

פרק ט

האטה, ושוב האצה

"מסתובבים בבלויי סחבות או ערומים למחצה"

בשלב ה"הפוגה" של חלק במבצע "אבק", מ-11 ועד 28 בספטמבר, צומצם איפוא מספר גיחות התובלה לנגב: נערכו שתיים עד ארבע גיחות ללילה, ובממוצע הועברו כ-15 טון ללילה בשבוע הראשון, ו-20 טון ללילה בשבוע השני.¹ צוותי האוויר והקרקע השתחררו מעט מהלחץ והמתח, שאפיין את המבצע עד אז, וניתן טיפול תחזוקתי טוב יותר למטוסי הלחץ. לצד הטיפול בתעופה האזרחית (ששיאה היה הטסתו של הנשיא חיים ויצמן) וארגונו של חלק (שבא לביטוי חלקי בפקודת הקמתו) פעל אז מטה הלחץ גם לארגון מחדש של בסיס עקרון ודחיית הניסיון של משקיפי האו"ם לפקח על הפעולה בו, וגם התמודד עם בעיות תנאי השירות של צוותי גח"ל, שצפו ועלו ביתר-שאת.

בעקבות ההחלטה לצמצם את מספר הגיחות לנגב היה צריך לעדכן לא אחת אף את נוהלי ההטסה של הנוסעים והמטען,² ולקבוע את דפוסי הפעולה בין מטה הלחץ למטכ"ל/אג"א ולמטה חזית הדרום.³ אף הרמטכ"ל, יעקב דורי, הורה ב-13 בספטמבר שלא לשלוח במטוסי הלחץ אורחים, תיירים ועיתונאים לנגב "מחמת מצב התחבורה החמור בנגב."⁴ מפקד חזית הדרום, יגאל אלון, הדגיש אף הוא: "ברור לכל שהטיסה היא מוגבלת מאד ולא תנתן רשות טיסה אלא במקרים דחופים ורק לאנשים שאינם יכולים מסיבות בריאות לרדת ברגל."⁵

אולם, הלחץ להטיס נוסעים ברכבת האווירית, אם לצרכים מבצעיים ואם מנהליים, נותר בעינו, ולעיתים גרם לחיכוכים עם מפקדת שדה התעופה "אבק-1". ב-7 באוקטובר, למשל, עיכב מפקד השדה, רפאל טראוב, את מטוס הקומנדו שהחל להתקדם למסלול, מלהמריא. הוא עלה עם הל אורבך, מנהל מחלקת מבצעים של הלחץ, ושניהם דרשו מקצין המודיעין של מטה החזית, זרובבל ורמל, לרדת מהמטוס. הם נימקו צעד זה, לדברי ורמל, כעונש על כך שלא נשלחו די פועלים לפריקת המטוסים. הוא הראה להם תעודת "ש.ב. 2" וגם את "תעודת הנסיעה" – אולם ללא הועיל. טראוב לא ייחס שום חשיבות לתעודת ה"ש.ב. 2" וטען "שגם לו



נ"מ בעקרון

היתה פעם תעודה כזו ואין לה כל ערך לגביו.⁶ בלית ברירה, על־מנת שלא לעכב את המטוס "בשל ויכוח על פרסטיגיה", כדברי ורמל, הוא ירד מהמטוס, ולאחר "דין ודברים" עם טראוב טס במטוס אחר, באיחור של שעותיים. ורמל דרש להעמיד את טראוב לדין, ואכן, אחרון מויאל, התובע הצבאי של חיל־האוויר, הגיש תלונה על התנהגותו של טראוב.⁷ הסתבר שמפקד השדה תבע מוורמל להשתתף בפריקת המטוס שהגיע, יחד עם כל האנשים שעמדו לטוס, שכן — כדברי מרדור לימים — היתה לו הוראה "שבמידה שיחסר לו כוח־אדם לפריקה הוא רשאי לגייס נוסעים כדי להמריץ את הפריקה ולאפשר על־ידי כך את הגדלת מחזור הטיסות של אותו לילה." רק בהתערבותו של מפקד חלק ובחשתדלותו אצל מפקד החזית לא הועמד טראוב לדין.⁸

בד בבד עם ההאטה בקצב הטיסות פעל מטה חלק להשלמת הצרכים החשובים של חלק להמשך המבצע. ב-15 בספטמבר פנה מפקד חלק לחי ישכר, סגן שר הביטחון לענייני אוויר, וביקשו לפעול לתוספת 60 מכוטאים כדי לסייע למכוטאים המומחים הלא־יהודיים; 60 חיילים לתפקידי שמירה על המטוסים בשדה עקרון; חיזוק ההגנה האווירית בשדה; תוספת מכוניות (גיפים, מכוניות נוסעים וטנדרים); וכן השלמת הדרישות האחרות לכוח־אדם ולציוד כללי.⁹ כבר למחרת היום כתב מפקד חיל־האוויר, אחרון רמז, לרמטכ"ל על הוראתו למפקד חלק להפסיק את מבצע "אבק" עד לארגונם של "הסדורים ההכרחיים" להמשך הפעולה. הוא חזר והדגיש כי

מצב המטוסים, מצב הטייסים וצוותות האוויר, מצב השכון, כח האדם לעבודה וכו' מחייבים הפסקה במעולה להתארגנות, תקונים וכו'. רק במקרים יוצאים

מהכלל נוכל להיענות לדרישה מיוחדת להטסת צרכים חיוניים ביותר. גורם נוסף לכך משמש מצב הדלק והשמן המדאיג מאוד ביחוד מחשש התחדשות הפעולות בימים הקרובים והצורך להכין גם את המטוסים הנ"ל לפעולות קרבות.¹⁰

בתגובה למכתבו של מפקד החיל הביע ראש אכ"א במטכ"ל את תמיהתו: לדבריו, לא חל שינוי במצב, שכן למן 8 בספטמבר ועד 14 בו "נשלחו אליכם על יסוד תביעתכם ולפי הסיכום עם בא כוחכם 200 איש".¹¹ ב-21 בספטמבר כתב שוב מפקד הלחק למפקד החיל, כי למרות בקשותיו הרבות

לא נעשה דבר על-מנת לסייע להגברת כוח האדם בעזרה למכונאים האמריקאים בעבודת החזקת המטוסים. מטוסינו העובדים ברציפות בפעולת 'אבק' בתנאים קשים, דורשים טיפול מתמיד ולרשותנו עומדים רק מכונאים במספר קטן, נוסף לכך מוטלים עלינו תפקידי הסוואה ופנוי המטוסים לבסיסים שונים. אין לנו שום אפשרות לטפל בדברים כה רבים כשלרשותנו כוח-אדם מצומצם כל כך. העבודה שלנו סובלת מאד ויש חשש לאסונות נוספים והפחתת הפעילות באם לא ינקטו בצעדים מידיים להקל על המעמסה.¹²

סגן מפקד חיל-האוויר, היימן שמיר, שכאמור, היה מעורה היטב בכל ענייני הלחק, השיב למרדד, כי בגלל המחסור הרב בכוח-אדם מיומן לא ניתן לסייע לו באופן מידי. בינתיים הציע לו להעסיק "אוויראים בלתי מאומנים" כעוזרים למכונאים.¹³ הדרישה לכוח-אדם מיומן ולהשלמת ציוד נותרה איפוא בעינה. ב-23 בספטמבר סיכם קצין המנהלה של הלחק, דוד פליגלמן, עם ראש מחלקת כוח-אדם של חיל-האוויר את העברתם של 59 אנשים נוספים לשירות במסגרת הלחק;¹⁴ אולם, ב-5 באוקטובר כתב לו פליגלמן: "עד היום לא נתקבל אף לא איש אחד מהדרישה הנ"ל".¹⁵

חמורים במיוחד היו תנאי השירות של צוותי האוויר והקרקע בשדה עקרון. כאמור, שיפור תנאי-מגוריהם היה תלוי גם בפינוי של השדה מכוח "גבעתי" שעדיין השתכן במקום. אולם, למרות הבקשות החוזרות ונשנות של מפקד הלחק לפנות אותם מרובע הקצינים, התפוס על-ידי "גבעתי", לא נעשה דבר. בתחילת אוקטובר פנה שוב קצין המנהלה למפקד חיל-האוויר והביע פליאה "על העכובים בשטח זה מאחר שברור למדי הצורך בהעברת כל צוותות האוויר בהקדם לשדה עקרון".¹⁶

גם ראש "שירות השדות" של חיל-האוויר, מאיר סטול, פנה למפקד החיל במכתב ביקורת קשה על המצב, ומפקד הלחק השיב: "בטוחני שאין חידוש מיוחד מהידוע לך על החוסר בציוד, תלבושת ודיור מתאים בשדה, לאור הפניות היום יומיות לאגפים במטה והישירות אליך בקשר לנ"ל".¹⁷ עדות בלתי אמצעית למצב בעקרון מצויה בדברים שכתב פליגלמן לאחר ביקורו עם מפקד הלחק במקום:

נתגלתה תמונה מחרידה של מצב הציוד האישי במחנה. האנשים וביחוד העולים החדשים מביניהם, מסתובבים בבלויי סחבות או ערומים למחצה,

פשוטו כמשמעו, מחוסר בגדים. האנשים האלה לא קבלו כלום מיום בואם ארצה... בתנאים אלה אין לאנשים את האפשרות לבצע את התפקידים המוטלים עליהם ולא קיימת הזכות המוסרית לדרוש מהם לעבוד.

