

## ביקור חברי האגודה בבסיס ח"א בחצור

לאחר שביקרנו כמעט בכל בסיסי ח"א, הגיע גם תורו של בסיס חצור. ארגון ביקורים בעבר היה פשוט ונעשה ישירות מול גורמים בכל בסיס. הפעם טרטרנו בהלוך ושוב במשך חודשים את משה אקלר, האמון על ארגון הביקורים. מסתבר שדובר צה"ל אימץ את נושא הביקורים בכל בסיסי צה"ל ואנו נקלענו לתוך מלחמת היהודים הזו, כאשר יד ימין אינה יודעת מיד שמאל. כך כנראה זה יהיה גם להבא.

13/6/10, יום ראשון, 9:15 בבוקר – האוטובוס הכמעט מלא של האגודה מגיע לשער הבסיס ומצטרפות אלינו 3 חיילות, שאחת מהן, איך לא, כלב השמירה של דובר צה"ל. נכנסים פנימה ומיד מתחילים מלמולים ומבטי חברים לכל עבר, בניסיון לאתר מבנים ומתקנים כפי שזוכרים אותם משירותם בבסיס לפני 30, 40 ו-50 שנה. ואמנם יש עדיין כאלו ולא רק לפני 50 שנה, אלא עוד מימי הבריטים, כפי שראינו גם בתל-נוף.

מיד לאחר הכניסה, עוברים ליד מגרש מאובק עליו ניצבים מטוסי עבר: אורגון, מיסטר, סמב"ד, מירז', כפיר, סקיייהוק, פנטום וכו' וכו'... הם נראים כקונכייות ריקות חסרות חיים, אנדרטאות מתפוררות של עבר מפואר, כאשר כל אחד מהם היה שווה-ערך זהב למדינה במאבקה למקורות רכש. יש לנו עוד מה ללמוד בנושא טיפוח ותחזוקת מורשת.

חצור הינו שדה בריטי ומבנהו כזה: בשונה מבסיסים אמריקאיים, שם המסלולים מקבילים וכך גם מסלולי ההסעה, כאן שני המסלולים מצטלבים ומסלולי ההסעה מעגליים ומקיפים את המסלולים, בדומה למה שהיה במגידו ושדות אחרים. יוצאים מהאזור הבנוי ונוסעים לאורך גדר הבסיס. מימיננו, חורשת אקליפטוסים ובתוכה בונקרים ומבנים נטושים שראו ימים טובים יותר ומרמזים כמה וותיק בסיס זה. בסיס חצור המוגדר כ"כנף 4", היה בזמנו הבסיס הקרבי ביותר של ח"א והתחרה על תואר זה עם בסיס רמת-דוד ("כנף 1"). כיום נראה שזוהרו עומעם: שוכנות בו רק שתי טייסות, טייסת 101 המיתולוגית ("טייסת הקרב הראשונה") וטייסת 105 ("טייסת העקרב") הוותיקה שאליה מועדות פנינו, לעומת 3-5 טייסות בכל הבסיסים האחרים.

מגיעים לטייסת ולפני שמדברים, קודם כל... אוכלים. הוגש כיבוד קל בחן רב ובפינת אותו החדר, אלבומי הטייסת ופינת הנופלים. חברים מתגודדים סביב תמונות הנופלים ומעלים זכרונות, מי מתוך היכרות אישית ומי מתוך סיפורים. משם, לאולם התדריכים/תחקירים המרווח, הנוח והמאובזר, כפי שראינו בכל הטייסות בהן ביקרנו בשנים האחרונות. בכלל, כל מבנה הטייסת מרווח מאוד, מאובזר וממוזג, כל כך שונה מהצריפים הצפופים והלוהטים של שנות ה-50-60. קיבל את פנינו סמ"ט ב' של הטייסת, סרן חביב מקיבוץ גניגר ששומר עדיין על הגחלת הקיבוצניקית הנמוגה בקרב הטייסים שבשנים עברו היוו רוב בין הטייסים. הסבריו מלווים במצגת מסודרת של תהליך התקדמותו של טייס כיום בח"א (ארוך בהרבה מאשר בעבר), על המבנה הארגוני של ח"א, של בסיס חצור ושל הטייסת תוך פירוט תפקידיה ויכולות המטוס אותו היא מפעילה, ה-F-16D "ברק" הדו-מושבי ולהמחשה הקרין מספר הקלטות ממבצעים בשנים האחרונות, שהמחישו את יכולת הפגיעה הנקודתית של החימוש אותו נושא המטוס. כללית, הטייסת אמונה הן לתפקידי אוויר-אוויר והן לתקיפת מטרות קרקע, אם בסיוע לכוחות קרקעיים ואם לתקיפות ארוכות טווח.

