

# בחזרה ל-3-H



מארט אמיתי, יולי 1990

## פרשום ראשון

# בחזורה ל-3-ה

בח"ק מאיר אמיתי

לראשונה נבחנות סוגיות התקיפה  
בשדה התעופה 3-ה במלחמת ששת  
הימים:

■ הייתה ההחלטה לתקוף בעיראק  
צורך מבצעי או סחף-נצחון  
תוצאת-לוואי של התקיפה שבה  
הושמד רוב כוחו של חיל האוויר  
הצרי?

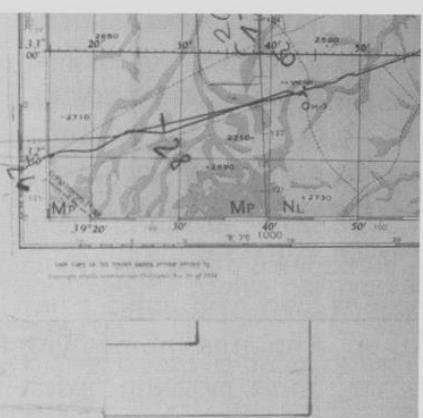
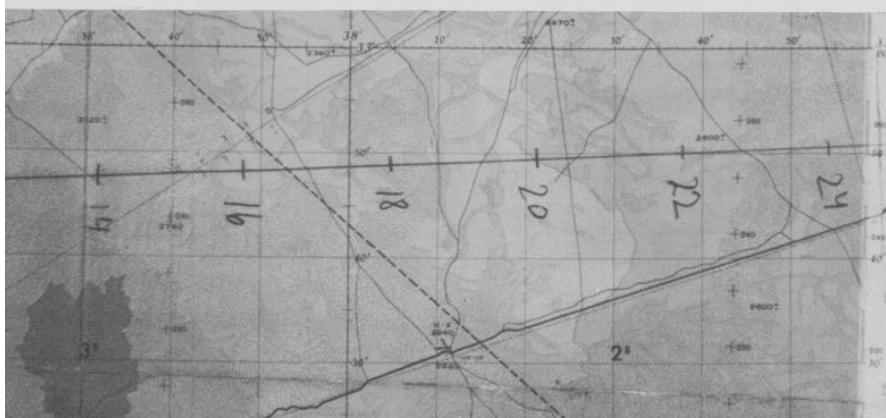
■ כיצד תוכננה התקיפה של יעד מרוחק  
כמעט ללא אינפורמציה מודיעינית?

■ מדוע בוצעו הטיסות תמיד באותו  
הנתיב, כסבירו שהעיראקים יודעים  
על החדרות ומחכים?

■ האם היה נכון להטיל ביום השלישי  
על מטוסי הליווי לתקוף ורק אחר-כך  
לבצע את משימות העיקרית - הגנה  
על מטוסי הוטור התוכפים.

מבחן של רמי'ד מחקר ההיסטורי בענף  
لتולדות חיל האוויר.

מאז Mai 1948 עומדת עיראק בסרבנותהחתום על הסכם  
כלשהו עם ישראל, ولو גם הסכם להפסקת אש.



המפה המקורית שעמה טס קרון (טי 117) לתקיפת היעד

ב-3-H לשמש "קרש הקפיצה". הוא הועבר לידי חיל האוויר העיראקי והוכשר במהירות לתפקידו החדש: קליטת תנועה מוגברת של מטוסי תובלה, להטסת אספקה ותחמושת ממאגרים שהוקמו במקום לכוחות שימצאו בירדן ולפריסת מטוסי קרב בוכנתיים. בשדה הוצאה ייחידת שירותים (כ-90 איש) וגונדרת נ"מ בה 18 תותחים<sup>4</sup>.

nocach המידע שהצבר והחשש שהמצב המתווך בגבול עם ירדן יסלים למלחמה, בוצעה לחרת הפשיטה על משטרת קלקיליה, ב-12 באוקטובר 1956, גיחת צילום לבדיקת הייערכות העיראקית ב-3-H. הצלום בוצע במתוס מטג' מטאור-7-ט טייסת 115, על-ידי הצוות סרן זני שפירא וסגן רפי שבורי<sup>5</sup>. באותו יום גם נודע שעיראק החליטה להכנס דיביזיה לירדן. בפועל הועברה חטיבת הגדוד בלבד.

לחימה עם ירדן לא פרצה. צה"ל כבר היה בעיצומו של ההכנות למבצע חדש (29 באוקטובר - 5 בנובמבר). ב-4 בנובמבר חודשה התעניניות ב-3-H, אך הזמן קצר בלבד. באיזור בוצע סיור ראייה על-ידי זוג מטוסי מיסטר מטיאסט 101, שהוטסו על-ידי סרן יעקב מרגון וסגן יוסף צוק.

לחרת ביצעו שני הטייסים סיור ראייה נוסף במקומות? אלום, מאז ועד היום הרASON למלחמה שש הימים, לא בוצעו גיחות צילום באזורה, הגם שבשדה חלו שינויים נרחבים (כמתואר להלן) ופוטנציאלי האIOS נשקף הלאן וגבר. המידע שנאנש היה פרי איסוף קרקעי בלבד.

ביוולי 1958 סולקה משפחת המלוכה מהשלטון ו"האחדות הערבית" עם ירדן מפברואר 1958 בוטל. את המשטר המלוכני החליף משטר צבאי, ובראשו הגנרל עבד-אל-כרם קאסם. בעקבות חילופי השלטון התרופפו יחסיו עיראקי עם מצרים, ירדן וסוריה. הערכות המודיעין קבעו, שההתדרדותם ביחסים אלה תישכך במקרה של עימות ישראלי-ערבי וכי עיראק תסייע לירדנים ולסורים בכוח שימנה עד שתי טיסות קרב<sup>6</sup>. באפריל 1963 נרצח קאסם במהלך הפיכה. את מקומו נapse הגנרל עבד-אל-סלאם עארף. בתקופתו החלו מתחדים

ב-3-H ארע אחד המפגשים הבודדים בין חילות האוויר של ישראל ועיראק. רקHI התקיפות ישימות גם היום ומאפשרים פרספקטיב מהוועה על לחמת האוויר. במיוחד לצוותי האוויר הצערירים, שהקלם כבר נולד לאחר מלחת ששת הימים ומכיר, או חונך, על ברכי ניצחון "כמעט על האפס" במלחמות שלום הגליל באויר-אויר וכנגד התק"א. המחקר מבוסס על מחקר קודם שנעשה ב-1985. יוזם אותו ראש מבק"א, אל"ם דב יפה, עת פיקד על טיסת 117. החיבור מתבסס בעיקר על מקורות ראשוניים (בינויים מסמכים שלא היו בידי ב-1985) וסתורנות מימי העיון בנושא שהתקיימו בטיסת 107 ב-1973 ובטיסת 117 בספטמבר 1985.

### 3- H איום הולך ומתרחב

ב-1934 החל לפועל קו צינור הנפט ממוצול שבעיראק לחיפה. ב-1939 הפעילה "חברת הנפט העיראקית" (I.P.C.) מינחת למיטוסים, בסמוך לתחנת השアイבה 3-H (צפון 56° מזרח 44° 39'). בשנות ה-40 החל הקשר הישראלי למוקם. מיטוסים מהחברה "אוירון" (הזרוע האוירית של ההגנה) ביצעו טיסות-שכר למינחת. בשנות החמשים כבר היה במקום מסלול (אורך 6000 רגל) מأدמה כבושה ומשוכחה בנפט, מושך ושירותים מצומצמים.<sup>7</sup>

עם התגברות מעשי האיבה, ב-1953, בגבולות ישראל עם מצרים, ירדן וسورיה, הציגו העיראים את עורתם לירדנים ולסורים. לפיכך, בהערכתה המודיעין של אמי"ז ענף אויר 4 (כיום למד"ז) מכאן ואילך נקבע, שיש לקחת בחשבון השתתפות כוחות עיראקיים - כולל מטוסי קרב בעימות, אם יתרחש, בין שתי המדינות לישראל.

