

צור קשר

אודותינו

דף הבית

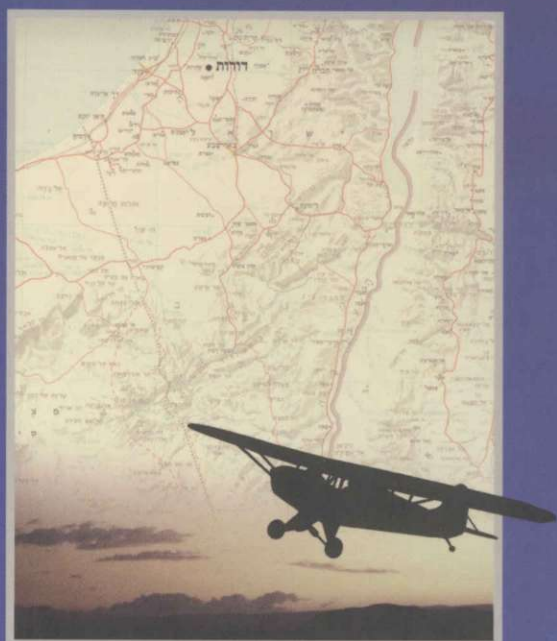


ספרייה דיגיטאלית להיסטוריה ומורשת חיל האוויר

www.fisherlibrary.org.il

פרסומי הספרייה הדיגיטאלית מוגנים על ידי זכויות יוצרים
מותר לעשות בהם שימוש אישי לא מסחרי





טייסת הנגב במלחמת השחרור

15 מאי 1948 - 10 מארס 1949



אריה רובנס



טייסת הנגב במלחמת השחרור

15 מאי 1948 - 10 מארס 1949

אריה רובנס

כתיבה ועריכה: אריה רובנס
עיצוב גרפי: סאלי וינברג- סטודיו יטבתה
צילומים: מאוספים פרטיים
הדפסה: דפוס ע.ר.
נדפס בישראל 2002

© כל הזכויות שמורות לאריה רובנס גרופית 88825

אין להעתיק, לצלם, לתרגם, לאחסן במאגר מידע או להפיץ
ספר זה או קטעים ממנו בשום צורה ובשום אמצעי
אלקטרוני או מכני (לרבות צילום והקלטה) ללא אישור
בכתב מאריה רובנס או בא כוחו.
אין להשאיל ספר זה בספריות השאלה ציבוריות או פרטיות
ללא אישור בכתב מהמוציאים לאור.



ה ק ד מ ה

כוח האוויר הישראלי צמח בראשית מלחמת השחרור 1948. טייסת הנגב עדיין לא הייתה קיימת אז ובידי צה"ל היו מטוסים קלים מעטים. מטוסים אלו היו ירושת מועדון התעופה של חברת "אווירון". שרות האוויר הצליח לקנות 14 מטוסי אוסטר לא שמישים מהצבא הבריטי שנטש אותם בשדה התעופה עקרון. מטוסים אלה הועברו במבצע מסובך על גבי משאיות לקריה בתל אביב, שם עברו שיפוץ והיוו יסוד לטייסת א' שבסיסה היה בשדה דוב בצפון העיר. על ידי הפעלתם של האוסטרים הורחב באופן ניכר תחום הפעילות של הטייסת. זה כלל סיורי מודיעין, טיסות קשר לשובים מבודדים, צילום, הובלת אנשי מפתח מאזור לאזור ומשימות אחרות. פריסת הישוב היהודי מהצפון לדרום והמרחקים הארוכים הקשו על מילוי כל המשימות. כבר בחודש מרץ הועבר מטוס אחד לקיבוץ "ניר עס" במטרה לשרת את מרחב הדרום והיה תשתית להקמת גף ב' שהתקיים עד מרץ 1949. אחרי "מבצע עובדה" וכיבוש אילת צורף הגף לטייסת 100 בשדה התעופה עקרון/תל נוף. במקביל כמה טייסת הגליל כגף לשרות הצפון, והתמקמה בבסיס רמת דוד.

כשהוקמה "טייסת הנגב", היא היוותה חלק בלתי נפרד מהמערך הלוחם של צה"ל, תוך מילוי תפקידים מגוונים כמו סיורי מודיעין, טווח תותחים, הובלת אנשים וציוד, צליפה והפצצות. תפקיד מיוחד מילאה הטייסת בפריצת המצור המצרי על הנגב. הימצאות בסיס הטייסת בדורות תקופה ארוכה ובתנאים קשים, יצר מרקם יחסים מיוחד של הטייסים עם חברי הקיבוץ הקיים עד היום. עובר אורח המזדמן לכביש הסמוך לקיבוץ ימצא שלט המספר את עלילות הטייסת. במקום זה נטעו, האנשים שנותרו מהטייסת, חורשה לזכר וציון התקופה הסוערת והמרתקת של המאבק על הקמת המדינה.



תוכן עניינים

מבוא	7
הטייסת בזמן הפלישה המצרית	11
הפוגה ראשונה וקרבות "עשרת הימים"	19
הפוגה שניה - לקראת מבצע "יואב"	23
מבצע "יואב"	27
לקראת "מבצע חורב"	37
"מבצע חורב"	51
לקראת "מבצע עובדה"	55
מבצע "עובדה"	61
50 שנה אחרי... ..	71
מקורות	80

טבלאות

לוח התקופות בטייסת הנגב	58
טייסי טייסת הנגב	78
זמני שהות בטייסת	79

מבוא

סיפורה של טייסת הנגב במלחמת השחרור מלווה את המאבק של צה"ל על הנגב מתחילתו ועד להנפת דגל הדיו באילת והכללת כל שטחו של הנגב בתחום מדינת ישראל ב-11 למרס 1949. יחידה קטנה זו עם מעט מטוסיה הקלים, השתלבה בחיי הישובים המנותקים והיחידות הלוחמות בכל התקופה הזאת. היא פעלה כחוליה אזורית מקשרת בהובלת דואר ועיתונים, אספקת ציוד וחומרים חיוניים, הוצאת חולים ופצועים מהישובים. היא מילאה תפקיד משטרתי בפיקוח על המרחבים הריקים ובשמירה על תקינות קו המים החיוני. היא נצמדה אל יחידות צבא בתצפית לצורכי מודיעין, סייעה באיתור יחידות שהקשר איתן אבד, עזרה בפיקוח על שדה הקרב והכוונת תותחים ואף הופעלה ככוח מפציץ לריכוך יעדים.

עד דצמבר 1948 היו בטייסת 2-4 טייסים ו-8-12 אנשי צוות קרקע בלבד. אחרי העברתה מבסיסה בקיבוץ דורות לבאר שבע המשוחררת, לקראת מבצע "חורב", גדלה מצבתה ל-90 אנשים, בתוכם 13 טייסים. בסך הכל שרתו בטייסת בזמן מלחמת השחרור 27 טייסים, חלקם פחות מחודש ואחרים יותר מחצי שנה. לחידוש היוזמה הוחלף הפיקוד על הטייסת אחרי כל מבצע. טייסת הנגב נולדה, כאשר חודש וחצי לפני הכרזת המדינה הוצב מטוס אוסטר אחד בקיבוץ ניר-עם. טייסת האם (טייסת א') לא יכלה לעמוד בעומס הטיסות ארוכות הטווח לנגב מבסיסה בתל אביב בנוסף ליתר פעולותיה במרכז. הפיקוח על קו המים בנגב והקשר לישובים המרוחקים גרם לבזבז דלק והפסד זמן ולא היה יעיל. שלושה טייסים בפיקודו של עזר וייצמן וצוות מכונאים קטן סופחו למפקדה של חטיבת הנגב שם אוכסנו במחנה של חברת המים מקורות. בקרבת המחנה הוכן מסלול נחיתה קצר וצוייד במתקני שדה פרימיטיביים שהכין הצוות. מבסיס זה בניר-עם פעלו עד שהפלישה המצרית למחרת ה-15 במאי אלצה את הטייסת עם שני מטוסיה להתרחק מציר הפלישה המופגז ולעבור לקיבוץ דורות. מבסיסה בדורות השתתפה הטייסת בכל הפעולות עד לפריצת הדרך לנגב המנותק במבצע יואב והסרת המצור. אחרי כיבוש באר שבע שוב החליפה הטייסת בסיס וסופחה למטה פיקוד הדרום בעיר, לקראת הפעילות לשחרורו המושלם של הנגב במבצעי "חורב" ו"עובדה".

היחסים עם יחידות הצבא היו חופשיים ובלתי אמצעיים. סייר אויר או מפקד של אחת היחידות היו מגיעים עם מפה ואומרים: "בוא נטוס". לפעמים עוד על הקרקע, לרוב כבר באוויר היה מצביע במפה על האזור בו הוא מעוניין לסייר. לעיתים רחוקות הוזמן מפקד הטייסת למטה של הגדוד או החטיבה על מנת להשתתף בתדרוך על מבצע עתידי. קשר עם מטה חיל האוויר כמעט ולא היה קיים. לעיתים רחוקות ביקר מפקד הטייסת אצל קצין המבצעים של הפיקוד בבאר שבע. רק בדצמבר, לקראת מבצע "חורב" שולב בטייסת קצין קישור שתפקידו היה לתאם בין הטייסת לחטיבה, אך פעילותו לא הורגשה כלל. נושאי מנהלה, דוחות ומברקים טופלו על ידי

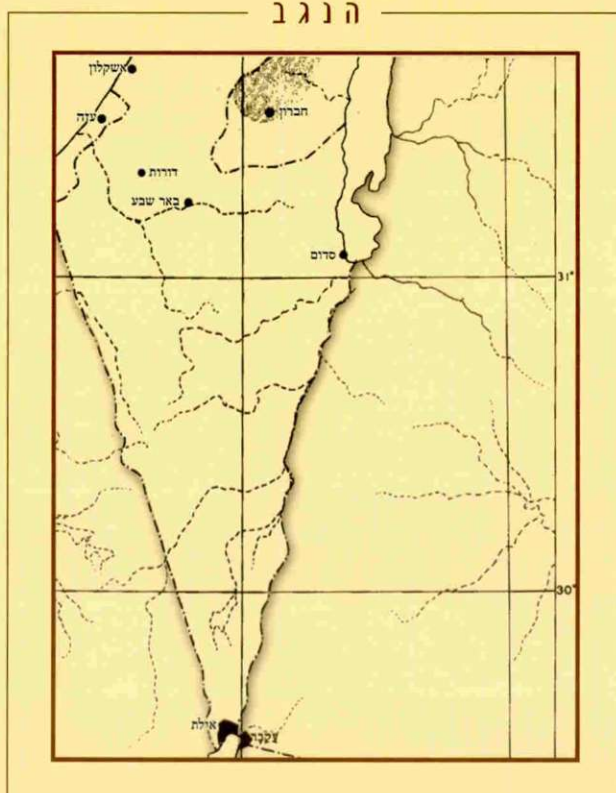
מזכירה שהגיעה לטייסת בסתיו. בואה הבטיח שמירה על הסדר והרישומים השוטפים שהיו לקויים לפני בואה. לעיתים לא נרשמו טיסות שהתקיימו בפועל בספר הטיסות של הטייסים. אחזקה שוטפת של המטוסים הייתה מסורה בידי שניים שלשה מכונאים. במקרים של צורך בטיפולים גדולים כמו שיפוץ כללי של מנועים, שיפורים טכניים, הרכבת מתלי פצצות או הכנסת מכשיר קשר הועבר מטוס לבסיס העורפי בתל אביב.

החיים בתוך הטייסת התנהלו גם בניר-עם וגם בדורות תוך ניתוק מהסביבה ובדידות רבה. לא היה קשר עם מפקדת החייל וגם לא היתה מעורבות משמעותית בחיי החברה במשקים. ייחודיות משימותיה של הטייסת יצרה ריחוק גם מיחידות הצבא האחרות שהיו בסביבה. היתה בה בטייסת אווירה ותחושה של "עם לבדד ישכון".

העברת הטייסת לבאר שבע והגדלתה הדרמטית לגוף המונה 90 אנשי צוות אוויר, צוות קרקע ואנשי שרותים יצרה את ההרגשה שהנה סוף סוף הצטרפנו לחיל האוויר. בקיץ 1949 פורקה הטייסת ומטוסי הפיפר בנגב הופעלו על ידי טייסת 100 כגף ב' משדה הנחיתה תימן.

* פעילות טייסת הנגב עד ל- 15 למאי 1948 תוארה בהרחבה בספרו של יעקב אבישר "טייסת הפילים", פרק 11 בהוצאת "רשפים".

ה נ ג ב





הטייסת בזמן הפלישה המצרית

11.6.48 - 15.5.48



הטייסת בזמן הפלישה המצרית |

11.6.48 - 15.5.48

המציאות בנגב בחודש מאי 1948 היא דרמת המאבק של הישוב מול פלישת הצבא המצרי לארץ במטרה התקפית, כשהיעד שלו הוא לחסל את מדינת ישראל שזה עתה נולדה. פעולות האיבה נגד ישובי הנגב המבודדים הפזורים במשולש הגדול בין הקיבוצים גבר-עם, נירים ורביבים התנהלו כבר מספר חודשים. חבורות ערביות התנכלו לתחבורה היהודית, פגעו בתדירות רבה בקו המים לישובים ויחסי השכנות הטובים שהיו קיימים בין הישובים לכפרים הערביים ושבטי הבדואים הצטננו בהדרגה.

סיוע אווירי במטוסים קלים לקיבוצי הנגב, שכללו קשרי דואר וחלוקת עיתונים, פנוי פצועים, הובלות חיוניות ובעיקר פיקוח על קו המים בוצע כבר מראשית השנה. תחילה שימש שדה דב בתל אביב כבסיס היציאה של מטוסי הסיוע של טייסת א', והחל מחודש מרץ 1948 עברה האחריות לסיוע האווירי לידי טייסת הנגב בניר עם ובכך קוצר זמן התגובה והטיסה ונחסך זמן ודלק.

ב-15 במאי חדר צבא מצרים לארץ בשני צירים: בציר משני דרך עסלוג' ובאר שבע במטרה להקים קשר עם הלגיון הערבי באזור ירושלים, ובציר התקדמות עיקרי לכיוון תל אביב לאורך כביש החוף. ההתקדמות בציר זה היתה חסומה על ידי מספר ישובים יהודיים, ביניהם כפר דרום, שכבר לפני ה-15 למאי הושם עליו מצור על ידי האחים המוסלמים. קיבוץ ניר עם, בסיס הטייסת, היה קרוב לציר והיווה כבר ביום הפלישה מטרה לתקיפות על ידי מטוסי ספיטפייר מצריים.

מה היה מצב הטייסת באותו יום?

2 מטוסים, 2 טייסים, ו-3 עד 4 אנשי צוות קרקע. מספר אלי אייל, מפקד הטייסת באותו יום: "את תקיפת המטוסים ראינו, כאשר אנו צופים על ההתקפה הזו ממחנה "מקורות". מטוס אחד מפציץ ומבעיר את המתבן, צולף על המטוסים שעמדו בתוך הדיר והיינו בטוחים שלא יישאר מהם זכר. באותו זמן ירד עלינו גל של כרוזים (ראה נספח ע"מ 16) כתובים בעברית עילגת שדרשו כניעה מיידית. מפקדת החטיבה עזבה את ניר-עם עוד בלילה לפני כן ועברה לדורות. יחידות הפלמ"ח התכוונו להסתערות המצרית על המקום, ואנו עם מטוסינו נמצאנו בטווח התותחים. להפתעתנו ולשמחתנו נפגעו המטוסים מהצלפות קל ביותר. כמה תיקוני בד וצבע בוצעו על ידי המכונאי (יוסף זולטאן) במקום. גם חביות הדלק והפצצות, שהכנסנו בלילה הקודם לתוך מטע הבנויות הסמוך לשם הסוואה, ניצלו וכך גם נמנע אסון. רק מגדל הפיקוח בנוי העץ נהרס כליל". מצבת כוח האדם של הטייסת הצטמצמה מאד בינתיים. מבין הטייסים, נחום בירנבאום חש ברע ונסע ב-14 למאי לתל אביב, עזר ויצמן עזב עוד קודם וגם יעקב אבישר לא הרגיש טוב. מטוס אחד יצא מכלל פעולה, כך שאלי נשאר טייס יחידי בימים הראשונים לאחר הפלישה. באותם ימים הוא הטיל בעיקר מזון ואספקה אחרת לכפר דרום המותקפת אך הספיק גם להוביל פצועים ממפקדת הגדוד בצאלים. רק כעבור יומיים ב-17 במאי בערב הגיע אדם שתקאי שנשלח מתל אביב עם מטוס חלופי. כיון שלא הכיר את פרודור הגישה למסלול הנחיתה מצפון והגיע ממערב חשבו אותו מקלעני הנ"מ הטריים והעצבניים מהפצצות המצרים, למטוס אויב ופתחו עליו באש. למזלו, פגע רק צרור אחד במדף הימני והמטוס נחת בשלום. המדף הפגוע תוקן עוד באותו לילה במקום.



קיבוץ דורות בשנת 1948

ההעברה לדורות - 19 למאי

בבוקר למחרת, ב-18 למאי, דקה לאחר שאלי נחת מטיסה לכפר דרום, החלה הפגזה מסיבית של ניר עם בתותחים, סימן להתקרבות המצרים. אלי החליט אחר הצהריים שיש להוציא את הטייסת במהירות מהמקום ויצא לבדוק מסלול נחיתה אפשרי בקיבוץ דורות, רחוק מציר הפלישה. אדם שתקאי, שנשאר בניר-עם עסק בהכנות לקראת העברת הטייסת למקום החדש. בינתיים התקרבו מכוניות מצריות לסביבה והוא נתבקש על ידי מפקד המקום להפציץ אותן. עד רדת החשיכה הוא הספיק להמריא פעמיים עם חיל של חיל הרגלים כמטילן פצצות ולזרוע אנדרלמוסיה בטורי הרכב שנעו בכביש עזה-מגדל ובכפר הערבי בית-חנן. את הנחיתה האחרונה כבר ביצע בזמן החשיכה לאור פנסי מסלול שהוכנו מפחיות של סיגריות. ההעברה בוצעה בשעות הערב. החפצים הועמסו על הטנדר, וכאשר אלי חזר בחצות בגי'פ, סוכם שהוא ייצא מיד עם הרכב ושתקאי יובא בבוקר עם המטוס. הפצצות האויריות, ביניהן שתיים חדישות עם זנב, נעלמו למגינת הלב מהמסתור במטע הבננות והטנדר נאלץ לצאת בלעדית. עד היום, לא ברור, מי "התלבש" עליהן.

המסלול הראשון בדורות

מסלול הנחיתה שאלי מצא בדורות היה בואדי בפאתי שדה. כששתקאי הגיע בבוקר בטיסה לא הצליח לאתר את המקום ורק כשאלי יצא מהחורשה שהיתה בקרבת המינחת, וסימן לו בתנועות ידיים את כיוון הנחיתה יכול היה לנחות. במקום החדש. שני המטוסים הוכנסו לתוך חורשת האקליפטוסים הקטנה ליד הוואדי, הוסוו ברשתות ולא ניתן היה לגלותם מהאוויר. ההפצצות המצריות אחר כך לא נגעו בהם לרעה. המרחק מהחורשה למסלול ההמראה היה כ-100 מטר והטייס צריך היה להסיע את המטוס על המהמורות בעדינות עד לנקודת ההמראה. זה היה הזמן המסוכן להתגלות על ידי מטוסים תוקפים. אם הופיעו ספיטפיירים באמצע ההסעה היה אחד המכונאים צריך לתת סימן לטייס וזה דומם את המנוע, קפץ מהמטוס וחיפש מחסה בקרבה. היה מזל וזה לא קרה לעיתים קרובות והמטוסים לא נתגלו.



מבצעים ראשונים

המצב בשטח היה קשה ביותר. לא היה זמן מיותר להתארגנות ולהתבססות במקום החדש בדורות. הפעילות המבצעית החלה מרגע שהגיע שתקאי עם המטוס. ביום הראשון יצא אלי אייל עם הסייר החטיבתי (אברהם זכאי) על פי בקשת מפקד החטיבה לאחד הסיורים הקשים של התקופה, כדי לדווח על המצב ביד מרדכי שהותקפה קשה על ידי המצרים, לקראת הוצאת הילדים והנשים מהנקודה.

מספר אבי זכאי: "היו לי פירפורים בבטן, ידענו את המצב. אזור החוף היה כמו כביש פנוי לספיטפיירים המצרים. המראנו מדורות, טסנו שלוש פעמים בקו גבים - גבר עם, ורשמנו כל מה שראינו. בדרך חזרה חלף ספיטפייר מתחתינו תוך כדי תקיפת יחידת הפלמ"ח בגבים. לפתע, הפסיק את צליפותיו והתרחק בטיסת זיג זג בואדי. עד היום אנו משוכנעים כי הופעתנו מעליו הפחידה אותו וגרמה למנוסתו". הנחיתה בדורות נתקלה בקושי ובסכנה אחרת למטוסים שלנו. הוצבו שם תותחי נ"מ וצוותיהם (לא חברי דורות) שטרו התמחו בזיהוי מטוסים וגם לא ידעו על המינחת החדש. הם פתחו באש על מטוס האוסטר המתקרב וכדור אחד פגע בציר מדף הכנף. למולנו הרב, גלישת הנחיתה הושלמה ללא דופי. בעקבות אירוע זה הוציא מטה חיל האוויר אזהרה רשמית: "מטוסים המתקרבים לדורות היוזרו... שם נוהגים לירות על מטוסינו". ליתר בטחון הכין המכונאי היצירתי שלנו שבלונה מעץ דיקט עם עגול מפוקפק למדי וסימן את המטוסים במגן דוד גדול. מקרי הירי לא נשנו עוד.

המטוסים המצריים שלטו באוויר בדרום. כדי להימנע ממגע איתם הוחלט לטוס רק בלילה, לשם הוצאת פצועים והטלת אספקה ותחמושת לכפר דרום הנצור.

