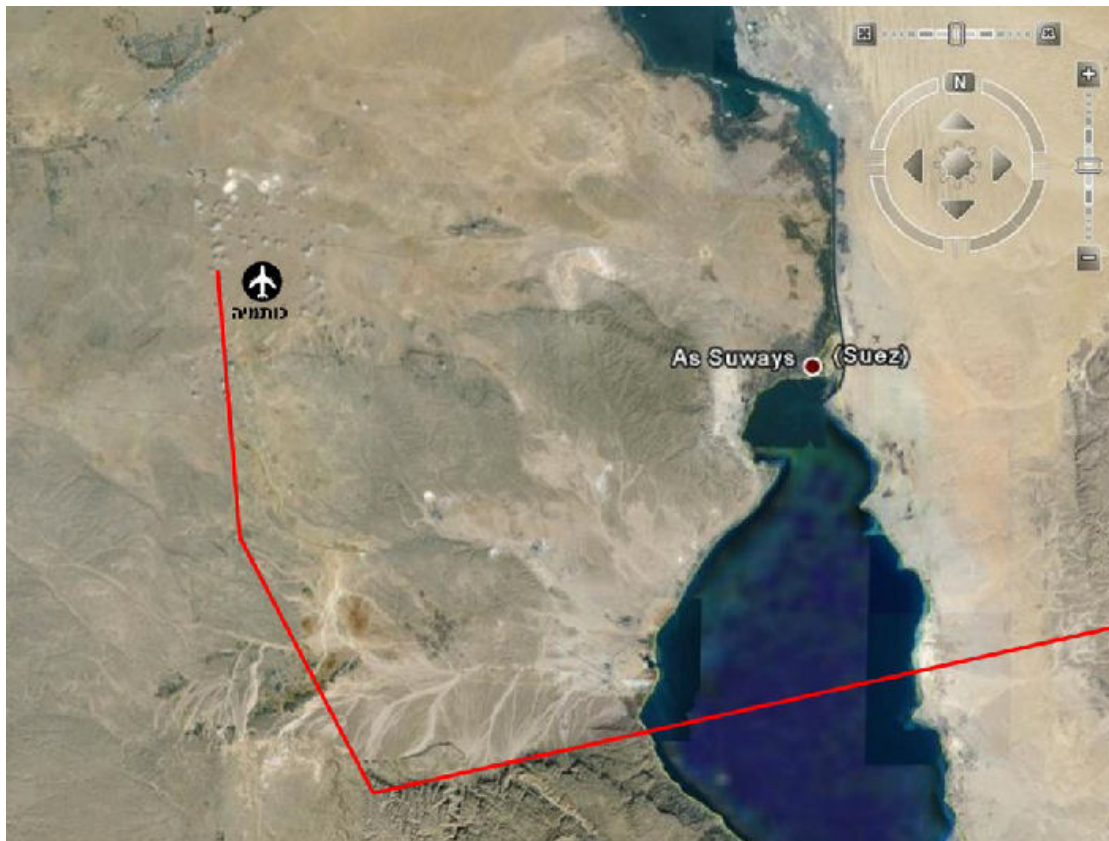


הגיחה האחרונה שלי במלחמת יוה"כ...ועוד

מאת יוסי יערי

יום שני בלילה (8/10/1973) משאירים את גילוח ואותי בתור צוות ניהול לחימה ואנו מכינים את המשימה העיקרית של הטייסת לבוקר המחרת: תקיפת שדה התעופה כותמיה, כ 65 קילומטרים מערבית לעיר סואץ. גילוח אחראי בעיקר על הכנת התדריך, הנחיות חימוש לגף הטכני וקביעת צוותי טיסה יחד עם מפקד הטייסת (קריגר ואורן מובילים). זוהי טיסת הסמכה לקריגר כמוביל בכיר. ספקטור עם שמואלי מספר 3, כמובילי משנה של הרביעייה הראשונה, גילוח ואני מצוותים במטוס השביעי מתוך 8 תוקפים, מובילי משנה של הרביעייה השנייה). אני אחראי בעיקר על הכנת נתיבי הטיסה, בדיקה מול מפות האיומים בדרך, שרטוט המפות, הכנת דפי מחשב ההפצה והכנה של התדריך בנושאים אלו, שאותם עלי לפרט בפני הצוותים המשתתפים.



