

מבצע "חלוץ" ומבצע "שרקרק"

עפר דרורי

offerd@gmail.com

רקע

בפברואר 1960 הופתעה המדינה לגלות, בדרך מקרה ממש, כי כוח ניכר של הצבא המצרי חצה את התעלה והוא בתנועה בסיני לכיוון ישראל. הכוח שהעבירה מצרים לסיני כלל דיוויזית השריון 4 ושלוש חטיבות חי"ר (2, 5 ו-7)¹. תחילת הזזת הכוחות הייתה ב-18 בפברואר 1960 והמידע הגיע לישראל בדרך מקרה רק 4 ימים לאחר מכן כאשר הכוחות המצריים היו כבר באזור גיבל ליבני. כתוצאה מכך הוכרז מצב כוננות גבוה בצה"ל שכלל גם גיוס חלקי של כוחות מילואים. בין הכוחות שהורדו לדרום היו חטיבות השריון 7 ו-37 וכן חטיבת גולני. מספר ימים לאחר מכן חזרו הכוחות המצריים מערבית לתעלה. האירוע הטראומתי הזה כונה "פרשם רותם" ולימד את גורמי המודיעין בצה"ל להבין עד כמה חשובה ישראל להתקפה ועד כמה קריטי המצב בו אין לצה"ל התראה מתאימה. מבצע חלוץ היה בפועל הכנה למבצע שרקרק.

המבצעים

מבצע חלוץ ומבצע שרקרק התקיימו בשנים 1963 ו-1964 ע"י כוח של סירת מטכ"ל שהוטס לשטח אויב ע"י מסוקי סיקורסי אס-58. המבצעים האלה היו הראשונים שנערכו תוך שיתוף סירת מטכ"ל וטייסת המסוקים החדשה שהוקמה בשנת 1958. מבצע "חלוץ" התקיים באוגוסט 1963 ומבצע "שרקרק" התקיים במרץ 1964.

שני המבצעים היו בעלי מאפיינים דומים, בשניהם הנחיתו המסוקים של הטייסת כוח של סירת מטכ"ל לפעולה מודיעינית, שניהם התבצעו בשטח אויב באותה מדינה, בשניהם הונחת הכוח בתחילת הלילה ונאסף לקראת סיומו לאחר שהכוח סיים את משימתו.

שני המבצעים שנשאר עלומים שנים רבות היוו בסיס לסדרת מבצעים דומים בהם באה לידי ביטוי סירת מטכ"ל בפעולות מודיעיניות לאיסוף מידע. על שני המבצעים קיבלו הכוחות הפועלים צל"שים שחלקם הומר לעיטורים. עד היום לא פורסמה התמונה המלאה על מבצעים אלה. על בסיס מידע שפורסם ממקורות שונים ניתן להבין גם אם באופן חלקי ועל בסיס השערות מה הייתה הפעילות במבצעים אלה ומה היו מטרותיהם.

מבצע חלוץ

תאריך: בלילה שבין 10 ל-11 באוגוסט 1963.
שעת חציית הגבול בחזרה לאחר סוף המשימה: 0253.

הטייס: אורי ירום

נווט המסוק: רפאל סברון

הכוח: סירת מטכ"ל

מפקד: אהוד ברק.

לוחמים: אבי מוכתר, עודד בולדו, אחיהוד מדר, יונתן פרלינגר.

עיטורים: עיטור המופת לירום ולסברון.

מדינת אויב: מצרים, מהתיאור של ירום בספר "כנף רננים"² עולה כי היה קושי בניווט בין הדיונות במדינה דרומית ובנוסף ברקע המבצע הייתה פרשת "רותם" שהתקיימה במצרים.

תיאור המבצע:

על בסיס התיאור של ירום בספר "כנף רננים" עולה שהיה מדובר על מסוק אחד בלבד שהוכשר ספציפית למשימה. המסוק שנבחר היה המסוק התקין ביותר של הטייסת. מהתיאור עולה כי היה ציוד מיוחד שנישא על ידי המסוק לצורך הפעולה ושנערכו אימונים רבים להטסת המסוק עם הציוד המיוחד הזה.

