

המראה

יובל אפרת



למרבה הצער, ספר זה יצא לאור
מבלי שיוכל זכה להחזיקו בידיו.
רונה, רקפת, יונת ושירה

יובל אפרת

המראה

Yuval Efrat
Take-Off

עורך: גיל סדן
כל הזכויות שמורות ליובל אפרת ©
עריכה גרפית: נורית שמיר

מסת"ב: 1-978-965-555-853-1 ISBN:

לאשתי רונה, לבנותיי ולנכדי ולכל חבריי, בעבר ובהווה

"מיינארד השחף, ניתנה בידך החירות להיות עצמך,
עצמך האמיתי כאן ועכשיו,
ודבר לא יוכל לעמוד בדרכך.
זהו חוקו של השחף הגדול, החוק שהינו."
"האם אומר אתה שאוכל לעוף?"
"אומר אני שחופשי אתה."

(ב'נתן ליוניגסטון "השחף")

התוכן

9	שער ראשון, המראה	
	11	פתח-דבר
	12	למה ספר?
	13	הפצוע הראשון במלחמה
	20	אבא
	24	"אנו מכריזים בזאת. . ."
	27	אימא
	36	אלברטו והאופנוע
	43	אילנה
	45	עם עמר לאילת
49	שער שני, נסיקה	
	51	אין זמן לאהבה
	57	הסולו הראשון
	59	הרוורד
	62	טייסת 117: מטאורים
	64	מסדר כנפיים
	66	קורס אימון מבצעי
69	שער שלישי, שיוט	
	71	טייס מיסטר
	73	שעותיי היפות: רוני והסמב"ד
	77	הזנקות
	82	מדריך בביה"ס לטיסה
	85	יו-טו
	88	עייזר ויצמן בא לקיבוץ
	90	טייס שחק
	94	חתונה
	101	חזרה לאוראגאן
	103	"משמר הלילה"
	106	"יש אלוהים" א'
	112	אשפוז והחלמה
	123	הרוזן ממונבריוזן

135 שער רביעי, משנה כיוון

137	מדריך ומפקד טייסת
139	אקי וחץ
143	אשכבה לידידיי טייסי הקרב
144	יונת השלום
146	"הצנוע הידוע"
150	לקול חצוצרתו של אדי קלוורט
154	טיול לשארם
157	עצות לאלוף שרון
159	מפקד טייסת הסופר-פרלון
165	"היום גרמניה!"
167	"הטייס הישראלי של חוסין"
170	"יש אלוהים" ג'
172	למה פרצה המלחמה?
174	מלחמת יום כיפור
176	המבצע בג'בל עתקה
181	עיטור המופת
182	חילוץ מופז
190	פחד
192	הגיבור שלי
193	"מוכרחים לקחת את החרמון"
202	פינוי הפצועים מתעלת סואץ
205	ישי ז"ל
209	מי אשם?
210	השכול
214	"ילד בודד... קצין בצבא"
216	ליאנוש
217	מבחן הקוברה
223	פסק-זמן
225	האם לפרוש?
229	אל-על
232	עם הקוברות במילואים
234	טייס על זלדה
242	בני אנוש

245 שער חמישי, הנמכה

247	קרבות אוויר באל-על
249	המטלית הלבנה של ג'ורג'
251	להעביר את הסטיק לדור הבא
254	"הנשים בציורי טיציאן ורובנס"
256	מכתב לטייס צעיר
262	"יש אלוהים" ה'
264	נתק'ה

267 שער שישי, נחיתה

269	שיחה עם אבא
271	המשפחה
275	ארץ קדושה
276	הפיה שלי
278	חברי גורי
280	סוף-דבר
281	כמה מילים לסיום

שער ראשון

המראה



פתח-דבר

מי שזכה לפתוח את מלוא המצערת על המעצורים ולראות את אף המטוס מנמיך מלחץ המנוע, מי שקיבל רשות המראה וראה את מסלול האספלט דוהר מתחתיו לאחור, מי שניתק מן הקרקע לאוויר וחש את חבטת הגלגלים בגוף המטוס בהתקפלים, מי שאסף מהירות לארבע מאות וחמישים קשר והרים את אף המטוס מעלה אל השמים הכחולים, אוחז ביד ימינו הבוטחת את הסטיק הצייתן ודוחף בשמאלו את המצערת עד קצה מהלכה, להפיק את מלוא סחב המנוע הרועם מאחור, מי שרחק מן הקרקע במהירות מסחררת, שואף כל-כולו מעלה אל מקום שבו הוא לבדו בתא צר, במכונת הטיסה המופלאה הנושאת אותו עם האלוהים שבלבו, מי שטעם טעמה של המראה, יבין את הטעם המיוחד שכל המראה והמראה העניקה לחיי. חזור, קבלו תיקון: הספר הזה איננו מדורת שבט, והוא לא בא לעולם במהדורה מוגבלת ל"טובים לטיס". כתבתי אותו כי רציתי לספר סיפור, סיפור לכולם, בתקווה שקוראיו יהיו שותפים לחוויית המראה, גם אם אינם נמנים עם חוג הסילון ולהבי המסוקים. תהא המראה זו מקדש-מעט לאותם טייסים אשר יחד המראנו, אך כאשר נסקו מעלה, התקרבו לאלוהים שאמצם אל לבבו, נעלמו בשמים רחוקים ולא חזרו לנחות.

למה ספר?

אני זוכר היטב. בליל 19 באוקטובר 2008, סתם כך, ללא התראה מוקדמת, נגלה אליי מלאך ה' ונזף בי: סלח לי שאני מטריד אותך בחלומותיך, אבל איך זה שעד היום לא טרחת לכתוב צוואה? לא שאני מנסה לרמוז משהו, אבל בכל זאת, אתה יודע... לא התווכחתי. קלטתי את המסר. הספר הזה הוא חלק מן הצוואה שלי. הדברים האלה הם חלק מן הדברים שהייתי רוצה שיישאלו עם יקירי, עם רונה אשתי, עם בנותיי, עם נכדיי ועם חבריי. האמת היא שרק על עצמי לספר לא ידעתי. לא קל היה לי לחלוק עם בני משפחתי חוויות, מקצתן קשות, מן העבר הצבאי שלי. אשר לאחרים, לא רציתי לספר דברים שיישמעו כדברי רהב. איני רוצה להצטנע. אני יודע היטב מהן מעלותי ומהם חסרונותיי, מה עומד לזכותי ומה לחובתי. אבל כשמספרים את סיפור החיים מן הראוי שיוספר במינוח הנכון ובניגון הנכון ומתוך כוונה נכונה - ואת זה ניסיתי לעשות בספר הזה.

כשאני אומר "כוונה נכונה" אני מבקש לומר בראש ובראשונה שאני כותב את הדברים מתוך היענות למבוקשן של אשתי ובנותיי. הן הפצירו בי כל השנים לתעד את הדברים. הכתיבה התמהמהה מסיבות שונות, עד אשר התרצתה. עובדה, הרי היא לפניכם. כדרכם של ספרים, גם בתחילת הספר הזה נאמר "כל הזכויות שמורות". ואולם האמת היא שאיני שומר לעצמי את כל הזכויות שכן איני בעל המניות היחיד במפעל חיי. רונה והבנות שלובות במידה רבה בחיי ובכל מה שעשיתי, כך שאיני יכול לקחת זכויות בלבדיות על דבר מן הדברים שעשיתי, ובוודאי שלא על תיעוד מהלך חיי.

מטבע הדברים תחילתו של הסיפור בהתחלה, בימי ילדותי בגבעת ברנר. ואולם כשאני מביט לאחור אני נאחז בנקודות המפנה בחיי, ואחת החשובות - והקשות - שבהן היא הפציעה הקשה במלחמת ששת הימים, פציעה ששינתה את כל מהלך חיי ואת חייה של רונה אשתי. לא רק שסבלתי סבל רב בתהליך הריפוי הממושך אלא שקשה היה לי להשלים עם הידיעה שלא אוכל עוד להטיס מטוסי קרב. את הטראומה הזו הצלחתי לאזן במעט כאשר מונית מפקד טייסת 118, טייסת היסעורים, חמישה חודשים לפני מלחמת יום הכיפורים. לעולם לא אחדל להודות לאלוהים על שזכיתי לעמוד בראש הטייסת הזאת. בתפקיד הזה הצלחתי למצות את המיטב שבי, כאילו פיציתי את עצמי על תלאות הגוף והנפש שעברתי שש שנים קודם-לכן.

הפצוע הראשון במלחמה

שישי אחר-צהריים, על המרפסת של סבתא קטה בקיבוץ. השעה החביבה עליי מכל שעות השבוע. קפה של אחר-צהריים. אנחנו חוגגים את יום ההולדת שלי.

ב-2 ביוני 1967, מלאו לי עשרים ותשע שנים. היו אלה ימי ההמתנה מורטי העצבים. המצרים סגרו את מצרי טיראן, והכניסו את גיסותיהם לחצי האי סיני. נשיא מצרים גמאל עבד א-נאצר איים על רבין. המלחמה עמדה בפתח, השאלה היתה רק מתי תפרוץ.

הטייסת היתה דרוכה אלי קרב. וידאתי שהכול שקט ונסעתי לגבעת ברנר לבקר את אימא ואת סבתא קטה. יצאתי עם אימא לקפה של אחר-צהריים על מרפסת דירתה של סבתא קטה.

ישבנו על המרפסת, וסבתא הצביעה על תעלה שנחפרה לא מכבר לצד הבית, ונגסה נגיסות מכוערות בגינה היפה של סבתא. אתה רואה, יובל, אמרה סבתא קטה, אם תהיה סירנה, אני אכנס לתעלה הזו עד לצפירת הארגעה.

נחרדתי. הבנתי לפתע שגם היא נסחפה באווירת החרדה שתקפה רבים וטובים בתקופת ההמתנה. חשבתי על גודל האבסורד: הרי סיכוייה לשבור רגל אם תמהר לרדת למחפורת הפרימיטיבית הזאת גדולים אלפי מונים מן הסיכוי שפצצה ערבית כלשהי תפגע בבית. ואני הרי ידעתי שהתוכנית שלנו היתה לפגוע במטוסי האויב עוד בטרם יצליחו להמריא משדותיהם והאמנתי בה.

חס וחלילה! פטרתי אותה בתנועת יד מבטלת. החפירה הזאת מיותרת לחלוטין. אף אווירון ערבי לא יגיע לכאן, ואת יודעת למה? כי יש לך נכד טייס שידאג לך. ואני מבקש ממך, גם אם הסירנה של גבעת ברנר תנגן כאן כל היום, אל תרדי למחפורת, תמשיכי לשתות את הקפה שלך. אף לא טיפה ממנה תיפול על המפה הלבנה.

יומיים אחר-כך, שעת ערבית, אצל טרנר בחדר התדריכים בבסיס לוד. אנחנו ארבעה: יוסי אביב, רמי הרפז, אנוכי ויעקב טרנר, מפקד הטייסת. "מחר בבוקר מלחמה," הודיע טרנר בנימת דיבור עניינית, כאילו עניין של מה-בכך.



אני, סמ"ט א', בשורה הקדמית, שני משמאל. מפקד הטייסת טרנר שלישי מימין, יוסי אברבך, סמ"ט ב', רביעי מימין.

התקיפה המתוכננת תבוצע למחרת ב-7:45 בבוקר. ארבעתנו נועדנו להוביל ארבע רביעיות אוראגנים. המשימה שלי היתה לתקוף את השדה באל-עריש. בשלושת השבועות האחרונים למדנו היטב את יעדי התקיפה, למרות שכבר חזרנו ושיננו את פרטיהם במשך ימים ושבועות, חודשים ושנים.

ובכל-זאת, ידענו: הפעם זה הדבר האמיתי. על הטיסה להיות מושלמת, ויש לבצעה בצורה מושלמת - בכל מחיר.

איש לא מדבר ברדיו עד 7:45, הורה טרנר, ואם יש מה להגיד, שישמור את זה לעצמו אפילו אם המצב מחייב את נטישת המטוס. משמעו של דבר, גם אם אתה נתקל בבעיה שאינך יכול לפתור בכוחות עצמך ושבנסיבות אחרות הייתי מיידע את הבקר, הפעם נגזרה עלינו שתיקה מוחלטת, בכל מחיר. אפילו במחיר אובדן המטוס.

טייס שמשום-מה לא יוכל לבצע את הטיסה כפי שתוכננה - לא יבצע אותה. אם תתגלה תקלה במטוס, יחזור לבסיס וינחת. תשכחו מן ההנחיות הרגילות שהמוביל קובע ומאשר אי-ביצוע משימה. במשימה הזאת כל אחד לעצמו, כל אחד אחראי על מטוסו ועל חייו. הפעם המלחמה היא לחיים ולמוות.

הפעם נשיג ניצחון שעוד לא היה כמותו בהיסטוריה, בתנאי אחד: שנשמור על ההפתעה. אנו נפתיע אותם בדרך, נפתיע אותם בזמן, ובעיקר נפתיע אותם ביכולת הביצוע המושלמת אשר כל אחד מאתנו יפיק מעצמו. יחד נביא את עוצמתו של חיל האוויר לשיאה.

הגעתי למלחמה בשיא כושרי. מזה שבע שנים וחצי טייס קרב במשרה מלאה, עם ניסיון על כל מטוסי הקרב של חיל האוויר - האוראגן, המיסטר, הסמב"ד והמיראז'. כיהנתי כסמ"ט א' בטייסת האוראגנים קרוב לשנתיים. הייתי מוביל בכיר ומנוסה מאוד.

אילו ניתנה לי הבחירה, לא הייתי בוחר באוראגן. הייתי מעדיף לצאת לקרב במטוס בעל ביצועים טובים יותר, בעיקר מטוס מהיר יותר. אבל זה מה שהיה, ובטחתי בכושרי וביכולתי.

אחד מחסרונותיו של האוראגן היה כיסא מפלט מדגם ישן. את כיסא המפלט הזה ניתן להפעיל רק מגובה שמונה מאות רגל. בטיסה הנוכחית היה עלינו לטוס נמוך, מתחת לכיסוי המכ"ם המצרי. עמדה השאלה: מה עושים אם צריך לנטוש בגובה נמוך? שאלה לא פתורה.

הסכמנו שלטייסים נודיע על מועד התקיפה רק בבוקר כך שיעבור עליהם לילה שקט, בלא התרגשות מיותרת. בני המבנה שלי היו אמנם צעירים יחסית, אך באימונים שעברנו בשלושת השבועות שקדמו למלחמה ראיתי אותם מתגבשים כלוחמים, מלאי חרון נוכח שחצנות המצרים - ועליבותם של היהודים שניצלו את תקופת ההמתנה כדי לרדת מן הארץ. הדרך הקצרה ביותר בין חדרי המבצעים שלנו בלוד לאגף המשרדים עברה דרך טרמינל הטיסות היוצאות. ראיתי את הנוטשים בחרפתם, אלפים צובאים על דלפקי הצ'ק-אין, מתחננים למצוא מקום במטוס, לא חשוב לאן, העיקר לצאת מהר ככל האפשר מן הארץ המאוימת.

הניגוד היה עצום. מחד גיסא חבורת לוחמים עזי-נפש, בוטחים בכוחם וביכולתם להילחם ולנצח; מאידך גיסא, אלפי יהודים אחוזי חרדה, ילדיהם נאחזים בהם, הם נאחזים במיטלטליהם. חשתי תחושה עמוקה של כעס, בושה ועלבון - על בני עמי קטני האמונה.

(במאמר מוסגר ייאמר שהעיתונות הפתיעה אותי לטובה באותם ימים. היא נתנה ביטוי אמיתי לתחושת האמון ביכולתו של צה"ל להתמודד עם המצב. מכאן שהחרדותיים למיניהם היו מיעוט מבוטל בעם).

בערב ישבתי עם עצמי. השאלות ששאלתי את עצמי היו נוקבות: הכיצד אוביל, הכיצד אנהג אם אפגע, ואם יפילו אותי, האם אלך לשבי? עלייתי על יצועי וישנתי מצוין. שלא כמו בלילה אחר, שבוע קודם-לכן. בלילה ההוא נדמה היה לי משום-מה שלמחרת תפרוץ מלחמה וסבלתי מנדודי שינה. המלחמה לא פרצה, ואני הבטחתי לעצמי ששוב לא אבזז שעות שינה יקרות על התרגשות מיותרת.

קמנו בחמש וחצי, לא מאוחר לא מוקדם. אכלנו ארוחת בוקר קלה, קפה ועוגה, ונסענו לטייסת. טרנר שוב נתן תדריך קצר לקראת הטיסה, שוב חזר על הצורך המוחלט בשמירה על דממת אלחוט.

שבע וכמה דקות. יצאנו למטוסים. התנהלנו בניחותא. יש די זמן עד לשעת השי"ן. היה לי זמן די והותר לעשות כמנהגי, להסתובב סביב המטוס, לוודא שהכול בסדר, ואז קרה אחד מאותם אירועים בלתי פתורים בחיים. כאשר סבבתי סביב המטוס, הבחנתי בקשיש חובש כיפה מתקרב לעברי. הוא לבש בגדים מרופטים, נראה כפועל דחק. תמהתי מה הוא עושה כאן ליד המטוס בלב השדה הצבאי, רגעים אחדים לפני המתקפה הגדולה. "מה אתה עושה כאן?" שאלתי אותו בפליאה.

הוא לא ענה, התקרב לעברי, הושיט את ידיו, אחז את ראשי בשתי ידיו ומלמל "הי אלוהים עמכם". אמר והלך.

לא התרגשתי. לא התרשמתי. הייתי טרוד יתר על המידה בטיסה הגורלית שלפניי. שיהיה בריא, פטרתי לעצמי, והמשכתי בשלי.

עליתי על המטוס, נקשרתי, וידאתי ששלושת בני המבנה שלי בסדר, הכול תוך שמירה על דממת אלחוט.

המראה. טרנר מוביל את הרביעייה הראשונה, ואני אחריו. ברביעייה שלי גיורא ברנר, יפתח סדן ומשה הרץ. המטרה שלי: סוללת תותחי נ.מ. 57 מ"מ בשדה התעופה של אל-עריש. על פי המידע שבידינו אין בשדה מטוסים מצריים.

המטוס צובר מהירות באטיות. בגלל משקלו הרב הוא רץ הרבה על המסלול ומנתק בכבדות. קיפול גלגלים ואנחנו באוויר.

פנייה רחבה שמאלה ואני רואה את כל בני המבנה אחריי, סוגרים למקומותיהם הקבועים. אנחנו טסים דרומה בגובה נמוך. אני מבחין למטה בזרימת הרגלים והשריון. אנו טסים ממש בגובה אנטנות הטנקים. חיילים מסירים רשתות הסוואה. האם הם יודעים כבר שהמלחמה החלה? ברדיו שקט מוחלט. מוזר לטוס ככה בשקט כזה כשאתה יודע שכל המטוסים באוויר, כאילו הכול עוצרים את נשימתם, כאילו הם מתגנבים על בהונות רגליהם אל הטרף.

בדרך אל היעד אני חש חלק מכוח אווירי אדיר. מבנים אחרים טסים לצדי ופני כולם מערבה.

מאה רגל, שלוש מאות ושישים קשר, כיוון יציב, בני המבנה כולם אתי. הארץ למטה שקטה. מעט שמאלה, קדימה, באר-שבע. הנתיב מדויק. הניווט פשוט. הכול מוכר וידידותי. חולפים את באר-שבע ופונים ימינה במבנה. מערבה.

השעה 7:45. טרנר ברדיו, נכנס לתקוף באל-עריש. נדנוד כנפיים, להזכיר לבני המבנה להרים מפסקי חימוש, לצבור כוח מלא להגיע למהירות מרבית.

חוצים את הגבול. הנוף מחליף גוונים לאפור, משובץ אוהלים בדואים לרוב. כבשים ועזים בורחים בבהלה מרעש מנועי הסילון החולפים מעליהם בגובה נמוך.

אנחנו בסיני, אנחנו במלחמה. אני מפעיל מפסקי חימוש, מוודא שכל הלחיצים בפנים. בורר הרקטות מכוון על הספרה 16, כך שכולן ייצאו ביחד. מפסק תותחים מופעל.

עשר דקות לפני המשיכה לתקיפה. מרחוק אני מבחין בעשן המיתמר משדה אל-עריש, ואני רואה את המבנה של טרנר נכנס ליעף שני ושלישי. נקודת המשיכה. המבנה של טרנר מבצע יעף אחרון. הוא יוצא, ואנחנו בפנייה של תשעים מעלות ימינה, נכנסים ליעף ריקוט.

בדיקת קשר קצרה, כולם עונים לפי הסדר. נותר רק להתרכז ביעד התקיפה, למצוא את סוללת הנמ. שלי בקצה הצפוני של השדה, מוסווית בתוך שיחים נמוכים בעזרת רשתות הסוואה. אני נכנס בעוצמה מגובה שלושת אלפים רגל.

בעת המשיכה הפסיד המטוס הכבד והעמוס מעט ממהירותו, אך עתה, בצלילה לעבר המטרה, הוא שב ומגביר מהירות. המנוע שואג במלוא עוצמתו, הכוונת נחה לה בעדינות על המטרה, האצבעות מלטפות את ההדק.

הנמכה. מחטי מד הגובה נעות שמאלה. עוד כמה שניות נגיע לגובה ירי הרקטות. הכול כמתוכנן וכצפוי.

ופתאום, בחצי הדרך, תוך כדי צלילה, טראאח, רעש חזק ולא מוכר מכה במטוס. ריח חריף של שריפה חודר לאפי דרך מסיכת החמצן. רגל ימין קופצת מעצמה אחורה ולמעלה. אני לא מבין למה, חשבתי שאולי קיבלה מכה, טרם הבנתי שנפצתי.

אני לוחץ על הדק הירי, תוך כדי משיכה בסטיק (ידית ההיגוי) לאחור, ואני אומר לעצמי: צרור כדורים היכה במטוס. אני לוחץ על כפתור השידור ברדיו, להודיע לבני המבנה שנפגעתי, אבל הרדיו אינו מגיב, אין שידור. מעיף מבט מהיר על לוח המכוונים, מכשירי המנוע, מנורות האש והאזהרה - אך הכול נראה בסדר.

רגע אחר-כך התבררו ממדי הנזק. משכתי את הסטיק וגיליתי שהמצב לא טוב: כל המערכות הקשורות בסטיק שותקו: השידור, החימוש והקיזוז. אני מקוזז למהירות המרבית. פירושו של דבר, ככל שמהירותי תקטן, ישאף המטוס להנמיך יותר ויותר, ויהיה עליי למשוך את הסטיק בשתי ידיים. המטוס מצדו יוריד את האף וינמיך. למזלי מערכת ההיגוי עבדה בסדר. גם המנוע נשמע תקין.

לא שקלתי לנטוש. כל עוד עבדה מערכת ההיגוי לא היה צורך לנטוש. החלטתי לטוס הביתה, לנסות ולהנחית את המטוס.

יצאתי מן הצלילה בקושי, מצליח לייצב את המטוס, וטסתי צפונה,

חלפתי מעל העיר אל-עריש, המשכתי מעל לים בגובה אלף וחמש מאות רגל לערך. אם אאלץ לנטוש, עדיף לנטוש מעל לים.

בגובה אלף וחמש מאות רגל אני נדבק אל שכבת עננים, אפילו נכנס אליה כדי למנוע ממטוסי קרב מצריים לנסות וליירט אותי. עכשיו אין אתי בני המבנה שלי היכולים לחפות עליי.

אני מנסה לשדר למבנה שנפגעתי ושיפתח סדן, מספר שלוש, ייקח את ההובלה, אבל אין שידור. לעומת זאת אני שומע את יפתח קורא לי כמה פעמים. אני מנסה להשיב לו, אך הרדיו לא משדר, רק שומע. אני שומע את יפתח ברדיו מברר עם האחרים אם מישוה ראה אותי או שמע משהו ממני, ואז הוא מודיע למבנה שעכשיו הוא לוקח את ההובלה, כפי שתודרכנו לפני הטיסה למקרים מן הסוג הזה.

אני מנמיך מעט, יוצא מתוך העננים, רואה את קו החוף מתרחק מאחוריי, נדרשו עוד רגעים אחדים עד שהבנתי שנפצעתי. ראיתי כתם אדום על רצפת המטוס וחשבתי שזה שמן הידראולי. לא עלה בדעתי שזה הדם שלי. ניסיתי להזיז את הרגל, לא הצלחתי. בהדרגה הבנתי שנפצעתי. למרות שהבנתי שהמצב לא טוב, לא נתקפתי פניקה. הייתי בשליטה מוחלטת על המטוס - ועל עצמי.

בהמשך מעל לים אני מבחין משמאלי באונייה גדולה שצבעה חום-אפור, לא אוניית סוחר גם לא ספינת מלחמה. רק מאוחר יותר התברר לי שהיתה זו הליברטי המסכנה שמטוסי חיל האוויר ירו עליה. אחרי אשקלון אני עובר לערוץ מגדל לוד, אך גם על ערוץ זה אין לי שידור. רק האזנה. טסתי ללוד, כיוון שזה היה בסיס הטייסת שלנו, וגם הערכתי מראש שהשדות האחרים מלאים במטוסים שחוזרים מן התקיפה במצרים.

בקשר כבר יכולתי לשמוע את דיווחי החברים על כך שהמשימה בוצעה בהצלחה מלאה. חיל האוויר של מצרים הושמד על הקרקע.

כשהגעתי ללוד שמעתי את המבנים של הטייסת חוזרים גם הם לנחיתה. כיוון שאז כבר ידעתי שיש בעיה בהידראוליקה (הורדת הגלגלים ומערכת הבלימה) הבנתי שצפויה בעיה בנחיתה ובעצירת המטוס על המסלול. חששתי שאם אסתבך, אני עלול לחסום את המסלול. הסתובבתי אפוא מעל השדה בגובה של כארבעת אלפים רגל והמתנתי. ולעזאזל הכאבים.

באותה מחצית השעה של מאבק אישי על עצמי למדתי להעריך את עוצמת רוחו של היחיד. למדתי שגם אם המצב קשה מאוד, האמונה ביכולתך להמשיך ולהיאבק ביכולת לשלוט בעצמך ובמצבך, הידיעה כי אתה ורק אתה מתמודד עם הבררה האיומה הזו, מפיחים בך כוחות שמעל ומעבר ליומיום, מפיחים בך את הרוח שהעניק האלוהים.

רק לאחר ששמעתי בקשר שכולם נחתו, החלטתי לנחות גם אני. ככל שהמהירות ירדה כך היה עליי להשקיע כוח רב יותר על ההגאים כדי לייצב

את המטוס. עכשיו נתקלתי בעוד בעיה: כשהורדתי את ידי הגלגלים הם לא רצו לרדת. ומה הפלא, הרי אין לחץ הידראולי. אין בררה: צריך להוריד את הגלגלים בעזרת משאבת החירום, תרגיל קשה למדי. אני שולף את ידי המשאבה הענקית מנדנה ותוקע אותה למקום המיועד לכך בחלק העליון של המשאבה. אני משנן לעצמי שוב ושוב תמרור אזהרה: כל עוד הידית תקועה במשאבה, אסור לנטוש את המטוס, שכן הידית מונחת ממש מעל רגלי הימנית. ברגע שאפעיל את כיסא המפלט, הידית תחתוך את הירך הימנית. ממש כך. רק לאחר שלחצתי שוב ושוב על משאבת היד, הצלחתי להפעיל אותה, ואכן הגלגלים ירדו ממש ברגע האחרון. נחיתה.

הצלחתי לעצור. המטוס נעצר ממש על קצה המסלול באמצעות מעצורי החירום. כיביתי את המנוע. לא יכולתי לזוז. הייתי מטושטש. מבעד לערפילים הבחנתי בסולם כבאים מול תא הטייס. הכבאי צעק אליי לרדת. "אני לא יכול, אני פצוע!" צעקתי. אזרתי את כל הכוח שנותר בי, ניסיתי לגרום את עצמי מחוץ לתא הטייס.

נראה שהמראה לא היה מלבב. עובדה, אחד הכבאים ראה אותי וברח. הוא לא ידע איך להתמודד עם זה. השני עזר לי לעבור היישר מן הקוקפיט. החישו אותי אל המרפאה בבסיס. במרפאת הבסיס קיבלתי זריקות הרגעה וחיברו לי אינפוזיה. איבדתי דם רב. אף שהייתי פצוע קשה, הניחו אותי על אלונקה, הכניסו אותה לתוך טנדר ויליס, אני והנהג בלבד, בדרך לבית החולים תל-השומר.

הועברתי לבית החולים, הייתי הפצוע הראשון שהגיע לשם אולי הפצוע הראשון במלחמה. זה מה שקורה כאשר מזדרזים להיפצע ברגעים הראשונים של המלחמה.

איזה ביש-מזל! הייתי בן עשרים ותשע, בשיא כושרי, כל הזמן בטייסות הקרב, אף לא יום אחד במטה, רק מחכה להזדמנות להוכיח את יכולתי הלכה למעשה, והנה אני יוצא לטיסה עם שש מאות פגזים וחוזר עם שש מאות ושלושה - שש מאות מתחילת הטיסה ושלושה ש"תרמו" לי המצרים במהלך הטיסה שלא בטובתי.

עד לאותו בוקר של 5 ביוני, 1967, הייתי בנסיקה. שאפתי לכבוש את השחקים, ונראה היה לי שדבר לא יעצור בעדי.

ואולם עכשיו, כמה דקות לאחר השעה שמונה בבוקר, ברגע אחד של מכה במטוס, הגעתי לפרשת המים בחיי. כל התוכניות, כל החלומות שליוו אותי מיום שעמדתי על דעתי נגוזו באחת.

אבא

שלוש שנים למד אבא רפואה בברסלאו, עד שעלו הנאצים ואבא הבין: "ליהודים אין מה לחפש כאן". בגיל עשרים וחמש נאלץ אפוא לקטוע את לימודיו, ויתר על חלום החלוק הלבן והמיר אותו בחלומות סוציאליסטיים עם בגדי עבודה. הוא עבר קורס להכשרה חקלאית של תנועת נוער ציונית, אסף את מיטלטליו, עלה ארצה, והצטרף לקיבוץ גבעת ברנר. מיומו הראשון בקיבוץ היה חבר בהגנה, שירת כנוטר והשתתף בעבודות הקמת הגדר לאורך גבול הצפון בשנת 1938. הוא עבד כעגלון וכטרקטוריסט ועבד בפלחה.



עם אבא, בן שמונה חודשים

כיוון שבורך בתבונת כפיים, לא התקשה להסתגל לעבודה עם טרקטור השרשראות הגדול. הוא היה חורש את השדות בחריצות ובהתמדה, בתלמים ישרים-ישרים כמו חינוכו, כדרך היקים. אך בערבי החורף הגשומים היה מתיר את הטרקטור ממשאו, ומעמיד אותו ליד ביתנו אשר בכניסה למשק, ערוך ומוכן לקריאות עזרה. כי באותם ימים טרם נסללה הדרך מהכביש הראשי אל הקיבוץ, האדמה הכבדה ספגה את מי הגשמים, ויצרה שלוליות עמוקות ובוציות. נהגים זהירים החנו את רכבם על הכביש הראשי, שמא ישקעו בשלוליות. ואלה שאינם זהירים - בשלולית הראשונה. ואכן לא פעם באו

נהגים אל צריפנו הדל ובקשתם כבר אינה זקוקה למילים. גם כאשר היינו כבר לבושים בחולצת החג הלבנה של יום שישי בדרכנו לארוחת הערב החגיגית, דווקא אז הופיע נהג מן האפלה וביקש עזרה, ואבא היה נועל את מגפיו הכבדים, לובש את המעיל העבה שהביא עמו מגרמניה, חובש את כובע הקסקט המהווה, ויוצא אל הטרקטור. פעמים רבות הצטרפתי אליו, מתעלם מחששה של אימא שאצטנן ואתלכלך.

התמונה הזו של טרקטור השרשראות הגדול מגיח מן החשיכה בלילות חורף קרים, גורר אחריו מתוך הבוץ את המשאיות העמוסות, חוזרת אליי תמיד, כי אבא עשה זאת בלב שלם כל-כך, בנפש חפצה כל-כך, מעולם לא שמעתיו רוטן או מקלל, תמיד בשמחת המעשה, תמיד בהכרה ברורה כל-כך וברצון חזק כל-כך לתת כתף ולעזור. אהבתי את אבא כמו שכל ילד קטן אוהב, אהבתי את הטרקטור כמו שכל ילד אוהב.

לאבא היו יחסים מיוחדים עם הטרקטור שלו. הוא היה ניגש אליו, מלטפו במבטו, פותח את ברז הדלק וקצת-קצת את מצערת היד, בודק שידית ההילוכים נמצאת בניוטורל, מוציא מארגז הכלים את המנואלה הענקית ואומר לי: היום הטרקטור קצת רטוב מן הגשם, ועל-כן יניע רק בניסיון השלישי. איך אתה יודע שדווקא בניסיון השלישי? תהיתי. על כך הוא השיב לי כלאחר-יד: אנחנו פשוט חברים.

ואז היה אבא תוחב את המנואלה בחור המיועד לכך בקדמת המנוע, אווחז בה כפי שצריך עם הבהונות בצד האצבעות, כדי שלא יישברו כאשר היא תחזור לאחור בבק-פייר של המנוע - ומסובב. . . פעם אחת, פעם שנייה, ובפעם השלישית היה אומר: ועכשיו!!! . . . והמנוע הניע.

ואז היה אבא מחזיר את המנואלה למקומה בארגז הכלים, מוציא משם סמרטוט גדול, מנגב את מושב העור ואת מכסה ארגז הכלים, מקפל אותו יפה-יפה ומניחו על המכסה, מניף אותי אל-על ומושיבני על הסמרטוט, עולה ומתיישב על כסאו. חרשתי עם אבא הרבה שדות וסללנו הרבה דרכים, נטענו עצים וקטפנו פירותיהם, שיחקנו וטיילנו.

אבא אהב לספר בדיחות גסות. כולנו אוהבים לספר בדיחות גסות, אבל רובנו לא יודעים כיצד יש לספר אותן. אבא ידע, ואהב.

האמת היא שאת עובדת החיים הזו זוכר בעצמי, אף איני זוכר את אבא משמיע אי-פעם מילים גסות, מנבל את פיו או מרים את קולו. אבל כך סיפרו חבריו וחזקה עליהם שידעו על מה הם מדברים. מכל מקום, אם אכן נכון הסיפור, כי אז עלי להדגיש כאן ועכשיו: תכונות רבות ויפות ירשתי מאבא. דיבור בוטה אינו אחד מהן. אני אישית מקפיד על לשון נקייה ועל דיבור רך. כך נכון לי. זה אני. כך נהוג גם במשפחתי. כשיונת ביקשה פעם לספר בדיחה גסה, היא נזקקה להיתר מיוחד ממני.

רונה מספרת שהמילה הגסה ביותר ששמעה אי-פעם ממני היתה איזו מילת גנאי (קלוק, חדל אישים) שהטחתי בנהג שעקף אותי בנהיגה פראית. הוא הרוויח את הגנאי ביושר: עובדה היא שלא הצליח לגמור את הסיבוב, והרכב התהפך.

אבא היה גם ספורטאי מצטיין. בנעוריו קפץ לרוחק במגלשי סקי והגיע לשיא של שלושים ושישה מטרים, הישג של ממש באותם ימים. גם באמנויות הלחימה המזרחיות שלט - תודה לאל. המיומנות שלו בג'ודו הצילה אותו פעם מן הכלא הבריטי. וזה הסיפור:

בשלהי שנת 1933 החריפה המגמה של איכרים יהודים להעדיף פועלים ערבים זולים על פני פועלים יהודים. ואכן, פועלים יהודים רבים המירו את עבודות הקטיף והפלחה בכפרים בעבודות בניין בתל אביב. השכר היה טוב יותר, אפשרויות הקידום גדולות יותר והנערות יפות יותר.

נוצרו עימותים. ההסתדרות תבעה מן המעסיקים היהודים להעדיף עבודה עברית על פני עבודה ערבית, גם אם ייאלצו לשלם שכר גבוה יותר לפועלים היהודים.

לפיכך ארגנו מועצות הפועלים משמרות גדולות של פועלים יהודים, שמנעו בכוח כניסת פועלים ערבים. על כך נוסף עיקרון מקודש אחר: "עבודה מאורגנת", דהיינו הקפדה על כך שכל עבודה תיעשה בתיאום עם ההסתדרות ויועסקו רק מי שהפנתה אותם לשכת העבודה. עיקרון זה היה לצנינים בעיני הרביזיוניסטים שביקשו לקעקע את שליטת ההסתדרות בשוק העובדים ולהחזיר פועלים חופשיים לשוק. כך קרה שפועלים שהובאו ממקומות שונים בארץ החלו לבנות את בית אורקין ברחובות בלא תיאום עם ההסתדרות. לאחר שהפגנות סוערות לא הצליחו לעצור את הבנייה, הוחלט במועצת הפועלים לשלוח עם לילה כוח קומנדו שיהרוס את קירות המבנה.

אבא וחברו גוטשי נשלחו עם עוד שניים מקיבוץ נען לשתק את השומרים. היתה זו משימה קלה למדי. השומר היחידי במתחם הבנייה היה שוטר עברי שנם אותה שעה שנת ישרים. אבא וגוטשי סתמו את פיו של השוטר במטפחת וכבלו אותו. הכוח העיקרי פרץ לבניין והרס את הקירות. כשנמלטו אבא וגוטשי בדרכם חזרה הביתה הבחין אבא שכובע הטמבל שלו אבד. על הכובע היה רקום מספרו במחסן גבעת ברנר, עדות מפלילה בעליל.

לאחר התלבטות קצרה, הציע אבא לגוטשי לוותר על הכובע ולהמשיך בדרך הביתה. ואולם גוטשי לא ויתר, השאיר את אבא מאחור ורץ לחפש את הכובע. ואכן, הכובע נמצא ליד מקום הפירצה למבנה.

אבא הודה לגוטשי על יוזמתו והוסיף באנגלית: "I owe you one" (אני חייב לך).

כבר למחרת החזיר את חובו. שוב הלכו לרחובות, שוב ביקשו להשתתף

במשמרת מחאה שמנעה את כניסתם של פועלים ערבים למושבה. זו הפעם נתקלו בכוח גדול של שוטרים. אחד מהם זיהה את גוטשי כאחד ממחוללי המהומות ביום הקודם. שני שוטרים אחזו בגוטשי. "אתה עצור," היתרו בו, והחלו לגרור אותו לעבר מכונית המשטרה. עתה נזכר אבא בתלמודו באמנות הג'ודו. הוא דלק אחר השוטרים האוחזים בגוטשי, הטיח את ראשיהם זה בזה, וכשהתמוטטו ברח עם גוטשי בריצה קלה מן המקום, חזרה למשק.

על אף מעלליו, לא היה אבא כנראה בכיר דיו בהגנה כדי שיהיה ברשימת המבוקשים שנעצרו ב"שבת השחורה". אור ליום שבת 29 ביוני, 1946, העיר "הפעמון הגדול" את בני המשק. החברים מיהרו להחביא כלי נשק היכן שיכלו, אבל בתוך זמן קצר פשטו השוטרים הבריטים על הקיבוץ והיו בכל פינה. גבעת ברנר היתה רק אחד מעשרות יעדים שעליהם פשטו הבריטים באותה שבת במסגרת מבצע ארצי שנועד לשבור את ההגנה. הם ריכזו את הגברים על הגבעה, גידרו אותה בקונצרטיונות, והעבירו את העצורים ללטרון ולרפיח.

מחדרי החברים נגנבו מאות לירות במזומן, שעונים, עטים, תכשיטים. מן המוסך שדדו כלי עבודה במקום שלא שדדו, החריבו בזדון: מהלו יוד במזון, שפכו שמן על צעצועי ילדים והשיא: ציירו צלב קרס על קיר מעבדת בית ספר עם הכתובת: אנגליה שולטת בעולם...

הייתי בן שמונה. איני זוכר אל-נכון את כל האירועים באותה שבת, אבל זכור לי שאבא לא נמנה עם העצורים, זכור לי גם שהבריטים לקחו את אלבום הבולים של המשפחה ובו בולים יקרי ערך שאת רובם עוד הביאו ההורים עמם מגרמניה. זמן-רב אחר-כך עוד ביכיתי בול משולש אדום מספרד שעליו היתה גאוותנו.

כעבור שלושה חודשים שוחררו חברינו ממחנה המעצר ברפיח, כל חברי המשק עמדו בכניסה לקיבוץ לקבל את פניהם, לבושים במכנסי חאקי וחולצות לבנות כמקובל בימי חג ומועד. ואנחנו הילדים פצחנו בשיר, לפי לחן של להיט מלחמת העולם "לילי מרלן". עד היום אני זוכר את מילות השיר:

על יב פשער אושי מתכה,

כביליון סינייק סאורי בעלפה,

עוב מטט ופוא יבוא

עם פסקן, פסקן, עשו,

ופוא אופב אומה,

ופוא אופב אומה.

”אנו מכריזים בזאת על הקמת מדינה יהודית בארץ ישראל, היא מדינת ישראל”

כי ממשיך צה נובעת המיה יקק
 שרק אוני שומע,
 צלולס וצכה, אך בלתי
 מתפשרת;
 תן, הוא אומר לי, תן את כולך
 תן בלי מיה,
 בן לקחת ממילא לא תבש.
 באם צה סובו של האומלל?
 ומכאן הרצון והנכונות לתת את
 הכל,
 בלי גבול, בלי תשבון?

אבא שוב ממשיך סמוי את
 הנפש היתרה,
 את הנפש החפצה, את הרצון
 הכלתי-נלאה לתת.
 אבא אבק לי בשקות פלשת
 ואני ילד בן עשר.
 קברנו אותנו על הגבעה בגבעת
 ברנר,
 ומראשותינו נטענו על אש.
 מאז הוא המשיך שלי, הוא
 המקור לרצונותי,
 למצאי, לנכונותי, לכל מה שאני.

כך, במשפט אחד, באחר-הצהריים של ה' באייר, נתן דוד בן-גוריון ביטוי להגשמת חלום בן אלפיים שנה.

הייתי בן עשר ואיני זוכר לבטח אם הבנתי אז את גודל הרגע, אבל עובדה היא שמיד לאחר ששודרו הדברים ברדיו הצטרפתי גם אני אל החוגגים. רקדנו כולנו, ילדים ומבוגרים, עד אור הבוקר.

באותו לילה נשכחה לכמה שעות המלחמה שהתרגשה עלינו. כולנו נסחפנו לחגיגה הגדולה אל שחר של שבת חדשה, 15 במאי, 1948.

באותו בוקר פלשו צבאות ערב לישראל שזה עתה קמה. בתוך שעות אחדות נשכחו החגיגות ופינו את מקומן לדאגות ולסימני השאלה המטרידים. המלחמה הגיעה כמעט עד פתח הבית. הגברים יצאו לחזית, במשק נותרו רק הנשים, הילדים ומעט חברים שלא נקראו להילחם. אבא לא גויס בגלל מצב בריאותו, אך התנדב מדי פעם בפעם לפעולות. בתוך חודשים אחדים אהיה יתום.

הרגשנו את המלחמה. המצרים התקדמו בחזית הדרום, איימו להגיע גם אלינו. אני זוכר את השיירות הצבאיות שירדו דרומה, אני זוכר את הדריכות במשק: מה יהיה אם יגיעו לכאן? תוך ימים אחדים היה גם הקיבוץ לחזית.

יום אביב בגבעת ברנר: אני משחק עם הילדים על הגבעה במרכז המשק. לפתע נשמעת צפירת אזעקה. לא התרגשנו, היינו מורגלים בצפירות, היינו מתורגלים. מיהרנו לתעלה קרובה לתפוס מחסה וצפינו מעל במטוסים מצריים התוקפים את שדה התעופה תל נוף. אנחנו שומעים את הדי הנפץ ורואים את המטוסים חוזרים, חגים מעלינו, מתכוננים לשוב ולעוט על שדה התעופה ולהפציץ אותו.

לידינו ניצב אדם בודד, מקלען. הוא משעין את המקלע על העץ ויורה לעבר המטוסים בכל פעם שהם חולפים מעלינו. לצדו צ'ימידן ובו מחסניות. בכל פעם שנגמרת מחסנית, הוא מוריד את המקלע מן העץ, שולף את המחסנית הריקה, מוציא מחסנית מלאה מן הצימידן וטוען את המקלע. החלפת המחסניות מבזבזת זמן יקר, ובינתיים המטוסים חולפים מעלינו. נטלתי יוזמה, יצאתי מן התעלה, נעמדתי לידו והושטתי לו מחסנית מלאה כל פעם שהכדורים אזלו במחסנית הקודמת. בן-רגע גדל קצב האש שלו עשרת מונים.

"יובל, משוגע!" צעק מישוהו מן התעלה, "תחזור לתעלה, אתה סתם מסתכן!"

לא שעיתי לאזהרה. "מישהו צריך לעזור למקלעו!" השבתי בצעקה. היתה זו תמונת המלחמה הראשונה שלי. היא שבה וצצה ועלתה שוב ושוב במהלך השנים. מישהו צריך לעזור, אמרתי לעצמי מדי פעם בפעם, ולקחתי על עצמי סיכונים. שוב ושוב הסתכנתי, ולא פחדתי. לא-דווקא

משום שאני אמיץ במיוחד, אלא משום שהאופציה האחרת - של העמידה מנגד, של נטישת המקלען, פשוט אינה קיימת בעיניי. היתה זו תמונת המלחמה הראשונה שלי. אבל לא היתה זו חוויה טראומטית כלל ועיקר.

התמונה הקשה באמת של ימי המלחמה עוד היתה לפניי.

ינואר 1949. אני בן עשר, יום לימודים רגיל. לפתע חנה בן-אשר, המטפלת שלנו, נכנסת לכיתה ומבקשת לדבר אתי. אני לא זוכר מה אמרה לי בדיוק, אבל נלוויתי אליה לחדר של אבא ואימא. ראיתי את אימא יושבת על המיטה, עיניה דומעות, מוקפת חברות. ככל שאני זוכר הבנתי מיד. משהו קרה לאבא. אני לא זוכר את ההלוויה. יכול להיות שלא הייתי.

אבא היה בן ארבעים כשפרצה מלחמת העצמאות. הוא השתתף בפעולות רבות במהלך המלחמה. ביום ב' בטבת תש"ט, 3 בינואר 1949, לאחר שתמו הקרבות, תוכננה פעולה נגד כנופיות ערביות באזור בית ליהיה ברצועת עזה. אבא לא נדרש להשתתף בפעולה, אבל חש צורך להצטרף ללוחמים, על אף מחאותיה של אימא. "אתה לא חייב להצטרף לכל פעולה", אמרה אימא. אבל אבא התעקש. הלוחמים יצאו לקרב, חזרו מן המשימה. בדרך חזרה לקה אבא בהתקף לב. ביום האחרון של חג החנוכה. איש מן הלוחמים לא ידע להתמודד עם המקרה. חלפו שעות ארוכות עד שהצליחו להזעיק עזרה, אבל אז כבר היה מאוחר מדי. אבא מת בדרכו הביתה.

עוד באותו יום או ביום שלמחרת חזרתי לבית הילדים והמשכתי בחיי כרגיל. זה היתרון של חיים בקיבוץ. אתה מוקף חברים בין אם אתה רוצה בכך או לא. עכשיו, שפתאום הייתי יתום, נזקקתי לחברים מסביבי.

לא תמיד. לא עם כולם. פעם אמר מישוהו משהו לא יפה על אבא. אף שהייתי קטן קומה, הכנסתי לו בעיטה בכיציים. הייתי בראש נמוך מכולם, אבל ידעתי גם להיות אליים. עד היום אני ככה. לא רואים את זה עליי, אבל אני חושב מחשבות רעות. מזל שאני לא מממש אותן. למשל, פעם הלכנו להיוועץ ברופא ידוע בקשר למחלה של כתנו. חיפשנו סעד והוא התחיל לדבר על עצמו ועל הספר שלו, כאילו אין ילדה חולה ואין מחלה ואין אנחנו. רק הוא. התאפקתי, אבל כשיצאנו אמרתי לרונה: היינו צריכים להפוך עליו את השולחן.

המשכתי את חיי כרגיל? לא באמת. קשה היה לי עם היתמות. כחודשיים לאחר מותו של אבא חל חג הפורים. אנשים שמחו ועלזו, התחפשו ובילו במסיבות, ואני הלכתי ביניהם עצוב ומהורהר, מתקשה להבין איך אפשר לשמוח כשאבא שלי מת.

אימא

אימא היתה בת העיר אאכן שבגרמניה, על גבול הולנד. היא היתה בת תשע עשרה כשיצאה לטיול בארץ עם בת דודתה. קודם לצאתה לארץ נפגשה עם אנצו סירני מתנועת ברית עולים שעשה בגרמניה בשליחות לשכנע את הנוער היהודי לעלות ארצה. אנצו, ממקימי גבעת ברנר, צייד את הבנות בפתק לגבעת ברנר שיקבלו אותן יפה. ואכן, אימא ובת דודתה השתלכו יפה בחיי הקיבוץ, עד שהטיול התארך לארבעה חודשים. במהלך שהייתה בקיבוץ הכירה את אבא, השניים התאהבו. אבל מה עושים ועל אימא לחזור הביתה לגרמניה? אבא הציב דרישה: "אם את חוזרת ארצה בתוך חודש ימים, אני אחכה לך." אימא חזרה, והשאר היסטוריה.

באוקטובר 1936 זכו אימא ואבא ושידרגו את רמת מגוריהם. הם קיבלו אוהל פרטי משלהם! עכשיו יכלו להתחתן, להקים משפחה ולהוליד אותנו, את יובל, רוני ורעיה.



אחותי רעיה, אמא, אחותי רוני ואני



בן שנה

נראה שכאשר נולדתי כבר התגוררו הוריי במה שנודע כ"שכונת המיליונרים", שכונת צריפים ראשונה לאחר תקופת האוהלים. היו אלה צריפים של שני חדרים, חדר לכל זוג, נטולי שירותים. תא השירותים היה במבנה נפרד, משותף לכל השכונה.



עם ההורים בחצר

היה זה זיווג טוב. היתה בו אהבה, ויותר מזה, כבוד הדדי. היחסים החמים שבין אבא לאימא השרו אווירה טובה בבית, השפיעו גם עליי ועל אחיותיי הצעירות ממני בארבע ובשמונה שנים. ידענו ליהנות מחיי המשפחה

המלוכדים, כמעט שלא רכנו בינינו, גם כשההורים לא היו בבית. כשההורים נעדרו מן הבית חילקנו בינינו את משימות הבישול. אני הייתי ממונה על האפייה. ידעתי לאפות עוגת תפוחים מצוינת, תערובת מנצחת של קמח, סוכר, מים, תפוחים מרוסקים וקינמון.

בן שש



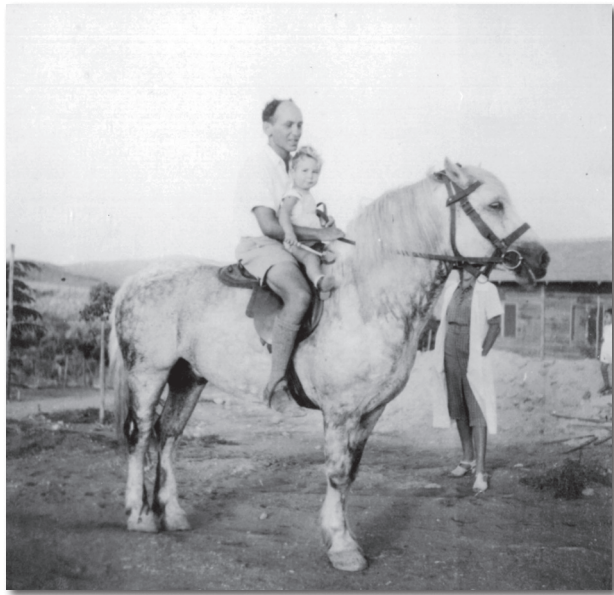
בן שבע

קטה וגאורג קאופמן, הורי אמי, שהו בבריטניה במהלך מלחמת העולם השנייה. הם עלו ארצה רק בשנת 1946, זמן קצר לפני "השבת השחורה", והתגוררו במשק. אימא ואבא פינו עבורם את הצריף שלהם ועברו לאוהל פלמ"חי עגול שאבא נטע לצד הצריף. היות שהימים היו ימי החופש הגדול הצטרפתי אף אני לאוהל של הורי.

מחלון האוהל ראינו את המולת הבוקר ב"עיגול", הכיכר המרכזית של המשק: עגלות סוסים מובילות תבואה, מכוניות ואוטובוסים יוצאים אל רחובות "העיר הגדולה". לעתים ישבתי בחדר שעות ארוכות, מתבונן בתנועה הערה במרחבי הקיבוץ.

זמן-מה התגוררו סבא וסבתא במשק, אחר-כך עברו לדירה ברחובות. בשבתות נסענו לבקר אותם, רכובים על עגלות וסוסים. אבא היה לוקח עגלה, רותם אותה לסוס וכך יצאנו לרחובות. לא אחת מסר את המושכות

בידיי, ואני נהגתי את הסוס בשבילים מגבעת ברנר לעבר העיר.



עם אבא על הסוס

אחד הסוסים, סוס חביב שמשום-מה קראנו לו היטלר, היה בעל חוש ניווט מרשים ביותר. כאשר יצאנו לרחובות היה עליי לכוון ולנהג את הסוס השחור על כל צעד ושעל. ואולם, כאשר עשינו את הדרך חזרה, הסוס צהל משמחה, ועשה את הדרך כולה - כחמישה קילומטרים - כשהוא מוצא את דרכו לבדו, כאילו מיהר לארוחת צהריים דשנה של חציר שהמתינה לו באורווה של המשק.

סוס ועגלה היו בעיניי אמצעי התחבורה הנורמטיבי. כך יאה וכך נאה לסוציאליסטים אמיתיים. לכל היותר אפשר להתפשר על אוטובוס. כל מה שמעבר לכך שייך לעולם הבורגני הקפיטליסטי, בקיצור, מוקצה.

והנה, באחד הימים נסענו לרחובות באוטובוס. שהינו אצל סבא וסבתא שעה ארוכה, הרבה מעבר למתוכנן, וכשביקשנו לחזור הביתה בשירות האוטובוסים של דרום יהודה (היתה פעם חברת אוטובוסים כזו), התברר שהחמצנו את האוטובוס האחרון. אין בררה, פסקו הוריי, צריך לחזור במונית.

במונית?? הייתי מזועזע. "אנחנו הרי קיבוצניקים", אמרתי להורים, "זה ממש לא בסדר."

בן עשר



לבסוף התרציתי, חרקתי שיניים ועליתי על המונית. נסעתי וסבלתי בשם הפרולטריון.

הפרולטריון היה חלק מהוויית חיינו. אחד במאי היה כמעט יום קדוש. לקראת מצעד אחד במאי ברחובות הכנו שלט ענק בן כמה מטרים, מחובר לקורות ארוכות וכבדות. נדרשו לפחות שמונה אנשים לשאת אותו, כאפריון גדול. דני ורדון, אחד מנערי המשק, היה אחראי להכנת השלט ולהובלתו.

הגיע מועד ההפגנה, והמשאית שאמורה היתה לשאת את השלט בוששה לבוא. חיכינו שעה ויותר, אין משאית.

דני היה צעיר ממני בשנתיים, אך כבר אז הפגין כישורי מנהיגות. "טוב, חברים", פסק, "אנחנו נסחוב את השלט הזה בידיים לרחובות."

נשמע מופרך, אך כך היה. הובלנו את השלט על כתפינו במסע מפרך דרך הפרדסים, שמונה ילדים נושאים את השלט, כאילו ה"בקרוב" של מסע האלונקות בצבא. הגענו למצעד בעוד מועד, גאים לשאת את השלט ברחובות, לעיניהם המשתאות של תושבי המושבה, ובהם גם סבא וסבתא, גאים למראה נכדם החוגג את חג הפועלים.

סבתי קטה עבדה שנים אחדות במתפרה ברחובות, אך בשנותיה האחרונות חזרה להתגורר במשק.

החדר הקטן בדירה הקטנה במשק היה לחלקת אלוהים אירופית קטנה. כשהתארחנו אצלה לארוחת ארבע היתה עורכת את השולחן כאילו מלכת בריטניה או קנצלר גרמניה יצטרפו אלינו בכל רגע. על השולחן פרשה מפה לבנה מבריקה, רקומה בעבודת יד של פרחים קטנים, במגוון צבעים, רכים ויפים כסיגליות בגינה הקטנה שאימא שתלה משני צדי השביל המוליך אל הבית.

על המפה הניחה סבתא מערכת כלי רוזנטל עשויים חרסינה כמעט-

שקופה, כלים לבנים, אציליים. במרכז השולחן עמד קומקום קפה מהודר, מכוסה היטב לשמור על חום המשקה, ולצדו כלי לקוביות סוכר ובו מלקחיים עדינים לנטילת הקוביות.

המרחק בין השולחן של סבתא קטה לשולחנות חדר האוכל של המשק היה כמרחק שבין אאכן לגבעת ברנר.

חדר האוכל היה לבו של המשק. על שולחנות חדר האוכל (וגם מתחת לשולחן) נחתכו עניינים, נקשרו קשרים, נערמו רכילויות.

כאן גם הפגינו תורני המטבח את כישוריהם בהכנת אוכל תפל. התפריט בחדר האוכל היה חדגוני למדי, הלם את תקופת הצנע, אם כי אנחנו הקיבוצניקים לא סבלנו מן הצנע כאנשי העיר שכן גיוונו את התפריטים המשמימים בפירות העונה. המשק היה עשיר בעצי פרי, שזיפים, תפוחי עץ, משמשים, תפוזי טבורי גדולים בתחילת העונה, תפוזי שמוטי עתירי מיץ באמצעה ותפוזי ולנסיה מתקתקים בסיומה. היה אפשר לסמן את ימות השבוע על פי התפריטים הקבועים מראש. לכל יום התפריט שלו. כך יכולת לדעת, למשל, שאם על הצלחת נערמו נקניקיות במיץ עגבניות כי אז היום הוא יום שישי. בימי שישי התמלא חדר האוכל באורחים. היות שלא רצו להזינם בבשר איכותי, האכילו אותם נקניקיות. הנקניקיות דווקא ערבו לחכי. כשהייתי חוזר לחופשת סוף שבוע מן הצבא, זללתי עד חמש מנות בארוחה. בערבי הקיץ נוסף לנקניקיות קרטופל זאלאט (סלט תפוחי אדמה, מאכל דגל גרמני) ומכלי תה מתוק קר.

אל ציוץ הציפורים ואוושת הרוח בין עצי האקליפטוסים, נלוותה דרך קבע מוסיקה גרמנית. העלייה היקית היתה עלייה מוסיקלית. לחברים רבים היו כלי נגינה. אימא שלי ניגנה באבוב. חברים רבים היו נגנים מעולים. ברטולד לוי, אביו של חברי יורם היה כנר מחונן, מין כנר על הגג שאינו מחמיץ הזדמנות להשמיע את ניגוניו. פינטוס (אני לא זוכר את שמו המלא, אני לא חושב שהיה לו שם בכלל) היה מלהק מקהלות של חברי המשק, מקהלות ותזמורות ילדים, מקהלות ותזמורות מבוגרים, גם אני שרתי במקהלות, תחביב שליווה אותי כל חיי.

בעקבות אימא התחלתי גם אני ללמוד נגינה באבוב אצל פינטוס, אבל כעבור חצי שנה נפטר פינטוס ובכך הגיעה לקצה הקריירה המוסיקלית שלי. ואולם פינטוס הצליח להדביק אותי באהבתו למוסיקה, ואני עדיין מאוהב. אני מכור לקונצרטים טובים, והרדיו שלי מקובע על קול המוסיקה. אימא הקרינה מאהבתה למוסיקה על חיי היומיום בבית. אני יכול להעיד כי על נשים כמו אימא נבנתה גאוות היחידה של היקים בארץ. הרבה יצירה עצמית, ניגונים ושירה, תזמורת, ערבי תקליטים, ספרים, הרבה מוסיקה, הרבה בטהובן, מוצרט ווהידן. להורים היה פטיפון (נגן תקליטים) ובו האזנו שוב ושוב לתקליטים כגון הקונצ'רטו השלישי לפסנתר של בטהובן ואריות של זמרים מפורסמים כקרזו הגדול ובנימינו ג'ילי, מגדולי הטנורים של

האופרה אי-פעם.

אף כי לאחר מלחמת העולם השנייה שררה במשק אווירה שאין לדבר גרמנית, התקשו היקים לוותר לחלוטין על שפת אמם. הוריי דיברו כמובן עם קטה וגאורג בגרמנית, ואני לא הבנתי מילה וחצי מילה מדבריהם. (עם השנים רכשתי בכל זאת אוצר מילים גדול בגרמנית. כאשר לימים הגעתי בפעם הראשונה לגרמניה ושמעתי את השפה בפעם הראשונה מזה שנים, היא חזרה אליי - ובגדול. בבת אחת התחלתי לדבר את השפה).

אף שגאוותה של אימא היתה על התרבות הזו, אימא הצטערה צער רב על הקרע הגדול שנוצר בשעתו בין הליטאים ובין היקים בגבעת ברנר. היא סבלה ממנו מאוד. חשוב היה לה שהקצוות האלה של החברה הארצישראלית יתחברו יחד. "כור היתוך" היה עבורה משאת נפש של ממש, לא ביטוי סתמי. אימא למדה עברית כהלכתה זמן קצר לאחר עלייתה ארצה. היא גם קראה בעברית, נוסף על גרמנית, אנגלית וצרפתית.

לאחר מותו של אבא הכירה אימא את נחמיה, הם נקשרו בקשרי אהבה ובשנת 1951 עברו להתגורר יחד בצריף ב"שכונת המיליונרים". הם נישאו בשנת 1958, וחיו יחד עד שנפטר נחמיה בשנת 2001.

נחמיה היה מוותיקי המשק, מדריך חקלאי במקצועו, אבל מעלתו הגדולה היתה הג'יפ שלו. לא אחת התלוויתי לנסיעות הקופצניות בג'יפ של נחמיה, בדרכים לא דרכים למושבים שבהם הדריך חקלאים לא מנוסים. אחת הנסיעות הזכורה לטוב היא הנסיעה לכיסופים על גבול רצועת עזה. הדרך היתה קשה ומפותלת, אך נחמיה, היקה מברלין, הניח לי לנהוג בג'יפ, כמעט מאה קילומטרים של דרך חתחתים.

היתה זו חוויה מענגת במיוחד. הייתי כבן ארבע-עשרה, וכבר ניתן לי לשבת מאחורי ההגה, להעביר את ידית ההילוכים קדימה ואחורה, לשמוע ולחוש את נהמת המנוע, כאילו הייתי נהג מנוסה. מלאכת הנהיגה היתה עדיין מלאכה מורכבת למדי, צווישן-גז, דאבל-קלאץ' וכיוצא באלה להטוטי נהיגה. על כל טעות קטנה בביצועים אלה היה הג'יפ מוחה בקול חריקה צורמת.

אימא עבדה כל השנים עבודת כפיים קשה בגן הירק ובגינות הנוי, ונהנתה מכל רגע. היא התייחסה לעבודתה כאל עבודת קודש שאין חשוב ממנה. סמוך לפרישתה נסעה עם נחמיה לטיול שורשים בגרמניה. הצעתי להם להאריך את הטיול בשבוע ימים כדי שיספיקו לבקר במחוזות ילדותם, אך אימא טענה שאינה יכולה לעשות כן, היות שעליהם לחזור לעבודה בעוד מועד.

כשמלאו לה שבעים החליטה שדי לה בעבודה פיסית ועברה לעבוד בחלוקת עיתונים.

רק בגיל שמונים "יצאה לפנסיה", אך המשיכה להעסיק את עצמה ב"עיסוקון", חדר ובו עסקו קשישי המשק בעבודות יד למיניהן כשעוני קיר

מעוטרים, בובות ומעשי רקמה. גם כשהיתה כבר חולה מאוד, ממש בימיה האחרונים, לא היתה מוכנה לוותר על ה"עיסוקן".
רק בגיל שמונים ואחת הסכימה לוותר על רכיבה על אופניים ורכשה קלנועית, רכב השרד של גמלאי הקיבוצים.
אימא היתה בת 92 כשנפטרה ב-27 באוגוסט, 2007. אבא, אימא ונחמיה הותירו אחריהם תשעה עשר נכדים ונינים רבים.



אמא בת 90 עם אחותי רעיה

דברים שאמרת ביום ההולדת התשעים של אימא:

להביא בית עם דשא ומשק גדול,
 והורים לילדים וילדים להורים,
 ופרח ועץ, מראשית את הכול.
 וקדחתם באר, ונטעתם פרדס,
 והקמתם מפעל לתפארת.
 ויצקתם יסוד, ויישרתם בסיס,
 והנפתם הגג למחסה.
 חלוצים ברמ"ח וסס"ה ובנפש,
 נכונים לכל מעשה וקורבן,
 מקדימים נעשה לנשמע, זה מפני ש...
 רק אתם לבדכם העושים בבניין.
 לא ביקשתם עזרה, לא אמרתם "אין כוח",
 רק תלם חרשתם באדמה בתולה.
 העמקתם הלהב, מחיתם זיעה,
 וזרע זרעתם בדמעה.
 והזרע נבט ויגדל וייתן את פרוי,
 ובבוא חג האסיף בו שמחתם, וקצרתם ודשתם ואספתם יבולו,
 בשק עלי כתף נשאתם.
 לא ביקשתם תמורה, גם חשבון לא עשיתם,
 ובבוא סוף היום, אל האוהל חזרתם.
 שמחים בעמלכם, עולזים בכיסכם הריק,
 כי אתם רק רציתם, לתת ולתת ולתת.

אימא,
 היה זה הישג עצום להגיע כאן, בארץ הזו, לגילך הנישא,
 לאופטימיות ששידרת, לשמחת החיים שהקרנת,
 לאהבת הארץ ולהכרתה, ללמידה, לקריאה בארבע שפות,
 ומצד שני להתגברות על הקשיים העצומים שעמדתם מולם,
 את ואבא ונחמיה ושאר החברים.
 הוכחתם שלא רק שאפשר לבנות כאן משק לתפארת, אלא שאפשר גם לחיות ביחד חיים יצרניים,
 תוך שיתוף פעולה, ויתור ונתינה.
 לא, איני עיוור, אני רואה ויודע מה קורה היום במשק, אך אני רואה גם אותך, את צניעותך,
 את הסתפקותך במועט, את נכונותך לתת,
 את רצונך לתת באמת, ללא תמורה וללא חשבון.
 ואני יודע שיש בעולם הזה ובארץ הזו ובקיבוץ הזה אנשים כמוך,
 ישרי דרך ונאמנים, הרוצים להמשיך את הדרך שאתם הלכתם בה,
 עם כוכב הצפון המצפוני הערכי שלכם,
 ולהגשים את החלום שאתם חלמתם.
 נטלתם על עצמכם בשורה

אלברטו והאופנוע

פעם סיפרה לי אימא זיכרונות מן החודשים הראשונים שלי בבית התינוקות. "חודש ראשון לא עבדתי והינקתי, בחודש השני כבר עבדתי, הייתי משכיבה אתכם לישון, וזהו."
 "ואיך זה היה?" תהיתי.
 "אתה בכית חודש ועבר לך."

בשנים האחרונות התפשטה אופנה במקומותינו: יוצאי קיבוצים למיניהם משתלחים בלינה המשותפת, מתארים את המרחק מן ההורים כחוויה טראומטית ומשמיצים את בית הילדים.
 ידי לא במעל הזה.

עד היום אני זוכר לטובה את המגורים המשותפים שלנו בבית הילדים. בעיניי היה זה ארמון; מסדרון ארוך ולצדו חדרים, ובכל חדר ארבע מיטות. בקצה הבית היו תאי השירותים, המקלחת וחדר המטפלות. בקצה השני של המבנה העמידו שולחן אוכל.

לאחר ארוחת הצהריים היו מזיזים את השולחן ומותירים מקום לפינת משחקים. קודם-לכן היה עלינו להיכנס למיטות לשלאף-שטונדה של אחר הצהריים. המטפלת היתה עוברת בין החדרים לוודא שאנחנו אכן נרדמים. מדי פעם בפעם נשמעה צעקתה: "ראש לקירו!" הדרך היחידה למנוע מאתנו לדבר זה עם זה ולהצחיק זה את זה.

בשעה חמש היינו אוכלים ארוחת ארבע בחדרי ההורים, לאחר שסיימו לעבוד. התפריט היה קבוע: לחם עם ריבה, לקראת השעה שמונה חזרנו לבית הילדים, שעת השכבה. ההורים היו עושים תורנויות להשכיב אותנו, להשמיע באוזנינו שיר ערש, לספר סיפור.

אימא ואבא הרבו לספר לי את סיפורי האחים גרים. בעברית, שכן כל שהרבה לדבר עברית הרי זה משובח, וממילא לא הבנתי גרמנית.

כשההורים עזבו את בית הילדים נשמנו לרווחה. הגיעה שעת ההשתוללויות: היינו שופכים מים על הרצפה, מוסיפים סבון ומחליקים הלון ושוב. חגיגה אמיתית.

לא פעם חמקנו מחדרנו ופשטנו על מטבח חדר האוכל של הקיבוץ ולקחנו מן המחסן ומן המקררים מכל הבא ליד, נתחי בשר עסיסיים, פרוסות נקניק ריחני, עוגות, בייסקוויטים, ממתקים ופירות.

היה עלינו לבחור בחלון הזדמנויות שכן גננת שומרת לילה היתה מסתובבת בין בתי הילדים, לוודא שהכול כשורה. תמרנו את פעילות הלילה שלנו כך שכאשר הגננת הגיעה השמנו עצמנו ישנים שינה עמוקה, למעט פעם אחת שהטמנו לה מארב: קשרנו את הדלת החיצונית לדלת

פנימית. כאשר פתחה הגנת בעוצמה את הדלת, ושלחה את ידה להדליק את האור, חבטה בה הדלת הפנימית בעוצמה. הגנת צעקה בבעתה, ואנחנו התגלגלנו מצחוק.

היתה זו תקופה מעצבת שבה קשרנו בינינו קשרי חברות אמיצים שליוו אותנו במהלך חיינו.

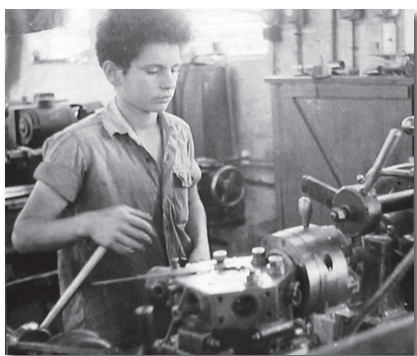
בכיתה ו' עלינו כיתה, תרתי משמע. התחלנו להשתלכ בעבודות המשק. מקום העבודה הראשון שלי היה המפעל לאביזרי השקייה.

ביום הראשון לעבודתי באתי למפעל ברגליים יחפות, כפי שהורגלתי להלך בשבילי הקיבוץ. המסגר יהודה מיינצר ראה אותי, ואמר: "לא לא לא, לא ככה," וצייד אותנו בנעלי עבודה.

החל בכיתה ו' גייסו אותנו לעבודות במשק. בחורף נערכו תחרויות קטיפ הדורים בין הכיתות. מי שקטף הכי הרבה הוכרז מנצח, אבל בסוף הכול קיבלו אותו פרס. כולנו רצינו לעבוד על טרקטורים, אבל במשק היו פחות טרקטורים מתלמידים. גם אני חלמתי לשבת בעמדת הטרקטורן, אבל נזכרתי בשיחה עם אבא שיעץ לי להקדים וללמוד מסגרות לפני כל מלאכה אחרת כדי להכשיר את עצמי לעבודות טכניות למיניהן.

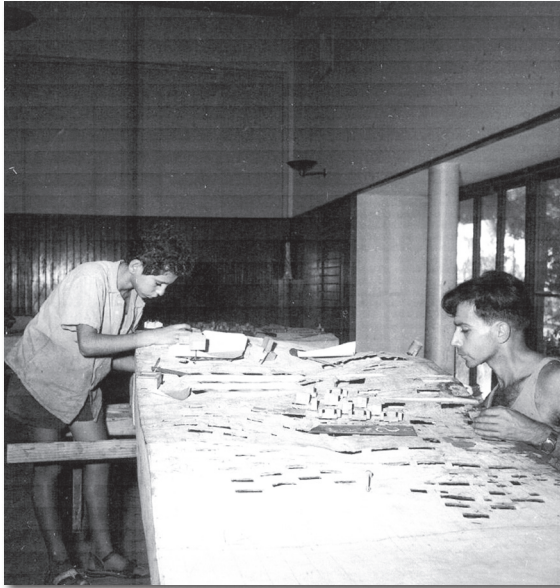


במפעל



ליד מחרטה במפעל

שיבצו אותי אפוא כשוליית מסגר במפעל לאביזרי השקיה. לאחר מותו של אבא אימץ אותי יהודה כאילו היה אבי, והכשיר אותי לעבודה בעדינות רבה. הוא ידע לעבוד לעילא ולעילא. הוא השחזז מקדחים וסכיני חריטה, ידע לרתך, כאילו נולד מסגר. מן הרגע הראשון היתה לי תחושה שהוא יודע הכול.



עם יהודה מיינצר (מימין) במפעל

לצדי במפעל
עבד חיים, ילד שחלה
בשיתוק ילדים
והתקשה ללכת
ולעמוד. כדי לאפשר
לו לעבוד קדח יהודה
חור ברצפת הבטון,
הכניס צינור של שני
צול, הרכיב עליו כיסא
אופניים וכך צירף את
חיים לצוות העובדים.

יהודה לימד אותי עבודת כפיים מהי, כיצד להשתמש בכלי עבודה, כיצד להבחין בין חומרים שונים, ובתוך כל אלה הקפיד על סדר וניקיון. הוא אסר עליי להשתמש בכלים מכניים. הכול עושים ביד, רק ביד, לקדוח, להשחזז, לנסר, זו הדרך לרכוש מיומנות אמיתית ואין בלתה. נכון, הרבה יותר נוח להכניס גוש עץ למלחציים ולהפעיל את המשור החשמלי. אבל אין לעשות קיצורי דרך, צריך להרגיש את העבודה בידיים. לצדנו עבד גם אניס, עובד שכיר שעבד בקבלנות, זריז מאין-כמוהו. ממנו למדתי כיצד ליצור סדרות של מקשרים מכאניים (קופלונג), ואף התעליתי עליו. רציתי לעמוד בקצב שלו, והמצאתי פטנטים למיניהם איך להקל עליי את העבודה. למשל, פיתחתי שיטה ולפיה אין צורך להעביר ידנית את הקופלונג המוגמר לחבית אלא לאפשר לו ליפול אוטומטית לחבית, וכך הצלחתי להדביק במשהו את קצב העבודה של אניס. היינו כיתה גדולה בת כשישים תלמידים. ואולם בפילוג הגדול בשנת 1952 כאשר חברי משק שלנו תומכי האיחוד פרשו לנצר סירני, הצטמצמה

גם הכיתה שלנו ועמדה על ארבעים ושלושה תלמידים. היינו חבורה מגובשת של נערים. לא פעם יצאנו יחד לחוף הים בנבי רובין או לטיול רגלי למגדל אשקלון, העיר החדשה שהוקמה על חורבות מגדל הערבית.

תמונות נעורים



אחד מחבריי הטובים היה יפתח בן-אשר שאמו היתה שנים רבות הגנת והמטפלת שלנו. אביו היה חיים בן-אשר, חבר הכנסות הראשונה והשנייה. פעם נלווינו יחד יפתח ואני לאביו חיים בנסיעה להרצאה של שר החוץ משה שרתוק בקיבוץ חצרים. נסענו בג'יפ עם נהגת. הג'יפ התקלקל בדרך ולא יכולנו להודיע למארחים שאנחנו מתעכבים. בחצרים דאגו לנו, הצליחו לארגן פייפר שנשלח לחפש אותנו. הפייפר אכן איתר אותנו, עשה כמה באזים וחזר לדווח שאנחנו בדרך. אני לא זוכר דבר מן ההרצאה, לבד מן המפגש הבלתי אמצעי עם משה שרתוק. היתה זו הפעם הראשונה שראיתי פנים אל פנים מישהו מ"אבות האומה". אגב, פרופ' יפתח בן-אשר הוא היום מומחה בינלאומי לפיסיקה של הקרקע.

גם גורי פלטר היה בן כיתה שלי, הקשר שלנו התחיל בעצם מבית התינוקות. והנה הראיה: תמונה של שנינו, שני תינוקות במריצה. גורי היה חבר לחיים, חברי הטוב עד היום הזה.

החכם של הכיתה היה אחי (אחיעזר ברנד). כבר בגיל עשרים ושש היה לדוקטור, גם הוא פרופסור ידוע, מן המוחות המבריקים של מכון ויצמן.



(ארבעה מבני המחזור שלי היו בסופו של דבר טייסים. כשהצטרפנו לקורס טיס נזקקנו לברכת הדרך של הקיבוץ. ארבעה טייסים פירושו של דבר שמונה ידיים פחות בעבודות המשק. אין בעיה, אמרו במשק, תלכו לקורס, הרי ממילא תיכשלו. במחזור קודם אכן נכשלו שניים שהלכו לקורס, ובמשק סברו שזהו דפוס כישלון קבוע. המשק טעה. כולנו עמדנו בהצלחה בקורס. שלושה מאתנו היו לטייסי קרב. אחד מאיתנו היה לטייס בטייסת קלה וטייסת מסוקים.)

כמעט כולנו היינו חברים עוד מבית התינוקות. גדלנו ביחד, למדנו ביחד, משפחה אחת גדולה. רק חברי אלברטו היה ילד חוץ, עולה חדש ממרוקו. הקשר בינינו התהדק על רקע תחביב משותף: לגנוב מכוניות מכל הבא ליד. וכשלא נמצאה מכונית לגנוב, גנבנו אופנוע או טרקטור. כל בעל גלגלים היה ראוי לגניבה ואנחנו היינו ראויים לו.

גם אופנועים גנבנו. דהרנו בשדות המשק במהירויות עצומות, חשנו שאין מהיר מאתנו, שהשמים הם הגבול.

פסגת ההישגים במסע הגניבות שלנו היתה הופעתנו בטקס הבאת הביכורים במכונית שנראתה כאילו נוסעת מעצמה. היה זה טקסי פורד לכן מודל חמישים ושתיים שעמרי חברנו גנב מרופא כלשהו, ואנחנו גנבנו מעמרי. שני ילדים גוצים, מטר וחצי גובה, בקושי מגיעים לגובה ההגה, כך שמבחוץ לא ניתן היה כמעט להבחין בנו.

בהופעה שלנו כאבירים על פורד לבנה כיפרנו במשהו על הופעתו של אבא בטרקטור הישן בטקס ביכורים קודם. בטקס הוא ישבנו על העגלה הענקית והאטית שהשתרכה אחרי טרקטור השרשראות שבו נהג אבא. הטרקטור התנהל לאטו, כאילו יש בידינו כל הזמן שבעולם, וכמובן שהגענו לטקס בפיגור ניכר, הרבה אחרי שהכול התיישבו כבר על חבילות החציר, בעיצומו של הטקס. לא ידעתי אז על מי לכעוס, על אבא או על הטרקטור. בהופעה בפורד הלבנה החזרתי לעצמי את הכבוד האבוד.

במעבר חד, ניתור קדימה לסוף שנות ה-50. בוקר שבת, אני בכוננות

ברמת דוד על המיסטרים. קמים בבוקר, אוכלים ארוחת בוקר בחדר האוכל והולכים למועדון. אל המועדון מגיע יוסי לוי, ידידי הטוב וטוב הלב, רכוב על אופנוע רחב ממדים ורב-עוצמה, משופץ כמו חדש לאחר שנשרף כליל בעלייה לטבעון.

אני רואה את האופנוע ומשהו עובר עליי. יש לי אובססיה, ממש אובססיה לאופנועים. אני מוכרח, פשוט מוכרח, לעשות סיבוב על האופנוע הנוצץ. יוסי שואל אם אני בכלל יודע איך נוהגים בדבר הזה, ואני משיב בחיוך שחצני ש"איזו שאלה, תסמוך עליי," שכן אלברטו הסמיך אותי לקרוע את דרכי העפר של המשק באופנועים הגנובים כבר כשהיינו ילדים. האמת היא שאני לא בדיוק בקיא לחלוטין ברזי הנהיגה על אופנוע. אני זוכר שיש לו שתי ידיות על הכידון ושתי רגליות לרגליים, אך איני זוכר מה עושה כל ידית. רק את ידית הגז אני מכיר היטב, אם כי אני לא זוכר לאיזה כיוון יש לסובב אותה, מהו מצב הסרק ומהו הילוך הנסיעה. במקרה הגרוע אלמד מן הניסיון, ובכל מקרה, אני הרי טייס מיסטר מוסמך ובקיא, ומה זה בשבילי אופנוע. קטן עליי.

יוסי מתניע את האופנוע עבורי, אני נותן פעמיים גז, מושך בידית הימנית, מנסה להכניס לראשון, כמובן שלא נכנס, מושך בידית השמאלית, מצליח להכניס לראשון, עוזב את הקלאץ' והאופנוע מזנק קדימה. עכשיו קורים כמה וכמה דברים בעת ובעונה אחת:

אני מחליק לאחור וחש כיצד הכיסא מחליק קדימה מתחתיי. כדי לעצור את התנופה לאחור אני מחזיק את ידיות האופנוע בחוזקה וכתוצאה מזה נותן יותר גז, אך בדרך זו אני מחליק עוד יותר לאחור. אני מאבד את העשתונות, ואז... אני מבחין באוסטין הירוקה של אגסי מגיחה במפתיע מאחורי אחד המבנים חותכת את הסיבוב הנמצא מרחק עשרים מטרים לפניי. אני מבין שעליי לעצור, אבל איני זוכר כיצד בולמים את המפלצת הזאת בדהירתה. בצר לי אני מחליט על שיטת ניסוי ותעייה, לוחץ על כל ארבע ידיות ההגה והרגליים; משהו, כך אני מקווה, יעשה את העבודה.

המרחק ביני ובין מכונית האוסטין קטן עד כדי עשרה מטרים. אגסי נמצא באמצע הסיבוב ואני מתחיל לשבור החוצה. ואז, כמו שאני מתחיל ללחוץ על הידיות אני נכנס באוסטין במהירות רבה. האופנוע נעצר באחת, ואני עף מעל לאוסטין כחץ שלוח, ונוחת מעברה השני.