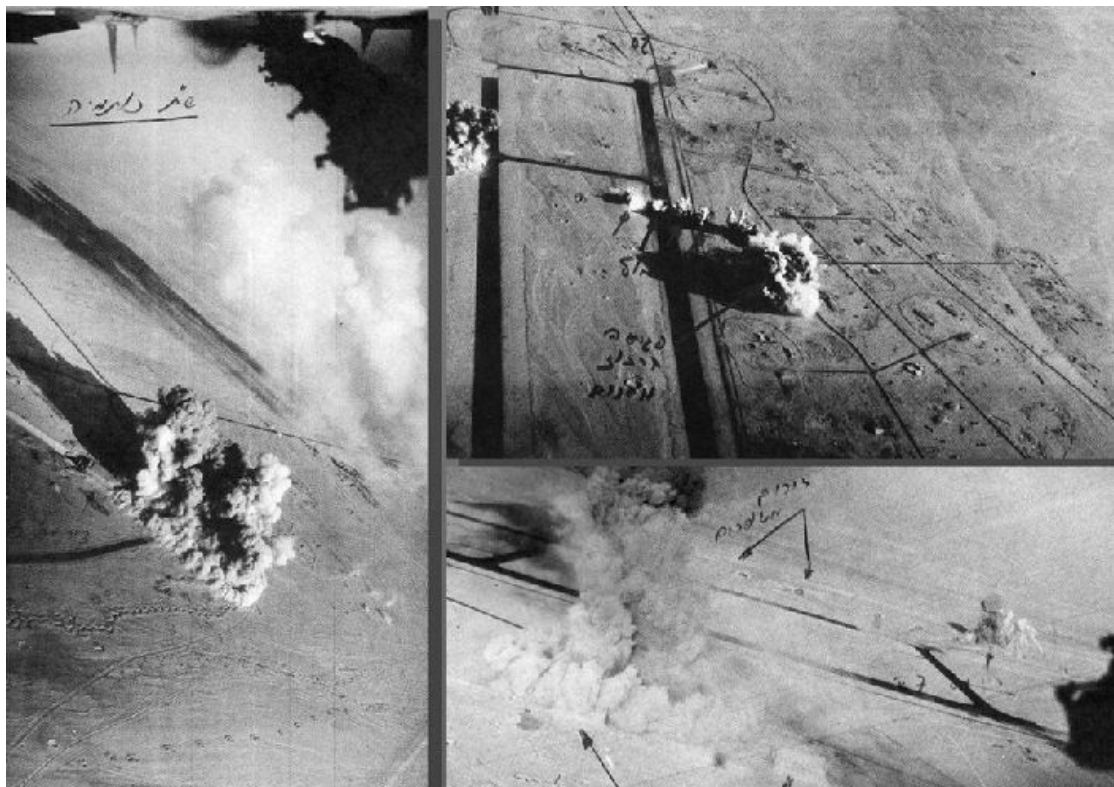
בזמן בדיקת נתיבי הטיסה אני מגלה שאנו עומדים לעבור מעל ריכוזי נ"מ לאחר חציית החוף לתוך מצרים. אני מתקשר למתכננים במטה חיל האוויר והם מאשרים לי את שינוי הנתיב שהצעתי, בצמוד להרים הגבוהים, הנמצאים מדרום לנתיב המקורי, במקום לטוס בוואדי הרחב והחשוף) כל השינויים אמורים להיות מתואמים, כיוון שלנו בטייסת אין את כל מכלול התקיפה והמשתתפים).

