

פרק 7 – אש ידידותית הורגת

ההיסטוריה הצבאית רוויה טעויות של יחידות צבא, שהרגו או פצעו בשגגה את אנשיהם-הם, או את בעלי בריתם, וכן גם גורמים ידידותיים או ניטרליים. הלקחים שיש ללמוד מאסון "ליברטי" רבים ומגוונים. אל"מ צ'רלס ר. שרדר, במחקרו המעולה *Amicide: The Problem of Friendly Fire in Modern War* ("רצח חבר: בעיית 'אש ידידותית' במלחמה מודרנית"), מתעד את העובדה המכאיבה, שלוחמה מודרנית כוללת בחובה גרימת אבידות מחמת "אש ידידותית".¹ שרדר המציא את המילה "amicicide" (רצח חבר); צי ארה"ב מכנה זאת "כחול על כחול". המונח המילונאי העברי הוא "אש כוחותינו"; הכינוי הרשמי בצה"ל הוא "ירי דו-צדדי (דו"ץ)".

לדברי שרדר, שיעור נפגעי אש ידידותית בכל הצבאות בני-ימינו הוא כ-2%, נתון שלא השתנה רבות בתקופה המודרנית. ייתכן, כי במלחמת העולם הראשונה היה שיעור זה בצבא צרפת גבוה יותר. במלחמת המפרץ, גבתה אש ידידותית מחיר נורא - מספר החיילים הבריטיים שנהרגו בידי כוחות ארצות הברית היה זהה כמעט למספר אלה ההרוגים בידי העיראקים. בכל אחד מהמקרים נבע האסון מטעות בזיהוי.

הצגת דגל כאמצעי זיהוי או הגנה נגד התקפת אוויר אינה יעילה בפועל. "ליברטי" הניפה על המעלן הראשי דגל ארה"ב שממדיו 8 X 5 רגל (2.44 X 1.52 מטרים). הדגל הושמד ביעף הצליפה הראשון של המטוסים הישראליים והוחלף לפני התקפת הטרפדות בדגל "חג" על המעלן השמאלי – אבל הטרפדות הישראליות התקרבו לאוניה מצד דופן ימין שלה.² ג'יימס אנס מספר בספרו *Assault on the "Liberty"* ("הסתערות על 'ליברטי'"), כי בבוקר יום התקיפה הוא הדגיש באוזני אתת האוניה את חשיבות הנפת הדגל החדש האחרון שנותר באוניה, מפני ש"ליברטי" פעלה באזור מסוכן.³ מאז התקרית נדונה רבות השאלה האם הדגל היה פרוש או תלוי ברפיון בזמן התקיפה מהאוויר. רבים מאנשי צוות "ליברטי" טוענים, שהדגל היה פרוש, וכי ברור שהמטוסים התוקפים יכלו לראותו ולזהותו. אבל מרווין נוביקי (ראו הערה 36, פרק 10) ציין:

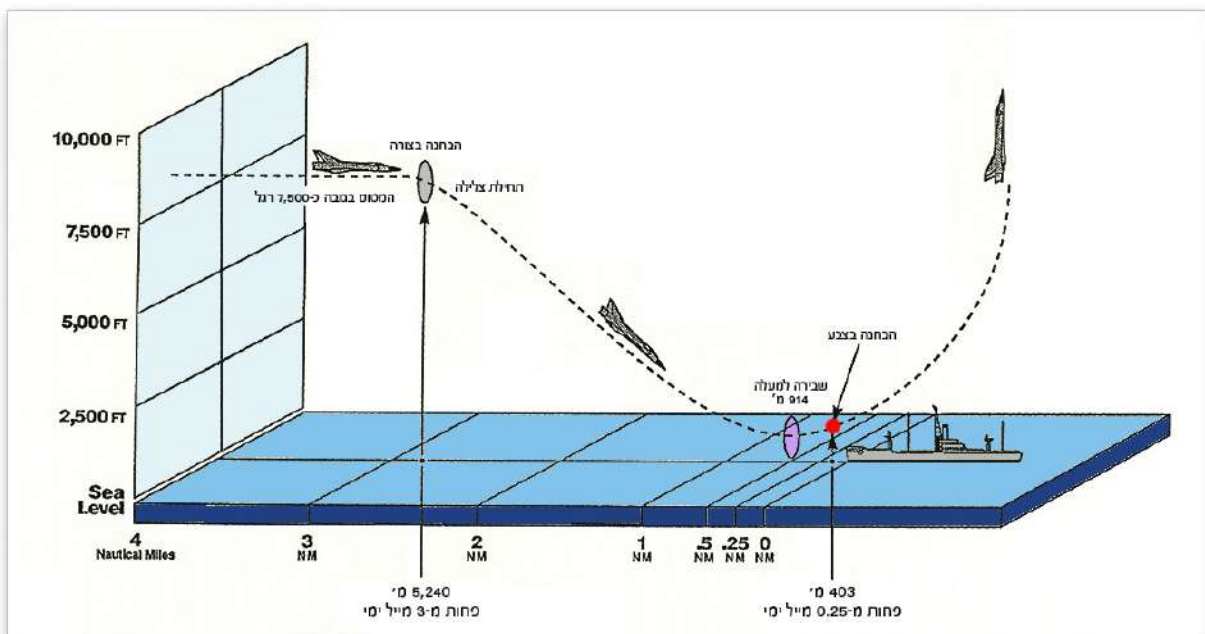
בשחזור התקיפה, צוות "ליברטי" מדגיש את הנפת הדגל האמריקני כאילו יכול איכשהו להגן עליהם בנתיב הסכנה (ראו בספר של אנס ע' 152). הצוות לא העריך דיו את הקושי לזהות אוניה ממטוס רק לפי דגל, או אפילו לפי מספר חרטום - GTR-5 שהוצג על "ליברטי". על סמך ניסיוני בטיסות סיור "נמוכות ואיטיות" רבות מעל אוניות בים התיכון ובאוקיינוס האטלנטי בטיסת VQ-2, כמעט בלתי אפשרי לזהות את המטרה, אלא אם כן המבנה נמצא כמעט מעל האוניה. משקפות רבות-עוצמה לא יעילות ביותר במטוס מקפץ בגובה נמוך. אפילו תצלומים לא מאפשרים זיהוי. ראו, למשל, את תמונת האוניה בעמוד 146 של ספרו של אנס. התמונה החדה ממבט-על לא מלמדת בבירור על זהות האוניה האמריקנית. כיצד, אם כן, יכלו הכוחות התוקפים הישראליים להסיק כי זאת אוניה ידידותית?⁴

