

ביטול המתקפה האווירית נגד שדות התעופה המצריים במבצע "קדש"

רס"ן יצחק שטייגמן*

אל-עריש על ידי "המבצרים המעופפים" ועל כך מצייין בן גוריון ביומנו:

"באחת עשרה טילפן לי יגאל (ידין) שדן טולקובסקי חזר עם "הפטישים" ("מבצרים מעופפים"): הפציצו הבוקר אל-עריש, פגעו כהוגן בשדה התעופה, זרקו שבעה וחצי טון. חזרו בשלום".³

בהמשך המלחמה ובעיקר במבצע "יואב" (15-22 באוקטובר 1948) ו"חורב" (22 בדצמבר 1948-7 בינואר 1949) שימש שדה התעופה אל-עריש מטרה נוחה להפצצות אוויריות שכוּצו על ידי מטוסי בופייטר, ספיטפייר, "מבצר מעופף" (B-17), קומנדו ורקוטה. נפגעו מסלולים, מתקני קרקע ומטוסים. השדה נסגר לפרקי זמן קצרים אך לא שותק כליל.

רעיון השמדת חיל-האוויר של האויב בעודו על הקרקע המשיך להיות נדבך חשוב בתודעת מפקדת חיל-האוויר, מתוך הערכה לחשיבותה של העוצמה האווירית. כדי לנצלה שומה על צה"ל לחתור לעליונות אווירית כבר בפתיחת המערכה. חיים לסקוב*, בהיותו מפקד חיל-האוויר, הציג זאת באפריל 1953, כחודש לפני שסיים את תפקידו זה, כלהלן:

"הכוח האווירי הוא הכוח היחיד אשר יכול להגדיל את המרחב הביטחוני של המדינה. בהשגת עליונות כלפי האויב, תלויה אפשרות הפעולה של כוחות היבשה וכוחות האוויר... טובת ביטחון המדינה דורשת שהכוח אשר בו יעשה המאמץ להשיג עדיפות נגד האויב הוא חיל-האוויר... יש לתת למטהו סמכויות מקבילות באותו סטטוס של מה שנקרא היום המטכ"ל...".⁴

בעשרים החודשים שבהם פיקד לסקוב על חיל-האוויר — לצד ויכוחים נוקבים עם עמיתיו במטה הכללי בשאלת מקומו של החיל על כל המשמעות של חלוקת המשאבים — נעשו צעדים

מחשבות ראשונות

הדוקטרינה להשגת עליונות אווירית על-ידי התקפת פתע להשמדת הכוח האווירי של היריב בעודו על הקרקע, נוסחה בהצלחה יחסית במלחמת העולם השנייה. היה זה דווקא ה"לופטוואפה" הגרמני, נאמן ל"מלחמת הבוקר", אשר פתח בה במערכה בפולין, נורווגיה והולנד. בעלות הברית אימצו חלקית בהמשך המלחמה. הרעיון נקלט בחיל-האוויר הישראלי כבר בראשית ימיו. מפקדיו הראשונים, רובם יוצאי חיל-האוויר הבריטי והאמריקני, ייחסו לו חשיבות רבה. ואכן הפצצת שדה התעופה המצרי הקדמי והמאיים ביותר — אל-עריש, תוכננה במלחמת העצמאות כבר בראשית חודש מאי 1948, עת הגיעו לארץ מטוסי הקרב הראשונים מסוג מסרשמידט. הפצצה זו אמורה הייתה לשבש את פעילות חיל-האוויר המצרי שכאותו חודש פעל ללא הפרעה בשמי המדינה, תקף וגרם לנזקים ולאבדות. בן-גוריון ציין ביומנו בנושא זה כדלהלן:

"שלושת המסרשמידטים יהיו מוכנים ביום שישי בבוקר (28 במאי) יפציצו הבסיס האווירי של מצרים..."¹

ואכן המטוסים הוכנו מיד בהגיעם למשימה זו. דא-עקא, ב-29 במאי לפנות ערב הגיעו ידיעות מדאגות מהדרום על טור מצרי הנע צפונה והכולל כאלף כלי-רכב. בלחצו של מפקד חטיבת גבעתי, שמעון אביהן, הוחלט — בניגוד לדעתו של ראש מטה חיל-האוויר, אהרון רמז — להפנות את מטוסי הקרב שהיו אותה שעה בחיל — ארבעה מטוסי מסרשמידט — להפצצת הטור המצרי ליד אשדוד.² הנה כי כן התכנית הראשונה לתקיפת שדה תעופה מצרי לא יצאה אל הפועל.

