

צבי אבידרור מ.א. 10207

יורם: המס' האישי אתה זוכר?

צבי: לא תאמין, עשר, עשרים, שבע (10207) אתה יודע למה? כשחילקו את המספרים האישיים אני הייתי קצין הקדטים בבסיס ששמו סן-ג'ין ליד עכו, שזה היה בעצם ב"ס הטיסה הראשון של חיל-האוויר. לא כמו שיודעים כולם בסירקין. היה לי יד לא מבוטלת בהקמת ביה"ס הזה. מציאת המקום, הכשרתו, כל ה-DRUM UND DRAN. היו שם סיפורים שלא יאומן כי יסופר ושם בעצם התחילה התחלה סדירה של צוותי-אוויר. אני אומר צוותי-אוויר כי יצאו מהקורס הזה כל מיני ובראשם אני גאה להציג פה, יש לך על הקיר את התמונה של בני פלד שהיה החניך המצטיין של הקורס ובימים, לימים, היה מפקד חיל-האוויר... בקורס הזה המבורך בעוד כמה תותחים כהנה וכהנה כמו רענן לוריא, שהייתי נאלץ להעיף אותו מהקורס...

(יורם: זה הקריקטוריסט?)

הקריקטוריסט! ובנו של האלוף דורי, ירחמיאל דורי שגם היה פרא אדם לא קטן, וגם אותו נאלצתי להעיף... אחרי זה, לימים, היה זה מעניין מאד, אני הייתי קבלן, אחד הקבלנים שבנו את הדת"קים. דת"קים זה היה מילה סודית הרבה שנים: דיר תת-קרקעי למטסים, בעידן של '68+ כאשר "קברו" את חה"א תחת לאדמה על מנת שהאויבים שלנו לא יעשו לנו מה שאנחנו עשינו במלחמת ששת-הימים. ביום בהיר אחד אני עומד בתל-נוף ומקבל זפתה איומה על הגב ואיש אחד אומר לי "צבי, מה אתה עושה פה?" אני מסתובב, אל"מ צבאי משופם, אני מסתכל, הפנים נראו לי מוכרות אבל מאחר שזה היה השנת '69 או '68, '68-9, אני מסתכל בחזרה ל-'48 מרחק רב. אומר לי "ירחמיאל", מתחיל לחשוב "ירחמיאל דורי קורס מס' 1 סן-ג'ין" וואלה, אומר לי: "צביקה, אני אומר לך" זה אני מצטט אותו מילה במילה: "אני חב לך את חיי" אני שואל אותו, למה? "כי אחרי זה נודע לי שאם הייתי בקורס, הייתי בטוח נהרג ואולי יחד עם המדריך אז הצלת את חיי, הנה אני כזה קצה"ר (?) וככה היה אינצידנט של הכלי הזה. גם פגשתי, אני פגשתי אותו יותר מאוחר, רענן לוריא, אני הייתי קונסול בפרנקפורט, הוא בא לבקר אותי, לא מפני שאישית הוא היה ידיד שלי, אחד מהם הוא אפילו בלעדי עולמי וככה חידשנו את הקשר. את בני פלד בעצם ליוויתי עד הימים האחרונים שלו ויש לי מכתבים ממנו אבל זה כבר לאחר המעשה. בוא נתמקד בראשית. בראשית הייתי בבי"ס לודביג טיץ ביגור. זה הבי"ס תיכון מקצועי טכני אולי הטוב ביותר שהיה אי-פעם כאן בישראל. ושמה התחנכו תותחים כמו עוזי גלס, לימים עוזי גל שהיה חבר שלי בזמנו וגם עכשיו אני כותב עליו מאמר כי, אינצידנט מעניין, נעצר על ידי באוטובוס. בזכותו אני לא הלכתי לכלא כאשר הוא קיבל 3 שנים ואני יצאתי בזול. משמה דרכי מובילה לפל-טייס, התחלתו של פלמ"ח טייס שהוקם בו-זמנית עם פלי"מ ושניהם אחרי זה נהפכו לחיל-האוויר וגם חיל-הים. הקורס התקיים בשריד-גבת וכמובן היה לו גמר לא מוצלח מפני שהבריטים גילו את ה"משימות" שלנו ולא יכלו להוכיח כלום, לא היה להם סיבה, אנחנו לא נשאנו נשק אבל דאינו בגבעת-המורה בדאונים של קלוב התעופה. יום בהיר אחד הם הוציאו צו מאד חכם שהחרימו את הדאונים למען המאמץ המלחמתי. וזה שם קץ לקורס הטיסה, קורס טייס מס' 1 של הפלמ"ח. אחרי זה, קורס מס' 2 אבל זה סיפור אחר. אני חזרתי למפקדה שלי זה היה במפקדת ההגנה בצפון, בחיפה ושמה לימים קבלתי פתק שהצטיינתי להתנדב לצי הבריטי, מדובר פה בסוף '42. האיש שהיה סגן מפקד ההגנה, שמו היה בן-

