

הקדמה

ב-19 בדצמבר 1948 הותפרסמה הוראה מנהלתית מס' 21 מטעם "המחלקה לתפקידי מטה" בחיל-האוויר, ובה נכתב:

בהתחשב במפנה שחל במצב החזיתות, המצב בשטח המטוסים וקשיים בכוח-אדם, ציוד, יחול שנוי במבנה של להק תובלה אווירית. יש להשלים את תהליך השינוי עד תאריך 31.12.48. התובלה האווירית הצבאית תבוצע ע"י טייסת ומחלקה מיוחדת ליד אגף המבצעים.

פרסומה של הוראה זו שם קץ ללהק הראשון של חיל-האוויר, אשר רק תשעה חודשים קודם לכן החל את דרכו במסווה של חברת תעופה אזרחית פיקטיבית בשם לאפס"א. במהלך פעילותו במלחמת העצמאות ביצע הלהק כ-600 גיחות מבצעיות, ובהן הועברו מעל 3,000 טון מטען ויותר מ-5,000 נוסעים; כל זאת – בכ-10 מטוסי תובלה, שמעולם לא היו שמישים כולם בעת ובעונה אחת.

בחודש דצמבר 1948, עת החליטו על פירוקו, פיקד הלהק לתובלה אווירית על בסיס עקרון ומנה מעל 1,200 איש – כ-25% מכלל כוח-האדם בחיל-האוויר. מדוע הוחלט איפוא לפרקו עוד קודם שהסתיימה המלחמה? מה היו הגורמים העיקריים להקמתו? מה היו יחסי הגומלין בין מטה הלהק לבין מטה חיל-האוויר ולמטה הכללי? מה היתה תרומתו למאמץ הצבאי והאזרחי במלחמת העצמאות? כיצד איפוא ניתן לתאר את קורותיו ולהעריך את תרומת הלהק הראשון של חיל-האוויר? נראה כי לא ניתן לעשות זאת אלא מתוך הבנת מעמדה המדיני של ישראל ותבחרת הקשיים, שבהם היה נתון צה"ל בכלל, וחיל-האוויר בפרט, בתהליך המעבר מארגון ה"הגנה" לצה"ל. ליסודות, אשר הונחו בתקופת ה"הגנה", ולפעולה המאומצת, אשר נערכה במיוחד בארצות-הברית ברכישת המטוסים ובגיוסם של צוותי האוויר במחצית הראשונה של שנת 1948, יש מקום מרכזי בהבנת כל תהליך התפתחותו של הלהק.

תוך התבססות על מקורות גלויים, ובמיוחד על שפע התייעוד הראשוני אשר הותיר אחריו, נטווה הסיפור השלם של הלהק לתובלה אווירית, של צוותי האוויר והקרקע שלו, של אנשי המבצעים והמנהלה, של הישראלים המעטים שהיו בו ושל מגויסי חוץ-לארץ (נח"ל), אשר קבעו יותר מכול את אופיו ואת דפוסי פעילותו המבצעית. כל זאת – לצד תיאור תהליך ארגונו של בסיס עקרון, פעילות הרכש והגיוס בארצות-הברית ובאירופה והטסת מטוסי הספיטפייר לארץ במבצעי "ולוטה".

הרעיון להקים חברת תעופה אזרחית, אשר תטיס עולים מאירופה לארץ-ישראל, נהנה בארצות-הברית על-ידי אל שוימר בימים שקדמו להחלטת כ"ט בנובמבר 1947; אולם, מפאת התמורות המדיניות והצבאיות בשאלת ארץ-ישראל והחמרת האמברגו האמריקני על משלוח אמצעי לחימה, ובכללם אף מטוסים, הוחלט להטיס את אמצעי הלחימה במטוסי הקומנדו

והקונסטליישן, אשר נרכשו בארצות-הברית במסגרת חברה פיקטיבית בשם לאפס"א. החרפת המאורעות בארץ-ישראל, ההכרזה על הקמת המדינה ובמיוחד תחילת ההפצצות האוויריות על מרכזי אוכלוסייה ישראלים היו הגורמים להפניית המטוסים לזאטץ שבצ'כוסלובקיה, ומשימתם: להוביל את מטוסי הקרב הראשונים של חיל-האוויר מסוג מסרשמיט לארץ. ברכבת אווירית רצופה, אשר נקראה מבצע "בלק", ביצעו טייסי התובלה למעלה ממאה גיחות, ובהן הועברו 25 מטוסי קרב, הוטסו והוחזרו צוותי האוויר שלהם לקורסי ההסבה בצ'כוסלובקיה, הוטסו אמצעי לחימה רבים ותחמושת רבה, והובטח הקשר האווירי של מדינת ישראל עם העולם הרחב – למרות המצור האווירי.

