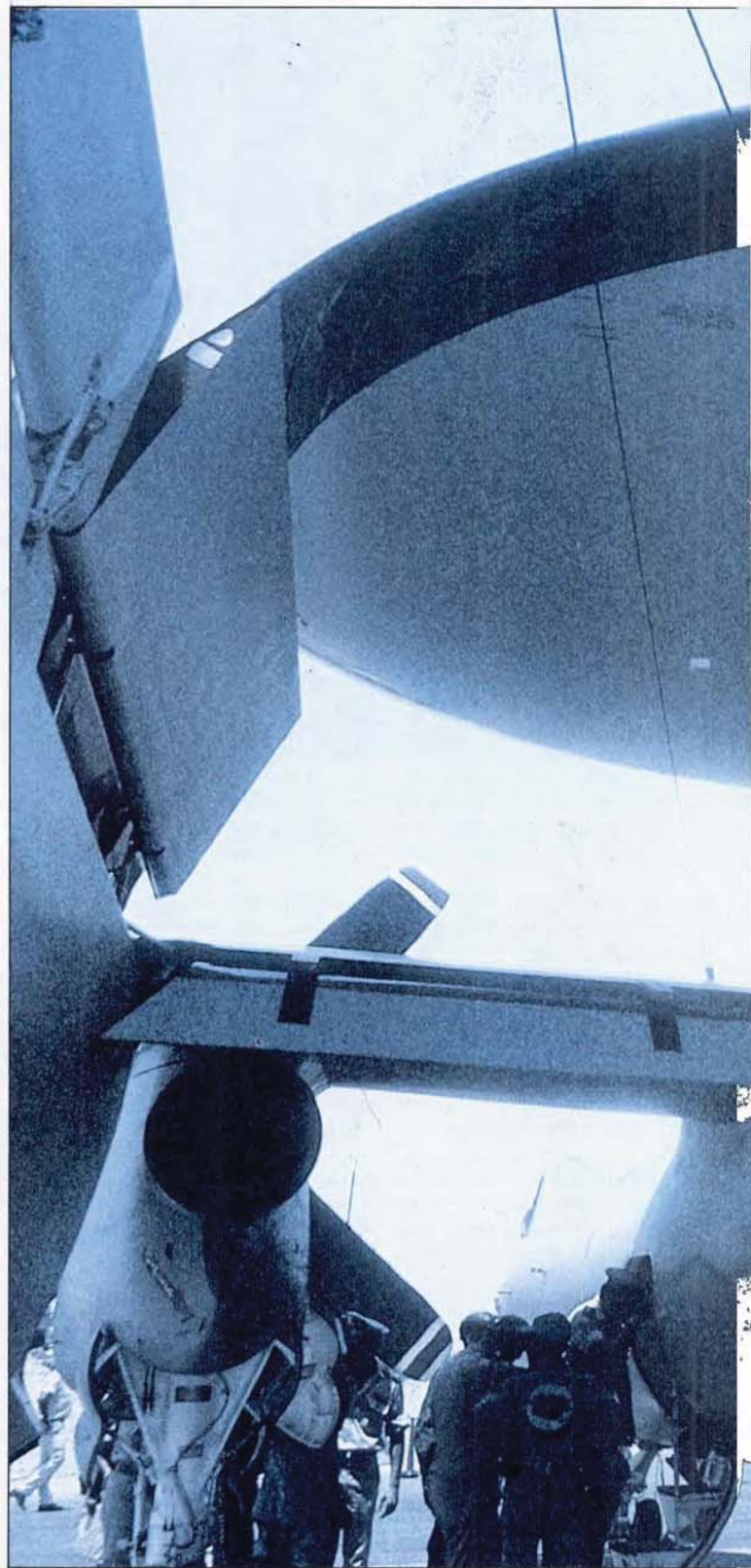


# תחנת בקרה מעופפת

"המטוס של רפול", שנקרא כך בשל ה"כומתה" - הצלחת הענקית שעל גבו, חוגג כבר 10 שנים לשירותו בחיל-האוויר. ההוקאי הינו תחנת-בקרה מעופפת, שענייה מגלות כל כלי-טיס המרחף בראדיוס של 256 מייל מצלחת המכ"ם שעל גבו ונראה על מסכי הבקרה שבמטוס. טווחי הגובה הנמוכים הם נקודת התורפה של יחידות הבקרה ועליהן מגבה, איפוא, בשנים האחרונות ההוקאי, שהצטרף למערך הבקרה כמרכיב של תוספת חשובה בהבטחת שמים נקיים למדינת-ישראל

