

# מפקד חיל-האוויר הורה להתקין שני מסוקים לשימוש האישי

חדשים מיליוני לירות. בהוצאה כספית של

## השיגעון

### הפרטי



**א**ילו היתה טענת דובר צה"ל נכונה, על כל היבטיה, אין ספק שחיל-האוויר היה מחזיק רב יותר היה מצל מסוקים זולים אלה לכל טיסותי הטקסי שלו וגם לפעילות מיבצעית מסויימת. העובדה שחיל-האוויר על כך שגם אם צריכת הדלק שלהם נמוכה, הוצאות האחזקה שלהם גבוהות. לפי טענת אחרת המושמעת בחיל-האוויר, מוקצב כוח-אדם יקר לצמד מעידה

פלד. בחיל-האוויר לא אהבו את פלד. היו שטענו כי התנהגותו הגיעה לממדים מסוכנים. ההתפרצויות של פלד חרגו מגבול הטעם-הטוב אותו קבעו וייצמן והודו, ורבים נשמו לרווחה כשקיבל עיברי את הפיקוד תחתיו. כאשר טען תת-אלוף רן פקר כי לעיברי אין יכולת להחליט והוא חסר כושר לפקד על חיילים בקרב (העולם הזה 2222) התחלק החיל לשניים — למחנה תומכי עיברי ולמחנה תומכי פקר. מחנהו של פקר היה הקטן מבין השניים. אולם דווקא עתה נדמה שאמינותו של עיברי נפגעה בקרב פקודיו, בעיקר בגלל פרשת טייסי החיל טוענים, שעיברי ביקש להשקיע מיליוני לירות בשיפוץ שני כדי שיהיה בי רשותו מטוס פרטי אחד בשימוש ומטוס פרטי שני ברובה. לדבריהם אהב עיברי להטיס מסוקים, אך למרות שהוסמך לכך,

ליד תל-אביב שהחל בקאריירה מזהירה בחיל-האוויר ביום גיוסו, בשנת 1952, כשר היה בן 18. שנתיים אחרי שהתגייס סיים קורס טייס, עבר קורס אימונים מיבצעיים על מטוסי ספיטפייר והוצב בטייסת מוסט טאגנים. שנה אחר-כך היה בין הראשונים שהוסבו למטוסי-סילון, עבר קורס הסבה על מטוס מטאור, וכשהוקמה טייסת האור-גנים הראשונה היה בין מייסדיה. עד שהחל מיבצע קדש, באוקטובר 1956, שבו השתתף עיברי כטייס אורגן, הספיק לעבור קורס בחיל-האוויר המלכותי הבריטי.

## אהבתו

### של המפקד



**ה** שוב הבא במסלול היה הדרכה בי בית-הספר לטיסה, ואחר כך היה בצוות

**ה** מפקד, אי-אפשר לדבר על קיי מוצים וצימצומים כשיש הדובר היה קצין צעיר בחיל-האוויר, שקיבל זה עתה ממפקד החיל, האלוף דויד עיברי, בשורת-איוב על קיצוצים נוספים בתנאי השירות של פקודיו. עיברי לא השיב. הוא ידע למה כוונו דבריו של אותו קצין צעיר, הפנה את גבו והסתלק מהמקום. גם שאר הנוכחים בפגישה ידעו למה התכוון הקצין. פרשת צמד מסוקי של עיברי מעסיקה כבר כמה חודשים את חיל-האוויר.

בשדות חיל-האוויר מוסקי הישראלי, זכורים לטוב אצל ותקי החיל. במשך שנים רבות שירתו המסוקים הקטנים, את החיל, בעיקר בטיסות סיור ותצפית. המטוסים היו אהובים במיוחד על אורחי חיל-האוויר, בגלל תא-הטייס שלהם, ומאפשר התבוננות נוחה בנוף שמסביבו

# המסוקים הפרטיים

# שאל עיברי

על-פי טענה זו מופעל מערך תחזוקה מיוחד בשביל מסוקים אלה. דובר צה"ל, בשמו של מפקד חיל-האוויר, מכחיש זאת. בתשובה לשאלות כתב העולם הזה טען השבוע אבן: „אחזקת המטוס מבוצעת על-ידי אותו מערך אחזקה המתחזק גם את שאר מסוקי הטייסת, ולא מוקצה לשם כך שום כוח-אדם מיוחד או נוסף.“

צה"ל כבר אינו מפנק את חיל-האוויר בתנאי שירות כפי שעשה בעבר, וחיל-האוויר כבר אינו מפנק את הטייסים שלו כפי שנהג לעשות. מדיניות הקיצוצים והצימצומים הביאה לכך ש,לא כולם אוכי לים כל יום פריגוט בחיל-האוויר.“ על רקע זה נראית התסיסה של אנשי החיל נגד שיגעון הפרטי של מפקדם, מובנה ואולי אף מוצדקת.

