל-האוויר המצרי מעל ישראל. בסיני התנגשו כוחות המצריים באויב ופתחו במתקפה יבשתית.
3. בעקבות זאת הורה המושיר עאמר למפקד החזית הירדנית, לפתוח חזית חדשה ולנהל פעולות התקפיות בהתאם לתכנית שנקבעה יום קודם לכן"<sup>2</sup>

מעודד מהמידע האופטימי, יצא המלך חוסיין לעבר המפקדה הראשית, לבוש מדים ואקדחו על ירכו. אותה עת כבר עמד גל התקיפה הראשון של חיל-האוויר הישראלי לסיים את משימתו מעל שדות התעופה ומטרות אחרות בתוך מצרים. עת הגיע למפקדה, בישר לו הפאריק ריאד, כי כבר נתן לארטילריה הירדנית הוראה לפתוח באש לעבר מטרות ישראליות. ואכן אותה עת החלו תותחים ארוכי טווח מסוג "לונג טום" בהפגזת תל-אביב, ואחרים ירו מספר פגזים לעבר שדות התעופה בלוד ותל נוף. כמו כן הורה ריאד למפקד חיל האוויר הירדני, אל כורדי, להורות לטייסות הקרב לצאת לתקיפת בסיסי אויר ומטרות אחרות בישראל. הפאריק ריאד ניזון גם הוא ממידע שגוי וכוזב שנשלח אליו ממצרים. אמון על המברקים המעודדים אשר קיבל בבוקר מקהיר, ובהם ההכרזה כי "מחצנו את כוחו האווירי של האויב ואנו חוצים את קוי החזית הישרא-לית"<sup>3</sup> הוא הורה על הוצאת טייבות השריון של ירדן מחניוני ההיערכות שלהן בהרים, ואלה נעו מערבה, בלא לדעת כי אין הן יכולות לצפות לסיוע וחיפוי אוירי. כל הפעולות נערכו על פי תוכנית "אלי-חוסין" שהוכי-נה ותורגלה כבר בשנת 1965.

חוסיין מספר בזכרונותיו כי לרשות חיל-האוויר הירדני עמדו רק 16 טייסים מבצעיים עליהם יכולנו לסמוך,<sup>4</sup> ולכן היה צורך להמתין לסיוע של מטוסים וטייסים של עיראק וסוריה. "אנו המתנו לסורים. ידענו כי ללא סיוע המיגים שלהם תהיה להפצצת הבסיסים הישראליים השפעה זעומה".<sup>4</sup>



**אימון מבצעי מתקדם- טייסי הקרב הירדניים ערכו את החסבות למטוסי ההנטר החד-מושביים במטוסים זר-מושביים, צד בצד מדגם T-66B. מספר מטוסים מדגם זה היו בשרות מבצעי**

חוסר האימון בין ירדן וסוריה נמשך גם במהלך אירועים אלה. בשעות הבוקר, עת ביקשו קציני המבצעים במפקדה המזרחית כי הסורים יוניקו מטוסים לתקיפת מטרות בישראל, הם קיבלו תשובה כי "המטוסים אינם מוכנים", היות וחלק מהם "נמצאים באימונים". בין השעות 09:00 בבוקר ועד 11:00 הם קיבלו תשובות דומות: "הם ביקשו תחילה שניתן להם חצי שעה, אחר כך ביקשו שעה וכך הלאה עד 10:45, כאשר ביקשו דחייה נוספת שאף אותה אישרנו".

בינתיים יצאו מטוסי קרב עיראקיים, שהיו מוצבים בבסיס H-3 לעבר השדות הירדניים. בשעה 11:00 החלי-טו הירדנים כי עייפו מהידידים הסוריים, ויצאו גם הם. אבל הסורים הצטרפו בכל זאת. מטוסי הנטר המריאו ממאפרק ויצאו לתקוף בסיסי אויר ישראליים. וכן שישה מטוסי הנטר עיראקיים לתקי-פת מטרות בצפון ישראל ומרכזה. בשעה זו המריאו גם תריסר מטוסי מיג 17 סוריים לתקיפת מטרות בצפון, ערב המלחמה, על פי עצתו של "משקיף ממדינה ידירותית" (ככל הנראה הנספח הצבאי הבריטי) הרהרו הירד-נים בצורך להרחיק משדות התעופה מספר מטוסים אזרחיים, כדי שלא יושמדו כמעשי האיבה שעמדו להפתח



מטרות ברבת עמון- מחשדה הופעלו בבוקר המלחמה  
מטוסי הנטר. חלקם נראים בתמונה שלאחר פגיעת מטוסי  
חיל האוויר

## חיל האויר המלכותי הירדני

חיל-האויר המלכותי הירדני, או: "אל קואת א-ג'אווייה אל-מליכיה אל-אורדוניה", הוקם בשנת 1949 כ"חיל-האויר של הלגיון הערבי" בסיוע צמוד של הבריטים. ראשון המטוסים שלו היה מטוס תובלה קל מסוג דההוילנד DH-89 דריכנפי ודו-מנועי. כדי להכשיר טייסים בירדן נרכשו שני מטוסי אימון מסוג דההוילנד DH-82 טייגר מות וארבעה מטוסים מתקדמים יותר מסוג פרסיבל פרוקטור להדרכה. תפקידו העיקרי של החיל החדש היה לשרת את הלגיון הירדני ולשם כך נרכשו בשנת 1950 חמישה מטוסי תצפית וסיוור מסוג אוסטר AOP.3 ואוטוקראט.



**זרוע תובלה לאח"מ- חיל-האויר של הממלכה החאשמית הפעיל מספר קטן של מטוסי תובלה ומסוקים לשרות המלך ואנשי בית המלוכה. בין אלה היו מספר מטוסי דקוטה**

בשנת 1952 עלה חוסיין בין טלאל לשלטון לאחר שסבו המלך עבדאללה נרצח בירושלים. המלך הצעיר בן ה-17, היה חובב שעשועים ותעופה ולמד בהאראו בבריטניה. את הכשרתו כטייס קיבל בבית הספר לטיסה בסנדהרסט שלאחריה הוסמך כטייס בחיל האויר המלכותי הבריטי. במשך כל השנים אחר כך ליווה אותו היועץ האוירי הבריטי בירדן, קומנדר "ג'וק" דאגלילש, אשר היה מדריכו האישי, ואימן אותו בהטסת מטוסים מתקדמים יותר בשדה התעופה ברבת עמון.

כחלק משיתוף הפעלה הצבאי בין בריטניה לירדן, פעלו בשדה ברבת עמון טייסות קרב בריטיות. בשנים הראשונות לכהונתו של המלך חוסיין קיבלה התפתחות חיל-האויר המלכותי תנופה רבה.

טייסת התובלה גדלה ונרכשו מטוס ויקרס ויקינג והנדלי פייג' מרתון. יחידות התובלה כללו בראשית שנות השישים מטוסי אירספיד אמבסדרור דו-מנועיים, וכן שני מטוסי דההוילנד הירון ארבע-מנועיים. כמו כן נרכשו מיד שניה ארבעה מטוסי דוגלס C-47 דקוטה.

בשנת 1958 הקים חיל-האויר את טייסת המסוקים הראשונה שלו, לאחר רכש של מספר מסוקים מסוג ווסטלנד ווירלווינד וכן ווידג'ן אשר נועדו לשרות בית המלוכה ומפקדים בכירים בצבא. בשנת 1965 נרכשו 4 מסוקי אלואט 3 מצרפת ומספרם גדל ל-16 לאחר מכן.

בשנת 1955 הוקמה גם הזרוע הקרבית של חיל-האויר המלכותי הירדני, עם החלטתה של בריטניה לתרום לירדן 9 מטוסי קרב מסוג דההוילנד ומפייר FB.9 ושני מטוסי אימון T.11 אשר נועדו להסבת טייסים. הטייסים אשר התקבלו לבית הספר לטיסה, קיבלו אימון ראשוני במטוסי דההוילנד צ'פמנק

ומשם עברו למטוס האימון נורת-אמריקן הרברד בשלב המתקדם. אלה אשר נועדו לטייסות הקרב יצאו להסבה במטוסי האימון הרדמושבניים T.11 לפני שנשלחו לטייסת הומפייר.

באותה שנה קיבל חיל-האוויר הירדני שי ממצרים: שלושה מטוסי אימון מסוג גומהוריה, אשר נבנו במדינה זו ברשיון גרמני. בעקבות חתימת הסכם לשיתוף פעולה בין מדינות ערב הועברו לירדן גם 7 מטוסי קרב מסוג FB.52, שהוא רגם הייצוא של הומפייר.

זמן קצר לאחר מלחמת קדש, בעקבות שיתוף הפעולה שהיה אותה עת בין בריטניה, ישראל וצרפת נגר "מדינה אחות ערבית", וכן בשל התסיסה הרבה בממלכה, החליט המלך לסלק את כל היועצים הבריטיים מארצו. גם חיל האוויר של הלגיון הערבי שינה באותה עת את שמו, ונקרא מאז: "חיל האוויר המלכותי הירדני".

את התנופה הגדולה קיבלה זרוע הקרב של חיל-האוויר הירדני בשנת 1958 עת החליטה ארה"ב לממן רכישת טייסת קרב בת 21 מטוסי הוקר הנטר F.6 מבריטניה. מספר שנים אחר כך נרכשו מטוסים נוספים ישירות מן היצרן הבריטי או נתקבלו מחיל-האוויר המלכותי הבריטי. מטוס זה



ומפייר כפול-זנב- מטוסי הקרב הראשנים של חיל-האוויר המלכותי הירדני היו מטוסי ומפייר סילוניים שנכנסו לשרות בשנת 1955

הפך לחוט השדרה של טייסות הקרב של הממלכה ההאשמית במשך שנים רבות לאחר מכן. בשנת 1967 פעלה טייסת אחת של מטוסי הנטר – טייסת מספר 1 ולה 18 מטוסים שפעלה מבסיס האוויר מאפרק. טייסת זו הפעילה מטוסים משלושה סוגים: מטוסי קרב מדגם F.6, מטוסי קרב וצילום טקטי מסוג FR.6 ומטוסי הסבה דרדמושבניים מסוג F.52. חלק מהמטוסים פרסו לרבת עמון. לירדן הגיעו ערב המלחמה גם מטוסי הנטר עיראקיים. טייסת מספר 9 נועדה להכניס לשרות את מטוסי ה"סטרפייטר". טייסת מספר 2 במאפרק הפעילה 8 מטוסי תקיפה וקרב מסוג ומפייר ו-FB.9. כמו כן פעלו בשרות ברבת עמון ובמאפרק מספר טייסות של מטוסים קלים, טייסת תובלה שהפעילה את הדקוטות ושישה מטוסי דוב, וטייסת מסוקים ולה מסוקי ווירלווינגר 4 ואלואט 3.

בתוך זמן קצר. בין אלה היו שני מטוסי DC-7 של חברת "עליה" ומטוס תובלה קל מסוג הירון של טייסת בית המלוכה. מספר מסוקים של הממלכה ההאשמית – אחד מסוג סיקורסקי ושני מסוקים קלים מסוג אלואט 3 ומסוק סקאוט – היו על הרחבות בשדה רבת עמון. בשדה היו גם מטוסי אימון דר־מנועיים מסוג צ'פמנק של האקרמיה האוירית ואחד דר־מנועי מסוג ססנה 310. גם מטוס דקוטה אשר היה שייך לכוחות החירום של האו"ם במזרח התיכון, חנה אותה עת בשדה.

לא כל המטוסים האלה הצליחו לחמוק. רק שני טייסים ירדנים צעירים התיחסו ברצינות ליריעות על המלחמה שפרצה. הם עלו לשני המסוקים של המלך, ויצאו לעבר ההרים מזרחה לבירת ירדן. אלה היו כלי הטיס היחידים אשר היו אותה עת בירדן, וניצלו מן המהלומה של חיל־האוויר על השדה הצמוד לרבת עמון.

### המלך פוקד לתקוף מטרת בישראל

כארבע שעות לאחר קבלת ההודעות המצריות על "הצלחות" נגד ישראל, הוציא המלך הירדני הוראה למטוסי חיל־האוויר שלו, לצאת לתקיפת שדות התעופה של ישראל.<sup>5</sup> 16 מטוסי הנטר של טייסת מספר 1 המריא או לאויר מבסיס מאפרק ואחרים יצאו מרבת עמון, שהיה שדה פריסה ובסיס הפעולה של מטוסי הנטר העייתיים שהגיעו לירדן.

ההתקפות של המטוסים הירדניים היו מפוזרות, לא התמקדו במטרה אחת ולא התכוונו להשיג יעד כלשהו, לבר מגרימת נזקים. ארבעת המבנים בני ארבעה מטוסים כל אחד, תקפו מטרת אורחיות בדרך כלל – המטרת האוירית היחידות נגדן פעלו היה שדה החירום בסירקין ובמגידו.



צייד באפור־ירוק- המטוסים הירדניים נצבעו בצבעים הזזמים לאלה של חיל־האוויר המלכותי הבריטי וגם עוטרו במוטיבים זזמים. אחד המטוסים אף הוצג בתצוגה אוירית באנגליה

בשעה 11:50 המריא המבנה הראשון ויצא לתקוף את שדה רמת דוד. המטוסים ניסו לאתר את השדה אך לא מצאו אותו ותקפו את השדה במגידו וגם ירו מספר רקטות לעבר הלולים בנהלל. שתיים מהן פגעו במבנים של המשק.<sup>6</sup>

מבנה שני תקף את מפעל התרופות "אביק" בנתניה ורסיסים של פגזי אחד ההנטרים פצעו אישה אחת במצ"ח. המבנים השלישי והרביעי יצאו לתקוף את שדה התעופה סירקין ליד פתח־תקוה. שם הצליחו להשמיר מטוס נורד נוראטלס של טייסת התובלה 103, אשר פרס למקום.

**הנטרים בגיחות חמיקה לשטח ישראל**

גיחות התקיפה החפוזות של ההנטרים הירדנים, לא איפשרו למערכת הבקרה האוירית של ישראל לעקוב אחריהן בצורה רצופה. מול החזית המזרחית הציבה ישראל רק קרון בקרה נייד, שהיה אמור לתת התרעה על הפעילות האוירית בגבול עם ירדן. עם כך באותה שעה היו מספר מטוסי מירו' בפטרול מול הירדן, והם כוונו מיד ליירוט המטוסים הירדניים.

זוג מירו'ים אחר של טייסת 117 ברמת דוד, ובהם דרור אבנרי ועזרא דותן (כבן) היו ככוננות הזנקה מיידית עת נערכה התקיפה. לפתע הבחינו בשני מטוסי הנטר אשר צללו על נהלל, הקיבוץ הנמצא סמוך לבסיס. המטוסים הירדניים התכוונו, ללא ספק, לתקוף את רמת דוד, אך התקשו לזהות את המסלולים. טייסי המירו' פעלו במהירות: עוד לפני שקיבלו אישור וללא הוראת הזנקה מן המגדל, הם סגרו את החופות, הניעו ויצאו

**מטוסי הסטרפייטר מוברחים לתורכיה**

פרשה מעניינת היתה רכישת מטוסי לוקהיד F-104 סטרפייטר לחיל-האוויר הירדני. בשנת 1966 החלי-טה ארה"ב למכור לישראל מטוסי תקיפה מסוג דוגלס סקיהוק, ובמקביל למכור 36 מטוסי קרב ויירוט מהירים מדגם לוקהיד סטרפייטר לירדן. מטוסי מאך-2 אלה הצטיינו במהירותם הרבה ובכושר הנסיקה הגבוה שלהם. משיקולים תקציביים, החליט מלך ירדן להעדיף רכישת 36 מטוסים משופצים, כולל שניים לאימון, מאשר מטוסים חדשים.



**הוברחו לתורכיה- שישה מטוסים מדגם סטרפייטר הגיעו לירדן וטייסי הממלכה התאמנו בחטסתם בחזרת מזריכים מפקיסטן**

ארה"ב עמדה אותה עת לרכוש חזרה כטייסת של מטוסים מדגם זה שהופעלה על ידי חיל האוויר של טאיוון ואלה שופצו עבור ירדן. באפריל 1967 נמסרו שישה מטוסים לשרות טייסת חדשה, מספר 9, במאפרק, ויחד עימם הגיעה משלחת של יועצים אמריקניים כדי להכשיר את הטייסים. יומיים לפני פרוץ המלחמה, כאשר גברה המתיחות באיזור חששו האמריקנים כי המטוסים יושמדו במלחמה, והם הוטסו בחופזה לתורכיה.

היו אלה מטוסי הקרב הירדניים היחידים שניצלו מהשמדה.

לעבר מסלול ההמראה. עת היו על מסלול ההסעה הופיע הרמזור אשר אישר להם להמריא. דרור: "המראנו מיד, ולהערכתי היינו באויר בזמן שיא של 90 שניות. יצאנו לכיוון מזרח ורדפנו אחר המטוסים הירדניים לאורך כל הגלבוע התבור ועמק בית-שאן". המטוסים הירדניים, צבועים בירוק-אפור הצליחו לחמוק בגובה נמוך ולחזור לבסיסם. "הם ברחו נמוך ומהר, ולא מצאנו אותם".<sup>7</sup>

שני המירו'ים הצטרפו לקרב אויר אחר שהתנהל מול מיגים סוריים שהגיעו מדרום לכנרת שהניב תוצאות טובות יותר.

בשעה 11:48 הוזנקו רס"ן אליעזר פריגת וסרן אשר שניר מטייסת 119 לאויר. הם פטרלו בשמי הארץ אולם לא נתקלו במטוסים ירדניים. כשעה לאחר מכן חזרו לנחיתה ללא כל אירוע בולט.

מוצלח יותר היה הפטרול הבא של הטייסת.

בשעה 12:34 הוזנקו לאויר רס"ן עורד שגיא וסגן איתמר נוינר. שניהם חזרו שעה קלה לפני כן מתקיפת השדה הרחוק אל מינייה. כאשר היו באויר הם הופנו לעבר מטוסי ההנטר שתקפו את שדה כפר סירקין.<sup>8</sup>

שגיא ונוינר פנו צפונה, נסקו וחטיפשו את הירדניים, אך לשווא: אלה היו כבר חזרה בשטח ירדן. שני המירו'ים



**חזרו לנחיתה - המטוסים הירדניים לא המתינו זמן רב על הקרקע - רבע שעה לאחר התקיפה הם הושמדו על ידי מטוסים ישראלים שתקפו גל אחר גל את שדות התעופה הירדניים**

המשיכו לפטרל, ולכרו שני מטוסים אחרים שהיו בדרכם חזרה מתקיפה, ככל הנראה בעמק יזרעאל. "פטרלנו בין רמלה לסירקין. הוזנקו אותנו לעבר שני הנטרים, וגילינו אותם, לא בטוח שאלה היו המטוסים שתקפו בסירקין", מספר רס"ן עורד שגיא. המירו'ים רדפו אחר ההנטרים אך אלה חמקו בגובה נמוך לעבר הירדן. עורד, שהיה לו "חשבון לא סגור" עם מטוסי הנטר מקרב שהתנהל מספר שנים לפני כן, לא ויתר הפעם.

סיפר עורד: "לאחר מכן הופננו לעבר מאפרק ליירט שני הנטרים שטסו לכיוון מערב". צמד המירו'ים חצה

<sup>7</sup>הערה: ערב המלחמה הפעיל חיל האויר הישראלי את תוכנית הפריסה "תיבה". במסגרת תוכנית זו פרסו חלק ממטוסי הנורד "נוראטלס" לשדה התעופה בכפר סירקין.

<sup>8</sup>רפי סברון, שהיה אחראי לתכנון מבצע "מוקד" מספר כי היה זה "גול עצמי" של תוכנית ההונאה הישראלית: "במשך שנים שכנענו את ירדנים כי כפר סירקין הוא שדה מבצעי ומשם פועלים מטוסי הנורד. עכשיו הם באמת הגיעו לשם כדי לתקוף את המטוסים שפרסו לשם".

את הירדן, ובסביבות רבת עמון הם גילו את שני מטוסי הנטר. "זהו", אמר לעצמו עורד, "החלטתי שמבלי להפיל הפעם אני לא חוזר לטייסת. התישכתי על אחד ההנטרים ולא נתתי לו לזוז ממני". ההנטר הירדני, שהצטיין ביכולת התמרון שלו, שבר חרות מעלה, אך עורד המשיך לעקוב אחריו. "שיגרת שפירר במצב של משיכה כלפי מעלה. ראיתי את הטיל עובר ליד המטוס. הייתי בטוח שפגעתי בו. הסתבר כי הוא השליך את המיכלים הנתיקים שלו. השפירר עבר לידם. הוא לא פגע". עורד היה מאוכזב אך לא נואש.

מספר שניים, "סקיפר", שהיה טייס צעיר וחסר נסיון ניהל אותה עת קרב עם מספר שניים. הוא ביקש מעורר לבוא ולסייע לו, אך לעורד היתה תעסוקה אחרת. "הפעם החלטתי שאת הקרב שלי אני לא נוטש" הוא סיפר. עורד ביצע תמרון נוסף מול ההנטר והצליח לשבת על זנבו. ההנטר הפסיק משום מה לתמרון ברגעים אלה. עורד שינה את המתג למצב תותחים וסחט את ההרק. "ממרחק של 200 מטר בערך שיגרתי אליו צרור. ראיתי את הכדורים מפלחים את כנף המטוס, וקורעים אותה. שניות לאחר מכן הטייס נטש. זה היה המטוס הראשון שהפלתי. כמובן שהרבר גרם לי אושר גדול".<sup>8</sup>



חומק בגובה נמוך- המטוסים הירדניים שתקפו מטורות בישראל חדרו בין הרי יהודה וירדו לגובה נמוך במישור החוף. בצילום נזיר זה נראה הנטר ירדני לאחר שתקף את שדה סירקין במרכז הארץ

סקיפר העסיק בינתיים את ההנטר השני. בתקווה רבה הוא שיגר טיל שפירר, אך זה לא פגע והלך "בדרך כל שפירר". "שיגרתי על ההנטר השני, לא פגעתי, ניסיתי להתארגן ליעף תותחים, ובינתיים איברתי קשר עין" הוא תיאר את היירוט חסר התוצאות. המטוס הירדני נמלט מן המקום בגובה נמוך כשהבחין במצנח של בן ווגו והבין כי סיכוייו מול שני המירוזים הישראליים קלושים.

"הייתי מאושר משני דברים" סיכם עורד את הקרב, "קודם כל על ההפלה - סוף כל סוף, וכן על העוברת שהטייס נטש. אחרי הכל קרב אויר הוא מעין קרב אבירים מודרני".

היתה זו הגיחה השלישית של עורד ביום הראשון של המלחמה. בימים הבאים ירשום עורד לזכותו עוד סוחוי 7 ומיג 19 של חיל-האוויר המצרי, אותם הפיל מעל סיני.<sup>9</sup>

טייסת 119 הוזניקה בשעה 12:48 עורד ווג לפטרול באיזור - סרן אודי שלח ושלמה אגוזי הצעיר (במירו' דר' מושבי). השניים סיירו כשעה וחצי בשמי האיזור אולם לא גילו הנטרים.

המטוסים הירדנים שהצליחו לחמוק חזרו לנחיתה והוכנו לתקיפה חוזרת שנועדה להתבצע כשעה מאוחר יותר. לא כולם לא הצליחו להמריא לאויר. מפקד חיל-האוויר, מוטי הוד, הוציא פקודה לשלוח מבנים שהיו

כבר באויר לעבר שרות התעופה של ירדן. בשעה 13:30 יצא זוג מירז'ים של 117 לפטרול. במטוסים היו עמיחי שמואלי ושלמה נבות (ויינטרוב). שלמה זינק היישר מבעד לדת"ק ויצא לאויר. שומי הצטרף אליו. באויר היה אותה עת הזוג של ראובן הראל ומאיר לבנה. שומי לקח את ההובלה על כל הרביעיה והמבנה פיטרל מעל הכנרת. הם ניסו לאתר את מטוסי הירדני



**חובב טיסה- המלך חוסיין למד טיסה בבריטניה ולאחר מכן השלים הכשרתו כטייס קרב, בליווי צמד של "גוק" זגלילש, מפקד כנף בריטי שאף הציל אותו מהתנקשות אווירית סורית עת טס במטוס זרב על גבולה הצפוני של ירדן**

נים והעיראקיים אולם לא גילו כל מטוס. לאחר זמן מה התברר לנבות וללבנה כי הם קצרים ברלק ושניהם חזרו לנחיתה. שומי והראל המשיכו לפטרול נוסף וחזרו אף הם לרמת דוד. בעוד שני המטוסים מסייעים לעבר הדת"קים הם מבחינים בשלישית מטוסים חמגיעה מרחוק.

שומי, שהבחין בצבע אדום בקצות כנפי המטוסים חשב כי אלה מיסטרס, "וראו זה פלא - הנטרים בול מעל הכנף!" הוא רשם בתחקיר הטיסה.

תחושה קשה להיתפס על הקרקע כאשר מטוסי אויב תוקפים. הראל הסיע את מטוסו במהירות לדת"ק פנוי של טייסת 110. שומי הסתיר את מטוסו מאחורי חורשת העצים של המנועיה במחלקת תחזוקה והספיק לראות את המטוסים הירדניים תוקפים: "להפתעתי ראיתי את ההנטרים פונים צפונה, ישר מול נהלל ומשחררים רקטות על הלולים והרפתות, ומסתלקים מורחה בגובה נמוך".

בכסיס היתה פניקה כללית - "הזנקות, דיבורים ברדיו, צפירות אזעקה של התקפת אויר וכולם לא יותר".<sup>10</sup> הוא כתב.

גם מבנה זה תקף בשיטת "פגע וברח": המטוסים התקרבו למטרותיהם בגובה

נמוך, חיפשו בקוצר רוח את המטרות וכאשר גילו מבנים הדומים למוסכי מטוסים, רוקנו עליהם את הרקטות ומיהרו לחמוק חזרה לבסיסהם. שיטה זו הקשתה על המטוסים הישראלים ליירט אותם. ואכן, כמעט כל המטוסים הירדניים והעיראקיים שתקפו בגל התקיפה הראשון, והיחיד, בישראל חזרו לנחיתה.

אבל ההחלטה להכנס למלחמה התבררה כטראגית מאד עבור חיל-האויר הירדני. לאחר פעולת מטוסי בישראל יצא חוסיין למפקדת חיל-האויר כדי לשמוע דיווח מן הטייסים הירדניים. לאחר המלחמה אמר, כי לטייסיו "לא היה מושג על מה שמצפים מהם לעשות"<sup>11</sup> הם גילו לו כי היה חסר להם מודיעין על השדות בישראל, ועל מטרות צבאיות. חוסיין הודה בכך: "מעולם לא ביצענו שום סיור אוירי מעל ישראל. איננו יכולים לומר אותו דבר עליהם".<sup>12</sup>

ואכן הפצצות השרה בסירקין, ותקיפת בית החרושת לתרופות בנתניה, אך מוכיחים זאת. הירדנים לא פעלו נגד בסיסי האויר המבצעיים בתל-נוף, לוד או חצור, למרות שהיו קרובים לקו הגבול. רמת דוד היה השרה

המבצעי היחיד שהותקף במלחמת ששת הימים מהאוויר. חוסיון היה מרוצה בינתיים. צבאו שהסתתר בהרים יצא לדרך. לפי "חלוקת האיזורים" בין מדינות ערב עליה הוחלט ערב המלחמה, היה הצבא המצרי ממונה על כיבוש הדרום והנגב, הצבא הירדני היה אמור לפעול באי-זור ירושלים עד נתניה. משם וצפונה היה השטח שיועד לחיליהמשלוח העיראקי. הסורים היו אמורים לפעול בצפון הארץ בקו שהוביל מן העמקים וחיפה וצפונה.

צבא ירדן ככש בינתיים את ארמון הנציב, וכוחות שריון וחי"ר החלו לנוע בשטחי יהודה ושומרון לעבר גבול ישראל. גם תנועת הכוחות העיראקיים לעבר הגבול עוררה את רוחו של המלך הצעיר. הוא עזב את מפקדת חיל-האוויר הירדני ויצא למפקדה הצבאית אליה הגיע בשעה 12:30. חיל-האוויר הירדני הפעיל ערב מלחמת ששת הימים, כמתואר למעלה, את טייסת ההנטר מספר 1 משדה התעופה במאפרק. טייסת זו, שהיתה הטייסת המתקדמת ביותר של חיל-האוויר של הממלכה ההאשמית, הפעילה 24 מטוסים, בהם שישה שנמסרו לה על ידי העיראקים. יום אחד לפני פרוץ המלחמה הצטרפו אליה עוד שישה מטוסי הנטר של טייסת עיראקית שהגיעו משדה H-3 במזרח עיראק. חלק ממטוסי ההנטר פרסו לשדה ברבת עמון ופעלו ממנו. טייסת מספר 2 הפעילה מטוסי ומפייר מיושנים לרגמיהם, שלא הופעלו במשימות קרביות. בשדה התעופה ברבת עמון פעלו כחמישה מטוסי דקוטה, ומסוקי אלואט לשירותם של אנשי בית המלוכה.

בשעה 12:30 אישר הרמטכ"ל רבין לחיל-האוויר, לפיקוד המרכז ולפיקוד הצפון, לתקוף מטרות בירדן. היה זה אחרי הודעות הירדנים על כיבוש ארמון הנציב, שם היתה מפקדת האו"ם ועם התקבל היריעות על תנודות הכוחות של הלגיון הירדני לעבר ישראל.

בינתיים חזרו מטוסי ההנטר הירדניים, אשר הצליחו לתקוף בישראל ונחתו בשדות התעופה שלהם. הטייסים התקבלו בקבלת פנים השמורה לגיבורים על ידי המפקדים שלהם ועל ידי צוותות הקרקע. המטוסים נלקחו לנקודות התרלוק וחמשים כבר הכינו את הפגזים והרקטות לגיחה הבאה. את הגיחה השניה לא יצליחו המטוסי האלה לעשות לעולם.

רבע שעה לאחר מכן החל רעם מטוסי הקרב הישראליים, אשר הגיעו לתקוף את רבת עמון, לזעזע את שמי הבירה הירדנית. בשעה 12:45 כבר היו מבני תקיפה ראשונים בשמי בסיס האוויר ברבת עמון. רבע שעה לאחר מכן החלה התקיפה של בסיס האוויר במאפרק. המטוסים הגיעו גל אחר גל, מבנה אחר מבנה. עת עזב מבנה התקיפה הישראלי האחרון את מאפרק, לא היה עוד בידי הממלכה ההאשמית ככל כוח אוירי לוחם. ההימור היה גורלי גם עבור המלך הידוע בהחלטותיו הפטאליות והרות האסון. חיל-האוויר המלכותי הירדני הושמד בתוך פחות משעתיים.

בסיס האויר ברמת עמון

בסיס האויר רבת עמון נבנה על מישור שטוח, מזרחית לבירה הירדנית, ומשני צידיו נמצאים רכסי הרים. הוא כלל מסלול ראשי אחד בכיוון כללי מזרח-מערב ומסלול הסעה שהוביל לעבר המוסכים ומבני המנהלה. במקום פעלו, בדרך כלל, הטייסות של בית המלוכה, כולל תובלה ומסוקים וכן טייסת קרב. ערב המלחמה פרסו לשם מטוסי הנטר ירדניים וכאמור, הצטרפו אליהם גם מטוסים עיראקיים שנשלחו מחבנייה. החל מן השעה 12:45, ובמשך כשעה הלמו המישה מבנים של חיל-האויר הישראלי בשדה רבת עמון, ולא השאירו שם אבן על אבן. כל מטוסי הקרב, התובלה והמסוקים אשר היו בשדה ולא סולקו משם, הושמדו.



טייסים נועזים - טייסי חיל-האויר המלכותי הירדני נחשבים למקצועיים ביותר בקרב הטייסים הערביים, הודות לשיטות הלחימה שאימצו מהבריטים

### המשימה לגרדקה בוטלה - צא לרבת עמון

עם התקבל הפקודה לפעול נגד ירדן החלה מערכת השליטה והבקרה של חיל-האויר לאתר מבנים שהיו יכונים לציאת מיד לתקיפת ירדן ושליחה אותם לשם.

המבנה הראשון שתקף את רבת עמון היה רביעייה של מטוסי מירז' של טייסת 119, אותו הוביל סרן אברהם שלמון לתקיפת בסיס האויר בגרדקה במצרים. ארבעת המטוסים, ובהם שלמון, סרן עמרי אפק, סא"ל יעקב אגסי וסרן מנחם שמול, המריאו ב-12:15 והיו כבר מעל ראס מוחמד, בדרום חצי האי סיני, בדרך-לעבר השדה המצרי שהיה מעבר למפרץ סואץ. בינתיים חזר משם המבנה של רן פקר, וכאשר שמע על קריאות מערכת השליטה והבקרה למבנים היכולים לטוס לירדן, הוא הודיע לשלמון כי השדה בגרדקה "סגור" והוא יכול לציאת לעבר רבת עמון.

אברהם שלמון ממוצע הקומה ועגול הפנים, היה מטייסי הקרב ה"חמים" של טייסת 119 - את שעות הבוקר הוא בילה כאחד מארבעת טייסי הכוננות בפטרולים בשמי ישראל. הגיחה לגרדקה היתה גיחת התקיפה הראשונה שלו ביום הלחימה הראשון. עתה הוא קיבל פקודה לציאת לרבת עמון.

"אנו טסים לגרדקה, עוברים את אילת, מתקרבים לשארם, ולפתע שומעים את רן חוזר ומספר כי אין מה לציאת לגרדקה" מספר מנחם שמול, מספר ארבע במבנה. "התחלנו להנמיך. שלמון שואל את הבקרה: 'מה עושים?' - 'אתה הולך לתקוף בעמאן!' אומרים לו. שום דבר לא היה לנו על השדה בירדן. שלמון לא ידע איפה עמאן נמצאת. ואז הבקר אומר לו: 'קח כיוון כללי 330'".<sup>13</sup>

המטוסים פנו לאחור, חצו את הנגב ועברו מעל ים המלח בכיוון צפון, לרבת עמון. מספר עמרי אפקי: "הבקרה אמרה לנו ש'גרדקה הושמד' – מחפשים לכם יעד אחר'. אחרי כמה דקות אנו מקבלים לים יעד חדש: עמאן. מתחילים להתארגן בקוקפיט. עכשיו צריך המוכיל להגיד איך עושים את זה. ארגנו את המפות ואת התצ"אות אבל לא היה הרבה חומר על עמאן. החלטנו לבוא מעל השרה, לראות ולחלק מטרות – זה פחות או יותר מה שעשינו".<sup>14</sup>

עמרי: "אחרי שארם אישיח, ב־30,000 אלף, קיבלנו הוראה לחזור ולתקוף את עמאן. נאמר לנו שיש הנטרים מעל השרה. כשהגענו כולם כבר נחתו ושניים עוד הסיעו על המסלולים. נכנסנו, הפצצנו, צלפנו. צלפתי על שני הנטרים ועל מטוס גדול שעמד שם. אף אחד לא הפריע לנו. לא ראינו הנטרים באויר. היינו המבנה הראי-



**נסיקה מחירה-- הנטר ירדני ממריא משדה רבת עמון. אל שדה זה הגיעו ששה מטוסים עיראקיים מסוג זומה שתקפו בעמק יזרעאל. לאחר השמדת המטוסים הירדניים יצאו טייסיהם לפעול משדה H-3 בעיראק**

שון מעל עמאן. הכל היה בהפתעה" מספר עמרי. ממשיך שמואל: "ירדן לא היתה מטרה שלנו. טסנו גבוה, זיהינו את כיוון המסלול והתחלנו להנמיך. נכנסנו מהגובה. שלמון חילק לנו מטרות, כולל המסלול המקביל וגם את הצטלבות המסלול הראשי עם מסלול ההסעה".

המטוסים נכנסו בזה אחר זה, לפי התרגולת המוכרת להפצצה ושחררו את שתי הפצצות שנשאו מתחת לגחור. גם מספר שמואל: "באותו זמן עמד מטוס להמריא מהמסלול. שתלתי פצצה לפניו, והוא נכנס לתוך הבור שלה והתפוצץ. היתה לנו פצצה אחת ב'מיירי' ושניה בהשהייה לשעה אחת. יצאנו לצליפות. עשינו פניות בנוהל 'שיש' (שמאלה, ימינה ושוב שמאלה). צלפתי על כל מה שניתן לצלוף. חיסלנו את כל מה שהיה שם. ביעף השני צלפתי על הנטר שעמד באמצע השרה. ביעף הבא פגעתי במטוס התובלה האישי של חוסיין, "רוב" פוצצתי אותו לרסיסים. ביעף הרביעי הנטר נוסף".

במהלך כל התקיפה ליותר או פחות חזקה את המטוסים הישראליים, אך הדבר לא מנע מהם את השלמת המשימה המאוולתרת.

נזכר אגסי: "היתה מלחמה בירושלים. לנו היתה מפה של אחר למיליון וברבת עמון היתה שמחה וששון. ביעפי הצליפה ראיתי הנטר, הכנסתי בו צרור. כבר בדרך חזרה ידענו שהשדה הזה גמור".<sup>15</sup> עמרי יצא מהתקיפה בתחושה מעורבת: "הרגשתי לא נוח. הם לא עשו לנו שום דבר רע. חשבת: 'מה אנחנו מתנפלים על המסכנים האלה?' לא הרגשתי שלם עם זה. הסתפקתי בכך שעשיתי יעף הפצצה מסודר ולצד ליפה לא מצאתי מטרות. סגרנו את המסלולים, אולי פגענו במטוס אחד או שניים וחזרנו הביתה בלי נפגעים".

לאחר תקיפה משכו המטוסים ויצאו מהשדה. כאשר היו באוויר הבחינו כולם כי מתחת לגחוננו של שלמון נותרו שתי הפצצות. משחק מפסקים לא נכון או לחיצה לא מספקת, מנע ממנו להטיל אותן על השדה. הם העירו לו על כך. שלמון הפליט קללה עסיסית ושחרר את הפצצות על מבנים בשונה, מזרחית לירדן. זו היתה רביעיית המירו"ם הראשונה והאחרונה שיצאה לתקוף את רבת עמון. את שאר התקיפות עשו מטורי סים אחרים. המירו"ם יצאו עם כך לגיחות פטרול מעל השדה של בירת ירדן.

### גיחה 17 הטראגית

רביעיית אורגנים של טייסת 113 מחזור, יצאה בשעה 12:00 לעבר שדה התעופה בפאיד, עת קיבל מוביל המבנה הוראה לפנות ולתקוף את השדה ברבת עמון. זו היתה התקיפה הראשונה של טייסת 113 בירדן, ואחת הטיסות הטראגיות של המלחמה.

את המבנה הוביל סרן דב פלג, סרן שמעון לביא היה מספר שתיים, סגן ישראל בהרב מספר שלוש ומוביל הזוג השני, וסגן יורם הרפז מספר ארבע.

יורם הרפז היה טייס בחברת אל על וגויס כאיש מילוי-אים ערב המלחמה. בשעה שהחלה הכוננות, הוא ישב בתא הטייס של מטוס בואינג 707 שהיה אמור לצאת לטיסה לארה"ב. אורח, אישתו, היתה עימו בטיסה הזו, והם התכוונו גם לבקר חברים. עוד לפני שהמטוס הגדול המריא לאוויר הורו לו לחזור ולצאת מיד למילוי-אים. יורם היה טייס המילואים היחיד במבנה האורגנים – כל השאר היו טייסים סדירים בטייסת.

ארבעת המטוסים הגיעו אל מעל השדה ונכנסו ליעף ההפצצה, ולאחר שהטילו את פצצותיהם נכנסו לצלילי פה. בינתיים הספיקו מפעילי תותחי הנ"מ של השדה להתאושש, והפגו את קני התותחים שלהם לעבר המטור



מוביל הגיחה לרבת עמון- סרן דב פלג הוביל את המבנה מחזור ולאחר השלמת התקיפה כינס את המטוסים בדרך חזרה הביתה. מספר 4 לא חשיב לו בקשר והמשיך דרומה





הנטר בכונת- המירזיים היו הראשונים שתקפו ברבת עמון, ואת כונת היהלומים ניתן לראות מעל המטוס.  
מימין: סרט הירי המראה את שלבי הפגיעה במטוסים הירדניים

סיים. סרן שמעון לביא, נפגע מפגז נ"מ ביעף השלישי. אחד הפגזים חתך את פתיל הקשר בין הקסדה לבין לוח המכשירים שלו, ואך כורת היה בינו לבין ראשו של לביא. פגזי הנ"מ פגעו גם במיכלי הדלק של המטוס, והוא הבחין בניזילה חמורה.

הפצצות שהטיל המבנה לא גרמו, ככל הנראה, פגיעה חמורה במס"לולים, בגלל מרעומים לא מתאימים. האורגנים נשאו מתחת לכנף פיהם גם רקטות ואותן כיוונו לעבר ההנטרים שהיו בשרה. במהלך הצליפה והריקוט הושמדו לפחות שני מטוסי הנטר.

ביעף הצליפה האחרון נפגע יורם הרפז, שהיה מספר ארבע במבנה. הוא ניסה לחמוק מהאיוור בגובה נמוך, אך נתקל בחוטי השמל, ואלה נכרכו סביב גוף המטוס. המוביל, רב פלג, כינס את המבנה, אולם רק שלושה מטוסים נצנו לו.<sup>16</sup>

הרפז הפגוע יצא לכיוון דרום מערב, ועלה לגובה רב. מספר שלושה, סגן ישראל בהרב הצטרף אליו וטס לידו.

מסיבה לא ברורה פנה יורם דרור, מה, טס באיוור ים המלח ונכנס לאיוור הנגב המערבי. בהרב שהבין כי יורם פצוע, נלווה אליו ואותת לו בכנפיו, אולם הרפז המשיך לטוס בקו ישר לעבר מרכז הנגב.

השעה היתה כבר 14:45 כאשר דיווח בהרב ליחידת הבקרה הדרור מית על המטוס העומד לחרור לתחום השליטה שלה, אולם בגלל תשדורות הקשר הרבות לא קיבל אישור להורעה שלו.

האורגן הפגוע המשיך לטוס בקו ישר וחדר לאיוור הכור האטומי בדימונה.

איוור הכור היה מאז שנת 1960 אחד האזורים הרגישים ביותר של



נפגע מעל הכור בדימונה - סגן יורם הרפז ליד מטוס אורגן עת היה בקא"מ (קורס אימון מבצע). פצוע וללא קשר הוא נפגע מטיל חוק

מדינת ישראל. הוא היה מוגן על ידי סוללות חוק ותותחי נ"מ מוגנחי מכ"ם. לאנשי הסוללה היו סיבות רבות

לחשוש מחזירת מטוס לא מזוהה לעבר הכור והם היו בכוננות גבוהה. ערב המלחמה חלפו מטוסי מיג 21 מעל הכור וצילמו אותו פעמיים. עם התחלת תקופת הכוננות נאסר על כל מטוסי חיל-האוויר לטוס מעל האיזור. כל הטייסות קיבלו התרעה על כך והדבר הובא לידיעת כל הטייסים.

עתה טס האורגן בנתיב ישיר לעבר האיזור המוגן. אנשי הבקרה שישבו מול צגי המכ"ם היו במבוכה: האין זה מטוס ירדני שיצא לתקוף את הכור בדימונה? הם העבירו את המידע למפקדה.

חזירת שני המטוסים לתוך "האיזור האסור לטיסה" עוררה מהומה במפקדת חיל-האוויר בקריה בתל-אביב. מערכת השליטה והבקרה בשמי הארץ היתה מערכת אחודה, ופיקד עליה אלוף-משנה שמואל כסלו, ראש ענף שליטה ובקרה. כל האחריות על מטוסי היירוט ומערכות הנ"מ היתה בידי חיל-האוויר. ההגנה האווירית באיזור הכור האטומי בדימונה, היתה בנויה על פי שיטה מסוימת אשר הבטיחה שליטה והעברת אחריות על הפעילות בשמי האיזור.

"הכל חייב להיות ביד אחת, בשליטה מרכזית" אומר אלוף הוד. ואכן שיטה זו פעלה היטב. המערכות היו בכוננות אולם איש לא ציפה למטוסים של חיל האוויר הישראלי בשמי הכור באותה שעה. השליטה בשמי האי-



ליווי מתסכל- סגן ישראל בהרב, מספר 3 ומוביל הזוג השני, ליווה את הרפז במהלך טיסתו לעבר הכור אולם לא הצליח למנוע את הפגיעה בו

זור הועברה לידי מפקד סוללת הטילים.

אורגן מספר 12, נטול הקשר, המשיך לטוס דרומה, בקו ישר, מנותק מכל האירועים סביבו. הרפז, שהיה כאמור, גם פצוע, לא יכול היה לדבר בקשר. סביב המטוס החבול נשרכו עדיין כבלי המתח הגבוה בהם פגע המטוס. בהרב המשיך ללוות אותו ולנסות למשוך את תשומת ליבו על ידי סימון מקובל בידיו. הרפז לא הגיב לכל סימן.

אנשי מערכת הבקרה היו במבוכה: יורים במטוס הלא מזוהה או לא יורים? איש לא יכול היתה לתת תשובה לבעיה. מצד אחד המטוס שטס עתה לעבר הכור לא היה מטוס "עמית" – איש לא זיהה אותו בכירוד כמטוס ישראלי ולא ידע על נתיב הטיסה המתוכנן שלו. אי אפשר היה גם להגדיר אותו כמטוס "טורף".

המערכת התייחסה אליו בכל אותן דקות ארוכות בהן טס לעבר דימונה כ"מטוס בלתי מזוהה". כל אותה עת המשיך בהרב לעשות נסיונות ליצור קשר עם מערכת הבקרה אך אלה עלו בתוהו. הוא קרא על תדר המבצעים. הבקרה פעלה בתדר אחר.<sup>17</sup> יחידת הבקרה של הסוללה עקבה אחר המטוס, והעבירה את המידע לכור של חיל-האוויר. גם שם לא ידעו לתת תשובה לבעיה.

### מידים נשלחים לברוק את המתרחש

בינתיים עשו אנשי הבקרה הדרומית עוד נסיון לפענח את תעלומת המטוס הבלתי מזוהה: הם הפנו שני מטוסי מירד' של טייסת 101, שהיו בפטרול באיזור ניצנה, לעבר המטוסים המגיעים ממזרח. שני הטייסים שהיו עדים לדרמה הטראגית היו סא"ל דוד עבריי וסגן גיורא אפשטיין. הם קיבלו הוראה לפנות מזרחה בכוח מלא ויצאו לעבר המטוסים הלא מזוהים מתוך כוונה לזהות אותם עוד לפני שייכנסו לתחום האסור בטיסה. אפשטיין סיפר כי הופנו לעבר מטוסי האורגן: "לקחו אותנו לפטרול על קו ניצנה. באיזשהו שלב אמרו לנו:

הערה:

דוד עבריי ציין כי בגיחה זו הם יצאו לפטרול בשמי הנגב וסיני ואינו זוכר את המטוס אליו הופנו.

לפנות ליירוט לכיוון מזרחה, כוח מלא!'. התחלנו לטוס כוח מלא לכיוון מזרחה ולאט לאט הסתבר שלוקחים אותנו לאיזור הכור. אמרו שמגיע משהו ממזרחה. לא ראינו בהתחלה איזה סוג אוירונים זה, אבל ראינו זוג מגיע ואנחנו טסנו בכוח מלא".<sup>18</sup>

המירו'ים לא הספיקו להתערב בהתפתחות האירועים.

כל אותה עת עקב מפקד חיל-האוויר, מוטי הוד, אחר המתרחש והאזין למערכת הקשר מבור השליטה. "אני יושב אותה עת כבור, ונשמתי יוצאת" סיפר מוטי. "אומרים לי 'לא יודעים מי המטוסים. אין קשר איתם'. והמטוסים טסים בדיוק לעבר דימונה. יש שם סוללת הוק והיא עולה עליו. מה לעשות? מה לעשות?! וחשבי תי לעצמי: בעצם, מטוס אחד - מה הוא יכול כבר לעשות? אבל זה היה בזמן מלחמה. לא היתה לי מספיק יכולת להעריך ולעשות הערכת מצב. גם היום, 33 שנה לאחר האירוע, מתהפכת לי הבטן. זה היה אחד הרג'ים עים הקשים ביותר שלי במלחמה!"<sup>19</sup>

שני המירו'ים יצאו מזרחה במבצע מלא ובנתיב יירוט. "היה ברור שאנחנו לא נספיק להגיע אליהם לפני שהם יגיעו לאיזור הכור" אומר אפשטיין, "אני לא בטוח שבשלב זה זיהיתי שאלה אורגנים".

אנשי סוללת הטילים צפו ב"נקודה" המתקרבת ונכנסת לאיזור האסור. היא לא הגיבה לנסיונות לזהות אותה ונעה לעבר מרכז הצג- לעבר הכור עצמו. המטוס נכנס כבר לטווח האפקטיבי של הטילים. כאשר נתיבו של המטוס הבלתי מזוהה הפך מאיים יותר ויותר, ביקש מפקד הסוללה אישור לשגר.

היתה השהייה קצרה. כבור המבצעים בחנו את הבעיה.

"דשא' לשגר!" השיב לו סגן-אלוף שהיה אחראי על הבקרה באיזור.

גורלו של יורם הרפז נחרץ.

ישראל בהרב שטס קרוב למטוסו של הרפז, ראה לפתע להבה ניתקת מעל אחת הגבעות, וטיל הוק שהחל להתביית לעבר שני מטוסי המבנה.

מטוס פגוע- מטוס האורגן מספר 996 של שמעון לביא נפגע במהלך התקיפה והוא החזירו לנחיתה בחצור. המטוס נפגע באותו יום מעל מאפרק עת הוטס על ידי מפקד הטייסת, ונטש מול עזה



"משגרים עלינו הוק מהסוללה!" הוא צעק בקשר, "להפסיק לשגר!" זה היה מאוחר מדי, הטיל פגע במטוסו של יורם הרפז והפך אותו לכדור אש שהסתחרר מטה ונעלם לתוך המדבר.

בהרב הספיק לשבור חדות מעט לפני פגיעת הטיל וחמק מהמקום בצלילה חדה. מטוסו נפגע קשות מן הרסיים סים של המטוס המתפרק.

גם גיורא ראה את הפגיעה: "כשאנחנו היינו 5 - 10 מייל מהם בהד און, צעקו לפתע "בומרנגו". הם שיגרו טיל הוק. באיזה שהוא שלב גיליתי איתם קשר עין. זה היה זוג אורגנים. שברנו שמאלה וראיתי את הטיל יוצא ופוגע בו. ראיתי אתו חוטף. הם היו בטוחים שאלה מטוסים ירדניים. מיד הפנו אותנו חזרה ונשארנו שם ופטרלנו. בשלב זה התחילו הצעקות ברדיו ונודע שזה יורם הרפז. באויר היה לחץ רב".

זו היתה הגיחה השלישית של בהרב במלחמה. בראשונה איבד את חברו מרכזי פינטו מעל פאיד. השניה עברה בשלום. בשלישית נפגע מול עיניו אחד מחבריו למבנה מאש כוחותינו. עתה הוא נאבק כדי לשלוט במטוסו ולהחזירו לנחיתה. אורגן מספר 62 היה פגוע קשה. מאות רסיסים חבטו בגוף המטוס וכנפיו, אך בהרב החזירו הביתה לחצור. שבועיים תמימים נדרשו אחר כך כדי להשמיש אותו שוב לטיסה.

הגיחה ה-17 של טייסת האורגנים היתה מן הטראגיות ביותר של הטייסת. את גופתו של יורם הרפז ז"ל מצאו רק לאחר עשרה חדשים, באחד הנקיקים בנגב.

"אז לא חקרו את התאונות כמו היום", אמר לאחר שנים רבות, מפקד הטייסת, יוסף סלנט. "בלהט הקרב לא בדיוק חקרו מה שקרה".<sup>20</sup>

### קח לסירקין ומשם מזרחה

גם האורגנים של טייסת 107 גויסו לתקיפת רבת עמון. מבנה שעמד לצאת לעבר מצרים אותו הוביל דוד יצחק, קיבל הוראה לפנות ולטוס לעבר רבת עמון. סרן יצחק, טס באותו בוקר לתקיפת פאיד כטייס של 113 בחצור. מחסור במובילים בטייסת 107 הביא לכך שאת שארית המלחמה עשה במסגרת טייסת זו.<sup>21</sup>

השעה היתה 13:12. דוד יצחק, אליעזר אורון, אורי אלוני ומשה הרץ דחפו מצערות ונסקו מערבה. למוביל לא היו מפות אולם השעה דחקה ובדרך אמר לו הבקר לצאת ולקחת כיוון "מזרחה מסירקין". דוד טס צפונה לעבר סירקין ומשם פנה ימינה לעבר הירדן.

"אחרי שחצינו את הירדן התחלנו להתרומם" מספר אורון. "ואז ראינו את העשנים ברבת עמון והצטרפנו להגיגה".<sup>22</sup>

שלושת המטוסים גילו את השרה והתארגנו לתקיפה. "השרה היה מלא מטוסים, כולם אזרחיים, פרט להנטר אחד בו הבחנת" ממשיך אורון. "אנו באנו לתקיפה הזו מרוכזים מאד. החלום שלנו היה שאיזה מיג או הנטר ינסה להתנפל עלינו. מאד רצינו להתמודד איתם".

המטוסים הוסיפו את פצצותיהם על המסלולים המנוקד בים של השרה ויצאו ליעפי הצליפה. "בשלושה יעפים לא הצלחנו להשמיד את הכל. כולנו היינו חסרי נסיון. דוד אמר לנו להשאר ולהמשיך. המשכנו להסתובב. היה שם



פתח ב-113 והמשיך ב-107 - דוד יצחק החל את מלחמת ששת הימים בטייסת בחצור ובגלל מחסור במובילים בטייסת בלוד המשיך שם את המלחמה

מטוס גדול של חברת התעופה הירדנית. אני פונה ויורה בו אבל הוא לא נרלק. גם אלוני ירה בו אבל כלום לא קורה. והוא אומר לי: 'נו, מה יהיה?!'. עוד יעף ועוד צדור ורק באחרון כל החלק האחורי שלו נפל פתאום.

כל הזנב התמוטט. אלוני נרגע ואמר 'סוף, סוף!'.<sup>22</sup>

במהלך התקיפה, אותה ערכו המטוסים ממזרח למערב וחוזר חלילה, הם חלפו מעל העיר רבת עמון. אנטנות גבוהות הפריעו להם בכניסה לתקיפה ובפניה. "ניסינו להפיל את האנטנה הזו. היא הפריעה לנו לתקיפה. רק אחר כך התברר שהיא ניצבת במרכז הארמון של חוסיין" אומר אורון. "לא הכרנו את השרה, לא היו לנו תוכנית ניות תקיפה ולא ידענו על מיקום הארמון של המלך. פרט למוכיל לא ידענו גם איפה נמצאת רבת עמון..."

### קודן: חשבנו שאנחנו ראשונים

סרן יהודה קורן, סמ"ט ב' בטייסת 117, יחד עם אנשי המבנה שלו היו בשעות אלה אורחים בחצור – הם נחתו שם לאחר תקיפת פאיר בגל התקיפה השני. במהלך התקיפה נפגע מטוסו בשמשה ובגחון וגם שניים ממטוסי סי המבנה נפגעו ליד התעלה.

היה זה לאחר האופוריה של הבוקר וההצלחה המהממת של גיחות המבנים הראשונים בשמי מצרים. הפגיעה במטוסו ובשני מטוסים נוספים של המבנה עוררה אצלו תחושה מעורפלת. "זו ממש מלחמה! – כאן נפגעים מטוסים!" הוא אמר לעצמו. כאשר נחת בחירום בחצור, עם שלושת מטוסי המבנה האחרים קיבלה התחושה הזו מימד חדש.

"מיד כאשר הגענו לנחיתה ראינו את סימני המלחמה הראשונים. אורגן אחד היה מחוץ למסלול. סמב"ד עמד לידו פגוע. לפתע התחלנו לראות את מוראות המלחמה. מבנה של 101 נחת יחד איתנו. הם תקפו את קהיר מערב ויאיר נוימן לא חזר. כשהיינו ב-101 הרגשנו שהנה נפגעים אנשים שאנחנו מכירים. מילאנו תחקירים, דיברנו עם הטייסת ושם אמרו לנו שתקפו את נהלל. דיברתי בטלפון עם חנקין. באותו יום הוא נפגע ונטש. בטלפון כבר נמסר לי שהוא חזר לטייסת. היתה בהחלט תחושה קשה".<sup>23</sup>

מספר שלמה ניר: "באנו ל-101. אירחו אותנו יפה מאד. קיבלנו דו"ח מה התקלות, ואמרנו להם שאנו משתוקים כבר לצאת". בגלל התקלה הנמשכת במצפן של קורן לקח ניר הובלה על המבנה גם למשימתו הבאה. "הפלא ופלא – תוך זמן קצר הם תיקנו את המטוסים, עשו 'פטיץ' לחור, החליפו חלק של השמשה שהיה מנוף פץ, תדלקו וחימשו אותנו. דרך הטלפונים קיבלנו פ"מ: טסים ישר לרבת עמון".<sup>24</sup>

המטוסים יצאו מזרחה כשהם טסים נמוך. מעל הרי יהודה ירדו לעבר בקעת הירדן.

מספר קורן: "המטרה שקיבלנו היתה לתקוף בעמאן וממנה לחזור הביתה. אנו היינו אמורים להיות הראשונים על השרה הזו. שמחתי – הנה אנו הולכים להיות ראשונים על איזה שדה! המראנו. פנינו לקרית גת, פניה שמאלית לחציית הירדן ולרבת עמון. לפתע ראינו עשנים עולים מן המזרח. כשיצאנו כיוון לעבר עמאן ראינו שיוצא עשן מהשרה עצמו. זו היתה אכזבה – הבנו שאנחנו לא הראשונים שם. עמוד עשן כבר וסמך עלה משם. חצינו את הירדן. לא היה ידוע לי כמה מטוסים היו שם לפני, אבל כאשר הגענו היה המסלול מחורר בחורים קטנים".