התוצאות:

לאופנוע המחודש שני טלסקופים שבורים ועוד כמה חלקים שעברו ובטלו מן העולם. הכנף השמאלית הקדמית של האוסטין נכנסה לתוך הגלגל הקדמי השמאלי ולא היה אפשר להשתמש בהגה. אני, בר-מזל שכמותי, יצאתי בריא ושלם. יוסי לא כועס, הוא צוחק עד השמים. אגסי בבעייה: הוא היה בדרך לעפולה להסיע את חמותו. התאונה פגעה הן

במכוניתו האהובה הן ביכולתו לעמוד בלוח הזמנים המשפחתי. בשבת הבאה אני כבר בדרך לקיבוץ, מודאג: מה יגיד מורי ורבי אלברטו, מה יגיד הגזבר. יצאתי בזול: אלברטו, חברי הטוב, התייחס לכל העניין בצחוק, ללמדני שגם מכישלון אפשר לצחוק. מן הגזבר למדתי שלא על כל כישלון משלמים. בשביל זה יש קיבוץ. קופת הקיבוץ השלישה מאה וחמישים ל"י לכל אחד מן הנפגעים, והתאונה נחשבה כלא היתה. עכשיו, כשאני כותב את הדברים האלה, יותר מחמישים שנה לאחר התאונה, אני נזכר שלא נפגשתי עם אלברטו כל אותן שנים. צער תוקף אותי על חברות שנגוזה בדרכי החיים, ואני מתגעגע. יש געגועים המלווים אותנו כל ימי חיינו, שקועים עמוק בתוכנו, אולי יפוגו ואולי לא. ואלברטו, אם אתה קורא את הדברים האלה, אנא הטרח עצמך ובוא להלוויה שלי, אפילו עם פורד לבנה מודל 52, הנח איזו אבן, פרח, או אפילו כוס יין קברנה. הגיע הזמן שניפגש סוף סוף.

אילנה

לא אהבתי לרקוד. ישבתי בצד וצפיתי באחרים רוקדים. אני ועוד כמה שלא אהבו לרקוד.

למזלי גם אילנה לא רקדה. ילדה יפה, צעירה ממני בשנתיים, אני תלמיד י"א, היא תלמידת כיתה ט'. ישבה לצדי והסתכלה. התחלנו לשוחח, התמדנו בשיחה, והשיחה התארכה עמוק אל תוך הלילה, הרבה לאחר שהרוקדים הלכו הביתה.

אילנה היתה ילדת חוץ, בת תל-אביב שעברה למשק בעקבות אחיה שנישא לרחל, בת המשק. רחל היתה בתו של אריה חצור, מנהל בית הספר. חצור היה בעל פתיל קצר, הרשה לעצמו לסטור לילדים גם על הפרעות משמעת קלות. לרחל היה חדר משלה עם מפתח משלה שאותו היתה מניחה במקום מסתור. אני מתעכב מעט על הגנאלוגיה המשפחתית איך נתגלגל המפתח לידי אילנה ולי ואיך זכינו בחדר משפחה משלנו, עד שיום אחד תפס אותנו אריה בחדר, נזף בנו קשות, התרה בנו שלא נחזור על כך. הקשבתי לו ברוב קשב, אמרתי "בסדר", חיכיתי לסטירה כי תבוא, אך אריה יותר משום-מה על הסטירה, ואנחנו חזרנו להשתמש בחדר.

(הערת ביניים: הן דור היקים הן אנחנו הצברים השתמשנו רבות במילה "בסדר", אבל במבט לאחור אני יודע שכל דור הבין אותה במובן אחר. כאשר יקה אומר "בסדר" הוא מתכוון לסדר הקיים בעולם, לפי הבנתו, כמובן. כשצבר אומר "בסדר" אין לו מושג על מה הוא מדבר, הוא כלל אינו יודע מה זה סדר).

כך היה השימוש בחדרה של רחל ביטוי לאחת מתכונות האופי שלי, לעשות תמיד את מה שאני רוצה לעשות. תרצו, דוגמה לעקשנותי, לדעתנותי; תרצו, דוגמה לדבקותי במטרה. עד היום אני מאמין שכאשר אדם מאמין בצדקת דרכו עליו להמשיך וללכת בה, גם אם היא מנוגדת לדעת הסובבים אותו.

במקרה של אילנה, לפחות, עקשנותי הוכיחה את עצמה. היה לנו נחמד מאוד בחדר של רחל.

לאחר חצי שנה של חברות החלטנו שהגיע הזמן להופעה זוגית אצל הוריה של אילנה בתל-אביב. לפני שנסענו, קיבלתי צרור עצות שימושיות מאימא: תנעל נעליים (הלכתי יחף בדרך-כלל), תתחיל להשתמש במסרק (היה לי שיער ארוך, מסולסל ולעתיים נדירות חשתי צורך להפגיש אותו עם מסרק) וכשיגישו לך סלט, אל תשתה את המיץ של הסלט.

לעצה האחרונה היה בסיס ממשי במציאות. אחת ההנאות שלי ליד

השולחן בחדר האוכל היתה לקנח את אכילת סלט העגבניות בלגימת המיץ שנותר בתחתית הצלחת, כל עוד המנהג הזה נעשה בחוג המשפחה או החברים בחדר האוכל של הקיבוץ, ניחא, אבל בבית המכובד של אילנה בתל-אביב?

כאילו ביקשו להעמיד אותי במבחן, הכינו בביתה של אילנה סלט נהדר, עסיסי, עשיר בירקות - וכשהתרוקנה הצלחת נותר האדום-האדום הזה בקרקעית, שולח לי מסר מפתה להרים את הצלחת ולספק את תאוותי. אני מביט ברוטב ועיניי כלות. אבל אימא אמרה להתנהג יפה. יותר מדי מוטל על כף המאזניים.

אבל אז קרה הבלתי צפוי. אילנה סיימה לאכול את הסלט שלה, ובלא היסוס, הרימה את הצלחת ושתתה את המיץ בלהיטות. הזדרזתי לנצל את המומנטום, לגמתי אף אני את שארית הסלט, ורווח לי.

היינו ארבעה, אילנה ואני, ועוד זוג. את ימי הקיץ היפים בילינו יחד בחוף נבי רובין הוא פלמחים. את הדרך לחוף מן הקיבוץ עשינו ברגל, על חולות ובנתיבי שיירות. שעות ארוכות ישבנו על החוף, מדי פעם בפעם נכנסנו למים, גם כשהיו סוערים, והגלים טלטלו אותנו מצד לצד, עשו בנו כבשלהם, ואנחנו נהנים מכל רגע. הגלים הסוערים השתלבו היטב בסערה שבלב.

לא פעם משכנו את הביילוי על החוף אל תוך הלילה ואל היום שלמחרת. למדנו להקים מושבה של אוהלים משמיכות, הצטיידנו בחדר האוכל בפתילייה, כלי בישול ופריטי מזון. בסוף יום של כיף היינו מכינים לעצמנו סעודות שחיתות ללקק את השפתיים. היינו צנועים. לא נזקקנו לבגדים. רק לבגד ים. לגמנו מלוא הכוס מנעמי נעורים.

עם עמר לאילת

ב-17 במרס, 1954, חזר אוטובוס אגד מחגיגות באילת לצינן חמש שנים להנפת דגל הדין בעיר הדרומית. במעלה עקרים ארבה לאוטובוס חוליית מחבלים שטבחה באחד עשר נוסעיו. היתה זו פעולת הטרור הקשה ביותר מאז מלחמת העצמאות. בעקבות ההתקפה, הצמיד צה"ל ליווי של שני ג'יפים לכל נסיעת אוטובוס לאילת וממנה.

ליל שבת, קיץ 1954. אין מה לעשות, אני מסתובב לי בקיבוץ די משועמם. פתאום, עמר מופיע משומקום.

"אתה רוצה לנסוע לאילת?"

"בטח, אני עונה.

"או. קיי, אז קפוץ ותביא בגד ים, וניפגש כאן בעוד עשר דקות."

"מה הסיפור?" אני שואל.

"פשוט מאוד, הפלוגה שלי היושבת בתל ירוחם אחראית על ליווי

האוטובוסים לאילת, ואפשר להצטרף לליווי."

עמר השתחרר זה מכבר משירות חובה, לכאורה לא היה לו מה לחפש בליווי צבאי של האוטובוס, אבל עמר חפץ בטיול לאילת וידע להסתדר. הוא דיבר עם יגאל מור, המ"פ, בן גבעת ברנר, וזה נתן לו אור ירוק.

עמר מבוגר ממני בשלוש שנים. הוא היה בן שכונת שפירא. הוריו עלו מסלוניקי. עמר ידע לעשות דברים, הוא היה רתך מעולה שעבד בלי מיגון, ונותר עם עין אחת רואה בלבד. הוא עבד כמתחזק מכונות במפעל "רימון", מפעל המיצים ומשקאות של גבעת ברנר. כשהייתי מסיים את העבודה במפעל לאביזרי השקיה של המשק הייתי יורד ל"רימון" לשתות מיץ תפוזים. שם פגשתי את עמר, שם צמחה החברות שלנו.

עוד בתקופת השירות שלו היה מבלה גם את שעות הפנאי שלו במשק עם חברים - וחברות - מבני המשק. הוא היה נערץ על בנות המשק. הן חיזרו אחריו והוא נעתר להן.

"יאללה, רוץ כבר ותביא בגד ים, לא נחכה לך הרבה זמן."

לא התמהמהתי, רצתי לחדר, לקחתי את בגד הים, לא דיווחתי לאיש שאני נוסע, והתייצבתי מוכן לנסיעה.

בתוך רגעים אחדים הגיע ג'יפ ובו יגאל מור ונהג. יצאנו ארבעתנו לתל ירוחם. לא הרחקנו לנסוע והג'יפ נתקע. סתימת דלק. מנוע הג'יפ מקרקר, מטרט, מתלונן מרה, מסרב לזוז.

זה הזמן לראש היהודי להמציא לנו פטנטים. הרמנו את מכסה המנוע, הנהג התיישב על הכנף השמאלית של הג'יפ, האחת ידו אווזת בג'ריקן

דלק, השנייה מחזיקה בצינורית שהזרימה דלק ישירות לקרבוראטור. היה עליו להקפיד כל העת על זרימה אחידה של דלק. כך נאלצנו לנסוע עם מכסה מנוע מורם, כדי שהמכסה לא יסתיר את הראות ערם יגאל שני ארגזי תחמושת על כיסא הנהג, התיישב עליהם ונהג. כך נסענו עד הסדנה בבאר-שבע. פרשנו שמיכות על רצפת המוסך ונרדמנו. בלילה עבדו על תיקון הג'יפ, העירו אותנו והמשכנו לבסיס בתל-ירוחם, שם עשינו את השבת.

במהלך השבת עמדו לפנינו שתי משימות, האחת, היה עליי להתאמן בירי במקלע כבד; הרי סיפחו אותי לכוח האבטחה של אוטובוס נוסעים, ובדרך הזו ממש אירעה כמה חודשים קודם-לכן התקפה אכזרית. הייתי בן שש עשרה. הניסיון הקרבי היחידי שהיה לי עד אז היה ירי ברובה באימוני גדנ"ע, עם תוצאות קליעה טובות במטווחים.

היה זה מקלע מג. - 34, מקלע גרמני נהדר שיודע את העבודה. נדרשתי עכשיו לעבור שיעור מקלע כהלכתו: היה עליי לפתוח את מכסה השרשרת, להזין את המקלע בשרשרת כדורים, ולהתאמן בירי על חביות שעמדו שם והמתינו שאצליף בהן.

המשימה השנייה היתה להביא ארוחת ערב. יצאנו בשני קומנדקרים לחפש עדר עזים ולבחור את האחת הראויה לעלות על שולחנו.

באזור רעו עשרות עדרי עזים, וילדים קטנים נוהגים בהם. כשהבחנו בעדר לא ראינו את הילד. יותר טוב, לא נעים להרגיז ילדים קטנים. המראה נראה כאילו נלקח מקומדיה איטלקית. חבורת גברים עזי נפש מתרוצצת אחר עדר עזים הנס בבהלה מאימתם, עד אשר הצלחנו להניח את ידינו על אחת העזים, להעמיס אותה על הקומנדקר ולדחוס אותה לתוך ארגז מתחת לספסל הקומנדקר. כדי שהחיה המסכנה לא תסגיר את מקום שביה, הושיבו אותי על הספסל.

בדיוק עכשיו משהושלמה מלאכת הציד, הופיע הילד הרועה משומקום ודרש את העז בחזרה, עז? איזו עז? לא ראינו שום עז. הילד המסכן נשאר בשטח, חסר עז אחת. מי יודע מה חיכה לו בבית עת הודיע לאביו על האבידה.

היתה ארוחת ערב טעימה, ולא אכנס לפרטי הכנת התבשיל. למחרת, יום ראשון, יצאנו לדרך. שני הג'יפים כבר היו מוכנים, נקיים ומצוחצחים. המקלעים הורכבו, האחד מלפנים על מכסה המנוע, והשני על חצובה גדולה במרכז הג'יפ.

עמר קיפל שמיכה צבאית והניח אותה על הכנף השמאלית האחורית של הג'יפ, שם הושיבו אותי, כל הדרך לאילת. נזכרתי כיצד אבא נהג להושיב אותי על כנף הטרקטור כשיצאנו לחלץ את המכוניות בחורף.

האוטובוס כבר חיכה לנו בצומת. נסענו בשיירה. הג'יפ הראשון הוביל, אחריו האוטובוס ואנחנו במאסף.

האוטובוס דהר במהירות של 130 קמ"ש, ואנחנו אחריו, בקושי מדביקים אותו. למזלנו, נהג הג'יפ הוותיק כבר הכיר את הדרך בעל-פה, זיהה מהמורות וסיפר בפירוט את היסטוריית הדמים של הכביש: פה התהפך ג'יפ, פה התנגשה משאית בגמל, ופה, ממש פה במעלה עקרבים, אירעה ההתקפה הרצחנית. אילו רק היתה לאותו אוטובוס ההגנה שהענקנו עכשיו לאוטובוס שירד לאילת, שני ג'יפים עם ארבעה מקלעים שיורים כל אחד בקצב אש מטורף של שש מאות כדורים בדקה, כי אז היה אפשר אולי למנוע את האסון או לצמצם את ממדיו.

לא דאגתי. הנהג נראה לי בחור רציני ובעל ניסיון. יחד עם זאת שיננתי לעצמי שוב ושוב כיצד להפעיל את המקלע אם נותקף, ניסיתי לדמיין כיצד אתפקד לאחר שהחייל שלידי יחטוף את הכדור הראשון, כיצד אירה על כל חובש כפייה שאני רואה בשטח.

גלשנו לערבה, עברנו בעין חוצוב עם העץ הגדול והמעייין, עקפנו את כל המכשולים והמהמורות, חלפנו על פני עין יהב ובאר מנוחה, יוטבתה וכבר ראינו את כחול הים ודהרנו לעבר מפרץ אילת. נפרדנו מן האוטובוס, הג'יפ הסיע אותנו לחוף, הישר אל צריף השק"ם שניצב על שפת המים.

מיהרתי להסיר את בגדיי ולקפוץ למים מן המרפסת של השק"ם, אך עמר הזהיר אותי בזמן מפני קיפודי הים הדוקרניים. הצטיידנו במשקפי שחייה ובשנורקל ונחשפתי זו הפעם הראשונה לאוצרות הים המרהיבים, דגים מכל המינים והגדלים בשלל צבעים, אלמוגים מרשימים בתצורות שונות, עושר עצום של בעלי חיים שזה עולמם.

בחדר האוכל של הבסיס חיכתה לנו ארוחה. הופתעתי שכאן, בסוף העולם יש מצרכים טריים כירקות, פירות ולחם, ואפילו תבשילים שונים. שלא בטובתי בלטתי בשטח בנימוסי השולחן המוזרים שלי: השתמשתי בסכין ובמזלג, כיוצא בית יקי טוב. החיילים אכלו בעזרת סכיני קומנדו. חיילי פלוגה ב' בגדוד 890 של חטיבת הצנחנים היו לוחמים ותיקים, גברים של ממש שהתגאו בכריונים שבהם. אחד מהם, "זייתוני הסורי", מן היהודים שהוברחו מסוריה, הרשים אותי בכך שהרים שולחן בשיניו ואחז תול"ר בידו.

את הלילה עשינו על מיטות שדה בצריפים סגורים ללא חלונות. בפתחים הצפוניים של הצריפים הוצבו רשתות עשויות סירה קוצנית ומעליהם טפטפת מים. הרוח הצפונית העוברת דרכם ציננה את החדר, מיזוג אוויר דה-לוקס. עד היום איני מביין מהיכן הביאו כמויות כאלה של מים מתוקים,

חזרנו למחרת בבוקר ללוות את האוטובוס שיצא צפונה. נסענו באותו

מסלול, הדרך אותה דרך, הבורות אותם בורות, המהירות אותה מהירות, המקלעים אותם מקלעים, ואני יושב על אותה כנף חשוף לרוח. חזרתי לגבעת ברנר כלעומת שיצאתי. ההורים לא הבחינו כלל בהיעדרי. ארבעה ימים הילד לא בבית ואיש לא השגיח בכך. ככה זה בקיבוץ, יש יתרונות. מישהו סיפר לי שמישהו שאל את ההורים איפה אני, אבל אימא כרגיל לא היתה מוטרדת, עובדה שחזרתי. אפשר לסמוך על עמר. עמר ידע לעשות דברים.

שער שני

נסיקה



אין זמן לאהבה

לא כיוונתי ללכת לקורס טיס. הגעתי אליו ממש במקרה. למרות שבהיותי נער בניתי טיסנים במסגרת גדנ"ע אוויר ואף עברתי קורס דאייה על גלשן "ורונה" ונהייתי מכל רגע. רציתי להתגייס ליחידת הצלפים, בגלל שהצטיינתי במטווחים, בגלל שלמדתי לקבל באהבה את כאב הרתע בכתף כשיריתי ברובה הצ'כי, וכיוון שחברי הטוב היה עמר הצלף. אבל כמאמר האימרה הידועה "החיים הם מה שקורה לך כשאתה עסוק בתוכניות אחרות".

התגייסתי ב-30 באוקטובר, 1956, יום לאחר שפרץ מבצע קדש. באנו לקלט ואיש לא התעניין בנו. הכול היו עסוקים במלחמה, אפילו האפסנאים. לא היה להם ראש להתעסק עם הדור החדש של לוחמי צה"ל, כפי שאנו ראינו את עצמנו. הכול התנהל בעצלתיים. בחדר האוכל הפכנו את פלטת השולחנות על צדה האחר כדי שלא להתאמץ חס וחלילה ולשטוף אותה, האפסנאים עסקו בחלוקת הציוד והמדים כאילו כפינו את עצמנו עליהם. "תזדרזו", החצפתי פנים כנגד האפסנאים, "אנחנו מפסידים את המלחמה."



בטירונות (אני ראשון מימין)

משום-מקום הגיח לאוהל שלנו חייל ובידו איגרות אישיות מעזר וייצמן, מפקד חיל האוויר שנועדו לכמה וכמה טירונים יחידי סגולה, ואני בהם. "נמצאת ראוי לקורס טיס, ואתה מוזמן לבדיקות פסיכומטריות", נאמר באיגרת.

קיבלתי את הזימון לבחינות כדבר של מה-בכך. מזמינים, אז אני בא. לא היו לי ציפיות גדולות. בחנתי עדיין את השירות הצבאי דרך עינית רובה הצלפים.

המבחנים הפסיכומטריים היו קלים במיוחד, אולי משום שהיה לי רקע מקצועי מתאים, ניסיון ממושך של עבודה על המחרטה בגבעת-ברנר. כשנתנו לי לפרק, להרכיב ולהפעיל מעין-מחרטה, ביצעתי את המשימה בקלות.

למחרת כבר העמיסו אותנו על משאיות והסיעו אותנו לתל-נוף לבדיקות רפואיות. עברתי את כל הבחינות, קורס הצלפים התממהה להיפתח, וכך התגלגלתי פשוט לקורס טיס.

לפתע נחת האסימון, לפתע הבנתי את גודל האתגר. עכשיו התחלתי להתרגש. נמצאתי ראוי להימנות עם הסולתה והשמנה של צבא ישראל, טייס בחיל האוויר הטוב בעולם. אני, יובל אפרת מגבעת ברנר!

ישבתי עם עצמי ועשיתי חשבון נפש. ידעתי שכדי לעמוד באתגר הזה יהיה עליי לוותר על כל דבר אחר שיסיח את דעתי מן המטרה. כך נולדה ההחלטה שקיבלתי ביני לביני להימנע מקשר זוגי כלשהו, כדי לפנות את כל כולי למשימה האתגרית. נפרדתי אפוא מחברתי. גם היום, יותר מחמישים שנה אחרי, אני מתקשה להסביר את המעשה הזה, אבל עובדה: חתכתי.

אהבתי את אילנה, אבל ידעתי: תנאי ראשון להצלחה בקורס המאתגר הזה הוא ראש שקט, ראש שכולו שקוע בקורס, אך ורק בקורס, ולא בשום דבר אחר. ואכן, במהלך הקורס כולו הייתי רווק בודד. לא היה זמן לאהבה.

לאילנה:

אופכתי אומת
נפוא אופכתי
אך אות הכפ"ם
רציתי יותר

צה פיה סוף אכ"ב
או ק"פ, פמ"י
נפאו אכ"ב כמ"ו
או תול"ה קופר

זה אך הגענו לפתח תל נוף, ביום הראשון שלנו בקורס טיס. הורו לנו להניח את החפצים האישיים שלנו בשער הבסיס. בא מדריך ספורט והתחיל להריץ אותנו. רצנו עד משטרת גדרה וחזרה, כשנים עשר קילומטרים. היה זה המבחן הראשון בקורס שתבע כושר גופני, נפשי ושכלי מעולה.

לא היינו ככושר. האימונים המפרכים עוד היו לפנינו, אבל אני ידעתי: אין לי המותרות להתפנק. לא רק שעליי לעמוד בכבוד בריצה הזו, חשוב שאגיע בין הראשונים. במהלך כל הריצה לא הסתכלתי לאחור ולו לרגע. ואכן הגעתי ראשון, אף שהייתי נמוך קומה, אף שאחרים היו ספורטאים טובים ממני, בעלי כושר טוב משלי.

לרגע הייתי בעננים. הנה, שוב הוכחתי לעצמי שאני טוב מן האחרים. אבל אז הבחנתי שחברי חגי הגיע בין האחרונים. לא משום שהייתי טוב ממנו, אלא מן הטעם הפשוט שהוא טרח לעזור למפגרים מאחור.

לקח לי זמן לעכל את הדברים. הודות לחגי רכשתי ביום הראשון של קורס הטיס תובנה שליוותה אותי אחר-כך כל החיים: נכון, שאפתנות היא נכס חשוב, אבל לא בכל מחיר. יש לדעת להגיע ראשון, אבל צריך גם לעזור לאחרים. עליך להבין שאינך מרכז העולם, שבמגרש החיים יש שחקנים אחרים וכמו במשחק כדורגל אינך שווה דבר בלעדיהם.

אני מאמין גדול בחוק הכלים השלובים: תמיד תקבל את מה שתיתן. אינך יכול לקבל יותר משתיתן כיוון שבמקרה כזה יהיה בצד השני אדם שיתן יותר משקיבל. המסקנה: תן את כל כולך ותקבל את אושרך. קבעתי לעצמי שני מבחנים להצלחה בקורס.

המבחן הראשון היה הקורס המכין, קורס קרקעי במהותו שאינו כרוך בטיסה, עם מדריכים "ירוקים" ובית-ספר ללימודי קרקע. המבחן השני היה טיסת הסולו הראשונה. אם אעשה את הסולו טוב, אמרתי לעצמי, אהיה טייס.

לכאורה היו אלה מבחנים מטופשים. הרי הייתי רק בתחילתו של הקורס, והיו לפניי עוד כהנה וכהנה מהמורות שיכולתי למעוד בהן ולגרום לכך שידיחו אותי מן הקורס. אבל הביטחון העצמי שלי אמר: אם אעמוד בשני המבחנים הללו, כי אז אצלח את הקורס כולו בשלום. גם אם אודח, כך סברתי, זה לא סוף העולם, שהרי ארוויח התנסות מרתקת של קורס טיס ואלמד דברים שלא הייתי לומד בכל מסגרת אחרת. באיזה מקום אחר הייתי לומד מקצועות כגון מטאורולוגיה ומבנה מטוס? כל דבר שאני לומד שם זה רווח. אז מה יש לי להפסיד.

שיעורי הטיסה הראשונים שלי החלו בנובמבר, 1957. המדריך הראשון שלי היה היצקי, אני אפילו לא זוכר את שמו המלא ומתקשה להיזכר בפרטים אודותיו. היצקי הספיק להדריך אותי ארבעה שיעורים בלבד, ונהרג בתאונת אימונים. שני ווטורים התאמנו בתקיפת שדה תעופה. שני המטוסים התנגשו זה בזה באוויר, גדעון מגן נטש בשלום, אך היצקי נהרג.

היתה זו הפעם הראשונה שנתקלתי במוות בשירותי הצבאי, ואני עדיין פרח טיס צעיר. טרם הסתפקתי להתרגל אל היצקי כאל המדריך האישי שלי, וכבר היה עליי להתמודד עם אובדן. עכשיו כשאני חושב על זה במבט לאחור איני זוכר אם מישוה הכשיר אותנו במהלך הקורס להתמודד עם אובדן חברים בשלב מוקדם כל כך של הקורס - ולכך שבעתיד עוד נכוננו לנו התמודדויות לא קלות עם השכול.

במקומו של היצקי מונה כמדריך האישי שלי ארלזור לב, הלא הוא זוריק.

זוריק היה טייס נהדר. הוא ליווה אותי תקופה ארוכה בחיי והשפעתו עליי היתה עצומה, לטוב ולרע.

שמו הלך לפניו כשובב לא קטן. אחד הסיפורים שהאדירו את דמותו בעינינו היה הסיפור על אותה טיסה במטוס מוסקיטו באזור ים המלח. זוריק טס נמוך כהרגלו, עד שנקרתה בדרכו לימוזינה מפוארת. לא היה לו מושג מי במכונית, אך הוא היה נחוש בדעתו להותיר את רישומו בשטח, הנמיך טוס עוד יותר, ביקש לעשות "פס" מעל למכונית השרד, עד שמע רעש לא צפוי, והבין שהמדחף פגע בגג הרכב.

עוד בטרם נחת כבר קיבל הודעה שהוא עף מחיל האוויר. התברר שהמכונית שבה פגע היתה מכוניתו של אחד, הברון רוטשילד.

התמזל מזלו של זוריק שאין הרבה כמותו. חבריו הטייסים לא השלימו עם הדחתו מן החיל, הקימו מעין תנועת מחאה עממית, ולבסוף, ביטלו את רוע הגזירה. זוריק חזר לטוס, חיל האוויר הרוויח טייס מעולה, ואני הרווחתי מדריך מבריק שמשנתו כטייס ליוותה אותי כל חיי.

המטוס הראשון שבו התאמנתי היה הסטירמן.

הסטירמן היה מטוס קשיש מתוצרת ארה"ב שתוכנן בשנות ה-30, מטוס דו-כנפי דו-מושבי ששימש במהלך מלחמת העולם השנייה כמטוס אימון ראשוני בחילות האוויר של צבא ארצות הברית, הצי האמריקני ובחיל האוויר המלכותי הקנדי. בתום המלחמה נוצר עודף רב של מטוסי אימון והם נמכרו במחירי מציאה בשוק החופשי. חיל האוויר קלט אותו כמטוס אימון בשנת 1949 והוא נשאר עמנו עד תחילת שנות ה-60. מנועו ומבנהו החזקים, כמו גם תכונות הטיסה שלו, הקנו לו מעמד מיוחד בין מטוסי ההדרכה.

אני זוכר את טיסתי הראשונה עם זוריק. הוא המריא ובשלב מסוים אמר לי: "אתה לוקח, תעשה איזה תרגיל שאתה רוצה." לא השבתי, אך במוחי כבר הגיתי את מהלך התרגיל שאבצע. החלטתי לעשות תרגיל "אימלמן" (על שמו של טייס הקרב הגרמני האגדי מקס אימלמן) שמשמעו הפעלת כוח מנוע גדולה יותר מבתרגיל לולאה רגיל. אין זה תרגיל פשוט כלל ועיקר: אם אינך צובר מהירות גדולה דיה בתחילת הלולאה, המטוס עלול להזדקק ואולי אפילו ליפול.

ממצב של טיסה אופקית, משכתי את הסטיק ופתחתי מנוע כדי שהמטוס יתרומם אל-על. ואולם המטוס לא נענה לי, התקשה לטפס מעלה ונעצר במעלה הדרך.

נקלעתי למצב בלתי אפשרי שבו לא ידעתי כיצד להמשיך. זוריק הגיב מיד ולקח את ההגאים והחזיר את המטוס לטיסה ישרה ואופקית. "מה רצית לעשות?" שאל.

"רציתי לעשות אימלמן," עניתי מבויש.

זוריק נדהם: "לא ככה עושים את זה! בשלב מתקדם יותר של הקורס אראה לך כיצד עושים זאת."

הלקח שלמדתי: בשמים אין קיצורי דרך. אם ברצונך להגיע לרמת טיסה גבוהה עליך לחשוב מראש מה בדיוק בכוונתך לעשות וכיצד עושים זאת. לא שולפים מן המותן. שם המשחק: לתרגל, לתרגל, לתרגל עד שאתה חושב שלמדת את כל התרגילים. אבל לעולם אין לומדים הכול, תמיד יש הפתעות, והמבחן הוא לדעת להתמודד עם הבלתי צפוי. יפתח ספקטור אמר פעם: בחיים הכול בלתי צפוי, והבלתי צפוי ביותר הוא שהכול יתנהל כצפוי.

תא הטייס בסטירמן היה פתוח. טסנו אפוא מוגנים מן הקור במשקפי מגן, מעילי רוח, מכנסיים שומרי חום ונעלי פרווה. בחורף כל טיפוס של חמש מאות רגל פירושו ירידה של מעלת חום אחת. כשהגענו לגובה חמשת אלפים רגל היה עלינו להתמודד עם טמפרטורה של אפס מעלות חום.

כשהחורף היה בעיצומו, החבר'ה העדיפו את החדרים המחוממים על פני החוויה האלפינית שהציע לנו הסטירמן. ואולם, כשזוריק היה אומר לי "בוא, טסים", לא היססתי לרגע והמראתי אתו אל הכפור בשחקים. מעולם לא אמרתי לא להצעה לצאת לטוס.

על אף מזג האוויר החורפי, זוריק לא ויתר אף לא על טיסה אחת. הוא שלף אותי לטיסות דווקא כשהחל לרדת גשם. נכנסנו לסטירמן, המראנו ופתחנו בלהטוטי אוויר. אוויר צח, אוויר מקפיא.

כזכור, לזוריק היתה חיבה מיוחדת לטיסות בגובה נמוך. כאשר טסנו מעל השדות ניתן היה לראות את פני התלתן מתכופפים ממשב הרוח של הסטירמן.

די היה בעמוד, גשר או מתקן בולט בשטח כדי לגרות בו את הרצון לבדוק את גבולות הסכנה. היינו עושים, למשל, שמיניות סביב שטוצרים (צינורות תומכי ממטרות) בגובה של מטרים אחדים מעל הקרקע.

בימים של רוחות עזות היה צורך "לתקן אל הרוח", פעולה לא פשוטה של התאמת הטיסה לזרימת הרוח. פעולה זו היא אחד האתגרים הקשים יותר שעמם הטייס צעיר נאלץ להתמודד. כמוכן שעם הזמן לומדים כיצד לתקן אל הרוח, עד שטייס מנוסה מצליח לעשות זאת בלא מאמץ ניכר.

את המכין עברתי בקלות. ולא בכדי. היתה לי הכשרה טובה בקיבוץ: כנערים שילבו אותנו בעבודות המשק, במסגרייה למדתי להתמודד עם אתגרים טכניים ואנושיים. פעילות ספורטיבית עשירה, ריצות ארוכות ומסעות מפרכים הקנו לנו כושר גופני טוב. בקיצור, לא היינו ילדי שמנת. כרבים מחבריי בני המשקים הייתי מוכן למאמץ של הקורס המכין, ולכן עמדתי בו בקלות.

בניוטים הייתי מצוין. בניווט מתל מלחתה לרוחמה, היינו שלושה חניכים. שניים אמרו ללכת בכיוון אחד, אני עקבתי אחר כוכב הצפון והצעתי שנלך בכיוון ההפוך. הרוב קבע, הרוב טעה. ושלושתנו תעינו בדרך. גם באוויר ניחנתי בכישרון לחוש במדויק את המיקום שלי, חוש שעזר לי פעמים רבות בעתיד.

רק בלימודי התיאוריה התקשיתי. אבל לא דאגתי, החלטתי שאמתין למבחן השני שקבעתי לעצמי, לסולו סטירמן.

ואכן, את הסולו על הסטירמן עשיתי בקלות. הייתי הראשון בין פרחי הטיס שעבר את הסולו הזה. מכאן ואילך לא דאגתי. ידעתי שאהיה טייס.

הסולו הראשון, נובמבר 1957

שעת ערב, חורף 1957. קר בחוץ, אני יושב בחדר, צמוד אל תנור הפיירסייד. מחשבה רודפת מחשבה. בבוקר יום המחרת נכונה לי טיסה גורלית עם זוריק. אם הביצועים שלי לא יניחו את דעתו הוא עלול להדיח אותו מן הקורס, עוד לפני הסולו הראשון. בתחקיר שלאחר הטיסות באותו יום אמר לנו זוריק: צריך להתחיל לחשוב על סולו.

סולו!! המילה הזו לכדה הכניסה אותי לסחרור של מחשבות.

שוב ושוב דמיינתי בעיני רוחי את מהלך הטיסה, חשבתי על כל פרט ופרט בהמראה ובנחיתה, איך לעשות ומה לעשות כדי להמריא ולנחות כמו שצריך. הנחיתה הטרידה אותי במיוחד. רוח צד עלולה להקשות על שמירת המטוס במרכז המסלול. בקושי נרדמתי. תרועת השכמה.

שבע וחצי בבוקר. אני יוצא לטיסה עם זוריק במטוס, החניך הראשון באימון. המראה טובה, ואני כבר בהקפה של סירקין, ונחיתה ראשונה נהדרת, פשוט מריחת המטוס על המסלול, וזוריק מסמן לי להמשיך, להמריא להקפה שנייה, וגם היא יוצאת לי נהדר, מדויק, והנחיתה פשוט מצוינת, והקפה שלישיית מצוינת, וזוריק מסמן לי לפנות את המסלול לאחר הנחיתה, והוא לוקח ומסיע במהירות לעבר סטירמן שני שעומד בעמדת המראה. הוא אומר לי להחזיק את המעצורים כי אין מעצורי חנייה למטוס הזה, מתיר את רצועות הכיסא שלו, מנתר החוצה ובצעדים מהירים ונמרצים עוצר ליד הסטירמן השני. הוא מדבר עם המדריך היושב במטוס והם מתחלפים, ואני רואה מישהו הולך לעבר המטוס שלי, ומזהה במישהו הזה את ניפתי אלטמן, מפקד הקורס, והוא בא ומטפס על המטוס, מתיישב בתאו של זוריק ואומר לי באוזניות: "טוב חביבי, בוא נעשה הקפה או שתיים." ואני משלים בדיקות חיוניות לפני ההמראה, ומסיע למסלול, מקבל אור ירוק מן המגדל לאישור המראה, וממריא ומקיף את המסלול וכבר אני שובר את הגלישה ומוריד את המטוס על המסלול בנחיתה מושלמת, וניפתי מסמן לי להמשיך להקפה נוספת שגם אותה אני מבצע באורח מושלם, והוא מסמן לי לפנות את המסלול ואומר לי: "טוב מאוד, אני אצא מן המטוס ואתה תמשיך ותעשה הקפה לבד בדיוק כמו שעשינו עכשיו," והוא יוצא, קושר את הרצועות כתא הקדמי, נותן לי טפיחה על הכתף ומסמן לי עם הבוהן את סימן ההצלחה וקופץ מן הכנף אל המסלול. אני לבד עם המטוס, מסיע על המסלול, מיישר, ממריא, ולפתע אני קולט:

אני טס סולו, לבד, תאו של זוריק ריק, אני לבד! לבד! לבד! ואני משלים את ההקפה ונוחת נחיתה מושלמת ומסיע לעמדת החנייה, וזוריק מסמן לי לכבות מנוע וניגש אליי בחיוך גדול ועוזר לי לצאת ומברך אותי לטיסת הסולו הראשונה שלי שאחריה יבואו עוד רבות, אך אף לא אחת תשווה לזו. עכשיו אני יודע: אני טייס, וסיום קורס הטיס הוא רק עניין של זמן, של תאריך. עמדתי במבחנים שהצבתי לעצמי.

כשאמרתי את הדברים לחברים הם ראו בהם שחצנות לשמה, וקצת חטפתי על זה. אבל לא טעיתי בהרבה. כבר בטיסות הראשונות חשתי שאני שולט במטוס, מבין איך מפעילים אותו נכון, מתקן סטיות, מאט או מגביר מהירות כמעט באופן אוטומטי.

יש לי בעיה: אם אני ננעל על משהו, אני נעול עד הסוף. מרגע שאני מקבל החלטה לעשות משהו, אני עושה אותו עד הסוף. כך בטיסות, כך בכל תחומי החיים. יש שיאמרו התמדה, יש שיאמרו עקשנות, אבל מה זה משנה, זה מי שאני, לטוב ולרע.

כך היה גם בקורס הטיס. מרגע שהלכתי על זה, מרגע שעברתי את טיסת הסולו בהצלחה, ידעתי: זהו זה, אני אהיה טייס.

עכשיו משהיה מנוי וגמור עמי להיות טייס, היה עליי גם להוכיח לעצמי שאני אכן טייס טוב. מיד לאחר שעברתי את הסולו הראשון הפקידו בידיי מטוסי סטירמן שהיה עליי להעביר מתל-נוף לסירקין, שם שימשו אותנו לתרגילי הקפות. בטיסות האלה סיפקתי לעצמי את ההוכחה שאכן אני טייס טוב. מרגע שהיינו לבדנו בשמים, אני והמטוס, הרחק מעיניהם הבוחנות של המדריכים, הרשיתי לעצמי להשתולל: מרגע שהמראתי מתל-נוף, טסתי בגובה נמוך, גלגלי המטוס כמעט נגעו בשדות. מזל שאף מדריך לא ראה אותי, מזל שלא נהרגתי. אבל כבר אז נהנית מכל שנייה באוויר. זה עשה לי טוב.

(עכשיו כאשר אני כותב את הדברים האלה אני מתלבט אם יש מקום להשאיר אותם במקומם, שמא טייסים צעירים יגידו, אם יוכל עשה זאת, למה שלא ננסה גם אנחנו. תשובתי לאותם טייסים: אל תנסו את זה בבית. יובל עשה הרבה שטויות בחיים, לא כולם ראויים לחיקוי. טסתי כך מתוך משוכת נעורים. דברי ימי חיל האוויר עשירים מדי בסיפורים על טייסים שנהגו כמוני ושילמו על כך מחיר יקר.)

הרוורד

אחרי הסטירמן עברתי לשלב הבא, מטוס הרוורד. הרוורד היה מטוס שונה לחלוטין: מנוע חזק, גוף מתכתי עם כן נסע מתקפל ותא טייס ענק. כשאני אומר "ענק" אני מתכוון לענק. כדי לשבת בנוח ולהגיע בקלות לדושות היה עליי להוסיף שתי כריות למושב.

הסולו בהרוורד היה שונה מזה שבסטירמן. למדריך שלי היתה בעיה גדולה: הוא לא ידע לטוס, היפוכו המוחלט של זוריק. כשבנדרלי הטיס, הוא תיקן כל הזמן עם המצערת והסטיק, בעיקר בתרגילי אירובטיקה. חשתי שלא כך צריך להטיס את המטוס, וחלקתי את תחושותיי עם שאר החניכים: "חבר'ה, הוא לא יודע לטוס!" "תראו, יוכל מלמד את המדריכים לטוס", הגיבו הקנאים, אבל רובם ידעו שאני צודק.

עד שסוף סוף היתה לי עדנה: זוריק חזר. הוא חזר במקרה, כיוון שבנדרלי חלה. את שתי הטיסות לפני הצ'ק-80 הדרין זוריק. צ'ק-80 היה מבחן חשוב ביותר בקורס הטיס, כמעט כמו המבחנים הסופיים. מי שעבר את הצ'ק-80 חש כאילו עבר למעשה את הקורס.

אף שהמבחן הקריטי הזה היה עדיין לפני, לא התרגשתי, חשתי ביטחון עצמי וליוותה אותי הידיעה שבכל מקרה את הקורס אסיים בהצלחה. לקראת הטיסה עם זוריק הדחקתי את הביקורת שהיתה לי על בנדרלי, ואמרתי לעצמי שלאחר שמונים שעות טיסה עם בנדרלי, עליי לטוס בדרך שהוא לימד אותי, אולי באמת כך צריך לטוס? ואולם כצפוי, זוריק לא היה מרוצה. הוא צעק לי מאחור: "אני לא מבין, מי לימד אותך לטוס. שכחת כבר את כל מה שידעת?"

"כך לימד אותי בנדרלי", אמרתי, "זה מה שהוא רוצה." אבל זוריק חזר



על האני-מאמין שלו: "את הסטיק לא מזיזים, תטיס את המטוס עם העיניים, תסתכל לאן שאתה רוצה לטוס, והמטוס יטוס לשם!"

אני עם זוריק מימיני בטייסת 105
רונה ונסים אשכנזי משמאלי

הבדלי האסכולות אינם דבר של מה-בכך. גישתו של זוריק ליוותה אותי לאורך כל שנות עבודתי כטייס, הן בחיל האוויר הן באל-על. למדתי לשוחח עם המטוסים, והם נענו לי.

היכולת המיוחדת שלי לשוחח עם המטוסים נועדה אולי לכפר על הדו-שיח הכושל שלי עם מכשירים. אפילו עם מכשירי טלפון היתה לי בעיה.

הייתי ב"בסיסי-בכיר", כבר שנה בקורס טיס, כמעט טייס. יום אחד אומרת לי הפקידה שביקשו מגבעת ברנר שאתקשר דחוף. הלכתי למשרד, הסתכלתי על הטלפון, טלפון חוגה, ולרגע לא ידעתי מה לעשות אתו. האם עליי לחייג ואז להרים את השפופרת או להיפך? נראה שהיתה זו הפעם הראשונה שהשתמשתי בטלפון. איזה אבסורד: אני יודע להטיס מטוסים באוויר, אבל רישיון נהיגה אין לי ואפילו בטלפון איני יודע להשתמש.

גם את טיסות המכשירים לא אהבתי, הם נתנו לי תחושה של רובוט. בשלב מתקדם של קורס הטיס בהרוורד היה עליי לקבל הדרכה נוספת במכשירים. ישבתי מתחת לכיסוי מיוחד כדי שלא אוכל לראות את העולם החיצוני ואאלץ לטוס על פי מצוות המכשירים.

אלרואי, המדריך החדש שלי היה בחור עצבני-משהו. קשה היה לו לשלוט בכעסו כשראה איך אני מתעלם מן המכשירים. "תסתכל על המכשירים הנכונים!" צווח באוזניי ונענע את הסטיק מצד לצד בזעם. אבל אני אמרתי לעצמי שמכשירים זה לא הדבר הכי חשוב בעולם - כל עוד המטוס ואני מבינים זה את זה.

את מבחן הניווט האחרון שלי על ההרוורד במקצוע הזה עשיתי עם נחצ'ה יהלום. המבחן נועד לבדוק את יכולתי לנווט מנקודה לנקודה, ולעמוד בלוח הזמנים שהותווה לי. יצאנו לטיסה באיחור בגלל עיכוב כלשהו. כבר בתחילת הטיסה הגברתי מהירות כדי לעמוד בלוח הזמנים המתוכנן. אף ששמירת זמנים בניווט היא אתגר קשה למדי, הגעתי לנקודת היעד בדיוק של פלוס-מינוס חמש שניות. הייתי גאה מאוד בעצמי, אבל נחצ'ה החמיץ פנים: "יש לך מזל", אמר לי לאחר הטיסה.

כעסתי מאוד. הלכתי לשייק'ה ברקת, מפקד הטייסת, ואמרתי לו: "נחצ'ה לא הבין מה היה בטיסה. הגעתי בדיוק בזמן!" אמרתי שאני מוכן לעלות למבחן ניווט חוזר, אבל לא עזר לי דבר. קיבלתי "מספיק בקושי". לא הבנתי אז ואיני מבין גם היום את פשר עיקשותו. ייתכן שרצה לגבות את נחצ'ה ולא להעדיף אותי על פניו. ובכל-זאת, בסופו של דבר העלה לי את הציון ל"מספיק".

האמת היא שהיה זה מקרה חריג. עם הזמן השתפרו הציונים שלי ועמדו מעל הממוצע.



חניך בקורס
טיס, קיץ,
1958

קורס הטיס בסוף שנות ה-50 היה מורכב למדי. חניך במגמת קרב נדרש להתאמן על שלושה סוגי מטוסים עוד לפני שיגיע אל טייסת הקרב שבה יתחיל לפעול כטייס מבצעי. את חוויות הטיסה הראשונות בשלב הראשוני של הקורס צברנו בסטירמן. בשלב הבסיסי הזוטר והבכיר עברנו להרוורד, ובשלב המתקדם של מגמת קרב התוודענו למטאור הדו-מנועי והסילוני.

טייסת 117: מטאורים

התאהבנו במטאורים. היינו עדיין פרחי טיס, אך האווירה בקורס השתנתה. עול המשמעת שאפיין את השלבים המוקדמים של הקורס הוסר מעלינו. לא נדרשנו עוד ללכת בשלשות מחדרי המגורים לחדר האוכל. היתה אווירה מיוחדת. בשלב זה ידענו כולנו שאנחנו בעצם כבר טייסים, גם אם אין לנו עדיין כנפיים ודרגות. ברמת דוד גרנו במגורי קצינים. היות שהיינו רק ארבעה, חגי רונן, נסים אשכנזי, איתן גונן ואנוכי, השתחררנו מן האווירה הקפדנית של הקורס. היינו מאושרים.

המטאורים היו עולם אחר מבית היוצר של בריטניה הגדולה. עד עכשיו ססנו על מטוסים דו-מושביים כסטירמן וההרוורד, כיסא לחניך וכיסא למדריך. גם המטאור 7 היה דו-מושבי, אך היה זה מטוס מליגה אחרת. הוא היה מטוס דו-מנועי גדול וחזק. אלמלא היה נטול תותחים היה אפשר להגדיר אותו כמטוס קרב של ממש.

אחיו הצעיר, המטאור 8 זכה לבסוף בתואר הזה. הוא היה מצויד בארבעה תותחי 20 מ"מ. אחרי כמה טיסות במטאור 7 עברנו לטיסות סולו במטאור 8 עם כיסא אחד שהיה גם כיסא מפלט. סוף-סוף הייתי לבד בשחקים על מטוס קרב, עם ביצועים של מטוס קרב, מרחף בין העננים. היתה זו תקופת חורף. התברכנו בשפע של עננים. בעונה הזו של השנה, בפרק הזה של האימונים, הרבינו לטוס בין העננים שמעל לרמת דוד, חווייה בפני עצמה. בטיסות אלה למדנו שלעתים אין בררה, אסור לנו לסמוך על עצמנו, אפילו לא על אבינו שבשמים, חייבים לסמוך על המכשירים. החשש הגדול הוא מתסמונת ורטיגו, דהיינו תופעה שבה המוח מסרב להאמין למכשירים כי הוא בטוח במה שהוא רואה - גם אם הוא יודע שהמראה עלול להטעות.

כשאתה טס במזג אוויר נוח אתה רואה את האופק, ומתאים את הטיסה לקו האופק. ורטיגו קורה בלילה או בערפל, כשאינך יכול לראות את האופק האמיתי החיצוני. עליך להאמין באופק המלאכותי שבמכשירים, ואז אין לך בעיה.

כשאתה פוגש ענן בשחקים, אתה משתדל לעקוף אותו. ואולם אם אין לך בררה אלא לטוס דרכו, מרגע שנכנסת לענן עליך לזכור להאמין רק למכשירים, לא לשום דבר אחר. ואכן, בעניין הזה לא היו לי בעיות. האמנתי למכשירים, ומעולם לא נכנסתי לוורטיגו.

את המבחן הסופי בניווט בקורס מתקדם במטאור עשיתי עם שי אגוזי. לקחנו את המטוס, הנענו, הסענו למסלול, המראנו ופנינו דרומה. גם כאן

נבחנה יכולת הניווט שלי ועמידתי בלוח הזמנים.
 באזור יוטבתה שאל שי: "איך אתה מגיע מכאן לביר מילחן?"
 "חכה רגע, אני מוציא את המפה," אמרתי.
 "אתה מוציא את המפה?" שאל שי בפליאה, "ומה עשית עד עכשיו?"
 "למדתי הכול בעל-פה," השבתי.
 שי הופתע מאוד, אבל אני הייתי מוכן. שוב הגענו מעל למטרה בדיוק של חמש שניות.

אני זוכר היטב את התמונה: ינואר 1959. היינו בשלב מתקדם של ארבעת החודשים על המטאורים, אך טרם קיבלנו את הכנפיים. הטסנו מטוסים באוויר אבל טרם נחשבנו טייסים, לפחות לא פורמלית. חזרנו ארבעתנו מחדר האוכל ברמת דוד. לפתע הבחנו באוראגן עומד על הליין של מטוסי המטאור שלנו. היה זה המטוס שאתו הגיע ג'ו (פלצ'ק) אלון מחזור לדיון המסכם עלינו, החניכים.

ג'ו היה מפקד טייסת 113, טייסת האוראגנים שבה היינו אמורים לעבור את קורס האימון המתקדם. שמו של מטוס האוראגן יצא לפניו כ"רוצח". היתה לו נטייה מסוכנת "להידלק", יותר מדי פעמים פרצה אש במטוס. כמעט בכל אחד מן הקורסים שקדמו לנו נהרג אחד החניכים. "הנה הרוצח!" פלט מישהו כשראה את המטוס. לא הגבתי, אבל הבטתי בחבריי ואמרתי לעצמי: "אחד מאתנו עלול להיהרג."

לא היתה זו אמירה בעלמא. היתה זו תקופה שבטיחות הטיסה בחיל אוויר היתה מתחת לכל ביקורת, במיוחד באוראגנים. אנשים נהרגו. האוראגן נודע כמטוס מועד לפורענות שגבה קרבנות רבים באימונים. אבל דווקא הטיסות על האוראגן חידדו אצלי את הדו-שיח עם המוות. התייחסתי אל המוות כאל בן לוויה סמוי, מי שאורב לי בכל טיסה, כחיית טרף שרק מחכה להזדמנות להתנפל על טרפה. צריך לראות את הדברים נכוחה: ברגע שאתה נכנס לקורס טיס אתה יודע שאתה עלול להיהרג. נכון, המוות אורב לך גם כשאתה עולה על הכביש, אבל בכבישים אין אוראגנים. איך מתמודדים עם הנתון הזה כשיוצאים לקורס אימון מתקדם באוראגנים? פיתחתי פטליזם נוסח "לי זה לא יקרה". אמרתי לעצמי: "אם מישהו נהרג, זו בעיה שלו, אני לא מועמד להיהרג."
 אבל לפי שעה ציפתה לנו החגיגה הגדולה: מסדר כנפיים.

מסדר כנפיים

*"הבה נצדיע לכל עש וזבוב. מדוע? כי הם נולדו עם כנפיים."
ריצ'רד בך*

סיפרתי את סיפור הקורס כאילו היה עניין של מה בכך, ולא היא. היה זה קורס מפרך שדרש רמה גבוהה של מיומנות, ערנות ודבקות במטרה. עכשיו הגענו אל היעד הסופי: מסדר הכנפיים. חודשים ארוכים חלמנו על הרגע הזה: מסדר הכנפיים, סיום הקורס, קו הגמר במירוץ המתיש של הקורס, ונקודת ההתחלה במירוץ המופלא בשחקים שאת סופו מי יישורנו. חודשים ארוכים השתעשענו בחיזיון הצפוי: אנחנו עומדים על מגרש המסדרים, נרגשים וגאים לעיני בני המשפחות הנרגשים והגאים עוד יותר. מטוסי בית הספר מופיעים במבנה מעל המסדר במטס הצדעה של המדריכים לטייסים החדשים, ומטוסי קרב מתקדמים מרשימים את הקהל בתרגילי אירובטיקה עוצרי נשימה. הכול היה מתוכנן לפרטי-פרטים, עד לדרגת הדיוק של דקות ושניות. הכול נלקח בחשבון, כל האפשרויות פתוחות. רק בגשמיאל שר המטר לא נועצו. גשם סוחף קיבל את פני הקרואים. המפגן האווירי בוטל, ומסדר הכנפיים התכנס לתוך בית הקולנוע של תל-נוף. עם הקרואים נמנו ההורים שלי וחברים שלי, אבל מי שהרשים בנוכחותו יותר מכל היה עזר ויצמן, מפקד החיל. הוא בלט מעל כולם בקומתו הגבוהה, הסתובב בין הקרואים, טפח על כתפו של זה, לחץ את ידו של זה. נראה היה שהוא מכיר את כולם, מאחרון המכונאים ועד המפקדים הבכירים ביותר בחיל. כרבים אחרים גם אני אהבתי את עיזר. הוא הכניס רוח חדשה לחיל האוויר והיא הדביקה גם אותי. הסיסמאות שטבע "הטובים לטיס" ו"ציונות בגובה ארבעים אלף רגל" לא היו מן השפה ולחוץ. הוא האמין בהן באמת ובתמים וידע להטמיע אותן בכל שדרות החיל. כשבאתי לטקס כבר ידעתי את טיבו של הקינוח שהמתין לי בסיומו. מישהו גילה את אוזני כמה ימים לפני המסדר שאני הוא החניך המצטיין של הקורס. הופתעת: אני? חניך מצטיין?

(לימים שאלתי את אריה דגן, המדריך האישי שלי, על מה ולמה בחרו דווקא בי. הוא השיב כי אינו זוכר מה היו הנימוקים להצטיינותי, אבל זכור לו לבטח שכל תרגיל באוויר שביקש ממני לעשות, עשיתי מיד באופן מושלם).

קיבלתי את הידיעה בשמחה, אבל האמת היא שלא היתה בי התרוממות רוח מיוחדת. חשתי כאילו סיימתי זה עתה בהצלחה תרגיל באוויר או טיסת מכשירים, לא יותר מזה.

על אף שהיתה לי סיבה טובה להתגאות: מתוך ארבעים חניכים בתחילת הקורס רק שישה זכו לסיים אותו ולזכות בכנפיים הנכספות. שניים הלכו לטייסת קלה, ארבעה מאתנו סיימו במגמת קרב, ואני המצטיין שבהם. טקס הענקת הכנפיים. קוראים בשמי כחניך המצטיין, ועיזר מעניק לי מגן יפה ועליו דגם של מטוס מיסטר מוכסף. בבסיס המגן הוטבע שמי בצד שמותיהם של חניכים מצטיינים במחזורים קודמים. המגן הופקד בידיי לארבעה חודשים. אחר-כך העברתי אותו לחניך המצטיין של המחזור הבא, הלא הוא אקי, בן קיבוץ דגניה, חברי הטוב ולימים גיסי.



עיזר עונד את כנפי הטיס שלי

כמוני, החניכים המצטיינים בשני המחזורים שלפניי היו קיבוצניקים, וכך גם בשלושת המחזורים שאחריי. יצאנו מן הטקס. היתה לי הרגשה נפלאה: אתה טייס, אתה מלך העולם. ברגע אחד השלתי מעליי את גלימת הנזיר שכפיתי על עצמי בתקופת הקורס. בצריף ממול ישבו שתי בנות משפיים. פתחתי אתן בשיחה. כך הכרתי בחורה שהיתה בת זוגי תקופה ממושכת.

בתחילת דרכי כטייס

קורס אימון מבצעי

חגגנו את הכנפיים בעשרה ימי נופש במלון קטן בטבריה. היינו ארבעה, בדיוק המניין הדרוש למשחק הברידיג'. ישבנו על מרפסת המלון ושיחקנו, אתנחתא קצרה לפני שנתחיל במשחקי המלחמה.

בתום הנופשון התייצבנו בטייסת 113 בחצור לקורס אימון מבצעי (קא"מ). הקורס נועד להכשיר אותנו להתמודד כטייסים מבצעיים במבנה, בדרך כלל בזוג או ברביעייה. נושאי האימון העיקריים היו טיסות יום ולילה, ירי אוויר-אוויר, ירי אוויר-קרקע, קרבות אוויר וניווטים.



במטווחים לעבר מטרות אוויר ומטרות קרקע יכולתי להביא לידי ביטוי את כישורי כצלף. הרי בתחילת הקריירה הצבאית שלי התכוונתי להיות צלף. ואכן, במהלך הקורס הייתי אלוף המקלענות. הייתי משתדל לירות פגז אחד, לראות היכן פגע, וכך לעשות את התיקון הנדרש מן הפגז השני. בטיסה אחת הצלחתי להשחיל במטרה שלושים ותשעה פגזי אימונים מתוך ארבעים. בטיסה שאחריה מספר הקליעות שלי עמד על שלושים ושבע. באוויר-אוויר הגעתי לשיא של שמונים אחוזי פגיעות. (כדיעבד, התברר שעוד שמונה קורסים אחריי לא הצליח איש לשבור את השיא שלי, לתפוס את מקומי במצעד האלופים).

מהו סוד ההצלחה? סבלנות, סבלנות ועוד סבלנות. יש הבדל גדול בין צלף שדה לצלף באוויר. צלף על הקרקע מתמקם לו בניחותא ובוחר לעצמו את העמדה המתאימה ביותר לירי מדויק. לטייס אין עמדה כזו. עליו להתחשב כל העת במהירות המטוס ולשמור על הטווח הנכון מן המטרה. מטרת אוויר-אוויר נקראת "דגל". היא עשויה רשת מלבנית, כשני מטרים על עשרה, הקשורה בכבל למטוס אוראגן אחר.

בטיסות אימונים נטען תותח אחד בלבד בארבעים פגזי אימונים. אם

אין לך סבלנות ואתה מממהר להיפטר מכל הארבעים, או-אז יש סבירות גבוהה שתחמיץ את המטרה. עדיף לפיכך לירות צורות קצרים ומדויקים. ככל שצורות הירי קצרים יותר, כך מעטים הפגזים המחמיצים את המטרה, כל עוד, כמובן, שנשמר הטווח הנכון.

כיוון שירי צורות קצרים, "אספתי" הזדמנויות רבות יותר לתקן טעויות, ולפגוע בסופו של דבר במטרה יותר מאחרים. גיליתי שאני יכול להבחין בפגזים במעופם לעבר המטרה, ומצורר לצרור אני יכול לתקן את נקודת הכוונון ולהשיג ירי מדויק יותר.

ואולם האתגר הגדול באמת בקורס היו קרבות האוויר. ערב קרב האוויר הראשון שלי בקא"מ ישבתי עם עצמי על המיטה בחדרי וחשבתי ארוכות איך אני צולח אותו. היריב שלי בקרב הראשון היה בעל משקל כבד: עמוס לפידות, סמ"ט א' ודמות מובילה בטייסת. מה אני עושה עם זה?

שיננתי לעצמי שוב ושוב את תרגיל ה"תן לו לחלוף" שלימד אותנו יאק (יעקב נבו) בספרו על קרבות אוויר. "תן לו לחלוף" פירושו תרגיל שבו אתה מאלץ את המטוס הדולק אחריו לטוס קדימה ולעבור אותך בלי לאפשר לו להגיע למצב ירי.

מגיעים לטייסת. עמוס מתדרך: "בקרב הראשון אני מלפנים, אתה מאחור. אני אעשה לך תרגיל של 'תן לו לחלוף' ותנסה להחזיק אותי. בתרגיל הבא נתחלף. אני מאחור, ואתה תנסה לעשות לי את התרגיל הזה." המראה. מטפסים לגובה של כעשרים אלף רגל. עמוס מוביל. אני יושב עליו, והוא צריך להעיף אותי קדימה. אבל הייתי נחוש בדעתי להתמודד אתו בדרך שתכננתי מראש. פתחתי מרחק של כחמש מאות מטרים אחריו, מעט יותר מן הנדרש.

"מוכן, הודעתי."

עמוס עשה כל מיני תרגילים, ובהם גם את תרגיל ה"תן לו לחלוף" המפורסם, אך אני הייתי מוכן לכך. ברגע שהוא הוריד את האף מתחת לאופק, הבנתי שהוא סוגר מנוע, סגרתי מנוע גם אני וכך נשארתי במקום, צמוד אליו כעלוקה. עכשיו לא יצליח לחמוק ממני.

את התרגיל שלי עשיתי מעט אחרת.

"מוכן, הודיע לי עמוס. ראיתי אותו במראה יושב מעלי, לא רחוק, מרחק של בין מאתיים לארבע מאות מטרים. עשיתי מיד תרגיל של "תן לו לחלוף" אופקי. שברתי ימינה בכל הכוח, תשעים מעלות, תוך כדי סגירת מנוע. עכשיו שברתי בכל הכוח לצד השני, מאה ושמונים מעלות, והמשכתי ל-"barrel roll" ("גלגול חבית") חזק ימינה, תוך כדי פתיחת מנוע.

איבדתי את עמוס וקיוויתי שהוא שומר שלא נתגש. כשהשלמתי את ה"ברל רול", עם כנפיים מאוזנות, ראיתי אותו עף קדימה חזק למרחק של כשמונה מאות מטרים. זה היה קצר ופראי. למספר אחת לא היה כל סיכוי.

הייתי מאושר: בקרב האוויר הראשון שלי בקא"מ הצלחתי להערים על סמ"ט א', טייס ותיק ורב ניסיון. ניצחתי. ידעתי: זו המהות של קרבות אוויר. אתה חייב לסמוך על עצמך, ורק על עצמך. אתה חייב לבטוח ביכולות שלך. בקרב האוויר אתה אינדיבידואליסט, יושב לבדך בתא הטייס וחייב לקבל החלטות הקובעות את גורלך. לימים, ידעתי, אהיה מוביל של זוג או רביעייה ואז אקבע את גורלם של חבריי למבנה, אבל עוד חזון למועד. אני עדיין בקא"מ.

לאוראגן לא היה דגם דו-מושבי. מכאן שבכל טיסה הייתי לבדי, אני והמטוס. לא היה מי שישמור עליי ויתקן את טעויותיי. ההמראה במטוס ישר הכנף הזה היתה חוויה מיוחדת במינה: המטוס צבר מהירות באטיות מקוממת - בשל מנוע חלש, נטול מבער אחורי. אתה רץ על המסלול, מרים את האף לחמש מעלות ומאפשר למטוס להתייצב באוויר, והוא נוסק לו למעלה בקצב שלו. הרגשה מוזרה: אתה מתאמץ להתרומם, ובכל פעם שאתה מתרומם מעט, מישהו כאילו תופס באחורייך, מניף אותך כלפי מעלה ועוזר לך לטפס.

האוראגן לא ידע חכמות: אם היית מנסה להתחכם ולהרים את האף גבוה מדי, היה המטוס מגלה התנגדות ומאט את טיסתו. האוראגן היה עולה לאוויר ותו-לא. מילים כמו "נוסק" ו"מזנק" לא היו בלכסיקון שלו. על אף חסרונותיו, התרגלתי מהר אל האוראגן ולמדתי ליהנות מן המטוס. מעלתו הגדולה היתה ביכולתו לשאת כמות גדולה של חימוש. הוא היה מצויד בארבעה תותחי 20 מ"מ, שמונה רקטות כבדות ועוד שתי פצצות בנות מאתיים וחמישים ק"ג כל אחת, מאגר תחמושת מעופף. לימים, כשחזרתי לאוראגן כטייס ותיק, ידעתי לנצל את היכולות המיוחדות של המטוס הזה בשדה הקרב, ונהייתי מכל פגז שיריתי.

לפני כל טיסה ערכתי מעין טקס: עטיתי כפפות, קשרתי היטב את הקסדה ויצאתי לטיסה, כקאובי האוכף את סוסו, חוגר את אשפת הכדורים שלו ודוהר לקרב. עכשיו גם אני מוכן לקרב.

למזלנו נבואות הזעם שליוו אותנו בתחילת הקורס לא התממשו. במהלך הקא"מ היו אמנם שתי תאונות (פול קידר ביצע נחיתת ריסוק, עמוס לפידות נטש מטוס בוער), אך איש מן החניכים לא נפגע.

שער שלישי

שיוט



טייס מיסטר סדיר בטייסת 109

ביולי 1959 נקלטתי בטייסת היירוט 109, טייסת המיסטר, המטוס המתקדם של הקו הראשון, אם כי באותה תקופה כבר נקלטו מטוסי הסופר-מיסטר ב-2 (הסמב"ד) הראשונים. המיסטר היה מטוס הקרב משוך-הכנף הראשון של חיל האוויר, בן דורו של הסייבר האמריקני והמיג-15 הסובייטי, מטוס שכיף להטיסו, בעל מערכות הידראוליות המקלות על הטייס להפעיל אותו. יחד עם זאת הוא סבל ממחלות ילדות שנבעו, בין השאר, מעצם היותו מראשוני המטוסים משוכי הכנף. אחד הקשיים היה בעיית הכניסה וההיחלצות מסחרור. המאזנות שלו היו רגישות מאוד, וכל תנועה קלה בסטיק היתה גורמת לגלגול יתר של המטוס.

יום אחד עשינו תרגול קרב אוויר. ההתכתשות היתה ממושכת. מישהו בא אליי מאחור במהירות סגירה גבוהה. היה עליי לשבור חזק עם כל ההגאים - סטיק, מאזנות ורגליים. הגבתי חזק מדי, והמטוס נכנס לסחרור. מד הגובה הראה שנים עשר אלף רגל. על פי הנוהל נוטשים מטוס כשהוא נופל מתחת לששת אלפים רגל. צריך להזדרז. מה עושים?

לא התבלבלתי, לחצתי על הדוושה וגלגלתי את המאזנות לתוך הסיבוב - שלא כמו במטוסים אחרים שעליהם טסתי עד אז. המטוס התיישר, הרים את האף ויצא מן הסחרור.

חזרתי לנחיתה ברמת דוד, מבויש. מה שקרה לא צריך היה לקרות, תולדה של הרעב שלי לאקשן. היינו טייסים פראיים, חמים. בקרבות אוויר סחטנו את המטוס ואת עצמנו עד קצה היכולת.

סוף סוף למדתי לקח: הסחרור הזה, הטיסה על פי התהום, הרגיע אותי, החזיר אותי למקום הנכון.

בסוף תקופת האימונים הגיע שייק'ה ברקת, מבכירי החיל, להתאמן על המטוס. הוא חיפש "מטרה" לתקופת האימונים. התנדבתי לשמש מטרה, אף שנאלצתי לוותר על החופשה שהגיעה לי.

היו אלה עשרה ימים של טיסה נטו. החלפנו לסירוגין תפקידים כמטרות. עשיתי עשר גיחות נוספות, קרבות אוויר ויירוטים, ונהניתי מכל רגע.

הרצון להתעמת עם מטוסים עוינים בער כאש בעצמותינו. התחושה היתה ש"רק תתנו לי מטרה, ואני כבר אתביית עליה." באחד הימים יצאתי כמיספר שתיים של "הבכ"ן" (עזרא דותן) לטיסת אימונים לירי אוויר-אוויר על מטרת דגל.

"הבכ"ן" היה טייס "חם" שאהב לטוס. הוא שחר התכתשויות אוויר ולימים היה אחד המפקדים הבכירים של החיל. הוא היה בעל דיבור שחצני משהו, אבל מאחורי השוויץ היה הרבה מיץ. היתה לו יכולת הובלה מרשימה. בכל

פעם שטסתי כבן זוג שלו, נשמעו הפקודות שלו כאילו הוא יושב לצדי בתא הטייס. תמיד חשתי שיש מוביל היודע היטב מה הוא עושה ולאן הוא טס. אהבתי לטוס אתו, לדעת שיש מוביל שדואג לי ויודע מה קורה לי. היתה לו ראייה מרחבית מרשימה. הוא היה בקטגוריה של "אייסים".

לפתע הפכה טיסת האימון לטיסה מבצעית.

"אתם חמושים?" שאל הבקר את הבן.

"אנחנו חמושים", השיב הבן ללא היסוס, ככלב גישוש שהריח טרף. חמושים? לא מדויק. היו לנו רק ארבעים כדורי אימונים בתותח אחד, אך מתשובתו של הבכר היה אפשר להבין שכל אחד משני התותחים היה חמוש במאה וחמישים פגזים תקינים.

הבקר הבין אפוא שאנחנו ערוכים לקרב, הורה לנו להפסיק את האימון וליירט מטוס חשוד שנע באטיות מצפון לעתלית.

טסנו קדימה דרוכים אלי קרב. אבל לא היה קרב. בתוך רגעים אחדים גילינו שהמטוס החשוד היה מטוס וייקאונט אזרחי שטס בים מול חופי בירות. שוב יצאנו וחצי תאווטנו במטוסינו.

היתה זו הפעם הראשונה שהופנינו ליירוט מטרה. אף שהטיסה הסתיימה בלא-כלום, הפקתי ממנה לקח לעתיד לבוא: כבר מרגע שקיבלנו את ההוראה לדלוק אחרי המטוס החשוד, הייתי נחוש בדעתי - לירות על מנת להפיל.

נכון, על פניו הסיכוי לצאת מעימות בין שני מטוסי קרב הוא פיפטי-פיפטי. כשאתה נתקל במיג בשמים, סיכוייך לפגוע בו שקולים לכאורה לסיכוייך לפגוע בך. אבל מעולם לא היו לי ספקות: אם אכן יתפתח כאן עימות אווירי, ידי תהיה על העליונה. השאלה מי מאתנו טוב יותר, הטייס האויב או אני, מעולם לא עלתה בקוקפיט לדיון ביני לבין אלוהים. היה לי ברור שאני כאן על מנת להפיל אותו.

שעותיי היפות: רוני והסמב"ד

שנת 1960 היתה אחת השנים המאושרות בחיי. בראשיתה התוודעתי לסמב"ד. במהלכה התאהבתי ברוני. ביום הראשון של אותה שנה הצטלמנו, שלושה חברים. התמונה הזאת מונחת כל השנים על שולחן העבודה שלי.



שוב ושוב אני מסתכל בתמונה הזו ולא יכול להרפות. נדמה לי שאין עוד תמונה שיקרה לי כל כך. התאריך: 1 בינואר, 1960. שלושתנו צעירים, יפים, מבטיחים, בטייסת 105. אקי (יצחק ארצי) מימין, תמיר, שרירי, עם בלורית; שמוליק חץ בתווך בפנים חתומות, רציניות, ואני לידם. רגע מונצח של אושר. השמים הם הגבול.

בתקופה האחרונה בילינו חופשות רבות ביחד. אביו של אקי העמיד לרשותו מכונית. חרשנו את הארץ לאורכה ולרוחבה ונהנינו מכל רגע. חץ ואקי היו חברים עוד מתקופת הקורס. אני סיימתי מחזור אחד לפניהם. שלושתנו יועדנו לקורס הסבה לסופר-מיסטרס ב-105. כמו כולם, גם דרכי אצה לי לעבור לסמב"ד, המטוס החדש בעל המבקר האחורי שהיה עכשיו המטוס המוביל של חיל האוויר.

ערב הצבתנו לטייסת 105, נפגשנו אצל שמוליק חץ בשפיים. אני הייתי שם ממילא, ביקרתי חברה. אקי בא מדגניה. דווקא באותו יום לא היתה לנו מכונית. אל תדאגו, כך חץ, אני מסדר להם הסעה לחצור. הוא רק שכח לתאם עם הנהג את המועד המדויק שבו היה עליו לקחת אותנו. הנהג איחר, ואנחנו איחרנו להגיע לחדר התדריכים. יאק, מפקד הטייסת, כבר היה באמצע התדריך. הוא עמד עם רגל אחת על דרגש, ראה אותנו נכנסים, נכלמים, והורה לנו לשבת. "ועכשיו, פסק, כל אחד חמש לירות קנס."

התחלה קשה, אך ההמשך היה בשמים, פשוטו כמשמעו. 105 היתה הטייסת הטובה ביותר שבה שירתי בכל שנותיי בחיל האוויר. האווירה בטייסת היתה מצוינת, המוראל גבוה. טסנו על המטוס המתקדם בארץ. ב-4 בינואר, 1960 ביצעתי את הסולו הראשון על סמב"ד, ובאפריל 1960 סיימתי את קורס ההסבה ונשארתי כטייס סדיר בטייסת, בפיקודו של יאק נבו.

בסמב"ד היה זו הפעם הראשונה אמצעי עזר שנקרא אוטו-קומנד, דהיינו פיקוד חצי-אוטומטי להגאים. נהייתי מאוד לטוס בסמב"ד כיוון שהוא השלים לי את מה שזוריק לימד אותי, כמעט הייתי אומר: נעשינו ממש חברים.

אני זוכר את עצמי יושב ב-105 ואומר לטייסים: תרמזו למטוס מה רצונכם, והוא יעשה כמבוקשכם. כשאני שם את הכוונת על המטרה, אני כאילו אומר למטוס, או.קיי, תשמור על זה, ואז הוא נשמע לך, וכמעט אינך צריך להגות אותו, למעט תיקונים קלים בלבד, עד שאתה פוגע. הודות לגישה הזו השגתי תוצאות ירי מצוינות.

השירות בטייסת 105 היה פרק נפלא בחיי. התנסיתי בשילוב נדיר של שירות בחברת אנשים מופלאים, מטוס מצוין ומזל מן השמים ברצף של אירועים, משהו שלא ידעתי כמותו לא לפני כן ולא אחר כך.

105 היתה טייסת עם הרבה בילויים וחופשות. לעתים קרובות יצאתי עם אקי וחץ לבילויים בתל-אביב. אהבנו בעיקר את מועדון התיאטרון. אקי היה בחור מופנם, לא הרבה לצאת עם בנות. כשהגענו יחד לחתונה של מושיק עופר בתל-אביב, אקי תפס לפתע את הראש, אוי, שכחתי לקחת את אחותי. אין בעיה, אמרתי, נכנסתי למכונית והבאתי את אחותו, הלא היא רוני. היתה זו ההיכרות שהולידה בסופו של דבר את הזוגיות עם רוני, חברות לכל החיים.

הקשר ביני ובין רוני נוצר בהדרגה, בבילויים משותפים עם אקי. אני הוא שליוויתי אותה למטוס הפוגה של אקי בטיסת מסדר כנפיים. אקי היה טרוד בהכנות לטיסה וביקש ממני להכניס אותה למטוס ולחגור אותה למושב.

באותם ימים רוני היתה עדיין בתקן האחות הקטנה של אקי. האהבה

הגדולה חיכתה עדיין מעבר לפינה.
 באחת החופשות בתום "תקופה" (פרק זמן של ארבעה חודשי שירות נקרא "תקופה") לקח אותי אקי לביתו בדגניה. התוודעתי למשפחת ארצי, ולרזי הוויסקי. רוני הגישה לי כוסית ויסקי סאאור, משקה הבית אצל משפחת ארצי. בקושי ידעתי איך שותים חלב, אך לגמתי את החרף-חרף הזה וראיתי כי טוב.



קיץ, 1960

ראיתי בית של אנשים חכמים. כבר מן המפגש הראשון עם ארצי, אבא של רוני, (הכול קראו לו ארצי, כאילו לא היה לו שם פרטי), ראיתי שיש לי עסק עם אדם חכם במיוחד, איש העולם, ידע לדבר שבע שפות, אפילו לטינית, אך מעולם לא התרברב בכך. אמרתי לעצמי: יובל, תזכור, יפה שתיקה לחכמים. החלטתי לשתוק כדי שיחשבו שגם אני חכם. ארצי שבה את לבי בשנינותו. מכתם אופייני לארצי: "אילו ראיתי זאת במו-עיניי לא הייתי מאמין, אבל עכשיו כשאתה מספר לי..."

כשהכרתי את אקי ואת רוני אחותו היתה לי חברה אחרת. לא פעם נהגנו לצאת יחד ארבעתנו: חברתי ואני, רוני ואקי. לימים נודע לי שהחברה

שלי אמרה כבר אז לחברה משותפת: "זה אבוד, יובל יתחנן עם רוני". במילים אחרות, היא ידעה אז את מה שאני עוד לא ידעתי.

אקי אהב את הקשר שהיה לי עם חברתי. כשנפרדנו היה ממש באבל. "אל תשאלני מה קרה," אמר לרוני, והיא נבהלה שמא קרה משהו, עד שבישר לה שנפרדתי מחברתי.

הייתי פנוי לאהבה חדשה, אבל אפילו עכשיו, האהבה של רוני ושלי טרם הבשילה. עוד הספקתי לתת עיניי ביפהפייה אחרת, עדי, חיילת שהיתה מוצבת בבסיס. חיפשתי אותה במשרד. מאוחר מדי, הודיעו לי, היא השתחררה. לא אמרתי נואש, במשרד נתנו לי את כתובתה בתל-אביב, אקי נלווה אליי לנסיעה לתל-אביב, מיספר שתיים שלי בחיזורים.

האימא פתחה את הדלת, ראתה שני טייסים חתיכים דורשים בשלומה של בתה וראתה כי טוב. עדי לא בבית, הודיעה לנו, ונידבה ברצון את כתובתה בדירת הסטודנטים שלה בירושלים.

לא נסענו מיד לדירתה, חזרנו לבסיס. כעבור ימים נסעתי לירושלים.

היה חורף. התלבשתי היטב, נכנסתי למשאית שהועמדה לרשות המדריכים לשימוש ב"אפטר" ועליתי לירושלים המושלגת. ואכן, נערת חלומותיי פתחה לי את הדלת. היתה זו הפעם הראשונה שדיברנו. מזה זמן שמתי עליה עין בבסיס, אבל מעולם לא דיברנו. עכשיו דיברתי ישר ולעניין: אני רוצה לצאת אתך. לקחתי סיכון מחושב. הדעת נותנת שלחתיכה כזו יש חבר. התגובה הראשונה היתה אפוא צפויה: יש לי חבר, אמרה. התגובה השנייה היתה צפויה פחות: יש לי חבר, אבל... הוא עכשיו במילואים, ויש על מה לדבר. נצא יחד חודש, ואחר כך נראה...

היה זה חודש נפלא. בלינו בירושלים, ונראה היה שהאהבה מתלקחת. כעבור חודש הודיעה לי עדי שתקופת הניסיון הסתיימה. מה החלטת? שאלתי, כלל לא בטוח בתשובתה. "החלטתי שהוא..."

נפרדנו כידידים, אמרתי לה את הטקסט המקובל שתמיד יהיה לה מקום בלבי, אבל לא שבתי לראותה.

חודשיים-שלושה אחר-כך רוני ואני היינו לזוג.

הזנקות

הטיסות היו החיים שלנו, מרכז הווייתנו. עשינו טיסות, חלמנו טיסות, דיברנו כמעט רק על טיסות.

אקי הפליא בביצועיו כטייס קרב. יחסיו עם החניכים בקורסים שהדריך היו פחות מוצלחים. הוא נהג לגעור בהם דרך קבע, חטף עצבים ללא הצדקה נראית לעין. נראה שהתקשה להבין מדוע החניכים אינם מצליחים להגיע לרמה שלו. אקי היה אנין טעם. כשחזרנו מיום טיסות, מזיעים, מלוכלכים, ורצנו למקלחת, נהגתי להסתבן בסבון כביסה שקיבלתי במשק. אקי לא רצה לגעת בסבון הזה. הוא העדיף לא להסתבן כלל, ובלבד שלא יואלץ להשתמש בסבון כביסה.

בכל פעם שהמזל האיר לי פנים - מיום שעמדתי על דעתי - זכיתי לכך בראש ובראשונה הודות לעבודה קשה. והנה דווקא כאן, ב-105, זכיתי ברצף של הזנקות שהיו חלום של כל אחד מאתנו. הייתי מושא לקנאה, לקנאת אחים כמובן, אלה שנשארו לשבת בטייסת כשאנחנו הוזנקנו לשחקים.



ההזנקה הראשונה אירעה מיד עם סיום תקופת ההסבה הראשונה למטוס.

יאלו ואני הוצבנו לכוננות ביום אביבי קסום של תחילת מאי 1960. עוד אנו מפרקים את ציוד הטיסה ותולים את הקסדות על הקולבים, והנה נשמע צלצל פעמון הכוננות האדום ממגדל הפיקוח. אנו שועטים לעבר המטוסים, המכונאים כבר מחכים לנו, נקשרים, וכאשר אנחנו מתחברים אל פלאג הרדיו, אנו מקבלים את הוראת הזינוק מן הפקח.

אני לא מאמין למשמע אוזניי: שום תרגיל... ישר זנק, וזהו.

אני מוודא שהכול מחובר כראוי, משחרר את המכונאי, סוגר חופה, וכבר לוחץ על המתנע. המנוע אוסף סיבובים, כל הנוריות כבות, לחץ

שמן, מנוע והידראוליקה, דלק - הכול עשר. יאלו כבר מסיע, ואני מיד אחריו. עולים על המסלול, מקבלים רשות המראה אפילו בלי לבקש. מצערת עד הסוף, שוברים קדימה למבער מלא, מקבלים מהפקח הוראות כיוון וגובה ועוברים לערוץ הבקר. מקבלים ממנו כיוון מדויק, גובה מדויק למפגש. לא להאמין, פשוט לא להאמין.

אני שומר מבנה קרבי לתקיפה, קצת משוך לאחור וקצת הצדה. כל הזמן מבער מלא. בתוך שניות אנחנו חוצים את הגבול עם מצרים ליד רפיח.

הבקר מאיץ בנו. נראה שתמונת המכ"ם ברורה לו לחלוטין. ואכן, באזור ג'בל ליבני אנו מבחינים במטוס מיג-17 מצרי הטס דרומה במהירות, אבל הסמב"ד מהיר ממנו. יאלו מעביר אותי מעט לאחור, מוודא אתי שמפסקי התותחים שלי מופעלים, ונכנס ליעד צליפה על המיג.

פגיעה! ענן שחור מיתמר מן המטוס המצרי, אבל יאלו מהיר מדי. הוא מספיק לירות צרור קצר בלבד וכבר נאלץ לשבור.

אני סוגר מבער, מעביר מנוע לסרק, מעצורי אוויר. הלוואי והיה לי עוד משהו כדי להקטין את מהירות הסגירה על המיג. ואכן, המיג יוצא מענן העשן וממשיך לטוס.

