



במה

# בשבחי התחרות

מיון קפדני של כוח האדם, תחקור מקצועי ומדוקדק של אימונים ושל מבצעים ומעל לכול החדרת רוח של תחרותיות ללא שום ויתורים ופשרות הם שהפכו את חיל האוויר של שנות ה־60 וה־70 לאימת אויביה של ישראל

כוננות, של קרבות ושל חתירה לתוצאות. לא, אין זה הלם קרב. אפשר אולי לראות בכך ניסיון מפוכח לנתח שוב ושוב את האירועים, את הניצחונות וגם את התקלות למיניהן. אלה גם אלה השאירו חותם על דרך התנהגותם של טייסי הקרב לאורך השנים.

מפסיק המוח האנושי להעלות שוב ושוב את התמונות, את הזיכרונות, את הלקחים, את השמחות ואת ימי הכאב. החוויות שנצברו בשנים של אימונים ושל קרבות היו כה מסעירות, שכנראה נצרבו בתודעה והפכו לחלק מהאישיות ואולי גם מהאופי שהתעצב אצל מי ששירתו שנים ארוכות תחת לחץ של

## מבוא

שנים ארוכות חלפו מאז שאנחנו - צוותי הקרקע וצוותי האוויר של שנות ה־60 וה־70 - פרשנו משירות פעיל. הימים הסוערים של מלחמת ששת הימים, של מלחמת ההתשה ושל מלחמת יום הכיפורים הפכו כבר מזמן להיסטוריה, אולם גם בחלוף שנות דור לא



מטוס אורגן של חיל האוויר בשנות ה־50 של המאה הקודמת | אפשר להתפעל מהעובדה שחיל האוויר הישראלי הפך ב־1953 - חמש שנים לאחר שהטיס מטוסים פייפר - לחיל סילוני לוחם

אל"ם (מיל) עווד מרום  
לשעבר מפקד טייסת 101 (מיראזים)  
במהלך מלחמת ההתשה



### מערכות הכוונן והחימוש במטוסים החדשים סבלו מ"מחלות ילדות", וקרה לא פעם שכשלו בעת מבחן, עד כדי כך שטייסים נטו לכבות את המערכות "המתוחכמות" ולחזור לשיטת הלוחמה הישנה

על הקרקע באופן מדויק ביעף אחד, בשטח שמוגן על ידי מטוסי אויב. (כל זאת ללא GPS וללא מחשב הפצה, בעזרת מפה ושעון זמנים ובאמצעות כוונת קבועה). לכן נדרשו אנשים בעלי מיומנות גבוהה, חוש אחריות ודבקות במשימה, מומחיות בלוחמת אוויר-קרקע וניסיון בקרבות אוויר ובעיקר נחושים לבצע את המוטל עליהם.

מספרם המועט של צוותי האוויר (89 טייסי קרב ב-1957) מספר המטוסים הקטן ומצבם הטכני דרש תמיכה יוצאת מן הכלל של מערך התחזוקה בהשמת מטוסים ובביצוע מהיר של "סבבים" (תיקון וחימוש המטוסים לאחר הנחיתה והכשרתם לטיסה חוזרת).

המכונאים בטייסת היו שותפים מלאים למאמץ, וזאת בכל תנאי, ביום ובלילה, בכל מזג אוויר וגם תחת אש.

### הסוד הראשון של ההצלחה: מיון קפדני

מערך הגיוס והמיון לקורס טיס הכשיר לוחמי אוויר מטיפוס מיוחד. המחיר הגבוה ומשך ההכשרה הארוך (שנתיים של לימודים בעלות של מיליון דולר לטייס קרב) חייבו שכלול של מערכת המיון כדי לנבא מוקדם ככל האפשר את סיכוייו של פרח הטיס לעמוד בדרישות. מ-1957 פעל ניסן סלוצקי (הדס) בראש צוות פסיכולוגים וסוציולוגים בקביעת הפרמטרים שבאמצעותם נבדקה מידת התאמתם של פרחי הטיס להיות טייסי קרב לעתיד. המערכת המוצלחת שהרכיבו ניסן ואנשיו הוכיחה את עצמה בהצלחה גדולה במשך כל השנים והביאה לחיסכון רב בשעות טיסה, בכוח אדם ובמשאבים.