הטיסות לכפר דרום התנהלו בצורה הבאה: לכל הישובים נמסרה הודעה על יציאת המטוס במטרה למנוע תקריות ירי על המטוס של אש כוחותינו. הטיסה מדורות לניר-עם יצאה עם אור אחרון בטיסה נמוכה ובהתגנבות. נחיתה ראשונה התבצעה בניר-עם, שם היה מרכז האספקה, מקום הטענת החבילות (כ-50 ק"ג בכל טיסה), ושם גם היתה המתנה לאור ירח מתאים. כשנוצרו התנאים המתאימים אושרה המראה, בוצעה זריקת האספקה בכפר דרום, ולאחריה נחיתה לילה בניר-עם. החזרה לדורות היתה עם אור ראשון (המנחת בדורות לא אפשר נחיתה לילה). בטיסות אלו היה המטוס גם בלילה תחת איום מתמיד של אש, הן באוויר מעמדות הנ"מ המצריות והן על הקרקע במסלול הנחיתה של נייר-עם, שספג מדי פעם אש תותחים מצרית. המטילנים היו מתנדבים מנייר-עם, מהגדוד השני של הפלמ"ח וגם מדורות (חנן נאמן). לפי פקודת הטייס: "פתח את הדלת... זרוק", היה עליהם גם לשלוח את החבילות ולעיתים גם זרקו רימוני יד על העמדות המצריות.

קרוב ל-20 טיסות נערכו לכפר דרום בתקופה זו, אך רובו של הציוד שהוטל לא הגיע בצורה תקינה. המצבר של מכשיר הקשר התבקע, תחמושת ורימונים נפלו לא פעם לתוך אש שבערה במקומות שונים באופן תמידי והתפוצצו, ותקלות ארעו גם לחבילות המזון. התחום המגודר של הישוב היה קטן מאוד ואספקה שהוצנחה על ידי מטוסי רפיד ובוננזה שהמריאו מתל אביב מגובה רב יותר נפלה מחוץ לגדר ונאספה על ידי המצרים.

היו גם חבילות שנפלו בתוך תחום הישוב, כמו אותה חבילה שוקולד ונאספה על ידי הנצורים ואחר כך סיפקה ארוחת בוקר, צהרים וערב משך שבוע.

להתמצאות בלילה בשטח סייע אור הירח שאיפשר טיסה נמוכה בין מדרונות ואדי שלאילה וואדי עזה אל קרבת כפר דרום. שם צריך היה לצאת מהואדי ולהיחשף למקלעי הנ"מ המצריים. למרות הירי הרב שהופנה למטוס היתה רק פעם אחת פגיעה ואף היא לא רצינית בכך הנסע. רוב הטיסות עד ה-5 ליוני בצעו על ידי אלי אייל. יצחק יבנה (צחק) ונפתלי בלאו ערכו מספר טיסות נוספות לפני נפילת הנקודה.

חברת קיבוץ דורות מספרת על הימים האלה: "לילה אחד ישבנו מספר חברים על הדשא כשראינו מטוס מ"הטייסת שלנו" טס מעל רצועת החוף וראינו שהוא נתפס באלומת הזרקורים של המצרים. ישבנו בחרדה ועקבנו, האם יצליח לצאת מאור הזרקורים? ישבנו וחיכינו עד ששמענו אותו מעל דורות כשהוא נוחת כאן וידענו שהוא עבר את הטיסה הזו בשלום".

התחלפות הצוות

תקופת המעבר מניר-עם לדורות הסתיימה עם עזיבתו של אלי אייל ב-5 ליוני. שתקאי נשאר עוד בשבוע הראשון של הלחימה בדורות, אך כאשר צחק ואריה רובנס הגיעו במוצאי שבת (22 למאי) לניר-עם חזר לטייסת א' בתל אביב, שם היה עליו כקצין מודיעין של הטייסת להשלים את הדו"ח השבועי. יעקב אבישר שחלה עזב גם הוא אחרי שבועות של טיסות יום ולילה בניר-עם. אריה חזר לתל-אביב וצחק נשאר לבדו עם שני מטוסים.

פינוי פצועים מרביבים (עסלוג)

ערב ההפוגה הראשונה (ה-9 ליוני) כבש הגדוד השני של הפלמ"ח שמפקדתו היתה בצאלים את ביר עסלוג' על מנת לנתק את הציור המזרחי של כוח הפלישה המצרי. הגדוד סבל בפעולה זו אבדות קשות ופצועים רבים הובאו למערה בקיבוץ רביבים הקרוב, בו היה מוצב עזרה ראשונה. מספר צחק: "באמצע הלילה העיר אותי אלי צירקין הקשר והודיע לי שיש להוציא פצועים מרביבים. לא הייתי קודם מרביבים. אסור היה לטוס ביום בגלל הספיטפיירים המצריים, אך בדורות לא יכולנו לטוס בלילה. עמלתי על הכנת מפת הנתיב במטרה לצאת בטרם שחר ולנחות עם אור ראשון. במערה היו פצועים רבים ורופא טיפל בפצועים ותפר חתכים ללא חומרי הרדמה. הוא אמר שיש כמה פצועים שחייבים לפנות מיד לבית חולים, אחרת נשקפת סכנה לחייהם. במטוס האוסטר יכולנו אז להשיב פצוע אחד עם אלונקה כשראשו מונח על הכסא הימני, לצידו של הטייס. אני הטסתי את המטוס מהכסא השמאלי ומאחורי היה עוד כסא, בו אפשר היה להושיב פצוע שלא חייב לשכב. כך פיניתי כ"אמבולנס מעופף" שני פצועים לתל אביב. למרות איסור הטיסה ביום טסתי נמוך עד כיס פלוגיה שהיה בידי המצרים. חששתי יותר מירי הרובים שלהם מאשר מספיטפיירים. עברתי מעל הכיס בגובה 2000 רגל בהנחה שזהו גובה בטוח. לאחר שחלפתי בביטחה מעל הגוש הנמכתי ושוב טסתי בגובה נמוך עד תל אביב.

הייתי אז טייס יחיד בדורות, ממונה על שני מטוסים שחנו מוסווים בחורשה, וברביבים המתינו פצועים רבים לפינוי. טייסת אי בתל אביב לא היתה מסוגלת להקצות טייס לעזרתי ונאלצתי לפנות באופן פרטי אל חבר מהפלמ"ח, (שמואל ודליס) והוא הסכים לרדת איתי לדורות ולסייע עם המטוס השני בהובלת הפצועים. גם אלי אייל, שהכיר את המצב הקשה בנגב והיה כבר אז בטייסת בתל אביב, הגיע עם מטוס נוסף לעזרה". (לא ברור אם הטיסה זכתה באישור הנדרש).

דורות אחרי הפלישה

ב-15 למאי היו בקיבוץ דורות, שעלה שש שנים קודם לכן על הקרקע, כשבעים חברים וחברות. למרות היותו מרוחק מצירי הפלישה הכינו עצמם החברים עוד באותו יום לאפשרות ממשית של התקפה מהאוויר ומהקרקע. הונהגה האפלה, הבהינים הצבועים בלבן הוסוו בבז' ולתעלות הקשר הישירות נוספו כוכים מקורים כמגן בפני צליפת מטוסים. מכונת ירייה מסוג ברן של דורות ושני תותחי נ"מ של הצבא הוצבו במקום כהגנה אווירית. נקודת תצפית חשובה הוקמה על מגדל המים ושימשה לאתרעה מפני התקפה אווירית קרבה. התצפית אוישה על ידי חברות קיבוץ דורות. תפקיד נוסף של התצפית היה אתראה בפני אפשרות התקרבות טנקים ליישוב. למגינים ניתנה הוראה, כי במקרה כזה יש לתת לטנק הראשון לעבור ולפוצץ את המוקש לפני הטנק השני על ידי חיבור החוטים לסוללה המפעילה. מקלטים קיימים חוזקו ונחפרו גם עמדות הגנה נוספות.

אזעקות שוא הורידו את האנשים מדי פעם למקלטים. משעה לשעה רבו האנשים שהגיעו לתחום הקיבוץ, ביניהם אנשי מפקדת החטיבה וכן תגבורת צבאית. היה זה קהל גדול שהדאגה לכלכלתו נפלה על כתפי הקיבוץ. האספקה פוזרה בתחום המשק להקטנת הנזק למקרה של פגיעה ומלאי התחמושת תוגבר על ידי סחיבות ממצבורי ניר עם. חלק מחברי המשק גויסו לאיוש משלטים בסביבה ואת הצריך שפונה על ידי קבוצה של עליית הנוער שגויסה כולה, תפסה מפקדת החטיבה. למעשה, כל הקיבוץ היה מגויס ונתון לפקודת הצבא שגם קיבל את האחריות לאספקה שוטפת. בכל ההמולה הזאת לא הורגש כלל בואה של טייסת הנגב לדורות. המטוסים היו מוסווים בחורשה. מכשיר הקשר האמריקאי (Collins BC 248) הופעל בחפירה לידם. במכשיר זה קלט הקשר מדי יום דרישת שלום חיה מהוריו שבביתם בצפון פעלה תחנת השידור המחתרתית "קול הירח" שהוא עצמו הקים. מכונאים וטייסים ישנו ליד המטוסים ורק לארוחות עלו לחדר האוכל. חביות הדלק והחימוש לשימוש יומיומי היו אף הן בקירבה ורק הדלק הרזרבי הוחזק בבור תחמיץ ליד הלולים יחד עם נשק ותחמושת שהגיעו מהצפון והוסוו בין הקוצים. גם דף המידע של הקיבוץ, שהחל להופיע ב-29 למאי לא הזכיר את הימצאות המטוסים במקום. רק ב-22 למאי התפנו הספיטפיירים המצרים לתקיפת דורות בפצצות, פצצות תבערה ובצליפות.* עוד באותו לילה פונו הילדים והבילתי לוחמים מהמקום. במשך ארבעה ימי הפצצה נגרמו לדורות נזקים כבדים. רושם קשה במיוחד עשו ההתפוצצויות של התחמושת בבור התחמיץ שנפגע משריפות הקוצים שנמשכו שעות רבות. הטייסים שישנו באותו בוקר אחרי ליל פעילות בתעלת קשר בקרבה אמנם הוחרדו מרבצם, אך התנחמו בעובדה שחביות דלק המטוסים שהיו בבור סולקו משם עוד קודם אל הנגרייה. חבר דורות שראה גם במיקומן החדש סכנה אפשרית דאג להעבירן לחורשת הטייסים. "צריך החטיבה" נשרף והמפקדה עברה לקצה השני של הקיבוץ. הטייסת קיבלה צריך לצרכיה בקרבת הלולים. יתכן ואחד הדברים שהניעו את המצרים להפציץ את דורות היו התורים הארוכים לאוכל שאפשר היה להבחין בהם בשעות הצהריים גם מהאוויר.

* (ראה לוח 1: פעולות אוויריות מצריות נגד דורות).

בישר אלהים המרחם עלינו

”אמר אלהים אים האויבים שלך רוצים בשלום-

תעשה כרצונם , אלהים הוא השומע , ויודע”.

מילים הקדושים מהקורן אני פונה לתושבי
הישובים ומקבל עלי להתנהג לפי מילים הקדושים
הללו . מטרתנו היא להביא שקט ביניכם , בתנאי
שגם אתם תתנהגו בשלום , ומצילו את חייכם את
רפושכם ואת ילדיכם .

אין היא כונתנו להתחיל במלחמה . רק במקרה
של התנגדות . שתהיה לבטלה ולא תמשק זמן רב ,
ורק במקרה שתנסו לחרוס את המחסנים והמזון
שבידיכם .

ובכך אני עונים לכל התושבים להניח את
הנשק בשקט , להניף דגל לבן , למסור את כל
התחמיש , מוקשים וכר ציוד מלחמה , לאספ את
הכר במקום אחד , בלי להשמיד אותו .

נא להוציא לפועל את כל הפסודות האלה ,
במשק שעה מזמן קבלת הכרוז הזה .

אחרי שעה כל מי שרא ישמע , לפקודות
הללו . יחשב כמתגפר יוכיח שברצונו להלחם .

אמר אלהים : ”כאשר יתקיפו אותך - תענו
בהתקפה - ותדע שאלהים בצד הטובים” .

(מהקורן)

אלהים הכביר האומר את תאמת *



הפוגה ראשונה וקרבות עשרת הימים



הפוגה ראשונה וקרבות עשרת הימים

אחרי פינוי הפצועים מרביבים, כאשר מאמצי הצבא הופנו להכנות לפריצת הדרך לנגב, התרכזו משימות הטייסת בשלושה תחומים:

א. טיסות קישור בין מפקדת החטיבה לבין מפקדות הגדודים והישובים המרוחקים צאלים, חלוצה, רביבים ונבטים.

ב. סיורי אוויר לצורכי מודיעין, כולל צילום אוויר במערכי האויב שהקיפו את הנגב המנותק, רצועת פלוגיה בצפון, הרי חברון במזרח, רצועת עזה - מגדל במערב ובאר שבע בדרום.

ג. בדיקת מסלולי נחיתה שהוקמו בישובים המרוחקים ואיתור שטחי נחיתה אפשריים חדשים.

ניתוק הנגב מהצפון הטיל על טייסת הנגב משימות אספקה, שמטוסי האוסטר שלה עם כושר נשיאת מטען המוגבל שלהם לא יכלו לעמוד בהן. באחת מנחיתותיו של צחיק בנבטים הוא ראה שם בשדה בולדוזר, ואז עלה בו הרעיון שאפשר להכין בשטח המישורי מנחת למטוסי דקוטה, שיספקו את צורכי האספקה של הישוב. כך החלו להכין בנבטים וגם בדורות מסלולי נחיתה באורך שמונה מאות מטרים עבור מטוסי תובלה, כאשר צחיק שמעולם לא עסק בבניית שדות תעופה שימש מומחה לבחירת המיקום, וכן לאישור תקינות המסלול לנחיתה. ב-1 לילולי נחת מטוס הדקוטה הראשון בנבטים וכעבור שבוע, ב-8 לילולי, ערב קרבות "עשרת הימים" נחת גם בדורות. המסלול בדורות שימש להובלה אווירית של אספקה לנגב עד לפתיחת המסלול ברוחמה ב-23 לאוגוסט ותחילת מבצע "אבק", שהביא אספקה חיונית בקנה מידה גדול לנגב. ב-8 לילולי עזב צחיק את דורות. כאשר הגיע היו רשומות לזכותו רק 25 שעות טיסה. בזמן שהותו בטייסת בדורות הוא ביצע 90 שעות טיסה בכל מגוון המשימות והיה חייב להפעיל שיקול דעת מירבי בניהול עצמאי של גף מטוסים בנגב המנותק. היתה בכך מידה רבה של העזה בהתחשב בעובדה, שבתחילה היה טייס יחיד במקום. רק לקראת סוף יוני צורפו אליו עוד שני טייסים (ישראל לחובסקי ונפתלי בלאו מדרום אפריקה).

עם פרוץ הקרבות הגיעו לדורות עוד שני טייסים (ראלף מוסטר מקנדה וחיים גולדשטיין מארה"ב) שיחד עם נפתלי התחילו להפעיל את ה"פרימוס" כמפציץ. נפתלי הפציץ את משטרת עירק-סוידאן מספר פעמים, אך לא בצורה יעילה, עם פצצות (Coffee-pot פינג'אן) של 10 ק"ג מתוצרת וילנצ'וק. על הפצצת משלטי הסביבה על ידי ראלף מספר אפרים שיין (אז סגן מפקד אזורי בדורות): "לילה אחד בחצות הגיעו אלי ראלף וחיים. הם קיבלו הוראה להפציץ משלטים בסביבה אולם לא נותרו להם כבר פצצות. הם שאלו אותי אם אני יכול לעזור. היו ברשותי מעט פצצות ובקבוקי מולוטוב לא רשומים. מסרתי להם כל מה שניתן היה לתת. העמסתי על מטוסו של ראלף את בקבוקי המולוטוב בעצמי כיון שהוא אמר לי: "שמע, זה צריך להיות מסודר כמו בקבוקי בירה. אני שם אותם בין הרגליים ואחר כך שולף אותם עם הצוואר וזורק, זה מגיע בכוח הרוטציה". זה היה סודו של ראלף אז. הוא חזר מאותה טיסה ואמר: "הכל הלך למטרה". חבר דורות אחר מספר: "יום אחד הגיעו ראלף וחיים למטבח וסיפרו בהתרגשות רבה על טיסה אחת מערבה לעבר רצועת עזה. הם טיפסו גבוה מאוד, סגרו את המנוע, גלשו ואז תוך נסיקה מחודשת שחררו את פצצות ה-25 פאונד". ערבים שהיו בסביבת הנפילה סיפרו אח"כ שהופעת המטוסים היתה "נוראה". רוב אוכלוסיית העיר עזה ברחו לשפת הים בבהלה". סיפור אחר שמוחס לראלף הוא שיום אחד הוא טס בפייפר ופתאום הרגיש שפייפייר "רוכב" עליו. הוא יצא מכיוון הים ולאורך החוף לכיוון עזה, שם ירד נמוך מעל פני המים והספיט אחריו. כאשר שוב התרומם, הבחין שהספיט נכנס למים.

לוח 1: פעילות אויב אוירית בקיבוץ דורות ב-1948

הפלישה המצרית

- 10 למאי: תותחי נ"מ הגיעו למקום.
15 למאי: האפלה, הסוואה, כוכי מגן בתעלות הקשר (הבחינו בהפצצה על ניר עם).
22 למאי: הפצצה ע"י מטוסי ספיטפייר: פצצות נפץ ופצצות תבערה - נפגע גנרטור דיזל שהועבר מניר עם.
23 למאי: הפצצה: 3 חיילים נפגעו. אחד נהרג. מחסן הפצצות נפגע. (התפוצצויות ממושכות).
26 למאי: הפצצות: בנין המאפיה נפגע. העבודה בו נמשכת.
27 למאי: הפצצה: בבוקר נפגעו הנגריה והמוסך בפצצות תבערה (במוסך נפגעו קשה מכוונות וקירות).
לפנות ערב היו ארבעה מטסים של מפציצים: האורווה נהרסה, בהמות נהרגו, בניינים נוקבו, צריף החטיבה נהרס, פצצה נפלה בכרם. הושבה אש.

- 10 ליוני: צליפות אוויריות על ידי שני מטוסים.
11 ליוני: מטוסים חגו מעל לקיבוץ אך לא ירו.
13 ליוני: מטוסים מצריים חגו בסביבה.

קרבות 10 הימים

- 11 ליולי: הפצצת בוקר - סככת הפלחה והמוסך נפגעו. מכון המים ניזוק קשה. מפעל הברזים נפגע.
הפצצת צהרים: אש נ"מ גירשה מטוסים שלא הטילו פצצות.
12 ליולי: הפצצת בוקר - אין נזקים.
13 ליולי: הפצצת בוקר - אין נזקים.
15 ליולי: הפצצת בוקר - חדר האוכל וצריף המגורים נהרסו.

הפוגה שנייה

- 13 לאוגוסט: ביטול האפלה.
17 לאוגוסט: מטוסי דקוטה נוחתים מדי לילה בדורות.
23 לאוגוסט: ועדת הנגב עם וייץ ואברהם הרצפלד מגיעה לדורות.
8 לספטמבר: הפעלת שדה הנחיתה הגדול ברוחמה.

מבצע יואב

- 9 לאוקטובר: הפצצת צלילה (4 ספיטים). חבר דורות נהרג וכן 3 בנות הקיבוץ שהיו בכפר הערבי הנטוש הוג'.
18 לאוקטובר: הפצצת צלילה (4 ספיטפיירים) - נפגעו שני צריפי פח, מחסן הלול, עמדה ובית הקברות. המקלט לעזרה ראשונה התערער מפגיעה קרובה.



הפוגה שניה - לקראת מבצע "יואב"



הפוגה שניה - לקראת מבצע "יואב" |

בחדשים יולי-אוגוסט אחרי שצחיק עזב התנהלו החיים בטייסת ברוח "המערב הפרוע". המטה אמנם מינה מפקד ישראלי לטייסת (נחמן המאירי) אך זה למעשה לא ישב במקום. הוא הגיע מספר פעמים לדורות וכאשר בהמראה קרתה תקלה למנוע (מכונאי לא בדק את אספקת השמן כראוי) הוא נאלץ לנחות והמנוע נהרס. מאז הוא לא נראה יותר במקום. טייס ישראלי נוסף (דוד דנקר) שהה אף הוא רק זמן קצר בטייסת, כך שה"אנגלו סקסים" ראלף וחיים היו הצוות האחראי לכל הפעילות. הקשר למטה בתל אביב היה מינימלי והדרישות לטיסות נתקבלו ממפקדת החטיבה ברוחמה. נערכו סיורי אויר לכל הכיוונים לבדיקת מערך הכוחות המצריים. ראלף שבידיו היה הפיקוד המעשי היה דמות תוססת רב גונית. (הוא נפל בהתרסקות מטוס ימי בכינרת ב-7 לדצמבר 1948). רבים הסיפורים שעדיין סובבים בדורות על ראלף ועל מעלליו. מספר חבר דורות: "יום אחר הופיעו ראלף וחיים במחנה וביקשו מאחד העגלונים חבל.

בשביל מה? נשאלו, והם השיבו כי ראו בדרכם חזרה מסיוור שתי פרידות בשדה ורוצים להביא אותן למשק. הם המריאו עם החבל, וראלף נחת בקרבת הפרדות. הוא הוריד את חיים שקשר פרד אחד בחבל ורכב על השני עד דורות. לפרד אחד ניתן השם "נוקרשי פשה". כששאלו את ראלף פעם, מה הביא אותו להשתתף במלחמה הוא השיב באידיש: "אביסל אידישקייט". בחודשים האלו שלטה אנדרלמוסיה מוחלטת בטייסת בכל הנוגע למינהל. טיסות לא נרשמו ורק לקראת סוף אוגוסט נתקבלו ספרי טייס לרישום הטיסות, עובדה שלא הפריעה לראלף וחיים למלא את דרישות הצבא ולהשקיע את מרץ הנעורים שלהם עד קצה גבול יכולתם.

בספטמבר, במסגרת ההכנות לפריצת הדרך לנגב הנצור במבצע יואב ותוגברה גם טייסת הנגב. מטוסי האוסטר המנוצלים עד הסוף הוחלפו בשלושה מטוסי פייפר חדשים ב-24 לספטמבר ובמטוס נוסף באוקטובר. נוספו טייסים רעננים (אבנר הליבני ואריה רובנס בתחילת ספטמבר, ומאיר חופשי כעבור שבועיים). במסלול החדש שמאז פתיחת השדה ברוחמה כבר לא נפקד על ידי מטוסי תובלה נחפרו דירים (חניית מטוסים) מדופנים להגנה על המטוסים. מיכלי דלק חדשים הוכנסו לאדמה וצוות הקרקע תוגבר במכונאים. אפילו פקח טיסה מקצועי (הנרי כהן) נשלח לטייסת תוך ציפיה להגברת קצב הטיסות.

