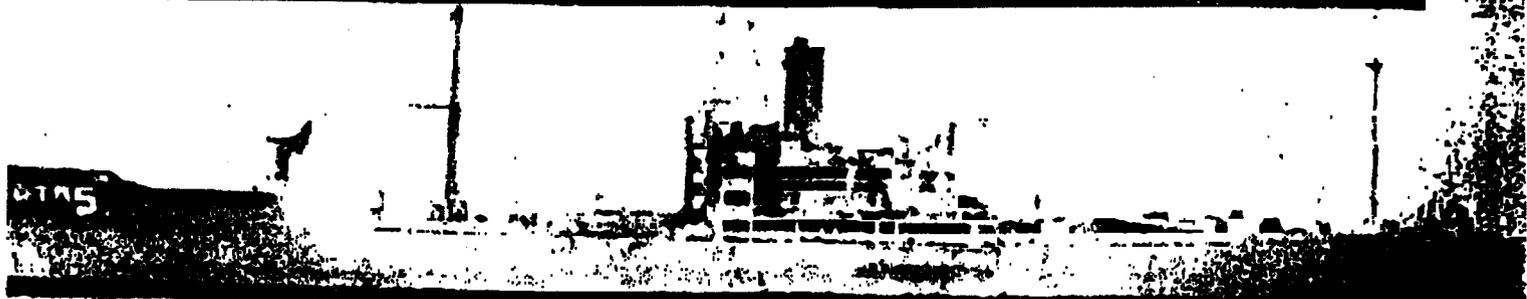
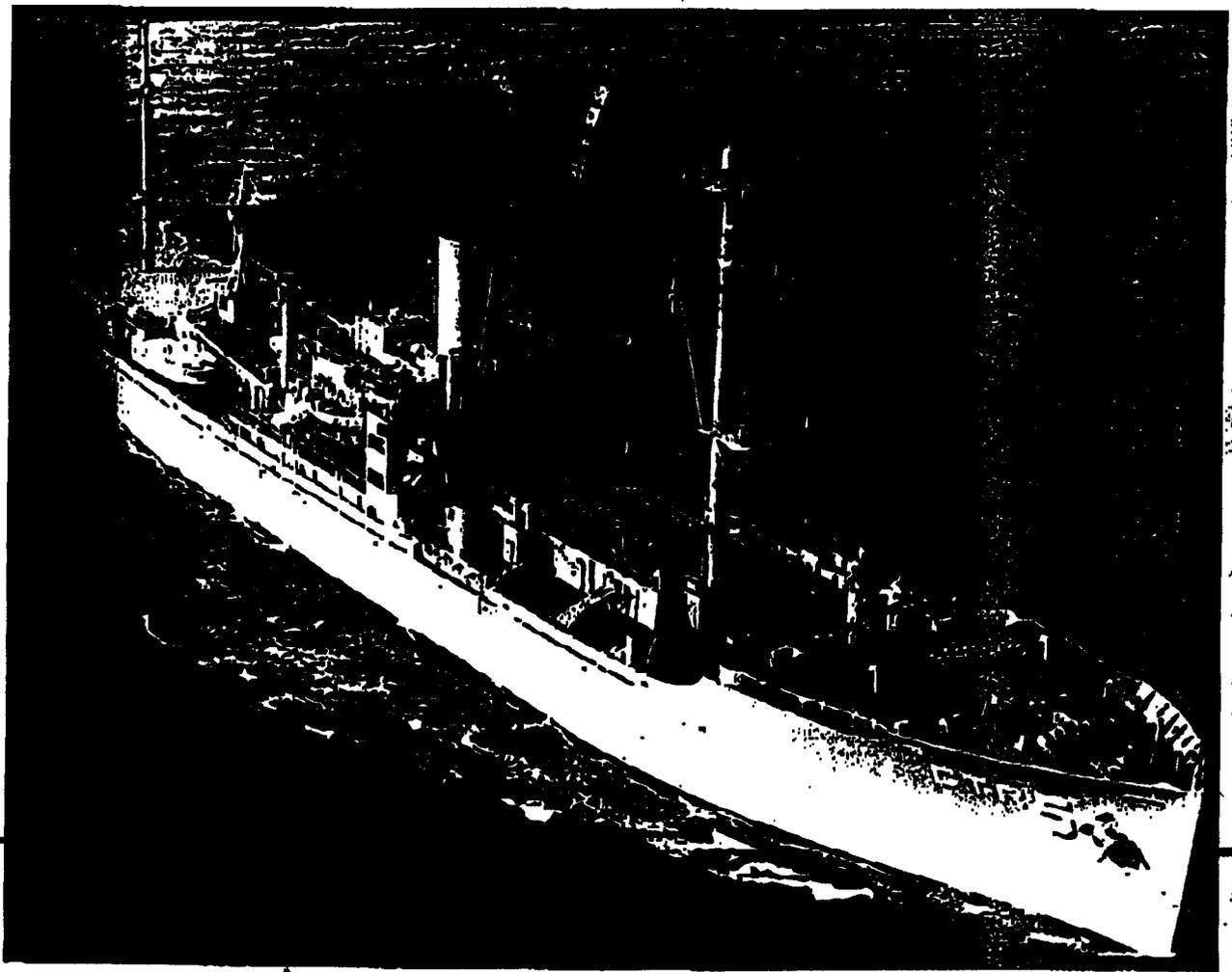


ליברטי

תקיפת אוניית הבין האמריקאית



הקדמה

בכל מלחמות ישראל נרשמו אירועים בהם הותקפו בשוגג כוחות קרקע ישראלים או כוחות ידידוניים אחרים על-ידי חיל-האוויר. במהלך מלחמת העצמאות היו כמה אירועים כאלה. אחד מהם התרחש במנצע "חורב", ובא לידי ביטוי ביומנו של דוד בן-גוריון ב-7 בינואר 1949: "חיל-האוויר שלנו פגע לפעמים בוויילינו שלנו... גטעות, כי צבאנו הותקדם במהירות. אוירוני המצרים לא פגעו אף פעם, ורק אוירונינו פגעו". במהלך מנצע "קזש" התרחשו שבע תקריות בהן תקפו מטוסי חיל-האוויר כוחות שריון וקרקע ישראלים. ב-3 בנובמבר 1956 אף תקפו מטוסי החיל את המשחתת הבריטית "קריין", שעגנה במיצי טיראן בכוננות סיוע לכוחות האנגלו-צרפתיים, אך למשחתתו נגרם נזק קל בלבד.

במלחמת ששת-הימים, שפרצה ב-5 ביוני 1967, ארעו 18 תקריות בהן תקפו מטוסי הוויל כוחות ישראלים. בעיקר בשל העדר קשר עם כוחות קרקע וזיהוי שגוי של הכוחות בשטח. אך אף לא אחת מהתקריות המוזכרות לעיל לא השתוותה במשכה, בעוצמתה ובמספר הנפגעים שבכעטיה לתקריו שאירעו ביוני 1956. אז, ביססה הרביעי של המלחמה, תקפו מטוסי מיראז' וססב"ד ישראלים, ואחריהם ספינות טורפדו של ויליהו, את ספינת הביון האמריקאית ה"ליברטי". בעקבות התקיפה נהרגו 34 מאנשי צוות הספינה ונלכעו 17.

גם היום, 35 שנה לאחר הארוע, נותרה התקרית בבחינת צלקת שעדיין לא הגליזה לזולטין ביחסי ישראל-ארצות-הברית. על אף השנים הרבות שחלפו נזכר הארוע בשל מספר הנפגעים הגדול יחסית לתקריות מטוג זה, שהיה עד אז חסר תקדים בחומרתו, ובשל השאלות הרבות שהועלו בעקבות הווקיריו, וזיהוין והאשמות כי הפגיעה באונייה בוצעה במזיד.

מאמר זה הינו חלק ממחקר כולל הנערך בענף על תולדות חיל-האוויר ועוסק בתקופה שבין 1949 ל-1967. סיפור הארוע מואג חוץ ניתוח מאפייני פעילות החיל בונקרות זו והתסקדות בסוגיות של שליטה ובקרה ושיתוף פעולה עם תיליהים. כן מצויה בו התייחסות לתהליכי קבלת החלטות בתנאי לוחץ וגם לאותן האשמות באשר לתקיפת האוניה במזיד על-ידי ישראל. המאמר מבוסס בעיקרו על מקורות פנימיים של חיל-האוויר שגורט נחשנו בעבר. כויהם קלטות השליטה והבקרה מעת הארוע עצמו.

המאמר נכתב על-ידי סרן סיכל זרעאלי-בכר, קמ"ד מחקר בענף היסטוריה ומידע, בהדרכת רמ"ד מחקר ר"ט"ן אבי נהן. כעבודת האיסוף נעזרנו בגורמים שונים בידיהם נמצאו מסמכים רלוונטיים. עיקר המקורות למחקר זה מצויים בארכיון צה"ל ותודתנו למנהלת הארכיון, גב' סיכל צור, ולעובדי הארכיון גב' אביבה קרטון וסר אבי צדוק. כן תודה לד"ר מיכאל אורן ממרכז "שלם", בחיק ליאת לרר ממדור מחקר חיליהים וקמ"א סוולטנה ביידר ממח"ד היסטוריה.

סא"ל, יורם בוסקילה

רע"ן היסטוריה ומידע

מבוא

בֵּי 5 ביוני 1967. לאחר תקופת המתנה ממושכת שלוותה בחששות כבדים מפני מתקפה מצרית ובתחושת סכנה קיומית של ממש, נכנסה מדינת ישראל למלחמה הקצרה בתולדותיה - מלחמת ששת הימים. חיל־האוויר הופעל וול־תי תוכנית "מוקד" וכיום הראשון למלחמה בוצעה מתקפה אווירית מסיבית, בה השתתף כמעט כל מערך והתקיפה והקרב שלו. פעולות החיל הביאו להשמדת כ־400 מטוסי אויב, רובם עוד על הקרקע, ולכך שחילות־אוויר ניצולו, ירון וסוריה הוצאו למעשה מכלל פעולה. משלב זה הופנו מטוסי הוויל לטייע לכוחות היבשה והים בהמשך והלוחמה, ועד היום הרביעי למלחמה נכבשו בגזרת סיני בזה אחר זה העיר אל־עריש, שדות התעופה והבסיסים הצבאיים שבמרכז חצי האי והעיר שארם א־שייח'.

בֵּי 8 ביוני, יומה הרביעי של המלחמה, שלטו כוחות הקרקע הישראליים בקידמת חצי האי סיני ובמרכזו. בשעות אזור הצהרים המוקדמות, סמוך לחופי אל־עריש, התרחשה תקרית שחרגה מסגרת הביטחון השוטף והלוחמה הנדירה: כוחות יט ואוויר ישראלים תקפו ספינת ביון אמריקאית בשם ה"ליברטי", שעסקה באיסוף מידע מודיעיני מנכשירי קשר ומכים.

במולך מאי 1967 עגנה הספינה בחוף השנהב, אך ככל שהסלים המצב המדיני במזרח־התיכון התגבשה במשך ההגנה האמריקאית התפיסה כי יש לשלוח אותה לאזור, בכדי לעקוב מקרוב אחר התפתחויות צבאיות. הספינה הופנתה לרוטה, ספרד, שם עלו על סיפונה מתורגמנים מהשפה הערבית שהצטרפו אל המתורגמנים מרוסית שלבנו שהו על האונייה. ב־30 במאי קיבל הקברניט, קפטן ויליאם ל. סקגונגל, הוראה להפליג לאזור המתיחות בין ישראל ומצרים, במרחק של כחצי מייל מחוץ למים הטריטוריאליים של שתי המדינות, ולבצע סיורים לאורך החוף.

הטנינה, ששייטה סמוך כל כך לאזור הקרבות בסיני, אותרה על־ידי כוחות ישראלים וזוותקפה במשך כשעה, וזוהלה על־ידי מטוסי חיל־האוויר ולאחר מכן על־ידי ספינות טורפדו של חיל־הים. בסיומה של הווקרית הגיע מספר ההרוגים על סיפונה ל־34 איש ו־17 מאנשי צוותה נפצעו. בעקבות הארוע טענו גורמים אמריקאים שונים, ביניהם ניצולי הספינה, כי ישראל תקפה את ה"ליברטי" במזיד. זאת, על אף שממצאי ועדות החקירה האמריקאיות וישראליות שבדקו את התקרית שללו טענות אלה מכל וכל.

מחקר זה יבחן את תקרית תקיפת ה"ליברטי" מפרספקטיבה היסטורית חיל־אווירית, שבמרכזו בדיקת הגורמים להתרחשות הארוע, תוך בדיקת סוגיות כאיתור סערות וזיהוין, בעיות בקרה ושליטה ושיתוף פעולה אוויריים. הנוחקר מבוסס בעיקרו על מקורות חיל־אוויריים ראשוניים - תחקירי טיסה, עדויות קצינים ושקלוט תמלילי שליטה ובקרה מעת הארוע. כן נעשה שימוש במקורות ארכיוניים אחרים ובסאמרים, ספרים, אתרי אינטרנט וכתבות עיתונאיות, כמו גם בראיונות עם בני התקופה להם גם ניתן המחקר לקריאה ולביקורת.