מרדר פנה איפוא ליוסף אביר, ראש אגף האפסנטאות, במטכ"ל וביקשו להחיש את הטיפול במצב. ואכן, קצין המנהלה של הלחק ביקש מאליהו רוטנברג, מפקד אגף האפסנטאות של החיל, לדאוג בינתיים לפחות ל-250 מערכות מלאות של ציוד אישי, שלדבריו אושרו כבר על ידי אביר.¹⁸

"השמירה היא אפסית" – אבטחת עקרון

למרות חיוניות הפעולה של הלחק במבצע "אבק", טרם אורגנה עד אז כראוי גם אבטחתו של הבסיס. כך, למשל, נאמר בדו"ח של מטה שירות המודיעין של צה"ל, כי "אנשינו טיילו בין המתקנים בתלנוף ואף נכנסו לתוך האוירונים".¹⁹

לא רק הגנה קרקעית היתה הכרחית – אלא גם הגנה מפני תקיפה אווירית, כפי שעלה מדברי הל אורבך, מנהל מחלקת המבצעים של הלחק. הוא המליץ לנצל את ה"הפוגה" בקצב ההטסה כדי לקבוע את השיטה ואת האמצעים להגנת שדה עקרון; את המקומות שאליהם יפוזרו מטוסי התובלה במשך היום; ואת האמצעים לאחזקתם ולהגנתם בשדה.²⁰ הצורך לשפר את ההגנה על השדה, לדאוג לביטחונם של העובדים בשדה ושל המטוסים הנוחתים בו התחזק עוד יותר למן 18 בספטמבר, לאור ההערכה בדבר התחדשותם הצפויה של הקרבות.²¹ בעקבות זאת נבדקה גם סוגיית הסוואתם של מטוסי התובלה בעקרון. שמואל רוזוב, קצין ההעלמה של שירות הבינוי בחיל-האוויר, הציג שלוש אפשרויות לשיפור המצב, שהוא הגדירו "בכי רע": "א. להכניסם להגנר מכוסה. ב. לכסותם ברשתות הסוואה או יוטה. ג. לצבוע את האוירון בצבע מתאים לרקע הסביבה ואינו מבריק". ואכן, מחלקת עבודות של החיל בדקה את האפשרות "לכסות ברשתות לולים כמה פנים גדולים שבהם יעמדו האוירונים". באשר לרשתות הסוואה ויוטה, היה מחסור רב בתחילה, וגם עם השיפור שחל במצב זה – עקב ייצור מקומי שהלך וגדל – לא הומלץ פתרון זה, שכן לדברי רוזוב "יש לזכור שבתנאים של היום בזמן של חוסר ידיים גדול שיטה זו אינה פרקטית לשמוש. לאוירונים שעומדים להמריא כל יום. שעות עבודה רבות נדרשות בכדי לכסות אוירון וגם בשביל להוריד את הכסוי". לפיכך המליץ על האפשרות השלישית – למרות שאינה מהווה "העלמה מספקת". לדבריו, כבר דיבר על כך בזמנו עם מפקד אגף הנדסה, אולם אז נאמר לו "שמסבות שונות לא רצוי לעת עתה לשנות את החיצוניות של אוירונים אלו, ולכן הוחלט לא לצבוע אותם". הוא הציע איפוא, "בהתחשב עם המצב של היום", לצבוע מיידית את המטוסים "בצבע לא מבריק".²² בהמשך הועברה לידי שליט במטכ"ל/אג"א רשימה מפורטת של מטה הלחק בדבר הנחוץ לאבטחת השדה: רובים, אקדחים, רקטות, בזות וכן תותחי נ"מ.²³

אולם, ההמלצות באשר להסוואת המטוסים לא יושמו וגם כלי-נשק להגנת השדה לא ניתנו, כפי שהדברים באו לידי ביטוי בדו"ח מאוחר יותר של מפקד מחלקת ביטחון, שרגא ינאי: "יש צורך להסוואת כל האוירונים בשדה כי הם נראים בברור ממרחק רב. האוירונים שמטעמים

כתוצאה מהעובדה שאין מספיק אהלים בשדה, תנאי החיים (במשלטי התותחים) הם קשים עד למאד. המצב הוחמר ע"י זה שאין מיטות, מזרונים וכו'. ע"י זה מסכנים את הבריאות של האנשים ומפחיתים את היעילות שלהם. חוסר תחבורה גורם לאיחור לארוחות. זה מצב גרוע מאד מכיון שזה גורם להפרעה לעבודה הקבועה. התחבורה הרגילה מורכבת מזוג אפניים אחד והשאלה זמנית מפלוגת ההגנה הקרקעית של תחבורה.

הפלוגה להגנה קרקעית על עקרון הורכבה מ-22 איש, ולחם "רובים, סטנים ושלושה Bren-guns" וכן שני משוריינים וגיפ אחד, שבו סיירו בסביבות השדה. לדבריו, לאלה "תנאי החיים הם טובים". כדי להגן כראוי על השדה הן הגנה אווירית הן קרקעית נדרשו, לדעת אישטוב, 10 תותחי 20 מ"מ, 16 מ"ג 37, 12 מ"ג 34, שישה תמ"ק טומיגן (לשמירה על סוסים), נשק אישי לכל "אוויראי" (רובים וסטנים) והספקת אקדחים לסמלים ולקצינים; משוריין אחד, ארבעה גיפים, שלושה טנדרים, שישה סוסים, ובסך-הכול תוספת של 250 איש.²⁵ אולם, גם הפעם לא נעשה הרבה לשיפור המצב, וב-15 באוקטובר כתב שרגא ינאי למפקד חיל-האוויר:

לעת עתה השמירה נשארה בלתי מספקת, הגדר עדיין לא מתוקן. בעקב מקרי הגנבות המרובות יש מיד להקים תחנת משטרה שתוכל לטפל בעניינים אלה. אין בשדה הנ"ל מספיק נשק, או כל סדור של התגוננות נגד התקפה בדרך היבשה. דבר עדיין לא נעשה בקשר עם הסוואת האוירונים הגדולים החונים בשדה. מצב המורל אינו משביע רצון. אחת הסיבות היא המצב החברותי הירוד



נ"מ בעקרון

בין הקצינים והדרגות האחרות. האנשים גם מרגישים כי אין מפקדיהם מתעניינים מספיק בגורלם.²⁶

"ניכרת הזנחה וזלזול" – אבטחת "אבק-1"

חמורה יותר היתה בעיית אבטחתו של שדה "אבק". כזכור, נדונה כבר סוגיה זאת בחיערכות לקראת המבצע, אף הועלתה פעמים רבות – אך מבלי שתגיע לידי פתרונה. למרות ההבטחות לא נערכה השמירה כראוי, וחסרו האמצעים לאבטחתו.

ב-16 בספטמבר כתב צבי סוקוליק, קצין הביטחון של הלהק, כי "יש מחסור חריף ברקטות לשם שימוש במקרים של קלקול באלחוט או אי אפשרות טכנית איזה שהיא להתקשר עם המטוס. הכמות שקבלנו מחימוש היא זעומה והוצאה ברובה. ביקשנו אקדחים בשביל צוותות הטייסים אשר מספרם הוא 90 איש וקבלנו רק 18 אקדחים ו-10 רובים עם תחמושת." הוא חזר והדגיש כי שדה "אבק-1" חסר כל שמירה בשעות היום, וגם במשך שעות הלילה "ההבטחה אינה מספיקה וניכרת הזנחה וזלזול." אנשים רבים הסתובבו במקום ללא כל פיקוח ובקרה, וכך גם המטוסים וגם עמדת האלחוט, הגנרטור, פנסי התאורה של השדה ואף חוטי החשמל בשדה היו בסיכון מתמיד, ו"מקרה סבוטגיה יכול היה להתבצע בקלות."²⁷

