

הצבר בשירות המדינה – סיור בעקבות עזר וייצמן



ס: דובר צה"ל.
שימוש תחת רשיון [Attribution-ShareAlike 3.0 Unported](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/).

מחוז: חיפה

כתיבה: חנוך כליל החורש

עיבוד ועריכה: זיוה בן ברוך, חדווה בן סיני ורונית בין

עריכה לשונית: אפרת חבה

"היית אבא של כולנו" (מדברי ההספד שנשאה בתו של עזר וייצמן בהלווייתו)

רעיון מרכזי

פרטי מסלול

חבל ארץ: העיר ירושלים

אורך המסלול: 4 ק"מ בערך

נקודת התחלה: גן סאקר

נקודת סיום: בית הנשיא

עונה מומלצת: כל השנה

מגבלות: אין

דרגת קושי: קל

נגישות: נגיש

ציוד נדרש: אין

אתרים בתשלום: אין

עזר וייצמן היה מייסד חיל האוויר הישראלי ומפקדו, אחיינו של נשיא המדינה הראשון – ד"ר חיים וייצמן. עזר וייצמן נולד בתל אביב וגדל בחיפה. בשנת 1942, הצטרף לחיל האוויר המלכותי של בריטניה ושירת כטייס קרב במלחמת העולם השנייה. במלחמת העצמאות, השתתף ברוב קרבות האוויר, ולאחריה התמנה למפקד טייסת הקרב הראשונה. בשנים 1958-1966, קודם לדרגת אלוף והיה מפקד חיל האוויר. בתפקידו זה, קידם את שילובן של מערכות לוחמה אלקטרונית בחיל האוויר ועיצב את אסטרטגיית החייל, וזו באה לידי הוכחה עצמה בהצלחה רבה במלחמת ששת הימים. במהלך המלחמה שימש ראש אג"ם. בשנת 1969 פרש מצה"ל, ולאחר שנים מספר הצטרף לליכוד והתמנה לשר התחבורה. בשנת 1977, עמד מאחורי מסע הבחירות שהעלה לשלטון את ממשלת הליכוד בראשות מנחם בגין. בשנים 1977-1980 כיהן כשר ביטחון והיה שותף פעיל בתהליך השלום בין ישראל למצרים. יצר מערכת יחסים קרובה עם

מנהיגים מצריים, ובפרט עם הנשיא סאדאת. על רקע חילוקי דעות ביחס לתהליך השלום, פרש מן הממשלה בשנת 1980, ולאחר ארבע שנים הקים את יחד, תנועה פוליטית עצמאית, והצטרף למפלגת העבודה. כיהן כשר לענייני ערבים וכשר המדע והטכנולוגיה. כנשיא, מיקד וייצמן את פעילותו ביחסים בין המגזרים השונים בישראל ובמערכת היחסים בין ישראל לשכנותיה הערביות. במהלך מבצע דין וחשבון נגד חיזבאללה בלבנון, שהה וייצמן במקלט לצד תושבי קריית שמונה וערך ביקורים רבים ומרגשים בבתיהן של משפחות שכולות. אישיותו החזקה, אופיו המיוחד והקשר הבלתי אמצעי עם הציבור מאפיינים את פעילותו כנשיא.

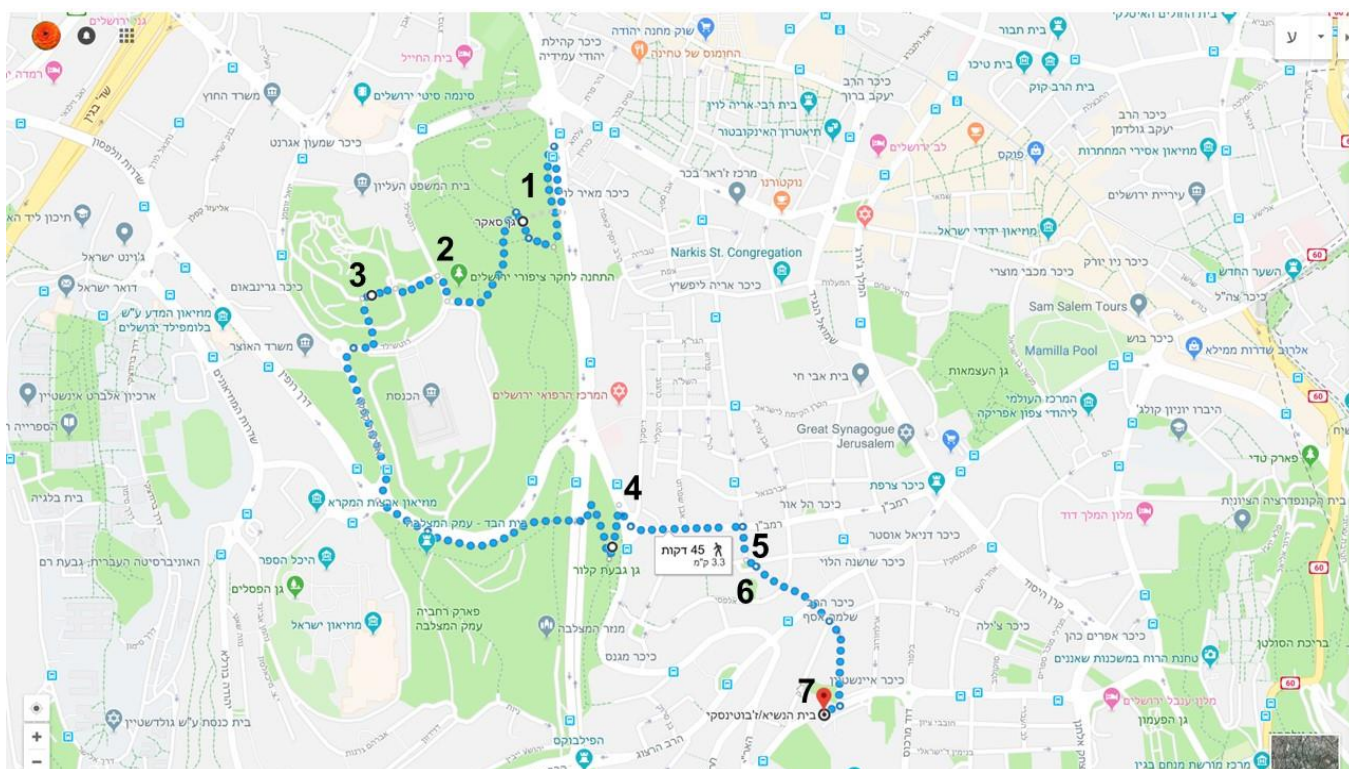
הסיוור בעקבות עזר וייצמן בירושלים יעבור בכמה תחנות הקשורות בחייו ובפועלו הציבורי בישראל כטייס וכנשיא ויבליט את אופיו המיוחד, את פעילותו הענפה ואת תרומתו לחברה ולמדינה בישראל.

