

מבצע "אבק" 1948: הישג, סיכוי והחמצה

סא"ל אורי דרומי

ההפוגה השנייה במלחמת העצמאות אפשרה לצה"ל להתעצם בצורה מאסיבית: רכבת אווירית ישראלית (מבצע "בלק") הזרימה לארץ שפע של נשק, חימוש וציוד צבאי מגוון; בסיסי האימונים הכשירו אלפי חיילים רעננים עבור החטיבת הציוד; ולקראת חידוש הלחימה יכול היה צה"ל, לראשונה, ליטול את הזימה האסטרטגית לידי.

תשומת הלב העיקרית, בעת ההפוגה, הופנתה לנגב. המערך המצרי, שהתפרס מרפיח למגידל ומשם לבית-גוברין ובית-לחם, חסר אמנם עומק אסטרטגי של ממש, אך די היה בו כדי לנתק את הנגב. הנגב לא נפל הודות לעמידת היישובים, והודות לחטיבת הנגב (או חטיבת סרגיי, על שם מפקדה נחום שריג-סרגיי). אך הכוחות הדלילים הגיעו אל סף התשישות המוחלטת, ואסור היה לשחוק אותם יותר. החטיבה (גדוד הנגב הצפוני, גדוד הנגב הדרומי ואחר כך גם גדוד הפשיטה – "חיות הנגב"), נשאה בעול הגנת הנגב מתחילת המלחמה. לפני הפלישה המצרית התמקדה הפעילות באבטחת יישובים, בהגנה על צינור המים, ובליווי שיירות. עם הפלישה השתנה המצב לחלוטין. מול העצמה המצרית יכלה חטיבת הנגב להעמיד כ-800 איש עם נשק אישי ומקלעים ספורים. נשק הסיוע החטיבתי כלל מספר מרגמות 3 אינץ', עם פגזים מועטים, שני תותחי 20 מ"מ ושתי "דוידקות" עם כעשרה פגזים. האויב ניצל את תותחיו ומטוסיו ביעילות, וההשפעה הפיזית והמוראלית – הייתה קשה. כך תיאר זאת המח"ט סרגיי:

מהלומה קשה ניחתה על לוחמי הנגב בפגישתם הראשונה עם ההרעשה האווירית, ההפגזה הארטילרית והשריון הכבד. באין כל אפשרות תגובה ישירה, אלא נקיטת דרכי הגנה פסיביות של התחמקות בשטח הפתוח, או התחפרות באזור המוגן, הרגשת הברידות גברה שבעתיים, והמ-

חשבה על קרב נואשים החלה מתגנבת ללבות האנשים ולערער את בטחונם.

לכך התלוותה הרגשת קנאה ומרירות – כלפי אלה בצפון הרחוק. המח"ט ציין, כי: "כוח נפשי רב דרוש היה לניהול המערכה בנגב, כדי שלא לשקוע באווירה זו, הצופנת בחובה שבר" (ספר הפלמ"ח ב' 858, 860). גם אברהם אדן ("פרץ") בספרו החדש "עד דגל הדיו", כותב דברים דומים.

החטיבה נקרעה כל העת בין רצונה לרכוז כוח כנגד המצרים ולשמור על ניי-דוט ואף לבצע פעולות פשיטה – לבין הצורך לרתק כוחות להגנה על יישובים. גדוד הנגב הצפוני הקצה להגנת כפר דרום [שנפל בסופו של דבר] חלק ניכר מכוחו, ולמיקוש גשר בדרך עזה – באר-שבע – את כל חומר הנפץ שלו... כוחות נוספים ישבו בנירים, ירמרכי, בארות יצחק ובעד יישובים.

את ההפוגה הראשונה לא הספיקה החטיבה לנצל לצורך התאוששות, וכבר נכנסה לקרבות "עשרת הימים" (8-18 ביולי). במהלכם נהרדה התקפה מצרית גדולה על בארות יצחק, אך נכשל מבצע "אנ-פאר" – ניסיון של חטיבת הנגב לכבוש את עיראקיסואידן ואת משלטי חוליקאת. "ההפוגה, שהייתה צריכה להגביר את כוחנו, להזרים לנגב אנשים וציוד נוסף ולאפשר מנוחת-ימה ליחידות היגעות והרצועות – פוגשת בנו כשאנו נצורים ומנותקים מעל הארץ" (בנתיבי הנגב הנצור, 82).

במטכ"ל התגבשה הדעה, כי אין ברירה אלא להעלות את חטיבת הנגב לצפון – להתאוששות ולהתארגנות, ולהוריד במקומה חטיבה אחרת. מצב האספקה בנגב היה אף הוא בכי רע. עד ל-15 במאי הפעיל "המשביר" מחסנים מרכזיים לנגב,

* תודת המחבר לארכיון צה"ל – על האפשרות לעיין במסמכי תשי"ח, ולארכיוני רוחמה ורביבים על עזרתם הרבה.

אך עם הפלישה נסגרו המחסנים ("הממונה עליהם נסע לתל-אביב לרווח על מצבם", מתלונן-לועג מפקד חטיבת הנגב). המים אמנם זרמו בצינורות – הודות לתושיתו של מפקד המחוז, ישראל לברטובסקי, ולסוירים של אנשי החטיבה באזור. גם ועדת הנגב, הגוף שארגן את הרשויות האזרחיות באזור, עשתה – בראשות יוסף וייץ – כמיטב יכולתה, אך בכך לא היה די. הניסיונות, שנעשו במהלך חודש אוגוסט להעביר שיירות דרך מחסומי המצרים (מבצעי "גייס" – ראשי-התיבות של שלוש החטיבות שהשתתפו: גבעתי, יפתח וסרגיי) לא צלחו. התגבורות, שהצליחו להסתכן מהצפון, כילו את המזון שהביאו עמן. במחצית אוגוסט נותר במספר יישובים נצורים מזון לשבוע בלבד.

