

פרק יב

קביעת דפוסי הפעולה

"רשות להתערב בענייני ל.ת.א." – בין מטה החיל למטה הלהק

בד"בד עם הפעילות להכנת התשתית הן בגליל הן בסדום ובדיקת חיוניותן של יחידות הלהק בשדות "אבק" בנגב, נתן מטה הלהק את הדעת גם להגדרת דפוסי הפעולה בינו ובין מטה חיל האוויר ומול הגורמים השונים בתוך צה"ל ובמערכת האזרחית. לא היתה כל משנה סדורה גם בעניין זה, והיה צריך איפוא לברוא כמעט הכול מבראשית. בדיון מטה הלהק שנשב סביב סוגיות אלה, התייחס מפקד הלהק לבעיה זאת באומרו בעניין בניית הלהק וארגונו, כי עדיין "איננו יודעים עדיין בדיוק כיצד נעשה ומה"; מאידך, לדבריו, גם חיל האוויר בכללו אינו יודע "מספיק בנידון ועי"כ יש קשיים הנגרמים מחוסר ניסיון שלהם ושלנו". עם זאת, הדגיש: "הנקודה העיקרית היא – השקפת האנשים שהם בונים גוף. כל אחד יבנה את פנתו הוא תוך ראיית בניית הגוף כולו".¹

ואכן, תהליך זה של הנחת היסודות הארגוניים לפעולה משותפת בין יחידות הלהק ובין העובדים מולו התרחש במקביל גם במטה חיל האוויר. אחת הסוגיות החשובות, שמטה החיל התמקד בהן בתחילת נובמבר, היתה ארגונו של מרכז הפעילות האווירית באירופה, שהיתה לה השפעה רבה גם על משימותיו ואופן פעולתו של הלהק. אלכס זילוני*, שכאמור היה מפקד עקרון עד מבצע "יואב", מונה לנהל את המשרד המרכזי של חיל האוויר באירופה. מפקד החיל קבע:

* זילוני יועד בתחילה לעמוד בראש מחלקת הארגון של החיל, כפי שכתב רמז: "הודות לצורך הדחוף לחזק את מחלקת הארגון שלנו הנני מתכוון להעבירך למטה בתפקיד ראש מחלקה זו..." רמז ביקשו איפוא לבוא בדברים עם מפקד הלהק על מנת להכניס מועמד אחר לתפקיד זה, אולם מינוי זה התעכב, ובינתיים, מפאת הצורך לשפר את דפוסי הפעולה של המרכז בחוף-לארץ, הוחלט למנות את זילוני לתפקיד זה.²

כל העבודה תהיה מאורגנת במשרד מרכזי אחד בשוויצריה שיפקח על כל המשרדים האחרים באירופה. העבודה תיעשה רק דרך או בתיאום עם המשרד הנ"ל. החלטות בעניינים עקרוניים תתקבלנה מחיל-האוויר בארץ אבל כל העבודה היומית תהיה תחת פקודו של המשרד המרכזי.

בנימין קגן יועד לחזור לפעילות בצי"ח כדי להמשיך את עבודתו בכל סוגיית הביטחון, אשר לדברי רמז "כבר הביאה לשיפור המצב". הודגש הצורך לתדרך היטב את היוצאים באשר לתפקידם ולציידם אף במכתב, המפרט את מטרת נסיעתם ואת התשלומים שיש לשלם להם. פרט לכך, מפאת בעיות התיאום שהיו עד אז נקבע הצורך בהקמת משרד רישום מרכזי במטה תחת פיקוחו של היימן שמיר, סגן מפקד החיל לאוויר (סמח"א),* עם קשר הדוק לחי יששכר, ראש המחלקה לאוויר במשרד הביטחון. הוא יקבל את כל המברקים מחוץ-לארץ, ירשום אותם, יעביר למפקדי האגפים הרלוונטיים, ידאג שימסרו את תשובתם, יקבלה ויעבירה חזרה למי שצריך. בראש משרד זה הועמד אברהם ("רמי") טייבר, אשר הגיע אז לארץ וניהל עד אז את הפעולה האווירית בג'נבה.³

באותו הדיון במטה חיל-האוויר נידונו גם סוגיות הארגון בבסיס, היחס בין המטה ובין הגופים השונים בבסיס והכפיפות. כעבור שבוע פורסמה גם פקודת הרכב, אשר קבעה את הקמתה של "מחלקה לתפקידי מטה", ומכאן ואילך פורסמו גם פקודות-קבע ליחידות השונות של החיל.⁴ בהמשך נידונו מחדש במטה הלהק גם משימותיהן של המחלקות השונות במטה הלהק ודפוסי הפעולה ביניהן ובין אגפי מטה חיל-האוויר.

בין מחלקת המבצעים של הלהק ובין אגף המבצעים של חיל-האוויר התגלעו חילוקי דעות רבים באשר לצורת שיתוף הפעולה בין שתי המסגרות. ביסוד הוויכוח היתה שאלת הסמכות והאחריות הן בתחום המקצועי הן בתחום המנהלתי והארגוני. חלק מהם, כפי שראינו לעיל – גם בסוגיית ההטסה לסדום, ויתרם באו לביטוי גם בישיבת ראשי המחלקות של אגף המבצעים. באחד הדיונים בוטאה ביקורת כלפי פעולת הלהק במספר תחומים:

דוד יהודה – מתריע על לקויים בנוסחות ל.ת.א וצטט דוגמאות של אי ידיעת נוטים שם בשימוש מכשירים כמו סקסטנט ומצפן אסטרונומי. מציע להקים ועדת בחינות שתבקר את כושרם של הנווטים. דני מילר – לפני כמה ימים שמעתי פקח תנועה בעקרון קורא לפקח תנועה ברוחמה ומודיע לו בשפה רגילה על תנועת אוירון מעקרון לרוחמה. פיליפ בלוך – ל.ת.א. מעבירים אנשים ממח' פקוח תנועה מעקרון לרוחמה מבלי להודיעני...⁵

מאידך, התלוננה מחלקת המבצעים של הלהק על כך, שלא שותפה בהכנת התוכניות המבצעיות. צעדים ראשונים לפתרון הבעיה באו לביטוי במינוי של אורי ברייר למן 24 באוקטובר לקצין מטה באגף המבצעים לענייני תובלה אווירית.⁶ בתפקידו זה התמקם ברייר

* נכון למועד זה היו שני סגנים למפקד חיל-האוויר: האחד, היימן שמיר, לאוויר, והאחר, דב כנרתי – למנהל (סמח"מ).

באגף המבצעים של חיל-האוויר, אשר שכן במלון "ירקון" וייצג את מחלקת המבצעים של הלחק, אשר שכנה, כאמור, במלון "סמיראמיס" ביפו.⁷

אולם, למרות המינוי נמשכו תלונות מחלקת המבצעים של הלחק. לפיכך ביקש דוד יהודה, מפקד אגף מבצעים, ממפקד חיל-האוויר ב-1 בנובמבר, להבהיר את הסוגיה הזאת, כי לפי דעתו "אי אפשר לדרוש ממבצעים להזמין אנשים מחוץ לאגף בזמן שנערכות תכניות מבצעיות."⁸ בתגובה למכתב זה פירט ראש מחלקת מבצעים של הלחק, ליאו גרדנר, במכתב למפקד החיל את דברי ביקורתו, הערותיו ותלונותיו על השיטה, שבה היו מודיעים ללחק על מבצעים משותפים ועל טיסות מיוחדות לחוץ-לארץ. לדבריו, "בעבר הודיעו לנו ברגע האחרון היות ומחלקות מודיעין ומבצעים החזיקו את הדבר בסוד עד הרגע האחרון. לדאבוננו כמעט בכל מקרה חלו שינויים ברגע האחרון." הוא גם ביקר את התוכניות, שהוכנו על-ידי חיל-האוויר, ולדבריו, "הוכרחנו ברוב המקרים לשנות את התכנית היות והתכנון שנעשה ע"י מבצעים ח"א לא היה מדויק". הוא הדגיש איפוא את הצורך בשיתוף פעולה מלא בידיעות החיוניות להצלחת המבצע, ובצורך להודיע למטה הלחק מבעוד מועד על "שליחויות סודיות של חיל-האוויר," על-מנת שיוכל להיערך כראוי לביצוע.⁹ העניין הועבר לטיפולו של היימן שמיר, סגן מפקד החיל לאוויר, וזה זימן ב-10 בנובמבר 1948 את מפקד הלחק ואת מפקד אגף מבצעים לדיון על "נציגות ל.ת.א באגף מבצעים."¹⁰ אולם, דיון זה לא התקיים, וב-22 בחודש הזכיר דוד יהודה להיימן שמיר את הצורך לקיים את הפגישה לדיון וליישוב "חילוקי דעות בולטים."¹¹ בינתיים, כפי שהדבר בא לידי ביטוי בדבריו של קצין המבצעים בדיון מטה הלחק, לא היה ברור כל-כך מהו תפקידה של מחלקת המבצעים של הלחק במלון "ירקון"; אך מפקד הלחק הבטיח כי "הענין יתברר סופית" עד דיון המטה הבא ב-28 בנובמבר.¹²