תיאור המסלול

נצא מגן סאקר (1) מערבה ונעלה לרחוב רוטשילד דרך התחנה לטיבוע ציפורים. ברחוב רוטשילד נפנה ימינה, ובפנייה הראשונה אחר כך נפנה שמאלה ונמשיך לעלות עוד קצת עד שנגיע לגן הוורדים שמול הכנסת. מגן הוורדים נרד דרומה חזרה אל רחוב רוטשילד. נפנה ימינה ובכיכר יק"א נפנה דרומה (שמאלה) לרחוב רופין. נלך עד לכנסת (2). משם נמשיך לרדת בדרך רופין לכיוון רחוב שדרות בן צבי. לפני שנגיע לשדרות בן צבי, נפנה ימינה לגן סאקר (בדרך לילאן במפת גוגל). דרך זו תוביל אותנו מתחת לשדרות בן צבי אל גן קלור והלאה משם לכיכר ריבלין. מכיכר ריבלין, נעלה ברחוב רמב"ן ונפנה ימינה לרחוב רשב"א. נפנה שמאלה (מזרחה) לשדרות בן מיימון ונלך עד כיכר מולכו. משמאל לכיכר נמצא בית לוי אשכול (3). מבית לוי אשכול אפשר לרדת לפינת חמד הסמוכה לקבר יאסון. נרד לרחוב אלפסי ונפנה בו ימינה וממנו שמאלה לרחוב רד"ק. במורד הרחוב נפנה לרחוב ז'בוטינסקי ונלך בו עד בית הנשיא (4), שם מסתיים סיורנו.

מפת המסלול

מתוך : גוגל המפות שלי



תיאור האתרים שבמסלול

גן סאקר (1)

גן סאקר היה אחד משני מקומות שאותרו בירושלים לשמש מנחת מטוסים בימיה הראשונים של המדינה. בתקופת מלחמת העצמאות, פעלו בעיר הבירה שני שדות תעופה: האחד, מנחת רחביה ומצלבה (מרו"ם), שעל שטחו נמצא היום גן סאקר, השני, מנחת גבעת שאול (מג"ש). מנחת רחביה שימש בעיקר לנחיתת מטוסים קלים שסיפקו תחמושת וציוד לעיר. ממנחת גבעת שאול יצאה טיסה אחת בלבד במהלך המלחמה כיוון שהמקום ספג אש רבה מהכפר הסמוך דיר יאסין. רחוב כנפי נשרים בגבעת שאול קרוי כך על שם המנחת שהיה במקום. עזר וייצמן היה טייס ומפקד חיל האוויר בשנים 1958-1966.

[ערך גן סאקר בוויקיפדיה](#)
[אתרי גן סאקר באתר טיולי](#)

כנסת ישראל (2)

וייצמן כיהן בכנסת ישראל בתפקידו כשר ביטחון וכנשיא. בסיור באזור הכנסת נפרט את פועלו של עזר וייצמן בתחום המדיני כחבר כנסת וכשר בממשלה.

[ערך כנסת ישראל בוויקיפדיה](#)
[כנסת ישראל בפייסבוק](#)

בית לוי אשכול (3)

בזמן מלחמת ששת הימים, היה לוי אשכול ראש ממשלה ועזר וייצמן אלוף בצה"ל. במקום זה, נספר על המתח הרב ועל חילוקי הדעות ששררו בארץ בין הדרג המדיני (לוי אשכול כראש ממשלה) לבין אלופי צה"ל (ובהם עזר וייצמן) בתקופה של מלחמת ששת הימים.