מאת דפי ויטלה צילם גיל ארבל



**כ**קראת סוף 1978 נחתו בארץ מטוסי ההוקאי הראשונים. ההוקאי הינו תחנת-בקרה מעופפת, שענייה מגלות כל כלי-טיס המרחף בראדיוס של 256 מייל מצלחת המכ"ם שעל גבו ונראה על מסכי הבקרה שבמטוס. טווחי הגובה הנמוכים הם נקודת התורפה של יחידות הבקרה ועליהן מגבה, איפוא, בשנים האחרונות ההוקאי, שהצטרף למערך הבקרה כמרכיב של תוספת חשובה בהבטחת שמים נקיים למדינת-ישראל. בחורף 1978 יצאו ארבעה טייסים ללונג-איילנד, ארה"ב, לקורס ההסבה שערכה חברת "גראמן" לטיסי העתיד הישראליים של מטוסי ההוקאי E-2C, שנרכשו על-ידי ישראל. כשהגיעו הטייסים לארה"ב כבר היו 11 בקרים באמצע קורס משלהם. על הטייסים היה ללמוד "להוביל את הפלאטפורמה" בעוד שעל הבקרים היה לדעת להש"תמש ביחידת הבקרה המוטסת, על כל

טקס הקבלה של מטוסי ההוקאי הראשונים, שהגיעו לישראל ביום חיל-האוויר, יולי 1978. בצבעים ובסמלים אמריקנים, כפי שהוטסו מארה"ב, ע"י טייסי הנייבו



אלה תנאי עבודה אחרים, הטומנים בחובם סיכון. המשימות שונות בתכלית השינוי, הן מגוונות יותר. העבודה הצמודה עם הטייסים נותנת אף היא מימד אתגרי נוסף. המערכות שונות, ולהבדיל מיחידת בקרה אווירית כאשר באמצע המשימה אתה נתקל במתג שאינו שמיש, אינך קורא לטכנאי, משום שאתה באוויר ואתה הטכנאי של עצמך לטוב ולרע

מלא קוצים. המעבר היה קשה ביחוד לאותם חבר'ה, שעדיין לא שירתו בד"רם. מובן, שעם הזמן התרגלנו. אך תקופת המעבר זכורה לכולם כטראור"מה."

וכן, באווירה של חלוציות ממש, נרתמו כל אנשי הטייסת לעבודה. בק"רים, טייסים וטכנאים פשטו חולצות והחלו גזומים, מסיידים, צובעים ומשפ"צים כל מה שנקרה על דרכם. אמצעים כמעט שלא היו, אך כל שירותי הבסיס נרתמו לעזרה, נוכח ההתלהבות. התוצאה הסופית היתה טובה בהרבה מהמצב התחילתי.

כחודש לאחר נחיתת אנשי הטייסת נחתו בבסיס גם המטוסים. קיבלה את פניהם חבורה מגובשת ומשולהבת - המטרה היתה להשיש, וכמה שיותר מהר, כדי המטוסים יצטרפו לכוח המיבצעי של החיל.

