

אברבנאל זכר, כי שנתיים לפני מקרה זה נתפס צנחן בונבו של מטוס, נזרק למים על ידי טלול חזק והתרסק (בנפילה מגובה רב — ים כדון כביש אספלט). הוא החליט לא לחזור על המשגה של קודמיו והמשיך להסתובב חסר אונים, שכן למרות התקדים לא נקבעו שום הוראות רשמיות למקרה כזה.

„כאן, אמר השבוע עורד, התערב המקרה, או מוטב לקרוא לזה מזל, נזכרנו באותו וז, עליו דנו תאורטית בלילה הקודם, והתברר לנו שהוא נמצא איתנו במטוס. אלוהים ידע, כנראה, את משאלות ליבנו ושמר אצלנו את הווי. בלעדי הווי לא היה כל סיכוי לחלץ את הבחור, כיוון שבמטוס זה, בניגוד למטוסים אחרים, לא היתה גישה לזנב ולגלגל האחורי.”

המשלה לא איבד את עשתונותו ושילשל מיד לעבר הבחור את עוגן ההצלה הקשור לחבל. המטוס טס אותו זמן במהירות של מאה מיל לשעה והמדחפים יצרו רוח חזקה, שגרמה לקור עז. הקור והרף האוויר של המנוע הקשו את החבל והעוגן הגיע במהירות אל הצנחן ונתפס במיתרי מצנח.

לזכותו הגדלה של הצנחן, רב־טוראי גורג' פרלוס, ייאמר, כי הוא לא איבד את עשתונותו במשך כל הדקות בהן פירפר בין שמים וארץ, ולמרות הקור העז והפחד הנורא שמר בעצבי בדול על קור דוחה שלא יאמן ממש. כשהגיע אליו החבל קשר את הווי לגופו וכל החברה, בראשותו של המשלה, התחילו למשוך אותו פנימה, לתוך דלת התא של המטוס. בינתיים המשיך עורד, לטוס במהירות ובגובה מינימליים, כדי שהבחור התלוי לא יקפא בקור.

חלפו עשר דקות של משיכה בכוחות על־אנושיים. הצנחן הועלה עד לדלת המטוס, אבל עתה נקדעו שבעה ממיתרי המצנח והוא נהדף בכל כוח הדף־האוויר למקומו הקודם. המשלה חלה עתה את מרבית גופו מחוץ למטוס והצליח לחבר שנית את העוגן למיתר המצנח. המשיכה נמשכה, אך למרות המאמצים נשאר הבחור במקומו.

בינתיים החלו המיתרים הנותרים להיקרע אחד־אחד, וחבל עוגן ההצלה נקרע לאט לאט מן החיכוך עם מסגרת האלומיניום החדה של פתח המטוס.

רגעים מסמרי־שיער חלפו. המיתרים המשיכו להקרע בזה אחר זה, והחבל הלך וניתק בהשאירו את הצנחן תלוי כמעט על בלימה. המצב היה כלאחר יאוש. הבחורים דיווחו לאברבנאל, והוא החליט, בהברקה אינסטנקטיבית שנייה, להפסיק את פעולת המנוע שבצדו היה תלוי הבחור, להגביר את כוחו של המנוע השני ועל ידי כך להפסיק את דחף האוויר שיוצר הפרופלור. דחף חזק זה גבר כנראה גם על כוחם של עשרות הבחורים ומנע את התקדמות המשיכה.

הכל התרחש במהירות הבזק. הרבה זמן לא נותר עוד, אברבנאל עצר מיד את פעולת המנוע השמאלי, הגביר עד למאכסימום האפשרי את המנוע הימני, הבחורים הודיעו לאברבנאל שהכל פועל כהלכה והצנחן זו ונמשך קדימה.

