



חרדת נטישה
איתי אילנאי

נדי לחמוק מטיל צריך לתמון. אסור לך להישאר כמו ברווז במטווח

עד השבוע ובמשך 34 שנים היה אל"מ במיל' מיקי לב האחרון בחיל האוויר שנשט מטוס אחרי פגיעת אש נ"מ • בעקבות התרסקות ה-F16 בצפון, הוא מנתח את האירועים ברגעים שהובילו לנטישת שני הטייסים ומביע תקווה שהם יחזרו בהקדם לקוקפיט • אבל מפקד טייסת "התוכי המנפץ" לשעבר גם אומר: בקרב אוויר צריך לחזור עם המטוס, גם במחיר של ויתור על המשימה

איתי אילנאי • צילום: דנה קופל



"כשאחי רפי נהרג בהתרסקות זה היה שוק, אבל כל כך חלמתי להיות טייס שבכלל לא חשבתי להפסיק. תמיד חשבתי דווקא על איך רפי התעקש לחזור לטוס אחרי שנשט מטוס בשטח הימים וחולץ"

"זו הרגשה של חוסר אונים. לפני רגע הובלת רביעייה, ביצעת משימה, היה ברור לך שאתה חוזר הביתה, ופתאום זהו. אתה חבילה על מצנח".
אירועי השבת האחרונה, במהלכם הופל מטוס F16 ישראלי מאש נ"מ סורית, החזירו את אל"מ (במיל') מיקי לב ללב 20 בנובמבר 1983. שכבה רקה של עננים כיסתה באותו יום את שמי לבנון, שעה שפגז נ"מ השבית את מטוסו של לב, או מפקד טייסת הקרב "התוכי המנפץ". "ברגע אחר אתה הופך ממלך העולם לכלום", הוא נזכר השבוע. "המטוס שלך כבר לא מטוס, הוא נוש מתכת בשמיים".
לאחר שמשך בירית ההפלטה ונורה מתא הטייס כמו מלוע תותח, היה תלוי לב בחסרי שמיים.
בעור הרוח נושאת אותו החלה על הקרקע תחורת מטורפת: ארגוני המחבלים, צבא לבנון, יחידת שלדג ושולחות המוסד בלבנון, כולם עשו כמיטב יכולתם להגיע ראשונים אל הטייס הנוטש. לב, חבילה על מצנח, לא יכול היה לעשות דבר בשלב זה. בוויית העין ראה את מטוסו לשעבר פוגש את הארמה ומתפוצץ.

"הבנתי שאני חולץ אל הלא נודע", הוא מספר. "עברתי מתחושה של 'לי זה לא יקרה' להרגשה של 'דווקא לי זה קרה'. ואז נחתתי על הקרקע ושמעתי יריות. ראיתי אנשים במדים מתקרבים אליי. חשבתי על גילי פוגל, ששנה לפני כן נטש מעל סוריה ונפל בשבי, ואמרתי לעצמי שאני מצטרף אליהם".
בסוף השבוע האחרון נפל למעשה הופל, דבר בישראל. אמנם הדי



לב השבוע, עם שעון מטוס הכפיר שנעצר על השעה 14:25, שבה התרסק

התרסקות מטוס ה"סופה" נבלעו קצת בסכרת המלצות המשטרה בתיקי נתניהו, אך במטה חיל האוויר עוסקים גם ברגע זה בתחקיר האירוע החמור.
גם שני אנשי צוות האוויר שנאלצו לנטוש את מטוסם עדיין מתאוששים מהפציעות, ומתמודדים עם האתגר הנפשי הכרוך באיבוד מטוס. אין כמו לב, הטייס הישראלי האחרון שמטוסו הופל בידי אויב לפני כמעט 35 שנה, כדי לנטות ולהסביר מה עובר עליהם עכשיו. הפגישה עם לב, היום מנכ"ל המכללה האקדמית בנרת, שהשתתף באינספור גיחות מבצעיות ובכלל זה תקיפת הכור הגרעיני בעיראק, מתקיימת ברירתו בתל-אביב. באחד החזרים הוא עוד שומר את שטן מטוס הכפיר המפויט שחולץ מתריסות זירת התרסקות ונעצר על השעה 14:25, שבה התרסק מטוסו על אדמת לבנון.

