

פרק ה

פינוי זאטץ

"חושבים שהמלחמה כבר נגמרה"

שוך הקרבות וההפוגה – ובעקבות זאת ההאטה הניכרת בקצב הפעילות של חיל-האוויר בכלל, ושל צוותי האוויר של האגף לתובלה אווירית בפרט, עם סיום הטסתם של מטוסי המסרשמיט – איפשרו למטה האגף, מצד אחד, להתחיל בשחרורם של אחדים מצוותי האוויר, שדרישותיהם ומעשיהם לא עלו תמיד בקנה אחד עם הדרך שבה ראה האגף את תפקידיהם, ומצד שני – להיות קפדניים יותר בקבלת אנשים חדשים. ביטוי מוחשי לכך נמצא בדבריו של מפקד האגף ליהודה בריגר, מרכז הפעולה במבצע "בלק":

בבלק 82 החוזר לעציון יגיעו בין הנוסעים דסטי מילר, הרבי נחמן, הרי שוארץ, אלפרד דוברוביץ ובוב לוריה. אין לתת להם כל סכומי כסף חוץ מאשר בשביל כלכלתם במקום וכרטיסים לג'נבה. נא הודיע לג'נבה כי גם להם אין לתת כל שהם סכומי כסף חוץ מאשר המינימום הדרוש לכלכלתם ועד להעברתם לפריז. בידי כל אחד מהם כרטיסי טיסה מפריז לניו-יורק עם תאריך פתוח. יש לדאוג להזמין מקומות למפרע במטוס היוצא מפריז כדי שלא יסתובבו במקום. לאנשים אלו מגיעים סכומי כסף שונים אשר ישולמו בניו יורק. את הפרטים על כך נודיע בעצמנו למשרד בניו-יורק. בג'נבה יש להודיע לאנשים כיצד להתקשר עם המשרד בניו-יורק. בידי כל אחד מהם סך מאה ועשרה דולר כל אחד.²

מגינבה כתבו באותו העניין: "חוזרים כ-15 איש לארה"ב. החלק הגדול של אנשי הקוני [מטוס הקונסטליישן]. מציעים לסמים לשלוח את האנשים לבחינות ממשלתיות לפני שמקבלים אותם לעבודה. זה ענין של 20 סטפנים [דולרים] אשר יכול לחסוך מאות.³" מגמות אלה באו לביטוי גם בדברי חי יששכר, מרכז כל הפעילות האווירית באירופה: "מדברי סם [פומרנץ] והחברים

אנוכי מבין שאחוז האנשים החוזרים גדל והולך. את השורות צריך למלא, ולכן ענין המשכת הגיוס מקבל חשיבות גדולה... צריך לעמוד גם על טיבם החברתית-מוסרי של האנשים. מהארץ באופן קטגורי מסרבים לקבל נהגים שלא מבני עמנו.⁴

אולם, להאטה הניכרת בקצב העבודה היתה גם תוצאה נוספת: והיא ירידת מתח העבודה בקרב צוותי האוויר והתלבטות חזקה בקרבם באשר להמשך דרכם אם באגף תובלה ובחיל האוויר ואם בארץ בכלל. תוצאות אלה באו לביטוי בדברי מפקד חיל האוויר, אהרון רמז (המתבסס על מכתב של הרולד ג'פר, אשר ניהל את מטהו של רודולף סונבורן בארצות-הברית) בדיון מטה ב-1 באוגוסט: "אנשים רבים מהם רוצים לחזור לארצותיהם. חסיבות הן שונות: הבטחות שנתנו להם בארצותיהם, שאלת התשלומים, הרבה שהם יושבים פה באפס מעשה וכי". היימן שמיר הוסיף, כי "יש הרבה הרוצים לחזור כי הם חושבים שהמלחמה כבר נגמרה."⁵

היה צריך איפוא לנצל את ההפוגה תרתי-משמע: לטיפול בבעיות צוותי האוויר של האגף, למתן הטיפול התחזוקתי ההולם למטוסי התובלה, ובמיוחד למימושם של הצעדים הראשוניים בתוכניות להעברת בסיס התיקונים הראשי של האגף מזאטץ למקום מתאים יותר באירופה או בארץ. סוגיות אלה היו במוקד דיון נרחב של מטה האגף לתובלה אווירית, שהתקיים ב-23 ביולי בראשותו של מוניה מרדר ונוכחותם של הרולד אורבך, מפקד מחלקת המבצעים, סם לואיס, הטייס הראשי, ברוך פרידן, קצין מחלקת המבצעים ויעקב פלדמן, שלישי של מפקד האגף. בפתיחת הדיון ציין מרדר כי "דרישות החזית הם שקבעו עד עכשיו את קו פעולותינו", אולם עתה, לנוכח "ההפוגה וההובלה הימית", נוצרה ההזדמנות לצמצם את מספר הטיסות ולהטיס רק "סחורה הדרושה הטסה אווירית". לפיכך קבע: "עכשיו עלינו להתרכז בבנין המתוכנן של א.ת.א. גם מבחינת עתיד הרכוש והמשקיות", ובראש ובראשונה "מתוך הדאגות והאחריות לצוותות הננו חייבים לתת זכות בכורה לטיפול יסודי במטוסים." צמצום מספר הטיסות יצר, לדברי מרדר, לראשונה גם את ההזדמנות "למיין ולבחור את האנשים הרצויים לנו. יש לבנות מיד צוותות מובחרים, בהתאם לתכנית המינימום להרכב א.ת.א."⁶ לטובת הארגון המתוכנן קבע מפקד האגף: "אנו נצטרך לבחור לעצמנו את הטיפוס הנכון והמתאים מכל הבחינות לעבודה", שכן לדבריו "ההכשרה המקצועית המלאה אינה בפני עצמה הגורם היחיד... [יש] לקבל גם את אותם הטייסים אשר במובן הרוחני והציוני מוכנים לשרת קבע בישראל והשתקעות בארץ... הם צריכים לראות את עצמם גם כאזרחים בישראל העובדים ובונים את הארץ."

לכך היה צריך לשאוף, אולם בינתיים בעקבות צורת הגיוס, כפי שהתנהלה עד לאותו המועד, היו מצויים באגף לפחות "שלושה סוגים של טייסים", כדברי סם לואיס: אלה שבאו לעזור, אבל יחזרו מיד לאחר השלום; "אלה שרוצים מתוך רצון עצמי ושאיפה ציונית להשאר ולבנות את המסגרת של חיל האוויר וגם להשאר בארץ בפרוש השלום ולהמשיך בחייהם האזרחיים — במקצוע התעופה"; ולבסוף, הרפתקנים. היה ברור איפוא, שיש להתמקד בטיפוחם של האנשים מהטיפוס השני. דא עקא, סם לואיס חזר והדגיש:

הבחורים אשר נכללים בסוג השני מוכנים להקריב הרבה כדי להשאר בארץ אבל הם מבקשים גם שיקחו בחשבון את האפשרות להעסקתם בשרותי האוויר

הממשלתיים לאחר השלום. האנשים לוחצים אותו בנקודה זו והיה רצוי להבהיר זאת לפני אנשים. יש לקחת בחשבון כי אנשים אלו עוברים מתנאי חיים אחרים לגמרי באמריקה ויש לפחות להבטיח להם כי הם יוכלו להיות את הגרעין של שרות האוירי הממשלתי העתידי, כדי שיוכלו לפחות להמשיך בחייהם במקצוע.

אולם, מרדר לא היה מוכן להתחייב ל"עתיד היותר רחוק", שכן חסרו לו לפי שעה הנתונים כדי להקיף את הנושא בכללו. עם זאת הבטיח להיפגש עם הנורמים הרשמיים העוסקים בתחום זה "תוך מגמה לקבל את הסכמתם לו." "לא כל קשר לסוגיית התעופה האזרחית העתידית של מדינת ישראל הציע לשלב בין צוותי האגף גם טייסים ארץ-ישראליים, גם "כדי שיתבוללו בין אנשינו וכדי להקל על הסתגלותם של אנשי הגח"ל לארץ ולתושביה." לואיס תמך בהצעה זו תוך הבעת ספק רב, אם ניתן בכלל למצוא כאלה מבין "הבחורים הארץ-ישראליים."⁷ הצורך לשלב את ה"בחורים הארץ-ישראליים" עלה גם כאשר דנו בסוגיית צוותי האחזקה של האגף שהיו בזאטץ, כלומר אלה שטיפלו במטוסי התובלה תחת השגחתו של סם פומרץ. כבר למן ההתחלה נשלחו מהארץ מספר אנשים כדי להשתלם בעבודה, אולם בכך לא היה די. סם לואיס חיווה את דעתו, ש"תוספת בחורים ארץ-ישראליים תפתור במידה גדולה [את] שאלת המוסר (המוראל) בזברה כיום." לדבריו, "שבעה מכונאים (זרים)" שהגיעו לאחזקה של הקונסטליישן חזרו לארצות-הברית, ובכך "חלה הטבה גדולה במצב רוחם של האנשים במקום." לואיס קבע, שיש "לשאוף עכשיו להקמת יחידת מכונאים של 40 איש אשר תכלול 10 מומחים אמריקאיים בתוספת של 30 ארץ-ישראליים." מפקד האגף תמך בהצעתו והוסיף, שבכך "אנו נתקרב יותר לשאיפתנו מאז ומתמיד והיא להשתלט על אותן הנקודות שבהן אנו עדיין תלויים בעבודת זרים;" הוא הבטיח להעלות אותה בפגישתו עם מפקד אגף ההנדסה של חיל-האוויר. עם זאת, ביקש מפקד האגף לקבוע מי הם האנשים הנכללים במסגרת האגף, שכן עדיין היו בו טייסים, שאמנם היו "שייכים לגח"ל", אולם טופלו על-ידי מטה האגף, כמו למשל חלק מצוותי האוויר של טייסת 69 ("מבצרים מעופפים") ברמת דוד.⁸

"הוחלט באופן עקרוני להעביר את הבסיס לארץ-ישראל"

פרט לסוגיות אלה – הטיפול במטוסים ובצוותים – שעמדו במוקד דיון מטה האגף, ניתנה הדעת גם לסוגיית העברתו של הבסיס המרכזי של האגף מזאטץ למקום אחר. קשיי הפעולה הצפויים שם כתוצאה מבעיות מזג-אוויר העלו את הצורך להכשיר את הבסיס לעבודה בחורף (לכך נדרש, לפי אחת ההערכות, חצי מיליון דולר לפחות) או לדאוג לבסיס אחר, או אף להעביר את הבסיס לארץ.⁹

באופן כללי, כאמור, היחסים ששררו בין צוותי האוויר והקרקע של האגף לבין הציבים "היו טובים מאד, והגישו לנו את העזרה המלאה בבצוע עבודתנו. גם בהכשל טייס אחד או שנים בהתנהגות משפילה עזרו לנו קציני המשטרה הציבית בשחרור האנשים, וחסכו לנו על-ידי כך אי נעימויות גדולות בשלטון;" אולם, "עד כמה שהשתדלו לפקח ולארגן את העניינים בבסיס עציון, לא הצליחו להכניס שם סדר רצוי. הטיפול במטוסים ובשאר עניינים פורמליים לא היה



מכונאים בקטאניה בסיציליה. יוני 1948

מאורגן די צרכו, וכתוצאה מכך נגרים שם בזבזו רב ביותר, אשר בלי כל ספק לא היה מתבזבז, באם היה מנגנון פקוח יותר יעיל, דבר שקשה היה לעשותו בארץ זרה.¹⁰ החלופה לזאטץ, נכון ל-23 ביולי, היתה עדיין קטאניה שבסיציליה. זו הוצעה, כאמור, על ידי דני אגרונוסקי, מרכז הפעולה באיטליה. לדבריו, "המקום בא בחשבון מבחינת האקלים, הסידורים הטכניים, כושר האכסון למספר מטוסים גדולים, ובתי המלאכה המסודרים והמתאימים לצרכינו; "אולם, מטה האגף התלבט אם לקבל את ההצעה בגלל "האי בטחון ביסודיות של הסדר הפוליטי באיטליה (התערבות בריטית-אמריקאית) העלולה במקרה כזה לעלות לנו במחיר הרכוש שנביא לשם. "הוחלט איפוא בינתיים, שאם יתברר לאחר בדיקתו של בריגר שאפשר יהיה להשתמש בשדה – אזי להשתמש בו "כמקום רוזבי במקרים דחופים כאשר נהיה נאלצים להשתמש בו לירידות אונס או כדומה. "אולם, ההצעה שנראתה ביותר למטה האגף היתה לחקים את בסיסו העיקרי של האגף בארץ, מן הטעמים הבאים:

א. בין כה וכה נצטרך להקים בארץ את הבסיס העיקרי. ב. ההשקעה הכספית שיש להשקיעה במקומות זרים, שלא נוכל להעביר לישראל כעבור זמן, תהיה רנטבילית פי כמה אם תושקע ישר בבסיס א.ת.א בישראל. ג. הבסיס בישראל יפתור במידה רבה את בעית המומנט החברתי של אנשי הגח"ל (כיום המצב במובן זה גרוע ביותר; התוצרת נמוכה ואין בטחון באיכות התיקונים).

עד אז כבר נבדקו החלופות האפשריות, ולמטה האגף הוגש אף מצע לדיון.¹¹ הרצינית שבחן היתה העברת בסיס האחזקה המרכזי של האגף לעקרון (תל-נוף). שלמה גילוף, ראש מחלקת

העבודות של החיל, סייר באותו הזמן בבסיסי החיל, ובדו"ח שכתב מצויה תמונת מצב של הבסיס בעקרון, נכון לאותו המועד:

השדה עושה רושם טוב והסדורים בו הולכים ומקבלים צורה צבאית. קיימים בו כל הבניינים הדרושים לנוחיות העבודה, כגון: הנגרים, בתי-מלאכה, חדרי אוכל ומנוחה ושכון גדול. כל הנעשה בשדה בא תחת פקודו של מפקד השדה, מלבד א.ת.א. [הדגשה שלי – א"כ] הבא תחתו רק בעניינים אדמיניסטרטיביים, והעצמאים לחלוטין בשאר הדברים. יש לדאוג בעוד מועד למצב הצריפים והבניינים ולטפל בתקונם מיד. אחרת הבניינים יהרסו במשך הזמן. רצוי לסדר כאן בית מלאכה לתקון אוטומובילים אשר יחסוך הרבה צרות וזמן. השדה יכול לשמש מקום לתקוני אוירונים בקנה מידה ארצי; לקלט עבור אנשי ח.א. ומקום לרזרבה של אנשים אשר יהיו באמונים.¹²

הקמת הבסיס בעקרון היתה עשויה לחסוך גם את הצורך לשלוח אנשים נוספים "לעבודה אדמיניסטרטיבית בזברה" על-מנת לשפר את תנאי הפעולה שם. זאת ועוד, להערכתו כאשר יוקם הבסיס, הוא יהיה "הגדול ביותר מסוג זה בכל המזרח התיכון, הן מבחינת היקפו, כלי העבודה ומומחיות העובדים בו, ויוכל לשמש גם לצרכי התעופה האזרחית בימי שלום, גם לקווים הזרים שיעברו בישראל." לפי-שעה החלו במטה האגף לבדוק את עלותה של התוכנית, אשר חייבה גם הקמת "מקלטים מיוחדים לאוירונים."¹³

בדיון מטה האגף ב-23 ביולי קבע מפקד האגף, כי "הוחלט באופן עקרוני להעביר את הבסיס לארץ-ישראל." הוא המליץ כבר להעביר מטוס ראשון לתיקון בארץ, והציע לבדוק אם אפשר יהיה להקים באבן-יהודה את הבסיס המרכזי לתיקונים של מטוסי האגף, בעוד שהבסיס בתל-נוף ישמש למבצעים בלבד. אורבך, אשר בדק יחד עם מהנדסי חיל-האוויר את התאמתו של הבסיס בתל-נוף לשמש כבסיס הראשי של האגף, העלה את הצורך להגביה בינתיים את המקלטים "בגובה 8 עד 10 פייט," כדי להגן על המטוסים משלושה צדדים לפחות מרסיסים ומיריות, עד לבניית "מוסכים תת-קרקעיים"; הוא הציע לרכז שם יותר הגנה נ"מ; ולשפר את היערכותו של הבסיס ("תוספת של פרסונל, טרנספורט נוסף, מקומות לינה, אוכל, רשת טלפונים") לקליטת כוח-אדם נוסף. בישיבת המטה סוכם איפוא כי "יובא ארצה מיד מנהל יחידת המכונאים כדי לבדוק את השדה וכדי שיוחלט איזה מכשירים דרושים על מנת להתחיל בעבודה." הודגש הצורך בתיאום ובשיתוף פעולה מלא עם אנפי המבצעים וההנדסה במטה חיל-האוויר. היה צריך גם להחיש לארץ את העברתם של מנועים וחלקי-חילוף, שנשלחו מארצות-הברית לאיטליה עבור מטוסי התובלה של האגף. בסיס עקרון אמור היה לקלוט כ-40 מכונאים, שיועדו לעבוד בשיתוף עם אגף ההנדסה של החיל ולהשתכן בשדה.¹⁴ דברי אורבך, כפי שנאמרו בישיבת המטה, היוו את הבסיס לתוכנית ההיערכות לקליטת מטוסי האגף בעקרון, אשר הוגשה למפקד האגף כעבור כמה ימים. בתחילת דבריו כתב:

אחרי ישיבת א.ת.א. בנוגע להחזקה, הגענו ליד המסקנות הבאות: א. בגלל מזג אויר רע ותנאי עבודה בלתי נוחים בזברה, הכרחי בשבילנו להעביר את בסיס ההחזקה שלנו מזברה. ב. אין באפשרותנו בגלל סיבות פוליטיות,

להשתמש בקטאניה ובבסיסים אחרים באירופה. ג. יש להעביר את בסיסי ההחזקה שלנו לאוקלהומה [עקרון]. אנו מכירים את סכנת המלחמה ואת זאת גם הבאנו לתשומת לבך. ד. יש להתחיל בהעברת ההחזקה, חבר העובדים והציוד מיד.²⁵

עלימנט להיערך כראוי לקראת האפשרות הסבירה ביותר – שחיל־האוויר המצרי יפציץ את מטוסי התובלה בעקרון עם התחדשות הלחימה, והצורך להמשיך במתן שירותי התחזוקה העיקריים גם תחת הפצצות אלה – הציע אורבך לחפש מקומות שיתאימו "להחזקה מוסתרת ותת־קרקעית", ולהתחיל בהכשרתם.