[אתר המרשתת של בית לוי אשכול](#)
[ערך בית לוי אשכול בוויקיפדיה](#)
[בית לוי אשכול באתר ציוני דרך למורשת הלאומית](#) (אתר ממשלתי)

בית הנשיא (4)

בבית הנשיא, נסכם את הסיור ואת פועלו של עזר וייצמן כנשיא השביעי של מדינת ישראל. אפשר [להזמין סיור בבית הנשיא](#) בתיאום מראש.

[בית הנשיא באתר השירותים והמידע הממשלתי](#)
[ערך משכן הנשיא בוויקיפדיה](#)

טבלת פעילות – מהלך יום השדה

מקום הפעילות	נושא הפעילות	תיאור הפעילות	דגש מיוחד	הערות	זמן	ציוד מיוחד
גן סאקר	פתיחה : עזר וייצמן – רקע כללי. מנחת המטוסים שהיה בגן ערב קום המדינה	סקירה קצרה על עזר וייצמן התבוננות בנוף ובמפת האיזור משנת 1948	בפתיחה תוסבר דרך הפעילות ביום השדה – שכוללת איסוף חלקי פאזל בתחנות (החלקים יינתנו בהתאם לביצוע משימות ולתשובות לשאלות בתחנות) להשלמת תמונה הקשורה בעזר וייצמן.	תמונת הפאזל: מטוס ה"ספיט פייר" האישי של עזר וייצמן	15 דק'	נספח מס' 1 תחנות בחייו של עזר וייצמן. נספח מס' 2 חומר רקע על מנחת המטוסים בגן סאקר (מנחת המצלבה / מנחת מרו"ס). נספח מס' 3 12 חלקי פאזל (מטוסו הפרטי של עזר וייצמן)
כנסת ישראל	סקירת פועלו של עזר וייצמן בתחום המדיני כחבר כנסת וכשר בממשלה	תצפית אל כנסת ישראל, סיור בגן הוורדים ותצפית אל בית המשפט העליון			20 דק'	נספח מס' 4 : פועלו של עזר וייצמן
בית לוי אשכול גן קבר יאסון	עזר וייצמן ולוי אשכול	משחק או הצגת דיון דילמה להמחשת המתח הרב ששרר בארץ בתקופה של מלחמת ששת הימים בין הדרג המדיני (לוי אשכול היה אז ראש הממשלה) לבין אלופי צה"ל (ובניהם עזר וייצמן)		אחרי הצצה לבית לוי אשכול, מומלץ להמשיך דרומה מעט ולשבת בגן קבר יאסון הסמוך ולקיים שם את הפעילות.	30 דק'	נספח מס' 5: דיון דילמה - "מלחמה, להיות או לא להיות". להציג את מרד הגנרלים שהיה בשנת 1967, לפני פרוץ מלחמת ששת הימים, ולקיים דיון דילמה: כיצד עדיף להתנהג בעת מתיחות בין מדינות במצב חירום, לפי שיקולים מדיניים או צבאיים? נספח מס' 6: מיהו יאסון
בית הנשיא	להיות נשיא בישראל	סיכום הסיור ומעגל של"ח – חידות על הנשיא וסיכום פועלו של עזר וייצמן כנשיא השביעי של מדינת ישראל		בתיאום מראש, אפשר להזמין סיור בבית הנשיא .	20 דק' עד שעה וחצי (למתאמים ביקור בבית הנשיא)	נספח מס' 7 : חידות הידועת וחידות אמת ושקר על עזר וייצמן נספח מס' 8 : מעגל של"ח על הנשיא

נספח מס' 1: תחנות בחייו של עזר וייצמן, הנשיא השביעי של מדינת ישראל (1993-2000)

עזר וייצמן נולד בשנת 1924 בתל אביב. הוא היה אחיינו של נשיא המדינה הראשון, חיים וייצמן. בשנת 1942, הצטרף לחיל האוויר המלכותי של בריטניה ונלחם במלחמת העולם השנייה כטייס קרב בהודו ובמצרים.

בשנת 1946, לאחר שהשתחרר, הצטרף לארגון האצ"ל (ארגון צבאי לאומי) בצרפת. בשנת 1947, היה וייצמן לאחד ממקימי השירות האווירי של ההגנה (לימים, חיל האוויר). השתתף ברוב קרבות האוויר במלחמת העצמאות, ולאחריה התמנה למפקד טייסת הקרב הראשונה. קודם לדרגת אלוף, ובשנת 1958 מונה למפקדו השישי של חיל האוויר. במלחמת ששת הימים, שימש ראש אג"ם, ובשנת 1969 פרש מצה"ל ועבר לפוליטיקה. הוא הצטרף לליכוד והתמנה לשר התחבורה.

בשנת 1977, התמנה לשר הביטחון בממשלתו של מנחם בגין והיה שותף פעיל בתהליך השלום בין ישראל למצרים. בשנת 1988, מונה לשר המדע והטכנולוגיה ולשר לענייני ערבים בממשלת האחדות. בשנת 1993, נבחר לנשיא השביעי של מדינת ישראל. וייצמן התפטר מתפקידו בשנת 2000 בעקבות חקירה שהתנהלה נגדו. בשנת 2005, נפטר עזר וייצמן ונטמן בבית העלמין שבאור עקיבא לצד בנו וכלתו.