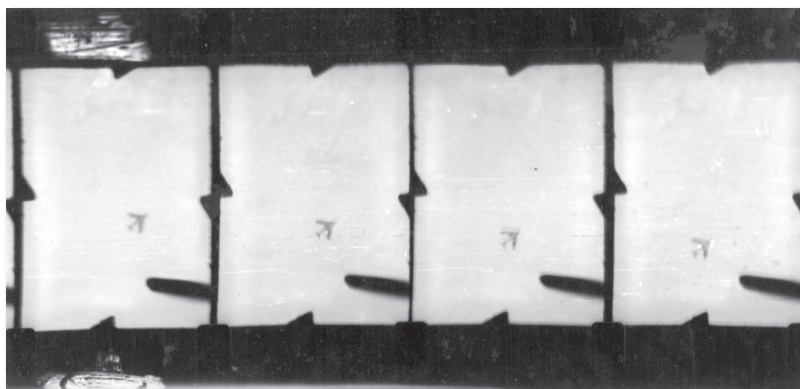
זו פעם ראשונה שאני מזנק, פעם ראשונה שאני רואה מיג בעיניים, פעם ראשונה שיש לי כוונת יציבה על מיג. אילו רק היתה לי מהירות סגירה קטנה יותר!

אני כבר צמוד מאוד למיג. פוגע בו בצרור קצר, ענן עשן מתאבך ממנו, אני בטוח שהוא הולך להתפוצץ לי מול העיניים, שובר ממנו, וכבר מקבל הוראה מהבקר לעזוב את המיג ולחזור הביתה.

בדיעבד התברר שההוראה באה בזמן. במרדף אחרי המטוס המצרי במבער מלא שרפתי כמויות גדולות של דלק. נותרנו עם כמות קטנה של דלק, שהספיקה בקושי לחזור לנחיתה.

מבקשים אישור לבאז, עם קליימבינג רול (גלגול בטיפוס), אך לא מקבלים. כנראה שמישהו החליט להמתין עד לווידוא סופי שאכן היתה הפלה.

מסיעים את המטוס לעמדת יירוט, מכבים מנוע, המכונאים כבר רוקדים על הבטון, טפיחות על השכם. בטייסת הילולה. זוריק כבר פותח בקבוק שמפניה. בינתיים חוזרים צילומי הירי מן המעבדה. הן בצילום של יאלו הן בצילום שלי רואים בבירור שהמטוס נפגע, נראה כאילו הוא עומד להתפוצץ, אבל בשני הצילומים נראה המטוס יוצא מן העשן וממשיך לטוס. פשוט לא להאמין.



צילומי מצלמת הירי

ואז מגיעות שתי שיחות טלפון מתסכלות. האחת מענף חימוש במטה חיל אוויר. מתברר שהפגזים שירינו היו פגזים מסוג חדש המתפוצצים בהשהיה גדולה רק לאחר שהם עוברים את מטוס המטרה, וגורמים לו לנזק קל בלבד. אנחנו לא היינו מודעים לכך שאלה פגזים מסוג אחר שבהם הורגלנו. מתסכל. זה עתה הייתי לטייס מבצעי, והחמצתי הזדמנות להפיל את המיג הראשון שראיתי אי-פעם.

השיחה השנייה מגיעה מענף מודיעין. מתברר שהמטוס המצרי נחת בשלום באל-עריש, וכאילו כדי להעצים את תחושת ההחמצה, מספרים לנו שהמיג נחת ברוגע, ואף יכול להרשות לעצמו לעשות הקפה נוספת כדי להבטיח נחיתה מסודרת.

חשבתני לתומי: לא נורא, אם החמצתי מיג אחד יהיו עוד רבים אחריו. לא ידעתי אז שזה המיג האחרון שאראה בקריירה שלי. המיג האחרון, איזו אמירה עצובה.

הטיסה הזו תפסה מקום של כבוד בהווי הטייסת. הנה שיר קצר שהוקרא בערב הטייסת הבא, כנראה פרי עטו של חץ:

יאלו ואפרת ציץ נחמא,

התאכשו אל איץ אחא.

ירו ירו בה'אלאסה,

אכ פואו נחת בל'י תקאסה,

ועאף פל'אכ סביב... .

אה אסה... .

ההזנקה הבאה נפלה עליי זמן קצר אחר-כך, ב-19 במאי, 1960. הייתי ככוננות עם אוהד שדמי.

יום יפה. צלצול פעמון, אני לוקח את ציוד הטיסה, רץ למטוס. עם חיבור פלאג הרדיו אני שומע את הפקח במגדל קורא לנו לזנק. המכונאי מסמן לי בבוהן מורמת שאני רשאי להניע, אני סוגר את חופת הפרספקס השקופה, לוחץ על המתנע, פותח ברז דלק, הכול בתנועות מכניות, מתורגלות, מהירות.

המנוע מאיץ, המנורות האדומות כבות בזו אחר זו, כל המפסקים למעלה. "אני מוכן," אני מודיע לשדמי ברדיו. מסייעים למסלול, מבער מלא ואנו צוברים מהירות על המסלול. שדמי מוביל ואני אחריו, קרוב מאוד, ממש במבנה מכונס.

הפקח מעביר אותנו מיד לבקר יירוט המכוון אותנו למטרה אווירית בגובה 2,000 רגל ליד עזה.

אני לא ממתין להוראות. אני מרים את שני מפסקי התותחים, מוכן לירות בכל מטרה. בתוך רגעים אחדים אנו מבחינים בדקוטה לבנה ועליה אותיות **UN** שחורות.

בקר היירוט מורה לנו להנחית את הדקוטה בחצור, אך היא ממשיכה בטיסתה לעבר שדה התעופה של עזה.

אנחנו מקבלים הוראה לטוס קרוב מאוד לדקוטה או לפניה, ואם היא לא תיענה, לירות לפני אף המטוס צרורות קצרים בתותחים.

אנחנו חותכים לפניו, פעם אחת עם הגלגלים למטה, נוהל בינלאומי ולפיו על טייס האו"ם לבוא אחרינו לנחיתה. הוא מתעלם מאתנו. אנו שבים וחותרים אותו מלפנים, והפעם יורים צרור פגזים כאזהרה נוספת. ממש מתעללים בו, ואולם, דבר לא משפיע על הברנש הזה. הוא מוריד אמנם גלגלים, אבל ממשיך לטוס דרומה, לעבר השדה של עזה.

בשלב זה מגיעה הוראה לעזוב אותו ולחזור לחצור. על רחבת הבטון ממתין יאק. אני כבר מבין שצל"ש לא נקבל הפעם.

בטייסת מתקבלת הוראה ממפקדת חיל האוויר שנעלה על מדי א' וניסע למטה האו"ם בירושלים, שם מחכה לנו תלונה חריפה על ההתנכלות למטוס האו"ם. לא ברור מדוע הפילו עלינו את התיק ולא סגרו את הפרשה בדרגים בכירים יותר. ייתכן שכך היה נוח יותר לעיזר.

בארמון הנציב בירושלים קיבל את פנינו אחד מפקידי האו"ם, הזמין אותנו לחדרו, ביקש פרטים על נסיבות האירוע. אוהד דיבר, אני כמעט לא דיברתי, וחזרנו הביתה.

שנינו לא התרגשנו. גם לא סברנו שנהגנו לא כשורה. אדרבא, ברצון הייתי מפיל את מטוס האו"ם הלבן הזה. היינו כמו כלבי ציד, ממש. בכל פעם שאני משחזר מצבים כאלה אני נזכר בשיחה עם חגי רונן עם סיום הקורס על כך שיחד עם קבלת הכנפיים קיבלנו "רישיון להרוג". לא המראנו

לשחקים כדי לשחק. באנו להפיל. ודאי, אין לירות במישהו בלי לקבל אישור, אבל יצר התקיפה קינן בנו כל העת, רק תגידו, ואני כבר אעשה את העבודה.

יצר התקיפה התנגש לא פעם בעקרון טוהר הנשק ויצר דילמות מוסריות לא פשוטות. באחד העימותים באוויר אולץ טייס מצרי לנטוש את מטוסו. אחד מחבריי הבחין בטייס הצונח וביקש אישור לירות בו. הוא לא קיבל את האישור. עד היום מהדהד בראשי קולו הרועם של זוריק בקשר: "בשום פנים ואופן - לא!"

טוהר הנשק כבודו במקומו מונח ואין לפקפק בו, אבל האמת חייבת להיאמר: ברגע שניצלו חייו של טייס אויב, אני עלול להיתקל בו למחרת בשמים והוא ינסה לפגוע בי. טוהר הנשק מונח על כף המאזניים כנגד "הקם להורגך השכם להורגו". למי הבכורה?

השאלה נותרת פתוחה, אין לי עליה תשובה. והדילמה בעינה עומדת. שוב הזנקה.

הוזנקתי כמספר שתיים של זוריק למטרה בים, יצאנו במבער מלא וגילינו שלישיית סקייהוקים של הצי השישי. היתה זו הפעם הראשונה אי-פעם שראיתי סקייהוקים. מה זה הדבר הזה? האם הוא יותר קטן ממכוער או יותר מכוער מקטן.

זוריק נכנס איתם למבנה מכונס כדי לזהותם וגילה את דגל ארה"ב על הכנף. סליחה, טעות בכתובת, אמר לעצמו וחזר לבסיס, מן הסתם בתוספת קללה עסיסית.

מדריך בביה"ס לטיסה

כשנה לאחר שקיבלתי את הכנפיים נשלחתי לקורס מדריכי טיסה. בסיום הקורס נערכה תחרות אירובטיקה על הרוורד בגובה נמוך, ובה זכיתי במקום ראשון.

באוגוסט 1960 הוצבתי כמדריך בבית ספר לטיסה. איזו שנה עשירה ומגוונת! קורס האימון המתקדם, הטיסות המבצעיות הראשונות וההזנקות הראשונות כבר היו מאחוריי, וכבר נמצאתי ראוי לתרום מן הניסיון והידע שלי להקים דור חדש של טייסים.

הדרכתני במגוון מטוסים ומגמות: ראשוני סטירמן, בסיסי הרוורד, ומסוף שנת 1961 גם במתקדם פוגה ובטייסת מיון פייפר. בתקופה זו המשכתי כ"הצבות חירום" (הצ"ח) בטייסת 105, בפיקודו של זוריק.

בבית הספר לטיסה פגשתי שוב את ידידי הוותיק מימי הסולו הראשון, מטוס הסטירמן, הפעם כמדריך. אהבתי את המטוס, היה זה מטוס שאפשר להתעלל בו והוא לא התלונן. הוא נענה לכל משובותיי. כך למשל, כשטסתי עליו בלי חניכים, הייתי מגלגל אותו באוויר באמצעות שימוש יעיל בשלושת ההגאים, הגה גובה, מאזנות והגה כיוון, והכול בתנועה חדה.

גם החניכים שלי אהבו את המטוס. אחד החניכים הטובים יותר היה יורם אגמון, שלימים התקדם בחיל אוויר עד דרגת תת אלוף. עשיתי הכול כדי שיוורם יהיה החניך המצטיין, והתחריתי על כך עם המדריכים האחרים. איתרע מזל ובטיסה האחרונה שלנו על הסטירמן הכול הלך מצוין, עד לרגע הנחיתה ממש. אני כבר הרפיתי מן ההגאים והתרווחתי על מושבי, ואז, בעיצומה של הנחיתה, ברגע של היסח הדעת מצדי, יורם עשה משהו, לא יודע בדיוק מה, המטוס נטה על צדו והכנף השתפשה במסלול. איזה ביזיון!

התעשתי מיד. תיקנתי חריף, חריף מדי, שכן עכשיו גם הכנף השנייה התחככה במסלול, והמטוס יצא משופשף מכאן ומכאן.

ירדנו מן המטוס, ועוד בטרם נכנסנו לחדר המבצעים, תפסה אותי הפקידה ואמרה לי שיחזקאל סומך, מפקד בית הספר, רוצה אותי בטלפון. כן המפקד, השבתי. סומך לא השחית מילים. עשרים לירות זה בסדר? זה היה הקנס על הפשלה. יצאתי בזול. יורם לא נבחר חניך מצטיין, אם כי איני סבור שהדבר קשור לאותה נחיתה לא מוצלחת.

ב-3 ביולי, 1961, יצאנו מדריכי בית הספר לטיסה למטס פרידה מן הסטירמן. העלינו לאוויר את כל המטוסים שהיו עדיין בשימוש. טסנו במבנה גדול מעל בסיסי חיל האוויר. צר היה לי להיפרד מן הסטירמן. עד היום שמורה לו פינה חמה בלבי.

עכשיו שינה בית הספר לטיסה את פניו ונכנס לעידן האימון הסילוני. את מטוסי הסטירמן וההרוורד החליפו הפייפר-קב בשלב המיונים, והפוגה מגיסטר בשלבים המתקדמים.

הפוגה היה מטוס בעל כנפיים ארוכות כדאון, בעל גוף צר וזרמי עם שני מנועים צווחניים. זנבו תוכנן כזנב פרפר, והעניק לו חזות נאה.

נובמבר, 1961. יצאתי עם חברי הטוב אקי לטיסת אימון מדריך בפוגה, טיסה שבה המדריכים בוחנים את עצמם, בין השאר בטיסת מכשירים.

ישבתי כמדריך בכיסא הקדמי, ואקי מאחוריי, כנבחן. אקי הטיס את הפוגה בצורה מופלאה. טיסת מכשירים אינה קלה כלל ועיקר, בעיקר משום שהטייס החניך יושב מאחור ואינו יכול לראות את מצב המטוס בשמים. אבל הוא עשה את כל הפניות, הנסיקות והגלישות כמצופה.

לכאורה היתה זו טיסה של מה בכך, אבל אפילו בטיסות פשוטות אורבות לפעמים סכנות בלתי צפויות. במהלך הטיסה הבחנתי לפתע בשכבה דקה של קרח על הכנפיים הארוכות של המטוס היפה הזה. תופעה נדירה ובלתי צפויה. קרח על הכנפיים מסוכן, הוא עלול לחבל בעילוי ואף לגרום לנפילת המטוס.

"אני לוקח", אמרתי לאקי. הורדתי את האף והבאתי את המטוס לשכבה חמה יותר. הקרח הפשיר ונעלם. המשכנו בטיסה עוד זמן קצר וחזרנו הביתה.

אהבתי להדריך. לא הייתי מדריך קשוח, מאלה היודעים לפתוח את הפה, לנבוח על החניכים שלהם. זכר ימי קורס הטיס היה טרי עדיין, חשתי הזדהות עם החניכים, באתי ללמד, לא להתנשא. הייתי מצויד במטען רב של סבלנות, הסברתי דברים שוב ושוב בלי להתעייף. נחשבתי בוחן רחום וסלחן.

לא פעם היה עליי להצטייד בסבלנות של פסיכולוג. אחד החניכים שלי היה בחור גבוה ונעים הליכות שסבל מרגשי נחיתות. בכל פעם שמדריכים גערו בו דומה היה כי קומתו שחה מעט. הגערות לא השפיעו עליו לטובה. אדרבא, הן דיכאו אותו והשפילו אותו עוד יותר.

החלטתי להתערב. לקחתי את הבחור תחת חסותי לכמה וכמה טיסות. עודדתי אותו, הבטחתי לו שבסופו של דבר יוכל להטיס מטוסים ויהיה טייס טוב. יחד עם זאת הערתי לו במקומות שצריך היה להעיר, אבל הכול ברוח טובה, בסבלנות ובסובלנות, בתחושה שזו הדרך היחידה לעשות ממנו טייס. ההשקעה הוכיחה את עצמה. הוא השתפר מטיסה לטיסה, חושיו התאזנו, ביטחונו העצמי שב אליו, הוא התקדם לשלבים הבאים של הקורס, וסיים אותו בהצלחה.

אחד הצ'ופרים של בית הספר לטיסה היה האפשרות לטוס ככל שמתאווה נפשך. ואכן, ניצלתי כל רגע פנוי לטיסה. לא פעם חזרתי לתל נוף מבילוי עם רוני בתל אביב בשעת בוקר מוקדמת, התקלחתי, נחתי

כמה דקות, לקחתי את ההרוורד, טסתי אתו לחצור, נכנסתי לתדריך בוקר ב-105 שכן הייתי שם בהצבות חירום, הייתי עושה שתי גיחות אימונים על הסמב"ד, תחקיר קצר, טס חזרה לתל נוף, נוסע בשאטל לחדר האוכל, בולע משהו לצהריים או מוותר על ארוחת הצהריים, ואם זמני היה בידי, הרשיתי לעצמי הפסקת צהריים קצרה. אם הפסקת הצהריים התארכה מעבר לרבע שעה, קראתי את עיתון מעריב, עיתון איכות באותם ימים. אם היו לי רק רגעים מעטים, הסתפקתי בכותרות ידיעות אחרונות הקליל יותר.

לאחר ההפסקה כינסתי את החניכים שלי לתדריך ויצאנו לטיסת אימונים. לוח הזמנים הדחוס הזה הסתיים בדרך כלל בעוד גיחה אחת או שתיים של טיסות לילה. לעתים תכופות הספקתי לעשות עד שבע גיחות ביום. ולמחרת חוזר לעוד יום של שגרת הדרכה.

נהייתי אמנם מכל רגע, אבל נטלתי עליי עומס עבודה חריג. זוריק הבחין בעייפותי. בתדריכים הייתי יושב לפעמים בעיניים עצומות. עוד לא הייתי נשוי. הוא לחץ עליי לעבור לגור בשיכון משפחות בחצור כדי לחסוך את הנסיעות לתל אביב.

בתוך שגרת האימונים וההדרכה מצאתי את הזמן הדרוש לכילויים. פעם הזמין אותי חגי להופעה של התרנגולים ברמת דוד. לקחתי הרוורד מתל נוף לשדה דב, שם אספתי את רוני, הושבתי אותה במושב האחורי, טסנו לרמת דוד, ראינו את ההופעה, בתום ההופעה קפצנו לשתות משהו במועדון קצינים, וחזרנו עם ההרוורד לתל אביב ומשם לבסיס. שיגעון. במבט לאחור, לא נעים להודות, אבל הייתי שותף לחגיגת הבזבז שהיתה מקובלת באותם ימים, כשהיה אפשר לקבל מטוס לטיסה פרטית בקלות רבה יותר מאשר לקבל רכב.

יו-טו

תחילתו של היום, בוקר של שגרה. ברכה הג'ינג'ית, פקידת המבצעים, כבר גמרה את כל עבודותיה והלכה לקטוף פרחי בר לטובת האגרטל במבצעים. לירה הכלבה (כל אחד נתן לירה בשביל לקנות אותה) רבצה לה על הדשא, מתחממת בקרני השמש החורפית הנעימה. גם אנחנו היינו על הדשא, חבורת טייסי הכוננות. מולנו המטוסים וסביבם המכונאים.

היו אלה ימים של כוננות מוגברת של חיל האוויר מול מטוסי מיג-17 מצריים שנהגו לחדור שוב ושוב למרחב האווירי של הנגב. לפתע התנערה לירה מרבצה והחלה לנכוח. צלצול פעמון האזעקה. נטלתי את הקסדה ושעטתי לעבר הסמב"ד. ג'ו אלון (פלצ'ק), מיספר אחת שלי, כבר היה בדרך למטוסו.

הכול מוכן להתנעה. אני נקשר, שם את הקסדה על הראש, דוחף את תקע המיקרופון למקומו והאוזניות מתעוררות לחיים.

המנוע צובר סיבובים. מחוגי השעונים נעים ומתייצבים במקומם. אני דוחף מצערת ויוצא למסלול. הסיבה להזנקה: שוב זיהה המכ"ם מטוס בלתי-מזוהה מעל שמי ישראל.

אני מתיישר מעט מאחורי ג'ו. תריסי המנוע של הסמב"ד הכסוף שלו נפתחים ונסגרים. הוא פותח מנוע ודוחף מצערת למבער מלא. הזנקה. הכול ברור, הכול מתורגל.

אני אוהב מאוד את התחושה הזו של עוצמה, עם מנוע בדחף מלא, בתנועה מהירה והחלטית לפני, כרכיבה על סוס דוהר המזנק קדימה.

אנחנו שועטים על מסלול 29 ומטפסים מערבה לגובה של ארבעים וחמישה אלף רגל, מעל הים התיכון, ואז פונים שמאלה, מול רפיח.

אנחנו כבר בגובה של קרוב לחמישים אלף רגל. אני מביט אל השמים הכחולים ולפתע אני מבחין, גבוה מעליי, במטוס מוזר דמוי צלב גדול, בעל גוף כהה קצר ודק וכנפיים ארוכות ככנפי דאון. מעולם לא ראינו את המטוס הזה בעבר, ולא ידענו עליו דבר. הוא טס גבוה במהירות אטית יחסית.

דיווחנו לבקר. כעבור רגע עלה על הקשר חברנו לטייסת רמי הרפז ואמר: "שימו לב, זה היו-טו". רמי היה ידען, מן הסתם פתח את הספרים וזיהה את המטוס לפי התיאור שלנו.

היתה זו הפעם הראשונה שנאמר השם המפורש, שמו של מטוס הביון מספר אחת של חיל האוויר של ארה"ב, העין הבולשת שלו בשמי העולם - בעיקר בשמי המזרח התיכון ומעבר למסך הברזל.

עד אותו יום היו אלה טיסות עלומות. היינו חסרי אונים נוכח גיחות של מטוסים שחורים לא מזוהים שחדרו למרחב האווירי של ישראל ונסקו לעתים עד לגובה של שבעים אלף רגל. הגיחות זכו לשם הצופן "ז'ול ורן", ועצם קיומן נשמר בסוד בין בכירי החיל. המטוסים נהגו להופיע בשמי ישראל בעיקר בזמני מתיחות ובמסלולים קבועים. אחד המסלולים החביבים עליהם היה מעל שמי דימונה. הדעות היו חלוקות במטה חיל האוויר בדבר זהותם. היו שטענו כי אלה מטוסי וליאנט בריטיים, אחרים סברו שהיו אלה מטוסי קרוסיידר אמריקניים ששוגרו מנושאות מטוסים בים התיכון.

שוב דלקנו בעקבות הפולש. טייסת עקרב, היא טייסת 105, היתה טייסת היירוט המובילה בחיל. לסמב"ד היה מבער אחורי שאפשר לו להגיע למהירות הקול בטיסה אופקית בגובה מרבי של חמישים אלף רגל, וזאת הודות למבער האחורי המותקן במנועו. הסמב"ד, מטוס הדגל של החיל, היה אפוא היחידי עם סיכוי כלשהו להדביק את המטוס הזה.

ראינו את המטוס הענק הזה בשמים ועקבנו אחריו. הוא מעלינו, לכאורה בלתי-מושג, בגובה שישים אלף רגל, אם כי אטי יותר מאתנו. השתדלנו להיצמד אליו. שיגע אותי שאנחנו ממשיכים לעקוב אחריו מבלי לעשות דבר. איך הוא מעז? איזו חוצפה! באיזו זכות חדר לחצר הפרטית שלנו? המצב תסכל אותי מאוד. הייתי מת להפיל אותו, שילמד לקח. ואולם, כדי להפילו היה עליי להגיע לגובה שלו, לכאורה משימה שהסמב"ד אינו יכול לעמוד בה. מגבלת הגובה התקנית של הסמב"ד היא חמישים אלף רגל, ואולם בטיסת רווחה אגדה ולפיה יאק (יעקב נבו) כבר הצליח להגיע לגובה שישים אלף רגל. אז אם יאק יכול, גם אני יכול לנסות.

חסרונו של המטוס הזר לעומתנו היה האטיות שלו, אך יתרונו הגדול היה הגובה המרבי שאליו יכול להגיע. המטוס המשיך לטוס במהירות אטית בגובה של שישים אלף רגל. היכולת לטפס גבוה יותר מכל מטוס אחר היתה אמצעי ההגנה היחידי שלו.

רפיח חולפת משמאלנו, והנה אל-עריש. אנו חוצים את הגבול לתוך סיני ללא חשש, מתעלמים מן האפשרות שמטוסי מיג-17 מצריים יזנקו לעברנו. היו-טו ממשיך לטוס בנחת עד אילת, ואנו מלווים אותו לאורך כל הדרך. באילת עשה פניית פרסה רחבה וטס צפונה בנתיב שהוביל אותו הישר לעבר דימונה.

מה עושים כדי למנוע ממנו לטוס בשמי הכור? האם נאפשר למטוס לחלוף מעל למתקן הסודי? היינו הגורם היחידי שיכול לאיים עליו. באיזור הכור טרם הוצבו טילים נגד מטוסים.

התקשרתי לבקר וביקשתי אישור להפיל אותו. אני מודה: היתה זו החוצפה שלי. לא רק שביקשתי להכות במופלא ממני, גם עקפתי את ג'ו. כבר הספקתי לבשל במוחי את התסריט: להשליך את שני הבידונים (מכלי

הדלק) כדי להקל על המטוס, לצלול ולאסוף מהירות ככל שהמטוס ייתן, ואז למשוך בעדינות אל מאחורי המטוס הזר, ולירות בו צרור תותחים.

ואולם הבקר נתן לי תשובה בוטה: "אל תפיל אותו בשום פנים ואופן! לא רשאי לפתוח באש!" הקול נשמע מאיים, אפילו היסטרי משהו. כנראה שקיבל הנחייה מפורשת ממפקד חיל האוויר.

באותו רגע ממש טיפס המטוס הזר לגובה של כשישים וארבעה אלף רגל, הרחק מעבר ליכולת הסמב"ד. כנראה שמישהו צותת לקשר שלנו, והזהיר אותו מפנינו.

ואולי טוב שכן. נראה שאילו הפלנו אותו, היינו מפילים יחד אתו את יחסי ישראל-ארה"ב לשפל המדרגה.

אנו סוגרים מבער, וממשיכים לעקוב אחר המטוס הדק החולף לאטו מעלינו. כעבור דקות אחדות חלף מעל לכור, הפעיל מן הסתם את מצלמות הגחון האדירות שלו, ומשם המשיך צפונה. ליווינו אותו עד איזור ראש הנקרה.

"חזרה לבסיס!" הורה לנו הבקר.

לימים נודע לי כי היה זה אחד המטוסים שהפעילה סוכנות הביון של ארה"ב, הסי.איי.איי., מבסיס אדנה שבטורקיה, ומשם יצא למשימות הריגול שלו.

כעבור כמה חודשים, ב-1 במאי 1960, הפיל חיל האוויר הסובייטי מטוס יו-טו מעל שמי רוסיה. הטייס, גרי פאוארס, צנח ונשבה.

עייזר ויצמן בא לקיבוץ

באוקטובר 1961 עמדה להסתיים תקופת הקבע שלי. רציתי לחתום קבע, לא היו התלבטויות.

באותם ימים יכול היה כל טייס להיכנס למפקד חיל האוויר, עזר ויצמן. נכנסתי לשכתו, ביקשתי לימודים והוא נענה ברצון: אוכל לצאת ללימודים לאחר שאאריך את שירות הקבע שלי.

היתה בעיה אחת: הקיבוץ. הייתי עדיין חבר משק, וכחבר משק אינך חופשי לנהל את חיך המקצועיים כאוות נפשך. הלכתי אפוא אצל עמוס וודנר, מזכיר המשק, והודעתי לו שאני מתכוון להאריך את השירות שלי. עמוס התקפד. תראה, אמר, אנחנו זקוקים לך בקיבוץ. אולי תחזור לקיבוץ לשנה ואחר-כך תשוב לשרת? הוא הציע אפילו לשלוח אותי לטכניון ללמוד הנדסת מכונות. לכאורה הצעה סבירה, אבל התקשיתי לקבל אותה. בער לי. חיל האוויר הקטן קורא לי, אז אני בא. גם נחמיה, בעלה של אימא, לחץ עליי מאוד: אימא שלך צריכה אותך בבית.

חזרתי לעייזר ואמרתי לו: מצטער, הקיבוץ לא מאשר. עייזר התעקש: אנחנו צריכים אותך יותר. אני מוכן לבוא לאסיפת קיבוץ ולשכנע את החברים לשחרר אותך.

היתה לעייזר סיבה טובה להתעקש. אסיפת החברים של גבעת-ברנר ביקשה בעצם לגרוע ארבעה טייסים מחיל האוויר, דן רון, גורי פלטר, אילן אלוני ואנוכי. פעמיים בא עייזר לקיבוץ לדבר על לבם של החברים לאשר לרביעיית טייסי הקיבוץ להישאר בחיל האוויר.

ואולם, לא עזרו דברי הכיבושין של עייזר, לא עזרה הטפת הציונות, לא הדיבורים על כורח השעה, לא קסמו האישי. האסיפה סירבה לבקשה. היחיד שוויתר היה דן רון. הוא השתחרר מן הצבא וחזר למשק. גורי פלטר, אילן אלוני ואני נאלצנו לעזוב את הקיבוץ כדי להישאר בשירות קבע.



החמישייה הפותחת של גבעת ברנר. מימין לשמאל:
יפתח ספקטור, דן רון, גורי פלטר, אילן אלוני ואני

רווח לי. לקחתי את רוני ונסענו לטיול של חודשיים באירופה. באחת מתחנות ה-**Post Restante** ציפה לי עלון המשק שאימא שלחה לי ובו הודעה כי "יובל אפרת עזב את המשק". לא מדויק. מעולם לא עזבתי. גם לאחר שנאלצתי לעזוב הודעתי לחברים שוב ושוב שאני מוכן להישאר חבר משק, ולהעביר למשק את משכורתי, אך לא אוותר על הטיס.

במידה ידועה אני מתגעגע עדיין לקיבוץ. לא מכבר הרציתי במרכז הכנסים באפעל ופגשתי כמה וכמה חברי משק בני כיתה שלי, הם נראו כל כך מאושרים, כל כך בריאים, שעוררו בי מחדש את הרצון לחזור לקיבוץ.

טייס שחק בטייסת 117

סיימתי חמש תקופות בבית הספר לטיסה. חזרתי לשתי תקופות ל-105, אבל הטייסת איבדה מחדש נעוריה. היתה זו כבר טייסת אחרת. זוריק היה אמנם המפקד, אך אקי וחץ כבר לא היו שם. את הבכורה כבשה טייסת המיראז', ואנו ירדנו מגדולתנו כטייסת היירוט המובילה של חיל האוויר. אבל את גט הפיטורין מן הטייסת קיבלתי דווקא בעטיה של מחלוקת עם זוריק, מפקדי הנערץ. חברתי היתה מוכמת, והיא הדליפה לי מידע שעורר בי תרעומת. התברר לי בפעם הראשונה שיש פער אמיתי בין הנכונות שלנו הטייסים להפוך עולמות כדי לזנק לאוויר ובין דרך ההתנהלות של המפקדים שלנו. ברגע שקיבלנו התראת הזנקה היינו דוהרים למטוסים, במרוץ מטורף שיעדו להקדים ולהפתיע את האויב. לעומת זאת, הבקרים - קצינים זוטרים יחסית - זמנם בידם. לא פעם קיבלו מידע שהצריך הזנקה מיידיית, אך הם ישבו בתחנות הבקרה, בדקו ובחנו את המידע שבידיהם, הפכו בו שוב ושוב, וכך איבדו זמן יקר. לא פעם הגיעה אלינו הוראת ההזנקה באיחור מתסכל, עד שמטוסי האויב הספיקו להסתלק מן הזירה. יוני, 1963. תחקיר של יום קרב, ואני פותח את הפה הגדול שלי. אמרתי לזוריק את דעתי על ההתנהלות האטית של הבקרים על פי המידע שקיבלתי מחברתי, אך זוריק לא רצה לשמוע את דעתי: זה לא עניין, אל תתערב.

זה היה ביום שישי, ביום ראשון כבר הייתי בטייסת 117. לפחות נחתתי בבית טוב, למטוסי המיראז' שהיו עכשיו מטוסי הקו הראשון של ישראל. חודש אחר-כך, ביולי 1963 התחלתי את קורס ההסבה לטייסת שחק, טייסת המיראז'ים.

התאהבתי במיראז', מרסל דאסו הצרפתי יצר מטוס יפה בעל צדודית מושלמת. מספרים על דאסו שנהג לומר: מטוס צריך להיות יפה. לא יכול להיות מטוס לא יפה. ואכן, לא היה אפשר לחשוב על מטוס יפה ממנו. גופו היה כגוף צרעה בעלת מותניים צרים, אף סולד, כנפיים משוכות לאחור, מושפלות קמעה מלפנים כמחוות קידה, מעשה אמן, כוונוס ממילו, כדוד של מיכלאנג'לו.

כשהתקרבתי אליו, כשהקפתי אותו, ליטפו אותו עיניי כאילו הבטתי באישה אהובה. מיששתי אותו, חמדתי אותו. בחנתי את אחוריו המפויחים משריפת המנוע, וטיפסתי בסולם לתא הטייס.

המיראז' היה מטוס חד-מושבי. תא הטייס היה קטן, צמוד, כאילו התאים אותו חייט צמרית למידות הגוף שלי, שונה כל כך מתא הטייס הגדול והמרווח של הסמב"ד. עכשיו היינו לגוף אחד, נשמה אחת, זהות של

איברים וחושים, זהות של מטרה שתושג בכוחות משותפים. אפילו טייסים מגודלים העידו שטוב להם בתא הטייס הקומפקטי.

כשסגרתי את החופה השקופה חשתי כיצד מרגע לרגע אני נעשה חלק מן המטוס, עצם מעצמו ובשר מבשרו. הוא היה קרוב ללבי, נתתי בו את מבטחי. נקשרתי ברצועות המצנח והכיסא, הצמדתי את חליפת התאוצה, חבשתי את הקסדה, חיברתי את ציוד החמצן ואת פלג הקשר, לבשתי את הכפפות, קבעתי את מסיכת החמצן צמודה לפנים ושאפתי חמצן נקי מן הבקבוקים שבמטוס. אתה בא חולה לטיסה, אתה שם את החמצן הנקי - ואתה יוצא בריא.

חשתי כאילו המטוס נושא אותי בחובו כעובר, קשור לטבורו בצינור החמצן, ואני רוכב עליו כאופנוען מטורזן, כפרש על סוס אציל, כלוחם האוחז בידו האחת מושכות ובשנייה את הרומח.

מעתה ואילך גורלנו אחד. בדיקות חיוניות חפוזות, אישור להתנעה מן המכונאים, ואני לוחץ על הכפתור האדום של המתנע. שחרור פתאומי של אוויר דחוס והמנוע אוסף סיבובים. בתחילה באטיות בהיסוס מה, ואחר במשנה מרץ. המטוס מתעורר לחיים, איבריו משתחררים מרפיונם, שעוני המנוע מסתובבים, נורות האזהרה כבות, ההגאים הלכודים הידראולית נעים אל המרכז, צינורות הגומי שבין החופה לגוף המטוס מתנפחים ואוטמים כל קשר ישיר אל הנעשה בחוץ. מערכת המיזוג מזרימה לתא אוויר קר ויבש, הרדיו מתחיל להפיק צלילים וקולות. מדי הדלק מתחילים למדוד את זרימת הדלק מן המיכלים אל תאי השריפה. הכוונת נעה במעגלים ההולכים וקטנים עד שהיא מתייצבת לנגד עיניי ממש. המטוס מתמסר אליי.

היה זה מטוס רב-עוצמה, בעלת חוסן בלתי מצוי, קטן אבל קשוח. היתה בינינו הבנה טובה, ידענו לשוחח זה עם זה. בהמראה הוא היה אוסף מהירות בתוך זמן קצר. במהירות של ארבע מאות וחמישים קשר, אני מרים את האף לזווית של 30 מעלות מעל האופק, ובתוך רגעים אחדים אני כבר בגובה של ארבעים אלף רגל.

היו לו גם חולשות, לייצור היפה הזה. במיוחד בעיות במנוע. אחת לשבוע-שבועיים ככה מנוע במטוס, וטייסים נאלצו לקפוץ החוצה. למזלנו איש מהם לא נפגע. כך איבדנו כמה וכמה מטוסים יקרי ערך. היות שהמטוסים התרסקו לחלוטין, לא היה אפשר לאתר את מקור התקלה.

בכל אחת משתי טייסות המיראז'ים נתגלו תקלות. מטוסו של אחד מחברי לטייסת התרסק עשרות מטרים משער הבסיס. בכל פעם שאירעה תקלה קרקעו את המטוסים, ניסו לרדת לפשר התקלה, אך כשלא נמצא דבר הם חזרו לאוויר. אף ששמו של המיראז' כבר יצא לפניו כמטוס מועד לפורענות, שבנו ועלינו עליו, שבנו והטסנו אותו כאילו לא קרה דבר. לא פחדתי לעלות עליו. מה גם שידעתי שיש לו כיסא מפלט אפס-אפס, דהיינו

הוא יכול לפעול גם בגובה אפס ומהירות אפס. סיפרו לנו שהצרפתים איבדו שבעה עשר מטוסים לפני שעלו על מהות הבעיה. אצלנו פוענחה התעלומה רק לאחר שאחד המטוסים נחת בשלמותו לאחר תקלה. מדובר בטיסת צילום מבצעית של רן פקר מטייסת הקרב הראשונה. רן יצא לטיסת צילום בשמי מצרים. כשחזר לנחות, שוב נתגלתה תקלה במונע. הוא נטש בזהירות ליד חצור, והמטוס גלש בכוחות עצמו לשטח פתוח ונחת על גחונו. הפעם הצליחו הטכנאים לאבחן את פשר התקלה, והמיראז' חזר לשמים, שב ומפליא בביצועיו. מאז לא היו עוד תקלות מנוע.



עם חברי לטייסת אורי אבן-ניר
(משמאל)

רוב הטייסים ב-117 היו קיבוצניקים. שלמה קרן, חירותניק מתל-אביב, בחור צנום ובהיר-עיניים, היה יוצא-דופן. סלחנו לו, כי בשמים לא היתה פוליטיקה. כך, לפחות, האמנו, עד ש...

באחד הימים טסתי כמדריך ברביעייה שבה

התאמן שלמה קרן להיות מוביל. כשסיימנו את המטווח באזור חלוצה, ופנינו חזרה לרמת דוד, פנה קרן לפתע לצפון מזרח, דרך ערד, ומשם צפונה לאורך הגדה המערבית.

השנה היתה 1964. הגדה היתה עדיין בידי ירדן, והיינו מודעים לכך שאנחנו טסים מעל שטח ירדן. לא אמרתי מילה, אך הבקר שאל אם אנחנו יודעים איפה אנחנו נמצאים. קרן ענה, כמובן-מאליו: "אנחנו טסים מעל למולדת שלנו". הבקר לא אמר דבר, כנראה שגם הוא חשב כך. גם אני שתקתי. נחתנו בשלום, עברנו לסדר היום.

כעבור שלוש שנים הופל מטוסו של שלמה בתקיפת שדה התעופה H-3 שבעיראק ביום השלישי למלחמת ששת הימים והוא נהרג.

שמוליק (שטופר) שפר, מפקד טייסת המיראז'ים, זקר אצבע כנגד הרוח, בדק שבסיס הענן בגובה של אלף עד אלף וחמש מאות רגל מעל השדה, והחליט שזה הזמן לתרגל נחיתות במזג אוויר גרוע. מטרת התרגיל היתה לעשות הנמכה לפי מכשירים, לצאת מן הענן בגובה בסיס הענן ולנחות. עשיתי את התרגיל בזריזות, יכולתי לחזור בניחותא אל חדר המבצעים המחומם. אבל השמים קרצו לי. אך יצאתי מן הענן וראיתי שנותר לי די דלק לתרגל עוד הנמכה זריזה. פתחתי מנוע, נסקתי לגובה של חמישה עשר אלף רגל ורציתי להיכנס מיד להנמכה עם גישה לנחיתה דרך העננים. עשיתי את זה זריז וכמעט נכנסתי לוורטיגו. הראש אמר את ההיפך ממה שהורו המכשירים. לרגע התווכחתי עם עצמי: למי להאמין? לי או למכשירים? ויכוח לא פשוט. בדרך כלל אני נוטה לבטוח בעצמי, לאמץ החלטות שקיבלתי ללא עוררין, גם אם פירוש ההחלטות הליכה (או טיסה) נגד הזרם. ואולם גם הפעם, כמו באימונים על המטאורים, שיננתי לעצמי: אני בטיסת מכשירים, תזיז הצדה את הביטחון העצמי שלך ותן למכשירים את הכבוד המגיע להם.

יצאתי מן העננים ונחתתי בשלום.

כעבור זמן מונית קצין הדרכה של הטייסת. באחד הקורסים של הסבה לטייסת הגיעו שלושה חברי שהכרתי עוד מ-105, נפתלי, אהוד ועמית. המפגש אתם היה מתסכל. עוד קודם שדיברנו על הקורס הם סיפרו לי כמה קשה להם להתרגל לרמת דוד אחרי חצור. מה עושים כדי ליצור אצלם מוטיבציה?

עלה בי רעיון: התקשרתי לקצינת הח"ן של הבסיס, הסברתי לה את המצב וביקשתי ממנה שתכין לי מפה ובה כל חדרי המגורים של הבנות בבסיס עם שמותיהן. את המפה צירפתי כדף ראשון בתיק הקורס. החברה פתחו את התיקים, הבחינו במפה הפתיינית והעניקו לי את החיוך שכל-כך רציתי לראות. תאמרו: מעשה קונדס טיפשי, אבל לפחות יצאה מזה חתונה. אהוד התחתן עם טובה, אחת מכוכות המפה. ואולם זה סיפור בלי הפי אנד. אהוד נהרג במלחמת יום הכיפורים, ונפתלי נהרג במלחמת ההתשה.

חתונה

הקשר עם חברתי החדשה רוני הלך והתהדק. זה לא מכבר נפרדתי מחברה קודמת. הייתי פנוי, עד שברגע של אמת אמרתי לרוני שאם היא תתנהג יפה, אקח אותה לטיול באירופה. לא היתה זו שליפה בעלמא. ממילא תכננו לצאת לטיול משפחתי באירופה. הנפשות הפועלות בטיול היו אילזה, הדודה-רבא שלי, אחותה של סבתי, בתה רחל ובעלה, ורוני אחותי. ידעתי שברכב שנשכור באירופה יהיה מקום נוסף. את המקום הזה ייעדתי לרוני, ולא ידעתי שבכך פיניתי לה מקום של קבע בחיי, השותפה שלי לטיסת חיי.

הטיול לאירופה היה במידה ידועה המסע של רוני לתוך המשפחה. אילזה קיטרה אמנם על הצפיפות במכונית הפיאט 1900 ששכרנו, (היינו שישה), אבל רוני חשה בנוח בחיק המשפחה החדשה שנקלעה אליה. היתה נסיעה מעניינת, טיול שפתח לי את אירופה, בעיקר הודות לקרן השפע של ידע שהרעיפה עלינו אילזה. אילזה ידעה הכול על הכול; היסטוריה, גיאוגרפיה, מדעי הטבע, אמנויות, מה שרק ניתן להעלות על הדעת. כמנהג אותם ימים היה זה טיול ארוך בן חודשים ימים שבמהלכו נגסנו מלוא הפה בארצות אירופה, שמא נחמיץ חס וחלילה אתר כלשהו. הפלגנו לנפולי באוניה מולדת. המשכנו דרך הדולומיטים לשווייץ, לוקסמבורג, בלגיה, הולנד, צרפת, חצינו את הלמאנש במעבורת מקלה לבריטניה. וחזרנו דרך צרפת.

התחושה היתה שטיול כזה הוא הזדמנות חד-פעמית ומי-יודע מתי תחזור על עצמה. מי העלה בדעתו באותם ימים שקפיצות של סוף שבוע לאירופה יהיו מעשה שבשגרה.

אילזה תכננה את הטיול כך שבכל תחנה יחכה לנו אירוע כלשהו, פסטיבלים, תערוכות, שווקים נדירים, מופעי תרבות יוצאי-דופן. וכל זה בעידן שבו לא חלמו עדיין על האינטרנט, ומקורות המידע היחידים היו ספרים, עיתונים וסיפורי מסעות של חברים וקרובי משפחה.

כשחצינו את האלפים, אילזה הלעיטה אותנו בהרצאות מלומדות על החי והצומח, על ההבדלים בין חורף וקיץ, על הטופוגרפיה והגיאולוגיה, על הגיאוגרפיה הפוליטית, ההיסטוריה הקדומה וההיסטוריה החדשה ועל השינויים שעברו על אירופה מאז המלחמה. גרמניה לא נכללה בטיול, ולא במקרה. אם כי עשינו קפיצה קלה מהולנד לעיר הגבול הגרמנית, אאכן, עיר הולדתה של אימא. בלונדון, לעומת זאת, עשינו עשרה ימים תמימים. ארתור פרום כבש בסוף שנות ה-50 את דוכני הספרים במדריכי הטיולים שלו "אירופה בחמישה (ובעשרה) דולר ליום", ספרים שחוללו

מהפכה בתיירות העממית של אותם ימים. אנחנו הוכחנו שאפשר גם בפחות. עשינו טיול של ארבעה דולר ליום לכן אדם. לנו בדרך-כלל באכסניות נוער, אבל זכור לי לפחות לילה אחד של מלון באיטליה (עם צלב מעל המיטה) תמורת ארבע מאות וחמישים לירות לאורח. שער הדולר עמד אז על שש מאות לירות.

אחרי הטיול היינו לזוג. בתחילה לא גרנו ביחד. אני התגוררתי בחדרי בגבעת ברנר. רוני התגוררה חליפות אצל ההורים בדגניה ובקומונה של התנועה המאוחדת בצפון תל-אביב. עכשיו, משהיתה רוני דה-פקטו לבת משפחה, קראתי לה רונה כדי לא לכלכל אותה עם אחותי רוני.

לחתונה שלנו הגעתי בטרמפים. קודם תפסתי טרמפ עם פייפר מרמתי דוד למנחת עפר ליד בית החולים פוריה. אחר-כך עמדתי בכביש והרמתי יד לעצור טרמפ לדגניה. לאן? שאל הנהג. לחתונה שלי, השבתי.

הגעתי עייף, תשוש, נעליי מאובקות, אבל מה שחשוב זה שהגעתי בזמן. שעת אחר-צהריים לוחטת, 20 באוגוסט, 1963. רגע יפה בארץ ישראל יפה, בעומס חום חסר רחמים. התקלחתי ולבשתי מכנסיים ארוכים וחולצה לבנה. יצאנו מביתם של פניה וארצי, הוריה של רונה, תהלוכת חוגגים בשבילי הקיבוץ, הגברים בחאקי ובחולצות לבנות, הנשים במיטב האופנה הקיבוצית, ורונה בשמלה לבנה יפה.

היינו חבורה מגוונת. ותיקי המשק, בני משפחה, לצד חברים מגבעת ברנר, ילדים נרגשים ונשים צעירות, יפות, חברי ילדות שלנו וחבריי לטייסת המיראזים¹¹⁷.



זהו זה, עכשיו זה באמת רציני. עוד רגע קט, מתחתנים. עכשיו, כך נראה היה, דבר לא יסיח את דעתנו מן הרגע הגדול, כמה עשרות מטרים לפנינו.

טעות. השמים התערבו, כאילו ביקשו לומר שגם ברגע המאושר בחיי הם לא יכולים לחכות. הכול קרה בן שניות. שמענו שריקת מטוסים, קול ירי תותחי מטוסים. הכול הרימו את עיניהם לרקיע וחזו

במחזה בלתי צפוי: זוג שחקים מן הטייסת שלנו מנסים להפיל שמונה מטוסי מיג-17 סוריים. קרב אוויר אמיתי בהצגה חיה. בדיעבד למדתי שהטייסים שלנו היו עזרא (בבן) דותן ומאירק'ה ליבנה, באחד מקרבות האוויר הראשונים של המיראזים.

לרגע שכחנו הכול. כל העיניים היו מרותקות אל-על, אל ההצגה הטובה בעמק. לרגע נשכחה החתונה, וחבריי הטייסים התקנאו, כאילו שאלו את

עצמם מה אנחנו עושים פה, היינו צריכים להיות שם, למעלה. לרגע חלפה המחשבה האסורה הזו גם בראשו של החתן. הרי זה עתה השלמתי עשר טיסות של קורס הסבה למיראז'ים.

הכול נגמר תוך דקות. הקרב הסתיים בתיקו. מטוסינו שבו בשלום לבסיסם. גם מטוסייהם. יכולנו להתפנות לעניינינו. חתונה. התהלוכה התקרבה אל החופה,



נטועה בלבה של מדשאה, שצפתה אל פני הכנרת, אל מול הרי גלעד, מתחת לעץ הברוש הגדול שניטע ביום הכרזת המדינה. זה בלא ספק אחד המקומות היפים במדינה, בדגניה, אם הקבוצות.

היתה זו חופה כהלכתה, על פי כל כללי הטקס שהיתווה ארצי. קידש אותנו הרב של כנרת. רצינו לעשות את זה הכי פשוט שאפשר, אבל ארצי אמר שמתחתנים פעם אחת, אז עשינו את זה בדגניה בגדול.



מפקד חיל האוויר

20 אלול 63

לרונן וילאל המצוינים,

הם היו אמנם כליא כדכנייה, לטניה
אלפן לחוליה הדפוליה. אק מי אנש צבא
אינם העצמה דיפוליה בי לוחי מוכח
עם הלשם.

~~למנו צילם חודשה ונראו
קאנגי הקרוב לנה בית האויר
אנשי המיון היפני.
ש
ש
היבול
52~~

(הקדושים הם של שורה)

איגרת ברכה לחתונה מעייזר

חזרנו לרמת דוד, לחיים האמיתיים. חיכתה לנו דירונת בת שני חדרים. רונה סבבה בין החדרים ושאלה את עצמה איך היא עושה משהו מן הבית הזה.

אלתרנו. בניתי מחיצה של שלושה עמודים שלקחתי מצנרת רגילה שרונה צבעה בשחור, שיהיה מעניין.

קצין הבינוי הזדעזע. קיר שחור? הרי לא ניתן יהיה להסיר את הצבע. אבל רונה התעקשה, והקיר השחור נותר שחור. על המדף שבין העמודים הנחנו בקבוקים ריקים ובהם קוצים, שיהיה גם קישוט. שתי מיטות ברזל שעליהן חתמתי באפסנאות שימשו ספות ישיבה שעליהן פרשנו כיסוי מיטה של משכית שקנינו בשוק הפשפשים. העמדנו שולחן ושני כסאות עשויים קש. מן הכספים שקיבלנו בחתונה רכשנו מקרר וכיריים גז, ועוד נותרו שתיים עשר לירות בבנק.

גרנו בשיכון משפחות. האווירה בבסיס היתה כבקיבוץ. בשעות פנויות בשעות האחר הצהריים ישבנו יחד זוגות צעירים סביב גלילים של כבלי חשמל ששימשו שולחנות מאולתרים, ונהנים מן החיים.

הרמתי מיראזים לשמים, אבל על הקרקע לא היתה לי מכונית. סרן בחיל אוויר אינו זכאי לרכב צמוד, אתה זכאי לרכב פרטי, במימון פרטי. עשיתי סקר שוק, וגיליתי שהדה-שבו מבית סיטרוואן הוא המכונית הזולה בשוק. המוכר ביקש חמשת אלפים וחמש מאות לירות, אבל לי היו רק אלפיים וחמש מאות, מתנה מסבתי. מה עושים? מנסים. הצעתי לו שאחזיר לו את היתרה בתשלומים חודשיים. להפתעתי הסכים. לא לקחתי את המכונית לבדיקה. עליתי אתה לכרמל, וירדתי ואמרתי שאני קונה. המכונית התנהגה בדרך-כלל יפה. טיפלתי בה בעצמי והיא החזירה לי אהבה.

עד הלילה שבו כרעה רונה ללדת.

כאילו להכעיס, ברגע שתקפו את רונה צירים, המכונית סירבה להניע. אני מנסה להניע בעזרת מנואלה, והמכונית בשלה: דוממת. ורונה לוחצת, נו, התינוק רוצה לצאת. אולי תיגש לשומי, מפקד הטייסת ותבקש את האוטו שלו?

השעה ארבע בבוקר, לכאורה אין בררה אחרת, אבל אני מתעקש: את הילד הראשון שלנו נביא לעולם עם האוטו שלנו.

דיברתי אתו, והוא נענה לי, כמו המטוסים. נסענו לבית החולים רוטשילד בחיפה בגשם סוחף. שוב בגד בי מזלי. המגב שבצד הנהג לא עבד. נסעתי על עיוור. ביקשתי מרונה שתנווט אותי ותזהיר אותי בכל פעם שתראה משהו חשוד לפנים.

מעשה נסים: הגענו לבית החולים בשלום. המים ירדו במעלית עוד לפני שרונה נכנסה לחדר יולדות,

היתה שעת בוקר מוקדמת. רונה היתה בחדר היולדות, בצירים מתקדמים. ראיתי שהיא בידיים נאמנות, אמרתי "בהצלחה" וחזרתי לבסיס כי היה עלי לתת תדריך בוקר לטייסים, הרי הייתי סמ"ט א' של 107. איזה ביזיון: בת ראשונה בדרך ואני חושב על תדריך בוקר.

מזל שהיה שומי. ברגע ששמע שרונה בחדר יולדות, הוא פשוט "גירש" אותי מן הטייסת. חזרתי לרוטשילד, לאחר הלידה. רקפת הקדימה אותי והזדרזה לצאת. הלידה נמשכה רק כשעתיים.

רקפת נולדה ב-13 בינואר, 1966. השם רקפת נולד שבוע לפניו. טיילנו, רונה ואני, בגבעת הרקפות בכרמל. הוקסמנו ממרבדי הרקפות ונתנו את השם לפרח שנולד לנו.

היינו למשפחה. חזרנו הביתה.

רבקה שמואלי, אשתו של שומי, מפקד הטייסת, לימדה את רונה את כל מה שצריך על תינוקות. קנינו כמה חיתולים, עגלה, מכונת כביסה ולול. הכול בתשלומים.

זמן קצר לאחר הלידה חזרה רונה לעבודה כמורה לתיאוריה של המוסיקה בקונסרבטוריון ברמת-דוד. וידי קרן, חברה טובה, שמרה על רקפת ועל בתה שזה אך נולדה.

רונה למדה הוראת מוסיקה בסמינר אורנים בשלוש השנים שלפני הלידה. חלק ניכר ממשכורתי החודשית - מאתיים וארבעים לירות - הלך למימון הלימודים.

את שיעורי הפסנתר הראשונים שלה למדה רונה כשהיתה ילדה קטנה בדגניה. היתה לה מורה פרטית, נעמי שמר, שבאה לדגניה במיוחד כדי ללמד אותה. במשך היה פסנתר אחד ופסנתרנית אחת, רונה. לאחר הלידה המשיכה רונה ללמד ברמת-דוד במשך שנתיים.

עפרה ופיטר מתחתנים, ואנחנו מוזמנים. החתונה בקיבוץ יטבתה, קצת רחוק מן הבית ברמת-דוד, אבל בשחקים המרחקים מתקצרים. כבר אמרתי שבאותם ימים מטוס פייפר היה זמין יותר מכרמל דוכס.

לקחתי פייפר, העמסתי עליו את פניה ואת רונה, והמראנו דרומה. הימים ימי חורף 1965, השמים מעוננים למדי, ואני מנמיך טוס, מתחת לעננים.

טסתי דרך ואדי עארה. באזור אם אל פחם העננים ישבו ממש על הקרקע. במעלה הוואדי, בקטע שבין מגידו לכפרים הערביים היתה עדיין ראות תקינה, ואז לפתע מצאתי את עצמי נכנס לענן ואיבדתי קשר עין עם הקרקע. נקלענו למצב מסוכן מאוד: טסתי בוואדי עצמו, מעבר צר, משני הצדדים איימו עליי רכסי ההרים, היה חשש רציני שאתנגש בכבלי חשמל או בשולי ההרים. לרגע אף חשבתי לסוב ולחזור לכסיס. יצרתי קשר עם הבקר והתרעתי שצפויה נחיתה.

פתחתי כוח מלא בניסיון להתרומם מן הענן ולחזור לכסיס. למזלנו, ברגע שיצאתי מן הענן השתפרה הראות והמשכתי בטיסה. ספק אם רונה ופניה היו מודעות לסכנה שזה אך נחלצנו ממנה.

היום אני יודע שהיה פה משהו לא בסדר. האמת היא שהבנתי את זה כבר אז, מיד לאחר שיצאנו בשלום מן המפגש עם הענן. אסור לטוס ככה. כשאתה טס בפייפר, צריך שתהיה לך ראות טובה ובסיס ענן של אלף וחמש מאות רגל. אסור להיקלע למצב כזה, בוודאי שאסור לעשות את זה כשיש נוסעים אחרים, על אחת כמה וכמה בני משפחה.

מה זה אומר עליי? מה שידעתי זה מכבר, שאני לוקח סיכונים גם כשלא צריך. הרי לא המראתי לקרב אוויר, בסך הכל רציתי להגיע לחתונה בזמן.

כמה חודשים אחר כך חזרנו ליטבתה, הפעם למסיבת הגירושין של עפרה ופיטר. רונה כבר היתה בהריון עם רקפת. ויתרתי על הפייפר, וירדנו דרומה בדה-שבו.

חזרה לאוראגן, טייסת 107

יום אחד מודיעים לי שאני עובר ל-107. היתה זו טייסת שהוקמה ממש משאריות. חיל האוויר קיבל מצרפת שישה עשר אוראגנים במחיר מבצע, אך לא ידע מה לעשות בהם. כמו סרוויס מיותר שמקבלים בחתונה. האוראגנים נחו להם בחצור, ארוזים, כאילו מחכים שמישהו יגאל אותם מבדידותם.

הדבר נודע לסומך, מפקד הכנף. מה זה? ככה מניחים למטוסים לשכב באפס מעשה? שאל בפליאה. אמרו: אין תקציב להפעיל אותם. סומך: אני לא צריך תקציב, רק דלק.

אספנו שישה עשר אוראגנים אל חיקנו, והקמנו את 107 יש מאין. שומי היה מפקד הטייסת ואני מוניתי בספטמבר 1965 לסמ"ט א' בטייסת האוראגנים 107, הטייסים שאיישו את הטייסת החדשה היו טייסים צעירים ממש צעירים שזה אך סיימו קורס אימון מתקדם.

התמניתי סמ"ט א' למרות שלא שירתי קודם כסמ"ט ב', כמקובל. עד היום איני יודע במה זכיתי לדלג על פני השלב הקודם, יכול להיות שפשוט לא מצאו אנשים אחרים. זה בא לי טבעי. לא רוצה להגיד שהייתי אייס, אבל הייתי טייס טוב. שומי לימד אותי למלא את התפקיד. שומי היה מסודר מאוד, מאורגן מאוד, למדתי ממנו פרק בסדר ובארגון.

תחת ניצוחו של שומי, נוצרה טייסת מגובשת וקטנה שהצליחה להגיע בפרק זמן קצר יחסית לרמה מבצעית נאותה.

טייסת 107 היתה אחת הטייסות המוזרות בחיל. היא הוקמה ונסגרה יותר מכל טייסת קרב אחרת. ימיה הראשונים היו כטייסת קא"מ מבצעית עם מטוסי ספיטפייר ומוסטנג. לאחר מבצע קדש נסגרה הטייסת ומטוסיה נשלחו למגרשי הגרוטאות. היא הוקמה מחדש כטייסת מטאורים ברמת דוד. כשהוצאו מטוסים אלה משירות, שוב נסגרה הטייסת והוקמה מחדש בשנת 1955 כטייסת אוראגנים.

באותה תקופה הוציאו הצרפתים עשרות מטוסי אוראגן משירות מבצעי, כך שחיל האוויר קיבל אותם כמעט בחינם. הוחלט להקים טייסת אוראגנים שנייה ברמת דוד, טייסת 107, אחות לטייסת 113 הוותיקה שפעלה מחצור.

נתנו לנו ברמת דוד מחסן שהיה מורכב מכמה חדרים ואמרו לנו: זו הטייסת שלכם. לקחנו מבנה כלשהו, סיידנו אותו, בנינו חדר תדריכים, דוכן למרצה, כל הלוחות, הכול עשינו אנחנו. היה לנו טייס בן קיבוץ הזרע, ברנע, שעבד בעבר בנגריה של הקיבוץ, ייצר את הלוחות בקיבוץ והביא לטייסת. היתה לנו הרגשה חלוצית.

החזרה לאוראגן הכאיבה משהו. המטוס העגלגל והגוץ היה דור ראשון למטוסי הסילון, אך ההבדל בינו ובין המיראז', מטוס המאך-2 המוביל של חיל האוויר, היה כהבדל בין שמים וארץ. לאוראגן היה מנוע חלש, הוא נסק בחרטום כמעט מאוזן, טס באטיות, תוך צבירה אדישה-משהו של גובה, ורק לאחר שקיפל את גלגליו ניתן היה לראות על מד שיעור הנסיקה כי אכן התרומם מעל הקרקע. בזמן ההמראה והנסיקה היתה לי תמיד התחושה כאילו מישהו מושך אותי בחגורה מאחור. האוראגן היה ככלב זקן ששוב אינו יכול לרדוף אחר מטוסי קרב אחרים או להתמודד נגדם בקרבות אוויר.

“משמר הלילה של רמברנדט”

“ישנן יפות יותר ממנה
אך אין יפה כמותה”

(נתן אלתרמן)

שנה חלפה מאז החתונה, שנה של דבש. בכל רגע פנוי שלא ריחפתי בשמים, ריחפתי עם רונה. הרבינו לטייל. ניצלנו היטב את הפרייבט החדש שרכשנו לנו, עד שלא פעם שכחתי שאין לה יותר להציע מעבר ל-413 הסמ"ק של המנוע שלה. היא היתה בסך הכול צרפתייה קטנה וקוקטית, אבל לא פעם ציפיתי ממנה להיות פנתר כל-יכול. פעמים רבות הילכתי עליה את קסמי, והיא נענתה לי. אבל בסוף יש תמיד פעם אחת יותר מדי.

רונה ואני בילינו כמה ימים של נופש צוות אוויר במלון גרינשטיין בנתניה. יוצאים עם הדה-שבו לטיול רומנטי של שקיעה על חוף הים. לא הרחקנו לנסוע. הגענו עד לדרך עפר שירדה לחוף.

“הדה-שבו לא יוכל לעלות חזרה,” אמרה רונה בתבוסתנות נשית.

“הדה-שבו נוסע בכל מקום,” השבתי לה בכיטחון עצמי מצ'ואיסטי.

רונה ויתרה על הוויכוח, הניחה לי להשתעשע לכדי עם הצעצוע. כבר בתחילה שלח לי האוטו רמז עבה שכדאי היה להקשיב לרונה. הוא התקשה אפילו לרדת. נסענו על החוף, צפינו בשקיעה המוזהבת. רונה והדה-שבו שתקו, לא רצו לפגום ברגעים הנפלאים שבהם פונה היום ללכת. חזרנו אל דרך העפר שבה ירדנו לחוף. הדה-שבו רק ראה את העלייה ונעצר. שביתת שבת. רונה שתקה, שתיקת מנצחים שהיתה רועמת יותר מאמירות קנטרניות נוסח “אמרתי לך.”

ניסיתי להפגין שליטה במצב. “את יודעת מה,” אמרתי לה כאילו לא קרה כלום, “תישארי כאן לשמור על האוטו, ואני אלך למלון ואביא רכב 4x4 לחלץ את האוטו.”

לרגע לא הבנתי שחצייתי את הגבול. אבל עכשיו היה זה תורה של רונה לקבוע את הכללים. “מי יותר חשוב לך, אני או הדה-שבו?” חזרנו יחד למרכז הנופש. מצאתי קומנדקר שנהגו התפנה לעזור לנו וגררנו את הדה-שבו הסוררת חזרה לדרך המלך.

לכאורה אירוע של מה-בכך, אבל במבט לאחור אני רואה במקרה הזה אירוע מכונן ביחסים ביני ובין רונה. היתה זו הפעם הראשונה בשרשרת ארוכה מאוד של מקרים שבהם רונה ראתה את הדברים נכוחה, בבחינת גברים ממאדים ונשים מנוגה. לא פעם רונה רואה את הדברים אחרת ממני,

ובדרך כלל היא צודקת. אבל נדרשו כמה שנים טובות עד שלמדתי להאזין לה.

הכבישים כמשל: בתחילת נסיעותינו המשותפות, הייתי אני זה שקבעתי את מסלול הנסיעה. עד שיום אחד היתה לי הארה שהעובדה שאני יושב ליד ההגה אינה נותנת לי זכות וטו על המסלול ולרונה זכות שווה. לא פעם עמדה רונה על כך שניסע במסלול אחר, ובדרך כלל ראיתי כי טוב. ומה שנכון בדרכים נכון גם במסלולי החיים.

גם היום בגיל שבעים וחמש אני לומד שוב ושוב כשהיא עושה משהו בדרך כלל היא חשבה על זה מראש וכדאי ללכת בדרכה.



רונה אישה יפה, אבל מעבר לתווי פניה יש איזה אור פנימי השייך רק לה. כמו משמר הלילה של רמברנדט. אמרתי לרונה: מה הבדל בין ציור משמר הלילה של רמברנדט לציורים אחרים של ציירים לא פחות טובים? שאצל רמברנדט יש אור פנימי. לא תמיד רואים את האור הפנימי, לא פעם צריך לחפש אותו.

איך לחפש אותו? אני לא יודע. האם אני רואה אותו? לפעמים. אותו דבר אצל אנשים, ובעיקר אצל הנשים. כל אחד מוצא אצל הזולת את האור הפנימי שלה. כאשר טיטניה מתעוררת בחלום ליל קיץ היא מתאהבת

בבעל ראש החמור. נשים מיטיבות מגברים לראות את האור הפנימי, ורונה ניחנה בתכונה הזו אולי יותר מכל אישה אחרת שאני מכיר.

במובן הזה חשתי תמיד עפר לרגליה. סברתי שבכף המאזניים שבהם שוקלים "מיוחדות" של אנשים, רונה עולה עליי בהרבה. עד שאמרו לי שגם אני מיוחד, ואני תהיתי: האמנם?

באחד מימי הזיכרון בגלעד חיל האוויר נקרה בדרכי אריק עזוז, בן נהלל, איש גדול, צנחן לשעבר, טייס לשעבר, נקלענו לשיחה, ולפתע, כאילו משומקום, הוא אומר לי: "יובל, אתה אדם מיוחד. אני זוכר כיצד נהגנו לשוחח כשהיינו טייסים ב-105. היתה לך אינטליגנציה רגשית שידעה איך לעודד אותנו. הכרתי אותך לא רק כטייס פייטר אלא כבן-אדם."

לא הייתי זוכר את המפגש בגלעד חיל האוויר אלמלא שמעתי דברים דומים מפיה של ירדי גיל, אשתו של יוני גיל חברי. היא אמרה לי פעם: "יובל, לא ידעתי שאתה יכול להיות אדם טוב." זה סובב אצלי משהו. מה פתאום הם אומרים את זה? לאחר שחזרנו מן הגלעד שאלתי את רונה: מי אני? כנראה שאני לא יודע להעריך את עצמי אל-נכון, כרובנו.

ורונה הפתיעה אותי בתשובתה. הדו-שיח שהתפתח בינינו נשמע אולי הזוי. אני נבון אפילו לצטט את הדברים, ולא הייתי מביא אותו כאן אלמלא נשמר בכתובים, דברים שכתבתי לעצמי לאחר אותה שיחה.

רונה: "אתה מיוחד יותר מרוב האנשים שאני מכירה. בן-אדם עם צירוף נדיר של טוב-לב, אומץ-לב, לא יודע להזיק ולא יודע לחרוש רע, אתה נפש טהורה. אין בך שמץ רוע, יש בך טוב-לב עד כדי לעצבן."

"יש בך חברות, עזרה לזולת, נתינה אין סופית, ללא חשבון. כשמביטים עליך מרגישים מלוכלכים. לעולם לא תבקש עזרה, רק תושיט עזרה, במילה אחת: ספרטה. מעולם לא אמרת: מגיע לי, מה שיש לך מספק אותך. אתה מעריך את עצמך פחות ממה שאתה, וגם אינך דורש את מה שמגיע לך."
אני: "תעזבי, רונה, אני סתם."

"אתה איש רוח מתורת הזן. מרוב שאתה אנושי, אתה לא אנושי."
רונה ואני הולכים בשני קווים ישרים המתכנסים אחד אל השני לאט לאט ואולי אף פעם לא ייפגשו, אולי במותנו.

”יש אלוהים” א’

חודשיים לפני נס מלחמת ששת הימים, ב-7 באפריל, 1967, נוכחתי לדעת בפעם הראשונה בחיי שאכן יש אלוהים. אחרת קשה לי להבין את פשרה של השתלשלות העניינים.

היינו בחופשה בשדות-ים. עם ערב יצאתי עם רונה ורקפת לאכול במסעדת קיט ושיט. הזמנתי סטייק ענק, זללתי אותו בתיאבון, במהירות - ולא הותרתי דבר. כבר בעת הבליסה חשתי שהבשר הזה לא נטה לי חסד. ואכן, את כל הלילה ביליתי בשירותים. הרגשתי איום ונורא. כל מה שרציתי היה להיפטר משאריות הסטייק שרבצו בקיבתי.

ואז, בארבע לפנות בוקר הגיע הטלפון מן הטייסת, תחזור לבסיס, הולך להיות יום קרב.

התעוררתי לחיים. סטייק התרעלה נשכח כלא היה. את מקומו תפס האדרנלין. רונה ניסתה להתנגד: איך אתה יכול לנסוע במצבך? אבל אני ידעתי שמה שיחזיק אותי עכשיו בחיים יהיה דווקא לנשום חמצן מאה אחוז מן המערכת. דהרתי לרמת דוד.

איך ידענו שצפוי יום קרב? כי אנחנו יזמנו אותו.

התסריט היה קבוע מראש, רק המקום היה משתנה: טרקטור משוריין חורש את השדות בשטחים המפורזים, הסורים מטווחים אותו בירות, אנחנו משיבים בירי, הסורים עוברים למרגמות, אנחנו משיבים במרגמות, הסורים עוברים לתותחים, אנחנו משגרים מטוסים להשתיק אותם. הסורים מזניקים מטוסים לעברנו, ובסוף היום מסמנים עוד תבוסה מול האויב הציוני.

זה כשלושה חודשים חלה הסלמה בינינו לבין הסורים. ב-25 בינואר 1967 נפגשו נציגי ישראל וסוריה במטרה להסדיר את זכויות העיבוד החקלאיות בחלקות הסמוכות לשטחים המפורזים בכל צד.

הצדדים הגדירו גבולות עיבוד והתחייבו להימנע מתקיפה של חקלאים מהצד שכנגד. ואולם ההסדר לא החזיק מעמד. לא ברור מי מן הצדדים אחראי לכך, אבל עובדה היא שבתוך שבועות אחדים החריפו התקריות.

בשחר יום 7 באפריל, יצא טרקטור ישראלי לעבודה סמוך לקיבוץ האון שממזרח לכנרת. הסורים פתחו לעברו אש מקלעים ותותחי נ.מ. 37 מ”מ מהמוצב שלהם שנודע בשם ”עמרת עז א-דין”.

החל מהשעה עשר בבוקר החריפו חילופי האש. הסורים הפעילו גם ירי מרגמות 120 מ”מ וירי טנקים. בירי נהרג קצין צה”ל ונפגעו שלושה טרקטורים חקלאיים. לסורים נפגע טנק פנצר, פוצץ מצבור תחמושת

ונפגעו מבנים. ואולם לצה"ל לא היו התותחים הדרושים למענה אפקטיבי על ירי התותחים הסוריים. לפיכך אישר לוי אשכול, ראש הממשלה ושר הביטחון, תקיפה של חיל האוויר לשיתוק התותחים הסוריים.

בשעה 13:32 הוזנקו מטוסי הפצצה מדגם ווטור והחלו תוקפים מוצבים סוריים וסוללות תותחים בדרום רמת הגולן. אחריהם הוזנקו מטוסי מיסטר, וסופר מיסטר. וכאן השתלכתי גם אני במערכה.

הובלתי רביעית אוראגנים של טייסת 107 לתקוף עמדת תותחים סוריים מול קיבוץ גדות. הכרתי את המטרות היטב מטיסות קודמות. אני טס לעבר המטרה והנה הפתעה: אין תותחים. איני יודע מה קרה, ייתכן שהיה לסורים מידע מוקדם על התוכניות ההתקפיות שלנו, ולפיכך פינו את התותחים.

הייתי במצוקה. האצבעות היו על ההדק, חיפשו אויב לבוא אתו חשבון, אבל האויב לא נראה, ואף לא זיהיתי תותחים.

מה עושים? מחפשים מטרה אחרת שהרוויחה מן הסתם גם היא ביושר פעולת עונשין אפקטיבית. ביקשתי מבקר התקיפה מטרה אחרת לתקיפה, אך הוא בשלו: יש תותחים, תמצא אותם ותקוף.

תוך כדי חיפוש אחר מטרה ראויה ירו הסורים לעברנו מנשק נגד מטוסים. לא איתרתי אמנם את תותחי הנמ, אך ראיתי את הנותבים נורים לעברנו. הסכנה היתה ברורה: כל אחד מן הפגזים יכול לפגוע בי, אבל לא עבר בי צל צלו של חשש. שוב עברה עליי התחושה המוכרת של "התרוממות רוח". זה היום נולדתי לו, לתקוף את מוצבי הסורים, להלום בהם.

אני חג בשמים כעיט התר אחר טרפו. על אף התעקשותו של הבקר על המטרה המקורית, הייתי נחוש למצוא מטרה ראויה לתקיפה.

אוריקה! גיליתי מטרה. מפקדת החטיבה הסורית ששכנה בבית המכס העליון. פגיעה במפקדה היתה גורמת למערך התותחים הסוריים על רמת הגולן נזק לא פחות יעיל מפגיעה בתותחים עצמם.

"תלכו אחריי ותעשו כמוני," הוריתי לבני המכנה שלי.

טסנו ביעף מסודר ממזרח למערב והשחלנו רקטות T-10 לבית המכס העליון. הסורים הגיבו באש נ.מ., אך משום-מה היא לא הדאיגה אותי. עובדה שהחטיאה.

המשימה הוכתרה בהצלחה, אבל כאן התגלע קושי שהיה בעצם קושי ידוע מראש. טייס חיל האוויר אינו יכול להחליט על דעת עצמו את מי הוא שם על הכוונת, בוודאי לא בתקיפה שתוכננה מראש. אילו פעלתי לפי הכללים היה עליי לחזור לבסיס כלעומת שבאתי ולהודיע על אי ביצוע המשימה כיוון שהיעד לא נמצא. אלא עכשיו, משמצאתי יעד חלופי, היה עליי ליתן את הדין על הפרת משמעת.

האבסורד הוא שיכולתי לשרטט את התסריט הזה מראש. הרי מרגע שנתתי את הפקודה לתקוף את בית המכס ידעתי שאני חורג מן הכללים

ושעל חריגה כזו אפשר לשלם ביוקר, לפעמים עד כדי הדחה מן החיל. ידעתי - ולמרות זאת החלטתי ללכת על זה. אמרתי לעצמי: הרי עליית לאוויר כדי לתקוף את הסורים. אינך יכול לחזור ובאמתחתך חימוש שלא נעשה בו שימוש. היכן שהוא בד.ג.א. שלי יש מנה גדושה של מנטליות ג'ינג'ית.

האמת היא שכלל לא חשבתי על ההשלכות של הפרת הפקודה. הרצון לתקוף את הסורים גבר על החשש מהשלכות אלה.

איתרע מזלי ומפקד החיל מוטי הוד נכנס לחדר התדריכים ברמת דוד בדיוק ברגע שבו פיארתי וקילסתי את הפעולה שלנו. אני עומד על הבימה ומדבר, מוטי נכנס ואומר לי: תמשיך, תמשיך. המשכתי, אך ראיתי כיצד פניו של מוטי מתכרכמים מזעם על הטייס הסורר שהעז להפר פקודה מפורשת ועוד העז להוביל רביעייה מאחוריו.

תוך כדי דברים, רכן הרל"ש של מוטי ולחש דבר-מה על אוזנו. מוטי קם ממושב, הפטיר לעברי בזעף "אתה עוד תשמע ממני", ויצא מחדר התדריכים.

הבנתי שהסתבכתי. חיכיתי לריקושטים. ואולם, חלפו יומיים-שלושה ולא שמעתי דבר. נכנסתי ללשכתו של יחזקאל סומך, מפקד רמת דוד, ושאלתי איפה אנחנו עומדים בעניין בית המכס. אל תשאל, אמר סומך, וסיפר לי סיפור מדהים: התברר שכאשר דיווח מוטי לרמטכ"ל יצחק רבין על הפעולה, היה זה רבין שאמר משהו כמו "חבל ששכחנו לתקוף את בית המכס".

"תקפנו" דיווח לו מוטי. רבין חיך בנחת, ומוטי ירד ממני. וזה מה שהשאיר אותי בחיל.

נשמתי לרווחה, ניצלתי מחבל התלייה. עד היום איני מבין איך לא זרקו אותי.

אכן יש אלוהים.

לחילופין, הסבר פשוט יותר: רבין רצה כנראה שנתקוף את בית המכס, רק שכח לומר זאת למוטי. וכשהתברר לו שהיעד הותקף, הוא שיבח את היוזמה. שלי.

שנים אחר כך עברתי שם וראיתי גזלן מוכר את מוצריו. הוא עמד מאחורי דוכן מכוסה ביריעת בד. אמרתי לו: "מה לך עומד כעני בפתח? יש כאן המבנה הנטוש של בית המכס, תעשה קצת שפכטל ויש לך מקום נהדר".

הוא עשה תנועת ידיים של חוסר אונים ואמר: "לא יכול, טמבל אחד ירה לתוך הבית והרס אותו. רואים את החורים ואי אפשר לשפץ אותו. צריך להרוס אותו ולבנות מחדש".

לרגע הצטערתי על שמיהרתי לפגוע בבית המכס. רק לרגע.

המאזן הסופי של אותו יום קרב: בקרבות האוויר הופלו שישה מטוסי

מיג-21 סוריים, מטוסי היירוט המתקדמים ביותר מתוצרת ברה"מ. מספר לא ידוע של טנקים, סוללות תותחים ומבנים סוריים נפגעו.

בסוף היום העלה הרמטכ"ל יצחק רבין את מפקד חיל האוויר, מוטי הוד לדרגת אלוף.

לאחר הקרב הגיעה לסוריה משלחת של קצינים בכירים מצבא מצרים שביקשו ללמוד את פרטי הקרבות. בתום הפגישות הצהיר מפקד צבא היבשה של מצרים, גנרל עבד אל מוחסן כמאל מורתגי, כי מצרים וסוריה מוכנות למלחמה כנגד ישראל וכי יש ברשותן "נשק סודי הרסני ביותר". יש הרואים ביום קרב זה את תחילתה של ההסלמה שהובילה למלחמת ששת הימים.



סמ"ט 107. אני שני משמאל, מפקד הטייסת טרנר שני מימין שורה ראשונה

במסגרת ההכנות למלחמה תרגלנו טיסה של מטוסי אוראגן לתקיפה בשדה סייקל בסוריה. התכנון המקורי היה לצאת מרמת דוד, אבל בינתיים העבירו את הטייסת שלנו ללוד. בסיס היציאה השתנה, אך התוכניות נותרו אותן תוכניות. משמע פתאום התוכניות לא תאמו את המציאות, מן הטעם הפשוט ששדה סייקל היה מחוץ לטווח הטיסה של האוראגן. "אין לנו מספיק דלק להגיע", הסביר לי סג"מ קובי ריכטר, קצין הניווט

של טייסת 107. "חייבים לשנות את התוכניות."
נזכרתי בסיפור המפורסם על סטלין ותוואי הרכבת ממוסקבה ללנינגרד.
כשהמהנדסים למיניהם בלבלו לו את המוח על תוואים שונים, העלויות
שלהם והקשיים בהנחת המסילה, לקח סטלין סרגל, הניח אותו על המפה
בין מוסקבה ללנינגרד, שרטט קו ישר ואמר: "אתם רואים את הקו הזה?
כאן אני רוצה את המסילה."
"יש סרגל?" שאלתי את קובי. קובי שלף סרגל, לא הבין מה אני רוצה
ממנו.

שרטטתי קו ישר מלוד לסייקל.
עכשיו הביט בי קובי כאילו השתבשה דעתי. "אבל הקו הזה עובר דרך
ירדן!" הסביר לי את עובדות החיים.
"במלחמה, קובי," הסברתי לו את משנתי על רגל אחת, "החוקים
משתנים."

מלחמות מוכרעות בידי מעטים

כאשר המראנו ב-67 להשמיד את חילות האוויר הערביים היתה זו התקפת טירוף.
 בחמת זעם הסתערנו על שדות התעופה, מפציצים ויורים ומרקטים כל מטוס, כל מסלול, כל עמדה - להשמידם.
 מאתיים איש היינו.
 כן, רק מאתיים טייסים שהחליטו להכריע את המלחמה במו ידם, בחרון אף, באש, בכל מחיר. והמחיר היה כבד מאוד.
 אך הניצחון גדול ממנו.
 המלחמה הוכרעה בשלושה מטסים, וכל שנשאר אחר כך היה למצות את ההצלחה הזו.

מלחמות מוכרעות של ימי מעטים.
 מעטים אמיצים בתכנון,
 ומעטים אמיצים בביצוע, פעמקים חשובים מולם האש,
 אינם נרתעים,
 אינם נסוגים,
 אלפי הולכים קבילה
 בכוח רצונם, באומץ לבם,
 בתוקף יעורם, בנחישותם,
 בעוצמתם האוסרית
 ובאומנה בעומק צבאתם.
 הם יכולים להכריע את המלחמה גם בימים חשובות
 כי האסורים נלחם לצבאם והוא שיכריע.
 אותם המעטים,
 שבוכים לבתכם, איש לחלקת אפאתו, איש לחיק משפתתו,
 אינם גאים, אינם מתנשאים, אינם מצבים לתנופה.
 חרש תישאו אתכם,
 פאסה תלכוז מעיניכם,
 ושירה חרישית תתענן בלבבכם,
 שירת אורחאים, חברים, אחים לנשק.

אשפוז ממושך, החלמה אטית

חודשיים לאחר תקיפת בית המכס פרצה מלחמת ששת הימים. המלחמה שביומה הראשון נפצעתי פציעה ששינתה את חיי.

הזיכרונות על הפציעה שלי ביום הראשון למלחמת ששת הימים טלטלו אותי טלטלה עזה, עד שלימים התקשיתי להבחין בין מציאות לדמיון. כך, למשל, האמנתי תמיד שאחד הכבאים הוא שחילץ אותי מן המטוס לאחר הפציעה, בעודי בהכרה מלאה. כך זכרתי את הסיפור וכך גם סיפרתי אותו. עד לפני חמש שנים.

לפני חמש שנים קיבל סיפור הפציעה שלי לבוש שונה לחלוטין, כאילו מדובר בשני אנשים שונים.

השתתפתי במפגש של ותיקי הטייסים בפלמחים. התקרב אליי אדם בעל פנים מוכרות, והציג את עצמו כברקוביץ' מן החימוש של 107. "אתה זוכר", אמר לי כבדרך-אגב, "אני זה שהורדתי אותך מן המטוס." הופתעתי: "מה פתאום, הרי הכבאי הוריד אותי."

