



כתב מילא אוהל

ידי המצויינים לשבח. כיום, למעלה מ-13 שנים לאחר אותו מבצע נעלם, הותר לראשונה לספר את סיפורם של ששת מבצעים, ושל הבודדים שהיו שותפים לסודם וסייעו להם. אלה קורותיו של מבצע נועז ורב-תושיה, מעבר לגבולות דאז ובתוך שטחו של האויב המצרי — מבצע „ירקון“, שנערך ב-12 ביוני 1955.

ששת אנשי צה"ל שנתלכדו לחוליה אחת לביצוע המשימה, היו:

1. סא"ל אשר לוי — מפקד החוליה;
2. רס"נ עמנואל שקד — סגן מפקד החוליה;
3. סגן יגאל תלמי — ק' קשר;
4. סגן אהרן לובלינר — סייר;
5. סג"מ יורם ליפסקי — סייר;
6. סמל דב (דובן) שמחוני — סייר.

הרקע והמשימה

המבצע יוצא-הדופן נהגה ותוכנן נוכח חסימת מיצרי טיראן על-ידי המצרים בפני כל תנועת סחורות המיועדת לאילת, על-מנת להחניק את הנמל הדרומי של ישראל, ולמנוע ממנה את הקשר עם אפריקה והמזרח הרחוק. במטא הכללי של צה"ל הועלתה, עוד בשנת 1955, תכנית לפתיחת המיצרים בכוח, במקרה של כישלון כל המא-

להלן ציון לשבח שניתן על-ידי ראש המטה הכללי: הנני לציין לשבח את:

ק/30260 סא"ל אשר לוי
ק/96791 רס"נ עמנואל שקד
ק/193258 סגן אהרן לובלינר
ק/281401 סגן יגאל תלמי
ק/289059 סג"מ יורם ליפסקי
ק/284920 סמל דב שמחוני

על גילוי דבקות למשימה, שקיבלה על עצמם בהתנדבות, לנוכח קשיים יוצאים מגדר הרגיל.

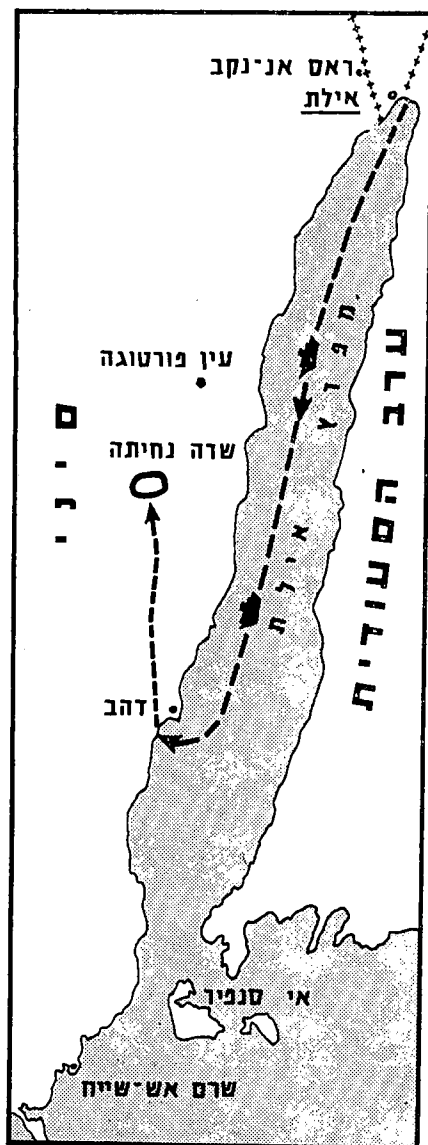
י"ד בתמוז תשט"ו משה דיין, רבי-אלוף ראש המטה הכללי (4.7.55)

להלן תיאור המעשה:

הנ"ל התנדבו למשימה מסוכנת וקשה, התמידו בביצוע המשימה על אף תקלות וקשיים החורגים מגדר הרגיל, וסיימו בהצלחה.

הודעה קצרה וסתומה זו, שפורסמה ביולי 1955, לא פירשה את אופי המשימה שבוצעה על-

* נכתב בסיועו של ענף היסטוריה במסכ"ל ועל-סמך חומר שהומצא על-ידו — המערך.



מבצע "ירקון" -
נתיב ימי
ויבשתי

מצים המדיניים. משמעותה של התכנית היתה — כיבוש והחזקה ישראלית בשרם אש־שייח'; ודרך הביצוע שגיר ראתה ממשית ביותר, היתה הצנחת כוח בשרם אש־שייח' עצמה, ובעת־יבוענה־אחת — תנועת שני גדודים לאורך רצועת החוף מאילת לשרם אש־שייח'.

ואולם, לשם כך הכרח היה לדעת בוודאות מראש אם כל ציר־התנועה הארוך המדברי מאילת לשרם אש־שייח' — עביר לרכב הדרוש. היה ברור למדי, כי קיים ציר־תנועה עביר מראס אנ־נקב דרומה עד לסביבות עין פורטוגה, ומשם מערבה, לחופו המערבי של חצי־האי סיני. כן ידוע היה דבר קיומה של דרך משרם אש־שייח' ל־דהב, העוברת במעבר שעירה (היא הדרך המשמשת כיום לגסיעה למגזר סנטה קתרינה). הנעלם הגדול היה מיקומו ואופיו של הקטע המחבר בין שתי הדרכים.

ההנחה אמרה, כי דרך־חיבור כזאת ישנה בנמצא; אך לא היה בכך כל ביטחון, ובלא ידיעה ברורה על מצב עבירותו של קטע נסתר זה, אי־אפשר היה להסיע שני גדודים ברכב, כדי לחברם עם הצנחנים שנועדו לצנוח ב־שרם אש־שייח'.

לשליחת הסיוור קדמו דיונים ויכוחים בשני מישורים — המדיני והמקצועי:

גדול היה החשש ורבים הפקפקים הלשלוח חוליה קט־נה לעומק שטח האויב, מקום שם תצטרך להתמודד בסכ־נות רבות: חום, נכישות נחשים, בדוים עוינים וכוחות צבא מצריים. שני הגורמים האחרונים פירושו עלול היה להיות כליה פיזית בקרב או הינמקות בשבי המצרי. נוסף לזאת עלול היה גילוי הסיוור לשים לאל את ביצוע הפעור־לה המתוכננת. כל זה במישור המדיני, ואילו במישור המקצועי היו שטענו כי משלוח אנשים הוא אך מזיק ומיותר.

ואלה דברי מפקד המבצע אל"מ ח' בר־לב בדו"ח המס־כם שלו בנקודה זו:

"הטענה אשר הושמעה בשלבי ההכנה עליידי גורמים שונים, כי הסיוור מיותר הופרכה עליידי עצם הסיוור בו התגלו פרטים חשובים... כוונתי לסמני המכוניות שנראו לאורך הדרך כולה, לשלטים המסמנים את הדרך בה עברה החוליה..."

