

# חיל האוויר במבצע 'חורב'

זאב צחור

מבוא

בדצמבר 1948 מלאה שנה למלחמת העצמאות. במהלך השנה נכנה צה"ל והתעצם. במקביל להתחזקות צה"ל נחשפו סימני חולשה בצבאות הערביים שניצבו מולו. מהלכי התקיפה של צה"ל בחודשים אוקטובר-נובמבר, בעיקר מבצע 'חירם' בצפון ומבצע 'יואב' בדרום, הסתיימו בניצחונות והרחיקו את הערבים ממאחזי עומק רגישים בלב המדינה הצעירה. למרות זאת צבאות ערב היו עדיין רחוקים מתבוסה. ירושלים היתה נתונה לסכנת חידוש המצור, במרכז הארץ ובגליל נותרו מאחזים ערביים שיכלו להוות ראש גשר לפריצה מחודשת. בעייתי במיוחד היה המצב בדרום, שם המשיכו המצרים להחזיק כוח גדול בשטחה של ישראל באזור שבין עזה למרכז הר הנגב. כוח זה עלול היה לחבור לכוח המצרי המנותק בי"כס פלוג'ה ולשוב ולהוות איום על לבה של ישראל.<sup>1</sup>

תמונת מצב זו שבה צבאות ערב ערוכים עדיין במאחזים חשופים המאיימים על ישראל, ואילו צה"ל נמצא בשיא כוחו ובתנופת ניצחון, אמורה היתה להכתיב שאיפה ישראלית לניצול ההצלחה ולהמשך התנופה עד השמדת צבא האויב והכניעתו הסופית. והנה דווקא ברגע שלפני ההכרעה הסופית החליט בן-גוריון למהר ולסיים את המלחמה ואפילו על חשבון הישגי הניצחון האפשריים שניתן היה לקטוף בשלב זה.

בן-גוריון העיד על עצמו שהיה 'איש של מלאכה אחת'.<sup>2</sup> לאורך מנהיגותו, מאז ראשית המאה, הוא איתר בכל תקופה סוגיה שנראתה לו מרכזית ובה מיקד את פעילותו. במהלך השנה מאז פרצה מלחמת העצמאות הוא היה נתון כל כולו בתוכה. יומנו מעיד על סדר יום גדוש שעיקרו מוקדש לבניית הצבא ולהיערכות לקרב. והנה, למן דצמבר 1948, ניכר שמרכז הכובד של פעילותו מועתק לנושא מרכזי חדש – קליטת עלייה. ב-19 בדצמבר 1948 מציין בן-גוריון ביומנו, שאמנם גם בשנים הבאות שאלת הביטחון תהיה 'השאלה המרכזית' של המדינה, אלא שהתשובה הצבאית לה אינה מספקת. 'הגענו עכשיו לשיא המאמץ שלנו. לא נוכל לגייס יותר ממאה אלף. ביטחון רק על ידי עלייה והתיישבות רבתה. נוסף על הזדיינות משוכללת. אלה מחייבות הפסקת המלחמה'.<sup>3</sup> הנה כי כן, בעיצומה של המלחמה מפנה בן-גוריון את עיקר המאמץ לסיומה.

\* המאמר נכתב במסגרת פרויקט מחקר בנושא חיל האוויר במלחמת העצמאות הנערך בענף חולדות חיל האוויר. תודתי לסא"ל זאב לכיש על האישור לפרסום המאמר.

למרות אבדותיהם הכבדות לא מיהרו שני הצדדים לסיים את המלחמה. הערבים סירבו להודות במפלתם וטיפחו תקווה להתאוששות שתאפשר להם לממש את היתרון הפוטנציאלי שלהם בכוח אדם ומשאבים, ואילו מפקדי צה"ל ביקשו לנצל את ההצלחה, להשמיד את האויב ולהרחיב את גבולות המדינה. מנקודת המבט הישראלית המצב המדיני היה גורם מכביד. בעקבות מבצע 'יואב' וכיבוש באר-שבע יזמה מועצת הביטחון של האו"ם הפסקת אש בנגב. החלטות אחרות של מועצת הביטחון תבעו נסיגת צה"ל צפונה לקו שנמתח מפלוג'ה לעזה.<sup>4</sup> פירוש הדבר מבחינת ישראל היה ויתור על הנגב.

הגורם שעמד מאחורי החלטת האו"ם לתבוע ויתור מפליג כל כך מישראל היה ממשלת בריטניה. התפקיד שמילאה בריטניה באזור למן המגעים לסיום המנדט ועד לפינוי הארץ ומעורבותה במלחמת העצמאות מורכב ביותר.<sup>5</sup> בשלהי 1948 התמקד המאמץ הבריטי בניסיון לשמור על החוזה שנכרת בין בריטניה למצרים ב-1936, שהקנה לה מעמד מיוחד באזור תעלת סואץ. מצרים ראתה בתביעת בריטניה לשמור על מעמדה ועל נוכחות צבאית מסיבית של חיילים בריטיים בתעלה פגיעה בריבונותה, וביקשה לבטל את החוזה. פעולות צה"ל בנגב הקנו לבריטים הזדמנות ללחוץ על המצרים לחזור ולאשר את החוזה המאפשר להם לבקש סיוע צבאי בריטי בעת סכנה. ההנחה הבריטית היתה שבעקבות המכות שספג הצבא המצרי באוקטובר 1948 ובשל החשש מעוד מכה ישראלית מוחצת תמהר מצרים לפנות לבריטניה ותבקש להפעיל את החוזה.<sup>6</sup> מכאן פעילותה של בריטניה במועצת הביטחון למען נסיגת צה"ל מהשטחים שכבש במבצע 'יואב'. מגמות אלה של בריטניה תבואנה לידי ביטוי גם במבצע 'חורב'.

#### ההכנות למבצע

מבצע 'חורב' נועד מלכתחילה להיות מבצע תקיפה רב היקף שיאלץ את מצרים לפתוח במשא ומתן לשביתת נשק ואולי לשלום, ובכך יאפשר את סיום המלחמה. מכאן גם מטרותיו: להנחית על הצבא המצרי מכה מכרעת, לסלק את המצרים אל מחוץ לגבול הבינלאומי וליצור קו גבול יציב עם מצרים או כהגדרת בן-גוריון 'מיגור כוח המצרים וגירושם מהארץ'.<sup>7</sup>

היה ברור שלמבצע מגבלות זמן ומרחב. מגבלת הזמן נבעה מההנחה שמועצת הביטחון והמעצמות יתבעו נחרצות את הפסקת הקרבות, במיוחד במקרה של ניצחון ישראלי מוחץ. מגבלת המרחב נבעה מההנחה שתציית הגבול הבינלאומי בידי ישראל עלולה לגרום להתערבות צבאית ישירה של בריטניה. כדי לנטרל מגבלות אלו תוכנן מבצע משולב בשיתוף מרב הכוח שעמד אז לרשות צה"ל, כולל חילות רגלים, שריון, ים ואוויר. תכנית המבצע לא כללה כיבוש שטחים מצריים מעבר לגבול. חציית הגבול תוכננה לצרכים טקטיים זמניים: פשיטות בוק על מסילת הברזל ושדות התעופה בגזרת אל-עריש. הכוחות המצריים בנגב היו ערוכים לאורך שני צירים מרכזיים: האחד באזור החוף, לאורך ציר עזה-רפיח, והשני ברמת הנגב המזרחית, מביר-עסלוג' לעוג'ה אל חפיר. בכל אחד מצירים אלו ריכזו המצרים

כשתי חטיבות חי"ר: חטיבה מצרית אחרת היתה מכותרת בידי צה"ל ב'כיס פלוג'ה'. לרשות המצרים עמדו חמישה גדודי חי"ר וארבעה גדודי שריון ופשיטה שרוכזו בחמש חטיבות. בחינת יחסי הכוחות מלמדת על נחיתות מספרית של צה"ל, ואולם היה לו יתרון באשר לשריון ולניידות הכוח.<sup>8</sup> מתכנני המבצע ביקשו לשלב את יתרון הניידות, כוח האש והיכולת האווירית העדיפה שהשיג צה"ל במבצע 'יואב'. הוחלט על התקפה בשני שלבים: בשלב הראשון התקפה משוריינת על הכוחות המצריים בכביש עסלוג-עוג'ה, בעומק השטח המוחזק בידי המצרים. במקביל היתה אמורה להתבצע התקפת הטעיה בכיוון עזה, כדי לרתק כוחות מצריים לציר השני ולהקל על הכוח התוקף בציר עסלוג-עוג'ה.

בשלב השני אמורה היתה התקפת ההטעיה להתפתח לכיבוש רצועת עזה, כאשר הכוחות שסיימו את שלב א' היו כוח אוגף שיפנה מעוג'ה צפונה לכיוון רפיח, יחסום את הדרך הראשית ממצרים לארץ-ישראל וימנע תגבורת ממצרים לרצועה וקשר פיסי ביניהן. במקביל תוכנן מבצע משני לחיסול 'כיס פלוג'ה' שבו סגר צה"ל על חטיבה מצרית, אולם לא הצליח עד אז להכניעה.

בתכנון המורכב של המבצע נועד לחיל האוויר תפקיד חשוב. הצבא המצרי היה תלוי בשני צירי תנועה ארוכים מאוד שחצו את סיני ממערב מזרחה, ודרכם זרמו האספקה והתגבור. הציר האחד היה מסילת הברזל מקנטרה לרפיח שבצמוד לו היתה דרך עפר למעבר כלי רכב, והציר השני היה הכביש מאיסמעיליה לאבו-עגילה ומשם לאל-עריש. אל-עריש היתה צומת רבת חשיבות של הצבא המצרי. בסביבתה היו בסיסי אוויר ששירתו את מטוסי קו החזית המצריים. בסיס חשוב אחר היה באבו-עגילה. חשיבותם המיוחדת של שני מוקדים אלו בעורף המצרי הכתיבו תפקיד מפתח לחיל האוויר.

תפקידי חיל האוויר במבצע 'חורב' כללו סיור וצילום לצורכי מודיעין, פעולות הסחה והטעיה אוויריות, שיבוש דרכי התחבורה, סיוע ישיר לכוחות היבשה, הפצצת מטרות טקטיות, הגנה מפני תקיפה אווירית והשמדת המטוסים המצריים על הקרקע.<sup>9</sup> תפקיד חדשני באופיו שהוטל לראשונה על חיל האוויר היה הצנחת כוחות לצורך פשיטה על שדה התעופה באל-עריש.

המאמץ המיוחד שהוטל על חיל האוויר לקראת המבצע כמו גם המאמץ שהוטל על הצבא כולו נבע מהמגמה שיהיה זה מבצע תקיפה אחרון ומכריע. אלא שמבחינת חיל-האוויר היה זה כמו לדלג על מדרגה. עד כה נדרש החיל לעמוד לרשות חילות היבשה לצורך סיוע ישיר, והוטלו עליו משימות ירוט והפצצה לפי דרישות מפקדי השדה. בתכנון מבצע 'חורב' התבקש חיל האוויר להיות גורם יוזם המפעיל באופן מרכזי מערך מבצעי מורכב.

