מדינת ישראל

משרדי הממשלה

המטוס הלובי

1973

מחלקה לשכת ראש הממשלה

תיק גולדה

מס' 4

מדינת ישראל

משרד המשפטים

היועץ המשפטי לממשלה

ירושלים, כ' באייר תשל"ג

22.5.73

שמור / דחוף

אל: ראש הממשלה

הנדון: המטוס הלובי

גברתי ראש הממשלה,

1. הצוות אשר נתמנה ע"י ארגון התעופה הבינלאומי (אי.ק.או.) כדי לבדוק ענין המטוס הלובי הגיש את הדו"ח שלו להנהלת הארגון הבינלאומי האמור. הדו"ח יובא לדיון במושב מועצת אי.ק.או, אשר תתכנס ביום 4.6.73.

לקראת כנוסה של המועצה נקיים כאן דיונים לשם קביעת הרכב המשלחת ומתן הנחיות למשלחתנו.

2. הדו"ח משתרע על 27 עמודים ומצורפים אליו השכתובים של "הקופסה השחורה" ודוחו"ח על פגישת הצוות הצרפתי עם הדייל הצרפתי הפצוע, שנפטר לאחר מכן ופגישות הצוות של אי.ק.או. עם טייס המטנה הלובי ועם שני הפצועים שהוחזרו כבר למצרים.

אגב, הדו"ח איננו מזכיר את העובדה שישנם בישראל שני פצועים נוספים ומתייחס לשלושה ניצולים בלבד.

3. אפרט בהמשך מספר מן הנקודות המרכזיות של הדו"ח:

(א) הצוות מציין כי קיבל שיתוף פעולה מלא בפעולתו בכל הארצות בהן ביקר לצורך עבודתו (לוב, מצרים, ישראל, קפריסין, צרפת);

(ב) לפי המימצאים של הועדה נכנס המטוס הלובי לתחום סיני ביום 21.2.73 בשעה 11,57;

הפנטומים ניסו ליירטו ב-12.03 (ע"י סימון בידיים ואתות). הפתיחה באש היתה 12.08.30. האוירון נפגע ע"י היריות וניסה לנחות נחיתת אונס ונהרס ע"י המכה בקרקע ואש שפרצה בו. (impact and fire). זמן נפילתו היתה 12,11 (הערה: נובע איפוא מכך שחלפו 5,30 דקות בין הנסיון הראשון ליירט את המטוס לבין הפתיחה באש - מ.ש.);

(ג) בקשר לדבריו של הטייס שלנו על השתלשלות הארועים נכון יהיה לצטט את הדו"ח באופן מילולי:

"The statement of the Section Leader of the Israeli intercepting aircraft is to the effect that he complied with the AIP Israel procedures and signals for interception. Then, as no compliance with the signals was evident he fired a burst of gunfire (with tracers) across the flight path of 5A-DAH: this was observed by the flight crew of 5A-DAH. (See transcript of cockpit voice recorder). He then repeated the interception procedure but there was no compliance apparent. The statements of the two surviving passengers and Mr. Burdiat (deceased) are consistent with that of the Section Leader. Similarly the comments of the crew of 5A-DAH as recorded on the cockpit voice recorder are consistent with the statement of the Section Leader."

סיכומה של נקודה זו היא שהצוות מקבל באופן מלא את התאור של הטייס שלנו. יצויין כאן כי בהמשך דבריו מוסיף הדו"ח, בתור הערה, כי ייתכן והטייס לא ראה את היריות שנורו לכיוון קצה הכנף בשעה 12,06-08 אולם באשר ליריות ה ק ו ד מ ו ת שנורו לפני אפו של המטוס קובע הדו"ח מפורשות כי שני הטייסים ראו אותם;

(ד) אשר לרקע של פעולת היירוט אומר הדו"ח:

"Meanwhile, at 1154 hours the Israeli defense forces became apprehensive when they detected, by radar, an unidentified aircraft (5A-DAH) approaching the Gulf of Suez on a track leading towards a defense base and aerodrome at Bir Gafgafa. Ground and air defense forces were alerted and two Phantom aircraft commenced an interception in order to identify the aircraft."

(ה) בדו"ח על עדותו של הדייל הצרפתי יש קטע בו אומר הדייל כי ניסו לשכנע אותו כאילו וילונות המטוס היו סגורים הוא אומר:

"was told to say that the curtains were lowered but this was not true"

באשר לטייס המטנה הלובי קובע הדו"ח כי זכרונו באשר לאירועי היירוט מטושטש וכי הוא מבלבל בין אירועים שונים. כך טען לדוגמא כי המטוס נחת בבי-גפגפה וניסה לאחר מכן להטריא ולברוח ואז יורט. הצוות מעיר בנקודה זו כי "מבחינה פסיכולוגית תואמת טענה זו את העובדות כפי שנקבעו ע"י צוות אי.ק. או."

כוונת הצוות כנראה לכך שלפי התאור אכן היה שלב בו הוריד הטייס את הגלגלים והנמיך את טיסתו;

(ו) מעדויות הם של שלשת הניצולים נובע ברורות שכל הנוסעים ראו שמדובר על מטוסים ישראליים והם זיהו את סימן מגן הדוד.

(ז) אשר "לקופסה השחורה" הרי ערך הצוות בדיקה יסודית שלה במכשירים חדישים בצרפת והוא קובע בקשר לכך כי השכתוב שנערך בעקבות הבדיקה במכשירים הצרפתיים הוא יותר מקיף אולם ת ו א ם ל ח ל ו ט י ן את השכתוב שהוכן ע"י רשויות הישראליות. הנוסח של הדו"ח בנקודה זו הוא כדלהלן:

"A copy of the transcript, as prepared by the Secretariat General à l'Aviation Civile, France is presented at Appendix D. This transcript is more comprehensive than, but is entirely compatible with, the transcript prepared by the Israeli authorities."

(ח) הדו"ח איננו מתייחס לשאלה אם היתה הצדקה לפתיחה באש אם לאו.

... 4. הנני מצרף לוסה תצלום הקטע מן הדו"ח המביא שחזור של כל שלבי הטיסה.

בברכה,

מאיר שמגר
היועץ המשפטי לממשלה

העתק:-
שר הבטחון
שר המשפטים
שר התחבורה

The statement of the Section Leader of the Israeli intercepting aircraft is to the effect that he complied with the AIP Israel procedures and signals for interception. Then, as no compliance with the signals was evident he fired a burst of gunfire (with tracers) across the flight path of 5A-DAH: this was observed by the flight crew of 5A-DAH. (See transcript of cockpit voice recorder). He then repeated the interception procedure but there was no compliance apparent. The statements of the two surviving passengers and Mr. Burdiat (deceased) are consistent with that of the Section Leader. Similarly the comments of the crew of 5A-DAH as recorded on the cockpit voice recorder are consistent with the statement of the Section Leader.

In accordance with instructions received from their command the intercepting aircraft then fired (gunfire) at the starboard wing tip of 5A-DAH in an attempt to force the aircraft to land. As this appeared to be ineffective the Section Leader fired at the starboard wingroot area with the intention of causing damage which would force the aircraft to land. (Three short bursts of fire can be heard on the cockpit voice recorder).

Following this gunfire the aircraft was damaged and it descended, apparently under control (Section Leader, passenger and cabin attendant statements) heading for an area suitable for a forced landing. The aircraft was destroyed by ground impact and fire during the subsequent forced landing.

20. RECONSTRUCTION OF THE FLIGHT
(Correlation of Factual Data)

At 0920 hours on 21 February 1973 Boeing 727-224, registered 5A-DAH, and operating as Libyan Arab Airlines Flight 114 landed at Benina Airport, Benghazi, Libyan Arab Republic following a flight from Tripoli. The scheduled time of arrival was 0930 hours.

A different flight crew was rostered to fly the aircraft from Benghazi to Cairo, Arab Republic of Egypt, the scheduled time of departure being 1030 hours. The on-coming flight crew arrived at the airport at about 0925 hours and completed the normal pre-flight procedures. The pilot-in-command was handed the meteorological documentation for the flight: this gave forecast westerly winds for the climb of 30-40 knots (actual were 30 knots increasing to 100 knots above 18 000 feet), wind for the cruise of 100 knots (actual was 135 knots) and wind for the descent of 30-50 knots (actual was 100-115 knots above 10 000 feet).

At 1029 hours the flight crew of 5A-DAH called Benina Tower, informed the controller that they were Flight LN 114 bound for Cairo, and requested a start-up clearance together with relevant aerodrome information. This information was transmitted

together with Cairo SIGMET No. 1 and advice that SIGMETS for Nicosia and Malta were available if required. Subsequently as the aircraft was taxying it was given the actual weather observation at Cairo at 0900 hours.

Benina Tower transmitted the air traffic clearance issued by Malta Control for the aircraft to proceed via the flight planned route, to climb to and maintain FL 290 in the control area but initially to maintain FL 90 until further advised. At 1040 hours 5A-DAH became airborne from Runway 33L and turned right to proceed to Labraq a distance of 66 nm on a track of 064°. Immediately after take-off the flight was cleared to FL 150. During the next 10 minutes the flight was cleared to FL 210 then FL 230 each clearance being issued prior to the aircraft reaching the assigned level. In effect the climb of the aircraft was not impeded.

The aircraft flew track as heading and maintained the required track passing over Labraq NDB. The flight reported to Benghazi Approach over Labraq NDB at 1054 hours at FL 200, ETA Foxtrot 1056. At this time the aircraft was flying on top of cloud. The aircraft turned onto a heading of 096° which was the track required to Foxtrot and abeam Gemal Abdel Nasser, the distances being 16 and 89 miles respectively. The flight reported Foxtrot at 1056 hours at FL 210; it was then cleared to FL 290 and to change to Malta Control.

From the time the aircraft passed over Labraq it drifted north of the required track and at 1100 hours the heading was changed to 090°, however the aircraft continued to drift north of track diverging by some 6°. At 1104 hours the aircraft was abeam Gamal Abdel Nasser NDB, but some 10 miles off track, and over the next two minutes it turned onto a heading of 122° which was the track required to A26A and Sidi Barrani the distances being 58 and 58 miles. Additionally, at this time the aircraft reached the planned cruising level of FL 290 and the indicated airspeed settled down at about 325 knots (TAS approximately 540 knots). The flight reported to Malta that it was abeam Gamal Abdel Nasser at 1105, FL 290, ETA A26A 1112, ETA over Sidi Barrani 1119.

Reporting point A26A is a "dead reckoning" position (under suitable conditions the aircraft weather radar could be used to determine the coast line) and the aircraft passed some 18 miles north of the reporting point at 1110 hours. The flight reported passing A26A at 1112 hours, FL 290, ETA over Sidi Barrani 1118 and advised Malta that it was in contact with Cairo Control - in fact it was in contact with the Cairo communication centre.

Between 1112 and 1114 hours the aircraft turned onto a heading of 159° and at 1117 hours it passed abeam of Sidi Barrani NDB by some 7 miles to the east. This was 5 minutes early when compared with the pre-computed zero-wind flight plan time of 42 minutes. The flight reported to Cairo communication centre that it had passed over Sidi Barrani at 1117 hours, FL 290, ETA A51A 1144 hours. The pre-computed zero-wind flight plan gave a time interval of 25 minutes to A51A as compared with the 27 minutes estimated by the crew of 5A-DAH.

After passing abeam of Sidi Barrani NDB the aircraft maintained the heading of 159° until 1121 hours at which time it had regained the required track from Sidi Barrani to A51A some 40 miles southeast of Sidi Barrani NDB. The aircraft then turned onto a heading of 127° which was the required track from Sidi Barrani to A51A, the distance remaining being 162 miles. From this time it drifted to the east (left) of the required track the angle of divergence being some 9°.

Between 1135 and 1138 hours the flight established contact with Cairo ACC (area control) on 129.4 MHz and repeated the Sidi Barrani position report. At about 1136 the aircraft passed through the 201 radial of the Alexandria VOR at a distance of some 80 miles from the VOR. Additionally the aircraft was 24 miles to the northeast and abeam of the reporting point A51A. One minute later the aircraft turned 4° right to a heading of 131° and at 1140 hours it passed through the 089 radial of the Qarun VOR at which time it turned a further 11° to the right to 142°. The position of the aircraft was 41 miles east of A51A (beyond A51A) and 25 miles west of Qarun VOR, and the elapsed time since Sidi Barrani was 23 minutes — 2 minutes less than the pre-computed zero-wind flight plan time. The groundspeed was approximately 650 knots. The heading of 142° was maintained until 1144 hours, 4 minutes after passing through the required track to Qarun VOR.

At 1144 hours the aircraft turned onto a heading of 087° the required track to Qarun being 089° for a planned distance of 65 miles. At the same time the co-pilot reported that the aircraft had passed A51A at 1141 hours, FL 290, ETA Qarun 1152 hours: the actual position of the aircraft was some 23 miles south of Qarun flying on top of cloud with occasional breaks in the cloud cover. The indicated airspeed of 325 knots was maintained.