הפצצה נוספת, שגם היא לא יצאה לפועל, תוכננה ב"קרבות עשרת הימים" (9.7-19.7.48) על-ידי אחד משלושת "המבצרים המעופפים" שיצאו מצ'כיה ב-14 ביולי 1948 (מטוס שני תוכנן להפציץ את קהיר והשלישי את עזה). בפועל לא זוהתה המטרה ובטעות הופצצה רפית. רק למחרת, ב-16 ביולי, בוצעה הפצצה ראשונה על

במבצע "קדש" היה חיל-האוויר מסוגל לתקוף את שדות התעופה המצריים ולהשיג עליונות אווירית מקדימה, גם ללא השתתפות חילות-האוויר של בריטניה וצרפת. בפועל התרחשו הדברים אחרת. למרות שתכנית התקיפה הייתה מוכנה, החליט הדרג המדיני לבטלה ולהשאיר את המשימה לשותפים הזרים למערכה. בדברים הבאים יתוארו ההכנות שנעשו בחיל-האוויר לקראת תקיפת שדות התעופה המצריים, בצד הלבטים המדיניים, אשר הביאו בסופו של דבר לכיטולה.

* הובא, באוגוסט 1951, לחיל-האוויר מבחן. איש כוחות היבשה (והשריון בהמשך דרכו), רכש מוניטין כמפקד חיל-רגלים בשירות ההגנה והוצבא הבריטי, שם הגיע לדרגת רכ"סרן. אחרי מלחמת העצמאות עמד בראש מחלקת ההדרכה בצה"ל. לא היה איש צוות אוויר, ונסיגתו עד כה בענייני אוויר היה מרעט.

* חוקר בכיר בענף לחולדות חיל-האוויר.

חשובים בדרך להגברת עוצמתו והעלאת כוונותו המבצעית.

משימותיו הוגדרו על פי סדרי עדיפויות, ובהן ניתן משקל רב להשגת עליונות אווירית על-ידי תקיפה אווירית מקדימה נגד שדות התעופה של האויב.

הרעיון בהתגבשותו

ב-14 במאי 1953, עת קיבל דן טולקובסקי את הפיקוד על חיל-האוויר, היה החיל עדיין בשלב הראשוני של בנייתו והתעצמותו, בתכנית רב שנתית שאמורה הייתה להימשך עד 1957. מטוסי הקו הראשון העיקריים היו עדיין מטוסי הבוכנה המיושנים ספיטפייר, מוסטנג, מוסקיטו ו-B-17, כשאליהם הצטרפו ביוני 1953 מטוסי הסילון הראשונים מסוג מטאור.

מערכת השליטה והבקרה הייתה רק בראשית דרכה, ויחסי הגומלין בין המטכ"ל למפקדת חיל-האוויר טרם הוגדרו סופית. ברם, העקרונות המנחים לבנייתו של החיל נקבעו. מערכת ההדרכה הממוסדת עסקה זה מכבר בהכשרת צוותי אוויר וקרקע. חשובה לא פחות הייתה האמונה של הקצונה הבכירה בחיל האוויר ושל ה"משוגעים לדבר" ביחידות השדה, בדבר חשיבותה של העוצמה האווירית והדרך הנכונה לביסוסה.

לגורמים חיצוניים הייתה ללא ספק השפעה על תהליך התעצמותו של חיל-האוויר בשנים 1953-1956. העובדה כי לחיל-האוויר המצרי, החזק והמאיים ביותר במזרח-התיכון, היו כבר ב-1952 49 מטוסי סילון (מטאור וזמפייר), שעה שחיל-האוויר הישראלי התבסס עד אז על מטוסי בוכנה בלבד, נתנה משנה תוקף לצורך בהתעצמות במטוסים איכותיים.

בסוף 1955 היה חיל-האוויר המצרי בתהליך הדרגתי של מעבר והתבססות בשדות התעופה הבריטיים שלאורך תעלת סואץ, שפינויים עמד להסתיים על פי הסכם מוקדם, ביוני 1956. לכך הייתה משמעות מכרעת על יכולת התקיפה של חיל-האוויר המצרי. מעתה הם יכלו לתקוף מטרות

בישראל משדות תעופה שלאורך תעלת סואץ, גם ללא צורך בדילוג מטוסייהם לבסיסי חירום בסיני. מחיל-האוויר ניטלה אפוא ההתרעה האסטרטגית המקוּוּה. על רקע זה התבשר העולם בספטמבר 1955, על "העסקה הצ'כית".