ביוני 2008 רואיין רפאל סברון לצורך כתבה שפורסמה בעיתון במחנה³ וסיפר:

"ישבתי במטה ותכננתי את המבצע, כשלתע פנו אלי מהטייסת ואמרו: 'למרות שעזבת את הטייסת לפני שנה, אנחנו מבקשים שתחזור לטוס במבצע הזה'. ואני מאוד שמחתי, כך נוצר מצב משונה: ישב בן-אדם במפקדת חיל האוויר ותכנן מבצע, כתב את פקודת המבצע, חתם עליה, שלח

¹ לכסיקון לביטחון ישראל, שיף והבר, זמורה ביתן מודן, 1976

² "כנף רננים", אורי ירום, הוצאה לאור של משרד הביטחון, 2001

³ במחנה, צומת גיבור, טל זגרבה, 6.6.2008

כאשר ירדה החשיכה, עלו על המסוקים כוח מסיירת מטכ"ל, והמראנו. חצינו את הגבול היכן שחצינו, ניווטנו לפי התכנון, בנתיב שהיה די מורכב לא רק בגלל הקושי לטוס בהסתר – בנינו את הנתיב בכוונה בין הגאיות, כך שההרים יסתירו את המסוק מהמכ"ם. טסנו בגובה מאוד נמוך של כ-20 מטר מהקרקע, ובמהירות של כ-150 קמ"ש. במקרה כזה צריך להשקיע בניווט את כל מה שאתה יודע, אחרת או שתלך לאיבוד ולא תבצע את המשימה, או שיותר גרוע, תוריד את הכוח במקום הלא נכון. זה היה לחץ קשה מאוד, אבל הצלחנו – הגענו למקום, אני מעריך שהנחתנו את הכוח במרחק שלא עלה על עשרה מטרים מהנקודה שהיינו צריכים.

חזרנו לחפ"ק. המתנו עד סביבת השעה אחת בלילה, קיבלנו את ההודעה בקשר שהכוח מוכן לפינוי, וקלטנו אותו על המכשירים שלנו. נחתנו ללא תקלה, חילצנו את הכוח וחזרנו הביתה בשלום. הכול עבר באופן חלק למשעי. אין לי שום ספק שהיום על פעולה מהסוג הזה היו נותנים טפיחה על הכתף ולא שום עיטור, אבל באותם הימים זה היה צעד חדש וחשוב עם המון עבודת הכנה, ובביצוע מושלם"

אורי ירום שהיה הקברניט בטיסה מספר בספרו "כנף רננים" שיצא בשנת 2001 את חוויותיו מהמבצע:

"שבועיים לפני המועד, בחרנו בכשיר שבמסוקי הטייסת וציידנו אותו בכל הנדרש. מעתה הוא טס רק לצורכי המבצע והוטס רק בידי, כקברניטו. שעות על גבי שעות שיננתי עם סברון הנווט את פרטי הנתיב. רבצנו על מיטותינו, קראנו איש לרעהו את שמה של כל דרך והכרנו היטב כל מצוק, כל עיקול של ואדי וכל דיונת חול.

ביום המבצע, לאחר ארוחת צהרים משותפת, התכנסנו בחדר התדריכים של הטייסת. הכול הציגו את תפקידיהם והצביעו על החלופות במקרה של שיבוש. השעות שנוותרו עד לביצוע היו קודש למנוחה ולשינה, אך אני התהפכתי על משכבי ולא עצמתי עיין. חזרתי ושיננתי את הפרטים ובחנתי עצמי בכל סוגי התקלות האפשרויות – ובפתרונותיהן הנכונים.

בהתקרב שעת ה"ש" המראנו אל נקודת הזינוק שממנה נצא למבצע. תדלקנו את הסוס הטרויאני שלנו עד קצה גבול הקיבולת של מיכליו. שוב טיפסתי ובדקתי כל אחד מחלקי המסוק. וידאתי כי אנשי הצוות מצוידים בכל הדרוש. איפסנו את שעונינו ונפרדנו מהנשאים מאחור. ברגע שהותנע המנוע התנדפו כל החששות ופרפורי הבטן כלא היו, ופינו את מקומם לריכוז מרבי.

