

פרק יד

מלהק לטייסת

"האנשים מתנוונים מחוסר מעשה"

בעוד שבציכיה פעלו באינטנסיביות במסגרת מבצע "ולוטה" בהכנתם של מטוסי הספיטפייר להטסה לארץ, לא היתה כמעט כל מלאכה לצוותי האוויר של הלהק בארץ, ורובם היו שרויים במעין המתנה דרוכה לראות כיצד ייפול דבר בשאלת התעופה האזרחית, בסוגיית תנאי שירותם, ובכלל זה גיוסם לשורות הצבא. ביטוי לחוסר המעש מצאנו בדבריו של קצין הקישור של הלהק לאגף המבצעים של חיל-האוויר, אורי אשר ברייר, בדיון מטה הלהק ב-21 בנובמבר:

המצב בין הטייסים, הנוטים וכו' הולך ורע. האנשים מתנוונים מחוסר מעשה. כל אחד משתדל למצוא לעצמו תפקידים והתעסקויות, אולם לא זה המצב הרצוי. לא ייתכן שבזמן שקט יקפצו כולם לחפש תפקידים ועבודות לעצמם. שומעים על תכניות השתלמות כבר זמן רב, אולם מתוך כל מני סבות, ואולי אפילו מוצדקות, לא הוצאו התכניות הנ"ל לפועל. כיום אפשר לעשות זאת, וצריך לעשות זאת. צריך גם אדם שירכז ויטפל בדברים אלו...¹

ואכן, גם מפקד הלהק, מוניה מרדר, הסכים עם דברים אלה וציין כי "כולנו, חוץ מהעובדים יום יום, מרגישים בזאת כי חוסר המעשה ועודף המרץ גורמים לחוסר המורל בכל השטחים." הוא הורה איפוא להקים ועדה, שתגיש תוכנית להעסקת האנשים באימונים, בהדרכה ואף בבילויים.

סוגיית התעופה האזרחית היתה מן הנושאים המרכזיים שעמדו על סדר היום של מטה חיל-האוויר. היה צורך דחוף להגדיר את עמדתו של החיל, שכן היא היתה בלב-ליבו של המשבר, שגרם לשביתת צוותי האוויר של הלהק. בדיון מטה החיל ב-9 בדצמבר, שבו השתתפו גם תת שר הביטחון לאוויר וגם שר התחבורה, הסתמנו שתי גישות לעניין התעופה האזרחית: האחת קבעה שבזמן מלחמה יהיה החיל הארגון היחיד, אשר יטפל בתעופה האזרחית. לשם כך

יכול החיל להשתמש בשמה של חברה אזרחית, ולאחר המלחמה יועבר הטיפול לידיים אזרחיות. הגישה האחרת קבעה שחיל-האוויר לא יהיה אחראי לתעופה האזרחית, אלא כל האחריות תהיה בידי חברה אזרחית-ממשלתית, וחיל-האוויר ישחרר עבורה כמה מומחים לתעופה אזרחית. עמדת משרד התחבורה והחברה לתעופה אזרחית היתה זו:

אין הם רוצים להיות מוגבלים באפשרויות של כוח-אדם והזמן שחיל-האוויר יכול כיום להקדיש לענין התעופה האזרחית. מאידך הם מוכנים לשיתוף פעולה מלא אתנו ומוכנים לתת לבעלי המקצוע המוסמכים של חיל-האוויר שאנו נשחרר לשם כך, זכות בכורה בתעסוקה בקוי תעופה אזרחיים. כיום המצב הוא כזה שיש מבצעים ידועים אשר החברה עדיין איננה מוכנה להם ואשר ברצונם למסרם לנו לבצוע. למשל את הטסת העולים מאירופה.²

במטה חיל-האוויר הוחלט שיש לשכנע את משרד התחבורה להקים ועדה ממשלתית לקביעת הרשיונות והבחינות לאנשי התעופה האזרחית; שהחיל יהיה מיוצג בוועדה זאת והכללים אשר ייקבעו על-ידיה יחייבו את אנשי החיל; לדאוג לכך שבתוך החיל יאורגנו קורסים, אשר יאפשרו לאנשיו לעבור את הבחינות הדרושות ולקבל את הרשיונות להשתלב במקצועות השונים בתעופה האזרחית. עוד הוחלט שחיל-האוויר ימשיך להיות מיוצג בחברת התעופה האזרחית על-ידי שני נציגים, אולם לא ימנה את אחד המנהלים של החברה ולא יהיה אחראי למדיניות החברה; שהחיל ישתדל להעניק חופשות לזמן ארוך וללא תשלום לצוותי האוויר בעלי ההכשרה הדרושה לתעופה האזרחית, על מנת שיתחילו מיד בשירות בחברת התעופה האזרחית לפי חוזים מיוחדים ובתנאי שירות אזרחיים; ולבסוף שבשעת חירום תהיה לחיל-האוויר הסמכות לדרוש את החזרתם המידית של צוותי האוויר הללו לשירות צבאי. משרד הביטחון יקבע אם הזמן הוא אכן שעת חירום, המצדיק את החזרת צוותי האוויר האלה לשירות בחיל.³ עמדה זאת של החיל הועברה לוועד המנהלים של חברת התעופה "אל-על", ונתקבלה על-ידיו באופן חיובי. מפקד החיל, אהרון רמז, התבקש לברר מהו מספר חברי הצוותים שהחיל יכול לשחרר לאלתר. סוכם שלאחר שוועד המנהלים יודיע לחיל-האוויר על הסכמתו להצעות מפקד החיל, יובאו ההצעות המפורטות למטה החיל לאישור. בעניין אחזקת מטוסי החברה, הביע מפקד החיל את עמדתו, שגם אם חיל-האוויר יטפל באחזקת מטוסי החברה לתעופה אזרחית, יעשה הדבר "לפי חוזים מיוחדים לכל מקרה ומקרה אשר ייחתמו ע"י החיל בהתחשב עם האפשרויות העומדות לרשותו." עוד ציין מפקד החיל, שהחיל "אינו מתחייב כעת למסור אוירונים לחברה."⁴ חיל-האוויר לא היה מוכן איפוא לפעול על-פי ההצעות, אשר הוגשו לו על-ידי קציני התכנון והמבצעים של הלחק לתובלה אווירית, להפעלתם של מטוסי התובלה בחברת תעופה אזרחית לכל דבר.

חיל-האוויר, וצה"ל בכללו, היו עדיין שרויים במלחמה; אך מכיוון שכמעט ולא היתה להם פעילות מבצעית לאחר מבצע "יואב", חשו צוותי האוויר של הלחק יותר ויותר כאילו מצב החירום הסתיים, ועתה ניתן להפוך את כל הלחק לתובלה אווירית, כמות שחוא כמעט, לחברת התעופה הלאומית של מדינת ישראל. אלה שרכשו את המטוסים ועמדו בראש הפעילות המבצעית של הלחק לא ראו את עצמם במהלך פעילותם כחלק מחיל-האוויר וכחלק מהצבא;

הם באו להושיע את המדינה שזה עתה קמה, ולכונן בה את התעופה האזרחית – לכשירות. אולם, לא כך ראה מטה חיל-האוויר את הדברים: מטוסי הלחק וצוותיו הם חלק בלתי נפרד מחיל-האוויר, והם נהנו ממידה רבה של אוטונומיה ותנאי שירות מיוחדים, שהיו בבחינת כורח השעה לנוכח נסיבות הגיוס שלהם; והחשוב מכול – נוכח הצורך לעמוד במשימות החיוניות: הטסת מטוסי קרב ואמל"ח למדינת ישראל והעברת אספקה ואמל"ח לגב הנצור. למטה חיל-האוויר היה ברור לגמרי שקיומו של הלחק, לרבות המטה שלו, במתכונתו הנוכחית הוא זמני, ועם סיום מצב החירום והגדרת תנאי השירות של צוותי האוויר בתוך החיל יחדל מלהתקיים. כיוון שטרם השתנה מצב זה וגם לא הסתיימה הלחימה, לא הגיעו עדיין במטה חיל-האוויר לכלל סיכומים אופרטיביים – למרות שכזכור עלה הנושא לדיון. הפרסומים הרבים בעיתונות הזרה לגבי פעולות הלחק, השביתה של צוותי האוויר שלו, האולטימטום והמשקעים שצפו ועלו בעקבות אירועים אלה – העלו את הנושא שוב לסדר היום וחייבו את ההכרעה היחידה שהתבקשה באותו הזמן: לפרק את הלחק ולהופכו לטייסת כשאר טייסות החיל – למרות שטרם הסתיים מצב החירום.

