

מבצעי "רוטב" ו"דורבן"

הצנחת נשק וציוד בתימן 1964-1966



בשנות ה־60 היה חיל האוויר הישראלי בתהליך בניין כוח משמעותי. תרומה לכך תרמו מבצעי "רוטב" ו"דורבן", במהלכם בוצעו הצנחות של נשק וציוד בתימן. היו אלה מבצעים חסרי תקדים ששילבו יצירתיות, תעוזה ויכולות ביצוע גבוהות




רס"ן ליון,
רמ"ד במטה המבצעי,
חיל האוויר




רס"ב אבי זוכנביה,
קצין תיאום הדרכה פו"ם אלון



תימן היא מדינה בעלת היסטוריה ארוכה של מלחמות אזרחים. בתחילת המאה ה־20 שלטה בתימן האימפריה העות'מאנית, כאשר האוכלוסייה בתימן הייתה בעיקרה שבטית וכללה שני זרמים אסלאמיים עיקריים: זיידים – זרם שיעי מתון; שאפעים – זרם סוני. בחלק הדרומי של תימן, בעיר עדן ובסביבתה, שלטו הבריטים שכבשו את האזור בשנת 1939.

לאחר עזיבת העות'מאנים בסוף מלחמת העולם הראשונה שלטה בתימן שושלת זיידית, בראשות האימאם אחמד בן יחיא חמיד אל־דין. לאחר רציחתו של האימאם בשנת 1962 מונה בנו מוחמד אל־ברדר



טיין אריה עוז בטייסת. הביצוע דרש אומץ ותעוזה

פעולה ממשי בין המדינות, תכיר תימן רשמית במדינת ישראל מיד עם סילוקו של צבא מצרים והחזרת השליטה על ארצו. עבד אל-רחמן, דודו של האימאם בדר ששימש גם כשליח, ניהל גם הוא פגישות בלונדון במטרה להניע את הבריטים לסייע למלוכנים. במגעיו שם פנה אל חבר הפרלמנט הבריטי, סיר פיצרוי מקלין ודרכו הודיע לישראל כי האימאם מוכן לקבל נשק מישראל. מקלין פנה אל נספח צה"ל באנגליה דן חירם וביקש ששלטונות ישראל יאותו להיפגש עם שני קולונלים בדימוס של הצבא הבריטי – ג'ים ג'ונסון ודיוויד סמילי – וישמעו מפייהם את פרטי בקשת הסיוע לכוחות המלוכנים בתימן. הטיפול בנושא הועבר בארץ לידי המוסד, וכי-20 בפברואר 1964 הגיעו הקצינים הבריטיים ארצה.

ג'ונסון טרח להסביר כי אין הם מייצגים את ממשלת בריטניה או את השירותים הבריטיים, אלא פועלים כארגון של מתנדבים מתוך שכנוע כי יהיה זה לטובת בריטניה אם תימן תישאר ממלכה ולא תיהפך לגרורה מצרית.

לדבריהם, רוב קווי האספקה לכוחות המלוכנים פעלו בצורה סבירה, להוציא אזור בעייתי אחד: כוחותיו של הנסיך עבדאללה בן חסן שלחמו כ-30 ק"מ מזרחית לצנעא, סבלו ממחסור חמור בנשק ובתחמושת. לדעתם, הדרך היחידה לשיפור המצב באזור צנעא הייתה הצנחת הציוד הדרוש במקום. היות ופעולת ההצנחה יכולה להתבצע רק מבסיס שמאפשר טיסה הלוך וחוזר ללא חניית תדלוק, ועליידי צוות מאומן היטב – הרי שרק בישראל ניתן למצוא תנאים אלה, ורק חיל האוויר הישראלי מסוגל לבצע זאת.

קליטת מטוסי ה"ענק" והקמת טייסת 120

בסיום מלחמת סיני עמד סד"כ מטוסי חיל האוויר על 137 מטוסי קרב והפצצה ועוד עשרות מטוסי תובלה, מסוקים ומטוסי הדרכה. הסד"כ היה מגוון וכלל מטוסים בוכנתיים ומטוסי סילון, רובם צרפתיים. כמות הטייסים הייתה נמוכה – כ-300 טייסים כשירים למלחמה לכלל המטוסים. ב-1964 עמד מספר טייסי התובלה הכשירים על 71 בלבד. לאחר ההצנחה המבצעית במלחמת סיני התקיים ויכוח לגבי הצורך ביכולת זו ובתפקידי הצנחנים כלל: האם פעילות בעומק שטח האויב נדרשת לטובת הכרעה, או רק לטובת מבצעים מיוחדים? במטה הכללי התקיים דיון לגבי הצורך במטוסי תובלה לטובת הצנחה,

להיות יורש העצר, וכשבווע לאחר מכן בוצעה הפיכה צבאית עליידי קבוצה שהכריזה על הקמת הרפובליקה של תימן. "הרפובליקנים" נתמכו עליידי מצרים כבר בשלבים הראשונים של המלחמה ולכל אורכה, באמצעות כוחות צבא מצריים שכללו עשרות אלפי חיילים, מטוסים, משוריינים ותחמושת. מנגד, אלי-בר נמלט צפונה אל קבוצת שבטים שנקראה "המלוכנים" והחל להנהיג אותם.

הבריטים ששלטו בערן גם בשנים אלה נקטו צעד אנטי-רפובליקני, בעקבות רצונם להתנגד להשתלטות המצרית על תימן. בריטניה בחרה לקחת חלק באופן סמוי במלחמת האזרחים, ושלחה לתימן קבוצת אנשי צבא בדימוס, בשילוב עם המוסד הישראלי, שפעלו באופן חשאי לתמיכה במלוכנים.