ביקורת אגף המבצעים של החיל על פעולת הלחק כללה שוב את ביקורתו החוזרת ונשנית של אליעזר קובץ, קצין הנווטות של החיל במסגרת אגף המבצעים. הוא שב והתריע במכתבו למנהל האגף על אודות תפקודו הלקוי של הלחק באשר לרמת הניווט של נווטיו ובאשר לאחזקתם הלקויה של המכשירים היקרים שהיו ברשות הלחק.¹³ מפקד אגף המבצעים העביר את ביקורתו של קובץ למפקד חיל-האוויר עם מכתב נלווה, ובו ציין כי כבר כתב ללחק על הצורך להקים "ועדת מבחנים תחת פיקוחו של קצין נווטות ח.א. שתבחן את הנוטים של ל.ת.א," אולם, לדבריו, טרם קיבל מהם כל התייחסות להצעתו. הוא ביקש איפוא מרמו להורות, שכל הנוטים בלחק יצטרכו לעבור בחינה מטעם קצין הנווטות של החיל, ואלה שייכשלו – "יאבדו את הסטטוס שנקבע להם ע"י ל.ת.א." הוא ביקש לדון בדחיפות בסוגיה זאת "בהתחשב עם העובדה של.ת.א חייב להוות את הגרעין של התעופה האזרחית." בעקבות מכתב זה הבחיר ליאו גרדנר בשיחה טלפונית לדוד יהודה, שאין לאגף בפיקודו "ירשות להתערב בענייני ל.ת.א." יהודה היה בטוח, כמובן, שנושא זה נוגע במישרין לתחום סמכותו ואחריותו, ולכן ביקש מסגן מפקד החיל לקבוע פגישה עם קצין הנווטות החילי כדי לדון בחילוקי דעות אלה.¹⁴

ככל הנראה גם בעקבות טענות אלה הוחלט בינתיים במטה הלחק להתחיל בתוכנית הדרכה מסודרת בתחום הנווטות, אולם הותירו הכול באחריות ובסמכות של מטה הלחק. יהודה שמעוני התמנה לנווט ראשי, ולואיס גלי לסגנו. חדר נווטות הלך והוקם במטה הלחק ביפו,

ומחלקת הנווטות של החיל התבקשה לסייע ללהק בעזרים ובמכשירים החיוניים לו לצורך הפעולה.¹⁵ בהבשעה החלו במטה הלהק בארגונה של תוכנית הדרכה ואימונים מסודרת בכל התחומים הרלוונטיים ללהק. כך, למשל, במכתבו של חיים פרידלנדר, ממחלקת המבצעים של הלהק, לשירות הקשר של החיל נאמר: "היות ותנאי ההפוגה כיום מרשים לנו קצת מנוחה בטיסות מבצעים, אני מציע בזה להתחיל באימונים והשלמת אימונים של אלחוטאי האוויר של ל.ת.א. מקום האימונים יהיה במטה ל.ת.א. יפו." הוא ביקשו איפוא לסייע לפעולה זאת בעזרים ובמכשירים הנחוצים.¹⁶ כחלק ממגמה זאת, וגם בשל הצורך להיערך לפעולה על-פי הנהלים של התעופה האזרחית, נערכו במטה הלהק מבחנים לצוותים בתחומים השונים, ולמחלקת המבצעים של הלהק הועברה גם חוות-דעת מקצועית על יכולתו של כל אחד מצוותי האוויר של הלהק בתחומים השונים.¹⁷

ניסוח דרכי הפעולה – תחבורה, כספים ואפסנאות

במקביל לקשיים בשיתוף הפעולה בין אגף המבצעים של החיל ובין מחלקת מבצעים של הלהק, התגלעו קשיים גם בין המחלקות השונות של החיל ובין הקצינים הייעודיים, שמונו על-ידי מטה הלהק. עם סיומם של מבצעי "אבק" ו"יואב" נערכו מספר פגישות, ובחן סוכמה ונוסחה מערכת היחסים של מטה הלהק עם מטה חיל-האוויר. פקודת הארגון, שעל-פיה הוקם הלהק לתובלה אווירית, לא התאימה דיה למציאות הדינמית שבה התנהלה העבודה.

צה"ל בכלל וחיל-האוויר (ובכלל הלהק) בפרט סבלו ממחסור חריף בכלי-רכב, ודבר זה פגע במידה רבה גם ביכולת למלא חלק מהמשימות המבצעיות. לפיכך ניתנה הדעת לקביעת דפוסי פעולה ברורים בתחום זה. כך נקבע ב-8 בנובמבר, כי הקשר בין קציני התחבורה שבבסיסי הלהק לבין מפקד שירות התחבורה של החיל יהיה באמצעות קצין התחבורה במטה הלהק. הוא נקבע אחראי בפני מפקד שירות התחבורה להגשת דו"חות על אודות מצב כלי-הרכב, החזקתם וניהולם של ספרי הרכב בכל בסיסי הלהק; אחראי בפני מטה הלהק להסדרת התחבורה בבסיסיו; בבסיס עקרון תוקם "עזרה ראשונה למכוניות", והיא תעסוק בתיקונים קלים, ואילו התיקונים האחרים ייעשו על-ידי שירות התחבורה; פניות שירות התחבורה לבסיסי הלהק יהיו באמצעות קצין התחבורה; חלקי-החילוף הנחוצים יסופקו לקצין התחבורה על-ידי שירות התחבורה; כלי-רכב נוספים יימסרו דרך קצין התחבורה, והוא ידאג לחלוקתם בבסיסים בהתאם לעדיפות שהוא יקבע. כן סוכם שמטה הלהק "ירשאי להעביר כלי רכב בין בסיס לבסיס לפי ראות עיניו בהתחשב בצרכים".¹⁸

תחום נוסף, לא פחות רגיש, היה תחום הכספים. אמצעים רבים חסרו אז לצה"ל, לחיל וללהק, וחלק ניכר מהם הוצרכו לרכוש בשוק האזרחי. העדר כללים ברורים באשר לרכישתם, לאופן התשלום לצד מימון משכורתם של צוותי הלהק, תנאי שירותם וכיוצא-באלה גרם לחילוקי-דעות נוקבים בין מטה הלהק לקצין הכספים של חיל-האוויר. בפגישת קצין המנהלה של הלהק עם קצין הכספים במטה החיל נקבע, כי בכל הבעיות הכספיות העקרוניות, הנוגעות ליחידות הלהק, יפנה קצין הכספים למטה הלהק; תקציבי היחידות של הלהק יוגשו למטהו, וזה יעבירם לקצין הכספים; קציני הכספים ביחידות הלהק יהיו אחראים ישירות כלפי קצין הכספים של הלהק לכל סכומי הכסף אשר יקבלו ממחלקת הכספים על חשבון התקציב,

להגשת החשבונות ולכל הסוגיות השוטפות המתעוררות בקשר לכך; קציני הכספים או השלמים ביחידות הלהק יעמדו בקשר ישיר עם שירות התשלומים בשאלת המשכורות, ואלה ישולמו לפי רשימות חודשיות שיוגשו לשירות התשלומים של החיל.¹⁹

בעיות דומות היו גם בתחום מערכת היחסים בין מטה הלהק ובין אגף האפסנטאות של חיל האוויר. כבר בפגישה ב-29 באוקטובר, שבה נכח מפקד האגף, לי רוטנברג, ומפקד הלהק, מוניה מרדר, סוכם, כי צוותי האוויר של הלהק "נחשבים כמגויסים לכל דבר" בתחום האפסנטאות. ניסוח מפורט, שבו הוגדרה מערכת שיתוף הפעולה בין שני הגופים, נשלח ב-8 בנובמבר על-ידי קצין המנהלה של הלהק למפקד אגף האפסנטאות. אפסנטאות הלהק היתה אמורה להיות מורכבת משלוש יחידות חשבון: האחת – "יורם", "בריסטול" ויחידת המטה; השנייה – בסיס עקרון (הכולל גם את בסיס סדום, כל עוד יהיה הקשר לשם בדרך האוויר, ולכשתיפתח הדרך ביבשה – יצורף לרוחמה); והשלישית – רוחמה ושאר הבסיסים בנגב. הזמנות ציוד רגילות להשלמת התקן של הבסיסים הכפופים למטה הלהק יוגשו ישירות למחסן המרכזי של החיל. נקבע, שבכל מקרה שתידרש ההחלטה באשר לקדימות, יועבר הדבר לאחריות אפסנאי מטה הלהק. הזמנות לא שגרתיות – כמו, למשל, הגדלת התקן הקיים או הקמת מחלקות חדשות – יוגשו על-ידי אפסנאי מטה הלהק. בעיות עקרוניות, הנוגעות ליחידות הכפופות ללהק, יוכרעו על-ידי קצין האפסנטאות במטה הלהק תוך התייעצות עם מטה אגף האפסנטאות של חיל-האוויר. הקשר בין אפסנאי הבסיסים הכפופים ללהק לבין מטה אגף האפסנטאות יהיה באמצעות מטה הלהק. כל הפניות בין אגף האפסנטאות לבין אפסנטאות בסיסי הלהק יופנו בדרך כלל לאפסנאי מטה הלהק.²⁰

כוח-אדם: "השארנו את ההגדרות למציאות שתדריך אותנו"

בעקבות מבצע "אבק" גדלה מצבת כוח-האדם של הלהק באורח ניכר. כזכור, תוך כדי המבצע התעוררו בעיות כוח-אדם רבות, והן נפתרו אדר-הוק. גם בתחום זה נוסחו איפוא ב-8 בנובמבר כללי הפעולה בין מטה חיל-האוויר למטה הלהק.

נקבע, כי מטה הלהק יעמוד בקשר עם מחלקת כוח-האדם של החיל בכל סוגיות כוח-האדם של הלהק; כל הפניות של יחידות הלהק לתוספת כוח-אדם יופנו למטה הלהק; כל כוח-האדם עבור הלהק יופנה אל מטה הלהק, וזה ידאג לחלוקתו בבסיסים השונים על-פי העדיפות שתיקבע על-ידי קצין כוח-האדם של הלהק; מטה הלהק רשאי להעביר כוח-אדם מבסיס לבסיס לפי שיקוליו בהתחשב בצרכיו השונים; מטה הלהק יגיש למחלקת כוח-האדם של החיל את הדו"חות עבור בסיסי הלהק; מטה הלהק יודיע למחלקת כוח-האדם של החיל על כל שינוי או העברה בכל אחד מבסיסיו. כל ההתכתבות בכל הקשור לכוח-האדם תיעשה באמצעות מטה הלהק.²¹

התארגנותה של מחלקת כוח-האדם במטה הלהק איפשרה לנהל מעקב מסודר אחר מצבת כוח-האדם של הלהק. באותו יום שבו נוסחה מערכת היחסים בין שתי מחלקות כוח-האדם, כלל הלהק 1,172 איש בסך הכולי וכעבור שבוע – 1,224 איש.²² אכן, תחזיתו של מפקד חיל-

* על-פי החלוקה הבאה: במטה – 58, ב"בריסטול" – 96, בעקרון – 968, ברוחמה ("אבק-1") – 39, באימרה ("אבק-2") – 11. מתוך מספר זה היו בתעסוקה מלאה 1,080, בחופשה – 65, במחלה – 25.

