

איתור נעדרי מטוס המוסקיטו של חיל האוויר שאבד בים בשנת 1953

מאת: אהוד גלילי

היחידה לארכיאולוגיה ימית ברשות העתיקות אתרה את נעדרי מטוס המוסקיטו של חיל האוויר: אליעזר רייזנר ויהודה כץ ז"ל, שנעלמו עם מטוסם בים ב"יום שישי השחור של חיל האוויר" באוגוסט 1953: הנסיבות, הסיכויים, החיפושים, התקווה, התפנית וסוף דבר

המאמצים לאיתור צוות מטוס המוסקיטו מוצו - מבצע החיפושים הסתיים

"בימים אלו עומדת הפרשה לפני סגירה סופית, לאחר שצה"ל יכריז באופן רשמי שכל המאמצים למצוא את גופות שני הטייסים מוצו" (כתבה בעיתון חדשות בעיר חיפה, 9.10.1998, תחת הכותרת "45 שנה מתחת למים").

התחלנו את פרויקט החיפושים תוך ידיעה שבנסיבות המקרה ותנאי השטח, הסיכוי לגלות את שרידי הגופות לאחר זמן כה רב אינו גדול. אם הגופות נותרו באתר, האמנו שנוכל לגלות אותן, אולם סברנו שהסיכוי שנשארו באתר נמוך ביותר. למרות שבימים כתיקונם עיסוקנו בארכיאולוגיה, ראינו בפרויקט החיפושים אתגר. הובהר לנו שאם יש סיכוי כלשהו לגילוי העצמות של אנשי הצוות, הרי אנו הגוף בעל הכישורים והאמצעים לעשות זאת, תוך שימוש בניסיון שרכשנו בעבודתנו בארכיאולוגיה תת-ימית. ביצענו את העבודה בתחושה של שליחות, מתוך הבנה שאנו חייבים זאת לבחורים ולמשפחות.

התפנית

יום רביעי 14.10.1998, אמור היה להיות יום העבודה האחרון בפרויקט המוסקיטו. לאחר שסיימנו לסרוק בשיטתיות את אזור ההתרסקות ולמפות את שרידי המטוס, הוחלט לבדוק שטח נוסף בשוליו הצפוניים של אזור החיפושים. הצוללים שירדו לאתר בצלילה האחרונה, נתבקשו להקדיש את מחצית זמן התחתית שעמד לרשותם לסריקה ולאחר מכן לאסוף את סלי הציד שנותרו במים, לשחרר את מצוף הסימון של האתר ולוודא שחרור עוגן הספינה לקראת ההפלגה לנמל ("לחסל" בעגה המקצועית). דני מוסקוביץ היה הצולל האחרון שנותר במים. השמש החלה להנמך במערב וכולם הביטו חסרי סבלנות בבקבוק הפלסטיק הצף המחובר בחבל דק לקרקעית הים והמתינו לסימן המוסכם: שקיעת המצוף מתחת לפני המים, איתנות הצולל לצוות הספינה, המבשר את עלייתו הצפויה. דני נמנה עם אותם צוללים שצריכת האוויר שלהם קטנה ביותר וכמעט תמיד הוא יוצא מהמים אחרון, למגינת ליבם של חסרי הסבלנות שממתינים לו על הספינה. "דני עולה" קרא מישהו וכולנו הבטנו במקבץ בועות האוויר המסמן את מיקומו בשעה שהתקרב אל חבל הדה-קומפרסיה הנמצא בירכתי הספינה. "מדוע לא שחררת את המצוף והעוגן" צעקנו לו לאחר שראשו הופיע על פני המים והתקרב לעבר סולם העלייה לספינה. דני לא השיב, מסר לנו את חגורת המשקולות ועלה על הסולם בצעדים כבדים, כשכולו נוטף מים. הוא ניצב מחוץ לספינה על השלב העליון של הסולם, הסיר את המסכה מפניו ושאל כשחיוך רחב ומסתורי נסוך על פניו: "מדוע כולכם נראים עצובים?". ידענו שמהו השתבש. למרות שאין זה אופייני לדני, צפינו לשמוע הסברים שונים בנוסח: "לא מצאתי את המצוף", "לא הצלחתי לשחרר את העוגן", "נגמר לי האוויר לפני שהגעתי לעוגן", וכו'. דני, שהיה משועשע מסקרנותנו, הסיר את מכלי הצלילה באיטיות, ניגש אלינו ושאל: "מה הייתם רוצים למצוא יותר מכל." הבטנו בו בשאננות ובחוסר אמון מהול בשמץ של כעס, שכן לא יאה להתבדח במצבים כאלו ולטעת בחברה תקוות שווא. בתנועות מדודות פתח את רוכסן מאזן הציפה ושלף גוש קטן וחסר צורה. במבט מקרוב הבחנו בשיירי חבלים, אליהם מחוברים פיסות בד בלוי. "מצנח" צעקנו כאיש אחד. אך מיד התעשתנו, כשזכרנו שקרקעית הים זרועה במאות מצנחים של פצצות תאורה, בהם אנו נתקלים לעתים קרובות בעת הצלילות. האם הים מתעלל בנו? "אבל זה לא הכול אמר דני בחיוך" כשהוא מדגיש כול מילה, "יש גם אבזם מתכת". "אתה בטוח" צעקנו, "אני בטוח" אמר. אם כן אין זה מצנח של פצצת תאורה. הדחף המידי הורה לנו להתארגן מיד לצלילה ולזנק למים, אולם כולנו היינו

