

## מבצע ארוך טווח של מסוקים, מתדלק/מתודלק

### אסף אגמון ובוני פלג

**אסף אגמון:** בוני ואני רגילים לעשות הרבה דברים ביחד, למרות שהוא מסוקאי ואני איש "קרנפים", הרבה מהשירות שלנו יצא לנו לעשות ביחד ותמיד עם הנאה מרובה. בזמן קצר נספר סיפור ארוך, ננסה להעביר את הנקודות העיקריות.

למקרה המסופר מגבלות בטחון שדה, אנחנו מספרים ואתם יכולים לשאול ולא נענה. מדובר על מבצע מיוחד, ארוך טווח מאד, במהלכו הונחת כוח מיוחד על ידי חמישה מסוקים ופונה בתום הביצוע. היתה חשיבות עליונה לחשאיות של המבצע וגם לאחר הביצוע.

היה זה מבצע ראשון מסוגו של חיל האוויר הישראלי בו התדלוק האווירי התבצע אחרי נקודת האל חזור, ה-PNR, אחרי ההמראה מאזור הביצוע. לצורך הביצוע הזה פיתחנו תורת לחימה מיוחדת לתדלוק חמישה מסוקים על ידי זוג קרנפים, דבר שלא ניסינו אף פעם לפני כן. המשמעות של כשלוך בתדלוק האווירי פירושו כשלוך המבצע, קודם כל עקב החשיפה שתגרום וסכנת חיים ממשית לצוותי המסוקים והכוח המבצע, לא בטוח שהם יצליחו לחזור הביתה בשלום. במבצע השתתפו כל כוח המתדלקים של חיל האוויר בעת ההיא, היו אלה שני מטוסי הרקולס שאפשר לשנות להם את הסלים מתדלוק מהיר למטוסי קרב לתדלוק איטי למסוקים.

באזור הביצוע המרוחק מאד לא ניתן לספק בקרה, שליטה, גילוי והגנה אווירית. ההכנות לביצוע נמשכו בנחה קרב של ששה חודשים, במקום חודשיים לפי התכנון. בוצעו שני מבצעי איסוף מודיעין מקדימים על ידי מטוסי קרב, עבורם נדרש תדלוק אווירי על ידי שני מטוסי ההרקולס, אותם בצעו הצוותים שגם יבצעו את התדלוק האווירי למסוקים, זאת כדי שיכירו את השטח.

במבצע הראשון נכנסו לאזורים מאד מאיימים, כאשר בגלל הבדלי המהירויות מטוסי ההרקולס נכנסו ראשונים ורק לאחר מכן הגיעו מטוסי הקרב.

בתכנון המשימה הראשונה, אני מדגיש, היה כשל תכנוני בכל הרמות, עד הרמה של מפקדי הטייסות שהיו מעורבים, ואנוכי אחד מהם. התכנון היה שמטוסי ההרקולס נכנסים לבד ומטוסי הקרב מגיעים בליווי F-15. רק אחרי ביצוע התדלוק מטוסי ה-F-15 מגינים גם עלינו, כך שיצא לנו לטוס שעות מספר באזור מאוים ללא שום הגנה. מערכות ההגנה של ההרקולס באותם ימים, לצערי, הן לא שונות ממה שיש להרקולס שלנו היום, הן "אין מערכות הגנה ואין מערכות התרעה". המבצע נכשל עקב גילוי ע"י האויב והתפתחות קרבות אוויר מעל אזור המטרה. לאחר שבוע בוצע מבצע חוזר שהוכתר בהצלחה והמודיעין הושג.

**עקרונות התכנון:** היו אילוצים - למסוקים היה דלק מינימלי לביצוע המראה ולהגעה לאזור שהוא מחוץ לאמ"ט ידוע, לא היה זמן להמתנה או זמן למקרים ותגובות. כמות הדלק שנותר מחייב תדלוק של מקסימום מסוקים בו זמנית. בעבר תדלקנו מסוק אחרי מסוק,

אבל בתנאים שהיו במבצע זה לו תדלקנו מסוק אחרי מסוק, למסוק החמישי לא היה מספיק דלק לחכות עד שיגיע תורו.