לצורך תחושה טובה יותר של ממדי דגל "ליברטי", ראוי להשוותו ל"נס עטור הכוכבים... המתנופף בעוז" כמילות ההמנון האמריקני, ב-12 בספטמבר 1814, במהלך מלחמת 1812 בין בריטניה וארצות הברית. ממדי דגל זה, שהונף על ידי מייג'ור ג'ורג' אמיסטד מעל מצודת מקהנרי במרילנד, 9 X 13 מטרים. רוחב כל פס היה כ-60 ס"מ. שטח דגל "ליברטי" היה קרוב ל-4 מ"ר, ואילו שטח הנס שהונף מעל מצודת מקהנרי היה 117 מ"ר - למעלה מפי 31 מזה של דגל "ליברטי", שדמה לדגלים המונפים על בתים פרטיים בחגים לאומיים יותר מאשר לדגלי הענק המתנוססים תדיר מעל מגרשי סוכנויות רכב אמריקניות. סימון הגוף "GTR-5" נצבע משני צדי חרטום "ליברטי" באותיות ומספרים לבנים עם הצללה בשחור. גובה הסיפורה 5 היה כ-3 מטר, והאותיות - חצי מזה. אנשי צוות רבים אומרים כי די בפרטים אלה לזיהוי האוניה על ידי הטייסים בהתקרבת אליה. בנוסף,

אנשי צוות רבים טוענים, כי תצורת האוניה, על מערכי האנטנות השונים שלה, היתה ייחודית בעליל, ומכאן שהמטוסים התוקפים וגם הטרפדות היו צריכים לזהותה.

רבים דבקים בעמדות אלה זה למעלה מ-30 שנה עד שאין סיכוי רב כי ישקלו אותן מחדש. הטיעון המרכזי, המכונה לרוב "הטיעון ש'ליברטי' סומנה ברורות", הוא כי 8 ביוני 1967, היה יום בהיר, וכי אין חולק על העובדה ש"ליברטי" נמצאה במים בינלאומיים. - גם זאת עובדה שאין חולק עליה אבל אינה משמעותית ממש, שכן היתה בטווח ראייה מהמלחמה; וכי סומנה ברורות בכך שהניפה על המעלן המרכזי דגל ארה"ב שממדיו 5 X 8 רגל פרוש במלואו בשעת ההתקפה. הדגל נראה לעיני צוות "ליברטי", ולפיכך נטען, כי המטוסים הישראליים היו צריכים לראותו ולזהותו.

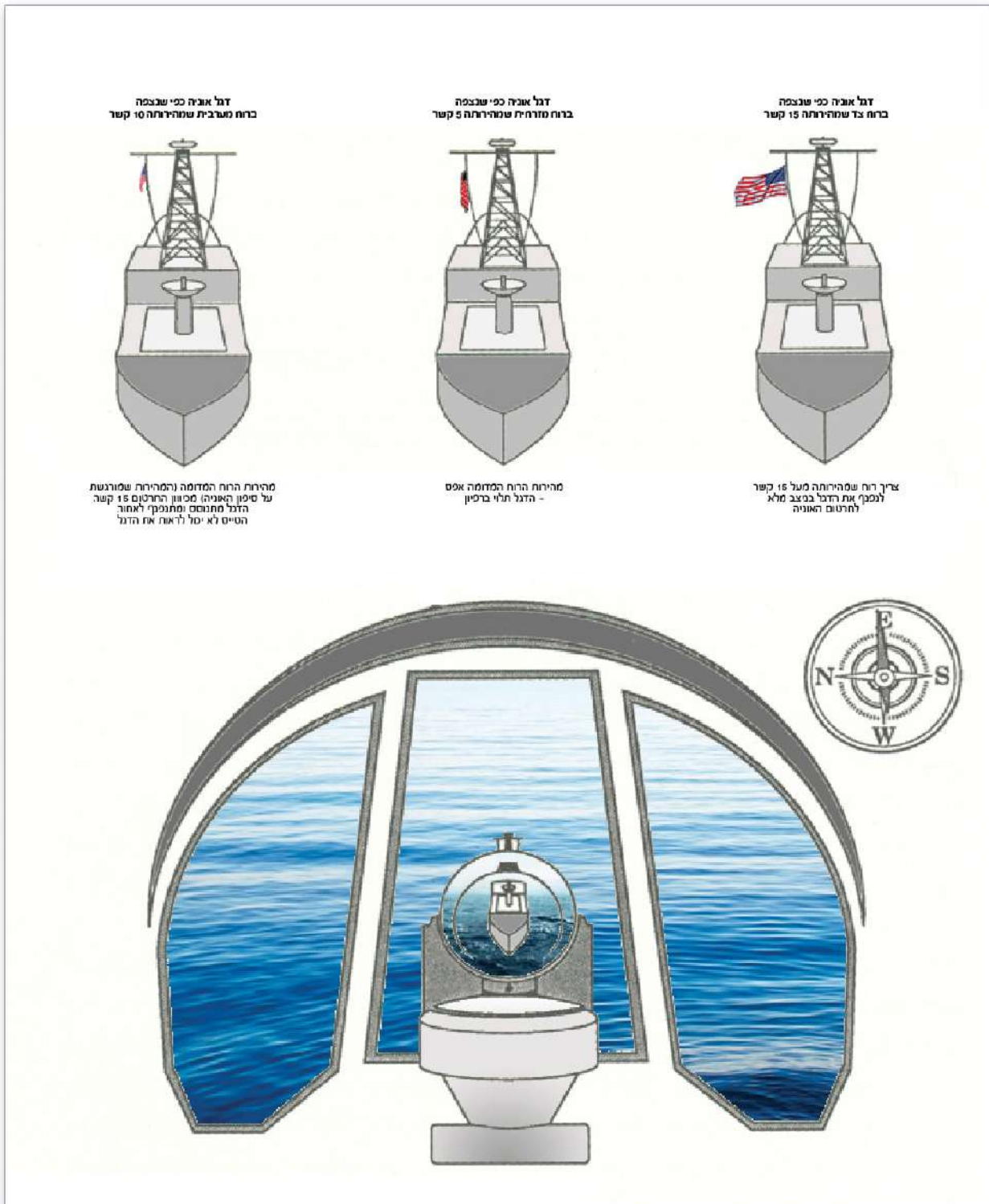
השאלה הראשונה שיש לשאול היא: מאיזה מרחק יכול טייס תוקף לראות דגל? על פי חישובים מתמטיים של חדות ראייה, בתנאי תאורה טובים ניתן לזהות ממרחק 403 מטר פסי לבן-אדום של דגל ארה"ב בגודל 5 X 8 רגל הפרוש בניצב למטוסים המתקרבים.⁵ מטוס, במהירות של 500 קשר, עובר 257 מטר בשנייה. לטייס יש כ-2 שניות להבחין בדגל ולזהותו. ביעף צליפה במהירות זו, יסיים מטוס תוקף את ירי תותחיו תוך 2 עד 3 שניות ויתרומם אל מעל למטרה לפני שיגיע לטווח של כ-760 מטר - מרחק רב מכדי לראות או לזהות את דגל "ליברטי".



