

# היום מלחמה

סא"ל (מיל") יובל אפרת  
בעת המלחמה: סא"ל, מפקד טייסת יסעודיים

ביום שישי, 5 באוקטובר, התקבל מידע שהמצרים מפנים את סוללות העפר מהתעלה. אמרתי לעצמי: "יש מלחמה." היו עוד סימנים, אבל הפינני של סוללות העפר היה הסימן המכריע. בערב שבת הזמנתי שישים אנשים מהטייסת אלי הביתה. האווירה היתה נעימה מאוד. החברה רצו להמשיך לשבת ולשוחח, לשתות, לאכול. ב-12:00 בלילה אמרתי להם: "יאללה, לישון, מחר הולכת להיות מלחמה."

ישנתי טוב באותו הלילה. במלחמת ששת הימים כבר תורגלתי לשינה של הלילה שלפני המלחמה. לא חשבתי האם הצבא מוכן או לא מוכן. אמרתי לעצמי: "אני צריך להכין את עצמי למלחמה שכנראה תפרוץ."

בשעה 5:00 התעוררתי לטלפון של רן פקר, מפקד הבסיס. הוא הודיע לי שכנראה תפרוץ מלחמה. אמרתי לאשתי להתכונן להתפנות בצהריים מהבסיס.

חשתי התרוממות רוח. אמרתי לעצמי, "זה היום שהכנתי את עצמי אליו." דיברנו על זה כבר כטייסים צעירים. כטייס, אתה מכין את עצמך למלחמה, ובמלחמה אתה צריך להפיל את המטוס שנמצא מולך. אין כאן מקום

לאבירות או משהו כזה. ביחד עם הכנפיים מקבלים רשיון להרוג. ב-7:00 בבוקר עשינו בטייסת תדרוך לכולם. כתבתי באותיות גדולות על הלוח בחדר התדריכים: "היום מלחמה." לא היה לי תדריך כתוב, וזו היתה טעות. מפקד צריך שיהיה לו תדריך כתוב למלחמה. יש דברים שצריך להגיד לאנשים, ואם אין לך תדריך כתוב אתה שוכח אותם. אמרתי לכל אחד להכין את עצמו ואת הציוד האישי שלו ולהתרכז בתחום האחריות שעליו הוא מופקד.

הטייסים לא היו במתח. אחת הסיבות לכך היא, שלטייסות המסוקים לא היה כל-כך מה לעשות בתחילת המלחמה. זאת בשונה מטייסת פאנטום, למשל, שבה אתה עלול למצוא את עצמך מעל קהיר- מערב לפני שהבנת שאתה במלחמה. המלחמה פרצה בשעה 14:00. המשימה הראשונה שלנו היתה לקחת את המסוקים ולפזר אותם בשדות מסביב לבסיס, מחשש לתקיפה אווירית של המצרים. כשמטוסי הקרב התחילו להמריא, שאלתי את עצמי - מה אני עושה פה? איך זה שאני לא משתתף בזה? חשבתי שאני משתגע. ואז התחילו ההפצצות של המצרים, וקיבלנו משימות - פינני פצועים, הובלת ציוד ונשק, לחימה אלקטרונית.

חשוב להבין את הבעייתיות בתפקוד של מפקד טייסת במהלך מלחמה. המסוקים מתפוררים, וקשה לנהל את העניינים. למרבה המזל, היו לי חמישה סגנים, שכל אחד מהם היה בעל כישורים כמעט לנהל את הטייסת. זה היה חשוב, משום שגם כשטסתי לרפידים, הטייסת פעלה היטב בשאר המשימות שלה.

## המבצע בג'בל עתקה

המבצע הראשון שבוצע על-ידי הטייסת במלחמה היה ב-10 באוקטובר. למבצע הזה התכוננו חודשיים לפני המלחמה כשהגיעו

לארץ מארצות-הברית ארבעה תותחי M-102 יכילי-אוויר. אלה תותחים קלים יחסית, שניתן לקפל אותם ולהכניסם למסוק היסעור. עשינו איתם כמה אימונים, שכללו הטסה שלהם בתוך המסוק ובמתלה מטען והנחתה שלהם בנקודות מיוחדות. באחד האימונים נשמט בטעות תותח מאחד המסוקים ונשבר. כך, כשהתחילה המלחמה נשארו בארץ רק שלושה תותחים.

ב-10 באוקטובר הגיעה הוראה לטייסת להכין שני מסוקים לטיסה עם התותחים לג'בל עתקה, מערבית לעיר סואץ. יחידה של עשרים ושניים תותחנים, עם שני תותחים, הגיעה לטייסת. מכיוון שצה"ל לא ידע שכבר התאמנו עם התותחנים, שלחו איתם גם צנחן אחד, את עמוס ירון, שבדיוק חזר אז מארצות-הברית, כקצין קישור. כך שבעצם היו ביחידת התותחנים עשרים ושלושה לוחמים.

שאלתי את התותחנים אם יש להם מודיעין למבצע. הם אמרו

שלא. ביקשתי מהמטה מודיעין ונתוני מטאורולוגיה, ולא היה כלום. תוכנית המבצע היתה להנחית את התותחים על ג'בל עתקה בשטח שנראה בצילום האוויר ישר יחסית, ולהפגז את ציר קהיר-סואץ. רק לאחר המלחמה התברר לי, שהכוונה

היתה לא סתם להפגז את הכביש, אלא להפגז צומת-קשר חיוני מאוד.