At 1146 hours the pilot-in-command observed that the Qarun VOR was behind the aircraft and that he had a bearing from Cairo different to that anticipated. He indicated that at 1143 he had seen the Qarun Lake and that shortly after 1145 hours the Qarun VOR changed from an abeam bearing, in accordance with flight plan, to a rearward bearing: these observations were in accordance with the track flown and the position of the aircraft at 1143-46 hours. At 1148 hours he referred to the DME: if it was being received it would not have indicated any significant rate-of-change of distance from Cairo as the aircraft was essentially flying an "arc" of 60-70 miles from Cairo (1140-1156 hours). At 1149 hours he commented that "according to the Cairo VOR we should be abeam Cairo": this was the position of the aircraft at 1149 hours. At about the same time he attempted to receive the Cairo NDB apparently to confirm the VOR indications: it is probable that the Cairo NDB was not operating.

At 1147 hours the flight engineer commented that the lake at Qarun could still be seen. At 1147 hours the lake was to the rear of the aircraft and the northern end of the Gulf of Suez was ahead of the aircraft.

At 1150 the pilot-in-command commented that Cairo was monitoring the flight and concluded that the flight could not be beam of Cairo because they would have been informed. At 1151 hours he tuned the No.2 VOR to Qarun and obtained the same readings as he had on No.1 VOR and concluded that both VOR receivers were operating correctly. He then requested that the Moqattam Locator be tuned on the ADF and the identification was received at 1153 hours. Additionally the identification of the IJJ Locator was received at 1156 hours.

Throughout the period 1144-52 hours the cockpit conversation was between the pilot-in-command and the flight engineer in the French language, and the actions were taken by these persons. The aircraft was being flown by the co-pilot who was not conversant with French but who appears to have understood some terms. The groundspeed during this period was approximately 660 knots.

At 1152 hours the aircraft turned onto a heading of 050° which was the required track from Qarun to Cairo the distance being 71 miles. The co-pilot reported as being over Qarun at 1152 hours, FL 290 (in fact the aircraft had gained about 1 000 feet since 1144 hours) ETA Cairo 1202 hours and requested a clearance to descend. The aircraft's actual position was some 94 miles east-south-east of Qarun approaching the Gulf of Suez. The flight was cleared to descend to FL 140 and descent was commenced at 1153 hours at a rate of 3 500 fpm on an average heading of 045° at an indicated airspeed varying between 300-350 knots (groundspeed 570 knots). At about 1157 hours the aircraft crossed the northern coast of the Gulf of Suez and entered the Sinai; it then maintained FL 140 with the indicated air speed decreasing to 280 knots. .

At 1158 hours Cairo Area Control asked the flight to confirm that it was established on the "Qarun radial two three zero". A member of the crew advised that they were not receiving "Cairo" and Cairo Area Control then informed the flight it had diverted from the airways and to "stick to the Cairo non-directional beacon". The pilot-in-command then advised that he estimated he was established on the "fifty radial" (this was the correct radial for Cairo VOR) but he didn't receive the VOR and asked "could you give us a fix?" The flight was then requested to use the Moqattam locator and the pilot-in-command immediately replied that he had a radial of 035 degrees but he didn't receive it very well: this bearing is compatible with the reciprocal of the relative bearing which might have been obtained from Moqattam, however the aircraft was some 94 miles from Moqattam and the ground equipment was designed for an effective range of 30 miles.

In response to a query from Cairo Area Control at 1200 hours the co-pilot reported that the aircraft was fifteen miles from Cairo VOR and the flight was then cleared to Cairo Approach Control.

Meanwhile, at 1154 hours the Israeli defense forces became apprehensive when they detected, by radar, an unidentified aircraft (5A-DAH) approaching the Gulf of Suez on a track leading towards a defense base and aerodrome at Bir Gafgafa. Ground and air defense forces were alerted and two Phantom aircraft commenced an interception in order to identify the aircraft.

At about 1201 hours the Phantom pilots sighted the aircraft and continued to approach it from the rear for visual identification. At the same time the pilot-in-command of 5A-DAH commented that he could see the coast: the Mediterranean coastline of the Sinai in the vicinity of El Arish was ahead of the aircraft (approximately 50 miles). Over the Sinai the aircraft was flying with the ground in sight with a restricted slant visibility of 5-10 miles. The co-pilot of 5A-DAH reported to Cairo Approach that the aircraft was 10 miles from Cairo: the actual position of 5A-DAH was approximately 15 miles southwest of Bir Gafgafa aerodrome with 5A-DAH tracking in a northeasterly direction. In an exchange of communications 5A-DAH was cleared to 4 000 feet and cleared to the LU Locator which the pilot had reported approaching: Cairo was some 105 miles distant and the LU Locator was designed for an effective range of 20 miles.

At 1201/02 hours 5A-DAH commenced descent at 3 000 f.p.m, the indicated airspeed increased from 280 knots to 360 knots although engine power was reduced, and the heading which had wandered over the past 3 minutes to 010° was returned to 050° which placed the aircraft directly on track for Bir Gafgafa. At this time the two Phantom aircraft were less than 2 miles behind 5A-DAH.

At 1202-45 hours 5A-DAH was about 5 miles from Bir Gafgafa and Cairo Approach Control requested that the crew give an accurate position: control was requested to standby. At that time, when the flight was in a position to visually sight Bir Gafgafa, the pilot-in-command commented to the co-pilot that they were "far away", and in French "we're not there, eh, it's not that". The pilot-in-command and the flight engineer continued to tune the radio navigation equipment and received the LU and CAI identifications at 1203 and 1204 hours.

At about 1203 hours as 5A-DAH was approaching 6 000 feet the Phantom aircraft identified 5A-DAH as a Libyan Arab Airlines aircraft; coincident with the identification the co-pilot advised the pilot-in-command that there were four MIG's behind 5A-DAH. The pilot-in-command immediately advised Cairo Approach Control that he had problems "with our heading" and that four MIG fighters were just behind him. At the same time the aircraft turned from a heading of 050° to approximately 260° (general direction of Cairo) and levelled off at about 6 000 feet the indicated airspeed reducing to about 325 knots. The time was then about 1204 hours and the pilot-in-command requested a radar fix. This turn was made either over or in close proximity to Bir Gafgafa.

At about the time 5A-DAH was completing the above manoeuvre the Section Leader of the Phantom aircraft placed his aircraft on the starboard side of 5A-DAH so that he personally was about 12 metres from the co-pilot and by hand-signals pointed down towards Bir Gafgafa a number of times. The co-pilot advised the pilot-in-command that the Phantom pilot was trying to indicate something but it is not known what he said. The Section Leader had stated that the landing gear of 5A-DAH was lowered at this time: when first intercepted 5A-DAH was flying at an indicated air speed of approximately 330 knots; the maximum permissible speed for lowering the landing gear is 270 knots; the indicated air speed was reduced from 330 knots to 250 knots between 1204 and 1206 hours.

At about 1204.30 hours the Section Leader moved ahead of 5A-DAH and he stated that by rocking his wings and turning he indicated that he wished 5A-DAH to follow. At that time there is a statement on the cockpit voice recorder in French "..... I don't understand that language". At 1205 hours the pilot-in-command asked the co-pilot if "they" were still behind and he was advised "here they are sir".

At 1205 hours there was an exchange of communications between Cairo Approach Control and the pilot-in-command of 5A-DAH in which Cairo advised that the VOR was operating and the pilot-in-command stated "now we try to receive it and now I'm to go back for Cairo" and that he would "stay at six thousand". Additionally he was informed that Cairo Approach Control was attempting to obtain a radar fix.

During this exchange the Section Leader of the Phantom aircraft had repositioned himself adjacent to the co-pilot and again pointed down towards Bir Gafgafa. The co-pilot either waved or indicated straight-ahead; the pilot-in-command and flight engineer continued operating the radio navigation equipment. The LW locator identification was received at 1206 hours.

The Section Leader then moved out to a position to the starboard side of 5A-DAH abeam of the wingtip. At about the same time (1206 hours) the co-pilot acknowledged that 5A-DAH would comply with a request from Cairo Approach Control to climb to FL 100. At about 1206 hours, the aircraft which had been in a shallow climb, increased its rate-of-climb slightly.

At 1206.20 hours the Phantom Section Leader fired a burst of gun-fire with tracers in front of 5A-DAH and across the flight path; this was observed by both the pilots.

The crew of 5A-DAH immediately reduced engine power, stabilized the indicated airspeed at 250 knots, stabilized the heading on 250° and the aircraft descended at about 1 000 fpm whilst all three crew members attempted to tune in the Cairo ILS. During this period of time, 1206-08 hours, the Section Leader again moved forward of 5A-DAH (but his statement that he again gave the interception signals cannot be proved or disproved from the evidence available). Subsequent to moving forward of 5A-DAH, and during the period of time 1206-08 hours, it is probable that both Phantom aircraft fired toward the starboard wingtip of 5A-DAH.

[Note: This was not observed by the flight crew, although it might be assumed that they observed the Phantom aircraft pass in close proximity to 5A-DAH as suggested by the sound on the cockpit voice recorder at 1207 hours. The Boeing 727-224 wingtips are not readily visible from the cockpit and it is doubtful if strikes from gunfire would be felt in the cockpit].

At about 1208 hours the pilot-in-command observed one of the Phantom aircraft returning and at 1208.20/45 three short bursts of gunfire (20 m.m) were directed towards the starboard wingroot area. 5A-DAH was at 5 000 feet. The pilot-in-command immediately advised Cairo Approach Control that he had "serious troubles" and that 5A-DAH had been "shot by a fighter". A few seconds later the co-pilot identified, to the pilot-in-command that it was an Israeli fighter.

Over the next minute the aircraft descended at 1 500 - 2 000 feet per minute, maintaining an indicated airspeed of 250 knots, and generally maintaining heading. The flight recorders stopped operating at about 1209.15 hours when the aircraft was probably at 3 000 feet. The distance of 70.8 miles found on the pilot-in-command's DME corresponds with the position of 5A-DAH at 1209.15 hours.

[Note: A possible explanation is that if the two engines which displayed no evidence of having been under power at the time of ground impact, failed or were closed down at 1209.15 hours the alternator on the third engine would "trip" and, as the flight recorders and DME were not on the essential power supply they would cease operating.

Additionally, if as the wreckage examination indicated, No. 1 and No. 2 engines were not under power, hydraulic power would not have been available for the flight controls - in accordance with standard practice No. 3 engine was not equipped with a hydraulic pump. The aircraft could normally be controlled by manual operation however, if a fuel inbalance occurred as a result of damage to the starboard wing it would not have been practicable to maintain the wings level].

The aircraft continued its descent apparently under control with a fire burning in the starboard wingroot area and which entered the passenger cabin. The airspeed maintained appears to have been sufficient to rotate the aircraft for landing. It is probable that almost coincident with touchdown there was an explosion in the starboard wheel-well area. Additionally it is probable that the aircraft was flying right wing low.

The starboard mainplane struck the lip of a sandridge very heavily followed by heavy impact on the rear underside of the fuselage. The starboard mainplane failed in many locations as did the rear fuselage and it is possible that the forward fuselage also failed at that time. The fuselage probably turned slightly to the right, it then became inverted as it skidded across the sand and finally came to rest generally upright facing in a north-westerly direction. The location was 30° 24' 30" N 32° 33' 30" E.

The aircraft clock stopped at 1211.25 hours.

- - - - - - - - - - - - - - - -

מדינת ישראל

בברכה

מאת

היועץ המשפטי לממשלה

לכבוד

מר כל משפחת
ומשלה

(20)

ס ו ד י

מדינת ישראל

משרד המשפטים

היועץ המשפטי לממשלה

ירושלים, ט"ז בניסן תשל"ג
18 באפריל 1973

820 (3-10)
543+2-2

אל: 1. ראש מינהל התעופה האזרחית
2. היועץ המשפטי למערכת הבטחון
3. היועץ המשפטי למשרד החוץ

הנדון: המטוס הלובי - דיון מועצת אי.ק.או.

להלן סיכום הדיון מיום 18.4.73 בענין ביקור משלחת אי.ק.או. והמשך הפעולות הנדרשות לקראת כנס מועצת אי.ק.או.

א. מר יהודה רבין יערוך תרשומת מפורטת ככל האפשר של השיחה בין טייס המשנה הלובי לבין ראש משלחת אי.ק.או.

ב. כאשר יתברר מועד כינוסה של מועצת אי.ק.או. יתבקשו שגרירינו בארצות איתן יש לנו קשרים דיפלומטיים, המיוצגות במועצת אי.ק.או. לקיים שיחות במשרדי החוץ של ארצות כהונתם, כדי לחזור ולהבהיר עמדותינו בנושא. לקראת שיחות אלה יוציא נמען ג' תדריך הכולל עיקרי העובדות, כפי שהוצגו בפני המשלחת הצרפתית ומשלחת אי.ק.או. ותוכן דבריו של טייס המשנה הלובי.

