

## סטירמן – חוויה אווירובטיקה

נעים לחזור לטוס בסטירמן ולעשות אווירובטיקה אחרי 43 שנים ועוד עם דדי רוזנטל, צנחן חופשי, טייס קרב וקפטן 747/400 באל על.

קצת היסטוריה: למעשה הטיסה הראשונה שלי בחיים הייתה טיסת אווירובטיקה בסטירמן, זה היה בשנת 1966 עת לקח אותי חבר ילדות, אמנון תמיר, לשדה בהרצלייה שהיה אז מסלול כורכר פשוט עם כמה מטוסי סטירמן ישנים מחיל האוויר שהוסבו למטוסי ריסוס של חברת מרום וכמה מטוסי פוני של חברת כימאוויר, כדי לטוס על הסטירמן המשופץ שבנה קרוזו רוזנטל. קרוזו שהיה בעל מוסך בכפר שמריהו היה מכונאי מוכשר שאהב מטוסים ושיפץ גרוטאה של סטירמן מעודפי חיל האוויר שבתקופה ההיא שימש מטוס האימון הראשוני של ביה"ס לטיסה של חיל האוויר, שלאחריו עברו להרוורד ולמטאור והפך אותו למטוס אמין לטיסות אווירובטיקה. נכון שהמטוס היה אז פרימיטיבי ללא מתנע ומצבר וההנעה הייתה ע"י מנואלה ידנית וללא רדיו ואינטרקום והקשר בין החניך והמדריך הייתה צינורית פלסטית מחוברת לאוזניה בכובע העור של טייסי מלחמת העולם הראשונה ובקצה השני משפך קטן אליו דיברו. אבל הכול פעל. וכך אחרי הטיסה הראשונה על הסטירמן עם זמי הטייס שהראה לי מה זה אווירובטיקה, נכנס בי ג'וק הטייס והתחלתי לקחת שיעורי טייס עם המדריך הגדול "צוציק" משה רוזנברג טייס קרב ומדריך שעבד אז כטייס ריסוס ומצא זמן להדריך פריקים לטייס כמוני.



הטיסה הראשונה בסטירמן של קרוזו עם זמי

מדריך הטיסה סגן נחמה רוזנברג (צוציק) באמצע, מדגיש תרגיל טיסה לחברי



את דדי הבן של קרוזו ז"ל הכרתי כשהיה ילד בן 13 שקיבל במתנה לבר המצווה חמור לרכיבה והיה מסתובב בשדה ובכל הזדמנות טס על הסטירמן. בגיל 15 כבר ידע להטיס ולבצע אווירובטיקה מדהימה.

הנער בגר המשיך לטוס וגם לצנוח, בשנת 1972 הגיעו לשדה בהרצלייה שני חברה מדרום אפריקה בראיין וקליף, עולים חדשים שביקשו לצנוח צניחות חופשיות. עד אז חשבנו שרק בצבא צונחים אבל אלו הביאו מצנחי ספורט "פרהקומנדר" והסבירו לנו שבכל העולם יש ספורט אזרחי של צניחות חופשיות וצריך להקים מועדון כזה בארץ. ומי נרתם למבצע הקמת המועדון? קרוזו דדי אמנון ואני. ריצות למנהל ויכוחים עם שחורי עד שלבסוף נאות מנהל התעופה ואישר הקמת מועדון צניחה בשדה התעופה הנטוש בעין שמר. החלה תקופת הצניחות החופשיות שהיוו את הגרעין לכל מועדוני הצניחה החופשית בארץ.



הנבחרת

הישראלית באליפות העולם בסגנון RW (Relative Work) עם קרוזו ודדי בתקופת הצניחות



משלחת מועדון הצניחה הישראלי בפתיחת אליפות העולם בוורנדורף גרמניה

חלפו להם שנים דדי התגייס לקורס טייס ואני קיבלתי הצעות עבודה באפריקה ובשנת 1978 עברנו להתגורר בניגריה אחר כך בחוף השנהב ובקניה לתקופה של קרוב לעשרים שנה שם המשכתי לטוס ולצנוח אולם הקשרים עם דדי כמעט ונותקו. בשנת 2002 חזרנו לארץ. באחד הטיסות שלנו לקנדה שם מתגוררת בתי והנכדים הודיע הפרסר בתחילת הטיסה כי הצוות בטיסה



הוא דדי רוזנטל הקפטן וסמדר טייסת המשנה . מיד שלחתי עם הדיילת את כרטיס הביקור שלי לקפטן ואכן תוך כמה דקות הגיעה הדיילת עם הזמנה להתארח בקוקפיט . חודש הקשר ומכאן קצרה הדרך לסטירמן.



