

יד היה משה דיין ל"כלכל הראשי" בטיסה מישראל לפריס

א

בדיוק לפני 35 שנים יצאו פרס, דיין ו"פטי" לטיסה חשאית לצרפת שקברניטה קרא לה "מבצע אילה". כמה סיפורים פיקנטיים בשולי המבצע מסופרים כאן לראשונה

הנורד והדקוטה

מתכנני המטוס ייעדו אותו לשמש תחליף משוכלל לדקוטה עתיקת היום. על תובלת-סער טרם דברו בימים ההם, אם כי התפישה המבצעית הבסיסית, למעט יכולת הביצוע, החלה כבר להתגבש. לנורד-לפחות בתכנון - היו יתרונות רבים על פני הדקוטה. הוא היה מהיר יותר, גדול יותר, בעל טווח ארוך יותר. מבנה הגוף המיוחד שלו איפשר הנחת כלי רכב ומטענים בעלי נפח כמו נשק מסייע, או ארבעים לוחמים חמושים. ואכן, בצעירותו נחשב הנורד למטוס תובלה צבאי מצויין. אבל מכאן ועד להיותו תחליף לדקוטה המרחק הוא רב. המטוס הצרפתי נבנה מחומרים חלשים ורגישים וסבל מתהליכי הזדקנות מואצים. הקרוזיה, כמו מחלת סרטן, החלה לכרסם את קורותיו, עד שבאמצע שנות 70 נאלצו להוציאו מהשירות, והנורד המשוכלל הפך לתצוגה מוזיאונית ועל כך אמרו הרומיים Sic Transit Gloria Mundi - כך חולפת תהילת העולם.

בו בזמן הדקוטה, שנולד ב-1935, עשרים שנה לפני הנורד, ממשין עד היום בטיסותיו ומכיחה את האימרה שנהייתה כבר נדושה: "תחליף למטוס דקוטה הוא דקוטה".

מטוסי המטאור, מטוס הקרב הכריטי שפתח בחיל האוויר את עידן הסילון, ושבו הביתה. כאן התחלנו מיד בהכשרת צוותים נוספים, וכן בטיסות תובלה ארוכות טווח לאירופה לתובלת חלקי חילוף ולסיוע בהעברת מטוסי הקרב הצרפתיים שהחלו להגיע ארצה.

מאת: ס"א"ל מילי יוסי עומר
לפני 35 שנים, בטרם "מבצע קדש", יצאו הרמטכ"ל דאז רא"ל דיין ו"ל, ויבד"א שמעון פרס, מנכ"ל משהב"ט, ויהושפט הרכבי, ראש אמ"ן באותם ימים, לשיחות חשובות בצרפת. על ההיבטים הטכניים והאירגוניים של הטיסה, על ה"שפיון" הצרפתי שנילווה אליה, על נקיטת 2-1 חלות שהיו אמורים להיות המזון, על ההסוואה וההטעייה, ועוד, מספר כאן לראשונה טייס המטוס, יוסי עומר. לימים חתם משה דיין בספר הטיסות של עומר ליד השורה של הטיסה האנונימית. פירסום ראשון.

בשנת 1955, כתנאי לרכישת מטוסי ה"אורגאן" ומאוחר יותר מטוסי "המיסטר-4", חיל-האוויר שלנו אולץ למעשה על ידי ממשלת צרפת לרכוש גם שלושה מטוסי תובלה מסוג "נורד-2501".

באותה תקופה נחשבתי לאחד מ"יתיקי" הטייסים הסדירים של טייסת התובלה. בספר הטיסות שלי הצטברו כבר כ-1800 שעות טיסה, מ"חציתן על מטוסי "הדקוטה" הותיקים והנאמנים. שתיים עשרה "דקוטות" של הטייסת היו את כוח התובלה וההצנחה של החיל. כל מטוס מסוגל היה להצניח כעשרים וארבעה לוחמים חמושים ונאחזו, טייסי התובלה, היינו גאים ב"פוטנציאל" ה"אדיר" שבאחריותנו: הצנחת גודו, אמנם מוקטן וקצוץ, ללא רכב ונשק מסייע, אבל גודו מצנח לא נראה בעינינו כעניין של מה בכך. באמצע חודש ספטמבר 55, למולי - ועלי להודות גם לגאוותי הרבה - נמנית עם