פרק א

ההיסטוריוגרפיה של תקרית ה"ליברטי"

תקיפה זדונית ומכוונת

תקרית ה"ליברטי" נבדקה הן על-ידי ועדות החקירה הרשמיות שהוקמו לאחר הארוע בישראל ובארצות-הברית והן על-ידי חוקרים עצמאיים, שאחדים מהם אף הפכו "משוגעים לענין". במסקנות הרשמיות, אטריקאיון וישראליות כאחוז, נקבע אומנם כי אין המדובר במתקפה זדונית אלא בסדרת טעויות שהובילה לתוצאות הרוח-אסון, אך אף-על-פי כן לא פסקו מלהופיע תיאוריות והשערות שונות באשר לנסיבות בעטיין הופצה הטפינה, ששהתה באזור לצורך איסוף מידע מודיעיני ממכשירי קשר ומכ"ם. לכל התיאוריות משותף הטיעון כי כוחות ישראלים פגעו בספינה במזוז, מתוך כוונה להוציאה מכלל פעולה. השוני ביניהן מתבטא בהשערות לגבי הסניעים הישראלים לעשות כן.

דיון פומבי בתקרית ה"ליברטי" התעורר מחדש בשנת 1976 בעקבות מאסר במגזן "פנטהאוז", שנכתב על-ידי עיתונאי בשם אנתוני פירסון. הלה, שבין היתר עסק בסיקור מלחמת ששת-הימים, טען לגילויים וודשים כביכול, הטותרים את ממצאי ועדות החקירה ומתיימרים לשפוך אור חדש על התקרית. הוא טען המאמר, נמנו גם בספר שיצא לאור שנתיים לאחר מכן, כי לישראל היה אינטרס ברור לפגוע בספינת הביון, לדבריו, ככל שזו הלכה וקרבה לאזור, קלטו המכשירים האלקטרוניים שעליה שיחות בין נאצר והמלך חוסין בהן נדונו האסטרטגיה הצבאית והתקדמות הכוחות הערביים. במקביל גילו אנשי המודיעין שעל הספינה כי תחנה ישראלית בסיני איננה את תדרי השיחות וחסטה אותן, ולאחר שהכניסה בהן במהירות שינויים (נלומר, "בישלה" אותן) העבירה אווון ליעדן סבלי שהדוברים חשו בדבר. כך, לפי טענתו, הצליחו הישראלים לגרום לדיסאינפורמציה וליצירת הרושם - לפחות במהלך היום הראשון לקרבות - כאילו ידם של הכוחות הערבים על העלינה. רושם זה הוא שהוביא להחלטתו של חוסין להיכנס בצורה מסיבית למלחמה, מה שנתן לישראל את הלגיטימציה בה חפצו להרחיב את טווח פעולותיה גם נגד ירדן.

פירסון המשיך וטען, כי אם לא די בכך שה"ליברטי" גילתה את התכסיסים המודיעיניים הישראלים. הרי שהציון האלקטרוני שנשאה היווה איום עבור ישראל מעצם יכולתו לקלוט תשדורות של כוחות רגליים, אוויר ויוריון, בעזרת תשדורות אלה ניתן היה, לדבריו, להתוות תמונת מצב עדכנית של התנהלות הקרבות בחזית הירדנית - במיוחד בנדה-המערבית ובירושלים העתיקה - וכן בחזית הסורית. פירסון טען, כי פעילותה של ישראל באזורים אלה לא עלתה בקנה אחד עם ההבנות שהושגו ערב פרוץ המלחמה בין ארצות-הברית לישראל, וכי דיווח על הפעילות הישראלית שם היה מבהיר לארצות-הברית כי בת-בריתה פועלת בניגוד להסכמים מפורשים. הפצצת ה"ליברטי", לפי נירסה זו, היתה פעולה ישראלית מחושבת, שנועדה לחסל סכנה פוטנציאלית לתוכניות אסטרטגיות של ישראל.

בחדש מאי, כחוקפת ההסתנה שלפני פרוץ המלחמה, ביקר שר החוץ אבא אבן בארצות-הברית. שם נפגשו שני הנושאים לינדו ג'ונסון, ג'ונסון הבטיח לאבן את תמיכת ארצות-הברית, כל עוד תסנע ישראל סלנקות יזמונו צבאיות שאין לו שנה לצורך הנחה העצמית.

סמוך למועד פו סוס טפרו של פירסון. יצא כתב עת אמריקאי בשם **U.S Naval Proceedings** במאמר ובו גירסה נוספת לארועים, המצדדת גם היא בגישה הבטיסטית כי ישראל היתה מודעת לזהות הספינה שהפציצה, וכי היו לה נייגון טובות לעשות כן. במאמר נטען כי ישראל, שזכתה להצלחה רכה בימים הראשונים למלחמה, חששה שגודל הצלחותיה הצבאיות יודע בעולם. דבר זה, לפי הטענה, עלול היה ליצור לחץ מצד המעצמות להפסקת אש, וזאת בטרם יוצל מומנטום הניצחון לטובת כיבוש אזורים שהוגדרו על-ידי אנשי צבא ומדינאים ישראלים כבעלי חשיבות בטחונית מהמעלה הראשונה. הפצצת הספינה כוונה, לפי טענה זו, למניעת האפשרות לנקיטת מידע, העלול להביא לפגיעה ניכרת באינטרסים אסטרטגיים ישראלים.

בשנים 1971 ו-1984 יצאו לאור שני ספריטי (אחד מהם נכתב על-ידי איש צוות הספינה שניצל מהמתקפה). בהם נטען כי המניעים הישראליים להפצצת ה"ליברטי" כרוכים היו בשיקולי הדרג הצבאי הישראלי לגבי המערכה ברמת-הגולן. לישראל, לפי הטענה, היה אינטרס בטחוני ברור לכבוש את אזור רמת-הגולן, וזאת בשל הסבל הרב והממושך שהסבו ההפגזות הסוריות ליישובים ישראלים. עם זאת, כיוון שעד ה ביזני לא נקטו הסורים ביוזמות מלחמה של ממש, הטתיגו מתווי המדיניות בישראל מהכנסת חיילים לרמת-הגולן, מחשש שפעולה זו תיתפס כאקט הגנאי מובהק העומד בניגוד להסכמים המקדימים עם ארצות-הברית. שהיית ה"ליברטי" על מכשיריה המשוכללים באזור היתה מקלה, כך נטען, על מעקב אמריקאי אחר הכוונות הישראליות ומעמידה את ישראל במצב לא נוח - עד כדי טיכון ממשי לפגיעה בתוכניות הלוחמה שלה ברמת-הגולן.

נדבר נוסף לענף ה"קונספירטיבי" של מחקר הפרשה התוסף אך לאחרונה, באפריל 2001, עם צאתו לאור של הספר **Body of Secrets**. המחבר, עיתונאי חוקר בשם ג'יימס במפורד, ממשיך את קווי הטיעון שהוזכרו לעיל וגורס, כי ישראל הפציצה את הספינה כדי למנוע ממנה לצוות ולעקוב אחר פעילותה בסיני. החידוש בספר הוא בטענה, כי בנוסף לכך רצתה ישראל לסנוע עדויות על חיטול המוני שבויים מצרים שבוצע, כך לדברי המחבר, על-ידי כוחות ישראלים בסיני.

תקיפה שמקורה בטעות

הטענות ולעיל, בהן מעורבים מעללי ריגול, תחכום סודיעיני וזדוניות ישראלית, אינן עומדות במבחן מסקנות ועדות החקירה הישראליות ואמריקאיות כאחד. תורה מזאת, הן הופרכו אחת לאחת במחקרים שונים שנערכו במהלך השנים. כהקשר זה ראוי לציון מיוחד העבודה המקיפה שנעשתה על-ידי מחלקת היסטוריה של צה"ל והתפרסמה בשנת 2002. עבודה זו נכתבה בהתבסס על מקורות ראשוניים ותחקירים שנערכו לאחר הארוע - מקורות שבאותה עת לא היו פתוחים לעינם של חוקרים מחוץ לצבא - ובה הוצגה עמדתה הרשמית של מדינת ישראל באשר לחקירת.

לחובות יוצא מטעם סוכן למחקר מי בשם "U.S Naval Institute"

בשנים האחרונות יצאו לאור לא מעט פרסומים העוסקים בפרשה ומחזקים את הגרסה הרשמית. ביניהם בולט מחקרו הערכי ומסקיף של ג'י קריסטול, שופט בריטנס, שהקדיש שלושה עשרה שנים למחקר תקרית ה"ליברטי" ואף פרסם עבודת דוקטורט בנושא. קריסטול ראיין למעלה מ-200 איש שהיו מעורבים בארוע, ישראלים ואמריקאים כאחד, ובמשך שנים אסף מידע בנדון. ספרו, המבוסס על עבודת הדוקטורט שלו, מנקיץ למעלה מ-100 עמודים ועתיד להתפרסם באפריל 2002 בהוצאת "בראסיס" - אחת מהוצאות הספרים המרכזיות בארצות הברית לנושא צבא.

העוקרים שהוזכרו לעיל הינם שתי דוגמאות בלבד מתוך ענף מחקרי מסועף הסותר את הטענות בדבר הטצצה מכוונת של ה"ליברטי". מחקרים אלה מציינים הוכחות רבות לכך, שטענות אלה מתבססות לטירוגין על השערות חסרות בסיס, חצאי אמיתות ועיוותי עובדות, וכי חלקן אף זכו לעידוד ולמימון של גורמים אינטרסנטיים שונים בעטרה להעכיר את היחסים שבין ישראל וארצות הברית. בסיכומו של דבר, מחקרים אלה, גנו אם עולים בהם ממצאים חדשים, מחזקים את מסקנות ועדות החקירה כי תקרית ה"ליברטי" התרושה בשוגג, ללא כוונת זדון מצד ישראל.

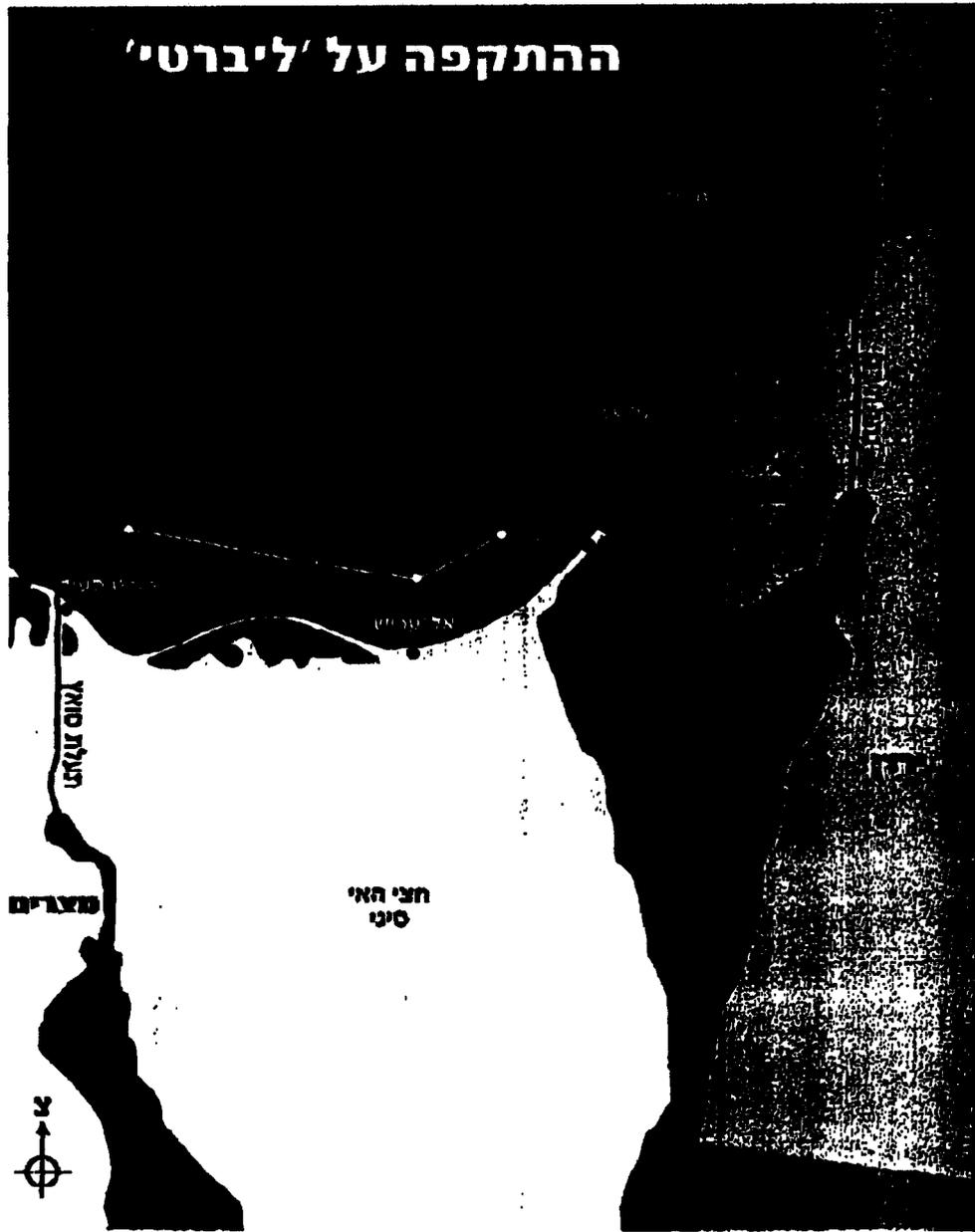
פולמוס שאינו דועך

הדיון סביב פרשת ה"ליברטי" עודו מסעיר ומעורר הדים גם היום, כמעט 35 שנים אחרי הורחשו. די לעיין באתר האינטרנט המוקדשים לארוע, בראשם האתר המרכזי www.halycom.com/jim/ussliberty/liberty.htm כדי להבין את התמשכות הפולמוס סביב הפרשה. שאלה העולה מאלה בהקשר זה, היא כיצד ניתן להסביר את העובדה שארוע שהתרחש בשולי מלחמת ששת הימים, טראגי ככל שיהיה, ממשיך להטריד ולטורר רגשות בעוצמה כזו עשרות שנים לאחר התרחשותו ובהמשך לכך - כיצד ניתן להסביר את ההתענינות הגואה בנושא בתקופה האחרונה מסש, שתוצאותיה ניכרות לעין בגל של מחקרים וכתבות בתקשורת המתייחסים לכך?