עם דדי וסמדר בקוקפיט של ה 767 בגובה 36000 רגל מעל לאטלנטי

דדי המשמש במילואים כטייס ראשי של מוזיאון חייל האוויר מטיס את הספיט השחור של עיזר וויצמן כמו הסטירמן וההרוורד במסדרי כנפיים בחצרים.

כמו כן דדי מטיס סטירמן עם רישוי אזרחי שנרכש בארה"ב ומוצב במנחת מגידו בהגדר שבקצה המסלול . אז ביום שבת אחת יש הזמנה מדדי לבוא למגידו ולהיזכר באווירובטיקה בסטירמן . ואכן די מהר נזכרים להטיס המטוס ולבצע אווירובטיקה בסיסית, החוויה עצומה .



ממריאים בסטירמן, סטיק מלא קדימה מצערת מלאה קדימה והמנוע הכוכבי 7 צילינדרים עם 220 כ"ס מתחיל לעלות טורים ל1500-1700 סל"ד (המגבלה 2100 סל"ד) ומושך את המטוס המסבסב שמאלה בגלל סיבוב המדחף ולכן דורש רגל חזקה לשמירת אמצע המסלול, המטוס צובר מהירות ב55 משיכה בסטיק והמטוס מתרומם נסיקה במהירות 65 עולים לגובה 2 ומתחילים אווירובטיקה. מתחילים בלופ – הורדת אף צבירת מהירות ל 120 ואז סטיק לבטן מרגישים מיד את ה G החזק, הראש מוטה חזק אחורה על מנת לראות את האופק מגיח בקצה הלופ שחרור קל בסטיק המטוס משלים הלופ שוב המהירות עולה ל120 ושוב סטיק בבטן וממשיכים ללופ שני משלימים הלופ ומתחילים לופ שלישי שוב סטיק לבטן אבל הפעם ראש מופנה שמאלה ב 90 מעלות במצב אנכי הטיה חזקה של הסטיק שמאלה ומבצעים גלגול חבית מושלם השמיים למטה הארץ למעלה ושוב חזרה לאופקית וישרה , כף לא רגיל ושוב צלילה קלה, אוספים מהירות לתרגיל הבא פניית הזדקרות אנכית - סטיק חזק לבטן משחררים סטיק כשהמטוס אנכי לקרקע ומטפס למעלה כאילו תלוי על המנוע המהירות יורדת וכשמתחיל



לרעוד לפני ההזדקרות, רגל מלא שמאלה והמטוס מבצע סבסוב על ציר מפנה עף מטה תוך שחרור סטיק קדימה ואל מחוץ לפניה עד מצב אף מטה אוספים קצת מהירות ומתיישרים. חוויה שמימית.



אחרי המראה במגידו



גובה 3000 רגל ימין נקי שמאל נקי מתחילים.



משיכה חזקה סטיק לבטן, מרגישים G חזק והראש כבד.



השמיים למטה והקרקע למעלה - גלגול חבית מושלם



הנחיתה בסטירמן די קשה לא רואים את המסלול וצריך להעיף מבטים לצדדים כל הזמן על מנת לשמור על אמצע המסלול

כתבה "באוויר" על דדי רוזנטל מאת מיכל פלד-פליישר

לפני שנה, אחרי 30 שנות טיסה, נפצע אל"מ דדי רוזנטל בתאונת צניחה, שאחריה קורקע והפסיק לטוס במטוסי קרב. מגיל 15 הוא באוויר וברקורד שלו טיסה על עשרות סוגי מטוסים - בארץ ובעולם. בין היתר, הוא הטייס הרשמי של הספיט השחור, מטוס הדגל של מוזיאון חיל-האוויר. בתור אחד שבילה שבוע בכלא בגלל טיסה פרועה מעל קיבוצו, הוא לא מתלהב מסגנון הטיסה העכשווי, המרובע והבטיחותי. "אותנו אימנו להיות דוברמנים", הוא אומר בסגנונו הייחודי