המראנו, אנו עוקבים בדריכות אחרי הנתיב. סברון רכון על המפה ואני מאמץ מבטי קדימה. נקודת הנחיתה קרובה. נחיתה מדויקת היא חיונית ביותר! גם סברון וגם אני מזהים היטב את הנקודה. הרי למדנו הכול ממש בעל פה!

לאורו הקלוש של הירח אני נוחת נחיתה רכה, במקום המיועד. אך נוגעים גלגלי המסוק בקרקע, מתחיל הביצוע. הכול לפי התרגולת שחזרנו עליה שוב ושוב, עשרות פעמים. שלא לפי התרגולת מטפס המפקד אל חלוני: אהוד ברק לוחץ את ידי בעוז. אני מחזיר לו לחיצת יד אמיצה, ללא אומר. צבת בצבת עשויה!

הביצוע היה מושלם! עוד גיחה, שנטלה חלק לא מבוטל בניצחון במלחמת ששת הימים. בסיום התחקיר על המלחמה שנערך במצפ"ע – מוצב הפיקוד העליון, קם ראש אג"ם, עזר ויצמן והצהיר:

"מעטים יודעים על המעטים. שעשו כה רבות להצלחת המודיעין במלחמת ששת הימים!"
אברמיל, יוזם פגיון החבצלת, זכה בפרס בטחון ישראל על חלקו בייזום המבצע ובתכנונו. אנו שהיינו הכנפיים, זכינו בעיטור המופת".

מהספר "חוצה גבולות"⁴ עולה כי מבצע זה היה בפועל סיור מוקדם למבצע שרקרק ובחן את היתכנות המבצע. בגלל החששות הרבים העמיד ח"א שני מסוקים נוספים לחילוץ ועוד טייסת של מטוסי ווטור לתקיפה לצורך חילוץ.

המסוק היה שייך לטייסת החרב המתהפכת שמפקדה היה אורי ירום. מיקום הטייסת היה בבסיס תל נוף. נתונים על הטיסה⁵: משקל ריק למסוק: 3430 ק"ג טעון מקסימאלי: 6350 ק"ג. מהירות מירבית: 215 קמ"ש, מהירות שיוט: 160 קמ"ש, טווח מקסימאלי: 450 ק"מ. המסוק הטיס 7 לוחמים (2 טייסים ו-5 לוחמים), כך שהמשקל המשוער שלהם היה למעלה מ-500 ק"ג, היתרה הייתה מיועדת לדלק ולציוד המיוחד שהיה כבד.

⁴ "חוצה גבולות", אבנר שור, הוצאת כנרת זמורה ביתן, 2008

⁵ תודה לעמוס דור מהאתר "מרחב אווירי"

מכיוון שהמבצע מבחינת סיירת מטכ"ל היה "יבש לפני רטוב" ואילו מבחינת הטייסים זה היה מבצע לכל דבר הוענקו בסיומו עיטורי מופת רק לטייס ולנווט.

מבצע שרקרק

תאריך: בלילה שבין 4 ל- 5 במרץ 1964

שעת חציית הגבול: 18: 52

הטייס: חיים נווה

נווט המסוק: רפאל סברון

מפעיל ציוד: זאב מטס

כוח: סיירת מטכ"ל

מפקד: אהוד ברק

לוחמים: קובי מירון (סגן מפקד), עודד רבינוביץ', אחיהוד מדר וניסים ג'וערי.

עיטורים: לכל המשתתפים, עיטור המופת (טייסים ולוחמי סיירת מטכ"ל) ופרס לאברהם ארנן על פעילותו בייזום ובתכנון המבצע. היחידה הטכנולוגית של אמ"ן בראשות אורי גורן⁶ הייתה גם היא מעורבת בפיתוח רעיונות שזכו להוקרה על תרומתם לביטחון המדינה.

מדינת אויב: מצרים היות וידוע שמבצע חלוץ ומבצע שרקרק התקיימו באותה מדינה.