הצוות המצומצם שנשלח לצרפת לקליטת מטוסי הנורד. יחד אתי יצא טייס נוסף, נווט אלחוטן-אווירי ומספר קטן של מכונאים. בשלב ראשון למדנו את הטסת המטוס. אגב מעניין לציון שידידנו הצרפתיים סרבו ללמדנו את הפעלתו המבצעית של המטוס: כגון הצנחת

לוחמים, אספקה או כלי רכב, והסתפקו במתן הדרכה בסיסית ומצומצמת של הפעלת מטוס. בשלב השני עברנו אל העיירה ברוז, בה שכן בית-החרושת ושם עקבנו אחר עבודות הגמר על המטוס הראשון שיצא מפסי הייצור. לבסוף, בסוף אוקטובר קבלנו את הנורד הראשון לידינו, "קפצנו" אותו לאנגליה ומילאנו אותו חלקי חילוף עבור

טיסה, היתה בקצה גבול הטווח המימרי של המטוס. עם רוחות מערביות חזקות מן הרגיל, אפילו לרומא לא תמיד יכולנו להגיע עם זרזות דלק מתקבלות על הדעת. זמן הטיסה עד פריז היה כ-12 שעות, ותשובתי היתה, בהתאם לכך, כי על מנת לבצע את הנדרש, יהיה עלינו להצטייד בלפחות 3000 ליטרים נוספים של דלק (בזינוק 130 אוקטון) בנוסף ל-5000 הליטרים שהכילו מיכלי המטוס. הדרך היחידה היא לייצר מיכלים מיוחדים לכמות הנוספת, לאחסנם בגוף המטוס תוך מציאת פתרון טכני של חיבור המיכלים אל מערכת הדלק הקיימת. לפיכך יישארו מעט מאוד מקום להובלת מטען מועיל.

ראש הענף שמע את דברי, רשם את מה שרשם, והחל לגלגל את הכדור.

נורד נושא "מפלצת"

כעבור ימים אחדים העברנו את הנורד לתעשייה האווירית לשם התקנת המיכלים. המתקן היה מפלצתי. שתי חביות ענקיות (תכולת כל אחת מרוח 1500 ליטרים) עשויות אלומיניום, ורוחקו על גבי סכך של קורות עץ אל רצפת המטוס כאשר המתקן כולו מגיע עד לתקרה. על מנת להגיע מתא הטייס אל חלקו האחורי של המטוס (נבית השימוש הכימי נמצא בחלקו האחורי של תא המטען), היה צורך לחול על גבי קורות העץ בין שני המיכלים. הותקנה גם משאבת יד למלוי הצנרת המאולתרת. הסידור הזה היה רחוק מלהיות שיא ההיגוי, אולם יחסית לזמן הקצר שעמד לרשות המתכננים והמבצעים, אי אפשר היה שלא להתפעל מן המוח היהודי במיטבו. כיום ה-21 ביוני בבוקר, בנוכחת המהנדס המתכנן

ערכתי טיסת ניסוי והמתקן הוכיח את עצמו. הכל עבד למישרין. למחרת, יום ששי, ה-22 ביוני 56 הצטרף אלי הצוות במפעל התעשייה האווירית. כטייס שני קבלתי את אורי יפה. צירלי דיין היה הנווט, אברהם נמרוד - הידוע בשם החיבה - "אובוב" היה האלחוטן האווירי, ודני יצחקי - "דנגני" - המכונאי המוטס שבידיו האמונות

הופקדו הפעילו של המתקן המאולתר. בחלקו האחורי של המטוס נדרשנו להתקין שלוש אלונקות שרמוזו כי "הימטען" שלנו יהיה ככל הנראה, שלושה נוסעים. היעד, באופן כללי, פריז, מבלי שצויין שם שדה התעופה שבו נחת. באותו שלב, העברנו את המטוס לשדה התעופה הנושג של עין-שמר ושם התנתנו להוראות.