מספר ניר: "הדבר הבולט בדרך היה ביריחו – ראיתי עצי פרי עם תפוחים אדומים. אנו עוברים מעל מדבר יהודה. מול השרה אנו רואים את המסלול הכתוש. הרגשתי שזו "פעולת הענשה" יותר מאשר חיסול משהו מבצעי". ממשיך קורן: "הטלנו את הפצצות על המסלול. ה"מ הצטרף בינתיים לחגיגה, אבל מטוסים באויר לא היו. ברחבות היו מטוסי נוסעים שלמים. לא נגענו בהם. ירינו רק במטוסים שנראו כמו מטוסי קרב. אבל הכל היה כבר פגוע ושרוף. לא יצא לי לצלוף על מטוס 'חי'. למעשה רק ביעף הראשון יריתי. ואז בכניסה ליעף הבא חטפתי פגיעה בכנף. זה היה ריקושט או פגז נ"מ. התחלתי לאבד דלק. אמרתי למספר שתיים להצטרף וללוות אותי לרמת דוד, לשלוש וארבע הוריתי להמשיך במשימה".

קורן עם אבי לניר, מספר שתיים, יצאו לעבר רמת דוד. שלמה ניר, מספר שלוש ועמוס כהן המשיכו בתקייפה כווג. "לא הייתי במצוקה" מספר קורן, בסך הכל המרחק לרמת דוד לא היה גדול. לניר ליווה אותי בחזרה לנחיתה. כל הגיחה הזו נמשכה 25 דקות".

כאשר חזר לנחיתה התגבר אצל קורן התחושה הקשה של המלחמה: שם נודע לו כי חברו מאיר שחר נהרג ושומי, מפקד הטייסת נפצע ונמצא בבית חולים. "זו היתה כבר מלחמה של ממש!" אמר לעצמו.<sup>25</sup> "לאחר



חשבונו שאנו ראשונים - יחודה קורן (מימין, ליד הלוח) ושלמה ניר מתחקרים את הגיחה לרבת עמון לאחר שובם לטייסת ברמת דוד

הנחיתה יצאתי להביט בפגיעה. היה חור בכנף ובמשך חצי יום ולילה החליפו את הכנף ולמחרת המטוס חזר למלחמה.

שלמה ניר ועמוס כהן המשיכו בינתיים לתקוף את רבת עמון. מספר ניר: "הטלתי שתי פצצות, ולאחר מכן עשינו שישה או שבעה יעפי צליפה על כל מה שראינו. גמרנו שם את ההתעללות. אני תקפתי גם את הארץ מון של המלך".

בדרך חזרה הם צלפו על תחנת המכ"ם הירדנית בעג'לון. "פנינו צפונה לאורך גב ההר הירדני. אמרתי לעמוס: 'משימת משנה: תוקפים את התחנה בעג'לון'. והיא נפלה ממש בשעה 12 לפנים. נכנסנו לתקיפה. לא היתה שם הגנה והתחנה הפסיקה לעבוד באותו רגע. אני זוכר שבשעה 13:00 היא היתה פעילה. פוצצנו את האנטנות ואת התחנה עצמה".

ניר ועמוס חזרו בשלום לנחיתה. המשימה הבאה של שלמה ניר ואבי לניר, היתה פטרול מעל הירדן, אז יכלו לעמוד מגבוה על תוצאות התקיפה של מטוסי חיל־האוויר מעל רבת עמון ומאפרק.

החיפוש של אנשי המבצעים והבקרה אחר מטוסים ומינים כדי לשלוח אותם לתקיפת ירדן נמשך גם בשעה זו. הם גילו אותם גם בטייסת 116 מיסטר בתל נוף.

### הצעירים נשארים לתקוף

בשעה 14:39 יצא מבנה של טייסת 116, אותו הוביל סרן אביהו בן־נון, ועמו סג"מ דרור חריש, אברהם גלעד ויורם גבע (פייג). לעבר פאיר. בהיותם בין עזה לאל־עריש, קיבלו מהבקרה שינוי משימה לעבר השרה בעמ' אן. היה זה השלישי מתוך חמישה מבנים שהופנו לעבר שדה זה. גם הם סבלו מבעיה שהיתה משותפת לכל מובילי המבנים: בדיהם לא היו מפות ולא צילומים של שדה היעד החדש. אך הם לא היו צריכים להתאמץ: הם קיבלו מן הבקרה נתיבי כניסה, ואת מיקומו של השרה גילו על פי העשן שהתמר ממנו. המיסטרים השלישי כו את הפצצות שנשארו על המסלול הראשי והמשני שהיו כבר פגועים ומופצצים, ומצאו כי גם המבנים והמוסכים היו פגועים. תוך כדי יעפי צליפה הם פגעו בהנטר נוסף במעבר צליפה מהיר. מטוסי חיל־האוויר

יכלו, הודות למרחק הקצר לשדות הירדניים לשהות מעליהם כעשרים דקות ולהכנס לייעץ צליפה ממוש"כים.

"צלפנו על כל מה שהיה שם", סיפר חריש, "הנגרים, מבנים, מטוסים ועל מגדל הפיקוח". לאחר מספר דקות הודיע אביוהו בקשר: "אין מה לעשות כאן. בואו נלך!".<sup>27</sup> מספר שלוש אישר ושניהם עזבו את המקום. אברהם גלעד, מספר שלוש, חטף כדור בכנף וכדי להוציא את כעסו הוא ירה צרור ממקלעיו לתוך העיר רבת עמון. "הייתי מרוגז שהם העיזו לפגוע בי..." הוא סיכם את התקיפה.



**בדרך ארוכה- הנטר מספר 710 אשר שופץ בבריטניה, מצויד בארבעה מיכלי דלק שנועדו לטיסת החעברה הארוכה לירדן**

מספר על התקיפה זיארד אל-דיפעי, ראש הטקס בארמון המלוכה הירדני: "מטוסים! הפעם לא התכוונו לחוג סביב אלא טסו ישר אלינו. מניתי תריסר מהם. תריסר מיסטרים. לפתע פנו חמישה לדרום, חמישה לצפון. שדה התעופה של עמאן היה במזרח, והארמון המלכותי במערב, והשניים הנותרים צללו לעברנו... ברגע זה נפגע המיסטר הראשון באש מערכת הנ"מ שהגנה על הארמון. כשכנפו הימנית בוערת, נטה המטוס וצלל לעבר הצפון, שם התרסק. המטוס השני הנמיך טוס עד שנגע כמעט בצמרות העצים שסככו על חלונות משרדו הפרטי של הוד מלכותו. הרקטה הראשונה שלו התנפצה אל הקיר הסמוך לאחד החלונות. מיד לאחר מכן חדרה רקטה שניה אל תוך אולם הישיבות. המיסטר התרומם וחג לעבר הצפון. לאחר שהשלים סיבוב שלם, פנה שוב אל הארמון במלוא המהירות. בפעם זאת שטף את משרד המלך באש מקלעים מטווח קרוב, בדיוק רב ומתוך ידיעת המטרה שלפניו באופן שהמם אותנו כליל. לבסוף נעלם".<sup>28</sup>

### **הדרד חריש: אני כאן הולך למת**

אביוהו ובו זוגו פנו וחזרו לבסיסם בתל-נוף. מעל השרדה נותרו מספר שתיים ומספר ארבע – שניהם טייסים צעירים.

"נשארו שני הסג"מים מספר דרור, "נטלתי את הפיקוד. הם בינתיים נעלמו. לא שמענו מהם ברדיו ולא כלום. המשכנו לצלוף בנ"מ. כפס האחרון שתכננתי, גם מבחינת דלק וגם מבחינת חימוש, הייתי במעבר ממזרח למערב, מתוך כוונה להמשיך משם הביתה. הנ"מ היה קל, וכמעט בלתי מורגש. היתה זו גיחתנו השלישית והרגשנו מגוסים ובטוחים.

הערה:

התיאור דרמטי אומנם, אך לא מדויק. לא ידוע על מטוס מיסטר שנפגע והתרסק. המטוס היחיד שנפגע אותה עת היה מטוסו של חנניה בולה מעל מאפרק (ראה להלן). כמו כן לא נשאו המיסטרים בתקיפת רבת עמון רקטות – את אלה נשאו האורגנים. במהלך המלחמה היתה כוונה לשלוח מבנה של מטוסי ווטור לפגוע בארמון אולם גיחה זו בוטלה.

ביעף אותו קבעתי לעצמי כאחרון, שמעתי לפתע פגיי עות בתחתית המטוס. נקישות כדורים. שלוש נוריות ההדראווליקה זרחו אלי פתאום מלוח המחוונים: מערכת ראשונית, משנית וחשמלית. הנורות הללו היו קבועות בצד ימין. הטיתי את הראש ימינה ובחנתי אותן תוך ידיעה שהפירוש של שלושתן הוא אחד: לקפוץ. ואז אני חוטף עוד פגיעה חזקה בתא, וכאב חד חותך לפתע את כתף שמאל. מבט מהיר מגלה חור גדול בסרביל וכתף שותתת דם. לקחתי מיד כיוון מער"בה, טיפסתי לגובה והחלטתי שאני נוטש רק אם אני מגלה שהמטוס אינו תחת שליטה. לשמחתי כבתה בגובה הנורית החשמלית. בחנתי בזהירות את הכתף: הבחנתי בחור כניסה גדול המעטר אותה. בוער אבל לא נורא. לתא עצמו היה מראה פחות סימפטי - דם, קרעי סרביל וחתיכות בשר. מה שהטריד אותי היתה העובדה שלא גיליתי את חור היציאה של הכדור וחשבתי שהוא חדר פנימה ומטייל לו בפנים".

"הייתי בגובה נמוך ובמהירות גבוהה. בתנועות מתר"נות הצלחתי לשלוט על המטוס בהיגוי עדין ולקחתי את המטוס הביתה. הייתי בלי מפות. ובאותו זמן היתה לי תחושה קשה שאני כאן הולך למות. היתה לי הרגשה שנכנס לי כדור לבית החזה - את חור היציאה ואת השריטה שהיתה לי על הקסדה לא ראיתי. היתה לי גם שריטה בגרון (אולי מהגילוח של ערב לפני כן...), וחשבתי שזה מקום היציאה של הכדור".

תוך כדי נסיונות להיחלץ מהמקום הגיע דרור לאיזור שכם ומצא עצמו בגובה נמוך באחד הואדיות במקום. מפות של האיזור לא היו לו והוא החליט לטוס מערבה, משם יוכל להורדות טוב יותר. "הגעתי לים ומשם באתי לנחיתה. הגלגלים לא ירדו. הורדתי אותם בחירום כמשאבת היד. ביד שמאל הפגועה החזקתי את ההג"אים וביד ימין הפעלתי את המשאבה. הגלגלים ירדו לבסוף ונחתתי. עצרתי את המטוס בעזרת מעצורי החירום. לאחר מכן הרמתי במקרה את הראש למעלה וגיליתי את חור היציאה של הכדור בחופה. הסתבר לי שהכ"דור היה מכוון ישירות לראש, לרקה השמאלית, וכי אילולא הטיתי קצת את הראש ימינה כדי לבחון את הנוריות..."

דרור נסע במהירות למרפאה של תל נוף. "הייתי הפצוע הראשון של המלחמה שהגיע לתל נוף. אולם במרפ"אה לא התייחסו אלי בכבוד ובדרמטיות הראויים ללוחם הפצוע!" אומר דרור בחיוך, "כך גם בטייסת. אולי בגלל ששחר נפגע לפני כן והיה נעדר, פשוט עברו על זה לסדר היום".

את החופה של המיסטר החליפו בינתיים. לאחר המלחמה העניקו אנשי האחזקה בבסיס את החופה הנקובה לדרור, והוא שומר עליה עד היום במרפסת ביתו. במשך כל המלחמה הוסיף דרור לטוס עם אותו סרביל מוכתם ועם כתף שמאל הכבושה. "לפני הטיסה הייתי משחרר את יד שמאל מהרתימה ואוחז במצערת. כך ססתי".

דרור וכן זוג לא הבחינו באנטנות שהיו על גג ארמון המלוכה של חוסיין וגם לא תקפו אותו. "זוג המיסט"רים שלנו צולמו אמנם עוברים מעל לארמון וזאת תוך כדי ביצוע יעפים על השדה התעופה, אבל לא תקפנו אותו" מציין דרור.



לא זכה ליחס הראוי לפצוע מלחמה - דרור חריש שומר עד היום את החופה הפגועה של מיסטר 52 בו תקף ברבת עמון

על ההתקפה על שדה התעופה בעמאן, סיפר <sup>29</sup> עוד זיאר אל-ריפעי: "היה זה בשעה 13:10. גל שני של מפציצים ישראלים התקיף את שדה התעופה של עמאן, 40 דקות לאחר הגל הראשון. ההתקפה נמשכה עד השעה 15:30. לא נותר לנו ולו מטוס אחד. הישראלים לכדו את כולם בהפתעה שעה שתורלקו וחומשו מחדש. הם הושמדו על הקרקע לפני שעלה בידם להמריא. ... מן המקום בו עמדנו יכולנו לראות את מפציצי הקרב הישראליים מטילים מטעני רקטות, טסים לעברנו, מטים את כנפיהם ושבבים וחגים כדי להטיל מטען נוסף



פגיעות חמורות בתשתית המבצעית - לא הרבה מטוסי קרב היו ברבת עמון אולם החשש כי יופעלו משם מטוסים עיראקיים היה ברקע התקיפות החוזרות על השדה. למעלה: מטוס נוסעים של חברת עליה. משמאל: מיסטר חולף בגובה נמוך מעל רבת עמון על רקע עמוד עשן העולה מן השדה

על שדה התעופה. בטוסם מעל ראשינו ריחפו נמוך עד כדי כך, שיכולנו לראות לא רק את צלליות המטוסים, אלא אף את הבעת ההשיתוממות שעל פניהם, כאילו תמחו מה לכל הרוחות עושים אנו שם ברגע זה".

חמשת המבנים פעלו מעל רבת עמון כשעה ורבע. לאחר מכן לא נותר מן המסלולים ומן המטוסים שהיו במקום אלא תמרות עשן וגריטאות מפוחמות.

בסיס האויר של רבת עמון הוכרז לאחר שעה קלה "שדה סגור".

## בסיס האויר מאפרק

שדה מאפרק היה בסיס האויר המבצעי העיקרי של חיל-האויר הירדני. הוא נמצא כ־90 ק"מ צפנית מזרחית לרבת עמון, על הדרך לרמשק ולבגדר. בשדה זה היה מסלול ראשי אחד ולידו מסלול הסעה. במקום פעלה טייסת הקרב מספר 1, הטייסת העיקרית של חיל-האויר של הממלכה ההאשמית שהפעילה מטוסי קרב מסוג הוקר הנטר.

רבע שעה לאחר התחלת מבצעי התקיפה על שדה רבת עמון נשלחו מבני תקיפה הראשונים לעבר שדה זה. היה זה זמן קצר לאחר חזרת המטוסים הירדניים לנחיתה. הם עמדו עדיין בקו המטוסים, ולידם מכוניות התדלוק. מכונאים טרחו סביבם בבדיקה וחימוש מחדש של המטוסים.

## קרב אויר מעל מאפרק

ההחלטה לתקוף את שני השדות העיקריים של ירדן, בוצעה במהירות. לא היה צורך בתכנון רב מדי – אנשי מחלקת המבצעים איתרו, כאמור, מבני תקיפה שהיו בדרכם לתקיפות במצרים, ושינו להם משימה, בעודם באויר, לעבר המטרות החדשות שיועדו להם.

במקביל לתקיפת רבת עמון הופנו מבנים נוספים צפונה יותר, לעבר מאפרק.

שני מבנים של טייסת 116 מיסטר, היו המבנים הראשונים שהופנו לעבר שדה מבצעי זה.

בשעה 12:50 יצאה מטייסת 116 בתל-נוף רביעיה של מטוסי מיסטר לעבר כנרת. את המבנה הוביל סרן מריו שקד ועמו צבי פורת (פפר), גבי וקס וסג"מ חנניה בולה הצעיר.

עם התקרבתם לשדה הם הבחינו בזוג מטוסי הנטר, אשר היו בריצת ההמראה על המסלול. מוביל המבנה הורה להתרכז במטרה העיקרית – השמדת מסלולי השדה ולא להתיחס בינתיים להנטרים. הדבקות במשימה גבתה מחיר כבד בתוך זמן קצר. שני ההנטרים נסקו לאויר, פנו בזריזות וחזרו כדי ליירט את המיסטרים. בעור אלה נוסקים מעלה ומתהפכים על הגב לקראת ההפצה, הצליח אחד ההנטרים הירדניים לשבת על מטושו של חנניה בולה, מספר ארבע והאחרון במבנה. טייס ההנטר פתח באש מארבעת תותחיו.

לפתע נשמעה צווחה בקשר: "נפגעתיו!"

זו היתה ההודעה האחרונה שנשמעה מחנניה,

הסג"מ הצעיר שהגיע לטייסת אך חודשיים לפני המלחמה. מטושו (מספר 94) היה אחד ממטוסי הציילום שהרי פעלו בעבר על ידי חיל-האויר. בולה משך את מטושו הרחק מהשדה וניסה לחזור לשטח ישראל.

שלושת המיסטרים הנותרים המשיכו במשימתם. הם הטילו את שתי הפצצות ופגעו במסלול בשני מקומות. לאחר מכן יצאו בפניה רחבה וחזרו לצליפה על המטוסים ועל מתקני השדה. שקד צלל על השדה והבחין בשני הנטרים נוספים בעמדת המראה. הפעם הוא לא איפשר להם להמריא: הוא צלל לעברם והשמירם בצרור ממושך. הנטר נוסף נפגע באחת הפניות של המסלול.

שני מטוסי ההנטר שהיו באויר המשיכו להעסיק את המטוסים הישראליים. כולם היו בפניה רחבה. מריו שקד השלים את יעף הצליפה ונסק מעלה. שם המתינו לו ההנטרים. הוא ראה אחד מהם, התייצב כמאתיים מטרים



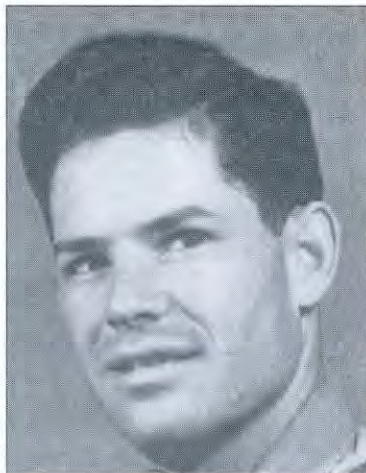
**קרב אויר מעל מאפרק- סרן מריו שקד ניהל קרב ממושך מול הנטר ירדני והפילו מעל שדה מאפרק תוך כדי תקיפה**

מאחוריו ופתח באש. בן זוגו של ההנטר הראשון התארגן מאחורי המיסטר של שקד. פפר, מספר שניים, ראה את המטוס הירדני וצעק לשקד: "מריו, שבורז!".

שקד חידר את הפניה וגם ההנטר שלפניו עשה כך. פפר התארגן מאחורי ההנטר השני שהיה אחרי שקד: "עליתי על ההנטר והגעתי לטווח של כ-500 יארד. פתחתי באש וראיתי שלא פגעתי". הוא התארגן וירה שוב. ההנטר המשיך לסכן את שקד. לפתע גילה פפר בעיה בתותחים אשר מנעה ממנו לפתוח באש. מטוסו היה גם פגוע מפגז נ"מ שפגע בכנפו. אבל כמספר שתיים מסוד הוא המשיך לטוס אחרי ההנטר כדי להרחיק אותו משקד, ובמהלך הטיסה אף התקרב אל המטוס הירדני למרחק של 50 מטרים.

שקד המשיך בינתיים להתמודד עם ההנטר הראשון כאשר השני מאחוריו ופותח באש. לאחר סדרה של תמרונים הדוקים הגיע למצב ירי, סחט את ההדק ופגע בהנטר. המטוס הירדני נפל לקרקע כשהוא משרך אחריו להבות אש ועשן, והתפוצץ. הפלה נרשמה למיסטר מספר 52.

כל אותה עת טס המיסטר של ווקס מאחורי פפר. שקד הביט



**חנניה בולה- מטוסי ההנטר תקפו את המטוס האחרון של הרבועייה שהיה חסר הנגח**

לאחור וחשב שמדובר בהנטר ירדני. הוא הזהיר את פפר. אז התעורר ווקס וזיהה את עצמו. לאחר התקיפה התברר כי המבנה של שקד פגע במסלול בשני מקומות והשמיד שני הנטרים שהיו בעמדת המראה. מטוס נוסף נפגע באחת מרחבות החניה.

פפר סיכם את התקיפה: "היתה לי הרגשה שבקרב הזה עשינו הכל למען המשימה. נתנו להנטרים לעלות אלינו, כדי שנוכל בכל אופן להשלים את המשימה. הרגשנו עצמנו כמו גיבורים – וזו הרגשה טובה".<sup>29</sup> בולה המשיך להאבק בפציעה שלו אולם נהרג, ככל הנראה, כאשר נפל לקרקע.

לא חלפו אלא ארבע דקות מאז יצא המבנה הראשון לעבר מאפרק וכבר היה מבנה שני בדרך. גם הפעם היה זה מבנה של 116 בו היו אדי ארד (פקטורי), שמואל רינגל, נדב ישראלי, ושמילוביץ. בהיותם בדרך למטרה הם ראו טייס תלוי על מצנחו ויורד לעבר הקרקע. הם חשבו כי זה חנניה בולה מהמבנה הקודם. לאחר בדיקה עם טייסים שהיו באויר הוריע עודד שגיא, אחד מטייסי המירו' של 119, כי הפיל הנטר ירדני ליד רבת עמון (ראה למעלה). אולם הוא לא הוציא מכלל אפשרות כי הטייס מתחת למצנח היה בכל זאת חנניה בולה. לאחר המלחמה התברר כי חנניה נחת פצוע לאחר שנפגע וסביר להניח כי הוא נרצח על ידי הירדנים לאחר נחיתתו.

מטוסי המיסטר של המבנה השני הגיעו אל מעל בסיס האויר מאפרק. אש נ"מ קלה קיבלה את פניהם. הם תקפו את המסלול בפצצות, נסקו ובפניה רחבה נערכו ליעף הצליפה הראשון. מאי שם, יצאו לפתע ארבעה מטוסי הנטר כשהם מסייעים במהירות לעבר המסלול ומתכוננים להמראה חפוזה. שמילו, מספר ארבע, הבחין בהם, צלל וחיסל את ארבעתם באש תותחים בהיותם בעמדות ההמראה: "הם התפוצצו כמו נפל"ם. זה היה נורא לחשוב איך טייס מגיע לעמדת המראה, ופתאום – פו, הוא איננו עוד!".

לאחר המלחמה התברר כי בתוך אחד מארבעת המטוסים האלה ישב הראיד פיראס עג'לוני. הוא השתתף בגל התקיפה הראשון על מטרות בישראל. מכונאים וחמשים הספיקו להכין את מטוסו לפעולה ועתה הוא עמד להוביל את המבנה שלו לגיחה נוספת.

סיפר על כך אל זיאד: "הראיד (מקביל לרס"ן) פיראס עג'לוני, אשר הוביל את מבנה המטוסים לעבר שדות תעופה ישראליים, היה בנקודת ההמראה. גל שני של מטוסים ישראליים הופיע ותקף את השרה. עג'לוני

הגביר את מהירות מטוס ההנטר שלו, כדי לנסות ולהמריא. מיד כשהחל לנתק, עטו עליו מטוסים ישראליים, והוא נפגע והתרסק".

עג'לוני היה ממוצא מעורב, צ'רקסי ובדואי, והשתייך ל"קבוצת העילית של ילדי המלך האהובים" כפי שכוננו טייסי חיל-האוויר הירדני. הוא סיים את האקדמיה הצבאית בעמאן, והמשיך את אימוניו באנגליה. אביו היה גנרל בצבא העות'מני, ולאחר מכן שר ההגנה של ירדן וחבר הסנאט שלה.

לפיראס עג'לוני היה "חשבון נקמה" קטן עם חיל-האוויר הישראלי – למעשה עם רן פקר, מפקד טייסת 119: הוא נשבע לנקום את מות ידירו הקרוב, מופיק סאלטי, שהיה מפקד טייסת ירדנית ונהרג בהיותו בן 26, במהלך הפעולה הישראלית בסמוע. מטוסו של סאלטי התרסק בקרב אויר ממושך עם רן פקר. הירדנים אומרים כי ניסה להגן על חברו לטיסה, מולאזום אוול (סגן) אחסאן שוררום, בהיותו בקרב אויר (שוררום הפך לימים למפקד המודיעין הירדני בדרגת גנרל).

סאלטי השתמש בכסא המפלט שלו, אך מצנחו לא נפתח והוא נהרג.



התמודדות עקשנית- מטוסי המיסטר היו נחותים מעט ממטוסי ההנטר, אולם טייסיהם לא נמנעו מהתמודדות עם המטוסים הירדניים גם במהלך מבצעי התקיפה עצמם

המיסטרים המשיכו לצלוף על כל מה שנגלה להם על המסלולים וברחבות. במהלך התקיפה נפגע שמואל רינגל בעינו. הוא משך את מטוסו מערבה והנחיתו ברמת דוד. פקטורי, מוביל המבנה, ניסה לאתר אותו ויצא גם הוא מערבה כדי ללוות אותו לנחיתה אולם לא הצליח לגלות אותו. הוא החליט לחזור אל השרדה הירדני, ושם פגע בעוד מספר מטוסים.

בעוד המטוסים הישראליים מכלים את זעמם במתקני השרדה במאפרק, הגיעו אליו מספר מטוסי הנטר שחזרו זה עתה מפטרול. הטייסים לא קיבלו אזהרה מהמגדל ולא התייחסו למהומה שהיתה סביבם וגם לא למצב המסלולים- סביר להניח כי היו גם קצרים בדלק. הם ניסו לנחות בלב המהומה, והתרסקו בזה אחר זה. לאחר התקיפה נמנו 11 מטוסי הנטר שהושמדו במהלך הצליפות של המבנים הראשונים.

הביצועים של מטוסי ההנטר היו טובים יותר משל מטוסי המיסטר וכוח האש שלהם היה כפול. אולם מטוסי המיסטר יכלו להתמודד גם עם מטוסים אלה. משימתם העיקרית של הטייסים הישראלים היתה, עם כך, השמדת השרדה. באויר נותרו בינתיים מספר מטוסי הנטר ובאחד מהם ישב, ככל הנראה, טייס עקשן במיוחד. הוא צלל וניסה לפגוע במיסטרים. נדב ושמילו, מספרי שלוש וארבע של מבנה המיסטרים, אשר נכנסו ויצאו לגיחות הצליפה הצליחו לחמוק מהירדני הטורדני.

כאשר ניסה שוב לפגוע באחד מהם הם החליטו כי יש קודם לסלק את המטרד הזה. באחד המעברים הגיע ההנטר בטיסה מהירה ממזרח ושבר. באותו רגע סגר עליו שמילו מאחור. הוא סיפר לאחר מכן: "חתכתי וכמעט הגעתי לעמדת ירי, אבל ההנטר משך ועלה. אחר כך הוא בא אלי הראון - אף מול אף - וכמעט התנגשנו, אבל משכתי ובקושי רב הצלחתי להסתלק. נשארו לי 20 כדורים". גם ישראלי ניסה להפיל את ההנטר וניהל עימו קרב משך מספר דקות. אך מצב הדלק לא איפשר לו להשאר עוד מעל מאפרק. הוא ניתק מגע וחזר הביתה.



**הנטר לצילום- ביצועי הטייסים הידוניים היו אתגר לטייסי הקרב הישראליים, חלקם הגיעו לתקיפה במטוסי אורוג או מיסטר שהיו חסרי מבקר ובעלי כוח אש נחות**

המידע על נסיונות היירוט שעשו ההנטרים לא נותר בלי מענה. מפקדת חיל-האוויר החליטה כי יש לשלוח לעבר מאפרק במבנה הבא מטוסים מתקדמים יותר שיוכלו להתמודד טוב יותר עם ההנטרים, אם יהיו עוד כאלה.

המבנה הבא היה של ארבעה מטוסי סופר-מיסטר, אותם הוביל אריק עוזו מבכירי המובילים של הטייסת. את הצוות הזה משכו אנשי המבצעים דרומה וצפונה ולבסוף הפנו אותם מזרחה לעבר מאפרק. עמו היו הצוות הקבוע: אמנון סלע מספר שתיים, בן ציון גייפמן מספר שלוש ועודד פלום הצעיר מספר ארבע. מעט אחרי השעה אחת הגיע אריק לחדר המבצעים כדי לברוק את המשימה הבאה שלו. הוא פנה לנסים אשכנזי, מנהל הלחימה של הטייסת.

"אינשאס" הוא אומר לאריק.

"הרגשתי רע מאד" אומר אריק. "אבל טסנו כבר יחד והיה לנו ביטחון. המראנו מערבה וטסנו מעל אשקלון. היה קשר מלא וטסנו דרומה. לאחר שלוש עד חמש דקות היינו על נתיב שהיה אמור להביא אותנו לזיקוק, נקודת הפניה לאינשאס. לפתע קורא לנו הבקר: 'שינוי משימה: קבל מטרה לסיקל בסוריה!'.<sup>30</sup>

"בסמב"ד היה לנו תא טייס גדול והיו לי מפות של כל המטרות. אתה מסוגל לנווט לכל מקום. היה לי גם פנקס מטרות. אני חוזר צפונה, פונה מעל תל-אביב ימינה, חוצה צפונית מזרחית מעל הגדה. אנו טסים מעל ג'נין ואני רואה את כל עמק יזרעאל בוער. כל שדות החיטה שחורים. נהלל, הבית, נראה מרחוק. ואני תוהה: מה, תוקפים את הבית שלי?! כאן יש לי כבר חשבון אישי איתם!.

"אני פונה מורחה ומתחיל להנמיך וחוצה את רמת הגולן. על ערוץ התקיפה אני שומע את ילו תוקף בסייף קל. ילו מדווח כי סייקל מושמדת. חשבתי: 'לפחות לא יהיה קשה שם'. לפתע קורא לי הבקר שוב: 'שים לב. בטל משימה. המתן למטרה חדשה!'. לאחר זמן קצר הוא מודיע לי: 'אתה הולך למאפרק בירדן'. לא היו לנו נתיבים לירדן. פניתי בגובה נמוך, הגבהתי מעל רכס ההרים. אנו ב-21 אלף רגל. נכנסים להפצצת צלילה. שני יעפים, כל פצצה 250 ק"ג. כדי לדייק החלטתי לעשות שני יעפי הפצצה".

המטוסים יוצאים מהפצצה ומתארגנים ליעפי צליפה.

"שים לב, מטוס על הזנב!" פורץ לפתע מספר שלוש.

אריק מכניס מנוע מלא, מפעיל את המבער האחורי ושובר לעבר המטוס המאיים. "פתאום אנו רואים אורגנים. לא היה תיאום של גיחות כמו בבוקר. ראינו את האורגנים. הם גילו את הסמב"דים ולא חששו. לא היתה בעיה" מסכם אריק את הגיחה.



**חוט שדרה מבצע- מטוסי הווקר הנטר הנראים בצילום מטושטש מעט זה, פעלו ממאפרק וחזו מטוסי הקרב העיקריים של ירדן ערב המלחמה וגם לאחר מכן**

הסמב"דים השלימו את המשימה ויצאו חזרה הביתה. ואכן היו אלה אורגנים של טייסת 113 אשר הגיעו לתקוף במאפרק. במטוסים היו רן אלון, יורם פרס, דני שליידר ובני ארד.

המטוסים צללו על השדה, ולאחר מכן יצאו

ליעפי הצליפה. הכל נראה שגרתית- מטוסי הנטר לא הפריעו. טייסי המבנה הספיקו אף להבחין במטוסי המירו' שנשלחו כדי להגן עליהם מלמעלה.

### מירזים מחפים מלמעלה

בעקבות איום ההנטרים שהפריעו לפעולות מבני התקיפה החליטה מחלקת המבצעים להפנות לשם מטוסי מירו' לחיפוי. בשני המטוסים הראשונים היו יפתח ספקטור, סמ"ט א' של טייסת 101 ועימו אמנון שמיר, מן הטייסים הצעירים של הטייסת.

"הוזנקו בהתחלה למצרים, ואחר כך לירדן" סיפר ספקטור. "היינו בלי פצצות. פיטרלנו זמן מה בירדן, ואחר, כאשר כבר לא היתה סיבה לכך, חיפינו מלמעלה על מטוסי אורגן שתקפו במאפרק. הם חיסלו את השדה. אנחנו ביקשנו רשות לפעול כמו שהם, ותקפנו בתותחים. אבל הם חיסלו כבר את השדה, ואז העבירו אותנו לפטרל מעל עמאן". זוג המטוסים הגיע לשדה רבת עמון הבוער זה מכבר. "הגענו לשם ותקפנו את השדה. פגענו במטוס DC-7, גמרנו את התחמושת וחזרנו הביתה".<sup>31</sup>

המטוס האזרחי הגדול הופעל על ידי חברת התעופה הירדנית וחנה ליד מסוף הנוסעים המרכזי של השדה. לידו מטוס דוב דרומנועי קטן שימש את בית המלוכה הירדני. גם הרוב הקטן נפגע.

### סלנט נפגע מעל מאפרק ונוטש מעל עזה

מיד אחרי המבנה הראשון של האורגנים הגיע מבנה שני של טייסת 113, אותו הוביל רס"ן יוסף סלנט, מפקד הטייסת, ועימו סגן איתן בן-אליהו הצעיר, מספר שתיים. מספר שלוש היה מיכאל צוקרמן ומספר ארבע עמי מנור.

טייסת 113, אשר השלימה את משימותיה במטס הראשון היתה נתונה בשעות אלה במבצעי אמנעה וסיוע

קרקע לכוחות צה"ל בסיני. סלנט הוביל גיחה לפאיר, ולאחר מכן יצא לגיחת תקיפה נגד מטרות קרקע מצריות באיזור ביר תמדה במרכז חצי האי. מהטיסה חזר בשעה 11:52. טיסות אמנעה וסיוע קרקע אלה לא ארכו זמן רב: כאשר נכנסה ירדן למלחמה והחל ירי התותחים לעבר ישר"א, הופנו טייסות הפוגה והאורגן לכיוון מזרח ותקפו מטרות ביהודה ושומרון.



איתן בן-אליהו, לימים מפקד חיל-האוויר בקא"מ בטייסת 113. יוסף סלנט (משמאל) היה אותה עת מפקד הטייסת

בשעה 14:10 יצאו ארבעת המטוסים דרומה לעבר ביר גפגפה. באויר שונתה המטרה שלהם למאפרק. הם חזרו ופנו צפונה ומזרחה, ישירות לעבר השדה הירדני. המטוסים נכנסו ליעף ההפצצה, הטילו את הפצצות. ביעף הבא שיגרו את הרקטות ונערכו לקראת יעפי הצליפה. איתן בן אליהו שגם לו היתה זו הגיחה השלישית באותו היום, כיוון לעבר מוסך גדול: "אחרי הטלת הפצצות, לכל היותר ראית בור במסלול. כאשר הגעתו לריקוט כיוונתי להנגר גדול. יריתי את הרקטות ופתאום בוסם... הוא התרומם לשמיים – הגג שלו עלה למעלה ונחת בפיוץ גדול. זה היה ממש כמו בסרטים. מראה מדהים!"

סלנט סרק את השדה והיה ברור לו כי אין שם עוד מטרות בעלות ערך. הוא נזכר: "אמרתי לבקר: 'ביצענו הפצצה. אין שום מטרות. מציע שנסיים וחבל להסתכן'. הוא התעקש שנמשיך ואני אומר לו: 'אין מטרות בשדה'. אך הוא בשלו: 'תמשיכו!'."

"היתה לי תחושה של כעס נוראי" סיפר סלנט לאחר המלחמה, "זה היה מיותר וכזבוז של כלי לחימה ושל גיחות – יש וראי מקומות אחרים בהם נוכל לתת סיוע אמיתי יותר. עם ישראל צריך אותנו בדיוק לרגע הזה, וחבל לכזבו את הגיחה. אבל לך תבוא בתלונות למרכז השליטה".<sup>32</sup>

האורגנים התארגנו, התנקו וחזרו ליעפי הצליפה. "אתה רואה טרקטור ויורד עליו ועוד מטרות חסרות חשיבות, אבל הנ"מ היה חזק וירה עלינו".

לאחר היעף הראשון זה קרה: פגז נ"מ פגע בגחון מטוסו של סלנט ושיתק את מערכת ההגאים של המטוס. "הרגשתי חבטה קשה בבטן, והסטיק נדפק, השתחרר ונפל על הרצפה. לפתע לא היה לי איך לשלוט במטוס – לא הגה גובה ולא מאזנות. כנראה שהפגז פגע באיזה חיבור. הייתי כשני מטרים מעל הקרקע. המטוס התחיל להפיל כנף וראיתי את השדה בו אני עומד להכנס. לא חשבתי לקפוץ – לא היה טעם. רחפתי את מקוזה המאזנות והרמתי את הכנף ועם מקוזה הגובה הרמתי את האף. כך נחלצתי מהצלילה".

אמרתי לבן אליהו: 'לווה אותי הביתה'. "הודעת לי למספרי שלוש וארבע לחזור הביתה והוספתי כי למספר אחר ושתיים 'יש מנהלות בהן צריך לטפל' – לתאם מקום צניחה ולדבר עם הבקר".

"טסנו במבנה צמוד, בן-אליהו לירי. אמרתי לו: 'זה כמו לפני חודש בפוגות, מה?'...".

סלנט היה לפני כן מפקד שלב "מתקדם פוגות" והוביל את הצוות האירובטי של בית הספר לטיסה. בן-אליהו היה מוריך וחבר בצוות.

### למה אתה לא קופץ?

הבקר הודיע לסלנט הפגוע לפנות באיזור פלמחים. סלנט לא יכול היה להביא את מטוסו לנחיתה. אך ככל

שהנוול במערכת הלך ואול, הוא איבד את יכולת השליטה על הגאי המטוס. עכשיו זה היה רק עניין של זמן עד שהמערכת תפסיק כליל להגיב. מול חוף עזה התברר לו כי לא ניתן לשלוט עוד באורגן הפגוע, והוא החליט לנטוש מעל הים. באותה עת הוא טס בגובה 5000 רגל והנמיך לגובה 2500. לסלנט היתה תחושה כי זו "נטישה מנהלתית": "לא הייתי בלחץ של זמן וגם המטוס לא בער. רק השליטה במטוס הלכה ואבדה לאחר כל רגע של טיסה. המטוס טס שקט ואני צריך להחליט מתי אני קופץ. לאחר מספר דקות השלכתי את החופה, לקחתי אויר ואמרתי לאיתן: 'אני קופץ!'. עשיתי עוד פניה של 360 מעלות כדי לבדוק את הסביבה ואיתן שואל אותי: 'מה קורה, למה אתה לא קופץ?'. קפצתי".

סלנט יצא בשלום מהמטוס, נפרד מהמושב שפגע במים וצלל לתוכם. עתה נותר תלוי מתחת למצנח. האויר גן מספר 96 חסרה שליטה, עשה פניה חופשית ופגע במים. "זה היה האוירון שלי!". חשב סלנט שעקב אחר הגלישה האיטית של מטוסו לים. בשלב מסויים, כאשר היה תלוי מתחת למצנחו הצבעוני, לקח סלנט את הקסדה והשליך אותה למים כדי לאמור את הגובה שלו מעליהם. הוא היה חסר נסיון בצניחה, שלא לדבר על צניחה ממטוס פגוע. הקסדה לא עזרה הרבה להערכת הגובה שלו וצללה מיד. אבל זו עוררה סנסציה קטנה בעיר אשקלון. לימים נפלטתה הקסדה לחוף, ודייגים שהקדימו קום מצאו אותה. על חזית הקסדה היה רשום "רס"ן סלנט". הם הביאו את הקסדה לתחנת המשטרה והדבר עורר התרגשות רבה בעיר. מפקד תחנת המשטרה, פקד שאל-תיאל, המליץ לראש העיר לקרוא רחוב על שמו של טייס חיל האויר המסתורי שנספה בים מול חופי העיר. רק לאחר שהכל היה מוכן לטקס, הם ביררו גם במפקדת חיל האויר ונמסר להם כי רס"ן סלנט אכן חי, בריא ושלם.

יוסי סלנט שומר עדיין על בקבוק היין שקיבל ועליו הקדשה של נכבדי העיר אשקלון.

באותה עת הבחינו בטייס הנוטש רס"ן אליעזר (צ'יטה) הכהן מפקד טייסת המסוקים מספר 124 וטייס נוסף,



צילום למזכרת- עוד צילום של שני מטוסי הנטר בטרם יצאו בטיסת העברה מבריטניה לירדן

יצחק שני. הם זינקו לאחד המסוקים שחנו בקרבת מקום ויצאו לחלץ אותו. בתוך המסוק סיפר להם סלנט את סיפור הפגיעה והנטישה. אל הטייסת בחצור הגיע במסוק, עוד לפני שאנשיה ידעו כי נפגע או נטש. סלנט שנפגע קלות בזמן הנטישה והחילוץ חש כאבים עזים בפלג גופו התחתון. את הטייסות הבאות ערך כשהוא יושב על אבוב של גלגל כדי לרכך את כאביו.

### חסיין: כל מטוסינו הרוסים...

מבצעי התקיפה לעבר בסיסי חיל-האויר הירדני ברבת עמון ובמאפרק הביאו למעשה לחיסול כוחו הלוחם של חיל-האויר המלכותי הירדני. כמתואר למעלה, לא חלפו אלא עשרים דקות מאז נודע על תקיפת שדה התעופה בסירקין, וכבר היו ראשוני המטוסים של חיל-האויר הישראלי מעל שדות התעופה הירדניים. חלק מהם קיבל את ההפנייה לירדן בהיותו על המסלולים, אחרים שהיו בדרךם לתקיפת שדות במצרים, נקראו

לשנות כיוון ומטרה בעורם באויר, ולפנות לעבר שדות התעופה הירדניים ברבת עמון ומאפרק. ענף המבצעים שמר כל אותה עת על "לחץ מבצעי" על השדות הירדניים, ולא חדל אלא עד שכולם חוסלו. בסך הכל הושמדו 23 מטוסי הנטר – מהם 21 על הקרקע ושניים אחרים שהופלו בקרבות אויר על ידי מטוס מירז' ומטוס מיסטר. רק מטוס אחד שרד מתקיפת מטוסי חיל-האוויר (שניים אחרים היו בשיפוץ ואחזקה). במאפרק הושמדו 17 מטוסי הנטר ושלושה מטוסים נותרו שלמים – כנראה בתוך המוסכים. אלה הועברו, סביר להניח, לשרדה העיראקי H-3 כדי להמשיך בפעילות נגד ישראל. שדה התעופה ברבת עמון הותקף וסוירים אויריים נמשכו מעליו גם לאחר מכן, בשל החשש כי ישמש מטוסי סים של חיל המשלוח העיראקי שעשה אותה עת את דרכו לעבר ירדן.

המלך חוסיין יצא לאחר מבצעי התקיפה כדי לסייר בבסיסי האוויר שלו. ברבת עמון הוא ראה את שרידי מטוסי סיו שרועים על גחנם ומעליהם ענני עשן קלושים. המוסכים ובתי המלאכה היו פגועים כולם. במאפרק, הוא כתב, "נותר רק חדר האוכל על תילו". מכל מטוסי הממלכה, נותרו רק שני מסוקי אלואט של חיל-האוויר, בהם מסוקו האישי של המלך, אשר הוכרחו אל אחת הגבעות אשר מחוץ לשרדה התעופה האזרחי של רבת עמון.

עם כך חיל-האוויר הירדני לא איבד טייסי קרב רבים במהלך פעילות חיל האוויר הישראלי בשמי ירדן. בספרו כתב המלך: "קיבצתי יחד את 14 הטייסים הכשרים שנותרו ואמרתי להם: 'כל מטוסינו הרוסים. עליכם לצאת מיד עם צוותי הקרקע שלכם ולהעמיד את עצמכם לרשות עיראק לפני שתסתיים המלחמה'<sup>32</sup> אכן טייסים אלה הגיעו באוטובוס לבסיס האוויר H-3 בעיראק ושם הצטרפו לטייסים העיראקיים שפעלו מהשדה. לא ידוע מתי הגיעו הטייסים הירדנים לשרדה העיראקי. חיל-האוויר הישראלי תקף אותו בשעות אחר הצהריים של יום הלחימה הראשון, ופעמיים נוספות ביום שלישי וביום רביעי. חלק מהטייסים יצא לפטרול בשמי עיראק ואחרים, לפי תיאוריהם לפחות, אף התמודדו עם מטוסי הווטור והמירז' שהגיעו לתקוף אותו (ראה בפרק על עיראק). חיל-האוויר הירדני הוצא בתוך מעט יותר משעה מהמערכה. עם כך טייסיו זכו להערכה, גם מפי מפקד חיל-האוויר הישראלי: "מכל הטייסים שפגשנו, היו הירדנים הטובים ביותר" אמר מוטי הוד.<sup>33</sup>

## פרק כו' החזית המזרחית – עיראק

עיראק שולחת כוחות לגבול ישראל

עיראק הצטרפה למלחמה נגד ישראל בצהרי היום הראשון, יחד עם ירדן וסוריה. כוחות חיל-המשלוח העי-ראקי, ובהם חטיבה משוריינת, נעו בדרכם לירדן, כחלק מן הכוחות שנועדו לפעול במסגרת החזית המזרחית. גם חיל-האוויר העיראקי נערך לפעולות נגד ישראל והעביר מספר טייסות לעבר שדה H-3 שהיה המערבי ביותר שהופעל על ידו. במקביל נערכות טייסות המפציצים לפעולה משדה חבניה שהיה מזרחי יותר. צה"ל התכוון לפעול נגד החטיבה המשוריינת עם פרוץ המלחמה, ומטוסי חיל-האוויר היו מתוכננים לפגוע בה בדרכה לירדן. למרות שמטרות של חיל-האוויר העיראקי לא היו בעדיפות ראשונה במבצע "מוקד" הרי פעולה נגד מדינה זו הופיעה כאחת האפשרויות וגם נתונים על השרה H-3 היו בפרק המודיעין של הפקודה עצמה.



מטוסי תקיפה קצרי טווח- מטוסי חוקר הנטר לא יכלו לפעול נגד ישראל משדות בעיראק. בשל כך הם הוטסו לשדות ירדניים ומשם תקפו מטרות בישראל. בצילום: הנטר 570 נושא מיכלי דלק לטיסות העברה

בשעות הצהריים של ה-5 ביוני המריאה שלישייה של מטוסי הנטר עיראקיים, ככל הנראה משדה מאפרק בירדן, לתקיפת שדה התעופה ברמת דוד. המטוסים הגיעו לשרה בשעה 14:00 אולם לא הצליחו לגלות אותו וירו מספר רקטות לעבר נהלל, בלא שגרמו נזק.

כמתואר למעלה, בעקבות מידע שהגיע למודיעין צה"ל על נקשתו של נשיא מצרים מנשיא עיראק לשלוח בדחיפות מטוסי קרב כדי לסייע לכוחות הערביים מירדן, הוחלט לפעול נגד שדה H-3 כבר ביום ה-5 ביוני

1967.

## חיל־האוויר העיראקי

המדינה הרביעית שחברה למצרים, סוריה וירדן במלחמה נגד ישראל, היתה עיראק. חיל־האוויר העיראקי, או "אל קואת אל ג'אויה אל עיראקיה" הוא מחילות האוויר הותיקים ביותר במזרח התיכון. כבר בימי מלחמת העולם הראשונה שלחו הבריטים כוחות אויר מיוחדים של גייסות הטייס המלכותיים ולאחר מכן חיל־האוויר המלכותי הבריטי, אשר נועדו לסייע למלך פייסל אותו הכתירו למושל חבל מסופוטמיה.

בשנת 1931 הוקמה הזרוע האווירית של הצבא המלכותי העיראקי. בראשית שנות השלושים יצאו חנייכים ראשונים לבסיס קורנוול בבריטניה לאימוני טיס. המטוסים הראשונים שהפעיל חיל זה היו חמישה מטוסי דההוילנד ג'פסימות' שהופעלו משרה הינאדי והיו הבסיס להקמת טייסת מספר 1. טייסת שניה



**מזרח ומערב - עיראק השתתפה בהסכמי הגנה רבים עם מדינות ערביות אחרות. בצילום: שני הנטרים עיראקיים עם שני מטוסי מיג 15 של קציים (חקהיליה הערבית המאוחדת)**

הוקמה זמן מה לאחר מכן כטייסת קישור ולה שלושה מטוסי דההוילנד פוסימות'. כמו כן הוקמו שתי יחידות נוספות מצוידות במטוסי הוקר ניסר (נשר).

עיראק היתה כל ימי המנדט הבריטי ארץ מעבר אוירית בין מצרים להודו. בשנת 1941, עת נערך המרד של ראשיד עלי, נשלחו מטוסים בריטיים מארץ ישראל וממצרים לתקיפת המורדים שצרו על בסיס האוויר בחבניה.

בשנת 1947 רכש חיל־האוויר המלכותי העיראקי 32 מטוסי קרב מדגם הוקר פיורי, כולל ארבעה דו-מושביים. בית הספר לטיסה הפעיל מטוסי אימון מסוגים שונים, בהם מטוסי צ'פמנק והרברד.

כמו מדינות אחרות במזרח התיכון, התירו הבריטים בשנת 1953 לחיל־האוויר של מדינה זו לרכוש מטוסי סילון. תריסר מטוסי קרב מדגם ומפייר FB.52 ושישה מטוסי הסבה ואימון ומפייר T.55 נרכשו לציודה של טייסת מספר 5 בשדה רשיד. טייסת שניה הוקמה שנתיים אחר כך. בשנת 1954 נרכשו מטוסי תקיפה והסבה מסוג ונום FB.1 שפעלה מחבניה. בשנת 1951 תרמה ארה"ב חמישה מטוסי קרב מסוג סייבר לעיראק.

השלטון בעיראק ידע מהפיכות ושינויים רבים במהלך שנות החמישים וראשית שנות השישים. בשנת 1958 סולק בית המלוכה העיראקי וקצינים פרו־סובייטים עלו לשלטון. בעקבות כך שינה "חיל־האוויר המלכותי העיראקי" את שמו ל"חיל־האוויר העיראקי". גל של רכש מטוסים וציוד אחר ממדינות מזרח אירופה ובראשן ברית המועצות, החל מיד אחר כך.

ראשוני המטוסים מתוצרת מזרח אירופה שנרכשו היו מטוסי קרב מדגם מיג 15 ועשרה מן הדגם הרר

מושבי שלו, מיג 15UTI. הוקמה טייסת הפצצה מצוידת ב-11 מפציצים בינוניים מדגם איליושין IL-28. הרוסים שלחו לעיראק מטוסי אימון מסוג C.11 ומטוסי תובלה איליושין IL-14 ואנטונוב AN-2. מספר שנים אחר כך היתה עיראק מן המדינות הראשונות אשר רכשו מטוסי קרב על-ידיים מדגם מיג 19 ואחריהם המיג 21. טייסות הקרב פעלו מן השדות בחבניה, רשיד ושייבה. בראשית שנות השישים מנה חיל-האוויר העיראקי 21 טייסות קרב ולהן כ-250 מטוסים. בין אלה היו טייסת מיג 21 ולה 12 מטוסי מיג 21F-13, טייסת מיג 19 ולה 17 מטוסים וטייסת מיג 21PF לקרב אל-ראות. כמו כן הופעלו מספר טייסות מצוידות במטוסים מיושנים יותר מדגם ונום FB.50 ותריסר ומפייר FB.52. שתי הטיבות הפצצה הפעילו את המפציצים מדגם איליושין IL-28 וכן יחידה אחת מצוידת בעשרה מפציצים כבדים מדגם טופולב TU-16. טייסות התובלה הפעילו מטוסי בריסטול 170, שמונה אנטונוב AN-12, 14 איליושין IL-14, שני מטוסי הירון ושניים מסוג דוב. כמו כן הופעלה טייסת מסוקי מיל 4 מיל 1 ודרגונפליי.



חומפייר T.55 היה מטוס החסבה העיקרי עד הגעת מטוסי מיג 15UTI מברית המועצות.

הקולג' לתעופה ברשיד הפעיל מטוסי אימון מסוג צימפמנק, אויה C.11 ופרסיבל פרובוסט T.53 וגם מטוסי הוקר פיורי דרימושבי. להסבה הופעלו מטוסי מיג 15UTI ומטוסי ומפייר T.55. עם כך המשיך חיל-האוויר העיראקי לרכוש גם ציוד בריטי.

בשנות השישים רכשו העיראקים מטוסי הנטר וכן מטוסי אימון סילוניים מסוג ג'ט פרובוסט. בשנת 1966 קיבלו העיראקים מטוסי קרב מתקדמים מסוג מיג 21PF, ובסך הכל הפעילו באותה שנה שלוש טייסות מיג 21 משני דגמים.

מטוסי ההוקר הנטר הבריטיים והמיג 21 הרוסיים לדגמיהם, היו מטוסי הקו הראשון של חיל-האוויר העיראקי בפרוץ מלחמת ששת הימים. כמו כן היו עשרת מפציצי הטופולב 16 שהופעלו מחבניה, איום איסט-רטי על ערי ישראל.

עיראק הצטרפה לחזית המזרחית עם ירדן ומטוסיה אף תקפו מטרות בגליל בשעות הצהריים של יום המלחמה הראשון.



צמד בקרב- הווטור והמירזי  
שביצועיהם לא היו זומים יצאו  
לתקיפה וגם הפילו מטוסי אויב  
מעל עיראק

## שרה מבצעי על צינור הנפט לחיפה

שרה H-3 הוא אחד מתוך מספר שדות תעופה אשר נבנו בסוף שנות השלושים, בנתיבו של צינור הנפט בין מוסול בעיראק לחיפה בארץ ישראל. שדות אלה נועדו לשמש את המטוסים הקלים של חברת IPC (Iraqi Petroleum Company - חברת הנפט העיראקית) ומהם יצאו מומחים לבדיקת תחנות השאיבה, אשר אחת מהן היתה תחנה H-3 (האות H פירושה "חיפה").

שרה זה הוכשר לנחיתת מטוסי קרב באמצע שנות השישים, בעקבות הסכם בין עיראק לירדן. אליו היו אמורות להגיע התגבורות האויריות העיקריות במקרה של מלחמה עם ישראל. בעקבות כך הוארך מסלול השרה, וכן נבנו בו מתקנים מתאימים לקליטת מטוסים ויחידות הגנה.

לשרה H-3 היה מסלול אחד בכיוון כללי מזרח-מערב וכן מסלול הסעה מקביל. צפונית למסלול היו מפקדת הבסיס, מחסנים ומוסכים לטיפול במטוסים. סביב השרה היו מספר סוללות של תותחי נ"מ אשר תוגברו ערב המלחמה, עם הגעת מטוסי הקרב ממזרח עיראק (סבב השרה נבנו בשנים הבאות עוד מספר מנחתים)

חיל האויר הישראלי הכין משימות לעבר שני שדות תעופה בעיראק, שהיו קרובים יחסית לגבול ישראל, ומהם יכלו לפעול מטוסי תקיפה טקטיים ומפציצים: שרה H-3, משם פעלו מטוסי קרב, ושרה חבניה, אשר היה הבסיס העיקרי של המפציצים הכבדים מסוג טופולב TU-16, והמפציצים הבינוניים מסוג איליושין IL-28.



הנטרים ומיגים. מטוסי קרב, תובלה ומפציצים חנו בשדה העיראקי הקדמי נפגעו כבר בניחה הראשונה של חוטרורים. בצילום: הנטר אשר נמכר על ידי הבלגים לעיראק

על פי מידע שהיה בחיל האויר, פעלו בשרה H-3 בבוקר ה-5 ביוני תריסר מטוסי הנטר. למעשה המספר היה גבוה יותר. ערב המלחמה העבירו העיראקים גפים נוספים של טייסות קרב לבסיס קדמי זה. בין אלה היו גפים של מטוסי הוקר הנטר ומיג 21. בחיל האויר היה חשש כי גם מפציצים מסוג טופולב 16 יועברו לשרה ויאיימו על האוכלוסייה האזרחית בישראל.<sup>2</sup>

זמן קצר לאחר הפעילות ההתקפית נגד השרות במאפרק וברבת עמון, הועברו אל שרה H-3, מספר מטוסי הנטר ירדניים שחמקו מהתקיפות הישראליות. כמו כן הגיעו לשרה טייסים ירדניים אשר לא נפגעו במהלך הפעילות מעל שדות הבית שלהם. אלה הצטרפו לטייסים העיראקיים ויצאו לפטרולי הגנה סביב הבסיס. באותה עת היו גם טייסים פקיסטניים בירדן, אשר הדריכו את הטייסים המקמיים בהטסת מטוסי הסטרפייטר שרכשה מדינה זו.<sup>3</sup>

שרה זה, שהיה הקרוב ביותר לשטח ישראל היה, איפא, האיום העיקרי מצד עיראק על ישראל. בשל כך התיחס אליו חיל-האויר הישראלי כאל שרה קדמי, בדומה לשרות אחרים של חיל-האויר הירדני.

**גיחה ראשונה: "איפה נמצא השרה הזה?"**

לפני הצהריים של ה-5 ביוני, הוציאה מחלקת המבצעים של חיל-האוויר פקודת משימה לתקיפת שדה התעופה H-3, לשתי טייסות קרב: טייסת 110 ווטור וטיסת 117 בבסיס האוויר ברמת דוד. שתי טייסות אלה נבחרו בשל קרבתו היחסית של בסיס רמת דוד לעיראק.