• **ידו של המשלה הכחיזה**

א לא שבינתיים התעוררה בעיה חמורה: כתוצאה מכובד הגרר ומכיוונו אחד המנועים, התחיל המטוס לאבד גובה. בשניות הבאות צלל המטוס יותר ויותר

אחד הימים האחרונים של שנת 1950 מיהר שר התחבורה דאז, דוד רמז, לישיבה דחופה, שעמדה להתקיים בירושלים. כהגיעו לסביבות צריפין השקוף במקרה מבעד חלון מכוניתו, והיה עד למחזה מוזעזע. מטוס דאקוטה הג שוב ושוב באוויר בסיבובים נואשים כשבזנבו תלוי צנחן. מיתריו של המצנח היו לכודים באחד מברגי הגלגל האחורי של המטוס, כשהם נקרעים והולכים והצנחן עצמו פירפר נוראות, במשך דקות ארוכות, בין שמים וארץ, בין חיים ומוות. הצניחה נערכה כמסגרת מפגן, והמוני הצופים שחוו בו מן הקרקע נותרו נרעשים, נפחדים וחסרי אונים.

כעבור שבועות מספר הוזמן טייסו של הקרטה לקבל משר הבטחון דאז, דוד בן-גוריון, את הציון לשבח הראשון בתולדות צה"ל.

כיצד ניתפס הצנחן בונב המטוס? כיצד ניצלו חייו במבצע גבורה וחשיה מזהיר, שלא היה לו אח ודוגמא בשום צבא בעולם? מי היה הצנחן ומצילו? ההתחלה היתה יום קודם לכן בבית קפה אישי בארץ.

• **וויכוח גורלי על כוס קפה**

ח בורה של טייסים וצנחנים שוחחו על כוס קפה, באותו יום חורפי, ודנו באופן תאורטי בשאלה — מה יקרה אם צנחן ייתפס בשעת צניחתו באחד מחלקי המטוס. איש מהם לא העלה על דעתו, עד כמה יהיה נושא שיחתם מוחשי 24 שעות לאחר מכן. אבל בלחץ השיחה הוציא אחד ממדריכי הצנחנים נו ברזל דמוי עוגן.

„הווי, הסביר המדריך, הוא פאטנט מתוצרת עצמית, ובשעת אסון אפשר יהיה לשלשל אותו אל הצנחן התלוי ולמשוך אותו חזרה למטוס.”

עוגן ההצלה נבחן על ידי הטייסים והצנחנים, עורר וויכוח סוער ביניהם באשר לתועלתו המעשית. בסופו של הערב הסכימו רוב המסובים כי ה„פאטנט” הוא הסר־עור, שכחו את כל העניין.

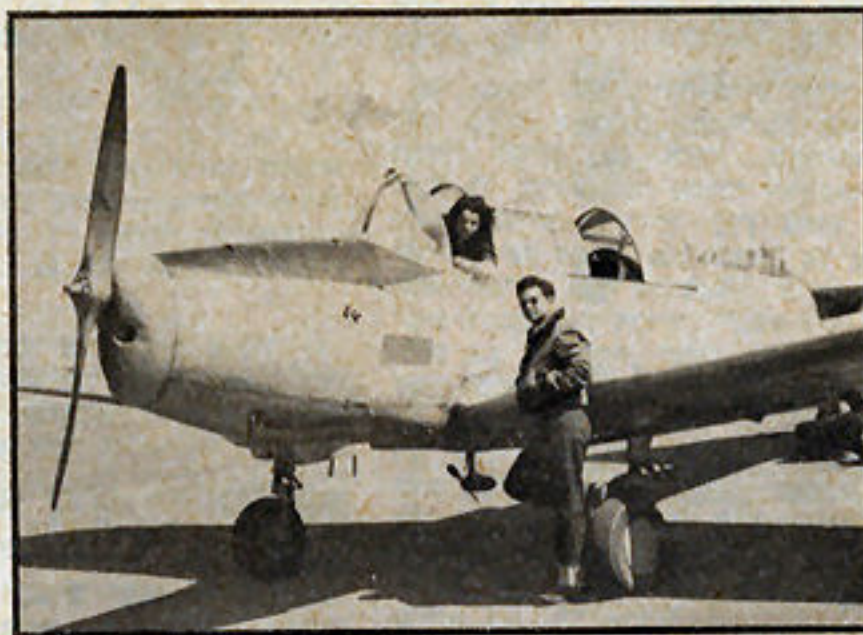
אולם הגורל לא היתל הפעם באכזריות רבה מדי בקורבנות. בחור החבורה הרועשת נמצא אותו ערב גם הטייס עורד אברבנאל, שהחליט בכל זאת לקחת את הווי המוצע, למרות שגם הוא לא ייחס לו ערך מעשי. אם לא יועיל, אמר לעצמו, לא יזיק. החלטה מקרית זו היתה כאות מן השמיים. שכן כעבור שעות ספורות שימש הווי גיבור ראשי בדרימה גדולה של הצלת חי אדם.