בעקבות מבצעי התגמול שביצע צה"ל בירדן בספטמבר 1956, נחתם חוזה לשיתוף פעולה צבאי בין ירדן לעיראק, שמילכהו היו בני משפחה אחת (האשמיות). על פי החוזה התהייבת עיראק להעביר כוח צבאי, כולל טיסות קרב, אם תותקף ירדן. בשל קרבתו לירדן ולסוריה, נבחר שדה



האורו להשמיד בפתיחה המלחמה את חילות האוורור העربים בעודם על הקרקע, בתקיפת פגע מקדימה או בתגובה למתקפה ערבית. זה היה תנאי כמעט הכרחי להשגת נצחון ישראלי מהיר, בתוך שבוע לכל היוטר<sup>14</sup>. בשנים 1962-1965 תוכנה מחדש פקודת האב לתקיפת שדות תעופה במדינות ערב. הפקודה, שכונתה "מוקד"<sup>15</sup>, התיחסה לאירועים ותרחישים אפשריים: תש"ת במצרים בלבד, תש"ת בסוריה בלבד, תש"ת במצרים, سورיה ובירדן ותש"ת במצרים, سورיה, ירדן, עיראק ولبنון.

בעיראק, בעיקר עקב ריחוקה, נקבעו שני שדות בלבד לתקיפה: H-3, הקרוב ביותר לישראל וחבניה רמה (480 מיל' מרמת-דוד). לאחרון (עם שדה התעופה כרכוך) שימוש בסיס קבוע לטיסות המפציצים - טיסת איל-28 וטיסת טו-16 - שיכלו לוטס ממנה שירות לישראל. המידע המודיעיני על שני השדות היה מועט ביותר. טיסת המיג-21 שערק, כנראה לא הועיל בהקשר לשני השדות, מה עוד ש-H הופעל מבצעית, כאמור, לאחר עיריקתו. ראש ענף אוור, 4, ישעה ברקת, ציין לימים שעד תחילת 1966 לא היה מודיעין טקטי בחיל האויר. התפיסה הייתה "האובייב מצרים" ובה התקדמותו. ידיעות המודיעין לגבי עיראק הגיעו מבודד, ולא מהשתח<sup>16</sup>.

בתறחיש "מוקד"iscal את עיראק, לא הייתה הקצתה כוחות ומשימות. גם לא הוטל על טיסת לחיל ללמידה את השדות בעיראק, כפי שנעשה לגבי השדות האחרים בפקודה. כל שהוא בפקודה הסתכם בשרטוט בנספח המטרות של שדה H-3. לגבי חבניה גם שרטוט לא היה. לטיסים הוכן פנקס מטרות<sup>17</sup>, שהכיל שרוטוטים המסלולים והמתknים בכל אחד משדות התעופה, אך אלה לא כללו את עיראק. בנספח המודיעין לפקודה צוינה הפעילות העיראקית הצפויה - פעילות טקטית של גף מטוסי האנטר שפעל מירדן, והפצצת ערים ומרכזי האוכלוסייה אחרים על ידי גף מטוסי טו-16 ומטוסי איל-28.<sup>18</sup>

#### **עיראק נרב מלחמת שששת הימים**

ב-15 במאי 1967, החלו כוחות צבא מצרים חוצים את תעלת סואץ בכיוון לסיני. בצה"ל גויסו המילואים. נסירות להפגיא את המתייחות באמצעות מдинאים - נכשלו. במדינות ערב נשכו היריביות והסתוככים ביניהם. חזית היקפית מצרית - ירדנית-עיראקית-סורית עמדה נגד ישראל, כשברקע יתר מדינות ערב.

מ-17 במאי ועד 4 ביוני נוהל משא ומתן להעברת כוחות אוור עיראקיים למצרים, سورיה וירדן. העיראקים הביעו כוונות להעביר כוחות סימליים, וב-3 H החלו לרכז כוחות קרקע עד לקבלת החלטה להעבירם לירדן. سورיה לעומת זאת, הסכימה לאפשר מעבר מטוסים בשמייה בלבד בהתאם למדיינותו, שלא להציג כוחות זרים על אדמתה.<sup>19</sup>

חדש יחש עיראק עם מצרים, ירדן וسورיה. באוקטובר 1964 הקימו ארבע המדינות מפקדה ערבית משותפת (מפע"ס). השתלבות עיראק בתכנוני המלחמה של מפע"ס נגד ישראל, באח לידי ביתוי בתכמה צעדים: בשדה התעופה מפרק שבירדן הוצאה יחידת מכ"ם (מצוידת במכ"ם מטיפוס 8-P ומכ"ם מטיפוס 20-P) והואקו מטוסי מטוסים לתוך אוורי; ב-3 H החלו עבודות בניין קדרתניות. בשדה נסלל מסלול אספלט באורך 9850 רגל (אפשר הרמות ונחיתות של מטוסי קרב ומפציצים), ונבנו מוסך וכמה מבני שירותים. מפע"ס גם הקצתה לחיל-האוור העיראקי גיזורת לחימה בשטח ישראל - קו רוחב טריה ב郢ון ועד קו רוחב נתניה בדורות. משדה H-3 יכלו מטוסי האנטר לטוס שירות לישראל ולבצע תקיפה במשך 3-4 דקות.<sup>20</sup>

במהלך 1966 הסתיימה הבנייה ב-3-H. על פי המצב הפנימי המתווך בעיראק (מלחמה עם הכוודים, מותו של עארף בתאונת מסתורית ועלית אחיו לשולטן) הוערך, שבשדה לא יוכבו יותר משתי טיסות קרב (מתוך החמש שבסד"כ)<sup>21</sup>. השדה שימש בשלב זה מטוסי תובלה בלבד, שלא חנו בו באופן קבוע.

במקומות גם הוצב גודל מכ"ם מצויד במכ"ם מטיפוס 20-P, כנראה במטרה להקים מרכז שליטה אורי. מערכת הקרה וההתראה העיראקי לא נלקח בראציניות בהערכת המודיעין, בغال מחסור בכוח אדם איקומי והוכחות לכשלונו - אי גילוי טיסתו של טיסת המיג-21 העיראקי שערק לישראל באוגוסט 1966 והתרסקות מטוס מבלי שהבחינו בהיעלמותו ממשך המכ"ם.

כדי להכיר את זירת הלחימה הצפויה נשלחו טיסים לסיורים קרקעיים בגבול ישראל-ירדן. באוקטובר 1966 גם החל להירוך במקום כוח יבשתי של צבא עיראק<sup>22</sup>.

#### **3-H מבצעי**

ב-13 בנובמבר פשט כוח צנחים על הכפר סמו, שבדרום הר חבורון, ובקרב אוור שהתחולל בעקבות הפשיטה הופל מטוס האנטר שיגרו העיראקים טיסת מטוסי הראונה של מטוסי קרב מ-3-H החדש. נוסף על כך הziעה עיראק לירדן לשגר אליה גף מטוסי האנטר. הטיסת פעלה מהשדה במשך חודש. מהARIOע הוסק בענף אוור 4: "מכאן ניתן למלוץ על היקף 'טרומת' של עיראק במסגרת המפע"ס במאץ הערבי המשותף נגד ישראל<sup>23</sup>. הערכות המודיעין מאיו מחזית שנות החמשים התאמתו. העיראקים נחלצו לטיע ובס"כ שהוועך!

#### **"מוקד" 3-H**

בתכנוני המלחמה של צה"ל מאי מבצע חדש יועד חיל

בדרכו ל-3-H... הטיעויות נפוצות גם בחיל האוויר. למשל, מחבר מסמך ענף אויר 4, **חילוט האויר הערביים במלחמת ששת הימים**, מצין את תקיפת נהיל כסיבה לתקיפה<sup>25</sup>.

