

# נווט, טייס, מלחמת יוה"כ, ספר מלחמה, עדות של לוחם, וחיבור כמעט בלתי אפשרי ביניהם

## עפר דרורי

הכול התחיל מכמה שורות בספר "פלוגה י' בסופה" שהוצאתי לאור בשנת 2005.<sup>i</sup> הספר המבוסס על גביית עדויות של חברי לפלוגה, כל אחד ומעשיו בכל ימי מלחמת יום הכיפורים, כלל גם את עדותו של שאול עוזרי חייל הפלוגה שהיה משובץ ביחידת חילוץ טייסים בשדה התעופה ברפידיים בעת פרוץ המלחמה. בעמוד 114 בספר מצוטטת עדותו:

### שאול עוזרי מיחידת חילוץ טייסים:

"חילוץ מרשים נוסף היה מתוך מפרץ סואץ. יצאנו בטיסת יום במטרה לחלץ טייס קרב ונווט שנראו נוטשים באזור. חלפנו בטיסה מעל אזורי קרבות כשמהמסוק אנחנו רואים תנועה מסיבית של קבוצות טנקים מתמרנים לעמדות אש. המשכנו מערבה מעבר לכוחות הלוחמים. בשלב מסוים של החיפושים התגלה הטייס שנשט בתוך מימי המפרץ. היות וזו הייתה ההערכה המוקדמת, הצטרף למשימה צוות של הקומנדו ימי. המסוק התייצב באוויר כעשרים מטר מעל הטייס, ושלשל כבל שעליו גלש לוחם הקומנדו והעלה את הטייס הפצוע. אני זוכר את מי המפרץ הירוקים ואת קרני השמש הבורקות מעל הגלים המעגליים שיצר המסוק סביב הטייס, שכנראה המתין במים במשך שעה לפחות. עם חילוץ של הטייס התפנינו לחיפוש הנווט והלז נמצא בגבעות הסמוכות אל החוף. המסוק נחת על הגבעה, אנחנו הלוחמים התפרסנו כמאה מטר מהמסוק לאבטח את החילוץ, וצוות רפואי יצא לאסוף את הנווט שגם הוא היה פצוע. יותר משחשתי מכוחות מצרים שיזהו אותנו, חששתי שבלהט החילוץ יסתלק ההליקופטר כשהוא משאיר אותי מביט לכיוון ההפוך..."

לספר קבלתי במהלך השנים תגובות רבות אבל קישור בן הספר להתראת מחשב שקבלתי ב 28 באוקטובר 2011 הייתה גם בשבילי חריגה.

אני רשום מזה כמה שנים לפורום באינטרנט העוסק בענייני צבא ובטחון<sup>ii</sup> ומדי פעם נכנס אליו ומתעדכן. בפורום גם מנגנון המתריע על הוספת מידע לאשכולות שאני רשום אליהם, כאלה שבדרך כלל כתבתי בהם או הגבתי לדברים שכתבו אחרים.

ב 27 באוקטובר 2009 מן הסתם בגלל סמיכות התאריכים למלחמת יום הכיפורים כתב בפורום נווט מטוס פאנטום מהמלחמה, יוסי יערי, את חוויותיו האישיות מהמלחמה ואת סיפור היפגעות מטוסו ונפילתו במימי מפרץ סואץ. הכותרת שנתן יערי לסיפור שלו הייתה: "הגיחה האחרונה שלי במלחמת יום הכיפורים"<sup>iii</sup>. הסיפור היה מלווה בתמונות של שדה התעופה שהפציץ וכן את תמונתו החבושה לאחר המלחמה תוצאת פציעתו בעת נטישת המטוס. יומיים לאחר מכן נחשפתי לסיפור ואף הגבתי לו:

"מרתק ומעניין וגם כתוב מצוין".