ג. משלחתנו למועצה תצויד בכל החומר שנמסר למשלחת אי.ק.או., היינו מפת הנתיב, דו"ח מטראולוגי, רישום ההקלטה של הקופסה השחורה וכו'. כן יהיה בידי משלחתנו כמובן תוכן דבריו של טייס המשנה הלובי.

ד. נציגנו ליד אי.ק.או. יבקש מנשיא אי.ק.או. לקבל לעיון מוקדם את דו"ח המשלחת.

ה. מוצע כי בזמן הדיון יהיו נוכחים, פרט לנציגים הקבועים, גם מר יהודה רבין וסא"ל פורת מחיל האויר.

ב ב ר כ ה ,

מאיר שמגר
היועץ המשפטי לממשלה

'73 MAR 28 16 28

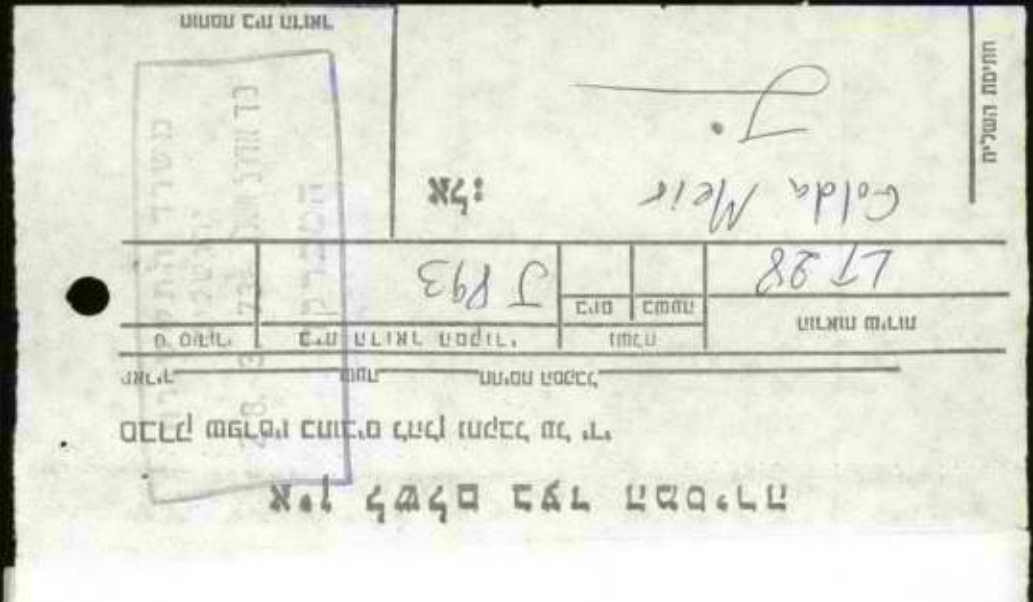
NNNN

J893 UIB044 FBC6363 TFS0829
ILTY HL URSF 021
SANFRANCISCO 21 28 243AM PST VL

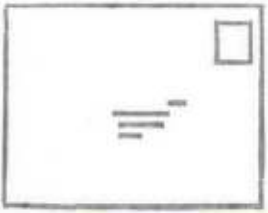
LT
GOLDA MEIR
TELAVIV/ISRAEL

COURAGEOUS PILOTS ACCOMPLISHED MISSION WE IN AMERICA CALL IT
SHOOTING FISH IN A BARRELL
HAROLD C GRUTZE

~~COL TFS0829 LT GOLDA MEIR TELAVIV~~



משרד התקשורת



הדבק את הבול

בפינה הימנית העליונה

מברק

בשורה הראשונה של המברק הנמצא במעטפה זו באים הפרטים לפי הסדר דלהלן:
מספר סדורי, מספר מקורי, בית הדואר ממנו נשלח המברק, מספר המלים, יום המשלוח
שעת המשלוח, הוראות השירות (אם ישנן כאלה)

אל:

מדינת ישראל

משרד המשפטים

היועץ המשפטי לממשלה

ירושלים, כ"א באדר ב' תשל"ג
25.3.1973

13141

אישי

אל: מר אלי מזרחי, מנהל לשכת ראש הממשלה

לוטה כרוז שהופץ באוניברסיטאות ובבתי הספר התיכוניים.

בברכה,

מאיר שמגר
היועץ המשפטי לממשלה

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

רצח בשמי סיני

"מלאנו פקודות", זאת - לו נשאלו - היתה וודאי תשובת הטייסים הישראלים שהפילו את המטוס הלובי מעל שמי סיני הכבושה, ביום 21.2.73. האכזריות, הברוטליות, הברבריות והציניות של ממשלת ישראל הגיעו עתה לשיא חדש, בבצעה רצח זוועתי בקנה מידה עולמי: מטוס נוסעים אזרחי של לוב ובו מאה ושלושה עשר נוסעים ואנשי צוות, גברים, נשים וטף, שעשו דרכם מלוב למצריים, הפך מטרה חיה לטייסי צה"ל, אשר בשנים האחרונות הזמנו בטבח אוכלוסיה ערבית אזרחית על הקרקע.

המטוס נורה, הופל וכמעט כל נוסעיו נשרפו חיים בלהבות.

"טייסי צה"ל נהגו כחוק", טענה ממשלת גולדה מאיר, ואחריה ענתה כהד מקהלת העבדים הקרויה "העתונות הישראלית". טייסי צה"ל תמיד נוהגים כחוק. "על חרבך תחיה" - זהו החוק העליון של המדינה הציונית. הם - "מלאו פקודות". ולא סתם פקודות, אלא פקודות שניתנו ע"י "דרג בכיר".

כן. את הספור הזה שמענו כבר במשפטי נירנברג. גם שם טענו רבי-הטבחים כי "מלאו פקודות", כי "נהגו כחוק". שם הגדיר החוק הכתוב את היהודים ובני עמים אחרים כ"חתת אדם"; כאן - בישראל הציונית - מגדיר כך החוק הבלתי כתוב את הערבים. הערבי הוא "ערבוש"; "ערבי טוב הוא ערבי מת". אלה הם ה"ערכים" שעליהם "מתחנכים", בין-היתר, טייסי צה"ל. אלה הם ה"ערכים" שעליהם "התחנכו" גם רוצחי כפר קאסם. גם הם טענו כי "מלאו פקודות".

* * *

הציניות, הצביעות וההתחסדות, שליוו את הטבח המחריד בהודעות הממשלה ובתאורי העתונות הישראלית - אין להשוות את זוועתן אלא לגודל הזוועה של הפשע עצמו. "האשמים בתקרית - מענו שופרות התעמולה הישראלים לגוניהם השונים - הם הלובים עצמם". ו"הכרח היה להפיל את המטוס, שטס מעל שטחים רגישים מבחינה בטחונית". כך, בחרוצים "בטחוניים", מתרץ המימסד הציוני את כל פשעיו ומעשי הטבח שלו מאז ועד היום. אך לא התרץ הבטחוני ולא שום תרץ אחר יוכלו להקל בדינם של מבצעי הפשע.

נזכרנו בהיסטריה שתקפה את העתונות הישראלית ואת הממשלה בסוף יולי 1955, כאשר הופל מטוס "אל-על" בבולגריה וניספו חמישים ושמונה איש. אז יצאה העתונות הישראלית מגדרה בזעקות "גוואלד" כדי לתאר בפני קוראיה את הפשע והאשימה את בולגריה בנמסשמות ובשנאת ישראל. מבצעי הפשע זוהו עם תמלניצקי, פטלורה והיטלר וממשלת ישראל אף פנתה לאו"ם. הסיבה ברורה. ב-1955, בבולגריה, היו אלה יהודים שנפלו קרבן לפשע. הפעם היו אלה לא-יהודים.

תגובות טבועה בדמה של הציונות. רצח חמישים ושמונה יהודים בבולגריה מושווה למעשי הנאצים; טבח כמאה סתם בני אדם בשמי סיני הוא "תקרית" ומבצעיו "נהגו כחוק". שליחי הממשלה וטוכניה ברחבי העולם כבר יצאו ב"מסע הסברה", לתרץ את הטבח ההמוני.

אולם, מתוך היד שלוחה על ההדק עמד מוח, אשר אלמלא נשטף מילדותו בבוטנות אנטי-ערבית היה מסרב למלא את הפקודות שקיבל.

אנו מסרבים לראות הפרדה בין מתן הפקודות הרצחניות ובין ביצוען. מי שמבצע פקודות כאלה - נושא באחריות למעשיו. אנו קוראים לחיילי צה"ל לסרב לבצע פקודות שתכליתן רצח המוני ופשעי מלחמה.

מקומם של ממשלת ישראל והמטכ"ל בין פושעי המלחמה הגדולים בהסטוריה הם עוד יחכו את הדין על פשעיהם.

הארגון הסוציאליסטי הישראלי (מצפן-מרכסיסטי)
תא הסטודנטים, ירושלים. ת.ד. 2234
תא הסטודנטים, חיפה. ת.ד. 9547

פברואר 1973.

דחוף
שמור

ירושלים, ז' אדר ב' תשל"ג
11 במרץ 1973

1823/n

אל: היועץ המשפטי למשרד החוץ

הנדון: אלוף(מיל.) מ. עמית - עדות
בפני ביהמ"ש בענין פאן-אמריקן

אנא נסה להשיב נוסח עדותו של
אלוף(מיל.) מ.עמית .

חבני מתענין ביחוד בקטעים המתיחסים
לשיחותיו עם שר התחבורה ולאזכור דו"חות
המודיעין שלנו .

ב ר כ ה ,

מאיר שמגר
היועץ המשפטי לממשלה

העתק:
מנכ"ל משרד ראש הממשלה
תא"ל ישראל ליאור
היועץ המשפטי למערכת הבטחון

Israel Denounced Over the Downing Of Libyan Jetliner; Toll at 105

From News Wire Services

Denunciations of Israel echoed around the world today for the shooting down of a Boeing 727 Libyan passenger jet at the apparent cost of 105 lives. President Nixon sent messages of condolence to Libya and Egypt — a pointed rebuke to the Israelis.

But a Lebanese newspaper accused the President of hypocrisy, likening him to "a murderer who attends the funeral of his victims."

Downing of jet liner seen as new "Lusitania." PAGE 3

The British government called for a full investigation.

"This is a horrible tragedy and we are profoundly shocked at the loss of innocent lives," a Foreign Office spokesman said. "We can only assume that a terrible mistake has been made."

Egypt asked the International Civil Aeronautics Organization to investigate. It is sending messages to political organizations, parliaments and labor unions around the world setting forth the Egyptian view of what happened.

• • •

UNITED NATIONS Secretary General Kurt Waldheim expressed "shock and condolences" to Libya and "regret and concern" to Israel.

The group of non-aligned nations in U. N. called on "the international community to put an end to the policy of Israel."

Israel claimed its fighters fired on the Libyan Airways plane over occupied Sinai Wednesday only after the jet's French pilot disobeyed orders to land.

But in Cairo, the plane's destination, Deputy Prime Minister Abdul Khader Hatem said Egypt had no evidence that the pilot ever was in radio contact with the Israeli fighters.

The Egyptians produced a tape recording of the pilot's last conversation.

The passenger jet was over Israeli military installations along the eastern side of the Suez canal, occupied since the 1967 war. The last words on the tape, in English and supposedly from the pilot, were:

"I guess we have some serious trouble with both our heading and our compass."

• • •

THEN, A FEW seconds later: "We are shot by a fighter! We are shot by fighter!"

Libyan officials said 112 persons were on the jet. Israel reported nine survivors had been pulled from the wreckage but that two, both women, died during the night.

The Libyan airline said five of the crew were French, two passengers were German and the others aboard were Libyans, Egyptians, Jordanians, Lebanese Palestinians and Sudanese. Two Frenchmen, the first officer and a steward, were among the survivors.

The Israeli pilot of an American-built F-4 Phantom, identified only as Uri, told a news conference he fired brief cannon bursts across the nose of the Libyan plane and, when it continued heading toward Egypt, he aimed at the wingtip.

"He was now one minute from the canal (Egypt), so we decided to shoot at the wing to cause more serious damage to force him down before he reached the canal," Uri said.

• • •

"BUT THE plane began to burn," he said. "There was red flames and black smoke. The pilot tried to make a forced landing but hit the ground and burst into flames.

"It looked like an attempted forced landing not done very well."

The air force commander, Maj. Gen. Mordechai Hod, told the news conference that the 727 had flown over the secret Bir Gafgafa air base in the Sinai and was acting suspiciously as if it might be on a spy mission.

"The more he tried to escape, the more suspect he became," Gen. Hod said. "We tried desperately to force him down and not shoot him down."

The surviving French steward, Jean-Pierre Burdiat, said: "I could see four Israeli jets surrounding us. They opened fire, hitting us in the rear section with two rockets. A fire broke out around the area of impact and kept burning while we attempted to make an emergency landing."