בענף לתולדות חיל האוויר נבדקה הסוגיה בשלבי שנות הששים. אנשי מודיעין חיל האוויר העלו את הסברה, שהתקיפה בוצעה בעקבות קבלת ידיעות שטוטסים מ-3-H עומדים לבצע תקיפה<sup>26</sup>.

ברקע ציון לימי, שלא היה ברור אם האנטרים שתקפו היו ירדנים או עיראקים. עיראק היתה מחוץ לטווח המכ"ם ובחיל האוויר כל אמצעי האיסוף היו מופנים למצרים. אי הבחרות והידיעות המודיעיניות שהצטברו במשך השנים ובמיוחד בימי הכנות, הביאו להחלטה לתקוף בעיראק<sup>27</sup>. **רפ' הרלב'**, ראש ענף אויר 3 במלחמה, אף הוא הטיע לימים, שהתקיפה נועדה לאפשר שמיים נקיים לקראת ביצוע אמנה על כוחות המשלו שנעו מ-3-H לירדן<sup>28</sup>. ואילו יוסי שריג, רמ"ד תקיפה במלחמה, טען: **"עם הידיעות על תקיפת מגידו [על יזר' הסוריים] וסירקין פתח מוטי [הוא], מפקץ חיל האויר] את החלון וatzק: תכנן מהר לסוריה וירדן..."**<sup>29</sup> עיראק כלל לא הזכרה אליבא דרגיג.

בברית הסוגיה, מצויה, יתכן, בຄילות שיחת מצרים. בשעה 12:50 הודיע סגן נשיא מצרים ומפקד מפע"ם, פילד'-מרשל עבד-אל-חכים עאמר, לנשיא עיראק, עארף, כי ישראל התחלת תוקפנות נגד קע"ם בהרעת מספר שדות תעופה. הוא ביקש התערבות של חיל האויר העיראקי - בהפצצת שדות התעופה של ישראל על-ידי מטוסי האנטר וטו'-16. דקוטיים קודם התקבשו העיראקים להעביר למצרים מירב מטוסים ונאמר, עוד, כי בليل 5-6 יהיו מוכנים לשולח לעיראק טיסים כדי להטיסם למצרים<sup>30</sup>.

מהכתבבים לא ברור אם העברה הידיעה למשל"ט חיל האויר בזמן אמיתי. אם אכן שרג מדייך בתיאורו (זהינו עיראק אינה מזכרת - ותוכן השיחה בזמן אמיתי), יש להניח ששיחת עארף-עאמר הייתה הגורם להחלטה לתקוף את שדה התעופה 3-H. פרק הזמן מקלית השיחה ועד המראת מבנה המטוסים ל-3-H - שעה 1-25 דקות - היה די והותר בלוח הזמנים הקצר בו הוצאו גיחות מבצע "מוקד".

אך ורק אם תוכן השיחה לא העבר בזמן אמיתי, יש להערכתי להעדיין את גירושת ברקת על פני גירושת הרלב. חיל האויר באותו שעתו היה עסוק אך ורק בהשגת העליונות האווירית בלבד ולא עסק במשימות סיוע ואmunah, למעט באמצעות מטוסי האימון מטיפוס פוגה מגיסטר.

### 3-H - התקיפה הראשונה

תקיפת שדה התעופה 3-H הוטלה על שתי טיסות מבסיס

לפייך, סוכם על הקצתה 18 מטוסי האנטר לשיווע צבא سوريا ושבעה מטוסי טו'-16 להפצצת יעדים בישראל. הפעלת המטוסים הייתה מועדת להבצע מלחמה (על-כן גם הוחלט על הקמת קו קשר ישיר מלחמה למשל"ט חיל האויר הסורי). להערכת ענף אויר 4, הסד"כ והכוונה להפעיל את האנטרים מלחמה לא הציבו **"על פונה רצינית להפעילו נגד ישראל"**. הוא נבע מחווך להוצאות מטוסי מג-17 ואיל-28 למלחמה בכורדים. עוד הוערך שאם יופעלו המטוסים - הם יוטסו דרך ירדן או ממנה<sup>20</sup>. למצרים נשלח גדור חייר וב-5 ביוני עמداה טייסת מג-21 לפרוס לירדן<sup>21</sup>.

מ-27 במאי הגיעו ידיעות על הירכות לקליטת מטוסי קרב ב-3-H, כולל הצבת מכ"ם 30-P. ב-1 ביוני פרסה טייסת האנטר לשדה. במקום כבר היו באותה עת חטיבת חייר וגדור שריון<sup>22</sup>.

ערב המלחמה, ב-4 ביוני, הוערך שטייסת המג-21 שתישאר בעיראק תלואה את מפציצי הטו'-16. אך לשם כך יהיה חייבם לפרוס ל-3-H. אפשרות אחרת: הלויי יתבצע על-ידי מטוסי המג-21 שעמדו לפרוס למחורת לירדן. עוד דוח שבספרק שבירדן התמקמה חטיבה ממוכנת עיראkit וכוחות קרקעיים נוספים נעו לכיוון 3-H וממנו, לכיוון גבול עיראק-ירדן. בסץ הכלמנה כוח המשלו ארבע חטיבות חייר, חטיבת שריון וגדור טילי נ"ט<sup>23</sup>.

### קיבלה החלטה לתקוף את שדה התעופה 3-H

ב-5 ביוני 1967, בשעה 07:45 - עם נפילת הפעצות הראשונות על שדות תעופה של חיל האויר המצרי - החלה מלחמת ששת הימים. עם סיום גל התקיפה הראשונית היה ברור, שחיל האויר המצרי הוכה מכחה קשה.

בשעה 11:50, بعد אחוריוני מטוסי הגל השני חוררים מצרים, ניתנה הוראה למטוסי חיל האויר הירدني לתקוף שדות תעופה בישראל, ודוח שמטוסי מג-17 סוריים המריאו מDRAMSK לתקיפה בישראל. כעבור דקוטה ספורות תקפו מטוסי האנטר את נתניה וב-12:30 תקפו מטוסי האנטר את שדה התעופה בכפר סירקין. החל מ-12:15 הוחל בהפעלת מטוסים לתקיפת שדות התעופה הירדניים והסוריים<sup>24</sup>.

קיבלה החלטה לתקוף בירדן וسورיה ברורה. לא כך באשר להחלטה לתקוף בעיראק. מתקבל לחשוב שתקיפת שדה התעופה 3-H במלחמות ששת הימים הייתה תגובה לניסיונו של מטוס טו'-16 עיראקי לתקוף את שדה התעופה רמת דוד. אלא, שתקיפה זו בוצעה למחורת, ב-6 ביוני (כמתואר להלן). טיעון פחות מקובל - תקיפת האנטרים עיראקים (כנראה שלושה) את נהיל בשעה 14:30, לאחר שהתקשו לאתר את שדה רמת דוד שהוסווה היטב. אלא, שבמקרה זה בוצעה התקיפה בעת שהמבנה הראשוני כבר היה במשך 15 דקות

המלחמה נעשה מאמץ איסופי. מדינה יידידותית הובא במתוס תובליה מטיבוס ענק מלאי גдол של מפות טישה לאזרורים מרוחקים. אורי עיראק לא היו במלוחה<sup>34</sup>. תוצאה של הערכה, טיטה לעיראק סיכון "ושאפים לאפס"! מפה של אזור 3-H בקנה מידה 1:500000 כנ' נמצאה. את הקטע החסר החליפו בדף לבן... הנטייב היה: חציית קו בירמוך וטיטה ב"קו ישר" (ראה מפה) מרמת-הגולן לירדן, למפגש עם כביש צינור הנפט (לאחר חציית גבול ירדן-עיראק) - הדבר היחיד בר-זיהוי במדבר השומם - וטיטה מעלי עד ל-3-H. המשיך ותיאר מגן:

מתכננים על טיטה בגובה נמוך הלוך וחזור בגל פעילות השדות הסוריים. הצלק - ביזונים + סוטים [מיוביל הדלק בתא הפעצאות] מספיק בדיק. ולאחר תזרען קצר יוצאים לטיטה.

