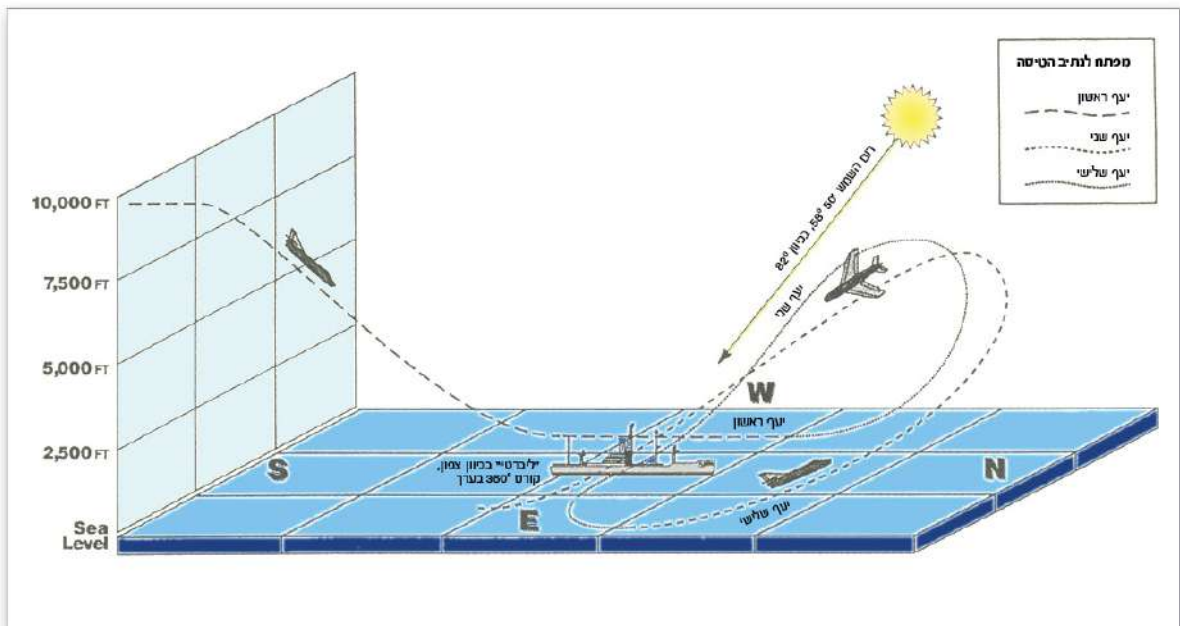


## פרק 5 – התקיפות מהאוויר ומהים

הקליעים הראשונים שנורו על ידי מוביל מבנה "כורסה" פגעו ב"ליברטי" ב-1358 בערך. קיימת מחלוקת בשאלה האם המטוסים ירו רקטות או טילים. למיטב זכרוננו של מוביל מבנה "כורסה", כפי שנרשם ב-10 ביוני 1992 - 25 שנים ויומיים אחר האירוע - המיראז' שלו נשא שני טילי אוויר-אוויר.<sup>1</sup> מוביל המבנה ומס' 2 שלו ביצעו 3 יעפי צליפה וב-1404 בערך היו ריקים מתחמושת. הם עזבו אז את אזור המטרה ופנו בחזרה לבסיסם.

כשמוביל מבנה "כורסה" טס צפון-מזרחה כדי לחזור לבסיס חיל האוויר חצור, לא הרפתה ממנו תמונת ההתקפה שזה עתה ביצע. זאת היתה פעם ראשונה שתקף אוניה, וזה הציף זיכרונות ילדות. אביו היה משורר וימאי. הוא היה מפקד "כ"ג יורדי הסירה", שנעלמו בים ב-1941 (ראו פרק 1). לא היה קל לילד לגדול בקיבוץ עם אם אלמנה, אבל הוא גדל. הוא נהיה משורר, כמו אביו, וטייס קרב בחיל האוויר הישראלי.<sup>2</sup>

אל"ם שמואל כסלו, בקר האוויר הראשי, ישוב בתא השליטה של חיל האוויר ב"בור" בתל אביב, שני כסאות לימינו של אלוף מרדכי הוד, איתר מבנה נוסף, שהיה בדרכו לתקיפת כוחות שריון מצריים בסיני. מבנה זה, "רויאל", הורכב משני מטוסי סופר-מיסטר B2 (סמב"ד), חמושים בתותחי דפה 30 מ"מ, בדומה למיראז'ים. כל אחד מהם נשא גם שתי פצצות נאפלים ושני מכלי דלק נתיקים. כסלו ניתב את מבנה "רויאל" לכיוון אל עריש ולאחר שהייה רגעית אישר לו לתקוף. מטוסי "רויאל" ביצעו את היעפים הראשונים שלהם לאורך האוניה חסרת הישע, מהירכתיים אל החרטום, מטילים את הנאפלים שלהם בחולפם מעליה. לפחות שלוש פצצות החטיאו.<sup>3</sup> אל"ם ר.ל. ארתור, קצין הציוד של הצי השישי, שלח מאוחר יותר מסר ממפקדת הצי השישי למפקדת כוח השירות של הצי השישי, שציין בין היתר "הבזק אש כנף גשר דופן ימין. אין נזק מהותי".<sup>4</sup>



**התקיפה של "רויאל": 2 מטוסי סמב"ד מחרטום האוניה אל הירכתיים**  
בערך ב-1406 מבנה "רויאל" התקרב מירכתיי "ליברטי" אל החרטום, ביצע פניה שמאלה ואז תקף לרוחב האוניה ממערב למזרח. המטוסים באו מכיוון השמש ביעף השני והשלישי

שני הסופר-מיסטרס של מבנה "רויאל" משכו למעלה תוך פנייה שמאלה לכיוון מערב, ואז ביצעו פנייה של 270° כדי לחזור אל האוניה בניצב, ממערב למזרח, עם השמש בגבם.<sup>5</sup> "ליברטי", ששטה לכיוון מערב, פנתה צפונה, כך שהשמש היתה בדופן שמאל שלה והצל שלה עצמה בדופן ימין. כשמוביל מבנה "רויאל" חצה את האוניה, יורה עליה בניסיון לפגוע בדוודים שלה, הוא הבחין במה שנראה כאות וכמה מספרים על החרטום בדופן שמאל, צד האוניה שפנה לשמש.<sup>6</sup>

במפקדת חיל האוויר בקריה, חזר ושאל בקר אוויר ראשי כסלו, כמקצוען אמיתי, את מוביל מבנה "רויאל",  
**"היה אש נ'מ?"**

ההודעה הרשמית של משרד ההגנה האמריקני לעיתונות ציינה ש"ליברטי" ירתה במקלעיה על המטוסים,<sup>7</sup> אך אין לכך כל איזכור ביומן האוניה. לפי כמה עדויות בתרשומות של ועדת החקירה של צי ארה"ב, מקלעי האוניה ירו על המטוסים. בכל מקרה, גם מבנה "כורסה" וגם מבנה "רויאל" לא דיווחו על אש נ"מ, ואכן, 8 או 9 דקות לאחר תחילת ההתקפה, כסלו ומוביל מבנה "רויאל" לא היו שקטים. כשמוביל מבנה "רויאל" חלף מעל לאוניה וצפה על סימוני החרטום שלה, הוא שידר לבקרה: **"יש**

**לה איזה סימון. P 30 ומשהו"**.  
 ב-1411 הוא דיווח: **"הסימונים של האוניה הזאת הם צ'רלי טנגו רומיאו 5 [CTR 5]"**. מוביל המבנה חזר פעמיים על הזיהוי "CTR 5", אבל הוא טעה, כי האות הראשונה שעל חרטום "ליברטי" היתה G, לא C. במהירות קרובה ל-500 קשר, היתה זו טעות מובנת, אך תוצאותיה היו חמורות. גם מוביל "רויאל" וגם כסלו ידעו שאוניות ערביות מסומנות באותיות ערביות, לא לטיניות, ומכאן שהאוניה לא ערבית.



