

פרק י

מ"אבק" ל"אגרוף"

מכה אווירית מקדימה

ביום שישי 15 באוקטובר, בדחייה של יום אחד שנגרמה עקב העיכוב בהיערכות הכוחות למועד המתוכנן, יצאה השיירה של צה"ל בשעת הצהריים מח'רתייה. בתחילה המצרים לא הגיבו, ורק משקרבה כ-300 מטר ממוצביהם פתחו עליה באש. שני כלירכב נפגעו, ואנשי השיירה נסוגו.¹ כך נסללה הדרך לתגובה צבאית: הפגיעה בשיירה היתה, בראש ובראשונה, הפרה של החלטת האו"ם, שהתירה להעביר שיירת אספקה באותן השעות, ופעולת ישראל היתה בבחינת מימוש זכותה להגנה עצמית על-פי החלטת האו"ם.² כך החלה בערבו של אותו יום פעולתו של חיל האוויר במבצע "יואב", על-פי פקודת "אגרוף".

למן השעה 16:43 המריאו מעקרון להפצצת עזה ארבעה מטוסי קומנדו, מוטסים בידי ליאו גרדנר, אשר בראייר, מוריס קאופמן ונורמן מוניץ. נלוו אליהם גם שני מטוסי דקוטה של טייסת 103. במטוסים היו חמישה-שישה מטילנים – פרחיטיס שעברו השתלמות קצרה קודם לכן בהטלת הפצצות. שני זוגות של מטוסי מסרשמיט פגשו את מטוסי התובלה מעל הים, וליוו אותם עד המטרה וממנה. בשעה 17:45 הפציצו המטוסים את עזה בפצצות במשקל כולל של 2,710 ק"ג (1,160 ק"ג ממטוסי הדקוטה). גיליאן סווינג, שטס כטייס-משנה באחד ממטוסי הקומנדו, תיאר את שיטת ההפצצה: פצצות של 50 ק"ג הונחו על רצפת מטוס הקומנדו. בהגיעם למטרה, ועם הישמע צלצול אחד של הנווט, העבירו המטילנים את הפצצות זו אחרי זו לעבר דלת המטען האחורית. שם עמדו שני מטילנים (קשורים למטוס כדי שלא יעופו החוצה). האחד משך את נצרת הפצצה, והשני היה הודף אותה החוצה. שני צלצולים היו הסימן של הנווט להפסיק את הטלת הפצצות.³

באותו זמן הפציצו את מגידל שלושה מטוסי B-17 בפצצות במשקל כולל של 5,200 ק"ג, ואת אל-עריש – שלושה מטוסי ספיטפייר ושני מטוסי בופייטר במשקל כולל של 1,060 ק"ג (420 ק"ג מן הספיטפיירים). אחד הבופייטרים נחת נחיתת-אונס בעקרון עקב פגיעת ני"מ במנועיו,

והשני חזר לנחיתה בבסיסו ברמת דוד.⁴ בישיבת הממשלה דיווח ברגוריון על פעולת חיל-האוויר:

באל-עריש פגעו אוירונינו במספר אוירונים, הרסו את שדה התעופה וגרמו לשריפות. בעזה, כפי שהודיע משקיף או"ם היו שלוש שריפות גדולות. במג'דל פעלו המבצרים המעופפים. הם אחרו קצת ובאו לאחר שהופיעו אוירוני הקרב ולכן נפגעו באש חזקה. אנשי המטה בגדרה מספרים שהומטרה עליהם אש איומה... מכל שלוש האופרציות האלה שבו כל האוירונים ללא פגיעה, מלבד אחד שנפגע באופן קל, אך ירד בשלום לבסיסו.⁵

האזנת חיל-האוויר קלטה "עצבנות רבה ובהלה בתחנת האלחוט של האויב" עם תחילת ההפצצות, ומעזה ירו אש נ"מ כבדה ובינונית לעבר חלק ממטוסי התובלה.⁶ במשך הלילה יצאו שוב שלוש "המבצרים המעופפים" לתקיפת שלוש המטרות על-פי התוכנית — אחד לכל מטר. כן יצאו מטוסי ספיטפייר, והם הוסיפו ופגעו במספר מטוסים שנמצאו עדיין בשדה התעופה באל-עריש. במהלך הפעולה לא נראו כלל מטוסי חיל-האוויר המצרי, וראש הממשלה העריך שהדבר נבע מכך ש"הפעולה באל-עריש היתה אפקטיבית מאוד... חיל האוויר שלנו מאזין לפקודות חיל האוויר המצרי ובלילה שמעו פקודה לאוירונים המצרים לא לרדת באל-עריש, אלא דרומה יותר." לדבריו, מסבירה עובדה זו את הסיבה לאי-הפצצת תל-אביב (ברגוריון היה בטוח שתופצץ).⁷

למן הפעולה המשולבת ב-15 באוקטובר ועד תום המבצע ב-22 בו פעל איפוא הלהק לתובלה אווירית ברזמנית גם במשימות תובלה וגם במשימות הפצצה. אלה נעשו לרוב במשולב: בין הפצצה להפצצה היה מטוס מוריד מטען לנגב, ובין הטסה להטסה היה המטוס מפציץ את אחת המטרות. בדבריו של ריימונד קורץ, אשר סמוך לתחילת המבצע מונה לקצין המבצעים של עקרון, תוארה שיטת הפעולה הכללית של חיל-האוויר בכלל, ושל הלהק בפרט:

חמישה מטוסי ל.ת.א. מסוג קומנדו ללילה טסו לפי התכנית הזו: שלושה מפציצים ושניים כמטוסי תובלה. כשאפשר היה להשתמש בסקיימסטר — השתמשו בארבעה מטוסי קומנדו כבמפציצים ובמטוס אחד נוסף לסקיימסטר כבמטוס תובלה. על שני מטוסי התובלה היה להמשיך בהטסת האספקה והציוד היום-יומי בזמן שעל ארבעת מטוסי הקומנדו היה לטוס בהתאם לתכנית ההפצצות. מטוס קומנדו אחד היה ממריא עם דמדומים, וכשלפי ההערכה הוא נמצא מעל המטרה (היינו — עזה), היה המטוס השני ממריא מיד בכיוון מג'דל. כשחזר מטוס הקומנדו הראשון מעזה, היה המטוס השלישי יוצא גם הוא לעזה. באותו הזמן היה על המטוס השני לחזור ממג'דל, והרביעי היה יוצא לשם. בינתיים חומשו מחדש המטוסים מס' 1 ו-2, הצוותים והמטילנים נחו, המטוסים תודלקו, ובשעה שמטוס מס' 3 חזר — היה מטוס מס' 1 מוכן להמראה נוספת. זה נמשך במשך כל הלילה.⁸

Bombing of Gaza	
15 Oct 48	
Number of aircraft- 4 C-46	

Aircraft-C-46 R-133	1643
Time of Take-off-	1742
Time over target	1744
Time off target	1800
Landing time	8x50 Kg
Load	10300'
Flight altitude	10300'
Bombing altitude	Mass at ten miles over target
General visibility	One run, 8 bombs dropped and all exploded
Bombing details	hit target area from midway coast to city, paralleling road on north side and into railroad depot
Anti-aircraft activity	1900' below and behind aircraft. believed to be 40 mm. light to medium
Misc.	It is believed that the raid caught enemy by surprise owing to late opening of attack

Aircraft	C-46 R-131
Time of take-off	1644
Time over target	1732
Time off target	1737
Landing time	1820
Load	8x50 Kg
Flight altitude	10,000'
Bombing altitude	10,000'
General visibility	Good
Bombing details	Bombs fell mostly northwest of main city one fell on the east-west road not far from police station. All bombs seen exploding
Enemy interception-	None. Not a single aircraft in the skies besides our own.
Anti-aircraft activity	None was observed by the droppers behind the aircraft. Enemy caught by surprise and had not time to open fire on us.
Misc.	Fighter protection excellent

Aircraft	C-46 R-130
Time of take-off	1645
Time over target	1732
Time off target	1737
Landing time	1809
Load	7x50 Kg
Flight altitude	10,300'
Bombing altitude	10,000'
General Visibility	Good
Bombing details	2 bombs fell into the sea and 5 bombs fell in the center of the town.
Anti-aircraft activity	Enemy caught by surprise and attack started when plane was far away from target
Misc.	Our fighter escort very good

Aircraft	C-46 R-137
Time of take-off	1645
Time over target	1740
Time off target	1742
Landing time	1800
Load	8x50 Kg
Flight altitude	10000'
Bombing altitude	10000'
General Visibility	Good
Bombing Details	Started bombing northwest from the town. Bombs fell on the right side of the road from the coast to Gaza town. The town wasn't hit.
Anti-aircraft activity	All kinds of anti-aircraft were observed.