המשימות החדשות שהוטלו על חיל האוויר היו פרי הצלחתו היחסית במבצע 'יואב', שבו התגלתה לראשונה עליונותו בשדה המערכה. סיבה חשובה נוספת היתה ההנחה שלקראת המבצע עתיד החיל להתעצם. בפועל עמדו לרשות חיל האוויר שמונה טייסות ובהן 111 מטוסים שונים, מהם 69 כשירים.<sup>10</sup> רוב המטוסים היו אוסף מגוון ומקרי של מטוסי סיור ותובלה. מטוס התקיפה של הקו הראשון שבו ביקש חיל האוויר להצטייד לקראת המבצע היה הספיטפייר. טייסת הקרב הראשונה של צה"ל,



בתכנון שנעשה בידי מפקדת חזית הדרום ואשר הוליד פקודת התראה למבצע ב־15 בדצמבר 1948<sup>19</sup> נקבע, שלרשות חיל האוויר יעמוד מספר מטוסי קרב כפול מזה שהיה במבצע 'יואב', וזאת מתוך חוסר מודעות באשר לצורכי קליטת מטוסי הספיטפייר שעמדו להגיע מצ'כוסלובקיה. גם ביחס לתנאי מזג האוויר והשפעתו על הפעלת המטוסים ניכרה אי הבנה.<sup>20</sup>

בפקודת ההתראה למבצע נאמר שהמשימה העיקרית של חיל האוויר היא לפגוע בשדות התעופה ובבסיסי העורף המצריים.<sup>21</sup> נראה שאנשי חיל האוויר הביאו לתשומת לב המתכננים את הפיגור במתקני ההתראה והראדאר ובמערך התותחים האנטי־אוויריים. על כן הוטל על חיל האוויר למנוע הפצצות של המצרים על כוחות צה"ל באמצעות פטרולים באוויר. הכוונה היתה שמטוסי חיל האוויר 'יפגשו' תוך כדי סיור אווירי את המטוסים המצריים ויירטו אותם.<sup>22</sup>

נושא מיוחד במינו שנידון כבר בשלבי התכנון הראשונים היה פשיטה מוצנחת על שדה התעופה של אל־עריש. רעיון הפשיטה היה חדש ונועז ביותר. עשרים צנחנים אמורים היו לצנח בחשכה סמוך לשדה התעופה באל־עריש, לפגוע במטוסים החונים, לסגת לשפת הים ולהתפנות בידי חיל הים.<sup>23</sup> מאמץ רב הוקצה לנושא זה כולל אימון הצנחנים, הקצאת מטוסים ובדיקת השטח, ואולם גם כאן התברר שהתכנית עצמה היתה מעורפלת, ומטרות הפשיטה לא הובהרו כדבעי. אפילו שיטת הפשיטה לא סוכמה סופית. לא היה ברור אם הפשיטה תבוצע על ידי צניחה או שתיערך נחיתה בשדה מאולתר ליד אל־עריש. מכל מקום המידע המודיעיני לקראת הפשיטה היה חלקי ביותר, הציוד לא היה מתאים, האימון היה לקוי (אחד הצנחנים נהרג באימון בגלל רשלנות) ואפילו המצנחים שנרכשו מהבריטים ביפו היו קרועים. ככל הנראה בוטלה תכנית הצניחה עוד לפני תחילת המבצע,<sup>24</sup> אולם הצנחנים המשיכו להתאמן באמצעות טיסות אימונים וצניחות ממטוסי דקוטה וקומנדו. להם עצמם הודיעו על הדחייה רק בערב שלפני הצניחה המתוכננת. הנימוק שהועלה בפניהם היה סערה בים העלולה למנוע את פינוי הצנחנים בידי חיל הים. נראה שהסיבה האמיתית היתה שהתכנית לא היתה בשלה לביצוע וכי הסערה בים התקבלה באנחת רוחה. במלחמת העצמאות צה"ל עוד לא היה מוכן לפשיטה מוצנחת.

### מטה 'יגשון'

רמת התיאום בין חיל האוויר לזרועות צה"ל עוררה ביקורת מהימים הראשונים של המלחמה.<sup>25</sup> מפקדי חיל האוויר קבלו על כך שהמטה הכללי אינו מודע לצרכיו הייחודיים של החיל.<sup>26</sup> הם ערערו על דרך שילוב המטוסים בשדה המערכה ועל הקונספציה הבסיסית של תפקיד חיל האוויר. גם בתחומי הפעילות היומיומית ניכר חוסר התיאום. דו"חות המודיעין שהופצו בידי המטה הכללי הגיעו לטייסים באיחור, התגלו כחלקיים ובלתי יעילים. הדיווח לטייסות על תנועת כוחות צה"ל, כוונותיו ומיקומן של היחידות הועבר באקראי וללא מודעות לתכונותיו של חיל האוויר, ליתרונותיו ולמגבלותיו.<sup>27</sup>

לקראת מבצע 'חורב' החליט המטה הכללי לנסות ולהתגבר על חוסר התיאום.

לצורך זה הוקם 'מטה מתאם לפעולות חיל האוויר וחיל הים'.<sup>28</sup> פקודת ההקמה לא הגדירה כבירור את תפקיד המטה. הוא הוקם כמערך זמני לצורך המבצע בלבד. בסיסו היה במפקדת חיל האוויר בתל-אביב וישבו בו גם נציגי חיל הים. הכינוי שניתן למטה היה 'ינשוף'. מטה 'ינשוף' החל לפעול ב-20 בדצמבר 1948, למעשה יום לאחר המועד שבו היה אמור להתחיל המבצע לפי התכנון המקורי. המעקב אחר יומן המבצעים של 'ינשוף' מלמד, שאכן המטה פעל כגורם מנקז שדרכו עברו כל הכתובות, המברקים ופקודות המבצע. ואולם בכך, למעשה, הסתכם תפקידו. תכנון המבצע קדם להקמת המטה, הדיונים ופקודות במהלך המבצע נערכו הרחק מתל-אביב, בחזית פיקוד הדרום, וממילא ללא שיתופו, ובכך הפך המטה המתאם לגורם נוסף בשרשרת של מכותבים ומתואמים כשתפקידו לא הורגש כלל בשדה המערכה.

בדיעבד התברר שגורם מתאם נמוך יותר – קצין הקישור של חיל האוויר במפקדת חזית הדרום – היה הכתובת המידית של חיל האוויר בכל הקשור בתכנון, ארגון, סיוע ופקודות. קצין הקישור נמצא בצומת המרכזי של הקרבות כאשר זמינותו ליד מפקדי המבצע הפכה אותו לגורם שאליו פנו בכל הקשור לצורכי תצפית, תובלה, פינוי ולחימה. ואילו מטה 'ינשוף', שבו אמורים להיות הגורמים הבכירים, נמצא מחוץ לשדה המערכה ללא תפקיד של ממש.<sup>29</sup> זו הסיבה שעוד במהלך המבצע נוטרל מטה 'ינשוף' עד כי הפך למיותר. בפקודת המבצע לשלב השני של 'חורב', מטה 'ינשוף' אינו נזכר כלל ואינו מופיע כצד מכותב.<sup>30</sup>

הפקודות שניתנו לחיל האוויר לקראת המבצע דיברו בהכללה על סיוע אווירי לכוחות היבשה ופגיעה בבסיסי המצרים באמצעות הפצצה.<sup>31</sup> גם התכנית המעשית שהגיעה לטייסות היתה כוללנית ומעורפלת. למעשה נקבעה תכנית קרב ליומיים בלבד, כשהמטרות העיקריות ביומיים אלו היו מטרות הטעיה שנועדו לבלבל את המצרים ולמנוע מהם לאתר את המאמץ העיקרי של צה"ל.<sup>32</sup> כך יוצא שההכנות התמקדו בתפקיד השולי, ואילו ביחס לתפקידים העיקריים של חיל האוויר לא היה תכנון מפורט.<sup>33</sup>

מועד התחלת המבצע נקבע בניגוד לדעת מפקדי החיל, שביקשו לעכבו עד סוף החודש. הם הסבירו למטה הכללי שרק במועד זה ייכנסו הספיטפיירים החדשים, שהגיעו במבצע 'ולווטה 2', לשימוש מבצעי, ובינתיים חלק מכוחו של החיל עסוק בהרכבת המטוסים שהגיעו בארגזים ובקליטתם. נוסף לכך הזכיר חיל האוויר למטה הכללי שמצב צילומי האוויר אינו מספק ושיש לבצע גיחות צילום נוספות. נראה שגם רמת התחזוקה של המטוסים היתה ירודה.<sup>34</sup> היו אלו נימוקים כבדי משקל, במיוחד לנוכח הבטחת חיל האוויר שדחייה בעשרה ימים תאפשר לו להשתתף במערכה כשהוא חזק הרבה יותר. אולם המטה הכללי דחה את הבקשה. בשלב הזה של התפתחות צה"ל ידעו מפקדי חיל האוויר שמעמדם בצבא וכוחו של החיל עדיין אין בהם כדי להיות גורם שדעתו קובעת בשיקולי המטה הכללי.

הסיכומים שלאחר המבצע שנערכו בחיל האוויר עתידיים לבקר בחריפות את יחס המטה הכללי לחיל האוויר ואת התיאום הן ברמת המטה הכללי והן ברמת מפקדת החזית.<sup>35</sup> עם זאת מהלך הקרבות והחלק שנטל בהם חיל האוויר מלמדים, שלמרות

החשש המוקדם והקשיים שאכן התגלו במהלך הקרבות עלה בידי חיל האוויר לעמוד בהצלחה במשימות שהוטלו עליו.

#### פעילות חיל האוויר במבצע 'חורב'

שני גורמים סותרים הכתיבו את תאריך פתיחת מבצע 'חורב': האחד החשש מפני לחץ מדיני שיביא להפסקת אש בגבולות בלתי נוחים והשני מזג האוויר. החשש ששעון החול המדיני אוזל ושהאוי"ם עומד לכפות שבייתת נשק בקווי הגבול המפותלים שלאחר מבצע 'יואב' היה דחף חשוב לתביעת הדרג המחליט להקדים ככל האפשר את המבצע.<sup>36</sup> הלחץ השני היה החורף הגשום. תחילה נקבע המבצע ל-18 בדצמבר, ואולם גשם עז שהחל לרדת בנגב ב-12 בחודש שיבש את התכנית. דרכי העפר בנגב היו במצב שלא אפשר את מעבר כלי הרכב והכוחות, וצריך היה להמתין כמה ימים עד שיתייבשו.