לאחר שתי צלילות עומק והשמש עמדה לשקוע. האווירה הרגועה שאפיינה את היום האחרון של הפרויקט נמוגה כלא הייתה, ואת מקומה תפסה תקווה חדשה ועליצות שאחזה בנו כתזזית.

מאיר ברעם, איש הקשר שלנו עם חיל האוויר, היה עסוק בענייני גיוס תקציבים לחיפוש נעדרים ושכנוע קצינים במטכ"ל שיש להמשיך בחיפושים. הוא לא היה אתנו על הספינה באותו יום ותהינו אם לספר לו מיד או להמתין ליום המחר. מאיר היה היחידי שבכל מהלך החיפושים גילה אופטימיות חסרת פשרות, שנראתה לנו נאיבית משהו ומנותקת מהמציאות. כאנשי ים ותיקים ומעשיים ידענו שמקור האופטימיות של מאיר אינו נובע מהמציאות בשטח והסיכויים האמתיים, אלא מאופיו של איש זה, שלעולם אינו מתיאש. מעולם לא שומעים אותו מתלונן וכששואלים אותו מה נשמע? הוא עונה תמיד "לא טוב אלא מצוין, לא יכול להיות יותר טוב".

ההמתנה ליום המחרת הייתה מתישה ומרגשת. הרבה מחשבות חלפו במוחנו. האמנם מצאנו את מצנחו של אחד מאנשי הצוות של המטוס בצלילה האחרונה, ביום האחרון של החיפושים? היש סיכוי לגלות חפצים אישיים של איש הצוות? האם המצנח היה מחובר לאיש הצוות בעת ההתרסקות? הייתכן שיש סיכוי למצוא... המחשבה הפרועה ביותר חלפה במוחנו, הייתכן שנמצא את עצמות איש הצוות שחגר את המצנח. מחשבה זו לא העזנו אפילו להעלות על דל שפתותינו. היה זה מעבר לכל ציפיותינו, שכן אולי בכל זאת מדובר במצנח של פצצת תאורה. כארכיאולוגים גילינו בים שרידי כפרים פרהיסטוריים שקועים, משינו קרוב למאה שלדי אדם בני 9,000 שנה, חפרנו בעתלית את באר המים העתיקה ביותר בעולם, גילינו את העדויות הקדומות בעולם להפקת שמן זית, מצאנו מטמונים של מטבעות זהב וכסף, אוצרות אמנות, פסלונים רומיים ותכשיטים הלניסטים וסייענו לאיתור וחילוץ עצמותיהם של לוחמי השייטת העשירית האיטלקית מהצוללת שירה, שטובעה במפרץ חיפה במלחמת העולם השנייה. הפעם זה היה שונה, פיסת הבד המתפוררת דיברה אלינו יותר מכל אלו. איש מאתנו אינו דתי וכאנשי ים אנו סבורים שהים הוא מקום קבורה מכובד ביותר. באחדים מאתנו אף מקננת בסתר ליבם התקווה להיקבר יום אחד בים. יחד עם זאת, ללא כל הסבר הגיוני, מעולם לא שאפנו לגלות משהו על קרקעית הים כמו את אותן עצמות של צוות המטוס, ולו רק פיסת עצם קטנה אחת או שן, לא חשוב הגודל, העיקר שניתן יהיה להביא משהו לקבורה. הדבר הפך לאתגר ומבחן יכולת.

