

# מבצע אופרה



מאת צחי בן-עמי תוספות והשלמות - עמוס דור

פעילות הפיתוח בקריה באל-טוויטה, לא הייתה הועדה העולמית לאנרגיה אטומית מודעת לפעילות הבנייה האינטנסיבית ולאופי הפעילות במבנים שהוקמו. לוועדה זו לא הייתה נגישות למידע מודיעיני קריטי הדרוש לה לפיקוח על פעילות מתקני הגרעין בעולם, ולמעשה כשלה בתפקידה.

ישראל החלה לגלות עניין בתוכנית הגרעין של עיראק בחודש מרץ 1975 והמידע על התקדמות הפרויקט, כפי שהגדיר זאת בכיר בשרותי המודיעין – "זרם". שלוש שנים מאוחר יותר, באוגוסט 1978 – כאשר הובא הנושא הכור לידיעת ממשלת ישראל, מינה ראש ממשלת ישראל דאז מנחם בגין את ראש אמ"ן לשעבר אהרון יריב להעריך את תוכנית הגרעין העיראקית. הדו"ח שהגיש יריב אישר את חלום הבלהות של מדינת ישראל – אין ספק שעיראק שואפת ליכולת אסטרטגית!

עפ"י דו"ח אמ"ן, המעבדות והמתקנים שסיפקו איטליה וצרפת יאפשרו לעיראק לייצר עד ארבע פצצות גרעיניות בשנה. הדו"ח שהגיש יריב הזהיר גם מפני הסכנה התמונה בתקיפת כור "חס" (כור שתודלק בדלק גרעיני) – תקיפה כזו, עפ"י יריב, עלולה להביא לכ-150 אלף נפגעים.

משרד החוץ, בראשותו של משה דיין פתח במתקפה דיפלומטית כנגד צרפת ואיטליה מתוך כוונה למנוע מהן להמשיך ולסייע בתוכנית הגרעין העיראקית. ישראל אף הציעה לצרפת לספק לעיראק "קרמל" – דלק גרעיני נחות המאפשר מחקר גרעיני אך בניגוד לדלק גרעיני רגיל - ממנו לא ניתן להפיק חומר בקיע המשמש לייצור נשק גרעיני. צרפת, בלחץ עיראק, דחתה הצעה זו. משכשלה המתקפה הדיפלומטית הישראלית, הטיל ראש הממשלה, מנחם בגין, על המשנה לראש המוסד – נחום אדמוני, לעמוד בראש צוות "יעידן חדש" – צוות שהורכב מאנשי מוסד, אמ"ן וגופים מקצועיים נוספים על מנת לבחון דרכים להתמודדות עם האיום העיראקי.

ב-29 באוקטובר 1979 נשא סאדאם חוסיין נאום בו הצהיר ש"המאבק בישראל יהיה ארוך וקשה, ובמהלכו עשויה ישראל להשתמש בפצצות אטום כנגד הערבים". משום כך על הערבים להתכונן ולהשיג את המשאבים לניצחון "מאוחר יותר, בפרשו את משמעות המושג ג'יהאד, אמר סאדאם: "דין מוחמד בחרב, ודין סאדאם באטום". לא נותר מקום לספק – פרויקט הגרעין העיראקי מהווה איום קיומי על מדינת ישראל.

ב-1978, פנה שר הביטחון, עזר ויצמן ז"ל, אל מפקד חיל האוויר האלוף דוד עברי, ובקש ממנו להכין תוכנית לתקיפת הכור בעיראק. על דוד עברי, וראש מחלקת מבצעים בחיל האוויר, אל"ם אביאם סלע הוטלה משימה בעלת אתגרים במישור הטכני והמבצעי גם יחד. הכור באל-טוויטה היה מחוץ לרדיוס הפעולה של מטוסי חיל האוויר, כאשר הטייסים נדרשים לח"מוק מזיהוי בשעה בה הם טסים בתחום האווירי של מדינות עוינות רבות. כתוצאה מכך נדרש חיל האוויר להיערך לתסריט הגרוע מכל – כיצד לחלץ טייסים שמטוסם הופל תוך ביצוע התקיפה. נושא נוסף שדרש התייחסות מיוחדת הוא יכולת חיל האוויר לחזות את מזג האוויר ותנאי הטיסה בדרך אל המטרה ומעליה.

חיל האוויר החל לבצע באמצעות מטוסי קורנס (פאנטום), בדיקות היתכנות שנועדו לבדוק כיצד ואם בכלל ניתן לבצע משימה כגון זו. בשל היות המטרה מחוץ לטווח הטיסה של הקורנס – נוצר הצורך לתדלק את המטוסים באוויר. בחיל האוויר כבר נערכו להתמודד עם בעיית תדלוק מטוסי קורנס באוויר, ומאחר שארה"ב מנעה מישראל יכולת תדלוק בעזרת מיכליות תדלוק לוק (שעפ"י האמריקאים יכלה להעניק לישראל יכולת אסטרטגית) הותקן בחלק ממטוסי קורנס גשוש מיוחד מאחורי תא הנווט – שאפשר תדלוק הן על ידי מטוסי קרנף (הרקולס) בתצורת מיכליות תדלוק KC-130 (טכנוֹלוגיה שהוגדרה על ידי ארה"ב כיכולת טקטית ועל כן סופקה לישראל) או

"בשעות הערב המוקדמות של יום א', ה-7 ביוני 1981, בעיר ההיסטורית בגדאד השוכנת לגדת נהר החידקל, הוחרדה השלווה באופן ברוטאלי ופתאומי על-ידי הפצצה אינטנסיבית. שליחי המוות וההרס הכו שוב. חיל האוויר הישראלי עסק בהתקפה צבאית במעמקי ריבונותה של עיראק. מטרם תם הפעם – התחנה למחקר גרעיני של עיראק באל-טוויטה – השוכנת בסמיכות לעיר בגדאד. כתוצאה מהתקפה זו קיפחו רבים את חייהם ונגרם נזק רב לרכוש.

