

פרק ז

מאגף ללהק

"סבוכים קשים בא.ת.א"

הפעולה האינטנסיבית של האגף לתובלה אווירית, כפי שהתנהלה במבצע "אבק", חייבה להגדיר את מעמדו של האגף בתוך חיל-האוויר ולקבוע את דפוסי הפעולה בינו ובין מטה החיל. ה"הפוגה" בקצב ההטסה איפשרה למטה האגף לעשות "בדק בית" יסודי כדי להיערך, מחד גיסא, טוב יותר לקראת המשך המבצע, ומאידך גיסא – להשלים את פקודת ארגונו של האגף בתוך חיל-האוויר בפרט, ובתוך צה"ל בכלל.

כבר למן תחילת פעולתו של האגף היה מעמדו מיוחד במינו: היה לו מטה משלו, רחוק ממטה חיל-האוויר, מפקד משלו, מהבולטים במפקדי ה"הגנה" בכלל ובפעילות הרכש בפרט; ומשימה חיונית ביותר, אשר בה היה תלוי במידה רבה כושר לחימתו של צה"ל בכלל, ושל חיל-האוויר בפרט. ואכן, כל עוד פעלו מטוסי האגף וצוותיו במבצע "בלק" במסלול שבין זאטץ ובין עקרון (כאשר הבסיס בציכיה משמש כבסיס התחזוקה העיקרי של האגף, ואילו עקרון משמש כתחנת-קצה רק לפריקת המטען החיוני), פעל האגף בצורה אוטונומית כמעט מוחלטת. הצורך האקוטי באמצעי לחימה, ובמיוחד בהחשת הטסתם של מטוסי המסרשמיט, הצדיק את קיומו של האגף ואת התנאים המיוחדים שניתנו לצוותיו, ובכללם שכירת מלון מיוחד לאנשיו. הבדידות המזהירה של מטה האגף, מבחינת מיקומו, והקשר הרופף במיוחד של צוותיו עם צוותי חיל-האוויר סייעו גם הם. בגלל הפעילות המבצעית האינטנסיבית והקשיים הרבים במימושו של תהליך המעבר מ"שירות-האוויר" לחיל-האוויר – העדיף גם מטה החיל את המסגרת האוטונומית של האגף לתובלה אווירית.

בעקבות המלצותיו של ססיל מרגו, אשר הגיע לארץ על-פי בקשתו של בן-גוריון, החלה התארגנותו המחודשת של חיל-האוויר. כך נקבעו למן 29 ביולי ממלאי תפקידים במטה החיל בפיקודו של אהרון רמז. בדיון מטה חיל-האוויר ב-12 באוגוסט הורה רמז:

להעלות על ניר את חוקת חיל-האוויר ובה לציין את הקשר בין החיל ובין הצבא בכל הפרטים הקטנים כגון כסף, כוח-אדם, רשיונות חופש, דרגות וכו'. כלומר יש צורך להגיש לבן-גוריון הצעה איך אנו רוצים שייראה החיל. החומר צריך להיות מוכן עד יום ראשון, שני.¹

דא עקא, באותו יום שבו נאמרו דבריו של מפקד החיל, פונו צוותי האגף ומטוסיו מהבסיס בזאטץ והועברו לעקרון. הפינני נכפה על החיל, ומה שתוכנן להיעשות בשלבים וביסודיות – נעשה בלית-ברירה ובחיפזון רב. היה צריך להחליט אם יש צורך להמשיך לקיים את האגף, ובאיזו צורה. כל מטוסי המסרשמיט שנרכשו וכמעט כל אמצעי הלחימה שנרכשו בציכיה הועברו לארץ, והיה ספק רב אם הציכים יאשרו את חידושו של מבצע "בלק", מצד אחד, ולא היה ברור הצורך להמשיך ולהחזיק את כל מטוסי התובלה הללו בגבולותיה הצרים של מדינת ישראל, מצד שני. מבצע "התש"ח" הוכיח איפוא את נחיצותם להעברת כוחות רגליים מעבר לקווי האויב; ומבצע "אבק" הוכיח את הפוטנציאל הרב, הטמון בצוותי האגף ומטוסיו לשבירת המצור היבשתי על הנגב.

עם תחילת פעולת "אבק" התברר ביתר-שאת הצורך בהגדרת מעמדו הארגוני של האגף בתוך חיל-האוויר. ארבעה ימים לאחר תחילת המבצע הצביע מפקד החיל על כך, שמבצע זה "העלה סבוכים קשים בא.ת.א.", ועליכן "לישיבה הבאה תוגש פקודת מבנה של א.ת.א. וכל מפקדי האגפים יצטרכו לדאוג שהכל יעבוד לפי התקן של א.ת.א."² היה צריך להגדיר את מעמדו של האגף ושל מטהו הן ביחס לאגפי המטכ"ל הן ביחס לאגפי החיל. האגף, שכמתואר לעיל שירת גורמים שונים, פנה ישירות לאגפי המטה הכללי – אם לאגף אפסנטאות ואם לאגף כוח-אדם – ואף למקורות אחרים במשרד הביטחון, כדי לקבל את כל הנחוץ לו לביצוע הרכבת האווירית לנגב, ודבר זה לא עלה בקנה אחד עם ארגון ומנהל תקינים, במיוחד על-פי הבנתו של אגף האפסנטאות בחיל.

ניצני העימות באו לידי ביטוי כבר במהלך מבצע "בלק"; אלא, מכיוון שפרטים רבים סוכמו בעל-פה ישירות בין הגורמים המעורבים בפעולה, ללא הקפדה על נהלים שחלק ניכר מהם טרם חובר אפילו – לא נמצאה כמעט עדות כתובה המוכיחה על קיומם של אלה, והמעט ששרד הוא איפוא בבחינת הפרט המלמד על הכלל. המגע הבלתי-אמצעי, הישיר, עם כל הגורמים השותפים במבצע "בלק", תוך הבנה לקשיים שהיו חלק יום-יומי מהפעולה, לא תמיד הובנו בכל המסגרות של החיל, ולעיתים נוצרו קשיים לא מבוטלים. כך, למשל, כתב קצין חימוש חיל-האוויר למטה האגף ב-1 באוגוסט בעניין מטען, שהגיע באחת הטיסות, כי החגורות שהיו בו לא הגיעו אליו, ומניין לו לדעת "אם לא נסחבו." יתרה מזאת. לדבריו, לאחר ששאלוהו על החגורות, הודיעו לו כי ההודעה על המשלוח מבוטלת. לבסוף העיר שיש "להעביר דברים אלה בכתב... בזמן הנכון."³ מפקד האגף השיב לו מניה וביה:

הנני מתפלא על סגנון הכתיבה והגישה של אי אמון מחוצף ובלתי מבוסס שהובאה בתזכירך זה. אין סגנון כזה הולם קצין בחיל אוויר ישראלי... אם יש לך איזה שהן שאלות להבא, הנך מתבקש להגישן אלינו דרך הצנורות המתאימים.⁴

חיל אריר מסה כללי ס/22/אריר(44) 5 לאוגוסט 1948.	<u>א.ח.א.</u>
בחטובה לשלכם אחא/56/517 ס-4 לח"ז.	
כל ציוד המתקבל דרך האויר אליכם, $\frac{1}{2}$ יום האויר עליכם להעבירו לאגף האפסנאות. אגף זה אחראי לחלוקה הסחורות למעורחן.	
רצוי לפי בקשתכם שחבואו ברברים עם מפקד האגף ^{גנל} ויחביירו את הענינים בצורה היקילה.	
מפקד חיל אריר	

בין אגף האפסנאות לאגף לתובלה אווירית

כך ניתן לראות גם את דבריו של מ' הרון בשמו של מפקד אגף האפסנאות לראש מטה חיל האוויר בסוף חודש יולי בעניין "ציוד המתקבל בדרך האויר." לדבריו, לאחר בירור שערכו בענין משלוח שנשלח ב-28 ביולי, התברר להם כי חלק מהציוד הוזמן על-ידי האגף לתובלה אווירית ולצרכיו, ולכן אין האגף מוכן להעביר את אותו הציוד לאגף אפסנאות. האגף לתובלה אווירית היה מוכן לכל היותר "להעביר את שאר הציוד לאחר סיפוק צרכיהם." באשר לשאר הציוד נאמר לו, כי הוזמן על-ידי אגף ההנדסה של החיל והועבר אליהם ישירות. ולבסוף נאמר לו ממטה האגף, כי "זהו הסידור בהתאם להוראות שניתנו להם." הוראות אלה לא נראו לו; "לפי הבנתנו את תפקידי א.ת.א. בשטח זה," כתב, "חייב מפקד האגף להעביר את כל הציוד שמתקבל בשביל ח.א. לאגף האפסנאות, והוא אשר יחלק אותו למחלקות הוא מיועד."⁵