שנתיים לאחר מכן ב 28 באוקטובר קבלתי התראה לחשבון הדוא"ל שלי שנוסף מידע לאשכול הזה של יוסי יערי. התגובה הייתה של חבר וותיק בפורום המכונה "סטרונג" וכך כתב:

"בספרו של עפר דרורי 'פלוגה י' בסופה' מסופר על כמה חברה מפלוגת החרמ"ש הסדירה הנ"ל שסופחו עוד לפני המלחמה לגף החילוץ ברפידיים (יחידה 669 הוקמה כזכור רק אחרי

המלחמה) וכך נטלו חלק בגיחות חילוץ רבות במהלך המלחמה. בעמודים 114-115 מסופר על גיחת חילוץ שכזו שבוצעה ב 11 לאוקטובר 1973, במסגרתה חולץ איש צוות אחד ממימי מפרץ סואץ ושני מהחוף הישראלי. לדעתי בגלל הפרטים הדומים בשני הסיפורים (למשל הורדת צוללן למים, פציעתם של שני אנשי הצוות ועוד) יתכן שבספר נפלה טעות בתאריך ושאכן מדובר בחילוץ של יערי וגילוץ יומיים קודם לכן."

החיבור בין הספר שיצא לאור לפני כמעט שבע שנים עם תיאור נטישת נווט וטייס פאנטום שלושים ושמונה שנים קודם לכן שנכתב לפני שנתיים הדהים אותי. משהו שרק "סטורנג" מסוגל לקשר ולחבר.

בימים הבאים התפתח דיון שמטרתו אימות שאכן מדובר על אותו מקרה וכי הטעות היחידה היא בספר בו כתוב שהאירוע התרחש יומיים מאוחר יותר מהתאריך המקורי (טעות זיכרון נסלחת לאחר עשרות שנים...).

#### מכאן הדברים התגלגלו מהר, הנווט יוסי יערי שיחזר את דבריו וכך הוא כותב: <sup>iv</sup>

פתאום אני שומע נקישה במטוס, כאילו שמישהו דופק עם כף בתחתית של סיר גדול שבתוכו אני יושב. צליל מתכתי חזק ולכן ברור לי שנפגענו. גילוץ מודיע בקשר שנפגענו אבל בינתיים לא מבחינים בבעיה.



מסלול הטיסה

כעבור מספר שניות אני מתחיל להריח ריח של עשן. אני מדווח לגילוץ ומנחה אותו להעביר חמצן ל 100% כפי שעשיתי בעצמי.

זה לא עוזר. שניות לאחר מכן, אני עוד מספיק לראות את מימי מפרץ סואץ, פס תכלת באופק, כאשר בבת אחת כל התא מתמלא בעשן שחור ואני לא מסוגל לראות כלום. הבעיה היותר גדולה היא שאני גם לא מסוגל יותר לנשום. אני מחליט להמתין במטרה להקטין את

הסיכוי לנטישה בשטח אויב, לפחות להגיע עד לים (למרות שאין לי כל הערכה כמה זמן זה ייקח, אבל אני משער שמדובר בעשרות שניות).

כאשר אני לא מסוגל יותר אני מודיע לגילויך אבל מסתבר שהקשר בינינו ניתק. ברור לי שאני חייב לנטוש אבל אינני יודע מה קורה עם גילויך ואני מחליט ל"הנטיש" את שנינו. לשם כך אני שולח את יד שמאל לכוון הידית שסיבוב שלה יגרום לכך שבמשיכת ידיה הפלטה גם הטייס ייפלט (בעקבות האירוע שלנו הוחלט שהידית תהיה תמיד במצב "הנטישה" כפולה כי אם יהיה מצב שרק הנווט יצטרך לנטוש אז ודאי יהיה זמן לסובב למצב "בודד").

