

חלק ראשון

מבצע "בלק"

הרכבת האווירית מ"עציון" לעקרון

"מאמץ מטורף של תחרות עם הזמן הדוהר,
כשהמברקים והטכתיים הפתקים המגיעים מן
הארץ חמודים ומחמירים, דוחקים ומצליפים,
והשאלה הנורלית התלויה על ראשינו בימים
ובלילות ללא שינה כמעט, היספיק הנשק ההכרחי
להגיע במועד? היספיק?"

שי אביטור, עם דוד ההגנה.¹



פרק א

ההתחלות והיסודות

התוכנית והביצוע

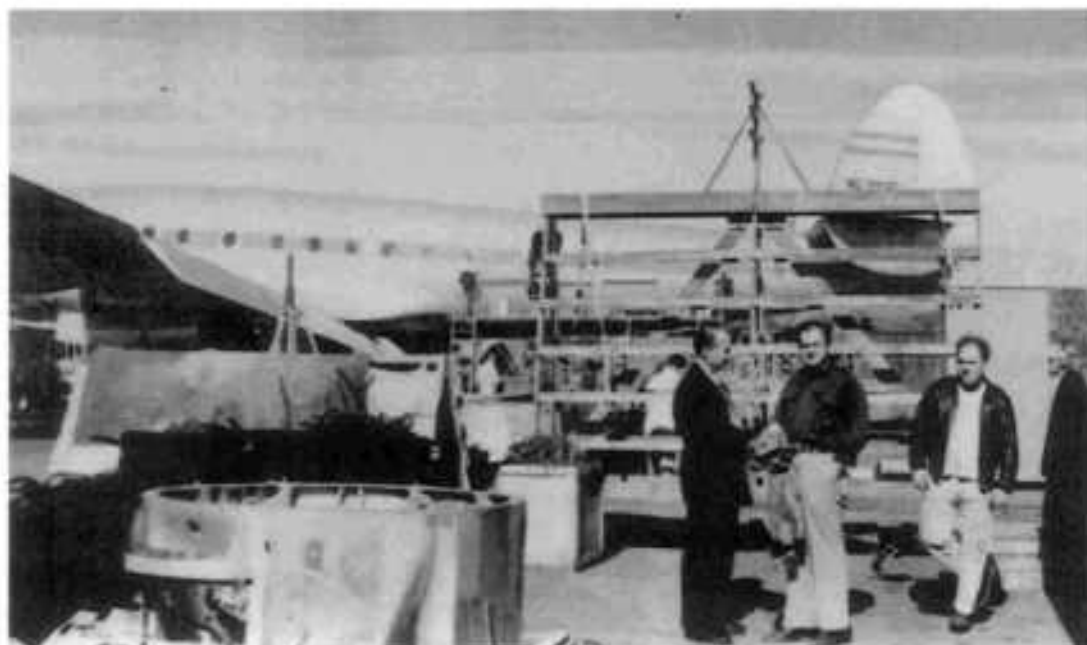
ב-18 בדצמבר 1946, במהלך הקונגרס הציוני הכ"ב, קיבל על עצמו דוד בן-גוריון את תיק הביטחון בסוכנות היהודית. על-פי תפישתו, אבטחת היישוב היהודי בארץ-ישראל היתה המשימה החשובה ביותר כדי לקיים את המשך המפעל הציוני. בעקבותיו הלכה גם הנהגת היישוב, וגברה הפעילות להקמת כוח צבאי, שיהיה מסוגל להתמודד לא רק עם ערביי ארץ-ישראל, אלא גם עם הצבאות של מדינות ערב המאיימות. מאז פעלה הנהגת היישוב ביתר-שאת לגיוס משאבים ולהרחבת פעולת הרכש של אמצעי הלחימה. לפי בקשתו של בן-גוריון, הוכנו מספר תוכניות פעולה, שכללו בתוכם גם מרכיב כוח אווירי, והיו תוכניות שהתייחסו לכוח האווירי בלבד.²

הנרחבת והיסודית שבכולן היתה תוכניתם של אהרון רמז (בנו של דוד רמז, יושב-ראש הוועד הלאומי) וידידו היימן שכטמן (שמייר). רמז, ששירת במהלך מלחמת העולם השנייה בחיל-האוויר המלכותי (RAF), ושמייר, ששירת אז בחיל-האוויר האמריקני, רקמו רעיונות באשר לדרך הרצויה להקמת כוח אווירי עברי כבר במהלך המלחמה. אולם, רק לקראת סוף שנת 1947, על-פי בקשתו של ישראל גלילי, ראש המטה הארצי של ה"הגנה", החלו השניים בהכנתה של תוכנית "להקמת כוח אווירי יהודי בארץ". ב-23 באוקטובר נשלמה הכנת התוכנית. במכתב הלוואי הם הדגישו: "ברור לנו כי מבלי הקמת מחלקה לטיפול בעניין אשר בכחה יהיה להזיוו, נדון הדבר לדחייה ולאכזבות, גם אם יחליטו החלטות חשובות."³ התוכנית התבססה על פעולה אינטנסיבית לרכש אווירי בארצות-הברית. שם, הניחו מחברי התוכנית, אפשר יהיה לרכוש את כל הנוסף להקמתו של כוח אווירי מודרני. היה להנחתם על מה שתסמוך: עקב צמצום הכוח הצבאי של ארצות-הברית, בשנת 1946, מ-12.5 מיליון לכ-1.5 מיליון חיילים, והציוד הצבאי הרב שהשאילה לבעלות בריתה באירופה – נותרה ארצות-הברית עם ציוד לחימה עודף רב מאוד (ספינות, מטוסים, רק"ם, תותחים, תחמושת, ציוד