האוויר בדבר האפשרות, שהלהק לתובלה אווירית יהפוך להיות כמחצית מגודלו של החיל, כפי שנאמרה קודם פתיחתו של מבצע "אבק" – התממשה כמעט במלואה.²³ בסכמו את סוגיית כוח-האדם בלהק אמר ליפא בס, ראש מחלקת כוח-אדם במטה הלהק: "טעות אחת הביאה סבל רב על כל הלהק וזאת היא שהכניסו אנשים מבלי למיין אותם." לדבריו, לרגל הצורך בכוח-אדם נוסף לעבודות פריקה והעמסה בתחילת מבצע "אבק" הוחל ברישום כוח-האדם על-מנת לדעת מהו מספר האנשים בלהק; כן הוחל בטיפול "באנשים בלתי חוקיים" – אלה אשר לא עברו קלט ואשר לא היה ברשותם פנקסי שירות ומגויס. בכל אלה טיפלה מחלקת כוח-אדם של הלהק – פרט לצוותי האוויר של גח"ל, אשר שאלת חיולם טרם נפתרה, ועקב כך היתה "התמרמרות רבה."²⁴

בדיון מטח הלהק התעוררה גם שאלת תפקידיה של מחלקת כוח-אדם. פליגלמן ובס סברו, שאחד מתפקידיה החשובים הוא לבקר את ניצול כוח-האדם בבסיסים, אולם מפקד עקרון וקצין המנהלה שם חלקו על דעה זאת. גם טראוב סבר, שתפקידה של מחלקת כוח-אדם הוא: "א. כרטיסיה. ב. מכשיר למפקד לפקח על התעסוקה. ג. יד עוזרת לסעד."²⁵ מפקד הלהק סיכם דיון זה באומרו כי "ברור שמחלקת כוח-אדם צריכה לרכז את כל החומר וצריכה להיות מוכנה להמציא את כל החומר אשר ידרש. המחלקה גם רשאית להעיר את הערותיה, ולהביא אותן לתשומת לב המפקד או קצין המנהלה. אך אין מחלקת כוח-אדם מחליטה אם צריך להעביר אדם." הוא הוסיף כי אכן "במקרים רבים השארנו את ההגדרות למציאות שתדריך אותנו." לדבריו, בתחילה

בחירת כוח-האדם הלכה לפי איכות ולא לפי כמות, לכן רק מסיבה זו יכולנו לעבוד מבלי לדרג במיוחד בתפקידים. האנשים עבדו בכל עבודה. עד היום אין במטה חיל-האוויר דרוג סופי. רוב תקופות המבצעים עבדנו בחוסר כוח-אדם, רק בסיום מבצע 'אבק' קבלנו כוח-אדם נוסף. הכוונה לעתיד היא שכל כח האדם שאינו הכרחי יוחזר בחזרה לכוח-אדם של חיל-האוויר על מנת שיוכל לשמש במקום אשר בו יהיה דרוש.²⁶

ככלל, היתה העברת כוח-אדם מהלהק למסגרות השונות בחיל-האוויר צעד רגיש ביותר, שכן חלק מהאנשים רצו לשרת בלהק בעיקר מתוך מחשבה (כמתואר להלן), שתוקנה להם בעתיד עדיפות כלשהי בהשתלבות בתחום התעופה האזרחית. כך, למשל, עם הקמתה של תחנת DF ו-HF הראשונה בעקרון והמחסור בכוח-אדם להפעלתה, פנה שירות הקשר של חיל-האוויר למפקד הלהק וביקשו להעביר ארבעה אלחוטני מורס כאלחוטני קרקע, כדי שיוכלו להוציא במקומם ארבעה לאימונים. הוא נימק את בקשתו בכך, ש"לאחר ההעברה האחרונה של אלחוטאי אויר מל.ת.א. לתפקידי קרקע האשימו אותנו ב"סדור" כמה אלחוטאים, ונבקשך הפעם להחליט בעצמך."²⁷

ב-24 בנובמבר הודיע קצין המנהלה של עקרון למטה הלהק, כי בעקרון מונה אחראי לצידוד ביטחון, והוא יהיה כפוף לפיקוח מחלקת אפסנטאות של הלהק. בעקבות זאת הוכנו במחלקת מבצעים של הלהק הוראות ביקורת ואריזות צידוד ביטחון, שכללו 12 סעיפים בעניין מצנחים, שירות הצלה ועוד; אלה הועברו למפקד עקרון ב-2 בדצמבר.²⁸ היוזמה של מחלקת המבצעים

של הלהק לא נעמה כל-כך למחלקת ציוד ביטחון באגף החזקה והנדסה של מטה חיל-האוויר, והיא כתבה למטה הלהק:

מחלקת ציוד בטחון שליד בסיס החזקה ראשי אחראית לאספקה והחזקה של כל ציוד בטחון... אין אנו מתנגדים באופן עקרוני לאחת מן ההוראות שבהצעתכם, אך לפי דעתנו כדי לשמור על אחידות ועקביות ההוראות של כל בסיסי חיל-האוויר. יש צורך שמקור כל ההוראות הנ"ל יהא מחלקת ציוד בטחון...²⁹

גם מערכת היחסים בין צבי סוקוליק, קצין הביטחון של הלהק, לבין מחלקת הביטחון של החיל טרם הוגדרה כדבעי. בדו"ח של שלמה ארמון, ממלא מקומו של מפקד מחלקת הביטחון של החיל, למפקד החיל בסוף חודש אוקטובר נאמר: "לא נתקבל כל דו"ח שבועי מקצין הבטחון של מטה הלהק," ולדבריו "אני עומד להבהיר השבוע את מצבו של קצין בטחון ל.ת.א. לגבי מחלקת הבטחון. הצעתי היא כי קצין בטחון ל.ת.א. יהיה כפוף לקצין בטחון מאזור הדרום." עם זאת, בהתייחסו לסוגיית הביטחון בשדה עקרון, הוא ציין כי

מורגשת התקדמות והטבה בפעילות השדה מזמן מינויו כמפקד השדה של בנימין בונה. פעילות של מחלקת בטחון בשדה מתקדמת. טפלנו ותקננו בכמה מקרים בלתי חשובים של נזילת ידיעות. בגלל חוסר אנשים לשמירה, עבודת מחלקת הבטחון היא קשה, ולעתים בלתי אפשרית. המשמעת אינה משביעה רצון ביותר, ואנשי גח"ל הם הגורמים לקשיים מיוחדים. המשמעת והלכי הרוח סובלים מאד מההבדלים שבתנאים שבין אנשי גח"ל ויתר האנשים.³⁰

התארגנות בבסיס עקרון

כזכור, בתחילת מבצע "אבק" התברר הצורך להעביר מיד את שדה עקרון כולו לרשות הלהק כבסיס ראשי למטוסים ולהחזקתם. בפקודת ההקמה של הלהק נאמר כי בסיסו הראשי של הלהק יהיה בעקרון. ב-7 בספטמבר, למשל, הורה מפקד הלהק למפקד עקרון שלא להרשות "בשום פנים ואופן את כניסתם של באי כוח האו"ם לתחום שדה עקרון מבלי שתנתן רשות מיוחדת לכך ע"י מפקד ח"א או מפקד א.ת.א."³¹

אולם, רק למן 15 באוקטובר הועמד השדה תחת פיקוחו הישיר של מטה הלהק. הוחלפו בו ממלאי התפקידים, והוחל בריאורגניזציה מקפת: הסדרת שיתוף הפעולה והתיאום בין המטה ובין הבסיס בעקרון; שיפור מערך התחזוקה למטוסים; ושיפור היערכותו והתארגנותו של הבסיס בעקרון תחת פיקודו של בנימין בונה. כל זאת – לרבות הטיפול בסוגיות "תרבות וסעד", שכן לדברי מפקד עקרון, נכון ל-6 בנובמבר, "בשדה של 1,100 איש מכל העדות בעולם," לא ייתכן שיהיה רק אדם אחד המטפל בסוגיות אלה, ואי-הטיפול הנאות גורם לכך ש"המורל בשדה אינו על הגובה הדרוש."³²

בדיון מטה הלהק העיד בונה, כי כאשר קיבל את הבסיס ב-15 באוקטובר, מצא שם "חוסר תאום פעולה בין המחלקות השונות, וחוסר הגדרות תפקידי כל מחלקה ומחלקה." לפיכך החל,

