

מלחמת יום כיפור שלי

לספר חמישים שנה למלחמת יום כיפור – קורס 68

עמוס ידלין

נולדתי בשנת 1951 בקיבוץ חצרים. את התנדבותי לקורס טייס אני מייחס לקרבה בין הקיבוץ לבסיס חיל אוויר החדש שנבנה בשנת 1964 מערבית לקיבוץ ונושא את אותו השם "חצרים". בשנות התיכון שלי, שקוע בבוץ מעביר קווי השקיה בשדות הכותנה של הקיבוץ – הרמתי ראשי אל מטוסי ה"פוגה מגיסטר" של בית ספר לטיסה, ואמרתי לעצמי שאנסה להתנדב לקורס טיס ולהטיס את הפוגה בעצמי. הניצחון המזהיר של חיל האוויר במלחמת ששת הימים היה גורם נוסף שדחף אותי להצטרף ל"אנשים המופלאים במכונות המעופפות".

אמא שלי הייתה מורה למוסיקה שהתייאה מניסיונותיה ללמדני לנגן פסנתר וקלרינט. היא אמרה לי שאין לי סיכוי לסיים את הקורס: "בן יקר, אכן יש לך ראש מצוין אך הוא לא מחובר לידיים, אין לך קואורדינציה ולא תצליח להטיס מטוס". למרות התחזית הזאת, את הקורס סיימתי במגמת קרב, במקום טוב באמצע. **ביולי 1972 העניק לי מפקד חיל האוויר האלוף מוטי הוד כנפי טיסה של טייס קרב.**

לאחר קורס אימון מבצעי במטוס אורגן בבסיס חצור, הוצבתי עם חמישה מחברי בקורס – אודי סדן, יובל דרזנר, זאב שדמי, מתי שחם ועדי שמחוני בטיסת 102 טייסת "עיט" בבסיס חצרים. עברנו שתי תקופות אימון כטייסים צעירים: מטווחים ברחבי הנגב וסיני, קרבות אוויר אימון בתקיפת שדות תעופה, והיהלום שבכתר – יעפי חתף מנמוך לנמוך במשך לא יותר מ-45 שניות, כחלק מהכנה לתקיפת טילים, לצורך חשיפה מזערית אל מול מכ"מי הגילוי והנחיה של הטילים.

מפקדה של טייסת 102 בשנת 1973 היה סא"ל אורי שחר. הוא היה טייס מירז' וקורנס עם ניסיון מבצעי רב גם על עיט. שחר היה משוכנע שתהיה מלחמה בקרוב. כקצין נווט בטייסת הורה לי לתכנן ולשרטט מפות לכל שדות התעופה במצרים בסוריה ובירדן, למרות שבפקודות חיל האוויר היינו מתוכננים רק לשלושה שדות תעופה. נשארתי בבסיס שבתות רבות בקיץ 1973 כדי לצייר ולשכפל (עם נייר קופי) אלפי מפות שאיש לא השתמש בהם במלחמה. מתוך תסכול כתבתי בספר ההשמצות של הטייסת "רק שני אנשים במזרח התיכון מאמינים שתהיה מלחמה בקרוב – אנואר סאדאת ואורי שחר...".

באוגוסט 1973 הוסמכנו כטייסים מבצעיים (יום בלבד). הרגשנו שעברנו אימונים טובים ומספקים ואנו כשירים להיות מספרי שטים טובים מאד בטייסת. **חיכינו לגיחה המבצעית הראשונה שלנו והיא פגשה אותנו כשהמראנו בשבת הששי לאוקטובר, יום הכיפורים 1973.**

הטייסת הייתה בכוננות מוגברת עם מספר גדול של מטוסים חמושים כבר מראש השנה. כטייס מבצעי הייתי חלק מצוות הכוננות שנשאר ביום הכיפורים. הלכנו לישון מאוחר ובשש בבוקר התעוררנו עקב צפירת הסירנה במגורי הקצינים. זינקתי לסרבל ותוך דקות ספורות התייצבתי בטייסת, שם התבשרנו שהגיעה ידיעה על מלחמה שתפרוץ בשש בערב וחיל

האוויר יבצע מכה מקדימה. הטייסת תוכננה לתקוף את שדה התעופה סייקל בסוריה ע"פ פקודת אב "נגיחה". שבע רביעיות אוישו על לוח המבצעים, שמחנו לראות שלמרות שנוכחים בטייסת טייסים ותיקים מאיתנו אנו מאוישים ברביעיות הראשונות.