בתגובה לדברים אלה הבהיר מפקד האגף בתחילת אוגוסט, שעל-פי הוראות מטה החיל מקבל כל אגף ממחסני האגף לתובלה אווירית – על-פי הודעה שהוא מקבל מהאגף – את הדברים השייכים לסקטור העבודה שלו. "לדבריו, אם יורה מפקד חיל האוויר על העברת המטענים כולם לאגף האפסנאות – יעשה כך, ואגף אפסנאות יהיה "אחראי על החלוקה." כך או כך, לדבריו "אין הפורמליות היבשה גרידא, הדרך הרצויה ביותר לפתוח ונהול פעולותינו... בהזדמנויות אחרות דומות, רצוי יהיה לבוא אתנו במגע ישיר בע"פ ואז אני משוכנע שנוכל

להבהיר את הדברים בצורה יעילה יותר.⁶ ואכן, בעקבות דברים אלה הורה מפקד החיל אהרון רמז ב-5 באוגוסט לאגף לתובלה אווירית כי כל ציוד המתקבל בדרך האוויר עבור חיל האוויר עליהם יהיה להעבירו לאגף האפסנאות.⁷

ברם, גם הוראה זאת היתה נתונה לפרשנות שונה של כל אחד מהצדדים, והאגף לתובלה אווירית המשיך, כמובן, להפריש מהדברים שהגיעו את הדברים הנחוצים לו להמשך פעילותו; וגם פנה ישירות לכל מי שניתן היה להסתייע בו הן בצה"ל הן במשרד הביטחון, ואף לגופים אזרחיים, כדי לקבל ממנו את מה שאפשר לשיפורה של הפעולה במבצע "בלק" בתחילה, ו"אבק" אחר-כך; פעילות זאת עוררה שוב את ביקורתו של מפקד אגף אפסנאות, והיה צריך איפוא לקבוע נהלים ברורים להסדרת הפעולה בין שני האגפים. ואכן, על-מנת להקחות מעט את חילוקי הדעות, כתב מפקד החיל ב-30 באוגוסט למפקד אגף האפסנאות ולמפקד האגף לתובלה אווירית:

בימים הקרובים תצא פקודת מבנה של א.ת.א. עד לפרסום פקודה זו חייבים כל דרישות א.ת.א להמסר לאגף האפסנאות אשר יהיה אחראי להשגת ומסירת הדברים לא.ת.א. אין לפנות ישר לצבא או למקורות אחרים בלי אגף האפסנאות...⁸

פקודת ארגון – "כנף תובלה אווירית"

באותו יום, ב-30 באוגוסט, הועברה לעיונם של אגפי החיל האחרים טיוטת פקודת מבנה, החתומה על-ידי מפקד החיל, ליצירת "כנף תובלה אווירית". מטרת הפקודה היתה "לתת תוקף מתאריך פרסום פקודה זו להרכב 'כנף תובלה אווירית', להגדיר את פעולת הכנף ולהתוות קווים לארגונה בתוך מבנה החיל."⁹

תפקידי הכנף היו לתכנן את העקרונות, לבצע ולפקח על טיסות תובלה בנתיבים קבועים בתחומי הארץ ומחוצה לה; על טיסות מיוחדות לכל מקום; על הטסתם והעברתם של מטוסים לישראל; על הצנחת מצרכים והטסת "צבא מוטס" ו"חיל צנחנים". באשר לארגון נקבע, כי הכנף "תתארגן בחטיבה פיקודית כהקבלה לחטיבת המפציצים ומטוסי הקרב ובהתאמה ארגונית לצרכים המיוחדים של הכנף." צרכים אלה כללו קשרים הדוקים עם הצבא ומוסדות אזרחיים, קשרים עם חוץ-לארץ וטיפול במטענים ובנוסעים. לצורך תיאום הפעולה עם חיל האוויר נקבע, כי באגף המבצעים של מטה החיל תוקם מחלקה לפעולות הכנף ובראשה יעמוד קצין מטה של אגף המבצעים. הודגש שכל פקודות-הקבע באגף המבצעים של החיל (בעניין טיסות בארץ, הודעה לחדר הפעולות של החיל, למודיעין וכיו"ב) חלות גם על הכנף ובסיסיה. כן נאמר שמפקד הכנף ימונה על-ידי מפקד החיל, והוא יהיה אחראי בפניו "על ארגון, פיקוד ויעילות הביצוע של הכנף." ליד מפקד הכנף יאורגן מטה, ומיקומו יהיה בתל-אביב. בסיסו הראשי של הכנף נקבע בעקרון, ובסיסיה המשנה יהיו תחת פיקודו של מפקד הכנף.

הודגש שבסיסיה המשנה של הכנף "יחשבו כיחידות נספחות עצמאיות או כנספחות לבסיס הראשי של הכנף." האספקה האפסנאית לבסיסיה המשנה, הנספחים לבסיס הראשי, תיעשה דרך המחסנים המרכזיים של הכנף בבסיס הראשי, "חוץ ממקרים שבהתחשב עם המצב

הגיאוגרפי יחליט מטה החיל להטיל את דאגת האספקה לבסיס המשנה על בסיס ראשי של כנף אחרת. לעומת זאת, בסיס המשנה, אשר ייחשבו כיחידות עצמאיות, יתוספקו ישירות על-ידי אגף אפסנטאות של החיל. עוד נאמר שדרישות היחידות של הכנף "לציוד, אספקת כספים וחיל יועברו למטה הכנף וממנו לאגפי המטה הכללי של החיל, אשר יהיה אחראי לספק את הנ"ל ישר ליחידות הכנף, אשר תחשבנה כיחידות חשבון." מידה רבה של אוטונומיה התבטאה גם בסוגיית "צנורות הפנייה ודרכי התאום והפיקוד." נאמר שם כי הפנייה לחיל-האוויר בעניין תובלה אווירית "תיעשה ישר למחלקה המיוחדת לכך של כ.ת.א." עם זאת נאמר שעל מפקד הכנף

להעביר דרישות שאינן בגדר הפעולה הרגילה והמאושרת לאישור של מפקד החיל לפני התחייבו להוציא לפועל כל משימה חדשה חד פעמית או תכנית פעולות ממושכות. כמו כן על מפקד הכנף לקבל אשור ממפקד החיל על כל שנוי עקרוני או שנוי בזכות קדימה של תכניות פעולה מאושרות.

עוד נאמר כי "תכנון ראשוני של פעולות מאושרות ע"י מפקד החיל ייעשה ע"י מחלקת התובלה באגף המבצעים של המטה הכללי [הכוונה כאן, ובכל המקומות להלן, למטה חיל-האוויר];" לכך נוסף כי פקודות מבצע למפקד הכנף יוצאו על-ידי מפקד החיל או על-ידי קצין המבצעים במטה בשמו של מפקד החיל. עם זאת הודגש כי "התכנון המבצעי הסופי בתחומי פקודת המבצע והאחריות על יעילות ומהירות הבצוע מוטלים על מפקד הכנף" וכן "בתחומי פעולות מאושרות יהיה מפקד הכנף חפשי להוציא פקודות מבצע למפקדי הבסיסים." באשר ל"פקודות מבצע קרביות" נקבע, כי הן יישלחו לכנף על-ידי מפקד החיל או על-ידי מפקד אגף המבצעים בשמו של מפקד החיל, ועל-פי שיקול דעתו יוכל מפקד הכנף "להעביר את תאום הפעולה בנדון ישר לאגף המבצעים במטה הכללי ויודיע על כך למפקד הבסיס." עם זאת הודגש שוב שכל הפקודות למפקדי הבסיסים של הכנף "תצאנה או תעבורנה דרך מפקד הכנף."