אבל הבחור בשלו, והוא דיבר בביטחון רב: "חיכינו לך בסוף המסלול. כשעצרת הכנסתי פניי ביטחון שמונעים מן החימוש להשתחרר, טיפסתי מאחור, הכנסתי את הפין של כיסא המפלט, לכל יתחשק לו לנתר החוצה. בינתיים בא עוזי, קצין טכני שהיה הכי חזק בטייסת, עלה בסולם ומצא אותך חסר הכרה בקוקפיט. עזרתי לעוזי להוריד אותך, ואז שבה אליך ההכרה."

איזה משני הסיפורים נכון? איני יודע לבטח, אבל נראה לי שאיבדתי את ההכרה מיד כשנעלתי את המטוס, ולא זכרתי אל-נכון מיהו שחילץ אותי. בדיעבד חדרה בי ההכרה המבעיתה: אילו הייתי מאבד את ההכרה דקה קודם לא הייתי מצליח להנחית את המטוס והוא היה מתרסק.

נחמה פורתא: על הדרך שבה הנחתתי את המטוס קיבלתי כעבור זמן את עיטור מפקד החיל.

אבל ברגעים הראשונים שלאחר הפציעה לא הייתי גיבור ולא רציתי להיות גיבור. מרגע ששבה אליי הכרתי רציתי בדבר אחד בלבד: לסיים מהר ככל האפשר את פרשת הפציעה ולחזור לשגרת חיי.

לא שיערתי בנפשי כמה זמן יידרש לשיקום ואיזו מסכת ארורה של ייסורי תופת עוד תעבור עליי.



עם חברי מקבלי העיטור, עזרא ("הבכך") דותן (מימין) וק"כ

בחדר המיון פסקו: לנתח, ואולם אסור לנתח על קיבה מלאה. כשהתיישבתי לאכול ארוחת בוקר, רק לפני כמה שעות - בחיים האחרים, הקודמים, אלה שלפני פרשת המים של הפציעה - לא תכננתי למצוא את עצמי על שולחן הניתוחים בתל השומר.

היה עליי להמתין שהקיבה תתרוקן. השכיבו אותי בביתן 20, אבל כל שרצייתי אותה שעה היה שמש ואוויר צח. הציבו אפוא את המיטה על המדשאה מחוץ לביתן.

היה זה מעמד הזוי: פצוע קשה שוכב לו על המדשאה, בהכרה מלאה, מוקף רופאים ואחיות. הכול מתרגשים מן המלחמה שזה עתה נחתה עליהם, הידיעות ברדיו מכולכלות ומטעות בכוונה, דיווחים על קרבות קשים המשתוללים בסיני, ואני מקור המידע האמין היחידי שחזר זה עתה משדה הקרב.

"ניצחנו במלחמה!" בישרתי להם, והם התקשו להאמין לי. הציבור הרי

היה אחוז בהלה לאחר שלושה שבועות של המתנה, של מתח עצום וידיעות היסטוריות על אלפי קברים שנכרו בגן מאיר בתל-אביב. אבל אני כבר ידעתי את מה שהציבור טרם ידע, שחיל האוויר המצרי היה ואיננו עוד. עמדתי בהבטחה שלי לסבתא קטה. הכניסו אותי לביתן. אחות נחמדה גילתה את אוזני שלמחרת יעבירו אותי לניתוח. נכנסתי ללחץ. ידעתי שמצב הרגל הפגועה בכי-רע. רציתי לדעת מה בדיוק כוונת הרופאים לעשות. נכנס האורתופד, הד"ר סימון אוליבר.

עוד בטרם הספיק לומר משהו, פתחתי במונולוג: "אני יודע שהרגל במצב גרוע, אבל אני מבקש ממך, אם אתה חושב שצריך לקטוע לי את הרגל, אל תקטע. תחבוש את הרגל, תן לי לישון על זה, ותעיר אותי. אחר-כך נתייעץ מה לעשות. בשום פנים ואופן אל תכרות לי את הרגל!" בדיעבד התברר לי שאכן התכוון לקטוע את הרגל. ייתכן שזה מה שדרש הפרוטוקול הרפואי: התברר שפגז הנ.מ. עבר בתחתית הקרסול, קרע שרירים ופגע בעצם. אבל אוליבר נענה לבקשתי, וכך ניצלה רגלי. האם קיבלתי את ההחלטה הנכונה? עד היום מחשבות טורדות אותי מדי פעם בפעם האם נכון היה לוותר על קטיעת הרגל. איתי, בעלה של רקפת, אורתופד, אמר לי בשעתו שאילו נקטעה הרגל, תהליך ההחלמה היה מן הסתם מהיר בהרבה.

אבל בעצם התשובה ברורה: למרות שאני חוטא לעתים בשאלת ה"אילו", הרי זו שאלה שבעצם אין לה מקום. אילו נקטעה רגלי, ייתכן שההחלמה היתה מהירה יותר, ייתכן אף שהייתי סובל פחות, אבל דבר אחד ברור: היה עלי לוותר על טיס. בכך היתה מסתיימת הקריירה שלי כטייס. לפיכך, גם היום אין לי ספק: צדקתי שהתעקשתי על כך שאין לקטוע את הרגל. בסופו של דבר המשכתי לטוס, וזה נהדר, ולא הייתי מוותר על זה. לא הייתי מוותר על החוויות המרתקות שהיו לי על המטוסים, לא הייתי מוותר גם על הקריירה השנייה שלי בחיי האזרחיים כקברניט מטוסי אל-על.

התעוררתי בבית החולים בבוקר שלמחרת הפציעה, ולצדי אימא. הבחנתי בפניה העצובת, המודאגות, אך כשראתה אותי מתעורר, אורו עיניה: "יותר גרוע כבר לא יהיה." "יותר גרוע", רצתה לומר, מוות. תיארתי לעצמי על מה היא חושבת. אבא נפל בגיל צעיר במלחמת העצמאות, ועתה התנחמה בעובדה שרק נפצעתי. אף שאני פצוע קשה, הריני פה, לידה, חי ונושם, מדבר. "טוב מאוד, טוב מאוד", עודדה אותי, "אתה פה, בבית החולים."

היינו שמונה בביתן 20, ארבע מיטות בכל צד: לידי שכב פצוע, לידו עמדה אישה יפהפייה. היא דמתה מאוד לאלזבט טיילור, אך היתה יפה ממנה.

”אני רוחה וזה טיבי שלי”, הציגה את עצמה לפניי. ”טיבי מפקד גדוד 50 של נח”ל מוצנח. הוא רגיל להיפצע, בכל מלחמה הוא נפצע.”

למזלו נפצע הפעם פצעים קלים בלבד. בחור כל כך בריא וחזק, אומרים שהכדורים נבהלים ממנו וחוזרים כלעומת שבאו, כזה קשוח.

נקשרנו בקשרי ידידות. נשארנו ידידים. לא-מכבר נפצע שוב. נפל עליו טרקטור, והוא בן שמונים. שוב יצא מזה בחסד, והוא טרם אמר את המילה האחרונה.

בביתן אושפזו גם רפי לב מן הטייסת שלנו ושמואל שטופר (שפר) שנפצע בסוף המלחמה כאשר נטש מיראז' מעל רמת הגולן. היה גם פצוע קל שקצה הזרת שלו נקטע, אבל השמיע גניחות במשך כל שעות היממה, כאילו להנאתו. פצוע אחר היה לוחם שריון שהמחלקה שלו הותקפה בשוגג על ידי רביעיית מיסטרס. הוא הבטיח שאם יתפוס את הטייס שתקף אותו הוא יהרוג אותו בו-במקום. לא סיפרתי לו שאני טייס.

כל אדם חולה סובל, אבל נראה לי שסבלו של טייס קרב פצוע, קשה שבעתיים: יום אחד אתה מלך, וכהרף-עין, בלא הכנה מוקדמת, אתה חסר אונים, נזקק לעזרה בכל דבר שאתה עושה.

ואכן, הפציעה שינתה את חיי. עד אז הייתי בשורה הראשונה של טייסי הקרב בחיל האוויר, מטיס את המטוסים המתקדמים ביותר, מוביל מבנים לקרב, הטסתי את מטוסי הסופר-מיסטר העל-קולי כשהיה מטוס הקו הראשון. עברתי למיראז'ים, מטוסי המאך-2, ועכשיו הייתי מוביל בכיר בטייסת האוראגנים. בכל שנותי בחיל האוויר הייתי בעקומה עולה בדרגות ובפיקוד - ועכשיו, הפציעה הארוה הזאת. ככה-סתם נזרקתי אל מחוץ למעגל טייסי הקרב.

רונה ישבה לידי עצובה, התקשתה להשלים עם הפציעה שלי. יום אחד היה לה בעל בריא, טייס קרב מוביל, ולמחרת קיבלה פצוע קשה, רתוק למיטה ומתקשה לתפקד. חשתי כאילו כל כאב שלי היה גם כאבה של רונה. התסכול שלה היה עצום: היא ראתה אותי במכאוביי, רצתה לעזור - אך לא היה לאל ידה. בתחילה היה עליה לנסוע לבית החולים משבי ציון שלידי נהריה (לשם הועברו משפחות הטייסים כשפרצה המלחמה). אחר-כך עברה לדירתנו במעוז אביב שבה התגוררה באותה תקופה אחותי רוני. מזל שרוני היתה אתנו, כך יכלה רונה להשאיר בבית את רקפת, בתנו בת שנה וחצי, ולהתפנות לביקורים אצלי. רוני טיפלה ברקפת בצורה יוצאת מן הכלל, ונקשרה ביניהם ידידות מופלאה.

הביקורים של רקפת היו נקודת אור בימים הקשים של האשפוז. היא היתה מתיישבת על רגלי המגובסת, מחזיקה בידה עפרונות צבעוניים ומעטרת את הגבס בציורים ססגוניים.

אימא ורונה עודדו אותי מאוד. אימא ביקרה אותי לעתים קרובות, לא גילתה סימני מצוקה, וגילתה הבנה רבה לסבלי.



ביקור הרמטכ"ל יצחק רבין בבית החולים

עשרות באו לבקר, הם מילאו את הביתן הקטן, הרעישו וצחקו, סיפרו סיפורים וחוויות מן המלחמה. רבים מן המבקרים שלי היו נתונים בשיכרון חושים: חברים וקרובים, מבוגרים וצעירים, באו לדרוש בשלומי, חולקים אתי את השמחה האדירה על הניצחון הגדול. נדמה היה לי שהכול סביבי חוגגים, יוצאים לבקר במרחבי סיני, לטייל במקומות ההיסטוריים בירושלים, ברמת הגולן ובחברון, ואני כאן, שוכב במיטה, מתייסר בכאבי, תקוע בין הסדינים הלבנים של בית החולים, עם גבס המכסה את רגלי הפצועה.

כמו בעת גיוסי במבצע קדש, שוב חשתי שהפסדתי את המלחמה. אם זיכרוני אינו כוגד בי, הניתוח הראשון היה כבר ביום שבו אושפזתי. אחריו היו עוד ניתוחים רבים.

המולת המבקרים הכבידה עליי. אני ביקשתי רק שקט. רציתי לישון. בין ניתוח לניתוח, בין טיפול לטיפול, ישבתי מעולף-למחצה, וניסיתי להקשיב לסיפורים. הייתי חסר סבלנות. עשיתי לרופאים את המוות, שוב

ושוב דרשתי מהם שיתנו לי לוח זמנים צפוי להחלמה.

שגרת בית החולים הקשתה עליי מאוד. זמן רב לא ירדתי מן המיטה. הגבס כיסה את רגלי מן האצבעות ועד המפשעה. לא יכולתי לישון אלא כשאני שוכב פרקדן. ניסיתי להתגלגל מצד לצד, מנסה לשפר תנוחות, להקל במשהו על כאביי. הרגל המקופלת הפריעה לי להסתובב על הבטן. ואני התחכמתי: הכנסתי את הרגל המגובסת בין סורגי המיטה, וכך הצלחתי לשנות תנוחה מדי פעם בפעם. כל העת נאבקתי לשמור על אורך רוח ורגיעה במצב של כאב בלתי פוסק.

לא יכולתי לעשות פעולות של מה-בכך כמו לצאת לשירותים או לגרד את הרגל. כמה מאושר הייתי כשיכולתי סוף סוף לרדת לכיסא גלגלים. התחנה הראשונה היתה חדר השירותים. התחנה השנייה היתה חדרו של נתק'ה ניר.

בחדר סמוך, "חדר המזוהמים", שכבו פצועים שפצעייהם היו כה מזוהמים שסיכנו את שאר הפצועים ולפיכך בודדו אותם מן האחרים. אחד מהם היה נתק'ה ניר, מג"ד השריון הנועז שנפצע קשה ברגליו בקרב אבו-עגילה במרכז סיני. נתק'ה עבר ניתוח אחר ניתוח וסבל סבל אדיר.

הכינוי "המזוהמים" שדבק בפצועים אלה הכעיס אותי מאוד. לא יכול להיות שמישהו יתייחס כך ללוחמים שהקריבו כל כך הרבה בלחימה קשה כל כך, גם אם זה רק מטבע לשון מקברי של מסדרונות בתי חולים.

לא הכרתי את נתק'ה קודם-לכן. היתה זו הפעם הראשונה שפגשתי בו, אבל מן הרגע הראשון נוצרה בינינו כימיה. נהגתי לשבת שעות ליד מיטתו, אף שהאחיות הזהירו אותי שוב ושוב כי אני עלול לזהם את פצעיי. הייתי מתרחק כשהאחיות התקרבו, ובחלוף הסכנה חזרתי לחדרו של נתק'ה, מצויד בממתקים, תופינים וסיגריות צ'סטרפילד. באותם ימים היה עדיין אפשר לעשן בחדרי בית החולים.

כל מה שרציתי באותם ימים היה לחזור לאותו מקום שבו הייתי לפני הפציעה. חשבתי, קיוויתי, האמנתי שזה אפשרי. לא תיארתי לעצמי שקטיעת חלק קטן מרגלי תשפיע על כל חיי.

ואז היה הביקור של מוטי הוד, מפקד חיל האוויר, והפיח בי תקווה. הערכת את מוטי. הוא היה אדריכל התקיפה המסיבית של חיל האוויר, והצליח בגדול. למוטי, הקיבוצניק השורשי בן דגניה, היו כתפיים רחבות. הוא הבטיח ניצחון ועמד בהבטחה שלו. הוא העניק לעם ישראל שמים נקיים ועליונות אווירית על כל חילות האוויר במזרח התיכון.

מוטי ידע שלא אוכל עוד להטיס מטוסי קרב, מן הטעם הפשוט שלא אוכל להפעיל את דוושות הבלמים ברגליו. לפיכך העלה רעיון מעניין: אולי ימנה אותי מפקד טייסת ההאנטרים, מטוסי הקרב הבריטיים שאותם

שקלו לרכוש באותה תקופה.

ההוקר-האנטר היה בן דורו של הסופר-מיסטר. מנוע הרולס-רויס-אבון שלו היה אמנם ללא מבער אחורי, אך למרות זאת היה בעל דחף חזק מאוד. כחצי שנה לפני מלחמת ששת הימים התמודדו רן פקר ועודד ויזנסקי (שגיא) עם מטוסי האנטר ירדניים, ולמדו להעריך אותם.

עכשיו, בתום המלחמה, שקל חיל האוויר לרכוש לפחות טייסת אחת של מטוסי האנטר.

בהאנטר הבריטי שיטת המעצורים שונה מן המטוסים הצרפתיים. בלימת המטוס על הקרקע נעשית באמצעות הפעלת ידית על הסטיק, בעוד שבמטוסים הצרפתיים הבלימה נעשית בלחיצה על הדוושות. כך יכול הייתי להטיס את המטוס הבריטי על אף רגלי הפגועה. האם נפתחה בפניי תקווה חדשה? האם אוכל לחזור למטוסי הקרב שכה אהבתי?

כגובה התקווה כך היה עומק האכזבה: בסופו של דבר לא קיבלתי את הטייסת - כי לא קנו את ההאנטר.

כשלושה שבועות לאחר תום המלחמה יצאתי בפעם הראשונה מבית החולים. אקי בא ולקח אותי למסיבת הניצחון של צוותי האוויר במלון הוילנד בירושלים. היתה שם שמחה אמיתית, אנשים היו שיכורים ממש, ואני לא יכולתי להיות שותף לחגיגה. כל מה שאני זוכר מאותה מסיבה היה איך מוטי הוד עלה על הבימה ושיבח את "סרן גיורא רום" על הפלת המספר הגדול ביותר של מיגים במלחמה. זה היה נחמד מאוד מצדו, במיוחד הודות לעובדה שגיורא היה סגן ולא סרן. הקהל, חבריו של גיורא, תפסו את מוטי במילה, והגיבו בקריאות: "אמר, אמר!"

מוטי לא התבלבל ובו במקום הודיע כי שהוא מעלה את גיורא לדרגת סרן.

אבל אני התקשיתי לחגוג. הסתובבתי שם בבגדי בית החולים, חשתי כאילו נקלעתי למסיבה לא לי, וכל מה שרציתי היה לחזור למיטה שלי בביתן 20. כמו במסיבת פורים זמן קצר לאחר מותו של אבא, כשלא יכולתי לעכל שהכול שמחים ואני מתאבל.

למחרת נערך בבסיס חצרים מסדר הכנפיים או "מסדר הניצחון" של החיל.

הבטיחו שהמסדר יהיה הכי-הכי מכל המסדרים. אני מצליח להעביר בקשה להיות נוכח במסדר, ומישהו מסדר לי מסוק S-58 המטיס אותי לחצרים.

רבע שעה לפני האיסוף המתוכנן אני כבר עומד בפירת משטח המסוקים בבית החולים, נשען על זוג קביים מעץ וממתין. המסוק מאחר. היום יותר חם מן הצפוי, הגבס כבד מן הצפוי, ההמתנה ארוכה מן הצפוי, וכשהגענו

לחצרים, הטקס כבר החל. שיקל הרס"ר כבר עושה את הת"ס-תס"ח שלו עם החניכים ויציעי הישיבה מלאים באלפי חוגגים. המסוק נוחת במרחק של כמה מאות מטרים מן היציעים, על המסלול. מורידים אותו ואני מדדה על הקביים לעבר המסדר.

מתברר שהמרחק גדול משחשבתי, החום כבד משציפיתי, הגבס כבד משהערכת, והכאב גדול מנשוא, אבל אין בררה: אני מדדה לאטי לעבר היציע, המאמץ אדיר, והכאב נורא. אלפי אנשים צופים בי, ואני מבקש את נפשי למות. אני מוכן גם להסתפק בכך שהמסוק יחזור ויחזיר אותי מיד לבית החולים. מאין יבוא עזרי? אף אחד לא קם.

ופתאום אני שומע: "יובלקה!"

מי זה יכול להיות? רק פניה, אימא של רונה, קוראת לי כך, במבטא הרוסי שלה. אבל פניה לא הוזמנה, וגם אין זה קולה. אני מרים את ראשי לעבר היציעים ומבחין בדמותו הגמלונית של עיזר ויצמן, ידיו מתנפנפות, שועט לעברי וקורא: "יובלקה! בוא הנה!"

"עיזר, תודה, אני עוד רגע מתעלף."

"שלא תעז!" הוא מסנן בשיניים קפוצות.

אנשים קמים ממושביהם ומפנים לי מקום, אני מחליק לתוך המושב בכבדות.

איני זוכר דבר ממסדר הכנפיים, איני זוכר כלל את הדרך חזרה לתל השומר, איני זוכר אפילו אם עשיתי אותה במסוק או ברכב. איני זוכר מי ליווה אותי, אך את דמותו הגבוהה, השחוחה, המעופפת, את ה"יובלקה" של עיזר לא אשכח לעולם. כי מתוך כל אלפי האנשים, אכן אלפים שראו אותי מדדה לפנייהם, נתלה על קביים, רק עיזר קם. מנהיג, בן אדם, נישא מעם, עיזרקה.

שבעה שבועות שכבתי בתל השומר. שבעה שבועות של סבל ולאחר שבעת השבועות הרעים באו עוד כמה וכמה שבועות, רעים יותר: ניתוחים, שיפוצים, ועוד ניתוחים.

הטיפולים נמשכו יום אחר יום: ניתוח ובדיקה, ושוב ניתוח וחבישה וגבס. הד"ר לואי בורנשטיין ניסה עליי שיטת טיפול מהפכנית למדי: הוא העביר שריר, עור ובשר מן הרגל השמאלית הבריאה לרגל ימין הפגועה. הוא הצמיד את שתי השוקיים זו לזו כדי למזג בין כלי הדם של הרקמה המושטלת והרגל הפגועה.

הרגליים היו קשורות כשישה שבועות כלפי מעלה כדי למנוע שטפי דם, כאילו הייתי נתון בתוך סד. כשאני אומר "סיוט" אני מתכוון לסיוט: כאבים, חוסר מנוחה נמשך. בתקופה זו קראתי הכי הרבה ספרים, כי לא ישנתי הרבה.

על נדודי השינה הצלחתי לגבור במידת-מה הודות ליאנוש בן-גל. לא הכרתי אותו קודם, אבל אשתו גליה היתה חברה של יעל גיסתי, אשתו של אקי. יעל סיפרה לגליה עליי ועל מצבי ועל כך שאני לא יכול לישון בגלל הכאבים ואי הנוחות, והיא שלחה לי את יאנוש עם עצות רפואיות כדבר פצוע אל פצוע: יש לך בעיה לישון? אני אתן לך את הפתרון. חצי כדור שינה, חצי כוס ויסקי ותישן כמו תינוק.

זה עבד, ומאז אני אוהב ויסקי. (האמת היא שהיכרות שלי עם ויסקי חופפת בערך להיכרות שלי עם רוני. אצל משפחת ארצי אהבו לשתות ויסקי. נהגו לומר שמשפחת ויסקי שותה ארצי).

בתחילה לא היה ברור אם ההשתלה הצליחה, כששאל אותי הרופא מה אני חש ברגלי הימנית הייתי מדבר על תחושותיי ברגלי השמאלית. רק כעבור זמן החלו התחושות לעבור לרגל הימנית, וכך הבנו שההשתלה עלתה יפה.

ואולם איזור הפצע לא התאחה, והיה עליי לחזור פעם אחר פעם ל"שיפוצים". עברתי שבעה ניתוחים, אך מצבו של נתק'ה, חברי לאשפוז, היה גרוע בהרבה. הוא נזקק לעשרות ניתוחים וטיפולים בארץ ובחו"ל עד שיכול לקום וללכת על רגליו.

משיכולתי אני לעמוד על רגליי, החל מסע הייסורים של תרגילי הפיזיותרפיה. התרגילים היו קשים ומפרכים וכרוכים בכאב בלתי נסבל. נשכתי שפתיים וסבלתי. מדי פעם בפעם טבלתי בבריכת מים זורמים, מעין ג'קוזי רפואי, זרם שהקל עליי להניע את הרגל הפגועה מצד לצד.

פעם ביומיים בשעה ארבע בבוקר באה אחות צרפתייה. היא היתה מניחה סיר לרגלי המיטה, וכך יכולתי להתנקז - הפינוקים הקטנים של הפציעה. את האחות הזאת אני זוכר לטוב גם הודות לכך שבמטבחון המחלקה בישלה מרק בצל במיוחד עבורי, המרק הכי טוב שאכלתי אי פעם.

זרם המבקרים לא פסק.

חמי, ארצי, בא מן המשק ועמו "דברים טובים" שנתכלו בן כמה רגעים בין פצועי הביתן. הטוב שב"דברים הטובים" היתה עוגת התותים, גדולים ועסיסיים, ממלאים את החדרים בניחוחות השדה.

והיו גם ביקורים שהותירו אותי עם רגשות מעורבים.

למשל, נסים אשכנזי וחגי רונן, חבריי לקורס 27, באו לבקר וסיפרו לי בגאווה שהם יוצאים לארה"ב להביא את הסקיייהוקים. נתמלאתי קנאה. יחד עם יוסי שריג ואוהד שדמי נמנו נסים וחגי עם הטייסים שיועדו להקים את טייסות הסקיייהוקים הראשונות. טייסות אלה ימלאו תפקיד חשוב במלחמת ההתשה ובמלחמת יום הכיפורים.

סוף-סוף קביים! אפשר ללכת!

היו אלה קבי עץ שתמכו בגוף מתחת לבתי השחי. ההליכה בעזרת קביים כאלה מחייבת לימוד - ללכת בזהירות, לשמור על יציבות הגוף.

קשה היה במיוחד לרדת במדרגות. אם לא שלחתי את הקב לפני כדי להישען עליו בירידה, והייתי מקדים אותו ברגלי, עלול הייתי למצוא את עצמי מתגלגל במדרגות ולהחמיר את מצבי.

וכך אכן קרה. בליל שבת אחד הזמין אותנו חברי אליעזר מגיד לארוחה בביתו. בפינת האוכל היו שתיים-שלוש מדרגות, ואני, רגלי מכוסה עדיין בגבס ענק, ירדתי כשרגלי מושטת לפנים ונפלתי ארצה בחבטה גדולה. מגיד לא סלח לעצמו על כך עוד ימים רבים.

רונה ניסתה להקל עליי ויזמה מדי פעם בפעם יציאה לאכול סטייק עסיסי במסעדה בתל-אביב. יצאתי לבוש בגדי בית החולים. אנשים התבוננו בי בסקרנות מהולה ביראת-כבוד. הכול הבינו שנפצעתי בקרב, והשתדלו להעניק לי יחס מיוחד.

יום אחד הגיע לביתן חברי אלי אורן וכידו צרור מפתחות. "זה האוטו של רותה אשתי, ומעכשיו הוא עומד לרשותך".

אהבתי מכוניות. אם כי קשה היה לאהוב את מכונית הפרינץ-4 הקטנה של אלי. היתה זו מכונית בעלת מנוע חלש וצווחני שגם אדם בריא היה מתקשה להיכנס אליה. אף שרגלי היתה נתונה בגבס, הצבתי לעצמי אתגר: אני אנהג במכונית הזאת.

עשיתי את דרכי אל המכונית מדדה על קביים, השחלתי את עצמי דרך הדלת הימנית ונחתתי על מושב הנהג. האם ניתן להפעיל את שלוש דוושות הרכב ברגל אחת? הוכחתי שכן. ברגלי הבריאה הפעלתי את דוושת המצמד, הכלם והגז - והמכונית נענתה לי. היה זה תמרור דרך חשוב בתהליך ההחלמה שלי.

ואז עליתי עוד מדרגה בדרך לנורמליזציה של חיי:

סוף-סוף נעליים! נפטרתי מן הגבס ויכולתי לנעול נעליים כאחד האדם. אבל לא היה זה מעשה קל כלל ועיקר. כל הימים נעלתי סנדלים, ובקיץ אף הייתי הולך יחף, ואילו עכשיו היה עליי לנעול נעליים אורתופדיות גבוהות.

לא קל היה למצוא נעליים מתאימות. עד שמישהו המליץ בפניי ללכת לרוזנברג. רוזנברג היה סנדלר בעל סנדלרייה קטנה ביפו. הוא יצק גבס על הרגל, ותפר עבורי נעל מיוחדת שהתאימה במדויק לרגלי. האיש היה גאון. רק אז התחלתי לחיות. רוזנברג זה העמיד אותי על הרגליים. סוף-סוף יכולתי להשתחרר מן הקביים והסתפקתי במקל סבא. סבלתי עדיין מכאבים, מעוויות ברגל, אך חשתי הרבה יותר טוב.

איתרע מזלי: רוזנברג נפטר, וגם תלמידו לוי נפטר אחריו. שוב התקשיתי

למצוא סנדלר שיידע לתפור נעל מתאימה.

כחודשיים לאחר הפציעה חזרתי הביתה לרמת דוד.

אחד הדברים הראשונים שעשינו לאחר שובי לרמת דוד היה סיור היכרות בשטחים שנכבשו. לקחתי את רוני ואת בתי רקפת ועלינו על הדה-שבו שטרנר העמיד לרשותי. ביקרנו בגדה המערבית, מג'נין דרך שכם, רמאללה, ירושלים, והרשיתי לעצמי להיכנס ברכב לרחבת הכותל המערבי. מעשה של פראות אמיתית. הדה-שבו היה הרכב היחיד ברחבה. הביקור בשטחים היה פסק זמן בתקופה קשה מאוד, קשה היה לי לנוע, סבלתי כל הזמן מכאבים, לא היתה לנו מכונית, והעתיד נראה לוט בערפל. רציתי מאוד להמשיך לטוס.

שנתיים סבלתי כאבים עזים, כל הזמן כאבים. איך התמודדתי עם הכאב? כמו שהתמודדתי עם הפציעה. לימדתי את עצמי להתעלם מן הכאבים. אמרתי לעצמי: לעזאזל הכאבים, אני לא נותן לעצמי לסבול מהם.

עד שיום אחד, בלא אתראה מוקדמת, חדלו הכאבים. היו כלא היו. הטכניקה הזו הוכיחה את עצמה שוב ושוב במהלך חיי. עד היום אפילו כשאני הולך לרופא שיניים אני לא לוקח משכך כאבים, עד שיום אחד אמר לי הרופא: קח כבר משהו, שלא יכאב לי.

הרוזן ממונבריון

מנפלאות החיים: המצבים הכי קשים עשויים להוליד את הרגעים הכי יפים. הפציעה שלי שעיוותה את חיי והפכה אותם לעתים בלתי נסבלים, חשפה אותי לאחד האנשים המרתקים שהכרתי, חבר אמיתי: כריסטיאן דה מונבריון, האיש והאגדה - ואני לא מגזים.

חלפו חודשים אחדים מאז הפציעה, ואני שוב בבית חולים, מנסה להחלים, לחזור לחיים. בא לביקור משה פלד, מפקד כנף 4 (חצור), ובפיו סיפור שבשמיעה ראשונה נשמע הזוי, לא אמיתי, תלוש מן המציאות שבה אני חי: יש בצרפת אציל המציע לארח בטירתו פצוע ממלחמת ששת הימים הנתון בתהליך החלמה, מחווה של תרומה אישית לשיקום פצוע של צה"ל.

"אני מציע שאתה תהיה האיש, תצא לצרפת, מגיע לך", אמר פלד. מוש היה מכר ותיק. הכרתי אותו כמפקד הבסיס כשהייתי טייס צעיר ב-113 וב-105. במלחמה היה המפקד בשדה לוד. הוא ישב במגדל וראה אותי ממריא לטיסה הגורלית שבה נפצעתי. מכל הפצועים בחר דווקא בי, אולי משום שריחם עליי על שהחמצתי את המלחמה, אולי משום שידע שלא אוכל עוד לחזור ולהטיס מטוסי קרב. הוא בחר בי והיה נחוש בדעתו שאצא לחור"ל.

התגובה הראשונה שלי היתה "לא רוצה". למה? לא יודע, ככה. אידיוט, מה אני אגיד. במחשבה שנייה נועצתי ברונה. להפתעתי היתה זו גם תגובתה של רונה. מה פתאום צרפת, מה יש לנו לחפש שם, שני קיבוצניקים שלא יודעים איך להחזיק מזלג כמו שצריך בטירה של אציל צרפתי? "תראו", אמר מוש, "האיש ממילא בארץ, תיפגשו, תתרשמו ואז תחליטו." השתכנענו, למה לא, ניפגש. אנחנו מחכים לפגישה בחיל וברעדה, ואז מוש מגיע ואומר: אוי ואבוי, כריסטיאן נאלץ לחזור הביתה מוקדם מן הצפוי, האסם בחוות הפרות שלו עלה באש, ועליו לטפל בדחיפות בענייני החווה. אבל, הציע מוש, תיפגשו עם אליהו חסון, חבר טוב שלו, תשמעו ממנו.

אליהו ביקר אותי בבית החולים, הלם בקורנס וניפץ מיתוסים: אל תיבהלו מן האציל. בעצם מדובר בדמוי-קיבוצניק המטפל בפרות שלו, בן לאם יהודייה, שהתנדב בשעתו לקיבוצים בישראל, חסר גינוני כבוד ודובר עברית, מתחבר במהירות, איש רעים להתרועע. אליהו שכנע אותנו. החלטנו לקחת את הצ'אנס ולנסוע. לא היתה זו החלטה קלה כלל ועיקר, ולו רק בגלל שעדיין התקשיתי

מאוד בהליכה. הפציעה היתה עדיין טרייה מדי ותהליך ההחלמה אטי מדי. ידענו היטב שנסיעה לחו"ל תהיה כרוכה במאמץ רב. היה גם הקושי של הפרידה מרקפת הקטנה. לא קל להיפרד לתקופה ממושכת מתינוקות בת כמה חודשים. בסופו של דבר התנדבו הסבתות היהודית ופניה לקחת את הקטנה בתורנות, בגבעת ברנר ובדגניה לסירוגין, לא היה להן קל. לאחר עשרות שנים היה עליהן להתרגל בן-לילה מחדש לחיתולים ולכל מה שנלווה אליהם, אבל בסופו של דבר עמדו במשימה בכבוד.

הותרנו את רקפת, את הסבתות ואת החיתולים מאחור, ויצאנו לדרך. מישהו במפקדת חיל אוויר סידר לנו טיסה במטוס דקוטה של ארקיע שיצא לבריטניה עם מנוע לתיקון. המטוס נחת נחיתות ביניים לתדלוק באתונה ובליון שבצרפת. רק לאחר הנחיתה בליון סיפרתי לקברניט הדקוטה שפנינו מועדות לטולוז. חבל, אמר לי, הייתי טס לטולוז במקום לליון.

כשנחתנו בליון מנהל השדה כבר ידע שאנו באים. כריסטיאן דיווח לו שהוא מנסה לסדר עבורנו הטסה מן השדה בליון לשדה קטן קרוב לביתו. ישבנו בבית הקפה שבשדה והמתנו לטיסה. ואולם כעבור זמן-מה הודיע לנו מנהל השדה שכריסטיאן לא הצליח לסדר עבורנו טיסה וניאלץ לנסוע ברכבת.

מנהל השדה לקח אותנו לתחנת הרכבת. יצאנו למסע תלאות למערב צרפת. לא היתה רכבת ישירה לאיזור טולוז. נאלצנו אפוא לנסוע לפריס, ושם להחליף רכבת לכפר מונטובה בקרבת השאטו של כריסטיאן, נסיעה אינסופית שכמעט גמרה לנו את הכסף, וכמעט גמרה אותי. כל הדרך חשתי כאבים עזים. רק כמה ימים קודם-לכן ניסיתי בפעם הראשונה לנעול נעליים. כל מעשה הנעילה היה כרוך בכאבים.

ירדנו בתחנת רכבת קטנה בסוף העולם. איש מלבדנו לא ירד בתחנה זו. גם פה, כמו בליון, כריסטיאן כבר הפעיל את הקשרים שלו. "אתם החברים של כריסטיאן?" שאל מנהל התחנה. "כריסטיאן צלצל ואמר שהוא מתעכב קצת, כנראה לא התעורר בזמן. תשבו, נשתה קפה, נאכל משהו ונחכה."

חיכינו. התחנה שוממה, פה ושם חולפת רכבת מהירה שמתעלמת מקיומנו, מדי פעם בפעם עוצרת רכבת פרוורים לאה. אנחנו לבדנו בתחנה, יושבים עם מנהל התחנה במזנון שפתח לכבודנו. אין כריסטיאן. לא יכולנו אפילו לומר נואש, שכן איזו בררה היתה לנו? לחזור הביתה?

לפתע הגיע המשיח. ליד התחנה נעצרה בחריקה מכונית פז'ו פתוחה ובה יושב הוד מעלתו הרזן ממונבריון, בחור ענק עם מטפחת אדומה לצווארו וחיוך רחב. הוא ניתר מן המכונית, פתח את זרועותיו לרווחה וחיבק אותנו: "אה, מז אמי (mes amis), רונה, יובל, בואו, אני אקח אתכם."

הוא הציג את עצמו בשמו המלא: "כריסטיאן דה מונבריון". התיישבנו במכונית הפתוחה. היה קר, והוא שלף שמיכה מתא המטען וכיסה את ברכינו. בו במקום כבש את לבנו. בחור מקסים, בעל אישיות מתפרצת. היינו חברים מן הרגע הראשון.

אנחנו נוסעים דרך השדות, וכריסטיאן מספר לנו בגאווה: "אלה השדות שלי, אלה בתי האיכרים שלי, וזה האסם שלי שנשרף."

לפתע אנחנו רואים בית ענק. זה השאטו? שאלנו. כריסטיאן פרץ בצחוק: "זה הבית של העובד שלי." ראינו עוד מבנה: "לא, זה המחסן שלי." הבנו שזה משהו בקנה מידה שגם דגניה קטנה עליו. המשכנו בנסיעה. ראינו שדות זהובים שנראו כאילו ואן-גוך צייר אותם, וראינו אחו ענק ועליו פרות רועות. עד שהתגלה מבנה ענק. "זה הבית שלי," אמר כריסטיאן, "שאטו דה מונבריון. עוד מעט תכירו את סוכנת הבית שלי, אישה יפהפייה."

המכונית עצרה בפתח השאטו. כריסטיאן ניתר החוצה, לקח את המזוודות בשתי ידיו והציג לנו את רז'יני, איטלקיה מבוגרת, חסרת שיניים קדמיות, שמנה ומכוערת. "רז'יני, מון שרי," הוא קיבל את פניה בחיבוק ובנשיקות, "אני אוהב אותך, אני אוהב אותך." בתוך זמן קצר הבנו שיש לפנינו סיפור אהבה נדיר. רז'יני טיפלה בכריסטיאן כבן יחיד, וכריסטיאן אהב אותה אהבת נפש.

נכנסנו לטירה. כבר ראיתי גדולות ממנה בצרפת. לטירה הזו היו רק ארבעים חדרים. נראה היה שלא השתנה בה דבר מאז נבנתה. כריסטיאן סיפר שרק בעת האחרונה התקין בטירה צנרת מים. עד לפני חודשים אחדים לא היו בה מים זורמים. הבישול נעשה עדיין על פחמים, כמו בימי קדם.

היתה זו טירה יפה ומטופחת. החל משעות אחר הצהריים שטפה השמש בקרניה מרפסת גדולה בצדה המערבי של הטירה. החדר שלנו היה חדר כמו שרואים בציורים של פעם, מיטה עתיקה ועליה שמיכת פוך עבה, שולחן גדול, קערה גדולה לרחיצת ידיים, וליד החדר אמבטיה. ציורים עתיקים עיטרו את הקירות.

לאחר שהנחנו את חפצינו בחדר, התרווחנו על כיסא נוח במרפסת הגדולה וגמענו מלוא העיניים את הנוף הציורי שסביבנו, נחל מפכה לרגלי הטירה ("זה הירדן שלנו," אמר כריסטיאן), חורשות, עצי נוי ועצי פרי, מדשאות אינסופיות.

מן העבר השני של הנחל ניצב השאטו של אביו של כריסטיאן, איבר דה מונבריון. לאבא היתה היסטוריה עשירה של זוגיות. נישואיו הראשונים של האב, נוצרי פרוטסטנטי היו עם אישה מבית רוטשילד. נישואיו השניים היו עם רנה, אף היא יהודיה, אמו של כריסטיאן שהתגוררה עתה בפריס. רנה היתה בת למשפחה יהודית מכובדת עם שושלת יוחסין בת מאות שנים. איבר נישא בשלישית לנסיכה לבית רומנוב.

“אבא שלי רוצה להזמין אתכם לארוחת ערב,” בישר לנו כריסטיאן, “אבל אני חייב להזהיר אתכם: אבא שלי זה הסורים, בינינו חוצץ הירדן, אבא שלי לא כזה נחמד וטוב, אבל הוא רוצה להכירכם.”

היתה בין כריסטיאן לאביו מערכת יחסים טעונה בגלל היסטוריה משפחתית קשה. איבר התנתק בתקופת מלחמת העולם השנייה מן האימא היהודייה והילדים, והם נאלצו למצוא מקלט במקומות מסתור שונים ברחבי צרפת. זו התקופה שבה עוצבה יהדותו של כריסטיאן.

נבוכונו: “מה אנחנו לובשים לארוחת הערב? מה עושים? איך מתנהגים?” התשובה של כריסטיאן: “ככה, כמו שאתם.”

אבל רונה סברה ש“כמו שאנחנו” זה לא מספיק טוב. היתה עמה השמלה היפה בעולם, שמלה כתומה עם פרח אדום באמצעה שקנינו בארץ במיטב כספנו. לבושה בשמלה הזו, ולראשה בארט שחור, היתה רונה האישה המושלמת. ידעתי שגם איבר, אביו של כריסטיאן, לא יכול להיות אדיש כלפיה.

ואכן, גם האב, כבנו, הרשים אותנו באישיותו, אציל אמיתי. שוחחנו אנגלית. הוא הקשיב אמנם בקשב רב לסיפור הקריירה שלי כטייס, אבל שלא ככריסטיאן, הוא לא גילה עניין רב במלחמת ששת הימים ובמה שהתחולל בארץ באותם ימים.

היתה זו סעודת אצילים אמיתית. איבר צלצל בפעמון וצבא של מלצרים התייצב לקריאה. כל מלצר והמנה שלו.

האבא היה בעליו של כפר שלם, על אדמותיו. שלוש מאות אריסים עיבדו את האדמה. יום אחד הזמין אותנו ל“יום הכפר”. התושבים כולם סבבו בחוצות לצלילים עליזים שבקעו מרמקולים, מהלכים בין דוכנים צבעוניים, אלפי בלונים, צועדים בתהלכות, רוקדים, ומניחים לילדיהם להשתובב בגני השעשועים. בכל מקום קיבלו את פניו של האבא בקידה, כיאה לאציל אמיתי.

הרהיט הכי יפה בטירה של כריסטיאן היה שולחן ענק בחדר האוכל. הכול היה בגדול. גם מרתף היין. בתחתית השאטו היתה מערה ובה המתינו עוד מאות בקבוקים לתורם לעלות על שולחנות מונבריזון. גם לגימת היין נעשתה בגדול. כל בוקר ירדה ורזיני למרתף והביאה שישה בקבוקי יין, שלושה לארוחת צהריים ושלושה לארוחת הערב. כריסטיאן לבדו גמע חמישה בקבוקים.

ורזיני היתה טבחית מעולה, וכך יכולנו ליהנות מן המטבח הצרפתי במיטבו. כל ארוחה נמשכה שעות ארוכות. נדמה לי שהיתה זו הפעם הראשונה בשנים האחרונות שלא מיהרנו לשום מקום, ונהנינו מאוד מן המהפך הזה באורח חיינו. אגב, היה זה מטבח בלי מקרר. הכול היה טרי ורענן. כל הירקות והפירות נקטפו עם שחר בגני הארמון.

כאילו לא די היה בנופי הטבע המרשימים, הם קיבלו חיזוק מפתיע

בדמותה של מרז'רי, בת משפחה בת שבע-עשרה, יפהיפה אמיתית שביטאה את אהבתה לטבע בכך שרצה עירומה בשדות הפתוחים של הטירה, מלטפת ומנשקת את הפרות, זיווג מושלם של אדם וטבע.

הכול היה מושלם אלמלא הפצעים שהמשיכו להציק לי. בקושי יכולתי ללכת מן החדר אל המרפסת. בלהט המהירות שבה עזבנו את הארץ ועברנו לגן העדן הזה שכחנו שעליי להמשיך בטיפול הרפואי. למזלי הפנה אותי כריסטיאן לחברו היהודי הד"ר הירש, תושב הכפר הסמוך. אף שהירש היה במקצועו קרדיולוג שעבד באינטרפול הוא בא לטירה מדי פעם בפעם, החליף תחבושות וניקה זיהומים ביד אמונה.

במלחמה רצחו הגרמנים את אשתו ואת של הד"ר הירש לנגד עיניו בשדות הכפר,

לאחר המלחמה העדיף להישאר בכפר, אף שהיה איש אמיד ויכול היה להיקלט במשרה בכירה בבתי החולים הטובים במדינה. הוא נימק זאת בכך שאחרי המלחמה רצה להמשיך בשגרת חייו בקרבתם של תושבי הכפר שהסתירו אותו מן הגרמנים ובכך הצילו את חייו.

הירש התגורר בבית ענק במרכז הכפר. לכאורה בית פשוט חסר הדר ותואר, שכן הוא לא רצה לנקר עיניים, אבל ברגע שנכנסנו הביתה הוכינו במכת סנוורים: הכול היה עשוי זהב, מהודר אף יותר מן השאטו דה מונבריון. אפילו הידיות היו מצופות זהב.

כחודש ימים בילינו בטירה. הקסם הראשוני שהילך עלינו כריסטיאן עלה מדרגה והיה לחברות איתנה שליוותה אותנו כל החיים. עד היום כריסטיאן אומר שאליהו חסון ואנחנו הם החברים הכי טובים שלו בעולם. מדי בוקר בבוקר היה יוצא לעבוד ברפת, בעוד אנחנו צוברים שלווה מלוא החופן, מתגלגלים מארוחה לארוחה. רוני דקת הגזרה עלתה שישה קילוגרמים.

מעט לעת הזמין כריסטיאן חברים למפגשים של יין וגבינות, וסיפורים לרוב. הוא הפליג בסיפוריו עד לימי שירותו בלגיון הזרים ולביקוריו בארץ. בלגיון הזרים שירת בין השאר במונגוליה ובסומאליה. הוא התפרחח, עשה את כל מה שאבא רצה שלא יעשה. אבא קיווה שבנו יאמץ אף הוא את גינוני האצולה, אבל כריסטיאן היה באופיו יותר קיבוצניק מאציל צרפתי.

כריסטיאן בא לארץ בפעם הראשונה אחרי מבצע סיני בשנת 1956. המדינה שיצאה זו הפעם השנייה בתוך שמונה שנים למלחמה על חייה ריגשה אותו והוא בא להכיר אותה מקרוב, אולי אף שקל לעלות ארצה. עובדה, הוא הביא אתו שתי מכוניות פז'ו קבריולה מהודרות. הגג הנפתח שלהן ניקר עיניים. איני יודע מדוע הביא עמו דווקא שתיים. כעבור זמן ויתר על האחת, העמיד אותה לרשותו של משה שרת, שר החוץ, שהיה נוסע אתה ברחבי הארץ, מכונית שכמותה טרם ראו בארץ. המכונית הזאת,

אגב, נשארה בארץ. את השנייה החזיר לצרפת. זו אותה מכונית שבה נסע כשלקח אותנו מן הרכבת.

הוא למד עברית באולפן לדוברי צרפתית בקיבוץ גניגר בעמק יזרעאל. בקיבוץ התיידד עם חבר המשק אליהו חסון. כעבור שנה ירדו יחד ליטבתה והיו ממקימי היישוב.

כעבור שנה נאלץ לחזור לצרפת. המשפחה הודיעה לו שאחת מטירות המשפחה התפנתה וביקשה שיחזור וייקח עליו את אחזקת הטירה.

כשפרצה מלחמת ששת הימים שוב חזר ארצה, והתנדב לעבודה ברפת של קיבוץ שמיר. טרם צאתו חזרה הביתה גמלה בלבו ההחלטה לארח בביתו פצוע מלחמה. וכך נכנסתי גם אני לתמונת חייו.

באחד הבקרים הזמין אותנו כריסטיאן לנסיעה לביקור אצל בן-דודו אנרי. שעה ארוכה נסענו במכונית עד שהגענו לעוד שאטו מרשים שהזכיר בחזותו את ארמון ורסאי. כמו ורסאי, רק יותר קטן, עם גינות מטופחות, מגרשי טניס, בריכות שחייה ובריכות דגים. כמו השאטו של כריסטיאן, רק גדול יותר. הרבה יותר גדול. עוד גן עדן עלי צרפת.

אנרי, בן ארבעים, היה רווק עליז. בתוך רגעים אחדים הבנתי מדוע טרח כריסטיאן להפגיש אותנו עם הבחור. גם הוא היה טייס, טייס עם כישורים יוצאים דופן, אלוף צרפת באירובטיקה בגובה נמוך.

יצאנו במכוניתו של אנרי לסיור באחוזה. היתה זו מכונית עתיקה, בוהקת בשחור, בעלת פנסים עגולים, תואמת את הטירה העתיקה ואת יושביה המהודרים. עברנו ביער, חלפנו ליד מגרשי הטניס, ולפתע תפס אנרי את ראשו בין ידיו בזעקה: "מון דיו, לה סופלה!" ("אלוהים, הסופלה!").

הסופלה הוא תפיחה, מאפה קל ואוורירי העשוי מבצק שעיקרו חלבוני ביצים מוקצפים, מאפה מפנק. הוא תופח בתנור במהלך אפייתו ושומר על התפיחה רק כחצי שעה. יש לאפות אותו "אה-לה-מינוט" (כלומר, זמן קצר לפני הגשתו) ולהגישו לשולחן מיד בתום האפייה, שמא יקרוס בטרם עת. לפיכך הזהירה אמו של אנרי שיש לחזור הביתה בדיוק באחת וחצי, כדי לנגוס בו בעודו במיטבו.

אנחנו פותחים בנסיעה מהירה לעבר הסופלה. אנרי מתנבא: "שימו לב, כאשר נגיע הביתה תעמוד אימא על המדרגות בפתח הטירה ולא תאמר דבר."

וכך היה. הגברת אכן עמדה בפתח, הביטה בנו במבטה הנוקב, אך לא אמרה דבר. המסר היה ברור: לסופלה אין מאחרים. זה מעשה בל יעשה. נכנסנו לחדר האוכל, אך אנרי התעכב כדי להחליף בגדים לחליפה ולפפיון. האצולה - ואימא - מחייבות.

היה זה חדר אוכל ענק עם רהיטים עתיקים, ובהם שולחן אוכל ענק ומעליו נברשת גדולה.

אמו של אנרי לחצה על פעמון שאותת לעובדי המטבח בקומה התחתונה

כי הגיעה העת להעלות את הארוחה באמצעות מעלית שקישרה בין חדר האוכל למטבח. המטבח נבנה בכוונה תחילה הרחק מחדר האוכל כדי להרחיק את ריחות הבישול.

לאחר הסעודה הדשנה יצאנו עם אביו של אנרי אל מוסך המטוסים הסמוך. האחו שבחזית המוסך שימש גם מסלול המראה ונחיתה. הפרות שרעו בקרבתו כבר היו מתורגלות. בכל פעם שפתחו את דלתות המוסך והוציאו מטוס, הן היו מתרחקות משדה המרעה שלהן ומביטות משתאות במטוס הממריא.

(אביו של אנרי היה טייס ותיק. עד לפני ימים אחדים היו ברשות המשפחה שני מטוסים, האחד המטוס האירובטי והשני מטוס קל בן ארבעה מושבים. עכשיו התברר שכריסטיאן רצה לגייס את אביו של אנרי ואת המטוס הקל כדי להטיס אותנו משדה התעופה בליון. אלא שכריסטיאן לא היה מודע לכך שימים אחדים קודם לכן מכר אביו של אנרי את המטוס למישהו בבריטניה, בנימוק המוחץ ש"לצרפתים לא מגיע מטוס טוב כזה." התברר שזו היתה הסיבה לכך שכריסטיאן לא הטיס אותנו מליון ונאלצנו לעשות את הדרך הארוכה בנסיעה).

אנרי בדק את המטוס ביסודיות בטרם הוציא אותו מן המוסך. מטוס היוגמן של המשפחה, "הנסיך הקטן", שימש לגרמנים מטוס אימון במלחמת העולם השנייה. הוא נחשב בשעתו לאחד ממטוסי האירובטיקה המתקדמים בעולם, ואנרי רכש, כמוכן, את הטוב ביותר.



עם "הנסיך הקטן". מימין לשמאל: אני, אנרי, רוזה, ואביו של אנרי.

אנרי הזמין את רוזה להצטרף אליו לסיבוב הראשון. בזמן שהם היו באוויר, נסעתי עם אבא של אנרי לשדה תעופה קטן מרחק כרבע שעה מן המקום. הגענו לשדה, אנרי נחת לידינו כאילו הזמנו מונית ספיישל, והזמין אותי לטוס עמו. הצעה שאין לסרב לה.

עם "הנסיך הקטן". מימין לשמאל: אני, מרז'י (אחייניתו של כריסטיאן), כריסטיאן, רונה, ואביו של אנרי



רונה ירדה מן המטוס ואני התיישבתי במקומה. נקשרתי קשירה כפולה ברצועות המושב. המראה. היונגמן הוא מטוס דו-כנפי בעל כנפיים קצרות במיוחד. מיד לאחר שהתרומם מן הקרקע, בגובה של שלושה-ארבעה מטרים החל אנרי מגלגל את המטוס וטס במהופך. עתה

עשה פנייה של 270 מעלות סביב לשדה, תרגיל לא פשוט גם במטוס קרב. טרם נרגעתי מתרגיל הפתיחה ואנרי כבר הפגין להטוט שני. הוא התיישר וחלף מעל מגדל הפיקוח הקטן של השדה, ממש גירד אותו. ואני, שועל טיסות ותיק שכמוני, שאלתי את עצמי איך הסיפור הזה ייגמר. שוב ושוב עודדתי את עצמי: הרי אומרים שהוא טייס מעולה.

בגובה של כשלוש מאות רגל הכניס אנרי את המטוס לסחרור, ואני רואה את העלים של הדשא מסתובבים לי בעיניים. מעולם לא התנסיתי בתרגיל כזה. אני ממלמל "שמע ישראל" חפוז, אבל אנרי מתעשת, דוחף מצערת ויוצא מן הסחרור, כאילו ביקש לומר: אתם הישראלים נחשבים הטייסים הטובים בעולם, אני כבר אראה לכם מיהו טייס טוב.

אף שלא הכרתי את המטוס, אנרי הניח לי להטיס אותו, ואני הייתי מאושר. פעם ראשונה שאני טס מאז הפציעה. אנרי נוסק, אני מחזיר לעצמי את הנשימה ושואל: "כמה שעות טיסה יש לך, אנרי?" "תשע מאות, מתוכן חמש מאות על המטוס הזה," השיב לי, כולו רעש וצלצולים של ביטחון עצמי.

לא הרבה, אני אומר לעצמי, אבל עובדה היא שדי בכך כדי להתפרע עם המטוס המיוחד הזה.

נחתנו כעבור שעה קלה. האב קיבל את פנינו, לצדו רונה וכריסטיאן, ושטף את אנרי בגערות: "איך אתה עושה את זה עם מישהו במטוס? זה כל כך מסוכן, אל תשתולל יותר, אל תחזור על כך."

חלפו ארבעים שנה. חזרנו לביקור בשאטו של אנרי. והנה הפתעה: כשאנרי פתח את דלת המוסך, לא האמנתי למראה עיניי: במוסך נח שפי מטוס פיטץ ספיישל דו-כנפי, אדום, יפהפה. אני בוחן את המוסך פנימה: הכול נקי, מטופח, כל כלי עבודה במקומו, וסביבת המטוס נקייה מכתמי שמן. הפיטץ ספיישל הוא ממטוסי האירובטיקה המתקדמים בעולם. קשה להאמין שאנרי - עכשיו כבר בן שמונים - מסוגל עדיין להטיס מטוסים תובעניים כאלה.

רונה ואני מביטים במטוס, מצטלמים לידו. אנרי לא התכוון לטוס באותו יום, אבל היתה זו בתו הקטנה בת השמונה שהאיצה בו: "אני רוצה לטוס!"

אנרי נעתר. הוא נכנס הביתה, פשט את חליפת שלושת החלקים שלו ויצא כשהוא לבוש בסרבל טיסה. נכנסתי לתא הקדמי. אנרי הניע, הסיע - והמריא. כבר היתה שעת ערבית. השמש נטתה לשקוע.

הייתי כבר בן שבעים, כבר לא במיטבי, אבל בן-רגע חזרתי לימים הטובים ההם. הוא עושה תרגיל ואני אחריו. עוד תרגיל, ואני אחריו. קשה אמנם מעט להסתגל לעומסים, אבל אנחנו מתגלגלים באוויר כמו שני ילדים קטנים שקיבלו מתנת חנוכה. אנרי טס להפליא, נוסק וצולל, פונה ומתיישר כאילו היה בן עשרים. גם אני מטיס, גם אני חש את המטוס. הגאיו הרגישים מגיבים היטב, תענוג אמיתי.

אנחנו מסיימים. אנרי מנמיך, עורך פנייה רחבה ונוחת בעדינות. שני קשישים במפגש זוגי סוער עם המטוס האירובטי מן הטובים בעולם.

כעבור שבועיים בביתו של כריסטיאן חל שיפור-מה במצבי ונסענו אתו לבקר את משפחתו וחברים באחוזה אחרת, על חוף הים בפילאר סור מר, מקום מגורים חביב על אנשי החברה הגבוהה, צרפתים וזרים כאחד.

ככניסה לאחוזה של איבר היה בית ששימש את הגנן ואת המשרתת. ראינו את הבית ואמרנו לעצמנו שהיינו מסתפקים בבית כזה כמשכן הקבע שלנו. אבל הבית הוא התגמד לעומת בית המידות של האבא. איבר בנה את הבית משרידיים של מנזרים וארמונות שאותם ליקט בספרד. בבית היו כמה וכמה חדרי שינה, די והותר לכל בני המשפחה לדורותיהם. הם חיו שם חיי מותרות של ממש. לה דולצ'ה ויטה. בחדר האוכל הגדול היה שולחן אוכל ענק עשוי מגזע עץ אחד. צבא של מבשלות ומשרתות סעדו אותנו. לעת ערב התפרקדנו בניחותא ליד אח גדולה שבערה בחדר האורחים. פינוק של ממש.

מחוץ לבית הגדול עמדו שני צריפים, צמודים לשפת הים. באחד היה חדר מוסיקה עם מערכת הגברה משוכללת, ובר משקאות עשיר במיטב השיכר. לקחנו משקאות מן הבר, התיישבנו ושמענו את המיסה קריאולה וצפינו בכחול המים.

הצריף השני שימש מחסן לציוד סקי ים, סירות, מפרשיות וסירות מנוע וכל ספורט ים שהיה אפשר להעלות על הדעת, אבל לצערי נבצר ממני לצאת לים.

אחותו של כריסטיאן, פרנסואז, השיגה עבורנו הזמנה לביקור פרטי במפעל המטוסים של מרסל דאסו, הודות לידיד שלה, עובד בכיר במפעל. אחד המראות שהרשימו אותי במיוחד היתה שדרה של מטוסי מיראז' 5 שעל הזנב שלהם היתה חקוקה האות J מלשון ז'וויף, כלומר יהודים. מטוסים אלה היו מיועדים לישראל, אך מעולם לא הגיעו ליעדם. שארל דה-גול, נשיא צרפת, הטיל אמברגו על מכירת נשק לישראל, והמיראז'ים מצאו בסופו של דבר את דרכם אל הלובים.

בביקור בפריס פגשנו את רנה, אמו של כריסטיאן. רנה היתה אישה ראויה לכמה וכמה סופרלטיבים: אצילה, חכמה, משכילה, חסודה ומכניסת אורחים. שלא כמו איבר, בעלה לשעבר, היא העניקה לנו מיד תחושה של אורחים רצויים מאוד, והרעיפה אהבה על כריסטיאן. היא דאגה לו כאל ילד קטן.

בפריס נפרדנו מכריסטיאן. היתה זו פרידה כאילו היינו חברים מזה שנים.

כריסטיאן הקסים אותנו. אדם ישיר וישר, פתוח, ספונטני, תכונות ששייכנו ליהודי שבו. מיום שעמד על דעתו הגדיר עצמו כיהודי על אף זהותו של האבא.

כריסטיאן טיפל בנו כילדים יחידים, בתקופה קשה מאוד בחיי, ובכך העצים את היחסים בינינו. רק זמן קצר חלף מאז הלם הפציעה והשבועות

הקשים של האשפוז בבית החולים. בתוך פרק זמן של כמה חודשים עברתי שתי תפניות דרמטיות בחיי. האחת היתה ההלם שבפציעה. ההיכרות עם כריסטיאן היתה התפנית השניה, המרפאה, המחבקת. כריסטיאן חולל שינוי של ממש בחיי, הוא היה לי כמנוע טורבו שהניע אותי קדימה במשנה מרץ לאחר חודשים ארוכים של כאב, סבל, ספקות והתלבטויות. החברות עם כריסטיאן ליוותה אותנו כל החיים. אנחנו שומרים על קשר שוטף, משוחחים פעמים רבות בטלפון, נאחזים זה בזה אחיזה איתנה ואיננו מרפים. היינו נפגשים כל פעם שבאנו לצרפת. מדי פעם בפעם הוא בא לארץ. הזמנו אותו לחתונות של בנותינו רקפת ויונת. היינו יחד בטוב וברע.



ברכת "שנה טובה" מכריסטיאן

זמן-מה לאחר שנפרדנו ממנו נישא כריסטיאן לדפנה, צעירה ישראלית יפהפייה ומשכילה שלמדה בצרפת. הם הכירו בתחילה כחברים לעט, וכשנפגשו התאהבו ונישאו. יש להם שלושה ילדים. הנישואין לא האריכו ימים. לאחר שנפרדו הוא הכיר את סינתיה, גרושה אמריקנית ממוצא יווני, נישא לה והם חיים באושר עד היום הזה. דרכו של כריסטיאן בעסקים לא צלחה. במהלך השנים התמחה בגידול

בעלי חיים למשקים חקלאיים ובשיווקם. היה לו עדר של מאתיים פרות מגזע מיוחד שאותן גידל באמצעים אורגניים. ואולם כלילה אחד הפסיד את כל הוננו. אלמונים הרעילו למוות את כל מאתיים הפרות. כנראה היו אלה מתחרים לעסקיו. העדר לא היה מבוטח, והוא הפסיד הכול. כריסטיאן, האיש שנולד עם כפית של זהב, פשט את הרגל, מכר את השאטו והתקשה להתרומם ולעמוד על רגליו. הוא ניסה את כוחו בעסקים אחרים, אך לשווא, הכול קרס. כל מה שנותר מן הרכוש העצום שהיה לו היא דירה קטנה בפריס, חדר שינה וסלון. כריסטיאן דה מונברזון, אדם יחיד במינו, איש טוב-לב המאמין באדם. אף שלא התהדר בתואר אצולה, היה בעל מזג אצילי, מזג שנשמר גם לאחר שעסקיו כשלו. לא אחת אמר לי בהשלמה של אדם חכם ובעל ניסיון: "הייתי יכול לעשות הרבה כסף אילו פשוט לא הייתי עושה דבר."



כריסטיאן באחד מביקוריו בארץ, 2007. מימין לשמאל:
חברתנו דניאלה בן-ארי, אני, רוונה, כריסטיאן

שער רביעי

משנה כיוון



מדריך ומפקד טייסת בביה"ס לטיסה

חזרנו ארצה. עד תחילת נובמבר 1967 הייתי מקורקע. היתה זו תקופה של התלבטות. אמרתי לעצמי: קח פרק זמן ואחריו תחליט על המשך דרכך. באותה תקופה לא היה ברור עדיין אם אוכל לחזור למטוסי הקרב. אגב, אנשי דגניה א', הבית של רונה, הציעו לי אז להצטרף כחבר משק ולהמשיך לטוס. לא שקלנו את ההצעה ברצינות, אך זכרנו את ההצעה לטובה, במיוחד עקב העובדה שלא קיבלתי הצעה דומה מן הקיבוץ שלי, גבעת ברנר.

רציתי לחזור לטוס בכל מחיר. האפשרות היחידה שנפתחה בפניי היתה לפקד על טייסת קדם-מכין בבית הספר לטיסה. ואכן, לאחר חמישה חודשי החלמה, הצטרפתי לביה"ס לטיסה בחצרים כמפקד טייסת קדם-מכין, השלב הראשון של קורס טיס. עכשיו רווח לי מעט. טוב היה לי בכך שנמצאה לי תעסוקה, למרות הפער האדיר שבין הציפיות שלי ערב הפציעה והמציאות שבה מצאתי את עצמי.

רופא החיל, הד"ר בני קלנר, אישר לי לטוס במטוסי הדרכה פייפר ופוגה, למרות שלא יכולתי להפעיל את כף רגלי הימנית, הפצועה, כדי ללחוץ על הבלמים.

בני עצמו היה טייס, ולכן קל היה לי לשכנע אותו שאוכל לעמוד במשימה על אף נכותי. יצאתי עם בני לטיסת מכחן בפייפר, ואכן נוכחתי שאני יכול לשלוט במעצורים. בפייפר מלאכת העצירה היתה קלה יחסית, היות שהשליטה במעצורים נעשית בעקב הנעל. בפוגה המשימה קשה יותר. ההיגוי בהסעה על הקרקע נעשה באמצעות לחיצה של שתי כפות הרגליים על המעצורים. כמוכן שקשה היה לי להפעיל את כף רגלי הימנית הפגועה, אבל למדתי להתחכם למצב. נהגתי ללחוץ על דוושת המעצורים ברגלי הימנית הפגועה, ולסייע לה בעזרת רגלי השמאלית, הבריאה.

יחד עם זאת, לא לקחתי סיכונים מיותרים. הגבלתי את עצמי לטוס רק עם חניכים בשלב מתקדם שעליהם היה אפשר לסמוך שידעו לעצור את המטוס במקומי בשעת הצורך.

לא ויתרתי על הטיסות המבצעיות של הפוגות. חשוב היה לי לשמור על כשירות, כדי שאוכל להצטרף לטייסת הקרבית של הפוגות בשעת מלחמה. בטיסות האימון האלה טסתי לבד.

התברר שהביטחון העצמי שלי היה מופרז. לקראת אחת ההמראות לא הקפדתי כראוי על יישור המטוס, ועם תחילת הריצה על המסלול

סטה המטוס שמאלה וירד מן המסלול. "צהוב שתיים!" שמעתי את קולו המודאג של הפקח בקשר, "אתה בסדר?"
 "חיובי," אמרתי, עכשיו הפעלתי את המעצורים כמו שצריך, חזרתי למסלול והמראתי.

הדרכתי במטוסי הפייפר באופן אינטנסיבי למדי, טיסות יום עבור פרחי טיס בשלב המיון, טיסות יום ולילה עבור קורס טייסי קישור. מדי כמה שבועות הייתי חוזר לאשפוז קצר בבית החולים לטיפול ברגל הפגועה. באותה תקופה התגוררנו עדיין ברמת-דוד. כל בוקר הייתי טס לחצרים בפייפר, טיסה של שעה ורבע הלוך ושעה ורבע חזור, ובאמצע יום עבודה ארוך, בתנאים קשים.

היו אלה ימים מתישים שבהם יצאתי מן הבית בשעת בוקר מוקדמת וחזרתי מאוחר. תנאי העבודה אף הם היו לא נוחים, לשון המעטה. שדה הפייפרים של הקדם-מכין היה מרוחק מעט מבסיס האם והצריך נסיעה בדרך עפר. כאשר נסענו לחדר האוכל לארוחת הצהריים התמלאנו באבק. היו ימים שנשארתי לישון בחצרים, בחדר קטן, במיטה צבאית. לכאורה, היה אפשר להסתכל לכל קושי בנפרד, אבל הסך-הכל היה קושי אחד גדול. ציפיתי שבהזדמנות הראשונה יעמידו לרשותי מגורים מתאימים ונוכל לעבור מרמת-דוד לחצרים. ואכן, באותה תקופה ממש בנו בתי מגורים חדשים בבסיס. חברי אורי אבן-ניר, קיבל בית כזה, ועבר מרמת-דוד לחצרים. אורי היה ותיק ממני. לפיכך הנחתי שכאשר תושלם בניית עוד בית, דוד עברי, מפקד בית הספר לטיסה, יודא שאני אהיה הבא בתור. ואולם הבית החדש שהתפנה הועבר לרשותו של טייס אחר, צעיר ממני.

איני יכול לומר בוודאות שעברי היה מודע לרצוני משום שלא דיברתי אתו על כך. אין ספק, גם לי חלק בכך, שכן תמיד היה לי קשה לתבוע את המגיע לי. חשבתי שזה מובן מאליו, וכך קרה גם הפעם. לא ידעתי איך לפנות אל עברי, איך לומר לו את הדברים כך שיבין אותי כמו שצריך. זה היה חלק מן הנתק בינינו, מערכת יחסים לא טובה שליוותה אותנו שנים רבות.

עוד אני מנסה להתאושש מן הפציעה ועל המשפחה נחת אסון גדול: ב-1 בדצמבר, 1967 הופל הווטור של אקי ארצי ואלחנן רז. השניים הוכרזו נעדרים. רונה איבדה את אחיה.

אקי וחץ

חץ לא דפק חשבון לאף אחד. לא היה לו אלוהים. נדמה לי שהיה זה יפתח ספקטור שסיפר שפעם יצאו מדיון במפקדה וחץ הציע, "בוא ניכנס רגע למוטי".

יפתח סירב. "מה פתאום, ככה סתם נכנסים למח'א?" אבל חץ שם פס, נכנס בנוגשלוטיות למפקד ואמר לו: "אהלאן מוטי, מה נשמע."

חץ היה שובב מאקי, ביבשה - ובאוויר. לעתים גבלה משובת הטיס שלו בחוסר אחריות, במספר אחד גדול יותר מחוסר האחריות שכולנו לקינו בו מעת לעת.

פעם אחת עלה הדבר באובדן מטוס. טסנו טיסת אימונים ברביעיית סמב"דים. יאלו הוביל, אני מספר שתיים, רפי הר-לב מספר שלוש וחץ מספר ארבע. באחת הפניות הוסחה דעתו של חץ והוא התקרב למטוסו של רפי עד שלא יכול היה למנוע התנגשות. חץ חש שאין לו בררה והחליט לנטוש טרם התנגשות. לאחר שצנח, פגע מטוסו של חץ במטוס של רפי, אך המטוס המשיך בטיסתו, כאילו לא היה מודע לכך שזה עתה גרם לתאונה באוויר ושבעל הבית עזב אותו לנפשו.

גם לי נדרשו שניות אחדות להבין מה קורה. טסתי במקביל לחץ, ורק כעבור זמן הבחנתי שהקוקפיט ריק והבנתי שחץ נטש. חץ צנח בשלום, והמטוס התרסק באזור בית גוברין. ואולם, אף שמטוסו של רפי נפגע בהתנגשות, הוא המשיך לטוס ונחת בשלום. מסוק חילץ את חץ מחולות רוחמה.

חיל האוויר היה קטן, כל מטוס שנפל היה אבידה גדולה. מאידך גיסא, נפילת טייס היא אבידה גדולה יותר. ואכן, זו התלבטות המלווה את טייסי חיל האוויר מאז ומעולם. לנטוש או לא לנטוש? עד כמה מותר להסתכן בניסיון להציל את המטוס? אין לכך תשובה חד-משמעית שכן החלטות כאלה מקבלים כהרף-עין.

מספרים על שר האוצר לוי אשכול שכאשר צפה בתחילת שנות ה-60 בנחיתתם בארץ של ראשוני מטוסי המיסטר, שאל לתומו: "כמה טייסים טסים במטוס כזה?"

"טייס אחד," היתה התשובה.

"עבור טייס אחד כדאי לקנות מטוס שעולה מיליון דולר?" שאל וביקש להקניט.

איני יודע אם יש אמת בסיפור הזה, אבל הוא ממחיש את העלות המטורפת של כלי המשחית המעופפים. אני מציין זאת כי יש לי תחושה קשה שלא תמיד ידענו לשמור על הכלים היקרים האלה כמו שצריך - ושילמנו על כך מחיר יקר, בחיי אדם ובמזומנים. ההיסטוריה של חיל האוויר עשירה בסיפורים של תאונות מיותרות, כאותן מקרה שבו לחץ מכונאי בטעות על ההדק בעוד המטוס חונה על הקרקע והרס במחי לחיצה אחת שני מטוסי סמב"ד.

עד היום אני רואה לנגד עיניי תמונה קשה. ישבנו על הדשא בטייסת לתחקיר שגרתי בשעת אחר הצהריים, ולנגד עיניי כבאי האש מפרקים גוזניקים (אבוקות שמניחים לאורך מסלול ההסעה). הכבאים הניחו את הגוזניקים במרחקים של כמה מטרים זה מזה, והדליקו אותם. באחד המקומות הדלק נשפך מפתח תא הדלק, נזל על הכנף ולמטה, זרם כנחש לאורך חריץ הבטון והגיע לאחת האבוקות ונדלק. בן רגע נוצר שובל של אש שרץ לעבר המטוס והעלה אותו בלהבות ממש מול עינינו. גם מטוס שכן נשרף אף הוא שלא באשמתו.

בכלל לא היתה בקרת תאונות יעילה ואפקטיבית. גם במקרים של תקלות קשות היו ממנים קצין בודק ומסתפקים בדו"ח שלו, והפקת הלקחים היתה מוגבלת. תמיד באו בטענות אל חיל האוויר, "אתם עם התחקירים שלכם". נדרשו שנים רבות עד אשר הגענו לרמת הבטיחות והפקת הלקחים הקיימת היום.

ועוד סיפור מעלילות חץ: אנחנו יושבים בחדר האוכל, חץ הולך לטלפון, מבקש מן המרכזייה להשיג את החברה שלו. באותם ימים הכול הלך דרך המרכזייה. כעבור זמן, לאחר מאמצים של מרכזייה ועוד מרכזייה נוצר הקשר עם החברה. חץ התיישב בניחותא ליד הטלפון, דרוך לקראת שיחה ארוכה עם מי שאהבה נפשו, והנה הפתעה: מישהו עלה על הקו. "תרד מן הקו, יש לי שיחה דחופה," נשמע קול בוטח. חץ רגז, הרים אף הוא את קולו: "גם השיחה שלי דחופה, אתה יודע כמה זמן חיכיתי להשיג אותה?" הוא התעקש להמשיך בשיחה.

הצד השני לא ויתר: "אתה בכלל יודע עם מי אתה מדבר? אתה מדבר עם מפקד החילו!"

חץ לא התרשם. "ואתה יודע עם מי אתה מדבר?"
 "לא, אני לא יודע," אמר לו עיזר.
 "אז מוטב שלא תדע."

מעטים יכלו להרשות לעצמם לנהוג כך. חץ ואקי קורצו מן החומר שממנו עשויים מפקדי חיל אוויר. אולי אמר לעצמו חץ באותו מעמד שבסך הכל הוא קופץ לרגע ללשכה שבסופו של דבר תהיה שלו.

אחד בדצמבר, 1967. קשה היה לישראל להשתחרר מחגיגות הניצחון. רק חצי שנה חלפה מאז הניצחון הגדול. שלטנו על "מלכות ישראל השלישית", על רמת הגולן, על הגדה המערבית - ועל מרחבי סיני. המצרים ישבו, מוכים, מעברה המערבי של תעלת סואץ.

אבל אני התייסרתי בכאבי הפציעה שלי, ובאותו יום חוויתי את הכאב הגדול של אובדן.

אקי ואלחנן רז היו בטיסת צילום במטוס הווטור שלהם באיזור מפרץ סואץ. לפתע פרצה להבה גדולה באחד המנועים. כנראה פגע בהם משהו, כי אחרת היה אקי מתריע על תקלה במטוס. אקי לא דיווח, כנראה שלא הספיק.

יעקב גל, מספר שתיים שלהם, סיפר לאחר-מכן שראה את מטוסם של אקי ואלחנן עושה גלגולים באוויר. ברור היה לו שהצוות איבד שליטה. הוא אף ראה מצנח אחד יורד באזור מפרץ סואץ ונעלם. מצנח אחד בלבד. באותו ערב הודיע לנו יעקב אגסי, מפקד בסיס רמת-דוד: אלחנן ואקי נעדרים. אנשי שייטת 13 הוטסו במטוס נורד לראס סודר, לחפש אחרי השניים.

הייתי עדיין על קביים, אך לא ויתרתי. התעקשתי להצטרף לנורד. לוחמי השייטת סרקו את החוף בצד המזרחי של המפרץ ומצאו שתי קסדות וחלקים מן המטוס. המצרים דחו את בקשתנו לאפשר לספינה לעגון באזור נפילת המטוס כדי להרחיב את החיפושים. הם איימו שיירו בכל מי שיימצא באזור. רק בשנת 2011 ניאותרו המצרים לשוב ולאשר חיפושים, אך לא נמצא דבר. שניהם נעדרים. כנראה שהאחד נטש והשני התרסק עם

המטוס לתוך המפרץ.

שנתיים אחר-כך איבדתי גם את חברי חץ.

חץ היה מפקד טייסת הפנטומים הראשונה. ב-18 ביולי, 1969, הוביל שמונה מטוסי פנטום לתקיפת התאבדות, במבצע שכונה "מבצע אתגר": המטוסים נשלחו לתקוף את מערך הטילים המצרי שמעבר לתעלה בפעולה חזיתית, גלויה, בטיסה ישירה, אופקית, הישר לעבר סוללות טילי הנ.מ. המצריים.

המטוסים צוידו במערכת לוחמה אלקטרונית חדישה ומשוכללת שאמורה היתה לנטרל את טילי הנ.מ. דא עקא שהמערכת היתה כל-כך חדשה עד שטרם נוסתה בתנאי קרב. המתקפה המיועדת תוכננה בניגוד לכל מה שהורגלנו בו, להפתיע את האויב, לאגף אותו בגובה נמוך ולפגוע בו במקום הכי פחות צפוי.

יפתח ספקטור מספר בספרו "רם וברור" כיצד ניסה להזהיר את חץ מפני המבצע המתוכנן, אבל חץ הרגיע אותו שאינו מבין במה מדובר. ערב המבצע ישבו יפתח וחץ במכונית דה-שבו וניהלו שיחת נפש יוצאת דופן. ברגע של פתיחות סיפר לו חץ שאקי נגלה אליו בחלומו. בלילה לא יכול ספקטור להירדם. לפתע עיכל את פשר חלומו של חץ. בבוקר אמר לאשתו: חץ ימות היום. אקי בא לקרוא לו.

ואכן, תחזית האימים של ספקטור התאמתה. המטוסים יצאו למבצע "אתגר". טילים רבים נורו לעבר מטוסי הפנטום במהלך התקיפה. מטוסים של חץ ונווטו מנחם עיני התפוצץ. חץ הצליח לפלוט את הנווט עיני, אך לא הצליח לנטוש בעצמו ונהרג. אביהו בן-נון הצליח להגיע עד רפידיים וביצע נחיתת חירום.

שנים רבות נחשב חץ נעדר, רק לאחר חתימת הסכם השלום עם מצרים נתגלו שרידי גופתו.

עשרות שנים חלפו מאז, והתמונה ההיא משנות ה-50, מראשית ימינו כטייסים, מונחת עדיין על שולחני, יקרה לי מאוד, יותר מכל תמונה אחרת; אקי, חץ ואני. שלושה טייסים צעירים, מבטיחים. כשאני מביט חמישים שנה לאחור, אני שואל את עצמי מה נשאר מכל זה. איבדתי את חבריי הטובים ביותר. קשה לי עם זה. עד היום.

אשכבה לידידיי טייסי הקרב

עוב אוצבור את אוקי,
 עוב אוצבור את חלף.
 נפגשנו יחף בקרב אטייט 105,
 ששונה סגני מישנה צעירים,
 ששונה טייסי קרב.
 היינו חפורים אהבת הטיסה,
 חיינו נסבו סביבה,
 ורצינו אטום יותר מכל קבר אחר.
 יבשנו שכב אינו נותנים,
 שכב אינו מהטאים
 את כל הווייתנו,
 את כל יכולתנו,
 את כל עוצמתנו.
 היינו כל אשר רצינו להיות,
 ונתנו כל אשר יכולנו לתת.
 ואקי וחלף נתנו את כל כולנו,
 הם נתנו את עצמם.
 אשר על-כן תמיה אוכל לשוב ולומר:
 עב אחרון ימיי,
 עב פאפומי חיי,
 תמיה אוצברכם.
 תמיה אוכל לשוב ולומר:
 אתם הייתם יבויי.
 אתם, הענקים בני האלמוות
 אשר בסופת אש,
 בנהמה אחרית אוצניי,
 בפלצה מותבת
 אבקתם.
 יחף יצאנו אל המטוסים,
 יחף סגרנו את חופות הפרספקס,
 יחף לחצנו על המתעשים
 והערנו את ציפורי הכלל לחיים.
 יחף הסענו אל המסלול,
 יחף פתחנו מנוע יבש על המעצורים,
 ואל המטוס הנמיק מחרף המנוע.
 יחף התחלנו ארלף
 ושרנו המצרת ופתחנו מהער
 מלאו,
 יחף ניתקנו לאוויר
 וחסנו חבטת הגלגלים בגלף.
 בהתקפסם,
 יחף אספנו מהירות גבוהה נמוך
 והרמנו האלף,
 ונסקנו מעלה
 ועוב מעלה,
 אל מרחבי השמים,
 אל תחת כנפי האלוגים.
 יחף המראנו,
 אב אתם לא שבתם לנחות
 נשאתם בשמים רחוקים,
 אבקתם לבלי שוב,
 ואנו נותרנו פאומים ויתומים.
 אב תמיה נישא אנו אתכם,
 תמיה נישא על שפתנו
 את בת שחוקכם,
 ובלבנו הכואב
 נישא את תפארתכם,
 את תקוותכם,
 את צוואותכם,
 ונשוב למטוסים, אלפלצה ולעם,
 ונסגור החופות
 ונתעש המנועים,
 ונשרלף המסלול,
 וננסוק אל מרחבי השמים הכחולים
 אשר אתם ציוויתם אותם לנו
 לחיים.

יונת השלום

הצירים תכפו, אבל רונה אמרה: "יש זמן, עוד לא נרוץ לבית חולים." העברנו את הזמן בהקפות סביב אנדרטת הנגב עד שהילוד יאותת לנו שהגיע הזמן. כשהצירים תכפו בפרקי זמן של חמש דקות, כבר ידענו לזהות כל רגב אדמה, כל שיח סביב האנדרטה. הגיע הזמן, פסקה רונה, וחשנו לבית החולים.

רקפת, בת שלוש, נשארה בבית, במגורי המשפחות בבסיס חצרים, בהשגחתה של סבתא פניה.

21 בפברואר, 1969. לידה מהירה, כמו לידתה של רקפת. התינוקת הזדרזה לצאת, הפתיעה בלידתה אפילו את צוות האחיות. לאחר שרונה התמקמה בחדר הצירים, יצאו האחיות את החדר. רונה צעקה אחריהן: "זה יוצא! זה יוצא!" אבל האחיות, כדרך של אחיות, ידעו טוב יותר. "אל תצעקי, אל תדאגי, יש לך עוד זמן." הן לא ידעו עם מי יש להן עסק. התינוקת פשוט יצאה, ישר על המיטה, מזל שלא נפלה ארצה. קראנו לה יונת, במעין התרסה על המצב הביטחוני, כאילו ביקשנו לטעת באמצעותה את התקווה ליונת השלום.