אלקטרוני וכו'), שהצטבר הן בתחומיה הן בתחומי כמה מדינות אחרות. מדיניות ארצות-הברית היתה איפוא לחסל עודפים אלה בסיטונות היכן שנמצאו, גם אם משמעות הדבר היתה לקבל תמורתם מחיר של גרוטאות. על-מנת למנוע מעודפים אלה להגיע לשימוש, הנוגד את האינטרס האמריקני, חוברו תקנות מפורטות, שבאו לידי ביטוי גם בחוזי המכירה. על-פי אחת התקנות, למשל, היה צריך "לנטרל" כל אמצעי לחימה לפני מכירתו באמצעות "הרס או פגימת המנגנון". כך, למשל, במטוסים סילקו את אמצעי הקשר, הניווט, מערכות הנשק וכו'. כדי לפקח על כל הפעולה הקים הממשל בארצות-הברית את "מנהל נכסי המלחמה", שהיה כפוף למחלקות המלחמה (אחר-כך – ההגנה) והמסחר, ומחוצה לה – את "משרד המפקח על החיסול בחוץ-לארץ", שהיה כפוף למחלקת המדינה.⁴

מחברי התוכנית המליצו איפוא לשגר לארצות-הברית משלחת, שתכלול אנשי מקצוע בתחום האווירי, כדי לרכוש מטוסים ולארגן את העברתם לארץ-ישראל, להקים מנגנון גיוס ולקבוע נוהלי עבודה ושיטת קשר עם הארץ. עיקרי התוכנית אושרו על-ידי דוד בן-גוריון, ועל-פי הוראתו יצא בתחילת נובמבר יהודה ארזי (אמנם מהבכירים שבין פעילי הרכש, אולם לא "בעל מקצוע בתעופה", כפי שהמליצו מחברי התוכנית) לפעולת רכש כללי בארצות-הברית. בה-בשעה אומצה ההמלצה להקים את ה"מחלקה", וב-10 בנובמבר 1947 הורה הרמטכ"ל יעקב דוסטובסקי (דורק) על הקמתו של "שירות-האוויר" של ה"הגנה". בראש השירות הועמד יהושע אייזיק (אשל), שביהן למן חודש מארס 1945 כיושב-ראש המועצה הכללית לתעופה; כממלא-מקומו וכראש המטה מונה אלכס זילוני, ששירת במלחמת העולם השנייה כקצין טכני בחיל-האוויר המלכותי הבריטי.

באותה השעה פעלה בארצות-הברית משלחת ה"הגנה" בראשותו של שלמה רבינוביץ (שמיר) וסגנו טדי קולק מ"מלון 14" – מלון דירות ישן במנהטן (ניו-יורק), לא רחוק מהשדירה החמישית, שבמרתפו שכן ה"קופקבנה", אחד ממועדוני הלילה הזוהרים של אותם הימים.⁵ פעילותה של המשלחת קיבלה תנופה כשנתיים קודם לכן כתוצאה מאותה פגישה, שקיים בן-גוריון, ב-1 ביולי 1945, עם 18 אנשי עסקים בניו-יורק בביתו של איש העסקים רודולף סונבורן. בעקבותיה הוקם מכון "סונבורן", שנועד בעיקרו להעניק ליישוב שירותים משפטיים, כספיים ומסחריים בתחומי רכש, צבא ומודיעין. מסוף שנת 1947 התרכז המכון ברכישת אמצעי לחימה ובגיוסם של אנשי צבא. פעולותיו כוונו על-ידי משלחת ה"הגנה" בהתאם לצורכי היישוב. בדרך כלל, התבצעה הפעילות על-ידי אזרחים אמריקניים, ארץ-ישראלים ששהו זמן רב בארצות-הברית או כאלה שזה מקרוב באו לשם.⁶ אחד מאלה היה גם דני אגרונסקי (אגרון), אשר הגיע לשם כדי לרכוש ציוד דפוס עבור העיתון **פלסטיין פוסט**, שערך אביו גרשון. כמה שנים קודם לכן, במהלך מלחמת העולם השנייה, פעל דני בשליחותו של יהודה ארזי ברכש עבור ה"הגנה".⁷ עם הגיעו לארצות-הברית נועד ארזי עם ראש משלחת ה"הגנה" באשר למטרת שליחותו. בעקבות זאת הפגישו רבינוביץ עם אדולף (אל) שוימר – יהודי אמריקני בעל רשיון טיס פרטי, שעבד כמהנדס טיס בחברת התעופה TWA. בטיסותיו לאירופה פגש שוימר את העקורים היהודיים שנותרו במחנות מבלי לדעת לאן מועדות פניהם; גם לא לארץ, שכן הבריטים מנעו את כניסתם אליה. בפגישתו עם ארזי העלה איפוא את הרעיון לשבירת ההסגר הימי הבריטי באמצעות הטסת עולים מאירופה לארץ. התוכנית התקבלה על דעתו של ארזי, אלא שבמקום