בראש ובראשונה, בהסדרת סוגיה זו באמצעות "פקודות קבע ופקודות ישירות". לדבריו, שופרה כך העבודה במחלקת המבצעים בבסיס, והיא החלה להתנהל ללא התערבותו או התערבות קצין המנהלה של הבסיס. לדברי בונה, "לטייסת הכבדה אין אחראי", ויש לדאוג לכך. הוא ציין את השיפור שחל לגבי המשמעת האווירית ולגבי המוראל בבסיס – אם כי, לדבריו, עדיין "לא עומדת המורליות בשדה על הגובה, ונעשים מעשים שונים שכלפיהם אני חסר אונים... כמו כן אני ממליץ להעביר מספר אנשים מסוימים מהשדה, מבלי שאאלץ לתת נמוקים, שהם עדינים ביותר". כן אמר כי ניתן לשחרר 50-60 איש מגדוד חיל-האוויר אשר אין להם תעסוקה. מפקד עקרון הוסיף כי ההגנה האווירית (תותחים נ"מ 20 מ"מ ו-70 מ"מ ומקלעי "בוזה") בבסיס "בסדר", והעמדות מוגנות ומוכנות גם לחורף.³³ אולם, גם בתחום זה שרר עדיין חוסר תיאום בין מפקד הגדוד ובין מפקד הבסיס. כך, למשל, העיר לו בונה על כך, שכאשר ביקר בבסיס ב-14 בנובמבר, לא מצא לנחוץ להיכנס למשרדו "ולהגיד שלום". יתרה מזאת, נתן פקודות לכמה מאנשי הבסיס, וכל זאת – מבלי שתהיה לו הסמכות לכך, אליבא דמפקד עקרון.³⁴

בהמשך ביקרו בבסיס ב-26 באוקטובר גם נציגי אגף האפסנטאות של החיל: יצחק הנטוש, סגן מנהל אגף האפסנטאות; מרדכי הרון, סגן ראש מחלקת ארגון ותכנון באגף; ויצחק לפין, ראש מחלקת פיקוח מחסנים. היתה להם שורה של הערות והצעות לשיפור עבודת האפסנטאות בבסיס. מפתת הפעילות האינטנסיבית שהיתה בבסיס במהלך מבצע "אבק" נשמר במקום מלאי גדול מאוד של דלק, שכבר לא נצרכו לו, ולפיכך הציעו לצמצמו בחצי ולהעמידו על 10,000 גלון דלק (73 אוקטן). היו גם 52 חביות שמן שהתקבלו "ישר מהנמל בלי כל תעודות", עוד 23 חביות שמן (מסומנות 34/115), וכן 20 חביות שמן משומש. בבסיס היו מספר מחסנים: מחסן כללי שכלל, בין השאר, כמות גדולה של צבעים, ציוד שהוזמן עבור בית-הספר לטיסה, משקפי שמש ואף תלבושת לטייסי מסרשמיט. כן היו שני מחסנים: האחד למחלקת הנדסה, והאחר למחלקת עבודות. לשתי מחלקות אלה היה תקציב, ומנהליהן קנו ציוד שלא נרשם במחסן הכללי שבשדה וגם לא ברשימות "מחלקת הקניות הארצית". נוסף לכך קיבלו המחלקות ציוד ישיר מהמחסן המרכזי בלי ידיעת האפסנאי של השדה ושלא באמצעות המחסן הכללי. פרט לכל הציוד הרב במחסנים אלה, היה מפוזר בבסיס (חלק ניכר ממנו הושאר שם לאחר הפינוי הבריטי), כפי שכתבו מחברי הדו"ח: "ציוד משומש בכמויות גדולות מאד, כמו מנועים, גופות אוירונים וכיו"ב העלול להיפגע מהגשמים הקרבים ובאים." הם הציעו איפוא לאסוף את הציוד ולשלוח למקום קבוצת מכונאים "לפרוק חלקים ומיונם".

במסגרת השירותים האישיים עבור החיילים היה בבסיס סנדלר, אולם חסרו לו כלים לעבודתו. החיילים מסרו כביסה למחסן הכללי, כל אחד לעצמו, והם הציעו איפוא שכל מחלקה תעביר לשם באופן מרוכז את הכביסה של חייליה. המטבח הגדול "כבר נמצא ברשות השדה", אולם הוא נצרך למספר תיקונים באינסטלציה הפנימית; היה צריך להחליף מקרר חשמלי "שארגזו רקוב ומעביר חום", להתקין "מוטור קרור" במקרר השני שהיה במקום, לספק מכונת קילוף לתפוחי אדמה ולהוסיף שולחנות וכיסאות לחדר האוכל. על-מנת לשפר בכלל את עבודת האפסנטאות הציעו: לאחד את המחסנים השונים; למנוע צבירת ציוד בכמויות מוגזמות במחלקות שונות; לנצל את כוח-האדם המועסק במחסנים השונים ולהעמידו תחת פיקודו של

אפסנאי השדה; לשים קץ לקנייות נפרדות של המחלקות ולרכז את "הקניות המקומיות" בידי אפסנאי השדה; לשפר את תנאי ההחסנה ולמנוע קלקול ציוד. בסיכום דבריהם כתבו:

על-ידי אחד המחסנים ישופר במידה ניכרת המצב בכוח-אדם וכן יהיה צורך להוסיף כמה פקידים מנוסים למחלקת האפסנאות. ישנם בשדה כמאתיים איש העסוקים בטעינה ופריקה של מטעני הלהק לתובלה אווירית. עם סיום עבודתם בתפקיד הנ"ל יש להעביר אותם למקומות אחרים. ההצעה היא שחמישים מהם ימסרו למחסן המרכזי ועשרים – לשירות חמוש.³⁵

ההפוגה בקצב הפעילות המבצעית איפשרה לתת את הדעת גם על שיפוריה של הפעולה לאחזקת המטוסים בעקרון, אשר לא התנהלה כסדרה עקב הקצב המהיר של הפעולות במבצעי "אבק" ו"יואב". עם זאת, גם לאחר סיומם של המבצעים הללו, ולמרות הגדלת מספר אנשיה של יחידת האחזקה בעקרון, קבע מפקד הבסיס בדיון המטה של הלהק ב-21 בנובמבר, כי "עדיין אינה בסדר". הוא העריך כי הגורם לכך הוא "חוסר אחראי או מפני שהיו שניים (בונה ושומר)"; לדבריו, "ישנם בשדה כמה אנשים אשר אינם שייכים במאה אחוזים לשדה, אלא לאל שומר".³⁶ גם מפקד הלהק ראה באופן כללי את הגורם לכך באגף הנדסה של חיל-האוויר, והצביע על העובדה שאי-אפשר לסמוך על יחידת האחזקה בבסיס "בכל ענין הקשור בדיוק ובטחון המטוסים". עם זאת, קיווה שבעקבות מינויו של מהנדס חדש (וולפמן) תשתפר רמת תפקודה של היחידה. בדיון המטה נידונו מצבם הגרוע של המטוסים בעקרון, העבודה המרובה שעל הלהק לבצע בזמן הקרוב; המחסור בכוח-אדם מקצועי; הצורך בבניית שיטה יעילה לאחזקת המטוסים; המחסור החמור בחלקי חילוף למטוסים. בסיכום הוחלט כי יועברו הוראות למפקד עקרון ולקצין הטכני לבצע את אחזקת המטוסים בשיטה זו: כל מטוס יקבל את טיפולו הנפרד עד לגמר אחזקתו והכשרתו לביטחון טיסה מלא; אם תוטל משימה נוספת על הקצין הטכני הוא ידרוש סיוע מאגף הנדסה של חיל-האוויר; ואם העזרה לא תינתן, לא יהיה מטה הלהק אחראי על ביצוע המשימה בזמנה.³⁷

כן ניתנה הדעת לשיפור אמצעי הקשר בבסיס עקרון. בתחילת חודש נובמבר הוקמה שם תחנת HF ו-DF ראשונה. בעקבות חידוש הטיסות לאירופה נוכחו הטייסים כי משואת האלחוט בשדה עקרון חלשה מדי, ולכן ביקשה מחלקת המבצעים של הלהק ממפקד שירות הקשר לדאוג להתקנת משואה חדשה בעוצמת 500 וואט לפחות; להחליף את התדרים ("התכפים") שבהם פעלו המשואות בעקרון וברוחמה, "כיוון שתכפים אלו מופעלים גם ע"י שוודיה ומלטה והם מטעים את הטייסים"; להתקין מגדלור מיוחד ליד חוף תל-אביב, אשר עשוי לסייע בקביעת כיוון הטיסה; ולהחליף כל שבוע את התדרים בגלל הפרעות שונות.³⁸ למרות הביקורת החוזרת ונשנית על המחסור הרב בתחום הכלכלה בבסיס לא שופרו הדברים באורח משמעותי. כך, למשל, פנה ב-23 בנובמבר מיכאל קולנשר, קצין המנהלה הראשי בעקרון, לדב כנרתי, סגן מפקד חיל-האוויר למנהלה, ולמפקד הלהק בעניין הספקת מנות מזון למבקרים ולצוותי אוויר, שלא השתייכו ליחידות הבסיס:

יש מספר גדול של אנשי צוות אוויר הבאים משדות אחרים לשם טיסת נסיון ונשארים כ-6, 7 שעות ולכן דורשים ארוחת צהרים. מדי לילה ולילה ישנם

חיל האוויר, ישראל
מטה להק ונבלה אווירית
להא/צ"ד / 1711/
13 לנובמבר, 1948.

(14.NOV.1948)

מחלקת אכסון ח.א.

זצ"ן בספיס ח.א.

הגידון:- סכון מכונאים אמריקאי
בפנסיון "מרגוע", דהו

המכונאים האמריקאיים הופערו מסכונם בסוף עקרון
לפנסיון "מרגוע" ברחובות בתור סכון קבץ.

סוור זה נקסה ע"י מר אל שווימר הקצין התכני הראשי
של חיל האוויר, בהסכמה גורמים אחרים. היכון ראשון
עבור סכונם וכלכלתם החתום והמאושר ע"י מר אל שווימר
בסך של כערך - 190 ל"י, (מסר לקצין הספיס אריה לק).

כזה מצורף מסבון הני בסך של 193,860 ל"י.

אבקטכם להתקשר עם פנסיון "מרגוע" וכן עם אל שווימר
וכל הגורמים האחרים בנוגעים בדבר, כדי להסדיר את
הענין בדרך המקובלת.