"תקנים קבועים עבור כל בסיסינו"

בדיון מטה באותו יום, ב-30 באוגוסט – וללא קשר לפקודת המבנה של הכנף המוזכרת לעיל – בדבר היערכותו המחודשת של האגף ציין מרדך: "מסגרת הפעולה מתרחבת יותר ויותר, ולא נוכל להמשיך בפעולות מבלי להחליט על קוי פעולה מסוימים ומבלי להקים תקנים קבועים עבור כל בסיסינו. עתה הזמן המתאים לפעול לפי בסיס של חבר עובדים קבוע." ¹⁰ לדברי מפקד האגף, הוא נכח בדיון מטה חיל-האוויר, שבו נדונה סוגיית ארגון מחדש של החיל והכנת תקן מאורגן לאגף לתובלה אווירית, וניתנו לאגף יומיים על-מנת להכין את התקן עבור האגף. לשם כך הציע מרדך לשחרר את הרולד אורבך ואת ליאו גרדנר מהשתתפותם הקבועה, לילה-לילה, בטיסות לנגב, ולמנותם לעסוק בתכנון הפעלת הצוותים, אימונם והחזקת המטוסים – ובמיוחד בדרך שבה יש לארגן את האגף. הוא הציג את תפיסתו באשר למבנה שיש לשוות לאגף: המטה היה אמור לכלול את בעלי התפקידים הבאים: מפקד, שליש, קצין מנהלה, קצין קשר עם חו"ל, קצין תכנון, קצין מבצעים, קצין ביטחון, קצין מודיעין וקצין קשר עם הצבא.

מפקד שדה עקרון, אלכס זילוני, היה אמור להכין את התקן עבור השדה – למרות שעקרון אמור היה להיות הבסיס העיקרי של האגף, וברור היה שמטה האגף יקבע את קווי הפעולה, שלפיהם יתנהלו כל הבסיסים. לדבריו, "שדה עקרון יחולק לאגפים הנ"ל: מפקד, מנהלה, מבצעים. קצין המנהלה יהיה אחראי לשרותים שונים בשדה שאינם מסוג מבצעים. קצין המבצעים יהיה אחראי ויפקח על תקון המטוסים, קביעת הצוותות, פקוח על התנועה האווירית, חדר המבצעים, נוטות, מטאורולוגיה, קשר, משקלות ושווי משקל. יש להכין גם את התקנים עבור שדות המשנה." מפקד האגף העריך כי "במשך יומיים כל השדה יעבור לא.ת.א. באופן רשמי. מבלי להתחשב בתפקידו הנוכחי של כל אחד מחבר העובדים שלנו, אנו ננתח את יכולתו של כל אדם ואדם ונקבע להם מנויים מתאימים." הוא הציע שהנוכחים בפגישה יגישו את דרישותיהם המינימליות עבור שדה עקרון, קודם שיועבר השדה באופן רשמי לאגף.¹¹

אורבך הציע לחלק את הבסיסים לדרגות: "עקרון יהיה בסיס מדרגה א. בסיס מדרגה ב יהיה בסיס עזר לבסיס הראשי אשר בו נערכים התיקונים. בסיס ג יהיה שדה כגון בסיס אבק מבלי כל אמצעי תקונים". קצין המבצעים בעקרון, ליאו גרדנר, הציע את "שלשלת הפיקוד" הבאה:

מפקד א.ת.א יקבל פרטים ממפקד מטה ח.א. בקשר למבצע שיש לבצע. מפקד א.ת.א יקרא לפגישה את הקצינים שימצא לנחוץ וביחד יתאימו את התפקידים על הקצינים השונים. קצין המבצעים בבסיס העיקרי יצטרך למנות צוותות ולסדר את ההכנות וההחלטות מנקודת מבטו. הוא יודיע על פעולות אלו למפקד א.ת.א, והאחרון יקרא מחדש לפגישת מטה. על התוצאה הסופית יודיע מפקד א.ת.א למפקד מטה חיל אויר.

לדבריו, באמצעות שיטה זאת "כל קציני המטה יקבלו אחריות מסוימת". מפקד האגף חזר והדגיש את הצורך "למעט במני קברניטים לתפקידים אחרים מאשר תפקידי טיסה כיון שאחרת יהיו לנו תכניות נבחרות אך יחסרו לנו אנשים לחטיס את המטוסים." הוא הדגיש במיוחד את הצורך למנות קצין כוח-אדם, כיוון ש"בעתיד הקרוב חבר העובדים שלנו יעלה ל-1,000 איש בערך."¹²

צו מבנה מס' 1 – להק תובלה אווירית

נכון ל-29 באוגוסט היתה מצבת כוח-האדם בחיל-האוויר 4,030 איש, והרמטכ"ל התבקש לאשר תוספת של כ-1,500 איש. אולם, הטיפול בבקשה התעכב, שכן לדברי מפקד החיל, אהרן רמז, "התראינו עם צדוק ראש אכא הוא לגמרי הפסיק את קשריו ושרותיו לחיל בשמעו שהחיל הוא עצמאי..."¹³

* החיל היה ערוך בבסיסיו בצורה הבאה: בשדה דב – טייסת 1; בשדה הרצליה – טייסת 101; ברמת דוד – טייסת 69, טייסת 103 וטייסת 103 (נבופייטר); בשדה יבנאל – טייסת 3 (טייסת הגליל); בשדה עקרון – טייסת א.ת.א וטייסת מס' 35 (גורסמנים); בשדה דורות – טייסת 2 (טייסת הנגב).

סוגיית ארגונו של החיל נידונה שוב בדיון מטה ב-2 בספטמבר. רמז הצביע על כך שהחיל עומד להתחלק לאגף מפציצים, לאגף קרב, לאגף אימונים והדרכה ולאגף לתובלה אווירית. בדיון הוחלט להעביר לעיונם של האגפים השונים את טיוטת פקודת המבנה של כנף תובלה אווירית, כפי שפורסמה, ולדון עליה בדיון מטה החיל מאוחר יותר.¹⁴ באותו היום כתב מפקד החיל למנהל אגף המנהלה ולמחלקת הארגון:

להלן המגמה והמדיניות בענין א.ת.א ושדה עקרון. עליך לעבד פקודת מבנה סופית, תקן למטה א.ת.א ותקן לשדה עקרון. תקנים אלה הנם הראשונים בזכות הקדימה. בוא בדברים מיד עם מפקד א.ת.א ומפקד שדה עקרון למען קבל מהם את הצעותיהם. המשימה של שדה עקרון לשמש בסיס ראשי לא.ת.א ולשרת את 10 מטוסי C-46, 2 סקיימסטרים, 2 קונסטליישן, 5 נורסמנים, 6 דקוטות.¹⁵

כן כתב רמז גם למפקד האגף לתובלה אווירית ולמפקד שדה עקרון: "עליכם להתחיל מיד לפעול לפי סמכויותיכם לשם הפעלת א.ת.א. ושדה עקרון בהתאם לעקרונות שבפקודת המבנה. ההסדר הסופי יופעל לפי פקודות המבנה והתקנים שיוצאו בימים הקרובים."¹⁶ כעבור שלושה ימים, ב-5 בספטמבר, נאמר בדיון מטה החיל, כי הוחלט אמנם לקבל באופן עקרוני את פקודת המבנה של האגף, אולם לדייק טוב יותר בניסוחה, ולאחר תיקונים אלה להעבירה שוב למפקדי האגפים; ואם יהיו תיקונים – יועברו בכתב למפקד החיל.¹⁷

בחיל-האוויר התחבטו באשר לשם, שיבטא ביותר את אופיו המיוחד של האגף. היה ברור שהשם "אגף" אינו מתאים כלל, שהרי לא דמה כלל לאגפי החיל. כאמור, ראו עצמם טייסי האגף בתחילה כחברת לאפס"א או כ-Air Transport Command האמריקני, ובשם זה כינו את עצמם בכל התכתובת שהתנהלה, למשל, בשפה האנגלית. בטיוטה הראשונה שהתפרסמה בחתימתו של מפקד החיל נקבע, כאמור, השם "כנף",¹⁸ והיו שהציעו "פיקוד". אולם, כעבור זמן קצר, ועל-פי המלצת שר התחבורה, דוד רמז, הועדף השם "להק", המקביל את מטוסי התובלה האווירית לקבוצת ציפורים. כך נקבע לראשונה השם "להק" בחיל-האוויר.¹⁹