התפקידים בטייסת נקבעו על-ידי אנשיה. דף מפנקסו של אל"מ ב', המפקד הראשון, מעיד על ההתלבטויות והמחשבות בחלוקת התפקידים בטייסת. על אותה ראשוניות מוסיף אל"מ ב': "להיות מפקד טייסת ראשון זוהי זכות ראשונים, שבצידה אתגר עצום. המשימות רבות: החל מהתוויית דפוסי התנהגות, נוהלי עבודה וגיבוש תורות לחימה וכלה בדאגה לשיתוף-פעולה ראשוני נכון בין הבקרים לבין הטייסים. היתה זו מלאכת 'ניצוח' אנושית

ינים. מאוחר יותר, בארץ, נוכחנו כי היו גם יעילים. מבחינה חברתית היה נחמד מאוד. נסענו מהארץ חבר'ה שכבר עברו יחד חוויות למכביר עד לונג-איילנד."

תוך כדי תקופת ההכרה עם ההוקאיי עלו בלב המוסכים לאיפעם חששות ותהיות על העתיד. מה יהיה בארץ - כטייסת יחידה וראשונה מסוגה ביש"ר. ראל. על אותן מחשבות מספר אל"מ ב': "באופן כללי ידענו לקראת מה פנינו מועדות. לפני הנסיעה שירתתי בטייסת תובלה וידעתי שפיקוד על טייסת אינו קל, על אחת כמה וכמה טייסת מסוג הוקאיי, שהיא טייסת מעורבת, בה טסים בקרים וטייסים, טייסת האמורה לתחזק מטוס מורכב ומשוכלל, העלול לעורר בעיות אחזקה מיוחדות במינה. שמרנו על קשר הדוק עם הארץ. סמל הטייסת נולד בארה"ב ונשלח למפקד הבסיס, אושר והודפס. עוד בטרם חזרנו כבר היה לנו סמל נאות על הסרבלים."

עם סיום קורסי ההסבה חזרו הטייסים, הבקרים והטכנאים ארצה, לטייסת, או יותר נכון למבנה בבסיס בדרום הארץ, שהוגדר כ"טייסת". ממשיך ומספר אל"מ ב': "השיבה היתה לנו הלם. הגענו מאמריקה המודרנית והוזהרת לאמצע המדבר: למבנה פריקאטט עם דלת חורקת, שני חיברי רים לטלפון, וקוצים - הכל סביב היה

חידושיה. הבקרים למדו על הצד הטכני של המטוס בהרחבה, והגיעו עד לרמה של תיקון תקלות בשעת טיסה.

אל"מ ב', טייס, שהיה המפקד הראשון של הטייסת, מספר: "הגענו ללונג-איילנד בחורף, היישר לתוך סופות קור שלא חלמנו עליהן. למדנו ביסודיות את המטוס על מערכותיו, כאשר ההדרכה היתה מצויינת. דרשנו גם ללמוד טיסות-לילה, למרות שלא היו בתוכנית הלימודים. ידענו שאנחנו המסכים לע"תיד בתחום הטיפעולי של המטוס, ומה שלא נדע, לא יידע גם דור ההמשך. את זמננו החופשי בילינו עם אנשי ה"הוק" אי, ששהו שם כמונו, לצורך הסבות. כבר שם החלה הטייסת ליצור בסיס לחיי חברה מגובשים ומהנים בעתיד. טיולים משותפים, מסיבות וחוויות לימודים יצרו הווי, שאיפיון את התקופה."

### התנברות על החששות

מפקד גף הבקרה הראשון בטייסת, אל"מ ע', כיום מפקד יחידות הבקרה, מספר על תקופת הלימודים ההיא כבקרי: "ססנו, 11 חבר'ה, עם המשפחות, לתקופה של כשנה: עברנו קורס קרקעי וקורס מעשי. האימונים נמשכו זמן רב משום שהועמד לרשותנו רק מטוס שמיש אחד. למדנו הרבה על הצד הטכני של המטוס והלימודים היו מעניי-

למעלה - צמד משימות קרביות משמאל למעלה: באוויר: הטייסת פרצה את מחסום ההסתגלות משמאל למטה: על הקרקע: הצוות יודע, שהוא שותף

דו"ת במטוס.  
מפקד המשימה בהוקאיי הוא ה"סי" קו", כלומר הבקר הכימוסמך והוא מפקד על שלושת הבקרים האחרים ועל שני הטייסים. מפקד המטוס הוא הקב"רניט. ה"סיקו" אחראי על ביצוע המשימה, והעברת המידע לגורמים הנכונים בזמן הנכון, והקברניט אחראי על בטיחות הנוסעים ועל הטיסה בנתיבי הטיסה הנכונים. חלוקת התפקידים הנחמדה ושיתוף הפעולה הפורה הקיים הטייסת, ומהווה חלק מתורת הלחימה של הטייסת.

