מורשת חיל הים נכתב בים דצמבר 1969

הוקלד 1 מרץ 2014

קמחי הדר אל"מ מש"ט 3

הנדון: **דו"ח ביצוע נועה**

הדו"ח מתחלק ל:

1 הכנות להפלגה

2 קטע ראשון כולל תדלוק ליד גיברלטר

3 קטע שני כולל תדלוק ליד מלטה

4 קטע שלישי ממלטה לחיפה

**הכנות להפלגה**

ההכנות בשרבורג התחלקו ל:

א הכנת הספינות טכנית כולל תדלוק.

ב. הצטיידות במזון, חלקי חילוף.

ג. הכנות לקליטת האנשים הבאים מהארץ.

ד. עקיבה מתמדת אחר מצב הים.

לגבי כל קבוצות ההכנות , נערכו רשימות מדויקות ותכנית כזו שלא תצביע על הכנות להפלגה. לדוגמא מזון נרכש בעשרות חנויות ורוכז במחסן חוף. הועמס לספינות בליל ההפלגה. אותו דין לגבי נושאים אחרים.

הסעי הבאים מהארץ לפריז חולקו כך שניצלנו 5 רכבות שבכל אחת בזמן אחר שלחנו תוך יומיים וחצי את האנשים מפריז לשרבורג. במתכוון המעטנו בלינות בפריז כך שסה"כ נרשמו בבתי מלון 10 אנשים. כל האחרים או שנסעו ברכבת לילה או שהגיעו לשרבורג בלי לינה בפריז.

קליטת האנשים בשרבורג נעשתה כך שלא העמסנו בשום מקום מוכר.

הלילה של 24 לחודש בו התכוונו להפליג נבחן בזהירות כך שלא יעורר חשד. רק ב1900 כאשר הגויים יושבים לארוחה המסורתית של חג המולד החילונו להעמיס את הספינות במלוא המרץ. רעש הגנראטורים החל כ10 ימים לפני זה כדי להרגיל את האוכלוסיה לזה.

כל ספינה השאירה במשלחת רשימה מפורטת של מצב העבודות כך שיקל על המספנה בארץ להמשיך בהתקנות.

**מצב הים**

היה ברור מראש שגם אם יסתיימו כל תהליכי הניירת, לא תוכלנה הספינות לצאת אם הים לא יאפשר זאת. לכן נוהל מעקב שותף מתחנות חוף אנגליות וצרפתיות עם מפה סינופטית עדכנית.

לקראת שעה 2200 שהיתה צריכה להיות שעת היציאה, הצביע מצב הים על רוח וים 9 צפוני מערבי בביסקאיה. ודרומי מערבי חוזק 9 מול חופי פורטוגל. לא היה ברור מתוצאה זו האם זה רוח מסיימת או סערה שהחלה. (הדיווח היה SEVERE GALE בדקתי במילון את המילה וכוונתה היתה לסערה קשה)חשתי את הלחצים הרבים לצאת דוקא בליל ה24 ולא בתאריך אחר לכן דחיתי ההחלטה ל0200 לפנות בוקר.לפי דו"ח מטאורולוגי של הBBC המצב הצביע על ירידה בעצמת הרוח ל 8 ושינוי כיוונה לצפון מערב. (בירכתים בשבילנו).והמערכת כולה הראתה שאם לא נתפוש ונצא מייד נקבל רוחות דרומיות ומערביותב48 שעות מאוחר יותר.

לפי כל זה החלטתי לצאת וב 250230 של דצמבר 1969 יציאה ללא אורות ניווט למפגש מחוץ לנמל לתנועה ארצה.

**קטע ראשון**

ההפלגה דרומה עד מעבר לדרום פורטוגל היתה מלווה בים מאחור גדול ועצום.היתה זו תרכובת של גיבוע (הרים) ממערב למזרחוים חזק על הגיבוע הזה מצפון מערב. ואיכשהוא לא היה קטע ישר. תמיד זוית גדולה כל שהיא שהספינות ירדו וקפצו וניטלטלו בהם.

לא היו דפיקות כהות לספינות והקושי היה יותר לצוותים מאשר לספינות.

הצפונית לא פסקה גם מעבר גיברלטר לכן באנו למפגש עם הלאה בתוך מפרץ במים ריבוניים ספרדיים. החילונו התדלוק בחצות לערך.

התחלה בשתי ספינות יחד לאחר זאת כאשר ראינו שאנחנו מסתבכים בחבלים המשכנו ספינה ספינה. עם העברה מסובכת של הצינור שלא ניתן היה כמעט להעלותו ללאה בין כל ספינה.

לאחר אור יום יצאנו להמנשך תדלוק בתנועה שהיה איטי יותר ונסתיים ב1600 לאחר 17 שעות עבודה.

לפנות בוקר יצא בספינת דיג אדם במדים ערך סיבוב סביב הספינות והלאה רשם והסתלק בלי לשאול דבר.