תמיכה זו כללה בין היתר את מבצעי ההצנחה "רוטב" ו"דורבן" שבוצעו עליידי חיל האוויר הישראלי, ותרמו לטובת המאמץ המלחמתי של המלוכנים נשק, תחמושת וציוד. הטיסה הראשונה בוצעה ב-31 במרס 1964, והאחרונה ב-5 במאי 1966 – סך הכול 14 טיסות. המבצעים

בחיל האוויר ידעו על המבצע חמישה אנשים. מלבדם ידעו על המבצע הרמטכ"ל רא"ל יצחק רבין וראש הממשלה לוי אשכול

בוצעו באופן חשאי ושילבו יצירתיות, תעוזה ויכולות ביצוע גבוהות. הטיסות, שהיו ראשונות מסוגן בחיל האוויר, בוצעו בליל ירח מלא, באופן רציף, ללא עצירה לתדלוק ובהסתמכות על נתוני מפיז ומזג אוויר לא מדויקים.

במשך 40 שנים נשמר המבצע בסוד, עד שנת 2008 בו הותר לפרסום. מאמר זה ינסה לשלב בין הרקע ההיסטורי, הבנת הקשר הישראלי וחקר המבצעים עצמם.

הקשר הישראלי למלחמת האזרחים בתימן

ישראל בחנה מרחוק את מלחמת האזרחים בתימן כשבמקור צבא מצרים. עמדת צה"ל הייתה שככל שנאצר וצבאו יהיו מעורבים בלחימה בתימן – כך תרחק האפשרות של מצרים לפתוח במלחמה מול ישראל. ריתוקה של מצרים לתימן נחשב עליידי גורמים מדיניים בישראל כתורם לשבירת הקשר הבינ-ערבי, וכמסייע בבידוד מצרים בזירה.

בדצמבר 1963 נפגש בלונדון מנכ"ל משרד החוץ יעקב הרצוג עם יחיא אל-ח'רסי, שר האוצר של אלי-בר. במהלך הפגישה הפנה אלי-ח'רסי בקשת סיוע בשם האימאם, כאשר ב-20 בדצמבר אף הגיע לביקור בישראל ונפגש עם אישים שונים, ביניהם שרת החוץ גולדה מאיר. בפגישות סוכם כי ישראל תסייע לתימן במישור המדיני וההסברתי, בכל מקום בו יש לישראל קשרים מדיניים.

כדי שהסיוע יתאפשר ויהיה יעיל, הוצע שהמלוכנים יפתחו נציגות רשמית בפריז וישראל תישא בהוצאות החזקתה למשך שישה חודשים. בתמורה לכך התחייב אל-ח'רסי בשם האימאם כי אם ייווצר שיתוף

לחיל האוויר היה פקח העמסה שאחראי על תפעול תא המטען בכל שלבי המשימה. תא המטען של מטוסים אלה היה גדול ודרש התמקצעות רבה בחישוב אופן ההטענה והפריקה, פיקוח על ביצועם בפועל ותפעול תא המטען תוך כדי טיסה במשימות הצנחה. ב-1963 הוקמה בחיל האוויר טייסת 120 תחת פיקודו של רס"ן אריה עוז, עד אז טייס בטייסת 103 שלא ביצע עדיין תפקידי סגן מפקד טייסת. בתחילה הופקד עוז על גף 120 שכלל את 5 מטוסי ה"ענק" ועוד 2 מטוסי דקוטה שהועברו מטייסת 103. ביולי 1964 הפך הגף לטייסת 120 – הטייסת הבין-לאומית.⁵

פיתוח יכולות לקראת המבצע

לאחר שראש המוסד מאיר עמית קיבל את אישור ראש הממשלה לוי אשכול לשיתוף פעולה עם הבריטים, נקבעו סידורי הקשר עמם בלונדון. האחריות על ביצוע ההצנחות הוטלה על "קיסריה" – היחידה למבצעים מיוחדים, ואילו האחריות לקיום הקשר עם "הקמשונים"



האימאם מוחמד אל-בדר עם לוחמיו מקבוצת המלוכנים. אל-בדר נמלט צפונה אל קבוצת שבטים שנקראה "המלוכנים" והחל להנהיג אותם

לעומת מסוקי סער שיכולים להנחית את כוחות החי"ר בעורף.² לא התקבלה החלטה חריגשמעית בנושא, וצה"ל המשיך להצטייד בשני סוגי כלי הטיס.

מערך התובלה הכבדה לאחר מלחמת סיני כלל טייסת אחת בלבד – טייסת 103 – שהוקמה ביולי 1948 בבסיס רמת-דוד. בסוף 1957 הסתיים שיקום מטוסי הטייסת שנשחקו במהלך מלחמת סיני, והטייסת חזרה לסדר"כ מטוסי המצומצם שכלל 3 מטוסי נורד ותיקים ועוד 8 מטוסי דקוטה. שאר מטוסי הדקוטה שהיו ברשות הטייסת במהלך מלחמת סיני היו שייכים לצרפתים והוחזרו לאחר המלחמה. למרות היעדר שנקבע לרכש מטוסי התובלה, מגבלות תקציב מנעו את מימוש התוכנית.