יום שישי השחור של חיל האוויר

בליל ה-6 באוגוסט 1953 יצאו מספר מטוסי מוסקיטו לאימוני הפצצה ולטיסת אימונים מעל הים התיכון. ב-7 לחודש, ביום שישי, עם אור ראשון, הבחין הוגו מרום מפקד הטייסת, שמטוסם של סגן אוריאל אשל הטייס והנווט סגן עודד שתיל נעלם. ההערכה הייתה שהם איבדו את המטוס המוביל ובטעות התבייתו על אחד הכוכבים, שנראה להם כמטוס המוביל ונכנסו לוורטיגו (איבוד יכולת ההתמצאות במרחב). למחרת בבוקר נשלחו שני מטוסי מוסקיטו לחפש אחר המטוס שנעלם. במהלך החיפושים התרסק מטוסם של סגן אליעזר רייזנר הטייס (איור 1) והנווט סגן יהודה כץ (איור 2). היה זה יום שישי השחור של חיל האוויר. הסיבה להתרסקותו של מטוס החיפושים לא נודעה עד היום. ההשערה הרווחת היא, שהטייסים איבדו את יכולת ההתמצאות במרחב בשל הים השקט שהתמזג עם קו האופק והשמים. לאחר אירוע ההתרסקות משתה ספינת חיל הים מספר חלקי מטוס שצפו במפרץ חיפה (איור 3). חלקים נוספים נסחפו והגיעו לחופי צפון הארץ. לא נתגלה זכר לטייסים הנעדרים ולא נערכו חיפושים נוספים.



איור 2: סגן אליעזר רייזנר ז"ל



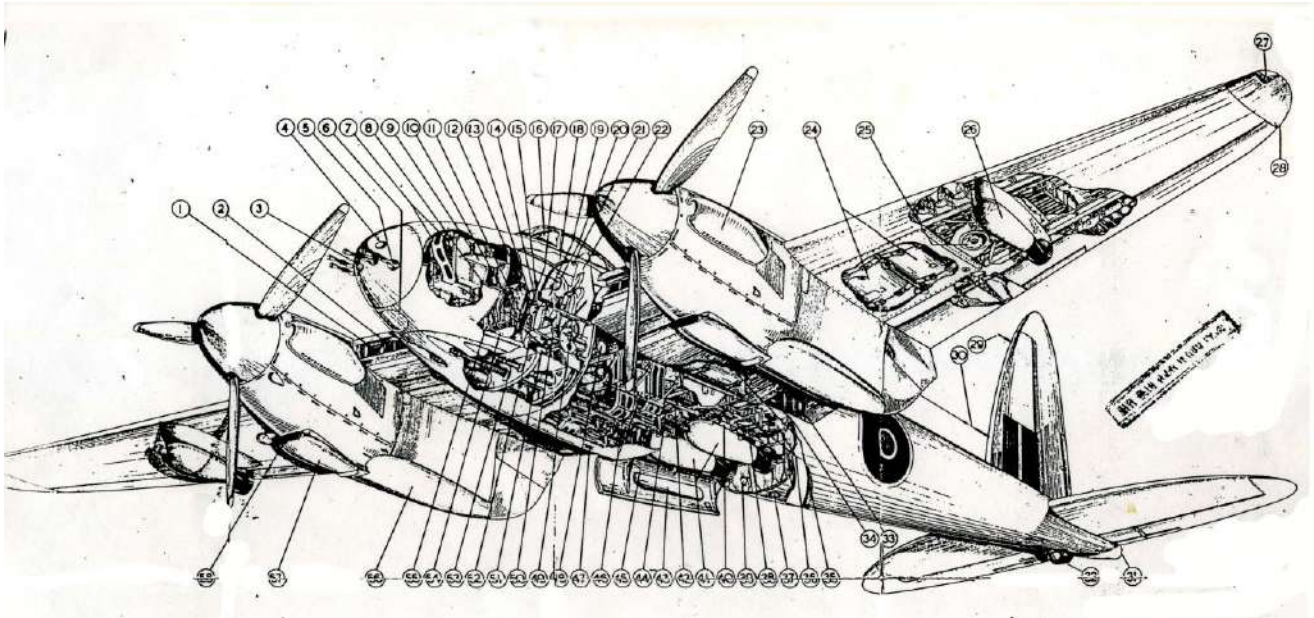
איור 1: סגן יהודה כץ ז"ל



כנף המוסקיטו נמשית מהים על ידי ספינות חיל הים לאחר התרסקות המטוס (צילום: יצחק הראל)

מטוס המוסקיטו

הבילנד מוסקיטו (**איור 4**) הוא מטוס דו מנועי שיצרו החל בבריטניה בשנת 1938. גוף המטוס היה עשוי מרצועות עץ מצופות באלומיניום והוא נבנה על ידי נגרים יהודיים שתרמו למאמץ המלחמתי של בריטניה במלחמת העולם השנייה. חיל האוויר רכש לאחר מלחמת העצמאות כ-80 מטוסי מוסקיטו משומשים שהוכשרו ושימשו כמטוסי הפצה עד לאחר מלחמת סיני.