המערכה נפתחה ב-22 בדצמבר בשעה 16:00 בהפצצת חיל האוויר על אוור ההטעיה, הגזרה המערבית באזור עזה, וכן הפצצת שדה התעופה באל-עריש וריכוזי הצבא המצרי ברפיח, חן-יונס ופלוג'ה. בן-גוריון שקיבל דו"חות רצופים כתב ביומנו: 'האווירייה עשתה את שלה'.<sup>37</sup> לעת ערב החלה חטיבת גולני בפעולת הסחה באזור עזה שנועדה להטעות את הכוח המצרי, לפצלו, לרתקו לגזרה המערבית ובתוך כך לתפוס מאחזים משופרים לקראת השלב השני של המבצע. בפעולות אלו התגלו המצרים כלוחמים עיקשים, ולכוחות צה"ל נגרמו אבדות כבדות. הצלחת הפעולה היתה חלקית.<sup>38</sup> ובתוך כך שוב השתבש מזג האוויר. בצפון הארץ החל לרדת גשם שהתפשט דרומה. הסערה היתה, כזכור, העילה לביטול הפשיטה המוצנחת על אל-עריש. היא גרמה גם לביטול פעולות אחרות של חיל האוויר. הגשם שנמשך כיממה דחה את הפעולות בגזרת המאמץ העיקרית – המערך המצרי באזור עסלוג'-עוג'ה. בינתיים חלו שינויים בהיערכות הכוחות המצריים בחזית. על חיל האוויר הוטל לבצע, בתנאים קשים, עדכון מודיעיני באמצעות סיור אווירי וגיחות צילום.<sup>39</sup> המערכה בגזרת המאמץ העיקרי ביר-עסלוג'-עוג'ה החלה ב-25 בדצמבר, שבוע לאחר התאריך שנקבע בתכנון המקורי. למחרת נכבשה עוג'ה שהיתה נקודת הגבול המוסכמת בין ישראל למצרים ובכך הגיע צה"ל לקו הגבול הבינלאומי. ב-27 בדצמבר נתן יגאל אלון, מפקד חזית הדרום, פקודה לכיבוש אבר-עגילה, שבה היה ריכוז של מחנות צבא מצריים. אבר-עגילה היתה כמה קילומטרים ממערב לגבול הבינלאומי. ההחלטה על חציית הגבול וכיבוש אבר-עגילה התגלגלה לפרשה מדינית. בעקבות כיבוש אבר-עגילה החליט יגאל אלון לנצל את ההצלחה ולבצע איגוף עמוק לכיוון אל-עריש. החלטה זו לא היתה על דעת ממשלת ישראל. המידע על חציית הגבול הגיע למטה הכללי באמצעות פענוח צילומי האוויר של חיל האוויר.<sup>40</sup> מבחינת דיונו חשיבות הנושא היא התארכות קווי הפריסה של צה"ל לסדר גודל חורג מכל מה שהיה עד כה, קשיי קשר, פיזור הכוחות וחשש מאפשרות תקיעת טריזים מצריים בין הכוחות של צה"ל. כדי למנוע סכנות אלו נועד לחיל האוויר תפקיד חיוני ביותר.

מצב כוחות צה"ל בשטח ותלותו בצירי תנועה ארוכים, קלים לזיהוי וכולטים למרחוק איים להפוך אותם למטרה קלה למטוסי האויב, ואכן באחד הדיווחים נמסר על שש התקפות אוויר על כוחותינו באזור אבו-עגילה.<sup>41</sup> אמנם הנזק שנגרם היה מועט, ובתקיפות אלו לא היו אבדות, אבל החשיפה לסכנת תקיפה מהאוויר היוותה איום פוטנציאלי שהשאיר את רישומו במסקנות המבצע.<sup>42</sup>

חדירת צה"ל לעומק סיני החלה ב־28 בדצמבר בהסתערות על אבו-עגילה. ב־29 בדצמבר נכבש שדה התעופה של ביר-לחפן ונערכה פשיטה לכיוון שדה התעופה של ביר-חמה. בשלב זה נעו כוחות צה"ל כאשר הם נעזרים ברכב שלל מצרי שלא הוסרו ממנו סימני הזיהוי המקוריים. מטוסינו תקפו את השיירה הצה"לית הנושאת סימני זיהוי מצריים וגרמו להרוג אחד וכמה פצועים.<sup>43</sup> הטייס שהוביל את התקיפה, עזר וייצמן, התריע על אי קביעת סימני זיהוי. אירוע זה חל תוך כדי עימות בין יגאל אלון, מפקד החזית, ליגאל ידן והפיקוד העליון של צה"ל בשל עצם החריגה מגבולות המבצע המתוכנן. אלון התעלם מדרישות ידן להימנע מהתקדמות בתוך השטח המצרי והמשיך לנוע לעבר אל-עריש. האיום שהציב צה"ל בעומק סיני הוליד איום בריטי משולב באזרה אמריקנית שהועברו לכן-גוריון.

כן-גוריון פקד על יגאל אלון לסגת מיד וזאת כאשר יחידות החוד של הכוח כבר הגיעו לשערי אל-עריש. הפקודה לסגת ניתנה ב־31 בדצמבר והנסיגה נמשכה עד ה־2 בינואר 1949.

לכל אורך המהלך הצבאי הזה פעל חיל האוויר באינטנסיביות שעיקרה הפצצת שדות התעופה המצריים, בעיקר באזור אל-עריש, יירוט מטוסי אויב ואיתור מצבורי ציוד ושיירות. הניסיון להפעיל סיוע טקטי ישיר לחילות היבשה לא עלה יפה. קשיי קשר ובעיות תיאום, וכן עניין פשוט כמו אי סימון כלי רכב ישראלים ובמיוחד רכב שלל, גרמו למקרים נוספים של פגיעת מטוסי צה"ל בכוחותינו.<sup>44</sup> במהלך שלב זה נערך ב־28 בדצמבר קרב אוויר מעל אבו-עגילה; שני ספיטפיירים ישראלים נתקלו בשני מטוסי פיאט מצריים. אחד הפיאטים הופל, והשני נפגע ונמלט. שלושה ימים אחר כך תקפו שלושה ספיטפיירים את שדה התעופה בביר-חמה ויירטו באוויר פיאט מצרי נוסף.<sup>45</sup>

לעת הזאת היה חיל האוויר הגורם היוזם והתוקפני. עד תום השלב הראשון למבצע דווח על 10 מטוסים מצריים שנפגעו: אחד מהם דקוטה, יורט על הקרקע, ותשעה אחרים, מטוסים מדגם פיאט וספיטפייר, נראו מתרסקים או כוערים באוויר או שנפגעו על הקרקע. ואולם למרות הפגיעות הרבות, הפעילות האווירית המצרית לא פסקה. להפך, בשלב מסוים נראה היה שבגזרת אבו-עגילה יש למצרים עדיפות אווירית, כאשר מטוסיהם צלפו לעבר כוחות הקרקע של צה"ל שש או שמונה פעמים ביום. חיל האוויר המצרי גילה גמישות בכך ש'פעל מכמה בסיסים והעביר את מטוסי הקרב שלו מבסיס אחד לשני. חיל האוויר הישראלי היה חסר ידיעות מודיעיניות מספקות והפצצות האוויר שלו היו לעתים קרובות חסרות תכלית.<sup>46</sup> מידע מודיעיני שהגיע מכוחות הקרקע בנושא שדות התעופה של מצרים לא הועבר לחיל האוויר, והפצצות האוויר לא הצליחו לשתק את האויב.<sup>47</sup>

ההצלחה היחסית של המצרים לשמור על חופש פעולה אווירית לא גרמה



לכוחותינו נזקים של ממש מבחינת האבדות והפגיעות בציווד, ואולם היתה לכך השפעה שלילית על המוראל. יגאל אלון מתפרץ כלפי חיל האוויר 'ותובע בכל תוקף לתת פקודה ברורה למטוסי הקרב לעסוק רק בהגנת יחידותינו ממטוסי האויב ולהקצות לתפקיד זה את מקסימום האווירונים'.<sup>48</sup> אמנם העילה היתה פגיעות מטוסי חיל האוויר שלנו בכוחותינו, ואולם הפנייה לשמור על שמים נקיים נבעה מהתסכול העמוק לנוכח התקיפות החוזרות ונשנות של מטוסי האויב. המתח שהתגלה כאן בין מפקד המבצע לבין חיל האוויר העיד על קשיי התיאום והעברת האינפורמציה, אבל יותר מכך הוא מלמד על חוסר הידע של מפקדי הצבא הצעיר בכל הקשור לתפעול ודרכי התפקוד של חיל האוויר.

חיל האוויר היה מערך צבאי שונה לחלוטין מזה שמפקדי צה"ל הכירו מניסיונם האישי. הקשר שלהם עם התעופה במהלך פעילותם הביטחונית היה מצומצם ביותר או שלא היה קיים כלל. לא היה להם ידע מעשי או תיאורטי, שלא לדבר על תורת לחימה אווירית.

יש מקום להתייחס גם למידה של הסתייגות סמויה שהיתה למפקדי הצבא מהדימוי של חיל האוויר. דימוי זה מקורו במערכת הערכים האידיאולוגיים והחברתיים שקנו אחיזה חזקה בצה"ל, ושורשיהם נעוצים הרחק בתקופת הבראשית של הקמת התעופה הביטחונית ביישוב.<sup>49</sup> במערכת ערכים זו, שהועברה לצה"ל מאוהלי הפלמ"ח, נועד תפקיד מיוחד לאתוסים קולקטיביים. כך, לדוגמה, טופחו בקרב לוחמי השדה רעיונות של אחוות לוחמים בעלת משמעות רעיונית ואפילו פוליטית. נכללה בהם שאיפה לשוויון בין החיילים ואפילו בין הטוראים למפקדים. הצבא היה אמור להיות גורם חברתי מחנך. באוהלי יחידות השדה בחזית הדרום התגבשה שותפות רעיונית וקמו גרעיני התיישבות קיבוצית.<sup>50</sup> בהווה זו נחשב חיל האוויר כאנטי-תזה לערכי השיתוף והשוויון. הוא נחשב לחיל המבוסס על אינדיבידואליות, על כישוריו האישיים של הטייס הבודד, שעות הטיסה שצבר, מיומנותו המקצועית וטיב מטוסו.

על פי אמות מידה אלו טייס שכיר חרב יכול להיות לוחם קרבי יעיל יותר מהטייס הישראלי שלא הספיק לרכוש הכשרה מקצועית. ניתן לשער שאפשרות זו עוררה אי נוחות ואולי אף חשדנות ביחס לחיל האוויר, מה גם שאפילו עתה, בשלהי מלחמת העצמאות, רוב הטייסים היו אנשי המח"ל, חלקם לא היו יהודים, ללא כל עניין ברעיון הציוני. עובדה היא שהשפה שבה ניתנו פקודות הקרב בחיל האוויר היתה אנגלית, משכורות הטייסים ניתנו על פי חוזים אישיים, היה פער גדול בין משכורת למשכורת בתוך החיל ופער גדול הרבה יותר בין שכרם של כלל הטייסים לכל יתר לוחמי צה"ל. היה גם שוני במדים, בסימני הדרגה ועל הכול בתרבות הבילויים ובאורח החיים.<sup>51</sup>

רוב מפקדי השדה בצבא ובאופן מיוחד הפיקוד הבכיר של חזית הדרום במבצע 'חורב' היו בפלמ"ח או הושפעו עמוקות מהמסורות שגובשו בו. יגאל אלון, מפקד החזית, היה מפקד הפלמ"ח וממעצבי ייחודו. כמעט כל אנשי מטהו ומפקדי החטיבות והגדודים היו קשורים להתיישבות העובדת. הם ראו את עצמם חקלאים שהתגייסו למלחמה קיומית כהוראת שעה ולא כחיילים מקצועיים. אין ספק שהשוני הערכי

והמנטלי היה גורם שתרם לקשיי השיתוף בין מפקדת החזית לחיל האוויר.