נוסף על הצנחת כוחות, חיפשו בצה"ל פתרון לבעיית הטסת טנקים קלים לכוחות שהוצנחו בשטח, כדי לאפשר להם פתרון מידי של שריון לפני חבירת כוחות היבשה אליהם. התעשייה האווירית הציעה לצה"ל פתרון ברמות מטוסי בואינג YC-97,³ שלא היו מוצלחים במיוחד, והוגו מרום, טייס הניסוי הראשי של התעשייה האווירית, ניצל הזדמנות ורכש מחברת "פאן אמריקאן" 5 מטוסים מדגם אורחי אחר – בואינג B-377 סטרטוקרוזר. המטוסים היו משומשים ובמצב אחזקה גרוע. הפעולות העיקריות שהיו צריכות להתבצע בהם: יכולת המראה ממסלולים קצרים על-ידי רקטות; אפשרות היפוך להבי המרחף כדי לבלום טוב יותר את המטוס בנחיתה; התקנת דלתות הצנחה; והתקנת אפשרות לפתיחת הזנב כדי לאפשר הטענת טנקים קלים.

ב-1962 הגיעו לארץ מטוסי הסטרטוקרוזר, שנקראו בפי אנשי חיל האוויר ה"ענק", ונקלטו בטייסת 103 בתל נוף. המטוסים ששימשו לתובלת נוסעים היו בעלי 2 קומות ו-4 מנועי בוכנה פרופלור. עד לרכישת מטוס זה לא היו ברשות חיל האוויר מטוסי תובלה בעלי יכולת נשיאת משקל רב וטווח טיסה ארוך כפי שהיו למטוסים אלו. יכולת זו נוצלה כבר בשנה הראשונה לקיום גף 120 בבסיס לוד, שביצע טיסות מטען לצרפת ובהמשך גם לאפריקה המזרחית. בין היעדים היו: אתיופיה, אוגנדה, טנזניה וג'בוטי.⁴ טיסות אלה אפשרו את צבירת הניסיון של אנשי צוות האוויר בטיסות ארוכות-טווח בפרט ובשעות טיסה על המטוס החדש בכלל. צוות המטוס כלל שני טייסים, נווט, מכונן (מהנדס הטיסה) ואלחוטן.

תפקידים אלה נוצעו על-ידי אנשי הטייסת ומיקומם במטוס היה בקוקפיט. תפקיד נוסף שנדרש לראשונה עם הגעת מטוסי ה"ענק"

הטיסה האחרונה התבצעה בליל 5 במאי 1966, וסיכמה שנתיים של מבצעי "רוטב" ו"דורבן" בהם בוצעו 14 גיחות הצנחה בתימן

(קבוצת המתנדבים הבריטים שפעלו בתימן לצד המלוכנים) הוטלה על "תבל" – היחידה לקשרי חוץ של המוסד.

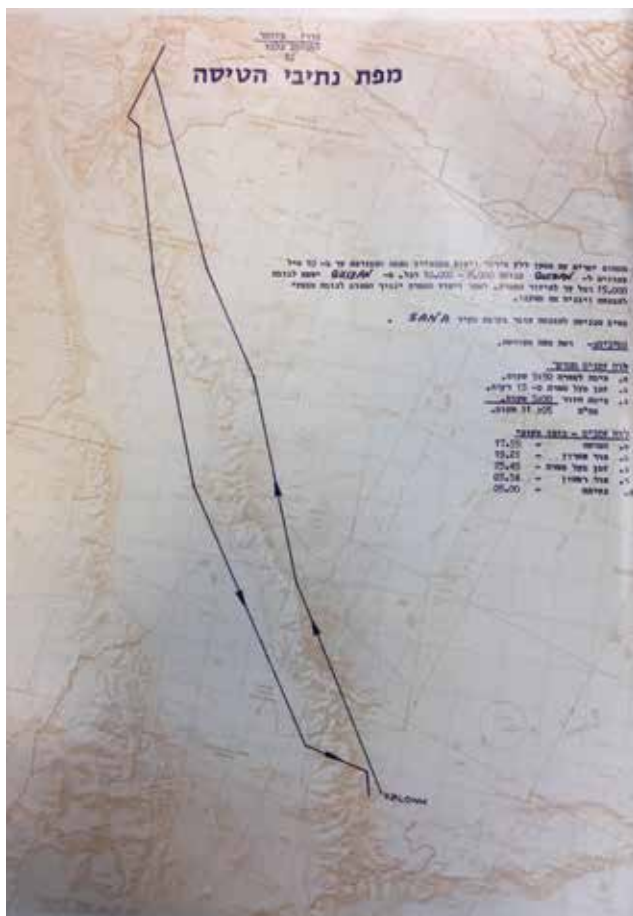
מנקודה זו ואילך הוכנס חיל האוויר אל סוד העניינים כשותף פעיל בדיונים ובקבלת החלטות. לאיש הקשר בין מפקדת חיל האוויר ובין המוסד נקבע סא"ל זאב לירון, שהיה רע"ן מודיעין בחיל האוויר, ובריון עם היחידה לקשרי חוץ של חיל האוויר וחיל המודיעין סוכם עקרונית כי תבוצע הצנחה אחת באמצעות מטוס ה"ענק".

מפקד חיל האוויר דאז, האלוף עוזר ויצמן, אישר את הרעיון והיה מעוניין ביישומו, אך הציב שני תנאים בסיסיים לאור הקשיים הצפויים בביצוע:

א. נציג הקבוצה האנגלית, "הקמשונים", יתלווה לצוות הישראלי בטיסה.

ב. איש קשר ישראלי ימצא עם הכוחות המלוכנים ו"הקמשונים" בשטח ההצנחה בתימן ויפקח על ההכנות, על הסידורים ועל הביטחון.