איור 4: מטוס מוסקיטו - מפרט טכני של חלקי המטוס מתוך קטלוג חיל האוויר המלכותי

גילוי מטוס המוסקיטו של רייזנר וכץ, שאבד בים

בראשית שנות השמונים סיפר אדם קוצר, העוסק בדיג תת ימי, למאיר, כי הבחין בשני מנועים גדולים על קרקעית הים, בעומק 30 מטר, מערבית לתל שקמונה. בעת הדיג, לא יחס אדם חשיבות לגרוטאות הברזל, ופרט לעובדה שמתחת למנוע הדרומי שכן לו לבטח דקר אלכסנדרוני (הידוע בכינוי חפש) במשקל של שני קילוגרמים, לא טרח לעמוד על קנקנם ולא סמנם באמצעות מצוף או חיתוכי חוף. אדם הדיג שימש בעבר כמזכיר איגוד דייגי החופים, נאבק ללא פשרות בזיהום הים, איש ים ותיק ולוחם לשעבר בשייטת. כמר בית הדייגים, את רוב עבודות הבניה, ההתקנה והתחזוקה של ספינתו הוא מבצע בעצמו ובמהלך חייו שיפץ מספר לא קטן של מנועי ספינות. "אלו הם מנועים של מטוס ולא של כלי שייט", אמר אדם נחרצות. עינו של מאיר אורו. מאיר, שהכיר בע"פ את תיקי הנעדרים ואירועי ההתרסקות, סבר תחילה כי מדובר במטוס של אוריאל אשל ועודד שתיל. הוא שכנע את אדם להתגייס עם ספינתו למבצע חיפושים שמטרתו לאתר מחדש את מנועי המטוס. הצוות שגויס למילואים למטרות מבצע החיפושים: מאיר ברעם (מהיחידה לאיתור נעדרים ואיש הקישור לחיל האוויר), אדם קוצר, אודי גילי (ארכיאולוג ימי) ויגאל שץ (צולל לשעבר בחיל הים ומנהל מעגן הדיג קישון בעת מבצע החיפושים). ספינתו של אדם גויסה גם היא לצורך המבצע, ציוד הצלילה הושאל מהמרכז ללימודי ים באוניברסיטת חיפה וצה"ל העמיד לרשות הפרויקט מכשיר קשר נייד ושתי חביות סולר. לאחר כשבוע של חיפושים אותרו המנועים וצולמו על קרקעית הים (**איור 5**). ליד המנועים התגלה ריכוז גדול של חפצים שונים וביניהם: מצברים (**איור 6**), תותחים (**איור 7**), חלקי אלומיניום, צינורות וכבלים. המנועים והחפצים זוהו בוודאות כחלקי מטוס. אדם צדק, אכן מדובר במטוס שהתרסק בים.



איור 5 : צמד מנועי המטוס כפי שהתגלו על קרקעית הים (צילום : אהוד גלילי)



איור 6 : מצבר המטוס שהתגלה ליד המנועים (צילום " יוסף גלילי)



איור 7: אחד מתותחי המטוס על קרקעית הים (צילום : אהוד גלילי)



איור 8 : המקלע של המטוס לאחר משייתו, מימין : יוסף גלילי, אדם קוצר ומאיר ברעם (צילום : אהוד גלילי)

ביום הזיכרון לחללי צה"ל 1984 משינו מהים תותח 20 מ"מ של המטוס ואת אחד המצברים. מיד כשהוצאנו את המצבר מהמים, ניקינו את הקטבים העשויים עופרת ועל אחד מהם הייתה טבועה חותמת הבדיקה האחרונה משנת 1953. התאריך התאים לאירוע התרסקות המוסקיטו. כשהעלנו את התותח מהספינה לרציף הדייגים במעגן הדייג קישון, התקבצו סביבנו מספר דייגים ואז מבלי שתכננו זאת, החלה הצפירה של יום הזיכרון (איור 8). עבורנו היה זה אירוע סמלי ומעמד מרגש. עמדנו דום עם חליפות הצלילה, בתווך ניצב במאונך התותח המכוסה בצמידה ימית, אחזנו בו וחשבנו על כך שזהו נשקם של חללי צה"ל שנמשה לפני שעה קלה מהים לאחר עשרות שנים. אפילו הדייגים הערבים במעגן הקישון כיבדו את המעמד ועמדו מלכת בעת הצפירה.

