

# בניית עצמה אווירית

## חיל-האוויר בשנים 1949-1956

רס"ן יצחק שטייגמן\*



מועצת מטה חיל האוויר – 1949. מימין לשמאל: עזר ויצמן, יהודה רבין, שמואל גל, דניאל שמשוני, אהרן רמז, דב פלג, ג'ו רענן, אליעזר בודנקין, שמואל אייל, ברוך טוב

משקלה הסגולי של העוצמה האווירית ולגבי הדרך הרצויה להפעלתה; מבצעי הרכש השונים; התפתחות ובנייה בבסיסים ובטייסות; הכשרת צוותי אוויר וקרקע; מבצעים בהם שותף החיל; נסיבות ביטולה, ערב מבצע "קדש", של התוכנית להשמדת חיל-האוויר המצרי בעודו על הקרקע ועוד. הספר, המתבסס בעיקר על חומר ארכיוני, חושף פרשיות שונות ומעניינות. מאמר זה מציג, ובתמציתיות רבה, רק חלק קטן מהסוגיות שעלו על סדר-היום בדרך לבנינו של חיל-האוויר – וכן את הגורמים השונים שהשפיעו על התהליך.

עדיפויות במשימותיו – בהתרעה קצרה ובהיקף רחב.

המאמר שלפנינו מבוסס על "מעצמות לקדש: חיל-האוויר בשנים 1949-1956", ספר היסטוריה העומד לצאת לאור בהוצאה משותפת של הענף לתולדות חיל-האוויר ושל ההוצאה לאור של משרד-הביטחון. הספר מציג – לצד המבצעים השונים שבהם השתתף חיל-האוויר בתקופה זו – את המרכיבים השונים, שהשפיעו על תהליך הבנייה וההתעצמות; האיומים האוויריים על מדינת ישראל (לרבות האיום מצד בריטניה); הוויכוח הנוקב במטה-הכללי לגבי

בשבע השנים שחלפו מתום מלחמת-העצמאות ועד מבצע "קדש" (1949-1956) הונחו יסודותיו של חיל-האוויר הישראלי, כפי שאנו מכירים אותו כיום. בתקופה זו הלך והתעצם החיל באמצעות רכש של מוטוסים ומערכות, הכשרת צוותי-אוויר וצוותי-קרקע, אימונים, בנייה ועוד. היסוד והבסיס לכל אלה היתה דוקטרינה אווירית, ובמרכזה: הפעלת הכוח האווירי על-פי סדרי

\* חוקר בכיר בענף לתולדות חיל-האוויר. פירסם עד כה ספרים ומאמרים רבים על תולדות חיל-האוויר.

## "עוד יהיו שינויים בתפיסה ותהפוכות בארגון"

בסוף דצמבר 1949, מצבת טייסי חיל-האוויר היתה כדלקמן: שני טייסי קרב ישראלים מנוסים (עזר וייצמן וסנדי ג'ייקובס); טייסים ישראלים אחדים, יוצאי חילות-אוויר שונים, שנשאו בעיקר בתפקידי פיקוד; 16 בוגרי קורס טיס "מינוס 2" ר"מינוס ו"; \*; אחדים שהכשרתם ניתנה להם בקורסי-טיס שונים, בעיקר קורס הטיס של ה"הגנה"; קבוצה של חניכים, שזה מכבר סיימה קורס-טיס ראשוני ושהמתניה לפתיחה מסודרת של בית-הספר בכפר-סירקין ומספר מצומצם של טייסים, אנשי מח"ל, שעדיין נותרו בשירות ועסקו בעיקר בפיקוד ובהדרכה. מצב המטוסים לא היה שפיר: בסך-הכל היו 109 מטוסים מ-23 סוגים – ומתוכם 34 בלבד שמישים לטיסה.<sup>1</sup>

יותר מכול ממחישה תמונת-מצב זו את מצבו הירוד של החיל בשנה שלאחר מלחמת-העצמאות: מגוון רחב של מטוסים מיושנים ומחסור חמור בכוח-אדם – טייסים וטכנאים כאחד – לאחר שאנשי המח"ל\*\* שהיוו את עיקר כוחו המבצעי והתחזוקתי של החיל, עזבוהו בתום המלחמה. ביטוי למצב זה נתן בן-גוריון ביומנו (7 ספטמבר 1949): "חיל-האוויר מילא תפקידו במערכה כמיטב יכולתו, ובמידה רבה של הצלחה, אך נשאר מדולדל, כמעט יש להגיד שצריכים לבנותו מחדש..."<sup>2</sup>

מפקד חיל-האוויר, אלוף אהרון רמז, ועוזריו הקרובים צברו ניסיון רב בעת שירותם במלחמת-העולם השנייה, בעיקר בחילות-האוויר הבריטי והאמריקאי. הם היו חדורים בהכרה בחשיבות העוצמה האווירית כיעד לאומי ראשון במעלה, ותפיסתם המבצעית היתה מגובשת. בחזונו ראה רמז את חיל-האוויר כזרוע עצמאית, חזקה – ובעלת חשיבות מכרעת במלחמה, אם וכאשר תפרוץ. מתן עצמאות למפקד חיל-האוויר ולמטהו – בכפיפות ישירה לראש המטה-הכללי, ולא לראשי אגפיו – היה אפוא בעיניו תנאי הכרחי, לא רק בתהליכי הבנייה, אלא – ובעיקר – בתפיסה הכוללת של מרכזיות העוצמה האווירית בצה"ל.

תפיסה זו חייבה השקעת משאבים רבים, ומטבע הדברים עמדה בניגוד גמור למגמות שהחלו להסתמן בתום מלחמת-העצמאות: קיצוץ

\* כינוי לקורסי הטיס שנערכו ב-1949 – לפני המניין הרשמי, הפותח בקורס-טיס מס' 1 שסיים בכפר-סירקין באוגוסט 1950.

