

מחירים בהסדרה בקיבוצים ובמושבים שיתופיים
פגישה חגיגת אצלך - ללא כל התחייבות מצדך בזמן הנחלך

טל. 04-6227744
www.nachlat-avot.co.il
04-6228886 פקס. 3055327

לפרטים ראה עמ' 7

הזמן הירוק

ג'ון דיר הירוקים שלא נגמרים!!!
י.קמחי בע"מ מציגה את סל המוצרים המורחב!

טרקטורים חקלאיים:
סדרה 5
מ-75 ועד 125 כ"ס

לפרטים ראה עמ' אחרון

שבועון הקיבוצים • מס' 1726 • כ"ט בניסן תש"פ • 23 באפריל 2020



רז מקבל צל"ש מהרמטכ"ל רבול, לאחר הפצצת הכור בעיראק, יוני 1981

זאביק רז, צל"ש מהרמטכ"ל

עמוד 10

פרץ רבס עמד בראש מחתרת ההצלה בבודפשט הכבושה

עמוד 16

בקרו אותנו בפורטל החדש שלנו www.kenes-media.com שם תמצאו את כל הכתבות וכל מה שחדש במרחב ההתיישבותי

הצטרפו למשפחה המנצחת של MULE טרקטור המשא הנמכר בישראל!

עכשיו ב-24 תשלומים ללא ריבית, אפשרות לטרייד אין.

Kawasaki **מטרו** / metro4.co.il / *9930

התמונות להמחשה בלבד. בתוקף עד 30.4.20

זאביק רז - טייס גיי



און ריילינג

מלחמת יום כיפור - מיראז' בתעלה

בכתבה הקודמת הגענו עד מלחמת יום כיפור. הפעם נמשיך מפרוץ המלחמה.

רז: "במלחמת יום כיפור הייתי מורביל רביעייה (בן 26) בטייסת 69, טייסת פנטומים ברמת דוד. 4-5 גיחות ביום. הפלתי את המיג הראשון שלי מעל החרמון, אבל הדבר העיקרי שעשינו היה הפצצות בתעלה וברמת הגולן וגם של שדות תעופה. רוב המלחמה שלנו הייתה אוויר-קרקע, לא אוויר-אוויר. אבל הדבר שאני הכי גאה בו במלחמה הזאת, ואולי בכל הקריירה שלי בח"א, זה על משהו שלא עשיתי. יומיים אחרי שהפלתי את המיג בחרמון שלחו אותי לייירט מטוס אויב באזור תעלת סואץ. לחיל האוויר היו או מיראז'ים והיו גם מיראז'ים ללובים שבאו לעזור למצרים. כדי להבדיל ביניהם צבעו על המיראז'ים שלנו משולשים צהובים גדולים על הכנפיים והונב. אני מגיע לאזור, מזהה את המטוס, הנווט שלי נועל עליו ואני נכנס מאחוריו, מפסק החימוש למעלה, הטיל שלנו מוזמם שזיהה את חום המנוע שלו, אנחנו מתקרבים והנווט צועק לי "זאביק תפיל אותו כבר, למה אתה מחכה?" ואני מרגיש שמשוה לא מוצא חן בעיניי, לא מסתדר לי, למה הוא לבד, למה הוא לא טס מהר, אני מתקרב אליו ורואה שזה מיראז' ומתקרב עוד וזו כשהיינו בערך 400 מ' ממנו הוא כנראה הבחין בי ופתאום הוא שובר

מלחמת יום כיפור, הפלת המיג הראשון, מפקד טייסת 69, מפקד טייסת ה'נץ' (F-16) הראשונה, הטייס המוביל במבצע אופרה - הפצצת הכור האטומי בעיראק. בחירת הטייסים שהשתתפו בתקיפה, צל"ש מרפול וההרגשה של אנטי-קליימקס אחרי המבצע. זאביק רז, חלק שני

ידעו ש-F-15 זה רק אוויר-אוויר ו-F-16 זה גם אוויר-קרקע. זה אמנם בהכללה והגזמה קלה, אבל אלה היו התפקידים."

קרבות אוויר-אוויר זה משהו שבכלל עוד קיים בימינו?

"המונח Dog fight, קרבות אוויר הדוקים שבאמת עשינו פעם עוד קיים, אבל המקום שלו כבר לא מה שהיה. זה השתנה. מאז שנות ה-80 חיל האוויר לא הפיל אף מטוס, כי הערבים הבינו את הרעיון. במלחמת לבנון הראשונה, ב-82, הפלנו המון מטוסי קרב סורים, אבל בזה זה נגמר. מאז הערבים לא יצרו אתנו קרבות אוויר-אוויר יותר. הם בנו את הכל על טילי קרקע-קרקע ונגמר הסיפור. בפעם הבאה שנחטוף מהם מטחים גדולים ומדויקים של טילי קרקע-קרקע אתה תראה מה זה יעשה."

