

## פרק ח

# מתובלה צבאית לתעופה אזרחית

### מ"סכנינים" ל"יורקים"

תוך כדי התגברות הפעולה במבצע "אבק", בד"בד עם הפעולה הארגונית הענפה לקביעת מעמדו ומקומו של הלהק ביחס לחיל-האוויר ולמטהו, ובמקביל להעברת כפיפותו המוחלטת של בסיס עקרון – שדה התעופה הגדול ביותר של חיל-האוויר – ללהק לתובלה אווירית – נמשכה פעילות הרכש, ההכשרה וההדרכה בצ'כוסלובקיה. למרות הפיני המוחלט של כל מטוסי הקומנדו של חברת לאפס"א מצ'כיה והפסקת מבצע "בלק" נותרה התקווה שתוך זמן קצר יעמידו הצ'כים שדה אחר לשם חידוש הפעולה.

כל עוד נמשכה הלחימה וצה"ל נזקק לאמצעי לחימה, וחיל-האוויר – למטוסי קרב ולטייסים, לא היה פנאי לדקדק ב"קטנות" – בארגונה של העבודה ובקביעת נהלים מסודרים. עד אז נעשתה פעולת רכש ענפה ביותר: עד אמצע חודש ספטמבר נרכשו 147 מטוסים, ומתוכם הגיעו לחיל 121. מתוכם נגרעו 29 כתוצאה מפעילות מבצעית, מאימונים ומתאונות, ו-43 היו בתיקון. לחיל היו איפוא רק 49 מטוסים שמישים.<sup>1</sup> גרוע מזה. עד אז טרם היה לו כל מטוס קרב אמין, שאפשר להתבסס עליו לצורך הגנת שמי המדינה ולחשגת עליונות אווירית.\* על המסרשמיט ("סכין") לא ניתן היה לסמוך; אמנם נרכשו ממנו 25 (רק 23 הגיעו לארץ), אולם מספר המטוסים השמישים לא עמד מעולם אף על מחצית מספר זה. כבר היה ברור שגם על ההבטחות מארצות-הברית לא ניתן לסמוך, והיה צריך איפוא לרכוש בדחיפות מטוס קרב אחר. ההפסקה בקרבות וההכרזה על החפוגה השנייה איפשרו לטפל ביתר-אינטנסיביות בסוגיית הרכש בכלל, ובסוגיית רכש מטוס קרב בפרט. במצב דברים זה הציעו הצ'כים, לאחר

\* נכון ל-17 בספטמבר זאת חיתה תמונת מטוסי הקרב: נגרעו 10 מטוסי מסרשמיט; מתוך ה-13 היו רק חמישה מטוסים שמישים; שני מטוסי מוסטנג הגיעו מארצות-הברית והיו בתהליך הרכבה; שני ספיטפיירים הורכבו בארץ; אחד היה בשימוש, והשני עדיין בהרכבה.<sup>2</sup>

שנפטרו מהמסרשמיטים שהיו להם, למכור לישראל את מטוסי הספיטפייר, שאותם קיבלו בתום מלחמת העולם השנייה מהבריטים.

כאמור לעיל, הציעו גם האיטלקים באותה שעה מטוסי ספיטפייר. יהודה ארזי העביר את ההצעה לארץ, ואל שוימר אף יצא לשם כדי לבדוק את העניין לאשורו; אולם, ב-18 באוגוסט הודיעו למטה חיל-האוויר כי "התחילו בבדיקת היורקים בעפרי. טדי מביא הצעה של 51 [מטוסי מוסטנג — P-51] מאמריקה. שתי ההצעות זולות בהרבה מזו של אלון [ארזי]. תודיעו לאלון שיפסיק המשא ומתן בענין קניית היורקים בליאונרד".<sup>3</sup> לצורך בחינת ההצעה ועמידה מקרוב על הפעולה בציכיה הוחלט שסגן מפקד חיל-האוויר היימן שכטמן (שמיר) יטוס באחד ממטוסי התובלה של הלחק לציכיה. ואכן, ב-23 באוגוסט כתב מרדר לבריגר: "נראה לנו שביקורו של היימן [שמיר] בעפרי הכרחי. הכלים והחלקים אשר נשארו אצלכם דרושים באופן דחוף ביותר לכן נבקשכם להודיע מיד אם חנייתו של די סי 4 [סקיימסטר] בעציון אפשרית." במברק ממרדר לשדה "יורם" נאמר למחרת היום כי "מחר 25/8 יגיע אליכם ה-DC4 בדרכו לעציון. יביא לכם מטען הכולל מצרכי מזון." כן הוחלט להטיס במטוס זה עד 17 אנשי חיל-האוויר — רובם מיוצאי מחלקת הטיס של הפלמ"ח, אשר יצאו לקורס טיס על מטוסי קרב בציכילובקיה. ואכן, ב-25 באוגוסט הגיע סוף-סוף מטוס הסקיימסטר (RX-124) לציכיה. במטוס הגיעו 39 איש, וביניהם היימן שמיר ובוריס סניור מאגף המבצעים של החיל.<sup>4</sup>

בהמשך צריך היה שמיר לטפל בסוגיית ריכוז פעולת חיל-האוויר באירופה, אשר כזכור השפיעה על כל הפעולה במבצע "בלק". פנחס קוזלובסקי (ספיר), מרכז כל פעולת הרכש באירופה, שב והזכיר כי "הובטח עלידי חי לדאוג מיד לממלא מקומו באירופה לענייני תעופה... יהודה בריגר רוצה לחזור מיד ארצה מה דעתכם." ואכן באותו היום כתב בריגר למרדר כי "לפי הסכם עם חי מסרתי את עבודתי ליצחק פיקל. חוזר בשבוע הבא ארצה." אולם, עמדת רמז היתה ש"כל עוד ענין היורקים [הספיטפיירים] דורש טיפול עליו להשאיר". מכל מקום ביקש שיחליטו על כך בהתייעצות עם שמיר. למחרת הודיע לו רמז כי "א. נורמן [שמיר] מודיע מעפרי שדרוש אשור מידי לרכישת 50 היורקים בכדי להתחיל להעבירם מיד.... ב. עד בואם של מחליפי חי ויהודה, הימן שכטמן ייצג ענייני האוויר."<sup>5</sup> בעקבות החלטה זאת כתב בריגר, שריכוז את פעולת מבצע "בלק" למן ראשיתה, תוך התמודדות קשה ביותר עם המחסור החמור בכל התחומים, למרדר: "סיימתי את העבודה. אגיע בשבוע הבא לארנון [לארץ]. נא להודיע לישראל [גלילי] ולזקן [בן-גוריון]."<sup>6</sup>

ב-31 באוגוסט חזר שמיר לארץ, לאחר שאישר בציכיה את רכישתם של 50 מטוסי ספיטפייר (לרבות חלקי-חילוף) במחיר של 23,000 דולר האחד.<sup>\*</sup> המטוסים שנרכשו היו מפוזרים בביסי תעופה ובמחסנים שונים בכל רחבי ציכילובקיה, ועל-פי החוזה צריך היה לרכוש (לרבות חלקי-חילוף, ציוד קרקע והחימוש שלהם) בבית-החרושת בקונוביצה, ולערוך

\* בשנת 1949 פירט אלכס זילוני, בחינתו בגיבנה כמרכז פעולת הרכש האווירית באירופה, את העלויות הנוספות, שהיו כרוכות בהטסת כל מטוס בדרך האוויר מציכיה לארץ: מעבר ל"מחיר היסודי" של 23,000 דולר שולמו הסכומים הבאים: טיסת העברה — 99, ניסיון במקום — 110, ביקורת — 795, טנקים נוספים בכנף — 1,420, טנקים נוספים בגוף — 918.94, אריות ציוד — 137.50. בסך-הכול שולם אימא 26,480.44 דולר. כן שילמו ליוגוסלבים 2,800 דולר עבור כל ספיטפייר שנחת בשדה "יורם". בסך-הכול (מעבר ל"מחיר היסודי") שולם אימא 29,280.44 דולר. סכום זה לא כלל "בנוין וטיס".<sup>7</sup>

בהם את התיקונים ההכרחיים לקראת הטסתם לארץ. על הטיפול בכל אלה הופקד סם פומרנץ, ובוריס סניור סייע לו בכך.<sup>8</sup> פומרנץ המליץ לרכוש את מטוסי הספיטפייר – למרות שהיתה ידועה לו בעיית המחסור בחלקי-חילוף ובחימוש המתאים למטוס. הוא הדגיש במיוחד את העובדה, שהספיטפייר הוא מטוס קרב המתאים לאימונם של טייסים חסרי ניסיון. באשר לחימוש, ציין פומרנץ שאפשר יהיה "להתקין בו שמונה מכוונות ירייה על כל כנף ולחפכו למטוס יעיל מאוד." במכתב, שבו פירט את תוכניתו להמשך הענקת התמיכה התחזוקתית למטוסי הקרב של החיל בכלל, ולספיטפייר בפרט, כתב:

ניתן יהיה להאריך את חיי הספיטפייר על-ידי כינון מקורות הספקה בשביל מדחפים, מנועים, חלקי מנוע וצמיגים. בנוגע למדחפים, אנו חייבים לרכוש לפחות 20 יחידות שלמות ולארגן הספקה של להבים... במקרה שהספקה ישירה תוכח כלא מעשית. לגבי חלקי מנוע, לא יהיה לנו קשה להשיג את זה מעודפים באמריקה... ייתכן ויהיה קושי מסוים בהשגת צמיגים. למעשה, אנו יודעים שהצ'כים קרקעו את המטוס ביוני מכיוון שלא יכלו להשיג צמיגים. עם 50 מטוסים הפועלים על מסלולי תעופה, אנו חייבים להיות מוכנים לספק לפחות 5 מערכות צמיגים מידי יום.<sup>9</sup>

כדי לטפל בבעיות הצפויות כתוצאה מהמחסור בחלקי-חילוף ובחימוש עבור מטוסי הספיטפייר, וגם להמשך אחזקת מטוסי המסרשמיט, נערך פומרנץ להקמת מחלקה טכנית בצי'כה, אשר תתכנן את "השינויים הרצויים בשבילנו; נרכוש חלקים מחנויות מקומיות; נבחן אותם כאן; ונניצר אותם ונעבירם לישראל להתקנתם... אנו מתכוונים להרחיב את הארגון כך שיחיה מסוגל להמשיך את פעולותיו העכשוויות בכל הנוגע לרכישת ציוד טכני טהור, יעוז באימון טכני, המשכת פעילות ה-ATC עד שהארגון יהיה אוטונומי לחלוטין."