קצין
בשט
מפקד

מעקרון ל"מרגוע" ברחובות

טייסיים בתפקיד העובדים כל הלילה ודורשים לקבל ארוחה חמה. בכל יום
נמצאים במקום כ-5, 6 קציני מטה חיל-אוויר מאגפים שונים לרגלי תפקיד
ושוהים בין השעות 09:00-16:00 וגם כן דורשים ארוחת צהריים.

מחלקת הכלכלה הורתה לא לספק להם ארוחת צהריים, שכן החיל "לא יכול להוציא עבור
אותם האנשים מזון בשני מקומות." קולנשר הציע איפוא להודיע יום את כל הפרטים על
אודות המבקרים, כדי "שמנת המזון תנוכה ממכסת המזון של יחידתם." הוא התרה כי אם לא
יקבל את מנות המזון הנוספות, יבקש מהמטה להודיע לכל היחידות והבסיסים ולמטה חיל-
האוויר, כי שום ארוחה לא תוגש למי שאינו נמנה עם מצבת השדה. הוא הדגיש במיוחד את
הפגיעה, העלולה להיגרם מהחלטה זאת לצוותי האוויר, אשר טסו כל לילה לסדום ונכללו בגן
35, שביצע את הטיסות במטוסי הנורסמן.³⁹

"לא הוברר עדיין היחס בין השדה והמטה"

בהמשך ניתנה הדעת לגיבוש דפוסי פעולה מוגדרים בין בסיס עקרון ובין מטה הלחץ, תוך התייחסות למקומו ולמעמדו של מטה חיל-האוויר בסוגיה זאת. למרות העובדה שלמן 15 באוקטובר הפך בסיס עקרון לבסיסו של הלחץ, הנתון לכפיפותו של מפקד הלחץ, סיכם בנימין בונה, מפקד הבסיס, ב-21 בנובמבר, כי "שתוף פעולה לא היה בולט ביותר... אולי מפני שלא הוברר עדיין היחס בין השדה והמטה". גם בחלק מאותם תחומים, שבהם היו למפקדת השדה ערוצים ישירים אל מטה חיל-האוויר, נתגלעו קשיים, והם השפיעו גם על העבודה.⁴⁰

ואכן, בחליפת המכתבים בין מטה הלחץ לתובלה אווירית ובין שדה עקרון מצויות עד לאותה העת דוגמאות לאותה אי-בהירות, שעליה דיבר מפקד עקרון. כך, למשל, ב-27 באוקטובר העיר דוד פליגלמן, קצין המנהלה של הלחץ, למפקד עקרון על כך, שבקשות להעברת כוח-אדם מגיעות למטה הלחץ מבלי שיעברו כל עיון וסינון אצלו. הוא ביקשו איפוא לבדוק היטב את הבקשות, ורק את אלה שיימצאו מוצדקות להפנות למטה הלחץ. פליגלמן אף העיר לו על כך, שבפקודות-היום של הבסיס מצויות שגיאות כתיב, וביקשו להקפיד על עניין זה. כן העיר לו על כך שבפקודות-יום שפורסמו ב-2 בנובמבר "מופיע שוב לאחר הפסקה השם לתא כמסמל יחידת אנשים", והוא חזר והדגיש כי כל האנשים בעקרון "הם אנשי לתא. ולכן אין לציין קבוצת אנשים מסוימת בשם זה". הוא ביקשו להקפיד גם על עניין זה כדי למנוע הישנות התופעה.⁴¹

חריקות היו גם בתחום כוח-אדם. ב-25 בנובמבר העביר ליפא בס, ראש מחלקת כוח-האדם במטה הלחץ, למפקד עקרון את הנוהל המסודר, אשר חיבר לצורך הטיפול בהעברות ובסיפוחים של כוח-אדם. הוא הדגיש, כי "כל העברה בלחץ לתובלה אווירית בין אם פנימית או חיצונית תעשה אך ורק ע"י מטה לתא/מכא... אחרי פרסום נוהג זה לא תבוצע כל העברה או ספוח שלא לפי הנוהל".⁴² ברם, כעבור יומיים, ב-27 בנובמבר, העלה ליפא במכתבו למפקד עקרון נושאים עקרוניים לגבי העברת כוח-אדם, שנעשו שלא לפי הנוהל. כך, למשל, ביקשו להחזיר אליו שני אנשים, אשר הועברו לעקרון על-ידי אל שוימר כדי לברר את עניין העברתם. הוא חזר והדגיש: "עליכם להחזיר מיד כל אויראי המגיע לעקרון ללא צו תנועה ממטה לתא/אכ"א או הודעה מקדמת בדרך אחרת ממחלקה זו." החרה החזיק אחריו גם קצין התחבורה במטה; הוא העיר למפקד עקרון ב-14 בדצמבר: "הדו"ח החודשי של המכוניות הגיע למטה ח.א. מבלי לעבור את מטה לתא. נא להסביר".⁴³

בידי מי הסמכות?

לא רק בתחום המנהלי הוחמר הפיקוח של המטה על הפעילות בשדה עקרון, אלא גם בתחום המבצעי. הוחל בהגדרת תפקידיו של קצין המבצעים בבסיס; כך, למשל, הורה ריימונד קורץ, מטייסי הלחץ, ב-3 בנובמבר, ש"כל המטוסים המגיעים והעוזבים את שדה עקרון יקבלו אישור מאת בסיס מבצעים הנמצא אחרי מגדל פקוח הטיסה". כן הדגיש במיוחד את הצורך "למלא

* הוא השתלב בלחץ בסוף אוגוסט. קודם לכן היה בגדוד 5 של חטיבת "הראלי".⁴²



מטוס לודסטר

טופס רשיון לפני ההמראה וטייס המטוס חייב לחתום בספר היציאות. כל הידיעות בקשר לטיפול במטוס, החזקה, זמן השהייה וסוג השליחות צריכות להמסר לפקיד המבצעים.⁴⁵ הוראתו של קורץ עוררה את ביקורתו אריה רוזנבלום מאגף המבצעים של החיל. הוא כתב למפקד הלחם "שאין בסמכות מחלקת מבצעים ל.ת.א. לתת הוראות למחלקות מבצעים בשדות אחרים. במקרה זה היה על מחלקת מבצעים ל.ת.א. לפנות אלינו ולבקשנו להעביר את ההוראה לשדות השונים."⁴⁶ עם זאת המשיכה מחלקת המבצעים של הלחם בניסיונה להגדיר את דפוסי הפעולה בתחומים אלה. ליאו גרדנר, מפקד המחלקה, הורה כי כל טייס המשתייך ללחם לא יטוס מעקרון, מבלי שיביא אתו פקודת טיסה בכתב, או אם הדבר בלתי אפשרי – פקודה בעל־פה מליאו גרדנר וריי קורץ ממחלקת מבצעים במטה הלחם; או מהרולד אורבך ממחלקת תכנון; או מנורמן מוניץ, "קצין מדריך" במטה הלחם. כיוון שהטפסים טרם חוברו והופצו, אושר בינתיים להטיס את המטוסים על־פי פקודות באמצעות הטלפון. גרדנר הדגיש במכתבו, ש"כל בקשות לטיסות יועברו למבצעים בסיס עקרון, כמו כן כל הבקשות לטיפול במטוסים, החזקה קשר וכו'. מחלקת מבצעים בסיס עקרון תפיץ את הנ"ל בין המחלקות הנוגעות ותהיה אחראית לידיעות בקשר לסטטוס הדרוש לפני הטיסה."⁴⁷

נראה כי פקודות אלה נבעו, בין השאר, גם כתוצאה מהתאונה שאירעה ב-31 באוקטובר בשעה 16:40 להרשל דיוויס, אשר הטיס מטוס לודסטר של הלחם בשדה התעופה של טייסת 101 בהרצליה. באותו יום הגיע דיוויס לעקרון כדי לערוך טיסת מבחן למטוס קומנדו, שתיקוט היה אמור להסתיים באותו היום. אולם בהגיעו לשם טרם הסתיים התיקון, והוא התבקש על־ידי פרץ פוזנר, הקצין הטכני הראשי של הבסיס, לערוך טיסת ניסיון ללודסטר. דונלד רוברטס, מהנדס טיס בלחם, הציע לנצל את הטיסה גם להעברת חלקי־חילוף מהרצליה לעקרון. לאחר שהודיעו לקצין המבצעים של עקרון, רוברטס בטל, "כי קבלו רשות מאת המטה הכללי של ל.ת.א. לבחון את המטוס," נתן להם את "רשיון הטיסה הרשמי" – אם כי, לדבריו, "בתאריך זה לא היה דרוש [האישור שלו] לפי פקודות קבע שבבסיס.... [גם] לא היתה לי סמכות רשמית לתת רשיון טיסה. הסמכות היתה בידי המטה הכללי של ל.ת.א." לאחר שהמריא דיוויס מעקרון, התגלתה נזילת שמן במנוע השמאלי, והוא חזר לנחיתה. לאחר תיקון התקלה המריאו

להרצליה; לאחר נחיתתם שם קיבלו את חלקי החילוף ממחלקת ההנדסה בבסיס, ולאחר עיכוב קצר המריאו חזרה. אז, לדברי הטייס,

כשעברנו כ-50 מטר במסלול והגענו למהירות של 60 מילין לשעה בערך, התחיל האווירון ללכת ימינה. השתדלתי להחזיר אותו לכיוון המסלול אך האווירון פנה לכיוון הבתים. באותו רגע השתמשתי במעצור שמאלי שמלא ומנוע ימני והאווירון הסתובב שמאלה. הרגשתי שהרגל של כן הנסיעה נשברה והאווירון שכב על כנפו הימנית. האלחוטאי נסה לצאת מהאווירון דרך החלון ואני ורוברטס פתחנו את הדלת למקרה חרום והוצאנו אותו.⁴⁸

לצוות לא קרה דבר, אולם המטוס ניזוק.