ב-8 בספטמבר פורסמה איפוא פקודת מבנה של Air Transport Command באנגלית, ותרגומה – "להק תובלה אווירית". בפקודה זו לא היו כמעט כל שינויים בהשוואה לפקודה הקודמת, כפי שפורסמה ב-30 באוגוסט.²⁰ במכתבו של מפקד חיל-האוויר למפקדי האגפים במטה החיל למחרת היום נאמר: "ר"פ פקודת המבנה הסופי של 'להק תובלה אווירית'. עליכם לקרוא ולתת את הוראותיכם [הערותיכם] בנדון בישיבת המטה הערב בשעה 1700 כדי שנוכל לפרסמה בהקדם האפשרי."²¹ ואכן, באותו היום פורסם על-ידי רמז צו מבנה מס' 1 – להק תובלה אווירית (לת"א). כפי שטאמר בפקודה, בסיסו הראשי של הלהק יהיה באחד השדות בארץ (בפקודה הקודמת נכתב כי יהיה בעקרון). עוד הודגש, כי יחידות הלהק יתוספקו בהתאם לשיטת האספקה הנהוגה בחיל. במטה הלהק היה אמור להיות קצין מטה, אשר יקבע את חלוקת האספקה בתחומי הלהק בהתאם לתוכניות המבצעות המאושרות על-ידי מטה החיל. כעבור יומיים פורסמה גם פקודת הרכב מס' 6 – מטה להק תובלה אווירית, ובה נאמר כי המטה ישכון בתחום העיר יפו; כוח-האדם במטה הלהק יקבל שיכון, כלכלה ושאר השירותים



מטה חיל-האוויר במחנה "אריאל"

המשקיים ממחנה אריאל; מטה הלהק, כך נקבע, "כפוף באופן ישיר למטה הכללי של חיל-האוויר"; ויהיו בו שש מחלקות: מבצעים, מודיעין, אימונים, מנהלה, אפסנטאות, הנדסה. ואכן, התרחבות מסגרת הלהק וקשיי התארגנותו במטה הקטן בתל-אביב ברחוב שמריהו לווין 2 חייבו מציאת מקום אחר, מרווח יותר, למטה הלהק. בתחילה נדונה הצעה להפקיע את המגרש ברחוב שמריהו לווין 3, הצמוד למטה האגף,²² אולם כוונה זו בוטלה לאחר שבתחילת אוגוסט הוחלט להעביר את מטה הלהק למלון "סמיראמיס" ביפו, אשר היה חלק מהמכלול השלם של מחנה אריאל, שיועד להוות את מטה חיל-האוויר ולאכלס כ-1,200 איש עד סיום התהליך. ואכן, לשם כך "הופקע בנין ביפו, 21 חדרים ו-6 חנויות", ונכון ל-24 ביולי, חיכו "להזזת המחסום בכדי להתחיל בהכנות להכנס לתוכו." במהלך השבוע השלישי של אוגוסט פונה המלון מדייריו הקודמים והוחל בהכשרתו לקראת ייעודו.²³ לאחר שהושלמה הכנתם הבסיסית של משרדי מטה הלהק, פורסם בפקודת-יום של יחידת המטה הכללי של חיל-האוויר כי "החל מיום ראשון 19.9.48 יועברו משרדי מטה להק תובלה אווירית יפו שדרות המלך ג'ורג' ליד כיכר העיריה."²⁴ גם לאחר ההעברה עוד נמשכו העבודות להשלמת הנחוץ בבניין.²⁵

ריכוז התובלה האווירית – "הפתרון הטוב ביותר"

זמן קצר לאחר פרסומן של פקודות החקמה נפגש ברוך פרליס, קצין פיקוח בסיסים של חיל-האוויר, עם הרולד אורבך, קצין המבצעים של הלהק, לדיון בסוגיית ריכוז כל התובלה

האווירית במסגרת הלהק, כפי שנקבע בפקודות ההקמה. סוגיה זאת כבר עלתה קודם לכן מספר פעמים, אולם הפער בין התוכניות ובין הביצוע, במיוחד בתחום זה, היה רב מאוד. לתוך תחום זה השתרבבה גם בעיית המשך פעילותה של מחלקת ההספקה המוטסת, אשר היתה חלק ממטכ"ל/אג"א.

כזכור, כבר בדיון מטה של האגף לתובלה אווירית ב-2 באוגוסט הציע אורבך להעביר צוותים מטייסת 103 (דקוטה) לאגף, ואת הצוות של מטוסי הרפיד בטייסת תל-אביב – לטייסת 103 של מטוסי הדקוטה. הצעתו זאת היתה חלק מתוכנית כוללת, שכתב תחת השם "תכנית לאחוד כל הפעולות בתובלה אווירית" בתוך הארץ ומחוצה לה תחת פיקוד האגף. מטרות התוכנית היו:

- 1) לאמן ולפתח באופן הדרגתי ידיעה מקצועית בין טייסים מקומיים שיוכלו להשתתף באופן מלא בכל הצורות של תובלה אווירית. 2) לזרז את התפתחות הכח האווירי הישראלי בשטחים של תובלה אווירית והספקה בדרך האוויר בשטח הצבאי והאזרחי. 3) להגיע לידי ניצול מקסימלי והתאמת הפעולה בין חבר העובדים, מטוסי תובלה אווירית והציוד. 4) להוריד את ההוצאות הכלליות ע"י: א. למנוע את הכפל בעבודה הקיים בתפקידי קרקע ותעופה. ב. למנוע בזבוז וכפל בתפקידי השגת הספקה אשר הנם עד עתה בלתי מותאמים.²⁶

אורבך הציע לארגן בתוך מסגרת האגף תוכנית מלאה להדרכת הטייסים בתובלה אווירית, אשר תכלול את הפיקוח על הדרכת הטייסים באופן מדורג: "טייס תלמיד במטוס נורסמן, קברניט במטוס נורסמן. טייס-משנה במטוס דקוטה, קברניט במטוס דקוטה. טייס-משנה במטוס קומנדו, קברניט במטוס קומנדו. טייס-משנה במטוס סקיימסטר או קונסטליישן, קברניט במטוסים אלו;" כן הציע להקים בית-ספר ללימוד עיוני, שיפעל בהתאמה עם שיעורי הטיסה, הדרכתם של חניכים נוספים שימלאו תפקידים אחרים בצוותים, ו"הדרכה מלאה לחבר עובדים יעיל על הקרקע בטיפול במטוסים מכל הסוגים." הוא נתן את הדעת גם על דרך אחזקתם של מטוסי התובלה; על-מנת להתמודד עם ה"סכנה מהתקפות" על בסיסי האחזקה, הציע אורבך לקבוע חלוקה מתוכננת של שלושה או ארבעה בסיסי אחזקה, וכל אחד מהם יהיה מצויד ובעל יכולת לספק שירות לתיקונים רגילים וגם מיוחדים (החלפת מנועים ותיקונים, תיקונים בגוף המטוס, תיקון הידראולי, רדיו, חשמל וכו').²⁷

פעולות מתואמות בתחום התובלה האווירית עשויות, לדבריו, למנוע בזבוז ולסייע בניצול מיטבי ויעיל של המטוסים, הצוותים וציוד הקרקע. וכך, אם יידרשו "באופן פתאומי להעביר 40 טון סחורה בתוך הארץ, ירוכזו מספיק אוירוני דקוטה, קומנדו וסקיימסטר לבצע את הפעולה מבלי להפריע לתפקידים המיוחדים של כל אוירון ואוירון." זאת ועוד, אם יצטרך האגף להשתמש במטוסי התובלה להצנחת חיילים, אפשר יהיה "להפוך כמה מאוירוני הקומנדו שברשותנו באופן יעיל יותר לתפקידים של הורדת צנחנים." מספר המטוסים הכולל לביצוע תוכניתו היה 33: שמונה נורסמנים, שבעה מטוסי דקוטה ומטוס DC5 אחד, עשרה מטוסי קומנדו, ארבעה מטוסי סקיימסטר ושלושה קונסטליישן.²⁸ באותו הזמן היו לאגף פחות מ-10 מטוסים שמישים.