דב. שאלתי אותו, דב, דבר שהיה מאד נהוג בהגנה ובפלמ"ח, שאלו שאלות. פקודות, פקודות. אבל כולם שאלו שאלות. שאלתי אותו, בסדר, צי בריטי, אבל למה אתה אומר לי אתה צריך לשאוף להגיע לנושאות-מטוסים ולקבל הכשרה כטייס על נושאות-מטוסים? שלי היה כמובן מושג מעורפל, ידעתי שזה אנייה עצומה עם הרבה מאד אנשים, הרבה מאד דברים טכניים, והאיש אומר לי תוך היסוס, ואני מציין עוד פעם, השנה הייתה סוף '42, "רומל בשערי אלכסנדריה", והאיש אומר לי: "יום אחד תהיה לנו מדינה", אני מצטט מילה במילה. "וכאשר תהיה לנו מדינה, אנחנו נזדקק לנושאות-מטוסים על מנת שישייטו לאורכי החופי הארץ ויהיה לנו הגנה אווירית בלי שנזדקק לשדות-תעופה, הם יקרים ובעייתיים, והם קרוב לקווי האויב". אני לא הרביתי בשאלות, קבלתי את ההוראה שלי, הלכתי ועשיתי כמובן כמצוותו. לא ידעתי אז שייקח לי שלוש שנים מתוך חמש שנים בצי הבריטי "לנדנד" את מפקדת הצי הבריטי, עד לאדמירל בלונדון כדי שאני אקבל העברה בצי הביטי לזרוע אווירית, דבר שהם, הבריטים, החזיקו את היהודים במרחקים. למעשה ידוע לי על שני יהודים בסך הכל ששרתו באנייה כטייסים. לימים, אחד מהם, דב בן-צבי הגיע ארצה, כמובן שמו לא היה דב בן-צבי, שמו היה הארי ברון, והיה מפקד של רמת-דוד, הראשון. אני כמובן לא הגעתי לקורס טייס, כשכבר הגעתי לקורס-טייס נגמרה המלחמה אבל הגעתי לקורס מקלענים-אלחוטאים וגמרתי את השרות שלי. לימים השתחררתי מהצי הבריטי עם תוספת של שנה בהסכמה, מבצעים מיוחדים, שלא המקום כאן לפרט אותם, לכן, לאחר מכן חזרתי לקבוצה, חזרתי להגנה וניסיתי לבנות לעצמי חיים ציביליים. אבל ההיסטוריה שינתה את הקו והיה '47 הייתה, היה ההצהרה באומות המאוחדות על חלוקת הארץ ותוך ימים אני הייתי, ב-'47 בנובמבר, בחזרה בשרות מלא, מפקד-גזרה של אחת העמדות של ה"הגנה" בעיר התחתית בחיפה, ומשמה, כמובן, באופן טבעי, התגלגלתי לפלוגה א', הפלוגה היחידה המאומנת המגויסת של צעירי הצפון ולימים זה נהפך לפלוגה א' של גד' 22 "כרמלי", עם כל הקרבות המרים שבצפון, שבו הצלחתי להפגע 4 פעמים בקרבות, כאשר בפעם הרביעית, בצורה די חמורה, זה הקרב על בית-נג'דה בחיפה, שבו הייתי אחד המ"כים והיחידי ששרד. אחרים, לצערי, הלכו לעולמם באותו קרב. לאחר מכן האלוף כרמל... לימים האלוף כרמל ביקר אותי בבית-חולים, אמר לי שהימים הקרביים שלי תמו, הוא מכין לי שולחן נחמד שאני אוכל להטיס אותו, הוא אמר את זה חצי בצחוק, אמרתי לו אחר שהשתחררתי מבית-חולים שזה לא בדיוק החלום שלי ולכן הייתי מבקש העברה לחיל-הים שזה עתה התחיל לקום ושמרכזו, מטבע הדברים, היה בחיפה והיו לי פה הרבה חברים ששרתו, הצי היה מקום טבעי בשבילי. לאחר חמש שנים בצי הבריטי על המקובל בימים אלה, פתק קטן, הנ"ל, כמובן לא היו מספרים, צבי אבידרור, מ"כ פל"א' הועבר לחיל-הים. אני התייצבתי שמה, איזה סגנצ'יק שעסק בגיוס של צוותות, שאל אותי, מה הניסיון שלך? אמרתי, תשמע, אני במקצוע בונה סירות, אבל אני שירתתי חמש שנים בצי הבריטי בנושאות. טסתי על נושאות-מטוסים. נושאות-מטוסים? כן. אין לנו דבר כזה, מצטער, לא צריך אותך. אמר, אמר! חזרתי ללשכתו של כרמל, אמרתי לו: משה, תעשה לי טובה, תסב את הפתק הזה לחיל-האוויר. וזהו, בקיצור, בשמחה גדולה התקבלתי על ידי כל החברים הוותיקים שלי מחיפה, דני שפירא החיפאי, וככה התחלתי את הקריירה שלי בחיל-האוויר בלהק-הדרכה, הייתי קצין המבצעים של הלהק, עסקתי בכל מני פרויקטים שלימים היו מחלקות רציניות בחיל-האוויר. גולת הכותרת היה אותו ארגון של הבסיס סן-ג'ין על יד עכו וארגון של הקדטים או פרחי-טייס, איך שנקראים בימים אלה, לפי המתכונת של ההתנהגות הבריטית של חיילים שלשם כך מוניתי להיות קצין הקדטים כדי להעביר להם קצת משמעת. אבל בימים בא אלי קולונל גרין, אז מפקד להק-הדרכה ואמר לי, תשמע, אני רוצה שתארגן לנו, שתצטרף לארגון של קורס מקלענים ראשון ברמת-דוד עם עוד צוות של דרום-אפריקאים. כך היה הדבר וב-20 למאי '49 אכן היה מסדר-כנפיים שהייתי הראשון לקבל אותו ומאז ועד היום אני נשארתי