...אירוע זה הביא להגשת תלונה כנגד ישראל. כפי הידוע לנו, אין מחלוקת בנוגע לעובדות הנוגעות למקרה זה. מה שכן נתון במחלוקת היא טענת ישראל המגדירה את ההתקפה על אוסיר רק כצעד להגנה עצמית... מה שברור לנו שסיפורי המעשיות של ישראל בדבר "הגנה עצמית" עלולים להביא, כפי שכבר מראה היסטוריה, להתאבדות לאומית, אלא שהפעם התחזית האפוקליפטית (של ישראל) עלולה להעמיד בסכנה את האנושות כולה."

**השורות הבאות מסכמות את האירועים, ההחלטות והרשמים מתוך תא הטייס כפי שבאו לידי ביטוי במבצע לתקיפת הכור הגרעיני בעיראק – מבצע המוכר גם בשם "מבצע אופרה".**

עד כמה שהדבר נשמע מפתיע – הועדה העיראקית לאנרגיה אטומית הוקמה בסיוע ועידוד ארה"ב בשנת 1956, והיא זו שהכשירה את דור מדעני הגרעין הראשון של עיראק. ארה"ב אף טרחה והעבירה לעיראק את כל הדו"חות הבלתי מסווגים של הועדה למחקר גרעיני האמריקאית. בשנת 1958 התחוללה בעיראק הפיכה צבאית שבעקבותיה ביססה שם בר"ה"מ את מעמדה, ובשנת 1960 אף סיפקה לעיראק כור מחקר קטן ומעבדות נלוות. את מתקני הגרעין הללו בחרה עיראק למקם בקריה למחקר גרעיני, באל-טוויטה, כ-30 ק"מ דרומית לבגדאד.

תוכנית הגרעין קבלה תפנית צבאית בין השנים 1972 ו-1976, כאשר המדענים העיראקים החלו לבחון שיטות להפקת פלוטוניום מתוך הדלק הגרעיני. לשם כך חתמה עיראק על הסכם חשאי עם ממשלת צרפת לאספקת כור גרעיני בשם תמוז-1, כור נוסף בשם תמוז-2, מעבדה חמה לבדיקת חומרים (LAMA) וסדנאות ותחנה לטיפול בפסולת רדיואקטיבית (RWTS). בנוסף רכשה עיראק מאיטליה מעבדה למחקר כימי-גרעיני עם יכולת לעיבוד פלוטוניום וחומרים דמויי דלק גרעיני. (צרפת כינתה את הכור בשם OSIRAQ - שילוב השמות אוזיריס (אל השאול) ועיראק. עיראק העניקה לפרויקט את השם "תמוז 17" – תמוז הוא אל השאול הבבלי וגם החודש המקביל לחודש יולי. (ה-17 ביולי הוא יום עליית מפלגת הבעת' לשלטון בעיראק), שני הכורים הצרפתיים מוקמו בבניין 24. מעבדת LAMA ומתקנים נוספים לבדיקת הדלק הגרעיני לפני ואחרי השימוש נבנו על ידי הצרפתים ומוקמו בבניין 22.

הקריה הגרעינית באל-טוויטה גדלה באופן דרמטי במרוצה שנות השבעים והשמונים. במבנים הרבים שהוקמו בה, רוכזה הפעילות החשאית של פיתוח הנשק הגרעיני, וזאת תוך הפרת האמנה למניעת הפצת נשק גרעיני עליה חתמה עיראק.

למרות שליוני הריגול של ארה"ב וברה"מ סיפקו תמונות ומידע שוטף על

על ידי מטוסי עיט (סקיהוק) שהותקן עליהם מיכל תדלוק "עמית" מדגם D-704 מתוצרת סרגינט פלטשר.

תחת השגחתו הישירה של סלע ערכו טייסי הקורנס גיחות מזורות בהם נדרשו הטייסים לחבור אל מטוסי עיט תוך שמירה על דממת אלחוט מוחלטת ושימוש באמצעי ניווט פסיביים בלבד ומבלי שהונחו למפגש על ידי יחידות הבקרה. לאחר מכן נדרשו הטייסים לבצע תדלוק שכזה תוך נשיאת מתא רי חימוש שונים בגיחות שהסתיימו בביצוע יעפי תקיפה באחד ממטווחי החייל. כל גיחה שכזו לוותה בתחקירים מפורטים ובהם הקפדה יתרה על דיווח צריכת הדלק של המטוסים וכל זאת מבלי שנאמר לטייסים דבר על מהות האימונים.

בחודש פברואר 1980 נתקבל דיווח בלשכתו של עזר ויצמן – המשימה ניתנת לביצוע!

הרעיון אותו הגו דוד עברי ואביאם סלע היה להקים כוח משולב של מטוסי קורנס שיתודלק באמצעות מטוסי עיט. "זה היה מבצע מורכב" אומר דוד עברי "שבו רק ארבעה מטוסים מתוך מבנה של בין 18 עד 24 מטוסים יגיע למעשה למטרה על מנת לבצע את התקיפה. ניתן להעריך מה רב הסיכון בהחלפת הכוח הגדול במטוס הרקולס איטי הטס מעל לשטח עוין".

בעוד חיל האוויר נערך למבצע בשנת 1979, אירעה התפוצצות מסתורית (אותה נוטים מקורות זרים לשייך למוסד) שהשמידה את ליבת הכור בעודה ממתינה למשלוח בצרפת.