בימים האחרונים התעדכן בדיווחים על הפלת מטוס ה"סופה", שנפגע מטיל SA5. יוסי יהושע חשף ב"דיעות אחרונות" שתחקיר חיל האוויר העלה כי הצוות נטש את המטוס מבלי לדחות על כך בקשר. עוד נקבע בתחקיר כי מטוס נוסף בכוח הצליח להמריץ המעריך הסרי, שנעלו גם עליו. "בזמן משימה כזו, הצוות מרוכז בתוך הקוקפיט", אומר לב. "כמות הנתונים, ההתרעות והדיווחים בקשר עצומה. יכול להיות שאתה לא מזהה התרעה על נעילה של טיל. יכול להיות גם שהטייסים לא חיפשו".

טייס קרב לא אמור לדעת להתמודד עם שטח המדיע הזה?
"נכון, אבל אתה נמצא עם הרבה כדורים באוויר ואתה לא תמיד מצליח לתפוס את כולם. אתה צריך להתעסק עם המון אינפורמציה, ואם אתה רוצה להמיר שך במשימה אתה אומר, 'אני אחכה עוד קצת'. במקרה הזה, כנראה שזה היה מאוחר מדי".
על פי הדיווחים שגורו לעבר המטוסים בשבת שעי" בה עשרים טילים, כמות חריגה. זה יכול להסביר את המגניע?

"כנראה שמעבר לכמות, גם היה טלט של טילים. יש את ה-SA5, טיל לטווח רחוק אבל מיועד למטוסים שלא מתמרנים, כמו מטוסי תובלה או נוסעים; וה-SA17, שהוא טיל הרבה יותר מתקדם, שיועד ל'לרדוף' אחריך. יכול להיות שהם התרכזו בתרעה של טיל אחד ולא שמו לב לאחר".

מה וכלו הטייסים לעשות כדי להחמוק מהמיל? "לתמון. אסור לך להישאר כמו ברווז במטווח".
יכול להיות שהם שגו?
"אני לא יודע מה קרה שם, אבל בלוחמה האווירית העיקרון הוא שעדיף לנצח 0:1 מאשר 1:2. עדיף לוותר על נקודות כדי לחזור הביתה עם המטוס, כי אם מטוס לא חוזר, איבדת אותו לנצח. לא מבצעים בכל מחיר. יש שלב שבו אתה עוזב את המשימה ומתעסק באיום עליו, ואם צריך גם מנתק מגע".

למרות הביקורת שעולה מרבירי של לב, הוא משר כנע שהטייסים עשו כמיטב יכולתם בהתחשב בנסיבות. "יש אווירה כזו שזה קרה בגללם, אבל אתה צריך להיות ביריות כאלו כדי להבין שאתה לא שלט בהכל. אפשר להמשיך לטוס אחרי שקורה דבר כזה. זה מה שאני עשיתי".

להסתחרר מעל ביירות

המדיניות של חיל האוויר במקרים של נטישה היא להחזיר את הטייסים הנוטשים אל תא הטייס במהירות האפשרית. "מתחקרים את הדברים, לומדים, מנסים להתחזק ולהמשיך הלאה, לא לשקוע", אומר לב.
לא קשה לחזור?
"בפעם הראשונה שחזרתי לטוס מעל לבנון אחרי הנטישה, זה היה לי מאוד מור. אבל די מהר אתה חוזר לשגרה. כנראה הרחקתי הכל".
ההרחקה היא מנת חלקו של טייס הקרב. בהיבט הזה, לב הוא דגם קלאסי. חודש וחצי לקח לנופו של לב להיחלם מהנטישה שסדקה את צלעותיו. לנפשו הוא לא הקדיש טיפול מיוחד. בלי פסיכולוג, הוא חזר לטוס.

היו חשיבות בתקופה הזו?
"אממט שלא. בגלל שהייתי מפקד טייסת, הלחץ היה להמשיך להיות במיקום של המפקד, להגיד, 'חזרתי ואפשר להמשיך כרגיל'. במלחמת יום כיפור היו מפקדים שחזרו ולא תפקדו, והחולפו. אירוע כזה נחרט לך".
אתה יכול לתאר מה יעבור עלי הטייסים שננטשו בשבת?
"זה נורא אישי. היה לי חבר שנשט והיה בשבי כמי צרים ביום כיפור, והוא חזר לטוס, אבל אחרי זה עבר לטיסת תובלה בגלל לחץ של אשתו. והיו גם לא מעט

מיקי לב חוזר מהשבי הקצר בלבנון ומתקבל על ידי מפקד חיל האוויר עמוס לפידות. "למרבית המזל, ההודעות שוטטתי ושחולצתי הגיעו לאמא שלי באותו הזמן"



