

פרק ב

"יכולים להציל ואולי להכריע"

"איה האירונים שלנו"

תמורות מרחיקות-לכת התרחשו בינתיים בארץ: הפינוי הבריטי התקדם במהירות, והמלחמה בארץ הלכה והחריפה. תחושת האיום והצורך בהחל להאיץ את הפעולה האווירית באו לידי ביטוי ב-11 במאי בפנייתם של דוד בן-גוריון ("אמיתי") וישראל גלילי ("הללי") לשאול מאירוב ("אור") וליחודה ארזי ("אלון"):

אירונינו נחבלים בנחיתות ונפגעים מיריות. אחוז גדול יוצא משימוש. המחסור במטוסים מאיים. החישו שליחת הוונטורות מקנדה. הקונסטליישן האחד וה-C-46. הדבר בהול. האחרון תוכל לעכב רק להובלת המסרשמיטים. אל תדאגו לשני הקונסטליישן. יישארו באשר הם ויגיעו האחרים.¹

ב-14 במאי הכריז בן-גוריון על הקמת מדינה עצמאית יהודית בארץ-ישראל, ולמחרת היום הרגיש היישוב היהודי היטב את משמעותה של העובדה, שאין לו מטוסי קרב להגנת שמי: מטוסי חיל-האוויר המצרי החלו בסדרת הפצצות על תל-אביב ובכללה שדה התעופה שם, וגם על שדה התעופה עקרון. מטוס דקוטה ומטוס הקומנדו הראשון שהגיע לארץ, והיה בתיקונים בעקרון, נפגעו אף הם בהפצצה זאת.² למחרת היום, ב-15 במאי, הוחלט על הקמתו של "שרות

* מצבת מטוסי של חיל-האוויר המצרי כללה במועד זה 93 מטוסים: 37 ספיטפייר (20 שמישים); 12 אנסון (תשעה שמישים); 10 דקוטה (שבעה שמישים); שני מטוסי קישור מסוג DH-104 דוב; 12 מטוסי הדרכה הרוורד; 20 מטוסי הדרכה ראשוניים מסוג מגיסטר (כ-10 שמישים). לחיל-האוויר הסורי היו בסך-הכול, נכון לתחילת המלחמה, כ-67 מטוסים: 33 מטוסי קרב/תקיפה/הפצצה (חמישה – ספיטפייר, 17 – הרוורד, שישה – אברו אנסון, וחמישה – הוקר האריקין), שמהם היו רק 14 שמישים (12 הרוורד ושני אברו-אנסון); 26 מטוסי אימון/קישור/סיור, שמתוכם 18 שמישים (שישה טייגר מוט, שישה פייפר-קאב, ארבעה פרוקטור ועוד ארבעה פירציילד); וכן היו שמונה מטוסי תובלה (ארבעה מטוסי דקוטה וארבעה יונקרס JU-52, שארבעה מהם שמישים) (שלושה מטוסי דקוטה ואחד יונקרס).²

התגוננות בפני הרעשות".⁴ עם פינויים של הכוחות הבריטיים שלטו איפוא המטוסים המצריים בשמי המדינה ללא מצרים.

אזלת-היד של חיל-האוויר הישראלי בימים אלה היתה איפוא בשיאה. בעיתון **דבר** נכתב כי בפי כל עולה השאלה: "איה האוירונים שלנו", ועיתון ערב אחד אף הפך את הנושא לבדיחה: "האוירונים שלנו הם הטובים בעולם – לא רואים אותם ולא שומעים אותם."⁵ הדי ההפצות המצריות הגיעו אף לגינה, ומרכז הרכש, שאול מאירוב, שאל איפוא את גלילי ואת רמז אם "מחשש הפצות" עליהם לעכב את מטוסי הנורסמן העומדים להמריא לארץ. ב-17 במאי כתב למאירוב "א. תנצלו הכרות המדינה והכרות אמריקה להשגת רשות לבסיסי מעבר לאוירונים ולרכישות רשמיות. ב. טורים משוריינים של האויב פורצים בדרום בצפון ובמזרח. השימוש במטוסינו כמעט מן הנמנע מפני הספיטפיירים של האויב." כעבור יומיים שוב כתב למאירוב: "היום בפעם הראשונה התחילו מפציצי האויב ממטירים ממכונות יריה ברחובות העיר. אני



מתוצאות התקפת המטוסים המצריים בתל-אביב, 16.5.48

מעריך כי נוכחו שאין לנו מטוסי קרב ואינם חוששים לתגובה.⁶ תחושת חוסר האונים הלכה איפוא והתעצמה, והצורך הדחוף במטוסי הקרב הלך וגבר. באותו היום, ב-19 במאי, בישיבת מועצת המדינה הזמנית, אמר בן-גוריון:

לפי שעה השלטון באויר נמצא בידי האויב. מה פירוש הדבר לנבי תל-אביב יודע כל אחד מהמסובים כאן. יש לנו יסוד להניח, שמצב זה לא ימשך זמן רב; לצערי לא אוכל לקבוע את התאריך. השלטון באויר נותן יתרון רב לאויב, אבל ציבורנו לא נפחד... הייתי ברחוב בשעת ההפצה הראשונה בשבת לפנות בוקר, למחרת הכרזת המדינה. ראיתי את הציבור אבל לא מצאתי סימן של בהלה.⁷

הטסת המטוס הראשון

תחילת ההפצות המצריות על מרכזי האוכלוסייה והצורך המידי במטוסי קרב לשם הגנת שמי המדינה היה עתה במרכז מעייניהם של כל פעילי הרכש בכלל, ובציכיה בפרט. צוות מטוס הסקיימסטר החכור (כאמור, המטוס התעכב לצורך בדק שטחי בפריס) נאות – למרות האיסור המפורש שהוטל עליו על-ידי השגרירות האמריקנית בציכוסלובקיה, להגיע לשדה התעופה בזאטץ' ולהטיס משם את מטוסי המסרשמיט לבסיס עקרון. ב-16 במאי הודיע בריגר ל"ישעיהו" – כינויו של אהרון רמז, כי

בלק ארבע יצא אליכם מעופרי ב-18, או 19 לחודש. הודעה מדויקת תקבלו. ננסה להוביל את המסרשמיטים. באם בלתי אפשרי נוביל שלושים ושבעה. הודיעו מיד אם השדה בסדר. בגלל ההאפלה בתל-אביב הכרחי שבשדה יהיה Radio Beacon [משואת אלחוט**]. מתכוונים להגיע בחצות.

באותו היום הודיע גדוד 54 של חטיבת "גבעתי", שנמצא בעקרון ויועד לקלוט את המטוסים, שרביעיית "אווירוני אויב הטילו פצצות על האוירונים הבריטיים הישנים הנמצאים כאן בתל-נוף. לנו לא נגרם נזק. באו מדרום וחזרו מדרום."⁸ החשש, שמפאת ההפצצות האוויריות לא תתאפשר נחיתת מטוסי התובלה גם בעקרון, היה איפוא במרכז שאלתו של בריגר: "הודיעו מיד אם השדה בסדר."

ההוראות לקשר עם מטוס התובלה, אותות הקריאה וסימני הזהות של המטוס נקבעו אף הם, כמו בכל שלוש הטיסות הקודמות, על-פי תוכנית "יקום מורקן" (כזכור, זו הוכנה במטרה לקבוע את צורת ההתקשרות בין המטוסים ובין תחנת הקרקע במהלך הטסתם המתוכננת של אמצעי הלחימה ו/או המטוסים מארצות-הברית לאירופה ולארץ). בכך הובטחה, לפחות להלכה, "שפה אחת" בין צוות המטוס ובין תחנת הקרקע.¹⁰ למחרת היום, ב-17 במאי, שב

* באותו היום מסר בן-גוריון על המינימים הבאים במטה חיל-האוויר: ישראל זבלודובסקי (עמיר) – מפקד חיל-האוויר וקצין המטכ"ל בענייני אוויר; חי יששכר – מנהל משק חיל-האוויר; אהרן רמז – ראש מטה חיל-האוויר.⁸

** תחנת קרקע קבועה המשדרת אותות R.F., במיוחד אותות של נתוני זיהוי, המאפשרים לתחנות מעת לקבוע את הכיוון אליה.

בריגר והודיע כי המטוס יגיע רק ב-19 במאי, והוסיף כי ייתכן שיגיעו יחד עמו גם שני מטוסי דקוטה נוספים. הוא ביקש להכין בשדה התעופה 4,000 גלון דלק לתדלוק מטוסי התובלה וכן להודיע מהו התדר ואות הזיהוי של משואת האלחוט.¹¹ ואכן, רמז הודיעו כי הם מוכנים לקבל את "בלק-4" ביום רביעי 19 במאי בשדה התעופה עקרון. הוא ביקשם לציין את "סימני הקריאה לפי יקום פורקן", את סוג אופי המטען, ולכוון לכך שהמטוס יגיע בשעה 20:00 (לפי שעון גריניץ').¹² אולם, מועד הגעתו של מטוס התובלה נדחה שוב בגלל קלקול באחד ממנועי המטוס. ב-19 במאי שב בריגר והודיע כי "בלק-4" יגיע רק ב-20 במאי, בשעה 19:00 לפי שעון גריניץ'. הוא ביקש מרמז להכין ציוד מתאים, הכולל גם מנופים לפריקת המסרשמיט (ששקל, לדבריו, כ-1,650 ק"ג) והעמסתו. מפאת ההאפלה, אשר שררה בכל סביבות תל-אביב, והחשש, שמא לא יהיה אפשר לקיים קשר אלחוטי בין המטוס לשדה, ביקש בריגר לאותת "מתל-אביב מ-12 פנסים את האות C החל משעה 17:00 ג.מ.ת. [שעון גריניץ']". בריגר גם ציין, ששני מטוסי הדקוטה ("בלק-5" ו"בלק-6"), העומסים כל אחד 2,700 ק"ג משא, יגיעו: האחד ב-20 במאי, והאחר – ב-21 בו.¹³ בעקבות בקשתו החוזרת ונשנית של בריגר לציין את שם השדה, שבו ינחתו מטוסי התובלה, שב רמז וציין ב-20 במאי במברקו לבריגר, כי "השדה לכל הפעולות הוא עקיר", וכן שהם מוכנים "לקבל בלק 4 ו-5 הלילה". הוא ביקשו להודיע לו "12 שעות למפרע על פעולות נוספות."¹⁴

ב-20 במאי הודיע גם שאול מאירוב לפנחס ואזה, מרכז פעולת הרכש בארץ, ולאחרון רמז על הכוונה להטיס את מטוס המסרשמיט הראשון, וביקשם לעשות את כל ההכנות לקבלתו ולהרכבתו המהירה. לדבריו, יחד עם המטוס יבואו גם ה"נהגים" – הטייסים אשר יטיסו את מטוס הקרב, וכן "הגוים המומחים" – הטכנאים הציכיים, אשר ירכיבו את מטוסי המסרשמיט. על-מנת להנחות את צוות מטוס התובלה בדרכו לארץ, ובמיוחד כדי לוודא שמטוס הקרב אכן יגיע ליעדו, ביקש מאירוב לשלוח חזרה ל"עופרי" – הכינוי של צ'כיה – שניים-שלושה אנשים "הדרושים לנו לליווי הבלקים. אינם חייבים להיות טייסים."¹⁵ ואכן, לטיסות מטוסי הדקוטה הציכיים, המוזכרים לעיל, וגם לטיסות במטוס הסקיימסטר צורפו מלווים ישראלים, כפי שכתב בריגר: "יש מלווים רק ב-DC-4 היות וב-C-46 הנהגים הם אנשינו. בפרינציפ יהיו מלווים כאשר הנהגים הם לא שלנו."¹⁶ פרט למוקד לימון, שהוזכר לעיל, היו ביניהם גם ישעיהו גזית, יצחק וולוביץ, מאיר רוף ודני שפירא, שיצאו לאיטליה כדי להשתתף בקורס טיס, ונלקחו זמנית ללוות את שני מטוסי הדקוטה של "באטא", חברת הנעליים הלאומית של צ'כיה, שניאותה להעביר נשק במטוסייה.¹⁷

מועד הגעתו של מטוס הסקיימסטר לזאטץ, 20 במאי, היה לדברי סחרוב לימים, "יום שלא יישכח. ידענו היטב אילו גורלות תלויים בהצלחת נסיוננו הנועז. גל של התלהבות הציף את כולנו, והחששות המכרסמים נשכחו לרגע קט."¹⁸ בהגיעו לשם, היה כבר מטוס הקרב הראשון מפורק. הטכנאים הציכיים התקינו מנוף מיוחד עם גלגלת, שהרים כל חלק מפורק של המסרשמיט עד לגובה פתח המטוס, ואז דחפו אותו קלות לתוך המטוס. שם, על רצפת המטוס, הונחו החלקים על לוחות-עץ לבל יינזק אף לא אחד מהם. המדחף והכנפיים של המסרשמיט הוכנסו בקלות לתוך המטוס, אולם הכנסת גוף המטוס נתקלה בקשיים רבים, כדבריו של סחרוב לימים:

הטכנאים כמעט אמרו נואש. פתחו של הדי-סי.4 הוא בצד המטוס, ורוחבו לא הספיק כדי לקלוט את מלא אורכה של שילדת המסרשמיט. ואילו משניסו להכניס את הסכין באלכסון, התחכך דופן השילדה העשוי אלומיניום דקיק במתח ואיים להיקרע.¹⁹

באותה השעה הציע ג'ראלד רואלנד, אחד מצוות מטוס התובלה, להכניס את גוף המסרשמיט מאחוריו, כך "שזנבו ייכנס לתא הטייסים" של המטוס. סיימור לרנר, אף הוא מצוות המטוס, סייע לו בכך, ואכן, לאחר מאמץ קל הצליחו להכניס את גוף מטוס הקרב לתוך מטוס התובלה במקום המתאים על-מנת להבטיח שמירת איזון מתאים גם בשעת ההטסה. לימים ציין פליקס: "הדבר לקח בפעם הראשונה כשמונה שעות עד שהפועלים מצאו את השיטה הנכונה..."²⁰ לתוך מטוס התובלה העמיסו גם "עשרה מצנחים, חלקים רורביים, שני צמיגים, ארגז כלים, ארבעה ארגזים כל אחד מאתיים מסמרים [כדורים] 20 מ"מ; שנים-עשר ארגזים כל אחד 500 מסמרים 13 מ"מ."²¹ אבל, בניגוד להודעה הקודמת של מאירוב, לא יצאו במטוס זה גם הטכנאים הציכיים, שכן הועדפה הטסתם רק לאחר העברת שלושה מסרשמיטים, "כדי שתהיה להם תעסוקה מלאה ויעילה", כדבריו של סחרוב לימים.²² יחד עם מטוס הקרב המפורק טסו במטוס זה גם עזר ויצמן ומרדכי (מודי) אלון. הם נחפזו לשוב ארצה למרות שלא סיימו את קורס ההסבה, אך ידעו כבר להמריא במטוס הקרב, לנחות ולהחזיקו באוויר. קודם לכן, בשיחה עם המדריך הציכיי בקורס ההסבה, סיכמו הוא ובן-פורת לוותר (כפי שכתב ביומנו) "על המטווח של מודי ועזר."²³ יחד עמם היה מוקה לימון, אשר אבטח את המטוס.²⁴ כך תיאר לימים ויצמן את הטיסה לארץ:

אחת-עשרה וחצי שעות מג'אטץ לתל-נוף, בלי חניית ביניים ובלי תדלוק, נמשכה טיסתו של מטוס התובלה הראשון, שהביא לארץ את מטוס הקרב הראשון, האמיתי של חיל-האוויר בחיתוליו... קיוונו שהחבר'ה האלה שמטיסים את מטוס התובלה, מכירים את הדרך. אבל זו היתה תקוות-שוא. בארץ שררה אפילת-מצרים, עד שזיהינו את המגדלור בחיפה. עזרנו לצוות המטוס לנווט, דהרנו לאורך החוף ונחתנו בתל-נוף.²⁵

במקום הנחיתה המתין להם מנוף, ותוך שעתיים, כמעט ללא בעיות מיוחדות, נפרק מטוס הקרב מתוך מטוס התובלה. באותו היום כתב ישראל גלילי, ראש המטה הארצי של ה"הגנה", לשאול מאירוב: "ברכתי למסר [שמיט] הראשון. נקוה שיופעל במהירות וחבריו לא יאחרו. המסרים יכולים להציל ואולי להכריע באם יהיו במספר מספיק." אולם, למרות הרצון להפעיל במהירות את מטוס המסרשמיט על-מנת "לכבוש חזרה את העליונות באויר מידי בני דודינו", כלשונו של סחרוב, הוא הדגיש במכתבו לרמז, כי

יודעי דבר כאן מזהירים אותנו מפני הפעלת סכין אחד בודד ולדבריהם היחידה האופרטיבית הקטנה ביותר היא של שני סכינים, אולם יחידה של שלושה יעילה יותר וצופנת בתוכה אפשרויות יותר רבות של תמרון ולהטי קרב.²⁶

דברים דומים שמע בן-גוריון גם מפי מפקד חיל-האוויר, ישראל זבלדובסקי (עמיר). זה דיווח



נחיתת ביניים בנאטל, ברזיל

לו, כי על-פי דבריהם של שני הטייסים (מרדכי אלון ועזר ויצמן), אשר באו במטוס הסקיימסטר עם המסרשמיט, המטוס אינו "יכול לפעול יחיד".²⁷ הלחץ והמתח להחיש ככל האפשר את ההעברה של כל עשרת מטוסי הקרב שנרכשו נותרו איפוא בעינם. היה ברור, שלא ניתן להסתמך רק על פעולתו של צוות מטוס הסקיימסטר החכור, שכן כמה גיחות ארוכות יכול היה לבצע ללא מעוהה! לפיכך נבדקה האפשרות לשלב בהובלה גם את שאר מטוסי הקומנדו אשר נרכשו בארצות-הברית, ואת הטייסים אשר גויסו שם.

באותו היום, שבו הוטס המסרשמיט, כבר היו בציכוסלובקיה גם שני מטוסי קומנדו, שעשו את כל הדרך מפנמה לארץ וחזרה לזאטץ. כבר אז הודיע מאירוב לישראל גלילי: "ננסה להשתמש גם ב-C-46 להעברת הסכינים. נעשה בענין העברת הסכינים כמיטב יכולתנו".²⁸

מפנמה לעקרון

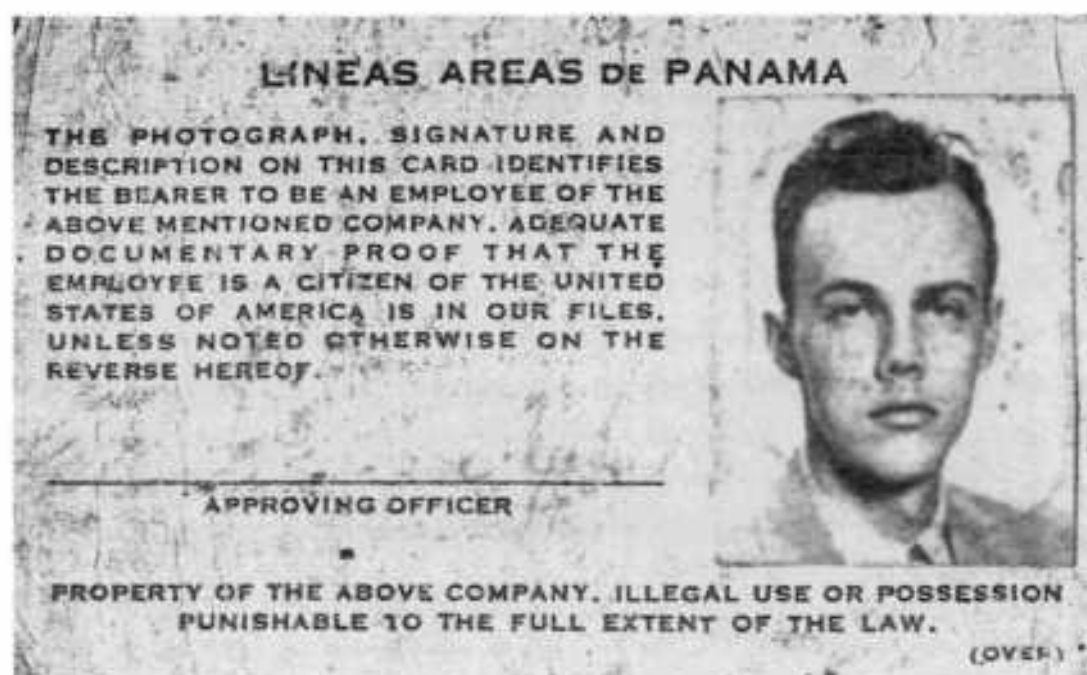
בד בבד עם הפעלת הסקיימסטר החכור נמשכה בארץ הציפייה להגעתם של מטוסי התובלה מארצות-הברית על-פי תוכנית "יקום פורקן". כבר ב-1 במאי עדכן דניאל אגרונסקי את אהרון רמז בדבר שלושה מטוסי קומנדו, הצפויים להגיע לארץ. לדבריו, המטוסים ה"נושאים אתם

* יתרה מזו, כבר ב-10 במאי ביקש מאירוב מרמז להודיע לו, אם ניתן להשתמש במטוס הקומנדו הראשון שהגיע לארץ "להטסת הסכינים מעמרי לארטון. וזאת מבחינה טכנית ומבחינת הניירות שלו. אלון (ארוז) חושש לסיכונים פרמליים...".²⁸ נראה שמאירוב לא ידע שהמטוס נורה בחטיסו אספקה ליחידים, ועקב כך חושבת מפעילות.

את כל החלקים הרזרביים" עתידים לצאת מפנמה ב-2 במאי, להגיע לארץ בסביבות 10 במאי כדי "להשאר לרשותכם." פרט לכך ציין שמטוסים אלה, שבהם הותקן מכל דלק נוסף, יכולים "לטוס מאהוד (אבריאל, צ'כיה) אליכם וחזור מבלי לקחת דלק בארץ." כך הוגדל טווח הטיסה שלהם ליותר מ-2,200 מייל.³⁰ משנודעו לאגרוסקי פרטים נוספים ביום שני 3 במאי, הוא עדכן את רמז. באשר לשאר מטוסי הקומנדו ציין אגרוסקי:

חמשת הדודגים האחרונים עוזבים (לפי התכנית) את פנמה ב-7/5 על מנת להיות כאן ב-12-13/5. אלה מיועדים כרגע לעבודה באירופה. יש קושי רב בהשגת בסיס באיטליה שממנו אפשר יהיה לעבוד במידת החופש ההכרחית לפעולה. נעשים כעת סדורים במקומות אחרים, ובאם אלה יושלמו בזמן נעביר את הכלים לשם והם יוכלו לנסוע הלוך וחזור מבלי לקבל דלק בארץ.

הוא התייחס גם למטוסי הקונסטליישן (ה"קדילקים"). לדבריו, מצבם של השניים שנותרו בארצות-הברית "עדיין לא ברור." בשיחה טלפונית הודיעו לו, שעד סוף השבוע יקבלו "כן מוחלט או לא סופי מהממשלה האמריקאית על הוצאתם לפנמה. עד אז לא רוצים לסכן את זה האחד שכבר נמצא בפנמה ומחזיקים בו עד שיתברר המצב." נראה כי הוחלט שלא להטיסו לארץ מפאת החשש שהטסתו עלולה להוכיח שאף השניים האחרים מיועדים לארץ. הוא סיכם איפוא: "על כל פנים ההכנות כבר נעשו ועם התקבל התשובה הסופית יעמוד לפחות האחד לרשותנו לעבודה."³¹ אולם, לא כך התנהלו הדברים.



תעודת עובד של טריג מסינג בלאמס"א

התכונות הצוותים בפנמה לחעברת מטוסי התובלה נמשכה זמן רב יותר מהמתוכנן, ורק ב-8 במאי המריאו חמשת מטוסי הקומנדו הראשונים מפנמה.³¹ לפנמים נאמר כי הטיסה מיועדת לבדיקת נתיבי טיסה עבור חברת התעופה לאפס"א. במקום נכחו נציגי הממשלה הפנמית, צלמים ועיתונאים רבים, והם הנציחו את האירוע. ארבעה מטוסי קומנדו אחרים ומטוס הקונסטליישן הושארו שם לשיפוצים נוספים. בלילה הגיעו המטוסים לפרמאריבו שבסורינאם. למחרת המשיכו שני מטוסים לברזיל, ואילו שלושת האחרים נשארו לחניית לילה במקום (האחד – עקב קלקול במערכת השמן, והשניים האחרים – משום שצוותיהם העדיפו שלא לצאת לטיסה מעל הגונגל בלילה). ב-10 במאי המריאו שלושת המטוסים מפרמאריבו לנטאל שבברזיל. הם נחתו שם בשדה פנמרים (Panamarim) בנטאל, והתאכסנו במלון "אל-גרנדה". לשם הגיעו גם שני מטוסי הקומנדו האחרים.

בברזיל נעשו תיקונים נוספים לפני חציית האוקיינוס האטלנטי. בהיותם שם קיבל אורבך מברק מאל שוימר, ובו נאמר, שהמסלול בקסטייליונה דל לאגו באיטליה אינו מתאים לנחיתת מטוסי הקומנדו, ולכן יש להפנות את מטוסי הקומנדו לנחיתה בקטאניה. ב-13 במאי המריאו שלושה מטוסים לדקר, אולם כעבור מחצית השעה חזר אורבך במטוסו עקב בעיות במדחף. הוא גם חלה תוך זמן קצר בשפעת חזקה. בינתיים התפרסם באחד העיתונים המקומיים בנטאל מאמר תחת הכותרת "חלוצי טיס פנמיים מכוח אווירי ציוני". הטענה המרכזית של הכתבה היתה, שקיים קשר בין עובדת היות הטייסים יהודים לבין האירועים בפלסטין. אורבך פרסם הכחשה (שתורגמה לפורטוגזית) וטען, כי המטוסים נושאים דגל פנמי, והטייסים מבצעים טיסות ניסוי לבדיקת נתיבי טיסה. חלק מהצוות הוא אכן יהודי, אולם לדבריו, עובדה זו מוכיחה את העקרונות הדמוקרטיים, המנחים את ממשלת פנמה ואת הנחלת חברת התעופה.³²

שני מטוסי הקומנדו האחרים – מוטסים על-ידי ראב ושילדס, ריבקוף וקורץ – המשיכו מזרחה מעל לאוקיינוס האטלנטי ונחתו בדקר שבסנגל. את הלילה בילו שם, ולמחרת הגיעו לקזבלנקה אחרי טיסה של שבע שעות. על טיסתם של שני מטוסי הקומנדו סיפר ראב:

המטוסים שלי ושל ריבקוף טסו כמו חלום. שאר המטוסים היו גרוטאות – היו אלה מטוסים צבאיים בעבר... ריבקוף תמיד המריא ראשון, אבל אני תמיד נחתתי ראשון. רוב הזמן היינו טסים במקביל ובקשר-עין. כשנחתנו בקזבלנקה, ניגש מפקד השדה עם ג'יפ למטוס, ולקח את כולנו לבנין הטרמינל, ושאל אותנו איך המלחמה בפלסטיין. היינו המומים ואני לא אשכח את זה. 10 דקות אחרי, נחת ריבקוף. השארנו משהו לשמור על המטוסים והשאר נסעו לעיר, לבית-מלון... ומישהו לקח אותנו לסיור בעיר. גם היינו בקסבה. ביקרנו בבית-זונות מקומי. בקיצור עשינו חיים. הצרפתים היו אז בשליטה על קזבלנקה...³³

* בראשון (RX-130) היה הרולד אורבך הקברניט, ובוב לורי (ברידודו של אורבך) טייס-המשנה; בשני (RX-133) היה אלברט שינדלר הקברניט ואל רייזין טייס-המשנה; בשלישי (RX-135) היה מרטין ריבקוף הקברניט, ורי קורץ טייס-המשנה; ברביעי (RX-136) היה נורמן מוניץ קברניט ושילדון אייכל טייס-המשנה, ובחמישי (RX-138) היה לארי ראב הקברניט, פיליפ שילדס טייס-המשנה, ג'וליוס קוברניק הנווט, ובוב דון מהנדס הטיסה.