Premier Golda Meir expressed the Israeli government's "deep sorrow at the loss of life" in the crash and regretted that the pilot "did not heed repeated warnings which were given in accordance with international procedures."

The Winner:

793047

The winning number in this week's New York State Lottery is 793047.

Holders of tickets with all six numbers in the correct order win $50,000; those with the last five numbers in order win $5000; those with the last four, $500; those with the last three $50.

Tickets eligible for this week's prizes bear the drawing date Feb. 22.

Those holding tickets that have the last two digits matching the winning number are entitled to five free tickets in a subsequent weekly drawing.

They can collect these tickets from any lottery sales outlet or at any office of the lottery immediately after the weekly drawing or any time within a year from the drawing date on their two-digit winning tickets.

Winners of $500 or less can collect their prizes at the nearest district tax office: Gen. Donovan State Office Bldg., 125 Main St., Buffalo, or in Rochester, at the Granite Bldg., 130 Main St. East. Winners of a greater amount must turn in their tickets at one of the local offices and wait for lottery headquarters in Albany to mail them a check.

BE ALL FOR THE FEELS
IN 100 FOR OVER.
THIS IS WHY
THIS IS WHY THE

WONDER HOW THE OTHER 104 FEEL ABOUT IT?

4'x8'
LIBERTY BROWN
PANEL
Reg. $12.95
$10.49 EA.

U. S. PLY.
4'x8 PANEL
CLOSEOUT!
"RUSSETT"
Reg. .95
$3.99 EA.

WOOD
4'x8' PA
HONEY E
Reg. $7.95
$4

4'x8'
DARK GRAY
OAK PANEL
CLOSEOUT!
Reg. $4.79
$3.49 EA.

#4 CEDAR
STUDS 59c
2"x4"x8-Ft. EA.

ODD LOT PANELS, 4'x8'
PRICED TO MOVE!
SALE $1.69
400 Pcs.! Ea.

4'x
CL
GOLDE
ELM

4'x8'
TAWNY BROWN
BIRCH PANEL
Reg. $5.95
$5.49 EA.

WOOD
4'x8' PANEL
GOLDEN ELM
Reg. $9.95
$6.99 EA.

4'x8'
ROYALTILE
GOSAMAR GOLD
Reg. $8.95
$6.99 EA.
FOR BATH
& KITCHEN

EMPIRE CARD

master charge

CLOSEOUT . . . CD 5/16"x4'x8' SHEATHING, EXTERIOR

DECORATOR CORK BOARD 1'x3'	FLAT WHITE CEILING PAINT	EXPANDABLE CLOSET RODS ALL SIZES	ALUMINUM EXTENSION LADDERS	POLYETHYLEN 4 MIL CLEAR
3 PCS. PER CARTON $1.99	Reg. $6.57 $2.99 GAL.	Up To 8 Ft. 99c EA.	16, 20, 24, 28 ft. 89c FT.	4-Ft. x 50-F ROLL $1.69

52 COLORS OF PANELING IN STOCK!

PREMIER GOLDA MEIR

ISRAEL

'73 MAR 7 PM 6:48

NY/69

NR 10 071600 MIYADI
EL: HAMISRAD, NEW YORK (DORON), WASHINGTON, OTTAWA
MEET: MONTREAL
M. KIDRON, KALKALIT, MISHPAT
ICAO - HAMATOS HALUBI
LEHULAN TIUTAT ZICHRON HADVARIM MEDIUN HAMOATSA ME 6 DENA
--'' SHOOTING DOWN OF A LIBYAN AIRCRAFT OVER SINAI
1. THE COUNCIL HAD FOR CONSIDERATION C-WP/5734, REPRODUCING REQUESTS RECEIVED FROM THE LIBYAN ARAB REPUBLIC, THE ARAB REPUBLIC OF EGYPT, LEBANON AND SAUDI ARABIA IN CONNECTION WITH THE SHOOTING DOWN OF A LIBYAN AIRLINER OVER SINAI ON 21 FEBRUARY 1973 BY ISRAELI FIGHTERS AND AN ADDENDUM TO THE PAPER CONTAINING THE TEXT OF THE RESOLUTION (A19-1) ADOPTED ON THE SUBJECT BY THE 19TH (EXTRAORDINARY) SESSION OF THE ASSEMBLY ON 28 FEBRUARY. THE PRESIDENT INDICATED THAT THE NON- COUNCIL- MEMBER STATES CONCERNED- ISRAEL, THE LIBYAN ARAB REPUBLIC AND SAUDI ARABIA - HAD BEEN INVITED TO PARTICIPATE UNDER ARTICLE 53 OF THE CONVENTION AND THE FIRST TWO WERE REPRESENTED, THOUGH HE HAD BEEN INFORMED BY THE REPRESENTATIVE OF LYBIA THAT HE DID NOT INTEND TO SPEAK. SAUDI ARABIA HAD SENT A CABLE INDICATING THAT IT WOULD NOT BE REPRESENTED, BUT HOPED THAT THE COUNCIL WOULD ACT PROMPTLY ON ITS REQUEST.
2. THE DEBATE OPENED WITH STATEMENTS BY THE REPRESENTATIVES OF EGYPT AND LEBANON. BOTH URGED AN INVESTIGATION AS SSON AS POSSIBLE BY AN EXPERT TEAM UNDER THE AEGIS OF ICAO AND , AND IN VIEW OF WEATHER CONDITIONS IN SINAI AT THIS TIME OF YEAR, STRESSED THE NECESSITY FOR ACTION TO PRESERVE THE WRECKAGE AND OTHER EVIDENCE PENDING THE ARRIVAL OF THE EXPERTS ON THE SCENE. THE REPRESENTATIVE OF EGYPT SUGGESTED THAT THE REPORT ON THE INVESTIGATION SHOULD BE SUBMITTED TO THE COUNCIL AS SOON AS POSSIBLE AND IN ANY EVENT NO LATER THAN TWO WEEKS AFTER THE START OF THE INQUIRY, AND THAT THE TEAM SHOULD ASCERTAIN THE LOCATION OF THE AIRCRAFT WHEN IT WAS INTERCEPTED BY THE ISRAELI FIGHTERS AND ASSIGN RESPONSIBILITY FOR ITS DESTRUCTION, PAYING PARTICULAR ATTENTION IN THIS CONNECTION TO THE WARNINGS WHICH THE ISRAELI AUTHORITIES CLAIMED HAD BEEN GIVEN TO THE PILOT. HE ADDED THAT HIS GOVERNMENT RESERVED ITS RIGHT TO FULL COMPENSATION FOR THE LOSS OF LIFE AND PROPERTY RESULTING FROM THE INCIDENT. THE PRESIDENT EXPRESSED THE VIEW THAT THE ONLY PRACTICAL ACTION ICAO COULD TAKE FOR THE PRESERVATION OF THE WRECKAGE WOULD BE TO EMPHASIZE TO ISRAEL THE NECESSITY FOR IT, AND THAT THE ASSIGNMENT OF RESPONSIBILITY WAS NOT REALLY A TASK FOR A FACT- FINDING TEAM, BUT THAT THE COUNCIL COULD CONSIDER THE QUESTION WHEN IT RECEIVED THE REPORT ON THE INVESTIGATION.
3. THE REPRESENTATIVE OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY SUGGESTED THAT THAT IT MIGHT BE USEFUL TO HAVE FROM THE INVESTIGATING TEAM SUGGESTIONS ON HOW INCIDENTS OF THIS KIND COULD BE AVOIDED IN FUTUREM OTHERS, FELT, HOWEVER, THAT THE DRAWING OF LESSONS FOR THE FUTURE WAS SOMETHING FOR THE COUNCIL TO DO ON THE BASIS OF THE REPORT ON THE INVESTIGATION, THOUGH THERE WAS NO OBJECTION TO THE SECRETARY GENER)'S MAKING SUGGESTIONS, IF HE WISHED, IN A PAPER SEPARATE FROM THAT REPORT.
4. THE PRESENTATIVE OF ISRAEL REPEATED THE ASSURANCE HE HAD GIVEN AT THE ASSEMBLY THAT ALL EVIDENCE AND EXHIBITS RELATING TO THE DISASTER WOULD BE PRESERVED AND THAT THE GOVERNMENT OF ISRAEL WOULD PERMIT ANY INTERNATIONAL BODY COMPETENT TO DO SO TO OBTAIN ANY INFORMATION AVAILABLE TO IT CONCERNING THE INTERCEPTION OF THE AIRCRAFT AND WOULD FACILITATE AN EXAMINATION OF THE SURVIVORS WHILE THEY REMAINED IN ISRAEL. APROPOS OF THE PREVENTION OF SUCH INCIDENTS IN FUTURE, HE SUGGESTED THAT THE TRAGEDY COULD HAVE BEEN AVERTED IF THERE HAD BEEN A MEANS OF RAPID COMMUNICATION OF FLIGHT INFORMATION BETWEEM TJE COUNTRIES CONCERNED, AS HAD BEEN THE CASE SOME YEARS AGO WHEN THERE WAS A DIRECT LINE BETWEEN ISRAEL AND JORDAN. THE REPRESENTATIVE OF LEBANON POINTED OUT THAT THERE WERE COMMUNICATION CHANNELS THROUGH THE NICOSIA FLIGHT INFORMATION CENTRE.

IGATION CALLED FOR IN THE ASSEMBLY RESOLUTION AND IN THE REQUESTS FROM EGYPT, LEBANONA, LIBYA AND SAUDI ARABIA, THE TYPE OF EXPERTS REQUIRED FOR IT AND THE LEGAL BASIS FOR A COUNCIL DECISION DIRECTING THE SECRETARY GENERAL TO INSTITUTE IT.

6. ON THE FIRST TWO POINTS THERE SEEMED TO BE GENERAL AGREEMENT: THE INVESTIGATION SHOULD BE A TECHNICAL INQUIRY, COMPLETELY DIVORCED FROM POLITICAL CONSIDERATIONS, COVERING THE PERIOD BETWEEN PREPARATIONS FOR THE FLIGHT AND THE CRASH OF THE AIRCRAFT: IT SHOULD BE UNDERTAKEN BY A GROUP OF EXPERTS, DRAWN ENTIRELY FROM THE SECRETARIAT IF POSSIBLE, IF SOME SPECIAL EXPERTISE WAS REQUIRED FOR A PARTICULAR ASPECT OF THE INVESTIGATION, IT SHOULD BE SOUGHT IN ANOTHER INTERNATIONAL ORGANIZATION: IF IT COULD NOT BE FOUND THERE, IT WOULD PRESUMABLE BE NECESSARY TO GO OUTSIDE, BUT THE EXPERT OR EXPERTS WOULD, FOR THE PURPOSES OF THE INVESTIGATION, BE SORKING AS PART OF AN ICAO TEAM.

7. ON THE THIRD POINT THERE WAS A DIFFERENCE OF OPINION. THE REPRESENTATIVES OF UGANDA AND FRANCE CONSIDERED THAT AS THIS WAS THE FIRST INVESTIGATION OF ITS KIND TO BE UNDERTAKEN BY ICAO AND WOULD THEREFORE SET A PRECEDENT, A PROPER LEGAL FRAMEWORK FOR IT SHOULD BE ESTABLISHED WHICH WOULD INCLUDE NOT ONLY ASSEMBLY RESOLUTION A19-1 BUT ARTICLE 55(E) OF THE CHICAGO CONVENTION. THE REPRESENTATIVES OF ITALY, LEBANON, THE NETHERLANDS, NORWAY, TUNISIA, THE UNITED KINGDOM AND THE UNITED STATES TOOK THE POSITION THAT ARTICLE 54 (B), WHICH MADE IT MANDATORY ON THE COUNCIL TO CARRY OUT THE DIRECTIONS OF THE ASSEMBLY WAS A SUFFICIENT BASIS FOR A DIRECTIVE TO THE SECRETARY GENERAL TO INSTITUTE AN INVESTIGATION FOR THE PURPOSE OF ASCERTAINING THE FACTS: ARTICLE 55(E) WOULD BE THE PROPER BASIS FOR THE SECOND STATE OF THE PROCEEDINGS - COUNCIL CONSIDERATION OF THE SECRETARY GENERALS REPORT ON THE INVESTIGATION. THE REPRESENTATIVE OF INDONESIA SUGGESTED A FORM OF WORDS ACCORDING TO WHICH THE REPORT ON THE INVESTIGATION WOULD BE SUBMITTED TO THE COUNCIL '' SO THAT THE COUNCIL MIGHT TAKE ACTION UNDER ARTICLE 55(E) AND ANY OTHER RELEVANT PROVISIONS OF THE CONVENTION''.