טסנו לרפידים והחלטנו שכשנגיע לשם נקבע כמה תחמושת אפשר לקחת ביחס למשקל המסוק. היסעור, כמו כל מסוק, יכול לשאת מטען קטן יותר ככל שמזג האוויר חם יותר. ברפידים היה חם מאוד, ולכן החלטנו להוריד קצת תחמושת מכל תותח. עשינו תדריך אחרון ברפידים עם הכוח, קבענו את הדברים האחרונים במבנה, ויצאנו לטיסה.

המקום הראשון שטסנו לעברו היה ראס סודר, שבו ישבה סוללת טילי הוק. כשהייתי מפקד טייסת בבית-הספר לטיסה בתקופת מלחמת ההתשה, הפילה הסוללה הזאת את אחד הטייסים שלי שעשה סיור לאורך החוף, כך שכבר הכרתי את טילי הוק. ידעתי שהם לא ידידותיים. כשעברנו שם, יצרתי איתם קשר, ואמרתי להם בצורה הכי ברורה: "אנחנו חוצים את מפרץ סואץ בכיוון מערב, ואחר-כך אנחנו נחזור בכיוון מזרח, וייתכן שלא נחזור ביחד. אני מבקש מכם לא להפיל אותנו."

טסנו נמוך. זה היה ליל ירח יפה. חצינו את מפרץ סואץ מדרום לג'בל עתקה, ופיננו צפונה לכיוון שטח ההנחתה. כאן התעורר עניין חשוב. בתדרוך שלפני הטיסה אמר לי מפקד התותחנים: "במקצוע האזרחי שלי אני גיאולוג. הסתכלתי בתצלום האוויר של השטח שבו אנחנו אמורים להנחית את התותחים. זה שטח גדול, יפה, כמו מגרש כדורגל. אבל נדמה לי שזה גם שטח סלעי מאוד." שאלתי: "אז מה הבעיה?" הוא ענה לי: 'התותחים האלה קלים מאוד. בכל ירייה התותח קופץ כמה מטרים לאחור, וצריך להחזיר אותו לנקודה שהוא היה בה ולאפס אותו. זה לוקח המון זמן, ואין לנו את הזמן הזה.' שאלתי אותו: "אז מה עושים?". הוא השיב: "במקרים רגילים אנחנו תוקעים באדמה יתרות מיוחדות מאלומיניום שאליהן אנחנו קושרים את

"זה היום שהבנתי את עצמי אליו."

ידעתי שאסור לי לטפס לגובה, כי אז עלולים לפגוע בי הטילים המצריים. שמרתי גובה, הסתובבתי, חזרתי לאחור ויצאתי מתוך הענן. ניסיתי לגשת מכיוונים אחרים - ממזרח, ממערב - ולא הצלחתי. הענן ישב על ההר ולא איפשר לנו להיכנס. היה לי ברור, שיש בעיה קשה. התותחנים כבר ירו וחשפו את עצמם. על ההר היו כמה יחידות תצפית של המצרים. המצרים יגיעו אליהם תוך כמה שעות, והתותחנים הם לא יחידת קומנדו. חייבים להוציא אותם מג'בל עתקה וחייבים להחזיר גם את התותחנים, כי בכל הצבא יש רק שלושה

התותח. אבל כאן אין חול, אלא סלעים, וכנראה היתדות לא ייכנסו. יש אפשרות לנחות בשטח אחר, שהוא מין גבעה. זה שטח פחות טוב לנחיתה, אבל שם אין סלעים. אני מציע שננחת בשטח הראשון, אני ארד מהמסוק עם פטיש גיאולוגים, אבדוק את הסלע, ואז נחליט איפה לנחות."

וכך עשינו. טסנו לשטח הסלעי, הגיאולוג (מפקד הכוח) קפץ מהמסוק, דפק על האבנים והסלעים, וחזר ואמר שאי אפשר לירות משם. ואז טסנו לאזור של הגבעה והנחתנו שם את התותחנים. לאחר



העמסת התותח השני בג'בל עתקה (ציור האידוע. שם הצייר אינו ידוע)

כאלה. אבל אי אפשר לטוס בגובה כזה בתוך ענן. החלטתי לנסות לעשות דבר שלא עשינו אף פעם: לרדת לגובה נמוך, מחוץ לענן, להדליק אורות נחיתה, לטוס בגובה נמוך של 5-10 רגל ולעקוב אחרי פני הקרקע. תידרכתי את הצוות שלי לגבי התוכנית, והם היו קצת ספקניים. בסוף הצלחתי לשכנע אותם שכך נעשה. תידרכתי את טייס המשנה לבחון כל הזמן את המחט של המשואה ולהקריא מהירויות ואת המכונאי המוטס להקריא לי כל הזמן באיזה גובה אנחנו נמצאים. ככה התקדמנו לאט לאט לעבר הכוח.

כשהערכת שאנחנו נמצאים במרחק סביר מהם, ביקשתי ממפקד התותחנים לירות רקטות. כשראינו רקטות עפות, ביקשתי שידליקו את פנס הקרן ואת הטרפז. טסנו לכיוון הרקטות, מצאנו את הטרפז ונחתנו ליד הכוח. זה לקח הרבה זמן, אבל נחתנו. בשלב הזה החלטתי

מכן הוריד המסוק השני את התותח השני ואת התותחנים שלו. הסתובבנו בשני המסוקים מעל שטח ההמתנה. התותחנים אמרו, שיידרשו להם 50 דקות מהרגע שננחת אותם עד שיסיימו לירות. ככה באמת היה. לאחר 50 דקות הם יצרו קשר ואמרו: "סיימנו, בואו קחו אותנו." יש לציין, שקיים נוהל של פינוי: קודם כול המפונה קורא לך, אחר-כך הוא מדליק משואת רדיו, אשר מחוון במסוק מורה את הכיוון אליה. אחר-כך מבקשים ממנו להדליק פנס קרן, וכשמעריכים כי נמצאים קרוב למפונה מבקשים ממנו להדליק את הטרפז, שהן ארבע מנורות על הקרקע.