רקע מורחב יותר: [wikiwand](#)

נספח מס' 2: רקע על מנחת המטוסים בגן סאקר (מנחת המצלבה / מנחת מרו"ם)

יום ירושלים: מה לעיר הבירה ולחיל-האוויר? פורסם בתאריך 08.05.2013
שיר גולן | סייע בהכנת הכתבה: אבי משה-סגל

[מתוך אתר חיל האוויר](#)

ירושלים מאחדת אליה מגוון רחב של דתות ותרבויות, ורבים מוצאים בה ערגה מסוגים שונים. בין רחובותיה מסתתרות גם פיסות מדברי הימים של חיל-האוויר: מקרבות האוויר על שחרורה ועד המנחתים ששמשו את לוחמיה.

הנחיתה הראשונה בירושלים ב-1914 הביאה עמה את בשורת התעופה גם לעיר הקודש. הראשונים שנחתו בבירה היו הטייס מרק בונייה והמכונאי ג'וזף ברניה, שבמסגרת תחרות המריאו במטוס אמריקאי מצרפת למצרים. כאשר הבינו הצמד שבתחרות זכה ז'ול ודרין, שהוא גם הטייס הראשון שנחת בארץ הקודש, הם שינו את מסלולם וביקשו לנווט את מטוסם לכיוון ירושלים הבירה. הם חיפשו מקום מיטבי לנחיתה, ומצאו אזור מישורי בדרום העיר, באזור תחנת הרכבת, בקרבת דרך בית לחם, והידיעות על נחיתתם בעיר משכה קהל רב למקום. בבוקר ה-1 בינואר, 1914, בשעה 8:40, המריאו בונייה וברניה מהמנחת לכיוון קו הסיום במצרים, כשההמון מריע להם. ראש עיריית ירושלים דאז, חסיין אפנדי אל-חוסייני, נפרד לשלום משני הצרפתים וצייד אותם במספר פחי בנזין שיספיקו עד לתחנת הביניים הבאה בפורט-סעיד.

טיסה מגן סאקר

34 שנים אחרי, הוקמה המדינה ועמה חיל-האוויר שהבטיח להגן על ישראל ובירתה תחת כנפיו. סיפורי הגבורה רקמו קשר מיוחד בין העיר הזהובה והחיל הכחול: בתקופת מלחמת העצמאות

פעלו בעיר הבירה שני שדות תעופה: האחד, מנחת רחביה ומצלבה (מרו"ם), שעל שטחו נמצא היום גן סאקר, שימש בעיקר לנחיתת מטוסים קלים שסיפקו תחמושת וציוד לעיר. השני, מנחת גבעת שאול (מג"ש) שממנו יצאה טיסה אחת בלבד במהלך המלחמה, כיוון שספג אש רבה מהכפר הסמוך דיר-יאסין. הרחוב שנמצא במקום זה נקרא על שם המנחת הוותיק – "כנפי נשרים".

במקום שהיום עומד גן סאקר, היה בעבר מנחת מרו"ם ששימש את חיל-האוויר במלחמת העצמאות

שישה ימים, תקיפה אחת

לכל אורך מלחמת ששת הימים, הייתה תקיפה אווירית אחת בלבד בתחומי העיר: היה זה בתחילת הלחימה, כשנשלחו מטוסי חיל-האוויר לתקוף כפר ירדני ברכס אוגוסטה ויקטוריה. השלטון הישראלי חש שתצא מתקפה ירדנית מהכפר על ההתיישבות הישראלית בהר הצופים הסמוך.

גבעה של זיכרון

ביום השני למלחמה, יצאו מטוסי "צוקית" (פוגה מגיסטר) מטייסת "האיל הנוגח" לתקוף כוח בסמוך לירושלים, בין חברון לבית-לחם. המטוסים תרו אחר כוחות השריון במקום המיועד, אך החיפושים העלו חרס. משלא הצליחו לאתר את המטרה, הופנו המטוסים לתקוף עמדות מרגמה סמוכות. אחד המטוסים נפגע וצלל אל הקרקע. המקום בו נפל נקרא לאחר מכן "גבעת המטוס", והוקם בו גל-עד לזכרו של טייס הצוקית, סגן דן גבעון ז"ל.

מדליה ובה סמל להנצחת פעילות חיל האוויר



מתוך: ארכיון פרטי - הראל גילוף

שימוש תחת רישיון [Attribution-Share Alike 4.0 International](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

הרחבה נוספת (מתוך: [ויקיפדיה](#))

מנחת עמק המצלבה (נקרא גם מנחת רחביה או מרו"ם – מסלול רחביה-מצלבה) היה מסלול נחיתה שהוכן בחופזה בעמק המצלבה בירושלים, גן סאקר של היום, בזמן מלחמת השחרור. זהו אחד משני שדות תעופה מאולתרים שהוכשרו בירושלים במהלך הקרבות (השני היה המסלול בגבעת שאול), ומטוסי טייסת א' קיימו שם שגרת טיסות מתל אביב לירושלים ובחזרה. המטוסים הביאו עמם דואר, תרופות, נשק ונוסעים, ביניהם גם דוד בן-גוריון ויצחק שדה.

במהלך המצור על ירושלים, וחסימת כביש ירושלים-תל אביב, עלה צורך לשמור על הקשר בין הבירה לשפלה בדרך האוויר. עשרים מטוסי "אוסטר" (שנקרא גם "פרימוס") שהשאירו הבריטים



בשדה התעופה בעקרון נרכשו והוברחו תחת אפס של הערבים אל שדה דב, והפכו לגרעינה של טייסת א'. אף שהמסלול בגבעת שאול היה טוב יותר מהמסלול בעמק המצלבה, בשלב מסוים לא היה אפשר להשתמש בו משום שכוחות ערביים ירו עליו מהכפר דיר יאסין הסמוך.