הפקודה התקבלה בהפתעה בטייסות. מפקד טייסת המירו'ים, סא"ל עמיחי שמואלי ציין לאחר המלחמה כי הפקודה נחתה עליו בהפתעה גמורה מבחינה מבצעית. לאחר שנבדקו נתוני הטווח לשדה העיראקי, משקל הפצצות שיכלו המטוסים לשאת, מול כמות הדלק הדרושה לביצוע המשימה, נמצא כי הפעולה נמצאת על גבול הטווח ומשך השהייה המבצעית של מטוסי המירו'. הוחלט, איפוא, להכין תכנית טיסה על פי מגבלות אלה, אשר סיכנה במידה ירועה את מטוסי הקרב לו נדרשו להתמודד עם מטוסי אויב, או להפעיל את מבערי המנועים מעבר לדקות ספורות. מינימום הדלק לחזרה בטוחה לנחיתה היה 200 ק"ג – הרבה פחות מגבול הבטיחות.

שמואלי הביא את הנתונים בפני מפקד הבסיס, אל"מ יחזקאל סומך, ואנשי המבצעים, וביקש לבטל את הגיחה. ואכן, אנשי המבצעים החליטו לוותר על ליווי המירו'ים למשימת תקיפה זו, והורו לשלוח את מטוסי הווטור לדרך, לברם.<sup>4</sup>

הפקודה נתקבלה גם בטיסת הווטור, בהפתעה, למרות שטיסת זו היתה מנוסה בגיחות ארוכות טווח ליעדי דים מוגנים. טייסייה האמונים על גיחות מסוג זה, תכננו את הביצוע במגבלות המקובלות של המטוס. כאשר התנהלה הבריקה בין מפקד טייסת המירו'ים למפקדת חיל-האוויר, ישבו טייסי הווטור בחדר התדריכים, והמידע תיגן לפ"מ מענף מבצעים במפקדת חיל-האוויר למטרה לא ידועה. בדיעות ראשונות נמסר להם כי המטרה היא בסיס האוויר הסורי סייקל. לאחר מספר דקות היא שונתה לדמייר. המטרה השלישית היתה ראס בנאס במצרים. לבסוף נמסר להם כי הם יוצאים לבסיס האוויר H-3.

מפקד טייסת הווטורים, רס"ן לוי צור, לא ידע על הטיסה המתוכננת לשדה בעיראק, ולא היה מעורב כלל בתכנונה – באותה שעה הוא הוביל את הפעולה לתקיפת שדה דמייר בסוריה (גיחה ממנה לא חזר מספר שתיים שלו, סגן אברהם וילן שנפל בשבי). שלוש דקות בדיוק לאחר שנחתו מטוסי המבנה של צור, יצאו מטוסי המבנה של מגן לעבר H-3.

**"שרה H-3 נמצא בירדן או בסוריה?"**

סרן גדעון מגן, הטייס הותיק והמנוסה, נבחר להוביל את הגיחה יחד עם הנווט אלכסנדר ענבר (מלצר), ועמו סגן יעקב טל, סגן (מיל') רן גורן, וסגן אילן דניאל.

גדעון היה טייס מילואים חבר קיבוץ עין-שמר, ומראשוני טייסי הווטור של חיל-האוויר. זו היתה גיחתו השנייה באותו יום, אך לא האחרונה. למרות העובדה שהשרה היה מטרה חשובה, לא היו בידי חיל-האוויר הישראלי מפות מעורכנות של השרה. "בתחילה לא היה ברור לאף אחד בטיסת איפה זה בדיוק – בסוריה או בירדן" סיפר מגן לאחר הטיסה, "כשהתברר שהשרה נמצא בעיראק, ניסינו להשיג אינפורמציה מודיעינית, אך לא זכינו ליותר מאשר נ"צ וכיוון המסלול".<sup>5</sup>

אנשי מחלקת המודיעין של הבסיס הביאו לטיסת בחופזה צילומי אוויר של השרה שנעשו תשע שנים לפני כן. כצפוי, אלה לא הועילו הרבה: היו אלה צילומים שנערכו בגיחת צילום באוקטובר 1956, ערב מבצע קדש, על ידי דני שפירא ורפי סברון במטוס מטאור 7. השרה עבר מאז שינויים רבים. המפה היחידה שהיתה בנמצא היתה בקנה מידה של 1:50,000 שהסתיימה על גבול ירדן עיראק. היא לא כללה את שדה H-3 וסביבתו. הטייסים הרביקו דף נייר לבן בקצה הרחוק שלה והשלימו את הנתונים על פי הנ"צ של השרה שנמסר להם. לבסוף סוכם שיטוסו לפי נתיבו של כביש צינור הנפט – פריט הנוף היחיד שהיה בר זיהוי במדבר השומם. הנווט אלכסנדר מלצר (ענבר) או "אלכס" בפי מכריו, שהיה אמור להוביל עכשיו את המבנה לשדה העיראקי, ישב ללמוד את הנתיב. חבריו לטיסת סיפרו כי היה בחור מאד צנוע, ויחד עם כך אדם אמיץ שלא היסס לצאת לכל משימה. הוא הצטיין בנווט ארוך-טווח והתנסה בכך בשנים האחרונות.



**צוות ראשון- גדעון מגן (למעלה) היה מוותיקי הווטור וחובל את הגיחה הראשונה עם אלכס ענבר (מימין). אלכס יהיה הנווט בכל שלוש הגיחות לשדה העיראקי**

אלכס נולד בקרית חיים בשנת 1939. הוא למד בבית ספר בסמ"ת במגמת חשמל וסיים עם ציון נים מעולים. בשנת 1958 התנדב לקורס טיס אך נדחה בגלל חשש לרדקת קרום המוח בה לקה בילדותו. אך הוא לא ויתר. לאחר מאבק עיקש התקבל לקורס וסיים אותו כנווט. הוא הוצב במרס 1960 לטייסת הנוורדים, ושלוש שנים אחר כך, בנובמבר 1961, הגיע לטייסת הווטור



רים ברמת דוד. על הטייסת פיקד אותה עת רס"ן יעקב אגסי (ואחריו רס"ן יוסי שריג). זו היתה אותה עת מהטייסות המבצעיות ביותר בחיל-האוויר, וגולת הכותרת של מבצעה היו טיסות הצילום ארוכות הטווח לעומק מדינות ערב. ענבר הצעיר הצטרף לאייל (לוס) אחיקר, ושניהם היו הנוטים של הטייסת. אמרו על ענבר כי הכיר את מצרים, סוריה וירדן, כמו את כף היד שלו. עתה עמד, כמעט באופן טבעי, לנווט בגיחה הארוכה לעיראק.

גם סגן רן גורן, היה במבוכה לגבי נתוני שדה H-3: "לא ידענו היכן לחפש את השדה במפה. לא ידענו אם זה בסוריה, ירדן או עיראק" הוא כתב במחברת בה סיכם את טיסותיו במלחמה. "רק לאחר עיון נתברר לנו שהשדה נמצא בעיראק, לא רחוק מגבול ירדן, ליד הכביש הראשי בין ירדן לעיראק. מיד שורטטו המפות. אנחנו היינו המבנה הראשון שיועד לשדה זה. לא היו לנו כל ידיעות מודיעיניות על טייסות או נ"מ בשדה, על רחבות חניה או מבנים – מאומה. לא ידענו כלום – קל וחומר מה מחכה לנו שם... את השדות האחרים שתקפנו הכרנו לפני ולפנים".<sup>6</sup> עבור סגן טל, הגבוה והצנום, זו היתה הגיחה השניה באותו יום.

התכנון היה לצאת בקו ישר לשדה עצמו – זאת בשל מגבלות דלק: הם תכננו לצאת מרמת דוד בקו ישר מזר"ח, לחצות את הירמוך ומשם דרך רמת הגולן לצאת צפונית להר הדרוזים עד למפגש עם כביש צינור הנפט בלב המדבר ומשם לתקוף את השדה.

בראש מבנה התקיפה בן ארבעה המטוסים, יצא מטוס ווטור IIN דו-מושבי, מטוס לקרב אליראות אשר הוסב לשמש כמטוס תקיפה. מטוס זה הותאם גם למשימות צילום ובין מטרתיו היתה לצלם את הנתיב לשדה, ואת השדה עצמו במהלך התקיפה, כדי לעדכן את הנתונים על הבסיס העיראקי. שלושת מטוסי הווטור הנוספים,



רן גורן (למעלה) היה מספר שניים ומוביל הזוג השני. יעקב טל (מימין) השלים את השלישייה לאחר פרישתו של אייל דניאל (למטה) בעקבות תקלה בזלתות כן הנסע שלו.

לחזור לנחיתה ברמת דוד. שלושת המטוסים לא המתינו למטוס מחליף, והמשיכו בדרכם מזרחה. המטוסים חלפו מעל עמק יזרעאל, ועברו במהירות את עמק הירדן. הם חדרו דרך רמת הגולן, ומשם גלשו בגובה נמוך ומעל הירמוך, אל עבר המדבר הסורי הגדול והצהבהב.

גורן: "הדרך הלך בגובה נמוך – כיוון מזרח כל הדרך. אלתור יפה של מגן ואנו חודרים דרך ערוץ הירמוך כדי למנוע גילוי".

לפתע חלף מולם מיג 21 סורי ונעלם דרומה. טייסו לא הבחין, ככל הנראה, במטוסים הישראליים שנבלעו במרחבי המדבר. המבנה המשיך מזרחה בטיסה נמוכה וזוללת דלק. "ממשיכים לגרד את האדמה מעל הרמה הסורית, שדות מעובדים, כפרים, טרקטורים, וערבים מנפנפים בידיהם" כתב רן גורן. המטוסים הגיעו לקרבת רכס ההרים הגבוה. "מרחוק מבחינים בהר מתרומם – זה הר הדרוזים. מתקרבים ומתחילים להתרומם בהדרגה עד ההר. הקרקע



סלעית" מבחין גורן, "זרועה כולה סלעים כהים חומים ושחורים".

שלושת הוטרורים חלפו מימין לעיר סויידה בירת הר הדרוזים. "גובה הטיסה כרגע 4500 רגל מעל פני הים. ההר למעלה די שטוח". לאחר דקות נוספות הם יצאו לעבר מישור מדברי ובוהק, ורמה נמוכה מול חרת א' רוג'יילה הזרועה מלחות ויובש. "גורן": "הטיסה בגובה 50 רגל בערך – 2500 מעפ"י. ההזדהות בלתי אפשרית והדרך נראית ללא סוף עקב חדיגוניות השטח וגובה הטיסה. עתה אנו בתוך גבולות ירדן. לקראת חציית גבול ירדן אנו מצפים לכביש שהטיסה לאורכו תביאנו למטרדה".

צלליות המטוסים כמעט והתלכדו עם גחונם בשל הטיסה הנמוכה. לאחר עוד דקות ארוכות הבחינו הטייסים

הצבועים בכחול-חום ואפור בהיר, היו מרגם IIA חד-מוש" ביים. כל אחד מן המטוסים נשא בתאי הפצצות ומתחת לכנפיו שני מיכלי דלק ושמונה פצצות 70 ק"ג כ"א. פצצות "קשוחות" אלה התאימו במיוחד להרס מסלולים. ארבעת המטוסים יצאו מדריהם המוגנים, והמריאו בשעה 14:15 מזרחה. לאחר כחמש דקות, עת היו המטוסים סים בנסיקה, הודיע סגן דניאל כי אינו מצליח לקפל את הדלת הקדמית של כן הנסע. מגן בירר איתו את פשר התקלה, ולאחר שלא נמצא פתרון בתא הטייס, הורה לו

בכביש, תקנו מעט שמאלה ובינתיים הזמן המתוכנן מתקרב – אבל הם לא מצליחים לגלות את השרדה. עוד מספר דקות חולפות. הטיסה ארוכה גם במונחים של מטוסי סילון. גם ענבר מתקשה לאתר את מיקומם במדויק. לאחר מספר דקות נוספות הוא מזהה נקודות על ציר הנפט, המטוסים מתבייתים על הכביש וממשיכים בטיסה לעבר השרדה העיראקי. הטייסים האמונים על נווט מגע – זמן וכוון, התקרבו כבר לעבר נקודת



ווטורים בלבד- המבנה הראשון אשר יצא לעבר השרדה במערב עיראק היה של שלושה מטוסי ווטור. המטור- סים מילאו את משימתם תוך התמודדות עם מטוסי מיג 21. הגיחות הבאות תהיינה מורכבות יותר

המשיכה והכינו עצמם לכניסה לתקיפה. הם משכו מעט את הסטיק, התרוממו מטרים ספורים וניסו לאתר את השרדה. "היתה בעיה חמורה בניווט. כל המרבר היה דומה וריק" אומר מגן. "אין זכר לשרדה ואנו ממשיכים מזרחה" כתב גורן.

"קרוב ליעד נערכנו למבנה התקפה באופן שנוכל להכנס לתקיפה מיד בהגיענו אל המטרה" נזכר טל. בגלל פרישתו של דניאל, היה עתה טל, מספר שלוש, ללא הגנה צמודה וללא מטוס נוסף שיוכל להביט ולהזהיר אותו מפני מטוסים מיריטים. "אני הייתי מאחור והבטתי סניב כי זנבי היה חשוף".<sup>7</sup> הזמ"מ זמן מעל מטרה הגיע וחלף, אך זו אינה נראית באופק.

#### שני מיגים מיריטים את הוטורים

"הניווט היה קשה" כתב גורן, "ונאלצנו להתרומם על מנת להודות טוב יותר. כך גילו אותנו מכ"מי האויב, ועד מהרה גילינו מיגים מאחורינו". ואכן מספר מטוסי מיג 21 שהיו בפטרול בשמי האיזור גילו את המבנה

והתארגנו ליירט את שלישיית הווטורים.

"לפתע ראיתי שני מטוסי מיג 21 כסופים יושבים עלי מאחור" סיפר טל. הוא פרץ מיד לקשר: "בוגי בשעה שש".

הווטורים שברו מיד לצדדים. שני המיגים עזבו את המבנה שהתפצל בשבירה חדה, ומשכו למעלה. ההתקפה של המיג הראשון סוכלה. מגן אינו מהסס: למרות היותו עמוס וכבד, ובמטוס נחות בניצועיו, הוא דחף מצערת ומשיכה מהירה נסק מעלה לעבר המיג הראשון שחלף אותם קדימה וניסה לפגוע בו.

"מספר אחד שלנו עלה והתכתש עם שני המיגים" סיפר סגן טל, "בעוד מספר שתיים ואני, כמספר שלוש, המשכנו לטוס נמוך יותר ושמרנו קשר עין עם מספר אחד כרי להזהירו. היה באפשרותו להפיל את המיגים, אך הוא היה חייב לפתוח מנוע כוח מלא ומטעמים של חסכון בדלק לא ביצע זאת". גרעון מגן רדף אחרי המיג, התקרב וירה עליו בארבעת תותחיו. והנה בעיה: "בשל הרטט והרעידות בחרטום המטוס, יצאה מערכת הקשר שלי מכלל פעולה" סיפר מגן. גורן: "מגן אומר לנו לנסות לחפש את הבסיס. שוברים ימינה ושמאלה, לה, מביאים את המיג לשעה 12 ומנסים להמשיך בכיוון מזרח. מגן מאיים על המיג שלו ואפילו יורה עליו מטווח רחוק ומחטיא. מרגע הירי נפסק הקשר איתו".

חלפו עוד מספר דקות – מטוסי קרב היו באוויר אך השרדה העיראקי לא נראה על פני האדמה. שלושת הווטורים המשיכו לטוס מזרחה, בעוד שני המיגים חגים סביבם במעגלים וחולפים בטיסות מהירות מאופק לאור פק, מהססים להתקרב לווטורים התוקפניים. "טיסה ללא תכלית!" ציין טל בהתיחסו למיגים.

המצאות המיגים באוויר רמזה עם כך, כי השרדה נמצא בטווח קרוב, אולם טייסי הווטורים לא ירעו עדיין מה מרחקם ממנו. לפתע מתגלים מספר מבנים באופק. המטוסים התקרבו כדי לנסות ולזהות אותם – ואכן היה זה שדה H-3 שהשתלב היטב בנוף המדברי.

"ראינו לפנינו בסיס רציני מלא מטוסים – טופולבים, מיגים, הנטרים, הליקופטרים ומטוס תובלה גדול" סיפר טל. גם גורן חדהעין הבחין כי "השרדה מלא מטוסים. מיגים מוכספים, הנטרים ירוקים ומטוס גדול אחד בקצה המערבי של המקביל".

מיכלי הדלק היו תלויים עדיין מתחת לכנפי הווטורים, והפצצות בתאים ומתחת לכנפיים. אלה הוסיפו למשקל המטוס, והפחיתו מיכולתם לתמרן בקרב אויר. אך אסור היה לוותר על החימוש ועל המשימה. הוטרורים היו מפוזרים בשמיים, ולא נערכו ליעף ההפצצה כפי שתוכנן ממזרח למערב.

מתאוששים עדיין מן המפגש עם המיגים, הם נכנסו לתקיפה בצורה לא מסודרת, ומכוונים שונים. יעף הטלת פצצות הגחון בווטור לא היה דבר של מה בכך: טייסי הווטור מספרים כי היה עליהם לטוס טיסה "ישרה ואפקית" כדי להטיל את פצצותיהם. כאשר לחצו על מתג ההפצצה, נפתחו תאי הפצצות הגדולים של המטוס, ומגש הוריד אותן מטה. במשך עשרים שניות היה על הטייס לשמור על מצב טיסה זה, עד לשחרור הפצצות ועליית המגש למקומו. במצב זה אסור היה להם לעבור יותר מ-1.5 ג' כדי לא להעמיס את המבנה. מצב לא נוח כלל כאשר מיגים מסתובבים באוויר. רק לאחר מכן יכלו לכנס את הדלתות ולמשוך לתמרון בעומס גבוה יותר. סדר ההפצצה השתבש ובמקום שני יעפי הפצצה ומספר יעפי צליפה נהגו המטורים בהתאם למצב המתפתח.

גרעון מגן, מספר אחת, משך מעלה להפצצת חתף, התגלגל ותקף ראשון.

מספר גורן: "אני פונה ימינה כדי להכנס להפצצה לפי התכנון ממזרח למערב, אבל המיגים מאיימים ואני מחליט לצלוף קודם. אני פונה 90 מעלות שמאלה ובניצב למסלול אני צולל לעבר המטוס הגדול אשר נראה כטר-16. לחיצה ארוכה על ההרק וזרם הכדורים 'חורש' את המטוס דרך כנפיו והוא עולה באש".

המיגים העיראקיים עדיין היו למעלה. אחד המיגים פנה לעבר מטוסו של רן גורן שנכנס ליעף ההפצצה ושיגר עליו טיל אויר-אוויר אטול. גורן לא הבחין במיג: "כאן צועק לי טל, שרק במקרה מבחין בי (הוא משך תחילה והפציץ ממערב למזרח) לשבור. שבירה חזקה שמאלה ומיג חולף מימיני כלפי מעלה. בטיסת מספר

לי טל שהוא ירה עלי טיל והחטיא". הטיל חלף בוויש מצמרר ליד המטוס. אבל הווטור של רן לא נפגע. סיפר על כך טל: "כאשר מספר שניים יצא מהצליפה, הבחנתי כי אחד המיגים שיגר לעומתו טיל אויר-אויר. הווטור הצליח לשבור ולהתחמק ממנו. מיד אחריו נכנסתי אני להפצצה. התארגנו ליעף שני. כאשר המיגים עדיין מעלינו. הפעם מספר שניים הפציץ, בעוד אנו צולפים. אני צלפתי על ארבעה הנטרים והליקופטר – ביעף אחד. פגיעות ברורות ראיתי בשני הנטרים אך בשאר לא הבחנתי. ראיתי אנשים במספר בלתי רגיל בורחים לכל עבר".

גורן: "שני הנטרים מסיעים להמראה על 11. מגן מפציץ לפנייהם וסוגר את המסלול. אני ממשיך בפניה שמאלית ומקווה להפציץ. מימיני גבוה אני רואה את שני המיגים. אני רוצה תחילה לקצר ולהיכנס מ"עם הרוח" 90 מעלות, אך "אתה נקי" של טל מעורר אותי להמשיך ולהכנס לאורך המסלול ממזרח למערב. כיוור



ההרקולס הרוסי- מטוסי תובלה מסוג אנטונוב 12 הביאו ציוד לשדה H-3 במערב עיראק ונפגעו במחלף מבצעי התקיפה על השדה

גון טוב, שחרור נמוך והפצצות פוגעות באמצע המסלול. אני מבצע 270 לשמאל. בעמדת המראה עומדים עדיין שני הנטרים. כניסה מדרום לצפון, צליפה ושני הנטרים עולים באש".

המיגים המשיכו לטוס בפניות רחבות מעל הווטורים התוקפים, תוך שהם מנסים להגיע שוב לעמדות ירי. אך טייסי הווטורים שהיו עתה קצרים בדלק חשו בחשיבות התקיפה על המטרות בשדה הגדול ולא ויתרו – הם נכנסו להפצצה בזה אחר זה והטילו את הפצצות שלהם. אבדן הקשר אצל המטוס המוביל פגע ביכולתו לתאם בין המטוסים, וקשה היה להזהיר אותם על מטוסים הנכנסים עליו כדי לפגוע בו. גם הוא לא יכול היה להזהיר אחרים.

כל מטוס היה עכשיו לעצמו, מגן, צולל, תוקף בנחישות וחומק מן המיגים. "ביצענו עוד יעף צליפה כשהי מיגים עודם באויר ופנינו מערבה בכוח מלא. הותרנו אחרינו פגיעות רבות במטוסים ובמתקנים" סיפר טל. גורן: "אני פונה שמאלה בכיוון הביתה. מולי אני רואה ווטור שגם הוא פונה לכיוון מערב. אני מניח שזה טל ואני נתן לו הוראות להתארגנות במבנה ובגובה נמוך, מהירות 450 – טסים הביתה. המטוס השלישי לא נראה. פתאום אני מבחין מצפון במטוס נוסף. לאחר בירור נוסף מתברר לי שבמבנה אתי נמצא מגן חסר הקשר וטל הוא במטוס הרחוק. ורוז ברדיו וטל מצטרף למבנה. הרגשת רווחה מסוימת".

אחד המיגים התארגן בינתיים מאחורי שלושת הווטורים שחמקו עתה מערבה והיו קצרים בדלק וכמעט נטולי חימוש. הוא מתיישר כקילומטר מאחורי מגן שהיה האמצעי במבנה. גורן מבחין במיג וצועק למגן:

"מספר אחד - שבורו!"

אין תגובה! - הרדיו מקולקל ומגן אינו שומע.

גורן שובר לעברו כדי לעורר את תשומת לבו ולגרום לו לחמוק מהטיסה הישרה והאופקית, ולפתע חולף שובל של אש ליד הווטור הגדול. אבל לא- הטיל פוגע בקרקע כחמישים מטר מאחוריו. מגן שהביט לעבר מטוסו של גורן ראה תמונה זהה: מיג 21 שיגר לעברו טיל. הוא צועק לו "שבורו!" אך מערכת הקשר שלו אינה משרדרת- היא יצאה זה מכבר מכלל שימוש. למרבה המזל החטיא גם אטול זה את מטוסו של גורן.



**הנטרים עיראקיים, טייסים ירדניים- מספר טייסים ירדניים יצאו לשדה H-3. טייסי המבנים הבאים יתמודדו גם עם טייסים ומטוסים אלה**

טל הבחין בשיגורי הטילים לעבר שני הווטורים: "טרם הספקנו להתארגן למבנה כאשר מספר שתיים הודיע כי המיגים רודפים אחרינו. שברנו חזק ובאותו רגע שיגר אחד המיגים טיל נוסף. גם הוא החטיא ופגע באד" מה". ככל הנראה היה זה מיג 21PF אל-דאות המצויד רק בשני טילי אטול- לא היו תותחים במטוס, וטייסו לא היה יכול לעשות יותר מזה. המיג פנה לאחור וחזר לנחיתה.

את סיפור היירוט ושיגור הטילים לעברם שמעו מגן וגורן זה מזה רק לאחר שנחתו והגיעו לטייסת. סיכם את הטיסה רן גורן: "חוזרים הביתה בגובה נמוך, בדרך המוכרת. בירדן אנו מבחינים בעמודי העשן הענני קיים העולים מהפצצת השדות מאפרק ועמאן. אנו מבחינים בשיירה צבאית נעה בכביש. תוך כדי הנווט אני מטה את המטוס ומנסה לצלוף, אך מחטיא. לא מתעכבים כי למוביל אין קשר ואכן מתברר אחר כך שמגן נוחת עם אפס דלק".

גורן: "נוחתים בשלום בבסיס מלאי רשמים ונרגשים. גיחה מוצלחת: שלושה ווטורים טסים לשדה בלתי מוכר, פוגשים שני מיגים לפני השדה ובכל זאת מבצעים, תוך כדי קרב אויר, את המשימה - אמנם בצורה מאולתרת אך מוצלחת. המסלול פגוע, כ-12 מטוסים מושמדים. מגן צלף ביעף אחד על לייזר של שבעה מטורי סים. טילים נורים עלינו ולבסוף אנו חוזרים ללא פגיעה הביתה. כלל לא רע" מסכם רן גורן.

"לאחר שנחתנו בטיפות הדלק האחרונות, התחלנו לעכל מה בעצם קרה שם" סיפר גורן. "חרף אייהוודאות והיעדר מודיעין, ולמרות יירוטנו על ידי מטוסי האויב טרם תקיפה, כאשר על פי התורה התחייבה השלכת המטענים וכניסה לקרב אויר מלא במגמת ניתוק מגע, דבקנו במשימה וביצענו אותה כמלואה".

גם סגן טל הצעיר התרשם מהצלחת המשימה: "המאלף הוא כי שלושה ווטורים חדרו לעומק רב, נאבקו במי- גים ובאותה שעה אף תקפו בסיס אוירי" הוא סיפר לאחר הגיחה, "כאשר העיראקים לא נקטו בפעולות תכליתיות יותר כדי למנוע זאת מהם".

טייסי המטוסים דווחו על השמדת שישה מטוסי מיג 21 על המסלולים, שלושה מטוסי הנטר ומטוס תובלה אחד. כמו כן דווחו על הוצאת מחצית המסלול משימוש, ועל מספר רב של מטוסי הנטר הנמצאים עדיין בשדה.

לקחי הטיסה הראשונה לשרדה H-3 לא נלמדו עד תומם. שמחת החזרה ללא פגע הביתה, הביאה לרדחיתת התחזק, וזה לא נערך מעולם בצורה מסודרת. מפקד הטייסת, רס"ן לוי צור, היה עסוק אותה שעה בנושא אחר: הדאגה לשלומו של וילן. הוא אסף את הטייסים לאחר נחיתתו מדמייר וסיפר להם על הנטישה. איש לא ידע אם וילן חי או מת. הסיבה לכך שלא נערך תחקיר אמר, היתה כי "הדברים לא חזרו על עצמם, והיה חשוב שהאנשים ינחו לקראת יום המחרת. אי אפשר היה לערוך תחקיר מסודר אחרי כל גיחה".<sup>8</sup> גם הסרט שצולם על ידי המוביל במהלך הטיסה הראשונה ל-H-3 לא פוענח, ונעלם.

בעקבות בקשתו הרחופה של נשיא מצרים, החלה עיראק להיערך להעברת מטוסי קרב מערבה, כדי לשולי-חם, דרך ירדן, לשרות במצרים. היה זה לאחר שהחלו להודע תוצאות התקיפה של חיל-האוויר על השרות במצרים. אולם תקיפת שדה H-3 שינתה את העדיפויות: עתה הבינו העיראקים כי עליהם להגן לפני הכל, על שדות התעופה שלהם מפני מטוסי חיל-האוויר הישראלי. שישה מטוסי הנטר עיראקיים ראשונים כבר הגיעו לשרדה בדרכם לירדן, והוחלט להשאיר אותם במקום כדי להגן עליו. לשרדה הגיע גם האוטובוס ממאפי-רקובו הטייסים הירדניים, פליטי התקיפות על השרדה הירדני. אלה הצטרפו עתה לעמיתיהם העיראקיים כדי להטיס את ההנטרים להגנת שמי האזור.

הגעת ששת המטוסים מחבניה לשרדה לא נסתרה מעיני המודיעין של חיל-האוויר הישראלי. הם קיבלו דיווח מטייסת הוותרים על השמדת המיגים וההנטרים בשדה, אך נותרו במקום מטוסים נוספים שלא נפגעו. מפקדת חיל-האוויר החליטה לשלוח מבנה נוסף לעבר שדה H-3 כדי להשמיד את המטוסים הנותרים. כמו בגיחה הקודמת, היה חשוב שהוותרים ימלאו את משימת התקיפה שלהם ללא הפרעה של מטוסי אויב. מפקד בסיס רמת דוד, אל"מ יחזקאל סומך, החליט לשחרר את הוותרים מן הדאגה למיגים כדי שיוכלו למלא משימתם העיקרית. הפעם התעקש כי מטוסי מירז' יצאו ללוות את המטוסים התוקפים. לבוקר המחרת תוכננה גיחה נוספת לעבר שדה H-3 בעיראק.

### מפציץ טופולב תוקי בשטח ישראל

מפקדת חיל-האוויר העיראקי החליטה לגמול לישראל על הפצצת שדה H-3. היא הוציאה פקודה לטייסת מפציצי הטופולב 16 אשר חנתה בחבניה, ובה הוראה להכין ארבעה מפציצים כבדים לפעולה, ולתקוף למחרת עם שחר את תל-אביב, שהיתה ב"תחום האחריות" של עיראק, ואת בסיס האוויר ברמת דוד. צוותי הקרקע תדלקו את המטוסים, תלו שש פצצות כבדות במתלים של תא הפצצות הגדול בגחון המטור-סים, והכינו אותם לטיסה.

למחרת, בשעת בוקר מוקדמת של ה-6 ביוני, נכנס מפקד בסיס האוויר חבניה, העקיד (אל"מ) חוסיין, ועימו אנשי הצוות למטוס הראשון, הניע את שני מנועי המיקולין הגדולים, והמריא ברעם מחריש אזניים מערבה, לעבר ישראל. אחריו המריא מפציץ שני. שני מטוסים נוספים לא המריאו בגלל תקלות שנתגלו בהם.

### טופולב אחד או שניים?

כמה מטוסי טופולב עיראקיים המריאו באותו בוקר לעבר ישראל? במקורות הישראליים הרשמיים מופיע רק סיפורו של מטוס אחד, אשר טס מעיראק דרך ירדן, חדר למרחב האווירי של ישראל והטיל פצצות על נתניה. לאחר מכן הוא המשיך, אומרים התיאורים, צפונה לעבר רמת דוד ושם הוא הופל בטיל "שפיריר" של מטוס מירז', ובאש של תותחי נ"מ מעל השרדה.

מפקד חיל-האוויר הירדני, מחמד אבאבנה, אשר השתתף בטקסים במלאת חמישים שנה לחיל-האוויר הישראלי, לי, ידע לספר בביקורו בארץ ביולי 1998, כי למעשה שני מטוסי טופולב חדרו לשטח ישראל: האחד תקף את נתניה וחזר בשלום לבסיסו והשני יצא לתקוף את רמת דוד ושם הופל.

חלקה הראשון של גיחת אחד המטוסים ידוע כמעט בודאות: הטופולב 16 הגדול חלף בשמי ירדן, וטס ישרי-רות לעבר נתניה. מערך המצפים ומערכות המכ"ם של ישראל גילו את טיסת המטוס מעיראק הרחק בשטח

ירדן. "היה לנו את הטופולב שהתגלה ולא התייחסנו אליו משום מה" סיפר אברהם ויידה, בקר בסטלה מריס ליד חיפה על חרירת המטוס העיראקי הגדול. "המצפים דיווחו עליו, ונדרמה לי שגם במכ"ם הוא התגלה. אבל בגלל עומס הטיסות שחזרו ממשימות חשבו שזה אחד הווטורים ושכנראה המצפים דיווחו עליו בטעות כטור פולב בגלל שגם הוא דרימנועי. לא היה סביר שמטוס טופולב יצא לברו להפצצה בלב מדינת ישראל".<sup>9</sup> אבל המטוס יצא ותקף. גם גורמי מודיעין חששו לתקיפה בשעות הבוקר המוקדמות. תחויות או מידע זה נתגלו כמדויקים ובשל כך הופנו מטוסי יירוט מזרחה כדי לנסות ולאתר את הפעילות האווירית שם.

### שמונה מירז'ים מפטרלים – וטופולב יוק

שני מטוסי מירז' של טייסת 117 המריאו בשעת בוקר מוקדמת לפטרול באיזור המזרחי של יהודה ושומרון. מטוסים אלה התארגנו לפטרול מעל מאפרק בירדן, מתוך חשש כי מטוסי הנטר עיראקיים ינחתו שם ויפעל לוו מהשרה נגד מטרת בישראל.

"ארגנו מפה, בקשה מהבקר" סיפר הטייס יפתח זמר שהוביל את שלמה ניר ויצא מזרחה. שני המטוסים המריאו בשעה 04:55 בבוקר, חצו את הירדן וחלפו מעל השרה. "מעל מאפרק הכל מת" כתב זמר בתחקיר. זמן קצר לאחר מכן נתגלתה פעילות בשמי ירדן. ככל הנראה גילתה הבקרה את הטופולב טס מעל שטח המדינה ממזרח. "הוראה נוספת: רוץ מיד לבית-שאן לחפש טופולב" המשיך זמר לתאר בספר הטייסת. "רצים לבית-שאן גובה 5, אח"כ נמוך. שום דבר. חיפושים באיזור עד סוף הדלק וחזרה הביתה".<sup>10</sup> אנשי הבקרה לא נואשו. בשעה 05:06, כעשר דקות לפני שנחת המבנה של זמר הוזנקו אמנון ארד ואבי לביר לאויר. ארד חיפש מטוס שטס דרומית לרמת דוד, ערך פטרול בשמי שכסם ואחר כך שב לרמת דוד ושוב יצא דרומה. במטוסו של לביר נתגלתה תקלה והוא שב לבחיתה לאחר זמן מה. ארד המשיך לחפש והיה באיזור נתניה והשרון. ולאחר מכן פנה צפונה לעבר רמת דוד.

המטרה הגדולה אותה חיפשו מערך הבקרה והמירז'ים של טייסת 117 התקרמה בינתיים מערבה וחדרה לשטח ישראל. בשעה 05:38 הוזנק עוד זוג: אורי אבן ניר סמ"ט א' של הטייסת (למעשה מפקדה) ואברהם אורן. גם הם פטרלו באויר ונשלחו על ידי הבקרה לאתר את המפציץ העיראקי.

הטופולב לא אותר בשמי ירדן. באותה שעה הוא כבר טס מעל שטח ישראל. המפציץ הגדול חצה בשעה 06:00 את גבול ישראל דרומית לטול כרם ותוך רגע נוסף כבר טס בשמי נתניה. מעל מרכז העיר הוא הטיל שלוש פצצות גדולות. הפצצות הכבדות (הן לא היו חמושות ולכן לא התפוצצו) הרסו בנופלן בניין חדש של בנק הפועלים, וגרמו נזקים כבדים לבנינים אחרים בסביבה. חמישה אזרחים שהיו בקרבת מקום נפצעו.

באותה שעה היה באויר זוג נוסף של מטוסי מירז' מטייסת 117, ובהם אמנון הלבני ויגאל ינאי, גם הם נשלחו לאתר מפציץ טופולב (השני, ככל הנראה) שחמק ממזרח בגובה נמוך. שני הטייסים שטסו באיזור העמקים, גילו את המפציץ כאשר זה כבר התקרב לעבר שדה הבית שלהם, רמת דוד. המפציץ הגיע ממזרח, מעל ג'נין, ונתגלה גם על ידי אמנון ארד, שהיה בדרכו לבחיתה, לאחר השלמת הפטרול שלו בשמי השרון.

סיפר ארד: "הזונקתי בבוקר ליירוט של מטוס שהיה דרומית לרמת דוד, והתרוצצתי לחפש אותו, פעם באיזור שכם וחזרתי לרמת דוד ואחר כך עוד פעם דרומה. יצאתי לנתניה וערכתי סיבוב מעל הים. מספר שניים חזר בגלל תקלה הביתה. המשכתי לחפש. לא מצאתי שום דבר. כשנגמר לי הדלק חזרתי מצד מערב, מעל המזרחקה. שם סגרתי את כל המפסקים למצב "לא ממוש" והתכוונתי לקראת נחיתה".<sup>11</sup>

באותו זמן עשה טופולב עיראקי את דרכו, כאמור, ממזרח. ארד שהיה כבר בפניה ימנית לעבר הבסיס הבחין בו מגיע בגובה בינוני: "ראיתי מטוס מגיע מכיוון ג'נין-מגידו לרמת דוד והודעתי למגדל. הוא אמר לי: 'ראיתי אותו. זה כנראה טופולב'.

"אבל המגדל לא כל כך ראה", מציין ארד.

טייסי הטופולב שהגיע, כאמור, מכיוון ג'נין לא הבחינו בבסיס רמת דוד המוסווה, וחלפו מערבה וצפונה תוך פניה מעל נהלל. מסלולי השרה הצפוני, השתלבו היטב עם השרות בסביבה והקשו עליהם לאתר אותו. גם

השעה המוקדמת לא שיפרה את הראות למרות שהיו עם השמש בגבם. אבל טייסי הטופולב הבחינו, ככל הנראה בדמייים שהוצבו בשרה מגידו וחשבו שזה למעשה, בסיס רמת דוד. בעקבות כך הם התכוונו לערוך הקפה רחבה ולחזור כדי לתקוף אותו פעם נוספת. תוך כדי כך חלפו בגובה נמוך מעל רמת דוד. לאחר זמן קצר כיסה צילו הגדול של המטוס את משולש המסלולים של השרה. רק לאחר שהמטוס חלף מעל רמת דוד הבחין המקלען האחורי של הטופולב במסלולים ופתח באש על מתקני השרה. כאן התעוררו תותחני הנ"מ שהיו פרושים בפאתי השרה ופתחו עליו מיד באש. היתה זו הסוללה הראשונה של תותחי L-70 מונחי מכ"ם אשר נרכשה על ידי ישראל.

התותחנים כיוונו את תותחיהם בקוטר 40 המ"מ לעבר המטוס הגדול ופגעו בו. אחד מאנשי סוללת הנ"מ תיאר את טיסת הטופולב: "היתה לו טיסה מוזרה מאד - הוא טס נמוך מאד, והיתה הרגשה שאנו יכולים לגעת בו. כמו כן היה טיסתו איטית מאד".<sup>12</sup>

טייסי הטופולב השלימו פניה רחבה מעל מגדל העמק. בשלב זה התכוונן ארד לנחות בפניה ימנית לעבר המסלולים וראה "מרבד" של פופים של פגזי הנ"מ בגובה של כ-500 רגל, שהתפוגגו מתחת למטוס. מתאר אמנון: "המטוס עבר מדרום-מזרח לצפון-מערב. בכיוון 330. כשאני הייתי מעל מגדל העמק התחילו לירות בו הנ"מ, אבל הוא היה מוחץ לטווח. היה מרבד מתכתי בגובה 500 רגל מתחתיו. הוא התיישר בכיוון צפון-מזרח ואז הייתי כבר מאחוריו. הוא הפנה אלי את הזנב".

אמנון ארד לא היה מודאג מהירי של שני התותחים האחוריים של הטופולב. "בשלב שאני הייתי באויר, לא חשבתי על זה בכלל. חשבתי שצריך לירות בו לפני שהוא עושה משהו. זה לא היה מטוס שיכול להתחמק. התותח האחורי לא הראיג אותי בכלל. השלמתי פניה ונכנסתי מאחוריו. יריתי בו טיל שפריד מטווח אלף מטרים". ארד לא הבחין לפני פגיעת הטיל באש או בהתפוצצות כלשהי במטוס, עובדה המאששת את הסברה כי השפריד ששיגר לעברו אכן פגע בו והיה הגורם הראשון לנפילת המטוס.

ארד לא הספיק להבחין בפגיעת הטיל. המפציץ הגדול המשיך בטיסתו צפונה וכאן החליט ארד להתקרב לטופולב כדי לפגוע בו בתותחיו. היתה זו שניה קריטית - הוא הוריד את הראש כדי להעביר את המפסקים למצב "תותחים" ובינתיים קרו רברים בחוץ.

"כשהוצאתי את הראש ראיתי שהוא נעמד פתאום באויר וצולל כלפי מטה. הוא משך כלפי מעלה ולאחר מכן צלל כלפי מטה" מספר אמנון. "הוא לא התפוצץ - לא היתה לו אש ולא כלום" מספר ארד, "הוא היה די גבוה. התחלנו ב-2500 רגל מעל מגידו ומעל מגדל העמק כבר היינו ב-1500 ומשם הוא ירד ישר לקרקע בצורה די תלולה. הוא נכנס ועשה בור באדמה".

אמנון ארד היה מן הטייסים המנוסים ביותר בחיל האויר בשיגור טילי שפריד. במהלך השנים שלפני כניסת הטיל לשימוש מבצעי, הוא ערך את טיסות הניסוי והשיגור של הטיל הקטן מתוצרת רפאל, וירה שישה טילים מסוג זה בניסויי המערכת.

במשך השנים הבאות יהיו טיעונים שונים מי בדיוק הפיל את הטופולב העיראקי - טיל השפריד ששיגר אמנון או הפגזים של תותחי הנ"מ. אמנון לא נאבק בתקיפות רבה מדי כדי לקבל את הזכות לכך. "מפקד חיל-האויר שלח אישור הפלה - חצי לי וחצי לנ"מ, ואמר: 'המטוס הוא מספיק גדול, אפשר להתחלק'". סיפר.

ערד נוסף לנפילת הטופולב היה רס"ן עזרא דותן (בבן) שפיטרל אותה עת באויר. המבנה קיבל דיווח על מטוס אויב הנמצא באוורר נתניה. בעוד הם הגים מעל העיר התברר לו כי המטוס עזב את המקום. "שמעתי ברדיו שטופולב מסתובב בצפון" הוא כתב לאחר הגיחה. "התקדמתי צפונה וגיליתי אותו כשהייתי מעל המזרחקה. הוא היה בפניה ימנית מעל כפר יהושע. הוא המשיך בפניה ימנית וחלף מעל נהלל ומגדל העמק. נכנסתי אחריו פתחתי מנוע לסגירת טווח ליעף תותחים. כשהתקרבותי למרחק של 800 מטרים, לפתע הוריד הטור פולב את האף בבת אחת והתרסק אל האדמה". בבן הספיק להבחין גם כי התותחים האחוריים של המטוס

<sup>13</sup> יורים אש ואז נכנסו תותחי הנ"מ לפעולה.



**14 הרוגים- המפציץ העיראקי גרם בהתרסקותו על מחנה "עמוס" יותר הרוגים מאשר בפעולתו נגד רמת דוד. שעות ארוכות התמר עשנו של המפציץ הגדול. בין שבדי המטוס נמצאו גם שרידי השפירי שפגע בו**

חלק מהשומרים שהיו במחנה "עמוס" ובסביבה הבחינו במפציץ הגדול שצילו הלך והתקרב אל פני האדמה. אחרים ישנו אותה עת באהלים. ברי המזל שבהם הספיקו להמלט מן המקום. המפציץ הזדקק לכל מוטת כנפיו הגדולות, הרים חרטום ונחבט בקרקע ברעם אדיר. "תוך כרי נפילה הוא גדע את העצים סביבו, התרומם מעט ושוב והתרסק על פני האדמה. להבת אש גדולה עלתה השמימה" תיאר אחד מעדי הראיה לנפילת המפציץ. בנפילתו גרם הטופולב נזק רב יותר מאשר בתקיפת הבסיס: 14 חיילים שישנו באהלים במחנה נהרגו מפגיי עת המטוס ומהדליקה הגדולה שפרצה בחורשה שליד המקום. עשרות נפצעו ונזק כבד נגרם למבנים בבסיס הצבאי. מהמטוס לא נותר דבר. הגופות המפויחות של אנשי הצוות שלו נמצאו במקום לאחר מכן.

טיסת הטופולב עוררה את החשש כי עיראק עלולה לשלוח מפציצים נוספים לעבר מטרות בישראל. זוג מירז'ים נוסף, ובו דרור אבנרי ויוסי חנקין המריא בשעה 06:07 לפטרול בשמי טבריה בית שאן.

כתב דרור אבנרי אחרי הטיסה: "המראה בבוקר. פטרולים הלוך-חזור, כשהבקר מודיע להסתכל יפה מזרחה, צריך לבוא "גדול" משם. גדול אחד כבר היה מונח כרבע שעה בשדות מגידו ומילא את השמיים בעשן שחור שבקושי זו. ראיתי כוחות קרקע מתקדמים באיזור. ראו שני מירז'ים ובאו אחריהם".<sup>14</sup>

שני המירז'ים לא גילו כל מטוס "גדול" נוסף והמשיכו לפטרל במשימתם המקורית כאשר הם עוקבים אחר תנועת כוחות הקרקע שתמרנו באיזור. או שמא היתה הכוונה למטוס השני שתקף את נתניה? בשעה 06:30 לערך, כאשר חלף המפציץ העיראקי הגדול בשמי בסיס רמת דוד, הסיע על המסלול מטוס מיסטר ובו עמוס זמיר. מיסטר נוסף ובו דוד פלג היה בפנייה אחרונה לפיינל.

לא נעים להתפס כך על המסלול.

גם על הקרקע היתה פעילות רבה. ארבעה מטוסי ווטור של טייסת 110 על אחד המסלולים וברחבות לידו, מוכנים לצאת לתקיפה נוספת על בסיס האויר העיראקי H-3. את מבנה הווטורים הוביל הפעם רס"ן משה (סימי) סער, מספר שתיים היה סגן רן צור, מספר שלוש סרן בניציון זהר (סימקין) שהיה מותיקי הטייסת וסגן הרצל בודינגר. בעקבות ארבעת מטוסי הווטור, יצאו מהרת "קים גם שני מטוסי המירז' של טייסת 117, ובהם סרן יהודה קורן, וסרן פסח שרגא.

בורינגר היה כבר בתא הטייס כאשר ראה מטוס גדול מתקרב לבסיס ובעיניו החדות הבחין כי זהו טופולב 16. "אתה רואה את המטוס הזה- אתה יודע מה זה? הוא שאל אחד המכונאים. "זה בואינג" הוא ענה לו.

"טעות - זה טופולב 16!" השיב לו בורינגר והמכונאי נמלט משם במהירות רבה. בורינגר נשאר בתא. שני טייסי ווטור אחרים עמדו ליד בנין הטייסת כאשר חלף המטוס הגדול. עוד לפני שהג"מ פתח באש הבחין גיורא גורן במטוס העיראקי ופתח בריצה מהירה לעבר תעלה בצידי המסלול. בדרך הוא נחבט ביצחק ניר והפיל אותו. "לא, ככה אני לא מוכן להלחם!" זעם ניר. הוא סיפר: "כל התעלה הזו נפלה עלי. הייתי בטוח שזו פצצה, אבל אחר כך התברר שזה גיורא שנפל עלי כאשר ניסה לברוח משם".



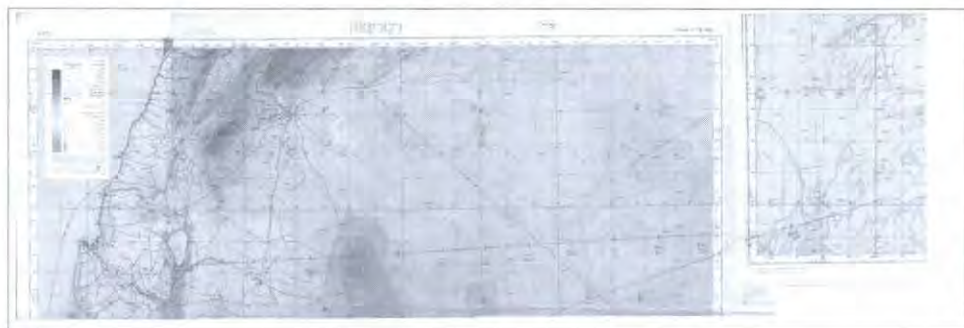
תכנון בעייתי של המשימות- לוי צור (משמאל) לא היה מעורב בתכנון הטייסות לשדה העיראקי. הפעמים שהגיעה פקודת המשימה לתקיפה הוא היה במשימות אחרות. אלחנן רוז, עודד ארז, רן גורן ואדם צבעוני בשיחה עם מפקד הטייסת בחדר התדריכים

הטופולב לא פגע בווטורים וטייסייהם. גם צוותי הקרקע, המשיכו בהכנות לתקיפת השדה העיראקי. לאחר תקיפת הטופולב היתה להם סיבה טובה נוספת לעשות זאת.

גיחת בוקר מוקדמת זו היתה הגיחה השנייה של מטוסי רמת דוד לעבר עיראק. כמו בתכנון הגיחה הראשונה גם הפעם לא היה לוי צור, מפקד טייסת הווטורים, מעורב בתכנון ובתדריך לקראת המבצע. בשעת לילה הוא המריא לתקיפת תותחי לונג טום ירדניים שהפגיוו את תל-אביב. הוא חטף שעה-שעתיים של שינה ובשעה 04:52 באותו בוקר הוא יצא עם אורי מרגלית לתקיפות נגד כוחות שריון וחי"ר. מהטיסה חזר רק בשעה 05:12.

"חזרתי ביום השני, ושוב פעם התקבלה פ"מ בטייסת" סיפר לוי, "לא הייתי בטייסת בבוקר למחרת ואיני זוכר מי היה מנהל הלחימה. הוא קבע את המבנה. סומך, כך נודע לי, קבע גם כי הפעם יצאו בליווי של שני מירזים"<sup>15</sup>.

יהודה קורן, טייס המירזים בטייסת השכנה, שמע יום לפני כן על מבצעי הווטורים בשמי H-3 בעיראק והיה נלהב לצאת לדרך: "H-3 נהפך ללהיט, כולם רצו ללכת לשם- אלא שהיום השני היה מוצלח פחות"<sup>16</sup>. גם ביום זה עדיין לא היו מפות של המטרה והדרך אליה. סיפר קורן: "ביום השני של המלחמה נאמר לי שרבי-



לא היו מפות- יהודה קורן צירף שתי מפות וביניהן חזביק דף לבן ועליהם צייר את הנתיב לשדה במערב עיראק. במפה ניתן להבחין בנתיב שצויר בעפרון המוליך מזרזום הכנרת ישירות לשדה העיראקי

עייט ווטורים יוצאת לתקופה את שדה התעופה העיראקי H-3 ושהיא זקוקה לליווי של מירז'ים. מצאתי מפה שנגמרה בירדן ומפה נוספת של עיראק, והרבתי אותן יחד".

שני המבנים התכוננו להמראה. לפני כן לא הספיקו הטייסים לערוך תדריך מסודר. היה נדמה כי כל מבנה יוצא באופן עצמאי לדרכו, ורק במקרה הם יצאו לעבר מטרה משותפת. ארבעת הווטורים המריאו בשעה 06:31. שני המירז'ים דקה אחריהם, וכל השישייה התלכדה במבנה הגנה פתוח. הם טסו מזרחה לעבר שדה H-3 בנתיב ישיר שהיה זהה לנתיב בו טסו מטוסי הווטור יום לפני כן. זאת למרות החשש כי מטוסים עיראקי קיים מפטרלים ימתינו להם במקום ממנו עמדו להגיע.

למעשה לא היתה ברירה אחרת: כל המטוסים טסו על מגבלות הדלק והחימוש, ולא ניתן היה לצאת בנתיב אחר, עוקף וארוך יותר. לכל סטייה מ"הקו הישר בין שתי הנקודות" היה מחיר מבצעי.

ששת המטוסים יצאו מזרחה בגובה, כאשר שמש הבוקר וההבל שעלה מעל המדבר מסנוורים אותם. בדרך הם הבחינו בשיירת החטיבה העיראקית שהתנהלה עדיין מערבה לעבר ירדן. היתה זו החטיבה העיראקית הממוכנת ה-8 שהגיעה לאזור מאפרק בחצות ליל 5 ביוני.

מספר קורן, מוביל זוג המירז'ים: "חשבתי שזו תהיה גיחה קלה. מאחורינו כבר היה היום הראשון. האחריות על הניווט היתה מוטלת על הווטורים ואנחנו נדרשנו רק לשמור עליהם ולחזור בחזרה. הדרך לשם היתה שממה נוראית. לא ראינו נפש חיה. פה ושם ראינו בדואי שהולך בשביל. התקרבו לגבול עיראק, ועברנו מעל לחטיבה העיראקית שהתחפרה ליד גבול ירדן עיראק. הם פשוט עמדו באמצע המדבר וחפרו עם אתים ללא כל סיבה. אולי הם חשבו שהצבא הישראלי עומד להגיע עד שם".<sup>17</sup>

המטוסים הישראליים לא ירו על השיירה הארוכה ולא הפציצו אותה – משימתם היתה עתה הרחק מעבר למדבר, בר, בשדה התעופה H-3. הטייסים הבטיחו לעצמם כי "יטפלו" בחטיבה בדרכם חזרה.

מספר בן-ציון: "היתה זו טיסה ארוכה למדי – כשלושת רבעי שעה. טסנו נמוך מאד וניסינו לאתר את כביש הנפט על גבול ירדן עיראק, שהיה ניצב לכיוון הטיסה שלנו. על הגבול הבחנו בכמות עצומה של רכב צבאי, חטיבה שלמה שהיתה מפורזת בשטח. היינו בגובה כה נמוך עד שיכולנו לראות את האנשים מנופפים לנו לשלום".<sup>18</sup>

במהלך כל הטיסה מזרחה, מול השמש שהלכה והלהיטה את שמי המדבר הבוהקים והמסנוורים, אימצו הטייסיים את עיניהם כדי להבחין במטוסי הפטרול העיראקיים. אך אלה לא נראו. לאחר שעה ארוכה שנדרמה לנצח, הם הגיעו לפי הזמן המתוכנן, לאזור השרה.

מטוסים לא נראו בשמים. הכל היה שם שקט, חשוד, מעורר דאגה. לפתע הבחינו הטייסים בשני מטוסי הנטר, מטוסי הפטרול של הבוקר, כשהם גולשים לנחיתה. הטייסים נדרכו במושביהם, ושני מטוסי המירז' של הליווי וי מיהרו לצלול לעבר המטוסים העיראקיים.

"טסנו בכיוון 090 במשך 45 דקות, דבר שכשלעצמו הוא מוזר למי שרק גירד את הקו במשך חייו הקצרים"



מבנה ווטורים שני מעל H-3.  
 משה (סימני) סער (למעלה) חובל את  
 המבנה השני לעיראק. אתו חי רן צורן  
 (מימין) בן ציון זחר (במרכז) והרצל  
 בודינגר (למטה מימין)



ונפל לתוך בור של פצצות. עליתי לגובה של 1500 רגל מעל השדה. ראיתי את "המטוס שלי" מקפל גלגלים, פותח מנוע והולך סביב. הגיחה הזו לא היתה מתואמת בינינו לבין הוטורים. סיפר סרן בן ציון זחר: "הגענו ל-H-3. משכנו לגובה כדי להכנס ליעף ההפצה, ואז השתלבו לפתע במבנה שלנו מטוסי הנטר. הסתבר שהדי נטרים ערכו פיטרול גבוה מעל לשדה ועמדו לערוך החלפת משמרות. ההנטר הראשון נחת ואחד מאיתנו צלף בו והעיף אותו מהמסלול".



יהודה קורן, שההנטר חמק מידי, התכונן לצלול שוב. "פתאום מישהו צועק מעלי, מבלי להגיד את אות הקריאה: 'שבור! יושבים עליך, שבור!'".

ממשיך קורן: "אני שובר ימינה, שובר שמאלה, מסתכל למעלה ולמטה – אין אף אחד אחרי. הננתי שהקריאה לא היתה מכוונת אלי. אלא למור ביל של הוטורים. הוטורים המשיכו בתקיפה. לאחר שסיימתי את השבירות שלי ובדקתי שאין אף אחד אחרי, ראיתי הנטר בגובה 5000 מסתלק לכיוון דרום. נכנסתי אחרי במהירות סגירה טובה, התקרבת אליו ויריתי, ראיתי הרבה פגיעות. עפו ממנו חלקי ברזל אך לא קרה כלום. עוד צרור ועוד אחד, והופ... אני מקבל הודקרות מרחסו!".

במירו' הזה החליפו יום לפני כן מנוע ויהודה קיווה שיצליח להניע אותו בלי בעיות. הוא משך מצערת, סגר את המנוע, צלל כדי לאסוף מהירות וניסה לפתוח שוב את המצערת. אך המנוע מת. אינו מגיב. לאבד מנוע – מצב לא נעים. לאבד מנוע מעל שטח אויב, במרחק כה גדול מהבית, זו חוויה מצמררת, שמעטים היו מוכי-

תיאר יהודה קורן את הגיחה. "לקראת השדה פתחנו מבערים והקרמנו את המפציצים בכמה שבניות. עזבנו את הוטורים והתחלנו לטפס לגובה. פתאום אני רואה מטוס עם גלגלים בחוץ, מתכונן לנחיתה. לפניו יש מטוס אחר. נכנסתי אליו בחזרה ולפני ששמתי עליו כוונת בדקתי שהכל נקי".

הוטורים נסקו מעלה וצללו להפצה. מבלי משים הגיע אחד מהם ממש מעל המירו' של קורן כאשר התכונן לפגוע בהנטר. מספר קורן: "אני זוכר שהוטור היה מעל הפרחת שלי ושהבטן שלו היתה פתוחה. השבתי שעוד רגע הוא יטיל עלי את כל החימוש שלו. שברתי הצידה והוטור נכנס להתקפה. המטוס הראי שון שהיה על המסלול נפגע





**תפקידים בעייתיים- טייסי המירז' נדרשו לשאת גם פצצות לתקיפת השדה, עובדה שפגמה ביכולתם לתפקד כ"מטרייח" של הווטורים במהלך התקיפה. רק לאחר שהטילו את פצצותיהם יכלו למלא משימתם**

נים להתנסות בה. "אמרתי בליבי שאעשה עוד נסיון אחד לפני שאני נוטש. הוכרתי לעצמי שמדובר באיזור שמאד לא נעים יהיה לנטוש בו" הוא סיפר.

יהודה מנסה שוב. המטוס עדיין בצלילה - הוא מושך אליו את ידית המצערת, ובראשו כבר החלו רצות המחשבות על נטישה, ועל נפילה בשבי. הגובה הולך ואוויל, והמטוס המאובן נע מטה במהירות. "יש עוד הודמנות", אומר יהודה לעצמו, "או שהמנוע תופס או שאני קופץ".