מטוסי ספיטפייר, מבצע "ולוטה"

פומרנץ הניח, שמפאת קשיי הפעולה בארצות-הברית אין מנוס מהעמקת הקשר עם הציכים — למרות ש"באמריקה עקב השקעות גדולות במחקר מצוי הציוד הטוב ביותר והיקר ביותר. מחקר במדינות קטנות כמו צ'כיה מבוסס על מידע ממחקר שנעשה בחו"ל וקצת מחקר עצמאי. לכן המוצרים הם פחות טובים, אך יותר ברי קניה." <sup>10</sup> ברם, אותן תמיכה ואהדה של הציכים, שמהן נהנה סם פומרנץ וכל אלה שפעלו קודם לכן במבצע "בלק", כבר לא שררו לאחר פינוי זאטץ, כפי שכתב פומרנץ להיימן שמיר:

**כללית המצב הפוליטי הורע. הם מפעילים ביקורות מכס קפדניות, במעבר דרכו אנחנו יוצאים. הם קרקעו אותי והם מעכבים את הניסויים על הספיטפיירים. 6 מטוסים היו מוכנים יום שישי אבל אנחנו מקורקעים. פליקס פועל ללא הרף להסרת ההתנגדות הרשמית. בוריס והחברה אשר אינם מורשים לצאת מתחום בית המלון, נרגזים מאוד מחמת היחס לו הם זוכים.** <sup>11</sup>

ואכן, גם פליקס כתב למפקד החיל כי "אנו נתקלים בזמן האחרון בקשיים גדולים בקשר לסדורים במקום, ביחוד ויזות, רשיונות וכדומה. משתדלים להתגבר ומקוים שנצליח לשפר התנאים. בינתיים אין ערך להשתדלויותיכם לזרז אותנו במברקים רבים." <sup>12</sup>

### מ"ממלכות קטנות" לריכוז הפעולה

בדיון במטה חיל-האוויר ב-7 בספטמבר נדון מצב העניינים באירופה. כאמור, הגיע חי יששכר לארץ, למרות שטרם נמצא לו מחליף. אליהו סחרוב, שהיה מועמד לכך, טרם סיים את שליחותו בארצות-הברית. הוחלט איפוא למנות את שלמה דורי לריכוז הפעולה שם. <sup>13</sup> הצורך לתאם את הפעילות האווירית בין כל הגורמים המעורבים הן באירופה והן בארצות-הברית, לבין משרד הביטחון ומטה חיל-האוויר (על סמך לקחי העבר) היה בבסיס הנהלים החדשים, שגובשו עד 19 בספטמבר. הוחלט שמרכז הפעולה יהיה בגינבה, ויישבו בו מרכז הפעולה מטעם משרד הביטחון ומנהל טכני של חיל-האוויר. תפקידו היה לאשר מבחינה טכנית כל רכישה של שליחי החיל באירופה; לקבוע את הקדימות שיש לתת לרכישה בהתאם לתוכנית הכוללת של החיל; לעזור למרכז המשלחת בתיאום ובריכוז של עבודת המשלחת באירופה; ולהשתתף במיון ובקביעה של סדרי הגיוס והעברת המגויסים לארץ. עוד הוחלט שבאיטליה יישבו נציגי חיל-האוויר, והם יקבלו את ההוראות בתחום הרכש ממטה החיל דרך המשרד בגינבה. על ריכוז הפעולה שם הושאר דניאל אגרונסקי. <sup>14</sup>

באשר לפעולה בציכוסלובקיה, הוחלט שהיא תתואם עם גינבה, "אך מסיבות אובייקטיביות תשאר ההכרעה לשקול דעתו והכרעתו של נציג חיל-האוויר בציכיה." מפאת העבודה הרבה הצפויה שם, לנוכח רכישת הספיטפיירים, הוחלט, שמרכז הפעולה בגינבה והמנהל הטכני יסייעו להם לפי הצרכים והאפשרויות. למרכז הפעולה שם מונה יהודה רבין והואצלה לו הסמכות להחליט באשר לקדימות ולשיטת העבודה ביחס לזירוז הכשרתם והכנתם של מטוסי הספיטפייר, בעניין חלקי-החילוף להם, למטוסי המסרשמיט, למטוסי התובלה ("בלקים"), למכשירי קשר ולשאר הציוד לחיל-האוויר. כן היה אמור לייעץ לצירות הישראלית בפראג באשר להסדרת הבסיס החדש בציכיה לפי הוראות החיל. <sup>15</sup>

בעקבות התייעצות משותפת עם משלחת הרכש בגינבה סוכם לאחר מספר ימים הצורך החיוני "בהחזקת מומחה לאירוניים כאן עם תנועה חופשית לארצות השכנות שימש יועץ טכני כללי לענין רכישות של חיל-האוויר בחוץ לארץ." את אל שוימר (שמונה למנהל אגף ההנדסה של החיל למן 16 בספטמבר),<sup>16</sup> שהוכיח כבר את כישוריו בתחומים אלה, לא היה אפשר למנות גם מכיוון שהיה נתון למעקב אינטנסיבי של הבולשת האמריקנית. קוולובסקי, אשר זכה להערכה רבה של אנשי המשלחת על ארגונו של עבודת הרכש בגינבה,<sup>17</sup> המליץ איפוא למנות את סם פומרנץ לתפקיד זה, ומפקד חיל-האוויר אף הציע לצייד אותו בדרכון דיפלומטי.<sup>18</sup>

במקביל לכך, וכדי לקבל דיווח מפורט על הפעולה האווירית באירופה בכלל ובציכוסלובקיה בפרט, וגם כדי להחיש את הטיפול בהעברתם של מטוסי הספיטפייר לארץ, שיגר חי יששכר לאירופה את בנימין קגן, אשר שירת עד אז במחלקת הביטחון של חיל-האוויר. בסוף אוגוסט הוא ביקר ברומא ובגינבה, ומשם יצא לפראג. שם נפגש עם אהוד אבריאלי ועם אוטו פליקס, אשר "כל חוטי הקשר... עם ממשלת ציכוסלובקיה הנם [בידיו]... ובלעדיו אין אפשרות לעשות מאומה." הוא מצא שהצ'כים "עדיין היו מסבירי פנים ונכונים לעזור, אך בכל זאת השתנה משהו ביחסם." שינוי היחס התבטא, בין השאר, בהערמת קשיים על פעולת ההכשרה בבתי-הספר השונים, שבהם הוכשרו ארץ-ישראלים ומקומיים; באי-שיתוף פעולה מלא בתיקונו של מטוס הקונסטליישן; ובבעיות שונות בסוגיית הכנתם של מטוסי הספיטפייר להטסה לארץ.<sup>19</sup> לדבריו, לא זכה קגן לשיתוף פעולה לא מצד הצירות ולא מצד האנשים, שמונו על-ידיה לטפל בענייני חיל-האוויר. היחיד שסייע לו היה שמעון אורנשטיין. בדיקתו העלתה, שכל פעולת החיל מתנהלת על-ידי פליקס בסיועם של מספר אנשים, שלא היה להם, לדבריו, כל מושג על "הצד הטכני של דברים שהם עושים." אלה בנו "מסביבם ממלכות קטנות", שבהן "השקיעו רצון טוב רב, אך השיגו תוצאות גרועות למדי." הם דחו את ביקורו בבתי הספר, בבתי-החרושת ובשדות התעופה, שבהם פעל החיל, מכיוון שלדבריהם הממשלה הציכית מסרבת לאשרו. אולם, באופן כללי, לדבריו:

**המצב שם הוא כך שכל אדם שומר על הכסא שלו ומפחד שיבוא אחר תחתיו ואותו ישלחו לארץ. מפני זה לא מרשים לאדם שבא להכנס לתוך הענינים. זוהי הסיבה שאין מקבלים רשיונות כניסה לבתי הספר ולבתי החרושת.**

הוא "גמר אומר לברר את התלונות אשר הגיעו אליו," ונכנס איפוא לאותם המקומות ללא הרשיון הרשמי.<sup>21</sup> הוא מצא כי ביזור העבודה וחוסר המקצועיות אפיינו גם את כל סוגיית אריזתם ומשלוחם של חלקי-החילוף והציוד עבור חיל-האוויר. חלקי-חילוף רבים נשארו בזאטץ מהתקופה שבה נערך מבצע "בלק", ולא נערכו רשימות מדויקות של מה שהתקבל ומה שנשלח לארץ. לכך היתה חשיבות רבה, כיוון שבמסגרת עסקת הספיטפיירים היה על הציכיים

\* ואכן, במחצית חודש ספטמבר הוכיר אברהם (י'רמיה) טייבר את ביקורו של קגן בגינבה, אשר לדבריו נועד להסדיר ענייני ביטחון שונים, ואת המלצתו של קגן "שאין טעם בהקמת מנגנון נפרד לחיל-אוויר בענין זה." עוד כתב: "שאלת החלקים עדיין לא נפתרה באופן רציונלי. אנו מבינים שיש מחסור גדול בארנון בחלקים לכל הכלים, אולם מצד שני הדרישות שהגיעו הנה לא היו מסודרות, לא ברורות... לא מרחיקות ראות."<sup>19</sup>

להעביר "14 קרונות [רכבת] של חלקי ספיטפיירים." לכן המליץ למנות "מכונאי מומחה... על האריזה בכדי שתתנהל בסדר."

קגן ביקר גם את כל צורת הקשר בין הארץ ובין מרכזי הרכש בשווייץ ובציכיה. לדבריו, "חוסר קשר תמידי הוא הדבר המפריע לנו בעבודה." מברקים ומכתבים רבים, שנשלחו מהארץ עם הוראות לאנשי חיל-האוויר בפראג, לא הגיעו ליעדם. הוא תלה קלקול זה בשיטת העבודה: "מברקים שעליהם מופיע השם 'פליקס' מועברים ישר לפליקס ונשארים על שולחנו, למרות שתוכנם מכוון לא רק לפליקס אלא לכל הגרעין של ח.א. הנמצא בפראג." הוא המליץ איפוא "לקבוע שפליקס הוא לא שם בן אדם אלא מכוון לאנשי חיל האוויר בפראג," או להוסיף לכל מכתב או מברק גם את השם "בנימין" או "יהודה". כן הזכיר, שבשבוע האחרון של חודש ספטמבר הגיעה פקודה ממפקד החיל, ובה נאמר כי עליו להישאר בציכוסלובקיה – אולם הוא לא ידע עליה כלל. כאשר התכוון לצאת לצרפת והודיע על כך בטלפון לאברהם ('ירמיה') טייבר שישב בגינבה, שאלו זה אם הוא עושה את הדבר "נגד פקודה של המטה" וקרא לו את הפקודה אשר היתה מונחת על "שולחנו של פליקס זמן רב." בעקבות זאת הוא נשאר בציכוסלובקיה לריכוז כל מבצע העברתם של מטוסי הספיטפייר לארץ. לימים כתב כי ראה את תפקידו החדש כ"עוזר אדמיניסטרטיבי לסאם [פומרנץ], כדי לסול לפניו את הדרך למבצע" הטסת הספיטפיירים.<sup>22</sup>

### "הקשיים לחדוש ההובלה ב'בלקים' עצומים"

כבר למן ההתחלה נשקלה האפשרות להטיס את מטוסי הספיטפייר בתוך מטוסי התובלה, כפי שנעשה הדבר עם מטוסי המסרשמיט במבצע "בלק"; אולם, למרות ההבטחות בתחילה לא הסכימו הציכים להעמיד שדה תעופה אחר לטובת המבצע, ולא אישרו אף את נחיתתו של מטוס תובלה נוסף בשטחם. ואכן, פנחס קוזלובסקי, מרכז כל פעולת הרכש באירופה, כתב למנכ"ל משרד הביטחון, לוי אשכול, ב-16 בספטמבר כי "אנשי עופרי: אתי, אגמי, חושבים שהקשיים לחדוש ההובלה בבלקים עצומים. לא מצד אנשי עופרי אלא מצד הרוזן [ברנדוט] והממונים עליו. שליטי עופרי רגישים להתערבות זו..." "על-מנת למנוע את חשיפתה של הפעולה הציעו הציכים לפרק את הספיטפיירים ולהעבירם בדרך הים, אולם מהארץ שבו ותבעו את העברתם המהירה של המטוסים."<sup>23</sup>

יתרה מזאת; הלחץ האמריקני, אשר השפיע על הציכים, נתן את אותותיו גם על האיטלקים, ובסופו של דבר פגע גם בכל פעולתה של חברת לאפס"א. ב-13 בספטמבר שאל מוניה מרדר את דני אגרונסקי, מרכז הפעולה באיטליה, אם ניתן לשלוח מטוס קומנדו עם דגל פנמי לקטאניה כדי להביא משם, בין השאר, 20 חביות שמן, ולהעביר דרך שם מהארץ "מספר

\* למחרת היום, ב-17 בספטמבר, נרצח הרוזן ברנדוט.