מכת הפתיחה לא אושרה ע"י הדרג המדיני ואנו חיכינו לשעה שש בערב, שבה הייתה אמורה המלחמה להיפתח. אותן רביעיות של שתוכננו לסייקל – הוסבו למשימת סיוע על פי פקודת "שריטה", שהייתה פקודה כללית ללא פירוט כוחות ומשימות, נתיבים, קשר ובעיקר ללא מטרות.

בשתיים בצוהריים הפתעה נוספת: המלחמה לא חיכתה לשעה שש. סירנה שוב נשמעה בבסיס ואנו מחכים לקבל מטרות לתקיפה. שעתיים וחצי חולפות ואנו ממריאים. את המבנה מוביל סרן דוד מורג, אני מספר 2, ישי קצירי מספר 3 וגדעון בן אליעזר מספר 4. מטוס "עיט" עם מנוע ישן וחלש, עמוס בשני נתיקים שבע פצצות וטיל, מתקשה להגיע למהירות הניתוק. בקצה המסלול אני מושך והמטוס מנתק. שלוש דקות ראשונות של התרגשות מגיחה מבצעית ראשונה (ובמלחמה!) ואני מתקשה לשלוט במטוס ולהישאר בגובה נמוך. הייתה זו הגיחה המבצעית הראשונה בחיי, וכל מה שקרה במהלכה לא תאם, ואף היה בניגוד חריף, לאופן שבו התאמנתי והוכשרתי, ובוודאי לתורת הלחימה שלאורה הוכשרתי.

הבלגן חגג: יצאנו לטיסה ללא מודיעין טקטי עדכני וללא תצלומי אוויר לזיהוי המטרה. נכנסנו למעגל המתנה באזור ימת ברדוויל בצפון סיני. הבקר לא ידע לתת לנו מטרות, והדלק הלך ואזל. לאחר כשעה אנו מקבלים מטרה: מוצב "לחצנית" שליד קנטרה, בצפון תעלת סואץ. המטרה נמסרה על מפת קוד (לא על צילום אוויר כפי שהתאמנו), **ולמרבה הפתעתנו, המטרה הייתה בצד המזרחי של התעלה: היו אלה כוחות מצריים שצרו על מוצב צה"לי.** התבקשנו להפציץ את המוצב, כי המצרים, ככל הנראה, כבר החזיקו בו.

החושך כמעט ירד והמוביל מורג מורה לנו לטוס הכי נמוך שאנו יכולים בגובה של 100 רגל, כי זה הגובה בו טסים באזור מוגן טילים. השמש בעיניים לקראת שקיעה. מדובר בפרופיל שכטייס צעיר גם באור יום מלא לא הייתי מוסמך לבצע. משיכה לגובה, הראות למטה כבר הייתה גרועה, היה קשה להבחין בפרטים על הקרקע, באור אחרון נראתה רק התעלה כרצועת כסף בין שני כתמים שחורים. לא ניתן היה לראות את המוצב. מסביב אש נ"מ כבדה, שבאור אחרון נדמה שהכדורים הנותבים כולם בדרך אליך. אני מתכווץ בתא ומחליט לשחרר החימוש על נקודת אור בצד המערבי של התעלה. שובר לגובה נמוך אך המוביל שלי כבר נבלע בחושך.

ביציאה מהתקיפה נעלם מספר שלוש במבנה: ישי קצירי. הוא לא ענה בקשר. ניסינו לחפש אותו ואז נראתה פטריה של אש על הקרקע. פניתי לנתק מגע לכיוון מזרח ומולי חולף מיג 17, ובעוד אני שוקל להסתובב ולדלוק אחריו, אני מבחין שקורנס יושב עליו. חזרתי לבדי לבסיס חצרים המואפל. כמעט נחתתי על מסלול דמה שהואר בחולות חלוצה.