כדי לשפר את המצב המליץ קצין הביטחון של הלהק על פטרול קבוע של גיפים סביב השדה (שאורכו 1,200 מטר) המחייב אבטחה במרחב שממדיו 4 X 2 ק"מ. לדבריו, דרוש נשק לצוותי האוויר (אקדחים ל-90 איש), רובים בתוך המטוסים למקרה של נחיתת-אונס וכן נשק עבור השומרים על המתקנים בשדה וליד המטוסים. כן ציין את הצורך ברקטות אדומות, ירוקות ולבנות, חדרושות באופן חיוני למקרה של קלקול באמצעי הקשר האלחוטי (הבודדות שהתקבלו נורו, לדבריו, כבר בימים הראשונים למבצע "אבק"). הוא ציין שוב את הצורך באבטחת נ"מ למסלול: תותחי נ"מ, מקלעים, חפירת תעלות אנטי-אוויריות ושקי חול סביב עמדות האלחוט והגנרטור. כן המליץ למנות קצין ביטחון בשדה, להקים יחידה בת 15 איש, שתשמש בתור משטרה צבאית מקומית של הלהק לשמירת המטוסים הנמצאים בשדה מזמן נחיתתם ועד המראתם; ולשמירת הרכוש של האגף במקום (תחנת האלחוט ומערכת התאורה של המסלול) במשך כל היממה.²⁸ ברם, מפקד חזית הדרום, יגאל אלון, קבע:

במצב כוח האדם שלנו בעומס התפקידים איננו יכולים להוסיף להיות אחראים לפריקת אוירונים ולשמירת הסדר בש"ת. הדבר צריך להיות מוטל על המנגנונים של חיל האוויר אשר ש"ת שייך לו ועל אג"א אשר בסיס התחבורה והאספקה שייכים לו. שדה התעופה מובטח במידה מספקת לקראת התקפות חיל רגלים, אולם אינו מוגן מול התקפה מן האוויר מחמת מחסור במכונות כבדות. אני דורש לשם הגנה אווירית על ש"ת – 6 בזות.²⁹

ב-5 באוקטובר חזר והתריע קצין המנהלה של הלהק, במכתבו למפקד חזית הדרום, על כך, שאבטחת שדה התעופה ברוחמה אינה "מניחה את הדעת": במשך היום נמצא רק שומר אחד; ובמהלך הלילה "המצב גרוע ביותר": לא היתה כל אבטחה בין המשלטים הרחוקים מאוד

מהשדה והמרוחקים גם זה מזה. הוא ביקשו לחדש את סיורי הנייפים, שהבטיחו קודם לכן את שטח השדה בלילה, ולהטיל על "חוליית מגלה מוקשים" לסרוק מדי יום, לפני תחילת העבודה, את שטח השדה המרוחק יותר מן המתקנים, "כי מיקוש שטח זה ע"י האויב אפשרי בהחלט בתנאי ההבטחה הקיימים".³⁰

כמו בסוגיות רבות אחרות היתה גם בסוגיה זאת, כפי שבאה לביטוי גם בדברי מפקד החזית, אי-בהירות רבה באשר לאחריות ולסמכות במערכות הפעולה המשותפות של הלחם, חיל-האוויר וצה"ל. אותו מועד, שבו הועלה הדבר, לא היה הזמן המתאים לקביעת מסמרות באותם תחומים, ומידת שיתוף הפעולה וטיבה נגזרו אד-הוק בעיקר מחיוניות הסיוע שהוגש למסתייע. היה זה אחד ממאפייניו העיקריים של מבצע "אבק" וגם של "בלק".

"העלמת" השדה

סוגיית אבטחת שדה "אבק-1", קרקעית ואווירית, היתה קשורה באופן הדוק עם סוגיית תנאי פעולתם ותנאי שירותם של העובדים בשדה. כך, למשל, בעקבות ההחלטה להקים שני צריפים ("גודל סטנדרטי" כל אחד – שני חדרים) וארבעה אוהלים בשדה "אבק-1" וכן צריף אחד גדול (שישה חדרים לפחות) ושני אוהלים ברוחמה עצמה,³¹ התעורר ביתר-רשאת החשש לגילוי של השדה על-ידי חיל-האוויר המצרי.

שמואל רוזוב, קצין ההעלמה, ביקר בשדה ב-26 בספטמבר, וקבע ש"מהשקפת העלמה" מוטב להקים אוהלים "אשר יורגשו בסביבה זו הרבה פחות מאשר צריפים". הוא ביקר גם את עובדת הקמתו של מגדל הפיקוח שם, אשר למרות צביעתו ושינוי צורתו נשאר בולט בסביבה – זאת למרות שהיה ברור לו משיחתו עם מפקד השדה, ש"אין ספק שהאויב יודע על קיום השדה, כי המראה וירידת אוירונים נכרת מרחוק". עם זאת, סבר רוזוב, יש הבדל רב בין ידיעה על השדה לבין היכולת לפגוע:

השדה כשלעצמו נסתר בין שתי גבעות והנוף בסביבה הוא חד-גוני למרחק רב בלי נקודת אחיזה עיניים כלשהיא. אפילו אם ידוע לאויב שיש בסביבה שדה תעופה, לא יוכל התותחן למצוא את מקומו המדויק כל זמן שלא יראה סימן בולט מעל פני הקרקע.³²

"סימן בולט" כזה היה מגדל הפיקוח, אשר לדבריו נראה למרחק של עשרות ק"מ, ו"בטריאנגולציה פשוטה" ניתן לקבוע בקלות לפיו את מרחקו ומקומו המדויק של השדה, ואז לכוון אליו לאור היום את התותחים ולהפעיל אותם בלילה, כשיגיעו המטוסים. הוא הציע איפוא להוריד את המגדל ולהעבירו למקום אחר, מרוחק מהשדה, "בשביל לבלבל את האויב". כן הציע "להוריד לתוך הקרקע" את כל הבניינים שנראו מעל הגבעות שבסביבה, ובכך לסכל את סכנת התצפית המוזכרת לעיל, ולתת הגנה נוספת לבניינים מפני הפגזה.³³

בעקבות הצעתו של הל אורבך, מנהל מחלקת המבצעים – להכשיר במרחק מספר ק"מ משדה "אבק-1" מסלול מדומה, מואר הרבה יותר "מהאורגניל",³⁴ קבע רוזוב כי אין "הרבה תועלת בהקמת מסלולי סרק בסביבה זו כי על רקע מדבר יראה האויב גם את מסלולי הסרק וגם את האמיתי ויתקוף את שניהם". לדבריו,

התועלת היחידה תהיה ביצירת רושם של כוח כוזב של ריכוז כוחותינו. אך אני משוכנע שבתנאים של היום עשיית והחזקת שדות סרק תדרוש השקעה יותר מדי גדולה של כוח-אדם והובלה אווירית בהשוואה לתועלת שתצמח מתכסיס הנ"ל. מוטב להעביר בדרך האוויר מזון ונשק מאשר חמרים לבניית מסלולי סרק.

כדי לשפר את דרכי הסוואתו של "אבק-1", סיכם קצין ההעלמה, שישלח למפקד השדה בד וילונות תפור במיוחד בחתיכות גדולות, כל אחד בגודל 10 X 40 מטר ובצבע המתאים לגון הקרקע המקומי, ובו ישתמש לכסות את מטוס התובלה, אם "במקרה יוצא מהכלל יצטרך אוירון להשאר על המסלול לאור היום." עם זאת הדגיש, שלמרות כל תחבולות ההעלמה קיימת סכנה של התקפה פתאומית אפילו בשעת הלילה, ומטוס קרב אחד מסוגל לגרום נזק רב אם יטוס נמוך בלי הפרעה. לפיכך המליץ לאבטח את השדה בהגנה נ"מ אפילו בקנה-מידה מינימלי, להורות לצמצם את זמן תאורת השדה עד המינימום האפשרי, ולהנהיג האפלה מוחלטת של כל יתר האורות במרחב השדה (בתים, משרדים, תנועת משאיות וכו').³⁵