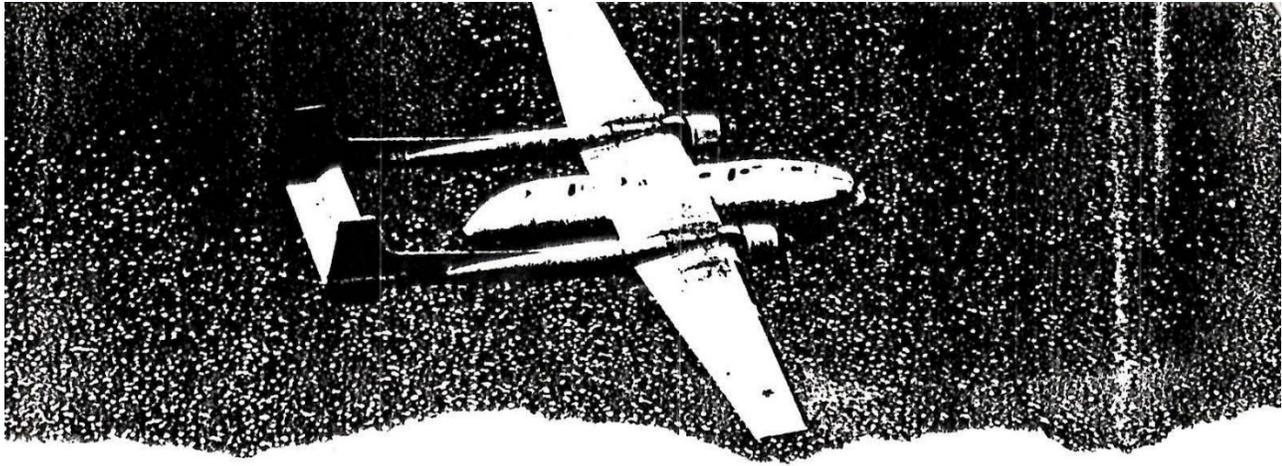
פירסום ראשון: ההקדשה של משה דיין

שנה	מקום	טייס	טייס משנה	מ ש י מ ה	1956	
					חודש	יום
18	נורד	צ'חי	צ'חי, צ'חי, צ'חי	בסני חבלים	10	10
18	נורד	צ'חי	צ'חי, צ'חי, צ'חי	אילה	10	10
26	נורד	צ'חי	צ'חי, צ'חי, צ'חי	לוד-בס	13	13

לפריס - ללא חניית בניינים
באמצע חודש יוני 1956 זומנתי למפקדת חיל-האוויר למחלקת המבצעים שכנויה אז היה ענף אוויר-3. בדיון שנערך נדרשתי להשיב על השאלה: כיצד ניתן לבצע בנווד טיסה ישירה בלא תדלוק בניינים מהארץ למריז.

רומא, המרוחקת מהארץ אז כ-8 שעות

מאת: יוסי עומר



**בשולי מבצע "אילה"
הערותיו של אלוף מילי מרופ" יהושפט
("פטי") הרבני**

**"הסכם הרכש ישראל-
צרפת הוצג כהסכם
מודיעיני"**

ביקשנו מאלוף מילי יהושפט ("פטי") הרבני להעיר בשולי זכרונותיו של סא"ל יוסי עופר. באותם ימים של מבצע "קדש", מלפני 35 שנים, שבהם עוסקים זכרונותיו של סא"ל יוסי עופר, היה האלוף "פטי" הרבני ראש אמ"ן. כיום הוא פרופסור המרביץ תורה בחוגים למדעי המדינה ויחסים בין לאומיים באוניברסיטת העברית בירושלים ובמוסדות אקדמיים אחרים בעולם, ולאחרונה גם באוניברסיטת פרינסטון בארה"ב. הוא בעל שם ברחבי העולם בתחום המחקר והחלכה האסטרטגיים. לאחרונה יצא ספרו "מלחמה ואסטרטגיה" בהוצאת משרד הביטחון ו"מערכת" בת"א, שאנשי "צוות" עשויים למצוא בו עניין על רקע נסיונם הצבאי הממושך.

להלן הדברים שהעביר אלינו:

- זו היתה טיסה מיוחדת. הנווד נדרש למיכלי דלק נוספים שמילאו את חלל המטוס כי המרחק היה גדול מטווחו של המטוס. כיוון שהיינו נוסעים מעטים ניתן היה למלא את החלל במיכלים. זו היתה טיסה ארוכה ברעש גדול ובקושי יכולנו לדבר. הנוסעים והטייסים היוו קבוצה אחת וביקרנו אלה אצל אלה.
- טסנו למיפגש עם הצרפתים להסדר הרכש, והסיוע ברכש צרפת נתנה בידי רחבה. המגישה נערכה בוילה יפהפיה של יהודי צרפתי עשיר. אני כראש אמ"ן לא עסקתי ברכש. חלקי היה בהתייחס על ההסכם. מן הצד הצרפתי חתם ראש המוסד הצרפתי. הסיבה להסדר משונה זה היתה שהסכמים עם ממשלות זרות צריכים לעבור אישור המרלמנט. רק הסכמים בין שותרי מודיעין זוכים לחיטוי. הסכם הרכש הוצג כהסכם מודיעיני.
- הצרפתים היו נכונים ללכת עימנו מרחק רב ונתנו בנו בנייבות לב. הדבר נעשה מעט בגלל אחדות, והרבה בגלל אמונתם כי בהתייבנו מול נאצר אנחנו עומים בחזית אחת. הם האמינו שנאצר עזר ל-FL.N. באלג'יריה, שהייתה בעייתם העיקרית אותה שעה.