הידיעה על התאונה הועברה באיחור רב (בניגוד לנהלים) לוועדה לחקירת תאונות ומניעתן של החיל. בחקירתה קבעה הוועדה שמצד אחד, כלל לא היו צריכים "טיסת ניסיון" לאור התיקונים שנעשו במטוס; ומצד שני, כדי להביא את חלקי החילוף מהרצליה ניתן היה לעשות זאת במשאית – "ביחוד לאור מיעוט המטוסים לתפקידים יותר חיוניים..." כן חרצה "שהטיסה הזאת לא אושרה באופן רשמי על ידי מטה לת"א, אלא אורגנה באופן פרטיזני בעקרון." עם זאת "הוועדה קבלה את הרושם שכך היה נהוג ביחס לרוב הטיסות של לת"א מעקרון באותו הזמן." בין השאר קבעה הוועדה לחקירת תאונות, כי רשות ההמראה תינתן רק על פי אסמכתה מרשות מוסמכת ובהתאם לפקודת קבע מס' 1, אשר חוברה עד למועד, שבו הוציאה הוועדה את המלצותיה. עוד נקבע, כי אחריות הקצין הטכני הראשי לכך, שטיסות מבחן יבוצעו אך ורק אם אכן צריך אותן ("טבע התקונים"); גם הודגש שאין "להשתמש בתובלה אווירית אלא אם אין אפשרות אחרת בכדי לשמור על שעות טיסה העומדות לרשותנו עבור מבצעים בעלי חשיבות צבאית."⁴⁹

אולם, תוך כדי חקירת הוועדה, ועוד בטרם גובשו מסקנותיה והמלצותיה, אירעה תאונה נוספת בעקרון, שכקודמתה מעידה אף היא על אי-הסדר באשר לנהלי פעולה תקינים בין המטה ובין השדה, ובמידה רבה על חוסר המשמעת, שאפיינה אחדים מצוותי האויר של הלהק (אשר פעלו בניגוד לאותן פקודות-קבע שכבר גובשו). הפעם היה מעורב בתאונה טורמן מוניץ, בן 27, האחראי להדרכה בלהק, שלדבריו היו לו מעל 2,500 שעות טיסה במטוסי תובלה ובמפציצים, והיה מהגרעין המייסד של לאפס"א.

ב-6 בנובמבר התבקש מוניץ על ידי פרץ פוזנר, הקצין הטכני של עקרון, לערוך "טיסת ניסיון" לבדיקת תקינותו של מטוס קומנדו (RX-130). אז, לדברי מוניץ, "כרגיל בלת"א" לקח אתו לטיסה את צירלס נוט (טייס קרב ששירת בעבר בטייסת 101), שהיה צריך "לקבל אמונים". בהגיעו לעקרון, לא היה המטוס מוכן, ולכן לקח את מטוס הקומנדו RX-132 כדי לאמן את נוט. הוא אישר לעצמו את הטיסה, ובאותה הזדמנות לקח במטוס גם את הטייסים ויליאם ברדשוי ויעקב פיאלה, את האלחוטאי א' חולי וגם שני ילדים. בשעה 11:52 המריאו, כשנוט יושב במושב השמאלי, ללא תקלות. נוט ביצע כראוי נחיתת "גע והמשך" על מסלול 18, הסתובב וחזר למסלול 36. המטוס נגע בקצה השמאלי של המסלול במהירות נמוכה (כ-80 מייל לשעה). מוניץ ביקשו להתקרב לאמצע המסלול; הוא האט את המהירות ל-30/40 מייל לשעה,



מוניץ והילדים ליד המטוס

וניסה "ליישר את המטוס בהגה ימני ובמנוע שמאלי," אבל לא הצליח. מוניץ ניסה לעזור לו, אולם "הוא השתמש במעצורים יתר על המידה ובאותו הזמן הגביר את כוח המנוע השמאלי, דבר שעוד הוסיף לרומם את הזנב," ואז "המטוס התהפך על אפו". שני מדחפי המטוס נשברו, החוטם נמוחץ וגם תורן האנטנה נשבר — אולם לא היו נפגעים.⁵⁰ הוועדה לחקירת תאונות קבעה, שהסיבה העיקרית לתאונה היא "שגיאת טיסה ושגיאת הדרכה," וכסיבות נוספות קבעה חוסר ניסיון הדרכה אצל המדריך; חוסר שיטת אימונים קבועה בלהק; וגם חוסר משקל בזנב לשם איזון המטוס. המלצות הוועדה מלמדות במידה רבה על חוסר הסדר ששרר בתחום האימונים, ההדרכה ומתן אישורי הטיסה בלהק, והן התמקדו איפוא בתחומים הבאים: מדריך טיסה יהיה רק מי שעבר "בחינה מקצועית חריפה בישראל"

ומסוגל על-פי ניסיונו, כושר הטיסה שלו והכרתו את המטוס לשמש בתפקיד זה; הודגש הצורך לעבד תוכנית אימונים מסודרת על כל סוג מטוס; לקבוע פקודות ברורות "שבשעת טיסות ניסיון לא יעשו אמונים"; בכל טיסת אמונים או הדרכה יהיה "רק מינימום הכרחי של אנשים"; להקפיד על שמירת פקודות קבע בכל הקשור לאישור טיסות; ושכל טייס ירשום את "זמני הטיסות בספרי הרישום". בסוף עדותו אמר מוניץ: "הנני מצטער מאוד שלקחתי את הילדים אתי. עשיתי את זאת מפני שהיו נוהגים לעשות כך ולא היו הוראות נגדיות."⁵¹

לאור מסקנותיה והמלצותיה של הוועדה לחקירת תאונות בשתי התאונות, וככל הנראה גם מפאת אירוקפתם של צוותי האוויר אשר טסו לעקרון, פירטה שוב מחלקת המבצעים של הלהק כעבור זמן קצר את ההוראות לטיסה בשדה עקרון:

החל ממחר 15.11.48 תבוצע כל טיסה... רק ע"י פקודת טיסה שתנתן בכתב ותחתם ע"י קצין מבצעים ל.ת.א. 2) בשני עותקים: אחת למפקד השדה ושניה עבור מבצעים בשדה. 3) מחובתו של מפקד השדה להעביר את פקודת הטיסה למבצעים ויתר המחלקות הקשורות בנדון... 4) פקודות הטיסה תשלחנה למפקד שדה עקרון כל יום בשעה 23:59 במכונית היוצאת מתל-אביב לעקרון. 5) במקרה של טיסה מיוחדת ודחופה ביותר תנתן הודעה טלפונית מוקדמת ע"י קצין המבצעים בלבד, ופקודת הטיסה תימסר בידי הקברניט האחראי לצוות היוצא.⁵²

ב-22 בנובמבר שב קצין המבצעים של הלהק והדגיש במכתבו לאגף מבצעים של החיל את חובתם של הטייסים להתייבב בפני קצין המבצעים בעקרון לאחר נחיתתם או לפני המראתם, וכן את סוגי הטפסים אשר עליו למלא.⁵³

אולם, לא חלף זמן רב – עשרה ימים בלבד – ותאונה נוספת התרחשה. כזכור, אחת ממשימות הלהק, כפי שנקבעה בפקודת הארגון שלו, היתה להטיס "צבא מוטס" ו"חיל צנחנים". כבר הוזכר חוסר התיאום ששרר אף בנושא זה בין אגף המבצעים של החיל ובין מטה הלהק; עם זאת נמשכה הפעולה, ומפעם לפעם הטיס הלהק את חיילי יחידת הצנחנים, שהגיעה לשם כך מבסיסה באחוזה שבחיפה לרמת דוד.

צניחה קטלנית

ב-16 בנובמבר בשעה 09:20 המריא ברטיל קרוקסטד במטוס קומנדו (RX-130) ממסלול 09 ברמת דוד למשימת אימון צנחנים. אימוני הצניחה ממטוס זה נעשו זאת הפעם הראשונה. מהירות הרוח היתה 5-10 מייל לשעה, הראות טובה, עננים – 6,500-7,000 רגל. במטוס היו 18 צנחנים בפיקודו של איתמר גולני, אשר לא נרתע מלהיות ראשון הצנחנים – אף ששבע קודם לכן, ב-8 בנובמבר, היה לו "נר" בצניחתו, והוא נפגע.⁵⁴

גולני ניצב איפוא בדלת המטוס והתכוון לצניחה. המטוס "ישר ומאוזן", מהירות 110 מייל לשעה, גובה 1,200 רגל. הטייס התחיל לפנות מעל מקום ההצנחה, "כפי שרגילים לעשות בכל פעם". אלפרד שוקרון, המדריך הראשי לצניחה (משלח ראשון בטיסה זו), העביר את גולני למצב "הקשב"; חיבר את "הו" לטבעת על חבל הפלדה בתוך המטוס; "וידא שהכול בסדר.

צלצול ראשון. שוקרון העביר את גולני ל"היכון" ונתן לו הוראות אחרונות. צלצול שני – וגולני קפץ לפי הוראות שוקרון. גולני קפץ, אך שוקרון עמד בכיוון הטיסה ולא יכול היה, כדבריו, לראות את מצבו של גולני לאחר שיצא מהמטוס.⁵⁵ לעומתו, ראה אותו בנימין כהן, מדריך צניחה (משלח שני)

צולל בדרך הרגילה וכמעט מיד ראיתי את המשי של המצנח. הייתי בטוח שהמצנח נפתח, סובבתי אחורנית והודעתי לשאר הבחורים שהכל בסדר. בדרך כלל אינני יכול לראות את המשי לאחר הקפיצה מכיוון שהקופץ נעלם משדה הראיה שלי לפני שהמצנח נפתח. אחרי כן הסתובבתי שוב פעם בכדי לראות איך הוא נופל, ראיתי אותו נסחב מאחורי האוירון.