מטוס קומנדו באיטליה

בבוקר 16 במאי המריאו משם שני מטוסי הקומנדו לאורך החוף דרך טוניסיה ולוב, ומשם שברו לסיציליה. בצהרי אותו היום נחתו המטוסים בקטאניה. שם המתינו להם היימן שכטמן (שמיר) ודני אגרונסקי (האחראי לקליטת כל מטוסי התובלה שנרכשו בארצות-הברית). אלה הבהירו, קודם לכן, להנהלת השדה כי בדעתם להשתמש בקטאניה כבסיס קבע לטיסותיהן של החברות לאפס"א ו"שירות נתיבי אוויר", המבקשות להיכנס לפעילות באירופה. הפוטנציאל הכלכלי, שהיה טמון בפעולתן של חברות אלה לשדה התעופה בפרט ולקטאניה בכלל, קסם מאוד להנהלת השדה, והיא אישרה איפוא את הבקשה.³⁴ עם זאת, כעבור זמן קצר עלה חשד בקרבה בדבר נכונות הדברים, ולכן ניסתה לעכב את המראת המטוסים משם. רק בהתערבות משרד האווירייה ברומא, תחת השפעתם של נציגי ה"הגנה" שם, המריאו לבסוף שני מטוסי הקומנדו ב-18 במאי לארץ ("אוקלהומה"). שכטמן התלווה אליהם במטוסו של ראב, שבו היה, בין השאר, גם מטוס בי-טי-13 מפורק.

בגלל העדר קשר תקין בין מטה חיל-האוויר לבין מעגנון הפעולה באירופה, ומחמת המתח הרב ששרר בשדה דב לאחר ההפצצות המצריות עליו באותו הבוקר, נפתחה אש מן השדה לעבר המטוסים, והם פנו לעקרון. תהליך ההזדהות ההדדית בין המטוס ובין תחנת הקרקע, שפורט ביסודיות כה רבה בתוכנית "יקום פורקן", לא עלה יפה. לאחר ניסיונות התקשרות חוזרים ונשנים בין המטוס, שבו טס שכטמן, לבין תחנת הקרקע בעקרון הודלקה לבסוף תאורת המסלול בשדה – וגם זאת לא על-פי הכתוב בתוכנית "יקום פורקן". בלית-ברירה נחת המטוס המוביל, ואילו השני המתין באוויר. מטעמי זהירות לא הודממו מנעי המטוס, על-מנת שהטייס

יוכל להמריא במהירות, אם ייווכח, שאין השדה בשליטה ישראלית. אך לא היה צורך בכך: אחרון רמז ויהודה רבין יצאו לקראת המטוס, וכעבור זמן קצר נחת גם הקומנדו השני.³⁵

השתלבות מטוסי הקומנדו בהטסה

למחרת, ב-19 במאי, לפני עלות השחר, המריאו ראב וריבקוף (גם קורץ היה אתו כטייס-משנה) בשני מטוסי הקומנדו מעקרון לקטאניה שבסיציליה, ושם פגשו את דני אגרונסקי. הוא הסדיר להם לינה במקום, ולמחרת היום המריאו לברנו (Brno) שבצ'כוסלובקיה. לאחר נחיתת הצוותים בזאטץ הם פגשו שם את אוטו פליקס. הוא הדריך אותם באשר לאופי הפעולה המתוכננת ובאשר לכוונה להטיס במטוסי הקומנדו את מטוסי המסרשמיט שנרכשו שם. בזאטץ פגשו גם את סם פומרנץ, שהיה בין הראשונים שהגיעו לבסיס זה והחל בהכנת התשתית לקבלתם ולאחזקתם של מטוסי התובלה ומצד שני – לפירוקם ולהטסתם של מטוסי המסרשמיט. הוא היה מודע לקשיים השונים שהיו בהעמסת מטוס הקרב במטוס הסקיימסטר, ועתה, עם הגעתם של ראשוני מטוסי הקומנדו, החל להכין את התשתית לשילובם של המטוסים במבצע הטסתם של מטוסי הקרב. במכתב שכתב לו דניאל אגרונסקי ממש באותו הזמן הוזכרו שני מטוסי הקומנדו, שהגיעו כבר לארץ, תוך הבעת צער על כך "שהאנשים שלנו בצד השני [בארץ] התאכזבו, שהמשלוח כלל רק BT. יש צורך לפחות במטוס קרב אחד, כך שהעניין תלוי בך." על-מנת לסייע לו בהקמת התשתית התחזוקתית החיונית לטיפול במטוסים, שלח אליו אגרונסקי את קוק – לדבריו, מכונאי טוב, כיוון "שעבודת ההחזקה היעילה ביותר נעשית אצלך", ולפירשעה אין להקים "בסיס באוקלהומה [בארץ]" מן הטעם ש"השדות באוקלהומה מופגזים פחות או יותר מידי יום ביומו. לכן יש שתי מסקנות: אף אחד ממטוסי התובלה לא יכול לחנות כאן, והם חייבים לנחות בלילה ולהמריא לפני הזריחה. זוהי משימה קשה מאוד." אגרונסקי הזכיר בהקשר זה את מטוס הקומנדו הראשון שהוטס לארץ, כאמור, על-ידי ארנולד אילווייט:

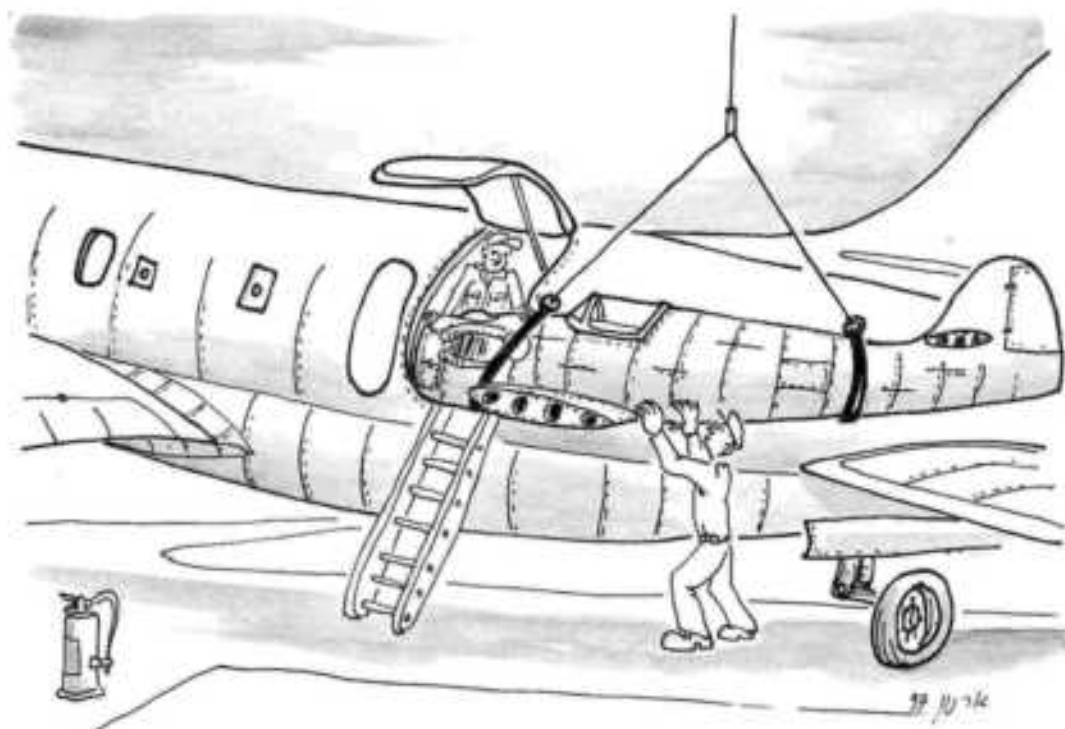
ארני עשה עבודה טובה באוקלהומה, וקבלתי שבחים עליו מאנשינו שם. אבל כמובן ברגע שהספיטפיירים של צבאות ערב נכנסו לפעולה למטוס שלו לא היה סיכוי. בהתחלה נורה המטוס מהאוויר [באוויר], לאחר מכן מהאדמה [בקרע]. למרבה המזל אף אחד לא נפצע באופן רציני למעט ארני שנשרט בלחיו אבל לא באופן רציני.³⁶

עוד עדכן אגרונסקי את פומרנץ באשר לצורת התקשורת בין איטליה, צ'כיה והארץ. לדבריו, הוא מנסה לקבל אישור "לכינון שתי תחנות רדיו לשימושנו", אולם עד אז תיעשה התקשורת בין איטליה וצ'כיה דרך הטלפון הפרטי של פנחס (פינו) גינצבורג בגינבה. באשר לתקשורת עם הארץ כתב לו, שכאשר הוא מתכוון לשלוח מטוסים לארץ, הוא צריך להודיע להם על כך 24 שעות לפני ההמראה. לדבריו, הודעה זאת

צריכה לכלול את סימן הקריאה של המטוס, זמן נחיתה קרוב ככל האפשר, סוג המשלוח, כמות הדלק החיונית ותיאור של כל איש צוות בעייתי הזקוק לטיפול

מיוחד וכל מידע אחר חיוני... לכל האלחוטנים יש העתקים של השדרים עם אוקלהומה. תקרא את זה כדי לקבל את התמונה המלאה. כן, כאשר אתה מעדכן את אנשי הצוות, שלא היו כאן קודם, עדיף שאחד מהטייסים המנוסים ואלחוטן יהיו נוכחים, ותן להם למלא את הפרטים.³⁷

בינתיים, עם הגעת שני מטוסי הקומנדו הראשונים, נבדקה האפשרות להטעין בהם את מטוסי הקרב. מהר מאוד התברר, שלא ניתן להטיס מטוס מסרשמיט שלם במטוס קומנדו, ויש צורך לחלקו בין שני מטוסים: באחד – גוף המטוס, ובאחר – הכנף, המדחף, התחמושת והפצצות למסרשמיט. עם זאת הסתבר, כי שילוב מטוס הקומנדו בהטסת מטוסי המסרשמיט התגלה כמוצלח יותר אף ממטוס הסקיימסטר, כיוון שלדבריו של סחרוב "הדלת שלו רחבה למדי ונמצאת בקטע נוח של גוף האוירון", כך שאפשר היה להעמיס את מטוס הקרב ולפרקו ביתר קלות. היו מעמיסים אותו תחילה "על גבי מכונית בעלת פלטפורמה גדולה" על-מנת להגביה את המסרשמיט לגובה הדלת של מטוס התובלה, ואז, בדחיפות קלות, היו מכניסים את המטוס לתוך הקומנדו.³⁸



ואכן, תוך זמן קצר הועמסו חלקי מטוס הקרב המפורק בשני מטוסי הקומנדו, ואלה התכוננו להמריא: המטוס האחד (RX-138) מוטס בידי ראב ושילדס והנווט, ג'וליוס קוברניק, נשא את גוף המסרשמיט, והמטוס האחר (RX-135) שהוטס בידי ריבקוף וקורץ נשא את המדחף. במטוסו של ראב היה גם לו לנארט, יליד הונגריה ואיש חיל-המרינס לשעבר, אשר חזר לארץ לאחר שסיים את קורס החסבה על מטוס הקרב. מהר מאוד התברר, שמטוסי הקומנדו העמוסים "לא יוכלו לעבור בקפיצה ישרה לארנון [לארץ]. יצטרכו לקפוץ מעפרי לקלמן [איאצ'יו בקורסיקה] ומשם לארנון – זה ביכולתם."³⁹ מסלול הטיסה של מטוסי הקומנדו היה איפוא: מזאטץ ישר דרומה לעבר פלון, צ'סקה-בודיוביצה, ליץ, בתחום אוסטריה; ומשם דרומה, עד שהים האדריאטי נראה באופק, יוגוסלביה נראתה מבעד לאשנב הטייס, ואיטליה – בצד טייס-המשנה. כאן, למרות שישראל נמצאת בכיוון אחר, פנו מערבה ודרומה, שכן כאמור היה צריך לתדלק את הקומנדו. הם המשיכו איפוא מעבר לירך המגף האיטלקי עד לים הטיירני, סבבו את חודו הצפוני של האי ונחתו כעבור כארבע שעות טיסה לתדלק בשדה התעופה באיאצ'יו, אשר כונה "רצועת ג'וק". השדה, קמפו דל אורו, בפיקודו של הקברניט דזיר לטור, החל לשמש עבור המטוסים גם כתחנה לניתוקם מפיקוח התעופה הבינלאומי. משם דווח לפיקוח על המראת המטוס כאילו לקובלנקה (מרוקו היתה פרוטקטורט צרפתי עד שנת 1956), ושם כבר היה מישחו מדווח לפיקוח על הגעת המטוס. שדה זה היה עדיף על קטאניה, שבה, כזכור, הערימו השלטונות האיטלקיים קשיים שונים. פרט לכך היה בשדה התעופה באיאצ'יו הסכם עם מפקד השדה, ולפיו תודלקו מטוסי הקומנדו באמצעות "מכתבי זיכוי", אשר שולמו על-ידי נציגי הרכש בצרפת. ** היחס בשדה התעופה לצוותים שנחתו שם היה קורקטי, "ולא נשאלו שאלות". מפקד השדה היה ידידותי, ותמיד שמח להצטרף לצוות המטוס לאיזו כוסית משקה.⁴¹

לאחר שמילאו דלק במכלי המטוס וגם במכל הנוסף, שהותקן בגוף המטוס, המריאו שני הצוותים לטיסה בת 2,880 ק"מ (כעשר שעות טיסה) עד עקרון. לימים תואר מסלול זה וקשייו בעדותו של אחד הנווטים, שהשתתף בטיסות אלה:

טסנו לסרדיניה ומצרי מסינה, במטחוי ראייה מהר הגעש אתנה, לאחר מכן לאורך הים כל הדרך לתל-אביב, ללא שום טריטוריה ידידותית מצפון או מדרום במקרה של צורך. יוון תורכיה וקפריסין היו מחרימות את מטוסינו ללא היסוס. ארצות ערב מדרום היו ודאי ששות לתפוס את המטען היקר על צוותו... סמכנו על המזל בלבד במקרה ודבר מה יקרה בדרך. הניווט מעל לים היה קשה משום שחסרו אמצעי ניווט, היינו רחוקים מקשר עין עם החופים למשך כשש שעות, הניווט היה בסיסי... בסיוע מצמן, חישוב הרוח, הסחיפה ומהירות

* במטוסים היו גם בסך-הכול: 32 ארגוני תחמושת (13 מ"מ ו-20 מ"מ), שישה ארגוני פצצות (70 ק"ג תאחת), ארגו נפצים, ארבעה ארגוני חיבורים (13 מ"מ ו-20 מ"מ) ואף חבית גליקול.

** על אחת הדרכים לתשלום עבור הדלק הזה מצאנו בדבריו של אליהו סחרוב לחי יששכר ב-16 ביוני: "אירוויין שינדלר דרש לשלם 20,000 סטמנים (דולר) ל-ESSO. פיטו [גימצבורג – הנובר בגינבה] מוסר שהדבר סודר. הובטח שתנתן הוראה להמשיך לתת דלק בקלמן וזה עדיין לא מסודר. לדרוש משינדלר שתנתן ההוראה המתאימה."⁴⁰



בשדה התעופה איאצ'יו המכונאי דייב קוק

הקרקע האמיתית. דאגנו לכך שהחלק הסופי במסע ייעשה בחשיכה כך שנתחמק מהתקפה מצרית. ההתבייתות לעקרון נעשתה על פי קרן רדיו, לרוב אחרי 9 בערב...⁴²

לאחר פריקה מהירה של מטוס הקרב בעקרון, תדלוק מטוס התובלה, ומנוחה קצרה של הצוותים, המריאו אותם הצוותים, או לעתים צוותים אחרים, במטוסי הקומנדו לפנות בוקר חזרה לזאטץ.

* ייתכן שבדרכם לציב הפציצו מטוסים אלה את צמת, כפי שכתב גלילי למאירוב ב-21 במאי: "הכבדים [מטוסי הקומנדו] של אלון [יהודה ארזן] הרעישו הבוקר בצמח והניסו ריכוזי אויב. זו הפעם הראשונה. במידה רבה הצילו המצב בעמק הירדן..."⁴³

לאור הניסיון המוצלח בשילוב זוג מטוסי הקומנדו הראשונים, ועל־מנת לזרז ככל האפשר את הטסתם של עשרת מטוסי הקרב, ביקש סחרוב מגלילי ומאהרון רמז להפנות את כל מטוסי הקומנדו שנרכשו בארצות־הברית לזאטץ – ולא לארץ. סחרוב עצמו היה בארץ, עת תקף חיל־האוויר המצרי את תל־אביב, ונוכח בעליונות האווירית המוחלטת של המצרים. כבר אז הבין את "הסכנה במשלוח אוירונים אזרחיים ומחוסרי כל מגן כל עוד לא יהיו תחת ידינו מספר ראוי של אוירוני קרב שיוכלו להבטיח את שדות התעופה." היה ברור איפוא, שכל עוד חיל־האוויר לא מסוגל להגן על שמי המדינה ולא הגיע לעליונות אווירית, לא יוכל גם להגן על מטוסי הקומנדו, החשופים להפצצותיו של חיל־האוויר המצרי.⁴⁴

בקשה דומה הפנה סחרוב גם לטדי קולק. אולם, זה ביקשו להמתין מספר ימים עד שישלח אליו גם את מטוס הקונסטליישן, "עד אשר תתבהר האפשרות של קניית מפציצים שם למען יוכל להוביל כמות גדולה של תחמושת ופצצות למפציצים אלה."⁴⁵ סחרוב ביקש להחיש את העברת המטוס, שהיה בעל פוטנציאל הובלה עצום. על־פי שיחתו עם קולק הבין, כי עקב האמברגו האמריקני קשה לשחרר את מטוסי הקונסטליישן האחרים אשר נרכשו בארצות־הברית.⁴⁶ גם היימן שכטמן ביקש לזרז את שילובם של מטוסי התובלה, ובמכתבו לדני אגרונסקי, שאל: "כמה דודג'ים [מטוסי קומנדו] הגיעו והיכן הם? הידוע לך מה עם הקדילקים [מטוסי קונסטליישן] ... שוימר ואנשיו באמריקה דרושים כאן מאד. מה מעשיהם עכשיו?"⁴⁷



נחיתת ביניים בדקאר, סנגל

מאיאצ'יו ל"קזבלנקה"

שלושת מטוסי הקומנדו, שהוטסו על־ידי שינדלר, מוניץ ואורבך, התעכבו בנטאל בעטיין של כמה תקלות טכניות והצורך בחלקי־חילוף לתיקונן. לתיקון המטוסים ולהספקת חלקי־חילוף הם הסתייעו אף בחיל־האוויר הברזילאי. בימים שלאחר מכן הגיע למקום מטוס קומנדו (RX-137), מוטס בידי דון קוסטף, ומילטון רסל כאלחוטאי, ולאחר מנוחת לילה השכים וטס לדקר; שני מטוסים נוספים הגיעו למחרת היום: האחד (RX-131) מוטס בידי אליוט פולנסקי, והאחר (RX-134) – בידי ארט ידווין וטריג מסינג. שני המטוסים המריאו למחרת לדקר, ומשם לקטאניה.

לאחר שהושלמו כל התיקונים המריאו אורבך, שינדלר ומוניץ בליל 17 במאי מנטאל שבברזיל, מזרחה מעל האוקיינוס, לדקר באפריקה. אורבך שמע באלחוט, כי שינדלר חזר לנטאל עקב בעיות במדחף מטוסו. הוא ומוניץ המשיכו בטיסתם, וכעבור 11 שעות טיסה נחתו בדקר. לאחר תדלוק המטוסים המריאו למחרת היום בבוקר לקובלנקה במרוקו. לאחר כתשע שעות טיסה (כ-1,700 מייל) הגיעו ב-19 במאי לשם. לדברי אורבך, הם שילמו לכמה ערבים שישמרו על המטוסים, והלכו ללון באחד מבתי המלון במקום.⁴⁸ לאחר ליל שינה "במלון מוכה פרעושים", המריאו למחרת היום בשעה 10:00 בבוקר לקטאניה בסיציליה. הם טסו כחמש שעות לאורך החוף הצפוני של אפריקה, חצו את היס-התיכון לכיוון סיציליה, וחצי שעה מאוחר יותר שמעו באלחוט מטוסם את דניאל אגרונסקי ממגדל הפיקוח של שדה התעופה בקטאניה מברך אותם על הגיעם. לאחר שנחתו, לא נאמר להם מהו יעדם המתוכנן, ורק לאחר יום מנוחה עודכנו שיעדם הבא הוא ברנו (Brno) בציכוסלובקיה – טיסה של כ-700 מייל מעל הרי האלפים של אוסטריה ואיטליה, היישר למרכז אירופה. הם טסו לשם, למרות שיעדם הסופי היה הבסיס בזאטץ, כיוון שבברנו היה שדה תעופה בינלאומי מוכר, וטיסה ממנו בתוך ציכוסלובקיה לזאטץ לא היתה אמורה לעורר "תשומת לב מיוחדת בשלטונות הכיבוש האמריקניים של אוסטריה."

הטיסה לשם היתה במזג-אוויר ערפילי, גשום ומעונן של אירופה, קשה יותר לטיסה אף מזה של פנמה ואמריקה הדרומית. פרט לכך, שדה התעופה של ברנו היה למעשה מגרש דשא – ולא מסלולים, והיה קשה מאוד לאתרו מהאוויר. מוניץ (במטוס RX-136) איתרו ראשון, אולם אורבך (במטוס RX-130) לא הצליח לאתרו. לאחר שנחת בשדה, ובשומעו את מטוסו של אורבך חג מעליו הדרך אותו מוניץ ממכשיר האלחוט שבמגדל הפיקוח והנחה אותו איך לנחות. לאחר נחיתתם, לדברי אורבך, ניגש אליהם "האיש עם המזוודה השחורה, מי שהתברר לנו מאוחר יותר כדוקטור פליקס, ודאג ללינה שלנו במלון במשך הלילה."⁴⁹

בנטאל נשאר איפוא רק מטוסו של שינדלר. האלחוטאי במטוסו היה הרולד ליווינגסטון. כאמור, הם המתינו שם עד להבאת חלקי החילוף עבור מטוסם המושבת. כעבור כמה ימים הגיע לשם מכוני מברנק מטעם חברת לאפס"א, ולאחר שתוקן המטוס, טסו לדקר. משם המשיכו לקובלנקה. לאחר נחיתתם התכוננו לנוח מספר שעות, וביקשו מחדר המבצעים אישור לטוס לקטאניה. אז הודיעו להם משם, כי אחד ממטוסייהם (המטוס של ריבקוף) אמור להגיע מקורסיקה ולנחות אף הוא בשדה. מהר מאוד התברר להם, שבמהלך השבוע האחרון נחתו בשדה התעופה המרוקני מטוסי קומנדו של לאפס"א שהגיעו מקורסיקה. כשעה וחצי מאוחר יותר חזר ליווינגסטון לחדר הרדיו, וגילה כי מטוסו של ריבקוף נחת כבר – אבל לא במרוקו, אלא במקום אחר. הם חסיקו איפוא, כי ההודעות המרוקניות היו כוזבות, לא בזבוז זמן, וכעבור מספר דקות המריאו לקטאניה.⁵⁰

כיוון ששדה התעופה היה סגור, קיבלו אישור להגיע לרומא, ושם נחתו ב-28 במאי בשדה התעופה בצימפיו. היה שם דני אגרונסקי, אשר הביע סיפוק מכך שלא נחתו בקטאניה, כיוון שעקב לחץ אמריקני ובריטי סגרו האיטלקים את שדה התעופה בפני מטוסייה של לאפס"א. כאן נודע להם על העברת מטוסי המסרשמיט מזאטץ דרך איאציו, ועל כך, כדברי ליווינגסטון, ש"ההודעות על נחיתות והמראות מקובלנקה במרוקו היו תרמית כדי להסוות את הידיעה על

נחיתות והמראות מ"ישראל": משהו במרוקו היה מודיע על נחיתת המטוס שם, וכעבור זמן-מה – על המראות משם. בבוקר למחרת המריא שינדלר משם לציכוסלובקיה, ולאחר שנחתו בבסיס בזאטץ, פגשו את סם פומרנץ. בבית-המלון שבו התאכסנו הצוותים פגשו את אדי ציינסקי ואת הל אורבך, וזה מסר לשינדלר, שעל-פי הוראותיו של אל שוימר איננו מתוכנן להשתלב בפעילות הרכבת האווירית, ועליו לחזור למחרת היום לארצות-הברית.⁵¹

"אנו עובדים כאן ממש כמלכים"

למרות כל הקשיים הרבים בקליטת מטוסי התובלה, היו מוכנים אז בארץ לקלוט בעקרון אף יותר ממטוס קרב אחד ללילה – בתנאי שהודעה על כך תועבר מראש כדי שאפשר יהיה להיערך לכך.⁵² ב-21 במאי העמיסו בזאטץ על מטוס הסקיימסטר, אשר חזר בינתיים מהארץ, מסרשמיט נוסף – ובכך הגיע מספרם לשלושה. במטוס זה יצאו גם חמשת המומחים הציכיים, כדי להתחיל בהרכבת מטוסי הקרב בארץ ובחדרכת אנשי התחזוקה של החיל על מטוס זה.* סחרוב ביקש להעמיד לרשותם מהנדס דובר ציכית כמתורגמן, ולדאוג לכך שירגישו עצמם "כמו בביתם".⁵⁴