כבר עם תחילת הגעתם של המטוסים לארץ התלבטו במשרד הביטחון ובצה"ל באשר למסגרת הארגונית המתאימה עבורם. בתחילה אף חשבו להפעילם במסגרת ארגון הרכש או ארגון החימוש, שכן המטוסים על מטענם נרכשו על-ידי אנשי הרכש. לעומתם טען חיל-האוויר, עם סד"כ המטוסים הדל שהיה לו, שיש לכלול את המטוסים בחיל. בסופו של דבר הוחלט להקים מסגרת ארגונית מיוחדת במינה – להק תובלה אווירית: המטוסים והצוותים יופעלו על-ידי מטה מיוחד – הכפוף למפקד חיל-האוויר – שהוקם לטובת העניין הראשוני של איש הרכש הוותיק מאיר (מוניה) מרדר (לימים, מרדור), מבוגריה הראשונים של חברת "אורון" בארץ.

על רקע ההחרפה הבינושית בתקופה זו והתביעה האולטימטיבית של ארצות-הברית מהציבים להפסיק את פעילותם של צוותי האוויר האמריקניים מארצם, דרשו הציבים ב-10 באוגוסט 1948 לפנות תוך 24 שעות את הבסיס העיקרי של הלהק מארצם, וכך הועברו מטוסי בבהילות רבה לשדה התעופה עקרון (תל-נוף). הפעולה האינטנסיבית והשווקת במבצע "בלק" נתנה את אותותיה בצוותים ובמטוסים, ומטה הלהק נערך למתן התחזוקה החולמת למטוסים ולדאגה לרווחתם של צוותיו.

אולם, עוד קודם שהחלה הפעולה, כבר ב-23 באוגוסט פתח הלהק ברכבת אווירית שנייה, אשר נקראה מבצע "אבק", להעברת אספקה חיונית לנגב הנצור ולהכנת התשתית הצבאית לקראת כיבושו. מטוסי הלהק ביצעו מאות גיחות תובלה מבסיסם בתל-נוף לשני מסלולי נחיתה מאולתרים: האחד ליד רוחמה, והאחר סמוך לאימרה. כך הצליח הלהק לסייע גם בהכנת התשתית הראויה לקראת מבצע "יואב" (שהחל ב-15 באוקטובר), לשחרורו של הנגב מן המצור המצרי. יתרה מזאת, מטוסי התובלה השתתפו במבצע עצמו, והפציצו ב-30 גיחות (במהלכן הוטלו כ-35 טון פצצות) את שדה התעופה אל-עריש, עזה ומגידל. בה-בשעה הכין מטה הלהק את התשתית להקמתה של "אל-על", חברת התעופה הלאומית של מדינת ישראל. במטוס הסקיימסטר, שהפעיל הלהק, ועל-ידי צוותיו בוצעה טיסתה הראשונה של החברה, ובה הובא ארצה נשיאה הראשון של המדינה, ד"ר חיים ויצמן. הלהק ביצע עוד מספר טיסות אורחיות, ובנובמבר 1948 אף החלה להתגבש במטהו תוכנית להטסת 500 עולים לחודש מאירופה לארץ-ישראל.

ברם, עוד טרם ביצעה הוחלט על פירוקו של הלהק בגלל כמה גורמים, והעיקרים שבהם: הפרסומים הרבים בעיתונות חוץ שכללו, בין השאר, פרטים שנמסרו על-ידי אחד מאנשי הלהק שנחשד בריגול, ועל אודות המשפטים, שהתנהלו בארצות-הברית נגד כמה מהאנשים, שהיוו

את עמוד השדרה של הלחך; המתחים הרבים אשר התעוררו בחיל-האוויר ובלחך כתוצאה מהשביתה, שהוכרזה עלידי צוותי האוויר של הלחך בתחילת נובמבר; והצורך לצמצם בכוח האדם של חיל-האוויר. על בסיסו של הלחך הוקמה טייסת 106, וחלק מצוותיו וממטוסיו עוד הספיקו ליטול חלק במבצע "חורב" (דצמבר 1948) ובמבצע "עובדה" (מארס 1949), שבו שוחררה אילת. כעבור כחודשיים הוחלט גם על פירוקה של הטייסת ועל העברת חלק מטייסיה וממטוסיה לטייסת 103, וחלקם האחר – לחברת התעופה הלאומית "אל-על".