בפתח חדר היולדות עם סבתא יהודית מימין, רונה במרכז וסבתא פניה משמאל

מאז לידתה, יונת לא עוצרת באדום. זריזה בכל מעשיה, ילדת תזזית, במוכן החיובי של המילה. שובבה, מצייתת אמנם לחוקים - בעיקר לחוקיה שלה. נדמה לי שאני יכול לנחש מאיפה זה בא לה.

רקפת קיבלה את אחותה התינוקת בזרועות פתוחות במלוא מובן המילה, האחות הגדולה, האחראית, ממלאת מקומה של אימא עלי אדמות. (אגב, יונת למדה לימים בבית ספר לאחיות בבילינסון והתמחתה במיילדות, מקצוע שבו היא עוסקת עד היום).

היו אלה ימים טובים, ימים רעים. ימים טובים, שכן טוב היה לנו בחצרים. הייתי מפקד הקדם-מכין. גרנו בדירה מרווחת-יחסית של שלושה חדרים במבנה צמוד-קרקע בשיכון המשפחות. זוג צעיר מוקף בזוגות צעירים רבים. לפרק זמן חזרנו לילדותנו ולנעורינו בגבעת ברנר וכדגניה. רונה יכלה לבלות עם שתי הבנות שעות רבות עם אמהות צעירות בנות גילה, עם תינוקות בני גילן של הבנות. היתה אווירה של שיתוף - ושל שותפות גורל. וזה היה הפרק הפחות נעים באותה תקופה. הימים ימי מלחמת ההתשה.

כל הזמן מתח באוויר. מטוסים נפלו, והיה חשש מתמיד מחדשות רעות. באותה תקופה הופל מטוסו של נסים אשכנזי, חברי לקורס טיס. נסים נפצע בטיסה, נאלץ לנטוש את מטוסו ונפל בשבי המצרים. כמה זמן לאחר מכן רדפו אחרינו חדשות רעות יותר. איבדתי גם את חברי הטוב חגי רונן.

“הצנוע הידוע”, טייס מסוקים וסמ”ט בטייסת 124

שקלתי את המשך דרכי בחיל האוויר. הייתי משוכנע שעליי להמשיך, ולו רק בגלל האמונה שטרם נתתי את מה שאני יכול לתת, שלא תרמתי די - על אף הפציעה הקשה. התלבטתי בין מסוקים למטוסי תובלה עד שבחרתי במסוקים. רונה התנגדה, היא התאבלה עדיין על אחיה הנעדר, וחששה שמא גם אני אפגע. לבסוף ויתרה. במרס 1969 עברנו לתל-נוף והתחלתי תהליך של הסבה למסוקי בל-205 בטייסת ההדרכה 123.

מפקד הבסיס היה שמואל “שטופר” שפר.
 “אתה בא לכאן ואין לך זכויות יותר מכל אחד אחר”, קיבל את פניי, “מי שיהיה טוב יותר, יתקדם.”

“בסדר גמור”, אמרתי, “אין לי בעיה עם זה.”
 לאחר ארבעה חודשים עברתי לטייסת 124, טייסת מבצעית בפיקודו של יגאל מור. בתוך פרק זמן קצר הוסמכתי כקברניט, טייס בכיר של מסוקי בל-205.



בטייסת 124, על רקע הבל-205

הבל-205 בא אלינו עם ניסיון קרבי עשיר, מורשת וייטנאם. עד אז נראו המסוקים כארגזים מעופפים. זה כבר היה מסוק של ממש, אמנם לא מסוק קרב, אבל בעל כישורי תמרון ונחיתה כמעט בכל מקום. היכולת הזו נוצלה היטב במלחמת ההתשה בתקופת המרדפים בבקעה ובערבה.

כך מצאנו את עצמנו יום אחד מגויסים למרדפים אחרי מחבלים בבקעת הירדן, וביום השני משתלבים במבצעים נגד המצרים בחזית הדרום.

אחד המבצעים הגדולים הראשונים של הטייסת בחזית הדרום היה מבצע "רודוס" לכיבוש אי האלמוגים שדואן, מדרום-מערב לשארם א-שיח', בפתחו הדרומי של מפרץ סואץ. המבצע, בעיצומה של מלחמת ההתשה, ב-22 בינואר, 1970, היה אחד מפעולות רבות של צה"ל שתכליתן היתה להכאיב למצרים במקומות רגישים.

מטרתו המיידית של המבצע היתה לכידת שבויים מצרים כ"קלפי מיקוח" כלפי המצרים. עשרות חיילי קומנדו מצרים הוצבו באי הקטן הזה, שנים עשר ק"מ אורכו ושלושה ק"מ רוחבו.

על סירת הצנחנים הוטל להשתלט על המגדלור באי. על לוחמי גדוד 202 של הצנחנים הוטל לכבוש את מגורי החיילים המצריים ולשבות אותם, ובמקביל לתפוס את מתקני המכ"ם שבאי. החלק שלנו במבצע היה להנחית את הכוחות בעשרה מסוקים.

ירדנו לשארם ערב המבצע. ישבתי בשדה ושוחחתי עם יחזקאל סומך, סגן מפקד החיל ועם סגן יצחק "איקי" קוטלר, סגן מפקד סירת הצנחנים. סומך ראה את הבל-205 ושאל בתמיהה: "איך אתם מעיזים לטוס על הדבר הזה?" הוא הטיל ספק בחוזק הרוטור שעליו היה תלוי המסוק. "אנחנו לא טסים על הרוטור", הרגעתי אותו, "מה שמחזיק אותנו באוויר זו הסטטיסטיקה: ראש הרוטור מעולם לא נשבר."

איקי קוטלר היה בחור נפלא. הוריו היו שכנים של הוריי בגבעת ברנר. אף שהיה צעיר ממני בכמה שנים טובות, הכרנו היטב, אפשר לומר שהיינו ידידים.

המבצע החל. היינו חמישה על מסוק ריק מלוחמים שנועד לחלץ פצועים: גיורא הרצברג, הקברניט; ג'וסי פקטור, רופא; טכנאי מוטס, חובש ואנוכי. כשהגענו לקצה הדרומי של האי, נפתחה עלינו אש עזה מכיוון המגדלור. מרחק של כקילומטר מאתנו. יכולנו ממש "לראות את קולות" הכדורים.

המסוקים הנחיתו את הלוחמים בסככים. בתוך שעות אחדות השתלטו הצנחנים על החיילים המצרים שבאי.

במהלך הקרב פיטרלנו למעלה, במקרה שיזדקקו לנו. ואכן, בצהרי היום נקראתי לפתע לפנות נפגעים. נחתנו בצמוד לקיר החומה שעליה המגדלור. החיילים על הקרקע האיצו בנו להזדרז ולהמריא. ראיתי שתי אלונקות מונחות זו ליד זו.

על אלונקה אחת שכב איקי קוטלר, פצוע קשה. על האלונקה השנייה שכב קצין מצרי פצוע. הרופא טיפל בקצין המצרי. הבטתי ברופא במבט שואל, מבקש להבין למה, והוא השיב לי, נואש: "אין מה לעשות, איקי אבוד."

לרגע איבדתי את עשתונותי. "תן לו אינפוזיה! תן לו חמצן! אתה חייב לעשות משהו!"

"יובל, אין מה לעשות."

"תנסה לעשות משהו! אי אפשר לתת לו למות!"

"את הקצין המצרי אני יכול להציל. הוא יישאר בחיים."

לימים נודע לי שהקצין המצרי הוא שירה באיקי.

למחרת קברנו את איקי בגבעת ברנר. חשבתי שאני מת יחד אתו.

גם בבקעת הירדן ספגנו באותה תקופה אבידות כואבות. המחבלים הסתתרו במערות במדבר יהודה ובבקעת הירדן וארבו לחיילינו. אחד הסיפורים המזעזעים היה סיפור נפילתם של רס"ן חנן סמסון, רס"ן יוסי קפלן וסמל בועז ששון. חנן הגיע במרדף עד לפתח מערה. במקום ישבה בדואית מפוחדת והניקה תינוק. כשנשאלה אם יש אנשים במערה השיבה בשלילה.

חנן נכנס למערה ונורה למוות באש המחבלים שהסתתרו בה. רס"ן יוסי קפלן וסמל בועז ששון שחשו למקום, נהרגו אף הם.

באחד המרדפים בבקעת הירדן נפצע בירכו מח"ט הבקעה משה לוי. הטסתי אותו להדסה ירושלים. לוי לא נפצע קשה, אבל מניסיוני בבית החולים ידעתי שנדרש זמן רב להחלים מפציעה כזו. כשחזרתי למפקדת העוצבה בג'יפטיק פגשתי את ידידי עוזי עילם, סגנו של משה וחצי. סיפרתי לו על הפציעה ועל חומרתה, והוספתי: "ולכן, עוזי, אני ממנה אותך בזה למפקד החטיבה."

סיפורי המרדפים הדרמטיים וסיפורי הגבורה ריתקו מטבע הדברים את סקרנותם של העיתונאים. הם לא החמיצו הזדמנות לתפוס עלינו טרמפ, להגיע בעזרתנו לסיפור טוב. אחד הבולטים שבהם היה אלי לנדאו, הכתב הצבאי של מעריב. לא אהבתי אותו. לא-דווקא משום שעשה לי משהו רע, אלא סתם משום שלא אהבתי את העיתונאים שנשפו בעורפנו וחשבו את עצמם נציגים עלי אדמות של הקב"ה.

באחד המרדפים הצטרף לנדאו לכוח של כארבעים לוחמי סיירת חרוב שפעלו לאיתור מחבלים בצדו המזרחי של ים המלח. עם ערב נחתנו בשטח לאסוף את הלוחמים ולהטיסם חזרה לשטחנו. החלטתי לעשות לו תרגיל, להחזיר אותו לממדיו הטבעיים. כשאחרון הלוחמים עלה על המסוק, הוריתי למכונאי המוטס לסגור בפניו את הדלת, לסמן לו שהמסוק

מלא. המראתי, ואלי נותר מאחור, על הקרקע, מוטרד ומודאג. לרגע חשב אלי שבאמת שכחנו אותו. מספר שתיים עמד במקום נסתר. מן המקום שבו עמד לא יכול אלי לראות אותו. לא התכוונתי כמוכן להשאיר אותו מאחור. הוריתי למספר שתיים שלי להמתין עד שיגיע אלי העיתונאי. רק לאחר שהמראתי שמע את קול המסוק השני ורץ אליו.

בתקופת המרדפים, לאחר טיסות רבות שבהן הטסתי את אלוף הפיקוד רחבעם זאבי הוא שאל אותי פעם מדוע אינו מכיר אותי. "כי אני אדם צנוע," השבתי לאיש, ואיני בטוח כלל וכלל שידע על מה אני מדבר. חולשות יש לי בשפע, ברוך השם, ואני הראשון להודות בהן. ואולם חטא היוהרה לא נגע בי. אומר בצניעות: אני אדם צנוע. כשהייתי בא לביקור בגבעת ברנר הייתי מקפיד לבוא לבוש אזרחית, ולא התהדרתי בכנפי הטיס כטייסים אחרים שהתקשו להיפרד מהם אפילו בשנתם. למרות שהייתי כבר סמ"ט א' 124, החברה כינו אותי "הצנוע הידוע".

כשמוניתי סמ"ט א' הייתי שותף לניסוי במקלעי מיניגאן 7.62 מ"מ בעלי עוצמת אש גבוהה ובמארזי רקטות שקיבלנו מארה"ב. המחבלים לא התחשבו בתוכנית האימונים שלנו, ירו ביום הניסוי משטח ירדן ליישובים בשטחנו. הצעתי ליגאל מור, מפקד הטייסת, לקחת את המסוק עם המיניגאן ולירות במחבלים. יגאל שמע, התייחס בחיוב להצעה, אך לא קיבל אישור ממטה חיל אוויר. כנראה שהאמריקנים היתנו את השימוש במיניגאן בהסכמתם. מדוע? הכלי הזה הורג מדי. היו לו תעודות ממלחמת וייטנאם. זה כלי נהדר, אך האמריקנים הטילו וטו.

ב-9 בספטמבר, 1969, איבדתי עוד חבר טוב. מטוסו של חגי רונן הופל במהלך מבצע רחב-היקף לתקיפת הכוחות המצריים בגדה המערבית של מפרץ סואץ. חמש שנים אחר-כך כתבתי את הדברים הבאים, לבקשתה של אושרה, אלמנתו של חגי שהוציאה ספר לזיכרו:

לקול חצוצרתו של אדי קלוורט

חבר היה לי, עלם גאה וישר, צבר אמיתי וטייס קרב, חבר היה לי ואבד. חגי רונן מקיבוץ אפיקים.

כבר כאשר פגשתי אותו בפעם הראשונה היה בו משהו מיוחד. הוא היה טוב בכל דבר שנגע בו, בכל דבר שעשה. הוא לא היה טוב מאוד, לא מתבלט בחד-פעמיותו, אלא טוב רצוף כזה שנמשך לאורך כל הדרך. נקשרנו בקשרי רעות ואחוזה אמיצים. היינו אחים לטיס. יותר מזה, היינו כאחים. נקודה.

אני זוכר רגע אחד, נקודת זמן אחת שבה הרגשתי כאילו התברנו בכמה שנים. ישבנו על המרפסת ברמת-דוד, טייסים צעירים שרק לפני כמה חודשים סיימו את קורס הטיס, ופתאום, בלא אזהרה מוקדמת, יצא לחגי רונן משפט כזה מפיו: "אתם יודעים, עכשיו עם הרישיון לטוס קיבלנו גם אישור להרוג".

לכאורה הדברים ידועים. הרי אנחנו מתגייסים לצבא, ילדים בני שמונה-עשרה, ואנחנו יודעים: כללי המשחק משתנים. מכאן ואילך אנחנו עלולים להיהרג, להיפצע, אבל החוק גם מאפשר לנו - לעתים אף מצפה מאתנו - ליטול בכוח את חייהם של אחרים.

הדברים היו ידועים, אך לאו-דווקא חללו. במהלך המרתון של הקורס, עם תעצומות הנפש הנדרשות לטייס צעיר כדי להשתלב במערך הטיס, למי יש זמן, למי יש ראש לחיבוטי נפש.

אבל עכשיו, כשחגי (בחור רציני, לא כמוני) אמר את הדברים באבחת חרב, עיכלתי בפעם הראשונה עמוק פנימה שקורס טיס זה לא משחק ילדים. לטוב ולרע, הפכנו ללוחמים.

חיינו נסבו סביב הטיס, טייסי קרב צעירים ושאפתנים. טסנו ביחד וטסנו לבד, טסנו גבוה וטסנו נמוך, טסנו לאורכה ולרוחבה של הארץ. חגנו במעגלים, ירינו פגזים, זרקנו פצצות והתכתשנו בקרבות אוויר.

היתה גם תחרות. תחרות להגיע לתוצאה הטובה ביותר, להשיג את ההישגים הטובים ביותר, ולזכות בתהילה. תהילתם של טייסי קרב.

ואולם התחרות בינינו היתה תחרות של אחים אוהבים, תחרות שבה אתה מתחרה כדי לקדם את אחיך. כאשר אתה מנצח, אתה מצטער על הפסדו, וכשאתה מפסיד, אתה מתגאה בניצחונו. לא שמרנו לעצמנו את סודות המקצוע. להיפך, היינו בוחנים וחוזרים ומנתחים כל טיסה, כל מהלך, כל שיטת כוונון, כל בעיה ולו הקטנה ביותר, כדי ששינינו נצא טובים יותר. כאשר אני מביט לאחור נראה לי ששאפתנותנו היתה טהורה - רצון כן להגיע לתוצאות הטובות ביותר.

במשך הזמן נוצרה בינינו הבנה עמוקה, התחלנו להרגיש זה את זה, את השאיפות, המאווים והלחצים.

אבל הידידות בינינו לא התחילה בשחקים. היא התחילה דווקא במשחק ברידג'. תוך כדי משחק למדנו להכיר את הטון, את עומק הביטוי, את העמקת הקמטים הזעירים שהחלו להיווצר במצח וסביב העיניים, את רעידות היד ואת סגירת הקלפים.

ואולי התחילה הידידות בינינו עוד קודם-לכן.

לקראת סוף קורס מדריכי הטיס, לקראת תחרות האירובטיקה הנמוכה קראתי לחגי לעזרה. חגי סיים את קורס המדריכים תקופה אחת לפניי. הוא זכה במקום הראשון בתחרות הקודמת. עתה כבר היה מדרין על מטוס הרוורד ובעל ניסיון רב ממני בטיסה. עכשיו, כשהתכוננתי לתחרות שלי, חגי היה לצדי. יחד ישבנו ותכננו את התרגילים, יחד המראנו ותרגלנו באוויר, וכשנחתנו, חזרנו וניתחנו את התרגילים. למדנו לאחוז יחד בהגאים הכפולים, להטיס את המטוס אל נקודת היעד שהצבנו לעצמנו, והמטוס נענה באותה צורה למגע ידו ולמגע ידי.

ואז למדנו דבר אדיר שאני יודע לבטח שלעולם לא אשיג אותו שוב. למדנו להרגיש זה את זה, למדנו שמה שנבצר מן האחד, נבצר גם מן השני, שהקושי של האחד הוא גם הקושי של האחר, ויתרונו של האחד הוא גם יתרונו של השני.

האחוה הזו קיבלה את הביטוי הנשגב ביותר בקרבות אוויר. כאשר התחרינו בינינו מעולם לא הושגה הכרעה. כאשר המטוסים זהים בביצועיהם, כאשר בתאי הטייסים יושבים שני טייסים ששיטת ההטסה שלהם זהה ושאורח מחשבתם זהה, אין אפשרות לנצח, אין אפשרות להשיג הכרעה, ואולי באיזה תא קטן במוח, גם אין רצון להשיג ניצחון. ההרמוניה בינינו הגיעה לשיאה בקרבות זוגות שבהם מתחרים זה בזה שני זוגות טייסים. בקרבות כאלה שני טייסים פועלים כצמד מול צמד טייסים מתחרה. בקרבות כאלה גאתה לאין שיעור האחוה בינינו והתהדק הקשר. תיאמנו בינינו את המהלכים במשפטים קצרים כגון: "אני משמאל", "קח את השני", "הסתבכתי", וכך הגדרנו לעצמנו במדויק את מצבנו ואת הסיוע שלו אנו נזקקים.

התיאום בינינו היה מושלם, והתוצאות היו נפלאות. בתום הקרב, כשהתכנסנו למבנה בדרך לנחיתה, בטיסה הצמודה כגוש אחד, בשבירה ההדוקה מעל המסלול, בחצייה המהירה של המסלול ובציפייה לפתיחת המצנחים ולעצירת המטוס כמו שצריך - ידעתי שיש לי חבר אמיתי: חבר שיושיט לך עזרה אמיתית של אח - כאשר ישמע את המילה "הסתבכתי" - לא משנה היכן ובאילו נסיבות.

חבר שישמע אותך אומר "זכיתי" ויחגוג אתך את הזכייה כאילו הוא שזכה.

אחד הערכים שלמדתי מחגי היה לדכא כעסים. הייתי טיפוס רגזן, התרתחתי על כל דבר קטן. יום אחד, במהלך הקורס, פנה אליי חגי ואמר לי בקולו השקט והבוטח: "תראה, תיקח את עצמך ותבדוק. יום אחרי שאתה מתרגז על משהו, תשאל את עצמך איזו תועלת הביאה לך ההתרגזות." לכאורה רעיון פשוט להפליא אבל עובדה היא שנזקקתי לחגי כדי להגיע לתובנה הזו. הרעיון הזה חולל שינוי מפליג באיכות החברות בינינו, אך גם עיצב את דמותנו כטייסים. עובדה היא שמי שלא הצליחו לשלוט בכעסם הוקאו מתוך הקורס ויצאו מן המעגל החברתי הסגור. רק אלה שנותרו במעגל הזה, שהצליחו להכיל את כעסם, שעלה בידם לכבוש את יצרם, רק הם סיימו לבסוף את קורס הטיס בהצלחה.

היה לו הומור מיוחד, צנוע כזה, הבנוי על חוכמת חיים, הומור שהוא עצמו כינה "הומור ערבי". כמו למשל: "טובה שמנה אחת משתיים רזות" או "להשתין בלי נוד זה כמו חתונה בלי תזמורת."

שנינו בני קיבוצים, לשנינו היו אחיות צעירות מאתנו, באותם הבדלי גיל ממש, שנינו עבדנו בצעירותנו במסגרות, שנינו הצטיינו בתכונת כפיים. שנינו חלמנו בצעירותנו לנסוע למזרח הרחוק כדי להתוודע אל מקורות הדת, האמונה והסובלנות המזרחית.

בחנו את הידידות בינינו גם בנסיבות אחרות, מחוץ לחיל. החלטנו להגשים יחד חלום ילדות, לצאת יחד לטיול בחו"ל, אף שהיינו מודעים היטב לכך שכאשר שני אנשים צמודים זה לזה עשרים וארבע שעות ברציפות בתנאים משתנים, הקשר עלול להיפגע.

יצאנו יחד למסע הגדול. חודש וחצי באירופה. ביקרנו בתערוכת המטוסים בפרנבורו, צפינו בתצוגה האווירית, התוודענו למוזיאונים ולפאבים של לונדון, נסענו צפונה, לסקוטלנד ולנורווגיה, שטנו בפירורדים, נסענו בדרכי העפר הצפונית במעבה היערות, חלפנו על פני מפלים ופלגים זורמים, ביקרנו באוסלו, בסטוקהולם ובהלסינקי, במסעדות, בבתי קפה ובמועדונים, התארחנו בבתי יהודים ולא יהודים, לנו במלונות ובאכסניות, על סיפוני אוניות וברכבות. המשכנו לדנמרק, לגרמניה, להולנד ולצרפת. נהגנו במכוניות וטיילנו ברגל, האכלנו סנאים ודגנו דגים, קטפנו פירות אסורים וביקרנו בכנסיות.

ובכל מקום, בכל אשר דרכו רגלינו, בכל עת, בכל מצב ובכל מעמד פעלנו יחד, מתחשבים זה ברצונו של זה, מתואמים לחלוטין כזוג תאומים - כמו באוויר.

היה לנו ויכוח אחד בלבד במהלך הטיול: האם לנערת המים שפסלה מוצב בכניסה לנמל קופנהגן יש ערך כסמל לאומי.

חזרנו ידידים בלב ובנפש. החברות בינינו עלתה מדרגה.

שנינו אהבנו אמנות, שנינו חיפשנו את היפה בחיים, שנינו אהבנו מוזיקה קלסית, שנינו אהבנו את בטהובן, אך היה זה חגי שהביא את אדי

קלוורט ואת חצוצרת הכסף שלו. שוב ושוב היה משמיע אותם תקליטים, שוב ושוב היה מניח את המחט על אותם קטעים שאהב במיוחד. בשמחות ובעצב, בחברותא וביחידות.

עד היום, כאשר אני שומע את חצוצרתו של אדי קלוורט, רעד עובר בגופי ודמעות נקוות בעיניי.

וזאת הסיבה לכך שאני כותב את הדברים האלה בעצם היום הזה. חלפו ארבע שנים וחצי מאז שחגי אבד. הבוקר בשעה עשר ועשר דקות השמיעו בגלי צה"ל לכבוד יום האם את ה"אידישע מאמע" בביצוע החצוצרה של אדי קלוורט.

כששמעתי את הניגון, נמחקו כל הניגונים האחרים שבלבי, כי חגי אהב את נגינת חצוצרת הכסף של אדי קלוורט יותר מכל ניגון אחר.

ואכן, חצוצרת הכסף של אדי קלוורט מגלמת את אישיותו, את חייו ואת מותו של חגי, שבקול תרועה עזה כל-כך משמיעה מנגינה עצובה כל-כך.

עף אושר יגביה שחר

עף אושר יאיר יום

עף אושר נאצא פרטנ

אלם עברי פי תבום

עף אושר חמה תגביה

עף אושר ייסז ען

עף נביא אסנו פנימה

אומא אס אבס.

כי בטוהר נפשותינו

מתקרבים אלם פאקור

כי בטוהר אלסאנו

אנו - אסיין פאור.

טיוילים לשארם: עלילות הג'י.אס. או: "יש אלוהים" ב'

את חברי הטוב רם יזהר הביא חברי הטוב ישי, אחיו של רם. את ישי הביא דדי. את דדי הביאה אחותי רוני. רם יזהר הוא כאח לי. החברות בינינו בת עשרות שנים. בסופי שבוע של ביקורים בדגניה, היינו נפגשים עם רם וישי ומשפחותיהם על שפת הכנרת, מפגשים של חומר, רוח וספורט. ישי היה מביא ספרים וקורא מתוכם קטעים נבחרים; נילי, אשתו של רם, היתה מביאה מן המטבח של אפיקים את הקציצות הטובות בעולם, ואנחנו הבאנו את המפרשית "קטה".



עם רוני על ה"קטה"

בילינו על החוף עד לשעות החשיכה, יוצאים מדי פעם בפעם עם "קטה" אל הים הפתוח. רקפת בת השש ישבה על חרטום המפרשית הקטנה בלא חגורת הצלה, אבל עם הרבה אומץ לב. פעם התהפכה הסירה ורקפת נפלה למים. קפצתי בעקבותיה. לרגע לא ראיתי אותה, אבל במשנהו הבחנתי בה, נחלצת מתחת למפרשית. הלב פרפר, אבל רקפת חזרה לחרטום הסירה כאילו לא אירע דבר.

רם היה מתנה שקיבלתי מישי. הוא היה לוחם בשייטת 13, בחור יפה, גבר-גבר. נילי ורם עזבו את אפיקים, וירדו לאופירה, היא שארם א-שיח'.

שם בנו את ביתם. רם עבד במקביל כפקח של שמורות הטבע, וכאחראי מטעם משרד התחבורה על רישוי רכב.

עוד חוויה משותפת הזכורה לי מאותה תקופה היתה הטויל עם רם ומשפחתו לשארם א-שיח'. יצאנו מנווה רום, רונה, רקפת, יונת ואני בסיטרוואן ג'יאס. הקטנה שלנו; נילי ורם במרצדס דיזל שרם שאל מחברים בדואים בסיני.

אף שהג'יאס. מכונית קלה שלא נועדה להתמודד עם אתגרי המדבר, סמכתי עליה לחלוטין. הג'יאס. שלי היתה כל-יכולה, גיבורה גם על גדולים וחזקים ממנה. בעבר זקפה לזכותה בין השאר את חילוץ הווליאנט של מנו שקד ששקע בחולות חוף הנכים בהרצליה. היה אפשר לסמוך עליה שתביא אותנו ליעד גם בעיניים עצומות.

בחרנו לנסוע דרך אל-עריש ומשם לחתוך דרומה. כשעברנו את אל-עריש, היה מיכל הדלק שלי מלא כדי שני שלישי המיכל. תכננו לתדלק ברפידיים. אך כשהגענו לרפידיים הודיע לנו החייל ששמר על תחנת הדלק שנותנים רק דיזל. תחנת הדלק הבאה היתה באבו-רודיס, אך לא היה לנו די דלק להגיע לאבו-רודיס. לכאורה, האפשרות היחידה שעמדה בפנינו היתה לחזור לאל עריש, מרחק כמאה קילומטרים, אך לא יחזור איש כמוני כלעומת שבא. מה עושים? האמנתי שדי בכך שאאמין שיימצא פתרון, ואכן נמצא פתרון.

החלטנו שניסע קדימה, ואלוהים יהיה בעזרנו. יצאנו מרפידיים ואני כל הזמן עוקב אחר מד הדלק. היתה לי תחושה כאילו האוטו קיבל תיאבון-יתר לדלק וזלל אותו בכמויות. האמנו שנרכוש דלק מן הבדואים, אך הבדואים שפגשנו בדרך, לא רצו למכור.

ממשיכים בנסיעה. האוטו זלל כמויות של דלק בלי להתחשב בנוסעיו המודאגים, עד שהבחנתי בכניסה למיתלה במחנה צבאי שומם. נכנסנו למחנה. הוא היה נטוש לחלוטין.

ואולם, על תלולית עפר במחנה ניצבה חבית גדולה בת כמאה ליטר, וצינור השתלשל ממנה. ניגשתי לבדוק מה יש בחבית, לחצתי על ידית ההפעלה, ו... בינגו! פרץ של דלק צה"לי אדום! שוב הוכח: יש אלוהים,

מילאתי את המיכל עד הסוף, ועד היום אף אחד לא בא אלי בטענות. הג'יאס. נשמה לרווחה ושעטה קדימה במשנה-מרץ. את הלילה עשינו אצל הבדואים בוואדי מוכתב.

רם השאיר את המרצדס בכניסה לוואדי, ועבר לרכב ארבע על ארבע של הבדואים. הוא לא רצה לקחת סיכון כלשהו. אני לעומתי נכנסתי עם הסיטרוואן. הבדואים לא האמינו למראה עיניהם, לא זו בלבד שהמכונית לא שקעה בחולות, אף הצגתי לפנייהם הצגת תכלית, כיצד יכולה הסיטרוואן להתרומם, לצאת משקיעה, וכיצד ניתן לפרק את הגלגל הימני-אחורי של

הסיטרוואן ולהסיע את הרכב על שלושה גלגלים בלבד. כמו עם המטוסים שלי, גם עם הסיטרוואן ידעתי לדבר, והיא ידעה להקשיב ולהשיב לי תודה.

והנה עוד סיפור ממעללי הג'י. אס.: סוכות 1970. הסיטרוואן הקשישה והטובה שלנו בעוד מסע אתגרי של בני ישראל במרחבי סיני. היעד - שארם א-שיח'. המכונית עמוסה לעייפה במשפחת אפרת בתקן מלא, מזון וציוד לפיקניק, עם המפרשית "קטה" על הגג.

כמדי חורף, גם הפעם נלוותה לחגיגת הסוכות חגיגה של שיטפונות. באזור דהב חסמו השיטפונות שבוואדי את הכביש. נהגים מתוסכלים, ילדים מתוסכלים, ונשים חסרות סבלנות עמדו על שפת הנחל הגועש ועיניהם כלות. ראו את הארץ המובטחת, ולא יכלו לבוא עדיה. "הַרְאִיתִיךָ בְּעֵינַיִךְ, וְשָׁמָּה לֹא תַעֲבֹר."

אבל לֹא יברח איש כמוני. בחנתי בעיניים בולשות את הזירה ואיתרתי במרחק-מה מן הכביש הראשי מקום שבו היו המים נמוכים וניתן היה לדעתי לעבור בו. הרמתי אפוא את הג'י אס לגובה מדרגה שלישית והתחלתי לחצות את הוואדי. האמת, לא היתה לי בעיה לחצות. אבל עמד שם איזה פיאט קטן ומסכן, תקוע בתוך הוואדי, ובו זוג הורים נואשים עם ילדים מבוהלים. לא יכולתי להשאיר אותם במצוקתם. קשרתי חבל לפיאט וניסיתי לגרור אותו, אך הנהג היה חדל-אישים שלא שלט ברכב, והתחפר בוואדי עוד יותר.

עוד אני מנסה לחלץ אותו, ולמקום הגיעו חיילים והודיעו למטיילים שהכביש סגור ויש לחזור צפונה. בלית-בררה חזרנו לאילת, לנו במלון, ולמחרת חזרנו לשארם. חטפתי נזיפה. "אם לא היית כל כך טוב, היינו כבר אתמול בשארם", פסקה רונה, וצדקה, כרגיל.

רס"ן יובל אפרת נותן עצות לאלוף שרון

טיסה בבל-205 מרפידים צפונה, כנראה במחצית הראשונה של שנת 1971. במושב האחורי יושב אריק שרון, אלוף פיקוד הדרום ולצדו אחד מקציניו. אריק משוחח עם הקצין במערכת הקשר הפנימית. אני שומע את השיחה, לא מתאפק, עולה על הקשר ושואל אותו אם אני יכול לומר לו משהו. בבקשה, אומר אריק, נשמע ידידותי.

אני מספר לו שעלו בדעתי שני רעיונות כיצד להתמודד עם הבעיה הפלסטינית. האחד - תוכנית מנהטן למחנות הפליטים.

תוכנית מנהטן?? אריק נשמע מופתע, שלא לומר מבוהל. תוכנית מנהטן היתה הפצצה האטומית של האמריקנים במלחמת העולם השנייה! אך לא לכך התכוונתי. הבהרתי את כוונתי: אני מציע להפוך את הדרכים במחנות הפליטים בעזה לשתי וערב של רחובות ושדרות, כדוגמת מנהטן, כך שייקל על כוחותינו לנוע בתוך המחנות - אפילו בטנקים אם יעלה הצורך - וניתן יהיה להרחיב את שדה הראייה של החיילים.

היתה זו תקופה שאש"ף שלט למעשה במחנות הפליטים וצה"ל נאלץ להתמודד מן החוץ. משולי המחנות, עם הטרור עצמח בהם. הצבא לא העז להיכנס פנימה, כי בדרך הטבע היתה ידו על התחתונה בסמטאות הצרות - זירת פעולה נוחה ללוחמת גרילה. ההצעה שלי נועדה להפוך את הקערה על פיה, להחזיר לצה"ל את השליטה דה פקטו במחנות.

הצעה שנייה: "ירדן היא פלסטיין", כלומר, יש להפוך את ירדן למדינה פלסטינית. הבעתי את דעתי שבספטמבר השחור היה עלינו לתמוך בפלסטינים ולא בחוסין, על אף האהדה הטבעית לחוסין. יתרה מזאת, כך טענתי, היה עלינו לעודד את התמיכה הסורית בפלסטינים, בהנחה שאם חוסין ייפול, הפלסטינים ישתלטו על ירדן. על פי מתווה זה, לאחר שתהיה לפלסטינים מדינה משלהם, תקטן המוטיבציה שלהם להקים מדינה פלסטינית עצמאית בגדה המערבית וברצועת עזה. התהליך הזה, האמנתי, יתקבל בכרחה בעולם היות שהפלסטינים ממילא מהווים רוב בירדן ויזכו בשלטון בדרך דמוקרטית.

עד היום אני סבור שעלינו להיות מוכנים לאפשרות שבית המלוכה בירדן ייפול בדרך דמוקרטית והשליטה תעבור לידי הרוב הפלסטיני.

המעניין הוא כמובן מה שרון השיב לי. אז זהו, שדווקא תשובתו אינה זכורה לי, אולי משום שחשוב היה לי יותר להשמיע את דבריי מלשמוע את דעתו. יחד עם זאת, מנימת דבריו זכור לי שהוא התייחס לדברים בחיוב. עובדה היא שבקיץ אותה שנה הוא הורה על חישוף רחובות בעזה בדיוק על פי המתווה של הרעיון שלי. איני בטוח שאני הוא זה שנתתי לו את הרעיון,

אבל במקרה זה שנינו חשבנו על אותו דבר. אשר לרעיון "ירדן היא פלסטיין": עובדה היא שגם שרון דגל שנים רבות בהפיכת ירדן למדינה פלסטינית, בניגוד לעמדת ממשלות ישראל. היתה זו הפעם היחידה שניצלתי את הקרבה המזדמנת במטוס לאישיות קובעת מדיניות כדי לנסות ולהשפיע. בהזדמנות אחרת הטסתי את גולדה בסופר פרלון, ועמה חבורת מלווים גדולה. שמתני לב שמדי פעם בפעם זימנה אליה במהלך הטיסה מישהו מן המלווים, משוחחת אתו קצרות, וקוראת למישהו אחר אחריו. יכולתי אמנם להעיז פנים ולהטריד גם את גולדה בשאלותיי, אבל לא העזתי. לא התאים בנסיבות ההן.

קברניט מסוק. מפקד טייסת הסופר-פרלון 114

באותה שנה קיבלתי מאברהם פרי מתנה: את טייסת הסופר-פרלון 114, טייסת נהדרת.



קבלת פיקוד 114



מקבל את פיקוד 114 מפרי. מימין לשמאל: אני, מפקד הבסיס אל"מ דוד עברי, מפקד הטייסת היוצא סא"ל אברהם פרי.

במהלך מלחמת ההתשה זקפו הטייסים לזכותם כמה וכמה מבצעים מיוחדים ויפהיפים. הם היו בכושר, רעבים למבצעים נוספים. ואולם אליה וקוץ בה - מצב המסוקים היה בכי-רע. המנועים נדרשו לעמוד בעומסים כבדים, במיוחד בתקופת המבצעים, וממש אכלו את עצמם. קשה היה לשכנע את מחלקת מבצעים להטיל עלינו מבצעים אחרים במצב תחזוקה ירוד שכזה. יתרה מזאת, טייסת 118 החלה למתוח שרירים ולהתחרות בנו.

היה עליי לנקוט מהלך של "יחסי ציבור". הזמנתי לטייסת את אנשי להק ציוד. היה זה ביקור חשוב עם כוונות לעשות מעשה. תא"ל חיים ירון, ראש להק ציוד בא עם מומחי המנועים שלו, מלווה בתא"ל דוד עברי, מפקד הבסיס.

הצגנו לפנייהם את מצב המנועים וביקשנו פתרונות. "תנו לי חודש למחשבה", ביקש ירון. נתנו. כעבור חודש חזר ותשובה בפיו: בטווח הקצר ייעשה מאמץ רב יותר לשפר את רמת התחזוקה של המנועים ככל האפשר. בטווח הארוך הכוונה היא לצייד את הסופר-פרלון במנועים מתוצרת ארה"ב. מסוק אחד יעבור בדיקת היתכנות. אם הבדיקה תעלה יפה, יצוידו כל המסוקים במנועים האמריקניים.

עכשיו היה עלינו לדלג על עוד משוכה, פגישה עם מחלקת מבצעים במטה חיל אוויר. על הפרק: דרישה שלנו לקבל את "הנתח שלנו" במבצעים המיוחדים. לאחר שהגענו להסדר עם להק ציוד נשמטה הטענה שרמת התחזוקה של המסוקים אינה מספקת. (בדיעבד התברר שמוטב היה לרכוש מנועים חדשים מחברת טורבומקה, יצרנית המנועים הצרפתית, במקום להחליף את המנועים המקוריים במנועים האמריקניים. צעד כזה היה יעיל יותר וחסכוני יותר, אם כי רמת התחזוקה של המסוקים השתפרה גם כך).

אבל בינינו לבין המבצעים המיוחדים הפרידה גם התחרות מצד טייסת היסעורים 118. היסעורים היו חדישים יותר, לכאורה יעילים יותר. אבל אנחנו העלינו שורה של נימוקים כבדי משקל להוכיח שאנחנו טובים לא פחות:

ראשית, אף שליסעור כושר נשיאה כבד יותר, כושרו היה אז מוגבל לארבעים ושניים אלף ליברות, כושר הרמה שהוא רק מעט גבוה יותר מן הסופר-פרלון.

שנית, לא בכל המבצעים צריך להרים מטען מרבי. במבצעים רבים המטען הוא קל והסופר-פרלון מספק את כושר ההרמה הדרוש.

שלישית, כשירותם של הטייסים בטייסת שלנו למבצעים מיוחדים גבוהה יותר, ומבצעי העבר יעידו על כך.

הטיעונים התקבלו, וכתוצאה מן הדיון הזה קיבלתי הסכמה מרפי סיברון במטה חיל אוויר לחלוקת מבצעים מיוחדים שווה בשווה עם 118.



סא"ל יובל אפרת בתחילת 1973

גם אם הצלחתי לשכנע את מחלקת מבצעים בצדקת טיעוניי, האווירה השתנתה עכשיו, לאחר מלחמת ההתשה. היו פחות דרישות למבצעים מיוחדים, המתח הכללי התפוגג. אחת התוצאות השליליות מבחינתי הייתה נדידה של טייסים לטייסות אחרות, אפילו לטייסות קרב.

עברי, מפקד תל נוף, יזם פגישה אתי לדיון בנושא מורל הטייסים בטייסת. הפגישה עם עברי התבררה לימים כצומת חשוב בדרכי בחיל האוויר. עובדה היא שהישיבה הזו עם

עברי נחרטה היטב בזיכרוני, ובמידה ידועה היא מלווה אותי עד היום. "איך אתה מתכוון להתמודד עם המצב?" שאל אותי עברי.

פירטתי לפניו תוכנית עבודה מסודרת לזמן הקרוב.

אף שקיווייתי שתוכניותי יתנו לאנשים את התחושה שהם עושים משהו, תגובתו של עברי הייתה ספקנית, וחשתי שאינו רואה בתשובה שלי מענה של ממש. יצאתי מן הפגישה בתחושה שיש לי בעיה אמיתית. הייתה זו הפעם הראשונה שחשתי שעברי מצפה ממני ליותר מכפי שאני מסוגל להציע. תחושה זו חזרה על עצמה שוב ושוב בצמתים שונים שבהם הצטלכו דרכינו בחיל.

עכשיו היה עליי להוציא את תוכניותי להרמת המורל מן הכוח אל הפועל: יזמתי תרגילים מיוחדים, לשמור על המתח. יצאנו לתרגילים רבים עם הצנחנים ויחידות אחרות, ערכנו תרגילי אספקה בהיטס עם יחידות שריון, יצאנו לתרגילים עם שייטת 13 ועם חיל הים ובהם נחתנו על ספינות בלב ים, בעיקר על נחתות טנקים. כמו-כן יצאנו לטיסות ארוכות ולנחיתות על הכנרת. ביצענו אימונים בנחיתות על משטחי שלג, בעיקר בחרמון ובסנטה קתרינה, ובים המלח בימים של שיטפונות. יצאנו לאימונים שהזמינו "לקוחות" כשב"כ, המוסד וחילות זרים. נערכו גם תרגילים גדולים בהשתתפות כמה טייסות מסוקים, ובהם הוצגה רמת ביצוע גבוהה ביותר. כשעשינו אימוני שליית אנשים מן המים עשינו אותם בשארם א-שיח.

המתורגלים היו לוחמי סירת הצנחנים, עד שמישהו שעלה על מטוס האיץ בנו להזדרז כי המקום שורץ כרישים.

אגב אימוני שליית לוחמים מן המים, הנה סיפור הצלתם של אבי לניר, מפקד טייסת המיראז'ים 101 וגל ביגלמן, מפקד טייסת המיראז'ים 113. כשהייתי מפקד 114 תרגלו השניים קרב אוויר בים מול חוף אשדוד. לרוע המזל התנגשו זה בזה ונאלצו לנטוש. הוזעקנו יחד עם 118 להציל אותם. לא הייתי בתורנות, אבל נכנסתי למסוק שהטיס את צוות הכוננות רק כדי לוודא שלא יעשו טעויות. את ההזנקה הזו יכול לעשות גם קברניט זוטר, ולכן נתתי לצוות את כל הכבוד, ישבתי בשקט בתא המטען ולא התערבתי. חשוב היה לי להיות בשטח, כי בפעולות כאלה יש כר נרחב לשיקולים מוטעים. האמת היא שבעצם רציתי להיות שם, לא בעמדת מפקח, אלא כמי שמנהל את העניינים, כמי שעינו צופיה על הטייסים הנוטשים ומרגיש אחריות להחזיר אותם בשלום הביתה.

כעבור כעשר דקות איתר הצוות שלנו את אבי לניר ומשה אותו מתוך המים. את ביגלמן הציל יסעור מ-118.

אבי ישב על רצפת המסוק, אכול רגשי אשם. מה עשיתי? מה עשיתי? ואכן, לא היה זה עניין של מה-בכך. שני מפקדי טייסות השליכו למים שני מטוסים יקרי ערך שעלו לעם ישראל מיליונים רבים של דולרים. אבל מעבר לאובדן הכספי, טייס שנקלע למצב כזה מתייסר עם שאלות קשות: האם נהגתי נכון? האם יכולתי למנוע את התאונה? האם אני מעריך נכונה את ערכו של כלי הטיס שהועמד לרשותי?

ניסיתי להרגיע אותו, שוב ושוב חזרתי על הביטוי "זה קורה, אין מה לעשות", מונח שימושי מאוד במצבים כאלה. בעיקר אמרתי לו שלא ידבר יותר מדי. שלא "יפלייל" את עצמו, אבל האמת היא שהוא לא יכול לסלוח לעצמו. הבעיה העיקרית שלו באותם רגעים של לאחר-תאונה היתה עם עצמו.

הוכחנו כי הצלחת התרגילים תלויה בראש ובראשונה באיכות המתכננים, בתכנון נכון של הפעולה, וביכולת לסחוט את הדרישות המרביות מן הטייסים ומכלי הטיס. איכות המסוקים היתה משנית בחשיבותה.

הביטוי האולטימטיבי לכך היה בתרגיל "עוז" שבו השתתפו שלוש טייסות מסוקים: טייסת היסעורים 118, מסוקי בל-205 של טייסת 124 והטייסת שלנו, טייסת מסוקי הסופר-פרלון 114.

בעת הדיון לקראת התרגיל במטה חיל אוויר הצעתי, לאו-דווקא בתום-לב אמיתי: היות שמטרת התרגיל היא להעביר אספקה לשלוש חטיבות שריון, אני מציע שכל טייסת "תאמץ" חטיבה אחת. נציגי 118 ו-124 הסתכלו עליי ולא הבינו מהיכן שאבתי את האומץ להתחרות בהם, אך הטייסת שלנו כבר היתה לאחר סדרת תרגולים עם השריון. ידעתי מה אני מציע.

ואכן, הטייסת שלנו היתה היחידה שעמדה במשימה העיקרית, לספק דלק ותחמושת ליחידת שריון. בסיום החלק הראשון של התרגיל, לאחר ש-114 השלימה את משימותיה בהצלחה רבה, היתה 118 שקועה עדיין עמוק בניסיונות להשלים את משימותיה, ו-124 ויתרה על ביצוע המשימה והשאירה את מטעניה בשטח.

עכשיו הגיע תורו של דוד עברי, מפקד בח"א 8 בתל-נוף להרגיז אותי. זה עתה סיימנו בהצלחה את התרגיל, אך עברי פנה אלי ואמר בחמיצות פנים: "היה לכם מזל שהצלחתם לבצע."

מזל היה לנו?? עברי לא יכול להשלים עם העובדה שלא היה כאן עניין של מזל כלל ועיקר, אלא תולדה של עבודה קשה וממושכת. במשך חודשים רבים ערכנו תרגילים משותפים עם יחידות שריון, בעיקר עם בית הספר לאימוני שריון בצאלים בפיקודו של נתק'ה ניר, תרגילים שבהם בדקנו הן את צרכי חטיבות השריון הן את יכולת המסוקים לענות על צרכים אלה. נהלי הקשר שלנו, סימון הכוחות, הדרישות המיוחדות של כל יחידה, עבודה ביום, בצד עבודה בלילה - כל אלה חייבו תדריכים משותפים, היכרות אישית קרובה של המפקדים, בניית נהלים משותפים ומעל לכל, רצון טוב, פתיחות והבנה לצרכי השותפים לתרגיל.

דבריו של עברי פגעו בי, אף שקיבלתי החלטה עקרונית בחיים: אני לא פגיע. רק אני יכול לפגוע בעצמי, אני ואלוהים. לאיש אין הזכות לפגוע בי, גם לא היכולת. כדי שמישהו יצליח לפגוע בי עליו להיות טוב ממני או לפחות שווה-ערך אליי, וכי מי יוכל להוכיח שהוא כזה.

בדיעבד נוכחתי לדעת שאילו השקעתי רק מעט יותר ב"יחסי ציבור", גם יחסי עם עברי היו משתפרים. שגיתי בכך שלא טרחתי להביא לידיעתו כל העת את פרטי העבודה הקשה שהושקעה בהעלאת רמתה של הטייסת לרמה שהשיגה תוך שיתוף פעולה עם כוחות השריון.

כה רגזתי על דבריו של עברי עד שהתנדבתי לבצע גם את חלקן של הטייסות האחרות בתרגיל. גם את משימותיה של טייסת 124 ביצענו בהצלחה.

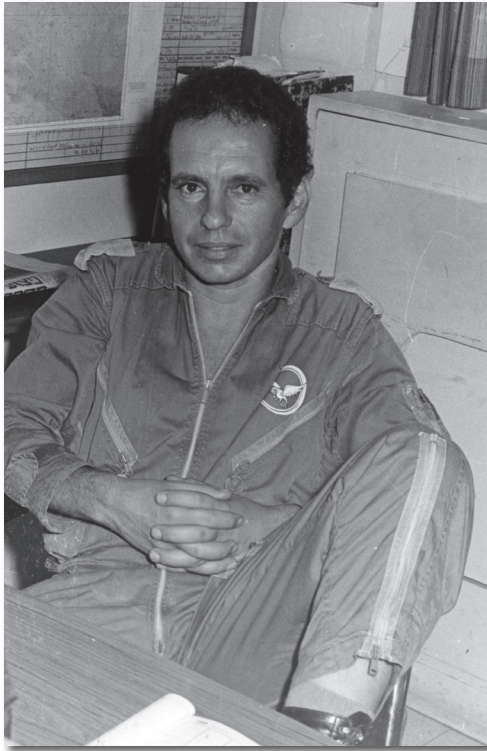
לא, זה לא היה עניין של מזל.

האמת ניתנת להיאמר שלא פעם הפתיע אותי עברי לטובה. למשל, כאשר העמיד לרשותי רכב צמוד אף שלא הייתי זכאי לכך. סמ"טים לא זכו לקבל רכב צמוד. ואולם אני נזקקתי לרכב כזה, עקב פציעתי, הן בגלל הקושי ללכת, הן בגלל הצורך התכוף לצאת לטיפולים בתל השומר. אבל לא ביקשתי רכב כי חשבתי שלא מגיע לי. כל אימת שנזקקתי לרכב, לקחתי את החיפושית של רונה. היא לא קיטרה אף שהדבר הקשה עליה מאוד. גם היא חשבה שכך דרכו של עולם.

יום אחד קיבלתי שיחת טלפון מצביקה גוב-ארי, קצין מנהלה של הבסיס. הכרמל דוכס של הטייסת עומד ומחכה לך בתחבורה, אמר, הוא

צמוד אליך. רק אליך, הדגיש שוב ושוב. הופתעתי, שכן ידעתי שהיוזמה למסירת המכונת לרשותי היתה של מפקד הבסיס, דוד עברי. על אף החריקות ביחסים עם עברי, הוא נתן את ידו בסופו של דבר למינוי שלי במאי 1973 כמפקד טייסת היסעורים 118.

מפקד 118



ואולם גם למינוי הזה נילוותה חריקה צורמת: הסתכלתי על לוח השנה ואורו עיניי. יום העצמאות חל שבוע לאחר המינוי המיועד שלי. שמחתי. רציתי מאוד להוביל מבנה ביום העצמאות. היה בזה משהו סמלי. סמלים חשובים בעיניי. הובלת המבנה היתה בעיניי פיצוי-מה על התסכול העמוק שחשתי ביום העצמאות הראשון לאחר מלחמת ששת הימים שבו התעניתי על מיטת חוליי. השמחה היתה מוקדמת. ממש ברגע האחרון קיבלתי הודעה שהמינוי נדחה בשבועיים, לאחר יום העצמאות. סתם-כך, ללא סיבה. איש לא דיבר אתי מטוב ועד רע.

ברור היה לי שמשהו התרחש מאחורי הקלעים. מישהו דיבר עם מישהו כדי לדחות את מועד המינוי, וברור שדוד עברי היה מודע לכך. אילו אמרו לי מראש שהחלפת הפיקוד תיעשה לאחר יום העצמאות הייתי מקבל את הדברים כפשוטם. ואולם נפגעתי מאוד כששינו את התאריך ברגע האחרון, והעמידו אותי בפני עובדה. לא הובלתי את הטייסת במטס יום העצמאות. טסתי כמספר שתיים. לקחו ממני את הסמל, וסמלים חשובים בעיניי.

“היום גרמניה!”

האם הייתי מפקד טוב?
 כן ולא. כן, משום שידעתי להציב לפני פקודיי דוגמה אישית. היות שדרשתי תמיד מעצמי את הטוב ביותר, ציפיתי שכך יעשו גם פקודיי.
 לא, משום שלא פעם הייתי חסר סבלנות. השיטה שלי היא “אחריי”, רוצה לומר: רוצים, תבואו; לא רוצים, אל תבואו.
 ואכן, היתה שניות מסוימת בדרך שבה ראיתי את תפקידי כמפקד. היו תדריכים שבהם אמרתי לאנשים “היום גרמניה”, דהיינו אין לסטות אפילו מילימטר מן ההוראות שלי. אבל לא פעם ויתרתי מראש, אמרתי לעצמי: “לא אריב עם יהודים.” גם כשהייתי משוכנע לחלוטין בצדקת דרכי, הסכמתי להתגמש, ולו רק מן התחושה שיש בי די רזרבות פנימיות כדי שאוכל להרחיק לכת, גם בלא הסכמה מסביבי.
 יש לי נטייה לא לסמוך על איש מלבדי, לעשות את הדברים לבדי, בהנחה שהאחרים ילכו בעקבותיי ויעשו כמוני.
 בדיוק כמו בסיפור של המקלען, כשהייתי ילד במלחמת העצמאות. במצבי לחץ אני מתקשה לסמוך על הזולת שיעשה את מה שצריך, אולי משום שאני פרפקציוניסט מושבע ורוצה לוודא בכל מאת האחוזים שהדברים ייעשו כמו שצריך. עובדה היא שלא פעם נמתחה עליי ביקורת, במיוחד בימי לחימה, על שלא סמכתי על אחרים ולקחתי דברים עליו.
 האמת היא שכאשר אני עושה חשבון נפש עם עצמי כמפקד אני יודע שלא די בכך שאני אומר “אחריי”, אלא עליי לדעת לנווט את האנשים. מפקד טוב יודע להפעיל את פקודיו כך שיפעלו כדי להשיג את התוצאה הטובה ביותר. וכשאינם עושים זאת? מה אז? האם שומה עליי להרים קול, לצעוק עליהם, לקרוא אותם לסדר?
 גם זה חלק מכללי הפיקוד הנכון.
 אף שלא פעם ידעתי שכך צריך לעשות, העדפתי לעשות את הדברים בעצמי - העיקר שהדברים ייעשו, ולעזאזל כללי הפיקוד הנכון.
 האם למדתי לקח? מסופקני. כאז כן עתה, אני נוטה לקחת עליי את מלוא האחריות, לא משאיר די מקום לאחרים.
 אני מתקשה גם להקשיב לזולת כשאני משוכנע בצדקת דרכי, אף שלא פעם יצאתי נשכר מזה ששמעתי דעות שונות מדעתי.
 הבעיה אינה שלי בלבד. מפקדים חכמים מקפידים לשאול את דעת פקודיהם לעתים קרובות, אך מפקדים רבים מתקשים להקשיב. ייתכן שייתנו פתחון פה לכפופים אליהם, אבל בסוף ינהגו כפי שחשבו מלכתחילה.

עם השנים למדתי שלא צריך לחשוב על הכול לכד, שאפשר לעשות סיעור מוחות ולצאת נשכר. הייתי מציב בעיה, שומע את דעות האחרים ומגיע מזה לתשובות טובות מאוד.

למדתי גם שכדי להשיג את הדברים הטובים בחיים יש להשקיע מאמץ ואנרגיה. הדברים הרעים יבואו מאליהם. וכשאתה נתקל בבעיות שנראות חסרות פתרון יש דרך פולנית יעילה להתמודד אתן: אל תתעקש, תדחה למחר. יש סיכוי שעד אז הקושי יחלוף.

הנטייה שלי לסמוך רק על עצמי באה לידי ביטוי גם בהתמודדות שלי עם מימד הזמן. יש לי "שריטה": כאשר אני מתכנן מהלך כלשהו, אני מנסה להעריך במדויק את משך הזמן שיידרש לעשותו, ואיני לוקח טווח ביטחון. גם הנטייה הזו נובעת מן הצורך התמידי לשלוט במצב, לא לתת מקום למשתנים נעלמים שאין לי שליטה עליהם.

בדקתי ומצאתי שאני זקוק לחמישים ושש שניות בדיוק מן הרגע שבו אני נוגע בדלת המסוק בל-205 ועד שאני עובר להסעה, עולה לריחוף נמוך ומסיע קדימה על המסלול. חמישים ושש שניות, פחות מדקה, זו מכסת הזמן שייחדתי לפעולה הזאת. ללא רזרבה, ללא טווח ביטחון.

כמובן, היה בכך סיכון מסוים. אם משהו משתבש בלוח הזמנים שלי, אני עלול לשבש את הפעילות של המערכת כולה. נאמר שהמוביל שלי יצא לפניי ושריין לעצמו זמן עודף, אם חישוב הזמן שלי לא עמד במבחן המציאות, אני עלול למצוא את עצמי רודף אחריו.

נחמה פורתא: קידוש הדקה לא היה שיגעון שלי בלבד. כשהיינו בטייסת המיסטרים 109 היה הטנדר אוסף את הטייסים מחדר אוכל לאחר ארוחת הבוקר ב- 7:24 בדיוק. הוא היה מגיע לטייסת ב- 7:28, וב- 7:30 בדיוק ישבנו בחדר התדריכים.

ההיגיון שבשיגעון הוא פשוט: במקום לבזבז זמן כזמן ביטחון, מוטב לנצל אותו כדי לעשות משהו מועיל.

כשבאתי בפעם הראשונה למסוקים הופתעתי להיווכח שלוקחים רזרבות גדולות של זמן, בלתי סבירות בעיניי. חשבתי שאיננו יכולים להרשות לעצמנו בזבז זמן יקר, כי בזמן הזה אפשר לעשות דברים אחרים. הכלל הזה תפס גם מחוץ לצבא. כשהייתי נוסע עם שירה מתל נוף לסבא וסבתא בדגניה, נתתי לה מיד ביציאה הערכת זמן מתי נגיע. בחדרה הייתי בודק את השעון, שואל את שירה: נו, מתקנים? מתקן את הערכת הזמן אם ראיתי בכך צורך, והיינו מגיעים לדגניה פלוס מינוס דקה.

“הטייס הישראלי של המלך חוסיין”

שנים רבות ניהל המלך חוסיין קשרים הדוקים וחסיים עם ראשי מדינת ישראל. במהלכן ביקר פעמים רבות בישראל תחת מעטה ככד של חשאיות. במשך שש שנים, במחצית הראשונה של שנות ה-70 הייתי בעל התואר הבלתי רשמי “הטייס הישראלי של המלך חוסיין”.

תחילתן של הטיסות המלכותיות בתקופה שהייתי מפקד טייסת הסופר-פרלון, אך גם כאשר סיימתי את תפקידי ויצאתי ללמוד הייתי מוזנק מדי פעם בפעם לטייסת כדי להטיס את המלך לפגישותיו החשאיות עם אישים ישראלים.

המפגשים בין המלך לישראלים החלו זמן קצר לאחר מלחמת ששת הימים. ראשי ממשלה, שרים, פקידים בכירים וקציני צה"ל נועדו עם המלך במקומות שונים בעולם. מקצת המפגשים נערכו בישראל מקצתם בירדן. לנחיתות בערבה נהג חוסיין להגיע במסוק האישי שלו, האלואט-3. במקום הנחיתה המתין לו דרך קבע מסוק ישראלי שהטיס אותו בתחומי ישראל. בדרך-כלל היינו צוות קבוע שנבחר להטיס את המלך. רק מעטים בחיל האוויר ידעו על הטיסות הללו, ונדרשנו להסתירן אפילו מחברינו לטייסת. בכל פעם שיצאנו להטיס את המלך נצרכנו לסיפור כיסוי אחר. לכל הטיסות היה שם צופן שהיה ידוע רק לצוות הקבוע. בפרק הזמן שבין שנת 1971 ל-1976 הטסתי את המלך כמה וכמה פעמים בסופר-פרלונים וביסעורים.

נדהמתי מן הדיוק בתיאום בינינו לבין הירדנים. אף פעם לא היו איחורים, תקלות או המתנות מיותרות. הכול דפק בדיוק כמתוכנן, ללא סטייה מלוח הזמנים. גם אנחנו הטייסים הקפדנו מאוד על הדיוק ועמידה בלוח הזמנים. אסור היה לתת למלך לחכות.

נוהל הטיסות היה קבוע. ביום הטיסה הייתי מקבל טלפון מהמטה עם סיסמת המבצע. מיד אחר כך התחלתי בהכנות. שני מסוקי סופר פרלון אחד לטיס ואחד רזרבי הוכנו ל“תצורת ארמים” (אישיות רמי מעלה). הריפוד הוחלף, המסוק הוברק ואתו גם נעלי הטייסים. המלך נהג לשבת בתא האחורי של המסוק, ורק בטיסה אחת מעל ירושלים נכנס לקוקפיט.

כשהמסוק התקרב לירושלים הזמנו את המלך פנימה. הוא נכנס והתיישב בינינו על כיסא המכונאי המוטס. התרגשתי למדי. הצעתי לו קסדה או אוזניות אך הוא סירב בנימוס, כדרכו. תמיד היה אדיב מאוד, אבל מאופק,

שאלתי אותו אם ירצה שאעשה סיבוב מעל לעיר, והוא הנהן בראשו לחיוב. הסתובבנו כמה דקות. היה לילה והעיר העתיקה קיבלה את פנינו בשלל אורות וצבעים. מה עבר במוחו בשעה שריחף מעל אל-קודס שהיתה עכשיו בשליטת היהודים? כתמיד שמר על פני פוקר, תנועותיו או ארשת פניו לא הסגירו דבר.

בכל פעם בעת שהמתנתי לסיום המפגש בין המלך לאישים הישראליים, נהגתי לשוחח עם עמיתי הירדנים, טייסי המלך. נושא השיחה הקבוע היה טיסה. נהגנו להחליף חוויות ורשמים מאירועים באוויר. דיברנו על קרבות אוויר, על ביצועים של מטוסים ונזהרנו מלעסוק בפוליטיקה. הם סיפרו לי שמדי פעם בפעם חוסין מחליף אותם בקוקפיט ומטיס את המסוק בעצמו. הטייסים העריכו את המלך מאוד, את אומץ לבו, את אצילות הנפש שלו. התרשמתי שהם ממש מעריצים אותו, לא הערצה עיוורת בנוסח "שמש העמים" אלא הערצה שנבעה מאופיו. הם ראו בו בן אדם איכותי בעל מידות טובות. כשפנו אליו, דיברו אליו מתוך יראת כבוד יתרה. הדבר בלט במיוחד בהשוואה לדרך שבה פנו אל בני לווייתו, אישי ממשל בכירים. בדרך כלל הטסתי את המלך ופמלייתו בחודשי הקיץ. אחת הטיסות היחידות שנערכו בחורף נחרתה בזיכרוני. מזג האוויר היה מזעזע, ממש מזעזע. היתה סופה נוראית, גשם אימים, עננים נמוכים, היה קשה מאוד להתמצא. בלילה הסוער נחת המלך בנקודת המפגש במסוק שהטיס בעצמו יחד עם עוד טייס. איש לא התלווה אליו. לא מאבטחים, לא יועצים פוליטיים. רק הוא והטייס הנלווה. גם טיסת ההמשך שלנו היתה כרוכה במידה ידועה של סיכון, אך לא יכולנו להרשות לעצמנו להכזיב את פניו של המלך.

חשתי סיפוק רב בטיסות אלה. פעמים רבות טייסי המסוקים מרגישים שהם עושים דברים למען אחרים, מצילים חיים, מחלצים פצועים. בטיסות עם המלך חוסין חשתי אותה תחושה בדיוק, אלא שאני עושה משהו למען השלום, למען קירוב הלכבות. אולי הטיסות חסכו חיי אדם, אולי מנעו מלחמה. חוסין הרי לא הצטרף למלחמה בשנת 1973. אולי, בעקיפין, גם בזכות התרומה הקטנה שלי.

בפעם האחרונה ראיתי אותו בשנת 1976. צר לי שלא הצלחתי להיפגש אתו כשביקר בארץ. אני בטוח שהיה מזהה אותי, אם כי בדרך כלל ראה אותי עם קסדה.

חוסין היה טייס מעולה. אמנם לא טסתי אתו במסוק, אבל עובדה היא שלא ויתר על טיסות גם במזג אוויר סוער, ותמיד עמד בלוח הזמנים בדיוק מופתי.

אני לא יודע איזה מנהיג ערבי אחר היה טס בלילות כאלה כדי לפגוש את גולדה רבין או דיין, מי עוד היה מחרף את נפשו לצורך זה. חוסין באמת חיפש את עשיית השלום אתנו.

חשתי תחושה מיוחדת, התרגשות אישית, שמחה עצומה כשראיתי את מטוסו של המלך חוסין חג בשמי ישראל בעקבות ההסכם. התעצבתי עצב רב כשהלך לעולמו. הרי שבועיים לפני מותו, כשחזר לירדן, והוא כבר חולה מאוד, עדיין הטיס את מטוסו. איני בטוח שהוא טס את כל הדרך בכוחות עצמו אבל עצם העובדה שהוא ישב ליד ההגאים מדהימה בעיניי. אחר כך הוא עמד שעתיים בקור כדי להיפרד מן העם. אני לא מכיר עוד מישהו שהיה נוהג כך. היה לו כל כך חשוב להיות מלך של העם. הוא הכיר במעמדו כמלך, אבל יותר מכל היה בן אדם.

”יש אלוהים” ג’

בפעם השלישית חילץ אותי אלוהים משבט זעמו של ראש אג”א ואולי אף מצרות צרורות של ממש.

שעות אחר הצהריים של יום שישי. אנחנו יוצאים בכרמל הצבאית מתל-נוף לעבר דגניה. הבנות במושב האחורי, ה”גלית”, המפרשית הקטנה שלי, על גג המכונית. אנחנו מתנהלים כצב בכביש הצר של ואדי עארה, בשיירה ארוכה בעקבות איזה בדפורד בריטי פחוס-אף, מודל ענתיקה, שגם כאשר הוא לוחץ פול גז אינו עולה על מהירות של חמישה עשר קמ”ש, ואני פשוט משתגע. אני עוקף מכונית ועוד מכונית, אבל הבדפורד עדיין לפני, חוד החנית של הפקק של המדינה.

מה עושים? מי יתנני איזה יסעור!

משמאל קו לבן רצוף, אין לעקוף בשום פנים. טוב שיש צד ימין בחיים. אני שובר ימינה, עושה את מה שאני שונא שעושים לי, עוקף את כל המכוניות על הבנקט מימין, משאיר את הבדפורד מאחוריי. עכשיו הכביש פתוח ואנו דוהרים לעבר תחנת הדלק הקרובה בואכה עפולה.

עצרתי בתחנת הדלק, התחלתי לתדלק, אבל אז קרה משהו לא טוב. לידינו נעצרה מכונית וליאנט צבאית וממנה יצאה דמותו התמירה של ראש אג”א. הווליאנט היתה אחת המכוניות שעקפתי במעלה ואדי עארה, והקצין היה נחוש בדעתו לא למחול לנהג החצוף.

עמדנו זה מול זה, אני הקטן, לבוש אזרחית, ומולי הקצין הבכיר, רוגז וקוצף, דרגותיו מגביהות אותו בעוד חצי מטר, ואני שואל את עצמי איך יוצאים מזה. ”יובל, שתוק”, אני אומר לעצמי, ”אף מילה, אפילו לא ’כן’ ו’לא’. רק שם, דרגה ויחידה.”

”יובל אפרת, סגן-אלוף, מפקד טייסת 118”, אני אומר בדחילו וברחימו, מתפלל שזה מה שיחלץ אותי מן הברוך. מזל שאני לא מפקד גף אפסנאות.

התפילה לא עברה את סף מפתנו של אלוהים. למחרת, טלפון מבני פלד, מפקד חיל האוויר. הוא קיבל תלונה חריפה, ביקש לדעת מה בדיוק קרה.

”אה...” גמגמתי, ”האלוף פשוט לא הבין מה עשיתי.” אפשר לחשוב שצריך להיות דוקטור להנדסת כבישים כדי להבין מה פירוש עקיפה של עשר מכוניות על הבנקט מימין עם כרמל דוכס, סירה על הגג, ילדות

במושב האחורי ואישה יפהפייה לידי.

”טוב,“ אמר בני, ”אשלח את זה לרן (פקר, מפקד בח”א 8), נראה מה הוא יעשה עם זה.“

ימים אחדים לאחר-מכן פרצה מלחמת יום הכיפורים, והתלונה אבדה בפח האשפה של ההיסטוריה.

לא נוח לי להיאחז בשרוולו של הקב”ה בהקשר הטראגי של מלחמת יום הכיפורים, אבל בהקשר הפרטי שלי שוב הוכחתי לעצמי שאכן כן, יש אלוהים, ולפעמים הוא די אוהב אותי.

למה פרצה מלחמת יום הכיפורים? או: אנחנו שכחנו, אבל אלוהים לא שוכח

בשנת 1971, ערב יום כיפור, אני סמ"ט א' בטייסת 124 (בל-205). לטייסת מגיעה פקודת משימה להטיס את שר הביטחון משה דיין לרצועת עזה לפגישה עם שיח"ים מהרצועה ומצפון סיני. לוח הזמנים היה כדלקמן:

8:30 המראה מתל-נוף לתל-אביב

9:00 המראה מתל-אביב עם השר

9:30 נחיתה בעזה

10:00-12:00 פגישה עם שיח"ים בעזה

12:15 המראה מעזה

13:00 נחיתה בתל-אביב

13:30 חזרה לתל-נוף

הכול טוב ויפה, אלא שבלוח הזמנים הזה היתה חוליה חלשה אחת: צריך היה להקדים לחזור לתל-נוף כדי שלא נגלוש לתוך יום הכיפורים. בנסיבות אחרות היה יוצא לטיסה אחד הטייסים שלי. כל אחד יכול לעשות טיסה כזו שאינה אלא שירות הסעה לשר. אבל שיבצתי את עצמי לטיסה דווקא משום שמדובר היה במשה דיין, כי עם משה דיין לעולם אין לדעת.

חלקה הראשון של הטיסה עבר לפי התכנון. לקראת סוף הפגישה של דיין עם השיח"ים, ניגש אלי שלישו של דיין ואמר לי כי דיין רוצה לנחות בעוד מקום ברצועה, שם נתעכב זמן-מה.

זהו, חשבתי לעצמי, עם דיין באמת לעולם אין לדעת. ניסיתי להתווכח: "יש לנו פקודת משימה לבצע, ולא כתוב שם שום דבר בקשר לשינוי הפקודה," אמרתי.

לא עזר דבר. השליש בשלו: "זו החלטת שר הביטחון וכך יהיה." המראנו. להפתעתי נוסף לפמליית השר עוד נוסע: בדואי מתושבי המקום. מי זה? שאלתי מסוקרן. "אל תדאג, כך הרל"ש, "הוא יראה לנו לאן לטוס והיכן לנחות."

הבדואי מכוון אותנו לנחיתה על דיונה. דיין והבדואי נראים מרוצים. הם רצים במורד הדיונה, עד שהבדואי מצביע על מקום בחול הטובעני ומתוכו מציץ קצה סרקופג. דיין אינו מאבד רגע, חופר בלהיטות בידי

המרובעות ולא מרשה לאיש מאתנו לעזור לו. אני מסתכל על השעון בעצבנות. לוח הזמנים נעשה יותר ויותר בלתי-אפשרי. "תעדכן את השר שאנחנו חייבים לזוז," אני מעיר לרל"ש. "אל תדאג, הכול בסדר, השר יודע," הרגיע אותי הרל"ש ולא אמר לו

דבר.

אבל אני דאגתי. הלכתי בעצמי אל דיין. לא התלבטתי, לא חששתי, אף שבדרך כלל אני משתדל לכבד את החלטות מפקדיי. הצבעתי על השעון ואמרתי שכדי לעמוד בלוח הזמנים עלינו להמריא בתוך זמן קצר.

"זה בסדר, אני אחראי," השיב דיין בביטחון אופייני.

המראנו באיחור רב. טסנו לתל-אביב. הארץ דממה. כבר מן המטוס יכולת לראות את השקט. אף לא מכונית אחת זזה. אורות דלקו והשקט צלצל בעיניים.

קודם שנפרדתי מן השר בתל-אביב הוא אמר לי שהוא מאשר לי לטוס לתל-נוף למרות שהחג כבר נכנס מזמן. המראתי, ישבתי ממש מכווץ בקוקפיט. אף אחד לא זז על הקרקע ואני מרחף בשמים. נחתנו בתל-נוף, דוממתי מנוע והלכנו הביתה. לא נורא, אמרתי לעצמי, אלוהים לא מתעסק בקטנות, אלוהים יסלח לי.

ואז הגיע יום כיפור של 1973 ופרצה המלחמה.

אלוהים לא שוכח ולא סולח.

מלחמת יום כיפור

”יש מלחמה,“ אמרתי לעצמי.

המידע שהתקבל ביום שישי, 5 באוקטובר היה חד-משמעי: המצרים מפנים את סוללות העפר מן התעלה. לא היה לי ספק מה משמעות הדבר. באותו ערב שבת אירחנו בבית שישים מאנשי הטייסת. הזמנו אותם זה מכבר ולא רצינו לבטל. האווירה היתה נעימה מאוד, אוכל טוב, שתייה כדת וכדין ושיחות אל תוך הלילה. אבל בחצות הלילה קטעתי את המסיבה: ”יאללה, לישון, מחר הולכת להיות מלחמה.“

ישנתי טוב באותו לילה. לא שאלתי את עצמי אם הצבא מוכן למלחמה, כי אם: האם אני מוכן? והתשובה היתה חיובית.

הטלפון של רן פקר, מפקד הבסיס, העיר אותי בחמש בבוקר. ”כנראה תפרוץ מלחמה,“ אישר את תחזיותיי. אמרתי לרונה שבשעות הצהריים יהיה עליה להתפנות מן הבסיס.

חשתי רוממות רוח. ”זה היום נכוונתי לו,“ אמרתי לעצמי.

בשבע בבוקר עשינו בטייסת תדרוך לכולם. ”היום מלחמה,“ כתבתי באותיות גדולות על הלוח בחדר התדריכים. חשתי נקיפות מצפון: לא היה לי תדריך כתוב. מן הראוי היה שאופיע לפני הפיקודים שלי עם תדריך כתוב למלחמה. כי אם אין תדריך כתוב, עלולים להישכח דברים חשובים. הסתפקתי בכך שאמרתי לכל אחד להכין את עצמו ואת הציוד האישי שלו ולהתרכז בתחום האחריות שעליו הופקד.

כעבור שבע שעות. שתיים בצהריים. עכשיו מלחמה.

אני יושב במשרד שלי בטייסת 118 ושומע צפירת אזעקה. אני עוזב הכול ורץ למבצעים. להפתעתי הכול ריק, אין אנשים, הולך מאחורי המשרד, ורואה את החיילים שישבו במשרד מחפשים מחסה בתעלה.

”מה העניינים?“ אני שואל אותם, מתקשה להאמין למראה עיניי.

”קיבלנו הרגע התראה שצפויה התקפה אווירית של המצרים על תל נוף,“ אמר אחד מהם.

היה זה מצב אבסורדי, כמעט סוריאליסטי. אנחנו בשעות הראשונות של מלחמה שנחתה עלינו בפתאומיות, אני מפקד הטייסת, וצוות חדר המבצעים שלי - חיילות וחיילים - נס על נפשו ומחפש מקלט בתעלה סמוכה. האנשים היו בפניקה. עד היום אני רואה את העיניים המבוהלות שלהם מביטות בי, חסרות ישע.

הופתעתי. איך יכולתם להפקיר כך את חדר המבצעים?

אבל לא אמרתי דבר. כדרכי לא גערתי בהם. שתקתי. חזרתי לחדר המבצעים, חדר קטן, בערך בגודל של חדר העבודה שלי היום. פליטי

חדר המבצעים באו אחריי, מבוישים, לא אומרים דבר, מחכים להוראות. התיישבתי על הטלפונים, דיברתי עם המפקדים האחרים. הורדתי הנחיות. ראיתי את מטוסי הקרב ממריאים בזה אחר זה ולבי נחמץ: מה אני עושה פה? איך זה שאני לא משתתף בזה? חשתי תסכול רב. המשימה הראשונה שלנו היתה לקחת את המסוקים ולפזר אותם בשדות שמסביב לבסיס מחשש לתקיפה אווירית של המצרים. אחר כך הוזנקו לחזית, לפנות פצועים, להוביל ציוד ונשק, להפעיל לוחמה אלקטרונית. לא פשוט לשמש מפקד טייסת מסוקים בעת מלחמה. המסוקים מתפזרים וקשה לנהל את העניינים. למרבה המזל היו לי חמישה סגנים מעולים. לכל אחד מהם היו כמעט כל הכישורים לנהל את הטייסת.

המבצע בג'בל עתקה (מבצע פונטיאק): "המסוק הזה חבר שלנו"

בארבעת הימים הראשונים של הלחימה טסנו מתוסכלים. התסכול שלי היה משולש, הן בשל עוצמת המכה שהנחית עלינו האויב, הן בשל הגלות שנגזרה עליי ממערך מטוסי הקרב, הן בגלל תרומתם הצנועה יחסית של המסוקים למערכה.

אבל אז בא המבצע של 10 באוקטובר, מבצע פונטיאק. התכוננו אליו חודשים לפני המלחמה, כשהגיעו ארצה ארבעה תותחי M-102 יבילי-אוויר, תותחים קלים-יחסית שניתן לקפל ולהכניס למסוק היסעור. הספקנו לעשות כמה אימונים של הטסת התותח במסוק ובמתלה מטען והנחתה שלו ביעדים קשים. לרוע המזל באחד האימונים נשמט אחד התותחים מן המסוק ונשבר. לפיכך כשפרצה המלחמה היו בארץ רק שלושה תותחים כאלה.

ביום החמישי ללחימה קיבלנו הוראה להכין שני מסוקים לטיסה עם התותחים לג'בל עתקה ממערב לעיר סואץ.

המצב בחזית היה בכי-רע. המצרים הצליחו לחצות את התעלה ולהתבסס בגדה המזרחית של התעלה. הניסיונות להדוף אותם כשלו. במטכ"ל הוחלט לפשוט בעורף המצרי וליצור אנדרלמוסיה שתאלץ את המצרים להפנות כוחות להגנת העורף. לצורך זה הוחלט להנחית את שני התותחים על ג'בל עתקה ולהפגיז משם צומת קשר חיוני ביותר על ציר קהיר-סואץ, מרחק כמאה קילומטרים מקהיר.

הכוח שנועד לבצע את המשימה היה סוללת "נתרן" של חיל התותחנים. העמסנו שני תותחים על שני מסוקי יסעור, תותח בכל מסוק. הכוח מנה עשרים ושניים תותחנים וקצין קישור, עמוס ירון.

התחלנו ברגל שמאל. התותחנים נשלחו למבצע בלא נתוני מודיעין בסיסיים כגון פני הקרקע והיערכות האויב באזור. ביקשתי ממטה מודיעין נתוני מזג אוויר ולא קיבלתי. כך יצאנו לשטח, נטולי מידע חיוני.

תדריך אחרון לפני הטיסה. מפקד התותחנים, גיאולוג במקצועו, היה מודאג: "הסתכלתי בתצלום האוויר של השטח שבו אנו אמורים להנחית את התותחים. זה שטח גדול, יפה, כמו מגרש כדורגל, אבל נדמה לי שזה גם שטח סלעי מאוד."

"אז מה הבעיה?" תהיתי.

"התותחים האלה קלים מאוד. בכל ירייה התותח נרתע כמה מטרים

לאחור, וצריך להחזיר אותו לנקודה שהוא היה בה ולאפס אותו. זה לוקח המון זמן ואין לנו הזמן הזה.
 "אז מה עושים?"

"במקרים רגילים אנחנו תוקעים באדמה יתדות מיוחדות מאלומיניום שאליהן אנחנו קושרים את התותח, אבל כאן אין חול אלא סלעים ונראה שהיתדות לא ייכנסו."

התותחן-גיאלולוג הציע שננסה לנחות ביעד הנחיתה המקורי, הוא יבדוק את הסלע ויחליט אם הוא ראוי להצבת התותחים; אם יסבור שהתותחים לא יעמדו בתנאי השטח, מוטב לנחות בגבעה סמוכה, שטח קשה יותר לנחיתה, אבל בלא סלעים.

יכולת הנשיאה של היסעור קטנה ככל שמזג האוויר חם יותר. לפיכך הצטיידנו רק במאה פגזים, הכמות המרבית שהמסוקים יכלו לשאת בחום הכבד. המראנו בתשע וחצי בערב, ונחתנו ברפידים כדי להעריך את מצב מזג האוויר. הנחנו שהנתונים ברפידים ובג'בל עתקה דומים. על רפידים רבץ עדיין חום כבד, וכדי להקל על המסוקים הסרנו עשרים וחמישה פגזים מכל תותח.

המראנו וחלפנו על פני ראס-סודר. במקום הוצבה סוללת טילי הוק קרקע-אוויר בעלת עבר מפוקפק של "אש ידידותית". הכרתי את הסוללה הזאת עוד מתקופת מלחמת ההתשה, ולא לטובה. הסוללה הפילה בעבר את מטוסו של אחד הטייסים שלי בטיסת סיור לאורך החוף. יצרתי קשר עם מפקד הסוללה ואמרתי לו בזו הלשון: "אנחנו חוצים את מפרץ סואץ בכיוון מערב. נחזור בכיוון מזרח, וייתכן שלא נחזור ביחד. אני מבקש מכם לא להפיל אותנו."

היה ליל ירח יפה. טסנו נמוך. חצינו את מפרץ סואץ מדרום לג'בל עתקה ופנינו צפונה לכיוון שטח ההנחתה המקורי, השטח הסלעי. מפקד הכוח נטל פטיש גיאולוגים, קפץ מן המסוק, דפק על האבנים והסלעים, וחזר ואמר שאי אפשר לירות משם.

טסנו לאזור הגבעה והנחתנו שם את התותחנים, כל מסוק בתורו, כי לא היה מקום לנחיתה של שני המסוקים ביחד.

פעולת ההפגזה נמשכה כחמישים דקות. בינתיים המתנו לתותחנים בשטח, כל מסוק באזור אחר. כשהודיעו לנו התותחנים שסיימו את המשימה, פעלתי לפי הנוהל. ביקשתי מהם להדליק משואת רדיו, תשדורת המאפשרת למסוק "לקרוא" את הכיוון של מדליק המשואה. כשהרגשתי שאני מתקרב, ביקשתי מן התותחנים להדליק פנס קרן ויכולתי לזהות את מיקומם המדויק. ואז, לפתע, במרחק של כשלושה קילומטרים מן הגבעה, נכנסתי לענן סמיך.

הפתעה לא נעימה. איש לא חשב מראש שבאזור מדברי ייווצרו תנאי עננות. בדיעבד התברר שהצירוף של הלחות באוויר ועשן הירי יצרו את

הענן. ידעתי שאסור לי לטפס לגובה מפחד הטילים המצריים. שמרתי גובה, הסתובבתי ויצאתי מתוך הענן. ניסיתי לגשת מכיוונים אחרים, ממזרח וממערב, אך לא הצלחתי. הענן ישב על ההר כשומר סף ולא הניח לנו להיכנס.

