

פרק 21 – ניתוח סופי

מן הסיפור הטרגי של "ליברטי" אפשר וצריך להפיק לקחים חשובים רבים. אחד החשובים בהם הוא שמפקדים בשטח צריכים לדעת מה הם עושים ומדוע. סביר שרמת התדריך שיקבל משתתף במבצע צבאי תקבע את טיב שיקול הדעת שיפעיל לאור אירועים בלתי צפויים ושינויים במצב או בנסיבות. לא כל ימאי על "ליברטי" היה צריך לדעת את פרטי משימתה, אבל אין ספק כי מפקד האוניה היה צריך לקבל תדריך מקיף על מטרת משימתו. מאחר שהאירועים השפיעו על מטרת המשימה, לא נותרה ל"ליברטי" סיבה להישאר בנתיב הסכנה. אילו ידע סא"ל מקגונגל על מטרת משימתו, ייתכן שהיה מרחיק אותה ממקום של סכנה פוטנציאלית. ברור כי היתה לו סמכות מובנית לכך, ואין ספק שראשי המטות המשולבים אישרו את סמכותו להפעיל שיקול דעת מכוח פקודות ששוגרו ב-7 ביוני: "1. לאור מצב נוכחי מזרח הים התיכון, התייחס לאזור פעולה שנקבע כהנחיה בלבד, שעשוי להשתנות בהתאם לתנאים המקומיים."¹

משלוח יחידות צבאיות שלא חומשו כיאות לתוך אזורים הנשלטים בידי כוחות ידידותיים או עוינים, או בקרבם, כשמלחמה רבתי מתחוללת, הוא עניין מסוכן לכל הפחות. כיום אין זה שקול או הכרחי לאסוף מודיעין אלקטרוני בדרך זו. עם פיתוחה של טכנולוגיה לוויינית מודרנית, התחוור ל-NSA כי לוויינים הם דרך יעילה ובטוחה הרבה יותר לאיסוף המודא"ל שליברטי ואחיותיה תוכננו לאסוף.

ב-23 בינואר 1968, פחות משנה לאחר אסון "ליברטי", איבד צי ארה"ב אוניית מודא"ל נוספת – יו.ס.אס. "פואבלו". על כריכת ספרו של טרבור ארמבריסטר על פרשת "פואבלו" מתנוססת ההתייחסות המצמררת הבאה על היסטוריה החוזרת-על-עצמה: "בירוקרטיה ימית בעלת זיקה קרבית שולחת אוניית מודיעין לא הולמת, בפקוד קצין שלא תודרך כיאות, למשימה מבולבלת במים מסוכנים."² בעקבות אסון "ליברטי", אובדן "פואבלו" בים יפן והפלת מטוס סיוור EC-121 של צי ארה"ב בידי קוריאה הצפונית מעל ים יפן ב-15 באפריל 1969, הוצאו אוניות המודא"ל משרות. מאז נאספו אותם נתונים - ואף טובים יותר - בידי לוויינים, ללא אובדן חיי אדם.³

לקח נוסף, שאינו חדש, חשוב עוד יותר. בכל הכרוך במדיניות לאומית, עדיפים אמת וגילוי לב. הטעיית הציבור בהודעות שקריות לעיתונות (כפי שעשה משרד ההגנה האמריקני ב-14 באפריל 1969) והסתרת העובדות מכוח הגדרתן כמסווגות (כפי שעשו ארצות הברית וישראל במשך עשר שנים לגבי תקרית "ליברטי") רק מתדלקת תיאוריות קונספירציה וסיפורי בדים. העובדות הפשוטות בפרשת אסון "ליברטי", שהיו עלולות להביך גורמים שונים, נותרו מסווגות, ובינתיים צמחה ספרות ענפה של הסברי קונספירציה שנעו בין המעניין לביזארי. הממשלות לא הפיקו כל תועלת של ממש ממדיניות מניעת מידע. זאת ועוד, תדמית ארצות הברית ניזוקה עקב ההודעה השקרית הראשונית והכשל שבאי-חשיפת האמת במלואה אחר כך.