נראה, כי המענה לשאלה הראשונה טמון בפער העצום בין תוצאות מלחמת ששת הימים לבין התנהלות התקרית. הויצחון הישראלי במלחמה היה מפתיע והיווה תעודת כבוד לצה"ל בכלל ולחיל האוויר בייט. פרשת הפגיעה ב"ליברטי", לעומת זאת, העידה (במיוחד בעיני ועדות החקירה האמריקאיות) על ההפך הגמור: קול רשלנות, העדר מקצועיות וחוסר תיאום בין הכוחות.

נדמה, כי הטתייה הבולטת נתפסת כמעט כין יכולת צבאית מרשימה מאוד גיטא לבין טה שותיט ומחדל או ככשל מקצועי מאורך גיטא, היא שלא נתקבלה על דעתם של רבים, מה שהוביל לא אחת לכיוונו "קונספירטיביים" ולפיתוח תאוריות שנויות במחלוקת. לא פחות מכך, קשה להתעלם מחריוגתה של הפרשה, שהיא בבחינת מקרה קיצוני של ירי על כוחות ידידותיים, ארצות הברית נתפסה כידית ישראל וקשה היה להבין, לטייך, כיצד הונאפשר ירי ישראלי קול ספינה אמריקאית. שרשרת הטעויות והמשגים שנעשו במהלך הארוע, ולא נחות מכך צירופי המקרים שאירעו במהלכו, עוררו שאלות נוספות בקרב ניצולי הארוע וחוקריו.

הינטורות הניו שיה נתקופה האחרונה אינה בלתי צפויה. בשנים האחרונות החלו להיפתח הן בישראל והן בארצות הברית הארכיונים העוטקים בשנות השישים, ובהם מסמכים שלא נחשפו עד כה לעיון הציבורי. אין תמה, אפוא, שחקר הניו שיה קיבל תנופה מחודשת בעקבות אפשרות הגישה למסמכי מקור אלה. בישראל לא נפתחו עדיין כל החומרים הרלוונטיים, ויש להניח כי גם בארכיונים המצרים נמצאים מקורות שטרט נבדקו.



נתיב השיט של הליברטי ומקום תקיפתה (סוף "תעלת" מס' 6, אביב התש"ס)



פרק 1

תקיפת הספינה

לפני הסערה: איתור ראשוני וזיהוי

ב-13 בינואר החלה ה"ליברטי" להתקדם לעבר חופי המזרח התיכון. שבוע לאחר מכן היזנה כבר המלחמה בעוצמה, והספינה שייטה בסמיכות רבה לחופי המדינות היריבות, מצרים וישראל. הספינה הלכה והתקרבה לחופי אל-עריש וב-18 בינואר, בשעות הבוקר המוקדמות, הגיעה לעדה, צפונית לחוף טיני וסמוך לגבול המים הירוקים. הקברניט ויליאם ל. מקגונגל חשש מהקירבה לאזור לחימה, אך נל פנייתו לצי השישי לחנת או לקרל ליווי משחתות, וענו בשלילה. למעשה, בשלב זה כבר העבירו המטות המשולבים הוראות נסיגה לספינה, אך אלה אבדו במערכת הנתקשרת הימית העמוסה ולא הגיעו אל הצי השישי או אל הספינה עצמה עד ליום המחרת, 19 בינואר.

הימצאותה של ה"ליברטי" סמוך כל-כך לאזור הקרבות לא דווחה לאף גורם ישראלי, למרות שכבר ב-15 בינואר הוזנה ונציגים זרים, ביניהם הנספח הימי האמריקאי, כי "אנחנו נגן על חופי הארץ מתקיפה של הצי המצרי על ידי שילוח של כוחות ימיים ואוויריים. אנו מבקשים מכס להרחיק את כל אניותיכם מחופי ישראל או להודיע לנו על מיקומן המדויק באזור הקרוב לחופי ישראל". גם המצרים הכריזו מפורשות על אזור החופים המצרי כאזור מלחמה ב-15 בינואר, מוז' ארבע שעות, שידרה תחנת השידור המצרית S.U.M את ההודעה הבאה: "על כל הנושיות המתקרבות לאלכסנדריה או סמוך לחופי קעים (קהיליה ערבית מאוחדת) לפני השקיעה לשמור מרווח של 50 מייל מהחוף המצרי, עד להודעה חדשה". ה"ליברטי" נכנסה אפוא למוקד העימות המזרח התיכון, אך למרות החראה ישראלית ברורה ואזהרה מצרית - לא התריעה על נוכחותה באזור לחמה פעיל בו נמשכו עדיין קרבות יבשה וים.

בבוקר 8 בינואר, בשעה 05:30, יצא מטוס נורד [REDACTED] לסיור שגרתי. הסיור התבצע ומיקומו לחופי הארץ, המטרה לבדוק את כוונות הצי המצרי. מטוסים עוינים למים הטריטוריאליים הישראליים. סמוך לשעה 05:45 ריחפו צוות המטוס למרכז השליטה האווירי, כי כ-12 מייל מערבית לעזה נצפתה ספינה, הנראית כמסוגלת. כ-12 דקות לאחר מכן הועבר מהמטוס דיווח נוסף, לפיו זוהתה הספינה כספינת אספקה של הצי האמריקאי. במרכז הימיות [REDACTED] אלוו הועבר הדיווח, הובן הזיהוי כבלתי ודאי עדיין ולפיין נותרה הנושיות מסומנת על שולחן הבקרה כצבע אדום - כספינה בלתי מזוהה.

הזיהוי הימית היתה פעילה למדי בשלב זה של המלחמה, שכן רק יום קודם לכן הופצץ החוף הישראלי על-ידי הנושיות מלחמה מצריות ובבוקר 8 בינואר עצמו, סמוך לשעה 09:00, התבצע מרדף אחר צוללת מצרית שנתגלתה מנוערב לטח ליני. בעוד תשומת הלב מופנית למרדף אחר הצוללת, דיווח טייס שחזר ממשימה גטיני, כי זוהתה על-ידי ספינה בלתי מזוהה כ-20 מייל מצפון לאל-עריש. בתחקיר שנערך עם נחיתתו החזרה, כי אומנת אין כל בטחון שאכן נורתה עליו אש מהספינה, אך הוא זכר כי היתה "נצבע כחול-אפור, שמנה מאד והגשר הוא האמצעי". הדיווח הועבר למרכז הימיות של חיל-הים, ומיקום הספינה סומן על גבי שולחן המלחמה באדום, סימן לכילוי עיט בלתי מזוהה.

בליברטי נמצאו 1500 טונות מצרים וסוריה על איוון במסגרת מדינת אחת - קהיליה ערבית מסומנת (הזיהוי הימיות) ויום ק
במסגרת מדינת אחת, אך מצרים הוסיפה להשתמש בשם זה גם בשנים שלאחר מכן.

[REDACTED]

מעט מאוחר יותר, נמנע לשעה 10:00, סיים מטוס הנורד את סיורו ושב לבסיס עקרון. בהמשך לזיווח הראשוני, האסיף הצוותי הימי כי ראה בבירור את הכיתוב GTR-5 על דופן הספינה. המידע נבדק ע"י רס"ן ינוט פנחסי [REDACTED] שקבע על סמך עיין במדריך גיינס לספינות מלחמה כי המדובר באניית גיון אמריקאית ששונה "ליברטי". מסקנותיו הועברו למרכז הידיעות של חיל-הים לידיעתו של טאיל אברהם לונץ, שהגול אח מיוזמו כממלא מקום ראש ענף מבצעים. בשלב זה נכנס למרכז הידיעות ראש מחלקת ים, אלים יצונו (ראו דוגמא) בדק את שולחן המלחמה ואף בירר מדוע סימון הספינה עוזב אדום."

דקות ספורות לאחר קבלת הזיווח שונה סימון הספינה לירוק, ככלי שיט נייטרלי. עם זאת, רטוביות השעה 10:00, לאור שחילפו שעות רבות מאז אותרה הספינה לראשונה ולא היה כל נחון חדש העשוי לרמז על מיקומה הנוכחי, הורה טאיל לונץ להטיר את סימונה מעל לוח המלחמה. בכך מונה, למעשה, כל התייחסות להימצאותה של הליברטי ליד חופי סיני."

"זה שעות מפגיזים את החוף..."

בשעה 11:24 ינוט פיצוץ אוויר את חופי אל-עריש שהיתה עתה בשליטת ישראל. מיד לאחר מכן נתקבל [REDACTED] דיווח מקצין סיוע קרקע-אוויר באל-עריש על כך שהעיר מופגזת. המידע הועבר לקצין המבצעים של חיל הים במרכז הידיעות המרכזי של החיל בסטלה סאריס. ב-11:27 נתקבל דיווח נוסף, הפעם מייקוד דרום, שאישור את המידע הראשוני על ההפגזה. במקביל, נתקבלה משם הודעה כי מול החוף אונתרו שתי טורפדות ושוטות ימי, כיון שיט קודט לכן הפגזו ספינות מלחמה מצריות את החוף, נחגבשה בקרר הטיקוד כצה"ל העולה, כי הטיור מופגזת שהים. עם קבלת הידיעות דרשו נציגי אג"ם מבצעים את תגובת חיל-הים: "זה שעות מפגיזים את החוף ואנחנו איננו מגיבים..."

ב-12:05 הורה ראש מחלקת ים על שליחת פלגת טרפדות (ספינות טורפדו) 149 לעבר אל עריש. בשלב זה כל שואמר לגילגלה היה, כי עליה לסייר באזור הנמצא כ-20 מייל צפונית לאל-עריש. כשעה לאחר מכן הוחלט, כי ברגע בו יאותרו הטרפדות את הספינה עליהן לקרוא לסיוע אווירי. ואומנם, בשעה 13:41 זיהתה העלגה את המטרה נגמ"ד - (נושורי) מייל צפון-מערבית לאל-עריש וכ-14 מייל מחוף ברדוויל. מעל מסכי המכ"ם וראתה המטרה מונקדת על ימין מערב, כאילו מעדות פניה למל פורט-טעיד. הפלגה, שהיתה מרווקת כ-17 מייל מה"ליברטי", ביצעה מניירות מהירות.

...החומר הוא...
...החומר הוא...
...החומר הוא...



[REDACTED]

[REDACTED]

המדידה הינה כלי חשוב לבירור סוג הספינה, ולפיכך בוצעה פעמים, על ידי שני קצינים משני כלי שיט שונים. המדידה הראשונה העלתה כי הספינה שטה במהירות 30 קשר*. המדידה השניה העלתה תוצאה דומה: 28 קשר בשעה. גם לאחר קיזוז מרווח הטעות המקובל במדידה מסוג זה (בין 10%-15%) הורו עדיין התוצאות על מהירות [REDACTED] נתון שבזמנו אפיין מהירות שיט של ספינות קרב. [REDACTED] אז: "כאשר ישנן ידיעות על אויב בזירה ומתגלה במכ"ס אוניה אחת או אוניות מספר, שתפלגנה במהירות מעל 20 קשר, הן תחשבנה לאויב ולא יבוצע זיהוי נוסף". פירוש הממצאים היה ברור: הימצאותה של ספינה שמהירותה עולה על 20 קשר באזור קרב - פירושה הכרזת עוינות.

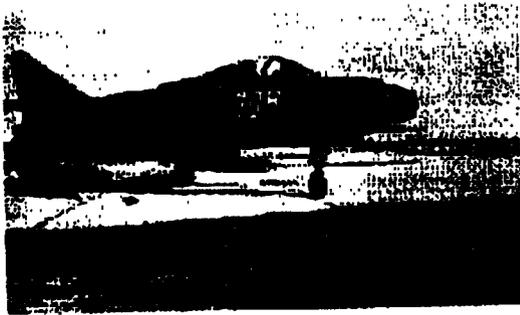
הטרפדות שאיתרו את הספינה שטו במהירות שאינה עולה על 28 קשר והמרחק בינם לבניה עמד, כאמור, על כ-17 מייל. הנתונים שנאספו בניתיים לגבי מהירותה של "ספינת הקרב" הצביעו על כך, שעמרחק זה לא יעלה בידם להדביק את המטרה ולתקוף אותה. היה ברור אפוא כי במקרה זה נדרשת התערבות אווירית. הגדרת נוהלי שיתוף הפעולה בין זרוע הים לזרוע האוויר קבעה, כי המרחב הימי מצוי באחריותו הבלעדית של חיליהם, וכי חיל-האוויר יפעל במרחב זה בהתאם להנחיות הנחנות לו לגבי זיהוי מטרות ותקיפתן. היוזמה להפעלת מטוסים, אם כן, היתה במקרה זה של חיליהם.