יוני 1975. לחדר של מפקד טייסת ראשוני-קרב בבית-הספר לטיסה נכנס חניך למשפט. אתמול סירב לטוס עם המדריך, לא הכין את המטלה שלו (למלא מחברת צבאית במשפט "לחיץ לבן - לחיץ אדום") ודרש בתוקף להישפט. מוזר. החניך הזה הוא דווקא טייס טוב, הראשון מהקבוצה שלו שטס סולו והיחיד שעבר את צ'ק-15 בטיסה אחת. עד עכשיו מילא מחברות בדבקות ראויה לציון. ועכשיו הוא צועד אל תוך החדר, עם הכומתה על הראש, מוכן להישפט.

"אתה נכנס למשפט על אי-ביצוע מטלה", אומר מפקד הטייסת.

"כן, ואני רוצה לדבר איתך", עונה החניך למפקד המופתע.

"אתה יודע מה, תוריד את הכובע. שב, נדבר. מה קרה?"

"עד היום לא אמרתי שום דבר", מתחיל החניך בקול בוטח, "אבל החבר'ה כאן נותנים לי כל הזמן בראש. מה, בגלל שאני התקדמתי ואני טוב, הם נותנים לי בראש? המדריכים כל הזמן בונים לי קיר. אני מטפס והם שמים לי עוד שורה של לבנים. אם זה יימשך, אני מדיח את עצמי והולך הביתה, נגמר הסיפור."

"הבנתי אותך", אמר המפקד והתרווח בכסאו, מופתע מתעוזתו של פרח-הטיס שלפניו. "ואני רוצה להגייד לך עוד דבר", ממשיך פרח-הטיס. "אם אני נשאר בקורס, אני לא מוכן לטוס יותר עם המדריך הזה."

מפקד הטייסת, ארנון לבושין, הינהן בחיך וביטל את המשפט. למחרת הוחלף המדריך. זהו, בקיצור, אל"מ (מיל') דדי (עודד) רוזנטל.

בכל מסדר כנפיים שבו נערך מפגן אירובאטי, נשמעת במערכת הכריזה אותה הודעה: "ומטיס את הספיט השחור - דדי רוזנטל!" אותו פרח-טיס, שהציב תנאים למפקד הטייסת, מלווה עכשיו מהאוויר עשרות טייסים צעירים ביום המרגש ביותר



בחייהם. "אני אטוס על הספיט עד שיבקשו ממני ללכת, או אולי עד שאני אמות", הוא אומר בחיך. טיסה בשבילו היא תחביב, מקצוע ואהבה גדולה, שהחלה בגיל צעיר ונמשכת עד היום.

בסוף חודש נובמבר לבש דדי בפעם האחרונה את הג'וט ועלה לטיסת פרידה מטיסת "אבירי הזנב הכפול", טייסת ה-F-15 הראשונה של החיל. זאת הפעם האחרונה שדדי טס ב-F-15, קיומה של הבטחה שהבטיח לעצמו לפני שנה, כשנפצע בתאונת צניחה ושכב בבית-החולים לאחר ניתוח גב מסובך. "עוד בבית-החולים התחלתי לחשוב מה אני עושה עם החיים שלי. החלטתי שאם אני לא אוכל יותר לצנוח ואם אני לא אוכל יותר לטוס, אז אני אפרד מצניחה ומטיסה. אני אעשה את כל המאמצים לטוס על מטוס עוד פעם אחת ולהגיד לו שלום".

בעקבות התאונה נאלץ דדי רוזנטל להפסיק לטוס בגיל 45, גיל צעיר יחסית לפרישה ממערך הקרב. ברקורד שלו 30 שנות טיסה, כשרק 24 מתוכן בחיל-האוויר. את טיסת הסולו הראשונה שלו עשה בגיל 15, במטוס הפרטי של אביו, סטירמן, ששיפץ בעצמו. "אבא שלי היה מכונאי והתחביב שלו היה טיסה. הוא היה משוגע לטיסה ואני פי שניים. התחלתי ללמוד לטוס בגיל 13 ובגיל 15 עשיתי סולו ראשון, כשהחוק אומר שאפשר לעשות סולו רק בגיל 17. טסתי על הרבה סוגי מטוסים, כמעט כל הסוגים שהיו בארץ: סטירמן, הרווארד, פיפר, חמישה סוגי צסנה, איילנדר, מטוסים חד-מנועיים ודו-מנועיים. היתה לי אובססיה לקבל על כולם רשיון טיסה. רשיון נהיגה עוד לא היה לי, אז הייתי מרכיב את החברה שלי על אופניים ונוסע לשדה-התעופה בהרצליה כדי לטוס".