היה זה ארוע מרכזי ודרמטי בהתפתחות הסכסוך במזרח-התיכון. מההיבט האווירי בלבד כללה העסקה 100-150 מטוסי קרב מסוג מיג-15 ו-17; כ-70 מפציצי איל-28; מטוסי תובלה; תותחי נ"מ ועוד. עוד נכללו בעסקה כלי רכב משוריינים; תותחים שונים; משחתות; טרפרות וצוללות.⁵ הייתה זו החדירה הסובייטית הראשונה לעולם הערבי, בעורפה של "ברית בגדד", ואם גם במסווה של עסקה כלכלית טהורה: כותנה ואורז תמורת מטוסים וטנקים.⁶ מפקדת חיל-האוויר התייחסה להתפתחויות אלו בחומרה ומפקד החיל, דן טולקובסקי, מצא לנכון לציין כי:

"במידה וקיימת הערכה שלא נוכל לקבל מטוסי מיסטר לפני יולי/אוגוסט ואף לא מטוסים אמריקאיים מסוג F-86, הרי שלקראת סוף החורף הנוכחי יוצר מצב של עדיפות אווירית מכרעת למדינות ערב... מהאמור לעיל אני מגיע למסקנה בלתי נמנעת שהדרך היחידה להקטין את הסכנה הנשקפת לנו הינה לתקוף את חיל-האוויר המצרי תוך כדי החודשים הקרובים..."⁷

בקרב קברניטי הביטחון של ישראל עוררה העסקה הצ'כית חרדה עמוקה. בהציגו את ממשלתו ב-2 בנובמבר 1955, ציין בן-גוריון כי: "העסקה הצ'כית הפכה בחודשים האחרונים את הקערה על פיה באופן החמור והמסוכן ביותר... לא רק שגדלה לאין ערוך כמות הנשק שזרמה למצרים, אלא שהסובייטים סיפקו למצרים נשק בעל איכות גבוהה שאינו בידינו".⁸

מנכ"ל משרד הביטחון, שמעון פרס, הוסיף כי: "עסקה זו הפכה בבת-אחת את הקשיים שעמדו בפני ישראל לדרימה ששוב אין לטפל בה אלא טיפול יסודי, דחוף ומרחיק לכת".⁹ שר החוץ משה שרת, שעוד באוקטובר 1955 טס לפגישה דחופה עם ארבעת שרי-החוץ של המעצמות הגדולות שהתכנסו בדוֹוֹוה, חזר בידיים

ריקות.¹⁰ ישראל פתחה אפוא לצד הכנות צבאיות למלחמת מנע (כמפורט בהמשך), במערכה מדינית נרחבת בדרישתה לנשק מגן "שלא יפול באיכותו ובטיבו מנשק ההתקפה הזורם למצרים". נראה אפוא שהייתה בישראל תמימות דעים ביחס לאיום המצרי הצפוי, אם לא מיידית, לפחות בטווח של החודשים הקרובים.

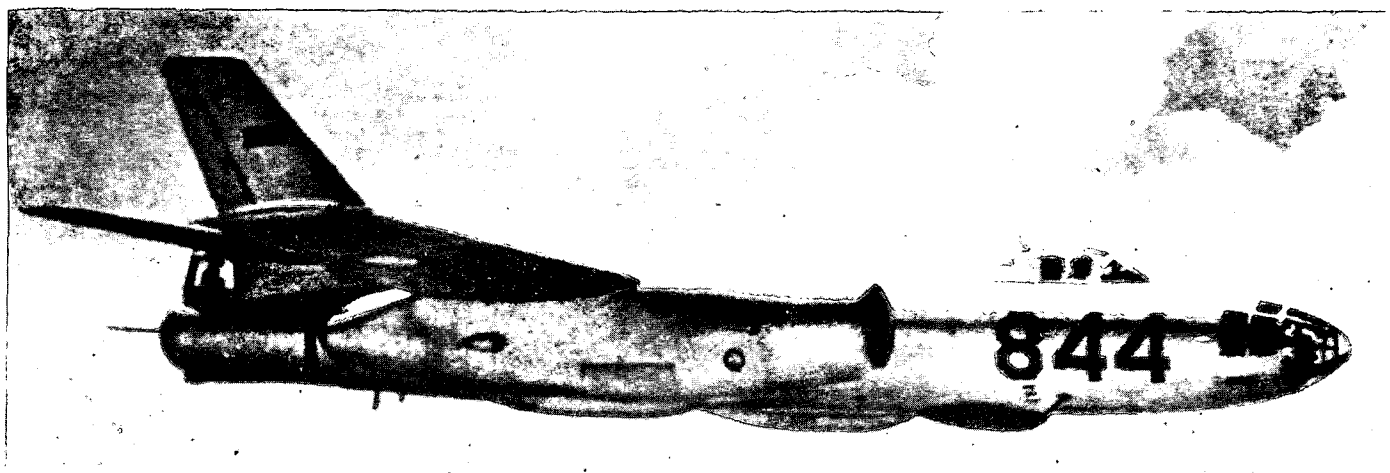
תכנית "עומר" לתקיפת שדות-תעופה

ב-23 באוקטובר הועק הרמטכ"ל, משה דיין, ממקום חופשתו בפרס אל בן-גוריון באופן בהול. זה הורה לו להכין תכניות מבצעיות לשלוש אפשרויות: כיבוש רצועת עזה; מתקפה בצפון סיני; כיבוש מצרי אילת. הדגש הושם על האפשרות האחרונה.¹¹ המטה הכללי קיבל אפוא הוראה להתכונן לממש את האופציה הצבאית.

