

מיוחד
25 שנה לקריסת
"פרויקט הלבאי":
מדוע באמת
נכשלה התוכנית
לבניית מטוס
קרב תוצרת
כחול-לבן

שם הקוד: "חדיש"
באמצע שנות-השבעים
נדרשת התעשייה
האווירית להציג תשובה
מוטסת לטנק המרכבה

קרבות במשקל כבד
המאבק על ממדי המטוס
מגיע עד הממשלה. בגין
מאשר את התוכנית, אולם
לא מכיר את פרטיה

חצי שעה באוויר
למרות תקלות וקשיי מזג
אוויר יוצאת טיסת
הבכורה לדרך בדצמבר
1986 ומסתיימת בהצלחה

ברית המתנגדים
בכירי חיל האוויר
מסתייגים, האמריקאים
חוששים לגורל תעשיית
המטוסים שלהם
וכמעט מטילים וטו

נחיתת חירום
ממשלת שמיר חוששת
להרגיז את הבית הלבן,
נכנעת - ומבטלת את
הפרויקט על חודו של קול

חיינת ישראל
צריכה מטוס
משלה. הלבאי
על המסלול

מרכזי חיימוביץ

אין לבית בעירו



של הררי מסתכמת בפסוק אחד: "קח קבוצת אנשים והבא אותם למקומות שבלעדיך לא היו מגיעים אליהם". התורה יפה, אבל הוא לא היה בדיוק מנהל קל. "היה לו פתיל קצר ודם חם, אבל הוא היה כל כך הגון, כל כך ישר, שלא יכולת לכעוס עליו. נכון שהיה מתעצבן, אבל לא ברוע. לא היה bad blood. הכל היה מכוון מטרה, לא מכוון בן אדם".

משה עטר, כיום ראש מנהל מדעי טיסה, היה או בצוות בקרת טיסה. ככולם הוא בטוח שלמנוע של הררי קראו ציונות. "אכפתיות, שלמרית ישראל יהיה מטוס משלה". עטר, צעיר בעשר שנים מהררי, גילה מנהל בעל כושר הבנה לא ייאמן. "אתה מוכר אל אדם שקולט את הבעיות ואת הפתרונות לפני שתוציא מילה". הוא לומד את הררי. מנתח את תהליך קבלת ההחלטות שלו, שומע איך לבנות את המחשבים, את הגיבויים, איך לפעול בתקלות, וכלי שירגיש מתעצבת השקפת עולמו המקצועית. מהר מאוד עטר תופס שלריון אצל עובדיה באים מוכנים כמו לאור רישן. "מכיוון שהוא עולה עליך ביכולות האישיות, אתה צריך ללמוד היטב את החומר, לשנן את הבעיות ולהציע את הפתרונות".

מתי מתחילים להתעורר ספקות ראשונים בקשר לעתיד הלבאי?

מנחם שמול: "עוד מלפני שהתחלנו לדבר. כל הזמן סיי מניי שאלה. גם כשהיה בג'וריון היו ספקות, אבל הוא היה דופק על השולחן ונגמר העניין".

איך מתנהלת העבודה כשבאוויר מוזמנים סימני השאלה?

היא מתנהלת".

ארוי: "הכלבים נובחים והשיירה עוברת".

היה להיות גולת הכותרת של תעשיית הנשק הישראלית. ב-1974 יוצאת משלחת חיל האוויר לארצות הברית לבדוק את האף-14 והאף-15. אחד החברים הבכירים בה הוא הררי. בהכנות לקראת הנסיעה הוא רואה לראשונה את מנחם שמול, שטיס את הלבאי בעשר גיותותו הראשונות ויהפוך לחבר נפש. "לא זוכר את זה כפגישה מיוחדת", יתודה שמול באונוני.

מחליטים לרכוש את האף-15 שינחתו בארץ בינואר 1976 לאחר כניסת השבת ופילו את ממשלת רבין הראי שונה. תפיסת הביטחון של ישראל אז גורסת שבכל אחת מורועות הצבא יש לפתח יכולת לייצר כלי מרכזי. בשריון בונים את המרכבה, בחיל הים את הסטי"לים ובחיל האוויר הולכים על פרויקט המכונה "חדיש". במסגרתו מגייסים שתי גרסאות של המטוס: הגדול יהיה דו מנועי, וידמה לאף-15 ולאף-18. הקטן יהיה דומה לסקיייהוק, אבל עליקולי ובעל יכר לות גבוהות יותר. ב-1978 מכריזים עים שה"חדיש" יהיה קטן והתעשייה האווירית מונחית בהתאם.