"ליברטי" בדרך. מבט מחרטום ימין. במהירות 500 קשר ומרחק כחצי מייל, אין ספק כי ניתן להתבלבל בין "GTR" ו-"CTR" (צילום צי ארה"ב)  
 עשרים שנה אחר כך, בערוץ טלוויזיה "תמז", אמר כסלו שכאשר שמע את הזיהוי, השליך את מערכת הראש שלו ופלט קללה; באותו רגע הוא תפס, שהאוניה אמריקנית. שמואל כסלו לא מסביר מדוע חשב כך באותו רגע. בתוכנית הטלוויזיה, כסלו הצדיק תחילה את ההתקפה:

אתה צריך לשים את עצמך ב... בנעלי הטייס. מה אמרו לו עכשיו? אמרו לו – לא אמרו לו לחפש אוניה אמריקנית, לא אמרו לו לחפש אוניה צרפתית. אמרו לי שיש אונית מלחמה של האויב שמתרחקת מערבה, שחיל הים רודף אחריה, שהיא הפגיזה את עמדותינו, ועכשיו כל מה שנאמר לו הוא: אנא, מצא אותה. ומעל לכל זה, נאמר לו רק לוודא שזאת האוניה שאנו מדברים עליה, שזה לא משהו אחר. זה כל מה שעליך לעשות. מעבר לזה, הייתי אומר, אנו אומרים לו שאין כל אוניה צבאית אחרת בסביבה, אז אם תהיה בטוח כי זאת אוניה צבאית, אתה יכול לפגוע בה.

הוא הוסיף: "באותו זמן הייתי בטוח כי זאת אוניה אמריקנית והייתי בטוח שעשינו, שהיתה לנו הטעות הזאת."<sup>8</sup> אנשים שנכחו שם אמרו לי שמה שכסלו אמר היה "לעזאזל! חיל הים דפק אותנו עוד פעם." דקה אחרי התשדורת של מוביל מבנה "רויאל", ב-1412, כסלו נתן למבנה "רויאל" את הפקודה הקצרה **"תעזוב אותה!"** ומבנה "רויאל" פנה הביתה, לבסיס חיל האוויר חצור.

אנשי צה"ל שונים הבינו, או הסיקו, בזמנים שונים שהאוויר המותקפת היא אונייה אמריקנית. רס"ן אורי מרץ, קצין המודיעין הימי במצפ"ע, החליט ש"ליברטי" היא אוניית ארה"ב מעט לאחר הזריחה בבוקר 8 ביוני. אבל מרץ סיים את משמרתו ב-0800. הוא העביר את המידע לים/4, והמידע נרשם בחדר בהמשך המסדרון של המח"ם במצפ"ע בסטלה מאריס. אלוף שלמה אראל ידע לאור דיווחו של רס"ן פנחסי, קצין הקישור הימי במשל"ט חיל האוויר, כי אונייה מסוג אוניית אספקה של צי ארה"ב נמצאה מצפון לפורט סעיד בסמוך לזריחה, אבל אראל עזב את מצפ"ע וירד מהכרמל אל נמל חיפה. מחליפו של רע"ן ים/3 במח"ם, סא"ל אברהם (רמי) לונץ, ידע כי אונייה אמריקנית היתה בסמוך לזריחה ליד פורט סעיד, אבל לא קישר זאת עם אוניית המלחמה שעליה דווח כי היא מפגיזה כוחות ישראליים ליד אל עריש. מאחר שהישראלים ראו בארצות הברית מדינה ידידותית, ולא היה סביר שלונץ יסיק, שהאוויר אשר דווח כי היא מפגיזה את הכוחות היא אמריקנית, ברור כי זו יכלה להיות רק מצרית.

כמצוין לעיל, כסלו זוכר שב-1412 הוא הסיק שהמטרה של מבני "כורסה" ו"רויאל" היתה אמריקנית. אבל מההקלטות ברור, כי במשך כל אותו אחר צהריים, בזמן שהתפתחה הטרגדיה הזאת ותוך שהאזין לתעבורה בקשר במערכת הראש שלו, הוא שינה דעתו כמה פעמים, ועדיין חשב שייטכן שהאוויר מצרית.

אחרים בקריה, ששמעו את הדיווח כי האוויר מסומנת CTR 5, וידעו כי 6 אוניות איסוף מודיעין סובייטיות נמצאו באזור, וכי סימני הזיהוי של כולן התחילו באות C, זועזעו ונחרדו נוכח האפשרות שהאוויר היתה סובייטית. כמה אוניות איסוף מודיעין סובייטיות הוגדרו "סודנו סוויאזי (אוניית קשר)". על חרטומן נשאו באורח קבוע מספרי זיהוי עם קידומת CCV באותיות קיריליות (ראשי התיבות של "סודנו סוויאזי" הם בקירילית CC). מכאן המבוכה לגבי האות C - הזיהוי המוטעה של האות G בסימון החרטום של ליברטי - GTR 5.

מפקד "ליברטי" העיד בוועדת החקירה של הצי האמריקני, שדגלה של האוויר נפגע והועף ביעף הצליפה הראשון. ל"ליברטי" היתה סירת מנוע מאוחסנת באמצע האוויר ליד דופן ימין, מעט מאחורי הגשר. בצד שמאל, במפלס 01, אוחסנו 2 חביות דלק בנפח 200 ליטר. יעף הצליפה הראשון הצית את חביות הדלק ואת הדלק שבסירת המנוע, ופרצה דליקה גדולה. סביר ביותר, שהלהבות שרפו את המעלן של דגל הלאום, שגודלו 5 X 8 רגל (1.52 X 2.44 מטרים). המעלן הראשי היה חבל מושחל דרך גלגלת על התורן הראשי מתחת לגף ומתחת צלחת המכ"ם, ליד הגשר. זה המקום המקובל להנפת דגל הלאום באוויר. בכל מקרה, אין חילוקי דעות כי הדגל נעלם בשלב מוקדם של התקיפה האווירית, אבל יש חילוקי דעות משמעותיים האם דגל זה היה פרוש, ואם כך גלוי למטוסים התוקפים ממש בהתחלת ההתקפה.

הישראלים המעורבים בפרשה טעו בעניין הדגל של ליברטי, שכביכול לא הונף. לפני התחלת התקיפה האווירית, הדגל היה שם. השאלה היא האם נפרש דיו כך שניתן להבחין בו, או האם הטייסים היו קרובים דיים לראות דגל בגודל זה. (ראו פרק 7 לדיון מפורט בנושא זה.)

ב-1412 ההתקפה כבר הסתיימה. בבסיס חיל אוויר תל נוף, מבנה של 2 מטוסי מיסטר 4, מבנה "ניקסון"<sup>9</sup>, חמוש בפצצות ש"כ 250 ק"ג, נמצא בגלגול המראה. מטרת המבנה היתה אותה אונייה שאותרה מול אל עריש. הזמן למטרה במהירות תת-קולית היה אמור להיות 12 עד 14 דקות.<sup>10</sup> קרוב לוודאי, שמבנה "ניקסון" היה מגיע למקום לפני הטרפדות, אבל זמן קצר לאחר שפקד על מבנה "רויאל" **תעזוב אותה\***, הסיט אל"ם כסלו את מבנה "ניקסון" לעבר מטרה בצפון, ולפיכך מבנה שני זה, שהיה מסוגל להטביע במהירות וביעילות את "ליברטי" בפצצות שלו, לא תקף את האוויר.