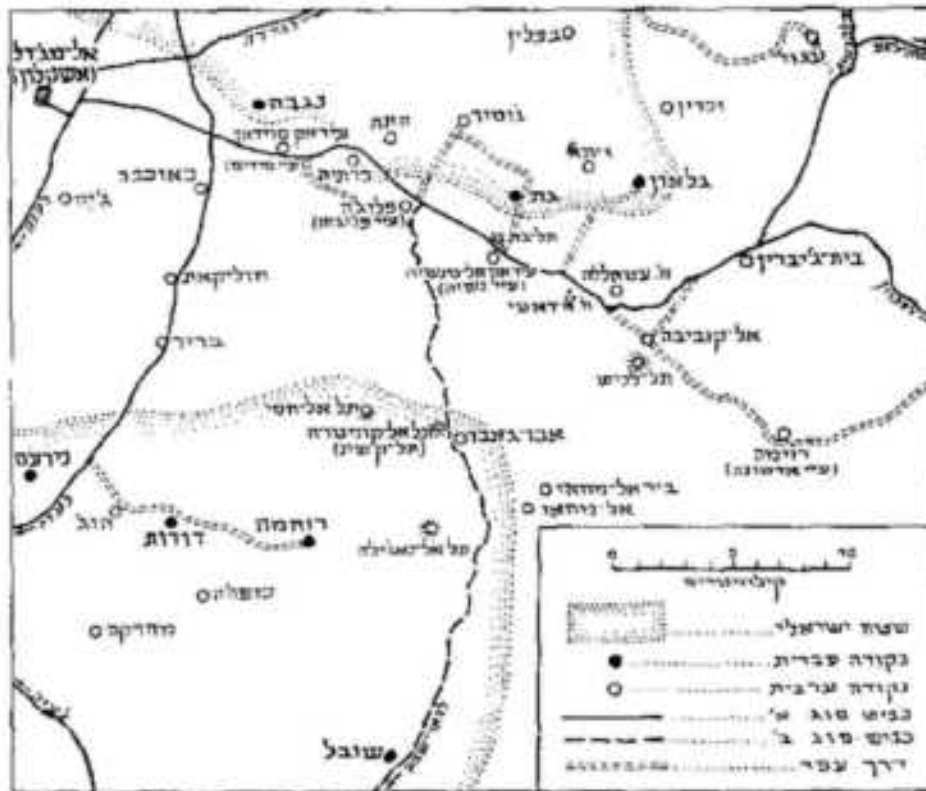
אולם, למרות המלצותיו אלה של קצין ההעלמה, לא הורד מגדל הפיקוח ממקומו. בתחילת אוקטובר אף פנה קצין המנהלה של הלחם למפקד מחלקת הבינוי וביקשו להתקין בו, על-פי דרישת מהנדס שדה "אבק-1", "שמשות מיוחדות". לדבריו, אף שהמגדל עמד על תילו כבר למעלה משבועיים, טרם הותקנו שמשות בחלונות, וכתוצאה מהאבק הרב שחדר פנימה נפגע מכשירי הקשר היקרים שנמצאו בו. פליגלמן הזכיר גם את שני הצריפים הקטנים שהובאו לעקרון, וביקשו לדאוג להטיסם לרוחמה ולהציבם שם כדי לפתור את בעיית השיכון במקום, אשר לא נפתרה בעזרת הצריפים הקודמים שהובאו לשם.³⁶

"בגלל אפסותם של טייסי האויב, המטוס שלנו לא נפגע"

החששות לביטחונם של העובדים והמטוסים בשדה "אבק-1" לא היו בעלמא. תקפותם הוכחה בקרבות שהתפתחו, כאשר ניסו המצרים לכבוש מידי הכוח של חטיבת "יפתח" את חירבת מחאז ואת התילים ממערב לה, הסמוכים לשדה.

ב-5 באוקטובר אף הפעילו המצרים שמונה מטוסי ספיטפייר, והם פגעו במטה הפלוגה של "יפתח" שבתל אל-נגילה הסמוך; כעבור יומיים שוב תקפו את הכוח בסיוע מטוסי קרב.³⁷ בדרכם משם תקפו המטוסים גם את מטוס הקומנדו RX-131, אשר הושאר בשדה "אבק-1", לאחר שטייסו אורי ברייר לא הצליח לילה קודם לכן להמריא בו עקב קלקול במנוע. התקיפה תוארה בדיווחו של הטייס:

בשעה 09:00 בערך נראה אוירון סיור של האויב מעל לשטח. בשעה 10:30 בערך נראו 3 אוירוני אויב מסוג ספיטפייר, אשר כפי הנראה הפציצו וגם ירו על משלט שבידינו. בדרכם חזרה עברו המטוסים מעל לשדה התעופה והתקיפו פעמים מספר את המטוס שחנה בשדה... 10 דקות לאחר זאת הגיעו מכונות היריה הראשונות [אשר נשלחו כנראה על-ידי חטיבת 'יפתח']. בשעה 16:00



מפת הגזרה המזרחית, חירבת מחאז

שוב באו 4 מטוסי אויב, ושניים מהם התקיפו את האוירון כמה פעמים. מכונות היריה פעלו אז במידה קטנה. בשתי ההתקפות לא נגרם כל נזק למטוס.

הוא הדגיש את הצורך בעיבוי מערך ההגנה נ"מ על השדה הפתוח, ואף לשקול בניית "Revetment" [מקום מחסה למטוסים] אחד, כמו אלו הנמצאים בעקיר, אלא שרצוי לעשותם משקי חול.³⁸ באותו היום כתב אף יגאל אלון, מפקד חזית הדרום, למטכ"ל: אג"ם:

בשעתו הצגתי לפניכם את הצורך להציב מספר מכונות יריה להגנת שדה התעופה ברוחמה. עניתם לי שאין הדבר בתחום דאגתי ומטה חיל-האוויר קיבל מספר בזות לצורך זה. היום הותקף מהאוויר שדה התעופה בשעה שחנה בו מטוס מטפוס קומנדו שנתקלקל. לא היתה כל הגנה אנטי-מטוסית ורק בגלל אפסותם של טייסי האויב, המטוס שלנו לא נפגע. בינתיים הציבה חטיבת 'יפתח' מכונה אחת שהובאה מאחד המשלטים אולם הכרחי לפתור את הבעיה באופן יסודי.³⁹

נפתלי קדמון, ששירת אז כגופנאי בעקרון ויצא במטוס נורסמן לשדה "אבק-1" יחד עם אחד המכונאים האמריקניים כדי לתקן את מטוס הקומנדו, התייחס לימים לאירוע זה:

כשנחתנו ברוחמה והתחלנו לטפל בקומנדו... גילנו לרוגזנו שהמתנע שאותו הבאנו עמנו התאים רק למנוע השמאלי, ולא לימני. באין ברירה טסנו חזרה

לעקרון. בנחיתה ביצע הטייס גראונד-לופ שבמזל יצאנו ממנו אנו והמטוס בשלום... הצטיידנו איפוא במתנע הנכון ושוב ירדנו דרומה. בינתיים כבר הפציע השחר והמצרים ירו לעבר המטוס שלנו, אך כדור אחד פילח את הבד של הגה הגובה. כשהגענו לרוחמה גילינו לתמהוננו שעוד בלילה ניסו להסוות את הקומנדו הכסוף ברשת ירוקה. מובן שה"ירק" המוזר הזה בערבות הנגב הצחיחות בלט לעין ונראה למרחוק. אחרי שהחלפנו את המתנע בהצלחה והתנענו את המנוע לנסיון והכל היה כשורה, המראנו בחזרה בטיסת מבנה. טייס הקומנדו היה לא אחר מאשר אורי ברייר והחלטתי לשוב לעקרון עמו על מנת לא להסתכן בגראונד-לופ נוסף בנורסטן.

למטה חיל-האוויר אמנם הגיעה בקשה לסיוע אווירי בעת ההתקפה, אולם כדבריו של שלמה אורן, קצין קשר אג"ס/חיל-האוויר, המברקים לא היו מדויקים ולא ברורים. במברק, שבו הזמינו מידית את מטוסי המסרשמיט, "לא צוין כיוון תנועת רכב האויב. מובן שאי אפשר היה לשלוח הסכינים לסריקה מ.כ.י. [מכונית ירייה] מגבה נמוך מבלי שנדע ברור שרכוז רכב מסוים המתנועע בכיוון מסוים הנו של האויב בהחלט." לפיכך דרש מקצין חיל-האוויר במקום להגיע למטה חיל-האוויר עם פרטים מדויקים יותר, ואפילו נשלח מטוס להביאו משדה התעופה עקרון. אולם הוא הגיע רק לאחר יותר משעה, ובינתיים החשיך היום, ומטוסי הקרב לא יצאו באותו היום. מכיוון שהתנאים שנשלחו במברקים לא היו ברורים ומושלמים, נאלצו להשתמש בטלפונים להשלמת האינפורמציה – מה ש"פותח סדק לנזילת ידיעות." הוא ציין כי המצרים יודעים את הפירוש ל"סכינים", ולפחות "במקרה אחד הוזהרה כנראה טייסת מצרית מלהופיע באזור הקרבות מפאת סכינים העלולים להופיע בכל רגע. עובדה זו מאשרת אמנם ידיעות קודמות כי המצרים, בפרט הטייסים, חוששים מאד מהסכינים שלנו."⁴⁰

עם זאת, ב-9 באוקטובר בבוקר תקף חיל-האוויר המצרי את רוחמה, דורות וניר-עם, ובתותחים – גם את נגבה, בית דראס, באר טוביה, ברקא, גן יבנה.⁴¹ באותו יום פנה מפקד השדה ברוחמה למפקד הלהק וביקשו לספק לבסיס עוד שלושה מקלעי "בוה" לרבות צוותיהם וכל הנחוץ להפעלתם.⁴²