באותה טייסת ששמה טייסת 69 "הפטישים" ושירתתי בו במילואים פעילים בהתנדבות לעצם היום הזה למרות שאני כבר מאד מאד מעבר גיל של שרות. בתחילת '56 קבלתי התראה, עוד לא צו גיוס, שהטייסת עומדת לקום מחדש. פה יש צורך בהבהרה. הטייסת שהייתה טייסת ראשונה של מפציצים כבדים הטיסה מ-48 עד '54, "מבצרים מעופפים" בלע"ז B17, שלישי מהם, וכמובן במרוצת הזמנים, אה סליחה, התווספו עוד במשך השנים הללו '52-'54 בחלקו ביוזמתי ושל עוד בחור מאד לעניין ששמו פול הומסקי, לימים פאול קידר, שאול קידר, נספח אווירי בצרפת, אחד מאדריכלי הסיוע הצרפתי, יש לו גם חלק בעניין הזה של הרכש... חלק גדול. ולהפתעתי הרבה, שבאתי בפעם הראשונה למילואים ב-'53 פתאום גיליתי שיש לנו גם שלוש קטלינות או השם הנכון זה PB5A. ואז רמזו לי, כן, ב-'54 הודממה הטייסת מאחר והמטוסים היו מאד מיושנים וכבר קשה היה להשיג חלקי-חילוף ואז הורדו, הידממו את הטייסת כלומר הכניסו אותה למגר. השם נשאר אבל הצוותות פוזרו, המטוסים הועברו לתעשייה אווירית לשם מכירה ותם עידן. אבל ב-'56, החליטו מי שהחליטו, שצריכים להחיות את הטייסת מחדש. לשם כך ניתנה הוראה לתעשייה האווירית לשפץ ולהעביר בחזרה למצב טיסה את 3 ה-B17 שהיו בחצרים. זה הצליח רק בקטן, כי הצליחו להשמיש רק שני מטוסים. ועשיו הגיע יום של צווי-גיוס לקראת מבצע קדש. כאשר החברה' שקבלו צווי-גיוס התאספו ברמת-דוד, התברר שיש ויש יותר מדי המטוסים B17 שכבר בימים האלה, כמובן שופצו והגיעו לדרגה G, היו זקוקים לצוות של כ-11 איש. התייצבו בבסיס רמת-דוד לא פחות מאשר 16 צוותות וכאן הייתה דילמה קשה מאד. המפקד הטייסת בזמנו היה אחרון, לא בעצם אחרון, אחד מאחרוני האחרונים ששמו היה בן-חיים, יעקב בן-חיים מכונה בלק (Black) והוא היה זה שהמטה מינה אותו להיות מפקד הטייסת. בדרגת סא"ל. כאשר בתוך הצוותות היו לפחות 2 או 3 מפקדים לשעבר של הטייסת שכמובן קבלו הזמנה להיות חלק מהצוותות. וכך היה הדבר אלא שביום הראשון כאשר העלו את הטבלת הנוחצים והדרושים, בן-חיים קבע חד משמעית: אחרון בחוץ, ראשון בפנים. כלומר אחרונים ששרתו בטייסת הם הראשונים שיעמדו על הלוח של צוותות מוכנות למבצעים. זה כמובן שינה את התמונה מקצה לקצה כי מסתבר מהר מאד שהם זקוקים בסך הכל ל-6 צוותות, 10 צוותות שמונה פחות או יותר, כ-70 אנשי אוויר למיניהם היו מיותרים והועברו לכל מני מקומות. אני שמעתי את העניין הזה. ניגשתי לידידי גדעון אלרום שהיה מפקד בסיס ח"א וראיתי אותו רק לאחרונה, בריא ושלם שיאריך ימים, לצערי בהלווייתו של מוטי הוד, ואמרתי לו: גדעון, תשמע, אני, אני מצטט "אני בפרשת דרכים, אני נמצא במצב שאם המלחמה הזאת תימשך משהו כמו חודשיים, אני אגיע אולי למבצע הראשון שלי במלחמה הזו. הסיכויים שלי הם בערך כמו שלג בגיהנום" אז שאלתי אותו, אולי יש ג'וב בשבילי. אני לא אשב פה על התחת במלחמה הזו. אז אומר לי: אולי כן, תגיד לי, אני זוכר ואני מצטט: "אני זוכר שאתה דברת לא רע צרפתית, אז איך הצרפתית שלך בימים האלה?" חשבתי מה בדיוק רוצה מהצרפתית, אמרתי לו, די טוב. אבל מה, הוא רצה להיות בטוח, קרא לפקידה שלו שהייתה טוניסאית ואמר לה: דברי אתו. והתחילה בצרפתית ואני בצרפתית, אמרה לי אחרי דקה, בסדר גמור, אתה כשיר. מה? אני אומר שואל אותו? "אתה קצין הקישור לטייסות הצרפתיות ברמת-דוד." הטייסות הצרפתיות ברמת-דוד? מה זה? אז הוא אומר לי "תשמע, אתה תיגש לדת"ק של טייסת 116, לא סליחה, טייסת 106 שהיא לא פה, כמובן דבר שידעתי ושמה תמצא אותם ואתה תתייצב אצל ברנש אחד ששמו קומנדן (קומנדנט) קסטניוס ותודיע לו שאתה קצין הקישור החדש. וכך היה הדבר. היה לי אז טנדר סגור מסוג בדפורד עם מושבים שהייתי משתמש בו להובלת עובדים שהייתי עובד בכל מני בסיסים של חה"א כקבלן, כקבלן ראשי של חה"א לאיטום מסלולים.