מדובר במטוס קרב אוויר-אוויר, שיישא שני טילים ומשקלו יהיה 17 אלף ליברות (כ-7,600 ק"ג). התוכנית שלו נקראת "ליי-אאוט 33" והיא מפותחת במשך שנתיים. בפברואר 1980 מאשרת הממשלה רשמית את הצעתו של הביטחון עור ויצמן, שישראל תבנה מטוס קרב. הררי מתמנה רשמית לראש פרויקט הלבאי "וכאן מתגלות היכולות המופלאות שלו", אומר צבי ארוי. "זה כבר לא רק אווירודינמיקה נטו. גם מכניקה, הידרואליקה, חשמל, אלקטרוניקה והרבה ניהול". התורה הניהולית

ר גע לפני שהתעשייה האווירית יוצאת לזוקאנס, אני מוצא אותם ליר הלבאי. מטרפיקים, ברוקים מה קורה עם הילד המחנה. ארוי מסיר את ה"ליפ", הכיסוי של כונס המנוע. עטר מקלף את זה של ה"פיתוט", הצינור שמורד מהיריות. בניי אחר בוחן את מד וזיית ההתקפה ומחווה שהוא עדיין עובר. אגוסט הזה הוא אוכרה לעובדיה הררי וללבאי שלו. 25 שנה למות המטוס, חודש למות האיש שהמציא אותו. עובדיה הררי עוטר בשני פרסי ביטחון ישראל ובפרס ישראל. ניהל את מפעל "מלמ" של התעשייה האווירית והיה שותף לפיתוח טיל החץ. אבל מטוס הקרב תוצרת ישראל היה נקר דת הרום במסלול חייו.

שם הלבאי חרות לצב שמו של עובדיה על המצבה. אתה עומד מול השיש הברק ומרגיש שאב וכונו טמונים תחת אותה אבן. "בשיטה הרוסית", אמר לי צבי ארוי, או מנהל ניסויי טיסה, "הלבאי היה צריך להיקרא 'ררוי'". הוא היה איי ליושין ישראלי. מוח אווירונאוטי מבריק. איש שהצליח להגשים מה שהיה לפחות בתחילת הדרך, פנטזיה לאומית. בעבודה היה הבוס הקשות. המנהל עם המחויבות הטוטאלית למשימה שלו. בבית היה חבר יקר, מארח נדיב, סב שטורף, אב אהב, בעל ממור לבת ודתי אביב. עובדיה הררי היה גדול מסך כל תכונותיו. חקר לא רק את השחקים אלא גם את מה שמתחת. המבט מלמעלה פיתח רעב לחקור את מה שלמטה. הייתה בו תודות מסעות בלתי נלאית. רעננות של נודד שישן עם תרמיל תחת הראש. כל נסיעה הכינה את הבאה ואת זאת שאחריה. בחודש שבו מת היה אמור להיות בארצות הברית, בנסיעה שעליה זמם שנה מראש. לפני הגיחה לאוסטרליה בא אליו עם אביבה לדלות פרטים. התכונתי לשיח עצלני של שבת אחר הצהריים, אך הוא הגיע עם ספרים וחקר על הנקודות שסימן. אחר כך שלף את רפי החשבון המפורקים שלו, רשם ושרטט. "אני מוהירם", התנצל בחיך.



"נציגי חיל האוויר תמכו במטוס גדול, אנשי התעשייה האווירית תמכו במטוס קטן, ובגין ישן, בסוף היה צריך להחליט. מישהו נתן לו מרפק, בגין קם, אמר: 'טוב, מה אומר מפקד חיל האוויר?'. דוד עברי אמר שצריך מטוס גדול ובגין חתך: 'אם גנרל ישראלי אומר שצריך את המטוס הזה - אז זאת ההחלטה'"

כל הזמן היו ספקות, פרס ומטוס הלבאי צילום: ראובן קסטור



לא הזכרת את רבין.
 "לא, כי הוא הצביע בעד".
 אבל התמיכה שלו הייתה מהוססת. לא כמו של ארנס,
 למשל.
 "אז אתה יכול להוסיף לרשימה גם את המשקל של
 רבין".

האולימפיאדה של עובדיה

אבל אנחנו עדיין ב-1981, שש שנים לפני הסגירה, כששמול
 מוזהר שהגדרת המטוס תביא לקרקעו. הוא מעלה את הרבי
 ריים בעבודה שכתב. באישור מנהלו הוא מעביר עותק לע'
 מוס לפירות, ראש מת"ל בחיל האוויר. אחרי כמה חודשים
 לפירות חוזר אליו: "לא מסכימים עם הדעת שלך, אבל יש
 כמה רעיונות טובים ואנחנו ניישם אותם". הוא מבקש חזרה
 את העבודה, אך מקבל כלום. אחרי הקרקע יתלווה לרן
 חלוץ, חניכו בקורס טיס, כדי לשלוף את העבודה מארכיון
 החיל. אחרי נבירה של כמה ימים הם מעלים חרס. "העלימו
 את הגייר שלי כי הוא אמר בדיוק מה יקרה בסוף". כיום,
 בידיו רק טיוטה שאותה הוא מסרב להראות לי.