פלגת טרפדות 914 המשיכה להתקרב אל "ליברטי" מצפון-מזרח, בקורס דרומי-מערבי. אנשיה צפו בתקיפה האווירית וראו את המטוסים עוזבים. לפניהם היתה אונייה, מפליגה מערבה, בתוך שענן עצום של עשן שחור מיתמר מעליה. משמעות הדבר, לדעתם, היתה כי היא נסוגה לעבר פורט סעיד. הטרפדות התקרבו לאוויר מימינה, מהכיוון הפוך לשמש. על פי עדותו של סא"ל מקגונגל, חרטום "ליברטי" הורה על קורס 283°. ביוני השמש נמצאת ב-24° צפון לערך, מה שהציב אותה מעט משמאל לחרטום "ליברטי", שדופן ימין שלה, המופנה אל הטרפדות המתקרבות, היה מוצל. לאחר שהדגל נעלם, הונף דגל גדול יותר על המעלן השמאלי, בצד האוויר המרוחק מהטרפדות.<sup>11</sup> הטרפדות עצרו במרחק של מייל בערך מ"ליברטי". הן החלו לאותת בפנס איתות אָלְדִּיס מהבהב. אין עוררין על כך, שהטרפדות עצרו והחלו לאותת, אבל לא היתה הסכמה לגבי מה שהן אותתו. הטרפדות אותתו AA – הקוד הבינלאומי ל"זהה עצמך" או "איזו אונייה" (ראו פרשת "איברהים אל אוואל").

צוות "ליברטי" לא הצליח להבין את איתות הטרפדות, אולי בגלל עמוד העשן הענק. בוועדת החקירה של צי ארה"ב, שהתכנסה ביוני, לא נשמעה שום עדות על איתות תשובה מ"ליברטי". ב-13 ביוני 1967 ביקש מפקד הכוחות הימיים של ארה"ב באירופה ממפקד שייטת משחתות 12: "אנא שאל את 'ליברטי'... האם 'ליברטי' בזמן כלשהו השתמשה באותות כלשהם כמו פנס איתות, הנפת דגל וכו', לזהות את עצמה מול תוקפים ישראלים?"<sup>12</sup> "ליברטי" ענתה: "לא נעשה כל ניסיון לאותות למטוסים באורות מהבהבים או בכל אמצעי אחר בזמן כלשהו."<sup>13</sup> אמנם "ליברטי" נשאלה האם אותה ל"תוקפים", אבל התשובה מתייחסת רק למטוסים התוקפים ואינה מתייחסת כלל לטרפדות. במסר סודי מ-19 ביוני 1967, שאל שר הצי ספציפית את מפקד הכוחות הימיים של ארה"ב באירופה: "האם ניסתה 'ליברטי' לענות לאיתותים של סירות סיור לפני [ה]תקיפה?" "ליברטי" השיבה: "כן, איתותים של סירות סיור [ישראליות] הוסתרו בחלקם על ידי להבות ועשן מסירת המנוע הבערת שלצד כנף הגשר הימנית. איתותים של סירות סיור לא יכלו להיות מובנים ב'ליברטי', שניסתה יצירת קשר בפנס אלדיס. אורות איתות אחרים נפגעו מהירי."<sup>14</sup>

המסר ששידרה "ליברטי" ב-6 ביולי ל-CNO (Chief of Naval Operations), ראש המבצעים של הצי – למעשה מפקד צי ארה"ב) ציין, כי "פנס אלדיס לא נוצל אלא אחרי התקפת הטורפדו."<sup>15</sup> זה היה כנראה פנס אלדיס ידני, שכן פנס האלדיס הימני בקוטר 1 מטר הושמד בהתקפת האוויר. סא"ל מקגונגל העיד בוועדת החקירה, כי "הסירה במרכז המבנה [הישראלית] אותה לנו... לא היה אפשר לקרוא את האיתותים בגלל החסימה המקוטעת של הראות בעשן ובלהבות."<sup>16</sup> בעוד שהעדויות של "ליברטי" מצינוות, כי לא היה איתותים בתגובה לאיתותי הטרפדות, הטרפדות חשבו שראו תגובה AA. איש שגרירות ארצות הברית בתל אביב דיבר עם קצין טרפדות ישראלי ודיווח: "המקור שלי אמר שהוא קצין קשר בטרפדת שלו והפעיל בעצמו את פנס האיתות. הוא שיגר את בקשת הזיהוי הבינלאומית ל'ליברטי', AA, ו'ליברטי' הגיבה AA."<sup>17</sup>

לעולם לא ייודע האם הקצין הישראלי ראה הבהקי אור, או רק דמיין כי ראה אות תשובה AA. ההבנה שלו באותו רגע חשובה יותר מן המציאות, תהא אשר תהיה.

בעוד הטרפדות מאותות בפנסיהן ומנסות ליצור קשר עם האוניה העשנה, פתחה עליהן "ליברטי" באש מקלעים. אין עוררין על עובדה זאת, שדווחה באורח ברור בעדותו של סא"ל מקגונגל לפני ועדת החקירה ב-13 ביוני 1967, ובמסיבת עיתונאים שצולמה בווידיאו עם מקגונגל על סיפון "ליברטי" ב-29 ביולי 1967,<sup>18</sup> היום שבו הגיעה "ליברטי" אל נמל הבית שלה בארה"ב. מקגונגל אמר: "קודם לכן הוריתי לאיש מהגשר לנוע לעמדת המקלע הימנית-קדמית ולפתוח באש על הטרפדות בניסיון להגן על עצמנו. כשראיתי מה שנדמה לדגל הישראלי, צעקתי אל הסיפון הקדמי, כי לא היה לי קשר טלפוני עם האנשים, לחדול מאש. אבל לפני שהספיק להבין מה שניסיתי לומר לו, הוא פתח באש על הסירות כפי שהוריתי לו [לפני כן]."<sup>19</sup>

יש אי הסכמה מסוימת על מספר המקלעים שירו מ"ליברטי" והאם אחד המקלעים הופעל כתוצאה מפיצוץ התחמושת שלו בלהבות, או הופעל על ידי מקלען.<sup>20</sup> לפחות מפקד טרפדת אחד אמר למחבר ספר זה, כי לא היה בטוח שהטרפדות ידעו כי נפתחה עליהן אש. אבל כבר בדוח הצה"לי של אל"ם רם רון מיום 16 ביוני 1967, הישראליים מזכירים אש מקלעים שנורתה מ"ליברטי" לעבר הטרפדות, וסא"ל מקגונגל התרשם כי הסירות ידעו שהן תחת אש. דוח רם רון מצטט מיומן המלחמה של פלגה 914: "1435: מפל"ג רואה הבזקות ירי מכיוון האוניה."<sup>21</sup> דיווח ההיסטוריה של צה"ל מציין: "הבחין המפל"ג בהבזקי ירי מהאוניה, ומפקד ט-203 הבחין בירי ודיווח על פגיעות בקרבת ט-206"<sup>22</sup>

גורם חשוב מאוד, שתורם להבנה השגויה של הטרפדות, היה אש המקלעים ש"ליברטי" פתחה לעברן. כש"ליברטי" החלה לירות על הטרפדות בשעה שאותות, נוצרה מציאות חדשה – מעתה לא נודעה כל משמעות לתגובה באיתות אור, או לאי תגובה מ"ליברטי". סא"ל מקגונגל העיד ב-13 ביוני 1967: "באשר לסירות הטורפדו, אני בטוח שהן חשבו שהן תחת אש מ'ליברטי'.<sup>23</sup>