וכאן התחילה מלחמה נהדרת. אני נהניתי יום-יומית ממיטב האוכל הצרפתי... לזיכרוני היו 3 טייסות מיסטרים ברמת-דוד, עלול להיות שזה 4. היה לי גם "מטוס פרטי"... זה היה סטימון שהוטס על ידי בחורה... אחת הטייסות היחידות, היו סה"כ שתיים והוטסתי פעמיים שלוש בשבוע לווילהלמה, לימים בני-עטרות, שבו שוכנה מפקדת הכוחות הצרפתיים בישראל. שמה פגשתי גם את ג'נרל פדריזה (PEDRIZET) ובסה"כ הייתה לי מלחמה נהדרת. אני יצאתי כמעט מידי ערב עם הצרפתים לכל מני גיחות קרובות ורחוקות בארץ, כמו כן לא היה שאלה של דלק מאחר שלהם היה מלאי משלהם כך שהאוטו שלי היה מתודלק כל הזמנים. שמונה מושבים היו אבל בדרך כלל היינו 14 פסנג'ירים וככה ביליתי את מלחמת "קדש" בחיק האווירית הצרפתית ולימים מונית להיות חבר כבוד בטייסת אלזס-לורין שמכונה סיגוני (cigogne) ברווז, ברבור סליחה וקבלתי את כל הסמלים והדרגות כולל כנפיים של סגן בטייסת זו.