הקמת טייסת ה'נץ' הראשונה ומבצע אופרה

"אחרי שחזרנו מארה"ב הקמתי את טייסת ה-F-16 הראשונה, טייסת 117 ברמת דוד. חצי שנה אחרינו קמה הטייסת השנייה ברמת דוד, טייסת 110 בפיקודו של אמיר נחומי. אחרי שהיא קמה חלק מהטייסים שהיו בהתחלה אצלי עברו אליה. המטוסים הראשונים עצמם (F-16 'נץ') הגיעו לארץ בתחילת יולי '80 וחיכינו להם כמה חודשים אחרי שחזרנו. הם הוטסו מארה"ב עד רמת דוד ע"י טייסים אמריקאים עם

של מטוסי F-16 שאיראן התכוונה לקנות מארה"ב. האמריקאים חיפשו למי לספק את המטוסים האלה ועזר ויצמן שהיה אז שר ביטחון קפץ מיד על המציאה. כך ישראל קיבלה מטוסי F-16 יותר מוקדם מהמתוכנן. כתור צאה מכל זה קרו שני דברים: א' אני באופן אישי הרווחתי, כי בחרו בי להקים ולפקד על טייסת ה'נץ' (F-16) הראשונה בח"א. ב' - נוצרה אפשרות של תקיפת הכור האטומי שהלך ונבנה ע"י הצרפתים בכגוד עם מטוסי ה-F-16. דוד עברי, שהחליט עבורי את כל ההחלטות החשובות בקריירה, שנתן לי כנפיים בקורס טיס והחליט שאפקד על טייסת פנטומים, הוא גם החליט, שוב עם המלצה של רמי הרפז, שאהיה מפקד טייסת ה'נץ' (F-16) הראשונה ואח"כ שאוביל את הפצצת הכור. בתחילת 1980 יצאתי במשלחת הראשונה של ח"א שנסעה לארה"ב לעבור קורס על F-16. בכל משלחת יצאו 4 טייסים. יחד איתי בקורס הראשון היו רליק שפיר, דובי יפה וחגי כץ, כולם גם השתתפו אח"כ בהפצצת הכור. שלושה חודשים היינו שם, ביוטה, בכסיס בשם היל. היה זמן יפה, היה שלג ועשינו סקי. עם דובי יפה הייתי גם כמה שנים קודם בקורס ב'טופ גאן' (Top Gun), בית הספר של הנייבי לקרבות אוויר. Top Gun זה רק קרבות אוויר, כמו בסרט עם טום קרוז. שלושה שבועות היינו שם רק שנינו והתאמנו עם מדריכים אמריקאים. על כל הדברים האלה אני כותב בספר. חלק מהחבר'ה מופיעים בו עם שמות אחרים."

מי טייסים טובים יותר, הישראליים או האמריקאים?

"ככלל, אם אפשר לענות על השאלה הזו, אז הישראלים יותר טובים. כי אנחנו מנצחים בעזרת האיכות והם בעזרת המסה, הארגון והלוגיסטיקה. כמו האימפריה הרומית פעם. לאמריקאים יש הרבה טייסים שאצלנו לא היו שו"רדים, כי הם לא יודעים לעשות קרבות אוויר. אבל שם זה לא חשוב. או קיי, אז הוא לא יודע לעשות קרבות אוויר, זה לא משנה, אם לא ננצח באוויר-אוויר ננצח עם המסה. המדריכים שלנו בטופ גאן היו באמת חבר'ה שידעו לעשות קרבות אוויר כמונו, אבל ככלל, טייס ישראלי ממוצע מול טייס אמריקאי ממוצע, הישראלי יותר טוב."

מה הכי כיף לטייס קרב, קרבות אוויר-אוויר?