\*\* תוך זמן קצר הודיע אגרונסקי גם על השבתת הקשר בין איטליה ובין הארץ, מכיוון שהאיטלקים "נטלו חרשות מפאן אפריקן, השירות הציכ והשרות הצרפתי לקחת נוסעים משם" לארץ. הוא הציע לרכוש בדחיפות דקוטה, שתופעל על ידי איטלקים בין הארץ לאיטליה, ואז "כל הטיפול בידם. אנו נשלם ההוצאות וחמישה עד שמונה אחוז ריאות. שירות זה ישמש את כל צרכי הטרנספורט האווירי שלנו: צבא, רכש, ממשלה..."<sup>24</sup>

נוסעים עם פספורטים אמריקנים בלי ויזות טרנזיט בדרכם לאמריקה.<sup>25</sup> למחרת היום השיב אגרונסקי:

**לידיעתכם, נמסר לי שנערכה חקירה מקיפה בקטאניה מטעם הקונסוליה האמריקאית, ברשותם כעת כל שמות האנשים, טייסים ומכונאים, אשר עברו את קטאניה. ב. לשלטונות האיטלקיים הוראה לעצור כל מטוס עם רישום פנמי, ולמסור דרכיות נוסעיהם האמריקאיים לצירות כאן. ג. בתנאים אלה כמובן לא תתכן טיסה הנה ויש גם להזהיר את הטייסים לפני ירידה באיטליה, אפילו בגלל סיבות טכניות.<sup>26</sup>**

כעבור מספר ימים, ב-17 בספטמבר, ביטלה גם פנמה את רשיון פעולתה של חברת לאפס"א. בהוראת הביטול נאמר כי עליפי מידע שהתקבל משגריר ארצות-הברית בפנמה, מונאט ד' דייזיס, הוכח כי מטוסי חברת לאפס"א "שימשו למעשה לפעולות בלתי-חוקיות של תובלה והפצצה מבסיסים בציכוסלובקיה ובארץ-ישראל, ושל הובלת פצצות, חלקי מטוסים ונשק מכל הסוגים."<sup>27</sup> בזה בא הקץ לרשיון הכמעט בלתי-מוגבל, שהעניקה פנמה לחברת המטוסים הלאומית שלה, אשר פעלה במשך כשלושה חודשים בקו שבין צ'כיה לארץ, ובכך איפשרה הזרמת אמצעי הלחימה והמטוסים, שהיו כה חיוניים למדינת ישראל באותה שעה.

### **"אין מתחשבים באנשים הטכניים"**

הסיכוי לחידושו של מבצע "בלק" – הטסתם של מטוסי הספיטפייר בתוך מטוסי הלהק – הלך ונמוג, והיה צריך איפוא להיערך לאחת משתיים: או להכשיר את המטוסים לביצוע טיסה ישירה מ"יורם" שביוגוסלביה לארץ ללא חניית ביניים – או לקבל את אישורן של מדינות נוספות בדרך לנחות בשטחן. נכון ל-17 באוגוסט, עמדה בתוקף הצעתו של סמי כהן בדבר שדה תעופה ביוון. בשיחה שהיתה לו עם שר החוץ היווני, קונסטנטין צאלדאריס, הציע זה, לדבריו,

**שתנתן לנו האפשרות להגיע לשדה התעופה ביוון, מבלי להפגש בשאלות וחפזים, לקבל שם דלק ולהמשיך משם בדרך הדרושה. שר החוץ נתן לי את הבטחתו שאם דבר זה לא יעמיד את ממשלת יון במצב לא נח היא תהיה מוכנה לעשות זאת. הוא גם התקשר מיד עם שר האוויריה כדי לברר באופן טכני אם הדבר אפשרי. עלי לציין ששר האוויריה הוא בן אדם של כסף ולא יעשה דבר כל עוד לא יקבל סכום הגון, אבל לכשיקבל את הכסף אפשר יהיה לעבוד אתו.<sup>28</sup>**

אולם, כשם שבהטסת מטוסי המסרשמיט לא התקבל בסוף האישור לנחות בשטחן של המדינות שבדרך (פרט לשדה "יורם" ביוגוסלביה) – כך בהטסת מטוסי הספיטפייר לא התקבל האישור לנחיתה במדינות נוספות, גם לא ביוון. היה צריך איפוא להמשיך בהכשרת המטוסים לטיסה ישירה מ"יורם" לארץ, או במקרה גרוע יותר – מציכיה לארץ.

לפי תוכניתו של סם פומרץ, אשר הופקד על כל מבצע הספיטפיירים, יקלו ככל האפשר ממשקלו של מטוס הקרב: יוציאו ממנו את המכשור הפנימי, לרבות אמצעי קשר (ציוד זה יועד להעברה במטוסי נורסמן מציכיה ליוגוסלביה); ולעומת זאת יוסיפו מכלי דלק (אשר יוצרו

בבית-החרושת בקונוביצה) להארכת טווח הטיסה שלו. לפיקוח על מימוש תוכניתו הוא נכח בדרך כלל בבית-החרושת בקונוביצה. בוריס סניור ועוד מספר טייסים המתינו בפראג להוראתו להגיע לשם לביצוע טיסות מבחן, שנועדו לבדוק את טווח הטיסה המרבי של המטוסים בתצורתם החדשה. בקונוביצה לא היה מסלול מתאים שאפשר היה לבדוק בו את היכולת להמריא עם מטען דלק כה רב, והיה צריך ללחוץ על הציבים לטפל בבעיה זאת. תיאום הפעולה אתם בעניין זה ובשאר הדברים הקשורים למבצע היה מופקד באופן בלעדי בידיו של אוטו פליקס.<sup>29</sup>

בדיון מטה חיל-האוויר השמיע סם פומרנץ ביקורת נוקבת על דרך הפעולה בציכוסלובקיה. היתה לו התחושה כי "פליקס לא מתייעץ ועושה הכל על דעת עצמו", וכי "אין מתחשבים באנשים הטכניים". הוא חש שהצירות דוחה את בקשותיו לסייע לו בהכנת המטוסים, וכי אין לו שם מי "שיטה אוזן קשבת לתביעותיו". לדבריו, במקום להפקידו על בחינת המטוסים קודם עריכת החוזה על רכישתם – ביקשוהו לבדוקם לאחר הרכישה, וגם אז לא אמרו לו היכן הם נמצאים. לרשות הצירות היו אמנם שבע מכוניות, אולם לא היתה לה מכונית אחת עבורו כדי "לשרת מפעל כה חשוב כמפעל היוורקים"; וכך, לדברי פומרנץ, "עבודה של יום אחד נעשתה במשך שבוע". לא שיתפו אותו בכל הדיונים על הרכש ועל החוזים, גם "לא רצו לגלות לו מחירים"; ו"כשסוף סוף גילו מספרים, היו אלה סכומים עצומים", שחרגו בהרבה מהערכתו בדבר שוויים של המטוסים. כשהיה צריך לבדוק את כשירותם של מטוסי הספיטפייר, הוא חש שהתייחסו אליו "כאל גנב... כאל פושע". אנשי המכס היו בודקים אותו ואת אנשיו "מכף רגל ועד ראש ומחפשים אחר כל דולר וקרונה, בשעה שקונים בציכיה דברים בעד מליונים של דולרים".<sup>30</sup>

פומרנץ ביקר גם את יחסם הכללי של המנהלים ושל הפועלים בבית-החרושת לפעולה כולה, ובמיוחד את קצב העבודה, אשר להערכתו היה איטי מדי. "הערותיו שלא הפלינו בשבחם של השלטונות, הגיעו לאזניהם של אנשי משטרת הבטחון", ואלה הטילו עליו מעקב שוטף. לבסוף אף האשימוהו בריגול לטובת ארצות-הברית בגלל כמה נחיתות-חירות בשדות תעופה סודיים ביותר של הציבים, שבהם נאלץ לנחות, בהטיסו טיסות מבחן את מטוסי הספיטפייר. הם אף תבעו לסלקו מציכוסלובקיה. למרות שלא התירו לו לערוך עוד טיסות מבחן, המריא באחד ממטוסי הספיטפייר והצליח להשלים "טיסת מבחן של ארבע שעות וחצי" – "הישג ניכר, שכמוהו לא נודע עדיין בתולדות מטוסי קרב אלה", לדברי קגן.<sup>31</sup>

במקביל לכך נבדקה עלידי שייקה דן, שהיה המוציא והמביא של כל הפעילות ביוגוסלביה, הסכמתם של היוגוסלבים לנחיתתם של מטוסי הספיטפייר בשטחם בדרכם לארץ. בתחילה סירבו, שכן "יחסיהם עם מוסקבה ועם גרוריה היו רעים, והם חששו לסיבוכים נוספים". הבולגרים דווקא הסכימו, אלא שדרשו 10,000 דולר על נחיתתו של כל מטוס בשטחם. לאחר מאמצי שכנוע רבים של דן הסכימו לבסוף היוגוסלבים, אף העמידו לרשותו של גדע שוחט (האחראי על השדה הראשון בתקופת מבצע "בלק") מטוס במשך שבוע ימים על-מנת למצוא שדה תעופה מתאים לפעולה. הוא בחר בניקשיץ שבמונטנגרו, סמוך לגבול אלבניה. היה זה השדה הדרומי ביותר שניתן היה למצוא, והמרחק ממנו לישראל היה 1,400 מייל – עדיין מרחק רב לספיטפייר, שטווח הטיסה שלו הוא 600 מייל. יחידה של חיל-האוויר היוגוסלבי



שדה "יורם", ניקשיץ, יוגוסלביה 4.8.48, משמאל: פרנק ווטרסאוס, מוריס מאן, ראלף רוזומסקי, פרדי פרדקינס, מוריס בן-סימון, לו נאגלי

הוצבה במקום לשמירה על השדה ולהבטחת השירותים בו. דלק נותר עוד מהתקופה של מבצע "בלק", אולם שמן למטוסים, ציוד קשר ואף מזון לצוותים הוטס מהארץ. סודר להם מקום לינה בעיר ללא הגבלת תנועותיהם, אולם נאסר עליהם לקנות מזון מאנשי המקום. תוך ארבעה ימים ארגן שוחט את הבסיס והתקין קשר אלחוט עם השגרירות בפראג ועם ישראל.<sup>32</sup>

### מבצע "ולווטה"

עד 22 בספטמבר הלכה ונשלמה הכנת שישה מטוסי ספיטפייר להטסה ליוגוסלביה. באותו יום הגיש אהוד אבריאלי לשלטונות הציכיים בקשה רשמית לאישור המראת המטוסים; אולם, בתחילה הם סירבו לאשר את הטיסה הישירה, ואף שלחו טייסי ספיטפייר ציכיים כדי לשכנע בצורך לבטל את התוכנית המסוכנת.