לפני כן על הנווד, היה בדרכו ארצה בטיסה אזרחית כדי להצטרף אלינו. הוא עתיד היה לנהל את הקשר מעל מרחב הבקרה הצרפתי. על המטוס היה להגיע אל יעדו מחפש כמטוס צבאי צרפתי, כלומר נדרשנו לצבוע את הגאי הכוון של המטוס בצבעי הטריקולור. אי לכך נדחה מועד ההמראה לשעות הלילה. את המטוס העברנו באופן זמני לשדה התעופה הנטוש שליד כפר-סירקין, וצוות צבעים נבחר, שהושבע לסודיות החל מיד במלאכתו. אותנו, כלומר את אנשי הצוות, פיזרו לבתינו כדי "לנוח" לפני הטיסה.

תחת נטל האחריות הכבדה שרבעה על כתפי, בקושי הצלחתי לעצום את עיני לדקות אחדות וכבר הגיע הטנדר כדי להסיעני חזרה לשדה. יחד אתנו הגיע מורה כראון (או כקצין הניהול של דיין) בטנדר עמוס כל טוב: עפות צלויים, מטרים אחדים של נקניקי קבאנוס, שעד אז לא ידעתי אפילו על קיומם בארץ, חלות צחורות, ארגזי ענבים משובחים וכמה ארגזים מלאים בקופסאות שימורים שהכילו מיץ עגבניות, המשקה כפי שהוסבר לנו, האהוב על הרמטכ"ל. אכן, בעניין המוון, דיין מילא את הבטחתו מעל ומעבר למצופה.

"ה"שפיון" הטייס הצרפתי

הגיע גם הטייס הצרפתי שדיבר מעט אנגלית, והוכן גם עבורו מקום לינה ליד שלושת הנוסעים שלנו, בחלקו האחורי של המטוס. עבודות הצביעה טרם הושלמו ובזמן הנותר קיבלנו את התדריך הסופי סוף בעמוד 16

משה דיין היה ה"כלכל" הראשי

על מנת שלא נשאר רעבים בטיסה הארוכה שלפנינו, אספנו כסף ואורי יפה יצא לחדרה וכצידה לדרך חזר עם נקניק גדול שתי חלות...

בינתיים, בבדיקתו, התברר ל"אובו" שחסר לנו במכשירי הקשר גביש חשוב של תדר בשימוש באיזור פריז. לתיקון תקרים כאלה של הרגע האחרון הועמד לרשותי "פיפיר", קפצנו לתוכו ומהירנו לעקרון. אספנו את הגביש וחזרנו לעין-שמר. מזמן לא הטסתי פיפיר והיצר הרע אשר תוקף, בדרך כלל בזמן הכי פחות מתאים, התגרה בי. במקום שאנחת בשדה בצורה מסודרת, עברתי על פני המסלול באלכסון, ממש בקרבת הגורד הממתין לשובנו. רק עם כבוי המנוע הבחנתי בשתי מכוניות השרד שחנו לא הרחק. מהן יצאו שלושת הנוסעים שלנו: הרמטכ"ל רב-אלוף דיין ז"ל, ויבדלו לחיים ארוכים מנכ"ל משרד הבטחון דאו שמעון פרס, וראש אמ"ן יהושפט הרבני.

למולי ולשמחתי הרבה, איש לא שם לב להשתוללותי הילדותית עם הפיפיר. דיין התעניין אם הצטיידנו במזון לדרך. כשהראנו לו בבאווה את רכושנו: הנקניק שתלינו מול דלת הכניסה של הצוות ואת שתי החלות, הוא הביט בנו בחיך סלחני שלא נעדר בו הסרוקס. "חבריה, אתם תדאגו למטוס, אני כבר אדאג לאוכל".