הבוקר עולה (יום שלישי, 9/10/1973) מתדרכים, יוצאים למטוסים וממריאים בדממת אלחוט. במהלך הטיסה, כאשר המבנה המורחב עובר בנתיב המתוקן, אנו אכן רואים בצד ימין את כל הנ"מ יורה לכיוונינו. פיטריות האבק הקטנות באדמה, הנוצרות מנפילת הפגזים בסוף הטווח שלהם, מוכיחות שצדקתי ומנעתי היפגעות אפשרית. בהמשך אנו פונים צפונה עד למצפה כוכבים בולט ומשם יוצאים לשלב האחרון, במהירות הכי גבוהה.

מספר קילומטרים לפני המטרה מתחילים לראות טילים ששוגרו אלינו מאזור המטרה אבל אלו אינם מאיימים בזכות הגובה הנמוך שבו אנו טסים.

מגיעים לנקודת המשיכה כמו שצריך. מושכים כלפי מעלה, רואים את מסלולי השדה ואת המטרות ומתמרנים ליעף הכוונון ושחרור הפצצות. בשדה ישנם מספר בלוני צפלין המיועדים להגן על השדה מפני מטוסים בגובה נמוך, בכך שהחבלים הקושרים אותם לקרקע יפריעו למטוסים בנתיב ההפצה, אך רוב אלו שאני רואה נמצאים על הקרקע, מוקפים בקירות מגן.

ברגע המשיכה משוגרים טילים רבים מכל הצדדים בשדה וכל שובלי העשן שלהם מתכנסים לאותה נקודה שבה המטוסים מבצעים את הכיפוף מטה לכיוון התקיפה (המראה מזכיר לי שלד של אוהל אינדיאני). עוברים בין הטילים, מכוונים ומשחררים את כל הפצצות. יוצאים, מדווחים ומתכנסים מחדש למבנה בגובה נמוך.



יש עיקרון בחיל האוויר שאם אתה יוצא מתקיפה ומולך באים מטוסים שעדיין לא תקפו אתה חייב לפנות להם את הדרך כי הניווט אל המטרה הוא קריטי, בעוד שבדרך חזור אין חשיבות לדיוק. לאחר טיסה של מספר קילומטרים בכיוון חזור, כאשר אנו עדיין נאלצים להישאר נמוך כדי לא להיפגע מסוללות הטילים, אנו רואים מולנו מבנה מטוסים (טייסת 201) בדרך לתקיפה של אותו שדה מכיוון אחר.

אנחנו נאלצים לפנות את הדרך, בפניה ימנית דרומה, ובכך אנחנו נכנסים לאזור שורץ תותחי נ"מ, שמהם ניסיתי להימנע בתכנון נתיבי הטיסה.

רואים המון נצנוצים של פגזים המתפוצצים סביבנו בצבעים שונים: אדום, כתום ושחור. נראה כמו שטיח צבעוני. מאוד מפתיע אותי שאני רואה נ"מ בצפיפות שלא ראיתי בחיי ולשום מטוס לא קורה כלום.

פתאום אני שומע נקישה במטוס, כאילו שמישהו דופק עם כף בתחתית של סיר גדול שבתוכו אני יושב. צליל מתכתי חזק ולכן ברור לי שנפגענו.



במבט למעלה אני מגלה שהמצנח במצב "חזיה" וכאילו לא די בכך, מסתבר לי, עקב כאבים אדירים באזור המפשעה, שאני יושב על רצועות הבטן האורכיות במקום על הרצועה הרחבת שיעליה אנו אמורים להיות ישובים. כנראה שלא הידקתי כראוי את הרצועות בצדדים ובעצם אני יושב על מערכת הרבייה במקום על הישבן. הכאבים בלתי נסבלים ואני מנסה להיחלץ מהמצב ע"י התרוממות עם יד ימין תוך משיכה באזור חיבור המיתרים. המשיכה הזו גורמת לי להתפתל ביחס למצנח ומסתבר לי שאינני יכול לדחוף את רצועת הישבן למקומה בגלל שהיד השמאלית מנוטרלת לחלוטין. אני מוותר. מקסימום לא יהיו לי צאצאים. בשתי האצבעות התקינות אני מוציא את ה"רינה" (מכשיר קשר חירום למקרה נטישה) ומדווח על מצבי. אני שומע תגובה לא ברורה. אינני יודע מי עונה, המבנה או המסוק, שכבר היה באזור מוכן מראש לאפשרות חילוץ, ואני מחליט לוותר על המשך שיחה כדי להתרכז בפעולות הבאות. אני מנפח את שני חצאי גלגל ההצלה, הנמצאים בתוך כריות מתחת לזרועותיי, על ידי משיכה בחוטים המתאימים (מזל שנותרו לי שתי אצבעות לשם כך. בעקבות המקרה שלי הוחלט לרכוש ציוד המתנפח בפגיעה במים. לטייסים עם הזעה מוגברת באזור בית השחי, עקב טיסה מאומצת, זה עלול להיפתח בקוקפיט בעת הטיסה, כפי שאכן קרה).