תוך כדי שאני שולח את היד באיטיות (להרוויח עוד מרחק) ועדיין לא מחזיק ביד ימין את ידית ההפלטה, כדי לא לנטוש בטעות לפני שסובבתי את הידית, גילויך מושך בידיה הנטישה שלו. אני מופתע לגלות את עצמי בגובה של כ-9000 רגל (אחד הנוטים שלא היה מודע להיפגעות שלנו היה בטוח שהמצרים מצניחים כוחות). מסתבר שברגע שגילויך ראה את המים הוא משך את המטוס כלפי מעלה. בגלל העשן הכבד אני כבר לא הבחנתי בכך והייתי בטוח שאנו בגובה נמוך.

הכסא מתגלגל מספר פעמים. אני מרגיש כמו באמצע מערבולת אווירית חזקה עד שהמצנח נפתח.

להפתעתי אינני רואה את גילויך לידי למרות שהוא אמור להיפלט תוך פחות משניה אחרי. גם את המטוס הפגוע איני רואה.

כתוצאה מכך שידי לא אחזו בדבר בזמן הנטישה נפגעתי בשתייהן. הכסא יוצא בתאוצה של 20 ג' בחלקיק השנייה הראשון ולכן היד השמאלית, שהייתה מושטת קדימה, יצאה ממקומה. פריקת כתף עם כאבים איומים. 3 אצבעות ביד ימין נשברו כנראה עקב פגיעה בדופן המטוס.

במבט למעלה אני מגלה שהמצנח במצב "חזייה" 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) ומדווה 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 שנתרו לי שתי אצבעות לשם כך).

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 ומצידוד המילוט שבחגורה ומנסה לעלות על הסירה.

אני מופתע לגלות שהרבה מצידודי המילוט שאמורים לעבוד רק בהפעלה יזומה מצדי כבר פועלים ללא התערבותי. הצבע השחור האמור להיות מפוזר כנגד כרישים, הצבע הירוק הזרני 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 הצידוד 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 גילוח.

במסוק גוזרים מעלי את חליפת הג'י ואת סרבל 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. אני 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 גילוח 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 כוויית על הפנים והידיים. ההתרגשות שלי מהופעתו היא חזקה ביותר."



יוסי יערי החבוש לאחר הנטישה

## הטייס הראל גילוץ שיחזר גם הוא את האירועים. הכותרת שנתן לדבריו היתה: "החיים והמוות, פחד ואומץ, טייס ורופא" <sup>v</sup>

כק"מ לפני חציית קו חשנו לפתע פגיעה חזקה מאוד בגחון. הרגליים צלצלו. הסתכלתי על מכשירי המנוע, על כל מה שאפשר היה להסתכל. הכול היה בסדר. הודעתי שנפגעתי ושבינתיים הכול נראה בסדר ואנחנו ממשיכים בגובה נמוך. הטיסה נמוך בנקודה זו הייתה משום שזה היה עדיין באזור אמ"ט של התעלה ואם היינו מושכים לגובה היינו נפגעים מטילים.

יערי היה הראשון שהבחין שמהו קורה. הוא אמר: "שים לב, אני מתחיל להריח משהו". הכנסתי את הראש עוד פעם אצלי לתא וראיתי קודם כל נורית "גנראטור שמאל OUT" דולקת ולאחר מכן מתחיל לצאת עשן מהפנלים של הרצפה.

מיד כשיערי אמר שהוא הריח משהו, שמנו שנינו חמצן ל 100% והפסקנו את הדיחוס של התא אבל כשראינו שהעשן ממשיך להיכנס לתוך התא, למרות שהדיחוס מופסק, אז היה ברור שפה העניינים לא יסתדרו כל כך טוב. בשלב זה היה לי ברור שאנחנו הולכים לנטישה. כאשר היינו מעל הים משכתי וכחמש עד עשר שניות לאחר המשיכה המטוס התחיל לנפנף בכנפיים ימינה ושמאלה ללא שליטה כשעשן רב מתחיל להיכנס לתוך התא.