כל זה, כאמור, לגבי שנת 1955.

זו היתה, איפוא, המשימה שהוטלה על חוליית־הסיוור: לבדוק ולוודא, היש חיבור בין הדרכים והאם עביר קטע־החיבור לרכב.

הרמטכ"ל דאז, רבי־אלוף משה דיין, הטיל את ביצוע המשימה על מפקד חטיבת "גבעתי", אל"מ חיים בר־לב. כיום הרמטכ"ל; לשם כך אורגן כוח משימה מיוחד. ה־חוליה, שנועדה לצאת אל מאחורי קו־האויב ולשהות שם שניים־שלושה ימים, היתה קטנה אמנם — שישה אנשים בלבד; אך עצם מיקומה של המטרה, סביבתה, הדרכים להגיע אליה ולשוב ממנה, וכן כל אמצעי־הקשר הנדר־שים, האספקה והמאמץ העצום להבטיח, כי אנשי החוליה ישובו בריאים ושלמים אל יחידותיהם ומשפחותיהם — כל אלה חייבו תכנון נרחב ביותר והכנות מדוקדקות, בשי־

תוף כל זרועות צה"ל: יבשה, אויר וים. בתכנון בין־זרור־עי כזה לא נתנסה צה"ל עד אותם ימים. בגלל חוסר־ה־נסיון היה כל דבר קטן כרוך בקשיים גדולים, כל דבר היתה בו ראשונות באשר לתיאום ולשיתוף הפעולה הבין־זרועי והבין־חילי.

אומר רבי־אלוף חיים בר־לב, בהיזכרו באותם ימי מאי־יוני 1955: "החזקנו אצבעות שלובות. עשינו את כל ה־סידורים המוקדמים, אבל ידענו כי הסיכון הוא רב. כל תקלה שתארוץ לחוליה — מסוכנת; אם יוכש מישחו מ־תוכה עליידי נחש — ייווצר קושי; אם לא נצליח להצי־ניח מים למקום המתאים — ספק אם יוכלו להמשיך; אם ייתקע מטוס הפיפר, שיבוא לחלצם, בחול של שדה־התעופה שיכינו אנשי החוליה — רע מאוד; אם יראום (את הפיפרים) כמה בדוים ויצלפו בהם מבין הסלעים — הם עלולים ליפול בתוך שטח האויב. הבאנו את כל אלה בחשבון, אך יחד עם זאת ידענו: המשימה חיונית היא, ויש להסתכן ולבצע. למולנו עבר הכל בשלום."

איש לא שאל שאלות

מילוי משימה מעין זו חייב, כמובן, בחירת אנשים מעור-
לים, בעלי כושר גופני איתן, כושר-חל-
טה מהיר ודבקות מקסימלית במטרה.

מספר אשר לוי, מפקד החוליה: "שימשתי באותם ימים
מג"ד בגבעתי. בשבת אחת אחרי הצהריים הגיע לביתי
סגן-אלוף מנחם אבירם, סיפר לי כי מתארגנת חוליה-
סיור לטיני, ושאל אם מוכן אני להשתתף בה. אמרתי מייד:
כמובן. זמן-מה לאחר מכן לא שמעתי ממנו דבר, אך ב-
יום בהיר אחד קראוני לבדיקות רפואיות. נמצאתי כשיר.
על כך שאהיה מפקד הסיור נודע לי מפי אל"מ חיים בר-
לב, מפקד החטיבה, בעת מסע חטיבתי למצדה, שנערך
סמוך לאחר אותן בדיקות. לאחר התיעצות בינינו בדבר
האנשים הנוספים, פנינו לקצין-הקשר הגדודי שלי, סגן
יגאל תלמי; הוא לא שאל שאלות, ומייד הסכים. הצענו
לסמל-הסיירים שלנו, דב (דובן) שמחוני להצטרף, וגם
תשובתו היתה מיידית ומוחלטת: בהחלט! הוא הדין בא-
שר לסגן אהרון לובלינר, שהיה סמ"פ באחד מגדודי ה-
חטיבה, ולסג"מ יורם ליפסקי, מ"מ באותו גדוד. כסגן
מפקד החוליה החלטנו לבחור ברס"נ עמנואל שקד, שהיה
אז בקורס קומנדו—והוא קיבל זאת בהתלהבות, למרות
שהעירו אותו בחצות הלילה, ולא שאלוהו אלא זאת: "מור-
כן לצאת למעשה יוצא-דופן?" הוא השתחרר מן הקורס—
והצטרף אלינו.

"כל השישה שהיינו זקוקים להם, נתנו איפוא הסכמתם
ללא שאלה וללא היסוס, ולא היה עלינו אף לנסות לשאול
מישהו נוסף".

הסודיות שאפפה את תכנון המבצע ואת ההכנות לקרא-
תו, היתה, מטבע הדברים, חמורה ביותר. פעמים שאף
מפקדיהם של אנשי החוליה עצמם לא ידעו ולא כלום,
ולא כל שכן אנשי-הגדוד האחרים או בני-המשפחות. החל
בסוף אפריל—החלו ההכנות המאומצות והדקדקניות
לקראת הביצוע, שנועד תחילה ל-5 ביוני ונדחה לאחר
מכן ל-9 בו, במגמה לבצל את לילות הירח (דבר שהיה
נחוץ גם לחוליה, לשם בדיקת העבירות, וגם לחיל-הים
לשם ביצוע ההנחתה).

איכונים, לינוודים, הכנות

יציאה למדבר סיני ומסע רגלי בחולותיו והריה, באמצע-
עיתו של הקיץ הלוהט, אינם דבר של מה-בכך, אפילו ל-
אנשי-צבא מאומנים וקשוחים. אחת המטרות הראשונות
בהכנות היתה, איפוא, העלאת הכושר הגופני. לשם-כך
תוכננו ונערכו מסעות אחדים, קשים ומסובכים במיוחד,
שבהם נבדקו—בשיתוף עם נציג חיל-הרפואה—בעיות
המזון והשתיה. עניין המים היה בעל חשיבות רבה, כי
בעוד שלגבי מזון אפשר היה למצוא סידורים לצמצום ה-
עומס, לא כן היו פני הדברים באשר למים; ואכן הוחלט
לבסוף, כי כל אחד מן השישה יצטייד בשש מימיות; ואף
זאת מתוך ידיעה, כי אם יהא הכרח להשתהות בשטח,
יהיה צורך להצניח מים (במסעות נוסו שיטות שונות של
נשיאת מים: בג'ריקנים, אחד לכל איש, ובמימיות). ל-

מעשה נשא כל אחד מאנשי החוליה, פרט לקשר, שתי מי-
מיות בחגורה וחמש—בתרמיל הגב, ואילו הקשר, אשר
נשא על גבו מכשיר קשר, נשא רק שתי מימיות בחגורה.
כן נבדקו שיטות-חגור שונות, ומבין שתי השיטות ש-
נותרו לבסוף—האלפניסטית-השווייצרית והבריטית—
הוכרע לטובת השיטה הבריטית.