מעבר לכך הזהירו הציכיים, שאם ייאלצו הטייסים לנחות נחיתת-אונס ביוון או בקפריסין, לא תהיה להם ברירה אלא להפסיק את הספקת המטוסים, שכן לא יוכלו להרשות לעצמם שערורייה בינלאומית וחדוש ההתערבות האמריקנית. הציכיים אף הנבירו את תקנות הביטחון שלהם, וחייבו את האנשים להישאר בחדריהם שבבית-המלון, אך לבסוף אישרו את הטיסה.<sup>33</sup> מברק נשלח לישראל, והוצאה פקודת-הכן לכל הכוחות שעמדו להשתתף במבצע, שכונה "ולווטה". היה צריך לשלוח מטוס תובלה ליוגוסלביה כדי להעמיס בו את כל מה שהוצא (כולל אמצעי קשר וניווט) מתוך מטוסי הקרב, את החימוש שלהם, והחשוב מכול – לעמוד בחודם במהלך הטיסה כדי לסמן להם את מסלול הטיסה לארץ.

בליל 24 בספטמבר המריא מטוס סקיימסטר מעקרון לניקשיץ שביוגוסלביה. צוות המטוס כלל את מוריס קאופמן כטייס ראשי, את טייס-המשנה ג'וליאן סווינג, הנוטים סיריל



מטוסו של בלאו לאחר הנחיתה

שטיינברג וליאונרד לוין, האלחוטאי אדי ציינסקי, ומהנדס הטיס יואל סלום. בתדריך לטיסה, הודגש לצוות הצורך לשמור על סודיות המבצע. האנשים התבקשו להישאר בחדריהם שבבית המלון או בשדה התעופה, ואם ייאלצו לנחות מאונס ביוון או באלבניה – יאמרו שהם בדרכם עם המטוס לארץ.<sup>34</sup>

באותו יום, השכם בבוקר, המריאו מקונוביצה שישה מטוסי ספיטפייר מוטסים על ידי סם פומרק, מרדכי אלון, בוריס סניור, נפתלי בלאו, גיאק כהן וסיד כהן. לאחר טיסה שנמשכה כשעה וחצי, ללא כל תקלות מיוחדות, הגיעו המטוסים לניקשיץ. בזה אחר זה החלו הטייסים לנחות, אולם אחד מהם, נפתלי בלאו, ניגש לנחיתה מבלי להוריד את גלגלי המטוס. הטייס לא נפגע, אולם המטוס ניזוק באורח קשה למדי. גדע שוחט דיווח לפראג על נחיתת המטוסים, ואלה מסרו את ההודעה לציבים.<sup>35</sup>

לאחר שתוקנו מספר קלקולים טכניים במטוס הסקיימסטר, המריאו ב-27 בספטמבר חמשת הספיטפיירים בעקבות מטוס התובלה, אשר התייצב בחודם. הטיסה התנהלה על פי התוכנית. המטוסים טסו מעל יוון, ובעוברם שם ראו "סופת ברקים ורעמים מתקרבת בתוך ענן קומולונימבוס. עקיפת הענן לקחה 10 דקות טיסה." שלוש וחצי שעות לאחר ההמראה עבר הסקיימסטר מדרום לאי רודוס. לפתע שמעו במכשיר הקשר של המטוס את בוריס סניור ואת מודי אלון מודיעים להם, כי "בשעה שהעבירו את הדלק מן המיכלים הרגילים אל מיכלי העזר, הוסיף מד הדלק להורות על אפס." הם חששו איפוא שאין העברת דלק סדירה, ונאלצו לנחות נחיתת-חירום ברודוס. שלושת הטייסים האחרים המשיכו בטיסתם לארץ. בחלוף מטוס

\* לאחר נחיתתם שם נעצרו מרדכי אלון ובוריס סניור על ידי היוונים. הם נחקרו שעות ללא כל הפסקה, אולם הם חזרו על גירסתם כי המריאו מיוגוסלביה, ולא הזכירו כלל את ציכוסלובקיה. היוונים בודדו את הטייסים ולא איפשרו להם להיפגש אף לא עם אחד מהנציגים הישראליים באתונה, וכך לא ידעו אפילו במטה חיל האוויר מה עלה בגורלם. ב-6 באוקטובר נשלח מישראל ליוון שליח מיוחד, ובתיווכו שוחררו השניים. אולם, היוונים סירבו לחתור את העברתם של הספיטפיירים לארץ. ב-12 באוקטובר עלו אלון וסניור על מטוס דקוטה שהביא אותם לארץ.<sup>36</sup>



תעופה אזרחית: מטוס רפיד של חברת "אווירון", שני מימין, עמנואל צור

הסקיימסטר את הנקודה המזרחית ביותר של כרתים, גילה הצוות שלו שני מטוסי קומנדו ואחת מאניות חיל-הים, שהועמדו בכוננות לחיפוש והצלה. בהתקרבתם לחופי הארץ גילו ספינה שנייה. חלפו מעל חיפה, המשיכו לרמת דוד, ושם הורו למטוסי הקרב לנחות. לאחר שאלה נחתו, המשיך הסקיימסטר ונחת בעקרון.<sup>37</sup>

בהמשך הלכו ונשלמו הכנות הלחץ לקראת ביצועה של הטיסה האזרחית הראשונה של חברת התעופה החדשה "אל-על". טיסה זו נועדה להטסתו של חיים ויצמן, נשיאה הראשון של מדינת ישראל. עד למועד ביצועה של טיסה זאת כבר החלו לטפל במשרד התחבורה בכינונה של התעופה האזרחית, וחברת "אווירון" שבה וטענה לזכות בכורה בתחום זה בשל התפקיד החשוב שמילאה בו במהלך התקופה שקדמה להקמת המדינה.

### "יסוד והתחלה לכל תעופה בארץ ואף של חיל-האוויר העברי"

משהחלו חברות התעופה הזרות לחדש את טיסותיהן לארץ ומטוסי התובלה של הלהק רוכזו בארץ בעקבות פינויו של הבסיס בזאטץ, הסתמנה ההזדמנות שלה ייחלו צוותי האוויר של הלהק, ובמיוחד אלה שהשתלבו למן תחילת הפעולה במסגרת לאפס"א – לעבור מתובלה צבאית לתעופה אזרחית. אולם, כיוון שבאותה השעה התעורר ביתר-רשאת הצורך להעביר אספקה ואמצעי לחימה לגב המנותק, נדחתה שעת הכושר הזאת, וצוותי הלהק פתחו בביצועה של רכבת אווירית שנייה – היא מבצע "אבק".

התחלות בתחום התעופה האזרחית היו ביישוב היהודי כבר בתחילת שנות ה-30, כפי שהתבטאו בפעולותיה של חברת "נתיבי אוויר לארץ-ישראל", ובמיוחד של חברת "אווירון". אולם, אלה היו התחלות צנועות ביותר, והיקפן ומשכן היו תלויים במידה רבה בשלטונות המנדט הבריטי ובהתפתחויות הצבאיות בשטח: חברת "נתיבי אוויר", למשל, חדלה להתקיים

במהלך מלחמת העולם השנייה; ומטוסי חברת "אווירון" וצוותיה היוו את המסד הראשוני להקמתו של חיל-האוויר, ובשל כך גם נפסקה פעולתה בתעופה האזרחית עם תחילת מלחמת העצמאות. לא בכדי כתב ועד העובדים להנהלת החברה דווקא ב-14 במאי, עת הוכרז על הקמת המדינה:

מתוך חרדה לגורלה והמשכה התקין של התעופה האזרחית ובשים לב למצבים החדשים שנוצרו בחברה בעקב מצב המלחמה שאנו נתונים בו ועם גיוסו של חלק הארי מעובדי החברה הננו לפנות אליכם בתזכיר דלהלן: שמחנו לראות בזמן האחרון התעוררות ניכרת בפעולות החברה ופעילות מוגברת למען פתוח וקידום התעופה האזרחית, מטרה שלמענה הקדשנו זה שנים את מיטב מאמצינו, שכם אחד עם הנהלת החברה, החל בהתחלות הצנועות והחלוציות בעמק הירדן, בקשיי התנאים ברמלה ולבסוף בלוד ובתל-אביב. יש לציין שחברתנו היא ששמשה יסוד והתחלה לכל תעופה בארץ ואף של חיל-האוויר העברי בכלל זה. שרותי חברתנו לחיל-האוויר העברי מיומו הראשון – ערכם לא מועט גם עתה. אין ספק שזכות ראשונה זאת תעמוד לה גם בפעולותיה להבא.<sup>38</sup>

אולם, לדברי ועד העובדים, עם החרפת המלחמה חלה "ירידה עצומה בפעולות החברה", וכך התעוררה אצלם חרדה "לעתיד הענין שעמל רב כל-כך הושקע בו על-ידינו". הם ציינו איפוא את הצורך בקיומה של התעופה האזרחית לא רק לזמני שלום בלבד, אלא במיוחד לזמני חירום – גם אם כרוך הדבר "בקשיים שאין לזלול בהם". לכן, לדבריהם, "יש לחשל את הכלים, ולהכין את המסגרת ולמלאה תוכן לקראת הזמנים שיבואו עם גמר המלחמה והתפקידים הגדולים שיוטלו עלינו, למען נוכל להם". הם ביקשו איפוא להמשיך ולעשות כל מאמץ להמשך קיומה של החברה ולפיתוח פעולותיה ולדאוג לכוח-אדם מתאים לביצוען של המשימות – גם אם יצריך הדבר שחרורם של כמה מהאנשים מחובת הגיוס. זאת ועוד, הם גם הדגישו את הצורך "לדרוש מהמוסדות המוסמכים בחיל-האוויר, לראות את יתר עובדי חברת 'אווירון' המגויסים כצוות אחד ולאפשר להם להמשיך את עבודתם המשותפת כחבורה מלוכדת, אף במסגרת חיל האוויר, לשם שמירה על שלמות של גוף זה למען זמנים טובים יותר, אשר לפי אמונת כולנו, לא יאחרו לבוא."<sup>39</sup>