פרשת "ליברטי", שאירעה על רקע של מאבק מזוין ועלתה בחיי 34 אמריקנים מקבילה לפרשת "סטארק", שבה נהרגו 37; לתקרית "מאיאגואס", עם 44 הרוגים⁴ ולתקרית הבלק-הוק ב-14 באפריל 1994 מעל צפון עיראק, שבה נהרגו 22 איש. אולם שלא כבמקרה של "ליברטי", החקירות של תקריות אלה הושלמו כולן במהירות ובשקיפות, וייתכן, שמשום כך לא דבקה בהן הילה של מסתורין מתמשך כפי שאירע לתקרית "ליברטי" והן לא נעשו לפרשה פוליטית לוהטת כמוה. ייתכן שהמישגה הגדול ביותר שנעשה אחרי האירוע הן בידי ארצות הברית והן בידי ישראל היה ההימנעות מחשיפה פומבית ומהירה של תוכן מימצאי חקירותיהן הרשמיות הרבות במשך זמן כה רב.

בעקבות שחרור המידע בידי NSA ב-2 ביולי 2004 וב-6 ביוני 2007, ושחרור כרך 19 של "יחסי החוץ של ארצות הברית" בידי משרד החוץ, בוטל למעשה סיווג של כל המידע המשמעותי הידוע והזמין, אבל הסיפורים והתיאוריות של הספקנים וחסידיו תיאוריות קונספירציה זכו ביתרון התחלתי של 10 שנים. קל לקרוא מכתב

למערכת עיתון או מאמר בכתב עת ולגבש דעה מבלי לבחון ביסודיות את הפרטים הרבים של החקירות הרשמיות ששפכו אור רב יותר על הנושא. בנוסף, כאמור לעיל, לרבים מחסידי תיאוריות הקונספירציה מניעים משלהם, שלא תמיד עולים בקנה אחד עם העובדות כהווייתן, שלא לדבר על מחויבות לאמת. הגורם הישראלי משחק כאן תפקיד משלו, שהרי לארגונים מוסלמיים ולמדינות ערביות יש סיבות משלהן להוקיע את יחסי ארצות הברית-ישראל. הם יודעים את התשובה עוד לפני חקירת הסוגיה. הם מסננים את העובדות או מעוותים אותן לצורך אישוש מסקנתם שנקבעה מראש תוך התעלמות מהעובדות המקעקעות או מבטלות את טענתם.

מחקר זה החל כמסע חיפוש למציאת תשובה לשאלה: האם הישראלים תקפו ביוזעין ובמתכוון אוניה של צי ארה"ב? מחבר ספר זה לא קבע מראש את התשובה לפני תחילת מחקרו. המאמץ הראשוני החל בחיפוש אחר "האקדח המעשן". חיפוש זה העלה חרס. כאשר שאל מחבר ספר זה את אדמירל אייזק קיד, נשיא ועדת החקירה של צי ארה"ב, האם מצאה החקירה "אקדחים מעשנים" כלשהם, השיב: "לא מצאנו אפילו אקדח מים".

המאמץ המחקרי של מחבר ספר זה, שנמשך 27 שנה, מאמת לגמרי את ממצאי החקירות הרשמיות של ארה"ב וישראל ומסקנותיהן, והוא הדין במסקנות מרבית תוכניות הטלוויזיה שנעשו בנושא. העובדות ברורות עתה, ומסתכמות כלהלן: ב-24 במאי 1967, כאשר עגנה "ליברטי" בנמל אבידג'אן בחוף השנהב, היא קיבלה פקודות לנוע במהירות הטובה ביותר לנקודה בים התיכון ליד פורט סעיד במצרים. ליברטי הפליגה מיד והגיעה לבסיס צי ארה"ב ברוטה, ספרד, ב-12 ביוני 67; שם עברה תיקונים חפזים והעלתה על סיפונה כמה לשונאי רוסית וערבית לעבודה במדור NSA של האוניה. ב-2 ביוני 1967 היא הפליגה מרוטה לנקודת סיור שהוקצתה לה מול חוף חצי האי סיני. בסירה, שנקבע לפני שהחלה מלחמת 1967, נמצאה הנקודה הקרובה ביותר של "ליברטי" אל גבול ישראל (שלפני מלחמת ששת הימים) מעבר לטווח האזנה בתג"ם/תא"ג.⁵