אני ידעתי שעדיף לנסות לחצות את המפרץ ולא לצנוח בים, (ארצי, רונן ופלאג נשאר בים), בטח שלא קרוב לחוף שלהם, אבל דברים כאלה לא ניתנים לבחירה. בגובה 3500 רגל, מצב אף מעלה, מהירות אחרונה שאני זוכר הייתה 450, כשעוד היינו בגובה נמוך, מנוע יבש מלא, חשבתי לפתוח מבער אבל החלטתי שזה רק יסבך את המצב ולכן לא פתחתי, אני שולח את הידיים לידיה הפלטה.

זה רגע מאוד לא נעים. קשה לעשות את זה. לא נעים לעזוב אווירון אבל כשמתחיל להיות עשן ואין מה לחפש בתוך אווירון, ועוד באווירון בלי שליטה, אז זה הזמן לצאת. משיכה בידיה הפלטה. אני שומע את יערי יוצא, את ה"פלופ" הזה שלו. עוצם את העיניים, מחכה ליציאה שלי והיציאה לא באה. אני בתוך התא, עדיין רק עשן, ולפתע מתפרצת אש חזקה מאוד מהרצפה. לפחות מהרצפה. ראיתי מהריבוע של הרצפה. אני שולח את היד לידיה החרום הצהובה. מושך אותה אחורה והחופה תקועה. שולח את היד לידיה השחורה ועד כמה שאני זוכר היא הייתה תקועה ולא הלכה אחורה. שולח את היד הימנית לפתיחה רגילה, עד כמה שאני זוכר העברתי את היד למקום הנכון וביצעתי את התנועה, אבל לא הייתי חותם על זה. לאחר מכן אני נותן מכת עידוד חזקה מאוד לחופה שתיפתח והחופה שמה.

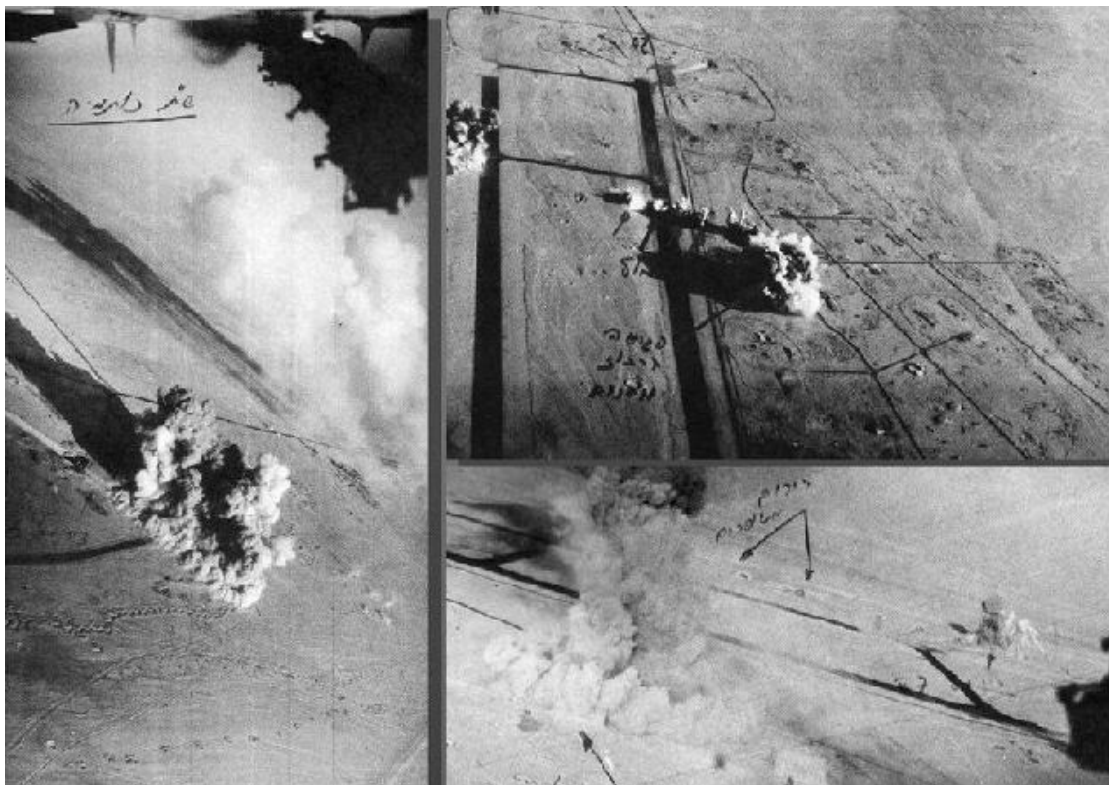
באותו זמן אש חזקה מאוד בתוך התא. אני מסתכל קדימה. לא יכול לראות את האופק. לא יכול לראות החוצה כלום. רק רואה אדום עמוק וזוהר עם עשן. כתנועת יאוש אחרונה אני מנסה ליישר את המטוס אבל הוא מתגלגל. יש לי הרגשה שאנחנו כל הזמן בגלגול שמאלי ואז אני מתכווץ בתא. בשלב זה ידעתי שבעצם נהרגתי. הצטערתי שאני הרוג הראשון של הטייסת. אני מספיק לחשוב על אשתי, על אימא שלי, ולא יודע אם המוות יבוא לי מהאש בתוך התא או מהפגיעה של המטוס באדמה, משום שלא יכולתי להעריך מה מצב האף שלו. נזכרתי בחרקים שנכנסים ללהבה של נר ומתפוצצים בשריפתם. אני מתכווץ. מופתע מכך שהאש לא כואבת לי. עתיד אח"כ לכאוב עם הבהובים. וכאן, לפני שאני ממשך, אני אעבור לסיפור של הנווט.