"ברור! זו בכלל לא שאלה. אחרי שכבר הקמנו את טייסת ה-F-16 בתחילת שנות ה-80 מאד סבלנו, כי כולם

לחזור לגבע. בשנת 74 עברנו מרמת דוד לקיבוץ והתחלתי לעבוד במטע השקדים עם הרוד שלי דניאל, אח של אבא. דניאל הקים את מטע השקדים של גבע והיה החקלאי האמיתי היחיד במשפחה שלנו. כשהחלטנו לחזור לקיבוץ אמרו לי כמה חבר'ה מחיל האוויר, שאין לי מה לחזור לשם. יש פתגם יווני עתיק שאומר שאי אפשר לחצות את אותו נהר פעמיים. אחרי כמה חודשים בגבע ראיתי שזה נכון. גבע כבר לא אותה גבע ואני כבר לא אותו אדם ואני כבר לא יכול לחזור לשם. בדיוק כמו שאמרו לי. הבנתי את זה דרך הרגליים ואחרי שנה חזרתי לחיל האוויר, לרמת דוד. המשפחה נשארה בקיבוץ עוד שנה אחריי, שם גם נולדה הבת השלישית שלנו, טליה, ואז גם הם חזרו לכסיס. "בשנת 75 יצאתי לתפקיד מטה בק"ר ו אח"כ נהייתי סגן מפקד טייסת 69 (סמ"ט א'). ואז ב-29.12.77 נהרגו מפקד הטייסת סא"ל אבשה (אבשלום) רום משריד והנווט אביהוא איכר מה"זורע בהתנגשות אווירית עם פנטום נוסף מהטייסת. זה קרה בעת תרגול קרב אוויר-אוויר באזור כרמיאל, 3 פנטומים מהטייסת שלנו מול שני בוזים (F-15) מטייסת אחרת. עד כמה שזה נשמע נורא, המוות של אבשה ואביהוא לא נחשב פשלה נוראית כמונחים של אותה תקופה. בשנות ה-60 וה-70 היו הרבה יותר תאונות בחיל האוויר והרבה חבר'ה נהרגו בהן. לטשרניחובסקי יש שיר שבו הוא פונה לאדמה ואומר ראי אדמה כי היינו בזבזנים עד מאד. את כל החבר'ה הכי טובים, צעירים ויפים שלנו אנו טומנים כך (ראי, אדמה' 1938). אחרי שאבשה נהרג, מוניתי במקומו למפקד הטייסת ע"י מפקד חיל האוויר דוד עברי עם המלצה של רמי הרפז מפקד הכנף (רמת דוד). אחרי המינוי הלכתי לשוחח עם ידידי גיורא רום. רצייתי ללמוד מניסיונו כי גם הוא מונה למפקד טייסת באופן דומה, מ"ש שהו נהרג וגיורא מונה במקומו. ואז הוא אמר לי משפט שזעזע אותי - 'עובדה שהם נהרגו ואנחנו לא'. מה הוא רצה להגיד לי, שאבשה נהרג באשמתו? שיש טייסים שיש להם מזל וטייסים שאין להם? מה זה מזל, יש טענה על כמה טייסים שיש להם מזל, חבר'ה שהפילו כמה מיגים בגיחה אחת, יש כמה כאלה, אבל לדעתי זה לא מזל, הם בסה"כ ידעו לנצל הזדמנויות טוב יותר מאחרים."

רמת דוד - גבע וחזרה

"אחרי המלחמה החלטנו במשפחה

בבת אחת ואני רואה על הכנפיים שלו משולשים צהובים ענקיים. עד היום כשאני מספר את זה סומרות לי השערות בידים. מזל שיומיים קודם הפלתי את המיג, באמת מזל, אחרת בטוח הייתי יותר להוט להפיל אותו. אני לא יודע את מי כמעט הפלתי שם כי היינו על ערוץ אחר בקשר. חזרנו לכסיס ולא דיברנו על זה יותר. כשכתבתי את הסיפור הזה בפייסבוק, עוד לפני הספר, יורם אגמון, מפקד הטייסת שלי במלחמה, אומר לי - וואו, אף פעם לא שמעתי את הסיפור הזה. אמרתי לו - אם הייתי משגר עליו טיל היית שומע. ככה זה במלחמה, זה נעלם בכל הבלאגן. לא יצאתי מצולק במיוחד מהמלחמה ההיא, למרות שהטייסת איבדה כמה מטוסים וארבעה חבר'ה נהרגו (טייסת 69 איבדה במלחמת יום-כיפור 9 מטוסים, 4 אנשי צוות אוויר נהרגו ו-8 נפלו בשבי. א.ר.). היה לי מנגנון הגנה מאד משונה במלחמה החלטתי, לא בראש, בבטן, שהסרבל שלי מגן עלי. עובדה שזה עבד. שנים אח"כ, כשכולם כבר עברו לסרבליים חרשים, חסיני אש, אני עוד נשארת נאמן לסרבלי הישן ששמר עלי במלחמה. הוא היה לי יותר קל ונוח, פחות הזיעו בו וכנראה גם נשארת קשור אליו רגי שית בגלל המלחמה. האמת היא שבמ"שך כל הקריירה שלי אף פעם לא הייתי קרוב ליפול ולא נפגעת אף פעם, גם לא מנ"מ. לא הייתה לי אף תקלה רצינית ולא הייתי קרוב לנטישה. בספר שלי יש סיפור שאני נוטש מטוס אבל זו המצאה מוחלטת."