\*\* מתנדבי חוץ-לארץ, יהודים ולא יהודים (כ-800 במספר), שהגיעו לשורות חיל-האוויר במהלך מלחמת-העצמאות.

במשאבי הביטחון לטובת העלייה ושיקום הכלכלה וביסוסה. המטה-הכללי ראה בחיל-האוויר בעיקר כוח מסייע לכוחות הרגלים, ולפיכך היה עליו להיות כפוף – כמו שאר הכוחות המסייעים – לאגפי המטכ"ל. חילוקי-הדעות בין רמז לידן התמקדו אמנם בשאלת מקומו של חיל-האוויר בצה"ל ובמידת עצמאותו ביחס למטה-הכללי, אך מאחורי המחלוקת הזו עמדה שאלה שלא היתה פחות כבדת משקל: היקף התקציב וכוח-האדם אשר יוקצו לחיל-האוויר. על רקע מחלוקת חריפה זו – שלא חסרו בה גם היבטים אישיים – הסתגרו הצדדים, לפי הוראת בן-גוריון, בתאריכים 9-10 בדצמבר 1949, על ספינה בלב ים באזור חיפה, על-מנת למצוא פשרה ביניהם. בחמש הישיבות ניהלו קציני המטה-הכללי דיון סוער עם קציני מטה חיל-האוויר.

רב-אלוף יגאל ידן עמד, ובתוקף, על דעתו כי האחריות לבנייתו והפעלתו של חיל-האוויר איננה מוטלת על אהרון רמז – אלא עליו בלבד, בתוקף הסמכות שהואצלה לו על-ידי שר-הביטחון. לדבריו:

אני צריך לעשות הכל כדי שלא יכבשו את ארץ-ישראל, כדי שהצבא שיש לנו יוכל לעמוד נגד האויב. אם אתה [אהרון רמז] אומר שרק חיל-האוויר אחראי לכך – אתה לוקח על עצמך אחריות אשר לא הטיילו עליך ושאסור לך לקחת אותה. ומי שיטיל עליך אחריות יותר מאשר אתה יכול לקחת על עצמך, יעשה פשע כלפי המדינה.<sup>3</sup>

ראש להק\*\*\* דניאל שמשוני, בנסיונותיו לשכנע בצדקת דרכו של החיל, הסביר את מורכבותה של העוצמה האווירית – ומסקנתו הייתה אפוא כי "הדברים האלה יכולים להעשות בכל מקום על-ידי אנשים אשר חיים את הדברים האלה יום-יום...".<sup>4</sup> בן-גוריון, בניסיון להשיג פשרה, הצטרף לדיונים בפגישה הרביעית ב-10 בדצמבר 1950 לפני-הצהריים. הוא עמד, ובתוקף, על חשיבותו של חיל-האוויר במערכה הבאה. לדבריו, אומנם חיל-האוויר לא יוכל לנהל מלחמה לבדו – הוא בוודאי לא יוכל לנצח לבדו – אבל "בלי חיל-אוויר יעיל אין לנו סיכוי לנצח, אם כי המנצח יהיה חיל היבשה. אבל לא יהיה סיכוי לחיל היבשה לנצח בלי חיל-אוויר יעיל, וביחוד בלי חיל-אוויר יעיל ברגע הראשון שתפרוץ המלחמה...".<sup>5</sup> עם זאת, בוויכוח בין רמז לידן הכריע בן-גוריון לטובת האחרון.

כעבור שנה, שהיתה רוויה בוויכוחים קשים ונוקבים, התפטר רמז ב-14 בדצמבר 1950. במכתב,

\*\*\* דרגה שהיתה נהוגה אז בחיל-האוויר, מקבילה לאלוף-משנה.

שלח לאביו (דוד רמז, שר התחבורה דאז) באותו חודש, כתב בין השאר:

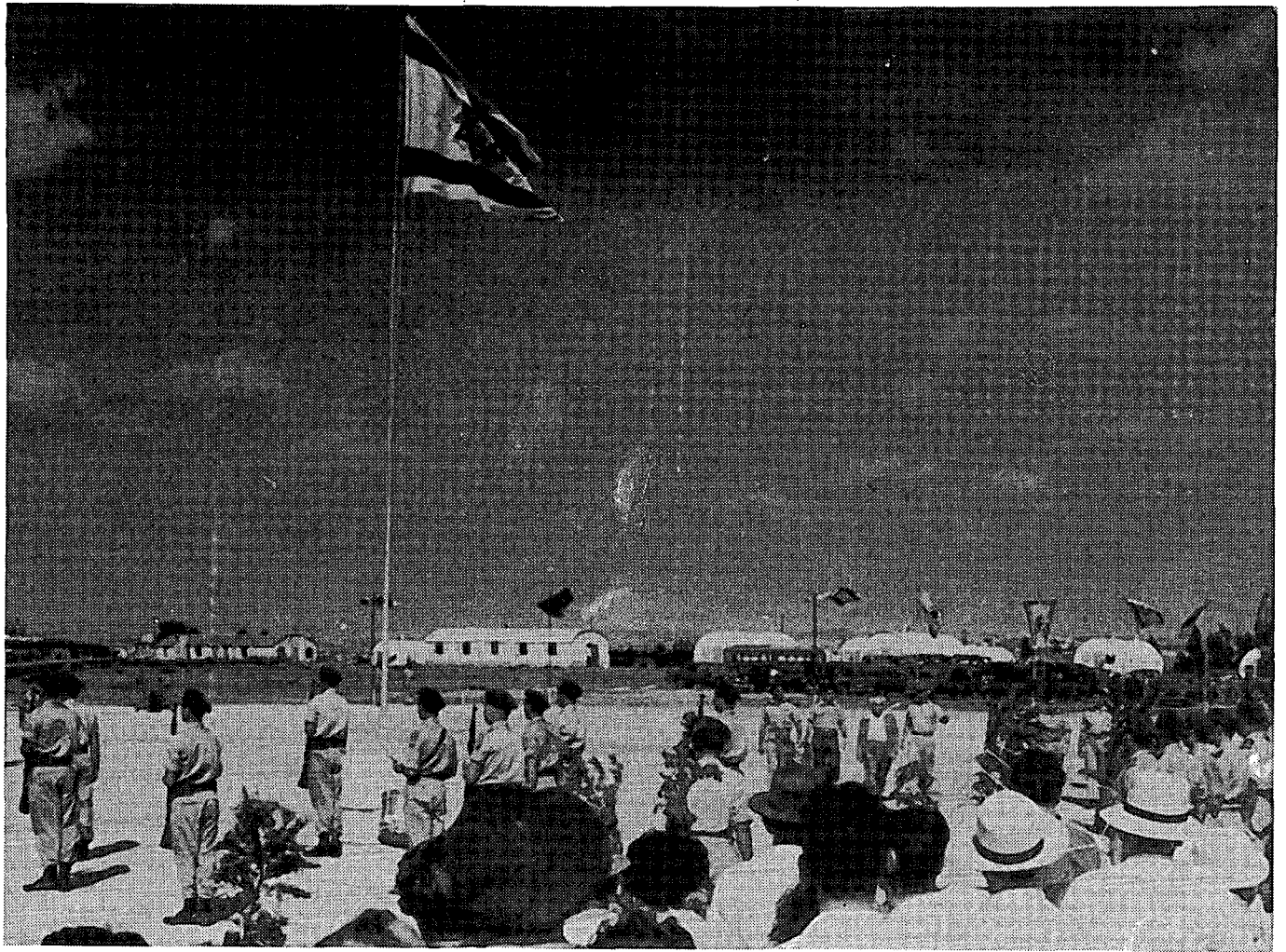
...מאחר ונפסל הלכה-למעשה כל דיון מעמיק וחופשי על תפיסות-יסוד בתורת הלחימה והביטחון שלנו, הופך הדיון למעין מקדח-זממך, בו אני מוצג כבונה אימפריה, המתעלם מהמציאות, ודואג ונאבק על "מעמד אישי" – ולא כמי שחרד בכל רמ"ח [אבריו] לשלומה של מדינתנו הקטנה, שזה אך הוקמה. במצב זה, אני משוכנע, ייטב לעניין ולכל הנוגעים בו אם אשתחרר ללא דיחוי נוסף. הוויכוח העקרוני, מובטחני, לא יירד מסדר-יומנו עוד שנים רבות, ועוד יהיו שינויים בתפיסה, ותהפוכות בארגון...<sup>6</sup>

בתקופתו של רמז עוצבה הדוקטרינה האווירית, נקבעו סדרי-העדיפות במשימות החיל (שתוקפם לא פג עוד שנים רבות), והונחו יסודות בתחומי הרכש וההדרכה. הפתיחות הרבה ביחס לרעיונות וליוזמות חדשים, יצרה בחיל נכונות להשקעה ולהתמסרות – על-אף המצב הקשה. תרומתו של רמז ב"מאבק" על עצמאות החיל היתה בעיקר בהתוויית הדרך להולכים בעקבותיו ובבלימה מסוימת של מגמות המטכ"ל להשתלט עליו בצורה מלאה.<sup>7</sup>

## "אין להתפשר על קיצורי דרך"

מינוי מפקדים, שבאו לחיל-האוויר מבחוץ – כזו היתה המדיניות שנראתה בעיני ראש המטה-הכללי כפתרון לבעיית שילובו של מטה החיל במטה-הכללי. על רקע זה התמנה אלוף שלמה שמיר כיוורשו של רמז. בשמנת החדשים שפיקד על החיל נקבעו דפוסי צבאיים במטה וביחידות, ומצבת כוח-האדם של החיל עברה בדיקה מחודשת וקפדנית והותאמה לצרכים המבצעיים של אותם הימים. העברת מפקדת חיל-האוויר ממחנה "אריאל" (יפו) לבסיס אווירי ברמלה, שבסמוך לו מסלול טיסה, היתה צעד חשוב בתהליך הארגון והבנייה. אותה עת היה חיל בכושר מבצעי נמוך, אך עם זאת הוא נטל חלק בשני מבצעים: התקיפה באל-חמה ב-4 אפריל 1951 והפעילות בתל-מוטילה כעבור חודש, ב-6 מאי 1951.<sup>8</sup> במבצעים אלה הוא הוכיח בעליל את הפוטנציאל הרב הטמון בו, אם וכאשר ייבנה ויופעל בצורה מושכלת. דומה כי לא רבים היו שותפים לדעה זו, ואכן, באוגוסט 1951 מונה אלוף חיים לסקוב – ששימש עד כה כראש מחלקת הדרכה במטה-הכללי – כמחליפו של שמיר, אשר פרש מפאת מחלה. היה זה המשך למגמה למנות את מפקדי החיל מבחוץ.

ב-20 החודשים, שבהם פיקד לסקוב על חיל-האוויר – כשלצדו אל"מ דן טולקובסקי כראש



טקס סיום קורס הטיס הראשון בכפר סירקין. אורחי הכבוד מימין לשמאל: יגאל ידין, דוד בן-גוריון, אהרן רמז, גדעון שוחט

קיבלו כנפיים באוגוסט 1950) וחמש טייסות קרב-הפצצה (בהן מטוסי מוסטנג, מוסקיטו, ספיטפייר ו-17B). בהשוואה לשנת 1950 בולט צימצום מגוון הכלים באופן שכלל סוגים מעטים של מטוסים אך מספר גדול-יחסית של מטוסים מכל סוג וסוג. מִצְבַּת המטוסים כללה אפוא 74 מטוסי ספיטפייר, 55 מטוסי מוסקיטו, 21 מטוסי מוסטנג, 12 מטוסי דקוטה, 17 מטוסי פיפר, 74 מטוסי סטירמן והרווארד (להדרכה בבית-ספר לטיסה) ושני מסוקי הילר-360.