בינתיים הציע להקים "החזקה זמנית", והמקום הראוי לה ביותר, לדבריו, הוא "מחוז המכלאות [דירים]" בעקרון, שהיו בו שבעה דירים להסתרת המטוסים. אולם, מכיוון שהם לא היו די גבוהים עבור מטוסי התובלה, ובבסיס לא היתה הגנה נ"מ מספקת – היו המטוסים שם חשופים להפצצה מצרית. הוא הציע איפוא להגביה את "המכלאות ב-8 עד 10 פייט", להגדיל במקום את מספר קני הנ"מ וגם לשפר את איכותם, כדי שאפשר יהיה "להרוס את מפציצי הקרב של האויב ומפציצי האויב מנמיכי טוס". שבעת הדירים הספיקו לסך־כל מטוסי האגף, 10 במספר (שני מטוסי סקיימסטר ושמונה מטוסי קומנדו), שכן הניחו שבדרך כלל יהיו ארבעה מטוסים בטיסה, ושישה בתוך הדירים; ודיר אחד יישמר כרזרבה. מפאת הנחיצות בתוספת של פנים הציע אורבך לדחות לפי שעה את צירוף מטוסי הדקוטה של טייסת 103 ברמת דוד – שיועדו לבצע את התובלה הפנימית בארץ – למטוסי האגף בעקרון.



אחד ממטוסי הקומנדו

כדי לאפשר תחזוקה הולמת של הדיירים היה צריך להתקין בהם חשמל, לסלול קווי טלפון בינם לבין המקומות הנחוצים לעבודה סדירה, לשנות את ייעודו של הבניין הסמוך להם "לבנין החזקה ומשרד" ואת "הבנין הסמוך למחסן – לחלקים הטכניים." כל זאת בדבד עם הכנת "מקלטים וחפירות מספיקים" וכן "מקומות לינה ושכון למקסימום של 50 איש;" ופרט לכך – להעביר לרשות היחידה לפחות שישה טנדרים. ההיערכות הזאת היתה צריכה להתחיל מיד ולהסתיים מהר ככל האפשר, לדברי אורבך, שכן ב-1 באוגוסט תוכננה הגעתו לעקרון של מטוס קומנדו ראשון עם ארבעה מכונאים, ב-10 באוגוסט – עוד שני מטוסים עם צוותי האחזקה הנדרשים, ושאר המטוסים – ב-20 באוגוסט בערך.¹⁶

ב-25 ביולי הודיע מפקד האגף ליהודה בריגר בצי'יה על ההחלטה להעתיק את בסיס האחזקה המרכזי מזאטץ לעקרון, והדגיש את הצורך "להקים מיד קשר אלחוטי עם עציון," כדי לתאם העברה מסודרת של המטוסים והצוותים. ההצעה היתה להשתמש במכשיר האלחוט של מטוס הקונסטליישן המושבת.¹⁷ ללא כל קשר ישיר עם הגורמים, שעמדו בבסיס ההחלטה של מטה האגף להעביר את הבסיס לארץ, תמך גם בריגר בהחלטה, כפי שכתב: "לאחר בדיקת המצב כאן החלטתי שיש להחיש העברת החיילים והעובדים מכאן לארנון." לדבריו, אם יקבלו את האישור מהארץ, ימשיכו להוביל מזאטץ את כל "הדברים החשובים להקמת הבסיס והתחמושת שביקשתם, ברגע שתהיה בידינו. נשלח המכוונות והטייסים מלבד המועטים שיהיו דרושים כאן בעתיד לשני הבסיסים." ואכן, גם על-פי התוכנית שהתווה אמור היה להגיע בליל 30 ביולי מטוס RX-138, אשר נזקק לתיקונים הכרחיים. במטוס זה, שלראשונה עבר דרך הבסיס ביוגוסלביה, היו אמורים להגיע עוד שלושה מכונאים אורחים אמריקניים. לדבריו, "סידור זה הותאם עם חי שידבר אתכם וימסור עליו. החליטו מיד והודיעו."¹⁸

"אין עם מי לעבוד כאן, לכן דרשתי להעברה מהירה יותר"

חי יששכר היה אמור להגיע לארץ, אלא שיציאתו התעכבה מפני שהמתין לבואו של אל שוימר ("השחיין"), כדי לשמוע ממנו באורח מפורט על הפעולה האווירית שנעשתה עד לאותו המועד בארצות-הברית, וכן כדי להתייעץ אתו באשר לסדרי הפעולה להעברת בסיס האחזקה המרכזי מזאטץ לעקרון.

יששכר החשיב מאוד את ביקורו של שוימר באירופה ובארץ גם עקב העובדה, שבאותה השעה היה החיל מצוי בשלב חשוב בעיצוב יסודותיו בסיועו של ססיל מרגו, ושוימר עשוי היה לתרום בנושא זה; וגם מהיבט נוסף, העולה ממכתבו של חי יששכר לטדי קולק: "הפרובלמות האישיות והחברתיות הן מרובות ולדברי החברים אל, אשר נחשב אצל כולם ל'אבי שלהם, שהותו בתוכם זמן מה יכולה להבהיר ולהבריא את המצב."¹⁹ במכתב אחר לקולק הוסיף יששכר:

אנחנו מבינים שבגלל הפרעות שונות, לוח הזמנים של השחיין וחבריו קצת הופרע. אנחנו מעוניינים מאד בבקורו הקרוב אצלנו ובארנון. הניסיון המעט שרכשנו בחדשיים האחרונים מחייב לבון הדברים וקביעת מסגרת ומנגנון אשר יקימו את כל הארצות. בברור משותף עם סם [פומרנץ], השחיין וחברים

מתאימים מהארץ ואנחנו נוכל לעשות זאת. נבקשכם להודיע לנו בהקדם מה הן האפשרויות של בקור מצד השחיין...²⁰

שבוע חלף – ואל שוימר טרם הגיע לאירופה. בינתיים נידונו ענייני תעופה שונים גם עם סם פומרנץ, אשר היה "עמוס עבודה עד מעל לראש" – ככל הנראה, טיפל במימוש תוכנית ההעברה של בסיס התחזוקה מזאטץ. יששכר כבר לא יכול היה להמשיך ולחכות לבואו של שוימר, כיוון שהיה צריך לטפל בכמה נושאים שלא יכלו לסבול דיחוי, והוא יצא איפוא ב-27 ביולי לארץ. למחרת היום שאל מרדך את בריגר, אם ידועה לו הסיבה לעיכוב שחל בהגעתו לארץ של שוימר – "האיש המומחה ליעץ בהקמת בסיס התיקונים בהתאם לצרכים שהתעוררו בקשר להעברה."²¹ בריגר השיב מניה וביה:

היה טוב לו הייתם מסכימים גם אתי בצורת העבודה בבסיס. סם לואיס ברח למחרת בואו הנה לארצות-הברית, בלי ידיעת איש מאתנו. עכבתיו בנטר [צרפת] ודרשתי חזירתו המידית הנה. אך אין עם מי לעבוד כאן, לכן דרשתי להעברה מהירה יותר. לא ידוע לי אפילו על מומחה להעברה שצריך להגיע אליכם.²²

הוא ביקש ממרדך שיפסיקו "להקשות על עבודתנו ללא צורך,"²⁴ ובתגובה השיב מרדך לבריגר כי לא ידועה לו סיבת נסיעתו של לואיס לארצות-הברית, ולדבריו "הפרטים לשיחתנו עם סם לואיס שטרם היו ידועים לך באו לרגלי חידוש דברים מסוימים עליהם אודיעך."²⁵ בריגר השיב נזעם: "החזירו את סם לואיס בהזדמנות ראשונה. מלבד פוליטיקה מרחיקת לכת ישנה עבודה יום-יומית, הסובלת באין איש אחראי." הוא התרעם גם על העובדה, שלא שיתפו אותו "על עתיד העבודה" בדיון מטה האגף ב-23 ביולי, למרות שהיה אז בארץ.²⁶ מרדך השיב לו כי חלק מהדברים בעניין ההעברה סוכם לאחר עוזבו את הארץ; כי לואיס יצטרך להישאר מספר ימים בארץ; ולבסוף – על-מנת להקל עליו – המליץ "שקפטן סיסקו [רוברט לסטר סיסק] ימונה כאחראי על כל בעיות הפרסונליות של הגח"ל וכקצין מבצעים בעציון."²⁷ בריגר השיב: "אין לי צורך בקצין מבצעים, אלא באחראי על הטייסים והמכונאים. אין טעם להוסיף יותר אחראים, מבלי להגדיר בדין תפקיד כל אחד."²⁸ ואכן, למרות האיסור יצאו אחדים מהצוותים לבלות בפראג, והתארחו שם במלון "פלורה" הישן או "אלקרון" החדש.²⁹ סיריל שטיינברג, אחד מנווטי הלחם, תיאר לימים את זיכרונותיו מביקוריו שם:

פראג היתה יפהפיה ומעניינית כפי שאכן ספרו לנו, נהר הוולטווה (מולדבה בגרמנית) מתעקל דרך העיר תחת לגשר קארל (קארלובי מוסט) הידוע. על גשר זה נמצא הפסל המפורסם של ישו עם כתובות גדולות בעברית 'קדוש, קדוש, קדוש – אלוהי החוסים'... בין המקומות המעניינים היה גם בית-הכנסת היהודי העתיק ה-'אלטנשול' בגטו היהודי הישן, נבנה בשנת 1270 ונחשב כבית

* הצורך בתיאום מעולה עם בריגר בא לביטוי בדברי מאירוב לרמו כבר ב-12 ביולי: "לאחר ביקורי בעפרי והתייעצות עם אתי [אבריאלי], הגני תובע שבענין ביצוע פעולות תהיו קשורים בעפרי עם אוריה [בריגר]. הכרחי שבעפרי ייסצא שליח מוסמך ומומחה של אגף המבצעים של ישעיהו [רמו]... רצוי שהשליח הנ"ל יהיה סמי [אמריקאי] בהתחשבות עם כך שהמבצעים יהיו סמים..."²²

**הכנסת העתיק ביותר ששרד באירופה, ועדיין בשימוש. בבית הקברות היהודי
היו 12 אלף אבני מצבה שחלקם מהמאה ה-15...³⁰**

לימים כתב בריגר: "חלק מן הטייסיים לא השלימו עם הגבלת תנועתם ונסעו לפראג. באחד המברקים שלי ארצה אני מתאונן, כי לפעמים לפני יציאת אורדון עלי לעבור את מרבית בתי הזונות של פראג כדי לאסוף את הצוות או חלק ממנו."³¹ לעיתים היה נקרא גם אוטו פליקס כדי לסייע בחילוץ של אחד מהצוותים, שלא נהג על-פי הוראותיו; לדברים אלה הוסיף פליקס, כי חלק מהצוותים היה נכנס לתגרות עם אנשי זאטץ, בילה הרבה בבארים המקומיים, התעסק עם הנשים במקום, נסע תכופות לפראג מבלי להתחשב במשימותיו, ובקיצור – אלה היו יעד קל "לזונות שעבדו עבור השירותים הבריטים והאמריקאיים". מעשים אלה היו כה חמורים, שלדבריו "הרחקתי לכת פעם עד כדי כך שהצעתי שאחד מהם ייעצר לזמן קצר להרתעת האחרים."³²

הפעילות במבצע "בלק" סבלה גם בגלל המתח בין צוותי מטוסי הקומנדו לבין הצוותים השוודיים והצוות של מטוס הסקיימסטר החכור (58021), שכאמור פעלו לפי חוזה על בסיס של שעות טיסה. מתח זה בא לביטוי בדו"ח שנכתב על-ידי אל שוימר וסטיב שוורץ, שהגיעו לגיבה בדרכם לארץ. ההתמרמרות גאתה עוד יותר, עת נודע להם שנציגי החברה ("נורת' אטלנטיק") התבקשו לבדוק העסקת מטוס סקיימסטר נוסף. בדו"ח נאמר כי אין הם "יכולים להבין את ההיגיון בהעסקת צוות זר על בסיס חוזה של שעות. לאור העובדה, שיש לנו קבוצה משלנו, אשר יכולה לעשות אותה עבודה, ושרק מחכים להוראה להמשיך במבצע זה." הם הציעו איפוא לבטל את החוזה המתוכנן עם הצוות. זאת ועוד, בהתייחסם למטוס הסקיימסטר (56021)



מימין, אל שוימר, רמי טייבר ורעייתו, ליאן גרדנר

שנרכש בזמנו בארצות-הברית, דיווחו שקיבלו אז הודעה מהארץ לשלוח מטוס סקיימסטר "בכל מחיר", ומפאת הדחיפות התפשרו אף על חוזה רכישה פחות טוב. לאחר שנשלח המטוס, הורו להם מהארץ שלא לרכוש עוד מטוסי סקיימסטר. הם ביטלו איפוא את המשאומתן לרכישת המטוס בסכום 95 אלף דולר אשר לדבריהם "היתה בעלת יתרון מבחינה כלכלית ובנוסף אנו יכולים להציב עליו צוות טיסה טוב. תוך זמן קצר המטוס יחזיר את ההשקעה עליו, והמטוס יהיה עדיין שלנו".³³ בתגובה לדו"ח זה כתב רמי טייבר, שבהעדרו של חי יששכר ריכו בגינה את הטיפול בתחום האווירי:

רציתי רק להבהיר כמה נקודות בענין ג'ונס וקוקס: 1. לא הבטח להם חוזה עבודה על כלי שני. נאמר להם רק שאם ברצונם להביא כלי שני לחלק זה של העולם, הם יכולים לעשות זאת. ייתכן ונשתמש בכלי זה אולם אין אנו לוקחים שום התחייבות על זאת. 2. הסכם בפירוש שבמקרה שנכניס לעבודה כלי שני הרי התעריף לשני הכלים יפחת. 3. לא דובר כלל על כלי שלישי. שאלנו אותם רק על מחירים של כלים מסוג זה אצלכם. אולם אם הבינו מתוך כך שאנו רוצים שהם יקנו עבורנו כלי הרי כל קו המחשבה הזה בטעות יסודו...³⁴

בין העברת בסיס האחזקה לטיפול ב"חבר העובדים"

ב-31 ביולי הגיע סוף-סוף אל שוימר לארץ, ולמחרת היום אף נפגש עם חי יששכר, אשר מונה בינתיים על-ידי בן-גוריון (לפי הצעתו של ססיל מרגו) "למנהל מחלקת חיל-האוויר במשרד הבטחון". בתפקידו זה היה יששכר אמור לרכז את כל הפניות של החיל למשרד הביטחון ולדאוג, ככתב המינוי שכתב לו בן-גוריון, "לכל צרכי חיל-האוויר – תקציב, כוח-אדם, תחבורה, ציוד, אווירונים, שדות תעופה וכל שאר העניינים, מחוץ לאלה שהם בסמכותו של המטה הכללי".³⁵

ב-2 באוגוסט השתתף שוימר בדיון של מטה האגף לתובלה אווירית. בעיקרו יועד הדיון לסכם את היערכות האגף להעברת בסיס האחזקה לארץ ולקביעת המשך תוכניות הפעולה. כבר בפתיחת דבריו הדגיש מרדר, כי "הבסיס העיקרי הוא לא באירופה אלא בישראל וזאת עלינו לזכור תמיד. בכל זאת יש גם לרכז בסיס אחד באירופה. כרגע העבודה באירופה לא מסודרת ביותר. יש לעבוד בקוים מסוימים ותפקידים מיוחדים צריכים להנתן לכל איש..."³⁶ אולם, בניגוד לכוונה המקורית – בעקבות ממצאיה של ועדה,³⁷ שהוקמה לבדיקת הגורמים

* בוועדה השתתפו גם סטיב שוורץ, הל אורבך וריי קורץ. ב-2 באוגוסט נפגשו חבריה עם אלה שביקשו לפרוש. התברר כי האנשים הבינו מפגישת נצי"ל, שהתקיימה שבוע ימים קודם לכן, "שהוצג להם אולטימטום, התובע מהם להסכים להישאר בארץ ללא הגבלת זמן" עד לשחרורם מהחיל. הוועדה הסבירה כי חלה אירעבנה, וכי הם התבקשו "להסכים לשהות של שישה חודשים, לפחות, או עד שיוחלפו, לפי התקופה הקצרה יותר. אם יפרצו קרבות בינתיים, הם יידרשו להישאר, ללא הגבלת זמן, עד שיוחלפו על-ידי טייסים אחרים". בעקבות זאת הסכימו 18 איש להישאר – "כפוף לתנאים מסוימים או העברה לתפקידים אחרים"; שישה אנשים טרם החליטו מפאת בעיות שהיו צריכים למצוא להן פתרון, ו-26 איש החליטו בוודאות שהם חוזרים לבתיהם: 12 לארצות-הברית, שמונה לדרום-אפריקה, ושישה לקנדה. הוועדה הציעה לאשר מיד את שחרור המשוניינים לפרוש, ולטפל בבעיות המוכנים להישאר.³⁷

לרצונם של 50 מאנשי גח"ל לפרוש מהחיל – גלש הדיון מהר מאוד לדברים שבערו יותר והעיקו מאוד על "חבר העובדים" של האגף – כמו, למשל, תנאי השכר והשירות שלהם וכן היחס הכללי לגח"ל בחיל-האוויר.³⁸

לראשונה נפגשו בדיון זה יחד כל מייסדי לאפס"א והעומדים בראש כל הפעילות המבצעית של האגף – שוימר, לואיס, אורבך וגרדנר – עם מוניה מרדר, מפקד האגף, והביעו בפניו מעט מהלכיהם שרווחו בין עובדי האגף. מרדר השיב כי אכן "יתכן ששגינו ביחסנו לאנשי הגח"ל מכיון שהשפה ונקודת המבט של ארצות-הברית שונה משלנו." לדבריו, אכן היו כבר כמה שעזבו את האגף בשל בעיות אלה, ויש צורך איפוא לפתור את הבעיה הזאת "פעם ולתמיד" לפני שיעזבו אנשים נוספים. הוא הדגיש: "אנו צריכים לדעת בדיוק מה הם חובותינו כלפי אנשים אלו, ומאידך גיסא אנו דורשים מהטייסים ערנות לעבודה ולא נוכל לסבול חוסר אחריות בהתנהגותם ועבודתם."