ארגונו ופעולתו השלמה של הלחך; יחסי הגומלין בינו ובין חיל-האוויר, צה"ל ומשרד הביטחון; ותרומתו לפעילות חיל-האוויר וצה"ל במלחמת העצמאות – כל אלה נחקרים לראשונה בספר זה, המתבסס על מקורות ראשוניים המרוכזים בעיקרם בארכיון צה"ל. אלה כוללים מאות מברקים בין בסיסי הפעולה באירופה, דו"חות פעולה רבים ומפורטים וכן פרוטוקולים של דיוני מטה הלחך ומטה חיל-האוויר, המתארים בזמן אמיתי את מסכת הלבטים והקשיים של האחראים לפעילותו התקינה של הלחך בארץ ומחוצה לה. בניגוד לרושם הקיים במחקר מלחמת העצמאות – כאילו אין תיעוד ראשוני או שלא נשתייר תיעוד כזה – מוכיח המחקר על לחך תובלה אווירית בפרט, ועל חיל-האוויר בכלל, שהפעילות תועדה גם תוך כדי המבצעים. להשלמת התמונה נעזרו בראיונות רבים המרוכזים בארכיון הענף לתולדות חיל-האוויר, ובכללם הראיונות שערך דוד פרר – אחד מחוקריו הנלהבים של חיל-האוויר במלחמת העצמאות – עם רבים מבני התקופה במהלך השנים 1980-1989. קיימנו גם מספר ראיונות עם מפקד הלחך, מוניה מרדור, עם מפקד עקרון דאז, אלכס זילוני, ועם עוד כמה מאנשי הלחך. כן נסתייענו באלפי מסמכים, שטאפו בענף במהלך השנים עלידי חוקרי הענף לתולדות חיל-האוויר לטובת המחקר הכולל על אודות פעולתו של חיל-האוויר במלחמת העצמאות.

פרט לכך נעזרנו במקורות משניים. החשוב שבהם הוא חיבור מסכם, נרחב יחסית, תחת השם **סקירה על לחך תובלה אווירית**, אשר נכתב על-פי בקשתו של מפקד הלחך, מאיר מרדור, כבר לקראת סוף חודש דצמבר 1948 עלידי דוד פלג (פליגלמן), קצין המנהלה של הלחך, ועל-ידי יעקב פלדמן, השליש של הלחך. סקירה זאת היתה לגד עינו של מרדור, והוא נעזר בה ובמקורות נוספים בכתיבת הפרק על הלחך בספרו החשוב **שליחות עלומה**, שהתפרסם לראשונה בשנת 1957.² פרט לספר יסוד זה מצויה התייחסות נרחבת לפעולת הלחך בספרו של בנימין קגן (אשר למן חודש אוקטובר 1948 ריכוז בציכיה את פעילות הרכש, במיוחד של מטוסי הספיטפייר), **הם המריאו בעלטה**, שראה אור בשנת 1960. גם אביגדור שחן, בספרו **כנפי הניצחון**, משנת 1966, התייחס, אגב תיאור פעילות חיל-האוויר במלחמת העצמאות וסוגיית המח"לגח"ל, גם לפעילותו של הלחך. ספרו של ליאונרד סלייטר, **הנאמנים**, שהתפרסם בשנת 1971, משלים במידה רבה את מה שחסר בפרסומים הקודמים; יש בו תיאור נרחב ביותר – המסתמך גם על מקורות ראשוניים וגם על ראיונות עם רבים מאלה שהשתתפו בפעולה – המאיר היטב את הפעילות הענפה של יהדות ארצות-הברית, שסייעה להקמת הכוח האווירי העברי, מנקודת המבט של אותם היהודים שהגיעו משם.³ פרט לספרים אלה ראוי להזכיר גם את שני ספריו של הרולד ליווינגסטון, אשר שירת כאלחוטאי בלחך תובלה אווירית. בספרים אלה הוא מתאר בעיקר את מערכת היחסים הסבוכה בין הקבוצות השונות, אשר שירתו בלחך,

את הגורמים להתנדבות, את ציפיותיהם של המתנדבים, ולבסוף גם את אכזבותיהם של אחדים מהם בתום מלחמת העצמאות.⁴ כן ראה אור לאחרונה ספרו החשוב והמקיף של עמיצור אילן, **אמברגו, עוצמה והכרעה במלחמת תש"ח** (מערכות, 1995), המסתמך על מקורות ראשוניים, שנחשפו לאחרונה.