פרופיל תקיפה של מיראז' 3C: המטוס טס מול אוניה מציגה דגל 8x5 רגל (2.44x1.52 מטרים) - הטייס יכל לזהות צורה שממדיה 8x5 רגל ממרחק כ-3 מייל, אבל לא להבחין בצבעים או בפסים מעבר למרחק של כרבע מייל

אבל נניח שהיה אפשר לראות את הדגל ממרחק של יותר מ-403 מטר. מה, אם כן, יכול טייס לראות בזמן מעוף ישר לכיוון אוניה? אם הדגל היה פרוש והתנפנף ברוח כרגיל - כלומר, פרוש במקביל לאורך האוניה, היה טייס התוקף מן החרטום רואה רק את שולי הדגל, מצב שיקשה בעליל על זיהוי. מסקנתו של מחבר ספר זה היא שבתנאי הרוח ששררו בשעת התקיפה, דגל "ליברטי" לא התנופף אלא היה תלוי ברפיון על המעלן ולא סייע בזיהוי. כמה מאנשי צוות "ליברטי" זוכרים, שהסתכלו על הדגל וראוהו מתנופף במלואו או בחלקו. נספח H בספרו של אנס, "גיליון תצפית מזג אוויר של האוניה" ל-8 ביוני 1967, מציג תצפיות רוח עד ל-1100Z (1300 זמן מקומי), כשעה לפי התקיפה מן האוויר. המסמך מראה רוחות קלות וים שקט. אפשר לחלוק על חישובי אנס, אבל אין בכך צורך, כי הדוח מסתיים שעה לפני ההתקפה ומשום כך אינו תורם דבר מלבד ציון תנאי מזג האוויר בבוקר. ועדת החקירה של הצי ביוני 1967 קבעה, ש"ייתכן שהתנאים הנוחים והמהירות האיטית של האוניה הקשו על זיהוי הדגל האמריקני". במסר נפרד, עידן אדמירל מקקין את שר הצי ב-14 ביוני: "התקבל מ'ליברטי'... מצב [ים] שטוח ורגוע ומהירות איטית (5 קשר) של 'ליברטי' לפני הצהריים, כאשר נצפתה בראשונה, ייתכן שייצרה רוח יחסית לא מספיקה כדי ש'דגל השיט' יראה על ידי טייסים."⁶

מוביל מבנה "רויאל", המבנה השני שתקף את "ליברטי", דיווח לבקרה - כמסתבר מההקלטה ב-1412 - שלא היה כל דגל (למעשה, שהם לא ראו דגל) על האוניה. פרט זה צוין שוב בדוח תחקיר הטיסה של מוביל מבנה "כורסה", שנמסר ב-1500 ב-8 ביוני: "ראיתי בוודאות שזו אינה אוניה שלנו, כי לא היו לה הסימנים לזיהוי הקבועים... חיפשנו דגל ולא מצאנו."



מבט טייס על אוניה. מה רואה טייס שטס היישר אל חרטום אוניה?
האוניה נעה מערבה במהירות 5 קשר. המטוס טס מזרחה במהירות כ-500 קשר

הראיה הטובה ביותר למצב הדגל ב-1400 היא סרט מצלמת הירי של מוביל מבנה "כורסה". כאשר הוא ביצע את יעפי התקיפה שלו, מצלמת הירי הקליטה את תנאי הים והרוח. בחינה של הסרטים, אשר כמה פריימים שלהם מוצגים, מלמדת כי עמוד העשן הענק של הדליקה על "ליברטי" היתמר באזור המעלן הראשי, שעליו הונף הדגל, ישר למעלה. אם העשן עלה ישר למעלה, אזי הדגל השתפל ישר למטה, כפי שהסיקה ועדת החקירה של צי ארה"ב.