מהר מאוד התברר שאין כל בעיה במילוי התנאי הראשון. טוני בויל, טיס קרב לשעבר בחיל האוויר המלכותי הבריטי (ובנו של מפקד חיל האוויר הבריטי דאז) ושלישו לשעבר של מושל ערן צ'רלס ג'ונסטון, הגיע ארצה בראשית מרס 1964 ונקבע כזה שילווה את הצוות הישראלי. באשר לתנאי השני, התברר שאי אפשר למלאו. על כן דרש מפקד חיל האוויר שנציג אנגלי מהימן ומוסמך יפקח על כל פעולה מתימן. בינתיים ביצע סא"ל לירון קורס מזורז במוסד כדי ללמוד כיצד לפעול בחשאי בארץ עוינת, ולאחר שטס בנהות בדריה דרך אירופה לאדים



מפת נתיבי הטיסה. כל טיסה נמשכה כ-11.5 שעות: 6 שעות ארכה הדרך אל היעד, 15 דקות שהייה מעל ליעד ו-5 שעות הדרך הביתה

320, מרחק 40 ק"מ. הצוות טס לנקודה והמתין לזיקוק שנורה עלי ידי הצוות הבריטי. במבצעים השני עד האחרון צויד המטוס במכשיר SARAH - search and rescue and homing (מכשיר קשר קרקעי הנועד לחילוץ הניתן לאיכון על-ידי מכשיר המותקן במטוס שאפשר את זיהוי החוליה הקרקעית מטווח רב, נוסף על הזיהוי על ידי זיקוק). בשלב זהווי הזיקוק בוצעה הנמכה, והמטען הוטל על ה-T שסומן במדורות. בסיום ההצנחה פנה המטוס לנתיב החזרה שתוכנן בקו ארצה.

"לכאורה הייתה זו טיסה שגרתית", סיפר קברניט המטוס אריה עוז. "הקמנו קשר עם החבר'ה על הקרקע כשעתיים-שלוש לפני ההגעה ליעד, ופעם בשעה הגיעו אלינו עם ערכון מוגז האוויר. שחרור הצויד התבצע בתגובה 600 רגל. [...] הביצוע דרש אומץ ותעוזה. בחושך, במהירות 130 קשר, מטוס מיושן וכבד. [...] הטיסה נמשכה 14 וחצי שעות. הצנחת הצויד נעשתה כשהמטוס התייצב בשיפוע - תוך ניצול חוק הגרביטציה. כל מי שהיה במטוס ולא עבר אותו זמן בתא הטייס - נחלץ לדחיפת המטען החוצה"⁸.

טיסות ההמשך - מבצעי "רוטב"

לאחר הביצוע המוצלח של ההצנחה הראשונה, נתבקשה ישראל על-ידי בוייל לבצע הצנחות נוספות של משלוחי נשק. ההחלטה לבצע הצנחות

אבכה ומשם לעדן - הגיע למפקדת המלוכנים. באזור זה שהה כחודש, ובחן את האפשרות להצניח בו צויד. בין הפעולות שביצע היו לימוד המקומיים כיצד לסמן את מקום ההצנחה למטוס הישראלי. מאחר ולא הייתה תאורה באזור, לימד לירון את המקומיים כיצד לסמן את T ההצנחה - סימן מוסכם לזיהוי נקודת ההצנחה. צורת T על הקרקע סומנה לרוב על-ידי פנסים, במקרה זה מאחר שלא היו פנסים בוצע הסימון על-ידי גזוניקים (מכלים קטנים בהן מובערת אש).⁶

לאחר כחודש יצא לירון חזרה ארצה, וכבר בשדה התעופה פגש את ראש המוסד ודיווח לו כי ניתן לבצע את ההצנחות בתימן. ראש המוסד טלפן מטלפון ציבורי בנמל התעופה לויצמן, ולאחר שיחה קצרה העביר את הטלפון ללירון. בשיחה זו הוחלט על ביצוע ההצנחה.⁷

תכנון הטיסה וביצועה

עם העלאת הרעיון והצגתו בחיל האוויר, בלטו מספר בעיות:

- הטיסה מישראל לתימן ובחזרה היא טיסה ארוכת טווח, ורובה מעל ששחי אויב.
- קיימת סכנה ממשית בגילוי המטוס הישראלי ויירוטו על-ידי מטוסי אויב, בדרך אל היעד או בחזרה ממנו.
- עלו הששות בביצוע ההצנחה בשטח אויב ללא חוליה ישראלית מקשרת על הקרקע.
- אי הוודאות באשר למידת יכולתם של הכוחות העוינים לגלות מראש את מועד ההצנחה ואת מיקומה, וכשרם לשבש את המבצע.

כמענה מסוים לתכנון מקרים ותגובות שעלולים להתרחש בטיסה כמו בעיות טכניות, חוסר בדלק או אייכולת לביצוע ההצנחה, נקבעו על-ידי מטה חיל האוויר שני שדות תעופה למקרה חירום - בישופטו שבאתיופיה וג'בוטי - שדות תעופה המוכרים לחיל האוויר ושבביצע בהם נחיתות בעבר. בנוסף הוגדר כי במידה שלא תתבצע ההצנחה ביעד - יושלכו המטענים לים טרם הנחיתה בשדות החירום.

בחיל האוויר ידעו על המבצע המישה אנשים: מפקד חיל האוויר אלוף עוזר ויצמן, רע"ן אוויר סא"ל יאק נבו, רע"ן מודיעין סא"ל זאב לירון, מפקד טייסת 120 רס"ן אריה עוז ונווט ראשי בטייסת בשם משה ברטוב. מלבדם ידעו על המבצע הרמטכ"ל רא"ל יצחק רבין וראש הממשלה לוי אשכול.