התברר שעקב דרישת הצרפתים חל עיקוב בתוכנית. טייס משלהם, כריסטיאן, איש המשרד השני (השייד לשירותים החשאיים), אשר, דרך אגב, התברר שמעולם לא טס

**האם אתם מעוניינים להעלות פרשיות עלומות מתקופת השירות?
יש לכם כתובת: סא"ל מילי יוסי עופר שישיע,
יכוון, יתן כתף. פנו אליו בטלפון (ר"ג)
03-740665. אל תהססו. בהצלחה.**



סא"ל מילי יוסי עופר הוא אחר מנותקי חיל האוויר הישראלי, שלימים היה מבכירי הקברניטים ב"אל-על" וזקף לזכותו אלפי שעות טיסה בלא כל תאונה. שימש גם באיגוד הטייסים בישראל. מאז פרישתו מהקריירה המרשימה של טיסות צבאיות וטיסות מסחריות הוא עסוק בעיסוקים שונים ובין השאר כותב להנאתו ולהנאתם (כך הוא מקווה) של האחרים.

וקלה. הנוסעים שלנו, במיוחד דיין ופרס נראו עליונים ושומחים ושופעי אופטימיות. הם בילו איתנו הרבה זמנם בתא הטייס, כשהם מחליפים איתנו בדיחות ואנקדוטות. מה הם בדיוק עשו, עם מי נפגשו, מה סיכמו, על כך לא גילו דבר ולו גם ברמז.

חתימתו והקדשה של משה דיין

כעבור חודשים אחדים, לאחר מבצע "קדש" הטסתי את דיין לסיני. הצטיידתי בספר הטיסות שלי וביקשתי את חתימת ידו ליד השורה שבה בנוסף לשמות הצוות, מופיעה בעמודת המשימה מלת הצופן הפרטית שלי למבצע: "אילה". ובעמודת שעות הטיסה רשום: 14:20 יום 9:00 שעות לילה. וכך כתב הרמטכ"ל: "ליוסי בימי נסיעות נועזות של ימים גדולים לישראל" החנום רב-אלוף דיין.

צרפת אז - והיום

לפי מיטב ידיעתי איש מבין המשתתפים לא פירסם - עד עתה - בזכרונותיו את קורות מהלך אותה טיסה. מעניין יהיה פעם לברר עם מי נפגשו ומה בעצם סיכמו שם השלושה בסוף יוני 1956. קשה לסיים את קורות הטיסה הזו מבלי להזכר ביחס החם והאוהד שזכינו לו בצרפת החל באותה תקופה ובמשך אחת-עשרה השנים שבאו לאחר מכן. אני, ברוב תמימותי, משוכנע הייתי שנקמה כאן ידירות אמיתית חמה ונצחית בין שתי המדינות. ידידות שהיא מעל ומעבר לאינטרסים ושאותה איש, לעולם, לא יצליח לקלקל. ציפיותי - כיום אני יודע עד כמה ילדותיות הן היו - היו כה גבוהות, עד כי האכזבה המרה שהחלה ביחסו של דה-גול כמלחמת ששת הימים, ושהלכה והתדרדרה עם הזמן למימדים המכוערים שהיינו עדים להם גם לאחרונה, נרמו לשינוי משמעותי בהשקפת עולמי. הלך ההכרחי שנאלצתי להפיק לרגל אותה אכזבה מרה: שידדות יכולה להתקיים בין פרטים, אך בין שתי מדינות. או בין שני עמים, כנראה אין זו אלא אשליה ומשאלת לב. אינטרסים משותפים - אולי. ידידות בין שני עמים - אין חיה כזאת. היא פשוט לא קיימת.

בשעות לפני הצהריים המוקדמות הגענו מעל פריז וכאן המתנה לנו קבלת פנים מאוד לא מלבבת בדמות ערפילי בוקר מפוזרים באיזור. שדה פרס-בומון השוכן בתוך עמק היה מכוסה ערפל סמיך למדי שמתוכו הזדקרו הגבעות שבשולי העמק ופה ושם הזדקרה איזו ארובה גבוהה או אנטנה סקרנית.