ב-1 בנובמבר הופצה ליחידות הוראת התכנון "עומר",^{*} שעסקה בכיבוש שארם-א-שייח' וראס-נצרני על-ידי כוחות מחטיבה 39. תכנית המבצע קבעה הצנחת כוחות בסמוך לשארם-א-שייח', כאשר כוחות נוספים ינועו בתנועה יבשתית בחוף המזרחי של חצי האי סיני בואכה שארם-א-שייח'. המשימה העיקרית של חיל-האוויר הייתה: "תקיפת שדות תעופה מצריים כתגובה להפצצות אוויריות של חיל-האוויר המצרי, אם על כוחות היבשה ואם על מרכזי אוכלוסייה בישראל".¹²

חיל-האוויר היה מוכן מבעוד יום למשימה זו. פקודות המשימה שהופצו ב-2 בנובמבר 1955 על-ידי ענף מבצעים, קבעו את חלוקת הכוחות, בהתבסס על המטוסים שהיו שמישים לאותה תקופה. אלה כללו את מטוסי האורגן (שהגיעו באותם ימים) והמטאור לצד מטוסי ההרוורד, ספיטפייר, מוסטנג ומוסקיטו. לראשונה בתולדות חיל-האוויר נוצרו נסיבות שיאפשרו לו לבצע מתקפה אווירית כוללת על פי קונספציה חדשה שהתגבשה ותורגלה במהלך השנים האחרונות, אלא שהתכנית לא אושרה למימוש. בישיבת הממשלה ב-5 בדצמבר נדחתה דרישת הרמטכ"ל

* עומר חזרה הם שמות בניו של מפקד הפעולה, מח"ט 39, אל"מ חיים בר-לב. המבצע נקרא על שמם.



מפציץ אל-28. מטוסים מסוגו חנו בשדה התעופה קהיר-מערב, שחיל-האוויר התכוון לתקוף

ואכרות בנפש הם דבר בלתי נמנע.¹⁶ למסמך צורפו טבלאות המגדירות את מטרות התקיפה בישראל על פי סדרי עדיפויות:

בעדיפות ראשונה — שדות תעופה פעילים: רמת-דוד, קסטינה (חצור), רמלה (כנראה המסלול שבסמוך למפקדת חיל-האוויר), עקרון ובאר-שבע (כנראה שדה-תימן) וכן מסלולי חירום: פלוג'ה, בית-דרס, עין-שמר ועוד.

בעדיפות שנייה — תחנות מכ"ם ותקשורת. בעדיפות שלישית — יעדים טקטיים בישראל כגון: מסילות ברזל, תחנות רכבת, דרכים, מפקדות, מחסני חימוש, אספקה ועוד.

מעניין להעיר כי במשרד האוויריה בלונדון הטילו ספק בהערכותיו האופטימיות של מפקד הכוח האווירי במזה"ת בדבר יכולתו להשמיד את חיל-האוויר הישראלי תוך שלושה ימים. לרבריהם

כנגד ישראל, למקרה שתיפגע ריבונותה של ממלכת ירדן, שבריטניה הייתה קשורה עמה בברית הגנה מ-15 במרס 1948. במסמך מפורט שהעביר מפקד הכוח האווירי הבריטי במזה"ת ב-2 באוגוסט 1955 למשרד האוויריה בלונדון הוא כותב בין השאר:

"במידה ונידרש לנקוט פעילות צבאית כנגד ישראל, מטרותנו העיקריות תהיה הריסת חיל-האוויר הישראלי. להשגת יעד זה יופעל מירב הכוח האווירי שבהישג ידינו, משימה שלהערכתנו תימשך שלושה ימים. לאחר מכן נתרכז בסיוע ישיר ועקיף לכוחות היבשה..."¹⁵

הוא הביע מחויבות לשמור על המקומות הקדושים במהלך ביצוע המשימה ולהימנע מלפגוע בבתי הזיקוק ובמאגרי הדלק שבמפרץ חיפה, אולם הוא העיר, "נזק לרכוש האזרחי

בנימוק, כי "אין השעה כשרה לכך וכי ישראל תפעל במקום ובזמן שייראו לה כמתאימים."¹³ בפגישה עם קציני המטה הכללי ב-16 בדצמבר הגן בן-גוריון על החלטת הממשלה שלא לפתוח במתקפת מנע. הוא נימק זאת בטענת ההרס והחורבן שהמלחמה גוררת אחריה, בחשש להחרפת אמברגו הנשק כנגד ישראל בעיקר מצד ארה"ב ובחששות מפני התערבות של בריטניה העושה "מאמצים נואשים להחזיק, ואם אפשר להגדיל, העמדות שיש לה עדיין במזרח התיכון..."¹⁴

האמנם היו תכניות בריטיות התקפיות נגד ישראל?