לזכותם של מקימי הטייסת זוקף סא"ל ש', מפקד הטייסת, את האוירה בין גף טיסה לגף בקרה: "שיתוף

בפני הבקרים פתוחה טייסת ההוק"איי כיחידה התנדבותית לבקרים 'מוסמכים' בלבד. כלומר לאלה ששיר"תו ביחידות הבקרה לאורך זמן מסויים. על ההבדל בין יחידת בקרה אווירית לבין הוקאיי מספר מפקד גף בקרה בטייסת, רס"ן מ': "בטייסת כמו ביחידת בקרה אווירית רגילה, עבודת הבקר היא זהה. אך האוירה בזמן הטיסה שונה. אלה תנאי עבודה אחרים, הטומנים בחובם סיכון. המשימות שונות בתכלית השינוי, הן מגוונות יותר. העבודה הצמודה עם הטייסים נותנת אף היא מימד אתגרי נוסף. המערכות שונות, ולהבדיל מיחידת בקרה אווירית כאשר באמצע המשימה אתה נתקל במתג שאינו שמיש, אינך

שת המיקצועות: בקרים, טייסים וטכ"נאים.  
תהליך ההסמכה של טייסי התובלה לטיסה בהוקאיי מצריך, בהכרח, זמן. הוקאיי אינו מטוס-תובלה רגיל, צלחת המכ"ם הממוקמת מעל המטוס מסרבלת את האוירודינאמיקה ומקשה מאוד על הטייס מאחר שהיא מערערת את יציבות המטוס.  
על חוויית הטיסה בהוקאיי מספר מפקד הטייסת הנוכחי, סא"ל ש': "במ"טוס עצמו אין הרבה אתגרי טיסה, אך יש אתגרים אחרים. עבודת הצוות התמידי, והמעורבות שיש לנו בפעילות חיל-האוויר על כל מערכיו, גורמים לעבודה להיות מרתקת, בלתי שיגרתית ומהנה."

### אתגר נוסף לבקר

אל"מ ב', בתקופת פיקודו על הטייסת, זכה בצל"ש על הצלת מטוס הוקאיי, שכל מערכותיו ההידראוליות שבתו בזמן טיסה. מספר הוא: "הפעולת המיבצעית אליה יצאנו הסתיימה. בדרכנו חזרה דיווח לי הבקר על עשן בתא הנוסעים, מנורות הבקרה בתא הטייס דיווחו על תקלה חמורה במערכת כוח ההידראוליות. נותרתי עם מערכת הידראולית פועלת אחת, כאשר אנחנו 40 מייל בתוך הים. המטוס החל לאבד גובה ויציבות כאחד. שמעתי את הבקר רים קוראים זה לזה - מרוב עשן לא יכלו ממש לראות דבר. הטילטולים היו חזקים, הצלחת שמעל למטוס מערערת לחלוטין את יציבותו ללא מערכותיו. חשבתי על נטישה, אך זכרתי היטב שבידי ארבעה אנשים נוספים וחמישים מיליון דולאר. לבסוף נחתנו בשדה התעופה נחיתה נס ממש. המטוס הוש"בת לזמן מה, אך למזלנו לא אבד."

אנשי הצוות, הבקרים והטייסים נשלחו לתל השומר לבדיקות בריאות יות מאחר ששאפו לקירבם עשן רב. חלקם אושפזו וחלקם שוחררו מייד, המשך ל"נס" הגדול המתועד בספר הטייסת.



הפעולה מתחיל כבר בהכנת המשימה, ונמשך בתדריך. בטיסה נשמר הקשר ההדוק בין תא הנוסעים - הבקרים - לבין הטייסים. גף הטיסה והבקרה הם כמיקשה אחת לכל דבר."