### עלייתו של חיל האוויר הישראלי

אפשר להתפעל מהעובדה שחיל האוויר הישראלי, חמש שנים לאחר שהטיס מטוסי פייפר במלחמת העצמאות, הפך ב-1953 לחיל סילוני המצויד במטוסי מטאור, ושנתיים לאחר מכן - במטוסי אוראגן ובמטוסי מיסטר 4, שעימם לחם במלחמת סיני ב-1956.

כדי להבין את הקפיצה הגדולה באיכות ובמיומנות שעשו הטכנאים וצוותי האוויר בתוך שנים אחדות יש להפנות מבט אל הרקע הביטחוני באותן השנים. בסוף שנות ה-50 היו בחיל האוויר כ-90 טייסי קרב, שעליהם הוטלה המשימה להגן על שמי המדינה בשלוש חזיתות מול ארבע מדינות (מצרים, סוריה, ירדן ועיראק). על רקע ההתעצמות חסרת התקדים של צבאות ערב התגבשה באותה העת בארץ תפיסת ביטחון שלפיה יש להשיג לבד, ללא שום עזרה חיצונית, הכרעה מהירה, עוד לפני שהמעצמות יספיקו להתערב באירועים. על חיל האוויר הוטל למנוע ממטוסי האויב להגיע אל מרכזי האוכלוסייה בישראל הן כדי לשמור על שלום האזרחים והן כדי לאפשר את גיוס המילואים ללא הפרעה.

בהתחשב בהבדל המשמעותי בין כוחו של חיל האוויר הישראלי לבין כוחם של חילות האוויר הערביים (ב-1957 היו בידי חילות האוויר של האויב 230 מטוסי קרב, ובידי ישראל - 137; ב-1958 היו בידי האויב 380 מטוסי קרב, ובידי חיל האוויר 153 - הפער הלך וגדל משנה לשנה) היה ברור שהתמודדות באוויר אינה באה בחשבון.

לכן בתוכניות שהוכנו לפני מלחמת ששת הימים הוטל על טייסי הקרב של חיל האוויר להשמיד את מאות מטוסי האויב בעודם על הקרקע בבסיסהם. מטוסי אויב שיצליחו בכל זאת להמריא - כך נקבע - יופלו בקרבות אוויר, ובלבד שלא יחדור שום מטוס אויב את גבולות ישראל.

התוכניות נקבעו, והמפות שורטטו, בטייסת הקרב למדו המפקדים לפרוט את הפקודות לפרטים, ומהם נגזרו יעדי האימוץ: טיסה נמוכה מאוד במהירות גבוהה ביותר (בגובה 50 רגל - כ-17 מטר מעל פני השטח - במהירות של כ-1,000 קמ"ש) בניווט מדויק בשטח אויב לא מוכר ועתיר סיכונים ותקיפת מטרות

בסוף שנות ה-50 לא נענתה פנייתם של קברניטי המדינה לארה"ב ולבריטניה שיסכימו למכור לנו מטוסי קרב. רכש מהגוש המזרחי, שמילא תפקיד מפתח בניצחון ישראל במלחמת העצמאות, כבר לא בא בחשבון בגלל המלחמה הקרה. צרפת הייתה המדינה היחידה שסיפקה מטוסי קרב וציווד לחימה לחיל האוויר. הציווד היקר הכתיב בטייסות הקרב מדיניות של "אימונים באפס תאונות" - משימה לא פשוטה על רקע העובדה שמפקדי הטייסות עודדו את הטייסים - בתמיכתו של מפקד החיל עזר ויצמן - להיות "סוסים דוהרים" בידיעה שהמשימה חייבת להתבצע, ובניסיון הראשון, באין הזדמנות שנייה.