מפאת ההאפלה הכבדה, ששררה בכל האזור, ביקש בריגר באותו היום להמשיך "לאותות מתל-אביב משנים עשר פנסים, את האות C",⁵⁵ וציין שוב כי אותות הקריאה והזהוי של המטוסים יהיו לפי תוכנית "יקום פורקן". הוא הדגיש כי הכרחי לאשר כל "בלק" שמגיע אליהם, שכן לדבריו "אין אפשרות להסדיר את סידורי הרכבת המשלוחים אם אין לי אישור על כל בלק שמגיע".⁵⁶ אחרון רמו השיב לו, כי "האיחור באישור על בלק בא הודות לקשיים בקשר הפנימי". גם בסוגיה זו, כמו בסוגיות נוספות, טרם הוגדרו דפוסי הפעולה בין חיל האוויר ובין שירות הקשר. לעיתים היו המברקים מאירופה עוברים דרך גורמים שונים, לא מכותבים או מכותבים לידיעה; כך היה נגרם עיכוב במועד הגעת המברק לנמען לפעולה, וזה האחרון לא היה מספיק, כמובן, לאשר או לפעול לפי העניין.⁵⁷

בשדה עקרון נערכו לקבלת המטוסים, אולם אלה לא נחתו על-פי המתוכנן. מפאת מזג אוויר רע "התעכבו מספר כלים ונשארו תקועים בדרך, מבלי שתהיה ידיעה מדויקת על מקום המצאם", ובריגר ביקש מרמו להודיעו מי מהמטוסים כבר הגיע לעקרון.⁵⁸ ב-22 במאי הודיע רמו לבריגר ולמאירוב, כי אחד המטוסים הגיע בסדר, אולם השני "הגיע אחרי הזריחה וללא הודעה מוקדמת על האיחור הרב בבואו". לדבריו, "בדרך נס נמלט לפני שהגיעו אוירוני האויב". הוא חזר והדגיש, ש"אין להביא אוירונים באור היום בשום פנים כל עוד שאין אנו שולטים באויר... [וכי] הודעה למפרע על זמני בואו של כל מטוס הכרחית".⁵⁹ כוונת דבריו של רמו היתה, ככל הנראה, לאחד ממטוסי הדקוטה הציכיים, אשר הוביל אמצעי לחימה והגיע

* נכון למועד זה פעלו בעקרון לאחזקת מטוסי התובלה ולהרכבתם של מטוסי המסרשמיט, שהחלו מגיעים לבסיס, האנשים הבאים: טוביה צימרמן, בלמור מורחי, יצחק יודוסיץ, אמנון מלחי, שבתאי כץ, פרץ פוזנר, יהודה פלפל, דניאל שטילר, ברוך פלמן, גד רצק, אריה שקולניק, משה כץ, יוסף גדעוני, יוסף חוזמן, מיכאל ברגמן, מאיר סולדזוחה, יעקב איש שלום (פרידמן), בנימין וידנפלד (פלד), מנחם טיימן, נתן רפלופיץ, דוד לנדסמן, חיים גריבלר. קבוצה זו השתייכה למחלקת ההנדסה בראשותו של יהודה רבין, והגיעה לעקרון בתחילת מאי.⁵³

ביום שישי 21 במאי בשעה 06:00 לשדה עקרון. בשדה לא ידעו כלל על הגעתו הצפויה של המטוס, ורק "במקרה הרגישו התותחנים שאוירון זה מתקרב שלא במטרה להתקיף", ולכן "האוירון לא נורה על ידם". קצין ההנדסה של חיל-האוויר בעקרון, פרדי פרידמן (יעקב איש שלום), דיווח על המקרה למטה החיל:

אינני צריך להדגיש כאן את אי האחריות, לחנות באור היום. רגעים מספר לאחר המראת האוירון, הופיע ספיטפייר אויב, שסבב בשמי שדה התעופה. לא תמיד ישחק לנו מזל כזה. אני חושב שישנה איזו תקלה שהיא בשיטת העברת המברקים. את המברק המוסר לי שהאוירון יחנה בעקיר בשעה 06:00 בבקר, קבלתי בשעה 09:00, שלוש שעות לאחר נחיתת האוירון. זוהי אי-אחריות ואין זו הפעם הראשונה שקרו מקרים כאלה. אינני רוצה להיות אחראי לשום תאונה שקרתה בגלל אי-אחריות של איזו מחלקה אחרת, והנני מבקש לברר מדוע ההודעה האלחוטית אחרת לבוא.⁶⁰

הנחיתות האווירית של החיל התבטאה אף בדברי סחרוב: "הערבים מנצלים מלוא יתרונם באויר ובהעדר כח ראוי של אוירוני קרב, אנו עומדים חסרי-ישע מול ההתקפות שלהם". מציאות קשה זו היתה הרקע לתוכנית סחרוב "להוציא מכאן מפציצים כבדים (כמובן בתנאי שנשיגם בימים הקרובים) ולהפציץ מטרות שונות בארצות האויב על מנת שירדו אח"כ בארץ". יתרה מזאת, לדברי סחרוב גם אם "יחזרו המפציצים הנה [לזאטץ] לאחר הפצצה — לא יזילו אנשי המקום דמעות על כך".⁶¹ על יחס הציבים הוסיף וכתב:

אנו קבלנו כאן לרשותנו שדה תעופה צבאי שלם... מחוץ לעשרות של פועלים + טכנאים ומהנדסים מקומיים העומדים כאן לשרותנו לכל הצרכים, הבאנו הנה טכנאים משלנו הבודקים כל אוירון ועושים בו את כל התיקונים הדרושים... עזרתם ואהדתם של האנשים המקומיים ומחלקות הממשלה השונות מלווים אותנו בכל תנועה שלנו כאן. כל הופעה של טייסים אמריקאיים במשטר השורר היום במדינה זו היא ממש בלתי אפשרית, פרט לטייסים שלנו הנהנים מהכנסת אורחים מלאה מצד נציגי הממשלה כאן ונמצאים תחת חסותם של קציני משטרה מיוחדים — המצווים לדאוג לאכסונם וכלכלתם ולמנוע כל אי-נעימות היכולה להגרם להם. במלים אחרות אנו עובדים כאן ממש כמלכים.⁶²

ואכן, בציכוסלובקיה הלכה והתארגנה העבודה. בזאטץ הועמד לרשות הצוותים מלון "זלאט-לייב" (אריה הזהב), וכעבור זמן מה גם מלון "סטאלינגרד" (נקרא אחר-כך "הנוליק") שם. הפיקוד על הפעולה בזאטץ והקישור עם מפקד הבסיס הציכי, קולונל פראנטשיק זומר, היו בידי לוי קופילביץ (ארגוב), יליד צ'כיה. הוא היה גם האחראי למחסני הנשק המיועד למשלוח לארץ. סם פומרנץ ריכוז את כל הטיפול התחזוקתי במטוסי התובלה ובהכנתם של מטוסי הקרב להטסה. לאחר נחיתת המסרשמיטים בזאטץ, היה פומרנץ עורך טיסת ניסיון למטוס. לאחר נחיתתו היו מוציאים את הגליקול (נוזל קרור) מהמנוע, מפרידים את הכנפיים והפרופלור מגוף



מכונאים במלון "סטלינגרד". משמאל: מיכאל אונדרה ומרד דהמס

המטוס, ומכיונים הכול להעמסה על מטוס התובלת. ארני סטליק, שהיה ממוצא צ'כי ושלט היטב בשפה הצ'כית, סייע לו במיוחד בקשר עם הצ'כים.⁶³ על פומרנץ כתב סחרוב ממש באותם הימים:

איש זה הוא ממש אנציקלופדיה חיה של תורת הארנוטיקה על כל הסתעפויותיה ואחד הבחורים המסורים והיקרים שיש לנו כאן... הוא חיוני מאד לפעולה התקינה של הבסיס שהקמנו כאן ולמעשה משמש בתור האיש המרכזי בו... ללא ספק יוכל במשך זמן זה להיות לכם לעזר רב בעצה ובניסיון המעשי העומד לרשותו. הוא בקיא בכל האספקטים של האווירה המלחמתית ורצוי שישעיהו [אהרון רמז] יקשיב להצעותיו ולרעיונותיו.⁶⁴

אחד ממנהגיו הטיסה הראשונים, שסייעו לפומרנץ בשדה התעופה בזאטץ, היה רוברט (בוב) דאון (Dawn), אשר הגיע לזאטץ במטוס הקומנדו, שהוטס על-ידי הל אורבך מפנמה לצ'כיה. הוא נשאר בזאטץ, ובעדותו לימים נזכר כי היו אלה "ימי גהיטם מטורפים", שבהם שהו בשדה התעופה משעה חמש בבוקר עד תשע בערב, בכל יום מימי השבוע, למשך חודש שלם. עמלו עד כדי התמוטטות מעייפות. אוטובוס מיוחד, בליווי חייל צ'כי נושא תת-מקלע, היה לוקח אותם מבתי-המלון אל השדה כל בוקר.⁶⁵

* על-פי אחת הרשימות, פעלו בזאטץ בעיצומו של חמבע 46 מכונאים, שהופעלו על-ידי סם פומרנץ. אחד מאלה היה גם ריכרד פומר, יליד צ'כית, שגר באחת החוות, שלושה ק"מ מזאטץ, והגיע ביוזמתו כדי לסייע בפעולה שם. הוא סייע גם בהכנת מטוסי "המבצרים המעופפים" להפצצה, כמתואר להלן.⁶⁶

יהודה בריגר היה אחראי על הקשר בין זאטץ ובין פראג, על הקשר עם הארץ ועם השליחים בארצות אירופה ובארצות-הברית, ונשא ב"אחריות כללית" לכל מבצע "בלק". כדי למנוע "כפילויות ובלבול" בהודעות על משלוחי הנשק ומטוסי הקרב, קבע סחרוב כבר עם הגעתו

ליום (שבת) 17.12.44

המטה המרכזי

המטה המרכזי סניף ב' - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 61 - 62 - 63 - 64 - 65 - 66 - 67 - 68 - 69 - 70 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78 - 79 - 80 - 81 - 82 - 83 - 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95 - 96 - 97 - 98 - 99 - 100 - 101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 113 - 114 - 115 - 116 - 117 - 118 - 119 - 120 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - 129 - 130 - 131 - 132 - 133 - 134 - 135 - 136 - 137 - 138 - 139 - 140 - 141 - 142 - 143 - 144 - 145 - 146 - 147 - 148 - 149 - 150 - 151 - 152 - 153 - 154 - 155 - 156 - 157 - 158 - 159 - 160 - 161 - 162 - 163 - 164 - 165 - 166 - 167 - 168 - 169 - 170 - 171 - 172 - 173 - 174 - 175 - 176 - 177 - 178 - 179 - 180 - 181 - 182 - 183 - 184 - 185 - 186 - 187 - 188 - 189 - 190 - 191 - 192 - 193 - 194 - 195 - 196 - 197 - 198 - 199 - 200 - 201 - 202 - 203 - 204 - 205 - 206 - 207 - 208 - 209 - 210 - 211 - 212 - 213 - 214 - 215 - 216 - 217 - 218 - 219 - 220 - 221 - 222 - 223 - 224 - 225 - 226 - 227 - 228 - 229 - 230 - 231 - 232 - 233 - 234 - 235 - 236 - 237 - 238 - 239 - 240 - 241 - 242 - 243 - 244 - 245 - 246 - 247 - 248 - 249 - 250 - 251 - 252 - 253 - 254 - 255 - 256 - 257 - 258 - 259 - 260 - 261 - 262 - 263 - 264 - 265 - 266 - 267 - 268 - 269 - 270 - 271 - 272 - 273 - 274 - 275 - 276 - 277 - 278 - 279 - 280 - 281 - 282 - 283 - 284 - 285 - 286 - 287 - 288 - 289 - 290 - 291 - 292 - 293 - 294 - 295 - 296 - 297 - 298 - 299 - 300 - 301 - 302 - 303 - 304 - 305 - 306 - 307 - 308 - 309 - 310 - 311 - 312 - 313 - 314 - 315 - 316 - 317 - 318 - 319 - 320 - 321 - 322 - 323 - 324 - 325 - 326 - 327 - 328 - 329 - 330 - 331 - 332 - 333 - 334 - 335 - 336 - 337 - 338 - 339 - 340 - 341 - 342 - 343 - 344 - 345 - 346 - 347 - 348 - 349 - 350 - 351 - 352 - 353 - 354 - 355 - 356 - 357 - 358 - 359 - 360 - 361 - 362 - 363 - 364 - 365 - 366 - 367 - 368 - 369 - 370 - 371 - 372 - 373 - 374 - 375 - 376 - 377 - 378 - 379 - 380 - 381 - 382 - 383 - 384 - 385 - 386 - 387 - 388 - 389 - 390 - 391 - 392 - 393 - 394 - 395 - 396 - 397 - 398 - 399 - 400 - 401 - 402 - 403 - 404 - 405 - 406 - 407 - 408 - 409 - 410 - 411 - 412 - 413 - 414 - 415 - 416 - 417 - 418 - 419 - 420 - 421 - 422 - 423 - 424 - 425 - 426 - 427 - 428 - 429 - 430 - 431 - 432 - 433 - 434 - 435 - 436 - 437 - 438 - 439 - 440 - 441 - 442 - 443 - 444 - 445 - 446 - 447 - 448 - 449 - 450 - 451 - 452 - 453 - 454 - 455 - 456 - 457 - 458 - 459 - 460 - 461 - 462 - 463 - 464 - 465 - 466 - 467 - 468 - 469 - 470 - 471 - 472 - 473 - 474 - 475 - 476 - 477 - 478 - 479 - 480 - 481 - 482 - 483 - 484 - 485 - 486 - 487 - 488 - 489 - 490 - 491 - 492 - 493 - 494 - 495 - 496 - 497 - 498 - 499 - 500 - 501 - 502 - 503 - 504 - 505 - 506 - 507 - 508 - 509 - 510 - 511 - 512 - 513 - 514 - 515 - 516 - 517 - 518 - 519 - 520 - 521 - 522 - 523 - 524 - 525 - 526 - 527 - 528 - 529 - 530 - 531 - 532 - 533 - 534 - 535 - 536 - 537 - 538 - 539 - 540 - 541 - 542 - 543 - 544 - 545 - 546 - 547 - 548 - 549 - 550 - 551 - 552 - 553 - 554 - 555 - 556 - 557 - 558 - 559 - 560 - 561 - 562 - 563 - 564 - 565 - 566 - 567 - 568 - 569 - 570 - 571 - 572 - 573 - 574 - 575 - 576 - 577 - 578 - 579 - 580 - 581 - 582 - 583 - 584 - 585 - 586 - 587 - 588 - 589 - 590 - 591 - 592 - 593 - 594 - 595 - 596 - 597 - 598 - 599 - 600 - 601 - 602 - 603 - 604 - 605 - 606 - 607 - 608 - 609 - 610 - 611 - 612 - 613 - 614 - 615 - 616 - 617 - 618 - 619 - 620 - 621 - 622 - 623 - 624 - 625 - 626 - 627 - 628 - 629 - 630 - 631 - 632 - 633 - 634 - 635 - 636 - 637 - 638 - 639 - 640 - 641 - 642 - 643 - 644 - 645 - 646 - 647 - 648 - 649 - 650 - 651 - 652 - 653 - 654 - 655 - 656 - 657 - 658 - 659 - 660 - 661 - 662 - 663 - 664 - 665 - 666 - 667 - 668 - 669 - 670 - 671 - 672 - 673 - 674 - 675 - 676 - 677 - 678 - 679 - 680 - 681 - 682 - 683 - 684 - 685 - 686 - 687 - 688 - 689 - 690 - 691 - 692 - 693 - 694 - 695 - 696 - 697 - 698 - 699 - 700 - 701 - 702 - 703 - 704 - 705 - 706 - 707 - 708 - 709 - 710 - 711 - 712 - 713 - 714 - 715 - 716 - 717 - 718 - 719 - 720 - 721 - 722 - 723 - 724 - 725 - 726 - 727 - 728 - 729 - 730 - 731 - 732 - 733 - 734 - 735 - 736 - 737 - 738 - 739 - 740 - 741 - 742 - 743 - 744 - 745 - 746 - 747 - 748 - 749 - 750 - 751 - 752 - 753 - 754 - 755 - 756 - 757 - 758 - 759 - 760 - 761 - 762 - 763 - 764 - 765 - 766 - 767 - 768 - 769 - 770 - 771 - 772 - 773 - 774 - 775 - 776 - 777 - 778 - 779 - 780 - 781 - 782 - 783 - 784 - 785 - 786 - 787 - 788 - 789 - 790 - 791 - 792 - 793 - 794 - 795 - 796 - 797 - 798 - 799 - 800 - 801 - 802 - 803 - 804 - 805 - 806 - 807 - 808 - 809 - 810 - 811 - 812 - 813 - 814 - 815 - 816 - 817 - 818 - 819 - 820 - 821 - 822 - 823 - 824 - 825 - 826 - 827 - 828 - 829 - 830 - 831 - 832 - 833 - 834 - 835 - 836 - 837 - 838 - 839 - 840 - 841 - 842 - 843 - 844 - 845 - 846 - 847 - 848 - 849 - 850 - 851 - 852 - 853 - 854 - 855 - 856 - 857 - 858 - 859 - 860 - 861 - 862 - 863 - 864 - 865 - 866 - 867 - 868 - 869 - 870 - 871 - 872 - 873 - 874 - 875 - 876 - 877 - 878 - 879 - 880 - 881 - 882 - 883 - 884 - 885 - 886 - 887 - 888 - 889 - 890 - 891 - 892 - 893 - 894 - 895 - 896 - 897 - 898 - 899 - 900 - 901 - 902 - 903 - 904 - 905 - 906 - 907 - 908 - 909 - 910 - 911 - 912 - 913 - 914 - 915 - 916 - 917 - 918 - 919 - 920 - 921 - 922 - 923 - 924 - 925 - 926 - 927 - 928 - 929 - 930 - 931 - 932 - 933 - 934 - 935 - 936 - 937 - 938 - 939 - 940 - 941 - 942 - 943 - 944 - 945 - 946 - 947 - 948 - 949 - 950 - 951 - 952 - 953 - 954 - 955 - 956 - 957 - 958 - 959 - 960 - 961 - 962 - 963 - 964 - 965 - 966 - 967 - 968 - 969 - 970 - 971 - 972 - 973 - 974 - 975 - 976 - 977 - 978 - 979 - 980 - 981 - 982 - 983 - 984 - 985 - 986 - 987 - 988 - 989 - 990 - 991 - 992 - 993 - 994 - 995 - 996 - 997 - 998 - 999 - 1000

מכתבי סחרוב

לציכוסלובקיה, שבריגר יהיה האחראי והחתום על כל "ההודעות בדבר יציאת הסכינים נוסף למשלוחים שלו הואיל והמשלוחים של הסכינים משולבים במשלוחים שלו".⁶⁷ תיאום הפעולה בין כל אלה שעסקו במשלוח אמצעי הלחימה, ומטוסי הקרב בכללם, היה לקוי למרות שהיה חיוני מאוד, ועובדה זו הקשתה עוד יותר על המאמצים להעביר במהירות את מה שנרכש לארץ.

תאונה ראשונה במבצע "בלק"

הצורך לזרו ככל האפשר את העברתם של מטוסי המסרשמיט הלך ודחק. דא עקא, לא חסרו קשיים גם בקבלת המטוס בארץ. פרט לעליונות האווירית של חיל-האוויר המצרי, שכאמור סיכנה את מטוסי התובלה והיתה הגורם העיקרי לכך, שכל המטוסים הגיעו לארץ עם חשיכה, והמריאו קודם עלות השחר, ופרט למצבם הטכני הגרוע של חלק מהמטוסים אשר נרכשו – חסרו גם שדות תעופה חלופיים למטוסי התובלה.

מסלולים חלופיים אלה היו חיוניים ביותר, שכן היה חשש שבגלל תקלה טכנית כלשהי או מפאת קשיי מזג-האוויר לא תהיה אפשרות לנחות בשדה עקרון. יתרה מזו, הבסיס טרם היה ערוך מבחינת הנגת נ"מ. חיל-האוויר המצרי הכיר היטב את הבסיס בעקרון, והיה חשש שאם יפציצו – יצליחו, בסופו של דבר, להשבית את המסלולים, לפגוע במטוסים ולהוציא מכלל פעולה את שירותי הבסיס. היה ברור איפוא שנחיתתם הקבועה של מטוסי התובלה בעקרון מסוכנת, ויש צורך להחליף מפעם לפעם את שדה התעופה; אלא שהמסלול בשדה דב היה קצר מדי לנחיתתם של מטוסי מבצע "בלק", ובסיס ה-RAF ברמת דוד טרם פונה מחיל-האוויר הבריטי.⁶⁸ במכתבו לגלילי ולרמז הציע סחרוב ב-22 במאי להנחית את המטוסים גם בעין שמר, בבית דראס או אף בשדה התעופה בחיפה – אם כבר נרכש מהבריטים – שכן הוא העריך שהערבים לא יפציצו שדה זה מפאת נוכחות הבריטים שם.⁶⁹ ואכן, הלחץ והמתח של הטיסות במסגרת מבצע "בלק", וחוסר חלופה אחרת לשדה עקרון היו מהגורמים העיקריים לתאונה הראשונה במבצע זה.

בינתיים, כאמור, הגיעו חל אורבך ובוב לורי במטוס קומנדו RX-130 לואטץ. ב-23 במאי התכונן הצוות לטיסתו הראשונה לארץ ואל דוברוביץ הצטרף אליהם כנווט. במטוסם הוטענו, בין השאר, שלושה מדחפים למסרשמיט (במשקל 840 ק"ג), חמישה ארגזי פצצות, 18 ארגזי תחמושת 13 מ"מ, ושמונה – 20 מ"מ. באותה השעה התכונן גם צוות מטוס קומנדו אחר (RX-136) לטיסתו הראשונה מזאטץ לארץ. צוות המטוס כלל את נורמן מוניץ – הקברניט, שלדון אייכל – טייס-המשנה, אהרון משה רוזנבאום – הנווט, ואדוארד סטירק – האלחוטאי. במטוס הוטען גוף מטוס המסרשמיט הרביעי (במשקל 2,460 ק"ג) וחבית גליקול במשקל 200 ק"ג, ואף ארגז מכשירים. הטיסה התנהלה על-פי המתוכנן, והמטוסים עמדו לנחות בעקרון בשעות הלילה. מזג-האוויר היה טוב וקשר אלחוטי נקבע עם שניהם. כ-20 דקות

* לימים העיד מוניץ שבמטוסו היה מטוס BT-13 – ולא מסרשמיט. נראה שאכן בכל מסעו מארצות-הברית עד זאטץ הוביל מוניץ במטוסו מטוס BT-13, אולם בזאטץ העמיסו במקומו מסרשמיט, שהיה בעדיפות ראשונה לאישוש הנחה זאת ראה דבריו של אגרונסקי במכתבו לפורמק: "החלטתי שמשלוח ה-BT אינו בעדיפות עליונה, ועדיף לפרקו אצלך ולקחת אותו מאוחר יותר כשלא יהיה דבר חשוב יותר להעביר."⁷⁰ ואכן, ידוע לנו שמטוס כזה היה בזאטץ, וסם לואיס טס בו, באירוע המוזכר להלן על הקונסטליישן שנתה נחותת-ראונס בזאטץ.



יומיים לאחר התאונה. משמאל: נורמן מוניץ, אייכל שלדון ואדוארד סטירק

לפני המועד המשוער לנחיתה עלה ערפל כבד מצד הים וכיסה את שדה התעופה בעקרון. בשדה המתין להגעת המטוסים היימן שמיר. בהעדר אמצעי הנחתה נאותים הבעירו בשדה אשפה טבולה בנפט לאורך המסלול, וזרקורים שהוצבו על מכוניות כוונו אל על. אורבך הצליח לנחות, אולם מוניץ, שהתקרב במטוס השני אל השדה מצד מערב, לא הצליח לראות את המסלול. בין צוות המטוס ובין פיל בלוך, פקח הטיסה במגדל הפיקוח, היה קשר רדיו, אולם מוניץ לא הצליח לנחות על-פי ההוראות שקיבל ממנו, שכן לא ראה את אורות המסלול מבעד הערפל. בלוך הורה לו לצאת לכיוון הים ולחזור אל שדה התעופה ולהיזהר לבל ייתקל בגבעות סביב.

כשהיה המטוס ממש מעל השדה, ניתנה לטייס הוראה לטוס בכיוון מזרח במשך שתי דקות, לפנות חזרה לעבר שדה התעופה ולהנמיך אגב התקרבות עד לגובה, שיאפשר לו לראות את המדורות שהועלו ליד המסלול. מוניץ אישר את קבלת ההוראות, אולם לא הצליח לבצען. הוא הודיע שיש לו דלק עוד לשעה נוספת בלבד, ובשלב זה נותק קשר הרדיו עם המטוס.

כוח "גבעתי", שנשלח לחפש את הצוות, לא מצא דבר, ושב לבסיס כעבור שעה בערך. אורבך התכונן בינתיים לטוס במטוס הקומנדו, שבו הגיע לארץ, על-מנת לחפש את המטוס; אולם בינתיים הגיעו שלושה מצוות המטוס כשהם "פצועים וסובלים מזעזוע." מוניץ ניווט באמצעות המצפן שרכש בפנמה, תוך שהוא נושא על-גבו את האלחוטאי אדוארד סטירק* שנפצע בתאונה. אנשי הצוות העידו כי שניות ספורות לפני התאונה נכנס הנווט משה רוזנבאום אל פנים המטוס, וכפי שנכתב בתחקיר התאונה, "נראה שהמסרשמיט שהיה בתוך המטוס נפל קדימה בזמן הנפילה, ודרס את המנוח, בהצמידו אותו אל המטוס."⁷² אנשי הצוות ניסו לחלצו מן המטוס, אולם כיוון שהמטוס החל לבעור ועמד בסכנת התפוצצות, לא המשיכו בניסיונותיהם. למחרת נמצאה גופתו של רוזנבאום.⁷³ צוות המטוס עבר בדיקה רפואית, טופל והועבר לבית-הבראה בגבעת ברנר למספר ימים, ולאחר מכן שבו אנשיו והשתלבו בפעולה של מבצע "בלק".⁷⁴ בעקבות התאונה כתב סחרוב להלל ולאחרון:

שמענו בכאב את הידיעה על התרסקות ה-C-46 שהביא את הסכין הרביעי ותסלחו לי על הציניות בשאלתי אם נוסף לאבדות בנפש נפגע גם הסכין. אנו יודעים את החשיבות הגורלית הנוגעת לכל סכין ועד מה גדולה כל אבדה... בהזדמנות זו עלי לציין את המתח והעומס שבו עובדים הצוותים של ה-C-46 ואחת ממטרות נסיעתי לאמריקה היא להשיג מספר טייסים נוספים לכלים אלה למען יוכלו לעבוד בתנאים יותר נורמליים.⁷⁵

ואכן, בגלל הצורך הדחוף לגייס לשורות חיל-האוויר כמה שיותר טייסי תובלה וטייסי קרב (כמעט שלא היו כאלה ביישוב היהודי), לא התאפשרה "בדיקה בציניות" של כל מועמד – מה גם שטרם הוקמו המסגרות המסודרות לבחינת מהימנותו של האיש הן מהבחינה הביטחונית והן מהבחינה המקצועית. ביטוי לכך מצאנו באחד המברקים של שאול מאירוב לראש מטה חיל-האוויר, אהרון רמז, ב-26 במאי: "במצוקה הקיימת לטייסים, בייחוד לטייסי קרב, התעוררה שאלה אם מותר לנו לגייס טייסים גויים אוהדים לעניינו. המדובר בשורה הראשונה בטייסים ספרדיים, ריפובליקאיים, מומחים ומוכנים להתנדב. יש רבים כאלה." על כך השיב רמז:

במידה שגויים מתנדבים ומהימנותם ברורה, לדעתי יש לקבלם. יש לעשות מאמץ לגייס עוד טייסים באנגליה, ארה"ב, הולנד, בלגיה, צרפת וכו'. הרזרבה שלנו כאן קטנה מאוד והצרכים מתרבים והולכים.