למחרת היום יצא אברבנאל במטוס דקוטה להצנחה שגרית של צנחנים, שסיימו סדרת אמונים ועמדו לצנוח בפני קהל טירונים. היה זה מפגן הראווה הראשון של יחידת הצנחנים. מארגניו יחסו לו חשיבות רבה, וקיוו כי יצליחו בעקבותיו לעשות נפשות ליחידה ולמשוך אליה מתנדבים מקרב הטיירונים.

„בשבילי” מספר עורד, כיום טייס באל-על, „היתה זאת טיסה שגרית, אבל בשביל הצנחנים היה זה מבצע חדש, שלא התנסו בו קודם לכן. על המטוס נמצאו

דקות החרדה הארוכות בהן הצילו טייס ומשלח במבצע נדיר חיי של צנחן צה"ל,

מיתרי המצנח נקרעו



פיוזה ליד המטוס זמךמה לפי מקרה ההצלה הנועז. אברבנאל דחה את האפשרות להטיל את הצנחן למים.

בקורם טים שנערך בארץ ביוזמת תדי קוק. (בתא הטיס: אחת משתי הבחורות שהשתתפו בקורס). את הקורס ניהלה בת מלינר מוזרת.

צופה ומטורנמ. אברבנאל התעניין בתעופה עוד בהיותו ילד, החל בבניית טיסנים ובדאיה.

ולעורר לא נותר אלא להדליק את המנוע השני בזמן המתאים, או לסכן את המטוס כולו ולהתרסק בים.

הוא ידע, כי אם ידליק את המנוע, יהדוף בחזרה את הבחור. על כן היה עליו לשקול במהירות הבזק, באיזו שניה להדליק את המנוע. הוא שקל במהירות והחליט, כשהוא עומס על כתפיו אחריות כבדה ביותר. המטוס המשיך להדרדר.

מתוך פתחו נמשכו המאמצים הנואשים, כשכל שריר מסורג וכל גיד טופח, למשוך את גורג' פנימה. ואז בשניה, אתה ראה כשניה האחרונה לפני סיכון חיי נוסעיו — הדליק את המנוע. בו ברגע שהמנוע הודלק הודיעו לו האנשים מאחור כי הצנחן נמצא בפנים. „התאוס בין שני המבצעים”, אמר עורד, „פעל ממש להצליח. אחרת — או שאנו היינו נכנסים לסכנת ההתרסקות, או שהבחור היה נזרק למקומו, ומאבד את הסיכוי להצלת חייו.”

הצנחן היה מאבד את חיייו גם בלי ההדפיה, אלמלא פעולת הבזק להצלתו, משום שבעלותו לדלת המטוס היו כמעט כל מיתרי מצנחו קרועים. בהגיעו לדלת תפס הצנחן את ידו של המשלה, שמשך אתו כל הזמן פנימה. תפיסתו היתה חזקה כרצונו להמשיך להיות, כך ידו של המשלה הכבדה כולת כחולת.

פעולה זו נעשתה, כאמור, לעיני מאות עיניים, שחוו במפגן הראווה, ומפקד הצנחנים החליט עתה כי המפגן ימשך. הבחור, שרק דקות ספורות קודם לכן ראה את