סרט מצלמת ירי של המיראז' הראשון במשך תקיפת "ליברטי" ב-1400 בערך ב-8 ביוני 1967. שימו לב כי העשן מיתמר ישר למעלה; הדגל היה תלוי ברפיון ישר למטה במשך התקיפה מן האוויר (צילומי מוביל מבנה "כורסה")

סרט מצלמת הירי לא היה זמין לבדיקת ועדת החקירה, אבל במהלך התקיפות בוצעו צילומים על "ליברטי" עצמה. תמונות אלה היו זמינות לוועדה ונכללו בתיעוד הרשמי. התמונות מראות את המטוסים התוקפים וגם את הטרפדות התוקפות.⁷ צילומים אלה, כשלעצמם, קובעים מה שמראה סרט מצלמת הירי: עשן מתמר אנכית למעלה מהאוניה, כלומר שכמעט לא היתה רוח יחסית.⁸

אם נניח, לצורך הדיון, שתנאי האור והרוח היו נוחים, והטייסים קרבו מספיק כדי לראות את הדגל לשנייה או שתיים; האם די היה בכך לזיהוי? אמריקנים מכירים את דגל ארה"ב, המורכב מפסים אופקיים אדומים ולבנים, עם קנטון כחול זרוע כוכבים. גם לדגל ליבריה יש פסים אופקיים אדומים ולבנים וקנטון כחול (כמו גם לדגל מלזיה). אין ספק, בכל רגע נתון במחצית האחרונה של המאה ה-20, הפליגו על פני הימים אוניות רבות יותר שהניפו דגלי ליבריה מאשר אוניות שהניפו דגלי ארה"ב, וזאת בשל הנוהג הנפוץ לרשום אוניות בליבריה. אף אונית מלחמה אמריקנית לא ביקרה בישראל מאז נובמבר 1963. טייסי חיל האוויר לא ראו לעתים קרובות את דגל ארה"ב מתנוסס על אוניית מלחמה בקרבת החוף, אם כי קרוב לוודאי שמרבית הישראלים מזהים דגל אמריקני בקלות. עם זאת, בין 1948 ו-1967, עגנו בנמלי ישראל הרבה יותר אוניות נושאות דגל ליבריה מאשר נושאות דגל ארה"ב.

זאת ועוד, דיני המלחמה של הוועד הבינלאומי של הצלב האדום מציינים, כי דגל אינו אמצעי אמין לזיהוי הלאום של אוניית מלחמה,⁹ שכן דיני הלוחמה הימית מתירים לאוניות מלחמה להניף דגל זר כ"הונאה מלחמתית".¹⁰

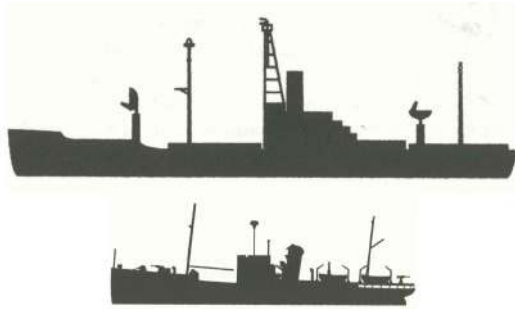
באחד הקרבות הימיים המפורסמים ביותר בתולדות הצי האמריקני, שהתנהל ב-23 בספטמבר 1779, השיט קפטן ג'ון פול ג'ונס את הפריגטה שלו, "בונהום רישאר", שהניפה דגל בריטי, לצד האוניה הבריטית "סרפיס". "[הקברניט הבריטי] פירסון קרא: 'איזו אוניה זו?' פול ג'ונס, שרצה להיכנס לפעולה בטווח קצר, הניף את דגל בריטניה... [סרפיס] קראה שוב, 'ענה מייד, או שאצטרך לירות בך.' ג'ונס הוריד את הדגל הבריטי שלו, הורה להניף נס אמריקני גדול עם פסים לבנים, אדומים וכחולים, ונתן את ההוראה לירות את מטח הצד הימני שלו."¹¹

במלחמת העולם השנייה הניף קפיטן הנס לנגדורף, מפקד אונית המערכה זוטא הגרמנית "גרף שפיי", דגל צרפת כשהתקרב למטרות שלו לפני תקיפתו.

עכשיו נקט לנגדורף טכניקה חדשה. הוא שט היישר אל קורבנותיו, מסיק נכון כי במבט חרטום לא יזהו אותו כגרמני וקרוב לוודאי יחשבו אותו לצרפתי. לפעמים הוא הניף את דגל צרפת, והחליף אותו ברגע האחרון בדגל צלב הקרס.¹² צוות "גרף שפיי" רץ לעמדות קרב, מצפה לריגוש הראשון זה למעלה משלושה שבועות. שוב הונף דגל שלושת הצבעים הצרפתי, ותותחי ה-5.9 אינץ' נטענו.¹³

מובן, אם כן, כי בחוגים צבאיים מקצועיים זיהוי אונית מלחמה באמצעות דגלה לא נחשב מעשי או מוחלט.

גודל אוניה על פני המים לא עוזר רבות לזיהויה ממושב המטוס. במאי 1941 רדפו הבריטים אחר אוניית המערכה הגרמנית "ביסמרק". הסיירת הבריטית אה"ם "שפילד" נמצאה כמה מיילים מאחורי "ביסמרק". נושאת המטוסים הבריטית אה"ם "ארק רויאל" הזניקה את מפציצי הטורפדו שלה מדגם סורדפיש. הם צללו דרך העננים ושיגרו את הטורפדות שלהם נגד "שפילד", אוניה שהדחי שלה קצת מתחת לחמישית מזה של "ביסמרק".¹⁴ למזלה של "שפילד", מרעומי הטורפדות היו פגומים, והם התפוצצו עם נחיתתם במים. טייסי הצי המלכותי לא התחשבו בכך שאורך "ביסמרק" היה כ-240 מטר, עם דחי של כ-42,000 טון, בעוד שאורך "שפילד" היה 180 מטר (פחות מ-73 אחוזים מזה של "ביסמרק") עם דחי של 9,000 טון בלבד - כחמישית משל "ביסמרק".¹⁵ אורכה של "אל-קוציר" היה 84 מטר לעומת 140 מטר של "ליברטי" (כ-60 אחוז) והדחי שלה 2,641 טון, פחות מרבע מדחי של 10,680 טון של "ליברטי".¹⁶ מהאוויר, ללא נקודת התייחסות, קשה מאוד לאמוד גובה או מרחק, או אורך ודחי של אוניה.



צלליות "ליברטי" ו"אל קוציר" בקנה מידה זהה

צופה לא יכול להיות בטוח אם אוניה קטנה וקרובה אליו, או גדולה ורחוקה יותר. מעניין, בכל זאת, להשוות את צלליות "ליברטי" ו"אל קוציר" - לכל אחת היה תורן מלפנים ותורן מאחור, מבנה עילי במרכז וארובה אחת. דוח CIA הסיק, שטייס נלהב היה יכול לטעות על נקלה בזיהוי בין השתיים. מעניין עוד יותר להשוות את צלליות "ביסמרק" ו"שפילד". ל"ביסמרק" היו שני תרנים של מוט יחיד, בעוד של"שפילד" היו שני תרני תלת-רגל. ל"ביסמרק" היתה ארובה אחת בהשוואה לשתיים ב"שפילד".