תקיפת חיל-האוויר: "הסתכלנו אם יש עליה איזה זגלים, איזה סימונים..."

בשעה 13:48 פנה ראש מחלקת ים למטה חיל-האוויר. תא השליטה של החיל אויש על ידי אלוף מרכזי הוד, מפקד חיל-האוויר; סא"ל רפאל הרילב, ראש ענף מבצעים; סא"ל ישעיהו ברקת, ראש ענף מודיעין; וסא"ל שמואל כסלו, ראש ענף שליטה ובקרה, שניהל בפועל את הארוע באמצעות הקשר עם יחידות הבקרה.¹⁰ בפניו בסלו עמדו שתי אפשרויות להושטת הסיוע הנדרש: הראשונה - להפנות לעבר הספינה זוג מטוסי מיראז' ששבו מסיר באזור התעלה; והשניה - הפניית מבנה אוויר [REDACTED] שמנה ארבעה מטוסי מיראז' והיה קרוב יותר. מבנה זה עסק אותה שעה בתקיפת סוללות טילי קרקע-אוויר בתעלה, ולפיכך העדיף כסלו שלא להסיטו ממשימתו. הוא הורה ליחידת הבקרה: "עזוב את 'מנורה'; יש לך אוניה ב-26. קח את [REDACTED] לשם. אם זו אונית מלחמה, אז לדפוק".

* קשר - מהירות של טייל ימי אחד לשעה (כ-0.51 קילומטר לשעה). מהירותה המקסימלית של ה"לינו ט"ו" הייתה 18 קשר בלבד.

תוך כד"כ כר. ב"13:51, הורה כסלו לבקר להפנות לעבר המטרה גם זוג סופר-סיטוריק (מבנה שהיו בדרכם לפעילות באזור הסתלה: "קח את [redacted] לאורך החוף, ככה שאם [redacted] יזהה - הוא יוכל להכוס גם כן. מבנה "רויאל" היה סמוך אומנם למקום הארוע, אך חמוש בפצצות נפאלם בלבד. פצצות מסוג זה אינן משמשות בדרך כלל לתקיפת אוניות - שכן נועדו להשמדת מטרות על הקרקע ויעילותן פחותה משמעותית בזירת הים. - אך במקרה זה, בו נדרש סיוע מהיר וזמין לתקיפה פתאומית, קבעה סמיכות המטוסים למקום הארוע את תפקידם, למרות חוסר ההתאמה המוחלט של החימוש שנשאו עימם."



סמב"ד



מיראז'

בשעה 13:54, בעוד מבנה "כורסה" עושה דרכו לעבר המטרה, נשמע לפתע קול בערוץ השליטה שואל: "מה זה אמריקאים?" על אף השאלה הבלתי צפויה, שכביכול היה בה משום ערעור על התפיסה הובסיסית כי הספינה עוינת, לא נשמעה תגובה של ממש מצד יתר הדוברים על הקו. הדינמיות הרבה המאפיינת את תא השליטה לא נפסקה ולו לרגע, והתגובה היחידה הגיעה מסרן שמעון לסר, מיחידת הבקרה 501, שבטון אדיש למדי אמר "איפה אמריקאים?" פרט לכך לא נרשמה אז כל התייחסות נוספת וניהול הארוע נמשך ללא הפרעה.

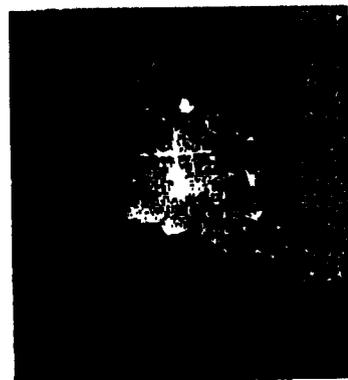
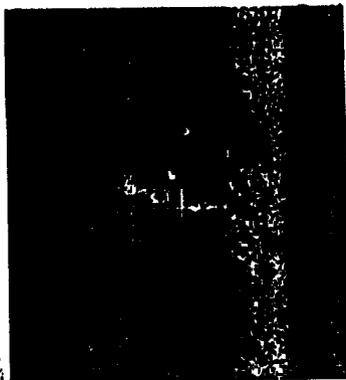
דקות ספורות לפני השעה 14:00 הגיעו שני המיראז'ים של מבנה "כורסה" לספינה. המוביל, סרן יפתח ספקטור ומספר שניים שלו, סרן יוחאי ריכטר, טסו בגובה 15,000 רגל ומשאיתרו את הספינה [redacted].

במטרה לאתר סימני זיהוי כלשהם, הגיע ספקטור למסקנה כי אין המדובר בספינה ישראלית, שהרי היא חסרה את סימני הזיהוי המוכרים - צלב לבן על רקע אדום: ראיתי בנודאות שזו אינה אוניה שלנו, כי לא היו לה הסימנים לזיהוי, הקבועים [...] חשבתי אותה לצבאית, כי הצבע היה אפור וכן חשבתי שאני רואה שני תותחים קטנים בחרטום. ריכטר, שביצע יעף אחד, הגיע לאותה מסקנה. לא היו העיפים הנמוכים, לא הצליחו להבחין בסימני זיהוי כלשהם דוגמת דגל או כתוב. ספקטור העיד: "חיפשנו דגל ולא מצאנו"; וריכטר הוסיף: "הסתכלנו אם יש עליה איזה דגלים, איזה סימונים. הסתובבנו כמה פעמים [...] חשבתי שזו אוניה צבאית". לבסוף, משהשתכנעו הטייסים כי הספינה נטולת סימני זיהוי יחודיים, העבירו את תפקידם לטרפדות ולבקרה, ומשם לסרכז השליטה האווירי. בשלב זה נתגבשה הערכה חד-משמעית כי הספינה נהרסה היא אכן ספינת עוינת, וב"13:56 נתן שמואל כסלו אישור סופי לתקוף."

תקיפת מטוסי המיראז' ארכה דקות ספורות בלבד ובמהלכה בוצעו חמישה יעפים: שלושה של מספר 1 - ספקטור ושניים של מספר 2 - ריכטר. בשל העדר כל חימוש אחר על המטוסים, בוצעה התקיפה על-ידי תותחים ונערכה מכיוון החרטום. על-אף שאחד היעפים של ריכטר החטיא, פגעו היעפים האחרים במטרה והסבו נזק רב לספינה שודפנתיה חוררו ואש עזה פרצה בצידה השמאלי. התקיפה הסתיימה לאחר שהטייסים כילו את כל פגזי התותחן שהיה ברשותם. "

על תוצאות ההפצה ניתן ללמוד מדיווחו של ספקטור לבקרה: "פגענו בה הרבה מאוד... אבל אולי היא עושה בכוונה, אני לא יודע. יוצא מסנה שטן מתוך המים [...] היא בוערת, היא בוערת". אותה "כוונה" אותה הריכטר ספקטור, היא נסיון של האונייה להסוות את מיקומה על-ידי פליטה מסיבית של עשן. כדקה לאחר הדיווח הועברו על הפגיעה התקבל בבקרה דיווח נוסף, המעיד על כך: "אני חושב שהיא מוציאה עשן בכוונה. זה יוצא מהאחור". תחושת הטייסים היתה, אפוא, כי על-אף הפגיעות הניכרות עושה צוות הספינה מאמצים "עוינים" קרי, לכאורה, שמטרתם הטעיית התוקפים.

בעיצומה של המתקפה התעורר ביחידת הבקרה 501 ספק באשר לזהות הספינה. מפקד היחידה, רס"ן ראובן עמית, דיווח לנציג חיל-הים במקום, רס"ן יהושע ברנע, על המתרחש. הלה, שהופתע מעצם התקיפה אף כי ידע על חסיפיה החשודה, ביקש לוודא הנתונים עם מפקדת חיל-הים. לאחר בירור קצר, שארך שניות ספורות, הובהר כי המפקדה מודעת למתרחש. על אף שוליות האירוע והעובדה שהתקיפה כלל לא הושפעה מכך, נחרט האירוע בזכרונו של רס"ן עמית, שתאר את הספקות שהתעוררו בו אותו רגע: "כל עוד שאין תקיפת ים, איש חיל-הים לא נוצא אצלי בתא. ברגע שיש נושא תקיפת ים אני מיד קורא לו, והוא יושב בתא שעל ידי מיד קראתי לאיש חיל-הים. הודעתי לו שיש לי הוראה לתקוף אוניה, והוא ענה שהוא עדיין לא יודע על כך, ומיד טווחא שעל ידי הוא התחיל להתקשר עם חיל-הים [...] ואמרו לו שזה בסדר. אומנם אנחנו לא צריכים את האישור של איש חיל-הים שנמצא על ידי, אבל אי ידיעתו עוררה בי בכל זאת ספק".



מסרטי הירי של מבנה המיראז'ים.

יחידת הבקרה בחפץ חיים ליד גדרה, שהיתה אחראית על הגנרל המרכזית.



14:01 הגיע מבנה "רויאל" לדירה. הוא עוד הספיק לראות את היעף האחרון של המיראז'ים, ומיד לאחר מכן הוחל לתקוף. זוג הסמב"דים, שהובל על ידי סרן יוסף צוק בליווי סרן משה הסרמש, ביצע שני יעני התקפה שנתוכננו ונגעה כמטרה פצצה אחת. הטלת נפאלם מחייבת הטלת הפצצות מגובה נמוך, סמוך מאוד למטרה. גנתורה הודון בוצעה והתקיפה כדבעי, מגובה נמוך ומצד הספינה, בהתאם להנחיות צוק: "אנחנו נבוא מלפנים שלה. שיו לב לתרנים. לא לפגוע בתרנים, תזהר מהתרנים. אני אבוא מצד שמאל שלה, אתה תבוא מאחרי".

משהתנתקו המטוסים לצד הספינה הבחין צוק בסימון לא ברור על הדופן - אות ומטפר כלשהו. הסימון והעדר התגובה המוחלט מצד הספינה עוררו את חשדו, ולפיכך ביצע יעף נוסף, בגובה נמוך עוד יותר של כ-30 מטר. ואומנם, לוגד עיניו נתגלתה הכתובת הבאה: CTR-5. כזכור, היה הכיתוב על דופן ה"ליברטי" שונה מעט - GTR-5 - אך המרחק והעשן העולה מהספינה הקשו על הראייה. הדיווח הועבר מיד לבקרה: "הסימון של האוניה זה ציאו ליינגורומיא וקוד לסימון האותיות T, C, ו-R 5). אין עליה שום דגל! ונראה לי כשולת מוקשינו עם הסימן הזה [...]. הדיווח הועבר מיד למרכז השליטה של חיל-האוויר, שם התעורר חשש - בשל האותיות הלטיניות שעל דופן הטנייה - כי אין המדובר בספינה מצרית שסימוניה נכתבים בדרך כלל באותיות ערביות, אלא באונייה מערבית שנקלעה לאזור. בעקבות זאת הורה כסלו להפסיק את התקיפה ולעזוב את האונייה".

בשעה 14:12 הועבר המידע על ידי נציגות חיל-הים במרכז השליטה למוצב הפיקוד הימי. בין יתר הקצינים, נכחו אז במקום גם ראש מחלקת ים וסאיל אברהם לונץ (שכזכור, הסיר בבוקר את סימון ה"ליברטי" מעל שולחן המלחמה), אף שלונץ ידע כי בבוקר זוהתה ספינה עם כיתוב דומה - GTR-5 - לא הסב את תשומת הלב הכללית לעוין זה. ראש מחלקת ים, מצידו, העריך כי הכיתוב הלטיני אינו אלא חריגל הטעיה מצרי ואינו מעיד על לאומיות אווית של הספינה".

נותקת חיל-האוויר בסתיימה ב-13:14, ולמרות השימוש בחימוש בלתי מתאים לסוג המטרה (תותחנים בתקיפה היא אשורה ופיצצות נפאלם בתקיפה השניה) נהרגו תשעה סאנשי הצוות ועשרות אחרים נפצעו. גם הקברניט, קפטן מקנאול, נטל מפציעה ברגלו. גם ה"ליברטי" עצמה ספגה פגיעות קשות: יותר מ-800 פגזים חוררו אות דפנותיה, מנלי הולק שלה הוצתו, האנטנות נהרסו לחלוטין וחלק ניכר מסנה עלה באש. בנוסף לכך, הושמדה התקשורת האלקטרונית הפנימית והחיצונית שלה, והספינה איבדה למעשה את היכולת להעביר שדרים למעט איתותים חזותיים פשוטים ביותר. אף-על-פי-כן, המשיכה בתנועה איטית מערבה".

מ"איברהים אל אוואל" לתקיפת ה"ליברטי"

תור כדי והתקיפה האווירית נמשכה התקדמותן של ספינות הטורפדו של חיל-הים וכחמש דקות לאחר סיומה. בשעה 14:15 הוגיעו לטווח ירי מה"ליברטי". הגילוי הקודם של האותיות הלטיניות על דופן הספינה והספקות שהתעוררו כאשר לזוהתה, עיכבו את המתקפה המתוכננת והצריכו ברור נוסף. ספקד הפלגה, סאיל משה אורן, קיבל הנחיה להתקרב אל האונייה, ליצור עסה קשף עין ולנסות לזהותה.