ביקשתי מהם להדליק את המשואה. הם הדליקו אותה. אחר-כך ביקשתי מהם להדליק את פנס הקרן. ואז, לפתע, במרחק של כ-3 ק"מ מהם נכנסתי לענן. זו היתה הפתעה גדולה מאוד. באזור מדברי, אף אחד לא חשב שיווצרו תנאי עננות. טסתי בגובה נמוך.

שהמסוק השני לא ייכנס, משום שזה מסוכן מדי, ושנחנו ניקח את שני התותחים. הודעתי לו להישאר בשטח ההמתנה עד שנמריא. כבר לפני המלחמה תירגלנו את האפשרות של העמסת שני תותחים במסוק, אבל חיל האוויר טען שלא ניתן לעשות זאת. בג'בל עתקה הוכחנו, שזה דווקא אפשרי בהחלט. תותח אחד הכנסנו בקלות יחסית, אבל אז נקרע כבל גרירת המטען, והתותחנים לא הצליחו לדחוף את התותח במעלה הכבש. החלטתי לטוס לנקודה אחרת, שבה מתחיל השיפוע של הגבעה. נחתתי כשהמסוק נוטה בזווית חדה קדימה, ואז הצליחו התותחנים להכניס את התותח השני לתוך המסוק.

בינתיים עבר המון זמן. היינו קצרים מאוד בדלק. עשינו חישוב שלא בטוח שנוכל להגיע לרפידיים עם הדלק שיש לנו. אמרתי למכונאי המוטס: "אללה, אללה, תספור אותם ותסגור את הדלת." הוא ענה לי: "מה זאת אומרת תספור אותם? אין כאן אף אחד." שאלתי אותו היכן הם והוא ענה: "המפקד שלהם לקח אותם לסרוק את השטח ולראות שהם לא שכחו כלום." חשבתי שאני משתגע. בסוף הם הגיעו. סגרנו את הדלת, והמראנו בחזרה הביתה. הגענו לרפידיים קצרים מאוד בדלק.

"כשנחתנו ניגש אלי עמוס ירון ואמר לי: 'יובל, ידענו שאתה לא תשאיר אותנו על ההר הזה.' הם לא ידעו כמה זה היה קרוב לכך."

## מבצע חילוץ בלב סוריה

ביום השביעי של המלחמה, 12 באוקטובר, יצאנו למבצע שמטרתו היתה לתקוף את השיירות של כוח המשלוח העיראקי שנעו מכיוון עיראק לרמת-הגולן. הרעיון היה לטוס דרך לבנון לסוריה ולהנחית כוח של סירת צנחנים בפיקודו של שאול מופז בין צייקל לדמיר. הצנחנים היו אמורים ללכת לכביש, לפגוע במעברי מים ובמובילי טנקים, ואז לקרוא למסוק השני לפנות אותם. במסוק הראשון, שהנחית את החיילים, הטייס היה אלי קסן, סגן מפקד הטייסת. אני הייתי במסוק השני.

אלי הנחית אותם בשלום, חזר והספיק לתדרך אותי לגבי הנתיב. הוא אמר, שבמרכז הנתיב הזה יש כביש המוביל מלדקיה וחומס לדמשק, ושהכביש הזה עמוס מאוד בתנועה. המבצע של הצנחנים עבר בשלום. טסתי, פיניתי אותם בלי שום בעיה וטסנו בחזרה. ואז ראיתי שבאמת יש תנועה רבה מאוד על הציר חומס-דמשק, והגעתי למסקנה, שכדאי לשבש אותה.

כשחזרנו לבסיס רמת דוד העברנו את הרעיון לקצין צנחנים ראשי, מנו שקד. הוא הלך לרמטכ"ל והשיג אישור. קיבלנו פקודה לעשות מבצע דומה לזה שעשינו - להנחית את הצנחנים סמוך לגשר ולפוצץ אותו. בגלל שהיעד היה קרוב יותר, ניתן היה לקחת מספר רב יותר של צנחנים - 40 במקום 25. מופז יצא לשם עם 40 איש. עם זאת, הפעם היה לנו רק מסוק אחד, שהיה אמור גם להנחית וגם לפנות. התוכנית היתה לטוס דרך צור וצידון, לעבור את פירות ואת ג'וניה, לפנות מזרחה מעל הים, להמשיך דרך בעלבק והרי הלבנון ולהנחית את הצנחנים ליד העיר קטייפה. הצנחנים היו אמורים ללכת כמה קילומטרים לגשר שעל כביש חומס-דמשק, וליצור קשר

לאחר שיפוצצו אותו. אנחנו היינו אמורים לטוס חזרה לרמת דוד, לתדלק ולהמתין לקריאתם.

המראנו מתל נוף בהרגשה טובה שאנחנו הולכים למבצע פשוט כמו אתמול. היו לנו 400 ק"ג חומר נפץ על המסוק. בערך מול חיפה התקשרו ממטה חיל האוויר ואמרו שמבקשים לשנות לנו את הנתיב משום שהאנשים במטאורולוגיה חושבים שבאזור ג'וניה יש עננים, ולכן הם רוצים שנחתוך מצידון לכיוון בעלבק. אמרנו להם: "חבר'ה, איפה שאתם רוצים שנטוס יש עננים, ואיפה שאנחנו רוצים אין עננים." התווכחנו והתווכחנו. אני לא אוהב לשנות נתיב באוויר. זה מקור לטעויות ולבעיות. זה נתיב שלא למדת את המודיעין שלו. אבל המלה האחרונה היא של המפקד על הקרקע. הדלקנו אור גדול בקוקפיט, וטייס המשנה שירטט את הנתיב החדש. מול צידון הוא גמר לשרטט, כיבינו את האור ופנינו לנתיב החדש.