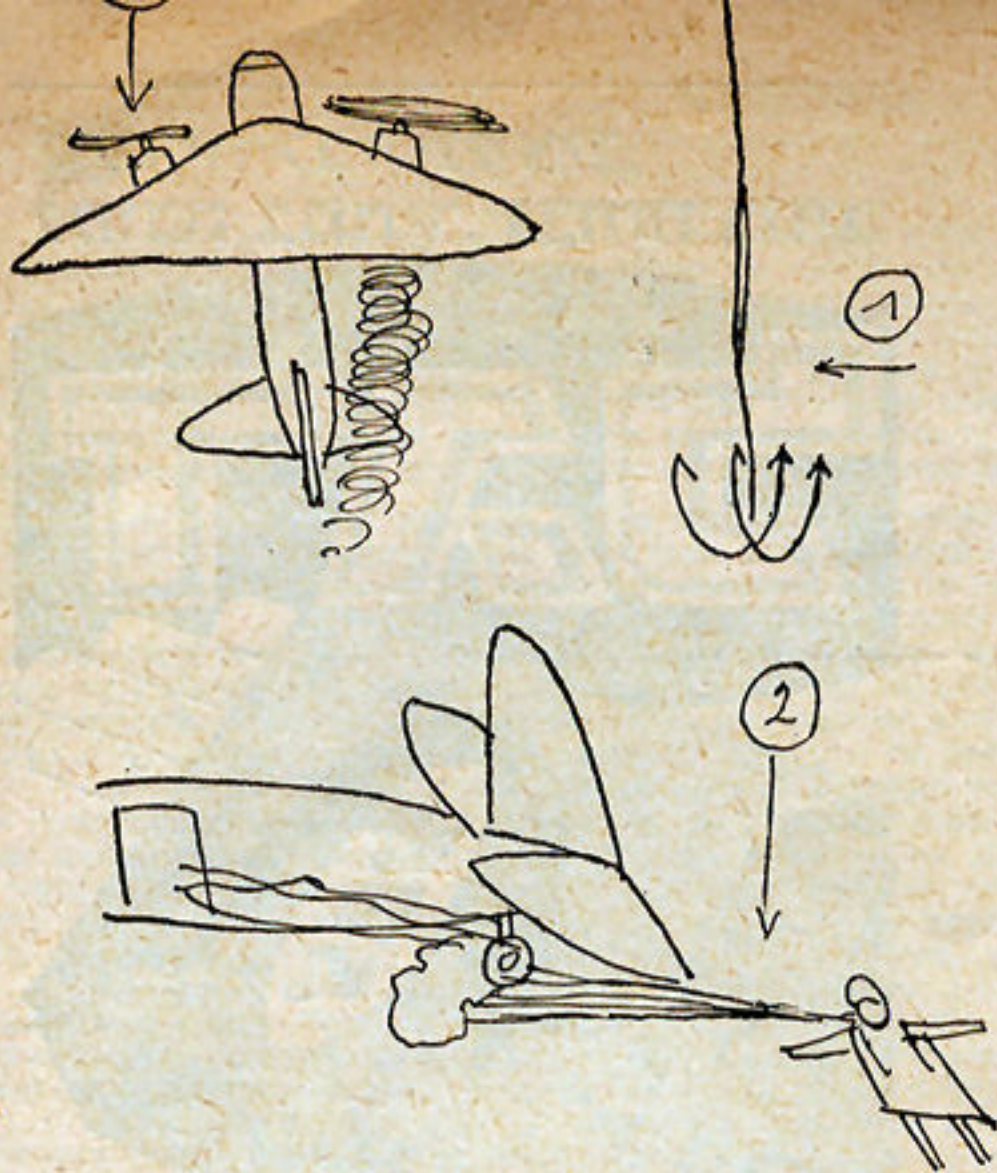
מלבדי קצין קשר, שתפקידו היה לתאם את ההצנחה עם הגעשה על הקרקע, מדריך שהיה גם המשלה והצנחנים. הטסתי את המטוס מעל לשדה, בו נערך מפגן הראווה, והדבוקה הראשונה של הצנחנים צנחה ועשתה, כפי שהסתבר לנו מאוחר יותר, רושם רב על המוני הצופים.

„בסיבוב השני התחלנו להצניח את הדבוקה השניה, ובתחילה התנהל הכל באופן תקין. כשהצניחו את הצנחן הרביעי של הדבוקה השניה, הרגשתי פתאום בחבטות עזות מן הרגל הבאות מן הצד האחורי של המטוס ומועזות באופן רציני את ההגה. עד שהספקתי להרגיש מה קרה, בא אלי המשלה, רב־סמל שמואל רפאל, והודיע לי, כי מיתרי מצנחו של אחד הצנחנים נתפסו בבורג הגדול (7 ס"מ אורך) של הגלגל האחורי. הצנחן — רב טוראי גורג' פרלוס — נשאר מפרפר בין חיים ומוות כשמצנחו מקופל. „בשניות הבאות הרגשתי, שהמטוס מאבד את שיווי משקלו הרגיל. הוא היה מלא בדלק והגרר שנוסף לו מאחוריו, הכביד עוד יותר על משקלו.”