בה-בשעה נקבע במטה "חיל התעופה", ש"במשך שעות חרום" האחריות על הטיסות האזרחיות הן בארץ הן בקשר שלה עם חוץ-לארץ תוטל על "חיל התעופה"; גם נאמר כי "החזקת המטוסים שיקבעו למטרה זו גרידא (חוץ ממקרים דחופים) והטסתם תפול על חיל התעופה". עוד נקבע, שתוקם במסגרתו מחלקת מטען ונוסעים, וחברת "אווירון" "תפעל בכל עניני מכירת כרטיסים לנוסעים אזרחיים" בתוך מסגרת המחלקה הזאת, אשר תתואם עם משרד התחבורה של מדינת ישראל, לכשיקום.<sup>40</sup> ואכן, כבר ב-17 במאי 1948 הודיע מנהל חברת "אווירון", אורי מיכאלי, למרכז המפקד לשירות העם, שבחתאם להחלטת "המוסדות העליונים" ישמש שדה התעופה בחיפה לצורך הקשר עם חוץ-לארץ, וכן שהוטל על החברה להפעיל מטוסי נוסעים מתאימים. לפיכך ציין את הצורך של החברה לדאוג להקמת "מנגנון

מינימלי בחיפה לשם הפעלת השרות לנוסעים שלנו ונוסעים של חברות אחרות. ב) להקים בית מלאכה בחיפה לשם הגשת שרות טכני לאוירונות נוסעים שלנו ושל חברות אחרות החונים שם." לדבריו, הקמת שירותים אלה הכרחית, שכן בלעדיתם אין חברות התעופה מסכימות להפנות את מטוסייהן לארץ. הוא ביקש איפוא שאותם עובדי החברה חייבי הגיוס, שגויסו לחיל-האוויר ועובדים בשירותי הקרקע שלו, יימצאו ברשותה המלאה של החברה "גם בהיותם מגויסים." לדבריו, "דבר דומה לזה היה קיים בזמן המלחמה בחברות תעופה בינלאומיות שקבלו עזרה באנשים מבין המגויסים לצבא."<sup>41</sup>

במכתב נוסף של מיכאלי למחרת היום הועלה שוב הצורך להסדיר את ענייני כוח האדם עבור ענפי התעופה השונים, שהם: חיל-האוויר, המחלקה לתעופה אזרחית של המדינה וחברת "אוירון". הוא ציין שהחיל גייס לשירותיו כמה מעובדי המחלקה והחברה, ולמרות שהוא מכיר בזכות הקדימה שלו בתנאים הנוכחיים, בכל אופן "יש לקחת בחשבון כי עלינו לשמור על המנגנון של המחלקה לתעופה אזרחית, שעבד בעיקר בלוד וכן בירושלים ובחלקו ממשיך לעבוד עכשיו בשדה התעופה בחיפה." הוא ציין, שלאחר שתחודש העבודה בשדה התעופה בלוד ובשדות אחרים, תודקק חברת אוירון "לבעלי מקצוע מסוגים שונים." בינתיים נזקקה החברה לעובדים נוספים לשדה התעופה בחיפה – "השדה היחיד שבאמצעותו אנו מקיימים קשר עם חו"ל" – שרובם גויסו לחיל-האוויר, למרות שחלקם לא היו חייבי גיוס מבחינת הגיל. הוא ביקש איפוא לסייע לחברה "בכדי שתוכל לקיים את השירותים הטכני והארגוני הן של חברת התעופה שבאמצעותה מפעילה חברת 'אוירון' אוירונות דקוטה לאירופה הן של חברות בינלאומיות אחרות, התובעות קיום שירותים נורמליים בחיפה כאחד התנאים לפעולתם בארץ."<sup>42</sup>

חברת "אוירון" אכן קיימה בחיפה שירות לחוץ-לארץ באמצעות מטוסי הדקוטה של חברת "פאן אפריקן". מיכאלי אף ביקש ממפקד החיל, ישראל זבלדובסקי (עמיר), לאשר את המשך חופשתם של נחום שניאורסון, הממונה על התנועה, ושל מרדכי ישראלי, מנהל חשבונות, לצורך הפעולה עם חברה זאת.<sup>43</sup> ב-30 במאי אף הציע להשתמש בשדה התעופה בחיפה לתובלה אווירית במטוסי רפיד, ואף לחדש את לימודי הטיס במטוסי טילורקרט ואוסטר – אם אכן ניתן יהיה להקצות אותם למטרה זאת. לדבריו, "התנאים בחיפה כיום נוחים לפעולות אלו וכדאי היה לנצל את ההזדמנות;" זאת ועוד, לצרכים אלה יכלה חברת "אוירון", לדבריו, "להעמיד את הטייסים צור, ברייר ורפפורט וכן להוסיף טייסים אחרים," ואף להפעיל על-פי הצורך "בית מלאכה מחיפה בהנחלת המהנדס פהורילה..." אולם, אחרון רמז, ראש מטה החיל, דחה את הצעתו של מיכאלי,<sup>44</sup> ובפגישה של מפקד החיל עם באי-כוח של חברת "אוירון" סוכם כעבור מספר ימים:

חברת אוירון לא תוכל בימים אלו לקיים שרות אזרחי. 2. אין משחררים את המגויסים בח"א. 3. מגייסים את העובדים של חב' אוירון שטרם גויסו. 4. משתדלים להחזיר לחב' אוירון את מכשירי וכלי העבודה שלקחנו אצלם בכדי שיוכלו לחדש את השרות כשתהיה האפשרות לכך.<sup>45</sup>

בשיחתו של רמז עם בר כוכבא מאירוביץ, ראש אגף נמלים, ים ואוויר של משרד התחבורה,

**"AVIRON"**  
PALESTINE AVIATION COMPANY LTD.  
TEL-AVIV, 70, AHAD-HA'AM ST.  
PHONE 5300 P. O. B. 834



**"אווירון"**  
חברה א"י לתעופה בע"מ  
חל-אביב, רחוב אחד-העם 70  
טלפון 5300 ת.ד. 834

Telegrams: AVIRON TEL-AVIV 57372

כתובתה וא תחליף מס  
Our Reference No.

28 לאוקטובר 48  
TEL-AVIV

לכבוד  
חיל אוויר הישראלי  
מחלקת הכספים

|   |   |   |
|---|---|---|
| כ | א | 1 |
|---|---|---|

8389/-/48

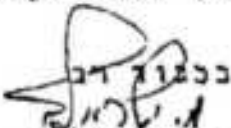
א. נ.

הננו כחוזרים בזאת את סכתבכם מס' 366/כס מיום 25.10.48 כיחד עם החשבוניות המפורטים, היות והחשבוניות הנ"ל אינם שייכים לנו ואין לנו פכונים מדוע חייבתם את חשבונונו בהם.

האווירונים שלנו הועברו אליכם בזכנו ומהרש פאי כ.ז. לא קיימנו יותר שרותי אוויר. לפי כיסני האווירון (Q-AKZY) והאריכי הכיסה כפי שהם רשומים בחשבוניות שהגשמתם, ברור כי הוא אינו שייך לנו וגם לא היה לנו אף פעם אווירון כזה.

כך.

נא לבסל את החיוב הנ"ל ולהודיענו על



ככבוד  
מחלקת הכספים

בין חברת "אווירון" לחיל-האוויר

ניתן באמצע יוני האישור לכך, שמשרד התחבורה "החליט להשתמש בתקופת החרום בשדה התעופה בחיפה לתעופה אזרחית", וכי כל ההוצאות הקשורות בשימוש בשדה זה ימומנו על-ידי המשרד. באותו זמן נקבע גם שדה התעופה בעין שמר, לצד שדה התעופה בחיפה, לטובת "התעופה הציוילית".<sup>46</sup>

תוך כדי העבודה בתחום זה של התעופה האזרחית, ולצד המשך הטיסות במבצע "בלק", התעוררו ספקות באשר לגורם האחראי לקליטת מטוסי התובלה, המגיעים מחוץ-לארץ לא במסגרת מבצע "בלק". בעקבות זאת הבהיר אהרון רמז לשמעון פרסקי (פרס) ממשרד הביטחון, כי אם "א. המשלוח הנ"ל נעשה ע"י אווירון צוילי רשמי יש להפנות את הדבר למחלקת התעופה האזרחית ולהורידו בחיפה או בעין שמר שהם שדות בהם תרכו התעופה

הציוילית. ב. אם הדבר שייך לסוג העבודה שלנו לא נוכל לטפל בו לפני שנדע את הפרטים הבאים: (א) סוג האוירון, (ב) קשר ישר אל שולחיו כדי להודיעם על שניים. (ג) תאריך בואו. (ד) אמצעי הקשר לאוירון והקוד אשר נעבוד בו.

אולם, כללים לחוד ומציאות לחוד, וכפי שתואר לעיל אכן היו מטוסים אשר הגיעו ונחתו אף בשדות חיל-האוויר בעקרון וברמת דוד ללא כל תיאום עם החיל. מצב זה עורר בעיות ניכרות: למן תחום השליטה והבקרה על המרחב האווירי של המדינה דרך פריצת ביטחון-שדה וכלה בסוגיות מי האחראי לטיפול במטוסים כמו פריקתם, בדיקתם, תדלוקם.<sup>47</sup> סיכומו של דבר: למרות כל ניסיונותיה להמשיך ולהוביל את התעופה האזרחית, כמעט שלא התאפשר לחברת "אוירון" להשתלב בתחום זה. חלק ניכר מהנוסעים של משרדי הממשלה השונים או של הצבא, שהיה חיוני להטיסם מהארץ, הוטסו במטוסי האגף לתובלה אווירית, שתפקד למעשה גם כחברת תעופה אזרחית. מטוסיו, שהשתתפו במבצע "בלק", היו פנויים בחזרה לצ'כיה.<sup>48</sup>

בישיבת ההנהלה של החברה ב-21 ביוני נאמר כי "הואיל ומתברר כי מבחינה מעשית אין אפשרות להוציא לפועל עבודה במשותף עם חיל האוויר", יש צורך להחליט על העברת רכוש החברה לחיל, "ועל שימוש בכספי המכירה לשם רכישת אוירון דקוטה בכדי להתחיל בטיסות לארצות אירופה". ואכן, בישיבה זאת הוחלט "לאשר את הקו שנקטה ההנהלה בשאלת הפרדת הפעולות בין אוירון וחיל-האוויר, לרכוש דקוטה, לאשר את ההסכם עם פאן אפריקן... לפנות לממשלה בדרישה להכיר באוירון כבמכשיר נבחר לתעופה של מדינת ישראל".<sup>49</sup> הניתוק של "אוירון" מהחיל קיבל משמעות סמלית נוספת, עת הוחלט באותו הדיון לאשר את הודעת ההתפטרות של יהושע אייזיק (אשל) מהנהלת החברה, שכן "חדל לייצג את מוסדות הבטחון בתעופה"; ואכן אייזיק, שעמד בראש "שירות-האוויר" עם הקמתו, חדל מתפקידו זה למן חודש אפריל 1948.