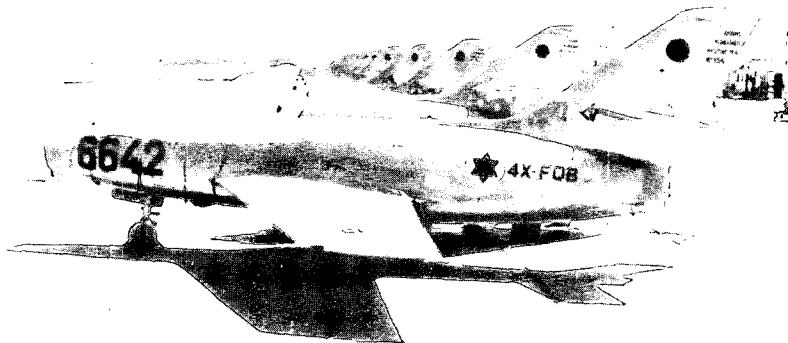
מתוך המסמכים הבריטיים משנת 1955 שנחשפו על-ידי הארכיון הבריטי המרכזי בלונדון, מתברר כי לבריטניה היו אכן תכניות ומגמות התקפיות



► מטוסי הרוורד היו חלק מן המטוסים השמישים של חיל האוויר בנובמבר 1956



גולת הכותרת למסכת ההתקרבות הישראלית-צרפתית הייתה עסקת מטוסי המיסטר 4-A. למעלה — קליטת המטוסים. למטה — מטוסי מיסטר



חיל-האוויר הישראלי מאומן היטב, נמצא בכוננות גבוהה וביכולתו לפזר במהירות את מטוסיו על גבי עשרים שדות חליפיים.¹⁷

נראה אפוא כי לבריטניה הייתה הערכה גבוהה לגבי כושרו של חיל-האוויר הישראלי, ובוודאי כשהמדובר היה בהשוואה אל חילות האוויר הערביים. בריטניה עקבה בדריכות אחר ההתפתחויות, ואף עשתה הכנות למקרה שתידרש פעולה צבאית.

התכנית לתקיפת שדות-התעופה במבצע "קדש" וביטולה

בסוף 1955, בעוד בריטניה עוקבת אחרי ההתרחשויות, ונערכת לאפשרות של התערבות צבאית להגנה על בעלת בריתה, הממלכה ההאשמית, החריפו, כאמור, יחסי ישראל-מצרים. ב-12 בספטמבר פרסם נאצר תקנות חדשות שהחמירו את ההסגר על מצרי טיראן והרחיבוהו גם על התחום האווירי.¹⁸ חברת אל-על נאלצה להפסיק את טיסותיה לדרום אפריקה. חודש לאחר מכן, באמצע אוקטובר 1955, חתמו סוריה ומצרים על ברית צבאית והקימו פיקוד משותף. זאת על רקע "העסקה הצ'כית", פעולות הפדאיון והפינוי הבריטי ההדרגתי מתעלת סואץ.

בנסיבות הללו הפכה רכישת "נשק מגן" ובעיקר מטוסים באיכות גבוהה למשימה לאומית מועדפת במדיניות החוץ של מדינת ישראל. באותה תקופה חלה תפנית במדיניותה של צרפת כלפי ישראל. הגם שהמגעים נמשכו מזה זמן, נאותה צרפת לראשונה באוגוסט 1955, לחתום עם ישראל על עסקת מטוסי מיסטר 2. כעבור חודש, לאחר שנמצאו ליקויים ואי התאמות במטוסים הללו, הם הוחלפו במטוסי אורגאן. אין ספק שהמרד העקוב מדם שהתחולל באותה עת באלג'יריה נגד צרפת, בתמיכתה של מצרים ובעידודה, היווה גורם ראשון במעלה להתקרבות של צרפת לישראל. גולת הכותרת למסכת ההתקרבות הצרפתית-ישראלית, שהלכה והעמיקה מראשית 1956, הייתה עסקת מטוסי המיסטר 4-A באפריל הגיעו 24 המטוסים הראשונים מסוג זה ובאוגוסט אותה שנה, 36 מטוסים נוספים.¹⁹