אז אירעה התפתחות בלתי צפויה נוספת. מתאר זאת דוד עברי בראיון למו"ס סופשבוע של מעריב: "שר ההגנה האמריקאי הרולד בראון, ערך ב-1979 ביקור במזרח התיכון. הוא נפגש עם שר הביטחון עזר ויצמן והציע לו את המטוסים (75 מטוסי F-16 שנועדו במקור לאיראן עסקת ה-F-16 האיראנית בוטלה עקב המהפכה האסלאמית באיראן, הדחת השאח ומשבר בני הער"ב בה האמריקאים). עזר קרא לי ללשכתו ושאל אם אני מוכן לקבל מטוסים בקליטה של פחות משנה. השבתי בחיוב. עם כל קשיי הארגון, אם מישוה אומר לי שהוא נותן - אני לוקח!"

הצעתו של בראון אפשרה צמצום ניכר בכוח התוקף ובעקבות זאת – צמצום הסיכון לטייסים – "זו הייתה הסיבה שהסכמתי לקלוט את מטוסי F-16. אמר עברי. "כששלחתי את הטייסים לעבור קורסים של טיסה ב-F-16, הוריתי להם לבדוק כמה הכי רחוק הם יכולים לטוס למטרות תקיפה. הטייסים לא ידעו כמובן שחשבת על הכור. הטייסים היו בשוק! הם חשבו על ה-F-16 כמטוס זריז וחזק שיהיה הראשון שיכנס לקרבות אוויר ולא למטרות תקיפה. לטייסים תמיד נראה יותר אטרקטיבי להיכנס לקרבות אוויר מאשר לבצע תקיפה ארוכה. "אמרתי להם" מוסיף עברי, "תקבלו גם קרבות אוויר, אבל אני רוצה גם את הדבר הזה. אחד הדברים שלמדנו מהר זה להז' מין גם מיכלי דלק נתיקים שבהם משתמשים בטיסות ארוכות".

בבסיס חיל האוויר ברמת דוד לא היה ה-2 ביולי יום רגיל. אנשים עמדו בכל מקום כשהם מביטים בשמיים כשהם עוקבים אחר שובל העשן שהותיר מא' חוריו מבנה המטוסים שהורכב ממטוסי קורנס, כפיר, מיראז' ועיט. מאחורי המבנה נראו ארבע נקודות קטנות יותר – מטוסי ה-F-16 החדשים הגיעו!

בינתיים גברה המתרחבות בצפון. חוליות מחבלים תקפו את ישראל, וסוריה פרסה סוללות טילים בלבנון על מנת להגן על בסיסי המחבלים מפני תקיפות חיל האוויר הישראלי.

כטייסי הקורנס בעבר, כך גם טייסי ה-F-16 נשלחו על ידי אביאם סלע לב' דיקות היתכנות לתקיפה בעיראק, תוך נשיאת מתארי חימוש שונים ודיווח קפדני על רמות צריכת הדלק. "המחשבה ששולחים אותנו להתאמן כנגד איום עתידי נראתה לי סבירה" אמר סא"ל זאב רז – מפקד טייסת "הסילון הראשונה" ומוביל המבנה שתקף בעיראק – "המתח בצפון עלה וזה היה נראה די הגיוני". ואז יום אחד זימן אביאם סלע את זאב רז וקצין הניווט הצעיר של הטייסת – סרן אילן רמון אל לשכת מח"א. עברי הורה באצבעו על המקום בו נראתה בגדאד על המפה ואמר: "אתם תוקפים כאן..."

"שם ניצב עלינו שרון גדול והוא מתקתק. העובדה שעיראק מפתחת נשק גרעיני משמעותה סכנה לכל איש ואישה במדינת ישראל. וסדאם חוסיין לא יחסס לעשות שימוש בנשק להשמדה המונית כנגדנו..."

במילים אלה פתח ראש ממשלת ישראל מנחם בגין את ישיבת הממשלה ב-29 באוקטובר 1980 – לאחר שנתיים של לבטים החליטה הממשלה שיש לתקוף את הכור בעיראק.

המצב במזה"ת לא תרם לתכנון התקיפה בעיראק. איראן תקפה בעצמה את הכור העיראקי מבלי לגרום לו נזק ממשי, אך בעשותה כך – גרמה לעי' ראק לעבות את מערך ההגנה האווירי מסביב לכור. כעת הוצבו סביב הכור בלונים כנגד מטוסים מנמיכי טוס, חומת עפר גבוהה, ומערך טק"א מגוון שכלל סוללות SA-2, SA-3, SA-4 וטילי כתף מסוג SA-7 "סטרלה". גם בגבול הצפון גברה המתיחות והגיעה לשיא ב-28 באפריל 1981, כאשר מטוס F-16 של טייסת הסילון הראשונה הפיל שני מסוקי Mi-8 סוריים. עיראק וסוריה נמצאו במצב כוונות עליונה בשעה שחיל האוויר היה טרוד במלאכת העתקת בסיסיו מסיני במסגרת הסכמי השלום עם מצרים.

הטייסים צוותו למשימת תקיפת הכור עפ"י כישוריהם והניסיון המבצעי שצברו.

סיפר לביטאון ח"א תא"ל עמוס ידלין, מי שמכהן כיום כנספח ח"א באר"ב: "לכולנו היה ברור שיש פה נבחרת מאד מיוחדת למבצע מאד מסוים. זה בהחלט לא דבר רגיל שסגן-מפקד טייסת נבחר לטוס בתור מספר שתיים במשימה".

הייתה בכך אירוניה מסוימת שטייסים קיימו אימונים מבלי לדעת את מהות המטרה אותה הם אמורים לתקוף "הדבר היחיד" אומר ידלין "שנא' מר לנו היה שעד חודש אוקטובר נצטרך להשיג כשירות מבצעית מלאה על ה-F-16, התאמנו בעיקר בנושאי אויר-אויר ותקיפות ארוכות טווח. בעצם לא היה לנו מושג לקראת מה אנחנו מתאמנים"[2].

