

חיל האוויר ב"חורב" – האם לקחי הפעלתו נר לרגלינו?

דפנה שמואלי*

תכנון השליטה

בהוראה מבצעית, נקבע שתיאום פעולות ח"א וח"י יהיה באחריות מטכ"ל/אג"מ. יוקם מטה מיוחד לתיאום ("ינשוף" שמו), במטה ח"א במלון "הירקון" בת"א. כמו כן יוצבו קציני קישור של ח"א למטה חזית הדרום. לאור העובדה, שמערכת התק-שורת בין החזית למטכ"ל הייתה רופפת, אכן חשובים קציני הקישור, כשיטה לענות על צרכי השליטה בזמן אמיתי בכר חזית האוויר, ובעיקר להפעלתם כסיוע לקרב היבשה. שלב מאוחר זה היה בעור כרנו. יתר-על-כן, לא נקבעו כל סידורים להחלפת קציני קישור בין ח"א לבין ח"י.

התכנית

התכנית לפעילות אווירית ניסתה לתת מענה למשימות שהוגדרו ע"י המטכ"ל. לא הוכנה תכנית מעבר ליום "ע" ועוד 1, מתוך הנחה שהמשך הלחימה יתוכנן בהתאם להתפתחות הקרב. בנוסף, נקבעו טיסות קישור בין באר-שבע לבין יתר בסיסי ח"א במועדים קבועים, במגמה לאפשר העברת ידיעות והוראות שלא בדרך הקשר האלחוט.

תוכננו רק הפצצות שטח, כאשר מטוסי הקרב נועדו להגנה אווירית. מספר הגיחות וכמות הפצצות שהוטלו בשבעה-עשר ימי המבצע היו הישג מרשים, בהתחשב בתנאים ובאילוצים. כמות הגיחות השתנתה מדי יום, בהתאם למזג האוויר ולהתפתחות המערכה. ניתן להסיק מהדו"ח לגבי ניצול הפוטנציאל ההתקפי שהיה גלום בח"א.

בדו"ח של מודיעין ח"א מינואר 1949 כתוב: "למרות הפצצות הכיס [בפלוגיה – ד"ש] המתמידות והכבדות למדי, לא הושגו כל תוצאות שהיה בהן כדי עזרה מיידית לכוחות הקרקע שלנו. לכוחות האויב היה זמן די והותר להתחפר ונראה שהם ניצלו את ההודמנות הזו. מספר גדול ביחס של אבדות נגרם לאזרחים בהפצצותינו ואין ליחס כל חשיבות יתרה למספרי האבידות למרות, שקרוב לודאי

המבצע תוכנן בנובמבר – דצמבר 1948. תכנית הפעולה הושתתה על שני מאמצים:²

1. בורוע המזרחית – מאמץ עיקרי על מתחם עוג'ה אל-חפיר בציר חלוצה – רוחיבה – עוג'ה.
 2. בורוע המערבית – מאמץ משני, שמטרתו הטעיה: התקפות לאורך כביש עזה – רפיח.
- המטה הכללי הטיל על מטה חזית הדרום לתכנן את הפעילות המבצעית בגזרתו, בדרך שתאפשר להעתיק את נקר דות הכובר, בהתאם לתגובות המצרים. למרות שבפקודה זו לא דובר על חציית הגבול המדיני עם מצרים, תוכננה פשיטה לעבר אל-עריש. מחיל הים נדרש להטיל הסגר ימי על חוף רצועת עזה, להפגין מטרות בין רפיח לאל-עריש, ולהנחית כוח פשיטה, שיחבל במסילת הברזל בין רפיח לאל-עריש.

תכנית חיל האוויר ל"חורב" נגזרה מהשיקולים הבאים:³

1. השגת עליונות אווירית בגזרת המבצע וסיכול ניסיונות של המצרים להפציץ שדות התעופה שלנו ומתקני ים אחרים.
 2. סיוע להטעיה (זרוע מערבית) ופגיעה בריכוזי אויב באזור אל-עריש.
 3. המשך פעילות, בהתאם להתפתחות הקרב.
 4. בעיות מזג אוויר, העשויות לשבש את התכנית האווירית.
- יום ה"ע" נקבע ל-19 בדצמבר. בקשת ח"א לדחות את המבצע בעשרה ימים על-מנת לשלב את מטוסי ה"ספיטפיר", שאמורים היו להגיע במסגרת "ולטה" 2, נדחתה ע"י המטכ"ל מאילוצי זמן וגם משום שח"א עדיין לא הוערך ככוח מכריע.