תיאור המבצע:

שעת חציית הגבול של המסוק הייתה 18: 52, משך הטיסה כחצי שעה. בהתייחס למהירות השיוט של המסוק (160 קמ"ש) ולעדות הנווט לגבי מהירות המסוק במבצע ההכנה (150 קמ"ש) ניתן להניח שטווח הטיסה היה כמה עשרות ק"מ בתוך שטח האויב. זמן הנחיתה היה לפיכך 19: 20 לערך. עוד נמסר בספר "חוצה גבולות" כי ההגעה ליעד עם עגלת הציוד הייתה ב 21: 00 כלומר זמן ההליכה בפועל מנקודת הנחיתה ליעד הייתה שעה וארבעים דקות. בהנחה שקצב ההליכה היה מהיר עם הציוד הכבד, יש להניח שלא עלה על 6 קמ"ש, ועל כן ניתן להניח שהיעד היה במרחק של כ-10 ק"מ נוספים מנקודת הנחיתה (בהנחה שהמסוק נחת בין הגבול לבין היעד מתוך רצון לצמצם את זמן הטיסה בשטח האויב).

מהספר "חוצה גבולות" עולה כי מבצע זה היה בפועל המבצע האמיתי. לסיירת מטכ"ל היה ציוד ייעודי ומיוחד. הציוד היה כבד ולכן נבנתה עגלה עם שני גלגלים (כונתה "ריקשה") שהלוחמים סחבו באמצעותה את הציוד הכבד. מטרת המבצע והציוד שבו השתמשו הייתה למנוע תקלות מהסוג שקרו שנתיים קודם לכן בפרשת "רותם" שפורטה בהקדמה. אין פירוט לגבי מהות הציוד. לגבי אופי "העבודה" של הלוחמים, מדובר על עבודה פיזית שנמשכה כשבע וחצי שעות. בגלל היקף העבודה והלחץ הרב החליט ברק מפקד המבצע לוותר על אבטחת הלוחמים שהייתה אמורה להיעשות ע"י שני לוחמים ובפועל צרף אותם לעבודה. עבודה של חמישה לוחמים בעלי כושר גופני גבוה הנמשכת למעלה משבע שעות יכולה להצביע על אופי העבודה.

סיום העבודה במקום היה בשעה 04: 40 כאשר לנקודת הפינוי הגיעו הלוחמים בשעה 04: 55 כלומר אחרי רבע שעה. מכאן ניתן ללמוד שנקודת האיסוף הייתה קרובה הרבה יותר ליעד מנקודת ההנחתה במרחק שלא עלה על 2 ק"מ מהיעד. בשעה 05: 35 חצה המסוק את הגבול בחזרה לישראל.

ביוני 2008 העיד רפאל סברון לצורך כתבה שפורסמה בעיתון במחנה⁷ וסיפר:

"בשל הניסיון הרב שצבר, התבקש סברון להיתרם גם למבצע זה. שוב היה צריך להנחית כוח מעבר לקווי האויב, ושוב באותה המדינה. ושוב עברנו תהליכים של חזרות, של תכנון, של תדרוך, של כתיבת הפקודה והחתימה עליה. שוב התמקמנו בשטח. תהליך מאוד דומה למבצע חלוץ. ועוד פעם יצאנו בחושך, ממשיך סברון, טסנו באותה צורה: נמוך ובוהירות. הגענו לשטח. הנחתנו את הכוח לפי תצלומי האוויר, והכול הלך חלק כמו חמאה. ואז חזרנו לחפ"ק בשטח ישראל, בו היו לנו אמצעי תדלוק וקשר. התמקמנו וחיכינו לקריאה של הכוח, אבל שני דברים השתבשו: ראשית, הכוח של סיירת מטכ"ל התעכב מסיבות לא ברורות, כנראה בגלל שהוא פעל ליד בסיס אויב. שנית, הוא לא העריך מספיק טוב את משך ביצוע המשימה שלו מלכתחילה. אם במבצע הקודם ביצענו את הפינוי באחת וחצי בלילה, עכשיו הזמן נגרר כבר לסביבות השעה שלוש. ואם זה לא מספיק, בסביבות חצות התחיל ערפל. צריך להבין שבאותם ימים, מסוק וערפל לא הלכו ביחד. אי-אפשר להנחית מסוק בתנאים כאלה, כשאתה לא רואה כלום, אבל הכוח, בעומק שטח האויב, כבר הגיע לנקודת הפינוי. אור ראשון בעוד שעה וחצי-שעתיים. והמשמעות של הערפל היא שהכוח נשאר בשטח אלא אם יש צוות משוגע או מטומטם שינסה לחלץ אותו.