הטייסים והבקרים כאחד מחזקים את ידיהם של אנשי הצוות הטכני בטייסת, העושים עבודתם נאמנה. לגף הטכני בטייסת ההוקאיי מגיעים חיילים הי"ש שר מטרונות. חלקם בוגרי לימודים טכניים או לימודי אלקטרוניקה, אך איש מהם אינו בוגר בית-הספר הטכני של חיל-האוויר. לכל תשעת המיקצרי עות הטכניים להם זקוקה הטייסת מכשירים הטכנאים בטייסת את האנשים. בראש הצוות הטכני עומד סרן אפרים לוי, המלווה את הטייסת עוד מראשית בלונג-אייילנד. אומר הוא: "הטייסת שלנו מיוחדת מבחינת הקושי הטיפולי בגלל היותה כה מורכבת. הטייסת מיבצעית ויוצאת להרבה גייחות, כך שהעבודה רבה. בידי כוח-אדם רבמה גבוהה. העושה מלאכתו למופת. צוות טכני, במטוס קרב, רואה כי המטוסים יוצאים עם פצצות וחוזרים בלעדיהן, ואילו אצלנו המטוסים יוצאים וחוזרים במצב דומה. תיתכן תקלה טכנית כלשהי, אך לא יותר. אין שום דבר היכול להעיד על מיבצעיות מסוימת, למרות זאת - צוות המשימש מטוס במשך לילה שלם יידע, מייד כשהוא ימריא עם שחר, כי הוא שותף."

קורא לטכנאי, משום שאתה באוויר, ואתה הטכנאי של עצמך לטוב ולרע."

קורס ההסבה של הבקרים נמשך מספר חודשים, כאשר האימונים חלקם עיוניים - על מערכות המטוס - וחלקם מעשיים. לשם לימוד המערכות יש לבצע טיסות הדרכה ובחינה. שלבי הסמכת הבקר תואמים את מספר הטייסות שצבר ואת הידע שרכש. ההסמכה הראשונה נקראת - "אכו" - בקר האחראי על עמדה מסוימת, לאחריה - "ארו" - הבקר יכול לשבת בעמדה והוא מיומן בנושא הפעלת המערכות והתגברות על תקלות. ההסמכה המתקדמת ביותר היא הסמכת "סיקו", לה זוכה בקר המוסמך על כל שלוש העמדות.



מהנה. האוירה היתה נפלאה. תקופת הגיבוש של הטייסת היתה ארוכה והמטוסים נחתו לידיים מאוחדות."

האידיליה האנושית לא יכלה למנוע את התקלות הטכניות שנגרמו למטוס עקב השינויים הסביבתיים. נתונה הגיאוגרפים המיוחדים של מדינת ישראל חייבו גיבוש צורת הפעלה ייחודית למטוס. הטייסת נכנסה לימי-עבודה ארוכים ולטיסות-אימונים להכרת המ"טוס בתנאי הארץ, בשיתוף עם הטייסות בארץ. עם המטוסים הגיעו כמה נציגי חברת "גראמן", שסייעו ככל יכולתם להתאים את המטוס לתנאי הארץ ולהפכו למיבצעי וכמה שיותר מהר.

### להציל את הצוות ואת המטוס

ב-18 בדצמבר 1978 המריאה הגיחה המיבצעית הראשונה. הטייסת פרצה את מחסום ההסתגלות, מפקד חיל-האוויר דאז, אלוף (מיל') דוד עברי, נתבשר כי טייסת ההוקאיי הראשונה בארץ מיבצעית לכל דבר.  
התקופה הראשונה בטייסת זכורה לכל כתקופה פוריה ויצירתית. הכוחות התחלקו לשתי המשימות העיקריות שעמדו בפני הטייסת: גיבוש תורת-לחימה ורישומן והכנת תוכנית הדרכה. היה צורך להסב עוד אנשים על-מנת ליצור תשתית מילואים בשל-