המצב החמיר והלך. מפל"ג הטרפדות, רס"ן משה אורן, הוא שפקד על איתות AA לאוניה העשנה שלפניו. ההגדרה הרשמית של איתות רצוף AA כשדר הבהוב אור היא "קריאה לתחנה בלתי ידועה או קריאה כללית". אות התשובה הרשמי הוא סידרה של TTTT. סידרת חילופי איתותים תבוא לאחר מכן, ובסופו של דבר תסתיים בחילופי אותות הזיהוי בין שני כלי השיט. בשיגרה הימית היום-יומית, תהליך זה מתקצר לאיתות AA נשנה וחוזר מצד האוניה הראשונה. האוניה הקולטת אמורה לאותת את אות הזיהוי הבינלאומי שלה, ואת זה

של ליברטי היה NIYR, ואז האוניה הראשונה אמורה לענות באות הזיהוי שלה. כל זאת, כמובן, בהנחה שהאוניה הקולטת מבינה את מהות האיתות.<sup>24</sup>

אורן לא היה חסר ניסיון באיתור אוניית אויב. 11 שנה לפני כן, הוא היה קצין התותחנות על סיפון המשחתת "יפו" כאשר נתקלה במשחתת המצרית "איברהים אל אוואל". באותה תקרית, אותה יפו AA. "איברהים אל אוואל" החזירה AA. עכשיו, ב-8 ביוני 1967, אורן אמר לעצמו "ד'ה וו. אתה מבקש אוניה מצרית לזהות את עצמה והיא מחזירה אותו איתות".

כל טרפדת ישראלית נשאה את ספרון הזיהוי של ציי-ערב, שכונה "הספר האדום".<sup>25</sup> כאשר אורן צפה באוניה העשנה וחשב שראה איתות "AA", עיינו שני מפקדי הטרפדות האחרות בספרים האדומים שלהם. הם ראו במים שלפניהם "אמבטיה נושנה" אפופת עשן. לאוניה היו מבנה עילי וארובה אחת במרכזה, וכן תורן לפנים ותורן מאחור. גם למשחתות המצריות מדגם Z היו ארובה אחת ושני תרנים, אבל היו להם צריחי תותחים בולטים, שלא נמצאו באוניה זאת. האוניה היחידה האחרת בספר האדום, שהיתה בעלת אותה תצורה, היתה אוניית האספקה המצרית הישנה "אל קוציר". ואכן באותו זמן בערך, זיהו מפקדי ט-203 וט-206 עצמאית את המטרה כ"אל קוציר". משה אורן היה בטוח שהמטרה מצרית. כשמפקדי הטרפדות האחרות זיהו אותה כ"אל קוציר", הוא אמר: "אם מפקד ט-203<sup>26</sup> אומר, שזאת 'אל קוציר', היא 'אל קוציר'." סג"ם אורי (צ'רה) צור, קצין מתמחה, עמד ליד מפקד ט-206 כאשר השווה את המטרה הבוטרת עם תמונת "אל קוציר" בספר האדום. הוא לא היה שבע רצון עם סימני הזיהוי, אבל מה היה עליו לעשות אם דעתו היתה שונה משל הבכירים ממנו?<sup>27</sup>

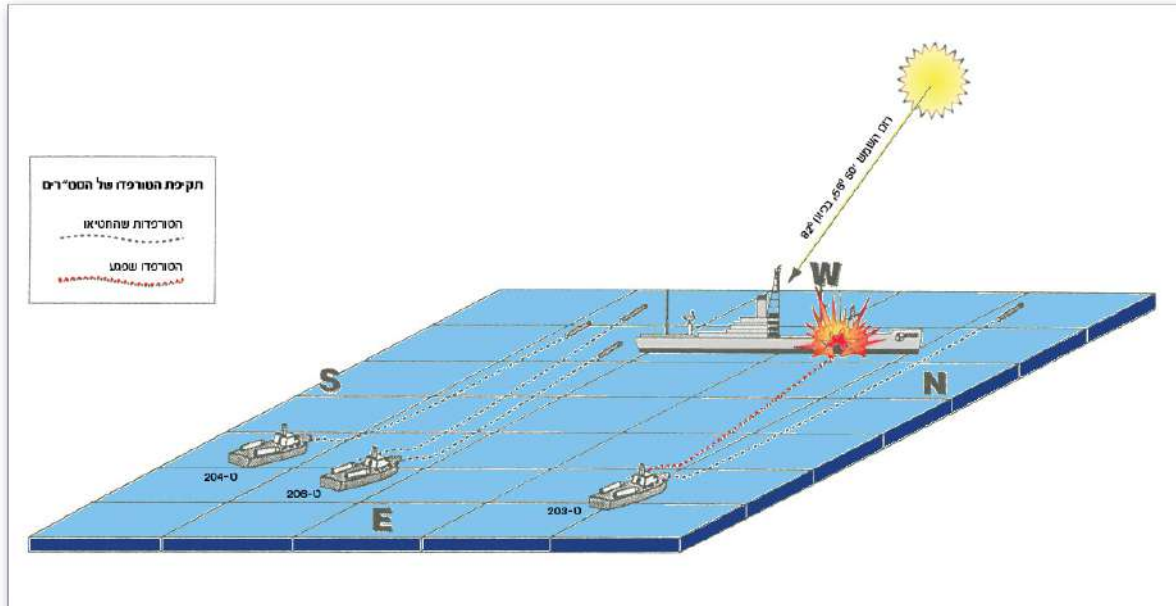
מעט לאחר 1417, כ-15 דקות אחרי שכסלו הפסיק את התקפת האוויר, יצרה מפקדת חיל האוויר בתל אביב קשר טלפוני עם מפקדת חיל הים בחיפה, כדי להתעדכן בנושא זיהוי אוניית המטרה. רס"ן אורן, מפל"ג הטרפדות, שידר בערך באותו זמן ברדיו לאל"ם איזי רהב, רמ"ח ים, במצפ"י בסטלה מאריס, וביקש לקבל "9 וו (האות ו)" - קוד האישור לשיגור טורפדו.

רהב עמד אז בקשר טלפוני עם חיל האוויר בקריה ודן בזיהוי האוניה. הוא הציע שהטרפדות ימתינו, כי היה ספק מסוים לגבי זיהוי האוניה.<sup>28</sup> אורן, שסירותיו היו עכשיו תחת אש, הודיע לרהב שאין לו ספק באשר לזהות האוניה כספינת אויב, שהרי היא ירתה עליו!<sup>29</sup> היה קשה לסרב לבקשת אישור תקיפה מפי מפקד בשטח, שנמצא תחת אש אויב. אדרבה, אם המטרה שהטרפדות עמדו להעסיק היתה משחתת מצרית, הן נמצאו בסכנת מוות. 4 משחתות מצריות תוצרת סובייטית מדגם סקורי היו חמושות כל אחת ב-4 תותחי 130 מ"מ, ו-2 משחתות מצריות תוצרת בריטית היו חמושות כל אחת ב-4 תותחי 4.5 אינץ'. לא ידוע אם מישהו זכר שהמשחתות המצריות מדגם Z נמצאות בים האדום, אבל 4 המשחתות מדגם סקורי היו בים התיכון. פגיעה ישירה של פגז מאחד התותחים האלה היתה חודרת בקלות את גוף העץ של הטרפדת וקורעת אותה לגזרים. לאל"ם רהב היו כמה שניות לקבלת החלטה.

אם רהב לא היה מודע לזיהוי המטרה כ"אל קוציר", והניח שהיא משחתת מצרית, כפי שנחשד ודווח קודם לכן, אזי מתן אישור להתקפת הטרפדו היה במקומו. אולם יומן המלחמה של מפקדת חיל הים והדוח של אל"ם רם רון מבהירים, כי ב-1424 התקבל דיווח מהפלגה, "יתכן אוניית סוחר יתכן אוניית אספקה לא ברור", וב-1436 פלגת הטרפדות דיווחה, "הזיהוי בטוח." [ביומן המלחמה של הפלגה נרשם "זיהוי מתקבל על הדעת"]. אף על פי כן רהב השיב, על פי הרישום ביומן המלחמה של המפקדה, "ניתן אישור לתקוף טורפדו" [ביומן המלחמה של הפלגה נרשם "הוראה לפלגה 9 ו"]].