## ההפצצות

הפער בין היוזמה והתוקפנות של חיל האוויר הישראלי לבין התוצאות בא לידי ביטוי בנושא הפצצות חיל האוויר. במבצע 'חורב' ערך חיל האוויר 243 טיסות מבצעיות שבהן הוטלו 226 פצצות על שתיים-עשרה מטרות. המטרות העיקריות היו ערי רצועת עזה, עזה, חאן-יונס ורפיח, ושדות התעופה בקידמת סיני ובעיקר באל-עריש. על כל אחת ממטרות אלו נערכו 24-28 גיחות קרב, ועל כולן הוטלו 120 טון פצצות. על כיס פלוג'ה לבדה נערכו באותו זמן טיסות והפצצות השוות כמעט במספרן למספר הטיסות ולכמות הפצצות שהוטלו על ארבע המטרות גם יחד.<sup>52</sup>

המאמץ שהשקיע חיל האוויר בהפצצת האויב היה בלתי מאוזן. בגזרת המאמץ העיקרי של שלב א', בציר עסלוג-עוג'ה ובאבו-עגילה נערך מספר קטן של הפצצות, בסך הכול שתיים-עשרה, שהתרכזו ביום אחד, ה-26 בדצמבר 1948.<sup>53</sup> בגזרת המאמץ העיקרי של השלב השני, גזרת רצועת עזה ואל-עריש, היתה פעילות אינטנסיבית יותר, אבל בהשוואה למאמץ הפעילות בכיס פלוג'ה היה רצף ההפצצות מוגבל. ייתכן שהסטת המאמץ לכיס פלוג'ה, יעד שהיה גורם משני במבצע, נבעה מהחלטתו הפתאומית של בן-גוריון להטיל על המטכ"ל, כאמצע מבצע 'חורב', לחסל את כיס פלוג'ה.<sup>54</sup> מכל מקום הדגש על הפצצת מטרה שאיננה קשורה ישירות למבצע גרמה לפיזור הכוח ולצמצום יעילותן של ההפצצות.

הטייסים שחזרו ממשימות ההפצצה דיווחו, בדרך כלל, על פגיעות טובות במטרה.<sup>55</sup> ואולם פענוח תשדורות המצרים מהמקומות המופצצים מלמד על נזקים שוליים בלבד.<sup>56</sup> דו"ח סיכום של מודיעין חיל האוויר על יעילות ההפצצה במבצע 'חורב' משתמש בניסוחים בוטים. בין השאר נאמר בהם: 'מסתבר שהפליטים ומטרות בלתי צבאיות נשאו את החותם העיקרי של הפצצותינו. נראה כי לא נגרם כל נזק ניכר לכוחות האויב, מיכליו ומתקניו.'<sup>57</sup> דיווחי הטייסים היו אמינים. הם אכן פגעו במטרות, אבל גם סיכום המודיעין היה נכון – הנזק היה מועט.

התוצאות הדלות נבעו משלוש סיבות עיקריות:

- א. בהפצצות השתתפו מטוסים מדגם ב-17, קומנדו, הרוורד, דקוטה, בופייטר, ספיטייר ואפילו פיפר. מלבד הב-17 לא היו אלו מטוסי הפצצה. שיטת ההפצצה כאמצעות מטוסים אלו היא הפצצת שטח ואין הם יעילים להפצצת נקודה.
- ב. מודיעין: מספר גיחות הצילום לפני המבצע היה מוגבל. בעת המבצע הופסקו גיחות אלו לחלוטין. הכנת תיקי המטרות היתה חלקית. עיקר המודיעין נסמך על ידיעות שנתקבלו ממודיעים ערבים בשכר ועל תחקירי שבויים. מקורות אלו הסתברו כבלתי מספיקים ובמקרים אחדים מטעים.<sup>58</sup> חיל האוויר לא ידע במדויק את מקום כוחותינו והמצב בשטח.

ג. תיאום: הקצב האיטי של העברת הידיעות מהשדה לחיל האוויר ובעיות של ארגון לקוי גרמו לנתקים בזרימת ידיעות ובהנחיות התכנון. דוגמה לכך היא פניית אנ"ם להפצצת רפיח. הפניות 'היו מציינות את רפיח מבלי לציין איזה שטח מסוים של רפיח'.<sup>59</sup>

דוגמה נוספת של חוסר תיאום היא שלכוחות היבשה היתה אינפורמציה על קיום שדה התעופה המצרי בכיר-חמה. ידיעה זו הגיעה לחיל האוויר באיחור רב, כאשר כבר לא היה בה עניין.<sup>60</sup>

#### משמעות פעולת חיל האוויר

הפועל היוצא של ליקויים אלה נשמע כביקורת חריפה על יעילות חיל האוויר במבצע 'חורב', שהרי מהדו"חות השונים ניתן להסיק כי חלק גדול מההפצצות היו מיותרות, היה בזבוז זמן ואמצעים, פרופורציות לא נכונות של יעדי הפצצה, קשר מודיעין לקוי, פגיעת מטוסינו בכוחותינו. אף על פי כן הסיכום הכולל של הפעילות הוא חיובי.

סוגי המטוסים, רמת המודיעין ובעיות התיאום היו האילוצים שבמסגרתם הוטל על חיל האוויר לפעול. לאילוצים אלו נוספו בעיות מזג אוויר, השינויים הרבים שחלו בתכנית ובביצוע תוך כדי לחימה וכושר העמידה היחסי שגילו טייסי חיל האוויר המצרי. למרות התנאים הקשים הללו פעל החיל האוויר הישראלי באינטנסיביות רבה. עלה בידו להסב עצמו במהירות לצרכים המשתנים, לעמוד בלוח זמנים עמוס שכלל הפצצות יום והפצצות לילה, סיור ויירוט מטוסי אויב. בקרבות האוויר בלט, לראשונה, יתרונם המוחלט של הטייסים הישראליים. במהלך המבצע איבד חיל האוויר המצרי 17-18 מטוסים, לעומת מטוס ישראלי אחד שהופל בשובו מסיור.<sup>61</sup>

הפצצות האוויר היו מוצלחות פחות. מידת הנוק שהן הסבו ליעדים הטקטיים היתה מוגבלת. עם זאת, הן גרמו לפגיעה קשה במוראל הלוחמים המצריים.<sup>62</sup>

#### טיסות הסיור הבריטיות

היום האחרון למבצע 'חורב' ולמעשה היום שבו הסתיימו בפועל הקרבות בין מצרים לישראל היה ה-7 בינואר 1949. ביום זה התרחשה פרשה דרמטית שהיתה עלולה לשנות לחלוטין את המצב ולהפוך את יום סיום המלחמה לפתיחת מערכה מלחמתית חדשה והפעם נגד מעצמה עולמית – בריטניה. באותו יום התרחשו שתי התנגשויות אוויריות בין חיל האוויר הישראלי הצעיר לבין חיל האוויר המלכותי הבריטי. במהלך הקרבות הפילו הישראלים חמישה מטוסי קרב בריטיים.

בריטניה היתה קשורה עדיין לאינטרסים אסטרטגיים במזרח התיכון, למן הנפס בעיראק ועד השליטה בתעלת סואץ. המלחמה בין ישראל לערבים, שהתרחשה סמוך למוקדי עניין אלו, עלולה היתה לפגוע במערך היחסים הבעייתי והרופף בינה לבין מדינות ערב.

ממשלת בריטניה הכריזה על מדיניות של אי התערבות במלחמה במזרח התיכון. אף שהיו חריגות ממדיניות זו, בעיקר בשלבי הפינוי הבריטי בארץ-ישראל, נשמרו עקרונותיה.<sup>63</sup> עם זאת, ראתה בריטניה את עצמה כגורם בעל השפעה באזור שנכוננו לו תפקידים מדיניים וצבאיים בהמשך. כדי לשמור על מעמדה, ניסתה ממשלת

בריטניה לקבל אינפורמציה שוטפת על אירועי המלחמה. משימת המודיעין העיקרית הוטלה על הרא"ף, חיל האוויר המלכותי הבריטי, שלרשותו עמדה באזור התעלה טייסת 13, שעסקה בסיוור וצילום באמצעות מטוסי מוסקיטו. טייסת זו הסתייעה במטוסי קרב משלוש טייסות אחרות שפעלו באזור התעלה, ובעיקר מטייסת 208, שחנתה בפאיד, ממערב לתעלת סואץ. לרשות טייסות הקרב הבריטיות עמדו מטוסי ספיטפייר משופרים ומטוסי הוקר טמפסט. זמן הטיסה של מטוסי הקרב הבריטיים משדה התעופה פאיד שבתעלה עד קו החזית הישראלי היה כ-15 דקות.<sup>64</sup>

משימות הצילום הוטלו על טייסת 13 עוד במבצע 'זאב'. ב-20 בנובמבר 1948 הופל מטוס מוסקיטו בריטי שהיה בטיסת צילום מעל ישראל.<sup>65</sup> הגילוי שממשלת בריטניה מעורבת בפעילות המלחמתית בארץ עורר סערה בפרלמנט הבריטי. שר החוץ ארנסט בוויין הודה במכתב לראש ממשלתו, קלמנט אטלי, בכך שבריטניה עלולה להיות נאשמת בביצוע פעולות בעלות אופי מלחמתי; 'עם זאת, לדעתי, אין להניח לסיכון המדיני הכרוך בכך לגבור על היתרון המבצעי שיושג מכך שטיסות אלו יימשכו'.<sup>66</sup>

הניסיון הבריטי להסביר את הטיסות בפנייה של משקיפי האו"ם לאינפורמציה היתה אחד מסדרה של נימוקים שאפילו וינסטון צ'רצ'יל, שהיה עתה מנהיג האופוזיציה, התייחס אליהם בספקנות.<sup>67</sup> וכך נמשכו גיחות צילום אלו שנערכו על ידי מטוסי מוסקיטו בלתי חמושים, שלוו במטוסי קרב בריטיים מאזור התעלה.<sup>68</sup> נלווה אליהם איום בריטי סמוי כנגד פעולה צבאית ישראלית העלולה לפגוע באינטרסים הבריטיים. פלישה ישראלית לירדן או למצרים היתה נחשבת לפגיעה כזו.<sup>69</sup>

מבצע 'חורב' ובעיקר חציית הגבול הבינלאומי בידי כוחות צה"ל גרמו לדריכות מיוחדת במפקדה הבריטית במצרים. ב-29 בדצמבר, לאחר כיבוש אבו-עגילה ובעקבות הפריצה לעבר אל-עריש, דווח למפקדת הרא"ף כי שדות התעופה המצריים באל-עריש והשדות החלופיים שלהם בביר-לחפן וביר-חמה נפגעו. מטוס מצרי שהיה באוויר בעת הפצצת השדות נמלט לכיוון התעלה ונחת שם בשדה תעופה בריטי, כשמכלי הדלק שלו ריקים.<sup>70</sup> אירוע זה הדליק אצל הבריטים נורת אזהרה; האם צה"ל פרץ במבצע כיבוש מהיר של סיני? האם הצבא המצרי הובס כליל? ושמא צה"ל מתעתד עתה להפנות את כל כוחו נגד ירדן ולכבוש את מדינת החסות הבריטית הזאת?<sup>71</sup>

על רקע זה פנה קמפבל, שגריר בריטניה במצרים, והציע ב-29 בדצמבר למשרד החוץ שלו לתת 'ליהודים' (המסמכים הבריטיים מאותה תקופה מעדיפים הגדרה זו על ההגדרה 'ישראלים') אולטימטום קצר טווח לסגת בחזרה לגבול הבינלאומי ומיד אחר כך להתערב בכוח. ואכן משרד החוץ הבריטי דיווח באותו יום למחלקת המדינה האמריקנית על כוונותיו לאמור: 'אם הכוחות היהודיים מתקיפים טריטוריה מצרית, המחויבות הבריטית על פי החוזה האנגלי-מצרי תופעל'.<sup>72</sup> מחלקת המדינה האמריקנית הטילה על ציר ארצות הברית בישראל, מקדונאלד, להביא לידיעת

ממשלת ישראל את האיום הבריטי בצירוף אזהרת נשיא ארצות הברית, שלפיה אם ישראל לא תיסוג תנקוט ארצות הברית פעולה נמרצת נגד ישראל. הודעת מקדונלד הגיעה לבן-גוריון ב־31 בדצמבר, ובן-גוריון הורה ליגאל אלון לסגת מיד ולחזור לגבול הבינלאומי.<sup>73</sup>

בתוך כך דיווח מטה חיל האוויר המלכותי למשרד האווירייה בלונדון על היסטריה מצרית בעקבות המפלוגות בחזית.<sup>74</sup>

המלך פארוק ביקש עזרה במטוסים בריטיים, כולל טייסים, שיטוסו תחת סימונים מצריים ויסייעו למצרים במצבה החמור. קמפבל, המדווח על כך, אינו מסתיר את תמיכתו בבקשת המצרים.<sup>75</sup> ואכן סגן מפקד חיל האוויר הבריטי נתן אישור למפקד חיל האוויר שלו במזרח התיכון לשיתוף פעולה עם המצרים בנושא תדלוק ושימוש בשדות התעופה ודרש ממנו לספק לגורמים המדיניים אינפורמציה שוטפת על המצב באמצעות צילום שדה המערכה.