ביוני 1981, סמוך לתקיפת הכור העיראקי, מתכנסת ממי
 שלת בגין להחליט סופית על איוה לביא הולכים. לפני הי'
 שיבה, כך סיפר לי עובדיה חודש לפני מותו, התלבט עם
 המנכ"ל משה קרת מה לומר. קרת מציע שיטען את אשר על
 לבו, כלומר בעד מטוס קטן. "מתחיל ריון", ממשיך מכאן
 מנחם שמול, "ובגין הלך לישון. פשוט נרדם בישיבה. כל
 העת שצניגי חיל האוויר הציגו את הטענות בעד מטוס גדול
 ואנשי התעשייה האווירית בעד מטוס קטן, בגין ישן. בסוף
 היה צריך להחליט. אז קיישאי או מישוה נתן לו מרפק וה'
 עיר אותו. בגין קם, אמר: 'טוב, מה אומר מפקד חיל הא'
 וויר?'. דוד עברי אמר שצריך מטוס גדול ואז בגין, בפולגיות
 שלו, חתך: 'אם נגרל ישראלי אומר שצריך את המטוס הזה
 - אז זאת ההחלטה'. בזה נסגר העסק. בלי שבגין שמע מילה
 אחת מכל הדיון. לא את הבעד ולא את הנגר. כלום".
 עובדיה הררי, האיש שלתוכו התנקז כל טירוף הלבאי, נולד
 בקהיר ב-14 בספטמבר 1943. בבית הוריו, ג'ריות ומנשה,
 דיברו ערבית, צרפתית וספניולית. הם גרו ברובע היהודי
 די ומגיל ארבע למד במיסיון הצרפתי. בהתחלה, סיפר לי
 באחת משיחותינו האחרונות, לא היה בדיוק "מוהנס". בכל
 שפסבוע היה המורה מעמיד לימינו את ארבעת המציינים

חיל האוויר את הדרישות המבצעיות. "לייאאוס 33" דיבר
 על מטוס של 50 אחוז אוויר-אוויר ו-50 אחוז אוויר-קרקע.
 הדרישה שמעלה "מת"ל" (מינהלת תוכנית הלבאי של
 חיל האוויר) היא שייעודו המרכזי של המטוס יהיה אוויר-
 קרקע. על פי התביעה הזאת, החימוש של המטוס אמור
 לגדול: שמונה פצצות מצרר, שני טילי אוויר-אוויר, חלי-
 פות הגנה ועוד. "זה שינה את המטוס לחלוטין, הפך אותו
 להרבה יותר כבד".

על פי הצעת הררי עושים מעשה ללא תקדים עולמי:
 מניחים על הקרקע את הפצצות, את הטילים, את מכלי
 הדלק, בורקים איך אפשר לתכנן כנף חדשה. האפי'
 שרות המסתמנת היא שש משמונה הפצצות
 ייתלו לאורך גוף המטוס, השתיים האחרות
 ומכלי הדלק ייתלו על הכנף - שתי

ייבת לגדול. כך גם קוטר הגוף,
 כך גם המנוע. בתהליך החיפוש
 אחר מנוע חדש מעורב גם תא"ל
 דאו רמי רותן (ראש להק ציור, שהורשע
 בגניבת 12 מיליון דולר ונידון ל-13 שנות
 מאסר). על פי הערכת התעשייה האווירית,
 פיתוח "לייאאוס 33", "הלבאי הקטן", עמד לע'
 לות 800 מיליון דולר. סכום כפול יידרש עם העלאת
 משקלו מ-17 אלף ליברות ל-22 אלף.
 5,000 ליברות דהנו את הלבאי?

"לא. אבל אם תמרדו את המשקל המשותף של מפקד חיל
 האוויר, רמ"ח אמל"ח, השר נסים, השרה ארבל-אלמוליי'
 נו ושמעון פרס, תמצא את המשקל שהרג את הלבאי".



ההתנגדות העיקרית בארץ, כך שמול, הייתה של חיל
 האוויר. וזה לא היה חדש, לרבין. לפני כן הכחולים לא
 אהבו את ה"כפיר" ואת ה"נשר" (מתוצרת התעשייה הא'
 ווירית, מכוססים על מיראז' 5 הצרפתי) אף על פי ששירתו
 אותם נאמנה. "חוף מזה", הוא מרגיש, "הרבה יותר טעים
 לאכול סטייק בראלאס, טקסס מאשר חומס כיהוד".
 למה אתה מתכוון?
 "כשאתה עושה פרויקט בארצות הברית יש לך זנב עצום
 של הטבות".
 כמו מה?
 "כמו להיות קצין פרויקט ועוד קצין פרויקט ונהג
 קצין פרויקט, אתה שולח אנשים לארצות הברית
 הלוד וחוזר. כולם אוהבים לנסוע לחו"ל. אני
 שים יושבים בפרויקט אף-15 ובאף-16
 ובאף-16 השני והשלישי, אלה הטבות.
 אלה טובות הנאה שכולם רוצים ואין
 שום טובת הנאה בלשבת ביהוד".
 משה עטר, לעומתו, לא חושב
 שהלבאי נפל משום שבחיל האוויר רצו
 לנסוע לארצות הברית. אלה האמריקאים שלא
 רצו מטוס שיאיים על התעשייה האווירונאוטית
 שלהם. "אז הם עשו כל מה שאפשר כדי לגייס נגדו גור-
 מים בארץ, כולל חיל האוויר". שמול: "אתה טועה בגדול.
 הם (חיל האוויר) לא האמינו במה שאנחנו אומרים, לא הא'
 מינו בהצגת הנתונים שלנו".
 ההפרעה הגדולה ביותר מצד חיל האוויר הייתה, לר'
 עתו, ב-1981. כשנה וחצי לאחר שהמריא הפרויקט שינה