• **מיתרי המצנח נקרעים אחרי־אחד**

אנשי הצוות הודיעו מיד למפקד יחידת הצנחנים על הקורה במטוס, אלא שהוא לא תפס, כנראה, את המתרחש. זמן קצר לאחר מכן הובן המצב למטה ובאה הצעה לנסות להשליך את הבחור לים.

גיבורי צה"ל בעמודים אלה פותח „במחנה” סדרת כתבות על כמה מהמבצעים



ככה זה קרה. הטייס עודד אברבנאל צייר, בעת השיחה עם כתב במחנה, את השתלשלותה של פעולת ההצלה. (1) שנשלח אל הצנחן הלכוד נועד להיתפס במצנחו. המיתרים נתפסו בבורג של הגלגל האחורי במטוס (2) ונקרעו בזה אחר זה. הטייס החליט להפסיק פעולת המנוע השמאלי (3) כדי להקטין את הדף האחורי.

ועמד לחזור לארץ (בה פרצה בינתיים מלחמת השחרור). נלהב מן הידיעה החשאית וביקש שיעשו לו פרוטקציה ויצרפו אותו לקורס. ואכן, אחר ראיון קצר עם קולק החליטו לצרפו. למרות שלא היה לו שום ניסיון קרבי קודם (שאר חברי הקורס היו מ"כים ומ"מים בפלמ"ח).

את הקורס ניהלה יהודית צעירה בת מיליונרים, שתחביבה היה תעופה. אביה מימן את השגעותיה שלה ובנה לה שדה תעופה פרטי, מחסני בדק ובית-ספר לטיסות פרטיות. בחורה זו רצתה לעזור לישראל במאבקה. התקשרה עם קולק והתנדבה להכשיר על חשבונה כמה טייסים צעירים.

התאספו 13 איש (11 גברים ו-2 בחורות), והתחלנו ללמוד לטוס. מספר עודד, הקורס התנהל בסדר פנטסטי ממש, למרות שלא היינו אנשי צבא ממושמעים, ולא נהגו בנו כאנשי צבא. אלא שמרבית האנשים שנשלחו לקורס לא היו טייסים מלידה, ומאחר שלא עברו גם כל מבחני בדק פסיכוכיניים, נכשלו מרביתם בקורס. בין הבודדים שעברו את כל השלבים בהצלחה היה עודד אברבנאל.

אחרי שלושה חודשי אימונים בקליפורניה חזר עודד לארץ, הגיע למטה חיל האוויר והתחיל את טיסותיו הראשונות במסגרת צה"ל. בפרימוטים חד-מנועיים, הוא אומר, הובלנו אז אוכל ונשק לנצורי סדום, והחורנו משם פצועים. הכל היה כמובן מאד פרימיטיבי. המטוסים היו מסוגים שונים ומשונים, ולא פעם זרקנו את הפצצות — כשהוטל עלינו לזרוק פצצות — בידיים.

לאחר מכן הוטל על עודד לטוס מדי יום ביומו בקו צ'כוסלובקיה-תל-אביב, ולהביא את הנשק שקיבלה ישראל מן הצ'כים. היינו מספר עודד, כמו אוטובוס קטן, העושה כל יום את אותה הדרך ואוסף את אותם האנשים מאותן התחנות. באחת מן הטיסות האלה התרסק מטוסו של עודד בהר, אבל הוא הצליח לצאת מן העניין עם שבר באף בלבד. וכמו שאתה רואה, הוא אומר בחיך, אני עומד לפגוש חי וקיים.