יחד עם שינויים אלו חל גם גידול משמעותי במספר הגיחות. נמשכו הטיסות היומיומיות לישובי הנגב המרוחקים יחד עם פיקוח צמוד, שמירה ותצפית על קו המים החיוני אליהם. העומס העיקרי בטיסות היה בסיורי אויר וצילום לצורכי מודיעין לקראת מבצע "יואב". סיירי מפקדת החטיבה באו ישר לדורות. את סיירי הגדוד צריך היה לקחת מצאלים או מנבטים. בסיורים אלו נסקרו מערכי האויב לאורך ציר החוף מעזה עד מגדל (בעיקר הכפרים ממשלטי צומת נגבה ועד בית חנון, היינו הכפרים כאוכבה, חוליקאת, דיר סנייד ודימרה). נבדקו המשלטים סביב כביש פאלוגיה ועיראק אל מנשיה ומשלטי אבו ג'אבר ובאר שבע. סוג אחר של סיורים נועד תוך ראיית העתיד לאסוף מידע לקראת שלבי לחימה מאוחרים יותר בציר באר שבע - עוגיה אל חפיר (ניצנה), בציר כורנוב - עין חוסוב (חצבה) - סדום ואף לנגב הדרומי. סיורים מקומיים עקבו אחרי חדירת חוליות קטנות של האויב שתקפו מדי פעם משלטים וישובים.

מבקרים רבים פקדו בתקופה זו את הטייסת ובין כולם הופיע יום אחד גם אהוד אבריאל ממשרד החוץ. ראלף ערך איתו סיור מקיף מאוד במטרה להבהיר לו את המצב הכללי של הנגב לקראת הדיונים המדיניים העתידיים.

ככל שהתקרב המועד של "מבצע יואב" התגברו הדרישות למשימות תובלה כחלק מההכנות למבצע. מבצע הובלה מיוחד הוטל על הטייסת כמה ימים לפני שנתקבלו המטוסים החדשים שהיו אמורים להחליף את האוסטרים. צריך היה להעביר כיתת חי"ר מתוגברת על ציודה מצאלים לנבטים (21 ו-22 לספטמבר). מטוסי האוסטר הרעועים עמדו יפה במשימה. למחרת הוטס אל הלוחמים מטען נוסף של 120 ק"ג. ב-7 לאוקטובר, ימים ספורים לפני מבצע יואב היה צורך ב-7 גיחות הובלה לצאלים שביצעו מטוסי האוסטר בהצלחה.

במטה הכללי הוכנה תכנית לפיה חטיבת הנגב אמורה היתה לפשוט לכיוון שדה תעופה אל עריש. על החטיבה הוטל לפי התכנית לכבוש את השדה, לפגוע במטוסים על הקרקע ולהנחית כוח מהאוויר. להכנת תואי הפשיטה ערכו ראלף וחיים עם קציני המודיעין של החטיבה (ביבי ושמחה שילוני) סיור אוויר מקיף. התכנית בוטלה, אך התוואי שנבדק שימש במלחמת ששת הימים את אברהם יפה כשהפתיע את המצרים בביר לחפן. טיסות לצפון, לאזור תל אביב הופסקו לגמרי עם הפעלת שדה התעופה ברוחמה, ממנו קיימו את הקשר הזה ביעילות גדולה במטוסי התובלה הגדולים (דקוטה וקומנדו- C-46).



"תבצע יואב"

21.10.48 - 15.10.48





| "תבצע יואב" |

21.10.48 - 15.10.48

באותו זמן חלה התעצמות רבה של חיל האוויר במטוסי קרב, קרב/הפצצה, מפציצים ומטוסי תובלה. בפעם הראשונה עובדה תכנית לשילוב כל המטוסים כסיוע לכוחות הקרקע, בה נכללה גם טייסת הנגב. זמני הפעולה תואמו במדויק עם כוחות הקרקע, כאשר המפציצים הכבדים כוונו בעיקר למטרות גדולות כמו פאלוגיה, עזה, מגדל ובאר-שבע.

טייסת הנגב הופנתה לסיוע ישיר לכוחות הפורצים נגד הכוחות המצריים במשלטים ובכפרים מצומת נגבה עד בית חנון. תדרוך מפורט ניתן לראלף כמפקד הטייסת במסגרת התדרוך הכללי במפקדת החטיבה ברוחמה.

במשך שישה ימים ביצעה הטייסת, החל מה-15 לאוקטובר שעה 23:00 עד ל-21 באוקטובר, 93 גיחות הפצצה על הכפרים בית-חנון, בית-לחייה, דימרה, דיר סניד, חרביה, ברברה, יד-מרדכי והמשלטים סביב, בהן הוטלו 4850 ק"ג פצצות רסק ותבערה. היתה זו כמות גדולה מאד של פצצות למטוסים הקלים והאיטיים בהם השתמשנו.

בדו"ח ההפצצה, ששלח קמ"ן החטיבה (ש. אורן) על הפעילות בלילות של ה-16 וה-17 לאוקטובר הוא כותב: "שלשום הופצצו חוליקאת, בית חנון והמשלטים סביבם על ידי שלושה פייפרים מטייסת הנגב בכמות פצצות של יותר מ-2 טון. שלושת הפייפרים ביצעו באותו לילה 37 גיחות. הם גרמו לבהלה רבה ולבריחת תושבים מכל הסביבה. לפחות בשני מקרים הועפו מכוניות גדולות של האויב לאויר. אפשר היה לקבוע זאת בדאות כי הטייסים נהגו להנמיך לשם תצפית עד ל-100 רגל מעל הקרקע. היו אלה ימים של ירח מלא והלילה היה בהיר ביותר.



(הערת המחבר: לא ברור לי איך אורן הגיע לסיכום של 37 גיחות בלילה אחד. ברשות הטייסת היו 4 מטוסים בלבד, וכל מטוס ביצע לפי ספרי הטייסת לא יותר מ-7 גיחות. יתכן וחלה טעות והמספר הנכון הוא 27 גיחות. כמו כן, לא ברור מתי הגיע המטוס הרביעי לטייסת.)

עיקר המאמץ האווירי התרכז ביומיים הראשונים למבצע כאשר כל המטוסים הופעלו והטילו ב-63 גיחות מעל ל-3 טון פצצות על יעדי האויב שנבחרו.

חבר דורות כותב ב-17 לאוקטובר ביומנו: "הטייסים אשר בסיסם אצלנו עובדים כמו שדים. לא יאומן, כמה אפשר לפעול עם שלושה פרימוסים כאלה. החל מרדת הלילה עד עלות השחר הם ממריאים, מטילים את מטענם על קוי האויב, חוזרים ושוב ממריאים".

צוות הקרקע בפעולה ליד מטוס מוסווה בדורות
מימין: חיים גולדשטיין הטייס



לוח 2: סיכום טיסות הפצצה של טייסת הנגב במבצע "יואב" 15-21 באוקטובר

תאריך	מטרה	מס' גיחות	משקל פצצות (ק"ג)	הערות
15.10	בית חנון	3	128	
16.10	בית חנון	4	160	
16.10	חרביה	6	256	
16.10	בית לחיה	10	432	
16.10	דיר סניד	6	248	
16.10	ברברה	4	176	
17.10	בית לחיה	3	136	
17.10	חוליקאת	25	1500	
17.10	דיר סניד	2	108	
18.10	בית חנון	9	524	
18.10	דיר סניד	2	112	
19.10	דימרה	9	526	
20.10	יד מרדכי	3	120	
21.10	דיר סניד	7	420	
סה"כ		93	4846	

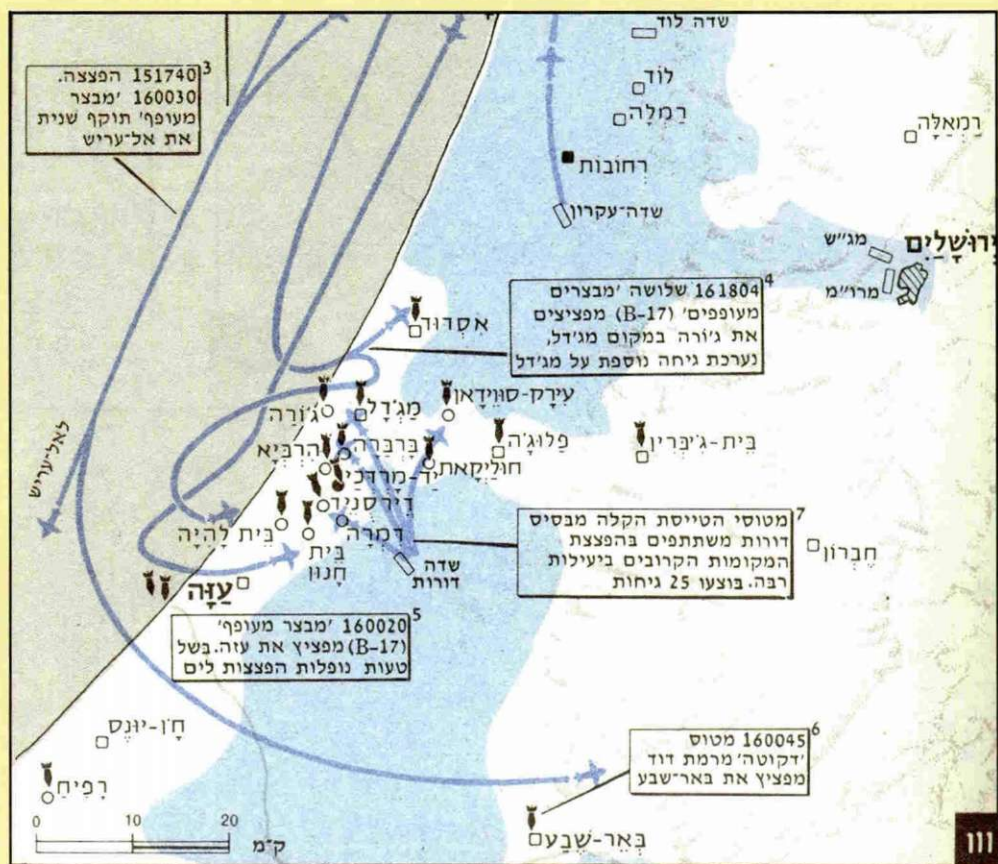
מטען הפצצות למטוס היה בממוצע כ-50 ק"ג בהרכבים שונים (רסק ותבערה). הטייסים היו אבנר הליבני, אריה רובנס (המחבר), מאיר חופשי, חיים גולדשטיין וראלף מוסטר. בימי ההכנות למבצע "יואב" השתפרו גם תנאי העבודה בטייסת. היה כבר משרד והייתה גם מזכירה. הטייסים גרו בצריף ולא ישנו ליד המטוסים כמו צחיק בימים הראשונים. בכל זאת נשארו המכונאים בחורשה ליד המטוסים. לקראת טיסות הלילה הוכנה מערכת החשמל לסימון מסלול הנחיתה. הקשר עם מכשירי התמקם במקלט בין בנייני הקיבוץ. מטוסי הפייפר היו חדישים ואמינים, אם כי טרם הותאמו לתפקידים הקרביים שיועדו להם. לא היו בהם מכשירי קשר וגם את הפצצות בנות ה-20 ק"ג היה המטילן צריך להחזיק על ברכיו.

במשך הזמן עוצבה בטייסת שיגרת פעילות לקראת טיסות ההפצצה. התדריך היה ניתן באותו יום בצריף המגורים לטייסים ועם רדת החשיכה ירדו בגיף הטייסת לשדה. במקום כבר רוכזו הפצצות במצבורים לקראת ההטענה. כעת החל המירוץ עם הזמן בו נטלו חלק כל האנשים שהיו במקום. בדיקת המטוס, מלוי דלק והטענת הפצצות. מכונאים ואף פקח האויר יצאו לטיסות המבצעיות כמטילני פצצות.

נתיבי הטיסה תוכננו בצורה היקפית להבטחת זרימה שוטפת של המראות ונחיתות. המראנו לכיוון מערב טיפסנו לגובה של כ-2000 רגל שהוא הגובה שדרוש היה כדי שהמרעום יגרום לפיצוץ מעל הקרקע, לאחר מכן גלשנו אל המטרה, הורינו על פתיחת הדלת הימנית והוראת הטייס למטילן ברגע המדויק: "זרוק" או לחילופין רק סימן ביד. פצצה נוספת חייבה הקפה נוספת לגישה מדויקת אל המטרה. לאחר מכן ערכנו סיבוב נוסף בו נהגנו להנמיך בתלילות לבדיקת התוצאות ולאחר מכן חזרנו לשדה בגישה למסלול ממזרח.

מדי פעם הגיעו שני מטוסים בו זמנית לנחיתה בשל מרחקים שונים של המטרות והעדר מכשירי קשר. נדרשה תשומת לב מיוחדת להופעת אורות הניווט בזמן ההתקרבות למסלול למניעת התנגשות אפשרית באוויר. בסוף המבצע הגיעו אמנם מכשירי קשר אך אלו כבר לא הועילו הפעם. דיוק ההפצצה היה רב והסתבר ששלושת המטוסים הקלים גרמו לאויב נזק רב יותר מתקיפות המטוסים הכבדים שהפציצו את עזה, מגידל ובאר שבע מגובה רב והתקשו בניווט ותיאום זמנים. עם שחר, סיפר אחד הטייסים, חזרנו לצריף אך את שעות השינה בילינו בחפירות מאחוריו כדי שהספיטים המצריים שביקרו את הקיבוץ בשעות הבוקר לא יעירו אותנו.

יעדי הפצצה של טייסת הנגב המבצע 'יואב'



* מתוך אטלס כרטא - 1978

שטח בשליטת ישראל לפני מבצע 'יואב'

הפצצה ישראלית

התקפה אווירית ישראלית



אחרי המבצע כתב פקח האויר של הטייסת תאור חי על ארועי אחד הלילות:

"כך הפצצנו את המצרים בנגב- מיומנו של טייס ישראלי" "אי שם בנגב חונה היחידה החדשה שלי. האדם הראשון שפגשתי- בחורה צעירה מובילה אותי למטה הטייסת. בדרך הספיקה עוד לייפץ לי, שאוריד את העניבה "זה לא בנוסח הנגב". לא התייחסתי לעצה טובה זו ברצינות. התוצאה היא שעד היום הזה מציקה לי כל הסביבה בקשר לעניבה הזאת. "האלו, אתה עם העניבה!"....

עלי להוסיף, כי מדברים על העניבה שלי בעיקר כשאני מתהלך יחף, עם החולצה מעל המכנסיים ובכלל כשאני מתנהג לפי האופנה המחוייבת ומקובלת כאן. כל זה בא לי על נקלה. לא התרגשתי מכך יתר על המידה.

מפקד הטייסת, בחור נחמד וצעיר, הסביר במילים קצרות "מה ואיך": אין כאן שום "חוקים" מיוחדים ביחס לגילוח, למדים וכו'. כולם פה חיים בתנאים שווים, יחד עובדים, יחד אוכלים, קצינים, טוראים, טכנאים, טייסים- כתף אל כתף (או על פי הסלנג היחידתי: "בנת?" - "בנתי"). לפנות ערב נוכחתי לדעת כי זהו המצב באמת. עם דמדומים נקראנו למפקד. "בחורים, הלילה יש עבודה". שמחה רבה תקפה את כולם וכעבור חמישה רגעים נלחצה כל "המשפחה" שלנו לגיפים ואנו נוסעים לשדה התעופה.

חלוקה לקבוצות, כל קבוצה מוציאה את המטוס שלה מן המוסך. המכונאים בודקים בפעם האחרונה כל מנוע, הטייסים וזורקי הפצצות מקבלים את ההוראות האחרונות. אנו משתפים פעולה עם חיל הרגלים. טיסה ראשונה! המטרה מוגדרת מראש. כל טייס מעיין במפות שלו ומסמן את הדרך.

"בחורים, ברור הכל!" שואל המפקד.

"ברור" נופלת התשובה.

"בעוד ארבעים דקות יוצא המטוס הראשון, הטייס פלוני, זורק פצצות אלמוני".

אנו ניגשים לעבודה: מביאים פצצות, חלק נשאר במקום, חלק שני מכניס אותן לתוך המטוסים. המטילנים ישאו אותן על ברכיהם כל מהלך הגיחה. אין שמץ של "סנוביזם". הטייסים עובדים יחד עם צוותי הקרקע, עובדים בצוותא. קצין פיקוח הטיסה יחד עם הנהג נושאים ארגזים וטוענים פצצות מוכנות.

מתקרבת שעת הפעולה. המסלול מואר. ניתן אור ירוק והמטוס הראשון ממריא, לוקח גובה, כיוון וכבר אין שומעים אותו.

עכשיו ממריאים אחד אחרי השני. בינתיים מביאים פצצות חדשות ומתכוננים לפעולה. מישוה מתנדב להכין קפה.

ליל ירח זורע אור בכל הסביבה. נראה כי הכל ילך למישרין. האווירה אופטימית ויש תחושת התרוממות רוח יחידתית לקראת הלילה המבצעי. מגיעה הידיעה הראשונה מחיל הרגלים. המטוסים מעל למטרה, "הזריקות" הראשונות לא רעות.

כעבור זמן מה חוזרים הבחורים. אני רץ למטוס. "כיצד היה שם?" אני שואל בנשימה עצורה. "מאה אחוז", עונה הטייס. "ללא כל קושי מצאתי את המטרה. אני בא בשקט והם פותחים עלי באש. אז אני מזנק ומטיל "ביצה" אחת, חזרתי ועוד "ביצה". וכך הלאה עד שאזל המלאי. עכשיו שוב נעמיס פצצות חדשות ובחזרה!

כולם מרוצים ועובדים כמטורפים. בטרם חזר המטוס האחרון לבסיס, יצא כבר הראשון עם מטען חדש. לאחר כמה טיסות שוב מיפקד. "עם המטרה הזאת גמרנו, עכשיו מתקיף הצבא, ואנו טסים למטרה הבאה".

מטרה חדשה - מרץ ואנגריות חדשות. העבודה רותחת, בוערת ממש. עושים מטוס ועוד אחד... הלילה עוד לפנינו, שתי מטרות נוספות נותרו להפצצה.

אני טס כזורק הפצצות, גם אני רוצה סוף סוף ליהנות מהחיים. אנו מתקרבים למטרה. רואים משלטים ועמדות. גיצי אש עפים הלוך וחזור, "שלנו" ממטירים אש על המצרים. מלמעלה נראה הדבר יופי! אפשר בדיוק להבחין: מכוונות יריה, תותחים, מרגמות, "שמח" למטה.

כך הפצצנו את המצרים בנגב

מיומנו של טייס ישראלי

מיומנו של טייס ישראלי... עם המטרה הזאת גמרנו עליו מתקין האצא — ואנו טסים למטרה הזאת.

מטרה חשודה — טרץ' חדש. געבה רותחת בועש פמש. עז' עז' אחד... הלילה עז' לפנינו שתי מטרת ציס פות הפצצה.

אני טס כוורק פצצה. גם אני רוצה טוף טוף ליהנות מן החיים. אנו מתקרבים למטרה. גצ' רואים משלטים ועמדות. גצ' אש עפים הלוק והואר. "ש" לג' מטטירים אש על המצרים. מלמעלה נראה הדבר — יו' פז אפשר ברוק להבין: מבר נות יריה ותחלים. מרגמה, שמה' למטה.

רואים להבות אש. זה הא' טוס שקדם לנו הטיל פצצת תבונה. יורים אלינו. פתאום שומעים שריקה — קרוב מאד אלינו.

"לעזאזל!" מקלל הטייס. "צריך לתת להם זריקה להר' געת עצבים, כי יורים אם יותר מדי קרוב אלינו."

הוא מתחיל לזנק, יורד קצת למטה — ונותן אות. אף מטיל פצצתו כעבור שניות מספר — פרק אר' וקול' נפץ. עכשו כבר אנו האש המצרית חזקה כל כך. הפצצות שלנו מרגיעות אותה.

אנו חוזרים לבסיס. אחד ה' מכונאים שלנו מצא בכנף ה' ימנית עקבת כדור: 11 וותה השריקה ששמענו אותה מק' רוב.

השעה היא מאוחרת בלילה. עוד מעט יחיל השחר. ערפלים לבנים מתחילים להשתרע. — המטוס האחרון חזר והטיס מתאונן שקשה לקלוט משום שהערפל מסתיר את שדה ה' אית.

נדמה לי, כי הפצצה האחר' רובה, שהשתדלתי להטיל אותה על צומת היררכים, — לא קלעה למטרה. אצטרך לתקן את הד' בר בפעם שניה' — מתנצל הטייס.

למחרת היום מודיע לנו ה' מטה, כי הפצצה האחרונה ש' זרקה הטייטת שלנו פגעה ב' גיפ' הרהג שני קטנים ומא' יור מצרי, היד, אורה — ואתה דאגת, כי זרקת פצצה לבטלהו.

הערפל הוא עתה סמיך ל' גמרי, וקרני אור ראשונים בר' קעים בתוך העלטה. הפעילה נסתיימה. אנו חוזרים לבתינו כלים עייפים, נוטים לישון — אך עליונים. המישלטים נכבשו על ידי הצבא, בבסיס מתחיל יום עמדה חדש, כשאנו אימ' רים, לילה טוב."

בחורים. אני רץ למטוס. גצ' כיצד היה שמו' שואל אני ב' נשימה עצורה. מאה אחוד', עונה הטייס. ללא כל קוש' מצאתי את ה' מטרת' אני בא בשקט והם פותחים אש עלי, או אני זומץ ומטיל. ביצה" אחת, חזרתי ועוד. ביצה". וכך הלכה — עד שאול המלא' עכשו שוב נעמים פצצות חדשות — ובח' ורה!"

כולם מרוצים ועובדים כמו מטוסים. בטרם חזר המטוס האחרון לבסיס, יצא הראשון עם מטען חדש. לאחר כמה טיסות — שוב כעבור זמן מה חוזרים ה'

א' שם בנגב וזמנ' היחידה החדשה של ה' האדם הראשון שפגשתי — בחור' צעיר — מובנה אומ' למטה הטייס. בדרך הספיקה עז' ליעץ לי, שאור' את הענינה — זה לא בנוסח הנגב, לא תהייס' ת' לעצה טובה זו ברצינות, התוצאה היא — שעד היום הזה בציקה לי כל הסביבה בקשר לעניבת הזאת. האלה אתה עם העניבה?"