10:00 בבוקר. טייס הניסוי שמול לא מתניע כי קדרו השמים. ב-12:30 חריץ של אור שודק את אפלת העננים. הררי עובר לחדר הטלמטריה. ב-13:00 שמול מתניע ומשחרר מעצורים. ב-13:22 הוא באוויר. "מטוס באוויר", הוא מכריז בקשר, אבל נזכר שבגלל הפוליטיקה חייבים לנקוב בשם הלבאי: "מטוס באוויר, הלבאי באוויר"

כל אנשי הלבאי מימין: משה עטר, מנחם שמול, צבי ארזי, דודי בנימיני, לצד המטוס במחטי התעשייה האווירית, השבוע צילם: יוסי אלוני



את תא הטייס תכננו עוד לפני ששמול הגיע לפרויקט. נכנסתי, הסתכלתי ואמרתי: 'לא קביל'". עובדיה צוזח שכן, אבל הטייס בשלו: "הפאנלים, הידיות, הסטיק - הכל לא מתאים". התלקחה מריבת אש, עד שהררי פסק: "תגידו, התחת שלכם יישב במטוס הזה? התחת של שמול יישב שם, אז הוא שמחליט"

ולשמאלו את ארבעת העצלנים. כמשך הרבה זמן תפס עור בריה מקום מכובד בשמאל. אבל כגיל שמונה, אולי תשע, עבר ניתוח שקדים, מצבו הכללי השתפר והוא התנהל לתמיד באגף הימני של המורה. "בטח הברקת במתמטיקה ופיזיקה", אמרתי לו. "בוא נגיד שלא הייתה לי בעיה", ענה. כשהיה בן עשר נולדה אחותו היחידה, מריסה.

שלוש שנים אחר כך, בתום מבצע קדש, הותר למשפחה לעזוב ללא כל רכוש את מצרים. ההררים עלו לארץ והונחתו ברימונה. שמיות הפרידו בין משפחות שגרו באותה ריזה. אתה מתפתה לכתוב סיפור על נער מצוקה שייגע בשמיים, אבל לא כך. משפחת הררי לא הייתה מרובת ילדים ומצבה הכלכלי היה די בסדר. תוך זמן לא רב עברה לבאר שבע, עובריה למד עברית ונחשב לתלמיד מצטיין. ב-1958 המשפחה עקרה לתל אביב כדי שבנה המזונן יוכל להתפתח. "המשפט השגור בבית היה: 'שקט, עובריה לומד'", תציון אחותו בהספר.

הוא למד במונטפיורי ועשה בגרות מעולה בריאליים. משום שהיה תחת גיל גיוס, נרשם לכימיה בטכניון אך לא התקבל בגלל ציוני בגרות נמוכים בספרות ובתנ"ך. המחלקה לאוורונאוטיקה עמדה או על מסלול ההמראה והפרופסור רים ששיועו למוחות שכנעו אותו להצטרף. הררי סיים את שנה א' בהצטיינות. "הראשון שבראשונים", מספר צבי ארוי שלמד איתו, "קלאסה אחרת".

←
↑
"עובדיה הסתגר בחדרו וזכה". הלבאי בשחקים צילמו: התעשייה האווירית, ראובן קיסטר

גם דובי בנימיני, שהיה האחראי על הייצור בלבאי, הכיר את הררי בטכניון. יחד למדו לתואר שני בביתו של עובדיה ברח' הירקון. "היה חם ול" מיוזג לא היה זכר, או ישבנו בתחם תונים ודגרנו". אני מבקש מהם עוד על דיוקנו של הררי כאיש צעיר, אבל אין להם. האיש למד כל הזמן. "רק אנתנו רצנו אחרי בחורות", צוחק ארוי. אבל גם הוא. שם הכיר את אביבה.



"נכון, בכלל לא הבנתי איך היה לו זמן לזה". ראיתי אותו בפעם הראשונה בבית סבא וסבתא באשקלון. איש ארוך שמיידר להט. "וגם יודע צרפתית", טרחה אמי הפרנקופילית לציין. אבל החשוב מכל היה שאהב את "צ'צ'י" שלנו. הם התחתנו כעבור ארבע שנים וכל חייהם קרא לה "פיפה". היה משתעשע איתה. מחור, מקנטר. היא הייתה כאילו נרגנת והייתי אומר לה: "תיהרר עובריה, אתה הולך על הקצה", והוא היה מוזג עוד מה"דלתון" שבה אהב וצוחק: "אני תמיד הולך על הקצה". שירותו הצבאי עבר עליו כעתוראי באגף התכנון האווירונאוטי של חיל האוויר. על הדרך עשה לבוס שלו דו"ק טורט. אנתנו ב-1968, ימי האמברגו של דה גול. הררי משתעשע על תיל מנוע J52 אמריקני ב"סופר מיסטר" ושנה אחר כך זכה בפרס ביטחון ישראל הראשון. ב-1970 הוא מגיע לתעשייה האווירית. כבר עילוי. הבן של מנשה המחסנאי. את הפרס השני לביטחון ישראל הוא מקבל ב-1975. הררי ממציא את "הקנאר", הכנפונים שמתחברים לכפיר ומעלים את ביי צועיו. "זה היה שינוי מהפכני", מגדיר ארוי, "שלא היה ב-F16 וחוזר בלבאי".