נקלענו לכביה קשה. מרגע שהתותחנים פתחו באש הם חשפו את עצמם לאויב. המצרים יגיעו אליהם בתוך כמה שעות. התותחנים לא יוכלו להתמודד אתם, הם אינם לוחמי קומנדו. חייבים להוציא אותם מג'בל עתקה. חייבים גם להחזיר את התותחים יקרי הערך.

הייתי נחוש בדעתי לחלץ אותם משם, אבל איך עושים את זה? הרי אי אפשר לטוס בגובה כזה בתוך ענן.

החלטתי לנסות משהו שלא ניסינו אי-פעם: לרדת לגובה נמוך, מחוץ לענן, להדליק אורות נחיתה, לטוס בגובה נמוך של חמישה עד עשרה רגל, ולעקוב אחר פני הקרקע. לא ראינו את המרחק שלנו מדפנות הוואדי. יכולנו רק לקוות שהרוטור לא יפגע בהם.

אנשי הצוות שלי שמעו את הרעיון והטילו ספק בחוכמתו. טייס המשנה עודד שאנני משך כל הזמן את הקולקטיב למעלה ואני דחפתי אותו למטה. היה כאן הימור רציני. טעות קלה ביותר בטיסה היתה עלולה לעלות בהתרסקות המסוקים.

לא הורדתי פקודה. רציתי לשכנע את הצוות שזו האופציה הנכונה. לבסוף הצלחתי. טסנו לאט במעלה הערוץ. טייס המשנה עודד שאנני קרא לי מהיריות, ובעז, המכונאי המוטס קרא את הגובה.

כשהערכתי שאנחנו נמצאים במרחק סביר מן התותחנים ביקשתי ממפקדם לירות רקטות. כשראינו רקטות עפות, ביקשתי שידליקו את פנס הקרן ואת הטרפז - ארבע מנורות על הקרקע.

טסנו לכיוון הרקטות. מצאנו את הטרפז ונחתנו ליד הכוח. היה זה תרגיל שנמשך זמן רב, אבל בסופו של דבר נחתנו במקום הנכון. שרפנו הרבה דלק מעבר למתוכנן בשלב זה של המשימה. שמחנו שנחתנו. לא ידענו מה עוד מחכה לנו.

אף שהצלחנו בנחיתה, הוריתי למסוק השני להישאר בשמים. לא רציתי לסכן אותו. החלטתי שאני אעמיס את שני התותחים על המסוק שלי, הפעם היה זה בעז, המכונאי המוטס, שהטיל ספק בחוכמת המעשה. ואכן, על פי "ספרי הלימוד" של חיל האוויר היתה זו משימה בלתי אפשרית. לפני המלחמה תרגלנו העמסת שני תותחים על מסוק אחד, אבל בחיל סברו שהדבר לא ניתן לביצוע. ניסיתי בכל-זאת. "כמו שאין משאירים חיילים בשטח האויב, כך גם אין משאירים ציוד", השבתי לבעז. מה-גם שהיו לנו רק שלושה תותחים כאלה.

תותח אחד יכול היה להיכנס למסוק בקלות יחסית, אבל נוצרו שתי בעיות: המנועים של כבלי ההעמסה של התותחים נשרפו; הכבלים נקרעו,

והתותחנים לא הצליחו לדרוך את התותחים במעלה הכבש. החלטתי לשנות את כללי המשחק. עלינו לריחוף, פנינו לאחור לכיוון הוואדי שממנו באנו והנחתתי את המסוק במקום שבו מתחיל מורד הגבעה. שני הגלגלים הראשיים נגעו בשפת הוואדי, הגלגל הקדמי ריחף באוויר, והמסוק נטה בזווית חדה קדימה כך שהתותחנים יכלו לדרוך את התותחים פנימה.



איור של מבצע ג'בל עתקה



איור של העמסת התותחים

היינו קצרים בזמן, והדלק הלך ואזל. לא הייתי בטוח שהדלק יספיק לטיסה לרפידיים.

"יאללה, יאללה, תספור אותם ותסגור את הדלת," האצתי במכונאי המוטס.

תשובתו של המכונאי היתה בלתי-צפויה, לשון המעטה.

"מה זאת אומרת 'תספור אותם'? אין כאן אף אחד."

"היכן הם לכל הרוחות?" לרגע איבדתי את קור רוחי.

"המפקד שלהם לקח אותם לסרוק את השטח לוודא שלא שכחו שם

דבר."

חשבתי שאני משתגע. לאחר הרגעים הארוכים ביותר שידעתי אי-פעם,

הנוסעים שלנו חזרו מן השטח. סגרנו את הדלת והמראנו.

על פי כל החישובים לא היה לנו די דלק להגיע לרפידיים, לא היה אפשר

לחתוך את הנתיב בגלל נוכחות הארמיה השלישית והחשש שתותחיה

יפגעו בנו. חצינו את המפרץ וטיפסנו לגובה רב. עננים כבדים כיסו את

שמי סיני, וטסנו רק לפי כיוון זמן. עודד הצביע שוב ושוב על מד הדלק

הנמוך. אף שהייתי שותף לדאגה, עודדתי אותו: "המטוס הזה חבר שלנו,

והוא ייצר לנו דלק."

ואז קרה לנו נס, כמו באגדות. ממש מעל רפידיים התבהרו השמים.

הנמכנו בהנמכה ספיראלית, ונחתנו על טיפות הדלק האחרונות. אין לדעת

מה היה קורה אילו התעכבנו באוויר עוד דקה או שתיים.

הכול קיבלו את פנינו נרגשים. "יובל," פנה אלי עמוס ירון מן הצנחנים,

"ידענו שאתה לא תשאיר אותם על ההר הזה." הוא לא ידע כמה זה היה

קרוב לכך.



הרמטכ"ל,
רא"ל מוטה גור,
מעניק לי את
עיטור המופת
בבנייני האומה
בירושלים

על פועלי בג'בל עתקה קיבלתי את עיטור המופת, וזה נוסח העיטור:

תיאור המעשה:

בליל 11 באוקטבר 1973 פקד סא"ל יובל אפרת על שני מסוקים במבצע להנחתת כוח בשטח הררי קשה מעבר לקווי האויב. לאחר ביצוע המשימה חזרו המסוקים לפנות את הכוח. בינתיים כוסה השטח, שהיה מוגן טילים, בערפל ובעננים. סא"ל יובל אפרת החליט על-אף התנאים להיכנס לנחיתה במסוק אחד, ואגב סיכון רב הצליח, לאחר שלושה ניסיונות, לנחות ולחלץ את כל הכוח. במעשהו זה גילה, דבקות במטרה, תושייה ואמץ-לב אישי למופת. על מעשה זה הוענק לו:

עיטור המופת

אייר תשל"ה מאי 1975, מרדכי גור, רב אלוף,
ראש המטה הכללי

חילוץ מופז או: "יש אלוהים" ד'

ערב שבת, 12 באוקטובר, 1973. היום השביעי למלחמה. ירח מושלם האיר את גבעות קטיפה, עמוק בשטח סוריה. סיירת הצנחנים בדרך לעוד יעד מפתה: פיצוץ גשר שעליו העביר חיל המשלוח העיראקי טילי נ.מ. מן העורף לחזית. על "דורסי הלילה", טייסת היסעורים שבפיקודי הוטל להוביל את הלוחמים אל היעד ולהחזיר אותם בשלום. המבצע כונה "כותנת".

הרעיון היה שאלו קסן, סגן מפקד הטייסת, יטוס דרך לבנון לסוריה וינחית כוח של עשרים וחמישה לוחמי סיירת צנחנים בפיקודו של רס"ן שאול מופז בין סייקל לדמיר, על הכביש לדמשק. הצנחנים נועדו להגיע לכביש, לפגוע במעברי מים ובמובילי טנקים. עם השלמת המשימה היה על המסוק שלי לפנות אותם.

היתה זו משימה חשובה ביותר. סוללות הנ.מ. הסוריות כבר הספיקו לגבות במלחמה הזו מחיר כבד ממטוסי התקיפה של חיל האוויר. הטקטיקה של הסורים היתה יעילה: לא לחסוך בטילים, לירות כמה שאפשר. הם שיגרו טילים רבים לעבר כל מטוס ישראלי, ופגעו בלא מעט מטוסים.

כבר ביום השני ללחימה שוגרו מטוסי חיל האוויר לסוריה במבצע "דוגמן 5", מבצע סדור שתוכנן זמן רב לפני המלחמה שיעדו היה להשיג מהר ככל האפשר עליונות אווירית באמצעות השמדת סוללות טילי הנ.מ. המבצע נחל כישלון צורב. הסורים הפילו שבעה מטוסי פנטום, ורק סוללה אחת הושמדה. חיל האוויר לא מצא פתרון יעיל לאיום טילי קרקע-אוויר עד סוף המלחמה, והמשיך לבצע את משימות היירוט, התקיפה וההפצה שלו תחת איום הנ.מ.

הגשר האסטרטגי היה נטוע עמוק בשטח סוריה, ליד שדה התעופה סייקל, מרחק של כמאתיים וחמישים ק"מ מן הארץ, סמוך לגבול עם עיראק. בתנאים כאלה כל טעות בניווט עלולה להיות גורלית, ובגיחה הזאת היה מרווח רחב לטעויות. נדרשנו לנווט בלילה, בנוף מדברי, חדגוני ולא מוכר. מסוק היסעור של אלי הגיע ליעד בטיסה נמוכה ושקטה, והצליח להנחית את סיירת הצנחנים בדיוק בנקודת הציון המתוכננת בשעה תשע ושלושים בערב שבת.

הצנחנים פעלו ביעילות. הם ארכו לכלי הרכב של האויב, פגעו בכמה וכמה מהם, ובהם גם מוביל טנקים. הם הניחו מתחת לגשר כמאתיים קילוגרם חומר נפץ והעיפו אותו באוויר. הגעתי לשטח ופיניתי את הכוח בשלום. מבצע "כותנת" הצליח. למחרת תקפו גם מטוסי קרב שלנו עוד שיירות עיראקיות והנחיתו עליהם עוד מהלומה.

לאחר שאלו והצנחנים השלימו בשלום את המשימה, התפנה אלי

לחלוק עמי "רשמי מסע": הוא דיווח לי על תנועה ערה על ציר חומס-דמשק, עוד יעד ראוי לתקיפה.

הרעיון מצא חן בעיניי, העברתי אותו הלאה לקצין צנחנים ראשי, מנו שקד, שגלגל אותו לפתחו של הרמטכ"ל - וקיבל אישור לפעולה. קיבלנו פקודה לשחזר את ההצלחה, לפוצץ עוד גשר, הפעם על ציר חומס-דמשק, סמוך לעיירה קוטייפה. מבצע "דוידקה" היה גדול במספר אחד מקודמו. הפעם יכולנו להטיס ארבעים צנחנים אל היעד, היות שהיעד היה קרוב יותר. יחד עם זאת, הפעם די היה לנו במסוק אחד, הן להנחתה הן לפינוי. הפעם הייתי אני מי שהטיס את הכוח ביסעור שלי.

התוכנית היתה לטוס דרך צור וצידון, לעבור את בירות ואת ג'זניה, לפנות מזרחה מעל הים, להמשך דרך בעלבכ והרי הלבנון ולהנחית את הצנחנים ליד העיירה קוטייפה. הצנחנים אמורים ללכת כמה קילומטרים לגשר שעל כביש חומס-דמשק ולפוצץ אותו. לאחר ההנחתה היינו אמורים לחזור לרמת דוד, לתדלק ולהמתין לקריאת הצנחנים להוציא אותם מן השטח. המראנו מתל-נוף בהרגשה טובה. המסוק היה עמוס בארבעים צנחנים ובארבע מאות ק"ג חומר נפץ. חשנו שלפינוי מבצע פשוט, כמו אתמול. ואולם נקודת הפתיחה של המבצע החדש היתה חלשה יותר. אבד אלמנט ההפתעה. מבצע "כותונת" מצא את הסורים לא מוכנים. הפעם הם היו מוכנים, ועוד איך.

היסעור המריא למשימה בשבע ושלושים בערב, באור אחרון. התקלות החלו כבר מן הרגע הראשון. לאחר שהמראנו קיבלנו דיווח מטאורולוגי על עננים בנתיב הטיסה. טסתי מעל חיפה כשקיבלתי הוראה לשנות נתיב בגלל עננים בהרי לבנון. הופתעתי. הרי הלילה הקודם היה ליל ירח בהיר נטול עננים. התווכחתי, טענתי שהנתיב המתוכנן אמור להיות נקי, אבל במרכז השליטה התעקשו: יש עננים ולפיכך יש לשנות את נתיב הטיסה.

אני לא אוהב לשנות נתיב באוויר. זה מקור לטעויות ולבעיות, כיוון שהנתיב השונה לא מוכר ואין זמן ללמוד את המודיעין שלו. ואולם המילה האחרונה היא של המפקד על הקרקע. בלית-בררה השלמתי עם ההוראה. הנחתי שיש בידי מרכז השליטה מידע שאינם יכולים למסור לי. הדלקנו אור גדול בקוקפיט ושרטטנו את הנתיב החדש, עם זמנים וכיוונים מעודכנים. כיבינו את האור והמשכנו בטיסה. עד מהרה התברר שצדקתי בוויכוח עם האנשים במטאורולוגיה. כשחצינו את חוף לבנון והתחלנו לטפס בהרים, התברר שדווקא הנתיב החדש היה מכוסה בעננים. ניסיתי לטוס מתחתם, אבל העננים ממש ישבו על ההרים. עליתי מעל פסגת העננים עד לגובה של עשרת אלפים רגל. סבלנו מאובדן התמצאות מוחלט. טסנו לפי כיוון וזמן, כלומר, לקחנו את הכיוון ומדדנו את הזמן הדרוש למעבר כל קטע וקטע כדי להעריך באיזו נקודה אנחנו נמצאים. אבל חישוב כזה אינו מדויק מכיוון שהרוחות וגורמים אחרים משפיעים על התוצאה. כשנגמרו

ההרים, נגמרו העננים. ידענו בערך היכן אנחנו נמצאים. בכל זאת, היה זה שטח שהכרנו מעט. קיווינו להגיע בשלום.

קראתי למופז לקוקפיט ואמרתי לו שלא ברור לנו היכן בדיוק אנחנו נמצאים ושייתכן שההנחתה לא תהיה בדיוק במקום שתכננו. מופז אמר שזה לא כל כך משנה לו מכיוון שהכביש רחב, יש בו תנועה רבה, ושאין בעיה למצוא את הגשר.

ואכן נחתנו מרחק-מה מנקודת ההנחתה המתוכננת, אם כי בדיעבד התברר שלא היה לכך קשר עם תוצאות הקרב. הצנחנים יצאו ברגל לעבר היעד, ואנחנו המראנו חזרה לרמת דוד לתדלוק.

אלא שאז החלה ההסתבכות הגדולה. כמחצית השעה לאחר הנחיתה שמעתי את מופז מדווח שכוחות סוריים רבים מכתרים אותו. התברר שהסורים הכינו שיעורי בית. אני מניח שהם שאלו את עצמם באיזה מקום הישראלים יכולים לתקוף בלילה כזה, והציבו שמירה על הגשר הגדול בסביבה. ייתכן גם שהם איתרו אותנו כבר כשהיינו מעל לבנון. דיברנו יותר מדי בקשר וטסנו גבוה, כך שהיה אפשר לזהות אותנו במכ"ם. מכל מקום לאחר שהצנחנים צעדו כמחצית השעה, איתר אותם כוח סיור סורי ופתח עליהם באש. היעד היה מהם והלאה. גשר אחד רחוק מדי. המשימה השתנתה באחת: במקום לפגוע בתנועת האויב, היה עליהם לחלץ את עצמם מציפורניו.

הייתי כבר רחוק באוויר, בדרך חזרה לבסיס, אשר שמעתי בקשר את הדיווחים של מופז על ההיתקלות עם הסורים ועל ההחלטה לבטל את המשימה ולהחזיר את הצנחנים הביתה. "האם אתה יכול לחזור על עקבותיך ולחלץ את הכוח?" שאל אותי בקשר ראש המשל"ט. יוני, טייס המשנה, בדק את מצב הדלק. מיכל הדלק הלך והתרוקן, "אין בררה", דיווחתי למשל"ט, "עליי לחזור לתדלק, ורק אז לחזור ולהביא את הצנחנים."

חשבתי לתומי שבינתיים יזניקו מסוק אחר לזירת הקרב, ואולם מיד לאחר הנחיתה חיכה לי טלפון: חוזרים לסוריה. היות שהמסוק שלי לא היה מוכן לטיסה. הכינו עבורי מסוק חילוץ חלופי.¹

המראתי. הפעם טסנו דרך ג'זניה מצפון לבירות בנתיב ללא עננים, משם אמורים היינו לחתוך מזרחה לסוריה, על פי הנתיב המקורי. בטיסה מעל ג'זניה נתגלה לעינינו מחזה סוריאליסטי: הטיילת מבירות לג'זניה שקקה מכוניות. בראש הגבעה בג'זניה בלט הקזינו של לבנון בשלל אורות צבעוניים ועשרות מכוניות פאר לצדו - ניגוד מוחלט למלחמה המשתוללת

1. המסוק שלקחתי היה של יעקב (ביקו) בירן, אחד הטייסים שקיבל אותי לטייסת. עד היום איני מבין מדוע לא הזניקו את ביקו ואת צוותו במקומי ובכך היה נחסך זמן יקר. מכל מקום, ביקו לא סלח לי על כך. לפני כמה שנים הוא התלונן לפניי דרך הלצה על שלקחתי לו את הטיסה "לחילוץ מופז".

מסביב.

בינתיים בשטח, הלכו העניינים והסתבכו. הצנחנים ניסו לטפס לשטח גבוה יותר מן הוואדי שבו מצאו את עצמם. לפתע הגיח מיג סורי, פיזר פצצות תאורה, והצנחנים נצמדו חזק לאדמה.

"חשבנו שיהיה נכון לצאת מן השטח, אבל הקשר עם הבית היה מאוד בעייתי," סיפר לימים שאול מופז. "ראינו שהסורים מאוד קרובים, כמה מאות מטרים מאתנו. החלטנו שאנחנו הולכים למילוט ולא מחכים למסוק. זאת החלטה מאוד כבדה. זה אומר שהסגן שלי ואני מתפצלים לשני כוחות. כל כוח מסתתר בשטח לעשרים וארבע שעות, בתקווה שלמחרת בלילה יבואו לחלץ אותנו."

היה זה הרגע שבו יצרתי קשר עם מופז. "אגיע אליך בתוך שעה וחצי," הודעתי, "אחדש את הקשר עשר דקות לפני ההגעה." למרות שהטיסה הזאת היתה אחד מרגעי השיא בחיי, בטיסה מעל לים הרגשתי שאני פשוט כבר לא מחזיק מעמד ושהעייפות גוברת עליי, לאחר שבוע שבו כמעט ולא ישנתי. נתתי לעודד שאנני, טייס המשנה, את ההגאים וביקשתי מימייה מבני, המכונאי המוטס. הסרתי את הקסדה ורוקנתי את המימייה על ראשי. התעוררתי. חצינו את הגבול לסוריה. אנשי הצוות שלי שמעו אף הם את מופז ברדיו. תדרכתי אותם. אמרתי להם שזה הולך להיות חילוץ מסובך וקשה. אנחנו לא יודעים איפה נמצאים הצנחנים, יש כוחות סוריים בשטח שמחפשים אחריהם, וסביר שנחטוף. "הולך להיות קשה," אמרתי, "אבל תעשו כמיטב יכולתכם." ברקע הדהדו באוזניי דבריו של האדמירל נלסון בקרב טרפלגר: "אנגליה מצפה שכל אחד מכם ימלא את חובתו."

לאחר השיחה אתי שינה מופז את תוכניתו לפצל כוחות. הוא החליט להישאר במקומו ולהמתין לחילוץ. "הבנו שאם יוכל מגיע בעוד כמה דקות ניקח את הסיכון ונישאר על הגבעה, עד לחילוץ."

מופז דיווח לי בקשר שהכוח נמצא בראש גבעה, כוחות חי"ר ושריוניות סוריים מקיפים אותו משלושה עברים, ומלמעלה מטוסי מיג מנירים את האיזור, שני כוחות נייחים נמצאים במרחק שמונה מאות מטרים ממנו, וכוח שלישי מטפס במעלה הגבעה לעברו. הצנחנים השיבו אש והחלו לנהל קרב נואש מול כוחות עדיפים, עמוק בתוך סוריה. משאיות סוריות פרקו עוד ועוד לוחמים. השטח התמלא בחיילים, שריוניות, זרקורים ואפילו כלבים.

ביקשתי ממופז שידליק אור כדי שאוכל לאתר אותו, אבל הוא אמר לי שהוא לא יכול כי הסורים קרובים מדי. אמרתי לעצמי: או קיי, אנסה בדרך אחרת. הקטנתי מהירות, הורדתי את הגלגלים, התקרבותי לקרקע וסרקתי את האזור, בתקווה לזהות את החיילים או שמופז יזהה אותי. לפתע שמעתי אותו צועק "יורים עליך!" הוא ראה מן הקרקע את מה שלא ראיתי מן האוויר. הגברתי את המהירות משבועים למאה ועשרים קשר. יותר מזה

אי-אפשר לדרוש מן היסעור, אבל זה לא הספיק כדי לחמוק מן הירי. לא ראיתי את הכוח וגם לא את רשפי הפגזים, אבל הרגשתי היטב את הצרור פוגע במסוק. היסעור התמלא בריח של עשן ואבק שריפה. הצלחתי לצאת מהאזור והתרחקתי שניים-שלושה קילומטרים לבקרת נזקים. השלמתי את הסיבוב וביקשתי להרגיע את צוות המסוק שלא התנסה קודם-לכן בטיסה במסוק פגוע. "חבר'ה, זה בסדר," אמרתי להם. ידעתי שתנאי ראשון להתמודד עם המצב הוא לשמור על קור-רוח. ואולם דווקא באותו רגע נשמעה צעקה: "אנחנו בוערים!" קרא טייס המשנה שלי. הריח הזה של עשן שמתפשט במסוק מוכר לי מטיסות קודמות, אך למרות זאת חשתי שהפגיעה אינה קשה. בני, המכונאי המוטס, הלך לזנב המסוק לבדוק אם יש נזילה או שמשוהו בוער. הכול נראה בסדר. כל השעונים היו בסדר והמסוק טס בסדר. היו אמנם כמה פגיעות ברוטור ובמקומות אחרים, אבל לא זיהינו פגיעה חמורה. היה לנו די דלק והחלטתי להמשיך. קודם כל, צריך להוציא את הצנחנים. חוץ מזה, ידעתי, היסעור מוגן למדי בנקודות הקריטיות שלו. חצי טונה שריון מגינה על האביזרים החיוניים שלו.

הבנתי שאני קרוב אל מופז, אך כיוון שבמקום הזה ירו עלינו, סברתי כי מוטב להתקרב אל היעד מכיוון אחר. הודעתי שאני נכנס שוב בעוד חמש דקות בתשעים מעלות לנתיב שבו טסתי קודם, אך הפצרתי במופז לתת "אור קצר, אפילו נצנוץ אחד, לפי בקשתי." "תקבל," השיב מופז קצרות. הגעתי מאחורי הגבעה וביקשתי: "עכשיו, אור קצר!" מופז הדליק וכיבה את הפנס, וקלטתי את זה. ביקשתי מעודד שאנני, טייס המשנה שיקריא לי נתוני מהירות וגובה והסתכלתי כל הזמן לכיוון הנקודה שבה נדלק האור. השתדלתי לא לשנות כיוון וטסתי ישר לשם. זה הצליח. פתאום הבחנתי בלוחמים עומדים על הגבעה. מיהרתי לנחות, אפילו לא בדקתי אם אני דורך על מישהו. הוריתי לבני לפתוח את הרמפה מאחור ולמנות את הלוחמים שהחלו לקפוץ פנימה. היסעור המתין בסבלנות על הקרקע, אף שהיה מוקף מאות חיילים סורים. ידעתי: רק לא לאבד קור רוח, לתפקד כאילו מדובר בתרגיל, עד שאחרון הלוחמים יעלה על המסוק. הסורים המשיכו לסגור על הגבעה, ומלמעלה שייט מטוס קרב סורי, משגר נורים מדי פעם בפעם. ישבתי בכיסא שלי, ספרתי את השניות עד שיעלו כולם ושאלתי את עצמי איך אני ממריא ומסתלק מפה. היסעור זה לא ג'יפ, זה אוטובוס, כלי טיס מגושם למדי שיכולת התמרון שלו מוגבלת ממילא, על אחת כמה וכמה כשהוא נמצא על הכוונת של מאות חיילים סורים.

"כולם עלו!" בישר בני. הצנחנים עלו על המסוק במהירות וביעילות. הוריתי לבני לסגור את הדלת, והמראתי. בדיוק בזמן. זמן קצר לאחר שהמראנו נחת מטח מרגמות בדיוק במקום שבו עמד המסוק. המראתי

וחטפתי עוד צרור. שני צנחנים נפצעו קל בישבניהם. ושוב העשן הזה וריח אבק השריפה. מולנו הזדקר מצוק מאיים. נסקנו, דילגנו מעל למצוק. לא נעים, מסוכן למדי, אבל באותם רגעים לא היה לי שום ספק שאני עושה את זה, אני יוצא מפה בשלום. התרחקנו מן הגיהינום מערבה. סוף סוף היה אפשר לנשום לרווחה. השמים היו נקיים. אפשר לחזור הביתה. התקשרתי לבקרה והודעתי שאנחנו באוויר עם כולם, אך חטפנו שני צרורות. לפיכך ביקשתי שיזניקו לעברנו עוד יסעור במקרה שניאלץ לבצע נחיתת אונס בשטח. כשיצאנו מאזור הסכנה התפניתית לדבר עם הלוחמים כדבר קברניט אל נוסעיו. "ברוכים הבאים לטיסה בקו סוריה רמת דוד," בירכתי את הצנחנים במערכת הכריזה, "תסתכלו החוצה אל הנוף היפה ותיהנו מן הטיסה. אנחנו נגיע הביתה בשלום."

לא דיווחתי על הפגיעה במסוק עד שהפינוי הסתיים. בתחילה גם לא דיווחתי על כך שאיננו מוצאים את הכוח. חששתי שאם אדווח אני עלול לקבל הוראה להמתין עד שבעורף יחליטו מה לעשות במצב שנוצר. אולי אפילו היו מחליטים להחזיר אותנו ארצה ולנסות לפנות בדרך אחרת. בדיעבד אני יודע שהיה עליי לדווח, אבל באותו רגע רציתי לחלץ אותם. אנשים שאני הכנסתי, אני גם אוציא אותם משם. כעבור שעה וחצי נחת היסעור הפגוע בבסיס חיל האוויר בצפון. רק עכשיו עיכלתי את גודל הנס והבנתי כמה קרובים היינו לכישלון. במבט לאחור אני יודע שחזרתי ממשימה שהסיכוי להיפגע בה היה גדול מן הסיכוי לצאת ממנה בשלום. אילו חס וחלילה היה פוגע צרור באחת המערכות החיוניות של המסוק, לא הייתי יכול לעשות דבר. הצנחנים יכלו אולי לברוח, אבל אני עם הפציעה שלי לא יכולתי לעשות מאומה. אבל אז לא חשבתי על זה. היום אני חושב על זה.

כשנחתנו בבסיס חיל האוויר נישקו כל הצנחנים הקיבוצניקים את האדמה, חוץ ממופז, העירוני היחיד בחבורה. לאחר הנחיתה לקחנו מופז ואני פנסים והלכנו לבדוק את הנזקים במסוק. זיהינו שלוש עשרה פגיעות בלהבים, במנועים, במכלי הדלק ובגוף המסוק. אחד הפגזים פגע בכיסוי המנוע, אך נעצר בלוח השריון. הודיתי לאלוהים ולסיקורסקי על שבנו מסוק חזק ומשוריין כל-כך. אחרי שאתה על הקרקע אתה כבר לא נבהל משום דבר. אבל אין ספק שאלוהים עבד שם שעות נוספות. היה זה חילוץ גבולי למדי, אבל אף לא לרגע עלתה במוחי המחשבה לחזור ארצה בלי לבצע אותה.

"אין ספק שיוכל גילה אומץ לב במבצע הזה," אמר מופז בהזדמנויות שונות, "העובדה שמפקד טייסת נכנס בעצמו ומוציא אותך משם, עם כל הסיכון שכרוך בכך, היתה רגע השיא." "מפנס הקרן שלך שהנחה אותי בנחיתה יצאה קרן האור של חיילך," השבתי למופז. לאחר המבצע הזה שאלתי את עצמי שוב ושוב האם התנהלתי כראוי.

הספק היחיד נגע לנקודת ההנחתה: האם העובדה שהתקשיתי לאתר את המיקום המדויק שבו יש להנחית את הצנחנים סיבכה את הקרב? איני סבור כך. בדיעבד התברר שהסורים התכוונו לביקור של הצנחנים. סביר להניח שאילו הנחתתי אותם קרוב יותר אל הגשר, המגע עם הסורים היה נוצר מוקדם יותר וייתכן שהיה גובה מחיר כבד יותר. ראיתי במבצע הזה את הפסגה בחוויות הקרב שלי, הן בביצוע האישי שלי הן בעבודה עם לוחמים כאנשי סיירת הצנחנים. ברגע שהצלחת לעמוד במבחן, מתחזק האמון שלך בעצמך ובמערכת.

לפני המלחמה רחשתי חוסר אמון ליסעור. הספקתי לטוס עליו רק חמישה חודשים ולא הכרתי אותו די. היסעור אינו אווירון שאתה זורם אתו, היסעור הוא מכונת טיסה. בהתחלה הגוף שלך מתקשה להיכנס לכיסא והידיים לא רצות מיד על כל הכפתורים. לקח לי זמן להתרגל. ואז באה המלחמה, וכבר בלילה הראשון מצאנו את עצמנו בדרך למבצע מיוחד. פתאום ראיתי שיש לי ביד מכונת מלחמה אדירה ומיום ליום האמנתי במסוק יותר ויותר.

לא פעם שאלו אותי אם בסיטואציה הזאת לא פחדתי. התשובה היא: לא. לכאורה היו לי כל הסיבות בעולם לפחד. לא רק שאנחנו תקועים בסוף העולם, בלבו של איזור עוין, מוקפים בחיילי האויב בלי לדעת את מיקומם המדויק, אני גם מוגבל בתנועותיי לעומת הצנחנים, אבל באמת לא



פחדתי. זה כנראה עניין של אישיות. אין לי שיג ושיח עם הפחד. אפילו היום כאשר אני שוכב עם לילה על מיטתי ומתקשה להירדם, אני חוזר מדי פעם בפעם אל האירוע ההוא ושואל את עצמי: איך עשית את זה?

"אלוהים עבד שם שעות נוספות"



צילום: דני סגל

25 שנים לאחר מבצע "הרדיוקה", המנוח את המלחמה שאירע בגזר אל-מול (מולדובה אגדה) לשיחתו על אותו לילה. המנוח שבו בתחתית חזר לארץ.

מבצע טייטל (מולדובה) אירע ב-1973, במסגרתו נהרגו כ-100 חיילים וזרועות נוספות. ליוזמה הרחבתה רבה את האירועים האירועים של המבצע. עורב שלטתו של המבצע החיוביים, המסומן, והסרי הנו הודו. גורמים במסגרת אירועי המבצע האירועים נשאו את שם. הן ומדי נעם חזקת לאחד מוחם מר טקן מהמסדה והן מר מטהר. הרדיוקה אירע בארצות הברית ונמשך ארבע שעות. אירוע זה היה מוצלח מאוד.

הוא היה חוזר המנוח החדש של המבצע. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע.

המנוח שבו בתחתית חזר לארץ. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע.

25 שנים לאחר מבצע "הרדיוקה", המנוח את המלחמה שאירע בגזר אל-מול (מולדובה אגדה) לשיחתו על אותו לילה. המנוח שבו בתחתית חזר לארץ.

מבצע טייטל (מולדובה) אירע ב-1973, במסגרתו נהרגו כ-100 חיילים וזרועות נוספות. ליוזמה הרחבתה רבה את האירועים האירועים של המבצע. עורב שלטתו של המבצע החיוביים, המסומן, והסרי הנו הודו. גורמים במסגרת אירועי המבצע האירועים נשאו את שם. הן ומדי נעם חזקת לאחד מוחם מר טקן מהמסדה והן מר מטהר. הרדיוקה אירע בארצות הברית ונמשך ארבע שעות. אירוע זה היה מוצלח מאוד.

הוא היה חוזר המנוח החדש של המבצע. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע.

אירועים שהושאם את המנוח. אירועי המבצע היו חוזר המנוח החדש של המבצע. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע.

אירועי המבצע היו חוזר המנוח החדש של המבצע. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע.

אירועי המבצע היו חוזר המנוח החדש של המבצע. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע.

לחץ הישג, אחריו נתיב הברחה. עקשיו הכל בודדים של יובל בעצם שמימי נשאו להוציא אותם משם. היה ברור לו שהם כמיוזמו אחריו כבד בבדי.

אירועי המבצע היו חוזר המנוח החדש של המבצע. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע.

אירועי המבצע היו חוזר המנוח החדש של המבצע. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע.

לחץ הישג, אחריו נתיב הברחה. עקשיו הכל בודדים של יובל בעצם שמימי נשאו להוציא אותם משם. היה ברור לו שהם כמיוזמו אחריו כבד בבדי.

אירועי המבצע היו חוזר המנוח החדש של המבצע. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע.

אירועי המבצע היו חוזר המנוח החדש של המבצע. המבצע היה חוזר המנוח החדש של המבצע.

בטאון חיל האוויר, גיליון 119, 1 בפברואר, 1998

* * * * *

פחד

"והוא למד דבר נוסף גם על הפחד, דבר שלא עלה בידו לגלות אפילו באותה הזדמנות אחרת שבה פחד באמת- באותן שלוש או ארבע שניות בערב ההוא בנעוריו, כשהביט אל קנה האקדח שהבזיק פעמיים בידו של פקיד הדואר, בטרם הספיק הפקיד להבין שאקדחו (של האסיר) אינו מסוגל לירות - שאם אתה מחזיק מעמד זמן ארוך מספיק במצב של פחד, מגיע הרגע שאחרי, והפחד שוב אינו כלל ייסורים, אלא רק סוג של גירווי מרגיז ונורא, כמו אחרי כווייה קשה."

(ויליאם פוקנר, "דקלי הפרא", עמ' 100, הספרייה החדשה, 1990, מאנגלית: משה זינגר).

איני יודע פחד מהו, איני יודע אומץ מהו. בראש ובראשונה אני מאמין בעשייה, ובבחירה לעשות מעשה.

מה פירוש המושג ספרטה, מה פירוש לא לפחד כלל? פירושו שזה הייעוד שלך. אם הייעוד שלך לחיות - אתה תחיה. אם הייעוד שלך למות - אתה תמות. במעשיך אתה מכווון עצמך לכך. אם תימנע מלעשות מעשה - תהיה עבד לגורלך. אם תעשה - תשלוט בו. אין כאן עניין של פחד ואומץ- יש כאן עניין של לעשות או לא לעשות. והרי זה כבר הרבה יותר פשוט. פשוט תעשה. והרי אתה אדם אמיץ. אל תרחם על עצמך, אל תאהב את עצמך יותר מאשר את ידידיך ורעיך. את הפחד גירשתי מחיי עוד בהיותי ילד, בקיבוץ. אסרנו על עצמנו לפחד. במידה ידועה היינו "האח הגדול" של עצמנו. חששתי כל העת שמא יגלו אצלי סימני פחד, והייתי שותף לחבריי בזיהוי פחדנים אחרים. גם בשירותי הצבאי לא ידעתי פחד. מעולם לא הרשיתי לעצמי לפחד. נכון יותר לתאר את תחושתי אל מול פני הסכנה כ"התרוממות רוח", פשוטו כמשמעו: ריחוף מעל לפחד, עד שהפחד מתגמד אל מול הסכנה. לא מכבר נכחתי במפגש טייסים שבו סיפר אחד הטייסים על ניסיון לחלץ טייס בשטח האויב. הוא סיפר שפחד, כיוון שהאויב ירה לעבר המסוק. קשה היה לי לשמוע את הדברים. ניגשתי אליו לאחר האירוע, עמדתי מולו, הוא הביט בי מלמעלה למטה, מטר גבוה ממני, ושמע אותי אומר לו: "הדוגמה האישית מחייבת לא להשתמש במילה כמו 'פחדתי'. מקשיבים לך הרבה טייסים. אתה יכול להגיד שחששת, שהיית מודאג, אבל אתה לא פוחד. טייס לא יכול להרשות לעצמו לפחד. יש אמנם טייסים, פחדנים גדולים, אבל הם לא מגיעים למטרה."

קשה היה לי עם טייסים שלא דבקו במטרה, לא הבנתי אותם, כאילו דיברו בשפה זרה. פעם באו אליי טייסים שלא השלימו את המשימה שהוטלה עליהם ואמרו לי: היה קיר של עננים, אז נאלצנו לחזור. זו סיבה לחזור?? מה זה קיר של עננים? בסך הכול טיפות מים. התובנה הזו שבכל רגע נתון אני עלול להיהרג עיצבה את דמותי, בנתה את אישיותי. בחרתי עיסוק מסוכן בחיים, והייתי שלם אתו. אהבתי אותו. על הסיכונים שבו ועל הכוח שהוא נתן בידי. חברי יוסי רם אמר עליי פעם: "יובל בכלל לא אמיץ, הוא פשוט לא יודע לפחד."

* * * * *

הגיבור שלי

את ההתעלמות מן הפחד למדתי מן המונגולים. כמו המונגולים, לאחר שבוע של רכיבה כמעט בלתי פוסקת, עליך להסתער על אויבך תוך התרוממות רוח, ידיעת המעשה ושמחת המעשה, יחד עם חבריך, עם אותה חדות הנשק הנושאת את כולנו לפסגות חיינו.

הצבא הטוב בעולם היה צבא המונגולים, והמצביא הגדול מכולם היה ג'ינג'יס חאן. כאשר שאלו אותו כיצד יוכל כוח קטן של מונגולים להביס כוח גדול ממנו בהרבה, הוא השיב: אלוהים יילך רק אתכם, והוא ינצח. חייליו של ג'ינג'יס חאן ידעו היטב: אין בררה אלא לנצח, כי אם תחזור מובס למחנה, ג'ינג'יס חאן יהרוג אותך. אין בררה אלא להילחם עד הניצחון - או עד המוות.

ג'ינג'יס חאן התאכזר לאויביו, אך גם לא חמל על חייליו. אני טוען שנוכח עשה, שכן בסופו של חשבון חסך בחיי אדם. האימונים שעברו חייליו טרם קרב היו דוגמה ומופת לדרך שבה יש להכשיר חיילים לקרב. הוא נהג לקחת אותם ללב המדבר לסידרת אימונים מפרכים שנמשכו ברציפות יומם וליל. ללא מזון, עם שתייה בלבד. הפינוק היחיד היה האיראג, המשקה המסורתי העשוי מחלב סוסות מותסס ומכיל ארבעה אחוזי אלכוהול. פקודת היום אמרה: עליכם להתאמן עד שתגיעו לרמה הנחוצה. רק אז תוכלו לחדול מן הצום ולחזור הביתה. כך יצר מוטיבציה גבוהה אצל החיילים לעמוד ביעד שהציב לפניכם. בדרך-כלל סיימו את האימון בתוך שלושה או ארבעה ימים. כשאתה מרעיב אנשים אתה הופך אותם לחיות. לקראת היום החמישי היה מכנס אותם, משבח אותם שעמדו במצופה מהם ומבטיח להם שאם גם ביום המחרת יפגינו רמת לחימה גבוהה, יחזרו הביתה. ביום השביעי שחרר כל אחד לביתו. האם עמדו הכול באתגר? ודאי שלא. חייל שנתפס אוכל משהו או שותה לפני גמר האימון הוצא להורג.

ג'ינג'יס חאן האמין שסוד ההצלחה בקרב הוא אגרוף ברזל של לוחמים בעלי כושר לחימה מעולה, נכונים להקרבה וחשים התרוממות-רוח בקרבת הסכנה, לוחמים הרואים בהתקפה את דרך הקרב היחידה ובניצחון את התוצאה האחת האפשרית, אגרוף ברזל זה הוא המכריע מלחמות.

דימיתי את גיסתיו של ג'ינג'יס חאן ליהלום. כל הנכנס ליהלום לא יוכל לצאת ממנו. היהלום הוא מבנה תוקפני המניס את החיילים שמולו. רק ככה משיגים ניצחון. החפץ בניצחון לעולם לא ייכנע. ראיתי את טייסי האויב בחולשתם. לא היתה להם רוח לחימה. לא היה להם סיכוי נגדנו.

“מוכרחים לקחת את החרמון”

21 באוקטובר, 1973. שעת צהריים, שדה התעופה מחניים, מסביבי מאות צנחנים, בלגאן אימים, חום נוראי. תופס פינה בטרמינל, מתדרך חבורה קטנה של טייסי מסוקים ומכונאים מוטסים:

רקע: ימים אחרונים של המלחמה. יש לכבוש את החרמון, עיני המדינה. המשימה: להנחית שש מאות עשרים וחמישה צנחנים, שתי מרגמות ומסוקים על ההר.

כוחותינו: מטוסי קרב בהפצצה רצופה על המוצבים הסוריים ותותחים מפגיזים את הפתחלנד.

פיקוח טיסה: אנו טסים לפי פרקי זמן נתונים מראש. הנחיות הבקר - לצורך שינויים בלבד, כולל התראה מפני מטוסי אויב וכל צורך אחר. קשר: ערוצים להאזנה בלבד, לשמור דממת אלחוט מוחלטת.

שיטת התדלוק: תדלוק חם. דלק: ארבעת אלפים ליברות, לא יותר. אם הוכנס יותר, להמריא בריצה ולשפוך באוויר. יציאה למטוסים: עשרים דקות לפני 14:00.

המראה ראשונה: 14:00, אחר-כך כל עשר דקות. בהמשך, אם אפשר - לקצר.

נתיב: מהגבול ספירת ארבעה ואדיות, לא לפני. נחיתה: למצוא מקום, לא להתעכב, שימו לב לרוח-אף יורדת. בהמשך יהיה פאנל אדום, ללכת אליו. הוא ימנע טעות של פנייה בוואדי לא שלנו וינחה אותנו למקום שבו ניתן לנחות. איזור הנחיתה נמצא אלף ומאתיים מטרים ממוצב הפיתולים. אמנם מטוסינו תוקפים את כל המוצבים על ההר, אבל לא להתעכב שם.

כאשר המראנו בבוקר מתל-נוף למחניים לא ידענו לקראת מה אנו הולכים.

הפקודה הגיעה רק בשבע בבוקר: עולים על החרמון. החלק שלנו בנדוניה: אנחנו מנחיתים את הצנחנים על ההר.

היה זה הניסיון השני להשתלט על החרמון הישראלי. בתחילת המלחמה כשלה חטיבת גולני בניסיון לכבוש את ההר במחיר דמים כבד.

בשעת בוקר זו לא היה בטייסת ולו מסוק אחד. הכול היו עסוקים בזירות קרב אחרות. היינו רק שני טייסים, הקמב"ץ ואני.

היה זה מצב אבסורדי: קיבלנו פקודה לצאת למבצע חשוב מאין כמוהו, אבל בעת קבלת הפקודה לא היה לנו אף כלי לצאת לקרב. כוחות הקרקע במקומות אחרים סירבו להעמיד לרשותנו את המסוקים הדרושים. רק לאחר מאמצים, תחנונים ולחצים הצלחנו להעמיד על המסלול חמישה

מסוקים. בין השאר קיבלנו אישור להעביר מסוקים ממשמות של לוחמה אלקטרונית לטובת המבצע הזה.

עד השעה אחת-עשרה הצלחנו לגייס חמישה מסוקים למשימה. נתנו תדריך כללי קצר והמראנו. נחתנו במחניים בשתיים עשרה בצהריים. החום היה נוראי, שלושים ושמונה מעלות. הבלגאן היה נוראי עוד יותר. כמו נתב"ג ביום שביתת סבלים.

בטרמינל הקטן חיכו לנו מאות צנחני מילואים ותיקים בפיקודו של אל"מ חיים נדל, ועמם פליטים של החום הכבד שחיפשו מקלט ממוזג אוויר.

מכסת הזמן שלנו היתה קצובה: שעתיים, לתכנן, לצוות, לתדרך את כל המשתתפים ולארגן את המבצע שאפילו מתכנניו תיארו אותו כמשימה בלתי אפשרית. התכנון והתדרוך גם יחד נעשו בו-זמנית, בעמידה, במרכז הטרמינל הרועש והגועש.

כמובן שלא נמצא לנו חדר לעבוד בו. נדבקנו לעמוד תומך שהיה לנו לחדר התכנון והניווט. הנחנו את המפות על הרצפה והתחלנו בתכנון. ידענו שלפנינו משימה מורכבת ומסובכת, עם שחקנים רבים. כל טעות קטנה עלולה להכשיל את המבצע.

שיחה מקדימה עם נדל ועם רס"ן עידו אמבר, האחראי על תכנון מבצעים מיוחדים במטה חיל אוויר:

עידו: "צריך להוריד את הצנחנים על החרמון."

אני: "כמה?"

נדל: "שש מאות עשרים וחמישה צנחנים ושתי מרגמות 120 מ'מ."

אני: "כמה זה שוקל?"

נדל: "חכה, תיכף אשאל."

אני: "איפה מנחיתים?"

עידו: "איפה שתחליט. לפי התצ'א אין מקום נחיתה מסודר."

אני: "ונתיב?"

עידו: "כזה שיביא אותך לנקודת הנחיתה שלא קיימת."

אני: "ואויב?"

עידו: "לא חסר. יש סורים בחרמון הישראלי ובחרמון הסורי. סורים במוצב הפיתולים. מחבלים בכל הפתחלנד, חמושים במקלעים ובטילי כתף. אין לנו מודיעין מפורט, אך אנחנו יודעים שהשטח כולו מוגן בטילים נגד מטוסים."

נדל חזר עם המשקל: "מרגמה חמש מאות קילו, תחמושת למרגמה שבע מאות קילו."

אני: "אוקיי, עכשיו שאנחנו יודעים שהמבצע הוא בלתי אפשרי, בואו נראה מה אפשר לעשות כדי שיהיה אפשרי."

עידו: "אנחנו נעמיד לרשותך רביעיית מטוסי תקיפה שתחוג מעליכם."

יהיה לך ערוץ משותף אתם. אם מישהו יירה עליכם, תזעיקו אותם ותכוונו אותם לכוח שיתקוף אתכם.”

היה זה נוהל מוכר, אבל בתנאים הקיימים, נוהל שלא ענה על הצורך המיידִי. שהרי ברור שאם מישהו יירה עלינו, יש סיכוי טוב שגם יפגע, ואז במה יעזרו מטוסי התקיפה. צריך היה למנוע בכל מחיר מצב שיאפשר למישהו לכוון לעברנו ולו רובה פשוט.

”שילי,“ אמרתי, ”אני דורש - לא מבקש - דורש תקיפה רצופה במשך ארבע שעות. ההנחתה החל מ-14:00 על קו הרכס, כאשר המטרה העיקרית היא להוריד לאויב את הראשים כך שלא יראו אותנו מנחיתים את הצנחנים.“ עידו מתקשר למטה ומקבל אישור: ”תבוצע הפצצה רצופה על הסורים והפגזה מתותחים באיזור הפתחלנד.“

רק אלפיים ושמונה מאות מטרים גובהו של ההר, אך כיבוש החרמון דמה בעינינו באותה שעה לכיבוש האוורסט. נזקקנו לשישה מסוקים כדי להעלות את כל החטיבה לחרמון בכמה סבבים עד רדת החשיכה בשש בערב. ואולם רק חמישה מסוקים הועמדו לרשותנו. הקשיים והסכנות ארבו בכל פינה.

הבעיה הראשונה היתה בחירת שטח הנחיתה. על פי צילומי האוויר לא היו במקום משטחי נחיתה. שוב ושוב התבוננו במפות וחיפשנו קווי גובה מרווחים שיעידו על סיכוי למצוא משטח ראוי לנחיתה מסוקים.

הבעיה השנייה היתה נתיב הטיסה. נתיב הטיסה נקבע כמוכן על פי המקום שבו היה עלינו להנחית את הצנחנים. הנתיב הפחות גרוע עבר בין מוצב החרמון הסורי לבין מאחזי המחבלים בבקעה שמתחתיו. לאחר שהובטחה לי הרעשה רצופה של מטוסינו סברתי שניתן להתמודד עם קושי זה.

עוד אנחנו מתלבטים בסוגיה, ומתוך ההמולה הזו בטרמינל צץ להפתעתי ידידי רס"ן רן בג, גבוה וצנום, מפקד פלוגת החבלה של חטיבת הצנחנים. רן היה הקצין שעמד בראש הכוח הראשון שעמדנו להטיס. את רן הכרתי מפעולות קודמות וידעתי שאנחנו בראש אחד. רן גם נתן מענה מיידִי לבקשה אחרת שהעליתי.

”אולי יש לך במקרה פאנלים אדומים?“ ניסיתי את מזלי.

פאנלים אדומים הם יריעות פלסטיק שאותן מדביקים בדרך כלל על טנקים כדי שהמטוסים יזהו אותם ככוחותינו. למזלנו התברר שאכן רן החזיק בפאנלים כאלה. אמרתי לרן שזוג היסעורים הראשון ינחית את הלוחמים במקום הראשון שיימצא ראוי לנחיתה. הלוחמים יאתרו משטחי נחיתה אפשריים למסוקים הבאים, יפרסו בהם פאנלים אדומים לסמן את מקום הנחיתה ואת הנתיב המוביל אליו. תדרכתי את רן שאת הנחת הפאנלים יש לעשות במהירות כיוון שעוד הם עסוקים בסימון השטח, המסוקים הבאים כבר ייצאו לדרך. ”ואל תשכחו להניח אבנים על הפאנלים,

כדי שחס וחלילה הם לא יעופו לתוך הרוטור.“
 רן אמר שהכוח שלו מונה חמישים לוחמים. מצוין, אמרתי, כך ניתן להעלות על כל אחד מן המסוקים בדיוק עשרים וחמישה איש.
 כושר הנשיאה של המסוק בדרך כלל גדול בהרבה, אך בתוקף הנסיבות - יעד הפעולה, תנאי השטח הקשים, מזג האוויר הלוהט - ברור היה שאין להעלות על המסוק יותר מעשרים וחמישה לוחמים וארבעת אלפים ליברות דלק.

המטרה העיקרית שעמדה עכשיו לנגד עיניי היתה לקצר ככל האפשר את משך הזמן שנדרש לכל סבב של המסוקים.

גם את דרך התדלוק היה עלינו להתאים לכך. כיוון שרצינו להעלות משקל מרבי על המסוק, היה עלינו להגביל את כמות הדלק במכלים, ולפיכך נוצר אילוץ ולפיו יש לתדלק מדי סבב בסבב. בשיטת תדלוק רגילה המסוק נוחת על המסלול ועוצר, מכלית הדלק מתקרבת אליו, המכונאי יורד ממנה, ניגש למסוק עם צינור הדלק, מתחבר אליו, מזרים למסוק את הכמות הדרושה, מקפל את הצינור, מרחיק את המכלית, ורק אז אפשר להעלות את הלוחמים למסוק. זה תהליך הצורך זמן יקר, מותרות שלא יכולנו להרשות לעצמנו.

מצאתי פתרון: הוריתי להעמיד את המכליות בשולי המסלול, במרווחים של כמאה מטרים ביניהן, כשצינור הדלק פרוס עד אמצע המסלול, המנוע פועל כל הזמן, הנהג יושב במכלית והמכונאי עומד ומחכה למסוק. כל מסוק ינחת באמצע המסלול וייסע מעט אל המכונאי. זה יתדלק אותו במהירות בשעה שהצנחנים נכנסים מאחור.

אלא שכאשר אתה עולה סוף סוף על רעיון יצירתי בתנאים של אפס זמן, תמיד יש איזה חכם שמנסה לשים לך רגליים. המפקד האחראי על התדלוק התנגד להצעה שלי. "מה? אתה מתכוון לתדלוק חם? ועוד צנחנים שעולים למטוס באותו זמן? אין דבר כזה!! זה לא מאושר ולא יבוצע כל זמן שאני אחראי על זה."

רתחתי מזעם. אנחנו במרוץ נגד הזמן כנגד כל הסיכויים והוא מבלבל את המוח בכללי בטיחות של מעבדה, ולעצמי אני אומר: בעצם הוא צודק.

אני: "עודד, תביא אקדח." (עודד היה מספר שתיים שלי במבצע).

עודד: "בשביל מה אקדח?!"

אני: "בשביל ליישר כאן את הוויכוח."

אברהם פרי, מפקד השדה, מפקד טייסת מסוקים לשעבר, הרגיע אותי, והבטיח לי שידבר עם מפקד התדלוק ושיהיה בסדר.

בעיה רביעית היתה קצין הבקרה שרצה לשלוט בהטסה. הוא תכנן נתיבים ומעגלי המתנה שהיו כרוכים באובדן זמן יקר. לא היתה בררה אלא לקצוב מראש את מרווחי הזמן של תנועת המסוקים, ולוותר על מעגלי ההמתנה. חישבתי כי יידרשו עשר דקות להטסת הכוח מקו הגבול, הנחתתו

על ההר והחזרה לקו הגבול. מעגלי המתנה מעל קו הגבול היו עלולים לשבש את רצף הגעת המסוקים. לפיכך הוחלט על רכבת אווירית של צמדי מסוקים שימריאו מדי עשר דקות ממחניים.

הצנחנים, הלוחמים שנועדו לבצע את המשימה הלכאורה-בלתי-אפשרית רצו להתכנס כצוותים עוד בשדה ולטוס לפי יחידות, בלי קשר לגודלן. ואולם היה ברור שכך לא נספיק להטיס את כולם אל ההר עד הערב, שכן בתנאים הקשים ששררו שם לא היה ניתן לטוס בחשיכה.

דרשתי מהם לטוס בקבוצות של עשרים וחמישה לוחמים בכל מסוק ולצוות את הכוחות רק לאחר שיגיעו להר. הצנחנים קיבלו זאת, אף שהיתה בכך חריגה מהרגלם.

הספקנו לעשות תדריך קצר לטייסים ולמפקדי הכוח. לתדרוך מפורט יותר לא היה זמן. ואכן לא היה זה תדריך כנהוג. בניתי על כך שאנשי הצוות הם טייסים ותיקים שיידעו מה לעשות בכל מצב, שיידעו למצוא מענה לכל בעיה שתצוץ.

בתדרוך לא דיברתי על תקלות אפשריות, לא ניסיתי להעלות תסריטים של תגובת האויב, ולא השמעתי דברי מוטיבציה ועידוד המקובלים בדרך כלל בתדריכים שלפני יציאה לקרב. הסתפקתי בכך שאני מוביל את הארמדה "אחריי", וזהו.

(זה מזכיר לי סיפור על טוסקניני:

"לעתים קרובות נהג טוסקניני לנצח בתנועה סיבובית. כתנועת הבחישה בסיר. נגנים שעבדו אתו נשאלו לעתים כיצד הם יודעים למה הוא מתכוון. השרביט הבלתי ברור שלו השאיר פעמים רבות את התזמורת "מגששת בחשיכה... בלא לדעת בדיוק אל מה מכוונת תנועת השרביט". הוא היה מתחנן לפני הנגנים, 'אל תסתכלו על המקל המטופש שבידי! אני עצמי אינני יודע מה הוא עושה. אבל הרגישו - הרגישו מה שאני רוצה, נסו להבין!'

איכשהו, הם הבינו!" [נתן דונביץ, מאסטרו, גדולי המנצחים בכל הזמנים, עמ' 121, זמורה ביתן, 2006]

נדל דיבר אחריי, תדרך, איני יודע מה אמר. ברגע שהתיישבתי על הארץ עם הטייסים תקפה אותי לפתע עייפות נוראה, נרדמתי על רצפת הטרמינל, עד שמישהו העיר אותי: יובל, יוצאים.

כשיצאנו מן הטרמינל, התנפלו הטייסים על ערימת השכפ"צים שהיתה שם. "אוי ואבוי", אמרתי לעצמי, "הטייסים מפחדים." היתה זו הפעם הראשונה במלחמה שטסנו עם שכפ"צים, וכנראה ידענו למה. גם אני נטלתי שכפ"ץ. אמיץ אמיץ, אבל לא אידיוט... אומץ לב אינו נקנה בטפשות. בדיעבד נודע לי שרגעים אחדים ממש לפני ההמראה התקשר רפי

סברון, מפקד הגזרה הצפונית של חיל האוויר למפקד החיל ואמר: "אין סיכוי לבצע זאת, אני ממליץ לבטל."
 "תמתין רגע", אמר לו המפקד והתקשר אל הרמטכ"ל למסור לו את הדברים.

"מוכרחים לקחת את החרמון", אמר הרמטכ"ל.
 תשובת מפקד חיל האוויר: "אם אתה מוכן שייפלו צנחנים בקרב הזה, אני מוכן שייפלו טייסים".

בדרך למסוקים דיברתי עם עודד, מיספר שתיים שלי. דיברנו על כך שהמלחמה או-טו-טו עומדת להסתיים וברור שיש חשיבות עצומה לכבוש את החרמון לפני שהפסקת האש תיכנס לתוקפה. "בחרתי בך כמיספר שתיים שלי בגלל חשיבותה של המשימה", אמרתי לו. "אתה נחוש, אתה אמיץ, ואתה חייב להנחית את לוחמיך על ההר בכל מחיר, גם אם יקרה לי משהו במהלך הטיסה ולא אוכל לבצע את המשימה".

ידעתי שהוא יעשה זאת. עודד נוצק מאותו חומר של החיילים האוסטרלים שמרגע שנעצו שיניהם במשימה לא היו מרפים ממנה. ידעתי שהוא יעמוד במשימה גם אם יהיה עליו לסובב את הרוטור במו-ידיו.

הדברים לא נאמרו בעלמא. באמירה הזו היה מידה של פטליזם. הייתי מודע היטב לגודל הסיכון שאנחנו נוטלים עלינו, סיכון שנבע בעיקרו מן התנאים הבלתי צפויים שבהם התנהל המבצע: עייפות נוראה, מודיעין חסר, טיסה לאור יום קרוב מאוד לסורים ולמחבלים היושבים על היציעים, מזג אוויר גרוע והעדר מקדמי ביטחון כלשהם. הכול נשען על תפקוד יעיל של הטייסים, בהנחה שכל אחד ימלא את חובתו בדייקנות ובלי ערעור, למרות שאנחנו חורגים מן המגבלות ומתורת הלחימה.

(נזכרתי עכשיו בתדרוך שנתתי לטייסי המבנה שלי קודם לתקיפת שדה התעופה באל-עריש בבוקר היום הראשון למלחמת ששת הימים. גם אז הדגשתי שאם אני נופל, מיספר שלוש לוקח את המבנה וממשיך בתקיפה. והרי זה מה שקרה בסופו של דבר: נפגעתי ביעף הראשון. לא יכולתי אמנם ליצור קשר, אבל מיספר שלוש שלי, יפתח סדן, הבחין שמשהו אינו כשורה והמשיך בתקיפה כמתוכנן.)

עודד ואני המראנו בדיוק בשעה שתיים, שעתיים לאחר שהגענו למחניים, זוג מוביל. הארץ רבצה חומה ומעולפת מחום לרגלינו, שדות חומים חרושים מצפים לחורף.

הנתיב היחיד שהיה אפשר לטוס בו עבר בקו האמצע בין מוצב החרמון הסורי ובין עמדות אש"ף בבקעה מתחתיו. המרחק ביניהם היה כארבעה קילומטרים. היה עלינו לטוס במסדרון צר מאוד כדי לשמור על טווח ביטחון מירי האויב.

הסתכלנו למעלה. הבחנו בעשן מיתמר ממוצב החרמון הסורי ומכל הרכס מצד אחד וממאחזי המחבלים שבבקעה מצד שני, עדות ויזואלית

ליעילות ההפצצות של מטוסינו. חלפנו מעל קיבוץ דן בגובה צמרות העצים ועמודי החשמל, והתחלנו לטפס במעלה נחל שניר, טסנו נמוך, חומקים בין קירות מצוקי הנחל. מנועי היסעור העצומים, ארבעת אלפים כוח סוס כל אחד, התאמצו, רשפו ונשפו. המסוק גנח וחרק כאשר הוא נסק בחום היוקד באוויר הדליל במעלות החרמון.

חצינו את הגבול, חצינו את נתיב האימים, עמודי אש ועשן משני הצדדים, כבני ישראל החוצים את ים סוף בחרבה, לימינו הסורים ולשמאלנו הפתחלנד ששרץ מחבלים.

השכפ"צים שעלינו עשו את החום לבלתי נסבל. שקט שרר בתא הטייס. שמרנו גם על דממת אלחוט. לא דיווחנו לאיש, לא דיברנו עם איש, גם לא בינינו. כל אחד היה מרוכז בעצמו, שקוע בהרהורים. הבטתי החוצה, תוהה מתי יבוא הכדור הראשון, שכן איש לא ידע לבטח עד היכן הגיעו הסורים והמחבלים בחרמון. ואולם הסקיהוקים שהפציצו את האויב עשו עבודה מצוינת. איש לא ירה בנו.

יכולנו עכשיו להבחין בבירור במטוסינו התוקפים בחמת זעם את מוצבי הסורים. ראינו גם את הפטריות השחורות מעל כפרי דרום לבנון, פרי הפגזות תותחינו, כאילו ביקשו לומר למחבלים: הישאר במחילותיכם, אל תהינו להוציא את ראשיכם החוצה.

ספרנו את הוואדיות, ובוואדי הרביעי פנינו ימינה אל עבר קו הרכס. אסור היה לנו לטעות בפנייה אל הוואדי הלא נכון. טעות כזו יכלה להוביל אותנו ישירות למוצב הפיתולים הסורי, דהיינו ישירות אל לוע הארי, ולהכשיל את המבצע כולו. הצלחת המבצע היתה אפוא תלויה על כתפינו. גיששנו את דרכנו בכבדות ובאטיות במעלה התלול. המתח בקוקפיט גבר. חיפשנו אתר מתאים לנחיתה. האם נמצא מקום שיהיה נקי מסלעים ומצמחיה, רחוק מקו הראיה של הסורים ומהפתעות אחרות? היסעור, גדול וצייתני, מתאמץ, סוחט כל טיפה של אנרגיה האצורה במנועיו ובלהביו הגדולים.

קו הרכס נעשה תלול יותר ויותר. לא רציתי לחצות אותו כדי שלא להיחשף לעיני הסורים. הרוח המזרחית היורדת, זדונית ובוגדנית, כאילו התכוונה להפיל את המסוק למטה, לעבר הסלעים הענקיים שקישטו את הרכס לכל מלוא העין, ונראו כשריון אפור של חיה קדמונית ענקית. הבטתי סביבי. הכל סלעי ותלול. אין כאן שטחים בגודל של מגרש כדורגל המתאימים להנחתת מסוקים. גם לא מגרשים קטנים יותר. בעצם לא היה מתחם אחד שטוח ממש. המסוק, כבד ותשוש, משך אותי אל האדמה כאילו ביקש לומר "כשל כוח הסבל, איני יכול עוד". חשתי שהגעתי אל קצה גבול היכולת של המסוק. כל רזרבות הכוח של המסוק אזלו. למזלי, באותו רגע ממש הבחנתי בפיסת אדמה קטנה, קטנטונת, חבויה בין הסלעים. כיוונתי אליה את חרטום המסוק. הצמדתי את גלגל האף אל

המדרון התלול, הגלגלים האחוריים נשארו תלויים באוויר. הוריתי למכונאי המוטס לפתוח את הדלת האחורית עד הסוף ואמרתי לחיילים: "אתם צנחנים, אז תקפצו." ואכן, הלוחמים התיישבו על הרמפה והחליקו. איש לא נפגע. בזמן הקצר שעמד לרשותי התבוננתי במוצב הסורי שהיה קרוב מאוד, כמטחווי קשת. בירכתי בלבי את טייסי חיל האוויר שהפליאו את מכותיהם במוצב והפציצו אותו ללא הרף. אלמלא הפצצות אלה לא היה לנו שום סיכוי שבעולם.

המראה. עודד כבר היה באוויר, מרחף וממתין לי. המראנו בפנייה של מאה ושמונים מעלות וצללנו עמוק אל תוך הוואדי, מחפשים מסתור מאש האויב. עכשיו כשהיינו קלים, טסנו במהירות במורד ההר לעבר הגבול עם ישראל. כשחצינו אותו ראיתי את הזוג השני של מסוקים מטפס במעלה ההר, וידעתי שהרכבת האווירית עומדת בלוח הזמנים.

דהרנו חזרה למחניים. לקראת הנחיתה ראיתי את המכליות חונות בצד המסלול, צינורות הדלק פרוסים עד אמצעו, הצנחנים מן הצד השני עומדים בקבוצות של עשרים וחמישה איש, כמתוכנן. עכשיו ידעתי שנוכל לעשות זאת. התדלוק נמשך שתי דקות, הצנחנים כבר היו בפנים, עודד היה מוכן והמראנו שוב.

כשהגענו לרגלי הרכס הבחנתי בפאנלים האדומים הפרוסים על המורד. אפילו הצנחנים יכולים להיות מסודרים ואחראים לשם שינוי, אמרתי לעצמי. הם אף הצליחו למצוא להפתעתי משטח שעליו היה ניתן להעמיד את שלושת גלגלי היסעור, ואפילו לפתוח את הדלת האחורית.

הצנחנים שהנחתנו קודם כבר היו בדרך ליעדיהם, מתקדמים בחסות ההפצצה הכבדה שחיל האוויר נתן להם בחינם. לסבב הרביעי הצטרף יסעור שישי שעזר לנו לעמוד בלוח הזמנים שהצבנו לעצמנו.

הסורים ניסו להטות את מהלך הקרב לטובתם. הם שיגרו לעברנו שלושה מסוקים מדגם מי-8 עמוסים בחיילים. מטוס קרב שלנו מיהר להפיל את אחד המסוקים, עוד מסוק התרסק אל צלע ההר ביוזמתו, והשלישי חזר הביתה. עכשיו התחוללו כמה קרבות אוויר בין מטוסי הקרב של שני הצדדים. כמה מטוסים סוריים הופלו. הסורים ירו ללא הבחנה טילי קרקע-אוויר הן על מטוסינו הן על מטוסייהם. בו-זמנית ניחתה בפעם הראשונה הפגזה כבדה על נתיב הטיסה שלנו.

ההפגזות לא הזיזו לנו. פשוט עקפנו אותן כמו שעוקפים מקום יישוב. לאחר המלחמה ניסיתי לברר מי ירה כל כך יפה לעבר הנתיב. התברר שהיתה זו אש ידידותית, אש כוחותינו.

ברגע ששכחה מעט המהומה, המשכנו בהנחתותינו, וחזרנו לתכנון המקורי של הרכבת האווירית. בסבב האחרון העלינו על המסוקים גם את מרגמות ה-120 מ"מ על תחמושתן, ואפילו הספקנו לפנות שני פצועים. כשסיימנו להנחית את הכוח כבר שררה חשיכה מוחלטת.

בדיעבד, בתחקירים שלאחר הקרב, התברר שבתכנון המבצע חרגנו באופן ברור מנהלים ומשיטות לחימה שתורגלו עד אז. כיוון שלא היה זמן לקבל את האישורים הדרושים, הסתכנו המפקדים - וגם אני בהם - באפשרות של כישלון איום שעלול היה לעלות במחיר עשרות הרוגים. אבל נהגנו כפי שנהגנו בלית בררה. גם אנחנו ידענו: מוכרחים לקחת את החרמון.

לקחי המבצע:

- אילו היינו מתעכבים בתדרוך ממושך יותר במחניים, לא היינו משלימים את הטסת הכוח ליעד בזמן.
 - אם לא הייתי דורש - ומקבל - תקיפה רצופה של מטוסי קרב במהלך כל ארבע שעות הקרב, היו המקלעים של הסורים והמחבלים מפילים אותנו.
 - אם לא הייתי דורש - ומקבל - פאנלים אדומים מרן בג, היה קורה אחד מן השניים, או שהיינו מגיעים לנקודת הנחיתה ומסתבכים בחיפושים על רכס החרמון או שהיינו נוחתים בוואדי אחד מוקדם מדי, ומקלען סורי היה מחסל אותנו.
 - אלמלא התדלוק החם בשטח, לא היינו מצליחים להטיס את כל שש מאות עשרים וחמשת הצנחנים בלוח הזמנים שנקבע מראש.
 - אילו נשמענו להוראות הבקר ולא היינו מתזמנים את הרכבת האווירית כפי שעשינו, היינו מבזבזים זמן רב במעגלי ההנחתה.
 - אלמלא סמכנו על רמתם הגבוהה של כל הטייסים והבנתם המבצעית, לא היינו עומדים במשימה.
- עד היום אני חושב על זה ואומר לעצמי: לא יאומן, כל התכנון נמשך שעתיים. אם היו נותנים לנו שבוע ימים לתכנן, לא יכולנו לעשות את זה טוב יותר. אני חושב שבאותו יום זכיתי בהארה. הבנתי שלא נצליח להטיס את כל שש מאות עשרים וחמשת הצנחנים בשיטות ההטסה הרגילות הנוהגות בחיל האוויר. בדרך יוצאת דופן היה בפי מענה יצירתי לכל הבעיות שעלו על הפרק במהלך התכנון, התדרוך והביצוע של המבצע.
- המבצע הזה היה בבחינת הישג מופלא. הוא כוצע במאה אחוז של הצלחה. מכל המבצעים המוטסים של חיל האוויר במלחמת יום כיפור, ניתן להשוותו רק לתקיפת המטכ"ל הסורי. יתרה מזאת: בהתחשב בתנאי התכנון הקשים והביצוע המושלם, המבצע הזה אף התעלה על תקיפת המטכ"ל הסורי. לעומת המחיר הכבד ששילמו לוחמי גולני בקרבות על כיבוש החרמון הישראלי, כבשו הצנחנים את החרמון הסורי במחיר הרוג אחד ושלושה פצועים. זה מחיר התהילה, זה שכר האומץ.

פינוי הפצועים מהגדה המערבית של תעלת סואץ

22 באוקטובר, יום לאחר כיבוש החרמון. אני באוויר, בראש להק של שמונה מסוקי יסעור בדרך לבלוזה שבסיני, לאסוף כוח של כשלוש מאות צנחנים ולהטיסם לאזור הקילומטר ה-101.

תערובת מכוערת של עשן פצצות, אבק ולחות שהצטברה באוויר במשך כל ימי הלחימה יצרה מסך עבה ועכור לפני העיניים. אספתי את הצנחנים מבלוזה, אך לאחר כמה דקות באוויר החלטתי לבקש לחזור. הפעם, בסתירה לאני-מאמין שלי, אמרתי נואש. הראות היתה גרועה, כמעט אפסית. "פשוט אי אפשר לטוס כאן," אמרתי לעצמי.

שעה קלה קודם-לכן נכנסה לתוקפה הפסקת האש, אך למצרים ולסוריה יש מנהג מגונה. כאשר מוכרזת הפסקת אש, רבע שעה לפני הזמן הנקוב, הם יורים על כוחותינו באשר הם שם בכל הנשק שברשותם, בעיקר תותחים ומרגמות כבדות.

האש השתוללה מכל הכלים האפשריים. היו לנו כמאה פצועים. אלי קסן, קברניט בכיר של מסוק אחר בטייסת שלי - לא מן הלהק שבו טסתי עכשיו - נשלח לחלץ את הפצועים עם עוד מסוק, אך חזר כלעומת שבא. שמעתי אותו אומר בקשר למוצב השליטה המרכזי באום-חשיבה שלא ניתן לבצע את המשימה בגלל תנאי מזג האוויר הקשים, בגלל אובך וערפל ואיום סוללות טילים נגד מטוסים.

נאלצתי גם אני להמליץ לאום-חשיבה שלא לבצע את ההנחתה. המלצה קשה, משום שלא ידעתי באמת מה חשיבות המשימה. התקשיתי אפילו להגות את המילים שהרי שמטבעי אני נוהג לדבוק במשימות, כמעט בכל מחיר.

זו הפעם לא ראיתי אפשרות אחרת. שקלתי את הדברים לאורך ולרוחב והגעתי למסקנה חד-משמעית: זו באמת משימה בלתי אפשרית.

המלצתי התקבלה. המשימה בוטלה וחזרנו לרפידיים. יצאתי מן המסוק, מתוסכל. במבצעים חיכה לי טלפון דחוף מנחמיה דגן, ראש ענף מבצעים מיוחדים במטה חיל אוויר:

"שני המסוקים שלך לא הצליחו לבצע את החילוץ. יש פצועים רבים. אין לי הנחיה ברורה, אבל תחשוב מה אתה יכול לעשות."

לא חשבתי הרבה. אני יוצא לחלץ ויהי-מה. לקחתי אתי את אדם נצר, טייס המשנה הטוב ביותר בטייסת ואת יוסי פלד, המכונאי המוטס הטוב ביותר. צירפנו אלינו רופא וחובש. התקשרתי ליחידת הבקרה ואמרתי להם לעבוד אתי צמוד. טסנו לעבר התעלה.

ידעתי היטב: הסיכויים שלי לצאת מן המבצע הזה בשלום הם במקרה

הטוב חמישים-חמישים. אם אלי קסן, קצין מנוסה בטייסת, אומר שאי אפשר לצאת לשטח ולחלץ את הפצועים, הוא יודע על מה הוא מדבר. המצב באמת קשה.

מעל התעלה שררה חשיכה מוחלטת. אבק נוראי. ריח חזק של שדה קרב, של זיעה, דם ואבק שריפה. במטוס קרב לא מריחים, במסוק - כן. טסנו נמוך מפאת הטילים, פחות מארבע מאות רגל. התחלנו לתור אחר הפצועים.

הייתי בקשר עם הרופאים שעל הקרקע. הם כיוונו אותי למקומות שבהם היו פצועים. לא היה לי מושג איפה אני, נחתתי לפי נצנוצי אור או סימנים אחרים להימצאות כוחות בשטח. כל הלילה נחתנו בזו אחר זו בעשרות נקודות סמוך לקו המגע עם האויב. בכל נחיתה פינינו פצוע אחד או שניים לפאיד, שדה תעופה ממערב לאגם הגדול שם היה בית חולים שדה גדול. רגלו של אחד הפצועים נקטעה, והחובשים לא הצליחו לעצור את דמו הניגר. אלמלא פינינו אותו לא היה שורד.

בכל נחיתה שלנו בשטח יצאתי מן הקוקפיט, ניגשתי לפצועים, ליטפתי אותם, נתתי להם לגימה קטנה של מים לשתות, הרגתי אותם, ואמרתי להם: "חבר'ה, אנחנו לוקחים אתכם לבית חולים, מעכשיו ואילך יהיה בסדר, יש מי שידאג לכם".

את הפצועים קשה העברתי מיד לפאיד. פצועים אחרים שהרופא בשטח קבע שאין צורך לפנותם לאלתר, המשיכו אתי בטיסה על המסוק הלאה לנקודת האיסוף הבאה.

ככה טסנו כל הלילה. אני לא זוכר אם ירו עלינו. מה שברור שעפו שם טילים כל הזמן, על אף הפסקת האש. מאימת הטילים טסנו בגובה נמוך ביותר. בהחלט לא נעים לטוס בלילה חשוך בגובה נמוך כל-כך. רצפת המסוק היתה אדומה מדם. נזכרתי בפציעה שלי בשעה הראשונה של מלחמת ששת הימים, כיצד האדימה רצפת המטוס בדמי שלי.

כך הצלחנו לפנות בלילה אחד שישים ותשעה פצועים. רכבת אווירית של מסוק אחד. בכל נחיתה בפאיד פעלנו בזריזות: הרופא ליווה את הפצועים לבית החולים, דיווח לרופא התורן על מצב הפצוע שזה עתה הורד מן המטוס. החובש היה הולך למרפאה או למחסן התרופות ומצטייד בציוד הרפואי הדרוש. יוסי פלד היה דואג לתדלוק של המסוק ולבדיקת מצבו הטכני.

צ'יטה כהן, מפקד הבסיס בפאיד, דאג לנו באופן אישי. בכל נחיתה בא למסוק, קיבל את פינינו בכריכים, ווידא שאנחנו מקבלים את כל צרכינו. "תמשיכו ככה", אמר, "אתם מבצעים עבודת קודש".

"לא משנה, לא מוצדק לסכן כל כך מפקד טייסת, צוות שלם ומסוק." פלד סבר שלא מוצדק לסכן צוות במשימה בעלת רמת סיכון גבוהה כל-כך. האם הוא צדק? לכאורה מפקד החיל תמיד צודק, אבל עובדה

היא שפעולת החרמון וחילוץ מופז היו לא פחות מסוכנים. איני מתחרט לרגע. אדרבא, אין לי ספק שהיו אלה הימים הגדולים בחיי. אני מודה לאלוהים על שזכיתי להיות מפקד טייסת במלחמת יום הכיפורים. ובכל זאת, חרה לי שאפילו חברים קרובים ביותר לא היו מודעים בשעתם לגודל המעשה. לא קיבלתי שום תודה פורמלית מן המפקדים שלי, וזה קצת כואב. אבל למדתי שאין לצפות לתודות. אם אתה מקבל, יופי, ואם לא, אז ככה זה צריך להיות. ככה אני חי. לימים ישבתי פעם עם חייקה, סמח"ט 217, שאת רבים מחייליה פינינו באותו לילה. חייקה התפעל מ"המון היסעורים שהיו בשטח וכל הזמן עבדו".

לא יכולתי להתאפק. אמרתי לו: "כל הלילה היה רק מסוק אחד, המסוק שלי."

בחמש בבוקר כשל כוחנו. הודעתי לשליטה שאנחנו מוכרחים להפסיק את הפינוי. היינו הרוגים, מזג האוויר היה סוער, כל הנחתה נוספת היתה בבחינת הימור נוראי שבו רוב הסיכויים הם נגדך. למפקד ביה"ח שדה ברפידיים היתה עוד בקשה אחת: הוא ביקש שנעבור בכל זאת במוצב לקקן שבו היה תאג"ד ובו פצועים במצב קשה מאוד. נחתתי במוצב לקקן.

הרופא במקום רץ לעברי, עיניו מתחננות: "כמה פצועים אתה יכול לקחת?"

"אי אפשר", אמרתי, כולי מתוסכל, "המסוק מלא".

הרופא כמעט בכה. "אנשים ימותו פה, יש פה פצועים קשה, ואין לי תרופות לטפל בהם."

החלטתי לעבור על אחד הכללים המקודשים של הטיסה ביסעורים, והשכבתי כמה פצועים על רצפת המסוק. המראנו. הסערה גברה. שאלתי לאן להעביר את הפצועים. אמרו לי: הכול סגור, אפילו רמב"ם בחיפה, נותרה רק אילת.

ואולם במהלך הטיסה ראיתי שניתן לנחות ברפידיים, ואכן שם נחתתי והפצועים אושפזו בבית חולים שדה במקום.

יום אחד ישבתי עם רונה וחברים במסעדה בירושלים. לפתע ניגש אלי מישוה: "אתה יובל אפרת? אתה חילצת אותי, הייתי פצוע קשה, ואתה חילצת אותי מן השטח."

ישי ז"ל

ישי לא היה טייס. הוא היה גבוה, רחב-כתפיים, אפו נשרי, כומתתו אדומה ונעליו אדומות. הוא היה צנחן שנראה כצנחן.

פקודיו אהבו אותו, מפקדיו לא. לפקודיו היה אבא, למפקדיו היה ילד. אדם נפלא, חייכן, אוהב שירה, אוהב אדם. וכך מת, פלג גופו העליון מעל צריח הטנק, מטר מאהוד ברק שיצר גדוד של טנקים מכל מיני שאריות שמצא במדבר בואכה מצרים. ישי לא ידע מה זה טנק, אפשר שהיתה זו הפעם הראשונה שעלה על הדבר הזה.

הם דהרו לכיוון החווה הסינית לחלץ את הגדוד של איציק מרדכי, ואת עוזי יאירי, חבריהם מן הצנחנים. ישי, בולט בקומתו התמירה מעל לטנק, עושה את מה שהוא יודע לעשות: בידו עוזי, כן, תת-מקלע עוזי, ובעוזי הזה שבידו הוא יורה צורות לעבר האויב, עד שרסיס מוות קרע את צווארו. בנשימתו האחרונה אותת לאהוד: עד כאן, איני יכול עוד. ואז צנח ומת לתוך טובת הטנק.

ישי, בן עמק יזרעאל, אדם יקר. אהבנו אותו והוא אהב אותנו. בכל פעם שהזדמן לתל-נוף עבר דרך ביתנו ודרך נפשותינו.

כמה שנים לאחר מותו נפגשנו כמה חברים בתל-יוסף וציינו את יום הולדתו. היתה זו הזדמנות עבורי לספר על טיסה שלנו, ישי ואני, לסיני. כתבתי את הדברים:

כי כסבור זמן קצר	טסנו יחד, ישי ואני
ישי יביה את	אצלם אהב שבקרום סיני.
ולכנו ישותות תמידי	טסנו יחד, וביינו שמחים
פאם וגם.	אל החברות
ביה צה יום אביב נפלא,	אל הביקורות
באולי היתה ירוקה,	אל תחושת הראשונות שבטיסה
בלכה ובלביבה,	אדו צור פראי,
ואחר-כך נעשתה חומה.	בתנאי, חלף מאגז רגל אדם.
ככל שביראנו בטיסתנו	טסנו יחד בשמחה
כחול השמים נעשה בהיר יותר	ולאו יפסנו

ועמאוק יותר,
 ככל שחתרנו והמשכנו
 לעבר מפרץ אילת
 באוכה פרום סיני.
 היו אותנו עוב אנשים -
 צוות המטוס
 "הצוות הירוק" שבאו עם ישי,
 אוק הם באילו היו מנותקים מאתנו
 או אותנו מנותקים מהם.
 הם פשוט לא היו שותפים
 לאותם רגשות
 שחלפו בין לבויתנו.
 הטיסה הייתה ארוכה.
 טסנו ב"בא" המקרטע והמאדעש
 לשארם א-שיח', כשעתיים.
 שם נחתנו ותפסקנו את המטוס
 והמשכנו אל הבר,
 מנוטים פרכנו באיפור הפראי
 והשומם של פרום סיני,
 בתוך הוואפיות בין המצוקים,
 אלכא פיסת ירק,
 אלכא צלם של סימן חיים.
 רק סלעי ענק מנופצים ומותשים
 מחום השמש הישירה -
 מאבר צחית ושקט וראשוני שרק
 להבי המסק חותרים בו

- להפר את שלותנו.
 פגענו אל הבר,
 נסקנו במעלותינו,
 וכשהגענו לראשו
 יכלנו לראות מעברו השני
 את חופי סיני הלבנים
 ואת מפרץ סואץ הכחול,
 וכלל נח בקממה
 שכאילו מטוסם לא הופרה
 בקולות המלחמה.
 כשישי הראוי לי היכן הוא רוצה
 לנחות
 חשבתי שיצאו מבעתנו.
 אפילו מצפורים לא היה שם מקום
 לנחות.
 אבל ישי אמר שצה נראו חשובה,
 כמעט יכלנו לשמוע אותנו אומר
 שגורם עם ישראל תלוי בנחיתה
 על הבר הצה.
 עשינו סיבוב, ועוד אחרי,
 ולבסוף מצוינו משטח צעיר
 שהספיק בקיוק כפי להצביע עליו
 את שני מילישי המסק.
 פירוקים וישי בראשם
 קיפצו בעליצות מתוך התכו אל
 הפלעים,

פניו את חיטוף המצון שבציבנית
 ארצנו את הציב ואת עצמנו
 במסוק והמראינו בכבדות
 עוצבים מאחורינו את הבר השלום
 המותש מתוך השמש היוקרת
 ותוצר אף שלוונו
 מכלי קשת מבוש הופרה.
 כשהמראנו משארם לאחר תפאוק
 חוצר,
 עושים פרקנו חצרה צפונה
 כבר פנה היומ,
 ושמי הכחול-עמוק של פרומ גיני
 אבשו גוון תכלת
 ואחר-כך אט אט שינו צבעם
 אכחול פלטה,
 כהה יותר ויותר.
 באנשים במסוק ישבו פאומים,
 צופים בגלל המתחלף של ים
 ומבבר.
 אורותיה המנצנצים של אילת כבר
 נראו מרחוק,
 קוראים לנו לשוב אף האורף
 פנושבת
 אף עבר מצפה רמון ובאר שבע,
 וכבר עוברים אפיקוח תל נולא
 פייתך נחיתה וכיבוי מנע.