* אד סטירק בן 25, פולני, לא יהודי, קצין קשר ימי לשעבר, התנדב לשמש כאלחוטאי באג"ה "בן הכט", שהעבירה מפעילים מאירומה לישראל. האג"ה נתפסה על-ידי הבריטים, והוא נשלח לחדר מעצר בבלא עכו. הבריטים שחררו אותו כעבור שישה שבועות, לאחר שהוכיח להם כי אינו יהודי, שכן לא נימול.⁷⁵

בינתיים, עד לגיוסם של טייסים נוספים ובמטרה להקל את "המצוקה בצוותים לאוירוני ההובלה", הציעו מאירוב וסחרוב שישלחו מיד מהארץ לציכיה את הטייסים של מטוסי הקומנדו, אשר יצאו "מכלל שימוש בארץ, מחמת פגיעות או סיבות אחרות."⁷⁶ נוסף לטייסים ביקש אגרונסקי שישלחו גם חלקי-חילוף שמישים, שניתן להוציאם מהמטוסים שהושבתו, עבור כל מטוסי הקומנדו העתידיים להגיע.⁷⁷ פרט לצורך בהקלת קצב העבודה, שהתעורר בעקבות התאונה, התעוררה מחדש שאלת ביטוחם של הטייסים. במברק ממאירוב לרמז נאמר כי "חוזר לענין ביטוח הטייסים. הענין בלתי נדחה. הכרחי שממשלתנו תבטח חייהם ותודיע על כך. זכרו – דחוף ביותר."⁷⁸ עניין הביטוח עוד יעסיק את מרכזי הרכש גם בהמשך הפעולה.⁷⁹



שרידי מטוס הקומנדו RX-136

נחיתת-אונס בארקסוס

בעיית תחזוקתם של המטוסים ורמת שמישותם התבטאה כבר עם המראתו של מטוס הקומנדו (RX-130) בחזרה לציכוסלובקיה. ב-24 במאי בשעה 01:07 המריא מעקרון ארטולד אילווייט. אתו במטוס טס לראשונה גם הנווט סיריל שטיינברג מדרום אפריקה, אשר הועבר ממחלקת הנווטות של החיל להשתתף במבצע "בלק". הוא היה עד לתאונה שאירעה למטוסו של מוניץ, והיא הותירה עליו ועל שאר האנשים רושם קשה ביותר. בטיסה זאת טס כעוזרו של הנווט, אל דוברוביץ, שהיה בדרכו חזרה לארצות-הברית.⁸⁰

לאחר כמה שעות טיסה, בהיותם בין האיים היווניים, דמם המנוע הימני. המטוס בקושי מחזיק גובה. הם מתחילים להשליך חלק מהמטען – בעיקר ארגוני תפוזים, שיועדו למשלחת בציכיה ולחלוקה בין הפקידות הבכירה שם – כדי להפחית ממשקל המטוס, אולם כמעט ללא

הועיל. היה ברור להם, שלא ניתן להמשיך בטיסה על מנוע אחד עד איאציו, ולאחר עיון במפה שהיתה ברשותם נחתו בשדה תעופה באי ארקסוס. לאחר הנחיתה נילו, כי מדובר בבסיס תעופה צבאי לכל דבר. הם התקבלו "בסבר פנים יפות", ובה"שעה חיכה מפקד הבסיס, הקומנדנט דמיטרי סקלטסוויאניס, להוראות מאתונה כיצד עליו לנהוג.⁸¹

מצב הביטחון ביוון היה אז מעורער, שכן הממשל באתונה היה מצוי באותה השעה במאבק נגד הגנרל היווני המורד מארקוס ואפיאדס, מנהיג כוחות הגרילה הקומוניסטיים, אשר הכריזו בסוף שנת 1947 על הקמת ממשלה יריבה לזאת שבאתונה, וכל חשש למעורבות קומוניסטית נבדק איפוא בשבע עיניים.⁸² ואכן, כעבור זמן קצר נשלח לבסיס קצין מודיעין יווני, וזה בדק את תעודותיהם של אנשי הצוות, תחקר אותם גם באשר למהות קשריהם עם המורדים, והורה לעוצרם לפי שעה בבסיס. גם תכולת המטוס נבדקה, ואז התברר ש"בשעת החלפת העובדים [הצוות] בארץ שכחו למסור לטייס הראשי, אילווייט, את הניירות המתאימים" וכשנדרש לכך "לא היה בידו דבר מחוץ לרשיונו כטייס. הודיעו לו שהכלי עצור עד אשר יגיש את כל הדוקומנטים לבקורת." מטוס זה לא היה היחיד: כבר ב-10 באפריל נעצרו על-ידי השלטונות היווניים ברודוס ארבעה מטוסי האנסון, אשר היו בדרכם לארץ.⁸³ כאז כן עתה שוחרר צוות מטוס הקומנדו, והוא יצא ב-27 במאי לאתונה ומשם לרומא, על-מנת לסדר את הניירות הנדרשים.⁸⁴ ואכן, מרומא הודיע אגרונסקי לרמז כי "תעודת הרשום" של המטוס נמצאת אצל הל אורבך, וביקשו לשולח לו במטוס. באותה הזדמנות גם ביקשם להחליף את אותות הקריאה והזיהוי של המטוסים באותות אחרים – אף הם על-פי תוכנית "יקום פורקן", שעדיין היוותה את הבסיס להתקשרות עם מטוסי מבצע "בלק".⁸⁵ ב-29 במאי שב והזכיר מאירוב, "שניירותיו אינם בסדר וכל מה שיששה שם כן תגדל הסכנה שלא יוכל לצאת. פעלו בענין זה בדחיפות והודיעו המצב והעיקר תזוורו המראתו מטנור."⁸⁶

בעקבות התאונה ונחיתת האונס, נגרעו איפוא שני מטוסי קומנדו מהסבב של מבצע "בלק" – נוסף למטוס הקומנדו הראשון (RX-132), שהגיע לארץ ונפגע בהטיסו אספקה ליחיעם. הוחלט איפוא לשלחו – לאחר תיקון מקומי, שיאפשר לטוס בו – לתיקון יסודי בציכיה.⁸⁷ בינתיים שהה המטוס בשדה עקרון, חשוף לעיני כול.⁸⁸ רמז ושמיר ביקשו לבדוק אם ניתן להנחית את המטוס בקטאניה שבסיציליה, שכן לדבריהם "מצב המטוס הוא כזה שטיסה קצרה עם מטען דלק מוקטן רצויה"; עם זאת, אם לא יהיה אפשר לנחות שם היה מוכן הל אורבך להסתכן ולטוס עד איאציו.⁸⁹ אולם הטסת המטוס נדחתה שוב ושוב, כיוון שהיה צריך להכשירו לטיסה, ותיקונו נמשך מעבר לצמיו.⁹⁰

בינתיים, כיוון שהיה קל יותר להעמיס את גוף המסרשמיט על מטוס הקומנדו, העדיפו אותו על-פני הסקיימסטר. ב-23 במאי יצאו לארץ עוד שתי טיסות "בלק": במטוס RX-138 הובל מסרשמיט בלי מדחף, וכן "ארגו זכוכית משורינת, שישה גלגלים, ארבעה ארגוני חלקים רורביים וחבית גליקול"; ובסקיימסטר הובלו 15 ארגוני פצצות, 24 ארגוני תחמושת 20 מ"מ, 12

* בהגיעם לנמל התעופה באתונה המריא הצוות משם לרומא – פרט לשטיינברג, שכאורח דרום-אפריקני היה צריך להצטייד בוויזה אוטלקית כדי להיכנס לאיטליה. הקונסול הדרום-אפריקני ביוון, דוד פישר, המציא לו אותה כעבור זמן קצר. ב-29 במאי המריא משם לרומא, למחרת היום טס עם הצוות לקטאניה שבסיציליה, ולמחרת, בשעה 16:00, המריאו משם לציכוסלובקיה. הם נחתו בזאטץ בשעה 20:43.⁸⁴

ארגזי תחמושת 13 מ"מ, כמה "ארגזי חיבור" וכן ארבע "מכוונות למילוי כדורים [20 מ"מ ו-30 מ"מ]". ב-25 במאי תוכננה הטסתם של שני מטוסי מסרשמיט נוספים, ובכך היה אמור להגיע מספרם בארץ לשישה.⁹¹ אולם, להמשך הפעולה נותרו שני מטוסי קומנדו בלבד, שאחד הוטס בידי ריבקוף וקורץ, והאחר – בידי ראב ושילדס (RX-138, RX-135). סחרוב היה מעוניין להחיש ככל האפשר את הטסת מטוסי הקרב, ולכן חזר ובדק היכן ארבעת מטוסי הקומנדו, "שעוד נותרו לנו חוץ מאלה הטסים כבר בקו הזה וכן את הקונסטליישן ולא עלה בידי עד היום לברר היכן הם. איש איננו יודע. אני מקווה לפתור חידה זו... ואז נוכל לפתוח קו סדיר רצוף ורחב-היקף של הובלה על כל סוגיה."⁹² תשובה לחידתו נמצאה בדבריו של אגרונסקי מיום 27 במאי, כפי שכתבם לרמז ולשכטמן:

הגיעו עד עתה חמישה דודג'ים: 2 אצל אתי, 1 ביוון, 1 נתקבל אצלכם. בחשבון לא נכלל הכלי של ארני [אילווייט. הקומנדו הראשון שהגיע לארץ]. ד. שלושת האחרונים עדיין בגטל ה. הקדילקים [קונסטליישן] מחכים להוראות. זה שבפנמה דורש החלפת מוטור. ו. אל [שויומר] החל בפעולת מקסיקו[*]. ז. אנשי שויומר באים הנה...⁹⁶

חששם של צוותי האוויר – שמא יתעו בדרכם ולא יצליחו להגיע למחוז חפצם – גבר עוד יותר לאחר נפילת שני צוותי מטוסי נורסמן בשבי המצרי ב-25 במאי.⁹⁷ למרות זאת נמשכה הפעולה האינטנסיבית במבצע "בלק". למחרת היום יצא לארץ ריי קורץ במטוס RX-135, נושא מסרשמיט ללא מדחף, חמש חגורות לטייסים, שני גלגלים ואף חבית גליקול. לאחר נחיתתו שב והמריא קורץ לציכיה וב-27 במאי הוביל לארץ, בין השאר, מדחף ותשעה ארגזי פצצות. באותו היום המריא גם הל אורבך במטוס RX-138 ("בלק-10") מזאטץ, כשהוא מוביל גוף מסרשמיט. הטיסה התנהלה ללא כל הפרעה, אולם לפתע הבחין במטוס קרב צמוד לזנב המטוס, המסמן לו לעקוב אחריו. כך עשה, וכעבור זמן מה נחת בעקבותיו בשדה התעופה בטררוויסיו שבאיטליה. הצוות נלקח למועדון הקצינים, ושם סיפרו, שהם בדרכם לאינציו ומשם לקזבלנקה. מפקד הבסיס בדק את מטוס התובלה וראה את מטוס הקרב. הוא אף הראה לאורבך עיתון, ובו כתבה על הארץ. הוא אישר לאורבך להתקשר לרומא ולדבר עם דני אגרונסקי, וכעבור מספר שעות קיבל אורבך אישור להמריא. כיוון שהיה כבר מאוחר מכדי להמשיך בטיסה, נותר הצוות ללינה שם. מפקד הבסיס בא למלון שבו התארחו ולקחם לארוחת ערב. למחרת היום, המריאו לאינציו. במברק לארץ העביר אגרונסקי את הודעת אורבך, שהשדה בטררוויסיו "מצוין. קבלת

* בדו"ח של גרדנר על תוכנית זו ב-4 ביוני נכתב, כי במקסיקו חשבו לרכוש 30 מפציצי תאנדרבולט ושלושה מפציצי מיטשל – נוסף למכוונות ירייה ותחמושת רבה. ב-21 ביוני היה אמור נשיא מקסיקו, מיגואל אלמאן, לחימש עם יועצים ועוזרים צבאיים בכירים כנגרל רודריגז וגנרל גונזלס, כדי להחליט אם לאשר את הרכישה.⁹³ כן ציין גרדנר, כי "במקרה של קשיים במקסיקו או מתכוונים להשתמש בסינים כנמענים למטען ות. קולונל לארי איבס, נשיא Western Ordnance באמריקה מארגן את זה, מכיוון שהוא מזכר כמיוות גדולות לממשלה הסינית." אליהו סחרוב וג'ו איזון (אותן) פנו לטקסס שבוע קודם לכן, כדי ליצור קשר עם איבס ולעקוב אחר עיסקת מקסיקו. באותו הזמן יצא שויומר לקנדה לרכישת מטוסים נוספים.⁹⁴ במקסיקו סייע גם איילי סוראסקי: הוא דאג לאשרת כניסה למקסיקו עבור סחרוב, וסייע במשאומתן עם ראשי הממשל שם וברכישת מלאי גדול של דלק למטוסים.⁹⁵



בשדה התעופה באיאצ'יו, משמאל: ג'וליוס קוברניק וריי קורץ

פנים יפה. הכל בסדר." אורבך דאג להפיץ בין הצוותים את המידע: אם תוך כדי הטיסה מתעוררות בעיות כלשהן, שיפנו לטרוויסיון, "כי יש לנו חברים."⁹⁸

"חוסר יד מאומנת בהנהלת הטייס"

על רקע מציאות קשה זאת התנהלה איפוא הרכבת האווירית מציכיה לארץ. ביקורתם של טייסי התובלה על תנאי הפעולה במבצע "בלק" היתה מקיפה, והם חילקו אותה עם יהודה ארזי, ממרכזי פעולת הרכש והגיוס בארצות-הברית. ואכן, ב-28 במאי כתב ארזי:

הטייסים האמריקאיים מתאוננים במכתביהם לחבריהם, על חוסר רשת גדעון [אלחוט] לאויריה, דבר המסכן את הטיסות – ועל חוסר יד מאומנת בהנהלת הטייס באירופה. התסיסה הזאת שהדיה מגיעים לאמריקה, תקטול את הגיוס. בן-יהודה [שאול אביגור] בקשני להעביר אליכם את הדבר.⁹⁹

שאול מאירוב לא היה מוכן למנות את פרדי פרדקינס למרכז הפעולה האווירית באירופה, והעדיף למנות לתפקיד זה את אליהו סחרוב יחד עם "מומחה רציני" מהתחום האווירי.¹⁰⁰ ב-29 במאי כתב לבן-גוריון, לגלילי ולרמז: "לזרז בטיפול שליחת מטוסים ממקסיקו וארה"ב, יוצא מתי [סחרוב] לשם היום בטיסה. הצעתי ודרישתי הנמרצת שישאר בחוץ לארץ כמרכז אדמיניסטרטיבי של ענייני התעופה. הדבר דרוש בהחלט. נדהמתי בשמעתי שהוא הגיע לזמן קצר. כבר הודעתי שאין בכוחי לרכז גם עניינים אלה וחוסר ריכוז מתאים מתנקם. עומד על תביעתי בכל תוקף."¹⁰¹

לקראת סוף חודש מאי נפגש סחרוב עם חי יששכר, הממונה על כל הצד המשקי של חיל האוויר, אשר הגיע לאירופה על-פי דרישתו של ברגוריון, כדי למצות אף את הסיכוי הקלוש לרכישתם של מטוסי ספיטפייר.¹⁰² ב-29 במאי כתב סחרוב לגלילי ולרמז: "נפגשתי עם חי בפריז. הואיל ואני נוסע לאמריקה, קבלתי מידיו כל העניינים... חי נוסע לפגישה עם אור ואחריה יודיעכם מתי חוזר לארץ."¹⁰³ ואכן, סחרוב יצא לארצות-הברית, ויששכר נפגש עם שאול מאירוב. זה היה מעוניין להשאירו כמרכז כל נושאי התעופה:

אני חוזר להכרח למנות כאן מרכז לענייני תעופה, תחת פקוחי. בזמנו הצעתי את חי ישכרוב, או אליהו סחרוב, הנמצא היום באמריקה. חי נמצא אתי וסבור שעליו לחזור ארצה לתפקידו, אך יקבל כל הכרעה. מחמת רבוי העניינים והסבוכים אני תובע להפריש אחד משניהם למלוי התפקיד. אם לא אקבל תשובתכם עד 10 ליוני, אאלץ להכריע ולמנות אחד מהם. הענין אינו סובל דחוי.¹⁰⁴

אולם, מאירוב לא המתין עד 10 ביוני, וכבר למחרת עדכן את ברגוריון ואת רמז, כי "חי ישאר באירופה לרכוז ענייני התעופה עד שובו של אליהו מאמריקה. מיד עם שובו יחזור חי לארץ ואליהו ישאר בקביעות לידי לריכוז העניינים."¹⁰⁵ על-מנת לסייע לו בעבודתו, מינה מאירוב תחת כפיפותו גם את יהודה פישמן למרכז רכישת חלקי-החילוף למטוסים.¹⁰⁶



מתוך מטוס הקומנדו, משמאל: הל אורבך והארי שוורץ

החלטתו של מאירוב – להשאיר את יששכר – לא היתה לרוחו של חיל-האוויר, ורמו ביקש ממנו לעשות כל מאמץ "שחי יחזור במהירות האפשרית" לארץ.¹⁰⁷ גם יששכר העדיף לשוב לארץ, וכפי שכתב: "ידוע לכם שאור מעכב אותי כאן בקשר עם העניינים שלנו באירופה. אור עומד לצאת לארץ וצריך יהיה לקבוע גם ענין זה הקשור אתי באופן אישי..."¹⁰⁸ בתגובה לכך השיב מאירוב:

כבר הודעתי שלא אסכים בשום אופן שחי יחזור לפני שובו של מתי [אליהו סחרוב] מאמריקה, ועד קבלו העניינים לידי. אתם תובעים בצדק תוצאות, אך הכרחי שיעמדו לרשותי האנשים הדרושים. אם יש מועמד מתאים יותר לרכוז עניני האויר כאן – הציעו. חי יטוס מיד עם הכנס מחליפו לרכוז העניינים.¹⁰⁹

בהמשך חזר מאירוב וחדיש במברקו לגלילי, לאשכול ולאחרון רמו, שלמרות הביקורת, שכל הנראה הושמעה על המשך פעילותו של יהודה בריגר כ"אחראי על הטרינספורט האווירי לארזון" – "שיהודה חוזר לתפקיד זה והוא היחיד שיעמוד בקשר עם הארץ לעניינים אלה. עליכם לעמוד בקשר אך ורק עמו. הוא ינהל את כל הצד הארגוני של הטרינספורט."¹¹⁰ כפוף למאירוב היה גם יהודה ארזי, והוא חלק על הדרך שבה ריכוז את הפעולה. את דעתו הביע בפגישתו עם ברגוריון, וזה כתב ביומנו: "בשמונה וחצי בערב – בא אלון [יהודה ארזי]... הוא מתאונן על הסטננות של שאול [אביגור] ורוצה ששחרר אותו מפיקוחו, שכן כך לא יכול להמשיך לעבוד. ברגוריון הסביר לו "שיש הכרח בריכוז ובפיקוח. אמר [ארזי], שייסע [לרכש] לאמריקה. אמרתי לו שגם שם קבעו פיקוח מרכזי." ככל הנראה, לא אמר לו ברגוריון, שטדי קולק כבר הביע את התנגדותו "לבואו של אלון [ארזי] לאמריקה."¹¹¹ אולם, בעיית ריכוז הפעולה האווירית באירופה לא היתה היחידה; היה קושי רב בבקרה ובשליטה, בריכוז ובתיאום של קליטת מטוסי התובלה וצוותיהם בארץ, ובשדה התעופה בעקרון בפרט. כאמור, העיבה בעיה זו על כל הפעולה למן ראשיתה, ושבה ומצאה את ביטוייה בתקשורת בין הארץ ובין אירופה. במברקו של בריגר לגלילי ולרמו נאמר, כי לאחר

שנתגלו מגיעות באווירנו בלק, שבלי ספק נגרמו ע"י אנשינו, ולאחר שנודע על קרבות אויריים בלילה, מודאגים מאד טייסי הבלקים. אנקשכם לתת הוראות מתאימות לא לירות על אוירונים בתוך רצועה ברוחב של שני מילים מבת"ם עד עקיר.¹¹²

כמה ימים לאחר מכן נאמר שוב במברק מצ'כיה, כי "על ה-DC-4 [סקיימסטר] כוון זרקאור ונורו יריות בטיסתו האחרונה מאזור רחובות-ראשון. תבינו שדברים אלה הורסים את כל עבודתנו. הטייסים אינם מוכנים למות מכדורים יהודיים, תנו מיד הוראות למניעת מקרים כאלה בעתיד."¹¹³ יתרה מזו, במברק אחר של בריגר, ב-3 ביוני, הוא כתב לרמו כי "בגלל חוסר הודעה מידכם על צאת בלק 19 כמעט שקרה אסון. אוירוני קרב ציכיים יצאו לקראתו." לפיכך

* ככל הנראה נכתבו דברי מאירוב גם עקב החלטתו של בריגר "לעזוב את העבודה ולחזור בהקדם" לארץ, שכן לדבריו "נעשה מינוי בתחום עבודתי בלי ידיעתי שמבטל את מעמדי בעבודה ולאחר שאור [מאירוב] סרב לתקן את הדבר במקום."¹¹⁰ לא ברור לאיזה מינוי התכוון בריגר.

חזר ודרש לדייק בהודעות המועברות מהארץ לציכיה.¹¹⁵ דרישה זאת קיבלה משנה תוקף לנוכח הודעה נוספת, שהועברה לארץ מאוחר יותר: "יש להודיע לכל המטוסים היוצאים לעפרי, שאנשי עפרי התחילו בביקוח חריף ודייקני על התנועה בשמי עפרי. זה בכדי שלא יבוא מטוסים שלא שלנו. מודיעים שיוכל לקרות שיכריחו אחד ממטוסינו לרדת לבקורת."¹¹⁶ על הקשיים בקליטת המטוס בעקרון כתב שוב שאול מאירוב לאהרון רמז ב-3 ביוני:

טייסי ההובלה מתאוננים קשות על חוסר סדר בשדה החניה, בזמן חנייתם בארץ. יש צורך לקבוע אחראי בשדה, שאליו יפנו וממנו יקבלו כל ההוראות. ממנו נקבל אנחנו הודעות על בוא המטוסים והמראתם.¹¹⁷

"להגביר ההובלה במטוסים"

למרות כל הקשיים הללו, נמשכה בינתיים הרכבת האווירית באותם מטוסים ספורים. על הפעולה כתב קורץ: "טסטנו יומם וליל ללא הפוגה, כדי להטיס אספקה לצבאנו."¹¹⁸ למרכז פעולת הרכש באירופה, שאול מאירוב, היו ברורים סדרי הקדימויות בהטסת ה"אספקה": "לעשרת הסכינים זכות בכורה על הכל." עם זאת, ביקש מגלילי לציין "את סולם הבכורה," אם לאחר שנשלחו "200 מקלעי BZ-37 [יבזה]" – יש צורך בטספות ממין זה, או מוטב לשלוח בדרך הבלק MG-34 [מגל"ד**] שכבר קנינו ושילמנו עבורם." על כך השיב לו גלילי:

לא ברור אם תהיה הפסקת אש. הקרבות נמשכים. באם תמשך האש הכרחי להגביר הזהירות. להמשיך אריזה מוסית ולהגביר ההובלה במטוסים. גדלים צרכי הגנת השדות ומקומות מרכזיים חיוניים מהרעשות מהאוויר. לכן דרוש שתטיסו מיד לפחות 60 מכונות 37. מחוץ להטסת הסכינים גופא יש לכך בכורה על פני חלקים וביצים [פצצות אוויר].¹¹⁹

היה ברור איפוא, שיש לנצל את התובלה האווירית היקרה והמהירה מאוד, מצד אחד, ובעלת התפיסה הנמוכה, יחסית לתובלה הימית, מצד שני, להטסתם של אמצעי הלחימה היותר חיוניים.

אולם, כדי לקבל הוראות מפורטות ומדויקות יותר באשר לקדימויות בהטסת המטענים, וכדי לדווח על הפעולה שנעשתה, ולפעול ליתר ארגון ותיאום בין הפעולה בארץ ובין ציכיה, יצא יהודה בריגר, על-פי הוראותיו של מאירוב, ב-26 במאי לארץ. למחרת היום נפגש עם ישראל גלילי, ולאחר מכן עם ברגוריון. הוא דיווח לו על הכוונה לרכוש עוד 30 מטוסי מסרשמיט ר-30 מטוסי ספיטפייר (מודל 9). באשר למטוסי הספיטפייר ציין בריגר, כי על-פי ההערכה שלהם "אלה מסוגלים לבוא הנה בכוחות עצמם."¹²⁰ לאחר מכן נפגש בריגר עם לוי אשכול ממשרד הביטחון, וזה הבהיר לו את החיוניות של ההעברה המהירה של החומרים הדרושים לתעשייה הצבאית. ב-29 במאי, קודם שובו לזאטץ, נפגש שוב עם ברגוריון, אשר הדגיש בפניו את הצורך

* מקלע בינוני ציכיה. משקלו כ-20 ק"ג.