"בזבז אקסטראווגנטי"

ב-1 בדצמבר שלח דב כנרתי, סגן מפקד החיל למנהלה, לשי גלובר, מנהל המחלקה לתפקידי מטה בחיל, תזכיר של די יהודה, מנהל אגף המבצעים של חיל-האוויר, בעניין ארגון מחדש של הלחק לתובלה אווירית. הוא ביקשו, שתוך התייעצות עם יהודה יגבש בדחיפות "הצעה לפקודת הרכב חדשה עבור טייסת תובלה אווירית בהתאם לקיום הכלליים אשר בתזכיר".⁵ ואכן, כפי שראינו, היתה למפקד אגף המבצעים של החיל עמדה נחרצת באשר לדרך, שבה יש לרכז את הטיפול של חיל-האוויר בכל התובלה האווירית. הוא היה סבור שצורת ארגון של הלחק בחיל-האוויר היא "בזבז אקסטראווגנטי (Extravagant Waste) של כוח-אדם, מיומן ולא מיומן, וגם של ציוד". לכך מוסיפה, לדבריו, גם עובדת קיומו העצמאי של מטה הלחק. לדבריו, המבנה הנוכחי של הלחק "סותר כל מדיניות חד-משמעית של תכנון יעיל בביצוע פעולות חיל-האוויר". הוא הוסיף כי "נטיית הבדלנות הקיימת בל.ת.א, המתעקש לראות עצמו כגוף עצמאי ובלתי-רלווי של חיל-האוויר, נוגדת את המדיניות הרשמית של החיל. לפיכך יש לפרקו ללא כל עיכוב." הוא המליץ איפוא לפרסם מיד פקודת פירוק של הלחק, ולהוציא פקודת הקמה לייסוד טייסת תובלה על-פי הקו הקיים באשר לטייסות אחרות בחיל-האוויר. הוא גם הציע שאגף המבצעים יהיה הסמכות האחראית לתכנון האימונים והפעולות העתידיות של הטייסות בחיל-האוויר הישראלי; הוא יהיה האחראי גם לבקרת כל פעולות בסיסי חיל-האוויר והאימונים של כל אנשי חיל-האוויר; בסיס טייסת התובלה ימשיך להיות בשדה עקרון, וכל כוח-האדם שלה יגור בבסיס לנך התחשבות באלה מביניהם שיש להם משפחות; אלה ישוכנו סמוך לבסיס – ברחובות או בראשון-לציון; ולבסוף, לבטל את קיומו של מטה הלחק ביפו.⁶ בעקבות התייעצותם של גלובר ושל יהודה, העביר הראשון לסגן מפקד החיל למנהלה כבר ב-6 בדצמבר צו פירוק עבור הלחק ומטהו, פקודת הרכב עבור טייסת 106 וצו ביצוע עבור הטייסת תוך כוונה להכין גם הצעות לפקודות הרכב עבור בסיס עקרון ושאר היחידות השוכנות בו. בצו הביצוע נכתב: "על מנהלי האגפים במטה הראשי ח.א. להוציא הוראות מפורטות לכל

הגורמים המעוניינים בפירוק בקשר עם נצול כד־האדם, הכספים, הציוד האספקה, הדלק, החימוש, התחבורה וכיו"ב של שני הגופים המפורקים." מפקד הלהק התבקש להתחיל מידית בביצוע הצו. בפקודת ההרכב עבור טייסת התובלה, טייסת 106, נאמר כי מבחינה מבצעית ומקצועית יהיה מפקד הטייסת כפוף (באמצעותו של מפקד הבסיס אשר בו תמוקם הטייסת) למנהל אגף המבצעים במטה חיל־האוויר; הוא יעמוד תחת פיקוחו של מפקד הבסיס, ובאמצעותו יהיה אחראי לארגון ולפיקוד היעיל וכושר פעולתה של הטייסת. למפקד הטייסת נקבעו סמכויות פיקודיות מלאות לגבי אנשי הטייסת, והוא יהיה אחראי כלפי מפקד הבסיס עבור הסדר והמשמעת בטייסת. באשר למבנה הארגוני של הטייסת, נקבע ש"יתהווה מבחינה מבצעית, מנהלתית ומשמעתית גוף עצמי אשר יהיה מורכב ממספר מסוים של פלגים (FLIGHTS). פלגים אלה יכללו פלג מטה הטייסת ופלגים מבצעיים, אשר מספרם המדויק ייקבע בהתאם לצורך." באשר לשירותים הנחוצים לטייסת, נקבע כי "חבר עובדי הטייסת" על כל דרגותיו יעבור לגור בבסיס הטייסת. עם זאת, הואצלה למפקד הטייסת הסמכות לאשר ל"נישואים ובעלי ילדים", הגרים בקרבת הבסיס, לגור מחוצה לו. הבסיס היה אמור לספק לטייסת את כל השירותים המנהלתיים והאישיים. לבסוף נקבע שתקן כוח־האדם של הטייסת ייקבע על־ידי המחלקה לתפקידי מטה בחיל, ואילו תקני האפסנאות והתחבורה שלה ייקבעו על־ידי מנהל אגף האפסנאות.⁸

"שינוי במבנה של להק תובלה אווירית"

הדיונים בדבר דרך פירוקו של הלהק וההצעות שחוברו בעקבותיהם המשיכו להעסיק את המחלקה לתפקידי מטה של החיל. ב-13 בדצמבר פורסמה הצעה נוספת באשר לדרך פירוקו של מטה הלהק, העברת תפקידיו למטה החיל, ותפקידיה של טייסת 106: תפקידי מחלקת המודיעין של מטה הלהק הועברו לאגף המודיעין במטה החיל; אגף המבצעים במטה החיל יועד לטפל בכל תפקידי המטה הקשורים בתכנון התובלה האווירית ובפיקוח עליה; האגף יועד לרכז את כל הדרישות וההזמנות להטסת נוסעים או מטען, את כל המידע החיוני לצורך ביצוען של הטיסות וטיפול בכל סוגיות התובלה האווירית, הקשורות עם מוסדות הצבא, הממשלה והתעופה האזרחית; כן נקבע שמיקומה של טייסת 106 יהיה בבסיס עקרון, ומפקדו "יעמוד תחת פקודו הישיר של מפקד החיל." הבסיס יועד לספק לטייסת את כל השירותים הנחוצים לה.⁹

לאחר שנידונו הצעות ארגון אלה, נוסחו שוב פקודות הארגון הרלוונטיות לפירוקו של הלהק ומטהו ולהרכבתה של טייסת 106, והן הופצו ב-19 בדצמבר 1948. בפתיחת הדברים כתב מפקד החיל:

בהתחשב במפנה שחל במצב החזיתות, המצב בשטח המטוסים וקשיים בכוח־אדם וציוד, יחול שינוי במבנה של להק תובלה אווירית. יש להשלים את תהליך

* נכון ל-12 בדצמבר היו בחיל־האוויר 6,785 איש (658 קצינים, 5,190 – בד"א, 937 – חי"ן). מתוך המספר הכללי היו 650 אנשי מח"ל; והלהק לתובלה אווירית – 666 (בסיס עקרון – 418, טייסת 13 – 35, אנשי קשר – 56, אנשי תחבורה – 95, "בריסטול" – 34).²

השינוי עד תאריך 31.12.48. התובלה האווירית הצבאית תבוצע ע"י טייסת 106 ומחלקה מיוחדת ליד אגף המבצעים. תפקידי התובלה האווירית האזרחית שהיו מוטלים עד כה על ל.ת.א יועברו למחלקת התעופה האזרחית במשרד התחבורה ולחברת אל-על.