בעוד "ליברטי" עושה דרכה לאזור הסיור שלה, התרחשו 3 אירועים משמעותיים. ראשית, ארצות הברית הודיעה בפומבי ב-6 ביוני במועצת הביטחון של האו"ם, כי אין לה מטוסים ונושאות מטוסים כלשהם בתחום מאות מייל ממצרים או מישראל.⁶ זו היתה הודעה מחוכמת, שכן היתה נכונה ליומה בלבד. אותו יום נמצאה "ליברטי" במרחק 2 ימי הפלגה מנקודה "אלפא".

שנית, מלחמת 1967 החלה ב-0745 ב-5 ביוני, ושלישית, ב-7 ביוני, בעיצומה של הלחימה, קבעה הסוכנות לביטחון לאומי של ארה"ב שאין זה בטוח ל"ליברטי" להימצא 14 מייל מחוף סיני, בלב אזור לחימה עיקרי, וביקשה כי יישלח לה מסר שירה לה לא להתקרב לנתיב הסיור המקורי שלה.⁷ למרות שלבסוף נשלחו 5 מסרים כאלה, אף לא אחד מהם הגיע אל "ליברטי" לפני התקיפות האוויריות והימיות הישראליות. כמה מהם לא הגיעו אליה כלל.

ב-8 ביוני 1967 הבחינו כוחות צה"ל באל עריש בהתפוצצויות סביב עמדותיהם ובאוניה אפורה באופק, והניחו נכונה כי מדובר באוניית מלחמה. מאחר שצה"ל שלט באוויר ובקרקע, הסיקו כוחותיו בטעות שהם מופגזים מהים והעבירו את העניין לחיל הים דרך מפקדת צה"ל בתל אביב.

עד ליום הרביעי של המלחמה השיגו כל זרועות צה"ל הישגים עיקריים מלבד חיל הים, שנלהב ליטול חלק בפעילות קרבית. מפקדת חיל הים היתה בחיפה, מבודדת פיזית ממפקדות הזרועות האחרות של צה"ל בתל אביב. כשנאמר לחיל הים כי אל עריש מופגזת מהים, הונחו כמה הנחות שגויות. ראשית, הונח שהאוניה המפגיזה את אל עריש היא משחתת, שכן לא היו לחילות הים הערביים סוגים אחרים של אוניות בעלות יכולת להפגזה חופית. שנית, ניתן להסיק שהאוניה המפגיזה יכולה לשוט במהירות 30 קשר, שכן זו בדרך כלל מהירות שמשחתות יכולות לפתח. שלישית, הונח שהמשחתת מצרית, שכן למצרים היו 6 משחתות ואילו לשום מדינה ערבית לוחמת אחרת לא היתה משחתת. ההנחה שהאוניה מול אל עריש היא משחתת קיבלה חיזוק נוסף מהחישוב השגוי של מהירות המטרה בידי קצין המי"ק של ספינת מפל"ג הטרפדות. חיזוק נוסף של הנחה זו נבע מכך שכיוון תנועת המטרה היה מערבה - בכיוון כללי אל הנמל המצרי פורט סעיד. כשחישוב המפל"ג שלא יוכל להדביק את המטרה, כי במהירותה המשווערת תספיק המשחתת המצרית להגיע לנמל מבטחים בפורט סעיד לפני שהוא יגיע אליה, ביקש סיוע אווירי. כל הבקי בריבבות בין חילות האוויר והים הישראליים יסכים, כי חיל הים לא היה מבקש מעולם סיוע אווירי אילו היה לו סיכוי קל שבקלים להדביק את המטרה בעצמו.

לאחר שתפסו המטוסים התוקפים כי אינם תוקפים אוניה ערבית, והוסגו, והטרפדות קרבו אל "ליברטי" העשנה והבוערת, היא עדיין הפליגה בכוחות עצמה, קרוב לוודאי במהירות מעל 5 קשר. ככל הנראה נתוחר אז שהאוניה אינה משחתת כפי ששוער לפני כן; היה לה גוף של אוניית סוחר, ולא היו לה צריחי תותחים האופייניים למשחתת. אבל כאשר פתחה "ליברטי" באש על הטרפדות, הנחת המפל"ג, שמדובר באויב ולא בעמית, היתה סבירה.