שעה לאחר זאת חג הליקופטר מעלינו – שהסתבר שעורך כל שעה תצפית מעל כל האניות במיצר. נשא סימני זיהוי ספרדיים.

**קטע שני**

מזג האוויר הצביעה על נסיגה מזרחה ונראה לי טוב לא לצאת מיד אלא קצת להשהות. התדלוק המייגע ממילא השהה א5ותנו כך שהצטלבו הדברים יצאנו ב271700 לערך.

בתדלוק מהלאה הסתבר שמיכל 4 שממנו תדלקו אח"י סופה ואח"י חץ מכיל מים בדלק.

במשך שעות ניקזו בספינות בדליים ולשיפוליים מהדלק התחתון. ויתכן שזו הסיבה לסדיקת ראש במנוע באח"י חץ מאוחר יותר.

בדרך לסיציליה נתקלנו בים בצד שהקפיץ קשותו. כן היה צורך בהחלפת מסננים. לכן העדפתי לרדת ל20 קשר, שלושה מנועים להחלפת מסננים מנוע אחרי מנוע.

לקראת בוקר ה 29 הרמנו מהירות כדי לפגוש בדן. אי שם כ 50 מייל מערבית למלטהו20 מייל דרומית מתנועת האניות.

בקטע הזה חג מעלינו מטוס צרפתי "אטלנטיק"

התדלוק מהדן התנהל יפה ספינה אחרי השניה כאשר מדי פעם מרימים צוות האניה את הצינורות ומאפשרים לספינות לגשת ללא סיכונים. וכך מ290830 עד 292230 סיימו כל הספינות תדלוק בים הפתוח.

בערך ב 292030 הצטרפה אניה בלתי מזוהה לקרבת מקום שקט זה ולוותה אותנו בשעת התדלוק האחרונה מקרוב. וכשעזבנו המשיכה לעקוב אחרי הדן. אין בידי זהות האניה.

בבוקר עם תחילת התדלוק התברר שבחץ ראש סדוק במנוע 2 לכן החלטתי לשלוח אותה עם הגעש קדימה והשאר עם האחרות לגמר התדלוק. וכך יצאנו מפוצלים געש חץ ב20 קשר קדימה לקטע השלישי סופה חרב וחנית בפיגור של 8 שעות אבל במהירות עודפת הפליגו 30 קשר.

**הקטע השלישי**

פרט לים הקשה כל הזמן שלא היה קשה מדי אבל חייב היאבקות מתמדת בו עלה המתח בהדרגה ללא לאות בגלי האתר. נצטיירה תמונה של נרדפים על צואר בני בלי ביתבלי דגל ובלי כתובת שהציים הצרפתי הרוסי והמצרי עלולים להתנכל להם

לא פחות מדאיגה היא התחזית של ים קשה בכל כיוון.שכדי להתגבר על אפשרות כזו החלו מתועלות כל אוניות הסוחר הישראליות שבסביבה כך שתוכלנה להגיש עזרה אם תתבקשנה.

לאור השערה על מארב צוללת במיצר קסו הפניתי את סופה חרב וחנית שהיו רחוקות עדיין מהמיצר למעבר סקרפנטו.

במשך הלילה והיום היה ים ער מאחור שהריץ יפה את הספינות בלי לגרום לנזקים. וכך לערב התקרבו כולם למפרץ חיפה לקראת כניסה לנמל קישון, כשהן עוטנדות את השמות של STARBOAT 1-2-3-4-5 והצוותים בתלבושת אזרחית מוזהרים היטב בנושא הבטחוני.

**תקלות טכניות**

היו מעטות אבל היו

1. מים בדלק מהלאה
2. ב. סדיקת ראש בחץ
3. הפסקת פעולת מכ"מ בחרב
4. קשר לא תקין עם החנית.
5. התפוצצויות צינוריות קירור ושימון במספר ספינות

**הקשר** –

מצורף דו"ח רס"ר האלחוט זרט וסרן גבע מסופה. היתה כמות עצומה של תעבורה לא מסודרת מצד המפקדה, עם עצבנות בולטת מכל מברק בשלבים מסוימים.

**סדרי מנהלה**

צוותים נשאר פתוח לגמור החשבונות של אלה שטסו לצרפת. כולם קיבלו מפרעות וזה פתר את בלבול הראש.

**אוניות ומטוסים בדרך**

ליד גיברלטר אדם לבוש מדים, הליקופטר ותצפיות מהחוף

מול חופי אלג'יריה מטוס צרפתי מטיפוס אטלנטיק

בגמר התדלוק מהדן נגשה אניה (בחושך) מוארת, שהסתובבה סביבנו עד שיצאנו והמשיכה כנראה עם הדן.

שני כלי שיט בים האגאי (בלילה לפי האורות) כנראה מלחמתיים לא שינו מהירותם וקורס הפלגתם כשעברנו כ 8000 מהם.

יתכן שהיו גם אחרים שלא ראיתי – מסתמן לי שהיו מעטים למדי יותר מאשר אני רגיל במרחבים אלו.

**קמחי הדר** אל"מ מש"ט 3