"צריך היה לחפש תצורה, מהירות טיסה ופרופילים כאלה שיאפשרו למ' טוסים לטוס מרחק של 600 מייל. כשלקחתי סרגל ומדדתי את המרחק מרמת דוד, הבנתי פחות או יותר לאן מכוונים המתכננים. המקום היחיד בו נמצאה מטרה 'ערכית' במרחק כזה היה יכול להיות רק בגדאד".

הטייסת החלה להתאמן בתקיפת מטרות תשתית, תוך התייחסות ליכולת השגת הטווח הדרוש, אך כאן צצה ועלתה בעיה נוספת: על-פי ספר היצרן – נאסר להשליך מיכלים נתיקים בתצורת החימוש שבחרנו, מחשש שה' פצצות יפגעו בעת ההשלכה. בחינת העניין בניסויי טיסה שנערכו במני"ט הבהירה שלא רק שלא נשקפת סכנה מהשלכת המיכלים בתצורת חימוש זו – אלא: "בעוד הפצצות מוצמדות לכנפי המטוס, נמצא שהמיכלים מושלכים בצורה חלקה ומוצלחת".

האימונים נמשכו. "השקענו זמן רב בתרגול תמרוני התחמקות ממטוסי יי' רוט. במקביל גם ערכנו אימון ייחודי, שכלל כניסה לקרב-אוויר ללא שימוש במבער אחורי. היינו חייבים לחסוך בדלק".

עפ"י תוכנית הטיסה, הזמ"מ (זמן מעל מטרה) נקבע לשעות אחר הצהריים המאוחרות, כך שיוותר מספיק אור לתקיפת המטרה, אך במקביל – שפע של שעות חשכה למקרה בהם נאלץ להפעיל פעולת חילוץ לטייסים שהופלו. "ידענו שאם ניאלץ לנטוש בדרך, ינסו לחלץ אותנו. אבל היה ברור לכולם, למרות שזה לא נאמר בצורה מפורשת, שמי שינטוש במאה מייל האחרונים של מה שקראנו אז 'ארס נהריים', הסיכוי שיוציאו אותו משם יהיה נמוך מאוד" מספר עמוס ידלין.

"היינו צריכים לתכנן שהמבצע לא יתבצע במהלך הביקור של סאדאת ב' ישראל (4 ביוני 1981) או של בגין במצרים (25 באוגוסט 1981). החלטנו שה' תקיפה תהיה ביום ראשון, יום המנוחה של הטכנאים הצרפתיים". מסביר עברי.

יום הע' נקבע ליום א', ה-8 במאי 1981. טייסים מטייסת "הסילון הראשון" נה", "אבירי הצפון" ואבירי הזנב הכפול" נצטוו להישאר בטייסות. סרן ישראל (רליק) שפיר טייס F-16 תעד את אותו היום ביומנו: "יום א', 8 במאי 1981. המיניבוס אוסף אותנו לארוחת בוקר ולטייסת. בפייל רואים את אחינו כפולי הזנב וכפולי המנועים נוחתים ומסיעים ומייד נכנסים לתד' ריך. החדר דחוס. הרמטכ"ל רפאל איתן, מפקד חיל האוויר דוד עברי, ועוד בעלי דרגות "ירוקים" ושאר מכובדים שנדחקו פנימה. המוביל (זאב רז) חוזר על ההצגה מאתמול בשטף, תוך שימוש באביזרי פירוטכניקה שונים. "על כתפיהם מונח עתידה של מדינת ישראל" אומר הרמטכ"ל. הוא מוסיף ומסביר את הרקע הפוליטי-בטחוני – פנימי עולמי – שהביא להחלטה המ'

כנון. הוא בנוי על הרבה עודף דלק. אני יוצא. מתיישרים במבנה להמראה במרחק 300 מטרים זה מזה. השעון הדיגיטאלי מחליף ספרות – "המראה יבש מלא" – כמו בפגוה. נחכה עד 80 קשר לחסוך דלק ורק אז מבער, פלפל ורצים. זה כבד, זה מהר – 190 קשר ומיד יבש מלא. גלגלים – עולים ומ' תיישבים במבנה להגנה. טסים בהתחלה (בגובה 500 רגל) בנוף נפלא, כמו בסיפורים, ואחר כך דיונות ונוף מדברי צחיח. העיקר לשבת במקום. הדקות עוברות לאט, הדלק לא מתאזן לפי הקצב הרצוי. אני מעביר קצת דלק אחר – להשפר את הגרר, אולי זה יעזור..."

עמוס ידלין: "עברנו דרך דרום ירדן והמשכנו לעבר המדבר הסעודי. זהו מדבר גדול, רחב ושומם מאוד, שקשה לנווט בו בשל כך. לאחר-מכן הגענו לסעודיה עצמה. לאורך הדרך הבחנתי במחנות צבאיים ובכבישים סלולים, שלא כולם הופיעו על המפה שלי. בתחומי עיראק הבחנתי במבצר מימי הביניים. מבצר גדול מאוד והרוס. אם הייתי יודע על קיומו, הייתי ודאי בוחר אותו כנקודת-ציון. לאחר כשעה של טיסה, השלכנו את מכלי הדלק הנתתי קים, חששנו שתיווצר תקלה טכנית באחד המטוסים, אבל כולם שיחררו את הנתיקים ללא כל קושי. מאותו רגע הפך המטוס להרבה יותר חסכוני. במובן מסוים הוא אפילו "יצר" דלק ביחס לתחזית המוקדמת. לכל מקום שהגעתי, ראיתי שבעצם יש לי יותר דלק ממה שחזיתי..."

המבנים התקרבו לנקודת-הציון הרביעית, באחר אל-מיל. ממשך ידלין בתיאורו: "זהו אגם גדול, בערך בגודל של הכנרת, שנמצא כ-50 ק"מ מערב בית מבגדד, בתוך האגם הייתה אמורה להיות רצועת יבשה ארוכה. במקום רצועת יבשה ראינו ארבעה איים, שהדרומי בהם שימש לנו נקודת ציון. "רו נטל על עצמו החלטה אמיצה והמשיך בטיסה על-אף הקושי בזיהוי המי-קום. "הסתבר, שפני המים באגם עולים ויורדים, בהתאם לכמויות המש-קעים העונתיות. השנה היא הייתה כנראה גשומה במיוחד" אומר ידלין כשחיוך נפרש על פניו.