כשחצינו את החוף והתחלנו לטפס בהרים, בנתיב שבחרו האנשים במטאורולוגיה, נתקלנו בעננים. ניסיתי לטוס מתחתיהם, אבל העננים ממש ישבו על ההרים. עליתי מעל פסגת העננים עד לגובה של עשרת אלפים רגל. סכלנו מאוכרזן התמצאות מוחלט. טסנו לפי כיוון וזמן - כלומר, לקחנו את הכיוון ומדדנו את המרחק הקרקעי כדי להעריך באיזו נקודה אנחנו נמצאים. אבל חישוב כזה אינו מדויק מכיוון שיש רוח וגורמים אחרים המשפיעים על התוצאה. כשנגמרו ההרים, נגמרו העננים. ידענו בערך היכן אנחנו נמצאים. בכל זאת, זה היה שטח שקצת הכרנו. קיוונו להגיע בשלום.

קראתי למופז לקוקפיט ואמרתי לו, שלא ברור לנו היכן בדיוק אנחנו נמצאים ושיכול להיות שההנחתה לא תהיה בדיוק במקום שתיכננו. מופז אמר, שזה לא כל-כך משנה לו מכיוון שהכביש גדול מאוד ויש בו תנועה רבה, ואין בעיה למצוא את הגשר. הנחתנו את הכוח של הצנחנים. הם התחילו ללכת לכיוון הגשר, ואנחנו המראנו בחזרה לרמת דוד.

כחצי שעה לאחר שהנחתנו את הכוח שמעתי את מופז מדווח שכוחות סוריים רבים מקיפים אותו. התברר, שהסורים עשו שיעורי בית. אני מניח שהם שאלו את עצמם באיזה מקום הישראלים יכולים לתקוף בלילה כזה, והציבו שמירה על הגשר הכי גדול בסביבה. ייתכן גם, שהם איתרו אותנו כשהיינו מעל לבנון. דיברנו יותר מדי בקשר וטסנו גבוה, כך שאפשר היה לראות אותנו במכ"ם.

מופז דיווח, שמיגים באים מלמעלה ומנירים את השטח. כוחות קרקע, כולל שריוניות, מקיפים אותו משלושה צדדים. עשיתי בדיקה מהירה לראות אם אני יכול לחלץ אותו מייד, אבל לא היה לי מספיק דלק. המשכתי לרמת דוד. ברגע שכיבתי את המנוע, בא אלי מכונאי מה"ליין" ואמר לי: "יש לך טלפון." היה לי ברור מייד באיזה עניין הטלפון. ובאמת, קיבלתי מהמטה הוראה לטוס ולחלץ אותם. למרבה המזל, מסוק חילוץ חלופי היה מוכן לטיסה. לקחנו את הקסדות ואת הציוד ורצנו אליו.

מופז וכוחותיו התבצרו על גבעה ובמקביל התכוננו למילוט. כשהמראתי אמרתי לו בקשר, שאגיע אליו עוד שעה וחצי, ושאצור קשר שוב עשר דקות לפני שאגיע. טסנו הפעם דרך ג'וניה בנתיב ללא עננים. למרות שהטיסה הזאת היתה אחד מרגעי השיא שלי, היי

שפגעו בו שלושה-עשר כדורים בלהבים, במנועים, במכלי הדלק ובגוף. בירכתי בליכי את אנשי סיקורסקי שבנו את המסוק כל-כך חזק ומשוריין.

## כיבוש החרמון

כאשר המראנו מתל נוף למחניים לבצע את מבצע כיבוש החרמון, לא ידענו לקראת מה אנחנו הולכים.

הפקודה הגיעה רק ב-7:00 בבוקר, כאשר כל מסוקי הטייסת וטייסייה היו באוויר, למעט מנהל לחימה וקמב"ץ, והיא כללה מעט מאוד פרטים על המשימה.

עד 11:00 הצלחנו לאסוף חמישה מסוקים בלבד, כי כוחות הקרקע שאליהם היו מסופחים לא רצו לשחרר אותם. נתנו תדריך כללי קצר בלבד והמראנו. כשנחתנו במחניים בשעה 12:00 בצהריים החום היה נורא. רק הבלגן היה גרוע יותר.

בטרמינל הקטן חיכתה לנו חבורה של צנחני מילואים ותיקים, בפיקודו של אל"ם חיים נדל. כמו כן הצטופפו שם כל אלה שביקשו למצוא מחסה במיזוג האוויר.

נשארנו לנו פחות משעתיים לתכנון, לצוות, לתדרך את כל המשתתפים ולארגן את המבצע, שבעיני מתכנניו נראה בלתי ניתן לביצוע.

אל"ם נדל רצה להנחית 625 צנחנים וכן מרגמות על הר החרמון. החרמון מרוחק כ-15 דקות טיסה ממחניים, וגובהו כ-2,500 מטרים. לא היה נתיב בטוח כי האזור כולו היה מאוים על-ידי הכוחות הסוריים והמחבלים, שהיו מזוינים במקלעים ובטילי כתף. לא היו שטחי נחיתה כלל. לא היה מספיק זמן להעביר את כל הלוחמים להר בשיטות ההטסה הרגילות. לא ניתן היה להעביר את הלוחמים לאזור קרוב יותר להר ולקצר את משך הטיסה. הצלחנו להשיג מטוס נוסף לשלוש ההנחתות האחרונות.