ואכן, ב-20 באוגוסט סוכם בין החיל ובין האגף, שמטוסי הדקוטה על צוותיהם יועברו תחת כפיפותו של האגף לתובלה אווירית,²⁹ ונושא העברת טייסת 103 לעקרון אף הוכנס לסדר היום של דיון מטה חיל-האוויר.³⁰ ב-22 באוגוסט גם פורסמה ההחלטה שלא להעביר את בסיס האספקה מתל-אביב לרמת דוד, ובמקומה לרכז את כל ענייני האספקה תחת כפיפותו של האגף לתובלה אווירית בעקרון.³¹ ברם, כעבור שלושה ימים הודיע מטה האגף לדוד יהודה, מפקד אגף המבצעים של החיל, כי "בענין מטוסי דקוטה, ברצוני להודיעך כי אין המטוסים האלה עומדים לפקודתנו, כמו כן אין אנו עדיין ממלאים את המוטל על האספקה המוטסת";³² וב-28 באוגוסט הוסיף מטה האגף: "אנו חוזרים ומדגישים שהועבר אלינו רק תפקיד מסוים בנגב ולא קבלנו לידינו את כל פעולותיה של האספקה המוטסת".³³

ב-4 בספטמבר חזר מפקד אגף מבצעים והזכיר למפקד האגף לתובלה אווירית, כי הוא עדיין מחכה להודעה ממנו בדבר התאריך, אשר בו אפשר יהיה להעביר את מטוסי הדקוטה לפקודתו. כן הזכיר לו בעניין "אספקה מוטסת", כי "רשויות אג"ם יעריכו מאד באם תודיעם את עמדתך בענין. אשמח לראותך בזמן הנוח לך בכדי להסדיר ענייני האספקה המוטסת באת.א. ולהפעיל את הדבר בהקדם".³⁴ מפקד האגף השיב לו כי הוחלט "לדחות את קבלת הדקוטות לפיקוח אגף זה", וכי "אגף זה לא יוכל לקבל על עצמו ביצוע עבודות נוספות עד אשר תאורגן כראוי ההספקה לבסיס רוחמה".³⁵ האגף המשיך איפוא לרכז את הפעילות במטוסי הקומנדו והסקיימסטר בלבד, ומנגד נמשכה עבודתם של טייסת 103, גף 35 (נורסמן), ושל המחלקה להספקה מוטסת. פיצול האחריות לתובלה האווירית לא היתה לטובת העניין, אולם הקשיים והמחסור האקוטי בצידוד הבסיסי וההכרחי, שמהם סבלה פעולת האגף, יכולים להסביר במידה מסוימת את הדחייה.

לאחר פרסומן של פקודות ההקמה של הלהק לתובלה אווירית ומטהו נפגש איפוא ב-14 בספטמבר קצין פיקוח הבסיסים של חיל-האוויר, ברוך פרליס, עם הל אורבך לדיון בסוגיה. לדברי פרליס, למרות שאורבך "הסכים עם פקודות הקבע והטפסים שהכינונו", הוא התנגד לכך שכל התובלה המוטסת בארץ תיעשה על-ידי הלהק, "היות והם עוד לא מוכנים לתפקיד זה וחסרים להם האמצעים הדרושים". פרליס הציע לספק ללהק במידת האפשר את כל האמצעים הנחוצים לו לביצוע כל התובלה בארץ ולחייב אותו לעשות זאת, שאם לא כן, אמר, יהיו שני גופים שיעסקו בכך (הלהק בשביל הנגב, וחיל-האוויר ליתר חלקי הארץ) – "סדור כפול זה בארץ קטנה וכמויות מוגבלות אינו מהווה את הפתרון הטוב ביותר ועולה יותר ביוקר מכל הבחינות".³⁶ כמוכח לעיל, גם מטה הלהק היה מודע ליתרונות אלה, הטמונים באיחודה של התובלה האווירית בארץ. עם זאת, בעיצומה של הפעילות במבצע "אבק" עדיין לא יכול היה מטה הלהק לטפל גם בסוגיה זו.

"קביעת צנורות הפקוד" – בין מטה החיל, המטכ"ל ומטה הלהק

לא רק בסוגיה זו התנהלו העניינים שלא על-פי פקודת ההקמה, אלא גם בסוגיות נוספות שבתחומי הפעולה בין הלהק ובין חיל-האוויר. אף הן הושפעו מכך, שטרם הוגדרו כיאות מעמדו של החיל בצה"ל ושיתוף הפעולה בינו ובין המטה הכללי.

דיונים בסוגיה זאת נערכו במטה החיל במהלך השבוע השני של חודש ספטמבר 1948. ב-12

בספטמבר קבע מפקד החיל כי תפקידו של המטה הוא לקבוע "את השיטה (פוליטי) של החיל...יש לקחת את הפרינציפלים (המתאימים לתנאים שלנו) של ה-RAF ואלה של חיל התעופה האמריקני ולעבד לפיהם פוליטי לכל המחנות שיוקמו ע"י ח"א הישראלי".³⁷ עוד קבע כי יש לתת דרגות גם לאנשי גח"ל, והוטל על מפקדי האגפים, הבסיסים והטייסות להגיש את הצעותיהם בקווים כלליים: כיצד הם רואים את "צורת עץ הדרג באגפים, בשירותים ובבסיסיהם".³⁸ בדרך להגדרת מערכת היחסים בין המטכ"ל ובין חיל-האוויר פורסם בפקודת יום של מטה החיל, כי "נוצרה מחלקת המפקח הכללי לחיל-האוויר במטה החיל. אלוף מ. גרין נתמנה ע"י הפקוד העליון כמפקח כללי. י. גיל (גילוף) נתמנה ע"י מפקד החיל כעוזר למפקח הכללי".³⁹ במקום גילוף, שהיה מפקד שדה רמת דוד, מונה דב בן-צבי.

בינתיים טרם פעלו בחיל על-פי פקודת הארגון של הלהק, ובתגובה לכך פנה מפקד הלהק, מוניה מרדר, ב-12 בספטמבר למפקד חיל-האוויר וציין, כי "קרו מקרים רבים של פניות מצד גופים שונים לכל מיני גורמים בתוך אגף תובלה אווירית, בבסיסים ולפרסונל, באופן ישיר, בעניין פעולות תובלה אווירית. כל הפניות בקשר לסדר העבודה ובשאלות עקרוניות יש להעביר ע"י הצנורות המקובלים דרך ראש האגף ומטהו..."⁴⁰ ואכן, עוד באותו יום הורה סגן מפקד החיל, היימן שכטמן (שמיר), למפקדי האגפים בחיל לפעול על-פי הקווים, שהותו בפקודת החקמה של הלהק, והדגיש כי "כל הפקודות למפקדי בסיסי ל.ת.א תצאנה או תעבורנה דרך מפקד ל.ת.א".⁴¹ על רצף זה של הדברים ניתן לראות גם את אי-ההבנה בין מפקד עקרון לבין דן טולקובסקי, קצין המבצעים הראשי של החיל. טולקובסקי טען, שלמרות "שישימי זהות מיוחדים שנקבעו בשדה אבק 1 על-ידי ל.ת.א. (ריבוע ואלכסון אורות) הועברו אליכם לפני 10 ימים, לא נמסר על סמן זהות זה למטה מבצעים או מודיעין [בחיל]". הוא ביקשו להודיע לו מדוע לא העביר אינפורמציה זו לאגפי המבצעים והמודיעין של החיל, על-מנת שאלה יעבירוה לשאר שדות החיל. בתשובה לכך הודיעו מפקד עקרון כי

אין זה מתפקידה של יחידה או בסיס להעביר כל אינפורמציה שנתקבלה מסמכות עליונה יותר למטה. הפעולה היחידה שבסיס עושה היא להודיע ליחידות הנמצאות תחת פקוד מפקד השדה. היות והאינפורמציה הזו נתקבלה ממטה האגף שלנו, נבקשכם להתקשר אתם לשם קבלת הפרטים הדרושים.⁴²