אתר ההתרסקות סומן במצוף קטן, נלקחו חיתוכי רדאר על ידי חיל הים והממצאים הועברו לחיל האוויר. הבדיקות העלו כי שרידי המטוס שייכים אמנם למטוס מוסקיטו אולם לא היה ברור אם מדובר במטוס של אשל ושתיל או במטוס החיפושים של רייזנר וכך. חלפו מספר שנים, את המצוף הקטן סחפו גלי הים, מיקום האתר שסומן על ידי הרדאר נשכח בנבכי הניירת של חיל הים וחלקי המטוס שנמשו מהים אבדו אי שם במחשני חיל האוויר. כל אותם שנים היה מאיר מתרוצץ ללא לאות ומנסה לשכנע גורמים שונים בצבא כי יש טעם להמשיך בחיפושים באתר, מאחר והזיהוי הוא ודאי. בבית הקברות של קיבוץ מזרע, עומדת מצבת זיכרון לזכרם של אשל ושתיל ועליה נכתב: "אבדו בים". מאיר הכיר את המצבה עוד בילדותו, כשהיה מחצצר בטכסי זיכרון והדבר רדף אותו ולא נתן לו מנוח. למרות שבמהלך השנים התבצעו מספר מבצעי חיפושים של נעדרי צה"ל בים בהם הושקעו אמצעים רבים ולא נתגלה דבר, הצליח מאיר לשכנע גורמים בצבא כי ראוי להשקיע אמצעים ולחפש באתר התרסקות המוסקיטו בראש הכרמל, בעיקר בגלל שקיים זיהוי ודאי של המטוס.

היחידה לארכיאולוגיה ימית ברשות העתיקות - ופרויקט חיפושי צוות המטוס

כארכיאולוגים ימיים צברנו ניסיון רב באיתור שרידים עתיקים בים. מבנים עתיקים, ספינות טרופות וחפצים שאבדו בים עוברים תהליכי בלייה והרס, מתפרקים, מתכסים בשכבת צמידה ימית ומשנים את צורתם. לכן דרושה עיין מיומנת על מנת לזהותם לאחר שנים רבות על קרקעית הים. בהכירנו את אופי השטח ושרידי המטוס, ידענו שעל מנת לאתר שרידי נעדרים ו/או חפצים אישיים באתר, יש לבצע במקום סקר שיטתי ולהתייחס לאזור ההתרסקות כאל אתר ארכיאולוגי. הגשנו לצה"ל הצעה מפורטת לפרויקט חיפושים שכללה: פרוט שיטת העבודה, האמצעים והעלויות, שלהערכתנו יביאו לתוצאות הטובות ביותר ולמצוי סביר של אפשרויות החיפוש.

האתר

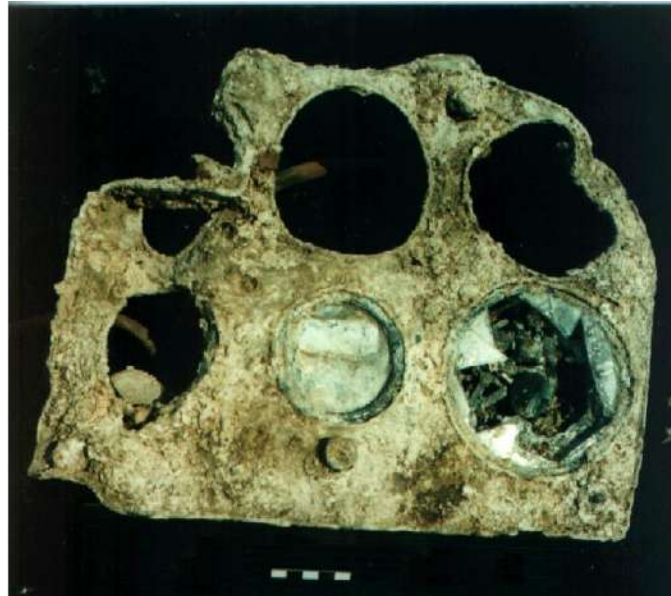
אתר ההתרסקות בו נתגלו שרידי המטוס נמצא מערבית למכון לחקר ימים ואגמים במבואות חיפה, אזור המכונה ראש הכרמל. האתר מרוחק כ- 3,000 מטרים מחוף שקמונה ונמצא בעומק מים של 29-30 מטרים מתחת לפני הים. קרקעית הים באזור זה היא משטח סלע שטוח עם כיסי חול קטנים, על משטח הסלע קיים מסלע ספוגי ומחורר שנוצר ע"י אורגניזמים ימיים. המסלע הביוגני יוצר פני שטח מחוספסים, עם הבדלי תבליט של עד 50 סמ', באתר קיים מגוון עשיר של אצות ובעלי חיים ימיים.