למראה צורתה הכללית של הספינה ברור היה כי אין המדובר במשחתת אלא באוניית סוחר או אספקה. בדיווח ביומן המלחמה של הפלגה: "כלי שיט שהוגדר כמשחתת (מסוג) ז"י זוהה בעין כאוניית סוחר צבאית מצהית להספקה". יי אף-על-פי כן, כדי לקבל מידע נוסף על ההתרשמות הראשונית, הוחלט לנסות ולאותת לעבר הספינה שאלת זיהוי. התשובה לא איחרה לבוא: "AA". בד"עבד, הסתבר כי בשל הנזקים הכבדים שנגרמו לצידוד הקשר של הספינה הוגבלה תגובתה לאיתות בסיסי, אך באותה עת התקבל האיתות בצד הישראלי כתשובה מתחמקת, ויותר מכך -

"איבריהם אל אוואל" היתה משחתת מצרית שבי" 3 באוקטובר 1956 תקפה את נמל חיפה. לאחר שהפגיזה את הנמל נמלטה לכיוון נמל ביירות, כשכוחות ים ואוויר ישראלים דולקים בעקבותיה. במהלך הקרב הממושך שפלה סולה נתבקשה המשחתת להזדהות, ובתגובה שיגרה לעבר הספינות הישראליות את האיתות: "AA" שפירושו: "הזדהה אתה תחילה. משה אורן, אז קצין צעיר ולימים, כאמור, ספקד פלגת הטרפדות, השתתף בקרב מול המשחתת. האיתות שהגיע מה"ליברטי", הזכיר אפוא נשכחות."

אם לא די היה בכך שהספינה השיבה לניסיונות זיהוי באופן שנתפס כמתחמק וחשוד, הרי שלפתע נרתה מכיונה אש. כדי לוודא באופן מדויק יותר את זהות האנייה, בדקו שניים ממפקדי הטרפדות בספרון זיהוי צי"ל. גיינס, בו מצויים תצלומים ספורטיים של כל הספינות המצויות בציים אלה. לאחר שערכו השוואה בין התמונות לבין המטרה שנגלתה לעיניהם הגיעו, בנפרד, למסקנה חד-משמעית: המדובר בספינת האספקה המצרית "אל-קציר". כמה דקות לאחר מכן אישר ראש מחלקת ים, אל"ם יצחק רהב, לשגר לעבר האונייה טילי טורפדו.



הליברטי



אל קציר

בד"עבד הסתבר, שאחד מאנשי צוות הליברטי שאישו את סכנות הירייה לא שמע את הוראת הקברניט שלא לפתוח באש. לזכר ירה עד שנדרש לחזור.

בשעה 14:37 החלו הטרפדות לנוע לעבר הספינה ופתחו בירי תותחים. דקות ספורות לאחר מכן טרה, כאמור, טל הטרופדו הראשון. במהלך הסתקפה עברו הטרפדות לצדה השמאלי של האנייה, מכיוון חרטומה לירכתייה. ובאותו בטווח קרוב הצליחו לראות בברור את הכתובת GTR-5 על החרטום. גילו זה עורר בחילהים חשש, שמא היה הזיהוי הראשוני שגוי וכי בכל זאת אין המדובר בספינה סצרית. למעשה, בדיווח שנתקבל מצוותי הספינות תועלה החשד כי הספינה שהופגזה ביסודיות כזו היא רוסית. כך, ביומן המלחמה [REDACTED] נרשם בשעה 14:51 הדיווח הבא: "הודעה לי/ם 3, שהאנייה יתכן רוסית. י/ם 3/ שואל לפי מה, ענינו לו [REDACTED] על האותיות על הדופן והירכתיים".

ניחזויה: ישראל האמינה תחילה ש"ליברטי" היא אנייה רוסית

של ליברטי היא 22 קטר, בעוד שלמשה לא הגיעה מידות האניה צפילו למטעיה המודרות הזאת. הניסד הישראלי פעל על פי הכלל של ימי מלחמה כי אנייה שמדיווחה שלה על 20 קטר היא אנייה מלחמה. ה נמצאה בשליחות מבוצית איש מבין הטייסים הישראליים שחקרו את האניה לא תבחין בה שום סימני יחסי, אך אחד הטייסים אמר, כי גרסה זו שזו אנייה רוסית. (א.א.)

ישראלי ממוצע ונדום, אך גם נשם לוחמת, שכן זה השם שישיראל גיבנה על סף מלחמה עם ביהדג - מטר השבטן. במסגרת על השתלשלות ה מודעות טוען השבטן, כי סודות ישראליים בליטיש סטרו, שום מחקרים בעש פו רים, רק אחד כן התברר, כי אש זו לא היזה אלא והר פוצצה של פחמני תחמושת. אחד כן תגיל איש מבנים יש ראל, למסקנה הפורענית, זו יוחה בטעות, כי מדיווחה

שכוחותיה תקפו את ככיתת הבין האפריק-נית, ליברטי במלחמת ששה הימים, האנייה יש-אל שהאניה רמתקפת היא מוציטית התקודד והשש פוצי תגיכה היסית - פו-יש שביקח החישה האם-תקי "גיוחדיק" בגלינו מודון. יאסור והמבר שהאניה היא שריעית, היה הניסד ה

סעריב 30.4.68

דיווח עורר דאגה בקרב הדרגים הצבאיים והמדיניים הבכירים ביותר - ראש הממשלה, שר-הבטחון ואלופי-המטח - שעודכנו בדבר התקרית. תקיפה ישראלית של ספינה סובייטית תתפרש כצעד התקפי חריף כלפי מעצמה הסמוגדת בצבאות ערב, ועלולה להביא לשינוי דרמטי ביחסי הכוחות הלוחמים. הרמטכ"ל, יצחק רבין, זכר את החרדה שליוותה רגעים אלה:

[...] ההודעה השלישית ספזרת את הספקות, אבל סקפיצה את החרדה עד סוף הברומטר: כוחותינו פגעו באנייה בין סובייטית. דיווחתי לראש-הממשלה אשכול ולשר-הבטחון דיין. כינסתי דין של אלופים בכירים מן המטה הכללי. צריך היה להיערך [...] לקראת מה, בעצמם הלב סירב לגלות לפה: לקראת מעורבות סובייטית מאסיבית בקרבות?

זיהוי סופי ונסיגות חילוץ: "האם יש לכם נפגעים?"

ההתלבטות לגבי זהות הספינה נמשכה במרכז הידיעות של חיל'הים עוד לקות ארוכות, ונסתיימה רק ב-15:30 בסביבות השעה 15:10 התקרב לספינה תל-נוף כחצי שעה קודם לכן. משהתקרב המסוק לספינה נצפה בבירור, לראשונה מתחילת האירוע, דגל אמריקאי המתנוסס על התורן. דגל זה, כפי שהעיד קברניט הספינה, קפטן מקגונגל, הונף ב-14:25 לערך, לאחר שהכוח שדגל הספינה המקורי הופל במהלך התקיפה האווירית. דקות ספורות לפני איתור הדגל תפסה אחת הטורפדות שהתקרבה מאוד לספינה, סירת הצלה ריקה ועליה סימונים ברורים של חיל-הים האמריקאי. הטורפדת שהקיפה לאחר מכן את הספינה הנוטה על צידה, גילתה על דפנותיה גם את סימונה. המידע שנצטבר הועבר למרכז חיל'הים, להערכה ולהסקת מסקנות.⁴⁵

בשעה 15:30 נקבעה סופית זהותה של הספינה כאמריקאית. דבריו של הרמטכ"ל, שהיה בין הראשונים להביל את ההודעה על כך, נותנים ביטוי לתחושות המעורבות של צער והקלה שליוו את הזיהוי הוודאי: "לא נעים להודות שתי תחושות התנגחו: צער עמוק על פגיעה בידידים ורגש של הקלה. עם ידידים אפשר לדבר. לידידים אפשר להסביר. יש באוזני מי להתנצל והסכנה הנוראה על מעשה גמול סובייטי חריף - נעלמה".⁴⁶ ואומנם, התנצלות ראשונה הועברה באופן מיידי לנספח הימי האמריקאי בארץ, ארנסט ק' קאסטל, והלה הצטרף למסוק חילוץ שנשלח לסייע לספינה.

המסוק, שהוטס על-ידי סרן נחמיה דגן, איתר את הספינה לפני רדת החשיכה וחג מעליה. כיוון שלא ניתן היה ליצור קשר רדיו עם הספינה ביקש הנספח לרדת לסיפון, אך הספינה לא אישרה זאת וככלל, סירבה לעצור. לבסוף כתב קאסטל פתק על גב אחד מכרטיסי הביקור שלו, בו שאל: "האם יש לכם נפגעים?" הפתק הוכנס לתוך שקית ובה תפוז ונזרק אל הסיפון. פניה זו, כמו גם נסיגות הסייע של חיל'הים, לא נענה והספינה הפגועה המשיכה והתרחקה לעבר הים הפתוח, כשעל סיפונה 34 הרוגים ו-17 פצועים.⁴⁷

בד בבד עם נסיגות החילוץ הצבאיים נערכו מאמצים דיפלומטיים ישראלים בשני מישורים: העברת מירב הפרטים הידיעים לגבי התקרית לידיעת האמריקאים, והבעת תנחומים על עצם התרחשות האירוע. נשיא ארצות-הברית לינדון ב' ג'ונסון, קיבל כבר במהלך הערב את מכתביהם של שר החוץ, אבא אבן, ואת מכתבו של אברהם הרמן, שגריר ישראל בארצות-הברית. כמה שעות לאחר מכן נתקבל בבית הלבן מכתבו של הציר הישראלי בוושינגטון, אפריים עברון, שהיה ידיד אישי של הנשיא. במכתב זה נאמר בין השאר: "אני אבל עמך על החיים שקופחו ומשתתף בצער ההורים, הנשים והילדים של אותם חיילים שנהרגו בתהפוכת גורל אכזרית זו. תוך 48 שעות הציעה ממשלת ישראל לפצות את הנפגעים ואת משפחותיהם על "אובדן החיים הטראגי והנזק החוסר-שנגרמו בעקבות האירוע."

סם שבישראל רווחה ותחושה מטומנת של הקלה כאשר התברר כי הספינות המותקפת אינה סובייטית, כך הוקל
לשיא לינדון ג'ונסון ולמקדי הצבא האמריקאי כאשר הסתבר שהתוקפים לא היו סובייטים אלא ישראלים. ג'ונסון
צטט תאר את הטאונס כאווד הרגעים הקריטיים בחייו, בהם גבר החשש מתרחיש של הסלמה מהירה במלחמה.
בעקבותיו תאלץ או את הכרזת לתקוף את הספינות הסובייטיות במזרח התיכון. אומנם, לא היה ספק כי תקיפת
הליברטי היא טוניה אנושית קשה, אך לפחות נמנעה הסכנה של פריצת מלחמת עולם שלישית.

זאת, כאשר חלפו החששות הכבדים הראשוניים, התחלפו אלה בשורת שאלות נוקבות באשר לתפקודה של
ארץ במהלך האווע. בימי העביר סגן מזכיר המדינה האמריקאי, יוניין רוסטאו, מכתב לשגריר הרמן ובו
בעה דאגת ארה"ב באשר לתקרית, שאיננו מצליחים למצוא הסבר מספק להתרחשותה. רוסטאו העביר
הרמן מכתב נוסף. בו תאר את ההתקפה כ"בלתי ניתנת לתפיסה", כ"טעשה צבאי מר ונסהר, המשקף זלזול
רע בחיי אדם". בימי הורה הרמטכ"ל למנות וועדת חקירה רשמית לבדיקת הארוע ולמחרת כונסה במלטה
ועדת חקירה של הצי האמריקאי. מאוחר יותר ניהלו גם הסי.אי.אי, המטות המשולבים ושני בתי הקונגרס חקירות
סמית בנושא.

זכור, סוגות מוזמנים קודמו לבן (אוקטובר 1962) היה העולם על סיף עימות בין גושי בעקבות משטר הטילים בקובה, וגו בעת
האמורה היתה המלחמה הקרה בעיצומה.

פרק ג

חקירת הארוע ומסקנות

"מה זה? אמריקאים?"

בדיקה רשמית ראשונה של התקרית נערכה בצה"ל מיד עם סיום המלחמה, על ידי ועדה בראשות אל"ם רם רון. לשעבר נספח צבאי בושינגטון. הוועדה ערכה חקירה ראשונית במהלכה רואיינו 12 קצינינו שהיו מעורבים בתקרית. ביניהם גם מפקד חיל-הים, האלוף שלמה אראל, וחצביעה על שלושה כשלים מרכזיים והתנהלות כוחות צה"ל במהלכה: הדיווח המוטעה באשר להפגזת אל-ערש; הקביעה השגויה של מהירות הספינה; וזיהוי כ"אל קצירי המצרית. עט זאת הדגישה הוועדה, כי לפי מסצאיה בוצעה התקיפה בשגגה, ללא כוונת ודון. בנוסקנוניה המסלצו קביעות נוהל הכרזה על אזורים מסוכנים, שיפור נהלי עבודת המטה ואימון טייסי חיל האוויר רזיהוי אוניות. עם קבלת ההמלצות החליט הפרקליט הצבאי הראשי, אל"ם סאיר שמגר, כי "נוכח חשיבותו הרבה של הנושא העומד לבדיקה ונוכח חומרת השלכותיו", ימונה שופט חוקר לבדיקה יסודית ומקיפה יותר של הראיות."