היו גם חילוקי-דעות נוספים. בדרך לארגונו של הלהק על-פי הפקודה הושמעה ביקורת נוקבת על דרכי הפעולה שלו. השתקף בה ויכוח עקרוני באשר לסמכויותיו של כל אגף בחיל-האוויר, וחילוקי דעות באשר למידת האוטונומיה שיש להשאיר ללהק בתוך החיל. כך, למשל, נאמר במכתבו של אליעזר קובץ, קצין הנווטות של חיל-האוויר, לאגף המבצעים של החיל, שלאור שיתוף הפעולה שלהם עם הלהק הם נוכחו לדעת, כי אין אצלם דאגה שיטתית לציד הנווטות הנמצא ברשותם: הם איבדו את המפות שנמסרו להם, אין סדר במכשירי הנווטות במטוסים, אין רשימה של מכשירי נווטות (שהם בעלי ערך רב) הנמצאים במטוסים ואצל הנווטים, אין "איפוס מצפן רגיל וכוון מכשירים אחרים" כמו שצריך למטוסים הגדולים, המופעלים על-ידי הלהק. הוא הוסיף כי יש בו, בלהק, "נווטים שטסים בחו"ל שאינם ממלאים את תפקידם כראוי". לדבריו, כל הליקויים הללו היו נמנעים, אילו היה "נוט ראשי ממונה על-ידינו". לפיכך

הציע למנות נווט ראשי בלהק; לרכו את כל המכשירים המיותרים במחלקת נווטות של החיל, כיוון שאין מספר מספיק של מכשירים כדי להחזיק בכמה מחסנים; וסיכם: "יש צורך לתת סמכות למחלקתנו לפקח על עבודות הנווטות בל.ת.א."⁴³

היו קשיים גם בעבודה עם שירות הקשר. בניגוד לסיכומים שנערכו, כאמור, בין שני המטות בסוף יוני, לא עמד השירות בסיכום זה. סוכם אז שהמברקים המיועדים ללהק יגיעו ישירות אליהם, אולם בפועל עברו מברקים דרך גורמים נוספים במשרדי הקשר של המטכ"ל; וכשכבר הגיעה ההודעה למטה הלהק, המכותב לפעולה – באיחור רב – היתה פעולתו מיותרת. כך, למשל, קיבל מטה האגף ב-4 בספטמבר בשעה 15:30 ממשרד הקשר של מטכ"ל מברק מיהודה בריגר בציכיה, שנמסר ב-2 בספטמבר בשעה 18:00. כתוצאה מעיכוב זה "המטוס הגיע מבלי שאנו נוכל לעשות את ההכנות הדרושות לקבלתו, ואמנם הגיע מבלי שנהיה מוכנים לו, דבר שהיה יכול לגרום לאסון."⁴⁴ זאת ועוד, במכתב למפקד השירות כתב מפקד הלהק: "אבקשך להודיענו למפרע על כל העברות פרסונליות והחלפת מכשירים שייעשו בשדות השייכים ל.ל.ת.א מהיום ואילך."⁴⁵

לא חסרו בעיות גם בשיתוף הפעולה בין אגף אימונים של חיל-האוויר ובין מטה הלהק בעניין הטסת צנחנים במטוסי הלהק. לדוגמה: ב-13 בספטמבר בשעה 08:50 נשאל מפקד הלהק, אם יוצנחו שלושה צנחנים במטוסי הלהק. כעבור כרבע שעה הופיע הרולד גרין, מפקד אגף אימונים והדרכה, ובידו פקודת הצנחה מרמז לאגף המבצעים של החיל מ-11 בספטמבר, פקודה שנייה ממבצעים מטכ"ל מ-12 בספטמבר, ופקודה שלישית מאגף מבצעים של החיל למחלקת המבצעים של הלהק באותו יום. בפקודות נכתב שההצנחה צריכה להתבצע "היום 13/9 בשעות 0700 עד 0900". במכתבו לרמז כתב מרדר:

הנני מתפלל על צורת וזמני ההודעה שהגיעוני 5 רגעים לפני גמר זמן שהפעולה היתה צריכה להיות מבוצעת. כמו כן לאחר כל ההרצאות בקביעת צנורות הפקוד, אינני מוצא שצורת הפניה והטיפול בביצוע הוראתך מיום 11/9 היתה בהתאם לקו שהותווה. הודעתי לאגף המבצעים (לידי אריה) כי עליו להמציא פרטים בנדון כדי לתאם את בצוע הפעולה.⁴⁷

נוקב במיוחד היה העימות בין אגף אפסנאות חיל-האוויר ובין הלהק. גילויין הראשונים באו לביטוי כבר במהלך מבצע "בלק", כפי שתואר לעיל, והם הלכו והחריפו על רקע המצוקה האפסנאית הקשה במבצע זה. במסגרת התארגנות הלהק לקבלת הסמכות והאחריות על שדה עקרון פנה דוד פליגלמן, קצין המנהלה של הלהק, למפקד אגף האפסנאות של החיל, אליהו רוטנברג, וביקשו למנות בא-כוח מטעמו, אשר יגיע לשדה עקרון כדי לקחת את כל המטענים, אשר הובאו מחוץ-לארץ על-ידי הלהק, ויעבירם לרשות אפסנאי השדה.⁴⁸ ואכן, ב-3 בספטמבר הגיע קצין האפסנאות של הלהק, חיים אביננדב, לשדה עקרון על-מנת להסדיר את הדברים; אולם, אפסנאות השדה בעקרון דרשה להעביר לרשותה גם את כל הציוד שהתקבל עבור הלהק.

* בפקודת מפקד החיל נכתב: "בהתאם לסדורי האמונים של אגף האמונים וההדרכה עם יחידת הצנחנים יש להוציא פקודה ל.ל.ת.א. להכין את אירונייהם לקפיצות ולתאם את הפעולות עם אגף האמונים וההדרכה. הקפיצה הראשונה תוצא לפועל היום."⁴⁶



מנסיונות הצניחה הראשונים: קומנדו מעל שדה תל-נוף

לדרישה זאת לא הסכים אפסנאי הלהק, וקצין המנהלה של הלהק פנה למפקד אגף אפסנאות והדגיש בפניו, שכל הציוד שהתקבל עבור הלהק "ואשר עבורו קיים רישום מדויק יישמר במחסנים בשדה עקרון עד להוראות מתאימות מצדך אל אפסנאות השדה".⁴⁹

בתגובה לכך ביקש מפקד אגף אפסנאות* ממפקד הלהק להורות "שכל הציוד המתקבל עבורנו באמצעותכם מחו"ל, יועבר למחסן המרכזי. מחלקת הקניות והספקה שליד אגף האפסנאות תדאג להעברת הציוד משדות התעופה למחסן".⁵³ עימות זה יושב לבסוף בנוסחה, אשר מצאה את ביטוייה במכתבו של קצין מחלקת מטען ונוסעים, יהושע מרש, למפקד אגף אפסנאות: "כל הציוד שיתקבל בעתיד מחו"ל עבור חיל-האוויר יועבר ישר למחסנכם המרכזי באמצעות מחלקת קניות ואספקה שליד אגפכם." נוסחה זאת, לפחות, מותירה את הרושם כאילו אין להק תובלה אווירית חלק מחיל-האוויר.⁵⁴ דין ודברים זה היה ככל הנראה גם הבסיס להערת מ' הרון, ראש מחלקת תכנון וארגון באגף אפסנאות חיל-האוויר, למפקד החיל

* סוגיה זאת לא נפתרה אף לאחר פירוק הלהק, כמתואר להלן. בתחילת 1949 העיר רוטנברג למרש, כי מטענים שהגיעו מחוץ-לארץ לעקרון חולקו ליחידות מבלי שעברו דרך אגף האפסנאות. מיכאל קולנשר, קצין המנהלה של עקרון, השיב לו שסידור זה "אינו נראה" בעיניו "כטוב לאור הניסיון", והציע לחזור לסידור המקורי. העתק של כל תעודת משלוח נשלחת למחלקת תובלה אווירית, והמשלוחים מתקבלים כנגד אסמכתה מהמחלקה.⁵⁰ מרש הסכים להצעתו,⁵¹ אולם ב-5 בפברואר כתב רוטנברג למפקד עקרון: "מתוך ניסיון העבר אני יודע שהדרך האחת לבקשת הציוד ורשומו היא העברתו לרשות אגף האפסנאות ושחלוקתו תעשה רק באמצעותנו".⁵²