על מטה הלהק הוטל להקים עד 21 בדצמבר את "הסגל הפקודי" של טייסת התובלה, ולהעמיד לפקודת אגף המבצעים את כל מטוסי הלהק ואת כוח-האדם. כן התבקש מטה הלהק לתאם עד 31 בדצמבר את כל שאר פעולותיו לפירוק הלהק עם מנהלי השירותים השונים בחיל, לרבות העברת האחריות לטיפול באנשי הלהק במלון "בריסטול" בתל-אביב או במקומות אחרים; להעביר לידי מפקד מחנה אריאל – מטה חיל-האוויר – את הבניין שבו נמצאו משרדי מטה הלהק לכשיתפנה; ולבסוף – "להעביר את כל התיקים, המסמכים והארכיוניים של מטה ל.ת.א ומחלקותיו לאגפים המתאימים במטה החיל."¹⁰

כן פורסמה הפקודה המעודכנת להרכבת טייסת 106 למן 22 בדצמבר. לטייסת הועברו כל תפקידי הלהק: טיסות הובלה של מטען ונוסעים בנתיבים קבועים בארץ ומחוצה לה; טיסות הובלה מיוחדות; הטסת מטוסים לישראל וממנה; הטסה והצנחה של מצרכים ואספקה מוטסת; הטסת צנחנים ו"צבא מוטס"; לכל זה נוסף גם "כל תפקיד אחר אשר יוטל על הטייסת על-ידי מפקד החיל או בפקודתו. הודגש שמפקד הטייסת יעמוד תחת פקודו הישיר של מפקד הבסיס בו חונה הטייסת; מפקד הטייסת אחראי כלפי מפקד הבסיס ובאמצעותו כלפי מפקד החיל לארגון הטייסת ולכושר פעולתה; כל אנשי הטייסת כפופים לפקודו של מפקד הטייסת." בפקודת הארגון הוגדר גם תפקידו של שליש הטייסת: אחראי כלפי מפקד הטייסת עבור כל העניינים המנהליים של הטייסת, לתיאום הפעולה עם מפקד הבסיס אשר בו חונה הטייסת. הבסיס יספק את כל השירותים הבאים לטייסת ולאנשיה: כלכלה, שיכון, תחבורה, ציוד אישי, אפסנטאות כללית, תשלומים, שירות רפואי, תרבות, סעד, בידור ואימון גופני וכן מחלקה לטיפול במטען ונוסעים; אחזקת מטוסי הטייסת ותיקונים שוטפים וכל שאר שירותי אגף החזקה והנדסה; מבצעים ומודיעין. לבסוף נאמר כי "מפקד הטייסת יפנה לאגפי המטה הראשי ושירותיו אך ורק באמצעות מפקד הבסיס. כל פקודות המבצע תמסרנה לטייסת על-ידי קצין המבצעים הראשי של הבסיס..."¹¹

מטה הלהק החל איפוא בפעולות לפירוקו של הלהק על-פי פקודת הפירוק. מפקד הלהק, מוניה מרדר, כבר לא היה בו: על-פי בקשתו של ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן-גוריון, קיבל על עצמו להיות ממלא מקום של מפקד חיל-הים. שלישו, יעקב פלדמן, עבר לשרת במחלקה לחיל-האוויר של משרד הביטחון תחת הנחלתו של חי יששכר. אל שוימר, שהיה מנהל אגף הנדסה וסיים את תפקידו ב-7 בדצמבר, עמד לצאת יחד עם דניאל אגרונסקי לפעילות רכש באוסטרליה, (לפי הידיעות שהגיעו למטה חיל-האוויר בארץ, היו שם "מאות יורקים ארוזים בארגונים").¹² יהושע מרש, קצין מחלקת מטען ונוסעים של הלהק, עבר לאגף המבצעים של החיל כקצין אחראי על "התנועה במחלקת לתובלה אווירית שעל יד האגף." קצין המנהלה של הלהק, דוד פליגלמן, עבר למן 20 בינואר לשמש כקצין ראשי באגף ההדרכה של החיל. סטיב שוורץ, ששימש כמנהל משרד גח"ל, סיים את תפקידו ב-5 בדצמבר, ופיל צוקרמן החליפו.

מרטין ריבקוף בן ה-32, מהטייסים המנוסים בלהק, התמנה לממלא מקום מפקד טייסת 106.¹³

מבתי-מלון לעקרון

בהמשך הוצעה הפעולה להכשרתו של בסיס עקרון לקליטת מטוסי הלחק וצוותיו על-פי פקודת החקמה של טייסת 106, ולהענקת ההגנה הדרושה לבסיס. נכון ל-15 בדצמבר, היו בעקרון ברשות פלוגה א' של גדוד חיל-האוויר נשק נ"מ כדלהלן: שישה תותחי 20 מ"מ, הוציקים אחד ושמונה מקלעי "בזה".¹⁴ נעשה מאמץ רב לשפר ככל האפשר את מגוריהם של צוותי האוויר. שבויי מלחמה אף הועסקו בניקיון הבסיס בתחומי המגורים, הנמצאים הרחק מהשדה.¹⁵

בדו"ח מפורט של שירות הבינוי של החיל סוכמו הפעולות העיקריות שנעשו בבסיס עד סוף חודש דצמבר. בין השאר כללו "טיפול במתקני החשמל ובמכונות, תקון מקומי של כבישים מסלולים משטחים בניי מגורים", ואף החלו "בהקמת עמדות קבועות להגנה אנטי אווירית ואהלי שיכון לתותחנים ליד העמדות." בדו"ח פורטו גם העבודות הבאות:

א. מסלולים: נוקו רצועות הבטחון לאורך כל המסלולים בעזרת אוטו פטרול נבדקו ונוקו כל תעלות הנקוז בשדה. נעשו התקונים הדרושים במסלולי הגישה והמשטחים וזפות עליון במקומות תורפה. ב. מבנים: נסתיימה במשך החודש הגבהת ששה פנים גדולים להגנת אווירי ל.ת.א. כולל הקמת העמודים לרשתות העלמה, הוקמו ורוצפו חמש מצפנות נוספות לאווירי קרב. במשך החודש תוקנו כל הצריפים שנעזבו ע"י גדוד 54 והותאמו לשכון יחידת ההחזקה המרכזית, כמו כן תוקן גם כן חדר האוכל לשמושם הם. הותאמו בנינים שונים בבתי מלאכה ומחסנים עבור יחידה זו ביניהם בתי מלאכה למכשירים עדינים ומחסן טכני מרכזי, הוקמו גגות לבונקרים המשמשים להחסנת פצצות, נעשו כל השפורים להתאמת אולם התרבות של המחנה שנוק בהרעשה, מסיימים את הקמת המקלט הרפואי התת קרקעי ובנית מקלטים נוספים.¹⁶

למרות כל השיפורים הללו טען ראש השירות הרפואי של החיל, ד"ר צירלס וינטר, ב-30 בדצמבר, כי המצב ההיגייני בבסיס עדיין אינו מאפשר את העברתם של צוותי האוויר לעקרון. מפקד הבסיס, בנימין בונה, השיב כי אמנם "מצב הנקיון בבסיס עקרון אינו יכול להשתוות למצב השדה בימי הצבא הבריטי כאשר עבדו בו 250-300 פועלי ניקיון", אולם "מצב השדה כיום מניח את הדעת. ניקוי בתי השמוש המקלחות והוצאת הזבל פועלים באופן סדיר וקבוע," כפי שנוכחו לדעת גם קציני מטה חיל-האוויר, ובכללם מפקד אגף המבצעים, אשר ביקרו בבסיס ב-4 בינואר 1949. לפיכך קבע שאין טענותיו של וינטר יכולות "לשמש בשום פנים כגורם להפסקת העברת טייסים לשדה זה".¹⁷ ואכן, ב-6 בינואר 1949 פנה מפקד אגף המבצעים של החיל להיימן שמיר, סגן מפקד החיל לאוויר, והעלה בפניו שוב את עניין שיכונם של אנשי טייסת 106 בבסיס:

אנשי טייסת 106 צריכים לעבור לעקרון ברגע שנדע את מספר האנשים הנשארים בשרות. בבקרי את צריפי השכון בעקרון מצאתים מתאימים בהחלט למטרתם. ס.מ.ח.א.ו.ס.מ.ח.מ. מתבקשים להוציא הוראה מיוחדת לשרות בנוי ועבודות להוציא לפועל את השינויים הדרושים בצריפים אלה, להתאימם ולספק את דרישות ראש המחלקה הרפואית. יש להורות למפקד עקרון להזמין דרך אפסנאות את המטות והרהוט המתאים לשכונם.¹⁸

תוך כדי הכשרת הבסיס לקליטת צוותי האוויר והכנת התשתית לארגונה המסודר של טייסת 106 החל מבצע "חורב"; והוא נוסף לגורמים, שערכו את מימוש התוכנית להוציא את האנשים מבתי-המלון ולכנסם במחנות הצבא.