עלי להוסיף, כי מדברים על העניבה שלו בעיקר, כשאני מת' לה' חף, עם החלוצה מ'על' למכנסים ובכלל כשהנגי' מת' נג, לפי האופנה החוייבת כאן. כל זה בא לי על נקלה.

מפקד הטייס' — בחור נח' וצעיר, הסביר במלים קצ' רוח, מה איד', אין כאן שום "חוקים" מיוחדים ביחס לגילות, לדמים וכר'. כולם פה חיים ב' תנאים שווים: יחד עובדים, יחד אוכלים, קצינים, לא קצינים, טכנאים, טייסים — שכם ליד שכם. בנת' — בנת'."

לפנות ערב נוכחתי לדעת כי זהו המצב באמת. עם דמדור מים נקראנו למפקד. בחורים, הלילה יש עבר וזה."

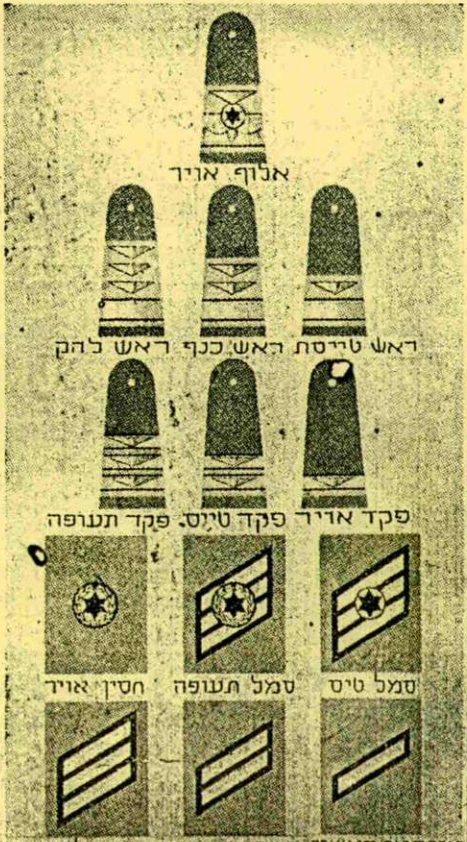
שמות רבה תקפה את כולם, כעבור חכשה רגעיים כל, המש' פתח, שלנו נלחצה לגיפים — ואנו נוטעים לשדה תעופה.

חלוקה לקבוצות, כל אחת מציאה את המטוס שלה מן המוטס. המכונאים, בורקים ב' פעם האחרונה כל מנוע, ה' טייסים חוזקי הפצצות מקב' לים את הוראות. האחרונות, אנו משתפים פעולה עם חיל הרגלים. טייס ראשונה — ה' מטרה המוגדרת מראש. כל טייס מעין במפתח שלו ומסמן את הדבר.

מחורים ברור וקל' — שור' למפקד. ב' גיפ' נוספת התשובה. בעד' הארבעים, זקת' יוצא המטוס האחרון. הטייס פלוגי וורק פצצות אלמוני.

המפקד גימור' אנו יניגשים געבה מבלאים. פצצות — חלקי שאר' במקום חלק שני מכנס את הפצצות. אין שמץ של סכנה. הטייסים יחד עם שורת המוקד עובדים בצוותא, קצו' מוקד המטה, יחד עם הד' מטיס' אנוניס וטע' יים. פצצות מוכנות.

דרגות בחיל האוויר הישראלי



אור' ראשון אור' מוסמך סמל אויר



רואים להבות אש. זו פצצת התבערה שהטיל המטוס שקדם לנו. יורים עלינו. פתאום שומעי שריקה קרוב מאוד אלינו. "לעזאזל" מקלל הטייס. "צריך לתת להם זריקה להרגעת העצבים, כי הם יורים יותר מדי קרוב אלינו".

הוא מתחיל לזנק, יורד קצת למטה ונותן אות. אני מטיל פצצה. כעבור שניות מספר ברק אור וקול נפץ. עכשיו כבר האש המצרית איננה חזקה כל כך. הפצצות שלנו מרגיעות אותם... כך לפחות היינו משוכנעים ובדיעבד זה הסתבר כנכון.

אנו חוזרים לבסיס. אחד המכונאים שלנו מצא בכנף הימנית חור מקליע כדור מצרי. זו היתה השריקה ששמענו מקרוב.

השעה היא מאוחרת בלילה, עוד מעט יאיר השחר. ערפילים לבנים מתחילים להתהוות - המטוס האחרון חזר והטייס מתאונן שקשה לקלוע משום שהערפל מסתיר את שדה הראיה. "נדמה לי כי הפצצה האחרונה, שהשתדלתי להטיל על צומת דרכים לא פגעה במטרה. אצטרך לתקן את הדבר בפעם השנייה" - מתנצל הטייס.

למחרת היום מודיע לנו המטה, כי הפצצה האחרונה שזרקה הטייסת שלנו פגעה בגייפ והרגה שני קפטנים ומאיור מצרי. הידד אריה - ואתה דאגת, כי זרקת פצצה לבטלה!

הערפל עתה סמיך לגמרי, וקרני אור ראשון בוקעות מתוך העלטה. הפעולה הסתיימה. אנו חוזרים לבסיס, כולם עייפים, נוטים לישון, אך עליזים למדי וסימני ההתרגשות של הלילה ניכרים היטב על פנינו. המשלטים נכבשו על ידי הצבא. בבסיס מתחיל יום עבודה חדש, כשאנו נפרדים ל "לילה טוב" איש מרעהו.

סיכום פעילותנו במבצע יואב:

פעילות המטוסים הקלים במלחמת העצמאות תרמה תרומה חיונית בכל הזירות מההתחלה, אולם בשלושה הלילות באוקטובר 48 עשו המטוסים משהו יחודי. שלושה פייפרים קלים ושבירים השתלבו בכוחות צה"ל ופעלו במערכה כיחידה עצמאית נפרדת בתפקיד מיוחד. הוטל עליהם לפזר את האוכלוסיה בכפרים ובמוצבים המצריים בנתיב התקדמות הצבא במטרה להקל על הפריצה ולמנוע קורבנות. היה זה מקרה יחיד של ניצול פייפרים כסיוע ישיר לפעולה צבאית. התוצאות של פעילותנו היו טובות ופינו את הדרך ליחידות הצבא לאורך כל תואי ההתקדמות.

כיבוש באר שבע

הטייסת מילאה תפקיד חיוני בקביעת העיתוי לכיבוש באר שבע. ב- 19 לאוקטובר הוטל על שמחה שילוני, קצין המבצעים של גדוד 9 שחנה מערבית לבאר שבע לבדוק בסיור אויר את גדר התייל והביצורים של העיר. בטיסה זו הוא גילה שכונה של 8-10 מבנים הממוקמת צפונית מזרחית לעיר מחוץ לתחומה. מן השכונה התגלה שביל המוביל דרך הגדר אל העיר. ניראה היה כי זהו שביל המתאים למבצע ודרכו ניתן יהיה לפרוץ. ההפוגה היתה צריכה לקבל תוקף כל רגע וצריך היה להעביר את הידיעה על הגילוי במהירות למפקדה.

בינתיים התהווה ערפל, שדה דורות היה מכוסה ולא היתה אפשרות אחרת אלא לטוס עם הדלק הנותר לתל אביב ולחזור רק למחרת כשכבר יהיה מאוחר והמידע שנאסף יהיה חסר ערך. ברגע האחרון האיר לכולנו המזל והערפל הסמיך סביב השדה התפוגג. הטייס שהיה כבר מתוח מאד הנחית את המטוס עם טיפות הדלק האחרונות שנותרו במיכל. המידע שהבאנו עזר לגדוד 9 לפרוץ את מערך הביצורים דרך הפריצה שזוהתה מהאוויר.

למחרת, טסו ראלף וחיים על פי בקשת מפקדת החטיבה להפציץ את באר שבע. כאשר התקרבו לעיר סגר עליהם ערפל ולפתע נפתחה עליהם אש נ"מ ואור זרקורים סנוור אותם. ראלף התפרץ: "רב תודות, עזה". עד היום לא ברור לאן הגיעו באותו בוקר אבל לבאר שבע כנראה לא.... בבוקר שאחרי כיבוש באר שבע, הוטל על חיים לבדוק את כיוון הנסיגה של הצבא המצרי. כ- 5 ק"מ צפונית לעיר הוא גילה ריכוז של משאיות מלאות חיילים מצריים. לאחר זיהוי וודאי של המצב מיהר חזרה לעיר ונחת על הכביש הצר היוצא מהעיר מערבה. הוא הסיע את המטוס לאורך הכביש עד למוצב הישראלי הראשון כאשר משני צידי הכביש היו מוטלות גוויות של חיילים מצריים. חייל שהוציא את ראשו מעל לעמדה שאל אותו האם מישוהו מהמצריים עדיין חי, תשובתו היתה: "אילו היו, כבר הייתי מת". אחרי מסירת הדו"ח למפקדים במקום הוא המריא והבחין תוך כדי כך בהתפוצצויות בכל חלקי העיר. במבט מהיר למעלה הבחין לפתע כי נכנס לתוך מבנה של מטוסי ספיטפייר מצריים שהפציצו את העיר. בצלילה מהירה הוא נמלט מהם עם הפייפר וחזר בריא ושלם לבסיס בדורות.

פריצת הדרך לנגב וכיבוש באר שבע סיפקו לראלף מניע לארגן חגיגה יוצאת דופן לציון הארוע. בהעדר מועדון הוצאו המחיצות בצריף המגורים והתהווה אולם גדול שבאמצעותו הועמדו שולחנות לכל אורכו. שחטו מספר כבשים, פשטו את עורם ותלו אותם בשלמותם על אונקלים לאורך הקירות. על השולחנות היו פרימוסים, מחבתות, צלחות וסכינים וכל מי שרצה הוזמן לבוא ולהתכבד. ויסקי, בירה, ביסקוויטים, וכיבוד אחר היו למכבי. כל אורח חתך לעצמו נתח מהכבש והכין את הסטייק על אחד הפרימוסים לפי טעמו, וכך זה נמשך עד מאוחר בלילה. מספר ימים אחרי כן ערכו טייסי הגח"ל (מגוייסי חוץ לארץ), שסייעו לנגב במבצע "אבק" בטיסות תובלה לשדה רוחמה, מסיבה בבאר שבע המשוחררת.



בן גוריון בבאר-שבע אחרי הכיבוש פוגש את אריה רובנס, מפקד טייסת הנגב, (עם הגב) אחרי סיור אווירי בכורנוב וסדום. "האם הדרך לסדום פנויה?"

הם שכחו להזמין את טייסי "טייסת הגמל המעופף" מדורות, ששהו ופעלו כל אותו זמן בקרבתם. היה בזה עלבון צורב שאפשר היה להסבירו בכך שבצבאות העולם, בהם שרתו, טייסי מטוסים קלים, לא היו שייכים ממש לחוג הטייסים הקרביים. טייסי הפלמ"ח גם ענדו כנפיים עם רקע אדום להבדיל מטייסים שעברו קורסים בצבאות העולם. מאוחר יותר בוטלו הכנפיים וכל נושאיהן קיבלו את הכנפיים עם הרקע הכחול.



היחסים עם חברי קיבוץ דורות לעומת זאת התחממו מאוד בתקופה זו. הניתוק מהצפון והמלחמה יצרו מעין שותפות גורל. חברי משק הגיעו בעזרת הטייסת אל ילדיהם המפונים בצפון. אנשי הטייסת ביקרו בחדרי החברים. חנה ד. שעבדה אז בחדר האוכל ביקשה פעם מאחד הטייסים לקחתה לסיבוב מעל הקיבוץ. היה זה מאיר, צבר שובב חסר רסן, שנענה לה. תוך כדי טיסה עשה תמרונים שונים והיא נבהלה ושאלה: "מה אתה עושה?" והוא השיב: "עכשיו תביני, מדוע אני מבקש ממך תמיד תוספת של קציצות. ולא רוצה לאכול את המרק כי ככה מרגישים באויר". פעם אחרת שמעו את מאיר טס נמוך מעל צריף הטייסת וראו אותו פותח את הדלת וצועק: "עצלנים, מדוע אינכם שולחים את הגייף לשדה לקחת אותי?". מדי פעם, כאשר חזרו מטיסות לתל אביב הביאו הטייסים מעדנים שלא נכללו במנות המזון הרגילות (ראלף הביא גלידה בתרמוס, אריה הביא ליקר וכד'). בזמן שתיית הקפה בחדרים החברים נהנו מהתוספות המעודנות מהצויליזציה מאוד. יומיים אחרי החגיגה עזב ראלף את טייסת הנגב ועבר לטייסת תל אביב. חיים גולדשטיין קיבל באותו זמן את הפיקוד על טייסת הגליל.



באר-שבע - אוקטובר 1948



לקראת מבצע "חורב"



ו לקראת מבצע "חורב" ו

ב- 25 לאוקטובר החליף שלמה לנדאו (להט), ישראלי שלמד לטוס בארצות הברית והגיע ארצה בהפוגה הראשונה, את ראלף בפינקד על הטייסת. על התרשמותו מהטייסת הוא מספר: "ראלף יצא מכאן עם תהילה גדולה, אך כשנכנסתי לצריף הטייסת נדהמתי מהריח המוזר שעלה באפי. הסתכלתי סביב, כדי למצוא את הסיבה וגיליתי במהרה שהצריף נבנה קצת מוגבה מעל הקרקע וכי במשך חודשים רבים נזרקו לשם שאריות מזון מכל הסוגים. פשוט הרימו קרש ודרך חור שהיה שם הטילו למטה כל מה שהיה מיותר. בלילה הראשון, כאשר לא יכולתי לישון התברר לי גם שהמקום שורץ פשפשים. אחד הדברים הראשונים שעשיתי היה לגייס את החברה לניקוי האורווה הזו... וכמובן נחשדתי מיד כיצא הצבא הבריטי. "בולשיט" קראו לזה.

מאידך גיסא, הסתגלתי מהר מאוד לרוח הפלמ"חית ששררה בטייסת, רוח של חופש, אחוה, רעות ואחריות הדדית."

מבצע "יואב" פתח אמנם את נתיב האספקה לנגב, אך הכיתור המצרי טרם הוסר. צבא מצריים סגר על הנגב מכל הכיוונים. ברצועת עזה במערב ובציר עסלוגי- עוגיה בדרום. הכביש לסדום היה סגור. כיס פלוגיה בצפון והר חברון במזרח היו אף הם עדיין בידי האויב. זה"ל החל להתארגן לקראת טיהור מוחלט של הנגב, דבר שהטיל גם על טייסת הנגב משימות רבות ומגוונות. הקשר היבשתי לצפון שחרר את הטייסת מטיסות הקישור לרוב יישובי האזור והוא יכול היה להתפנות לסיוע ישיר לצבא.

באר שבע הפכה למוקד הפעילות עם העברת מפקדת החטיבה לעיר אחרי כיבושה. פעולת המודיעין הענפה הסתייעה במידה רבה בסיורי אויר של הפייפרים של טייסת דורות. על מנת לחסוך לסיורי האויר של המפקדה את הנסיעה המייגעת לדורות הגענו אליהם כל בוקר. כבר למחרת נחיתתו של חיים על הכביש ליד העיר הנחתנו את המטוסים באותו קטע כביש כדי לאסוף אותם. הפכנו את הכביש לרב תכליתי. הוא הפך למסלול נחיתה בחלק משעות היממה. לפני הנחיתה ערך הטייס סיבוב מעל בניין המפקדה שהיתה ממוקמת בבניין המשטרה תוך כדי איתות על ידי הרצת המנוע וכסימן לנהג הגייץ של המודיעין לצאת לאותו קטע כביש, לעצור בו את התנועה ולאפשר למטוס לנחות. בדרך חזרה מהסיוור חזר התהליך הזה על עצמו. הפעילות הזו הפכה לנוהג עד להעברת הטיסות ערב מבצע "חורב" לבסיס החדש ליד העיר. לא פעם, כאשר מטוס צריך היה לחזור משם צפונה לכיוון תל אביב, נאספו טרמפיסטים מופתעים שהמתינו בידי הכביש והגיעו במהירות בלתי צפויה למחוז חפצם.

בסוף אוקטובר גילו סיורי האויר דרך חדשה בשלבי סלילה שונים על שפת הים מעזה לכיוון מגידל. הצבא המצרי עסק בהכנתה לצרכי אספקה לכוחותיו ולריכוז ציוד לקראת התקפת נגד בכיוון כיס פלוגיה. שיירות גמלים נראו שם בדרך צפונה. שלוש גיחות הפצצה על דרך חוף זו שבוצעו על ידי חיים ואריה נועדו להפריע ולשבש את הפעילות בבניית הדרך והתשתית. אחרי סיוור לבדיקת התוצאות דיווח אבנר על תנועת רכב ופליטים עם עדריהם חזרה דרומה, לכיוון עזה. סיוורים אחרים סרקו את מערכי המצרים בציר עסלוגי - עוגיה וכן בדקו את משלטיהם בדרך לכורנוב (ממשית) עין חוסוב (חצבה) וסדום.

תשומת לב רבה הופנתה צפונה, לעבר כיס פלוגיה ומשלטיו.

ב- 13 לנובמבר גילה אריה תוך כדי סיור, קבוצת חלוץ של רכב מצרי בחירבת מחאז (תל דרומית מזרחית לפלוגיה) שהעיד כנראה על כוונת המצרים לפרוץ את המצור מכיוון זה. להופעת המצרים על התל היה חלק חשוב בקביעת המועד לתחילת "ריכוך" כיס פלוגיה על ידי חיל האויר, פעולה שהוטלה על החייל עוד מספר ימים קודם לכן.

הפצצת פאלוג'ה (17-18 לנובמבר)

הפעולה הגדולה הראשונה שהוטלה על הטייסת אחרי ששלמה הגיע היתה הפצצת כיס פלוגיה. הנסיון המוצלח של שימוש מרוכז במטוסי פייפר להפצצה במבצע "יואב" הביא את המטה להחלטה שיש לשלב את הטייסת בהפצצה זו, בה השתתפו גם מטוסי B-17 ואחרים. תאום הזמנים צריך היה להיות מדויק ושלמה נקרא בדחיפות לתדרוך לתל אביב. בשל פגיעותם של הפייפרים האיטיים הוטל עליהם לפעול רק בשעות בלילה. הכוונה העיקרית היתה "לא לתת להם לישון". למטרה זו השתמשו בעיקר בפצצות תבערה במשקל 3 ק"ג כל אחת, שזה עתה הגיעו להפעלה ראשונה. לרגל המבצע קיבלה הטייסת מטוס נוסף אבל השמחה לא היתה מושלמת כי להפעלת ששת המטוסים נותרו כמקודם רק 5 טייסים ו-5 אנשי צוות קרקע כולל נהג ופקח אויר. טייסים היו "מצרך" מבוקש בימים אלו אבל לא היו בנמצא באותו הזמן.

ההתארגנות למבצע היתה כמו במבצע "יואב": תדרוך בצריף, ירידה לפנות ערב למסלול והכנת המטוסים. בשעה 18:10 יצא כבר המטוס הראשון לדרך. טיפוס מערבה ופניה צפונה לכיוון משטרת עירק סוידאן (משטרת נגבה). על המשטרה הוצב זרקור ששלח קרן אור חזקה וקבועה מזרחה לכיוון פלוגיה. מעל למשטרה פנה המטוס ימינה לכיוון מזרח וכעבור שתי דקות הגיע אל אזור המטרה והחלה זריקת הפצצות. המטוס שהה מעל לאזור 10-15 דקות. בזמן זה צריך היה להוציא מכל פצצה שני פנינים שמנעו התפוצצות מוקדמת. אחרי פיזור הפצצות בכל שטח הכיס חזר המטוס למנחת בדורות מכיוון מזרח.

בלילה הראשון ערכו חמשת הטייסים 7 גיחות כל אחד ולמחרת אפילו 8 גיחות. כל טיסה נמשכה כחצי שעה ולהכנת המטוס לגיחה הבאה נדרשו 10-15 דקות. השיא שנמדד היה 8 דקות.



משטרת סוידאן. 3 שנים לאחר ההפצה

לוח 3 : פעילות פייפר מס' 53 ב-17 לנובמבר

זמני המראה ונחיתה	משך הטיסה (דקות)	משך הכנה לגיחה נוספת (סבב בדקות)
18:45 - 18:10	35	20
19:30 - 19:05	25	15
20:20 - 19:45	35	10
21:15 - 20:40	35	10
22:00 - 21:30	30	הפסקה של שעתיים
00:30 - 23:55	35	15
01:15 - 00:45	30	10
01:55 - 01:25	30	15
02:45 - 02:10		35
סה"כ זמן טיסה	4 שעות ו- 50 דקות בלילה זה.	



פקח אויר בדורות בפעולה. ספטמבר 1948

הטיסות בוצעו בשני שלבים. שלב ראשון מ-18:10-22:00 ושלב שני מחצות עד קרוב ל-04:00 בבוקר. לפני הטיסות ואחריהן ובהפסקה פעלו מטוסים כבדים מעל לשטח. מדי פעם שהו שני פייפרים בו זמנית מעל למטרה ונדרשה ערנות מוגברת לא רק לעבר המטרה אלא גם לזהות כל העת את המטוס השני. מהקרקע היו אמנם יריות לעבר מטוסינו, אך לא היו כל פגיעות. כמטילנים נלוו לטיסות טייסים שנשלחו במיוחד למטרה זו (אמנון כהן ויחזק זוסמן). שלמה אף ניצל וגייס אורח אקראי שנזדמן לקיבוץ ושמעולם לא ישב בתוך מטוס, הסביר לו מה עליו לעשות ושיתף אותו ב-4 טיסות הפצצה, דבר שהקל כמובן על עומס העבודה. לא רק באויר, גם על המסלול התנהלה העבודה בקדחתנות, אך גם בסדר מופתי. תפקיד הפקח היה מסובך. כל כמה דקות היתה המראה או נחיתה וכששני מטוסים הגיעו באותו זמן כבר צריך היה לשכנע אחד מהם לעשות הקפה נוספת ללא קשר אלחוטי.