בעודי פוסע חזרה לטייסת, נשמע פיצוץ נורא. מטוס קורנס התרסק ליד מסלול נחיתה בחצרים, ופצצות המצרר שהיו עליו התפוצצו במשך שעות ארוכות. מאוחר יותר בערב התברר שהנווט במטוס הוא דוד זילברשטיין מהקורס שלנו. **בטייסת התברר שנוסף לקצירי גם אהוד סזן חברי הטוב לא חזר לנחיתה וכך גם מתי קרפ.** אהוד נהרג וגופתו נמצאה רק אחרי המלחמה. קרפ נטש והגיע רגלית לקו כוחותינו וקצירי נפל בשבי. חיכיתי לתחקיר

היומי, מוסד הכרחי בתרבות חיל האוויר, ולהפתעתי איש לא תיחקר את המטס הראשון במלחמה. נשלחנו לישון, ולמחרת ב-00:4 בבוקר מטס נוסף.

ברשותי יומן שרשמתי בכל יום על כל הגיחות שביצעתי במלחמה. קצרה היריעה מלספר על כל הטיסות, המבצעים, האווירה בטייסת, הרגשות והתובנות במשך 18 ימי המלחמה. אך בקצרה אכתוב על **ארבע "תמונות" שזכורות לי מהאווירה בטייסת ועוד על ארבע גיחות מייצגות מהמלחמה.**

תמונה ראשונה - "מלחמה זה דבר מסוכן": באותו ערב ה 6 באוקטובר ביקש ע, טייס ותיק מקורס טיס 14, בוגר מלחמת סיני וששת הימים, שהיה קברניט ב"אל על", לעזוב את הטייסת ולחזור להטיס מטענים באל על. אחרים "הרגישו לא טוב" או היו זקוקים לניתוח טחורים דחוף. דודו גרובר שהיה חניך ממתקדם ונשלח לטייסת לעזור בשכפול מפות היה מעיר את הטייסים במגורי הקצינים לגיחות הבוקר. מהר מאד זכה לכינוי – "גרובר מלאך המוות". הייתי מופתע עד כמה המסדרון מול המבצעים, שבאימונים היה מלא וגדוש טייסים שרצו לראות שהם מאוישים לטיסה, הפך שומם ככל שרשימת הנופלים והנפגעים התארכה. חשוב לדעת: אין טייס שלא מפחד, האתגר הוא להתגבר על הפחד, לא לתת לו לשתק אותך ולתפקד לפחות ב 90 אחוז מהביצועים של טיסת אימונים.

תמונה שניה - ובכל זאת היו טייסים שהיו דוגמא ומופת לכולנו: אורי שחר מפקד הטייסת, חמוש בשני אקדחים אישיים, הוביל כל בוקר ראשון את שיירת המבנים של הטייסת לתעלת סואץ למקומות המסוכנים ביותר. אחרי המלחמה דאג לציין שטייסת 102 הייתה פותחת כל בוקר את התקיפות בתעלה ובסיום המלחמה ביצעה מעל 1000 גיחות לתעלת סואץ - האזור המסוכן ביותר והמוגן ביותר במלחמת 1973, מול 700 גיחות שביצעו לתעלה כל ארבע טייסות הקורנס ביחד. מנחם כהן היה טייס ריסוס במילואים ואב לחמש בנות, הוביל את "לוח הצדק" וביצע הכי הרבה גיחות בטייסת. מנחם לא יצא הביתה כל המלחמה והיה מהאמיצים שהכרתי. באמצע המלחמה הצטרף אלינו דובי יעקובס, סגן מפקד טייסת ב' לשעבר שלמד בארה"ב. דובי גם הוא היה מפקד קר רוח ומקצוען, השלים את שחר כמפקד מוביל בטייסת ומילא תפקיד סמ"ט א' לאחר שאמנון גרדי נפל בשבי המצרי וגדעון שוהם שהחליפו נטש ונפצע.

תמונה שלישית - הטייסת איננה רק טייסים: שלמה, נהג האוטובוס מנתיבות, היה מפזר אותנו בדת"קים לפני הטיסה, מחבק אותנו בהתרגשות כשחזרנו. ופורץ בבכי שהמבנה חזר ואחד מאיתנו לא נחת. משה ה"פן-ציף" (ראש צוות הקרקע) מדת"ק 2 מנצח על צוות הקרקע: מכונאי מטוסים, אנשי חימוש בשרות סדיר, קבע ומילואים. מעולם לא חיכו הטייסים למטוסים – הם תמיד היו מוכנים בשבילנו.