⁶ משני צידי הקריפטו, אורי גורן, 2008

⁷ במחנה, צומת גיבור, טל זגרבה, 6.6.2008

לא הייתה ברירה. יצאנו לדרך. אני הייתי טייס משנה ונווט בסיקרוסקי 58. הגענו לפי אות החילוץ וידענו שהכוח נמצא מתחתינו בערפל. בקשנו ממנו להדליק סימון אש קטן כדי שנוכל לראות אותו. ואכן, כשעברנו מעל הערפל נגלו לעינינו ארבע אבוקות, שסימנו לנו את מקום הנחיתה המבוקש. אבל מסוק לא יכול לרדת כמו מעלית. הוא צריך לבצע גישה ולנחות.

ניסינו כל מיני דברים. עכשיו, להדליק אורות אסור, גם כי זה שטח אויב וגם כי אורות בערפל מסנוורים. אז מה עושים? אתה שוב ושוב עולה מעל הערפל ומנסה עוד פעם לגשת, ושוב לא מצליח. מצב מאוד לא נעים. ורק בפעם השלישית, הטייס חיים נווה, החליט שהוא נכנס ויהי מה. הוא נכנס לתוך הערפל, למקום בו ראינו מקודם את האורות. ידענו שיש גבעה מימין, גבעה משמאל וגבעה מאחורינו. ואנחנו בתוך הערפל, לא רואים כלום והמכשירים לא אומרים שום דבר. פתאום התחלנו להרגיש שאנחנו נמצאים בשלב הראשוני של התרסקות. הרגשתי תנועות שאני לא מכיר. ואז עשיתי דבר שהיה אסור: בלי להגיד לטייס אף מילה, הדלקתי את האורות, ומה שהתגלה בפנינו היה מסמר שיער: המסוק היה בגובה של מטר-שניים מהקרקע, ונע במהירות אדירה אחורנית. הקרקע רצה קדימה בפראות של בערך 70 קמ"ש ברוורס – כשמאחורינו גבעה. בו ברגע שהאורות נדלקו, הטייס עבר לטיסת ראייה ומיד בלם את התנועה אחרוה. בינתיים, הלוחמים מסיירת מטכ"ל התפזרו בבהלה.

התקדמנו קצת, הטייס הנחית את המסוק, וכיבינו את האורות. לקח לכוח קצת זמן להגיח מכל מיני מקומות. הבהלנו אותם, אבל הם התעשתו, עלו למסוק, והמראנו בשלום. עד היום, אני חושב, הם לא מבינים את הסכנה האדירה שנמצאנו בה – כשאתה נמצא על הקרקע, מתחת לערפל אתה לא מרגיש אותו כל-כך. הם בטח חושבים שמדובר בטייס ממש לא מוצלח. ואנחנו היינו שניות מאסון. אין לי שום ספק שהפעולה הלא-חוקית של הדלקת אורות הנחיתה ברגע ההוא, הצילה לא רק אותנו אלא גם את הכוח, או מדינת ישראל, ואולי גם את התפתחות המסוקים בצה"ל.

יש לציין שבכמה הזדמנויות מוזכר המבצע בהקשר לתרומתו הרבה לניצחון במלחמת ששת הימים.

מבצעים אלה שאירעו לפני 40 שנה ויותר יכולים ללמד במעט על אופי הפעילות של סיירת מטכ"ל בהיבט המודיעיני שלשמה הוקמה ועל ראשיתה של פעילות המסוקים בח"א ובצה"ל במשימות דומות.