מחנה תל נוף נקבע כבסיס היציאה למטוס. קביעה זו נתקבלה משום שבתל נוף ישבה יחידת העמסה של הצנחנים, וכדי למנוע סקרנות ושאלות מיותרות בבח"א 27. הכוונה הייתה ליצור רושם כאילו מדובר בפעולה שגרתית לחלוטין, וכי 31 במרס כונסו אנשי הצוות של טיסה 4x-fpz בחדר התדריכים לקבלת אינפורמציה על המבצע העומד בפניהם.

טיסה ראשונה: 31 במרס 1964

צוות ביצוע המשימה שעלה למטוס היה גדול, וכלל אנשים מיחידות שונות:

- ⊕ אנשי טייסת 120 - שני קברניטים וטייס משנה, שני נווטים, שני מכוננים.
- ⊕ איש טכני של התעשייה האווירית.
- ⊕ שבעה צנחנים משגרים מיחידת ההעמסה.

הנקודה המיועדת סומנה במפה על-פי הנתונים שהגיעו מהצוות הבריטי, והינצ נמדד על-ידי כיוון וטווח מהיעד צנעא - אוימוט

שם המבצע	תאריך	טייס ראשי	טייס משני
רוטב 1	31 במרס 1964	אריה עוז	יעקב רומן+צבי ברקאי
רוטב 2	26 במאי 1964	אריה עוז	עודד בנימיני+ צבי ברקאי
רוטב 3	25 בספטמבר 1964	אריה עוז	יעקב רומן
רוטב 4	25 באוקטובר 1964	אריה עוז	עודד בנימיני
רוטב 5	21 בינואר 1965	עודד בנימיני	יעקב רומן
רוטב 6	22 בינואר 1965	אריה עוז	צבי ברקאי
רוטב 7	11 בפברואר 1965	עודד בנימיני	יעקב רומן
רוטב 8	19 במאי 1965	אריה עוז	צבי ברקאי
רוטב 9	11 ביוני 1965	עודד בנימיני	יעקב רומן
דורבן 1	12 ביולי 1965	אריה עוז	יעקב רומן
דורבן 2	11 באוגוסט 1965	יעקב רומן	צבי ברקאי
דורבן 3	9 במרס 1966	אריה עוז	יצחק בירן
דורבן 4	10 במרס 1966	יעקב רומן	צבי ברקאי
דורבן 5	5 במאי 1966	אריה עוז	אברהם תירוש
הנוטים שהשתתפו במבצעים: משה ברטוב, עופר זאב, עמי איילון, ישעיהו חרסית ולברם שמואל			
האלחוטאים שהשתתפו במבצעים: יעקובי יצחק, אברהם יאיר ועידו סגל			
המנדטי הטיס שהשתתפו במבצעים: עודד מגן, דב הראל וקיני בנימין -מכונאי מהתעשייה האווירית			

* סיכום הניחות במבצעים "רוטב" ו"דורבן"

הובערו המדורות, ולאחר כמה דקות נשמע קולו של המטוס המתקרב מכיוון מערב. המטוס התקרב, ערך סיבוב רחב והצניח את ארגוני המטען בזה אחר זה בשטח המיועד. "באלוהים, אנו כל כך חזקים שלא רק שנכבוש את צנעא, אלא נכבוש גם את ערד", ציין אחד השייח'ים שנכחו במקום.

מיוני 1964 ועד סוף השנה בוצעו הצנחות נוספות של נשק, בהידוק שיתוף הפעולה עם ה"קמשונים" ובמאמץ להרחבת מעגל השותפים התימנים.

בצר תכנון ההצנחה השלישית, הוחלט במוסד לנסות ולהתחיל לגבות את פירות שיתוף הפעולה, ולהרחיב את המגעים הישירים עם התימנים, ובמיוחד ליצור קשר עם שר החוץ המלוכני אחמד אל-שאמי. הקשר נוצר במהרה, והוא הרגיש את הצורך החיוני בהמשך אספקת הנשק, לה הייתה השפעה חשובה על המורל במחנה המלוכנים.

מבצע ההצנחה השלישי התבצע בהצלחה בלילה שבין ה-25 ל-26 בספטמבר 1964, והצלחתם של המבצעים שבוצעו עד כה יצרה שגרה של פעולה.

לקראת ההצנחה הרביעית שבוצעה ב-25 לאוקטובר 1964 ועברה ללא תקלות, הוחלט לוותר על הכנת ג'יבוטי כשדה תעופה אלטרנטיבי בשעת חירום, ולהסתפק בשדה התעופה בכישופטו שלידי אדיס אבבה. בינואר 1965 בוצעו שתי הצנחות נוספות ללא תקלות ובהצלחה.

מאמצים מדיניים והמשך הפעילות הצבאית

במקביל לסיוע הצבאי שניתן למלוכנים בתימן, לא פסקה ממסלת ישראל לשאוף ולנסות להשיג מגעים ישירים עם התימנים. טוני בויל מסר בארץ, בהקשר זה, כי מלך סעודיה, פיצל, אמנם ידע על הסיוע של ישראל למלוכנים, אולם לא היה מוכן להודות בכך. פיצל

במבצע היה צורך בקשר עין של הטייסים עם הקרקע ברוב שלבי הטיסה לצורך ניווט וביצוע ההצנחה