תמונה רביעית – הגשש החיוור בבסיס: בניגוד לחיילים הנלחמים בחזית הרחק מהבית, הטייסים יוצאים אל שדה הקרב המסוכן וחוזרים אל העורף אל מבנה הטייסת הבטוח ואל "מועדון הטייסת". אני זוכר שביום הלחימה הרביעי חזרתי מגיחה מסוכנת לתעלה. באותו היום אבדנו את אחד המובילים הטובים בטייסת ובערב אנו באודיטוריום של הבסיס מוזמנים לצפות בהופעת ה"גשש החיוור". כאשר השלישייה הפופולרית מגיעה למערכון המפורסם "מר ערב" בו הם שואלים בפליאה ובלגלוג "האם המצרים יבצעו את תוכניתם האידיוטית לחצות התעלה?" אני מבין את הפער הנורא בין היוהרה והשאננות של החברה

הישראלית לפני המלחמה, למה שמתרחש ברגעים אילו במלחמה. למרות שאהבתי מאד את הגשש, עזבתי את המופע ויצאתי מהאודיטוריום בתחושה קשה מהמופע.

ארבע גיחות נבחרות

יעף שני עם שחר: מפקד הטייסת אורי שחר היה הראשון להמריא בכל בוקר. הוא היה ממריא מבצע פניית איסוף קטנה ולא מוריד אפילו אחוז אחד מהמנוע. ידעתי שכדי שלא אאבד קשר עין אחרי המראה (כמו שקרה ליוסי חן יום לפני והוא קורקע) אני ממריא במקום 15 שניות אחרי רק חמש שניות בלבד. מייד עם חציית קו אל עריש הנמכנו לגובה נמוך מאד. שחר העריך שהמכ"מים המצריים מגלים אותנו בקו אל עריש. לאחר המתנה לקבלת מטרה, קבלנו שוב על מפת קוד חניון טנקים מצרי כעשרה ק"מ מזרחית מהתעלה. יציאה ממגדל שהוצב במדבר לפני המלחמה כנקודת צא כיוון (לא היו מערכות נווט אינרציאליות ובוודאי לא GPS). משיכה, הפעם המטוס קל יותר – שחר עבר לתצורה חלקה של חמש פצצות בתלייה ישירה – אחת של טון בגחון, שתיים של חצי טון בנקודות הכנפיים הפנימיות ושתיים של 250 ק"ג בנקודות הקצה. גלגול, זיהוי המטרה והפצצתה – ושחר, כמו שחר, מורה על יעף שני לצליפה. שני הלחצנים של תותחי 30 מ"מ נלחצים והירי מבוצע לאוהלים שבחניון. חזרה מזרחה לגובה נמוך. ביצוע קרוב למושלם. אהבתי להיות מספר 2 של מפקד הטייסת.

גיחת קלע בשלישיה: בגלל האבדות הרבות בתקיפה באזורים מוגני טילים הטייסת עברה לגיחות בפרופיל קלע. מדובר בגיחה עם חשיפה נמוכה, כ-20 שניות בלבד מ"נמוך לנמוך". היעף מחושב על מפה על פי נקודת ציון, והטייס אמור למשוך בכנפיים ישירות ולשחרר הפצצות ב-35 מעלות אף מעלה. אי הדיוק ביעף הקלע אמור היה להיות מפוצה בשחרור מצררים שהיו אמורים לכסות שטח רחב, אך עם זאת המצררים סבלו ממחסור במרעומי גובה ומרעומי הזמן היו מאד רגישים לפרמטרים של השחרור, ולכן רבים מהמצררים לא נפתחו. באותו יום הומצאה בטייסת (או במטה) שיטת תקיפה חדשה ששלבה את הקלע עם החתף המדויק יותר. את המבנה הוביל קדמון, אני הייתי 2 ופדהצור מספר 3. מספר 1 ניווט למגדל, ועשה עם 3 פניה 360 מעלות לאחור, מספר 2, אני, מבצע קלע לדיכוי הנ"מ ואז 1 ו-3 נכנסים לתקיפה. יצאתי בגובה נמוך מאד מעל הדיונות, טסתי לפי כיוון וזמן, משיכה, וב-35 מעלות מעל האופק לוחץ "פיקל" והמצררים משתחררים לדרכם. מנמיך לגובה 1000 רגל בכיוון מזרח. צפונית לי חולפים 1 ו-3 ואני אמור "לנקות" אותם. ואז אני רואה את הטיל משוגר למטוס של קדמון. וכמו בסרט איטי אני זוכר את התמונה הבאה: העיט של דובי קדמון נמרח על האדמה כמו פצצת נפליים ועולה להבות. לא נראתה נטישה, ומספר שלוש פנה לאחור לפני התקיפה ונעלם. כשחזרתי לבסיס דיווחתי על ערוץ הטייסת שהמוביל נפגע ולא נראתה נטישה – עוד חלל לרשימה המתארכת בטייסת. מנהל הלחימה סמ"ט ב' הוותיק עונה לי: "לא תמיד רואים נטישה – קדמון כבר על ההליקופטר בדרך הבייתה".