מי שלא זנח את הנגב אף לרגע אחד היה חיל האוויר. בימים הקשים ביותר של המצור היו ה"פרימוסים" הקטנים החוט הדק שקישר בין יישובי ומגיני הנגב לבין הצפון הרחוק ("ארץ-ישראל", בלשון אנשי הנגב), ועדיין לא סופרה במלואה האפופיאה של אנשי טייסת הנגב. אך גם מאמצים אלה היו כטיפה בים מול הצר – כים הגדולים. אהרון רמו, מפקד חיל האוויר, אמנם הבטיח ברוחב-לב להטיס לנגב 80 טון מטען במשך שבוע, אך חיל האוויר לא היה מסוגל לעמוד בהבטחתו, בשל כושר הנשיאה הנמוך של המטוסים הקלים, תקלות מכניות מרובות, והעדר חלקי חילוף למטוסים שנשחקו מן המאמץ הממושך.

שועתם של אנשי חטיבת הנגב עלתה והגיעה אל חזית הדרום (ראה מסמך בעמ' 93) ואל המטכ"ל. כעת היה ברור כי יש צורך במאמץ לוגיסטי בקנה מידה אחר לגמרי, וכי רק רכבת אווירית של מטוסים כבדים תציל את הנגב מהתמוטטות.

בצפון, הוטלה המשימה, באופן טבעי, על להק התובלה האווירית (ATC – Air Transport Command) בפיקודו של מאיר (מונידה) מרדור. זה היה ארגון,

הערכתם של ה"כחולים", כי יטיסו 60 – 80 טון בלילה העלתה חיוך על שפתי ה"ירוקים": הם דיברו על כ-15 טון ולא יותר.

במקבל טס קצין המבצעים של הלהק, אלי גגן (לאו גרדנר) אל הנגב, כדי לאתר שדה מתאים. השדה אותר בין רוחמה לשובל, ומיכאל "מלך הנגב" החל מייד בהכשרתו (ראה מסמך בעמ' 98). תוך ימים ספורים יושר משטח עפר באורך כ-1,100 מטר וברוחב 40 מטר, שהתאים לנחיתת מטוסים רב-מנועיים במשקל של עד 30 טון. ב-23 באוגוסט 1948, בשעה 18:00, נחת בשדה מטוס ה"קומנדו" הראשון. האבק שהעלה בריצת הנחיתה שלו, הביא לכינויו של השדה – שדה "אבק", ולמבצע כולו ניתן השם מבצע "אבק" (Operation Dust Bowl).

באותו לילה נחתו בשדה "אבק" ארבעה מטוסים, ופרקו, בסך הכל, 29 טון – כמעט כפליים מהערכת אנשי אג"א. למחרת התבצעו 11 גיחות, שהטיסו לנגב הנצור 75 טון. בחודש הראשון למבצע נערכו 200 גיחות – כל לילה, בלי יוצא מן הכלל, פקדו מטוסי התובלה את השדה – והוטסו כ-1,200 טון, כפליים מהיעד שקבע רמו. במטען נכלל כל הציוד של חטיבת יפתח, שירדה להחליף את חטיבת הנגב. אנשי החטיבה עצמם הסתגנו דרך קווי המצרים דרומה. המטוסים הטיסו לצפון בחודש הראשון כ-2,200 נוסעים, ובתוכם כל אנשי חטיבת הנגב.

עבור הלוחמים שעברו בנגב תקופה כה קשה, היה הצפון מעין "מילת קסם, הזויה לא מושגת ולא ניתנת כלל להגשמה". התיב האווירי שנפתח העניק להם כלשונם, "פגישה עם הבית, עם משפחה אחרי ניתוק ותלאות ודמים... יום של נופש, מקלחת טובה, מטה צחה, אחרי הפגזות וגלגולי מחילות ובונקרים אפלים ונושמי אבק" (בנתיבי הנגב הנצור, 91).

תיאור מרגש של הטיסה צפונה נמצא בבטאון חיל האוויר: סוף סוף הגיע המטוס המקווה. ציפור כסף כבדה הרעידה את הלבבות של אנשי הנגב, שצריכים היו לעלות לצפון לראשונה, לאחר חודשים ארוכים של מצור. בתרועת שמחה נתקבל המטוס, לאחר שנפרקו מתוכו כל אוצרו.

* מיכאל ויימרס, המטאורולוג חסר הלאות מרבי בים, שאין לתאר כיצד הייתה פעולת חיל האוויר בנגב מתנהלת בלעדיו. הוא נהרג בתאונת מטוס, בשלהי אוקטובר, בתורו אחר שדות נחיתה חדשים בנגב.

אספקה לכוחות הלוחמים. זה היה סיוע מרשים להכנות הקדחתניות, שנערכו בלהק לקראת המפגן: טיסות מבנה, אימון נים בעלייה ובירידה מן המטוסים, העמסת ופריקת ציוד. המפגן נקרא "5708" על שם שנת התש"ח שבה נערך. למחרת הטקס התקיים במטכ"ל דיון בעניין הנגב. לאחר סקירתו של דיון על המצב בחזיתות, עמד בן-גוריון על הצורך להחיש אספקה לנגב הנצור. הוא שאל את יגאל אלון, מפקד חזית הדרום, אם ניתן לפרוץ דרך לשיירות אספקה. אלון ענה, כי הדבר ייתכן, אולם אי אפשר יהיה להחזיק בפרודור שיפרץ יותר מ-10 – 15 שעות, שכן המצרים יחזרו ויתקפוהו, ביבשה ומן האוויר. לאור זאת נשאלו נציגי חיל האוויר – חי יששכר, אהרון רמו ומאיר מדרור – מהי האלטרנטיווה באוויר. הללו השיבו מה שהשיבו כבר בדיונים קודמים, כי ניתן להטיס את האספקה בדרך האוויר ובזמן מתקבל על הדעת. הבעיה העיקרית הייתה מחסור בדלק, ולוי אשכול, מנכ"ל משרד הביטחון הבטיח לדאוג לעניין.