** מקלע קל גרמני, שיוצר גם בציכיה. משקלו כ-13 ק"ג.

להחיש את הטסתם של מטוסי הקרב, וכן, "שהם יכולים להתחייב על 5 מיליונים – אם ישיגו נשק כבד ואוירונים. אם כי אין הכסף עוד בידינו."¹²¹

באותו הלילה המריא בריגר באחד ממטוסי הקומנדו, שעשה דרכו חזרה לזאטץ. בהגיעם לסביבות זאטץ, שרר במקום מזג-אוויר גרוע ועננות נמוכה מאוד, אשר הקשתה לאתר את השדה. לאחר שורה ארוכה של חיפושים החליט הטייס לבקש אישור לנחיתה בשדה התעופה הראשי של פראג – למרות האיסור לנחות שם. באירצון ניתן האישור לנחיתה; אך כאשר הגיע המטוס מעל שדה התעופה, התברר כי המנגנון ההידראולי המוציא את כר הנחיתה לא תקין. בשדה התעופה הושמעה אזעקה, ורשויות השדה התכוננו לנחיתת חירום; אולם "ברגע האחרון ובטיפות הדלק האחרונות הצליח הטייס בתמרון נועז להוציא את הכן, ולנחות בשלום בין אמבולנסים ומכוניות מכבי אש."¹²² בערבו של אותו יום הופעלה לראשונה רביעיית מטוסי מסרשמיט לתקיפת הכוחות המצריים.

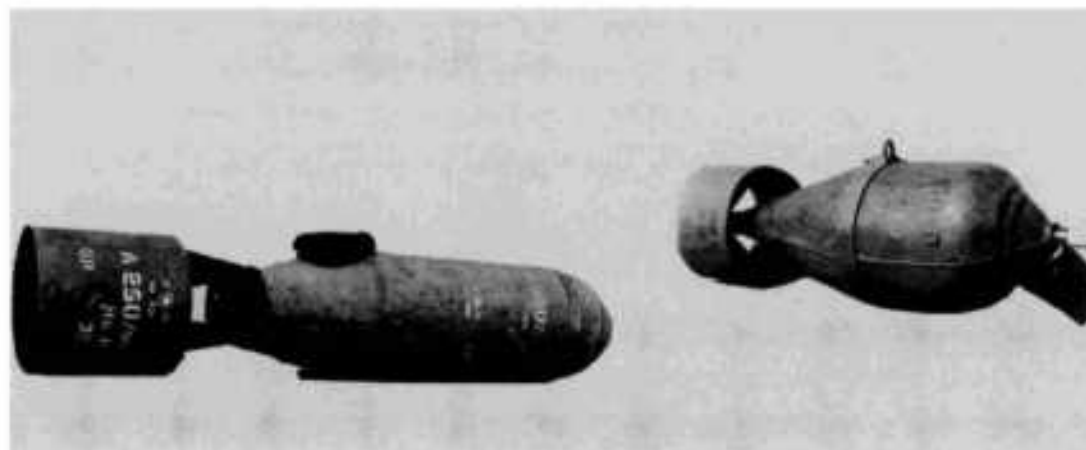
"הרגשה של שעה גדולה"

ב-28 במאי הובלו במטוס הסקיימסטר מטוס קרב עם מדחף, 20 ארגוי תחמושת 20 מ"מ, שבע פצצות ושמונה ארגוי נפצים. עד אז הגיעו לארץ שבעה מטוסי מסרשמיט מפורקים, ובשדה התעופה בעקרון, בהנחייתם של הטכנאים הצ'כיים, התנהלה פעולה קדחתנית להרכבתם ולהכנתם לקראת הפעלתם נגד שדה התעופה אל-עריש, שממנו יצאו מטוסי חיל-האוויר המצרי לתקוף מטרות בישראל. מטה חיל-האוויר במלון "ירקון" בתל-אביב הועיד את ההפעלה הראשונה של מטוסי הקרב הראשונים למשימה, שתכליתה השגת עליונות אווירית, כפי שבאו הדברים לידי ביטוי בדברי ברגוריון בישיבת הממשלה: "לעשות את הפעולה הראשונה לאור-הבוקר – להפציץ את בסיס הספיטפיירים המצריים באל-עריש. זו דעת אנשי התעופה והסכמנו לה."¹²³

חיוניותם של מטוסי הקרב באה לידי ביטוי ב-26 במאי בישיבת הממשלה הזמנית בדברי ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד ברגוריון, אשר עקב מקרוב אחר קצב הכנתם: "מקווים שמבין הארבעה שיש לנו – מחר שלושה כבר יהיו מוכנים לפעולה." ואכן, באותו היום דווח לו כי שלושת המטוסים הראשונים יהיו מוכנים למחרת היום. לאחר מכן נדחה המועד ליום ששי בבוקר (28 במאי), אולם גם אז לא הופעלו, וראש מטה חיל-האוויר, אהרון רמז, תלה את הדבר (בפגישתו עם ברגוריון) בבעיית חימוש המטוסים: "הסכינים לא היו מוכנים באחת בלילה בחימוש, הפצצות לא היו מוכנות, ואין לנו מומחה. חסר היה משהו בפצצות... המומחים הצ'כים לא יכלו לטעון התותחים – זהו טיפוס חדש של תותחים."

למחרת היום, ב-29 במאי, כתב ברגוריון ביומנו: "המסרשמיטים לא יצאו. הפצצות, הבנזין, והברקסי לא היו בסדר. באחת עשרה יהיו מוכנים." אולם, לפנות ערב הגיעו לבן-גוריון "ידיעות מדאיגות על טור מצרי כאילו של 1000! כלי רכב, הנע צפונה בסביבת אשדוד." בשעה 16:45 דיווחה התצפית בניצנים: "הכביש מאתנו צפונה שחור מרכב צפוף. עד עתה עברו אותנו 1300 כלי רכב."¹²⁴ מפקד חטיבת "גבעתי", שמעון אבידן, תבע איפוא מהמטכ"ל סיוע אווירי

* המלון הופקע לצורכי מטה חיל-האוויר ב-12 במאי.



פצצות 50 ק"ג ו-250 ק"ג

של מטוסי הקרב, ובאותה השעה הגיעה בקשה דומה גם מאזור הקרבות בלטרון. ראש אג"ם, יגאל ידין, אישר את הפעלת המטוסים נגד הטור המצרי. בעקרון המתינו טייסי הקרב, שסיימו את קורס ההסבה על המסרשמיט, להוראה להמריא. לימים סיפר אחד מהטייסים, עזר ויצמן: "היתה הרגשה של שעה גדולה. שהנה סוף־סוף עומד האגרוף הקמוץ הזה, שקיומו נשמר בסודיות, להנחית את עוצמתו על האויב."

ב-29 במאי, בשעה 19:45, מבלי שנערכה טיסת מבחן למסרשמיטים, המריאה מעקרון רביעיית הטייסים לתקיפה מבצעית ראשונה על הטור המצרי בין אשדוד לג'סר אשדוד. את המבנה הוביל לו לטארט, ובשלושת המטוסים האחרים היו מרדכי ("מודי") קליבנסקי (אלון), עזר ויצמן ואדי כהן. הם התכנסו למבנה מעל אשדוד, הטילו את הפצצות, ואף צלפו בתותחים למרות האש האנטי אווירית החזקה שנתקלו בה. כעבור מספר פגזים נגרמו להם תקלות בהפעלת תותחי ה-20 מ"מ שבמטוס, ותא הטייס של לו לטארט נפגע מאש הנ"מ. לאחר סיומה של הפעולה פנו לשוב לשדה התעופה בעקרון. לטארט נחת כשורה, אולם לאלון היתה תקלה בבלמי המטוס, ובנחיתה (בשעה 20:05) התפוצץ לו הצמיג השמאלי, וקצה כנף אחת פגע בקרקע. ויצמן נחת כעשר דקות אחריו ללא כל תקלות. אולם, אדי כהן לא הגיע. הוא נפגע ככל הנראה מאש נ"מ בעת שצלל לצלוף על הכוחות המצריים.¹²⁵

באירופה המתינו בדריכות לדיווח מהארץ על אודות "טיב פעולת הסכינים בקרב", ואחרון רמו עדכן את מאירוב: "אבדנו שני סכינים בפעולה. אדי כהן חסר. השני נצל."¹²⁶ אולם, למרות כל התקלות והמחיר הכבד של התקיפה הראשונה של מטוסי המסרשמיט, הועלתה תוך זמן קצר ההערכה, שמצאה את ביטויה הראשוני בדברים שכתב דוד בן־גוריון ביומנו למחרת היום: "ייתכן שההפצצה שלט אתמול – הבריחה רבים."¹²⁷ נראה שהופעת מטוסי הקרב בזירה "טרפה את הקלפים", ומבחינת המצרים הכניסה גורם חדש, אשר אילץ אותם לשוב ולשקול מחדש את תוכניותיהם. ואכן, הטור המצרי נעצר בהתקדמותו לכיוון תל־אביב. וכך תיאר את הדברים אורי אבנרי בספרו בשדות פלשת 1948:

ופתאום מופיעים האוירונים. האנשים מתמזרים בבהלה. הפצצות נופלות ופוגעות. הנזק מועט. מהיכן יש ליהודים אוירונים! זהו גורם חדש שלא הובא

בחשבון. המצרי הוא אדם זהיר. את תורת הצבא שלו למד באקדמיה הבריטית, שחינכה אותו לחשוב במושגים אורתודוכסים.... יש לחכות, לאסוף כוח גדול יותר, להביא תותחים אנטי אוויריים. יש להתכונן בשקט, לתכנן תכניות חדשות, להכין מהלומה גדולה. ניתנת הפקודה: להיעצר, להתחפר, להיערך בהגנה התקפית.¹²⁸

ב-30 במאי המריא אורבך במטוס הקומנדו בחזרה לזאטץ. בדרכו לשם עבר מעל הכוחות המצריים שהותקפו על ידי מטוסי הקרב באזור אשדוד, ירד לגובה נמוך, והאלחוטאי בצוות, אדי צ'ינסקי, הטיל לעברם פצצות 50 ק"ג. המטוס המשיך לפירנצה באיטליה, כדי להעמיס מטען שהותיר שם ליאו גרדנר. בדרכם הם נחתו בקטאניה, ושם הסב את תשומת ליבם איש תחזוקה איטלקי לכך שבמטוסם נפער חור של כדור, אשר נורה לעברם, ככל הנראה, כאשר הפציצו את הכוח המצרי. לאחר שהעמיסו, בין השאר, מערכת טייס אוטומטי וגנרטורים, המשיכו בטיסה לזאטץ. ביומנו באותו היום כתב בן-גוריון: "הגיעו הלילה שני מסרשמיטים וה-C-46 שהביא אחד מהם, הפציץ בדרכו חזרה את אשדוד."¹²⁹

"יום חג לתושבי תל-אביב"

תוך זמן קצר, לאחר הפעלתם הראשונה של מטוסי הקרב, ניכרו סימנים של שינוי בדפוסי הפעולה של חיל-האוויר המצרי. טייסיו, אשר הכירו היטב את שדה התעופה עקרון, היו עד אז חולפים מעליו, לעיתים משתהים וחגים מעליו וככל הנראה בוחנים את התכונה בו, אולם ברוב הפעמים הם לא פגעו בשדה, שכן העדיפו את הפגיעה בשדה דב, בתחנת רידינג, בנמל תל-אביב ובמטרות "איכותיות" אחרות – ואילו לעקרון לא ייחסו, ככל הנראה, בפרק זמן זה חשיבות צבאית רבה. אולם, בעקבות פעולת התקיפה של מטוסי הקרב שהמריאו מעקרון החלו המצרים להתמקד יותר ויותר גם בהפצצתו.

ואכן, ב-31 במאי בשעה 09:00 הופיעו שלושה מטוסים (מפציץ אחד ושני מטוסי ספיטפייר). במשך חצי שעה חג המפציץ בגובה 6,000 רגל בערך מעל השדה והטיל עשר פצצות נפץ ותבערה. לאחר מכן באו שני מטוסי הספיטפייר "מדרום וצללו מאחורי העננים מצד השמש לגובה של 600 רגל על המוסכים". הם הטילו ארבע "פצצות נפץ ותבערה", ואלה גרמו לנזקים. משלוש עמדות הנ"מ ירתה רק עמדה אחת 25 כדורים; עמדה אחרת לא ירתה כיוון שמטוסי הספיטפייר "היו יותר מדי נמוכים בשביל עמדת התותח". בשעה 17:55 שבו שלושה מטוסים (ספיטפייר אחד ושני מפציצים) ותקפו את המוסכים בשדה. הספיטפייר הטיל שתי פצצות, והמפציצים – 12 פצצות נפץ ותבערה, ואלה נפלו בקרבת עמדות הנ"מ והמוסכים. הפעם ירו שלוש העמדות על המטוסים. נראה כי בהפצצות אלה הצליחו המצרים לפגוע, בין השאר, בשני מטוסי מסרשמיט שטרם הסתיימה הרכבתם, וגם במטוס הקומנדו החשוף, שכבר נפגע בעבר – בהטיסו אספקה ליחיעם. בעקבות זאת הוחלט להעביר את הרכבת המסרשמיטים "להרצליה – לשדה תעופה מוסווה יפה."¹³⁰

ההפצצות על עקרון הלכו ותכפו, וגבר החשש שמטוסי הרכבת האווירית של מבצע "בלק" לא יוכלו לנחות בו. לכן נבדקה האפשרות שבסיס רמת דוד – אשר פונה כבר ב-24 במאי על-

ידי הבריטים והוחל בו בתהליך התארגנות בפיקודו של יהושע גילוף – ישמש בסיס חלופי.¹³¹ ואכן, בסוף מאי הודיע רמז למאירוב, ליהודה בריגר ולדני אגרונסקי, כי "שדה אלטרנטיבי לפעולת בלק יהיה רמת דוד".¹³² אולם, גם באמצע חודש יוני, בעת ביקורו של דן טולקובסקי, קצין המבצעים של חיל-האוויר, ברמת דוד, עדיין לא היה הבסיס ערוך כראוי לקליטת מטוסי התובלה במבצע "בלק". לאחר שיחתו עם גילוף ברמת דוד, כתב טולקובסקי:

**לפני שנחליט על נחיתת אוירוני בלק ברמת דוד בתנאים מסוימים יש לזכור
שלא קיימות בשדה זה כל אפשרויות של מילוי דלק... כמו כן אין בשדה לא
טנדר כבאים ולא אמבולנס; יש לזכור שבית החולים הקרוב ביותר הוא בעפולה
נעשרה ק"מ מהשדה.**

כן הוסיף טולקובסקי את בעיות הספקת המזון, המגיע ברובו מתל-אביב, את העובדה שנחיתות לילה אפשריות רק על מסלול אחד, וכי רק החלו בהתקנתן של מנורות עבור המסלול השני. לדבריו, אם יהיה צורך לשכן במקום 20-25 טייסים, יהיה צורך לדאוג להם לצידוד אישי, למזון ולמטבח, לטכנאי רדיו ולאלחוטאים, לכלי תיקון עבור המטוסים ולאמצעים נוספים.¹³⁴ מפקד הבסיס, יהושע גילוף, התבקש להיות ערוך ומוכן גם "לאכסון קבע של טייסת קרב של משרשמיטים בערך 6 מטוסים".¹³⁵

תחושת חוסר האונים של אזרחי ישראל לנוכח ההתקפות האוויריות החוזרות ונשנות היתה עדיין קשה: חיל-האוויר המצרי עשה עדיין בשמי ישראל ככל העולה על רוחו. בעיתון **דבר** ב-30 במאי זעקה הכותרת: "היכן חיל-האוויר הישראלי?" במכתב למערכת יצא אחד הקוראים להסביר את המצב:

**הרי 'בדרך הטבע' אי אפשר שיהיו לנו כבר אוירונים ואע"פ כן – יש גם
אוירונים. ואם לדון לפי מה שהושג עד כה הרי יש להניח בבטחון גמור כי
מספרם ילך ויגדל במהירות רבה ועוד נראה את האוירונים שלנו ולא רק בשמי
ארצנו בלבד. עוד יראו וישמעו אותם גם בקהיר ונרבת-עמון, בביירות ובדמשק.**

הביקורת על חיל-האוויר היתה גם מבפנים. בפגישתו של חי יששכר, הממונה על כל הצד המשקי של חיל-האוויר, עם בן-גוריון בסוף מאי אמר הראשון: "המצב הפנימי בחיל-האוויר – לא טוב".¹³⁶ גם ביקורת המטה הכללי על תפקודו של חיל-האוויר היתה נוקבת. כך, למשל, בעקבות האיחור בהפצצת אשדוד, בלילה שבין 1 ל-2 ביוני, כתב שלמה אורן, קצין קשר אג"ס חיל-האוויר, לראש אג"ס יגאל ידין: "מאחר שתקלות ארגונית מסוג [זה] חוזרות ונשנות מדי יום ביומו יש לקרוא את האחראים בח.א. לבצוע, לאחריות מוחלטת בדיוק בצוע משימות שמטילים עליהם."

משך הזמן שנדרש להרכבת המשרשמיטים שהובאו במבצע "בלק", התקלות בהפעלת מטוסי הקרב וגם חוסר מיומנותם של חלק מטייסי הקרב גרמו לכך, שנכון לתחילת יוני היו עדיין כמה מטוסים בתהליכי הרכבה שונים, והיה מטוס משרשמיט שמיש אחד בלבד. ב-3

* כך, למשל, ב-10 ביוני עמדה מצבת כוח-האדם בבסיס על 171 איש, כאשר בכל החיל היו אז 2,063 איש.¹³⁷

שיחה טלפונית מ	
אל:	מפקד האוויר 152
מאת:	מלח אוויר-ג
המפקד נמצאם של חברים	
שקמה זמין אחת חרולת	
מסרשמיט 15 והשל 32	
בתקרב גופי האוויראים	
מזלזל אם יש צורך חג	
ובמקרה לזון לפעולה	

סיוע בהרכבת המסרשמיטים

ביוני, בסביבות השעה 19:00, תקפו שני מטוסי דקוטה של חיל-האוויר המצרי את תל-אביב. מרדכי אלון רדף אחריהם במטוס המסרשמיט והפילם: האחד ירד מעל יפו "אחוז להבות" ליד נבירובין, והשני – ליד רחובות. הקרב נערך מעל תל-אביב ומעל רחובות ונצפה על-ידי האזרחים שם. הוא עודד את רוחם של הישראלים, כפי שנכתב בעיתון **דבר** למחרת: "הקהל הרגיש במקלטים בקרב האוויר המתחולל בחוף הגיח ממחבואיו ובראותו את המפציץ צונח פרץ בתשואות... קהל אלפים, ילדים ונוער, מי ברכב, מי ברגל, נהר אל בתים." היה זה "יום חג לתושבי תל-אביב," כתב ויצמן בספרו, **לך שמים לך ארץ**.¹³⁷

פעילות מטוסי הקרב החלה איפוא להניב פרי, ובעקבות הפלת שני מטוסי הדקוטה החל להסתמן שינוי נוסף בדפוסי פעולתו של חיל-האוויר המצרי: עד אז נהגו להסתובב – לא רק מטוסי ספיטפייר, אלא אף מטוסי דקוטה – זמן רב בשמי תל-אביב ללא שום חשש מני"מ או מפעילות מטוסי הקרב, אך "לאחר הפלת הדקוטות חדלו המצרים ממנהג זה ודבקו בשיטה של פגע וברח בספיטפיירים בלבד." היו אמנם עוד כמה גיחות של מטוסי דקוטה מצריים להפצצה, אולם התלוו אליהם מטוסי ספיטפייר להגנתם.

* למחרת חיום, ב-4 ביוני, ניסו המצרים לפגוע בתל-אביב דרך הים: שלוש אוניות מצריות הלכו וקרבו לחופי תל-אביב. למן השעה 15:30 הוזנקו מטוסי טייסת אי (בונגה, פירציילד ורפיד) משדה דב להפצצת האניות. המטוסים פגעו בהן שתי מניחות ישירות, אולם בגיחה השביעית, שבה המריא פירציילד בשעה 16:55, נמנע המטוס מתותחי אחת האניות ונפל לים. הטייס, דוד שפרינצק, והנווט-מטילן, מתתיהו סוקניק, נהרגו. מערכו טיסות סיור באזור לחיפוש הצוות והמטוס, אולם עקבותיהם נעלמו עד עצם היום הזה. נראה כי מפאת המחסור במטוסי קרב והחשש שייפגע מטוס המסרשמיט שנותר, לא הופעל מטוס זה נגד האניות.

רכש 15 מסרשמיטים נוספים

ב-31 במאי הטיסו ריבנוף וקורץ במטוס RX-135 מסרשמיט ללא מדחף, ולמחרת היום הטיסו ראב ושילדס עוד מטוס קרב ללא מדחף. בכך הסתיימה הטסתם לארץ של עשרת מטוסי הקרב הראשונים. אלה הלכו והתכלו, וטייסת הקרב נזקקה נואשות למטוסים נוספים. בהמשך הלכה וגוזה התקווה שאולי יירכשו בארצות-הברית מטוסי קרב זולים יותר, טובים יותר ומוכרים לטייסים שהתנדבו לחיל-האוויר. לנוכח גלי ההתקפות של חיל-האוויר המצרי על מרכזי אוכלוסייה ישראלים ואף על בסיסי חיל-האוויר הוחלט איפוא לרכוש עוד מטוסי מסרשמיט. עם זאת הוגבלה הרכישה ל-15 מטוסים בלבד.

אולם, המציאות הפוליטית הנוילה בציכיה והתמורות הפוליטיות המהירות, שהלכו והתממשו בה בתקופה שבין חתימת החוזה הראשון ועד ההחלטה על רכש 15 המטוסים הנוספים, הקשו על מימושה של האופציה – למרות שעוגנה במסגרת החוזה הראשון. המשטר הקומוניסטי החדש בציכיה מינה יותר ויותר קצינים בכירים בשורות הצבא; ובמסגרת השינויים הללו והצורך לסלק מתוך שורות הצבא את כל אלה, שלא הודחו עם המשטר החדש, ולעקוב אחר כל אלה גם בין האזרחים – התבסס יותר ויותר מעמדו של הקולונל היהודי בדריך רייסין, סגן שר ההגנה וראש שירותי המודיעין הציכיים. אנשי שגרירות ארצות-הברית בפראג, למשל, העריכו כי הוא "האיש החזק ביותר בציכוסלובקיה".¹³⁸ פליקס הכיר אותו היטב, והעובדה שיכול היה להתקבל אצלו בכל עת חיזקה את מעמדו הן בעיני אנשי הצבא הן בעיני מנהלי התעשייה האווירית הציכית.

ואכן, מיד עם הנחיתתו של מאירוב לרכוש מטוסי קרב נוספים נפגש פליקס עם מנהלי התעשייה האווירית הציכית, הזכיר להם את האופציה לרכוש מטוסי קרב נוספים, המוזכרת במסגרת החוזה הראשון וביקשם לאשר את הרכישה. אולם למחרת היום, בפגישתם של אלה עם הפיקוד הצבאי הבכיר, לא אושרה הבקשה. רק לאחר התערבותם של קצינים בכירים נוספים אושרה לבסוף רכישת 15 מטוסי הקרב המבוקשים.¹³⁹ כאמור, הצורך של הציכים במזמונים גבר בסופו של דבר על כל השיקולים האחרים. ואכן, ב-24 במאי דיווח מאירוב לגלילי ולרמזו על ההתקשרות לרכישת 15 מטוסים נוספים "על ה-10 שכבר שלמנו עבורם"; וכן ש"למיון התכנית באים בדברים עם פזית [גולדה מאיר בארצות-הברית]"; ו"במידה שיהיו אמצעי תובלה תוסיף רכבת האוויר לתפקד וגם להגביר את פעולתה." עם זאת הוסיף שאינו סבור שכדאי "להתקשר מיד ל-30 כי ייתכן שנרכוש מטוסי-קרב ומפציצים אחרים."¹⁴⁰ במברק לרמזו, ב-29 במאי, נאמר כי "עושים סדורים להבטחת ההטסה של הסכינים הנוספים מיד עם גמר 10 הראשונים."¹⁴¹ בארץ המתינו איפוא יום-יום להודעה בדבר חידוש הטסתם של 15 מטוסי המסרשמיט, במסגרת מבצע "בלק", אולם זו בוששה לבוא: בתחילה חל העיכוב מפאת שיקולים פוליטיים; אחר-כך – מפאת שיקולים כספיים (הציכים תבעו יותר כסף); ולבסוף – מטעמים טכניים: העברתם של מטוסי המסרשמיט לזאטץ והכנתם להטסה.

בינתיים נמשכה הטסתם של מקלעים, פצצות אוויר ותחמושת גם עבור מטוסי הקרב, וכן הוטסו טייסים (כמו אלה שסיימו, למשל, את קורסי ההסבה על מטוס הקרב), נוסעים אחרים או שליחים של "ההגנה", שיצאו למעילות או שבאו לדווח על הפעילות. אותות הקריאה והזהיו של המטוסים במבצע "בלק" המשיכו אף הם להיקבע על-פי תוכנית "יקום פורקן".¹⁴² דוגמה



מטוס הדקוטה שהפציץ את דמשק

אחת, מני רבות, לרב-גוניות המטען שהגיע במטוסי "בלק" מצויה בהודעתו של בריגר לרמוז ב-3 ביוני: "בלק 22 [מטוס קומנדו] RX-137 יגיע אליכם ב-4 לחודש שעה 17:00 [לפי שעות גריניץ']... תוכנו: 9 ארגוני ביצים [פצצות-אוויר], 6 ארגוני חלקים, מכשירי עבודה. יצאו גם שלושה נהגים לסכינים." מטוס זה הגיע על-פי המתוכנן, ובאותו הלילה הגיע מטוס קומנדו נוסף, אשר הוביל "ציוד למסרשמיט".¹⁴³ ב-7 ביוני הגיעו לעקרון שלושה (ז) מטוסי "בלק" נוספים: שני מטוסי קומנדו (RX-135, RX-137) אשר הובילו, בראשון – 14 ארגוני ביצים, 2 ארגוני חלקים, 3 ארגוני עבודה; בשני – עשרה ארגוני ביצים, 23 ארגונים מ"מ; ובשלישי – במטוס הסקיימסטר – 30 מקלעי "בזה". במברקו של בריגר נאמר: "מכשיר האלחוט של בלק 23, RX-135, מקולקל. הוא יטוס יחד עם בלק 24 [RX-137] ויתקשר דרכו".¹⁴⁴

מבצע "בלק" והפצצת דמשק

הקדימות והעדיפות הרבה, שניתנו למבצע "בלק", והשפעתו הישירה אף על הפעילות המבצעית של החיל באו לביטוי ב-9 ביוני. מטוס דקוטה, מוטס בידי סם כץ ואליעזר ציימס, הגיע לעקרון כדי להיטען בשתי טונות חומר-נפץ להפצצת דמשק. בהגיעו לשדה התברר לו שיש רק טונה אחת, והשנייה אמורה להגיע בכל רגע. ואכן, בשעה 02:30 (ב-10 ביוני) הובאה יתרת חומר-הנפץ.