על פקודת הארגון של הלהק, המוזכרת לעיל. הוא הציע אז שעל־מנת למנוע "אי הבנה לכל הנוגעים" בסוגיית האחראיות על חלוקת הציוד, ייקבע כי

במטה ל.ת.א יהיה קצין אפסנטאות אשר יקבע את חלוקת הציוד בתחומי ל.ת.א בהתאם לתכניות המבצעיות המאושרות ע"י מטה החיל. כמו כן הוא ייצג את ל.ת.א במטה אגף האפסנטאות בכל שאלות מדיניות האספקה של הלהק.⁵⁵

חילוקי דעות היו גם באשר לניהול האפסנטאות בבסיס עקרון. בדו"ח כולל מאוד של אפרים מיזל, אשר מונה לקצין האפסנטאות של הלהק במקום חיים אבינדב (שיועד להיות מפקד יחידת המטה מ-15 באוקטובר),⁵⁶ פורטו הבעיות והוצגו המלצותיו לקראת העברת הבסיס לרשות הלהק. לדבריו, הבעיה העיקרית היתה שטרם הוגדר מהו תפקידה של האפסנטאות בעקרון. לא היה ברור אם האפסנטאות כוללת בתוכה גם את כל הציוד הטכני למטוסים – או רק את הדברים שאינם קשורים לצד הטכני: "עתה כמובן אין כל הסדר או שיטה. כל מחלקה עובדת על דעת עצמה. מזמינה חלקים וכל מיני דברים ולאפסנטאות השדה אין שום יכולת של פקוח, הרשמה ובקורת על כל הדבר הזה." הוא המליץ שאפסנטאות השדה תדאג לכל התחומים, וכמובן – "לדאוג בראש וראשונה לחיל"; אולם לדבריו

לפי מה שראיתי הדבר הוא בדיוק להיפך. האוכל לא בסדר. אין מספיק בגדים ובגדי עבודה במיוחד. החיל הוא כרגע מוזנח במחנה. אף אחד לא מתחשב בו. התוצאות כבר מורגשות על כל צעד ושעל. המרירות של האנשים גדולה. הזנחה בענין זה עלולה לגרום לתוצאות שליליות.

לדבריו, האשמה לא רק באפסנטאות השדה, אלא גם בפיקוד המקום ובאגף אפסנטאות של מטה חיל־האוויר, אשר לא "נותנת עזרה מספיקה." הוא הציע שאפסנטאות השדה תהיה תחת כפיפותו של קצין האפסנטאות הראשי של מטה הלהק, אשר תפקידו "להיות המיטץ, המוציא לפועל והמבקר של כל שדות ובסיסי לתא."

מיזל התייחס גם לבעיית הכלכלה והמטבחים בשדה. לדבריו, מטבח האוויראים "אוכלים בו בערך 650-700 איש. התנאים של הבישול הם גרועים מאד. שמעתי כי ברגע שהצבא יצא מהבניינים שהוא תופש, יעברו לחדר אוכל אחר..." באשר למטבח המשרת קצינים וגח"ל, ציין מיזל: "גם בשביל המטבח הזה צריכים לעבד תקן של טבחים ועוזרים. המטבח הזה עובד 24 שעות רצופות ומצבו מיוחד. אוכלים פה טייסים, מכונאים מהגח"ל שלפי החוראות צריכים לקבל אוכל וטיפול מיוחד." הוא ביקר גם את חוסר הקביעה הברורה של מטה חיל־האוויר באשר לזכויותיהם של אנשי גח"ל:

אנשים שהגיעו אלינו מכל מיני ארצות, מדברים כל מיני שפות, באים בכל מיני דרישות משונות, מקבלים משכורת גבוהה. עובדים בעבודות מקצועיות חשובות ואחראיות. מקבלים תנאים מיוחדים מכל הבחינות. צריכים לקבוע מה מגיע להם במובן תלבושת ואוכל. האם בכלל מגיע להם תלבושת או שהם צריכים לקנות אותה מכספם. מה הוא התקן של תוספת האוכל המגיע להם. הדבר הזה

לא נעשה עד היום זה מביא לכל מיני קשיים, תלונות מצדם והתרגויות מצדנו.⁵⁷

למטה הלהק היו קשיים גם בעבודתו עם מחלקת התחבורה של חיל-האוויר ועם שירות התחבורה של צה"ל. לדברי קצין המנהלה של האגף, "מחלקת התחבורה של חיל-האוויר מקשה באופן שיטתי על עבודת קצין התחבורה שלנו."⁵⁸ במכתבו של רוברט שפיץ, קצין התחבורה של מטה הלהק, למפקד הלהק ב-10 בספטמבר התלונן על כך שחסר "פיקוד אחיד" על כל כלי-הרכב שברשות הלהק, ויש לפחות שלוש רשויות מעורבות: מטה הלהק, פיקוד עקרון ואף שירות התחבורה של צה"ל.⁵⁹ ואכן, עובדה זו והשלכותיה באו לידי ביטוי, בין השאר, גם בסוגיית הנהגים וכלי-הרכב, אשר נשלחו על-ידי מטכ"ל/אג"א לטובת הפעולה במבצע "אבק".

בעקבות הדרישות שהוגשו למטכ"ל/אג"א לקראת תחילת מבצע "אבק", והחשיבות הרבה שהעניק המטה הכללי לפעולת ההספקה האווירית לנגב, הורה מטכ"ל/אג"א לשירות התחבורה להקים מחלקה מיוחדת, שתהיה מוכנה לסיפוח ללהק. הודגש כי להקמת המחלקה ניתנת דרגת דחיפות ראשונה.⁶⁰ ואכן, הוקמה יחידה כזאת ונשלחה בפיקודו של רס"פ חיים לוי. אולם, ב-11 בספטמבר כתב קצין המנהלה של הלהק למפקד שירות התחבורה של צה"ל, כי אין צורך במינוי של לוי לאחראי על יחידה זאת, כיוון שכלי-הרכב שהתקבלו חולקו בין בסיסיו של הלהק. הוא ביקש איפוא "לצרף את הנהגים על מכוניותיהם אל א.ת.א ולבטל את הצורה על סיפוחם."⁶¹ בתגובה לכך שלח מפקד שירות התחבורה את מכתבו של פליגלמן למטכ"ל/אג"א. לדבריו, כשקיבל את ההוראה לחקים מחלקת הובלה מיוחדת ולספחה לחיל-האוויר, הבין שהמחלקה תפעל כמחלקה אחידה מבלי להתפצל, ואם יתהווה צורך מיוחד, אפשר יהיה להשתמש בה גם לצרכים אחרים. לפיכך, מכיוון שאנשי מחלקת "הפורצים" לא הועסקו באותו זמן, הועברו ברובם למחלקה זו. הוא הופתע איפוא ממכתבו של קצין המנהלה, כיוון שלדבריו פיזורם של המכוניות והאנשים והעמדתם תחת פיקוד חיל-האוויר מנוגדים בהחלט לכוונות שהיו קיימות בזמן יצירת המחלקה. הוא הדגיש איפוא:

אם מטרת חיל-האוויר היא כי האנשים והמכוניות יועברו אליו אין אני יכול לתת את הסכמתי לכך ואבקשך לתת לחיל-האוויר הוראות מתאימות. בכל אופן אם תחליט שהמכוניות תועברנה לחיל-האוויר ושעל שירות תחבורה לספק מספר נהגים לחיל-האוויר, הנני מבקש להודיע לי על כך בכדי שאוכל להחליף את הסמלים ואנשי מחלקת הפורצים אשר סופחו זמנית לחיל-האוויר באנשים אחרים כי שרותי אינו מוכן לותר עליהם.⁶²

למחרת היום נפגש רס"פ חיים לוי עם ר' שפיץ, קצין התחבורה של הלהק, והודיע לו כי נשלח על-ידי דב שמורק (שמר) ממטה שירות התחבורה לקחת "את העסק בידיים". שפיץ הסביר לו שכל זמן שהוא האחראי על התחבורה של הלהק, אין הוא מקבל פקודות מקצין שאינו שייך לא ללהק ולא לחיל-האוויר. לוי ביקש איפוא להיפגש עם מפקד הלהק באותו יום בשעה 18:00 על-מנת להסדיר את הסוגיה.⁶³ לא ידוע כיצד נסתיימה מחלוקת זאת, אולם אין ספק שהיא

מבטאת בראש ובראשונה את המגמה העיקרית של מטה הלחק – לבנות לעצמו מסגרת אוטונומית עד כמה שאפשר.