קליטת מטוסי המיסטר העמידה בפני חיל-האוויר אתגר שכמותו לא ידע בעבר. היו אלה מטוסים מתקדמים ביותר שנקלטו בעת ובעונה אחת בחיל-האוויר הצרפתי ובחילות האוויר של צבאות נאט"ו, ונדרשה להם תשתית מיוחדת בתחום הבינוי, האחזקה והבקרה. כל זאת לצד האימונים וההכשרות של צוותי אוויר וצוותי קרקע שעברו בהדרגה למטוסים המתקדמים. הנה כי כן מתחילת 1956 היה חיל-האוויר נתון בתהליך קדחתני של הסבה לציווד החדש והמתקדם. כל אותה עת נערכו במטכ"ל הכנות לאפשרות של מלחמה כוללת. פקודת "קדש 1" שהופצה על-ידי אג"ם/מבצעים

בחמישה באוקטובר 1956, הייתה התכנית האופרטיבית הראשונה למערכת סיני. על פיה: "כוחות צה"ל יכבשו את צפון סיני, יבססו קו הגנה בגדה המזרחית של תעלת-סואץ ויגנו על מרחב המדינה בגזרות האחרות".²⁰

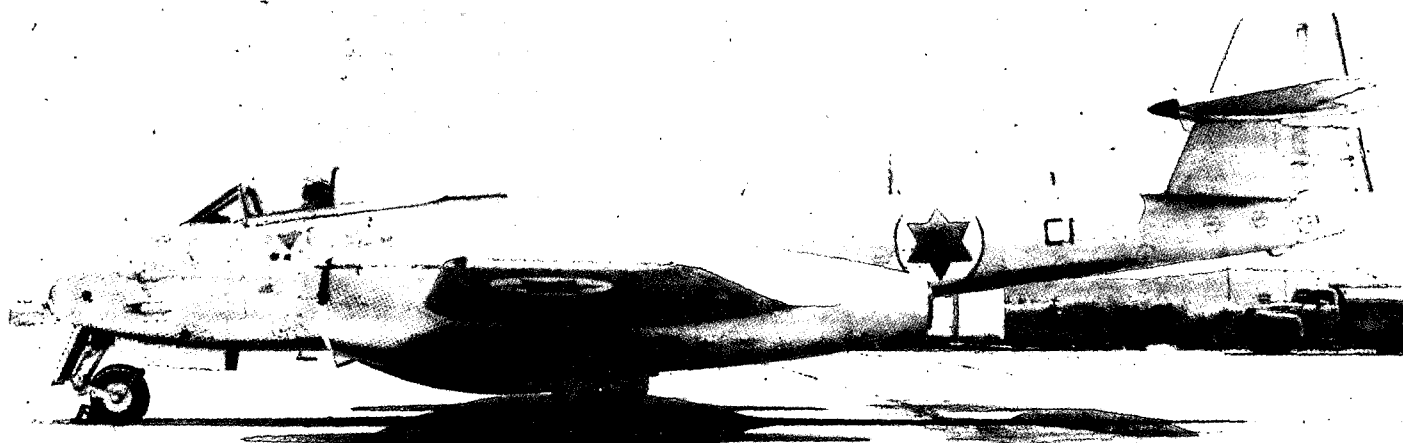
הרעיון המרכזי היה לאגף את המצרים ולכתר אותם בתנועת מלקחיים, כדי להביא להתמוטטותם.

יום ה"ע" ושעת ה"ש" טרם נקבעו. ההערכה הכללית הועידה שלושה שבועות לתכנון. משימות חיל-האוויר על פי "קדש 1" היו אפוא:

א. לתקוף את חיל-האוויר המצרי לשם השגת עליונות באוויר.

ב. להגן על שמי המדינה.

ג. לסייע לכוחות היבשה.



מטוס מטאור. העובדה שלחיל האוויר המצרי היו כבר ב-1952 מטוסי סילון מטאור נתנה משנה תוקף לצורך של חיל האוויר להתעצם כמטוסי איכות

הכנות לתקיפת שדות-תעופה במהלך המלחמה

ב-31 באוקטובר, בשעה 06:00, היו בריטניה וצרפת אמורות לפתוח בהפצצות על שדות-תעופה לאורך תעלת סואץ, על-פי האולטימטום שלהן מ-30 באוקטובר. השעות חלפו, אך הן טרם נכנסו למערכה, כאשר צה"ל כבר היה שרוי במתקפה כוללת. כמקביל זרמו החל מליל 30-31 באוקטובר, ידיעות מודיעיניות על כוונה מצרית לתקיפה אווירית מרוכזת נגד מרכזי אוכלוסין בארץ.

כדי לקדם מתקפה זו הועמדו טייסות המטאור, "המבצרים המעופפים" והמוסקיטו ככוננות תקיפת שדה-התעופה קהיר-מערב, שם חנו מפציצי איל-28. פקודות המשימה כבר הוררו לטייסות בהתאם.