רמת דוד - גבע וחזרה

"אחרי המלחמה החלטנו במשפחה



עם דוד עברי מפקד חיל האוויר. מקבל את אחד הפרסים שזכתה הטייסת שלו



סות הרוח



הקורס הראשון בארה"ב על F-16. מימין: דובי יפה, זאביק רז, חני כץ ורליק שפיר. כולם השתתפו בהפצצת הכור

תא"ל בחיל האוויר) את טייסי השמיים נייה כך: "מבין השמונה, הטייס הכי טוב לדעתי היה אילן רמון. הוא פשוט נולד עם סטיק ביד. עוד טייסים טובי עיים טובים היו ספקטור, נחומי ודובי יפה. לעומתם ידלין, חגי כץ ואני היינו טייסים בינוניים שנעשינו טייסים טר בים כל אחד מסיבותיו הוא. חגי כי הוא מאוד מאוד חכם, והוא הצליח עם הראש להתגבר על הידיים, וידלין ואני, כי אנחנו טיפוסים מאד אגרסיביים. ורו - הוא הכל. יש לו ידיים מחורבנות אבל יש לו ראש ויש לו אישיות חזקה, הוא פייטר לא נורמלי, הוא איש אמיץ."

מעציון - לבגדד וחזרה

ההמשך ידוע. תקציר היריעה מלתאר את כולו. מומלץ לקרוא על כך בספר החדש של זאביק רז, 'בחזרה מהירח', שם הוא כותב על הכל בסגנונו המיוחד. המבצע, שתחילה נקרא 'גבעת התח' מושת, כמעט יצא לדרך באמצע מאי 81'. ממש ברגע האחרון, אחרי שכבר הניעו את המטוסים, ניתנה פקודת ביי טול. הציניקנים אמרו שבגין, או ראש

כבר היה בטייסת השנייה. לגביו הייתה שאלה מעניינת. אילן היה טייס מעור לה אבל יותר צעיר מאיתנו, עם הרבה פחות ניסיון. הוא לא עבר את מלחמת יום כיפור כמו כולנו (טייס קורס טייס בשנת '74 כחניך מצטיין. א.ר.). לקחתי אותו, כי במשך זמן רב הוא היה שותף הסוד היחיד שלי במשימה הזאת, אבל בעצם היה צריך לקחת משהו יותר ותיק, עם יותר ניסיון. הפעם הראשונה שהוא שחרר פצצה בשטח אויב הייתה בבגדד. תחשוב, זה מטורף, לא עושים דבר כזה. יש גם תיאוריה למה אילן היה אחרון בשמינייה, כי האחרון תמיד הכי פגיע. זה כמו בעדר איילות. אמרו שזה בגלל שהיה הרווק היחיד, אבל זה לא נכון. האמת שאילן לא היה אמור להיות אחרון, דווקא בגלל חוסר הניסיון שלו הוא תוכנן להיות מס' 6, אבל אחרי שספקטור נכנס היה ברור שספקטור לא יהיה אחרון, בכל זאת יש גבול, אז שמו אותו מס' 6 ואילן נדחק לסוף, למס' 8. "בסרט הדוקומנטרי המצויץ 'תמוז' של הבמאי ניר טויב על הפצצת הכור בעיראק, הגדיר רליק שפיר (לימים

8 שטסים (שתי רביעיות) ועוד שניים רזרביים שהיו איתנו על המסלול למקדד רה שלמישהו תהיה בעיה. הגענו ל-10. אורי (אהוד) בן אמיתי שהיה אמור לטוס איתנו נהרג בתאונת אימונים כמה חודשים לפני המבצע. גם, התנגשות בין שני פנטומים. נשארנו 11. כך שלא היינו צריכים לבחור בין הרבה חבר'ה. שתי הרביעיות הורכבו בסוף משתי הטייסות. רביעייה ראשונה (טייסת 117): 1. זאביק רז (מוביל). 2. עמוס ירלין (לימים אלוף וראש אמ"ן). 3. דובי יפה. 4. חגי כץ. רביעייה שנייה (טייסת 110): 1. אמיר נחומי. 2. יפתח ספקטור. 3. רליק שפיר. 4. אילן רמון. רזרביים (מס' 5 בשתי הרביעיות): רני פלק וש' למה שש. בנוסף ליוו אותנו כמעט עד בגדד גם 2 'בוים' (F-15), להגן עלינו ממטוסי אויב אם יבואו, והיינו בטוחים שיבואו.