המסוקים חייבים להישאר בטיסת מבנה גם בזמן התדלוק, בגלל האילוצים של ניווט בשטח בעייתי ובשל מערכות הניווט שהיו די מפגרות באותה תקופה והתדלוק כמובן התבצע בדממת אלחוט ובחושך מוחלט ללא שום תאורה.

בפני המתכננים, המתאמנים והצוותים עמד ברקע הכישלון של מבצע חילוץ החטופים מאיראן והאסון שקרה בזמן התדלוק, דבר שהדאיג את מקבלי ההחלטות שהיו צריכים לאשר את ביצוע המבצע.

בזמן התכנון נתקלנו בבעיות מבצעיות. לדוגמה: המבצע תוכנן עם חמישה מסוקים, כיצד לפזר את המבנה בזמן בעיה או תקלה בלי להתנגש אחד בשני. מדובר בטיסה בגובה נמוך של 300 רגל ומטה, ולא היו לנו מערכות ראיית לילה משוכללות כמו שיש היום. בנינו תו"ל מורכב כיצד לפזר את המבנה לפני התדלוק, באמצע התדלוק, ובסיום התדלוק. מספר מאד מורכב של פעולות שיש לזכור ולבצע. בועז יתאר את מהלך המבצע.

**בועז פלג:** הייתי אחד הטייסים בטייסת היסעורים, המסוק שטסים בו גם היום. המראנו לדרך, מספר מסוקים במשקל כבד מאד, טסנו במהירות 70-80 קשר, עם ירידת המשקל המהירות עלתה. שמרנו מבנה קרוב מאד מסיבה פשוטה, בגלל חוסר כוח עודף ובגלל החשיכה - מי שמתחיל להתרחק מהמבנה אין לו סיכוי להדביק את שאר המסוקים. יש להזכיר שגם לנו לא היו אמצעי ראיית לילה, הכל בוצע בקשר עין. ניווטנו מגע, מערכות הניווט של אז הן מערכות "דופלר", כאשר אנחנו כל הזמן מעדכנים את הדופלר איפה הוא נמצא. המפות היו ישנות מאד וקיבלנו נתונים מטאורולוגיים לא נכונים, לקראת הנחיתה ליד היעד הפתיע אותנו גשם כבד וכל פני השטח וגווניו נראו לנו שונים.

בדרך חזרה המראנו מהשטח, אני הייתי מספר 4 במבנה, הצטרפנו למבנה מכונס ולפתע שמענו רעש, מכות מאד חזקות בפח, דומה מאד לרעש שנתקלתי כחודש קודם לכן בטיסה בלבנון, שם הצליחו לפגוע בי. טסנו בדממת אלחוט, אבל באין ברירה שאלתי אם מישהו ראה כדורים שנורו עלינו או מישהו נפגע? איש לא נפגע. המטוס המשיך לטוס כרגיל, לא זיהינו שום תגובות חריגות, המנועים פעלו כהלכה. אחרי מספר שניות נשמע רעש דומה ואז כבה המנוע הימני ונשארו על מנוע אחד.

**מה המשמעות של טיסה עם מנוע אחד ?** כדי לבצע תדלוק באוויר של יסעור מהרקולס, המתדלק יורד כמעט למהירות הכי נמוכה שלו. היסעור, בעל שני המנועים, עולה למהירות כמעט הכי גבוהה שלו עם עודף כוח קטן מאד ואז מצליחים לבצע את התדלוק.