"בזמן מלחמה אין מקום לשיקולים אלה"

בתום מבצע "יואב" היו הכוחות המצריים מרוכזים בשני קווי הגנה צרים: האחד לאורך החוף בין עזה לרפיח, והשני – בדרום-מזרח הנגב, בין ביר עסלוג' לעוג'ה אל-חפיר. בכל אחד משני צירים אלה ריכזו המצרים כשתי חטיבות חי"ר, וחטיבה מצרית נוספת היתה מכותרת על-ידי צה"ל ב"כיס פלוג'ה". ב-10 בדצמבר הוצאה פקודת המבצע (שכונה אז מבצע "ע" – האות הראשונה בשם של יעדיו העיקריים: עוג'ה, עזה, עסלוג'). תוכנית המבצע כללה גם פעולה של כוחות מוצנחים בשדה התעופה אל-עריש. שעת האפס נקבעה בתחילה לליל 20-21 בחודש; אולם בגלל גשמים חזקים, שהציפו את הוואדיות וגרמו לשיבושי תנועה חמורים, נדחה המבצע ב-48 שעות.²⁰

למן השעה 16:00 ב-22 בדצמבר הפציץ חיל-האוויר בגזרה המערבית באזור עזה את שדה התעופה באל-עריש ואת ריכוזי הצבא המצרי ברפיח, חן יונס ופלוג'ה. יצחק הנסון כטייס ראשון ומישה קנר כטייס-משנה הפציצו את עזה ממטוס קומנדו (RX-137). תוך כדי הפעולה חלה הרעה ניכרת במזג-האוויר, ונפגעה יכולת החיל לעמוד בהמשך המשימות. הרעה זו במזג-האוויר גם היתה אחד הגורמים העיקריים לביטולו של מבצע הצניחה באל-עריש. הגשם נמשך כיממה ודחה את הפעולות בגזרת המאמץ העיקרי – המערך המצרי באזור עסלוג' עוג'ה.²¹

ב-31 בדצמבר 1948, ערב כניסתה של השנה האזרחית החדשה, יועדו מטוסי הקומנדו של טייסת 106 להפציץ בלילה את עזה. על-פי התחזית, שנמסרה לאגף המבצעים, היה צפוי שיפור ניכר במזג-האוויר, ולכן הוחלט לעשות מאמץ מרבי ולהוציא גיחות רבות ככל האפשר. מגמה זאת תואמה עם קצין הקשר של מטכ"ל/אג"ם שישב באגף המבצעים של החיל במלון "ירקון", וסוכמה בשעה 10:00 בשיחה בין מרטין ריבקוף ובין הרולד סיימון ("סמוקי") מאגף המבצעים של חיל-האוויר. על-פי רוח דברים זו הוחלט להעמיד לרשות הפעולה שני מטוסים, וכל אחד

* ואכן במהלך חודש דצמבר מערכו מספר טיסות אימונים במטוסי הקומנדו למטרה זאת. כך, למשל, ב-5 בדצמבר וב-7 בוטסו יצחק הנסון כטייס ראשון ומישה קנר כטייס-משנה במטוס RX-137 לרימת דוד. גם ב-30 בדצמבר טס יצחק הנסון כטייס ראשי ומישה קנר כטייס-משנה במטוס קומנדו עם צנחנים מרימת דוד. מבצע הצניחה בוטל, כאמור לחל, ככל הנראה גם עקב תאונות הצניחה שתוארו לעיל.¹⁹

מהם יעשה ארבעה יעפי הפצצה בכל גיחה. סוכם עם קצין המבצעים בעקרון, ששני צוותים מלאים יילקחו ממלון "בריסטול" בשעה 13:30. סיימון הדגיש באוזני ריבקוף את הצורך לדייק בזמנים, כיוון שלפי התוכנית היה על המטוס הראשון להיות מעל המטרה (זמ"מ) בשעה 18:00. ריבקוף הבטיח להיות בעקרון ולפקח אישית על כך, שהדברים יתנהלו על-פי התוכנית. אולם הדברים השתבשו. בשעה 14:20 נכנסו לפתע ריבקוף, סם לואיס והל אורבך* למשרד אגף המבצעים של החיל. סיימון הופתע למצוא את מרטיין ריבקוף יחד אתם – ולא בעקרון, יחד עם הצוותים שאמורים היו לטוס באותו הערב. ריבקוף הודיע לו שלא הצליח להציב שני צוותים למשימה שתוכננה, כיוון שחלק מהאנשים היה חולה, ואילו האחרים לא היו מוכנים לטוס, כיוון שהיו צריכים להשתתף בכל מיני אירועים חברתיים בתגיות השנה החדשה. "בזמן מלחמה אין מקום לשיקולים אלה," זעם סיימון ודרש לעשות כל מאמץ כדי לעמוד במשימה שתוכננה. לדבריו, המשימות תוכננו ותואמו גם עם חיל הים, ולא ייתכן שמוגה אוויר, המאפשר פעולה מסיבית, לא ינוצל הפעם. לשאלתו של סיימון מי יוכל להשתתף במשימה, ענה ריבקוף שיצחק הנסון יכול לטוס, וגם הוא עצמו. סיימון ביטל מיד את הצעתו של ריבקוף לטוס בעצמו, שכן היה אחראי לכל ההכנות לפעולה במשך היום, ודאי שלא יהיה מסוגל להמשיך ולתפקד למחרת היום, לאחר ביצוע הטיסות המתוכננות. סם לואיס הציע לבטל את השתתפותו של טייס-משנה בטיסות אלה, אולם סיימון לא היה מוכן אף לשקול הצעה זאת, שכן לדבריו היה בכך כדי לסכן את המטוס, את הצוות וגם את המטילנים. ההצעה ירדה איפוא מעל הפרק.

בשלב זה עזבו לואיס ואורבך את משרד אגף המבצעים של החיל. סיימון המתין להגעתו המתוכננת של דוד יהודה, מפקד אגף המבצעים של החיל, על-מנת לדווח לו על המצב, שנראה לו שערורייתי ביותר ונגד את כל הסדר הטוב. ריבקוף נשאר אתו, וכשהגיע יהודה, שוחחו על המצב והוסכם ששלושתם יגיעו למלון "בריסטול" מיד; יהודה יבחר היטב לכל צוותי האוויר, שאי-ביצוע המשימה עלול לגרום לביטול החוזה של אותם האנשים המועסקים לפי חוזה; וכנגד אלה אשר כבר חוילו, עלולים להינקט צעדים משמעותיים לנוכח מצב החירום שבו הם נתונים. ואכן, יהודה השמיע דברים אלה באוזניהם של הצוותים שכונסו במלון וסיים בכך, שעד שלא יהיו שני צוותים למשימות באותו הערב – אין יוצא ואין בא למלון "בריסטול". איומיו של יהודה לא מצאו חן בעיני האנשים, והיו להם כמובן הערות רבות. יהודה וסיימון עזבו למלון "ירקון". 15 דקות לאחר הגעתם התקשר סיימון לריבקוף על-מנת לוודא שהדברים מתנהלים לפי התוכנית, אולם, טרם נמצאו שני צוותים. ריבקוף הציע שהצוות הראשון יכלול את יצחק הנסון ופסח טולצ'ינסקי וכן נווט ואלחוטאי, ואילו בצוות השני יטוס הוא עצמו יחד עם נווט ואלחוטאי. סידור זה לא נראה לסיימון, כיוון שהיה סבור שזה מטיל עומס יתר על ריבקוף. סיימון דיווח על כך ליהודה וגם להיימן שמיר, סגן מפקד החיל לאוויר. שמיר תמך בדעתו של סיימון, וביקש להודיע לריבקוף שעליו להעמיד שני צוותים מלאים, שאינם כוללים אותו, למשימה המתוכננת. לאחר שריבקוף הודיע לסיימון שאין הדבר בתחום סמכותו להכריח את האנשים לטוס, אלא רק "להציבם למילוי המשימות ההכרחיות" – הצטרף אליו סיימון

* ב-28 בדצמבר הטיס אורבך לארץ מטוס דקוטה (היו אתו גם ג'וליאן סווינג כנווט, והאלחוטאי השוודי ארנה פגר), כמה ימים קודם הטיס גם אולף כריסטנסן מטוס דקוטה לישראל.²²

כדי לסייע לו להרכיב את הצוות החסר. הם הלכו למלון "ירדן", אולם שם לא היה אף לא טייס אחד.