באותו הזמן הגיעו לשם שני מטוסי "בלק": מטוס הסקיימסטר החכור, אשר הוביל 26 מכוונות כבדות ותחמושת, ומטוס קומנדו (RX-138) עם פצצות ותחמושת למסרשמיט.¹⁴⁵ היה צריך איפוא להטעין את מטוס הדקוטה ולפרוק את מטוסי הקומנדו. את אשר התרחש תיאר דן טולקובסקי, קצין המבצעים של החיל:

באותו לילה נחתו שני מטוסי 'בלק' בעקיר וכתוצאה מהמחסור בידיים עובדות במקום נגמרה הטענת המטוס ב-02:45 ואחרי זה לא הצליח הטייס להניע את שני המנועים. לא היה אף חשמלאי במקום שיכול היה לבדוק את מנגנון ההנעה של המנועים ואך ורק הודות לנוכחותו של ביל גרי ממחלקת הקשר הותקן הקלקול.

בינתיים הפציע השחר. המשימה להפציץ את דמשק נדחתה, ומטוס הדקוטה חזר לחיפה. מטוסי הקומנדו המריאו חזרה לזאטץ, ורק בסוף אותו היום יצא הדקוטה מעקרון והפציץ את דמשק.¹⁴⁶

ההסתמכות הרבה על פעילותה של הרכבת האווירית במבצע "בלק", והציפייה לתחילת הטסתם של מטוסי המסרשמיט הנוספים שנרכשו ולהגעתם של מטוסי תובלה נוספים מארצות-הברית – באו לידי ביטוי בדיווח של אהוד אבראל, מרכז כל פעולת הרכש בציכסלובקיה (אשר הגיע במטוס הסקיימסטר בלילה הקודם), לדוד בן-גוריון ב-10 ביוני:

יש לנו בחו"ל 8-7 [מטוסי קומנדו] (אחד מקולקל). בכל יום יוצא C-46 ושלוש פעמים בשבוע DC-4. הוא טס שמונה וחצי שעות מפראג הנה, בלי הפסק.... נרכשו 30 סכינים, והחל מהשבוע הבא יוכלו לבוא ארצה... אפשר להשיג דלק לאווירונים – מחפשים טנקרים [מכליות]... קנינו בצרפת 12 מרגמות של 120 מ"מ... יישלחו באוירון... מטוס DC-4 ייקח ארבע מרגמות כ"א (350 קילו) ואלפיים פגזים (כ"א 14.5 קילו)... מחכים שהיום יגיעו לפראג 3 מטוסי הקונסטליישן שלנו. כל אחד יכול להביא אתו שבעה וחצי טון...¹⁴⁷

ואכן, באותו היום הצטרף מטוס קומנדו נוסף (RX-133) לרכבת האווירית של מבצע "בלק". כאמור, הגיע מטוס זה, מוטס בידי שינדלר, כבר ב-28 במאי לצ'מפינו במקום לקטאניה, והיה אמור להיכנס לסבב כבר למחרת היום; אולם, ככל הנראה מפאת בעיות שמישות השתלב בפעולה רק ב-10 ביוני, ואז ביצע את טיסתו הראשונה ("בלק-28") לארץ.¹⁴⁸

בינתיים, למרות הצטרפותם של צוותים ומטוסים נוספים לפעולה במבצע "בלק", המשיך יהודה בריגר להסתייע גם באולף כריסטרנסן והאלחוטאי שלו – הצוות השוודי, אשר כאמור לעיל סלל את הדרך לחידושו של מבצע "בלק" – גם להטסתם לארץ של מטוסי תובלה שנרכשו. במכתבו לרמז כתב בריגר כי צוות זה יטיס ב-8 ביוני לשדה התעופה בחיפה מטוס דקוטה שנרכש עבור החיל. לדבריו, כריסטרנסן "מוכן לעבוד בשבילנו אצלכם והוא טייס בחסד עליון ומוכן לכל... האיש הזה שירת אותנו בטאמנות ומסירות בפעולת בלק. באם אינכם צריכים אותו אני מאד מעוניין לקבל אותו חזרה... חבל יהיה לאבד איש נהדר זה בשביל הענין שלנו. אנחנו חייבים לו הרבה תודה."¹⁴⁹ עליהם כתב שוב בריגר לרמז:

קפיטן קריסטרנסון והנווט שלו, שני שוודים שעבדו אתי בפעולות בלק. בהיותם עם JU-52 בארץ. נאמר לי שהם דרושים מאוד אצלכם. במקרה שלא תשתמשו בהם מיד, אבקש להחזירם כי הם נחוצים כאן מאוד. החליטו מיד אם תשתמשו בהם שם או כאן. קפיטן קריסטרנסון עובד אצלנו על בסיס של 5,000

THE FOLLOWING STANDARD MESSAGE WILL BE SENT IMMEDIATELY AFTER CONTACT IS MADE. IT WILL CONSIST OF TWO FIVE FIGURE GROUPS AND INCLUDE THE FOLLOWING INFORMATION :

- 1). E. T. A.
- 2). Gas required.
- 3). Type of cargo.

The type of cargo will be : 14 = Aircraft, Crane required.

17 = Ammunition, guns etc.

23 = Miscellaneous, no crane required.

27 = Miscellaneous, crane required.

EXAMPLE : "E.T.A. 0200 1,200 gallons miscellaneous no crane required."

WILL READ : "39 00 1/200 23" and will be sent as follows :
"39 001 20023"

WEATHER.

Q. A. H.

1. Q B A = 18 followed by 2 figures. ;
2. Q B B = 18 " " 3 " ;
3. Q F B = 18 " " 4 " ;
4. Q A H = 18 " " 5 " ;
5. Q F U = 19 " " 3 " ;

Q. F. Z.

- Q B A = 21 followed by 2 figures.
- Q B B = 21 " " 3 "
- Q A H = 21 " " 5 "
- Q F U = 19 " " 3 "

If QFZ required call 21 Y H Y
If QAH required call 18 Y H Y

TROUBLES.

In case of TROUBLE send messages using plain language code.

In case of DISTRESS use XXX or S.O.S.

FREQUENCIES TO BE USED.

<u>DATE.</u>	<u>FREQUENCY</u>	<u>ALTERNATE.</u>
17th - 24th June	4930 K.C.	+ 5 K.C.
25th - 30th June	4990 "	+ 5 "
1st - 7th July	4550 "	+ 5 "
8th - 15th July	4230 "	+ 5 "
16th - 22nd July	4890 "	+ 5 "

All that is necessary is to say Q S Y for shift to alternate frequency.

For emergency use R/T on 3250 K.C. on request.

EXAMPLE - 363 PSE.

הוראות לתקשורת בין המטוס לארץ

קרוניים שבדים[*] לחודש ונוסף 20 קרוניים כל שעת טיסה. הנווט 3,000 קרוניים בחודש ו-10 קרוניים לשעה. קבל ממני כסף עד ה-19 ביוני. אודיע זמן ההמראה ואבקשכם לקבלם בשדה.¹⁵⁰

ואכן, צוות זה השתלב בהטסות של מבצע "בלק", וכמתואר להלן הביאו עוד כמה צוותי אוויר שוודיים, אשר סייעו באורח ניכר לפעולה.

בינתיים, נכון ל-11 ביוני, פעלו במסגרת חברת לאנס"א (כך כונתה המסגרת גם בתוך חיל האוויר פנימה) רק ארבעה מטוסי קומנדו (RX-133, RX-135, RX-137, RX-138) ומטוס הסקיימסטר האמריקני החכור, שכזכור ביצע את טיסת "בלק-1", ואף הטיס את מטוס הקרב הראשון. ארבעה מטוסי קומנדו לא נכללו כלל בסבב: RX-134 (מספר זה הועבר מהמטוס שהתרסק במקסיקורסיטי) היה בפנמה; RX-130 ביוון; RX-131 מקורקע בזאטץ; RX-132 מקורקע בעקרון. נכון לאותו היום, כללה מצבת האגף 11 טייסים, 11 טייס-משנה, תשעה אלחוטאים, שמונה נווטים, ארבעה מהנדסים, שלושה מכונאים. על אחזקת מטוסי הקומנדו והכנת המסרשמיטים להעמסה היה אחראי סם פומרנץ. בכל גיחה במטוס קומנדו מעקרון לזאטץ השתתף, בדרך כלל, צוות שכלל טייס, טייס-משנה, נווט ואלחוטאי.^{**}

"צריך להזהר מכל מקום שיש בו אמריקאים"

לאחר מספר ניסיונות של המתווך מטעם האו"ם פולקה ברנדוט להפסקת-אש, שלא עלו יפה, נכנסה ב-11 ביוני בשעה 10:00 ההפוגה הראשונה לתוקף, ובכל החזיתות כמעט נפסקה האש. החלטת מועצת הביטחון של האו"ם קראה לתקופת הפוגה בת ארבעה שבועות, שבמהלכם יפקח המתווך על כך שלא יועברו לאזור אמצעי-לחימה. הפיקוח היה אמור להיעשות באמצעות משקיפים צבאיים, שארצות-הברית, צרפת ובלגיה (החברות בוועדת ההפוגה) היו אמורות לשלוח לאזור.^{***}

לפעילי הרכש באירופה לא היה ברור בתחילה כיצד ישפיע הדבר על המשך קליטתם של מטוסי "בלק" בארץ, ולכן כעבור מספר ימים הודיע ראש מטה חיל-האוויר, אהרון רמז, למאירוב ולברניר כי "אפשר להמשיך בבלק וללא תקלה מצד המשקיפים".¹⁵³ עם זאת, מפאת

* השער אז היה כ-14 כורים שוודיים על כל לירה א"י אחת.

** צוותי האוויר כללו את הטייסים הרולד אורבך, מרטין ריבקוף, נורמן מוניץ, לורנס ראב, ריימונד קורץ, דון קוסטץ, אירוויין שינדלר (היה בארצות-הברית), ארטלד אילווייט, פיליפ שילדס, טריג מסינג, ארט ידווין (היה בארצות-הברית); את טייסי-המשנה שלדון אייכל, גיליאן סווינג, בראיון, אל רייסין, רוברט לורי, סיריל כהן (היה באנגליה), הארי שוורץ, גורדון לוויט, יצחק הנסון, בן סקלאר, פסח טולצ'ינסקי, הנווטים שמואל גולומב, גיליוס קוברניק, אל דוברוביץ, ג'ון גרוס, סיריל שטיינברג, הרולד סימון, יהודה שמעוני, רוברט לוטראל, המהנדסים קוק, וילסון, דון, ארניק, האלחוטאים אדי ציינסקי, ריימונד בלד, יוסף סיגל, הרולד ליווינגסטון, סול פיינגרמן, חיים גולדשטיין, אדוארד סטירק, מאיר קסטנר, מול דונסקי, המכונאים אקסלורד, פרנסס, פרדי.¹⁵¹

*** הקמתו של כוח זה היתה איטית ביותר, ופועליו במהלך ההפוגה לא היתה יעילה. עם זאת, ב-19 ביוני, למשל, החלו המשקיפים בסיורים אוויריים במטוסי האוסטר שהועמדו לטובת הפעולה. ב-24 ביוני אף הועמדו לרשותו שלוש משחתות אמריקניות, והחלו בסיורים ימיים לאורך חופי הארץ, לבטן ומצרים. ב-25 ביוני התמקם מטה המשקיפים הקדמי בחיפה, ומטוה של ברנדוט הועבר מקהיר לרודוס.¹⁵²



צוות קומנדו, משמאל: הרווי נחמן, גורדון לווית, אל רייזן, ג'ק גולדשטיין

המשך נוכחותם של הבריטים בשדה התעופה בחיפה כתב רמז, מאוחר יותר: "אל תשלחו ציוד או אנשים בניגוד לתנאי החפזה לשדה התעופה בחיפה. לשאר השדות אפשר לפי שעה לשלוח."¹⁵⁴ ואכן, המשך פעולת "בלק" לא הופרעה על-ידי פיקוח האו"ם, ובישראל הכינוי כי הוא "חסר שיניים".¹⁵⁵

* כך, למשל, ביקש לויטננט-קולונל מרטיין, מפקד טייסת הסינר של האו"ם, מידע באשר למיקום שדות התעופה של חיל-האוויר וסדרי מעלתם, על-מנת, כדבריו, להכוון תוכנית עבודה משותפת. הרולד סיימון, קצין מבצעים במטה החיל, המליץ לו לחגוש את בקשתו בכתב לקצין הקישור הראשי לאו"ם במטכ"ל, סאיל ברוך קומרוב, והוסיף, כי "טייסי האו"ם יסבנו את עצמם אם יטוסו בסביבות בסיסי חיל-האוויר ולא רשות."

לתחילת ההפוגה לא היתה איפוא כמעט כל השפעה על יכולת קליטת המטוסים בארץ – אולם היתה לה השפעה ניכרת על הפעולה באירופה ועל מידת נכונותן של המדינות שבדרך (בציר התנועה של מטוסי "בלק" מואטץ לעקרון) לאפשר את המעבר או הנחיתה של מטוסי התובלה או כל מטוס מכל סוג שהוא; הן חששו שמא יואשמו בשיתוף פעולה ובהפרת תנאי ההפוגה. ביטוי מידי לכך נמצא בהשפעת ההפוגה על המשך האישור לנחות באינצ'ין שבקורסיקה, כפי שהתבטא הדבר בהודעתו של בריגר לרמז ב-14 ביוני:

ממשלת נטר [צרפת] דרשה מאתנו להפסיק פעולת בלק דרך קלמן [קורסיקה] בזמן שביתת הנשק. הפסקנו את עבודת ה-C-46. ומנסים הכל כדי א) לבטל את הגזרה. ב) למצוא מקום אחר לחניה. ג) להוסיף כלי שיוכל לעשות את העבודה בקפיצה אחת.¹⁵⁶

ההפוגה השפיעה גם על הפעולה לרכש מטוסים: היא גרמה להחרפת המעקב – במיוחד של שירותי הביון האמריקניים והבריטיים – אחר כל פעילותם של מטוסי התובלה, ובעקבות זאת – להחמרת התנגדותן של מדינות שונות לאפשר את שחרורם של מטוסים שנחתו מאונס בשטחן. כך היו הדברים גם לאחר הברחתם של שלושה מטוסי הפצצה B-17 ("מבצרים



אליהו שחרוב, האנק גרינשמן ודעייתו במקסיקו סיטי

מעופפים") מארצות-הברית. הדחיפה לרכוש מטוסי הפצצה והשגת המימון הנדרש לכך היו מפעולותיו הראשונות של אליהו סחרוב בהגיעו להמשך פעולת הרכש בארצות-הברית. כמו מטוסי התובלה של לאפס"א, נרכשו אף מטוסים אלה על-ידי אל שווימר, ובהנחתם סייעו לו צ'ארלס וינטרס וליאו גרדנר, שכזכור הבריא את מטוס הקומנדו הראשון משם לאירופה. כל צוות מטוס כלל תשעה אנשים, ולאחר המראתם ממיאמי נחתו בפורטוריקו, הצטיידו בדלק והמשיכו את הטיסה לאיים האזוריים. לאחר הנחיתה והתדלוק שם וקביעת תוכנית הטיסה לאיצייו המריאו המטוסים.¹⁵⁷

ב-14 ביוני נחתו שלושת "המבצרים המעופפים" בזאטץ. בן-גוריון כתב ביומנו: "המבצרים הגיעו בלי פצצות, בלי ציוד ובלי מכשירים לפצצות. מתקנים עכשיו בצ'כיה מכשירים להפצצה. ישנו פצצות צכיות."¹⁵⁸ דא עקא, השדה באיצייו לא דיווח לאיים האזוריים על נחיתתם "כאילו" של המטוסים שם. לפיכך פורסמה בהרחבה בכלי התקשורת הידיעה בדבר היעלמם של המפציצים.¹⁶⁰ ב-19 ביוני הודיע רמז למאירוב כי לפי-שעה אין להטיס את מטוסי ה-B-17 לארץ, כיוון שמפקחי האו"ם "מצפים להם כאן"; ובינתיים הוא ביקשם להכשיר את המטוסים להפצצה ולהמתין להוראות.¹⁶¹

ריימונד קורץ, שהשתלב בפעילות במבצע "בלק" למן ראשיתו, מונה לקצין המבצעים בזאטץ, עם תחילת ההפוגה הראשונה. בהיותו מפקד טייסת B-17 בחיל-האוויר האמריקני, בתקופת מלחמת העולם השנייה, הכיר היטב מטוסים אלה. הוא נטל אפוא על עצמו את האחריות להכנת המטוסים לפעילות מבצעית. לקראת סוף החודש אף קיבל מטעם מטה חיל-האוויר את הפיקוד על שלושת המטוסים, והוטל עליו להביאם לכשירות מבצעית במסגרת מבצע "נבוט", שבה הותוותה הפעולה הכוללת של החיל עם תום ההפוגה. הכנת המפציצים לפעולה נעשתה בד-בבד עם המשך מבצע "בלק", ואין ספק שהדבר הוסיף קושי נוסף לפעולה בזאטץ, כפי שהדברים באו לביטוי בעדותו של קורץ:

אין באפשרותי כלל לתאר את כל הקשיים, והמכשולים והצרות שעמדו לנו בדרכנו להכנת ה-B-17 לפעולה. עבדו 24 שעות ביממה ועל אף מזג האוויר הגרוע, וחג הסוקול בצ'כיה, בו לא עבד איש במשך שלושה ימים מתוך החמישה שעמדו לרשותי. התנאים הבלתי אפשריים בשדה התעופה, חוסר שיתוף פעולה מצד הצ'כים, חוסר ציוד מתאים, חוסר שיתוף פעולה מצד שליחינו היהודים בצ'כיה, חוסר תחבורה וקשיים רבים אחרים.¹⁶²

הברחת ה-B-17 השפיעה על הפעולה במבצע "בלק" ועל הפעולה לרכש מטוסים באירופה – ובכלל זה מטוסי הנורסמן, שנרכשו על-ידי פרדי פרדקינס (מפעילי הרכש הראשונים, שנשלחו לאירופה על-ידי "שירות-האוויר") מדוד מילר – יהודי אמריקני שישב בפריס וסחר במטוסים משומשים.¹⁶³

* עם עוד כמה פעילים בארצות-הברית היה גרדנר מעורב בפעולה להשגת אישורי הנחיתה עבור המטוסים, שיוברחו מארצות-הברית לאירופה מהמדינות שבדרך. כך, למשל, הושגו אישורי נחיתה בהאיטי, בקובה ובניקרגואה עבור מטוסי קרב, שיוברחו מארצות-הברית, מפורקים בתוך מטוס תובלה סקיימסטר, אשר יוכל לנחות שם נחיתה ביניים לשם תדלוק, או עבור מטוסי הפצצה, שיטוסו דרך האיים האזוריים וינחתו שם בדרך.¹⁵⁸

ב-25 ביוני הוזמן מילר לפגישה עם הווארד ברלי ריילי, הנספח לענייני תעופה אזרחית ליד הצירות האמריקנית בפריס. בפגישה "נחקר ארוכות על האירונים ועל תעודתם", והנספח ציין שהוא יודע שהמטוסים מיועדים ליהודים בישראל. לדבריו, "קיבל הוראות ישירות ממחלקת המדינה בווישינגטון לעכב בכל האמצעים שלרשותו העברת אירונים לישראל." מילר נדרש "לחתום על הצהרה שמכר את הכלים לחברה בלגית ועל הצהרה נוספת המבטלת את רשום האירונים בשמו והמשאירה אותם למעשה בלי כל דוקומנטים." הנספח אמר למילר שהעביר הוראות לעצור את הנורסמנים בכל מקום שיימצאו. באותו העניין נחקר מילר גם על ידי הצירות האמריקנית במדריד (רכישת המטוסים עצמה אורגנה על ידי ידיד של מילר, ויקטור אוסולד, שהתגורר במדריד).¹⁶⁴

שלטונות צרפת עצרו 5 מטוסים אמריקאיים

פאריס, 6 (י.ו. ס.). לפי ידיעות שהגיעו ביום ב' מניצח צרפת משטרה חיל-התעופה הצרפתי לפי הוראות השלטונות האמריקאיים חשפה מסר סיום אמריקאיים, המסורות הרשמיים סרבו לנלות פרטים נוספים על ענין זה. אולם לפי מקורות בלתי רשמיים היו המטוסים נדרסו לאי. לפי ידיעות אלה היו האירונים שנעצרו מטוסי הובלה מסוג "סטינסון" – נורסמן שהוכשרו לשמש מספיינס קלים. שנים מהטיסים שנעצרו היו אמריקאיים. שנים צרפתיים ואחד אנגלי.

חלחץ האמריקני: דבר, 6.7.48

ואכן, ב-27 ביוני נתפסו שישה מטוסי נורסמן בצרפת, שניים – בבליה, ושניים אחרים – בהולנד. הדיווח של פרדקינס התבסס על דברים ששמע מפי ידידו ב-FBI ב-27 ביוני, ובו נאמר: "הצירות של ארצות-הברית שמה יד על כל המכוונות שלנו ולא נותנת להם להמריא. ה-KLM מודיע על אותו הדבר מהולנד. הוראות דומות ניתנו לכל אירופה." פרדקינס שיער "שהדבר יימשך לכל זמן שביתת הנשק, כתשובה על האשמות הבריטים שארה"ב סייעה בהוצאת ה-B-17. הוא התריע על כך, שהאמריקנים מחפשים אחר מטוס הסקיימסטר החכור, אשר המשיך להעביר אמצעי לחימה. לדבריו, "צריך להזהר מכל מקום שיש בו אמריקאים ולא לנסוע מעל אוסטריה היות וייתכן מאד שיכריחו את האוירון לרדת ע"י מטוס קרב."¹⁶⁵ ואכן, הילנקוטר, ראש ה-CIA, הציע להפסיק את הרכבת האווירית מציכוסלובקיה באמצעות יירוט אחד ממטוסי התובלה בעוברו מעל אזור כיבוש אמריקני, ו"אם לא ייכנע – לירות בו." אולם מחלקת המדינה דחתה את ההצעה.¹⁶⁶

בהשעה פנתה הצירות האמריקנית בפריס, באמצעות מחלקת המדינה האמריקנית בווישינגטון, לשר החוץ הצרפתי בבקשה שלא לשחרר את הנורסמנים. למרות זאת, שוחררו המטוסים כעבור מספר ימים. עם זאת, בעת ההמראה של המטוסים מבליה, למשל, הופיע הנספח האווירי האמריקני בשדה התעופה, והגביל את זכות הטיסה של שני הטייסים האמריקניים לצרפת בלבד, אף השגיח על כך שיינתן להם דלק רק כדי הטיסה לצרפת.¹⁶⁷ ואכן, ב-1 ביולי הודיע פרדקינס לחי יששכר, שסידר את עניין הנורסמנים בהולנד. לדבריו, בצירות האמריקנית ("הסמית") בהולנד נאמר לו, שההוראה לעוצרם נבעה מהחשש שהם מיועדים להטסה לארץ, ובכך יהיה משום הפרת ההפוגה. פרדקינס הבהיר להם "שהכוונה להשתמש בהם כאווירוני עזרה ראשונה ושכרע הם אינם יוצאים לשם." הוא ציין כי "בנוכחותו צלצלו

מהצירות לממשלה ההולנדית" והודיעו כי הם משוחררים.¹⁶⁸ באותו עניין כתב בריגר: "נתברר שהענין הוא מוגזם. ההוראה היתה רק נגד הנורסמנים כפי הנראה בלי כל קשר אתנו. מקוים שהיום ישוחררו הנורסמנים שבנטר ופועלים לשחרור אלה באמסטרדם."¹⁶⁹ ב-2 ביולי הודיע בריגר לחי "שאפשר יהיה להעביר את הכלים של פרדי דרך עפרי, אלא עליהם לקבל הודעה מוקדמת של 24 שעות עם המספר והסימנים. הכלים יגיעו לברנו."¹⁷⁰ במכתבו של יהודה לנורמן וישעיהו מ-12 ביולי נאמר, כי "באיטליה לא ירדו נורסמנים. פרדי עושה מאמץ להעביר את כולם לעופרי. עד היום הגיעו 4. נחפש מכאן דרך לשלחם אליכם."¹⁷¹

אולם, למרות שחרור הנורסמנים הורתה הצירות האמריקנית בפריס באותו היום "לעכב בצרפת שני אוירונים ד.ס. 4 השייכים לחברה אמריקאית ולעצור חמישה טייסים אמריקאים העובדים עליהם."¹⁷² לא בכדי כתב חי יששכר לאליהו סחרוב, שנמצא באותה העת בארצות הברית, על כל הסוגיה הזו, והוסיף:

לדעתנו יש כאן פעולת רדיפה נגדנו ודבר זה נראה תמוה מאד. מצאנו לנחוץ להביא זאת לידיעתך מתוך הנחה שאולי תמצא דרך ללחוץ במקום המתאים. הרדיפה אחרי הנורסמנים בצרפת ובארצות השפלה מוזרה מאד מאחר שלמטוסים הללו אין כל תכונות 'מלחמתיות'. הרגשתנו שישנה כאן פעולה להכעיס...¹⁷³

הלחץ האמריקני ילך ויגבר, וכמובן ישפיע גם על מהלך מבצע "בלק", שכאמור התבסס בעיקרו על מטוסים וצוותים אמריקניים. הוא יגיע לשיאו כעבור זמן קצר, כמתואר להלן.

"מחלקת קומנדו לאפס"א"

לשדה התעופה בואטץ היה איפוא תפקיד מכריע בהברחתם של המטוסים מכל קצווי תבל: למן מטוסי הקומנדו, דרך "המבצרים המעופפים" ועד למטוסי הנורסמן. לבדיקתם של המטוסים ולהכנתם קודם המראתם לארץ היה אחראי, כאמור, סם פומרנץ, ועליו נכתב באותו הזמן ממרכז הפעולה בניבה לטדי קולק מרכז הפעולה בארצות הברית: "עליכם לדעת שסם הוא עמוד התווך שלנו בכל הנוגע לתעופה. היותו אתנו והשבעת רצונו חשובים מאד לעבודה." בכלל זה היה גם המאמץ להביא את אשתו אליו לציכית, וגם דאגה לאביו שלא היה אז בקו הבריאות והטיפול במכירת רכושו בארצות הברית. כעבור שלושה חודשים לערך הצטרפה לסם פומרנץ בפראג אף אשתו, אלסי.¹⁷⁴

בינתיים, שוכנו צוותי האגף, כאמור, בשני בתי המלון ("סטאלינגרד" ו"זלוט לבי"). אחד הטייסים תיאר לימים את האווירה, שאפפה את המקום:

מלון 'סטאלינגרד' נראה כמגורי סמלים במלחמת העולם השנייה. צוותים רעננים יצאו, צוותים מתמוטטים מעייפות חזרו. אי אפשר היה לנחש את השעה על פי הפעילות שהתרחשה באותו רגע. יומם ולילה היו אכילה, שינה, שתייה, ישיבה בבאר, פוקר ורמי. החדרים היו עלובים, חדר האוכל והמטבח תמיד היו פתוחים, אנשי הצוות הוטרדו ללא הרף, אך קיבלו את ההטרדות בהבנה.¹⁷⁵



פראג, מימין: סם מומרץ ורעייתו אלסי, ארנולד רוך

למן תחילת הגעתם של מטוסי הקומנדו לאירופה, החלה ההתארגנות בבסיס בזאטץ כדי לתת את התחזוקה הראויה למטוסים אלה. קצב הטיסות ושעות הטיסה הממושכות מזאטץ ואליה חייבו שימת דגש מיוחד בכך, שהמטוסים יתוחזקו כראוי. בחלק מהמטוסים הראשונים שהגיעו לזאטץ הובאו גם חלקי-חילוף, מכשירים ומנועים, ועוד עשרות טונות נשלחו בדרך הים. הפעולה לרכישת כל-י-עבודה, חלקי-חילוף ומנועים נוספים נמשכה איפוא ביתר-שאת.¹⁷⁶ אולם, עד להגעתם של אלה, היה צריך למצוא מקורות נוספים מידיים לשם אחזקת מטוסי הקומנדו בזאטץ.