באוגוסט 1972 התגייס רוזנטל לצבא, אך להפתעתו לא התקבל לקורס-טיס עקב בעיית שמיעה מינורית. הוא הוצב ביחידת הקשר של חיל-האוויר ובמשך כמעט שנתיים היה במעקב ביחידת הרפואה האווירית. "חודשיים לפני מלחמת יום הכיפורים החליטו לעשות לי ועדה רפואית. קיבלתי תשובה שלילית והופסק המעקב. זהו זה, נאמר לי, אתה לא הולך לקורס-טיס. הייתי מאוד עצוב. ידעתי שבכל מקרה אני קושר את החיים שלי לתעופה ורציתי להשתחרר מהצבא, לטפח לי את חיי התעופתיים בחוץ".

במלחמת יום הכיפורים סבל חיל-האוויר מאבידות רבות והצורך בטייסים חדשים גבר. חיל-האוויר נאלץ להגמיש את הקריטריונים לקבלה לקורס-טיס וחודש לאחר המלחמה כבר התייצב דדי רוזנטל בפתח בית-הספר לטיסה, עונד דרגות סמל. הוא סיים את קורס-הטיס בנובמבר 1975 ולאחר הקא"מ הוצב בצוות ההקמה של טייסת "התוכי המנפץ", טייסת סקייהוק חדשה שקמה בבסיס עציון שבסיני.

מרס 1977. הטייס הצעיר דדי רוזנטל נקרא לשיחה עם מפקד טייסת "התוכי המנפץ". על הפרק מעבר למטוס מתקדם, פאנטום. דדי לא מוכן. "דידי", הוא אומר למפקד הטייסת, "אני לא הולך לפאנטומים". המפקד מתרגז ושולח אותו למפקד הבסיס.

"מה אני שומע", אומר לדדי מפקד בסיס עציון, אורי אבן-ניר, "אתה לא מוכן ללכת לפאנטומים? הרי כל הטייסים הגדולים בחיל-האוויר טסים על פאנטום".

"כן", עונה דדי, "אבל אני רוצה ללכת למיראז'. אני לא רוצה מטוס יירוט-תקיפה, אני רוצה מטוס יירוט שעושה קרבות-אוויר. הפאנטום הוא מטוס כבד, בלטה. אם לא מיראז', אז אני מעדיף להישאר בטייסת, טוב לי ב'תוכי המנפץ'". אבן-ניר כעס ושלה את דדי בחזרה לטייסת. אחרי חודש הוא הוצב בטייסת "הסילון הראשונה", טייסת מיראז'. "הסילון הראשונה" היתה אז ה-טייסת, אומר רוזנטל, "ואני, בתור טייס צעיר, הייתי מבסוט. המיראז' היה מטוס נהדר. בסוף ההסבה למיראז' התחנתני עם אשתי, מאירה, ועברנו לגור יחד בקיבוץ שלה, תל-יוסף, קרוב לרמת-דוד. בתקופה הזאת, במקביל להסבה שלי, נפתחה בחיל-האוויר טייסת 'אבירי הזנב הכפול', טייסת ה-F-15. כשמטוסי ה-F-15 הגיעו לארץ, זה היה משהו, סדום ועמורה. לטייסת הזאת הלכו רק סגני-אלופים ורבי-סרנים, ואנחנו, בתור צעירים, בכלל לא חשבנו על זה. הסתכלנו על 'הזנב הכפול' כמו על דבר שאי אפשר להגיע אליו. לא האמנתי, שהחליטו להעביר אותי לטייסת הזאת". שנתיים וחצי מסיום קורס-הטיס כבר עלה דדי במדרגות טייסת "הזנב הכפול", ליומו הראשון בהסבה למטוס הקרב המתקדם ביותר שהיה אז לחיל-האוויר. "היום הראשון בטייסת זה יום שקשה לשכוח אותו. במיוחד בטייסת הזאת, שפתחה עידן חדש בחיל-האוויר. גם מבחינת המטוס המתקדם וגם מבחינת צורת ההתנהגות. הם אימצו את השיטה האמריקאית של סרבליים, סמלים, צעיפים. מקימי הטייסת היו הנסיכים של חיל-האוויר, בהחלט הנסיכים".