הוא הודיע על כך לשוקרון, וזה אכן ראה את גולני. רוב חבלי מצנחו היו מתחת למטוס, ורק חלק ממנו נתפס על הזנב. הטייס הרגיש "משיכה חזקה בהגהים ולמטוס נעשה קשה מאד לטוס". הוא טיפס לגובה 2,500 רגל וניסה להוריד את הצנחן על-ידי הטיית המטוס בכיוונים שונים – אולם ללא הצלחה. במטוס המולה. כהן עמד בדלת המטוס ודיבר עם גולני, שהיה בהכרה מלאה. לדברי כהן, ניסה גולני "כמה פעמים להשתחרר אבל לא הצליח, כנראה מכיוון שהידיים היו קפואות." תוך כדי כך ניסה שוקרון להרגיע את האנשים והציע לצאת לכיוון חים. שעה 09:35. הטייס חלף מעל רמת דוד. גולני תפוס על הגה הגובה השמאלי של המטוס. ממגדל פיקוח הטיסה הוקם קשר אלחוטי עם המטוס, והטייס הודיע על כוונתו לצאת לים ו"להוריד את האיש מערבה לנמל." בהגיעו למפרץ חיפה עשה מעל המקום שלושה סיבובים. אז הודיעו לו שהמצנח מתחיל להשתחרר לאט לאט מעל להגה הגובה. הוא החליט איפוא לטפס לגובה של 10,000 רגל "על מנת לתת לאיש הזדמנות אם המצנח יפתח." אולם כשהתחיל בכך, "האיש שחרר את עצמו," והטייס הרגיש "משיכה קלה בהגהים." הודיעו לו שהצנחן קפץ. הוא חזר לרמת דוד. לאחר שנחת שם בשעה 09:55, נראה המצנח עוד תלוי על זנב המטוס. קרוקסטד עלה מיד למטוס פיפר וטס למקום האירוע, אולם לא מצא דבר. גופתו של איתמר גולני לא נמצאה עד עצם היום הזה.⁵⁶

בעדותו לאחר האירוע אמר יואל פלג, מפקד גדוד הצנחנים, שאכן אין ביחידה פקודות קבע מפורטות בכתב על תפקידם של כל האנשים המשתתפים בהצנחה; ואילו מפקד רמת דוד, דב ברצבי, הצהיר:

אין קיימות פקודות קבע, מה שנוגע לבסיס זה בנוגע לאמוני צנחנים. הסיבה היא כי לפי דעתי אמונים אלה נכנסים לתחום דאגתה של יחידת הצנחנים וכל אחריותנו היא לספק ליחידה זו מטוסים וצוותי אויר במסגרת האפשרות.

בדו"ח של ועדת החקירה, שהוקמה על-ידי חיל-האוויר לבדיקת האירוע, נאמר כי "האסון קרה עקב פתיחה מוקדמת של המצנח." עם זאת קבעה הוועדה, ש"אין לדחות את ההשערה ששלושת החוטים הסוגרים את בד המצנח בתוך השק לא היו במקומם כך שהמצנח נפל מיד מהשק." ועדה זאת הביעה את עמדתה, שהקפיצה לים היתה צריכה להיות "האפשרות האחרונה," ולדבריהם היו "צריכים לעשות ניסיון הצלה בעזרת מטוס אחר... דקוטה יכלה

לטוס מעל ה-C-46 ובעזרת חבל דק להעלות את הצנחן לתוך הדקוטה. פרט לכך הדגישה הוועדה, כי כמה צנחנים הביעו "בשיחה את הדעה, שהסדורים הפנימיים, ההדרכה והארגון של הגדוד אינם משביעים רצון. אולם כולם סרבו להעיד על כך בעדות בכתב".⁵⁷

בתאונה זאת לא תמה מסכת האירועים בגדוד הצנחנים. בטיסת אימונים שגרתית להצנחת הצנחנים בעמק יזרעאל ב-18 בדצמבר (במסגרת אימוניהם לצניחה מבצעית בשדה התעופה אל-עריש) קפץ בנימין קורין (אחרון בדבוקה של עשרה אנשים) מהמטוס, אולם מצנחו לא נפתח. הוא צלל לאדמה, ונפטר כעבור 10 דקות. שתי תאונות הצניחה עוררו אף את החשד, שמא חובלו המצנחים בתוך היחידה. בסופו של דבר הוחלט לבטל את המבצע להצנחה באל-עריש גם מטעמי מזג-אוויר.⁵⁸

למרות כל התאונות הללו – ובמידה רבה גם בעקבותיהן – הלכו והוגדרו דפוסי הפעולה בין מטה הלהק ובין שדה עקרון, ונקטו צעדים נמרצים לשיפור דפוסי הפעולה בין מטה הלהק לבין מטה חיל-האוויר. נראה היה, כאילו הדברים הולכים ומתגבשים לכלל מסכת סדורה, כפי שבאו לידי ביטוי בדברי קצין המנהלה של הלהק, דוד פליגלמן, ב-28 בנובמבר:

הקשר בין מטה הלהק לבין הבסיסים עדיין לא הובן בכל המקומות, אך נתברר דבר אחד והוא הרצון הטוב השורר בכל מקום. מכיון שלא היה לנו מבצע מיוחד בזמן האחרון ואף מבצע לא מתוכנן לעתיד הקרוב ביותר, נצלנו את הזמן להתארגנות משולשת: מחלקה, בסיס ומטה. בשטח המנהלה סומנה הצלחה ידועה ביחסים שבין המחלקה ומטה ח"א. מדו"ח שהוגש ע"י מח' כוח-אדם שלנו הורגש שהיחסים לכל המחלקות במטה ח"א מתקרבים לשלמות שאליה אנו שואפים.⁵⁹

קביעת דפוסי הפעולה בין מטה הלהק לעקרון ולמטה החיל לא התנהלה על מי-מנחות, כפי שניתן היה להתרשם, לכאורה, מהתיאור לעיל. בסיכומו של דבר נעשתה כל הפעילות הזאת בעיקרה על-ידי מטה הלהק, בעוד שרוב צוותי הלהק שבתו ממלאכה באותו הזמן. בה-בשעה נידונו במשרד הביטחון ובמטה חיל-האוויר כמה סוגיות עקרוניות, אשר הפכו את הקערה על פיה. אחת מהן היתה העברת צוותי האוויר מבתי-המלון, שבהם גרו, לבסיס עקרון.

"קיימת מתיחות זה זמן מה" – פינוי "גבעתי" מעקרון

כזכור, כבר לאחר פינוי שדה התעופה בזאטץ תכנן מטה הלהק להעביר את כל הצוותים מבתי-המלון אל שדה התעופה בעקרון; אלא שהדבר לא יצא לפועל מכיוון ששדה עקרון טרם הוכן לספק את השירותים ההכרחיים לצוותי הלהק, וגם מפאת תפיסתם של אחדים מהמבנים שם על-ידי גדוד 54 של חטיבת "גבעתי".⁶⁰ בינתיים שוכנו צוותי האוויר בעיקר במלון "בריסטול", ומקצתם בבתי-מלון אחרים, כמו "עדן" ברמת-גן ו"אקסלורד" (צוותי האוויר השוודיים) הסמוך ל"בריסטול" בתל-אביב. המגורים בבתי-מלון עוררו ביקורת נוקבת ביותר, כפי שבאה לידי ביטוי, בין השאר, בעמדת מחלקת תשלומים במטכ"ל:

אחרי כל ברורים החלטנו לשלם את חשבונות החוזים שלכם עם מלון בריסטול בסך 1,000 ל"י, קפה 'גליים' בסך 200 ל"י וקפה סמדר בסך – 100 ל"י. אין אנו עומדים על עצם הסכומים כי הרי ידוע לכם שמחויף לסכומים אלה אנו משלמים לכם כ-9,000 ל"י לחודש עבור אכסון מגויסים בבתי מלון, אולם חוזים אלה אין להם דוגמה בשום יחידה אחרת. א) הם נחתמו ללא חקירת העסק ומבלי להועץ תחילה לא במחלקת התשלומים במטכ"ל, לא בשירות האכסון ולא בשום מוסד מוסמך אחר. ב) החוזים הם רעים ויקרים. לאור העובדות הנ"ל הננו להודיעכם שלא נכיר להבא בשום התחייבות שלא תקבל אשור מתאים למפרע.⁶¹

בתגובה לביקורת זאת חזר מפקד הלהק והדגיש ב-20 באוקטובר, כי "במילא יש בכוונתנו להעביר בקרוב את כל הטייסים לשכון בעקרון וכל שאלת השכון במלונות בת"א תופחת בהרבה". ואכן, עד אז כבר החלו בהעברת הציד החיוני לשיכונם. נציגי אגף האפסטאות של החיל, שביקרו בבסיס ב-26 באוקטובר, ראו "ארוכות, מזרונים, מיטות ושמיכות בשביל טייסים (אנשי בריסטול) מונחים במחסן ללא שמוש".⁶² סיומו של מבצע "יואב" והירידה במתח הפעילות המבצעית היוו את המועד המתאים לקביעת דפוסי פעולה גם בתחום זה. בחיל-האוויר הוקמה ועדה לחקירת מצב האכסון, ובראשה דב כנרתי, סגן מפקד החיל למנהלה. בעדותו בפני הוועדה התייחס דוד פליגלמן, קצין המנהלה של הלהק, בעיקר ל"שאלת המשפחות"[*] אשר שכון מהווה בעיה רצינית בעיקר עם ההעברה לשדה עקרון. "בכל מקרה המליץ להשאיר את מלון 'בריסטול', גם לאחר פינוים של צוותי הלהק לתובלה אווירית ממנו, תחת אחריותו של קצין האכסון של חיל-האוויר, 'על-מנת לשכן את הטייסים המבליים בתל-אביב. חלק מהמיטות יוקצה לל.ת.א והשאר לבסיסים אחרים של החיל".⁶⁴ ואכן, המלצה זאת הוזכרה בדו"ח של הוועדה מ-1 בנובמבר, ולצידה המלצות נוספות: להעביר את משרדי מטה החיל מבתי-המלון בתל-אביב למחנה "אריאל" ביפו, ולשכן "את האוירים ובנות החר במחנה... לשכן משפחות (א"י וגח"ל) בתחום המחנה ובשטח מיוחד ונפרד".