תורת החימוש שנבחרה - שמונה פצצות 70 ק"ג, כפי שהיא בטיסות ארוכות הטווח לוקסור, בני סואף וראש בנאס שבמצרים. בטיסת ההיא באותה עת ווטור דו-מושבי, שהושב שנה קודם לכן גם לשימוש צילום. לפיכך, הוטל על מגן ומילצרים גם לצלם את השדה במהלך היעפים - צילום ראשון של האזור מאז 1956.

בשעה 14:15 המריאה הרביעייה. אילן נאלץ מיד לשוב ולנוחות, בגל תקלת גלגלים. השלושה שנותרו חדרו למרמת הגולן מהירמק "להסתורה". הניות לآخر הר הדורות נעשו קשה, לדברי מגן: "גט מלצר, מטובי הנוטרים, איינו מתמאם בשטח... לבסוף עולים על כביש הנפט, ממשיכים לאורכו מלווים בנפנופי ידים של עברי דרכן".

והוסיף גורן: **ano** במדבר. הטיטה בגובה 50 רגל לערך. הזרע נראית ללא סוף בגל החוד גוניות של השטח וגובה הטיטה. מתקבבים לחציית גבול ירדן ולכביש הנפט בזמן המתוכנן למשיכה [בזמן] 15:00] לא רואים את השדה<sup>35</sup>.

על מנת זאת הודיע טל: "בוגי בשעה 6". שני מטוסי MiG-21 "התישבר" על גורן וטל. החיל קרב אויר, תוך כדי נסיבות לחפש את השדה. מגן, בנגד לתרגולים באימונים, ירה על מיג ב�单ת התותחים בו-בזמן. עקב הרעדות יצאה מערכת קשר החוץ מכלל שימוש. כעבור 5-4 דקות של קרב בחינוי בשדה, הייתה שונה מהשתוטוט בפקודת "מוקד". עיפוי התקיפה והצליפה בוצעו בו-בזמן על-ידי השלושה ומכוונים שניים, תוך סכנת התנששות. תוך כדי היעפים שוגר טיל אטול עבר גורן, אך לא פגע. בתחילת הדרך חזרה שייגרו המיגים טיל לעבר מגן-מלצר וטיל לעבר גורן. אולם, הם לא יכולו להתריע איש לרעהו, בגל תקלת תקלה הקשר במטוסם של מגן

רמת-דוד, טייסת 110 ווטור וטייסת 117 שחק. ההורהה "נפלה" בהפתעה. לימים סיפר מפקד טייסת 117 במלחמה, עמייח שמואלי (שומן):

...גבולות הכו הירוק היו מין קיר שלא ניתן לעبور אותו. במלחמה הינו מאי מוקדים במצרים. ופתאום התקשרו אחרי הצהרים מהמטה ואמרו 3-H. זה בא בהפתעה. כשהתחלנו לתכנן התברר שזה מעבר לטוווח לשחק, והתחלנו לשחק עם המהירויות והורדנו את מינימום הצלק ל-200 ליטר. אחרי כל זה אפשר היה לבצע הלוֹן נמוך וחזור באמצעות שטח אויב בגובה. אם מישחו היה משאיר עוד 20 שניות מעבר הוא לא היה חזר. כמעט כל הטיטה מבוצעת בשטח אויב וזה הטיל מוקעה על המבצעים. לאור כל זאת בקשו לבטל את הגיחה<sup>31</sup>.

ואכן, בוטלה הגיחה לטייסת 110. בטיסת 110 ההפתעה לא הייתה פחותה, על אף שעסקה ברגעיה במשימות צילום בעומק מדינות ערב. אך עיראק, כאמור, לא נמנתה עמהן. הובלת הגיחה הוטלה על סרן מייל גבעון מגן והנוטה הראשי, סרן אלכסנדר מלצר (ענבר), מטוס ווטור דו-מושבי מדגם A II. יתר בני המבנה היו סגן מייל גורן וסגן דניאל אילן במטוסי ווטור חד-מושביים מדגם A II. המשימה הוטלה עליהם במהלך תדריך והיה זה שינוי המשימה השלישי במהלך אותו תדריך.

מן דיווח:

בתחילת לא ברור לאן אחז בטיסת איפה זה בדיק, בסוריה או בירדן. כשבתריר שהשזה עיראק מנסים להשיג אינפורמציה מודיעינית אך לא זוכים יותר מאשר נ"ע, וכיון המסלול [...] שלוש הנקודות במקור<sup>32</sup>.

כל שמצו בטייסת היה תצ"א, מהציגים באוקטובר 1956<sup>33</sup>. בכנס גם לא היו מפות של חלק מנתיב הטיטה. ערב





שחק 29 של בון, זמן קצר לאחר הנחיתה המוצלחת במנג'ו

בשעה 15:50 התבקשה עיראק על-ידי סוריה להפצץ מיד את שדה רמת-דוד וחיפה. בשעה 16:40 הודיע עיראק למצרים, שהכינה ששה מטוסי מיג-21 להעברה למצרים, וכי זהו מירב שביכולתה לתת ואין לה טיסים להטסתם למצרים<sup>39</sup>. לתקיפה ב-3-H לא התיחסו.

### 3-H - היום השני

ב-6 ביוני 02:30, דיווח ענף אוורר 4, ששבועות הצהרים ב-5 ביוני הגיעו לשדה התעופה 3-H ששה מטוסי מיג-21. באותו מברק דוחה שהשדה הוצאה מכלל שימוש וכי הושמדו כל מטוסי המיג שבו. בנגדוד לדיווח התלמוד שנכתב בטיסת 110 בשעה 16:30, לא צוין שבשדה נותרו 10 מטוסי האנטר ומיג-21. כן נאמר, שבתנוועת כוחות המשלוח ל-3-H ובתווך ירדן, לאירביד, חלו כנראה שיבושים עקב מחסור בתותחי נ"מ<sup>40</sup>.

בעקבות הדיווחים של הטסים ל-3-H, ואולי גם על פי פיענוחו סרטי הצלום ובניגוד למברק ענף אוורר 4, הוחלט במפקדת חיל האוויר בליל 6-5 ביוני לשוב ולתקוף את השדה. המשימה הוטלה בשנית על רביעיה מטיסטה 110. נוכחות התנהלות בଘזה הראשונה, דרש מפקד הכנף, אל"ם יחזקאל סומן,

לצור זוג מטוסי שחק מטיסטה 117 לליוי צמוד.

בעת הורדת פקודת המשימה, מלצר היה בטיסת. הוחלט לאיים גם הפעם, בגל הিירוטו את השיטה מהימים הקודמים. הטיסים היו: רס"ן משה שער (סימני, מוביל), סגן צורן (צורן), סרן בן-ציוון זהר (סימקין) וסרן הרצל בוזינגר (במטוס דו-מושבי אך ללא נווט). החימוש - שמנוה פצצות

-מלצר. גורן צלף לעבר שיירה בירדן, אך החטיא - אוברשות. בשעה 15:40 נחתו כשבচמות הדלק במכליים של מגן-מלצר 20/120 ליטר. את השדה כבר עזבו מתחת למינימום דלק לחזרה בטוחה. המטוס הדו-מושבי גם נשא פחות דלק. ההסעה התבצעה על מנוע אחד. לדברי מגן, קבלת הפנים של המכוונים הייתה חמה ביותר: "...בנוקזה לאחר שסיפרנו בשתי מילימ על הטיסה - התנפלו עליו בחיבוקים והנסיקות ומשם בקושי יצאו חיים".