החוליה הביאה גם בחשבון, כי אחד מאנשיה עלול
להיות מוכש על-ידי נחש ארסי או לחטוף מכת-שמש;
משום כך לא זו בלבד שנטלה עמה ציוד רפואי נגד הכ-
שות, אלא אף התאמנה בעזרה-ראשונה ובידע רפואי אל-
מנטרי. ואם לא די בכל אלה, הרי הכרח היה ללמד את
„עכברי היבשה" כיצד להכשיר שדה-נחיתה במהירות ול-
לא כל כלים, כדי לאפשר את נחיתת המטוסים שיבואו
לפנותם. לכן עברו השתלמות מיוחדת—בעזרת איש חיל-
האוויר, שלימדם לבדוק אם ראוי השטח לנחיתה (תקעו
עקב בקרקע, אם יחדור עמוק—המטוס לא ינחת; אם
לא—ינחת). וכיצד לנקותו אם נמצא ראוי („כל אבן
קטנה מאגרוף—השאירו; כל אבן גדולה מאגרוף—סל-
קו"). על-יכך מעיר עמנואל שקד: „יכולים אתם לתאר
לעצמכם, שלא נשארה בשטח אפילו אבן אחת גדולה מ-

נוסף על כך היה צורך להתכונן מבחינה ימית: לרדת
מספינה לסירת-גומי, לחתור בה ולהגיע לחוף.
בעיית הצנחתם של המים והמזון—הטרידה לא במעט
את מפקדת המבצע ואנשי החוליה גם יחד. ההרים בסבי-
בת מקום המבצע מתרוממים לגובה 1,000—1,200 מטרים,
וביניהם ואדיות עמוקים ותלולים, קניונים ממש. הואיל
והיה על המטוס להצניח את האספקה למקום-סתר, וב-
דייקנות יתרה, אולתר „פנטז" שיאפשר את הביצוע, והוא
פעל כהלכה בשעת הניסויים.

כתוב בדו"ח המסכם, בפרק המתייחס להצנחת ציוד:
„...המצנחים עם ה„פנטז" הובאו למטוס וחוברו למטען.
כמירכץ הובאו למטוס מספר מצנחים רגילים...
„בחזרה למבצע, ירקון' הוצנחו מים בתנאים דומים לאלה
של ירקון', עם כי השטח היה קל יותר לטיסה בהצנחה,
מבחינת גובה הרכסים, הכרת השטח ותנאים אטמוספריים.
ההצנחה בוצעה ללא תקלות בלילה ובדיקת רב".

כל הדברים הללו—ורבים אחרים—נוסו במסעות רג-
ליים מפרכים בנגב ובמדבר יהודה, בסיוורים אויריים וב-
סיוורים ימיים נוכח נקודת-הנחיתה היעודה (פרשה זו הי-
תה קשה במיוחד, בייחוד משום שלא היו כמעט עצמים
בחוף שעל-פיהם ניתן לזהות את המקום בלילה, ומיהים
היו רדודים מאוד ועוררו סכנה של עליית הספינה על
שרטון. לכן, היה צורך בניווט מדויק ביותר של אנשי
חיל-הים, ומכאן תובן גם החשיבות שהפעולה תערך בליל
(ירח).

וכך אומר אשר לוי, מפקד החוליה, בסעיף „ההכנות"
בדו"ח המסכם שלו:

„בוצעו ההכנות הבאות:

„מסעות מכינים בשטח קשה; האחד, של יומיים, מעיר-גדי
למצדה דרך מעלה האסיים והחברה; השני של שלושה ימים
מפתח הפוקרה ליד סדום עד תל-ירוחם דרך הורה-ההר.



- „נערכו השתלמויות :
 1. רפואה מונעת ועזרה ראשונה וכן שימוש בתרופות שבתרמול; משך ההשתלמות — 8 שעות.
 2. קשר — שימוש במכשיר; משך ההשתלמות — 5 שעות.
 3. הנדסה — הכשרת דרך; משך ההשתלמות — 4 שעות.
 4. חיל-אוויר — הכשרת שדה, לפיפריס, קשר עם מטוסים וסימון קרקע-אוויר; משך ההשתלמות — 4 שעות.
 5. חיל-הים — צורות הנחיתה ותרגול בהן; משך ההשתלמות — 5 שעות.
 „כמובן נערכו מטווחים בנשק והוקדש זמן רב ללימוד מפות“.

כל הגורמים הללו: תנועה, הנדסה, רפואה, אוויר, ים, קשר — לא זו בלבד שצריך היה לדעתם היטב וללמוד להשתמש בהם באורח הנכון במועד המתאים; הם אף תבעו תיאום בין-זרועי מדוקדק, שבכמותו לא נתנסה צה"ל עד אז. אומר עמנואל, סגן מפקד החוליה: „כיום, ב-1968, נראה כל זה פשוט. ב-1955 היינו חטיבת-חי"ר מצור יינת, אך לא היה לנו מושג באוויר ובים. כל תקלה קטנה ביותר בביצוע מדויק ומתואם — יכלה לשים לאל את כל הכנותינו ואת המבצע עצמו. למרות שהיינו בסך-הכל שישה אנשים, היתה פעולת התכנון המשותף והמשולב שנדרשה בגללנו — בבחינת חידוש בצה"ל“.

מלבד „הדברים הגדולים“, היתה חובה לשים לב גם ל- „פכים קטנים“, כגון: סוכר, כדורי-מלח ובדורים. עניין הדברים הצריך מחשבה בשני כיוונים: להשיב באש להגנת נכלות ממש — מחד גיסא, ומאידך גיסא — למצוא „דרכי פיתוי“ אפשריות, אם אמנם ייתקלו בבדורים שלא יאוצו להילחם, ויהא הכרח „לשכנעם“ באופן כלשהו, כדי שלא ימהרו לדווח לשלטונות, או לפחות לעכב בעדם ליומיים, יום או לשעות מספר; זאת — בייחוד משהחליט הרמטכ"ל, רב-אלוף משה דיין, כי השישה יהיו לבושים במדיהם ויענדו את דרגותיהם (החששות מפני הבדורים הוכחו, לבסוף, כמוצדקים; אלא שלמזלם של אנשי החוליה, לא הבחינו הם עצמם בבדורים שגילום בעת הסיוור, ולפיכך גותרו שלום ורגועים במשך כל העת. רק מטוסי חיל-האוויר שחנו ממעל הבחינו בבדורים ובתנועתם).

אחת הבעיות שהטרידו, דרך משל, את הטייס, האחראי על ה„פיפריס“ שנעזר לחלץ את האנשים משטח האויב, היתה איכותם של מטוסי. הוא מספר: „היו אלה מטוסים ישנים, שיכלו לטוס עד 3½ שעות-דלק בסך-הכל, והתחממו בצורה מחרידה — ואתה לך ערוך בהם טיסה כמעט בתוך-תוכו של נזיק הוואדי“.