מחמת מזג אוויר גרוע, נדחתה פתיחת המבצע ל-22 בדצמבר.

מבצע "חורב"¹ היה מבצע משולב למיגור האויב המצרי בדרום, שהחל ב-22 בדצמבר 1948 והסתיים, בלחץ המעצ-מות, בשבעה בינואר 1949. **
השיקולים המדיניים למבצע נגזרו ממספר גורמים:

1. החשש מהגשמת תכנית ברנאדוט – שגרסה מסירת הנגב לערבים;
2. סירוב מצרים, ובעקבותיה שאר מדינות העימות, לשאת-ולתת עם ישראל;
3. החלטת מועצת הביטחון מ-16 בנובמבר 1948 – שקראה לנסיגת הכוחות הלוחמים לעמדות שהחזיקו לפני המבצע "יואב" ו"אסף" – יצרה אצל המדינאים הישראלים תחושת דחיפות לשפר את "קלפי המיקוח"; ולבטוף
4. השאיפה הברורה של הדרג המדיני והצבאי לסיים את המלחמה במהרה, כדי להקל על הנטל של החזקת הצבא.

ערב "חורב" נמצא חיל האוויר בתהליך התעצמות מהיר. בעסקת הרכש הגדולה עם צ'כוסלובקיה נרכשו חמישים מטוסי "ספיטפיר" (במחיר 23 אלף דולר כל אחד), ומבצע "ג'ולטה" 1 – הסתם ארצה – התחיל בבוקר 24 בספטמבר 1948. עיקר הסד"כ תוכנן להגיע ארצה ב-17 בדצמבר.

במאמר אנסה להוכיח, שהפוטנציאל האווירי של ישראל לא מוצה במלואו, ובד בבד היו לקחים חשובים בתחום ההפעלה של כוח אווירי נגד כוחות האוויר ונגד כוחות הקרקע של האויב. הלקחים הללו נשנו ביתר מלחמות ישראל. לכן, נשאלת השאלה – האם לקחי "חורב" היו נר לרגלינו?

* תלמידה לתואר שני בחוג להסטוריה צבאית, אוניברסיטת תל-אביב.
** על הרקע המדיני למבצע, ראה מאמרו של נתנאל לורך בחוברת זו.
1. נקרא גם מבצע "ע" על שם שלושת יעדיו – (אבו-עגילה, עוג'ה אל-חפיר ותיבר) (עסלוג).
2. "מערכות" יוני 1978, עמ' 126 – 136.
3. אלי ארז, היסטוריה של חיל האוויר, עה"ל, ע' 63.

שהם גדולים מכפי שנמסר". ראוי להזכיר, שגם במלחמות מאוחרות יותר הוכח, שתקיפות שטח נגד מטרות מחפורות אינן יעילות.

פעילות ח"א באזור ביר עסלוג' – עוג'ה לא סייעה כמעט לכוחות הקרקע שלנו. זאת, בעיקר, משום שהמטרות שהוקצו לא התאימו להפצצת שטח. יתכן שאם היו מפעילים מטוסי קרב-הפצצה היו פותרים בעיות לא מעטות של כוחות הקרקע. באזור זה אירעה ב-22 בדצמבר תקיפת של תקיפת כוחותינו את כוחר תינו: טור ישראלי, שכלל כמה מכונות מצריות שנלקחו בשבי והסמלים המצ-ריים טרם נמחקו מהן, נע מעוג'ה אל-חפיר לכיוון אבו-עגילה, זוהה כטור אויב והופצץ. חייל נהרג ושני נפצע קשה. רק כשהונף דגל ישראל בראש השיירה, פסקה ההפצצה.

במרחב עזה – חן-יונס – דיר אל-בלח הוגדרו מטרות שחלקן היו מטרות אור-חיות. הפגיעות במטרות הצבאיות לא היו מדויקות – הדבר משתקף היטב בתצלום שצולם מ-B-17 בעת התקיפה בארבעה בינואר 1949 על מחנה צבאי ברפיח (ראה עמוד 109). אין ספק, שהנוק שנגרם והתועלת לקרב היו מעטים ביותר. התקיפות על שדה אל-עריש גרמו לשיטוק למספר ימים. בליל האחד בינואר קרבו שתי אוניות מלחמה מצריות לת"א, וירו לעברה. מטוס B-17 (שבצוותו היה קצין מחיל הים) יצא לרדוף אחרי הספינות. לאחר בעיות קשות בזיהוי, הוטלו לבסוף פצצות על שלוש ספינות מצריות, אך הן לא נפגעו כלל.