להצלחה יש מחיר

החלק השני כפאול של הלבאי, מנחם שמול, התמנה ב-1983 להיות טייס המבחן של המטוס. בן 67 שמול, ועדיין טס. 49 שנה באוויר. 35 שנה היה במערך הקרב של חיל האוויר. בוגר הקורס של יאיר שמיר, לימים יו"ר התעשייה האווירית ובנו של ראש המשלה המנוח. בששת הימים טס בבטיחות 119 שן רק והפיל שלושה מטוסים. ביום כיפור,

למה אתה מתכוון?
"ראית את גמר ה-100 מטר באולימפיאדה? הוא פשוט היה במקצה הזה. שילוב בלתי רגיל של כשרון, שכל והריצות".

יש מוחות משופרים, מסביר ארוי, שהכל בא להם בקלות. "הוא, גם היה לו 100 וגם עבר יותר מכולם". היו לילות שישב עד שלוש לפנות בוקר וסיכם את כל ההרצאות. "אף אחד מאיתנו לא התקרב לזה והתעודה שלו הייתה שעמום אחד גדול - הכל א'".

בן-אליהו: ההחלטה נכונה

מפקד חיל האוויר לשעבר סבור שהוויתור על הלבאי השתלם לנוכח ההשקעה במערכות המתקדמות - אותן, בניגוד למטוסים, לא ניתן לקנות, לדבריו

האלוף (מיל') איתן בן-אליהו טס על הלבאי ומגדיר אותו: "מטוס שכף לטוס בו". ב-1981 היה רמ"ח אמל"ח. עם מפקד החיל, דוד עברי, השתתף בשיבת הממשלה שבה הוחלט ללכת על לבאי גדול. הוא שולל את הטענה כי רישות חיל האוויר שהביאו להגדלת המטוס גרמו בסופו של דבר לקריקוע. "הלבאי הוצג כמטוס הכי טוב בעולם, אז ניסחנו דרישות שמנסי חים למטוס מהשורה הראשונה". הבעיה הייתה, לדעתו, עם התעשייה האווירית. כדי להישאר במסגרת התקציב, זו רצתה מטוס עם פחות ביצועים. בן-אליהו דוחה את הטענה שחיל האוויר העדיף לשתף פעולה עם האמריקאים: "הלבאי היה פשוט בעיה בספית מוגזמת". היה ברור שלא יימכר באלפים, מה שהיה מייק עוד יותר את הייצור. התעשייה האווירית אמנם עשתה את



What can we do?



"לא רוצה להיכנס לפרטים בגלל המשפחות שלהם, אבל לא עמדו בלחץ. נשברו מכישלון של איוו מערכת שלא גר תנת מה שהייתה צריכה לתת וגרמה פיגור בלוח הומנים". דובי בנימיני: "זה היה טירוף קבוצתי שאחזו בכולנו. עם מחויבות אינסופית, עם רצון שאין למעלה ממנו לתרום".

השלת קילוגרמים מהלביא נחשבה לתרומה משמרת עותית, כי החזילה את מחירו. גנה סיפור על אורי רונאוטיקה ודיאט רצח. בנימיני תכנן לבנות את הצניורות ההיראוליים מסנסוגת 2169 שממנה נבנה צנרת הארץ 16. הכלים שהיו ברשותו בדיוק התאימו לזה. אלא שהמנהל שלו החליט ללכת על טיטניום, הקל יותר. "נכנסתי לבוז של הטיטניום", מספר לי בנימיני. הוא גילה חומר סרבן עם תכונות לא אלסטיות. "אתה מכופף והוא לאט לאט מתיישר חזרה. פשוט זוכר שפעם היה ישר". בנימיני עשה סיבוב בארצות הברית אצל יצרני כלים לכיפוף טיטניום. התברר שהפתרון הוא רק אחד: להרוג את הוירטון של הטיטניום. שישכח שאי פעם היה ישר ו"קוף". הוא מסרב לגלות איך עושים את זה, אבל הצנרת נבנתה בסוף מטיטניום. הלביא רזה והמשכורת של בנימיני השמינה מבונס יפה. מאז שלטה בהאנגרים הסיסמה: "גם הפיל לעוף ויכל, אם תוריד ממנו משקל".