„בטיסת-הסיוור שהתקיימה לקראת המבצע עלה החום למאתיים, שהוא המקסימום, ורק בקושי נחלצתי החוצה, למעלה“.

נזכר דובן, הוא סמל דב שמחוני, שטס באותה טיסת-סיוור, בטייס דנן: „החום ממש הרדים אותי. הוא אמר לי: בכל פעם שתראה את ראשי צונח, שפוך לי מים לתוך

באילת: אנשי החוליה יושבים ומאחוריהם עומדים טייסי ה„פיפריס“. משמאל, על כנף נוסעת הנשק — הרמטכ"ל דאז, רב-אלוף משה דיין

הצווארון. כך גם עשיתי, והוא היה מתאושש וממשיך. היתה עוד „צרה“ שהכרח היה לקחתה בחשבון: ספינת-תותחים מצרית, שעגנה בשרם אש-שייח', הפליגה לתים מזומנות לאורך החוף, כדי לתספק את הנקודות בו. לא היה ברור מתי יתחשק לה לשוטט בפעם הבאה. בדגב, נוסף לשוב ולתחנת-האלחוט, היתה, לפי הידיעות שבידי מתכנני המבצע, כיתת שומרי-גבול מצרית, ולפיכך היתה חשיבות מכרעת לכך, שמייד לאחר הנחיתה העלומה, תודרו היחידה ותגיע אל תוך הוואדי, תתרחק ככל האפשר במהירות מדגב, ותמצא מסתור בין צוקי הוואדי למשך שעות היום — כדי להמשיך במשימתה בלילות.

בסופו של כל ההכנות נתגבשה התכנית כלהלן: ספינה שתונהג על-ידי אנשי חיל-הים תביא את אנשי החוליה לנקודת הנחיתה. מהירותה של ספינה זו היה כ-2.5 קמ"ש, ולכן הונח כי אם תצא בשעה 1030 בבוקר מאילת, תגיע בסביבות השעה 2200 לקרבת דגב. אם יתנהל הכל כפי המתוכנן, ייוותרו כ-4—5 שעות של הליכה מזרזת מאוד, על כל החגור והציוד, עד הוואדי, בו היו אנשי החוליה אמורים להסתתר — כדי להמשיך בביצוע המשימה בלילה הבא. הונח כי טווח-ההליכה המקסימלי יהיה 70 קילומטרים. בתכנון המבצע היתה הכוונה לשהות בשטח זה אויב שני לילות. נקבע, כי על מפקדת המבצע להתקשר עם החוליה פעמיים ביום: עם שקיעה ועם שחר. במשך היום לא יקויים קשר. הספינה אמורה היתה לשייט במקרוב לציור התקדמות החוליה, אך ברור היה מראש, כי מן הנמנע יהא לראות את אנשי החוליה בהיותם במעמקי הוואדיות. צורת הפינוי לא נמסרה לאנשי החוליה עד לרגע האחרון, כיוון שעדיין לא הוחלט מה תהא: חזרה ברגל לחוף הים ופינוי בספינה — או הנחתת מטוסים קלים („פיפריס“), וחילוץ האנשים בדרך האוויר.

מסכם אשר לוי, המפקד, את חלק התכנון וההכנות:

„היה ברור לנו בפירוש, כי ברגע שנחתנו — ניוותר לנפ־ שנו. נכון, ידענו כי במשך כל העת יטוס מטוס שבו מזון, נשק, מים ומכשיר־קשר — כך שאם ניקלע למצב ביש מאוד, ייעשה הכל כדי למנוע את אבדנו, אולי גם בעז־ רת „פייפרים“, אך בעיקרו של־דבר הרגשנו וידענו: אנח־ נו לבדנו, ועלינו לעשות את המלאכה הזאת ויהי־מה; שאם לא כן...“.

הנוסע בים והנחיתה

יום לפני הסיור ירדו החבר'ה לאילת ולאחר „ארוחת שחיתות“ שקיימו ב„תנובה“ שבמקום — ושכללה לחמ־ ניות... שכבו לישון, מתוך כוונה לעלות על הספינה למח־ רת ב־1000, כמתוכנן.

בבוקר צצה בעיה ראשונה: ספינה מצרית יוצאת לסיבוב־אספקה לאורך החוף. היתה התלבטות קצרה אם לקיים את הסיור או לדחותו — אך הוחלט לקיימו, שכן דחיה פירושה היה איבוד שעות־ירח, בלילות — ובלי אור־ירח לא יוכל הסיור לצאת לפועל. כיוון שכן, הוחלט לעלות לספינה, ומטוס „מוסקיטו“ נשלח כדי ל„הריח“ את הספינה המצרית. המטוס אמנם יצא ודיווח — אלא שדיווחו לא הובן, והספינה עם החוליה יצאה למשימתה, וכמובן... פגשה את הספינה המצרית בסביבת גזירת פרעון.

להלן קטע מפקודת המבצע:

שלב א': מקבלת הפקודה ועד נחיתה בחוף דהב. סיום השלב לא יאוחר מ־092230. הציווד יועלה לספינה בחשיכה, יציאת הספינה מאילת לפי קביעת מפקד הספינה ובסביבות 091830 תעבור ליד חוף דהב, בכיוון דרומה. לפי שיקולי זמן של מפקד הספינה תחזור הספינה צפונה ותמצא בחוף הנחיתה בסביבות 092130. הנחיתה תבוצע בסירת גומי, בהתאם לקביעת מפקד הספינה, האחראי לירידה ליבשה של אנשי החוליה.

הפיקוד בשלב א' בידי מפקד הספינה.

שלב ב': תנועה מחוף הנחיתה עד לג'בל אבו עיזי. סיום השלב עד 110400.

עם נחיתת החוליה ותחילת תנועתה ידווח מפקד החוליה למפקד הספינה, והאחרון יעביר הדיווח למפקדת „ירקון“. לאחר קבלת הדיווח על כניסה לפתח הוואדי תתחמק הספינה לים, אך תשאר בטווח של שתי שעות שיט מחוף הנחיתה עד 102000.

שלב ג': הפינוי החל ב־110400 ועד סיומו.

(—)

חיים בר־לב, אלוף/מ
מפקד „ירקון“

„היתה זו ספינה קטנה מאוד, שבימי חייה לא עברה מעו־ לם מרחק כזה שנדרשה לעבור הפעם. היה לה מנוע אחד, שעבד רק הודות לרס"ר שטיפל בו במסירות. באמצעי־ הניווט שהיו על סיפונה אי־אפשר היה להגיע לשום מקום, ובייחוד בלב הים. כל מה שנמצא עליה היה מצפן גרוע. גם אם אתה עושה הכל כדי לנווט על־פי נקודות על ה־ חוף, קשה הדבר אם חל שינוי כלשהו בכיוון הנסיעה ומתחילים להתפתל אנה ואנה. העניינים החלו מסתבכים מן הרגע בו נתקלנו בספינה המצרית. נאלצנו לפנות ל־ כיוון החוף הסעודי — והחוף שמנגד, המצרי, טושטש ל־ גמרי. נוסף לצרה זו הופיעה פתאום אניה שהתקדמה לאט־ לאט צפונה. התקדמותה היתה אטית כל־כך, שבמצב שבו היינו נתונים באותו רגע, סברנו, כי אולי מתעכבת היא בכוונה בגללנו — ומצפה לראות מה נעשה. רק לאחר זמן — ובינתיים היה בלבול גדול בדיווחים למפקדה — הבנו כי אין זו אלא אניית־סוחר המפליגה לעקבה. החלט־ נו איפוא לחזור ולהיכנס למקום“.