מטוסו של קורן היה מירז' מספר 45 - אתמול התמודד בו אורי אבן ניר מול הנטר לבנוני והפילו. מנועו נפגע והוחלף. עתה הוא היה מצויד במנוע אחר, והיתה תקווה שיהיה בסדר.

בגובה 2000 רגל רוחף קורן באיטיות את המצערת, ופתאום המנוע מגיב, וזה נשמע מעורר: "המנוע מעלה סיבובים והלב גם הוא מתחיל לפעום מחדש ולהזורם את הרם מהעורקים" סיפר יהודה, "פתחתי מנוע-פלפל, ופניה שמאלה להמשך הקרב".

מטוסי הווטור התישרו לטור עורפי, ונסקו לתקיפה מסודרת על השדה - משימתם העיקרית בגיחה זו. הם תקפו את מסלולי השדה ואת המטוסים שהיו בו, ויצאו מן היעף הראשון. לאחר מכן חזרו ליעפי הצליפה. קלים ומשוחזרים ממתענם הכבד, הם צברו גובה והצטרפו לקרב עם מטוסי ההנטר. המירז'ים כבר היו למעלה מפטרלים מעל הזירה.

זהר, מטייסי הווטור המנוסים של הטייסת, שהיה נחוש להשלים גם את משימות התקיפה, וגם לחזור הביתה

לאחר מכן, המשיך לנהל את היעפים וקרבות האוויר שלו כשהוא עמוס פצצות ומיכלי הדלק הנתיקים עדיין תלויים מתחת לכנפיו.

בינתיים התיישב הנטר עיראקי על צור, מספר שתיים. צור ניסה לקרוא למספר שלוש לסייע לו, והתישב על הנטר אחר שהיה לפניו. אך צור שהיה בסיכון ויתר על טרפו ויצא החוצה. זהר השלים את יעף ההפצה שלו כשלפתע הבחין בהנטר שמאחוריו ישב צור.

מספר זהר: "יצאתי מיעף ההפצה כאשר מספר שתיים החליט שהוא אינו מסוגל לקחת את ההנטר והודיע לי בקשר: 'שלוש, אני יוצא, אתה לוקח!'. התחלתי לדרוף אחרי ההנטר ואט אט סגרתי עליו. בשלב מסוים הוא קיבל כנראה התרעה שאני יושב עליו, הפך הטייה ומשך למעלה. אני מושך אחריי רק כדי לגלות שהכר ונת שלי נמצאת במצב הפצה. בעוד אני מתחבט בסידור הכוונת, נכנס הנטר לקו הירי שלי. השמש האירה



**התמוזדות שקולה - מטוסי הנטר עיראקיים פטרלו בשמי H-3. מטוסי הווטור לא התקשו להתמודד עם מטוסים אלה. במהלך הגיחה השנייה הפיל בן ציון זהר אחד המטוסים העיראקיים**

עליו באלכסון ובאופן אינסטינקטיבי לגמרי, יריתי בו צרור מטווח קצרצר". ההנטר לא נראה מתפוצץ וגם לא צולל לקרקע. זהר משך מעל ההנטר, והתכוון להתישב עליו פעם נוספת. אבל מטוס הקרב העיראקי היה כבר בדרכו לאדמה: הוא המשיך את הפניה שלו בעדינות, הוריד את האף בהדרגה, גלגל, ומגובה 200 רגל צלל ונמרח על הקרקע. הווטור משך מעלה, וזהר לא הספיק לראות את הפיי צוץ מאחוריו. לאחר מכן הועלתה השערה שהטייס נפגע ישירות מהצרור.

היה זו הפלת ההנטר הראשונה והיחידה, שנרשמה לזכות הווטור (מספר 17). לאחר המלחמה התברר כי ההנטר בו פגע זהר בן ציון היה מטוס קרב ירדני שנמלט עם עוד מספר מטוסים לעיראק. כמו כן היו בשדה מספר מדריכי טיסה פקיסטניים. מדריכים אלה הגיעו לירדן כדי לאמן את הטיי"ס הירדניים להטיס את מטוסי הסטרפייטר (וכאמור לא ברור אם השתתפו בקרבות בפועל או רק יעצו). בינתיים ניסה הנטר נוסף להגיע לנחיתה. מאחוריו, כך ראו טייסי המירז' הוא משך מצנח עצירה שהסתחרר בסיבובים ברוח. ככל הנראה נפגע באויר מאחד המירז'ים אך הצליח לנחות בשלום. מאוחר יותר הסתבר שהיה זה מפקד הבסיס.



מידע על המרפסת- טייסי 117 בהם מפקד הטייסת בפועל, אורי אבן ניר וגדעון זרור מחליפים חוויות על מרפסת הטייסת, לאחר אחת הגיחות

גם סגן בודינגר, טייס הווטור הצעיר, התכוונן לפגוע בהנטר והכניס אותו לכוונת מטוסו: "גיליתי הנטר בצלע עם הרוח, עם גלגלים ומדפים מטה, בדרך לנחיתה. שמחתי להודמנות והתכוונתי להפיל אותו. העברתי את הכוונת לאויר-אויר וסגרתי עליו במהירות גבוהה. הוא קיבל כנראה אזהרה מהמגדל, שבר לפתע שמאלה בגובה נמוך, והסתלק מההקפה ממש לפני שפתחתי באש. ויתרתי על המחשבה לרדוף אחריו, כי ירעתי שלא אוכל לבצע את התמרון הדרוש עם כל החימוש שנשאתי".<sup>19</sup>

שאר הוטורים סיימו את יעפי ההפצצה ועברו לצליפה, כאשר חלק מהם ממשיך לנהל בעקשנות קרבות עם מטוסים עיראקיים שהתערבו במהומה וניסו לפגוע בהם.

זהר התכוונן ליעף ההפצצה השני שלו: "עכשיו התפנית אני לשחרור הפצצות על השדה. ההרגשה היתה כמו במטווח, הנ"מ היה קל יחסית ולא היתה תחושת סכנה. בסיום היעף התלבש עלי מיג 21, היחיד מסוגו שהיה באויר. התחלנו לעשות מספרים כשהוא צולל עלי במהירות אדירה מגובה ואני משייט הרחק מתחתיו. אחד מטייסי המירו' צעק לי בקשר: 'תעזוב, תעזוב אותנו, אני לוקח אותנו'. כאילו שהתכוונתי לקחת לו אותו" מספר זהר, כמעט בהתנצלות.

על המיג העיראקי הסתער יהודה קורן, מוביל המירו'ים, שהתאושש בינתיים מאובדן המנוע, חזר לזירה ולמט שימתו המקורית- הגנה על הוטורים. הוא מספר: "הייתי בגובה נמוך. כשיצאתי, הדבר הראשון שראיתי היה מיג 21 חולף לי מעל הראש. כשהסתכלתי לאן הוא פונה, ראיתי שיש שם זוג וטורים. צעקתי להם שישב רן. אבל הם לא שמעו אותי. המיג עזב אותם. מהר מאד הגעתי אליו".

המיג משך מעלה והחל בפניה לעבר הווטור של צור. לאחר עוד רגע קט הוא ישב עליו מאחור, במרחק של 150 מטרים. קורן היה זריז יותר. "נכנסתי אחרי המיג. הוא לא הבחין בי אבל הבחין באחד הוטורים שניסה

לחזור הביתה. הוא פנה... ואני אחריו. לא הספקתי ללחוץ על ההדק. הוא מתהפך לצד הווטור". קורן התיישב מאחורי המיג, שם עליו את הכוונת, ופתח עליו באש. לחיצה קצרה, והכנף של המיג מתפרקת ועפה באויר. עוד הפלה למירד' 45. אך לירי התותחים היתה השפעה נוספת: המנוע נשנק מן הגזים שחדרו לכונסי האויר שלו, וככה. לא יאומן, חושב קורן, שוב הודקרות מדחס! "אך הפעם אני מתורגל" מספר יהודה, "התגברתי על הבעיה. אספתי מהירות, ראיתי שהשטח נקי ממטוסים. החלטתי לקחת על עצמי אחריות ואמרתי לווטורים שיפסיקו תקיפה ויחזרו הביתה. הודעתי על ניתוק מגע וחזרתי הביתה. מספר שניים שלי היה עסוק במקום אחר. הוא שמע אותי והצטרף".

בדרך חזרה גילו הוטורים את השיירה העיראקית וצלפו עליה כמה פעמים, תוך שהם משמידים מספר כלי רכב ורק"מ. "לא שכחנו את החטיבה העיראקית, ופרוסים ביעף נמוך מאד עברנו מעליה צולפים ומבעירים כלי רכב אחדים" סיפר זהר. מטוסי המירד' המלויים, לא השתתפו במשימה זו: הם היו קצרים ביותר בדלק ומיהרו לחזור בגובה רב לנחיתה ברמת דוד. קורן: "התחלנו לטפס מעלה כדי לחסוך בדלק. היינו בטוחים שהדלק לא יספיק. כנראה שחישובי הדלק שלנו היו מוטעים או שהרוח היתה לטובתנו. ראיתי שיש לי מספיק דלק כדי להגיע לבסיס". את יהודה קורן הטרידה באותו רגע גם בעיה מסוג אחר: האם יספיק לו הדלק גם לעשות בזו חגיגי מעל הבסיס? הדלק הספיק.

מתחקיר גיחת התקיפה השניה על השרה עלה כי נפגע המסלול, מטוס מיג 21 ושני מטוסי הנטר הופלו, והור שמדו על הקרקע שני מיגים ושישה הנטרים. שני טייסי המירד' שנחתו ראשונים, סיפרו על תוצאות הגיחה למפקד הבסיס, אל"מ יחזקאל סומך. הם גילו לו גם כי אחד ממטוסי הווטור הפיל הנטר עיראקי. "זה ודאי סימקון!" אמר סומך ללא הינד עפעף. סימקון, הלא הוא זהר בן ציון, התקבל בנשיקות ובחיבוקים על ידי אנשי צוותו הקרקע. נבוך הוא הודיע לאחר מכן חגיגית כי "לא יפיל עוד מטוסי אויב, עקב הנשיקות הרבות של המכונאים..."

### הגיחה השלישית הטראגית

היה זה כבר ה-7 ביוני, יומיים לאחר פרוץ המלחמה. במצרים עדיין היתה השלמה על הכשלון ההולך ומת-הווה בבסיס. ירדן, שאיבדה כבר כמעט את יהודה ושומרון ואת ירושלים, החלה בגישושים להפסקת אש עם ישראל. למודיעין חיל-האוויר הגיעו במהלך היום הקודם ובשעות הבוקר ידיעות על בקשה נואשת שהפנתה מצרים לעיראק לתקוף את רמת דוד ואת חצור בדרום. שדה H-3, היה השרה העיראקי היחיד ממנו ניתן היה להוציא לפועל גיחות אלה במטוסי קרב. מפקדת חיל-האוויר החליטה לפגוע בשדה פעם נוספת, כדי להוציא מכלל שימוש למשך מספר שעות נוספות. לקראת המבצע השלישי, הוחלט להגדיל את מספר מטוסי הליווי, ולשלוח הפעם ארבעה מטוסי מירד'. אנשי ענף מבצעים של חיל-האוויר הורו לנצל את מטוסי המירד' גם הפעם, לתקיפה: לפי התכנית, לתקוף בשתי פצצות את מסלולי השרה ולאחר מכן להתארגן להגנת מטוסי הווטור. בעקבות לקחי משימות דומות בהן הופנו מטוסי מירד' לתקיפה, כאשר נועדו ליירוט (באחת מהן אברו, כזכור שני מטוסים מעל דמשק וטייס אחד נהרג), עוררה תכנית זו התנגדות בקרב קצינים אחדים של ענף מבצעים של חיל-האוויר. גם המוביל המיועד של מבנה המירד'ים, רס"ן עזרא (בבן) רותן, חש לא נוח עם המשימה הנוספת שגרעה מביצועי המטור-סים. זו היתה תוספת המיותרת לדעתו: "לא היה ברור לי מהו בדיוק תפקידי שם - אם עלי להפציץ או להגן...". אך מפקד הבסיס התעקש לנצל את המירד'ים גם לתקיפה ודרישתו נתקבלה. ארבעה מטוסי ווטור הוכנו לגיחה זו. מוביל הגיחה היה סרן שלמה קרן ועמו הנווט אלכסנדר (מלצר) ענבר.



**בנוי לחובלה - שלמה קרן חובל את המבנה השלישי של הוטרומים לעבר השדה במערב עיראק**

שלמה קרן, סמ"ט א' של הטייסת, היה מנוסה בטיסות ארוכות טווח. ביום הראשון למלחמה הוא תקף באבו סואר, לוקסור וקהיר מערב. עבור ענבר היתה זו הגיחה השלישית לאותה מטרה, וגם הגיחה המבצעית המאה שלו. הוא היה למעשה הנווט היחיד בטייסת שהכיר את הנתביב מן הגיחות הקודמות.

גדעון מגן, חברו לטייסת ומי שהוביל את גיחה הראשונה, סיפר כי לפני שעלה לטיסה אמר לו ענבר: "מה אתם רוצים ממני, אולי יטוס לשם גם מישהו אחר?" אך כשהציע הנווט אייל אחיקר להחליפו, הוא עשה תנועת ביטול – הוא טען כי הוא היחיד שמכיר את השטח מטיסות קודמות. הוא חש אחריות אישית לגורל הגיחה. בגלל בעיות הדלק, ומחשש לטעות בניווט, הוא התעקש לצאת גם לגיחה זו.<sup>20</sup>

כחצי שעה לפני הטיסה שוחח עם אשתו בטלפון. היה זה היום בו שוחררה ירושלים ואלכס, חובב הטיולים, אמר לנחמה כי מעכשיו יהיו כל כך הרבה מקומות יפים בהם יוכל לטייל.

סומך, מפקד הבסיס, ביקש להצטרף לגיחה כמספר שתיים. לפני כשמונה שנים הוא היה המפקד הראשון של טייסת הוטרומים, ולמרות שמזה זמן רב לא יצא לגיחות מבצעיות

ות במטוס, הוא ביקש לחוות מקרוב את הקושי בביצוע המשימה, ואולי אף לתת דוגמה אישית בקרב, והצטרף כטייס מן השורה. אין ספק כי בגלל מוצאו הוא נטל על עצמו סיכון רב מהמקובל בגיחת ההפצה על עיראק. סומך תקף לפני כן בסוריה ויצא לגיחות אחרות במטוסי מירוז.

סרן יצחק גולן (גלבץ) היה מספר שלוש. הוא לא היה מתוכנן לצאת לגיחה הזאת. שמו של גדעון מגן היה כבר על הלוח. "ההצלחה של המבנים הקודמים עלתה לכולם לראש, כך גם לי" סיפר גולן. "אני תקפתי רק פעמיים שדות תעופה והרגשתי שמן הצדק שאטוס הפעם. הוצאתי את מספר שלוש – לא החלפתי את המוביל, כי קרן היה 'בנוי לזה' – ושמתתי את עצמי כמספר שלוש. המטוס שלי היה מטוס מספר 14 – מטוס בעל שפת התקפה נטויה והיה המטוס בעל כושר התמרון הכי טוב בין המטוסים – שמחתי שזה המטוס כי הוא היה בנוי במיוחד לקרבות אוויר."<sup>21</sup>



**תקיפת תשי"ת נוספת בעיראק - אבשלום (אבשה) פרידמן היה מספר ארבע**

סגן אבשלום (אבשה) פרידמן הצעיר היה מספר ארבע. ביום המלחמה הראשון הוא תקף את אינשאס, ראס בנאס וקהיר מערב. עכשיו עמד לצאת למשימת תש"ת נוספת לאחר יומיים של תקיפת מטרות ואמנעה. מטוסי הוטרומ נשאו הפעם שתי פצצות 500 ק"ג לכל מטוס, במקום הפצצות הקטנות יותר. אנשי המבצעים חשבו כי הן יתאימו יותר להוצאת המסלולים משימוש מאשר הפצצות המיוחדות בהן השתמשו בגיחות של הימים הקודמים.

בארבעת מטוסי המירוז של טייסת 117, יצאו רס"ן עזרא דותן (בבן) כמוביל, סרן גדעון דרור מספר שתיים, סרן דוד פורת (סמ"ט ב' של הטייסת) ורס"ן (מיל') ראובן הראל – כולם טייסים ותיקים במירוזים ובעלי תפקידים בכירים בטייסת. הראל לא היה מתוכנן לצאת לגיחה הזאת. לאור הפעילות בגיחות הקודמות ונסיונו הרב בגיחות ארוכות טווח הוא ביקש להצטרף לגיחה. "ביקשתי להצטרף לגיחה הזאת שהיתה כבר די מאוישת, כמספר ארבע" הוא סיפר.<sup>22</sup>

ההחלטה כי מטוסי המירוז, שנועדו בעיקר לחיפוי, ישאו גם שתי פצצות כבדות, כדי "לסגור סופית את

השדה" גבתה את מחירה לאחר מכן. הסביר זאת יחזקאל סומך: "אנו היינו מלווים על ידי ארבעה מטוס קרב מירז' מטוסים אלה נשאו פצצות והם התכוונו להשתמש בהן במקרה שלא תהיה התנגדות או להשליך אותן ולהגן עלינו במקרה שנפגשו מטוסי קרב של האויב. התכנית הראשונה היתה לצאת לכד אבל ידעתי שאנו עלולים לפגוש הנטרים כך שדרשתי ליווי של מירז'ים".<sup>23</sup>

הראשון מבין ארבעת הווטורים המריא לאויר בשעה 10:23 ואחריו שלושת המטוסים הנוספים. דקה אחר כך הצטרפו אליהם גם ארבעת המירז'ים.

הטיסה לעבר המטרה היתה נטולת אירועים מיוחדים, מלבד בעיה טכנית אצל גולן. חמש דקות לאחר ההמריא אה יצא עשן מתושבת הכוונת. "משהו נשרף שם בפנים ב"פוף" מהיר והכל כבה לפתע" הוא סיפר.

המטוסים יצאו מזרחה. הראל לא אהב את הרעיון לטוס זמן כה ממושך בגובה נמוך. "הטיסה בגובה נמוך לא היתה נוחה למירז'ים" אומר הראל. במהלך הטיסה בשמי סוריה הבחין גולן בתחנת מכ"ם שהאנטנה שלה הסתובבה. היה זה המכ"ם הסורי בדרעא שאולי היה אחראי גם לגילוי שני המבנים הישראליים. סביר להניח כי אנשיה דיווחו לבסיס העיראקי על המטוסים הישראליים המגיעים לתקוף אותם.

ואכן, בזמן ששני המבנים הגיעו לקרבת השדה, כבר המתינו להם מטוסים עיראקיים באויר. האם היו אלה מטוסים שהונקו לפטרול בעקבות מידע מהתחנה הסורית או שמה, כפי שסובר סומך, הגיעו המטוסים במקרה באותה שעה בדיוק מעיראק ועמדו עתה לנחות בשדה?

בכל מקרה עכשיו מצאו עצמם המטוסים העיראקיים במפגש אלים במיוחד עם שמונה מטוסים ישראליים שבאו לתקוף את השדה.

תיאר סומך: "זו היתה גיחה מאד קשה בגלל מטוסי ההנטר. אף אחד לא ציפה כי נפגשו כל כך הרבה מטוסים באויר. יש האומרים שהם היו עיראקיים יש האומרים שהם היו ירדניים. אנו לא יודעים בבטחון. הם טסו מבגרד לשדה H-3 והם מצאו אותנו. אני נוטה לחשוב שזה היה מקרי. היות והם לא טסו בצורה שנועדה להגן על הבסיס, הם הגיעו לפיינל מהצר השני. כך שאנו בסך הכל התנגשנו אלה באלה. הם מצאו את עצמם באויר יחד עם הווטור - מטוס גדול - כמטרה שלהם".

### המירז'ים תוקפים ראשונים

כמתוכנן, נכנסו המירז'ים ראשונים לתקיפה כדי להשתחרר מהפצצות ולצאת להגנת הווטורים. "עם הכנייה סה היה מעט בלבול של בכן במפות. משכנו לגובה יותר מוקדם בגלל זה" אומר הראל. הפצצות החטיאו וגם הרוח החזקה שנשבה אותה עת באוור השדה לא הרעילה לשיפור הדיוק. הראל נסק ליעף ההפצצה, ובזמן הצלילה הבחין בעמדת נ"מ היורה לעברו. הוא השלים את ההפצצה, יישר את מטוסו וברצף אחד פתח עליה באש תותחים ממושכת.

מטוסי ההנטר צללו אותה עת לעבר המטוסים הישראליים. הראל: "הזהירו אותי שיושב עלי הנטר מאחור. הסתכלתי וראיתי שבטווח מאד קרוב, הנטר יורה עלי בארבעת התותחים הגדולים שלו. ראיתי אפילו את עשן התותחים. למזלי הוא לא פגע. הצלחתי לנער אותו ולהגיע מאחוריו. יריתי בו וגם אני לא פגעתי. בגלל הצרור הממושך על הנ"מ והירי על ההנטר, גמרתי את התחמושת". ההנטר נעלם במהירות מן המקום. "הצט" רפתי לבבן מספר שלוש, ואמרתי לו שאין לי תחמושת".

המירז'ים נסקו מעלה ונשארו שם לחיפוי. מטוסי הווטור הגיעו לקרבת השדה ונערכו לתקיפה. סרן רדור הבחין בהנטר ויצא לעברו. הוא פתח באש משני תותחיו והפיל את המטוס. היה זה הקדמי מבין זוג מטוסים. רדור לא הבחין כנראה בהנטר האחורי וזה ירה במטוסו ופגע בו.<sup>24</sup> הנטר ומירז' עשו דרכם במהירות לעבר הארמה אפופי אש ועשן. רדור הפעיל את מושב המפלט והצלח להיחלץ מהמירז' הנוער בגובה נמוך ביותר. לאחר המלחמה ידעו הירדנים לספר כי במטוס העיראקי שהפיל את המירז' של רדור ישב הטייס הירדני ראיס אחמד שוררום - אחד הטייסים הירדנים אשר נשלחו לבסיס H-3 לאחר חיסול מטוסי ההנטר ברבת עמון ובמאפרק.<sup>25</sup> שוררום (לימים מפקד המודיעין של צבא ירדן) הגיע לשדה נחוש לנקום את מות חברו, מואפיק סלטי, בקרב עם רן פקר במבצע סמוע. ככל הנראה לא היתה זו ההפלה האחרונה שלו בקרב מעל

השרדה העיראקי.

בבן נכנס בינתיים אחרי ההנטר שטס מאחורי דרוור, הראל צפה באירוע וסייע לו. "כיוונתי אותו לעבר הנטר שהיה מאחורי גרעון דרוור" סיפר הראל. "בבן נכנס והפיל אותו בצרור קצר. ההנטר התלקח ועלה באש".

### קרן ומלצר נפגעים – גלנץ נוטש

לפי התכנון היו המטוסים אמורים לערוך הקפה סביב השרדה ולהכנס ליעף התקיפה



רביס התנדבו לצאת- הפי"מ לגיחה השלישית לשרדה העיראקי עוררה התלהבות רבה בקרב טייסי המירז, שקיוו לצבור הפלות נוספות בקרבות אוויר. בזירות אחרות לא היה כבר עם מי להתמודד.

למעלה: עזרא (בבן) זותן שהוביל את המירזים.  
משמאל: ראובן חראל

ממזרח למערב. זאת כדי שאחרי שיבצעו את היעף האחרון יהיו בכיוון מערב ויצאו משם ישירות הביתה.

את קורותיהם של מוביל מבנה הווטורים בגיחה זו, שלמה קרן ונווטו, אלכס ענבר, אין איש זוכר. סיפר על כך אל"מ סומך: "הגענו למטרה ואז שניים-שלושה קילומטרים מהשרדה ראינו שהיו הנטרים באויר. לא ידענו כמה, אולם יותר מארבעה – שישה או שמונה. המירזים החלו להתקדם במהירות, הטילו את הפצצות שלהם ואנו היינו צריכים לבצע את המשימה שלנו. באותו רגע המוביל איבד את הקשר. הכל נמשך לפני התכנון".

הווטור המוביל משך ליעף ההפצצה, וככל הנראה מיד לאחר מכן הופל על ידי אש הנ"מ הקרקעית החזקה. סומך: "מה שקרה הוא שמשפר אחר אבד מיד בהתחלה. איש אינו יודע מתי ולמה הוא



שחור משחור- מירזי 60 בו יצא גדעון דרוור לפעולה מעל עיראק זכה לפרסום ב-7 באפריל עת הפיל מיג 21 סורי. טייסו, אבי לניר נכנס לחתפוצות המיג והצליח לחזויר את המטוס בשלום לנחיתה. המטוס הפיל הנטר עיראקי לפני שנפגע מעל H-3

הופל. לבסוף הוא נמצא מספר קילומטרים הרחק מהשדה שם התרסק. הטייס והנווט היו הרוגים".<sup>26</sup> ככל הנראה פגעה האש בשלמה ובנווטו אלכס.

סומך המשיך לפי התכנון: "אנחנו תקפנו את המסלול. במהלך התקיפה נפגעתי מתותח קרקעי. כאשר נסגרו דלתות תא הפצצות - באותו שניה קיבלתי התרעה שהנטר היה קרוב אלי מאד. כך שהתחלתי לפנות כרי להציל את חיי. באותו זמן לא יכולתי לראות את מספר אחד שלי היות ונפרדנו במהלך התקיפה. עד עתה איני יודע מי הזהיר אותי. הייתי במצב מאד קשה היות ואיברתי את כל המהירות שלי, את כל הגובה, וההנ"ט הלך והתקרב. כאשר הוא היה מאד קרוב שיניתי את כיוון התמרון שלי וראיתי אותו מתרחק".

לאחר מכן הסתבר כי ליצחק גולן היה חלק בהרחקת ההנטר הזה מסומך.

זוג הווטורים השני נכנס גם הוא לתקיפה. גולן: "אבשה פרידמן היה בן זוג שלי. עשינו שני יעפי הפצצה. היו לנו בסך הכל שתי פצצות 250 ק"ג לכל אחד. היה בלגן גדול בקשר ובאוויר. בכל כיוון יכולת לראות מטויר סימ. בשלב מסוים ראיתי הנטר שהיה על הזנב של סומך, מספר שניים. ניסיתי להפיל את ההנטר. מחוסר כוונת לא הצלחתי. גם יריתי ממרחק רב מדי. אבל זה עוד והוא עזב אותי".<sup>27</sup>

גולן השלים את היעפים: "ביעף האחרון, כשרצייתי ללכת הביתה, גיליתי מטוס מאחורינו ושם היינו צריכים לפנות שמאלה לכיוון הבית. פעלנו עד כאן לפי התדריך. אמרתי לאבשה 'פנימה פנה!' שביל להכניס את ההנטר הזה בינינו. אבשה פנה לפי המתוכנן מראש אבל אני נשארתי עם ההנטר על הזנב. ניהלתי איתו קרב אויר זמן ממושך ובגובה נמוך נפגעתי באיזור הזנב. איברתי שליטה על המטוס וקפצתי בגובה נמוך - 800 רגל היתה מגבלת הגובה. כמו שנפתח המצנח נגעתי בקרקע. זה היה צפונית לשדה בתוך מערך של כוחות עיראקיים. בזמן הנגיעה נפצעתי בכתף בגלל הרוחות החזקות. נגררתי עם המצנח ונפלתי בשבי".

יצחק גולן נחת בשלום ולעברו החלו רצים חיילים עיראקיים שביקשו לעשות בו לינץ'. למזלו הבחין בדבר טייס ירדני. "הטייס הזה היה תרבותי ומנומס. הוא הגיע גם לחקירות. שמו אותנו בכלא זרקה. העיראקים לא ידעו מה לשאול אותנו. חזרתי עם גדעון דרוור לאחר שלושה שבועות".

סומך שהיה נתון במאבק נגד ההנטר שניסה להפיל אותו היה גם הוא עד למתרחש: "במהלך תמרונים אלה ראיתי כי שני מטוסים הופלו - היו רק להבות בשמיים ולא ידעתי באותו זמן של מי המטוסים האלה היו.



**תחקיר מסודר - דוד פורת, סמי"ט טייסת 117 מתאר את הפעילות מעל בסיס האויר H-3 במהלך התחקיר שנערך בטייסת 110 לאחר הגחה השלישית.**

עכשיו אני יודע שאחד היה הנטר והשני מירו' שהופל מעל השרה. התחלתי לאסוף מהירות היות והייתי מאד איטי והמדפים שלי היו למטה. באותו זמן ההתקפה הסתיימה ושמעתי את שאר המטוסים מתארגנים לחזרה. אני צברתי מהירות ופנתי הביתה".

לאחר התקיפה נספרו בשרה שישה מטוסי מיג 21 מושמדים של טייסת עיראקית ושלושה מטוסי הנטר שנמלטו מהשמדה בירדן.

### מנתקים מגע

המטוסים הישראליים היו כבר חסרי חימוש וקצרים בדלק, והיה צורך לנתק מגע במהירות, ולחזור הביתה. הם התארגנו לטיסה מערבה. באויר נותרו עתה רק שלושה מירו'ים ושני ווטורים. בכך נתן הוראה לשלושת מטוסי המירו' שהיו קצרים ביותר בדלק, לנתק מגע ולצאת מיד הביתה. יחזקאל סומן ואבשה פרידמן, מספרי שניים וארבע, הביטו סביב כדי לנסות ולאתר את שני הווטורים האחרים. הווטור הדרימושבי מספר 65 של המוביל, ובו שלמה קרן ואלכסנדר ענבר, לא נראה בשום מקום. גם לא מטוס מספר 14 של יצחק גולן. שלושה מטוסים ישראליים לא שבו מן הגיחה.

בדרך כילה יחזקאל סומך את זעמו על כלי הרכב של השיררה העיראקית שהמשיכה להתנהל בעצלתיים בדרך לחזית מול ישראל.

גורלו של הווטור של קרן ומלצר לאחר התקיפה, ובאילו נסיבות נפגע לא נתבררו מעולם. בזכרונותיו מספר המלך חוסיין כי ראיס אחמד שורדום "הפיל אחד ממטוסי המירו' הישראליים ומטוס ווטור, בדרכם חזרה מהפצצת השרה H-3. הוא התקיפם באטיות בהיותם עם מיכלים כמעט ריקים".

התיאור אינו מדויק, כמוכך, כי המוביל של מבנה הווטורים נפגע מיד בכניסה להתקפה. עוד נכתב שם כי "באחד הקרבות בא שורדום לעזרת אחד מחבריו, אולם מקלעיו נתקעו והוא עזב את המקום".

ברמת דוד עקבו אחר התנהלות הקרב. הם ניסו ללמוד על הנפגעים ועל תוצאות הגיחה מהדיווחים בקשר. כהיות המטוסים בדרום חזרה לרמת דוד נפוצה שם שמועה כאילו מטוסו של אל"מ סומך, מפקד הכנף, היה באחד המטוסים המופלים. הדבר עורר דאגה מרובה במפקדת חיל-האוויר ומיד החלו להיערך להוצאת מטוסי נוספים כדי לנסות ולחלץ אותו מעיראק. טייסי המבנה שנשאלו על כך, ניסו לרמוז כי "מספר שניים" או "הבכיר" איננו בין הנפגעים. רק לאחר דקות ארוכות של דיבור ברמזים, יכלו אנשי רמת דוד לנשום לרווח זה. סומך נחת ללא פגע בוטור מספר 17 בו יצא.

מיד לאחר הנחיתה יצא סומך לטייסת הווטורים לשם התכנסו כל טייסי הגיחה שחזרו. שלא כמו בגיחות הקודמות, אחרי המשימה השלישית נערך תחקיר בו השתתפו טייסי שתי הטייסות. הוא ביקש לדעת את פרטי הגיחה ואת התוצאות ובעיקר שאל אם הטייסים ראו מצנחים ואם יכלו לזהות מה מצבם של אלה שנפגעו. הטייסים דיווחו על פגיעה באחד המסלולים, הפלת שני מטוסי הנטר ועל מטוס שלישי אשר הושמד על הקרקע. סומך סיכם את תוצאות הגיחה ברוח אופטימית: "התקפה זו לא היתה הצלחה גדולה במיוחד, אבל למעשה מאז לא היו לנו כל התקפות נוספות מהעיראקים או מהירדנים".

בשלוש ההתקפות על בסיס האויר H-3 בעיראק הושמדו 12 מטוסי מיג 21, חמישה הנטרים, שלושה מפציצי צי איל 28, מפציץ כבד מסוג טופולב 16 אחד ושני מיג 17.

מיד לאחר מכן הורה סומך להוציא זוג מטוסים לחפש אחר קרן וענבר שנפגעו בשמי עיראק.

### גיחת חיפוש

במפקדת חיל-האוויר לא ידעו מה עלה בגורל שלושת הטייסים והנווט. אחרי הצהריים הוחלט לשלוח מטוסי נוספים כדי לנסות ולאתר אותם בלב עיראק. הפעם לא יצאו המטוסים בנתיב דומה לגיחות הקודמות. מוביל מבנה המירו'ים היה, כמו בפעם הקודמת, רס"ן עזרא דותן, ועמו דוד פורת. גם הפעם העמיסו אנשי המבצ"ע עים משימה על משימה: שני המירו'ים תוכננו לתקוף את המטוסים אשר חנו על המסלולים ולאחר מכן לצאת לחיפוש הטייסים. ואכן הם תקפו והשמירו ארבעה מטוסי מיג 21 על רחבות החניה, ולאחר מכן פנו לעבר הכביש, שם נעה החטיבה העיראקית אשר עשתה דרכה לעבר ירדן. המירו'ים נכנסו מדי פעם לתקופת השיריון העיראקי אולם במשימתם העיקרית נכשלו: למרות מאמציהם, הם לא הצליחו לאתר את שלושת טייסי חיל-האוויר.

שני טייסי המירו' החליטו לשוב הביתה. אך מסכת האירועים שלהם בגיחה זו לא הסתיימו עדיין. קצרים ברלק הם טסו בקו ישר שהביא אותם לאיזור דמשק, שם פטרלו אותה עת מטוסי מיג 21 סוריים. המירו'ים חלפו מערבה ואחד המיגים שהגיע מהצד, שיגר טיל אויר-אוויר לעבר מטוסו של בן, ופגע בזנבו. בן שבר חרות, ומצא עצמו, בטיסה חזיתית, מול מיג 21 אחר. הוא שבר שוב לשמאל אולם המיג האחורי לא הרפה. שני המטוסים נפגשו פעם נוספת, אך בן, שבעיית הדלק שלו הלכה והחמירה, צלל והצליח לחמוק לעבר הכנרת.

המירו' השני (מספר 76), ובו פורת, הצטרף אל המירו' הפגוע. הוא הביט במטוס המוביל והיה מופתע: כל הונבון האחורי המחפה על מפלטי המבקר של המירו', היה חסר. בן המנוסה הצליח להשתלט על מטוסו, והביא אותו חזרה לנחיתה במגידו, ללא מצנח אחורי וללא בלמים.

מפקדת חיל-האוויר שלא ידעה על גורל הטייסים שנששו, גם אחרי טיסת זוג המירו'ים, לא נואשה מהאפשרות לחלץ את הצוותים. בלילות שאחרי 7 ו-9 ביוני נשלח מטוס טובלה מסוג נורד, מצויד באמצעי גילוי ואיתור טייסים, לטיסת חדירה ארוכת טווח לשטחי ירדן ועיראק כדי לנסות ולקבל אות חיים מאנשי הצוות. המטוס יורט על ידי מטוסי מיג 21 סוריים וכמעט הופל על ידם. כדי לאפשר לו לחזור בשלום, הונקו מטוסי מירו' כדי להתמודד עם המיגים ואחרים שימשו ממסר באויר.

באותם לילות עמד צוות של מסוק סופר פרלון בכוננות לחדירת הצלה ארוכת טווח, למקרה שיתקבל אות חיים מן הטייסים. גם שבוע אחר כך, ב-12 ביוני נשלח זוג מטוסי מירו' ובהם רס"ן פקר וסרן אורי יערי



**הצלילי להנחיתו בשלום- מירזי 29 בו יצא בבן לגיחת החיפוש. המטוס נפגע מטיל אטול סורי אולם טייסו הצליח להנחיתו בשלום במגידו. במסגרת: מראה הזנב הפגוע. המטוס הושמש והוחזר לטיסה**

למשימת איתור ממושכת, אך גם היא לא הניבה תוצאות.

עת יצאו מטוסי החיפוש לאתר את הטייסים במדבר הגדול, היו כבר יצחק גולן (גלנץ) טייס הווטור, וגדעון דרור, טייס המירו', לכודים זה מכבר בשבי העיראקי. הם נטשו מעל השדה ונפלו בשבי זמן קצר לאחר מכן. רק לאחר שלושה שבועות, לאחר שחזרו מן השבי, ניתן היה ללמוד על קורותיהם הטראגיים של הטייס שלמה קרן וגנוטו אלכסנדר ענבר, כפי שסיפרו להם שוביהם. מטוס הווטור הררימושבי שלהם נפגע מאש תותחי נ"מ, ככל הנראה. המטוס ובו שני אנשי הצוות יצא דרומה, מסיבות שמעולם לא הובהרו, וטס לעבר גבול ירדן סעודיה. טייסו משך אותו שעה ארוכה מעל המדבר ולבסוף הוא נפל בשטח ערב הסעודית והתרסק. אלכס, גנוט, ניסה לנטוש בגובה נמוך ונמצא קשור למושב, כשהוא פצוע קשה. הוא נפטר לפני שקיבל טיפול רפואי. שלמה קרן נשאר במטוס ולא הצליח להיחלץ, ונהרג בהתרסקות המטוס. ככל הנראה היה פצוע לפני כן בצורה קשה.

יצחק גולן וגדעון דרור הוחזרו לישראל ב-26 ביוני תמורת 450 חיילים ירדניים שבויים וצוות המפציץ העי-ראקי שהופל מעל העמק. גופותיהם של קרן וענבר הוחזרו לישראל כחודש לאחר מכן. הם הובאו לקבורה ב-2 באוגוסט 1967, כחודשיים אחרי הגיחה.

את הידיעה המרה על היעדרותו של בעלה, שלמה קרן, שמעה אשתו נחמה, בשעה בה הכריז הרב הצבאי הראשי, שלמה גורן על שחרור ירושלים.  
 "עד היום כשאני שומעת את הקטע הזה, בשבילי זה כמו קריש" היא אמרה לאחר המלחמה.



חוזרים הביתה- מפקד חיל-האוויר, אלוף מוטי חוד מקבל את פני גזעון דודו (במרכז) ויצחק גולן עם שובם מחשבי. במהלך הטיסה העניק לגולן את דרגת חרבסרן

### מי נתן את ההוראה

"התקיפות על שדה H-3 נותרו ככתם על מלחמת ששת הימים" אמר רפי הרלב, ראש ענף מבצעים במפקדת חיל-האוויר במלחמה. ואכן, לאור המחיר הכבד שגבתה הגיחה השלישית לבסיס האוויר בעיראק, עלו לאחר המלחמה תהיות לגבי ההצדקה להוציא את הגיחות האלה ואם נעשו כנדרש מבחינת מבצעית.  
 גם כיום המעורבים בכך אינם יכולים לקבוע בוודאות "מי נתן את ההוראה". אנשי המבצעים, ובראשם יוסי שריג, ראש מדור תקיפה בענף מבצעים, אומרים כי "תקיפת שדה H-3 היתה פרויקט של סומך".  
 לדברי שריג ואנשי המטה, ענף מבצעים הטיל על רמת דוד לטפל בשדה והם תכננו את הגיחות לשם ואת תזמונן ללא מעורבות של אנשי המפקדה.

עם כך מפקד טייסת הווטורים, לוי צור כלל לא היה מעורב בתכנון הגיחות ובהוצאתן לפועל. כל הפ"מ שהגיעו לטייסת מצאו אותו באויר. גם הוא מסכים כי התכנון של הגיחות היה שגוי. "הגיחות לעבר H-3 היו שגיאות תכנון ממדרגה ראשונה" אומר צור. "לא חשבתי שתהיה אפשרות כזו ולא עלה בדעתי שזה יקרה. זה לא אופייני לחיל-האוויר הישראלי וזה בניגוד לכל הציפיות. ועל שגיאות משלמים. גם בדמייר היתה התנגדות אבל תוקפים מבנה אחר מבנה כדי להגיע להשמדת השדה. תקיפה אחת ליום- זו שגיאת תכנון ממדרגה ראשונה".

סומך, מפקד הכנף, ראה את התוצאות הסופיות כהישג - שהרי לאחר התקיפה השלישית הטרראגית לא נערכו עוד תקיפות על ישראל מירדן ומעיראק.

מפקד חיל-האוויר בששת הימים, אלוף מוטי חוד אינו זוכר את תהליך קבלת ההחלטות ואת נוהל הוצאת



מחייכים, למרות הכל- טייסי המירזים שיצאו לשדה H-3 ליד אחד המטוסים. מימין: יהודה קורן, פסח שרגא, עזרא (בבן) זותן, דוד פורת, ראובן הראל ואמנון ארד שנספח אליהם

הפקודות בנושא תקיפת H-3. הוא נוטה להסכים להערכה כי המשימה הוטלה על רמת דוד כ"פרויקט של הכנף". "כשאתה מתחיל משימה יש לך שרשרת פיקודית. בחיל האויר היא קצרה מאד: ה'בור', הכנף והטיי-סת. מספיק שמבצעים אמר לכנף 1: 'טפל אתה ב' H-3'. הוא לא ישאל שאלות. הוא יטפל ב' H-3. זה מה שהיה שם".

לקחי הגיחה לשדה H-3 עיראק נלמדו גם שנים אחר כך בחיל האויר, בעיקר בכל הקשור לנושא שיתוף הפעולה בין מטוסי יירוט ומטוסי תקיפה.

## פרק כז' ניקוי האורות במצרים

תדהמה וחוסר אונים

קציני המודיעין והמבצעים במפקדת חיל האוויר המשיכו לאסוף נתונים וללמוד את תוצאות גלי התקיפה ומשמעותם. הנתונים הפתיעו גם את האופטימיים ביותר. מספר המטוסים המושמדים והשרות ה"סגורים" היה הרבה מעל ומעבר לאשר עלה ברמיונו של איש מאנשי התכנון. "שש שעות" ידרשו להשלמת הפעלה, ניבא מפקד חיל-האוויר עוזר ויצמן. יום פעילות מלא היה מוכן הרמטכ"ל, יצחק רבין להקדיש להשלמת מבצע "מוקר". מוטי הוד עשה זאת בשלוש שעות במצרים. עוד



**תפעול סביב השעון- מערכת הבקרה של חיל-האוויר פעלה סביב השעון להוציא מטוסים ולתאם את נחיתתם של אחרים. בין אלה היה מגדל הפיקוח של בח"א 8 תל נוף**

שעה ומשהו נדרשו כדי למחות גם את חילות האוויר של ירדן ורובו של החיל הסורי. בצהרי יום הלחימה הראי- שון, היתה השליטה של מטוסים הישראליים בשמי האיוור בלתי מעורעת. אך הערפל התקשורתי נשמר- איש לא מסר לציבור את הנתונים, ואיש בישראל לא התפאר בחיסול חילות האוויר הערביים. בשעות אחר הצהריים נראו שדות התעופה במצרים, ירדן וסוריה כשרות קטל עשנים. גדורים של חיילים הובאו כדי לסלק את שאריות המטוסים המפויחים, ולמלא את הבורות הגדולים שנפערו על המסלולים ורחי בות החנייה. מומחים מודיעין חיל-האוויר המצרי העריכו כי גם אם ינסה חיל-האוויר הישראלי לתקוף ראשו- נה, הוא יסבול אבידות כבדות ביותר, בעוד שהנוק למטוסי חיל-האוויר המצרי יהיה כ-10 אחוז בסך הכל. לאחר מכן, הם העריכו, ניתן יהיה להוציא לפועל את תוכנית "פאהר" נגד ישראל ואת התכניות המקבילות של חילות האוויר הערביים האחרים. לאחר שהתאוששו מההלם הראשון, הורו המפקדים המצרים לקציני היחידות שלהם להוציא את תכניות התקיפה אל הפועל. במקביל שלחו פקודות לקציני הקישור שלהם בירדן ובסוריה, לשלוח את המטוסים להתקפה אוירית על שדות תעופה ישראליים ועל מתקנים צבאיים.

קצינים אלה הופתעו לשמוע כי מספר המטוסים אשר הושמדו היה כה גדול שלא ניתן להיה להוציא אף אחת משבע התוכניות המבצעיות שפירסמו ערב המלחמה. יותר מכך – התברר להם כי חיל-האוויר הישראלי, גם אחרי שנלחם משעות הבוקר, יכול היה להוציא לפועל עוד עשרות גיחות אחר הצהריים ולקראת ערב, נגד בסיסי אויר במצרים וגם במדינות אחרות – כולל בירדן, סוריה ועיראק.

רק בשעות הצהריים, כאשר סיימו מטוסי הגל השלישי של מבצע "מוקד" את פעילותם, התחזרה התמונה הכוללת למפקדת הצבא המצרי. כמו שהעריכו אנשי המודיעין של חיל-האוויר הישראלי – הדיווח למרכז המבצעים היה מקוטע, הגיע מאוחר ולא היה מדויק.

קצינים בכירים של חיל-האוויר המצרי, בהם מפקדי הבסיסים, מפקדי האזורים השונים של פיקוד ההגנה המצרי, העדיפו לא לדווח על הכישלון שלהם ושל יחידותיהם, והסתירו את המצב לאמתו. כאשר קיבלו הוראות להפעיל את תכנית התקיפה "פאהר" הם השיבו כי לא יוכלו להוציא אותה אל הפועל.

הבושה כבר לא היתה מקור לחשש אצל מפקד זה או אחר – בשעה זו היא היתה נחלת כולם.

הודעות על השמדת מסלולים, הרס מטוסים, תחנות מכ"ם ובסיסי טילים החלו בשעות הצהריים לזרום לחדר המבצעים של חיל-האוויר המצרי בגיושי. ובשדות עצמם היו אך מפקדים בודדים אשר השכילו להתאושש במהרה מן המצב המביך ולפעול – בדרך כלל פעולתם הראשונה היתה הברחת המטוסים לשדות מרוחקים.

מייג'ר ג'נרל מוחמד נביל אל מסרי סיפר על פעולותיו: "לאחר שתיים או שלוש התקפות, עדיין נותרו לנו מספר מטוסים. סיפרתי על כך למפקדה ושאלתי: 'מה עלינו לעשות?' היו לנו מספר מטוסי מיג 17 וסוחוי 7. מטוסי סילון אלה נאספו בשעה זו בקהיר מערב והיו מטוסים חדשים לגמרי. מפציצי הטופלב 16 הושמדו כולם בסדרת ההתקפות הראשונות. לאחר זמן מה לקחנו את כל המטוסים שיכולנו לשדה קואסינה, שדה תעופה בדלתא. היה זה רק מסלול עם מעט אמצעי סיוע. אבל המשכנו לטוס ולהלחם".<sup>1</sup>

שדה קואסינה היה למעשה קטע כביש ישר וארוך, במרכזו שתי זרועות הדלתא המצרית, שהוכשר לשמש כשדה חירום. שדה זה לא הותקף במלחמה כלל.

שדות חירום אלה היו מפורזים על פני כל מצרים – מקואסינה במרכז הדלתא, דרך קהיר בינלאומי בו חיפשו המטוסים את הגנת המטוסים האזרחיים, ועד לשדות הרחוקים יותר על הנילוס וחוף ים סוף. אך גם שם לא מצאו המטוסים מפלט בטוח. בגל התקיפה השני הותקפו השדות במנסרה, חילואן ואל מיניה. בגל השלישי פעלו מטוסי חיל-האוויר נגד גרדקה ולוקסור, ובשעות אחר הצהריים המאוחרות גם נגד ראס באנס.

כאשר עלו ענני עשן מכל שדות התעופה במצרים, ונגלו לעיניהם של מיליוני התושבים בקהיר ובדלתא של הנילוס, החל מתברר גם גודל האסון. נשיא מצרים, עבד אל נאסר שמע על תוצאות התקיפה הישראלית רק אחרי הצהריים. המהלומה הראשונה היתה לגבי מצב חיל-האוויר ומטוסיו. השניה היה מצב הכוחות בסיני. מן הידיעות שהגיעו מן היחידות בסיני התחזר לו גם כי כוחות שריון ישראלים כבר עשו את דרכם לעבר מרכז סיני, ולא היה ניתן לעצור אותם.

באין מטריה אוירית מעל הכוחות המצריים בסיני, כל שנותר עתה למפקדים הבכירים של הצבא המצרי לעשות הוא לנסות ולהציל את מה שנותר מדיביזיות השריון והחי"ר של הצבא המצרי בסיני, לפני שיושמי דו מן האוויר ועל ידי כוחות צה"ל שכבר שלטו על הצירים המרכזיים המובילים ללב חצי האי. ראשון הדווח פים לכך, היה המושיר עבד אל חכים עאמר, סגן הנשיא ומפקד הכוחות המזוינים של מצרים. הוא ביקש להציל את הכוחות כדי לארגן אותם ל"קו הגנה שני" באיזור מיצרי המתלה והגידי. תכניתו התקבלה בהתנגדות על ידי מפקדי הכוחות. רק בשעת ערב הסכים הנשיא נאסר לתכניתו של עאמר.

בשעת לפנות ערב נדמה היה כי התמונה מתבהרת והולכת. במפקדת חיל-האוויר הישראלי כינסו את תוצאות התקיפה במצרים, ירדן וסוריה. חלק ניכר מן המטוסים המצריים – בעיקר מפציצי הטופלב 16 ומטוסי הקרב מדגם מיג 21, היו מושמדים. חיל-האוויר הישראלי הוצא כליל מכלל פעולה – כל 21 מטוסי הקרב שלו מדגם הנטר היו מושמדים. מתצית חיל-האוויר הסורי הושמדה – כל השאר הוברחו לשדות תעופה רחוקים, ולא יכלו לאיים במידה משמעותית על העליונות האוירית של ישראל.



שרידים במדבר- המטוסים המצריים שהצליחו לחמוק  
מתקיפות חיל האוויר ביום הראשון ניסו לתקוף את כוחות  
צה"ל בימים לאחר מכן.  
בין אלה היה מיג 17 שהופל ליד טאסה

עתה נותרו שתי מטרות עיקריות: השמדת שרידי המטוסים אשר הופעלו או הוברחו לשדות הרחוקים, ועיי-  
 כוב מתמשך ככל האפשר של חידוש הפעילות בשדות התעופה המצריים.  
 בשעה 16:30 לערך הוציאה מפקד חיל-האוויר מברק עדכון לכל היחידות על מצב הלחימה באויר:

### "סיכום ארעי, נכון ל-051630.

1. לקראת צהריים הופעלו חילות האויר של סודיה וירדן, כאשר מטוסייהן התקיפו מטרות  
 ש"ת מגידו וש"ת סירקין וכן יישובים. ההתקפות לא היו רציניות ונגרם נזק מועט. 2 טייסי  
 מיג 17 שעסקו בתקיפת מגידו נטשו ונמצאים בידינו.

2. פעילות כוחותינו באויר.

מטוסינו תקפו את שדות תעופה בסודיה וירדן והוציאו משימוש את ש"ת דמשק, סיקל,  
 מאפרק ועאמן וייתכן גם מרג' ריאל. דמייר נפגע ב-2/3 מסלול הבטון אבל עדיין ישנן  
 המראות.

פגיעות במכ"ם – כ-10 תחנות מכ"ם בסיני ובאיזור הדלתא הושמדו או נפגעו.

מטוס אויב שהושמדו או נפגעו עד כה:

מצרים

מתוך

למעלה מ-80	99 מיג 21
16	26 מיג 19
כמעט כולם	81 מיג 17/15
3 ייתכן ונוספים שלא זוהו כסוחוי	17 סוחוי 7
כולם	30 טו 16
כמעט כולם	31 איל 28
40	120 מטוסי תובלה ומסוקים

סודיה

30	50 מיג 21
21	35 מיג 17/15

ירדן

10 לפחות	14 הנטרים
----------	-----------

שונות

הסודים הודיע על הפלת יותר מ-30 מטוסים ישראלים

ש"ת אבו סואר רוח על הפלת 70 מטוסים שלנו על ידי אש נ"מ. רוח זה מצביע כמובן על  
 הדמיון הערבי הפודה

מן הר"ח הזהיר של ענפי המודיעין והמבצעים חיל-האוויר ניתן היה ללמוד כי למעשה מצרים איבדה את כל  
 כוח המפציצים שלה עד לאותה שעה – 30 מפציצי טופולב 16 וכן 31 מבין מפציצי האיליושין 28 הפכו לגלי  
 אפר מעלי עשן. למעלה מ-80 מטוסים מרגם מיג 21, מטוס הקרב המתקדם ביותר של מצרים, הושמדו ועוד  
 26 מטוסי מיג 19 וכמעט כל מטוסי המיג 17/15. הנתונים היו מהממים, אולם במפקדת חיל-האוויר חשו כי  
 כדי למנוע את הפעלת המטוסים שניצלו מהשמדה נגד כוחות צה"ל שכבשו כבר את מחצית סיני, יש צורך  
 ב"ניקוי אורוות" יסודי בשדות התעופה המצריים ובמיוחד בהשבתת פעילות השדות למשך זמן רב ככל שגיי-



התוקף וצילו- מירז ישראל חולף מעל המסלול וצילו מצטייר בדיוק מעל מרכזו. המטוס המצלם פונה פניה ימית כדי להגיע לחלקו העליון של חמס-לול.

תן. לא היה ספק כי המצרים ינצלו את שעות החשיכה כדי לגייס כוחות גדולים לתיקון המסלולים.

משימות המבנים האחרונים אשר יצאו לתקוף את שדות התעופה המצריים, היתה למנוע, או לעכב ככל הניתן, את תיקון המסלולים בשדות התעופה. החשש כי נותרו עדיין מטוסי קרב ותקיפה אשר היו ספונים בתוך מוסי-כים או באזורים שלא נתגלו על ידי המטוסים שתקפו ביום הראשון, היה מוחשי.

רוב המטוסים אשר יצאו לפעולות "אור אחרון" אלה חומשו בפצצות שהייה אשר נועדו להתחפר בתוך המסלולים ולהתפוצץ מספר שעות לאחר מכן, ועל ידי כך להוציא אותם משימוש לתקופה נוספת. מטרה אחרת של המבנים האחרונים היתה לחסל מטוסים אשר נותרו בשדות תעופה משניים, נגדם לא פעלו מטוסי חיל-האוויר. פקודות משימה מיוחדות נשלחו לפעילות נגד המטוסים אשר הלכו והצטברו בשדות התעופה הרחוקים, או שדות תעופה אזרחיים, כמו קהיר בינלאומי.

כצפוי, בלילה שבין ה-5 וה-6 ליוני גויסו על ידי הצבא המצרי כל כלי הציוד המיכני ההנדסי והציוד אשר נדרשו להחזרת מסלולי שדות התעופה והמבנים לשימוש. אולם לא מטוסים רבים נותרו כדי לפעול משדות אלה. מספר שעות לאחר מכן הגיעו למצרים מטוסי מיג 17 מאלג'יר והם יכלו לחדש את פעילותם האוירית, אם כי גם עתה בצורה קלושה ביותר.

## השדות בסיני

ג'בל ליבני נטוש

לא הרבה נותר עוד בשדות התעופה בסיני. למרות שהשדות הוכרזו כ"סגורים" נשלחו אליהם מבנים נוספים כדי לוודא שהפצצות פעלו את פעולתן והמצרים לא ביצעו תיקונים שנועדו לחדש את פעילותם. שרה אל עריש לא הופצץ ועדיין היה אמור לשמש כבסיס הנחתה לכוחות צנחנים לקראת פעולה אפשרית בצפון סיני.

אחר הצהריים נשלח מבנה של אורגנים לתקיפת ג'בל ליבני. ארבעת המטוסים מצאו את השרה נטוש כמעט ויצאו לכלות את זעמם על כוחות השריון והחי"ר שהחלו כבר לצאת ממחנותיהם ולנוע מערבה.

### ביר גפגפה: קצת נ"מ אבל לא רציני

מבנה של טייסת 105, ובו יאק נבו, אמנון שרמי אמנון שפירא, וצבי רוזנברג נשלח בשעה 16:44 לביר גפגי פה. המטוסים יצאו ישירות לעבר השרה, אבל לא הרבה היה ניתן לעשות שם. עשן המוסקים הגדולים שחנו במרכז השרה החל כבר לדעוך וגם מהמיגים התמר אך אזכור לאש הגדולה שחרכה את מבנה האלומיניום שלהם אך זמן קצר לפני כן.

"בביר גפגפה ירו קצת נ"מ אבל לא היה רציני" סיפר צביקה, "נכנסתי פעם אחת נגר יעד שמספר שניים לא כל כך פגע בו והשמרתי אותו. אז עוד היינו באופוריה של הצלחות. יצאנו לאחר מכן לעשות אמנעה על שריון וכלי רכב – מה שאתה מוצא אתה תוקף. השתוללנו כמו ילדים קטנים".

### יצאו לביר תמדה ונשלחו לאמנעה

לעבר ביר תמדה נשלח מבנה של מטוסי וטור. במטוסים היו מיכה גיל עם הנווט מנחם עיני, מיכאל דביר ויעקב טל. כאשר הגיעו למקום, היתה השעה 17:30 אולם הם לא מצאו מטרות רבות בשדה. משם יצאו למשימת אמנעה על הכבישים המובילים לתעלה ותקפו שריון, רכב וחיילים באיזור ג'בל ליבני. בדרך למטרה גילה טל את מטוס תובלה מצרי מסוג איל-יושין איל-14 שהופל על ידי אילן גונן באותו בוקר ונחת אונס במדבר (ראה בפרק יירוט).