אני פוגע במים בחוזקה תוך שאני משחרר צד אחד של המצנח כדי שהוא לא יכסה אותי (לא רציתי להוסיף לעצמי עוד בעיות קשות במצבי). מסתבר ששקעתי עמוק במים, למרות המצופים שניפחתי, ועוברות מספר שניות ארוכות עד שאני עולה וצף. כמעט נחנקתי שוב.

הסירה, שבאוויר השתלשלה מתחת רגלי, נמצאת לידי. אני מוקף בחוטים מהמצנח ומציוד המילוט שבחגורה ומנסה לעלות על הסירה.

אני מופתע לגלות שהרבה מציודי המילוט שאמורים לעבוד רק בהפעלה יזומה מצידי כבר פועלים ללא התערבותי. הצבע השחור האמור להיות מפוזר כנגד כרישים, הצבע הירוק הזרחני שאמור להקל על המחפשים את משימתם, הפנס שאמור להיות מופעל רק לאחר שבירת כיסוי המצבר המאפשר חדירת מים שיפעילו אותו ועוד.

אני מנסה לעלות על הסירה וזו משימה קשה כאשר יש רק יד אחת לשם כך והיא אף פגועה. במיוחד שאת הציוד הרטוב והכבד אינני מסוגל לשחרר מעלי.

הצלחתי לעלות בעזרת תנועות דחיפה מהירות של הרגליים, כמו צפרדע, אבל כשאני מנסה להתהפך על הגב אני מתהפך עם הסירה ונופל שוב למים.

בניסיון הבא הצלחתי וכעת אני גם יכול סוף סוף (אני משער שכבר עברה כרבע שעה מההגעה למים) להפעיל את מכשיר הקשר ולדבר עם המסוק.

הודעתי למסוק שאני לא אוכל לצאת ולהתרחק מהסירה (כפי שמתחייב, לפני החילוץ, כדי שהסירה לא תתעופף לכוון המסוק) כי הכאבים כבר הספיקו לשתק לחלוטין את שתי ידי ואני מבקש שיורידו צוללן.

המסוק מגיע. מורידים מישהו שיודע לשחות אבל לא הרבה מעבר לכך. אפילו סכין, בשביל לנתק אותי מכל החוטים, לא היה לו. שנינו במים ואני מכוון אותו למצוא את הסכין שלי באחד מהכיסים התחתונים של מכנסי הלחץ (ג'י-סוט). לאחר שהוא מנתק אותי הוא שואל אותי מה לעשות עם הסכין. "זרוק אותו למים" אני עונה. הוא לא מסכים ודוחף אותו לבגדיו. אנחנו מתרחקים מהסירה והוא קושר אותי יחד איתו למתקן הישיבה המצוי בקצה הכבל.

ברגע שאנו מחוץ למים, המסוק אינו ממתין לאיסוף שלנו פנימה ופונה בחריפות לכיוון סיני. כל ההרמה מתבצעת כשאנו נגררים בזווית של כ 45 מעלות. אחרי המלחמה דיברתי עם קברניט המסוק, קסן, והתברר לי שבחציית חוף סיני, חיילים מצרים, שכבר היו שם, ירו על המסוק בעת שהוא פנה לחלץ את גילוף.