8. PREFERRING TO LEAVE THE LEGAL BASIS FOR FURTHER ACTION TO BE DECIDED WHEN THE COUNCIL HAD THE SECRETARY GENERAL'S REPORT ON THE INVESTIGATION, THE REPRESENTATIVE OF THE UNITED STATES FORMALLY PROPSED THAT THE COUNCIL, IN ACCORDANCE WITH ARTICLE 54(B)OF THE CONVENTION, TAKE THE ACTION DIRECTED BY THE ASSEMBLY IN RESOLUTION A19-1, NAMELY, INSTRUCT THE SECRETARY GENERAL TO INSTITUTE A FACT- FINDING INVESTIGATION AND REPORT TO IT AT THE EARLIEST POSSIBLE DATE. THIS PROPOSAL WAS SECONDED BY THE REPRESENTATIVE OF TUNISIA AND CARRIED BY 25 AFFIRMATIVE VOTES, WITHOUT OPPOSITION BUT WITH TWO ABSTENTIONS (BELGIUM AND FRANCE). THE REPRESENTATIVE OF BELGIUM EXPLAINED THAT HE WAS IN FAVOUR OF THE ACTION PROPOSED BUT HAD CERTAIN DOUBTS ABOUT ITS LEGAL BASIS, THE REPRESENTATIVE OF FRANCE THAT HE WOULD HAVE PREFERRED THE ACTION- WHICH HE TOO FULLY SUPPORTED - TO BE TAKEN ON A DIFFERENT BASIS, BECAUSE IT WAS PURELY COINCIDENTAL THAT THE ASSEMBLY HAD MET SO SOON AFTER THE INCIDENT: THERE MIGHT BE OTHER INCIDENTS TO BE INVESTIGATED IN FUTURE WHEN ARTICLE 54(B) COULD NOT BE INVOKED.

9. IT WAS AGREED THAT THE GOVERNMENT OF ISRAEL SHOULD BE ASKED TO PRESERVE THE WRECKAGE AND OTHER EVIDENCE UNTIL THE COUNCIL HAD CONSIDERED THE RESULTS OF THE INVESTIGATION. THE SECRETARY GENERAL WAS AUTHORIZED TO MAKE ANY EXPENDITURES NECESSARY FOR THE INVESTIGATION AND REQUESTED TO KEEP THE COUNCIL INFORMED, BY MEMORANDUM, OF THE ACTION TAKENPURSUANT TO ITS DIRECTIVE TO HIM PENDING SUBMISSION OF HIS REPORT ON THE INVESTIGATION. THE PRESIDENT INDICATED THAT THE REPORT COULD HARDLY BE EXPECTED IN LESS THAN TWO WEEKS AFTER THE COMPLETION OF THE INVESTIGATION IN THE FIELD, THOUGH EVERY EFFORT WOULD BE MADE TO GET IT TO THE COUNCIL AS SOON AS POSSIBLE.

10. THE PRESIDENT NOTED THAT THE ACTION TAKEN BY THE COUNCIL COVERED THE FIRST FOUR PARTS OF THE REQUEST MADE IN THE FINAL PARAGRAPH OF THE COMMUNICATION HE HAD RECEIVED FROM THE REPRESENTATIVE OF EGYPT (ATTACHMENT B TO C- WP/ T5734). THE FIFTH PART - THAT THE COUNCIL '' CONSIDER, IN THE LIGHT OF THE SPECIAL INVESTIGATION, PENALTIES AND ACTIONS THAT MUST BE TAKEN AGAINST ISRAEL''- WAS SOMETHING TO BE TAKEN UP WHEN THE COUNCIL RECEIVED THE REPORT ON THE INVESTIGATION. THE REPRESENTATIVE OF ISRAEL RESERVED HIS GOVERNMENT'S POSITION ON THIS PART OF THE REQUEST.''

EPHRATI

Sidnell Friends
School, Wrage
Hall, Whitman Bldg.

30th

25th Ave. (Alum.)

The Journal Star

A-6 PEORIA, ILLINOIS, TUESDAY, MARCH 6, 1973
CONTINUING

The Peoria Transcript Established 1855 | The Peoria Journal Established 1877 | The Peoria Star Established 1897

Khartoum Is The End

The Black September Group's latest outrage—kidnapping diplomats, brutalizing the two Americans included and then murdering them in cold blood at Khartoum—reminds us of the endless series of unorthodox and ruthless outrages these people have deliberately committed.

It is another heavy blow to the Arab world.

IT MAKES FOLKS understand much better the sensitivity of the Israeli to murderous "civilian" tricks which resulted in shooting down that Arab airliner flying over Israeli defenses a week ago.

The Israeli have been attacked in all manner of "sneak" ways. Every kind of international code imaginable has been violated by letter bombs in the mail around the world, the invasion of the Olympic village to massacre Israeli athletes, and having Japanese civilians suddenly open fire in the lobby of Lod airport gunning some 7 people indiscriminately.

Add to these widely publicized events the clandestine, so-called guerrilla activities, such as mining a children's soccer field or the ambush of a school bus for small children and massacre thereof, and you hardly can expect Israeli airmen to give the benefit of the doubt to a giant "civilan" plane of Libyan origin flying over Israeli defenses and refusing to respond to warnings.

It was most natural in the conditions which exist to suspect some new "trick" or perhaps a "test" of Israeli reactions in preparaton for some new trick.

The result for the Libyan airliner was tragic.

The result at Khartoum was tragic also—but deliberate.

So long as this brutal situation continues and is demonstrated by repeated outrageous and unexpected "civilian" acts of war, tragic errors are also going to be part of that nervous, dangerous and explosive scene.

The only answer, of course, is for every nation which expects to take part in international affairs to play by the rules—or get out of the game.

Those rules require recognition of Black September as an international "outlaw" — and any nation that nurtures them is also, in fact, an international outlaw, and not entitled to the benefits of the game.

WE DO NOT NEED to sit in and largely finance a United Nations which admits nations which protect murdering international outlaws. We need not exchange diplomatic relations with murderer's accomplices who make diplomats their target. We need not engage in trade with any such countries or finance a World Bank whose services they desire—without measuring up to international rules of decency to be eligible.

We do not need any of these things and this country is in less of a mood to sustain them.

The least any country seeking food and "humanitarian" aid from the U. S. can do is recognize the common forms of international responsibility and join forces against international outlaws like Black September—instead of basing them, financing them, arming them, and protecting them!

We face an absurd situation.

Let other nations meet their responsibilities—or let us bear none, whatever, to them. And let us see who believes in half-civilized international rules in order for international affairs to be carried on—and who does not.

The airliner hijacking practice started the ball rolling, and our reactions were purely defensive. So it spread.

Then the way the world passed casually by the rape of the Olympics by these "guerrillas" contributed, without a doubt, to the planning which ended in these diplomatic murders of American officials in Khartoum.

We cannot pass by this crime in Khartoum casually.

Such things only end when it is apparent to the perpetrators that their actions are utterly intolerable everywhere in the world—and the only way they can be told effectively that it is intolerable is by a universal reaction.

If we treat it as tolerable, we invite even more brutal "escalation."

C. L. Dancey

PARK
CENTER
PON
AY!

Day Only
AY, MARCH 7, 1973

ON
Bottle
LOX
¢ Limit 2
HARMACY
RIPTIONS PH. 674-4166
pping Center

ON
1 Oz.
DITIONER
e Acids
¢ With Coupon
IER'S
pping Center

ON
astic
BASKET
el Size
¢
BY'S
pping Center

ON
es'
FS & BIKINIS
of sizes.

COUPON
CLOSEOUT SPECIAL
Discontinued Tally-Ho
RUG YARN & RIBBON KNIT
Nylon & Wool 2 Oz. 3 Ply-4 Oz.
20% OFF
J&D CARPET
& DESIGN CENTER
Madison Park Shopping Center

COUPON
O-Cedar Floormaster
SPONGE MOP
with Power Stripe As Seen on TV
Reg. $2.98 $2.00 With Coupon
BERGNER'S
Madison Park Shopping Center

COUPON
20 Gal. Galvanized
GARBAGE CAN
Reg. $2.86 $2.37
HORNSBY'S
Madison Park Shopping Center

COUPON
Congoleum Shinyl Vinyl
MOBILE FLOOR
3 Patterns in Stock. 12 Ft. Widths
Reg. $6.95 Cash & Carry $3.95 Sq. Yd. Installation Available
J&D CARPET
& DESIGN CENTER
Madison Park Shopping Center

COUPON
Industrial Strength
DRANO
32-Oz. Reg. 78c 58¢ Save 20c
BERGNER'S
Madison Park Shopping Center

COUPON
Plush
BATH TOWELS

ממישראל, ניו-יורק

המשרד, ירושלים מיידי שמור

דינין.

להלן הודעה לעתונות מטעם מזכירות הממשלה בענין תשלומי האקס-גרטיה למשפחות חללי המטוס הלובי: "בעקבות החלטת הממשלה מיום 25.2.73 בה הודיעה על נכונותה, מטעמים הומניטריים, לפנים משורת הדין, לתשלומי אקס-גרטיה למשפחות החללים שניספו באסון המטוס הלובי; ובעקבות החלטת הממשלה מיום 4.3.73 כי ועדת שרים מורכבת משר המשפטים - יו"ר ושרי האוצר, הבריאות, הדתות החוץ, התחבורה והתקשורת והשר י. גלילי, תחליט על דעת הממשלה בדבר שיעורי התשלומים ודרכי ביצועם, קבעה ועדת השרים בישיבתה היום בהשתתפות היועץ המשפטי לממשלה.

1. לכל משפחת התלויה כאחד הניספים באסון המטוס ישולם סכום של 30,000 דולר.
2. לכל פצוע ישולם תשלום בהתחשב במידת הפגיעה בבריאותו שנגרמה באסון המטוס, בסכום שלא יפחת מ-10,000 דולר ולא יעלה על30,000 דולר.
3. שר המשפטים הוסמך לבצע החלטה זו על-פי הנוהלים שיקבעו על-ידו. ב' באדר תשל"ג - 6.3.73".

א. מזרחי - לשכת רוה"מ

6.3.73

הודעה לעתונות

בעקבות החלטת הממשלה מיום 25.2.73 אשר בה הודיעה על נכונותה, מטעמים הומניטריים, לפנים משורת הדין, לתשלומי אקס-גרטיה למשפחות החללים שניספו באסון המטוס הלובי; ובעקבות החלטת הממשלה מיום 4.3.73 כי ועדת שרים מורכבת משר המשפטים - יו"ר ושרי האוצר, הבריאות, הדתות, החוץ, התחבורה והתקשורת והשר י. גלילי, תחליט על דעת הממשלה בדבר שיעורי התשלומים ודרכי ביצועם, קבעה ועדת השרים בישיבתה היום, בהשתתפות יועץ המשפטי לממשלה:

1. לכל משפחה הלויה באחד הניספים באסון המטוס ישולם סכום של 30,000 דולר;

2. לכל פצוע ישולם תשלום בהתחשב בעוצמת הפגיעה בבריאותו שנגרמה באסון המטוס, בסכום שלא יפחת מ- 10,000 דולר ולא יעלה על 30,000 דולר.

3. שר המשפטים הוסמך לבצע החלטה זו על-פי הנוהלים שיקבעו על-ידו.

ב' באדר ב' תשל"ג
6.3.73

מ"ג.

אל שמא משמע ניו יורק.

אולם בשביל

דיוקים.

לדעתי הדיוקים לשינויים אלה מצדדים

בשמאלי. ויתכן שאותו הנוסח-נוטה ~~לה~~ לשלומים

חלק הטעם הדומה:

פרקש ארוין
צלם עתונות

2.3.73

לכבוד
מפקד יחידת הקשר לעיתונות
שליד דובר צה"ל,

א.נ.,

בתוקף תפקידי כצלם עיתונות (בעל תעודה עיתונאי מלשכת העיתונות הממשלתית מס' 0287 1973) הגעתי לבית החולים המרכזי לנגב בבאר שבע בערבו של ה-21.2.1973, לאחר שקיבלתי הזמנה מסוכנות החדשות אי.פי בתל אביב, לכסות את תבאת הפצועים מניצולי המטוס הלובי שנפל בסיני.

בבואי למקום כאמור לעיל נתקלתי בשרשרת של שוטרים צבאיים וקציני צה"ל בדרגות שונות, שפעלו תחת פיקודו של סגן אלוף קובה (בשתון שדה פיקוד דרום), אשר חסמו בפני כל גישה למקום הטיפול בפצועים ועל ידי כך מנעו ממני כל אפשרות מיסית למלא את תפקידי.

למרות שהסברתי לאנשי צה"ל במקום, שכל החצלומים יועברו דרך הצנזורה כמקובל במקרים כאלה, הם לא שעו להסברי ואף מנעו ממני גישה למקום בו הורדו הפצועים מהאמבולנסים להעברתם לתוך בית החולים.

במהלך התקריות שאירעו באותו לילה על רקע זה, ביני לבין קציני ושוטרים צבאיים, הוטחו בפני קללות ועלבונות אישיים ובוצעו, לדעתי, שורה של פעולות בלתי חוקיות בגימה חוקפנית ביותר, אשר התבטאה בין השאר בשבירת מצלמתי על ידי חבטה במחסנית "עוזי", והתרמת סרט בעזרת איומים ושימוש בכוח.