התכנון נעשה כולו בעמידה, במרכז הטרמינל ההומה והרועש. הבעיה הראשונה היתה הנתיב שהיה אמור להביאנו לשטחי הנחיתה שלא היו. הנתיב הפחות גרוע עבר בין מוצב החרמון הסורי לבין מאחזי המחבלים בבקעה שמתחתיו. המרחק ביניהם - 4 ק"מ, כלומר, אפשר לטוס ביניהם במרחק 2 ק"מ מכל צד - טווח מקלעים.

רס"ן עידו מהמטה הציע להחזיק רביעיית סקייהוק באוויר, לתת לנו ערוץ רדיו משותף. אם מישהו יירה עלינו, נזעיק את מטוסי הסקייהוק, נכוונם לאויב והם יפציצו אותו. כטייס קרב לשעבר הערכת, כי הסיכויים לתקיפה מהירה ומוצלחת שואפים לאפס, וכטייס מסוקים בהווה ידעתי, שאם מישהו יירה עלינו, הוא יפגע.

עידו שאל אותי מה אפשר לעשות. אמרתי, שניתן לבצע תקיפה רצופה במשך כל זמן ההנחתה - כ-4 שעות - על הסורים המחבלים. לקח לו בדיוק ארבע דקות לבדוק עם המטה ולהודיע לי, שהתקיפה הזאת מאושרת. הדבר איפשר לחצות - בדומה לחציית בני ישראל בחרבה את ים סוף - את השטח המאויים, עמודי אש ועשן משני צידינו.

הבעיה השנייה היתה שטחי נחיתה. לא רק שלפי צילומי האוויר לא היו כאלה, אלא שהנתיב טיפס במרומי ההר ואנחנו רצינו להנחית

הייתי כל-כך עייף, לאחר שבוע שבו כמעט לא ישנתי, עד שבקושי החזקתי את עיני פקוחות. ביקשתי מהמכונאי המוטס מימיה ומטייס המשנה ביקשתי להחזיק את ההגאים. הורדתי את הקסדה ושפכתי את כל המים על ראשי ועל האוברול, וכך התאוששתי.

עשר דקות לפני שהגעתי לאזור יצרתי קשר עם מופז וביקשתי שיתאר את תמונת הכוחות. בדיעבד אני יודע, שהיתה שם שמחה גדולה, כי הצנחנים לא העלו בדעתם שמישהו יבוא לחלץ אותם, והתכוננו ברצינות למילוט. מופז תיאר לי את המצב: שריוניות סוגרות אותו ממערב ומדרום, ומדרום-מזרח יש כוח חי"ר העולה במעלה הגבעה. נאלצנו לקחת סיכון ולדבר בקשר. הלוואי שלא היינו צריכים לקחת את הסיכון הזה, אבל לא היתה ברירה.

ביקשתי ממופז ללכת לפי הנוהל: משואה, פנס קרן, טרפו. המחט של המשואה רטטה 30-60 מעלות מצד לצד, היא לא הראתה על כיוון מדויק. ביקשתי ממנו להדליק את פנס הקרן, והוא ענה לי: "על מה אתה מדבר? אני לא יכול להדליק שום דבר, הסורים קרובים אלי מאד." זה היה ליל ירח, אמנם לא מלא. אמרתי למופז: "בסדר, אני אנסה למצוא אותך גם ככה." הפחתתי את המהירות, הורדתי את הגלגלים, טסתי לאט וחיפשתי אותו. לפתע מופז אמר לי בקשר: "יורים עליך." הגברתי את המהירות מ-70 קשר ל-120 קשר. זה מה שאפשר לעשות ביסעור, אבל כמובן זה לא מספיק כדי להתחמק מירי. ואז טרח... הרגשתי צרור פוגע בנו והרחתי את הריח החרוף של אבק שריפה. המסוק נפגע.

שלחתי את המכונאי המוטס לאחור כדי לראות אם יש נזקים - אם נוזל משהו, אם בוער משהו. הוא חזר ואמר, שהכול נראה בסדר. ואז עשיתי הקפה גדולה יותר והתברר לי באיזה קו של גבעות הם נמצאים. היה לי ברור, לפי הדיווח של מופז על הכיוונים שמהם הסורים סוגרים עליו, שעלי להגיע אל כוח הצנחנים מכיוון צפון-מזרח. כשהתקרבתי אמרתי לו: "מופז, כשאני אגיע מצפון-מזרח, אני חייב לקבל ממך פנס קרן אחד קצר."

התקדמתי על-פי החושים, וכשהרגשתי שאני בכיוון ובמרחק הנכונים אמרתי לו: "עכשיו, עכשיו פנס קרן קצר." מופז הדליק את הפנס לשנייה אחת. ראיתי אותו וזו היתה קרן האור של חייו. המשכתי לטוס לעבר המקום המשוער שבו היה הפנס. ביקשתי מטייס המשנה להקריא לי מהירויות וממהמכונאי להקריא לי את הגובה. הפחתתי מהירות וגובה. התקרבתי למקום שחשבתי שכוח הצנחנים נמצא בו - ואז ראיתי אותם. נחתתי ביניהם, אפילו לא בדקתי אם אני דורך על מישהו. פתחת את הדלת, אמרתי למכונאי המוטס לספור את כולם אחד אחד. הוא ספר, חזר ואמר לי: "יש 40 אנשים." סגרנו את הדלת והמראנו.