כל אותה עת נשא החיל את עינו אל עבר היעד העיקרי – רכישת מטוסי סילון. המאמץ בכיוון זה החל עוד בתקופת רמז. על סדר-היום עמדה אז רכישת המטוס הבריטי הימי "אטאקר", והפעולה בכיוון זה נמשכה ללא לאות. בספטמבר 1952 – לאחר שהבטיחה את הצבת טייסת מטוסי-סילון נוספת בשדה-התעופה של עמאן, שבניית מסלול סילוני בו הלכה והושלמה [טייסת וומפייר בריטית היתה מוצבת זה מכבר בשדה-התעופה מִפְרָאק], וכן את המשך בניית הכוח האווירי של הלגיון הערבי – ניאיתה בריטניה

המאמץ להשיג עדיפות נגד האויב – הוא חיל-האוויר; לכן יש לתת למטהו סמכויות מקבילות באותו סטטוס של מה שנקרא היום המטכ"ל, והגדרות המטכ"ל יצומצמו למה שבאמת יוכל לעשות"<sup>10</sup>

לצד פעולות הכשרה והדרכה של צוותי אוויר וקרקע, נעשו בתקופתו של לסקוב צעדים חשובים בתחום ביסוס הדוקטרינה האווירית – ובמרכזה חמישה מרכיבים: כוונות תמידית גבוהה כתנאי להפעלה בהתרעה קצרה; שליטה מרכזית (באמצעות מערכת בקרה ודיווח יעילה); ניצול רב-תכליתי של מטוסי הקרב לתקיפה ולהגנה כאחד; הפרדה בין סמכויות הפיקוד והשליטה והתאמת המערך הלוגיסטי לכוונות המבצעית. התפיסה תורגמה לכלל מעשים באמצעות נהלים, הערכות-מצב, תכניות-עבודה שנתיות ורב-שנתיות, תרגילים, תמרונים ועוד. במרס 1953, חודשים ספורים לפני פרישתו של לסקוב, כבר היו בחיל 109 טייסים, שהוכשרו ב-10 הקורסים הראשונים של בית-הספר לטיסה בכפר-סירקין (מאז הקורס הראשון, שחניכיו

המטה – נעשו צעדים חשובים בגיבוש הדפוסים הארגוניים, התחזוקתיים והמבצעיים של החיל. לאור הערכת-המצב שגיבש, אשר היתה מבוססת על האיומים האוויריים וטיבה של זירת הלחימה העתידית, הגיע לסקוב, איש כוחות היבשה, לכלל הכרה עמוקה במשקלה הסגול של העוצמה האווירית; והסברו עמו:

"...עקב תכונותיו ותכונות הזירה, חיל-האוויר הוא הכוח היחיד להגדלת המרחב הבטחוני של המדינה, ויש לפתוח בהתאם כי השפעתו תהיה מכרעת במלחמה הבאה, כי בו תלוי עצם יכולת פעולתם של כוחות היבשה והים בשעת מלחמה..."

בתקופתו של לסקוב הושם דגש רב בבניית חיל-האוויר מבפנים, תוך נסיונות בלתי-פוסקים להשגת משאבים כספיים וכוח-אדם איכותי. בשאלת עצמאות החיל המשיך לסקוב במאבק שניהל רמז בזירת המטה-הכללי – וזאת מתוך הכרה בחשיבותה הסגולית של העוצמה האווירית בצבא ההגנה לישראל. הסביר לסקוב: "טובת בטחון המדינה דורשת שהכוח אשר בו ייעשה

להכליל את ישראל בין שלוש מדינות המזרח-התיכון (סוריה, עיראק ולבנון), שאושרה להן מכירת 14 מטוסי סילון<sup>11</sup> (עם מצרים היתה בריטניה חתומה על עסקת-נשק נפרדת. בין השאר כללה זר-האחרונה כ-100 מטוסי סילון, ו-60 טנקים מדגם סנטוריון). ישראל ניצלה את ההזדמנות ורכשה 15 מטוסי מטאור (במקום 14 שנכללו בתכנית המקורית): שלושה מדגם F-7 והדרכה ו-12 מדגם הקרב F-8; וביולי 1953 החלו להגיע המטוסים הראשונים.<sup>12</sup> כך נכנס חיל-האוויר לעידן הסילון – ארבע שנים לאחר שנקלטו סילוני הוומפייר והמטאור בחיל-האוויר המצרי.

בהשוואה ל-1949, תקופת לסקוב כללה צעדים חשובים בדרך לבנייתו ולהתעצמותו של חיל-האוויר. אמנם, החיל היה עדיין בכשירות מבצעית נמוכה – אך עם זאת היתה תמימות-דעים במטהו, כי בתהליך הארוך והמושקף אין להתפשר על קיצורי-דרך.

## המטרה העיקרית – הגברת הכושר המבצעי

אחרי פרישתו של לסקוב, במאי 1953, היה דן טולקובסקי המועמד הטבעי לתפקיד. הוא לא

היה אהוד על ראש המטה-הכללי, והזהותו עם המאבקים בשאלת עצמאות החיל – שניהלו קודמיו בתפקיד, רמז ולסקוב – גרמה כנראה לכך, שהוא זכה למינוי חלקי בלבד, הן מצד המעמד, הן מצד משך-הזמן: הוא מונה רק כממלא-מקום מפקד החיל, בדרגת אלוף-משנה וקיבל את התפקיד לתקופה של שישה חודשים. טולקובסקי שם את הדגש בשלושה תחומי-אמץ עיקריים: שיפור הכושר המבצעי של החיל והתאמתו למשימותיו; טיפוח המוכנות למלחמה בהתרעה קצרה ומאבק ללא פשרות במטה-הכללי, להשגת משאבים ולהשגת עצמאות בתהליכי בניינו והפעלתו. ואכן, בד בבד עם הפעילות הפנים-חילית – פעולות ההכשרה, האימונים והכנת החיל למלחמה – הלכו וגברו האימונים בעלי ציביון רחב וכולל יותר: תרגילים, "ימי קרב" ותמרונים עם כוחות היבשה, שבהם תורגל החיל בהיקף מלא.