בהעדרו של הרמטכ"ל (שהיה בסיור בזירת הלחימה), פנה מפקד חיל-האוויר ב-31 באוקטובר בשעה 19:40 ללשכת שר הביטחון וביקש אישור להפצצה מיידית. עוזר השר, חיים ישראלי, הפנה אותו לכיתו של בן-גוריון ששכב חולה במיטתו. יצחק נבון, מזכירו האישי של ראש הממשלה, שמע את בקשתו של מפקד חיל-האוויר והעביר את השיחה לבן-גוריון. טולקובסקי העביר לידיעתו את התכנית המצרית לתקוף באותו לילה מטורות בשמי ישראל, ודרש לאשר לחיל-האוויר הפצצה מיידית על שדה-התעופה קהיר-מערב. להערכתו, גם אם יקשה להפציץ במדויק בלילה, הרי הטלת הפצצות בקרבת היעד "תיצור מהומה" ותשבש את התכנית המצרית. שר הביטחון התנגד בתוקף למהלך זה, בטרם הפציץ חיל-האוויר המצרי מטורות בישראל²³. בינתיים (בשעה 20:15) הגיעו ידיעות ראשונות על דבר הפצצות הלילה של בריטניה וצרפת על שדות-תעופה מצריים לאורך תעלת סואץ, שהחלו באיחור של 13 שעות, והשאלה ירדה מהפרק.

ההפצצות האנגלו-צרפתיות (ב-31 באוקטובר בשעה 06:00) יצמצם צה"ל את פעילותו הצבאית.

בפגישת "סבר" שמרה ישראל על סודות תוכניותיה האופרטיביות ולא פרטה תכניות כמו הפצצת שדות-התעופה המצריים (כפי שתוכנן ב"קדש 1"). מתוך השיחות ברור היה שצרפת, ובעיקר בריטניה, לא יוותרו על מתקפה מקדימה להשמדת חיל-האוויר המצרי בעודו על הקרקע, לקראת הנחתת והצנחת הכוחות לכיבוש תעלת סואץ. בריטניה ייחסה למתקפה האווירית חשיבות מכרעת כלקח ממבצע "גן השוק" במלחמת העולם השנייה (17-25 בספטמבר 1944) שבו כשמונים אחוזים מהכוחות הלוחמים של הדיוויזיה מס' 1 שצנחו, הושמדו לפני שכוחות היבשה חברו אליהם.²² ממילא ברור היה כבר בשלב זה שמשמיה זו לא תבוצע על ידי חיל-האוויר הישראלי.

מטרות המלחמה החדשות היו אפוא:²³

- ליצור איום צבאי על התעלה באמצעות תפיסת יעדים הצמודים לה.
- לכבוש את מפרץ אילת.
- לשבש את המערך המצרי בצפון סיני ולמוטט אותו תוך כדי כוננות בפיקוד המרכז ובפיקוד הצפון.

הנחות היסוד ומטרות המלחמה שינו מהיסוד את סדר העדיפויות בהפעלת חיל-האוויר. השינוי הבולט היה ביטול מתקפת האוויר המקדימה נגד שדות-תעופה מצריים. המשימה הוטלה על צרפת ובריטניה. יתרה מכך, על חיל-האוויר נאסר לתקוף כוחות מצריים בשלב הפתיחה, כל עוד אין חיל-האוויר המצרי תוקף את כוחות צה"ל. המשימות החדשות שנקבעו לחיל-האוויר כללו אפוא: סיוע התקפי לכוחות היבשה; אמנעות; הגנת שמי המדינה; וכן מאמץ תובלתי בהצנחת, פינוי וקישור לכוחות צה"ל במהלך הלחימה.

נראה אפוא שהעדיפות שניתנה בחיל-האוויר לתקיפת שדות תעופה כפעולה אווירית מקדימה אכן באה לידי ביטוי בפקודת המבצע. המטוסים שהיו שמישים לאותה שעה כולל מטוסי הסילון (מטאור, אורגאן ומיסטר), והבוכנה (מוסקיטו ומוסטנג) חולקו ליעדים השונים – שדות התעופה שלאורך תעלת סואץ ובקרבת קהיר. התכנית היבשתית הייתה מוגבלת בהיקפה וחסר היה בה העומק הנדרש למערכה כוללת. מסיבה זו נבחנו במטכ"ל תכניות חליפיות, שעה שהשיחות לשיתוף פעולה צבאי בין ישראל לבין צרפת נכנסו אותה שעה להילוך גבוה.

בעוד ההכנות ל"קדש 1" נמשכות, נערכו בימים שבין 22-24 באוקטובר 1956, בבית ההארכה "סבר" שעל-יד פריס, שיחות חשאיות בין ישראל לבין צרפת ובריטניה, ואלה עתידות היו לקבוע את מהלך הפתיחה של המערכה. בשיחות אלו נאותה ישראל לתת למעצמות האירופאיות את האמתלה להיכנס למערכה משלהן לכיבוש תעלת סואץ. כאמתלה לאיום ישראלי על התעלה, ובחסותן אמורה הייתה ישראל להיכנס למבצע "קדש" כדי להשיג את יעדיה שלה.