שרידי המטוס מפוזרים על שטח שאורכו כ- 300 מטרים ורוחבו כ- 180 מטרים. הריכוז העיקרי של השרידים נמצא בקרבת מנועי המטוס וגודלו כ- 80X50 מטרים. מדחפי המטוס נמצאים במרחק כ- 200 מטרים מהמנועים לכוון דרום מזרח.

הסקר והמיפוי

בשלב א' ביצענו סריקות ואיתור מחדש של שרידי המטוס שצולמו בשנות השמונים, מאחר וידענו רק את מיקומם המשוער. לאחר מספר צלילות סקר, ביצענו הערכה של היקף השרידים ופיזורם. אזור החיפושים (מלבן בשטח 50X100 מ') תוחם ברשת חבלים עם סימון מטרי, שבמרכזו המנועים. במשך מספר חודשים ביצעו זוגות צוללים חיפושים לאורך חבל סריקה נייד, שהונח לרוחב המלבן. הצוללים צללו לאורך החבל וסימנו בתגיות כל חפץ שנתגלה. מיקום הממצאים (קו אורך ורוחב במלבן החיפושים) נרשם על גבי לוח פלסטיק לצורך המיפוי. הממצאים (שרובם הושאר על קרקעית הים), צולמו והוכנה מפה של פיזור שרידי

המטוס. במהלך החיפושים מצא דני את הגייירו ולוח השעונים של המטוס (איור 9) ומספר מכלולים שמקורם בתא הטייס. לוח השעונים היה קרוב לוודאי הדבר האחרון שהטייס ראה לפני שמטוסו פגע במים. החלטנו לחפור ולסלק את כיסי החול באזור בו נתגלה לוח השעונים. החפירה התבצעה באמצעות משאבת מים שהוצבה על הספינה ומתקן שאיבה (דרדג'ר) הפועל על לחץ מים שהוצב על קרקעית הים. פרט לשברי אלומיניום, כבלים, ברגים וחלקים שונים אחרים, לא נתגלו בחפירה שרידים נוספים מתא הטייס. את הממצאים השוינו למכלולים המתוארים בספר המטוס, שהועבר אלינו מארכיון חיל האוויר. שרידי המטוס זהו בוודאות כשייכים למטוס החיפושים של רייזנר וכץ.



איור 9 : לוח השעונים של המטוס (צילום : יוסף גלילי)

התקווה

לאחר שסיימנו לערוך בדיקות שתי וערב במלבן החיפושים, החלטנו להגדיל את שטח הסריקות בכיוון צפון וצפון מזרח (כוון הפיזור הצפוי של חפצים, על ידי זרמי הים והסערות הדומיננטיות הבאות מכיוון דרום מערב). באחת הצלילות גילה קובי, במרחק כ- 50 מ' צפונית למנועים לוחית בקליט עם כתובת באנגלית Parachute. היה זה חלק מאחד המצנחים. סריקות שנערכו במקום העלו כי מדובר בממצא בודד, ומאחר ולוח הבקליט קל, הנחנו שהוא נסחף על ידי הזרמים ושהסיכוי למצוא לידו את המצנח קטן ביותר.

לאחר גילוי המצנח ע"י דני ביום האחרון של החיפושים, נערכנו מחדש לחידוש העבודה בפרויקט. יום לאחר הגילוי, צללנו באתר, צילמנו את המצנח ומשינו שני אבזמים מברונזה ודגימות נוספות מהחבלים ובד המשי (איורים 10, 11). בשלב זה היה ברור לנו כי מצאנו את מצנחו של אחד מאנשי צוות המטוס. בערב שלמחרת הוזמנו על ידי מאיר למסיבת הנישואים של בנו שנערכה בקיבוץ. כל צוות החיפושים הופיע בהרכב מלא ובהרמת הכוסית ביקשנו למסור למאיר מתנה לרגל האירוע. כל האורחים הופתעו כאשר שלפנו מקופסת קרטון קטנה, פיסת בד בלוייה עם מספר חבלים ואבזם. איזו מתנה היא זו? תהו כולם, אולם מאיר יצא מגדרו, "זוהי המתנה היפה ביותר שיכולתי לקוות לה", אמר וחיבק את כולנו ובעיקר את דני.