באותו זמן היו ב"בריסטול" בסך הכול 50 חדרים (שבהם השתכנו 90 מאנשי הלהק), ושכר הדירה לחודש היה, כאמור, 1,000 ל"י. לפי דברי פליגלמן לוועדה, "עומדים חלק מהגרים כרגע במלון לעבור בקרוב לבסיס עקרון וע"י זה יתפנו כ-30 חדרים. בדעת מנהלת ל.ת.א להמשיך בהחזקת 20 החדרים הנוותרים לשם שכון הטייסים המבליים את חופשתם בתל-אביב." הוועדה ציינה שבעקבות אי-ידיעתה די פרטים על אודות תוכנית המטכ"ל לאכסן את אנשי גח"ל במלון "סר-רמו", היא מציעה להעביר את 30 החדרים לידי שירות האכסון של החיל עבור אלה "הרשאים לקבל שכון במלונות סוג א", ולדון בשאלת חיסול "בריסטול" כשתתברר תוכנית המטכ"ל. באשר למשפחות גח"ל, נכתב בדו"ח: "משפחות אלו ברובן גרות בצפיפות רבה בבתי מלון וחלק קטן בחדרים פרטיים. בשעת גיוסם בחו"ל הובטח להם שכון מתאים ונוח, ורבות התלונות מבין אנשי הגח"ל על אי שביעת רצון מתנאי שכונם".⁶⁵ כעבור כמה ימים, ב-7

* מספר משפחות גח"ל הזקוקות לדיור היה 28. משפחות עם ילדים – 7; משפחות בלי ילדים – 16; משפחות בעל ואשה מגויסים – 5.⁶³

בנובמבר, הציעה הוועדה להפוך את "בריסטול" למלון עבור "כל קצינינו (כולל ל.ת.א.) הבאים לתל-אביב אם לחופשה ואם לרגל תפקידם הצבאי".⁶⁶

בינתיים, ב-28 באוקטובר, ביקר כנרתי בשדה עקרון לבדיקת חלוקתו של שטח המגורים שם. ההחלטה היתה להקים יחידת אחזקה עצמאית בבסיס. כנרתי הורה לראש אגף הנדסה להעביר מיד 25 אנשים נוספים ליחידת האחזקה בעקרון; ולאחר פינוי השטח, הנמצא בידי גדוד 54, להעביר ליחידה אנשים נוספים עד שתמנה 400 איש, ואלה ישוכנו בשמונה צריפים. אולם פינויו של הגדוד התעכב. בדיון מטה חיל-האוויר ב-4 בנובמבר עלה שוב הנושא, וסוכם כי "העברת אנשי הנדסה לעקרון צריכה להיעשות בהקדם האפשרי. יש לדאוג לכך שהצבא יעזוב את המקום מיד".⁶⁷ ב-10 בנובמבר פנה שוב מפקד הלחק לסגן מפקד חיל-האוויר למנהלה והסב את תשומת-ליבו לעובדה, כי "שטח המגורים של הקצינים עדיין תפוסים ע"י אנשי גבעתי", וכי גם "העברתם של צוותות האוויר לשדה עקרון מתעכבת כמו כן בגלל אי פינוי השטחים הנזכרים לעיל". באותו יום נפגש אליעזר בודנקין, מפקד שירות בינוי חיל-האוויר, עם בנימין בונה, מפקד עקרון, וסיכם אתו שגדוד 54 של "גבעתי" יתחיל את הפינוי מעקרון למחרת בבוקר, והפינוי יושלם עוד באותו יום; ובד בבד, יתחיל שירות הבינוי של חיל-האוויר בהכשרת הצריפים שיפנו עבור אנשי הלחק, ולאחר מכן יכשיר צריפים גם עבור יחידת האחזקה. בודנקין קבע שתוך עשרה ימים תושלם הכשרתם למגורים – "מבלי להביא בחשבון עכובים שיכולים להגרם ע"י מחסור בציוד ואפסנאות".

ב-12 בנובמבר הודיע מפקד הלחק לכנרתי כי "נתקבלה הודעה משדה עקרון לפיה החלו אנשי 'גבעתי' לפנות את שטח שיכון הקצינים". הוא ביקשו איפוא להורות על הכשרת הצריפים באזור, כדי "לאפשר את העברתם המידית לשדה של אנשי צוות האוויר, וכדי להקל על הסידורים בשביל אגף הנדסה".⁶⁸ בעקבות זאת הבהיר קצין המנהלה של הלחק לקצין המבצעים של הלחק, כי על-פי הוראתו של מפקד הלחק "ישוכנו אנשים חדשים המתקבלים לל.ת.א או החוזרים מחו"ל בשדה עקרון. סידור זה נעשה בקשר עם הכוונה להעביר את כל אנשי צוותות האוויר הרווקים לשדה עקרון אשר תעשה לפי הוראה מיוחדת בימים הקרובים". על-פי הוראה זאת הודיע מפקד יחידת המטה של הלחק למלון "עדן" ברמת-גן כי "החל ממחר ה-19.11.48 אנו משחררים את כל המטות המוחזקות עבור ל.ת.א בבית מלונכם. נא להודיע על כך לאנשינו המתאכסנים אצלכם".

במקביל לכך הלך והתארגן בסיס עקרון להקמתה של יחידת האחזקה המרכזית של חיל-האוויר בתחומו, כפי שנאמר בדו"ח של שירות הבינוי של החיל: "מתכננים באופן יסודי את השטח המיועד להקמת בסיס מרכזי להנדסה ואחזקה כולל תקון ההנגרים הגדולים".⁶⁹ באחד המקורות נכתב:

הועברו לשדה כל המכונאים וכלי העבודה, וכמו כן החלקים הרזרביים ממרבית השדות, ורוכזו בעקרון. יש לציין כי העברת יחידות אלו וספוחן לשדה עקרון, לא יכול היה להעשות לולא הרה-אורגניזציה רבת הממדים שנעשתה בהצלחה במקום. כיום הגיע שדה עקרון כמעט בכל השטחים לידי שלמות די רבה ובלי ספק הנו אחד הבסיסים המאורגנים והמסודרים ביותר בכל החיל. יכול לסגל את עצמו לכל תפקיד אשר יוטל עליו ולאז דוקא בשטח התובלה האווירית.⁷⁰

במקורות אלה לא באה לידי ביטוי מורתי-הרוח הרבה של צוותי האוויר של הלהק על הוצאתם המתוכננת ממלון "בריסטול" ומשאר בתי-המלון. כל עוד נכח גדוד 54 של "גבעתי" בעקרון, היה אפשר להיתלות בגורם זה כאחד הגורמים העיקריים, המעכב את העברתם של צוותי האוויר של הלהק מבתי-המלון אל הבסיס; אולם משהתפטו והוכשרו המגורים, היה צריך להתחיל בביצוע ההעברה. עתה, כמובן, היה צריך להתחשב גם ברצונם של צוותי הלהק. לא היה זה פשוט, שכן עניין זה היה אחד מתוך כמה עניינים התלויים, בראש ובראשונה, בשאלה העקרונית: האם נכונים צוותי האוויר להתגייס לצבא? שלובה בבעיה זאת היתה גם שאלת מקומם בתעופה האזרחית. עיקרי הדברים הללו באו לביטוי כעבור זמן קצר במכתבו של קצין המנהלה של הלהק בעקבות ההחלטה להעביר ממלון "בריסטול" את כל צוותי האוויר של הלהק עד סוף חודש דצמבר:

אין עדין כל פתרון סופי לשאלת תנאי שירותם של אנשי המח"ל מבין צוותות האוויר. קיימת מתיחות זה זמן מה והעברת האנשים לעקרון ברגע זה עלולה להגביר את המתיחות ולהקשות על הסדר סופי משביע רצון... אשר למשפחות עם הילדים, אינני חושב כי בפרק הזמן הקצר עד סוף החודש יוכלו לאפשר להם את כל תנאי השכון הדרושים במחנה אריאל... עצתי בענין זה מתוך הכרת המסבות והאנשים לעכב את העברתם של הרוקים ממלון בריסטול לעקרון עד לפתרון הבעיות העקרוניות המחכות לפתרון זה זמן רב. להכין שכון מושלם למשפחות לפני העברתן למחנה אריאל.⁷¹

ואכן, רוב צוותי האוויר של הלהק לא ראו את עצמם כחיילים, אף לא היו מוכנים להתחיל, והיו מעוניינים להשתלב בתעופה האזרחית "אן-בלוק". אולם, מתוך ראיית הצרכים המבצעיים של החיל (התעופה האזרחית, עם כל חשיבותה, לא עמדה בראש סולם הקדימויות) ובתהליך המעבר מ"לבוש אזרחי" לדפוסיים צבאיים והצורך לצמצם ככל האפשר את כוח-האדם – הוחלט במטה חיל-האוויר להחתים את צוותי האוויר של הלהק על תנאי שירותם, שבמסגרתם יתחייבו לשרת בחיל-האוויר כחיילים לכל דבר. תנאי השירות, אשר גובשו במשרד הביטחון, הגיעו לידיהם של הצוותים עוד קודם שדנו בהם בחיל-האוויר, ועל רקע זה (כמתואר להלן) פרץ משבר עמוק. שיאו היה בהגשת אולטימטום למפקד חיל-האוויר, וסופו בפירוק הלהק לתובלה אווירית.