מהתחקירים של טייסי הקומנדו שהפציצו את עזה

בדרך-כלל ביצע כל מטוס שלושה יעפי הפצצה מעל המטרה – בעיקר כדי ליצור רושם כאילו יש יותר מטוסים מפציצים.⁹ ב-16 באוקטובר תקף חיל-האוויר המצרי את הכוחות שהשתתפו במבצע, אולם התקיפה היתה בלתי מדויקת ולא היו נפגעים. שלושת "המבצרים המעופפים" הפציצו את פלוגיה מגובה 11,000 רגל בפצצות במשקל כולל של 2,925 ק"ג, אף שנורתה עליהם אש נ"מ. הפצצות נפלו באזור המטרה, ונצפו התפוצצויות מלוות בעשן רב. גם שני בופייטרים הפציצו את פלוגיה, וכדברי בן-גוריון "עשו שמות."¹⁰ שני מטוסי מסרשמיט נפגעו במהלך פעולתם: האחד נחת ליד פתח-תקווה, טייסו נחלץ בשלום אולם המטוס נפגע; והאחר נחת בהרצליה, אך טייסו – מפקד טייסת 101, מרדכי אלון – נהרג. בישיבת הממשלה אמר בן-גוריון:

לטייס זה יש היסטוריה גדולה. ודאי זוכרים אתם כאשר הורדו לאור היום בת"א שני אוירונים מצריים, אחד אחרי השני – את זאת עשה הטייס הזה. הוא בחור ארצי-ישראלי, חבר חניתא. הוא הוליך את שיירת הספיטפיירים ביום הראשון להתקפה... טייס זה היה אחד המשובחים שלנו.¹¹

ביטוי לתחושה, שאחזה בטייסת 101 בעקבות נפילתו של מפקדה, מצוי באחד הספרים: "הטייסת היתה שרויה בהלם... האבל שנסך מותו של מודי אלון לא פג עד סוף המלחמה, וגם הרבה אחריה. כל עוד היה אתם, מקפיד עליהם ודורש שהכל ייכתב בעברית, היתה ה-101 טייסת ישראלית. באמצעותו אם רצו בדבר או לא, גרפו המתנדבים בגל רגשות ההתעלות שאפף את מאבקה של ישראל לעצמאות."¹²



משמאל: סיד כהן, גדעון ליכטמן, מודי אלון, עזר ויצמן, ארנולד רוק

"עז הבוקר שלטנו לגמרי באויר"

ב-17 באוקטובר בשעה 01:20 המריא הרולד אורבך במטוס קומנדו מעקרון לגיחת הפצצה, שנמשכה 188 דקות. תחילה הפציץ את אל-עריש בעשר פצצות 50 ק"ג, ולאחר מכן המשיך לעבר עזה והפציץ את מרכז עזה בעשר פצצות, 50 ק"ג האחת. במהלך ההפצצה הבחין במטוס ספיטפייר מצרי בגובה מעל 10,000 רגל, וגם נורתה לעברו אש נ"מ כבדה וביטויית מדויקת למדי. לימים זכר אורבך אירוע זה וסיפר, כי ברגע האחרון הצליחו להימלט מהספיטפייר; אולם כיוון שלא סיימו להטיל את כל הפצצות על אל-עריש, המשיכו לכיוון עזה והטילו אותן שם.¹³

בסביבות השעה 02:25 המריאו גם ארתור פורד וטרמן מוניץ בשני מטוסי קומנדו – בחפרש של כמה דקות ביניהם – שוב להפצצת עזה. על גיחה זו שרד תיאור מפורט יחסית של מפקד חלק, מוניה מרדר, אשר הצטרף לטיסה במטוסו של מוניץ. במטוס זה היו גם מפקד החיל, אהרון רמו, וסגנו, היימן שמיר, וכן כמה מטילנים. עזה. הלילה היה חשוך מאוד. גם ההאפלה ששררה בכל האזור הקשתה ביותר על זיהוי המטרה. מפעם לפעם פנה מוניץ לכיוון הים כדי לאתר את עזה על-פי קו החוף, והיה רגע, לדברי מרדר, ששני מטוסי הקומנדו "כמעט התנגשו תוך סיבוביהם באזור המצומצם ובאותו גובה בערך." לפתע הוצפו שמי עזה באור זרקורים חזק, ואש נ"מ חזקה ניתכה לעבר המטוסים. המטרה זוהתה: עמדות הזרקורים יצרו עיגול רחבי-ידיים, ולקוטרו הוחל להטיל – על-פי השיטה שכבר תוארה לעיל – את הפצצות בנות 50 ק"ג האחת. לאחר יעף זה פנה מוניץ לביצוע יעף נוסף להטלת כל הפצצות שנותרו. תוך כדי כך, לדברי מרדר,

מאחר שהקשר בין המטוסים לא 'דפק' חששנו פחות מהתותחים האנטי-אויריים של עזה מאשר מההתנגשות באויר עם המטוס השני, או מפצצות המוטלות מתוכו, שמדי פעם ראינו מתפוצצות על הקרקע. כעבור ימים מספר נודע, שבלייל הפצצה זה נפגע בין השאר גם הבנין, בה שכנה באותו הזמן ממשלת הנפל הפלשתינאית של המופתי.¹⁴

בתחקירים של הטייסים נאמר, כי לעבר המטוסים נורתה באזור עזה אש נ"מ כבדה, אולם המטוסים הצליחו להפציץ. מכל מטוס הוטלו 20 פצצות של 50 ק"ג האחת. מוניץ דיווח על נפילת פצצות במרכז העיר ועל פריצת אש גדולה מדרום-מזרח לעיר, ואילו פורד – על פגיעה ישירה בין שני זרקורים ועל אש גדולה שפרצה לאחר ההפצצה. בדו"ח שהועבר באותו היום ממפקד אגף המודיעין, נתנאל כהן, למפקד החיל פורטו הדברים, שנשמעו בהאזנות לשידורי הצבא המצרי:

1. אתמול בשעה 16:00 התקימו 5 מטוסים יהודיים את שדה התעופה באל עריש. נזרקה פצצה שפגעה במספר חיילים וגרמה לדלקה על ההנגר. 2. נא לשלוח מיד מספר מכסימלי של מטוסי קרב ומפציצי קרב לעריש. האויב תוקף את קוינו בנקודות רבות, ומגלה פעילות אווירית גדולה. 3. המטוסים היהודיים

הרעישו אמש את שדה התעופה באל עריש, והטילו 20 פצצות על מסלול המראת האוירונים. אין אבדות. המסלול תוקן.¹⁵

באותו יום, 17 באוקטובר, ביקר בן-גוריון יחד עם דורי במטה חזית הדרום. בהיותם באזור ראו, לדברי ראש הממשלה ושר הביטחון, "ספיטפייר מצרי חג מעל ראשינו בגובה רב מבלי שזרק פצצה... עד הבוקר שלטנו לגמרי באויר, אולם במשך היום נראו כבר פעם 4 ספיטפיירים מצריים ופעם שישה. הפציצו את גבעה 113 שבידינו."¹⁶ תיאורה של הפצצה אווירית ומשמעות העדר עליונות אווירית באו לידי ביטוי בתיאורו של ש' טנאי, הכתב הצבאי של עיתון הארץ, שנמצא באותה העת באחד המשלטים באזור:

הגוף נדחק, בצפיפות — כי בכל שוחה יש כמה אנשים — להנמיק, להעמיק, להתחפר. ללא מחשבה תחילה, אינסטינקטיבית, מעשה חיה. ובתוך רגעים מעטים אלה של צמיה נשמע לפתע רעם אדיר: צרור פצצות ירד על המשלט. אנחנו נרעשים, נפחדים, מחליפים מילים, סימן שאנחנו חיים. אבל מה זה! אזני סתומות, פי מלא עפר, אני ממשש את גופי, אבק עד העצמות. הדף האויר של הפצצות זעזע את אדמת המשלט. אנחנו מתחפרים יותר. המטוסים מתרחקים, עגים עוגות סביב למשלט, חוזרים ומתקרבים. ושוב הרעם. עוד צרור פצצות ירד על המשלט. שוב הם חגים, מתרחקים, זמזומם נשמע עדיין, מתקרב ומתרחק חליפות, ונעלם. אבל הכל נשארים בחפירות, עד שנשמע קולו של סגן מפקד הגדוד השואל לשלום האנשים.¹⁷

על-פי פקודות המבצע, שהורדו מאגף המבצעים של חיל-האוויר למחלקת המבצעים של הלחק והחתומות בידי דן טולקובסקי ואריה רוזנבלום, המשיכו מטוסי הקומנדו של הלהק לפעול. ב-18 באוקטובר בסביבות השעה 04:10 המריא ליאו גרדנר להפצצת עזה, וכעבור 15 דקות בערך המריא גם מוריס קאופמן לאותו כיוון. בהגיעם למטרה הופנו לעברם זרקורים, ובעקבותיהם נורתה אש נ"מ מדויקת. כל מטוס הטיל 20 פצצות של 50 ק"ג האחת בחלקים שונים של העיר.¹⁸ בדו"ח של שירות המודיעין לפרק הזמן שלמך 17 באוקטובר שעה 17:00 עד למחרת היום בשעה 17:00 נאמר: "חיל-האוויר שלנו ביצע ביממה האחרונה 15 פעולות באויר. הופצצו מגידל, עזה, אלעריש, באר-שבע, פלוגיה, עירק אלמנשיה וחוליקאת. הנוקים שנגרמו ע"י ההפצצות כנראה רציניים בפרט במגידל. השפעתן הפסיכולוגית של ההפצצות הן על הצבא הן על האוכלוסיה האזרחית ניכרת. במגידל מורגש מחסור ברופאים ובאישפוז מאחר שבת החולים נפגע, ויש צורך להוציא את הפצועים לעזה דרך הים." בסיכום הדו"ח נכתב: "פעולות חיל-האוויר וחיל התותחנים היו גורם חשוב ביותר להצלחותינו עד כה."¹⁹

למחרת היום, ב-19 באוקטובר, בשעה 22:37 הפציץ גם ליאו גרדנר (בצוות היו טייס המשנה יצחק הנסון והאלחוטאי וולטר טובקין) את עזה. גם ג'בליה וגם בית להיה הופצצו

* ב-19 באוקטובר, פורסמו סימני הויהוי של מטוסי הקומנדו, שחלקם טרם היו מסומנים, ככל הנראה, או אף היו מסומנים עדיין בסימון של לאפס"א: "כנפיים" — משני הצדדים לכל רוחב הכנף באופן אלכסוני — להעביר סרטים בצבעים — לבן, שחור או כחול, לבן. רוחב כל פס — 10-15 ס"מ; הגה הכיוון — אותם הצבעים באופן מקביל לקרקע... נא לדאוג שעל המטוסים לא יהיו שום סימנים של דגלים וריס.²⁰

במהלך גיחה זאת. בסך-הכול הוטלו פצצות במשקל כולל של כ-1,250 ק"ג. מעל בית-גוברין חטף אש נ"מ 20 מ"מ.²¹ ארטילריה אילווית (בצוות היו פסח טולצ'ינסקי טייס-המשנה, בן סטורי נוט, ולואיס מסראו אלחוטאי), שהמריא בשעה 00:50, הפציץ אף הוא את עזה בפצצות במשקל כולל של 1,000 ק"ג, וספג אף הוא אש נ"מ כבדה ומדויקת. הוא נחת בחזרה בעקרון בשעה 02:10. אשר ברייר (יחד עם גלי לואיס כנווט) המריא אף הוא בשעה 22:17 להפצצת מגידל. בגלל החשש מנ"מ, שעליו דיווחו קודמיו, טס בגובה 11,300 רגל, והטיל בשני סבבים (RUNS) במרכז העיר ובדרום מזרח פצצות 50 ק"ג במשקל כולל של 1,000 ק"ג. הוא חזר לנחיתה בשעה 23:20. זאת ועוד. בשעה 03:15 המריא אורבך במטוס קומנדו, ובגיחה אחת הטיל פצצות במשקל כולל של 1,500 ק"ג (פצצות 50 ק"ג ו-20 ק"ג) וגם הפיץ כרוזים בעזה, במגידל, בפלוגיה ובעירק אל-מנשיה. ב-19 באוקטובר כתב בן-גוריון ביומנו כי "כוח האוויר פועל יפה", והעתיק את הדו"ח של שירות המודיעין המוזכר לעיל.²² עדות נוספת להשפעת הפצצת מגידל מצויה בדו"ח של אחד השבויים, ששירת שם כנהג במחלקת הקשר:

הפצצות האוויר הישראלית במגידל פגעו: בעמדת אלחוט של התותחנים. מן הצוות נהרגו 4 איש, נפצעו 2 ומכונית האלחוט רוסקה לרסיסים. קשה ביותר היתה הפגיעה בפליטים שמתגוררים באל-ג'ורה. לדבריו נהרגו ונפצעו כ-200-300 איש מהם. בבקורים השני במגידל פגעו האוירים ב-30-40 חיילים בעיקר בכדורי מכ"י. שתי פצצות נפלו אמנם בקרבת המשטרה אך לא גרמו כל נזק...²³

ב-20 באוקטובר בשעה 00:34 המריא מעקרון גם ריימונד קורץ, אשר כאמור שימש כקצין המבצעים של עקרון, במטוס קומנדו להפצצת עזה. במטוס היו עמו גם בנימין (ריינהרט) אימברג כטייס-המשנה, יהודה שמעוני – נוט, ויוסף סיגל – אלחוטאי. כעבור 26 דקות נמצא הצוות מעל המטרה והפציצה בפצצות במשקל כולל של 1,400 ק"ג. בשני יעפים במשך שבע דקות, תוך שהוא סופג אש נ"מ קלה, הוטלו הפצצות באזור שלמן הנמל ועד העיר. הוא נחת בשעה 01:40. עזה הופצה שוב (בגובה שנע בין 8,000 ל-10,500 רגל) במשך 15 דקות למן השעה 05:20 על-ידי ליאו גרדנר (היו אתו שוב הנסן וטובקין) בארבעה יעפי הפצצה, שבהם הוטלו 24 פצצות במשקל 50 ק"ג האחת ליד תחנת הרכבת, תוך שהוא מבחין באש גדולה שפרצה במקום. בשעה 05:20 הפציץ אורי ברייר את מגידל (במטוס היו גם הנוט לואיס גלי והאלחוטאי תיאודור סטרן) במטען פצצות במשקל כולל של 1,200 ק"ג, והבחין בהתפוצצות חזקה בעיר. בשעה 23:05 הפציץ הרולד אורבך (במטוסו היו גם טייס-המשנה ויליאם ברדשוי, הנוט בן סטורי והאלחוטאי טובקין) את מגידל, המשיך לעזה והפציצה כעבור 10 דקות, ולבסוף, בשעה 23:40, הפציץ את אל-עריש מעל המסלולים של שדה התעופה. הוא נחת בעקרון כעבור 45 דקות. כעבור זמן מה ביצע אורבך עם אותו הצוות עוד גיחת הפצצה על מגידל ועזה.²⁴ בעיתון דבר מ-20 באוקטובר נכתב:

מסתבר שחיל האוויר הישראלי הוריד מכה קשה על ריכוזי המטוסים המצריים שחנו בבסיסים הראשיים באל-עריש, ובמקומות אחרים. בהרעשת פתע זו מעין המהלומה שהונחתה בשעתה על פרל הארבור האמריקני באוקינוס

השקט על-ידי היפאנים, וכן בהרעשת מרכזים נוספים של האויב, יש לבאר את אי פעילותה היחסית של האויריה המצרית בשטח הדרום.

פעילות מטוסי התובלה למשימות ההפצצה נמשכה, למרות ש"אור ליום 21.10 התקיף האויב מהאוויר את עקיר, רחובות כפר-גנים וגבעת השלושה". בדו"ח קצין ביטחון אוויר נאמר, כי בשעה 03:05 נפלה פצצת תבערה בעקיר, וכעבור 45 דקות הופצץ בסיס עקרון. מהתצפית בראשון-לציון הודיעו: "חושבים שהם שלושה אווירונים והם מפציצים ברציפות." בעיתון **הארץ** נכתב כי "בשעה 3 לפנות בוקר הופיעו אווירוני האויב בכמה מקומות בשמי ישראל. הוטלו מספר פצצות. איש לא נהרג. אנשים אחדים נפצעו קל והנוק שנגרם לרכוש הוא אפסי..."²⁵

ב-21 באוקטובר בשעה 00:25 הפציץ מוריס ינקר (בצוותו היו גם טייס-המשנה פסח טולצ'ינסקי, הנווט לואיס גליי והאלחוטאי רודולף נוימן) את מגידל מגובה 5,000 רגל. הם ירדו לגובה זה על סמך דיווחים קודמים שאין במקום נ"מ. בהמשך הפציצו גם את עזה ורפיח. בשעה 03:05 המריא ארנולד אילווייט עם מטען פצצות במשקל 1,600 ק"ג והפציץ (מגובה 10,000-11,000 רגל) בשני יעפים את עזה, ובשניים נוספים את מגידל. בשעה 04:10 המריא אורבך עם שישה מטילנים והפציץ שוב את עזה ואת מגידל. בשעה 22:30 המריא מוניץ (בצוותו היו גם טייס-המשנה פרד ויינבלט, הנווט ליאונרד לוין והאלחוטאי יוסף סגל וכן שבעה מטילנים) להפצצת אל-עריש. בשלושה יעפי הפצצה בגובה 11,000 רגל הטיל על המטרה פצצות במשקל כולל של 1,600 ק"ג. מדרום המטרה נורתה לעברו אש נ"מ חזקה.

בשעה 22:58 המריא גורדון לוויט להפצצת עזה. טייס-המשנה שלו היה סיריל כהן. למרות אש הנ"מ הפציץ את העיר כעבור 70 דקות בפצצות במשקל כולל של 1,700 ק"ג בשלושה יעפי הפצצה מגובה 13,000 רגל. לימים תיאר לוויט את אחת מגיחותיו על עזה במבצע זה. לאחר שהוטענו הפצצות בתא המטען של המטוס וסולקו דלתות המטען של המטוס כדי לאפשר הטלה קלה יותר של הפצצות, המריאו במטוס יחד עם המטילנים פרחי-הטיס. מחשש לאש הנ"מ הכבדה, שנורתה לעבר המטוסים על-פי הדיווחים הקודמים של הטייסים, טיפס המטוס במעגלים נרחבים מעל עקרון עד לגובה 13,000 רגל. הירח היה מלא. לאחר כעשר דקות טיסה נראתה עזה באופק. ממשיכים לטוס. לפתע הודלקו הזרקורים, ואלומות האור שלהם החלו לחפש אחר המטוס. ואז, לדברי לוויט,

הופתעתי לגלות כי אני נפחד. ככל שהזרקורים זחלו והתקרבו אלינו בשמי האויב, חשתי פגיע עד כדי יאוש בקליפת אלומיניום דקיקה זו, הקרויה מטוס. לא היו לנו מצנחים... הרעש והחבטות שנגרמו בשל היעדר דלתות המטען נשמעו באוזני כהתגלגלותן של חביות במורד, ללא מעצור. התיישרתי לאורכה של עזה המואפלת, אך הנראית היטב, והתחלתי את הטיסה בנתיב ההפצצה. החיילים שמאחור כבר העבירו את הפצצות קרוב לדלת הפריקה, כאשר לכדו אותנו ארבעת הזרקורים, והחלה אש הנ"מ. קרני הזרקורים נינעלו עלינו, למרות נסיונותי הנואשים להתחמק. מסלולי המוות היו יפהפיים: הפגזים התפוצצו והפכו לצורות ססגוניים של כחול, לבן, צהוב ואדום, כשבשוליהם



תכנון בחדר המבצעים בעקרון



הטלת פצצות מהקומנדו

עשן שחור. יכולתי לשמוע את רעמם של הפגזים המתקרבים. הייתה מערבולת חלושה, כאשר טסנו דרך פגזים שכבר התפוצצו. אור הזרקורים היה כה חזק, עד שיכולנו לקרוא ספר לאורם, בתא הטייס.

כיוון שלא הצליח לזהות אף לא מטרה צבאית באזור, יצא לכיוון הים. משם, ביעף נוסף נמוך "מעל עזה בגובה של גגות הבתים," המשיך לחפש מטרה צבאית. לבסוף יצא שוב לים, ובגישה מצפון-מזרח, תחת אורות הזרקורים ואש הנ"מ, הפציצו את מסילת הברזל לכל אורכה.²⁶ באותה השעה, ב-22:59, שבה יצא לוויט להפצצת עזה, המריא מרטין ריבוקוף (בצוות היו גם טייס-המשנה רוברט בטלר והנווט אברהם ציטרון) להפצצת מגידל. בשלושה יעפים, ללא כל תגובת נ"מ, הפציץ את העיר מגובה 8,000 רגל בפצצות במשקל כולל של 1,520 ק"ג. מגידל ועזה הופצצו גם בניחתו של ארתור פורד (צוותו כלל את הרבי רוטנברג, מרטין פסקמן ושלמה לנדאו כמטילן), שהמריא בשעה 23:40. הוא הפציץ מגובה 13,000 רגל בפצצות במשקל כולל של 1,600 ק"ג.²⁷