"נמצאנו באזור ירוק ומיושב". ממשך ידלין "זאב רו שבר את דממת הא-לחוט והזהיר אותנו מפני עמודי המתח הגבוה שאילצו אותנו לטוס גבוה מעליהם, דבר שחשף אותנו בהכרח לגילוי על-ידי המכ"מים העיראקיים. הגברנו את המהירות ל-540 קשר, בערך 900 ק"מ לשעה. היה ברור לנו שא-נחנו נמצאים כבר באזור הגילוי של סוללות הטק"א העיראקיות. לקראת המטרה ראינו באופק את חומת העפר סביב הכור, ובלונים נגד מטוסים, עליהם קיבלנו ידיעות עוד קודם-לכן".

"נ.צ. נוסף והתכסית משתנה – עיראקלנד" ממשך רליק ביומנו "מדי פעם משאית חוצה את המדבר – והנה הימה עם ארבעה איים. הנצ מתחלף ומ' תחילים להאיץ. עברנו עוד קו אורך. מתחילים להיפתח לשורה עורפית. אני מסתכל על מספר ארבע (אילן רמון) – הוא דבוק למקום. "היזק" (יפתח ספקטור - מפקד הכנף) לפני בצד ימין, מספר 2 דבוק לקרקע. חוצים חוף, מימין אוטובוסים עם תיירים, מוניות צבעוניות על שפת המים – עושים חיים. ארבעים מייל למשיכה ובמכ"ם אין מיגים. אני מסתכל עליו: בבקשה, אל תדבר – תן לנו להתקרב. וקדימה – נחש מים זוחל משמאל לימין, הפרת. כבר היינו כאן לפני 2,500 שנה".

רליק ממשך: "מתחילים לצוץ בניינים ושדה תעופה ישן וחוטני חשמל לאו-טוסטראדה, והכול רץ במהירות מסחררת ועוד עשרה מייל. אני מת להש-תין. הבזק באוויר ומספר 1 (זאב רו) מודיע: "שימו לב, יורים כאן נ"מ".

כבר החלה מהומה". הבזקים ממלאים את השמיים, פגזים מעופפים על הנתיב, עוד שנייה והנה החידקל – מבער מלא, אני מושך, והנה נגלית החומה ובפנים, אי אפשר לט-עות, הכיפה המוכספת בשמש הערביים. השעה 17:35, שבעה גיי, מקפל את האווירון עם הרבה מהירות ואני כבר רואה את העשן מתחיל לעלות – עדיין לא פיצוץ גדול. אני הפוך על הגב – עכשיו רק אני המטוס והפיפר – מתוך המבנה יורים אש חזקה והפיפר מתקרב לאט. לא לטעות. עוד תיקון קטן וזהו. עכשיו. פיקל אחד. שתי פצצות שוחררו. שובר שמאלה חזק ומחפש טי-לים בשמיים. מה זה עף? טיל נתקע באדמה מתחתנו. 600 קשר, יבש מלא". אחד אחד משליכים המטוסים את מטענם ומושכים לגובה 30,000 רגל שם, כשהם פונים מערבה, הם מתארגנים לטיסת מבנה חזרה הביתה.

"ברגע שהפצצות השתחררו, הרגשתי את מכת ההדיפה על הכנפיים. הייתי צריך לדאוג להסתלק משם הכי מהר שאפשר. זה היתרון של פצצות "טיפ-שות", אתה לא צריך לנהג אותן. רק למצוא את המבנה שלך, להגן על בן-הזוג, אחר-כך על הרביעייה ולהתחיל לחפש אם יש מישהו שרוף אחרך". הטיסה חזרה בוצעה כאשר המטוסים הישראלים טסים את תוך השמש. בנוסף על כך שפעולה זו מקשה על טייסי האויב ברדיפה ובזיהוי המטוסים,

תוכנת מזה זמן רב. חוזרים לטיסת ללבוש את הגיי-סוט. לוודא שוב שה-אקדח טעון. ופתאום הרמקול קורא: "כולם לחדר תדריכים." שם מדווחים לנו שהעסק בוטל, כנראה מסיבות מדיניות.[3]"

חלק מהטייסים כבר ישב בתאים כאשר נתקבלה שיחת הטלפון מראש המ-משלה. נתברר שראש האופוזיציה, שמעון פרס, התקשר את ראש הממשלה והזהיר מפני ההשלכות הפוליטיות של התקיפה. בגין חשש מכך שדבר הת-קיפה הודלף והגיע לאוזניו של שמעון פרס. אם פרס ידע על מועד התקיפה – ייתכן שהמידע דלף גם לאויב..."

"אישית, כל הזמן ליוותה אותי התחושה שלא תהיה העזה מדינית לבצע את הפעולה", אומר ידלין. "בתור מי שהשתתף בהרבה מאוד מבצעים אק-זוטיים, בשלבי התכנון או בשלבי ההתכוננות והמודלים, וראה כיצד בסופו של דבר הם נשארים על הנייר, חשבתי שזה יקרה גם הפעם; שהמבצע הזה יצטרף לשורה מכובדת מאוד של מבצעים שלא יצאו לפועל".

ביום חמישי, ה-4 ביוני, כינס מפקד בסיס רמת-דוד, תא"ל (מיל) יפתח ספ-קטור את זאב רו מפקדי טייסת "הסילון הראשונה" ואמיר נחומי מפקד טייסת "אבירי הצפון" והודיע להם שמבצע "אופרה" עומד להתבצע בק-רוב.