הגיחה ממנה כמעט לא חזרתי – 16 באוקטובר, כבר לאחר שכוחות צה"ל חצו את התעלה, כוחותינו נתקפו בארטילריה בנקודת החצייה. חיל האוויר התבקש לתקוף את סוללות הארטילריה בעורף התעלה. המטרה שלנו הייתה כ-15 ק"מ מערבית לאיסמעיליה. המוביל היה מנחם כהן, ואני מספר 2. אנו מושכים, משחררים פצצות מצרר נגד שריון וארטילריה ("מצוק"), וכבר בשבירה לגובה נמוך אני מרגיש פגיעה במטוס. אני מודיע למוביל, ומנחם

בקול הבס המרגיע שלו משדר לי חזרה: "גם אני נפגעתי אני מושך לגובה". חשבתי שזאת שגיאה כי במשיכה לגובה הוא נחשף לירי טילים נוסף. בקשתי להישאר נמוך ומנחם אישר לי: "כל אחד לעצמו ונפגש ברפידיים" ("או בכלא המצרי" חשבתי לעצמי). המטוס נפגע קשה, נדלקה נורית האש ואחריה כל הנוריות ההידרוליות ואני מזהה הפסקת חשמל כללית. ההגאים התקשו ועברו להיגוי מכאני תוך גלגול חזק שמאלה. על פי נוהלי החירום מדובר במטוס שלא ניתן לשליטה ויש לנטוש אותו. אבל ממש לא רציתי להיפרד מהמטוס והיו לי שתי סיבות טובות לכך: הכלא המצרי נראה לי חלופה שאיננה עדיפה על מוות וגם שבירת הרגליים שהייתה כרוכה בנטישה של עיט במהירות גבוהה לא נראתה אטרקטיבית. המטוס המשיך לגלגל ואז נזכרתי בתפעול של מטוס אורגן אותו הטסתי שנה קודם עם הגאיים מכאניים שהיו קשים מאוד במהירות גבוהה. עם שתי הידיים משכתי את הסטיק שמאל, והגלגול נעצר, הוצאתי גנרטור חירום, וגם נורית האש כבתה. החלטתי לטוס מזרחה כל עוד המטוס טס, ולהמשיך בגובה נמוך מאד לחמוק מטיל נוסף. הימרתי שהנ"מ מתרכז במטוסים המגיעים ממזרח. שתי הדקות עד לחציית התעלה היו הארוכות בחיי עד לרגע ההוא.

שני מטוסי קורנס מטייסת 69 בהובלת מפקד הטייסת יורם אגמון ליוו אותי לרפידיים אותה התקשיתי למצוא באובך. הגלגלים ירדו ללא בעיה, אך ללא מדפים, מחבלי זרימה ומעצורי אוויר היה מאד קשה להנמיך ולהקטין מהירות למהירות נחיתה. חציתי המסלול ב-200 קשר במקום ב-140 והבנתי שאם לא אתפס בכבל אני "אפגוש מחדש" את מנחם כהן המוביל שלי שהיה כבר בכבל המשולב ברשת העצירה בסוף המסלול. לשמחתי נעצרתי בכבל באמצע מסלול ויכולתי לנשום לרווחה. שנינו חזרנו עם מטוס קל לחצרים עוד באותו הלילה, משאירים מאחורינו שני מטוסים פגועים, ללא צינור פליטה ומחוררים במאות רסיסים.