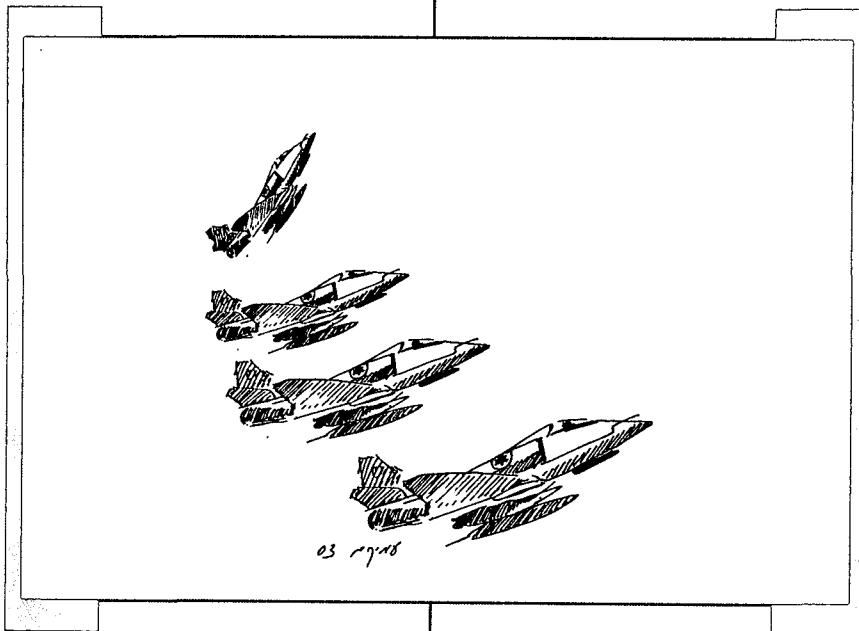
לאחר דקה שוב היה ירי לעברנו. המסוק נפגע שנית, עוד חורים נפערו בו, ושני צנחנים נפצעו. עשינו בקרת נזקים והגענו למסקנה שאפשר להמשיך. התקשרתי למוצב השליטה שלנו ואמרתי להם, שכל הצנחנים על המסוק ושנחנו בדרך חזרה הביתה. הוספתי, שחטפנו שני צרורות ושיכול להיות שניאלץ לנחות בדרך. ביקשתי שיוציאו את המסוק הרזרבי לקראתנו. נחתנו ברמת דוד בשלום. מופז ואני לקחנו פנסים והלכנו לבחון את הנזקים במסוק. מצאנו,

שיגיעו אל ההר. הם קיבלו זאת. הספקנו עוד לעשות תדריך קצר לטייסים ולמפקדי הכוח. בזמן התדריך של נדל הייתי כל-כך עייף שנרדמתי על רצפת הטרימינל.

כשיצאנו מהטרימינל התנפלו הטייסים על ערימת השכפ"צים שהיתה שם. אמרתי לעצמי: "אוי ואבוי, הטייסים מפחדים." היתה זו הפעם הראשונה במלחמה שטסנו עם שכפ"ץ, והיה ברור שהטייסים יודעים בדיוק למה.

בדרך למסוקים דיברתי עם עודד רפפורט, מספר 2 שלי (טסנו בזוגות). שאלתי אותו אם ברורה לו חשיבות המשימה לכבוש את החרמון כשהמלחמה עומדת להסתיים, והוא ענה לי שכן. אמרתי לו: "בגלל חשיבותה של המשימה בחרתי בך כמספר 2 שלי. 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, אשר מרגע שנעצו שיניהם במשימה, לא ירפו ממנה. המראנו, הזוג המוביל, בשעה 14:00 - שעתיים לאחר שהגענו למחניים. הארץ רבצה חומה ומעולפת מחוס לרגלינו. עברנו את תל דן והתחלנו לעלות בוואדי עסל. לא דיווחנו לאף אחד, לא דיברנו עם אף אחד, גם לא בינינו, רק עם עצמנו, שואלים מאין יבוא הכדור הראשון, כי אף אחד בארץ לא ידע בוודאות עד היכן הגיעו הסורים והמחבלים



בחרמון.

בהסתכלנו למעלה הבחנו בעשן המיתמר ממוצב החרמון הסורי ומכל הרכס מצד אחד, וממאחזי המחבלים שבבקעה מצד שני. טסנו ביניהם ואף אחד לא ירה עלינו. חצינו את הגבול, ספרנו את הוואדיות וברביעי פנינו ימינה אל עבר קו הרכס. גיששנו את דרכנו בכבדות ובאיטיות במעלה התלול. כשהגענו למעלה, לא היה מקום לנחות. הצמדתי את גלגל האף אל המדרון התלול, הגלגלים האחוריים נשארו באוויר. ביקשתי מהמכונאי המוטס לפתוח את הדלת האחורית עד הסוף ואמרתי לחיילים: "אתם צנחנים? תקפצו." הם התיישבו על הרמפה והחליקו. אף אחד מהם לא שבר שום דבר. בזמן הקצר שעמד לרשותי הסתכלתי סביב וראיתי את המוצב הסורי כמטחוי קשת. בירכתי בליבי את טייסי חיל האוויר התוקפים אותו ללא הפוגה. בלעדי זאת פשוט לא היה לנו סיכוי. לאחר שכולם קפצו סגר המכונאי המוטס את הדלת והודיע שאפשר להמריא. זרקתי מבט לעבר עודד והוא כבר היה באוויר, מרחף וממתין לי. הערצתי אותו, בחור כארז.