טיסות אחרונות לעבר השקיעה. מיכה גיל (למעלה) ומיכאל דביר יצאו לביר תמדה אולם הופנו לאמנעה



מטוסים ישראלים הפכו את המטוס ל"ברווז מטרה" במדבר. טל "סימן" לעצמו את המקום. המטוסים המשיכו במשימות התקיפה שלהם, בדרך חזרה הם נפגו מחדש לנעשה באיזור נחיתת האיליושין הדרימנועי. גיל ועיני "מצלמים" את האיליושין מכל הכיוונים ומזעיקים את דביר וטל להדליק אותו סופית. "טל גמר

תחמושת ודביר בא מלקק שפתיים, בוחר את הכיוון הטוב ביותר לתקיפה ונכנס מכיוון טוב, וגם לו נגמרה התחמושת" מספרים חבריו בספר הטייסת. המטוס שנשאר מרוסק אך חלקיו שלמים, יישאר כנקודת ציון למטוסי התקיפה שפעלו בסיני גם בימים הבאים.

## השרדות באיזור התעלה

### תש"ח אחרון של 109

בשעות הערב המוקדמות קיבלה טייסת 109 משימה להשביט את פעילות שדה כבירת לשעות נוספות, על ידי הטלת פצצות השהייה של 7-15 דקות ושל שעה על המסלולים הפגועים. הכוונה היתה למנוע תיקון המסלולים לפחות עד שעות החשיכה.

את המבנה הוביל סמ"ט ב' של הטייסת, סרן צבי הס, ועמו סגן אילן ליאור כמספר שתיים, סרן אריה דגן מספר שלוש וסרן גיורא בן רב מספר ארבע.

המטוסים המריאו בשעה 17:28 כשמתחת לכנפיהם שתי פצצות השהייה. המבנה יצא ישירות רדומה, וטס בגובה של 27 אלף רגל עד ביר חסנה בסיני. עם הגיעם לאיזור ביר תמדה הנמיכו לגובה 6000 רגל. אש נ"מ נפתחה עליהם תוך כרי חליפה מעל השרדה המצרי, אולם הם חמקו ממנה. המטוסים המשיכו מערבה לאיזור ההררי של סיני מתוך כוונה להנמיך בשיפוליים המערביים לעבר התעלה. השעה היתה כבר מאוחרת. בהיורם תם בגובה 1000 רגל, ראו לפתע שני נתיבים לבנים וזהרים שהאירו את השמים הכהים: טילי SA-2.

המטוסים ירדו לגובה נמוך יותר.

טיל אחד אשר נורה מסוללה שהיתה מוצבת מזרחית לשלופה, צייר נתיב קשתי לעבר מטוסי המבנה והתפוצץ על הקרקע בפטריית אש גדולה, מרחק מה מהסוללה. הטיל השני המשיך לטוס רחוק יותר, וגם הוא איבד את יכולת הביות שלו וחזר ונקבר בחולות סיני מלווה בלהבת אש ופיצוץ אדיר.

הטייסים, עדיין נפעמים מן המראות ומהתפוצצות הטילים על הקרקע, המשיכו במשימתם לעבר כבירת. הם לא נתנסו לפני כן במראות מסוג זה. המסלולים הבריכו באור אחרון של השמש, מעבר לאגם המר. המיסטרים הטילו את הפצצות על הצטלבות המסלולים. פצצות אלה היו מכוונות להשהייה ארוכה וקצרה.

במהלך התקיפה נפגע גב"ד (גיורא בן רב) מפגז נ"מ. על לוח המכשירים התנוצצה נורית האזהרה והלחץ ההדראוילי ירד לאפס. הטייסים השליכו את הפצצות והתרחקו משם מערבה. כאן החליטו "לסגור חשבון" עם סוללת הטילים שכה בהילה אותם מעל סיני. הם יצאו צפונה וגילו את מבנה ה"פרח" המשושה האופייני של הסוללה. המיסטרים נכנסו ליעפי צליפה – מספרי אחד ושניים תקפו את המתקנים, מספר שלוש פגע במכ"ם ומספר ארבע הפגוע בגנרטורים. המטוסים השלימו את משימתם הלא מתוכננת וחזרו באור אחרון לרמת דוד.

גב"ד הפגוע הצליח למשוך את מטוסו צפונה והתכוון להגיע לנחיתה למסלול בגישה ישירה. אך הנזק היה חמור מדי, כנראה, וכן הנסע לא נפתח גם בחירום. גם המדפים לא ירדו. הוא הביא את המיסטר במהירות גבוהה לנחיתה והצליח ל"השכיב" אותו על מיכלי הכנפיים הנתיקים. לאחר מחצית השעה הוחלפו הבריודים נים והמתלים, והמטוס חזר לטיסה. היתה זו הטיסה השלישית של מבנה "גפרית" ביום לחימה זה.

### זוג מיסטרים לעבר פאיד

פאיד נותר שדה פתוח עוד שעות ארוכות. השרדה הגדול היה משופע במסלולים וברחבות הנייה גדולות ומפורזות שהיו בין חורשות ועצים. מטוסי סוחוי 7 חנו עדיין ברחבות אלה ובמתקני התחזוקה. עוד מספר גלי מטוסים נדרשו כדי להשביט כליל את הטיסות משם.

בשעה 17:25 המריאו מריו שקד וגבי וקס לתקיפת השרדה בפאיד, במה שהיתה אמורה להיות אחת התקיפות

האחרונות עליו ביום הלחימה הזה.

לפי הפ"מ יצאו המטוסים לתקיפה בפצצות השהייה של ארבע או שש שעות. שני המטוסים נכנסו לצלילת הפצצה והטילו את הפצצות. לאחר זמן הבחינו כי השרדה נראה מוזר – זה לא היה שדה פאיד שהיה מוכר כה טוב לאנשי הטייסת. ואכן התברר כי זוג המיסטרים תקף שדה רמה שציירו המצריים על הקרקע במרחב הפתוח בקרבת פאיד. למרות שלא היו אמורים לצלוף על מטרות בשדה בגיחה זו, החליטו הטייסים לחזור לעבר פאיד האמיתי, שם צלפו על מבנים בשדה. בהיותם בדרך חזרה הם גילו שיירה מצרית הנעה במרכז סיני וירו לעבר שתי משאיות.

"המשכנו לתחנת מכ"ם על החוף, אותה גילינו עוד בדרך למטרה" סיפר וקס, "התקרבו, ראינו את נצנוצי הנ"מ ובאנו מתוך השמש על המטרה ביעף צליפה אחר. מריו פגע במטרה שהתחילה להעלות עשן. באתי אחריו גם אני. האנטנה הפסיקה להסתובב. טיפסנו לגובה וחזרנו הביתה. לא אוכל לשכוח, כשירדנו אמר לי מריו: 'שמע, היה שם כל כך יפה שהיה לי חשק לכתוב שירים...'".<sup>2</sup>

לאחר מכן התברר כי שני כלי רכב שהיו על הכביש בסמוך לתחנת המכ"ם נפגעו אף הם. תחנת המכ"ם הותקפה לאחר מכן גם על ידי שני מבנים מטייסות אחרות.

### שדה חירום – היה או לא היה

האם המצרים משתמשים בשדה חירום ליד שדה פאיד, ולשם הם מבריחים את מטוסיהם? שאל אינן זה אלא שדה ש"צויר" על אחד המישורים הפתוחים ליד השרדה לאחר התקיפות? במפקדת חיל-אוויר הוחלט לבחון את הדיווח של שקד ווקס. בתוך זמן קצר נשלחו לטייסת המיסטר הצפונית פ"מ לתקיפת "מסלול חירום צפון" נית לשדה התעופה בפאיד.

סרן ישראל בסטר וסגן אביעם סלע יצאו בווג הראשון וסרן אסף בן-נרן עם סרן אשר נאמן קיבלו משימה לצאת ולאתר את השרדה.

לאנשי המבנה לא היו פרטים על השרדה או צורת המסלולים שלו וכיוונם. הם יצאו בגובה 25,000 רגל מערבה לבייר חסנה, ומשם הנמיכו ויצאו אל מעבר לתעלה בגובה הקרקע. אש נ"מ חזקה הקבילה את פניהם בעודם טסים לעבר המקום המשוער של השרדה. כאשר משכו לתקיפה נוספו ליורים עליהם עוד טוללות תותחי נ"מ מעבר לתעלה. המטוסים נסקו לאוויר, התהפכו על הגב והטייסים אימצו את עיניהם בנסיון לאתר את השרדה. לפתע מצטייר לעיניהם פס שחור וארוך, באמצע החולות הצהובים של המדבר. לידו לא נראו כל מבנים, מתקנים או מטוסים. הרביעיה נכנסה לתקיפה והטילה את פצצות ההשהיה.

אשר נאמן, מספר ארבע שיכול היה לראות את פגיעת הפצצות של קודמיו לתקיפה, תיאר לאחר מכן כי "בעקבות כל פצצה שהוטלה התרומם לאוויר ענן אבק צהוב".

אין ספק – זה "שדה רמה" בטוחים הטייסים. תוך כרי נסיקה לתקיפה חוזרת מודיעה להם לפתע הבקרה: "מטוסי סוחוי מתארגנים להמראה משרדה פאיד".

הטייסים יצאו מההפצצה ונכנסו לתקיפת שדה פאיד האמיתי. הם חיפשו את מטוסי הסוחוי, אולם אף מטוס לא נראה על המסלולים או באוויר. השעה היתה כבר מאוחרת. המיסטרים נכנסו לצליפה על המוסכים בעוד עננים קטנים של פגזי נ"מ מלווים את נתיבי הטיסה שלהם. לאחר יעף אחרון יצאו המיסטרים בגובה נמוך מזרחה, חלפו מעל האגם המר, וטיפסו מעל סיני לגובה רב בדרך הביתה.

לאחר שעה ועשרים דקות נחתו ארבעת המיסטרים ברמת דוד.

### חתמים פעילות על אבו סואר

זוג מטוסי מירז' של טייסת 117, חתם את הפעילות של יום הלחימה הראשון מעל בסיס האוויר הגדול באבו סואר. לקציני השרדה וחיליו נדמה היה כי נהמת מטוסי חיל-האוויר הישראלי לא פסקה מעליו מאז שעות הבוקר המוקדמות. לא פחות מ-52 מטוסים תקפו את השרדה הזה במהלך היום – עדות ל"קשיחותו" ולהיותו שדה בעל ערך גבוה ביעדי התקיפה של חיל-האוויר הישראלי.

בשני המטוסים היו ראובן הראל ועימו הטייס הצעיר יובל נוימן. היתה זו הטיסה החמישית של ראובן הראל באותו יום ארוך, לאחר גיחת תקיפה ושלוש טיסות פטרול שערך לפני כן בעיקר בצפון הארץ. המטוסים נשאו שתי פצצות שהייה אשר נועדו להתחפר במסלול ולהתפוצץ מספר שעות לאחר מכן, כדי להפריע לפעולות התיקון של המסלולים במשך הלילה.

"הרעיון היה להשאיר לשעות החושך פצצות שהייה כדי שימשיכו להתפוצץ בלילה" אמר הראל לאחר הטיסה. שני המטוסים הגיעו וזיהו את המטרה ללא קשיים מיוחדים. הם משכו לתקיפה, צללו והטילו את הפצצות שלהם על המסלולים. "אבו סואר היה קרוב יותר מקהיר מערב. ירדנו בגובה נמוך. צללנו לעבר המטרה והשלכנו את הפצצות" מתאר הראל. לאחר מכן יצאו ועשו את דרכם חזרה מזרחה, בכיוון 045 לעבר סיני. היתה זו שעת דמדומים של אור לפני אחרון.

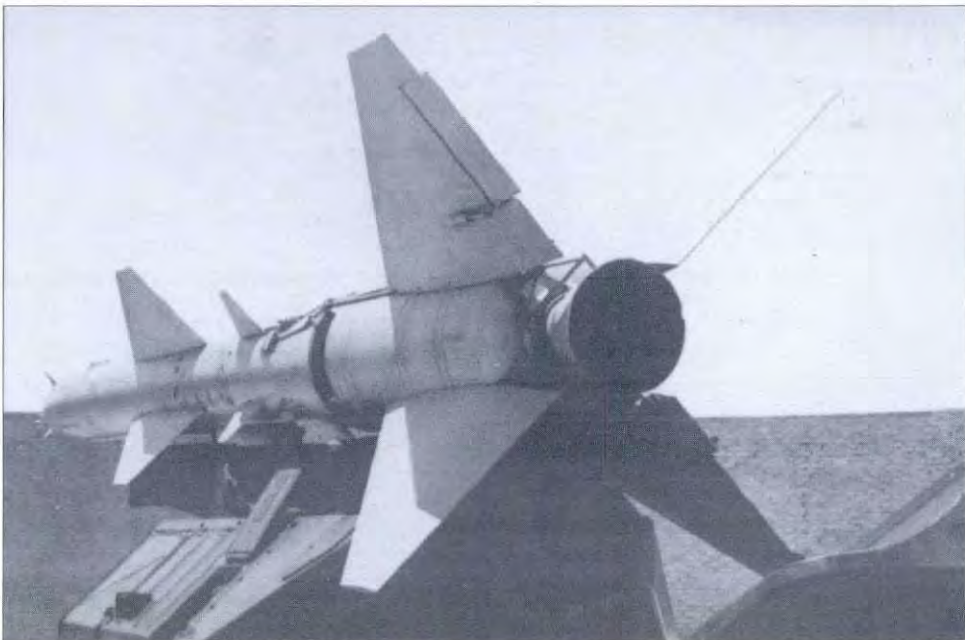
אך עוד נכוננו להם חוויית גם בדרך חזרה.

לפתע מבהין ראובן בשני רשפים של אש היוצאים מסוללת טילי קרקע-אוויר אשר היתה בין השדה לאיסמ' עיליה. באויר היתה התרגשות קלה מהטילים שהתכוונו אליהם ישירות – אך הראל היה טייס ותיק ומנוסה: "זה היה באור אחרון. ירו שניים מלפנים. די פשוט. הטיל נראה קצת מגושם. כאשר הוא התקרב אמרתי ל'יר' בל: 'חכה עוד קצת. עוד קצת, עכשיו – שבורו!'"

שני המירו'ם הקלים מרלק וחמוש יכלו לתמרן בקלות ולחמוק מהטילים המגושמים. אלה טסו בנתיב ישר מאופק לאופק, מושכים אחריהם להבת אש ארוכה וכתומה, ונפלו מאחורי שני המטוסים. שני המירו'ם הכסודיים חמקו מתחתם בגובה נמוך ויצאו לעבר המדבר הכהה.

"מה שהפתיע אותנו" אומר הראל, "זה שהיינו בגובה נמוך מאד ובכל זאת ירו עלינו טילים. בזמנו היתה השערה שיש להם אפשרות לשגר עלינו בשיגור אופטי. כנראה שלא ראו אותנו כמכ"ם. הגובה שלנו היה 20

**החגנה האחרונה- טילי הקרקע-אוויר המצריים מדגם SA-2 שימשו, בהיעדר מטוסי קרב, כנשק אחרון לחגנת שמי מצרים. ואכן, המבנים האחרונים ביום התקיפה הראשון ואלה של חימים תבאים נתקלו יותר ויותר בטיילים גדולים אלה. חלק מהמטוסים נגעו מהם ובעקבות כך החליט חיל-האוויר לצאת למבצע תקיפה נגד בסיסי הטילים בקרבת התעלה ובמבואות קהיר**





אבו סואר אחרי- גלים רבים של מטוסי תקיפה לא השאירו שריד למפציצים ומטוסי הקרב שחיו בשדה המצרי החשוב. ב"שמיניות" היו בבוקר כשבעה-שמונה מפציצי איליושין 28

או 30 מטרים מעל פני השטח. את הנפילות של הטילים כבר לא ראינו – היינו כל כך נמוך שלא יכולנו לראות".<sup>3</sup>  
שני הטילים פגעו בקרקע והתפוצצו בלהבת אש אדירה.

## השדות באיזור הרלתא

### אינשאס

29 מטוסי תקיפה יצאו במהלך שני הגלים הראשונים לעבר השדה הקריטי באינשאס – המטוסים הישראליים השמידו את כל אשר היה על המסלולים וביניהם, כל מה שעמד על רחבות החניה הגדולות. למרות זאת הוחלט להוציא מבנה נוסף של סמב"דים כדי לשתק את השדה לשעות הקרובות.  
"מה נשאר עוד לעשות באינשאס?" תהו הטייסים ונכנסו למטוסייהם. את המבנה שהמריא בשעה 16:36 הוביל גיורא אורן, סמ"ט א' הבכיר של הטייסת ואתו יצאו יעקב זיק, גידי שוהם ושמואל גורדון הצעיר.  
המטוסים טסו ישירות לעבר אינשאס, חצו את התעלה והמשיכו מערבה. לאחר שהגיעו לקרבת השדה נאמר להם כי הגיחה לאינשאס מבוטלת, והם הופנו לעבר בילבייס.

### בילבייס

בבסיס האויר הגדול בילבייס, פעלה האקדמיה האוירית של חיל-האויר המצרי. היה שם ערב רב של מטוסי סים שחננו ברחבות הגדולות של הבסיס.  
הסופר מיסטרס שהוביל גיורא אורן לעבר השדה ניסו לאתר מטוסי קרב בקרבת מקום אולם רוב המטוסים שחננו על המסלולים ורחבות המטוסים, היו מטוסי אימון ותובלה, וגם קומץ מסוקים. הסמב"דים תקפו את המטוסים על הרחבות ולאחר מספר יעפים חזרו לבסיסם בחזור.



מחמירזים חזרה לסמב"ד - רון חולדאי חוזר ל-105 ערב המלחמה לאחר שהחל הסבה למרוז, בטייסת השכנה

אחרי המבנה של אורן הגיע לשדה מבנה נוסף אותו הוביל אילן רון ועמו חיים רותם, צבי אומשוויץ ורון חולדאי. גם בשעה זו היה צפוף על רחבות החניה של בסיס חזור: מבנה זה המריא לדרכו בשעה 16:47.

דקות לפני כן המריא לאויר המבנה של אמנון שפירא לתקיפת ביר גפגפה, ושתי דקות אחריו המריא לאויר גם המבנה של עברי לתקיפת קהיר בינלאומי. שני מבני הסמב"דים ומבנה המירוים טסו למעשה זה בצד זה. כאשר הגיעו לנקודת התקיפה "התקלפו" המבנים בזה אחר זה ונסקו ליעף ההפצצה לעבר מטרתיהם.

כך פרש המבנה הראשון של שפירא מעל ביר גפגפה. שני המבנים הנותרים המשיכו מערבה, זה של עברי מימין ושל אילן רון משמאל. אילן התרומם מעט כדי למשוך לתקיפה או לאתר את שדה בילבייס.

"אם לא איכפת לך, זה לא כאן, עוד מעט..." התערב עברי ואילן ירד והמשיך בטיסה לעבר המטרה.

סיפר עברי: "אנחנו טסנו מצד ימין כאשר ראינו משמאלנו את

הסמב"דים. הם היו מיועדים לבילבייס והתרוממו יותר מוקדם. אמרתי להם שזה עדיין לא כן ואז הם ירדו חזרה. גם אני התרוממתי טיפה לראות ואחרי זה עשינו את התקיפה".

המטוסים של אילן רון תקפו את השדה אבל לא הרבה נותר עוד לעשות שם. לבד ממטוסי בית הספר שהיו מטוסי אימון לא נמצאו מטוסי קרב בבסיס האויר בילבייס.

### טילי SA-2 ליד קהיר מערב

מאז שעות הבוקר ועד השעה 14:00 אחר הצהריים, פעלו מעל קהיר מערב 22 מטוסים מדגם מירז', אשר כתשו את המסלולים והפכו את המקום משדה הפעילות המרכזי של פיקוד ההפצצה של חיל-האויר המצרי למרחב גדול ושחור, שמסלוליו היו נקובים ככברה ומטוסיו מעלים עשן שהתמר לשמיים. הפגיעה ביאיר נוימן בגל התקיפה הקודם, יחד עם מידע אחר שהצטבר על הכנות הנעשות להשמיש את השדה היו ברקע ההחלטה לתקוף אותו, כדי שלא תחודש ממנו הפעילות המבצעית. שני מבנים של מטוסי תקיפה הגיעו לשדה במהלך השעתיים הבאות.

המבנה הראשון היה של שלושה מטוסי מירז' של טייסת 101, אותם הוביל סא"ל זוריק לב. זוריק תקף כבר לפני כן את שדה מיניה, ויצא לגיחת פטרול בשמי הארץ. מספרי שתיים שלו היו סרן רן אלדר וסא"ל

דני שפירא, שעבורם היתה זו גיחת התקיפה הראשונה של שדות תעופה לאחר גיחת פטרול שרכבו באותו בוקר.

זוריק הוביל את המבנה מערבה ודרומה לעבר קהיר מערב. סיפר דני שפירא על הגיחה: "הוא (קהיר מערב) הופץ אמנם בגלי התקיפה הראשונים שבאחד מהם נהרג יאיר נוימן, אולם נותרו בו, ככל הנר-



תקיפה שניה- זוריק לב יצא בבוקר היום הראשון לתקיפת שדה אל מינייה, לאחר מכן לפטרול בשמי הארץ ובשעות הערב נשלח לתקיפת שדה קהיר מערב. מימין, מספר שתיים במבנה, רן אלדר



אה, עוד מטוסים ומתקנים שמישים והיה צורך להשמידם או להוציאם מכלל שימוש. עמדנו לתקוף את השדה בפצצות השהייה, אשר נועדו להתפוצץ בהפרשי זמן שונים במשך שתיים עשרה שעות. כך חשבנו לנטרל את השדה מפעילות מבצעית לתקופה ארוכה. לפני היציאה כינסו אותנו בחדר תדריכים שם קיבלנו ערכוני מודיעין לגבי המטוסים בשדה, עמדות הנ"מ בקרבנו וסכנות אחרות. אחרי נפילתו של יאיר נוימן, היה לי חשבון אישי עם השדה הזה, והתכוונתי לפרוע אותו עד תומו."

כל אחד מבין שלושת המטוסים נשא שתי פצצות השהייה בנות 250 ק"ג כל אחת מתחת לגחון, ושני מיכלי דלק נתיקים מתחת לכנפיהם.



**פטרולים ותקיפה- זני שפירא שחיה בכוננות במטוס המיג 21  
בבוקר המלחמה, יצא לפטרול בשמי הארץ ומעל ירדן. אתר  
הצהריים תקף את קהיר מערב**

בשעה 17:09 נסקו המטוסים מערבה לעבר הים ופנו דרומה לעבר הדלתא. "חצינו את קו החוף ליד אשקלון" מספר דני שפירא, "וטסנו בגובה נמוך ביותר מעל המים. השמש היתה מול העיניים וקרניה השתקפו במים וסינוורו אותנו".

שלושת המטוסים חצו את הדלתא ונכנסו לתוך המדבר שם שכן השרה, ממערב לקהיר.

"כוח מנוע מירבי. היכון להתקפה!" מודיע זוריק.

הוא משך ליעף ההפצה, התהפך וצלל לעבר השרה. נראה שהשרה היה רחוק מדי, והשמש הנמוכה שסינוורה אותו הקשתה על כניסה במקום הנכון. זוריק החליט לוותר על היעף ולבוא לתקיפה מהכיוון הנגדי ללא סינוור השמש.

שפירא: "נכנסנו לעבר המטרה, משכנו אבל לא הגענו טוב. יצאנו בלי לתקוף. משכנו ימינה ושוב שמאלה כדי לבוא אל השרה ממערב, כאשר השמש הנמוכה בגבנו. תותחי הנ"מ התעוררו בינתיים לחיים ומילאו את השמים ב'פופים' קטנים ושחור

רים ובנותבים צבעוניים. זוריק הלך על המסלול הראשי. המטרה שלי היתה להטיל את הפצצות בהצלבות המסלולים ושל האחרים על המסלול השני. זה היה התכנון המקורי, אולם בגלל סטייה קלה שמאלה מן הנתיב, החמיקה מהנ"מ והפניות שהפחיתו את הפוטנציאל, ירדה המהירות שלנו ל-450 קשר. כשמשכתי מעלה לצלילה מצאתי עצמי בגובה 4000 רגל, תלוי באויר ובמהירות איטית יחסית של 250 קשר". לא טוב. דני ביקש לנצל את היעף הזה ולא לוותר עליו. הוא נכנס לצלילת ההפצה. אש הנ"מ היתה חזקה וזוית הצלילה שלו היתה שטוחה מדי. הוא המשיך לעבר המסלולים תוך ירי כבד של נ"מ.

שפירא: "דני אתה לא תצא מזה חיי", אמרתי לעצמי. 'אבל אם אתה בפנים, אז לפחות תפגע במטרה!'. ממול היתה סוללת נ"מ ולה שיש תותחים בקוטר 57 מ"מ שירו לעברי. הרמתי 'כוונת וחצי' מעל המטרה לפי תחושה ולחצתי על הדק התותחים. הכדורים רצו לעבר הסוללה והירי נפסק". דני הגיע למרכז המסלולים ושחרר את הפצצות במקום. משם יצא במהירות רבה ובזווית שטוחה אל מחוץ לשרה. המטוסים פנו בפנייה רחבה לאחר היעף הראשון.

לפתע נכנס הבקר לקשר: "שימו לב, מיגים באויר!".

"אז מה אם יש מיגים באויר?!" השיב לו זוריק בשמחה- "שיבואו!".

לאחר עוד מספר יעפים יצאו המטוסים בגובה נמוך והתרחקו מהשרה. אך סיפור הגיחה הזו לא תם עדיין. במהלך הטיסה שלהם צפונה הם נתגלו על ידי מערכת הבקרה של פיקוד ההגנה האווירית המצרי. מספר שפי"רא: "כשהתרחקנו מעט מהאזור הרמתי את המשקף של הקסדה כדי לנגב את הזיעה מן הפנים. פתאום קודעת להבה אדירה את השמים. טיל SA-2 התרומם לפתע וחלף על פנינו מימין לשמאל כששובל אדיר של אש נשרך מאחוריו. למזלנו הרב הטיל התרחק בווש שורקני ומהריש אונים ופגע בארמה, ממש מולנו". לא חלפו אלא מספר שניות ועוד טיל התרומם לאויר, כאשר כיוון טיסתו היה לעבר מטוסו של דני. "טיל

נוסף: הטיל הלך וסגר מרחק לעברנו ובגלל התנועה החזיתית שלו והזווית בה ניצבתי מולו היה נדמה כאילו הוא נע במהירות איטית ומרחף לו בנחת לעברנו".  
דני שבר פעם ופעם שניה ויצא מתחום הקטל של הטיל הגדול.  
בדרך עוד הספיקו מטוסי המבנה לכלות את זעמם על אנטנות מכ"ם התרעה קרקעי שהסתובבו עדיין מעל איזור רומני בצפון סיני.  
דני שיתף לאחר הטיסה את שאר הטייסים בסיפור החמיקה שלו כדי ללמד מעט מלקחי ההתמודדות עם טילים אלה.

### וחורים על קהיר מערב

המבנה השני שטס לקהיר מערב באותו יום, היה מבנה של ארבעה מטוסי ווטור, אותו הוביל שלמה קרן ועמו הנווט אלחן רו בווטור דגם IIN. אבשלום (אבשה) פרידמן היה מספר שתיים. בן ציון זוהר מספר שלוש ומיר ביל הזוג השני, גם הוא בווטור IIN ועמו הנווט שבתאי בן שוע. אורי מרגלית היה מספר ארבע.  
עבור שלמה, סמ"ט א' של הטייסת, זו היתה הטיסה השלישית ללב מצרים, לאחר הגיחות הקודמות אותן הוביל לאבו סואר ולוקסור. גם בן ציון זוהר ואבשה פרידמן תקפו בבוקר שני שדות תעופה כל אחד. אורי מרגלית יצא לפני כן לתקיפת רמיר בסוריה.  
המטרה הראשונית של המבנה היתה "לסגור את המסלולים" עד שעות הלילה, על ידי הפצצה נוספת. כל מטוס צויד בפצצות בתא הגחון בגוף המטוס ומתחת לכנפיו. למודים מלקחי הגיחה הקודמת של המירוזים, הורו אנשי המבצעים למוביל המבנה להכנס לתקיפה ממערב וכמשימה משנית, לנסות ולאתר את הסוללה שירתה על המבנה הקודם ולפגוע בה.  
המטוסים המריא לאויר בשעה 17:15.

"עד קו החוף לא היו אירועים מיוחדים" נזכר אורי מרגלית. למרות ששהה מול הדלתא בטיסת הבוקר הראי שונה שלו, המראה הפעם היה שונה: "לאחר שאתה טס הרבה מעל הים, חודר לחוף, וחודר פנימה בגובה נמוך מאד, אתה רואה את הדלתא והיא כולה ירוקה, כולה מים. מלאה בכני אדם, בכעלי חיים, בסירות – הכל נראה כל כך פרימיטיבי. במוחי עברה מחשבה שאם מאיוו שהיא סיבה אני צריך לנטוש כאן, אני אפול ודאי על אחד הפלאחים, או על חושה או על עז – הכל היה צפוף מאד. ברגע שנגמרה הדלתא נכנסנו בבת אחת למדי בר. הגענו ממערב ושם משכנו. המרחק מקצה הדלתא ועד צלע הכסיס היה קצר. לפי התכנון הייתי אמור לתקוף את מרכז המסלולים".

בינתיים התעוררה מערכת ההגנה של השדה לחיים. ממשיך אורי: "הנ"מ היה חזק. אני זוכר שעמדה סוללה בקצה המסלול. על מספר אחד הם לא הספיקו לכוונן, אבל אלי כוונן היטב. תוך כדי הורדת האף, אני רואה את הקליעים שיוצאים מהקנה עוברים אותי. שמחתי שהם לא מבצעים היסט נכון. אבל באחד היעפים נפגעתי מהנ"מ בקצה המסלול. פגזי הנ"מ פגעו בחלק התחתון של הגוף והכנפיים, וגם השמשה הקדמית שלי התנפצה" הם השלימו את הטלת הפצצות ואת היעפים ויצאו.

אורי: "אני ממשיך לטוס כאילו לא קרה כלום. יצאנו מזרחה ופנינו אחר כך דרומה. שלמה שאל אם אני צריך ליווי. לא הייתי צריך. פנינו דרומה והיתה לנו מטרת משנה לחפש סוללת SA-2. פצצות כבר לא היו לנו אבל היו לנו תותחים 30 מ"מ. ואלה היו תותחים חזקים: בכל פעם שפתחנו באש מכל התותחים היינו מאבי דים בין 80 ל-100 קשר מהמהירות שלנו, וכל מנורות האזהרה היו נדלקות – אבל התוצאות היו מרשימות. "הלכתי על האנטנה של המכ"ם המרכזי של הסוללה. הגעתי קרוב ככל האפשר, פתחתי באש מארבעת התותחים. הכל רטט והודוע. גם הסדקים בשמשה שלי הלכו והתארכו. אני עומד לצאת מהיעף ולפתע אני רואה את האנטנה עושה תנועה כמו של ראש שנשמט הצידה. כל הצלחת נשמטה על צידה ונפלה".<sup>5</sup>

המטוסים המשיכו לטוס מעל תעלת סואץ ולעבר הים, כאשר אש קלה מלווה אותם בדרכם צפונה. הם יצאו לצד המערבי של סיני. בדרך ירו על מטרות מזדמנות, בהן כלי רכב, מפקדות ומחנות מצריים.  
"כעת ההפגעות מנ"מ הולכת ועולה לקראת שעות הערב. הערבים למדו לכווין! כתב שלמה קרן בתחקיר

הטיסה. אורי מרגלית שנפגע, המשיך להתמודד עם מטוסו הפגוע, שכולו היה נקוב ככברה.

"חזרנו בגובה. הורדתי על פני את שני המשקפים של הקסדה, כדי שאם השמשה תלך, לא אפגע מהשברים שלה" סיפר אורי. "ביקשתי מהמוביל להקטין את מהירות הטיסה. הסדקים בשמשה הקדמית הלכו והתארכו, ולמולי נראה שלא כל השכבות שלה נפגעו. הפחתנו מהירות וזה פסק. לאחר שנחתתי היתה לי תחושת סיפוק והקלה. אחרי שהמכונאים ראו את המטוס הפגוע, הם אמרו לי כי נשאר לי מעט מאוד שמן הדראוילי. אילו הייתי טס עוד מספר דקות, הייתי מאבד לגמרי את השליטה על המטוס". ארבעת המטוסים חזרו לנחיתה זמן מה לאחר השעה שבע בערב לאחר שעה ו-40 דקות באויר.

**מטוסי קרב מוסתרים בקהיר בינלאומי**  
לבר מההתקפה השגויה של צמר מטוסי הסמב"ד מטייסת 105, אשר נעשתה בשעות הבוקר, לא פעל חיל האויר הישראלי נגד שדה קהיר בינלאומי משך כל שעות היום.

אחרי הצהריים התבררו והלכו עובדות חדשות: מודיעין חיל-האויר קיבל מידע כי השדה הבינלאומי הופך למקום מקלט למטוסי קרב אשר חנו



**תקיפה בקהיר מערב והתמודדות עם טילי קרקע-אוויר. שלמה קרן עולה למטוס ווטור**

עתה בינות למטוסי הנוסעים הגדולים – לעתים ממש מתחת לכנפיהם. עם השלמת הפעילות בשדות בהם חנו המפציצים הגדולים ומטוסי הקרב, הוחלט לפעול נגד קהיר בינלאומי. מפקדת חיל-האויר תכננה לשלוח לשם מטוסי תקיפה כדי "לסגור" גם שדה זה. בשעה 16:49 יצאה לשם רביעיה ראשונה של טייסת 101 אותה הוביל סא"ל דוד עברי. מספר שתיים היה סרן מעוז פורז, מספר שלוש סרן בני רומח ומספר ארבע סגן גיורא אפשטיין.

מובילי המטוסים קיבלו בשעה זו ממפקדת חיל-האויר הנחיה ברורה להפציץ רק את מסלולי השדה ולא לצאת ליעפי תקיפה. הפקודה נועדה לחסוך חיי טייסים ולמנוע היפגעות של מטוסים נוספים.

סיפר עברי: "היתה הוראה שאסור לעשות יותר מיעף הפצצה. לפני ההמראה אמרו לנו שלא נעשה צליפות. הלכו לנו אז 19 מטוסים – המטרה העיקרית כבר הושגה ועכשיו צריך למנוע ממטוסים מצרים להמריא על ידי שיתוק המסלולים, אבל לא לאבד עוד מטוסים ולא להסתבך. הצליפה היתה יותר מסוכנת מבחינת



**סא"ל זרד עברי יצא לשתי גיחות פטרול לפני  
תקיפת קהיר בינלאומי.  
עבור מעוז פרוז (מימין) זו היתה התקיפה השנייה**



תקיפת קהיר בינלאומי היתה התקיפה הראשונה של עברי ושל גיורא ביום הלחימה הראשון. לפני כן יצאו לשתי טיסות פטרול בשמי סיני ולהגנת שמי המדינה. בני רומח ומעוז פרוז תקפו מספר שעות לפני כן את קהיר מערב. המטוסים טסו מערבה ונכנסו ישירות לעבר קהיר בינלאומי.  
"תקפנו לאורך המסלול" סיפר עברי, "ראיתי את המטוסים, כולל המיגים שפרסו לשם, ואז הודעתי למוקד

מוביל לקהיר בינלאומי- מירז' 57 נוחת. במטוס זה יצא עברי לתקיפת שדה התעופה הבינלאומי בקהיר  
לאחר שהתברר כי בניגוד לכל הציפיות, הוא משמש מקום מקלט למטוסי קרב





**סרן רומח, מטייסי חקרב הבולטים של 101 יצא לתקיפת קהיר בינלאומי בגיחתו השלישית. הוא נעדר מאז יצא לגיחה לתקיפת סוללות טילים ליד אינשאס**

שישנם גם מיגים, כנראה חלק מאלה שברחו ממקומות אחרים ונחתו שם. ולכן שלחו מטוסים לתקוף שם שוב. ביציאה מההפצצה ראיתי את המגדל. עשיתי יעף צליפה לתוך איזור המגדל תוך יציאה מההפצצה והמשכתי הלאה".

"מרחוק כבר ראיתי את כל העשנים של השדה" סיפר גיור רא. "טסנו בגובה 8000 רגל והיינו כנראה הראשונים על השדה הזה".<sup>7</sup> המטוסים הפציצו את השדה בפצצות וניי טרלו את פעולת המסלולים למשך מספר שעות.

לאחר כשעה חזרו המטוסים לנחיתה.

עוד לפני שהמבנה הראשון חזר ממשימתו הקצרה, כבר היה מבנה שני של טייסת 119 באויר.

### המגבלות מבוטלות

היה זה המבנה של רן פקר, שהיה מתוכנן לצאת לתקיפת שדה תעופה בסוריה, ועתה קיבל ממפקד הבסיס פ"מ לתקוף את קהיר בינלאומי.

טייסי המבנה, רס"ן רן פקר, סגן איתמר גוינר, סרן אילן הייט, וסגן ארנון לבושינ נערכו להמראה. לאחר זמן מה התגלתה תקלה במטוסו של גוינר. הוא נשאר על הקרקע. "באותו היום לא הרגשתי עייף ולא צמא. היה לי מעניין ואיש מאנשי המבנים בהם טסתי לא נפגע" סיפר אילן הייט שמאחוריו היו כבר גיחות נגד קהיר מערב ואל מיני

יה ואף הונקה לפטרול. "לפי התכנון יצאנו בגיחה הזו רק להפצצה – הצליפות היו לשיקולו של המוביל".<sup>8</sup> המטוסים המריאו בשעה 17:15 ויצאו מערבה לעבר התעלה. רן היה זהיר: הוא ניווט את המבנה מעל סיני, כרי להגיע בין האגם המר הגדול לאגם הקטן ולחרור לדלתא מדרום. ארנון לבושינ הצעיר היה לאחר שתי גיחות תקיפה מורכבות שערך על קהיר מערב וגרדקה הרחוקה: "במשך כל אותו היום, אנחנו, הטייסים שלא היו מנהלים בטייסת, לא שמענו שום אינפורמציה מהימנה על מה שהיה בחיליהאוויר, מלבד העובדה שהיתה רכילות על הצלחות. לאחר מכן יצאנו לטיסה לקהיר בינלאומי". שלושת המטוסים הגיעו לנקודת המשיכה, נסקו מעלה וחזרו לצלילת ההפצצה. בשלב זה גילה רן כי בין המטוסים האזרחיים הגדולים מסתתרים מטוסי קרב המצרים שמצאו שם מחסה. הוא לא מהסס הרבה: "המגבלות מבוטלות" הוא אומר לאנשי המבנה.

הוא הורה לטייסיו להמשיך את הפצצת המסלולים ביעפי צליפה נגד מטוסי חקרב שהיו חבויים בין מטוסי הנוסעים האזרחיים.

ארנון: "אף אחד לא ידע להגיד בוודאות מה יש בשדה. היינו צריכים לעשות מודיעין ולחפש מטרות לצליי פה. התאורה היתה חלשה. ביעף ההפצצה ראיתי מסלול ענק והיה ברור שהפצצות לא יספיקו לסגור אותו. ראיתי מיג או כמה מטוסים בצבע אדום. אלה היו מטוסי ניסוי או אחרים. לא היתה לי בעיה להחליט. הם עמדו ברחבה המרכזית באיזור של הטרמינל. לא זכור לי כמה צליפות עשינו או כמה מטוסים הדלקנו. בדרך חזרה היינו מוטרדים מנ"מ. זה לא היה חזק בהשוואה לגרדקה, אבל היה משמעותי".<sup>9</sup>

"תוך כדי יעפי הצליפה, ירו עלינו נ"מ. אבל אנחנו פגענו יפה ותקענו את הפצצות במקום" מספר הייט. "יצאנו אחרי יעפי הצליפה וחזרנו הביתה". המירוים ערכו עוד שלושה יעפי צליפה והשמידו מספר מטוסי קרב מדרגם מיג 21 ואחרים. שעה בדיוק לאחר המראתם נחתו ארבעת המטוסים בתל נוף.

אילן הייט, כיום טייס אל על, הגיע אחר הסכם השלום עם מצרים לשדה קהיר בינלאומי כשהוא מטיס מטוס

בואינג 757 ונחת במקום. לפי הוראות הפקח בשרה הוא חצה את הצטלבות המסלולים "מייק" - היתה זו צומת המסלולים בה הטיל את הפצצות שלו במלחמת ששת הימים. תוך כדי הסעה הוא ראה כתם על המסלול. הוא חש דפיקות לב מהירות. "שם היתה הפגיעה שלי במסלול, עוד מששת הימים!" אומר אילן, "אבל הם לא תיקנו את זה טוב ואפשר לראות את המקום בכירור גם היום". המבנה האחרון שתקף באותו יום את קהיר בינלאומי היה גם הוא של טייסת 119. רס"ן מוטי ישורון, סמ"ט ב' של הטייסת, הוביל את סרן אברהם שלמון לגיחת התקיפה מסכמת. שני המטוסים המריאו בשעה 17:47 ותקפו את השרדה בפצצות השהייה. את הרי הפצצות האלה ניתן היה לשמוע גם שעות לאחר מכן ברחבי קהיר. הם המשיכו את הטלת הפצצות במספר יעפי צליפה. המירזים הכסופים חזרו לנחיתה בשעה 18:50 בתל נוף.

**צוות בפעולה - צוותי הקרקע טיפלו במטוסים החוזרים והכשירום לקרב בתוך זמן קצר**



## השדות הרחוקים

ארבעה ווטורים על ראס באנס

שדה ראס באנס נמצא על חוף ים סוף, בקצה גבול מצרים. הוא היה מרוחק כ-700 קילומטרים מישראל ונמצא על גבול הטווח האפקטיבי של מטוסי הוטר-מטוסי התקיפה בעלי הטווח הארוך ביותר שהיו בידי חיל-האוויר. בשדה היה מסלול אחד שהיה במקביל לקו החוף ומסלול הסעה בצידו. כמו כן היו בו שתי רחבות קשתיות למטוסים גדולים.

כאשר הגיעה שעת הצהריים בישראל, התעורר במפקדת חיל-האוויר חשש כי המצרים ינסו להטיס מטוסים מתימן לשדות נמצרים, כדי לחדש את יכולתו המבצעית של חיל-האוויר שלהם. במיוחד היה חשש כי מפציי צי איליושין 28 שפעלו בתימן ינחתו שם בדרכם צפונה, לשדות בלב מצרים. שדה היציאה והכניסה המרכזי זי מתימן למצרים היה שדה ראס באנס בים סוף.

למרות המרחק הרב לשדה הרחוק הנמצא צפונית למפרץ טבעי – לפני כן נעשתה לעבר השדה הזה רק גיחת צילום אחת במרס 1963 – הוחלט לתקוף אותו ולהשמיד את המטוסים שחנו בו.

בשעה 14:20 לערך, יצאו ארבעה מטוסים, עמוסים לעייפה בדלק פנימי ובשני מיכלי כנף גדולים מרמת דוד. את המבנה הוביל יצחק גולן (גלנץ) סמ"ט ב' של הטייסת ועמו אבשה פרידמן כמספר שתיים, נחמן עוב"ד יה מספר שלוש ושמעון זימון מספר ארבע.

מתחת לכנפיו נשא כל מטוס שמונה פצצות 70 ק"ג שנועדו במיוחד להדירת מסלולים. הארבעה המריאו מרמת דוד ויצאו ישירות דרומה, בטיסת שיוט חסכונית ובגובה רב לעבר השדה הרחוק. כל טיפת דלק היתה חשובה, ולכן הם ביצעו את הטיסה תוך טיסה בשיטת "שיוט נסיקה". רק משהגיעו לגובה השיוט שלהם הם התאזנו והמשיכו לעבר מטרתם.

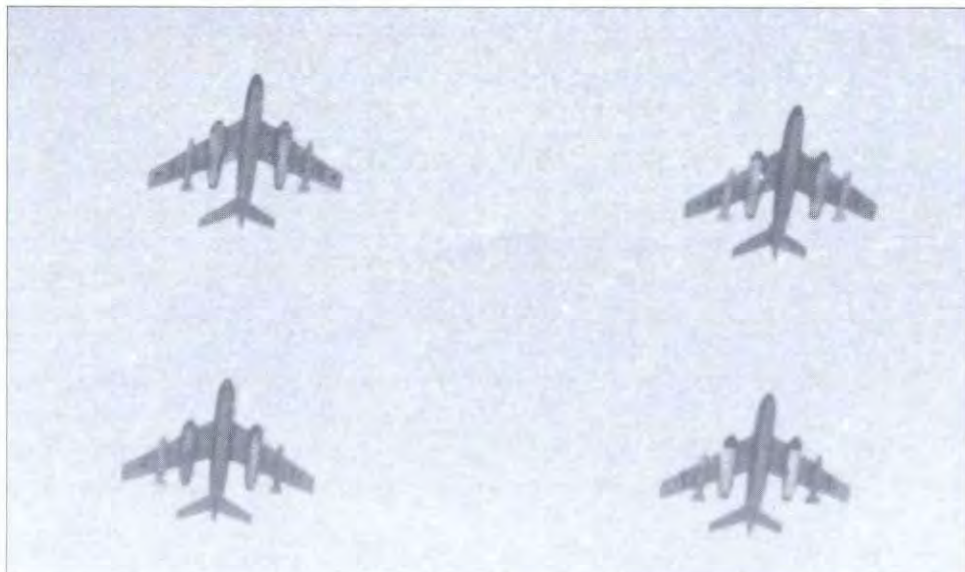
"הטיסה לראש באנס היתה הטיסה הכי פשוטה של המלחמה" סיכם אותה יצחק גולן. "הופתעתי לראות שכל הרבר הארוך הזה היה רק 2:30 שעות טיסה. טסנו גבוה וחזרנו גבוה".

נחמן עובדיה: "היו ידיעות שהמצרים פרשו לשם עם מטוסי איליושין 28. טסנו מרמת דוד ישירות לשארם אישייח ואז את אותו מרחק עוד פעם לראס באנס".

בשעה 16:00 בדיוק הם היו מעל השדה. הם ניסו לאתר מפצצים או מטוסי קרב אולם לא הצליחו לגלות דבר. "עשינו שני יעפי הפצצה, ללא שום הפרעה – לא נ"מ ולא כלום" סיפר נחמן.

מטוס 210 חד-מושבי, בו הוביל יצחק גולן (גלנץ) את הגיחה לראס באנס





רביעייה לראס באנט- ארבעה מטוסים, כולם חד־מושביים, נשלחו לתקיפת השדה הרתוק בדרום - המשימה הארוכה ביותר של מלחמת ששת הימים. משמאל מספר 4, שמעון זימון

המטוסים שחררו את הפצצות מעל המסלול הארוך ויצאו בפניה רחבה אל מרחבי המדבר הגדולים. לאחר מכן שבו ליעף צליפה. "עשינו יעף צליפה אחד כדי לעבור מעל השדה. לא היו בו כל מטוסים. היה לנו דלק לשלושה יעפים ולחזרה הביתה" סיפר גולן. "כיוון שמטוסים לא היו שם על הקרקע, צלפנו על מחנה של חיל־הים המצרי. היה נ"מ קל, לא משהו משהו מיוחד. זה היה כמו אימון תש"ת, חוץ מהמרחק". זו היתה הגיחה הארוכה ביותר של חיל־האוויר במלחמת ששת הימים.

שעות האור האחרונות של יום הלחימה הראשון של מלחמת ששת הימים הלכו ודעכו. בשעה בה יצאו אחר־ני המטוסים התוקפים מזרחה שררה דממה מעיקה בשמי מצרים - כל מטוס לא נראה באויר. מטוסי הקרב והמפציצים הגדולים, תפארתו של חיל־האוויר המצרי ומקור גאוותו המבצעית, לא היו קיימים עודם.

טייסי המטוסים הישראליים שחלפו מעל מצרים מזרחה, יכלו להבחין על רקע המרחבים העצומים של ארץ הנילוס, בלהבות קלושות שליחכו את השדות המפוזרים על פני השטחים האפלים במבואות הדלתא ותעלת סואץ. מצרים בלטה בשטחה הגדול, הכהה. הבהובים אדומים־צהובים רמזו בשעות החשיכה על המקומות בהם נמצאים שדות התעופה שלה. שם עדיין היו בעירות אחדות.

המטוסים, המתקנים והאספלט שכיסה את המסלולים, כמו מערכות ההתרעה והמכ"ם היו פגועים ונטולי ערך, וחשפו את שמי מצרים לכל החפץ בכך. ככל שנקפו הדקות הפכו השמיים שחורים כהים והאוויר נעשה דלות. אפלה ירדה על מצרים. הבהקים קלושים של פצצות ההשהייה עוד המשיכו להאיר את סביבתן ואת שמי הלילה מעל שדה זה או אחר. התפוצצותן הרעידה את הסביבה הקרובה.

הדי הרעמים המתגלגלים של פצצות ההשהייה, שנשמעו במהלך שעות הלילה, היו תזכורת מכאיבה למצרים, כי המלחמה לא תמה עדיין.

# פרק כח' פיינל קצר

הוד: השמרנו כ־400 מטוסים

לא רבים בישראל היו בסדר ההצלחה שנחל חיל־האוויר הישראלי, כאשר ניהלו מטוסי החיל מלחמת חורמה נגד חילות האוויר הערביים. רק קומץ של מפקדים אשר היו אותה עת במפקדת חיל־האוויר או ב"בור" המטכ"ל, יכלו לקבל את המידע ולהבין את המשמעויות. לוחמים שהיו בשדה הקרב, כמו האוכלוסיה האזור־חית, ניוונו ממערכות התקשורת הצבאיות או מתחנות הרדיו. שם לא פורסם דבר על הצלחות. הודעות דובר צה"ל היו מוטות מעט, והנוסח שלהן היה שבלוני וקטוע. הן החלו ביריעה הראשונה בשעה 08:00 בבוקר, מפיו של קריין רדיו: "דובר צה"ל מודיע: משעות הבוקר מתחילים בחזית הדרום קרבות עזים בין כוחות אוויר ושריון מצריים שנעו לעבר ישראל, ובין כוחותינו שיצאו לבלמם". מדברים אלה לא ניתן היה להבין כי כוחות צה"ל הם הנעים מערבה לתוך סיני, וכוחות אוויר ישראלים הם המשמידים את מטוסי חיל־האוויר המצרי בשדות התעופה שלהם.



שמיים פתוחים- שמי מצרים היו חשופים, החל משעות הצהריים המוקדות לכל פעילות של חיל־האוויר הישראלי. בצילום: רחובות קהיר ריקים מאדם כפי שראו במצלמתו של מטוס צילום ישראלי

שר הביטחון, משה דיין, שהורה על מדיניות הערפול המכוונת, הוסיף לתחושת המועקה כאשר אמר בבוקר היום הראשון: "הם רבים מאיתנו אך נוכל להם. אנו עם קטן אך אמיץ. רודף שלום אך נכון להלחם על חייו".

לקראת ערב היום הראשון, כבר שלט צה"ל על המבואות המזרחיים של סיני וכוחות חלוץ הגיעו עד לאיזור ג'בל ליבני במרכז חצי האי. חילות האויר הערביים כבר לא היו קיימים למעשה, ככוח לוחם. את כל זאת לא ידע הציבור. "ערפל הקרב" היה מכוון והוא הוכיח עצמו. בעוד "קול הרע"מ מקהיר" משדר על נצחונות ועל "עשרות מטוסי אויב מופלים", היתה בשידורים הישראליים דממה. במשך כל שעות היום נשמעו דיווחים על קרבות בדרום, על ירי של תותחים ירדניים לעבר מרכז הארץ, ועל שדות הצפון העולים באש.<sup>1</sup>

ב"קול קהיר" ניתן היה לשמוע על ההצלחות של חיל האויר המצרי שגברו משעה לשעה. הרדיו המצרי הודיע החל משעה 8 בבוקר בקול דרמטי ומתלהם על נצחונות. "אורחים! בשם הכבוד, בשם המולדת הערבית הגיבורה, בשם ההסטוריה, העבר והעתיד, אנו נכנסים היום למערכת החרות הגבורה הכבוד והגאולה" הכריז רדיו קהיר בבוקר יום המלחמה הראשון, "נעמוד בפני התוקפנות של ישראל ונחסל אותה, כדי להסיר את הכתם של הקיום הציוני-אימפריאליסטי. אחים, היילים חופשיים בעזה כסיני ובשארם אישיך. אחים גיבורים בירדן ובסוריה – עלו על תל-אביב!"

כאשר החלה המלחמה ידעו המצרים לספר על נצחונות בדרך תל-אביב. בשעת צהריים השתנה הטון וישרי אל תוארה "כתוקפנית ובוגדת". במקום קרבות על תל-אביב נשמעו תיאורים על "נצחונות גבורה" באל-עריש, אחר כך מסרו הקריינים על קרבות הנערכים מערבה יותר, באיזור אבו עגילה בפאתי סיני, ויותר מאוחר גם בכיר חסנה בלב חצי האי. מספר המטוסים הישראליים המופלים הלך ועלה משעה לשעה. בשעה 9 (שעון מצרים) הודיע רדיו קהיר על "32 מטוסים ציוניים" מופלים. שעתים אחר כך הגיע המספר ל-86. באחת ההודעות נמסר על מטוס ישראלי שהופל באחד האזורים של קהיר. עיתונאי מערבי שהצליח לצאת מן הסגר שהטילו שלטונות מצרים על עיתונאים מארה"ב ומאירופה, סיפר כי אלפי אנשים רצו לעבר המקום, אך כאשר הגיעו לשם התברר כי לא היו דברים מעולם. "המטוסים הנופלים" לא היו אלא מיכלי דלק שהשליך אחד המטוסים הישראליים במהלך קרב אויר.

בחמת זעמם כילו המצרים, בדואים כמו פאלחים, את תסכולם בטייסים ישראלים שנפלו לידם. אחד הטיי"סים נשחט במערב סיני על ידי בדואים, אחר שמטוסו נפגע מעל ויקויק מזרחית לקהיר, נרצח על ידי הכפ"רים בעזרת קלשונים. טייסים ששפר מזלם, נתפסו בידי קצינים מצריים ונלקחו לשבי. הידיעה על כיבוש חלקו המערבי של סיני ועל הנצחונות הגדולים בהשמדת צבא מצרים, יחד עם ההודעה על השמדת חיל-האויר המצרי נפלה, לפיכך, על אזרחי ישראל וחילי צה"ל בחזיתות השונות, כהרשה מסע"רה ומהממת. לפתע התברר כי במהלך "שעות ערפל הקרב" צבר צה"ל הישגים משמעותיים בשדות הקרב.

בחצות הפסיק קול ישראל את שידוריו, והשמיע את הודעתו של הרמטכ"ל, רביאלוף יצחק רבין. אחריו דיבר מפקד חיל-האויר, אלוף מוטי הוד:<sup>2</sup>

**"היום התמודדנו עם חילות האויר של מצרים, ירדן, סוריה ועיראק.**

**במערכה זו השמדנו כ-400 מטוסי אויב.**

**להלן פירוט המטוסים שהושמדו:**

**במצרים כ-300 מטוסים:**

**30 מפציצים כבדים מסוג טופולב 16, 27 מפציצים בינוניים מסוג איל 28,**

**12 מטוסי קרב-הפצה מסוג סוחוי 7 שנתקבלו במצרים רק לאחרונה.**

**90 מטוסי מיג 12, 20 מטוסי מיג 19, 75 מטוסי מיג 17, ועוד 32 מטוסי תובלה**

**והליקופטרים. כ-20 ממטוסים אלה הושמדו בקרבות אויר.**

**בסוריה סך הכל 52 מושמדים מהם:**

**30 מטוסי מיג 21, 20 מטוסי מיג 17, 2 מפציצי איל 28.**

**בירדן חוסלו 20 מטוסי הנטר, 7 מטוסי תובלה והליקופטרים.**

לאחר שמבנה מטוסים עיראקיים תקף יישובים ישראלים, תקפנו את כסיסם H-3 בעיראק, והשמרנו 6 מטוסי מיג 21, ר3 מטוסי הנטר.

איבדנו במערכה זו 19 טייסים, מהם 8 הרוגים, 11 נעדרים אשר חלקם נמצא בשבי האויב. הודעה על כך נמסרה למשפחות.

פירוט אבידותינו במטוסים: 4 אורגן, 4 מיסטר, 4 סופר מיסטר, 2 מיד'ו, 1 ווטור, ר4 מטוסי פוגה מגיסטר.

### חיילי חיל־האוויר

טרם נסתיים תפקידנו. חיל־האוויר נשאר רענן ואיתן, נכון להמשך הפעילות שתבטיח נצחון לצה"ל.

ראשי השלטון בקהיר, רבת עמון ודמשק, וגם הציבור הרחב במדינות אלה שהאזין לתחנות השידור בעולם, התקשו לקלוט את משמעות הדברים. דבריו של הור תורגמו על ידי "קול ישראל" בערבית ושוודרו פעם אחר פעם. לאחר ששמעו את דברי הרמטכ"ל ומפקד חיל־האוויר הישראלי חשו הערבים את עצמם מרומים. הם העבירו את המידע לאחרים – צהלת הרחוב בקהיר הפכה לדממה דקה. מעתה לא רק המפקדים הבכירים במצרים ידעו בערב היום הראשון למלחמה על השמדת חיל־האוויר המצרי בשדות התעופה שלו, ועל אובדן מאות מטוסים, גם האורח הקטן הבין כי המטוסים הישראליים החולפים בשמי הערם, הם שירדו גל אחר גל והשמירו את שדות התעופה. בסביבות קהיר היו לא פחות מארבעה שדות תעופה. מכולם עלה עשנם של המטוסים המושמדים. ואת העמודים השחורין ניתן היה לראות מרחוק. גם בערים אחרות, והרחק במדבר המערבי גברה התחושה כי "שופרות התעמולה" הערביים, וההודעות השקריי ות הגיעו הפעם לשיא.