מפקד מחלקת המבצעים של האגף, הרולד אורבך, הביע את דעתו "שמתנהגים בדרך לא רצויה לאנשים החדשים הבאים ארצה. הם צריכים לעבור כל מיני פרוצדורות לא נעימות לפני שנותנים להם הזדמנות להסתגל לתנאי הארץ בכלל." הוא שאל את מפקד האגף אם מטה חיל-האוויר אישר את הצעת המשכורת, כפי שהותוותה בלוח התשלומים שהוזכר לעיל. מרדר השיב, שטרם קיבל תשובה רשמית. לדבריו, כיוון שמדובר בסכומי כסף גדולים, "עלינו להיות זהירים ביותר בהחלטתנו. לנו בישראל יש גישה שונה לשאלת הכסף. אנו יודעים שכספים אלו באו מתרומות של יהודים בארה"ב ובאירופה, שבדאי ויתרו על הרבה בכדי לתרום את הכספים הללו." לואיס הצביע על כך, שלמרות הכול מצבם של צוותי האגף היה יחסית טוב יותר משל מגויסי חיל-האוויר האחרים, שכן כדבריו "לנו יש את היתרון שמוניה נלחם בעד כל זכויותינו, אבל האם יש לאנשי הגח"ל גם אדם אשר יעמוד על זכויותיהם?" עם זאת ציין, שהדאגה רק לצוותי האגף עלולה לגרום "לקנאה", ולפיכך הציע "שגם לטייסי הקרב יהיו אותם היתרונות אשר יש לטייסי א.ת.א." מרדר שוב ביקש לדעת, בראש ובראשונה, שוב "מי שייך לא.ת.א. ומי שייך לגח"ל," והבטיח להחיש את הטיפול בסוגיה; ואם לא יצליח בכך – "יסיקו האנשים את המסקנות, ואו שישארו או שיחזרו לביתם."

הצורך לטפל בדחיפות "בשאלת הגח"ל" הודגשה שוב גם בדברי סם לואיס, והוא קשר אותה בסוגיית משכורתם של המגויסים: "יש בין האנשים בחורים עם הכשרה מקצועית גבוהה אשר אין להם כל אידאליזם... אם לא נשלם משכורות מתאימות נאבד את האנשים האלה וכרגע אנו לא יכולים להרשות לעצמנו לוותר עליהם." לדבריו, אילו היו "לנו 12 טייסים ישראלים טובים ומנוסים ו-12 טייסים מארצות אחרות זה היה מספיק לצרכינו, אבל לדאבונו אין בישראל אפילו טייס אחד ומסיבה זו אנו תלויים לגמרי בטייסים מהחוץ." לואיס הקביל בין השירות באגף לשירות בפיקוד התובלה

* בגלל נסיבות הניסוי והפעילות המבצעית טיפל האגף עד אז, כאמור, גם בצוותי טייסת 69, וליאו גרדנר אף הציע להעבירם למסגרת האגף. מרדר הסכים "בתנאי, שאנשים אלה ישתייכו לא.ת.א. לגמרי ויקבלו את הוראותיו."³⁹

האמריקני (ה-ATC),* שבו שירת – יחד עם עוד כמה מצוותי האוויר – במהלך מלחמת העולם השנייה:

בזמן המלחמה העולמית השנייה היו לצבא האמריקאי מספר מספיק של טייסים כדי להפעיל את האגף תובלה אווירית שלהם אבל מכיון שלא היה שם כל סדר וארגון הם היו צריכים לפנות לחברות תעופה ולהשאיל מהם טייסים. הוא בעצמו עבד בשביל הא.ת.א. האמריקאי בתור אזרח, במשכורת גבוהה, באותו זמן שטייס מהצבא עבד באותו תפקיד אך קיבל משכורת רגילה של טייס אשר משרת בצבא האמריקאי.⁴⁰

לואיס הציע איפוא לשלם לצוותי האוויר של האגף 60 אחוזים מהמשכורת הרגילה של עובדים בחברת תעופה, ובכך, היה משוכנע, אפשר יהיה "להשיג צוות מוסמך ומנוסה, ואז גם האידאלים שלהם יהיו בלי חשיבות בשבילנו." אולם, מרדר השיב כי "זו לא רק שאלה של משכורת אך גם שאלה של שיטה. בזמן מלחמה א.ת.א. שייכת לחיל-האוויר, ושאלת המשכורות צריכה להווסד על עובדה זו." הוא תלה את האשם בשאלת גח"ל, בעיקר בנסיבות הגיוס בארצות-הברית, כלומר בעובדה "שלא נותנים לאנשים שם מושג נכון ומדויק בנוגע לתפקידם, תנאי העבודה והחיים בארץ." ליאו גרדנר, שלא מכבר שב מפעילות רכש והתוויית הדרכים להברחת מטוסים מארצות-הברית, הצביע על כך שהגיוס שם נמשך: "יש כבר 100 מתנדבים, הם באים ארצה בקבוצות של 5-6 איש לשבוע." הוא הציע שסטיב שוורץ, שהגיע לארץ וטיפל בכל נושא הגיוס בארצות-הברית, יפרט במכתב לשם את כל תנאי השירות בחיל-האוויר, על-מנת "שתהיה לאנשים תמונה יותר ברורה ממה שצפוי להם בארץ, במובן תפקיד, משכורת וכו'."⁴¹

ביטוי נוקב ביותר לפער המשכורות בין מגויסי גח"ל ביחידות השונות של החיל – למרות שמדובר באנשים בעלי אותה רמת "הכשרה מקצועית או טכנית" – אכן נמצא בדבריו של קצין הכספים של טייסת הקרב. הוא מציין, שבמקרים ידועים "מגיעים הבדלים אלה עד לכדי 1650% שהוא אחוז מחוסר כל פרופרציה," ומוסיף וכותב:

לא רק שמגויסים מאושרים האלה מקבלים משכורת שרק הכנוי 'פלוטוקרטי' יאה להן כשנשווה אותן עם משכורתם של חבריהם לנשק הפחות מאושרים, אלא שאת תשלומם זה הם מקבלים במועד הקבוע. ידענו גם ידענו שיש הסברים רשמיים ורשמיים למחצה למכביר כדי להסביר הפליה זו בין

* כאמור, בכל התכתובות של האגף בשפה האנגלית מכונה האגף ATC. ה-ATC האמריקני הוקם ב-29 במאי 1941 תחת השם Air Corps Ferry Command. ב-20 ביוני 1942 הומר השם ל-Air Transport Command. רוב המטוסים היה מדגם דקוטה. כשהוחמר המצב בסין, הועברו 25 מטוסי דקוטה לוירת המזרח הרחוק, על-מנת לפתוח קווי אספקה מעבר להרי ההימלאיה לתוך סין. ב-1 בדצמבר 1942 החל ה-ATC בהסעת ציוד, חימוש ואנשים בוירת סין-בורמה-הודו: כ-85 מטוסי דקוטה היו אז בשימוש ה-ATC, אך התכוננו להחליפם במטוסי קומנדו, שהיו בעלי כושר נשיאה רב יותר. בספטמבר 1944 בוצעו 75 גיחות, ובתן הועבר דלק לטורי השריון של הנגל פאטון בצרפת. בוירת האוקיינוס השקט חרבה ה-ATC בשימוש במטוסי סקיימסטר. עם סיום המלחמה הוחל בפעולות לאחסון עודפי מטוסים בארצות-הברית, באירופה וגם בפקיסטן, בפיליפינים ובמצרים.

מגויסים אלה שלכאורה משרתים באותו חיל... המצב הקיים הוא לא רק בלתי בריא כי אם גם בלתי דמוקרטי. הוא מביא לידי אי שביעת רצון כללית, גורע מערך העבודה וגורם להלך רוח אשר לא יביא בחובו ברכה יתרה לחיל-האוויר הישראלי...⁴²

סוגיית המשכורת באה לידי ביטוי ב-2 באוגוסט גם בדו"ח של אלי קירשנר ללוי שקולניק. כתוב בו, כי "הרגשה בלתי נעימה נוצרה בין מגויסים אלה לרגל ההבדלים הקיימים ביניהם לבין עצמם בקשר עם תשלום המשכורות והתנאים האחרים. דבר זה נוגע ביחוד למגויסי חיל האוויר בו קיימים הבדלים ניכרים בין מגויס אחד למשנהו."⁴³

תנאי השירות, דרגת השכר והתעופה האזרחית שוב עלו לדיון של מטה האגף ב-6 באוגוסט. בדיון זה הביע מפקד האגף את תקוותו "שפעולותינו יכוונו בעתיד הקרוב לקו תעופה אזרחי, ולכן רצוי שנציגיו של קו כזה יהיו יהודים. מלבד כך יש לקחת בחשבון את שאלת הבטחון." הוא הציע לחקטין את משכורתם של השוודים לדרגת התשלום המוצעת, ולהשוות גם את "תנאי עבודתם" לתנאים של הטייסים האחרים; ואז, אם ירצו להישאר בתנאים אלה – לחדש עמם את החוזה, שכן הם "שרתו אותנו באמונה מהתחלה." בעניין העסקת השוודים היתה בעיה אחרת, ועליה עמד אורבך: "לעת עתה מקבל הקברניט פחות מהמכונאים. מהנדסי המטוסים השוודים מקבלים כ-800-900 דולרים לחודש... לא רצוי לשלם למכונאי שוודי יותר מאשר לקברניט." הוא הציע לחדש את החוזה עם השוודים למשך שלושה חודשים נוספים.⁴⁴ החוזה שלהם היה אמור להסתיים ב-10 בספטמבר, ובמכתבו של בריגר למרדר נכתב, כי "אם ברצוננו להמשיך לעבוד ברצינות, דעתי שכדאי להמשיך את החוזה. הם זולים [בסיכומו של דבר] יותר מטייסינו."⁴⁵

בינתיים שילמו לכל חבר מצוותי האוויר של האגף 100 דולר בחודש, אולם לא היה מעקב מסודר ומאורגן, שיאפשר למנוע קבלת סכום זה גם בארץ ופעם נוספת בזאטץ. על-מנת למנוע מצב זה הציע מרדר "לקבוע מועדים קבועים שבהם ייערכו תשלומים פעם אחת בשבוע." בינתיים הציע להחליט על הסכום שישולם "לחבר העובדים", ו"להשתמש בשער של 3 דולר לכל 1 לא"י." אורבך ציין כי "שער החליפין הרשמי חנו 50 קרונים [ציכיים] לכל דולר, ובשוק השחור אפשר לקבל כ-400 קרונים לכל דולר." הוא שאל איפוא איזה סכום ישולם בארץ, ואיזה בציכיה. שכטמן הציע להמשיך לשלם 100 דולר לכל איש צוות, ומרדר סיכם ש"כל אדם יהיה רשאי למשוך כאן פעם בשבועיים סכום של 75 דולר והעודף של 25 דולר יוכלו למשוך בזברה לפי שער החליפין הרשמי. במקרה שחבר העובדים לא ירצו למשוך את ה-25 דולר

* קירשנר הציג תמונה מפורטת על מאפייני הגיוס בארצות-הברית. לדבריו, הדיווחים משם מלמדים "שקיימות שאלות עקרוניות רבות בהן אמריקה וקוקה להוראות מאתנו. חוסר ההחלטה בעניינים השונים מקשה על העבודה באמריקה ומפחיתה מתועלתה." הוא התייחס לסוגיית ה"מומחים", והצורך לקבוע "מאיוזה סוג דרושים לנו... מה מספרם בכל סוג וסוג... משכורתם ותנאים אחרים לקבלתם." גם ציין ש"כיום אנו משלמים באופן מסוצע כ-500 דולר לחודש והחוזה הוא ל-4 חודשים. המשכורת בדרך כלל משתלמת למשפחת המומחה באמריקה אך למעמים חלק קטן ממנה משתלם פה [בארץ]. סידורים אלה אינם נוגעים למגויסי חיל-האוויר, אשר תנאיהם שונים במידה רבה מהאחרים." עוד כתב כי "הגיוס לחיל-האוויר נפרד הוא", וצריך להחליט אם "להכניסו למסגרת הכללית."⁴⁶

AGREEMENT

has been reached this day between the Representative of the Provisional Government of the State of Israel, later called in brief the Representative, and the following Gentlemen, later on called in brief the People of the Crews, on the other hand:

<u>1st Pilots</u>	Nilsson Gunnar Krokstedt Bertil Andersson Torvald Kohnke Richard
<u>2nd Pilots</u>	Bryant Meissner, Rudolf Mellberg, Lennart Reimann Jens Liljeberg, Ake
<u>Wireless-Operators</u>	Ektstrand, Karl Gustav Fager, Arne Lieber, Arne Thurberg, Bengt Carlsson, Thure Hallberg, Nils Henriksson, Gunnar Persson, Sven Svensson Erik Nilsson, Rune Ohman, Sven Erik.
<u>Engineers</u>	

1. The People of the Crews give at the disposal of the Representative and the Representative accepts the services of the People of the Crews for the purpose of flying aircraft from Europe to the State of Israel, and within the State of Israel. The People of the Crews agree to fly aircraft carrying military supplies, but are under no obligation to make armed attacks.
2. The People of the Crews will give at the disposal of the Representative their services as whole crews, i.e. as whole personnel needed for the manning of the respective aircraft.
3. Flights will be executed and timed in accordance with instructions issued by the Representative, or his responsible personnel.
4. The Representative will pay the People of the Crews according to the following schedule:

1st Pilot's salary, per month	Sv. Crowns 4000--
2nd Pilot's salary, " "	2800--
Engineer and Wireless Operator, per month	2800--

5. Insurance in the amount of Sv. Crowns 1000 will be provided by the Representative to cover the People of the Crews wherever their official duties take them, including within the State of Israel. In addition to the above mentioned salaries, the expenses of Room, board, and laundry will be provided by the Representative. Advances paid by the Representative to the People of the Crews will be deducted by the Representative from monthly salaries.
6. Payment will be effected by the Representative into the hands of Mr. Gert Lollback, Stockholm, who will have instructions to pay the respective amounts to persons indicated by the People of the Crews.
7. If the case of force majeure or other reasons the regular timing of the flights should have to be interrupted for at least two weeks, the Representative may arrange for the People of the Crews to take a leave for home, it being understood that in such case the Representative will pay the People of the Crews 50% of their respective basic salary for the time of leave in question. Travelling expenses will in case be paid by the Representative.