הקושי היה מעתה לזהות בדיוק את מקום הנחיתה. ב־ חוף שליד דהב שוניות רבות, ואת שני עמודי־הבטון שביניהם היתה הספינה אמורה להיכנס — לא יכלו אנשיה לראות. הסימן היחיד היו חודי ההרים על החוף, ובהם נ־ תן היה להבחין רק כאשר הירח מעליהם — ושעה זו כבר עברה. החוף היה חשוך. היה קשה מאוד לאמוד מרחקים בלילה ללא מכשיר־ניווט טובים, שלא היו בנמצא, וכך בוזבוזו שעות יקרות. לבסוף, לאחר גישושים רבים בא־ פילה, נכנסה ה„פיילה“ למפרץ, ואז היה ברור, לאנשי חיל־הים כי נמצאים הם במקום הנכון. הם החליטו להי־ כנס פנימה, ולמזלם „פגעו בול“. עד מהרה הבחינו בחול הלבן ובקוי הערוץ של הוואדי — וידעו כי הגיעו.

אלא שבמשך כל העת שבה ייגעו אנשי חיל־הים את

ה„עץ“, מקום הנחיה בלילה השני



מספר מפקד הספינה: „הספינה המצרית החלה לבצע תנועות לא־נעימות. אבל למזלנו הגיע מטוס ה„מוסקיטו“ בדיוק באותה שעה וחלף על־פניה. כיוון שהיתה בסוף סיורה כנראה שהחליטה להתעלם, סובבה חרטומה והס־ תלקה. היה ברור, כי חדלה להתעניין ב„פיילה“ העלובה שלנו. המשכנו“.

על ה„פיילה“ עצמה מספר נפתלי רוזן, מפקד הספינה:

ב־0325 יצאו הבחורים לחלוטין מן השטח הפתוח, ול־אחר מירוץ שגעוני עם הזמן, הגיעו ב־0540 — באוריום מלא — להצטלבות. כאן מצאו נקיק בין הסלעים, צנחו לתוכו — וכך שהו עד שעה 1730 באותו יום.

מספר דובן: „הנקיק היה בצדו המזרחי של הוואדי. היה בו צל שהגיע רק עד המצת. כל אחד מאתנו מצא לו חצי־צל לאוון ולעין, אך איש מאתנו לא ישן — שכן אי־אפשר היה לישון, אי־אפשר היה לאכול, הכל להט ממש. כל מה שהיינו מסוגלים להכניס לפה היו חתיכות סוכר.”

מספר עמנואל: „כשנכנסנו לנקיק, שלא היה בקרקעית הוואדי אלא בצלע ההר, פשטנו את בגדינו, כדי להתאוורר. במשך כל הזמן נשארו אחד או שניים מבינינו בחגור מלא, כשנשקם טעון. מים חילקנו מתוך קופסת, בוליביה, שנחתה לשניים. בכל חצי־שעה או שעה חילקנו מחצית הקופסה מים, שלהטו מחום.”

מספר אהרון: „החום הגיע ל־50 מעלות בצל. היינו עייפים וחלשים. תיאבון לא היה לנו. האבן היתה גראניט שחור — ופלטה חום איום, אי־אפשר היה להירדם אפילו לרגע. הייתי מוכן ללכת לכל משימה, אבל להיעקץ פה על־ידי עקרב או נחש — זה לא; מוכרחים היינו להיזהר.” מספר אשר: „החום היה נורא עד כדי כך, שב־1700 בערך החלטתי שמוכרחים אנו לנוע. מהר מאוד גם הוברר לנו, כי בגלל החום אי־אפשר לגעת בכל אותם, דליקא־ססים' שקנינו בתקציב המיוחד שלנו. שתנינו מים בוערים, במשורה, כי ידענו שרק בסוף הלילה השני נוכל לקבל מים בהצנחה. לא ראינו שום עקבות בוואדי, מלבד אותם עקבות־גמל שגם אחר־כך הבחנו בהם, והתערכנו בינינו לאן הלך הגמל...”

עם שקיעה הגיע המטוס, כמוסכם, והחוליה דיווחה ל־אל”מ בר־לב על מצבה ועל כיוון התקדמותה בלילה הבא. בעיית סימון המקום למטוס נפתרה עוד לפני היציאה. ב־כל התקשרות קבעה החוליה עם המטוס את מקום הפגישה הקרובה. הנקודה הבאה היתה עץ בודד באמצע הוואדי. אגב, הקשר עם המטוס, שקויים פעמיים ביום, היה הקשר היחיד של החוליה עם העולם החיצון.

למרות העייפות, החום המעיק וחוסר־התזונה — היתה ההליכה מעתה חדורה תחושת־ביטחון פנימית, שכן לא נראו אנשים כלשהם בוואדי. מפקד החוליה אמר לאל”מ בר־לב, כי אם יהיה צורך ימשיכו, למרות תשישותם, גם עד נויבע. תוך כדי צעידה בדקו אנשי החוליה, כמובן, את הדרך, אם עבירה היא אם לאו. התרשמותם הייתה חיובית.

מספר אשר: „סימנו על המפה כל מקום שאליה הגענו, בבדקנו את הדרך תוך־כדי הליכה. התרשמו־תנו היתה כי הדרך עבירה.”

עדיין לא היה ברור ל־

מוחם וכליו את עיניהם בחיפושם, התהפכו „עכברי הי” בשה” מכאבי־בטן ומבחילות. בצאתם מאילת לפני־הצהריים הראה מדי־החום 47°. אנשי החוליה התכנסו מתוות לשמיכה שפרשו למענם בחורי־הצוות. עד מהרה החל הים לסעור ואנשי החוליה הקיאו את נשמתם. מי שנחנסה במחלת־ים יודע, כי היא אחד הדברים המתישים ביותר. שישה בחורים בריאים ונכונים לכל — הפכו בבת־אחת לשקים ריקים.