בדיון מטה חיל-האוויר ב-21 באוקטובר סיכם דוד יהודה, מפקד אגף המבצעים של החיל, כי "חיל-האוויר עשה עבודה יוצאת מהכלל." הוא ציין במיוחד את פעולות ההפצצה של הלהק לתובלה אווירית, שלדבריו היו מעבר לכל הציפיות: "בראשונה היה חשש שמא לא יצליחו מטוסי ל.ת.א בהפצצות על מטרות מוגנות יפה בא.א. ורק לפי דרישותיו של אהרון [רמז] נעשה הניסיון. [ואכן] המטוסים והטייסים הצטיינו בעבודתם." הוא ציין את הדיוק בפגיעה במטרות בכלל, ואת הפגיעה המסיבית במסלולים ובהאגרים בשדה התעופה אל-עריש בפרט. עוצמת הפגיעה התבטאה בשידורי הצבא המצרי, שביקש תגבורת עבור שדה התעופה. הוא סיכם איפוא: "מטרתנו – החזקת חיל התעופה של האויב על הקרקע ומניעת הפעלתו – הושגה!" עם זאת הדגיש: "לא נוכל להמשיך זמן רב בפעולות בהיקף זה, כי א) מזג האוויר עומד להשתנות (מטאורולוגיה מנבאה גשמים כבר בשבת זו); ב) יעילות טיסה של המטוסים הדורשים תיקון; ג) מצב הטייסים."²⁸

למחרת היום, ב-22 באוקטובר, בשעה 04:18 המריא גורדון לוויט להפצצת מגידל. הוא הפציצה כעבור כמחצית השעה מגובה 10,000 רגל בשני יעפי הפצצה (מצפון לדרום וחזרה) בפצצות (50 ו-20 ק"ג) במשקל כולל של 1,400 ק"ג. בשעה 04:39 המריא ארתור פורד להפצצת עמדות בין עזה ומגידל. בשלושה יעפי הפצצה מגובה 11,000 רגל הפציץ את המטרות. בשעה 05:00 המריא ברייר להפצצת עמדות בין עזה ובין מגידל. כעבור 50 דקות הפציץ, ללא כל תגובת נ"מ, בפצצות במשקל כולל של 1,400 ק"ג. במהלך הפצצת האזור שרר ערפל, אשר הקשה על הטייסים לקבוע את רמת הדיוק של הפעולה.²⁹ בדו"ח של שירות מודיעין הנסמך על תצפיות נאמר כי בהפצצת עזה נפגעו שם מחסני דלק וגם ריכוזי רכב.³⁰ יואש צידון (צ'אטו), אחד מאותם פרחי-טיס, אשר השתתפו בהטלת הפצצות, תיאר לימים בספרו **ביום בליל בערפל**, את אחת מגיחות ההפצצה על עזה:

האש נ"מ (נגד מטוסים) המצרית היתה תמיד חזקה. סיפרו שברשותם התותח הגרמני המפורסם בקוטר 88 מ"מ. החוכמה היתה לחמוק מהצלבת אורות הזרקורים הענקיים של ההגנה נ"מ. לילה אחד, כשהתכופתי החוצה לנסות

ולזהות פגיעות בעזה, נתפסנו באלומות האור המסנוורת של זרקור אחד, שאליה הצטרפו מיד בהצלבה אלומות נוספות. תגובתי האינסטינקטיבית הצחיקה אותי, לאחר מעשה, כמובן. כאיש חי"ר דאגתי להסתתר מאחורי דופן המטוס סמוך לפתח הדלת החסרה – שלא יראו אותי. טרם התרגלתי לכך שבאוויר האדם והמטוס חד הם, שהפגיעה במטוס היא פגיעה באיש הצוות. הטייסים התחילו לזרוק את המטוס אנה ואנה, לנסוק ולצלול והמשיכו להתפתל עד שנחלצנו, בקושי, מצבת אלומות הזרקורים, בעוד פגזי נ"מ המכוונים לנקודת ההצלבה קרובים מדי לטעמנו.

בסך-הכול השתתפו במבצע "אגרוף" למן ליל 14/15 באוקטובר ועד 21/22 בו שישה מטוסי קומנדו,* אשר ביצעו 30 ניחות (חמש ביום ו-25 בלילה; בסך-הכול כ-45 שעות טיסה), והטילו 872 פצצות במשקל כולל של 34,826 טון (בעיקר פצצות במשקל 20 ק"ג, 40 ק"ג ו-50 ק"ג). עזה היתה המטרה שהופצצה יותר מכל המטרות – 18,430 ק"ג פצצות, על מגידל – 8,380 ק"ג, על האזור שבין עזה ומגידל – 4,400 ק"ג, ועל אל-עריש – 2,460; פצצות הוטלו גם על ג'בליה, בית להיה, פלוגיה, עירק אל-מנשיה, בית גוברין וגיביה. בסכמו את פעילות חיל-האוויר בכללותה כתב שירות המודיעין לראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן-גוריון:

פעולות חיל-האוויר מעל לאשדוד, מג'דל, עזה, רפיח, אל-עריש, באר-שבע ובית ג'ברין תרמו מלבד לסיוע ישיר לכוחות הקרקע שלנו תרומה מכרעת לשבוס דרכי התחבורה של האויב. עקב הפצצתה השיטתית של אל-עריש לא יכלה אווירית האויב לתת למעשה סיוע אסטרטגי ורק במידה מצומצמת סיוע טקטי לכוחותיהם. ע"י הפצצת תחנת הרכבת בעזה הופרעה באופן חמור גם תנועת הרכבות של האויב.³¹

לדברי מנהל מחלקת מודיעין של חיל-האוויר, נתנאל כהן, ההפצצות המסיביות על שדה התעופה באל-עריש היו הגורם העיקרי לכך, ש"חיל התעופה של האויב" נשאר "על האדמה במשך כל שבעת ימי הפעילות." כאמור, גם מטוסי הלחק הפציצו את אל-עריש, אולם עיקר הפצצותיהם כוונו נגד עזה. ביומנו כתב בן-גוריון, שבמבצע "יואב" התגלתה בין השאר "יכולת כוח האוויר שלנו, מכה אנושה לממשלת עזה" – אותה ממשלה שהוקמה בידי הליגה הערבית בספטמבר כמשקל-נגד ליומרות הסיפוח של עבדאללה, וכונתה ממשלת "כל-פלסטיין".³²

"דרגת מהירות מפליאה"

מאפייני פעולת הלחק במבצע "אגרוף" תוארו בהרחבה בדו"ח של ליאו גרדנר ממחלקת המבצעים של הלחק. במיוחד הדגיש את רצף הפעילות של מטוסי הלחק – אף שלקראת סוף המבצע תקפו מטוסי חיל-האוויר המצרי אזורים קרובים מאוד לשדה עקרון.³³

* הדו"ח מתייחס עדיין למספר הרישוי הפנמי של המטוסים: 130, 131, 132, 133, 137, 138.

עם זאת, ציין גרדנר, כי מטוסי הקומנדו לא נוצלו ביעילות המרבית: ב-30 גיחות הוטל חימוש במשקל כולל של 35 טון, ומכאן שכל מטוס הטיל בממוצע לא יותר מטון אחד לגיחה – בעוד שכושר נשיאתו של המטוס הוא כשישה טון בטיסות קצרות, המצריכות הרבה פחות דלק. כזה היה המצב גם לגבי כל מטוסי החיל, ולפי הערכת מנהל אגף המודיעין של החיל, "למרות המאמץ – אחוז היעילות היה 30%".³⁴ אמנם היו "בעיות בשטח ההנדסה בקשר להגדלת יעילות הטלת הפצצות" ממטוס הקומנדו, אך לדברי גרדנר יכולים היו להטיס מטען גדול פי שלושה, "אילו היו מקדישים תשומת לב מספקת לסדורי נשיאת הפצצות לסוג מטוסים זה" או "אילו נעשו סדורים לחבור הפצצות מבחץ, יכולים היו המטוסים לשאת פצצות בעלות משקל עד ל-500 קילו, ועלידי כך היה נהפך הקומנדו למפציץ מטיל אימה". כל זאת – למרות שבאופן כללי "מטוסי הובלה לא מתאימים יותר למבצעים אלו, בעיקר מבחינת הבטחון, בזה שאין להם מיכלי דלק הנסגרים מעצמם. אף על פי כן הם יכולים להיות משכנעים ביותר עם סיכון מה, שיש לחשבו בקשר לתכסיסי האויב וציודו."

פעולת הלהק נפגעה גם מכך, ששיתוף הפעולה בין מטה חיל-האוויר ובין המטה הכללי במהלך המבצע לא התנהל על-פי התוכניות. מחלקת המבצעים של החיל קיבלה "תמיד באחור את הידיעות שהופצו בקשר למטרות האויב", ולדברי גרדנר לאחר שהטייסים תודרכו באשר למטרות מראש למשך כל תקופת המבצע, קרה ש"תוך שעתים" חל "שנוי בתכנית הבצוע שבע פעמים". בעקבות זאת נאלצה מחלקת המבצעים של הלהק בעקרון לנהל תדריך בכל לילה, כדי להבטיח מסירת המידע המעודכן והמרבי לצוותי הטיסה. שיפור במידת שיתוף הפעולה בין מחלקת המודיעין בעקרון ובין מחלקת המבצעים שם הושג גם באמצעות העברת מחלקת המודיעין "לחדרי בסיס המבצעים בעקרון". כך הובאו "כולם אל מתחת לגג אחד. כל הקשרים עוברים דרך חדרים משותפים אלו ואנשי מודיעין משתפים פעולה עם עבודת בסיס המבצעים, ויעילות מתן תדריכים בעתיד, יכולה לעלות בהרבה." כדי לשפר מצב זה ולייעל את הפעולה הציע גרדנר להדפיס את פקודות המבצע ולחלקן לכל הצוותים. כל פקודה מעין זו תכלול את המטרות, "מטען הפצצות, זמן השהייה מעל למטרה, הנתיב למטרה, גבהים תהליכים, הנתיב מן המטרה, הוראות קשר וכל הוראות דרושות נוספות." כך ניתן, לדבריו, "למנוע הרבה מן הבלבול והדעות השונות המתעוררות בזמן מסירת ידיעות בע"פ, כפי שקורה עתה בהמסר התדריכים".³⁵