על מצב הקשר בכלל אפשר ללמוד מהעובדה שאת הגליון של סיכום הפעילות הלילית צריך היה להטיס במיוחד כל בוקר לתל אביב כדי להביאו לידיעת המטה. על סדר הטיסות בליל ההפצצה הראשון אפשר לעמוד ע"י עיון בדו"ח המבצעים היומי מאותו יום (ראה לוח 4). בשני ימי ההפצצה בוצעו 73 גיחות, בהן הוטלו 1136 פצצות במשקל של 3408 ק"ג על ידי 5 מטוסים קלים בלבד!!! (מטוס שישי יצא לגיחה אחת בלבד, כאמור היה חסר טייס).

על השפעת ההפצצה על המצרים הנצורים בכיס פלוגיה כתב הבריגדיר סיד טהא, מפקד הכיס, ביומנו:

"17.11.48 - היום השתמשו היהודים בפעם הראשונה בזרקורים לעזרת האוירונים להפצצת פלוגיה. פעילותו האוירית של האויב נמשכה 12 שעות רצופות משעה 7 בערב עד שעה 7 בבוקר. 18.11.48 - הלילה האחרון היה קשה ואכזרי עוד יותר מקודמו. מספר הפצצות שהוטלו על פלוגיה הגיע לאלף בערך. האויב חילק את פצצותיו בכל פינותיה ובקצוותיה של פלוגיה. מטוסי האויב השמידו את משאבת המים אשר תוקנה רק בשבוע שעבר."

למרות ההפצצות, כיס פלוגיה לא נכנע והמשיך להתקיים עד מבצע "חורב" שנערך בדצמבר. למחרת ההפצצות נכנסה הטייסת שוב לשגרת הסיורים של מערך הכוחות המצריים לקראת סילוקם הסופי מהנגב הצפוני ואף, במבט לעתיד רחוק יותר, מהנגב הדרומי. עד לפתיחת השלב הבא בקרבות נשארו שני מוקדים מצריים מפריעים בעורף, שהצבא רצה לסלק: המחסום בדרך לסדום ומערכת מוצבים שהמצרים הקימו במערב הנגב.

לוח 4 : זמ"ח מבצעים יומי שדה תעופה דורות (17.11.48).

הפצת פלוג'ה

מספר מטוס	זמן המראה	מעל למטרה	זמן נחיתה	הערות
53	18:10	18:21 - 18:35	18:45	פגיעה במטרה
52	18:20	18:50 - 18:35	19:00	פגיעה במטרה
53	19:05	19:22 - 19:15	19:30	פגיעה, נראו להבות
57	19:15	19:45 - 19:25	19:50	פגיעה, נראו להבות
52	19:35	19:59 - 19:49	20:10	פגיעה
53	19:45	20:17 - 20:10	20:20	פגיעה
57	20:05	20:21 - 20:15	20:35	פגיעה, להבות במרכז העיר
59	20:00	20:22 - 20:15	20:32	פגיעה, שתי להבות גדולות
52	20:25	20:50 - 20:40	21:05	להבות
53	20:40	20:10 - 20:35	21:15	להבות
59	20:50	21:10 - 21:00	21:20	פגיעה, אש גדולה
57	21:00	21:25 - 21:15	21:50	פגיעה, אש גדולה
52	21:20	21:40 - 21:30	21:50	פגיעה, אש גדולה
53	21:30	21:50 - 21:40	22:00	פגיעה, אש גדולה
הפסקה				
57	23:30	23:49 - 23:37	00:10	פגיעה במרכז העיר
52	23:50	00:20		פגיעה במרכז העיר
53	23:55	00:20 - 00:05	00:30	פגיעה במרכז העיר
57	00:15	00:35 - 00:30	00:45	פגיעה במרכז העיר
59	00:30	00:50 - 00:40	01:00	פגיעה במרכז העיר
52	00:35	01:00 - 00:50	01:10	פגיעה במרכז העיר
53	00:45	01:05 - 00:55	01:15	פגיעה בעיר
57	01:05	01:25 - 01:15	01:35	פגיעה בעיר
59	01:15	01:40 - 01:30	01:45	פגיעה בעיר
53	01:25	01:45 - 01:35	01:55	להבות אש
52	01:30	01:55 - 01:40	02:05	להבות אש
57	01:45	02:02 - 01:55	02:10	להבות אש
59	02:00	02:20 - 02:10	02:45	להבות אש
53	02:10	02:34 - 02:22	02:45	להבות אש
57	02:35	02:45 - 02:35	02:55	להבות אש
59	02:45	03:05 - 02:55	03:15	פגיעה בעיר, נצפו מוקדי אש רבים
52	02:55	03:15 - 03:05	03:25	נראו להבות
57	03:30	03:07 - 03:26	03:35	נראו להבות
59	03:15	03:23 - 03:30	03:40	פגיעה במרכז המטרה

* הראות היתה טובה כל הזמן

מבצע "לוט" (24-25.11)

שבוע אחרי הפצצת פלוגיה (23 לנובמבר) גילה סיור אוירי שתחנת המשטרה בכורנוב וגם המשלט המצרי בעין חוסוב עזובים.

באותו זמן נעלמה אחת מכיתות הסיירים של החטיבה מרשת הקשר ולא ידעו לאן היא נקלעה. הוטל על הטייסת לאתר את הכיתה ולחדש את הקשר איתה. מספר סייר האויר, שיצא למשימת החיפוש: "הגענו לסביבה שבה הערכנו שהכיתה צריכה להימצא. סבבנו וסבבנו, אך לא נראה כל סימן חיים מהיחידה האבודה. היינו כבר על סף ייאוש כשלפתע הבחנו במשהו בוהק בקרני השמש השוקעת. כשגלשנו לעבר המקום זיהינו שם אדם שהחזיק פחית של קופסת שימורים כראי כדי למשוך את תשומת ליבנו. הנמכנו לכיוון האות המבריק וראינו מעגל של אנשים סביב האיש עם הפחית והוא מנופף את מכשיר הקשר בידו לסמן שהמכשיר מקולקל ואין לו אפשרות להתקשר. זרקנו פתק באמצעות אבן למעגל עם הבטחה להחלפת המכשיר. אחרי הצלחה זו שאל אותי הטייס: "ואת מצדה כבר ראית?" מובן שלא, וכך המשכנו לטוס צפונה למצדה וראינו את הסלע האדיר מוקף החומות הרובץ זה אלפי שנים בשתיקתו וזוהר בקרני השמש האחרונות. הקפנו את צוק מצדה פעמיים ואחרי התרשמות עמוקה מיפי המקום פנינו חזרה לכיוון באר שבע לנחיתה".

בסוף נובמבר עזב שלמה להט את דורות וקיבל את הפיקוד על טייסת א' בתל אביב. הפיקוד על הטייסת בדורות עבר לידיי. היה זה עבורי רגע התגשמות של פסגת החלומות. באותם רגעים עברו לנגד עיני תמונותיהם של הורי ואחי שניספו בשואת אירופה וחשבתי לעצמי: לו היו רואים אותי, את וולטר הקטן, שהחליף את שמו ל"אריה" מפקד על טייסת של חיל אויר יהודי בארץ ישראל.

מבצע "אסף" (5 לדצמבר)

מספר הטייסים בדורות ירד לשלושה (אבר, מאיר ואריה). בחרבת-מעין ושיד-נוראן בנגב המערבי היה עדיין טריז מצרי עמוק בשטח שלנו. סיור אוירי גילה מדרום לנחל עזה 45 מוצבים, חלקם עדיין בהקמה. היה חשש לניתוק אזור קיבוץ גבולות והתבססות רבה יותר של המצרים בנגב המערבי. צה"ל החליט לסלק משם כל עוד זו מצוייה רק בשלביה הראשונים. לקראת מבצע זה ביצעה הטייסת סיורי אויר רבים לעדכון המידע על המוצבים. כשצה"ל תקף לבסוף ב-5 לדצמבר, הוטסו קציני מבצעים וקציני מודיעין מעל אזור הקרבות וקיימו קשר ישיר עם היחידות הלוחמות בשטח. המטוסים שימשו למעשה מוצב פיקוד מוטס לניהול המערכה.

יומיים אחרי המבצע גילה סיור אויר ריכוז מצרי שהתארגן להתקפת נגד בחירבת מעין. הדיווח נשלח לגדוד הפשיטה של חטיבת גולני שיצא למיתקפה והביס את המצרים. אחרי מבצע "אסף" עד למבצע "חורב" ב-22 לדצמבר, צומצמו טיסות הסיור במתכוון. רק שתי טיסות הכרחיות קיבלו אישור מגבוה. ב-16 בדצמבר התקלקל גיפ מיחידת הסיור של גדוד 9, שעסק בחיפוש דרך אלטרנטיבית לכביש באר שבע עוגיה (ניצנה) והיה זקוק לחלקי חילוף. טייסת דורות גויסה למשימה. ב-19 לדצמבר יצא סיור אויר לבדוק אם משלטי ה"משרפה"- צוק אדיר השולט על הכביש עסלוגי-ניצנה תפוס עדיין על ידי המצרים. הסיור גילה כי המשלטים היו נטושים וריקים.

העברת הטייסת לבאר שבע (19 לדצמבר)

ריחוק הטייסת בדורות ממרכז פעילות במטה חזית הדרום בבאר שבע גרם לקשיים, בזבוז זמן ודלק מטוסים ועל כן הוחלט ב- 16 לדצמבר להעביר אותה לשדה נחיתה שיוכן על ידי מטה החזית וסוכם כי ההעברה תסתיים ב- 19 לחודש בשעה 12:00. עוד באותו יום הוציא מטה חיל האויר הוראת ביצוע להעברה.

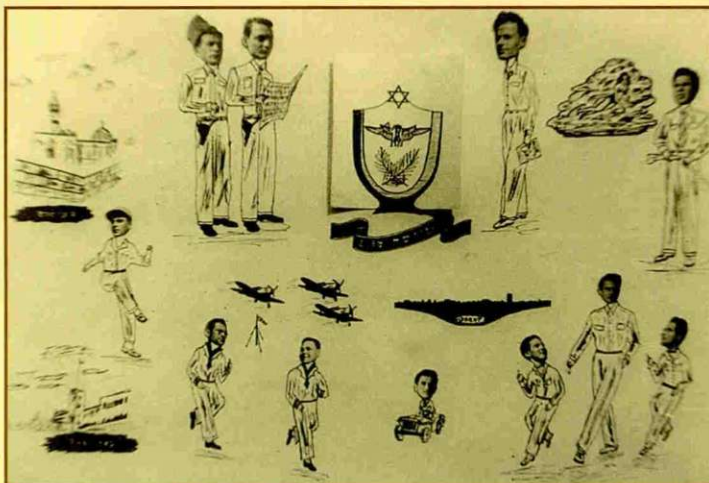
הפעילות המוצלחת של הטייסת בדורות במבצעי "יואב", "פלוגיה", ו"אסף" הביאה למחשבה שגם במבצע "חורב" מטוסי הפייפר יוכלו לקחת חלק פעיל. על מנת להגיע ליכולת לבצע כ- 25 טיסות ליום היה צורך להרחיב את מצבת כוח האדם והציוד. היו בטייסת אז שני טייסים (אריה ואבנר). לאחר שמאיר עזב ב-9 בדצמבר. מלבדו היו עוד קצין מבצעים, שלושה מכונאים, 2 פקחי טיסה, אפסנאי ופקידה. בסך הכל 12 איש שעליהם הוטלה משימת ההעברה והארגון מחדש. לרשות הטייסת עמדו אז 4 מטוסים.

מתן הסיוע הלוגיסטי להעברה חולק בין גורמים שונים. על מטה החזית היה להכין את המסלול ולארגן את השמירה עליו וכן לדאוג לכלכלה ומגורים של אנשי הטייסת. (הוקצו שני חדרים בבניין תחנת הרכבת התורכית הישנה). שרות החימוש של חיל האויר אמור היה לספק פצצות, על גדוד חיל האויר הוטל לתכנן את הגנת הנ"מ. הטייסת עצמה היתה צריכה להקים את האוהלים, המבנים ומתקנים לפי הצורך.

הוחלט להקים קשר אלחוטי ישיר למטה חיל האויר וקצין קישור של חיל האויר אמור היה להצטרף למטה החזית.

תוך כמה ימים גדלה מצבת כוח האדם ל- 90 איש. נוספו 11 טייסים ו-75 חיילים לאיוש התפקידים בבסיס החדש. ההעברה היתה חלקה, אך הקשיים החלו כאשר הגיעו האנשים. נושא השיכון היווה בעיה קשה כבר בקליטת האנשים.

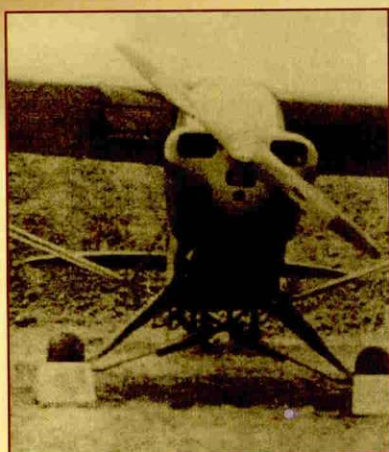
יחידות הצבא, שבינתיים יצאו אל אזורי ההיערכות תפסו את כל הבתים הראויים לשימוש בעיר ואנשי הטייסת פוזרו במקומות שונים בכל רחבי העיר. מיטות ומזרונים, שמיכות, מנורות ואוהלים שהובטחו לבסיס החדש לא הגיעו. אנשי הבינוי לא היו מיומנים ובמקום 5-6 ימים נזקקו לשבועות ארוכים להקמת המבנים והמתקנים הראשונים. אנשי הקשר הגיעו ללא הוראות תפעול. אפילו ענני הארוחות לצוותים שעבדו בלילה היה מסובך. כוח האדם שהגיע לא כלל אנשי מקצוע והצוות הקיים עבד בתחילה עד 50 שעות ללא שינה. אנשי המשטרה הצבאית דווקא היו בימים הראשונים לעזר רב. למרות כל הקשיים ו"צירי הלידה" החלה הטייסת בראשית מבצע "חורב" לפעול כסדרה.



אנשי טייסת הנגב. דצמבר 1948 (הוכן ע"י יצחק זוסמן)



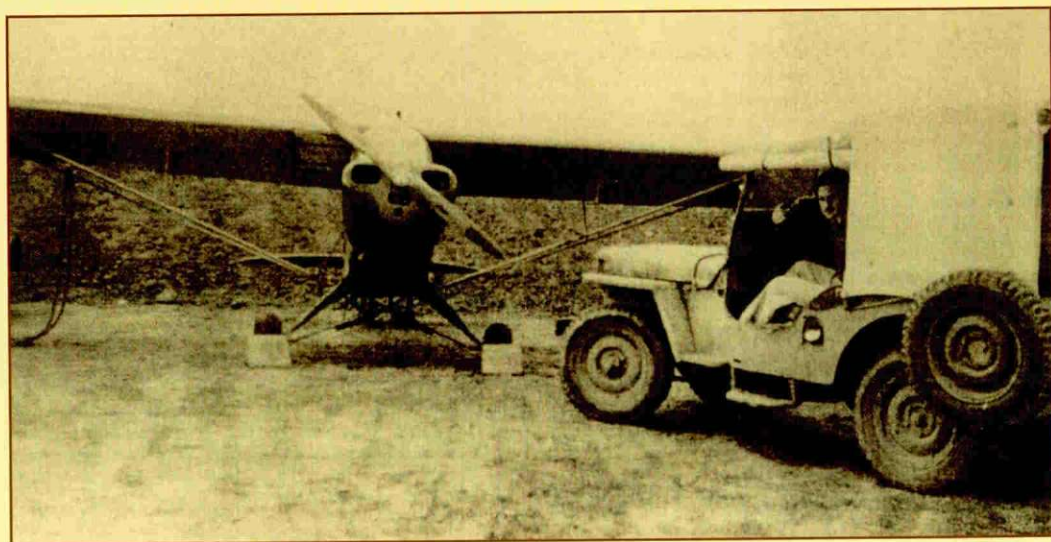
טייסי הטייסת מבלים בתל-אביב באזור מוגרבי
מימין לשמאל: ראלף מוסטר, אריה רובנס, חיים גולדשטיין.



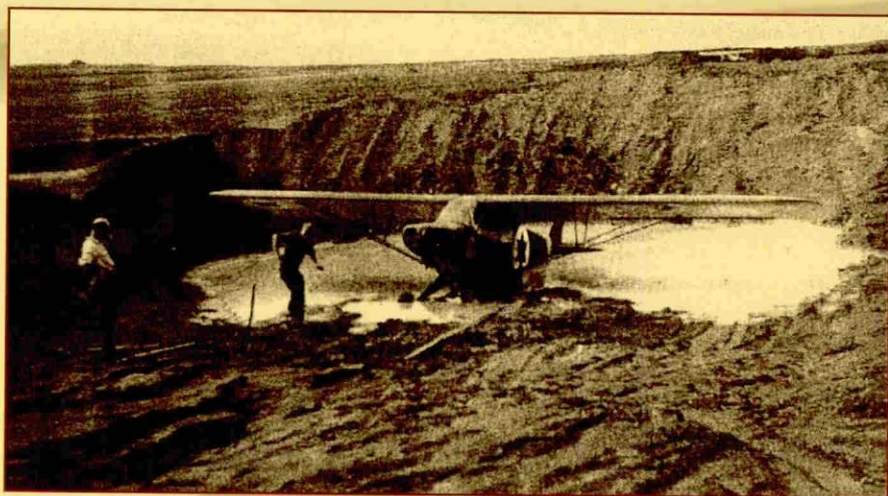
מטוס פייפר של הטייסת בהפוגה



אבנר הליבני, הטייס.



מטוס הפייפר בהשגחה מתמדת בדיר בדורות (ספטמבר 48).



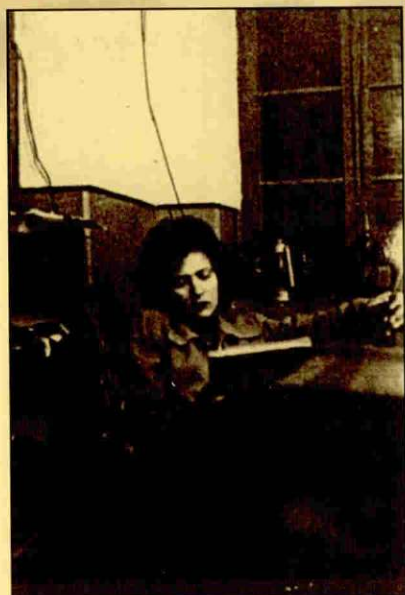
מה שקורה בדיר מוגן כשיורד גשם - דצמבר 1948



פאלק בודק לקראת לילה את המטוס



פאלק המכונאי בתא המטוס



כרמלה המזכירה



מימין לשמאל: כרמלה, הנרי כהן (פקח טיסה), אמנון כהן (טייס), ויסמן (אפסנאי)

ס'כום תקופת הטייסת בזרות

המעבר לבאר שבע היה לא רק שינוי מקום אלא גם מפנה מהתקופה "הרומנטית" בדורות עם האוירה המיוחדת של בדידות מחד גיסא, ומאידך גיסא התלכדות למאמץ משותף, רעות וקרבה בכל המצבים. שבעת החודשים הדרמטיים והסוערים של הפלישה המצרית והקרבות להסרת האיום והמצור על הנגב יצרו בקיבוץ דורות אוירה מיוחדת במינה.

היתה זו אוירה בה היו שלובים יחדיו חרדה לעתיד, נחישות בעמידה והגנה, עם מודעות עמוקה לגורליות התקופה. אוירה זו שלכדה וחישלה את חברי המשק אפפה גם את אנשי הטייסת ויצרה יחס הדדי ומיוחד שקירב את שני הצדדים.

בפעילות של הטייסת שהיתה כל הזמן מאוישת בתקן מינימלי היו סיכונים לא מועטים. הגדול שבהם היה הפער העצום בין הצרכים לבין הניסיון המוקדם של הטייסים (פרט לאנשי הגח"ל) שלמעשה היה אפסי. הטייסים למדו את תורת הטייס במסגרת הפלמ"ח ולאף אחד מהם לא היו יותר מכמה עשרות שעות טיסה מהסולו הראשון. היתה דרושה יכולת הסתגלות לתנאים שונים ומשתנים, בהם נמתח הפער בין חוסר הניסיון של הטייסים ובין דרישות הביצוע של המטוסים עד למקסימום.

המושג "בטיחות טיסה" פשוט לא היה מוכר. בטיסות נמוכות לאורך פיתולי ואדי למניעת התגלות אפשרית על ידי מטוסי אויב הופתעו לא פעם טייסי דורות על ידי מכשולים פתאומיים. היציאה ההכרחית לטיסות לילה בשעה שבכל הארץ שררה האפלה חייבה יכולת ניווט בעיקר כשלטייסים לא היה כל ניסיון מוקדם בטיסות מעין אלו. בהעדר תאורה בתא או פנס לא פעם בצוק העיתים הדליקו גפרור על מנת לבדוק במצפן את כיוון הטיסה.

מכשירים כמעט ולא היו במטוסים ואלה שהיו לא תמיד דייקו. המטוסים עצמם היו מיושנים ויכולת האילתור של המכונאים היתה חגיגה גדולה לחובבנות. הטיפול במטוסים נעשה בסגנון של "מהיד לפה". חביות דלק שהיו פזורות במנחתים שונים בנגב עמדו משך חודשים ארוכים חשופות לשמש ובודאי הצטברו בהן מים, אם כי דבר זה לא נבדק. לא זכור לי שאי פעם נוקזו מיכלי הדלק במטוסים לשם ניקוי משאריות מוצקים. למרות כל זאת היו מקרים בודדים בלבד של תקלות טכניות. המכונאים פשוט ידעו את האחריות המוטלת עליהם. מיומנות מיוחדת התפתחה באיתור שטחי נחיתה חדשים, ובנחיתה באזורים נידחים ומרוחקים מהבסיס שבוצעו לפי הצרכים וללא כל הכנה מוקדמת. כך קרה שמטוס נעמד על החרטום תוך התקלות באבן בזמן הנחיתה, שבר מדחף או כן נסע. מכונאי שהוזעק למקום במטוס אחר הביא איתו מדחף חדש, תיקן גלגל, יישר תמוכה וכעבור כמה שעות המטוס המריא לדרכו. היתה גם בעיה של עייפות, הן בשל חוסר שינה בלילות שקשה להשלים ביום, והן בזמן הטיסות הארוכות במרחבי הנגב הדרומי השוממים.