בעקבות פניית חברת "אוירון" להכיר בה "כבמכשיר נבחר לתעופה של מדינת ישראל", נכתב ממושרד התחבורה של הממשלה הזמנית ב-18 באוגוסט כי החברות "אוירון" ו"נתיבי אויר" הודיעו על נכונותן להתאחד לחברת תעופה אחת "לשירות ענייני הלאום" לפי תנאי הממשלה. לנוכח ההפסקה המחודשת של טיסות חברות התעופה הזרות לארץ והסיכוי "להתקדם בפעולה לשחרור נכסים מסוימים העשויים להועיל להתפתחות מהירה של התעופה הלאומית" – הציע איפוא משרד התחבורה, בהסכמת שר האוצר:

א) להקנות מעמד של 'מכשיר נבחר' בשטח התעופה לחברה המאוחדת, כפי ההחלטה אשר נתקבלה בזמנה עוד בממשלת המנדט. (ב) להטיל על משרד התחבורה ומשרד האוצר לקבוע עם החברה המאוחדת את התנאים להבטחת הבקורת הממשלתית על החברה ופעולתה.<sup>50</sup>

### "הגרעין והיסוד לתעופה האזרחית כולה בארץ"

ברם, למעט החלטה עקרונית זו, טרם התגבש עד אז לכלל מעשה כל קו מעשי ושיטתי לטיפול בסוגיית התעופה האזרחית, שכן הכול היה נתון בידי חיל-האוויר בגלל מצב המלחמה. היה צריך איפוא לברוא כמעט הכול מבראשית.

לטייסי האגף לתובלה אווירית היו הבטחות רבות במועד גיוסם לשורות חברת התעופה לאפס"א באשר למקום החשוב, שהם עתידים למלא במועד שבו תכונן התעופה האזרחית של מדינת ישראל. כל עוד נמשך מבצע "בלק" – פעלו הצוותים ללא ליאות בהעברת אמצעי הלחימה, ומטוסי הקרב בכללם, למדינת ישראל, ונושא זה טרם עלה ל"סדר היום" של טייסי האגף. אולם, עם פינוי המטוסים מזאטץ והפסקת מבצע "בלק" נוצרה הזדמנות של מטה האגף להיכנס לעובי הקורה גם בתחום זה. באחד המקורות נכתב:

**סוד גלוי הוא כי רבים מאנשי צוותות האויר של הלהק תובלה אווירית ראו את עתידם בתעופה האזרחית הישראלית אשר תקום מיד לכשהדבר יגיע לידי אפשרויות ביצוע, והם ראו את פעולתם למען המאמץ המלחמתי כשלב מעבר לתעופה האזרחית. נוסף לכך אופי העבודה של להק תובלה אווירית היא לדעתם הקרוב ביותר לתעופה אזרחית, גם מבחינת סוגי המטוסים ואפשרויות הטיסה בהם. וכך הלכה ונוצרה הדעה כי עתיד גוף זה ששמו להק תובלה אווירית להוות את הגרעין והיסוד לתעופה האזרחית כולה בארץ.<sup>51</sup>**

החלה איפוא עבודת מטה במחלקת המבצעים של האגף בראשותו של הרולד אורבך, בסיועם של חלק מצוותי האוויר שהכירו היטב תחום זה עקב ניסיונם הקודם בארצות-הברית. בין שאר הדברים נבדקו אז, למשל, אף הסוגיות המשפטיות באשר לדרך להשתלב בארגון התעופה האזרחית, התקנות וחוקי הבריאות והבטיחות השונים. שותפו בה בתחילה גם נציגים ממטה החיל, נציגי משרד התחבורה ואף עורך-הדין ש' א' שצ'ופק, מוסמך לחוקי תעופה בינלאומיים. עד 21 בספטמבר הכין אורבך מסמך תחת הכותרת "ראשי פרקים בקשר לתעופה אזרחית", ובו פורטו באופן כללי הפעולות שיש לעשות לארגון התעופה האזרחית: הקמת מחלקת תעופה אזרחית במשרד התחבורה; הקמת "החברה הלאומית לתעופה", שהמנהל הכללי שלה יהיה מפקד הלהק מוניה מרדר, ומועצת המנהלים שלה תורכב מנציגי הממשלה, ההסתדרות הציונית, הסתדרות העובדים, אחד מ"נתיבי אויר", שניים ממחוזי המניות, ושמונה מחיל-האוויר. כן פורטו הציוד ועובדי התעופה הנדרשים, והודגש כי

**הטסת אוירוני החברה הלאומית ובדקם יעשו ע"י לתא (להק תחבורת אויר) בלבד, בהתאם לחוזה שיחתם בין החברה הלאומית ולתא. באם יהיה צורך בקבלת עובדי תעופה נוספים יעשה הדבר רק בהסכמת לתא.**

בפעולותיה הראשונות של החברה, נקבע במסמך, עליה להתחיל בהקמת קו תעופה בין ישראל לצרפת ולהגיע עד כדי הפעלת קו שבועי קבוע. עוד נאמר כי חיל-האוויר מוכן להעמיד לרשות החברה סקיימסטר ודקוטה.<sup>52</sup>

למרות שאין המסמך מזכיר כלל את חברת "אווירון", וספק רב אם כותב המסמך הכיר את פעולותיה של החברה בעבר, התכוננה גם החברה "לקראת הקמת החברה הלאומית לישראל". בישיבת האסיפה הכללית בראשותו של אורי מיכאלי ב-26 בספטמבר הוגש דו"ח של הנהלת חברת "אווירון" על פעולותיה, על שירותי האוויר שלה, על בית-הספר, על בית-המלאכה ושירותי הקרקע, על התמיכה בתעופה הספורטיבית, ובסיכומו של המסמך נאמר כי "חברת

אווירון לאחר סיום תקופה של 10 שנות עבודה ממשית כחלוצה במפעל התעופה העברי בארץ נכנסת לגוף החדש המוקם ע"י משרד לתחבורה של ממשלת ישראל כשותף וכגרעין יסודי בעל זכויות רבות בפעולתה בשנים שעברו.<sup>53</sup>

אולם, בפועל הוטל עיקר הנטל על מטה הלהק לתובלה אווירית. זה קיבל את כל ההתכוננות הזאת כעין התחלה, שבסופה, עם תום מלחמת העצמאות, יקבל, כפי שהובטח, את האחריות לכל תחום זה. היערכות זאת לביסוסה של התעופה האזרחית קיבלה תאוצה מיוחדת בתחילת ספטמבר בעקבות ההחלטה להטיס את נשיאה הראשון של מדינת ישראל, חיים ויצמן, מגיבנה לארץ באחד ממטוסי הלהק ועל-ידי צוותיו.

### "כשם שהכל כשר, יהיה גם זה כשר"

ב-5 בספטמבר עדכן ראש אגף נמלים, ים ואוויר של משרד התחבורה, בר כוכבא מאירוביץ, את מפקד חיל-האוויר, אהרון רמז, כי "הברירה בין שיטה לטיסה הוכרעה מצד ד"ר חיים ויצמן – לטיסה: המועד 26-29 בספטמבר." הוא ביקשו איפוא "לעשות את הסדורים להכנת אווירון בן ארבעה מנועים למטרה זו." ברבזמן החל משרד החוץ "לטפל בהשגת הרשיון מממשלת שוויצריה לטיסה זו."<sup>54</sup>

לביצוע טיסה ישירה היה צריך להעמיד לטובת הפעולה מטוס ארבעה-מנועי. לחיל-האוויר היו שני מטוסים כאלה, אולם שניהם לא היו שמישים: הקונסטליישן היה בתיקון יסודי בואטץ לאחר נחיתת-חירום, והסקיימסטר שנרכש בארצות-הברית היה טעון תיקונים שונים. נותר איפוא רק מטוס הסקיימסטר האמריקני החכור (NC-58021) מחברת "טרנס-קריביאן" שבבעלותו של ראלף קוקס. כזכור, ביצע מטוס זה את טיסת "בלק-1" כבר ב-31 במארס, ומאז השתתף באופן סדיר במבצע "בלק". הוא "נתקע" בארץ על צוותו לאחר פינוי זאטץ ב-10 באוגוסט בעקבות הלחץ האמריקני. שניים מאנשי צוותו, הקפטן קמפוס והמהנדס אוונס, טסו לפריס, והשניים האחרים (היל והילרין) המתינו בארץ כדי לדעת מהו המצב המשפטי של הצוות בארצות השונות באירופה, ואם יש באפשרותם לחזור לארצות-הברית לשם תיקונו היסודי של המטוס, לכשיוחלט על כך. ב-17 באוגוסט הודיע בריגר למרדר, כי השלטונות הצ'כיים הורו לאסרם ולמוסרם לקונסוליה האמריקנית, ולכן אינם "יכולים לגשת לארצות אלו בלי חשש למאסרם ולמעצר הכלי." לבסוף ציין, כי בשיחה עם יששכר הובטח לקמפוס "שנדאג להם גם בעתיד כאשר לא נוכל או לא נרצה להמשיך לעבוד עם הכלי."<sup>55</sup>

בינתיים, בעקבות ההחלטה של מטה חיל-האוויר לרכוש מטוס סקיימסטר נוסף, נבחנה גם האפשרות לרכוש את המטוס הזה מראלף קוקס. סם פומרנץ העריך את שוויי ב-130 אלף דולר, והמליץ להתחיל במשאומתן מ-100 אלף דולר.<sup>56</sup> מנהל החברה של קוקס, ג'ונס שמו, הגיע לצרפת והמתין שם לקבלת ייפוי-כוח מבעל החברה לנהל משא ומתן על מכירת המטוס. בארץ המתינו לתגעתו של ג'ונס גם כדי לסיים את עניין הרכישה וגם כדי לדעת מה יעלה בגורל הצוות – בייחוד לאחר הידיעות "שהבולשת האמריקאית מחפשת אותם."<sup>57</sup>

ב-4 בספטמבר שבו והודיעו רמז, מרדר ויששכר ל"גד" (פנחס קוזלובסקי), מרכז הרכש באירופה, על רצונם לרכוש את מטוס הסקיימסטר ב-100 אלף דולר. לדבריהם, צוות המטוס

עומד להגיע לגינבה על-מנת לסכם את חשבונותיהם עם מנהל החברה ששהה שם. לאחר מכן התכוונו לחזור לארץ ולהמשיך לעבוד עם חיל-האוויר: קמפוס – בשכר 600 "סטפנים" (דולרים) לחודש, והמכונאים – ב-500 לחודש. אולם, יציאתו של הצוות אשר הגיע לשדה התעופה בחיפה התעכבה, ורק ב-9 בספטמבר יצאו לשם במטוס "פאן-אפריקן". כשהגיע הצוות לגינבה, הודיע למרכז שם כי יש כוונה להשתמש במטוס בזמן העדרם. הנובר שלום רוזניגר (המכונה "מר" ו"אוסקר") ביקש איפוא "בשום פנים לא לעשות כן, כדי לא לבוא בחיכוכים עם החברה שאנו עמה במשאומתן".<sup>58</sup>