אנשי ח"א החלו מיד בהכנות. הם נפגשו עם אנשי אג"ם ואג"א, כדי לתכנן את המבצע. רמו קבע בדיון במטה הלהק, מכסה של 600 טון בחודש הראשון. אך

הלל אלידאג (אלדוך), קצין ההנדסה של "גבעתי", ולימים קצין הנדסה ראשי, בנה בבית מלאכה ברחובות מתקן להעמסת גיפים ולפריקתם.

שנשא באחריות מטה לכל ענייני התובלה האווירית הכבדה וגם פיקד על היחידה המבצעת, דהיינו המטוסים. בלהק היו קומץ ישראלים ואנשי גח"ל רבים ומאז חודש מאי עסק בהטסת נשק וחימוש מצ'כיה לישראל. מטוסי הלהק – C-54, DC-4, C-46 קומנדו וקונסטליישן – עשו דרכם משדה זאטיץ שבצ'כיה אל שדה עקרון, עם חניית-ביניים ביוגוסלביה או בקורטיקה. כבטנם נשאו מטוסי מסרש" מידט מפורקים, נשק רב – כולל ה"בוות" המפורסמות – ותחמושת. בזאטיץ ("זברה", או "עציון", בפי אנשי הלהק) הוקמו בתי מלאכה שתחזקו את המטרסים. כל יום – ואף פעמיים ביום – המריא מטוס ארצה, מתוך כוונה לנחות בעקרון, בשעות החשיכה, לפרוק את מטענו, ולצאת מייד בחזרה, כדי לא להתקל בנ"מ או במטוסי הקרב המצריים. בתחילת אוגוסט חיסלו הצ'כים את בסיס זאטיץ, והמטוסים הוחזרו לעקרון. ב-17 בחודש התקיים טקס הפתיחה הרשמי של שדה עקרון. להק תובלה אווירית הכין לאורחים, וביניהם בן-גוריון הפתעה: לאחר ריכוך אווירי של מטוסי קרב הופיע מטוס "סקיימאסטר" שהוביל אחריו שלושה מטוסי "קומנדו". הללו נחתו ב"שדה האויב" ובמהירות מפתיעה זינקו מתוכם חיילים – פלוגה מגודר 52 של "גבעתי" – והסתערו אל עבר "עמדות האויב". המטוסים המריאו ומייד הופיע מטוס תובלה נוסף, שהצניח

ארכיון	קצין חיל
החטיבה	א.ל.א.
מס' 21-1	מס' 15201
תאריך: 20.8.48	מס' (סוף) 1548

פ ל מ י ח
מטה חטיבת הנגב

מ ר ד ע ה

חלל מהיום 25.8.48 צריכים על האנשים אשר כחוקף המקידום או עבודתם להכנס לשדה החפופה בנחמה להצמיד ברשיון כניסה. האנשים אשר צריכים לטוס צריכים לקבל לידהם את רשיון הטיסה אשר ישמש רשיון כניסה.

כלי רשיון זה לא תנחן לאף אחד רשום כניסה לשדה.

את הרשיונות אפטר לקבל בחזר קצין המנהלה.

מפקד השדה

25.8.48

בסיס העורך של הסיבה הנגב

19 לאוגוסט 1948.



20.9
2186
וכן

מסכ"ל אג"א/קטלן/
מסכ"ל אג"א
י. וייץ, יו"ר ועדה הנגב;
מסח הסוכנת הנגב;
מסח פלמ"ח;

מאחר שסיירת החספקה לנגב לא הצליחה לעבור את קו
האויב, אני בא שוב לתבוע את ביצוע סקודה מסכ"ל אג"א מה-1 לאוגוסט
1948 (שלא נהמלאה עד היום הזה) להעמיד לרשותי יחידת ג'ייסיים
להעברת הספקה לנגב.

הוכח דבר ששוער מראש - מיעוט אפשרויות החסוואה של
סיירה רכב כבד בחסוואה לג'ייסיים; סקודה אג"א בקשר להנ"ל ניתנה
בשעתה ברוח הדברים הנ"ל, מה גם שהמסיבות למתן הסקודה - מצב
המור בשטח החספקה וחדלק בנגב - לא נשתנו.

עלי לחזור ולציין שאת הקינו בביצוע סקודה אג"א
(הג'ייסיים יעמדו לסקודה מסקד הבסיס הערמי של הנגב אוגוסט בלבד
ורק למטרה הנ"ל... הננו מקבלים את הודעתו של אוגוסט כי יש לו
20 נהגים ותיקים מתנדבים לצורכי נהיגת הג'ייסיים) ניתן בהתחבות,
זהו גורם לא מבוטל כלל וכלל צ"ן הגורמים הצריכים להבטיח הצלחה.
אני מעיר כך ביחוד אחרי פרשת השירה האחרונה (שהמכוניות והנהגים
שניהנו לנו לאירגונה היו למסח מכל ביקורת, גם לדעת המסקד על כל
אלה מסעם שירות ההחבורה, וטוב שכל אלה הוחלטו בקצה טובים מאלה,
לפי סקודתכם שלכם) כדי ללמוד משגיאות, כדי שהמטרה תושג בשלמות
ככל האפשר.

מסקד בסיס העורך של הסיבה הנגב.