12. אלה שעות טיסה

חצי שנה לאחר מבצע ההצלה המפורסם, שוכה לציון לשבח, הפך עודד למדריך טיסה בחיל האוויר וכן שרת בתפקידים שונים ארבע וחצי שנים. עם שחרורו ניסה להינתק כליל מן הטיסה. חשבתי שדי. מספיק עם הטיסה. כצעד קיצוני קיבלתי על עצמי עבודה בתור פועל פשוט במפעל שרברבות של סולל בונה. קיוויתי שלאט לאט אתקדם, אהפך למחסנאי טוב ואשכח את הטיס. שלושה חדשים עבדתי עם כוירים למטבח ואסלות מפורצלות, עד שבאו ידידים, שהיו אתי בצבא ובקורס טיס, ואמרו לי שאני מטורף. בסוף, נשברתי והחלטתי לגשת להתקבל באל-על. היו לי קשיים, שלא כאן המקום לפרט אותם, אבל בסוף התקבלתי.

באל-על עובד עודד מאז ועד היום — מזה 12 שנה. הוא עלה לאט לאט בכל דרגות הטיס, והפך לקברניט הראשון של מטוס בריטניה. כשהוטל כעבור זמן קצר לרכוש את מטוסי הבואינג, נשלח עודד לסיאטל שבארצות הברית והיה הטייס הישראלי הראשון, שסיים את הקורס וקיבל את הקברניטות שלו והפך לקברניט של מטוס נוסעים סילוני. כיום משמש עודד כקברניט-מדריך במטוסי בואינג. (ההדרכה רודפת אותי עד היום). כן קיבל לפני שלושה חודשים תפקיד של סגן קצין בטיחות טיסה. "זה עסק רציני מאד", הוא אומר, "ומשקיעים בזה בשנים האחרונות הרבה מאד מאמץ וכסף". בתוקף תפקידיו האחראיים הוא ממשיך לטוס יחד עם נבחניו, וזוקף לזכותו עד היום 12 אלף (!) שעות טיסה.

האם פגש עודד מאז המקרה את הצנחן שהציל או את המשלח שהיה שותף למבצע ולציון לשבח? כן, פגשתי אותם, מחיך עודד. את המשלח, בחור בולגרי מצויין, פגשתי לפני זמן מה ליד שדה התעופה. הוא חכה לטרמפ ואני במקרה עצרתי לו. הפגישה איתו היתה נרגשת, אבל עוד יותר נרגשת ממנה היתה הפגישה עם הצנחן, שהוא כיום רס"ר באחת מיחידות הצנחנים. נפגשנו בפרו. הוא חיבק ונישק אותי וקרא לי אבא. אתה אבא, הוא אומר לי, כי מאותו יום שהיצלת אותי, כאילו ילדת אותי מחדש.

פני המוות, הסכים לצנוח שוב. הצוות יצא למטוס אחר וכעבור 30 דקות חזר המטוס והצניח את שאר הדבוקות, ללא כל תקלה. הלקחים שנקנו ממבצע בלתי רגיל זה היו רבים. מאותו יום יצאו צוותים של צנחנים עם אותו עוגן מפורסם, שהוא "פאטנט" ישראלי, ואין לו אח ודוגמא בשום צבא בעולם. כן כוסו כל הברגים הבולטים של גלגלי המטוסים באלומיניום. ימים מספר לאחר המבצע — שהפך עד מהרה לאגדה — נפוצו שמועות שהטייס עודד אברבנאל יועמד לדין, על שסיכן את חייהם של אנשי המטוס. במקום זאת נקראו, כאמור, אברבנאל, המשלח והצנחן לקבל את שלושת הציונים לשבח הראשונים של צה"ל, על גילוי קור רוח, תושיה ואומץ מופתי בשעת סכנה. דוד רמז שנרשע עד עומק לבו למראה המבצע, רשם את שלושת בעלי הציון לשבח בספר הזהב.

משכורת חדשה לשעת טיסה

עודד אברבנאל יושב מולי ומספר את כל הסיפור הזה בקור רוח ובדיקנות יקית. הוא גם אינו חוסך פה ושם באיזו הערה אירונית. "כל המעשה הזה", הוא אומר, "הפך למין כתם בחיי. אנשים מזכירים לי את זה שוב ושוב, כאילו לא עשיתי מאז שום דבר, במקרה כזה." הוא ממשיך באותה נימה אירונית אופיינית. "יש לך שתי אפשרויות — לעשות שוב מעשה גבורה, או להחשב כמי שהיה כבר בגיל 37". למעשה, היה הציון-לשבח רק אחת התחנות הבולטות בביורגריה הארוכה והמרתקת של עודד, שהוא כיום קברניט-ראשון במטוס בואינג של אל-על.