מקורות אלה היו כמה מחברות התעופה האזרחיות באירופה. כך, למשל, במכתבו של אירוין (סוויפט) שינדלר לאוטו פליקס בציכיה נאמר, כי בדק ומצא, שלחברה באנגליה בשם "וורלד וייד אוויאשן" (World Wide Aviation) יש חלקי-חילוף למטוסי הקומנדו. הוא דיבר עם נציג החברה, וזה אמר לו, שיוכל להשיג חלק ניכר ממה שצריך, בהעבירו את הדברים לגינבה, ומשם "אנחנו" נוכל לקחת. לדברי שינדלר, "הוא איננו יודע דבר עלינו חוץ מזה שאני מייצג את חברת 'Panama Air Lines' הצריך חלקי-חילוף בשביל מטוסי הקומנדו, שאני מפעיל. אתה בוודאי, או סם [מומרץ] יכולים גם כן להשתמש בגישה זאת או בכל גישה אחרת שתראה לכם."¹⁷⁷ היה שימוש איפוא בשמה של לאפס"א אף לרכישת חלקי-חילוף למטוסים. בה-בשעה נמשכה הפעולה לארגון אחזקת המטוסים.

ב-21 ביוני הכין הל אורבך תזכיר תחת הכותרת "מחלקת קומנדו לאפסא". בתזכיר זה נדונו הדרישות "לטיפול מתמיד באוירונים של אגף תובלה אווירית" בזאטץ. לדברי אורבך:

כרגע נעשית כל עבודת הטיפול באוירונים מסוג C-46 קומנדו בבסיס זברה. חבר המהנדסים כולל כיום 4 מכונאים טובים אשר קיבלו את נסיונם בחיל-האוויר על אוירוני קומנדו, אבל אלו הם מכונאים פרופסיונאליים והקשר היחיד הקושר אותם הוא המשכורת הגבוהה שהם מקבלים.¹⁷⁸

פרט למכונאים אלה, היו בבסיס זאטץ גם שני מכונאים יהודיים, אשר נשלחו לשם כמתלמידים לצורך לימוד והכרה של מטוס הקומנדו; אורבך הדגיש כי "מנקודת מבט מרחיקת לכת" יש צורך להכשיר מכונאים מקצועיים, "אשר אפשר יהיה לסמוך עליהם לא רק מסיבת המשכורת הגבוהה שהם מקבלים." לפיכך, הציע להתחיל באימון בחורים יהודיים לטיפול במטוסי הקומנדו. לדבריו, כבר התקיימו מספר דיונים במטה חיל-האוויר עם "הקצינים המטפלים בהחזקת אוירונים," על-מנת שאלה יקצו מספר אנשים למטרה זו. אולם, כדבריו, "יש לראות את צרכינו באור הצרכים הכלליים של חיל-האוויר ברגע זה."

עם זאת, כתב אורבך כי ישתדל לשחרר מהעבודה על מטוסי הקומנדו בעקרון את רוברט כהן, שהיה בעל דרכון אמריקני, ואת לסלי רוזובסקי וטיב צימרמן, שהיו בעלי דרכון דרום-אפריקני, שכן הם "ידועים כמכונאים מוכשרים היכולים להוות את הבסיס של האירגון שיטפל באוירונים, ואשר תעבור למדינת ישראל כאשר המצב הצבאי ירשה." הוא ציין כי לכשיטוס לזאטץ, ידון בשאלה זו עם סם פומרק. בינתיים הציע להיפגש עם אנשים נוספים בארץ גם כדי לדון בשאלה זו וכן בשחרורם של רובינס ואקסלורד, אשר לכל אחד מהם היתה תוכנית באשר לטיפול במטוסי הקומנדו.¹⁷⁹

במהלך ההתארגנות של הבסיס בזאטץ ושל בסיס הקליטה בעקרון נקבע, שלמן תחילת יולי ייכנס לתוקפו הסדר חדש, "אשר לפיו יהיו כל הצוותות המצורפות כיום לאגף תובלה אווירית בבסיס טולסה [עקרון], וכל הטיסות תחלנה מנקודה זו. זברה יהיה מקום מעבר לצוותות וימשיך להיות התחנה המרכזית להטענה וטיפול באוירונים. צוותות מספיקות ישארו בזברה לטפל באוירונים הנמצאים שם כיום, ופרסונל אחר הנמצא שם כיום יוטס לטולסה."¹⁸⁰ בהמשך לכך אכן מונה רוברט כהן לאיש קשר, לריכוז ולתיאום כל עבודת ההנדסה על מטוסי הקומנדו בין זאטץ ועקרון. במכתבו של בוב לורי, "סגן מפקד למבצעים במטה האגף", לזאטץ הוא מבקש שיתוף פעולה עם כהן והעברה מידית מזאטץ לעקרון של "כלים וציוד", הנמצאים בזאטץ "ברזרבה" ונחוצים לעבודה שוטפת בעקרון.¹⁸¹

"כלים וציוד" אלה אכן היו נחוצים ביותר לעבודה בעקרון. אמנם עיקר עבודת האחזקה של מטוסי האגף נעשה עדיין בזאטץ, אולם גם בשדה עקרון ניתנו, כאמור, שירותי אחזקה ראשוניים למטוסים קודם המראתם בחזרה. אנשי אגף הנדסה של חיל-האוויר, בניהולו של יהודה רבין, טיפלו שם בתיקונו של מטוס הקומנדו הראשון שנפגע בהטיסו אספקה ליחידים, ואחר-כך גם מהפצצה מצרית על השדה; הם גם הרכיבו שם מטוס BT-13, שהובא באחד ממטוסי "בלק" הראשונים. הרכבת מטוסי המסרשמיט הועברה, כזכור, להרצלית.

יחידת האחזקה הראשונה של מחלקת הנדסה אורגנה בשרונה והוקמו לה שתי נספחות:

האחת בהרצליה והשנייה בעקרון. חסרו חלקי-חילוף כמעט לכל מטוסי החיל,¹⁸³ פרט למטוסי המסרשמיט ולמטוסי האוסטר. היה מחסור חמור גם במכשירים, במכונות ובכלי-עבודה, ולכן הוחלט, כדברי רבין,

שבמקום לרכז את כולן [כל מכונות העבודה שהוצאו מיפו] במקום אחד וליצור בית מלאכה משוכלל, יותר רצוי לפזר אותן לכל היחידות שלנו וליצור בתי מלאכה קטנים יותר בכל היחידות. לאור זה חולקו המכונות והוקמו בתי מלאכה בעקיר, רמת דוד, שדה תל-אביב ושרונה. רק חלק מהן עובדות כי חסרים להן חלקים רבים וכן גם יש מחסור בחמרי גלם. על כל פנים זה הקטין כבר במידה ניכרת את ההזמנות שלנו לבתי מלאכה פרטיים בעיר.¹⁸⁴

הגעת הקונסטליישן

בינתיים, כמעט בר-זמנית ולמרות המאמץ האמריקני למנוע את הברחת המטוסים מארצות-הברית, נמשכה הצטרפותם של מטוסי תובלה נוספים, אשר נרכשו שם, לפעילות במבצע "בלק". בה-בשעה נמשכה גם גריעתם של מטוסים מהסבב של המבצע כתוצאה מנחיתות-אונס במקומות שונים. במחצית יוני כתב טדי קולק לבך-גוריון כי "קנה גם C-46 נוסף, יגיע לאיטליה ב-14 ביוני. הקונסטליציה (מטוס נוסעים 'קונסטליישן') בקנדה תוקנה ותצא לאיטליה 14 ביוני, אם יתגבר על קשיים פוליטיים מסוימים."¹⁸⁵

ואכן, ב-20 ביוני, בשעה 15:13, הצטרף לסבב מטוס קומנדו RX-134 (מספר זה הועבר למטוס זה ממטוס הקומנדו שהתרסק במקסיקו-סיטי). המטוס הגיע לקטאניה, ולמחרת היום הוטס על-ידי פולנסקי לזאטץ והצטרף למבצע "בלק".¹⁸⁶ ברם, לא היה במטוס זה כדי להחיש את פעילותה של הרכבת האווירית באורח ניכר, שכן למן 20 ביוני ירד מטוס קומנדו אחר ממצבת המטוסים: מרטין ריבקוף, שהטיס את מטוס RX-138 מאיאצ'יו לזאטץ, נתקל במזג אוויר קשה, ונאלץ לנחות בצימפיו שבאיטליה.¹⁸⁷ אגרונסקי, שחש לטפל בשחרור המטוס, התרעם על כך ששולחים "מטוסים ללא נירות ומניפסטים", וכדבריו, "בכל מקרה של ירידת אונס יש צרות". רק כעבור כשבוע (ב-26 ביוני) שוחרר המטוס והמשיך בדרכו לזאטץ וחזר לסבב במבצע "בלק".¹⁸⁸

אולם, בינתיים הגיע לאירופה מטוס הקונסטליישן RX-121 – היחיד מבין שלושת מטוסי הקונסטליישן אשר הוצא מתחומי ארצות-הברית – אשר התעכב בפנמה ובקנדה לצורך תיקונים. המטוס הוטס מ-19 ביוני על-ידי סם לואיס ומוריס קאופמן כטייס-משנה,

* סדי"כ החיל נכון ל-8 ביולי היה כדלהלן: מספר המטוסים בשימוש – 29, לפי הפירוט הבא: 2 טיילורקרפט, 10 אוסטרים, 1 RWD-13, 1 סי-בי, 3 בונגות, 1 פיירצ'ילד, 2 רפיד, 1 אירובן, 1 וידגון, 3 מסרשמיטים, 3 דקויות, 1 נורסמן. מטוסים בתיקון רציני – 16, לפי הפירוט הבא: 8 אוסטרים, 1 RWD-13, 1 פיירצ'ילד, 3 רפיד, 2 מסרשמיטים, 1 DC-5. מטוסים בהרכבה – 3 מסרשמיטים (הרכבתם נגמרה, והיו בהמתנה לטיסת ניסיון), 1 מסרשמיט, 1 BT-13. מטוסים בבנייה – 1 ספיטפייר. מטוסים שהרכבתם או תיקונם הרציני נגמר באותו השבוע – 1 מסרשמיט, 2 אוסטר, 1 נורסמן, 1 קומנדו (RX-132). מספר בדיקות 30 שעות – 5 אוסטר, 2 בונגה, 1 רפיד, 1 טיילורקרפט, 1 וידגון. מטוסים שהוצאו מכלל שימוש – 1 מסרשמיט, 1 אוסטר.¹⁸⁹



הסקיימסטר והקונסטליישן בזאטץ

דרך טוקומן, פאראמריבו, דקר, קזבלנקה, קטאניה, ונחת בזאטץ ב-21 ביוני. למחרת-היום דיווח בריגר, שהקונסטליישן הגיע לזאטץ בשעה 14:30. ב-25 ביוני בוצעה במטוס זה טיסתו הראשונה במסגרת מבצע "בלק" ("בלק-44"), שבה הובלו 25 ארגזי מכונות כבדות, 25 ארגזי חלקים למכונות.¹⁸⁸ לימים, בהתייחסו לטיסה זאת אמר סם לואיס, שצבר עד אז מעל 8,400 שעות טיסה, כי היא היתה האירוע החשוב ביותר בכל חייו.¹⁸⁹ הציפייה היתה שהשתלבות מטוס ענק זה, המסוגל לשאת מטען כה רב ולבצע טיסה ישירה מזאטץ לעקרון ללא חניית ביניים, תקל במידה רבה ביותר על הלחץ של הצוותים האחרים, אשר טסו ללא-הפוגה על מטוסי הקומנדו. אולם, לא עבר זמן רב, ועוד מטוס אחד יצא מסד"כ המטוסים.

נחיתת-אונס בטרואיסיו

ב-23 ביוני המריא דון קוסטף במטוס קומנדו (RX-137, "בלק-41") מזאטץ לעקרון. צוות המטוס כלל גם את ג'וליאן סווינג – טייס-משנה, רוברט (בוב) לוטרל – נווט, וסול פיינגרמן – אלחוטאי, והיו בו גם סיד כהן ואהרון (רד) פינקל, שני טייסי קרב שסיימו את קורס ההסבה על המסרשמיט. המטוס נשא גם שמונה מקלעי "בוה" ר-31 ארגזי 13 מ"מ. במסמכי המטוס נכתב – כמו שנכתב לגבי שאר טיסות מבצע "בלק" שיצאו מזאטץ – שיעד הטיסה הוא איאצ'יו ומשם קזבלנקה, ושהמטען הוא "כלי זכוכית".¹⁹⁰

תוך כדי הטיסה מעל הרי האלפים כוסה המנוע השמאלי בשכבת קרח, שכן לא היה למטוס שום מכשור להמסת קרח. טמפרטורת המנוע החלה לרדת (מ-180 מעלות עד ל-100) – סימן לכך שהדלק הגיע בקושי למנוע. פעולת המנועים לא היתה תקינה. קוסטף הורה לכולם לחגור מצנחים ולחתכונין לנטוש. לא היה ברור להם עדיין היכן הם נמצאים, היה קר מאוד בתוך המטוס והם הוצפו בזיעה קרה, כדבריו של סווינג, הממשיך ואומר: "לפתע, ללא הכנה יצאנו ממזג האוויר הזה ושוב ראינו אדמה ושמיים. הרגשתי כאילו משכו אותי מהגליוטינה שניה לפני שהסכין נפלה." הם החלו להנמיך והחליטו לנחות בשדה הקרוב ביותר – בטררוויסיו שבצפון איטליה. הם ידעו כי לצוות אחר, שנחת שם בעבר, לא אונה כל רע. לאחר נחיתתם פגשו שם את מפקד הבסיס, קולונל אוטרו ברצי, (Auturo Bracci), שאכן זכר את הצוות שכבר נחת בעבר שם. הם סיפרו לו שהם עובדיה של החברה הפנמית לאפס"א, ולאחר שיחת נימוסין קצרה נבדק המטוס. על כל הארגונים היה רשום "שביר", והקולונל עבר עליהם ברפרוף, ואמר שהכול נראה לו בסדר, והם יכולים להמריא כשירצו – אולם, בגלל הסופה החזקה הם החליטו להישאר עד שוך הסערה. בינתיים שוחחו אנשי הצוות עם כמה מהקצינים האיטלקיים שם. אחד מהם אף ניגש לסווינג, הציג עצמו כיהודי העומד להשתחרר בקרוב, ושאל כיצד יוכל להצטרף לחיל-האוויר הישראלי. הם ידעו איפוא היטב מי הם. סווינג אף רשם לו על פתק את הכתובת של אגרונסקי ברומא (מלון "מאסימו"). לאחר שקיבלו את תחזית מזג-האוויר, החלו להתכוון להמראה. לפתע, בדרכם למטוס, נצטוו לחזור למשרדו של מפקד הבסיס. שם פגשו ארבעה שוטרים במדים ועוד שניים לבושים אזרחית. לאחר מספר שאלות הבהרה כלליות, ניגשו למטוס. הפעם שלפו השוטרים פטיש ומברג, פתחו את אחד הארגונים, וראו את מקלעי ה"בוזה" בתוכו. כולם חזרו למשרד, והשוטרים פתחו בסדרת טלפונים קדחתנית אף לרומא. לבסוף ביקשו השוטרים מהצוות ונסעיו להתלוות אליהם ברכב המשטרה לטררוויסיו. שם התברר להם שהם מטופלים על-ידי המשטרה החשאית. כעבור זמן מה אושר לצוות להתקשר לאגרונסקי, וזה הבטיח לפעול מיד.¹⁹¹

בינתיים הוסע הצוות משדה התעופה ליעד בלתי ידוע. בהגיעם הוכנסו כולם למעצר, שהיה באחריות רשויות המכס האיטלקי. הם קיבלו שמיכות והובלו לאחד התאים, שהיה מלא מקקים. בינתיים לא איפשרו להם להתקשר החוצה, אולם למחרת היום הותרו להם להזמין אוכל מבחוץ. עוד יום עבר, והם החלו אף לגלגל מחשבות בדבר בריחה מהכלא. כעבור שלושה ימים מאז שהגיעו לכלא שוחררו ועברו לבית-מלון בטררוויסיו.¹⁹²

תוך כדי כך, ב-25 ביוני, המריא הל אורבך מאיאיצ'יו לזאטץ (הרולד ליווינגסטון היה עמו כאלחוטאי). מפאת מזג-האוויר נאלצו אף הם לנחות נחיתת-אונס בטררוויסיו. אורבך לא חשש לנחות שם, כיוון שכבר נחת שם בעבר עם מסרשמיט שהיה בדרכו מזאטץ לארץ. אז התיר לו מפקד הבסיס להמריא משם על סמך הוראות שניתנו לו מרומא. בשדה התעופה ראו את מטוסו של קוסטף, ומפקד הבסיס סיפר להם את שהתרחש. אורבך התקשר לדני אגרונסקי, מרכז כל פעולת המטוסים האמריקניים באיטליה, וזה הבטיח לטפל בעניין. כן הורה להם לעזוב את טרוויסיו בהקדם האפשרי.¹⁹³ ב-25 ביוני בשעה 08:30 הודיע אגרונסקי למאירוב:

* ראה לעיל עמ' 87.

מס' RX-138 אורבך ועוד שלושה חברים ירדו בטרזיוזי מפאת מזג אויר רע. הכל בסדר. היה בדרך מקלמן לעפרי וימשיך מחר בבקר. ביחס לאוירון הראשון (RX-137) אין עוד כל הכרעה. דני מציע שלהבא יזרקו במקרים אלה את הסחורה.¹⁹⁴

ואכן, בהבשעה החל אגרונסקי לטפל בשחרורם של המטוס והצוות. כבר בתחילה נאמר לו כי אם "לא יהיה רעש בעתונות ישחררו את ה-RX-137. במקרה שיהיה רעש לכל היותר יחרימו את המשא." לדבריו, "האיטלקים רוצים כיסוי", ולכן ביקשו ממנו להגיש "מכתב המעיד שהסחורה מיועדת לדרום אמריקה." לא ניתן היה להסתייע בהתערבותה של עדה סרני, מראשי ההעפלה והרכש באיטליה, ש"במקרה דומה [הכוונה כנראה למטוסו של אורבך] היא הוציאה את הכלי במשך שתיים", כיוון שלא היתה ברומא. אולם, היא "השאירה את הקשרים הפוליטיים בידי אדם שעושה את הכל." ואכן, בחקירתם הודו הטייסים שאמצעי הלחימה מיועדים לניקרגואה. הידיעה על המטוס וצוותו הועברה גם לידיעתם של הבריטים.¹⁹⁵

גם למחרת היום, בשעה 18:00, הודיע אגרונסקי ליששכר כי "אין שום דבר ממשי להודיע בקשר עם הכלי. מעבירים ממיניסטריין אחד לשני מיניסטריין החוץ, הפנים והאינפורמציה." רק ב-26 ביוני, בשעה 24:00, נמסר ליששכר כי צוות המטוס שוחרר. למחרת הודיע אגרונסקי ל"רמי" (אברהם טייבר), כי הצוות השאיר במטוס "מכתבים ומפות... [אשר] היה מסומן עליהן הכל", ומשחזר לשם – נעלמו המפות. למחרת היום שוחח אגרונסקי עם הצוות אשר שהה במלון, ועלפי דבריהם המליץ לשלוח לשדה התעופה באיאצ'יו, מיד עם שחרור המטוס, מכונאי טוב עם חלקי-חילוף לתיקון מנועי המטוס כדי "למנוע תקלות בעתיד." אגרונסקי הודיע שהוא מטפל בנושא דרך משרד החוץ, שכן "אין להם רשות להחרים או לאסור. פשוט רוצים להרוויח זמן."¹⁹⁶ בינתיים, ב-29 ביוני, נודע, שהצוות הגיע למטוס ומצא את "המפות והתרשימים"; אגרונסקי הביע את התנצלותו "על הפניקה."¹⁹⁷ כעבור שלושה ימים הודיע חי יששכר למאירוב ול"ישעיהו" (רמז):

דני מודיע כי RX-137 הוקפא עד אחרי ההפוגה. פקודה זו באה מברנדוט לאחר שהממשלה האיטלקית הודיעה לו על המטוס. 6 העובדים חופשיים. להקפאת המטוס אין השפעה על הפעולות בקטאניה או באיטליה בכלל. RX-130 היה צריך לצאת אתמול. אין כל ידיעות.¹⁹⁸

צוות מטוס הקומנדו יצא איפוא לרומא ונפגש עם אגרונסקי. לאחר מכן חזרו לטרוויסיו, שכן המטוס היה עדיין שם. כל כמה ימים נסעו לשדה, בדקו את המטוס, הניעו את מנועיו, ושמרו גם על קשר חם עם מפקד הבסיס שם ואף עם סמל הכלא שבו נכלאו. בין לבין ביקרו גם בוונציה בהמתנה לשחרורו של המטוס. לאחר האירוע אכן חזר קוסטף, קברניט המטוס, לארצות-הברית. תוך זמן קצר התברר, שגם מטוס הקומנדו המוזכר (RX-130) לא יורשה לעזוב את יוון לפני תום ההפוגה.¹⁹⁹

"אין יותר סחורה עבור הבלקים"

דיווח ישיר על מטוסי הקומנדו באיטליה וביוון ועל הפעולה במבצע "בלק" קיבל ברגוריון משאול מאירוב, שהגיע לארץ ב-27 ביוני במטוס הסקיימסטר ("בלק-46"). היה זה ביקורו הראשון בארץ מאז צאתו, במחצית מארס, לריכוז פעולת הרכש והגיוס באירופה. ביומו רשם ברגוריון את דיווחו של מאירוב: "לרשות המשלוח שלנו יש שמונה C-46 שלנו, אחד – DC-4 (שכור). בקרוב יהיה עוד DC-4, קונסטליישן (שלנו – אחד מאלה שקנה אלון). אחד מהם C-46 נחת מתוך אונס לאיטליה עם נשק – וייתכן שיוחרם."

תמונת מצב כוללת ומפורטת של סד"כ מטוסי האגף וצוותיו מצויה בדו"ח מ-27 ביוני: מטוס הקונסטליישן, מטוס הסקיימסטר (NC-58012) החבור ועוד ארבעה מטוסי קומנדו (RX-133, RX-134, RX-135, RX-138), שפעלו במבצע "בלק"; RX-134 נגרע מהמצבה (התאונה שבה נספו ויליאם גרוון וג'ון קינג), RX-130 עצור ביוון, RX-131 בזאטץ' בהחלפת מנוע, RX-132 מקורקע בעקרון (מאז שנפגע ברירות מעל יחיעם), RX-136 נגרע מהסד"כ בתאונה, שבה נספה הנווט משה רוזנבאום; ומטוס RX-137 עצור, כאמור, באיטליה.²⁰⁰

הנה כי כן קצב העבודה והטיסה במטוסי הקומנדו, שלא תוחזקו כיאות ושנרכשו לאחר תקופה ארוכה שבה לא הוטסו – פגעו באורח ניכר בבטיחות הטיסה; הבלאי של המנועים ושל חלקים אחרים במטוס היה גדול במיוחד, והיה צורך להחזיק מלאי גדול לצורך החלפתם. ואף-על-פי-כן העבירו הטייסים לארץ במטוסי התובלה את מטוסי הקרב, החיוניים ביותר להגנת שמי המדינה ולהשגת עליונות אווירית, ושאר אמצעי הלחימה החיוניים. אין ספק, שבפעולתם סייעו לכך שב-18 ביוני יכול היה ראש אג"ם, יגאל ידין, לדווח לברגוריון, כי "יש לנו עכשיו יותר תותחים מאנשים המוכשרים לטפל בהם... יש רובים אפילו ל-40 גדודים. לכל חי"מ ולכל המשקים, ועוד ישאר עודף".²⁰¹

בעקבות החשש שתתחדש הלחימה עוד לפני סיום ההפוגה הראשונה – ברגע שהבריטים יפנו את המאסף שלהם מחיפה – "הבהיל" אליו ברגוריון את מאירוב מקיבוץ כינרת, כדי שיחזור לאירופה להחיש את הטסתם של שלושת מטוסי ה-B-17 (ה"מבצרים המעופפים") ושל 15 מטוסי המסרשמיט, שנרכשו בעיסקה השנייה עם הצ'כים. ברגוריון המשיך להעניק עדיפות עליונה לרכש תותחים ומטוסי קרב והפצצה; הוא הודיע לאלמנור קפלן, שר האוצר, אשר ביקש להתערב בכספים שנדבו מיהודי ארצות-הברית, "שרק אם אבטיח די דולרים בשביל תותחים ואווירונים קרב – ויהיה עודף של דולרים – אפשר להוציאם בארץ".²⁰²

בה'שעת, למרות הקצאת הסכומים הנחוצים לרכישת מטוסי הקרב, טרם התחדשה העברת מטוסי המסרשמיט לארץ. בסוף חודש יוני דיווח יהודה בריגר, האחראי לכל פעולת "בלק", לראש מטה חיל-האוויר, אהרון רמז, ש"הואיל ואין יותר סחורה עבור הבלקים נוכל בעתיד הקרוב להוביל רק סכינים, אם יהיו מוכנים".²⁰³ כבר לא היה צורך דחוף גם בטייסים למסרשמיטים, כפי שכתב היימן שכטמן ("טורמן") לאור, חי ודני ב-30 ביוני: "כרגע יש עודף טייסים לסכינים".²⁰⁴ באותו הזמן גם דווח מצ'כיה ש"אין לשלוח גויים לעופרי. ישנם האנשים הדרושים לכל ויש אפילו עודף."