כל הפעולות הנ"ל בוצעו תוך השתוללות שלוחת רסן והיסטריה, אשר גרמה לאנשים רבים שנוכחו במקום עוגמת נפש רבה. זו הפעם הראשונה בקריירה המקצועית שלי, במשך 20 שנה כצלם עיתונות, שנתקלתי בתופעה כזו, ללא כל נסיון מצד אנשי צה"ל האחראים במקום להפעיל את המשטרה האזרחית, או להסביר מדוע הם פועלים בצורה זו.

כפי שהעובדות הוכיחו לאחר מכן, לא היו פעולות אלה מחוייבות או מוצדקות בבחינת שמירת בטחון המדינה. צילומים רבים על הטיפול בפצועים פורסמו לאחר מכן באישור הגורמים המוסמכים והעיכוב בפרסום הצילומים גרם לי נזק אישי ונזק לענין המשותף לכולנו.

2/...

באר־שבע, ת.ד. 534 טלפון 72638

פרקש ארוין
צלם עתונות

יורשה לי להוסיף שעל סמך התרשמותי האישית הבעתי למסקנה שהרבה מן הפעולות באותו לילה בבית החולים בבאר שבע בוצעו מתוך שינאה עיורת לעיתונות בכלל. די אם אציין שאחד הקצינים במקום צעק באוזני: "חבל שיש אצלנו דימוקרטיה אחרת הייתי מראה לך ..."

בעקבות התנהגות זו נוצרה אצלי הרגשה של הוצאה מחוץ למחנה, הקמת חייך פלאכותי, כאילו בשחון המדינה יקר לי פחות מאשר לאותם קצינים וחיילים שהתנהגו כפי שצויין לעיל.

לאור כל אלה אבקשך בזאת לבדוק את מכלול הטענות שהובאו על ידי ואודה לך אם תואיל להביא לידיעתי את מסקנותיך בנידון.

ברצוני עוד להזכירך שהסרט שהוחרם ממני באותו לילה, טרם הוחזר לי למרות פניותי החוזרות ונשנות.

בכבוד רב,

ארוין פרקש

ארוין פרקש.

העתקים:

1. שר הבטחון מר משה דיין.
2. לשכת ראש הממשלה.
3. דובר צה"ל.
4. אלוף פיקוד דרום, א. שרון.
5. יו"ר ועדת חוץ ובטחון כנסת, ירושלים.
6. לשכת העתונות.
7. איגוד צלמי עיתונות בישראל.
8. מר קסטרו - אי. פי.
9. ידיעות אחרונות - מר משה ורדי.
10. יו"ר רא עתונאי הנגב - מר ניסים טאיסו.

באר־שבע, ת.ד. 534 טלפון 72638

(3)

פרקש ארוין
צלם עתונות
באר־שבע, ת.ד. 534, טלפון 72638

לכבוד

לשכת ראש הממשלה,

.....

.....

ירושלים

Chambéry le 28 février 1973

Monsieur le Président,

Lorsque quelques uns de vos athlètes ont été assassinés à Munich tout le monde vous a plaind, moi la première. Vous avez fait beaucoup de bruit à ce sujet et vous rendiez le Gouvernement allemand responsable, alors qu'il n'y était pour rien. Cependant son représentant s'est montré très sincèrement chagriné et vous a demandé pardon pour des assassinats dont il n'était pas responsable, car ce n'est pas lui qui les avait ordonnés.

L'officier israélien qui a ordonné à vos aviateurs de tirer et de tuer des civils qui étaient dans un avion civil, est un assassin et, si vous n'étiez pas complice de cet acte de barbarie, vous lui infligeriez une sanction.

Au lieu de demander Pardon aux familles des civils tués volontairement par un officier israélien, vous avez la mauvaise foi de rejeter la faute sur le pilote Français, alors que vous saviez fort bien que le temps était si mauvais qu'il avait pu se tromper une minute en survolant votre territoire. C'est en effet ce que révèle la bande enregistrée de la conversation de ce pilote avec la tour de contrôle du Caire.

Dites vous bien que les Français qui avaient beaucoup de sympathie pour les Israéliens, n'ont plus aucune estime pour vous et votre Gouvernement.

Vos officiers sont des assassins. Votre Gouvernement est un menteur et vous vous comportez tous, dans ce drame, comme d'ignobles salauds. Le monde entier (à part les Juifs) vous regarde et vous juge. Ne comptez plus sur la sympathie ni l'amitié de tous ceux qui étaient pour votre cause.

D'ailleurs, combien de fois, avant cette tuerie volontaire, avez-vous mérité des blâmes du Conseil de Sécurité de l'O.N.U.! Maintenant, quoi qu'il vous arrive, nous dirons "c'est tout ce qu'ils méritent".

M. Carlet

Tel Aviv

Monsieur le Chef du Gouvernement de

TEL AVIV

(Etat d'Israël)

(שרה שפירא לוט, יו"ר ועדת רוקח, ר' תמר 28.2.73)

הודעה לעתונות

בעקבות החלטת הממשלה מיום כ"ג באדר א' תשל"ג (25.2.73), על נכונותה, משעמים הומניטריים לפנים משורת הדין, לתשלומי אקס-גרסיה למשפחות החללים של המטוס הלובי, ביקש ממלא-מקום ראש הממשלה משר המשפטים לעבד הצעה להרכב וכתב הסמכות של וועדת שרים אשר תעבד את הקריטריונים לביצוע התשלומים.

הצעות שר המשפטים תוגשנה לאישור הממשלה בישיבתה הקרובה.

כ"ו באדר א' תשל"ג
28.2.73.

(נמסר ללשכת העתונות, 28.2.73 שעה 11.30).

NNNN#
QU WASSZLY
.LHROWLY 271350
IMM LAP2722 ATTN DD STOP
FWG IFALPA PRESS RELEASE FOR UR INFO QUOTE

FEB 27 1973

IN CONNECTION WITH THE DISASTER TO THE LIBYAN CIVIL AIRCRAFT OVER SINAI ON 21ST FEBRUARY IFALPA CAN FIND NO JUSTIFICATION FOR THE EXCESSIVE USE OF FORCE APPLIED BY THE ISRAELI AUTHORITIES TO A CIVIL AIRLINER, THE ERRATIC BEHAVIOUR OF WHICH, FROM THE EVIDENCE AVAILABLE, WOULD APPEAR TO HAVE INDICATED AN ERROR OF NAVIGATION RATHER THAN A MILITARY THREAT. IFALPA ALSO STRESSES THAT THE COMBINATION OF VERY STRONG TAIL WINDS, INADEQUATE NAVIGATIONAL AIDS IN THE CAIRO AREA, ABSENCE OF CIVIL RADAR FACILITIES AND LACK OF CIVIL-MILITARY CO-OPERATION PROVIDED AN ENVIRONMENT CONTRIBUTORY TO THE DISASTER.
MINDFUL OF THESE OVERALL CONSIDERATIONS, IFALPA AS A NON-POLITICAL BODY BELIEVES THAT THE ONLY APPROPRIATE COURSE MUST BE CONSTRUCTIVE RATHER THAN RECRIMINATORY AND THAT ALL PARTIES SHOULD NOW CHANNEL THEIR EFFORTS IN THE DIRECTION OF OBTAINING GREATER SAFETY.
WITH THIS IN VIEW IFALPA STRONGLY ENDORSES ESTABLISHING AN IMPARTIAL INVESTIGATION WITH THE PRIME OBJECTIVE OF MAKING RECOMMENDATIONS TO AVOID ANY SUCH DISASTER IN THE FUTURE - ALL SUCH RECOMMENDATIONS TO BE CAPABLE OF UNIVERSAL APPLICATION AND NOT BE EXCLUSIVE TO THE MIDDLE EAST AREA. IN PARTICULAR THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION SHOULD DEVELOP CHALLENGE AND RECOGNITION PROCEDURES IN GREATER DETAIL THAN THOSE PRESENTLY LAID DOWN

UNQUOTE
SIGNED CAPT SHAKED
CFM RCPI
:
WA 005

NNNN#

[illegible]

NNNN

'73 FEB 25 4 28

J1786 UIB066 MME4382 M CAB245 2-260887E055
ILTX HL URNX 026
LT TDMT ARDSLEY NY 26 24 0741P EST VIA RCA

LT
GOLDA MEIER
KNESSET
JERUSALEM (ISRAEL)

AS STRONG SUPPORTERS OF YOUR POLICIES WE URGE YOU TO COMPENSATE
FAMILIES OF THOSE INVOLVED IN LIBYAN AIRCRAFT
HYMIE RENEE NOSSELNEWYORK

COL ~~NTL~~

"To begin with, gentlemen, we must stop thinking of Golda Meir as a Yiddishe Mama."

25.2.73 From the New Yorker

משרד החוץ

מחלקת הקשר

מברק נכנס

בלתי מסווג

אל: המשרד

מאת: קינשאסה

מס' 53

נשלח: 240830 פבר 73

מאף.

הסרט הלונדי.

להלן החלטת הגיבוי של ממזאיר שנתקבלה ב-24 דנא.

LE CONSEIL A ENTENDU LE COMMISZAIRE DE TAT A DJOINT AUX AFFAIRES ETRANGERIS SUR LINCIDENT QUI A COUTE LA VIE AUX PASSAGERS DUN AVION LIBYEN ABATTU PAR ISRAEL. LE COMMISSAIRE DE TAT ADJINT AUX AFFAIRES ETRANGERES QUI SES TMIS EN CONTACT AVEC LE CHEF DE LETAT, RESPONSABLE DE LA DIPLOMATIE ZAIROISE, A QUI IL EN A FAIT RAPPORT, A FAIT PART AU CONSEIL DES EXPLICATIONS FOURNIES A CE SUJET PAR LAMBASSADEUR DESRAEL QUIL AVAIT CONVOQUE DANS SON CABINET DE TRAVAIL. LE CONSEIL A REJETE EN BLOC LES EXPLICATIONS DU REPRESENTANT DISRAEL POUR LA BONNE RAISON QUELLES NE RESISTENT PAS A LEXAMENE OBJECTIF DES FAITS.
IL SAGIT POUR LE CONSEIL, DE LA PART DISRAEL DUN ACTE QUI A PROVOQUE UN DEGOUT ET LINDIGNATION DU PEUPLE ZAIROIS TOUT ENTIER.
LE CONSEIL CONDAMNE AVEC LA DERNIERE ENERGIE DE TELS ACTES BARBARES QUI RELEVENT MANIFESTEMENET DE LA PIRATERIE AERIENNE.
UNE TELLE ATTITUDE BELLIQUEUSE EST LOIN DE SERVIR LA PAIX QUE LE ZAIRE APPELLE DE TOUS SES VOEUX AU MOYENORIENT, NI CONFORME A SA VOCATION AFRICAINE LORSQUUN PAYS AFRICAIN EN EST VICTIME.
LE CONSEIL ESTIME DEVOIR ATTIRER LATTENTEON PARTICULIERE DISRAEL SUR LE FAIT QUE SIL DEVAIT POURSUIVRE DE TELS ACTES INDEGNES, LE ZAIRE SERAIT PLACE DANS LOBLIGATION DE REVOER COMPLETEMENT SES RELATIONS QUIL ENTRETIENT ACTUELLEMENT AVEC CE PAYS(.)---

אבדר

שהח רהסמ מנכל אלון דיין מ/מנכל סמנכל מארם א+ב מאף קנט סזת חקר אלגוס מעת הסברה רס אמן תעוד ארבל יריב דובר צהל

חד/רג

Cable 53 24 February 1973 Kinshasa

The Council has heard the Vice-Commissioner of State for Foreign Affairs on the incident which has cost the lives of the passengers of a Libyan plane shot down by Israel. The Vice-Commissioner of State for Foreign Affairs who has been in contact with the Chief of State responsible for the Zaire diplomacy to whom he reported, has transmitted to the Council the explanations given on the subject by the Israel Embassy whom he had called to his Cabinet. The Council has rejected wholly the explanations of the Israel representative for the good reason that they did not hold before the objective examination of the facts. For the Council it means that Israel has acted in a way which has provoked the disgust and indignation of the whole Zaire people. The Council condemns most energetically such barbaric acts which undoubtedly belong to earial piracy. Such a warlike attitude is far from serving the peace for which Zaire wishes so much in the Middle East, nor is it fitting to its African vocation when an African country is its victim. The Council sees it as its duty to call the particular attention of Israel to the fact that if it did go on doing such despicable acts, Zaire would find itself obliged to review completely the relations it currently has with this country.

משרד החוץ

מחלקת הקשר

מברק נכנס-מסווג

שמור

אל: המשרד

מאת: קינשאסה

מס. 54

נשלח: 241130 פבר 73

מ י ד י

שלו.

גנרל מסזאיר.