במהלך המבצע לא היו מספיק בגדים לצוותים, ולדברי גרדנר "אנו מעריכים את קיום המחסור במלבושים, אולם הערכה זו בלבד אין בכוחה לחמם את הידים האוחזות בהגה בימי הקור." לצוותים לא חסרו תיקי עזרה ראשונה וציוד כיבוי אש, אולם חסרו מצנחים, ובעקבות זאת התעכבו מספר טיסות – למרות שהמטוסים והצוותים היו מוכנים לטיסה. אמנם ניסו לשאול מצנחים משדה דב, אולם עד שהובאו לעקרון "היה כבר מאוחר מדי ליציאת המטוס." עיכובים ואף ביטולי טיסות נגרמו גם כתוצאה מכך שלעובדים במגדל הפיקוח בעקרון לא היתה המיומנות הראויה לפקח על כל התנועה האווירית האינטנסיבית. גם לא היה מספיק ציוד ביטחון במגדל פיקוח הטיסה. היו מקרים, שבהם לא התאפשר מסיבות טכניות להזעיק למקום את רכב הכיבוי, והיה צריך להסתפק "בבקבוקי כבוי אש [מטפים] הנגררים על-ידי גיפ." הבסיס גם לא היה ערוך לקדם נחיתת-אונס בתחומיו: לא היו בו "בגדי אסבסט, כובעי

פלדה וכו'. רק אמבולנס אחד הועמד בכוונתו, וכאשר הועברו בו הפצועים שהובאו במטוסים הלחץ מהחיות לבית-החולים, נותר הבסיס ללא כל אפשרות לחגיש עזרה ראשונה במקרה הצורך. גם "הבטחת שדה עקרון הנה כשלון גמור", לדברי גרדנר, ולמרות ההבטחות מהמטכ"ל לא סופקה שום הגנה נ"מ. הוא ציין שהבטחות אלה

נתנו רק כשהמצב היה מסוכן ונעשו כן בגלל הערך הרב שבפעולת אבק. הבטחות אלו לא אושרו וכמו כן לא נתמלאו. לא קבלנו שום נשק נוסף ויש להודות אך למזל שלא אבדנו מטוסים ע"י הפצצות אויב. יש הבדל רב בין התאמצות רבה בכדי להטיס את מטוסינו בבטחון גמור, ובין הזנחתם לפעולות של האויב כשהם חונים על הקרקע בלי כל הבטחה.³⁶

הומלץ איפוא לפחות להכפיל את אמצעי הנ"מ בעקרון ולהגדיל פי 10 את כמות התחמושת בבסיס. לדעת גרדנר, קירות מגן אינם מספקים הגנה מלאה למטוסים, ורק היערכות מסיבית של נ"מ עשויה לסכל כל התקפה אווירית מדויקת מגובה נמוך (לתוקף מגובה רב סיכויי פגיעה נמוכים). גרדנר ציין שבמשך החודשים האחרונים ניסה מטה הלחץ לשפר את המצב, אולם קיבל "מעט מאוד תמיכה" ממטה חיל-האוויר. אמנם היה מודע למחסור שהיה קיים, אולם הצביע על כך שלמחלקת החימוש בתוך אגף ההנדסה של החיל "יש 20 או יותר תותחי א.א. 20 מ"מ, שאחדים מהם אפשר היה לשלוח לעקרון".³⁷

גם מצב ביטחון-השדה בעקרון במהלך המבצע "אינו משביע רצון", לדברי גרדנר. אמנם הוצבו ברחבי הבסיס "בנקודות אסטרטגיות" (כניסות, מקומות התקרבות למסלול ושטחי פיזור מטוסים) עמדות שמירה, אולם מספר השומרים היה קטן, ורובם לא היו מאומנים; הקשר בין המשמרות לא היה "מושלם"; ולא היתה כל תוכנית "מובנת הכוללת זהוי האנשים לפי כרטיסים, סיכות" וכיו"ב. הוא המליץ איפוא לנהוג על-פי השיטה הנהוגה בעולם כולו: חלוקת סיכות וזהוי לכל מי שנוכחותו מתחייבת ליד המטוסים, והם ייענדו רק במשך תורנותם של בעלי התפקידים. לדבריו, עלות ייצורה של סיכה זאת (מחומר פלסטי עם סיכת מתכת פשוטה מאחור, כדי להדקה לבגדו של העובד בארץ) נמוכה מאוד. על הסיכה תהיה תמונת הנושא, דרגתו, שמו ושם משפחתו, מספרו הסידורי ותפקידו, חותמת קצין הביטחון וחתימת הנושא.³⁸

"הגורמים המכריעים בכל מבצע אוירי"

בדו"ח המפורט של מחלקת המבצעים על פעילות הלחץ במבצע "יואב" הודגש, כי "קשר והחזקת המטוסים הנם שני הגורמים המכריעים בכל מבצע אוירי. בלעדיהם אין מבצע". תחושתם של קציני המבצעים במחלקה היתה, שאין מודעים בחיל-האוויר לעיקרים אלה, ועקב מחסור בכלי-רכב ("בעיה כה פעוטה, לפי מושגיהם האמריקאיים"),³⁹ החיוניים מאוד למתן תחזוקה וקשר, נפגעה תנופת המבצע ונשארו מטוסים על הקרקע – למרות שאפשר היה להוציאם לגיחות תובלה או הפצצה נוספות.

אדוארד קרבנוב, קצין הקשר של "אבק-1", עמד על חלק מהבעיות שאפיינו את הפעולה בתחומו: תחנת הקשר שלהם פעלה במשך רוחמה "בתוך מקלט שלא היה נוה לעבוד בו ואפילו התנאים המינימליים לעבודה לא היו בו"; "אנשי המשק לא הסכימו בתחילה "להקדיש לנו

הוראות לשפוט בקור – "סניור"

1. בקוד "סניור" יט להטמט אף ורק להודעות על הגזעות והודעות להעברה. הטמטמט בן הם פקודי התנועות כסודות, חדר א, ו"בפעלים" סט וסני בלבד. ידיעות ב"סניור" יכולות להטמט כטלפון אן באלחוט.
2. אין לשלוח כל ידיעה שנינה וזבעה להודעות כסודים בקוד "סניור". ידיעה אפר כזאת יט להעביר דרך הצנורות הטקובלים כל מחלקת הקוד וכחבי סחר.
3. אין לערבב לטון טעוטה עם הקוד. במקרה טמלה טטוטה סטרה בקוד "סניור", יט להיות טוטה לפי טאלף-כית הפיחד כל הקוד. בכל חודעה כוחר להטמט ב-16 זוחיות כהאלף-כית הנ"ל ולס יוחר. כל ידיעה המבויבה לטון טטוטה יוחר מ-16 זוחיות כנ"ל – עליה להטמט בידיעה קטר רגילה.
4. כרי להרכיב או לחבר ידיעה בקוד, עליך לבצוע את הטלה או הטמט הנדרש, ולטלות את טחי האזחיות הטמטמט ציורים (קטוריונטות) לכלל או הטמט הנ"ל, באופן כהאות בראש העמודה תוסיע ראשונה, והאות בצר העודה תוסיע טניה.
5. יט לטלות חמיר את הידיעה בקבוצות של טחי אזחיות. במקרה טטאזחיות כל טאלף-כית הכיחד הכוטיעות בידיעה (במקרה כהטונח או הטלה הדיונה איננה בקוד) אינן כמות זזונה כנ"ל, יט להוטיף אות אסרת טוכן בסוף זוחיות טאלף-כית טהנך טטמט כהן.
6. כטלחך ידיעה בליזון טטוטה עליך להרכיב בראשונה את האזחיות "הטחלה לטון טטוטה", וחר כך לזיות את הטלה או הטלים בקודת טאלף-כית הפיחד, ולבסוף להרכיב את האזחיות "סוף לטון טטוטה".
7. בטענות ידיעה עליך לסכוא את האות הראשונה כל כל זוג בראש העמודה, ואת חכורה בצד הכורה. האזרה בליזון טובנה וטכונה ככצא בטקום (הרצוע) בו נטמטים העמודה והכורה.
8. על כל יד עה טעל הטקבל וזחה להעבירה יט לזיין וזה בטוטה בקוד ע"י האזרות "העבר ל...", ואחרי כן ציזן הקודם. (כמכין לפי קוד).
9. כל הרכזים וקטאורדינטות נהנות כחתי אזחיות וטני סטטרים, באופן כהרצוע "מיותם לקטאורדינטה ...". (אטמטמטחזח חזח) ילוזה כחתי אזחיות (מהאלף-כית הכיחד) ואחרי כן תוסענה אזחיות כן הקוד כטקום הטמטמים. לכן, אל חנפה לטענה את טחי האזחיות טטוביכורה אחרי "כיותם לקטאורדינטה" (אטמטמטחזח חזח) אלא כצא את האזחיות הכחאיכות. (לפי טאלף-כית הכיחד).
10. כל ידיעות המועברות בטלפון, על הטולה לחזור עליהן או על הטקבל לקראן כטנונו כחיות את טאלף-כית, היות וכניצח בארת אחה עלולה לסנות את הטטעות כל הידיעה.
11. יט להנין כחכב, בטרת הטטטר, את הידיעות לכחאע וזה טטרסים כההקבלים כרוע כחחרון להוסיף כיד עם קבלתם.
12. יט לטנות את צירי הקוד "סניור" מדי יום ציזמו כחצות (זמן טקובי). לזיכך צריכים ככל טרה טני לזחה, כי יסכן וידיעות הנטלחות כחצות לערך חנפנה רק כעכוד חוכן זה.
13. על הלוחות יט לציין כבהירות את האזיך חקמן, וזה כל הטעות והוכנים.
14. על סקכלי הידיעות להוכיח את כה טטוסם והטלחטם במקרה טחדיעה הטקבלח – טטוטה כה. עליהם להחלים ולבצר אזלי הטכיונו לרצוע לכן לזחה אכר נחקבל.
15. פקודי התנועות יטנו את ססי הצורים כדי לילה כחצות לטי בליזון הטוויף.
16. ידיעות הנטלחות באלחוט יציינו את הכחונות כדלקכן:

אותו... ע"י כך יצא שנכנסו אליו כאילו בכוח. בתגובה לכך באו מהמשק כדי להוציאם משם "בכוח. לא הסכמנו לזה והיינו מוכרחים לוותר להם ולהכניס הנה 6 אנשים לשם לינה." כל זאת – למרות שהמקלט לא היה מוגן מפני התקפות אוויריות; ואף-על-פי-כן לא הופסק הקשר "גם בזמן שהתנהלו קרבות אויריים מעל לראשנו וסכנה היתה אז לשהות במקלט זה." זאת ועוד:

הצבא לא דאג לקשר טלפוני בין בית החולים במקום אל תחנת הקשר שלנו וע"י כך לא יכולנו להודיע במועד לבית החולים על מועד בוא המטוסים לשם העברת הפצועים. אנו נאלצנו לכן להקים בעצמנו את הקשר הנ"ל ואף השתמשנו לשם כך בצידוד שלנו. לשם כך הוצאנו מכשיר טלפון אחד שהיה אמצעי הקשר אל אחת ממחלקותינו וקבענו אותו בבית החולים.⁴⁰

קרבתו התייחס גם לבעיית השימוש בקודים שונים. בתחילת המבצע בוטל קוד "פאי" (Pie), והם עברו לשימוש בקוד "סניור" (Senior). התחנה בעקרון טענה "שאיננה מבינה" את הקוד, והאלחוטאי שם לא רצה לקבל את המברקים. לכן נאלצו לקבל מעקרון את המברקים על תנועת המטוסים בקוד "גריהאונד", ובכך נגרם "בלבול בעבודה, ולבסוף חדלה התחנה בעקיר לשלוח מברקים על תנועת האוירונים."⁴¹ גם כך הגיעו כל המברקים הללו, שנשלחו הן משדה דב והן מעקרון, "תמיד באיחור". יתרה מזו. הוא לא הבין מדוע ביטלו את ה-"Pie", אשר לדבריו נוח, יעיל ומהיר יותר מ-"Senior"; זאת במיוחד "בפעולות מבצעים שהזמן הוא גורם חשוב מאוד וגורם מכריע." גם המברקים, שהתחנה שלחה לצאלים ולנבטים דרך "מחלקת הקשר של הצבא לא הגיעו אף פעם לתעודתם... ויצא כאילו שלחנו אותם לריק." לבסוף, אף התנגדו שם לקבל מהם את המברקים, ולכן פתחו תחנה בשדה "אבק-2" באימרה, ודרכם העבירו את המברקים לאותם המקומות. אולם, גם סידור זה לא נמשך זמן רב, ומהתחנה באימרה הודיעו להם "שגם אצלם ישנם אותם הקשיים (שנגרמים ע"י מחלקת הקשר של הצבא) בהעברת המברקים למקומות הנ"ל." לפיכך ביקש קרבנוב "לא לשלוח לנו ולאימרה בעתיד מברקים על מנת להעבירם לצאלים ולנבטים."⁴²

גם צידוד הקשר במטוסים לא קיבל את האחזקה והטיפול הראויים, וברוב המקרים במהלך הפעילות המבצעית לא היו כל מכשירי הקשר במטוס תקינים. חלקי-חילוף לתיקונם לא חסרו, אולם אלה היו מפוזרים ברחבי הבסיס במספר מקומות, וחסרו אמצעי תחבורה כדי להעבירם למטוס. הומלץ איפוא להעמיד כל-ירכב באופן קבוע לרשותם של אנשי הקשר ולרשותו של קצין הקשר, שתפקידו לעדכן את המבצעים בהוראות הקשר לפני הפעולה. גם הטיפול בתדרים היה לקוי. שירות הקשר התבקש מספר רב של פעמים לשנות את מספרי התדרים לעיתים קרובות יותר מטעמי ביטחון שדה, אולם אלה לא הוחלפו. רק כשנדע שרדיו דמשק היה

* בלחץ לא הקפידו בנושא ביטחון שדה. באחד הדו"חות נכתב: "ביום 15.10.48 אחרי שהפעולה התחילה בקרתי בכמה בתי מלונות ברחי הירקון, ומלון בריסטול, באחרונה מצאתי מסיבה שבה היו נוכחים אנשים זרים (אזרחים) ביחד עם אנשי ל.ת.א. לוח גדול באותו האולם עם שמות הטייסים שימש למקום של חלוקת תפקידים..." הדברים הורחבו בדיווחו של שרגא ינאי: "בליל שבת 15.10.48 נערכה במלון בריסטול מסיבת עג שבת... בהשתתפות אזרחים מוזמנים מחוץ ל.ת.א. סוד גלוי בין המסובים היתה הפעולה שהיתה אז בעצם תוקפה ושרבים מאנשי ח.ת.א. השתתפו בה – הודעה המציינת את זמני יציאתם של האנשים האלה היתה תלויה בחדר בו התקיימה המסיבה..."⁴³

מתקשר עם מטוסי הלהק על אחד התדרים ונותן הוראות נחיתה מטעות לחיפה ולרמת דוד, הוחלפו מספרי התדרים. כדי לשפר את שיתוף הפעולה מונה חיים פרידלנדר, אשר שירת כקצין הקשר הראשי של מחלקת הקשר במטה חיל-האוויר, לקצין הקשר במטה הלהק. ואכן, לדברי גרדנר, "אדם זה היה היחידי שהראה הבנה ושיתף פעולה כלשהי, ומאז הצטרף לחבר עובדינו הורגשה הטבה במצב הקשר. אולם נראה שקיימים חיכוכים אישיים או פוליטיים בין אנשים מסוימים במחלקת הקשר ח.א. לבין קצין הקשר הראשי שלנו. חיכוכים אלה צריכים להפסק מיד לטובת כל הנוגעים בדבר."⁴⁴

כאמור, באו הליקויים בתחום הקשר לידי ביטוי גם במבצעים הקודמים של הלהק. למטוסים שהגיעו מחוץ-לארץ היה קשר עם מטה חיל-האוויר, אך לא היה להם קשר עם תחנת האלחוט בעקרון, ובמבצע "אבק", וגם במבצע "אגרוף", "מטוס שנמצא היה 5 מיל מעקרון, ולא היה לו קשר עם מגדל הפיקוח, או שהמטוס היה שומע איך מהמגדל היו מעבירים הוראות למטוס אחר על הקרקע, אך המגדל לא היה שומע אותו;" וכן "לעתים קרובות היו מטוסים על הקרקע בזמן נסיעתם או בגמר ריצתם משמשים אמצעי העברה בין המגדל ובין המטוס בטיסה."⁴⁵ גרדנר סיכם:

כושר פעולת המבצע ויעילותו תלויים באופן ישיר בכושר פעולת מחלקת הקשר – אחת הברכות של כוח אווירי היא הרווח בזמן. חסכון הזמן מצד אחד כתוצאה ממהירות המטוס, ובזבוזו מצד שני ע"י חוסר בקשר מתאים, מאבדים את יעילות הכוח האווירי.

פעולות המחלקה בעקרון לאחזקת המטוסים היו בסך-הכול "משביעות רצון". עם זאת, חסרו אמצעים לטיפול במטוסים. התקלות הטכניות במטוסים לא תוקנו באורח מושלם, ולאחר תיקון של תקלות חמורות מאוד לא נבדקה טיסתם התקינה של המטוסים לפני יציאתם לפעילות המבצעית בלילה. בעקבות זאת נגרמו עיכובים בטיסות או אף ביטול טיסה וחזרה דחופה לבסיס.⁴⁶

"החלה ההכרה באיכות חיל האוויר שלנו"

מחלקת המבצעים של הלהק קבעה, כי עיכובים רבים נגרמו במהלך המבצע כתוצאה מחוסר "אמונה מוחלטת בתביעות האוויר...: חבר עובדים בכל מקום שיהיה כשאינם בקיאים במבצעי אוויר, לא יכולה להיות להם השקפה נכונה בקשר ליעילות מטוסים ועליהם לסמוך על אלו אשר להם יש ניסיון בנדון זה וצריכים להתיעץ אתם במקום לחשתדל ללמוד את התהליך קודם ולעשות את החלטותיהם בקשר למבצעי האוויר."⁴⁷

גרדנר שב והדגיש, שהפעולה החשובה ביותר של הלהק היא "מבצעי אוויר", אולם כאשר מבצעים מתעכבים, ומספר הטיסות שאפשר היה לבצע מצטמצם "בגלל חוסר שיתוף פעולה הגיוני של מחלקות מסוימות בשדה, אנו מכשילים את סיבת קיומנו. משטר צבאי לחוד וחוסר התעניינות בכל המבצע מצד אנשים ידועים, לחוד." לדבריו, במקרים רבים במשך תקופת המבצע, יכלה "איניציאטיבה [יוזמה] קטנה" לגרום להכנסת מטוסים נוספים יותר לסבב.⁴⁸ יותר מזה:

אין אנו מבינים מהי הסיבה ומדוע כל השאלות והפניות שלנו מקבלות כל כך מעט תשובה ותמיכה. הגיע הזמן שחיל האוויר יקחו עליהם את האחריות יחד עם סמכויותיהם וסמליהם, ויגשו לעבודה על פתרון בעיות אלו, במקום להיות מועסקים בבעיות של מי ילבש איזו תלבושת. מטוסינו יקרים מאד, ואנו מוציאים את כל מאמצינו לקראת השגת תועלת מקסימלית ויעילה.

"לעקרון יש את הסכום הגדול ביותר של מבצעי האוויר בישראל" ולכן, לדבריו, מצד אחד ביקורתו לגיטימית, ומצד שני, המשימות המוטלות על עקרון מחייבים "אותנו לדרוש התחשבות גדולה יותר בכל דרגות המאמץ שלנו", לכן

לא מספיק לשלם לפי שרות, והזמן לא ירשה דחיות. מחלקה זו לא תסבול כל ליטורגיה מצד כל אדם או קבוצה בכל מקום שלא יהיה, בתוך ממשלת ישראל או שרותי הצבא שלה, והננו מנצלים הזדמנות זו כדי לציין כי תדרש חקירה מתוכננת היטב בקשר ליעילות החיילות והמחלקות הקשורות במבצענו, אלא אם נראה מאמץ מידי ושנוי לטובה בכל הבקשות ההגיוניות וההכרחיות שהגשנו.