תהליך הבנייה היה מלווה בוויכוחים נוקבים בין הרמטכ"ל משה דיין ומפקד חיל-האוויר דן טולקובסקי. המשבר הגיע לשיאו בקיץ 1954, כאשר החליט דיין לשבץ את אל"מ דניאל שמשוני, מבחירי הקצינים במטה חיל-האוויר, לתפקיד סגן ראש אג"א במטה-הכללי. טולקובסקי ראה בכך חוסר-אמון כלפיו וביטוי מחודש למגמתו

הישנה של הרמטכ"ל להשתלט על מטה חיל-האוויר. הוא פנה אפוא אל שר-הביטחון (פנחס לבון), וביקש ממנו לשחררו מתפקידו. בפשרה שהושגה לבסוף הועבר אמנם שמשוני למטכ"ל – אך דיין, מצידו, הבטיח כי מקרה זה לא יישנה וכי אין בכוונת המטכ"ל להשתלט על חיל-האוויר.<sup>13</sup> גם לאחר סיום הפרשה\* – וכשנותו שנתיים עד למבצע "קדש" – נמשכו הוויכוחים הנוקבים על מגוון רחב של נושאים. דיין ניסה וחזר-וניסה להשפיע על שר-הביטחון להביא לפיטוריו של טולקובסקי, אך נסיונות אלה העלו חרס.<sup>14</sup> הוויכוח ביטא לא רק חוסר-אמון בין האישים – אלא, ובמידה רבה, גם חוסר-אמון בכושרו של החיל בכלל.

## רכש מטוסים מתקדמים

מתחילת 1955 השפיעו גורמים חיצוניים, יותר מכל, על תהליך הבנייה והתעצמות: פעולות הפדאיון, שהיו מלוות בחדירות מטוסים מצריים

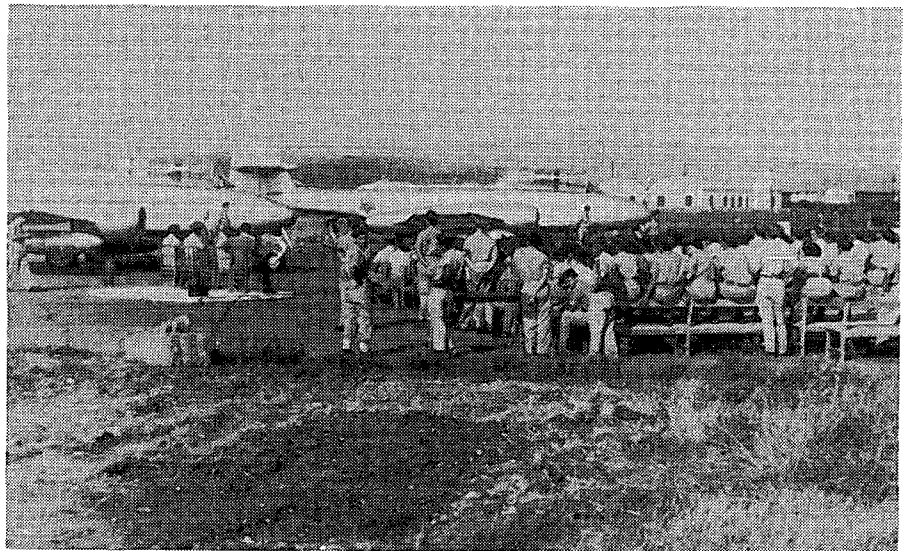
\* עם שובו של בן-גוריון משדה-בוקר למשרד הבטחון הוחזר שמשוני לחיל-האוויר ומונה לתפקיד ראש מחלקת אוויר.



שורת מטוסי המוסקיטו בחצור

לישראל תוכניות להתקיף את ירדן; ואכן, פעולות הגמול הישראליות היוו בשבילה סיבות מספיקות לחשוב כך. מתחילת 1955 שקדו אפוא ראשי המטות בלונדון על הכנת תוכנית התקפית נגד ישראל – אם אמנם תידרש התערבותה לצד בעלת-בריתה, ירדן. עוד באוגוסט 1955 הגיש אי-רמארשאל קלאוד פלי (Air Marshal Sir Claude Pelly), מפקד חיל-האוויר הבריטי במזרח-התיכון, את הערותיו בדבר אפשרות מעין זו. במסמך ארוך ומפורט, שהיפנה אל סר ויליאם דיקסון (Sir William Dickson), ראש מטה חיל-האוויר בלונדון, כתב בין השאר: "...אם נצטרך לנהל מערכה זו, מטרתנו הראשונה תהיה להשמיד את חיל-האוויר הישראלי. להשלמת המשימה ננצל את מירב הכוח האווירי העומד לרשותנו. להערכתנו, המשימה תושלם לאחר שלושה ימים. אחרי-כן נתרכז במתן סיוע ישיר ועקיף לכוחות היבשה."<sup>16</sup> עליונות אווירית – סבר פלי – היא תנאי הכרחי לכל פעולה יבשתית.