במסוק גוזרים מעלי את חליפת הג'י ואת סרבלי הטיסה ואז אני רואה בפעם הראשונה את הכתף הפרוקה (עד אותו רגע חשבתי שמדובר בשבר). חובש צעיר מנסה להזריק לי מורפיום נגד הכאבים העזים ולתקוע אינפוזיה בזרועי, אך הוא נרגש מידי) אפשר להבין, חילוץ ראשון שלו ועוד במלחמה. אבל את האקדח הפרטי שלי הוא ידע לקחת. לטענתו כדי שישמש קמע. מזל שהצלחתי לאתר אותו כעבור מספר חודשים) ואני מפציר בו להפסיק את הדקירות. אני עם הכאבים כבר אסתדר.

מנסים בכוח להחזיר את כתפי למקומה. שלושה תופסים בגופי ושניים מושכים את היד. הם לא מצליחים. באמת הייתי שמח אם היה חובש מיומן במסוק.

אני אינני מודע למה שעבר על גילוף ומבחינתי הוא כנראה כבר אינו בין החיים. אינני יודע שהמסוק קולט את משואת הכוונן שהרדיו שלו משדר כך שאני מופתע לראות אותו מוכנס למסוק בשלב הזה. משכיבים אותו לידי. כולו עם כוויות על הפנים והידיים. ההתרגשות שלי מהופעתו היא חזקה ביותר (רק פעם אחת נוספת התרגשתי כך בחיי, כשנולד בני הבכור. בנייתוח קיסרי לאחר קשיים מרובים). שנינו מחייכים זה אל זה בהקלה עצומה.

גילוי מספר לי על משיכת המטוס כלפי מעלה ועל כך שמיד אחר כך לא הייתה יותר תגובה של מערכות הניהוג (בדיעבד, בזכות המשיכה ניצלו חייו כיוון שאם היה נשאר בגובה נמוך הזמן שהמטוס היה פוגש את הקרקע היה קצר מאוד).

כאשר הוא משך את ידית ההפלטה הוא שמע אותי יוצא אבל המערכת שלו לא פעלה. ההנטשה של הטייס אמורה לפעול 0.9 שניות אחרי הנטשת הנווט וזאת כדי שלא תהיה התנגשות בין השניים. הגזים החמים מהפעלת מערכת הנטשת הנווט אמורה להפעיל את הכדורים הפירוטכניים להנטשת הטייס וכנראה שמערכת זו ניזוקה בפגיעה ולכן גילוי נשאר במטוס.

גילוי מנסה את כל הדברים שאנו מתאמנים עליהם במקרה כזה, כולל ניסיון לדחיפת החופה בכוח, אך ללא הצלחה. זו הטיסה הראשונה שבה הוא טס ללא כפפות וכעת, כאשר האש כבר פורצת, הוא נכווה בידיים ובפנים.

חייו עוברים על פניו כשברור לו שזה הסוף. הוא אפילו נזכר בחרקים הנכנסים ללהבה ונשרפים וכעת הוא עובר משהו דומה. הוא מבין שהוא עומד למות, ואף להצטער על כך שדווקא הוא יוכרז כהרוג הראשון של הטייסת, כשלפתע הוא מופלט מהמטוס (כנראה שהאש החזקה הפעילה את הכדורים הפירוטכניים).

כיוון שעברו עשרות שניות שבהן הוא לא ידע מה קורה סביבו, הוא אינו יודע אם הוא בסיני או בשטח מצרים, לכן הוא מדבר במכשיר הקשר רק בעודו באויר. כאשר הוא מגיע לקרקע הוא משאיר אותו על מצב משואה (המכשיר שולח אותות כך שמסוק יכול לדעת את הכוון אליו). בנחיתה הוא נפגע קשה ברגלו השמאלית. גיד ראשי נקרע שם.

כאשר אני מספר לו שחולצתי מהמים הוא אומר לי שאני הראשון שחולץ ממפרץ סואץ בחיים. ארצי, רונן ופולג (וגם שני טייסים מצריים) נשארו בים וההערכה היא שהמקום שורץ כרישים. ברגע הזה הלב דופק בחוזקה. למרות שהסכנה כבר מאחורי, רק כעת, בעקבות מה שגילוי מספר, אני מודע לכמה קרוב הייתי למוות. ייתכן שהענן השחור, שהתפזר במים מעצמו, עשה את עבודתו, למזלי.