יש לציין כי המיראזים החדשים שנרכשו מצרפת לא התנסו בקרב, והניסיון הקרבי נרכש בארץ במפגשים ובתקריות גבול במהלך 11 השנים שבין מלחמת סיני למלחמת ששת הימים. מערכות הכוונן והחימוש במטוסים החדשים סבלו מ"מחלות ילדות", וקרה לא פעם שכשלו בעת מבחן, עד כדי כך שטייסים נטו לכבות את המערכות "המתוחכמות" ולחזור לשיטת הלוחמה הישנה: אומדן היסט והערכת טווחים. בעודם מתמודדים עם חוסר באמצעי הדרכה (סימולטורים וספרות), עם הצורך לחסוך שעות טיסה ועם היעדרה של תורת לחימה ממוסדת ניסו מפקדי הטייסות לעשות כל שביכולתם כדי לשמור על אנשיהם פן ישתחררו מן הצבא כדי למצוא לעצמם עיסוק שקט ומתגמל יותר. הם ניסו בכל דרך ליצור מוטיווציה, ואחת הדרכים שהוכיחה עצמה הייתה יצירת תחרות להישגים, להצלחה ולניצחון. ההישגים באימונים העניקו גאווה אישית למנצחים ומורל גבוה לכל אנשי הטייסת - צוותי הקרקע וצוותי האוויר.

### הסוד השני של ההצלחה: תחרות ללא פשרות

חונכנו לתת אל הניצחון בכל מחיר. המפקדים שקדו להטמיע בטייסים תכונות כמו דייקנות, משמעת קפדנית ונחישות. המאמץ להפנים את התכונות האלה וליישמן הפך לחלק מתורת הלחימה והתלווה לכל צעד בסדר היום: המאחרים לאוטובוס היורד אל הטייסת זכו למבטי בוז. מי שלא נכנס בזמן



**מטוס מטאור בטיסת אימון** | התחרות הפכה להיות חלק בלתי נפרד משגרת הטייסים בטייסת: מי מבצע הכי הרבה טיסות ביום, בשבוע ובחודש, מי פגע טוב יותר במטרות בכל אחד מסוגי התקיפה: הפצצות מסוגים שונים, ריקוט וצלילה מהאוויר אל הקרקע ואל מטרה נגררת באוויר ועוד

בכל חיל אוויר ברחבי העולם ובכל מלחמה. בין טייסי הקרב קיימת תחרות בת 100 שנה: מי הפיל יותר מטוסים בקרב אוויר.

תחרויות נערכות, כמובן, גם בענפי הספורט השונים וכן במשחקי השחמט, אולם התחרות באוויר שונה: היא עלולה להיות קטלנית למפסיד. זהו קרב לחיים ולמוות. הטייס המנצח חוזר לבסיסו, ואילו הטייס המפסיד נאלץ לצנוח לקרקע או אף לשלם בחייו.

טייס קרב יוצא לתחרות ללא מידע מוקדם היכן תתקיים "התחרות", כמה יריבים יתמודדו מולו, באיזה גובה היא תיערך, באילו תנאי מזג אוויר ומעל לכול - בלי לדעת נגד מי הוא "יתחרה". בשונה משאר התחרויות בעולם, שבהן לרוב מכירים היריבים זה את זה, ויש להם מידע זה על תכונותיו ועל הישגיו של זה, הרי שעל טייס הקרב לזהות בתוך כמה שניות מרגע המפגש מהירמת הטיסה של יריבו ומהי מידת נחישותו ומיומנותו. במהלך הקרב ניתן להבחין אם האויב שולט בראי הקרב, בכל אותם תמרונים חריפים שמטרתם היא אחת: להביא את מטוסו אל מאחורי המטוס היריב ולירות בו.

צרוך הפגזים או שובל הטיל העושים את דרכם אל מטוס היריב הם רגע הניצחון. אבל למי יש זמן לחשוב על כל זה במהלך הקרב? הדברים צצים ועולים רק לאחר שנים, בעת ישיבה רגועה בכורסה, כשהמחשבות מתחילות לרוץ. כשהייתי טייס סילון צעיר בטייסת קרב ליווה אותי יום ולילה צילו של לוח ההפלות.

עבודה, כבלי חשמל, מדחסי לחץ אוויר ועוד. המיומנות הזאת הוכיחה את עצמה פעמים רבות במצבי כוננות ומלחמה. זה היה כורח של חיל עני באמצעים ועשיר באנשים נחושים וחדורי מוטיבציה להגיע להישגים. הטייסים התחרו ביניהם על ידע בפרטי הנתב אל המטרות שהוקצו לטייסת, נערכו מבחנים שבהם היה על הטייסים לזכור בעל פה את כל פרטיו של שדה התעופה שהוטל עליהם לתקוף בעת מלחמה. התחרות הבלתי פוסקת בביצועים האישיים בין הטייסות ובין בסיסי החיל עשתה בסופו של דבר את שלה.