הרגשת הבדידות הועצמה על ידי הדיווח החד צדדי מהטייסת למטה. לא היה משוב. הטייסים אמנם ידעו את אשר עשו או ניסו לעשות, אך לא זכו שיימסר להם אם ובאיזו מידה הצליחו. היו מקרים שבעבור זמן רב נפגשת עם מישהו שהובלת כפצוע והוא היה אומר לך: "אתה הצלת את חיי". במקום המידע מכיוון המטה התפתחה בדורות תרבות ענפה של ציזבאטים. על אף כל הקשיים והסיכונים לא אבד למזלנו אף טייס ואף מטוס בתקופת דורות. עם העברתנו לבאר שבע "הצטרפה" טייסת הנגב לחיל האוויר.



מבצע "חורב"
6.1.49 - 22.11.48



| מבצע "חורב" 22.11.48 - 6.1.49 |

גשמי זעף שיבשו ב- 20 בדצמבר את תחילתו של מבצע "חורב" שיעדו היה סילוק הצבא המצרי מציר באר שבע - ניצנה. מסלול הנחיתה החדש בבאר שבע, שהוכן במקביל לכביש לעזה במקום בו הוקם שנים לאחר מכן מלון "נאות מדבר", הוצף ולא היתה כל אפשרות להמריא באדמה הבוצית. המבצע נדחה ב- 48 שעות.

פעולת ההסחה שהחלה ב- 22 לדצמבר נגד משלט 86 מול רצועת עזה מצאה את באר שבע עדיין הומה חיילים. משרד הטייסת בקומה השניה של בניין תורכי ישן שבעבר שימש כבית ספר, שכן מול חדר המודיעין של מטה החזית. קרונות הפיקוד של יגאל אלון ויחזק רבין עמדו בקירבה. כאן היה מרכז העצבים בימים הראשונים של המבצע. פקודות משימה והזמנות לטיסות נמסרו ידנית וכך גם נאספו התחקירים.

שישה מטוסי פייפר היו בכוננות להמראה מיידית על המסלול. טייסים נוספים הגיעו מדי פעם ומספרם הגיע כבר ל- 13. היתה ציפייה בטייסת לפעילות רבה. למרות הגשם יצאו טיסות סיור אחדות למערב הנגב, אך בעיקר לבדיקת שטח הפעולה העיקרית המתוכננת לכיוון עסלוג' עוגיה אל חפיר. עם תזוזת הכוח דרומה התרוקנה העיר מחיילים, אך שוב הביא הגשם לדחיה נוספת של שעת ה"ש".

חטיבת הנגב הסתפקה בסיורי קרקע. באזור מוצבי הת'מילה ובדיקה אחרונה של נתיב הגישה אליהם. חטיבת השריון התכוננה לחדירה עמוקה בנתיב השיירות הנבטי לניצנה דרך רוחיבה. היא נזקקה לסיורי אויר לשם בדיקה אחרונה של תוואי ההתקדמות.

לקראת התקפת צה"ל על עוגיה הוטל על הטייסת להפציץ את אבו-עגילה בתוך השטח המצרי עם שלושה מטוסי פייפר אור ליום ה- 26 לדצמבר. נפל בחלקי להוביל את המבנה. "שררה עדיין חשכה עמוקה כאשר המראנו אחד אחרי השני ולקחנו כיוון דרומה. כשעלה השחר נתגלה לעינינו המדבר רחב הידיים, גבעות שטוחות וערוצי ואדי מתפתלים צמחיה ירוקה הדגישה את מסלולם. כשהתקרבונו וזיהינו את צומת הכבישים באבו עגילה גילינו שם מספר כלי רכב צבאיים שעמדו בפזיזות מסויים ומתוכנן. מטוסינו כבר היו מצוידים בכפתור אדום על מוט ההיגוי. נכנסנו, ממש כמו מטוסי קרב אמיתיים לצלילה והטלנו את מטעננו על המטרה. לא ברור אם היו פגיעות רציניות, אך ניכר אפקט ההפתעה בהתקפה אווירית זו.

היתה זו ההפצצה האחרונה של מטוסי פייפר בזמן מלחמת השחרור.

חיל האויר הצטייד והתעצם במטוסי הקרב ובמפציצים בחודשים שקדמו למבצע "חורב". עובדה זו הפכה את השימוש במטוסי פייפר להפצצה, לא רק למיותר אלא היה גם סיכון למטוסים הקלים ולטייסיהם כשמטוסי קרב של האויב נמצאים באוויר כפי שהתברר בצורה טראגית כעבור יומיים.

אך באותו יום, הטייסת היתה עדיין פעילה בכל החזיתות. שוב יצאו סיורים להר חברון כדי לאתר שיירות גמלים עם אספקה לכיס פלוגיה. מול רצועת עזה עסק אבנר בטיווח תותחים, ומטוסים נוספים העניקו ליווי אוירי צמוד לכוחות המתקדמים. תפקיד הליווי שהיווה מעין מטרייה אווירית היה שמירת הקשר עם המפקדה בבאר שבע ובהיבט המודיעיני בצפייה על השטח קדימה ובדיווח על כל תופעה חריגה. היה חשש לאובדן גורם ההפתעה על ידי גילוי מוקדם ומטוסינו בדקו והבטיחו כי דבר כזה לא יתרחש.

עיכובים בהכנת הדרך בואדי אבי'אד (הואדי הלבן) על ידי ההנדסה עצרו את התקדמות החטיבה והכוח נשאר בלילה ללינה בואדי.

החשיכה ירדה כבר על באר שבע כשחייל מאובק שבא מהדרך התפרץ למשרד הטייסת. הוא שימש כנהג של אחד משני טנקי השרמן שליוו את הכוח בואדי אביאד. הטנק התקלקל וצריך היה לדאוג לתיקונו והכנתו להתקפה על עוגיה עם שחר. הוא הגיע עם גיפ לבאר שבע וביקש לטוס לתל אביב כדי לתקן את החלק הפגום. לא עברו 10 דקות והמראנו, נהג הטנק ואנוכי עם החלק הפגום בדרך לתל אביב. לאחר הנחיתה הוא נסע אל בית המלאכה שלו בו עבד בימי שלום, חרט את החלק במחרטה וחזר איתו בחצות למטוס בו המתנתי לו על מסלול הבסיס בתל אביב.

הטיסה חזרה לבאר שבע היתה קשה לניווט והיתה זו דוגמה אופיינית לקשיים שעלולים להתעורר בטיסת לילה. בכל הדרום היתה האפלה מוחלטת. רק פנס צהוב סימן בכל המרחב הזה את מיקום המסלול. במטוס לא היתה תאורה ולא פנס כיס. כדי לוודא את כיוון הטיסה במצפן ולא היתה בידי כל ברירה אלא להדליק גפרור מדי פעם עד שכעבור זמן ניצנץ במרחק הפנס הצהוב הגואל. עם הופעת המטוס הודלקו לרגע פנסי המסלול ואיפשרו לנו את הנחיתה. הטנקיסט קפץ לגיפ שהמתין לו בשדה, חזר לטנק שלו בואדי, החליף את החלק והיה מוכן להשתתף בתקיפת עוגיה עם שחר.

בימים שאחרי כיבוש עוגיה (בצהרי ה-27 לדצמבר) יצאו סיורי אוויר לתוך סיני להשלמת ידיעות על היעד הבא, אבו-עגילה ועל דרכי הגישה אליו. ב-29 לדצמבר בבוקר הגיע עוזר קצין המודיעין של הפיקוד למשרד הטייסת בבאר שבע ואמר: "שני פרפרים, צאו מיד". צבי זיבל (צייבי) ונחום בירנבאום יצאו לפי ההנחיה, כל אחד עם סייר אוויר לעבר עוגיה ואבו-עגילה. היה ידוע שהמצרים קיבלו מטוסי קרב חדשים וכי יש סיכון בטיסה, אך לא היתה ברירה והם המריאו לדרך. ליד עוגיה ארעה תקלה במטוס של נחום והוא נאלץ לנחות במסלול הארעי שהיה שם. הוא תיקן את התקלה והמריא שוב. תוך כדי המראה הבחין ברביעיה של מטוסי קרב מצריים, נחת שוב והתרחק בריצה מהמטוס. הרביעיה התחילה להפציץ את המסלול. צייבי שניסה אף הוא לנחות כבר לא הספיק. לא ברור אם נפגע על ידי מטוס מצרי או פגע בקרקע תוך הסתכלות אחורה, אך מטוסו התרסק והוא נהרג במקום. היה זה החלל הראשון של הטייסת והעצב על אובדנו היה רב.

בינתיים שמו לב בבאר שבע שהמטוסים מאחרים לשוב. טייס אחד עלה לאוויר כדי ליצור קשר אלחוטני ולברר את הקורות אותם אך ללא הועיל. כעבור זמן לא רב חזר נחום לבד וסיפר את אשר ארע.

בעיה מיוחדת למטוסינו ולטייסים היתה חילוץ פצועים מאזור הקרבות. בתחילה הובאו הפצועים ברכב לבאר שבע ומשם הוטסו לתל אביב. אחרי כיבוש עוגיה התברר שמסלול העפר שם מתאים גם למטוסי רפיד ואז הופעלה מעין רכבת אווירית של מטוסי רפיד שיצאו מתל אביב ישר לעוגיה כאשר הטייסת בבאר שבע שימשה מוקד קשר להעברת מידע בין הפיקוד, שהודיע על פצועים, ובין משרד המבצעים במטה חיל האוויר בתל אביב.

הטיסות שבוצעו בימים האחרונים של מבצע "חורב" עד ה-6 לינואר היו כבר עניין שבשיגרה. טיסה אחת ראוייה לציון היתה הטיסה לגילוי חמשת מטוסי הספיטפייר הבריטים שהופלו על ידי עזר וייצמן באזור רפיח.

עם גמר המבצע סיימתי את תפקידי ועזבתי את הטייסת. הפיקוד עבר לידי יונתן מולר, ואני עברתי לטייסת א' בתל-אביב.

הפצצת אבו-עגילה והפלת מטוסו של צייבי על ידי מטוסי קרב מצריים ציינו את סוף התקופה, בה השתמשו ב"פרימוסים" כנושאי נשק. מעתה הם הופנו יותר למילוי משימות המתאימות לנתונייהם המבצעיים, היינו, לסיורי מודיעין, ניצול יכולתם לנחיתה בשטחים טבעיים ועל מסלולים קצרים וכמובן לטיסות קישור כפי שהוכיחו החודשים הבאים.



לקראת מבצע "עובדה"

2.3.49 - 6.2.49



לקראת מבצע "עובדה" |

2.3.49 - 6.2.49

מבצע "חורב" הסתיים, הנגב הצפוני היה בידי ישראל וברודוס התנהל מו"מ על חתימת שביתת נשק. בטייסת הנגב ירד המתח וכן מספר הטיסות. הטייסים שהוצבו בזמן מבצע "חורב" לבאר שבע חזרו צפונה. נשאר גרעין קטן של טייסים, צוות קרקע ואנשי שירותים. השלווה לא ארכה מספר יונתן, מפקד הטייסת: "בוקר אחד בתחילת פברואר בא אלי ביבי, קצין המודיעין במטה חזית הדרום ואמר: "יונתן, בוא נטוס". שאלתי "לאן?" אמר: "אספר לך באויר, תמלא הרבה דלק, כמה שנכנס". אנו טסים דרומה, כאשר עברנו את רביבים אמרתי לו: "אתמול קיבלתי מברק מהמטה שאסור לטוס דרומה מרביבים". תשובתו היתה: "תשכח מזה". טסנו והדרמנו עד שלפתע ראינו מרחוק את כחול הים של מפרץ עקבה ואז פנינו לאחור. אז, כשראינו את המרחבים הגדולים והריקים שנמסרו בהחלטת האו"ם ב- 29 לנובמבר 1947 למדינת ישראל הבנתי, שכל עוד אלה לא נתפסו ויושבו ממש, הם אינם שייכים לנו, וכדי "לתפוס את הנגב, יש להכירו היטב".

בימים הבאים נערכו עוד שתי טיסות סיור לאזורים אלה. המידע שנאסף שימש בסיס לתכנון סיור קרקע מקיף, שיעדו היה אתור שטח נחיתה למטוסי תובלה בקרבת אילת. שטח זה היה חיוני כי אליו אפשר יהיה להביא חיילים וציוד לקראת כיבושה וכן לבדוק דרכים ומעברי הרים וואדיות עבור שיירות רכב. כבר בסיורי האויר בלט הקושי של עקיפת מכתש רמון, הקוטע את כל הדרכים דרומה, בקצהו המערבי.

סיור קרקע קצר (4-3 ימים) יצא לבדיקת אפשרויות המעבר שם בליווי שני קציני חיל אויר, שאיתרו באותה הזדמנות שלושה משטחי נחיתה לפייפרים שילוו את הסיור הגדול במישור הרוחות, בראש רמאן ובביר-עודד מדרום למכתש. ביומים שקדמו ליציאת הסיור הקצר בדקו שני סיורי אויר תוואי עקיפה אפשרי של המכתש תוך חציית הגבול המצרי, דבר שצריך היה להימנע ממנו לאחר שההסכם עם המצרים כבר היה חתום.

הסיור המכין (20 לפברואר - 2 למרס)

שיירת כלי הרכב של הסיור הגדול שצריך היה להכין את התנאים לכיבוש אילת יצאה מבאר שבע ב- 20 לפברואר ונשארה 10 ימים בשטח. המערכת המדינית הפעילה לחץ עצום לעריכת הסיור והמבצע עצמו בהקדם, כי ברודוס ישבו אחרי חתימת ההסכם עם המצרים ודנו עם הירדנים. משה דיין, שניהל שם את הדיונים מצד ישראל לא קיבל אור ירוק לחתום על ההסכם כולו לפני תפיסת הנגב כולו. באמתלות שונות הוא דחה מדי פעם נכונות ירדנית לחתימה עד שקיבל את הסימן המיוחל.

בשיירה שהיתה גדולה למדי נעו 12 כלי רכב שזכו לליווי אוירי צמוד. פעמיים ביום עבר מטוס פייפר מעליה לשם הבאת אספקה יומית, קשר לעורך ובעיקר תצפית קדימה והכוונת ההתקדמות

של הסיור. הקשר השוטף התנהל באלחוט, אבל ידיעות שלא רצו להעביר באלחוט נמסרו על ידי זריקת פתקאות קשורות לשקית חול, או על ידי נחיתה על יד השיירה. היתה זו תקופה של עבודה מאומצת בטייסת והטייסים התחלפו מידי פעם. בלי הסיור הצמוד של המטוסים קשה היה לקיים את הסיור הגדול וספק אם המבצע היה מתקיים בזמן הדרוש.

את הקטע הראשון עד ראס רומאן מערבית למכתש עברה השיירה במהירות. ציוד ואספקה טריים הועברו באופן שוטף וסדיר ואפילו הדרך היתה סבירה. לינת לילה ראשונה היתה בביר עווד. מספר אבי, הסייר הכמעט קבוע במטוס: "אחד מתפקידי הטייסת היה להביא אספקה טרייה לשיירה המתקדמת. כבר ביום השני לסיור יצאנו לזרוק שקים עם תפוזים לחבריה בביר עווד. הטייסים למדו לזרוק שק כזה מבלי שיתפוצץ, הם הורידו את המהירות ל- 35 מייל לשעה, הגלגלים היו קרובים לקרקע ואז "הניחו" את השק. אחר כך סיפרו לנו שהתפוזים היו אמנם קצת מעוכים, אך בהחלט בסדר".

והוא המשיך: "סיכמנו עם שימחה שילוני, מפקד הסיור, שנחזור אחר הצהרים. בינתיים היתה יחידת הגייפים צריכה לבדוק את הדרך העוקפת את ראס רומאן ואת ערוצי הוואדי סביבו תוך חדירה קצרה לגבול המצרי. בשעה היעודה המראנו שוב ועברנו את הגבול המצרי בקרבת ראס רומאן בחיפוש אחרי יחידת הגייפים. הגענו לביר מעין, נקודת מים וצומת דרכים ולא היה כל סימן לקבוצה. המשכנו לחפש בכיוון דרום. בסוף גילינו אותם במרחק רב, הרבה מעבר לנקודת המעבר חזרה לגבול כפי שתוכנן מראש. הם פשוט שעטו בשמחה במהירות של 80 קמ"ש על החמדה המדברית השטוחה והנהדרת, משוחררים מפיתולי הדרך הקשים בתוך גבול ישראל. ביבי היה היחידי בין נוסעי הגייפ שטען שכבר מזמן עברו את נקודת החציה חזרה. 30 ק"מ הם הרחיקו לעבר כונתילה ומזלם הרב היה שלא נתגלו על ידי סיור מצרי מזדמן בשטח. במטוס איתרנו את מיקום הקבוצה על מפת הקוד והתחלנו להוביל אותם חזרה. תוך פתיחת הדלת נתתי צעקה: "אחרי" והמטוס החל תוך הקפת הקבוצה מדי פעם להתקדם לעבר מקום החציה. בינתיים אזל כמעט הדלק וגם החשיכה המתקרבת נראתה מאיימת למדי כי לטייס שלנו לא היה נסיון בטיסת לילה ונאלצנו לקצר. טסנו עד לנקודת המעבר בכיוון ביר עווד, הצבענו עליה על ידי נפנוף בכנפיים ועם קבלת האישור משמחה שהבין את המסר יכולנו להתרחק ולחזור רגועים לבסיס בצפון".

גם בהמשך הסיור כאשר השיירה היתה מגיעה למבוי סתום, וכיוון ההמשך היה חסום או לא ברור, היה פייפר טס קדימה, מגלה מקום מעבר נוח ומדווח על כך".

בשלב מסוים, תוך נסיעה בדרך לא דרך, התקלקל הציר הקדמי של אחד הקומנדקרים. היה ברור לכולם כי רק אבו מכפר גלעדי יוכל לתקן את הנוק. נשלח פייפר, הביא את אבו עם חלקי החילוף הדרושים ותוך מספר שעות הוא תיקן את הרכב והוטס חזרה לביתו. באותו יום הביא גם רפי צמיגים חדשים במקום אלה שנשחקו ונחת במסלול שהוכן עבורו בואדי גיראפי (וואדי פראן). אפלברייס, טייס מטייסת התובלה, שנתלווה לסיור כדי לאשר את המסלול החדש לנחיתה, לא עמד בטלטולי הקפיצות של הקומנדקר וביקש להחזירו צפונה. משום מה התעכבה המראתו של יונתן, שצריך היה להטיסו, עד לדמדומי הערב. למרות שלא היה ליונתן כל ניסיון בטיסת לילה הוא נאלץ לצאת. במחצית הדרך לבאר שבע ירד החושך לחלוטין והוא זיהה את עין עבדת כנקודת התמצאות אחרונה. פחד התגנב ללבו שמא יגיע לעזה או יעלה להר חברון, אך האינסטינקט גבר והוא הגיע ליעדו בשלום.

פקודות משימה ורשימות של אספקה דרושה לסיור הועברו מהמטה העורפי בקסטינה במברקים לטייסת. הקוד למברקים השתנה מדי יום. רצה הגורל והטייס אמנון כהן קיבל ב-27 לפברואר חופשה לבקר את אשתו החולה בירושלים. בהיסח הדעת לקח איתו לביקור גם את חוברת הקודים. רק בערב, עת תכנון הטיסות ליום המחרת התגלה שהקוד איננו. לא היתה ברירה, ובגשם שוטף יצאו שני טייסים בגייפ לקסטינה כדי להביא חוברת קודים אחרת. כאילו לא די בכך ובדרך חזרה גם התקלקלו אורות הגייפ. תוך נסיעה איטית בחושך חזרו הגייפים בשעה חמש לפנות בוקר לטייסת תוך נסיעה באזור בו הסתובבו באותו זמן שבוים ועריקים מצריים שברחו.

למחרת היה צריך להתבצע פינוי כיס פלוגיה. המברקים המוצפנים הכילו את פקודות המבצע. תוך שעותיים פוענחו המברקים בעזרת ספרי הקודים החדשים שהבאנו ומייד הוכן והוטען הציוד על המטוסים שיצאו בשעה שבע כפי שנקבע לדרכם.

על יד הטייסת בבאר שבע היתה יחידת האזנה של הצבא שהיתה צמודה לשולחן הטייסת בחדר האוכל. היתה שעת צהרים כשהגיע אחד מאנשיה בבהלה ומסר ליונתן כי נקלט מברק מצרי לירדן: "ישראלים נראו מסתובבים ליד אום רשרש". תוך כדי הכנות לשגר מטוס עם התראה לסיירת הופיע מפקד יחידת ההאזנה וסיפר בצחוק רם: "יש כבר תשובה, הירדנים מודיעים למצריים - 'זה לא ישראלים, אלה כוחותינו'". מה שבאמת ארע היה שהסיירים, בניגוד להוראות התקדמו עם 3-4 גייפים עד לראס אל נאקב כדי להנות מהתצפית הנהדרת על מפרץ אילת אחרי שאיתרו את השטח המתאים לנחיתת מטוסי תובלה גדולים, ואז נתגלו. בגמר הסיור אמר להם יגאל אלון: "אם המבצע יצליח נשכח מזה, ואם לא הנגב על ראשכם". קבוצת הגייפים נעלמה גם מהסיירת שנשארה מאחור ומטוס שנשלח לחפש את הסיירים לא גילה אותם, למרות שאלה הדליקו רימוני עשן בואדי בו עברו באותה עת. הם חזרו עוד באותו יום והעניין נשכח.

עם איתור השטח לנחיתה הושגו יעדי הסיור והשיירה עשתה את הדרך חזרה במהירות, למעשה במהירות כזאת שבשלב מסוים נותק הקשר איתה והיה צריך לשלוח מטוס לחפש אותה בואדי רומאן. שעותיים הסתובב הפייפר עד שמצא אותה ביום הסיור האחרון.

בלילה שבין ה-2 וה-3 למרס חזר הסיור ודווח על ממצאיו בשטח. במטה נמסר דו"ח מפורט ונקבעו דרכי ההתקדמות של הכוחות. למחרת, ב-3 למרס נשלחו פקודות המבצע לגדודים.