"התפקידים שהוטלו על ל.ת.א בוצעו ביעילות הרבה ביותר בהתחשב עם התנאים שהיו", סיכם גרדנר:

החלה ההכרה באיכות חיל האוויר שלנו. ישנו מספר קטן של אנשים מומחים המהווים את הגרעין של הפעלת הכוחות והייצור בשטח האוויר. בעבר נגרמו דחויים רבים בגלל העכובים והיחס המבטל של אישים בתוך גופים שונים כגון הממשלה, חיל האוויר והצבא אשר מתוך סיבות איזה שהן – פוליטיות, ספוק עצמי או בורות גרידא, עכבו באופן מתמיד את התפתחות חיל האוויר. יכול להיות שדבר זה לא נגרם בגלל כוונות מראש מצד הנ"ל, אך מצד שני היה מעין מעצור בעד נצול מלא של האנשים המוסמכים לתפקידים האלה. עתה הגיע הזמן להשתדלות מלאה לפתוח כח האוויר הישראלי למכסימום האפשרי בתנאים הנוכחיים.⁴⁹

עם זאת, למרות הביקורת הנוקבת, הדגיש גרדנר:

השבח מגיע ללא ספק למטילי הפצצות. בחורים צעירים אלה הם תלמידי הטיס אשר נבחרו על סמך בריאותם, השכלתם ורוחם ואשר יהוו פעם את גרעין חיל האוויר הישראלי. גישתם ואמץ לבם הם ללא פגם, ואת תפקידם למדו ובצעו היטב. נערים אלו פתחו דרגת מהירות מפליאה. בטיסה מעל עזה הטילו 20 פצצות תוך שתי דקות בלבד, דהיינו פצצה אחת בכל שש שניות בממוצע. מפעל לא קטן, כשיש לזכור כי כל זאת נעשה ביד.

לימים באה פעולתם של המטילנים לידי ביטוי ממצה בתיאורו של אחד מהם, כפי שהתפרסם בבטאון חיל-האוויר:

עד היום תוהה אני, מה עמד לנו אז, מהיכן שאבנו את הכוח באותם לילות הטחב. היינו מטילים עליהם טונות של גושים כבדי משקל... והידיים פצועות היו, שרוטות עד לעצם, ויבלות קרועות, והדם נוטף היה, דבק בפלדה הקרה ויורד עם הפצצות אליהם. הקור האיום מזרימת האויר שבאה ממדחפי המטוס, דקר כמדקרות בפצעים, — האצבעות הפכו כחולות וטרוטות, אך העבודה לא פסקה. 'זרוק זרוק', 'עשר חתיכות מן התבערה', 'יותר מהר, יותר מהר'. ההיה בזה מן הגבורה?⁵⁰

מטוס הסקיימסטר לא שולב בפעולות ההפצה, אלא הועסק רק להטסת מטען לנגב. כן שותפו בהפצצות מטוסי הדקוטה של טייסת 103, אשר יצאו לפעולת ההפצה הראשונה מבסיסים ברמת דוד, הטילו את המטען ונחתו בעקרון. שם נבדק המטוס וטופל מבחינת אחזקה, ואחר הוטען במטען פצצות לגיחת הפצה נוספת עוד באותו לילה. כל צוותי הלחם שותפו במבצע ההפצצות — פרט לצוות השוודי, אשר "בגלל הסכם שבחווה שלהם" לא הועסקו בהפצצות אלא המשיכו בהטסת מטען לנגב. הפעולה בשני המבצעים הללו נמשכה ללא הפסקה — למעט מספר מקרים בודדים, שבהם התבקש הלחם להקצות מטוסים נוספים למטרות מיוחדות בזמנים מיוחדים בהתאם להתפתחות המבצע.⁵¹

"הצלחה יוצאת מהכלל"

בד בבד עם גיחות ההפצה במסגרת מבצע "יואב" נמשכה איפוא פעולת הלחם במבצע "אבק". כך אפשר היה לתת קדימות לסוגי מטען ומטרות לפי הוראות מטה הלחם, אשר העמיד עצמו "באופן מוחלט בקשר לזכות קדימה ומטרות".

כמה ימים לפני תחילת מבצע "יואב" סוכמה בין שני המטות תוכנית לתובלה אווירית, ולפיה קצין המנהלה של מטה חזית הדרום, סא"ל בני אדלמן, יהיה אחראי להכין ולשמור בעקרון אספקה תמידית של 200 טון מטען (הכולל דלק, שמן, מזון, תחמושת, ציוד רפואי וכיו"ב). אולם, לא כך התנהלו הדברים: מטה החטיבה צריך היה לסמוך על האספקה מהמטכ"ל, וייתכן, טוען גרדנר, "כי זה הוא מקום השגיאה". אחת הבעיות שהעיקו על המבצע היתה הפריקה הבלתי מאורגנת בשדות "אבק-1" ו"אבק-2": משאיות עזבו את השדות כשהן עמוסות למחצה, "רק מפני שהן צריכות היו לשאת רק סוג מיוחד של המטען שבא במטוס". בעקבות זאת התארך משך זמן פריקת המטוס — דבר שגרם להפחתה במספר הטיסות שאפשר היה לערוך במשך הלילה.⁵² למרות כל אלה, סיכם ראש מחלקת מטען ונוסעים, יהושע מרש:

אם נקח בחשבון את התנאים בהם קבלנו על עצמנו את מבצע 'אבק' והאמצעים המועטים אשר הועמדו לרשותנו, ניווכח שבכל זאת היה מאמץ עובדינו מתמיד, ולו היו מתמלאות דרישותינו בהתאם לצרכים שלנו בכל עת, היינו יכולים להגיע לתפוקה גדולה ועילה תוך התאמצות ובזבז כוחות קטנים יותר.⁵³

אולם, גם כך היו ההישגים ניכרים. בסכמו את הפעילות במבצע "אבק" למן ראשיתו ב-23 באוגוסט ועד סיומו ב-21 באוקטובר, כתב מרש כי במשך תקופה זאת בוצעו 417 גיחות והוטסו

מעקרון לרוחמה 2,224.235 טון מטען ו-1,911 נוסעים; מרוחמה לעקרון 271.165 טון מטען ו-3,187 נוסעים; ובסך הכול: 2,495.400 טון מטען ו-5,098 נוסעים.*

בדו"ח מפורט, החתום על ידי "תאומי מבצע אבק" (כך כונו הל אורבך וליאו גרדנר), סוכמו מאפייניו של כל המבצע. במהלכו התמידו הצוותים לטוס בנתיבי הטיסה המוזכרים לעיל: מעקרון לרוחמה – בגובה 5,000 רגל (במקרה אחד, שבו טס אחד המטוסים נמוך מגובה זה, הוא אכן נפגע מירי נ"מ). 90 אחוז מכלל הגיחות בוצעו במזג-אוויר טוב, ורק כ-2 אחוזים מכללן לא הושלמו בגלל בעיות במזג-האוויר. המסלול ברוחמה, "אבק-1", היה טוב בסך הכול, אולם היה קצר מדי עבור הפעילות שבוצעה בלילה במטוסים כבדים מאוד. עובדה היא, ששלושה מטוסים עברו את המסלול לכל אורכו ונחתו מחוצה לו, "אך למזלנו לא נגרמו כל אסונות." תאורת המסלול, שבתחילה היתה לקויה ביותר וגרמה לעיכובים בנחיתת המטוסים והמראתם, שופרה בהרבה במהלך המחצית השנייה של המבצע. מחשש להפצצות לילות אף הקפידו לכבותה, כל אימת שלא נודקו לה עבור המראת מטוס או נחיתתו. לעומת זה המסלול ב"אבק-2" היה אידיאלי.⁵⁵

במהלך המבצע היה מחסור באמצעי תחבורה עבור צוותי האחזקה, שעבדו במשך היום על הכנת המטוסים לפעילות בלילה, וגם עבור הצוותים משדה התעופה עקרון ואליו. ככלל לא התנהל בתחילה תהליך הכנת המטוסים לטיסה בצורה מסודרת. הפיקוח, הבקרה והמעקב אחר הטיפול שנקראו במטוסים השונים לא היו מסודרים; אולם, באלה חל שיפור במחצית השנייה של המבצע, עת הוכנסו טפסים מסודרים, אשר איפשרו שליטה גם בתחומים אלה. עם זאת צוין בדו"ח, ש"העבודה היעילה והמאומצת של עובדי ההחזקה בלילה בראשותו של ג'מס קופר ראויה להערכה מיוחדת." במהלך המחצית השנייה של המבצע שופר בהרבה גם הקשר בין המטוסים לבסיסים, אולם הקשר בין הבסיסים לבין עצמם היה טעון שיפור ניכר, בעיקר מפאת המחסור במשדרים ארוכי-טווח. למרות המודעות לצורך לשנות את התדרים ("התכפים", כפי שכונו אז) כדי למנוע האזנה והפרעה, לא נעשה דבר בתחום זה – למרות שמפעם לפעם היו הפרעות של המצרים באותם התדרים, והיה ברור שהם מאזינים להם.

מבחינת שיבוצם של צוותי האוויר לטיסה, נמצא תוך כדי הפעולה, שקביעת שלושה צוותים לביצוע הטיסות בכל לילה על ארבעה מטוסים המוכנים לפעולה היא הדרך הטובה ביותר להשגת תוצאות טובות. כל איש צוות שובץ לפעולה למשך לילה אחד מכל שלושה לילות, וכך התאפשרה מנוחה נכונה לצוותים מבלי שיתערער מצבם הבריאותי. זאת ועוד. כעבור זמן קצר, משהכירו הטייסים את נתיב הטיסה, שבסך הכול היתה גם קצרה, לא נדרש לצרף לכל טיסה נווט, ואלה הופנו לסייע לקציני המבצעים בעבודתם. הסיוע היה חשוב, כיוון שקציני המבצעים וגם מכווני המטוסים (Marshallers) התחלפו לעיתים תכופות מדי – דבר שפגע אף הוא בניהולו

* סוגי המטען כללו: מזון – 513.259 טון; דלק – 276.639 טון; תחמושת – 116.012 טון; משק – 55.401 טון; סולר – 139.839 טון; שמן – 86.392 טון; חלקי מכונית – 45.390 טון. מטען מעורב – 388.648 טון. מעקרון לרוחמה הועברו אנשים ממטה "ימתח", ממטה חזית הדרום, מ"קבוצי גוש רוחמה", ממחלקת הקשר של החיל, מהשירות הרפואי, מחיל-התותחנים, מחיל-ההנדסה, ממוסדות ציבוריים וממשלתיים, עיתונאים וגם אורחים חשובים מחוץ-לארץ. מרוחמה לעקרון הועברו אנשים מחטיבת "הנגב", מחזית הדרום, מ"קבוצי גוש רוחמה" ואף פצועים.⁵⁴

התקין של המבצע. הוצע איפוא "לקבוע מפקד קבוע וקצין מבצעים קבוע", אשר יהיו בתפקיד "לתקופת שרות של לא פחות משלושה חדשים".