ב-20 בינוי נומנה השופט הצבאי סא"ל ישעיהו ירושלמי כשופט חוקר לבדיקת התקרית, ובמסגרת ועדת החקירה בראשה עמד רואיינו 34 עדי תביעה והונשו 14 מוצגים. מחיל-האוויר נחקרו הטייסים הפקנפר, ריכטר וצוק וקצינים מווחומי הבקרה, הקשר והמטאורולוגיה. כן נחקרו המעורבים בתקרית מחיל-הים, נראשם סא"ל לונץ וראש מחלקת ים אל"ם רהב, וכן קציני הקישור של החיל עם חיל-האוויר. החקירה החלה רד"ג: בינוי נמשכה כחודש.

אחת הנקודות המרכזיות שנבדקו על ידי ועדת ירושלמי הייתה אותה הונבטאות, ועקות ספורות לפני תחילת המחקפה האווירית. שהתייחסה ל"אמריקאים". על פניו, ניתן היה לחשוד שהתבטאות זו מעידה על ידיעה או סברה ישוראלית שהספינה החשודה שייכת לצי ארצות-הברית, מה שעלול היה להחשיד את ישראל בתקיפה מכוונת של אונייה אמריקאית. בחקירה התברר, כי הדובר היה קצין צעיר, סרן לזר קרני, ששימש כקצין בקרה ביחידת הרקרה המרכזית של חיל-האוויר, הסמוכה לתא השליטה. כעדותו, עיקר תפקידו היה: להיות כמד פנויבי על הקו, כדי לקלוט-אינפורמציה.

קריאתו הוקלטה אומנם על ידי מכשירי ההקלטה שבמקום ואף נשמעה על ידי הדובריו: נול הקו, אך כיוון שלא היה לו נל חלק בניהול הארוע או בהכוונתו, זכה לתגובה מינורית בלבד - "איפה אמריקאים... והשפעת התבטאותו של קרני על חילופי הדברים הכלליים הייתה מועטה עד כדי כך, שראובן עמית, מפקד יחידת הבקרה, התקשה אפילו להיזכר בה: "הכנסת ענין האמריקאים...]" - אני בשום אופן לא זוכר שבשלב הזה מישהו הכניס ענין כזה בקשר לאונייה, ושכלל התעורר ענין האמריקאים או אמריקאית... אני גם לא מבין איך לזר נכנס לשיחה זאת, הוא וזיה קשור לקו אחרי... קרני עצמו לא נשמע יותר על הקו ושאלתו לא הותירה כל חותם על ההתרחשויות. מעונשאל בעדותו מדוע סבר כי האונייה עלולה להיות אמריקאית, השיב כי הייתה זו תחושת בון ובלבד, שלא על טמך אינפורמציה כלשהי, וכדבריו: "זאת הייתה הנחה שלי בלבד [...] ההנחה לא הייתה נובוססת על נווונים, אלא הערכה-הנחה", ולפיכך - "לא רציתי לעכב התקפה על אונייה שאמרו שהיא מתקפיה את אל ערשי".

1. זוא"ל ישעיהו ירושלמי מילא תפקידים רבים במערכת השיפוטית הצבאית. בין השנים 1951 ל-1957 כיהן כפרקליט צבאי פיקוד של חיל-הים, ומשנת 1953 כיהן בתפקיד זה בחיל-האוויר, במהלך שנות היג"א שימש כשופט בבית הדין הצבאי לערעורים. לזר קרני נפטר ב-11.7.2000. עם מותו אבדה האפשרות להעסיק בהתבטאותו מעבר לנאטו בוועדת ירושלמי.

מדיווח שגוי לזיהוי מוטעה - חמש נקודות מפנה

עדותו של קרוי הינה רק אחת מהסוגיות שבדקה ועדת ירושלמי. ארוע תקיפת ה"ליברטי" נכחן על יויה באופן יסודי הוזל מהשלביט שהובילו להתרחשותו. מהלכה של התקיפה ואופן הטיפול בחשדונ שהתעוררו לגבי זהות הטפינה. להטוף עמדה הועדה על חמישה גורמים, שצוינו כנקודות מפנה בהתנהלות התקריט:

- הדיווח על הפגזת חוף אל-עריש
- המדידה השגויה של מהירות הספינה
- ההערכה, כי כיוון תנועתה לעבר פורט סעיד
- דיווח המוניחים כי האוניה צבאית וללא סימני זיהוי
- הימצאות הספינה סמוך לאזורי קרבות.

נקודת המפנה הראשונה, שטימנה למעשה את תחילת הארוע, היתה הדיווח על הפגזה רצופה של ווף אל-עריש. בדיווח התגורר כי מקור קולות הנפץ היה בהתפוצצות מחסני תחמושת בעיר, אך על-רקע המתרחשות הכללית בחקופה זו של המלחמה היתה עירנותם של כל המעורבים בדבר מוגברת, והובילה לנקיטת צעדיט קדיימים.

נקודת המפנה השנייה ארעה ב"ו 13:4, עת אינרו הכוחות [REDACTED] אונ הנגורה, שמעל מטכי המנייט ואתה מתקדמת לכיוון מערב. המהירות שנקבעה, כזכור, היתה גבוהה בהרבה ממהירותה בפועל של ה"ליברטי" ועדות התקירה הצבאיות שבדקו את הארוע ניסו למצוא את המקור המדויק לטעות, אך ללא הצלחה. עוז זאנו, העלו שלוש סיבות אפשריות לקביעה השגויה. הראשונה - [REDACTED] כלומר, סטייה קלה של מחוגי המדידה בעת ביצוע הפעולה. סטייה כזו היא בעלת משמעות כפולה ומכופלת בקביעת המהירות בפועל, ולפיכך אם נגרמה אפילו "קפיצה" קלה של המכשיר, הושפעה מכך מדידת המהירות באופן משמעותי. השניה - קריאה לא נכונה של הנתונים. דבר זה עלול היה לגרום, בדומה לסטיית המכים, לפער משמעותי בין המהירות שנמדדה בפועל לבין הערכתה על-ידי הקצינים. ולבסוף - רישום מוטעה של הנתונים וכתוצאה מכך שניאה בהערינום. יתכן גם, כי הטעות נבעה משילוב כל הגורמים הנ"ל. מפקד חיל-הים דאז, אלזין שלמה אראל, הטביר סאוזר יותר כי בגלל מגבלות הציוד בתקופה הנדונה, עלולה היתה מדידת מהירונו באינטרוולית קצרים זה עונה (כניי שנטשה בעת התקריט) להעלות תוצאות שגויות. בין כך ובין כך, התמונה שנצטיירה מודיווחים השונים הצביעה במפורש על הימצאותה של ספינת קרב בזירת המלחמה.⁸⁸

⁸⁸ למים כתב אנדרוט לזנץ: "במרמסי מרכז חידעות של הספינה מופיעה המהירות הנכונה - 12 קשר - בשעה 13:51 כלומר, מספר זקנת אחרי הנייט הראשון. שינוי נתון זה לא העבר לידעת הספינה בספקות חיל-הים (החודשה במקור).



נקודת המפנה השלישית, לפי ועדת ירושלמי, נעוצה הינה בפנייה שבוצעה במסלולה של ה"ליברטי" לאחר שאותרה. אם לא די היה בכך שמהירות הספינה נקבעה כזו של ספינת קרב, הרי שכיוון השיט שלה - מערבה, חיזק את החשדות כי המדובר באוניית קרב עוינת. בפועל, שיטה ה"ליברטי" בהתאם לתוכנית המוגזזה שלה מיום 8 ביוני 1967, תוכנית זו כללה סיור לאורך חופי עזה, סיני ומצרים במסלול סיבובי דמוי עשולש. נקודת המוצא של המסלול נמצאה ממערב לרצועת עזה, בין סיני לישראל: המשכו בשיט מערבה, לכיוון אלג'יריה; וחלקו השלישי בתנועה לעבר סואץ ופורט סעיד. משאותרה, נמצאה ה"ליברטי" במרחק 14 מייל מוונטי אל-ערש, כשהיא פונה מערבה בדרכה לנקודת הציון השלישית שלה, מול פורט סעיד. קו תנועה זה היה לרושץ במינש עונ הכוחות הישראליים, כיון שהשיט לעבר הנמל המצרי נתפס בעיני צוותי הטרפדות כאינדקציה נוספת - התואמת להערכותיהם הבטיטיות ולמדידת המהירות שערכו - כי המדובר בספינת קרב מצרית המנסה להימלט לנמל מבעתים.

נקודת המפנה הרביעית, אי-איתור סימני זיהוי, זגל בפרט, עוררה שאלות קשות בוועדון החקירה האמריקאית של הארוע. אנשי צוות ה"ליברטי", ובראשם הקברניט, טענו בעקביות כי געת שחג וזמנוסים סביבם התנוסס על וורן הספינה זגל אמריקאי תיקני, בגודל 8X5 רגל (כ-1.5 X 2.5 מטר). ועדת ירושלמי לא נכנסה לעובי הקורה של סוגיית אי-איתור הזגל והסתפקה בעדותם של הטייסיים שטענו בעקביות, כי למרות חינושיהם לא ראו כל זכר לזגל. נראה, שעקב ביצוע היעפים הראשונים במהירות גבוהה ובמרחק ניכר מהספינה, לא הצליחו הטייסיים לאתר את הזגל.

נקודת מפנה חמישית שנבדקה בחקירות ועדת ירושלמי, הייתה קירבת ה"ליברטי" לאזור קרבות מוצהר. כזכור, עם פרוץ המלחמה שיגרה ישראל לארצות-הברית אזהרה ברורה ובה התריעה, כי כל ספינה זרה והסטיטת באזור הקרבות מחויבת להודיע על נוכחותה מבעוד מועד. למרות זאת, בבוקר 8 ביוני שיטה ה"ליברטי" טמור לחופי סיני ומצרים בקירבה ברורה לאזור בו התרחשו קרבות אוויר, יבשה וים, מבלי שאף גורם ישראלי קיבל על כך הווראה. אף-על-פי שהספינה לא חרנה מגבול המים הבין-לאומיים, מצאה ועדת ירושלמי כי עצם סמיכותה לאזור שהוגדר כ"זירת הקרבות הימיים" במקרה של התנגשות בין הצי המצרי לישראלי, הפכה אותה חשופה לפגיעה.



שירות טעויות ואי-הבנות

הגורמים שצוינו לעיל הוסיפו, כל אחד בתורו, נדבך לשרשרת הטעויות ואי ההבנות שאפיינו את התקרית. נוסף על מסקנות הוועדה, כפי שפורטו לעיל, הצביע השופט ירושלמי על כך שבמהלך בדיקת התנהלות התקרית עלו בעקפין גם לקחים לגבי נושאים נוספים. שני הנושאים שצוינו במיוחד היו דפוסי הפעולה בין זרוע האוויר לזרוע היבשה ונהלי עבודה בעתות מלחמה, בעיקר בתוך הענפים השונים של חיל-הים.

במסקנות הוועדה צויין, כי התקשורת, הלקויה בין גורמי חיל-הים באת-לידי ביטוי בשרשרת ההתרחשויות שארעה בקבוצת מחקת סימון ה"ליברטי", מעל שולחן המלחמה, מסמלא מקום ראש ענף מבצעים, היה, כזכור, אחראי להחלטה זו. משנשאל בחקירתו מדוע, בעת ביצוע התקיפה הימית, לא ראה צורך להכנות את תשומת ליבו על ראש מחלקת ים לעובדה שהסימון GTR-5 הוא סימונה של ה"ליברטי", השיב, כי היה בטוח שזהו האחרון סודע לעובדה זו, שהרי ידע שהספינה נראתה סוקדם יותר באזור ואף ראה במרעיניו את סימונה על כ שולחן המלחמה.

ראש מחלקת ים וקצינים בכירים נוספים היו סודעים אומנם להימצאותה המוקדמת של ה"ליברטי" באזור, אך התונים לגבי הספינה החשודה (שמאוחר יותר התקפה), היו שנים לחלוטין מאלה הידועים על ה"ליברטי": מהירותה הגבוהה בהרבה וכיוון השייט שלה נראה כלעבר חופיה של סדינה עוינת. לפיכך לא היה מקום מבחינתם לקשר בין שתי הספינות. העדר גוהל ברור של העברת מידע בין גורמי חיל-הים הביא אפוא לכך שפרטים מכריעים נשמטו מידעתו של ראש מחלקת ים וממערכת השיקולים שלו, והביאו לתוצאות חסרות.