ב־30 בדצמבר המריאו שישה ספיטפיירים בריטיים מטייסת 208 יחד עם עוד שלושה ספיטפיירים מצריים לסיוור בצד המצרי של קו החזית. הסיוור גילה טור שריון ישראלי הנע מערבה מרפיח לכיון אל-עריש.<sup>76</sup> אגב, על הסיוור האווירי נורתה אש מן הקרקע בידי הכוחות המצריים.<sup>77</sup> מסיבות הנובעות מחשש מצרי משיתוף פעולה ישיר עם בריטניה, שמשמעותו אישור מצרי להפעלת החוזה האנגלו-מצרי, החליטה ממשלת מצרים בתום יומיים של שיתוף פעולה להפסיק את הסיוורים המשותפים. הפיקוד העליון הבריטי במזרח התיכון לא הצטער על כך. בדיווח ללונדון נאמר שהטייסים המצריים גילו רמה מקצועית נמוכה, ובטיסות הסיוור המשותפות היו מקרים של סף התנגשות באוויר שסיכנו את הטייסים הבריטיים.<sup>78</sup> למרות הפסקת הטיסות המשותפות המשיכו הבריטים בגיחות צילום יומיות. האינפורמציה שנאספה או חלק ממנה הועברה למצרים.<sup>79</sup> בכל אחד מימי ינואר, עד ה־7 בחודש בוצעו גיחות שצילומיהן הגיעו לידי המפקדות הבריטיות העיקריות וחלקם הועברו למצרים. רוב גיחות הצילום בוצעו בידי מטוסי מוסקיטו מטייסת 13 שלוו בידי מטוסי ספיטפייר או טמפסט מטייסות הקרב. הנתיב הרגיל היה מתעלת סואץ לעוג'ה אל-חפיר, משם פנו המטוסים צפונה לאורך כביש אל-עריש עד רפיח וחזרה. המבנה המלווה טס כשזוג אחד קדימה בגובה נמוך (כ־500 רגל) וזוג אחד גבוה (כ־2000 רגל).<sup>80</sup> המטוסים הקפידו שלא לחצות את הגבול הבינלאומי. בדיווח מה־6 בינואר נמסר על גיחות צילום מאותו יום שנמשכו 32 שעות ו־55 דקות. סך הכול בששת הימים הראשונים של ינואר בוצעו 104 שעות ו־40 דקות של גיחות צילום, כמות שיא באזור.<sup>81</sup>

בתוך כך השתררה בארץ אווירת חירום: כותרות העיתונים של השבוע הראשון של ינואר דיווחו על כוונה בריטית לבטל את האמברגו על משלוח נשק למדינות ערב, על הפעלת מועצת הביטחון נגד ישראל וכן על התערבות בריטית ישירה בקרבות.<sup>82</sup> הדינמיקה של המתוחות זרמה אל מחוץ לאזור.

ב־7 בינואר, זמן קצר לפני שנודע על ההתנגשות האווירית, דיווח משרד החוץ הבריטי לשגרירותו בווינגטון, כי פענוח צילומי האוויר מה־6 בחודש מגלה שהישראלים מכינים התקפה נוספת.<sup>83</sup> דיווח זה, שהתקבל אף שגיחות הצילום

הקודמות אישרו שהישראלים פינו את מאחזיהם שמעבר לגבול הבינלאומי,<sup>84</sup> מבטא את רמת אי האמון שהגו הבריטים לכוונות הישראליות לסיים את המלחמה, אי אמן זה עתיד להוליד את התקרית הגדולה.

הכוחות הישראלים היו ערים לקיומן של גיחות בריטיות מעליהם. הדיווחים הועברו למפקדת החזית.<sup>85</sup> לא נמצאו מסמכים המעידים על דיונים ברמת המטה הכללי בנושא הטיסות הבריטיות ולא ניתנו הנחיות ברורות לחיל האוויר ולכוחות הקרקע באשר לתגובה לטיסות סיור אלו. תשומת הלב היתה נתונה למערכה העיקרית נגד המצרים שנכנסה עתה לשלב השני של מבצע 'חורב'. ב־6 בינואר הגיע שלב זה לשיאו. צה"ל תקף את המצרים בקו עזה-רפיח, במאמץ לסלק מעמדותיהם ולהשתלט על רצועת עזה. כוח של צה"ל, שהיה ערוך במבואות רפיח, על קו הגבול הבינלאומי ובמרחק קצר מעבר לו בתוך גבולה של מצרים, נועד לחסום את המצרים בעורפם ולאפשר לחץ חזיתי נגדם. מסיבות שונות של קשיי מזג אוויר וכן בשל תקלות מקומיות, המגמה לחסל את המצרים במכת מחץ אחת נכשלה. מפקדת חזית הדרום היתה זקוקה עוד לפרק זמן נוסף, קצר מאוד, כדי להכריע את המצרים, אולם שיעון החול המדיני כבר אול. בן-גוריון פקד נחרצות לחזור אל הגבול הבינלאומי. הפסקת האש אמורה היתה להיכנס לתוקפה ב־7 בינואר 1949 בשעה 14:00.

ניסיון הפסקות האש הקודמות לימד שהצדדים נהגו להפר אותן כדי לשפר עמדות ולזכות ביתרונות מקומיים. הפרות אלו גרמו להצתת הגזרה ולהתמוטטות הפסקת האש. לעתים היוזמה להפרות היתה של מפקדים בשטח, בניגוד למדיניות. בתנאים אלו לא היה זה מוזר שבן-גוריון דרש מיגאל ידן לשלוח מפקד מטעם המטה הכללי להשגיח שיגאל אלון, מפקד חזית הדרום, ימלא את הפקודה ביחס לנסיגת ישראל והפסקת האש.<sup>86</sup> אם בן-גוריון גילה מידה של חשדנות ביחס למפקדיו שלו, אין פלא שגם הבריטים גילו חשדנות רבה, שגרמה לכך שלקראת כניסת הפסקת האש לתוקפה הם הגבירו את הסיוורים האוויריים. ברקע החשדנות הבריטית ביחס לכוונות האמיתיות של ישראל ניצבה מסכת היחסים העכורה בין בריטניה לישראל. ההנחה שרווחה בארץ היא שבריטניה תומכת במישרין ובעקיפין בצד הערבי.<sup>87</sup> הבריטים מצדם היו משוכנעים שהיהודים נוהגים בעורמה, מפרים סיכומים וכי אין לבטוח בהם.<sup>88</sup> מכאן החשיבות שייחסו גורמים בכירים בבריטניה לקיומן של הטיסות.<sup>89</sup>

השילוב שבין המשקע של היחסים העכורים, החשדנות ההדדית ומידת שיתוף הפעולה שאכן היתה בין חיל האוויר הבריטי למצרים הוביל למתיחות גוברת. כמסגרת טיסות הסיור ב־6 בינואר הגיעה אחת מטיסות הסיור הבריטיות עד עקבה.<sup>90</sup> ביום זה נוצר, לראשונה, מגע אש. הטייסים הבריטיים ששבו מסיור מעל כביש עוג'ה אל-חפיר – רפיח, דיווחו על אש נגד מטוסים שנורתה עליהם מכוחות צה"ל.<sup>91</sup> הבריטים פענחו את מסקנות הסיורים מיום זה כאילו צה"ל לא נערך כלל להפסקת אש.<sup>92</sup>

## הפלת המטוסים הבריטיים

המסמכים שבידינו אינם מאפשרים לקבוע נחרצות אם ההחלטה הבריטית להגביר את הסיורים ב־7 בינואר נועדה רק לצורך אינפורמציה. נראה שיש מקום להנחה, שהסיורים נועדו גם להוות רמז ואיום לממשלת ישראל בדבר מידת העניין של ממשלת בריטניה שהפסקת האש תיכנס לתוקפה במועד ותישמר בהקפדה.

קרבות האוויר שהתחוללו באותו יום בין חיל־האוויר הישראלי לחיל האוויר הבריטי הפכו למחלוקת מדינית מרה בין ישראל לבריטניה. הגירסה הבריטית, שבאה לידי ביטוי בהודעות הרשמיות ובתחקירים הפנימיים, היתה שהטיסות היו חוקיות, שהטייסים תודרכו בהקפדה ושנאמר להם בבהירות לא לחצות את קו החזית, לא להתקיף שום מטרה קרקעית ולא להגיב באש אפילו אם ייתקלו באש מן הקרקע. ביחס למטוסים 'היהודיים' ההוראה היתה לא לתקוף אותם אלא לצורך הגנה עצמית. בדו"ח ועדת החקירה של משרד המלחמה הבריטי, שנתבקשה לבדוק את השתלשלות האירועים, נאמר שכל הטייסים הבינו היטב את הפקודה.<sup>93</sup>

המטוסים הבריטיים היו מצוידים במקלעי 20 מ"מ, אולם לא נשאו פצצות אלא מכלי דלק נתיקים.<sup>94</sup> טיסת הבוקר שיצאה משדה התעופה בפאיד סמוך לשעת הצהריים כללה מטוס צילום מדגם מוסקיטו מטייסת 13 שלוה בארבעה מטוסי ספיטפייר מטייסת 208. המסלול שנקבע לסיור היה מעל כביש איסמעיליה – באר־שבע עד נקודה ממזרח לאבר־עגילה, משם צפונה מעל כביש עוג'ה אל־חפיר עד נקודה שהיא כחמישה מייל מדרום מערב לרפיח וחזרה לפאיד. דו"ח החקירה הבריטי קובע נחרצות שמזג האוויר היה בהיר.<sup>95</sup> הטייסים זיהו את הכביש בוודאות ולא חצו אותו. ומכאן שהמטוסים הבריטים לא חצו את הגבול.<sup>96</sup>

בתחקיר שנערך בידי ועדת חקירה של משרד המלחמה הבריטי נקבע, שלאחר שמטוס הצילום סיים את משימתו וחזר, פנו ארבעת הספיטפיירים בזווית של 180 מעלות לציר הצפוני של מסלולם ואז נורתה עליהם אש מהקרקע באזור שבין אבר־עגילה לרפיח. אחד המטוסים נפגע ונראה צולל. שלושת המטוסים האחרים ניסו לבדוק מה קרה לו, ובזמן שעסקו בחיפושים אחריו הם הותקפו במפתיע בידי 'מטוסים יהודיים', ולפני שהבינו מה מתרחש הופלו כל שלושת המטוסים.<sup>97</sup> הטייס שהופל באש מן הקרקע צנח בשלום בשטח המצרי, מבין שלושת הטייסים האחרים אחד נהרג כשמטוסו צלל לקרקע סמוך לקו הגבול, שני מטוסים נוספים התרסקו במרחק של כעשרה מייל מהגבול בשטח המצרי, טייסייהם שנפגעו קלות נלקחו בשבי בידי כוחות צה"ל שהיו עדיין באזור.<sup>98</sup> הספיטפיירים הבריטיים הותקפו בידי שני מטוסי ספיטפייר ישראליים מדגם מיושן יותר. לנוכח השאלה כיצד זה קרה שכל המטוסים הבריטים הופלו בקלות רבה כל כך, הועלתה הטענה, שהישראלים צבעו את מטוסייהם בצבעי הסוואה בעלי סימני זיהוי שהועתקו מטייסת 208, ועל כן הטייסים הבריטים טעו לחשוב שמדובר במטוסים ידיותיים.<sup>99</sup>