מגמה זאת התבטאה גם בהמלצתו של קצין התחבורה – להקים סדנה בשדה עקרון (עם העברתו המתוכננת לפיקוד הלחק), על־מנת שיוכלו "להקפיד ולשמור על כלי הרכב שלנו שיהיו במצב תקין ויעיל לעבודה." עם זה יקבלו, לדבריו, גם "הקצבה למכשירים וכלי עבודה וכן לחלקי חילוף."⁶⁴ בה־בשעה היו עוררין על כמה מהוראות מטה הלחק בנושא התחבורה גם בעקרון. כך, למשל, כתב שפיץ ב־27 בספטמבר כי "מחלקת הטכנאים (אנשי גח"ל) שם בפיקודו של פרץ פוזנר סירבה לקבל נהגים צבאיים שינהגו את כלי הרכב של המחלקה בניגוד ל"חוק כללי של התחבורה."⁶⁵ סוגיה זו נשארה תלויה ועומדת ובאה לידי ביטוי גם ב־4 באוקטובר; אז, בתשובה לבקשות מטה הלחק לתוספת אמצעי תחבורה, כתב סגן מפקד החיל, חיימן שכטמן, למפקד הלחק:

הדרישות לתחבורה סופקו עד עתה במיטב יכולתנו ובמידת האפשר. לשם הקלת העבודה ולמען המנע מכפילות באחריות על מכונות ותחבורה רצוי שתורה ותדאג לבצוע אחד מערכת הטרינספורט והפקוח עליו בשדה עקרון בשיתוף מפקד השדה, כאשר שדה זה הוא כיום בסיס ל.ת.א.⁶⁶

קשיי הפעולה בשדה עקרון נגרמו גם כתוצאה מחוסר הגדרה מדויקת של חלוקת האחריות והסמכות בין מפקד השדה ובין מפקד הלחק. מצב זה גרם לבזבוז כוח־אדם ולחוסר ניצול מיטבי של הציוד ושל כל התשתית הנלווית. למרות ההחלטה שבסיס עקרון ישמש כבסיסו של הלחק, לא הוגדרה ולא נוסחה כראוי מערכת היחסים בין הלחק ובין מפקדת השדה, ומטה הלחק עדיין לא היה מוכן לקבל את השדה תחת אחריותו. קודם ההחלטה דה־פקטו על העברת שדה עקרון תחת כפיפות הלחק, ועל־מנת להתכונן היטב לקראת הפעולה לשחרור הנגב, נערך מטה הלחק לגיבושם של הנהלים ולמינויים של הקצינים המתאימים לאיש את התפקידים השונים. ואכן, ב־13 באוקטובר סיים אלכס זילוני את תפקידו כמפקד שדה עקרון, ועל מקומו בא בנימין בוניסלבסקי (בונה), אשר שימש קודם לכן כמפקד שדה דב.⁶⁷ למחרת היום נקבע בפקודת־יום של מטה הלחק שמיכאל קולנשר מחליף את פיטר בר כקצין מנהלה עקרון, וריימונד קורץ מתמנה לקצין מבצעים;⁶⁸ ומשה וולוביץ התמנה לקצין המנהלה בשדה "אבק-1".⁶⁹ למפקד השדה כבר מונה קודם לכן, בתחילת אוקטובר, רפאל טראוב במקומו של ברוך פרידן, אשר עבר לשרת במחלקת המודיעין של חיל־האוויר.⁷⁰

כפיפותו של שדה עקרון למטה הלחק באה לידי ביטוי גם בשיחתו של קצין המנהלה של הלחק, דוד פליגלמן, עם המפקד הנכנס, בנימין בוניסלבסקי, ב־16 באוקטובר. בין השאר סוכם בה כי עד 21 באוקטובר יעביר אליו מפקד עקרון רשימה מדויקת של כל אנשי הבסיס; את הערותיו לגבי התקן שהוצע לשדה עקרון; ואת התקציב המשוער לחודש נובמבר (אפסנטות וכסף מזומן).⁷¹

העברת שדה עקרון כולו לכפיפותו של הלחק לתובלה אווירית מהווה מפנה מרכזי בתולדותיו של הלחק, שכן למן מועד זה הלכה והתרחבה האוטונומיה שממנה נחנה. תוך כדי פעולה

אינטנסיבית לקביעת דפוסי הפעולה הארגוניים בין מטה הלהק לבין שדה עקרון, ובין מטה הלהק למטה חיל-האוויר על אגפיו השונים, הלכה והתגברה פעילותו המבצעית במבצע "אבק" והתכוונותו להמשיך הפעולה בחוץ-לארץ; שכן רווחה ההנחה, שתוך זמן קצר תתחדש הפעולה מצי"ח.

פקודת יום לראש השנה - תשי"ט -

מסעם

**מונייה מרדור - מסקד להק חובלה אוירית
חיל אויר**

**לאויראים ולמסקדים - למבצעי החובלה האוירית הישראלית
באשר הם - נשאת ברכתי לשנה החדשה.**

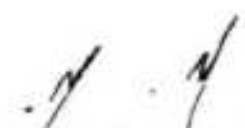
זה לילות וימים עמלים אנשי הלהק בסלילת נתיבי האויר הישראליים תוך מאמצים הלווציים, ללא לאוה, בהכרה ובאמונה מלאה ביעור המוטל על שמכנו. מסיסוח בודדות של "בלקיים" העלינו את כשר פעולתנו, ע"י הקמת הלהק במסגרתו כיום ובמסות הכליים שהעמדו לרשותו, לגוף שהרחיב מבצעיו לנו - מטסה צבא מוטט, פעולות הצנחה, הטצות מסרות אויב, הסטה והעברה ספוטים לישראל, ומבצעי "חשור" ו"חאבק"...

תפקידים אלה שהוטלו עלינו ובוצעו על ידינו, הנם חלקנו אנו במאמץ המלחמתי של עם ישראל לקיומו ועמידו במולדת.

למצועים ולחוליים - ברכת החלמה מהירה.

ולאלה מאחנו שהגיעו ממרחקים לשתף עמם במלחמה ובכנין כחנו האוירי על קנפיו, ברכחנו - ברכת יד אחים מוססת להם לעתיד משותף בישראל.

נקדם את שני השנה החדשה במסירות, דריכות, כוננות, ותעלאת כשרנו לקראת החפיקים הנכונים לנו לחמגה השלום כנצחון.


מסקד להק חובלה אוירית

FORM 4X-ACA

PAGE NO. 2A

FLIGHT NO. /

28 SEP

MADE BY: J. J. J. J.

י:מ:ן מ:ס:ק:ר א:ל:ע:ל, ח:ב:ר:ת ה:ח:ק:ו:פ:ה ה:ל:א:ו:י:א:ת ה:י:ס:ר:א:ל JOURNEY LOG EL-AL, ISRAELI NATIONAL AVIATION COMPANY

TO: Beirut VIA Beirut TO: Lebanon FROM: Beirut DATE: 28 SEP 1948

0030
1051
1051
TOTAL FUELING TIME

TOTAL NO. OF
EXHAUSTED AT 10:00
T-11 57 10:00
ADDED AT 10:00
TOTAL FUELING TIME



CREW
Pilot: Ben-Zion
Co-pilot: Ben-Zion
Engineer: Ben-Zion

Passenger: Ben-Zion
Cargo: Ben-Zion
Fuel: Ben-Zion
Oil: Ben-Zion
Water: Ben-Zion
Food: Ben-Zion
Medical: Ben-Zion
Other: Ben-Zion

Remarks: Ben-Zion
Signature: Ben-Zion
Date: 28 SEP 1948

From: Beirut Via: Beirut To: Lebanon
Date: 28 SEP 1948
Time: 0030
Remarks: Ben-Zion

Section: Beirut
Control: Beirut
Remarks: Ben-Zion

"יומן מסעות" ראשון של "א-על"