עברי מתאר את השיקולים בתצורת המטוסים: "ניסינו לשגר מטוסים עם פצצות על אשכולות נגררים. זה היה מאפשר לכל מטוס לקחת 12 פצצות, אבל נשיאת הפצצות על נגרר צרכה יותר מדי דלק. הגענו למסקנה שאי אפשר לשאת הרבה פצצות ושכל מטוס ישא שתי פצצות בלבד בתלייה ישי-רה. לקחנו את שתי הפצצות הכי גדולות, כל אחת כמעט טונה". התצורה שנקבעה למטוסים לבסוף כללה שתי פצצות ש"כ סימן 84, שני טילי אויר-אוייר בקצות הכנפיים, מיכל דלק 300 גלון בגחון ושני מיכלי דלק נתיקים של 370 גלון תחת הכנפיים. באשר להעדפת פצצות ברזל על פני חימוש מונחה מדויק מסביר עברי: "היינו צריכים לקחת את הדבר הכי פשוט כדי לצמצם למינימום את זמן החשיפה לטק"א. לא היה זמן להנחות פצצות. וזה הוכיח את עצמו. לא תמיד מתוחכם הוא המתאים. במקרה זה, הפשוט התאים. שיטת התקיפה שביצענו והמרעומים שהשתמשנו בהם אפשרו לנו להיות מאד מדויקים. עשינו כמה מודלים והגענו לתוצאות טובות. כור גרעיני זה לא דבר כל כך קטן. גם ככה הכנסנו 80% מהפצצות למטרה. בזכות האימון ובזכות מערכות הנשק המשוכללות שהיו במטוסים האלו". לגבי המרעו-מים מפרט עברי: "המטוסים נכנסו לתקיפה אחד-אחד; כשהראשון משליך פצצה, היא מעלה עשן ומסתירה את המטרה מאחרים. יצרנו מצב שבו הפ-צצות הוחדרו לכור, אבל כיוונו את מרעומי ההשהיה בדיוק לכך שהטייס האחרון יוכל לכוון אבל גם לראות את הפגיעות של אלה שלפניו. בצילום של הטייס האחרון כבר ניתן לראות את הפגיעה בכור".

כוח המשימה כלל שמונה מטוסי F-16 ושמונה מטוסי F-15 שסיפקו שרו-תי חסימה אלקטרונית, וממסר קשר וחפ"ק מעופף. בנוסף לכך היוו חיפוי לכוח התוקף במידה שיתפתח קרב אווירי. מתכנני המבצע העריכו כי שני מטוסים יופלו במהלך התקיפה ולכן פרסו על אדמת עיראק מספר מסוקים, בסמוך לגבול הסעודי – על מנת לאפשר את חילוץ הטייסים בעת הצורך.

מתאר רליק "תדריך בוקר זריז ומעמיסים את הציוד חיש קל. התדריך דומה. הפעם זהו זה. הכול שוטף. הולכים לשירותים, אבל לא שותים מים כדי לא להעמיס על השלפוחית. והנה השעה 14:00. זה הזמן ללכת. רוכסן הגיי-סוט רועד קלות – החליפה כבדה עם הציוד הנוסף: טורסו, קסדה וק-סטת VTR ולדרך. אני מגיע למטוס שלי, מסתכל עליו: "זוהי טיסה רביעית רצופה שלי עליך אל תבגוד בי הפעם". נותן ליטוף למד זווית ההתקפה, מכה על הפצצה. טיפוס לקוקפיט, בחינה קפדנית של כל המפסקים – יש זמן. אני לא מחכה 40 שניות ומעביר מצערת לסרק. המנוע תופס, ומד הטמפרטורה מתחיל לעלות כרגיל ולהתייצב ב-550 מעלות. אני נע בכסא ומתרווח: "יש לנו כמה שעות לבלות ביחד, אתה ואני, בשר וברזל". אני רואה את אחד הטייסים מתרוצץ מודאג – כנראה שמשוה התקלקל והוא מחליף מטוס (במטוסו של אמיר נחומי התגלתה תקלה במערכת ההיגוי והוא נאלץ להח-ליף מטוס לאחד ממטוסי הגיבוי). העיקר שאצלי הכול בסדר. איפוס ארוך – 30 דקות, שום דבר לא בוער. מסיע החוצה לאט. המטוס כבד. השמש יוקדת ואני מתגלגל לעמדת התדלוק – פותח את הפתח ומחכה לראות את כמות הדלק עולה בעצלתיים. כולם מסביב סובאים דלק, אבל אצלי הבן-אלף מסרב לעלות לכמות הדרושה. "תחליף באזור" אני אומר למכונאי. לא עוזר. איזה לחץ השעה כבר 15:55. או.קיי אני מחליט, אני מכיר את הת-

הרי שהיא פוגעת גם ביכולתם של טילי אוויר-אוויר בנעילה על המטרה.

- הביתה בהצלחה... חתם סלע את הדיווח, והמטוסים נסקו לגובה 42,000 רגל ובמהירות 600 קשר, בדרכם חזרה לעציון[4].

זה הזמן להתפקד. רז קורא לטייסים לדווח על מצבם אך 'אשכול 4' אינו מגיב. 'אשכול 4', היה אות הקריאה של המטוס האחרון לתקוף את הכור – המטוס בו טס אילן רמון, המטוס בעל סיכויי ההיפגעות הגבוהים ביותר. אילן היה הטייס הצעיר בחבורה וזו הייתה התקיפה המבצעית הראשונה בה השתתף. רז קרא בקשר שנית – אשכול 4 – אתה בסדר? לפתע נשמע קולו של אילן – בסדר, בסדר – יצאתי בסדר. רמון היה שקוע בתמוני התחמקות וכן לא עלה בקשר...