למחרת ביצענו סריקה באמצעות מגלה מתכות באתר ונתגלה האבזם המרכזי של רתמת המצנח ואבזמים נוספים. קיווינו למצוא ליד המצנח חפצים אישיים שבאמצעותם ניתן יהיה לדעת בוודאות שאיש הצוות היה חגור למצנח בעת ההתרסקות. בשיחות שקיימנו עם אנשי הטייסת של המוסקיטורים, נאמר לנו, שהטייס נהג לשבת כשהוא חגור במצנח ואילו הנווט לא היה חגור. האם מצאנו את מצנחו של הנווט או את מצנח הטייס. אם אכן מדובר במצנחו של הטייס, קיים סיכוי טוב שנמצא חפצים אישיים ואולי אף שרידים של גופת הטייס ליד המצנח.



איור 10 : המצנח שהתגלה בין שרידי המטוס (צילום : יוסף גלילי)



איור 11 : אבזם המצנח (צילום : יוסף גלילי)

בשעות אחר הצהריים של יום הסריקה השני באמצעות מגלה המתכות, צללו אודי וחיים סלעי באתר והשלימו את הבדיקה מחוץ לשטח שסומן בחבלים. במרחק כ- 2 מ' מהמצנח, החל מגלה המתכות לצפצף. חפרנו בפראות בחול באמצעות תנועות ידיים ולפתע הרים חיים אקדח (איורים 12, 13) שבמבט ראשון נראה כגוש אבן מכוסה צמידת ים. ליד האקדח נמצאו אבזמים של חגורת האקדח ואבזם של חגורת דגמ"ח, כן נתגלתה ידית הפתיחה של המצנח. מאיר, שישב על הספינה והמתין לצוללים, לא האמין למראה עיניו. בדרך כלל כאשר אנו עולים אל פני המים, אנו מרימים את ידנו כדי שכלי שייט חולפים

יבחינו בנו, אולם הפעם ידו של אודי הגיחה מהמים כשהוא אוחז באקדח. ההתרגשות הייתה רבה, נראה כי למצנח שמצאנו



איור 12: האקדח שהתגלה ליד שרידי המצנח (צילום: יוסף גלילי)



איור 13: האקדח מדגם לוגר שהתגלה ליד המצנח (צילום: יוסף גלילי)

היה חגור איש צוות בעת ההתרסקות. איתור החפצים האישיים ליד המצנח הביא לתפנית בהערכות שלנו לגבי הסיכויים לגילוי שרידי הגופה. נראה כי המצנח שמצאנו, הוא מצנחו של הטייס והאקדח מסוג פרבלום היה אקדחו האישי. במהלך הימים הבאים, שאבנו באמצעות הדרדג'ר את החול שהיה בסביבת המצנח. את שקי החול הצפנו והעברנו לספינה (איור 14). השקים הועברו לסינון ובדיקה, במטרה לאתר את שרידי עצמות הטייס.