ואז — לרוע המזל — התחילו ליבוטי־הניווט. הרגעים־נת־ארכו לשעות ולנצחים. מספר אשר, מפקד החוליה: „היינו צריכים לנחות בשעה 2200. ב־0030 היה ברור לגמרי שב־2200 כבר לא ננחת... אל”מ בר־לב התקשר וביקש לדעת מה המצב. אמרתי לו, כי בעוד חצי־שעה נהיה על החוף. הוא אמר: בסדר, אבל אם עד 0145 לא תהיו ממש ב־חוף — לחזור! כשעברה השעה 0145 ואנו לא היינו עדיין על החוף, עמדתי לפני ברירה קשה: הלחזור — כפי ה־פקודה, או להסתכן ולנחות אף בשעה מאוחרת יותר. לאחר לבטים קשים החלטתי לנחות, ואכן נחתנו ב־0215. זה היה השלב הקריטי של כל הסיוור.”

הנחיתה עצמה לא עברה גם היא „חלק”. משהורדה סיר־ת־הגומי ולתוכה כל הציוד, ואפילו כד־החלב המלא מים, שאל”מ בר־לב עמד על כך שיקהוהו, כדי לשטוף את ה־רגליים ממי־המלח לפני ההליכה הקשה — התברר כי מים חודרים אל סיר־הגומי. עמנואל החל לשאוב החוצה את המים בקופסת־שימורים, אך זה לא הספיק — ורוב ה־חבריה הצטרפו אליו.

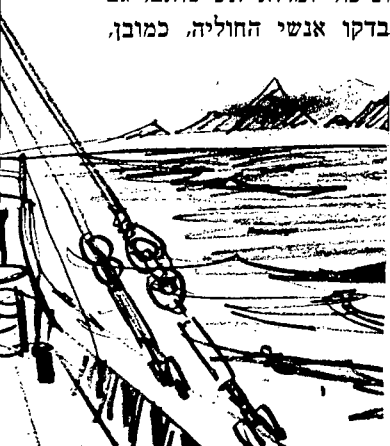
נצלים ביום - הולכים בלילה

באחור של 4¼ שעות מן המועד המתוכנן היו ששת ה־בחורים על חוף האויב, עייפים, רצוצים ותשושים עד מוות. היה ברור לחלוטין, שאם לא ימהרו כשדים, יתפוס אותם אור הבוקר בעודם בשטח הפתוח — והדבר עלול לסכן את חייהם ולסכל את המבצע כולו.

בלית ברירה „לקחו את עצמם בידיים”, ויתרן על שטי־פת הרגליים במים הנקיים כדי שלא לאבד אפילו רגע, חגרו את חגורם, נטלו את הציוד והחלו בהליכה מהירה לעבר הכניסה אל תוך ערוץ הוואדי שבין ההרים. במוחם פעל כל העת אות־אזהרה: ב־0400 בוקע השחר.

תוך שעה עברו, חרף כל היגיעה, מרחק של 7 קילור־מטרים, נצמדים ככל יכולתם למדרון ההר, לצד נתיב־מכוניות שגילו. ב־0245 דיווחו לאל”מ בר־לב, כי נמצאים הם בפתח הוואדי וממשיכים לעבר השלוחה; כעבור 50 דקות נוספות הגיעו אליה. היתה זו שלוחה בצורת שניניים, שירדה לתוך הוואדי. המטרה הראשונה היתה עתה: להת־קדם בכל המהירות האפשרית עד ההצטלבות עם הדרך לסנטה קתרין, שאותה ביקשו לעבור בכל מחיר בלילה הראשון.

היה חשש שמא תעבור מכונית או שייר־ת־גמלים בדרך זו לדהב או ממנה, ואז יתגלו (רק לאחר זמן גודע לאנשי־החוליה, כי בדוי כלשהו ראה, כנראה, את נחיתתם והו־דיע על כך למצרים).



אנשיה־חוליה כיצד יפנו—בדרך האויר או בדרך הים; אך ברור היה להם, כי יהיה עליהם לשהות בשטח יום וילילה נוספים לפחות, ופירושו של דבר—שיהא הכרח להצניח להם מים.

שלוש חבילות אבדו

כל הניסויים שנעשו — והצליחו — בהצנחת חבילות על-פי ה"פנטט", לפני הסיור, לא הועילו שעה שבא מטוס ה"דקוטה" בסוף הלילה השני, כדי להצניח ארבע חבילות עם ארבעה מיכלי-מים (ג'ריקנים) בכל אחת. המקום סוּר מן על-ידי החוליה כיאות, והחבילות, שלכל אחת מהן הוצמדו פנסי-צנחנים קטנים, החלו צונחות.

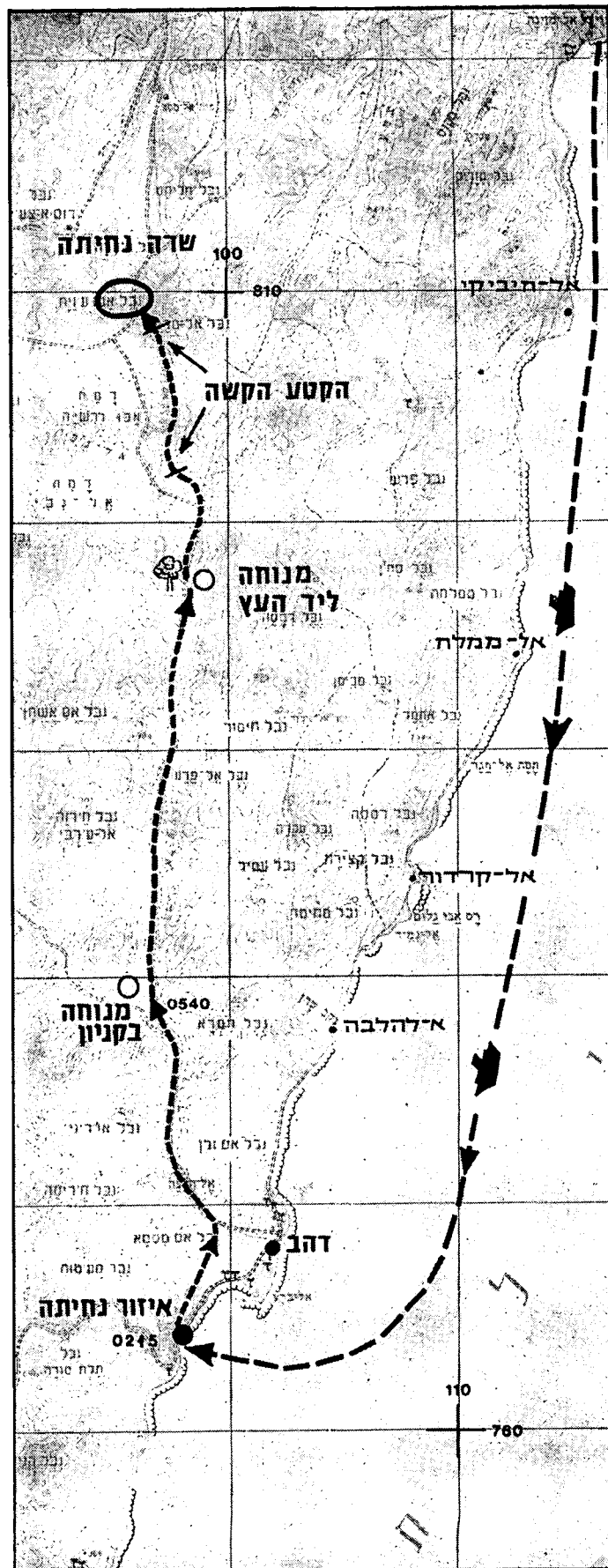
החבילה הראשונה נפלה כפצצה — ולא נותר ממנה דבר. החבילה השנייה התרסקה אף היא לרסיסים. לא קשה לשער מה חשו ששת הבחורים, בראותם במרעייניהם כי צד נעלמים המים המיועדים להם, ונספגים מייד באדמה. במימיותיהם לא נותרו אלא טיפות בלבד, שהרי היו בטור חים כי יקבלו מים נוספים — ואין טעם להתענות יתר על המידה. היו אלה רגעים מחרידים. או החליט אל"מ בר-לב להצניח בלי ה"פּטנט", החבילה השלישית ירדה, ה מצנח נפתח — אך היא נסחפה הרחק מאוד, ללא כל אפשרות ותקוה להביא את המיכלים. מה יהא עתה, אם גם החבילה הרביעית, האחרונה, לא תגיע לידיהם? אם לא יוכל המטוס לחזור ולהצניח — כיצד יוכלו להתקיים בחום הלהט והגורא הזה יום תמים ורוב הלילה שלאחריו, בלא מים?