כאשר התלהט הוויכוח על האירוע הפכה טענה זו לנשק פוליטי. הטיעון היה ש'היהודים' נקטו תכסיסים בלתי כשרים שבאמצעותם הם הערימו על הבריטים. אלא שהעדויות האחרות, כולל עדותו של אחד הטייסים השבויים וכן עדויות משקיפי

האו"ם הפריכו טענה זו בהוכיחם שכל המטוסים של חיל האוויר נשאו סימני מגן דוד בולטים.<sup>100</sup>

הדיווח על האירוע בצד הישראלי לוקה באי בהירות. בסיכום יומי של פעולות טייסת 101 מיום האירוע נזכרת טיסת סיור של שני מטוסי מוסטנג ישראליים מעל כוחות צה"ל בכביש רפיח-עוג'ה. בשעה 11:00 לערך אותרו מטוסים מצריים שתקפו את כוחותינו. בעקבות קריאה לעזרה מכוחות הקרקע נכנס הסיור האווירי הישראלי לקרב נגד מטוסי ספיטפייר מצריים ופגע במטוס אחד. בסיום פעולה זו יצאו שני מטוסי ספיטפייר ישראליים לסיור נוסף. למרבה האירוניה הטייסים מאנשי המח"ל, האחד קנדי והשני אמריקני, לא היו יהודים. סמוך לשעה 12:00 הם גילו באזור הסמוך לרפיח מטוסי ספיטפייר שנראה היה להם שהם תוקפים את הכוח הישראלי. הם תקפו את הספיטפיירים הבריטיים והפילו אותם.<sup>101</sup>

מהידיעות שבידינו אין זה ברור לחלוטין אם הטייסים ידעו מלכתחילה שמדובר במטוסים בריטיים. על פי גירסה אחת אחד משני הטייסים התוקפים זיהה בברור שמדובר במטוסים בריטיים וחברו סבר שמדובר במצריים, על פי גירסה אחרת השניים אכן הניחו שאלו מטוסים בריטיים, אולם הם סברו שהבריטים תקפו באש את הישראלים. הנחה זו נבעה גם מהעובדה שסמוך להתנגשות האווירית שמטו המטוסים הבריטיים את מכלי הדלק הנתיקים כדי להקל על מנוסתם והטייסים הישראליים חשבו בטעות שמדובר בפצצות.<sup>102</sup>

כשנחתו שני הטייסים הישראליים בבסיסם בחצור כבר היה ברור שהופלו מטוסים בריטיים. נקל לשער את מידת המתח וההתרגשות.<sup>103</sup> לא היה ספק שלאירוע של הצהריים צפוי המשך. ניתן לשער שטייסי הקרב הישראליים היו מתוחים, עם זאת אין בידינו עדויות על הנחיות מיוחדות מהדרג המדיני לחיל האוויר. אף שחלפו שלוש וחצי שעות מאז הופלו ארבעה מטוסי ספיטפייר בריטיים ועד גיחת הסיור השניה, נמשכה הפעילות השגרתית כאילו לא אירע דבר.

בשעה 15:30 יצא מחצור סיור של ארבעה מטוסי ספיטפייר בפיקודו של עזר וייצמן.<sup>104</sup> סמוך לגבול הבינלאומי, באזור רפיח, הם נתקלו במטס של 19 מטוסים בריטיים. על פי המקורות הבריטיים החליט מפקד חיל האוויר הבריטי במצרים לבדוק מה עלה בגורלם של ארבעת המטוסים שיצאו לפני הצהריים לסיור ואף אחד מהם לא חזר. לצורך זה הוא שלח בשעה 15:00 ארבעה ספיטפיירים מטייסת 208 מלוויים ב-15 מטוסי טמפסט מטייסת 213. ההוראות, לדבריו, היו לא לחצות את קו הגבול הבינלאומי.<sup>105</sup> המטוסים היו מצוידים במקלעי 20 מ"מ וחמושים, אך מלבד מטוסו של הטייס המוביל, שמקלעיו היו דרוכים, מקלעי האחרים לא היו דרוכים, על כן לא היו מסוגלים לפתוח באש ואף לא להתגונן.<sup>106</sup>

בדו"ח ועדת החקירה הבריטית הודגש, שהמטרה העיקרית של הסיור היתה בדיקת גורל המטוסים הבריטיים הנעדרים וכי המטרה המשנית היתה לבדוק אם הפסקת האש, שאמורה היתה להיכנס לתוקף בשעה 14:00, אכן נשמרת. לטענת הטייסים הישראליים טסו הבריטים מעל אזור קרבות, במערך תקיפה, במטוסים חמושים שמתחת לכנפיהם פצצות.<sup>107</sup> בדיקת שתי הגרסאות המנוגדות מובילה למסקנה שטענות שני הצדדים נכונות בחלקן. המטוסים הבריטיים אכן טסו מעל



לאזור הקרבות כשמתחת לכנפיהם מכלי דלק נתיקים שניתן היה לחשוב שהם פצצות. גם אם מקלעי מטוסי הטמפסט לא היו דרוכים, הטייס המוביל שמקלעו נדרך מראש ירה ואף פגע בפרופלור של מטוסו של עזר וייצמן.<sup>108</sup> העובדה שנערך סיור כזה מעל קו החזית סמוך להפסקת האש יכלה להיחשב מעשה תוקפני, ואכן מפקד חיל האוויר הבריטי במזרח התיכון נדרש אחר-כך בידי מיניסטרוני האוויריה הבריטי להסביר את המעשה.<sup>109</sup>

הקרב עצמו התחולל באזור רפיח, לטענת הבריטים שני מייל מדרום מערב לגבול, בשטח מצרים.<sup>110</sup> לטענת ישראל חדרו המטוסים הבריטיים לשטחה, והקרב התנהל בצד הישראלי של הגבול.<sup>111</sup> ישראל יכלה להוכיח את טענתה בעובדה שבתום הקרב האווירי הקצר הופל מטוס טמפסט בריטי ארבעה מייל בתוך שטח ישראל.<sup>112</sup> 18 המטוסים הבריטיים האחרים ניתקו מגע וחזרו לבסיס.<sup>113</sup>

סיכום הפעילות שביצעה טייסת הקרב של חיל האוויר באותו יום אחרון לקרבות מלמד על פעולה שבמהלכה הופל מטוס מצרי אחד ומטוס מצרי שני נפגע. בשתי פעולות נוספות הופלו חמישה מטוסים בריטיים (אחד מהם מאש מן הקרקע).<sup>114</sup> היה זה אפילו מזהיר לחיל האוויר שנוגד תוך כדי קרבות. אבל זה עלול היה להיות פרולוג לפרק חדש, מסוכן עד מאוד. כצפוי התפתח עתה משבר מדיני חריף, שבו התעורר חשש של ממש שבריטניה מבקשת לגמול לישראל במכה קשה, כולל הפצצה אווירית ונחיתה מן הים לעבר מרכז הארץ.<sup>115</sup>

ואולם במקביל למשבר המאיים שהתפתח בין ישראל לבריטניה התחולל תהליך אחר, חיובי. נסיגת ישראל מאל-עריש והחזרת כוחותיה לגבול הבינלאומי אפשרו הפסקת אש. בעצם ימי הנסיגה החל משא ומתן מדיני ראשון בתיווך משקיפי או"ם, שהוליד תוך זמן קצר מפגש בין המדינות ברודוס. אמנם היו קולות בבריטניה שדרשו לגמול לישראל על הפלת המטוסים וללמדה לקח מר.<sup>116</sup> נשיא ארצות הברית לחץ על בריטניה שלא לסכן את הסיכוי שנפתח לסיים את המלחמה במזרח התיכון. וכך, לאחר פרץ נרגש של צחצוח חרבות מילולי,<sup>117</sup> החליטו כל הצדדים המעורבים להוריד פרופיל ולהצניע את פרשת הפלת המטוסים הבריטיים. הקרבות שניהל חיל האוויר במבצע 'חורב' ואקורד הסיום שלו – הפלת חמשת המטוסים הבריטיים – הם מבחינת החיל סיום קרבות האוויר של צה"ל במלחמת העצמאות.

## סיכום

במבצע 'חורב' הסתיים, למעשה, שלב הלחימה במלחמת העצמאות. המטרה המדינית הישירה של המבצע הושגה במלואה: המכה שהונחתה על הצבא המצרי אילצה את ממשלת מצרים להסכים לפתוח במשא ומתן עם ישראל שהביא להסכם שביתת הנשק. המטרה הצבאית של המבצע, לסלק את המצרים מגבולות הארץ, הושגה רק בחלקה: כיס פלוג'ה חוסל, הכוחות המצריים באזור שמדרום לרפיח הורחקו אל מעבר לגבול הבינלאומי, אולם רצועת עזה נשארה בידיהם. ברור היה שהמלחמה שהסתיימה עתה היתה רק תחילת העימות הצבאי מול מדינות ערב וכי על צה"ל להיערך לקראת השלב הבא.

מבצע 'חורב' מסמן סיומה של תקופה בחיל האוויר. בראשית 1949, עם תום הקרבות, החלו אנשי המח"ל, שהיו מרכיב מרכזי בקרב טייסי חיל האוויר בראשיתו, לחזור לארצותיהם. במקביל הוקמה חברת התעופה האזרחית 'אל-על', שאבה את אנשיה מקרב אנשי החיל. חיל האוויר נערך לקראת תקופה חדשה.

ללקחי המבצע נועד תפקיד בהיערכות החדשה.<sup>118</sup> מבצע 'חורב' הוכיח את מידת החינוניות של חיל האוויר במלחמה, במיוחד לנוכח פריסת הקוויים הארוכה של הצדדים הלוחמים וחשיפתם לאורך צירים מוגדרים. המטוסים שפעלו במקביל נגד מטרת מסוגים שונים, באזור מדברי ובאזור מיושב, הוכיחו שקיים בהם פוטנציאל של הכרעה במלחמה אולם הוא מותנה בהפעלה נכונה.

במבצע זה קיבל על עצמו חיל האוויר משימות מקיפות של מודיעין, סיור אווירי, קשר, שיבוש מערך האספקה של האויב, הסחה, סיוע צמוד לכוחות הקרקע, הפצצות עומק, תובלה אווירית, הכנת הצנחה והגנה על שמי המדינה. החיל עמד במשימות שהוטלו עליו תוך שהוא מגלה עליונות אווירית ברורה. הניסיון שנרכש בהדרגה לאורך המלחמה יושם במבצע 'חורב'. אין זה מקרה שמספר מטוסי האויב אשר הופלו במבצע 'חורב' בקרבות אוויר-אוויר (כולל המטוסים הבריטיים) היה כמספר כל מטוסי האויב שהופלו לכל אורך המלחמה.