יוצאים לדתקיי"ם וברקע שומעים נהמת מנועים מתעוררים ולאחר מספר דקות, שאגת מבערים בהמראה (קצת מאוחר, יום ראשון...). מגיעים לשורת דתקיי"ם בתוכם ספונים מטוסי F-16 מלאי חן. בדרך כלל המטוסים האמריקאיים אינם ידועים בחינניות שלהם, הם גדולים, חזקים ולעיתים כמעט גסים ודוגמא טובה ומאפיינת הוא הפנטום. ה-F-16 נולד בשנות ה-70 כמטוס קרב קל ועל אף שמאז נוספו לו תכונות רבות ושלל משימות, הוא שמר על מבנה נאה, עדין ואלגנטי המזכיר את הקווים הנאים והאלגנטיים של המטוסים הצרפתיים. במקור נבנה כמטוס חד-מושבי (F-16A "נץ") עם דגם דו-מושבי לאימון (F-16B "נץ"). ה-F-16D שבטייסת נבנה עפ"י ספציפיקציות של ח"א הישראלי עם דרישה למטוס דו-מושבי (בשונה ממטוסי ה-F-16 של ח"א האמריקאי שהינם חד-מושביים) ובשל מכשור אלקטרוני רב, נוספה לו "גיבנת" לכל אורכו, מתא הטייס ועד לשורש מייצב הכיוון. בח"א כונה דגם זה "ברק" וכך גם מטוסי ה-F-16C החד-מושביים. מטוסי ה"ברק" נרכשו בשתי עסקאות: הראשונה, בעסקת PEACE MARBLE 2 בשנים 1986-88 שבמסגרתה נרכשו 51 מטוסי F-16C ו-24 מטוסי F-16D, כולם בלוק 30. השנייה בעסקת PEACE MARBLE 3 בשנים 1991-3 שבמסגרתה נרכשו 30 מטוסי F-16C ו-30 מטוסי F-16D, כולם בלוק 40. כיום מופעלים מטוסי ה-F-16D בח"א בטייסת 105 ("טייסת העקרב") בה ביקרנו ובטייסת 109 ("טייסת העמק") ברמת-דוד. הוספת איש צוות בנווט/מפעיל מערכות, אמנם מקטינה נפחים ומגדילה משקל, אך מגדילה את וורסטיליות המטוס ומאפשרת ביצוע מגוון רחב יותר של משימות ונשיאת חימוש מגוון יותר. ח"א בחר בקונספט הדו-מושבי עבור מטוסי ה-F-16 ואמנם, הדגם החדש ביותר של המטוס בח"א, ה-F-16I "סופה" (בלוק 52+), הוא דו-מושבי וחיצונית דומה מאוד ל-F-16D, למעט מיכלי הדלק התצורתיים הצמודים משני צידיו המוסיפים 3000 ליברות דלק ולכן גם טווח.

מהטייסת עברנו למרכז הסימולטורים, הכולל כיום סימולטורים למטוסי F-15. הסימולטור בנוי מכיפה גדולה שעליה מוקרנת התמונה בזווית רחבה ויש שני סוגי תאי טייס: של מטוסי F-15A/B/C/D ("בז") ושל מטוסי F-15I ("רעם"). הסימולטור משמש לתרגול תהליכים שונים, כולל טיסות ונחיתות מכשירים, תרגול חירומים וכ"ו וכן, אימון חורף עם מבחן שכל טייס F-15 חייב לעבור ולהצליח בו מדי שנה. בעבר, ההדרכה והתחזוקה של הסימולטורים, נעשו ע"י ח"א, כיום ח"א עושה את ההדרכה, אך התחזוקה מבוצעת ע"י אלביט. בעתיד הקרוב יורחב המרכז ויקלוט סימולטורים גם של ה-F-16I "סופה".

השעה 12:00. חזרה לאוטובוס. תם הביקור.

## ערך: דוד קומפורטי