את הצנחנים על הרכס, כך שגם אם היינו מוצאים משהו, לא ניתן היה לחזור לשם במדויק, וסיבוב נוסף לא בא בחשבון וכן לא משואת רדיו. שאלתי את מפקד פלוגת החבלה רן בג, שהיה אמור לטוס איתי במטוס הראשון, אם יש להם פנלים אדומים לסימון, והוא ענה שכן. "אם כך", אמרתי, "ננחית אתכם בזוג הראשון היכן שננחית, אתם תמצאו משטחי נחיתה אפשריים באזור, תלכו במורד הרכס ותפרסו בדיוק מול מקום המשטח את הפנל האדום כדי לסמן את הנתיב הסופי לשטח הנחיתה."

הבעיה השלישית היתה התדלוק. בגלל עומס החום יכולנו לקחת בכל מסוק רק 25 לוחמים, והיה עלינו לתדלק בכל סבב וסבב. כאשר התדלוק מאורגן בשיטה הרגילה, המסוק נוחת על המסלול, המכלית מתקרבת אליו, המכונאי יורד ממנה, ניגש למטוס עם צינור הדלק, מתחבר אליו, מתדלק את הכמות הדרושה, מקפל את הצינור, מרחיק את המכלית ורק אז אפשר להעלות את הצנחנים ולצאת. לנו לא

היה מספיק זמן בשביל התהליך הזה. החלטתי לפתור זאת באמצעות העמדת המכליות בשולי המסלול, במרווחים של כ-100 מטר ביניהן, כשצינור הדלק פרוס עד למחצית המסלול, המנוע פועל כל הזמן, הנהג יושב במכלית והמכונאי עומד ומחכה למסוק. כל מסוק ינחת באמצע המסלול וייסע מעט אל המכונאי וזה יתדלקו במהירות בשעה שהצנחנים נכנסים מאחור. המפקד הקרקעי, האחראי על התדלוק,

התנגד להצעתי בטענה שהדבר מסוכן מדי. כל-כך כעסתי עליו, שהרגשתי שאני מסוגל לירות בו. לשמחתי ולמזלו, עזר לי בכך מפקד הבסיס (טייס מסוקים לשעבר), שאמר לי שידיר זאת עם המפקד הקרקעי.

בעיה רביעית היתה קצין הבקרה, שרצה לשלוט בהטסה. הוא תיכנן נתיבים ומעגלי המתנה, ורצה כך "להטיס" אותנו. לא היה זמן לסיבובים בשטחי ההמתנה, ולכן אמרתי לו, שכבר תיכננתי את הטיסות ושאנחנו נטוס כמו רכבת אווירית עם מרחק קבוע בין הקרונות; פשוט נמריא משדה התעופה בהפרשי זמן התואמים את הפרש המרחק הדרוש. הוא קיבל זאת מבט מושפל.

גם עם הצנחנים היה צריך לסגור את צורת הטסתם. הם רצו לצוות את עצמם עוד בשדה, ולטוס לפי יחידות. אולם היה ברור, שכך לא נספיק להטיס את כולם אל ההר עד החשיכה, ובתנאים הקשים ששררו שם לא ניתן היה לטוס לשם בחושך. דרשתי מהם לטוס בקבוצות של 25 לוחמים בכל מסוק ולצוות את עצמם לאחר

בתכנון המבצע הזה חרגנו באופן ברור מנהלים ומשיטות לחימה שתורגלו עד אז, ומכיוון שלא היה זמן לקבל את האישורים המתאימים, לקחו המפקדים על עצמם אחריות לכישלון אפשרי. מוצבי החרמון הסורי נכבשו על-ידי הצנחנים במחיר של הרוג אחד ושלושה פצועים. זהו שכר האומץ.

## הפצועים ניצלו

ב-22 באוקטובר, יום לאחר המבצע בחרמון, טסנו לרפידיים. נאמר לנו שמחכה לנו חטיבת צנחנים, שאותה צריך להנחית הנחתה מנהלתית באזור הקילומטר ה-101. הבעיה היתה, שמרוב פצצות, עשן, אבק והלחות באוויר במשך כל ימי המלחמה, הראות היתה גרועה - כמעט אפס. הובלתי אחרי שמונה מסוקים. אמרתי לעצמי: "פשוט אי-אפשר לטוס כאן". המלצתי למפקדה הקדמית שלא לבצע את ההנחתה. זו המלצה קשה, משום שאתה לא יכול לדעת מה החשיבות של ההנחתה. היה לי קשה גם משום שמטבעי אני דבק במשימה. ככל זאת המלצתי כך והמשימה בוטלה. חזרנו לרפידיים. הפסקת-האש היתה אמורה להיכנס לתוקף בשעה 19:00. רבע שעה לפני כן פתחו המצרים בהפגזה קשה לאורך כל התעלה, כמו שהם והסורים נוהגים בכל מלחמה. כל הכלים - אש חופשית. היו לנו כמאה פצועים.

שני מסוקים מהטייסת שלי נשלחו כדי לחלץ את הפצועים. הם טסו מעל לתעלה וניסו לנחות. בגלל התנאים הקשים הם לא הצליחו לבצע את המשימה וחזרו לרפידיים.

בשלב הזה קיבלתי טלפון ממוצב הפיקוד: "יש מאה פצועים, שני המסוקים שלך שטסו לשם לא הצליחו לבצע חילוץ. תחשוב מה אתה יכול לעשות." לא חשבתי הרבה. לקחתי איתי את טייס המשנה הטוב ביותר ואת המכונאי המוטס הטוב ביותר. צירפנו אלינו רופא וחובש. התקשרתי ליחידת הבקרה ואמרתי להם לעבוד איתי צמוד. טסנו לעבר התעלה.