החלטת אל"ם איזי רהב לאשר את תקיפת הטרפדו היתה עניין של שיקול דעת, שדרך אגב, מפקד חיל הים, אלוף שלמה אראל לא הסכים עמה (לאחר מעשה). אבל היה סביר להניח, כי האוניה, שפתחה באש על הטרפדות, היתה אוניית אויב.

כל שנאמר לעיל מצטרף לראיות רלוונטיות התומכות בהסבר, שהתקיפה בוצעה מתוך הערכה שגויה שהמטרה היא אוניית אויב. העובדות אינן ניתנות לויכוח. אם מטילים ספק בהסבר ובהנחות, ומעדיפים להאמין כי ההנחות לא הונחו וכי ההסברים שקריים, אזי משקל הראיות אפסי – אין בנמצא כל ראיות. זה מוליך להנחה השנייה, שבה נקטה כל אחת מהחקירות הרשמיות – שאין ראיות כלשהן לכך שהתקיפה לא היתה מקרה של טעות בזיהוי.

אי אפשר לשחזר כיאות את ההיסטוריה במבט לאחור, לאחר שנודעו תוצאות פעולה. יש להרכיב את ההיסטוריה על ידי חזרה בזמן עם מבט קדימה אל מה שלא נודע עדיין לפני שהפעולה בוצעה. בדרך כלל, מה שברור במבט לאחור נסתר למדי במבט לפני. חיוני לבחון מה היה ידוע באותה עת ומה נלמד לאחר מעשה, ומתי הכל נלמד. שפיטת ההיסטוריה במבט לאחור מוליכה על פי רוב למסקנות החורגות מהקשרן ומעוותת את ההיסטוריה על פי עמדתו של ההיסטוריון מבצע השפיטה לגבי מה שהיה בעבר לפי מה שנודע לו אחר כך.

לאחר שקבע מחבר ספר זה, כי השאלה הראשונה של מחקרו היא "האם הישראלים ידעו?", ובהסתמך על הידע שלו וניסיונו כטייס בצי ארה"ב וכשופט פדרלי, הוא משוכנע כי יש ראיות משמעותיות אמינות, שהתקיפה הישראלית בוצעה כתוצאה של הנחה שגויה שהאוניה המותקפת הינה אוניית אויב. הוא מסכים עם העמדה השנייה של הדוחות הרשמיים, שלא נמצאו ראיות כלשהן שהתקיפה בוצעה על מטרה שהישראלים ידעו כאוניה אמריקנית. הטיעון שחוסר ראיות הוא "תירוץ עלוב לא למצוא את ישראל אשמה", הוא טיעון עלוב לשעצמו על פי מערכת המשפט האמריקנית, המתייחסת לנאשם כזכאי עד אשר מוכחת אשמתו.

לאחר למעלה מ-500 ראיונות שנערכו בישראל, בארצות הברית, בבריטניה ובמצרים עם אנשים שהיו קשורים להיבטים השונים של האירוע, לאחר סקירת מאות מאמרים וספרים ואלפי דפים של חקירות רשמיות, ולאחר איסוף ובחינה של קרוב ל-3,100 מסמכי מקור – הסיק מחבר ספר זה את המסקנות הבאות:

1. צוות "ליברטי", יחידת NSA ואזרחי NSA שעל סיפונה ראויים להוקרה על גבורתם והקרבתם.
2. עובדת היפגעותו של אדם ששירת על סיפון "ליברטי" בעת שהותקפה אינה מקנה לו מודעות ממשית על התמונה הרחבה של האירוע ולא מסמיכה אותו לנקוט עמדה שיפוטית ולהכריז הכרזות על יסוד השערות, עדות שמיעה, או הראוירי לב.
3. את התשובה הטובה ביותר לשאלה האם דגל ארה"ב שהונף על "ליברטי" היה פרוש, ומשום כך ניתן בקלות לצפייה בידי הטייסים הישראליים, יש לבקש בצילומי מצלמות הירי בעמוד 68 של ספר זה ובסרטי מצלמות הירי, שמחבר ספר זה בחן אישית. הסרט מראה עשן מיתמר הישר למעלה מהאוניה ברגע התקיפה. זה מקבל אימות נוסף מתמונה שצולמה על "ליברטי" בידי סא"ל מקגונגל (או צלם האוניה), בערך אותו זמן, המראה גם היא עשן עולה הישר למעלה. כל אלה מעידים שלא נשבה רוח, ומכאן שהדגל שבו דובר לא היה פרוש אלא מדולדל ברפיון למטה.
4. הישראלים היו פיקחים דיים כדי לדעת שאין כל תועלת בתקיפת אוניה של צי ארה"ב, גם אילו היתה לתקיפה יתרון טקטי מיידי – יתרון שלא היה.
5. לא היו מזימה או טיוח לגבי התקיפה. היא לא היתה מתוכננת. העובדה שהתקיפה היתה מושתת על טעות בזיהוי הוכרזה מיד על ידי ישראל והתקבלה על דעת ארצות הברית. למעלה מ-12 חקירות של ארצות הברית וישראל אישרו כי אין ראיה אמינה כלשהי שהתקיפה בוצעה נגד אוניה ידועה כאמריקנית, שלא לומר אוניה

הידועה לישראלים כיו.א.א.ס. "ליברטי" (GTR-5). יש ראיות אמינות למכביר כי התקיפה אכן היתה מקרה של טעות בזיהוי. מאז 1967 לא עלה בידי איש להציג פיסת ראיה של ממש המוכיחה אחרת.

6. תקרית "ליברטי" היתה רצופה טעויות מרות ומצערות לא מעטות, הן מצד ישראל והן מצד ארצות הברית. טעויות אלה התגלגלו ככדור שלג עד להבשלת הנסיבות לאסון. למרבה הכאב, אסון טרגי אכן התרחש, והאחריות בצד הישראלי נופלת בעיקר על חיל הים. חיל האוויר הישראלי השתתף בפעולה, אבל רק על פי בקשת חיל הים ועל סמך קביעתו שזוהתה מטרת אויב. כיוון שכך, חיל האוויר נושא באחריות משנית. הנלהבות של אנשי חיל הים להיכנס לפעולה קרבית סילקה את רשת הביטחון האחרונה שהיתה עשויה למנוע את האסון. קל להטיל אשמה כשאתה חם ויבש, כשאתה לא מעורב בלהט ובערפל של מלחמה רבתי, כשאינו יורה עליך או מוערך כעומד לעשות זאת, או בראיה לאחור. ממשלות ישראל וארצות הברית סיכמו את ההיבטים הדיפלומטיים של התקרית בחילופי מסרים דיפלומטיים ב-17 בדצמבר 1980, מבלי שאחת מהן תיטול אחריות.⁸

7. מחדלי ממשלות ישראל וארה"ב באי-חשיפה בפומבי פרטים רבים יותר על החקירות הרשמיות והימנעותן מכך במשך בין 10 עד 25 שנה לאחר התקרית הניחו במידה רבה למעילי עלילות למיניהם ולמשימיצנים בעלי מניעים שונים לצעוק: "טיוח!" ולהפריח השערות ותאוריות קונספירציה רבות, חלקן על גבול הביזארי. נמצאו גם מי שהרחיקו לכת עד כדי קביעה ש"ליברטי" שוגרה למזרח הים התיכון לרגל את ישראל בשביל הערבים, ולחילופין בשביל לרגל את הערבים בשביל ישראל. בשלב מאוחר יותר הופרחה השערה ש"ליברטי" נמצאה שם בשביל לנטר את המתקן הגרעיני הישראלי בדימונה,⁹ ועוד נטען ש"ליברטי" נמצאה שם כדי להאזין ולקבוע האם טייסים סובייטיים הטיסו מטוסים של חיל האוויר המצרי.¹⁰ לימים, 34 שנים אחרי התקרית, במכתב למחבר ספר זה מ-14 ביוני 2001 בתשובה לפנייה על יסוד תקנת חופש המידע, הודתה NSA כי "יו.א.א.ס. "ליברטי" הוצבה במשימת איסוף סיגנט ב-8 ביוני 1967". אם היה טיוח, הוא נועד להסתיר את סיבת שיגור "ליברטי" למזרח הים התיכון על ידי NSA, ולא היה קשור כלל לשאלה האם ידעו הישראלים שהם תוקפים אוניה של ארה"ב.