הטייסים הישראלים וצוותי הטרפדות מעולם לא ראו קודם לכן את "ליברטי" או את "אל קוציר", בעוד שטייסי "ארק רויאל" תודרכו ביסודיות על מטרם, "ביסמרק", ושטו בלוויית "שפילד" זה שבועות.

הטייסים של צי ארה"ב אומנו לדווח על תנועת אוניות לפי תצורת החרטום, מספר התרנים, מספר הארובות ומיקומן, ומיקום ותיאור המבנה העילי. לעתים רחוקות ציפו מהם לזהות אוניה לפי שם או אפילו לפי סוג. קצין של חיל האוויר הישראלי אמר למחבר ספר זה, כי לחיל הים היו "שני סוגים של ספינות - דבורים גדולים ודבורים קטנים". למעשה, היו לחיל הים 6 סוגים של ספינות טילים גדולות מדגם סער ושני סוגים של סירות סיור קטנות מדגם דבור. טייס רגיל בחיל האוויר לא אומן היטב בזיהוי אוניות בים.

ב-4 ביוני 1967, טס מפקד כוח החירום של האו"ם, גנרל אינדאר ג'יט ריקיה מצבא הודו, במטוסו האישי מקהיר לאל עריש. ריקיה זוכר, כי כשחלף על פני פורט סעיד,

מפקד המטוס, שנראה נרגש ביותר, בא אלי, הורה על כמה אוניות בים, ואמר "צי שישי! הם רק כמה מייל מעבר לפורט סעיד". הוא התכוון לצי השישי של ארה"ב המוצב באזור הים התיכון.

ערכנו כמה הקפות, תוך איבוד גובה אט-אט. כל שראיתי מבעד למשקפת היה כמה מיכליות, בעוד שמפקד המטוס התעקש שראה נושאת מטוסים. לקחו אותי לקוקפיט לתצפית טובה יותר, שם היה טייס המשנה נרגש ביותר.... צעק "צי שישי! צי שישי!.... אבל כל שראית היו מיכליות נפט שטות בכיוון הקצה הצפוני של תעלת סואץ.... נדהמתי מחוסר

יכולת צוות האוויר של המטוס - קרוב לודאי, שכולם שרתו בזמן זה או אחר בחיל האוויר המצרי - להבדיל בין נושאת מטוסים בת קרוב ל-50,000 טון ובין מכליות, שאף אחת מהן לא היתה מעבר ל-10,000 טון.¹⁷

ההשוואה של גרל ריקיה בין מכליות בנות 10,000 טון לנושאות מטוסים של "50,000 טון" דומה ליחס בין "ביסמרק" ו"שפילד". דחי "ביסמרק" היה מעל פי 5 מזה של "שפילד". דחי נושאות המטוסים "אמריקה", בת 61,174 טון, ו"סרטוגה", 59,098 טון, היה גדול פי 6 מדחי המכליות בנות 10,000 טון. המכליות נצפו ממטוס שהיה לו פנאי לבצע "כמה הקפות, תוך איבוד גובה אט-אט" ללא לחצי מלחמה.

יש אומרים, כי בתנאי מתח ולחץ במלחמה, אתה מוצא מה שאתה רוצה למצוא. רצונך למצוא מסתנני אויב? תמצא אותם; רצונך למצוא צוללת אויב? תמצא אותה; רצונך למצוא אוניית אויב? תמצא גם אותה. במלחמת האזרחים האמריקנית, ב-2 במאי 1869, רצו חיילי הדרום למצוא מסתננים "ניקים". הם מצאו אותם וכתוצאה מכך, איבד צבא הדרום את אחד הגנרלים המוכשרים והמפורסמים ביותר שלו - "סטנוול [קיר אבן]" ג'קסון, שמת לאחר שחייליו-שלו חשבו שהוא אויב ופצעו אותו אנושות כשחזר מסויר. באירוע דומה במלחמת העצמאות הישראלית, ירה זקיף ישראלי, שציפה לראות מסתנן ערבי, באלוף מיקי מרכוס והרגו. הוא הניח בטעות, שהמתנדב האמריקני הוא מסתנן אויב. (מרכוס, בוגר האקדמיה הצבאית בווסט פוינט, הצטרף ב-1948 להגנה ופיקד על הכוחות הישראליים שנלחמו על ירושלים).

על פי ג'פרי ריגן בספרו *Blue on Blue: A History of Friendly Fire* (כחול על כחול: תולדות אש ידידותית), "הדוגמה הבולטת ביותר של 'רצח חבר' בהיסטוריה הימית התרחשה ב-1905 במלחמת רוסיה-יפן, כשהאדמירל הרוסי זינובי רוז'סטבנסקי זיהה קבוצת מכמורתנים בריטיים בני 100 טון, שדגו ליד שרטון דוגר בים הצפוני, כצי של סירות טורפדו יפניות ותקף אותם.¹⁸ רק הירי הלא מדויק של תותחני הצי הרוסי צמצם את ממדי הטרגדיה.

ב-15 באוקטובר 1918 חיפשה "סימריק", אונית-Q [אונית סוחר חמושה, מוסווית כבלתי-חמושה] בריטית, אחר צוללת גרמנית, אך במקום זאת, הטביעה את הצוללת הבריטית J-6. "סימריק" הבחינה בדגל רפוי מונף על מוט הדגל של הצוללת, אבל לא התייחסה אליו. התברר כי הם כבר הוטעו על ידי דגלים מזויפים בעבר. ריגן מוסיף ומספר ב"כחול על כחול", כי במלחמת העולם הראשונה זיהו צוללות בריטיות 3 פעמים אוניות בריטיות כגרמניות וניסו לטרפד אותן,¹⁹ ו"לעומת זאת, 3 סיירות בריטיות ניסו לנגח צוללות בריטיות, כאשר חשבו שהן צוללות גרמניות."²⁰

זיהוי שגוי של אוניה בידי טייסים אינו תופעה חדשה. ב-22 בפברואר 1940 הטביע מפציץ גרמני יחיד 2 משחתות גרמניות. 578 איש נספו.²¹ "לברכט מסה" נפגעה מ-2 פצצות, נשברה לשניים, וטבעה. ב-1974 הטביעו מטוסי פנטום F-4 טורקיים משחתת שלהם ליד קפריסין - היתה זו המשחתת האמריקנית לשעבר "פלטשר" (DD 445).