קרבנות אוויר

ב-31 בדצמבר נשלחו שלושה מטוסי "ספיטפייר" לפגוע בשדה המצרי בביר-חמה. תוך כדי התקיפה, התפתח קרב אווירי נגד מטוס "פיאט" מצרי, שנפגע והתרסק כמה ק"מ משם. בחמישה בינואר נתקלו מטוסי "ספיטפייר" ומטוס "מוס-טאנג" של ח"א באזור רפיח בשלושה מטוסי "פיאט" מצרים, שצלפו על כוחר-תינו. התפתח קרב אווירי, שבו הופל מטוס "פיאט" ומטוס אחר נפגע והצליח להימלט. בשבעה בינואר התפתח קרב אוויר בין מטוסינו ל-12 מטוסי "ספיטפייר" בריטיים. התוצאה – חמישה מטוסים בריטיים הופלו.

מסקנות ולקחים

בדו"ח, שכתב (באנגלית) ראש להק מבצעים, דוד יהודה, במאי 1949 הוצגו בבירור מספר לקחים חשובים באשר להפעלת

טבלה 1: כוחות האוויר לקראת "חורב"				
סדר כוחות	ישראל		מצרים	
	סוג מטוס	כמות	סוג מטוס	כמות
	מוסטאנג	2	פיאט 55	24
	ספיטפייר**	16	ספיטפייר	42
	מבצר מעופף B-17	3	דקוטה	11
	מסרשמידט	6	פיורי**	3
	קרטיס קומנדו	9		
	הארווארד	8		
	דקוטה	5		
	פיפר קאב	19		
	בופייטר	3		
	סך הכל****	71		80
היערכות	"טייסת הנגב ו"טייסת הקרב" הועתקו מבסיסהן הקודמים, שהפכו עורפיים מדי, דרומה יותר. "טייסת הנגב" הועברה מדורות לבאר-שבע, בסמוך למטה חזית הדרום. ואילו "טייסת הקרב" נאלצה לנטוש את שדה הרצליה (שמסלול העפר שלו לא יכול לשמשה בימי גשמים). B-17 פעלו מרמת-דוד, ומטוסי הדקוטה – מעקרן.		באל-עריש טייסת "ספיטפייר", כאשר אל-עריש-משני כשדה חירום. בביר-חמה מטוסי פיאט G-55. בשדה אדירוח (נ"צ 044046) פרוסים מטוסי "ספיטפייר". היערכותם התגלתה רק ב-22 בדצמבר. שאר המטוסים באזור קאהיר ובאזור אלכסנדריה.	

טבלה 2: תכנית ליום "ע" פחות 1					
מטרה	סוג מטוס	מספר מטוסים	זמן מעל המטרה	סוג פעולה	הערות
שדה אל-עריש	B-17	3	221600	הפצצה	בליווי מטוסי קרב
רפיח	C-47 דקוטה	2	221600	הפצצה	מטרה אלטרנטיבית – עזה; ליווי מטוסי קרב
חן-יונס פלוגה	הרוורד פיפר	4	221600	הפצצה	ליווי מטוסי קרב
שדה אל-עריש	ספיטפייר P-51	3	221700	ליווי	
רפיח	S-199	2/2	221600	ליווי	ליווי C-47
חן-יונס	S-199	2	221600	ליווי	ליווי C-47
				ליווי	ליווי A-6