לאחר שנה בטייסת נשלח רוזנטל לבית-הספר לטיסה, שם הוצב כמדריך ומפקד קורס בטייסת מתקדם-קרב. שם גם החל הרומן שלו עם הצוות האירובטי. "מיד הגשתי את מועמדותי לצוות. אמרו לי רגע, אתה טס במתקדם, על סקייהוק, אתה לא טס בצוקית, אתה לא מספיק מיומן על המטוס. התעקשתי וניצחתי. קיבלו אותי לצוות האירובטי". ביוני 1979 השתתפה טייסת "הזנב הכפול" לראשונה בקרב-אוויר. זה היה קרב-אוויר, שחיכו לו הרבה מאוד זמן. ההפלות הראשונות של הטייסת היו גם הפלות הבכורה העולמיות של ה-F-15 וכולם ציפו להן בנשימה עצורה. "היתה נבחרת די קבועה בטייסת, שתוכננה להיות הצוות של קרב-האוויר הראשון והורכבה ממפקד הטייסת לשעבר איתן בן-אליהו, משה מלניק, יורם פלד, וגיא גולן ז"ל. לנו, הצעירים, לא נתנו אפילו להתקרב למטוסים. קינאנו, כעסנו, אבל הבנו שאין לנו סיכוי מול הנבחרת.

"בערך שלושה חודשים אחרי קרב-האוויר הראשון, ציוותו אותי לקרב-אוויר יזום. קרב-אוויר יזום זה לא דבר אקראי, יש לו משמעות מאוד רצינית מבחינת המוכנות שלך. אתה לא מפקד בקרב כזה. הרבה פחדו במלחמות, אבל לא במשימות מתוכננות.



אני לא זוכר מצב שבו יצאתי לפ"מ (פקודת מבצע) ואנשים פחדו או דיברו על פחד. מאמנים אותנו להיות דוברמנים. אין דבר כזה פחד.

"אמרתי לעצמי: 'אא אלה, כאן הולך להיות קטע'. ידעתי שאני מפיל בקרב הזה ושלא יכול להיות שאני לא אפיל. תיכננתי מה אני עושה עם המטוס כדי לשפר את הסיכויים שלי להפיל. כל החושים שלי התכוונו לזה שאני חייב לחזור עם מטוס. 'היינו במארב בגובה נמוך בצור. בני צינקר ורונו נצמדו למיגים הסוריים וניסו ליירט אותם ואנחנו דילגנו למקום קרוב יותר כדי לסייע להם. רביעיית מיגים הוזנקה לחתוך להם את הדרך ואנחנו באנו לפגוש אותם. כשראיתי את הבלפים על המכ"ם וידעתי שהולכים למפגש, לא האמנתי שזה קורה. זה היה מין חלום, שלא מאמינים שהוא יתגשם. 'היינו רביעייה מול רביעייה. אבנר נווה הפיל שני מטוסים, ישראל, כיום מפקד תל-נוף, הפיל מטוס אחד ואני הפלתי אחד. זה היה בלגן בלתי רגיל, המון אדרנלין ותחושה של התגשמות. בקרב עצמו עושים דברים שהם דומים מאוד לקרבות אימונים, רק שפתאום, כשיורים, יוצא טיל מהכנף. הטיל הזה טס למיג, והמיג מתפוצץ מול העיניים. מטוס יפהפה הופך לאדי מתכת, פשוט אדי מתכת. זה מדהים. הקרב נגמר ואבנר נווה צעק לכולם: 'נתק מגע, מערבה, מערבה', תוך 45 שניות הופלו ארבעה מיגים. בדרך חזרה לא האמנתי שזה קרה בכלל. מיד רציתי עוד.