מתחזה עם השוודים

בזברה, הנהלת הפנקסים בתל-אביב תקבל הודעה על כך וההפרשים ישולמו כאן או שיוכו את חשבונם בסכום זה. כל הסדורים הנ"ל מופנים רק לחבר העובדים הנמצא בתנועה.⁴⁶ בדיון על דרגת התשלום שאל אורבך אם יהיה שוני בין טייסי הקרב ובין טייסי התובלה, ושוורץ השיב ש"כולם יקבלו כאן את אותה דרגת תשלום. רק עובדים בארצות-הברית יקבלו תשלום שונה. חבר העובדים בארצות-הברית נדרש רק באופן זמני ובהזדמנות ששרותם לא יודקק יותר, נשחרר אותם." בהמשך הדיון גם עלתה השאלה "אם אנשי גח"ל חייבים בחוק הצבאי." שוורץ הביע את דעתו, ש"היות ותפקידם אינם תפקידים אזרחיים – עליהם להיות חייבים בחוק צבאי"; הוא הזכיר "שמוניץ" החל פעם להכות מפקד של אחד מבסיסנו וגם במקרה זה נתעוררה השאלה של החוק הצבאי.⁴⁷ אורבך תמך בעמדה זו, אך הדגיש את הצורך "להודיע על כך למפרע לחבר העובדים לפני עזבם את ארצות-הברית. עד עתה הובטחו העובדים שהם יחשבו בתור אזרחים ולא אנשי צבא... את הדברים הללו יש להדפיס ולמסור לעובדים אשר נמצאים בדרכם לישראל."⁴⁸

בדיון מטה זה נידון גם עניין העובדים בזאטץ. סטיב שוורץ הזכיר את החלטת מחלקת גח"ל של חיל-האוויר – לשלוח לשם את מלקולם וולקוביץ בתפקיד מארגן ומשגיח על הנהלת חבר העובדים במקום.⁴⁹ לדבריו, "ברייגר יהיה שבע רצון מהרעיון שאמריקאי בעל כושר עבודה יהיה על המקום ויפתור את שאלת חבר העובדים האמריקאי."⁵⁰ מרדך חזר על הצורך שוולקוביץ יעבוד "בשתוף פעולה מלא עם שליחנו יהודה בריגר. הדבר חשוב מאד, ביחוד היות וברייגר נמצא בארגונו מתחילתו." לדבריו, "לפני שבוע ימים שלחנו לברייגר מברק ובו הודענו לו על שאנו ממנים את סייסק [רוברט לסטר] כמפקד על חבר העובדים, תשובתו היתה חיובית אך הוא ביקש שתפקידי סייסק יוגדרו בדיוק."⁵¹ ואכן, במכתבו לברייגר הביע מרדך את תקוותו, שעם מינויו של וולקוביץ יוכל בריגר להשתחרר "מהעול והטרדה של רדיפה והשגחה על חבר הטייסים." כן הזכיר את מינויו של סייסק לקצין המבצעים בזאטץ.⁵²

למחרת היום שב בריגר והביע את מורת-רוחו מחוסר התיאום: "מחכה עדין למכתבך. סם לואיס עזב בינתיים ונסע לאמריקה, לפי דבריו בהסכמתכם. אם היה הסכם מדוע לא הודעתם."⁵³ מרדך השיב לו כי לואיס נסע לשם בשליחות חיל-האוויר, וכי "סוכס עם השחיין

* מוניץ היה מראשוני טייסייה של לאפס"א, כמתואר לעיל. הוא היה בין הטייסים שהטיסו את אחד משלושת מטוסי ה-17-18 מזאטץ לארץ. בהגיעו לרמת דוד, נשאר שם למשך מספר ימים. בפרק זמן זה היו לו תלונות קשות על רמת תנאי השירות בבסיס. על רקע זה פרצה תגרה בינו ובין מפקד הבסיס יחושע גילוף, ב-21 וב-22 ביולי הגיש גילוף תלונה נגד "הטייס האמריקאי מוניץ מיחידת האזרחים עובדי ה-17-18." הוא האשימו בכך שהתפרץ למשרדו ותקף אותו, בכך שגנב מכוננית, השתמש בלי רשות בדלק, התפרץ דרך שער המשמר ואיים באקדח על השומרים.⁴⁷

** סוגיה זאת לא היתה ברורה די צורכה בחיל-האוויר במהלך כל מלחמת העצמאות – למרות שבסעיף 2 של חוקת השיפוט תשי"ח נקבע כי "חייל" הוא "כל מי שפועל מזמן לזמן במסגרת הצבא או בשליחותו אף אם לא נתקבל לצבא לפי תקנות הגיוס דיו כדן חייל." מכאן משתמע בבירור כי "האזרחים המועסקים ע"י חיל-האוויר הנם חיילים לפי מובן חוקת השיפוט ולמטרות חוקת השיפוט והנם כפופים לכן לשיפוט צבאי." לפיכך נקבע כי "אזרח הכפוף לשיפוט צבאי אשר עבר עבירה צבאית כלומר עבירה שחייל היה עלול לעת הדין עליה בפני בית דין צבאי יעמוד לדין בפני בית דין צבאי אלא אם יחליט הפרקליט אחרת."⁴⁸

*** נראה שהיחסים בין העובדים במקום היו עכורים במידה רבה מאוד. כך, למשל, ב-20 ביולי שלח מרדך לאורבך את מכתבו של לוי קופילוביץ (ארגוב), מפקד שדה התעופה בזאטץ, שבו נכתב, כי לגנ משלח לארץ, ואין לשולחו עוד לזברה, כיוון שהיתה לו קטטה (got beaten) עם סם לואיס והיה "סקנדל גדול."⁵¹

[אל שוימר], שיעביר לו את כל מה שסוכם באשר להמשך העבודה.⁵⁵ לבסוף, הודיעו לבריגר כי ליאו גרדנר (שהיה באותה השעה בליסבון שבפורטוגל, לצורך סידור נחיתתם של מטוסים במקומות שונים בדרכם מארצות-הברית לארץ) עתיד להגיע לזאטץ ולהחליף את סם לואיס בתפקיד. כך או כך, צורת פעולה זאת לא נראתה לבריגר והוא רצה "שיחה רצינית עם חי על מצב זה שמתקבלות הוראות מכמה מקומות בבת אחת." פרט לכך ציין ש"אין לו מה להוביל. את הביצים [פצצות אוויר] אפשר להוביל בדרך אחרת."⁵⁶

אל שוימר לא נפגש איפוא עם בריגר. הוא חיבר תוכנית להעברת בסיס האחזקה המרכזי מזאטץ לעקרון, לרבות חלקי-החילוף וכל אנשי האחזקה, בתוך שלושה שבועות מתחילת הביצוע.⁵⁷ הוא יצא מהארץ לרומא, נפגש שם עם יהודה ארזי, ויחד אתו בדק את ההצעה לרכוש מטוסי ספיטפייר, שהוצעו על-ידי האיטלקים. ברומא היה גם ליאו גרדנר, אשר התכוון לצאת לפורטוגל כדי לארגן אישור לנחיתת מטוסים נוספים באיים האזוריים.

מבתי-מלון למחנות צבא

בינתיים הלכה ונמשכה ההיערכות הן במטה האגף בתל-אביב הן בעקרון הן בזאטץ לפעולה על-פי התוכנית להעברת בסיס האחזקה מזאטץ לארץ. ב-4 באוגוסט הגיע מטוס קומנדו נוסף מארצות-הברית לגינבה שבשווייץ. אולם, כבר בהגיעו אובחנה בעיה באחד ממנועיו. המטוס קיבל את הרישום RX-132. מטוס קומנדו נוסף היה אמור להגיע כעבור שבוע.⁵⁸

כחלק מההיערכות מטה האגף בארץ לקליטת האנשים הבאים מזאטץ, פנה שוב מפקד האגף לטפל בפינוי של מלון "בריסטול" מהדיירים, שלא השתייכו לאגף. במכתבו למפקד חיל-האוויר הביע קורת-רוח רבה באשר להתקדמות המהירה, שבה הוכשר המלון לייעודו, ואשר כבר אכלס את רוב צוותי האוויר של האגף. אולם, לדבריו,

כדי להעביר אליו את כל הטייסים יש עדיין לפנות מספר זוגות נשואים אשר יש להמציא להם שכון מתאים אחר, וכן מספר טייסים של פעולת "פטיש" אשר אגף המבצעים קיבל על עצמו את הדאגה להם. במידה שיחישו את פינוי האנשים האלה יוכשר המלון לקלוט את כל האנשים המתגודדים עדיין במקומות אחרים, ואת אלה העומדים להגיע לרגלי העברת הבסיס של א.ת.א. לארץ. השהייה נוספת של העניין עלולה להיות גורם המעכב בהעברת הבסיס ארצה, לכן אבקשכם לעשות את המאמצים הדרושים להביא את העניין לסיומו.⁵⁹

בתחילת אוגוסט שהו עדיין במלון "בריסטול" מספר משפחות שלא השתייכו לאגף. ב-6 באוגוסט התרה קצין המנהלה של האגף בקצין האכסון של חיל-האוויר "כי לאחר יום א' 8.8.48, לא יורשו האנשים להיכנס למלון בריסטול... והאחריות לכך תחול עליך."⁶⁰

* כאמור, היה סימון זה של מטוס הקומנדו הראשון שהגיע לארץ, ושנפגע בחטיסו אספקה ליחיעם; כאשר הוצא לתיקונים בציכית, קיבל המטוס את הרישום RX-133 של המטוס שנשרף, ולכן היה רישום זה, RX-132, פגוי לטובת המטוס החדש.

ביטוי למשמעות האופרטיבית של הוראה זו נמצא בתלונתו של בנימין אימברג, מפקד שדה דב, אשר גר ב"בריסטול" למן סוף חודש מאי: ב-5 באוגוסט בצהריים הודיע השוטר הצבאי, העומד בכניסה למלון, לאשתו של אימברג, שעליהם לפנות את המלון עד 8 באוגוסט. אימברג פנה לאורבך ושאלו מדוע "מעבירים הודעה לקצין על-ידי שוטר צבאי;" מי נתן את הסמכות לפנות מהמלון קצין בעל משפחה, אשר חיל-האוויר אישר את מגוריו שם, מבלי להציע לו מקום מגורים חלופי? ומדוע הכרחי לתבוע פינוי תוך יומיים וחצי "לאחר שהיה ידוע להם כבר לפחות חודש ימים שאני גר באותו מלון ולא מצאו לנכון עד עכשיו אפילו לרמוז לי שרוצים שאפנה את המקום." השיבו לו שהדרישה לפנות אותו נמסרה לקצין האכסון של חיל-האוויר זה מכבר, והוא גם הודיע להם שאימברג סירב לעבור לאחד מהמקומות האחרים שהוצעו לו.⁶¹ לבסוף לא הועבר אימברג מהמלון. נראה שהפתרון שנמצא לבעיה כרוך בעובדה, שכעבור זמן קצר נמנה אימברג בין צוותי האוויר של האגף לתובלה אווירית.

בינתיים הועמדו בשערי המלון שוטרים צבאיים לשמירת המקום, וגם כדי למנוע את כניסתם של עיתונאים ואנשי או"ם, אשר חלק מצוותי האוויר של האגף הכיר אותם עת השתכנו במלון "פרק" קודם לכן. בתוך בית-המלון פנימה נקבעו הנחיות כלליות להתנהגות נאותה על-ידי הל אורבך, מנהל מחלקת המבצעים של האגף. הוא ציין שבית-המלון, שהוא אזרחי באופן פורמלי, הופך למעשה למעין "בסיס" צבאי, ולכן יש להקפיד על מספר כללים של ביטחון-שדה: לא להשתמש בשם "בריסטול"; הכניסה למלון תותר רק למי שמורשה או לאורחיו, ולכן המליץ להעביר את שמות האורחים לשומרים בשער; אורחים לא יישארו במלון אחרי השעה 22:00; ניתן להזמין כל יום אורח אחד לארוחה; חל איסור על הוצאת דברים מהמלון. לבסוף כתב אורבך, כי "תחת הנחייתה של הגברת אידלמן, הנהלת המלון והמועסקים בו יתנו לנו את הטוב ביותר. הצעות לשיפורים יתקבלו בברכה... יוקם ועד בית של חמישה חברים."⁶²

"לרגל התערבות אמריקאית באיומים נגד הצ'כים"

היערכות האגף להעברת בסיס התחזוקה מזאטץ נתנה את אותותיה גם בפעולה בעקרון. ב-7 באוגוסט הגיע מטוס RX-137, כשהוא מוביל 10 ארגוני פצצות במשקל 70 ק"ג האחת, ובסך-הכול מטען בן 3,230 ק"ג. המטוס לא המריא בחזרה "בגלל קלקול" ונשאר בעקרון. עד למחרת תוקנה התקלה, ובמברק מבן ליהודה נאמר כי "RX-137 תוקן ונסה. יצא אליכם הלילה ויגיע מחר ה-9 באוגוסט."⁶³ במטוס נשלחו לשדה-התעופה ביוגוסלביה ("יורס") גם "המזונות ושלושת האהלים."⁶⁴

כעבור יומיים נשלח מזאטץ לשדה "יורס" גם מטוס RX-138, כדי לשמש כתחנת אלחוט, לרבות לקשר בין הארץ לבין צ'כיה – "עד שתוקם התחנה הקבועה."⁶⁵ מרדר הודיע לבריגר, שכל הציוד להקמת התחנה מוכן, לרבות כוח-אדם, וכי "בא כוח קשר ח"א, דיוויס, יצא ליורס מחר או מחרתיים עם כל הציוד הדרוש. משם ימשיך אליכם כדי לתאם את העבודה."⁶⁶ מטה האגף החל איפוא להתארגן ולהיערך לקראת העברתם המדורגת של מטוסי האגף מזאטץ לעקרון, וב-10 באוגוסט ביקש מרדר מבריגר לשלוח "את המטוסים הדורשים החלפת מנוע אלינו. העבודה תעשה כאן. הל אורבך מבקש שתשלח ארצה את ארני סטליק לכמה ימים..."⁶⁷



הפינוי החפז כפי שנראה מתוך מטוס קומנדו באוויר

עד אז גם הסתיימה כמעט ההטסה של כל הטעון הטסה מהירה, לרבות פצצות אוויר, ומפקד חיל-האוויר אהרון רמז ביקש לשלוח במטוסי "בלק" "הגנה אנטי אווירית לשדות... 20 מ"מ רצוי או כל מה שניתן... הודיעו אם יש תקוה לקבל בקרוב כלי תחבורה לפי הרשימה. המצב דוחק."⁶⁸ ואכן, בדיון מטה חיל-האוויר ב-10 באוגוסט הודיע רמז:

בענין א.ת.א יהיה צורך להעביר את הבסיס לארץ. א.ת.א יטפל בכל תובלה אווירית איזה שהיא כלומר כל תובלה שאינה מבצעית. יקבעו לא.ת.א בסיס ראשי. חוץ לזה יפעל א.ת.א. גם מבסיסים אחרים. כן יהיה בסיס של החזקה לא.ת.א. ולמבצעים.⁶⁹

באותו היום ממש, ב-10 באוגוסט בשעה 23:50 וללא שום קשר, כתב בריגר לארץ: "החזיקו את כל הכלים שישנם אצלכם גם את ה-DC-4 שלנו. אל תשלחו אף כלי לא הלילה ולא מאוחר יותר עד להודעה חדשה."⁷⁰ לפיכך, נמסרה הודעה לשדה עקרון לעכב את כל מטוסי "בלק" עד להודעה חדשה.⁷¹

ב-11 באוגוסט בשעה 03:00 התקבל מברק אחר מבריגר, המסביר את סיבת צעד זה: "לרגל התערבות אמריקאית באיומים נגד הציבים קבלנו הוראה לעזוב עד מחר 11/8 בשעה 11:00 עם כל הכלים ואנשים אמריקאיים את ציכיה. עומדים להעביר מחר בבוקר את כל הכלים ליורם וכל הטייסים לארנון."⁷² בשעה 09:30 דיווח בריגר שמטוס הסקיימסטר

החכור (58021) והקומנדו RX-138 עם "מלאי אנשים, מכונאים וכליהם," יצאו לארץ, יגיעו בשעה 18:00 לפי שעון גריניץ', וביקש להכין מקום לקבלת 50 איש. כן דיווח שעוד שני מטוסי קומנדו (RX-33, RX-137) ושני נורסמנים יוצאים ל"יורם" ויישארו בינתיים שם. שני מטוסי הקומנדו נשלחו ליוגוסלביה, כיוון שהאחד (RX-133) לא היה במצב טיסה לארץ מבחינה טכנית וגם לא היה לו מכשיר קשר; וכדי לאפשר קשר נשלח לשם יחד אתו, "לשמש שם כתחנה," מטוס הקומנדו השני (RX-137) – למרות שהיה עמוס בפצצות לעיפה. בריגר ביקש איפוא שישלחו "כלי ליורם עם צוות שיביא את ה-RX-137," ואשר יהיה במקומו לצורך קשר, שכן "בלי קשר יהיה קשה לחדש העבודה."⁷³ הוא הודיע גם על נורסמן ש"ניזוק בזמן טיסת ניסיון ונשאר אצלנו בלבוש ציני." פרט לסם פומרץ נשארו שם עוד שני מכונאים, על-מנת שאפשר יהיה "בזמן של הסדר – לחדש את העבודה."⁷⁴ כעבור זמן מה הודיע בריגר כי "האחראי על המכונאים הוא הרץ [או הרד]. על הטייסים הוא ברייר," ובידיו מצויות "רשימות מלאות שלמות על אנשים וציוד."⁷⁵

בארץ נערכו לקבלת הצוותים והמטוסים, ובאותו היום בשעה 16:00 ביקש מרדר מבריגר לדעת כמה צוותים דרושים לו כדי להעביר את המטוסים: "תודיע מה דרוש לך ונעשה את המקסימום האפשרי לעזור לך."⁷⁶ בשעה 20:00 הודיע בריגר כי "התכנית הושלמה הבקר. כל הכלים כפי שנמסר... עזבו, מחוץ לאחד הנורסמנים שלא היה יכול לעזוב." הוא העריך שתוך שבוע יהיה אפשר להתגבר על הקשיים ולחדש את העבודה;⁷⁷ אולם, למחרת היום, ב-12 באוגוסט, כבר העריך בריגר "שההפסקה תארך כשבועיים." כן הדגיש, שבכל מקרה הדברים לא יהיו כתמול-ששום: "הציבים הבטיחו שדה חדש. המקום סגור לגמרי, ולא נוכל להחזיק שם הרבה אנשים. להעמיס ותיקונים קלים, נוכל לבצע במקום."⁷⁸ בשעה 15:45 הודיע מרדר לבריגר כי ארבעת מטוסי הקומנדו (RX-130, RX-131, RX-135, RX-138) ושני מטוסי הסקיימסטר (58021, 56011) הגיעו לארץ, ו"לכל האנשים שלום."⁷⁹ בדיון מטה חיל-האוויר אותו יום התייחס מפקד החיל לפינוי הבלתי צפוי:

לאור המאורעות בצ'כיה הוכרחנו להעביר את א.ת.א. לארץ. כל המטוסים עזבו את זברה. חלק מהם הועבר ארצה וחלק נמצא ביורם. כל הפרסונל הועבר הנה. מצב זה דורש מאתנו להקים במהירות מחנה בעקרון. שם יהיה הבסיס, כל הפרסונל, המטוסים וההחזקה הדרושה להם. דברנו על עקרון כעל בסיס של כל ההחזקה של החיל. נצטרך לקשר בין השניים. קבוצת החזקה של א.ת.א. (שהם אזרחים גויים) יישארו גם כאן אזרחים העובדים בשירות ח"א. בעיה נוספת תהיה הגנת המטוסים והגנת הפרסונל.⁸⁰