תקופות בטייסת הנגב במלחמת השחרור

חודש	ארועי קרקע	בסיס	מפקדים	מטוסים	כח אדם	הערות
1948 מרס		19.5.48 - 12.3.48 נ"ר עם 19.12.48 - 19.5.48 דורות 10.3.49 - 19.12.48 נאר-שבע	עזר ויצמן 9.5.48-12.3.48			
אפריל						
מאי	פלישת צבא מצרים		אלי פיינגרש 12.6.48-9.5.48	אוסטר 4,9 (10 מ- 20-24.5)		העברה לדורות (19.5.48)
יוני			יצחק לבנה 5.7.48-12.6.48	אוסטר 9,4	9(24,6) צוות קרקע וצוות אויר	
יולי	"עשרת הימים" 9.7.48-19.7.48			אוסטר 9,15		הפעלת המסלול הגדול לנחיתה 9.7.48
אוגוסט			ראלף מוסטר 24.10.48-10.7.48	אוסטר 3,16,10	12(16.8) צוות קרקע וצוות אויר	
ספטמבר				אוסטר 3,9,16,10 (7 התרסק) פייפר 50 מה- 16.9 פייפר 52 מה- 24.9 פייפר 53 מה- 30.9		
אוקטובר	"יואב" 12.10.48-15.10.48		שלמה להט 22.11.48-24.10.48	פייפר 50,52,53 (57 מ- 22.10)		הקמת צירים למטוסים, חימוש ודלק כביש באר-שבע מופעל לנחיתה (22.10.48)
נובמבר	פלוגיה 17.11.48-19.11.48 "לוטי" - 25.11.48			פייפר 50,52,53,57 (51,59 רק להפצצת פלוגיה)		
דצמבר	"חורב" - 5.12.48		אריה רובנס 8.1.49-22.11.48	פייפר 50,52,53,57 (החלפת מספרים) פייפר 0401,0402,0403 0404,0407,0408	12(21.12) טייסים 2 צוות קרקע 10 90(13.12)	העברה לבאר-שבע 19.12.48
1949 ינואר			אלי פיינגרש 18.1.49-9.1.49	פייפר 0401,0402,0403 0407,0408,0409	טייסים 13 צוות קרקע 71	
פברואר			יונתן מולר 12.1 - אפריל	פייפר 0401,0402,0403 0405,0408		הקמת טייסת 100 בעקרון
מרס	"עובדה" 5.3.49-10.3.49			פייפר 0401,0402,0403 0412,0404,0407,0408		
			שמואל ברשטיין אפריל - יוני			



מבצע "עונדה"
10.3.49-5.3.49



מבצע "עובדה" |

10.3.49 - 5.3.49

תפיסת הנגב הדרומי הוטלה על שתי חטיבות: חטיבת הנגב (חטי' 12) שתנוע בציר דרך מרכז הנגב שנבדק על ידי הסיירת, וחטיבת גולני (חטי' 1) בציר הערבה ושתייהן תיפגשנה באילת. חטיבת אלכסנדרוני (חטי' 3) נועדה לנוע מעין חוסוב (חצבה) צפונה לעין גדי. בתוספת לפקודת המבצע מה- 4 למרס חולקו מטוסי הסיור לחטיבות: מטוס אחד לחטיבות 1 ו- 3 ושני מטוסים לחטיבת הנגב. 2 מטוסים הושארו ברזרבה בטייסת בבאר שבע. באותו יום הוצב טריג מסינג (טייס ממגוייסי חו"ל) במקום ביל ארד כקצין קישור למטה החזית.

חטיבת הנגב - 5 למרס 1949

ב- 02:30 בלילה יוצא הכוח של חטיבת הנגב מבסיסו בבית דרס ומגיע כעבור שלוש שעות לבאר שבע, שם מצטרפים החיילים לשיירת הגייפים עם אנשי חיל האויר. בשעה 08:10 מתחילה כל השיירה לנוע דרומה. הגייפים של חיל האויר דוהרים קדימה, כי תפקידם להפעיל את שדה הנחיתה למטוסי תובלה שיביאו 500 חיילים על ציודם האישי ו- 400 טון ציוד כללי עבור השלב הסופי של כיבוש אילת. המסלול צריך להיות מוכן עם הגעת השיירה למקום. הפיפרים חגים מעל טורי הרכב ומודיעים מדי פעם לגוף העיקרי על התקדמות הגייפים של חיל האויר. לינת לילה ראשונה: הגייפים כבר בביר עווד, השיירה עדיין בראס רומאן.

6 למרס 1949

צינת הבוקר הבלתי צפויה בהר הנגב מקשה על התנעת הרכבים וגורמת לאיחור ביציאה. כעבור שעה מגיע הפייפר. נמסר לו באלחוט דו"ח על המצב והזמנה ללחם ואבובים עבור הקומנדקרים. עקיפת המכתש מבוצעת בדרך הקצרה והקשה יותר שחייבה ירידה תלולה בקצה המערבי של המכתש ועליה מחדש. הדרך הנוחה יותר חייבה את חציית הגבול המצרי. בכל זאת הגיעו כבר בשעה 10:00 לביר עווד. התנועה בואדי צאלח היתה קשה. בצהריים הגיעו שני פייפרים וזרקו את ה"פנימיים" וחלקי חילוף דרושים אחרים. אחר הצהריים דיווח המטוס התורן שהגייפים של חיל האויר כבר הגיעו לואדי גיראפי (פיראן). הכוח העיקרי הגיע בערב לביר אבו עודה.

7 למרס 1949

בשעה 07:00 יוצאים מביר אבו עודה. הדרך קצת יותר נוחה. ב- 10:15 מגיע המטוס לבירור המצב. אין ארועים מיוחדים.

בשעה 14:30 יוצא המטוס לביר מלחן בקרבת ואדי עוקפי לעבר שטח הנחיתה המיועד שקיבל את השם "שדה אברהם" (כיום מישור עובדה) כדי לבדוק אם המקום ריק. המצב שפיר, מדווחים לגייפים של חיל האוויר ואלו מגיעים כעבור שעה למקום ומתחילים להתארגן. הפייפר שליווה אותם היה הראשון שנחת בשדה. פייפר שני הגיע כעבור זמן מה ושני המטוסים נשארו כבר במקום כל זמן שהשדה היה פעיל. מטרת שהיית המטוסים היתה להבטיח אותו באמצעות סיורים בסביבה ולסייע לסיירי גדוד 7 בסיורי הקרקע הקדומניים. עדרי צבאים ששוטטו למכביר התרחקו מאז מסביבה זו.

בשעה 17:30 ציפו לנחיתת שני מטוסי התובלה הראשונים עם אנשי חיל אויר וציוד להפעלה תקינה של המסלול. ב- 17:20 עקב אי הופעתם של המטוסים וירידת הלילה והחשיכה הצפויים הוחל במילוי קופסאות מפה בחול ונפט לתאורת המסלול. כעבור 20 דקות נראו שני מטוסים בלתי מזוהים הרחק במערב. נורו רקטות ופייפר המריא כדי להנחות אותם לשדה אך לשוא. הם לא הבחינו במאמצים למשוך את תשומת ליבם. רק קרוב לחצות הגיעו המטוסים לשדה ונחתו בשלום. אחד מהם חזר עוד באותו לילה צפונה והשני לפנות בוקר. לפנות בוקר הגיע בטיסה גם אפלבוים, ששוב הצטרף לכוח, על מנת לדווח על הפעלת השדה.

8 למרס 1949

עוד בלילה הגיע הכוח המוטס ל"שדה אברהם". בבוקר יצאה הפלוגה המיוחדת לכיוון ביקעת סיירים לחיפוש משלט על דרך ראס אל נקב- אום רשרש, כאשר פייפר מתלווה לחיפושים. בשעה 11:00 יוצא הפייפר לביקור הפלוגה המיוחדת, ממשיך לבדוק את מוצבי ראס אל נקב ומגלה שהם תפוסים. בהמשך מסייר בואדי רדאדי היורד לערבה 3 ק"מ צפונית למפרץ, מוצא שהוא נוח לנסיעה ומדווח על כך.

בצהריים מביא יונתן מולר את יגאל אלון לשדה אברהם. בישיבה איתו נמסר דו"ח על סיור האוויר של הבוקר ומחליטים לחפש משלט אלטרנטיבי שיחלוש על הדרך למפרץ. הוא יוצא עם מפקד החטיבה לסיור באזור הצוקים וחוזר לשדה אברהם כדי להמריא צפונה, אך סופה עזה מאלצת את המטוס לחזור ולנחות.

9 למרס 1949

בבוקר מחזיר יונתן את יגאל צפונה לבאר שבע ובאותו הזמן מביא נתן, איש הטייסת, מברק שנקלט בבאר שבע, בו נמסר כי הירדנים פינו את אום רשרש ונסוגו לעקבה. הידיעה נמסרה לסיירים ששהו עדיין בפקודו של ברק בבקעת סיירים באמצעות פתק שנזרק אליהם על ידי פייפר. באותה טיסה ביקשו גם למצוא מעבר לכוח בין צוקי ראס אל נקב. משלטי האויב שם נמצאו עדיין תפוסים. הדרך לאורך הגבול בצד המצרי נראתה המתאימה ביותר. בערב נערך סיור אוירי נוסף לכוון ואדי חיאני (נחל חיון).

06:45 בבוקר. סיור אויר גילה כי משלט הצוקים, שחסם את הדרך למפרץ ולאום רשרש ריק מאדם. מצויד במידע זה מצטרף מפקד גדוד 7 לפלוגה המיוחדת כדי לתפוס את המשלט ולנוע לעבר אום רשרש. ב- 16:00 הגיעו לשפת הים והניפו את דגל הדיו המפורסם כסימן לסיום המערכה. גייפ נשלח בדרך הערבה לעבר חטיבת גולני כדי להודיע על תפיסת אילת וזו הגיעה כעבור שעותיים. יתר הכוח ששהה בשדה אברהם הובא בכלי הרכב המועטים שהיו ברשותו עד לנקודה ממנה היו צריכים לרדת ברגל לעבר המפרץ. שלוש פעמים נאלצו לשם כך לנסוע הלך וחזור. חוליות סיור מפוזרות הובאו באמצעות פייפרים אל נקודת הריכוז. עם קבלת הידיעה שראשוני הגדוד והמטה הגיעו לחוף יצא הטור הרגלי עמוס ציוד בדרך למפרץ כדי להצטרף לחבריו.

חטיבת גולני

לחטיבת גולני בערבה היו בעיות אחרות. הדרך עצמה לא הציבה מכשולים משמעותיים וסיור קרקע מוקדם או סיורי אויר רבים היו מעוררים תשומת לב הירדנים. בשל סיבות אלו הסתפקו בסיור אויר מוקדם אחד ב- 3 למרס של קמ"ן החטיבה ולא איפשרו למפקדי הכוח היכרות מוקדמת של השטח הבלתי מוכר מן האויר. ביקורת על שיקול דעת זה זה נשמעה גם בסיכומים שנערכו לאחר המבצע.

הסיור האווירי סרק את התוואי עד עין רדיאן (יטבתה). בדרך חזרה הרגיש הטייס צורך אנושי שלא ניתן לשליטה ולאחר בדיקה אם אין כוח עוין בסביבה נחת על שטח מישורי לצד הדרך, השתחרר והמריא בחזרה. כדי להסביר את איחור השיבה לבסיס ולהוכיח את נכונות טענתו הוא אסף קצת חצץ מאדמת החמדה המדברית לתוך קופסה קטנה שהיתה איתו ולא לשוא. לשאלת המפקד מדוע השתהה לחזור יכול היה להראות את החצץ שהעיד על נחיתתו בערבה הדרומית.

7 למרס 1949

החל מה - 7 למרס, כאשר כוח גולני החל לנוע דרומה מבסיסו בעין חוסוב היה הפייפר שהוקצה לחטיבה עסוק בתצפית וסיור עבור החוד ובקיום הקשר בין החוד למטה החטיבה שהיה בתנועה עם הכוח העיקרי מאחור. גם כאן התקיים הקשר באמצעות אלחוט או נחיתה בצידי הדרך. הטייסים שליוו את החטיבה היו אבנר הליבני ושמואל בורשטיין (רב מארצות הברית שכינויו בפי כולם היה פשוט "רבי"). ניצול המטוס על ידי יחידת החוד לסיור ותצפית תוך כדי התקדמות היה פתרון יעיל ביותר לבעיית המודיעין וסיפק מידע מלא ומידי על כוחות האויב. הסיור בבוקרו של ה- 7 למרס מצא את הדרך עד ביר מליחה ועין ועבה (עין יהב) פנוי והכוח יכול היה להתקדם במהירות.

8 למרס 1949

על ה-8 למרס מספר אחד מחיילי גולני. "הנה מופיע מעלינו אווירון, אחד הפייפרים שלנו, חג במעגל רחב סביבנו ומודיע באלחוט: "היו זהירים, לפניכם פטרול של האויב". הפייפר נעלם בפאתי צפון כשעינינו מלוות אותו במבט של תודה.

התנועה נמשכה וראשוני חיילי החוד מגיעים לגדתו הצפונית של ואדי גיראפי (נחל פארן). לפתע נשמע קול ממכשיר הקשר: "הלו משה אחד, אלף חמש מאות מטר לפנינו משוריין של האויב". מתברר שהפטרול היה פטרול אמת, היה שם משוריין עזוב מסוג מרמון הרינגטון, תקין לנסיעה ומצויד בחימוש מלא. כמובן שהוא צורף לכוחותינו.

לאבי (סייר האויר של מטה החזית) גרסה שונה על המקרה. אחרי שבדק את המצב של חטיבת הנגב בציר המרכזי "קפץ" עם המטוס לערבה לראות את מצבו של גולני. ואלה דבריו: "הם (ז.א. יחידת החוד של גולני) עמדו בשפך ואדי פארן לערבה. אני קורא להם 'אמריקה, אמריקה' (כינוי הקוד של החוד), 'דבורה' (משוריין) לפניכם. בזמן שהם הכינו יחידת ג'יפים ומרגמה לשם בדיקת המצב טסנו קדימה ומצאנו משוריין ריק ועזוב, שקוע בחול ללא נשק. חזרנו לחוד והודעתי להם 'הדבורה קצוצת כנפיים', אך הם התחילו לירות ולהפגז. הם התעכבו שם כמה שעות. אני מניח שמכאן הסיבה שהם הפסידו את המרוץ אל המפרץ לחטיבת הנגב".

לעומת שתי עדויות אלה כתוב בדו"ח המסכם את מבצע "עובדה" של גדוד 13: השעה 11:40, החוד נע בכיוון ואדי גיראפי. האווירון מסר ידיעות על פטרול של 3-4 מכוניות בסביבת הגיראפי. כשהחוד הגיע לגיראפי הוא גילה מכונית משורינת מסוג מרמון-הרינגטון מצוידת בתותח 2 ליטראות שנעזבה בשל קלקול במנוע.

על כל פנים, ארוע זה גרם כבר לעיכוב בהתקדמות וללינת לילה בשפך הגיראפי.

9 למרס 1949

עם בוקר התחדשה התנועה דרומה, חצו את שפכו הרחב של ואדי חיאני (חיון) והתקדמו לעבר עין רדיאן (יטבתה). שם אמורים היו להיות מוצבים ירדניים. עוצרים ומתארגנים לתקיפה. הפייפר הגיע ונחת על הדרך. מבקשים מהטייס לברר, אם יש כוח אויב לפנים, מה גודלו ומה הערכותו. כעבור חצי שעה הטייס חוזר ומדווח: שתי מחלקות ותעלת נ.ט. לרוחב הדרך ואף הכין גם מרשם של העמדות. כנראה שבמקום יש גם תותחים ומשוריינים. מחלקת המשוריינים שנשלחה קדימה מצאה אמנם את תעלת הנ.ט. אך לא היה כל סימן לנוכחות כוח צבאי. אמרו: "הטייס ראה צל הרים כהרים". החטיבה ממשיכה לכיוון עין רדיאן. "הפייפר עושה נפלאות, נוחת וממריא תכופות ומשמש לנו עיני תצפית מצוינות" אמרו בחטיבה. הגענו לעין רדיאן 40 ק"מ מאילת.

10 למרס 1949

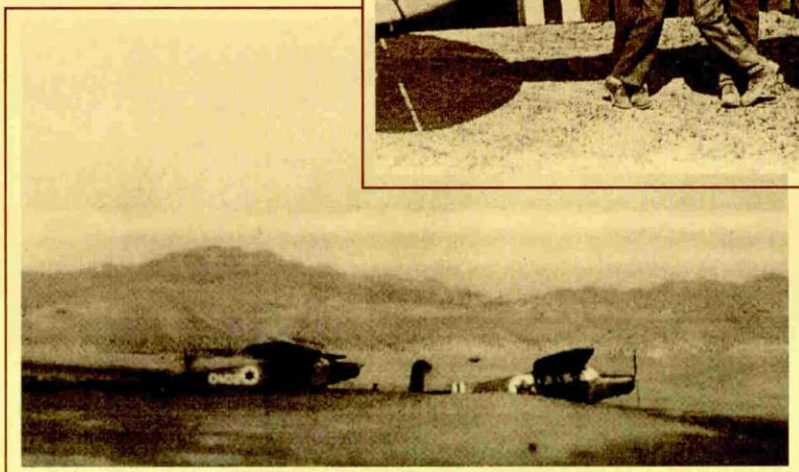
בוקר. הפייפר מגיע. נוחת תוך גלישה תלולה נפלאה על הדרך לפנינו ממש ומביא עימו את הפקודה הגורלית: קדימה לאילת.

הנחיתה הראשונה של מטוסים באילת

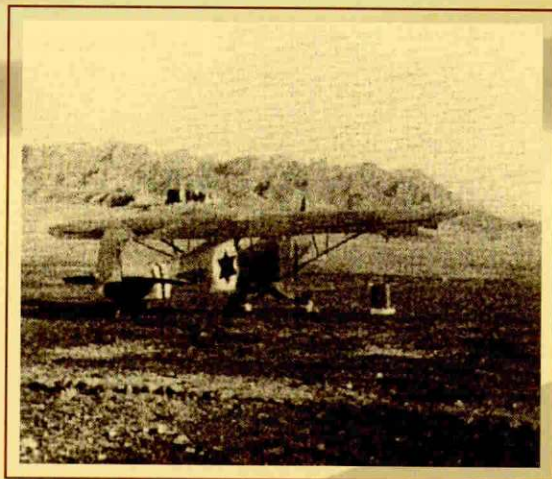
נתן נוביק חזר מטיסת הבוקר, בה גילה כי מוצבי ראס אל נקב פונו על ידי הירדנים, לשדה אברהם. הוא פנה אל ביל, שהמתין שם עם מטוס משלו. כאשר הגיעה הידיעה על הכניסה לאום רשרש כמובן שרצו להיות שותפים לארוע וכל אחד מהם רצה להיות הראשון לנחיתה. זכה במירוץ ביל, שנחת לאורך חוף הים ומיד אחריו נחת נתן על הדרך בכיוון הערבה. לנתן נשארה זכות ההמראה הראשונה מהמקום, בו נמצא היום שדה התעופה הבינלאומי של אילת. כטייס שלישי נחתתי אני כעבור יומיים באותו מקום וכך נפתח עידן הקשר האווירי שקשר את הנקודה הדרומית ביותר במדינה עם מרכזה.

בסיכומים שנכתבו לאחר זמן על מבצע "עובדה" הודגש הקשר ההדוק והסיוע הצמוד שניתן על ידי טייסת הנגב בסיוור המוקדם ובחמשת ימי המבצע. נוצר מגע הדוק בין הטייסים וכוחות הקרקע שהישרה הרגשת בטחון בדומה לתפקיד שמילאה הטייסת בראשית המלחמה לגבי יישובי הנגב המבודדים. לטייסת הנגב היה חלק נכבד ביכולת הצבא להיענות במבצע "עובדה" ללחץ שהופעל על ידי גורמים מדיניים לזרז את המבצע. הם היו צריכים לתת למשה דיין ברודוס את האור הירוק לחתום על הסכם שביתת הנשק עם הירדנים ולסיים את מלחמת השחרור.

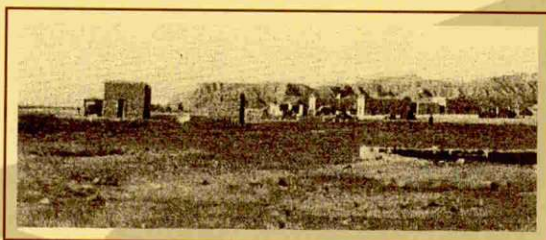
הצוות בשדה אברהם
(תחילת מרס 1948)
משמאל: אריה רובנס (טייס)
גד מנון (פקח אוויר)
שני מכונאים.



הנחיתה הראשונה באילת. מרס 1949 (ביל וילנצ'וק ונתן נוביק)



הנחיתה השלישית באילת. (אריה רובנס מרס 1949)



אילת. מרס 1949



אילת. מרס 1949

חיי הטייסת בבאר שבע

החיים בטייסת בבאר שבע היו שונים מהאווירה ששררה בדורות. התפתחה פה שיגרת בסיס בדומה לכל יחידה צבאית אחרת: מיפקדה עם קצינים מקצועיים, שרותים ואפסנאות בניהולו של שלישי, משטרה צבאית, יחידת נ.מ., יחידת אבטחה לשדה ופקידים, נהגים, וכמובן טייסים וצוות קרקע של מכונאים, פקחי טיסה, קשרים ועוד.

חדר המבצעים שכן בבית הספר בבניין התורכי הדו קומתי הישן ליד המשטרה, בשכנות למפקדת החזית. פקודות משימה נמסרו בעל פה, ניירות הלכו מיד ליד ולא היה צורך במשלוח מכתבים ומברקים רבים. המטבח וחדר האוכל היו בבניין החד קומתי החדש של ביה"ס ומגורי הטייסים בבתים נטושים מסביב.

לרשות הטייסת עמדו מסלול עפר (באתר עליו יושב מלון "נאות מדבר" היום) עם מסלול משני צולב קצר לנחיתה בזמן רוחות חזקות. במקום הוקם צריף קטן, והובאו שק רוח, תאורת מסלול שתחילה הואר ב"צווארי אוו" ואחר כך שוכללה התאורה לחשמלית. היה מיצבור של מיכלי דלק מטוסים ומרעומי פצצות, ציוד מינימלי אך מספיק לפעילות השוטפת.

להפתעתנו שרר באותם ימי דצמבר קור מקפיא ואנשי האבטחה והנ.מ. שגרו באוהלים ליד המסלול סבלו מאוד. יום אחד באו שלושה ערבים לגדר וביקשו עבודה. תמורת אוכל הם עשו ניקיון בחדר האוכל בשירותים ובחלק המינהלי של הטייסת.