הם חזרו ל"בריסטול". שם הציב סיימון את ברדשוי וריי פוקס בצוות אחד שיטוס בלילה. ברדשוי עמד על דעתו שיטוס רק כקפטן, וריבקוף "לאחר בדיקה ושיחה אתו – הסכים שיש לו את הכישורים הנחוצים." אולם פוקס אמר שהוא טס בלילה הקודם, והביע גם אירצון בולט לטוס עם ברדשוי, שלא היתה לו הסמכה כקפטן. לבסוף ניאותו לטוס יחד. אותו הלילה הפציצו את עזה גם יצחק הנסון כטייס ראשי ופסח טולצ'ינסקי כטייס־משנה. בחוזרו למלון "ירקון" דיווח סיימון על פעולתו להיימן שמיר ולדוד יהודה, ומאוחר יותר גם לדב כנרתי. בדבריו חזר והדגיש שבתנאים כאלה "זה פשוט בלתי אפשרי למלא את המשימות המבצעיות המתוכננות, ולא ניתן להגיש את הסיוע האווירי הנדרש מהחיל עבור כחות הקרקע." אכן, אירוע זה ממחיש היטב את תחושת ההתפרקות שאחזה באחדים מטייסי הלהק וחוסר הזדהות עם גודל המשימה, גם כאשר היה מדובר בפעילות מבצעית חיונית ביותר בתקופת המעבר מלחק לטייסת.²³

ממנוע למנוע

אותו יום, 31 בדצמבר, הסתיימה, כאמור, בצי'ה הכנתו של הסקיימסטר לטיסה. הקברניט, לארי ראב, בדק את המטוס בטיסה שנמשכה 15 דקות. המנוע שהוחלף נמצא תקין, והמטוס כשיר לטיסה. בצהריים נשלח מברק שהמטוס ימריא בין 7 ל-8 בערב בקירוב, וכי מועד ההמראה המדויק יאושר מאוחר יותר. אולם, הוחלט להמריא למחרת היום "לרגל אי רצונם להיות באויר ביום החג של השנה החדשה."

בשעה 22:20 (לפי שעון גריניץ' כאן ולהלן) נשלח מברק מצי'ה לארץ, ובו ביקשו תצפית מטאורולוגית. המברק הגיע כעבור עשר דקות להרולד סיימון ("סמוקי"), ששימש בתפקיד קצין המבצעים "דרך המטה הכללי של הצבא." במברק היה כתוב: "שלח דו"ח מזג אויר למחר, 1 ינואר. המברק צריך להיות כאן לפני 06:00 שעון גריניץ' כי די.סי. 4 מוכן לטיסה." הוא הפנה את הבקשה ליוחנן רוטקוגל מיחידת המטאורולוגיה של חיל־האוויר, בפקודו של ליאו קראון, וזה הכין את התחזית על־פי הנדרש. בשעה 06:30 התקבל בצי'ה דו"ח מזג־אוויר בנתיב הטיסה המתוכנן.²⁴

למחרת היום, ב-1 בינואר 1949, הגיש ראב את תוכנית הטיסה שלו מפראג לשדה התעופה בלוד בשעה 13:00 לפיקוח התנועה האווירית בפראג, אולם בגלל הקושי בהנעת המנועים המריא המטוס רק בשעה 16:25. "במזג אויר נסער וכפורי," במהירות טיסה של 145 מייל לשעה בגובה 12,000 רגל עם מטען של 65,622 ליברות (משקל מקסימלי מותר – 70,000 ליברות), עשה המטוס את דרכו לארץ. הצוות מנהל בצורה מסודרת את יומני הרישום של המטוס, הנווט, האלחוטאי ומהנדס הטיס.²⁵

באותו הזמן חזר בנימין קגן למשרד הקשר בשגרירות ישראל בפראג, וחיבר שם מברק על יציאת המטוס. כיוון שבאותה השעה לא היה שם איש בתפקיד שיוכל לשדר את המברק לארץ,

* כל הזמנים להלן לפי שעון גריניץ'. להתאמה לשעון ישראל יש להוסיף שתיים.

היא עד שני גלון לשעה), ואף-על-פי-כן, "בגלל תנאי הכפור החמורים הנמשכים, הקברניט מרשה להוסיף שמן נוסף למנוע מספר 2 בשעור של 5 גלון לשעה, בערך, בגלל הקרח." שעה 21:00. מזג-האוויר משתפר, "והמנוע מספר 2 מועבר למצב נוצי." במכל שלו נותרו חמישה גלון שמן, לאחר שצרך 25. עתה החלה לעלות צריכת השמן במנוע 3, וגם לו מוסיפים שמן מפעם לפעם. נשקלת האפשרות לנחות נחיתה-אונס ברומא או ביוון, אולם מפאת החשש שהמטוס והמטען יוחרמו הוחלט להמשיך בטיסה. למרות ניסיונותיו החוזרים ונשנים ליצור קשר עם ישראל באחד מן התדרים שיועדו לכך, אין אלחוטאי המטוס, אדי צ'ינסקי, מצליח להקים קשר. עד אז היה לו קשר עם פראג, עם רומא וגם עם אתונה. בשעה 22:00 בערך מבקש צ'ינסקי מאתונה את התחזית ומבקשם גם להודיע ללוד את זמן הנחיתה המשוער של המטוס. ואכן, בשעה 23:10 מועבר במברק מאתונה לאלחוטאי בשדה התעופה בחיפה, רמי קימלמן, שמטוס 4XACB "עוזב את פרג ב-16:25 גריניץ. זמן נחיתה משוער בלוד 03:20; ג. טס בגובה 12,000 רגל." קימלמן ניסה לקבל אישור על אודות זמן הנחיתה, ולא העביר בינתיים את המברק למבצעים.

באותה השעה לערך מתקשר קגן בפראג לשגרירות לראות אם אכן שודר לארץ המברק, המודיע על צאת המטוס. נודע לו שאנשי הקשר שם כלל לא ראו אותו; שבכל מקרה כבר מאוחר לשלחו, שכן הם קיימו קשר עם ישראל במועדים קבועים (ב-15:09, ב-14:30 וב-22:00), והמועד האחרון כבר עבר. הם הבטיחו לנסות להעביר את ההודעה דרך תחנות אחרות. בינתיים, בשעה 00:15, נמצא המטוס כ-250 מייל מתל-אביב. כל מלאי השמן נצרך, ומנוע מס' 3 "דמום ונוצי." המטוס טס בשני מנועים בלבד, ואז לפתע מאבד מנוע מס' 4 "לחץ דלק ונעצר לרגע." הוא מותנע מיד על-ידי "תערובת חירום וע"י משאבות הריס." ברזומן מופעל מנוע מס' 3 "בעצמה מופחתת, מוציאים את מיכל-שמן המלאי מחגורותיו והופכים אותו כדי להפיק כל טיפה. זורקים את הדלת. זורקים חלק מהמטען." ממשיכים לטוס. חמש דקות לפני השעה אחת. אדי צ'ינסקי משדר קריאת אס-אראס בתדר 3993 ק"ס (תדר אורחי של לילה מאוויר לקרקע). עתה אין לו קשר אף לא עם תחנה אחת. אין שמן, ובמקום זה מוסיפים מפעם לפעם נוזל הידראולי לכל המנועים. על-מנת "לחסוך את המנוע מספר 3 בשביל הנחיתה" הוא מועבר "למצב נוצי." המכשירים אינם פועלים "היות ומשאבות הריק הן במנועים מספר 2 ו-3" הנמצאים במצב נוצי.

במשרד הקשר בשדה התעופה חיפה מתחלפים האלחוטאים, ומקבל המשמרת, אליהו שפיצר, רואה את המברק שהגיע מאתונה. הוא מבקש מתחנת הקשר בניקוסיה לשדר לו שוב את המברק, ולאחר שהיא מאשרת לו את הידיעה, הוא מעבירה בטלפון לידיעת המבצעים בשדה חיפה, לחדר X שבמטה חיל-האוויר ולחדר הריכוז של שדה דב, ומבקשם להעבירה לשדה התעופה בלוד, שכן אין לו קשר לשם. בחדר X במטה החיל מעביר המפקח הראשי, אריה דודקין, את השדר לסמל הינברג בשדה התעופה בלוד. זה אומר לו שסימן ההיכר של המטוס 4X-ACB נראה לו שגוי, וכי צריך להיות OO-BKL, שלדבריו זהו סימן ההיכר של מטוס בלגי, ומציע להפנותו לנחיתה בחיפה, שכן בשדה לוד אין "מתקנים לנחיתה בלילות." דודקין מעביר את המברק המלא יחד עם דברי הינברג לזן קרוויט, קצין המבצעים התורן במטה חיל-האוויר, ומודיע לחיפה להתקשר עם המטוס ולהפנות אותו לנחיתה שם.