באותו יום ציין אליעזר בודנקין, מפקד מחלקת עבודות בחיל-האוויר, שהתקציב בסך 6,000 לא"י, "שיועד להגבהת הפנים [הדירים] והסידורים בבנינים הדרושים לבסיס," נמחק מתקציב חודש אוגוסט. הוא ביקש ממפקד החיל להבטיח את התקציב, שכן "התחלת העבודות הנ"ל אינה סובלת דיחוי."⁸¹ בעקבות זאת כתב רמז לשר הביטחון, דוד בן-גוריון, ללוי אשכול ולאברהם זברסקי, גובר משרד הביטחון, כי "לאור המצב שנוצר לפתע הודות לצורך הפתאומי להעביר את בסיס א.ת.א. מעפרי לעקרון תוך שעות ספורות" יש הכרח מידי "לבצע עבודות

ביצור, הסוואה והתקנה" בבסיס, "כדי להבטיח את האווירונים ואת שירותם." הוא ביקש לאשר את הסכום הנדרש, שנמחק בשעתו "מתוך התקציב שלנו במחשבה שההעברה תמשך מספר חדשים."⁸² ואכן, בישיבת ועדת התקציב לענייני ביטחון, שהתקיימה כעבור יומיים, הוחלט לאשר את הבקשה.⁸³

בהמשך פנה מפקד החיל גם למטכ"ל/אג"א וגם למטכ"ל/אכ"א בבקשה לסייע לנוכח פינוי הבסיס בצי"ח "הודות לפעולה מסוימת מטעם הקונסוליה האמריקאית בצי"ח." הוא ביקשם לספק מידית את הצידוק וכוח-האדם הנדרש לשמירה ולעבודות, ולהגדלת כוח גדוד חיל-האוויר, וכן להקצות מיד תותחי נ"מ נוספים.⁸⁴ במקביל פנה גם מפקד האגף, מוניה מרדר, ישירות למפקד אגף האפסנאות, יוסף אביר, בבקשה לספק את הצידוק האישי "המחושב לאכסון 60 איש". לדבריו, יועד ציוד זה לצורך אכסונם של כל המכונאים בשדה עקרון. בינתיים שוכנו חלק מצוותי האוויר גם בבתי-המלון "עדן", "יעקב" ו"גן רנה" ברמת-גן עד להעברתם לשדה עקרון. היה ברור, שפיזורם בכמה מקומות עלול לפגוע בתהליך קליטתם בארץ מצד אחד, ובהפעלתם המיטבית מצד שני.⁸⁵ החיפזון שבו עזבו הצוותים את הבסיס בזאטץ גרם לכך, שהשאירו שם אף חלק מבגדיהם. כשהגיעו לארץ, היה צריך איפוא לספק להם את הצידוק האישי האלמנטרי. מאוחר יותר אף פוצו הצוותים על אובדן בגדיהם.⁸⁶

תוך כדי אנדרלמוסיית הפינוי הבריח הטייס מור ליווינגסטון לארץ גם את אשתו הציכית הלנה רוסבלקובה (Helena Rosvilkova), שנשא לאשה בפראג ב-21 ביולי 1948. האשה הובאה למטוס בלבוש נער בצבע חאקי, הוסתרה מאחורי תא הטייס וכוסתה בשמיכה.⁸⁷ במטה האגף לא ידעו כיצד לטפל בעניין. עם זאת, במכתבו של מרדר לבריגר נאמר כי "שיבתה לצי"ח תגרום התמרמרות רבה ותגרום לנו קשיים", וביקשו איפוא לראות כיצד להסדיר את העניין.⁸⁸ ואכן, פרטיה של האשה הועברו לבריגר, והוא הסדיר את העניין.⁸⁹ לימים הוזכרה פרשייה זו בספרו של בריגר, כאחד מהגורמים, שהעכירו עוד יותר את מערכת היחסים עם הציכים: הבדיקות נעשו יותר קפדניות, ונעלמה הידידות הספונטנית והלבבית שכל-כך אפיינה את הפעולה בראשיתה.⁹⁰

בהמשך נמשכה הפעולה לקבלתם של האמצעים החיוניים לשם ההיערכות מחדש של כל צוותי האגף בארץ. בפעולה זאת פנה מטה האגף לגורמים הרלוונטיים הן בחיל-האוויר הן בצה"ל הן במשרד הביטחון. כך, למשל, בפנייה לקצין הכספים של חיל-האוויר ביקש קצין

* בתחילת פברואר 1949 התייחס מנהל מחלקת הביטחון של החיל, שלמה ארמון, לפרשייה זאת. לדבריו, עזב ליווינגסטון את הארץ ב-13 בינואר 1949, בהודיע שהוא יוצא לרומא כדי לעבוד שם בחברת התעופה "טרנס קריביאן". כעבור זמן קצר הודיע משם לאשתו הציכית, שנשארה בארץ, כי אין להם שום איש העונה לשם ליווינגסטון. כאשר לאשה, כתב ארמון, כי היא "בארץ, בלי דרכיה או כל נירות אחרים. ברגע זה היא מתגוררת עם מכרים ציכיים בסביבת ת"א... אין לה כל אמצעי קיום ובשל היותה בלתי ליגלית בארץ גם אינה יכולה לעבוד. במשך היומיים האחרונים הורגש כי היא מחפשת חברת אמריקאים צעירים, ויתכן מאוד כי התגאים יביאו לידי זאת שהיא תתיידד עם אנשי או"מ. יש לציין כי היא יודעת הרבה על מבנה ח.א. מאחר שנלוותה לבעלה לכל מקום."⁹⁰

August 14, 1948

From: O.C. A.T.C.
To : O i/c Ops. A.T.C

Following cables have been received from Yehuda:-

- 1) "The weather conditions at Alabama and Zebra are unfavourable, so find out from Alabama the possibility of aircraft arrivals there these days. We have to be very careful."
- 2) "a) The right hand side engine of RX-133 has to be changed. The other has been changed here.
b) It seems that so long as there is no air communication between here and Alabama, it will not be possible for Borshi's party to get here."

f/ O.C. A.T.C.

המצב ב"עציון" וב"אלבמה"

המנהלה של האגף, דוד פליגלמן, להוסיף לתקציב חודש אוגוסט עד 825 לא"י עבור 25 אנשים (בעיקר מכונאים), שלא נכללו ברשימות הקודמות; אולם, חלו עיכובים רבים בהעברת הכספים.⁹³ בפגישות עם קצין הכלכלה של חיל-האוויר נידונו גם בעיות הכלכלה של צוותי האוויר והוסדרה הספקתן של "מנות מוטסות מתאימות", והובטח לשפר את המזון ו"להתאימו לדרישות הרופאים".⁹⁴

ב-14 באוגוסט⁹⁵ דיווח מרדר לשאול מאירוב, שהיה בכינרת, על פינוי זאטן לרגל ה"התערבות האמריקאית שאיימה בהחרמת המטוסים ובמעצר הצוותות"; על תחילת

* מדובר ב-7,650.000 לא"י; שכירות עבור "בריסטול" - 1,000.000; שמורים, תקונים, וקשורים ב"בריסטול" - 250.000; כביסה לטייסים - 160.000 (40 איש לפי 4.000 לאיש); טפול רמאי לטייסים - 50.000; משכורות לטייסים 2,000.000 (50 איש לפי 40.000 לאיש); הארוחה, מסיבות וטיולים - 500.000; הלבושה לטייסים - 1,600.000 (40 איש לפי 40.000 לאיש); הכשרת משרדים ומחסנים בים - 250.000; שכר דירה - 120.000; ניקיון משרדים - 50.000; חשמל - 20.000; הדפסות וקניות למשרד - 100.000; הוצאות אישיות - 150.000; הוצאות נסיעה של טייסים לארצות-הברית - 900.000 (חמישה אנשים לפי 180.000 לאיש); הוצאות בלתי נראות מראש - 500.000 לא"י.⁹²

** נכון ל-14 באוגוסט מנה האגף את הסד"כ הבא: בעקרון - שני סקיימסטר וקומנדו אחד (RX-130) כשירים לפעולה; בתיקון ובטיפול - שני קומנדו (RX-131, RX-138); ביוגוסלביה - שני קומנדו (RX-135, RX-137); באיטליה - קומנדו (RX-134) שעוכב; ב-17 באוגוסט הגיע לארץ מטוס הקומנדו החדש (RX-132).⁹⁵

הקמת בסיס האחזקה בעקרון; על התקווה שתוך שבועיים תתחדש העבודה בצ'כיה מבסיס אחר "למספר מוגבל של אמריקאים ולהמשך העבודה בשיטה זהירה יותר"; על תחילת ההיערכות להקמתה של תחנת קשר בבסיס "יורם" ביוגוסלביה; ועל כך שלדעת שייקה טרכטנברג (דף) יש סיכויים טובים לפיתוח רחב יותר של הבסיס שם. עוד עדכן אותו כי למן 6 באוגוסט עד 12 בו הגיעו לארץ עוד שש טיסות "בלק", ובהן הועברו לארץ בעיקר פצצות אוויר במשקל 70 ק"ג האחת (סך-הכול 16,010 ק"ג) וכן "כמות קטנה של אקדחים, תחמושת ונרתיקים".⁹⁶

"הסמי [השגריר האמריקני] רוצה לבקר במקום"

הלחץ האמריקני על הציבים להפסקת הרכבת האווירית היה רצוף; * והשאלה היא איפוא מדוע דווקא הפעם, ב-11 באוגוסט, אכן נכנעו הציבים ללחץ זה והורו על הפסקת מבצע "בלק" ועל פינוי מהיר של הצוותים והמטוסים.

לפי אחד המקורות, החלו לדלוף יותר ויותר פרטים על המבצע "מתוך הלשנה וכן מתוך חוסר זהירות בחליפת מכתבים בין האנשים בבסיס עציון, ובעיקר הגויים שבהם, לבין משפחותיהם בארצות-הברית".⁹⁸ אמנם, בדו"ח מאוחר על ממצאי הצנזורה באגף נכתב "שבמכתבים הנשלחים לחו"ל בלי ציון השולח ומספרו נמסרו פרטים על הרכב הטיסות וסוג המטוסים הנמצאים בשרותנו..."⁹⁹ אולם, אין בהסבר זה כדי להבהיר את סוגיית העיתוי של הפינוי ודחיפותו. אין כדי להסבירה גם בדברים שכתב בנימין קגן, מפעילי הרכש בצ'כיה. לדבריו, עד אז צילמו האמריקנים מהאוויר את הבסיס בזאטץ, ומחלקת המדינה האמריקנית פנה לציבים עם הוכחות מצולמות על הפעולה האווירית של הצוותים האמריקניים הנעשית שם, ואף איימה להעלות את הסוגיה באו"ם; מעבר לזה, לדבריו, אף רמזו שאם תופסק הפעולה – יסירו חלק ממגבלות הייצוא האמריקני לארצם.¹⁰⁰

אין ספק, כי סיום הטסתם של מטוסי המסרשמיט ושל עיקר אמצעי הלחימה הקל על הציבים לקבל את ההחלטה, אולם אין בכך כדי להסבירה בשלמות, שכן עדיין נידונה רכישת מטוסי מסרשמיט נוספים, ונותרה סוגיית הטסתם של 50 מטוסי ספיטפייר שנרכשו שם. ניתן רק להניח, כי הדברים קשורים אולי למשבר ברלין ולהחרפת המלחמה הקרה בין ארצות-הברית לברית-המועצות. הנחה זו מסתייעת בדרך עקיפה בדבריו של גורדון לוויט, אחד מהטייסים של מטוסי הקומנדו במבצע "בלק":

* מספר דוגמאות הוזכרו לעיל. עדות נוספת לכך מצויה במברקו של מזכיר המדינה האמריקני, ג'ורג' מרשל (שימש כרמטכ"ל צבא היבשה במלחמת העולם השנייה) למתווך האו"ם ב-10 בספטמבר 1948. הוא הזכיר בו את העברת המסרשמיטים, הפצצות והתחמושת לארץ, וכן את הערכתו שמדובר ב-12 מטוסי תובלה המשתתפים במעולה. לדבריו, מידע זה הועבר עלידי אזרחים אמריקניים ששבו לארצות-הברית מזאטץ. כן כתב, כי הממשל האמריקני פנה לציבים כמה פעמים כדי שיוורו על הפסקת הפעילות וכדי שיאלצו גם את המכונאים האמריקנים בזאטץ לשוב לארצות-הברית. לדבריו, הציבים השיבו בעליפה שהמטוסים לא העבירו אמצעי לחימה.⁹⁷

המלחמה הקרה היתה בשיאה, הרכבת האווירית לברלין[*] החלה, והמקארתיזם החל להרים את ראשו המכוער. הצוותים האמריקניים היו תחת האיום כי יאבדו את אזרחותם האמריקנית. מבצע 'בלק' כבר לא היה חשאי אז. כל אימת שבאנו למסעדה החביבה עלינו בפראג היתה התזמורת מנגנת את ההימנון הלאומי של ישראל, ודגלים ישראליים הוצבו על שולחנו.¹⁰²

סוגיית העיתוי והדחיפות מובהרת טוב יותר בספרו של שמעון אורנשטיין-אביאלי.^{**} לדבריו, על-פי עדותו של ולדימיר קלמנטיס, שר החוץ הצ'כי, ביקר שגריר ארצות-הברית, לורנס שטיינהארט, בזאטץ. לא הותר לו להיכנס לבסיס, אולם הוא ראה מרחוק את המטוסים ואת המטענים. משם נסע למלון שבו גרו הצוותים, ובהתחזותו לסוחר אמריקני, הסוחר בבירה והמתעתד לחזור לארצות-הברית, מסרו לו הצוותים דרישות שלום למשפחותיהם שם, לרבות השמות והכתובות המדויקים. אז הגיע למשרד החוץ הצ'כי בפראג, נפגש עם קלמנטיס ומחה בפניו על הפרת האמברגו על-ידי הצ'כים. קלמנטיס הכחיש מכול וכול, והזמינו לבקר למחרת היום בשדה, על-מנת להיווכח במרעיונו כי אכן כך הדבר. מיד לאחר פגישה זאת פנה קלמנטיס לצירות ישראל בפראג והוסכם ביניהם לסלק משדה התעופה כל סימן לפעילות ישראלית שם. למחרת היום, לאחר שהוצאו המטוסים, בא השגריר עם קלמנטיס לשדה ו"נוכח" כי אכן לא היו דברים מעולם.¹⁰³

תימוכין להתרחשות זו מצויים במברק "בזמן אמיתי" של שמעון אורנשטיין ב-10 באוגוסט בשעה 18:00 לרמי טייבר: "לעכב את הכלי עד להוראה מיהודה המצב בעציון [זאטץ] מתוח. חסמי [השגריר אמריקני] רוצה לבקר במקום."¹⁰⁴ סיכום הדברים בא לביטוי מפורט במברקו של בריגר למרדר:

היתה התערבות נמרצת של ציר [שגריר] ארצות-הברית בצ'כיה ואיומים להביא לפני פורום בין-לאומי את עובדת החזקת מטוסים וטייסים אמריקאים על אדמת צ'כיה לפעולה בלתי-ליגלית. מחר בשעה 11 יתראה הציר עם מיניסטר-החוץ של צ'כיה ויגיש מחאה רשמית. השלטונות הצ'כיים דרשו מאתנו לסלק עד לשעה הזאת את כל האזרחים, כי אין ביכולתם להגן עליהם בפני החרמת האמריקאים ולהוציא את כל הטייסים האמריקאים, כי יש בידם רשימת חלק מאנשינו והוכחות על כולם.¹⁰⁵

* ראשיתה של הרכבת האווירית ב-23 ביוני, 1948 שת עצרו כוחות הכיבוש הסובייטיים בברלין רכבת ובה אספקה לעיר החצויה, לאחר שמפקד הרכבת סירב לאפשר להם את בדיקת תכולתה. הסובייטים החזירו את האספקה, ודרשו את התפגותם המוחלטת מברלין. הם איימו, שאם לא ייעשה כן, יטילו מצור על העיר. בעקבות זאת הכריז הנגל לשיטת קליי, המושל הצבאי של ברלין מטעם ארצות-הברית, על תחילת רכבת אווירית ב-28 ביוני. ב-30 בספטמבר 1949 הסתיים המבצע, לאחר שהסובייטים הסירו את המצור מעל העיר. בסך-הכול הוטסו במבצע 2,343,301 טון מזון ואספקה ב-277,569 גיחות. כ-5,600 טון אספקה חובאו לברלין מדי יום. 57,000 איש שותפו במבצע.¹⁰¹

** שירת בצירות ישראל בפראג, שחה גם בשדה התעופה בזאטץ, ודאג לארגון המשלוחים ולהטענתם במהלך מבצע "בלק". מדצמבר 1951 נכלא למשך כשלוש שנים בצ'כיה.

עדותו המאוחרת של אוטו פליקס מרחיבה את היריעה ואת החקשר הכללי, שבו התרחשו הדברים. לדבריו, לא היה ניתן לחסותיר את הפעילות בשדה התעופה בזאטץ: המקום נראה היטב לכל מי שעבר בכביש המהיר, ובמשקפת ניתן היה להבחין כמעט בכל תנועה בבסיס. אפילו גדר לא היתה, ולעיתים קרובות מדי נכנסו כל־דרכב, שנהגיהם טענו שכאילו תעו בדרכם. הוא הביא את הדבר לפני שר הפנים ושר האוצר הציכיים, אולם התרשם, שאין הדבר מטריד אותם כלל ועיקר; עד שיום אחד נקרא בדחיפות לשר החוץ הציכי, שהיה נתון ללחציו של מנכ"ל משרדו, ד"ר היידריך (Heydrich), וזה ביקשו "לפנות את זברה ללא דיחוי". הוסבר לו שהם חוששים מסיבוכים בינלאומיים, ובמיוחד עם האמריקנים. לדברי פליקס, באותו הלילה "היידריך שנחשב על־ידי הציכיים כאמין למדי, חצה את הגבול לגרמניה, לפי שמועות מבוססות ברכב דיפלומטי אמריקאי..."¹⁰⁶

"הרגשת שייכות, ותחושה שהוא חלק מהארגון השלם"

הפסקת מבצע "בלק", הצורך בהיערכות מהירה לקליטת המטוסים והצוותים, והצורך לקבוע לאן מועדות פני האגף היו הגורמים העיקריים לכתיבת כמה תוכניות להמשך פעולתו של האגף, הן בריכוזה של כל התובלה האווירית הפנימית בארץ הן באחריות על הפעלת מטוסי האגף כחברת תעופה אזרחית. אולם גם הפעם צריך היה, לצד הדיון בסוגיות אלה, לתת את הדעת שוב לבעיית תנאי שירותם ומשכורתם של "חבר העובדים" באגף. כבר בפתיחת דיון המטה, ב-13 באוגוסט, הדגיש מפקד האגף:

העובדה שזברה נסגרה לפרק זמן אינה בעיה חמורה כל־כך בשבילנו. כל בעיות המנהלה, הארגון והתכנון נתונות לפתרון, אך אם אנו לא נקדם את הבעיה העיקרית – שהיא כרגע בעיית חבר העובדים – אנו ניפול. חבר העובדים האמריקאי צריך שתהיה לו הרגשת שייכות, ותחושה שהוא חלק מהארגון השלם.