מיד לאחר המשיכה ניתק הקשר ביני לבין הנווט. העשן בתא הנווט היה הרבה יותר חריף מאשר בתא הטייס. באיזשהו שלב יערי החליט שאנחנו נוטשים ו"להנטיש" אותי. שולח את היד שלו לידית ההפלטה. סובב אותה, או עמד לסובב אותה, ובאותו רגע אני העפתי אותו החוצה. כתוצאה מכך הוא שבר את האצבעות של היד הזו. כיוון שהוא גם לא היה מוכן לנטישה הוא גם הוציא את הכתף ממקומה. יערי צנח ב 2/3 המפרץ. 1/3 לטובתנו, 2/3 רחוק מהצד שלהם.

עוברות כ 5 עד 10 שניות מאז שהחלטתי שנהרגתי. אני בכלל לא מוכן לנטישה. לא זוכר שהחופה עפה. מרגיש מכה. לא מכה, למעשה מעין שליפה כזו, די עדינה, די רכה, נעימה מאוד בנסיבות, ואני מוצא את עצמי תלוי מתחת למצנח. מרים את הראש לראות שהמצנח לא שרוף, (ונזכר בבדיחה, אם המצנח שרוף, לפחות שהאמבולנס יחכה למטה...) הוא לא שרוף אבל יש בו שני קרעים, די גדולים, והמצנח קטן בצורה מזעזעת. (איפה המצנח האמריקאי מקורס צניחה).

ריח של בשר שרוף. אני מסתכל על הידיים: אדומות, שערות קצרות שחורות עומדות בהם, הורידים בולטים, עור מקולף. הפנים בוערות לי. הסרבל שרוף. כנ"ל הג'יסוט והנעליים. אני מוציא את ה"רינה", מוודא שהיא קשורה, מעביר ל GARD (מכוון שהאצבעות היו שרופות, ההעברה הייתה על "בשר חי" ומאד לא נעימה) ומודיע: "שטיח 1 נטש". כמו שאני זוכר זה היה די בשקט ולבטח עם הרבה מאוד שמחה. הודעתי שאני מעל היבשה, מעל ראס מטרמה. זו הייתה טעות, הייתי מעל ראס מסלה. ברגע ראשון לא הייתי בטוח שאני מעל שטחנו, כי לא ידעתי אם המטוס פנה חזרה או לא. הסתכלתי לכוון השמש, הסתדרה לי.