הצרפתי "שלנו" הקים קשר עם השדה והפקח הציע לנו להמתין זמן מה, כי על פי התחזית הערפל עמד להתרומם ולהימוג. הרבה דלק רזרווי לא נותר לנו ואני קיללתי את עצמי חרש על שלא דרשתי בזמנו מיכלים גדולים יותר בעוד כמה מאות ליטרים. בשדה התעופה לא היו מכשירי עזר להנמכה עיוורת, שלא לדבר על מכ"ם. לאחר כמחצית השעה של המתנה מורטת עצבים הערפל התחיל להתפורר. בהעזרי במשאות רדיו קטנה וחלשה שהופעלה בשדה, הנמכתי ובהקלה רבה נגעו לגלינו על מסלול משובש ומוזנח שספק אם תוחזק מאז ימי מלחמת העולם השנייה. בשדה חנתה טייסת תובלה של מטוסי "יונקרס-52" תלת מנועיים עשויים פח גלי, שנראו כאילו הוציאו אותם מתוך איזה מוזיאון של הלופטוופה, חיל-האוויר של הרייך השלישי.

לאחר החניה, הנוסעים שלנו נעלמו מיד בתוך מכוניות שרד שהמתינו לבואם. אותנו, את הצוות לקחו לחדר האוכל ולאחור ארוחת בוקר דשנה הוסענו לבית מלון בשולי עיירה ציורית בשם סן-ליס. כאן, לא זו בלבד שקבלנו חדרים זוגיים, עמיתי הטייס השני ואני, אף "יכינו" במיטת נחושת זוגית. לא היה זה הזמן המתאים לתלונות ולטרוניות, השלמנו עם המציאות וכנסנו לתוך מיטת החצי דונם, איש איש מכורבל בפיתו. לא עברו דקותיים ואורי שקע בשינה עמוקה, בעודי שוכב על גבי בעינים פקוחות לרווחה וממתין בסבלנות שהשפעת הכדורים תפוג. בשלב מסויים נרדמתי וישנתי, אומרים, שש-עשרה שעות רצופות.

ביום ב' בבוקר המראנו ארצה, הפעם בטיסת יום ובלו כדורי מרץ. השיבה הביתה ב"ירידה", כלומר עם רוחות גב, היתה הרבה יותר מהירה

מראש ענף אוויר-3. כיעדנו נקבע שדה תעופה קטן בשם פרס-בומון, בצד הצפוני של פריז. תרשים שדה התעופה לא נמסר לידינו (מישהו, כנראה, פשוט לא חשב שזה עשוי להועיל!?!), אבל - כך הובטח לנו - "הטייס הצרפתי מכיר היטב את השדה והוא כבר יעזור לנו להתמצא בסביבה". את כל הטיסה אנו אמורים לבצע מחוץ לפרוזדורי הטיסה האזרחיים ובדממת אלחוט מוחלטת, אותה נהיה רשאים להפר רק במקרה חירום קיצוני. במקרה של יירוט באיזור הבקרה של צרפת, הטייס הצרפתי ינהל את התקשורת עם השלטונות.

היות ולמעשה לא עלה בידי לנוח לקראת הטיסה הארוכה שלמינו, ביקשתי מאיש אוויר-3 שיספק לי, אם אפשר, כדורי מרץ שישמרו על ערונתי במהלך הטיסה. אכן, ממש ברגע האחרון שלפני ההמראה, הגיעו הכדורים מסוג בנודרין. עד היום לא ברור באשמת מי קרה הדבר, אם לא הבנתי כראוי את הוראות המינון או שמא הן נמסרו לי שגויות, מכל מקום התברר בדיעבד שלקחתי למעלה ממנה כפולה מן הדרוש! כעבור זמן לא רב הפכתי להיפר-אקטיבי והתחלתי לזוז ולהתנועע במושבי כאחוז תזזית בתנועות זוויתיות משונות שלא היתה לי עליהן כל שליטה!

את הטייס השני שלחתי לנוח, והוא התכרבל על רצפת התא ובמהרה שקע בשינה עמוקה. מדי שעתיים-שלוש הופיע בעיניים נפוחות והציע את עזרתו בהטסת המטוס, אבל אני, תחת השפעת כדורי המרץ הארוכים, דחיתי את עזרתו באופן נמרץ.

"יונקרס" גרמניים

בשדה תעופה צרפתי

בשעות הבוקר המוקדמות הגענו לחופי צרפת והטייס האורח הצטרף אלינו לקדם פני צרות. הבקרה הצרפתית לא נראתה מוטרדת מנוכחותנו בתחומה. במשך השעתיים הבאות הטלטלנו כהוגן בסערות ברקים, רעמים וברד מחריש אזניים שדפק על מעטפת הפח של מטוסנו בעוצמה של מאות תופים.