למיטב ידיעתו של מחבר ספר זה, הוסר הסיווג מכל המסמכים והדוחות המשמעותיים בפרשת "ליברטי", מלבד הצהרה מדויקת ומפורטת מדוע נשלחה "ליברטי" מלכתחילה למזרח הים התיכון.

אימרה נושנה של חיל הנחתים של ארה"ב עשויה להתאים כאן: "לעולם אל תייחס לזדון מה שאפשר להסביר בטיפשות." זיכרו את שנאמר בפרק קודם, שכאשר פגש מחבר ספר זה בראשונה את אלוף מרדכי (מוטי) הוד, מפקד חיל האוויר הישראלי במלחמת ששת הימים, שוחח הוד באי-רצון על תקרית "ליברטי". משפחות הנופלים ואנשי הצוות ששרדו, טען הוד, סבלו דיים ואין זה יאה לפתוח פצעים ישנים: "אם זה מנחם אותם במידה כלשהי להאמין שהתקיפה לא היתה מוטעית, אזי שיאימינו לזה."¹¹ אבל לאחר ששמע מפי מחבר ספר זה כמה מתיאוריות הקונספירציה, שינה הוד דעתו – הוא השתכנע כי הסיפורים השקריים, הכאיבו יותר מאשר ניחמו. לכל מי שמתנחם בתיאוריות קונספירציה, אומר מחבר ספר זה: "שיהיה כך." למרבה הצער, שורדי "ליברטי", משפחותיהם ומשפחות הנופלים סובלים מאכזריותם של גורמים המקדמים תיאוריות קונספירציה שונות למען מטרות פוליטיות, כלכליות או אישיות מבלי להתייחס לכאב ולסבל שהם ממשיכים ליצור. השוללים את ערך היחסים הידידותיים ושיתופי הפעולה האמריקניים-ישראליים הם שליבו ללא הרף את רוב תיאוריות הקונספירציה. מחרחרי סנסציות ניצלו זאת לקידום האינטרסים שלהם.

למי שמתעניין בעובדות כהויותן, ספר זה הוא פרי מאמץ כן לחקור ולתעד את כל מקורות המידע כדי לאפשר לשקול ולסכם בד בבד עם מסקנות החקירות הרשמיות. מידע דוקומנטרי נוסף נמצא באתר האינטרנט www.thelibertyincident.com. מחבר ספר זה, לאחר קרוב לשלושה עשורים של בחינת הנושא, מסכים עם סיכומים אלה.

מחבר ספר זה מקווה שהקוראים - אלא אם כן נקבעו דיעותיהם מראש - יסכימו עתה עמו, כי מצבור הראיות מלמד כי תקיפת "ליברטי" היתה מקרה טרגי של טעות בזיהוי ושל "אש כוחותינו." מדובר באסון שנבע משרשרת טעויות מרות שבוצעו בידי ארצות הברית וישראל – ותו לא.

1 מסר "שמור" מראשי המטות המשולבים אל מפקד כוחות ארה"ב באירופה (עותק לידיעה ל"ליברטי") 072230Z יוני 67.

2 Trevor Armbrister, *A Matter of Accountability: The True Story of the "Pueblo" Affair* (New York: Coward-McCann, 1970).