א"א
הסיבה הנגב

אשר בסיס הסיבה הנגב

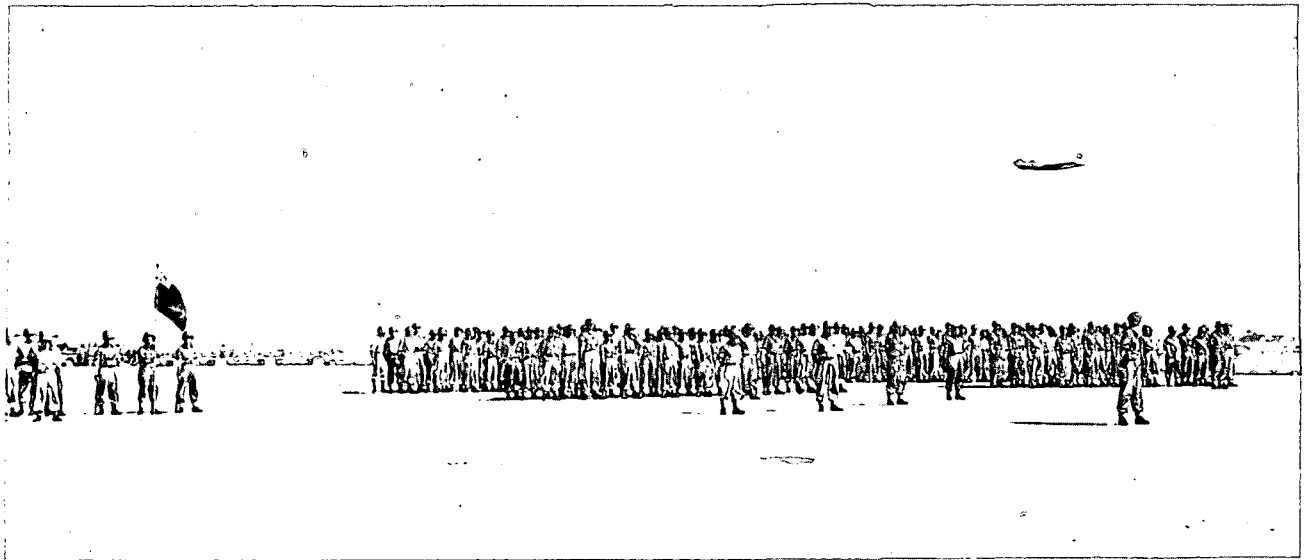
א"א

הנ"ל

מסקד

אני זמר ואינני גמול אכתי בואג לזכר האחר.
יש סטייה רבה לכך. ע"ן וינפך ויש לנהוג
ע"ז שאת גמולו יסמך האו"ם.

10/3



תרגיל התשיח בעקרין, 17.6.84

היו נרגשים. מאושרים נכנסו האנשיים על נשקם למטוס, ישבו שורות שורות לארכו. נתנו ההוראות האחרונות, משהחל המטוס לזוז ממקומו פרצה צעקת חדווה אדירה מפי האנשים ומיד אחריה

לבושים קרעים, קרעי חולצות, במכנסיים בלויים. הפנים – זקנים או זקנקנים שפירושם רק הפסקה גדולה בין גילוח לגילוח. חיילים לבושי עוני, אין לך מחוזה קשה הימנו. הטייסים, לבושים כראוי,

תיו, נתרכזו האנשים ליד הפתח, שמתוכו נשפך מלבן של אור אל השדה. לפתע ראיתי אחד המחזות הקשים והמפוארים של הסיוור כנגב. פלוגת חיילים, על ציודם הקל. לא, זה לא הכל. החיילים היו

מטוסי התובלה היו עורק הקשר היחיד בין הנגב הנצור לצפון



כבר בתחילת ההפוגה הראשונה הצעות להסדר, ועיקרן: הנגב יימסר לידי הערבים (עבדאללה) ותמורתו יקבלו היהודים את הגליל המרכזי. הצעתו סטתה מתכנית החלוקה, בהתבססה על צילום המצב הצבאי שהתהווה.

בן-גוריון היה ער לסכנה שהנגב יישמט מידינו, ובהדרגה הגיע למסקנה, כי רק "הכרעה צבאית שלנו בארץ תסכל את המזימה" (יומן המלחמה, ג', 712). הוא התלבט בין פעולה במרכז לבין מתקפה בדרום. לאחר שנדחתה הצעתו בממשלה, כ-26 בספטמבר, לכיבוש גב ההר ("הבכיייה לדורות") ולאחר שיוסף וייץ, ראש ועדת הנגב, הביא את זעקת הנגב אל בן-גוריון – נפל הפור. העיניים הופנו דרומה, והחלו ההכנות למבצע "יואב".*

בלהק תובלה אווירית התבטא הדבר בהגברת קצב הטיסות לרוחמה – מארבע גיחות בלילה כממוצע עד עשר כממוצע ללילה בתחילת אוקטובר. עד מהרה הכשיר מיכאל "מלך הנגב" החרוץ

* אלחנן אורן העלה בפני את הסברה, כי בן-גוריון החליט על מבצע "יואב", בין השאר, משום ששמע מפי יוסף וייץ, כי שדות התעופה של "אבק" ייצאו מכלל שימוש בחורף.

בפניו על ארגון, פיקוד ויעילות הביצוע של הלהק. וכאן בא חידוש חשוב: הבסיס הראשי של הלהק (עקרון) וכל בסיסי המשנה ("אבק" ואחרים) יעמדו תחת פיקוח מפקד הלהק. המשמעות הייתה שילוב של אחריות מטה עם פיקוד בפועל על בסיסים מבצעיים של חיל האוויר. כתוצאה מכך, חלו שינויים פרסונליים בפיקוד על בסיס עקרון. להק תובלה אווירית השתלט בעצם על הבסיס, כשהוא ממונה גם על טייסת ה"נורסמנים", שביצעה באותה עת רכבת אווירית לסדום.