توزאות - על-פי המבנה - המסלול סגור בחציו: הושמדו ששה מטוסי מיג-21, שלושה מטוסי האנטר ומטוס תובלה גדול (כנראה בריסטול פריייטר - מ' א'). בשדה נראה עוד 10 מטוסי מיג-21 והאנטר. כן דיווחו, על שתי סוללות נ"מ מסביב לשדה ואולי יותר, וסוללות נ"מ 10 ק"מ מערבית לשדה. מטוסים של מגן-מלצר חתף פגעה קלה - ויקשTEM במקף הקדמי<sup>37</sup>. כאמור, שרטוט השדה לא תאם למציאות בשטח. עדכון מודיעק ניתן היה לקבל מפענוח סרט הצלום. ואולם, מה עלה בגורלו של סרט הצלום, לא ברור. על אף איירובי הגיחה לא נערך תחקיר מסודר, כפי שהיא בטיסות האחרות. הסביר לימים מפקד הטיסת במלחמה, לוי צור:

נרגנו לעשות תחקיר בסוף היום אבל זה היה קצר, כיון שדברים לא חוזרים על עצם, וחשיבותם של הנשים שאנשיהם ינוחו לקראת יום המחרת והיו גם תקיפות בלילה. אי אפשר היה מבחינות הckett לבצע תחקיר מסודר אחרי כל גיחה<sup>38</sup>.

מאוד הצליח קורן להניע. עם יציאת הווטורים מהיעף הראשון "התלבשו" גם עליהם האנטרים. תוך כדי קרבותיו המשיכו ביעפים. סימקון הפיל אחד מהם, שיישב על סימי-מלצר. לימים התברר שהיה זה האנטר ירדני. טיסו נמלט ל-3-H עם כמה מחבריו מירדן ביום הראשון ללחמה. עם הودעת שער לחוזר, "התישב" מטוס מג-21 על ווטור. טיסו לא קלט את הקראות לשבור. סימקון קורן נחלכו לעוזר. קורן היה מהיר יותר והפילו.שוב אירעה לו הזדירות מדחס, אך גם ממנה יצא. השחקים ליוו קמעא את הווטורים. מוקוצר דלק נאלכו להמשיך בגובה. הווטורים, שהמשיכו בגובה נמוך, צלפו בירדן על גדור ח'יר ופגעו ב-6-7 כלי רכב.

בשעה 08:05 נחתו המטוסים ברמת-דוד. חמישה דקוטות לפני נחיתתם ביקשה סוריה מעיראק להפציץ את אחד מshedot התעופה הישראלים, על-פי הקידימות הבאה: רמת-דוד, תל-נוף, לוד.

תוצאות התקיפה - על-פי המבנה - פגיעות במרכז המסלול, קרוב לכךיו המזרחי וברבע המערבי. המסלול עדין נראה שמשם להמראות. המקביל - עדין פגוע; מטוס מג-21 ושני מטוסי האנטר הופלו, על הקרקע השמדו או נפגעו שני מטוסי מג-21 וששה מטוסי האנטר (על-פי טייסת 117 חמישה מטוסים בלבד נפגעו או הושמדו). כן דוחה על סוללת נימ 37 מ"מ פעילה בקצת המזרחי של המסלול. על אף דיווחי המבנים, פירסם ענף אויר 4 במשך הבוקר והערב דיווחי תוצאות, שהתייחסו לתקיפה הראשונה.<sup>46</sup> כן דוחה שעיראק והודעה למצרים שאין אפשרות להעביר אליה את ששת מטוסי המיג-21 שהבטיחה, בגלל האבדות שפגעו ב-3-H ובתקיפת חבניה (התכוונו להפלת הטוי-16 במגידו).<sup>47</sup>

### 3-H - היום השלישי

קליטת תשדורת בין מצרים לעיראקليل-7 בינוי העתלה, שהמצרים מבקשים מעיראק להפציץ את בסיסי חיל-האוויר, רמת-דוד וחצור, ארבעה גלים ב-7 בינוי בשעה 15:30. העיראים, מיזומתם, הוציאו מטרה נוספת (תל-נוף, או לוד, או חיפה). השעה המאוחרת יחסית לתקיפה העיראקית נבעה כתוצאה מהפצצת 3-H ביום הקודם.<sup>48</sup> כדי לסקל את התקיפה, הוחלט שטייסת 110 תחזור בשלישית ל-3-H. נוכחות ההתנגדות ביוםיים הקודמים הוחלט להגדיל את כוח הליווי לרבעית מטוסי שחק מטיסת 117. מפקד הכנף, סומך, סבר שיש לנצל את רביעיית השחק גם לתקיפת המסלולים. היא תיכנס ראשונה להפצצה, ומיד

70 ק"ג לכל מטוס.

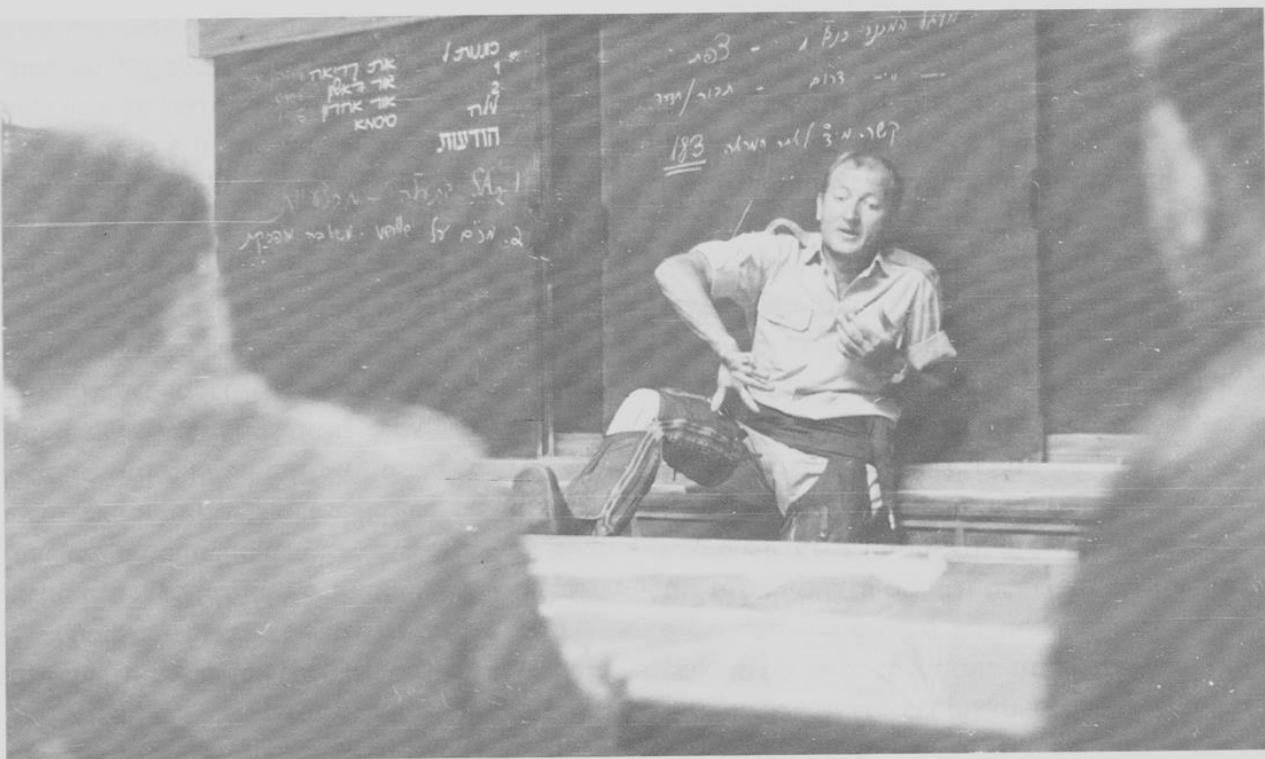
בodium בדת"קם ובנקודות הפיזור נראו בשם הכנף מטוס גדול. המכונאים חשו שמדובר במטוס בויאג'. בודינגר תיקן את טעותם. משemuו את השם טופולב מיהרו למצוא מהשנה. צוותתו התקשה למצוא את רמת-דוד. תחילת תקף את נתניה והטיל פצצות שלא התפוצצו מבואות הדромאים של עפולה. אש שנורהה על-ידי מקלען הזנב פגעה במיבנים בכנף. תותחי הנימ בכנף ומטוס שחק מטיסת 117 פגעו במפצץ. הוא נפל על מchnerה "עמוס", צפונית לשדה התעופה מגידו. בנפילתו גרם אבידות כבדות בנפש. 14 חיילים נהרגו ושמונה נפצעו.