סקיימסטר מעל תל-אביב

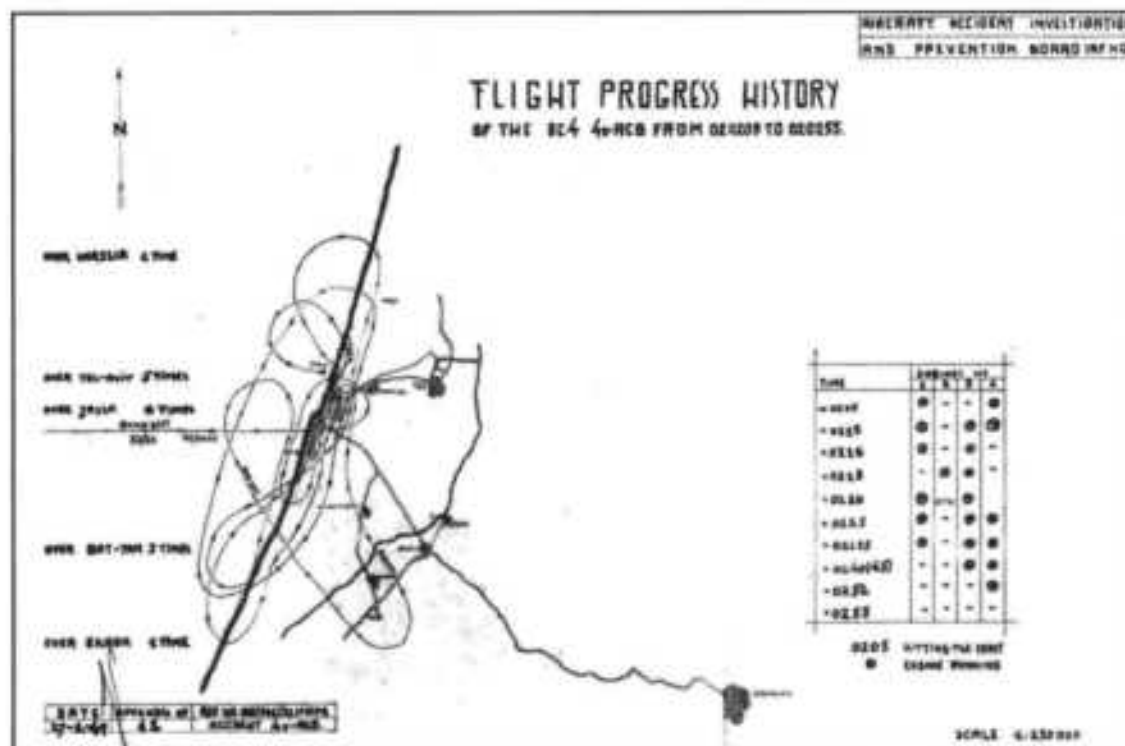
בינתיים מבצע "חורב" בארץ בעיצומו. בבסיסי הטיסה של חיל-האוויר, ובמיוחד בשדה התעופה עקרון, פעילות ערה של מטוסים, הממריאים לביצוען של פקודות מבצע שתוכננו להם במסגרת המבצע להשלמת שחרורו של הנגב.

בתדריך שמסר דוד יהודה, מפקד אגף המבצעים של מטה חיל-האוויר, באותו היום לקציני המטה נמסר "כי יש לחכות לפעולות חיל התעופה האסטרטגי של האויב, אשר... יהיה מצויד במטוסים בעלי ארבעה מנועים." על-פי הדיווח המודיעיני שהגיע ליהודה, תכנן חיל-האוויר המצרי לתקוף את תל-אביב או מטרה אזורית אחרת בישראל. לפיכך הורה לחמש את "המבצרים המעופפים" של טייסת 69 על מנת להפציץ את קהיר, ולדבריו הוא אף קיבל "רשות מאת קצין המבצעים הראשי של הצבא [יגאל ידן] לצוות להתקיף את קהיר במקרה שהאויב יתקיף את תל-אביב או מטרה אזורית אחרת בישראל."

2 בינואר 1949, שעה 02:00. גובה 6,000 רגל. הלילה חשוך מאוד, האפילה מוחלטת, ואף-על-פי-כן מתחיל צוות המטוס להבחין בקו החוף של הארץ. אין להם ספק בזיהוי, שכן רוב האנשים השתתפו במבצע "בלק" וחכירו היטב את המקום. לקברניט המטוס, למשל, זו הגיחה ה-20 במספר, כדבריו. עתה הוא מעל יפו. רוב המטען כבר נזרק למטה. "יורים להבת וריי אדומה אחת. נותנים סמנים אס.או.אס. בפנס אלדיס. מדליקים את אורות הניווט. עושים פניה דרומה לכיוון עקרון. קוראים את עקרון ברדירטלפון 6525 ק"ס." המטוס אינו מבחין בשום סימן מהשדה; אולם באותה השעה מתקשרים מחדר המבצעים בעקרון לדניאל קרביט, קצין המבצעים התורן במטה חיל-האוויר, מדווחים שמטוס בלי אורות עבר מעליהם, ושואלים אותו מה לעשות. הוא ביקשם להפעיל את האזעקה ולהמתין. מיד אחר-כך דווח לו מצופי חדר X "שנפלות פצצות בקרבת עקרון." קרוויט שיער איפוא "שהפצצות נפלות מן המטוס שלא זוהה." הוא מתקשר לדוד יהודה, מפקד אגף המבצעים של חיל-האוויר. מפאת השעה המאוחרת מחליט יהודה שלא להוציא את מטוסי טייסת 69 להפצצת קהיר (הם היו עלולים להיתקע במצרים עם אור היום). כעבור זמן קצר שמע רעש של מטוס. הוא פתח את תריסי החלון וראה מטוס שלא הצליח לזהות, "שכל אורותיו, כולל אורות התא מודלקים בגובה נמוך מעל העיר, בערך 700 רגל. דלת המטוס היתה פתוחה." לדבריו הניח, "כי היה זה אחד ממטוסי ה-C-46 מטייסת 106, אשר לידיעתי הפציצה את עזה בלילה ההוא..."

ואכן, יהודה ראה את המטוס אשר חזר שוב לתל-אביב, ירד לגובה 3,000 רגל והדליק את כל האורות, גם הפנימיים. טייס-המשנה הרשל דיוויס יכול היה להבחין ב"אניה שהיתה צריכה להיות אלטלנה." במשך כעשר דקות למן השעה 02:15 מגיעים הדיווחים הבאים: תחנת התצפית על גג מטה חיל-האוויר במלון "ירקון" מודיעה לחדר הריכוז של המטה "כי מטוס גדול בלי אורות טס מעל תל-אביב בכיוון דרום מזרח"; תחנת התצפית בראשון-לציון מודיעה שמספר מטוסים עוברים מעליהם; משדה עקרון מודיעים שהמטוס שלא זוהה חג בלי אורות; ותחנת התצפית בבתי-ים מודיעה שמטוס בלי אורות עובר מעליהם. קצין המבצעים במטה חשב שהנה "בעוד דקות מספר תתחלנה פצצות ליפול"; הוא שיער "שהמטוס נשאר זמן כה רב בסביבה, כדי לקבוע את מקומה המדויק של מטרה מסוימת בעיר."

באותה השעה במטוס "מנוע מס' 3 מותנע כדי לספק לחץ הידראולי ולהשיג ריק בשביל כן



הסקיימסטר חג מעל שמי אזור תל-אביב

הנסיעה, תריסי הכנף והמכשירים. כל אורות הניווט והתא דולקים, ויורים עוד כמה "להבות וריי". מנוע מס' 4 מאבד לחץ שמן, ולכן הוא "מודמם ומנוצה". "כדי לאזן את ההבדל בסחיבה" מונע מחדש מנוע מס' 2, ומודמם מנוע מס' 1. מספר שניות אחר-כך פורצת אש במנוע 2. הצוות מושך את "שסתום הסלקטור והאש נכבית". שוב מניעים את מנוע מס' 1. תחנת התצפית במטה חיל-האוויר במלון "ירקון" מודיעה על מטוס המנמיק טוס, כשאורות הניווט שלו דולקים.