המטכ"ל העניק למבצע "אבק" עדיפות גבוהה. כתוצאה מכך יכול היה הלהק לגדול ולמלא את שורותיו בבעלי מקצוע עות שונים. לפני המבצע שירתו 20 איש במטה הלהק בתל-אביב, בעוד 47 אנשי הלהק מוצבים בעקרון. בשיא המבצע הגיע הלהק למצבה של 52 איש במטה, 774 איש בעקרון, ו-47 איש בשדות "אבק" בנגב.

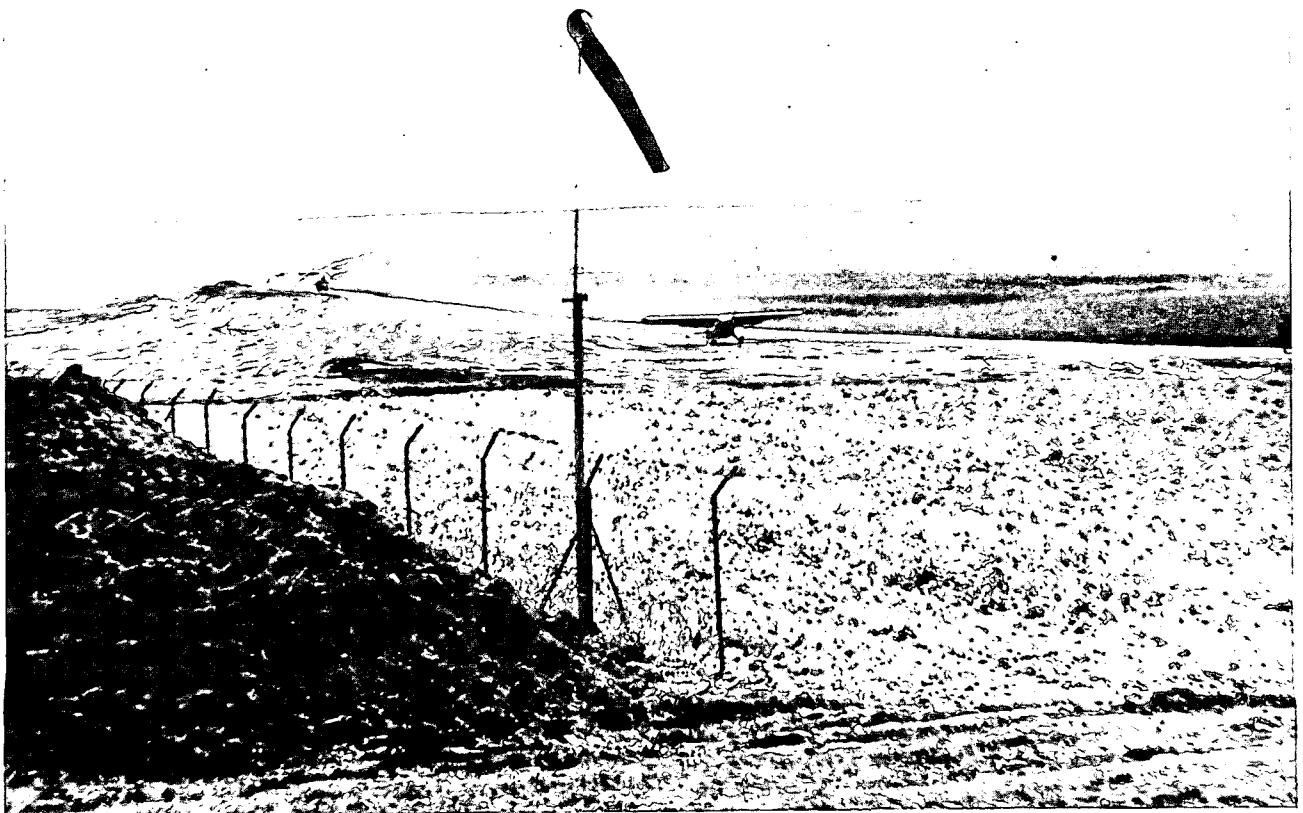
מבצע "אבק" היה כזריקת עידוד לנגב הנצור, למגיניו וליישוביו. אך חשיבותו עלתה עשרת מונים לאור ההתפתחויות המדיניות במהלך ההפוגה השנייה. הרוזן ברנרוט, המתווך מטעם האו"ם, העלה