הבריטים עקבו כבר זמן רב אחרי התעצמותו של חיל-האוויר הישראלי, וחששו כי הוא עלול להפוך במהרה לכוח החזק ביותר במזרח התיכון, אשר יאיים גם על כוחותיהם. (זו היתה הסיבה למאמציהם הרבים להשפיע על צרפת להימנע מלספק לישראל מטוסי מיסטר.<sup>17</sup>) מעניין לציין כי בעוד מטה חיל-האוויר בלונדון השתמש במושג "שיתוק חיל-האוויר הישראלי" ("Neutralization"), הרי במפקדת חיל-האוויר במזרח-התיכון דיברו על "השמדתו" ("Destroying the Israeli Air Force"). מפקד חיל האוויר הבריטי במזרח-התיכון ציין, יחד עם זאת, כי "ההפצצות האוויריות תיערכנה תוך מגמה לשמירה קפדנית על המקומות הקדושים; ברם, בלתי-נמנע הוא שייגרמו נזקים

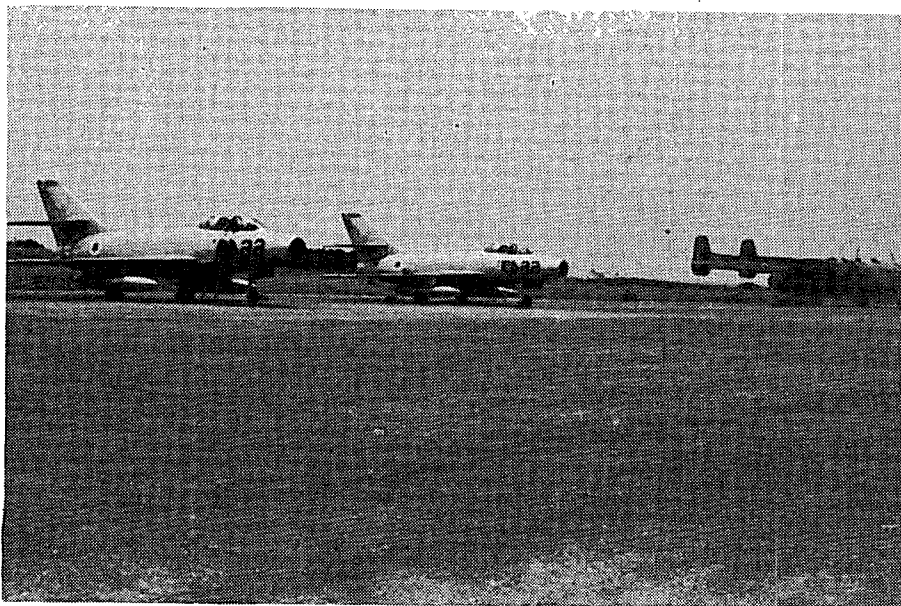


הגעת מטוסי המטאור הראשונים לרמת דוד

## איום בריטי בהשמדת חיל-האוויר הישראלי

מחודשי הקיץ של שנת 1955 עד התקופה המקבילה בשנת 1956 ריחף מעל מדינת ישראל – מעל הכוח-האווירי שלה – איום כפול: האיום המצרי היה איום מוחשי, אך היה גם איום שני, סמוי במהותו: בריטניה. הממלכה המאוחדת חתמה בשנת 1948 על ברית הגנה עם ממלכת ירדן וממשלת לונדון היתה נחושה בדעתה לבוא להגנת הממלכה ההאשמית, אם תותקף זר-האחרונה. ממשלת בריטניה, שניזונה מדיווח ראשי המטות שלה, סברה זה כבר כי יש

לשמי הנגב; ההסגר האווירי בשמי מצרי אילת (שנוסף על ההסגר הימי) והעסקה הצ'כית-מצרית מספטמבר 1955. מצבה הבטחוני של ישראל הלך והחמיר. ההצטיידות במטוסים איכותיים נהפכה אפוא לצורך לאומי ראשון במעלה. בשלב זה, וככל שהמצב הבטחוני החמיר, הפך דיין לתומך עקבי בהגברת עוצמתו של חיל-האוויר. בשנה שקדמה למבצע "קדש" חלו שינויים משמעותיים בתחומי הרכש בחיל-האוויר – במידה רבה כתוצאה משיתוף-הפעולה בין צרפת לישראל בתחומים בטחוניים ואסטרטגיים. שיתוף-פעולה זה הלך והתהדק: תחילה בתחומי ביון ומודיעין,<sup>18</sup> ואחרי-כן בתחומי רכש והכנות לפעולה צבאית משותפת נגד מצרים. נאצר תמך במרד העקוב מדם, שניהלו בני אלג'יריה נגד שלטון צרפת. תמיכה זו היא שהיוותה את המניע העיקרי שהביא את צרפת לשיתוף-הפעולה עם ישראל. צרפת ראתה בישראל בעלת-ברית מתאימה. ההתקרבות בין ישראל וצרפת השפיעה בתחומים רבים, וכאן נזכיר רק את הרכש האווירי: הספקת 24 מטוסי אורגאן, ולאחריה – החוזה הגדול להספקת מטוסים בני דור הפיתוח המתקדם ביותר באירופה. הכוונה לרכישת כמות ניכרת של מטוסים מתקדמים – 61 מטוסי מיסטר-4A, שהאחרונים בהם הגיעו באוגוסט 1956. מלבד זאת נרכשו מכשירי מכ"ם, חימוש אווירי וציוד נוסף. היתה זו שנת שיא מבחינת הפעילות בחיל: לצד האימונים ופעולות ההכשרה עסק חיל-האוויר בתחום-פעילות שזכה לעדיפות גבוהה – הסבת טייסים ומטוסים מבוכנה לסילון. כמרכיב התנהלה פעילות בינוי מקיפה: הארכת מסלולי טיסה, בניית דירים תתי-קרקעיים, הקמת מרכז שליטה חדש ועוד.



מטוסי מיסטר 4A בברינדזי (איטליה) – חניית בנינים בדרכם לישראל

נוכח הדרדרות המצב במזרח-התיכון - כתוצאה מהחלטתו של נאצר להלאים את תעלת-סואץ (יולי 1956) - מצאה בריטניה את עצמה בהכנות קדחתניות למבצע צבאי משותף עם צרפת נגד מצרים ("מוסקאטיר"). משימתו העיקרית של מבצע זה הייתה - לכבוש מחדש את תעלת סואץ. אמנם, בשלב זה קיבלה המערכה נגד מצרים עדיפות, אך טרם התבטלה האפשרות של המערכה הבריטית נגד ישראל.