למרות כל הרצון והצורך להימנע מחשיפת הפעולה במבצע "אבק", כמפורט לעיל, פורסמו בהרחבה דווקא **בבטאון חיל-האוויר** הראשון, שיצא לאור לקראת סוף ספטמבר, גם רשמים מטיסתו לנגב של קנט בילבי, כתב הניו-יורק **הראלד-טריביון** בארץ. בכתבה תחת השם "טיסת בקור לנגב" כתב:

המראנו משדה תעופה ישראלי מרכז וטפסנו במעגלים משופעים מעל לים התיכון. לאחר שעלינו לגובה מספיק כדי להיות מחוץ לטווח האש המצרית, הפנה הטייס האמריקאי הצעיר את ספינתו דרומה. כאשר חצינו את החזית, התלקחו מדי פעם והבהבו אורות בכפרים הערביים. אורות ירוקים ואדומים וגם רקיטות, הטילו זוהר על הנגב הצפוני. בלא עזרת מכשירי חניה כלשהם הטיס הטייס את האוירון אנה ואנה בשעה שתר אחר מקום החניה. לפתע פרצה מפיו קריאת גיל – 'זהו', אלפי רגל מתחתנו נסתמנה פסת קרקע

מוארת. הטייס השיב בשפה המוסכמת, בהשתמשו לשם כך באורות חניה... כשנגעה הספינה העמוסה בקרקע, לחץ הטייס השני בחזקה על המעצורים, והמטוס התנודד ונעצר רק מטרים אחדים מקצה המסלול...⁴³

"לא נוכל להתמיד בכך זמן רב"

למרות כל המאמץ הניכר שהשקיע הלהק במבצע עד אז, והמטען הרב שהוטס (כ-1,356 טון), היה עדיין מצבו של הנגב בסיכון רע. כך, למשל, כתב יוסף וייץ, ראש ועדת הנגב, ביומנו ב-19 בספטמבר כי "ועדת הנגב בישיבתה שמעה שוב תאניה על הטרנספורט האווירי שהוא בכל רע, ואין מספיקין להעביר את צרכי הצבא, כל שכן צרכי האזרחים. איננו רואה לכך כל תקנה. יוסקה הציע פריצת הדרך בשיירות גדולות, אבל מטה החזית אינו גורס הצעתו."⁴⁴

נכון ל-21 בספטמבר, כמות המזון שעמדה לרשות הצבא בנגב היתה אמורה להספיק לכלכלתו במשך שבוע; ביישובים היה מזון לחודש; מלאי הבנוין היה אמור להספיק לשלושה שבועות; והיה מחסור מוחלט בסולר ובנפט. הגורמים העיקריים לכך היו: מכלל המטען שהוטס היו 340 טון ציוד של חטיבת "יפתח"; החלפת חטיבת "הנגב" (כ-1,400 איש) בחטיבת "יפתח" (כ-2,400 איש) גרמה לגידול במספר המתכלכלים; הייצור המקומי של הנגב היה דל, כיוון שהיו אלה חודשי הקיץ; בעשרת הימים שקדמו למועד בדיקת המצב בנגב היתה, כאמור, האטה ניכרת בפעילות הלהק, והוטסו מטענים נוספים פרט לדלק ומזון (זרעים, דשנים, אמל"ח ועוד).⁴⁵ גם לאחר המאמץ האדיר שהושקע היה איפוא מצבו של הנגב עגום למדי; והתחזית להמשך הפעולה היתה קודרת אף היא, שכן היה ברור שהחורף הקרב ובא יגרום להאטה נוספת בקצב הפעילות האווירית – במיוחד מכיוון שהמסלול ברוחמה לא התאים לפעילות בחורף.

ב-26 בספטמבר נפגש יוסף וייץ עם ברגוריון ושמע ממנו שקיים ספק רב, אם יתמכו חברי הממשלה בפעולה צבאית להסרת המצור מהנגב. במטה חזית הדרום הוחל איפוא בפעילות להגברת קצב התובלה האווירית עד תחילת החורף ובניסיון להכשיר את המסלול ב"אבק-1" לנחיתה גם בחורף. ב-30 בספטמבר, בפגישה עם ברגוריון והמטה הכללי, הוחלט להתחיל במאמץ להעביר ציוד לחימה לנגב במשך שבועיים, ולאחר ריכוזו – לדון מחדש במצב.⁴⁶ ואכן, בעקבות זאת הלך והגביר הלהק את קצב ההטסה לנגב, כמתואר להלן.

בעת ביקורו במטה חזית הדרום בגדרה ב-4 באוקטובר שמע שם ברגוריון מפי המפקדים על היערכות צה"ל והיערכות הצבא המצרי. על סמך הערכתו – שלפי כל "הסיכויים אנו עתידים לנצח, כי הערבים לא נשתנו בינתיים; הריסק של הפוגה ללא הכרעה גרוע וקשה הרבה

* בדיון של ועדת הנגב כעבור שלושה ימים נידונה השאלה כיצד להכין את הנגב לחורף. דיון זה התקיים לאחר שהממשלה לא תמכה בהצעת ברגוריון לפעולה בחזית המרכז נגד הלגיון. בכך למעשה נפתח סיכוי, שהמאמץ העיקרי יועבר לנגב. בדיון זה היה צריך להחליט איפוא בין הטסת מטען, שישרת בעיקר את צורכי חזית הדרום לקראת פעולה צבאית, לבין העברת אספקה חקלאית עבור היישובים, אם יוחלט שלא נוקטים פעולה צבאית. מפקד החזית, יגאל אלון, הציע להעביר את הדילמה להחלטתו של ברגוריון.

** כך, למשל, ב-3 באוקטובר ביצע טריג מסינג שלוש גיחות מעקרון לרוחמה. טייס-חמשנה שלו היה ליאונרד (לן) פיצ'ט, שעד אז עשה את עיקר הגיחות בטייסת 103 על מטוסי דקוטה, מוסקיתו ובופייטר.⁴⁷

יותר; אין לחשוש עכשיו מסנקציות; ביחוד בדרום, והבריטים לבדם לא יתנו עזרה גלויה" – הביא ב-6 באוקטובר בפני חברי הממשלה את ההצעה לפתוח בהתקפה בחזית הדרום.⁴⁸ לדבריו, אספקת היישובים וכוחות הצבא בנגב נעשתה על-ידי החיל בלילות, אולם

עומדים אנו לפני החורף. לקראת החורף צריך א' להגביר את הביצורים. ביצורי הקיץ אינם מספיקים. אמנם יש די חול בנגב, אך ישנם חמרים שצריך להביאם מכאן. כדי להעביר חמרים אלה דרוש לנו כח אוירי שאינו בנמצא בידינו. ב' צריך להעביר אספקה לאנשים הנמצאים בנגב. נעשה מאמץ גדול באופן יוצא מן הכלל מצד חיל האויר והעבירו עד שבעים טון בלילה. אולם דבר זה דרוש מאמץ גדול וכל האוירייה עסקה בזה בלבד. לא נוכל להתמיד בכך זמן רב. אנשינו ומשקיניו בנגב עומדים בסכנה, אם לא נוכל להעביר אליהם אספקה על-פי החלטת או"ם.

ב־גוריון הזכיר כי כבר נעשו מספר ניסיונות להעביר אספקה על-פי החלטת האו"ם, אך המצרים מנעו את הדבר. לפיכך הבהיר כי אם יוחלט לממש את החלטת האו"ם, עלולה "להתפתח תגרה", ובעקבותיה יופעל חיל-האויר לתקיפת שדה התעופה המצרי באל-עריש. הוא הניח "שהתקפה זו תביא אתה הפצצת תל-אביב", אולם עם זאת הדגיש ש"אם יגיע הדבר להתקפות אויריות הרי נוכל לגרום לקהיר הרס גדול יותר מאשר הם לנו". הממשלה אישרה את הצעתו של ב־גוריון – לפרוץ בכוח דרך לנגב ב-14 באוקטובר, למחרת יום הכיפורים. באותו יום כתב ב־גוריון ביומנו: "קבלנו היום בממשלה ההחלטה החמורה ביותר מאז החלטנו להכריז על הקמת המדינה".⁴⁹

בדיון בממשלה למחרת היום חזר והדגיש הרמטכ"ל יעקב דורי את המשמעות האופרטיבית של החלטת הממשלה. לדבריו, אמנם ניתן לעשות "מאמץ לפתוח פרוזדור לנגב, אבל לא נוכל להחזיק בו, הם יכולים לזרוק אותנו ממנו בקלות. זה יכול לפתור את הבעיה רק לזמן מה..." הוא הדגיש איפוא את הצורך ב"פתרון רדיקאלי וזהו לפתוח בהתקפה על המצרים במגמה למגר אותם." ראש אג"ם, יגאל ידין, הוסיף:

צריכים לקחת בחשבון שהעברת כל טון לנגב אומרת הוצאה של חמישים גלון דלק מיוחד לאוירונים, שהמלאי שלנו ממנו הוא די ירוד. בשביל החזקת היחידות שלנו בנגב עלינו להעביר שוב כמה מאות טונות, ואם נמשיך פעולתנו כמו עד עכשיו באוירונים, בעוד שבוע או שבועיים אנחנו גומרים עם האוירונים שלנו, ונוסף לזה – כל שדות התעופה בנגב אינם באים בחשבון לתעופה בכלים אלה בחורף. עשינו מאמץ כביר השבוע בשביל לחייב את חיל האויר שיעביר עוד הפעם כמות הגונה אולי ארבעים טון, לכל הפחות הדרוש בשביל האופרציות, והחלטנו לתת רשות לחיל-האויר להשתמש אפילו במלאי הברזל של הדלק המעולה.