"שאלת חבר העובדים היא הבעיה הבוערת ביותר", קבע מרדר.¹⁰⁷ כעבור יומיים, בדו"ח מפורט למפקד חיל־האוויר, ציין מפקד האגף כי "חבר העובדים" כולל "אנשים מסוגים שונים ומשונים. מעטים מהם באו ארצה כדי לעשות את המלאכה ובכוונה גם להשאר בארץ ולעזור בבניינה ועם אלו לא היו כל קשיים כי הם הבינו את מצבנו. עם השאר נתקלנו בקשיים מרובים שהתבטאו בעיקר בחוסר משמעת וביחס אדיש לכל בעיותינו." לפיכך, כבר למן תחילת הפעולה "מצאנו מצב גרוע ביותר בין אנשי הצוותות." אולם, מטה האגף לא יכול היה להתמודד עם בעיה זו, כיוון שלא היה באפשרותו לעשות כל צעד עקרוני, מבלי שהדבר ייקבע על־ידי המסגרת הכוללת של גח"ל. הבעיה העיקרית היתה "שאלת המשכורות", ולדבריו – "דבר זה התנקס וממשיך להתנקס בנו גם כיום."¹⁰⁸ לא נקבע לוח תשלומים אחיד וגם תשלומי המקדמות לצוותי האוויר לא הועברו במועדם מפאת עיכובים, שנגרמו על־ידי מחלקת הכספים של החיל. לפיכך ביקש מרדר "להעמיד לרשות האגף מפרעות נכרות על חשבון התקציב שיוכל להשתמש בהן בהתאם לצרכים השוטפים."¹⁰⁹

במטה האגף קיוו, שעם מינויו של סטיב שוורץ בראש מחלקת גח"ל של חיל־האוויר ישתפר

המצב.¹¹⁰ בינתיים נפגש עם משה הורוביץ, ממלא מקום של מפקד מחלקת כוח-אדם בחיל, ושמע ממנו על צורת היערכותו של החיל לטיפול בבעיית גח"ל. כן, תוכננה לו פגישה עם היימן שכטמן, סגן מפקד חיל-האוויר. שוורץ ציין שאכן היו "כבר 11 טייסים אשר סרבו לצאת לעבודה כיוון שהפספורטים שלהם נלקחו מהם בחיפה ועדיין לא הוחזרו להם." מלקולם וולקוביץ, שמונה, כאמור, לטפל בבעיות "חבר העובדים" בצ'כיה, לא יצא לשם מפאת פינוי זאטץ, ולכן החל לטפל בנושא בארץ. הוא הציע שתיתן להם החוזמנות לבקר בתל-אביב בקבוצות של של שלושה או ארבעה אנשים כל פעם. מפקד האגף הציע לשמור באופן קבוע חדר אחד פנוי ב"בריסטול", לשימושם של האנשים הבאים לתל-אביב. קולנשר ציין שבשדה עקרון מצויים 15 אנשים "במצב לא מתאים"; וולקוביץ הדגיש את הצורך "להקדיש יותר התחשבות לאנשים אלה כיוון שהם גויים." אורבך ציין כי אם יהיו מיטות, אפשר יהיה להביאם לתל-אביב "ולשכנם זמנית (אפילו במרפסות 'בריסטול') עד אשר ההכנות לשיכונם בעקרון – יוסדרו;" מרדר הביע את חששו, כי אם יובאו לתל-אביב, יהיה קשה בשבילם לשוב לשדה עקרון. לפיכך הוחלט לשפר עד כמה שאפשר את תנאי שהייתם בעקרון,¹¹¹ כיוון שהם, כדברי מפקד האגף, "מסורים ונאמנים בעבודה והם מבצעים אותה לשביעות רצוננו המלאה."¹¹² מרדר המליץ שמחלקת גח"ל תהיה אחראית גם על

בדיקה יותר מדוקדקת של איכות האנשים בשעת גיוסם בארצות-הברית, חקירה נוספת מנקודת המבט של בטחון. יש להקים צוותות מובחרים ולמייין ולבחור את האנשים הרצויים לנו. הכשרה מקצועית גרידא אינה מספיקה, יש לקבל את אותם הטייסים אשר במובן הרוחני והציוני מוכנים לשרות קבע ולהשתקעות בארץ.

ואכן, בנושא כוח-אדם בכלל כבר הכין אורבך הצעה מפורטת, שבה הגדיר את מערכת שיתוף הפעולה בין מחלקת המבצעים לבין מחלקת כוח-האדם. בדיון המטה הוא קבע כי "עד היום מחלקת כוח-אדם היתה בתוך מבצעים. היום זה ישתנה, כאשר שתי המחלקות יהיו שתי מחלקות נפרדות. אם אדם ירצה לעזוב הוא צריך קודם ללכת למבצעים, ואז ללכת לקצין כוח-אדם לקבלת Leave Pass." מרדר שב והדגיש את הצורך שלגח"ל תהיה הרגשת שייכות ותחושה שהם שותפים. עם זה עליהם לציית לפקודות ולהתנהג בצורה מכובדת, שכן "התנהגות כמו שהיתה בזברה לא תהיה tolerated [נסבלת] כאן." הוא הצביע על כך שתוכנית חיל-האוויר היא להציב "את האנשים, השייכים לבסיס מסוים, באותו הבסיס," אולם, כיוון שהאגף טרם נערך לספק תנאי מגורים נאותים בעקרון, המשיכו צוותי האוויר להשתכן במלון "בריסטול". לעומת זה הופנו המכונאים האמריקניים לעקרון, והוחלט שהם יעבדו תחת פיקודו של יהודה גלעדי, ראש אגף הנדסה של חיל-האוויר, תוך התחייבות של מפקד האגף "למילוי כל התחייבויותינו לפי החוזים שנחתמו עמם."¹¹³

לצד האפשרות להשתלב בתובלה האווירית הצבאית בארץ או בתעופה האזרחית של המדינה, הניח מטה האגף, שגם כאשר תחודש העבודה בציכוסלובקיה, לא יהיה קצב מוגבר של טיסות "בלק" "מחוסר סחורה למשלוח." לדברי מרדר, "כשתגיע הסחורה מיעל [פינלנד] – ידרשו כ-10 בלקים להעברתה." היה ברור איפוא, שאפשר יהיה להשתמש במטוסים לתובלה

אווירית בתוך הארץ ולהקדיש יותר זמן לתיקונם ולאחזקתם של המטוסים. בעקבות הפינוי מזאטץ, שבו נעשתה כל עבודת האחזקה של המטוסים, היה צורך להכשיר את הבסיס בעקרון למלא את מקומו. היה ברור שיש לפזר חלק מהמטוסים "בשדות עזר להחסנה בכדי למנוע ריכוז גדול מדי וסכנה בפני התקפות האויב."¹¹⁴

ואכן, כבר ב-12 באוגוסט ערך אורבך, קצין המבצעים של האגף, ביקור במספר שדות על-מנת לבחון את המקומות המתאימים, שאליהם ניתן לפזר את המטוסים בשעת הצורך, ואת הדרך הרצויה להסוואתם. הבעיה היתה שהשדות היו רכים מדי לנחיתתם של מטוסים כבדים כמו אלה של האגף. בינתיים הוסרו ממטוסי האגף כל הסימנים של חברת לאפס"א, וכל המטוסים נצבעו בצבעי חיל-האוויר. מפאת אירעהירות באשר למועד חידושו של מבצע "בלק", המליץ מפקד האגף ש"הסימנים צריכים להיות כאלה שניתן להסירם בנקל ולהחזירם בנקל". לדבריו, צריך מפקד שדה עקרון, אלכס זילוני, "לנקוט בצעדים מידיים להסוואת כל המטוסים, ואם אינו מסוגל – אנו נעשה זאת." בה"בשעה פתחו במטה האגף ב"מאמצים ששדה עקרון יהיה בסיס א.ת.א. וכל האנשים והציוד יהיו שייכים לא.ת.א." מפקד האגף ציין כי הוא לוחץ לקבלת כל התובלה הפנימית להטסת נוסעים ומטען בארץ, אולם "עד שלא יקבל את מינימום דרישותיו, אינו מעוניין לקבל על עצמו משימה זאת."¹¹⁵

ריכוז הפעולה באירופה

בה"בשעה עלתה גם סוגיית ריכוז פעולת חיל-האוויר באירופה. למרות מינויו על-ידי בן-גוריון "למנהל מחלקת חיל-האוויר במשרד הבטחון", חזר חי יששכר לרכז את ענייני חיל-האוויר באירופה עד למועד הגעתו של אליהו סחרוב, שכאמור היה עסוק בפעילות רכש וגיוס בארצות-הברית, והיה אמור להחליף אותו בתפקיד זה.

אולם ב-9 באוגוסט הודיע לו סחרוב, שהגיע באותו היום לצי'וסלובקיה, ש"אין בדעתי לקבל ענייני ח"א באירופה לידי. עומד לשוב ארצה בקרוב עם משפחתו." יששכר ביקש איפוא מלוי אשכול ומאהרון רמז לדאוג לכך "שחבר אחר יגיע הנה בימים הכי קרובים", שכן, לדבריו, הוא "עושה כל הסדורים הדרושים" לשובו ארצה עד 18 באוגוסט "כפי שהסכמנו."¹¹⁶ לנוכח ההתנגדות של סחרוב הציע יששכר שיהודה בריגר, אשר ריכוז, כאמור, את כל הפעולה במבצע "בלק", ירכז גם את כל ענייני חיל-האוויר באירופה.¹¹⁷ רמז השיב לו כי פנחס קוזלובסקי (ספיר) מתוכנן לצאת לריכוז כל הפעולה באירופה במקום שאול מאירוב, וכי יש לו "הוראה לאליהו [סחרוב]." בינתיים אישר לו לעשות "סדורים זמניים" כהצעתו, וביקשו להודיעו היכן אל שוימר וליאו גרדנר, ומה הסיכויים לרכש מטוסי הספיטפייר. בעקבות הפינוי של זאטץ שאל רמז את אבריאלי ואת יששכר למצב העניינים בצי'כיה, והדגיש כי "הכרחי שליאו יחזור מהר לארגן את הבסיס כאן." באותה שעה היה עדיין אל שוימר ברומא, מטפל "בענייני חלקי חילוף ומכשירי קשר", תוך שהוא "מחכה כל יום לסיום קניות הששה ספיטפיירים הראשונים" ולבדיקתם. לעומתו, ליאו גרדנר שהתכוון לצאת לליסבון (כדי לארגן תחנות ביניים בדרך להברחת מטוסי הקרב מארצות-הברית) עוכב על-ידי יששכר, שביקשו לצאת לארץ. ואכן, גרדנר חזר לארץ ב-17 באוגוסט במטוס, שנחת בשדה התעופה בחיפה.¹¹⁸

בינתיים לא מונה מחליף לחי יששכר. ב-14 באוגוסט הגיע פנחס ספיר לנייבה, כדי לרכז את

פעולת הרכש באירופה. למחרת היום התקיים שם דיון כולל בסוגיית תיאום הפעולה בין המרכז באירופה למרכז בארצות-הברית ולצרכים של הארץ בכל הנוגע לפעולת הגיוס והרכש עבור חיל-האוויר. בדיון זה שב ועלה הצורך "לברר עם ליש [לוי אשכול] את עקרון בטוח המגויסים אשר לא בוטחו בארצם," שכן הוסכם אז שהם יבוטחו בארץ על סך 10,000 דולר; כתוצאה מכך היו כאלה, שלא בוטחו כלל. נכון לאותו מועד, העיקה מאוד בעיית המגויסים אשר החלו חוזרים לארצות-הברית, מבלי שהפעולה תתואם בין המרכזים השונים. עובדה זאת גרמה לפגיעה הן במגויסים עצמם הן בצורך להמשיך ולשמור על חשאיותה של הפעולה. לפיכך נקבע שיש לרכז את כל הטיפול בבעיה זאת בידי אדם אחד בגינה, והוא יטפל בכל מקרה לגופו: הוא ישלח כל מגויס כזה עם מכתב נלווה, שבו יפורטו, בין השאר, מהם הגורמים לשובו, האם יש כוונה להחזירו לארץ, וכן התנאים הכספיים שסוכמו אתו; הוא גם יצייד כל אחד ב-50 דולר "להוצאות ראשוניות בארה"ב" ובכתובת שאליה הוא צריך לפנות. כן התבקשו "להחזיר את האנשים בודדים או בקבוצות קטנות דרך מרכזים אחדים (ליאונרד, נטר, ברג) ואם אפשר בדרכים שונות."¹¹⁹ כל זאת – גם כדי למנוע, עד כמה שאפשר, דליפתן של ידיעות הקשורות לפעולות חיל-האוויר בכלל ולפעילות האגף לתובלה אווירית בפרט. ואכן, עד אז התפרסמו, כאמור, ידיעות רבות באמצעי התקשורת באירופה על אודות הרכבת האווירית מציכיה לישראל.

"טיס החשוד בריגול"

מקורן של הידיעות באנשים מסוימים, שהתנדבו לשרת בחיל-האוויר בתחילת הלחימה, והחלו לעזוב את שורות החיל – במיוחד למן תחילת ההפוגה השנייה. אין ספק, שהמידע הרב שפורסם על מבצע "בלק" היה מהגורמים, שדחפו עוד יותר את הציבים להורות על פינוי הצוותים והמטוסים מציכיה.

אולם ייתכן שלהוראת הפינוי היה גם קשר כלשהו למידע הפנימי המפורט, שהועבר ככל הנראה לאנשי האו"ם ולאמריקנים על-ידי חשוד בריגול, שפעל בתוך שורות האגף לתובלה אווירית. בתנאים של מבצע "בלק" על כל מאפייניהם, כמתואר לעיל, לא היה קשה להסתכן לבין שורות הצוותים. כמעט כל תחום ביטחון השדה היה פרוץ לכל רוח. שמו של החשוד היה חס אלקס ליהמן, לא יהודי, יליד שווייץ. הוא טס כטייס-המשנה במבצע "בלק". בין שאר טיסותיו טס גם עם לארי ראב, מקברניטי האגף. ברשימת האיוש המוקדמת ביותר של הצוותים שפעלו במבצע "בלק", מ-11 ביוני, אין ליהמן מוזכר כלל, אף לא ברשימה המעודכנת ל-27 ביוני.¹²⁰

ליהמן הגיע למשרד הסוכנות היהודית ברומא ב-28 במאי. שם סיפר כי ערק מחיל-האוויר השווייצרי, כדי להתנדב לחיל-האוויר הישראלי. לאחר שהמתין שם מספר ימים, נשלח לפריס, ולאחר מכן לצ'וסלובקיה. שם אורגנה לו ויזה למשך שלושה חודשים (מ-23 ביוני), וכעבור מספר ימים השתלב במבצע "בלק". מהר מאוד – כבר בשבוע הראשון של חודש יולי – עזר את חשדם של מרכזי הפעולה בצ'וסלובקיה, והם שיתפו בחשדם את מטה האגף לתובלה אווירית בארץ. זה ביקש מהם, ב-9 ביולי, "דו"ח מלא הכולל את פרטי שאלון הכנסתו לעבודה.

כמו כן תפרטו את האשמותיכם." עם זאת, מפאת חומרת העניין לא שולב ליהמן בטיסה החוזרת לזאטץ, ובינתיים עוכב בארץ. כעבור ימים ספורים, ב-13 ביולי, נאמר במכתב באנגלית ממרדר לאורבך, כי בעניין החקירה המתנהלת נגד ליהמן התקבלו מזאטץ הפרטים כדלקמן: הוא בהחלט חשוד כמרגל. היה לו קשר עם יצאנית הידועה כסוכנת בריטית; לעתים תכופות יצא מזאטץ לפראג, שם שהה בבתי-המלון היקרים ביותר – אף שכאשר גויס לפעולה במסגרת מבצע "בלק" היה חסר אמצעים. זאת ועוד; הוא נפגש שם עם אזרח שווייצי לא מוכר, ואמר לו "שהוא עובד כרגע בשבילנו ושהוא סוכן של השירות השווייצרי החשאי." כן הראה לו פקודה, שהופצה בזאטץ ושנשאה את הכותרת "קרא והשמד". מרדר הורה לסלק את ליהמן מיד מהבסיס בזאטץ, שכן היו שרויים שם במאמץ קדחתני להשלמת ההכנות להפעלת מטוסי ה-8-17 ("המבצרים המעופפים"), על-פי תוכנית מבצע "נבוט", אשר הוכנה במטה חיל-האוויר בארץ ולפיה יועדו המטוסים להפציץ בדרכם לארץ את קהיר, עזה ואל-עריש. הומלץ איפוא, שקצין המבצעים של האגף יתייעץ עם צבי סוקוליק, קצין הביטחון במסגרת האגף, באשר לפעולה מידית נגד האיש, אף מעצרו או כל פעולה אחרת שתימצא לנכון. בעקבות זאת הוחלט למנוע את יציאתו מהארץ, והמעקב אחריו נמשך. בדו"ח של דוד פליגלמן (פלג), קצין המנהלה של אגף תובלה אווירית, מ-18 ביולי נכתב: "כרגע נמצא בטפול מיוחד טיס החשוד ברגול. בין שאר הצעדים שננקטו הוכנס איש בטחון מיוחד למלון 'פרק' למטרה זו." גם לאחר המעבר של צוותי האוויר למלון "בריסטול", נמשך המעקב אחר ליהמן. הוא לא שולב בטיסות "בלק", ולא ניתנה לו האפשרות לעזוב את הארץ.