### נאסר: נפרסם הודעה...

ערב המלחמה, כאשר הפגישות והנסיונות למציאת פתרון מדיני למשבר במזרח התיכון לא העלו דבר, נראה היה לנשיא מצרים כי ישראל נותרה לברדה, ללא כל סיוע וללא תמיכה בינלאומית. כל מדינות העולם, גם אלה שהיו חתומות על ההסכמים להבטחת השיט במיצרים, התנערו מהבטחותיהן לישראל ולא היו מוכנות לנקוף אצבע לטובתה. כך היו אמנם פני הדברים אך המידע שמסרו לו מפקדי צבאו המם את נשיא מצרים. עם כך נאסר היה עדיין חשש מפני "קנוניה סודית" בין ישראל, ארה"ב ובריטניה, והוא לא טרח להסתיר את חששו. בכל מפגש עם אנשי שלטון, וגם עם קצינים ווטרים, העלו נאסר, ושופרות התעמולה הערביים את החשש הזה, וזו היתה אחת הסיבות אשר הביאו אותו, כך הצהיר, להחלטה כי לא יפתח במלחמה נגד ישראל – את ההישגים הוא הצליח לצבור במישור הפוליטי.

במברק אשר שלח נאסר לחוסיין, ב־7 ביוני, שעה 03:20 נכתב, בן השאר:

".. התוקפנות החלה במפתיע ובאורח בלתי צפוי, ולמן הרגע הראשון היתה מכוונת נגד כוחות האוויר שלנו. התקפת האוויר הונחתה על כל שדות התעופה שלנו, בבת־אחת, וכללה מספר מטוסי תקיפה העולה על כל הערכותינו ברבר עוצמתה האווירית של ישראל. למפקדה העליונה של הכוחות המזוינים ברור ללא כל ספק, כי נערכה קנוניה מצד ארה"ב ואנגליה עם ישראל, בפרט לאור העובדה שההתקפה נמשכה בגיחות רצופות ורביות. התוצאה היא ששדות התעופה וכוחות האוויר שלנו ספגו מהלומה ששיתקה אותם, ומנעה מהם מתן חיפוי לכוחותינו בחזית. למרות האבירות הכבדות שהסבנו למטוסי האויב, ברור שיש לו עודף מטוסים, בנוסף למטריה האווירית של ארה"ב ובריטניה מעל ישראל. בכך הצליח להעניק לכוחותיו חיפוי אידי שעה שהדבר נשלל מכוחותינו. חרף זאת מנהלים עתה כוחותינו קרבות עזים בסיני, והאבדות כבדות הן בצידנו והן בצד האויב."<sup>3</sup>

סביר להניח כי בשעות הראשונות של היום הראשון למלחמה לא ידע נאסר על מצבו הגרוע של חיל-האוויר המצרי. שרשרת הריווח טרם עיכלה את אשר אירע, וסגן הנשיא, המושיר עבד אל חכים עאמר, שפעל ממפקדת הצבא בקהיר, לא מיהר להודיע על האסון הגדול לשר המלחמה ולנשיאו. רק בשעות הצהריים החלו היריעות להגיע בזו אחר זו, ואת רושמו של הכשלון לא ניתן היה להסתיר גם מן האורח הקטן: הוא העדיף להסתתר בביתו ולהאזין לרדיו. באותה שעה רק מטוסים ישראלים היו בשמיים והדם נשמע למרחוק.



**חיוך עצור- נשיא מצרים לא ידע עד סוף היום הראשון על מצב חיל-האוויר שלו ועל כשלונות צבאו בסיני**

ההנהגה המצרית נעה לעבר משבר: מצד אחד לא יכלה להודיע על המפלה הכבדה לעם, לאחר שטף ההתלהמות שניהלה בשבועות האחרונים וההבטחות על השמדתה הקרובה של ישראל.

מצד שני, היריעות על הכשלונות בשדה הקרב, פשטו כאש בשדה קוצים ולא היה ספק כי בקרוב יהיה צורך גם להודות בהם.

היתה בעיה נוספת, אובייקטיבית, לאנשי המקצוע המצריים. לפי כל התיאוריות שבנו על יכולת חיל-האוויר הישראלי הם סברו כי הוא לא היה יכול, לברו, להוציא לפועל תכנית כה מקיפה, במספרים כה גדולים של מטוסים.

הם הופתעו מן הכמויות של המטוסים, מקצב הגעתם ומהעובדה כי הם פעלו בבת אחת ובגלים מעל כל שדות התעופה המבצעיים של מצרים.

העובדה כי מטוסים ישראלים מגיעים ארבעה

אחרי ארבעה, בשלושה גלים בזה אחר זה, מזה מספר שעות ותוקפים שדה אחר שדה ללא הרף הדהימה את המפקדים המצריים. לפי הנתונים המודיעיניים, היו בידי חיל-האוויר הישראלי לא יותר מ־250 מטוסי קרב, ועתה נדמה היה כי מדובר במאות מטוסים. התפיסה המבצעית המצרים קבעה כי כל מטוס יכול לצאת למשימה נוספת, לאחר בדיקה, חימוש ותדלוק רק לאחר שעתיים.<sup>4</sup> בחיל האוויר המצרי נועד כל מטוס או טייס לבצע לא יותר משתי גיחות ליום. ולפתע חובטים בבסיסי האוויר המצריים "מאות מטוסים" בזה אחר זה.

### **עשרות מטוסים מגיעים מהים**

תיאוריה זו היתה שגויה מיסודה. סבב המטוסים המעשי של המטוסים הישראליים היה לא יותר מרבע שעה במקרים קיצוניים, ולמרות האבידות שספג חיל-האוויר הישראלי, הוא היה יכול להוציא לפועל את תכניות מבצע "מוקד" בשלמותה.

מטוסי חיל האוויר גם הגיעו מכיוון בלתי צפוי: הם נראו לראשונה חוצים את חופי מצרים מצפון, מכיוון הים התיכון, ולא ישירות מישראל. ערב המלחמה חישבו המצרים ומצאו כי הטווחים של המטוסים הישראליים, כפי שהופיעו בספרות הטכנית של היצרנים, אין בהם מספיק כדי להגיע לבסיסים בלב מצרים, שלא לדבר על שדות רחוקים כמו אל מיניה, דרומית לדלתא, לוקסור בלב המדבר המערבי, או ראס באנס בחוף מפרץ סואץ. ואכן, ערב פרוץ המלחמה הם העבירו לשדות האלה חלק מהמפציצים הגדולים שלהם. מטוסי חיל-האוויר הגיעו גם לשם.

והיה גורם נוסף לתדהמה המצרית.

לירדן היו שתי תחנות מכ"ם גדולות: האחת תחנת המכ"ם הבריטית מתוצרת חברת מרקוני בהר עג'לון, מול

מרכז ישראל, שחלשה מגבוה על כל התחום האירי של ישראל במרכז הארץ, כולל בסיסי האויר של רמת דוד, עקרון וחצור וכן נמל האויר של לוד. טווח הגילוי של תחנה זו היה מאות קילוטרים. כמו כן היתה ברשות הירדנים תחנת מכ"ם שהיתה מוצבת באיזור חושא. ישראל לא השמידה תחנות אלה לפני המבצע, אולי כדי שלא להסב את תשומת לב הערבים להתקפה הקרובה. במקום זאת העדיפו מתכנני הפעולות במבצע "מוקד" לתכנן את המייתק המטוסים מאונות המכ"ם בגובה נמוך, והרחק לתוך הים התיכון.

תחנת המכ"ם הגדולה והמשוכללת בעג'לון, המשיכה לספק למפקדה המזרחית ידיעות על מטוסים המגיעים לישראל ונוחתים בה. המספרים הפתיעו את הקצינים המצריים. שהרי את היציאות של המטוסים הם לא גילו ולעומת זאת נראו עשרות מטוסים המגיעים לחופי ישראל ממערב, גל אחר גל.

כאשר יצאו המטוסים לעבר מטרותיהם הם יצאו בגובה נמוך מאד. כאשר חזרו לנחיתה, הם עשו זאת בגובה בינוני ורב – ההפתעה הושגה ולא היה עוד צורך להסתיר את הפעילות. עובדה זו הביאה את מפעילי התחנות לחשוב כי מטוסים אלה הגיעו מאי שם במערב, אולי מנושאת מטוסים שעגנה לא הרחק מחופי ישראל ונחתו בשדות תעופה ישראלים. עם כך, בכל אלה לא היה כדי להסביר להמון את כשלון התכניות המבצעי עיות של חילות האויר הערביים ואת חוסר היכולת של המפקדים להגיב.

סיפר על כך המלך חוסיין בספרו "מלחמתי בישראל":<sup>5</sup> "בבוקר יום שני, 6 ביוני דיווח מרכז חילי-האויר שלנו כי המכ"ם שלנו קלט מטוסים אחדים בשמי אזורים מעל הים התיכון: כ־40 ק"מ מצפון לבארדאויל ומצפון לפורט סעיד. לפי דיווח זה נעלמו מטוסים בלתי מזוהים אלה מן המסך בכיוון נמל התעופה לוד בישראל. יתר על כן, המכ"ם קלט עצמים ניחים אחדים בים התיכון ולפי אותו דיווח הראה המכ"ם מטוסים הטסים בגובה פני הים, באיזור העצמים הניחים הללו, לכיוון ישראל. המסקנה שהסקנו מכך היתה, כי המטוסים המריאו מנושאות מטוסים. אנו ידענו כי לישראל אין אניות מסוג זה".

כל הגורמים האלה חיזקו בקרב הנשיא המצרי ואנשי ההנהגה שלו את הרעיון כי ישראל אינה נלחמת כאן לברה. לא ייתכן, אמרו המומחים, כי לישראל כוח אוירי כה רב.

והיה גם הכבוד הלאומי המצרי וכבודו של הראיס נאסר. האיש שהבטיח מפלה מהירה לישראל גם אם תפתח במערכה, נמצא עתה במבוכה גוברת על הכשלון הצורב. את הרושם המתרברב של מילותיו "אהלן וסהלן" לא ניתן היה בנקל למחות בקרב הציבור במצרים. הוסף לזה את הרמיון הערבי ואת היכולת להמציא דברים נטולי כל שחר, והפתרון היה כבר בהישג יד.

הרעיון להאשים את ארה"ב ובריטניה בסיוע אוירי לישראל, לא היה איפא רחוק ממימוש. בשעת בוקר של היום השני למלחמה, 6 ביוני, ניהל נשיא מצרים שיחה עם נציגו במפקדת החזית המזרחית, עאבר אלימונעם ריאד.

– נאסר: כן, עאבר אל מונעם, נאמר 'אמריקה ואנגליה' או רק 'אמריקה'?

– אלימונעם: אמריקה ואנגליה.

– נאסר: האם יש לאנגליה נושאת מטוסים?

– אלימונעם: (לא נשמע ברור).

– נאסר: טוב שהמלך חוסיין יפרסם הודעה וגם אנו נפרסם הודעה.

– אלימונעם: תודה.

– נאסר: חיזקו ואימצו יא עאבר אלימונעם.

– ריאד: טוב.

אחר זמן מה העביר ריאד את השיחה למלך חוסיין וזה קיבל אותה בחדרו בארמון.

– נאסר: האם נודיע גם כי ארה"ב משתפת פעולה עם ישראל... האלו, האלו אל תניח את השפופרת... האם

נאמר ארצות הברית ובריטניה, או רק ארצות הברית?

– חוסיין: ארצות הברית ובריטניה.

– נאסר: היש לבריטניה נושאות מטוסים?

- חוסיין: (משובש)
- נאסר: טוב, המלך חוסיין יפרסם הודעה על כך ואני אפרסם אותה הודעה.
- חוסיין: תודה לך.
- נאסר: אל תכנעו.
- נאסר: אלהים עדי, אמרתי לך שאני אפרסם הודעה ושאתה תפרסם הודעה. נראג לכך שגם הסורים יפרסמו שמוסוסים אמריקנים ואנגלים מתקיפים אותנו מעל נושאות המטוסים שלהם. ובכך אנו נפרסם הודעה זו.
- אנו נרגיש נקודה זו ונעשה זאת יחד.
- חוסיין: טוב, מצויין.
- נאסר: הוד מלכותך האם אתה מסכימ?
- חוסיין: (משובש)
- נאסר: אלף תודות. אל תכנעו, אנו אתכם בכל ליבנו. שלחנו היום את מטוסינו נגד ישראל. מטוסינו מפציצים את שדות התעופה הישראליים מאז השכם בבוקר.
- חוסיין: אלף ברכות. החזיקו מעמד.

שופרות התעמולה המצריות והירדניות פרסמו את ההאשמות בכל תחנות הרדיו והטלוויזיה ודעת הקהל הערבית סערה. כדי לחזק את רושם הרברים ניתקה מצרים את יחסיה הדיפלומטיים עם ארה"ב. אך השקר היה גלוי: גורמי מודיעין בישראל קלטו את השיחה, זיהו את המשוחחים ופרסמו את השיחות במלואן באמצעי התקשורת בעולם.

חוסיין הנבוך אמר לאחר המלחמה כי "באמת ובתמים האמנתי בהתערבות של ארצות הברית ואנגליה. כאשר הכרזתי על כך בפומבי, האמנתי בכך". עם כך חוסיין חזר בו מהאשמה זו ומספר ימים אחר כך הודיע כי אינו מאשים את ארה"ב ובריטניה, ואין לו כל הוכחות למעורבות של שתי המעצמות במלחמה.<sup>6</sup>

### הצי השישי מתרחק מהאיזור

האם היתה הצדקה לרושם זה? האם יכלו הרוסים, וגם המצרים לדעת כי לא שוגר כל מטוס מנושאות המטוסיים של ארה"ב ובריטניה בים התיכון?

ערב המלחמה עשתה ארה"ב מאמץ קלוש להביא להקמת כוח משימה בינלאומי להסרת הסגר על ישראל במיצרי ים סוף. מספר ימים לפני המלחמה, היא שלחה את נושאת המטוסים האמריקנית "אינטרפיד" לים סוף ומשם לעבר מיצרי טיראן. כאשר עברה את תעלת סואץ, התקבלה נושאת המטוסים הגדולה בהפגנות ובקריאות בוז, ספונטניות או מאורגנות, מול כל מקום ישוב בו חלפה לאורך התעלה. בפורט סעיר ובסואץ התקהלו אלפי אנשים כדי ללוות אותה בקריאות גנאי ובתנועות מגונות.

בים התיכון היו אותה עת גם שתי נושאות המטוסים "אמריקה" ו"סרטוגה". הן יצאו לעבר מרכז הים התיכון וניהלו תרגיל ימי. כוח המשימה הראשון של הצי השישי, שסומל TG 60.1, בפקודו של רר-אדמירל לורנס ג'ייס, ליווה את נושאת המטוסים "אמריקה". הספינה העיקרית בכוח המשימה השני, TG 60.2, היתה נושאת המטוסים "סרטוגה" שהיתה בפרוץ המלחמה כ-160 ק"מ מערבית ל"אמריקה". כוח המשימה של ה"אמריקה" לא נע לברו בים הפתוח: מספר לא מבוטל של משחתות וספינות מלחמה אחרות, כולל המשחתת נושאת הטילים DDG-381 של ברית המועצות ליוו את כל תנועותיו כצל. הגיע המצב לידי כך, שאחת מן הצוללות הרוסיות צללה אל מתחת לאניות כוח המשימה, ונעה יחד איתו מתחת לפני המים. היא הסתלקה מן המקום המזור שבחרה לה, רק לאחר אולטימטום חריף ששיגר מפקד הצי השישי האמריקני, וייס-אדמירל וייליאם מרטין, לרוסים. כחלק מן התרגיל הימי, היו כל תנועותיה של נושאת המטוסים "אמריקה", בפקודו של קפטן דונלד ד. אנג'ו, מסוקרות מקרוב: 21 אנשי תקשורת, בהם צוותים של גדולי העתונים וצוותות הטל-ויזיה היו על האניה כאורחי חיל-הים האמריקני.<sup>7</sup>

יותר מכך: כאשר הוא קיבל דיווח על פרוץ המלחמה הוא לא ידע נגד מי הוא עלול לצאת לקרב: "בעיקרו של דבר, הצי השישי היה בעמדות קרב על הים, בלא לדעת מי עלול להיות האויב – הסובייטים וצוללותיהם, הישראלים או הערבים. מי שזה לא יהיה, אנו לא נדע מי זה היה עד שלא נותקף ראשונה. לומר שהמצב היה מתוח יהיה דיבור מוצנע".<sup>8</sup>

המצרים לא היו זקוקים למעקב של הרוסים, למרות שנתוני כוח המשימה והאניות שהיו בו, הובאו בודאי לידיעתם: הם הוציאו סיורים אויריים עצמיים לתוך הים מול חופי מצרים שבוצעו על ידי מטוסי תובלה ומטוסי קרב. מרגע שה"אינטרפיד" התקרבה לאגן המזרחי של הים התיכון, ועד להגעתה למול מיצרי טיר-אן, עקבו אחריה בצמידות מטוסי סיור של חיל-האוויר המצרי. מטוסי קרב ומפציצים שימשו כ"מטוסי צללים" לספינות אלה, ועקבו אחר פעילותן מטווח של מאות מטרים במהלך כל הימים האחרונים שלפני המלחמה. מה דיווחו מטוסי מעקב מצריים אלה למפקדה המצרית? האם סמכו עליהם שלטונות מצרים כאשר חרשו את מזימת המעורבות של ארה"ב ובריטניה?

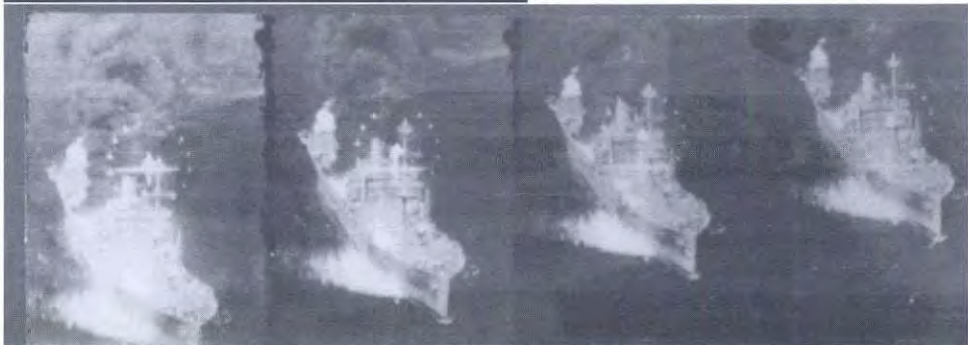


### מטוסי סיוד ל"ליברטי"

המטוסים האמריקניים היחידים אשר שוגרו במהלך המלחמה לכיוון חופי ישראל, היו מטוסי קרב חמושים, אשר יצאו ב־8 ביוני לעבר ספינת הביון "ליברטי" לאחר שהותקפה על ידי ספינות ומטוסים ישראליים.

המפקדים האמריקנים היו במבוכה. זמן קצר לאחר שהמריאו ארבעה מטוסי תקיפה מסוג דוגלס A-4B סקיהוק, בליווי של מטוסי קרב מסוג מקדונל F-4B פנטום 2" מעל סיפון נושאת המטוסים, נשאל מפקד נושאת המטוסי סים "אמריקה" על ידי המוביל: "אנו נמצאים בדרך. מי הוא האויב?" המטוסים עצמם לא הגיעו אל הליברטי או אל סביבתה הקרובה.

טעות בכוונת- מטוסי חיל-האוויר וטרפדות של חיל-הים ירו ופגעו בספינת הביון ליברטי של סוכנות הביון המרכזית, אשר פעלה מול חופי סיני. גם מפקדי הצי השישי לא ידעו על נכחותה באיזור



מספר אנג'ן: "בתוך דקות אחדות היה הסמכות הפיקודית הלאומית - הנשיא ג'ונסון - על מכשיר הרדיו טלפון מן הבית הלבן, ישירות לאדמירל ג'ייס והורה להחזיר את המטוסים. הוא סיפר לאדמירל ג'ייס כי היש-ראלים הודו שהם צלפו וטירפרו בטעות את הספינה".<sup>9</sup>

הנה כי כן, לא היתה לנשיא מצרים ולמלך הירדני כל סיבה להאשים את ארה"ב ואנגליה בסיוע לישראל. נראה כי המבוכה, התסכול והלחץ הציבורי הצפוי, היו מניעים בלתי נשלטים בהחלטתם לפרסם את הודעת הכזב על מעורבות מערבית במלחמה.

### זעזוע במדינת ערב

מדינות ערב ושלטיהן עברו זעזוע עמוק במהלך מלחמת ששת הימים, אותה הם מכנים "אל נאכסה" ("הט" רגדיה" בתרגום חופשי, להבדיל מה"אל נאכבה" או "האסון" של מלחמת העצמאות). אולם לא היה בכך כדי להביא לפגיעה בשלטונם. שליטי ערב הצליחו להעביר את לחצי ההמון לעבר קציני הצבא הבכירים ולחמוק מעונש.

נשיא מצרים, גאמל עבד אל נאסר, אשר הלהיב את ההמון וגרף אחריו מליוני ערבים בכל מדינות ערב, ולאחר מכן נסחף אחריו בקריאות להשמדת ישראל, היה כבר ביום הלחימה הראשון קרוב להתמוטטות עצבים. לאחר תרגיל ההתפטרות שלו ביום השלישי למלחמה הוא התאושש וחזר לשלטון. כ-11 ביוני הוא הדיח את ראשי הצבא המצרי והעמידם לדין. בין אלה היו מפקד חיל האוויר המצרי, פריקאוול מחמוד סידקי מחמוד, ראש המטה שלו, פריקאוול גמאל עפיפי, מפקד כוחות ההגנה האווירית ליווא אסמעיל לביב, מפקד כוחות האוויר של הפיקוד המזרחי, סיני והתע"ל ליווא עבד אל חמיד אלדג'די.

ב-20 בפברואר נידון מפקד חיל האוויר ל-15 שנת מאסר ועבודת פרך, מפקד ההגנה האווירית נידון ל-10 שנות מאסר עם עבודת פרך. שני האחרים זוכו אך משפטם חודש בתחילת 1968, לאחר הפגנות ההמונים שמחו על קולת העונש.

פריק מרכור אבו אל עז, שהיה מושל אסואן ולפני כן ראש מטה חיל האוויר, מונה למפקד החדש של חיל האוויר המצרי (הוא סולק מתפקידו בגלל חוסר התאמה כעבור מספר חודשים). בעקבות המלחמה הודחו כ-800 קצינים בדרגות שונות. בהם גם מפקד חיליהם פריקאוול עזאת סולימן, מפקד כוחות היבשה פריקאוול עבד אל מוחסין כאמל מורתגי ושני עוזריו הבכירים של פילדמרשל עאמר. סגן הנשיא ומפקד הכוחות המזוינים של מצרים, הפילדמרשל עאבד אל חכים עאמר, התאבד או מת בנסיונות משונות ב-14 בספטמבר 1967.

מצרים בראשותו של נאסר, ליקקה את פצעיה ונערכה עתה, פוליטית וצבאית, לקראת מלחמת ההתשה.



איבד את חיל האוויר שלו - חוסיין מלך ירדן פנה לעמו לאחר המלחמה והסביר את הכשלונות הצבאיים



לקראת המבחן הבא- לא הרבה זמן יכלו מפקדי צה"ל וחיליו לנוח על זרי הזדפנה. זמן קצר לאחר תום מלחמת ששת הימים הכריז נאסר על "מלחמת ההתשה". בצילום: דוד עברי מפקד בית הספר לטיסה, מוטי הוד מפקד חיל-האוויר, משה זיין שר הביטחון משה זיין, יצחק רבין הרמטכ"ל ויוסף (גיו) אלון מפקד בסיס חצרים ב"מפגן הנצחון" של חיל האוויר- יולי 1967

חוסיין פנה אל עמו לאחר התבוסה. בקול שבור מעוצמת רגשותיו, ולאחר ימים של חוסר שינה ומיעוט אכיל, לה, שיתף את העם בתחושותיו. בקולו העמוק הוא אמר בין השאר: "נלחמנו בגבורה ובכבוד. יום יבוא ואר מות ערב ייווכחו לדעת איזה תפקיד מילאה ירדן במלחמה.... אחי, אני משתייך כנראה למשפחה שאללה רוצה כי תסבול למען אומתה, ותקריב קרבנות אין ספור. האסון שירד עלינו גדול מאשר יכול היה מישו להעלות בדמיונו".

לאחר המלחמה הוא ערך שינויים בפקוד על צבא הממלכה ההאשמית.

מלחמת ששת הימים היתה עבור שר ההגנה ומפקד חיל-האוויר הסורי, חאפז אל אסד- דמות גמלונית ומאוב- נת אשר מעולם לא הצטיינה במחשבה מהירה וביכולת עשייה חיובית- טראומה אישית חמורה. הוא איבד את חיל-האוויר שלו ביום הלחימה הראשון, שישה ימים אחר כך כבש צה"ל את רמת הגולן, ובימים המלחמה האחרונים, יכלו חיילים ישראלים לצפות על פרברי דמשק מעל השיאים הגבוהים של החרמון. "אסד, אשר לא הצליח להירדם, התעלף במשרד ההגנה מרוב תשישות", תיאר פטריק סיל, כתב הביוגרפיה של השליט הסורי את המאורעות אחרי המלחמה. "כשחלפה הסכנה המיידית חזר הביתה, ושלושה ימים רצף פים הרהר באסון, מסרב לראות פני איש".

**בחל**  
**אל: לחמי חיל האויר**  
**מאת: מפקד החיל 110820**  
**הושלמו המשימות שהוטלו עלינו**  
**העליונות האוירית שהישגנו, איפשרה שחרור ירושלים, חצי האי סיני, הגדה המערבית**  
**והרמה הסודית.**  
**ברכת חיל-האויר לאזרחי מדינת ישראל, לאחר הנצחון: עם ישראל ישכון לבטח בארצו.**  
**כבוד ללוחמי האויר ולחיל כלו".**

המברק אותו שלח מפקד חיל-האויר, מוטי הוד לכל לוחמי החיל עם סיום הלחימה

### סוף דבר

מבצע "מוקד" לתקיפת שדות תעופה המצריים במלחמת ששת הימים, היה מן המבצעים המפוארים בתולדות הלוחמה האוירית בעולם.

המבצע היה שיאן של הכנות שנמשכו יותר מעשר שנים, ונועדו להכשיר את חיל-האויר להשגת עליונות אוירית כוללת בשמי הזירה. הפעילות במבצע זה היתה ממוקדת, הישגיו היו חדים וברורים, ובתום שלוש השעות הראשונות חל חיל-האויר המצרי להתקיים ככות אוירי משמעותי. חיל-האויר הירדני הושמד לאחר כשעה נוספת וכן אבדה כמחצית מכוחו של חיל-האויר הסורי.

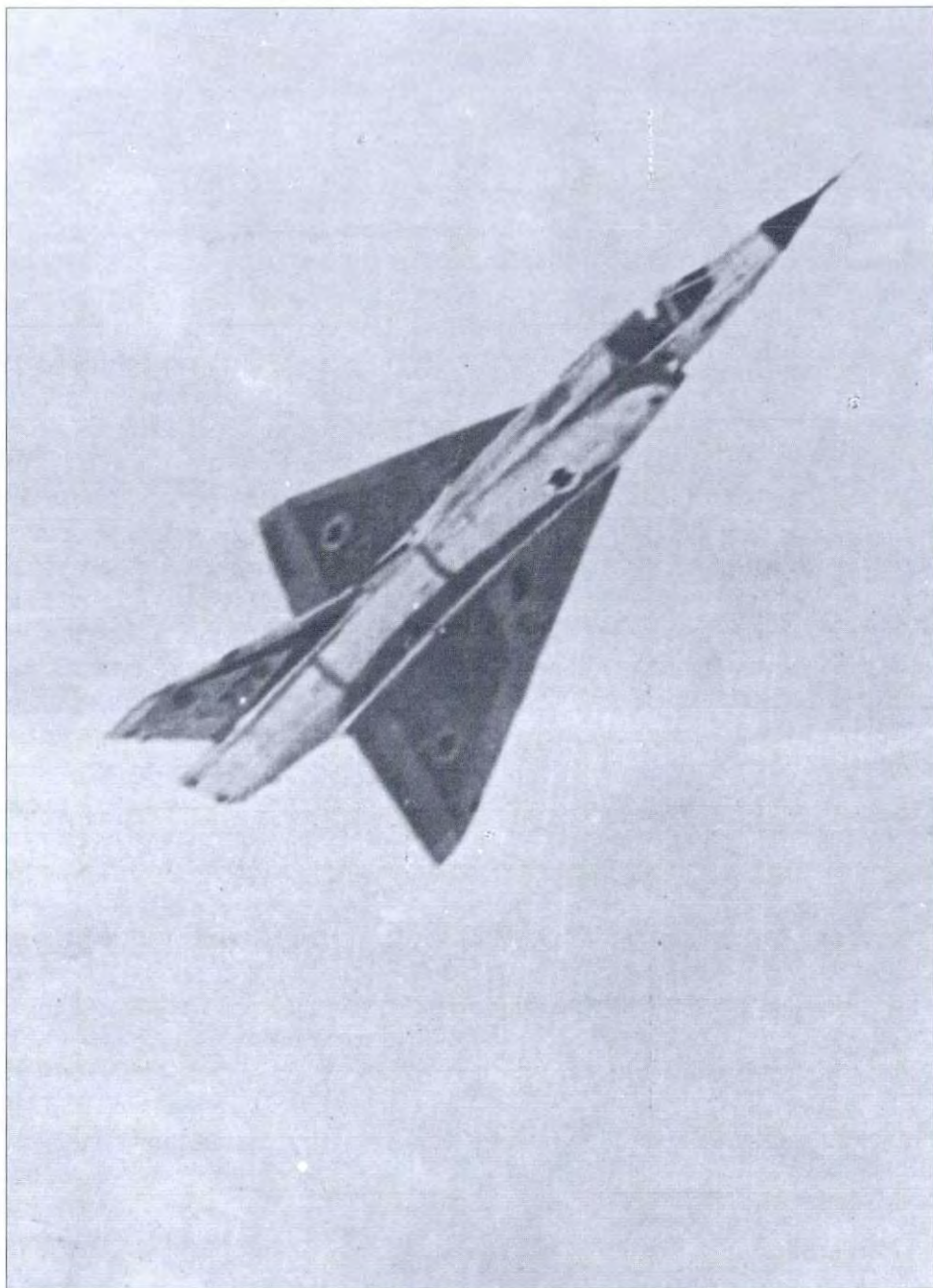
מלחמת ששת הימים לא הסתיימה, כמובן, עם תום הפעולות להשמדת חילות האויר הערביים. במהלך חמשת הימים הבאים יצאו מטוסי התקיפה למשימות אמנעה, סיוע קרוב ולחימה במרחבי סיני, בשטחי יהודה ושומרון ששוחררו וברמת הגולן. במהלך הלחימה נערכו, לפי דו"ח מסכם ראשוני שהוציא ענף מבצעים, 3718 גיחות מהן 637 גיחות פטרול ו-2591 גיחות לתקיפת מטרות קרקע ואמנעה. מתוך אלה 1321 נערכו נגד מצרים, 1144 נגד סוריה, 597 נגד ירדן ו-19 נגד עיראק.

הלחימה באויר נמשכה גם בימים הבאים עד להסכם להפסקת האש. מדינות ערב הצליחו להוציא עוד מספר מטוסים לאויר. מטוסים אשר היו במסוכים בשדות התעופה המצריים או כאלה שהוסתרו ולא נפגעו, הושמדו שו והוטלו לקרב. מטוסים אחרים נשלחו כסיוע על ידי מדינות ערב אחרות. אך הפעם היתה מלאכת טייסי הקרב של חיל-האויר הישראלי קלה יותר: כמעט כל המטוסים שיצאו בימים הבאים כדי לפעול נגד כוחות צה"ל ששעטו מערבה ודרומה לתוך סיני, הופלו בקרבות אויר. עיראק ואלג'יריה הוסיפו לשלוח מטוסי קרב כדי לסייע לירדן או למצרים אולם אלה לא יכלו להשפיע עוד על תוצאות הלחימה באויר.

במהלך ששת ימי המלחמה נערכו עשרות קרבות אויר, בהם הופלו 29 מטוסי מיג 21, 16 מיג 19, 9 מיג 15/17, ארבעה מטוסי סוחוי 7 חדישים, שני מפציצי איליושין 28 ומטוס תובלה אחד. כמו כן הופלו 8 מיג 21 ושלושה מיג 17 סוריים. ירדן איבדה שני הנטרים, עיראק שלושה ולבנון מטוס אחד. המחיר ששילם החיל בלוחמים ובמטוסים במלחמת ששת הימים, היה גבוה. במהלך ששת ימי הלחימה נהרגו 25 טייסים ונווטים והוצאו משימוש מטוסי קרב רבים.

מבצע "מוקד" שינה למעשה את שיטות הלחימה האויריות לעתיד, את מערכות תא הטייס ולא פחות חשוב מכך את דמותם של בסיסי האויר המבצעיים.

העליונות האוירית שהפגינו לוחמי חיל האויר במהלך קרבות האויר חיוקה בקרב מנהיגי ערב את התפיסה כי תפארתם של חילות האויר שלהם לא תהיה על טייסיהן. מעתה החליטו לבסס את ההגנה האוירית שלהן



אלוף המלחמה- מטוסי המירזי של שלוש טייסות הקרב היו גיבורי מלחמת ששת הימים. טייסייהם עסקו במגוון רב של משימות- תקיפה, סיוע קרוב ואמנעה, צילום ויירוט. מטוסים אלה, שמספרם לאחר המלחמה הלך וקטן, אוחדו במספר טייסות והמשיכו במשימות הלחימה והגנת שמי ישראל ושטחי סיני, יהודה ושומרון ורמת הגולן, גם בתקופת מלמת ההתשה. מירזי 778 ב"מפג הנצחון" שנערך בחצרים

על מערכות הגנה אוירית. טילי קרקע-אוויר הוצבו במחפורות בצורת "פרח" סביב הערים, בסיסי האוויר ומתקנים איסטרטגיים. מערך סוללות תותחי הנ"מ עובה בצורה דרמטית. המלחמה הבאה, ההתשה, תתאפיין ין בלחימה של מטוסי קרב ותקיפה מול מערכות נ"מ וטילים וכניסה לתחומי פעילות מתקדמים, בהם לוחמה אלקטרונית, שיבוש מערכות מכ"ם וירי מנגד של טילים נגד מערכות קורנות.

מבצע "מוקד" היה גם האחרון בתולדות הלוחמה האוירית בו הושגו הישגים משמעותיים בעזרת כלי נשק ומערכות ניווט פשוטות: התותח והפצצה, המצפן ומד המהירות. בשנים הבאות יוכנסו מערכות כח"ן (כינןן חימוש וניווט) משוכללות שיקלו על הטייס את ההגעה המדויקת ליעד התקיפה ויאפשרו לו לתקוף מרחוק. גם דמותם של בסיסי האוויר בעולם שונתה לבלי הכר: תכנון שדות התעופה הצבאיים נבחן מחדש. לא עוד מסלולים מצטלבים. נעלמו גם השורות הארוכות של מטוסי לחימה העומדים זה בצד זה. בשנים הבאות יבנו בסיסי אוויר בעלי מסלולים מקבילים, דירים תת-קרקעיים ועיליים יחפו על כל מטוסי הלחימה והפעילות תיעשה מתחת לאדמה בכונקרים מוגנים.

גם תפעול המערכות על ידי הטייס שונה. לא עוד "כושר צליפה טבעי ועין מדויקת". ההסתמכות של מצפן ומד מהירות תוחלף במערכות כינון חימוש מדויקות, במכ"ם לקרבות אוויר ולמיפוי קרקעי. "הטייס הטבעי" יחליף את מקומו ל"טייס החושב". טייסי הרור הבא יהיו מפעילי מערכות, שיסמכו על יכולתם לדייק ולחשב נכון את פריטי המשימה. עם כך הרביקות במשימה, הנועזות ואומץ הלב יהיו כמו תמיד גורמים משפיעים ברגעים הקריטיים.

כחודש לאחר תום מלחמת ששת הימים, ביולי 1967, החלה מלחמת ההתשה אשר נמשכה, במידה שונה של אינטנסיביות, עד אוגוסט 1970.

ההתאוששות המהירה של חילות האוויר הערביים, לאחר מלחמת ששת הימים, הפתיעה רבים. היות ולא איבדו מספר רב של טייסים בפעולות התקיפה ובקרבות האוויר, כל שהיה עליהן לעשות הוא לקלוט מחדש את מטוסי הקרב ותקיפה מהגוש הסובייטי, שהגיעו לאחר שבועות אחדים ולאייש מחדש את הטייסות. בין סיום המלחמה ב־10 יוני 1967 ועד סוף דצמבר 1967, היה חיל-האוויר הישראלי בנחיתות מספרית קשה במטוסי קרב. טייסות נסגרו ואחרות אוחדו כדי לשמור על מצבת מטוסים סבירה. ישראל פנתה לארה"ב כמקור הרכש העיקרי שלה ורק לאחר שהחל "העידן האמריקני" יכול היה החיל להתאושש. מטוסי תקיפה מסוג "סקייהוק" ומטוסי לחימה איסטרטגיים מתקדמים מסוג "פנטום 2" מילאו את דירי המטוסים המטוסים וטייסיהם יכלו לקבל עליהם את נטל ההלחימה באיזור התעלה ועמוק בתוך שטחי מצרים, ירדן וסוריה.

עבור חיל-האוויר הישראלי היה מבצע "מוקד" נקודת ציון ביכולתו לפתח תוכנית כוללת, שהקיפה את כל יחידות החיל – וגם ליישם אותה בדיוק רב. עבור רבים מן הטייסים אשר השתתפו במלחמת ההתשה, ובמיוחד חר עבור אלה שגם חוו את מוראותיה של מלחמת יום כיפורים, לא היה במבצע זה אלא מעט מטעמה של לחימה ממשית על השגת העליונות האוירית.

המלחמות הבאות בתולדות חיל-האוויר תהיינה חריפות יותר באתגריהן, ממושכות יותר באורכן וקשות פיזית ומנטלית. גם מחירן יהיה כבד יותר.

מבצע "מוקד" לתקיפת שדות התעופה הערביים במלחמת ששת הימים, יירשם, עם כך, כאחד הפרקים המזדירים בתולדות חיל-האוויר הישראלי.

# נספחים

## נספח 1: מפקדים וטייסים במלחמת ששת הימים

מפקד חיל־האוויר: אלוף מרדכי הוד  
 רמ"ח אויר: אל"מ מנחם בר

### ראשי ענפים במטה חיל־האוויר:

אוייר 2 - ענף ציור:  
 אויר 3 - ענף מבצעים:  
 מדור תקיפה:  
 מדור הגנה:  
 מדור משולבים:  
 אויר 4 - ענף מודיעין:  
 אויר 5 - ענף הדרכה:  
 אויר 6 - ענף שליטה ובקרה:

### מפקדי בסיסים וכנפות קרב:

מפקד כנף 1, רמת־דוד:  
 מפקד בח"א 8, תל־נוף:  
 מפקד כנף 4, חצור:  
 מפקד כנף 6, חצרים:  
 מפקד בח"א 27, לוד:  
 אל"מ יחזקאל סומך  
 אל"מ שמואל שפר  
 אל"מ בנימין פלד  
 אל"מ יוסף אלון  
 אל"מ משה פלד

אל"מ ישראל רוט  
 סא"ל רפי הרלב  
 רס"ן יוסף שריג  
 רס"ן מיכאל הבר  
 רס"ן רפי סברון  
 סא"ל שעיייה ברקת  
 סא"ל לב ארלוזור  
 סא"ל שמואל כסלו

## נספח 2: אנשי צוות אויר בטייסות הקרב

### טייסות מירז'

סרן פרידמן ברוך	סרן ארוי יוסי	סא"ל שפירא דני	<b>טייסת 101, כנף 4, חצור</b>
סרן רומח בני	סרן ברוך דוד	רס"ן אהרון עזרא	
סרן ריכטר יוחאי	סרן ברזילי יצחק	רס"ן מרום עודד	רס"ן עמוס לפירות
סרן שרמי אמנון	סרן הבר מיכאל	רס"ן עמיר עמוס	סמ"ט א':
סרן שחר אורי	סרן נוימן יאיר	רס"ן פורמן (רם) גיורא	סרן יפתח ספקטור
סרן שמיר אמנון	סרן סלפק אבנר	סרן אבשלום רן	סמ"ט ב': סרן רן סבר
סגן גולן אילן	סרן פורז מעוז	סרן אגמון יורם	
סגן פיר יצחק	סרן פלטר אלדר	סרן איינשטיין זהר	סא"ל ארלוזור (זוריק) לב
סגן רן אלדר	סרן פלטר גור־אריה	סגן אפשטיין גיורא	סא"ל עברי דוד

סרן קורן יהודה	סרן זמר יפתח	רס"ן דותן עזרא (בבן)	<b>טייסת 117, כנף 1, רמת</b>
סרן שרגא פסח	סרן חנקין אהוד	רס"ן הראל ראובן	
סגן בניה עדי	סרן חנקין יוסי	סרן אבנרי דרור	מפקד:
סגן גיל אורי	סרן כהן עמוס	סרן אורן (פניו) אברהם	רס"ן עמיחי שמואלי
סגן לבני עמית	סרן לבנה מאיר	סרן ארד אמנון	סמ"ט א':
סגן לניר אבי	סרן ליס אורי	סרן גרדי אמנון	סרן אורי אבן־ניר
סגן נוימן יובל	סרן נבות שלמה	סרן דקל אורי	סמ"ט ב': סרן דוד פורת
סגן רוקח עמי	סרן ניר שלמה	סרן דרור גרעון	
סגן שחר מאיר	סרן פורת נפתלי	סרן הלבני אמנון	רס"ן גלבוץ שבתאי

סגן אגוזי שלמה	סרן הייט אילן	אל"מ שפר (שטופר)	<b>טייטש 119</b> <b>בז"א 8, תל-נוף (עקרו)</b> מפקד: רס"ן פקר (רוגן) רן
סגן אפק (הופמן) עמרי	סרן יערי אורי	שמואל	
סגן לבושיץ ארנון	סרן קינן (בוקי) ברוך	סא"ל אגסי יעקב	
סגן נוינר איתמר	סרן רוזן ראובן	רס"ן פריגת אליעזר	
סגן רום גיורא	סרן שלח אהוד	רס"ן שגיא עודד	סמ"ט א': סרן ישורון מוטי
סגן שמול מנחם	סרן שלמון אברהם		סמ"ט ב': סרן כרמי איתן
	סרן שניר אשר		

**טייטש ווטור**

	סגן בודינגר הרצל	רס"ן מגן גרעון	<b>טייטש 110</b> <b>בנף 1, רמת דוד</b> מפקד: רס"ן צור לוי
נוטים:	סגן גורן גיורא	רס"ן נחמן עובדיה	
רס"ן אחיקר (לוס) אייל	סגן גורן רן	רס"ן סער (סימי) משה	סרן קרן שלמה
רס"ן טלמור אורי	סגן גל יעקב	רס"ן צבעוני אדם	סמ"ט ב':
רס"ן עיני מנחם	סגן דניאל אילן	רס"ן תבור זאב	סרן גולן (גלנץ) יצחק
סרן ארז עודד	סגן וילן אברהם	סרן גיל מיכה	טייטשים:
סרן בן-שוע שבתאי	סגן טל יעקב	סרן דביר מיכאל	סא"ל צידון (צ'אטו) יואש
סרן ענבר (מלצר)	סגן מרגלית אורי	סרן זהר בן ציון (סימקין)	
אלכסנדר	סגן ניר יצחק	סרן זימון שמעון	
סרן רו אלהנן	סגן פרידמן אבשלום	סרן רפאלי יעקב (קב)	
	סגן צור רן		

**טייטש סופר-מיסטור**

סגן רוזנברג צבי	סרן מגיד אליעזר	סא"ל נבו יעקב (יאק)	<b>טייטש 105</b> <b>בנף 4, חצור</b> מפקד: רס"ן שביט אהרון (ילו)
סגן חולדאי רון	סרן סגרי דן	סא"ל בית-און (ביטון)	
סגן אבירם גדי	סרן ערמון אלכסנדר	שלמה	סרן אורן גיורא
סגן זהר אלי	סרן רון אילן	סרן אנגל (אראל) דן	סמ"ט ב':
סגן ברק יאיר	סרן שפירא שלמה	סרן אשכנזי נסים	סרן עוזן אריק
סגן שוחט יגאל	סגן אומשוויץ צבי	סרן גייפמן בן ציון	
סגן מנור עמירם	סגן גורדון שמואל	סרן זיק יעקב	
סג"מ קידר ירמי	סגן המרמש משה	סרן כהן מנחם	

**טייטש מיסטור**

סגן זמיר עמוס	סרן ידיד שמואל	רס"ן ארצי יצחק	<b>טייטש 109</b> <b>בנף 1, רמת דוד</b> מפקד: רס"ן שדמי אוהד
סגן לביא דוד	סרן יריב (בירביס) קוביק	סרן בן-דבדב גיורא	
סגן לניס דן	סרן מילוא שלמה	סרן בר (בסטד) ישראל	רס"ן רוגן חגי
סגן מרחבי נחום	סרן נאמן אשר	סרן בינה אורי	סמ"ט ב':
סגן סלע אביאם	סרן נוי דני	סרן בן-נון אסף	סרן דגן אריה
סגן פלד דוד	סרן פרי (פרידמן) אלישע	סרן גולדשמידט עמי	סרן הוכמן עוזי
סגן קידר (קרופניק) אורי			
	סגן אילן ליאור		
	סגן בר עמוס		

סגן ניב חיים	סגן ארד (פקטוריי) אדי	סרן גלבוע אברהם	<b>טייטע 116</b>
סגן פורת (פפר) צבי	סגן בן־רום שמואל	סרן דביר שמואל	<b>בח"א 8, תל־נוף</b>
סגן רינגל שמואל	סגן ג. יורם	סרן מנור דן	מפקד:
סגן תימן (טיימן) משה	סגן דולר ליבי	סרן מרגלית נרב	רס"ן שחר יהונתן
סג"מ אליהו מנחם (מאן)	סגן ווקס גבי	סרן רוזנברג משה	סמ"ט א':
סג"מ בולה חנניה	סגן זורע יהונתן	סרן שקד מריו	סרן בן־נון אביהו
	סגן חריש דרור		סמ"ט ב':
	סגן ישראלי נרב		סרן נבו דוד

## טייסות אורגן

סגן טופז נחום	סגן בסטר איריק	סמ"ט ב':	<b>טייטע 107</b>
סגן סרן יפתח	סגן ברנר גיורא	רס"ן אביב (אברבוך) יוסי	<b>בח"א 27, לוח</b>
סגן פטישי חנוך	סגן גוריון אמנון	סרן דוד יצחק	מפקד:
סגן ריכטר יעקב	סגן גלבוע שאול		רס"ן טרנר יעקב
סג"מ תורן	סגן הרץ משה	סגן אורון אליעזר	סמ"ט א':
	סגן זיק יעקב	סגן אלוני אילן	רס"ן אפרת יובל

סגן הרפז יורם	סרן שבית	רס"ן פורמן (רם) גיורא	<b>טייטע 113</b>
סגן יריב דוד	סרן שרון זאב	סרן גדעוני יוסי	<b>כני 4, חצור</b>
סגן פרישנסקי	סרן שרון מנחם	סרן הניג (הגני) שלמה	מפקד:
סגן פריס יורם		סרן יהלום נחום	רס"ן סלנט יעקב
סגן קרמון	סגן אלון גיורא	סרן יונגשטיין	סמ"ט א':
סגן רוולאר	סגן בן־אליהו איתן	סרן לבון מרדכי	סרן חץ שמואל
סגן שליידר דני	סגן בהרב ישראל	סרן לביא שמעון	סמ"ט ב':
סגן שמיר עתניאל	סגן הלחמי	סרן פינטו מרדכי	סרן יואלי גיורא
	סגן הלר שמעון	סרן פלג רב	

## טייסת פוגה מגיסטר

פאר מרדכי	לוי אמי תי	אלישע רפאל	<b>טייטע 147</b>
פוליטי יוסף	ליכטר אורי	סרן אלרואי הלל	<b>כני 6, חצרים</b>
פרקש יעקב	סרן לידור יוסף	סרן ארבר דני	(הרשימה אינה מלאה)
צינקר (צינ) בנימין	סרן מור אלי	סגן בירנבוים מתתיהו	מפקד:
סרן קמחי אברהם	סרן מורגן יעקב	בלוך אמנון	רס"ן בן־אור (אורבך) אריה
קישון דוד	מלמד עמוס	סרן בן־אהרון שבתאי	
סגן קנור צבי	מרקוס מרדכי	גבע שלמה	סמ"ט א': סרן לבנת ארנון
סרן רוזן אבינעם	סגן נווה יששכר	סגן גבעון דן	סמ"ט ב': סרן אייל מנחם
שחק אורי	ספיר אורי	גרשוני ניר	
סרן שמר עמרם	עפר משה	הלמן דוד	רס"ן אורלי דייב
סרן שקד יצחק	רס"ן עינב עודד	הראל יוסף	סא"ל אייל אלי
	עמירן שלמה	סרן ישפה אבנר	אייל משה
עשת עמוס (נווט)	ערב איתן	סרן לבירן יהודה	איתן איילון

## נספח 3: מפקדי טייסות תובלה

טייסת 120	טייסת 145	טייסת 122	טייסת 103
בח"א 27, לוד	שדה רב	בח"א 27, לוד:	בח"א 8, תל-נוף:
בואינג סטרטוקרויזר	הנדלי פייג' הרלד	דוגלס דקוטה	נורד נוראטלס
מפקד טייסת:	מפקד טייסת:	מפקד טייסת:	מפקד טייסת:
רס"ן עוז אריה	סא"ל אגמון חגי	רס"ן בירן יצחק	סא"ל שבתאי יעקב

## נספח 4: מפקדי טייסות מסוקים וקלים

טייסת 100	טייסת 114	טייסת 123	טייסת 124
בח"א 15, שדה רב	בח"א 8, תל נוף	בח"א 15, שדה רב	בח"א 8, תל נוף
פיפר קב, דורננייה 27	סופר פרלון	בל 47:	סיקורסקי S-58
	מפקד טייסת:	מפקד טייסת:	מפקד טייסת:
	רס"ן נווה חיים	רס"ן אמיתי חיים	רס"ן כהן אליעזר

## נספח 5: זרגות מקבילות בצה"ל ובצבאות ערב

	סגן אלוף	וכיל קווה	רב סמל ראשון	חיילים ונגדים	
מוקדם	אלוף משנה	קצינים	ממ"ק	ג'נרלי	טוראי
עקיד	תת-אלוף	מרשה	סגן משנה	ג'נרלי אוול	טוראי ראשון
זעים	אלוף	מלאזם	סגן	עדיף	רב טוראי
ליווא	רב אלוף	מלאזם אוול	סרן	נאיב	סמל
פריק	-	ראיס	רב סרן	נקיב	סמל ראשון
פריק אוול	-	ראיד		וכיל	רב-סמל
מושיר	-				

## נספח 6: טייסים שנפלו במלחמת ששת הימים

תאריך שם	מקום	מטוס	טייסת	הערות
5.6.67	אנגל דן	אינשאס	105	פגיעת נ"מ
5.6.67	אלישע רפאל	אום כתף	147	פגיעת נ"מ
5.6.67	בולה חנניה	מאפרק	116	קרב אויר
5.6.67	בירנבוים מתתיהו	אל-עריש	147	פגיעת נ"מ
5.6.67	בן-אהרון שבתאי	מעלה אדומים	147	פגיעת נ"מ (נרצח)
5.6.67	דן אברהם	מר אליאס	147	פגיעת נ"מ
5.6.67	הרפז יורם	דימונה	113	פגיעת טיל הוק
5.6.67	זורע יהונתן	רמת הגולן	116	פגיעת נ"מ
5.6.67	יריב דוד	ביר גפגפה	113	פגיעת נ"מ
5.6.67	לבנת ארנון	אל-עריש	147	פגיעת נ"מ
5.6.67	מנור עמירם	סיני	105	קרב/פגיעה בקרקע
5.6.67	גוימן יאיר	קהיר מערב	101	קרב אויר (נרצח)
5.6.67	סגרי דן	דמייר	105	פגיעת נ"מ (נרצח)
5.6.67	ערמון אלכסנדר	סיני	105	קרב/פגיעה בקרקע
5.6.67	פינטו מרדכי	פאיד	113	פגיעת נ"מ
5.6.67	שחר מאיר	דמשק	117	קרב אויר
6.6.67	גבעון דן	מר-אליאס	147	פגיעת נ"מ
7.6.67	ענבר אלכסנדר	שדה H-3	110	פגיעת נ"מ?
7.6.67	קרן שלמה	שדה H-3	110	פגיעת נ"מ?
8.6.67	ברוך דוד	סיני	101	טיל קרקע-אויר
8.6.67	רומח בנימין	אינשאס	101	טיל קרקע-אויר
8.6.67	שמיר עתניאל	רמת הגולן	113	פגיעת נ"מ
9.6.67	בן-אור אריה	רמת הגולן	147	פגיעת נ"מ
10.6.67	גייפמן בן-ציון	רמת הגולן	105	פגיעת נ"מ
10.6.67	בית און שלמה	רמת הגולן	105	פגיעת נ"מ

### נספח 7: מצבת מטוסי חיל-האוויר (5.6.1967, שעת השי)

טייסת 112: 16 דוגלס דקוטה (14)	טייסות קרב
טייסת 120: 7 בואינג סטרטו (5)	טייסת 101: 21 דאסו מירד' 3BJ 1, 3CJ (21*)
טייסת 145: 2 דקוטה (2), 5 הרלד	טייסת 117: 23 דאסו מירד' 3BJ 1, 3CJ (24)
טייסות מסוקים	טייסת 119: 18 דאסו מירד' 3CJ, 1 מירד' 3BJ, 3 מירד' צילום (22)
טייסת 114: 4 סופר פרלון (4)	טייסת 110: 11 ווטור IIA, 5 ווטור IIN, 2 ווטור IIB (18)
טייסת 123: 13 בל 47 (12)	טייסת 105: 35 דאסו סופר מיסטר (35)
טייסת 124: 28 סיקורסקי (28)	טייסת 109: 16 דאסו מיסטר IVA (15)
טייסות קלים:	טייסת 116: 17 דאסו מיסטר IVA (17)
טייסת 100: 69 מטוסי פיפר קב ודורנייה 27 (דרור)	טייסת 107: 16 דאסו אורגן (15)
* (בסוגריים: מטוסים שמישים בבוקר המלחמה)	טייסת 113: 35 דאסו אורגן (33).
הנתונים מתוך "חיל-האוויר במלחמת 10 <sup>5</sup> -10 <sup>6</sup> יוני 1967 – יולי 1967	טייסת 147: 44 פוגה מגיסטר (44).
	טייסות תובלה
	טייסת 103: 23 גורד נוראטלס (20)

### נספח 8: מבצע "מוקד": נתוני סיכום

- במבצע מוקד ובמבצעים הבאים לתקיפת שדות תעופה ערביים הושמדו 452 מטוסים:
- **מטוסי קרב:** 148 מטוסי מיג 21, 29 מטוסי מיג 19, 112 מטוסי מיג 17/15, 14 מטוסי סוחוי 7 ו-27 מטוסי הנטר.
  - **מפציצים:** 31 מפציצי טופולב TU-16 31 איליושין IL-28.
  - **מטוסי תובלה:** 10 מסוקי תובלה גדולים מדגם מיל 6 ו-6 מיל 4, וכן 32 מטוסי תובלה מדגם איליושין 14, 8 אנטונוב 12 ו-4 אחרים.
  - בחלוקה לפי מדינות איברו המצרים 338 מטוסים, הסורים 61, הירדנים 29, העיראקים 23 ולבנון מטוס אחד.
  - **גיחות תש"ת, גל ראשון:** ששת הימים בוצעו 490 גיחות לתקיפת שדות התעופה הערביים. מתוך אלה בוצעו ביום הראשון למלחמה 468 גיחות, בהן אבדו 19 מטוסים. בגל התקיפה הראשון הותקפו 11 שדות תעופה על ידי 183 מטוסים. 197 מטוסים ערביים הושמדו וכן שמונה תחנות מכ"ם.
  - **גיחות תש"ת, גל שני:** בגל השני נערכו 164 גיחות בהן הותקפו 16 שדות תעופה.
  - **גיחות תש"ת, גל שלישי:** הגל השלישי נערך נגד ארבע מדינות: 85 גיחות תש"ת נגד מצרים, 48 גיחות נערכו נגד שדות התעופה של ירדן, 67 גיחות נגד סוריה וגיחה אחת נגד שדה H-3 בעיראק.
  - **גיחות תש"ת נוספות:** ביום השני למלחמה בוצעה גיחה אחת לעבר שדה H-3 בעיראק בה השתתפו ארבעה ווטורים ושני מירד'ים, שהסתיימה ללא אבידות. ביום השלישי בוצעו גיחה נוספת נגד שדה זה בה השתתפו ארבעה ווטורים וארבעה מירד'ים ואבדו שלושה מטוסים. כמו כן בוצעה ביום זה גיחה שניה לעבר גרדקה בה השתתפו ארבעה מטוסים.
  - **גיחות יירוט ופטרול:** במלחמה נערכו 736 גיחות יירוט ופטרול בהן אבד מטוס אחד.

# ביבליוגרפיה

## מקורות ארכיוניים:

- חילהאוויר, 5-10 יוני 1967 - נתונים סטטיסטיים. מפקדת חילהאוויר, מחלקת אויר, ענף אויר 1. יולי 1967.  
פקודות מבצע מצריית לתקיפת ישראל. מפקדת חיל האוויר מודיעין, יוני 1967.  
מבצע "מוקד", פקודת אב, מפקדת חילהאוויר, מחלקת אויר, ענף אויר 3. מרץ 1967 וערכונים.  
חילהאוויר במלחמת ששת הימים, ספר ראשון, השגת עליונות אווירית, מפקדת חילהאוויר, מחלקת אויר, ענף אויר 1.  
מרס 1972.  
תקיפת שדות תעופה 1964/65, מחקר, מפקדת חילהאוויר, ענף אויר 2, מאי 1964.  
הערכת מטוסי תקיפה, סיור נובמבר 64 - דו"ח ראשוני, מפקדת ח"א, מחלקת אויר, דצמבר 1964.  
אופיון מבצעי "פנתר" - ארעי, מחלקת אויר, ענף אויר 2, אוגוסט 1965.  
מטוסי תקיפה 68/70 - ניתוח שיטתי בדיקה השוואתית, מפקד ח"א, ענף אויר 2, ינואר 1965.  
מטוסי חיל האוויר בסד"כ 68/70 - דיון כמותי, איכותי ותקציבי מסכם, מפקדת ח"א, ענף אויר 2, נובמבר 1965.