בזמן שהופיע מטוס הטופולב בשם הכנף הגיע לטיסת 117 האישור מענף אויר 3 לצרף זוג מטיסת 117 לליויי הווטורים. המשימה הוטלה על סרן יהודה קורן (МОוביל) וסרן פטח שרוגא.

נראה שבטיסת 117 לא היו מעודכנים בקורות היום הראשון ולא היו מודעים לקשה, לדברי קורן ופסח: "לאחר מספר תקיפות של מטוסי האנטר עיראקיים ביום הקודם, הוחלט לקפוץ לביקור קצר ב-3-H<sup>49</sup>". לדברי צור אלץ הליווי של השחקים לחוזר על נתיב היום הקודם. זאת בשל רדיוס הפעולה הקצר יותר של מטוס השחק לעומת מטוס הווטור. עם זאת ציין, שהיתה בעית זיהוי קשה ולכון היה צורך במטוס צינור נתיב ב"קו ישראל" והפגש עם צינור בغالilee עית זיהוי בוצע נתיב ב"קו ישראל" והפגש עם צינור הנפט היה רק לאחר חציית גבול ירדן-עיראק. לפיכך גם ללא ליווי השחקים - שגם צורפו "ברגע האחרון" - היה מבוצע אותו נתיב, ולא נתיב עוקף, שהיה אפשר תקיפה בהפתעה מזרחה. הנתיב בחלקו הראשון היה בגובה 2500-REG וגל ורק עם "העליה" על צינור הנפט בגבול ירדן-עיראק תוכננה הנמכה לגובה נמוך.<sup>50</sup> (לטענת בודינגר וקורן, כל הטיסות הלוֹק הבצעה בגובה נמוך, 250-300 REG).<sup>51</sup>

בשעה 06:30 המרייאו, ככלहר תקלת קשר עליה התגבר. בהמשך התברר עד כמה היה חשוב להתגבר על התקלה. עם ה"עליה" על כביש קו הנפט, הבחינו ברכזו של כ-500 כלי רכב צבאים ואנשים שנופפו להם לשולם. עם המשיכה למטרה, בשעה 07:07, נראו מטוסי האנטר בהקפה לגישה לנחיתה.

קורן ושרוגא הרכבו עליהם. קורן פגע באחד מהם. מהיר איירעה לו הזדירות מדחס במנוע והוא נאלץ לעזוב אותו. מודיעין מודיעין מאוחר יותר התברר שנפל. בגובה נמוך



"את זלי לא מפילים כל-כך מהר...". בן לאחר נחיתהו, בחדר התדריכים (צילם: אורי דקל)

סרן דוד פורת ורס"ן מיל' ראובן הראל. תדריך משותף לא בוצע גם הפעם. בטלפון סוכם להיפגש בקצה המסלול, וכי השחקים יטוסו אחרי הווטורים להם יש נוטה. הראל הדגיש שהוא אויש גיחה "ברגע האחרון" וכי כלל לא ידע שבוצעה גיחה ביום הראשון למלחמה. על הגיחה השנייה נודע לו רק בשל העובדה שעננים מטוייסי הטיסות השתתפו בה.<sup>52</sup> כל מטוס ווטור חומש בשתי פצצות 500 ק"ג (מטוייסי השחק לא היו כשירים לנשיאת פצצות 70 ק"ג). השינוי בסוג החימוש של הווטור נבע מהכישלון לסגור את השدة התקופה ארוכה בפצצות 70 ק"ג. זאת בגין שדotta האחרים שבهم הפצצות קלות-המשקל נתגלו כיעילות מאוד: פגימות רבות במסלולים ובפיזור נרחב, לעומת פצחה בבדת משקל, היוצרת מכתש הרבה יותר גדול, אך במקומות אחד בלבד וגדל הצוות הנדרש לתיקונו קטן יותר.<sup>53</sup>

בשעה 10:22 המריאו המבנים. בפעם הראשונה בסידרת התקיפות נמצאה עדות בכתבבים לגורם אחד לפחות, שיתכן והתריע לעיראקים על بواسם של המטוסים. סומך צין, שעברו מעל תחנת המכ"ם בדרעה שבסוריה. פורת סיפר לימים, שתחנת המכ"ם בדרעה גילתה אותם על-ידי תצפית

תעלה להגן על מטוסי הווטור, שיבצעו כמה יעפי הפצזה וציפפה. החימוש היה במקום בידון הגחון<sup>54</sup> והקטין את טווח הטישה. רמ"ד תקיפה, שיג, הביע התנגדות, בגלל חוסרCSI מכי"מי ומטוייסי הירוט שהתגלו מאוחר בשתי התקיפות הראשונות - במשיכה, או תוך כדי התקיפה.<sup>55</sup> רס"ן עוזרא דותן (בן), מוביל מטוייסי השחק, התנגד גם כן. לימים הסביר:

כיוון שבצורה זאת לא היה לי ברור מהו בדיקת תפקידי שם, האם להפצע או להגנו. אני מקווה שלא ייעצא אף פעם לאיזה שהוא מוביל להחלייט לבז, במקום, בין שתי משימות שניתנו לו. מראש לכל מטוס צריך להגיד מה עליו לבצע בבדיקה, צריך לתכנן איך לבצע את השילוב<sup>56</sup>. ואולם, דרישתו של סומך התקבלה בכל-זאת ותהייה לאחת מ"סלי החלוקת" בפרש התקיפות ב-3-H. גם בעקבות זאת מלצר היה בטיסת עם הורדת פקודת המשימה. הוא אויש בשלישית, לגיחה ממנה לא יחווץ. טיסי המבנה היו: סרנו קרן שלמה (מוביל וסמי"ט א'), אל"ם יחזקאל סומך (מפקד הכנף), סרנו יצחק גולן (גלאץ) וסגן אבשלום (אבלשה) פרידמן. את השחקים הטיסו נוספת על בן: סרנו גדור זדור,

שחקים מטיסטת 171, בניסיון לחפשם. בגין ופורט יצאו בשנית ל-3-H.

ראשונה בטיסות 3-H בוצע שינוי בתפקיד. יציאה מצפון הכנרת, כדברי בגין ופורט: " רק שלא עבור מעל למכ"ם הסוריים באיזור דרעה שקרוב לוודאי הוא התרעע בבור ל-3-H על בואנו". אין הוכחה שאכן מכ"ם דרעה היה מתריע. יתכן שהמכ"ם בשדה בלבד התרעע, וזה מסביר מדוע קרבות האויר היו באיזור השדה. בשעה 13:30 יניצלו ליעפי צליפה המרייאו. בגין החליט, שתת החיפוש גם יניצלו ליעפי צליפה על השדה, והם השמידו ארבעה מטוסי מג-21. ביציאה מהיעף הראשון החל הנ"מ לירות. תוך כדי החיפושים צלפו על שיירות בעיראק ובירדן. באיזור הר הדרוזים, כשהם בגובה 35000, פגעו טיל אטול בזנב מטוסו של בגין. מיד גילתה פורת מג-21 המשגר עוד טיל. התברר שני מטוסי מג-21 סוריים רודפים אחריהם. ההגעה במטוסו של בגין הייתה קשה. הטיל ריסק את החלק האחורי של צינור הפליטה. בגין ופורט נמלטו מהמיגרים על ידי צלילה לעננים שהיו בגובה 2000 רגל. בגין החליט, שככל זמן שיש לו הגאים הוא לא נוטש בשטח سوريا. לעזרתם הזניק הבקר זוג מטיסטת 117.