החבילה האחרונה יצאה מן המטוס, המצנח נפתח, והיא נשרה לאטה במרחק של קילומטר וחצי מן הנקודה שבה נמצאה החוליה. החבריה הפשילו שרוולים ואצו לשם, קיפלו את המצנח ונשאוהו עם הגירינקנים למחבואם. לכל חבילה היתה קשורה את-חפירה, והם החלו מייד לקבור את המצנחים, כדי שלא ימצאום הבדדים, ואת המיכלים, כדי לשמור כלשהו על קרירותם של המים. אל המיכלים חיברו צינוריות-גומי, למען לא יצטרכו לחשפשם; היתה זו עבודת-פרך.

אלא שכל המאמצים היו ללא הועיל. המים שבמיכלים נתלהטו תוך זמן קצר. קשה היה להגיש אליהם את השפ"תיים היבשות והצרובות. למרות זאת סייעו זה לזה להתרחץ מעט, וגם מילאו מחדש את מימיותיהם ושכבו לנוח מתחת לעץ־השיטה הצמוד להר—בעוד אחד מהם שומר כל העת ממרחק־מה. כך „בילול" את היום השני.

אומר אשר: „היה זה יום של גיהינום עלי־אדמות. היה עמנו ספר־אחד. פתחנו אותו, ונתנו למים לטפטף בין דפיו, כדי שיתקררו קצת — לאחר שהעברנום דרך מצנח אחד, שהשארו לנו. אחרי־כך פרשנו את המצנח, וניסינו לשכב עליו לנוח“.

לפנות ערב דיווח מפקד החוליה על המצב. אל"מ בראל הודיע לו, כי עדיין לא הוחלט באיזו צורה יפונה אולם סוכם כי המפגש האחרון יהיה למחרת עם שחר, ב- סביבות פרשת-המים.



אבל הם באו — ונחתו. המטוס הראשון היה „פיפר“ מיוחד, בעל ארבעה גלגלים. הטייס יצא מתוכו, בדק את השדה וקבע: כשיר.

אומר הטייס: „זה היה „פיפר“ בעל מבנה מיוחד ל־חול לאדמת-חריש, שהיה קופץ — ונעצר. הבעיה שלנו היתה מבנהו של השדה, שהיה משופע מעט. החלטנו ל־חות נגד השיפוע — ולהמריא עם השיפוע. היה זה מזלנו, שלא המראנו לכיוון ההר — אלא מן ההר והלאה.“

מייד לאחר ה„פיפר“ הראשון נחתו שני „פיפרים“ נוספים, רגילים. יורם, שנכנס להמריא ב„פיפר“ הראשון, בעל ארבעת הגלגלים, מספר: „התחלנו לרוץ לאורך ה־מסלול. ראינו כי אנחנו עוברים את הסימון בסופו — וה־מטוס אינו מתרומם. אני רואה לפני עיני בורות גדולים מתקרבים במהירות, נו, אני חושב לי: זה הסוף... הטייס סינן קללה ואמר: אני לא מתרומם. ואז לפתע נכנסנו לתוך בור, המטוס הרביץ קפיצה למעלה — והתרומם... טסנו!“

את הטייס האחראי על הפיגוי במטוסים, הדאיגה באותה עת צרה נוספת: „פיפר“ אחד נעלם תוך־כדי טיסה. ההמ־ראה מאילת נערכה בלילה, ולפי הזוהרות היו צריכות מפות להימצא רק בידי המפקד האחראי לטיסה, בעוד שכל שאר המטוסים חייבים היו להיצמד אל האור הלבן שבזנב כל אחד מהם — בטוסם בזה אחר זה. אלא שהמפקד מודה, כי הפר את ההוראה, נתן בידי כל טייס מפה — וסימן לו את מקום הנחיתה. אלא שבמטוס החמישי התקלקל האור הלבן הקטן — והמטוס השישי איבד אותו והחל משוטט בסביבה, ורק עם דמדומי הבוקר גילה, כי אין כל זכו־למטוסים סביבו. אז הוציא טייסו את המפה, ולאחר שכבר כמעט נואשו מבואו, והמפקד כבר רצה לקחת ב„פיפר“ שלו שני אנשים — הופיע המטוס האובד בשמים, ונחת גם הוא אחרי המטוסים שלפניו, הרביעי והחמישי, שכבר עמדו נכונים להמראה.

חמישה „פיפרים“ כבר המריאו והיו בדרך לאילת יגאל, אחד מששת אנשי החוליה, העיף מבט סביבו, על

ב־12 ביוני, באחת ורבע לאחר חצות, החלו ששת אנשי החוליה להבקיע דרכם מתוך הוואדי. להגיע בדרך ה־טובה ביותר אל נקודת־המפגש הבאה, שהיתה מיועדת ליהפך לשדה־הנחיתה של המטוסים, אם יוחלט על פיגוי במטוסים — דבר זה לא היה קל כלל ועיקר. אבל נוסף על עצם ההליכה הטובענית בחול ועל־פני המהמורות, לא נחסכה מן האנשים גם החרדה. לפתע נתגלתה לעיניהם חירבה באופק.