## ביוגרפיות וספרי זכרון:

- עמיר עמוס, **אש בשמים**, משהב"ט, ההוצאה לאור, יסאל, 2000  
**בדכם**, חברי האיחוד שנפלו במערכה, איחוד הקבוצות והקיבוצים, 1968  
ברטוב חנוך, **דוד**, ספר ראשון, ספרית מעריב, תל-אביב, 1978.  
דיין משה, **אבני דוד**, אוטוביוגרפיה, תל-אביב' עידנים 1976  
ויצמן עוז, **דב גולדשטיין, לך שמים לך ארץ**, ספרית מעריב, תל-אביב, 1975.  
עומר דבורה, **לפתע באמצע החיים** (על זוריק לב)  
צידון - צ'אטו יואש, **ביום, בליל בערפל**, ספרית מעריב, תל-אביב, 1995.  
צור מירון, **מוקה לימון**, ספרית מעריב, תל-אביב, 1988.  
דבין יצחק עם דב גולדשטיין, **פנקס שידות**, כרך ראשון, ספרית מעריב, תל-אביב, ??  
דונן (פקר) רן עם שלום דני, **בץ בשמים**, ידיעות אחרונות, תל-אביב 2002.  
**אהד שלח**, הוצאת המשפחה, 1973  
שפירא דני עם שלום דני, **לכד בשחקים**, הרארצי, תל-אביב, 1993.  
**תכלת וארגמן**, אודות סא"ל שלמה בית-און, 1968

## ספרים בעברית:

- עידו אמבר, אלי אייל, אבי כהן, **שודשי חילהאוויר**, תל-אביב, משרד הביטחון/הענף לתולדות ח"א, 1988  
אבנרי אריה, **היום הקצר ביותר**, הוצאת י. גוטמן, תל-אביב, 1967.  
בן גוריון דוד, **מערכת סיני**, תל-אביב, עם עובד, 1959  
בר-זהר מיכאל, **גשר על הים התיכון**, תל-אביב, עם הספר, 1964  
בלומברג ס. ומ., **סודות המסע למצרים**, תל-אביב, מערכות, 1966  
גלבוע א. משה, **שש שנים, ששה ימים**, הוצאת עם עובד, תל-אביב, 1968.  
דיין משה, **יומן מערכת סיני**, תל-אביב, עם הספר, 1967

- הבר איתן (עורך) **טייסת הקרב הראשונה**, פרקי יומן, טייסת הקרב הראשונה מאי 1973.
- קם. א (עורך), **חוסין פותח במלחמה**, משרד הביטחון, תל-אביב 1974.
- הלפרין מירב, לפירות אהרון, **הליפת לחץ**, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, תל-אביב 2000.
- יונאי אהוד, **עליונות אווירית**, כתר הוצאה לאור, ירושלים, 1993.
- יצחקי שמשון, **בעיני הערבים**, ההוצאה לאור-משרד הביטחון, תל-אביב 1969.
- כהן אליעזר ולביא צבי, **השמיים אינם הגבול**, ספריית מעריב, תל-אביב 1990.
- מייזל מתתיהו, **המערכה על הגולן**, יוני 1967, תל-אביב, מערכות, 2001.
- מרדור (מ) מוניה, **רפאל**, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, תל-אביב 1981.
- גוינר איתמר, **שעה שש כרגיל...**, כנרת, תל-אביב, 1990.
- ספרן נדב, **העימות הערבי ישראלי, 1948-1967**, ירושלים, כתר, 1969.
- עברון יוסף, **התעשייה הביטחונית בישראל**, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, תל-אביב, 1980.
- פרס שמעון, **קלע רזה**, ירושלים, וידנפלד וניקולסון, 1970.
- שאולי סעד אלדון, **חציית התעלה**, צה"ל מערכות, תל-אביב, 1987.
- שחן אביגדור, **כנפי הניצחון**, תל-אביב, עם הספר, 1986.
- שחן אביגדור, **חישול הכנפיים**, מערכות, תל-אביב, 1991.
- שטייגמן יצחק, **מעצמאות לקרש**, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 1990.
- שלום דני, **כל מטוסי חיל-האוויר**, ראשל"צ, באויר פרסומי תעופה, 1991.
- שלום דני, **מטוסים וטילים בעולם**, תל-אביב, כנרת, 1995.
- שלום דני, **50 שנות עליונות אווירית**, תל-אביב, כנרת, 1998.
- שלום דני, **כנפי מלחמה, כנפי שלום, תולדות התעופה בארץ-ישראל במאה העשרים**, ה"א-ארצי, 2001.
- תומס א. קיני, אליוט כהן, **סופה בשמי עיראק**, הוצאת מערכות, תל-אביב, 2000.

פרסומים פנימיים, חיל-האוויר וטייסות

- אמיתי מאיר, **תולדות טייסת המוסקית הראשונה**, פרסומי ח"א, 1985
- אמיתי מאיר וצבי ורד, **תולדות טייסת הסילון הראשונה**, פרסומי ח"א, 1988
- גיר אריה, **ספוריה של טייסת תובלה**, תל-אביב, ספטמבר 1973
- והיא זוהרת, **טייסת 105**, בהוצאת הטייסת 1975
- שטרסמן גבריאל, נמרוד וארו, **טייסת העקרב**, תל-אביב, 1976
- מרום עורך, **טייסת הזנב הארום**, תל-אביב, משהב"ט, 1989
- ספרי טייסות הקרב שפעלו במלחמת ששת הימים

ספרים בלועזית:

- William Green, **combat planes** (Vol. I & II), London, MacDonald, 1966
- Bishop Chris, Moeng Soph, **The Aerospace Encyclopedia of Air Warfare**, Vol. 2, Aerospace Publishing Ltd., London, 1997.
- Nordeen Lon, **Fighters Over Israel**, Greenhill Books, London, 1990.
- Jackson Robert, **The Israeli Air Force Story**, Tom Stacey Ltd., London, 1970.
- Mohamed Heikal, **The Road to Ramadan**, Ballantine Books, New-York, 1975.
- Pearson Anthony, **Conspiracy of Silence**, Quartet Books, London 1978.
- Lon O. Nordeen and David Nicolle, **Phoenix Over The Nile**, Smithsonian Institute Press, Washington and London, 1996.
- William Green & gordon Swanborough, **Soviet Aircraft Directory**, London, Pilot Press, 1975
- Brian Cull, Shlomo Aloni and David Nicolle, **Spitfires Over Israel**, Grub Street, London,
- Brian Cull with David Nicolle and Shlomo Aloni, **Wings Over Suez**, Gubb Street, London, 1996

מאמרים: וראיונות:

- אל"מ א', תקיפות אויר-קרקה בשדה הקרב המודרני, מערכות 254 עמוד 15, פברואר 1977.
- מקורות ערביים על מלחמת ששת הימים, ליקט סא"ל לכיש זאב:
- גמאל מראד, מי גרם להשמדת חיל-האוויר המצרי?
  - גמאלך מראד, סגירת מפרץ עקבה גרמה לפרוץ המלחמה.
  - מוחמד וגדי קנדיל, סודות חמישה ביוני.
- הכל במערכות 325 יוני-יולי 1992.
- רבין יצחק, רא"ל, מלחמת ששת המים, מאפיינים והישגים, מערכות 256, יוני 1977 עמוד 2.
- לויטה יוסף, גיבורים ומעשי מופת, במחנה???
- אמיתי מאיר, דרמה מעל H-3. במחנה, 13 נובמבר 1991, עמוד 33-37.
- מאמרים בעיתונות היומית בתקופת המלחמה ואחריה: הארץ, הצופה, ידיעות אחרונות, למרחב, מעריב ועוד.
  - ראיונות עם 117 מפקדים, טייסים ונווטים שנטלו חלק בתכנון מבצע "מוקר", הכנתו וביצועו (ראה במראי מקום)

חוברות בעברית

**באיר** - מגזין התעופה לישראל

**בטאן חיל-האוויר** - מחוברת מספר 1 - חוברות שונות.

**מערכת**

**דמח**

תקופונים לועזיים:

The Aeroplane  
 Air Combat  
 Air Enthusiast  
 Air Force  
 Air International  
 Aviation Magazine  
 Aviation Week & Space Technology  
 Fana de L'aviation  
 Flight international  
 History of Flight,  
 Interavia  
 RAF Flying Review  
 Wings  
 ואחרים.

## מראי מקום

### מבוא – מטוסים בחולשתם

הביטחון – ההוצאה לאור, עמודים 122 – 302

13. על מלחמת האוויר הודו-פקיסטן, ראה

14. על הלוחמה האווירית בווייטנאם, ראה

Air Power In Three Wars, pp. 117- 159,

1. על הלחימה האווירית במלחמת העולם הראשונה, ראה

Peter G. Cooksley, SKYSTRIKE,

The History of the Military Aeroplane,

עמודים 33-50

וכן Edward H. Sims, Fighter Tactics and Strategy

1914-1970, Aero publishers, Fallbrook, 1980,

pp-33-80

### על פעולת מטוסי תקיפה ראה גם

Robin Higham, Air Power- A concise History

Macdonald, London, 1972

עמודים 22-33

2. על פעולת המפציצים הכבדים במלחמת העולם הראשונה, ראה

3. Fighter Tactics, עמודים 51-68 וכן עמודים

153 – 157

3. על הלוחמה האווירית בארץ-ישראל, ראה דני שלום,

”כנפי מלחמה כנפי שלום”, עמודים 18-33

4. על פעולת ח”א היפני בסין ונמנצ’וריה ראה

Air Power, עמוד 67

6. על הקרב על בריטניה ראה

Norman Frank, Battle of Britain

, Bison Group, London 1990

7. וכן Fighter Tactics and Strategy , PP-105-113

על מבצעי האוויר הגרמניים ברוסיה ראה

Asher Lee, The Soviet Air Force,

Gerald Duckworth, London,

עמודים 51-67 וכן Air Power, עמודים 110-111

8. על מתקפת הצי היפני בפרל הרבור ראה

Edward Jablonski, Airwar, Book 1,

עמודים 162-172, Air Power

9. על מבצעי האוויר האחרונים של מלחמת העולם

השנייה ראה Airwar, כרך 2, עמודים 75-86

10. על מבצעי התקיפה הגרמניים האחרונים במערב,

ראה Airwar, כרך 2, עמודים 87-123

11. על פעולות האוויר במלחמת קוריאה, ראה

James T. Stewart, Airpower –

- The Decisive Force In Korea,

D. VAN Nostrand Co. Inc., New-york, 1975

וכן

Gen. William W. Momyer, Air Power in Three Wars

New-York, 1979 pp- 3-7, pp-113- 117

12. ראה רס”ן יצחק שטייגמן, מעצמאות לקדש, משרד

פרק א’ – תכניות תש”ת : 1948 – 1956

1. על ראשית התעופה בארץ ישראל ראה דני שלום,

”כנפי מלחמה כנפי שלום” וכן שורשי חיל-האוויר

2. על פעולות הרכש של חיל-האוויר במהלך המלחמה,

ראה בנימין כגן, הם המריאו בעלטה

3. תקיפת עקרון גרמה להעברת טייסת 101 למעברות

4. תקיפת רמת דוד על ידי המצרים נגרמה בשל טעות

במידע מודיעיני

5. אשדוד או איסדוד היה מרכז המבצעים והלוגיסטיקה

של החטיבה המצרית

6. מבצעי התקיפה על עזה נעשו בכל סוגי המטוסים-

כולל המפציצים הכבדים

7. הפעילות האווירית במבצע ”יואב” היתה האינטנסיבית

בית והמתוכננת ביותר בימי המלחמה

8. את שדה אל חמה גילה בוריס סניור במהלך טיסת

סיור מעל סיני

9. הפלת המטוסים הבריטיים גרמה למהומה בפרלמנט

הבריטי והביאה להפסקת טיסות הבריטים בשמי הארץ

10. על ארגון חיל-האוויר ראה ”מעצמאות לקדש” פרק א’

11. עזר ויצמן פנה במכתב למפקדת חיל-האוויר והמטור

סים הוציא משרות ביוני 1949

12. ראה לך שמייים לך ארץ, עמודים 186-190

13. מטוסי המוסקוויטו שימשה למשימות תקיפה, קרב,

צילום ואימון

14. על יחסי מפקדי חיל-האוויר והרמטכ”ל ראה ”שורשי

חיל-האוויר” פרק א’

15. בטאון חיל-האוויר, מס. 135

16. מתוך דברי בן-גוריון ראה שורשי חיל האוויר פרק א’

17. הספיטפייר הוצא משרות בשנת 1955 ומפציצי

B-17 בשנת 1957

18. פעולות אלה הביאו להתפוצצות ”הפרשה” ובעקבותיה

תיה להתפטרות בן-גוריון מתפקידו

20. על רכש האורגנים ראה ”שורשי חיל-האוויר” עמוד

134 וכן ויצמן לך שמייים לך ארץ עמוד 137-139

21. ראה אהוד יונאי, עליינות אווירית, עמוד 118.

22. באותם ימים החלט כי בסיס חצור יפעיל את טיי-

21. המבצע כונה "מבצע נשר" – ראה המלחמה על המים  
עמורים 199–212)
22. שם, עמוד 51
23. שם, עמוד 204
- פרק ג' – מטוסים ותילי טילים**
1. על פעילות המרענם הגרמניים במצרים, ראה איסר  
הראל, משבר המרענים הגרמנים, ספרית מעריב, 1982
2. ראה שם, עמוד 14 וכן מאיר עמית, ראש בראש, הר"ר  
ארצי, אור יהודה, 1999 עמורים 204–228
3. על פיתוח מטוס הקרב במפעלי חילואן במצרים, ראה  
Flying Review International, אפריל 1967, עמוד 491
4. כתבה על שיתוף הפעולה בין מצרים להודו בפיתוח  
המטוס ומנועו ראה Air Enthusiast, חוברת 11 עמוד 1
5. איסר הראל – משבר המרענים הגרמניים, עמוד 17
6. תרגום הרברים מובא בחוברת "מערכות" מספר 200
7. הרברים מובאים בספרו "חציית התעלה", עמוד 58
8. שם, שם, עמוד 58
9. על פיתוח ה"שביט 2" ראה מוניה מרדור, רפאל, ל,  
משהב"טיהוצאה לאור עמורים 319–355
10. ראה אבנר כהן, ישראל והפצצה, עמוד 353
11. ראה תיאור הפיתוח והניסויים של הטיל באתר  
www.STATISC.ORG באינטרנט
12. ראה ישראל והפצצה, עמוד 253
- פרק ד' – תכנית "מוקד"**
1. כמתואר למעלה, היו בחיל-האוויר תכניות מבצע  
שהשתנו מתקופה לתקופה. אולם הפעם ביקש ויצמן  
לגבש תכנית אחודה עבור כל כנפות החיל וטייסותיו  
למקרה של מלחמה כוללת או חלקית
2. על הקרב עם המיג ראה מעצמות לקדש, עמורים  
240–242
3. ראה עליונות אוירית עמוד 146
4. בשנת 1957 נשלח יאק לבחון את הסמב"ד וערך בו  
נסיונות חימוש וטיסת לבחינת הטווח באיזור בורדו.  
לאחר מכן החל מבצע הטסת המטוסים לארץ והקמת  
טייסת 105 בחצור
5. ראיון עם רפי סברון
6. דר"ח "תקיפת שדות תעופה – 1964–1965 הוצא על  
ידי ענף אויר 2 בחודש מאי 1965
7. היה זה, ככל הידוע, שימוש ראשון במונח "תכנית  
אב". הדו"ח פורסם בשנת 1965
8. בפעולות אלה השתתפו בעיקר מטוסי התובלה שמוכ"ש  
שו לנשיאת מערכות בין אות או SigInt
9. כפי שיתברר להלן, מפקד חיל-האוויר יכול היה לסמוך  
על נתונים אלה כאשר הגיע לבחינת שעת היציאה
- סות הסילון – האורגן והמיסטר, מול החזית המצרית
23. ארכיון ח"א פקודות י"א 641 עד י"א 451.
24. מעצמות לקדש עמוד 191
25. מעצמות לקדש, עמוד 170–175
26. בקשת טולקובסקי לתקיפת בסיסי האויר המצריים  
הוגשה בימי המו"מ עם בריטניה וצרפת
27. על משימות הטייסות ראה "מעצמות לקדש" פרק  
יא
28. ראה (י"א ארכיון ח"א פקודות).
29. על פעילות חיל-האוויר במלחמה ראה בטאון ח"א  
מספר 37
30. משד דיון, סיני
31. על פעולות המפציצים המצריים ראה מעצמות  
לקדש עמוד 246–247
32. על תוצאות הפעילות של חילת האוויר הכריטיים  
הוצרפתיים ראה מעצמות לקדש פרק יח'
- פרק ב – תכניות תש"ת, 1957–1967**
1. שיח מפקדים, בטאון חיל-האוויר 154 עמוד 34
2. שם, עמוד 34
3. מבצעי הטסת מטוסי הווטר כונו "שולה" ע"ש אשתו  
של דני שפירא שעסק ברוב ההטסות.
4. ראה ספר טייסת 119, עמוד 53
5. בסיס תל נוף, אשר שימש ערב רב של יחידות היה  
הבסיס האחרון אשר נערך לפעולה "תתיקרקעית" (ראה  
להלן, פרק ו')
6. ראה יצחק רבין "פנקס שרות" עמוד 105.
7. ראה ספר מערך הבקרה, משהב"ט 1998 עמוד 19.
8. ראה דיון מפקדים בנושא הבקרה בבטאון חיל-האוויר  
164, עמוד 26
9. היה זה מטוס הוקר טמפסט, אותו הטיס דוגלס "דוג"  
ליקואוויש מטייסת 6 ח"א"מ הבריטי
10. ראה ספר טייסת 119, עמוד 43
11. ראה סרן אבי כהן, ההגנה על מקורות המים, משהב"ט,  
1982 עמוד 32.
12. שם, שם, עמורים 32–33
13. ראה ארכיון צה"ל תיק 860/79/85
14. ראה המלחמה על המים, עמוד 24
15. שם, שם, הערה בעמוד 24
16. תיאור הקרב, ספר טייסת 101, עמוד 76
17. רבין, פנקס שרות, עמוד 108
18. חיל-האוויר הסורי הפעיל באותם ימים מטוסי קרב  
מדגם מיג 17 המכונים בנאט"ו "פרסקו C.
19. את שני המטוסים הראשונים הטיס לחצור דני  
שפירא ומפקד טייסת קפיטן לה-נן מח"א הצרפתי
20. ראיון עם בני פלד

- לפעולה וגם בתכנון הגל השני של "מוקד"
10. ה"יעדים" שהיו למעשה קטעי מסלול, נקבעו לפי סדר עדיפויות על מפות השדות וסומנו על המסלולים עצמם
11. ניסויים אלה נערכו בשדה מגידו או בשדות נטושים
12. פצצות שהייה שולבו במבנים האחרונים שיצאו לתוקף את השדות וכן כאשר היה צפוי מרווח בהגעת גלי התקיפה
13. על מערכות המכ"ם הרוסיות ראה פרק בשנתון האמריקני Electronic Countermeasures Soviet Weapons and Electronics
14. הדברים הובאו בראיון בטלוויזיה במלאת 25 שנה למלחמת ששת הימים
15. יש לציין כי לא היה מטוס קרב צרפתי בשרות, שטבלאות טווח/מטען שלו היו זהות לביצועיו. תנאי האקלים בזירת המזרח התכיון אך הפחיתו מהנתונים שהופיעו בספרי המטוס
16. פצצה זו הותאמה במיוחד לנשיאת מטוסי הוויטור והצטיינה ב"קונוס" פלדה קשיח שהיה מסוגל לחדור מבעד לבטון מזוין
17. תכניות ההצטיידות הובאו במסמכים הבאים:
- שיקולי יסוד בהערכת מטוסי תקיפה, אוקטובר 1964, - הערכת מטוסי תקיפה, סיונינובמבר 64, דו"ח ראשוני, דצמבר 1964,
- מטוסי תקיפה 68/70, ניתוח שיטתי ובדיקה השוואית, ינואר 1965
- אופיון מבצעי "פנתר", אוגוסט 1965
18. עוד ויצמן, לך שמים לך ארץ, עמוד 192
19. כדי לא לחשוף את תכנית "מוקד" הוכנה תכנית כפילה, על פיה התאמנו הטייסים שכונתה: "תבונה"
20. עמיר, סרט שהוקרן בטלוויזיה במלאת 25 למלחמת ששת הימים
21. תכנית "מוקד" שפורסמה בשנת 1965 עברה ערב המלחמה שינויים משמעותיים במיוחד בפרק העוסק ב"כוחות ומשימות", והותאמה לתנועות מטוסי חיל האוויר המצרי בין שדות הפעילים. כפי שיתואר להלן, התכנון האחרון של טבלאות כוחות ומשימות הוכן על ידי רפי הרלב, ראש ענף מבצעים ונמסר ערב המבצע למפקדי הכנפות והבטיסים. מצער כי לא נשמר אף עותק אחר של טבלה אחרונה זו שנכתבו בכתב יד
22. מעניין כי יאק העדיף את שעות אחד הצהריים, מתוך הנחה כי חיל-האוויר המצרי לא יוכל לפעול נגד ישראל בשעות הערב או הלילה
23. עוז ויצמן מכחיש כיום את הדברים: "השעה המועדפת על כולם היתה 07:45" הוא אמר בראיון עמו
24. עוז ויצמן, לך שמים לך ארץ, עמוד 248
25. ראיון עם מוטי הוד
26. ראיון עם רפי הרלב
27. למרות המופיע בספרו (לך שמים לך ארץ עמוד 193) אומר כיום ויצמן כי למעשה לא הדיח את קצין המודיעין אלא העביר אותו למשימות חשובות אחרות בארגוני מודיעין אחרים.
28. ראיון עם שייקה ברקת
29. שעייה ברקת, מעריב 77.2.4
30. ראיון עם רפי סברון
31. ראיון עם רפי הרלב
32. ראיון עם בני פלד
33. ראה הגנה על מקורות המים, עמוד 153
34. ראיון עם גיורא אפשטיין
35. על פרשת השגת המיג העיראקי, ראה מאיר עמית, ראש בראש, עמודים 179-203
36. על טיסות הניסוי של המיג 21 בישראל, ראה דני שפירא, לבר בשחקים, עמודים 244-256
37. על קרבות 7 באפריל 1967, ראה ההגנה על מקורות המים, עמודים 163-180
- פרק ה' - מאי 1967 - איזור נע למלחמה
1. גלבוע עמוד 48. מורתגי היה מהקיצוניים ביותר בהצהרותיו נגד ישראל והיהודים - חלק מהן כגון זו, היו חסרות כיסוי לחלוטין.
2. פטריק סיל בספר אסד, עמוד 136
3. על ההתפתחויות הפוליטיות במשבר ראה גלבוע 100
4. ראה כתבה על מפקד הכנף תחסין זאכי, Air Pictorial אוגוסט 1992, עמוד 420
5. הגיוס נעשה בכל החיל. ראה ספר טייסת 116 עמוד 103
6. אלה כללו את טייסות האורגן, מיסטר, ווטור וסופר מיסטר
7. טייסים בכירים אלה עמדו להצב את טייסת 109 למטוסי סקיהוק ולהקים את טייסת 102
8. לפעולות אלה התגייסו כל עובדי התעשייה האווירית לישראל, מפעלי תע"ש ורפא"ל
9. ראיון עם שמואל שפר
10. הכוונה היא לסא"ל יעקב אגסי שהשלים את הפיקוד על בית הספר לטיסה והיה הצ"ח בכיר ב"119 מיר" בתל נוף
11. ראיון עם עדי בניה
12. מלחמת ששת המים - חוברת שהוצאה ע"י טייסת 119 בשנת 1968, עמוד 34
13. ספר טייסת 116 עמוד 104
14. ראיון עם רפי הרלב
15. סרן יצחק (אקי) ארצי נהרג בדצמבר 1967 מעל

- אולם עובדה זו לא מגעה הפעלתם ככל המשימות
13. ראיון עם יוסף סלנט
  14. על פרשת רכש האורגנים מצרפת, ראה מירון צור, "מוקה לימון" עמודים 103-105
  15. ראה ספר רמת דוד - פורסם לאחר מלחמת ום כיפור
  16. ג'ז אלון היה חובב הנגב ומתרועע רבות עם הברואים חיו בו. הוא נרצח בספטמבר 1973, בזמן שירותו בוויי נגטון על ידי מחבל ערבי
- פרק ז' - מהעבר השני של הגדר - מצרים
1. על הכח האווירי של מצרים ערב המלחמה והיערכותו, בימי שגרה, ראה Phoenix Over The Nile עמודים 199 - 201. נתונים אלה השתנו לאחר מכן בתקופת הכוננות, כמופיע בתכניות הקרב - ראה להלן
  2. ראה דר"ח דנא עמוד 212
  3. הסוחוי 7, סבל גם מבעיות בתחמושות ולמרות היותו חריש ומחיר, לא התלהבו ממנו טייסי ח"א המצרי ואף התלוננו על כך בפני המומחים הרוסיים. ראה עדותו של מפקד הכנף הראשונה שהפעילה את המטוסים, תחסין זאכי, Air Pictorial עמוד 422
  4. ראה שם, עמוד 425
  5. על מגבלות טילים אלה, ראה Phoenix Over The Nile עמוד 196
  6. ראה מערכות 325 וכן פירוט המערך בנספחי תוכנית "מוקר"
  7. טווח מערכת המכ"ם מתוצרת מרקוני הגיע ליותר מ- 500 ק"מ והוא היווה סכנה גם לפעילות של הצי השישי בים התיכון
  8. ראה Air Pictorial עמודים 422 והלאה
  9. ראה ספר טייסת 119, עמוד 47
  10. ראה תוכן שש מתוך שבע הפקודות (לבר מפקודה מספר 4) בפרסום של מודיעין ח"א "פקודות מבצע מצריות לתקיפת ישראל" - סיון תשכ"ז, יוני 1967.
  - ארכיון צה"ל 144/1210/83
  11. לא ברור לאיזה מכ"ם התכוונה הפקודה - ליד אילת לא היתה מוצבת מערכת מסוג זה
  12. ראה Air Pictorial עמוד 442 והלאה
  13. המסמך הוצא על ידי אויר 2, בנובמבר 1965, זמן קצר לאחר פרסום תכנית "מוקר"
  14. ראיון עם רפי הרלב
  15. ראיון עם מוטי הוד
- פרק ח' - "אפרוחים" בשמי הנגב
1. יירוט מטוסי ביון בגובה רב היה משימה מורכבת גם למעצמות גדולות - הרוסים ניסו משך שנים רבות ליירט את מטוס הביון האמריקני, אולם לא הצליחו בכך אלא
- מפרץ סואץ עת היה בטיסת צילום במטוס ווטור
16. ריון במוסף מיוחד של עתון הארץ, יולי 1967
  17. דני שפירא, לבר בשחקים
  18. מטוסים אלה הצטרפו לשישה מטוסי סמב"ד שהוטסו מבסיס קמבריי לישראל בחודש אפריל 1967. במהלך המלחמה נפגעו שניים מבין המטוסים ה"מושאלים" ואחד רים הועברו תמורתם לצרפתים.
  19. נאסר הכריז על סגירת המיצרים במספר ביקורים בבסי חיל האויר והצבא וכן בפרלמנט.
  20. תיאור השיחה מובא במעריב, 4.9.1974
  21. פרקי חיי - מובא גם במוסף ידיעות אחרונות 13.3.1978
  22. סעיד נפגע ונפל בשבי ישראל במהלך קרב אויר בסיני במלחמת ההתשה
  23. ראיון עם בני פלד
  24. ראיון עם מוטי הוד
  25. ראיון עם הוד וכן ראה שיח מפקדים, בטאון חיל האויר 164 עמוד 26
  26. דברי היכל מובאים בגלבוץ עמוד 191
  27. ראה חוסיין נכנס למלחמה, עמוד 48
- פרק ו' - 10 טייסות קרב - 6 סוגי מטוסים
1. ראה בטאון חיל האויר 184 עמוד 62
  2. אוהד שדמי ז"ל נהרג בשנת 1970 בהתרסקות מטוס פנטום בים התיכון
  3. חגי רונן ז"ל נהרג במלחמת ההתשה - 9 אוגוסט 1969
  4. למעשה היו בשרות הטייסת גם שלושה מטוסי הסבה מסוג גלוסטר מטאור T.7. אולם אלה לא השתתפו בלחי"מה
  5. ראיון עם לוי צור
  6. ראיון עם שמואל שפר (שטופר)
  7. ראיון עם יהונתן שחר
  8. האיסור היה בתוקף לקצינים בכירים מדרגת סא"ל ומעלה למשימות המטס הראשון. לאחר מכן יצאו גם קצינים בכירים לתקיפת מטרות וחלק אף נפגע - ראה גם במחנה 37.5.61
  9. מרדכי פינטו היה ידוע כטייס קרב "חס", הועבר בשל כך למטה והוצב במלחמה בטייסת האורגנים. הוא נהרג ביום הראשון למלחמה
  10. גיורא פורמן לא קיבל לבסוף הפיקוד על הטייסת ובעקבות נפילתו של שלמה בית-און, במלחמה, הוא החליפו בתפקיד מפקד טייסת תעופה בחצור
  11. ראיון עם אהרון שביט. ראה גם ספר הטייסת עמוד 70
  12. מטוסים אלה היו שונים מעט מהמטוסים הישאלים

- ששמע את דברי נאסר
11. ראה משה ריין, אבני דרך, כרך 2 פרק ששת הימים
  12. ראה חוסיין מצטרף למלחמה, עמוד 56
  13. ראה חוסיין עמוד 57
  14. גלבוע 31
  15. ריין עם מוטי הוד
  16. ראה ספר טייסת 119, ששת הימים
  17. ראיין עם דרור חריש
  18. ראה ספר טייסת 116, עמוד 105
  19. (רבין, פנקס שרות) עמוד 182
  20. (רבין, שם, עמוד 183
  21. ראה Air Pictorial' עמוד 422
  22. ראה בטאון חיל האוויר 134 עמוד 96
  23. ראה ר"ל יצחק רבין: מלחמת ששת הימים – מאפיינים והישגים מערכות מספר 256, יוני 1977
  24. ראיין עם רפי הרלב
  25. על קביעת השעה, ראה רבין פנקס שרות, עמוד 184
- פרק י' – לישון עם הסוד הגדול
1. רבין, פנקס שרות, עמוד 158
  2. ראיין עם יוסי שריג
  3. "תכלת וארגמן", ספר לזכרו של שלמה בית-און,
  - 1968, הוצאת המשפחה, עמוד 6
  4. ראיין עם יוסי הנקין
  5. ראיין עם אורי לים
  6. ראיין עם ראובן הראל. ראה גם בטאון חיל האוויר 158 עמוד 26
  7. ראיין עם לוי צור
  8. ראיין עם אדם צבעוני
  9. ראיין עם שמואל שפר
  10. ראה חוברת "מלחמת ששת הימים" בהוצאת הטייסת, וגם ספר הטייסת פרק ששת הימים
  11. ראיין עם יעקב אגסי
  12. ראה דבורה עומר, פתאום באמצע החיים, הוצאת שרברק, תל-אביב, 1984, עמוד 183.
- לאחר המלחמה מילא עוד תפקידים בכירים במפקדת חיל-האוויר. זוריק לב ז"ל נהרג ביום השלישי של מלחמת יום כיפור בגיחת תקיפה, עת היה מפקד בסיס רמת דוד
13. ראיין בעתון ידיעות אחרונות, 7.1.1982
  14. ראיין עם אריק עזון. ראה גם בטאון חיל-האוויר 167 עמוד 10
  15. ראיין עם בצלאל עופר
  16. הדברים מובאים בעתון מעריב, 4 ספטמבר 1974
  17. ספר טייסת 109, ששת הימים
  18. ראה ספר טייסת 117, עמוד 42
- לאחר חמש שנים פעילות, עת הופל מטוסו של גרי פאוורס מעל סברדלובסק במאי 1960.
2. את הגיחה מעל דימונה, ביצע הטייס סאלח מנסור, ללא אישור או ידיעה של מפקדי ח"א המצרי, ראה Phoenix Over The Nile עמוד 193. ראוי להזכיר כי חדירות ללא אישור מסוג זה היו מנת חלקם גם של טייסי חיל האוויר הישראלי באותו תקופה – למשל משימת הצילום של קהיר ואלכסנדריה במטוסי מוסקיטו
  3. "אפרוח" היה אותה עת כינוי כולל לכל מטוס עוין או בלתי מזוהה שחדר לשמי ישראל
  4. לא ברור עדיין הרגם המדויק של מטוס המיג 21 בו השתמשו המצרים בגיחות אלה. הרגם התקני למשימות צילום מסומל במערב מיג 21R. אולם רגם זה נכנס לשירות רק בסוף שנות השישים, כשהוא נושא מיכל צילום מתחת לגחונו.
  5. ראיין עם מנחם שמול
  6. מערכת הבקרה הדרומית שהפכה מבצעית אך חודשים ספורים לפני כן לא היתה מאורגנת לנטילת אחריות לפעילות קרב אמיתית. גם בימי המלחמה היו תקלות רבות בתפעולה.
  7. ראיין עם גיורא אפשטיין
  8. ראיין עם רוד עברי
  9. אוכור לאירוע, ראה ספר טייסת 117 עמוד 41
  10. ראה Phoenix Over The Nile, עמוד 198
  11. ראה ח"א במלחמת 6 הימים ספר ראשון עמ. 119 – א"צ 145/1210/83
  12. ראה יגאל אלון "השלב האחרון במלחמת השחרור מספר 4\*3 נובמבר 1967, עמ 5\*31 וכן איתן הבר "היום תפרוץ מלחמה" עמוד 161
  13. ראה אבנר כהן, "ישראל והפצצה", עמוד 253
  14. ראיין עם מוטי הוד
- פרק ט' – יוני 1967 – יוצאים למלחמה
1. ראה "חוסיין מצטרף למלחמה" עמוד 107
  2. שם עמוד 59
  3. ראה דונובן עמוד 98
  4. ראה חוסיין עמוד 48
  5. ראה חוברת מערכות עמוד 325
  6. ראם שם, שם
  7. ראה מערכות, עמוד 200
  8. ראה Air Pictorial 8.1992 עמוד 442
  9. הדבר ממחיש עד כמה הפעילות היתה בידי המפקדים הבכירים בלבד
  10. אחת ההאשמות המרכזיות נגד מפקד חיל-האוויר לאחר המלחמה היתה כי לא העביר הנחיות ליחידות חיל-האוויר על המתקפה הצפויה ב-5 ביוני, מיד אחרי

- 1967, "עמוד 5 (א"צ 147/1210/83) וכן  
Phoenix Over The Nile עמוד 199
2. בטאון חיל האוויר, מספר 75/74, עמוד 35
  3. ראיון עם יובל אפרת
  4. ראיון עם יפתח סרן
  5. ראה הערה מספר 1
  6. ראה בטאון חיל האוויר, גליון קרב מספר 1, עמוד 10
  7. ראה Phoenix Over The Nile, עמוד 206
  8. ראיון עם יוסף סלנט,
  9. ראיון עם גיורא רם (פורמן)
  10. ראה בטאון חיל האוויר, גליון קרב מספר 2 עמוד 8
  11. ראה תיאור הגיחה בספר הטייסת – מלחמת ששת הימים
  12. ראיון עם מנחם שרון
  13. ראה דרשות מקבילות בנספחים
  14. ראיון עם רון סבר,
  15. ראיון עם גורי פלטר
  16. ראה תיאור הקרב בספר טייסת 101 עמוד 114
  17. מבצע החילוץ של זיק, שנערך תחת אש וכאשר כוחות האויב מתקרבים לטייס הפצוע, זיכה את טייס המסוק, כוכב הס, באחד מששת הצל"שים של המלחמה.
  18. ראיון עם רמי הרפז
  19. ראיון עם אליעזר אורון
  20. בטאון חיל האוויר, גליון קרב מספר 2 עמוד 10
  21. ראה ספר טייסת 109 ששת הימים
  22. ראה תחקיר הגיחה, אוסף תחקירי המלחמה של הטייסת
  23. ראה גם בטאון חיל האוויר 148, עמוד 36
  24. סרן ישראל בסטר ז"ל, נהרג בתקיפה בירדן ב
  25. נפתלי פורת ז"ל נהרג בתקיפה בירדן ב-1969.24.22
  26. נראה שהמטוס המצרי הגיע מיד לאחר תקיפת שני המירו"ם של בנן ופורת ואולי אף לא הספיק לנחות
  27. ראיון מוטי הוד
  28. לאחר המלחמה יצא לזכרו של ארנון לבנת ז"ל הספר "מספר אחד נפגע"
- פרק יד' – הפיקוד המצרי בלב המהומה
1. ראה משה דיין, אבני דרך, עמוד
  2. תיאור הדרמה הופיע בעתון. הדברים תורגמו והופי"ו עו ב"מערכות" במלאת 25 שנה למלחמה
  3. הדברים מובאים בעתון מעריב, 4.9.1974
  4. על ההתקלות מעל פאיד, ראה בפרק הבא
  5. ראה תיאור בירחון Air Pictorial, עמוד 422 והלאה
  6. ראה הספר "חיי" מצוטט גם בדיעות אחרונות, 13.3.1978
  7. הדברים הופיעו בעתון "אליחואד"ת" ב-7 ביוני 1968
19. ראיון, מוסף הארץ, יולי 1967
  20. ראה ספר טייסת 117, עמוד 43
  21. ראיון עם דרור חריש,
  22. ראה ספר טייסת 101, עמוד 87
  23. ספר טייסת 105, עמוד 68
  24. ראה בטאון חיל האוויר 123 עמוד 20
  25. ראה בטאון חיל האוויר 118 עמוד 64. שמואל חץ ז"ל נהרג בגיחת תקיפה ביולי 1970 מעל מצרים.
  26. ראה צילום הפתקית – יאיר גוימן, מספרים חבבריו חש תחושות התעלות לפני היציאה לגיחתו הראשונה. יאיר ז"ל נהרג בגיחה לקהיר מערב בשעות הצהריים
  27. הקורס תוכנן על ידי גו אלון וסגנו, סרן רן פקר בטייסת 101 מייסטר. ראה גם בטאון חיל האוויר 147, עמוד 71
  28. ראה בטאון חיל האוויר 183 עמוד 44
  29. ראה גם Phoenix Over The Nile, עמוד 199
- פרק יא' – 45 הדקות השקטות בתולדות חיל האוויר
1. סרט טלוויזיה שהוקרן במלאת 25 שנה למלחמת ששת הימים
  2. ראה משה דיין, אבני דרך כרך 2 עמוד 334
  3. הסרט על 25 שנה למלחמת ששת הימים
  4. ראה יצחק רבין, פנקס שרות, עמוד 187
  5. הסרט על 25 שנה למלחמת ששת הימים
  6. ראיון עם מוטי הוד,
  7. משה דיין, אבני דרך, עמוד 334
  8. ראיון עם מוטי הוד
  9. ראיון עם רפי הרלב
  10. ראיון עם רפי סברון
  11. ראיון עם רפי הרלב,
  12. תיאור זה אופייני לתרגילי קרב רבים אותם ניהלו הטייסים בפראות – ראיון עם רפי סברון
- פרק יב' – עשרה שדות ועוד אחד
1. ראה ספר טייסת 101, עמוד 97
  2. ראה שם, עמוד 82
  3. ראיון עם אדם צנעוני
  4. ראיון עם מנחם עיני
  5. ראיון עם אורי מרגלית
  6. ראה ספר טייסת 117
  7. שם המשפחה הקודם של דותן היה זלצמן והוא כונה "זלצ"י
- פרק יג' – הגל הראשון – השדות בסיני
1. על מצבת המטוסים בכל בסיס של ח"א המצרי בבוקר 5 ביוני, ראה פרסום "חיל האוויר במלחמת 5-10 יוני

36. אמירה מורה בהתחשב בכך שלמטוסו לא היו תותחיים  
 37. ראה ספר טייסת 105, ששת הימים  
 38. ראיון עם ג'ורא אורן,  
 39. ראה תיאור בספר Phoenix Over The Nile עמוד 207  
 40. הזיהוי של הדגם אינו מדויק: מטוסי 21FL היה דגם שפותח במיוחד עבור חיל האוויר ההודי. חיל האוויר המצרי הפעיל, ככל הידוע, מטוסים מדגם 21PF.  
 41. ראיון עם רותי לבנה. מאיר לבנה ז"ל נהרג ב־23 בנובמבר 1991 מפגיעת מכונית עת עסק בריצה בצידו כביש החוף.  
 42. ראיון עם אורי דקל

פרק טז' – הגל הראשון – השרות באיזור הרלאת  
 1. ראה כתבה על שלמה אגוזי בבטאון חיל האוויר 195 עמוד 32  
 2. תא"ל אשר שניר ז"ל נפטר ב־ממחלה ממארת עת היה ראש מטה חיל־האוויר  
 3. ראה רן פקר עם רני שלום, "נץ בשמים" ו"חליפת לחץ"  
 חיל האוויר מספר 188 עמוד 58  
 4. ראה ספר טייסת 119 עמוד 75  
 5. ראה Israeli Fighter Aces עמוד 125  
 6. ראיון עם ילו שביט – ראה גם ספר טייסת 105  
 7. ראה תיאור הגיחה בספר טייסת 105 עמוד 17  
 8. ראיון עם ג'די שהם  
 9. ראיון את ג'די אבירם  
 10. ראה "קשתו של פאריס" עמוד 8  
 11. ראיון עם יוסי ארוי  
 12. ראיון עם עמוס לפידות וכן ראה ספר טייסת 101  
 13. ראיון עם עורד שגיא  
 14. ראיון עם אילן הייט  
 15. ראיון עם ארנון לבושין (לפידות)  
 16. ראה איתמר גוינר "שעה שש, כרגיל..." עמוד 33  
 17. מעוז פורז ז"ל נהרג ב־18 באוקטובר 1973.  
 18. ראיון עם עמוס עמיר, ראה גם סרט טלוויזיה במלאת 25 למחמת ששת הימים  
 19. ספר טייסת 101, עמוד 114  
 20. ראה תיאור בספר Phoenix Over The Nile, עמוד 205  
 21. עורד מרום צבר כטייס מירו' לפחות 11 הפלות של מטוסי אויב  
 22. ראה "חליפת לחץ" וכן Israeli Fighter Aces עמוד 49  
 23. ראיון עם יפתח ספקטור

פרק טו' – הגל הראשון – השרות באיזור התעלה  
 1. ראה ספר טייסת 116, ששת הימים  
 2. ראיון עם אביהו בן נון וכן ראה ספר טייסת 116, עמוד 106  
 3. היה זה אחד מתוך שלושה מטוסי אח"מ ששוטטו בשמי האיזור באותה שעה. ראה פרק יד'  
 4. ראיון עם ישראל בהרב  
 5. ראיון עם יוסי סלנט  
 6. ראה תיאור התקיפה ב־Air Pictorial 8, 1992, עמוד 422  
 7. ראיון עם בהרב בבטאון חיל האוויר 118, עמוד 46  
 8. שני התיאורים מובאים ב־Air Pictorial הנוכרת למעלה  
 9. ראיון עם יהונתן שחר  
 10. ראה תיאור בספר Phoenix Over The Nile עמוד 207  
 11. ראה שם, לא ברור בדיוק היכן היה האירוע ומתי  
 12. ראה חוברת Air Pictorial 8, 1992 עמוד 423  
 13. ראיון עם ג'ורא יואלי  
 14. ראיון עם דוד יצחק  
 15. ראה ספר לזכרו של אלכס ערמון, עמוד 68  
 16. ראיון עם צבי אומשווייף  
 17. הרברים מובאים בספר טייסת 105, עמוד 94  
 18. ראה גם ספר טייסת 105 עמוד 110  
 19. הרברים מובאים בספר טייסת 105 במלחמה  
 20. ראיון עם בצלאל עופר  
 21. תיאור הקרב, בטאון חיל האוויר 76 עמוד 45  
 22. הרברים מובאים בכתבה 'Surviving 67 בחוברת Air Enthusiast מספר 90, שהופיעה ב־11-12, 2000.  
 23. ראה ספר טייסת 105, פרק ששת הימים  
 24. מתוך תחקיר הגיחה בטיסת 109  
 25. ראיון עם אסף בן נון  
 26. ראיון עם אלישע פרי (פרידמן)  
 27. ראה 'Surviving 67, שם, עמוד 4  
 28. למעשה התקיפה החמישית על כנרת  
 29. ראיון עם שלמה ניר  
 30. ראיון עם אמנון ארד (פקטורי)  
 31. ראה ספר טייסת 117, עמוד 43  
 32. ראיון עם יוסי חנקין  
 33. ראיון עם אריק עוזו  
 34. ראה דו"ח יציאת המטוסים של הטייסת. העובדה שמטוסו של זהר היה נטול תותחים, משנה, כמובן, את תמונת הקרב  
 35. ראיון "במחנה" יולי 1967. זהר בן ציון ז"ל, נהרג ב־1 ביולי 1997 בהתרסקות מטוס ריסוס מסוג פאוני שהטיס

24. ראה ספר טייסת 101 עמוד 115
25. ראיון עם דוד פורת
26. ראיון עם ראובן הראל
27. ראה בטאון חיל האויר 191 עמוד 26
28. ראה "אהוד שלח" ספר שהוצא לזכרו של אהוד, וכן בטאון חיל האויר מספר 188 עמוד 46.
- אודי שלח ז"ל, נהרג ביום הרביעי למלחמת יום כיפור, עת יצא לתקיפת מוצב המזח בתעלה. היה מפקד טייסת סקיהוק בתל נוף
29. ראיון עם עמרי אפק
30. ראיון עם ראובן רוזן
31. ראה Phoenix Over The Nile עמוד 205
32. מנחם כהן ז"ל, נפטר בקיץ 2001
33. ראיון עם צביקה רוזנברג
34. ראה גם ספר טייסת 105 עמוד 37
- פרק יז' – הגל הראשון – השדות הרחוקים
1. ראיון עם גיורא גורן
2. ראיון עם מנחם שמול
3. ראיון עם הרצל בודינגר
4. ראיון עם משה (סימי) סער
5. ראה גם חליפת לחץ, עמוד 28
6. שלוש שנים לפני כן הנחית בודינגר את ווטור מספר 20 ליד תל נוף לאחר ששני מנועיו הפסיקו פעולתם בזה אחר זה. בנחיתת החירום הוא נפצע אנושות וגם המטוס נחבל קשות. זה היה המטוס החסר בסדר"כ הטייסת בימים אלה של המלחמה.
7. אורי טלמור ז"ל, נפטר בשנת ממחלה.
8. בטאון חיל האויר 75/74 עמוד 19
9. ראיון עם עזרא אהרון
10. ראה ספר טייסת 101 עמוד 115
11. הנווט סרן אלחנן רוז ז"ל נהרג בגיחת צילום במטוס ווטור שנערכה בדצמבר 1967 מול העיר סואץ
12. ראיון עם רן גורן
- פרק יח' – תריסר מירו"ם ועוד כמה
1. ראה תכנית "מוקד" פקורת אב, כוחות ומשימות, עמוד 4
2. ראיון עם רפי סברון
3. בפקורת "מוקד" נאמר כי "שדות התעופה המבצעיים של האויב יותקפו במטוסים רצופים של כל מטוסי התקיפה למעט 12-8 מטוסי שחק (לאחר וכהכנות לפני ספיגה עד 24 מטוסי שחק", תכנית "מוקד" עמוד 3
4. ראיון עם שמואל שפר
5. ראה בטאון חיל האויר מספר 167 עמוד 62
6. ראיון עם אורי אבן-גורן
7. ראיון עם איתן כרמי
8. ראה גם בטאון חיל האויר מספר 154 עמוד 38
9. ראיון עם מנחם שמול
10. ראיון עם דוד עברי
11. ראה בטאון חיל האויר גליון קרב מספר 2
12. ראיון עם אבנר סלפק
13. תחקיר הטיסה בספר טייסת 117 – מלחמת ששת הימים
14. ראיון עם איתן כרמי
15. ראיון עם גיורא רום
16. ראה עוד על הקרב בבטאון חיל האויר מספר 154 עמוד 38
17. ראיון עם מנחם שמול
18. ראיון עם גיורא אפשטיין, בטאון חיל האויר 148 עמוד 24
19. ראיון עם גיורא אפשטיין
20. ראיון עם אורי אבן-גורן
- פרק יט' – מטוסי הצילום מביאים הוכחות
1. ראיון עם נחמן עובדיה
2. ראיון עם אייל אחיקר (לוס)
3. ראיון עם אורי יערי
4. ראה תיאור בחלק השני של הכתבה ב'*Surviving '67* בחוברת Air Enthusiast נובמבר – דצמבר 2000, עמוד 2
- פרק כ' – הגל השני תוקף
1. הרברים מובאים בכתבה על המלחמה, במחנה נובמבר 1966
2. ראיון עם רפי הרלב
3. שידורי הרדיו מובאים בספר "בעיני הערבים", עמוד 124
4. תחקיר הטיסה – ספר טייסת 109
5. ראה בספר Phoenix Over The Nile, עמודים 208–209
6. ראיון עם אסף בן נון
7. יש לציין כי כל התקיפות של מערכות המכ"א היו "תקיפות קשות" כלומר "פצצות בלב המכ"ם" ומטוסי הקרב לא הפעילו מערכות סימוי אקטיביות וכדומה. זמנן של אלה יגיע רק מאוחר יותר במלחמת ההתשה.
8. ראיון עם אביהו בן-נון
9. סיפורו של מוסטפה האפן, נחשב לאחד מסיפורי הגבורה של חיל האויר המצרי במלחמה. המטוס התמודד, ככל הנראה, עם המבנה של אסף בן-נון (ראה בגל הראשון – השדות בתעלה) ונפגע. הוא המריא שוב לקרב והיה באויר עת הגיע המבנה של אוהד. סיפורו במלחמה

- מופיע בכתבה '67 Surviving עמוד 3 וכן בספר Phoenix Over The Nile עמוד 208 .
11. ראיון עם יוחנן רוור
  12. מנחם אליהו ז"ל, נהרג ב-13 בנובמבר 2001 בתאור נת מטוס אירובטי
  13. ראיון עם דרור חריש
  14. ראיון עם ישראל בהרב
  15. ראיון עם גיורא פורמן (רם)
  16. בטאון חיל האוויר בקרב גליון מספר 2
  17. ראיון עם צביקה רוזנברג
  18. ראיון עם אמנון גרדי
  19. ראיון עם עדי בניה
  20. ראיון עם אורי ליס
  21. אבשה פרידמן ז"ל נהרג בדצמבר 1977 בהתנגשות בין שני מטוסי פנטום עת היה מפקד טייסת.
  22. ראיון עם יצחק ניר
  23. ראיון עם גידי שהם
  24. ראיון עם אורי יערי. ראה גם טייסת 119 - מלחמת ששת הימים
  25. ראיון עם גיורא גורן
  26. מיומנו של אורי טלמור, בטאול חיל האוויר 75/74 עמוד 95
  27. ראיון עם דן סבר
  28. ראיון עם גורי פלטר
  29. כתבה ברבעון Air Enthusiast, מספר 11 על מרכז הניסויים המצרי וטיסות הניסוי על ה־300 HA-
  30. כתבה וראיון עם אהוד חנקין, מוסף הארץ, יוני (1967)
  31. ראה ספר הטייסת עמוד עמוד 102
  32. מתוך תחקיר הטיסה בטייסת
  33. ראיון עם יוסי חנקין
  34. ראיון עם עודד שגיא
- פרק כ"א - הגל השלישי יוצא לדרך
1. ראה מערכות
  2. ראה דוח
  3. ראיון לעתון "אחר סאעה", מובא ב"מעריב" ?
  4. בחינה של שעות היציאה של המטוסים לגיחות, מראה כי למעשה לא היתה הפסקה ממשית בגלי התקיפה. מבנים בורדים המשיכו גם ב"שעת ההפסקה המתודית" לתקוף מטרות נבחרות.
  5. השיחה של עאמר - מערכות 200
  6. כפי שניתן היה לראות לאחר המלחמה, חיל האוויר המצרי השקיע הרבה מאד מאמץ בהכנת רמייס של
- מטוסי קרב. אייר מרשל טאהיר זאכי, טייס קרב שהופל כבר במלחמת העצמאות והצליח לחזור למצרים, הנחשב ל"אבי טייסי הקרב של מצרים" סיפר בכתבה Surviving (חוברת מספר 89 עמוד 46) כי בהיותו מפקד כבירית לפני המלחמה הוא הזמין אצל נגרים מומי חים רמיים מדיקט אותם הורה למלא בשמן. גם מתחת למטוסים הונחו חביות שמן כדי שכאשר אלה ייפגעו הם "יעלו באש" ויטעו את הטייסים הישראלים. אך אם לשפוט מהתוצאות (ראה צילום למטה) הרי התרגיל לא הצליח במיוחד.
7. ראיון עם יהודה קורן
  8. ראיון עם שלמה ניר
  9. היה זה האיליושין 14 השני בו טסה פמליית האח"מ מעיראק (ראה גל ראשון - פאיר)
  10. ראיון אבנר סלפק
  11. ראיון יוסי ארזי
  12. ראה תיאור בספר Phoenix Over The Nile, עמוד 210
  13. המיג 21PF פותח בתקופה בה היה נדמה כי חלפו ימיו של התותחני במטוסי הקרב. המטוס צויד רק בשתי נקודות תליה מתחת לכנפיים בהן ניתן היה לשאת שני טילים או שתי כוורות רקטות אויר-רקע. מגבלה זו תוקנה בדגמים המאוחרים יותר של המיג 21 בהם הותקן צמד תותחים בגחון.
  14. ראה ויצמן, "הקרב על השלום", עמוד 274
  15. ראה גם ספר טייסת 101, עמוד 116
  16. לפי רז"ח המודיעין במבצע מוקד היתה בשדה זה רק טייסת איליושין 28
  17. ראיון עם הרצל בודינגר
  18. לצורך הטיסה בגובה רב אף הצטיידו הטייסים בלבוש חם מיוחד ומגפיים שלא היו נוחים במיוחד למשימת תקיפה
  19. ראה רז"ח DNA-TR-84-161, עמוד 136
  20. ראיון עם איתן כרמי
  21. ראיון עם ארנון לפידות (לבושין)
  22. ראיון עם ראובן רוזן
  23. ראיון עם ברוך קינן (בוקי)
  24. ראיון עם עזרא אהרון
  25. ראיון עם יוסי ארזי
  26. ראה Phoenix Over The Nile, עמוד 210
  27. ראיון עם יפתח ספקטור. ראיון עם אורי דקל
- פרק כ"ב - פטרולים בשמי הצפון
1. תחקיר הטיסה - ספר טייסת 117
  2. ראה "ההגנה על מקורות המים" נספח מודיעין לפקודת מבצע "נשר" עמוד 204

- ערב המלחמה. ראה גם כתבה  
Surviving '67 ספטמבר/אוקטובר עמוד 48
27. ראיון עם אדם צבעוני  
28. ראיון עם אייל (לוס) אחיקר  
29. ראיון עם אברהם וילן  
30. ראיון עם אורי מרגלית  
31. התיאור בבטאון חיל האויר 75/74 עמוד 96  
32. ראיון עם משה (סימי) סער  
33. ספר טייסת 105 עמוד 101  
34. סיפור הגיחה בספר הטייסת  
35. ספר הטייסת – מלחמת ששת הימים  
36. ראיון עם אורי ליס  
37. ראיון עם איתן כרמי  
38. ראיון עם עורד שגיא  
39. ראיון עם מנחם שמול  
40. ראיון עם גיורא רום  
41. תיאור הקרב של שניר, מופיע בספר הטייסת  
42. ראיון עם אורי יערי  
43. ראיון עם ראובן רוזן
- פרק כד החזית הצפונית – לבנון
1. ראיון עם אורי אבן-ניר  
2. ראה ספר טייסת 117 עמוד 44
- פרק כה החזית המזרחית – ירדן
1. ראה חוסיין מצטרף למלחמה, עמוד 60  
2. ראה שם, עמוד 62  
3. ראה שם עמוד 106  
4. ראה שם עמוד 63  
5. עיכובים אלה הצדיקו במידה רבה את ההערכות שהיו לגורמי מודיעין בישראל, כי ירדן, סוריה ועיראק לא יגיבו על פעולה ישראלית לפני חלוף שעתיים, אולי יותר. על הערכה זו סמך מפקד חיל-האוויר הישראלי כאשר הורה לרכז את הפעולה העיקרית באותו בוקר על שדות התעופה המצריים.  
6. ראה ספר טייסת 117 עמוד 44  
7. בטאון חיל האוויר מספר 191 עמוד 26  
8. ראיון עם עורד שגיא  
9. ראה גם בטאון חיל האוויר מספר 163 עמוד 35  
10. ראה ספר טייסת 117  
11. ראה חוסיין פותח במלחמה, עמוד 65  
12. ראה שם, עמוד 91  
13. ראיון עם מנחם שמול  
14. ראיון עם עמרי אפק  
15. ראיון עם יעקב אגסי  
16. דב פלג ז"ל נהרג במלחמת ההתשה
3. תחקיר הגיחה של יפתח זמר וספר טייסת 117  
4. ראיון עם דוד פורת ותחקיר הגיחה, ספר הטייסת  
5. תחקיר הטיסה וראיון עם אהוד חנקין במוסף הארץ, יולי 1967  
6. ראיון עם ראובן הראל ותחקיר הטיסה  
7. תחקיר הטיסה בטייסת  
8. ראיון עם אבן-ניר ותחקיר הטיסה  
9. תחקיר הטיסה של פורת. נפתלי פורת ז"ל, נהרג בתקיפה בירדן ב-22.4.1969
- פרק כג' – החזית הצפונית – סוריה
1. פטריק סיל, אסד, 149  
2. ראה פקודת "מוקד" עמוד 2  
3. ראה (מערכה עמוד 195 אג"ם מה"ד" הסט ריה ח"א במלחמה – השגת עליונות אווירית, עמוד 34  
4. ראה בטאון חיל האוויר 160, עמוד 30  
5. תחקיר הגיחה של נפתלי פורת  
6. ראיון עם גיורא רום (פורמן)  
7. ראיון עם יוחנן רוזן  
8. ראה ספר טייסת 116 וחוברת ששת הימים של הטייסת  
9. שם, עמוד  
10. ראה ספר טייסת 116 עמוד 52. דוד נבו ז"ל נהרג ברצמבר 1967 במהלך תקיפה בירדן.  
11. ספר טייסת 116 עמוד 30  
12. ראיון עם ראובן הראל  
13. ראה ראיונות עם שמואלי בבטאון חיל האוויר מספר 191 עמוד 62  
14. ראה בטאון חיל האוויר מספר 158 עמוד 62  
15. ראיון עם גדי אביהם  
16. ראה בטאון חיל האוויר 134/135 עמוד 130  
17. ראה ספר טייסת 105, עמוד 104  
18. ראה בטאון חיל האוויר, גליון קרב מספר 2  
19. ראה גם חליפת לחץ עמוד 40, בטאול חיל האוויר 176 עמוד 164  
20. חבריו אומרים שזו היתה תוצאה של בעלי חיים מסוריימים שצד מספר ימים לפני כן  
21. ראיון עם בצלאל (צוליק) עופר  
22. ראה ספר טייסת עמוד 105  
23. ראיון עם הנוף פטישי  
24. ראיון עם נחום טופז  
25. שלושה מתוך הארבעה נהרגו לאחר מכן במבצעי חיל האוויר או בתאונות אימונים: דס"ן חגי רונן ז"ל נהרג ב-9.9.1969, סא"ל עמי גולדשטיין (גולדי) ז"ל נהרג ב-10.1973 וסגן אורי קידר ז"ל נהרג ב-15.7.67  
26. זה היה חלק מהסיוע האווירי שנתנה מצרים לסוריה