ואכן, חיל-האויר נערך לגיבושן של תוכניות הקרב וההפצצה שלו, ובמקביל נערך גם הלהק להגברת הפעולה במבצע "אבק" להטסת הנוסעים והמטען. בדיון מטה החיל ציין אהרון רמז:



AKAL

חברה קבלנית להקלאות (ביטוח של יבין ומדינת) בע"מ
AGRICULTURAL CONTRACTING CO. FOUNDED BY YAKUM AND PASAI LTD.

חקל

תל-אביב, 8.10.48

רח' לבנטין 8, סל. 4365, 4158 PHONE ת.ד. 333 P.O.B. 8, LEVONTIN RD.,

TEL-AVIV, 8.10.48

מס' 2403

אל
מפקד להק
תובלה אווירית
כ א י

א.נ.
בקשר עם עבודות צבאיות וחומות
בנגב, אנו מבקשים סכם להעביר לרותמה
את החלקים בשביל הסוסורגור, כבלעדיהם
אינה יכולה המכונה לבצע את העבודות
הדרושות.

מסל החלקים בערך 300 ק"ג,

בכבוד רב,

י. סוגל

יפ/לו

לקראת המבצע: הטסת חלקים בשביל המוטורגורידור

"המצב כרגע מסובך. נצטרך לפתוח פרוזדור בנגב. לפעולה זו יש להביא תגבורת לנגב בשעור של כ-2,000 טון. כמו כן יש להביא בריגדה של חיילים. הציוד יועבר באוויר כי זוהי הדרך היחידה."⁵⁰

האחריות לאספקה: "חיל אוויר או לתא"

בדיון מטה חיל-האוויר ב-7 באוקטובר נאמר, כי החיל התחייב להשלים את מבצע ההטסה לנגב תוך שלושה עד ארבעה שבועות, תוך התחשבות בצורך להחיש את הפעולה לשם אספקת שתי החטיבות בנגב, וגם בגלל הקשיים הצפויים לנחיתה בנגב במזג-האוויר החורפי, הממשמש ובא. על-מנת לעמוד במשימה זו הודגש הצורך בהגברת שיתוף הפעולה בין כל אגפי חיל-האוויר ללהק לתובלה אווירית. נציגי אגף המבצעים של החיל הביעו את ביקורתם על כך שלא שותפו

כלל בתוכניות, בהחלטות ובכל פעולת הרכבת האווירית לנגב, שבוצעו עד אז במלואן על-ידי הלחק.

היה ברור שעל-מנת לעמוד בלוח הזמנים, יש לאחד תחת כפיפותו של הלחק בעקרון את כל יכולת התובלה של חיל-האוויר, כלומר לרכז גם את מטוסי הדקוטה והרפיד שם. הנוכחים היו מודעים לבעיה הרצינית העלולה להתעורר עם ריכוזם של כל המטוסים בעקרון מבחינת הגנתם מתקיפה אווירית, שהרי כזכור לא היו בו מספיק דירים ולא די הגנת נ"מ. לפיכך סוכם לבסוף: לוותר על מטוסי הרפיד לצורך הפעולה, שכן ממילא היו להם בעיות שמישות; ועד שהלחק יוכל לקלוט את כל הצוותים והמטוסים בעקרון ואף להגן עליהם, יגיעו מטוסי הדקוטה (המשתתפים במבצע) על צוותיהם כל יום מרמת דוד לעקרון, ויחזרו לשם עם סיימס את הפעולה כל לילה; כשיוכל הלחק לקולטם, יועברו לכפיפותו השלמה בעקרון, לרבות צוותי אחזקתם; אולם אם יתחדשו הקרבות, יועברו כל המטוסים לכפיפות אגף המבצעים של החיל. בינתיים הוחלט שאף הצוותים של טייסת 69 ("המבצעים המעופפים") ברמת דוד יישלחו מפעם לפעם לסייע בפעולה.⁵² על דעת כל המשתתפים בדיון סוכם, שמבצע זה עומד בראש סולם העדיפויות של חיל-האוויר, והמטכ"ל התחייב להושיט את כל העזרה הנחוצה לפעולה.⁵³ בתשובה לשאלת מטכ"ל/אג"א מי אחראי להפעלתם של מטוסי הדקוטה במבצע התובלה לנגב, השיב ב-12 באוקטובר דוד יהודה, מפקד אגף המבצעים של החיל, על-פי סיכום דברים זה:

הסדורים הקיימים בחיל-האוויר הנם שכל מטוסי הדקוטה נמצאים בשרות להק תובלה אווירית (ל.ת.א.). לשם הטסת אספקה לנגב. במקרה והנך נזקק לדקוטה לשם העברת אנשים, יש לפנות אל מבצעים ל.ת.א. בעקרון בבקשה להעמיד מטוס לשם המטרה הנ"ל. מבצעים ל.ת.א. יעשו את כל הסידורים הדרושים בקשר עם הנ"ל.

יהודה השיב איפוא על-פי הנוהל, שנקבע עוד בפקודת ההקמה של הלחק, ושהתפרסמה כזכור חודש קודם לכן – אולם לא יושמה עד אז מפאת אי-מוכנותו של הלחק לקבל את האחריות גם למטוסי הדקוטה. כאז כן עתה, לא נראות מטה הלחק לקבל את האחריות למטוסי הדקוטה ולצוותיהם. עם זאת המשיכה טייסת 103, על מטוסי הדקוטה שלה ברמת דוד, בפעולות ספוראדיות,⁵⁴ כמעט ללא כל קשר עם להק תובלה אווירית.

אולם, לא רק טייסת 103, אלא גם גף 35, על מטוסי הנורסמן שלו אשר היו ממילא בעקרון, לא צורף ללחק. ב-10 באוקטובר פנה מפקד אגף המבצעים לסגן מפקד החיל, היימן שכטמן,

* אחדים מצוותי האוויר של הטייסת פעלו במבצע "אבק" בלי שהדבר אושר או תואם עם אגף מבצעים של החיל. לימים סיפר טריג מסינג: "באותו הזמן... לא היה לנו בעצם מה לעשות. אז כל פעם שהגענו לתל-אביב אני הייתי מתנדב לטוס על C-46 מדי פעם, והייתי עושה שתיים שלוש גיחות... בדרך כלל לקחתי אתי את ה"פיצוץ".⁵² בדיון הוחלט איפוא לאשר בדיעבד את המצב, אולם לקבוע כללים לסייע זה משה ואילך. בעקבות זאת סופח ללחק צוות מטייסת 69 לפעילות במשך שבועה ימים, ונקבע כי ב-15 בחודש יועבר במקומו צוות אחר. עוד נאמר כי "יעל כל האנשים המשתתפים לטייסת 69 והעובדים כיום בשרות ל.ת.א לחזור מיד לרמת דוד".⁵³

** כך, למשל, ביצעו ב-6 באוקטובר דניאל קראוויט כטייס ראשי יחד עם ליאונרד ("לי") פיצוץ שתי גיחות מעקרון לרוחמה במטוס דקוטה.⁵⁴



ליד מטוס וידג'ון בעקרון. מימין: היימן שמיר, אלכס זילוני, ליאו גרדנר, אל שוימר, סם לואיס