לאור חשנותיה של ועדת ירושלמי באשר לנהלים וסדרי פעילות, היתה הוועדה בחרה ונחרצת במסקנותיה הסופיות: המתקפה בוצעה בשוגג. כתוצאה מסורת טעויות וכשלים בזיהוי. בשום פנים, כך נקבע, אין המדובר מתקפה ודגית של כוחות ישראלים על ספינה ידידותית. בסיכום הדו"ח כתב סא"ל ירושלמי:

על אף צערי שכחותים היו מעורבים בתקרית עם כלי שיט של סדינה ידידותית, והתוצאות העגומות שלה, הרי עלי להעמיד התנהגותם של כל אחד מהקצינים שהיתה להם נגיעה כלשהי לפרשה, במבחן התנהגותם של קצינים סבירים בעת פעולות מלחמה [...] כשנגד עיני כל המעורבים - המשימה לשמור על בטחון הסדינה, לזחות כל אויב המתנכל לה בים, לתקפו במהירות ולהשמידו. [...] לא גיליתי סטייה כלשהי מרמת ההתנהגות הסבירה שתצדיק העמדתו של מישהו לדן.

ועדות החקירה האמריקאיות

אחת-עשרה ועדות חקירה אמריקאיות בדקו את פרשת תקיפת ה"ליברטי". החקירה הראשונה בוצעה ב-18 ביולי 1967, והאחרונה במהלך שנת 1991. הגופים הבודקים היו מגוונים: הצי, הסי.אי.אי, המטות המשולבים, הסנאט, הסוכנות לבטחון לאומי ועוד. כל אחד מגופים אלה ביצע חקירה ממניעים שונים: נוהל ארגוני הפח"ב חקירה כל אימת שיש נפגעים, פנייה של גורמים חיצוניים (נשיא, סנאט) ועוד. מתוך חקירות אלה יוצגו להלן מסקנותיהן של שלוש ועדות מרכזיות: ועדת החקירה של הצי, ועדה מטעם הסי.אי.אי והוועדה המייעצת של הנשיא לענייני מזדעין חוץ (ד"ר קליפורד). בניגוד לוועדת ירושלמי, שנסתמכה על עדויות הקצינים הישראלים המעורבים בתקרית ומצאה כי אין עילה להעמדת איש מהם לדין, נקטו הוועדות האמריקאיות קו נוקשה יותר כלפי הצד הישראלי. אף-על-פי כן הסכימו כל הוועדות - ביקורתיות ככל שיהיו כלפי התיפקוד הישראלי בתקרית - כי תקיפת הספינה בוצעה בשוגג, ללא כוונת זדון מצד ישראל.

ועדת החקירה מטעם הצי נתכנסה ב-10 ביולי 1967 והגישה מסקנותיה שמונה ימים לאחר מכן. בפניה הושמעו עדויותיהם של 121 עדים והוצגו 49 מוצגים, בעיקר תמונות ומסמכים. מחקירות הוועדה עלה, כי אין כל עילה להאשמת ישראל בכך שזהות הספינה המותקפת היתה ידועה לה. הוועדה קבעה אומנם כי לאורך כל המתקפה (למעט דקות ספורות לאחר מתקפת הסטוסים) התנוסס על תורן הספינה דגל ארצות-הברית, אך בשל תנאי מזג האוויר השקטים ומהירות השיט הנמוכה של הספינה, ניתן לשער כי "קשה היה לתקופים [קרי, לטייסים] להבחין בדגל". לאחר סיום התקיפה האווירית הוצגו חלקים מהספינה, ולפיכך "העשן והלהבות עשויים היו להקשות על הראייה מספינות הטורפדו". זהות הספינה, כך הוסכם, נותרה בלתי ידועה לישראלים, עד לאחר סיום מתקפת חיל-הים.

נושא מרכזי נוסף, אליו התייחסה הוועדה בהרחבה, היה מסלול שיטה של ה"ליברטי". עצם סמיכותה של הספינה לאזור קרבות הוסבר על-ידי הוועדה כתקין, שכן "הספינה היתה במים בינלאומיים, זהותה והלאום שלה מסומנים כראוי". עם זאת, ככל שהתקדמה הוועדה בחקירותיה הלכה והתבררה העובדה, כי בצי השישי - הגוף שהיה האחראי הישיר על הספינה - היו בהחלט מודעים לחומרת המצב באזור אליו נשלחה ה"ליברטי". כך, ככל שהלכה הספינה והתקרבה לחופי סיני, הוחלט במטות המשולבים האמריקאים כי "על הספינה להחרתק מהחוף, אף שצעד כזה יפגע באופן חלקי במשימתה".⁶² חמש הודעות ששינו את ההנחיות המקוריות של ה"ליברטי" נשלחו ברשת התקשורת של הצי, אך אלה מעולם לא הגיעו ליעדן. בדעיבד, הסתבר כי לא אחת אבדו ברשת הודעות, במיוחד כאלה שסיווגן גבוה, כיוון שלספינת המשייטות ביים לא חזתה מערכת תקשורת המתאימה לקליטת הודעות כסיווגים הגבוהים. ה"ליברטי" שייטה אפוא ללא מורא באזור קרבות מסוכן, מבלי שצוותה יהא מודע לכך שעליו להתפנות מהמקום.⁶³

ההוראות ל"ליברטי" להתרחק מחוף סיני - הגיעו באיחור

ואשינגטון (עיר, רומיני) - דגים מופלגים באוטו
 מן באשינגטון ביה בתחילת יוני 1967 על אגידת-הימל האם
 ריקנית. ליברטי להתרחק מזירת הקרבות בין ישראל לפצרים.
 אולם חלק מן ההוראות ברשא זה לא הגיעו כלל אל האגידה
 ואלו הוראות אעזת הגיעו אליה בשיחד רב. לאחרי שכבר
 התקפה עלידי כוחות ישראליים - עובדה זו מתבררת מדיח
 על ליקיים המהיים ברשת והקשודת והלובאלית של מיניסטרוך
 והגנה האמריקאי, דרך שפודם בשבת עלידי ומתימשנה של
 ועדה השירותים המזויינים של בית-הנבחרים האמריקאי.

בדוח ציין, כי ארבעה שודים נשלחו מאשינגטון, ובתם
 הוראת מפורשת לאגידה, ליברטי להתרחק מרחק כוזל מנחמי
 ישראל ומצרים. במקום המרוחק שבין 63 ו-125 מילין ימיים.
 שנקבע בהוראת קודמות. אם כי חלפו 13 שעות. לא הגיע אף
 אחד מן השודים המלה אל האגידה לפני שתתקפה עלידי. כוחות
 ישראליים. שניים מן השודים נשלחו מן האוטונון לאוקינוס
 השקט ואל שידור וחור של. אחד העדרים הגיע בטעות מן
 האוטונון לפורט מיד שבמדינת מרילנד באחורב השוד והביעו
 שודר אמנם אל הליברטי - אולם הגיע אליה רק תשע שעות
 לאחרי ההתקפה.

הדרייה הפותח ביקורת קטלנית על שיטת התפעלות הכללית
 של מיניסטרוך-ההגנה. מגלה בין היתר פרטים מועדית נסיבותיה
 של שלוש פורשות. שבת נתגלו ליקיים המהיים בפיוחד:
 • טרשת ליברטי. אשר התקפה עלידי ממוסים וטרשות
 ישראליים. תוך שבין 34 איש ומציעה 75 איש נוספים בגדה
 האגידה.

- טרשת המישה אגידת-הריגול. פראכלר עלידי היחידה צי
 נסוד-טרואגיות בינואר 1968.
- הפלת מטוס-ביון אמריקאי עלידי הצטק-קורטגנים בשנת
 1969.

הודעה מסאה, כי ככל שלוש הטרשות המלה שוכבו שודים
 חשוכים למסך שעות. או שלא הגיעו כלל לתעודתם. כבמקרה
 ש להאגידה ליברטי.

דב, 31.5.71

בעוד שוועדת החקירה מטעם הצי שקדה על שמיעת עדים ובדיקת מוצגים, התמקד צוות הבדיקה מטעם הסי.אי.אי.
 בעיון מהיר בעיקרי הארוע, במטרה להפיק ד"ח סייד להבהרתו. ואומנם הצוות, שחתכנס סיד עם סיום התקרית,
 הגיש את מסקנותיו כבר חמישה ימים לאחר מכן, ב-13 ביוני 1967. ד"ח נוסף הוגש ב-21 ביוני, אך נותר חסוי
 גם היום. שתי מסקנות מרכזיות עולות בסובהק מהד"ח, ושתיהן מחזקות את חפותה של ישראל בארוע זה.
 ראשית, נקבע מפורשות כי כל החקירות והממצאים הוכיחו ש"המתקפה הישראלית על הליברטי" האמריקאית
 לא נעשתה בודון כלפי ארצות-הברית, והיתה טעות. שנית, נקבע כי על אף השוני בין ה"ליברטי" ליאל קציר
 המצרית, ניתן למצוא דמיון בין השתיים וכי דמיון זה עלול, בלהט הקרב, להביא לטעות זיהוי ולבלבול בין הספינות.
 טעות מדנית ישראל כי התקיפה בוצעה בשוגג וכי מקורה בטעות זיהוי, זכתה אפוא לחיזוק של פמש בדוח זה.



מבין ועדות החקירה, סמצאיה של הוועדה המייעצת של נשיא ארצות הברית לעניני סודיעין חוץ מנוסחים בצורה
החריפה ביותר, בחצי קליפורד (על שם קלארבה קליפורד, יזר הוועדה) מ-18 ביולי, נקבע כי
המתקפה על הליברטי היתה מעשה מביש של רשלנות בוטה, שהאחריות עליו צריכה להיות מוטלת במאת האחוזים על סמסלת ישראל. יש
להעניש את כוח האדם הצבאי שהיה מעורב בארוע. מחברי הדו"ח סיכמו במידה לא מבוטלת של ציניות, כי אין
שום הצדקה לכשלונו צה"ל, במיוחד לאור היעילות הבלתי רגילה שהפגין בסחלך המלחמה... על אף האמור
לעיל, לא מצאה הוועדה כל עילה לחשד שמא היה לישראל סידע לגבי זהות הספינה ולפיכך קבעה, כי המידע
הקיים עד כה אינו מרמז שהפיקוד הישראלי העליון קיבל החלטה מתוכננת מראש לתקוף ספינה חידועה
כאמריקאית.

ב-3 בינואר 1968, לאחר סיום חלק הארי של החקירות, הועברה לשגרירות ישראל בארצות הברית איגרת בה
פורטו הדרישות האמריקאיות לתשלום פיצויים על אבידות ונזקים שנגרמו כתוצאה מההתקפה על הליברטי.
ביוני 1968 שילמה סמסלת ישראל פיצויים בסך כ-3,323,000 מליון דולר למשפחות ההרוגים. ובאפריל 1969
שילמה 3,566,547 דולר לפצועים. עם זאת, סירבה ישראל לשאת בהוצאות תיקון האונייה: "לא ראינו עצמנו
כנושאים באחריות לשרשרת הטעויות" אמר הרסטנכיל דאו יצחק רבין. הנושא נותר פתוח במשך שנים, עד לחיזש
התביעות על-ידי האמריקאים, בראשית 1978. לבסוף הוחלט, כי ישראל תפצה את הצי האמריקאי בסהה של
שישה מליון דולר על הנזק שנגרם לספינה.

מאבקי יוקרה: התחרות הבין-זרועית להצלחת התקיפה

חיל האוויר מילא תפקיד מרכזי ביותר במלחמת ששת-הימים, בפרט ביום הראשון למלחמה, והישגיו זכו כבר אז להערכה רבה ביותר. אולם, מצבו של חיל-הים, מבחינה זו, היה שונה. ב־6 ביוני שלח מפקד חיל-הים את ראש מחלקת ים למטכ"ל כדי להציג תוכניות סבצע להמשך הלחימה בים, אך הפעולות המוצעות לא אושרו ובבוקר 7 ביוני נשלחו פקודות לכוחות היסיים (פרט לאלה המאבטחים את חופי הארץ) לחזור לנמלים. בתחקיר לגבי פעילות חיל-הים במלחמה שיחזר ראש מחלקת ים את אותו ביקור במטכ"ל, בו התבשר על ביטול התוכניות:

אני זוכר שישבתי עם הרמטכ"ל ואמרתי לו - שמע, אתה לא סאשר את פעולת חיל-הים. דע לך שהפעולות שלנו יכול להיות שלא תשננה את המלחמה, אבל לסמן הצלת כבוד חיל-הים, אתה חייב לאשר. אני מבקש סכך, תן לנו את האפשרות לזה.

בדרגים הגבוהים ביותר של חיל-הים רווחה אפוא תחושה כי היכולת האמיתית של החיל לא באו לידי ביטוי הולם עד אז. ב־8 ביוני, כשהיה ברור שעיקר הסערכה כבר הוכרע ללא התערבות ניכרת של חיל-הים, נוצר רצון להצביע על השגים בולטים יותר בדירה הימית. נוכחותה הבלתי מוסברת של היליברטי - ספינה עוינת לכאורה ססור לחופי אל-עריש - היתה עשויה לספק הזדמנות ראויה להפגנת יכולות בתחום הקרב הימי. אך כפי שראינו, במהרה יצא הארוע מחוץ לשליטתו של חיל-הים ולפחות בשלבים הראשונים, עד הגעת ספינות הטורפדו לטווח ירי מהספינה, התחייבה התערבותו של חיל-האוויר.