בגן החליט לנסوت ולהגיע לשדה נחיתה בישראל - אףיו יהיה זה קטע כביש. סומך מנגד האיז בו כל העת לנוטש. הוא נחת בגישה ישירה על המסלול הקצר במגידו, כשהוא ללא מצנה זנב. לפני הנגיעה הוא עוד הספיק למסור הצהרה באמצעות זנב. לפני הנגיעה הוא עוד הספיק למסור הצהרה באמצעות זנב. לפני נחיתה למופת. כעבור 24 שעות כבר היה מהר". בגין ביצע נחיתה למופת. כעבור 24 שעות כבר היה שחק 29 שוב באוויר. שני המיגרים לעומת זאת לא חזרו. הם הפלו (כנראה) זה את זה! על הדבקות, רמת הטיסה המעלוה והצלת המטוס הוענקה בגין תעודת הערכה מטעם מפקד חיל האוויר, האלוף מרצבי הוז<sup>57</sup>.

גلنץ ודרור נתפסו והובאו ל-3-H. הם הופגשו עם מפקד 3-H שקיבלים לבבויות עם טיסיס הבסיס, ביןיהם טיסיסים ירדניים שנמלטו לבסיס<sup>58</sup>. בספר על תולדות חיל האוויר הפיקטיבי נתנו, שהם נמלטו יחד עם מדריכם הפיקטיבי והלה הפיל מטוס שחק ומטוס ווטור<sup>59</sup>. כעבור כמה ימים נודע מודיערי הרדיו העיראקי שגلنץ ודרור בשבי. קרן ומלצר הוכרזו נעדרים. אולם, בחיל-האוויר לא אמרו נואש.

ביוני נשלח מטוס נורץ לחיפושים לאורך כל נתיב הטיסה המתוכנן ובגבול ירדן - סעודיה, על פי השורות שאולי סטו מנתיבותם. בשל הטוח וגודלו של שטח החיפוש, נשלח מטוס

ישירה ולא בגilioי מכ"מי, שכן חלפו מעליה בגובה נמוך. דיוקין המודיעין בשנות הששים וערב המלחמה, כפי שתואר לעיל דיוקנו על תפרוסת תחנות המכ"ם. לגבי דרעה נאמר, שבמקומות מכ"ם P-8 ומכ"ם 20-P. אולם, על אף המידע שלוש פעמים ברציפות הנתיב כלל טישה 10 ק"מ צפונית לדרעה כשבפועל לפחות בגיחה השלישי חלפו ממש מעליה. כמו כן היו דיוקנים על הימצאות מכ"ם ב-3-H. בדוחות התלמוד של כל המבנים לא צוין, שהוא הותקף או שלא נראתה תחנת המכ"ם בשדה<sup>54</sup>.

השחקים משכו למטרה - על פי גلنץ וHORT 117 - "מעט מוקדם מדי". הדבר נבע מטעואי קרקע שונים מהמצוין במאפה. גם מיקום השדה היה שונה ממפה. למעשה משכו "גבעת אחת קומות" וכנסו לתקיפה. ביציאה מהיעף הזהיר מישחו מהווטרים מפני האנטרים שנמצאים מעלה. התפתח קרב אויר חמ, עם 6-8 מטוסי האנטר, שי"התלבשו" על שני המבנים. נ"מ, אמרם קל, נורה גם-כן ולא הפסיק.

עם תחילת הקרב הפיל דרור האנטר ש"ישב" על מטוס שחק. הוא לא הרפה מההאנטר למורות שהזזהר, גם עליו ישב האנטר. דרור נפגע ונאלץ לנוטש בגובה נמוך מאד - בתוך שלוש שניות היה על הקרקע מבלי שהוא ספק בידו לדוח שטש. גם המצח לא נראה. בגין הפיל אף הוא האנטר שישב על שחק. תוך כדי יעף התקיפה הרadioו "התישבו" האנטרים על זוג הווטור הרadioו. בשלב מסוים אבד קשר העין עם קרן ומלצר. עם כניסה הזוג השני ליעפי צליפה "התישבו" גם עליו האנטרים וגLENZ קרא לעזרה. בגין נחלץ לעזר, אך היה זה מאוחר מדי. גLENZ כבר היה בסחרור. בגין לא נותר אלא לצעק לו לנוטש. עד מהרה נראה מצח באוויר. השחקים עזבו כשהם כבר מתחת למינימום דלק. בගל בבלול חשבו בברכה, שסומך, מפקד הכנף, בין הנוטרים. בגין הרגעים וביקש שייצמדו למשייריהם ויידקו אם לא מחכים להם בשם سوريا. בדרך צלף סומך על משאיות. השחקים נחתו כשבמכליים 100 - 150 ליטר. שלושה טיסיסים ונווט לא שבו לרמת-וד.

תוצאות התקיפה - על פי המבנים - כל הפגיעה של טיסת 117 בצד הימני של המסלולים, כתוצאה מרוח צפונית. פגיעות טיסת 110 חזקות בשליש הצפוני וקלות בשליש הדרומי. להערכת סומך היה אפשר עדין להמריא (התכוון כנראה למסלול הראשי - מי' אי); שני מטוסי האנטר הופלו והאנטר נפגע על הקרקע<sup>54</sup>.

בפעם הזאת בוצע לראשונה תחקיר מסודר ומשותף. גורלם של קרן, מלצר ודרור לא היה ברור. לפיכך, הוחלט לשולח זוג

המטושים שהיו בידי עיראק. הפעלתו המבצעית הראשונה כביסיס למוטסי-קרב היהת במסגרת סיוע לירדן, בעקבות פשיטת צה"ל על הכפר סמו. גם אז לא נשלחו, למשל, מטוסי-צילום למיפוי השדה ומתקניו ולא בוצע רכש מפות. אמנים במלחמה יש לעיתים לטוס אל הבלתי נודע, אך יש ללמידה גם מטרות שהסיכוי שיווחלט לתקוף אותן קטן מאוד ולנסות ולהציג את מירב המודיעין עליהם.

נראה, שההחלטה לתקוף ביום הראשון אכן מקורה במידיעות על מתקפה צפואה מ-3-H, או בחומר יכולת להבחן אם המטושים שתקפו מטרות בישראל היו מטוסי האנטר עיראקיים או ירדניים. עם זאת הנגיעה כלל לא תוכנה. כאמור, כמעט ולא היה מודיעין, אך גם לא נעשה שימוש במודיעין שהיה (לדוגמה, על מיקום רוב תחנות המכ"ם, ובמיוחד תחנת המכ"ם בדרעה שבסוריה). נוכחות התקיפה ביום הראשון היה הגיוני לשוב ולסגור את השדה ולהציג ידיות לתוקפים, עקב ההתנגדות ביום הראשון. אך אם היה כוונה לסגור את השדה, היה צריך לעשות זאת בכוח גדול יותר, כפי שננקט כלפי שדות תעופה אחרים ביום הראשון למלחמה שתשת הימים. כמו כן נראה שלא נעשה שימוש בצללים שבוצעו ביום הקודם. אפשרות לפוליה אחרת הייתה לשוחות ווטורים בלבד בנטייב עוקף ולהפתיע את העיראקים.

התקיפה השלישי נועדה למנוע מתקפה עיראקית מתוכננת בצהריי היום השלישי למלחמה. אך טישה שלישית ברציפות באותו הנטיב חשפה את הכוונות. הסיבה לאובדן המטושים אינה דוקא בעובדה שהמלואים גם תקפו. ביום ההפירורים, פעמים רבות בגיןות תש"ת, המבנה הראשון תקר (ביצע אומנם קלע ולא תקיפה ישירה) ומיד עלה להגן על יתר התוקפים. גם אם מטוסי הליווי ל-3-H לא היו מפצעים יתכן שהיו אובדים מטושים לחיל-האוויר. העיראקים ידעו כמה מבנים מגעים ותקפו את ש Nie.