"נגמרה החגיגה בטיסת ובערב, אחרי שכל החברה הלכו, אשתי שאלה אותי: 'תגיד, הטייס שירית עליו נהרג?' אמרתי לה: 'וואלה, אני לא יודע'. לא חושבים על זה בכלל, ממש לא חושבים על זה. והיא שאלה אותי: 'מה, לא חשבת על זה שעכשיו יושבת מישהי בדמשק שבעלה לא חזר?' היום אני יודע שהטייס הזה נטש ונשאר בחיים ואחרי הרבה זמן גיליתי שזה מקל עלי. כי התחרות האישית היא של מטוס מול מטוס, לא אדם מול אדם. אנחנו לא רוצים להרוג אנשים, אנחנו רוצים לנצח". לאחר ההפלה שב דדי לבית-הספר לטיסה, שם ניצב מולו אתגר מסוג אחר. איך מספרים לחניכים שהמדריך הנערץ שלהם, טייס F-15 שהפיל מיג-21 סורי, הולך לכלא לשבוע? "הייתי בתל-יוסף והרבה חברים טובים אמרו לי 'שמע, הרבה זמן לא היית כאן וגם כשאתה מגיע, אתה לא עושה רעש. לא יודעים שאתה מעל הקיבוץ'. אז יצא לי להיות אחרי זה באיזור, ביקשתי מהבקר גובה נמוך ועברתי בקיבוץ. עשיתי להם סדום ועמורה. ברדק רציני מאוד, הלולים עפו, פרות התחילו להטיל ביצים, משהו רציני, כי חיממו אותי. בעודי באוויר, מישהו התקשר והלשין. אני חוזר לטייסת מבסוט, פוצצתי את הקיבוץ. נכנסתי בדלת, עשיתי צעד אחד והרגשתי שאני מתרומם לאוויר. צינקר, מפקד הטייסת, עמד מאחורי הדלת, תפס אותי בחגור, הרים אותי ולקח אותי עם כל הציוד למשרד שלו. נכנסנו לחדר, הוא זורק אותי על הכיסא, מסתובב ואומר: 'תגיד, מה אני אגיד למאירה? מה אתה, אידיוט? מה אתה עושה?' טוב, מפקד הבסיס שפט אותי ושלה אותי לשבוע בכלא". שנה לפני שעמד להשתחרר, לקח רוזנטל חופשה ללא תשלום ונסע עם אשתו ובתו בת החצי שנה לטיול בארה"ב. אחרי שלושה חודשים קיבל טלפון לאמצע השום מקום ומפקד הטייסת החדש, משה מלניק, הציע לו להיות סמ"ט ב'. רוצה? התשובה היא כן והם חוזרים לארץ.

ביוני 1982 פרצה מלחמת לבנון, שבמהלכה הפיל רוזנטל מיג-23, יחד עם עוד טייס מהטייסת. "אם הייתי מפיל יחד עם טייס אחר, אז אולי הייתי מנסה להוכיח שהטיל שלי נורה שנייה לפני שלו. אבל זה היה חבר שלי מהטייסת, אז בכיף". בהמשך הדרך מילא רוזנטל תפקיד במטה החיל, היה סמ"ט א' בטייסת כפירים ופיקד על טייסת מדריכי הטיסה. כמי שאוהב לטוס על כמה שיותר סוגי מטוסים, בו-זמנית אם אפשר, הוא בהחלט נהנה בתפקיד האחרון שמחייב כשירות מלאה על שבעה סוגי מטוסים ומסוקים. בתקופה הזאת גם חזר לצוות האירובטי וקיבל את ההובלה. "כשקיבלתי את ההובלה של הצוות, החלטתי שאני עושה הופעה לקהל עממי. בדרך כלל, כשמרכיבים הופעה, רוצים להראות את השפיץ של השפיץ בטיסה, אבל לרוב הקהל אין שום מושג וזה לא משנה לו אם אני עושה איזה 'סנפ-רול' או תרגיל שהוא קשה מאוד מבחינה טיסתית. הדברים הכי פשוטים מרגשים את הקהל הכי הרבה.

"הסתכלתי על 20 סרטים של צוותים אחרים והקשבתי ל'וואו' של הקהל ולמחיאות הכפיים. הסתבר לי, שאם עושים ספירלית עולה וספירלית יורדת, הקהל שקט ולא עושה כלום. אם עושים איזה בלון או שושנה, כל הקהל צועק 'וואו' ופורץ במחיאות כפיים. החלטתי שנעשה תרגילים פשוטים ורק שני תרגילים שהם דאווין לטייסים, כדי להראות גם להם שהצוות הזה הוא הכי טוב שיש.