ולמפקד הלהק, מוניה מרדר, וביקשם להודיעו באשר ל"פוליסה אשר יש לנקוט כלפי טייסת מס' 35 (הנורסמנים)". הוא סבר, שכיוון שהטייסת נמצאת בעקרון ועוסקת בתובלה לסדום – אזור המשותף לחזית הדרום, המקבלת את אספקתה על-ידי הלהק – יש להעביר אף אותה לפיקוד הלהק.⁵⁵ אולם למחרת השיבו מפקד הלהק: "אנו מסכימים לקבל את הטייסת הנ"ל לפקודתנו", אלא ש"העכוב הוא בקשר עם מצב השדה והתארגנות במטה ל.ת.א. ברגע שנכנס להסדר נהיה מוכנים לקבל את הטייסת. יש להניח שהעיכוב יהיה רק למשך 10 עד 14 יום."⁵⁶ טייסת 35 המשיכה איפוא להטיס אספקה ונוסעים לסדום מבלי לבוא תחת כפיפות הלהק. ערבוב המסגרות וקשיי הפעולה היו הנורמים העיקריים לשאלת מטכ"ל/אג"א ב-17 באוקטובר: "טא להודיע... מי האחראי על ההספקה לסדום חיל אויר או לתא."⁵⁷ משאלה

זאת משתמע כאילו חלהק לתובלה אווירית הוא גוף מקביל לחיל-האוויר, שאינו נכלל בו. על-מנת להעמיד דברים על דיוקם, השיב מפקד החיל כבר למחרת היום:

חיל האוויר אחראי לכל פעולות אגפיו ולהקיו. ל.ת.א. הנו הלהק העוסק בהטסת אספקה ומשאות כשם ששמו מעיד עליו – 'להק תובלה אווירית'. להק זה ירכז בתוכו את כל עבודות ההובלה האווירית ולכן כל הפניות מצדכם בנדון צריכות להיעשות ישיר ל-ל.ת.א. את האשור לעבודה והסדרת התנאים לבצועה יקבל ל.ת.א. ממטה החיל.⁵⁸

בה'בשעה, כחלק מההיערכות לקראת חידוש הקרבות ובהמשך לדיון בנושא זה במטה חיל-האוויר ב-10 באוקטובר, פעלה מחלקת המבצעים של הלהק לפתרון הסוגיות הבאות: "פיזור מטוסים, מקלט לאוירונים והגנה אנטי אווירית למטוסי ל.ת.א. וליתר המטוסים החונים בעקרון בקשר לסכנת חדוש פעולות איבה."⁵⁹ ואכן, בעקבות פעולה זאת נקבע שהמטוסים יפוזרו כדלהלן: לחיפה – סקיימסטר וקומנדו, ולעקרון – "כל המטוסים במקלטים מיוחדים" – סקיימסטר, שישה קומנדו, וידג'ון ולודסטר. פרט לכך סוכם, שאגף המבצעים של החיל יספק להגנת עקרון מפני הפצצה אווירית: שני תותחי 75 מ"מ, שמונה תותחי 20 מ"מ ועוד מקלעי בזה. כן הוחלט כי "ל.ת.א. יהיה אחראי לפיזור מטוסיו הוא, ומטוסים אחרים כגון CUB [פייפר] וטרסמן [שהיו בעקרון] יפוזרו בפקודת מבצעים ח"א."⁶⁰

"המצב באימרה היה קשה שבעתיים"

ההיערכות לקראת מבצע "יואב" לשחרור הנגב הצריכה את הגדלת מספר הגיחות לנגב וכן הכשרת מסלול נוסף, דרומי יותר למסלול "אבק-1". ארגונו של שדה זה היה בעיקר פרי יוזמתו של מיכאל ויימארס (אשר כונה כבר אז "מלך הנגב"), כי "רב היה חלקו בהכנות למסלול אבק 11" ושדה אימרה הוא אבק 2 – היה כולו פרי עמלו."

ויימארס הכיר היטב את הנגב, והשקיע מאמץ רב באיתורם של שדות נחיתה מתאימים בו. למרות שלא נמנה עם אנשי הלהק (וגם באגף מבצעים של חיל-האוויר שאלו מפעם לפעם בשם מי הוא פועל?), ביקר מפעם לפעם במטה הלהק והביא לעיונם תוכניות שונות להקמת בסיסים נוספים בנגב.⁶¹ בין שאר המקומות אשר בחן לצורך הפעולה היה אזור סמוך לתחנת המשטרה באימרה (אז התמקם שם קיבוץ אורים), במרחק-מה מנחל עזה וכארבעה ק"מ מתל-פארא (שם ישב כוח מצרי). לאחר שגילה את המנחת, בא בדברים עם המהנדס החטיבתי של "יפתח", ונאמר לו "שהצבא במקום מוכן להכין תוך זמן קצר מסלול של 1,600 מטר בקרבת תחנת המשטרה." הוא העביר את הדברים למטה החיל, וקצין המבצעים, דן טולקובסקי, פנה לאג"ם/מבצעים בבקשה לאשר את הכנת המסלול.⁶²

* ראה, למשל, אחד הפתקים שלו, שבו נכתב: "הרשימה הבאה דרושה לי עבור מסלול התעופה ברוחמה: 1. גנרטור KVA1, VII5 טפוס קשר אמריקאי (ממחשני הרצליה). 2. ק"מ חוט חשמל כמול מבודד טוב ל-5 אמפר.

3. 2 מערכות 19, 4, 2 אהלים. 5. 5 מטות. 6. 10 שמיות. 7. 4 בקבוקי טרמוס. 8. 10 לאיי במזומנים."⁶¹

** ואכן, לאחר פרק זמן ארוך, שבו טיפל ויימארס בכל הנושאים הללו אף ללא מינוי רשמי ומסודר, הוגדר סוף-סוף תפקידו ומעמדו כקצין מבצעים של חיל-האוויר, המייצג את החיל בחזית הדרום.⁶²

ב-14 בספטמבר הורה אג"ס/מבצעים לחיל הנדסה "להתחיל מיד בהכנת שדה 'אימרה' כפי הסימון שנמסר למהנדסים במקום ע"י מיכאל." בעקבות זאת פנה מהנדס חזית הדרום למטה החיל, וביקשם לשלוח מישוהו כדי לתאם את הפעולה.⁶⁵ למטה הלהק ולשלוחתו בשדה "אבק-1" לא היה איפוא כל חלק בהכשרת השדה או בהכנתו.⁶⁶ עד 8 באוקטובר הוכשר המסלול באימרה (מספרו נקבע ל-207) לנחיתתם של מטוסי התובלה הכבדים, לרבות סקיימסטר, והורחב ב-10 מטרים נוספים. המסלול היה "בטוח תותחי האויב [המצרי]", והוכר איפוא הצורך לדאוג לאבטחתו. ב-9 באוקטובר יצא ויימארס למסלול, הציב לאורכו פחים מלאים בנפט (גוזניקים), והתכוון לנחיתת המטוס הראשון. תואם אתו, שעם הישמע רעש מנועי המטוס יאיר את המסלול.⁶⁷

באותו זמן הגיע לעקרון מפקד הלהק, מוניה מרדר, כדי להצטרף לטיסה הראשונה למסלול. ליאו גרדנר התכוון להטיס את מטוס הלוודסטאר, שהגיע כמה ימים קודם לכן מאוסטרליה. תוכנית הטיסה היתה להגיע למסלול "אבק-1" ברוחמה, להוריד שם את מפקד חזית הדרום, יגאל אלון, ואת שלישי, ירוחם כהן, ומשם להמשיך לאימרה. במטוס היתה גם כיתת חיילים, שיועדה לאבטח את המסלול החדש. אולם, לאחר ההמראה החל המטוס להסתחרר, והיה קשה מאוד לאזנו. רק כעבור מספר שניות "שנראו כמתמשכות לאין סוף", כדבריו של מרדור לימים, הצליח גרדנר לחזור לנחיתה על המסלול המואר. לאחר נחיתתם הוזנקו למקום מכוניות כיבוי אש ועזרה ראשונה וגם אנשי המבצעים והקרקע, אשר עקבו בחרדה אחר סחרורי המטוס באוויר. לאיש לא היה מושג אז מה אירע למטוס, ורק כעבור זמן מה נודע שהנורם העיקרי לסחרור היה חוסר ידע באשר לכללים המקובלים להובלת מטען ונוסעים באותו סוג מטוס: לא הוטען משא בתא המטען באופן יחסי למשקל הנוסעים. לאחר מנוחה קצרה ב"בית-הטייס" בעקרון שבו והמריאו ישירות לאימרה (מפקד החזית ושלישו ויתרו על הטיסה) במטוס הסקיימסטר, שחזר משדה "אבק-1". בהגיעם לאזור לא הודלקה מיד תאורת המסלול, ורק לאחר זמן מה החלו מבצעים והולכים פנסי הנפט המוארים. עקב האיחור בהופעת המטוס חשש ויימארס שמא המטוס לא יגיע כלל. לאחר נחיתתם התפזרה יחידת החיילים בשטח המסלול ותפסה עמדות לאבטחת השדה. לאחר טיסה זאת הגיע מטוס קומנדו מוטס על-ידי הל אורבך, וממטוסו יצרו קשר עם המטוסים האחרים, שנחתו שם באותו הלילה. מפקד מסלול "אבק-1", רפאל טראוב, מונה גם למפקד המסלול באימרה, שכונה "אבק-2".⁶⁸