## שיתוף-פעולה עם בריטניה במערכה נגד מצרים

כאמור, לישראל היו סיבות משלה לפתוח במבצע צבאי נגד מצרים. עד כה התנגד בן-גוריון להצעה לפתוח מערכה צבאית, כי לא רצה בין השאר שישראל תימצא מבודדת בזירה הבינלאומית;<sup>21</sup> אך עתה נוצרו נסיבות מיוחדות במינן. הודות לקשריה המיוחדים עם ישראל ובריטניה כאחד, השכילה צרפת (מחודש אוגוסט 1956 ואילך) לקשור את הקצוות ולהביא להסכם משולש בינה לבין ישראל ובריטניה: ישראל התחייבה לספק למעצמות את העילה לפתוח ב"מוסקאטיר" על-ידי שתטיל איום על תעלת-סואץ, ובחסותן - לפתוח במערכה צבאית משלה. ואכן בשיחות "סֶבֶר", שהתנהלו בין הצדדים בפאריס (22-24 באוקטובר), סוכמו המהלכים העיקריים לפתיחת מערכה צבאית משותפת. במקביל, ישראל התחייבה להימנע מלתקוף את ירדן - היה עליה להתרכז במצרים בלבד - ובריטניה מצדה התחייבה לבטל את תוכנית "קורדאג"<sup>22</sup>.

## הגברת עוצמתו של חיל-האוויר: לקחי "קדש"

במבצע "קדש" לא הופעל חיל-האוויר במלוא יכולתו - אפילו לא על-פי סדר-העדיפות של משימותיו. שיקולים מדיניים גרמו לביטול התוכנית להשגת עליונות אווירית באמצעות השמדת חיל-האוויר המצרי בעודו על הקרקע; במשימה זו עסקו הצרפתים והבריטים. גם הגנת שמי המדינה הוטלה על טייסות צרפתיות שפעלו בישראל. חיל-האוויר של ישראל קיבל את יתר המשימות - הגנה אווירית מעל שדה-המערכה היבשתי, אמנעות נגד עתודות השריון המצרי, סיוע קרוב, הצנחת כוחות, תספוק אווירי, קישור וסיוע - ועסק בהן באינטנסיביות רבה.

השוואה בין משימות-היסוד ודוקטרינת ההפעלה של החיל ובין פעולותיו במערכה מצביעה על פער גדול ביניהן. יחד עם זאת, ההכרה בדבר חשיבותו של חיל-האוויר והצורך בהגברת עוצמתו היוו את אחד מלקחי "קדש". מה הביא אפוא לשינוי - בעיקר מצד המטה הכללי? נראה כי התשובה יכולה להימצא באופן



TOP SECRET

HEADQUARTERS  
MIDDLE EAST AIR FORCE.  
BRITISH FORCES POST OFFICE (1).

IEAF/TS. 307201/Int.

2nd August, 1955.

56

Dear C.A.S.,

At the meeting held in your office on 20th June you asked me to send you a list of the targets which we propose to attack if we are involved in military action against Israel.

2. If we have to undertake this operation our first aim will be to destroy the Israeli Air Force and we shall employ the whole of our available Air Force on this task until it is accomplished. This we estimate will take about three days and thereafter we will concentrate on direct and indirect support of ground forces. All air attacks will be made within the concept that the safety of the Holy Places must be absolutely safeguarded, but that damage to civilian property and loss of civilian life is unavoidable. We have also specifically excluded attacks against major oil refineries and storage installations, such as those at Haifa.
3. We have listed the airfields and radar installations which may be our targets during the neutralisation phase and you will find them in Appendix 'A' and 'B' respectively. The airfields are not shown in order of priority because we consider it likely that on the outbreak of hostilities the Israeli Air Force will redeploy away from its main bases.
4. In the second phase when we are operating mainly in support of the land forces, most of our attacks will be against targets of opportunity and we have not so far been able to make a specific selection. We intend, however, to undertake a joint review of the Royal Air Force and Army plans and it may well be that certain indirect support targets will then emerge. If so I will keep you informed.
5. In addition to the airfields shown in Appendix 'A', we have undertaken the preparation of target dossiers for all classes of targets in Israel as part of our routine targetting programme. This work is virtually finished and, apart from opportunity attacks against Israeli ground forces, it provides a comprehensive selection of targets which might have to be attacked. These targets are shown in Appendix 'C' which, however, omits certain oil targets for which dossiers have been prepared but which as I explained above we do not intend to attack. A.C.A.S.(I) holds details of all these targets and it would presumably be possible to have them vetted in advance to see whether any must be excluded on political grounds.

Yours sincerely

C. B. Pelly

M.R.A.F. Sir William F. Dickson, G.C.B., K.B.E., D.S.O., A.F.C.,  
Chief of the Air Staff,  
Air Ministry,  
Whitehall,  
London, S.W.1.

את הקוד "קורדאג" ("Cordage"), זכתה בפברואר 1956 לאישור-ביצוע עקרוני. ובשעה שבבריטניה ערכו תוכניות לבצע הפצצות בתחומי ישראל, בן-גוריון היה - ככל הנראה - היחיד במערכת הביטחון הישראלית שהעלה אפשרות כזו.<sup>20</sup>

\* זו הייתה אחת הסיבות להתנגדותו לפתוח בסוף 1955 במתקפת מנע (מבצע "עומר") להשמדת חיל האוויר המצרי בעודו על הקרקע, ובהמשך כיבוש מצרי אילת.