מחקר זה נכתב על-ידי רס"ן אבי כהן, רמ"ד מחקר היסטורי בענף לתולדות חיל-האוויר. בין השאר היה שותף לכתיבת הספר **שורשי חיל-האוויר, התפתחות התעופה הבטחונית בארץ-ישראל עד הקמת המדינה**, שפורסם בשנת 1988; וכתב את הספר **ההגנה על מקורות המים, מדיניות הפעלת חיל-האוויר לתקיפה בגבול ישראל-סוריה, 1956-1967**, שפורסם בשנת 1992. שני הספרים פורסמו במהדורה פנימית על-ידי הענף. ראשיתו של מחקר זה בפרק שכתב המחבר בספר **שורשי חיל-האוויר**, שבו מתוארות ההתחלות והיסודות של הלחץ. עיקרו של פרק זה, תוך השלמות נוספות, פותח איפוא ספר זה על הלחץ לתובלה אווירית.

טיוטת המחקר הועברה לעיונם של אלכס זילוני, דוד פלג (פלגלמן), יעקב פלדמן, אליהו סחרוב, מיכאל קול נשר, אל שוימר ודניאל שמשוני. אלה הוסיפו הערות חשובות, וחלקן שולבו בספר. שלמי תודה נתונים לידידיה (אדי) קפלנסקי, מטייסי מלחמת העצמאות, אשר סייעו לנו באוסף התמונות המצוין שלו, וכן במקורות ובהבהרות של סוגיות בלתי ברורות; לדוד פרו, שחלק מהראיונות והתמונות שהעביר לענף היוו מקורות חשובים למחקרנו; תודה למר הרולד ליווינגסטון, שהעביר לנו כמה מתמונותיו מאותם הימים; לגבי מרים דרמוני-שרביט (מקצינות הענף בעבר), שסייעה לנו באיסוף מקורות; לנועם הרטוך, קצין מילואים בענף, שהערתיו תרמו למחקר; לסא"ל (מיל') ד"ר אלחנן אורן ממחלקת היסטוריה במטכ"ל, שהבהיר לנו כמה סוגיות חשובות. תודה מיוחדת לסא"ל ארנון קרמר, שציוריו, המבטאים את רוח התקופה, מעטרים ספר זה, ולסג"ם אילן ורשאי, שהיטיב לצייר את מטוסי התקופה עבור הספר; וכן לקצינים הסדירים בענף: רס"ן מוטי חבקוק, סרן משה נאור, סרן משה אהרונב וסגן אבינעם וואקנין, אשר סייעו בכל שלבי המחקר. תודה להוצאת "מערכות" ולעורך הספר, סא"ל (מיל') צבי עופר, אשר ליווה אותנו בשלבי עריכתו וחפיקתו של הספר. ולבסוף תודה מיוחדת לעובדי ארכיון צה"ל על התמונות שהעמידו לרשותנו ועל השירות המקצועי והאדיב, לו זכינו מהם: לאל"ם (מיל') אורי אלגוס, מנהל הארכיון; למיכל צור – סגניתו; לאביבה קרטון, לדורית הרמן, לחוה ביבס, למיכה קאופמן, לבת-שבע נפתלי, לגואל אמיר, לבן-ציון שוסט; ולאליקום מילצנזון, שנפטר בטרם עת.

כבר במהלך מלחמת העצמאות החלו לכתוב את תולדות חיל-האוויר, ובכללן את קורותיו של הלחץ לתובלה אווירית. חיבורים אלה, שנכתבו סמוך לאירועים ועל-ידי עושי ההיסטוריה עצמם אינם משקפים, מטבע הדברים, את כל המציאות המורכבת והשלמה, שבה פעלו צוותיו של הלחץ, ואת תרומתם החשובה לניצחון במלחמה. מחקר זה, המבוסס בעיקרו על מקורות ראשוניים מאותם הימים וגם על הספרות הגלויה שהתפרסמה מאז, נועד איפוא למלא את אותו חלל בתולדות חיל-האוויר ולהנציח את אותה תקופה עלומה.

אבנר פז, סא"ל

ראש הענף לתולדות חיל-האוויר