א. ברור שהבוסח חריף ושחצני ביותר ומסבעם עולים הם תמיד וסיד לטונים גבוהים. נצטרך לשקול המצב איך נגיב אך חוזר על אזהרתי הסלפרנית בפני ההשלכות אם תפרסם זאת העתונות הישראלית. לצערי כשהזאירים באים ויומרנים רואים הם זאת כביטוי נאה לעצמאותם ומעמדם ואם גומלים להם אף בסתיבות הרי יש בכך להבדיל חלול הקודש.

ב. מבין כמובן למגבלות יכולת הריסון אך מעיר על הסכון.

מ ו ר ם

[illegible] רוהם מבכל אלון דיין מ/מבכל ממבכל מאום אב מאפ קבם מזתים חקר אלבום רם אמן יריב

חר/יב

ראש-הממשלה שלחה איגרת תודה לנשיא זעיר. האיגרת תגיע לשגרירות בדיפ. היום מחר.

לאור העובדה שזעיר פרסמה הודעת גינוי חריפה שבה מאיימת בניתוק יחסים במידה ויקרה מקרה דומה (המטוס הלובי), חושבת שלו שלא כדאי למסור האגרת.

מחכה להוראתנו.

אשר רם שגה.
שי-ר-ן שגה, ואל
נא מר

הבני שלחה אונים תורה לעזר.

האונים תלוי לשמרו דבר הים -

מחר.

לאור העובדה שעזר פרסמה הודעה

לינו. חרינה שרה מאוכזב דעתיך יחסי

כמובן ובקרה בדבר לא (הטלפון

הלוקי), תיבר טלו ~~שבמקום לחבר~~

טלוי בבל. לעסור האונים. מחכה להושלמו

תא 11 4008034
תל אביב 69 24 2045

032

'73 FEB 24 21 45

לכב ראש הממשלה הגב גולדה מאיר משרד ראש הממשלה
ירושלים

לאור הגילויים האחרונים בפרשת תפלת מטוס תוסעים הלובי תני תובע
הנמת ועדת חקירה לפי חוק ועדות חקירה בראשות שופט שבפניה יובאו כל
הממצאים ובמידה ויתאשרו החששות הקק הדווחים בציבור כי נעשתה פעולה
המחייבת להעמיד לדין את האשמים ולהטיק כלפיהם את כל הקשק הסקנות
יש לעשות זאת מבלי להתחשב במעמדם הציבורי נקורה
כמו כן יש לפרסם ברבים את מימצאי הועדה
חכ אורי אבנרי

1.

NNNN 24.2.73

J1611
ZCZC UIB785 RYCD341 M CAE212 2-138866ED52
ILTX HL URNX 041
LT TDBN LAPORT IN 41 21 0324P EST VIA RCA

LT
PRIME MINISTER OF ISRAEL
GOLDEN MEIR
JERUSALEM (ISRAEL)

THERE IS NO HONOR THERE CAN BE NO GLORY THERE IS NO EXCUSE THERE IS NOTHING BUT LOSS RESPECT FOR THE ISRAEL SHOOTING OF AN UNARMED AIRLINER
D G WHITMORE AND AIRLINE PILOT

COL GOLDEN MEIR

'73 FEB 24 5 22

24.2.73

NNNN
J1670

ZCZC GIC294 YRT969 JAL707 DTT395 LAD124
ILTX CO JPTT 021
TOKYO 21 24 1337

GOLDA MEIR
TELAVIVISRAEL

PLEASE ACT RE LIBYAN ACCIDENT AS WE WOULD WISH FOR OURSELVES
IF SITUATION WERE REVERSED
SHULAMITH RUBINFIEN TOKY

'73 FEB 24 9:28

HERE REPUCNCH

J1376 ZCC NYJ187 LC339
ILTY HL UWNY 122 '73 FEB 23 12 25
CLIFFSIDE PARK NJER 122 22 834P PAAA1/50

LT
GOLDA MEIR PREMIER ISRAEL
TELAVV

URGE ISRAEL TO IMMEDIATELY ST ASIDE A DAY OF NATIONAL
MOURNING AND REPARATIONSHAPLESS VICTIMS OF LIBYN JET
TRAGEDY EVMOMENT OF DELAY AND ALIBI ALIENTATING WORLD
OPINION FAILURE TO HUMBLE ITSELF FOR AN OBVIOUS TACTICAL ERROR
CAN ONLY BEGET SIMILAR RETALIATIONS AGAINST CERCIAL

LCEEO GOLDA PGE 2/50

ISRAEL-BOUND AIRCAFT AND DESTROY TOURISM TO YR CUY
. ALSO, SERVAS CLYT TO FE ANTI-JUDAISM FORC
WORLDWIDE AND NEGATE ANY POSSIBLE MLITARY
TRADE WITH ALREADY WAIVERING ALLIES. REPENTENCE IN WRONG
DONING IS A GODLY ATTRIBUTE. PRIDE AND INTRANSIGENCIS A DEMONIC
BLUE PRINT OF SELF-DELUSION AND ULTIMATE SELF
DESTRUON

LCEEO GOLDA PAGE 3/22

AND CHECK SERVE AS CATALYST TO FUSE I RPT AGAIN
SERVE AS CATALYST TO FUSE
SAMUEL L FELDMAN PRESIDEN AMERICANARCVES
ASSOCIATIONA LIFE TIME FEND AND FANCIAL SUPPORTER
OFISRAEL 140 PALISADES AVENUE CIFFSIDE PARK NEWJERSY

C 145

23.2.73

J1525

ZCZC FTK044
TROSSINGEN/TLX 44/42 22 1525

MINISTERPRAESIDENTIAN GOLDA MEIR
TELAVIVYAFO

MENE MITARBEITER UND ICH VERURTEILEN GESTRIGE AKTION
GEGEN FREIES PASSAGIERFLUGZEUG SCHAERFSTENS STOP DIESE TAT IS
BEISPIELLOS WERNER EISEN ELKE EISEN A. ASHMELE A. KOEHLER G.
IRION H. EICHHORN G. PFRUENDER G. EICHHORN R. TAGLIATI H. MESSNER
L. HARTMANN

'73 FEB 23 22 08

NNNN

'73 FEB 23 8 30

J1340 FTK117
DARMSTADT/TF 26 23 0504

LT
MINISTERPRAESIDENTIN GOLDA MEIR
TELAVIV

ZU TIEFST BETROFFEN UND ERSCHUETTERT VERNEIGEN WIR UNS
VOR DEN UNSCHULDIGEN OPFERN EINES SINNLOSEN GEWALTAKTES
QUO VADIS ISRAEL
SHALOM DR GOETZ

'73 FEB 23 11 24

NNNN
VJ1357 GID142 DF0452X NCG915 PCA324
ILTY HL CAPX 113
CPT KINNAIRD BC 113 22 2011 VIA COTC

LT
MRS GOLDA MEIR PRIME MINISTER
JERUSALEM

ON BEHALF OF OUR CHILDREN AND STEPCHILDREN STOP RE THE EFFECT
OR ARMED ISREALEAN FIGHTERS ON UNARMS COMMERCIAL LIBYIAN AIRCRAFT
WE PROTEST THE ATTITUDE OF YOUR FORCES AND HAVE INSTRUCTED ALL
OUR COMMERCIAL INTERESTS IN CANADA AND EUROPE TO HAVE ANY
FURTHER DEALINGS WITY YOUR COUNTRY STOP
J W VROOM MRS M VROOM MAE STEPHENSON BOX 393 KINNAIRD
BRITISH COLUMBIA CANADA
R STURDY BA BSC AND WIFE
MR AND MRS J L VROOM NEE REIB H H P VROOM V STURDY
MR AND MRS R BROWNLEE NEE STURDY MR AND MRS M SPENCELY
NEE VROOM D C VROOM M J VROOM M F VROOM J R SMITH

COL 036 393

23.2.73

V

J1548
ZCZC WI961 1231
ILTY CO HUBU 021
BUDAPEST 21 23 1727

PRIME MINISTRE
TELAVIV

CONDEMN SHARPLY AGRESSIONS LEBANON REFUGEE CAMPS
KILLING INNOCENT CIVILIANS STOP DEMAND HALT TO BARBARIAN AGGRESSIONS
STOP
WFDY BUREAU

COL CKD

'73 FEB 23 22 35

TELEGRAMME

23.2.73

NNNNV
J1287
ZCZC GID095
ILJM HL GBLA 078
LONDONLA TF 78 22 2140 P1/50

LT
GOLDER MEIR KNESSET
JERUSALEMISRAEL

DEATH OF INNOCENT CIVILIANS IS WRONG AND MUST NOT BE EXCUSED
ELSE WE LOSE ALL CLAIM TO MORALITY STOP
WE MUST ADMIT GUILT OFFER COMPENSATION APOLOGISE GROVEL
IF NECESSARY STOP
WE CAN BE MISTAKEN WRONG UNJUST AND SRVIVE BUT IF WE INSIST
OUR OUR RIGHT

'73 FEB 23 4 20

GID095 LT GOL JERUSALEM P2/23

TO DO WHAT ENEMY IS CONDEMED FOR WE TO WILL PERISH STOP
STRENGTH WITH HUMANITY MUST BE OUR APPROACH CHAZAK
VEMATZ
PINCUS 2 PETTS GROVE AVENUE
WEMBLEY MIDDLESEX

COL 2

PERSONAL

T. H. OWEN.
15 SONDALE AVENUE
PRESCOT
LANCASHIRE
ENGLAND
FRIDAY 23RD FEB 1973

TO MRS GOLDA MEIR
PRIME MINISTER
ISRAEL

DEAR MRS MEIR

THE UNFORTUNATE
DISASTER TO THE LIBYAN BOEING 727
AND LOSS OF MEN & WOMEN
I FEEL SURE FROM THE EVIDENCE
THAT THE PILOT WAS AT FAULT
IGNORING THE WARNINGS
FORGETTING HE WAS OVER ISRAEL
AND WAS RUNNING THE GAUNTLET
CAUSING THE DISASTER
NOW I WOULD LIKE YOU TO
BRING PEACE IN THE MIDDLE EAST
FIRST THE SUEZ CANAL MUST BE OPENED
IT SHOULD NEVER HAVE BEEN CLOSED
BAD JUDGEMENT ON THE PART
OF THE USA, AND MR GARRETT
LABOUR LEADER
GREAT BRITAIN
AFTERWARDS THE FRENCH & ENGLAND
FOUND THE CASH TO MAKE IT
SO IN THE INTERST OF THE WORLD
MAKE IT YOUR DUTY TO RE OPEN IT

AND THIS COULD RESULT
IN PEACE IN MIDDLE EAST
AND START THE WORLD TO
SEE REASON AS HUMAN BEING SHOULD

I AM SURE MR NIXON U.S.A.
AND MR HEATH BRITIAN
AND OTHERS WOULD SUPPORT YOU
(A BLESSING TO ALL NATIONS)
WISHING YOU EVERY SUCCESS

Yours Sincerely

P.S. I KNOW PRESIDENT NIXON
AND PRIME MINISTER
MR HEATH
ARE INTERESTED

SO DO NOT LET THE CHANCE SLIP
IT CAN MEAN PEACE IN THE MIDDLE EAST
AND NOTE RUSSIA IS WAVERING
AS TO HER POSITION NOW EUROPE IS GETTING
UNITED

Personal

24 FEB 1973

BY AIR MAIL
PAR AVION

MR. G. NEIR
PRIME MINISTER
ISRAEL

ISRAEL

2. III.

NNNN

'73 FEB 22 11 29

J1007
GID801 CFO331X NCG292 PCC394 AVD536
ILTY HL CAPV 046
FD WEST VANCOUVER BC 46 21 2122

LT
GOLDA MIER PRIME MINISTER
~~TEL AVIV~~ ISRAEL

JERUSALEM

MADAM UNTIL TODAY I BELIEVED IN YOUR WONDERFUL CAUSE
BUT TODAY YOU HAVE DESTROYED ALL SEMBLENCE OF REASON YOU
HAVE DESTROYED ALL DECENCY ON THIS EARTH BY CONDONING THIS
ACT OF ATROCITY AGAINST INNOCENT PEOPLE YOURS VERY RESPECTFULLY
GEORGE HULBERT

'73 FEB 22 15 12

J1062 UIB207 MMB2416 M CA0016 2-159641E053
ILTY HL URNX 028
LT TDRN OAKLAND CA 28 22 0232A EST VIA RCA

LT
GOLDA MEIR
PRIME MINISTER
TELAVIV (ISRAEL)

MUST YOU KILL THE INNOCENT ON INTERNATIONAL FLIGHTS YOU HAVE
GAINED NOTHING BUT MY ENMITY FOR YOUR JUST CAUSE
KURT L KNIGHT

COL ~~NIL~~

NNNN

'73 FEB 22 17 21

אפ
י מברקה יר 4
י דאר מ שלום תא

203

תלאביב משלום 23 4311147
תלאביב 52 22 1600

ראש הממשלה הגב גולדה מאיר
ירושלים

אנו מביעות את הזדעזעותנו העמוקה על הפלת מטוס הנוסעים הלובי
והרג כ-100 אנשים חפים מפשע אנודורשות הקמת ועדת חקירה פרלמנטרית
המורכבת מכל הסיעות בכנסת עלמנת לחקור האם ננקטו כל ההאמצעים
עלמנת לשמור על חיי אדם
תנועת נשים דמוקרטיות בישראל סוניה איידלברג רות לוביץ