עוד דבר שגרם והכניס אותי לספק זה שלא ראיתי את התעלה. אמרתי לעצמי שאם אני כל כך צפונה, הייתי צריך לראות את התעלה, ואת התעלה לא ראיתי.



שדה התעופה המצרי לאחר ההפצה

באוויר שמעתי את הדי ההתפוצצויות, ההפגזות. הסתכלתי למטה. הייתי כק"מ מערבית לכביש שהולך לאבו רודיס וכחצי ק"מ דרומית לכביש שהלך למעוז שלנו, שהוא נראה כמו מעוז שלנו, וזה הרגיע אותי כעוד נתון שאני אמנם בשטחנו. הודעתי שאני שרוף ושיבואו מהר. לא ידעתי בדיוק מה המצב שלי. שמעתי את ההליקופטר שהיה בראס סוודר או באבו רודס, אני כבר לא זוכר, יוצא כוון. ברגע שגמרתי להודיע, עברתי למצב BEACON.

היה לי מאד חשוב לראות היכן האווירון שלי התרסק. למרות הידיים החשופות מעור הצלבת את מייתרי המצנח כדי להסתובב אחורה ונדמה לי, אינני בטוח, שראיתי את ענן העשן כחמישה ק"מ לכוון צפון מזרח. שחררתי את המיתרים והתחלתי להתכוון לנחיתה. באיזשהו שלב היה נדמה לי שאני נסחף לים. ניסיתי למשוך במיתרים, בלי הצלחה. גם לא היה לי כוח למשוך. הידיים לא עבדו כל כך טוב. זה כאב מאוד. במבט כלפי מטה, הנעלים שלי נראו כגחלים לוחשות. הסירה לא נפתחה אבל לא הייתי ער לכך, עד שלא הגעתי לקרקע, וגם כשחשבתי שאני עשוי ליפול לים לא פתחתי את הסירה. יתכן שבשלב יותר מאוחר הייתי מנסה לפתוח את הסירה, אם הייתי רואה שאני נופל לים, אבל קשה לדעת.

אני מעריך שנטשתי בערך בגובה 5000 עד 6000. הצניחה הייתה ארוכה, כחמש דקות, כשבסוף היא הולכת ונעשית מהירה מאוד. אני מצמיד רגליים ואומר לעצמי "רק לא לדפוק משהו בצניחה". מצמיד את הרגליים, פוגע בקרקע במכה כבדה, תוקע את שתי הרגליים שלי לתוך מדרון של גבעה. צנחתי על גבעה ב 45 מעלות ומיד הרגל השמאלית שלי קופצת ממקומה, פשוט עד הברך. מהברך מתחילה הרגל בצד של הברך. ניתקתי עצמי מהטורסו והחזרתי את הרגל למקום, פשוט ביד. הרגל קפצה החוצה עד שלמדתי איזו תנועה לא לעשות ואז הרגל נשארה במקום. הסרתי את המיתרים של המצנח ממני, ניסיתי להפריד את הג'יסוט אבל הוא היה מולחם אלי. לאחר מכן הפרדתי את חגורת ההצלה האישית מהטורסו, שמתי אותה עלי, לקחתי מים ושתיתי.