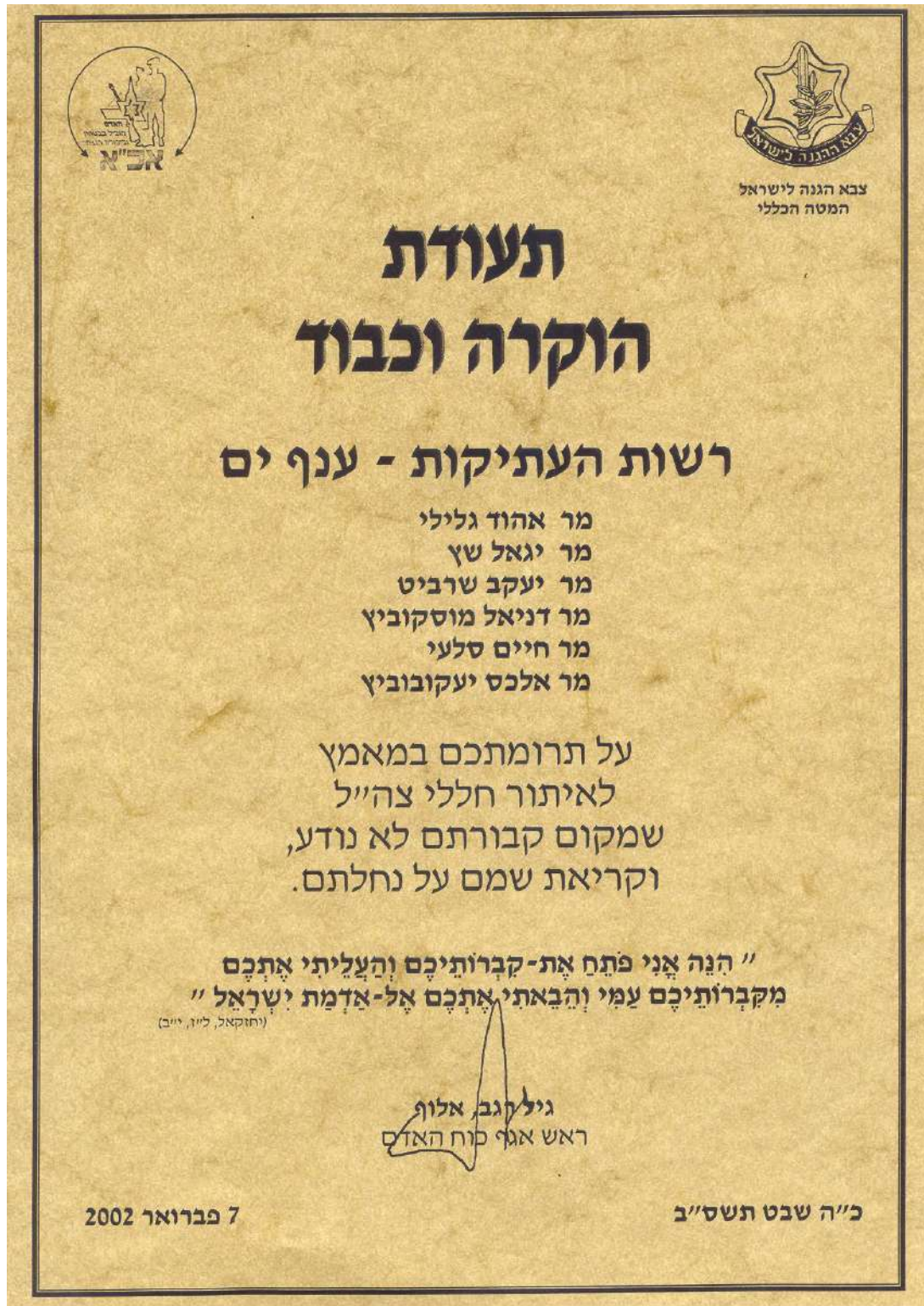
סוף דבר

בעת סינון החול התגלו עצמות אדם שזוהו על ידי מומחים כעצמות צוות המטוס. הרבנות הצבאית אשרה לקיים טכס קבורה. בטכס צבאי שהתקיים בשנת 2001 בבית העלמין הצבאי בקריית שאול, 48 שנים לאחר נפילת צוות המטוס, נכחו קרובי המשפחה, מפקד חיל האוויר האלוף דן חלוץ, ראש אגף כוח אדם, ראש מחלקת הנפגעים של צה"ל והצוללים שהשתתפו במבצע החיפושים. מטס הצדעה "חסר" של שלושה מטוסי אף 16 בלבד (במקום ארבעה) חלק כבוד אחרון לצוות המוסקטו.



איור 14 : העברת החול שנשאב מאתר ההתרסקות לבדיקה וסינון (צילום רשות העתיקות)

בטכס צבאי צנוע שהתקיים בשביעי בפברואר 2002 בלשכת הרמטכ"ל בקריה, ובמעמד הרמטכ"ל שאול מופז, העניק האלוף גיל רגב, ראש אגף כוח האדם של צה"ל, תעודות הוקרה לצוות רשות העתיקות, שאיתר את נעדרי מטוס המוסקיטו ואפשר את הבאתם לקבורה (איור 15).



איור 15 : תעודת הוקרה שנתנה לצוות הצוללים

אנשי הצוות שאיתר את הלוחמים שאבדו בים רואים בחזונום אנדרטה תת ימית עם לוח זיכרון לטייס ולנווט במקום נפילתם. אנו תקווה שאתר ההנצחה יוקם בשיתוף עם ההתאחדות הישראלית לצלילה, צה"ל ותורמים נוספים, על מנת שצוללים יפקדו אותו ויחלקו כבוד לצוות מטוס המוסקיטו.

הערה : מאמר זה הנו מהדורה עדכנית לשנת 2018, מהדורה ראשונה פורסמה במגזין צלילה ביוני 1999.