"היו שני חריגים בשמינייה. הראשון היה יפתח ספקטור, שהיה או מפקד רמת דוד ובהתחלה לא היה מצוות. ספקטור לא היה בקורס בארה"ב אבל הוא רצה להשתתף ופנה לעברי שאמר לו להשיג אישור מרפול (הרמטכ"ל). הוא דיבר עם רפול ונכנס לשמינייה. זו הייתה טעות, מזל שהוא חזר בשלום. ספקטור היה טייס ומפקד מהולל בחיל האוויר, אבל באותו זמן הוא כבר לא היה בכושר שלנו, בטח לא על F-16. שנית, הוא היה רמ"ח מבצעים בחיל האוויר. אתה יודע איזה סודות הוא יודע אם הוא נופל בשבי? תחשוב, היה לנו ברור לגמרי שלא כולם חוזרים משם. אמרנו שלפחות שניים לא יחזרו. רפול, בתדריך בעציון, דיבר איתנו ישר על השבי. הוא אמר: 'חבר'ה, מי שנופל בשבי שיספר לעיראקים כל מה שהוא יודע, העיקר שיחזור לי בריא ושלם. אתם לא יודעים כלום, אתם רק חושבים שאתם יודעים'. המשפט הזה שלו נחקק בי. אח"כ הוא הוציא מהכיס כמה תמי רים, חילק לנו ואמר 'תתחילו להתרגל, זה מה שתאכלו שם אם תיפלו בשבי'. כל זה היה תוך כדי השבעה על הבן שלו, יורם, טייס כפיר שנהרג בתאונת אימונים כמה ימים קודם. הייתה עוד הברקה, של אביאם סלע שהיה אז רמ"ח מבצעים. החליטו לצייד אותנו בדינרים עיראקיים למקרה שנצנח בעיראק.. "החריג השני היה אילן רמון, שאז

חות של המטוס. השלכת שני המכלים הראשונים של הרלק לאחר שהתרוקנו, כ-40 ד' לאחר ההמראה. אלה מכלים נתיקים עם התנגדות גדולה שאסור היה להשליך אותם אם לצדם תלויות פצצות מתחת לכנפיים. אבל לא הייתה ברירה והחלטנו לקחת את הסיכון. יר ענו שזה יפתור את הבעיה, וזה הצליח. עבר בשלום."

מי בחר בן להיות המוביל בהפצצת הכור?

"נבחרתי לזה מתוקף היותי מפקד הטייסת (F-16) הראשונה. זה היה די אוטומטי. ברגע שאתה מפקד הטייסת או ברור שאתה המוביל. אתה גם בוחר את שאר הטייסים ואתה נותן את התיך. כשנבחרו הטייסים כבר קמה הטייסת השנייה, של נחומי, אבל אם עברי היה בוחר בנחומי להיות המיר ביל, זו הייתה מבחינתי הבעת אי-אמון מוחלטת. כשעברי עמד מולנו לפני היציאה בכסים עציון, ליד אילת, הוא הסתכל עלינו ואמר: 'חבר'ה שלא יהיו אי-הבנות, יש פה מוביל אחד, קוראים לו זאב רז'. אני הייתי המום מהמשפט הזה, שלא היה אופייני לו. מה שהוא בעצם אמר זה חבר'ה, אתם הולכים עכשיו לבגדד ויש פה שלושה מובילים טבעיים, מפקד טייסת 117 (רז), מפקד טייסת 110 (נחומי) ומפקד בסיס רמת דוד (יפתח ספקטור). זה מדאיג אותי. אני מרחיב עכשיו את מה שהוא אמר, זה לא במילים שלו אבל זה לא מצא חן בעיניו. הוא ראה את הבעיה ולכן הוא אמר את זה.

"לגבי בחירת הטייסים, אני קבעתי איזה טייסים ישתתפו, אבל למעשה זה היה די פשוט. לקחנו רק טייסים שעברו את הקורס על F-16 בארה"ב והיינו אז רק 12 טייסים כאלה. צריך לבחור