אפשר לתת כאן סיכום?

לימים, שנים רבות לאחר מכן, אלוף איתן בן אליהו יזם כמה דברים נהדרים... העניק כנפי-זהב לכל אלה ששרתו בקדש בצוות-אוויר (אראה לך) לכן ארגן גם כנס של כל משתתפי (זה ב-96') מבצע קדש לרגל 40 שנה למבצע וחילק להם את הדבר הבא שאני מציג לך כרגע... עם כל הקצינים ובעלי הדרגות הגבוהות שהיו קשורים למבצע ועבדו עם הצרפתים. ביניהם אתה תראה את עיזר ויצמן, את פאול הומסקי... ועוד כמה אחרים... גדעון רום, אני מחפש אותם... (בתמונה) ודן טולקובסקי ושלמה לנדאו שהיה בטייסת אצלנו... זה היה פדריזה וזה קסטניוס...

בסופו של דבר קסטניוס נהיה גנרל. כמעט כל הקצינים שהיו, ויש לי תמונות על זה, הכנס הזה שהתקיים ברמת-דוד, רוב הקצינים שהיו אז בטייסת ב"סיגוני, (cigogne) הפכו לגנרלים. אני הייתי כמובן אז הבחור הפופולרי בטייסת 69 מאחר שהייתי מגניב להם סנדוויצים של קותלי-חזיר שבימי הצנע של מבצע-קדש היו כמו מן מהשמיים שלא נדבר על זה שהיה להם ג'ריקנים של 5 ליטר עם יין משובח מצרפת שגם זה הצלחתי להעביר אחד או שניים בלי שירגישו בזה והטייסת עשתה קומזיצים מאד מוצלחים.

מבצע "קדש" איני יכול להגיד לך, נסחב איזה חודשים ולמעשה לא היה שום הצדקה לזה ואני אישית נפגעתי מזה די קשות כי שנה לפני כן הקמתי עסק חדש שהוא היה די חדש בארץ וזה היה בדיוק בעיצומו. למעשה, אני חצי שנה אחרי זה הייתי ממש מובטל, העסק צבר הפסדים שלקחו לי, לקח לי איזה שנה או יותר להפטר מזה, אבל אני כמו הרבה אחרים.