בינתיים הודיע רלף קוקס, בעל המטוס, שאין הוא מעוניין למוכרו. על-מנת ללחוץ עליו הוצע להודיע לו במכתב על הפסקה מידית של החוזה, שלפיו התחייבו "למינימום של 150 שעות בחודש ב-300 סטפנים [דולרים] השעה", החל ב-13 ביולי. על-פי החוזה, יהיו חייבים לאחר הודעתם להחזיק במטוס עוד 15 יום ולשלם גם עבור פרק זמן זה, ואז יחזור המטוס לאחריות בעליו, מבלי שתהיה על הצד הישראלי האחריות "להביא הכלי לאיזה מקום שהוא עם גמר החוזה". היה ברור גם "שהכלי עולה לנו יותר ממה שהוא מוציא תוצרת", שכן בחודשיים האחרונים לא עשה המטוס יותר מ-200 שעות. ואכן, בעקבות זאת ביקשו יששכר ורמז מקוולובסקי ומזיגור להודיע לגיוס כי החוזה לא יחודש, וללחוץ על מכירת המטוס תמורת 100 אלף דולר "תוך הסברת מצבו העדין".<sup>59</sup> בעקבות איום זה הוערך "שהדבר השפיע עליו", והוא מוכן למכור את המטוס – אולם לא פחות מ-200 אלף דולר. הוא טען כי הובטח לסיי לרנר (היהודי היחיד בצוות המטוס) "מאתיים וחמישים אלף סטפנים פצויים אם הכלי ייזק בארנון [בארץ]". הוא התכוון לבוא לגינבה ("אור") כדי "לחסל החשבונות והפרשה בכלל". אולם, עוד קודם שהסתיים המשאומתן חזרו גיוס והצוות לארצות-הברית ("לדוד"). ב-13 בספטמבר הודיע איפוא רמי טייבר, כי "ענין ה-DC4 השכור עדיין תקוע ועומד".<sup>60</sup>

למרות שלא סוכמה רכישת הסקיימסטר, נמשכו בינתיים ההכנות המעשיות האינטנסיביות של חלק להכשרתו למבצע הבאתו לארץ של "הנשיא ד"ר חיים ויצמן, רעייתו ופמליתו במטוס עברי עם צוות עברי". ב-16 בספטמבר כתבו חי יששכר ומפקד החיל לפנחס קוולובסקי, מרכז כל הפעולה באירופה:

**עושים סדורים לשליחת DC-4 לגינבה כמטוס אזרחי עם סימן ישראלי, בכדי להביא את הד"ר ויצמן ורעייתו בטיסה ישירה לארנון. נשתמש במטוס של ז'והנס. הממשלה סדרה את רשיון החניה בגינבה באמצעות כהנא. הטיסה מכאן תהיה לפני סוף החודש. מתכונם לשלוח אדם מיוחד לסדורים הסופיים אליכם. הפרטים הנ"ל הם לידיעתכם בלבד.**<sup>61</sup>

החלטה זאת לא היתה לרוחו של קוולובסקי. "לא מובנת החלטתכם להשתמש במטוסו של גיוס", כתב, והוסיף כי "כאן הודענו להם על סיום החוזה עמם, ושהכלי עומד לרשותם. הדבר יביא לידי חיכוכים שמוטב להמנע מהם." יששכר ורמז השיבו כי "חששוטיכם בדבר מטוסו של גיוס ידועים לנו. את זאת עושים באין ברירה אחרת. שוחחנו עם פיטו [גינצברג]. המטוס יגיע בסימני ישראל ליום הטיסה בלבד".<sup>62</sup>



לקראת הטיסה מעקרון לג'נבה, צוות המטוס והדיילות עם משה שרת, מוניה מרדר אהרון רמז והיימן שמיר

מועד הטסתו של הנשיא נקבע ליום רביעי, 29 בספטמבר. הוחלט גם שבדרך לג'נבה יוטסו לשם במטוס זה שר החוץ משה שרתוק (שרת) ומזכירותיו. עד אז, בפרק הזמן הקצר שנותר, היה צריך להכין את כל הנחוץ לארגונה של טיסה אזרחית על-פי חוקי התעופה הבינלאומיים, להכין את המטוס ולקבוע את הצוותים ואת התוכנית לפעולה. ברכובא מאירוביץ ואורי מיכאלי במשרד התחבורה טיפלו בכל הסידורים הדרושים להשגת כל הרשויות הנחוצים להכשרת חוקיותה של חברת התעופה הלאומית, ובהכנת כל התעודות – לראשונה בשפה העברית – הנחוצות למטוס. על-פי הצעתו של עו"ד ש' א' שצ'ופק, קבע שר התחבורה, דוד רמז, את שמה של חברת התעופה הלאומית של ישראל "אל-על", על-פי הפסוק "ואל על יקראהו יחד לא ירומם" (הושע יא, ז). על-פי הצעתו של מוניה מרדר, מפקד הלהק, נקבע כסמל החברה "הגמל המעופף", שאותו ראה מתנוסס מול הכניסה ליריד המזרח בתל-אביב. כעבור כמה ימים תפרו סמל זה על הכובע והשרוול במדיהם ("מקטורן בסגנון אפודת-קרב ומכנסי צמר סרוק בגון כחול-אפרפר-כהה") של הצוותים שהשתתפו בטיסה.<sup>63</sup> להכנת דברים דחופים נוספים היה צריך להסתייע בחברות אזרחיות, שכוח תפיקתן ומהירות פעולתן היו מוגבלים עקב גיוס רוב עובדיהן למלחמה. וכך, כפי שכתב שלישי מפקד הלהק, יעקב פלדמן, אשר נקבע כמלווה לטיסה ("לדאוג להתאמת כל הגורמים במטוס" כהגדרתו), את התלבושת "קבלנו רק 3 שעות לפני יציאתנו לשדה בליל ההמראה".



על כבש המטוס לפני טיסת הניסוי. מלמטה ושמאלה: דוד רמז, מוניה מרדר, בר-כוכב מאירוביץ, אורי מיכאלי, אהרן רמז

משרד התחבורה התבקש להעביר לצורך הטיסה 2,000 דולר על-מנת "להמנע מאי נעימויות העוללות להתעורר במקרה של ירידה מאונס": 1,250 דולר עבור 2,500 גלונים אמריקניים של דלק 100 אוקטן, 100 דולר ל-50 גלון שמן 50, 1,120 דולר להוצאות רישום בשדה, והשאר "לסידורים שונים ורזרבה". משרד התחבורה התבקש גם להורות לנציגו בגינבה להבטיח את הכנתם של הדברים הרשומים לעיל לקראת נחיתתו של המטוס בגינבה, וכן "מדרגות מיוחדות" לסקיימסטר.<sup>64</sup> ב-28 בספטמבר כתב מיכאלי למפקד הלהק:

כל מה שצריך היה להעשות מצדנו – נעשה. מסרתי עוד הסברות נוספות לאליהו. התקשרנו עם מחלקת הבריאות (בתוספת השתדלות פרטית מצדי אצל רופא – [מילה לא ברורה] ללא הצלחה. אולם כשם שהכל כשר יהיה גם זה כשר. אחרי 'שתמנה' רופא, שים לב [מילה לא ברורה] 'הרופא' יהיה מוקדם יותר משלנו.<sup>65</sup>

כן ציין כי "החותמות שלנו הם כאילו ששדה התעופה הוא לוד וצריך להסביר לצוות שידעו זאת. כל התעודות הנתונות בקשר לטיסה זו, יש להחזיר לנו מיד אחר שהאווירון יחזור..."<sup>66</sup> בד-בבד עם פעולה זאת נמשכה הכנתו של מטוס הסקיימסטר, אשר עד אז נטל חלק במבצע "אבק". המטוס נוקה היטב מכל האבק שדבק בו והוכשר לקראת הטיסה לגינבה; נקבע בו ריהוט פנימי, על-מנת לאפשר טיסה נוחה ככל האפשר; הוכנסו בו גם מקרר וכלימטבח; ועל

צדי המטוס הוטבעו דגל המדינה והשם "אל-על" – חברת התעופה הלאומית – בעברית ובאנגלית, וכן סימונו החדש: 4X-ACAS.<sup>67</sup>

### מבצע "שחר" – הבאת הנשיא ויצמן

הנשיא חיים ויצמן עמד להגיע במטוס הסקיימסטר עם אור ראשון, ולכן כונה המבצע על-ידי "פלדמן, שלישי מפקד הלהק, בשם "שחר". היה בשם זה, לדבריו, כדי לסמל את שחרה (הולדתה) של המדינה המקבלת את נשיאה הראשון, מצד אחד, ושל התעופה האזרחית שולדה, מצד שני.

על-פי תוכנית הטיסה, יועד המטוס לצאת מעקרון ביום רביעי 29 בספטמבר ב-00:30 לפי שעון גריניץ' (כאן ובהמשך); להגיע לגינבה ב-12:00; לצאת משם ב-16:00 ולהגיע לעקרון ביום חמישי 30 בספטמבר בשעה 02:30. אורך הנתיב היה 1,980 מייל, והזמן המשוער לטיסה לגינבה – 11 שעות וחצי. בתוכנית המבצע הודגש:

**למרות שהטיסה הזאת מבוצעת כטיסה אזרחית-מסחרית נקבעו פרטיה כסודיים בהחלט. יש לאחוז באמצעים מיוחדים כדי למנוע מעשי חבלה במטוס בשעת המצאו על הקרקע. מתחילת הפעולה ועד סיומה המוצלח יחשבו כל חברי הצוות כבשרות פעיל וחייבים בפקודות קברניט המטוס בכל שעה ושעה.<sup>68</sup>**

המבצע הוכן ותוכנן על-פי הנחיותיו של קצין התכנון של הלהק, הרולד אורבך, שהיה בעל עבר עשיר בתעופה אזרחית. סייע לו בכך גם מנהל מחלקת מטען ונוסעים של הלהק, יהושע מרש, אשר גם לו היה, כאמור, ניסיון רב בתחום התעופה האזרחית במסגרת חברת TWA, ואשר טיפל בהכנתם של טופסי הרישום, יומני-הטיסה ומסמכי כשירות המטוס. התכנון היה מפורט מאוד; בין השאר היה צורך להמציא לצוותים שמות עבריים, להכין להם תעודות זהות ותעודות רפואיות בעברית, לתכנן את מדיהם ולהכניסם עד מועד הטיסה. עד 23 בספטמבר נבחר הצוות לטיסה: הקברניט הרולד אורבך (שם הקוד שלו היה "הלל בהיר"), קצין ראשון ארטולד אילווייט ("אהרון נשר"), קצין שני יצחק הנסון ("יצחק חנני"), לאה מלמד (מוכירת מפקד החיל) ולאה ברבש (מוכירת מפקד הלהק) נבחרו כדיילות לטיסה זאת.<sup>69</sup> בעיתון הארץ נכתב: "צוות העובדים היה כפול וכלל 14 איש – כולם יהודים. האוירון הכיל אגף מיוחד עם חדר מיטות. במטוס היו גם שתי סדרניות מחיל התעופה ונמצא בו אפילו מלצר תל-אביבי ששירת את הנוסעים."<sup>70</sup>

בתוכנית המבצע נקבע, שאנשי הצוות יתחלפו בשעת הטיסה בתורניות של ארבע שעות טיסה וארבע שעות מנוחה. גם הודגש ש"חדרי השינה וכורסאות המנוחה הנם לשמושם האישי

\* 896.186 לא"י היה סך-כל ההוצאות עבור הלבשה, כלי-מטבח, הכשרת מטוס, צורכי אוכל, שונות, מקרר. ב-19 בספטמבר קיבלו כסף על חשבון. נראה איפוא שההכנות החלו כעשרה ימים לפני המבצע.<sup>68</sup> פרטי הצוות הנחוצים למטוס נקבעו על-ידי מרש ונבחרו ממחסנים שונים ביפו על-ידי מריאנה קולנשר, שפיקחה על הרכבתו.