ב-7 באפריל 1948 נשלח שלמה גילוף, ראש מחלקת בינוי שדות תעופה במפקדת חיל האוויר במלחמת השחרור, לאתר שטח לשני מנחתים בירושלים. ביחד עם מאיר בך, שהיה קצין ההנדסה של מחוז ירושלים, יצאו לחפש מקומות מתאימים לבניית מסלולי טיסה. הם סקרו מספר מקומות שלא נראו מתאימים ולבסוף עלו לרחביה לצפות על האזור. כשראו את עמק המצלבה החליטו לבנות שם אחד מהם.

המטכ"ל דיווח לבן-גוריון על מציאת מקום מתאים לשדה תעופה וביקש סכום של 7,000 לא"י להכשרת מסלול במקום. בן-גוריון כתב ביומנו: "סכום מצער – אך רק באמת אם המקום מתאים, ויש להתחיל בעבודה מיד."

גילוף שיכנע את מנהל חברת האשלג משה נובומייסקי בחשיבות הלאומית של העברת הציוד המכני הכבד מים המלח לירושלים לצורך בניית המנחת. הציוד הועבר מתחת לאפס של הבריטים בשיירת האשלג. כעבור שבוע דיווח מטה השירות למטכ"ל ששדה התעופה ברחביה, באורך 300 מטר, יהיה מוכן ב-17 באפריל ויתאים לנחיתה של הפרימוסים.

בפיקוחו של מאיר בך, יישר דחפור את השטח (שהוא כיום גן סאקר) ו-500 מגויסים, כולל תלמידי בית ספר, פינו את העפר בידיהם לנחל הסמוך. לאחר מכן הורטב המשטח במים ומכבש דרכים הידק אותו. שבועיים לאחר התחלת העבודות תחת אש הצלפים מקטמון, היה שדה התעופה הקטן מוכן, ואפילו הוצב בו שרוול רוח לסימון כיוון הרוח.

ב-22 באפריל דיווח בך שמסלול עמק המצלבה מוכן לנחיתה. פנחס ("פינייה") בן-פורת ושלמה גילוף המריאו משדה דב כדי לנחות בו ולבדוק אותו, אך מזג האוויר הגרוע לא אפשר זאת, ולאחר שהייה ארוכה מעל השטח חזרו לתל אביב. אחר הצהריים, כאשר מזג האוויר השתפר, נחתו פינייה וגילוף בעמק המצלבה, כשערביי בית שאהין צולפים עליהם ממול.

המסלול בעמק המצלבה היה בשטח משופע בכיוון צפון-מזרח. שיפוע המסלול, הגבעות בקצהו הצפון-מזרחי ומשטר הרוחות באזור חייבו לרוב נחיתות מדרום-מערב לצפון-מזרח. בעוד נחיתת המטוסים העמוסים הייתה נוחה יחסית בכיוון זה, ההמראות היו קשות יותר. כשעוצמת הרוח נחלשה, המריאו המטוסים דרומה. כדי להימנע מהירי של הצלפים הערבים משכונותיהם הקרובות לעמק המצלבה, נדרשו הטייסים להגיע מעל המסלול בגובה ביטחון של כ-2,000 רגל מעל פני השטח, ולהנמיך במעגלים. גם לאחר ההמראה היו הטייסים חייבים לטפס מעל השדה, ורק כשהושג גובה בטוח עזבו את האזור.

ב-25 באפריל טס דוד בן-גוריון לתל אביב, וכתב לעצמו: "בחמש יצאתי באווירון שלנו משדה התעופה החדש בירושלים. המון ילדים התאספו לראות בראווה. מקטמון ירו אלינו – אבל אף ילד אחד לא נע ולא זע. הטיסה נמשכה 35 רגע – כמה קטנה ארצנו." כעבור יומיים טס בן-גוריון בחזרה לירושלים, והפעם כתב ביומנו: "הטיסה נמשכה 20 רגע. אולם שדה התעופה לא בטוח."

מספר הטייס גדעון שוחט (גי'דע):

העמק סגור מארבעת צדדיו. בצד דרום בנוי מנזר כנסייה מרשים, גדול מידות. בשלושת עבריו האחרים רכסי הרים סוגרים את העמק. בצפון הרכס הגבוה ביותר ועליו שכונת מגורים. כיוון הנחיתות וההמראות הוא מדרום לצפון, ואין אחר. המסלול בגודל מגרש כדורגל, עשוי עפר. שק-רוח להצביע על כיוון הרוח ועל עוצמתה, וטי בלועזית להראות את כיוון הנחיתה אין. אין שום עדות שכאן שדה תעופה, אך לי ברור שהנחיתה היא רק מדרום לצפון. הצלע הסופית בהקפה עוברת מעל המנזר. זוויית הגלישה הכתיבה לחלוף שני מטרים מהגג. גישה גבוהה מזו תחמיץ את הנחיתה. העמק ייגמר למטה בטרם תעצור את המטוס. הקפה נוספת במקום כזה עלולה להסתיים בהתרסקות בבתים על ההר ממול.