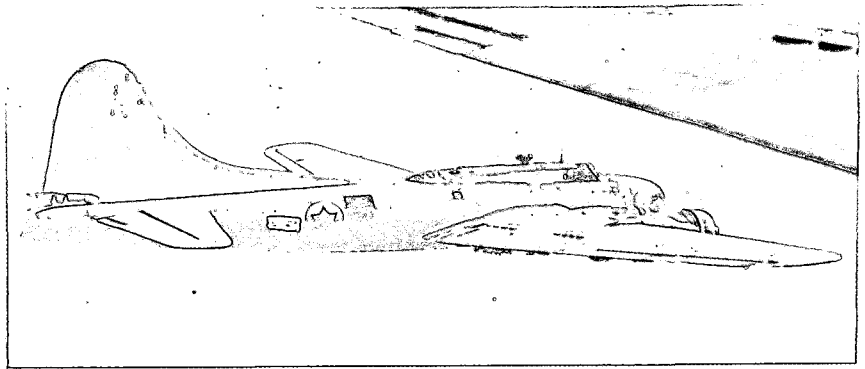
* חיל האוויר הבריטי ערוך בבסיסיו, לאורך התעלה, ולא הובא בשיקולי המבצע. בשלב מאוחר יותר הדבר התגלה כטעות קריינלית.
 ** לא כולל המטוסים של "ג'נטל".
 *** המטוסים בהשאלה מעיראק.
 **** יש לשים לב ליחסי הכוחות בין המפציצים, המיועדים להפצצות שטח (B-17, דקוטה וקרטיס קומנדו) לבין מטוסי קרב-הפצצה בעלי יכולת כינון חימוש נקודתי (ספיטפייר, מוסטאנג, פיאט, פיורי, הארווארד, מסרשמידט ובופייטר).

המבצע. שדה ביר-חמה, ששימש כבסיס למטוסי "פיאט" (נתגלה ע"י כוח הפשיטה הקרקעי שהגיע לאזור), היה הפתעה מוחלטת לח"א.

רוב המטרות שצולמו או התגלו בסיורי אוויר הועברו ברשת המודיעין למטכ"ל. בגלל בעיות תקשורת, לא הועברו במלואן למטה חזית הדרום; ולכן המידע לא נוצל ביעילות במהלך הקרב. כוחות היבשה לא הקפידו להעביר מידע חדש, תוך כדי הלחימה, לח"א והדבר שיבש את תמונת הקרב, והפחית מיעילות השתתפות המטוסים בלחימה. דוגמה אופיינית היא הניסיון לאתר את המטה המצרי: למרות בקשות נשנות ממפקדת "ינשוף" לספק אודותיו את כל הידיעות, לא מסרה מפקדת חזית הדרום את המידע במהירות הדרושה. הד"ח הגיע "באיחור רגיל" שגרתי — 48 שעות. המטרה הופצה, והושגו תוצאות טובות.

חוסר השילוב בין מערכות המודיעין פגם משמעותית ביעילות של שיתוף הפעולה בין הזרועות. דווקא כאשר האמצעים העומדים לרשות המפקד מוגבלים, קיימת חשיבות לשלב מפקדות ביעילות רבה. אמנם לקראת "חורב"

(המשך בעמ' 119)



B-17 מעופף B-17

המבצע. למרות החשש המוצדק מפני תקיפות מצריות באזורי החזית ובשטח מדינת ישראל, ניתן היה לנצל ביתר יערי לות את מטוסי קרב ההפצה לתקיפת מטרות צבאיות מוגדרות.

חוסר מודיעין על גזרת הלחימה יכול להיות מובן על רקע האמצעים הדלים שעמדו לרשות צה"ל באותם הימים. במבצע צצו בעיות בתחום הזרמת המודיעין עין למקבלי ההחלטות ולכוחות הלוחמים — תופעה שחזרה ונשנתה במלחמות מאוחרות יותר.

לדוגמה: שדה התעופה המשני של אל-עריש התגלה ע"י סיורי ראייה לפני

ח"א ב"חורב".⁴ בנוסף לטעות הקרדינלית בחיזוי המעורבות הבריטית והלחצים המדיניים שהביאו לנסיגת כוחותינו מסיני, הייתה טעות עקרונית בחוסר תכנון מתואם למי מוש הפוטנציאל האווירי לסיוע בקרב היבשה. אין זאת טעות לתכנן בפירוט רק את השלב הראשון של התקיפה. אך בהתחשב בכך שמערכת השליטה לא נבנתה לתת מענה ראוי לבעיות בזמן אמיתי — היה מקום להגדיר מטרות ועדיפויות להמשך הלחימה. כמו כן, היה מקום להביא לידי מיצוי את מטוסי ה"ספיטפייר" שהגיעו ארצה במהלך

המצבת מחנות רמיח



4. המסמך נמצא בענף תולדות ח"א.