20. ראיון עם גרעון מגן וכן בטאון חיל האוויר 180 עמוד 50
21. ראיון עם יצחק גלנץ
22. ראיון עם ראובן הראל
23. ראה דברי סומך בספר Lon Nordeen, Fighters Over Israel, עמוד 80
24. היה זה מטוס מספר 60 אשר זכה לכינוי "המירו" השחור", בו הפיל לניר מיג 21 ב-7 באפריל
25. ראה חוסיין מצטרף למלחמה, עמוד 70
26. סומך, שם, שם
27. ראיון עם יצחק גולן (גלנץ)
17. ראיון עם ישראל בהרב
18. עם גיורא אבן (אפשטיין)
19. ראיון עם מוטי הוד
20. ראה בטאון חיל האוויר מספר 186
21. ראיון עם דוד יצחק
22. ראיון עם אליעזר אורון
23. ראיון עם יהודה קורן
24. ראיון עם שלמה ניר
25. ספר טייסת 117 עמוד 44
26. ראיון עם אביהו בן נון
27. ראה חוסיין מצטרף למלחמה' עמוד 66
28. ראה חוסיין, שם, עמוד 66
29. ספר טייסת 116 – חוברת המלחמה
30. ראיון עם אריק עוזו
31. ראיון עם יפתח ספקטור
32. ראה חוסיין, שם, עמוד 69
33. ראיון במעריב 30.6.1967
- פרק כו – ניקוי האורוות במצרים
1. ראה Phoenix Over The Nile, עמוד 112
2. ראה ספר טייסת 116, עמוד 115
3. ראיון עם ראובן הראל
4. דני שפירא, לבד בשחקים, עמוד 262
5. ראיון עם אורי מרגלית
6. ראיון עם דוד עברי
7. ראיון עם גיורא אפשטיין
8. ראיון עם אילן הייט
9. ראיון עם ארנון לפידות (לבושין)
- פרק כח – סיום
1. על שידורי ארצות ערב, ערב המלחמה ובמהלכה, ראה "בעיני הערבים"
2. מסיבת העיתונאים שנערכה בבית העיתונאים בתל אביב זמן מוב לאחר חצות, הפתיחה את מוטי הוד. מאות אנשים צבאו על הבניין ונשאו אותו על כפיים. "לא הייתי כל כך מוכר בציבור, וקבלת הפנים הזו הפתיעה אותי מאד" הוא סיפר בראיון עמו
3. ראה חוסיין מצטרף למלחמה, עמוד 84
4. במהלך היום הראשון בוצעו, למעשה, 470 גיחות לתקיפת שדות התעופה, 268 גיחות לתקיפת מטרות קרקע ו-119 גיחות להגנת שמי המדינה ולפטרול.
5. ראה "חוסיין מצטרף למלחמה" עמוד 77
6. ראה חוסיין, שם, עמוד 79
7. ראה Donald d. Engen, Wings and Warriors, עמוד 318
8. שם, עמוד 320
9. שם, עמוד 321
- פרק כו החזית המזרחית – עיראק
1. המטוסים נחתו בירדן יום או יומיים לפני כן
2. ראה מאיר אמיתי, "דרמה מעל H-3", במחנה, 13.11.1991
3. לפי אחת ההערכות הצטרפו גם טייסים אלה לפעילות האווירית בשדה העיראקי, אולם אין לכך כל אישור מוסמך – לפקיסטן לא היו בשרות מטוסי הנטר ולא מטוסי מיג 21
4. ראה אמיתי, שם, שם
5. ראיון עם גרעון מגן
6. ראיון עם רן גורן ורישומים מיומן המלחמה שלו
7. בטאון חיל האוויר 74, עמוד 80
8. ראיון עם לוי צור
9. ספר מערך הבקרה, משה"ט, עמוד 103
10. מתוך ר"ח הטיסה בטיסת 117
11. ראיון עם אמנון ארד
12. ראה בטאון חיל האוויר, גליון קרב מספר 2
13. בטאון חיל האוויר, גליון קרב מספר 2
14. תחקיר לאחר הטיסה, טייסת 117
15. ראיון עם לוי צור
16. ראיון עם יהודה קורן
17. וכן תיאור הגיחה בבטאון חיל האוויר 158 עמוד 26
18. בטאון חיל האוויר מספר 164 עמוד 96
19. ראיון עם הרצל בודינגר

# אינדקס כללי

ארז עורד, 573	610	אורן גיורא, 114, 281	א"שפי חוסיין, 269
ארזי יוסף, 318-320-444	אל פאראווי פארוק, 274	599, 304, 302-301	א"תוני, 489
461, 448	אל קארי אנואר, 253	אחיקר (לוס) אייל, 90	אבאבנה מחמד, 569
ארלוזור (זוריק) לב, 111	אל ריפאעי זיאר, 546	563, 498-495, 382-381	אבו סואר, 400
602-600, 433-432, 173	548	580	אבו עגילה, 610
ארמה דל'איר, 43	אל שאפי חוסיין, 257	אילת, 139-138, 291	אביב (אברבוך) יוסף, 117
ארצי (אקי) יצחק, 89	אלבטרוס, 13	454-453	494-493, 397, 242
297, 179	אלדר רן, 602-600	אימפריאל איירוייו, 69	אבירם גרי, 316-313
469	אלון יגאל, 162, 155	אינשאווי, 448-446, 415	486, 419
אשרד, 16	אלון יוסף (ג'ו), 111, 118	462	אבן אבא, 97-96, 163
אשכול לוי, 81-68, 44	617, 250	אינשאס (כור), 156, 418	אבן-נדר אורי, 366, 105
363, 163, 97-96, 84, 82	אלון רן, 229, 214, 208	419	470, 463, 379-378, 373
אשל, 302-303, 430	553, 318, 236, 232	איסמעיליה, 290, 137	576, 570, 524-519, 485
504-503	אלון מודי, 16	412, 405, 402, 400, 303	578
אשכנזי נסים, 83, 114	אלוני אורי, 245-242	418	אבנרי דרוך, 332-330
552, 297	543	אירביד, 505	571, 531, 522, 463
אשקלון, 84, 298, 552	אליהו מנחם (מאז), 406	איתן רפאל (רפול), 28	אבשלום רן, 444, 367
555	483-482	250	448
	אלנבי אדמונד, 13	אל אסאר חאפון, 81	אגוזי שי, 29
באר מנוחה, 138, 291	אלעזר דוד, 473	אל בשארי חסאם, 253	אגוזי שלמה, 310-307
באר שבע, 350	אלרום גרעון, 68	254	533, 506, 338
בגדר, 549	אנג'ו ד. דונלד, 616-614	אל גיושי, 140, 258, 260	אגמון חגי,
בגין מנחם, 98	אסד חאפון, 473, 477, 616	438	אגמון יורם, 76, 111
ברדן שאמס אדין, 259	אסואן, 137	אל דגידי אל חמיד, 193	433-432
בהרב ישראל, 266-269	אפק (הופמן) עמרי, 332	616, 259	אגסי יעקב, 173, 332
543-538, 409-407	538-536, 460, 340	אל חדירי מוחמד, 284	563, 538-536, 461, 340
בהרגבה קאפיל, 48, 424	"אפרוח" (מיג 21), 146	אל חמה (מצרים), 17	379
427	אפרת יובל, 225-228	אל חמה (סוריה), 498	אהרון עזרא, 39, 357
בואינג 707, 325, 538	242	506, 504	461-460, 372, 359
בודינגר הרצל, 93, 345	אפשטיין (אבן) גיורא,	אל חמיד קררי, 153, 230	או תאנט, 82
573-454-449, 418, 353	377, 368-367, 152-150	398	אולר חד (פצצה), 129
579	604-603, 543-541	אל חאסנה, 137	303, 235-234, 183, 130
"בודנפלאט", 14	אראל (אנגל) רן, 280	אל טאויל סובחי, 48	304
בולה חנניה, 549-550	428, 390, 313-310	424	או"ם, 82, 161
"בומרנג", 543	ארבל, 469	אל כורדי סאלח, 97, 526	אום כתף, 168
"בוועז", 220, 364	ארגון EGAO, 47	אל מאזה, 16	אום מרג'ם, 397
"בוועז", 202	ארד (פקטורי) אדי, 261	אל מאנאווי סאלח, 160	אומשוויץ צבי, 277-281
"בור", 195-196, 389	402, 294, 292, 265	אל מנייף, 418, 400	599-494-492, 429-428
542	552-550	אל מסרי מוחמד נביל,	600
בטחון שדה, 36	ארד (פקטורי) אמנון, 171	590, 327	אורון אליעזר, 242-245
ביירות, 49	570, 469-466, 295-291	אל עז מדכור, 616	543
בינה אורי, 285-286, 399	588, 572	אל עריש, 15-17, 62, 66	אורן (פניו) אברהם, 295
ביר חסנה, 164, 610	ארד בני, 266-269, 407	193, 191-190, 165-164	524-519, 430-429, 297
ביר גפגפה, 137, 140	553, 409	545, 436, 400, 388, 236	570

595*594, 440, 435*434	בסיס 259 אל עריש, 15	274, 240, 208*206, 185	402, 190
119*118, 86*85, 24, 17	בסיס ריאק, 523, 520	297, 289, 279*278, 276	ביר לחפן, 400
152, 145, 139*138, 132	בסיס קליעת, 520	338, 327, 320*310, 299	ביר חסנה, 596, 403
228*221, 208, 205, 189	בסיס ביירות, 520	409, 406, 364, 358*357	ביר עאבד, 400
315, 259, 252*249, 232	– בסיסי אויר – מצרים	460, 443, 432, 424	בירנבוים מתתיהו, 390
440, 435, 396, 392	בסיס 228 ככרית, 25*24	494*492, 481*480, 463	בית און (ביטון) שלמה, 378, 168, 113, 111
בסיס אל חמה, 24	205, 202, 185, 132, 28	544, 534, 504*503, 500	בית השיטה, 286
בסיס אל מאזה, 67, 253, 256	388, 328, 289*277, 208	613, 555	בית ירה, 466
בסיס אינשאס, 60, 25	406*402, 395, 392, 390	139*138, 99	בית שאן, 571
208, 205*202, 176, 66	479, 442, 439, 435, 434	196, 192, 168, 147	בלווה, 412
303, 294, 284, 280, 210	595, 549	270, 252*249, 208*206	בן-אור (אוריכך) אריה, 249, 205, 176, 119, 108, 252
341, 325, 321, 317*306	בסיס 229 אבו סואר, 25	346, 327, 294, 290	בן-אוריחור איתן, 236*235
387*386, 372, 357, 343	205, 163, 139, 132, 59	460, 406, 358*357, 350	555*553
434, 429, 420*411, 402	284*283, 213, 210, 208	לוד, 99, 84, 66, 30	בן אריה, 276*275
486, 462, 446, 443, 435	364, 316, 313, 308*291	207, 196, 188, 118*116	בן גוריון דוד, 27, 26, 20
599, 580, 552, 509	387, 381, 375*374, 366	397, 284, 228*221, 208	בן גוריון דוד, 93, 50, 44, 39, 35, 32
בסיס בני סואף, 185, 132	410*407, 402, 394, 390	613, 543, 534, 494*492	בן-דב גירא, 289*287
335, 326, 210, 208, 205	466, 443, 435*434, 429	רמת דוד, 27, 19, 16	595, 399
381, 372, 362*345, 339	597, 580, 511, 480, 470	74, 66, 43, 37, 34, 28	בן-דן אביהו, 171, 107, 272, 265*261, 214, 208
506, 497, 449, 392, 389	602, 599	123, 113, 105*99, 84	546*545, 407, 402, 294
507	בסיס 233 פאיר, 25*24	196, 169*168, 158	בן-דן אבנר, 287
בסיס גרקה, 132, 84	202, 163, 160, 139, 132	287, 235*233, 208*206	בן-דן אסף, 289*287
375, 204, 164, 150, 134	254*253, 208, 205	330, 326, 297*291, 289	596, 402, 399
454, 451, 439, 435, 376	294, 284, 276*261, 257	357*353, 345, 333, 331	בן-דן יוחאי, 287
605, 590, 536, 495, 461	402, 394, 392, 390*388	397, 374, 364, 362*359	בן ציון (סימקין) זור, 90
בסיס בילבייס, 306, 253	439, 435*434, 420, 407	442, 423, 416, 411, 402	301*299
429, 424, 415, 404, 388	596, 553, 538, 443	481, 474 *463, 443	603*602, 579
600*599, 462, 446, 439	בסיס פאיר צפון, 277	519, 502*501, 500*495	בן-דן שמואל, 271*269
604	596	557, 545, 534, 531*530	483*481, 397
בסיס 260 ביר תמרה, 74	בסיס 244 ביר גפגפה, 24	613, 596, 569, 562	בן-שוע שבתאי, 299, 90
139, 132, 118, 86*85	134, 132, 91, 86*85	תל נוף, 66, 43, 36, 27	603*602, 454*449, 301
192, 189, 160, 145	191, 153*148, 139*138	66, 43, 36, 27, 109*106, 99, 87, 82	בנהא, 321
253, 246*238, 208, 204	214, 208, 205*202, 193	171, 169*168, 162, 140	בניה עדי, 415*411, 88
392, 381, 364, 358, 261	278, 254, 236, 238*229	274, 208*206, 196, 185	בסטר ישראל (איריק), 596, 442, 246*245
594, 440, 435*432, 399	390*389, 381, 358, 318	357, 353, 346*345, 286	– בסיסי אויר – בריטניה אקרוטירי, 28
595	432, 399*397, 394, 392	402, 399, 388, 364, 358	– בסיסי אויר – ישראל חצור, 38, 34, 27, 19*17
בסיס חילואן, 51*47	554, 480, 440, 435*434	482, 480, 463, 460, 432	99, 88, 73, 66, 57, 43
590, 433, 427*424	604, 599, 594	613, 606, 547, 534	169*168, 162, 116*110
בסיס קהיר מזרח (בינלאו), 344*341, 316, 25	בסיס 248 ג'בל ליבני, 39	– בסיסי אויר – ירדן	
599, 590, 508, 411	134, 132, 119, 86*85	בסיס מאפרק, 194, 157	
בסיס קהיר מערב, 25*24	208, 205, 191, 139*138	530, 517, 494, 486, 471	
308, 294, 210, 204, 202	247, 236, 232, 220*217	568, 561, 557*549, 535	
362, 351, 338, 340*318	382*381, 372*370, 248	574	
	397*396, 394, 392	בסיס רבת עמון, 157	
		568, 561, 548*530, 517	

דולר ליבי, 274, 406,	ג'זמעה סער, 96	CERES צרפת, 53	425, 415, 389, 384, 381
483-482	גונן אילן, 248, 367-372,	בקה דרום, 35, 70, 541-	449, 448-444, 439, 434
דורננייה 27	460, 397	543	603-599, 580, 496-495
רותן עזרא (בבן), 80,	ג'זנסון לינדן ביינס, 84,	בקה מזרח, 70, 531	605
215-220, 247-248, 364,	616, 97-96	בקה צפון, 35, 70, 570	277, 25
466, 504-505, 522, 531-	גורדון שמואל, 313-316,	בר (בסטד) ישראל	בסיס לוקסור, 25, 30
571, 532, 586-588	599, 419	בר מנחם, 32, 104, 113,	435, 362, 350, 339, 132
דיביזיה 4, 164	גורדון אמנון	197	590, 580, 454-449, 439
דיין משה, 26, 50, 94, 98,	גורן גיורא, 93, 208, 353,	בר עמוס, 397-398, 501-	612, 602
158, 161, 163-164, 196,	573, 423-421	502	בסיס קואסינה, 590
199, 473, 609, 616	גורן רן, 359-362, 562-	ברברוסה, 13	בסיס ראס באנס, 132
דימונה (כור), 145-155,	573, 569	ברדאויל, 190, 193, 270,	590, 580, 562, 449, 134
543-540	גורן שלמה, הרב, 444,	315, 287, 282, 275	612, 608-607
דירכי מפאכרם, 253, 260,	586	412, 408, 406, 402, 321	בסיס שלופה, 277
דניאל אילן, 353-357,	גזית ישעיהו, 73	443	בסיס איסמעיליה, 277
565-562	גזר, 29	ברוך רוד, 148, 432-433,	בסיס פירדן, 277
דיקסון וויליאם, 22	גייס לורנס, 614-616	504	בסיס אל מינייה, 416-
דמיטה, 321, 332	גייפמן בן ציון, 298-299,	ברזילי יצחק (פיל), 325-	590, 532, 434-431, 417
דמשק, 16, 464, 467,	553-552, 505, 409	327	612, 605
469-474, 492, 495, 498,	גיל אורי, 366-367, 373,	ברלוס, 384	בסיס אל מנסורה, 428-
549	470, 463	ברנדגר פרדיננד, 48	590, 434, 430
דן, 469	גיל מיכה, 90, 353-357,	ברגר גיורא, 225-228,	בסיס אל באלח, 277
דפ"צ (דיר פצצות),	595-594	ברק יאיר, 430, 503-505	
דקל אורי, 304-306, 375,	ג'ריר, 206	ברקן יצחק, 71	- בסיסי אויר - סוריה
462, 504-505	גל יעקב, 421-423	ברקת ישעיהו, 70-72, 84,	דמייר, 40, 44-45, 79, 99
דרבשיה, 39	גלבוע שאול, 222-224	214, 204, 195, 163, 90	490, 474, 506-509, 490
דרור גרעון, 471, 480,	גלבוע שמואל, 170	גביע, 219	817, 562, 569, 587, 602
522, 578, 580-586	גלבינה, 39	ג'בל דלפה, 242	דמייר (דמי), 500
דרור עמית, 373	ג. יורם	ג'בל הילל, 148, 242,	40, 44-45, 464
דרעא, 581	ג'מיל, 400	ג'בל מוקאטם, 438	474, 478-485, 490, 494
דת"ק (דיר תת-יורקעי),	ג'נין, 13, 157, 552, 570	ג'בל מערה, 234	509, 517
143, 34	גרדי אמנון, 372, 411-	גבע (פייג) יורם, 545-	494, 501-502, 506, 517
	415	548	494, 501-502, 506, 492-494
האון, 78	גרזון גבי, 274	גבעון אברהם, 269-271,	494, 506, 509, 517, 552-
האקדמיה האוירית, 462	דאלילש דוג לס (דוג) 528	545-546	553, 562
הבר מיכאל, 76, 111	דביר מיכאל, 299-301,	גבעון דן	474, 504-517, T-4
הגנה, 69	595-594, 500-498	גרוד 890, 28	
הגני (הניג) שלמה, 232-	דביר שמואל, 366, 397,	גרוד קומנרו 33, 157	- בסיסי אויר - עיראק
233	480-483	157, 53	בסיס חבניה, 157, 559
הוד מררכי, 35, 62, 67-	דגידי עבר איסלם, 138	גרעון אברהם, 397	569
69, 77, 73-74, 80, 90, 94,	דגן אריה, 285-286, 478-	גולדשטיין (גולדי) עמי,	בסיס H-3, 99, 157
114, 142-143, 155-156,	595, 480	494, 404-402, 235-234	346, 526, 535, 555-588
162, 165-167, 195-204,	דהגול שארל, 96, 120	גולן (גלנץ) יצחק, 104,	בסיס רשיר, 559
249, 253, 356, 363, 376,	דגניה, 69, 466, 469	607-587-580, 418-416-	בסיס שייבה, 559
395, 440, 474, 533, 541-	דווים אייזנהאור, 23	608	- בסיס ניסוי הטילים
543, 556, 571, 587, 589,			

306-304, 297-295, 179	617-616, 614	367, 287, 118-117, 114	618-617, 611-609
544, 470-467, 425, 374	חוסייני פייסל, 481	481, 421, 412	הורו, 14
297-295, 171, יוסי, חנקין			הוכמן עוזי, 235-234
469, 430-429, 306-304	480, 471, חוקוק	164, ואדי קורייה	502, 404-402
571	272, חרוזי יוהר	76, ואפה (רדפה) מוניר	325-320, הייט אילן,
176, חץ שמואל, 116,	110, חופי (חקה) יצחק,	96, ווילסון הרולד,	606-605, 433-432
276, 188	613, חושא,	570, ויידה אברהם,	97, הייכל חסנין,
"חדיש", 292		וקס גבי, 304-303-549	47, היספנו אויאשן,
182, 162, חריש דרוו,	- הטיבות אויר - מצרים	596, 551	570, הלבני אמנון,
548-545, 406, 274	1, 132, חטיבה אוירית,	357-353, וילן אברהם,	237-236, הלחמי שמעון,
195, חרסית ישעיהו,	139	562, 498-495	233-232, הלר שמעון,
	2, 132, חטיבה אוירית,	43-41, 37, 19, ויצמן עזר,	"המוסד", 163, 76, 50,
284-283, טאליבה ממדות,	145, 139-138	74, 72, 68-67, 64, 60, 55	" המפקדה המזרחית",
405-404, 388, 289-288	5, 132, חטיבה אוירית,	196, 117, 111-110, 94	525, 473
טבריה, 469, 571	139, 261,	589, 448, 390, 353, 201	285-284, המרמש משה,
570, טול כרם,	7, 132, חטיבה אוירית,		505, 500, 410-409
291, טולצ'ינסקי פסח,	9, 132, חטיבה אוירית,	136, 92, זאכי תחסין,	13, הנדלי פייג,
23, 20, טולקובסקי דן,	139, 307,	269-267, 255-254	הנדלי פייג' הרלד
37, 32-29, 26	12, 132, חטיבה אוירית,	71, זהבי מנחם,	הס צבי, 285, 100, 93
494-493, טופו נחום,	138, 221,	428, 313-310, 310, 429	595, 480-478, 286
	15, 132, חטיבה אוירית,	489-487, 429	"הפועל דמייר", 495, 472,
- טייסות - אלג'יר,	138, 229,	60, זוסמן איציק,	"הפועל H-3",
טייסת מיג 17, 157	61, 132, חטיבה אוירית,	397, 162, זורע יהונתן,	הפלת מטוסים בריטיים,
	138-139, 291-290,	483-481	17
- טייסות ישראל	65, 139, חטיבה אוירית,	160, זייד גאלל,	618-614, הצי הששי,
טייסת 69, 27	318	418-416, זימון שמעון,	77, 43, הקרב על המים,
טייסת 100		608-607	105
טייסת 101, 19, 24, 27,	- חטיבות חי"ר ושריון	זיק (וליקוביץ) יעקב,	58, הקרב על בריטניה, 13, 58
110, 106, 80-76, 40	1, 157, חטיבת חי"ר,	245-242	291, 138, הר אריכה,
173, 162, 153-146, 112	27, 157, חטיבת חי"ר	341, 330, 316, זיק יעקב,	564, הר הדררויים,
294, 213, 208-207, 186	8, 157, חטיבה ממוכנת,	599, 344	179, 171, הראל ראובן,
320-318, 306-305, 302	574	321, 315, 213, זיקזיק,	484, 470, 410, 332-330
358-357, 338, 330-325	17, 158, חטיבה ממוכנת	610, 552, 448-445, 343	588, 586-580, 534, 485
428-424, 421, 416, 369	6, 157, חטיבת שריון,	494, זמיר עמוס,	599-597
460, 455, 451, 433-432	13, חיל האויר המלכותי,	466, 295-291	88, 72, 70-68, הרלב רפי,
544, 504, 472, 463-461	16, 27,	570, 467	167, 166, 163, 142, 108
605-600, 553	"חיל אויר דרום", 19		367, 214, 204-195, 189
106, 84, 103, טייסת	"חיל אויר צפון", 19	304, 92, חאמדי עאוואד,	587, 390
42, 40-39, 105, טייסת	47, חילוואן, מרכו ניסויים,	283-283, חאפז מוסטפה,	506, 276-25, הרפו יורם,
113, 102, 91, 83, 44	47, חילוואן איירקראפט,	405-403, 388, 289-288	543-538
207, 188-187, 173, 114	8, 189, חלוץ דני,	302-301, חולראי רוז,	208, 189, 117, הרפו רמי,
299-297, 285-277, 208	84, חליל עאבר אל מונעים,	600-599, 494-492	242, 228-225, הרץ משה,
390, 316-310, 302-301	84	570, חדרה,	543, 397, 245
430-428, 410-409, 400	97, ח'מאש עאמר,	161, 157, 98-97, חוסיין,	16, הרצל'יה,
504-503, 500, 494-486	466, חמת גדר,	535-534, 530, 526-525	163, הרצוג יעקב,
603, 599-598, 553-552	171, 90, חנקין אהוד,	611, 584, 556, 548, 543	91, התעשיה האוירית,

,352,345,344,332,325		,588*562,545*544,534	טייסת 84,74,40,107
,409,402,400,357*355	- טייסות - סוריה	599*597	,122,117*116,114,99
,422*421,419*418,415	טייסת 1,44	,40*39,27,119	543,228*221,188,173
602*597,595,440,438	טייסת 10,44	,109*107,88,80*77	טייסת 83,44,40,109
	טייסת 19,44	,161,153*146,138,119	,122,104*99,93,89,87
טיראן, 161,165	טייסת 40,44	*208,184,182,172,164	,208*207,204,185,170
טל יעקב, 362*359,562*	טייסת 60,44	,302,294,261,214,209	*285,246*245,233*229
595*594,569	- טייסות עיראק	,340*332,330,325*318	,404*402,399,397,289
טל ישראל, 106,249	טייסת 1,558	,381,376*374,369,354	*492,483,479*478,442
טלמור אורי, 357*353,	טייסת 5,558	,416,407,402,388*382	596*595,504,501,494
498,423*421	- טייסות - צרפת	*455,433*432,421*420	טייסת 40,33,27,110
טלעת אלברדן, 137	טייסת 199,28	,518*506,472,463,461	*107,104*99,88,44
טנטה, 137	טייסת 200,28	*550,538*536,533*532	,164,138,124*123,108
טנק קורט, 47	טייסת 201,28,30	606*605,551	*215,208,181*179,171
טריפולי, לבנון, 474,506	טייסת 201,28,30	,124,116,120	,325,321,308,272,220
טרנר יעקב, 114,117,		,310*306,220,188	*381,362*345,339,333
232,224*222,188,173	- טילים - ישראל	324*320	,454*449,418*416,382
	דאסו MD-620, 53	טייסת 122	,588*562,534,500*495
"ביבלת", 215*219,495	הוק, 153,146,543*541	טייסת 123	*607,603*602,595*594
יריך יגאל, 20,196,204,	יריחו, 53	,106,84,124	608
יריד שמואל, 287*289,	לוו, 51	555,220	טייסת 44,40,27,113
502*501,399	מאטרה R.530, (יהלום)	40,27,140	*208,188,122,116*114
יהודיה, 482	,150*148,127,124,76	טייסת 145	,276*273,233*229,209
יהלום נחום, 246*247,	460,369	,219,109,147	,390,388,346,333,318
יואלי אהרון, 60,104,	שביט 2,51*53	390	*407,406*305,400,395
יואלי גיורא, 116,176,	שפירד, 36,79,124,	טייסת הקרב הראשונה,	,483,481*480,436,409
388,276*275,188	,292,150*148,128*127	37,16	555*553,543*538
יום קרב, 32,65	*466,275*274,369,306	- טייסות- ירדן	220,106,114
יונגשטיין ניר, 235*236	571,569,533,472	טייסת 1,529,535*530,	טייסת (גף) 305,27,115
יוסף מחאב, 253	שפירד 2,154	549	טייסת 106,88,44,116
יורם, 303*304	- טילים- כללי	טייסת 2,529,539*530,	,182,162,129,122,107
יחיא טאהר, 98,257	וורוניק, 47*48	טייסת 9,529,531	,265*261,209*208,182
יחידת הקומנדו האווירי, 16,	V-2, 47*48	טייסת 6 (חא"מ), 16	,374,304*303,294,274
ינאי יגאל, 332*330,469,	- טייסות - מצרים	טייסת 18,138*139,221,	*406,402,400,397,390
570	- טילים- מצרים	טייסת 20,138,229	,552*545,483*481,407
יערי אורי, 184,276,	אטול, 301*300,304,	טייסת 24,138	595
,517,420,388*382,334	,568*566,511*510,447	טייסת 25,138*139,221,	טייסת 76,40,27,117
585	585	277	,117,105*99,88,80
יצחק רוד, 275*276,543*	אל זאפר, 49*51	טייסת 31,138*139,221,	,179,171,170,153*146
544	אל קאהר, 49*51	495,277	*247,220*218,209*208
ירושלים, 538	אל ראיד, 49	טייסת 40,139,261,307,	,306*304,197*291,248
יריב אהרון, 164,390,	AS-1 קנל, 318,421	טייסת 45,139,153,307,	*372,368,338,332*330
יריב רוד, 232*229,237,	SA-2 גיידליין, 136*137,	טייסת 261,55	,423,421,410,402,374
390,276	,301,288,286,219*215	טייסת 59,318	,472*462,443,430*428
יריב (בירביס) יעקב, 245*			,495,486,484*483,480
502,398*397,246			,532*531,524*518,504

295-294, 292, 274-269	מורגן יעקב, 252, 250	לירון זאב, 58	ישורון מרדכי, 109, 79
325, 321, 307, 305-303	מורתגי עאבר אל מוחסן,	לנדאו שלמה, 19	461, 455, 420, 185-184
367, 346-345, 333, 331	240-238, 176, 91, 81	לניס דן, 89-88, 502, 442	606
407-402, 390, 387, 374	616, 439, 257-256, 253	לניר אבי, 420, 373, 80	ישראלי נרב, 550, 274
478, 471, 442, 421, 416	מוח"ל, 18	554, 464-463, 443, 425	552
534, 502-501, 483, 479	מחלקת טיס- פלמ"ח, 110	570, 545	כהן אבירם, 410
611, 596-595, 552-545	מחנה צלמון, 469	לסקוב חיים, 20	כהן אליעזר (צ"טה), 555
46-42, 38, 3, דאסו מיר'ו	מחניים, 82	לפידות עמוס, 173, 111	כהן מנחם, 344-341, 316
111, 106, 84, 64-63	מטולה, 502	320-318, 213, 208, 186	500, 409, 357
138-137, 127-118, 113		504, 448, 338, 325	כהן עמוס, 443, 420
215, 210, 208, 154-145	מטוסים - ישראל		545-544
291, 276, 254, 220	אוויה S-199, 18-15, 37	"מאידה", 445, 310, 295	כסלו שמואל, 70, 35
340-318, 310-300, 296	111-110	מארג' עיון, 479	543-541, 204-195
396, 388-363, 358-357	"אפרוח" (מיג 21)	מבצע "אור-יש", 23	485, 470, 291
444, 423, 416, 407, 400	"אשמדאי", 64	מבצע "ברברוסה", 13	291
504, 480, 474-463, 448	בואינג סטירמן, 115	מבצע "בורנפלאט", 13	469
520, 518-506 (לבנוני)	366, 295, 292	מבצע "ז'ול ורן", 146	353
541, 538-536, 534-531	בואינג B-17G, 18-16	מבצע "ראב", 17	571
588-562, 553, 550, 545	43, 29, 27, 20	מבצע "מוקד", 80-55, 43	164, 109
617, 611, 606-599	בואינג סטרטוקרויזר, 61	113, 104, 93, 86-84	373, 367-366, 304, 184
443, 80, המירז' השחור,	116, 90	363, 349, 291-290, 249	517-507, 455, 375
דאסו מיר'ו F-1, 64	בלקברן בוקניר, 64	495, 473, 435, 431, 392	
דאסו סופר מיסטר, 32	בריסטול בופייטר, 17	618, 613, 590-589, 557	
113, 91, 44-42, 40-39	גלוסטר מטאור, 21-20	מבצע "מוקד קטן"	236-235
146, 127, 123-122, 120	106, 104, 40, 28-24	מבצע "מוסקטיר", 30-28	480-478
285-277, 208, 177, 174	305, 295, 122, 116, 115	מבצע "סחף", 44	616, 253
304, 302-301, 299-297	562, 476, 307	מבצע "עייט", 46-44	232-229
370, 357, 330, 325, 305	גלוסטר מטאור 13, 25-23	מבצע "קורדג", 21	390, 373, 276, 237
409, 405, 400, 390, 376	476, 107, 27	מבצע "קטפולט", 21	לבושין (לפידות) ארנון,
494-486, 419-418, 410	דאסו אורגן, 4, 25-23	מבצע "קדש", 43, 14	454, 433-432, 325-320
544, 505-503, 501-500	57, 44-43, 40-39, 28-27	מבצע "קדש 1", 24	606-605, 508, 460
611, 594, 553-552	115, 110, 85, 73, 64	מבצע "קדש 2", 25	543-538
דההוילנר מוסקטיו, 18	189, 178-177, 127, 122	מבצע "רובארב", 13	לבנה מאיר, 304
102-100, 43, 27, 24, 20	247-246, 233-221, 208	מבצע "רות", 39	534, 306
305, 204	299, 276-273, 269-266	מבצע "רותם", 41-40	לבני עמית, 373, 366
דוגלס רקוטה, 40, 28, 25	331, 325, 310, 305, 302	מבצע "רו-יש", 24	470
(ירדני) 476, 116, 61	397, 395, 390, 346, 333	מבצע "שחרית", 24	252-250
528	478, 436, 416, 402, 400	מגדל העמק, 571	390
דוגלס סקייחוק, 531, 82	553, 544-538, 494-492	מגיד אליעזר, 410-409	לופטוואפה, 13
615	611, 594, 555	505, 491-490	לויין יוסי, 454
"הלום" (מיג 21), 76	דאסו ברק, 64	מגן גדעון, 417, 362-357	"ליברטי", 406, 226
מסרשמידט, 37, 109	דאסו מיסטר 2, 110, 22	580, 562	616-615
מקדונלד-דוגלס פנטום,	דאסו מיסטר 4, 24-23	מוחי אדין זכריה, 92	595, 442
615, 126	73, 44-43, 40-39, 28-26	מוחסן סאלח, 253	לימון (מוקה) מרדכי, 116
מקדונלד-דוגלס F-15,	177, 127, 122-120, 115	מוחרקה, 571	ליס אורי, 411, 374, 171
292	246-245, 229, 208, 178	מופז שאול, 225	505-504, 415

- 273, 270, 265, 256  
 ,301, 289\*282, 278\*277  
 ,376, 344, 335, 318, 305  
 \*403, 397, 389\*388, 381  
 ,435, 425\*424, 421, 404  
 ,480\*476, 472\*464, 452  
 ,585, 559, 500\*494, 492  
 618, 610, 593\*592, 590  
 ,134\*131, 84, 32, 19 מיג  
 ,164, 161, 142, 139\*138  
 ,256, 230\*229, 190, 183  
 ,451, 435, 425, 423, 261  
 ,592, 559, 533, 504, 454  
 618, 610  
 ,68, 59, 43\*42, 21 מיג  
 \*131, 128, 109, 86, 21  
 ,164, 143, 140\*139, 135  
 ,221, 214, 210, 190, 183  
 \*240, 235\*234, 233\*229  
 ,261, 257\*256, 254, 243  
 ,275, 273, 270\*269, 265  
 ,290, 285\*284, 279\*277  
 ,306\*303, 301\*300, 298  
 ,318, 315, 312, 310  
 \*341, 336\*335, 332, 320  
 ,387, 381, 375\*374, 344  
 ,415, 410, 404, 398, 389  
 ,448\*445, 435, 423\*421  
 477, 472\*464, 462, 454  
 ,504\*501, 495, 491\*483  
 ,561, 559, 541, 518\*506  
 ,579\*578, 568\*566, 564  
 \*605, 592, 590, 585\*584  
 618, 611\*610, 606  
 ,559, 476, 1 מיל  
 ,80\*76, 67, 44, 4 מיל  
 \*245, 243, 238, 166, 136  
 559, 478, 476, 307, 246  
 ,229, 136, 67, 6 מיל  
 ,246\*245, 243, 238, 235  
 457\*456, 284  
 520 סבויה מרקטי,  
 530 ססנה  
 17, G-55 פיאט  
 477, G-59 פיאט  
 520 פרסיבל פרנטיס,
- 526  
 דה הוילנד הירון, 528  
 דה-הוילנד ומפייר, 21  
 \*528, 520, 221, 25\*24  
 559\*558, 529  
 דה-הוילנד ונום, 558  
 דה הוילנד טיגר מות',  
 526, 520  
 דה הוילנד צ'פמנק, 476  
 558, 530, 520  
 דוגלס DC-7, 553, 530  
 הוקר הנטר, 76, 109, 376  
 \*530, 524\*519, 440, 423  
 ,559\*558, 556\*549, 556  
 ,592, 590, 585\*574, 561  
 610  
 הוקר ניסר, 558  
 הוקר פיורי, 558  
 הנדלי פייג' מרתון, 528  
 ויקרס ויקינג, 528  
 ווסטלנד ווירלווינד, 528  
 ווסטלנד ווידג'ון, 528  
 טופולב טורג'ו, 128, 60  
 ,186, 181, 143, 139\*138  
 ,325\*323, 320, 318  
 ,340\*339, 335, 330\*329  
 ,376, 362\*357, 351, 345  
 ,423\*421, 412, 389, 384  
 \*569, 561, 559, 452\*449  
 611, 592, 590, 585, 573\*  
 ,440, 435, 431, 11 יאק  
 ,559, 476, 462  
 יאק 18, 397, 476  
 יונקרס 52, 476  
 לוקהיד סטרפיטר, 529  
 577, 531  
 מיג 15, 26\*23, 29, 122  
 ,221, 139\*138, 135, 132  
 ,256, 253, 238, 229  
 ,318, 282, 278\*277, 269  
 ,435, 421, 398, 344, 333  
 618, 610, 592, 477\*476  
 מיג 17, 42, 25, 44, 59  
 ,139\*138, 134\*131, 122  
 \*229, 221, 161, 145, 143  
 ,247\*245, 241\*238, 231
- אנגליש אלקטריק קנברה,  
 30  
 אינגליש אלקט. לייטנינג,  
 42  
 ויקרס וליאנט, 21, 30  
 לוקהיד סטרפיטר, 42  
 לוקהיד U-2, 146  
 סאב דרקן, 42  
 סיד אויאסיון קארבל, 481  
 קונואייר F-102 דלתא  
 דאגר, 126  
 קונואייר F-106 דלתא  
 דארט, 126  
 - מטוסים - מדינות ערב  
 אוסטר, 526  
 איירספייד אמבסדור, 528  
 אליוושיין 14, 25\*23, 44  
 ,229, 226, 221, 192, 107  
 \*253, 248\*245, 242, 238  
 ,269, 264, 259, 257  
 \*370, 345, 330, 315, 278  
 ,431, 425, 392, 381, 371  
 ,506, 483, 478\*477, 462  
 595, 559, 511  
 אליוושיין 28, 25\*23, 29  
 ,135, 132, 59, 44, 42, 30  
 256, 163, 160, 143, 139  
 ,304, 298, 294, 291\*290  
 ,407, 387, 335, 318, 306  
 ,558, 478\*477, 452, 410  
 618, 611, 607, 590, 585  
 אירו L-29 דלפין, 192  
 477  
 אל קהירה HA-200, 47\*  
 425\*424, 48  
 אנטונוב 12, 136, 48, 271  
 559, 477, 452, 426  
 ,341, 48\*47, HA-300  
 427\*424  
 בייקר בסטמן (גומהוריה),  
 527, 424, 47  
 דה הוילנד ג'יפסי מות',  
 558  
 דה הוילנד דוב, 520, 553  
 דה הוילנד דרגון רפיד
- נורד נואטלס, 28, 40, 84  
 585  
 נורת אמריקן מוסטנג,  
 ,111, 40, 27, 24, 18\*15  
 353, 116  
 נורת אמריקן הרברד, 27  
 ,520, 366, 307, 292, 40  
 (עיראקי) 558  
 נורת אמריקן F-86 סייבר,  
 23, (עיראקי) 559  
 סאב J-26, 110  
 סופרמרין ספיטפייר, 15  
 ,116, 111, 106, 20, 18  
 476, 353, 331, 305, 174  
 סיד אויאסיון אלואט, 40  
 סיד אויאסיון סופר-פרלון,  
 272, 225, 106  
 סיקורסקי S-58, 40  
 סיקורסקי S-55, 40  
 סיקורסקי יטעור, 225  
 סנקסו ווטור, 31\*34, 38  
 ,102, 84, 73, 64, 44\*40  
 ,138\*137, 124\*123, 108  
 ,220\*215, 210, 208, 178  
 ,301\*299, 292, 248\*247  
 ,327, 321, 308, 304\*303  
 \*359, 357\*345, 333, 331  
 ,400, 382\*381, 367, 362  
 ,454\*449, 425, 418\*416  
 \*594, 588\*562, 500\*495  
 611, 608\*607, 595  
 "עורב" (מיג 21 עיראקי),  
 359, 78\*76  
 פוגה מניסטר, 88, 99  
 ,126\*125, 119, 115, 109  
 ,252\*249, 248, 192, 189  
 ,436, 400, 350, 346, 331  
 611, 554  
 פיפר קב, 40, 171, 284  
 481, 417, 331  
 "צוקית", 252  
 ריפנליק F-84 ת'נדרג'ט  
 ריפנליק F-84F  
 ת'נדרסטריק, 28, 30  
 "ציקלון", 64  
 - מטוסים - כללי

257, 254-253, 176, 160	נוינר איתמר, 325-320	מכ"ם P-40, 400	פרסיבל ג'ט פרובוסט,
616, 439-438, 292	533-532, 433-432, 328	מכ"ם מרקוני 62, 745	559
617	606-605	מערכת בקרה, 36-35	סוחוי 7, 135-131, 139
סיקורסקי, 13	נוקייב, 41	מערך שליטה, 35-35	160-161, 163, 256-257
סיריאן איירליינס, 481		מפעל 35, 47	261, 265, 269, 273, 275
סירני עדה, 69	- נושאות מטוסים	מפעל 136, 47	304, 318, 338, 344, 398
סלחיה, 213	אינטרפיד, 614	מפעל 333, 47, 49	533, 590, 592, 596, 610
סלנט יוסף, 112, 114	אמריקה, 614-616	מצ"ד 5, 61	618
188, 175, 173, 170, 116	סרטוגה, 614	מצפה רמון, 350	סיד אויאסיון אלואט, 520
555-553, 543, 230		מקוב אברהם, 129	סיד אויאסיון אלואט 3,
סלע אביאם, 234-235	ניפורט, 13	מרגלית אורי, 215-217	556, 529
596, 502	ניר יצחק, 418-416, 098	603-602, 573, 498-95	קרטס קומנדרו, 25
סלע אמנון, 409, 552	573, 500	מרגלית נרב, 303, 182	שורט סטירלינג, 17
553	ניר שלמה, 291-295, 79	מרום הוגו, 102	
סלפק אבנר, 75, 80, 111	570, 545-544, 443, 420	מרום עורד, 306, 327	מיכאיל סמיר עוזי, 264
372, 358-357, 328, 112	470	462, 444, 344, 332, 330	398, 273, 269
448-444, 415, 378	נצרת, 470	מרחבי נחום, 478, 471	246-245, 398-397
סלע יאיר, 299-298, 505	נתניה, 534, 530, 569	480	מיצרי טיראן, 614
סמוע, 405, 481	570	מרטין וויליאם, 614	מלחמת המפרץ, 14
סן-מרטין, 28	סארת אנואר, 258, 92	מרעום תדמור, 503, 44	מלחמת העולם ה-1, 13
סעודיה, 148	סאלטי מואפיק, 581, 551	505	מלחמת העולם ה-2, 13
סעיד נביל, 92	סבב מטוסים, 58, 33-32	מתלה, 400	מלחמת וייטנאם, 14
סעסע, 502	סבויה מרקטי, 13	נאמן אשר, 442, 596	מלחמת יום כיפור, 14
סער (סימיגרן, "סימי")	סבר דן, 112, 173, 239	נאסר, גאמל עבדל, 40	מלחמת קוסובו, 4
308, 214, 208, 93, משה,	372, 369, 364, 254, 242	97, 91, 82-81, 47, 41	מלחמת קוריאה, 4
573, 500-498, 353-345	428-424, 378	157, 145, 140, 98	מנור אלי, 276-275
579	סברון רפי, 61-56, 67-64	259-258, 253, 193, 158	מנור דן, 304-303, 374
ספאר, 13	167-166, 73-72, 69	614-611, 590, 454, 424	390
ספקטור יפתח, 111-78	562, 376, 363, 204, 202	616	מנור עמירם, 214, 277
330-327, 306, 173, 112	92	נבו דוד, 107, 88, 171	555-553, 390, 281
553, 462, 444, 378, 338	סברי עלי, 92	483-482, 406, 274, 272	416
עאבר אל מונעים ריאד,	סגרי דן, 302-301, 430	נבו יעקב (יאק), 55, 29	מסילות, 346
613, 526, 473, 158-157	504-503	113, 100, 70, 68, 58	"מסנן", 219
עאמר עבר אל חכים, 81	סדן יפתח, 228-225, 397	429-428, 281-277, 174	מסרשמידט וילי, 47
192, 160-159, 92, 82	סואץ, 614	594, 486	מסרשמידט 109, 13, 15
438, 292 258-253, 238	סויידה, 564	נבות (ויינטרוב) שלמה,	מעגלי מכ"ם, 59
616, 612, 590, 525, 440	סוכנות הביון המרכזית,	נבי יושע, 471	- מערכות מכ"ם
עברי דוד, 100, 105, 148	145	נהלל, 522, 423, 530	מכ"ם P-8, 62, 397, 400
248, 174-173, 171, 152	סוליימן סידקי, 81, 92	571, 557, 544, 534, 531	מכ"ם P-12, 191, 400
599, 543-541, 372-367	סוליימן עזאת, 616	189, 112, 531	מכ"ם P-15, 400
605-603, 600	סומך יחזקאל, 117, 99	448-444, 415, 330-327	מכ"ם P-25, 191
עג'לון, 137, 62, 194	291, 181, 179, 171, 168	600, 544	מכ"ם P-30, 191, 62
505, 430, 348, 248	573, 569, 562, 505-504	נוימן יובל, 306-304	400, 397
612, 545	587-579	599-597, 484	מכ"ם P-35, 400
עג'לוגי פיראס, 551-550	סטלה מריס, 570, 464		
	סידקי מהמודר מחמוד, 48		
	158, 140, 137, 92, 81		

קהיר, 29, 67, 405, 432	405, 316	605*603	עובריה נחמן, 39, 381
קוניטרה, 77, 469	פקורת נשר, 43	פוקה וולף, 47	608*607
קוריאה, 14	פקטורי מישה, 291	פורט סעיד, 137, 247	עומר איברהים, 259
קורן יהודה, 76, 105, 373	פקיסטן, 14	614, 311, 294	עופר בצלאל (צוליק),
545*544, 463, 443, 420	פקר (רונן) רן, 76, 80	פורט תואפיק, 137	*490, 409, 284*281, 175
588, 579*573	*183, 172, 162, 109*108	פוריה, 493	491
קיר (קרופניק) אורי,	310*307, 214, 209, 185	פורמן (רם) גיורא, 112	"עופרה", 314, 311, 278,
494, 286*285	*364, 338, 334, 322*321	409*407, 233*232, 170	452*451
קיר ירמי, 310*313	407, 376*375, 367*366	491*480	"עורב" (מיג 21), 154
489*487, 429*428	508*506, 460*454, 420	פורת דוד, 332*330, *467	עזה, 16, 338, 284, 545
קינן (בוקין) ברוך, 88	*605, 585, 581, 551, 536	588*580, 469	554
460*454, 407, 388, 106	606	פורת נפתלי, 220*215	עוזו אריק, 83, 114, 175,
קישון רוד, 250	"פרגול", 478	480, 471, 466, 248*247	409, 313, 299*297, 281
קלדס אבינעם, 274, *480	פרי (פרידמן) אלישע,	פורת (פפר) צבי, *261	553*552
481	399, 289*287	550*549, 265	עילבון, 469
קלוב התעופה, 14, 70	פרי (פרידמן) שאול, 287	פורטוגלי אברהם, 291	עין גב, 79
291	פריגת אליעזר, 310*307	פטישי חנוך, 494*493	עין החורש, 470
קנטרה, 413	517*506, 407	פטר, 148	עין המפרץ, 470*469
קפריסין, 28*29	פרידמן אבשלום (אבשה),	פינטו מרדכי, 112, 116	עין שמר, 171, 360, 562
קרית גת, 544	*602, 586*580, 418*416	284, 276, 269*266, 237	"עיינב", 259
קרית חיים, 563	608*607, 603	390	עיני מנחם, 215, 594*595
קרו שלמה, 90, 104, *299	פרידמן ברוך, 320*318	פיין יוסף, 69	עליה ב', 69
*579, 454*449, 304, 301	פרישנסקי, 247*246	פיק, 482	"עמוס", 414, 571
603*602, 586	פרל הרבור, 14	פיר יצחק, 242*242, *424	עמוס, 65, 327*325
קשת אוריאל, 269*270	פרס יורם, 232*229, 237	461, 428	עמית מאיר, 163
	553	פלג דב, 247*246, *538	עמק דותן, 493
ראס אל נקב, 153	פרסביל, 28	543	ענבר (מלצר) אלכסנדר,
ראס מוחמד, 536	צבעוני אדם, 39, 171	פלד בנימין, 31, 43, 70	*416, 353*345, 93, 90
רביב אריה, 430	573, 498*495, 217*215	112*110, 94, 88, 73	588*562, 418
רביב גרעון, 503*504	צוק יוסף, 29, 491*490	173, 168, 162, 154, 114	ענבר (בורשטיין) צבי,
רביץ יצחק, 41, 68, 82	505	268, 188, 186*185, 175	491*490, 419, 316*313
165*161, 97*93, 84	צוקרמן, 236*235, *553	280	ענף אויר 2, 495
616, 589, 197*196	555	פלד רוד, 404*402	ענף אויר 3, 70
רגב דני, 494*493	צור לוי, 102, 171, 326	פלד משה, 116	ענף אויר 4, 74, 70
"רובארב", 14	562, 498*495, 357*353	פלום עורד, 299*298	ענף אויר 5
רוון ראובן, 332*340	587, 573, 569	553*552, 505, 409	ענף אויר 6, 70
517, 509, 460*454	צור צבי, 43	פלטר אלדר, 504, 462	עסקת הנשק הצ'כית, 23
רוון איליה, 60	צורן רן, 301*299, *498	פלטר גור-אריה, *239	עפולה, 13, 334, 485
רוזנברג משה (צוציק),	579*573, 500	428*424, 242	עפיפי גאמל, 616
172	צידון (צאטו) יואש, 39	פלי קלוד, 22	ערמון אלכסנדר, 187
רוזנברג צבי, 316, *341	217*215, 129	פלמחים, 554	390, 282*277, 208
594, 409, 344	247*246, 246	פסח שרגא, 171, 295*297	עתלית, 332
רוזר יוחנן, 111, 395	ק. 406*405	588, 579*573, 430*429	
481*480, 406*405	קדמון, 247*246	פצצות פפ"מ, 36, 61	פאוזי מוחמד, 81, 158
רום גיורא, 304, 367*366		*245 '235, 183, 129*128	"פגניני", 70
517*506, 448, 375*373		*314, 298, 287, 269, 246	פורז מעוז, 306, 325*327

רומח בנימין, 78, 111,	שביט אהרון (ילד), 29,	שחם, 274-275,	שפר (שטופר) שמואל, 77,
148, 237, 318-320, 373,	113-114, 173-174, 189,	357-359	87, 104-106, 168, 171,
605-603, 461	280, 284, 299, 310-313,	שחר יהונתן, 106-107,	185, 272, 346, 366, 402,
רומני, 62, 602	325, 410, 419, 428-430,	171, 182, 269-273, 373,	507
רון אילן, 428-429, 492*	487, 489-492, 553	402, 390	שפרעם, 479
600-599, 494	שגיא עורר, 80, 308,	שחר מאיר, 88, 107, 171,	שקר מריו, 303-304, 374,
רונן חגי, 83, 100, 234*	320-325, 432-433, 461,	295-297, 373, 402, 410,	549-550, 596
235, 397-398, 494,	509-517, 532-533, 550	412, 470-471, 483-485,	שרון אריאל, 168
502-501	- שדות ומנחתים	545, 522	שרון זאב, 236-237,
"רות", 294	150	13 שטוקה,	שרון מנחם, 236-237,
רוקח עמיחי, 411-415	שדה אילת, 16	שייח זואר, 390, 436	שריפי חוסיין, 192
רותם חיים, 281-284,	שדה רב, 17	שייח מסכין, 464	שריד, 102, 353
409, 492-494, 599-600	שדה דורות, 17	שלח אהוד, 164, 332*	שרות אויר, 37, 69
רוז אלחנן, 359-362, 573,	שדה הרצליה, 16	340, 509-517, 533	שריג יוס', 68, 83, 167,
602-603	שדה לוד (ראה גם בח"א	שליידר דני, 405-406,	195, 204, 297, 389,
ריינברג פנחס (פדרו),	27, 17, 157, 526	553	587, 563, 440
409, 284-281	שדה מגידו, 84, 440,	שלמון אברהם, 79, 147*	תאופיק, 40
ריכטר יוחאי, 318-320,	469, 485, 570-572, 585,	366-367, 373, 375-376,	תבור (טברסקי) זאב, 421*
325-327, 444	590	472, 460, 536-538,	423, 454
ריכטר יעקב, 222-224	שדה ניר עם, 16	606	תורכיה, 531
רינגל שמואל, 261-265,	שדה סירקין, 17, 84, 100,	שמואלי (שומי) עמיחי,	תותח דפה, 126-127
550-552	117, 136, 140, 157-158,	105, 117, 170, 179, 208,	תותח היספנו, 127
ריקייא אינריראג'את, 82	204, 305, 333, 366, 440,	213, 291-295, 364-366,	תותח לונג טום, 158
רמאללה, 157	530, 532, 534, 543, 555,	429-430, 483-485, 533,	תימן (טיימן) משה, 402,
רמו אהרון, 19-20	590	562	481
רמלה, 35, 481, 532	שדה עין שמר, 157, 204	שמואל מנחם, 147-150,	תימן, 607
רמת דוד, 16, 171,	שדה עקרון (ראה גם תל	184, 350, 366-367, 373,	תכנית "אל חוסיין", 158,
רמת הגולן, 82	נוף), 16-17, 27, 106,	375-376, 460, 472, 509*	526
רמת רויאל, 29	140	517, 536-538,	תכנית "אסאד", 140, 290
רמת רחל, 334	שדה קסטינה (ראה גם	402, 550-552,	תכנית "פאהר", 138,
רפא"ל, 154	חצור), 17	80, 357-359, 553,	214, 258, 261, 392,
רפאלי יעקב, 93, 345*	שדה רוחמה, 16	424-428	438, 589
רפאלי יעקב, 353, 449-454	שדה רמלה, 115, 157	שמיר עתניאל	תכנית "צלע", 24-25, 27
רפידים, (ראה גם ביר	שמיר אוהד, 83, 87, 100,	שמר רמי, 274	תכנית "תיבה", 84
גפגפה) 370	170, 178, 209, 245-246,	שני יצחק, 555	תכנית "תלם", 57
רפיח, 205	289, 297, 402-404, 494,	שניר אשר, 150, 307*	תל אביב, 552, 569
רקטה T-10, 130	501-502	310, 407, 506-517, 532	תל מונד, 334
ראולי מוחמד, 164	שמיר אמנון, 594	שעת ה"ש", 67, 165	תל קציר, 40, 77
ראלבי זוהייר, 48, 424	שהם גידי, 313-316, 419,	שפירא אמנון, 316, 341*	"תלם", 202, 210, 220,
ראפעי חוסיין, 92	599	344, 428-429, 486, 594	294, 364
ראריף, 400	שוואקי נביל, 415, 446*	שפירא דני, 69, 77-78,	תרגיל צמד, 19
רארם א-שייח, 83-84,	שוחט יגאל, 284-285,	100, 150, 562, 600*	תש"ת לילה, 38
97, 138, 150, 278, 454	428-429, 487-489	602	
שביט, 232-233, 460,	שורדום אחסאן, 551, 581,	שפירא שלמה, 284-285,	
536	584	409, 500	



זוג מטוסי סופר מיסטר באויר - רק טייסת אחת הפעילה את  
המטוסים מסוג זה שהיו בשרות חיל האויר הישראלי