גדעון שוחט מוסיף שרבים רצו להגיע מירושלים לשפלה בשל המצור, והדרך הבטוחה והקצרה ביותר הייתה דרך האוויר. כשנשמע רעש המטוס נהרו אלפים אל המצלבה בתקווה שיזכו לטוס אל מחוץ לעיר.

מפקד השדה הראשון היה מאיר טוביאנסקי, וסגניו היו יעקב פרידמן וקיט בציר. אנשי השדה השתכנו בבית עמרני בנחלת אחים, שהיה מרוחק מטרים ספורים בלבד מן המסלול. בקומה

התחתונה גר בעל הבית, ומן הקומה העליונה ניהלו פקחי הטיסה – אלכסנדר קוסביצקי, גיורא ויזר וירחמיאל שרם – את התנועה האווירית. באותו בית השתכנו גם המכונאים – גרשון גוהם, ריכרד האן, קורט לוי ואליהו מימרן, אשר היו בעלי הכשרה טכנית אווירית והיו מסוגלים לבצע תיקונים בסיסיים במטוסים במידת הצורך. יהודה לבנון היה אחראי לשירותי המסלול.

טייסת א' סייעה להכנות למבצע "יבוסיי", כאשר העבירו טייסה את ה"דוידקה" הראשונה לירושלים, פגזים, ואת מפקד המבצע יצחק שדה. את פני הטייסים קיבל על הקרקע יהודה לבנון. התחרות על מקומות הטיסה הייתה קשה, ולעיתים היה הפקח חייב להתערב בין הנצים ולקבוע בעצמו באופן שרירותי את העדיפות שתינתן לנוסע זה או אחר. שיפור ניכר חל בעקבות הארכת המסלול, שאפשר הפעלתם של מטוסי "דה הבילנד דראגון" ו"איירוואן". מטוסים דו מנועיים אלה הטיסו עד שמונה נוסעים.

עם כניסתה של ההפוגה הראשונה לתוקפה, ב-11 ביוני 1948, החליט הפיקוד העליון לנצל את הפסקת הקרבות למילוי מחסני המזון והנשק המדולדלים של ירושלים, ועד לחידוש הלחימה בוצעו קרוב למאה טיסות לירושלים. בין הטייסים היו אדם שתקאי, יעקב (בלק) בן חיים, אלי פיינגרש (אייל), בוריס סניור, פנחס בן פורת, הוגו אלפרשטיין (אגמון), יוסף שטיינמן, בנימין כהנא, ירמיהו (ג'רי) רנוב, מתי סוקניק, דוד שפרינצק, צבי (צ'יבי) זיבל, גדעון גורדון (אלרום) ואחרים.



מתוך: ארכיון פרטי - הראל גילוף

שימוש תחת רישיון Attribution-Share Alike 4.0 International

השדה נחשב בעיני הטייסים לשדה קשה לגישה ולנחיתה, ואך בדרך נס לא אירעו בו תאונות בחודשים הראשונים. ב-3 באוגוסט 1948, בשעות הבוקר, המריא מטוס "אוסטר" שבו טסו הטייסים עמנואל רוטשטיין וזהרה לביטוב בדרכו לתל אביב. המטוס החל בריצת ההמראה, ניתק מן המסלול והחל בפנייה אטית מערבה, אך המטוס התרסק ונוסעיו נהרגו. שברי ה"אוסטר" המרוסק התגלו במטע הזיתים הסמוך לשדה, ולידו גופותיהם של שני הטייסים (ראו משמאל - הנחיתה הראשונה של מטוס אוסטר במנחת עמק המצלבה)

בריאיון עיתונאי בשנת 1949 אמר מאיר בץ שהקמת המנחת הוא המבצע שהוא הכי גאה בו, והיה מרכיב חשוב בדרך להפיכת ירושלים לסטלינגרד הישראלית.

מנחת עמק המצלבה שימש לנחיתה ולהמראה במשך כחצי שנה. הועבר דרכו זואר חשוב במטוסים הזעירים, הגיעו לירושלים עיתונים מן השפלה, וגם בעלי תפקידים בכירים. להנצחת ה"גשר האווירי" שהפעיל חיל האוויר הוטבע סמל מיוחד ובו מטוס דו-מנועי מעל מגדל דוד.



נספח מס' 4: פועלו הפוליטי והציבורי של וייצמן

ב-1969 כיהן עזר וייצמן כשר תחבורה מטעם גח"ל בממשלת הליכוד הלאומית השנייה, שהקים לוי אשכול. בשנים 1971-1972, כיהן כיושב ראש הנהלת תנועת החירות, והתפטר בדצמבר 1972 עקב מחלוקת עם מנחם בגין על חלוקת המושבים במרכז המפלגה. וייצמן חזר לחירות במאי 1973 והיה חבר בה עד 1980.

בכנסת התשיעית (1977), מונה לשר ביטחון בממשלתו הראשונה של מנחם בגין ומילא תפקיד חשוב בתהליך השלום עם מצרים. בתקופה זו, חל שינוי מהותי בדעותיו והוא גילה ביקורתיות הולכת וגוברת כלפי המדיניות הנוקשה והבלתי מתפשרת של מפלגתו בנושא תהליך השלום. הוא התווכח רבות עם שר החקלאות אריאל שרון בנושא מדיניות ההתנחלות. במאי 1980, התפטר מהממשלה. העילה לפיטוריו הייתה קיצוצים בתקציב הביטחון.