במבצע סיני ב-1956, כאשר מבנה של 4 מטוסי מיסטר ישראליים, בפיקוד דני שפירא,²² סיים יעפי הפצצה, הבחינו הטייסים במשחתת מצרית מדגם Z במפרץ אילת.²³ הם תקפו מיד את האוניה וגרמו לה נזק קל. עד מהרה התברר, כי המשחתת המצרית כביכול היתה המשחתת הבריטית "קריין" שנעה מעבר לנקודה שבה הודיע הצי המלכותי לישראל כי היא תפעל.²⁴ קרב הטנקים הגדול ביותר במבצע סיני התרחש באבו-עגילה, שם פלוגת טנקים מגדוד 82 של חטיבה 7 פתחה באש על פלוגת טנקים של חטיבה 37 והסבה לה אבידות כבדות.²⁵

ארצות הברית וישראל התנסו כל אחת ב"רצח חבר" בכל אחת ממלחמותיהן.

המיתוס של "צה"ל הבלתי מנוצח" והחף מכשלים נופץ על ידי מחקר שהראה כי צה"ל הוא כוח לחימה מעולה אבל לא בלתי מנוצח ולא חף מכשלים. הישראליים אכן טועים. ב-5 ביוני 1967 הפציץ חיל האוויר טור של טנקי שרמן בקרב על ירושלים. ב-8 ביוני, הפציץ חיל האוויר וצלב בכוחות ישראלים רק שעות ספורות לפני ההתקפה על "ליברטי". כמה ימים לפני כן, הרגו כוחות ישראלים בסיני, בטעות, כמה חיילי או"ם הודים וברזילאים.

אדמירל ג'ון ס. מקקיי הובן, המפקד העליון של כוחות צי ארה"ב באירופה, אישר את דוח ועדת החקירה של הצי בראשות אדמירל קיד בתוספת הערה: "ההתקפה [על 'ליברטי'] היתה למעשה משגה" (ראו פרק 12). הוא ידע מניסיונו האישי, כי דגל מונף מעל ספינת שטח מאפשר זיהוי מוגבל מאוד, ומכאן הגנה חלשה בפני תקיפה ידידותית מהאוויר. במלחמת העולם השנייה פיקד מקקיי על הצוללת "גאנל" (SS 253), כאשר ביצעה משימה סודית לכוון את צי הפלישה האמריקני לעבר חופי מרוקו. כשהושלמה משימתו, קיבל מקקיי פקודה להפליג מאתר הפלישה מעל פני הים תוך הנפת דגל אמריקני מואר בזרקור. הוא נהג כפי שהצטווה - והותקף וניצלף על ידי מטוס וורהוק P-40.²⁶

דוגמה נוספת, עכשווית ומכאיבה יותר, ממחישה את הקושי שבזיהוי ברור של האויב בתנאי לחץ. ב-14 באפריל 1995, בצפון עיראק, ביום בהיר, לאור היום ובתנאי ראות בלתי מוגבלת, הפילו מטוסי F-15 של חיל האוויר האמריקני 2 מסוקי בלקהוק אמריקניים, כל אחד מהם צבוע באורח בולט בשישה דגלים אמריקניים. שום לחימה של ממש לא התנהלה בזירה באותה עת. אדרנלין לא זרם. למסוקים לא היתה כמעט יכולת התקפית, והם לא היוו איום על כוחות הקואליציה באזור. יתר על כן, המטוסים היו מצוידים במכשיר זע"ת (זהו עמית-טורף - IFF) ונמצאו תחת בקרת מטוס אתראה ובקרה אווירית (AWACS) עם מכ"מ וציוד מעקב אלקטרוני מן המתקדמים ביותר.

- ב-10 ביוני 1982, במלחמת לבנון הראשונה, התרחש אירוע אש כוחותינו החמור ביותר בתולדות צה"ל. מטוסי פנטום של חיל האוויר תקפו שיירה שהורכבה מגדוד 572 של חטיבת שריון 943 ומגדוד נח"ל 931, שחשבה לכוח סורי. בתקיפה זו נהרגו 24 חיילים; 108 נפצעו.
- ב-1991, במלחמת המפרץ, השתוו האבדות הבריטיות מאש כוחות אמריקניים לאבדותיהם מאש עיראקית.
- ב-2002 באפגניסטן, הטיל חיל האוויר האמריקני פצצה מונחית-לייזר של 230 ק"ג שהרגה 4 קנדים ופצעה 8 מהם.
- מאוחר יותר באפגניסטן, נהרג כוכב ליגת הכדורגל הלאומית NFL פט טילמן בידי אנשי יחידתו הצבאית.
- ביום הראשון של מלחמת עיראק, הפילו כוחות ארצות הברית ביריות מטוס בריטי, וכעבור שבוע הפילו מטוס של צי ארה"ב.
- ב-7 במאי 1999 הפציצו מטוסים אמריקניים בטעות את השגרירות הסינית בבלגרד בירת יוגוסלביה; עד היום הזה מסרבים הסינים לקבל את ההסבר כי ההפצצה בוצעה בשוגג.

במבצעים צבאיים, חובה להקדיש תשומת לב לפרטים. הזנחות פרט קטן ביותר, או חוסר תשומת לב, עלולים לגרום שיבושים, חוסר יעילות, כישלון ואפילו אסון. בפרשת "ליברטי" נעשו הרבה שגיאות קטנות בשני הצדדים. כל אחת מהן, אילו לא קרתה, יכלה לנתק את שרשרת האירועים שהוליכו לטרגדיה. מן התבונה לעדכן כוחות ידידותיים בתנועות של יחידות ופרישתם.