אמיר נחומי, מפקד טייסת "אבירי הצפון" ומוביל המבנה השני מספר: "כאשר מבנה של ארבעה מטוסים תוקף את המטרה – המטוס הראשון גורם לאויב להביט מעלה, במטוס השני הם יודעים שמהו לא בסדר, על המטוס השלישי הם מכוונים ובמטוס הרביעי הם פוגעים. כאשר אילן לא ענה בקשר – התחלתי לחפש על הקרקע את פטריית העשן המציינת את פגיעת המטוס בקרקע. את הסרט הזה חווינו כבר כמה פעמים במלחמת יום כיפור".

"בדרך חזרה טסנו הכי גבוה לניצולת דלק הכי טובה" מתאר עברי "המ" כ"מים כמובן ראו אותנו לאורך כל הדרך. היינו צריכים לטוס מחוץ לטווח היירוט של שדות התעופה שבדרך, ושהמטוסים המלווים ייכנסו לקרבות אוויר אם יהיה ניסיון יירוט". "היה איום אחד לא רציני" ממשיך עברי "מטוס עיראקי התרומם אבל לא התקרב. הבעיה הייתה בירדן. המלך ח' סייך, שהיה בשיט באזור עקבה, ראה את המטוסים יוצאים משדה עציון וטסים לכיוון סעודיה. הוא צלצל לאן שצלצל ואמר לו שלא רואים שום דבר. זה נכון. על המכ"ם לא ראו שום דבר. מדובר בטיסה של שעה וחצי בשקט עד התקיפה ועוד פחות משעה וחצי בחזרה. עד שהדברים עוברים ממדינה למדינה לוקח זמן וקשה לקשר בין המטוסים שראה המלך ובין אלו שתקפו את הכור. אולי המטוסים ההם כבר חזרו לבסיס? עובר זמן עד שאפשר להרכיב תמונה שלמה."

"רק לפני הנחיתה לקחתי את המיקרופון ואמרתי לטייסים 'תיזוהו בנ' חיתה'" מספר עברי "אחרי משימה כזאת יש התפרקות. אתה עובד קשה מאד לבצע את המשימה ובסוף מזלזלים. רציתי להבהיר להם שהמשימה לא נגמרה ושלא יעשו לי ביזיונות".

שנה לאחר התקיפה, נאספו משתתפי התקיפה למפגש משותף על מנת לציין את יום השנה לתקיפה בעיראק. יפתח ספקטור אשר החטיא את המטרה, הביא עמו בקבוק שמפנייה עליו רשם: "תקיפה זו מוכיחה שגם שבע שמי" ניות הן 100%..."

מידע שנאסף בעקבות מלחמת המפרץ ב-1991 הוכיח לעולם עד כמה מתקדמת הייתה תוכנית הגרעין של עיראק. כעבור שנים ספורות, יום אג"מ, באמצעות יעקב עמידרור, מחקר רטרוספקטיבי אודות תוכנית הגרעין העל-ראקית לאור הממצאים המודיעיניים החדשים. מחקרו של עמידרור הצדיק באופן גורף את מסקנות זרועות המודיעין, והצדיק את הצורך בתקיפת תוכנית הגרעין של עיראק.

זה היה הזמן לדווח על הצלחת המבצע לחפ"ק:

- 'פחמן' מ'איזמל 1'. 'איזמל' ו'אשכול' צ'ארלי כולם – שידר זאב רז לא' ביאם סלע.

צ'ארלי הייתה מילת הקוד להצלחה מלאה.

סלע סרב להאמין:

- האם כולכם צ'ארלי?

- חיובי, כולם צ'ארלי, חיובי!

בהמשך הטיסה תחקר רז את נחומי:

- 'אשכול 1' מ'איזמל 1' – איך התוצאות?

- בסדר גמור מלבד כמה Undershoot.

סלע היה סקרן:

- 'איזמל 1' מ'פחמן' – תוצאות טובות?

- חיובי! המטרה הושמדה כנראה כמתוכנן.

- נפגעים?

- אולי כמה שריטות נ"מ על הפח...

[1] 2282nd MEETING of the UN Security Council, NY, Monday, 15 June 1981

[2] התקיפה ששינתה את ההיסטוריה - ביטאון חיל האוויר 138 (239) – אפריל 2001.

[3] יומן הפצצת הכור – חליפת לחץ – מירב הלפרין, אהרון לפידות – הוצאה לאור משהב"ט.

[4] השמים אינם הגבול – אליעזר (צ'יטה) כהן וצבי לביא, ספריית מעריב.

### הטייסים והמטוסים שהשתתפו במבצע:

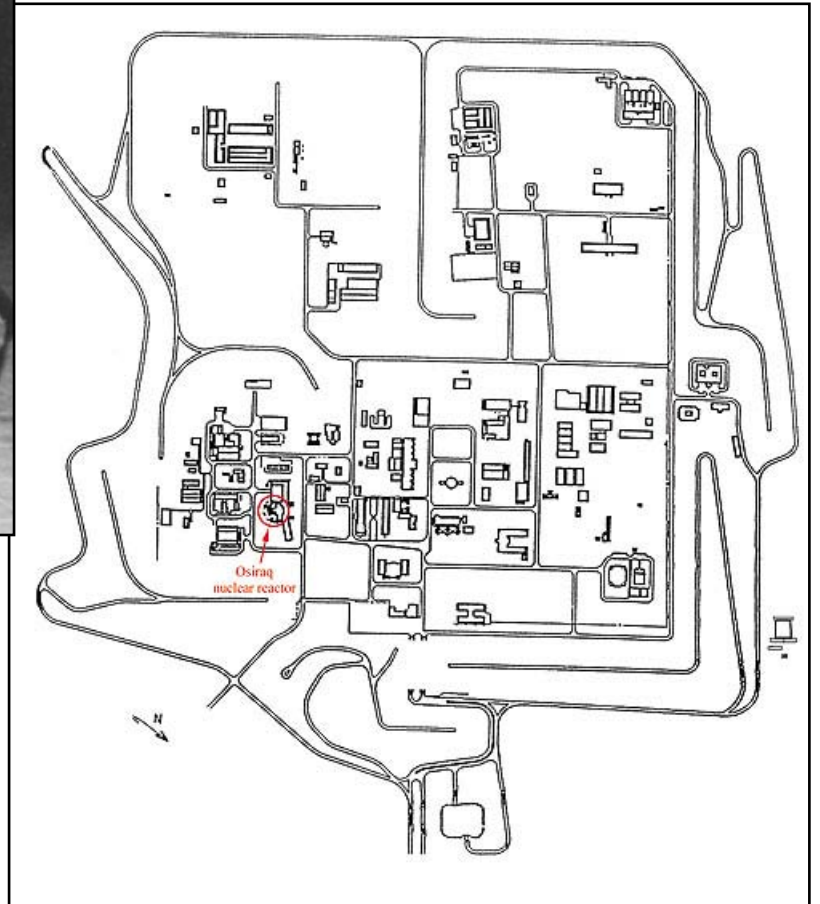
טייסת הסילון הראשונה מבנה " איזמל":  
מוביל: סא"ל זאב רז מפקד הטייסת בנץ מס' 113  
מס' 2: סרן עמוס ידלין בנץ מס' 107  
מס' 3: רס"ן דובי יפה בנץ מס' 118  
מס' 4: סרן חגי כץ בנץ מס' 129