הלביא, כך הוחלט, יפגוש את השחקים בפברואר 1986. בגלל שינויים ותוספות, טיסת הבכורה נרחבת פעמיים. המועד החדש והסופי הוא 31 בדצמבר 1986, בדיוק כפי ששמואל ניהש שתיים קודם לכן. למרות 835 שעות סימולציה, 50 השעות האחרונות מתגלית תקלה. שמואל: "הייתי מתרסק לו המראית אתה". ערב הפרימירה הלביא משלם את ריצות המסלול שלו, חוץ מאחת. בגלל הגשם הסרה

אבל להצלחה הזו יש מחיר והיא מושגת בתוזות. כל בוקר בשש מתייצב עובדיה במשרדו הרומם. הוא מנהל את עצמו ואת הלביא מעל דפי החשבון שתמיד הוא מקפיד לחבר בסיכה. ורשם הכל. המזכירה שמגיעה אחריו מקבלת מיד הוראות הפעולה. תמיד אוכל במשרד, לעולם לא נחרר האר כל. הטלפונים של מוזכרותיו למהדרנים מתמצים תמיד במשפט מתוח: "עובדיה צריך אותך רחוף".

אף פעם לא פחות מזה. לגמרי לא חריג שבשישי בתשע בערב ירים טלפון לשאול על הריזון ב-28 בחודש הבא.

הוא אהב לעבוד גם עם ה"דיקט", כך כינה את מנהל הייצור רובי בנימיני. "אבל עם כל ההומור, עוער יה היה מאוד תובעני", מודה בנימיני. העי בודה מולו הייתה לא ב-100 אחוז מאמץ אלא ב-200. במשך שנים צבר בנימיני מאה שעות נוספות בחודש, הפעיל שלוש משמרות ביממה, כולל עבר דה ללא תשלום בימי שישי ובשבתות. "עשר שנים מהחיים שלי הלכו על הלביא". אשתו שכחה את צליל קולו ובסוף הם נפרדו. את בנו שנולד במהלך העבודה על הלביא לא ראה ארבע שנים. "הייתי יוצא כשהוא עדיין ישן, חוזר כש הוא כבר ישן". הילד נזקק לטיפול שבמהלכו אמרה הפ"סיכולוגית לאב: "אתה האויב שלי. אתה רוצה שאוציא אותו מהצרות? אז תחזור הביתה כשאומר לך".

משה עטר מודה שגם אצלו זה כמעט נגמר ברבנות, מזלו הטוב שלא הגיע לזה. "אבל השעה חמש אחר הצהריים לא הייתה קיימת בשעון שלי. רק בתשע הייתי מתחיל להסתכל".

שמואל: "היו גם אנשים שהתאבדו". עדי בדי בך.

עם טייסת 144, הפיל עוד מטוס. יליד רחובות, בן למשפחה צפתית, דוד רביעי בארץ. אביו שירת במחלקה הערבית של הש"י, שירות היהודי של ההגנה. הוא נפל עשרה ימים לפני הולדת בנו, שנרקע על שמו. כעובדיה, גם הוא למד הנדסה. ויש בניניהם עוד חיבור. כמו אביבה הררי, גם מרגלית שמול ממוצא רומני. כשירצו השתיים למכור את הבעלים, יעברו לתרד של צ'אוסקו.

אבל הדיבור בין הבעלים מתחיל ברע. שניהם עקשנים, שניהם דעתנים. גם כשברור להם טועים יטענו בלהט: "אנחנו לעולם לא טועים". הם חלוקים כמעט על כל דבר. חושבים אחרת. הררי חותר מיד אל הפואנטה. שומע אותך דקה, עונה בשנייה ופוסק: "לך על זה". שמול אוהב להציג את כל הפרימירה כדי שיצטרף להסביר רק פעם אחת. כשיבחין שרוח הפרטנר שלו מתקצרת, יאמר לו: "צ'ף, ריי לסק, עוד שלוש דקות אגיע לנקודה". לפעמים הם צועקים בארבע עיניים, כדי שלא יצעקו בשוהות של 18 עיניים.

אבל בסוף נוצרת הבנה שמחברת אותם בעבותות אמון. על מה הייתה כל כך החלוקה בלביא? "אני רציתי מטוס שיהיה הכי טוב בעולם לטייסים שימי ריאו בו. עובדיה רצה אותו הרבה, אבל בכמה שפחות כסף וכמה שיותר מהר".

את תא הטייס של הלביא, למשל, תכננו עוד לפני ששמואל הגיע לפרויקט. "נכנסתי, הסתכלתי ואמרתי: 'לא קביל'". עובדיה שמע, עוב הכל והגיע להאנגר. "תגיד, אתה משר גע?", צווח על שמול, "זה מתוכנן, גמור, סגור, מיוצר". אבל הטייסים בשלו: "לא יטוס. הפאנלים, היריות, הסטיק - הכל לא מתאים". זה קרה, הוא מסביר לי, בגלל סיבה מאוד פשוטה. היה מישור מאוד נמוך במינהלת התוכנית, "אבל מאוד, מאוד, מאוד נמוך, שתכנן את הגבהים והמרחקים בתא לפי המירות שלו". בתלפקת מריבת אש. כולם צועקים על כולם, עד שהררי שלם לה קץ: "תגידו", הוא אומר למתנגדים לשינוי, "התחת שלכם יישב במטוס הזה? התחת של שמול יישב שם, אז הוא שמחליט". והוקפטיס תוכנן מחדש.