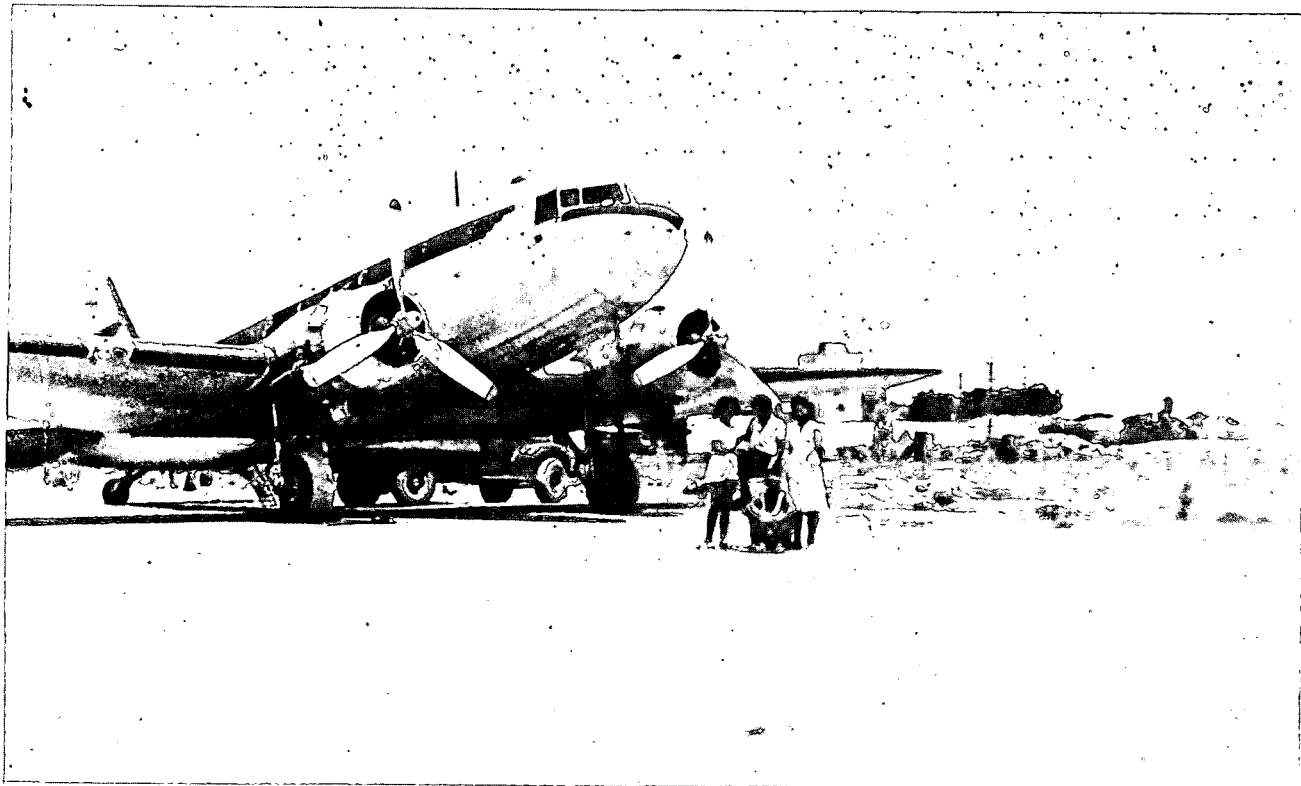
– שיר, אחד מאותם שירים ראשונים וסנטימנטליים של המלחמה, שציליהם אוהבים לראות דמעות בעיני הישראליים. דמעות עמדו בעינים רבות ואחר כך נשתררה דממה עד שחנינו בצפון.

הקצב הקדחתני של הטיסות הביא לשחיקת הצוותים והמטוסים. לפיכך, הואט הקצב. ממציות חודש ספטמבר, ועד לתחילת אוקטובר ביצע הלהק שתיים – שלוש גיחות בלילה, דבר שאפשר לצוותים להחליף כוח, ולצוותי האחזקה – לתקן את המטוסים. במק-ביל, גובשה המסגרת הארגונית של הלהק. בפקודת ההקמה שלו (30 באר-גוסט) נקבעו משימותיו:

- א. טיסות תובלה בנתיבים קבועים בתחומי הארץ ומחוצה לה.
 - ב. טיסות מיוחדות בכל מקום.
 - ג. הטסה והעברת מטוסים לישראל.
 - ד. הצנחת מצרכים.
 - ה. הטסת צבא מוטס (Airborne Troop) ו"חיל צנחנים".
- במסמך נקבע, כי מפקד הלהק ימונה על-ידי מפקד חיל האוויר, ויהיה אחראי

שדה "אבק" 2





את שדה "אבק" 2, ליד משטרת הגמלים המנדטורית באימרה, לא רחוק מקיבוץ אורים של היום. בעשרה באוקטובר התחילו מטוסי הלהק לנחות גם שם. כשהתחיל מבצע "יואב" תרמו אנשי הלהק את חלקם במבצע "אגרוף" – הפצצת שדות תעופה במצרים. ששה מטוסים, שביצעו 30 גיחות, הטילו 872 פצצות במשקל של כ-35 טון.

הפעילות האווירית בנגב לא נעלמה מעיני המצרים. הם גם הבינו, כי הישגם הגדול – ניתוק הנגב – הולך ונשמט מידיהם בעטיה של הרכבת האווירית הישראלית. לפיכך ניסו, מסוף ספטמבר, לכבוש את משלטי חרבת מחאז, שחלשו על שדה התעופה ברוחמה. בחמישה באוקטובר הצליחו מגיני השדה, לוחמי "יפתח", להדוף סופית את המצרים, והאיום הקרקעי הוסר. יומיים אחר כך התקיפו ספיטפיירים מצריים את השדה, כשמטוס קומנדו חנה בשדה ביום, עקב תקלה במנועו. בדרך נס המטוס לא נפגע. באמצעות הרכבת האווירית של "אבק" הצליח המטכ"ל להעלות צפונה את חטיבת הנגב המותשת, ולאפשר לה מנוחה והתארגנות בבסיס סרפנד, ולהר

* ראה מאמרו של אל"ם אורי אלגום על קרבות חרבת מחאז בחוברת זו.

ריד במקומה את חטיבת יפתח. עד מהרה ניכר השינוי: לא עוד היצמדות ליישובים, אלא ריכוז אגרופי-כוח ופעולות יזומות. יפתח, כדברי מפקדה מולה כהן, הפכה להיות "הסדן לאותה מהלומה, שהמטכ"ל וחזית הדרום רצו להנחית בהזדמנות הראשונה, לפרוץ את המצור" (ספר הפלמ"ח, כ' 594). כ-2,500 טון מזון, דלק ותחמושת הוטסו לנגב ו-5,098 נוסעים טסו מן הנגב ואליו עד לסיום המבצע, ב-21 באוקטובר 1948. בזכות מבצע "אבק" היה הנגב – כמו ירושלים, סדום ועוד ישובים – חופשי באוויר, למרות היותו נצור על הקרקע. יתרה מזו, הרכבת האווירית הייתה הציר הדק, שעליו התהפך הגלגל האסטרטגי בדרום לטובתנו.