מנחיתים אותנו ברפידיים. איזה מזל שמנעתי כיבוש שלה ארבעה ימים קודם לכן

<http://www.merchav-aviri.org/pages/content/view/1387/35>

מוציאים אותנו באלונקות לבית חולים שדה שהוקם במקום. צוותי צילום מתנפלים עלינו. אני רק בתחתוני ולהם זה לא אכפת.

מגיע אלי רופא (שיותר מאוחר הסתבר לי שהוא המומחה הגדול בארץ לגפיים פרוקות) ושואל אותי "מה כואב לך?" וזאת כדי להסב את תשומת ליבי ממה שהוא עושה. הוא תופס לי את היד, מסובב אותה, רעש "קלאק" קצר והיד במקום (ולחשוב כיצד ניסו להגיע במסוק לתוצאה הזו...). הכאב החריף בכתף נחלש באחת ואז אני מתחיל להרגיש את הכאבים באצבעות השבורות.

מעלים אותנו, יחד עם פצועים נוספים מהלחימה הקרקעית, על דקוטה המותקנת בקומות של אלונקות לכל אורכה.

נוחתים בלוד ומשם באמבולנס לתל השומר ישר לצילומים ולחדר ניתוח. בחדר הניתוח מקבלות את פני רופאות עם מבטא רוסי כבד וברור לי שהרופאים הגברים נמצאים בחזית. מטפלים בי ומעבירים אותי לאחד הביתנים. את גילוח העבירו לביתן של פגועי הכוויות.

הרבה מגיעים לביקור, כולל הנשיא אפרים קציר ורעייתו, המשאירים בידי ספר תנ"ך עם איחולי החלמה בחתימתו. כמו כן מגיעים מענף נפגעים של צה"ל וחיל האוויר ועוד אזרחים וכולם מפוצצים אותנו בממתקים (את הכול הבאתי בהמשך לטייסת, למרות שגם שם לא חסר דבר).

הלילה עובר ללא שינה. גם בגלל ההתרגשות מכל מה שעבר, גם בגלל הכאבים אך בעיקר בגלל צעקות הפצועים, במיוחד אלו עם הכוויות כאשר מחליפים להם תחבושות. גם הבכי של בני משפחה שמגיעים ורואים את בן משפחתם הפצוע קשה אינו נותן מנוח.

למחרת אני נעשה מודע לעובדה שאני בעצם כמו משותק ולא מסוגל לבצע בידי דבר. לא לאכול, לא לצחצח שיניים ואף גרוע מכך, להתפנות. על רחיצה בכלל אין מה לדבר. אבל השהיה בבית החולים מוציאה אותי מדעתי כך שכאשר הורי מגיעים אני שואל את אימי אם היא מוכנה לטפל בי בבית והיא נענית בחיוב ובאהבה.

אני דואג לרכב שיגיע מהטייסת ויסיע אותי הביתה.

אחרי מספר ימים אני מתחזק ומחליט לבקר בטייסת ולראות אם אני יכול לעזור במשהו. שכן, שהיה קרוב אלי במיוחד (מלבד הורי רק את משפחתו הזמנתי לטקס סיום קורס הטיס), מרכיב על ההגה של הפיאט 600 שלי גלגלת שתעזור לי בנהיגה. אני נאלץ לסובב את ההגה וידית ההילוכים בידי המגובסת (שומר על ההגה עם הברכיים בעת החלפת ההילוכים) וכך

אני מצליח לבקר בטייסת.