מספר עמנואל: „אהרון ואני נשלחנו לבדוק מה נעשה בחירבה. הלכנו חוששים, עם אצבע על ההדק; זיק־תקה אחד האיר לנו: אין שום נצנוץ אור מן החירבה, ואף ריחם של בדוים אינו בא לאפנו. הסתבר לבסוף, כי החירבה שדימינו לראות, לא היתה אלא מעין צוק־סלע דמוי־חירבה. אבן גולה מלבנו. היינו כבר קילומטרים ספורים בלבד דרומית לשדה־הנחיתה המיועד.“

קילומטרים ספורים אלה היו הקשים ביותר בכל הדרך שעברה החוליה עד כה — קטע חולי מאוד ותלול. חששות כבדים בנוגע לעבירות הדרך צצו בקטע זה. שלושת ה־קילומטרים האחרונים היו קשים להליכה עד כדי כך, ש־נאלצו לנוח אחרי כל חמישים — מאה מטרים. במאמץ עליון הגיעו לבסוף אל הנקודה, שקבעו למפגש עם המטוס.

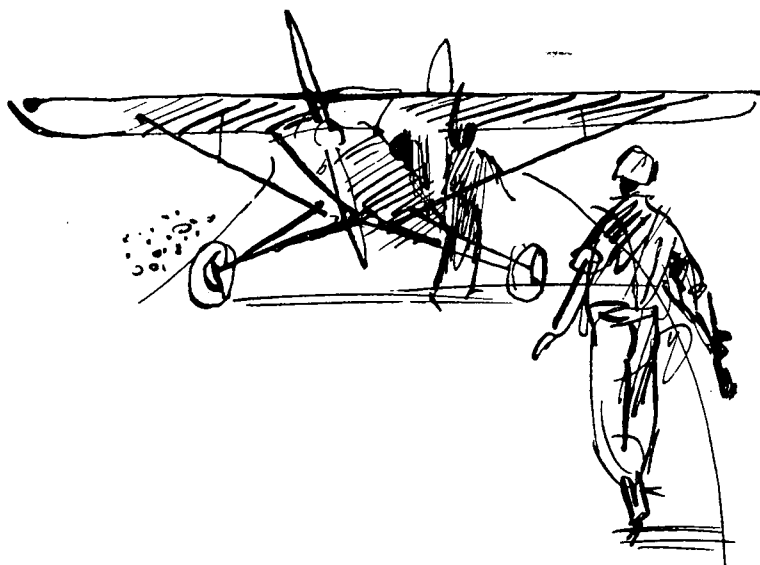
מספר אשר: „בהגיענו למשטח — חיכינו למטוס. חלק מן החברה נרדמו במקום. ציפיתי לדעת האם מבקשים מאתנו להמשיך ללכת — או מפנים אותנו? אם ממשי־כים — יש הכרח להציג מים. דיווחתי לאל־מ בר־לב, כי לדעתנו הדרך מצפון לדרום עבירה, ואילו מדרום לצפון, חוששים אנו כי אי־אפשר יהיה לעבור בה.“

הקטע מן הדו־המסכת של אשר המתייחס לדרך:
א. הדרך ראויה לתנועת רכב 4/4 לכל אורכה ויתכן לרכב 4/2 בחלקה הדרומי, מזהב עד כקילומטר דרומית להצ־טלבות, אחר שיפורים קלים. יתכן רק שבאם תסע שיירה גדולה עלולה הקרקע להיתחח, במידה מסויימת.
ב. הקרקע עד ההצטלבות — חול קשה; לעתים זיפוף לרוחב כל הוואדי, כמעט...
„באותה התקשרות הודיע לי אל־מ בר־לב, כי נפונה במטוסי „פיפר“, וכי עלינו להכין מייד את שדה הנחיתה ול־סמנו. אין צורך לומר, שהתנפלנו מייד על העבודה הזאת.“

שישה „פיפרים“ נוחתים

עד מהרה נקבע שדה־הנחיתה, וששת הבחורים החלו מפנים כל אבן מעל־פניו ומסמנים אותו. השדה היה קרוב להר, וכיוון הרוח היה כזה, שהמטוסים ייאל־צו, לפי כל הידוע מראש, לנחות ולהמ־ריא מול ההר.

מעיר אשר: „אילו היו הטייסים באים לפני כן לראות את מקום השדה, אינני בטוח אם היו מעזים לנחות בו.“





אשר לוי — כמפקד משמר קדמי של חטיבה 9 ב"קדש"

כאשר יצא צה"ל למבצע „קדש” ב-1956, והוחל לט שחטיבה 9 תרד לשרם אש-שייח', דרך המדבר — נקרא אשר לוי, שהזעיק לעזרתו את דובן שמחוני מעין-חרוד, לפקד על המשמר הקדמי של החטיבה. החטיבה נעה באותה דרך מפורסמת, ועברה ב„חי-בור”, אשר ששת אנשי חוליית מיבצע „ירקון” בדקוהו מתוך חירוף-נפש ודבקות במשימה.

ההרים ועל מדבר-החול, כאומר: „האם ניפגש עוד?” — ונכנס למטוס האחרון; זה ניתן מן הקרקע כעבור רגע.

בשעת העליה על סיפון ה„פיילה” של חיל-הים באילת (שאגב, אירעה לה תקלה בשובה לאילת והיא נטתה על צדה, ואך בקושי רב שבה לנמל, מחשבת להישבר) — לא בא איש מן ה„גדולים”, פרט לאל”מ בר-לב, כמפקד הישיר, לאחל הצלחה לששת אנשי החוליה, וזאת כדי לעורר רעש מועט ככל האפשר; אך עתה, בשובם, ציפה להם יחד עם אל”מ בר-לב גם הרמטכ”ל בכבודו ובעצמו. החבריה כוּבדו במיץ אשכוליות, וב־במקום הגיש אשר לוי את דו”ח הפעולה.

אומר אהרון: „אם אינני טועה, אמר אז רב-אלוף דיין, כי מה שעשינו היה מיבצע וינגייטי ממש. הוא אמנם היה מאופק, אבל אי-אפשר היה שלא לחוש, כי הוא התלהב מן המבצע הזה, שהצליח, ושכולנו חזרנו ממנו בשלום.”

★

אם סבור מישוהו, כי אחרי שלוש היממות בהם שהו הבחורים מאחורי קו־האוייב, בתנאים הקשים, יצאו לנופש — אינו אלא טועה. אומר עמנואל: „חזרנו מייד לגדוד, והתחלנו באימוני-הקיץ.”

שני הסימנים להערכה „מגבוה” — מלבד הטפיחות על השכם מידי כמה חברים ומפקדים — באו זמן קצר לאחר המבצע, כאשר זימן הרמטכ”ל דאז את המשתתפים ואת רעיותיהם למסיבה בגינת-ביתו, ואמר כמה מלים חמות באמת ל„טובתם”; אחר-כך זכו לצל”שים, שרק עתה ניתן לגלות בדיוק על מה קיבלום.

זמן-רב לאחר מכן נתברר לששת אנשי-החוליה, כי אכן גילו המצרים את עקבותיהם, וכי סיור רוכבי-גמלים של הצבא המצרי אף רדף אחריהם — אלא שהגיע לשדה הפינוי שעות אחדות לאחר שאחרון ה„פייפרים” המריא ממנו.

כדור שריון