רס"ן אורן, בטרפדת המובילה ט-204, החל מיד לדהור לעבר "ליברטי" להתקפת טורפדו. הוא התעלם מהתורה ומהאימונים, שחייבו שיוט בו-זמנית, מזוויות שונות, משני עברי ספינת המטרה. שתי הטרפדות האחרות המשיכו בעקבותיו ככל שיקלו, ובסך הכל שוגרו 5 טורפדות. ליברטי לא ביצעה תמרון התחמקות כלשהוא. סא"ל מקגונגל העיד: "בחרתי לשמור על קורס 283° במהירות מרבית."<sup>30</sup> רק אחד מהטרפדות פגע ב"ליברטי". היה זה טורפדו שוגר מט-203. הטרפדו האחר שלה חלף לפני חרטום האוניה ונצפה על ידי כמה מאנשי צוות "ליברטי". 3 הטרפדות האחרים, 2 מט-206 ו-1 מט-204, חלפו מאחורי "ליברטי". כשמפקד ט-204, סרן גיל קרן, נשאל על ידי מפקדי הסירות האחרות מדוע שיגר רק טורפדו אחד, השיב: "משה אורן אמר 'שגר טורפדו', לא 'שגר טורפדות'."<sup>31</sup> איור תקיפת הטרפדו הוכן על יסוד ראיון עם מפקד ט-203, סרן רמי רפאלי, שאמר למחבר ספר זה, כי "ליברטי" פנתה צפונה והטרפדות תקפו כשהן נעות מערבה. סא"ל מקגונגל





**תקיפת הטורפדו של הסטירים**  
 כל הסטירים תקפו מכיוון דופן ימין של "ליברטי". התקיפה היתה בכיוון השמש - 88°. רום השמש 50°

העיד, ש"ליברטי" שמרה על קורס  $283^{\circ} - 13$  מעלות צפונה מהמערב. בכל אחד מהמצבים האלה, בזמן ריצת הטורפדו נמצאו הטרפדות כמעט הישר מול השמש. ייתכן, ש"ליברטי" עדיין שטה מעט יותר צפונה ממערב ממה שקברניטה זכר לאחר התקפת האוויר, וייתכן גם שמפקד הטרפדת לא היטיב לזכור. ההבדל בכיווני ההתקדמות של הספינות אינו משמעותי. התקיפה, ללא כל קשר לקורסים של "ליברטי" והטרפדות, בוצעה בבירור כמתואר באיור.

על פי אלוף בנימין (ביני) תלם, שהיה מפקד חיל הים בתקופת הפעילות המוצלחת ביותר שלו, מלחמת יום הכיפורים,<sup>32</sup> הטרפדות על סיפוני ט-203 וט-204 היו טורפדות 19 אינץ' תוצרת גרמניה, שנרכשו במסגרת מאמצי הרכש של חיל הים. הטרפדות על ט-206 היו של 18 אינץ' שנרכשו באיטליה. כל הטרפדות של חיל הים היו במקור טורפדות נישאי-אוויר שהוסבו לשימוש בספינות שטח. היחיד מבין כל אלה שפגע ממש במטרה היה זה שפגע ב"ליברטי". לדברי תלם, במשך כמה שנים לפני ההתקפה על "ליברטי" שיגר חיל הים כ-50 טורפדות, (כולל 5 הטרפדות ששוגרו נגדה), רובם באימונים. 48 מהם החטיאו. מבין הנותרים, כמה שנים לפני 1967, טורפדו אחד דרך את עצמו, סב חזרה ופגע בספינה ששיגרה אותו.<sup>33</sup> השני פגע ב"ליברטי".



טרפדת חולפת על פני דופן שמאל של "ליברטי" אחרי התקיפה שלה (צילום צי ארה"ב)

בכל משך התקפת הטורפדו, הטרפדות ירו ממקלעי 0.5 שלהן ומתותחי 20 מ"מ ו-40 מ"מ שלהן בתגובה לאש מ"ליברטי", והן המשיכו לירות על פי פקודות הקבע. כשחלפו על פני "ליברטי" הן דיווחו על דגל גדול, תלוי ברפיון ומוסתר חלקית בעשן. לאחר התקיפה מהאוויר, אבל לפני התקפת הטרפדות, הניפה "ליברטי" את "דגל החג" הגדול יותר שלה, שמידותיו 7 X 13 רגל (213 X 396 ס"מ). על פי ראיון עם אהרון יפרח, הטרפדות הבחינו בצבע האדום של הדגל ומיד דיווחו למצפ"י, כי הן חושבות שייטכן שהמטרה סובייטית. בתוך דקות הן חלפו על פני הירכתיים המעוגלים, שהשם



ט-203 (באדיבות עמותת חיל הים)

"ליברטי" כתוב עליהן, והבחינו באותיות לא-ערביות על האוניה. מידע זה שונה מן התרשומות הן ביומן המלחמה של מפקדת חיל הים והן ביומן המלחמה של פלגת טרפדות 914, שבו נרשם: "1451 – הודעה לי/ם 3 שהאוניה ייתכן רוסית. י/ם 3 שואל לפי מה. ענינו לו לפי האותיות על הדופן והירכתיים." ביומן המלחמה של מפקדת חיל הים נרשם "1451 – ייתכן לאום כי האוניה רוסית נשאלה מתוך מה המסקנה לפי הכתובת על דופן הירכתיים.... ניתנה הוראה להוציא גוררת מאשדוד."

ט-203 משתה אחת מאסדות ההצלה הפגועות, שהורדו מעבר לדופן על ידי אנשי צוות "ליברטי" בציפייה לנטישת האוניה.<sup>34</sup> על האסדה היה כתוב "צי ארה'ב". בשלב זה הסיק צוות ט-203 שהאוניה אמריקנית. סא"ל מקגונגל העיד, כי "מיד לאחר שהאוניה נפגעה על ידי הטורפדו, התרוצצו סירות הטורפדו מאחרי האוניה בטווח 500-800 יארד (460-730 מטר). אחת הסירות אותתה בפנס איתות באנגלית: "האם אתה זקוק לעזרה?" רישומי יומן "ליברטי" מציינים (וכך העיד מקגונגל מאוחר יותר לפני ועדת החקירה של צי ארה"ב) שהצעת העזרה שוגרה מהטרפדות הישראליות ב-1503, מעט פחות מ-30 דקות לאחר פגיעת הטורפדו באוניה. לדברי סג"מ יפרח, קצין הגנ"ק בט-204, בערך ב-1630 שוב התקרבו הטרפדות ל"ליברטי" עד טווח דיבור בכרז-יד, ושוב הציעו עזרה. דיווחים אמריקניים רשמיים מציינים, כי הצעת העזרה נדחתה.<sup>35</sup> יפרח אמר "הם אמרו לנו ללכת לעזאזל."



טרפדת חוצה את חרטום "ליברטי". שימו לב להטיה של האוניה 10° ימינה (צילום צי ארה"ב)

אלוף אראל חזר למפקדת חיל הים בסטלה מאריס לאחר שניתן האישור להתקפת הטורפדו, אבל לפני שהדיווח על פגיעת הטורפדו התקבל במפקדה. לאחר שקיבל עדכון, ביטל מיד את הפקודה, ופקודתו שודרה ברדיו למפל"ג שעל ט-204. רס"ן אורן ציין, כי לא קיבל את הפקודה. יש ראיות, שהפקודה נתקבלה על ידי קצין המי"ק בט-204. אין לדעת בוודאות אם הפקודה ניתנה, או נתקבלה, לפני שיגור הטורפדות או אחרי שהם נעו במים.