דבר ראשון, כשהגעתי לקרקע, ידעתי שאני פצוע ואמרתי לעצמי שבמלחמה הזו אני כבר לא אלחם. שלפחות יצאתי חי מהמלחמה הזו. בהרהור שני אמרתי לעצמי: "אתה עוד לא חי. עוד צריך להוציא אותך מפה ואח"כ עוד נראה מה יהיה איתך בפנים, בידיים וכן הלאה. איך תיראה בכלל כל החיים". הייתה לי דילמה אם לפתוח את הסירה ולהוציא ממנה ציוד או לא. היו לי בעיות לזוז עד שלמדתי את הטכניקה שפשוט צריך לזחול על הגב. מיד כשהגעתי שמתי את ה"רינה", במקום הכי גבוה שעל ידי, על מצב BEACON ולאחר מכן התחלתי לזחול על הגב בתוך ערוץ, לטפס על הגבעה, להגיע למקום יותר גבוה, כשאני נושא איתי רק את החגורה האישית. לא ידעתי אם זה שטח מוחזק ע"י המצרים או לא, אבל בתוך הערוצים אי אפשר היה לראות אותי וזה היה מקום די טוב מבחינה זו.

כעשרים דקות לאחר מכן הגיע ההליקופטר יסעור מכוון הים. זה עוד פעם הכניס אותי לשוק, שאני בכל זאת בשטח שלהם. כשהוא היה קרוב אלי היה לי ברור שהוא רואה אותי. גם המצנח היה חצי פרוס והוא היה יכול לראות את זה. עברתי למצב דיבור והודעתי לו שאני פצוע, כלומר אני "דפוק" ולא אוכל להגיע אליו ברגל והוא יצטרך לשלוח מישהו להוציא אותי. הוא התחיל לבצע נחיתה, התרומם ונחת פעם נוספת. הניתור הכניס אותי לדילמה, אולי יש פה ערבים בסביבה. אבל הוא נחת ומילא אותי בחול, בזמן שאני עם כל הפצעים חשופים. יצא משם צוות של שייט ולוחם. אני לא בטוח אבל אולי היה גם רופא. הם רצו והכניסו אותי לתוך ההליקופטר. הוא המריא.

תקעו לי מורפיום, גזרו לי את הסרבול, הג'יסוט והנעליים. אמרתי להם שיש אקדח בסרבול והם הוציאו אותו. (שחר לימד אותנו לטוס עם שני אקדחים. אם תופסים אותך ואומרים לך לזרוק את האקדח, בזמן שמשוהו מרים אותו, אתה תוקע בו עם האקדח השני). שאלה ראשונה ששאלתי הייתה אם אנחנו בשטחנו. אמרו לי שכן. שאלה שנייה הייתה האם אני אחיה מזה. הרופא תקע בי מבטים מודאגים. רופא צעיר עם משקפיים. נראה לי מאוד מאוד מודאג. לכן הוא הכניס בי את הדילמה למרות שגם קודם חשבתי על זה. הוא אמר שזה בסדר וזה...זה...זה...

יערי היה איתנו. הוציאו אותו קודם מהמים. היו לו בעיות לעלות על הסירה אבל הוא הצליח. הגענו לרפידיים. 45 דקות לאחר מכן, חדר מיון. ניקוי ראשוני של הידיים. איזה רופא הוריד לי את הטבעת עם איזה פטנט עם חוט. אלוהים יודע איך הוא עשה את זה. וזה היה מוצמד לחזה שלי עד שהגענו לתל השומר."



הראל גילוץ לפני האירוע

**יוסי יערי איתר את טייס מסוק החילוץ אלי קסן שתיאר את נקודת מבטו בחילוץ בביטאון חיל האוויר בשנת 2005:**<sup>vi</sup>

"הצוות השני שחילצתי היה של פאנטום שהפציץ מטרות במפרץ סואץ. הצלחנו מיד ליצור קשר עם הנווט, שנשט לים והיה פצוע ברגלו. צוות החילוץ ירד לים ואסף אותו למסוק בלי בעיות. עם הטייס לא הצלחנו ליצור קשר. בשלב מסוים שמענו לחישה קלושה בקשר והתחלנו לחפש אותו באזור המשוער של נפילתו. לבסוף הגענו לטייס ששכב על הגב עם ידיים ורגליים פשוטות מבלי יכולת לנוע. המנצח היה פרוש לידו על הקרקע, הוא לא דיבר או זז. הצוות הרפואי שיחרר אותו מיד מהמצנח, והתברר שהוא פצוע קשה מאוד. העלינו גם אותו על המסוק ופינינו אותו לבית חולים. מאוחר יותר התברר לי ששמו הראל, ושכנו חבר טוב של הבן שלי. עד היום אנחנו חברים טובים מאוד."