לשם הצילום הבא, המיועד לספר הטייסת, מתייחסים אלי כמו אל נכה (לא הייתי רחוק מכך) בזמן שהבנות מספרות לי על פקידות המבצעים שבכו לאחר ששמעו על ההיפגעות והיו בטוחות, דקות ארוכות, שלא נחזור:



ואני מתייעץ עם ספקטור, מפקד הטייסת, בדבר אפשרויות שלי לעזור במצבי



מסתבר שאינני יכול לעזור, אפילו לא בשרטוט מפות, ואני מוותר. באותו לילה נשארתי לישון בחדרי בבסיס ולמחרת בבוקר, בתגלחת, הכרתי את מי שלימים תהיה אשתי (את החדרים שלנו נתנו לחיילות שבימי שלום לא ישנו בבסיס. החדרים התפנו כיוון שאנחנו עברנו לנוח על מזרונים שהונחו באחד החדרים בטייסת ואם היה יותר זמן היינו עולים לנוח במגורי המשפחות שפוננו בתחילת הלחימה).

לאחר שכוחותינו צלחו את התעלה ואני התחזקתי גופנית, החלטתי לצאת לסיור בגושן, אותו

חבל ארץ ממערב לתעלת סואץ, שלפי הצילומים בטלביזיה נראה מיוחד. תעלות המים ועצי הדקל עם המדבר שמסביב ממש הביאו לי חשק לצאת להרפתקה. בחוץ לארץ טרם הייתי בימי חיי והרגשתי שזו הזדמנות טובה. הקרבות כבר היו לקראת סופן, בעיקר סביב העיר סואץ כך שלא היו לי חששות כבדים.

לבשתי מדים ירוקים נסעתי לשדה התעופה בלוד ועליתי על אחד ההרקולסים (הופתעתי מכך שלא הייתה אף התנגדות לכך) שטסו לשדה התעופה פאיד בצד המערבי של התעלה והביאו לוחמים לתגבור הכוחות. הוציאו את כל הכיסאות מהמטוס והושיבו אותנו צפופים על הרצפה, יותר מפי שניים מהמוגדר למטוס הזה לשאת. לקראת התעלה המטוס עבר לטוס בגובה נמוך ביותר כדי להימנע מטילים שעדיין איימו על הנתיב.

עוד אני מסתובב ומצלם ולהפתעתי אני רואה חבר מערד. הוא הגיע עם רכבו האמריקאי הישן (הוא מכונאי עם ידי זהב) וחצה את התעלה, יחד עם הכוחות של היחידה שלו, על הגשר שהוקם. אחרי שסיפרתי לו את מה שעבר עלי הוא הציע שנסע לטייל עם מכוניתו בסביבה. כשיצאנו מהבסיס אנו רואים עוד מישהו מוכר מערד. מדובר בבן של השכן הקרוב, זה שהתקין לי את הגלגלת על ההגה. ההורים לא קיבלו ממנו אפילו גלויה אחת מאז שהחלה המלחמה. הם כבר החלו להתאבל כי מבחינתם הוא נעדר זמן רב. אמרתי לו לכתוב מיד למשפחה ושאני אביא זאת להוריו למחרת) השמחה אכן הייתה מעל ומעבר. הסתכלו עלי כעל מלאך שנשלח מלמעלה לבשר להם). גם אותו צירפנו לטיול. כשהברדק חוגג, הכול אפשרי.

אחרי שמיצינו את חבל גושן נסענו לכיוון הגשר, החוצה את התעלה, לכוון סיני נסענו לאזור רפידים למצוא את המסוק שרן גורן ואני הפלנו ביום הראשון של המלחמה.

מצאנו אותו ולפי הממצאים הבנתי שפגענו במשגר הרקטות שלו וזה מה שגרם להפלה המיידית. חלקי המסוק היו מפוזרים וערמת עפר הוערמה על ידי כלי הנדסי לכיסוי ההרוגים.

פרקנו את אחד הלהבים של רוטור זנב המסוק ושמנו אותו ברכב, כדי שבסיום הלחימה הוא יגיע לביתי בערד ולטייסת.



החברים הורידו אותי בעמדת מטוסי הכוננות בשדה התעופה רפידיים ונפרדנו לשלום. בעמדה מצאתי את הציוד שהורד ממני במסוק שחילץ אותי לאחר ההיפגעות. שמחתי למצוא בעיקר את תעודת צוות האוויר שקיבלתי בסיום הקורס. התעודה עד היום בארנקי. לעומת זאת את האקדח הצהלי "החרים" לי אחד מטייסי הכוננות שהיה שם כאשר הציוד הגיע. הוא מאותה טייסת שהפילה לנו את בקל ורוזנווסר כשחזרו מתקיפה ממצרים. אז, יחסית, החוב כלפי זניח.