והנה למרות הישג זה שימשו לקחי המבצע הוכחה נחרצת לתביעתם של מפקדי חיל האוויר לשנות לחלוטין את מעמד החיל בתוך צה"ל. התופעה הבולטת ביותר בהפעלת המטוסים במהלך המבצע היתה המגמה להכפיף אותם לצרכים המידיים של כוחות היבשה. החיל נתפס כגורם מסייע העומד לרשות מפקד החזית. היה לכך ביטוי לכל אורך המבצע, למן התכנון, שבו שותפו מפקדי החיל רק בנוגע לחלקם הישיר, ועד לניסיון הסרק לבנות מטה מתאם - 'ינשוף' - אשר לא זכה להתייחסות מפקדי השדה.

מפקדי השדה במבצע 'חורב', רובם ככולם אנשי פלמ"ח, שהיו אמונים על ערכי לחימה, כמו אומץ לב, כושר אלתור, תושייה, דבקות במטרה ואחוות לוחמים, לא היו ערים לייחודו של חיל האוויר, לדקדקנות המקצועית הנדרשת להפעלתו ולתלותו בגורמים שמעבר לאומץ הלב, כושר האלתור, התושייה והחברות. בצה"ל של שלהי מלחמת העצמאות הדגש היה על ערכי לחימה אלו שטופחו בפלמ"ח. לעומת זאת בחיל האוויר, שהפקודות בו ניתנו עדיין בשפה האנגלית, הדגש היה על הטייס הבודד. המפגש בין חיל האוויר, שחלק גדול מטייסיו היו מתנדבים, רבים מהם לא יהודים, העומדים לשוב לבתיהם בחו"ל, לבין מפקדי החזית הפלמחניקים גרם לתחושת זרות הדדית, למידה מוגבלת של אמון ולקשיי שיתוף פעולה.

התפקיד הגדול יחסית שהוקצה במבצע זה לחיל האוויר הבליט את המתח שהיה קיים מלכתחילה בינו לבין פיקוד צה"ל. למרות חשיבות המשימות שהוטלו עליו לא שותפו מפקדיו בהכנות המוקדמות למבצע. המטכ"ל התעלם מפניית החיל לדחות בימים מספר את תחילתו כדי לקלוט את מטוסי הקרב שהיו בדרכם ארצה. הוא לא שילב את מפקדיו בתכנון, לא הקצה להם משימות ברורות, לא התייחס לבעיות הלוגיסטיות ולקשיי מזג האוויר ולא עדכן אותם במהלך המערכה. התמונה העולה מהיחס לחיל האוויר מלמדת על מיקומו בשולי כוחות היבשה. ייתכן שיש בכך גם

הסבר חלקי לפרשת קרבות האוויר נגד מטוסי בריטניה. קרבות אלו נבעו משרשרת של טעויות. איש לא רצה בניצחון הסוּחָף והמסוכן הזה של הטייסים הישראליים נגד טייסי חיל האוויר המלכותי הבריטי. אולם בהמשך לרמת התיאום הלקויה ולמיקומו של חיל האוויר בשוליים, לא היה גורם, מדיני או צבאי, שידאג לתדרך את הטייסים. אופייני הדבר שאף שהיה ידוע על סיסות הסוּר הבריטיות לא ניתנו לחיל הנחיות ברורות ביחס אליהן. כך קרה שבשעות שלאחר קרב האוויר הראשון לא היה מי שיתדרך את הטייסים באשר להמשך פעילותם, ולקראת קרב האוויר השני יצאו הטייסים על דעת עצמם והעזו לתקוף מבנה אדיר בן 19 מטוסים בריטיים.

מבצע 'חורב' חשף ליקויים מהותיים בתיאום בין המטכ"ל ומפקדי השדה לבין חיל האוויר. במקביל הוא הוכיח את חיוניות החיל, את רמתם המקצועית הגבוהה של טייסיו ואת המשמעות המכרעת של רכישת עליונות אווירית. מיד לאחר הפלת המטוסים הבריטיים, כאשר המבצע הסתיים ועמו פסקה הלחימה, נערך צה"ל, בתנאים של רגיעה יחסית, לארגון מחדש. עתה עתיד חיל האוויר לעבור שינויים מהותיים. לאחר ויכוח ממושך בתוך הצבא, כאשר מפקדי חיל האוויר מסתייעים בלקחי המבצע, הוחלט לתת לחיל עדיפות. זו התבטאה בכוח אדם ובעיקר ברכש מטוסים ופיתוח אמצעים. ממעמד של כפיפות לכוחות השדה הוא הפך לחיל עצמאי הפועל במסגרת המטה הכללי. לאחר מלחמת העצמאות, כאשר צה"ל נבנה בעיקרו מיחידות מילואים, הוחלט להשאיר את חיל האוויר ככוח סדיר-מקצועי. במערכות שעוד נכוננו לצה"ל נועד לחיל האוויר תפקיד מכריע.

## הערות

1. פקודת יום למבצע 'חורב' מאת מפקד חזית דרום (יגאל אלון), 22 בדצמבר 1948, ארכיון הענף לתולדות חיל האוויר, צה"ל, תיק 52 [המסמכים מתוך תיק זה יציינו להלן: תח"א 52].
2. וראה מ' אביזוהר, הציונות הלוחמת, קריית שדה בוקר 1985, עמ' 61.
3. ד' בן-גוריון, יומן המלחמה, ג, תל-אביב 1983 [להלן: יומן המלחמה], עמ' 886.
4. Security Council Official Records, 3rd year, no. 122, pp. 7-9.
5. ג' כהן, 'מדיניות בריטניה ערב מלחמת העצמאות', בתוך: י' ואלך (עורך) היינו כחולמים, גבעתיים 1985, עמ' 13 ואילך וכן: R. Louis, 'British Imperialism and the End of the Palestine Mandate', in: R. Louis & R. Stookey (eds.), *The End of the Palestine Mandate*, London 1986, pp. 1-27.
6. ג'ון ורד קמחי, משני עברי הנבעה, תל-אביב 1973, עמ' 108-112, 251.
7. ד' בן-גוריון, יומן המלחמה, 23 בדצמבר 1948, עמ' 897. מטרות המבצע על פי 'תעודה למבצע עין' מיום 10 בדצמבר 1948, תח"א 52. במסמכים הראשונים נקרא המבצע 'עין' משום שחלק מהיעדים לתקיפה נקראו בשמות המתחילים באות עין: עסלוג, עוג'ה אל-חפיר, (אל)-עריש, (אבו)-עגילה.

8. על כך מחקרו של א' אורן, מבצע חורב והמעורבות של מעצמות המערב, הוצאת מה"ד היסטוריה, נובמבר 1982 [להלן: אורן].
9. פקודת התראה למבצע 'חורב' מיום 15 בדצמבר 1948, תח"א 52.
10. אין זה מפתיע שבדיווחים השונים על מספר המטוסים ורמת שמישותם בעת מבצע 'חורב' מופיעים מספרים שונים. אחת הסיבות לכך היא שיש דיווחים מימים שונים: מספר המטוסים השתנה מיום ליום בגלל רכש מצד אחד ובגלל יציאה (זמנית) משמישות מצד אחר. סיבה חשובה נוספת היא דיווחים לא מדויקים (טענות על דיווחים לא מדויקים אצל א' וילנצ'יק [בר-עתיד]), קצין הקישור של חיל-האוויר במפקדת חזית הדרום, דו"ח מיום 10 בפברואר 1949, תח"א תיק 101). נראה שחלק מהדיווחים כוללים מטוסים שהיו בארגזים והמתונו להרכבה. המספרים שנוכרו, הנראים כקרובים ביותר למציאות, הם מתוך דו"ח סד"כ מטוסים מיום 31 בדצמבר 1948, תח"א, תיק 104. דו"ח אחר ביומן בן-גוריון מיום 4 בינואר 1949, יומן המלחמה, עמ' 926.
11. על מבצע 'ולווטה 2' שבו הגיעו מטוסי הספיטפייר לארץ תזכיר מיום 22 בדצמבר 1948, תח"א, תיק הרכש.
12. מבצע 'ולווטה' חייב הפרשת כוח אווירי לארגון העברת המטוסים לארץ. שם.
13. א' שתקאי, חיל האוויר במלחמת העצמאות, פרסומי הדרכה ח"א, 1966 [להלן: שתקאי], עמ' 89.
14. ביקורת על גורמי הסיוע בסיכום מודיעין חיל האוויר על מבצע 'חורב' (ללא תאריך), תח"א 52.
15. גם לגבי מספר המטוסים שעמדו לרשות מדינות ערב קיימים דיווחים שונים המציינים, ביחס לאותו פרק זמן, מספרים שונים. מספר זה מתבסס על דו"ח כוחות האוויר של מדינות ערב, מטכ"ל-אמ"ן, מד-56-586 (העתק הדו"ח בתח"א 52).
16. שם, וכן דו"ח מודיעין מ-20 בדצמבר 1848, תח"א 62.
17. וראה: י' שמעוני, מדינות ערב, תל-אביב 1977, עמ' 392-394.
18. ביקורת חריפה במיוחד על יחס המטה הכללי לחיל האוויר בדו"ח שנכתב בידי מנהל המבצעים של חיל האוויר, דוד יהודה. הדו"ח 'Operation 'Ayin' נכתב במאי 1949, תח"א, ינואר 1949 [להלן: יהודה, מבצע 'עין'], וכן מפקדת חיל האוויר, מלחמת העצמאות, פקודות ותחקירים, כרך 7, תח"א, תיק תחקירים.
19. על כך ביומן המלחמה של בן-גוריון, רישומיו מיום 18 בדצמבר 1948, 19 בדצמבר 1948, עמ' 884 ואילך.
20. יהודה, מבצע 'עין'.
21. ר' הערה 10.
22. סיכום מודיעין מבצע 'חורב' (ללא תאריך, ללא חתימה), תח"א 52 [להלן: סיכום מודיעין].
23. פרשה זו ראויה למחקר נפרד. בן-גוריון, יומן המלחמה, עמ' 895: ראיונות שניהל אורי מילשטיין עם קלמן אופיר וחיים גורי, תח"א: מלחמת העצמאות, פקודות ותחקירים, כרך 2, עמ' 4: יהודה, מבצע 'עין'.
24. שם, וכן שתקאי, עמ' 89.
25. ז' צחור, 'התפתחות התעופה הביטחונית בתקופת המנדט', תח"א, תיק שורשי חיל האוויר.
26. שם.