במרס 1984, ייסד וייצמן מפלגה חדשה בשם יחד. המפלגה התמודדה בבחירות לכנסת ה-11 (1981). יחד זכתה בשלושה מושבים והצטרפה לגוש שהוביל המערך לקראת הקמת ממשלת האחדות הלאומית. בממשלה שהקים שמעון פרס, מונה וייצמן לשר בלי תיק ולחבר הקבינט המצומצם. בינואר 1985, מונה וייצמן למתאם לענייני ערבים וביטל את משרת יועץ ראש הממשלה לענייני ערבים. באוקטובר 1986, הצטרפה מפלגתו למפלגת העבודה. בממשלת האחדות הלאומית שהקים יצחק שמיר ב-1988, מונה וייצמן לשר המדע והטכנולוגיה. לאחר פירוק ממשלת האחדות הלאומית, החליט להתרחק מפוליטיקה והתפטר מהכנסת בפברואר 1992.

ב-1993 נבחר לנשיא המדינה. ובמרס 1998 נבחר לכהונה שנייה. ביולי 2000, בעקבות ידיעות כי קיבל סכומי כסף גדולים בלי לדווח עליהם, התפטר וייצמן מתפקידו על אף שהפרקליטות החליטה שאין בסיס להעמדתו לדין.

(מתוך: אתר הממשלה)

נספח מס' 5: דיון דילמה

דיון דילמה: "מלחמה – להיות או לא להיות". נציג את [מרד הגנרלים](#), שהיה בשנת 1967, לפני פרוץ מלחמת ששת הימים, ונקיים דיון בשאלת הדילמה: כיצד עדיף להתנהג בעת מתיחות בין מדינות במצב חירום – לפי שיקולים מדיניים או צבאיים.

נספח מס' 6: [מיהו יאסון](#)

נספח מס' 7: חידות אמת או שקר על עזר וייצמן

1. אמת: וייצמן היה שר ביטחון בממשלת מנחם בגין בשנת 1977.
שקר: וייצמן היה שר הביטחון בממשלת רבין בשנת 1994.
2. אמת: וייצמן הקים מפלגה שנקראה יחד לכנסת ה-11 (בשנת 1981) והיא זכתה בשלושה מושבים.
שקר: וייצמן הקים את מפלגת המערך בשנת 1965 והיא נקראה אז מפלגת המערך לאחדות פועלי ארץ ישראל.
3. אמת: וייצמן היה גם שר המדע והטכנולוגיה בממשלת האחדות הלאומית שהקים יצחק שמיר ב-1988.
שקר: וייצמן היה גם שר הכלכלה לזמן קצר בממשלת האחדות הלאומית שהקים יצחק שמיר ב-1988.

4. אמת: וייצמן נבחר לנשיא המדינה פעמיים – בשנת 1993 ולכהונה נוספת בשנת 1998.
שקר: וייצמן מונה רק פעם אחת לנשיא המדינה כי הוא נאלץ להתפטר בעקבות ידיעות כי קיבל סכומי כסף גדולים בלי לדווח עליהם.
5. אמת: וייצמן היה אחיינו של נשיא המדינה הראשון חיים וייצמן.
שקר: וייצמן היה אחיו הקטן של נשיא המדינה הראשון חיים וייצמן.
6. אמת: וייצמן למד טיסה בשנת 1942 בחיל האוויר המלכותי של בריטניה, ואפילו השתתף בקרבות בהודו ומצרים!
שקר: וייצמן למד להיות טייס בארץ במהלך מלחמת העצמאות בשנת 1948, ומייד יצא והשתתף בהצלחה רבה ברוב קרבות האוויר שהיו במלחמה.
7. אמת: וייצמן מונה למפקד טייסת הקרב הראשונה ואח"כ למפקד חיל האוויר בצה"ל.
שקר: וייצמן אומנם מונה למפקד טייסת הקרב הראשונה, אך הוא העדיף להיכנס לחיים הפוליטיים ולתרום למדינה כאזרח במקום להתקדם לתפקיד מפקד חיל האוויר.
8. אמת: כנשיא, הקפיד וייצמן לבקר כל משפחה שכולה (והשיא היה בביקור כל 73 המשפחות השכולות של אסון המסוקים בשבוע אחד!) ולמעשה הניח את היסודות לביקורי נשיא מדינת ישראל אצל המשפחות.
שקר: אומנם וייצמן ביקר אצל חלק מהמשפחות השכולות והקפיד לשלוח להם תעודת כבוד מממשלת ישראל, אך כנשיא עמוס הוא לא תמיד עמד בכך (כמו למשל באסון המסוקים, שבו נהרגו 73 חיילים והיה בלתי אפשרי לבקר אצל כולם).
9. אמת: וייצמן נקבר באור עקיבא, לצד בנו וכלתו שנהרגו בתאונת דרכים.
שקר: וייצמן נקבר בחלקת גדולי האומה בהר הרצל, בין נשיאי מדינת ישראל.
10. אמת: בשנת 1946, הצטרף וייצמן לארגון האצ"ל (ארגון צבאי לאומי) בצרפת.
שקר: וייצמן היה ממייסדי הפלמ"ח בארץ בשנת 1941.
11. אמת: זמן קצר לפני פרוץ מלחמת ששת הימים, היה עזר וייצמן ראש אגף מבצעים בצה"ל ואמר ללוי אשכול ראש הממשלה: "יתן פקודה וצה"ל יצא למלחמה... יש לנו צבא חזק והוא רק ממתין לפקודה שלך. תן לנו פקודה לצאת למלחמה ואנו ננצח!"
שקר: וייצמן היה האלוף היחיד בצה"ל (ראש אגף מבצעים) שתמך במדיניות הממשלה בראשות לוי אשכול שביקשה למצות את ההליך המדיני ולא לפתוח במלחמה בימים המתוחים שלפני מלחמת ששת הימים.