"יש אווירה כזו שזה קרה בגלל הטייסים, אבל צריך להיות בזירות כאלו כדי להבין שאתה לא שולט בכל. בפעם הראשונה שסטתי מעל לבנון אחרי הנטישה היה לי מוזר, אבל די מהר אתה חוזר לשגרה"

מוג, שהגיע למפקדה שבה הוחזק עם שלושה אנשי מוסר. הלבנונים ויתרו על הטייס הישראלי. "אם לא היינו מגיעים לשם מהר, כשרים משחת, נורולו של מיקי היה רומה לוח של רון אור", אומר אלמוג השבוע. בכך שבר לב את השיא הלאומי לזמן הקצר ביותר בשבי האויב: שש שעות. "למרבית המזל, ההודעה שנג'טטתי וההודעה שחולצתי הגיעו לאמא שלי באותו הזמן".

מה קרה בשנתת בחזרה?
"כשהחזירו אותי לישראל, הנחיתו אותי בתל השור מר ואמרו לי שאני נשאר שם ל-24 שעות. אמרתי להם, 'חברים, אני לא נשאר פה. אני קודם כל נוסע לטייסת'. חצי מהטייסות אותי לעבודה ונחתתי שם בשתיים בלילה. חצי מהבסיסים חיכה לי שם, באמצע הלילה. הרי לבסיס כולו זו הייתה טראומה, מפקד טייסת שלא חזר. זו הייתה קבלת פנים מאוד מרגשת".

לב המשיך בתפקידו כפיקוד בחיל האוויר ופרש בדרגת אל"ם לאחר 28 שנות שירות. את שליחותו הפיקודית במצ"ל הוא ממשיך מבחינתו במסגרת תפקידו כמנכ"ל המכללת האקדמית כנרת. "היום צה"ל הוא כבר לא כור ההיתוך הישראלי, אלא האקדמיה", הוא מסביר. "מגיעים אליה יהודים לצד מוסלמים, רדוויים ונוצרים. האקדמיה מעניקה לכל המגוונים האלה אפשרות לתעסוקה מכובדת ומכבדת".

בשבוע הבא יפתח כנס כנרת הרביעי לאגודת חוקי רי צבאית. "הכנס יעסוק ביחסים בין הצבא לחברה, איפה זה מתחבר ואיפה לא", אומר לב. בכנס מתוכנן לנגאום הרמטכ"ל, גדי איזנקוט.

האם לדעתך הרמטכ"ל, מפקד חיל האוויר וראש הממשלה, יחשבו יותר פעמים לפני הוצאת גיחה בעקבות הפלת המטוס?
"אין לי ספק שבכל אישור גיחה בעתיד, תמיד יישב בראש המפקדה הזה. אבל אני לא חושב שזה ישנה מהותית את ההחלטות".

ואם ייפול טייס נוסף, בשטח האויב?
"אחד הדברים היפים שאתה רואה כטייס נוטש, זה שכל המערכת מתארגנת ומתמקדת בלחץ אותך. אתה לא רואה את זה בעיניים, אבל אתה יודע שכולם כרוצעים עוסקים בך. זה היה המקרה שלי, וזה מסר לטייסים היום. לא יותרו עליכם".

itya-i@yedioth.co.il

הוא, זה בהחלט פחות אינטנסיבי. אתה מתעסק בעיקר באימונים ובגידול הדור הבא של הטייסים".

בסתיו 1983 נרצחה הלחימה בלבנון, והוא אמין שזה הזמן הנכון לטבילת אש לחבריה. לבקשתו הוטל על הטייסת לתקוף יעדי מחבלים על כביש ביירות-דמשק. לב שיבח את עצמו כמוביל המבנה וניצל את הפריבילגיה השמורה למפקד הטייסת כדי לצוות לצי צמו את המטוס האדום עליו, מספר זנב 954.

"חיששנו את המטוסים, מילאנו הרבה דלק ויצאנו לדרך", הוא נזכר השבוע. התקיפה הייתה אמורה להיות מגובה רב, אלא שמעל המטרות המתינה הפתעה. "הייתה שם שכבת עננים בגובה 14 אלף רגל, שאילצה אותנו להגמיר. נכנסנו לתקיפה בטווח של אש הנ"מ". בניגוד לאירוע הטיי, שבו נפגע המטוס מטיל, הכפיר של לב נפגע מפגז. "זה נשק פשוט, שהסכיב להיפגע ממנו הוא אחד למיליון. אין אף תלמוד נגדו, רק לקוות שלא תיפגע".