חיי החברה היו ערים. בערבים התנהלו שיחות באווירה משפחתית. אנשים סיפרו על עצמם וטייסים דנו על טיסותיהם. כשמוזג האויר הרשה ישוב בשדה סביב מדורה ולעיתים במגורים. כאשר משה כסית (בעל בית הקפה בדיונגוף בתל-אביב) פתח את המסעדה המפורסמת שלו הוא ערך מסיבה חגיגית לכבוד הארוע ואנשי הטייסת עמדו יחד איתו במרכז העניינים. השמחה ארכה עד השעות הקטנות של הלילה. סטייקים ושתייה היו בשפע. גם לאחיות בית החולים בבאר שבע היה קשר הדוק עם אנשי הטייסת שאיפשר להן לקבל מדי פעם "טרמפ" בטיסה לחופשתן הביתה.

הצוות הטכני היה נחמד ואחראי. אנשי השירותים לעומת זאת היו ערב רב. כאשר בבסיסים בצפון רצו להעניש מישהו, שלחו אותו "לגלות" בבאר שבע. היה צורך להכניס אותם למסגרת משמעתית כלשהי. לשליש (אהרון לוי) היה עוזר, עולה מצפון אפריקה, ענק בשם אברהם פרטוש, שהיה מומחה לריסון הסוררים.



משרדי הטייסת בבאר שבע. 1949

הטייסים היו חברה מלוכדת וביצעו את משימותיהם בנאמנות. כאשר המתח של מבצע "חורב" פג, ולפני שהטיסות להכנת מבצע "עובדה" נכנסו להילוך גבוה, היו ימים של רגיעה מוחלטת. כמעט ולא היו טיסות, בכל זאת היתה כוונות מתמדת, שמא...

באחת השבתות התחשק לכמה טייסים שהיו בכוונות לטוס לאימון ולהנאתם בטיסת מבנה בסביבת העיר. קיבלו אישור ויצאו. בעוברים מעל קיבוץ חצרים הבחינו מחוץ לחצר המשק בריכוז גדול של אנשים, כנראה כנס כלשהו. היצר הבלתי נשלט דחף את מספר שניים במבנה להתייצב בראש טור ולצלול לעבר המשק והאחרים נגרו וצללו אחריו. שלוש פעמים הנמיכו טוס מעל ראשי האנשים, בכל פעם יותר נמוך, עד שאלה נאלצו להתכופף או לשכב על הארץ מרוב בהלה. היה זה כנס מפלגתי לפני הבחירות. העונש לא איחר לבוא, והטייסים האומללים נקראו לתל אביב וקיבלו "חפיפת" ראש רצינית ביותר.

בטיסות ארוכות הטווח במרחבי הנגב חוו הטייסים את החוויה המיוחדת של המדבר על גווי הצבעים השונים והמיוחדים שבו. החוויה החזקה ביותר היתה בשעות חילופי היום והלילה, בהן העין אינה שובעת מלבלוע את היופי של המרחב האין סופי ושל התצורות המרהיבות שהטבע יצר.

ה 10 ך

14 למרס 1949, עם פתיחת דרך הערבה וביטול "שדה אברהם" נתקבל מברק מקצין המבצעים של מטה חזית הדרום בזו הלשון: "טייסת הנגב תופעל בתפקידה הרגילים על ידי קצין הקישור של חיל האויר ליד מטה החזית". על החתום - יצחק רבין.

תפקידים אלו היו בעיקרם הטסת אורחים ומבקרים מכל הסוגים לאילת.

יונתן עזב את הטייסת באפריל. עד לפירוק הבסיס בבאר שבע פיקד על הטייסת ה"רבי" (שמואל בורשטיין). עם פירוק הבסיס הוחזר ציודה של הטייסת לבסיס האם בעקרון. אחדים מאנשי הטייסת קשרו את חייהם לבאר שבע והחלו לבנות את חייהם האזרחיים בעיר.

ראוי לציין לסיום את דברי יגאל אלון שהיה באותו זמן מפקד חזית הדרום, ש"ללא הטייסת בדורות ושדה הנחיתה ברוחמה, שם נחתו מטוסי תובלה עם אספקה חיונית לנגב, מדינת ישראל לא היתה מקבלת את הנגב".



50 שנה אחרי...
ננס דורות - 18 במאי 2000





50 שנה אחרי...

ננס דורות - 18 במאי 2000

הצבת שלט זכרון לטייסת הנגב שפעלה מקיבוץ דורות ב-1948

ב-18 במאי 2000 נערך כנס בקיבוץ דורות לרגלי הצבת שלט זכרון לטייסת הנגב שפעלה ב-1948. טייסי הטייסת וקרוביהם הוזמנו לקיבוץ לגילוי השלט. קדם לטקס מפגש רעים מרגש של האורחים עם חברי דורות. נאמרו דברי ברכה, ניגנו קטעי מוסיקה והוצג סרט קצר מהתקופה. הוכנה גם תצוגה של ספרים ומוצגים שונים.

טייסים וחברי דורות סיפרו זיכרונות מהעבר המשותף. הטייסים הזכירו אירועים מיוחדים בטייסת ובטיסות למיניהם. במיוחד נזכרו בטייסים שהיו בדורות בזמנים שונים ונפטרו בינתיים:

1. ראלף מוסטר, מתנדב קנדי שנהרג בתאונה באגם כנרת.
2. מאיר חופשי, בן כפר יהושע, שמטוסו התרסק בים מול חוף אשקלון.
3. אבנר הליבני שנפטר לפני מספר שנים.
4. חיים גולדשטיין, מתנדב מניו-יורק שלפני שנה הלך לעולמו בבית אבות בארה"ב.
5. אלי"מ שלמה להט (לנדאו) מתל-אביב.

ראלף, מאיר, אבנר, חיים ואני היינו שותפים לאחד המבצעים המופלאים של תקופת שהותנו בטייסת בדורות. באוקטובר 1948 שולבו שלושת הפיפרים הקלים והשבירים שלנו במבצע לשבירת המצור על הנגב על ידי תקיפת הקו המצרי החוסם. הפיפרים פינו את אוכלוסית הכפרים והמוצבים לאורך תואי התקדמות הכוחות המתוכנן על ידי הפצצה רצופה במשך שלושה לילות ומנעו בכך קורבנות רבים. שלמה להט השתתף בנובמבר במבצע דומה נגד הכוח המצרי שהחזיק את כיס פאלוגיה.

חברי משק הזכירו את המגעים שלהם עם המתרחש בחורשת הטייסים ואת הטרמפים האויריים בהם זכו מדי פעם צפונה אל ילדיהם. עם סיום הכנס ירדו כל הנוכחים אל שטח שהוכן ליד חורשת הטייסים לגילוי שלט הזכרון לפעילות הטייסת ב-1948 ולנטיעת חורשה סביבו.

לסיום כמה מילים לקיבוץ דורות.

היינו שותפים לדורות במלחמה, בהפצצות המצרים בראשיתה ולחיי יום יום. בשנה זו כשהקיבוץ היה מרכז הפעילות הצבאית בנגב, הייתי רוצה גם לציין את שעות מנוחה עם שתיית קפה אצל מריאנה, ה"אמא" של הטייסים. הרעיון להנציח את פעולות הטייסת על ידי הצבת שלט זכרון ונטיעת חורשה סביבו צמח בקיבוץ ונעזר בביצוע על ידי הקרן הקיימת. תודה מיוחדת לתמר ואילן בן-צבי ולמשק דורות על ארגון הכנס ולאורחים הרבים שהגיעו לזכור את התקופה.



אלי אייל (פינגרש) מסיר את הלוט מעל לוח הזכרון לטייסי טייסת הנגב בדורות.



נטיעת החורשה סביב השלט. לזכר אנשי הטייסת בדורות.

ה ת ע ו פ ה ב נ ג ב

53 שנים אחרי הנחיתה הראשונה ברביבים

ביום שני, י"ד סיון תשנ"ח, (9.6.1998) התקיים במצפה רביבים מפגש תושבי הנגב עם טייסי מלחמת העצמאות במעמד נשיא מדינת ישראל עזר וייצמן, מפקדה הראשון של טייסת הנגב. קבוצת רביבים נוסד ב- 1943 כישוב יחידי ובדד 30 ק"מ דרומית מבאר-שבע הערבית דרכה התנהל הקשר היבשתי עם הצפון.

כבר בימים הראשונים אחרי העליה על הקרקע עלתה המחשבה שיש לפתח קשר אוירי עם מרכז המדינה. כחבר הקבוצה השתתפתי אז בקורס טיסה של הפלמ"ח*. מדריך הטיסה רפפורט הסכים לבצע איתי אחרי קבלת אשור הר.א.פ. טיסה לרביבים ולנחות על מסלול העפר שהכנתי קודם לכן.

* ראה עמוד 77.

(מתוך ספר הטיסה של אריה רובנס.

בצוע הטיסה היה ב- 17.6.1945, 11.05-13.45)

Air Headquarters

Levant

13th June 1945

Permission is granted to Private Rubens.W., of the Jewish Brigade to make a flight in an R.W.D. 8 aircraft QPK. From RAMLE to a point 18 miles South of BEERSHEBA on a date between 15th June - 21 June
Time of take off will be approximately 10;30 hours. 1945.

Air Headquarters Levant are to be informed twenty-four hours prior to the flight and Flying Control RAMLEH immediately before take off and on completion of the flight,

Wing Commander



שלושה חודשים יותר מאוחר, ב- 18.9.45 נחת עוז מאוט 8-RWD ברביבים וחבר הקבוצה (קודטי) שחזר איתו לבונה מתאר את ראשית הטיסה בצורה ציורית מאוד:

"האווירון ניתק עצמו מהקרקע, אנו מרחפים באויר, ההרגשה מולירה. ריקנות בחזרי הבטן, ולרגע קט נעצרת הנשימה. אנו מתרוממים יותר ויותר. למטה נראה הכל ברור ויפה. הנה המחנה על הגבעה הקטנה, הבית והחומה, הנה האוהלית, הרפת, האורווה, המוטק הארוך וטביה הגדר. את הכל חובקת דרך טביה-טביה וממנה נשלחת שדרת האשלים הארוכה. נהדר! הנה הבריכות. הבריכה הקטנה והעמוקה, והנה הבריכה הגדולה והשטוחה. הנה הבאר, התעלה, הטכר. ושוב הקפה טביה המחנה, למטה מריעים החברים לכבוד האווירון, מנענעים. האווירון צולל כאומר 'שלוש' והנה מבט חלוף על כל הטובה את המחנה: מטע הבצל, אוהלי השכנים, חלקות הדורה הירוקות, הערוגות ההחרושות. הנה הואדי, גאון עטלוג', הטכר, השדרה הנהדרת. מה עצום המראה ממעוף הלבד. כל כינה ידועה ומוכרת. והרי כל זה עשית בחו ידיך, אתה וחבריך".



"AVIRON"
PALESTINE AVIATION COMPANY LTD.
TEL. AVIV, 70, AHAD-HA AM ST.
PHONE 5300 F. O. B. 834

"אווירון"
חברת תעופה בע"מ
י.ב. רח' אחד העם 70
ת.ד. 834 5300

Telegrams: AVIRON TEL-AVIV 70

בתשובה או דרכיך סל.
Our Reference No.
6473/6/46
24 בנובמבר 1946
TEL-AVIV

לכב' **הח' אריה רובנס**
מספר-העסק.

ח.נ.

בתשובה למכתבך מיום 10.11.46 הנבו
להודיעך שאנו משתולים עתה לברר במסלה מה הם
הסיכויים לקבלת הרשיון לתעופה חניה.
קרוב לוודאי שאבקר בעסלוב בשבת, 30/11
ש.ז. ואם תהיה שם נוכל להמשיך בשיחה
בנדון.

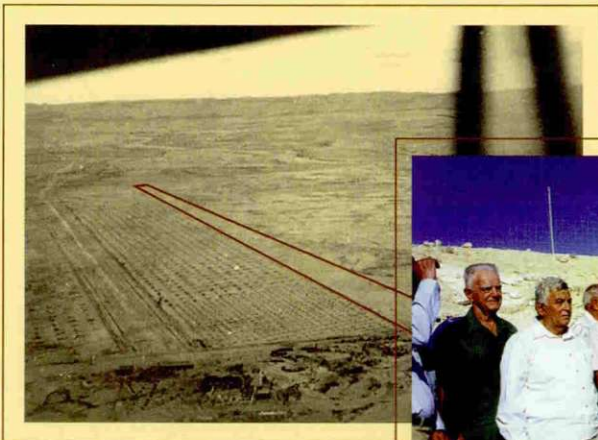
בכבוד רב
אווירון חברה ארצישראלית לתעופה בע"מ.
Palestine Aviation Company Ltd.
א. מיכאלי

בשנת 1946 ביקשנו תקליב לרכישת מטוס עבור
הקניית אושר על ידי החסדות. כנצד הבא היה
זריק לקבל אישור מחלט המנדט להקמת שדה
נחיתה. בקבלת אישור זה, סיפלה חברת אוירון
ואנו היינו זריקים להכין אותו. מלחמת לאבסה
מלאנו שח מיסורי שהתאים לנחיתה מטוסים.
העלרת ארבעה חברים טלקנו את האבנים
שהכרעו לנחיתה.

בטול 1947 הוקם שרות האויר והתוכנית נדחתה
למית. מחרט 1948 טייסת הנגב מלאה את
הזריקים בקשר עם המרכז.

קבול רביבים הוקם בשנת 1943 כמלכה דרומי
ביותר בארץ. ראש גר להתישבות יהודית הנגב
והיווה את אחד הגורמים להכללת הנגב בגבולות
ישראל. הקיבוץ עמד בבדידותו, בלכות טייסי
טיסת הנגב במלחמת העצמאות. הם קישרו בין
ישובי הנגב לבין מרכז הארץ והיוו עניין למתרחש
במרחבי הנגב ותנועת

* המועצה לימור מבנים ואתרי התישבות רואה במלכה רביבים את אחד האתרים המאפשרים לעצת בעבר, לחוות את חווית
הראשונים, ולהעביר את התחושות המיוחדות של המערה, המלכה ומעשה הראשונים לדור הצעיר.



שדה הנחיתה ברביבים ב-1948.
צולם ע"י אריה רובנס.



טייסי טייסת הנגב בכנס ליד הפייפר המוצב לזכרון לרגלי המצודה
עזר וייצמן במרכז.



הפייר לרגלי המצודה ברבימים



הכנס בחצר המצודה ברבימים



כך התחילו לימודי הטיסה שלנו בפלמ"ח בקורס דאיה בגבעת המורה בעמק יזרעאל בשנת 1943. (הדאון שברשותנו היה מסוג "ורונה").



גוררים את הדאון בעזרת חמור במעלה הגבעה



נוחתים...



טסים 100 מטר...

קורס הטייס השני של הפלמ"ח התקיים בשדה תעופה הבריטי ברמלה במסגרת חברת אוירון בקיץ 1944. הטייסים גרו אז באוהל בקיבוץ נעו ורכבו על אופניים שלושה ימים בשבוע לרמלה לשעורי הטיסה. ביתר הימים עבדו במשק בענפים שונים לפרנסתם.



הטייסים (משמאל):
אלכס מנדלסון (חיפה).
אריה רובנס (רביבים).
אנלש כרמי (מקיבוץ מסדה).
שלמה מילר (גבעת השלושה).
דוד שפרינצק (תל-אביב).



אנשי הקורס:
יושבים: הטייסים.
עומדים: המכונאים.
שלישי מימין:
מדריך הטיסה רפפורט.



אימוני מחלקת הפלמ"ח נענו
בימים שלפני קורס הטייס.



אוהל מגורי הטייסים בקיבוץ נעו.

אנשי קורס הטייס השני של הפלמ"ח בשדה התעופה רמלה - קיץ 1944



אריה רובנס (קיבוץ רביבים)



דוד שפרינצק (תל אביב)



אלכס מנדלסון (חיפה)



שלמה מילר (גבעת השלושה)



כולם יחדיו למילוי דלק



אנשל כרמי (קיבוץ מסדה)



ט י י ס י ט י י ס ת ה נ ג ב • מ ר ס 48 - מ ר ס 49

שם	תקופת שהות בטייסת	הערות
1 עזר ויצמן	13.5-12.3 - טרם הפלישה	
2 אלי פיינגרש	12.6-13.3 - טרם הפלישה ובזמן הפלישה	
	23.12-25.1 - "חורב"	
3 יעקב אבישר	9.3-23.5 - טרם הפלישה	
4 נחום בירנבאום	9.3-14.5 - טרם הפלישה	
5 יצחק יבנה (צחק)	26.5-8.7 - הפוגה ראשונה	
6 ישראל לחובסקי	תחילת יוני - הפוגה ראשונה	נפל
7 נפתלי בלאו (טוקסי)	יוני-אוגוסט - הפוגה ראשונה + "10 הימים"	
8 נחמן המאירי	אוגוסט - הפוגה שניה	
9 דוד דנקנר	יולי - הפוגה שניה	
10 ראלף מוסטר	25.7-24.10 - "10 הימים" + "יואב"	נפל 2.12.48
11 חיים גולדשטיין	אמצע יולי - סוף אוקטובר "10 הימים" + "יואב"	
12 אמנון כהן	אמצע נובמבר - 15.10	
13 אבנרי הליבני	29.8-21.1.48 - הפוגה שניה "יואב", "חורב"	
	1.3-14.3.49 - "עובדה"	
14 אריה רובנס	1.9-10.1.49 - הפוגה שניה "יואב", "חורב"	
	1.3.49-17.3.49 - "עובדה"	
15 מאיר חופשי	19.9-9.12 - הפוגה שניה "יואב"	נפל 18.12.50
16 שלמה להט (לנדאו)	24.10-22.11 - "יואב"	
17 יונתן מולר	אפריל 9.1.49 - "חורב" + "עובדה"	
18 אברהם פורטוגלי	ינואר 22.12.49 - "חורב" + "עובדה"	
19 ליאון אוספובט	ינואר 22.12.49 - "חורב"	
20 שמואל בורשטיין (רבי)	ינואר 22.12.49 - "חורב"	
21 אהרון בירן	ינואר 22.12.49 - "חורב"	
22 נתן נוביק	ינואר 22.12.49 - "חורב" + "עובדה"	
23 עמנואל גלעדי	ינואר 22.12.49 - "חורב" + "עובדה"	
24 משה הירש	ינואר 22.12.49 - "חורב" + "עובדה"	
25 עמנואל סולרס	ינואר 22.12.49 - "חורב" + "עובדה"	
26 יצחק זמיר (זוסמן)	סוף דצמבר 1948 - "חורב" + "עובדה"	
27 בלפוס סימנטוב	סוף דצמבר 1948 - "חורב" + "עובדה"	
28 צבי זיבל (צי"בי)	סוף דצמבר 1948 - "חורב" + "עובדה"	נפל 27.12.48
29 אמנון ברמן	סוף דצמבר 1948 - "חורב" + "עובדה"	נפל 7.6.48

זמני שהות טייס טייסות הנגב • מר 48 - מר 49

[illegible]

מקורות:

תחקירים:

תחקיר מכין.
תחקיר מצומצם עם חברי דורות.
אבי זכאי (סייר אויר, מודיעין חזית דרום).
מיכאל הנגבי (מושל באר שבע 1948).
אפריים שן (סגן מא"ז דורות) והלל סלע (חבר דורות).
תחקיר כללי של חברי דורות על הטייסת.
יצחק יבנה, עמואל גלעדי (טייסים).
יוסף זולטאן (מכונאי) ואלי צינקין (קשר).
נפתלי בלאו (טייס).
תחקיר כללי (הטייסת בבאר שבע).
שמחה שילוני (מפקד הסיוור המכין למבצע "עובדה").
אהרון לוי (שליש הטייסת בבאר שבע).
חיים גולדשטיין (טייס).

מקורות אחרים:

ספרי טייסים עם רישום הטיסות (11 טייסים).
תולדות נעוריה של טייסת א' - אדם שתקאי תש"י.
דורות, שנה אחת במלחמה - הוצאת משק דורות 1949.
שכנים בשערי הנגב אריה אפרת. הוצאת יבנה, ירושלים תשמ"ב.
קורות מלחמת העצמאות - הוצאת מסדה, תש"ח.
חטיבת הנגב במערכה - הוצאת מערכות (אין תאריך).
ארכיונים שונים.



על המחבר

אריה רובנס נולד בברלין בשנת 1918. השאיפה לטייס התעוררה אצלו ב- 1934 בעת ששהה בהכשרה חקלאית לקראת עליה לארץ בשעת עבודה בשדה תות. כשראה מעל ראשו מטוסי קרב גרמניים מתמרנים, גמלה בליבו ההחלטה כי ביום מן הימים יטוס גם הוא במרומים.

את דרכו הציונית החל בתנועת "קדימה/הבונים" בברלין ועלה לישראל בשנת 1935, לקיבוץ גבעת ברנר, במסגרת "עליית הנוער". בהמשך דרכו היה שותף להקמת קיבוץ רביבים בנגב בשנת 1941.

את לימודי ההוראה סיים בסמינר בית הכרם בירושליים ועבד כמורה במוסד החינוכי במשמר העמק. מאוחר יותר סיים תואר שני בגיאוגרפיה ולימודי המזרח התיכון באוניברסיטה העברית בירושליים.

את פרק חייו הצבאי החל בשנת 1942 במחלקה הגרמנית של הפלמ"ח אליה התנדב.

הצטרף לקורס הטייס השני של הפלמ"ח אותו החל בגבעת המורה בדאיה ובהמשך בשדה התעופה ברמלה. המחלקה הצטרפה לבריגדה היהודית ופעלה כשנה וחצי באירופה עד תום מלחמת העולם השנייה. בפברואר 1948 הצטרף ל"שרות האויר", הוצב לטייסת א' בתל אביב וממנה הגיע לטייסת הנגב בדורות.

לאחר מלחמת העצמאות עבר למטה חיל האויר, לאגף המודיעין, במסגרתו הוביל את מערך איסוף, ניתוח והנחלת המידע על האויב, שפירותיו התגלו במלחמת ששת הימים בהשמדת חילות האויר הערביים תוך שלש שעות. בדצמבר 1967 פרש מצבא הקבע בדרגת רב סרן והתמסר לחינוך מורים בסמינר לוינסקי.

כיום חי בקיבוץ גרופית בערבה הדרומית עם משפחתו.