ברגע שיסעור מאבד מנוע, הוא מאבד בערך כ-40 קשר מהמהירות, אין סיכוי לבצע תדלוק באוויר בטיסה ישרה ואופקית, כי ההרקולס לא מסוגל לרדת למהירות 80 קשר. לפני המבצע לקחנו בחשבון מקרה של אפשרות לתדלק על מנוע אחד, התכנונו והתאמנו מספר חודשים ולמזלי התאפשר לי להתאמן בתקלה כזו. ברור שהאימון התבצע בשעות היום וכמובן שלא כיבינו מנוע ולא התחברנו למתדלק, רק תרגלנו את הטקטיקה. השיטה היתה לעלות לגובה ותוך כדי צלילה יכול היסעור להגיע למהירות של 120-130 קשר, ההרקולס

והיסעור צוללים במבנה ומבצעים את התדלוק באוויר. לא שיערתי שהדבר יתבצע אי פעם, אמרתי לעצמי: עוד אחד מהשגעונות, כנראה שהיה עודף זמן להתכונן, אז לחבריה לא היה על מה לחשוב, כך הגיעו לדבר המופרע הזה... לא ידעתי ממה נפגענו. מצאתי עצמי על מנוע אחד, במהירות נמוכה, עם מעט מאד דלק ללא יכולת לחזור הביתה. יש לדעת כי בטיסה על מנוע אחד תצרוכת הדלק שונה מתצרוכת דלק רגילה על שני מנועים. מבחינת המבצע הזה ברור שזמן הטיסה מתארך מאד כי המהירות של היסעור נמוכה, זה אומר שאנחנו חוזרים דרך ארוכה באור יום בשטח אויב ולא בחסות החשכה.

לאחר זמן קצר החליט מפקד הטייסת לפצל את המבנה, מאחר ואין צורך שכל החמישה יטוסו במהירות נמוכה ויסתכנו, הוא השאיר איתי מסוק נוסף והשאר המשיכו בדרכם. נשארתי עם אלוף משנה במילואים קושט (נהרג באפריל 1990). הגיעו מטוסי ההרקולס שהתפצלו אף הם ואסף הגיע לתדלק אותי. בשלב הזה אין דממת אלחוט יותר, צריכים לטפס לגובה, כל המכ"מים רואים אותנו. כנראה שהופיע מיירט, אני לא ראיתי אותו, הייתי מרוכז במשהו אחר.

ניסיון ראשון לתדלוק - אסף הגיע למקום, והתחיל להנמיך, התחברתי לסל בניסיון הראשון והבחנתי שההנמכה של אסף לא מספיק חדה, צעקתי לו בקשר: "תגביר את שיעור ההנמכה", כנראה שהוא לא שמע והניסיון הזה כשל. הספקתי לקחת דלק לשתיים-שלוש דקות. נסקנו בחזרה לגובה לניסיון התחברות נוסף. הטיפוס לגובה על מנוע אחד איטי מאד, היה עלינו לטפס ולאסוף כמה אלפי רגל.

בניסיון התדלוק השני ביצעתי כניסה החלטית, נכנסתי בפעם הראשונה לסל ועם הצינור הגעתי עד מעל הכנף, כמעט עד תא הטייס שלו. החלטתי שהפעם אינני עוזב אותו, אין לי עוד הרבה אפשרויות. ביצענו את התדלוק בהצלחה, אסף עזב אותנו בדרכו הביתה ואנחנו המשכנו בדרכנו לישראל.

רק לאחר שהאיר היום, בדרכנו הביתה, ראינו נוצות בתא הטייס. במהלך הטיסה בלילה הרגשנו משב אוויר אולם לא ידענו מאיפה הרוח מגיעה. אחת הציפורים, בגודל של חוגלה, חדרה למנוע הימני וגרסה אותו, ואחרת פגעה באחד החלונות התחתונים בתא הטייס וניפצה אותו. אני זוכר שתמיד תדרכו אותנו שציפורים לא עפות בלילה. הדבר הוכח כלא נכון. נחתנו בשלום.