גיחה ראשונה בפרופיל חדש: לאחר חציית התעלה ותחילת השמדת סוללות הטילים על ידי כוחות השריון, הגיע שחר למסקנה שהגיחות הנמוכות אינן יעילות – לא החתף ללא מודיעין מדויק ובוודאי לא הקלע. בטיסה הנמוכה אנו אומנם חסינים מהטילים אך פגיעים ביותר לנ"מ קני. ולכן הוצע פרופיל של כניסה בגובה 6000 רגל מעל הנ"מ הקני, ומול הטילים עדיין בגובה ומהירות עם פוטנציאל המאפשר שבירה יעילה כשנראה אותם משוגרים. שחר בחר נבחרת של טייסים עליהם סמך – אני 2 יעקובס 3 ופיל ברזילי 4. הייתי גאה להיות עם שלושה מטובי המובילים והטייסים בטייסת. חצינו את התעלה – בהרגשה שאנו הפעם בצד המנצח. היה לנו מספיק זמן לזהות המטרות ולפגוע בהן. מעט לפני הכניסה הייתה התרעה על שיגור טיל SA3 שטס אלי ישירות. שברתי חזק כלפי מטה ללא השלכת החימוש, והטיל "נשפך" מאחורי והתפוצץ. עליתי חזרה לגובה כניסה לתקיפה, וכל הרביעיה יצאה חזרה מזרחה בהרגשה שסוף סוף ביצענו גיחת תקיפה יעילה, בפרופיל נכון וללא נפגעים.

18 ימים ו-25 גיחות לאחר הגיחה הראשונה בשבת ה-6 באוקטובר התכנסנו שוב בחדר תדריכים לתחקיר המלחמה. תחקיר נוקב וקשה של הטייסת שאיבדה 17 מטוסים, שבעה מטייסיה נהרגו וחמישה נפלו בשבי. הייתי כבר טייס בוגר מלחמה קשה ואכזרית, שהתמודד עם טילים ואש נגד מטוסים (נ"מ), איבד חברים, ראה את המובילים שלו מתפוצצים באוויר, ואת המטוסים עולים בלהבות, כאשר הם פוגעים בחולות סיני או בטרשי הגולן.

אני זוכר מספר רגשות מרכזיים. מצד אחד, תסכול וצער עמוק. מצד שני ביטחון עצמי, ואפילו תחושת הישג. התסכול – כי לא קראנו את התמונה, כי לא מימשנו את הציפיות, וכי

לא הכרענו את המלחמה "חזק, מהר ובאופן אלגנטי"; וצער עמוק ונוקב על טובי חברי שנפלו.

ברמה האישית חשתי ביטחון עצמי רב על העובדה ששרדתי את המלחמה, שעמדתי בציפיות, שלחמתי כראוי. ברמה הלאומית חשתי תחושת הישג, שעל אף המחדלים והעיוורון, הסתיימה המלחמה בהשמדת רוב סוללות הטילים, כשצה"ל מצוי 101 קילומטרים מקהיר ובטווח תותחים מדמשק.

ארבע שנים מאוחר יותר שנחת מטוסו של סאדאת בישראל ובעקבותיו הגיעו ישראל ומצרים להסכם שלום שמחזיק מעמד כבר 45 שנים, כמו גם ביוני 1982 כאשר הלקחים המבצעיים שהפקנו מהכישלון ביום הכיפורים יושמו להכרעת מערך הטילים הסורי בבקעת הלבנון, חשתי שנסגר מעגל של תחקור ולמידה כמיטב התרבות של חיל האוויר.

נשארתי בחיל האוויר בגלל מלחמת יום הכיפורים. הרצון להגיע למלחמה הבאה טובים יותר ומוכנים יותר היה בבסיס תקופות החתימה הנוספות שלי. התקדמתי במטוסים וטסתי על כל מטוסי הקרב של חיל האוויר – נשר, שחק, כפיר, נץ, ברק, בז ורעם. פיקדתי על שתי טייסות ועל שני בסיסים ומילאתי תפקידי מפתח במטה חיל האוויר: רמ"ח תכנון וארגון, ראש להק מודיעין וראש המטה וסגן מפקד החייל תחת דני חלוץ כמפקד חיל האוויר.

את שירותי הצבאי סיימתי כאלוף בשלושה תפקידים של מפקד המכללות הצבאיות, נספח צה"ל בוויינגטון וראש אמ"ן. **בכל תפקידי, המורשת של מלחמת יום כיפור היא שהשפיעה עלי ועיצבה את תפישותיי כלוחם אווירי כמוביל וכמפקד.**