לבן-גוריון, כך מתברר, היו לכטים קשים עד לקבלת ההחלטה, והוא הסכים לצאת למערכה רק לאחר שהובטח לו כי ישראל תפעל לצד שותפיה האירופאיים וכי מטוסים צרפתיים יוצבו בישראל להגנת שמי המדינה.²⁴

הסכם זה הביא לשינוי מהותי בתכנית האופרטיביות של צה"ל. פקודת המבצע "קדש 2", שהופצה בליל 25-26 באוקטובר 1956, ביטלה למעשה את התכנית הראשונה "קדש 1" והתבססה על הסכם "סבר" שהכתיב שתי הנחות יסוד:

- ביום שני בערב (29 באוקטובר) יימצא כוח ישראלי ניכר בקרבת תעלת סואץ.
- ביומים הראשונים של המערכה, עד תחילת



שדה התעופה כבדית, שמעליו התחולל הקרב הראשון בין מיסטרס למיגים

1967. מבצע "קדש" היה אבן דרך בתהליך שהוביל לניצחוננו המזהיר של חיל-האוויר במלחמת ששת הימים. יסודות התורה החילית הוכחו כתקפים כבר באוקטובר 1956.

האפשר לראשיתה של המערכה. מגבלות מדיניות לצד חוסר הביטחון מצד ראשי המדינה והצבא ביכולתו של החיל, מנעו מטייסיו לבצע משימה זו. הזדמנות זו ניתנה לו כעבור 11 שנים, ביוני

סיכום
לחיל-האוויר במבצע "קדש" לא ניתנה ההזדמנות למלא את המשימה הבסיסית והמיוחלת שלו: השמדת הכוח האווירי של האויב, סמוך ככל

הערות

1. גרשון ריבלין ואלחנן אורן (עורכים). דוד בן-גוריון — יומן המלחמה. (תל-אביב, 1982). כרך ב', עמ' 459.
2. שם, עמ' 297 (דרי"ח מיום 23.12.48).
3. שם, עמ' 593.
4. חיים לסקוב, "מיבנה פיקוד ומטה", מסמך מ-28 באפריל 1953, ארכיון חיל-האוויר (בהמשך אחה"א) חיק 54 (1).
5. משה דיין, יומן מערכת סיני, (תל-אביב, 1967), עמ' 10.
6. מיכאל כרצ'ר, "מבצע סיני", מתוך בנימין גריברגר (עורך), דיפלומטיה בצל עימות (תל-אביב, 1980), עמ' 143-144.
7. דן טולקובסקי, "התעצמות חילות אוויר ערב", מסמך מ-19 בנובמבר 1955, אחה"א, חיק 54 (1).
8. דוד בן-גוריון, מדינת ישראל המחודשת (תל-אביב, 1965), כרך א', עמ' 484-494.
9. שמעון פרס, קלע דוד (ירושלים, 1970), עמ' 29.
10. משה שרת, יומן אישי (תל-אביב, 1978), כרך ה', עמ' 1272-1267.
11. מיכאל בר זוהר, בן גוריון (תל-אביב, 1977), כרך 1, עמ' 1153-1155.
12. אג"ם מבצעים, "הוראת תכנון וזהר", מ-4 בנובמבר 1956 אחה"א חיק 54 (3).
13. בר-זוהר, שם, עמ' 1154-1156.
14. דוד בן-גוריון, יתור ויעוד — דברים על ביטחון ישראל (תל-אביב, 1971), עמ' 223.
15. From Air Marshal Sir Clause Pellyto Sir William F. Dickson, Chief of the Air Staff. Air Ministry. Air 8/1895, 2.8.55 P.R.O.
16. שם, מסמך מפקד הכוח האווירי במזה"ת.
17. מינסטריון התעופה הכריטי, 30.8.55 AIR 8/1895 P.R.O.
18. בר זוהר, שם, עמור 1148.
19. יעקב צור, יומן פריס — המערכה הדיפלומטית בצרפת 1956-1953 (תל-אביב, 1968), עמ' 248-226; בר-זוהר, גשר על הים התיכון (תל-אביב, 1964), עמ' 97-98.
20. דיין, יומן מערכת סיני, שם, עמ' 184.
21. יוסף עברון, סואץ 56 — במבט חדש (תל-אביב, 1986), עמ' 103-131; בר-זוהר שם, עמ' 1245-1256; משה דיין, אבני דרך (תל-אביב, 1976), עמ' 255-259; Li oyd S. Suez; 1956: A Personal Account (London, 1978), pp. 170-192.
22. Urquhart R. E. Arnhem (London, 1958), pp. 181-182.
23. דיין, יומן מערכת סיני, עמ' 186.
24. בר זוהר, שם, עמ' 1264.