ראוי לזכור, כי נציג ארצות הברית הצהיר במועצת הביטחון של האו"ם, כי שום אונייה אמריקנית לא נמצאה בטווח 100 מייל מאזור הלחימה. הצהרה זאת לא הוסיפה דבר לביטחונה של "ליברטי". ב-1943 הוטבעה אוניית מטען אמריקנית על ידי טרפדת אמריקנית, שמפקדה הסתמך על הודעות, כי אין ספינות ידידותיות באזור.²⁷ בפלישת בעלות הברית לסיציליה ביולי 1943, כוח אמפיבי של ארה"ב, שהופצץ בלילה בידי מטוסים גרמניים, פתח באש על מטוסים אמריקניים נושאי צנחנים שטסו מעליו, והפיל 23 מהם. 60 אנשי צוות אוויר וכ-40 צנחנים נהרגו. אל"ם תומס קרופ, הנספח הימי בשגרירות ארה"ב בתל אביב בשנים 1989-1990, נשאל לדעתו האם ההתקפה על "ליברטי" בוצעה בטעות.²⁸ הוא השיב: "הפעם היחידה בקריירה הימית שלי, שבה נפצעתי, היתה ב-16 באפריל 1972 כששירתי על סיפון המשחתת "וורדן" (DLG 18) ליד וייטנאם. וורדן הותקפה על ידי מטוסי פנטום F-4 של חיל האוויר האמריקני."²⁹

תקרית "ליברטי" היא דוגמה קלאסית לתוצאות הנוראות שעלולות להתחולל כאשר כוחות ידידותיים לא מצליחים לוודא כי חברים מיוזעים בתנועותיהם. באורח טיפוס, אנשי מודיעין חרדים לביטחון משימותיהם.

הכלל הוא שביטחון מבוסס על "צורך לדעת". הוכח, כי הסוכנות לביטחון לאומי לא יידעה את שגרירות ארה"ב בתל אביב, שלא לדבר על יידוע גורם ישראלי כלשהו, על הפעולות המתוכננות של "ליברטי" בקרבת אזור הלחימה. להפך, כפי שצוין לעיל, ממשלת ארה"ב הודיעה רשמית כי אין באזור אוניות אמריקניות. אילו עדכן NSA את צה"ל על מסע "ליברטי" לאורך חופי סיני, קרוב לוודאי שתקרית "ליברטי" לא היתה מתרחשת.

סא"ל (מיל") דני גרוסמן מחיל האוויר שלח למחבר ספר זה את המסר הבא בדואר אלקטרוני:

ידוע לי היטב, ממגעי עם משפחות שכולות של חיילים שנהרגו בקרב מאש ידידותית, שזהו מצב שבו שום הסבר לא יכול לספק. דבר אחד הוא לאבד יקר שנפל בקרב על הגנת מולדתו וחבריו. משפחות ושורדים למדו להתמודד עם זה. קשה הרבה יותר להשלים עם המחשבה כי יקירם נפל בניסיון שבהחלט ניתן למנוע. ניסיונו בלבנון וניסיון ארה"ב במלחמת המפרץ הראו כי הורים ושורדים [של אש ידידותית] רבים לא מוצאים מנוח עד שהם חשים כי מישהו נתן את הדין על אובדנם. ייתכן כי העובדות לא יספקו שורדים רבים, אבל יש להציגן על מנת לעזור לאלה המסוגלים לבסוף להשלים עם המציאות המכאיבה כל כך.³⁰

1 Charles R. Shrader, *Amicide: The Problem of Friendly Fire in Modern War* (Fort Leavenworth, Kans.: U.S. Army Command and General Staff College, 1982).

2 James Ennes Jr., *Assault on the "Liberty"*, (New York: Random House, 1979), 51, 52.

3 שם, 51.

4 מובאות מנספח 3 המצורף למכתב מד"ר מרווין אי. נוביקי מ-3 במרס 2000 אל ג'יימס במפורד, ושינגטון הבירה. נוביקי סיפק עותק למחבר ספר זה בדוא"ל ב-28 באפריל 2001.

5 להלן נוסחת חדות הראיה, שניתן להשתמש בה לידוא מסקנות המרחקים המשמשים במחקר זה:

אדם שדרגת ראייתו 6/6 יכול להבחין בין מטרות חזותיות בהפרדה זוויתית של לפחות דקת קשת אחת (1/60 של מעלה, 0.0002908 רדיאנים). אם המטרות קרובות יותר מדקת קשת אחת, לא ניתן להבחין ביניהן.

אם נמתח 2 קווים מעין המתבונן אל 2 קצות המטרה, נקבל משולש שווה שוקיים שבסיסו המטרה וקודקודו ליד עין המתבונן.

הנוסחה היא $r = s / \alpha$ (s הוא רוחב המטרה, r הוא המרחק בין עין המתבונן והמטרה, α זווית הראש של המשולש ברדיאנים). כך, כאשר המטרה היא דגל ארה"ב בגודל 5 X 8 רגל (2.438 X 1.524 מטרים), המרחק המזערי (במטרים) שבו ניתן להבחין בו הוא: $r = 1.524 / 0.0002908 = 5,241$. אין פירושו של דבר, שמרחק 5,241 מטר ניתן לזהות את הדגל, אלא רק שהוא יראה כנקודה נפרדת המציינת שנמצא שם משהו, שלא בהכרח מזהה כדגל.

בדגל ארה"ב בגודל 5 X 8 רגל רוחב הפסים הוא 11.72 ס"מ. גבול ההבחנה במאפיין זה של הדגל האמריקני הוא לפיכך 403 מטרים ($40302 = 11.72 / 0.0002908$). בדומה, גבול ההבחנה בפסים של דגל ארה"ב שגודלו 7 X 13 רגל הוא 564 מטר.

חישובים אלה יפים למטרות סטטיות. תנועה של המטרה או של הצופה תקטין טווחים אלה.