ב־5 ביוני 1967, בשעה 07:20, המראתי במיראז' לעבר בסיס חיל האוויר המצרי בקהיר־מערב למשימת הפצצה. מדובר היה בטיסה של כ־250 ק"מ בתוך שטח מצרים במהירות של 1,100 קמ"ש בגובה של כ־20 מטר מעל פני הים ולאחר מכן מעל הדלתא של הנילוס. השעון, המצפן והמפה הביאו אותי בדיוק נמרץ אל נקודת המשיכה להפצצה.

מבסיסי חיל האוויר המריאו באותה השעה כ־180 מטוסי קרב בדממת אלחוט, בדיוק של שניות, במקצועיות שאין למעלה ממנה וביצעו בדיוק נמרץ את מה שתוכנן. העולם התפעל, אבל בעבורנו לא הייתה זו הפתעה. עשינו את הדברים האלה במשך שנים במסגרת התחרויות הבלתי פוסקות באימונים.

התחרות היא הסם הממריץ כל טייס קרב. הרצון לנצח טייס אויב בקרב אוויר הוא סם החיים (והמוות) של קבוצת הלוחמים באוויר

לחדר התדריכים ננוף ואף נקנס, היה עלינו לדייק בזמן שהוקצב לנו כדי להצטייד בציד הטיסה ולדייק בזמן היציאה למטוסים. גם בעת לחץ זמן היה עלינו לבדוק את המטוס בקפידה ולהמשיך לחייך אל המכונאים. לשם כך היה עלינו להגיע מספיק מוקדם אל המסלול ולעשות את כל הבדיקות הנדרשות לפני ההמראה, ואז להמריא בדיוק בזמן שנקבע - על השנייה.

התחרות הפכה להיות חלק בלתי נפרד משגרת הטייסים בטייסת: מי מבצע הכי הרבה טיסות ביום, בשבוע ובחודש, מי פגע טוב יותר במטרות בכל אחד מסוגי התקיפה: הפצצות מסוגים שונים, ריקוט וצלילה מהאוויר אל הקרקע ואל מטרה נגררת באוויר.

שנים רבות לפני שה-GPS בא לעולם הוצאנו אל הפועל את הטיסות הארוכות והמסובכות ביותר בעזרת מפה, שעון ומצפן. זו הייתה תחרות הוגנת, ובתום כל שלב בפעילות (בסוף כל טיסה, בסוף כל יום, בסיומו של כל נושא אימון ובעקבות כל אירוע חריג) נערכו תדריך מסודר ותחקיר מקיף, ובעת הצורך אף הופצו הלקחים לכולם, גם לטייסות "אחיות" בארץ ובעולם.

כך למדנו לנווט ביום ובלילה, בכל תנאי מזג אוויר, אפילו ברוחות חזקות, כבר מתחילת האימונים - בתחילה במטוסי בוכנה מיושנים ובהמשך במטוסים המהירים ביותר בעולם. התקיימו תחרויות ניווט מאתגרות שבהן השתתפו נבחרות מטייסות החיל. ניצחון היה אומנם נחלתו של צוות אחד, אבל תוצאות האימון וההתנסות חילחלו אל כל טייסי הקרב. צוותי הקרקע התחרו ביניהם על משך ה"סבב": בתוך כמה זמן יצליחו להכשיר מטוס שנחת לטיסה נוספת. ה"סבב" הפך עניין פופולרי בכל טייסות הקרב ונעשה מוקד התעניינות בתחרו נגד קציניהם, גפי תחזוקה התחרו ביניהם, ואפילו טייסי התחרו נגד הטכנאים שבטייסת. במשך השנים שוכללו עוד ועוד תחרויות הסבב, והתוצאות לא איחרו לבוא: קיצור זמנים דרסטי בהכנת המטוסים לגיחות נוספות ומומחיות נפלאה במלאכה המורכבת והמסוכנת בסביבת המטוס, שם נמצאים בכפיפה אחת דלק, חמצן, חימוש לסוגיו, כלי