27. סיכום מודיעין.
28. יומן מטה 'ינשוף', תח"א, תיק דצמבר 1948.
29. דו"ח וילנצ'יק-בר-עתידי, קצין קישור חיל האוויר במפקדת חזית הדרום מיום 10.2.1949, תח"א: תיק 101.
30. פקודת שלב ב' ל'חורב' מיום 30 בדצמבר 1948, תח"א, תיק 52.
31. יהודה, מבצע 'עין'.
32. שם.
33. שם, וכן שתקאי, עמ' 40, סיכום מודיעין מבצע 'חורב'.
34. יהודה, מבצע 'עין'; דו"ח מודיעין מיום 22 בדצמבר 1948, תח"א 52.
35. שם, חילופי מכתבים בין יגאל ידין, יגאל אלון ואהרון רמז בימים 5 בינואר 1949-7 בינואר 1949, תח"א, תיק ינואר 49.
36. בן-גוריון; יומן המלחמה, עמ' 884 ואילך.
37. שם, רישום מיום 23 בדצמבר 1948.
38. אורן, עמ' 32.
39. סיכום מודיעין.
40. אורן, עמ' 40 ואילך. על צילומי האוויר כמקור המידע של המטכ"ל על תנועת הכוחות לאל-עריש ראה מברק מדין לאלון מיום 9 בדצמבר 1948.
41. דו"ח חטיבה 12 (ללא תאריך וללא חתימה), תח"א, תיק 6.
42. שם, וכן סיכום מודיעין.
43. מכתב אג"ם חיל האוויר לקצין הקישור של חיל האוויר בחזית ד', 28 בדצמבר 1948, תח"א 52. הפרשה התגלגלה להאשמות הדדיות חמורות בין מפקד החזית, יגאל אלון, ראש אג"ם יגאל ידין ומפקד חיל האוויר דוד רמז. התכתבות בימים 5 בינואר 1949-7 בינואר 1949, תח"א, תיק ינואר 49.
44. שם.
45. סיכום מודיעין.
46. שם, וכן יהודה, מבצע 'עין'.
47. א' שחן, כנפי הניצחון, תל אביב 1966, עמ' 269.
48. התכתבות יגאל אלון, יגאל ידין, אהרון רמז, ראה הערה 43.
49. דיון נרחב בנושא זה במאמרי, ראה הערה 25.
50. על פי אחד המקורות 70% ויותר מלוחמי הפלמ"ח במלחמת העצמאות ייעדו את עצמם להתיישבות קולקטיבית, וראה: א' ציזולינג, 'מהפלמ"ח להתיישבות', ספר הפלמ"ח, ב, תל אביב תשט"ז, עמ' 732.
51. נושא המשכורות המיוחדות לטייסים עורר מחלוקת חריפה בין חיל האוויר למטכ"ל, חלק מהטייסים הזרים התגוררו בתי מלון בתל אביב. למטה החיל הגיעו תלונות על דרכי בילוי לא מקובלות. על כך במאמרי 'אוויר לחיל האוויר', פרסום פנימי, ענף תולדות חיל האוויר, תיק שורשי חיל האוויר.
52. סיכום מודיעין.
53. הערכת תוצאות הפצצות חיל האוויר במבצע 'עין' (ללא תאריך, ללא חתימה), תח"א 52.
54. אורן, לעיל הערה 8, עמ' 32 ואילך.

55. לדוגמה, דו"ח פעילות יומי מספר 57 מיום 7 בינואר 1949, תח"א 52.
56. תשדורות אויב מפוענחות, תיק מטה 'ינשוף', תח"א.
57. דו"ח על יעילות ההפצצות במבצע עין, דו"ח מודיעין חיל האוויר, תח"א 52.
58. דוגמאות לדיווחים מטעים בסיכום מודיעין.
59. שם.
60. שם.
61. סיכום מפורט על פעולות חיל האוויר אצל שחן, כנפי הניצחון, עמ' 267 ואילך.
62. סיכום מודיעין.
63. ג' כהן, לעיל הערה 5.
64. וראה ג' לוויט, גוי של שבת, תל אביב 1989 [להלן: לוויט], עמ' 211. אף שספר זה הוא אוטוביוגרפיה, החלק הדן בתקופת שירותו של המחבר בחיל האוויר הישראלי אינו נסמך על הזיכרון אלא על מסמכים מהימנים.
65. גיחות הצילום הבריטיות לא נשמרו בסוד, ראה לדוגמא דבר, 21 בנובמבר 1948.
66. לוויט, עמ' 216.
67. תזכיר משרד המלחמה הבריטי מיום 10 בינואר 1949, FO 371/75402 PRO, (מסמכי הארכיון הבריטי המצוטטים להלן נמצאים בארכיון תח"א. הם יצוינו על פי הסימונים FO – משרד החוץ, או AIR – משרד האוויריה).
68. מכתב שר המלחמה הבריטי לראש הממשלה מיום 1 בינואר 1949, FO 371/75399.
69. דיווחו של שר החוץ הישראלי, משה שרת, לממשלה מיום 4 בנובמבר 1948. וראה: ד' בן-גוריון, מדינת ישראל המחודשת, תל אביב 1969, עמ' 315, וכן ד' בן-גוריון, בהילחם ישראל, תל אביב 1950, עמ' 331.
70. מקהיר למשרד המלחמה בלונדון, 30 בדצמבר 1948, FO 371/69287.
71. שם וכן מברק ממפקדת חיל האוויר המלכותי למשרד האוויריה בלונדון, 30 בדצמבר 1948, FO 371/75380.
72. ממשד החוץ הבריטי למחלקת המדינה של ארצות הברית, 29 בדצמבר 1948, FO 371/69289.
73. בן-גוריון יומן המלחמה, עמ' 914-918.
74. מחיל האוויר המלכותי למשרד האוויריה בלונדון מיום 29 בדצמבר 1948, FO 371/75380.
75. מברק מסר ר' קמפבל למשרד החוץ 29 בדצמבר 1948, FO 371/69289.
76. ממשד החוץ בלונדון לנציגות בקהיר 30 בדצמבר 1948, FO 371/69289.
77. דו"ח מיום 30 בדצמבר 1948, FO 371/75380.
78. מברק מהפיקוד העליון הבריטי במזרח התיכון למשרד האוויריה לונדון, 1 בינואר 1949, FO 371/75380.
79. מברק מיום 4 בינואר 1949, שם.
80. יומן טייסת 208, דיווח מהשבוע הראשון של 1949, AIR 28/1030.
81. ספר הטייסות, שדה התעופה דוור סויר, AIR 27/2769.
82. לדוגמה: דבר מיום 2 בינואר 1949.
83. ממשד החוץ בלונדון לנציגות בריטניה בווינגטון, 7 בינואר 1949 שעה 13:30, FO 371/75380.

84. ממפקדת חיל האוויר הבריטי למשרד האוויריה בלונדון, 2 בינואר 1949, שם.
85. על פי עדות מאוחרת של מאיר פעיל, אז קצין אג"ם של חטיבת הנגב, המבנה הבריטי ערך 'כז' מעל כוחותינו בלי לפתוח באש. כוחותינו לא הגיבו. לדברי פעיל לא היתה בעיית זיהוי והיה ברור שמדובר במטוסים בריטיים. ריאיון 12 בדצמבר 1985. על הסיורים האוויריים הבריטיים דיווח גלוי בעיתונות. ראה הארץ, 2 בינואר 1949.
86. בן-גוריון, יומן המלחמה מיום 7 בינואר 1949, עמ' 935 וכן ' כהן, לאור היום וכמחשך, תל-אביב 1969, עמ' 236 ואילך.
87. על כך ד' יוסף, קריה נאמנה, תל-אביב 1964, פרק ה.
88. לעת הזאת היה עדיין שר החוץ הבריטי, ארנסט בוויין, הגורם הדומיננטי בכל הקשור למורח התיכון. עמדותיו של בוויין בנושא זה ידועות. וראה: ז' בתל, המשולש הארץ ישראלי, ירושלים 1979, עמ' 173 ואילך. עמדה שונה מציג הביוגרף של בוויין א' בולוק, וראה: A. Bullock, Ernest Bevin: Foreign Secretary 1945-1951, London 1983, p. 652
89. ההתכתבות בין בוויין לצ'רצ'יל בתאריכים 10 בדצמבר 1948 ו-28 בדצמבר 1948 מצוטטת אצל לוויט, נוי של שבת, עמ' 216.
90. יומן טייסת 208, דיווח מיום 6 בינואר 1949, AIR 28/1030
91. שם.
92. מברק משרד החוץ בלונדון לשגרירות בריטניה בווינגטון, 7 בינואר 1949, שעה 13:30, FO 371/75380
93. דו"ח ועדת החקירה של משרד המלחמה הבריטי מיום 7 במרץ 1949, FO 371/75247
94. שם.
95. המקורות הישראליים מציינים יום קודר ומעונן, וראה: לוויט, עמ' 212; ע' וייצמן, לך השמים לך הארץ, תל-אביב 1975 [להלן: וייצמן], עמ' 69. יצחק רבין, שאסף את הטייסים הבריטיים שנטשו את מטוסייהם, מציין שהיתה סופת חול. פנקס שירות, עמ' 73.
96. דו"ח ועדת החקירה.
97. שם.
98. שם.
99. שם, וכן שאלתה בפרלמנט הבריטי בעניין סימנים מטעים ותשובת בוויין. סיכומי שאלות בפרלמנט משרד החוץ בנושאי צבא וביטחון מיום 9 במאי 1949, FO 371/75247. בעקבות הטענות בעניין סימני הזיהוי שונו למחרת הקרב סימני הזיהוי של טייסת 208. ספר טייסת AIR 127/2464, 208
100. גם בדו"ח מפקדת חיל האוויר הבריטי במזרח התיכון למשרד האוויריה בלונדון מיום 8 בינואר 1949 נאמר שמטוסי חיל האוויר הישראלי סומנו במגן דוד, FO 371/75399
101. טייסת 101, דו"ח פעילות יומי מספר 57 מיום 7 בינואר 1949, תח"א תיק ינואר 49, וכן לוויט, עמ' 212. תיאור המבוסס על הזיכרון אצל וייצמן, עמ' 69 ואילך.
102. לוויט, שם, דו"ח ועדת החקירה, וכן מברק מפר א' פראנקס, שגריר בריטניה בארצות הברית, למשרד החוץ בלונדון על הודעת בן-גוריון ושרת מיום 7 בינואר 1949, FO 371/75399
103. לוויט, עמ' 212; וייצמן, עמ' 70.
104. טייסת 101, דו"ח פעילות יומית מספר 57, 7 בינואר 1949.

105. ממפקדת חיל האוויר הבריטי למשרד האוויריה בלונדון, 7 בינואר 1949, FO 371/75399  
 במקום אחר נאמר שנשלחו 17 מטוסים; ספר הטייסת, שדה התעופה דוור סויר, 7 בינואר  
 AIR 127/2769, 1949
106. ספר הטייסת, שם.
107. עדויות, חקירה והודעות ישראל, 8 בינואר – 11 בינואר 1949, מסמכים, תח"א, תיק 101.
108. וייצמן, עמ' 72.
109. ממפקד חיל האוויר הבריטי באזור למשרד האוויריה בלונדון, 24 בינואר 1949,  
 FO 371/75402
110. ממפקדת חיל האוויר הבריטי למשרד האוויריה בלונדון, 7 בינואר 1949, FO 371/75399
111. דו"ח מבצעי אוויר מיום 10 בינואר 1949, תח"א, תיק 102.
112. דו"ח ועדת החקירה. הדו"ח הבריטי מניח שהמטוס נפגע מחוץ לגבול הישראלי, וטייסו  
 המשיך לטוס לאחר שנפגע לתוך השטח הישראלי.
113. ספר הטייסת, שדה תעופה דוור סויר, 7 בינואר 1949, AIR 127/2769
114. טייסת 101, דו"ח פעילות יומי, 9 בינואר 1949, תח"א, תיק ינואר 49.
115. כדי להתמודד מול אפשרות של פלישה בריטית נערך תרגיל הגנה מקיף בחוף גבעת אולגה.  
 על כך בפקודת 'יונה' מיום 18 בינואר 1949, תח"א שם.
116. דו"ח משגרירות ארצות הברית בבריטניה למזכיר מחלקת המדינה בושינגטון, 11 בינואר  
 National Archives, Washington, 867N, 01/1-349, 1949
117. שם.
118. על כך בדברי אהרן רמז בישיבת ועדת החוץ והביטחון של הכנסת, 20 במרץ 1950, תח"א.