ב-30 ביוני גם הגיע "בלק-50" לעקרון. מטוס הסקיימסטר, אשר ביצע את טיסת "בלק-1" ב-31 במארס, היה גם המטוס אשר ביצע את טיסת "בלק-50". למרות כל הקשיים אשר אפיינו את מבצע "בלק" בתחילתו, בוצעו בתקופה מ-20 במאי ועד 30 ביוני 50 גיחות "בלק", ובהן הובא מטען של 170,418 טון, ואשר כלל, בין השאר, 12 מסרשמיטיים, 13 מדחפים, 368 ארגזי תחמושת 13 מ"מ, 98 ארגזי תחמושת 20 מ"מ, 244 מכוונות 37' (עם חלקים רזרביים) ו-251 ארגזי פצצות.²⁰⁶

תחושת המחסור הקשה, שהעיקה על כל פעולת הרכש והגיוס בראשיתה, פינתה איפוא את מקומה לתחושה של תחילת רוויה, כפי שבא הדבר לידי ביטוי גם בדבריו לעיל של ראש אג"ם, יגאל ידין. תחושת רווחה זו באה לידי ביטוי גם בדברים שכתב ביומנו דוד בן-גוריון ב-30 ביוני: "עוב אחרון האנגלים את חיפה... הוסרו כל המחסומים הבריטיים." לכבוד האירוע הגיע בן-גוריון באותו היום לחיפה – "ישר לחגיגה בנמל."²⁰⁷

"מחסלים את היש בפעולה אחת או שתיים"

עם זאת, ולמרות ההישג הברור בעקבות הפעלתם של מטוסי המסרשמיט, עדיין סבל חיל-האוויר ממחסור חמור במטוסי קרב, כפי שהדבר בא לידי ביטוי גם בדבריו של קצין קשר אג"ם חיל-האוויר שלמה אורן: "בניגוד לשמועות מעודדות המתהלכות באגם עלי להדגיש כי יש לקחת בחשבון רק 3-4 סכינים מוכנים לפעולה, אשר גם הם לאחר כמה טיסות מאומצות בפעולה, טעונים לרוב תיקונים שונים הנמשכים ימים מספר."

הוא הציע איפוא שלא להשתמש במטוסי המסרשמיט לפעולות צליפה מגובה נמוך (סטרפינג). לדבריו, לפעולות מסוג זה "צריך שיהיו בקביעות 3 מטוסים כעתודה לכל מטוס בפעולה, אחרת אנו מחסלים את היש בפעולה אחת או שתיים ומאבדים לימים את השליטה בשמים לאור היום."²⁰⁸ היה ברור איפוא הצורך להחיש ככל האפשר את הטסתם של 15 מטוסי המסרשמיט שכבר נרכשו, אך טרם התחילו בהעברתם – למרות שמטוסי תובלה לא חסרו.

פרק זמן זה, למן תום הטסתם של עשרת מטוסי הקרב הראשונים, מתאפיין איפוא בהמתנה דרוכה לתחילת הטסתם של 15 מטוסי המסרשמיט שנרכשו. למרות הצורך האקוטי במטוסים אלה – במיוחד לאור התאונות הרבות שאירעו למטוסים – לא הוטס לארץ במהלך כל חודש יוני אף לא מטוס אחד. זהו גם פרק של התכנסות, שבו הלכו והגיעו כמעט כל מטוסי הקומנדו לזאטץ. עם זאת, מעולם לא פעלו ברזמנית כל המטוסים במסגרת המבצע, שכן לא חסרו נחיתות-אונס עקב בעיות תחזוקה או מזג-אוויר, שגרמו להוצאת מטוסים מהסד"כ. כל זאת – לצד הקשיים הרבים שאפיינו את הפעולה מבסיס עקרון (תל-נוף).

* המניין 50 הוא למן טיסתו הראשונה של מטוס הסקיימסטר, אשר הוביל את המסרשמיט הראשון ב-20 במאי.²⁰⁹



מטה חיל-האוויר במלון "ירקון" תל-אביב

"כל הרוצה נכנס ויוצא"

בבסיס תל-נוף, שבו נמצאה טייסת הקרב הראשונה של חיל-האוויר, טרם נקבעו דפוסי פעולה מתאימים לעבודה בין מטה חיל-האוויר לבסיס ובין מטה הבסיס ליחידות הנמצאות בו. נכון ל-10 ביוני עמדה מצבת כוח-האדם בבסיס על 269 איש (בחיל-האוויר היו בסך-הכול 2,063). למרות התרחבות העבודה, חסרו עדיין אף אמצעים אלמנטריים הנחוצים לפעולתו התקינה של הבסיס. חסרו ערכות הסוואה למטוסי המסרשמיט של טייסת הקרב וכן מכוניות להובלת נוסעים ומטען בתוך הבסיס ומחוצה לו. מפעם לפעם התנתק הקשר הטלפוני בין הבסיס ובין מטה חיל-האוויר, ולא היה ניתן להזניק את מטוסי הקרב נגד המטוסים המצריים. כך, למשל, באחת מהפצצות חיל-האוויר המצרי נפגעה תחנת הכוח במקום, ושדה התעופה נותר "ללא מאור וכוח חשמלי".²⁰⁹ גם לא היו די אמצעי נ"מ להגנת הבסיס מהתקפה אווירית; והיה חסר אף כוח-אדם מיומן להפעלת ארבעה תותחי הנ"מ 20 מ"מ וחמשת מקלעי ה"בוזה", שהוצבו בבסיס.²¹⁰

המצוקה הכללית לא פסחה גם על היחידה, אשר טיפלה בעקרון בקבלת מטוסי התובלה ובפריקתם במבצע "בלק" – בקליטת הצוותים, בבדיקתם הטכנית של המטוסים, בתדלוקם ובהכנתם לטיסה הבאה. היה מחסור בכוח-אדם, וזה שנשלח ליחידה שטיפלה בטעינת המטוסים ובפריקתם לא התאים לעבודה. היה ברור שהעובדים ביחידה זאת "צריכים להיות בריאים בגופם ומטוסיים בהובלת משקל כבד", אולם בפועל הופנו ליחידה בעיקר אנשים, שלא

התאימו לשירות ביחידה אחרת. היה ברור איפוא "שבחתחשב בתפקיד החשוב של המחלקה כרגע המצב אינו בריא לגמרי", כפי שנכתב באחד המקורות, ולכן הומלץ שקצין כוח-האדם במטה חיל-האוויר יפעל לאיוש המחלקה ב"עובדי-נמל", המיומנים לטיפול במטענים. כמה ליקויים נוספים פורטו באחד הדו"חות מ-30 במאי:

שדה התעופה אינו נשמר בהחלט לפני אנשים זרים. כל הרוצה נכנס ויוצא. אמנם חונה שם גדוד מהחטיבה [ההדגשה שלי – א"כ], אבל בתפקידו לא נכללה שמירת השדה. בהגיע אווירון שלנו אצים אליו מכל הנוכחים במחנה לעבודת פריקה. אין במקום איש אחראי שיכוון את פני הדברים. כתוצאה מהאמור לעיל הגיעו... תלונות מפי טייסים המתלוננים על אבידות, הן מרכושם הפרטי וכן מפות ומכשירים השייכים לאווירון בתנועה.²¹¹

ואכן, בבסיס נמצא גם גדוד 54 של חטיבת "גבעתי". פריסתו שם עיכבה באורח ניכר את היערכותו המסודרת של חיל-האוויר בבסיס – למרות שחייליו סייעו מפעם לפעם בפריקת מטוסי המסרשמיט, כפי שכתב אורי אבנרי, שהיה אחד מהם: "בין פטרול לפטרול עבדנו בלילות בפריקת מטוסי הקרב הראשונים שהגיעו לצבא ההגנה".²¹² ב-29 במאי נפגש שלמה גילוף, קצין מטה לעבודות של חיל-האוויר, עם נציגה של חטיבת "גבעתי", על-מנת לתחום את מיקומם המדויק של הגדוד ושל החיל בבסיס. בפגישה זאת נקבע שחיל-האוויר יקבל "חלק ממחנה עקרון הקרוב להגרים ושדה התעופה (כולל את ההגרים) ואותו חלק, [ש]גבולו המזרחי עובר דרך מגרשי הספורט שלשעבר"; ושאנשי הגדוד יצאו מהאזור שנקבע לחיל-האוויר.²¹³ ביטוי לכך מצאנו בדבריו של ישראל גלילי ל"גבעתי" ב-2 ביוני:

שדה תעופה בעקיר נועד בעיקר להיות בסיס המשרת את חיל-האוויר. יפנה אליך מפ' החיל ישראל עמיר במטרה לתאם אתך את ענייני השכון ושאר הסדורים במחנה ואבקשך להענות לו ולהגיע להסכמה הדדית בכל הנוגע להבטחת התנאים לפעולת חיל-האוויר במקום. לחיל-האוויר הבכורה במקום.²¹⁴

אולם, למרות זאת לא יושרו ההדורים, ונוכחותו של הגדוד תמשיך להפריע לכל פעולת ההתארגנות של החיל בבסיס.

היערכות מחדש בבסיס עקרון

צעד ראשון וחשוב בדרך לשיפור דפוסי הפעולה בעקרון ולהגברת רמת תיאום הפעולה במבצע "בלק" היה בשורת המיטויים החדשה, שפורסמה בתחילת יוני. אלכס זילוני מונה למפקד הבסיס; פנחס בר-פורת, שלא מכבר חזר מקורס ההסבה על המסרשמיט, מונה לקצין המבצעים של השדה; וישעיהו זרובינסקי נתמנה לאחראי לפריקה ודלק בשדה התעופה עקרון.²¹⁵ פיטר קולינס בר* מונה לקצין המנהלה של השדה. אין ספק, שמינויו של זילוני, ששימש כראש מטה

* בריטי. שירת כטייס בפיקוד המפציצים הבריטי במלחמת העולם השנייה, והשתתף בשתי סדרות הפצצה על יבשת אירופה מאנגליה. מאוחר יותר שירת בעקרון ונשאר בארץ גם לאחר הפינוי הבריטי. בהיותו שם, התאהב במרים דורון שעבדה כפקידה בבסיס, ולאחר שהתגייר נשאה לו לאשה.



דיון במטה חיל-האוויר משמאל: נט כהן, דן טולקובסקי, אהרון רמז, מרדכי אלון, היימן שמי

החיל קודם לכן, עשוי ללמד על הקדימות הרבה שהעניק החיל לארגונו המהיר של בסיס עקרון בכלל ולפעולה במבצע "בלק" בפרט. על-מנת לתאם טוב יותר את הפעולה במבצע חזר אהרון רמז, שהחליף את זילוני בתפקיד ראש המטה, ב-4 ביוני והדגיש את הצורך "להודיע בכל מקרה של פעולת 'בלק' לקצין התורני במטה, את זמן הנחיתה ואח"כ את זמן ההמראה של כל בלק. חוסר הודעה זו יכול לגרום לתקלות."²¹⁶

כדי לעמוד מקרוב ובאורח בלתי-אמצעי על הבעיות, שאפיינו את הבסיס שקלט את מבצע "בלק", ולהעניק להן את מלוא הטיפול המתאים והמהיר, הגיע כמעט כל מטה החיל למקום ב-5 ביוני, ונפגש עם ממלאי התפקידים המרכזיים בבסיס. בפתיחת הפגישה ניסח רמז את מגמות הבסיס – "להוות שדה תעופה צבאי הפעיל במשך 24 שעות היום והלילה. ב. להוות יחידת אכסון לשתי טייסות נעות המתארחות, המספקות לעצמן את "שירותי התקונים" למטוסייהן. על-פי מגמות אלה נגזרו גם המסקנות: הבסיס צריך להיות מנגנון עצמאי, המספק ליחידותיו שיכון, כלכלה, ציוד אישי וכללי, הנחלה יום-יומית, כסף; וכן שרות קשר, שירותי פיקוח טיסה והספקת דלק – משך 24 שעות. ראש המטה התייחס גם לשלשלת הפיקוד:

* באותה פגישה נכחו מטעם מטה חיל-האוויר, בין השאר, ראש המטה – אהרון רמז, קצין מבצעים – דן טולקובסקי, קצין תכנון – היימן שכטמן, קצין ארגון – אליעזר לקס, קצין מנהלה ראשי – זלמן גולן, קצין ציוד ראשי – יצחק לוי, וכן הרולד סימון ונט כהן; משדה התעופה עקרון – ממלא מקום מפקד השדה – יעקב פרנק, קצין המנהלה – פיטר בר, קצין ההנדסה – פרדי פרידמן (יעקב איש שלום), האחראי על העבודות – מרדכי בורנשטיין, קצין המבצעים – פנחס בר-פורת, קצין הביטחון בשדה – יוסף כבוינק, האחראי על האפסנטות – אלכס הלפרין.²¹⁷

כל המחלקות של השדה לפי תקן השדה באות תחת פקודו הישיר של מפקד השדה בכל מה ששייך לנהול הכללי במסגרת השדה. בו בזמן באות מחלקות השדה תחת פקוד השרותים המקבילים במטה ח.א. בכל מה שנוגע לעבודתם הטכנית המיוחדת. יחד עם זאת חייבות מחלקות השדה להעביר את הקשר שלהם לשרותי המטה דרך מנהלת השדה בכדי לאפשר למפקד השדה לזכות בתמונה מלאה על הנעשה בשדה.

לאחר דברים אלה שטחו קציני הבסיס שנכחו בפגישה את טענותיהם בדבר הצורך בכוח-אדם נוסף למחלקת ההנדסה (לפי המינוח הבא: "שני מכוני אווירונים, שני גופנים ושני מתקני מכשירים במקום... אפסנאי טכני ופקיד טכני"), ועל איכות כוח-האדם הנמוכה הנשלחת לבסיס, במיוחד למחלקת הטעינה והפריקה; על המחסור החמור בכלי-רכב והצורך לרכוש את כלי-הרכב הקיימים בבסיס במקום אחד לשם אחזקה, פיקוח וניצול טוב יותר של הקיים; על העדר פיקוח היגייני ורפואי מסודר בבסיס ("בקשר לסכנת היתושים ברמת הבריאות"); על הצורך לשלוח מהנדס אזרחי למקום ולחזק את מחלקת עבודות – "ע"י ציודה במכשירי עבודה וציוד מתאים" – אשר פעלה תוך שיתוף פעולה עם "סולל בונה" ועם מחלקת ההעלמה של חיל ההנדסה בהקמת עמדות הנגה אנטי-אוויריות עם מקלטים, בתיקון רשת החשמל וצריפי המחנה על-מנת להכשירם למגורים ובהקמת "מצפנות [פנים] עבור אווירונים".²¹⁹

בפגישה זאת הובהר גם אחד הגורמים לכך, שהתקשורת בין הבסיס למטה לא היתה כשורה. מטעם מחלקת הקשר בבסיס "התאוננו שמתקבלות טלגרמות מהמטה שאינן מפרטות את המחלקה שממנה נשלחה הטלגרמה והנותנות שם פרטי בתור כתובת השולח וכתובת המקבל". לכן סוכם שקצין הקשר "יוציא הוראה מתאימה בדבר נסוח מברקים". דובר גם על הצורך להגדיר במדויק את תפקידיו של קצין הביטחון של הבסיס, שאינו יודע מהם. הוחלט על יתר מעקב ובקרה אחר "רשימות החופשה" של החיילים. גם הוכר הצורך להוסיף ל-19 המכוניות שהיו בבסיס: "אמבולנס, מכונית כבוי, מכונית תאונה, 2 אופנועים, 20 זוגות אופניים". כן הוחלט לשלוח למקום מורה לעברית.²²⁰

כן הועלו תלונות על כך, שאין בבסיס מספיק מצרכים כדי לספק את כל צורכיהם של אנשי הבסיס. ואכן, המחסור באספקה סדירה, בעיית איכות המזון הירודה יחד עם המחסור אף בכלי-אוכל, שלמרות הפניות המרובות לא סופקו על-ידי אגף האפסנאות במטכ"ל (אשר גם אסר לרוכשם בשוק האזרחי) – כל אלה הקשו עוד יותר על תפקוד הבסיס. הדבר בא לידי ביטוי בדו"ח של נ' שפירא ממחלקת הקניות של חיל-האוויר, אשר שהה מספר ימים בבסיס

* ב-28 במאי סוכם בין ירמיוצקי, קצין עבודות חיל-האוויר, ליוליש מ"סולל בונה" על "נקוי הפנים וסדור קבלים [קבלים] בשביל רשתות. 2. עמדות תותחים ומכוניות יריה. 3. מקומות מוסווים בשביל אווירונים. 4. תעלות בשביל אנשים במקרה של התקפה אווירית. 5. סדור תאורת ההגרים. 6. הכנת 40 דחלילים." עד שלא יקבלו אישור כספי, לא הסכים "סולל בונה" לבצע את העבודות הבאות: 1. בצור המחנה שיוקצע [יוקצה] לח.א. 2. תקון החשמל בבתים. 3. תקון בגין הפקות. "ירמיוצקי התבקש לדאוג לסדור התקציבי עבור אותן עבודות, ואכן הוא כתב ב-2 ביוני, לסולל בונה תל-אביב: "אבקשכם להוציא עבודות שונות בשדה התעופה בעקרון לפי הוראות מחלקת העבודות, בסכום עד 10,000 לא"י."²¹⁸

ועמד מקרוב על הבעיה. הוא קיבל תלויות "ממרבית הטיסים על שאין הם מקבלים את המינימום המגיע להם לאחר שעות עבודה כה מרובות בהגיעם בלילה עייפים ורצוצים." שפירא ציין, שעל-מנת למנוע מחסור יש לקחת בחשבון בעת תכנון האספקה הנחוצה, שהמספר המרבי של הטייסים הוא 50. בדו"ח שלו הוא הוסיף וכתב:

במשך ארבעת הלילות האחרונים בבקרי בעקיר נוכחתי לדעת שמצב הספקת המזונות והפרודוקטים לקנטינה עבור הטיסים הבאים ערב ערב נמצאת במצב ירוד מאוד. הממונה על הקנטינה מר קופלר מתאונן על שאין באפשרותו לספק את דרישות הטיסים מחוסר פרודוקטים סיגריות, בשר וכו'. מר קופלר הודיע ששני המשלוחים האחרונים של הבשר היו במצב גרוע ונדף מהם סרחון, ולכן היה נאלץ לזרוק את הבשר היות ולא יכול היה להשתמש לבשול.

זאת ועוד, למרות מזג-האוויר שהלך והתחמם – לא היה במקום אף לא מקרר אחד. ואכן, לנוכח מצב זה הותקן כעבור מספר ימים "מקרר קרח רגיל," והועברה לבסיס "כמות ידועה של כלי אוכל." יצחק לוי, קצין אפסנטאות של חיל-האוויר, הבטיח שעם התקנת "זרם חשמל מתאים במחנה" יועבר לשם גם המקרר החשמלי שהיה ברשות החיל. הוא הוסיף: "בקשר לתלוות הרופא שמורל החיילים סובל בגלל המחסור באוכל, לצערי לא יהא בידי לעזור מאחר שהם מקבלים את מנת המזון שנקבעה ע"י תקן הצבא."²²¹

לצד הניסיון לארגן את הספקת המזון הסדירה, להגדיל את מצבת כל-הרכב ואת מצבת כוח-האדם בבסיס, נמשכה הפעולה – על-פי הנחיותיו של ראש מטה חיל-האוויר, אהרון רמו – לארגון הפונקציות השונות ההכרחיות לארגון מחלקת המבצעים בבסיס, ובכללה כל נושא הנוטות. קצין הנוטות של חיל-האוויר, אליעזר קובץ, מינה ב-11 ביוני את יהודה שמעוני "בתור קצין נוטות אחראי בשדה," והגדיר את תפקידיו ואת כפיפותו המקצועית והפיקודית:

בריפינג, דיבריפינג, סדורים בחדר המבצעים וכל עבודה אחרת מסוג עבודות נוטות. אתה תהיה נתון לפקודו של האחראי במקום, מפקד השדה. בקשר לענייני נוטות תקבל הוראותיך באופן ישיר מהמטה. בין היתר מוטלת עליך החובה להמציא מדי יום ביומו דו"ח יומי על כל הפעולות שנעשו בשדה. העברה זו אינה תמידית ונשארת בתקפה עד להודעה חדשה.²²²

אולם, עוד קודם שהחל שמעוני את תפקידו, ביקשו הל אורבך, מנהל מחלקת המבצעים, ובוב לורי, הנושא את התואר קצין מבצעים של "לפסא C-46 Division", מראש מחלקת הנוטות של החיל, שאם יהודה שמעוני ושמואל קלויזנר סיימו את תפקידם הנוכחי וניתן להעבירם "לקבוצת מטוסי הקומנדו" – הם מציעים להעסיקם מידית כנוטים במבצע "בלק". בתשובה לכך כתב קובץ, כי שני הנוטים הללו לא טסו מאז שנת 1945. לדבריו, הם נמצאים בקורס ריענון, שעתידי להסתיים תוך שבעה ימים. עם זאת, כיוון שיכולתם לא נבדקה על-ידי מחלקתו, אין הוא מוכן להתחייב באשר ליכולתם ולכישוריהם. הוא הציע להיפגש עם אורבך ולורי על-מנת "לדון בכל הצרכים של לאפס"א ובמזרה שהיא יכולה לקבל ממחלקת נוטות." לבסוף הזכיר קובץ גם את העובדה, ששמעוני הוצב כקצין נוטות של עקרון, ומשום כך אינו יכול

לעזוב תפקיד זה עד שלא ישרים את הכנתו של חדר הנוטות בעקיר. בהקשר זה ציין קובץ ב-18 ביוני בדו"ח השבועי על התקדמות העבודה, כי בעקרון, למרות קשיים רבים בהשגת הציוד הנחוץ, "עומדים לגמור סדור זמני להכנת חדר הנוטות בעוד כשבוע ימים."²²³ ואכן, ברור שהמחסור הרב בכל התחומים שהוזכרו לעיל פגע גם בפעילות המבצעית. כך, למשל, כתב קצין הנוטות לקצין המבצעים של החיל, דן טולקובסקי: "הואיל וחדרי המבצעים בעקרון נמצאים מרחק ניכר ממרכז האדמיניסטרציה והפעולות בשדה, יש צורך דחוף לספק לקצינים מכונית קטנה לשם מלוי עבודתם הרגילה בשדה. כעת קשה מאוד להשיג טרנספורט בשדה משום שישנו חוסר בטרנספורט במקום עצמו." זאת ועוד, מכיוון שהבסיס לא היה ערוך לאכסן את הקצינים, נאלצו אלה "לבלות את הלילות בתל-אביב או להביא מכאן מיטות לשדה. הסדור הנוכחי הוא כי קצינים נוסעים לעקרון בבוקר וחוזרים בערב היות ולא היו מיטות במחסן המרכזי." חיכו איפוא להספקת המיטות...²²⁴

כאמור, נפגעה ההיערכות המסודרת בבסיס גם בגלל נוכחותו של גדוד 54 של "גבעתי" בעקרון. למרות כל ההבטחות, שחלק מהצריפים התפוסים על-ידי הגדוד יפנו עבור חיל-האוויר — "כמעט שלא פונה כל צריף" עד 19 ביוני. על-פי מה שסוכם עם הגדוד, ברוח דבריו של הרמ"א, ישראל גלילי, החלה מחלקת העבודות של החיל לתקן כמה ממתקני המחנה כדי להכשירם עבור הפלוגות של הגדוד המפנות את הצריפים, ובכלל אלה גם המטבח שהוכן עבורם. אולם, גם לאחר שהסתיימו העבודות לא פינו חיילי הגדוד את המקומות שיועדו עבור החיל בטענה, "שכמה דלתות או חלונות חסרים בצריפים."

במכתבו לראש מטה חיל-האוויר הזכיר מפקד הבסיס, אלכס זילוני, כי מספר חודשים קודם לכן, בשלבי התארגנותו של "שירות-האוויר" במעברו לחיל-האוויר, סוכם עם אג"ס/מטכ"ל ועם אג"א/מטכ"ל שכל המחנות, ששימשו בעבר את חיל-האוויר המלכותי הבריטי, יעברו "באופן אוטומטי על ציודם לחיל-האוויר." למרות זאת ולמרות כל ההתרעות של נציגי "שירות-האוויר" הוצא ציוד רב בזמנו מעקרון, "וכתוצאה מזה מצבנו בציוד קשה מאד." לפיכך המליץ זילוני:

להוציא הוראה בכתב כי על כל יחידות הצבא השוכנות במחנות חיל-האוויר להבין שענין שכונן ותפיסת בתים וחלקי המחנה תלוי ברשותו של מטה חיל-האוויר. בעקרון הדבר הוא למעשה הפוך. גדוד גבעתי נהפך למארח שלנו. בנינים וכו', במחנה נתפסים על ידו מבלי כל אשור ממטה חיל-האוויר. הדבר גורם להפרעות רציניות ביותר לארגון עבודתנו, וכתוצאה השפעה ישירה על עבודתנו הביצועית. בתכניתנו לתקן כמה מתקנים ובנינים בשדה בעתיד הקרוב, ועל כן דחוף הדבר שהוראה זו תצא מיד כדי למנוע אי נעימויות נוספות.²²⁵

למרות כל הפעולה האינטנסיבית שנעשתה לשיפור ארגונו וציודו של בסיס עקרון עדיין רבה היתה הביקורת על תפקודו של הבסיס. לקראת סוף חודש יוני התבטא הדבר בדיווח של שלמה אורן, קצין קשר אג"ס/חיל-האוויר, לראש אג"ס, יגאל ידין:

* נכון ל-24 ביוני היו בעקרון בסך-הכול 302 איש (כולל טייסת 101). מצבת כוח-האדם בחיל-האוויר עמדה על 2,565 איש (כולל 309 נשים), ובמטה הראשי של החיל (לרבות אגף תובלה אווירית כמתואר להלן) — 746.²²⁶

בשדה עקרון אין אחראי הנותן הוראות לטייסים. הטייסים מועלים על דעת עצמם ואף עוזבים את השדה מבלי לקבל רשות לכך. בתחנת הבקורת אין יודעים על המקום והזמן של המראת האוירון. טיסות מתבטלות ברגע האחרון, היות והטייסים מאחרים לבוא לשדה. חסרה תחבורה בשדה והטייסים הולכים ברגל מרחקים גדולים אל האוירון ומהאוירון. כמוכן כי תנאים אלה משפיעים לרעה על נכונותם של הטייסים. יש לסדר בשדה מחלקה להספקה מוטסת.²²⁷

מתחילת יוני, בד"בד עם הניסיון לשפר את דפוסי הפעולה בתל-נוף, ולצד המשך הפעילות של לאפס"א במבצע "בלק", הלכה ונשלמה הקמתו של האגף לתובלה אווירית בפיקודו של מאיר (מוניה) מרדר (מרדור); האגף, אשר פעל בתחילה מתוך מטה חיל-האוויר במלון "ירקון", הפך מהר מאוד למטה עצמאי ברחוב שמריהו לוי 2 בתל-אביב.²²⁸



מסלולי עקרון