נדמה שניתן להעריך, כי הרצון לטול חלק בהטבעת הספינה, שלמעשה נוטרלה כמעט לחלוטין על-ידי חיל-האוויר, היה חלק בלתי נפרד מהמוטיבציה שהניעה את אנשי צוות הטורפדות שהגיעו לקרבתה. דו"ח מפקדת חיל-הים מ־17 ביוני 1967, שעסק בכשלים החיליים שחובילו לזיהוי והשגוי ולהפגזת היליברטי, אישר זאת בסכמו בלקונות: "הרצון החזק להלום כאויב השפיע על כל השיקולים והחיוויים."

בסקביל. גם בחיל-האוויר דבקו בביצוע המשימה. כך, בעוד מטוסי הסמב"ד עושים דרכם לעבר המטרה, שוחחו
הטייט עם הבקרה והמליצו על הפניית מטוסים עם חימוש מתאים לסקום לצורך הטבנה סופית של הספינה
- וזאת לפני הגעת חיל-הים: "אם יש לך זוג עם פצצות תוך עשר דקות, לפני שחיל-הים יגיע, זה יהיה מצווה, כי
אחרת חיל-הים בדרך לפה"

נראה אפוא כי בין הגורמים למוטיבציה הגבוהה במיוחד של חיל-הים להמשיך ולפגוע באוניה, לא נפקד גם מקום
של שיקולי יוקרה בין-זרועיים שתרמו, כפי שניתן לשער, ללהיטות יתר של הנוגעים בדבר. דו"ח בדיקה של מפקדת
חיל-הים הכיר בנושא זה והכליל אותו כאחת משלוש הסיבות המרכזיות להשתלשלות הארועים בתקרית: "לסיכום
- הגורמים לדעתנו שהביאו לפגיעה באוניה האמריקאית היו [...] הרצון העז על-ידי חיל-הים וחיל-האוויר לבצע
תקיפת כלי שיט בים במלחמה זו, והתחרות הבין-זרועית להצלחת התקיפה."

שבי תפיסתי וקונספציה מוטעה

המוטיבציה הגבוהה של שתי הזרועות להותיר רישומן במלחמה, תרמה, כפי שראינו, לרצון העז להשיג תוצאות
של סטט בזירת הקרב. שאלה העולה סאליה בהקשר זה כרוכה בהשפעת המוטיבציה, החזקה כל כך, גם על
תפיסת המציאות של סקבלי ההחלטות בדרגים השונים. "ואומנם, בחינת סהלך תקרית חיל-הים מעלה מספר
נקודות העשויות להעיד על שבי תפיסתי וכתוצאה ממנו - קונספציה מוטעה, שרווחו ברמות הפיקוד השונות.

נסודת הפתיחה לתקרית היתה, כזכור, קבלת הדיווחים (השגויים. כך התברר בדיעבד) על הפצצת אל-עריש
סהים. כבר בשלב זה התגבשה בקרב דרגי הפיקוד בחיל-הים התפיסה, כי ספינות מלחמה מפציצות את החוף.
משנתגלתה מטרה באזור החוף אך טבעי היה להניח כי הסדובר באוניית הקרב האחראית להפגזות. ואומנם,
משמדדו הספינות שנשלחו בעקבות הספינה את מהירותה, הראו שתי מדידות שונות תוצאות ברורות: הסדובר
בספינת קרב. נזכר, כי בפועל טעו הטרפדות באופן נס במדידת המהירות ובשל תנאים ונסיבות שמתרו מעורפלים
(אולי טעות אנוש. אולי כשל מכשירים), סדדו מהירות הגבוהה בכ-15 קשר (1) סמהירותה המקסימלית של
חיל-הים. השלב הבא - זיהוי הספינה ממטוסי המיראז' - לא ערער גם הוא את הקונספציה
שהתגבשה הן בסמיס חיל-הים והן במרכז השליטה של חיל-האוויר, כי הסדובר בספינת קרב.

תומנה ססיכולצית סוכרת בהקשר זה זכתה לכינוי "אפיקט פייסליון" המרמז למצב בו ציפיות או סמנות חזקות לגבי נושא ססיס
סשפיעות על תפיסת המציאות והחלטה. כבחנית יגבואה המגשימה את עצמה.

בניגוד לחוות דעתם של טייסי המראז', שאישררו למעשה את הדעה שרווחה בחליהים, העלתה תקיפת הסמך
ממצאים מעוררי דאגה: זיהוי הכיתוב CTR-5 על דופן הספינה. המידע הועבר, כאמור, למוצב הפיקוד הימי
שם נתגבשה הסברה כי המדובר בסך-הכל בתרגיל הטעיה מצרי. קביעה זו נתקבלה ללא עוררין, זאת על-
העובדה שאותה עת נכח במקום לפחות קצין אחד שידע, כי בבוקר זוהתה ספינה עם כיתוב דומה - CTR-5
בחקירה התברר, כי אותו קצין [REDACTED] היה משוכנע כי ראש מחלקת ים היה סודע לעובדה זו, ולפיכך
לא העלה את העניין.

השלב הבא ואולי המכריע בפרשה, היה זיהוי הספינה כ"אל קציר" המצרית. משהתקרבו הטרפדות אל המטר
הבחינו, כי למרות ההנחה הבסיסית והזיהויים הקודמים, אין המדובר במשחתת קרב אלא בספינת אספקה
דבר. למרות הסתירה בין הידיעות לבין העובדות, איש לא התריע. קשה להניח כי ספינת אספקה מסוגלת היתה
להפציץ את חוף אל-עריש בצורה כה מסיבית כפי שדווח, קל וחומר לנוע במהירות 30 קשר. ואף על פי כן, לא
התעורר החשד שמא אין המדובר בספינה שאחראית להפצצת החוף. יתרה מזאת, דווקא כאן עלה ביתר שאת
"הצורך" להתאים את העובדות לקונספציה המגובשת, וזיהוי הספינה (שבוצע על-ידי שני קצינים שונים) הוביל
למסקנה כי למרות שאין מדובר במשחתת, בכל זאת המטרה היא ספינה עוינת - "אל קציר" המצרית. הסברה
שנתגבשה היתה, כי הספינה היא רק חלק מכוח ימי מצרי האחראי להפגזת אל-עריש, וכי יתר ספינותיו נמלטו.

מובן, כי בזירת מלחמה נתפסת מטרה זרה כמטרה עוינת. יחד עם זאת, נדמה כי בכל הקשור לתפקוד זרוע הים
וזרוע האוויר בתקרית ה"ליברטי" ניתן לאתר עקבות ברורים של תחרות סמויה בין הזרועות על הטבעת האווירית
תחושה זו הובילה לשבי תפיסתי, שהאפיל לעיתים על שיקולים ענייניים וראיית העובדות נכוחה. כן ניתן לאתר
אלמנט סדיד פחות. אך נדמה כבעל השפעה לא מעטה: אותה בנייה של מערכת ציפיות לפיה מצויה בשטח ספינת
אויב, ופעולה בהתאם לה, על אף עדויות סותרות וחששות כבדים. כך דבקו גופים מקצועיים מיומנים בקונספציה
מוטעה תוך הנחיית הפעולות בשטח לפיה, עד לסופה הטראגי של הפרשה.

דיון במפקדת חיל-הים שנערך בעקבות תקיפת הליברטי העלה שוב את סוגיית זיהוי כלי-שיט ובסיכומו הודגש כי "הקביעה הסופית והמכרעת באם כלי שיט הינו אויב, ניטראלי או שלנו היא באחריותו הבלעדית של חיל-הים". בד בבד הופנתה דרישה כלפי חיל-האוויר, בהיותו גורם מסייע ראשון בחשיבותו, לתגבר את אימוני הטייסים בנושא זה ולהטמיע בנהלים הפורמליים ובנורמות הפעולה את התפיסה, כי חיל-הים הוא האחראי הבלעדי להכרעה בתחום הזיהוי הימי. נושא הזיהוי הימי המשיך להיות נקודה בעייתית בשיתוף הפעולה שבין שתי הזרועות, ועוד שנתיים. לאחר התקרית דרש ספקד חיל-הים, אלוף שלמה אראל, במסמך שהופנה למפקד חיל-האוויר, כי "חיל-האוויר יבצע תוכנית הכשרה לטייסים המוקצים למשימות ים במטרה לשפר את כושר הזיהוי".

מסמך

18

מפקדת חיל-הים
מחלקת
עבר 5/ס
מב - 251 - 556
אלול תשכ"ד
מב 28 66

2 רנ"ף אר"י/3

הגדרות ובהלי כחוף פעולה ים-אוויר חרשים - ביוטה - הערות

1. לפני יזמה פטורטיית העברתי אליכם פירוט להערות - של הפירוט לנהלים חרשים / מעורבים, בנוסחים הבאים:
 - א. שיטות העזר, סיור ולמקד כלי שיט, ע"א טכונים.
 - ב. כיוון טור/חפז - המעלה בוסה אדיר.
 - ג. זיהוי טורח פמית ע"י טווח קל.
 - ד. הסודנה טווחי חקירה, ע"י כלי שיט.
 - ה. חלוק במבצעים ע"י טווחים, פכלי שיט ח"י.
 - ו. התראה אדיר, לכוחות ימיים.
2. מרש לשיחה שלמונית בלתי מחויבת בע"א - לא שמענו שום הערה סכס.
3. מודה לכם באם גוכל לקבל בחקדם האפשרי-אות הערותיכם בכחב-כדוי שנוכל לפרסם החובר קוד בחודש ספט' 66.

מסמך
מב 28 66
מב 28 66
מב 28 66

מתוך הפעולה האזורית נבחרו בתקרית הליברטי בתחום נוסף - נושא ההכונה - הקשר בין המטוסים לכלי
השיט לקראת תקיפת המטרה ובמהלכה. כזכור, במהלך תקיפת חיל-האוויר שייטו ספינות וייל-הים לענבר הסטינה,
אך עדיין לא היו בנחית ראייה מסנה, הטייסים היו היחידים, שלהם היה קשר מידי ובלתי אמצעי עם המטרה; הם
ראו אותה, יכלו לנתח תיאור מסוים שלה ולבסוף - גם לתקוף אותה. במהלך הגיחות הראשונות, בזמן השתתפו
מני המיו אדיט, נשאר קשר ישיר בין המטוסים לבין הספינות, כפי שהעיד ראש מרכז השליטה בעת הזו וע, טאל
שמאל כסלו: "לוקחון זון מטוסי שחק שהיו בטרול [...] נאמר להם להתקשר עם הסטרים. הם השיגו קשר, ועד
כמה שזכור לי, גזו קיבלו תיאור מהסטרים של המטרה." דברים אלה אושרו על-ידי הטייסים עצמם. טפקטור
העיד: "נמסד כשאתי מסייע לכוח ישראלי, אני צריך להיות בקשר איתו, כדי שלא אפגע בו. אני ביקשתי עמנו ומצאת
הטרפתן שאם יגיע זיהוי, זה היה עוזר לי. אבל ענה שאינו יודע." ריכטר הוסיף: "[...] יצרנו קשר עם הסטרים.
לא זכור לי מה הייתה השיחה בינינו [...]"

להכירל מסבנה המטוסים הראשון, ששמר על קשר רציף עם כלי-השיט. בגל התקיפה השני שבוצע על-ידי כס
מטוסי סמבד, לא נשמר קשר עם פלגת הטרפדות וכדברי המוביל, יוסף צוק: "לי לא ניתנה שום הוראה לעבור
לקשר עם הסטרים או ליצור קשר איתם." כך, בדיוק בדקות הקריטיות של איתור האותיות על דופן הספינה
ובהתלבטויות לגבי הזווית, לא נשמר קשר ישיר בין המטוסים לבין הטרפדות שהתקדמו במהירות לענבר המטרה.
מובן, כי צורת פעולה זו פוגעת ביכולת לעדכן ולדווח וחשוב מכל - להורות על תקיפה בזמן אמת וללא מתווכים.
תרה מזאת, יש בך משום סיכון פוטנציאלי של כלי-שיט ישראליים העלולים בטעות להחשב כעויינים, וכן טרובול
של תהליך האמור להיות קצר ועניני ככל האפשר." בבירור שנערך במפקדת חיל-הים כעלושה חודשיו לאחר
התקרית, צוינה נקודה זו כאחת הסוגיות החשובות אותו יש לשפר בנושא שיתוף הפעולה הבין זרועי. הטוביר, כי
למעשה לא היו קיימות כלל הוראות כתובות במקרה בו אין קשר. מפל סיבה שהיא, בין המטוסים לבין כלי השיט.
בבירור הודגש גם, כי במהלך פעילות משותפת יתכן בהחלט מצב בו יופעלו סוגים שונים של מטוסים בזה אחר
זה, כפי שאכן קרה במקרה דנו. ולפיכך יש חשיבות מרכזית ליכולת שינוי דינאמית של ערוצי הקשר עימם."

הנושאים שנידונו לעיל - העדר קשר רציף בין המטוסים לטרפדות ואי בהירות לגבי נוהלי זיהוי ספינות - נתפסו
כגורמים חשובים ביותר מבחינת השפעתם על השתלשלות הארועים. בעקבות זאת התקיים ב-24 ביוני 1968
וע, בלשכת מפקד וייל-האוויר בו נכח גם מפקד חיל-הים ובמהלכו הוחלט על עדכון נוהלי שיתוף הפעולה
בין זרועים ופרסומם בגירסה אחידה, בחוברת שתופץ בשתי הזרועות. כן סוכם על תיאום יתר של מערכי הטיור,
והזירה והגילוי של שתי הזרועות."