טייסת אבירי הצפון מבנה "אשכול":  
מוביל: סא"ל אמיר נחומי בנץ מס' 228  
מס' 2: אל"מ יפתח ספקטור בנץ מס' 223  
מס' 3: סרן רליק שפיר בנץ מס' 239  
מס' 4: סרן אילן רמון ז"ל בנץ מס' 243

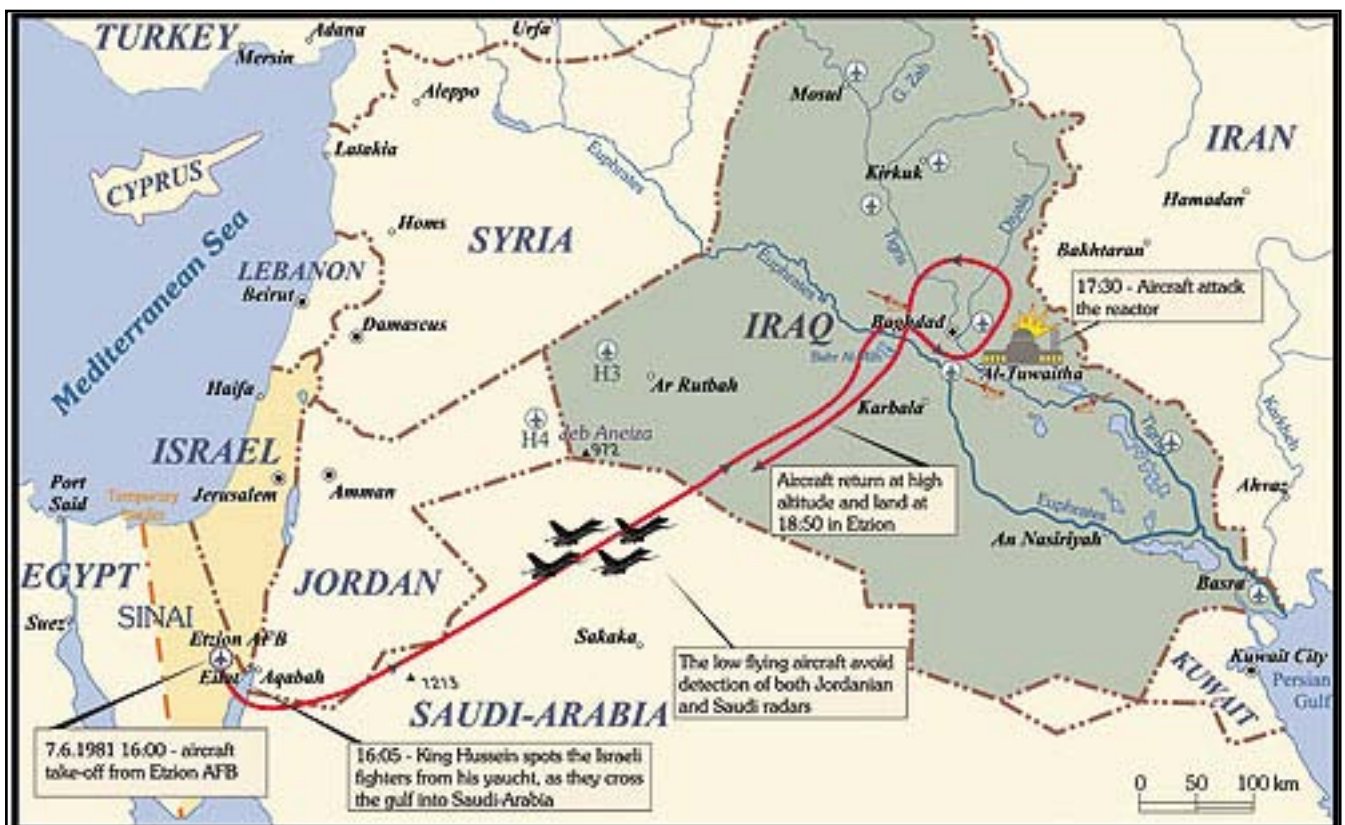




טייסי הניצים.



מפת האתר.



מסלול הטיסה.



אילן רמון ז"ל בדרך להפצצת הכור.



מבנה איזמל - רס"ן דובי יפה, סא"ל זאביק רז, סרן חגי כץ וסרן רליק שפיר.







מבנה איזמל רגע לפני ההמראה.




תוצאות הפצצה.

אתר מעריצי חיל האוויר



[www.iafe.net](http://www.iafe.net)



SINCE 1998