נוספות התקבלה, והמאמץ כולו זכה לשם רשמי – "מבצע רוטב". בדיון מסכם שהתקיים אצל ראש המוסד הוחלט לטפל לקראת ההצנחה השנייה בתקינות של מכשירי הקשר, ולוודא שבעיית הביטחון של המבצע כולו תטופל בצורה מחמירה יותר תוך צמצום מספר שותפי הסוד. טוני בויל ביקש כי ההצנחה השנייה תבוצע סמוך למפקדתו של האימאם אל-בדר – שטח על ראש הר עם מורדות תלולים לכל הצדדים. רוחבו של השטח במקומות אחדים לא עלה על 100 מטרים, אך האימאם, שנעלב לדבריו מכך שההצנחה הראשונה לא בוצעה בשטח מפקדתו, דרש כי ההצנחה השנייה תבוצע במקום המבוקש. ההצנחה במקום כזה יכולה הייתה להיות מוסכרת רק מטעמי יוקרה של האימאם, כיוון שהמשמעות הייתה שלפחות 50% מן הציוד שיוצנח יאבד. משלא הצליח בויל לשכנע את האימאם – סוכם שלקראת ההצנחה, בהיוודע מועדה, יזמין האימאם שייח'ים ונכבדים מכל הסביבה כדי שיחזו כמו עיניהם בפלא ההצנחה.

ההצנחה נקבעה ללילה שבין ה-26 ל-27 במאי 1964. בשעה 21:00



מטוס סטרטוקרוזר של חיל האוויר מצניח מטען למלונכים בתימן. הצלחתם של המבצעים שבוצעו עד כה יצרה שגרה של פעולה

אירוע נוסף בתחום מזג האוויר התרחש בסוף הטיסה הראשונה במהלך טיסת החזור. התקבל דיווח על ערפל ועננות נמוכה בכיסוי מלא של השמיים מעל תל-נוף, ולאחר שהגיע מעל בסיס תל-נוף נשאר דלק ל-15 דקות טיסה נוספות. עזר ויצמן שישב בתא השליטה הנחה את הקברניט אריה עוז להצניח את כל אנשי הצוות מעל פלמחים, ולכוון את המטוס להתרסקות ביים. כ-5 דקות לפני סיום הדלק דיווח ממגדל הפיקוח סגן מפקד טייסת א', רס"ן עודד בנימיני, על התבהרות של תחילת מסלול 27 בתל נוף. הקברניט הכווין את המטוס לנחיתה, הצליחו ברגע האחרון להנחית את המטוס וכאשר חנו – כבו 2 מתוך 4 המנועים כתוצאה מסיום הדלק.

התוכנית להפצצת שדות תעופה בתימן

לאחר הצלחת המבצעים הראשונים הצייע בויל כי ישראל תפציץ את שדות התעופה בצנעא או בחוריידה. הרעיון היצירתי התקבל עליידי עזר ויצמן, שהנחה להתחיל בתוכניות לביצוע ההפצצה.¹² במבצע "רוטב 6" סטה אריה עוז ממסלול הטיסה, ועבר בגובה נמוך מעל המסלול בצנעא כדי לבחון את האפשרות להפצצה תוך כדי מדידת זמן טיסה לטובת חישובי הטלת התחמושת. הסטייה מן הנתב עוררה שאלות בקרב אנשי הצוות, וכדי להתחמק ענה אריה כי הוא מנסה להתמודד עם מזג אוויר.¹³ במטה חיל האוויר החלו בהכנת תוכנית בניין כוח מזורזת שתאפשר את הטלת התחמושת מהמטוס.

כאמור, מפקדת חיל האוויר סמכה ידיה על ביצוע ההפצצה, ואף ערכה הכנות וברקה אלטרנטיבות. ואולם המוסד המליץ בפני הדרג המדיני על ביטול הנושא, מחשש מן ההשלכות הפוליטיות החמורות שעלולות להתעורר לו הייתה מתגלה המעורבות הישראלית בעניין. ההצנחה השביעית בוצעה ב-11 בפברואר 1965. משיקולי ביטחון הוחלט שלא לבצע במשך חודש מרס הצנחות באזור הדרומי של תימן. ההצנחה באזור הצפוני, בקרבת מטהו של האימאם, הייתה מותנית בכך שניציגי "קמשונים" יגיעו לשם בזמן.

ההצנחה הבאה תוכננה להתבצע באזור אל-ג'וף – לשם אמור היה להגיע איש הקשר האנגלי במטרה להקים מרכז קשר ליד מפקדתו של ראש הממשלה התימני.

ההצנחה השמינית שנדרחה בשל סיבות טכניות, בוצעה כלילה שבין 19 ל-20 במאי באזור חאולן. גם לטיסה זו נלווה בויל,

טען שאם ייודע ברבים דבר הסיוע הישראלי למלונכים – יפסיק את תמיכתו בהם באופן מוחלט, ולו גם במחיר התמוטטות המאבק המלונכי כולו.

המחווה היחידה של אל-ברד הסתכמה במכתב שהעביר לשלטונות בישראל: "התקשרו נא עם הידידים ומסרו להם את ברכתנו והערכתנו, ואת תקוותינו שהסיוע יהודש בזמן המתאים. מסרו להם שאנו זקוקים לשני רובים מהסוג הראשון עם טלסקופ בתוספת 4000 כדורים, תודה".

במקביל, לפני כל ביצוע משימה חדשה, נערכו דיוני הפקת לקחים בהם עמדו בדקדקנות על כל המגבלות והסכנות.

בעקבות חמשת מבצעי "רוטב" הראשונים המסקנות שנתקבלו היו:

- א. הנציג באזור ההצנחה החליט על שינוי הסימון בלי להודיע על כך מראש, דבר שאסור כי יחזור על עצמו.
- ב. ההגור המתאים יישאר במטוס באורח קבע.
- ג. במטוס יימצאו 20 מפות של תימן, ועליהן תסומן תנועת כוחות האויב.