ברפידיים היה פאנטום מהטייסת שנחת שם עקב תקלה או היפגעות ולאחר שהורד ממנו התותח היה צריך להעביר אותו בטיסה להמשך תיקון במרכז הארץ. נשלח טייס להחזיר אותו (אחרי שהורידו את התותח לא היה ניתן להעביר ללא נווט או משקולת בתא אחורי בגלל מרכז כובד אחורי מדי. הצעתי להצטרף אבל נאלצתי לוותר אחרי שלא הצלחתי ללבוש את ציוד הטיסה.

בסופו של אותו יום מיוחד עליתי על מטוס בואינג 707 שהחזיר חיילים ללוד ועוד באותו לילה הגעתי לביתי.

חזרתי לטוס לאחר מספר חודשים ושוב הגעתי ל"ארץ גושן". הפעם בסיור שארגנה הטייסת. אנקדוטה לקראת סיום (מעין סגירת מעגל) קרה לי עם גילוף שנים רבות לאחר המלחמה. גילוף היה היחיד שלא חזר לטוס בטייסת כתוצאה מהפציעה. היה חשש שבמקרה של נטישה נוספת, לא ניתן יהיה שוב לאחות את הגידים שחוברו ברגלו הפגועה. הוא למד רפואה מטעם הצבא ובמקביל חזר לטוס בבית הספר לטיסה. בהמשך הוא הגיע לפקד על המרפאה של בסיס חצרים. יום אחד באתי למרפאה בגלל בעיה רפואית. הוא ראה אותי והחליט לטפל בבעיה שלי. בעודו מעיין בתיק הרפואי שלי הוא שם לב שיש לי עדיין פרופיל 97. לא היה לי

מענה לשאלתו כיצד אפשרי הדבר ולכן עוד באותו יום הוא דאג להוריד לי את הפרופיל ל 64. לשמחתי הורדת הפרופיל לא שינתה דבר לגבי המשך טיסותיי.

ולסיום:

כמידי שנה, גילוץ ואני ובנות זוגנו, נפגשים לחגוג את יום הולדתינו המחודש. הפעם (2010) צירפנו גם את מיכה אורן, שהיה הנווט המוביל של השמינייה בתקיפה הישירה של השדה (לפנינו, בנתיב מעט שונה, ביצעה רביעייה מהטייסת תקיפת קלע על השדה) ומהפגישה הזו נוספו לנו נתונים שמיכה סיפר ולא ידענו בעבר.

מסתבר שהמוביל (קריגר ז"ל עם מיכה) ראו את שתי ההפלטות שלנו (האחד עקב אחרי והשני אחרי גילוץ), היפנו את המסוק לאזורי הנטישה והודיעו למספר 2 להישאר יחד איתם מעל האזור למרות שכבר לא נשאר דלק רב.

בסיבובים מעל גילוץ הם ראו מספר רכבים המגיעים לכיוונו מכיוון הארמיה השלישית (במקביל לשני רכבים שלנו שמנסים להגיע מאזור רס סודר) וירדו לבצע פס צליפה. לאחר הניסיון הראשון הרכבים עדיין לא עצרו ולכן חזרו לבצע יעף נוסף, שגרם לעצירתם. כבר לא נשאר דלק והם התקשרו לטייסת ושאלו אם ניתן להישאר מעלינו זמן נוסף כאשר המשמעות הייתה לנחות בעקבות כך ברפידים. הטייסת לא אישרה את הבקשה כיוון שהמטוסים והצוותים כבר היו מתוכננים לגיחה הבאה (אני מניח שמדובר בתקיפת המתוכננת של המטכ"ל הסורי בדמשק) וההמשך ידוע. מזל שהמסוק הגיע בזמן כי כבר לא נשארו להגן.