עודד, יליד הארץ, התחיל לעסוק בתעופה עוד בשנת 1939. הוא היה אז תלמיד כיתה ח' בגימנסיה הרצליה. בבית-הספר היה, בין שאר החוגים, גם חוג לתעופה, ועודד השתתף בו בהתלהבות רבה. כאן בנה את טיסניו הראשונים וכאן למד מושגי-יסוד בתורת הטיס.

שנה לאחר מכן נכנס עודד לחוג הארץ-ישראלי לתעופה. "זה לא היה כל כך פשוט", הוא מספר, "כי הם קבלו רק נערים בני 15 ומעלה ואני הייתי בן 14. אם לא פחות מזה. לא נותר לי אלא לזייף את תעודת הזהות שלי, ולצ'ובט בוערת הקבלה". בחוג לתעופה רכש עודד את ראשית הידע המקצועי וכעבור שנתיים יצא לכפר ילדים ליד עפולה בו היו נערכים מחנות הדאיה הראשונים בארץ.

לדאיות ולטוס באותם ימים, אומר עודד, "היה דבר מוזר, ולגמרי לא פשוט. מעטים מאד התעניינו אז בטיסה, וכמובן שלא היו קורסים פופולריים ורבי משתתפים, כמו אלה שמארגן היום גד"ע-אוויר. באותו זמן לא היו נותנים לנער לעלות על דאון, אם לא הגיע לפחות לגיל 16. אני הגעתי למחנה בהיותי רק בן 15. והצלחתי איך שהוא להתחמק ולזכות בדאיה ראשונה. אגב, הדאונים לא נגררו אז על-ידי מטוס כמו היום, אלא על-ידי כאבלים גדולים מגומי, שהיו נמתחים, ואחר-כך משוחררים, כמו רוגטקה". כעבור שנה נוספת התחיל עודד לטוס בחברת אווירון, חלוצת התעופה האזרחית בארץ. "טיסות אלה היו בעלות אופי פרטיזני למדי, כי באותם ימים עלתה שעת טיסה

שמצנחו נתפש תוך צניחה בגלגל המטוס אחד-אחד



הרביעייה ב-1950: (מימין לשמאל) ג'ורג' פרלוס, ב"אל ע"ל" משמש כיום המשלח רס"ל ש. רפאל, עודד אברבנאל וס"ל הררי, קברניט ראשון אברבנאל כמדריך.

כמעט כמשכורת של אבי במשך חודש שלם. לא הייתי בן של מיליונרים, ולכן לא יכולתי להרשות לעצמי לוקסוס כזה.

אבל עודד מצא לו דרך משלו: הוא התחיל לעבוד במכונאות תעופה ובמקום תשלום היה מקבל "סיבובים" קצרים באווירון. הוא טס תקופה מסוימת 10 דקות עד רבע שעה ליום עם מדריך, ובקץ היה הולך שוב למחנה הדאיה להשלים את הידע התאורטי שלו. לאט לאט השיג את הדרגות השונות בדאיה ולבסוף הפך מדריך דאיה, ואף השיג שיא ארצי בדאיה לגובה.

בינתיים סיים עודד את הגמנסיה (שנת 1944), ורצה להתגייס לחיל האוויר המלכותי. אולם שוב היה הגיל בעוכריו: הוא היה רק בן 17. וכאן, הוא אומר, "לא יכולתי לרמות יותר". לבסוף התגייס למשטרת הנוטרים, המשיך בדאיה, ועם שחרורו נרשם לאוניברסיטה ללימודי מדעי המדינה. אולם כיון שבאותה תקופה לא היה עוד חוג למדעי המדינה באוניברסיטה העברית, נסע לגיו-זרקה, לאוניברסיטת קולומביה.

קורס הטיס של המיליונרית האמריקאית

כאן מתחיל סיפור חדש. בנייריורק התוודע עודד במקרה אל ידיד, שגילה לו כי טדי קולק (אז — הממונה על רכישת משלוחי נשק וציוד צבאי) הצליח לארגן בקליפורניה קורס טיס לבהורים ישראליים. עודד, שסיים באותו זמן את לימודי הב.א.,