3 ארצות הברית ממשיכה להפעיל את מטוס EP-3E, מטוס מודא"ל טורבופרופ ארבע-מנועי שהחליף את EC-121 של הצי בסביבות 1971. קהילת ה-EP-3E טוענת שאיסוף המודיעין שלו הוא בזמן אמיתי ועולה על שיטות האיסוף בלויינים. למטוס יכולת לקיים תקשורת בזמן אמיתי ולשאת מכ"ם חיפוש-אוויר, שלכל הפחות יתריע על מטוסים מתקרבים. הוא פגיע לטילי קרקע-אוויר. מהירותו המרבית מתחת ל-400 קשר, מה שלא מאפשר לו לברוח ממטוסי קרב או אפילו לסטות מנתיבם, כפי שמעידה ההתנגשות האווירית בין מטוס ARIES EP-3E 2 של הצי ומטוס קרב סיני מדגם F-8 ב-1 באפריל 2001. באותה תקרית שרד כל הצוות האמריקני, אך הטייס הסיני, וונג ויי, נהרג. המטוס נחת באי היינן בסין. רק הצוות, NSA והסינים ידעו את היקף החשיפה של ציוד אלקטרוני מתוחכם בעל סיווג גבוה, שחלקו, כמשוער, היה דומה לציוד ההאזנה המסווג שבו השתמשה ליברטי.

4 ב-12 במאי 1975 נתפסה אוניית הסוחר האמריקנית "מיאגז" במים בינלאומיים ליד קמבודיה על ידי סירות תותחים של החמר רוז'. במבצע הצלה כושל, נהרגו 41 נחתים אמריקניים ו-50 נפצעו. הכישלון יוחס לחוסר מודיעין מדויק ולתקשורת לקויה. ראו: John F. Guilmartin Jr., *A Very Short War: The "Mayaguez" and the Battle of Koh Tang* (College Station: Texas A&M Press, 1995).

5 ייתכן, שהיו ל"ליברטי" משימות אחרות בתחומי תדר בינוני (תב"ם) או ת"ג אבל משימות אלה ככל הנראה היו יכולות להתבצע מקפריסין או טורקיה, או אפילו יוון. מחבר ספר זה עדיין משוכנע, שמשימתה העיקרית היתה בתחום תדרי תג"ם/תא"ג.

6 *UN Security Council Official Records, Twenty-second Year, 1348th Meeting: 6 June 1967, New York, 2.*

7 הסיבות הרשמיות הספציפיות לכך ש-NSA הגישה את הבקשה הראשונית לא ידועות. אבל ידוע (ראו דוח רוס) שראשי המטות המשולבים הבינו שאזור הפעולה המתוכנן של "ליברטי" ליד חופי סיני הציב אותה בניגוד מובהק להצהרות הפומביות של פקידי ממשל ארצות הברית בנוגע למיקום אוניות אמריקניות ביחס למלחמה.

8 מזכר דיפלומטי מ-17 בדצמבר 1980 משר החוץ של ארצות הברית אל שגריר ישראל אפרים עברון, המתייחס למזכר AO/315 מ-15 בדצמבר 1980.

9 במשך 15 השנים הראשונות אחרי תקרית "ליברטי" לא התפרסם שום איזכור לכך שמשימת האוניה היתה קשורה באופן כלשהו עם הכור הגרעיני בדימונה. רעיון זה הועלה בראשונה על ידי אנתוני פירסון במאמרו ב"פנטהאוז" ובספרו, *Conspiracy of Silence: The Attack on the USS "Liberty"* (London: Quartet Books, 1978), וילבור קריין אבלנד חזר על סיפור זה ב-1980 בספרו *Ropes of Sand: America's Failure in the Middle East* (New York: W. W. Norton, 1980). מעת לעת מאז 1980 פורסמו סיפורים שונים על משימת "ליברטי" כמעקב אחר דימונה על מנת לצפות בשיגור גרעיני ישראלי כלשהו ולדווח עליו. אין בנמצא עובדות כלשהן התומכות בסיפורים אלה.

10 Dale Andrade, "The Controversy Continues," *Retired Officer*, June 1999, 59. לאמיתו של דבר, באחרונה נחשף שחלק ממשימת האוניה היה לגלות האם המפציצים מתוצרת סובייטית של חיל האוויר המצרי פעלו תחת בקרה סובייטית והוטסו על ידי טייסים סובייטיים.

11 ראיון של מחבר ספר זה עם אלוף מרדכי הוד ב-11 בינואר 1990 בתל אביב. הוד נפטר ב-29 ביוני 2003.