עד כאן ההישג, ומכאן – לסיכוי ולהחמצה. להק תובלה אווירית היה תופעה מיוחדת במינה. הוא קם על רקע צורך לוגיסטי דוחק – הטסת המסרש-מידטים והנשק מציכיה – זוכה לשעת חסד נדירה במבצע "אבק". הפוטנציאל שהפיגין במבצע זה עלה על כל הצופיות. מנקודת זינוק מצוינת זו היה הלהק יכול לכבוש לו מעמד איתן בתוך חיל האוויר ובתוך צה"ל שאך זה החלו להתגבש. גודלו הרב (רמו העריך, שהלהק יהווה את מחצית חיל האוויר), מעמדו העצמאי

והישגו במבצעי "בלק" ו"אבק" היו נדוניה נכבדה. יתרה מזו, הלהק לא קם בחלל ריק, מבחינת הדוקטרינה. ב-25 ביולי 1948, קיבל בן-גוריון מהדרום אפריקאי ססיל מרגו, אחד מן המומחים שבהם הקיף את עצמו, הצעה לארגון חיל האוויר. משימות החיל, כלשון הצעת מרגו, היו:

1. הריסת כוח האוויר של האויב (על ידי צנחנים) (ההדגשה שלי – א"ד).
2. עזרה לצבא ולצי בכל הדרכים.
3. התקפה על נקודות אסטרטגיות של האויב במטרה לשבור כוחו הצבאי, או לערער רצון הממשלה או העם להילחם

* באותם ימים ממש בוצעה קבל עם ועדה רכבת אווירית לברלין. ב-24 ביוני סגרו הרוסים את הדרך לברלין, ומעצמות המערב הגיבו במהירות – יומיים אחרי כן נחת בברלין הנצורה מטוס C-54 ראשון עם מזון דלק. זו הייתה תחילתו של מבצע "מצרכי מזון" – שבמהלכו הוטסו יותר מ-2.3 מיליוני טון של מזון, של דלק, של ציוד ושל מצרכים שונים. לשיאה הגיעה הרכבת האווירית בחג הפסחא (16 באפריל 1949): כ-13,000 טון של מטען הוטסו באלף וארבע מאות גיחות; בממוצע, כל דקה נחת מטוס באחד משני שדות התעופה שבעיר. הרוסים רצו לסלק את המערב מברלין על-ידי החנקת העיר ושביירת רצון תושביה. הנשיא טרומאן הגיב בדרך היחידה שנותרה בידו – פרט לפריצת המחסומים בכוח (והסתכנות במלחמה): בדרך האוויר הוא סיכל את התכנית הרוסית.

ההחלטה מן האויב, והוצאתו משיווי משקלו. אולם בפתל, מאז תום מלחמת העצמי אות, הלכה והשתרשה בצה"ל הגישה הישירה, כאשר מבצעי הנחתה, או הצנחה, בולטים כקוריוזים בשולי הזרם העיקרי. בהתייחסות למבצעים מוטסים הובלטו תמיד הסיכונים על חשבון הסיכויים. אחד הרמטכ"לים אמר, כי עם ישראל יוכל לספוג מאות אבידות על הגבולות, במלחמת התשה, ולא עשרות אבדות במבצע מוטס, הרחק מן המולדת. זה אולי נכון, אך מול הסיכונים יש לזכור את התמורה ממבצע מוצלח.

דוגמה אחת מני רבות היא ההשתל-טות הגרמנית על המבצר הבלגי האימתני אבן אמאל, במאי 1940: לוחמי עילית ספורים, שהונחתו בגלשנים בחצר המבצר, השתלטו עליו בתוך זמן קצר ובאבדות מזעריות, וחסכו זמן יקר ולחימה

לבצעם. אמרנו לעצמנו כי באימון נוסף ושיתוף חיל-צנחנים עשוי צבא מוטס ליהפך לגורם ראשון במעלה בתנאי הלחימה בארץ" (שליחות עלומה, 303). אך לא כך התפתחו הדברים. עם בוא החורף נסגרו שדות "אבק" 1, 2. השיירות שוב החלו לנסוע לנגב, ויכלו להעביר מטען גדול פי כמה בדרך היבשה. העדר הצורך הלוגיסטי הוציא את הרוח ממפרשי הלהק. עד מהרה הוא פורק, אנשיו ומטוסיו שימשו גרעין לחברת "אל-על". התקווה "לעלות כיתה" מתובלה מינהלתית אל הסטת גייסות אל שטח אויב, לשם הצנחתם או הנחתתם, התבררה.

ההסתערות מן האוויר היא הביטוי המובהק של הגישה העוקפת, שכה הרבו בצה"ל לפארה ולקלסה. יצחק רבין ציין במאמר במערכות קניא (1963) את יתרונותיה על פני הגישה הישירה:

- (א) הליכה בקו בלתי צפוי.
- (ב) השארת האויב צלוב על קרני הדילמה; וכתוצאה מכך
- (ג) נטילת חופש הפעולה ועצמאות