הקשר בין הטרפדות ומצפ"י בסטלה מאריס התנהל ברדיו. הקשר בין מטוסי חיל האוויר והקריה התנהל גם הוא ברדיו, ועם הטרפדות ברדיו תא"ג. חיל האוויר התקשר עם חיל הים בטלפון קווי. לולא היתה התקרית כה טרגית, היו כמה מתשדורות בקר חיל האוויר נשמעות כבדיחה. כפי שעולה מההקלטות של הבקרה האווירית, חיל האוויר סיים זה עתה מעין סיבוב מעגלי ברכבת הרים: "זאת אוניה מצרית"; "זאת אוניה אמריקנית"; "זאת אוניה סובייטית"; "זאת אוניה אמריקנית!" בקרי חיל האוויר, למרבה המבוכה, לא ידעו אם הם יוזמים פעולות הצלה של ידידים - או לוכדים שבויי מלחמה מצריים.

מסוק הסופר-פרלון הישראלי הראשון שהגיע ל"ליברטי" אחרי התקיפה האווירית ותקיפת הטורפדו לא ראה איש על הסיפון ולא ראה דגל.<sup>36</sup> הטייס זוכר כי מדי פעם נפתחו דלת או כוה ואיש צוות מיהר פנימה או החוצה, וכמה נפנו לו להתרחק. כ-30 דקות לאחר תום התקיפות, ב-1512 לערך, דיווח טייס המסוק הישראלי השני למשל"ט חיל האוויר, כי ראה דגל אמריקני על האוניה.<sup>37</sup> ג'יימס אנס, ג'ורג' גולדן ורבים אחרים טענו, כי קיימת הקלטה של טייס ישראלי המציין שראה דגל ארצות הברית על "ליברטי" לפני התקיפה האווירית או במהלכה. איש לא סיפק קלטת שכזאת עד היום. ההתבטאות המוקלטת היחידה ששחררה לציבור, של טייס ישראלי

המדווח על דגל אמריקני על האוניה, היא זו של טייס המסוק השני, שדיווח לפחות 44 דקות לאחר תום התקיפות מהאוויר ומהים.

תמלילי ההקלטות של בקרי האוויר הישראליים, שהוקלטו במשל"ט חיל האוויר, מגלים הרבה מאוד. ברור מתוכן השיחות שניהלו הבקרים, כי 30 עד 45 דקות אחרי שנורתה הירייה האחרונה עדיין ניסו לברר את זהות "ליברטי" (ראה קטעים מתמלילי קלטות חיל האוויר בנספח 2). התקיפה האווירית נמשכה 12 עד 14 דקות, והתקיפה מהים הסתיימה כבר ב-1440 לערך, אך רבים מאנשי הצוות של "ליברטי" נותרו מבעתים, חוששים מהתקפות נוספות, עד לאחר שקיעת השמש, כ-4 שעות לאחר שהסתיימו התקיפות.



פנטום F-4B לפני הזנקה מנושאת המטוסים "אמריקה". ברקע המשחתת "ויליאם סי. לאו" ומשחתת סובייטית מדגם קאשין. צולם בים התיכון, ללא קשר לתקרית "ליברטי" (צילום צי ארה"ב)

בינתיים, מעל 500 מייל מערבית משם, החל הצי השישי להגיב למידע שאוניה אמריקנית מותקפת ליד נקודה  $31^{\circ}23' N$   $33^{\circ}25' E$ . אדמירל מרטין, מפקד הצי השישי, פקד להזניק מטוסי קרב פנטום F-4B ומטוסי תקיפה סקייריידר A-1 להגנת "ליברטי". המסרים ששודרו, לרבות דוחות המצב ששלח אדמירל מרטין לאדמירל מקיין, מפקד הכוחות הימיים באירופה, מראים כי המטוסים הוזנקו בערך ב-1600 מנושאות המטוסים "אמריקה" ו"סרטוגה" והוחזרו על ידי מרטין בעקבות קבלת המסר של סא"ל ארנסט קסטל, הנספח הימי בשגרירות ארה"ב תל אביב, שדיווח כי הישראלים תקפו את האוניה בשוגג. תרשומות המסרים מעידות, כי מרטין החזיר את

המטוסים לפני או בערך בשעה שהדיווח הראשון על ההתקפה הגיע לנשיא ג'ונסון בושינגטון. כשלפיקוד העליון בקריה התברר בוודאות, כי המטרה היא אוניה של צי ארה"ב, פקד סא"ל מיכאל (מייק) בלוך, קצין מודיעין ששירת כקצין קישור לנספחים הצבאיים הזרים, לעדכן במצב את הנספח הימי האמריקני. בלוך התקשר טלפונית לסא"ל קסטל בשגרירות ארצות הברית, עידכן אותו על ההתקפות והציע לשלוח מכונית להסעתו מהשגרירות ברחוב הירקון למצפ"ע בקריה.

בלוך אמר מאוחר יותר למחבר ספר זה, כי התנסה במשימות טובות יותר מאשר לספר לחברו בשגרירות, שישראל תקפה זה עתה אוניה אמריקנית. קסטל אמר למחבר ספר זה, כי מעולם לפני כן לא ראה את עמיתיו הישראליים, הבוטחים כל כך בעצמם בדרך כלל, שבורים כל כך, ומעולם לפני כן, או אחר מכן, גם לא הוצע לו רכב. סא"ל קסטל הגיע לקריה בעת שהתנהלה פגישה קצרה בין בלוך, סא"ל אריה שלו, ועוד קצין ישראלי. השלושה עיינו ב"אוניות המלחמה של ג'יינס", ואמרו לקסטל, כי לפי שידוע להם, הם תקפו אוניה של צי ארה"ב. קסטל, שלא היה מודע לתקרית עד שעודכן על ידי בלוך, התכעס, ומאוחר יותר זכר כי התקשה לשלוט בעצמו. הוא הוסע חזרה לשגרירות, ובהגיעו לשם ב-1600 בערך דיווח על התקרית לשגריר וולוורת ברבור, שקיבל זה עתה דוח דומה ממשרד החוץ הישראלי.



"ליברטי" פונה שמאלה במשך תקיפת הטורפדו. שימו לב לדוכן מקלע 0.5 ולנזקי השריפה (צילום צי ארה"ב)

קסטל שיגר מסר "בזק" למפקד הצי השישי, למפקד הכוחות הימיים של ארה"ב באירופה, לראש המבצעים של הצי, לבית הלבן, ולאחרים. התז"ח של המסר היה 081414Z יוני 67, 1614 זמן מקומי ו-1014 זמן וושינגטון. המסר נמסר לשיגור בערך בזמן התז"ח שלו, שודר ונתקבל בושינגטון כ-30 דקות אחר-כך. המסר, שהגיע לצי השישי





מסוק סופר-פרלון מקיף את "ליברטי"  
(צילום צי ארה"ב)

לפני שנתקבל בווינגטון, ציין שהישראלים דיווחו כי תקפו בשוגג אונייה אמריקנית ב-1400, כי הוחל במאמצי הצלה וכי הם התנצלו. השגריר ברבור ביקש ממשרד החוץ הישראלי מסוק להטיס את סא"ל קסטל לאתר התקרית, כדי לנסות לזהות את האונייה.<sup>38</sup> הבקשה כובדה, ובדרכו החוצה מהשגרירות קסטל הזמין את סרן לין בלאש, עוזר לנספח הימי, להילוות אליו. הם הוסעו לשדה דב, שם נלקחו למסוק חיל האוויר סופר פרלון SA-312K, תוצרת סוד-אוויאסיון, שהוטס על ידי סרן נחמיה דגן. הם המריאו בשעה 1800 לערך וטסו לנקודה האחרונה המדווחת של האונייה. הם הגיעו מעליה בערך ב-1840, עם דמדומים. לא היה קשר רדיו דיבור בין המסוק ו"ליברטי", שכן מכשירי קשר של מטוסים ושל אוניות לא משתמשים בדרך כלל באותם תדרים.