ונהגו כאילו הם משוכנעים שהגיעו
 לא רק לארץ המובטחת
 אלא אחר סיני בכבדו ובמצמו.
 כה מרוצים היו
 מהר בראשית צה
 שכבר התחלתי לקבל את
 התחושה שאולי הכלל הם יחליטו
 להתנתח ולהישאר שם לתמיד,
 ועל"י ייצר אהיות שואב המים
 שלכם עב סוף ימי -
 מה שבקיעה התברר כלוא כל כך
 רחוק מן המציאות
 הם הלכו ותצרו וצפו ומבדו
 ורשמו, ופנו צה עמ צה
 ונראו כעוסקים במשהו חשוב נראו,
 ואילו אנו, צוות המסוק,
 כרגיל בעתות חירום שכאלה,
 שלפני מפנה נפתרת מתחת
 אספספים את הציבניות של חיל
 האוויר,
 והעסקנו את עצמנו במשימה
 היחידה שיכלנו להטיף על עצמנו:
 בשמחת הפסחים - אכלנו.
 מישהו - הריה צה ישי? - ציטם את
 האיירוס.
 שיתל הפסחה קרקע-אוויר

חתימה בספרים, מילכה בטייסת -
 והביתה.
 איני צוכר צאת בקיוק
 אב מתקבל אל פאתי
 ששנו פנינו אבותנו,
 בטח התקבלנו אל יפי רונה
 והילדות,
 ובטח צללנו את כל מטעמי הבית
 שישי כה אובה,

כמו שני קובים שמצאו חלפת קבש
 בישר.
 וישי אולף חפציו
 ונפרק בטפיחה אל הכתל ובנשיקה
 וחיבוק
 במהט חמ כל כק ואובה.
 ובהבטחה לפגישות רבות בעתיד,
 כאילו אין מלחמה בעולם.



המסוק מעל השטח הסלעי

מי אשם?

(לשאלתו של כתב הטלוויזיה מיכאל קרפין מי אשם במלחמת יום כיפור)

אנחנו הבור השומר על תולדות
 אנחנו הבור שנתחם על בית ראשון
 אנחנו הבור שחווה את בית שני
 ושלישי ואולי אחרון
 אנחנו הבור שהובלם אסקיפה
 אנחנו הבור שאובק במצבה
 אנחנו הבור שיצאו מגיא הפריצה
 אנחנו השרופים
 אנחנו הירויים
 אנחנו הברזלים
 אנחנו המתים
 אנחנו יוגעים כי אין מי שיגן עלינו
 אנחנו יוגעים כי אין אחר שישמור
 על בתנו
 אנחנו שהיינו ולא שבנו משם
 אנחנו ששתנו את כל מנת הים
 אנחנו האותצים צב ביה צב
 אנחנו הערבים צב לצב
 אנחנו האשמים - הרי תמיך
 התקבענו
 אנחנו האשמים - כי השורה
 הראשונה היא מקומנו
 אנחנו האשמים - אין מי שייקח
 צאת מאתנו
 כי בנו אתם בלדתם - ואנו אשמינו.

אנחנו אשמים
 אנחנו שהיינו שם
 אנחנו שנשאנו את הים
 אנחנו הלוחמים
 אנחנו החיילים
 אנחנו החברים לנשק
 אנחנו שירינו בקנים לנהגים
 אנחנו ששאנו פקודות בלרון נחר
 אנחנו שנשאנו את חברינו למתים
 אנחנו שלא שבנו מן המגבר
 אנחנו המוכנים למות למען האומה
 אנחנו מוכנים גם לשאת את
 האשמה
 אנחנו המוכנים את הכול לתת
 אנחנו מוכנים גם את האשמה
 לשאת
 אנחנו הבור שנכווה בתש"ח
 אנחנו הבור שכבר אצלנו ברח
 אנחנו הבור שנתחם בקבש
 אנחנו הבור שב-76 עזר את
 האש
 אנחנו הבור שנצטק אל הקרב
 אנחנו הבור, אל האש הוא נשאב
 אנחנו הבור האוחז, השומר
 אנחנו הבור אין בלדתנו, אין אחר
 אנחנו הבור הניצב על במות

השכול

קמתי בבוקר יום התאונה וידעתי: היום תקרה תאונה. איך ידעתי? אולי משום שהייתי מודע לבלגאן בשדה, אולי היתה זו סתם אינטואיציה. אבל התחושה היתה אמיתית ופעמוני האזעקה צלצלו והחרידו את שלוות רוחי.

19 באפריל, 1974. מלחמת יום הכיפורים כבר היתה מאחורינו. בגולן השתוללה מלחמת התשה עם הסורים. שדה מחניים היה עמוס. הוא שימש בסיס תדלוק של שלוש טייסות, ובהן טייסת המסוקים שלי. כמו-כן שירת השדה מטוסים אחרים שנחתו בגליל ובהם גם מטוסים אזרחיים. עומס התנועה האווירית מעל לשדה היה הרה-אסון. ואני חרדתי למה שיקרה. כמה ימים קודם-לכן התקשרתי לענף פיקוח טיסה במטה חיל אוויר ודרשתי לתגבר את מערך הפקחים. במקום פעל פקח צעיר מרמת דוד. הערכתי שהוא לא יוכל להתמודד לבדו עם העומס. דרשתי ממחלקת מבצעים בחיל להעביר לשדה פקח או פקחים מנוסים יותר וותיקים יותר. דבר לא נעשה.

באותו בוקר החלטתי שאין עוד למה לחכות. קראתי לסגני והוריתי לו לטוס למחניים ולעזור בפיקוח על הנחיתות וההמראות בשדה, אך זה הוכיח לי באותה ובמופתיים שיש לו דברים חשובים מאוד לעשות ולכן אינו יכול לטוס לשם. קראתי לסגני השני וקיבלתי אותה תשובה. מצאתי לבסוף טייס זוטר יחסית ואמרתי לו: אתה נוחת במחניים, ואתה עושה דבר אחד ותו-לא, אתה עולה על המגדל ומשגיח שמטוסים לא ייכנסו האחד בשני. הוא צייט לפקודה, טס למחניים, התעכב לרגע לקנות ופלים או אולי אורנג'דה, וכשהניח את כף רגלו על המדרגה הראשונה של המגדל אירע האסון: ממש מעל לשדה התנגשו זה בזה שני מסוקי יסעור. אחד המסוקים ניזוק אך הצליח לנחות בשלום, ואולם המסוק האחר התרסק, עלה באש, וכל שמונת החיילים שהיו בו נספו.

האסון הזה רודף אותי עד היום.

לא לימדו אותנו להתמודד עם השכול, ולא תמיד ידענו. את אבא שכלתי במלחמת העצמאות, את חבריי הטובים איבדתי במלחמות שבאו אחריהן. משפחתי מודת שכול וסבל. וכשהטובים ביותר עזבו אותי בלי שוב חיפשתי סעד. ולא תמיד נענית.

עכשיו, כמפקד טייסת המסוקים שנפגעה, נאלצתי להתמודד עם השכול במלוא כאבו. היתה זו אחת המטלות הקשות בחיי.

בעקבות האסון יצאו כמה משפחות שכולות (שנודעו כבני משפחת "יד לשמונה") למערכה משפטית סבוכה וארוכת שנים כנגד שלטונות הצבא

ובייחוד פיקוד חיל אויר. המשפחות תבעו חקירה נוקבת ובלתי-תלויה בנסיבות התאונה.

במהלך השבעה באנו כמה טייסים לבית אביו של סמל אליעזר תמר שנהרג בתאונה. תמר האב סירב ללחוץ את ידינו, כה כבד היה הכאב, כה עמוק הכעס על חיל האוויר על שלא השכיל לשמור על בנו. כאב לנו. כאב לנו על האובדן ועל הכעס. אבל הבלגנו. וכי כיצד יכולנו לעמוד מול אב שכול בכאבו?

מיד לאחר שחזרתי מקורס הקוברות בארה"ב התחילו ועדות חקירה. לפתע מצאתי את עצמי בזירה בלתי מוכרת שבה אני חייב הסברים על פעילותי בצבא לפני סוללה של עורכי-דין שוחרים לטרף. ידעתי היטב: כל עורך-דין ממולח יידע לעשות הכול כדי להפילני בפה, כדי להוכיח שאני אחראי לאסון. לפיכך ביקשתי מן הצבא להעמיד לצדי עורך-דין. שנים אחדות אחר-כך התפרסמה ב"הארץ" כתבת תחקיר על אסון מחניים ובה הטיח האב השכול תמר האשמות כבדות בחיל האוויר, מפקדיו, טייסיו וחיילי צוות הקרקע. למקרא הדברים לא יכולתי עוד להבליג. שגרתי מאמר תגובה ל"הארץ" שפורסם בעילום שם. וזו לשון המאמר:

אנו נושא חקירותיך, אנו נושא מאמציך הבלתי-נלאים לחשוף את האמת, אנו אנשי חיל האוויר - ידידיו וחבריו לנשק של בנן אליעזר ז"ל אשר נפל באסון המסוק במחניים.

מר תמר, כאשר באנו אליך לביתך לאחר נפילת אליעזר היינו עייפים מאוד. היה זה חצי שנה לאחר מלחמת יום הכיפורים ואנו לא נחנו אפילו יום אחד - המשכנו להילחם כל אותה עת, ובעצם כבר משנים רבות קודם, מאז התגייסנו לצבא הסדיר, החובה והקבע. לצדנו נפלו מטוסים - ואנחנו המשכנו. לנו אבדו חברים - ואנו נשאנו כאבנו פנימה והמשכנו. אמהותינו עמדו בעיניים דומעות ליד מיטותינו ספוגות הדם בבית החולים - אך אנו הישרנו מבט והמשכנו. נשותינו חיכו לנו בפתח הבית בלב הומה וידיים פרושות - אך אנו רק אימצנו אותן אל לבנו וחזרנו אל המטוסים, אל הפלדה והדם, העשן, וריח השריפה.

לכן, כשבאנו אל ביתך עייפנו מאוד. לכן, כבר לא היה בכוחנו לנחם, ואולי גם היינו צעירים מכדי לדעת כיצד - כיצד להתגבר על כאבנו ולהקל על כאבך. לכן באנו אליך כדי להתעודד, כדי לשאוב כוח ליום המחרת. כי גם ביום המחרת לא הגיעה הפקודה בזמן, וגם בבוקר המחרת פעלו רק חלק ממערכות המטוסים. וגם בבוקר המחרת חסרנו ציוד וחסרנו כוח ונחתנו בטיפות הדלק האחרונות, כי היינו צריכים גם למלא את מקום המטוסים והצוותים שאבדו.

את כל אלה היינו יכולים למלא כפי שעשינו תמיד, מאז נלחם עם

ישראל לחירות. אך דבר אחד חסרנו, ואותו לא יכולנו להשלים ובלעדיו לא יכולנו לבצע את משימתנו כראוי... חסרנו את ברכתך, את לחיצת ידך, כי כשהושטנו לך את ידינו - להעביר לך חלק מרגשותינו ולהשתתף בצערך - לא השבת יד. סירבת ללחוץ ידיהם של אנשי הטייסת שבאו לנחמך.

מר תמר, כשבאנו לביתך, לא את האמת באנו לחפש ולא את הצדק. לא נלחם באנו כי לכן לא היינו מסוגלים; באנו לשאוב כוח מאב כי את אבינו שלנו איבדנו בשדות פלשת עוד ב-48, וידידינו הטובים ביותר שוב לא יכלו לסעדה כי הם ממתינים לנו מעבר לגדר, ואנו - למען מי אנו נלחמים? לכן, המשך במלחמתך-מלחמתנו, למען תצא האמת לאור, אך זכור כי קיימת עוד אמת, זכור כי גם במלחמה הבאה נעמוד אנו בשער, ואם לא נזכה בברכת אב - יכשל כוחנו.

מכתב אישי מקציין חיל-האוויר לאב ששכל את בנו באסון המסוק

מר תמר היקר,

מכתב אישי זה נשלח אליך בעקבות פרסום המאמרים ב"הארץ" על תאונת המסוק, שבהם מצטטים את האשמותיך. הוא נכתב מעל דפי העיתון כי הוא נוגע לעוד הרבה הורים כמותך.

אנו נושא חקירותיך, אנו גור שאי מאבניך הבלתי-נלאים להי שוף את האבה, אנו אנשי חיל האוויר - ידידיו וחבריו לנשק של בנוך אליעזר ויל אשר נפל באסון המסוק במתינים.

מר תמר, כאשר באנו אליך לביתך לאחרי נפילת אליעזר היינו עייפים מאוד. היה זה הציג שנה לאחר מלחמת יום הכפרים ואנו לא נחנו אפילו יום אחד - המשכנו להילחם כל אותה עת, ובעצם כבר משנים רבות קודם, מאז התגייסנו לצבא ה"סדיר" - התובה והקבע. לצדנו נפלו מטוסים - ואנו המשכנו. לנו אבדו חברים - ואנו נשאנו נו כאבנו פניהם והמשכנו. אמר הותינו עמדו בעינים דומעות ליד מישותינו ספוגות הדם ב"בית"ח - אך אנו הישרנו מבט והמשכנו, נשותינו חיכו לנו ב"פתח הבית בלב הזמה וידיים פרושות - אך אנו רק אימצנו אותן אל לבנו וחורנו אל המ"טוסים, אל הפלדה והדם, אל הע"שן וריח השריפה.

לכן, כשבאנו אל ביתך עייפנו נו מאוד. לכן, כבר לא היה ב"כוחנו לנחם, ואולי גם היינו צעירים מכדי לדעת כיצד - כיצד להתגבר על כאבינו ולהקל על כאבך. לכן באנו אליך כדי

להתעודד, כדי לשאוב כוח ל"יום המחרת".

כי גם ביום המחרת לא הגויז עז הפקודה בזמן. וגם בבוקר המחרת פעלו רק חלק ממערכת המטוסים. וגם בבוקר המחרת חסרנו ציוד וחסרנו כוח ונחתנו בטיפות הדלק האחרונות, כי היינו צריכים גם למלא את מקום המטוסים והגזותים שאבדו.

את כל אלה היינו יכולים למי לא, כפי שעשינו תמיד, מאז נלחם עם ישראל לחרות, אך דבר אחד חסרנו, ואותו לא יכולנו להשלים ובלעדיו לא יכולנו לבצע את משימתנו כראוי... חסרנו את ברכתך, את לחיצת ידך, כי כשהושטנו לך את ידינו - להעביר לך חלק מרגשותינו ולהשתתף בצערך - לא השבת יד. סירבת ללחוץ ידיהם של אנשי הטייסת שבאו לנחמך.

מר תמר, כשבאנו לביתך, לא את האמת באנו לחפש ולא את הצדק, לא נלחם באנו כי לכן לא היינו מסוגלים; באנו לשאוב כוח מאב, כי את אבינו שלנו איבדנו בשדות פלשת עוד ב-48, וידידינו הטובים ביותר שוב לא יכלו לסעדה כי הם ממתינים לנו מעבר לגדר, ואנו - למען מי אנו נלחמים?

לכן, המשך במלחמתך-מלחמתנו, למען תצא האמת לאור, אך זכור כי קיימת עוד אמת, זכור כי גם במלחמה הבאה נעמוד אנו בשער, ואם לא נזכה בברכת אב - יכשל כוחנו.

השם שמור במסעך

תצלום המאמר ב"הארץ",

25 במאי, 1979



תעודת הוקרה מטייסת 118 על שישה מבצעים מיוחדים

“ילד בודד, רדוף ומפוחד... קצין בצבא, גנרל.”

“לי יש עיקרון כזה שאני לא בא לבתי משפחות שאיבדו את יקיריהן במלחמות. אני מרגיש חולשה כזו ואי-נוחות רבה במעמד הזה ותחושת אשם: למה הם נהרגו, ואני נותרתי בחיים.”

(האלוף [מיל.] אביגדור [יאנוש] בן-גל בתוכנית הראיונות של דן שילון, 17 באוקטובר, 1991. הציטטה פורסמה בעיתון “הארץ” ב-24 באוקטובר, במאמר של הד”ר דני רבינוביץ).

שנים עשרה שנים לאחר חילופי הדברים הקשים עם האב השכול שוב צצה ועלתה בעוצמה רבה שאלת מחויבותם של החיים כלפי המתים ומשפחת השכול. האנתרופולוג הד”ר דני רבינוביץ פרסם מאמר ב”הארץ” ובו מתח ביקורת חריפה על האלוף יאנוש בן-גל על שנמנע מלבקר הורים שכולים, ואף הצהיר על כך כריש-גלי. יאנוש ישב בתוכנית ליד רעיה הרניק, אם שכולה, דיבר בשבחו של בנה גוני שנפל בקרב על הבופור, והסביר מדוע לא ביקר את המשפחה במהלך השבעה.

“ירשום נא לפניו הגנרל בדימוס” כתב רבינוביץ. “לשאת באחריות משמעותו להיות במקום שבו הכאב בשיאו ושבזקוקים לך יותר מאשר בכל מקום אחר.”

דבריו של רבינוביץ הרתיחו אותי. התיישבתי וכתבתי מאמר תגובה ל”הארץ”. הנה עיקרי הדברים:

אקדים ואומר: אין שום מקום לספק בעניין. חייב מפקד חוב של כבוד לאחיו הלוחמים שנפלו בקרב, חוב של כבוד אחרון, להיות עם הוריהם ברגעים, בשעות ובימים שאין קשים מהם.

אבל! דני רבינוביץ שואל מה בנפשו של יאנוש? האם עמוק בתוכו ברורה משמעותה של האחריות?

עם ישראל אוהב לשנוא, בייחוד את העומדים בראשו. הוא מלגלג עליהם. למפקדי הצבא הוא קורא ‘גנרלים’. וכך מצטיירים האנשים האלה, חסרי לב, רודפי כבוד, שררה וקריירה אשר מניעיהם לשרת עשרות שנים בצבא הקבע נובעים מתוך אנוכיות והתהדרות.

כך אנו שופטים ללא משפט והורגים ללא חמלה את המפקדים אשר הקריבו את מיטב שנותיהם למעננו יותר מאשר למען עצמם.

האם השכלנו אי פעם לבחון מאין נובעת הקרבה זו? האם ניסינו אי פעם להבין מאין נשאב אומץ לבם? האם שאלנו את עצמנו מהו המחיר הנפשי שהם משלמים כל השנים האלה כאשר סביבם נופלים חבריהם הטובים ואף הם נפגעים ונפצעים ולמרות זאת ממשיכים לשרת?

האם חדרנו אי פעם בעינינו הביקורתיות אל תוך חדרי לבם השבור, בוחנים באמת מה מאחורי חזותם הגאה ומדיהם המצוחצחים ומאחורי האבק שדבק בהם משך שנים, עיניהם האדומות מחוסר שינה, קולם הניחר וזיפי הזקן, בוחנים מהם מניעיהם הנסתרים, האמיתיים, הדוחפים אותם קדימה, כל הזמן, לתת כל כך הרבה?
קברנו בימים אלה 'גנרל' אחד כזה, גורודיש. לבו נשבר ב-73, ואנו לא זכרנו לו את 67.

לא זכרנו אותם שלושה שבועות במאי, את החרדה שנפלה אז על כולנו, את גל הנוטשים את הארץ ועורקים אל מעבר לים, את הרגשת האסון הקרב ובא ומאיים על עצם קיומה של מדינת ישראל.
כי בעת שאנו הכנו את גן מאיר לקליטת עשרת אלפים הרוגים, הוא ליכד את 'אחיו גיבורי התהילה'. הוא שיצק ארבע מאות נערים אל תוך פלדה מחושלת של מאה טנקים והובילם ללא היסוס לניצחון ששחרר אותנו ממועקות השואה של עם ישראל.

היתה זו חטיבה 7, ואותה חטיבה היא שעמדה לנו ביום כיפור 73, אותם ארבע מאות גיבורי התהילה, החיים והמתים, השרופים והפצועים, האחים בדמים השפוף. את כולם נשאה אותם רוח. בלב כולם ניטע אותו אומץ מהול בחימה, הנותן לחייל את הכוח להמשיך בלי חשבון ובלי מורא, לצאת אל מול המלחמה ולעצור, בגופו ממש, את שפעת טנקי הסורים הגולשים במורדות רמת הגולן.

הפעם עמד בראש החטיבה מפקד חדש שהניע את לוחמיו, חיזק את רוחם ואת ידם ולעולם לא נשכח אותן חמש הדקות הארוכות מנצח שבהן נשבר הצבא הסורי.

תאמר, הוא בחר בזה, הוא רצה בזה, אך אני מודיע לך- הוא לא רוצה את זה. הוא רוצה לשבת על החוף אצל דבוש, ללגום בירה, ללטף חתיכה במבטו ולשקוע כמו כולנו אל תוך עצלות רפויה של 'אח, איזה חיים משוגעים'.

אבל הוא אינו עושה זאת. הוא אינו מרשה זאת לעצמו כי אצלו בפנים עמוק-עמוק נסתר ונחבא מאחורי חזותו המטעה, ישנו ילד קטן, יהודי, ניצול שואה, ילד שראה את שלא ניתן לתאר במילים. ילד שהצלקות בנפשו לא יגלידו לעולם, ילד בודד, רדוף ומפוחד, המניע אדם גדול, נהדר במראהו ונאדר בכוחו, קצין בצבא. גנרל.

המכתב נשלח, כאמור, למערכת "הארץ", אך לא פורסם מעולם.

לא טרחתי להעביר ליאנוש את נוסח המכתב. מי שהביא אותו לידיעתו היה חברנו המשותף נתק'ה ניר. יאנוש קרא ואמר לנתק'ה: "את הקטע הזה להקריא על קברי".

ליאנוש

וחייב מפקד אהיות אתם בימים
 הקשים.
 רק הבה נכבד גם את צאת-
 כאשר ירעמו שוב התותחים,
 כאשר יריעו חצוצרות שבה בקרב,
 כאשר נמצא עצמנו נצטקים
 אקדמ את פני צבאות ערב,
 כאשר נשוב ונישא סינינו למרום,
 בתפילה אניצחון, בתפילה ארחמים,
 לא את אלוהים נראוה שם, גם לא
 את המלאכים.
 שם ישמוף הגנרל,
 ניצב בראש, אהבו.
 את הפקודות הוא ייתן,
 צו המלאכתו, אומנותו.
 אב אם לא נתמוך את יפיו
 כאשר עשינו למשה רבנו בשעתו
 עב בווי הערב הוא יכרע תחתנו,
 אוני כולנו - מתים יחד אותו.

ברעם תותחים - הוא יוביל אנשיו.
 בשרוק כבודים - לא יכלה את ראשו.
 בחרון איון אוננו, בצעם, לשווא -
 האדם בתוכו את נשאר רק הילף
 אהבו.
 ובאות חבריו הקרובים אל יפיו,
 בעוק צעקת הפצועים -
 בשקו אבק שבה בקרב אשת ערב,
 הוא יחצר אל ימי יאבותו.
 את רוחו הגולה נשא שבה בקרב,
 את רעיו נשקו כוכבים,
 ונפשו הרכה מאין תשוב
 הכוח לשאת את פני ההורים.
 לא ניתן אחרת צאת ולא ניתן
 אהסביר.
 מי שלא היה שם יוכל רק אראות
 לא יוכל אהבין.
 את צער ההורים, האובדן, הגיון,
 אעולם לא ניתן אשכב,

מבחן הקוברה בארה"ב ("אוולואציה")

דבר מוזר קרה לי במאי 1974 בשמי ארה"ב. נשלחתי לארה"ב לבחון מקרוב את מסוק הקוברה שחיל האוויר שקל לרכוש, והנה הפתעה. הייתי כחתן שנשלח לשידוך עם בחורה נאה, אך התאהב באחותה היפה ממנה. סיפור מהסרטים. אבל משהו בסיפור הרומנטי הזה השתבש - וחזרתי עם השידוך המקורי.

מטרת השליחות היתה לבחון את התאמתו של הקוברה כמענה לשני אתגרים בשדה הקרב, פעולה באזורים המוגנים בטילי נ"מ וכלימת טורי שריון בתנועה. היוזמה היתה של בני פלד, מפקד חיל האוויר שביקש לבחון את האפשרות לתקוף סוללות טילים בעזרת מסוקי קרב, כאחד מלקחי מלחמת יום הכיפורים.

חיל האוויר החל לגלות התעניינות במסוקי קרב (מסק"ר) כבר לאחר מלחמת ששת הימים, ומלחמת יום כיפור היוותה זרז משמעותי ברצון להצטייד במסק"רים. מסקנה חשובה שהופקה לאחר המלחמה הייתה שאילו היו בידי חיל-האוויר מסוקי קרב, בלימת המצרים והסורים הייתה מתבצעת בזמן ובמחיר דמים קטן באופן משמעותי.

האמת היא שגם אני התרעתי זה מכבר כנגד גרירת הרגליים בהצטיידות במסוקי קרב. שוב ושוב שגרתי מכתבים למפקדת החיל ובהם טענתי בין השאר שמסוק קרב אחד בחזית שקול לרביעיית סקייהוקים. התגובה היתה מאכזבת, חיל האוויר באותה תקופה היה בראש ובראשונה חיל של מטוסי קרב. המסוקים היו בדרגת חשיבות משנית. אפילו אני, בתקופה שבה שיררתי כטייס קרב לא ייחסתי חשיבות רבה למסוקי קרב. אפילו לא חשבתי על זה. ראו אז במסוקים בראש ובראשונה כלי יעיל לחילוץ טייסים נוטשים או להביא שקי לחם ליישובים מבודדים. תא"ל יחזקאל סומך, ראש להק אוויר, סגן מפקד החיל, כתב לי, למשל, שיעילות מסוק הקרב בשדה המערכה טרם הוכחה ושיהיה "עליי" להוכיח את טענותיי.

בתדרון לקראת הנסיעה כלל פלד הנחיה מפורשת: בשום פנים ואופן אל תבקר במפעל סיקורסקי ואל תטוסו על המסוק שלהם. לא נתתי את דעתי לאיסור הזה ולפשרו. עמדתי בראש משלחת שמנתה ארבעה טייסים וכמה קצינים טכנים. לקוברה היה רקורד מרשים של ביצועים בווייטנאם. הוא פותח במהלך המלחמה ונועד לסייע באש לכוחות היבשה שלחמו בווייטקונג.

למדנו אותו במשך שישה שבועות, תחילה בפורט ראקר, אלבאמה, ואחר-כך בפורט הוד, טקסס.

בטקסס השתתפנו בתרגיל דיוויזיה גדול של צבא ארה"ב ובו שולבו

מסוקי קרב. התרגיל נערך גם בשעות הלילה. התלהבתי מן המסוק: התרשמתי בעיקר מן המערכת המשוכללת של המסוק לראיית לילה. תיניתו אתו אהבים בלהטוטי אוויר, טסנו בין השאר גם בגובה נמוך תוך התגנבות בערוצי הנחלים. לא פעם, בפניות, כאשר היטיתי את המסוק הצדה, "חרשתי" את השדות בלהבי המסוק, כפי שלמדתי אצל זוריק. לקחתי עמי את הטייסים הישראלים לטיסת לוליינות כזו בלילה וגיליתי להפתעתי שהם ממש פחדו מן הטיסה. "לקחת אותנו לכאן כדי להרוג אותנו," אמר לי אחד מהם לאחר התדריך. לא התווכחתי. "אתה לא רוצה לטוס, אל תטוס." לקחתי את הקסדה ויצאתי למסוק. המדריך שלי היה טייס קוברות ותיק, בעל ניסיון של אלפי שעות טיסה, רובן בווייטנאם. הוא היה איש גבוה בעל הופעה מרשימה, כאילו ליהק אותו במאי הוליוודי לתפקיד טייס מסוקי קרב. יצאנו לטיסת מטווח לירי רקטות. המדריך ישב במושב הקדמי, המיועד בדרך כלל ליורה במקלע או הרקטות. מטעמים טכניים אין במושב הקדמי כוונת לירי רקטות. אני ישבתי מאחור, במושב הטייס, מאחורי הכוונת. הבחור עשה נפלאות. הוא ירה ופגע במדויק, ללא כוונת. הבעתי את התפעלותי, אך הוא הסביר לי שאין סיבה להתרגש: "אילו אתה הייתי יורה חצי מיליון רקטות, כמוני, גם אתה היית פוגע."

כבר בשבוע הראשון לשהייתנו בפורט ראקר הגיע נציג מטעם חברת סיקורסקי, לקח אותי הצדה והזמין את ארבעתנו לבקר במפעל, להכיר מקרוב את מסוק הבלק-הוק S-67. (אין זה הבלק-הוק המוכר היום, אלא מסוק תקיפה שאת שמו אימץ לימים מסוק שונה לחלוטין.) התברר שאנשי סיקורסקי עשו כנראה עבודת מודיעין טובה וידעו שאני משתוקק לבקר במקום ולהכיר את המסוק.

כבר עמדתתי לחזור ארצה עם המלצה לרכוש את הקוברה, אבל ברגע האחרון החלטתי להתעלם מהנחיית בני פלד ולקפוץ בכל-זאת למפעל המסוקים של סיקורסקי לביקור היכרות עם הבלק-הוק. הסקרנות גברה עליי. הייתי נחוש בדעתי לבדוק מקרוב את המסוק המיוחד והמרתק הזה. הבנתי כי זה כלי לחימה רציני העשוי לסייע לנו מאוד.

טסנו לוויינגטון, כל ארבעת הטייסים. הבחור מסיקורסקי יירט אותנו בוויינגטון והטיס אותנו במטוס מנהלים לשדה של סיקורסקי בקונטיקט. בינתיים ירד הערב. הבחור הזמין אותנו לסעודה במסעדה נהדרת שישבה על טחנת קמח עתיקה, בת כמאתיים שנה. החברה אכלו שם סטייקים ענקיים ואני הסתפקתי בלובסטרים, כולי נרגש לקראת המפגש עם המסוק, כילד קטן המקבל סוף סוף את הצעצוע עליו חלם זה מכבר. למחרת בבוקר הלכנו להאנגר, שם עמד מסוק חלומותי. תכירו, אמרו לנו המארחים, זהו "נץ המדבר". היה זה מסוק גדול ויפהפה. אנשי סיקורסקי אף הסבו את הצבע השחור המקורי של המסוק לצבעי ההסוואה החומים-

ירוקים של חיל האוויר הישראלי, כאילו ביקשו לייפות את הכלה עוד יותר. חברת סיקורסקי פיתחה את המסוק ביוזמתה והציעה אותו לצבא ארה"ב במקום מסוק השאיון של לוקהיד שכשל בניסויים. היה להם אפוא עניין רב בכך שחיל האוויר של ישראל ירכוש את המסוק. נראה שדווקא משום-כך הטיל מפקד חיל האוויר וטו על הביקור בסיקורסקי. הוא לא רצה שנהיה מעורבים בדרך כלשהי בתחרות בין יצרני המסוקים בארה"ב.

עכשיו הזמינו אותנו טייסי החברה, קורט קאנון וביירון גרהאם, לטיסת היכרות. נכנסתי למסוק, והעמדתי אותו במבחן. כבר לאחר טיסה בת חצי שעה התרשמתי מכושר הנשיאה של המסוק: הוא יכול לשאת שישה לוחמים בתא מיוחד בגוף המסוק. בכנפיים הקצרות בצדי גוף המסוק הותקנו נקודות תלייה רבות לטיילים, רקטות ומיכלי דלק. כושר התמרון של המסוק היה יוצא דופן. היתה לו יכולת אירובטית מפתיעה. היה זה אבטיפוס יחיד של המסוק. עשיתי שורה של תרגילים ארובטיים. טסתי נמוך כל כך שקורט, הטייס שנלווה אליי, הזהיר אותי: *take it easy*, יש לנו רק אחד כזה.

התחשבתי בו. התרוממתי מטיסה בגובה חצי מטר לטיסה בגובה מטר. היה זה מסוק נפלא עם ביצועי טיסה נהדרים ויכולת לשאת מטענים כבדים וחימוש רב - תנאי הכרחי לשיתוף פעולה יעיל עם כוחות הקרקע. ישבנו עם אנשי סיקורסקי שלושה ימים ודיברנו על אלף נושאים. בין השאר העלו בפניי אנשי סיקורסקי את הרעיון לייצר את הבלקהוק במפעל התעשייה האווירית "מתא ירושלים". רעיון מצוין, חשבתי לעצמי, והדחקתי את העובדה שהפרתי הוראה מפורשת של מפקד חיל האוויר. כשאני חושב על זה היום אני אומר לעצמי: הייתי פשוט חוצפן. זה באמת לא בסדר. ככה לא מתנהגים. אני מניח שכבר אז הבנתי שחציתי קו לבן, אולי אפילו אדום. אולי משום כך לא מיהרתי להסגיר את סוד הפרת ההוראה לפני מפקד החיל. בשובנו ארצה בחרתי להמתין עד אשר כינס פלד בחדר הישיבות שלו חבורה נכבדה של כעשרים קצינים, צמרת חיל האוויר מדרגת אלוף-משנה ומעלה לדיון בלקחי הביקור שלנו.

טיפסתי בשלבים, לאט-לאט, שלב אחר שלב, בתקווה שלא אמעד. דיווחתי באריכות על מסע ההיכרות שלנו עם הקוברה. הדגשתי שלדעתי מסוק הקוברה חלש מאוד וכי קשה יהיה להגדיל את כושר הנשיאה שלו. לזכותו אמרתי שניתן להשתמש בו למשימות לילה, ובלבד שיהיה מצויד במשקפות לילה מתאימות. (אגב, לא כל חברי המשלחת הסכימו אתי. אחד הטייסים אף סבר במפורש כי לא ניתן להשתמש בקוברה ללוחמת לילה.)

עכשיו, משסיימתי את החלק הצפוי מראש בהרצאתי, עברתי למתקפה. לרגע חשתי כמי שקופץ ראש למים רדודים, אבל לא היתה בררה. "התחנה

האחרונה במסענו, "הודיתי, "היתה במפעלי סיקורסקי, שם בחנו מקרוב את הבלק-הוק."

בני פלד ישב בשורה הראשונה. פניו לבשו ארשת של הפתעה מהולה בכעס.

"אני יודע, בני, שהורית לי לא לבקר בסיקורסקי, עברתי לפעולת ריכוך, אבל חשתי שעליי לנצל את ההזדמנות ולהתוודע למסוק הזה, הזדמנות שלא תחזור על עצמה."

מכאן עברתי להלל ולשבח את הבלק-הוק. "יש כאן כלי לחימה רציני מאוד. אנשי סיקורסקי אף מוכנים להטיסו לארץ על חשבונם כדי להציג אותו לפניכם. יתרה מזאת, הם מוכנים אפילו לאפשר לנו לבנות אותו ברישיון בארץ."

בני נע בחוסר סבלנות על המושב שלו. ניכר בו שהפתעה שלי לא נעמה לו. כשסיימתי את דבריי, אמר לקונית: "יובל, אתה אליי למשרד, לבד."

מזלי שבני איש מיוחד. אם עשית משהו בלי כיסוי, הוא יכול להרוג אותך. ואולם אם היית רציני ושכנעת אותו שידעת מה עשית, הוא היה מוכן לשמוע.

ואכן, גם הפעם הקשיב. שוחחנו. בתחילה שררה בינינו אווירה מתוחה, אך ככל שהתארכה השיחה, היא קיבלה נופך ענייני. בסיומה של השיחה השתכנע פלד, החליט להזמין את המסוק ארצה, לבחון אותו פה. כעבור זמן קצר יצר קשר עם סיקורסקי והסכים עמם שיביאו את המסוק לארץ מיד לאחר הסלון האווירי בפרנבורו בספטמבר, 1974.

אבל אז קרה האסון שהמלווה שלי בקונטיקט חשש מפניו. באחד האימונים לקראת הסלון האווירי בפרנבורו שגה הטייס, עשה לולאה נמוכה מדי, וכשהגיע לתחתית הלולאה, התנגש המסוק במסלול והתרסק. הוא היה צבוע עדיין בצבעי חיל האוויר הישראלי. שני הטייסים נהרגו. גם החלום התרסק. אחד מהם היה קורט קאנון, טייס הניסוי שהזהיר אותי בשעתו לכל אפריז בלהטוטי האירובטיקה כי לדגם הזה של המסוק יש רק אבטיפוס אחד.

בעקבות האסון הוחלט בחברת סיקורסקי לוותר על המשך ייצורו של הבלק הוק. נשארנו עם הקוברות.

כתבתי שיר לזכרם של הטייסים שנהרגו:

אם נפילתנו של מטוס ומותנו של טייס, אם אובדן בהשורה ואובדן החיים.	אם אלה אם ראיתי בשורה בשטח בשמים, אם אלה ביצירה הרקיע שחקים, כי במאה הבלק-הוק ראיתי כל צאת. אם נבנה אי פעם מסוק באלס, כה הפור וזאוב וסורף את הכא, אם נוצקה בו נשמה ונכנסה בו הרוח, ארהב'א, ארהשיז לאכבוש שיאים. אם קראו עור וזיפים, מאוויים, שאיפות וחלמות כי בו הושגו ונתגשמו כל אלה.
אם בית סיקורסקי, אם החוצים ונהגונים, אם יוצרי הכנפיים המאלות את נפשך למרום, אותכם, המתכננים והמנהיגים, אנשי המעש המפידים רוח חיים במטוס, אם כל יקיפי בחברת סיקורסקי, אני אבא וכואב אל נפילתה של מכונת טיסה מופלאה זו, אל נפילת הבלק הוק. אם ראיתי חצון וראיתי	



Presented to:

Lt. Col. Yuval Efrat



*In Recognition of Your Service
to the Israel Air Force and
Your Contribution to the
Integration of the Helicopter
as a Major Element in the
Force Structures*



*The Management and Employees
Sikorsky Aircraft*

תעודת הוקרה מחברת סיקורסקי
על תרומתי לקידום מערך המסוקים בחיל האוויר

פסק זמן

הייתי בן שלושים וארבע כשגיליתי את ארצי מחדש. הלימודים באוניברסיטה הם שחוללו בי את השינוי. ירדתי מן השחקים אל קרקע המציאות. עד אז התנהלו חיי בשני מסלולים עיקריים: המשפחה והמטוסים, ואין בלתם. כל השאר היה בחזקת תפאורת רקע, משהו שקיים מסביבי, אך לא ממש נגעתי בו.

התחלתי ללמוד בשנת 1974. למדתי כלכלה מדעי המדינה ולימודי יהדות באוניברסיטת בר-אילן. היתה זו הפעם הראשונה שבאמת הבטתי על החברה שמחוץ לקיבוץ ולצבא, ואורו עיניי. הכרתי אנשים אחרים, צעירים שזה עתה סיימו את שירותם הצבאי שמצאו באוניברסיטה מקלט מטראומת המלחמה, דתיים בוגרי בני עקיבא בצד ערבים תושבי הגליל והמשולש, אימהות צעירות, גמלאים תאבי דעת. ישראלים בלי דרגות על הכתפיים. העם שלי.

בלימודים התוודעתי מקרוב לכמה ממקימי גוש אמונים שלמדו אתי יהדות. קשרתי אתם קשרי חברות טובים, מדי פעם בפעם הצטרפתי אליהם ללמוד בחברותא בכפר חב"ד. כמה פעמים חזרתי הביתה עם כיפה על ראשי לאחר לימודי יהדות, עד שרונה חששה שהחברים מגוש אמונים יגרמו לי חזרה בתשובה, והתרתה בי לבל אעז להיכנס הביתה עם כיפה.

לא הסתפקתי במפגש עם חבריי הסטודנטים. יצאתי החוצה, לראות מה קורה. נסעתי למפעלים לראות פועלים בעבודתם, ראיתי איך בונים מכוניות בנצרת, ביקרתי במפעלי ים המלח, נסעתי ברכבות ובאוטובוסים. כאילו נתנו בידי זכוכית מגדלת להכיר את ישראל מקרוב, כפי שלא הכרתי אותה בכל שנותיי בקיבוץ ובצבא.

השנתיים הנהדרות באוניברסיטה נחתמו באקורד סיום מוצלח מאין-כמוהו, לידתה של שירה, בתנו השלישית. שירה נתהוותה על מיטת מים בתל-נוף.

קיץ 1976, אני טייס כוננות בתל-נוף, מדי סוף שבוע ירדנו לבסיס עם רקפת ויונת. ירדי ויוני גיל העמידו לרשותנו דירה במגורי משפחות, עם הפתעה בחדר השינה: מיטת מים. היתה זו הפעם הראשונה - והאחרונה - שעברנו את החוויה הזו, דמויות מחלת-ים, אבל הרי אין מתווכחים עם הצלחה: קראו לה שירה.

בשבועות האחרונים להריונה קראה רונה את "שירה" של ש"י עגנון, התאהבה בדמותה ובשמה.

שירה נולדה לעולם אידיאלי שלא ידענו כמותו בלידות הקודמות. בגלל הלימודים הייתי בבית רוב הזמן, לא היה מתח באוויר. שירה הצטרפה

למשפחה בתקן מלא.

ביקשנו מחברנו הד"ר ג'וזי פקטור שאותו הכרתי כרופא הראשי של חיל האוויר, ללוות את רונה במהלך ההריון ולהיות הרופא המיילד. פקטור, אף הוא טייס, התלווה אליי כרופא בפעולת שדואן בינואר 1970.

האחיות בחדר הלידה בתל השומר קיבלו את פניה של רונה בקבלת פנים מלכותית. לא פלא, כשג'וזי הוא הרופא המיילד שלה. הלידה היתה מהירה. כעבור שלושה ימים כבר יצאנו מבית החולים. רקפת ויונת ביקשו לקשט את הבית לכבודה של האחות הקטנה, אבל ידעתי שטרם הספיקו לעשות זאת. לפיכך הזמנתי את רונה ואת שירה הקטנה לבית קפה ברחוב אלוף שדה, סמוך לבית החולים. שלושתנו נהנינו מאוד. עד היום הישיבה בבתי קפה היא אחת מדרכי הביילוי החביבות על שירה. ואכן, כשהגענו הביתה, הבנות קיבלו את פנינו בזרי פרחים צבעוניים, נרות ושרשראות צבעוניות מקיר לקיר.

שירה זכתה בפיס, הראשונה מבנותינו שקיבלה מיד אבא שלם. היא לא נזקקה להתפשר על אהבתי לטובת הצבא וראתה אותי יותר מכפי שרקפת ויונת זכו כשהיו תינוקות. היא נעשתה ממש בת חסותי, למדה ממני נגרות, עבודות תיקונים בבית, ניווטים בשטח, וכמוני היתה סקרנית מאוד, ללמוד ולדעת על הדברים שמעל ומעבר לעיסוקינו היומיומיים. בגיל צעיר כבר ידעה לקרוא אטלס כספר הפתוח, ולימים אף עברה קורס טיס פרטי. חגגנו את לידתה במסיבה בבית ב-4 ביולי, 1976. הזמנו חברים רבים, והופתענו שכמה מן החברים הטובים ביותר לא טרחו להגיע. עד אשר במהלך המסיבה לחש על אוזני חברי מנחם דיגלי שברגעים אלה ממש משחררים את חטופי אנטבה. בפעולה נהרג כידוע יוני נתניהו, מפקד סיירת מטכ"ל, שהתארח בביתנו כשבועיים קודם-לכן. נזכרתי במסיבה הקודמת שלנו שערכנו לכבוד חנוכת הבית בנווה-רום כשנה קודם לכן. גם אז היה זה דיגלי שבישר לי על פעולה דרמטית שהסתיימה לצערי בתוצאות כואבות הרבה יותר, התקפת המחבלים במלון סבוי בתל אביב, בפיגוע נפל ידידי הטוב עוזי יאירי, מח"ט הצנחנים.

האם לפרוש?

לא הייתי שותף להקמת טייסת הקוברות, הרכש החדש של חיל האוויר שלשמו נסעתי לארה"ב ערב היציאה ללימודים. ששת המסוקים הראשונים הגיעו ארצה באפריל, 1975, בתקופה שבה למדתי. כעשרה חודשים אחר-כך היו לטייסת מבצעית לכל דבר, בפיקודו של יוני גיל.

יוני הזמין אותי להצטרף לטייסת. נעניתי בשמחה. איזה כיף, לחזור שוב למטוס שגם יודע לירות. הטייס שנלווה אליי בטיסה הראשונה התפעל מביצועיי, מיכולת הניווט שלי ומן הדרך שבה השתלטתי בקלות על המסוק החדש.

יום אחד באתי לטייסת בתל נוף להטיס את המסוק, אך גיליתי שהליין ריק, משל בא מישהו באשון לילה והעלים את המסוקים כולם. התברר שמסוקי הקוברה החדשים נשלחו לארה"ב כדי להתקין בהם מערכות לשיגור טילי טאו.

כבר בתחילת שנות ה-70 החלו האמריקנים לצייד את מסוקי הקוברה בטיילי תקיפה מסוג טאו ובמערכת תצפית מתאימה. ואולם, מסוקי הקוברה הראשונים שרכש חיל-האוויר ב-1975 לא צוידו עדיין בטיילים. רק שנה אחר-כך, כאשר הוחלט להקים טייסת מסוקי קרב מבצעית, צוידו המסוקים במערכת הנשק החדשה.

חצי שנה גלו המסוקים בניכר, אך הטייסת המשיכה בשלה, טייסת בלי מסוקים. בהנהגתו של יוני גיל התמידו הטייסים בלימודים עיוניים. אני ניצלתי את הזמן כזה כדי ללמוד את טיל הטאו ואת מערכת הכוונון שלו. לימדו אותי טייסים צעירים בטייסת שכבר הכירו את הטיל והיו מקצוענים. הטסתי את הקוברות כשלוש שנים, בטיסות יום, בטיסות לילה, השתתפתי בסדרות ניווט וירי. לעתים יצאנו לפריסות בנות שבוע ברמת הגולן.

הטיסות בקוברות התגלו בדיעבד כמתנת פרידה לקראת הפרישה. כשהגעתי לטייסת הקוברות הייתי הטייס היחיד בטייסת שהתנסה הן במטוסי קרב הן במסוקים. בשלוש השנים שקדמו ללימודים פיקדתי כסגן-אלוף על שתי טייסות, הסופר פרלון והיסעורים. והנה, על אף ניסיוני העשיר והמוצלח מינו קצין אחר בעל ניסיון דל משלי לתפקיד מפקד הצוות שקלט את הקוברה. המינוי שקיבלתי אני היה לקצין תיאום אווירי אוגדתי, קת"א. לא למינוי הזה פיללתי.

גיל ארבעים עמד בפתח, פרשת דרכים, היה עליי להחליט כיצד להמשיך בדרך. לא פעם חשתי שחברים בני המחזור שלי, בעלי כישורים פחותים משלי, עקפו אותי בסיבוב, טיפסו במעלה הדרגות עד לדרגת תת אלוף רק משום שידעו על איזו צד של הפרוסה מרוחה החמאה. לא ידעתי להתחנף, יתרה מזאת, לא ידעתי אפילו לעמוד על שלי כשסברתי שמשוהו מגיע לי בדין. בדו"חות שכתבתי לאחר תרגילים היתה לי נטייה להצביע על הכשלים, מתוך אמונה שההצלחות מובנות מאליהן. מפקדים אחרים, לעומתי, נקטו גישה שונה, מוצלחת יותר, מבחינתם. הם הצביעו רק על ההצלחות, בהנחה שאת הכשלים כבר יתקנו בבית, בשקט. במטה חיל האוויר העדיפו ניירות עם הצלחות על פני הניירות שהצביעו על חוליות חלשות. וכך קרה שבעלי הדוחות החיוביים התקדמו מהר יותר ממני. הבנתי שמישהו רוצה לעצור אותי. הדרך לדרגת אלוף-מישנה נראתה ארוכה, והיעד נראה לעתים בלתי-מושג.

נפגשתי כמה פעמים עם תא"ל עם רן פקר (רונו), מפקד בח"א 8, תל נוף, וחלקתי עמו את התסכול נוכח סימני השאלה בדבר עתידי בחיל. רן הגיב במכתב המלצה חם שיועד למפקד חיל האוויר ולסגל הבכיר של החיל. הוא שלח לי העתק של המכתב עם כמה שורות אישיות:

יובל ידידי,

רצ"ב מכתב ששלחתי ל"שלטונות". הצטערתי לראותך כה אדיש ועצור. חבל שלא הייתי בתמונה מוקדם יותר. אתה חייב ללכת למח"א ולרל"א לשיחה אישית "על השולחן". קפוץ אלי לשיחה אם אתה רוצה. ד"ש לרונה, 76. 1 דצמבר,

הנידון: סא"ל יובל אפרת

1. בכל דיוני האיוש בכל הדרגים הערכתי על יובל היתה גבוהה משל שאר המשתתפים. תמיד הקפדתי לעמוד על דעתי זו כשבמרכזו הערכתי אליו בתור לוחם, אדם וכמפקד בשעת קרב.
2. לסיכום הערכתי, סא"ל אפרת הנו לוחם אמיץ, מסור ודבק במשימתו. תפיסתו המבצעית כמפקד טובה, ולא יהסס לעשות מאמץ על מנת להגשימה. ליובל בעיות סבירות בתחום יחסי האנוש והנו די עקשן. ייתכן שלמפקדיו קצת יותר קשה אתו מאשר עם אחרים. אך בסיכומו של דבר הנו חיובי ומוציא תוצאות...
3. לדעתי אנוחנו מוכנים לעתים לאבד אנשים בעלי ניסיון מבצעי עשיר מהר מדי... מאמין שיובל יכול וצריך להיות אל"מ בח"א ואף יבצע בהצלחה תפקידים כמו מ. יחידת המשל"קים, מבק"א, מ. כנף 15, מ. בח"א 3, מפקד פו"ם זרוע אוויר, רמ"ח מל"מ ועוד מספר תפקידים מסוג זה לא פחות טוב מאלה הנוכחיים.

4. ממליץ לעיין פעם נוספת בתיקו האישי ולהציף מחדש במסלולו עד היום. הנ"ל אדם חדור אמונה ומוכן לתרום כמיטב יכולתו, למרות פציעתו חזר לטיסה מבצעית מרצונו ותוך מטרה ברורה לתרום לח"א.

5. כמפקדו הישיר האחרון, כולל במלחמת "יום כיפור" ראיתי חובה לעצמי לכתוב מכתב זה, מאחר ששמעתי שמתלבטים כעת לגבי שיבוצו וקידומו. דרך אגב, הנושא לא עלה כבעיה בדיון שיבוץ איוש אצל מח"א וכששאלתי נאמר לי שהוא ביחידת המשל"קים. התעניינתי והוברר לי שכללית סא"ל אפרת גמר ללמוד, יושב בבית, מרגיש שאינו רצוי בחיל האוויר ומוכן לבקש להשתחרר.

רן רונן, תא"ל, מפקד בח"א 8

לזכותו של בני פלד, מפקד החיל, ייאמר שהוא רצה לקדם אותי ואף ביקש לבדוק את היכולת שלי לחזור ולהטיס מטוסי קרב מתקדמים, כתנאי הכרחי למינוי שלי כמפקד בסיס, בעיקר ביקש לבדוק את היכולת שלי לבלום את המטוס, שהרי לאחר הפציעה נקרע גיד הנשה ברגלי ולא יכולתי ללחוץ אותה כלפי מטה. ואכן, התנסיתי בעשר טיסות על מיראז', ועוד עשר טיסות על פנטום, מטוס שטרם הכרתי. ואכן, הרגל התחזקה והתברר שאין לי בעיה להטיס את המיראז'.

לכאורה נפתחו לי השמים מחדש. אלא שבני פלד עמד לפרוש והוא הותיר את ההחלטה הסופית בעניין ליורשו. כבר אז היה ברור שקידומי תלוי ביורשו של בני כמפקד חיל האוויר. שני המועמדים הרציניים לתפקיד היו דוד עברי ורפי הר-לב.

יחסי עם עברי היו קורקטיים. לא פחות ולא יותר. עברי הכיר אותי טוב יותר מכל אחד אחר בחיל, ודווקא משום-כך הערכתי שהוא לא יקדם אותי. הוא לא אהב את החולשות שלי, את הדעתנות שלי, את העקשנות שלי, את נטייתי להיות סוליסט שסומך בעיקר על עצמו.

עברי אדם חכם. לא פעם הצטלבו דרכינו, לעתים לחיוב, לעתים לשלילה. הוא היה המפקד האישי שלי בטייסת המיראז'ים והוא שהיה אחראי להקפצה שלי לסמ"ט א' בטייסת האוראגנים 107, בלא שקדמה לכך תקופת שירות כסמ"ט ב' כמקובל.

כשהיה מפקד בית הספר לטיס הוא זה שקיבל אותי לפקד על טייסת הקדם-מכין, טייסת הפייפרים. הפייפר היה המטוס היחיד שיכולתי להדריך עליו לאחר הפציעה, אבל הודות להחלטה זה יכולתי לחזור ולטוס כבר חמישה חודשים לאחר שנפצעתי. עברי היה מפקד תל-נוף כשמינה אותי למפקד טייסת 114 הסופר-פרלון.

אף שבמשך כל השנים חשתי שעברי אינו מעריך אותי כראוי, כאשר אני סוקר לאחור צמתים אלה עולה בדעתי הרעיון שמא החמרתי עם עצמי

יתר על המידה. לא פעם חשתי שמקדמים אותי מעל לזכותי. ובעצם עברי
 אכן כן נתן לי את האשראי הראוי וקידם אותי.
 מחד גיסא חשתי כלפיו רגשי אשמה כלשהם על שלעגנו לו בתקופת
 הסופר-מיסטרים, מאידך גיסא, ידעתי להעריך אותו כטייס וכמפקד.
 לעומת עברי, יחסי עם המועמד השני לתפקיד מפקד החיל, רפי הר-
 לב, היו מצוינים.

הגעתי אפוא להבנה עם בני פלד: אם רפי ימונה למפקד החיל, אשאר
 בחיל בהנחה שאקודם לתפקיד בכיר. והיה אם עברי ימונה, כי אז אפרוש
 מן החיל ואעבור לאל-על. בני הבטיח שבמקרה כזה ימליץ עליי כחלק מן
 ההסדר עם אל-על שמחצית הטייסים החדשים מגויסים מן השוק הפרטי
 ומחציתם מומלצי החיל.

באוקטובר 1977 התמנה דוד עברי מפקד חיל האוויר. כצפוי, משמעות
 הדבר עבורי: הייתי בדרך החוצה. לבקשתו של חברי נתק'ה ניר השתתפתי
 בתרגילי האוגדה בפיקודו, אוגדה 880, כקצין תיאום אווירי (קת"א). כמו-
 כן התמניתי קת"א של פיקוד מרכז, התפקיד האחרון שלי בחיל כקצין
 קבע, תפקיד מבצעי אך ללא טיסות.

גם בשירות המילואים שלי, כשפרשתי מן החיל כעבור שנה, המשכתי
 כקצין תיאום אווירי של אוגדה 880. נשארתי נאמן לאוגדה זמן רב לאחר
 פרישתו של נתק'ה.

בן ארבעים

*כרונולוגית הרי זה שלישי,
 סטטיסטית זה יותר מחצי,
 פיזית, כשני שלישי,
 אך לפי ההרגשה הרי זו רק ההתחלה.*

שחקים חדשים: פרישה מן החיל והצטרפות לאל-על, 1978

שמור/אישי

אל: מפקד חיל האוויר

הנדון: גמר שירות וקורס אל-על

1. לאחר 20 שנות שירות, עתידי בח"א אינו ברור.
 2. מכיוון שבתקופה זו פותחת חברת אל-על קורס הסבה לטייסים, אבקשן לשקול אפשרות שיבוצי בקורס הקרוב.
 3. התקשרתי עם ד"ר סטיב כהן לצורך בדיקה וקבלת תשובה לאפשרות הטסת הבואינג על ידי (מגבלת מעצורים).
 4. הסיבות שהניעוני להגשת בקשה זו:
 - א. שירתתי את חיל האוויר מתוך הרגשת ייעוד ושליחות והייתי נכון תמיד לכל מאמץ, לכל משימה ולכל סיכון.
 - ב. אף המעבר למערך המסוקים שבוצע לאחר פציעתי במלחמת ששת הימים היה מתוך תחושה זו, חרף ונגד רצון הקרובים אלי.
 - ג. מצבי כיום בח"א הוא כבמבוי סתום ומוכר לך היטב, וכל מילה נוספת מיותרת.
- אני כותב לך בקשה זו בלב כבד אך מתוך תקווה למצוא את הפתרון הנכון.

בברכה, יובל אפרת

ערב פרישתי מחיל האוויר התנסיתי גם בפעם הראשונה בהטסת מטוס אזרחי, בווינג-707, מטוס הסילון הראשון של אל-על שנכנס לשירות בשנת 1961.

שניים בחנו את יכולתי להטיס את הענק הזה, אורי יפה, קברניט ותיק בחיל האוויר ובאל-על ובוחן טיסה, וד"ר סיד כהן, רופא התעופה הידוע, טייס קרב במלחמת העצמאות.

עשינו תרגולים שונים, ובהם טיסה בשני מנועים בלבד בצד אחד של המטוס ושליטה עליו במצב זה. סיד ניסה את התרגיל ומצא אותו קשה ומסורבל אבל אני השתלטתי על המטוס היטב. ואכן, לאחר כמה שעות טיסה ובחינה הם החליטו שאני יכול להטיס את מטוס הנוסעים הגדול בביטחון, גם במצבי חירום. תפקידי הראשון באל-על היה אפוא קצין ראשון ב-707.

בדיעבד התבררה ההחלטה לפרוש מחיל האוויר ולהצטרף לאל-על כהחלטה חכמה. אילו נשארתי בחיל הייתי מן הסתם עוד אחד שמסתובב במטה. עכשיו פתחתי דף חדש, נפתחו לפניי שחקים חדשים.

צעקות רמות קיבלו את פניי ביום הראשון שלי באל-על. על מרפסת צריף מחלקת ההדרכה בנמל התעופה עמדו כמה טייסים ומכונאים והתחרו ביניהם בהרמת קול. על מה הם צועקים? תהיתי. על חוזה עבודה חדש, הסבירו לי. אז למה לצעוק? תהיתי. כי אחרת ההנהלה לא שומעת, הסבירו לי, רק שביתה תעזור כאן.

ואכן, למחרת, כשנהג המונית צביקה בא לביתי להסיע אותי לשדה לטיסה הראשונה שלי, הוא בישר לי: "אתה יכול לחזור הביתה, יש שביתה". ברוך הבא לאזרחות, סא"ל יובל אפרת.

כשקיבלתי את ההחלטה לפרוש ולהצטרף לאל-על הבנתי שכללי המשחק ישתנו, אבל לא תיארתי לעצמי שאתוודע ליחסי העבודה השונים בעוצמה כזו ובמהירות כזו.

בחיל האוויר, שם המשחק היה קודם-כל שליחות ואחר-כך פרנסה. באל-על הסדר היה הפוך.

לא שיש לי משהו נגד כסף. אישה נאה, דירה נאה ושכר נאה מרחיבים דעתו של אדם. אבל לא זה היה המניע להצטרפותי לאל-על. באתי באותה תחושת שליחות שליוותה אותי בחיל האוויר.

עד מהרה עמדתי על ההבדל: בחיל האוויר השכר היה קבוע וידוע מראש, לפיכך לא היה עניין רב בתלוש המשכורת החודשי. באל-על, לעומת זאת, כל דקה נוספת של טיסה פירושה לוקש ארוך יותר. לא היה אפשר להתעלם מן התמריץ הכספי.

יחסי הציבור של אל-על ממילא לא היו מן המשובחים. התדמית של אל-על כמקום עבודה היתה גרועה, החל מהתפרפוריות עם דיילות ועד להברחות זהב.

פחדתי מן הפיתויים. אני מכיר את עצמי, ואני בוטח ביושרי. אבל לעתים הפיתוי רובץ לפתחך. לעתים הוא כל-כך קרוב עד שאינך מבחין בו, עד שאתה טועה לחשוב שהוא חלק מן הסל הלגיטימי. כך קרה מן הסתם לאנשי ציבור, מהם מן המעלה הראשונה, שעיניהם סומאו ולא ידעו להבחין בין הקופה הציבורית והקופה הפרטית. ואכן, היו גם אנשי צוות אוויר שכשלו בהברחות לארץ. מהם נתפסו, מהם רחצו בנקיון כפיים רק משום שלא נתפסו.

נשמרתי לנפשי, עד שטרם הצטרפתי לאל-על ביקשתי מחברי אלי אורן: "אם חס וחלילה אסחף גם אני לכיוון הזה, אני מצפה ממך ומחברים אחרים לשמור עליי, לצלצל בפעמוני האזעקה."

כעבור כשנה כקצין ראשון על הבואינג-707, מטוס ארבע-מנועי, נשלחתי לחודשיים (יחד עם רונה והבנות) לסייטל, ללמוד את הבואינג-737 הקטן יותר, הדו-מנועי. במטוס הזה טסתי שבע שנים תמימות, עד שעברתי לבואינג-747, הג'מבו הענק.

עם הקוברות במילואים

לאחר שהשתחררתי מן הצבא והתחלתי בשירות מילואים מילאתי במקביל שני תפקידים במילואים, קצין תיאום אווירי (קת"א) באוגדת שריון וטייס בטייסת הקוברות. שירתתי בטייסת הקוברות יותר משלוש שנים. היו תקופות שבהן צברתי יותר ממאה ימי מילואים בשנה, לא משום שמישהו כפה אותם עליי, אלא משום שתמיד ליוותה אותי התחושה שלא תרמתי די.

יום אחד נתקלתי כמפקד החיל דוד עברי על המדרכה בפלמחים. "מה אתה עושה פה?" שאל, מופתע. "מה אני עושה פה? אני טס פה!" חלפו אך ימים מועטים וקיבלתי זימון לשיחה עם ידידי תא"ל עמוס עמיר, סגן מפקד חיל האוויר. ידעתי לבטח מה הולך לקרות. עמוס יגיד לי את הדברים שאחרים לא אמרו. מפקד הטייסת פחד לדבר אתי, מפקד הבסיס לא רצה לראות אותי, ומפקד החיל לא רצה לשמוע ממני.

השיחה היתה ידידותית, אבל המסר היה קשה: עמוס הודיע לי שהוא מפסיק את טיסותיי בטייסת הקוברות.

היוזמה לכך לא יצאה מעברי לבדו. קדם להדחתי מן הטייסת אירוע של לכאורה-מה-בכך.

היינו שתי קוברות בטייסת אימון בדרך לרמת הגולן. אני המוביל. המטרה היתה להיכנס לעמדות ירי טיל על מטרות. היה יום חם למדי. המסוקים סבלו מן החום.

בכניסה לאחת העמדות נכנסתי למקום שבו יכולתי לראות לכאורה את האויב ולירות בו, מעל בריכה גדולה ברמת הגולן, מספר שתיים שלי נכנס מהר מדי, איבד את כוח המנוע והמגלשים שלו שקעו במים, ממש הגיעו מים עד נפש.

נאלצנו לטוס חזרה לבסיס כדי שמספר שתיים שלי יחליף מסוק. חזרנו לעמדת הירי ברמה. ירינו טילי טאו לעבר מטרה שהיתה מרוחקת מאתנו כשני קילומטרים וחצי. יריתי ראשון, בול. אבל מספר שתיים שלי פספס. מספר שתיים שלי היה מפקד בסיס הקוברות. הוא לא סלח לי על הצלחתי ועל כישלוננו. ההזדמנות לנקום בי נקרתה בדרכו כאשר נעדרתי מן הטייסת כחודשיים ימים כשיצאתי בשליחות אל-על לסיאטל ללמוד את הבואינג-737 שרכשה החברה.

בטיסה הראשונה שלי לאחר שובי מסיאטל עברתי על מגבלה טכנית כלשהי שחייבים לעמוד בה בזמן ההתנעה. זה לא יפה, אך זה לא אסון.

מפקד הבסיס, ההוא מתרגילי הירי ברמה, קפץ על המציאה, כעבור זמן מה שלח מכתב אל מפקד החיל ובו המלצה להוריד אותי מן הקוברות

היות ש"לא נראה שיגיע לרמה המספקת". עכשיו, כשהודיע לי עמוס שהוא מדיח אותי מן הטייסת, לא התווכחתי. קיבלתי את הדין: "מאז ומעולם, בכל שנות שירותי בחיל האוויר לא ביקשתי הצבה ליחידה כלשהי, כל התפקידים שקודמתי אליהם נעשו שלא ביוזמתי, תמיד עשיתי את המוטל עליי וכך אעשה גם היום. אני מקבל כל החלטה, למרות שאני חושב שזו טעות". הפגישה הזאת נערכה בסוף שנת 1981. סיימתי אותה בנבואת זעם: "במלחמה הבאה, הזהרתי, "טייסת הקוברות תיכשל".

"מדוע?" שאל עמוס. "כי אני לא אהיה שם להוביל אותה". אמירה שחצנית? אולי, אבל עובדה היא שחבריי לטייסת ראו בי מוביל רציני למלחמה, אף שלא שירתתי בתפקיד פיקודי. כשנפרדתי מן הטייסת, שאל אותי אחד הטייסים: "מי יוביל אותנו למלחמה?" "אין ברה", השבתי, "תצטרכו להסתדר לבד".

הם לא הסתדרו. כעבור כמה חודשים פרצה מלחמת לבנון. הקוברות כשלו.

בתום השיחה עם עמוס עמיר רציתי להיכנס ללשכתו של ידידי צביקה גוב-ארי, ראש להק כוח אדם בחיל ולהשיח לפניו את מר לבי. אבל צביקה היה עסוק. כתבתי לו אפוא מכתב ובו נבואת הזעם שהתממשה לבסוף. הנה קטעים נבחרים מן המכתב שלי:

בשיחתי זה עתה עם עמוס עמיר סיכמנו שאני מפסיק לטוס בחיל האוויר וממשיך רק בתפקידי כקת"א. זוהי החלטה קשה מאוד עבורי. אני ממש מרגיש מחנק בגרון, ואני יודע שעוד יכאיב לי ויציק לי הרבה זמן. . . . אמנם עמוס הציג זאת כיאות, כאשר מצד אחד נשמעת טענה מהטייסת על ירידה ברמת הטיסה שלי, ומצד שני הוא רוצה אותי כקת"א. אך מה לעשות וגם לי נקודת השקפה על הדברים. לאחר תקופה ארוכה מאוד שבה בגלל שלומיאליות פשוטה מצד הטייסת לא הצלחתי לקיים סדר טיסות רצוף, ולאחר מכן הם באים וטוענים נגד רמתי, וזאת כאשר ברור לכל כי אין לי שום בעיה של רמת טיסה. . . . אולי הכאב האמיתי נובע מההרגשה שלא השכלתי לדחוף ולקדם את מערך המסוקים לאותם שיאים אשר אני יודע שהיו יכולים להגיע אליהם. ומצד שני בידיעתי הברורה את המחיר הכבד אשר ישלמו כתוצאה מכך בעת מלחמה.

בשבוע שעבר טסתי עם הטייסת ארבעה ימים ברמת הגולן וביצועיה שם היו כל כך נמוכים שהתחלתי כבר להצטער על דברים שאמרתי לידידיי השריונאים שבמלחמה הבאה יפסיקו לדאוג אלא רק לדבר אחד והוא: שבכל עת יהיה להם קשר עם "עדת מסוקי התקיפה" אשר יחלצום מכל צרה.

ואכן חצי שנה לאחר מכן התגשמה לצערי נבואתי. הטייסת כשלה, והדבר בלט במיוחד בקרב סולטאן יעקוב.

טייס על זלדה

לא טוב להיכנס למלחמה שאינך מאמין בנחיצותה. הוויכוח על הצורך לפלוש ללבנון ולטהר את קני המחבלים התנהל זמן רב לפני התקיפה עצמה. בוויכוח הזה סברתי שכל עוד הפסקת האש עם אש"ף בגבול הצפון נשמרת, אין הצדקה לפעולה צבאית גדולה בלבנון. ואולם מרגע שגויסתי ולבשתי מדים, שיניתי את דעתי ונתתי משקל יתר לטיעונים שהצדיקו את המלחמה כדרך היעילה להשיג שקט בגבול הצפון לאורך זמן.

המלחמה התחילה בלעדיי. כשראשוני הטנקים של צה"ל חצו את גבול לבנון ב-6 ביוני, 1982, ישבתי בבית והאזנתי לרדיו. הפעולה נועדה לפגוע בבסיסי הארגון לשחרור פלסטין (אש"ף) בדרום-לבנון כדי לשים קץ לשיגור טילי קטיושה לעבר יישובי הצפון של ישראל, כך אמרו ברדיו. ישבתי בבית וחיכיתי לקריאה לצאת לקרב, זו הפעם כחייל מילואים.

התסכול נגס בי כבר בבית. את המלחמה הזו, ידעתי, לא אחווה ממעוף המטוס כפי שעשיתי במלחמות הקודמות. זו הפעם קצין תיאום אוויר יובל אפרת יישב על הקרקע ויצפה בעיניים כלות בחבריו באוויר.

ביום השלישי ללחימה גייסו את האוגדה שלי. התכנסנו בחורשת טל. עם ערב עליתי לפיקוד הצפון במכוניתו של יאנוש, מפקד הגיס. יאנוש היה מאדריכלי המבצע, לצדם של אריאל שרון והרמטכ"ל רפול. יאנוש האמין באמת ובתמים שזו הפעם אש"ף לא יתאושש מן המכה שננחית עליו, ו"תשקוט הארץ ארבעים שנה", כפי שהבטיח ראש הממשלה מנחם בגין. אריק העליח לשכנע את כולם שאכן כך יהיה.

אריק כבר היה שם כשנכנסתי לחמ"ל. הוא הרשים אותי בשליטה שהפגין באנשים ובחומר. לא היה ספק מי כאן הבוס.

גם אני סברתי בתחילה שתהיה זו פעולה מוגבלת, עד שקיבלה האוגדה את הפקודה להיכנס פנימה. עלינו על ציר מיכה, הציר הראשי במזרח לבנון, מצפון-מזרח למרג' עיון, בואכה אגם קרעון וסולטאן יעקוב. לא העליתי בדעתי שהמבצע יתגלגל לבירות, אבל כבר בתחילה הבנתי שלא יהיה זה מבצע מוגבל.

כמו שאני מגיע לאוגדה, אומרים לי: נכנסים. עליתי על הנגמ"ש שלי ששימש לשכת קישור ניידת בין מפקדת האוגדה למפקדת חיל האוויר. כקצין תיאום אוויר הייתי הכתובת לבקשות של האוגדה לסיוע אווירי. אני יכול לייעץ מה אפשר לעשות, אני יודע מה אני יכול לדרוש, אם כי אין לי הכלים להגיד מה חיל האוויר מסוגל להציע בזמן אמת. מרגע שהופעלו המטוסים, עליי להיות בקשר אתם, לוודא שהם פועלים בהתאם לציפיות

האוגדה, ולמנוע, למשל, תקיפה של כוחותינו במקום את כוחות האויב - כפי שכמעט קרה.

אנשי חיל האוויר, הצוות הכחול ששובץ לנגמ"ש, מנו שבעה איש; לצדי עוד טייס, ראובן פדהצור, שני אנשי קשר, איש מודיעין ועוד שני אנשים טכניים.



עם נהג הנגמ"ש (אני משמאל)

אבל הצוות הכחול לא הגיע. אנחנו יושבים בזלדה, (שם החיבה של הנגמ"ש מדגם M-113), ומחכים. אין צוות כחול. התברר שהם יצאו לסעודת ערב בקריית שמונה, כאילו ביקשו לומר - תתחילו את המלחמה בלעדיו. ואכן יצאנו בלעדיהם, צוות הנגמ"ש הירוק ואנוכי. המעבר היה מהיר מדי. רק אתמול ישבתי בנחת במעוני בנווה רום, אתנחתא שקטה בין טיסה לטיסה באל-על והנה אני, טייס על זלדה, בדרך ללבנון.

עוברים את שער פטמה שליד מטולה, כאילו מעשה שגרה, טור של סנקים וזלדות דוהרים קדימה לתוך לבנון, חוצים את מרג' עיון בנסיעת לילה שקטה, איש לא עוצר בעדנו, איש לא מפריע לנו, ואני מזכיר לעצמי שוב ושוב שאני בתוך מלחמה, ועליי להתעדכן כל הזמן איפה אנחנו ואיפה האויב. נעזרתי בלוח גדול עטור במפות, בחיצים ובשמות קשר.

שלוש לפנות בוקר, השיירה נעצרת לחניון לילה. מסביב חשיכה מוחלטת, לא רואים כפרים, וגם לא שומעים קולות ירי. עצרנו על גבעה כלשהי, באמצע הגבעה עמד טנק שלנו, ממש ליד הזלדה שלנו. פעם בעשר דקות ירה פגז. על מה הוא יורה? תהיתי. על הערבים, היתה התשובה, הוא לא נותן להם לישון.

ומה עלינו?

נרדמתי על רשת הסוואה בסלסלה שבצדי הנגמ"ש. בשעת שחר מוקדמת העירו אותי: ממשיכים. צפונה, עמוק לתוך לבנון. יום שלישי למלחמה. באוגדה שלוש חטיבות שריון. כל חטיבה מונה יותר ממאה טנקים, כוח אש אדיר.

ההוראות המבצעיות שניתנו לכוחות עם הפלישה ללבנון היו להשמיד את עמדותיו של אש"ף ולהימנע מעימות עם הכוחות הסוריים שבבקעא. ואולם עכשיו, 9 ביוני, החל עימות רחב עם סוריה, שהתבטא בייחוד בקרבות אוויר.

תסכולי גבר. קשה היה לי להסתגל ללחימה על הקרקע. רציתי להיות שם, גבוה, עם החברים שלי במכונות המעופפות המכריעות את גורלן של מלחמות. חשתי ש"צר עולמי כעולם נמלה", כדברי המשוררת. ובכל-זאת, פעמיים ניתנה לי ההזדמנות להשפיע על מהלך הקרב. בפעם הראשונה הצלתי חיים. בפעם השנייה יכולתי להציל חיים, אילו רק הקשיבו לי.

הצלתי חיים במקרה. אם תרצו, יד אלוהים, שוב יד אלוהים. שמעתי בקשר של האוגדה השכנה שמבקשים להכניס רביעיית פנטומים לתקוף כוח שריון סורי שנע לעבר כוחותינו. בחנתי היטב את המפה וראיתי שהאזור המיועד לתקיפה נמצא בשליטה מלאה שלנו, וכי אם הפנטומים יתקפו, הם יפגעו בכוחותינו. עצרתי את התקיפה ברגע האחרון. במקרה השני נראה לי שיכולתי למנוע לפחות מקצת התוצאות הטרגיות של קרב סולטאן יעקוב.

ב-10 ביוני, ביום החמישי למלחמת לבנון, דווקא כשעמדה להיכנס לתוקפה הפסקת אש עם סוריה, הסתבכו העניינים עם הסורים. כוחותינו הזדרזו להשתלט על צומת אסטרטגי בציר מיכה, "משולש טובלנו". ביצוע המשימה הוטל על אוגדה שכנה.

הכוח החל לנוע לעבר היעד בלילה שבין 10 ל-11 ביוני, ולא היה מודע לנוכחותם הקרובה של כוחות סוריים. במהלך הלילה הגיע גדוד שריון מילואים אל משולש טובלנו והחל בתנועת טנקים לעבר הכפר סולטן יעקוב.

זמן קצר לאחר מכן הפתיע הכוח הסורי את כוחותינו באש כבדה. הגדוד נמצא בנחיתות טופוגרפית, והקרב הסתבך. כוחותינו התנהלו בכלכל ובתיאום לקוי בין הכוחות. הגדוד נקלע לקרב כבד שנמשך כשמונה שעות,

ובמהלכו נפגעו שני טנקים מ"אש ידידותית", ירי של כוחותינו על כוחותינו. במהלך הקרב ניסיתי ללמוד כמיטב יכולתי את מצב הכוחות בשטח. סברתי שניתן לתקוף את הכוחות הסוריים במתקפה אווירית של קוברות, ולעזור בחילוץ של הגדוד התקוע.

התקשרתי למשל"ק והצעתי תוכנית פעולה מפורטת: אני אכנס עם אור ראשון לאזור הלחימה במסוק "להטוט" קל מסוג דיפנדר, אזהה את מיקומם המדויק של הטנקים הסורים, ואכוון את הקוברות לפגיעה מדויקת בטנקים שעיכבו את חילוץ הגדוד.

התשובה שקיבלתי מן המשל"ק הפתיעה אותי: לא ניתן לביצוע, מסוכן מדי, הטילים של הסורים יפילו את מסוקי הקבורה. היו אלה דברים בטלים. ודאי, בכל פעולה כזו יש מידה ידועה של סיכון, ואולם אילו טסו הקוברות בגובה נמוך דיו, אף לא אחד מהם היה נפגע. אבל כבר לא היה לי עם מי לדבר.

עד היום אני סבור שעשינו מקח טעות טרגי בכך שלא ניצלנו את הקוברות כפי שצריך במהלך הלחימה. מזל רע רדף אחרי הטייסת מן היום הראשון ללחימה. ב-5 ביוני איבדה הטייסת מסוק במהלך תקיפת עמדת נ"מ. שני אנשי הצוות, סרן יוסי קלר וסרן עמיחי ספקטור, נספו. ב-11 ביוני נפגע אחד ממסוקי הטייסת מאש כוח צה"ל.

בכך הסתיימה בעצם הפעילות המשמעותית של הקוברות. הן פעלו אמנם פה ושם בזירת הלחימה, אך לא הצטיינו בה, במידה רבה בשל שיקול מוטעה של מפקדת חיל האוויר. החיל לא התייחס ברצינות לטייסת ושיבץ בה טייסים של מטוסים קלים, חסרי ניסיון בהטסת מסוקי קרב. רק עכשיו למדו כיצד להטיס את המסוק, למדו את שיטות הפעולה שלו ופיתחו תורת לחימה. טייסים אלה חסרו אותו מרכיב חיוני ההופך טייסים ללוחמים. היה ברור כי הם זקוקים לשינוי מנטלי הנדרש כדי להפוך טייסת מסוקים לטייסת מסוקי קרב. למשל, הם טסו לקרב בשלישיות, כמו מסוקי תובלה. נדרשו עוד ימים רבים עד שגמלה ההחלטה שמסוקים היוצאים ללחימה חייבים לטוס בזוגות, כמו מטוסי קרב.

ואולם, הבעיה המרכזית של הקוברות במלחמה היתה העדר רוח לחימה. מסוקי הלהטוט, מסוקים קלים בהרבה, הצליחו הרבה יותר, מן הטעם הפשוט שטייסייהם רצו להילחם באמת ובתמים.

טייסי הקוברות חטאו פעמיים. קודם בכך שלא נלחמו שייתנו להם להילחם, וכשכבר הטילו עליהם משימות, הם לא ביצעו אותן כמו שצריך. בתום קרב סולטאן יעקוב נותרו שמונה טנקים ישראלים בידי הסורים ושישה לוחמים הוכרזו כנעדרים. שניים נשבו ושחררו כעבור שנים, אחד נהרג במהלך הקרב, נקבר בסוריה וגופתו הוחזרה לישראל בתום המלחמה. גורל שלושת הנעדרים האחרים - יהודה כץ, צבי פלדמן וזכריה באומל - לא נודע.

ראיתי את הכוחות המתפנים של הגדוד המכותר. היה זה מחזה קורע לב לראות את הפצועים המתפנים.

* * *

אף שהיו לי השגות על הדרך שבה לא הצליחו לחלץ את החיילים שנלכדו בסולטאן יעקוב, סברתי שהביקורת הציבורית הקשה על התנהלות הכוחות היתה מוגזמת. כאשר התפרסמה ב"כותרת ראשית" כתבה נרחבת ובה טענו לוחמים כי "זרקו אותם לכלבים", הדברים קוממו אותי וכתבת בתגובה:

למות בעד ארצנו? ? להילחם בעדה!!!

(מכתב למערכת "כותרת ראשית" בעקבות כתבה ביקורתית על קרב סולטאן יעקוב, מאי, 1983. המכתב כנראה לא נשלח ונשאר בספרייתי.)

אני קורא, חוזר וקורא את המאמר אודות הגדוד שנתקע בגזרה המזרחית בלבנון בעת מבצע של"ג ובקושי נחלץ במחיר של איבוד נפגעים רבים, ועולות בי שאלות.

נכון, קרב זה אינו מן הקרבות המפוארים של צה"ל. בהחלט ראוי שייחקר ויוסקו מסקנות קשות, אך מכאן ועד "הרגשת הנבגדות, הנטישה, התחושה... כאילו זרקו אותנו לכלבים... מתוך טיפשות או חוסר כישרון ואולי שחצנות או ביטחון מופרז... במהלך צבאי מיותר, חסר זהירות ואולי אפילו מרושל" - מכאן ועד יצירת רוח תבוסתנות כזו המרחק הוא עצום. נכון, אתם במערכת "כותרת ראשית" מעולם לא תמכתם במבצע של"ג כפי שבוצע, בוודאי שאינכם מן התומכים הנלהבים של העומדים בראשו. אבל אף-על-פי-כן, אין זה מצדיק הטלת דופי שכזו בצה"ל, תוך הטחת האשמות כבדות כל-כך בחילות אשר "עמדו מגד", בחיילי יחידות אחרות "היושבים ואוכלים את מנות הקרב בעת שגדוד זה נלחם על חייו", במפקדים שהובילו בעצמם את הכוחות אשר יצאו לחלץ כוח זה, כי אין משאירים חיילים חברים בשדה הקרב.