קבוצת הפריקה של המטען שפעלה ב"אבק-2", הצליחה לפרוק את המטען "במהירות טובה ובסדר מופתי". לעומתה התנהלה פריקת המטען ב"אבק-1" באיטיות ובחוסר סדר מפאת חוסר מקצועיותה של קבוצת הפריקה שם, ובכך נגרם עיכוב נוסף בקצב המבצע. כדי לשפר מצב זה שכרו 12 איש (שזה היה עיסוקם האזרחי) מחוץ לצבא, אולם גם בכך לא הוצאה הפעולה באורח ניכר. אין ספק שעבודתם של אלה, ושל כל עובדי הקרקע האחרים ברוחמה, הושפעה גם מהעובדה שתנאי המגורים שלהם שם היו קשים, ומקומות לינתם לא היו ממוגנים. הם נאלצו לעבוד במשך כל הלילה ולחשתתף במשמרות השמירה במשך היום; וגם כאשר לא שמרו, לא יכלו לנוח כראוי מפאת האזעקות. כתוצאה מכך סבלו מעייפות רבה וממוראל נמוך. בסיכומו של דבר כתבו גרדנר ואורבך:

מבצע 'אבק' הוא [דוגמה ל]הצלחה יוצאת מהכלל עבור מבצע תובלה אווירית אסטרטגי, אשר סיפק את התשתית הלוגיסטית למערכה על הנגב. ללא היתרון הצבאי, שהושג על-ידי המבצע בהמשך החזקתם של המשלטים השונים ושל נקודות ההתיישבות בנגב וחיזוקם של הכוחות שהיו שם – היה המצב קשה ביותר, אם לא בלתי אפשרי. ההשפעה המורלית של הרכבת האווירית שלנו, אשר מטוסייה עברו מעל עמדות האויב כל הלילה וכל לילה חייבת להילקח אף היא בחשבון כאחד הגורמים לסך-כל ההצלחה במאמצי המערכה על הנגב.⁵⁶

הערכת משמעותו הכוללת של מבצע "אבק" באה לידי ביטוי ממצה גם בספרו של ש' טטאי, הכתב הצבאי של עיתון הארץ: "הטונות של אספקה, של ציוד, של כוח, של מצב רוח, שהועברו בלילות במטוסי הכסף – עושים את שלחם. אנשים נועזים, אמיצים – אחים בני הארץ והגולה, טייסים וחיילים רגלים, חברו יחדיו למאמץ אחד. זו היתה משמעותו של מבצע המטוסים הליליים."⁵⁷ להערכות אלו מצטרפת גם הערכתו של ברזנר:

מלבד העזרה הממשית שהוגשה לנגב במשך מבצע 'אבק' נמצא שליכולתו לפתור בעיה לוגיסטית ניתוסף ערך מדיני וצבאי חשוב כלהלן: 1. המבצע איפשר לדרגים המדיניים והצבאיים שלא להסתבך במערכה מוגבלת, שעלולה היתה גם להתרחב, לשם העברת שיירות אספקה לנגב. 2. הדרג המדיני זכה בחופש פעולה לקבוע היכן יהיה המאמץ האסטרטגי העיקרי ולדבקות בתפישתו מבלי שבעיית הנגב תסיט אותו ממנה. 3. כאשר הוכרע כי המאמץ האסטרטגי יהיה בחזית הדרום ניתן היה להסתמך על מבצע 'אבק' בהכנת הנגב למערכה הצפויה.⁵⁸

בהופיעו בפני הוועדה לענייני חוץ וביטחון של הכנסת בדיון רחב על חיל-האוויר ב-20 במארכ 1950 התייחס מפקד חיל-האוויר, אלוף אהרון רמז, "לחשיבות מבצע 'אבק' לצורך הכנת התשתית למבצע 'יואב': "הרי עיקר הכוח והציוד הובא למבצע זה בדרך האויר, ואילו לא יכולנו לעשות זאת באותה מהירות בדרך האויר, יתכן מאוד שכל מצב הנגב היה שונה עם

סיום הקרבות. אם כוח זה היה צריך לפרוץ קודם כל את המעבר ואחר כך לעבור לפעולה, ברור שיכולתנו היתה אחרת לגמרי.⁵⁹

אחד האירועים שהעיד על ההישגים של הלהק מיד לאחר ההצלחה המרשימה במבצע "יואב" ו"אב"ק", היה התפוצצות מטוס הדקוטה (DAH/ZS) שהתרחשה בליל 24 באוקטובר ליד קיבוץ יסודות. מטוס זה יועד להטיס אספקה לסדום ועל-פי הנוהל הרגיל הגיע לשדה התעופה בתל-אביב, מוטס בידי הטייס וילפרד קנטר; פרד סטיבנסון – טייס שני, וולף פיישר – נווט, וליאון ליכטמן – אלחוטאי. המטוס הועמס שם על-ידי מחלקת אספקה מוטסת של מטכ"ל/אג"א ב-26 שקי קמח ו-134 שקי סוכר ואף ארבעה שקי סבון. לצוות הצטרף גם מיכאל ויימארס, שכאמור עסק רבות באיתורם ובהכשרתם של מסלולי תעופה בנגב, והיה לו חלק חשוב גם בהקשר של מסלולי מבצע "אב"ק". המטוס המריא לעבר סדום. סמוך מאוד לשדה התעופה בעקרון, בגובה 300 רגל, פרצה אש במנוע הימני של המטוס, מכל הדלק התפוצץ באוויר, והכנף נותקה מהמטוס. כעבור זמן קצר נפלו המנוע והגלגל בצידו הימני, והמטוס נפל בסיבובים "יותר ויותר קצרים ומהירים עד שהתרסק על הקרקע ועלה באש". הצוות והנוסע נספו. החללים היהודיים נקברו ברחובות; פרד סטיבנסון הועבר לבית-החולים הצרפתי ביפו, ונקבר בבית-הקברות הנוצרי שבמקום.⁶⁰

עם סיומו של מבצע "יואב" התפנה חיל-האוויר לגיבושן ולהשלמתן של התוכניות להתארגנות ולהתבססות ולהתאמת המבנה הארגוני על-פי לקחי העבר ועל-פי יעדי העתיד – ובכלל זה ביסוס הלהק לתובלה אווירית והגדלת מצבת מטוסיו. ב-22 באוקטובר 1948, במלאת שנה לפרסומה של תוכנית רמז-שמיר (שבה פותח ספרנו), פרסמו מפקד חיל-האוויר, אהרון רמז, וסגנו היימן שמיר, תוכנית מפורטת מאוד להשלמת התארגנותו של החיל. התקציב שנדרש להשלמת התקן של חיל-האוויר עמד על סך 3,763.850 לא"י (מעל 15 מיליון דולר).⁶¹ שינוי ארגוני חשוב בא לביטוי גם בהחלטה למנות למן 18 באוקטובר שני סגנים למפקד חיל-האוויר: היימן שמיר – כסגן מפקד החיל לאוויר (סמח"א), ודב כנרתי – כסגן מפקד החיל למנהלה (סמח"מ).⁶²

על רקע השינויים הארגוניים הללו בחיל-האוויר וה"הפוגה" שהשתררה במבצעים, החל החיל להיערך להכנת פעולתו במסגרת התוכנית לשחרור הנגב כולו. מרכיב מרכזי בתוכנית זאת היו מטוסי הספיטפייר שנרכשו בציכיה, ושרק שלושה מהם, כזכור, הגיעו בינתיים לארץ. כמו במבצע "בלק", גם הפעם עלה הרעיון להטיס את המטוסים בתוך מטוסי התובלה, ושוב התעוררה התקווה, שאולי יש סיכוי לחדש את הפעולה האינטנסיבית שהיתה בתקופת הפעילות בזאטץ'. ללהק היתה צפויה איפוא עוד מלאכה רבה – מה גם שתוך כדי כך הוטלו עליו עוד כמה טיסות אזרחיות. בין לבין עסק מטה-הלהק גם בארגון שורותיו ובמיסוד מערכות יחסי הפעולה בינו ובין שדה עקרון ובינו ובין מטה חיל-האוויר.

* בינתיים, עד לקביעת הדרגות, הורה רמז ב-27 באוקטובר, שכל "המפקדים והקצינים [יעמדו] סרט כחול ברוחב של 15 מ"מ על שני המכתופים בצורה כזאת שהפס הכחול יהיה בקצה המכתוף הקרוב ביותר לתפר חשורול". נקבעה חובת עמידת סרט בתוך היחידה ומחוצה לה, אולם הודגש ש"אין סרט זה מבטל את הדרגות הזמניות והמקומיות של יחידות שהנהיגו דרגות כני"ל", וכי רק עם היציאה מהיחידה "יש להחליף את סמן הדרגה בסרט הכחול".⁶³

חיל האויר לישראל
מטה להק תוכלה אוירית

לחא / מ / 1572 /
3 לנובמבר 1948

מפקד חיל האויר לישראל.

בזה הנבי מזמין אותך ואת חברי אמטה
חיל האויר למסכת הצוותות של להק
תוכלה אוירית לכבוד יום השנה להוסד
חיל האויר וסיום מבצע "אבק".

המסכה תחקים כיום חמישי, 4 לנובמבר
1948 בשעה 20.30 באולם "גלינה" על
שפת הים.

נא לראות הזמנות אלה כזוגיות.

מפקד
ל. ח. ח.

מפקד חלק למפקד החיל: "לכבוד יום השנה להוסד חיל האויר וסיום מבצע 'אבק'"

חלק שלישי

מלהק לטייסת

"מה שאנו משתדלים לבנות כאן הוא לא חיל תעופה
בלבד אלא חיל תעופה ישראלי ולא יתכן שבחיל כזה
חליפת המכתבים בין הטחלקות תעשה לא בשפה
העברית..."

מודי אלון, מפקד טייסת 101¹