בהמשך נעשה מאמץ רציני במטה האגף לקבוע כללים ברורים יותר לשיפור נושא ביטחון השדה. צבי סוקוליק מונה לקצין הביטחון של האגף, ותחומי פעילותו כללו חקירות שונות, סידור רשיונות כניסה למטה חיל-האוויר ולשדות התעופה וכן רשיונות להחזקת נשק, לחלוקתו ולרישומו. כן היה אחראי להסדרת נסיעתם חזרה של הטייסים השבים לארצות-הברית. בד בבד הוחל בהכנת תעודות זיהוי מיוחדות לטייסים וכן בביקורת של כל הדואר הנכנס והיוצא באגף. מולאו שאלונים אישיים לכל עובדי האגף ולאלה שהיו מועמדים להתגייס לאגף, ורק לאחר בדיקתם הביטחונית אושרו לגיוס – או נמסרו לבדיקה נוספת לקצין הביטחון של חיל-האוויר. רק באמצע אוגוסט סיימו כל עובדי האגף בעקרון את מילוי "שאלוני הבטחון",¹²¹ ולראשונה התאפשר למטה האגף לדעת גם את הפרטים האישיים החיוניים על אודות האנשים העובדים במסגרת האגף.¹²²

בינתיים נמשך המעקב אחר ליהמן. יוסף הורנגרד, ממחלקת הביטחון של החיל בראשותו של שרגא ינאי, נפגש עמו במלון "פרק" כדי לטפל בבקשתו להסדיר עבורו "פספורט אי"י [ארץ-ישראל]". על-פי דרכונו השווייצרי מילא לו הורנגרד טופס בקשה לדרכון ישראלי. תוך כדי כך סיפר לו ליהמן, שהוא "היה בשרות פעיל בחיל התעופה השווייצרי וערק משם" כדי להתגייס לאגף לתובלה אווירית. לדבריו, בהיותו ברומא פגש את אחד העיתונאים השווייצריים שהכיר בעבר, וזה פרסם כעבור זמן מה מאמר עליו (עם תמונתו), ובו כתב כי התגייס לחיל-האוויר הישראלי. בעקבות זאת היה ליהמן בטוח, שאם ייאלץ לנחות נחיתת-אונס, "ימסרוהו לקונסול השווייצרי והאחרון ישלח אותו חזרה לשוויצריה. בגלל סבות אלו ביקש פספורט אי"י אך אינו מוכן להפסיד את הפספורט השווייצרי שלו." על-פי השיחה שהיתה ביניהם, סיכם הורנגרד:

"קשה לי מאד לתאר שהבחור הזה הנו סוכן סודי. אמנם יש לי הרושם שהוא מפטפט הרבה... אני מחכה לדין וחשבון של מרגיטאי."

ואכן, תומס (גד) מרגיטאי, יחד עם בנימין קנן, שניהם ממחלקת הביטחון של חיל-האוויר, נפגשו ב-3 באוגוסט עם ליהמן במלון "גת-רימון" כדי "לעשות דסצינזיה קטנה בכדי לנסות את הני"ל". הם הציגו את עצמם בפניו כאנשים המעוניינים בתותחים בני 20 מ"מ, שלפי הידוע להם "ישנה ללהמן אפשרות להעבירם ארצה". במהלך פגישתם שוחחו על מברחי הנשק הגדולים שהם מכירים ועל העברות נשק באירופה, והשתדלו לתת לו את הרושם, שעבור כסף הם מוכנים לעשות הכול. הם התרשמו מדברי ליהמן, "שאינו שבע רצון מהתנאים שלו בארץ, מהמשכרת שצריך היה לקבל מאתו, ושהנו מוכן לעזוב את הארץ ולעבוד באירופה ולעשות שם את הדברים שידרשו ממנו." הם נדברו להיפגש למחרת היום, אולם בכוונה דחה מרגיטאי את הפגישה ל-5 באוגוסט. אז נפגש אתו, שוב במלון, "ואחרי כמה כוסות משקה" לקח אותו לבית-קפה שקט ברחוב בריהודה פינת טרומפלדור. שם הציע ליהמן "לעשות עסקים טובים לא רק במסחר בנשק אלא גם בידעות." מרגיטאי שאל אותו: אם ישלח אותו "לפריז או למקום אחר באירופה, האם יהיה מוכן למסור ידיעות שרכש בארץ ואח"כ לחזור ארצה ולעבוד עבורי," וליהמן השיב בחיוב, תמורת משכורת שתיקבע מראש – לפחות 600 דולר לחודש "ואחוז ידוע מעסקי נשק." כעבור ארבעה ימים שוב נפגשו במלון "עדן" ברמת-גן. לדברי מרגיטאי, עשו בפגישה זאת רושם "שהאדמה בוערת תחתנו ושאלנו עוזבים את הארץ בחפזון." הוא הציע לליהמן לצאת לפריס על-פי התנאים שהוא הציג בפגישתם הקודמת. הם נדברו להיפגש למחרת היום בקפה "ברזיל", שם יעביר לו ליהמן תמונות לסידור הדרכון שלו; אולם, ליהמן פנה לקצין הביטחון של האגף "מרוגש ומבוהל, והודיע שסוכן זר רצה לקנות ממנו ידיעות והוא מפחד שיהרגנו. כמו"כ מסר.... את כל מה שהצעת לי במלון עדן." אף-על-פי-כן כתב מרגיטאי, כי "למרות התגובה של להמן לדברי, אין אני בטוח בנאמנותו." הוא סיכם איפוא:

אין אני חושד בלהמן שהנו מרגל טפוסי, שנשלח אלינו ע"י אויבינו אלא אני מוצא בו אדם שיכול להיות מרגל תכני [?] פוטנציאלי על ידי אנשים היודעים את תולדות חייו. כמו"כ אינני חושב שזה רצוי להחזיקו במלון בריסטול בת"א. הצעתי היא לשלחו לאחד מהבסיסים שלנו לעבודה, לא בטייס, ולהחזיקו שם במשך זמן תחת השגחה של חברים.

אולם, למרות המלצה זאת דווח בשבוע השלישי של חודש אוגוסט למפקד האגף על "סיום ענין ליהמן ע"י קבלת החלטה לשלחו מהארץ." זה לא השלים עם ההחלטה לשלחו מהארץ, וכתב מכתב אישי מפורט לנט כהן, ראש אגף מודיעין של חיל-האוויר. הוא ציין בו, כי לאחר שיחה ממושכת עם "בנימין שרגר", שהוא שרגא ינאי, ראש מחלקת ביטחון באגף המודיעין של החיל, הוחלט לשחררו מהאגף לתובלה אווירית ב-19 באוגוסט. לדבריו, הבין אז היטב את הצורך בחקירה, אולם "עד היום אינני יכול לתאר לעצמי איך נוצר נגדי החשד." באותו מכתב ציין ליהמן, שאין באפשרותו לחזור לשווייץ, ובגלל עובדה זאת, "כמו גם בגלל האהדה" שהיתה לו לדבריו עם העניין הישראלי, הוא מוכן לצאת על אחריותו ובמימונו בשליחות מיוחדת לקהיר.

במכתבו לא ציין ליהמן מה היתה ההתייחסות של חיל-האוויר לבקשתו; אולם, באחד הדיווחים המאוחרים, שנכתב ככל הנראה על-ידי בנימין קגן, האחראי גם לענייני ביטחון בכל הקשור לפעילות חיל-האוויר באירופה, מצוייה התייחסות לכל סוגיית ליהמן:

הנס להמן היה חשוד בריגול למען בריטים בעופרי [צ'כוסלובקיה] ובארנון [ארץ-ישראל]. הוא הועבר לטיפול למחלקת בטחון של חא [חיל-האוויר] אבל לא עלה בידינו להביא עובדות. מגבוה ביטלו הצעתנו לחסלו בלי עובדות והוחלט להחזירו לאירופה. לפני יציאתו הוא הציע לנו לחדור למצרים ולעשות שם עבודה. הוא טען שבזה הוא רוצה להוכיח שהוא ישר והוא רוצה להתחיל חיים חדשים בארץ. מפני שהחלטה להחזרתו נתקבלה, הודענו לו שיכול לעשות לפי רצונו אבל הוא לא יקבל שום עזרה מאתנו ואנחנו גמרנו אתו. הוא ניסה להתקשר עם מצרים לפי שאני יודע אבל כנראה באותו הזמן התקשר גם עם הבריטים.¹²³

ואכן, גם במכתבו ציין ליהמן כי יצר קשר עם הבריטים, ולדבריו התיר לו ינאי למסור ידיעות שכבר פורסמו באמצעי התקשורת. לאחר שיחתו עם ינאי, הגיע לרומא, נפגש שם עם דני אגרונסקי, מרכז הפעולה האווירית באיטליה, וקיבל ממנו הוראות באשר לצורת הפעולה והקשר ביניהם. אולם, לדבריו, מאז לא שמע מאגרונסקי ולא קיבל שום התייחסות לשלושה מברקים ששלח אליו. במכתבו זה חזר ליהמן על נכונויות לפעול בקהיר לטובת ישראל, וסיים בהדגשה כי הוא מודע לכך שמכתב זה עלול לגרום לו סיכון רב; אולם, לדבריו, "הוא חושש רק מכך שהוא עלול להיות אויב הישראלים או היהודים, שכן לאויב כזה העולם הוא כה קטן." בזה הסתיימה לכאורה פרשת ליהמן, אולם לא נשלמה – ועוד נשוב אליה בהמשך.*

חנוכת בסיס עקרון

בינתיים נפסקה הפעילות האינטנסיבית, שבה היו שרויים צוותי האגף למן רכישתם של מטוסי הקומנדו בארצות-הברית. הפסקת מבצע "בלק" הותירה את המסגרת בערפל כבד וב"ימים של אי-בהירות" באשר לעתידה.¹²⁴ אף עלתה שאלת נחיצותו של האגף. אמנם, מטה האגף נערך במהירות לקליטת מטוסיו וצוותיו בארץ, וקצין המבצעים של האגף ערך תוכניות לעתידם, שכללו בין השאר גם "תכנית מקצועית לקברניטים... והעברת האמונים בשביל טייסי המשנה" – אולם פעילות קונקרטיית להעסקתם טרם נתגבשה לכלל מעשה. חוסר מעש ועתיד מעורפל איימו להשפיע באורח הרסני על מידת המוטיבאציה, והבעיות האישיות ושאלות תנאי השירות במסגרת הפעילות צצו ועלו ביתר-שאת. פתרון זמני לבעיית חוסר התעסוקה נמצא בהחלטה לשלב את מטוסי האגף בטקס חנוכת בסיס עקרון, שבעיקרו נועד לשקף את ההתקדמות הרבה שחלה בבנייתו ובארגונו של הבסיס.¹²⁵

בסיכומו של דיון במטה האגף ב-13 באוגוסט הזכיר מפקד האגף את האירוע, המיועד לחנוך את פתיחת שדה התעופה עקרון ב-17 באוגוסט 1948. לדבריו, האגף יציג לראווה ארבעה

* ראה לחלק 430-432.

חיל האוויר לישראל שדה תעופה עקרון



המפקד, חבר הקצינים והאזרחים בבסיס חיל האוויר
הישראלי בעקרון מתכבדים בזה להזמין את כב' לפתיחה
הרשמית של הבסיס, אשר תערך ביום שלישי י"ב באב התש"ח
(17 באוגוסט 1948) בשעה 16:30 (4:30 א"ה.צ.)

מפקד שדה תעופה
עקרון

הזמנה לפתיחתו הרשמית של בסיס עקרון, 17.8.48

ממטוסיו: שלושה מטוסי קומנדו ומטוס סקיימסטר במפגן, אשר "יהיה קצר אך מרשים".
אורבך שאל אם יש די דלק (ייתכן ובכך התריס נגד הרעיון לבזוז על טיסות ראווה), אולם,
מרדר ראה באירוע הזדמנות: "זו הפעם הראשונה מזה חמשת אלפים שנים, שליהודים יש
חיל-אוויר משלהם. הזדמנות זו צריכה להיחגג כראוי, והכל יוקצה להצלחת האירוע." דבריו
אלה של מפקד האגף והצורך לברוא הכול כמעט יש מאין היו הבסיס לכינוי הפעולה בשם
מבצע "התש"ח". מרדר מינה איפוא את הרולד אורבך, מיכאל קולנשר ויהודה גלעדי לגבש
תוכנית לאירוע והמליץ שתכלול נחיתה, תדלוק וכל שאר הדברים, שאפיינו את פעילות מטוסי
האגף במהלך מבצע "בלק".¹²⁶

גם מפקד חיל-האוויר, אהרון רמז, הזכיר בדיון מטה חיל-האוויר את מועד חנוכתו של שדה
עקרון, וציין: "ראש הממשלה יוצא לביקור בשדות התעופה. כמו כן יהיה ביום שלישי הפתיחה
הרשמית של שדה עקרון. יש צורך להראות להם קצת ממה שיש לנו בעקרון".¹²⁷ ואכן, על-פי
הנחיותיו ותכנונו של מפקד שדה עקרון, אלכס זילוני, הוכנה הזמנה, ותוכנית סדר-היום
חולקה לכל המכובדים הרבים שהוזמנו לאירוע. "במרכזו, כפי שנכתב בהזמנה, היו 'טיסות
ראווה על-ידי חיל-האוויר'."

מטיסות ראווה למבצע "התש"ח"

הנחייתו של מפקד האגף ב-13 באוגוסט פתחה תהליך התכנונות לחוף שנמשך 72 שעות. לחץ
הזמנים, שאפיין כל שלב משלביו, היה תגורם העיקרי לקשיים הרבים, שאפיינוהו במהלך

* 5,708 שנים לבריאת העולם, על-פי המסורת היהודית.

** לקראת האירוע אף יזם ותכנן מפקד הבסיס, בסיועו של שמואל רוזוב מיחידת ההסוואה של החיל, את עיצובו
של דגל הבסיס, אשר הפך לחיות, מאוחר יותר, דגל חיל-האוויר.¹²⁸

התכנון, התרגול והביצוע.¹²⁹ ביוזמתו של הל אורבך החלה מתקמת התוכנית, שהפכה את המפגן המתוכנן למבצע המשולב הראשון של חיל-האוויר הישראלי.

כאמור, היה אורבך בעל עבר פעיל בשורות חיל-האוויר האמריקני, וניסיונו, בצירוף ניסיונם של הטייסים האחרים שפעלו במסגרת האגף, תרמו לגיבושה של התוכנית. מאידך, פעילותו של מוניה מרדר בשורות ה"הגנה" כמפקדם של רבים מאלה, שמילאו תפקידים בכירים בשורות צה"ל, תרמה להוצאת התוכנית שהתקדמה מן הכוח אל הפועל. מרדר נפגש עם מפקד חטיבת "גבעתי", שמעון אבידן, וביקשו להקצות פלוגה מחטיבתו לתוכנית אשר הלכה והתגבשה. ואכן, הוחלט שפלוגה בפיקודו של שלמה לחט (צי"ץ) מגדוד 52, בפיקודו של יעקב פרולוב (פרו), תשתתף במבצע.¹³⁰ אמנם, נוכחותו הקבועה של הגדוד בשדה עקרון הפריעה למימוש תוכניות האגף להעברת צוותי האוויר ממלון "בריסטול" לעקרון, אולם, הפעם לרגל המבצע – סייע הדבר. לצורך תיאום הפעולה הוקם מטה מיוחד, וישבו בו נציגי האגף ונציגי חטיבת "גבעתי".¹³¹

תרגולה של הפלוגה מהחטיבה החל בהרצאה בת כמחצית השעה, שתורגמה ברזומנית מאנגלית לעברית. נסקרו בה תכונותיו של המטוס – מרחק הטיסה, המהירות וסוגי המטען שהוא יכול לשאת. כן הובאה לידיעתם ההיסטוריה של מטוס הקומנדו כנושא כוחות סער בחזיתות רומא, סין והודו. ניתנה להם הקדמה כללית לטיסה, והודגשו אמצעי הביטחון שעל החיילים לנקוט במהלך האימונים, הטיסה או בשעת סכנה באוויר. כן הובהר להם כי הפיקוד על החיילים מזמן העלייה למטוס ובמשך כל זמן השהות באוויר עד הירידה ממנו הוא בידי "המפקד האווירי" בלבד.¹³² משחסיים הלימוד העיוני, תורגלה הפלוגה בעליות וירידות



חיילי "גבעתי" בעקרון

מחירות מן המטוסים תוך ניסיון מתמיד לשנות ולהתאים את צורת מדרגות הירידה ואת זווית השיפוע שלהן. החיילים תורגלו על ציודם האישי המלא, ואף ביצעו תרגילי העמסה ופריקה של הנשק המסייע, שכלל אף תותחים. הלל אולדג (אל-דאג), קצין ההנדסה של חטיבת "גבעתי", תכנן ובנה את המתקנים להעמסת הציוד ופריקתו.¹³³ בסיום התרגול על הקרקע הצליחו החיילים לשפר את זמן ההורדה מארבע דקות ל-39 שניות.¹³⁴

שלב הלימוד העיוני ותרגול ההעמסה והפריקה המהירה היו חיוניים ביותר, מכיוון שלרוב החיילים היתה זו הטיסה הראשונה בחייהם, ומן הראוי היה להבהיר להם – לפחות באורח עיוני – את ההוראות הקשורות בה, כפי שהסביר מאוחר יותר הל אורבך. מאידך, היה ברור למתכנני המבצע כי הזמן, שבו מתארגן הכוח המוטס למן שלב הנחיתה בעומק שטח האויב ועד השלב שבו הוא מסוגל לפתוח בלחימה, הוא קריטי. התמשכותו של השלב הזה מבטלת את גורם ההפתעה אצל היריב, מסכנת את הכוח המונחת ואת המטוס, ואף עלולה למנוע את נחיתתם של מטוסים נושאי גייסות נוספים. משום כך תורגלה הפלוגה בעלייה ובירידה, בהעמסה ובפריקה במשך זמן רב לצורך צמצום זמן ההיערכות לאחר הנחיתה ככל שאפשר; אולם, הכוח לא ביצע אף לא טיסת אימון אחת ממש קודם הביצוע עצמו.¹³⁵ ייתכן שהסיבה לכך טמונה ברצון לחסוך בדלק מטוסים או בלחץ הזמנים.