"לטייסים ידעתי מה אני רוצה לעשות, דברים שהם מיוחדים, שלא כל אחד עשה אותם. החלטתי ששניים יטוּסו הפוכים ושניים ישרים וזה כמובן תרגיל מרשים לטייסים. בתרגיל השני רציתי לעשות לופ הפוך, כי עד אז לא עשו כזה דבר. בדקתי וגיליתי שצוקית לא עושה לופ הפוך באהבה, אז עשיתי חצי לופ הפוך. עבדנו על זה המון זמן והצוות היה מבסוט. שמת יום אחד צלם מהבסיס למטה, רציתי לראות איך הלופ נראה. וזה יצא לופ מה-זה מגעיל מלמטה, זה היה נורא להסתכל על זה, מכוער בצורה בלתי רגילה. אחרי שאני מתאמץ, העיניים שלי מפוצצות וכל הראש שלי כואב מהג'י השלילי, מבחוץ בכלל לא ראו שאני הפוך".

בסיום תקופת ההדרכה רצה דדי לצאת ללימודים, אלא שאז קיבל הצעה שאי אפשר לסרב לה: פיקוד על טייסת "הנגב", טייסת F-16. "מבחינתי, פיקוד על הטייסת הזו היה עדיף על תואר. זה היה החלום שלי". בתקופת הפיקוד על טייסת "הנגב" עלה בו הרעיון לטוס במטוסי מוזיאון חיל-האוויר. "בזמנו טסו שם די הרבה מטוסים", הוא נזכר. "שני הרווארדים, שני סטירמנים, פוקר, אוסטר וכמובן הספיט. מאוד רציתי לטוס במטוסים האלה ובכל פעם שפגשתי את אביהו בן-נון, שהיה אז מפקד חיל-האוויר, הצגתי את עצמי כ-'דדי רוזנטל', דור ההמשך של המוזיאון. במסיבת הפרידה

שלי מהטייסת, אביהו הודיע לכולם: 'דדי נוסע ללמוד באלבמה וכשהוא יחזור הוא יגשים את החלום שלו ויטוס במוזיאון'." במאי 1990 יצא רוזנטל ללימודים ב-AIR WAR COLLEGE שבמונטגומרי, אלבמה. לקראת סוף תקופת הלימודים, שנקטעה באמצע בגלל מלחמת המפרץ, קיבל רוזנטל משימה מיוחדת: להרצות לטייסי F-18 של חיל-האוויר הקנדי על מלחמת לבנון. "התניתי את ההרצאה בכך שאטוס ב-F-18. הם הסכימו ואישרו לי טיסה כללית להכרת המטוס ב-F-18-דו-מושבי. הודעתי, שאני לא יודע לטוס כשאין מטוס על ידי, שאני נלחם בו. הם התחילו עם התירוצים 'תראה זה לא תוכנן לקרב-אוויר...!', אבל לא ויתרתי.

"טוב, באתי בבוקר, לתדריך לקרב-אוויר. הם ידעו שפיקדתי על טייסת F-16, אבל לא ידעו שטסתי גם ב-F-15. לא הכרתי כל-כך את המטוס, אבל מטוס זה מטוס, סטיק זה סטיק ותיפעול זה תיפעול. בתדריך, הטייס שהיה אמור לטוס נגדי, תדריך אותי כל הזמן איך עושים קרב-אוויר ב-F-18. 'זה לא F-16, צריך לעלות למעלה, לעשות ככה וככה'. ואני כל הזמן יושב ורק חושב איך אני דופק אותו בקרב. מבחינתי, זאת פדיחה אם אני לא מטגן אותו. אז אם הוא כל הזמן מדבר על לעלות למעלה, מה עושים? יורדים למטה.

"הולכים למטוס, מתניעים, טסים. ה-F-18 הוא באמת מטוס נהדר. אנחנו נכנסים לקרב, הוא עולה למעלה, אני יורד למטה, 45 שניות ואני מצלם אותו מאחור. יש הפלה. עשינו עוד קרב, ואותו דבר. הוא לא קלט, שכשאני יורד למטה זה רע בשבילו. "אחרי-הצהריים הם אמרו לי שיש להם הפתעה בשבילי. הם ידעו שהובלתי את הצוות האירובטי ונתנו לי עוד טיסה ב-F-18, עם הטייס האירובטי שלהם, שעושה אירובטיקה בבודד. זאת היתה טיסה מאוד-מאוד מפחידה. טסתי בבק-סיט וממש החזקתי את הברזלים. הרבה פעמים עצמתי את העיניים".