איזה סוג של אינפמימות נוצר בין מי שמתכנן מטוס לבין מי שיטוס בו? המתכנן אחראי בעצם לחיים שלך. "הוא לא אחראי לחיים שלי. אנחנו אחראים לחיים שלי". עשינו את זה יחד".

אבל מבחינת שיתרנות הפיקוד, של מי הייתה בסוף המילה?

"של שנינו. הוא לא קיבל אף פעם החלטה שלא הסכמתי איתה. כשכפרייקט כזה אתה מגיע לכאן הבנה, זה מתכון מצוין להצלחה".



במשך שנים צבר דובי בנימיני מאה שעות נוספות בחודש. שלוש משמרות ביממה, עבודה ללא תשלום בשישי ובשבתות. "עשר שנים מחיי הלכו על הלביא". אשתו שכחה את צליל קולו ובסוף הם נפרדו. את בנו שנולד במהלך העבודה על הלביא לא ראה ארבע שנים. "הייתי יוצא כשהוא כבר ישן", חוזר כשהוא כבר ישן

הביע תמיכה מסויגת. יצחק רבין עם הררי (נבזה, מימין) וצוות הלביא צילום: התעשייה האווירית



תוך יממה נשטפת ישראל בהפגנות עובדים עקב הכוונה לפטר 6,000 איש. הררי לא יוצא לרחוב, אך מרגיש: "מה שמטריד אותי זאת הפגיעה בציפור נפשם של עובדי התעשייה האווירית". הוא נשאל אם הוא עצמו מתכנן לעזוב את התעשייה ומשיב: "זאת אחת האפשרויות. קיבלתי הצעות". אחת, אולי המפתה שבהן, מגיעה מדרום אפריקה. מוצע לו להמשיך לנהל שם את פרויקט הלבניא. תמורת טונה של דור לרים, כמוכן. הררי שוקל ונשאר לשרת את הציונות. "אדם צריך שיהיה לו מצפן", יאמר לי על ערש רווי. הוא ממשיך לתרום לתעשייה האווירית מגאונותו. מנהל את מפעל "להב" בחטיבת כלי טיס צבאיים ואת "מלמ", יצרן החץ. הוא מתמנה לסמנכ"ל, למשנה למנכ"ל ולממלא מקומו. ב-2005, כשקרת פורש, הוא מרגיש בשל לתפוס את מקומו.

הררי לא נבחר, בסופו של דבר. הוא פרש מהתעשייה האווירית והחל בחייו החדשים. גם אז המשיך לעבוד קשה. בין השאר בוועדה לאנרגיה אטומית וכיו"ר מועצת המנהלים של "אורבן אוירונאוטיקס". הוא התמנה לפרופסור אורח בטכניון, ובשנתיים שלימד זכה במקום הראשון בדירוג המרצים. ב-13 בינואר התכנסו ותיקי הלבניא בביתו של שמול לצייין 25 שנה לטיסת הבורה. 55 אורחים, בהם גם ארנס וקרת. הררי הגיע ומיד ביקש להסתגר עם החבר שלו. "היום קיבלתי תוצאות של הבדיקות. יש לי סרטן במצב מתקדם", הפיל עליו. בחדר ירדה שתיקה שנקרעה מדי פעם בצחוק הווגנים בחוץ. בפניו של הררי ניכרה עייפות, ושמוול נתן לו לרבר ראשון. זאת תהיה הפעם האחרונה שעובדיה הררי ידבר בפומבי.

על מחלתו נודע לנו באקראי כשרפנה אשתי מצלצלת לשאלו מה נשמע. עובדיה מרים. הוא ענייני מאור. המילים הנוראות נושרות מפיו. אבל בביתו אחר כך הוא פותח מבעד אחורי. "שמעתי את האבחון, הבנתי מה צריך לעשות, אמרתי לרופאים: 'צאו לדרך'. הכימותרפיה מתישה אותו והוא רזה מאור. בשיחות שלנו הוא נשאר אותו עובדיה. נורץ, אידיאליסט, נטרף מאלה שרק לוקחים מהמדינה כלי לתת לה. באחת הפעמים הוא נבחר לספר על הצלחתו באותה כיתה בקהיר. האם ניסה להגיד שמהמסלול ההוא המריא באותה נשימה סיפר על אותה ישיבת ממשלה עם בנין. האם ניסה לומר שעל המסלול ההוא התחיל חלומי להיסרק? כל הזמן היה אפוף אביבה ובנותיו המסורות טלי וליאת. המחלה לא גרמה לשלושתן לקחת עליו אפטרופסות. הגיוו לו לחיות את חייו בתוך המחלה. הצ'יף הוא שמח ליט. והוא החליט למרות הכל לארוח אותנו. בקבוק 'לתנו' עזב את המקור והכוסות התמלאו. רק הכוס של עובדיה נשארה ריקה. ☹️

sofash@maariv.co.il

מטפס ל-12 אלף רגל במקום 20 אלף כמתוכנן. הוא נוחת. משתחרר מחגורת ההצלה והקסדה. המכונאים מעיפים אותו למי צמרמורת של 12 מעלות. "זאני מתרומם ושופכים עלי עור דליים ועוד שמפניות וכולי רועד בגלל המעבר מהתא החם, והרבר הראשון שאני מבקש זאת שמיכה".