כך או כך, בפקודותיו של מטה חיל-האוויר ב-17 באוגוסט נאמר: "ביום ג' 17.8.48 תתקיים הפתיחה הרשמית של שדה התעופה עקרון."¹³⁶ באותו היום יצאה הפלוגה של "גבעתי" במטוסי הקומנדו לשדה התעופה ברמת דוד. בהגיעם לשם פשטה השמועה על המפגן המתוכנן מעל שדה התעופה בעקרון, והגיעה גם למפקד טייסת 69, ביל כץ. כיוון שכבר היה לו אישור של מפקד בסיס רמת דוד, דב בר-צבי, "לטיסת מבנה, לבדיקת טייס חדש ולבדיקת כוונות הפצצה [Bomb Sight]", הוא שאל את מפקד טייסת תעופה, קלוד דיובל (בר-צבי לא היה שם), אם זה "בסדר לטוס מעל עקרון." דיובל השיב, "שהוא לא חושב" שזה בסדר, אולם אם יחליט לטוס – "It's Up To Him." כך החליט איפוא לנצל את האירוע כדי להראות גם את כושר פעולת הטייסת, ואכן שלושת "המבצרים המעופפים" המריאו אף הם לפעולת ריכוך של "עמדות האויב", שהוקמו במרחק־מה משדה עקרון במיוחד למטרת המבצע.¹³⁷ אחריהם, לאחר

* על-פי פקודות יום מ-2 באוגוסט מונה דב בר-צבי במקום יהושע גילוף למן 3 באוגוסט.¹³⁷

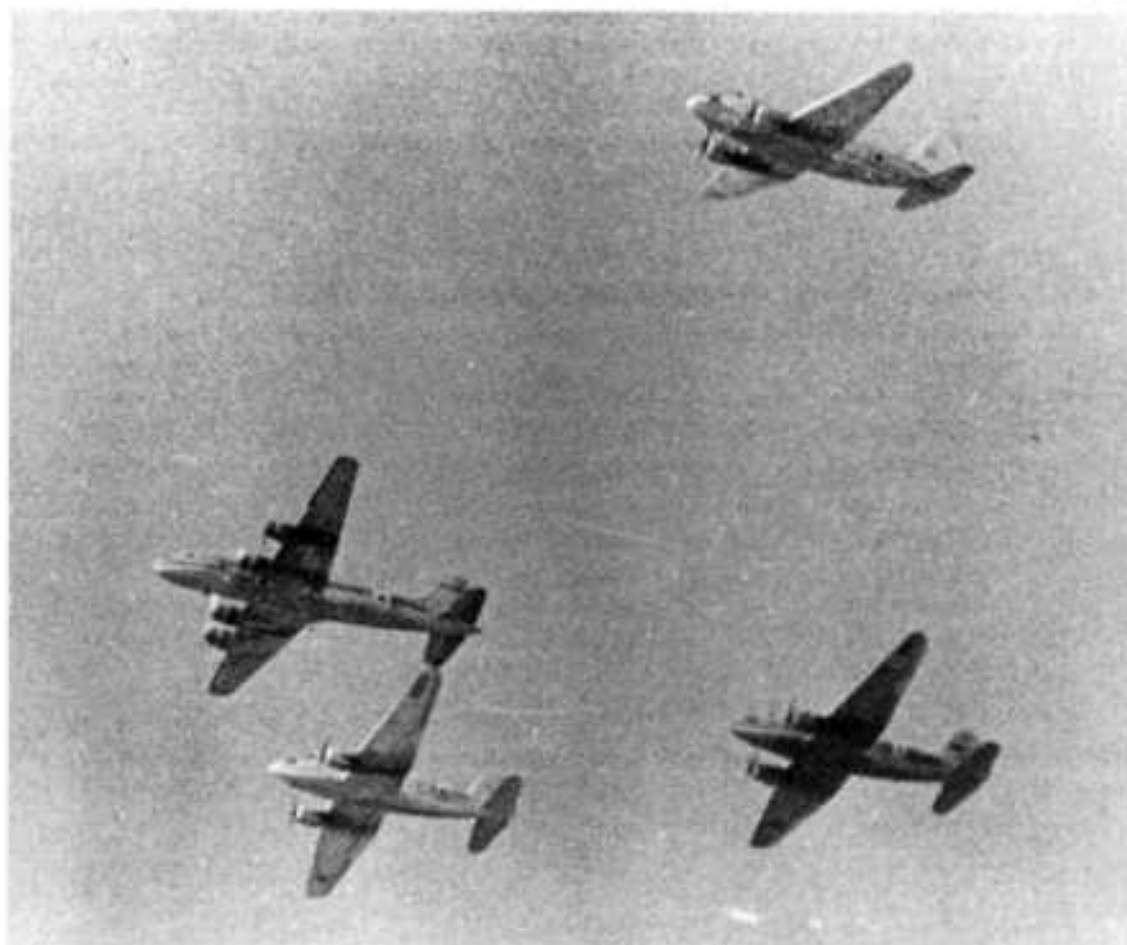
** בעקבות הופעת המטוסים הורה מפקד אגף מבצעים של החיל עוד באותו היום בשעה 18:30 לסגן מפקד מחלקת ביטחון של החיל, בנימין קנן, להודיע למפקד בסיס רמת דוד "שהגו נחשב במעצר חופשי." יעקב אופנהיימר נשלח לשם כדי להודיע על כך. אולם, כשהגיע לשם לא מצאו, אלא רק את קלוד דיובל, מפקד טייסת תעופה ומ"מ מפקד הבסיס. הוא שאל את הרולד סיימון ממחלקת המבצעים "אם פקודת המעצר חלה גם על מ"מ מפקד שדה התעופה ברמת דוד." הוא ענה על שאלתו בחיוב, והוא מסר לו איפוא את ההודעה ושמע מדיובל, שמפקד טייסת הפטישים "הודיע לו שהוא יוצא לתמרונים בכדי לנסות את כוונות הפצצות החדשות שקבלו. והיות ונערך באותו יום משף פתיחת שדה עקרון הוא ביקש רשות לטוס מעל לשדה הנ"ל. תשובתו של מ"מ מפקד שדה התעופה ברמת דוד היתה שלא רצוי לעשות זאת. לאחר זאת המטוסים המריאו." בעקבות האירוע הועבר כץ מתפקידו כמפקד הטייסת, והפיקוד הועבר לאל רייסן. פעולתו של מפקד אגף מבצעים לא נראתה למפקד החיל, והוא כתב לו: "יש להימנע להבא מחזרה על המקרה בו פקדת לאסור את מפקד בסיס רמת דוד. א. אין בשמכותך לאסור קצינים גבוהים נושאי תפקיד אחראי בחיל. ב. אין חוסר־מוגז ומעשי פחו כאלה עולים בדבדב עם תפקידך ועמדתך במטה."¹³⁸



"המבצרים המעופפים"

המתנה ארוכה, חשופים לקרני השמש הקופחות – עלו אף החיילים למטוסי התובלה ברמת דוד, ואלה המריאו כעבור זמן קצר.¹³⁹

ראשונים הגיעו "המבצרים המעופפים", ולאחר שהפציצו את "עמדות האויב" ופנו לצאת מהאזור, נראו ארבעת מטוסי האגף: מטוס הסקיימסטר בחודם ושלושת מטוסי הקומנדו בשורה אחריה. אמנם, הופעת המטוסים – שטסו בגובה נמוך ובמרחק 8 מטר בין מטוס למטוס – הותירה רושם רב על המכובדים שצפו במבצע, אולם טיסתם הנמוכה והצטופה של המטוסים, הבנויים לטיסה בגובה רב, גרמה ל"יבירות אוויר", ובכך הגבירה את הרגשת הקבס והבחילה של חיילי הפלוגה המוטסת, שממנה סבלו ממילא עקב חוסר אוורור נאות בתוך המטוס ו"מכת השמש" שקדמה לעלייתם; והדבר השפיע מאוד על הביצוע לאחר הנחיתה.¹⁴⁰ חרף הרגשה רעה זו היתה המשמעת בקרבם טובה מאוד – למעט מקרה שבו הצטופפו החיילים בצידו הימני של מטוס הסקיימסטר, שהוטס בידי הל אורבך, כדי לחשקיף על תל-אביב, ובכך גרמו לחוסר איזון של המטוס. חרף המגבלות בשמירת קשר תקין בין המטוסים (עקב המחסור במכשירי קשר אחידים בכולם) נשמר בדרך כלל המבנה, אולם משנפרדו המטוסים לצורך הנחתת הכוח הרגלי, חלף זמן רב בין נחיתתו של כל אחד ואחד מהם. עיכוב זה, ועמו הרגשת הבחילה אצל חלק מחיילי הכוח, גרמו להארכת שלב התארגנותו. גם כלי ההעמסה והפריקה נתגלו כבלתי מתאימים: שיפוע הסולם שהוצמד למטוס הקומנדו היה תלול מדי והקשה על היורדים; חיבור סולם ההטענה למטוס עבור הגייפ לא תוכנן כהלכה, ועקב תזוזתו של הסולם נותר הגייפ תלוי בגלגליו הקדמיים במטוס, ורק באמצעות מנוף הצליחו



מטוסי האגף: סקיימסטר ושלושה קומנדו בטיסת הראווה

לבסוף להורידו. אולם, למרות כל התקלות הללו ירד הכוח המוטס תוך כ-11 דקות. בשלב זה, לדברי מפקד האגף, נגרמה "הפתעה בלתי-נעימה, כשעל אף כל ההוראות החמורות שלא להכניס זרים למטוסים, הופיעו פניה של היפהפיה – חברתו של הלל [כינוי של אורבך] בדלת המטוס מיד עם הפתחה. לרגע קט הופנתה תשומת-לב הקהל אליה, אולם מיד היינו שוב רתוקים להתפתחות התמרון".¹⁴¹

בפרק זמן זה תקפו מטוסי טייסת הקרב את "עמדות האויב" כהכנה לקראת פריצתו של הכוח המונחת. משתמה ירידת חיילי הפלוגה, המריאו מטוסי האגף כלעומת שבאו, ומטוס תובלה נוסף הצניח עוד אספקה ותחמושת לפלוגה. בינתיים תמה היערכותה של הפלוגה, והחלה התקדמותה לעבר "עמדות האויב". "המטרה נכבשה, והתוצאות של המבצע עלו על המשוער – הקהל שנכח היה עד למבצע מסוג זה, שהוא היה ראשון, בכל שנות ההיסטוריה של עם ישראל".¹⁴² בסכמו את אירועי היום כתב דוד בן-גוריון ביומנו: "אחרי הצהריים יצאתי

* לא ידוע מתי הוחלט לשלב גם את מטוסי הקרב במפגן, וייתכן שאף כאן היתה יוזמה מקומית; שכן לנוכח המחסור במטוסי קרב ובעייתיות ההטסה של מטוסי המסרשמיט קשה להניח, שמטה חיל-האוויר אישר את השתתפותם.

לשדה התעופה בעקרון שנחנך מחדש. סודר מסקר מרהיב של אווירוני קרב ומפציצים, 'מבצרים מעופפים' וצבא מוטס שערך קרבות עם 'האויב'. צומח חיל-האוויר.¹⁴³ למחרת היום שלח מרדר מברק למאירוב, אשר שהה עדיין בכינרת, ובו כתב: "אתמול נערך טקס פתיחה של שדה עקרון בנוכחותו של בן-גוריון. הופעתו עם 4 ממטוסינו היתה העיקרית במסדר ועשתה רושם ניכר."¹⁴⁴

במכתבו של מוניה מרדר למפקד חיל התותחנים צורף הדו"ח על הפעולה, כפי שנכתב על ידי הל אורבך, קצין המבצעים של האגף, ונאמר בו: "מלבד הטקס של פתיחת בסיס עקרון, היה בכוונתי ע"י בצוע פעולת 5708 [התש"ח] להוכיח שע"י שתוף פעולה בין גורמים שונים אפשר להגיע לידי השגים ויעילות בבצוע פעולות הטסת ציוד, הספקה וחיילים."¹⁴⁵ ובמכתבו למפקד חטיבת "גבעתי", כתב:

רוצה אני להודות לך על שיתוף הפעולה שלכם בביצוע פעולת 5-7-0-8. פעולה זו נסתיימה בהצלחה רבה והדגימה אפשרויות שיש לפתחן. על-ידי שיתוף פעולה ביניכם ובינינו הראינו שאפשר להגיע לידי השגים ויעילות בביצוע פעולות הטסת ציוד, הספקה וחיילים. אנשיך אחר אימון קצר בלבד, הראו כושר פעולה רב וריזות רבה. טייסינו אשר הם בעלי ניסיון בפעולות כאלו מזמן שירותם בצבא האמריקאי, מלאים תשבחות לאנשיך ולכשרם, ומתוך הערכת היכולת, מאמינים בהצלחתנו בהקמת חיל-מוטס.¹⁴⁶



אלכס זילוני, מפקד הבסיס, נואם בטקס. מאחור: בן-גוריון, היימן שמיר, מוניה מרדר



בן-גוריון בעקרון, עומדים משמאל: !, שלום תג'ר, מיכאל קולנשר, אשכנזי, !, זחבה מיטלמן (נזית), פרץ פורן (פחנר), !, !, אלכס גטמון, !, אנאסי, !, !, !, יושבים משמאל: נחמיאס (סגן מפקד משטרת ישראל) ורעייתו, יחזקאל סחרוב (מפקד משטרת ישראל) ורעייתו, נחמיה ארגוב (שלישו של בן-גוריון), היימן שמיר, דוד בן-גוריון, אלכס זילוני, מרדכי בורנשטיין, פיטר בר, !, אלכס הלפרין

גם חיים גורי, מפקד קורס הצניחה הראשון שנערך בצ'כיה, מזכיר את תרגיל "התשי"ח" במכתבו לראש אג"ם, יגאל ידין, בעניין "הקמת יחידת צנחנים": "בשבוע שעבר נעשה ניסיון מענין בעקיר בשדה התעופה בהפעלת יחידות חיל מוטס בפעולת פשיטה. בפעולה זו ישרבו אלמנטי הצנחה. יש לתאם את כל הנסיונות הנעשים בשטח זה עם אמוניה ותכניותיה של יחידת הצנחנים לשם שלוב ולמוד הדדי..."

ואכן, ידין הציע לרמטכ"ל, יעקב דורי, למנות את גורי למפקדה הראשון של יחידת הצנחנים, אשר תצורף לשירות המודיעין. בפגישותיו של גורי קודם לכן עם ראש מטה חיל האוויר נאמר לו, כי "חיל האוויר מצדו מסוגל למלא על הצד היותר טוב את הקשור בתפקידו הוא ז.א. הספקת מטוסים לאמון ולפעולה, מצנחים לאנשים ואספקה, מכשירי אמון וכו'. הוא קובע כי בשרות ח.א נמצאים כיום טייסים שיוכלו בבטחון גמור לאחר אמון מסוים לעסוק בהצנחת אנשים".¹⁴⁷ ואכן, ב-2 בספטמבר פורסם צו ההקמה של יחידת הצנחנים. למפקדה נקבע יואל פלגי,¹⁴⁸ אשר חזר לא מכבר מפעילות רכש מטוסים וגיוס מתנדבים בדרום אפריקה.¹⁴⁹

* במלחמת העולם השנייה שירת פלגי ביחידת הצנחנים של ארגון ה"הגנה" שפעלה במסגרת הצבא הבריטי. בשנת 1944 צנח ביוגוסלביה עם פרץ גולדשטיין. שניהם חצו את הגבול להונגריה, ונלכדו שם על ידי הגסטפו. פלגי נחקר, עונה ונשלח למחנה השמדה. הוא קפץ מהרכבת, חזר לבודאפשט והצטרף שם למחתרת יהודית שהצילה יהודים. אחרי המלחמה פעל ב"מוסד לעלייה ב".¹⁴⁸

תרגיל "התש"ח" הוכיח אמנם את הפוטנציאל, הגלום במטוסי התובלה של האגף לתובלה אווירית להעברתם של כוחות מוטסים מעבר לעורף האויב; אולם הבעיה הבוררת ביותר באותה השעה היתה מצבו של הנגב, אשר מקורות האספקה שלו הלכו והידלדלו. לפי החלטת כ"ט בנובמבר נכלל הנגב להלכה בתחומי המדינה היהודית, אולם למעשה נותק מתחומיה. פינוי המטוסים מזאטץ והפסקת מבצע "בלק" יצרו את שעת הכושר לפתרון בעיית ניתוקו של הנגב.



העברת כוחות מוטסים



שיירה לנגב הנצור



קיבוץ יד מרדכי לאחר ההפגזות המצריות