המטוס ממשיך להסתובב מעל תל-אביב, זורק חלק מהמטען לים וקורא שוב ושוב לשדה התעופה בתל-אביב בתדר 6525 ק"ס. השעה 02:25, שוב מניעים את מנוע מס' 4. חלפו עוד 20 דקות, ומנוע מס' 1 מפסיק לפעול בגלל ירידה בלחץ השמן. הצוות חושש מאוד, שלא יהיה אפשר לשמור על גובה טיסה. "האלחוטאי מוריד את המפתח (על 3993 ק"ס) לאחר שהוא שלח 'אס.או.אס' אחרון. "בראשון-לציון, ברחובות ובתל-אביב הופעלה אזעקה "נגד מטוסים". תחנת התצפית מעל מטה חיל-האוויר מודיעה שמטוס חג מעל שדה דב כשכל אורותיו דולקים. בהתייעצות עם דן קרוויט, קצין המבצעים התורן במטה החיל, חדר הריכוז בשדה "מחליט לא לפתוח באש אנטי-אווירית ומודיעים על כך לקצין התורן של השרות האנטי אווירי". רעש מנועי המטוס העיר מאות מבני העיר, והם עקבו אחר תנועות המטוס מתוך חשש שמא מדובר במטוס אויב. גם קציני מטה חיל-האוויר הסמוך לשפת הים עקבו אחר תמרוני המטוס.²⁷

כל אורות המטוס דולקים, אורות הנחיתה מהבהבים, והמטוס חג מעל שדה דב נמוך מאוד בגובה 700-1,000 רגל. קצינת המבצעים בשדה היא כרמלה באומן, ובמגדל הפיקוח נמצא כל



המטוס בים

אותה השעה קצין פיקוח טיסה, אלסנר תיאודור, והוא עוקב אחרי תמרוני המטוס. לדבריו, "בכל פעם שהמטוס היה חג הייתי מתקשר עם המבצעים בשדה ואלה האחרונים התקשרו עם המטה. אחרי הסבוב החמישי הודעתי למבצעים בשדה שיש בדעתי להדליק את האורות והם ענו לי – 'בסדר, הבה נעשה את זה על אחריותנו, אנו'." ואכן, בשעה 02:52 נדלקו סוף-סוף אורות המסלול בשדה דב, ואלסנר נתן "למטוס אור ירוק." הטייס אישר "בהדליקו ובכבותו את אורות הנחיתה פעמים" – "עשה סיבוב צר ויצא לים והתקרב לנחיתה הסופית." הטייס לארי ראב תמך את המטוס כדי להגיע לנחיתה במסלול מזרח-מערב. מנוע 3 חדל לפעול. מנוע מס' 4 מופחת כדי למנוע כניסת המטוס לסחרור. "מורידים את תריסי הכנף היות והאווירון גבוה מדי על המסלה [המסלול]." בגישה הסופית מאבד מנוע מס' 4 לחץ שמן, והמדחף מסתובב במהירות גדולה מדי. הטייס קורא למהנדס להרים את "תריסי הכנף בגלל אבוד העצמה, אבל אין לחץ הידראולי." המטוס החל לאבד גובה. הטייס מאבד את השליטה במטוס. בשעה 02:56 הודיעו משדה דב "כי המטוס טבל בים," כ-140 מטר מערבית להצטלבות המסלולים הצפוני-דרומי והמזרחי-מערבי של השדה. כעבור ארבע דקות – בשעה 05:00 לפי שעון ישראל – הופעל אות הארגעה. "לאחר מכך," כדברי הטייס, "הוצאנו את הסירות והגענו אל החוף. על החוף עמדו אנשים אשר הביאונו במכונית משא לשדה תל-אביב. נתנו לנו תה ועוגות, ואז הביאונו למלון בריסטול."

ב-2 בינואר 1949 מינה היימן שכטמן, סגן מפקד החיל לאוויר, ועדת חקירה לבדיקת נסיבות האירוע. ליו"ר ועדת החקירה בארץ מונה ברוך פרליס, שעמד בראש הוועד לחקירת תאונות ומניעתן בחיל-האוויר, וחבריה היו הרולד אורבך וסיימור כהן; על

מדינת ישראל

לשכת שר הבטחון

בסתא/929

נ' סבת תש"ס

4.1.49

לרמסכל

א הגיע לארץ השבוע מסוס בן 4 פנורעים

0.6.4. מה לא חיו לו, ולא יכול לרדת כסדה

התעופה ונפל היסה. אין זה מקרה ראשון. X

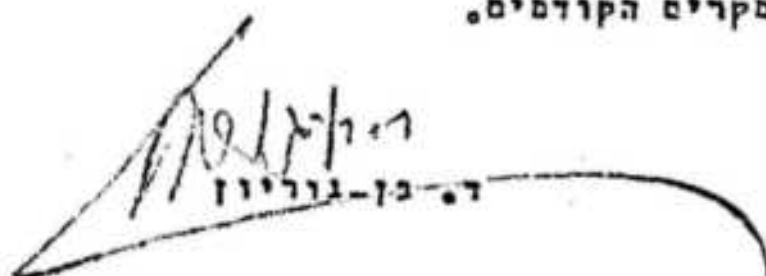
אתה מתבקש לתת הוראה לדור שאלתיאל שיברוק

כל פרסי המקרה - החל מסורי המסלוח בצ'כיה ועד

הפבלת שרות התעופה ומקבלי המסלוח בחיל-האוויר מה,

ולסצוא היכן המסנה או האסם - קודם כל במקרה האחרון,

ואם אפשר גם במקרים הקודמים.



ד. בן-גוריון

הוראה להקמת ועדת חקירה

אלכס זילוני, מרכז כל פעולת חיל-האוויר באירופה, הוטל לחקור את כל האירועים שקדמו לצאת המטוס לארץ. באותו היום כתב בן-גוריון ביומנו: "בסקיימסטר שהביא חלקי חילוף ליורקים, נתקלקלו 3 מנועים בדרך והגיע בכל זאת ארצה, אבל ירד בים, מול שדה התעופה בתל-אביב - כל האנשים ניצלו. אפשר יהיה להוציא האוירון." אולם, הוצאת המטוס לא היתה פשוטה כלל, שכן הוא נסחף לתוך המים במרחק כ-100 מטר מהחוף "עם האף מופנה צפונה." לקראת השעה 09:00 כבר פנה אפו לכיוון הים בעומק של שני מטר בערך "עם כל האף וכן 4 מנועים מתחת למים, והמים מגיעים מעל החלונות של גוף המטוס." בסיועם של חיל-ההנדסה וחברת החשמל, ובתנאי מזג

אוויר סוערים ביותר, הצליח חיל-האוויר עד סוף החודש להוציא חלק ניכר ממכשירי המטוס וממטענו.²⁸

בינתיים נמשכה הפעולה במבצע "חורב". כמו בשלהי מבצע "יואב", גם הפעם הפנו המצרים את מטוסייהם להפצצת שדה התעופה עקרון: ב-2 בינואר 1949, בשעה 20:00, הפציץ מטוס מצרי את עקרון בעשר פצצות תבערה בקרבת המסלולים, אולם לא נגרם כל נזק. במהלך הימים שלאחר מכן, עד 6 בינואר, ביצעו מטוסי הקומנדו עוד כמה גיחות הפצצה על עזה.³⁰

בסיכום פעולתו של חיל-האוויר במבצע, כפי שנכתב בדו"ח של אגף מודיעין חיל-האוויר, בוצעו 243 גיחות, ובהן הוטלו 226 טון פצצות על 12 מטרות. כיש פלוגיה הופצץ יותר מכל המטרות: 108 גיחות, ובהן הוטלו למעלה מ-94 טון פצצות. לראשונה הופעלו מטוסי ההרוורד של גף 35 בעקרון להפצצה, וכמעט לא נעשה כל שימוש במטוסי המסרשמיט. בסיכום הדו"ח נכתב: "הפרטים הבאים בלטו בהפצצות חיל-האוויר הישראלי במבצע 'עין': 1. היתה ספציאליזציה גדולה בשימוש במטוסים 2. היה רכוז גדול יותר במספר המטרות 3. המטוסים נשאו מטען גדול יותר בכל טיסה מאשר בפעולות קודמות." במבצע זה הפציצה טייסת 106 אך ורק את עזה, וב-21 גיחות מטוסי הקומנדו הוטלו עליה 28 טון של פצצות.³¹ באחד הדו"חות המסכמים על פעילות המטוסים בעזה נכתב:

נראה שהאוכלוסיה והרכוש האזרחיים סבלו ביותר מהפצצות אלה; פרצו דלקות במחסני עצים, נפגע שוק, נשרפו תחנות קמח, מספר ניכר של אזרחים נפגעו וכו'. נגרם נזק מועט לאובייקטים צבאיים כמו למשל ב-5 לינואר עת הפצצה פגעה בתחנת הרכבת, אחרת הרסה אופנוע ומכונית צבאית ואחרת גרמה למותם של 12 חיילים. הטלת 5 ארגזי פצצות תבערה בכל גיחה (כמעט) גרמה לפריצת דלקות בחלקים השונים של העיר.³²

היום האחרון למבצע "חורב", 7 בינואר 1949, היה למעשה היום שבו הסתיימו בפועל הקרבות בין מצרים לישראל. באותו יום אירעו כמה קרבות אוויר בין טייסי חיל-האוויר לבין טייסי חיל-האוויר המלכותי הבריטי, ובמהלכם הופלו חמישה מטוסי קרב בריטיים, ואף לא מטוס של חיל-האוויר הישראלי.³³

* חיל-האוויר פיצה באורח חלקי את אנשי הצוות והנוסעים, אשר איבדו בתאונה זאת חלק מחפציהם האישיים, וגם את חברת התעופה "אטלנטיק נורטון איירליינס בע"מ", בעלת מטוס הסקיימסטר. רלף קוקס, בעל המטוס, הביע דאגה רבה "בקשר עם גורלו לאחר שיחזור לארה"ב, מאחר שהממשלה עלולה לחשוש בו כי מכר את המטוס לממשלת ישראל, דבר שבגוד לפוליסה של משרד החוץ האמריקני." הוא טען "כי השתמשו במטוסו בלי הסכמתו ובלי ידיעתו... הוא מסר ל-X כי מוכן לשכוח מכל במקרה באם ממשלת ישראל תתן לו מכתב שהוא ואנשיו משוחררים מכל אחריות המקרה שגרם לאבדן המטוס, ולאחר שיקבל את הפיצויים המתאימים בדולרים." ואכן, בויכרון דברים שנחתם עם ג'ורלד רולנד מהצוות, שייצג את החברה, נקבע שהחברה תקבל 150,000 דולר, ועד 17 בפברואר – עוד 150,000 דולר, ובכך היא מסירה "כל תביעה העומדת או עתידה לעמוד בחקשר עם מטוס זה."²⁹



שברי מטוס ספיטפייר בריטי שהופל ליד קבוץ נירים, ינואר 1949

ועדת החקירה – "הודות לחנינה הכללית הופסקה כל פעולה בנדון"

ב-27 בינואר הגישה הוועדה לבדיקת תאונת מטוס הסקיימסטר את הדו"ח, המחזיק מעל 200 עמודים והכולל בין השאר 57 עדויות, תיאור האירוע לפרטיו, תיאור הליקויים בתחומי המבצעים, התחזוקה, הקשר, ניתוח העדויות וקביעת רמת מהימנותן במקרים שהיו סתירות ביניהן, ולבסוף – המסקנות, קביעת רמת האחריות של הגורמים השונים לתאונה והמלצות באשר לפעולה שיש לעשות, כדי למנוע תאונות מעין אלה בעתיד.

חשיבות המסמך אינה מתמצית רק בבדיקת תאונה זאת, אלא בעיקר בשל היותו דו"ח מפורט, שנכתב בעיקרו על-ידי הל אורבך, מעמודי התווך של להק תובלה אווירית, והמתאר בזמן אמיתי, ללא כחל ושרק, את האופן ואת התנאים שבהם פעל חיל-האוויר, והלהק לתובלה אווירית בתקופת המעבר שלו לטייסת, במספר תחומים מרכזיים בפעילותו. אירוע זה שונה מכל הגיחות, שנערכו במהלך מבצע "בלק" או אלה שנערכו כטיסות אזוריות של הלהק, שכן טיסת מטוס הסקיימסטר תוכננה ונשלטה על-ידי אנף המבצעים של חיל-האוויר – "הנהלה אשר לפי פקודותיה נעשתה הטיסה". צוות המטוס תוּרַךְ על-ידיו, וכמעט ולא היה לו קשר למטה הלהק, שבתקופה זאת היה, כאמור, מצוי בתהליך של פירוק. אין תמה איפוא, שעיקר הביקורת של ועדת החקירה הופנה כלפי אנפי מטח חיל-האוויר: מבצעים, החזקה והנדסה וגם קשר.

הוועדה הדגישה את אחריותם של העומדים בראש אנפי המבצעים, ההנדסה ושירות הקשר של החיל, אולם במיוחד הדגישה את אחריותו של בנימין קגן, שלא העביר בזמן לארץ את המברק על יציאת המטוס. בינתיים פורסמה פקודת החנינה הכללית, ולדברי מפקד החיל,

אהרון רמז, לרמטכ"ל היא "מוחלת למפרע על כל האשמות הנ"ל". ואכן, הרמטכ"ל כתב למפקד החיל כי "מצערת העובדה שלרגלי החנינה הכללית אין אפשרות להעמיד את האשמים לדיון". מנגד נחלץ אוטו פליקס בצ'כוסלובקיה ללמד סניגוריה על בנימין קגן, ובמכתבו לחי יששכר המליץ בפניו לבטל את ההאשמה, שכן לדבריו "בנימין ממלא את תפקידו בכל המובנים בטאמנות ובהקפדה יוצאות מן הכלל". באותה שעה כתב קגן מפראג לאלכס זילוני, שריכו את כל הפעולה האווירית באירופה:

אין אפשרות לעבוד ולהיות תלוי בין השמים והארץ. את החקירה בענין ה-DC4 עשית בעצמך, דיברת וראית אנשים, וסוף סוף הייתי רוצה לדעת מה מקומי בכל הפרשייה הזו. סיפורים יום-יומיים, שכביכול אני צריך לעמוד בפני משפט צבאי הורסים את המורל והחשק לעבודה.³⁴

בהתייעצות משותפת של חי יששכר ואהרון רמז ניסחו לו לבסוף השניים כתב נזיפה, שאינו משתמע לשתי פנים; "כתוצאה מחקירת תאונת הד.ס. 4, כתבו לו, "נופלת עליך אשמה כבדה של הזנחה פלילית בשליחת המברק המבשר את בואו. חודות לחנינה הכללית הופסקה כל פעולה בנדון. עליך להמשיך בתפקידך".³⁵

סיכומו של דבר: תיאור הוועדה את האירוע, מסקנותיה והמלצותיה מוכיחים כי גם בתקופה זו של תחילת 1949 טרם גיבש חיל-האוויר את הפק"לים ההכרחיים אפילו בתחומים הבסיסיים, שהם המסד להפעלת הכוח האווירי, כמו מבצעים, תחזוקה וקשר. זאת ועוד. האירוע של מטוס הסקיימסטר מלמד, כמובן, גם על חבלי הלידה הקשים של המעבר מתובלה צבאית לתעופה אזרחית, עת בוצעו טיסות אזרחיות עוד בטרם הוכנה התשתית האלמנטרית הנחוצה לקיומן. ניתוח הגורמים של האירוע והמלצות הוועדה מוכיחים יותר מכול את המורכבות הרבה של הקמת הכוח האווירי והפעלתו לנוכח הדלות האיומה כמעט בכל הנחוך להקמתו, ובצורך לברוא כמעט הכול יש מאין.³⁶

אירוע זה הוא עדות בלתי-אמצעית למורכבותה של הפעולה, אשר ביצע הלהק לתובלה אווירית במלחמת העצמאות, ופותר צוהר רחב למדי לשם הערכתה בפרספקטיבה היסטורית. אין ספק, שבסיכומו של דבר היתה מקצוענות צוותי האוויר של הלהק אחד הגורמים העיקריים לכך, שלא התרחשו עוד כמה תאונות כדוגמתה. נזכור שהלהק לתובלה אווירית ביצע למעשה למעלה מ-100 גיחות כדוגמת גיחה זאת של מטוס הסקיימסטר כמעט ללא כל תקלות – ונוכל אז להעריך גם את מלוא הסיכון שנטלו על עצמם הצוותים במהלך מבצע "בלק" ובשאר המבצעים שתוארו בספר זה.