אחרי זה חזרתי להיות מילואים, יש המשך לזה מסוים. כמו שהזכרתי קודם, הטייסת הודממה סופית, זאת אומרת לא כל כך אפשר להגיד הודממה, אני הייתי יותר קורא לזה הוקפאה. המטוסים למרבה הצער נמכרו ולמעשה הטייסת, מדובר פה על טייסת 69 הפטישים, נשארה במגרה עד לאותו יום גורלי ב-1968 שעבדך הנאמן גרם ל"החייתה" מחדש. כמובן זה סיפור בפני עצמו ואני לא יודע אם יש לך בזה עניין... אז זה בעצם מה שנוגע לעידן הזה של "קדש", שכמובן אינצידנטים לא חסרו בזמן ששירתתי בה... שרוב הטייסים הרגילים, הצוותות הרגילות, היו צעירים, ממש צעירים שבצעירים בגילאים 19, 21, 22, מדובר על טייסים. ורק המפקדה היותר עליונה כמו מפקדי טייסות ומפקדי גדודים היו אנשים יותר מבוגרים עם דרגות כמובן בהתאם. הצעירים האלה, ואני ממש מציין צעירים, התלהבו כמובן מהארץ, מנופיה, אוכליה ובנותיה והם עמדו על מרפסת של טייסת 106 פעורי-פה כאשר ראו מה מתרומם באוויר בימים אלה, שרובם הכירו את המטוסים שאנחנו היינו מטיסים, רק מדפי היסטוריה או בביקורים במוזיאונים צבאיים. וביום אחר, בתוך "קדש", במבצע מירבי של חה"א שלנו הם עמדו ואמרו, צעקו אחד לשני, וואלה, גרדה, Voila, regardez, regardez ca, c'est incroyable, c'est cirque volant

(קרקס מעופף) אומר אחד לשני, תשמע, תסתכל, לא יאומן, זה "קרקס מעופף" והתחילו לספר, תראה "מוסקיטו", "מוסקיטו" צעק אחד לשני זה בהיסטוריה כי "מוסקיטו" זה היסטוריה, זה ידעו מספרי הלימוד והיה שמה "ספיטפיר" ו"מוסטנגים" ואחרי זה אמרו וואלה, B17 voila ולא האמינו באוסף הבלתי רגיל הזה, הלא יאומן הזה שמטוסים שהם כבר הטיסו מטוסי סילון כמובן "מיסטרים, ופה ראו קולקציה שממש ממוזיאונים וקראו לזה le cirque volant, הקרקס המעופף. וכמובן חקרו אותי שתי וערב, גם הניסיון שלי בצי הבריטי וגם התחלה של חה"א, לא היה כלומר פלט"ס והמחותרת וההגנה וכל שאר הדברים שרק חלקם ידעו על זה מעט מאד מספרי היסטוריה בדרך כלל רק הקצונה היותר בוגרת וגם קבלו תדריכים לפני שהגיעו ארצה.

מה שמעטים יודעים וזה מרמר אותם כל יום ביומו את הצרפתים, זה שהמשימה שלהם הייתה מוגדרת ביותר: עליהם היה לשמור על שמיים נקיים בארץ לא להשתתף בקרבות, לא לצאת למשימות, לא לתקוף מטוסי-אויב, לשבת על הקרקע ולחכות שיגיע איזה מטוס-אויב. זה כמובן הרגיז אותם, הם היו צעירים ונחרצים ובעלי מרץ, שואפי-קרבות והם היו מוקפים קרבות והם לא נטלו חלק בזה והם לא הבינו את זה והתריעו והקימו צעקות והקימו סקנדלים לא קטנים, כל זה כמובן לא עזר להם, המפקדה הצרפתית עמדה על שלה, אין מבצעים, יהיה התקפה או המכ"מ יודיע שמתקרבים מטוסי-אויב, יש לכם אישור המראה. אגב, המטוסים ישבו חמושים, מוסוים, עם רשתות הסוואה וחיכו ליום שלא הגיע בכלל. למה? כי המלחמה נגמרה הרבה יותר מדי מהר בשבילם. הטייסים הצרפתים הצעירים היו מוכנים שהמלחמה הזו תימשך עוד כמה חודשים על מנת שכל אחד יוכל ליטול חלק ולחזור ארצה, לבית שלהם, עם מסמכים, עם תעודות, עם הישגים או הפלות שלא היו.

אני התכתבתי עוד אחרי זה עם קסטניוס, הוא עכשיו בן 82. תמונות שהיו אסורות שצלמתי בסוד ולא התפרסמו לעולם פרט לימים אלה, חה"א גמר לכתוב סיפור תש"ח של חה"א.