ד. רצועות שקי המצנח יקוצרו כדי שלא יתפסו בדלת ההצנחה, ויותקו ככל מרכיב.

ה. תותקן מערכת SARAH קבועה במטוס.

בטיסות הבאות כבר הותקן במטוס מכשיר ssb בנוסף על ה-SARAH, והותקנו גלגלות להצנחה.

תנאי מזג האוויר במהלך המבצעים

נתיב הטיסה הארוך עבר באזורים בעלי אקלים שונה, ועל כן בעלי תופעות מזג אוויר שונות. חלקן היו קשות לחיזוי באותן שנים בכלל, ובאזור ההצנחה בתימן בפרט. כדי לשמור על סודיות המבצע נאסר על המתכננים להשתמש ביחידת החיזוי של מטה חיל האוויר. "ביקרתי במרכז החיזוי בבית דגן, ומשם התחלתי להוציא נתוני מזג אוויר באזור המטרה", סיפר משה בר טוב. "מכיוון שלא היה הרבה חומר בעברית עברתי על חומר באנגלית, בצרפתית ואפילו השתמשתי במעט הלדינו שידעתי, כדי לקרוא חומר בספרדית".¹⁰ רוב הטיסות בוצעו במצב בו תחזית מזג האוויר שסופקה למבצע אפשרה את ביצוע המשימה ללא הגבלות, אולם בשתי טיסות נתקלו הצוותים במזג אוויר ששינו את התכנון באופן שסיכן את המבצע. חשוב להדגיש כי במבצע כזה היה צורך בקשר עין של הטייסים עם הקרקע ברוב שלבי הטיסה לצורך גיווט וביצוע ההצנחה, כשבמקביל נדרש הצוות להימנע מכניסת המטוס לעננות מפותחת שתגרום נזק למטוס.

באחת הטיסות בה קברניט המטוס היה סגן מפקד טייסת ב', רס"ן יעקב רומן, נתקל הצוות בשלב הטיסה חזרה לארץ בעננות מפותחת שדרשה מהם לסטות מהנתב המתוכנן ולהתקרב למצרים. ככל הנראה מצב מזג האוויר לא אפשר למצרים להגיב. לאחר מכן ניסה הצוות לעקוף את העננות המפותחת, ולאחר שלא הצליח טס דרך העננים בגובה בטוח. המטוס היטלטל מאוד, ולקח זמן רב עד היציאה מהעננות המפותחת.¹¹ נוסף על הסכנה שבהתקרבות למצרים וסכנת הטיסה בעננות מפותחת, גרמה הסטייה מהנתב למחסור בדלק שסיכן את ההגעה הבטוחה לנחיתה בארץ. בטיסות אלה חושב הדלק באופן מדויק כדי לאפשר העמסה של מטען רב, ובכל מקרה דובר בטווח רחוק מאוד, הקרוב לקצה טווח הטיסה של המטוס. בסופו של דבר הצליח הצוות להגיע בבטחה לנחיתה בתל-נוף.

וכקודמותיה גם הצנחה זו התבצעה ללא תקלות. בלילה שבין 11 ל-12 ביוני 1965 בוצעה ההצנחה התשיעית, גם היא באזור אל-ג'וף.

מבצעי "דורבן"

החל מההצנחה העשירית הוסב שמם של מבצעי ההצנחה בתימן מ"רוטב" ל"דורבן".

טיסות "דורבן" התקיימו בעיקרון כמו טיסות "רוטב": מטוס "ענק" נשא מטען במשקל של כ-5,400 ק"ג. המטוס המריא עם מטען דלק מרבי וטס בגובה 8,000–10,000 רגל עד קיזאן. מקיזאן טיפס לגובה 15,000 רגל עד לאזור המטרה, ולאחר זיהוי המטרה – הנמיך לגובה מבצעי ההצנחה והצניח את המטען.

כל טיסה נמשכה כ-11.5 שעות: 6 שעות ארכה הדרך אל היעד, 15 דקות שהייה מעל ליעד ו-5 שעות הדרך הביתה. המטוס היה ממריא מישראל בשעות אחר הצהריים, מגיע אל המטרה בסביבות חצות ושב לישראל לפנות בוקר.

הצנחת הציוד נעשתה כשהמטוס התייצב בשיפוע - תוך ניצול חוק הגרביטציה. כל מי שהיה במטוס ולא עבד באותו זמן בתא הטייס, נחלץ לדחיפת המטען החוצה



ההצנחה הראשונה תחת השם "דורבן" בוצעה בלילה שבין ה-12 ל-13 ביולי 1965. גם הפעם הוצנח הציוד באזור אל-ג'וף, וללא תקלות. בלילה שבין ה-11 ל-12 באוגוסט בוצע הצנחה נוספת באזור האולן. למרות שהיו תקלות קשר חמורות עם התחנה בשטח ותחנת המעבר ננאקוב-ביהאן, בוצעה ההצנחה ללא דופי.