מטוס האנטר היה ידוע לפני מלחמת ששת הימים כיריב קשה מאוד גם למוטשי השחק. במפגש הראשון בשמי עיראק ובמפגשים האחרים במהלך הלחימה הוא הוכרע בקלות יחסית, אך במפגש השלישי בשמי עיראק פגשו טיסי השחק והווטר נבחרת עיראקית-ירדנית, שאולי חזקה גם בטיסים פקיסטניים וניצלה עד תום את "יתרונו הביתי". האיום העיקרי מעיראק היה מפציצי הטו-16 והאל-28. אולם, שדה התעופה חבניה לא הופץ, למורת תקיפת הטו-16-17-בינוי והידיעות על המתקפה העיראקית הצפואה ב-7 בימי. אם כך מילא היה על מטוסי חיל-האוויר לירטם באוויר. אז מדוע לא לעשות זאת גם עם מטוסי הקרב של 3-H? יתכן

תובלה, יכול לשחות באוויר יותר מסוסק. אם היו נקלטים אותן חיים מכשיiri ה"שרה" ("רינה") בהם היו מצוידים, היה על מסוק סופר פרלון שהמתין בכוונות ברמת-דוד ליצאת ולחצם. ב-8 ביוני בשעה 01:30 ניסה מטוס מג-21-ALAROT סורי, לירט את מטוס הנורד. החיפוש נמשך תוך כדי שבירות מהמיג. מטוסי שחק שפייטרלו נחלכו לסייע, אך לא הצליחו להפיל את המיג. החיפושים לא העלו דבר. ב-12 ביוני נשלחו שני מטוסי שחק-צילום מטיסת 119 לסייע ראייה בגבול ירדן-סעודיה בניסיון נוספת את הוצאות, או שברי המטוס. אך גם הפעם העלו החיפושים חרס.<sup>60</sup>

תנאי השבי, לדורי דורו, היו נוחים ביותר. הם כמעט ולא נחקרו ושוביהם הסתפקו בתשובות השיקריות שסיפקו להם. ב-26 ביוני הוחלפו תמורים 450 שבויים ירדניים. ישראל שרבה להזכיר את השבויים לירדן מבליל שתקבל את שני הטיסים. ביום האחרון לשהייתם בישראל, סופר להם על גורלם של קרן ומצלר. מטוסם התרסק בשטח ערב הסעודית, סמוך לגבול סעודיה - ירדן. מלאר ניסה לנטרש בגובה נמוך ונמצא כשהוא פצוע אנושות. הוא נפטר עוד בטרם הגיעו לטיפול רפואי<sup>61</sup>. גופותיהם הוחזרו באמצעות ירדן ובאוגוסט 1967 הובאו לקבר ישראל. הערכה היא שמטושים נפצע מטוס האנטר, או נ"מ. קרן אולி נפצע והוא מטופש וכך סטו מנתיבם.

לוחמי הטיסות ואנשי מפקדת חיל-האוויר שהיו שותפים לאירועים נשארו התקיפות מאז ועד היום בבחינת "פצע פתוח". גם בתום המלחמה לא נעשה תחקיר מסודר, כדי ללמוד מהתקיפות ב-3-H, שהיו שונות מהתקיפות האחרות בפועל "מוקד".

ב-7 ביוני 1981, 14 שנה לאחר המכה הכוabit בשמי שדה התעופה 3-H, הושמד הכוח הגרעיני העיראקי ליד בגדד על-ידי מטוסי נץ מטיסת 117 וטיסת 110. אומנם את הטיסות וסדריהן הייתה זאת בבחינת סגירת חשבון.

## סיכום

מחצית שנות החמישים העריכו אנשי המודיעין, שעיראק תיטול חלק במלחמה נגד ישראל אם ירדן ו/או סוריה יהיו מעורבות בה. מ-1956 נעשה שדה התעופה 3-H אום שלח' וגביר - "קרש הקפיצה" הקדמי של עיראק למלחמה כנגד ישראל באוויר ועל הקרקע.

ואולם, בחיל-האוויר לא התכוינו לתקיפת שדות תעופה בעיראק, על אף שהופיעו כמטרות בפקודת "מוקד". ב-1966-1967 נחץ שדה התעופה 3-H החדש שהוכיח לקליטת רוב סוג



סורן בן-ציון זהר -  
הפליה ראשונה וייחידה  
במטוס וויטר

(צילם: יוסף ידגר)

שסיבת הדבר בכו המחשבה שעוצב במשך כל השנים עד מלחמת ששת הימים - את מטוסי האויב יש להשמיד בבסיסיו. אפילו צירוף מטוסי ליווי היה בבחינת ניגוד לאוטו כו מחשבה, על-פיו רק העربים מלאוים את מטוסי התקיפה שלהם.

רק לאחר הגיחה השלישית שהסתימה במותם של טיסים ונוט, נפילתם בשבי של שני טיסים ואובדן שלושה מטוסים, נעשה תחקיר מסודר ברמת הטיסות. ואכן בגיחה הרבעית בוצע לראשונה שינוי בתכניב. אולם, תחקיר משותף למתכננים ולמבצעים לא בוצע גם לאחר המלחמה.

בסק-הכל בוצעו 11 גיחות התקיפה על-ידי מטוסי הוטו ושמוננה גיחות על-ידי מטוסי השחק (מהם ששה שוגם הפיציצו או צלפו). על הקrukע הוושמד, או נפגעו, שמוננה מטוסי מיג-21, כ-10 מטוסי האנטר ומטוס תובלה ובקורות אוויר הופלו מיג-21 וארבעה האנטר. המסלול הראשי והמקביל נפגעו חלקיית בלבד. חיסול האיים שנשקף משדה התעופה H-3 היה צורך מבצעי. אולם, הביצוע היה לקוי - תוצאה של אווירת הניצחון הגדול לאחר השמדת חילות האויר של מצרים, סוריה וירדן. לדברי ברקן:

**היאנו שיכורי נצחון כשיצאנו ל-H-3 והוא מצב מסוכן**  
ביזטר, לכן לא היאנו עם יכולות האכבעות על הדופק  
ונגרנו לפעמים גם למשימות פזיזיות, למצרים לא נגרנו  
אף פעם. **תמיד התייחסנו אליה ברכינונות<sup>62</sup>**.

עם זאת חשוב להזכיר את הדבוקות במטרה שגילו הלוחמים ואת אהות הלוחמים שהתגלתה בכל תפארתה, בניסיונות לסייע ללוחמים שהיו בחיסטרון בקרבות האויר, ובחיפושים אחרי הנעדרים.

התקיפות ב-H-3 דמו - כדייבד - לתKİפות שדות התעופה במהלך יום הכניפורים. היכרות טוביה יותר עם אירופי H-3 - ולא רק כיוזומות פרטיות של מפקדים בחיל-האוויר ייתכן שהיתה חוסכת חלק מההפתעה בתKİפות שדות-תעופה, בעיקר ללוחמים הצעירים.

חיל-האוויר أولי יידרש לטוס שוב אל יעדים רחוקים ובלתי מוכרים. המשימה המשולבת מעשית כיום, הودות למטוסי הנץ והברק. יתכן ששוב לא יהיה מידע מודיעיני על חלק מהמטרות. חשיבה נcona ותחקור, למורת לחץ הלחימה, אפשר ביצוע מיטבי, גם בתנאים קשים שכאה.

### מראイ מקומ

באיור ראשי התיבות:

א'חה"א - ארכיון הענף לToggleButton חיל-האוויר  
א"צ - ארכיון צה"ל גבעתיים/תל-השומר