לרכוש ופגיעות באוכלוסייה הישראלית<sup>18</sup> תגובת מפקדת חיל-האוויר בלונדון לא הייתה פחות רצינית. כאן חלקו על האופטימיות של מפקד הכוח האווירי במזרח-התיכון לגבי כושרו של חיל-האוויר הישראלי והיכולת להשמידו תוך שלושה ימים. מסקנתו של ראש מטה חיל האוויר בלונדון הייתה אפוא, כי "...טוב נעשה אם נשמיד [את חיל-האוויר הישראלי] תוך שבועיים, גם אם יכולתו תיחלש במידה ניכרת לאחר השבוע הראשון של הלחימה..."<sup>19</sup> התוכנית, שקיבלה

ביצוען של משימות חיל-האוויר; העדיפות האווירית המוחלטת, שזכה בה מעל שמי סיני ביומיים הראשונים של המערכה - ושאפשרה חופש-פעולה יחסי לכוחות היבשה; האמנעות נגד הכוחות המצריים; מבצעי ההצנחות והתספוק האווירי; משימות הקישור והסיור ועוד.  
משה דיין, ביומנו, נתן לכך ביטוי ברור: "...ביומיים הראשונים של המערכה התנגש רק חיל-האוויר בשריון המצרי, והוא עשה זאת בהצלחה רבה..."<sup>17</sup> השתתפותן של מעצמות זרות

לצד ישראל נתנה משנה-תוקף לצורך בחיזוק חיל-האוויר, כפי שציין בן-גוריון: "...הפעם נעזרנו בכוח אוויר זר, שלא יעמוד לנו במבחן שני... כוח האוויר שלנו נגרע במלחמה ויש לחזקו..."<sup>18</sup>  
חיל-האוויר יצא ממערכת "קדש" בהכרה, כי הדוקטרינה שלו וסדר-הקדימות במשימותיו היו ועודן נכונות; השגת העליונות האווירית באמצעות השמדת כוחו האווירי של האויב בעודו על הקרקע המשיכה, לכן, להיות משימתו המועדפת. ואכן, כעבור 11 שנים ב-5 ביוני

1967 - ניתנה לו ההזדמנות להוציאה אל הפועל. מבצע "קדש" היה אבן-דרך בתהליך, שהוביל למלחמת "ששת הימים" ולנצחונו המזהיר של החיל. יסודות התורה החילונית הוכחו כתקפים כבר באוקטובר 1956, בנייתם החלה מתום מלחמת העצמאות.

## מראי מקומות

1. אלוף אהרון רמז, ד"ר התקדמות חודשי (דצמבר 1949-ינואר 1950), ארכיון הענף לתולדות חיל האוויר (להלן: אחה"א) כוננות.
2. יומן בן-גוריון, 7.9.49, ארכיון המכון למורשת בן-גוריון, שדה-ביקר (להלן: אב"ג).
3. דברי רא"ל יגאל ידין, בישיבת המטה-הכללי של צבא הגנה לישראל עם מטה חיל-האוויר, ישיבה ב' 9.12.49, עמוד 21, אחה"א - ישיבות.
4. דברי ראש להק דניאל שמשוני, שם, עמוד 10.
5. דברי דוד בן-גוריון בישיבה ד' מ' 10.12.49, שם, עמ' 24.
6. אהרון רמז לדוד רמז, מכתבים אישיים 3-15.12.50, אחה"א - התכתבויות.
7. שמואל גורדון, "חיל-האוויר הישראלי", עבודה במסגרת המכללה לבטחון לאומי, אוגוסט 1987, עמ' 8.
8. אורי מילשטיין, ההיסטוריה של הצנחנים (תל-אביב: שלגי, 1985) כרך א', עמ' 128-133.
9. אלוף חיים לסקוב, "מבנה פיקוד ומטה", 28.4.53, אחה"א - התכתבויות.

10. שם.
11. Public Record Office (P.R.O.) Wardrop. (fo) to Furlonge in Hamann. 26.8.52, fo 371/98296. E1225/21/G.
12. בנימין קגן, הם המריאו בעלטה - מפרשיות הרכש של חיל-האוויר הישראלי (תל-אביב: דבר, 1960), עמ' 254-259.
13. שמשוני לדיין, "תפקידו של אל"מ דניאל שמשוני בצה"ל", 30.6.54, טולקובסקי לשר הביטחון (פנחס לבון), 8.7.54, דיין לטולקובסקי, 9.7.54, אחה"א - התכתבויות.
14. יומן בן-גוריון, 27.10.54; 14.7.56; 29.7.56, אב"ג.
15. אל"מ (מיל) פרופ' יובל נאמן, "קשר עם הצרפתים והבריטים במערכת סיני", מערכות 306-307, דצמבר 1986, ינואר 1987, עמ' 38-48.
16. מפקד חיל-האוויר המלכותי במזה"ת קלאוד פלי (Air Marshal Sir Claude Pelly), אל מפקדת חיל-האוויר בלונדון, PROAIR, 2.8.1955, 8/1895.
17. דברי מרשל אוויר פלי בישיבת ראשי המטות

- בלונדון; P.R.O Defe 7/206, 11.8.54.
18. פלי לדיקסון, שם, מ' 2.8.55.
19. ראש מטה חיל-האוויר, ויליאם דיקסון (Sir William Dixon), אל פלי, PRO AIR 8/1895, 26.8.55.
20. משה דיין, אבני דרך - אוטוביוגרפיה (תל-אביב: עידנים, 1976), עמ' 164-167. וכן מיכאל בר-זוהר, בן-גוריון, ג' (תל-אביב: עס-עובד, 1977), עמ' 1154-1156.
21. דיין, שם.
22. יומן בן-גוריון, 21-24.10.56, אב"ג, וכן דיין, אבני דרך, שם, עמ' 255-261; יוסף עברון, סואץ 56 במבט חדש (תל-אביב: מודן, 1986), עמ' 103-131.
23. משה דיין, יומן מערכת סיני (תל-אביב: עס-הספר, 1967), עמ' 97.
24. יומן בן-גוריון, 10.12.56, אב"ג.