הצלצול המתכתי ניפץ ללב את האשליה שהוא בלתי פגיע. מאותו רגע החל בסדרת פעולות אוטומטיות: פנייה לכיוון הים, הסלת כל התחמושת והדלק, צבירת גובה וריחוק לחברי המבנה שלו. אלא שלמטוס היו תוכניות אחרות. "כנראה שכל השמן ההידראולי נשפך כתוצאה מהפגיעה. המטוס הו דקר ונכנס לסחרור".

לב ראה את הים, את ביירות ואת בקעת הלבנון מס' תחרים. "הייתה לי תקווה שאולי המטוס יחזור לעצמו, אבל שום דבר, הוא עשה מה שהוא רוצה. כשאני חוצה את גובה 6,000 רגל, אני נוטש. הכל משתנה ברגע הזה".

מחשבה שתלווה כל גיחה

למזלו של לב, בתחרות על לכידתו ניצחו אנשי צבא לבנון. באותם ימים שלטה משפחת ג'זייל בלבנון, ונקרעה בין הנאמנות שלה לסורים לשתוף הפעולה עם ישראל. מרגע קבלת הריחוק על הנטישה החל מאמץ דיפלומטי כבד של ישראל וסוריה, שהפילו לחץ על ממשלת לבנון להעביר את הטייס השבוי לירייהם.

במקביל גם הוקפץ לביירות צוות גדול וחמוש של יחידת שלדג, בראשות מפקד היחידה דאד, דורון אל-

טייסים שחזרו מהשבי והמשיכו".

הוא ילידי 1951, בן קיבוץ יגור. כשהיה בן שמונה התגייס אחיו הבכור, רפי, לקורס טיס. מאותו רגע הש' קיע עצמו לב ברגמי מטוסים ובביטאון חיל האוויר. "החלום שלי היה להיות טייס, כמו רפי", הוא מספר. לב התקבל לקורס טיס ב-1969. את מלחמת יום הכיפורים העביר בטייסת הפנטום "העטלף", או חש לראשונה על בשרו את אימת הנ"מ. "היינו מרימים את התחת בכיכא, כדי להרגיש שאנחנו מתרחקים מהפ' גוים".

ביום השני למלחמה חזר מגיחה בסוריה לבסיס תל נוף, שם קיבל את פניו מפקד הבסיס, רן פקר, ובפיו בשורת איוב: אחיו הנערץ, רפי, הופל מטיל נ"מ במהלך תקיפה ברמת הגולן, ונהרג. "הייתי יומיים עם המשפחה וחזרתי לטייסת". אמו, חווה, נתנה לו את ברכת הדרך. "היא הייתה הגיבורה האמיתית. היום כשיש לי ילדים אני לא מבין איך היא עמדה בזה".

איברת אה, ועוד אח טייס. זה לא גרם לך להרהר שוב?
"זה בהחלט היה שוק, אבל זה עשה לי דווקא משהו כמעט הפוך. זה היה חלום כל כך חזק שבכלל לא חשבי תמי על הפסקת טיסה. תמיד חשבתי דווקא על איך רפי התעסק לחזור לטיסה אחרי שנשטש את המטוס בששת הימים וחולץ".

יש לך איזה זיכרון חזק ממנו?
"באחד התגיים עשו תגיגה של הקיבוץ על הכרמל. הוא לקח מטוס קל, אני עליתי איתו והייתי בתפקיד המפציץ. הוא נתן לי שק סוכריות, עברנו מעל ההוגנים וזרקנו. זה היה לפני שהתגייסתי לקורס טיס. אלו רבי רים שהיה אפשר לעשות בשנות השישים".

אחרי המלחמה עבר להטיס מטוס חדש שהתקבל או בחיל האוויר הישראלי, F15, חוד התגית של ורו עו התריכה של צה"ל. אך התמודד עם הסיכוי שיופול בשטח אויב: "אתה לא חושב על זה. זה סרט שלא קשור אליך".

אחרי מלחמת לבנון קיבל את הפיקוד על טייסת מטוסי כפיר הרמטכ"יים בעובריה, החזק בדרום הרצועה. "מטוס כפיר. תמיד סתתי על מטוסים גדולים ופתאום אתה עובר למטוס קטן, ורוי, עם מגוון אחר. תענוג".

לכאורה זו הייתה אמורה להיות תקופה שלווה יח' סית. "לעבור מטייסת החוד של חיל האוויר לטייסת