אין הוא יודע להטיס מסוקים אחרים, מסוכנים יותר ולכן ביקש לשפץ אחד כזה. דובר צה"ל, תת-אלוף יעקוב אבן, מכחיש טענה זו. לדברי אבן: „מפקד חיל-האוויר מוסמך לטוס גם על מסוקים אחרים.“

טוען אבן: „שעת הטיסה היא הזולה ביותר מבין המסוקים המצויים בחיל-האוויר, לכן מפקד חיל-האוויר משרת תמש בו, תוך ניצול ידיעותיו וניסיונו.“ הודעה זו של דובר צה"ל היא כמובן אמת, אך אינה כל האמת.

מבחינת הדלק הוא אכן הזול ביותר, אך העובדה שבחיל-האוויר אין הרבה מסוקים מסוג זה הופכת את אחזקתם ליקרה ביותר.

החיל צריך לרכוש במחיר יקר ביותר, כדי לשמור על המטוסים של עיברי במצב תקין. גם אם זוכה לאחזקה הטובה ביותר ולמול הרב ביותר, גם אז יש להחליף את המנוע שלו אחרי 100 שעות-טיסה. לאחרונה נרכשו שני מנועים

ההקמה של טייסת הספור-מיסטר. במשך שנה למד בפר"ם ואחר-כך חזר לבית-הספר לטיסה — הפעם כמפקד טייסת. שוב נקרא דויד עיברי לקלוט מטוסים חדשים. הפעם היו אלה מיראזים. הוא נשלח לצרפת, וכששב לארץ פיקד על טייסת מיסטרם ואחר-כך על טייסת מיראזים.

בפעם השלישית חזר עיברי לבית-הספר לטיסה בשנת 1966 — הפעם כמפקד בית-הספר. הוא הקים מחדש את בית-הספר לטיסה של חיל-האוויר בבסיס חצרים, ליד באר-שבע. במילחמת ששת-הימים לחם בטייסת המיראזים. במילחמת-ההתשה היה ראש מחלקת-המיבצעים של חיל-האוויר, ואחר כך מונה מפקד בסיס-טיסה מיבצעי, שבו היו טייסות מטוסי-קרב ומסוקים. במילחמת יום-הכיפורים היה ראש להק אוויר של חיל-האוויר. שנתיים אחרי הן מילחמה יצא לחופשת-לימודים בטכניון בחיפה. שם היה תלמיד מצטיין בפקולטה להנדסה אווירונאוטית. עיברי הגיע לחיל-האוויר אחרי התקופה הסוערת שבה פיקד על החיל האלוף בני



לפני כשנה הופיעו לפתע שני בבסיס חיל-האוויר שדה דוב בתל-אביב. היה מי שמצא את שני המסוקים האלה הזרוקים אישם באחד ממתקני התעשייה האווירית, נתן הוראה לשפץ אותם, להכניס בהם מנועים חדשים ולהכניס לטיסה. רק אחרי שהמסוקים היו כשירים, התברר גם מי נתן את ההוראה. היה זה מפקד חיל-האוויר, האלוף דויד עיברי. הוא מאותב אישית במסוקים ליט לאמץ לעצמו מסוק אחד, שבו יטוס לכל מקום, ושיהפוך סימלו המיסחרי, כמו הספיטפייר השחור של אחד מקודמיו בי מפקד — האלוף (מיל') עזר וייצמן.

## קאריירה

### מזהירה



**ע**יברי הוא מפקד חריג בחיל-האוויר. שלא כווייצמן וירשו מוטי הוד, אין עיברי „אחד מהחברה“. הופעתו החיצונית סולידית יותר והוא עצמו נראה שקול יותר. הוא אינו מתבדח עם טייסים, אינו מקלל, אינו מספר בדיחות עסיסיות ואף אינו טופח על השכם. שלא כמו עזר והוד, אינו זוכר את שמות נשות הטייסים ואת ימי-ההולדת שלהם. בעיני הטייסים הוא טיפוס של אינטלקטואל. שמו הטוב הולך לפניו כאדם ישר, רציני בעבודה, אם כי לא חברותי. עיברי בן ה-46 נראה מבוגר מכפי גילו.