\*\* שאר אנשי הצוות: יהודה שמעוני, לואיס נגלי, הרברט בורנשטיין, מילטון שטן, שמעון כהן ויוסף סיגל. כן נזכר הרברט סלומון, רב-המלצרים במלון "גת-דימון" הסמוך לטיילת, והוא שימש כדייל בטיסה זאת.<sup>71</sup>



בליל הטיסה, תדריך אחרון

של האישים החשובים בלבד. בסוף התוכנית הודגש כי "למעשה טיסה זו הנה הראשונה לתעופה הישראלית – האזרחית וחברי הצוות הזה זכו לאחריות ולכבוד הגדול להגשמתה המוצלחת בכל המובנים – בטחון, דייקנות, הופעה חיצונית והתנהגות יאה."

כל המשתתפים במבצע התכנסו במלון "בריסטול" בתל-אביב ביום רביעי בשעה 24:00 לתדריך אחרון, ולאחריו יצאו בנסיעה לשדה עקרון. כשהגיעו לשם, הוטענו חפציהם על המטוס, והם התאספו שוב להוראות נוספות בחדר המבצעים. אלחוטאי המטוס התעדכנו באשר לפרטי הקוד הסודיים של המבצע. המטאורולוג נתן סקירה על מזג-האוויר; להערכתו, היה צפוי מזג-האוויר נוח לאורך כל נתיב הטיסה – פרט לגל עננים וקור חזק מצפון צרפת, שהיו עלולים להגיע לגיבה קודם הגעת המטוס לשם. להנצחתו ההיסטורית של המבצע הצטלמו משתתפיו סביב לשולחן המפות, והמשיכו משם לחדר האוכל ולמועדון הקצינים. בשעה 02:30, עם הגעת הידיעה ששר החוץ משה שרת והאמורים לטוס הגיעו למטוס (בין השאר היו שם גם רופאו של ויצמן, ד"ר ס' צונדק; ד"ר ד' ברגמן, מנהל מכון זיו; וד"ר מ' סימון, ראש הטקס במשרד החוץ, ששבו עם ויצמן חזרה לארץ), יצאו משתתפי המבצע למטוס והתכוננו לטיסה. בשעה 00:30, בדיוק על-פי התוכנית, המריאו מעקרון.<sup>72</sup>

מיד לאחר שעברו את "איזור הבטחון" ולאחר שהואר המטוס, קיבלו הנוסעים הסבר מקיף מקברניט המטוס הל אורבך על תכונות המטוס, על הדרך, המהירות, הגובה ועוד אי-אילו פרטים הקשורים בטיסה. שר החוץ גילה התעניינות מיוחדת בפעולותיו של הלהק, וסופר לו גם על תוכניות הלהק לעתיד בתחום התעופה האזרחית. קשר הרדיו עם עקרון נשמר לאורך כל הטיסה. בדרום איטליה החל צוות המטוס לקבל נתונים מטאורולוגיים מגיבה: השדה שם מכוסה ערפל כבד ולא יהיה אפשר לנחות בו. למרות זאת המשיכו לטוס בנתיב המתוכנן

| CAPTAIN'S REPORT             |                          | מס' תעופה        |
|------------------------------|--------------------------|------------------|
| TIME                         | 1745 GMT                 | בוקר             |
| POSITION                     | OVER<br>CANNES<br>FRANCE | מקום             |
| AIR SPEED                    | 210 MPH                  | מהירות           |
| ALTITUDE                     | 6000 FT.                 | גובה             |
| ESTIMATE<br>ORIGINAL<br>ACIR | 0210 GMT<br>THURSDAY     | תאריך ומס' תעופה |

צוות הצלה נסלח  
הנחיה להימנע  
והנחיה להימנע  
והנחיה להימנע  
והנחיה להימנע  
והנחיה להימנע

צוות הצלה נסלח  
הנחיה להימנע  
והנחיה להימנע  
והנחיה להימנע  
והנחיה להימנע  
והנחיה להימנע

ע.י. ש.  
שיושן  
מנהל תעופה  
במנהל תעופה

ישראל הציבה - המנהל  
הנחיה להימנע  
והנחיה להימנע  
והנחיה להימנע  
והנחיה להימנע  
והנחיה להימנע

FLIGHT NO. 2  
EL-AL



מחכים לנשיא בג'נבה: משמאל, ארטולד אילווייט, לואיס נגלי, לאה מלמד, יהודה שמעוני, יצחק הנסון, הרולד אורבך, לאה ברבש, יעקב מלדמן, הרברט בורשטיין

בתקווה שעד הגיעם לשם, יתפזר הערפל, ואכן כך היה. לשדה התעופה בג'נבה הגיעו בשעה 14:00 על-פי שעון ישראל (שעה אחת לפני המועד שתוכנן). הנחיתה בוצעה על-ידי ארנולד אילווייט ו"היתה נוחה באופן יוצא מן הכלל." נחיתת המטוס הישראלי בשדה התעופה עוררה את סקרנותם של האנשים במקום, כדברים שכתב פלדמן: "כל העיניים בשדה היו מופנות למטוסנו. האמנם דגל עברי, מטוס ישראלי לפניכם?"<sup>74</sup>

### "לטוס במטוס העברי הראשון"

המטוס הועמד ליד שער היציאה משדה התעופה, מול משרדי המכס. אחד מבאי-כוח המשטרה המקומית עלה למטוס, בדק את תעודותיו השונות ורק לאחר מכן הורשו הנוסעים לרדת. לאחר שנמסר לו על הכוונה לשהות בשדה עוד כארבע שעות עד ההמראה, הורה נציג המשטרה להעביר את המטוס לצידו הימני של השדה. מכלית התדלוק הגדולה הגיעה, ותחת השגחה קפדנית תדלקה את המטוס. סביבו הושארה שמירה, וצוותי המטוס יצאו מחוץ לשדה התעופה לסעד במסעדה מקומית.

שלמה דוסטובסקי (דור), שכאמור נשלח כדי לרכז את הפעולה של חיל-האוויר, קיבל את הצוותים ודאג לאירוחם. כן סייעו לו בכך האחים קקיון. הצוותים פגשו את פנחס קוזלובסקי, מרכז הפעולה באירופה, את הגזבר שלום זינגררונן, ויעקב פלדמן העביר להם את המברק, שהיה צריך לשלוח לארץ. עד השעה 18:30 (שעון ישראל) חזרו הצוותים למטוס והתכוננו



עלייתו למטוס של הנשיא ויצמן ורעייתו ורה, בג'נבה



הצוות לאחר הגעתו לעקרון. שורה תחתונה, מהשלישי משמאל: אורי מיכאלי, חי יששכר, מוניה מרדו

לקראת ההמראה. בדיוק אז הגיעו ד"ר ויצמן עם רעייתו ורה והפמליה. הצוותים הסתדרו בשורה לפני מדרגות המטוס; ד"ר סימון הציג את חל אורבך כקברניט המטוס, ואורבך הציג את שאר חברי הצוות. ויצמן הודה לצוות "במילים חמות על הכבוד שניתן לו לטוס במטוס העברי הראשון וכמו כן על ההופעה הנאה של האנשים."<sup>75</sup> בשעה 18:45 המריא המטוס משדה התעופה. קברניט המטוס עדכן את הנוסעים בפרטים חיוניים על הטיסה, על אופי הטיסה הראשונה על פעולות חלק, ובמיוחד על פעולת חלק באספקה לנגב. אורבך אף שוחח עם הנשיא על "האפשרויות וסיכויים לטיסה אזרחית בישראל בעתיד", והנשיא אף עיין בתוכניתו של הלל בהיר להקמת "אייר ישראל", המארחות והמלצר הראשי עשו כמיטב יכולתם כדי להנעים את טיסתם של האורחים, ואורבך טרח לעדכן אחת לשעה את הנשיא לגבי הטיסה. בהגיעם לחופי הארץ החל הצוות בהכנות האחרונות לנחיתה בעקרון. מטעמי ביטחון האפילו את המטוס, ונחתו בדיוק ביום חמישי, 30 בספטמבר, בשעה 05:00 – תשע שעות ורבע לאחר המראתם מגינבה. לפני ירידתם ביטאו הנוסעים "את תודתם העמוקה על השירות הנאה ועל הסידורים המתאימים במטוס, ואיחלו לנו," כדברי פלדמן, "ולחברת אל-על ברכות לבביות לעתיד מזהיר לתעופה האזרחית הישראלית."

בינתיים נערכו בעקרון לקבלת הנשיא ומלוויו על-פי פקודת מבצע "רופא", שהוצאה על-ידי מפקד הבסיס, אלכס זילוני, לכבוד האירוע. בין הבאים לעקרון להקביל את פני ויצמן היו השרים קפלן, רמז ובנטוב; שפרינצק, יושב ראש מועצת המדינה; חי יששכר; ד"ר ו' איתן, מנהל משרד החוץ שייצג את שר החוץ; ובר כוכבא מאירוביץ, באיכוח משרד התחבורה. ליד המטוס נערך מסדר כבוד, ופלוגת צבא הצדיעה לכבוד הנשיא ודיגלה את נשקה. עמדו דום,

נשמעה מגינת "התקווה", וחיילת הגישה זר פרחים לרעיית הנשיא. לאחר שסקר את המסדר, עלה הנשיא למכונית שחיכתה לו, ובחברת קפלן, רמזו ושפרינצק יצא בדרך לביתו, למכון ויצמן ברחובות, תחת אבטחת ציר התנועה על-ידי חיילי "גבעתי".<sup>76</sup>

הצוותים, לדברי פלדמן, התרשמו מאוד "מהכבוד שניתן להם בטיסת בכורה זו", וקיוו "כי אין זו אלא התחלה לחברה הלאומית האזרחית לתעופה אשר תפעל בקרוב". ב-1 באוקטובר התקיים דיון במטה חיל האוויר, ובו נאמר כי "ביאת הנשיא – הטיסה היתה מוצלחת והכל פעל לפי התכנית". אך למטה הלהק לא היה את הפנאי לשקוע באופוריה ובהעמקת ההיערכות הנדרשת לביסוסה של התעופה האזרחית: צוותיו נדרשו לשוב ולהאיץ את קצב הגיחות במבצע "אבק", במסגרת התוכניות הכלליות לשחרורו של הנגב.