מעל התעלה שררה חשיכה מוחלטת. אבק נורא. ריח חזק של שדה קרב - של זיעה, דם ואבק שריפה. במטוס קרב לא מריחים את זה, אבל במסוק מריחים. נחתנו בעשרות נקודות סמוך לקו המגע בזו אחר זו, והצלחנו לפנות במסוק אחד במשך כל הלילה כשבעים פצועים. פינינו בכל פעם פצוע אחד או שניים לפאיד, שדה תעופה מערבית לאגם הגדול, שם היה בית חולים שדה גדול. המבצע נמשך עד 5:00 לפנות בוקר. כשהאיר היום, ביקשתי מהמפקדה שישלחו מסוקים אחרים להחליפנו משום שהיינו מותשים.

לאחר המלחמה סיפרתי יום אחד לבני פלד, מפקד חיל האוויר, על הטיסה הבלתי-אפשרית הזאת. "לא היית צריך לבצע זאת", הפטיר. "אבל הצלתי שבעים פצועים", אמרתי. "לא משנה", ענה, "לא מוצדק לסכן כל-כך מפקד טייסת, צוות שלם ומסוק." אין ספק, שאלה היו הימים הגדולים בחיי. אני מודה לאלוהים שאישי אותי להיות מפקד טייסת במלחמת יום הכיפורים.

המראנו תוך פנייה של 180 מעלות, ונפלנו עמוק אל תוך הוואדי, מחפשים מסתור. עכשיו, כשהיינו קלים, טסנו במהירות במורד ההר אל עבר הגבול הישראלי. כשחצינו אותו ראיתי את הזוג השני מטפס במעלה ההר, וידעתי שהתכנון עובד כראוי. הודעתי לבקר מלת קוד אחת לציין את העובדה הזאת (עד אז לא אמרנו אפילו חצי מלה ברדיו) ודהרנו למחניים. לקראת הנחיתה ראיתי את המכליות חונות בצד המסלול, הצינורות פרוסים עד אמצעו, הצנחנים מהצד השני עומדים בקבוצות של 25 איש, וידעתי שנוכל לעשות זאת. התדלוק נמשך שתי דקות, הצנחנים כבר היו בפנים, עודד כרגיל היה מוכן והמראנו שוב. כשהגענו למרגלות הרכס ראיתי את הפנלים האדומים פרוסים על המורד, ואמרתי לעצמי שאפילו הצנחנים יכולים לפעמים להיות מסודרים ואחראים. להפתעתי, בהמשך הפנל, על הרכס, הם הצליחו למצוא משטח, שבו ניתן היה להעמיד את שלושת גלגלי היסעור ואפילו לפתוח את הדלת האחורית. הדבר השני שמצא חן בעיני היה, שמלבד כמה שומרים על שטחי נחיתה הצנחנים כבר היו בדרכם ליעדיהם, מתקדמים בחסות ההפצה הכבדה שחיל האוויר נתן להם ממילא. לסבב הרביעי הצטרף יסעור שישי, שעזר לנו בשתי ההנחות האחרונות.

בהמשך המבצע הפריעו כמה אירועים את מהלכו הסדיר, ונאלצנו מדי פעם להמתין בשטחנו עד ששב הסדר על כנו. שלושה מסוקים סוריים מסוג מ-8 הגיחו מהצד הסורי של ההר כדי לתגבר את כוחותיהם בהר. אחד מהם הופל על-ידי מטוסי הקרב שלנו, אחד התרסק אל צלע ההר והשלישי פנה חזרה לשטחם. לאחר מכן התחוללו כמה קרבות אוויר בין מטוסי קרב של שני הצדדים מעל האזור הזה. במהלכם ירו הסורים - בלי הבחנה - על מטוסינו ועל מטוסייהם טילי קרקע-אוויר. נוסף על כך היתה הפגזה קשה על הנתיב למעלה, אך היא לא הפריעה ממש, פשוט עקפנו אותה כמו שעוקפים מקום יישוב. לאחר המלחמה ניסיתי לברר מי ירה כל-כך יפה לעבר הנתיב והסתבר, שזו היתה אש כוחותינו.

יש לציין, שבמשך כל המבצע, שנמשך ארבע שעות, לא נפסקה ההפצה על מוצבי הסורים וההפגזה הכבדה על מאחזי המחבלים. ברגע ששככה מעט המהומה המשכנו בהנחתותינו, חוזרים לתכנון המקורי של הרכבת האווירית, כאילו אין מלחמה בעולם. הבאנו גם את המרגמות 120 על תחמושתן, ואפילו הספקנו, באחד הסבבים האחרונים, לפנות שני פצועים. כשסיימנו להוביל את כל הכוח - 625 צנחנים ב-30 סבבים - כבר שררה חשיכה מוחלטת.

## אפילו

כאשר הלכנו אל המטוסים לקראת ההמראה הלך מפקד הגזרה הצפונית של חיל האוויר אל הטלפון וטילפן למפקד החיל ואמר: "אין סיכוי לבצע זאת, אני ממליץ לבטל."

מפקד חיל האוויר השאירו על הקו וצילצל לרמטכ"ל והעביר לו את חוות הדעת הזאת. הרמטכ"ל אמר: "מוכרחים לקחת את החרמון." מפקד חיל האוויר אמר: "אם אתה מוכן שייפלו צנחנים בקרב הזה, אני מוכן שייפלו טייסים."