מיד מגיעים אליו אשתו, הילדים, המנכ"ל קרת ושרגא ברניסון, סגנו של הררי שיהרג כעבור עשר שנים בנפילת המטוס האתיופאי באיי קומורו. "עובדיה, שעוד הרבה זמן ייקח לי להגיד ויכרוננו לברכה, היה בין הראשונים, אבל לא הראשון. הוא היה צנוע, לא שוויצרי, לא רץ וגרחה. התחבקנו", עכשיו שמול דומע שוב. אחרי כך הצטלמו כולם כשעובדיה מתמקם בירכתי התמונה. בין המכונאים. מושך אליו את ברניסון שייכנס גם הוא לפריים. "והוא מאוד מאוד שמח". כיום העצמאות שאחרי הוא מקבל את פרס ישראל. במוציא החג הוא מצהיר: "מישיכו את הפרויקט כמו נמר".

ואז הכל נגמר

ב-30 באוגוסט 1987, על חדרו של קול (12 מול 11), מח ליטה ממשלת שמיר לעצור את הלבניא. ישראל חוששת שלא תוכל לממן לברה את ייצורו. הפרויקט גם עלול לגרום להתנגשות עם ארצות הברית, שמטרת בתוקף להסב אליו את כספי הסיוע. הכרעת הממשלה מכה בהררי שלוש שעות לאחר שובו מחופשה בחו"ל. הוא לא לגמרי מופתע. כבר שלושה חודשים הוא יודע שהסיכויים הם "פיפט-פיי פטי", כלשונו. "אבל בכל אופן זאת מהלומה קשה מאוד", הוא אומר לתוכנית "במצב הנוכחי". "האם אתה מתכוון להתחיר את פרס ישראל?", שואל אותו מראיינו דני וסלי. "אני שוקל את זה", הוא עונה, "התערער האמון שלי בצורת קבלת ההחלטות במדינת ישראל".

הריצה שבה המטוס אמור להגיע ל-140 קשר, להרים את האף, להתנתק טיפה ולחזור למסלול.

המטוסיה מהתוכנית גורמת לקרע בריון שבו אמור להיות תם אישור ההמראה. המתנגד העיקרי הוא שרלי אטלי, יו"ר ועדת בטיחות טיסה. עובדיה הררי סבור שיש לקבל רק את הטיסה אחת: לטוס. שמול משתמש במילון של עובדיה ומכריז: "זה התחת שלי שיישב שם למעלה ואני מרגיש בטוח לטוס". הולכים למנכ"ל משה קרת. קרת מכריז: טסים למחרת. 31 בדצמבר 1986, שמונה בבוקר. האוויר בחדר מבצעי אוויר ספוג דלק סילוני. במקום 20 איש, בתדרוך נורכיים 50. רוכבים זה על זה. עובדיה מדבר. מהגודס ניסוי ושמו אב מציג את סדר הפעולות. שמול עובר עליהן יחד איתו. כשמסתיים התדרוך, עובדיה נעלם. שמול: "אחר כך סיפר לי שהסתגר בחדרו וכה".

"או לא בכיתי. עכשיו אני בוכה. וזה בגלל עובדיה". באותו בוקר, ובלי ששמול יודע, מביאים לכבודה את אשתו מרגלית ואת ילדיהם: מאור, דניאלה ודוד.

לא ספרת באותו בוקר? "טייס ניסוי שלא מפחד הוא טיפוש. אבל הכרתי את הלבניא עדי לברוך האחרון. ישבתי בהאנגר יום-יום עם הצוותים. כשנכנסתי לתא נגמר הפחד".

השעה היא 10:00, אבל שמול לא מתניע כי קררו פני השמים. ב-12:30 חרץ של אור סורק את אפלת העננים. ער בדיה עובר לחדר הטלמטריה. ב-13:00 שמול מתניע, מסייע ומשחרר מעצורים. ב-13:22 הוא באוויר. "מטוס באוויר", הוא מברין בקשר. אבל אז הוא נוכח שבגלל הפוליטיקה חייבים לנקוט בשם הלבניא: "מטוס באוויר, הלבניא באוויר", הוא מתקן. הטיסה אורכת חצי שעה. בגלל תקלת ריווח הוא



↑
"גניחת הפרויקט הייתה מהלומה קשה מאוד". הלבניא מוצג לרקול, יולי 1986 צילום: ראובן קסטור

ישראל חוששת שלא תוכל לממן לבדה את ייצורו של הלבניא. הפרויקט עלול לגרום להתנגשות עם ארצות הברית, שמטרת בתוקף להסב אליו את כספי הסיוע. ממשלת שמיר עוצרת את הלבניא. תוך יממה נשטפת המדינה בהפגנות עובדים עקב הכוונה לפטר 6,000 איש. הררי מודיע: "שוקל להחזיר את פרס ישראל"