סא"ל מקגונגל סירב לעצור את האונייה או להתיר למסוק להוריד מישהו ל"ליברטי". לאחר שנדחו ניסיונות לנחות או להוריד מישהו אל הסיפון, טס המסוק חזרה לשדה דב, שם נחת ב-1910 בערך.<sup>39</sup> קסטל שב לשגרירות ארה"ב ומצא את השגריר ברבור ממתין לו באטריום שליד המבואה הראשית. זה דבר יוצא דופן, שכן על פי רוב הנספח הוא שהמתין ליד הדלת לשגריר.<sup>40</sup> ברבור אמר לקסטל, שגנרל גטי במרכז הפיקוד הלאומי הצבאי (NMCC) בווינגטון רוצה לשוחח איתו. קסטל התקשר עם גטי ב-2300 לערך דיווח לו על טיסתו במסוק אל "ליברטי".<sup>41</sup>

<sup>1</sup> על פי William Green, *The World Guide to Combat Planes*, vol. 1 (Garden City, N.J.: Doubleday, 1967), מיראז' יכול לשאת שני טילי אויר-אוייר, אחד בכל מתלה כנפיים חיצוני. המתלים הפנימיים שימשו ברגיל למכלי דלק נתיקים של כ-620 ליטר במשימות סיור אווירי קרבי. לא ידוע אם הותקנו טילים במתלי הכנף המרכזיים.

יש מחלוקת האם המטוסים ירו על "ליברטי" רקטות או טילים. טייס המטוס הראשון, מוביל מבנה "כורסה", אמר למחבר ספר זה שמטוסו חומש בשני טילי אויר-אוייר. אם היו למטוסים טילים, קרוב לוודאי היו אלה טילי סידוויינדר AIM-9 שמתבייתים על חום. השימוש בטיל כזה למטרת שטח כמו אונייה מפוקפק. מצלמות ירי מראות שני כוונות ירי נפרדות. מוביל מבנה "כורסה" הסביר, שאחת שימשה לתותחי ה-30 מ"מ והשנייה לטילים.

כמה אנשים שהיו על סיפון "ליברטי" אחרי התקיפה, לרבות אדמירל-משנה (דימ') (אז סגן) פול אי. טובין, אמרו למחבר ספר זה שלא ראו כל סימן לפגיעות של רקטות או טילים. בנוסף, אל"ם יעקב ניצן מחיל הים אמר למחבר ספר זה כי חיל האוויר הודאג מכך שפגזי ה-30 מ"מ שלו יחלפו מבעד מטוסי אויב מבלי להתפוצץ וכדי ליישב בעיה זאת השתמשו במרעום קירבה, שפוצץ את הפגזים ליד המטרה ולא עליה. סביר שכמה מהחורים הגדולים המיוחסים לרקטות או טילים היו למעשה תוצאה של התפוצצויות פגזי 30 מ"מ בעלי מרעום קירבה. יש לזכור שהסט"רים ירו תותחי 20 מ"מ ו-40 מ"מ.

קצין הציוד של הצי השישי, אל"ם ר.ל. ארתור, דיווח במסר ממפקד הצי השישי למפקד כוח השירות של הצי השישי 091954Z יוני 67: H. חורי תותחים שקוטרם בין בקוטר 2 עד 30 ס"מ בכל האזור העילי, עם נזק לכבלים שמאחורי החורים. "ארתור לא ציין נזק כלשהו מפגיעת טילים או רקטות.

<sup>2</sup> סרן יפתח ספקטור, מוביל מבנה "כורסה", התקדם לתפקידי מפקד טייסת ומפקד בסיס ולדרגת תת-אלוף. הוא אחד מאלופי הפלות של חיל האוויר.

<sup>3</sup> קצינים ימיים אמריקניים, שעלו על סיפון "ליברטי" למחרת, דיווחו על סימנים קלושים, אם בכלל, של נזקי דליקה חמורים. הנזק שגרמו דליקות הבנזין היה מוגבל, בעיקר הודות למהירות ההשתלטות של הצוות על הדליקה. הישראלים חשבו שפצצת נאפלם אחת פגעה ב"ליברטי", אבל ייתכן שאף אחת לא פגעה. ייתכן שפצצת נאפלם אחת פגעה קלות במבנה הגשר הימני, לפני נקודת איחסון סירת המנוע. סא"ל מקגונגל לא ציין פגיעה מפצצת נאפלם. אדרבה, לפי תיאורו בפני ועדת החקירה של צי ארה"ב (החל בע' 35), ייתכן שפצצת נאפלם החטיאה את האונייה: "במה שכנראה היתה תקיפת האוויר האחרונה על האונייה, צפיתי בחפץ גלילי שהופל מאחד המטוסים כשחלף משמאל לימין לפני האונייה. החפץ פגע במים בין 75 ל-100 יארד לערך היישר לפני האונייה. לא היתה התפוצצות כלשהי, אבל החפץ התרסק לכמה חתיכות. נראה לי שיתכן כי זה היה מיכל דלק נתיק ריק."