ל"אבק-2" הוטסו בעיקר אמצעי הלחימה הנחוצים למבצע "יואב". גם למסלול זה נערכו כל הגיחות בלילות. לדברי אורבך וגרדנר, המסלול שם היה "אידיאלי" לנחיתת המטוסים ולהמראתם ממנו; וגם "חדרי האוכל והמנוחה בשדה עבור חברי הצוותות היו מצוינים".⁶⁹ לעיתים, כשנאלצו הטייסים להמריא אחרי עלות השחר עקב התמשכות זמן הפריקה או עיכוב בהעלאת הטסים חזרה לעקרון או תקלות טכניות, היו "טסים נמוך מאוד במשך זמן-מה כדי לא להראות למרחק, ואז היו נוסקים לגובה רב".⁷⁰ כוח-האדם לקליטת המטוסים ולפריקתם הועבר לשם בעיקרו משדה התעופה ברוחמה. העבודה הרבה, הקשה והשווה פגעה ביכולתם של האנשים, וגרמה להתאטה בקצב העבודה בשני המסלולים. לפיכך התבקש מטכ"ל/אג"א להגדיל את מספר עובדי קבוצת הפריקה בשני השדות מ-10 ל-30 איש, והם ימשיכו להיות מטופלים וכפופים כבעבר: הכפיפות המנהלתית (הדאגה לכל צורכיהם האישיים) – לחטיבת

מסמך חזית ד' / מבצע
מב/מס. 220

מסמך חיל אויר
מסמל/אגם

ק. הקטור ליד חיל אויר.

10 באוקטובר 1948

הנדון: חכניה חיל אויר

לאחר דיון בראיוני מתבצעו את החכניה הבאה:-

הרעשה:

יום ה - 14.10.48 1800 - הרעשה על - עריס.

בלילה: הרעשה רצינית אחת כל מב'דל והרעשה על עזה.

יום ו' 15.10.48 החל מהבוקר: הרעשה ראשונה על אל-עריס, והרעשה בלתי נמשכות על מב'דל.

יום ו' בלילה - מב'דל + עזה.

כסוי אויר:

יום ו' 15.10.48 החל מהבוקר כיסוי אוירי לקטעים:

1. קרטיה - בית ג'וברין כמטרה של הניעת פעולות אוירניות האויב ובסוף הפטרול סביבה בהתכונה נעה של האויב.

2. בית - חנון - ניר עם - דורות.

אותה חכניה לבסוף אוירי גם ליום שבת 16.10.48 על המסך ההכניה כנדיעכם בזמן המהאים.

קצין המבצעים,

37

" רבין למטה חיל-האוויר: "תכנית חיל אויר" למבצע "יואב"

"יפתח", והמקצועית - למפקד שדה "אבק-1".⁷¹ ב-10 באוקטובר השיב שליט ממטכ"ל/אג"א שעניין קבוצת הפריקה נמצא בטיפול, אולם סוגיית הכפיפות "תחול בודאי לאחר ההסדר על מחלקת ההספקה המוטסת" של אגף האפסנאות במטכ"ל.⁷²

היה צריך להיערך גם לקראת החורף, ומפקד אגף האפסנטאות התבקש לספק 35 "מערכות בגדי חורף" לאנשי "אבק-1" ה"עובדים בלילות. הלילות בתקופת שנה זו קרים שם מאוד ולאנשים אין כל בגדי חורף לעבודה. נוסף להפרעות רציניות במהלך העבודה כתוצאה מכך, קיימת סכנת הצטננות רצינית ביותר.⁷³ באחד המקורות נכתב:

אם חשבנו שהעבודה ברוחמה נעשתה בתנאים שהיו למעשה פחות מהמינימום הדרוש, הרי המצב באימרה היה קשה שבעתיים. אולם במקרה זה, חשיבות הפעולה היא שעוררה את האנשים למאמצים על אנושיים, ובלי כל ספק בזכותם הצליחו להעביר את האספקה הדרושה בזמן הדרוש ולמקום הדרוש.⁷⁴

למן 28 בספטמבר הלך וגבר קצב ההטסות לשני המסלולים. כבר בשבוע הראשון הועברו בממוצע 30 טון ללילה, ובשבועיים שלאחריו – 45-50 טון ללילה. הוגברה הטסתם של הנוסעים לרוחמה על חשבון הקטנת כמות המטען. עם זאת, גם המטען שהוטס בתקופה זו היה בעיקרו מטען בעל אופי צבאי, כתשתית לקראת המשך הפעולות הצבאיות בנגב: דלק, סולר נשק ותחמושת – בעוד שבתחילת המבצע הועבר בעיקר מזון ומטען מעורב (אוהלים, כלי בית ובניין, כלירעבודה, חוטי תיל וכו').⁷⁵ כחלק מההתכוננות לקראת החורף הוחלט בה'בשעה על הקמת מסלול נוסף לשדה רוחמה:

מזרחית מהקיים ומקביל לקו הכביש והמים באופן שהמסלול החדש וכן המסלול הקיים יהיו יחידת שדה אחת. 2. המסלול החדש יכוסה בדשא ויהיה מתאים לתפקידו בתחילת האביב. מפקד מחוז י. לברטובסקי ידאג לכמות מים מספיקה להשקאת המסלול החדש. 3. חיל הנדסה יספק את המוטוגריידר לזמן העבודה. 4. בין שני המסלולים כבר יוכשרו עכשיו חלק מושקה ומהודק. חיל הנדסה יספק מכבש קל (2 וחצי טון) הנמצא בניר עם. 5. המסלול הקיים (אבק 1) ינוקז ע"י חפירת תעלה מצד דרום. חיל ההנדסה יספק את הציוד המכני לכך. 6. מסלול נוסף יוכשר בצאלים (בשטח שהוצע ע"י חיל-האוויר) ויהיה ראוי לשמוש בזמן הגשמים... 7. שדה אלטרנטיבי לשדה רוחמה יוקם בסביבות הכפר קופחה או מוחרקה...⁷⁶

תוך כדי כך, ובמקביל להטסות במבצע "אבק" וכחלק מהתכוננות הלחץ לקראת פעולת ההפצצה שהוטלה עליו במבצע "יואב", הותקנו בחלק מהמטוסים גם נושאי פצצות מיוחדים.^{*} ב-14 באוקטובר אף ערך הל אורבך טיסת מבחן במטוס קומנדו RX-133 ליד תל-אביב, שבה נבדקה שמירתם של נושאי הפצצות. הגיחה נמשכה 139 דקות (למן ההמראה מעקרון בשעה 16:06). הוא הטיל 360 ק"ג פצצות (ארבע פצצות של 40 ק"ג וארבע של 50 ק"ג). צוותי הלחץ נערכו איפוא כדי למלא את חלקם במבצע "אגרוף" – פעילות החיל במבצע "יואב" – ובה' בשעה להמשיך גם במבצע "אבק" לשני המסלולים: ליד רוחמה ואימרה.

* התקנתם של נושאי פצצות על מטוסי הקומנדו נבדקה במהלך ההפוגה השנייה על-ידי פי י. פיאטלי, ב-9 בספטמבר כתב מפקד מחלקת חימוש של החיל "כי הסדור הקיים לא מתאים לצרכיו ויש צורך בשינויים", ולדעתו הם אפשריים. היה צריך, למשל, "להרחיק את נושאי הפצצות אחד מהשני בכדי שהפצצות לא יגעו אחת בשנייה", ובכך להגדיל גם את העומס. ואכן, השינויים נעשו ונבדקו במהלך התקופה עד מבצע "יואב".⁷⁷

חיל האויר לישראל
מטה כללי

15 לאוקטובר 1948

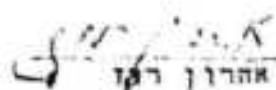
פ ק ו ד ת י ו ם

לכל הסויסים, אנשי הצוות, המפקדים, האוירים
ועובדי חיל האויר באשר הם -

אנו נקראים היום להיות החלוץ וראש החץ לכח המפץ
הישראלי המכה באויב הפולט, אשר הפר את החסוזה בנסוחו
לנחק את הגזב סאחנו. לפנינו קרבות קשים ועבודה מפרכת.
הגורל הוסל ופנינו לקרב. ידע כל חיל, כל טייס ואיש צוות,
כל מכונאי על מספרו סבירותו, בהריצותו ובנכונותו לכל
חלוץ גורל החיל, גורל העם והמדינה.

חילינו בחזיתות מצפים חימיפה. לא נכזיבם.

נכה באויב בחימה תוך כסחון בעדקנו ונחרום
תרומתנו למען הנצחון - קולמיות העם וחרוץ הסולדת.


אהרון ראבין
מפקד חיל האויר