כמה תדלוקים באוויר. מבחינה משפ'טית רק אחרי הנחיתה בארץ הם עברו לרשותנו. עוד לפני שהמטוסים הגיעו, דוד עברי, מפקד החייל, קרא לי לפגיי שה בקריה בת"א. נכנסתי אליו ללשכה ואז הוא מספר לי על כור אטומי שהולך ונבנה בבגדד וביקש שאברוק אם אפשר לטוס לשם עם F-16, להפציץ אותו ולחזור בלי תדלוק באוויר. הוא הטיל את זה עלי כי רק עם המטוס הזה היה אפשר, אולי, לבצע את זה. המנוע שלו צורך פחות דלק, תכנון המטוס מעולה, ההתנגדות שלו נמוכה וטווח הטייסה שלו גדול מאוד. יחד עם זאת, לא הייתה לנו אפשרות של תדלוק באוויר. האמריקאים לא נתנו לנו מטוסי תדלוק F-16, זה נחשב למערכת אסטרטגית, לכן היה צריך לטוס מפה עד בגדד וחזרה עם תדלוק אחד לפני היציאה, 1000 ק"מ כל כיוון, 3 שעות מהמראה עד נחיתה, עם חימוש כבד בהלוך. ב-82 כבר הייתה לנו מערכת תדלוק באוויר, תוצרת ישראל, אבל לא היינו יכולים לחכות כי המודיעין אמר שתוך שנה הכור יהיה חם, כלומר פעיל, ואז כבר מאד לא רצוי להפציץ אותו.

"חזרתי מת"א לרמת דוד וביקשתי מקצין הניווט שלי, אילן רמון, לברוק אם זה אפשרי. אילן היה אז סרן צעיר והיה במשלחת השנייה שיצאה לארה"ב ואח"כ קצין הניווט בטייסת, זה שמ' שרטט את המפות ועושה את חישובי הרלק. במשך זמן רב, אולי חצי שנה, אילן היה שותף הסוד היחיד שלי במ' שימה הזאת. הוא חישב וברק ואמר לי 'כמעט אפשרי'. היינו צריכים לחוקק את הכמעט הזה. בסופו של דבר התגברנו עליו בעזרת שני אלתורים. הראשון היה המשך התדלוק ע"י מכליות (באזורים) ממש עד ההמראה. השני, נועז יותר, היה מנוגד להוראות הבטי"



זאביק רז מפקד בית הספר לטיסה, עם הרמטכ"ל משה לוי בטקס סיום קורס טייס בחצרים



ממשלת ישראל מבקרת ברמת דוד לאחר הפצצת הכור. רז עם עברי, שמיר, ומיטקה, אמו של דובי יפה, שהייתה קצרנית הממשלה





איור לקטע על הספר של רז במדורו של מאיר עוזיאל במעריב



הרמת כוסית בדת"ק עם הגף הטכני אחרי הפצצת הכור

שקראתי פעם על איזה אסטרונאוט אמריקאי שחזר מהירח. מה קרה לו 'ביום שאחרי'. הוא נוסע לעבודה ונ' עזר עם הרכב ברמזור אדום, ופתאום הוא שואל את עצמו, רגע, מה זה הר' מזור הזה? מה אני עושה פה בכלל? מה זה כל הדברים הקטנים האלה? הייתי בירח, מה לי ולכל ההמולה הארצית, היומימית הזאת? ככה אני הרגשתי. אחרי שחזרנו לא עיכלתי את זה. אם היית שואל אותי אז, מה פתאום.. אבל במשך השנים זה עלה, אתה יודע, גם אחרי שהשתחררתי. זה תהליך. יש הרבה דוגמאות לאנטי קליימקס מטורף שאנשים חווים. קח את יוהר כהן אחרי האירוויזיון או מרק ספיץ אחרי אולימפיאדת מינכן. הדוגמה הכי קיצונית אולי זה דודו טופז. אתה רואה בן אדם שלא יכול להתמודד עם הקטע הזה של האנטי קליימקס?"

אתה מתגעגע?

"כששואלים אותי אם אני מתגעגע לטיסות, למטוסי קרב וכו', אני אומר לכאורה לא. אבל עובדה שבמעט הח' לומות שאני זוכר אני חולם על פנטור מים. דווקא לא על F-16, על הפנטור מים.."

אפילוג

ביקשתי לראיין את זאביק רו בע' קבות המכתב של אנשי צוות אוויר לנשיא לפני הבחירות האחרונות. הר' חבתי על כך בכתבה הקודמת. עניינה אותי דווקא המעורבות הפוליטית שהוא 'חוטא' בה בשנים האחרונות. מי שעוקב אחריו יודע. אבל אחרי שעות של ש' חות מרתקות איתו, אין סוף התכתבויות ועוד ספר שהוציא לאחרונה, היה קשה להחליט על מה לשים את הפוקוס גם בשתי כתבות ארוכות. בכתבה הזאת, השנייה, נסחפתי והרחבתי על הקריירה שלו בחיל האוויר (גם לא כולה) והי- Highlight של הפצצת הכור. לצע' רי לא נשאר מקום לעוד הרבה דברים מעניינים שראוי מאוד לכתוב עליהם. אולי פעם בהזדמנות אחרת. לכל מי שקיבל חשק, אני מאוד ממליץ שוב על ספרו החדש (והראשון) של רז, "בחז' רה מהירח" שיצא לא מכבר. סיפורים ממהלך חייו. לא תמיד תצליחו לדעת שם מה מציאות ומה דמיון, אבל שווה מאוד לנסות.