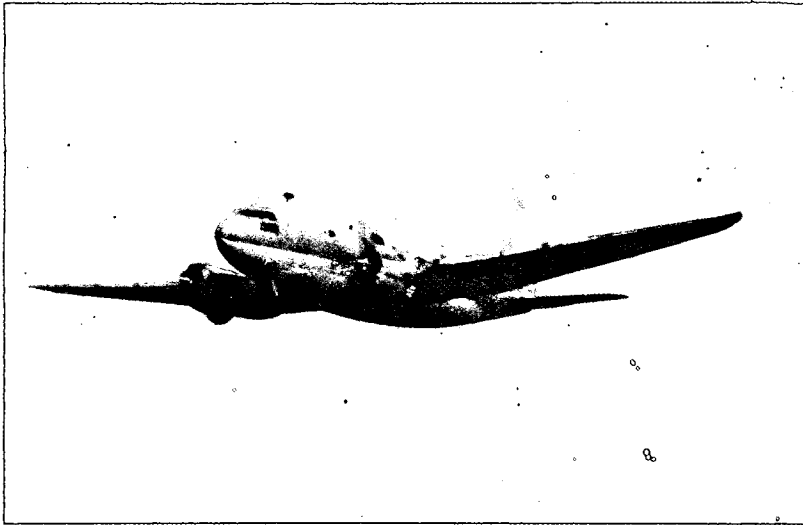
(הפצצת הסכר, קאהיר וכדומה).
4. אספקה ותחבורה פנימית וחיצונית.

5. אימון צעירים ארץ-ישראלים. כך רשם בן-גוריון ביומנו (יומן המלחמה, ב' 621), וציין, שבדרך כלל, הוא הסכים לתכניתו של מרגו. אכן, ימים ספורים אחר כך (בדין כיצד לפרוץ את הקיפאון בנגב - שמשה שרת כינהו "מלחמת התשה"), הציע בן-גוריון לדין לבצע "פעולה רבת-מידות דרך הים, על מנת לתפוס את עזה. נעלה באוניות ובסירות כאלפיים איש, נעשה פעולה שנייה - הורדת צנחנים לאל-עריש להרוס הבסיס האווירי של מצרים" (שם, 625). דבריו של מרגו חדרו אפוא פנימה.

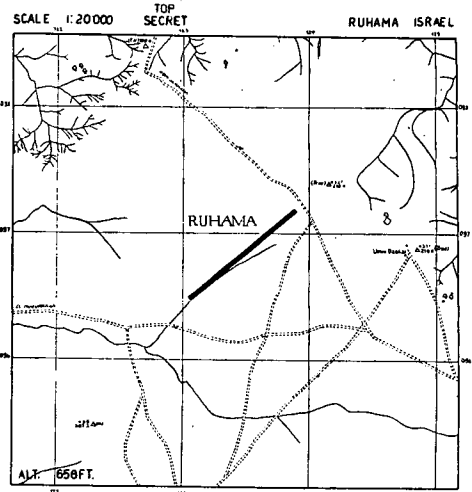
אחר כך צפה בן-גוריון בתמרן 5708, וראה במו עיניו, כי הדברים ניתנים לביצוע. מאיר (מונידה) מרדור, שישב לידו על הבמה בעקרון, רשם אחר כך: "ראינו בעיני רוחנו את האפשרויות שנפתחו לצרכי לחימה, שטרם השתמשו בהם אצלנו, ואשר לא ידענו כי גם בכוחנו

* ראויה לציין, כיוצאת מן הכלל, ההנחתה באוואלי, שהייתה אחד המהלכים האופרטיביים החשובים והמוצלחים של מלחמת "שלום הגליל".





קרטיס קומנדו C-46



מפת שדה "אבק ו" ליד רוחמה (למעלה). מיכאל
"מלך הנגב" מקים את "אבק ו" (למטה).

8/9/48

13 /196/

הרשימה הבאה דרושה לי עבור מסלול התעופה ברוחמה :

- (1) נגרסור 1-kv, 115V סטוס קשר אמריקאי (מסחסי הרצליה)
- (2) 4 ק"מ חוס חשמל כפול מבודד, טוב ל 5 אמפר
- (3) 2 מערכות 19
- (4) 2 אהלים
- (5) 5 מסות
- (6) 10 סמיכות
- (7) 4 בקבוקי סרפוס
- (8) 10 לא"י בסזומנים

קשה מן הפאנצרים שבאו בעקבותיהם.
הקנס הגבוה על כישלון דוחף אנשי
צבא - ורופאים - לשמרנות. לכן
פורק להק תובלה אווירית, מבצעי גייסות
מוטסים נגזו במגירות (וגם לא נבנה כוח
אמיתי להטסתם) והגישה הישירה
מושלט מאז בכיפה. ממבצע "אבק" לא
נותר אלא זיכרון של הזדמנות שהוחמצה.

לקריאה נוספת

אברהם אדן, עד דגל הדיו, מערכות 1984
ספר המלחמה ב, הקיבוץ המאוחד
תש"ז.
אלחנן אורן, הנגב במר, במאבק ובמלחמת
העצמאות 1939 - 1949, ספר הנגב, משרד הביט-
חון, 1979 א' 380 - 413.
יוסף וייץ, מיומני ריג 1973 ב',
דוד בן גוריון, במערכה, ת"א 1951.
בהילחם ישראל, ת"א 1951.
מדינת ישראל המתחדשת, ת"א 1969.
יומן המלחמה, ת"א 1983.
ישראל כרמי, בדרך לוחמים, ת"א 1960.
פולקה ברנדוט, לירושלים, י"ם 1952.
יצחק רבין, "הגישה העוקפת במלחמת העצמאות",
מערכות קנ"א, 129.
ירוחם כהן, לאור היום ובמחשך, ת"א 1969.
מאיר מדדור, שליחות עלומה, ת"א 1958.
נחום שריג, חטיבת הנגב במערכה, ת"א.
יפתח אחוזת הסופה, בתיים 1970.
אדם שתקאי, חיל האוויר במלחמת העצמאות,
ת"א 1955.

מיכאל

תודה לפרופ' ברוך רו, ראש המרכז לחינוך טכני
לוגי, על הקבלה זו.