התפתחות האירועים בתימן

בזמן שהפעילות הצבאית נמשכת, נעשו ניסיונות ליישב את הסכסוך בין הרפובליקנים למלוכנים בתימן, ולהביא לסיום המלחמה. בראשית אוגוסט 1965 התכנסה בטאיף שבסעודיה ועידה של נציגי הרפובליקנים ונציגי המלוכנים, ובסוף אוגוסט הושג "הסכם ג'דה", בין המלך הסעודי פיצל ובין נשיא מצרים גמאל עבד אל-נאצר, בנושא תימן; העם התימני יקבע את המשטר שייראה לו, במשאל עם שיערך לא יאוחר מ-23 בנובמבר 1966, והזמן שעד לתאריך זה ייחשב לתקופת מעבר. כמו כן סוכם כי ב-23 בנובמבר 1965 תתכנס בחרד שבסעודיה ועידה בת 50 משתתפים, נציגי הכוחות והזרמים של העם התימני, כדי לקבוע את צורת השלטון בתקופת המעבר ולהרכיב ממשלת מעבר לתקופה שעד משאל העם. סעודיה התחייבה להפסיק מיד את כל פעולות הסיוע הצבאי מכל הסוגים, ואת השימוש בשטחים סעודיים לפעולות נגד תימן. ב-23 בנובמבר נפתחה ועידת חרד, אך כעבור 3 שבועות נפסקה ללא תוצאות.

מטרתו של נאצר הייתה להרוויח זמן במגמה להתיש את המלוכנים ולהביא להתפוררותם. "הסכם ג'דה" שיפר את מעמדו, ואפשר לו להציג את הנוכחות המצרית בתימן כמכוונת נגד נוכחותם של

הבריטים בעדן ובפדרציה של דרום-ערב. מנהיגי המלוכנים היו ברעה שעליהם לחדש את הקרבות בהקדם, פן יאבדו את ההודמנות.

אלי-שאמי החליט לחדש מידית, בלי להמתין לאישור הסעודים, את ההצנחה בתימן, ושוב הועלתה ההצעה לארגן הפצצה "אלמונית" על שדה התעופה בצנעא ועל נמל חודיידה.

ב-27 בינואר 1966 הגיע טוני בויל לישראל, ובידו הערכת מצב על המתרחש בתימן. הוא העלה שתי בקשות: הראשונה, הצנחת ציוד ונשק באזור האולן בסביבות 10 במרס. השנייה, בדיקה מחודשת של ההצעה להפציץ את שדה התעופה בצנעא. הבקשה לחדש את ההצנחות אושרה. באשר להפצצת שדה התעופה – חיל האוויר טען כי הדבר בר ביצוע והיה מוכן אף לבצעו, אך ההפצצה נדחתה מאותן סיבות שנדחתה בעבר – הסיכונים הפוליטיים למדינת ישראל.

בהמשך לבקשת ה"קמשונים" אושרו שתי הצנחות רצופות באזור האולן. בלילה שבין ה-9 ל-10 במרס הייתה ההצנחה ה-12 במספר, ולמחרת – ההצנחה ה-13. שתי ההצנחות בוצעו בהצלחה מלאה.

באפריל 1966 העביר המוסד למודיעין חיל האוויר מידע, לפיו המצרים יודעים שההצנחות מבוצעות על-ידי מטוס ישראלי, ומתכוונים ליירט אותו על ידי מסק"רים.¹⁴ מידע זה, יחד עם שינויים שחלו בדרישות הבריטיים, הביאו להחלטת המטה הכללי של צה"ל על הפסקת המבצעים ועל אישור טיסה אחת נוספת בלבד. הטיסה האחרונה התבצעה בליל 5 במאי 1966, וסיכמה שנתיים של מבצעי "רוטב" ו"דורבן" בהם בוצעו 14 גיחות הצנחה בתימן.

סיכום

בפברואר 1968 ניצחו סופית תומכי הרפובליקה את המלוכנים, שנשארו פעילים עוד שנתיים תמימות. הסכסוך שפרץ עם מותו של האימאם יחיא שקע ולבסוף הסתיים, ואף הבריטים נסוגו מאזור עדן. כוחות שבטיים מקומיים שהתפלגו זה מזה לאורך המלחמה, יצרו מציאות בה לא ניתן היה להחזיק במדינה תימנית אחת, ולכן הוקמו שתי מדינות עליהן הסכימה הליגה הערבית – צפון תימן ודרום תימן. השתיים נלחמו זו בזו שוב ב-1972 וב-1979, ורק לאחר ניסיונות איחוד ותיווך כושלים שנמשכו עוד למעלה מעשור, אוחדו שתי המדינות לכדי אחת ב-1990. תקופת השקט היחסי הסתיימה ב"אביב הערבי" ב-2011, ומאז שוב שקעה המדינה במלחמה פנימית בין כוחות זיידים שנתפסים שוב כקיצוניים, ובין כוחות מדיניים שנתפסים מתונים ונעזרים באינטרסים של מעצמות אזוריות.

מבצעי "רוטב" ו"דורבן" היו מבצעים חסרי תקדים ששילבו יצירתיות, תעוזה ויכולות ביצוע גבוהות. הם נשמרו בסוד לאורך 40 שנה וגם חשיפתם ב-2008 לא יצרה פרוסום מספק למבצעים בסדר גודל כזה. בשנות ה-60 היה חיל האוויר בתהליך בניין כוח משמעותי בכל המערבים וביניהם מערך התובלה הכבדה שגדל בטייסת נוספת שקלטה את מטוסי ה"ענק". קליטת המטוסים המהירה ופיתוח יכולות ההצנחה בזמן כה קצר ראויים לציון והערכה רבה למבצעי אותם המבצעים.

ההנהגה הישראלית ידעה ליהנות פוטנציאל כאשר זה בא לפתחה ולמצות ממנו את המרב. למדינת ישראל הצעירה היו נוכחות והשפעה אזוריים, יש שיגידו שלא חזרו על עצמם מאז אותה התקופה. ההערות למאמר הזה מתפרסמות בסוף הגיליון.