סוד, אז סוד לא מספרים לאף אחד. כמה ימים אח' כל הממשלה הגיעה לרמת דוד יחד עם רפול שבאותה הזדמנות העניק לי צל"ש כמפקד המבצע".

אתם הולכים מאז עם מדליה?

"לא. קודם כל רק אני קיבלתי צל"ש, למרות שביקשתי שייתנו לכולם. שנית, חגי כץ לדוגמה התחבא מהתקשורת כל השנים. הוא מעולם לא התראיין לאף כתבה או סרט על הפצצת הכור. הוא לא הולך עם מדליה תרתי משמע. אדם נפלא. צנוע, ערכי. היה בטייסת שלי. תראה בספר שלי מה אני כותב עליו".

אבל זה כן משהו שמלווה אתכם. עובדה שאתה מרצה על זה, עשו עליכם סרטים, זה לא עובר.

"נכון. לכן הספר שלי נקרא 'בחזרה מהירח'. כי התחושה שלי מאז, כמי שחזר מהמבצע הזה, הוביל אותו, קיבל עליו צל"ש וכן הלאה, דומה לסיפור

נו שכל המטוסים בסדר המראנו חזרה לרמת דוד. מרמת דוד לקחו אותנו במטוס קטן לשרה דב, שם נפגשנו עם עברי וראשי הלהקים לתחקיר ראשוני. למחרת, יום שני, נסעתי עם כל המשפ' חה לחג שבועות בגבע. בדרך חזרה מה' קיבוץ אני עוצר טרמפ לחייל. 'שמעת', הוא שואל אותי. מה? הודיעו עכשיו ברדיו שמטוסים שלנו הפציצו את הכור האטומי בגדר. זה נשמע סיפור מופ' רך אבל זו אמת לאמיתה. כך נודע לי שבעודנו חוגגים על הרשא הגדול, בגין ורפול כינסו מסיבת עיתונאים והודיעו לכל העולם שישראל חיסלה את הכור בעיראק. בשבילנו זו הייתה הפתעה מוחלטת. זה לא מה שנאמר לנו. רפול הבטיח לנו בשם מנחם בגין שישראל לא תורה שהיא תקפה בעיראק. אני לא סיפרתי על זה לאף אחד, גם לא למשפחה שלי. אח' הסתבר לי שאר' בעה טייסים סיפרו לנשותיהם לאן הם הולכים לטוס. הייתי בשוק. אמרו שזה



צילום היסטורי לאחר הפצצת הכור, מסודרים לפי המבנה: יושבים למטה רז (מימין) וידליון. מעליהם יפה וכץ, נחומי וספקטור, רליק ואילן רמון.

לנו בעציון וזה היה מזועזע אותם אם לא היינו חוזרים אליהם, ב', אתה לא יודע אף פעם אם מישוה אולי נפגע, אפילו משהו קטן במטוס והטייס בקושי מרגיש וכבר רוצה לחזור הביתה. האמריקאים קוראים לזה Gethometis, המחלה של 'להגיע הביתה'. בסופו של דבר אף אחד לא נפגע ולא הייתה שום תקלה באף מטוס. במשך כל הטיסה, כולל מעל בגדר אף אחד לא זיהה אותנו, אף מטוס לא הוזנק לעברנו ואף טיל נ"מ לא נורה עלינו. רק בתקיפה עצמה נורתה עלינו קצת אש תותחים, לא רצינית".

הם היו מופתעים?