היה טייס צעיר בשם אבי קלדס. בקרב קצר בגובה נמוך נגד זוג מטוסי מיג 21 פגעתי במיג המוביל, והוא התרסק ליד הבסיס שלו, שדה גרדקה. קלדס כבר היה במצב ירי על המיג השני, אך אז החליט הטייס המצרי שגורלו לא יהיה כשל מפקדו ונטש את מטוסו לפני שנפגע כלל. זה היה מפגן של פחדנות, של חוסר מוטיבציה ושל כניעה מוחלטת. הטייס המצרי הרשה לעצמו את הכניעה המבישה מעל שטח מצרים, שם הייתה מובטחת לו חזרה מהירה הביתה. זו הייתה הוכחה ניצחת לכך שבקרב אוויר אולי לא מנצחים את המלחמה, אולם מנצחים את רוח הלחימה של האויב.

### סיכום

שנות ה־60 וה־70 היו בחיל האוויר שנים פרועות של תחרות בלתי פוסקת בזמן שלום ובמלחמה. בחדר התדריכים התנוססה הכתובת "התייחס אל אויבך כאל הטוב שבטייסים - הוכח שאינו כזה". נטל ההוכחה עלה לעיתים בחיי חברים לתחרות. עם זאת, באופן פרדוקסלי קרה שכל תאונת אימונים שבה קיפח טייס את חייו תרמה לבטיחות הטיסה: החקירה היסודית, הפקת הלקחים ויישומם קידמו את המיומנות ושיפרו את הביצועים. גם ההתקדמות הטכנולוגית עשתה את שלה: המכשור והמחשוב שיפרו את הביצועים ומיתנו את התחרות באוויר, אולם האדם שמפעיל את המכונה נשאר אותו אדם. אולי לא שש אלי קרב, אך בהחלט שש אלי ניצחון.

על המתכונן לניצחון בתחרות כבר אמר פעם שחקן הגולף האגדי ארנולד פלמר: "תמיד עשיתי מאמץ, אפילו כשכל הסיכויים היו נגדי. אף פעם לא הפסקתי לנסות, אף פעם לא הרגשתי שאין לי סיכוי לניצחון".<sup>4</sup>

### הערות

1. גיורא פורמן, א"א - היה או לא היה, ידיעות אחרונות - ספרי חמד, עמ' 326
2. בקרבות אוויר במלחמת העולם השנייה היו טייסים שהפילו מאות מטוסי אויב. השיאן הוא הטייס הגרמני אריך הרטמן (1922-1993) שהפיל 352 מטוסי אויב. אך אלה היו, כמובן, מטוסי בוכנה, לא מטוסי סילון.
3. לא זה המצב במטוסים דור-מושביים שבהם ממלא הנווט חלק מהמטלות ויכול לתמוך בהחלטות או אפילו להנחית את המטוס בעשה שהטייס נמצא במצוקה.
4. <http://goo.gl/CVJRdn>

תחום במשימות הקרב, אך בייחוד בקרבות אוויר. ההישג שהכי נחשב היה הפלת היריב: באימונים בעזרת מצלמת הכוונת ובמלחמה בירי תותחים. בין המנצחים הבולטים יש להזכיר את אל"ם (מיל') גיורא אבן, בעל השיא העולמי הרשום והמאושר בהפלת מטוסי אויב סילוניים: הוא הפיל 17 מטוסי אויב, כולם במטוס מיראז'.<sup>2</sup>

### הסוד השלישי של ההצלחה: תחקור היעדר דיסטנס

קרב אוויר בשחקים אינו עניין פשוט. טייס קרב אינו נמצא בסביבה תומכת. בעוד שלוחם אחר בצבא נמצא בין חבריו ויכול לזכות לסיועם, נמצא הטייס לרוב לבדו בקרב ללא כל אפשרות לקבל עזרה כלשהי.<sup>3</sup> בחיל האוויר קיימת מסורת ארוכת שנים של תחקור. כל משימה וכל אירוע באוויר מתוחקרים באופן פתוח וישיר, ללא מורא של ענישה, כדי ללמוד הן מתקלות והן מהצלחות. במקרה של תחקור תקלה נועדו הצפת העובדות והפקת הלקחים למנוע מקרים דומים בעתיד. הלקחים מופצים לכל היחידות הקשורות לנושא וכן לחילות אוויר אחרים בעולם שלהם יש עניין בחומר הזה.