נספח מס' 8: מעגל של"ח – "עזר" מול "עייזר", בין ממלכתיות לעממיות במוסד הנשיא

תפקיד נשיא המדינה, לצד הכבוד וההטבות שמגיעות עמו, מספק גם במה נרחבת לאמירות ולמסרים ציבוריים. אולי הנשיא אמור לשמש גורם מאחד ומחבר בין כל חלקי העם, אך לא כל נשיאינו הצליחו לשמור על צורת התבטאות ממלכתית.

עזר וייצמן היה מפקד נערץ, מדינאי גדול, פוליטיקאי מוצלח ונשיא אהוב – אך רבים יזכרו אותו דווקא כ"עייזר", איש הציבור בעל הלשון החדה ביותר בתולדות ישראל. הוא התבטא בחופשיות בכל נושא: ראשי ממשלות, הומוסקסואלים, נשים ודת. הוא טבע סיסמות ומטבעות לשון שהיו לנכס צאן ברזל של הישראליות ועורר סערות בהתבטאויות שנויות במחלוקת. חלקן הצחיקו וחלקן הרגיזו, אך הן תמיד העניקו לו מקום של כבוד בכותרות העיתונים.

חלק מהציטוטים בכתבה שלפניכם:

<https://www.makorrishon.co.il/nrg/online/1/ART/925/973.html>

שאלה לדיון: לדעתכם, מה צריך הנשיא להעדיף בתפקידו – חברמניות וחיבור עממי לכלל העם על חשבון הממלכתיות או שהממלכתיות צריכה לעמוד מעל הכול ולהתבטא בגינוני נימוס והתנהגות המקובלים בקרב בני מעמד זה.

דוגמה לפעילות

צטטו בפני תלמידים את הנאמר בתחילת הכתבה (מעיתון מעריב, הקישור לעיל):

עזר וייצמן היה מפקד נערץ, מדינאי גדול, פוליטיקאי מוצלח ונשיא אהוב – אך רבים יזכרו אותו דווקא כ"עייזר", איש הציבור בעל הלשון החדה ביותר בתולדות ישראל. הוא התבטא בחופשיות על הכל: על ראשי ממשלות, על הומוסקסואלים, על נשים ועל דת. הוא טבע סיסמאות ומטבעות לשון שנהפכו לנכס צאן ברזל של הישראליות ועורר סערות בהתבטאויות שנויות במחלוקת. חלקן הצחיק וחלקן הרגיזו, אך תמיד הן סיפקו לו מקום של כבוד בכותרות העיתונים.

הביאו שתי אמירות לדוגמה:

<p>"מיידלע, ראית פעם גבר סורג גרביים?"</p> <p>כמפקד חיל האוויר, מעולם לא היה הנשיא וייצמן נלהב מהרעיון להושיב אישה ליד הגאי מטוסי חיל האוויר. כאשר ביקשה אליס מילר להגיע לקורס טיס בחיל האוויר, שוחחה בין היתר עם וייצמן, והוא, על פי עדותה, השיב לה: "מיידלע, אני לא מסכים איתך. ראית פעם גבר סורג גרביים?" לדברי מילר, וייצמן גם שאל אותה אם ראתה פעם מנצחת על תזמורת או אישה כירורגית שעומדת שש שעות על הרגליים בחדר ניתוח.</p>
<p>"צריך להיזהר ממקדונלד'ס, מייקל ג'קסון ומדונה"</p> <p>נשיא המדינה וייצמן ביקש להזהיר את הציבור מסכנת האמריקניזציה השוטפת את ישראל. בנאום שנשא לאחר אסון ערד, אסון שבו נהרגו שלושה בני נוער במהומה שפרצה בכניסה להופעה של להקת משינה בפסטיבל ערד ביולי 1995, אמר וייצמן: "אנחנו צריכים להיזהר ממקדונלד'ס. אנחנו צריכים להיזהר ממייקל ג'קסון. אנחנו צריכים להיזהר מהמדונות".</p>

שאלו את תלמידים:

אם הייתם בסיטואציה זו (כנערה שמעוניינת להתגייס לצבא כטייסת, כנוער שמשתתף בפסטיבלים) – איך הייתם מגיבים?
על מה הייתם מבססים את טענתכם?
איך הייתם מעבירים מסרים דומים למסרים שהעביר וייצמן, אך בדרך לא פוגענית?

נהלו את הדיון עם תלמידים ובסופו הדגישו:

כל אמירה, חשובה ככל שתהיה, צריכה להיבדק בטרם תיאמר – אם אינה פוגעת במישהו או באה על חשבון משהו.

אם יש באמירה מסוימת כדי לפגוע במישהו או בקבוצה מסוימת, חשבו כיצד אפשר לומר אותו דבר בדרך אחרת ולהימנע מפגיעה.