סף 100-

אפ
י מברקה יר 4
י דאר מ שלום תא

22.2.73

NNNN
J1161 ZCZC UIB263 MMB2536 M CA0069 2-168441E053
ILTY HL URNX 020
LT TDRN SEATTLE WA 20 22 1109A EST VIA RCA

LT
PRIME MINISTER MEIRER
TELAVIV (ISRAEL)

REGARDING LIBIAN AIRLINER COURT MARSHALL PILOTS MANDATORY TO
PLACATE WORLD OPINION
HOWARD TINNEY KIRKLAND WASHINGTON

COL NIL

'73 FEB 22 21 35

TELEGRAMME

22.2.73

NNNN

J1162 ZCZC UIB265 RYD2400 CT INI098 2-167099E053
ILTY HL URNX 029
LT TDRN AGOURA CA 29 22 1042A EST VIA RCA

'73 FEB 22 21 36

LT
MRS MEIR PRIME MINISTER
TELAVIV (ISREAL)

THE MUNICH MASSACRE WAS CARRIED OUT BY SAVAGE INDIVIDULES SHOOTING
THE LYBIAN AIRLINER WAS CARRIED OUT BY INHUMAN AND SAVAGE NATION
DOCTOR MAKAREM

COL ~~NIL~~

TELEGRAMME

23.2.73

J1199 ZCZC UIB279 MMC2691 M CAD095 2-170975E053
ILTX HL URNX 075
LT TDMT NEW YORK NY 75 22 1202P EST VIA RCA

3 FEB 22 23 01

LT
GOLDA MEIR OFFICE OF THE PRIME MINISTER
JERUSALUM (ISRAEL)

AS A STAUNCH FRIEND OF ISRAEL I AM APPALED AT THE INSENSITIVITY OF YOUR GOVERNMENT IN ITS STATEMENTS REGARDING THE SENSELESS UNWARRANTED AND THE UNFORGIVEABLE SHOOTING DOWN OF AN UNARMED CIVILIAN AIRCRAFT YOU SHOULD ISSUE A STATEMENT OFFICIALLY CONDEMNING

ASSAULTS ON ANY CIVILIAN AIRCRAFT INCLUDING ANY BY YOUR OWN PEOPLE YOU SHOULD SEEK OUT AND PUNISH SEVERELY THOSE RESPONSIBLE FOR THIS TRAGIC AND SHOCKING DEBACLE
WATERGOLD

COL NIL

NNNN

22.2.73

J1171
ZCZC FTK044
TROSSINGEN/TLX 44/42 22 1525

'73 FEB 22 21 43

MINISTERPRAESIDENTIN GOLDA MEIR
TELAVIVYAFO

MEINE MITARBEITER UND ICH VERURTEILEN GESTRIGE AKTION
GEGEN FREIES PASSAGIERFLUGZEUG SCHAERFSTENS STOP DIESE TAT IST
BEISPIELLOS WERNER EISEN ELKE EISEN A ASHMELE A KOHLER G IRION
H EICHHORN G PFRUENDER G EICHHORN R TAGLIATI H MESSNER L HARTMANN

NNNN

J1274
ZCZC GIC870 DF0211X NCG737 FCA719 HEHR985
ILTY CO CAHX 020
HUBBARDS NW 20 22 650P AST

PRIME MINISTER GOLDAMEYER
TELAVIVISRAEL

PLEASE DONT SHOOT DOWN CANADIAN DC8 TONIGHT MY DAUGHTER IS ABOARD
JACK NOONAN BOX 3 HUBBARDSNOVASCOTIA

~~COL 8 3~~

NNNN

'73 FEB 21 23 26

NNNN
J873 GID693 TF
ILJM HL GBLB 015
LONDONLB TF 15 21 1912

LT
GOLDAMEIR
JERUSALEMISRAEL

LERETZACH EIN TEIRUTZIM VEIN HATZDAKOT LEALMANOT VEYETOMIM
YESH DIN VEYESH DAYAN
WINCHESTER

LIBYAN CIVIL AIRCRAFT SHOT DOWN
ON THE 21st FEBRUARY 1973 BY ISRAELI FIGHTERS
OVER THE OCCUPIED EGYPTIAN TERRITORY OF SINAI

The Assembly,

Having considered the item concerning the Libyan civil aircraft which was shot down on the 21st of February 1973 by Israeli fighters over the occupied Egyptian territory of Sinai,

Condemning the Israeli action which resulted in the loss of 106 innocent lives,

Convinced that this accident affects and jeopardizes the safety of International Civil Aviation and therefore emphasizing the urgency of undertaking an immediate investigation of the said accident,

1. Directs the Council to instruct the Secretary-General to institute an investigation in order to undertake fact findings and to report to the Council at the earliest date,

2. Calls upon all parties involved to cooperate fully with the investigating team.

הודעות דובר צה"ל שפורסמו בין התאריכים
18 פברואר - 24 פברואר '73

21.2.73 - מחבל בהרג בלילה 21/10 פברואר, בהתקלות עם ממר צה"ל ברמת הגולן. אין נפגעים לכוחותינו. המקרה ארע סמוך לשעה 22.00 דרומית מזרחית לקונטרה בעת שחולית מחבלים ניסתה לחדור מתחום סוריה לשטחינו, ברשות המחבל נתגלו חומרי חבלה. כאמור אין נפגעים לכוחותינו.

21.2.73 - כוח של צה"ל פשט הלילה 21/20 פבר' על בסיס מחבלים בצפון לבנון הבסיסים שהותקפו הם באיזור נהאר אל-ברד ואל בדאווי
(AL BADAWI) (NAHR AL BARED)
שמצפון לשריפולי סמוך לגבול סוריה לבנון.
לכוחותינו 4 פצועים, כמה עשרות מחבלים בהרגו, מבנים ומתקנים של מחבלים פוצצו.

21.2.73 - בהמשך להודעת דובר צה"ל על תקיפת בסיסי מחבלים בצפון לבנון להלן מספר פרטים נוספים: בסיסי מחבלים שהותקפו סמוך לשעה 0100 שמשו מקומות אימונים למחבלים ומפקדות לפעילות טרור בישראל וב-חו"ל. בבסיסים אלה התאמנו בין השאר מחבלים ממחתרות טרור מטורקיה וזרים אחרים דוגמאות אוקמושר ומרצחי מינכן. לכוחותינו 6 פצועים, מהם 4 פצועים קל. למחבלים כמה עשרות הרוגים. כן פוצצו מבנים ומתקנים של המחבלים.

21.2.73 - בפטיטת צה"ל על בסיס מחבלים בצפון לבנון בפצעו סה"כ 8 חיילי צה"ל, מתוכם 2 פצועים בינוני, 4 קל, 2 קל מאוד.

2/..

21.2.73 - היום בשעה 1355 חדר מטוס לובי מדגם בוינג 727 למרחב האווירי של סיני. המטוס טס מעל למערכי צה"ל שלאורך תעלת סואץ ומעל לשדה תעופה צבאי בסיני, כאשר, הוא חודר לעומק 80 ק"מ לשטחינו. בעטו מאמצים להתקשר עם המטוס אך הוא לא נענה לפניות. משוסי ח"א המריאו לקראתו והורו לו בנוהל הבינלאומי לנחות. כאשר המטוס לא שעה להוראות ולירויות ההזהרה יורט על-ידי משוסינו. המטוס הפגוע נחת במרחב סיני כ-20 ק"מ מתעלת סואץ והתרסק.
הליקופטרים של ח"א עם צוותים רפואיים עוסקים בפינוי בהצלה. עד כה עוברו לבי"ח צבאי סמוך 13 ניצלים. יש כ-70 הרוגים. פעולות ההצלה במשכות.

22.2.73 - ביום שישי (23.2) בשעה 1200 יועבר למצרים דרך קנטרה ארונותיהם של הניספים במטוס הלובי וכן יוחזרו כל החפצים השייכים למטוס ונוסעיו. העברה תעשה באמצעות הצלב האדום.

23.2.73 - היום (23.2) בשעות אחר הצהרים, תוך חיפוש קפדני בשטח בו התרסק המטוס הלובי נתגלו שתי קופסאות שמיועדות לרשום את התשדורת בין המטוס לבין תחנת הקרקע והשיחות בין הטייסים לבין עצמם בתא המטוס. השניה מיועדת לרשום את נתוני הטיסה (שתי הקופסאות מכונות הקופסא השחורה). מן הפיענוח החלקי שנעשה עד כה ניתן ללמוד שצוות המטוס הלובי כנראה טעה לגמרי בהתמצאות שלו הצוות כנראה חשב שהמטוס טס בשמי מצרים. כאשר הופיעו משוסי הקרב הישראלים, חשב הטייס כי אלו מיגים מצריים החגים סביב המטוס שלו. הפיענוח של הסלילים נמשך. משעם צה"ל במסרה הודעה לשגרירויות של ארה"ב, צרפת, ובריטניה על מציאת הקופסאות. כמו כן נמסרה על כך הודעה לנציג הטייסים הבינלאומיים.

=====

דובר - צה"ל

בטחון שוטף - סיכום סטטיסטי של אירועים ואבידות
מתאריך 18 פברואר עד תאריך 24 פברואר 1973

(מבוסס על אירועים הניתנים לפרסום)

1. א י ר ו ע י ם *

מס' סד'	סוג הארוע	מצרים		ירדן	לבנון	סוריה	עזה	יהו"ש	ישראל	סה"כ
		התעלה	סיני							
	א	ב	ג	ד	ה	ו	ז	ח	ט	י
1	היתקלות			-(1)		1(-)				1(1)
2	מיקוש								-(1)	-(1)
3	חבלה						-(1)	-(2)	-(1)	-(4)
4	זריקת-רימון									
5	קטיושות									
6	מרגמות ורבזוקות				1(-)	-(2)				1(2)
7	נק"ל						-(1)			-(1)
8	חדירת-מטוסים									
9	שונות	1(1)								1(1)
10	ס ה " כ	1(1)		-(1)	1(-)	1(2)	-(2)	-(2)	-(2)	3(10)
11	פעילות צה"ל				1(-)					1(-)

הערות: -

נספיח 9 מתיחס להפלת המטוס הלובי ב-21.2.73.

*- המספרים בסוגריים הם בתובי השבוע
הקודם לצרכי השוואה.
(11-17 פברואר 73')

2. אבידות

א. אבידותינו: -

	מס' סד'		מצרים: התעלה	מצרים: סיני	ירדן	לבנון	סוריה	עזה	יהו"ש	ישראל	סה"כ
		א	ב	ג	ד	ה	ו	ז	ח	ט	י
הרוגים	1	חיילים									
	2	אזרחי-ישראל									
	3	ערביי-השטחים									
	4	ס ה " כ									
פצועים	5	חיילים				8(-)					8(-)
	6	אזרחי-ישראל								(2)-	(2)-
	7	ערביי-השטחים						(1)-			(1)-
	8	ס ה " כ				8(-)		(1)-		(2)-	(3)8

ב. אבידות אויב - מחבלים וסדיר * (בהיתקלות בלבד):-

	מס' סד'		מצרים: התעלה	מצרים: סיני	ירדן	לבנון	סוריה	עזה	יהו"ש	ישראל	סה"כ
		א	ב	ג	ד	ה	ו	ז	ח	ט	י
הרוגים	1	מחבלים			(1)-	(-)40	(-)1				(1)41
	2	סדיר									
	3	ס ה " כ			(1)-	(-)40	(-)1				(1)41
פצועים	4	מחבלים			(4)-	(-)1		(19)-			(23)1
	5	סדיר									
	6	ס ה " כ			(4)-	(-)1		(19)-			(23)1

הערות: -

* - מתוך סה"כ העצורים בתפסו מחבלים כמהם פצועים.

דובר צה"ל / 25.2.73

אירועים/תקריות שפורסמו באמצעי התקשורת
(לא בהודעות דו"צ) בין התאריכים
18 פברואר - 24 פברואר 73

א. סיכום

גזרת ירדן	-	-	תקריות
גזרת סוריה	-	-	תקריות
גזרת לבנון	-	1	תקריות
גזרת מצרים	-	-	תקריות
רצועת עזה	-	-	תקריות
אזורים אחרים	-	-	תקריות
סה"כ	-	1	תקריות

ב. פירוט

ירדן

א.מ.ל.

סוריה

א.מ.ל.

לבנון

23.2.73 - בשעות הלילה בורר מספר פגזי בזוקה לעבר סיור צה"ל ליד הר עמירם. לא היו בפגעים.

מצרים

א.מ.ל.

אזורים אחרים

א.מ.ל.

רצועת עזה

א.מ.ל.

בדבר משרד ראש הממשלה,