למטוס שמהירותו 500 קשר, בתנאים אופטימליים, יהיו כ-3 שניות להבחין בדגל ולזהותו לפני שיגיע אליו.

6 דוח ועדת החקירה של צי ארה"ב, ממצא מס' 2. ראו גם מסר ממפקד הכוחות הימיים של ארה"ב באירופה, אדמירל מקקיין, אל שר הצי, 142148Z יוני 67.

7 ג'וזף לנטיני, איש צוות "ליברטי", סבור שגם צלם האוניה צילם תמונות. התמונות צולמו על סיפון האוניה במהלך התקיפות והן חלק מהתיעוד של ועדת החקירה של צי ארה"ב, שם העיד סא"ל מקגונגל כי צילם תמונות במצלמת האוניה, וכי תמונות אחרות צולמו בידי אחרים. התמונות בתרשומות ועדת החקירה לא מזהות לפי צלם.

8 ועדת החקירה של צי ארה"ב, מוצג 9.

9 Frederick D. Mullenin, *Handbook of the Law of War for Armed Forces* (Geneva: International Committee of the Red Cross, 1987), 96.

- Department of The Navy, Office of the Chief of Naval Operations, *The Commander's Handbook in the Law of Naval Operations*, NWP 9 (Washington, D.C.: Naval Warfare Publications, 1989), 12-1. 10
- .Samuel Eliot Morrison, *John Paul Jones: A Sailor's Biography* (Boston: Little, Brown, 1959), 229. 11
- .David Howarth, *Famous Sea Battles* (London: Artus, 1981), 131. 12
- .Dudley Pope, *The Battle of the River Plate* (New York: Avon Books, 1956), 71. 13
- Graham Rys-Jones, *The Loss of the "Bismarck": An Avoidable Disaster* (Annapolis, Md.: Naval Institute Press, 1999), 182-85. 14
ראו גם הצי הבריטי. Oliver Warner, *Great Sea Battles* (New York: Exeter Books, 1981), 272-281 and Geoffrey Regan, *Blue on Blue: A History of Friendly Fire* (New York: Avon Books, 1995), 219.
- אורכה הכולל של "ביסמרק" היה 250.5 מטר, ובקו המים 241.55 מטר. 15
- הדחי הבסיסי של "ליברטי" היה 7,190 טון. עם מטען מלא של דלק ואספקה היא דחתה עד 10,680 טון. 16
- Indar Jit Rikhye, *The Sinai Blunder: Withdrawal of the United Nations Emergency Force Leading to the Six-Day War of June 1967* (London: Frank Cass, 1980), 96,97. 17
- .Regan, *Blue on Blue*. התקרית נודעה מאז כתקרית דוגר בנק; ראו 202-207. 18
- שם, 207-208. 19
- שם, 209. 20
- שם, 215-18. 21
- דני שפירא היה אחד הטייסים הראשונים בחיל האוויר. הוא נעשה טייס ניסוי ראשי של חיל האוויר וטס כטייס קרבי בכל מלחמות ישראל עד פרישתו ב-1992. הוא נשלח למפעל דאסו בצרפת, שם עסק בפיתוח מטוס קרב חדש של דאסו ונודע כאבי מיראז' 3C. הוא הטיס אישית מצרפת לישראל חמישים-ושלושה מבין שבעים-ושישה המיראז'ים 3C שרכשה ישראל. הוא היה האדם התשיעי בצרפת ששבר את מהירות הקול, וכן היה הטייס המערבי הראשון שהטיס מיג-21. אחר שבחן אותו בשביל חיל האוויר ב-1996, המיג-21 הועבר לחיל האוויר האמריקני (המטוס הוחזר לישראל שנים רבות אחר כך והוא מוצג במוזיאון חיל האוויר בחצרים). ב-1995 התקבל שפירא לאגודה הבינלאומית של טייסי ניסוי בטקס במלון בברלין בהוליווד. ב-1997 עדיין הטיס טיסות ראווה בסלון האווירי בפריס. למחבר ספר זה היתה זכות לטוס עמו פעמים רבות, לרבות טיסה לאתר תקרית ליברטי. 22
- חיל הים המצרי ב-1956 הורכב ממשחתות מדגמי Z והאנט תוצרת בריטניה. לפני 1967 רכשו המצרים משחתות סובייטיות מדגם סקורי. 23
- ראיון של מחבר ספר זה עם דני שפירא, בבסיס חיל האוויר בחצרים. שפירא היה אחד מארבעת בוגרי המחזור הראשון של קורס טיס בחיל האוויר. בין חבריו לקורס היה מרדכי הוד (מפקד חיל האוויר במלחמת ששת הימים). 24
- ראו גם Joseph F. Bouchard, "Accidents and Crises: *Panay, Liberty, and Stark*," *Naval War College Review*, Autumn 1988, 87-102. Martin van Creveld, *The Sword and the Olive: A Critical History of the Israeli Defense Force* (New York: Public Affairs, 1986), 150. ון קרפלד מצטט את המקור שלו - יצחק שטייגמן, "מעצמאות לקדש: חיל האוויר בשנים 1956-1948", הוצאת משרד הביטחון, 1990, 82-281.
- George M. Gawrych, *Key to the Sinai: The Battles for Abu Ageila in the 1956 and 1967 Arab-Israeli Wars* (Fort Leavenworth, Kans.: U.S. Army Command and General Staff College, 1990). 25
- .John McCain and Mark Salter, *Faith of My Fathers* (New York: Random House, 1999), 79, 80. 26
- .Regan, *Blue on Blue*, 219. 27
- ראיון של מחבר ספר זה עם סא"ל טום קרופ בשגרירות ארה"ב בתל אביב, 16 באוגוסט 1989. 28
- ראיון עם קרופ. 29
- לדוגמה נוספת של מחשבות כאלה שהביע דני גרוסמן, ראו את המשדר "אש ידידותית" של תוכנית 20/20 של חדשות ABC, ששודר ב-14 ביולי 1995, המתאר את סבל הוריו של רב"ט לאנס פילדר, שנהרג ב-27 בפברואר 1991 מ"אש כוחותינו" אמריקנית במלחמת המפרץ ב-1991. 30