- סרן ד"ר ריצ'רד פ. קיפר, רופא האוניה, העיד: "אבל לא טיפלתי באף אחד שלפי פציעתו התרשמתי שיש לו כוונות נאפלים" (דוח ועדת החקירה של צי ארה"ב, עדות ד"ר קיפר, ע' 86).
- 4 מסר ממפקד הצי השישי אל מפקד כוח השירות של הצי השישי 091954Z יוני 67.
- 5 מוביל מבנה "רויאל" תאר את תקיפות מבנה "רויאל" בראיון עם מחבר ספר זה ב-2 ביולי 1992 בתל אביב. בעדותו בפני ועדת החקירה של צי ארה"ב (ע' 39), אמר סא"ל מקגונגל שבחר להפליג בקורס 283° במשך תקיפת הטורפדו. הוא העיד גם כי במשך התקיפות מהאוויר "איני זוכר אם הוריתי על שינויי קורס במטרה לזגזג את האוניה או לא". היו שאמרו, כי האוניה אכן שינתה כיוון במהלך התקיפות מהאוויר. לא היה זה מעשה נכון לפנות שמאלה, כי זה היה מפנה את האוניה בכיוון החוף ולמים רדודים. אם כך, אין ספק שבוצעה פניה ימינה. תימוכין נוספים לכך נמצאו בתצלום שצילם מקגונגל של הסופר-מיסטר שטס מהירכתיים אל החרטום מעל האוניה. זה דומה לתיאור שמסר מוביל מבנה "רויאל", ומתאים גם לתיאור של ביצוע פניה של 270 מעלות מערבה וחציית האוניה ממערב למזרח כשהשמש מאחוריו ומאירה את החרטום, כך שיכול לקרוא את סימוני החרטום. לו נשאה "ליברטי" בקורס 283° במהלך התקיפה, אזי מבנה "רויאל" היה תוקף אל תוך השמש - בחירה מאוד לא סבירה כאשר כל האופציות היו פתוחות בפני המטוסים התוקפים.
- 6 ראיון עם מוביל מבנה "רויאל" ב-2 ביולי 1992 בתל אביב.
- 7 הודעה רשמית לעיתונות של משרד ההגנה של ארה"ב, 28 ביוני 1967.
- 8 תמליל של משדר ערוץ טלוויזיה "תמז", "התקפה על ה'ליברטי'", פריטים 194, 36, 39, 40.
- 9 אותות הקריאה של מבני מיסטר 4 היו שמות מנהיגים עולמיים בני 2 הברות, כמו "צ'רצ'יל", "רוזוולט", "ניקסון".
- 10 המרחק בקו ישר מבסיס חיל האוויר בתל נוף לקרבת אל עריש הוא כ-183 מייל. המהירות המירבית של מיסטר 4 היתה 605 קשר ומהירות השיט של 424 קשר. מיסטר יכול בקלות לטוס בתוך זמן זה אל "ליברטי".
- 11 מסר "מיידו שמור" ממפקד הכוחות הימיים של ארה"ב באירופה אל מפקד שיטת משחתות 12, 132335Z יוני 67.
- 12 מסר "שמור מיידו" מ"ליברטי" אל שר הצי 140306Z יוני 67.
- 13 מסר משר הצי למפקד הכוחות הימיים של ארה"ב באירופה 192026Z יוני 67.
- 14 מסר מיחידת התקשורת של הצי בנאפולי לראש המבצעים של הצי 061222Z יולי 67.
- 15 עדות של סא"ל מקגונגל בפני ועדת החקירה של צי ארה"ב, ע' 39.
- 16 מסר "סודי" מנספח הימי של ארה"ב בתל אביב אל מפקד הכוחות הימיים של ארה"ב באירופה 191200Z יוני 67, רצף מס' 0933 יוני 1967.
- 17 מסיבת עיתונאים זאת מתוארת בכתבה של קליפורד הברד "Liberty brings in memories", ב"וירג'יניאן פיילוט", 30 ביולי 1967, 1, 4. המשדר של טלוויזיה "תמז" ציין בטעות, שמסיבת עיתונאים זאת נערכה על סיפון נושאת המטוסים "אמריקה" כמה ימים אחרי ועדת החקירה.
- 18 תמליל משדר "תמז", פריט 94 ע' 19.
- 19 לפי עדות בפני ועדת החקירה של צי ארה"ב, דוכן מקלע לא מאויש בער, וחום האש גרם לתחמושת להתפוצץ ולמקלע לירות.
- 20 יומן המלחמה של פלגה 914, 8 ביוני 1967.
- 21 דיווח ההיסטוריה של צה"ל, 16.
- 22 עדות של סא"ל מקגונגל בפני ועדת החקירה של צי ארה"ב, ע' 39-40.
- 23 ראו US Department of the Navy, United States Hydrographic Office, *International Code Signals*, US, ed., pub. 102 (Washington DC: Government Printing Office, 1968).
- 24 "הספר האדום" כונה כך שכן בהדפסה ראשונה היתה לו כריכה אדומה. לימים פורסם מחדש בכריכה ירוקה-כהה, אבל עדיין נקרא "הספר האדום". מסר מהנספח הימי של ארה"ב בתל אביב אל מפקד הכוחות הימיים של ארה"ב באירופה 191200Z יוני 67 מתייחס ל"ספר הירוק". כשהשיג מחבר ספר זה עותק של הספר ממפקדת חיל הים בתל אביב, היתה לו כריכה ירוקה, אבל עדיין כונה "הספר האדום".
- 25 שם מפקד ט-203, רמי רפאלי, לא פורסם בשעתו בהתאם להסכם עם ביטחון שדה של צה"ל.
- 26 ראיון של מחבר ספר זה עם אורי "צ'רה" צור ב-18 בינואר 1990 בתל אביב.
- 27 יומן המלחמה של מפקדת חיל הים, 8 ביוני 1967.
- 28 שיחה טלפונית עם סא"ל משה אורן ב-31 באוגוסט 2001. מחבר ספר זה היה במיאמי, ואורן בתל אביב. אורן מילא בהמשך מספר תפקידי מטה והשתחרר בדרגת סא"ל.
- 29

- 30 ועדת החקירה של צי ארה"ב, ע' 39.
- 31 ראיון של מחבר ספר זה עם מפקד ט-203 ב-11 בינואר 1990 בתל אביב.
- 32 במלחמת יום הכיפורים הטביע חיל הים 18 סטי"לים סוריים מבלי לאבד אף סטי"ל ישראלי. דווח, שחיל הים הטביע כמה אוניות ניטרליות ואונית אספקה סובייטית.
- 33 הספינה הישראלית שנפגעה מהטורפדו שלה היתה אח"י "נגה" (ק-26), שהיתה ספינת סיור אמריקנית לשעבר מדגם PC, בעלת גוף פלדה. היא מזוהה ב"אוניות המלחמה של ג'יינס" 1966-67 כספינה PC 16 לשעבר ובמהדורת 1968-69 כ-PC 1188 לשעבר. תאריך המקרה לא ידוע.
- 34 עדות סגן לוי פיינר בוועדת החקירה של צי ארה"ב, ע' 57: "אז הלכנו אל אסדות ההצלה שלנו שכבר לא היו איתנו כי הן נצלפו ורובן נשרפו, לכן זרקנו את רובן מעבר לדופן. כל אותו זמן ב"תיקון 3" אנשיי נלחמו בדליקות וזרקו אסדות בוערות, וכו'."
- 35 יומן הסיפון של "ליברטי" ויומן המלחמה של פלגה 914, 8 ביוני 1967.
- 36 ראיון של מחבר ספר זה עם הטייס (שמו נאסר לפרסום) ב-29 באפריל 1998 בישראל. המסוק היה מסוג סופר פרלון SA-321K. הוא הגיע לזירה לאחר התקיפות מהאוויר מהים.
- 37 מתמליל קלטת שמע של חיל האוויר של שיחות בין בקרי אוויר בנוגע ל"ליברטי", 8 ביוני 1967, ערוץ 14, 1512. שמעון אומר לכסלו: "דגל אמריקאי על האוניה."
- 38 מסר מהנספח הימי האמריקני 151615Z יוני 67, מסמך 45, מוצג 48 של ועדת החקירה של צי ארה"ב.
- 39 מסוק הסופר פרלון טס משדה דב בכיוון 230 מרחק ארבעים-ותשעה מייל לנקודה E 06.23 N 34-31.11. מיקום זה חושב לפי המידע על הכיוון והמרחק שדיווח סא"ל קסטל ב-1967. מחבר ספר זה וקסטל חזרו על הטיסה 25 שנה אחר כך בהפרש של כמה דקות מזמני הטיסה ב-1967. בטיסה ב-1992 נעשה שימוש ב-GPS, שהיה מדויק בתוך כמה עשרות מטרים. המיקום ב-1967 חושב על פי ניווט משוער (DR) ולכן יתכן שהיה פחות מדויק מזה שחושב במערכות הניווט המדויקות יותר שהיו זמינות ב-1992.
- 40 ראיון עם סא"ל (עכשיו אל"ם) ארנסט קסטל ב-15-14 בינואר 1989 בקולומביה, קרוליינה הדרומית, שיחות טלפון בין קסטל ומחבר ספר זה במרס 2001, ומכתב מקסטל למחבר ספר זה מ-10 במרס 2001.
- 41 ראו מסר מהנספח הימי האמריקני 151615Z יוני 67 אל מפקד הכוחות הימיים של ארה"ב באירופה, מסמך 45, מוצג 48 של ועדת החקירה של צי ארה"ב: "7.(C) עם שובו לשגרירות, הודיע הנספח הימי שגנרל גטי ממרכז הפיקוד הצבאי הלאומי ביקש דוח טלפוני, שנעשה בערך ב-082100Z. מהות שיחת הטלפון דומה לזו שבסעיף 5 לעיל."