במאמר זה תרמתם ליצירת תדמית שלילית של צה"ל, של צבא העם שאתם חלק ממנו, וכל זה בכתבת תחקיר חלקית, המביאה דברים מפי קצין פצוע בנפשו, אשר לפי דבריו הוא המליץ למפקדיו "להיחלץ לאחור" ואף לא התיימר לחלץ את חבריו - אם ייתקעו - במהלך הנסיגה המבוהלת שביצעו, וכל זאת משום שלא האמין בצה"ל אז, וגם לא מאמין בו היום. רבותי, אתם שותפים להטלת דופי בלתי מוצדקת בצה"ל, במסורתו וברוח לוחמיו. אנא הפרידו בין נחיצותה של המלחמה לבין דרך לוחמיה. אל תנהלו את הוויכוח עם השלטון על גבו של צה"ל. צה"ל היה ונשאר המגן

לנו לכולנו. וגם אם נילחם מלחמה אחת אשר רק ההיסטוריה תשפוט אם היתה נחוצה או לא, עוד נכוננו לו תפקידים רבים בעתיד, וכנראה ועוד מלחמות. כוחו אינו בא לו מרוב מטוסיו ושפעת הטנקים שלו, ואם תיפגע רוחו, ניפגע כולנו.

אבל נחזור לקרב עצמו. מרוח המאמר ניתן להבין שהגדוד הופקר ונטש, ואין זו האמת כלל. הכוחות שהופעלו לטובת הכוח הלכוד היו גדולים מאוד, הופעלו במרוכז ובמתוכנן, ורק בזכותם הצליח מסע ההיחלצות. וכאן טמון העוקץ. הלוחמים שנקלעו לצרה הזו שכחו כנראה שצה"ל לא יפקירם. הקריאות הנואשות שלהם ברדיו גרמו לכך שהפיקוד חשב שבאמת מצבם כלאחר ייאוש, אך בדיעבד התברר שלא כצעתה. לפיכך הורה הפיקוד על הכנסה חפוזה של כוחות מעוצבה שכנה שנכנסו לשטח ההריגה ואיבדו אנשים וכלים רבים.

מלחמה אינה סיפור של הצלחות בלבד. מלחמה היא התמודדות של מוחות ושל כוחות ומחירה הוא דם. כל צד שואף לניצחון. במקרה זה הצליחו הסורים להפגיענו, ואנו לא השכלנו, מסיבות שונות, להתמודד עמם. אבל ניצחוננו במלחמה מוכיח את עדיפותנו, ואם הצלחנו להיחלץ ממצב ביש זה, גם זו ראייה לכך שכאשר אנו נקלעים למצבים קשים אנחנו מגיבים נכון ומהר.

מאין שואב צה"ל את כוחו? האם לא מרוח לוחמיו? האם לא מקציניו ההולכים ראשונה? אבל !!!
מסתערים ראשונים, לא נסוגים ראשונים. מובילים בהתקפה ומאספים בנסיגה.

"אחריי" אין פירושו "אחריי המבול". "אחריי" פירושו "כמוני תיראו וכן תעשו". "אחריי" פירושו שמאותו יום שקיבלת דרגת מפקד בצה"ל, אנשים הולכים אחריך, בוטחים בך, מאמינים בך, שמים נפשם בכפך, אתה הכול עבורם, אתה האבא והאימא, אתה הכותל המערבי ובונקר הבטון, אתה עמוד האש והעשן לפנייהם והשמש המאירה מעליהם, אתה אחיהם לצרה, אך אתה תמיד האח הבכור, לו הם נותנים יד, בו הם נאחזים בצר להם. זקוף ראשך, שא כאבך בגאון.

שכלת חברים לנשק - שאב מהם את אומץ הלב. בכה בסתר את אובדנם, כמו כולנו, אך בעומדך מול האומה, בין אם זה בהובילך את פקודיך לקרב או במאמר בעיתון, הרחב כתפיך למלא את השורות החסרות, האר את את דרכם של ההולכים אחריך, וצעד בבטחה על פני הארץ אשר נועדה לך.

הפסקת האש עם סוריה נכנסה לתוקפה ב-11 ביוני. לא ברור אם נרדמתי בזלדה או על הקרקע, העיקר שנרדמתי. התעוררתי לשמע טרטור מנוע של מיניוואן פולקסוואגן, ידידי מהצוות של הקת"א סיימו את ארוחת הערב שלהם בקריית שמונה ובאו לחזות בסיום המלחמה. כמו כולם, גם הם טרם הבינו שזו רק ההתחלה.

“תעלה על הג'יפ, נוסעים לבירות.”

היתה זו הזמנה שאי-אפשר לסרב לה. ישראל גלילי, קצין המודיעין של האוגדה, נעצר לידי והזמין אותי לאחד הטיוולים המרתקים שעשיתי אי-פעם בחו"ל. שני קצינים ישראלים, לבדם על ג'יפ, חמושים ברובי סער בלבד, מטיילים בהרים ובגיאיות של הרי הלבנון, חוצים יערות מעטירים, עוברים דרך כפרים צבעוניים, כאילו אין מלחמה בעולם. מזרח-תיכון חדש. נסענו כשעתיים על כבישים נוחים. גלילי כבר הכיר את האזור, וכשלא זיהה, נעזר במפות. נסענו על הרכס שמדרום לכביש בירות דמשק עד לאזור בחמדון ועליי שממזרח לבירות. גלילי נהג לאטו, הסביר לי את המראות כמדריך תיירים מנוסה, מתעלם באדישות מיריות שנורו לעברנו, מתעלם באדישות מזעקות השבר שלי: “גלילי בחיך, סע קצת יותר מהר, יורים כאן.”

לבנון ארץ יפהפייה. כל חלקה פנויה מנוצלת לגידולים חקלאיים, עצי פרי רבים ליוו אותנו בשולי הדרכים. היתה זו עונת הדובדבנים ואנחנו אכלנו מהם מלוא החופן. על אם הדרך נכנסנו למסעדה פשוטה, התיישבנו ואכלנו. כשביקשנו לשלם פטר אותנו בעל המסעדה ב“מעליש, צאו לשלום”, אבל אנחנו התעקשנו לשלם, והוא נאלץ לוותר.

לא נכנסנו לעיר בירות. לפנות ערב חזרנו לאוגדה.

בהזדמנות אחרת יצאתי עם חברי אמיתי חסון, קת"א של האוגדה השכנה לטבול באגם קרעון. לאחר כמה ימים שבהם לא התרחצנו, יכולנו סוף סוף להתקרצף בסבון. אלמלא כן, ידעתי אל-נכון, רונה לא תפתח לי את הדלת כשאחזור לחופשה.

באחד הימים, בעוד האוגדה שלנו תוקעת יתדות בלבנון, התקשרו מאל על וביקשו שאבוא לאלתר להטיס טיסה לפריס. חזרתי הביתה, המרתי את מדי הצבא במדי אל-על, וטסתי לפריס.

יכולתי להרשות לעצמי לעזוב. הקרבות הכבדים כבר היו מאחורינו. ראובן פדהצור מילא את מקומי כקת"א.

קשה היה לעכל את המעבר מן האוהל למלון חמישה כוכבים בפריס, מן המסעדה של הלבנוני בהרים למסעדות הכי טובות בפריס. לא יאומן, חיים משוגעים.

לאחר הטיסה לפריס חזרתי לאוגדה בלבנון.

תמו הקרבות הכבדים. אני יושב משועמם באוהל של חיל האוויר בלבנון על ציר מיכה בגזרה המזרחית. לפתע טלפון: יובל זה בשבילך. הרמתי את

השפופרת. על הקו חברי שאול נצר. עוד טרם הספיק לומר משהו, ואני כבר יריתי: "התשובה כן, מה השאלה?"
נצר היה אז מפקד גף הסופר-פרלון בטייסת היסעורים 114. "אני צריך אותך כטייס אצלי בטייסת," אמר.
"קיבלת," השבתי לקונית, עליתי על הרכב, חזרתי הביתה, וחזרתי לטוס על הסופר פרלון עוד כמה שנים טובות עד שהשתחררתי לחלוטין מן החיל. היה כיף לחזור לטייסת. נהייתי מכל דקה באוויר. המסוק לא היה אמנם מן המובילים בקרב, אלא מסוק תובלה רך וגמיש, אבל נוח היה להטיס אותו, היתה בו ראות מצוינת, הוא עשה את העבודה כמו שצריך - כל זמן שלא דורשים ממנו להילחם.

בני אנוש

(הנפש החופשייה היא הנושאת אותנו לפסגות של חיינו)

אפיות,	אטלז כמו ציפור,
אפיות רק אנחנו,	אפליז ברות,
אפיות רק עצמנו,	הרחק מטל האפאה,
אפיות ראויים	אל מרתבי השמים,
אחיות	כען בשחקים,
אחיות את חיינו,	כמטוס אלפי קרה,
במלואו, בכללם,	כביפון המוטל
באחזק, ברבים,	אל שיאיו.
אחוות	אנחנו שנואפנו
אחוות את היגל,	בני תמותה,
את היצר,	אנחנו שנצברנו
את האופכה,	מאפר,
את הכאובים,	אנחנו שרצינו
אנתק,	כה נואש
אנתק הרצון,	אפמריא אל מטל,
אנתק המוסרות	אפליז אל מעבר,
אנתק הכבאים,	אנחנו ששאפנו,
כי כל כק שאפנו,	כק כלנו,
כי כל כק הרזשנו,	כל עצמותנו,
כי כל כק יפענו,	כל ישותנו,

אל בלוי מילים,

שרק נפש חופשייה

פניתקת מהיזל,

שמעפר נזכר,

ופנישאות מעלפ

כרוח הברוא,

רק נפש צו

היא פנישאות

אותרנו

אפסיות

של חיינו,

אשיאויק שמפם

אדא נוכל אהזביה,

ארקטיק שמפם

נוכל רק אצלנו,

אל אותרם רזעים

מעטיק בחינו

ששווה בשבילם

אפיות בני אונש.

שער חמישי

הנמכה



קרבות אוויר באל-על

בשנת 1982, ארבע שנים לאחר שהצטרפתי לאל-על נקלעה החברה למשבר חמור. היא צברה הפסדים במשך תקופה ממושכת, יחסי העבודה בין ההנהלה לעובדים היו קשים. הוחלט לפטר עובדים רבים ובהם ארבעה טייסים.

הייתי אחד מהם.

כל הארבעה היו פצועי צה"ל. החלטת הפיטורים סטרה את הכלל ולפיו אין מפטרים פצועי צה"ל. מאידך גיסא, אם לא היו מפטרים אותנו, היו מפטרים טייסים ותיקים מאתנו בסתירה לכלל אחר של האחרון שנכנס הוא הראשון שיוצא.

הקונפליקט היה קשה, אבל לא היה לי ספק. "אין מצב שיפטרו אחרים, ותיקים ובכירים על פנינו." כלומר, עקרונית הייתי מוכן לכך שיפטרו גם אותי. את הדברים האלה אמרתי רק בשיחה עם רפי הרלב. זה לא היה ידוע ברבים.

נוצרה אווירה קשה. אנשים חיו בתחושה שמטה לחמם עלול להיפגע. חברים ותיקים, יוצאי חיל האוויר, ניתקו אתי קשרים. כל אחד מהם הלך עם האמת הפרטית שלו. כאב לי מאוד.

אבל אנחנו נלחמנו על שלנו. מלחמה של ממש, עם מודיעין, כוחות עזר ומשימות. נפגשנו עם כל מי שיכולנו, עם ראש הממשלה מנחם בגין, עם עזר ויצמן, עם ראובן ריבלין. נתק'ה ניר שהיה יו"ר הוועד למען החייל איים כי ישבות רעב אם יפטרו אותנו נכי צה"ל.

בסופו של דבר הוחלט לא לפטר איש מצוות אוויר. אבל הטעם הרע נשאר. עד היום ישנו טייס שאני אוויר בשבילו, אף שחלפו מאז שנים רבות.

בעקבות האירוע הזה באה בדיקת הלב. אחת לשישה חודשים עברתי בדיקות רפואיות, כמו כל איש צוות אוויר. פעם נבדקתי אצל הד"ר סיד כהן, הרופא הראשי של צוות אוויר. הדוקטור בדק פה, בדק שם, ולבסוף חרץ את דיני. "משהו בלב לא בסדר," אמר בפנים מבשרות-רע, "אבל בוא נחכה לסוף הקיץ, נבדוק שוב ונראה."

אני לא פחדן ולא היפוכונדר, אבל כאשר אמר לי הרופא ש"משהו בלב לא בסדר", חשתי שהוא פרץ אל מחוץ לתחום. משהו לא בסדר? אצלי? סמל הבריאות?

חשתי צורך עז לדבר עם מישהו. בעניינים האלה, כבעניינים אחרים,

אהבתי להיוועץ בארצי, איש שדעתו נחשבה בעניינים שברומו של עולם אך גם בעניינים של מה-בכך. למשל, מתישהו בין טייסת 114 ל-118 עלה בדעתי לרכוש עבורי מפרשית. קיבלתי את הרעיון מחברי יהודה רותם, מנכ"ל צים, חבר שדות ים, ואתו יצאתי לא פעם לים במפרשית של הקיבוץ. לא הייתי יורד-ים מובהק, אבל אמרתי לעצמי: אם ימאים יכולים, גם אני יכול. מפרשית חדשה קטנה עלתה אלף וחמש מאות לירות, גדולה עלתה פי שניים.

חשבתי לעצמי: אם כבר, אז כבר. אמנם אין בידי יותר מאלף וחמש מאות לירות, אבל כדאי לרכוש את הגדולה בשותפות עם חבר וכך נהנה שנינו ממפרשית איכותית.

נועצתי בארצי. תשובתו היתה חד-משמעית: "לקנות מפרשית בשותפות זה כמו לקנות מטרייה בשותפות".

הבנתי. רכשתי את הקטנה, מפרשית מדגם "גלית" וקראתי לה "קטה" כשם סבתי שנתנה לי את הכסף. "קטה" לא אהבה גלים, אבל הסתדרנו. וכאן מתחבר סיפורה של גלית לסיפור הלב. כאשר הדוקטור המלומד הטיל ספק בכשירותו של לבי, מכרתי את הגלית וקניתי גלשן-רוח. בכל יום שלא טסתי צאתי לים וגלשתי. בסוף הקיץ נראיתי כאחד מבני התשחורת שעל החוף, צעיר שזוף, מלא אנרגיה - וגם הלב חזר לתקנו.

המטלית הלבנה של ג'ורג'

ג'ורג' עבד באל-על במחלקת נקיון פנים המטוס. הוא צד את עיניי מן היום הראשון שבא לעבוד בחברה.

כשהחל לעבוד כבר לא היה אדם צעיר. הוא עלה ארצה מעיראק בסוף שנת 1978 בדרך לא דרך. רוב בני משפחתו כבר היו כאן, אך לג'ורג' היתה סיבה טובה לכך שהתעכב. הוא ישב בכלא העיראקי.

ג'ורג' נולד עשיר, בן למשפחת סוחרים מיוחסת אשר ישבה דורות רבים בעיראק. לעסקי המשפחה היו סניפים מסחריים בתימן, בומביי, סינגפור והונג-קונג. אבל הכסף הגדול לא היה מעניינו של ג'ורג'. כל מה שעניין אותו היה לעזור לזולת. הוא היה ראש הקהילה בבגדאד, פעיל בעזרה הדדית, בהגנה על יהודים ובהעלאתם ארצה. מעשיו היו לצנינים בעיני השלטונות, אך במשך שנים רבות לא העזו לגעת בו, בגלל עושרם של בני המשפחה, עוצמתם, והקשרים הענפים שהיו להם בניכר.

אך לא לעולם חוסן. בתקופת שלטון מפלגת הבעת' בין השנים 1968-1973, סבלו היהודים בעיראק מהתנכלויות של השלטונות אשר מנעו מהם את חופש התנועה והחרימו רכוש, חמישים יהודים נרצחו. ג'ורג' הושלך לכלא, עד שהצליחו בני משפחתו לחלצו ולהעבירו ארצה.

הוא בא לארץ ללא רכוש, ללא כסף. גם מקצוע לא היה לו. מעולם לא עבד עבודת כפיים. מישוהו סידר לו את עבודת הניקיון באל-על. לכאורה הידרדר מאיגרא רמא, אך לא כך חשב. אדרבא, הוא אהב את מלאכתו, הוא אהב את המטוסים, עם דגל המדינה המעטר את זנבותיהם. הוא אהב את המכונאים המכירים את כל מערכות המטוס ומתחזקים אותו, את צוותי האוויר על מדיהם המגוהצים עם כנפי הטייס המוזהבים וסמלי המגן-דוד במרכזם, ואת צוות המטוס עם הדיילות היפות שאליהן חש קרבה משפחתית של ממש.

ג'ורג' אהב את החברה ואת האנשים שעשו את החברה למה שהיא. כל העת החזיק בידו מטלית לבנה, צחורה כשלג. המטלית הלבנה צדה את עיניי מן היום הראשון שהכרתי אותו. הוא טיפח את המטוס כאילו היה הלמבורג'יני הפרטית שלו במוסק.

יום העצמאות. החברה פתחה את שעריה לציבור, ועם ישראל נהרבה המוניו לחזות במטוסים הגדולים והיפים.

גם ג'ורג' היה שם, לבוש חליפה, אוחז בשתי ידיו שני ילדים כבני שבע, כנראה נכדיו, גם הם לבושים בגדי חג. הוא עלה עם הילדים למטוס, עבר בין הכסאות, ולפתע נעצר. משהו תפס את תשומת לבו. הוא הרפה מאחיזת ידה של הילדה שהיתה עמו, שלף מן הכיס הפנימי של חליפתו

מטפחת לבנה וניגב את מסעד הכיסא. כולם היו בניו, כל החברה, על מתקניה ומטוסיה, על מכונאיה ונהגיה, על פקידיה וצוותי האוויר. נדמה לי שאפילו מנכ"ל החברה ובעליה לא יכלו להרגיש שייכות גדולה יותר.

ג'ורג' לא היה עובד רגיל. לא כאחד העובדים הבאים לעבודה באוטובוס של החברה, עובדים שמונה שעות וחוזרים הביתה. הוא היה שם כל הזמן, אם לא בגופו, כי אז בנפשו, ברוחו ובנשמתו. חלק ממנו נמצא בכל אחד מאתנו - וזו הרוח היתרה. הרצון לתת הרגשת שייכות הזורמת בדמו של כל אחד מאיתנו, אך אצלנו זה רק חלק קטן, אבל אצל ג'ורג' זה כל כולו. כמו הנגר, כמו המטוס, כמו טרקטור גורר, כמו רחבת הדלק.

כאב לי כשעזב את החברה. כאב לי שבעתיים כשהלך לעולמו חודשים ספורים לאחר שפרש. חשתי כאילו לקח עמו משהו מן הנפש היתרה. אין הרבה אנשים כמוהו, אם בכלל. לכן כה כאב לי בפנים כאשר התבשרתי שהוא מת. כי יחד אתו מת גם חלק מכל אחד מאתנו. אולי לקח עמו לקברו למקום נסתר, פנימי, לא נראה, מפית קטנה לבנה, צחה כשלג.

להעביר את הסטיק לדור הבא

סל ההצלחות שלי בחיל האוויר הלך והתרוקן. לא תמיד הבחנתי בכך בזמן. לעתים נדרשתי לרמזים כדי להבין: הגיע הזמן להיפרד מן המסוקים. לתמיד.

אחד הרמזים לכך היה כשבחנתי טייס צעיר במבחן קברניטות על סופר-פרלון. טסנו לכיוון הרי חברון, לילה, חושך. עמדנו לנחות על מתחם קטן מדרום-מערב לחברון. לקראת סוף ההנמכה (או שמא היה זה כבר על הקרקע), כבה אחד המנועים, לא הצלחנו להניעו מחדש, ונותרנו עם שני מנועים בלבד.

הנה בעיה: הימים ימי תחילה האינתיפאדה, מסביבנו כמה וכמה כפרים פלסטיניים וחשיכה מוחלטת. רק שלושתנו במסוק, אני, הטייס הצעיר והמכונאי המוטס, בלי נשק, רצוי לעוף מכאן כמה שיותר מהר. משימה לא פשוטה כשמנוע אחד מתעקש לשמור על זכות השתיקה. הפרלון יכול אמנם לטוס על שני מנועים בלבד, אך לא די בהם כדי להעניק לו את הכוח הדרוש להמריא.

“אני לוקח את ההגאים”, אמרתי לטייס הצעיר, והחלטתי להמריא. מדוע החלטתי להמריא כנגד כל הסיכויים? התשובה לכך כפולה. התשובה האמיתית נעוצה באופי שלי. אין אצלי “אי-אפשר”. חשתי באותו צורך חזק, מוכר מהתנסויות קודמות, להוכיח - בראש ובראשונה לעצמי - שאני מסוגל לעבור את מה שנראה בלתי-עביר. התשובה הטכנית היא שבאמת סברתי שניתן למצוא דרך להתחכם למגבלות המסוק.

והנה ההסבר הטכני מדוע בחרתי להמריא למרות הכל: כאשר שלושת המנועים מתפקדים כמו שצריך, די בכך כדי להקנות למסוק את הכוח הדרוש כדי להתרומם ולהגביר את המהירות. ואולם כאשר רק שני מנועים פועלים, כמו במקרה הזה, המסוק מתקשה להתרומם ולהשתחרר מהשפעת הקרקע. היות שנחתנו על גבעה, הנחתי שניתן לנצל את מדרון הגבעה ולהמריא כלפי מטה, כך שהמסוק יצליח לצבור מהירות ולעבור ממצב של ריחוף למצב של טיסה.

שם המשחק הוא לצבור מהירות. בשטח ישר צריך יותר כוח, אבל אם ממריאים כלפי מטה נזקקים לפחות כוח וכך ניתן להמריא גם בשני מנועים בלבד.

קפצתי בדילוגים קטנים עם המסוק לעבר מורדות הגבעה והצלחתי להתרומם בכבדות רבה.

טסתי עכשיו עם שני מנועים בלבד, עוקב בזהירות אחר סיבובי הרוטור. ישר לתל נוף, לנחיתה.

לכאורה יכולתי לעשות אחרת. אילו שאל אותי החניך מה עושים במצב כזה, התשובה הנכונה על פי הספר היתה: במצב כזה אין להמריא, משום שאינך יודע מה טיב התקלה, ואתה עלול לשלם מחיר יקר עבור הניסיון. ואולם אני באופיי נהגתי לפי תחושות לבי והחלטתי ללכת על זה. היה זה הקש ששבר את גב הגמל. הבנתי שאין עוד טעם להתגרות בגורלי. הגיע הזמן להעביר את הסטיק לדור הבא. כאשר מלאו לי חמישים בשנת 1988, פרשתי סופית משירות מילואים בחיל האוויר.

טיסת הפרידה



בטיסת הסופר-פרלון, היחידה שבה עשיתי את שירות המילואים האחרון שלי, ערכו לכבודי מסיבת פרידה גדולה ויפה. הזמינו את כל בני המשפחה לטיסה בסופר-פרלון. טסנו רונה,

הילדות, אימא, נחמיה ואחיותיי. כולם עלו על המסוק בטיסה לירושלים וחזרה. לידי במושב טייס המשנה ישב חברי שאול נצר, והשגיח עליי שלא אעשה שטויות. כמעט עשיתי. ניסיתי לנחות על הגבעה ליד הבית שלנו במלחה בירושלים אבל ענן האבק הנוראי שיצרתי שכנע אותי, בהמלצה כמה של נצר, לוותר על הניסיון.



המשפחה בטיסת הפרידה

בערבו של אותו יום נפרדו ממני בבסיס בערב נוסח "אלה הם חיין". זיכרונות ואנשים שהיו חלק ממני בעשרים ושתיים השנים הסוערות בחיי התקבצו בחדר האוכל של הבסיס. רבים לא היו שם אתי באותו ערב, לא זכו להגיע. רבים מדי. אבל ראיתי אותם לנגד עיניי, חשתי את נוכחותם, זכרתי אותם, חזק מאי-פעם.

“ הנשים בציורי טיציאן ורובנס”, דברים שאמרתי במסיבת הפרידה מן הטייסת

תמיד אזכור בחום ובאהבה את הימים היפים שבילינו ביחד. תמיד אשוב בזיכרונותיי לטיסות הארוכות, למבצעים המיוחדים, לירדן, ללבנון, למצרים ולסוריה, ללילות ללא שינה, לציפיות הארוכות לחזרת המטוס המפנה את הכוח שהנחת, למזג האוויר הנורא שאתה טס בו, ובכל זאת אתה מדווח לבקר “שמים כחולים”, כי הרצון להמשיך במשימה חזק מן הגשם הדולף לתוך הקוקפיט.

תמיד אחבב ותמיד אעריך את אברהם פרי שממנו קיבלתי את 114 בשנת 1971 ואת ראובן לוי שלו מסרתי את הטייסת בפברואר 1973. גרישותם וכושר אבחנתם לסובבים אותם תמיד היו לי לסמל.

ביליתי כאן שנים רבות מאוד. עברתי כאן שלבים רבים בחיי. אני יודע שתקופת פיקודי על הטייסת לא היתה קלה לטייסים ולמכונאים, שדרישות הביצוע שלי עמדו לפעמים מעבר לסטנדרטים המוכרים. אני יודע שהרמת הרף הזו לגובה שהורגלנו בו בעבר היתה מלחיצה מאוד, וגרמה לאנשים רבים תסכולים, חששות ואף פחדים.

את הפרלון אהבתי מן הרגע הראשון, מטיסת ההיכרות הראשונה ומן המבצע המיוחד הראשון שעשיתי בו חודש אחרי שקיבלתי את הטייסת. כינו את המסוק בשם “צרעה”. לא מוצלח. השם הראוי היה “אימא אווזה”. חשתי תמיד בטייסת כנילס הולגרסן העף לשמים אל ארצות הצפון הרחוקות על אימא אווזה בין עדת אווזי הכר. יש טובים מן הפרלון, יש חזקים ממנו, יש יפים ממנו, אולי אפילו טובים ממנו... אך אין טובים כמוהו.

הפרלון הזכיר לי את הנשים בציורי טיציאן ורובנס, שמנות, עגולות וורודות כאלה, לאו-דווקא נשים ראויות לצאת אתן לשפת הים ולשחק מטקות או לשמש בנות לוויה בקוקטייל אצל נשיא החברה שבה אתה מנסה להתקדם בתפקיד; ואולם - סתם מחשבה העולה בדעתי - האם יש ראוי מהן לבלות בחברתן לילה חורפי קר ודולף?

כאשר במהלך מלחמת של”ג הראשונה בשנת 1982 החזיר אותי נצר לטייסת שכה הוקרתי, זכיתי בקבלת פנים חמה ולבבית. הופתעתי והשתאייתי נוכח קבלת הפנים שלכם. אני יודע שמקצתכם חששתם במידה זו או אחרת משובו של הטייס הנורא הזה, חסר המגבלות שמטרתו היחידה היא לבצע את המשימה - יהא המחיר אשר יהא.

לזכותי - וגם קצת לחובתי - ייאמר שגם בפעם הזו אמרתי ליראים,

כפי שעשיתי בעבר: "אם אינך רוצה לטוס, אינך חייב." ואז הלכתי למטוס הראשון והמראתי.

דווקא משום שאני מודע לרגישותכם, שמחתי כפל-כפליים על כך שמן היום הראשון לשובי לטייסת התקבלתי כשווה בין שווים, כטייס מן השורה, עם כל החובות ועם כל הזכויות, אך בעיקר עם כל הידידות והאחוה שבין חברים לקוקפיט.

החזרה למסוק לא הפתיעה אותי. הפרלון שמר לי אמונים גם אחרי שנים רבות שבהן חברתי למסוקים אחרים, חדישים ומתקדמים יותר. והאמינו לי שידעתי להשיב לו אהבה.

תמיד אהבתי לבוא לטייסת.

תמיד אהבתי לטוס.

תמיד אהבתי את הפגישה עם המכונאים בליין.

תמיד אהבתי את הלחיצה הראשונה על הסטרטר ואת הסיבוב הראשון של הרוטור.

אהבתי את טיסות היום ואת טיסות הלילה, את טיסות הניווט הנמוכות בלילות הירח בנגב ואת הטיסות בין העננים ובתוכם. (נכון, בדרך כלל זכרתי - ואם שכחתי כי אז הזכירו לי - שאין לטוס בתוך העננים. אבל מי מלבדנו יכול להימצא "במקומות האסורים האלה" ולפעמים אף להגביה מעליהם וללטף את ראשיהם הלבנים?)

תמיד אהבתי את הרגשת הפורקן שאחרי הטיסה, את הדיבורים הרמים, את הצחוק המתגלגל והתיאבון המתגבר.

תמיד אהבתי את הנסיעה חזרה הביתה, מאוחר בלילה, עם הסיגר בזווית הפה, מאזין ברוגע למוסיקה החרישית הבוקעת מן הרדיו או לשיחו של טייס טרמפיסט.

אך בעיקר אהבתי אתכם, את הטייסים העוסקים במשימתם ברצינות כזו, המכינים טיסה בדבקות כזו, המתקדמים בתפקיד ומתקדמים בדרגה, ובעיקר מתקדמים בטיסה.

אהבתי לראות כיצד משנה לשנה הטייסים החדשים נעשים צעירים יותר - והוותיקים, הפלא ופלא, נשארים בדיוק כפי שהיו.

מכתב לטייס צעיר

(מכתב שכתבתי לבן של חבר שטייס קורס טיס. המכתב נכתב בערך באותה תקופה, אך מעולם לא נמסר לטייס הצעיר. אולי חשתי שאני סתם מבלבל לו את המוח. מכל מקום, המכתב נשאר במגירה.)
הגיע היום המאושר, טקס ענידת הכנפיים.
אתה טייס.

אצל ההורים השמחה מהולה בדאגה רבה. אצל האחים הגדולים השמחה מהולה בקנאה - קצת. האחים הצעירים מתגאים ומשוויצים באח הגדול, הטייס.
ואילו אתה?

אתה בפסגה, נשוא מבטם והגיגם של כולם, נושא הערצתם, נישא על גלי אהדתם, אהבתם, מרגיש חלק ממשפחה גדולה שמעולם - כך נדמה לך - לא היתה מאוחדת יותר, ואתה הוא המרכז, אתה הוא הדבק, אתה מקור האור.

על הפסגות השמש זורחת ראשונה, מאירה אותן בזהב הבוקר, כאשר בעמקים שוררת עדיין אפלולית. ואתה שם, בפסגה, מואר באור יקרות ומקרין חזרה את אישיותך. אך בעוד עיני הכול נשואות אליך ורואות רק אותך - אתה נושא עיניך מעט מעלה ולהפתעתך מגלה פסגה חדשה, גבוהה יותר, קשה יותר להשגה. ובעוד כולם שותפים לשמחתך ולהצלחתך - אתה יודע כבר שאת הפסגה הבאה תכבוש לבד ובעמל רב. בתקופה זו אתה הופך מנער לעלם ומעלם לגבר. והגבר שבך הוא הטייס שבך. בתקופה זו אתה מתעצב להיות את אשר תהיה ואתה הוא הקובע את דרכך, את דמותך, את הווייתך - את האדם שבך.

הטייס שבך והאדם שבך חד המה. לטוס פירושו לשאוף אל דבר טמיר ונפלא, אל אופקים רחבים, אל שמים ללא סוף, אל שלמות עילאית. לטוס פירושו להרגיש אותה הרגשה נפלאה שאתה והמטוס חד הם, גוף אחד, נשמה אחת, אתגר אחד וגורל אחד.

לטוס פירושו להימצא שם, במרחבי האין-קץ, במכונת הטיסה המופלאה אשר אתך ועם אלוהים שבלבך.

לטוס פירושו לממש את צויו של הבורא שבצלמו יצר אותנו. כי בשאיפתנו למעלה, אל שדות האור הרחבים, אל עומק תכול השמים, אל עולם ללא גבולות, אנו שואפים אל הנשגב מאתנו; בשאיפתנו אל הטוהר, אל השלמות שאין זכה ממנה, אל הביטוי העליון של הווייתנו ושל יכולתנו, אנחנו מממשים את צו בריאתנו ביד הבורא.

כבר בתחילה הרשה לי להתנצל ולומר כי הדברים שיובאו כאן נלמדו מתוך ניסיון חיי אני. ייתכן מאוד שכאשר תקרא אותם תהיה תגובתך: לא כך הדבר, לא כך נראים הדברים בעיניי. תהיה זו תגובה טבעית שהרי כל אדם נוצר בצלם אלוהים אשר לא דמות לו, ועל כן אין אנו דומים האחד לשני אלא רק לבורא. יחד עם זאת - גם אם לא כל הדברים יתקבלו על דעתך, הרשה לי לעוץ לך כבר בתחילה עצה קטנה: שוב ועיין במכתב זה כעבור זמן. ייתכן ואז ייקל עליך לרדת לסוף דעתי.

עד היום אני זוכר את טיסתי הראשונה בפייפר. בהביטי אל הכנפיים האלה ובראותי אותן נושאות את המטוס אל-על הייתי כלא מאמין. עד היום אני חש אותה הרגשה של אז - יושב על הכיסא המונף לשמים, מרחף הרחק מעל לאדמה זרועת היישובים ומשתאה נוכח הפלא הנהדר הזה.

עד היום אני זוכר את טיסתי הראשונה לכד בשמים, בסטירמן, בפעם הראשונה נותר כסאו של זוריק - האחד והיחיד שלימדני להטיס אווירון - ריק לגמרי, ורק בדל ריתמה חופשית מתנפנף לו שם בקוקפיט הפתוח החשוף לרוח.

וכך אני יכול לחזור ולהיזכר בכל טיסותיי הראשונות, על כל עשרות סוגי המטוסים שטסתי בהם, ותמיד להרגיש אותה הרגשה עצומה ונהדרת של להיות שם לבד במכונה המופלאה הזו בשמים.

תשאל ובצדק: מה הוא מספר לי את הסיפורים האלה אשר אני חווה אותם בעצמי כל יום. הסיבה לכך חשובה מאוד. היום יש לי תוכנות שלא היו לי אז, בטיסות הראשונות. באותן טיסות הרגשתי מלך השמים ולהנאתי לא היה גבול של מציאות או דמיון. רק היום אני מבין הבנה מלאה ששובי ארצה בריא ושלם ובמטוס שלם היה רק הודות לאמינות הטכנית הגבוהה כל-כך של מכונות מוטסות אלה ולהעדר אירועים חיצוניים מפריעים כשינוי פתאומי במזג האוויר, בכיוון הרוח ובחדות הראות.

כל אשר ידעתי אז היה רק לחזור ולבצע בדיוק את מה שהודרכתי ומה שלמדתי, ולמזלי הרב זה מה שקרה בטיסותיי הראשונות. בהמשך למדתי עובדה חשובה: תדרוך טוב מקיף וכולל, הכרה של המשימה שלך וביצוע מדויק של המשימה על פי התדריך הם יסוד ראשון וכלל-ברזל ראשון בכל טיסה.

יום אחד, באמצע קורס טיס, לקראת מבחן שמונים שעות על ההרוורד (צ'ק שמונים), חלה המדריך שלי. זוריק הוזעק למלא את מקומו. זוריק היה מי שהדריך אותי בתחילת הקורס על הסטירמן ומאז לא שב לטוס אתי. ועכשיו, כמו באגדות, שתי טיסות אלה שטסנו יחד על ההרוורד עצבו לתמיד את שליטתי במטוס.

המראנו, זוריק ואני, בטיסת לימוד בהרוורד. רגעים אחדים לאחר ההמראה קרא זוריק בהתרגשות: "מה אתה עושה?! מה אתה עושה?!" הסתכלתי סביבי, הכול בסדר: המראה באמצע המסלול, קיפול גלגלים

לאחר הניתוק, טיפוס במהירות הנכונה תוך כדי קיפול מדפים. "למיטב ידיעתי הכול בסדר גמור," השבתי לו.

"אם כך," הקשה זוריק, "מדוע אתה מזיז את הסטיק בכל פנייה ובכל שינוי מצב?"

"מה פירוש?" באמת לא הבנתי. "הרי לשם כך הוא נוצר, להגות את המטוס."

"שלילי," ענה זוריק ונטל את ההגאים לידי. הוא ייצב אותם באמצע, כמעט ללא תנועה ונתן לי פרק בהלכות טיס:

"הסטיק אינו סתם מוט היגוי שבעזרתו אתה מטלטל את המטוס. וזאת משום שאתה עצמך אינך סתם איש הטס להנאתו באווירון באמצע השמים. אתה והמטוס גוף אחד, נשמה אחת, משימה אחת, גורל אחד. אתם ממריאים יחד, שואפים יחד להגיע אל מרחבי השמים, מתגלגלים להנאתכם במרחבים, נאנקים תחת עומס ה-g בפניות החדות וביציאות המהירות מן הצלילות לעבר הקרקע, רותחים מחום בניוטים הנמוכים באמצע הקיץ, קפואים ורטובים בחורף, ונהנים משלווה עילאית בניווט הלילה הגבוה מתחת לשמים זרועים הכוכבים.

יש לו נשמה למטוס, ונשמתו היא נשמתך. הוא רוצה לעשות בדיוק את הדברים שאתה רוצה לעשות, ולטוס בדיוק לאותם מקומות שאתה רוצה להימצא בהם. על-כן אל תחזיק בסטיק כמו במטאטא של הרס"ר. השתמש בו רק להעביר את רצונך ואת שאיפתך אל המטוס. אל תפנה את המטוס ימינה - שאף לשם, והמטוס כבר יטוס לשם."

לא מעט זמן נדרש לי כדי ללמוד להגות את המטוס עם העיניים, פשוט להסתכל לעבר המקום שבו רצית להיות, והמטוס יביא אותך לשם.

שנים רבות לאחר-מכן שמעתי על המנצח האוסטרי הדגול הרברט פון-קראיאן, החולה, התשוש, הנכה שניצח על התזמורת הפילהרמונית של ברלין באמצעות העיניים בלבד, ומפיק ממנה את הצלילים הנפלאים ביותר (ואם תאזין בקשב רב להקלטותיו, תשמע אותו ממש צועק במקומות שבהן התזמורת לא נענתה למצמוץ עיניו.

כיצד תדע שאכן הגעת לשלמות זו, לזהות הזו?

אתה פשוט תדע. כשם שהאובך יודע זאת באהבתו הראשונה. כשם שקראיאן שמע זאת, כשם שהמונה ליזה השיבה בחיוכה הנפלא לליאונרדו לאחר ארבע שנים של עמל. אתה פשוט תדע. יום אחד תרגיש, לאחר שתגמור להקיף את המטוס בבדיקה השגרתית שלפני הטיסה שמחשבותיך לא היו נתונות למטוס אלא למשהו אחר. הסתכל עליו, הוא יעמוד שם שפוף מעט, כאילו נזוף ונעלב. הקף אותו שנית וחשוב רק עליו, ואני מבטיחך שאם תיטיב מאוד לראות את רחשי לבו, תבחין בזווית שבין כונס האוויר לגוף בחיך קטן-קטן, ממש בלתי נראה, אך כה רב משמעות... יום אחד תחזור מטיסה ותאמר: "המטוס הזה פשוט מבצע לבד את

הטיסה, הוא פשוט עובר לצד שאליו כיוונתי מבלי שאני צריך להגות אותו. זה נכון. המטוס שומע לרחשי לבך ועוקב אחר מבט עיניך ושואף כל כולו לאותה מטרה - המטרה שלך.

כן, יש לו נשמה למטוס ויש לו אלוהים. ולמטוסים שונים יש אופי שונה ונשמה שונה. המיזוג הזה שבינך ובין המטוס, בין האופי שלך והאופי שלו הוא המניב את התוצאה הרצויה. רק הרמוניה מושלמת תיתן את התוצאה המושלמת. ומכיוון שמטוסים אינם יודעים לקרוא, אני מפנה את המכתב הזה אליך ואת הדרישה הזו ממך. כך זה תלוי.

אופיו של המטוס נקבע על ידי יצרן המטוסים, ובצאתו משערי בית החרושת הוא מעוצב סופית, עד אחרון הברגים שבכטנו. לכל מטוס האמת שלו.

בתחילת ההסבה למטוס חדש אתה זוכר כמעט תמיד בנוסטלגיה את המטוס הקודם שטסת עליו. ולמרות שהמטוס החדש ברוב המקרים טוב יותר, משום-מה נדמה לך שהוא פשוט מסרב לטוס.

לעתים המטוס החדש עושה את התרגילים שאתה דורש ממנו בחוסר רצון בולט, לעתים הוא אף מפסיקם באמצע. הוא נופל על גבו, מנועו שנכנס להזדקרות נאנח בכבדות, ואתה יכול לשמוע את הלחישה: "עד שלא נכיר האחד את השני ממש-ממש, אנא התחל את התרגיל במאה קשר מהר יותר."

בטיסת סולו ראשונה במטוס חדש אתה יורד ממש עייף, מזיע, תשוש, כאילו עברת בחינה שהתאמצת מאוד לעמוד בה. ואולם לאחר כמה טיסות אתה והמטוס החדש כבר התוודעתם זה לזה, ואתה חוזר מן הטיסה מאושר. נשמע טוב, לא כן? אז זהו, שלא. לעתים אתה חש שכבר למדת את רזי המטוס החדש והוא יעשה את כל מה שתצווה עליו, ואז, לעתים אפילו בטיסה השתים-עשרה או החמש-עשרה, אתה חוטף את הזבנג. מתברר שנדמה לך שכבשת אותו, אבל היתה זו אשליה בלבד, יש עוד על מה לעבוד. הוא עדיין לא החבר שלך.

אני בטוח שבמקום הזה אתה מפסיק את קריאתך ואומר לעצמך: מה הוא מבלבל לי את המוח. הרי את השטות הזו יודע כל טייס מתחיל. כן, זה נכון. גם אני הייתי פעם טייס מתחיל. . .

המסר אינו לגבי המטוס החדש. המסר הוא לגבי מה שהמטוסים אומרים לנו כל הזמן, ואנו באיוולתנו פשוט מסרבים לשמוע. הרמוניה, הם לוחשים, למדו את אופיינו שאותו איננו יכולים לשנות, הבינו אותנו, למדו את יתרונותינו ואת חסרונותינו, את מגבלותינו ואת עדיפויותינו והעיקר - בשם אלוהים - הבינו את המשמעויות של תכונותינו. אנחנו נותנים וניתן לכם בנפש חפצה את כל כולנו, את כל יכולתנו, עד אחרון סיבוכי הטורבינה הזועקת בעומס החום הנורא שהיא עומדת בו, עד קצה גבול קריעתה של המסמרה הקטנה הנושאת את עומס ה-g אשר אתם מטילים עלינו, עד

טיפת הדלק האחרונה הנשאבת מתחתית המיכל. ואתם, אם רק תבינו שה-F-15 הוא נשר וה-CH-53 הוא יסעור, הזמיר הוא זמיר והדקוטה היא אימא אווזה, נטיל לכם ביצי זהב.

כלומר, האחריות נופלת על שכמנו, ללמוד ולהבין, לחשוב ולהרגיש, ולשאוף אל התוצאה - משמעות והרמוניה, משמעות והרמוניה. אם נבין את המשמעויות ונגיע להרמוניה עם המטוס הוא ייתן לנו את כל אשר נבקש, אך אם לא ננהג כך, הוא פשוט יבעט בנו, ברצינות, וילך לו למקום אחר. ואנחנו, נישאים על גבו אך הרחק מאחוריו, נרוץ ונשיגו, נבטיח שנתנהג יפה, בהתאם למזגו הוא, וכמעשה קסמים, המטוס יתרצה וינהג כאשר נבקשו.

“יש לו נשמה למטוס, ונשמתו היא נשמתך.”

דבריו אלה של זוריק היו לי כמצפן לאורך כל הדרך. מקרה אחד כמשל: אני ברקיע השביעי. אני, מסוק הבל-205, מדריך הטיס - והשמים. ואז אנחנו נוחתים בסנטה קתרינה. חם, חם מאוד. אפילו למסוק חם, וכשלמסוק חם, כמונו, הוא מאבד את החשק לעשות משהו, קשה לו להמריא. המדריך מתפעל את ההגאים בגסות, והמסוק מסרב לשתף פעולה.

אני נזכר במשנתו של זוריק: “יש לו נשמה למטוס, ונשמתו היא נשמתך.” אבל מי אני שאטיף מוסר מסוקים למדריך הטיס, הוא הרי קברניט ותיק ואני רק חניך.

לבסוף אני מרהיב עוז ומבקש בדחילו ורחימו: אפשר רגע, בבקשה, את הסטיק?

המדריך מעביר לי את השליטה בזלזול-מה, שינסה הילד, מה אכפת? אני חושב על זוריק ומדבר אל המסוק, והמסוק מקשיב ונענה, מתרומם לאטו, בהיסוס קל, אבל ניכר בו שהוא מבקש לרצות אותי, ובתוך רגעים אחדים אנחנו שוב למעלה. והמדריך מחמיא לי. אני מאושר, שוב ברקיע השביעי.

ומה היה סוד הצלחתי? מדוע הצלחתי במקום שבו נכשל המדריך? אני סבור שדווקא משום שכמעט ולא נגעתי בסטיק קל היה יותר לתמרן אותו, לא הכרחתי אותו להתנהג שלא כרצונו, ואפשרתי למסוק לפעול כמידת יכולתו.

אפשר לעשות הקבלה לנהיגה ברכב בתנאים של החלקה או של נסיעה בחולות עמוקים. במקום לנסות להכריח את הרכב לנסוע כפי שהיינו רוצים שייסע, יש לזרום עם התנהגות הרכב, ואם הוא מחליק, יש להניח לו לסיים את ההחלקה ולא להתנגד לו, או אם הוא מתחפר בחולות אתה לא נותן פול גז, אלא מאיץ בו בעדינות לצאת מן ההתחפרות.

צריך כימיה עם מטוס. כימיה אנושית. צריך להתוודע אליו, לחוש אותו.

עזר נהג לומר: "לכל מטוס יש הריח שלו", ואכן, עם השנים למדתי לזהות את המטוסים גם על פי ריחם. מפגש עם מטוס חדש היה משול להיכרות ראשונה עם נערה. למדתי להרגיש אותו. הייתי מקיף אותו פעם-פעמיים - עד שנוצר הקשר, עד שחשתי את הקליק.

את המכתב לטייס הצעיר כתבתי לפני שנים רבות. היום הייתי מוסיף עוד הערה: סטיבן קונץ' כתב בספרו "טיסת האינטרודר": "לטייס הטוב נחוץ אני מפותח לתפארת ממש כמו חליפת הטיס שלו. הטייס הוא אדוניו של המרחב שמילא. חיל הים גייס את טייסיו מכל שכבות החברה וניפה החוצה כל מי שגילה סימנים של חוסר ביטחון עצמי...".

דברים כדורבנות. גם אני מאמין באמונה שלמה שכאשר מבקשים לגייס בני אדם לטובת עניין חשוב, יש להעמיד אותם במבחני קבלה קשים ביותר, שעיקרם מבחני אומץ ואמינות, ומי שלא עומד בכך - ינופה.

”יש אלוהים” ה’

הפעם החמישית שאלוהים הפגין את נוכחותו בחיי היתה בראשית דרכי באל-על. יצאתי כקצין ראשון בטיסת אל-על למונטריאול. יונתן שחר היה הקברניט.

הבעיות החלו מן הרגע הראשון.

נחיתת הביניים יועדה לנמל התעופה הית'רו שליד לונדון. ואולם בשל מזג האוויר הסוער נאלצנו לנחות בשדה חלופי במנצ'סטר ומשם דילגנו לגטוויק. הית'רו נותר סגור לנחיתת מטוסים. בגלל העיכוב החליף אותנו צוות אחר שהטיס את המטוס מגטוויק למונטריאול.

יונתן ואני התפנינו לשנת לילה במלון סמוך. למחרת טסנו בטיסה של חברת תעופה בריטית למונטריאול. גם שם התעכבה הטיסה יממה תמימה בשל תנאי מזג אוויר קשים.

למחרת עלינו סוף סוף על המטוס והיטסנו אותו ממונטריאול למכסיקו סיטי.

הנחיתה עברה ברוך השם בשלום. עשינו את הלילה בבירת מכסיקו, למחרת השכמנו לעשות את הטיסה חזרה הביתה.

אנחנו יושבים בתא הטייס, המטוס עמוס נוסעים, מוכן ליציאה. כל הנוסעים יושבים כמושביהם, הדיילים סיימו את הכנותיהם לקראת הטיסה, יש אישור מקצין הביטחון, מקבלים אישור מצוות הקרקע להתנעה, ואנחנו מתחילים בתהליך ההתנעה.

מהנדס הטיס מסובב את המנוע הראשון, אך הוא מסרב להניע. המהנדס עובר למנוע השני. יש התנעה. גם המנוע השלישי מניע יפה, אך מתברר שגם המנוע הרביעי מסרב להניע.

התקלה הפתיעה אותנו. רק לעתים נדירות קורה ששני מנועים מתוך ארבעה אינם פועלים. נעזרנו במכונאי השדה. בטחנו בהם שיפתרו את הבעיה במהירות. העברנו קופסאות התנעה ממנוע למנוע, אך דבר לא עזר. בשני מנועים קופסאות ההתנעה תפקדו וקל היה להתניעם, אך שני המנועים האחרים פשוט סירבו להניע.

עוברת שעה ועוד שעה. שש שעות תמימות ניסינו להתניע את המטוס. כל העת ניסו הדיילים לעודד את רוחם של הנוסעים הכלואים במטוס, לפנק אותם בשתייה ובמזון. הנוסעים הפגינו אמנם סבלנות ראויה לציון, אך ככל שחלף הזמן כך גבר התסכול שלנו. המטוס סירב להניע. לאחר

כמה וכמה ניסיונות לא היתה לנו בררה אלא לפנות את הנוסעים למלון ולהניח לטכנאים לנסות ולאחר את מקור התקלה.

כעבור כמה שעות, טלפון מן המכונאים: הכול בסדר, כל ארבעת המנועים מניעים ופועלים. החזרנו את הנוסעים למטוס, הכול היה מוכן ומזומן לטיסה, אלמלא רצה אלוהים והמנועים שוב סירבו להיענות לנו.

ניסינו שיטות שונות. בדקנו שוב את המערכות. הכול נראה תקין, אבל להניע לא הצלחנו.

המנועים מתעקשים, מסרבים להתעורר לחיים. התייאשנו.

כבר עמדנו לשוב ולהורות על פינוי המטוס, כאשר לפתע הגיח אל תוך תא הטייס טיפוס משונה, אדם מבוגר, מזוקן, לבוש גלימה לבנה. לא הבנו מהיכן צץ, לא הבנו כיצד הניחו לו אנשי צוות המטוס להיכנס לתא. אבל עוד בטרם הספקנו לציץ מילה, האיש קרב אצבע לשפתיו כאילו ביקש להשקיט אותנו ואמר בלחש: "תנו לי רק רגע. אומרים תפילה."

האיש בלבן הניח את כפות ידיו מעל לראשינו, מלמל כמה מילות תפילה חרישית, ויצא מתא הטייס.

התגעגענו את המטוס, והנה זה נס - המטוס הותנע כמו חדש, כאילו בזה הרגע פעל איזה כוח עליון ששב והזין את המצבר העייף של המטוס.

סוף סוף יכולנו להמריא אל-על. כשהגענו לגובה שיוט ביקשתי מאחת הדיילות לזמן את האיש בלבן לתא הטייס. ואולם, כעבור רגעים אחדים חזרה ואמרה: "אני לא מבינה את זה, אבל בתא הנוסעים אין אף לא אדם אחד העונה לתיאור שלכם."

הופתענו, אבל אמרתי לעצמי: אילו הייתי שם לכד בתא הטייס, הייתי חושד בעצמי שנתפסתי להזיות, אבל לא הייתי לכד. יונתן שחר ומהנדס הטיס היו לידי, חוו אותה חוויה בדיוק, וגם הם לא יכלו להסביר אותה.

ואז אמרתי לעצמי שוב, כמו בפעמים הקודמות: אכן, יש אלוהים. לפעמים, כשהחרדים מעצבנים אותי, בא לי להגיד להם: אתם על הארץ, אני בשמים, ואני יכול להגיד לכם: אין אלוהים.

אבל עכשיו, כאשר חוויות ה"יש אלוהים" מאחוריי, כשאני שוכב על יצועי בלילות, אני תוהה לעתים: האמנם יש אלוהים?

נתק'ה (דברים שכתבתי

לכבוד יום הולדתו ה-65 של תא"ל נתק'ה ניר,

5 במאי, 2000

יש לי חבר, קוראים לו נתק'ה,
 כולם קוראים לו נתק'ה,
 אב זג אוי בך,
 אבס אמוק בלב,
 אוי קוראו לו אוי,
 כי אנחנו אחים -
 אחים לנשק, אחים לבג.
 כשנפגשנו אראשונה בתל-השומר
 בביתן 20 היבוס
 עובד לא היינו אחים
 או לפחות
 לא יבסנו שבי,
 קשר הבג נוצר ראשון
 ברך היבסימ,
 ברך הניתוחים,
 ברך התחבולות
 הווא צרם וצרם
 בשלל אפיר,
 מאובים את חייו
 קושר את נפשנו,
 צורם כנהר
 לים של בג,
 לים של אובב.
 קשר הנשק נוצר אחר-כך,
 קשר של פצוסי אמחמה
 שהחליטו לא לנותר,
 לא לנותר,

לא לנותר,
 קשר של אחים לנשק
 שהבינו שהאמחמה לא נאמרה
 שהקרב רק החל.
 כי הקרב הראשון היה עתה
 על חצרה לעצמך, ליכולתך,
 למקום בו היית
 לפני שהפצץ פגע בך,
 לפני ששכבת שמונה שעות
 על אבאת המבד,
 אוסף אליך את כל חרקי
 וחייבקי ומצבתי תבלי,
 לפני שציררת כל הפרק לתל-השומר,
 על מנת שאתה תנאףר כ"מצובג",
 נפש צחה וטבורה כאוב,
 והקרב באמת היה ארוך ומתיש,
 שלושים ניתוחים ועוב כאב
 רק שהביל שלאו תוכל למאוב על
 רצליך ללא קביים
 או לשבת בכיסא גלגלים.
 ואב באוב הניסיה הראשונה לבצל
 אוס ב"ר אלגובר האוחב ופחיה
 שמבטיח לך שזוב תרקוב פסבובלבי.
 והניסיה השנייה,
 והניתוחים האכצריים,
 וה"שמרצן, שמרצן", שאתה צוסק
 והרורה צ"ל צוסקת

כזוג של 100 אחוזי נכות (אחוז
 אחת של כל טנק)
 המטפס על הטנק רק בצכות
 יונה וחזי (נהג), טנק של שני מטרי
 שרק הוא מסוגל להניף אותך
 אל הצרית.

ואני כמפקד טייסת מסוקים
 מתאים אותך תרזילים פרטיים
 שרק אנו יוצאים ומבצעים
 על מנת לשפר את שיתוף הפעולה
 בין השריון לחיל אוויר.

ומצוה מאתחת יום כיפור,
 ומתק שגות הקטל,
 מתקב האש

ובהוביות האיומות
 אותה יוצא מאובלים, כפפילובו,
 מאנצרת.

נתקלי,

גם אם נשזור צר קפנה אראשיונו,
 גם אם נצבע את פלס ארגמן,
 גם אם נחיה כל יום בחייונו
 כראשון אחרון ושכשיו וכאן,

גם אם נשוב בקנים לופטים
 אל שגות המאבר, אל העשב הרע,
 גם אם נשא את אחינו מתימ,
 שרופים, ירויים, אבותם חצרה,

גם אם נאמור בקלף הימים
 למשפט אחרון בפני הבוראו,
 נשוב ונטען - צה לצה ערבים,
 ערבים כאחיים צה לצה.

ואלצובר לא מותר ולא מעלה
 את מאות או מאות משככי הכאבים
 והאופטלזין השתייה שאני מהרית לך
 בבקבוקי ויסקי וקוניאק,
 וההחלמה, והפיציותרפיה,
 והעמיה של הרגליים,
 של רגליך שלך,

פלטס מאה ברצלים מהמסגריה של
 אלצובר,

והריקוף הראשון,

והפסבולסה,

והניצחון,

ניצחון הרוח,

ניצחון האדם,

ניצחון הנפש של הגוף המוסר,

ניצחון בקרב הראשון במלחמה שרק
 החלה.

ואנו יחף,

כמו פרפרים חרוכי כנפיים

שאונם מסוגלים להיפרק מהאש,

נישאים ביחף

ונשאים איש רעהו,

אתה לבית-הספר אשריונו,

ואני לבית-הספר לטובה,

בנתיבים מקבילים ששוב אונם נפרקים
 מעולם,

גם בעבודה, גם בחצרות המשותפות

לבית החולים, לשיפוצים,

לדורק קו החיים.

ואחר-כך אתה אח"ט,

אח"ט שריון,

שער שישי

נחיתה



שיחה עם אבא לקראת הפרישה מאל-על

לא קל היה לי בשעתי לעזוב את חיל האוויר ולהצטרף לאל-על. רציתי להמשיך בחיל, האמנתי במסוקים ככלים שניתן להפיק מהם הרבה יותר בשדה הקרב מכפי שעשו בצבא. האמנתי גם ביכולת שלי לתרום למיזוי הפוטנציאל הזה. ואולם בתוקף הנסיבות לא יכולתי עוד להמשיך ועברתי מן המסוקים שאהבה נפשי אל "החיים הטובים" של אל-על. בדיעבד, במבט לאחור אני יכול להעיד שאכן היו אלה חיים טובים. השירות באל-על היה מתנה שממנה נהייתי במשך כעשרים וחמש שנה. אהבתי את השיוט בשמי העולם הגדול, נהייתי מן ההזדמנויות שניתנו לי לראות עולם ומן הזכות שניתנה לי לייחד זמן רב יותר למשפחה ולעצמי, ללמוד אומנות, להתמסר למוסיקה, ליהנות מדובשם של החיים. והנה, יום אחד, הרבה מוקדם מן הצפוי, הבטתי במראה וראיתי גמלאי. בגיל שישים וחמש, בשנת 2003, פרשתי מאל-על לאחר עשרים וחמש שנות טיסה.



עם שלושה מנכדיי בקבלת פנים של המשפחה בנחיתה האחרונה באל-על. מלמעלה למטה: מיכאל, יואב, יהל.

עשיתי הרבה בחיי, צברתי לא מעט ניסיון, אבל מעולם לא התנסיתי בגמלאות. עוד שנה קודם-לכן יעצו לי חברים לקבל ייעוץ פסיכולוגי, להתוודע אל הספה המיתולוגית, ולשמוע בפעם הראשונה בחיי ממישהו אחר (חוץ מרונה) כיצד עלי להתמודד עם פרק חדש בחיי. הלכתי לפסיכולוג. דיברתי הרבה - והוא הקשיב. עד שקבע דיאגנוזה "אתה וור-קוהליק" (לאמור מכור למלחמות, על משקל וורקוהוליק, מי

שמכור לעבודה). ביקרתי אצלו עוד כמה וכמה פעמים, ערטלתי את נפשי לעיניו, עד שאמר: "נראה לי שלא ממש נפרדת מאבא."
הוא צדק. גמרתי אומר לעלות על קברו של אבא בגבעת ברנר, והפסיכולוג ניאות להצטרף אליי. לקראת הביקור כתבתי את הקטע הבא:

אבא שלי

על קברך עומד אני היום, מבוגר יותר מכל מה שחווית אתה בשנות חיך הקצרות, ולמרות זאת אני רואה אותך כאילו אתה עדיין מבוגר ממני ומנחה אותי, כאילו אני עדיין ילדך הקטן, הכמה אל כל מה שאבא נותן לילדו, לאחיזת היד, ללימוד, להנחיה, לדוגמה, לעובדה שנדמה לי שכל מה שאתה עושה אתה יודע בדיוק מה וכיצד לעשות, ולי נותר רק לעמוד ולהסתכל וללמוד, לביטחון שאתה נותן לי בכל עת היותי אתך.

אבא, אני זוכר עדיין את טיולינו המשותפים לכלניות, לצבעונים, לפרדסים, לשדות, לחבריי הערבים, לרחובות עם היטלר הסוס השחור. אני זוכר את חוכמת כפיך, לשביל על יד הצריף בשכונת המיליונרים שהפכת את מישורו כדי שמי הגשם לא יזרמו אל תוך חדרנו, לאוהל העגול שנטעת אל מול העיגול כשסבא וסבתא באו מאנגליה וליחס - כמו בן להוריו - ולכבוד שנתת להם.

אבא, היינו משפחה כל-כך נהדרת, חיינו היו שלמים כל-כך, בניתם, אתה ואימא, קן יפו ושליו כל-כך, כל-כך קרוב לטבע, לאדמה, לחברים והכול היה ראשוני כל-כך, עם כל-כך הרבה התלהבות ואושר.

אף כשאני מנסה, איני מצליח לזכור אף הרמת קול, אף כעס, אף רוגז בתוך המשפחה.

אבא, עזבת אותנו מוקדם מדי. לכאורה, המשכנו בנתיב, בדרך שאתה סללת לנו, אך הדברים השתנו. אימא אמנם היתה אותה אימא טובה כשהיתה (בשיטה היקית), ואני ואחיותיי שמרנו, כך נדמה לי, על הפינה החמה שהיתה ביתנו, אך כניסת נחמיה למשפחה יצרה מתחום גבולות לכל הכיוונים. יותר ויותר חיינו לפי איזה ספר של קודים מה נכון וצריך לעשות, במקום שיטתך: במקום לדבר, לספר, לשאול, להקשיב - התווכחנו, אולי אף הרמנו קצת את הקול. שוב לא היה זה אותו בית.

אבא, לא נפרדנו אז, ולכן אני רוצה להיפרד ממך היום, כי שוב איננו חיים יחד, ולבד מזיכרונות אין לנו דבר משותף. אתה אמנם המעיין שלי - מעיין האור - אך זה מעיין שאני המצאתי לי, כמו נר לזכרך, כמו אבוקת אש לפניי, נר תמיד כמו כוכב הצפון השומר על כיווני, כמו מצפן.

אבא, אהבתי אותך כמו כל ילד אוהב ותמיד אוהבך.

המשפחה

בחממה הפרטית שלנו, הבית בנווה-רום, גידלנו את הפרחים היפים בארץ. רונה שתלה אותם, פינקה אותם, גידלה אותם, מטפחת אותם, עד שכל הפוקד את ביתנו פוער את פיו בקריאות התפעלות מחגיגת הצבעים והריחות.

בחממה הפרטית שלנו גידלנו את הפרחים היפים בעולם, את שלוש הבנות שלנו - שפינקו אותנו בתורן במשפחות שהקימו, בני זוג שאהבנו ושישה נכדים ונכדה אחת שלהם אנחנו סוגדים, כמצוות סבתא וסבא מלומדה.

אצלנו כל אירוע הוא סיבה למסיבה משפחתית, ימי הולדת, חגים, לילות שבת. נפגשים לארוחות משפחתיות בתקן מלא, מחבקים זה את זה בחיבוק עז, אמיתי, של אהבה, עזרה הדדית וחברות יפה. יחד אנחנו משתדלים לחיות את החיים היפים, ליהנות זה מזה, לטעום מלוא החופן ממנעמי המשפחה.

הכול היה נהדר, עד שאיבדנו את הדר, בעלה של שירה. הדר נהרג בתאונת מסוק אומללה ב-24 בנובמבר, 2009, ב"טיסת כיף" לאחר טיול ברמת-הגולן. יחד אתו נהרגו חבריו יואב טמיר ורן לפיד, שלושתם טייסי מסוקים מנוסים, והאורח שלהם, איש עסקים בריטי ממוצא יווני.

הטיסה יצאה עם בוקר מתל-אביב. הארבעה הספיקו לטייל ולאכול ברמת הגולן. בדרך בחזרה, מעל הים מול חופי נתניה, חלה תקלה במסוק והוא צלל לים בתוך שניות אחדות. נראה שלא היה להם סיכוי להינצל.

הדר היה בן שלושים ותשע, גבר במיטבו, בעל נהדר, אב מאושר לרום, בן ארבע וחצי ואור, בן שנה וחצי.

הדר לא הטיס את המטוס. הטייס היה רן, קברניט ותיק של מסוקי יסעור בחיל האוויר, עתיר ידע וניסיון. אבל נראה שהכשל הטכני שפקד את המסוק היה כזה שלא היה אפשר למנוע את האסון.

הדר היה טייס מעולה, אף שלא בא מחיל האוויר. הוא שירת בחיל הים. את לימודי הטיס עשה בארה"ב. בארץ עבד כטייס ראשי בחברת "טמיר" (בבעלותו של יואב). בשנת 2006 החל לעבוד בארקיט.

רק שבע שנים מלאו לנישואיהם של שירה והדר. כשמו כן היה, מלא הדר. גבוה, שקט, בעל ביטחון עצמי (לא מופרז). כולו טוב לב, אוהב אדם, איש רעים להתרועע ואיש משפחה למופת. כבן היה לנו. ככוכב שביט הופיע בחיינו. וככוכב שביט נפל, צלל למצולות ים. הוא הותיר אחריו חור שחור ענק.

ההורים שלו לא התלהבו מזה שהלך ללמוד טיס, רצו שילמד משפטים. אבל מקץ שנת לימודים אחת באוניברסיטה יצא הדר ללמוד טיס בארה"ב. אביו יצחק התלונן לפניי על שבנו חסר השכלה. ואני השבתי לו: הבן שלך פרופסור לטיסה.

בדיעבד התברר שחבריו ללימודים בבית הספר לטיסה בפלורידה היו המחבלים שהטיסו את המטוסים שפגעו במגדלי התאומים ב-9 בספטמבר, 2001.

דרכיהם של שירה והדר הצטלבו בבית הספר לטיסה בהרצליה. הדר בא לשם להוציא את הרישיון הישראלי לטיסה. שירה הדריכה שם נוותות וחוקת אוויר.



יונת (מימין) ורקפת
בחתונתה של שירה

גם לשירה רישיון טיס, נוסף על תואר ראשון במדעי המחשב. שירה היא בת הזקונים שלנו. היא נולדה ברמת השרון בניחוחו של ספרו של עגנון "שירה". לשירה שני ילדים, רום ואור.



עם שירה



מימין לשמאל: רקפת, יונת, שירה (עם רום בבטן), יואב, אני, רונה

בתנו הבכורה רקפת נולדה בבסיס חיל אוויר ברמת דוד בליל חורף כשבחוץ פורחות אלפי רקפות. כיום היא דוקטור לפילוסופיה ומרצה באוניברסיטת בן-גוריון. היא היתה נשואה לאבי לבקוביץ ולהם שני בנים, מיכאל ויואב, המשרתים עתה בצבא. היא נישאה בשנית לאיתי הולצר ולהם בן, ניצן.

יונת נולדה בבסיס חיל האוויר חצרים אחרי מלחמת ששת הימים כשהיתה עדיין אמונה ביונת השלום המגיעה לארצנו. היום היא אחות מיילדת באסף הרופא. היא היתה נשואה לאורי רן, ולהם בן ובת, יהל וליבי. יונת היא מסמר הערב בכל אירוע משפחתי או אחר שבו היא משתתפת. ההומור שלה, חדות המחשבה והתשובה לכל הנאמר סביב עושים את הערב למוצלח יותר.



מסיבת סיגרים בבית, 2003. מימין לשמאל: אני, הדר, רונה, יונת, רקפת, איתי, אורי

ארץ קדושה

נָטַשְׁנוּ בְּתֵינוּ	אֶרֶץ קְדוֹשָׁה,
וּבֵאוּנוּ לְבִנְיַת רֶק מִקְדָּשׁ מֵעַט,	אֶרֶץ קְדוֹשָׁה,
בְּאֶרֶץ חֲרֵבָה	אֶרֶץ רִימּוֹן וּתְאֵנִים,
כִּי הָמוֹת חֲנִיָּה.	כֹּאן כָּלֹו הַיָּמִים,
אֶרֶץ אוֹשֵׁר אֶל בְּמֹות הַרְרִים	כֹּאן אִפְסֹו הַעַמִּים,
נִצְבִּים מִצְבַּחוֹת עִקְבָּה,	כֹּאן בְּאֶרֶץ הָמוֹת חֲנִיָּה.
בְּנֵי קִירְבָן,	אֶרֶץ נֹשֶׁבֶת,
בְּנוֹתֶיהָ עֹלֶם	אֶרֶץ אוֹהֶבֶת,
אֵלֶּם מִלְחָמָה	אֶרֶץ רַבָּה וְחַמָּה,
אוֹשֵׁר בְּבֵיתוֹ	אֶרֶץ קֶשֶׁה,
הָמוֹת חֲנִיָּה.	אוֹכֵלֶת יוֹשְׁבֶיהָ,
הֵאֵם יִצְנֵן עֹף עֹזֵב וּכְיֹנֵר,	אֶרֶץ - כִּי הָמוֹת חֲנִיָּה.
הַיִּפְרַח עֹף נְרִיקִים בְּבִיצָה,	לְמַכּוֹן נִקְבְּצוּ עַמִּים כִּי רַבִּים,
הַיִּשִׁיר כֹּאן צְמִיר,	מִכּוֹן הֵם יִנְקוּ מִוְרֶשְׁתָּם,
הַתְּעוֹלָה אֶפֶס צִיפּוֹר,	אֵךְ קוֹל שׁוֹפְרוֹת,
הַנְּשֹׂא מִצְבָּחוֹת חֲתוּנָה.	קוֹל עֲנוֹת מִלְחָמָה,
הֵאֵם אֵלֹוֶיִם הוּא הַפָּר בְּקִרְבֵנוּ,	יִנְתָּל הַיְכָלוֹת.
הֵאֵם מִלְחָמָה הַיּוֹ כֹּל מִמְּשִׁלוֹ,	כֹּאן הָמוֹת חֲנִיָּה.
הֵאֵם אֵךְ לְשׁוּאֵי נִשְׂא תְּפִילַתְנוּ	אֶרֶץ אֵלֶיךָ חֲלַמְנוּ עֵךְ כְּלוֹת
אֵלֶּם אֵלֹוֶיִם, וְשִׁלֹּם בְּחַיִּלוֹ.	בְּחֲרִינֶךָ ל"שְׁנֶה הַבְּאוֹר",

הפיה שלי

אני חייב תודה ענקית.
לפיה שלי.

לא כמו זו שבאגדות ובסיפורים, לא כמו זו עם השרביט והכתר והכוכבים, אלא זו מן הלב, הרגיש והחם, הלב הענק של אומץ הלב וטוהר הלב.

נשמע הזוי? אולי. אבל עובדה היא שהפיה תפסה אותי זמן קצר לפני שאיבדתי את הראש, והודות לה אני כאן.
לפיה שלי יש גוף ופרצוף, ואפילו שפם קטן יש לה, ויש לה גם שם: שאול.

שאול נצר. פיה אמיתית, הפיה שלי, היקרה לי יותר מכל יצור אחר עלי אדמות. פיה אמיתית, כמו באגדות.

הכרתי אותה בפעם הראשונה בהזנקה הראשונה שלי ב-124 לפינוי מוקשים מן הג'יפטליק. הפיה לקחה אותי עמה כטייס המישנה שלה. התלבטתי. לילה, חושך, הזנקה ראשונה שלי למקום שבקושי שמעתי את שמו. אבל כלל היה נקוט בידי: לעולם אמור כן!

גם אם אתה חושש, גם אם לא בא לך, אמור כן! כי זה מה שעובר במוחם של הסוכבים אותך, גם הם חוששים, גם להם לא בא. והרי יש לי עוד יתרון: הפיה שלי. לא משנה מה תעשה, הפיה תשמור עליך. וכל מה שנדרש ממך הוא להאמין.
ואני מאמין.

השנים חולפות, שנים רבות, ואני מוצא את עצמי במבצע של"ג כקצין תיאום אוויר על זלדה בין הפגזים, הקטיושות והטנקים בלבנון, מטוסים ומסוקים חולפים מעל ראשינו, ואני שואל את עצמי אם זה באמת המקום שבו אני רוצה להיות.

ויום אחד מגיע טלפון. הפיה על הקו.

"יובל, אני צריך אותך."

"אני בא", אמרתי, עוד טרם הספיק להסביר.

נצר היה אותה שעה מפקד גף הסופר-פרלון בטייסת 114 הוותיקה שלי. כדי לזרז העברת אספקה לכוחות, הוחלט להטיס ציוד במתלה מטען. לצורך זה היה צורך בטייסים מנוסים. פתאום התברר שבטייסת 114 אין די טייסים מנוסים. עשר שנים לאחר שלא טסתי על הסופר-פרלון, חזרתי להיות קברניט מוביל. אני מוצא את עצמי חותם שוב על אוברול וקסדה וכפפות, וחוזר אל קו המטוסים ואל הכוננויות בכח"א 12, בסיס חיפה, ומוזנק ללבנון למקום שבאמת איני יודע היכן הוא, ואני שואל את שאול:

“תגיד, אין כאן מחבלים עם טילי כתף?”

“בטח שיש.”

“אז לא מוטב שהיסעורים יעשו את הכוננויות האלה?”

“כן, אבל אסור להם.”

“למה?!?”

“כי מערכות המוץ-נורים שלהם דפוקות.”

“ומה אתנו? לנו בכלל אין... עלינו אין בכלל הגנה. קצת מצמרר, לא?”

ואז אני נזכר שאני טייס עם הפיה שלי, ואין שום בעיה. ועובדה, אנחנו

פה.

אכן הדברים הזויים. אולי אין פיות, אין קסמים, ואין שמלות מלמלה

לבנות וורודות, ואין גם כתר ואין שרביט וכוכבים. אבל מי שמאמין בזה, מי

שמאמין בפיה השומרת עליו מכל משמר, מי שתמיד אומר “כן” ומי שיש

לו חברים כמו שאול נצר, הוא הזוכה.

חברי גורי

גורי הוא האדם הכי טוב שאני מכיר.
 הוא טוב אבסולוטית. הוא לא לקח מעולם דבר מאדם. כאשר נחוץ לו דבר-מה הוא נותן.
 כן, הוא כל הזמן נותן. נדמה לי שהוא בכלל לא יודע שיש בעולמנו אנשים רעים.
 למה להיות רע אם אפשר להיות טוב? למה לקחת אם אפשר לתת?
 כאשר הוא נותן, ארשת פניו מפיקה טוב כזה. אתה רואה שטוב לו, כיף לו, הוא נותן.
 גורי הוא מהל"ז - ללא ספק.
 הוא צדיק. להזכירך איזהו צדיק - אותו אדם שבנוסף להיותו עושה טוב הוא גם חושב טוב ורק טוב.
 גורי נולד בקיבוץ גבעת ברנר שלושה חודשים אחריי. גם לו היו הורים יקים, לוצי וקורט.
 התמונה המשותפת הראשונה שלנו: שנינו יושבים במריצה ומישהו מסיע אותנו מאחור, כנראה אחד האבות, זה שלא מצלם.
 כל החיים הלכנו יחד, כאילו יד ביד, מטפסים בשלבי החיים בסולמות מקבילים: גן ילדים, בית ספר, הגיוס, קורס טיס, פציעה בקרב, חזרה לטיס. שנינו השתחררנו מן השירות בגיל ארבעים, שנינו שירתנו במקביל כטייסים באל-על, 707, 737, 747 ג'מבו.

עם גורי (מימין) בקיבוץ, 1957



שנינו יצאנו לגמלאות בגיל שישים וחמש. אני מקדים אותו תמיד בשלושה חודשים.
 וגורי כל הזמן טוב, גם כשרע, טוב.
 הכול טוב, תמיד טוב, רק טוב.

אורי,

כאשר נתצור אֶלְגֵבֶטת ברנך
אֶלְגֵבֶטת הַצַּו אִיפֵה שֶׁהֵרוּחַ נוֹשֶׁבֶת
בֵּין עַנְפֵי הַבְּרוּשִׁים וְהַקְצָאוּרִינֹת
אוֹי אֶמְבַקֵּשׁ אֶלְהִיּוֹת לְיָדֶיךָ.
וְכֹאשֶׁר אֶלְמִבְרֶטוֹ יִבְיֹאוּ לִי
פֶרֶחַ אוֹ אִבְבָּן אוֹ כּוֹס יַיִן אִדְּוָם,
הִנֵּנוּ יִבְיֹאוּ זָמַלְךָ.
אֶמְיִסֶּלְךָ.
הִרֵי אִי שֶׁתְּמַיִד נֹתֵן זָמַל תְּמַיִד אֶמְקַבֵּל.

סוף דבר

נותרתי לבד.
מדי פעם בפעם אני
שואל את עצמי:
מדוע חברים טובים
ויקרים לי אינם עוד
עמנו, ואני עודני
כאן?

ההיה זה מזלי
ששיחק לי פעם?
ההיתה זו ידי
שהנחתה והנחיתה
אותי בשלום?
ההיתה זו רוחי
שעמדה לי בעת
צרה או אולי...

לכאורה אני כאן
על פני האדמה כדי
שאוכל לספר את
הסיפור הזה, כדי
שאוכל להציג כאן
אגדה זו, לרשום
אותה על הנייר,
לבטאה במילים,
ליצור אותה כעובדה
חיה.

ואולם למעשה

אגדה זו קיימת, היא הווה במציאותנו, היא חיה בנפשיותנו, היא אתנו
כאן, מרחפת על פני האדמה.

ומי אשר יגביה, ירים ראש, יישיר מבטו וישאף כל כולו אל אותם מלאכים
בני אלמוות - ימצאם, כי בתוכנו הם יושבים, אנו נושאים אותם תמיד עמנו,
כי גודל נפשנו כגודל נפשם, כי אומץ לבנו, מלבם הוא נשאב, כי חזון
אחריתנו הוא חזונם, כי הם בהיכנסם למטוסים, בדהירתם קדימה על פני
המסלול, בהמריאם, ובשאיפתם מעלה אל האור, נתנו לנו חזון והתנו לנו
דרך, ועתה הם מחכים לנו כי נממש בעצמנו את מה שהם אצרו בקרבם.



כמה מילים לסיום

איתרע מזלי והתוודעתי אל יובל רק בכגרותנו. לא הכרתי את יובל של פעם, השובב, כלב הציד שדלק בעקבות היעדים שהציב לעצמו עד אשר צד אותם, שלימד את עצמו להתמודד עם הכאב בכך שהתעלם ממנו, שלא ידע פחד כיוון שלא הכיר בקיומו, שאהב את השחקים מתוך אהבת הארץ, שהיה נאמן בלי פשרות לצדקת דרכו - גם אם היתה כרוכה בשיגיונות למיניהם.

התמזל מזלי וזכיתי להכיר את יובל מקרוב בשנים האחרונות, בשעות הארוכות שישבנו ליד המחשב, דיברנו, והעלינו זיכרונות.

דיברנו על הכול, על השמים ועל הארץ, על הלכות הטיסה ("בסוף עוד תהיה טייס") ועל מה שמעבר להן ("יש לו נשמה למטוס, ונשמתו היא נשמתך"), על העבר ועל ההווה, על השמחות והאסונות שבחיי המשפחה, על הסיגרים והאנשים שאהב, על החברים שהיו ואינם עוד, על מעלותיו ועל חסרונותיו. למדתי להכיר איש של אמת - על כל צדדיה. כשם שלא חסך את שבטו מחולשותיו שלו, כך גם לא הצטנע הצטנעות מזויפת במקומות שבהם יכול להתגאות.

רונה לא היתה שותפה מלאה לכתיבת הספר. היא בחרה לשמור מרחק, הניחה ליובל לגדל את הרך הנולד הזה בעצמו וחיוותה דעתה רק במקומות שביקשנו לשמוע אותה.

יחד עם זאת, הספר הזה לא היה רואה אור אלמלא רונה. היא ששמרה חומרים כתובים, צילומים ותעודות; היא שהאיצה ביובל להכין שיעורי בית, היא שהוסיפה פה ושם מזיכרונה להשלמת הפאזל, היא שתרמה עצות מחכימות בעיצובו הסופי של הספר, היא זו העומדת לצדו כל העת, גם ברגעיו הקשים.

תודה לשניהם על החוויה שזימנו לי בעריכת הספר הזה. ואם רק קורטוב מן החוויה הזו ידבק גם בקוראים, דיינו.

עוד מילת תודה לדני שלום שעבד עם יובל על הטיטות הראשונות של הספר. בעבודתו תרם תרומה של ממש למוצר הסופי.

גיל סדן, עורך הספר, אוגוסט, 2015

על פניו זהו ספר זיכרונות של נער שחלם להיות צלף, והיה לטייס קרב שכנפיו נקטעו בעיצומה של המראה לחיים.

יובל אפרת היה החניך המצטיין בקורס הטיס שלו. הוא טיפס במהירות בסולם הכנפיים עד לרגע השיא, בשבוע שבו מלאו לו עשרים ותשע שנים, ביום הראשון למלחמת ששת הימים, בשעה הראשונה שבה נחל חיל האוויר את הגדול שבניצחונותיו.

דווקא ברגע ההיסטורי הזה נקטעה הנסיקה, יובל נפצע ברגלו, נסתיימה הקריירה שלו כטייס קרב.

המלחמה הסתיימה, אך יובל המשיך להילחם, להילחם על הזכות לטוס. הוא גילה את נפלאותיו של המסוק והפליא בביצועיו בשורה של מבצעים נועזים שעל אחד מהם קיבל את עיטור המופת.

כשנפצע לימד את עצמו להתעלם מן הכאב, ומן הפחד. חבר אמר עליו פעם: "יובל אינו אמיץ כלל וכלל, הוא פשוט לא יודע לפחד."

רק עם הכאב של אובדן החברים התקשה להתמודד. רבים מן הטובים שבחבריו המריאו ולא חזרו, והוא מבכה אותם עד היום, כל יום.

על פניו זהו ספר זיכרונות, אבל יותר מזה. "המראה" הוא גם ניסיון לבחון את החיים מנקודות מבט מגוונות, הן ממעוף המטוס הן ממי שרגליו נטועות איתן על הקרקע. חשבון נפש אישי, מקצועי ולאומי.

יובל אפרת אדם חילוני. ואולם כמה וכמה פעמים, בצמתים שונים בחייו, באוויר וביבשה, בימי שלום וקרב, הוא נתקל בתופעות שלא הבין את פשרן. שוב ושוב שאל את עצמו:

ואולי יש אלוהים?