באוויר לא קיים דיסטנס בין בעלי דרגות, והמפקד היחיד הוא מוביל המבנה, גם אם דרגתו נמוכה מזו של הנלווים במבנה. חוסר הדיסטנס מקל על ההתנהלות בטייסת גם על הקרקע, ודי שכיח לשמוע ויכוחים מקצועיים שבהם מתבטאים בעלי דרגות שונות באופן שווה, בכבוד הדדי ובצורה פשוטה וישירה. בזמן פעילות מבצעית מתורגמת התחרות הטבועה בדמו של טייס הקרב לנחישות ולרצון עז לניצח, דהיינו להישאר בחיים ולהרוג את האויב. ישנה, כמובן, עוד דרך להישאר בחיים - לפרוש מהתחרות, כלומר לנוס משדה הקרב.

זוהי תופעה שראינו לא פעם אצל האויב, אך איני מכיר תופעה דומה אצל טייסי הקרב שלנו. וישנה עוד דרך נדירה ודי בטוחה להישאר בחיים: לנטוש את המטוס במהלך הקרב, בעוד המטוס שמיש, אולם המצב ביש. במהלך מבצע שדואן (22 בינואר 1970) מדרום לראס מוחמד הייתי במשימת פטרול במטוס מיראז' במקביל לחוף המצרי בים האדום. בן הזוג שלי

זהו מין לוח מודעות שעליו הופיעו שמותיהם של כל טייסי הטייסת ובטבלה שמול השמות צוינו (במשולשים צבעוניים) ההישגים או הכישלונות בקרבות האימונים: הפיל, הופל וכו'. הפינה הזאת שבה נתלה הלוח הייתה אימת הטייסים, שכן בה הוכרז בפרהסיה מי נכשל ומי ניצח. בחורים טובים הלכו "עם האף באדמה" לאחר שהופלו (באימונים) פעם או פעמיים. התחרות הקשה הפכה לעיתים לקרב לחיים ולמוות גם בזמן אימונים. בשנות ה־60 וה־70 נהרגו טייסים בהתנגשויות שאירעו בקרבות אימונים משום שהחליטו לשפר את הישגיהם בכל מחיר.

ההשפעה של התצוגה האכזרית הזאת הייתה כה רבה עד שבכמה טייסות הוחלט להסיר את הלוח מן הקיר. בספרו "א"א - היה או לא היה" כותב תא"ל (מיל') גיורא פורמן (לשעבר טייס קרב וסגן מפקד חיל האוויר): "תרגול קרבות אוויר בזוגות נגד טייסת המיראז'ים מהבסיס השכן, המפקדים עם היד על הדופק, כי בגלל התחרותיות יש לטייסים נטייה להסתכן ולעבור את מגבלות הבטיחות. לפני ארבעה חודשים הופסקו תרגולים אלה כאשר המפקדים חשו כי השליטה 'בורחת' מידיהם. אחרי המלחמה וקרבות ההתשה קשה מאוד להשליט משמעת בטייסות, כי נותרו ההרגלים ממצבים שבהם נדרש היה לוותר על נוהלי הבטיחות כדי להישרד או כדי ללחום".<sup>1</sup>

התחרות הייתה תופעה מעצבת בחיי טייס קרב והתקיימה בכל התחומים: יום ספורט כנפי, תחרות הטייסת המצטיינת במקלענות, בבטיחות, בשמישות מטוסים, בתחרות ניווט ובזמני יציאה בהזנקה ליירוט. הייתה תחרות בין טייסות הכנף; תחרות בין טייסות מבסיסים אחרים; והתקיימה גם תחרות ברמה החילית: יום ספורט חילי, הבסיס המצטיין באיכות הסביבה וכו'.

בתחרויות למיניהן בא לידי ביטוי בבירור ובהבלטה הלחץ חברתי של הקבוצה על הפרט. מיומנות לא מספקת של יחיד בצוות עלולה להכשיל צוות שלם ואת המשימה. הלחץ חברתי משפיע במעגלים רחבים גם על טייסי הקרב הנמצאים בתחרות מתמדת - בראש ובראשונה כל אחד עם עצמו - להשתפר מטיסה לטיסה, להשיג תוצאות גבוהות בכל