"אחד הניסים והנפלאות. אני זוכר שאמרתי בתדריך 'אני לא יודע אם נצ' ליח לבצע את המשימה וכמה מאיתנו יחזרו בשלום. דבר אחד אני יודע, ה'ביום' יפילו היום הרבה מטוסי אויב'. אבל שום דבר, כלום, העיראקים בכלל לא באו. אתה רואה תותחים יורים עליך בצלילה ואתה אומר מישוה שם הבין כבר, אבל אם הם הבינו למה הטילים שלהם לא נועלים עלינו, ולמה המטור' סים שלהם לא ממריאים? מה קורה פה? הרי האיראנים ניסו להפציץ את הכור הזה כמה חודשים קודם. כשהתקרבו לבגדר והפעלנו את המכ'מים, כל אחד מאיתנו חשב שהמכ'ם שלו לא בסדר. איך יכול להיות שאין בכלל מטוסים מעל בגדר. קודם כל מטוסים אזרחיים, בכל זאת בגדר, עיר בירה. שנית, מטור' סי קרב. מה זה? הם הרי במלחמה עם איראן. זה היה מאד מוזר. בדרך חזרה זה היה הכי משונה. מילא בדרך הלוח, מילא מעל המטרה, אבל אחרי שכבר הפצצנו והרסנו את הכור, איך הם לא ממריאים ומנסים ליירט אותנו. כשאני מרצה על זה במקומות כמו כפר הנב' ברור להם שזו יד אלוהים. אבל אתה זוכר שפעם מיג 23 סורי נחת במגני' דו בלי שאף אחד שם לב אליו? הטייס ירד, הגיע לש"ג שהתקשר לרמת דוד לשאול מה לעשות וסגרו לו את הט' לפון, חשבו שהוא צוחק. אז אותו דבר. אתה יכול לראות את זה איך שאתה רוצה, עובדה שזה מה שקרה".

בחזרה מהירח

חזרתם, התקבלתם כגיבורים?

"עברי ורפול לא חיכו לנו בעציון, הם היו ב'בור' בת"א. אחרי שנחתנו וברק'

הממשלה ושר הביטחון, רצה לרחות זאת קרוב יותר לבחירות (שנערכו ביוני '81). אבל כנראה שהסיבה האמיי' תית הייתה מכתב שכתב שמעון פרס, אז ראש האופוזיציה, למנחם בגין, ובו הפציר שלא לצאת למבצע. זה עורר חשש שהעניין דלף ואז החלט לבטל. כמה שבועות לאחר מכן, המבצע ששמו הוחלף בינתיים ל'אופרה', יצא שוב לדרך. בבוקר יום ראשון, 7 ביוני '81, ערב חג שבועות, יצאו 10 מטוסי 'נץ' מרמת דוד לכסיס עציון ליר אילת. משם המריאו אחר הצהריים 8 'נצים' וזוג 'ביום', מזרחה לעבר בגדר, עי' ראק. שעת ההפצצה נקבעה קרוב לאור אחרון. לאחר ההמראה הסתבר שהמלך חוסיין ראה מסיפון היאכטה שלו במפ' רץ עקבה את המטוסים חולפים מעליו לכיוון סעודיה ודיווח על כך לעמאן. המודיעין שלנו יירט את השיחה והמיי' דע הועבר מיד לעברי שישב ב'בור'. למרות זאת עברי החליט להמשיך כמי תוכנן. היה לו ברור שאם המטוסים טסו לכיוון סעודיה, אי אפשר להבין שהיעד הוא בגדר. המבנה טס כל הדרך בגוי' בה נמוך מאוד להימנע מזיהוי מכ"ם, בדממה אלקטרונית, עבר את סעודיה, נכנס לעיראק, הגיע ליעד, זיהה את הכור שהיה מוקף חומה גבוהה, האצה, משיכה לגובה וכניסה ליעף הפצצה, אחד אחרי השני, כולם באותו נתיב, כל אחד משליך 2 פצצות, 7 מתוך 8 טייסים פוגעים במטרה, 14 פצצות במי שקל טון כל אחת פוגעות בכור והור' סות אותו לגמרי. רק יעף אחד, אין דלק להישאר שם וזה גם מסוכן. אסור לאבד את אלמנט ההפתעה, חייבים להסתלק מהר. בין היעף הראשון לאחרון, 8 מטור' סים, עברה פחות מחצי דקה! כולם מד' וחזים בקשר לאחר היצירה חוץ מאילן רמון שהיה אחרון. היה רגע ארוך של מתח עד שגם הוא דיווח וכולם נושמים לרווחה. מסתדרים שוב במבנה, עולים ל-40,000 רגל וטסים גבוה כל הדרך חזור. בגובה תצרוכת הדלק נמוכה יותר. המטוס גם קל יותר, בלי פצצות ומכלי הדלק, ועדיין הדלק גבולי, מאד גבולי. הפעם טסים ישר מעיראק לירדן וחוצים את ירדן עד ישראל.

רז: "כשחצינו את ירדן ראיתי שאין בעיה לפנות כבר ימינה לרמת דוד במ' קום שמאלה לעציון, אבל החלטתי לא לעשות זאת. א', כי הגף הטכני חיכה