## שאל עוזרי בצניעותו לוקח הכול בפרופורציה וממעיט מתפקידו באירוע:

"אני לא חושב שהייתה לי תרומה משמעותית בחילוץ, כי הייתי ילד צעיר שעוד לא חווה כלום בחייו, וגם את התפקיד הזה קיבלתי די באקראי ערב המלחמה. אני תמיד זוכר בחיוך את קורס הצניחה המזורז שעברתי (הקורס הקצר ביותר בתולדות צה"ל...). אחד הטייסים נתן לי מצנח בטן ואמר לי שאם אני מרגיש באוויר מצבי טוב, כי אני לא לכוד בתוך השברים של המסוק, וכל מה שעלי לעשות זה למשוך בידיית כדי לפתוח את המצנח ☺"



שאל עוזרי לאחר המלחמה

## על הדברים הגיב יוסי יערי:

שלום שאל, אל תקטין את חשיבותך בהשתתפות באירוע. זה היה עניין של דקות שאולי היית נאלץ לבצע פעילות הרבה יותר משמעותית מצידך. רק לפני שנה נודע לנו, מפיו של הנווט שהוביל את המבנה, שלא היינו רחוקים מכך שתיאלץ להילחם שם. אותו נווט סיפר כי בסיבובים מעל גילוף הם ראו מספר רכבים המגיעים לכיוונו מכיוון הארמיה השלישית, וירדו לבצע פס צליפה. לאחר הניסיון הראשון הרכבים עדיין לא עצרו ולכן חזרו לבצע יעף נוסף, שגרם לעצירתם.

## סוף דבר

יוסי יערי, השתחרר בדרגת סא"ל לאחר מגוון תפקידים בחיל האוויר, טס כנווט וצלם בחברה אזרחית העוסקת בתחום צילומי אויר. כיום עוסק בתחום המחשוב לעיצוב פנים.

הראל גילוף, למד רפואה במסגרת הצבא ופיקד על יחידה רפואית בחייל. השתחרר בדרגת סא"ל. היום רופא מומחה בקרדיולוגיה, מנהל היחידה לטיפול לב נמרץ במרכז האוניברסיטאי "סורוקה" בבאר שבע.

אלי קסן, השתחרר כמפקד טייסת, עבד בתעשייה הכימית בארץ ובחו"ל כעשרים שנה, היום צייר.

שאל עוזרי, בוגר המחלקה לאלקטרוניקה פיזיקאלית, חוקר באוניברסיטת תל אביב ומפתח ציוד רפואי בתעשייה.

כל השותפים לאירוע נמצאים בארץ להוציא טייס הפאנטום הראל גילוץ הנמצא בשנת שבתון כרופא באוסטרליה. הוא מיועד לחזור לארץ בסוף השנה (2011) ואז מן הסתם יפגשו כל גיבורי האירוע לחלוק חוויות פנים אל פנים.

אז מי אמר שאין מקריות בעולם? או אולי "הכול צפוי והרשות נתונה" וכל מה שצריך לקרות יקרה בעיתוי המתאים לשר ההיסטוריה.

---

ii "פלוגה י' בסופה" עפר דרורי, 2005

ii [פרש](#)

iii

<http://www.fresh.co.il/vBulletin/showthread.php?t=492592&highlight=%E4%E2%E9%E7%E4+%E4%E0%E7%F8%E5%F0%E4+%F9%EC%E9>

iv [באתר פלוגה י'](#)

v [באתר פלוגה י'](#)

vi [באתר פלוגה י'](#)