לאחר שחזר לארץ מונה דדי רוזנטל למדריך הראשי (מד"ר) של בית-הספר לטיסה. "לדעתי, אין מקום יותר יצירתי מבית-הספר לטיסה", הוא אומר. "שם נוצרים טייסים. יש היום בחיל-האוויר טייסים, שאני מרגיש שממש גידלתי. כולם היו בני". במקביל, הגשים רוזנטל באותה תקופה את חלומו: הוא החל להטיס את הספיטפייר השחור, תפקיד שהוא ממלא עד היום. במשך כל חייו, במקביל לקריירה בחיל-האוויר, עסק רוזנטל בסוגי ספורט שונים ובעיקר בצניחה חופשית. לפני כשנה נפצע בתאונת צניחה. "כל החיים התעסקתי בטיסה ובנושאי ספורט רוויי אדרנלין - אופנועי שטח ואופנועי כביש, צניחה, צלילה, סקי מים והכל במקביל. הייתי מאוד מקצועי בצניחה חופשית, צברתי 1,600 צניחות ואחרי 1,600 צניחות עשיתי טעות. "הגב השבור הוציא לי כרטיס אדום מאוד גדול. הייתי מילימטר וחצי מכיסא גלגלים וזה עושה משהו לבן-אדם. עשיתי טעות מאוד רצינית, שיכולתי גם ליהרג ממנה. זה בבת-אחת שינה לי דברים. הצניחה היתה בשבילי אפילו יותר מטיסה. צניחה חופשית זה בעצם לטוס עם הגוף. מה שמטוס עושה עם הסטיק, בצניחה עושים עם הגוף. זה היה אצלי טירוף והיה לי מאוד קשה להיפרד מזה.

"לפני ששברתי את הגב הייתי מוביל מבצעי בטייסת וטסתי המון. למרות שידעתי שאני כבר לא צעיר ושיום אחד זה אמור להיפסק, לא ראיתי את עצמי תולה את הג'י-סוט. אמרתי לעצמי, שכשיגיע היום הזה, הפרידה בוודאי תהיה לי מאוד קשה. ואז זה קרה בבום. טראח, נשבר לי הגב, והנה, אני לא טס יותר בטייסת. חשבתי שאני אתמוטט מהקטע הזה, אבל הסתבר לי שהחיים ממשיכים.

"בחיים יש מדרגות של הסתגלות, וכל אחד, לא רק אני, מיד ממציא לעצמו סיבות ומשכנע את הסביבה שלו למה בעצם טוב שקרה מה שקרה, מתוך הסתכלות על חצי הכוס המלאה. אני גם מרגיש באיזשהו מקום, שחיל-האוויר טס היום קצת אחרת. היום טסים פחות חם, עושים קרבות-אוויר בצורה אחרת. לי היה קושי מאוד גדול להתמודד עם העניין הזה, כי בעצם נסוגים קצת ברמת הטיסה האישית ונותנים מקום יותר גדול למערכות. המשכתי לטוס כרגיל, אבל לא פעם ולא פעמיים אמרו לי: 'הלו, תטוס קצת יותר קר, תטוס קצת פחות אגרסיבי'.

"ראיתי את התהליך הזה נבנה בחיל-האוויר. ראיתי אותו מתוך תא הטייס, את המעבר הזה לטיסה יותר זהירה, יותר בטוחה. אישית, זה לא התאים לי. אולי זה מתחבר לשכנוע העצמי שלי, שזה לא כל-כך נורא לעזוב. יש אחלה חבר'ה צעירים, שעושים את העבודה, ואני תולה את הג'י-סוט בסיפוק רב. אני תמיד אזכור שיצאתי מהטייסת כמוביל מבצעי, מוביל שהיתה לו מלה בטייסת, שהצעירים לא דפקו אותו בקלות, וכן, תמיד יהיה לי את הזכרון הזה, שהייתי כלי בטייסת. "עכשיו נשאר לי רק לטוס על הספיטפייר. זאת לא טיסה קרבית, אבל זה לפחות איזה שהוא קצה חבל, קצה חוט, שמשאיר אותי קשור לסרבל, לריח של הטיסה