בשדה התעופה בברבנק, משמאל: סם לואיס, אל שוימר, ויליאם סאסנוב

רכבת אווירית להטסת העולים החליט ליוזם רכבת אווירית להטסת אמצעי לחימה מארצות הברית לאירופה, ומשם ארצה, וביקש מאגרונוסקי להשתלב במעולה כולה. בעקבות זאת החל שוימר לבחון במסוף של חברת "לוקהיד" בברבנק שבקליפורניה כמה מטוסי קונסטליישן (מטוס תובלה בעל ארבעה מנועים), שהוצעו למכירה כעודפים (Surplus) במחיר של 15,000 דולר המטוס.⁸ המטוסים לא הוטסו זמן רב, והיו במצב שמישות רע מאוד, ושוימר היה צריך לדאוג גם "לנטרל" אותם – להעבירם מתצורה צבאית לתצורה אזרחית על פי התקנות המחמירות של רשות התעופה האזרחית האמריקנית. עלימנת לחסוך בעלויות הגבוהות, הקים חברה בשם "שירות תעופה שוימר", אשר לפי תוכניתו תוכל להכשיר את המטוסים במחיר זול בהרבה. הוא רכש איפוא שלושה מטוסי קונסטליישן, וכעבור זמן-מה גם חמישה מטוסי קומנדו (מטוס תובלה דרמנוע) במחיר 5,000 דולר האחד. חברת "לוקהיד" ניאותה להשכיר לו חדרים למשרדים עבור החברה שהקים וכן אזור לעבודה על המטוסים, והוא החל לשכור מכונאים לביצוע העבודה. את הייעוץ המשפטי, שנדרש לביצוע תוכניתו, קיבל מעורך-הדין נחום ברנשטיין, שהיה אחד מהפרקליטים "הנמרצים והמבטיחים ביותר בניו-יורק".⁹

באותה עת עבד בחברת TWA גם סם לואיס כקברניט, והשניים טסו יחדיו בעבר. במהלך מלחמת העולם השנייה טס לואיס כטייס החברה בפיקוד התובלה האמריקני (ATC) על-פי חוזה הובלה מיוחד, שנחתם בין החיל ובין חברת התעופה. בטיסות אלה העביר נוסעים ומטענים צבאיים מארצות-הברית לחזיתות השונות שבהן התנהלה הלחימה; כך, למשל, הטיס לקובלנקה את כל אנשי התקשורת שהתלוו לביקורו של הנשיא רוזוולט, שטס במטוס השני. רוב הטיסות בוצעו בלילה, והוא צבר ניסיון רב על סוגי מטוסים שונים. במהלך פעולתו זו, בהיותו מעל תעלת סנט-גורגיה (סמוך לאירלנד), הותקף מטוס הסקיימסטר (ארבעה-מנועי)

שבו הוא טס על ידי שני מטוסי קרב (לימים שיער לואיס, שהיו אלה מטוסים בריטיים, שטייסייהם חשבו שמדובר במטוס תובלה גרמני); הוא אף הותקף מעל צפון אפריקה, בהיותו בטיסה ממרקש לקהיר, על ידי מטוסים איטלקיים. באותה התקופה אכן הופלו מספר מטוסי תובלה אמריקניים, שנורו על ידי צוללות גרמניות. לואיס הצטרף איפוא למינוש התוכנית של שוימר, ואף יצר קשר עם טייס נוסף בשם ליאו גרדנר.¹⁰

גרדנר שירת במהלך מלחמת העולם השנייה כמדריך טיס בתחילה, ולאחר מכן בדאלס שבטקסס – בביצוע טיסות העברה למטוסים שונים לחזיתות השונות. על פעולתו באותה התקופה סיפר גרדנר לימים:

היה לי ניסיון בהחלט מגוון. יכולתי יום אחד לפנות בית-חולים, למחרת – לקחת מפציץ לטיסה אל מעבר לים, ואחר-כך למצוא את עצמי במשימה למזרח הרחוק, וכשאני חוזר מיד להישלח למשימה באירופה... יצא לי לטוס בכל סוגי מזג-האוויר הקיימים, בתוך סופות ורוחות עזות, מעל מדבריות ומעל יבשות וכן כל מיני טיסות קשות ומסובכות... אני חושב שיצא לי להטיס בימי חי כמעט כל דבר שאפשר להטיס. מקובל שיש לטוס לפי הספר אבל עם ניסיון כמו שלי היה – ידעתי בדיוק מתי מותר לי לסטות מהספר... כל הידע הזה והניסיון שצברתי עזרו לי אחר-כך בישראל.¹¹

לואיס וגרדנר הכירו בעבר, שכן משפחותיהם היו מיוודות, ומפעם לפעם, אף במהלך מלחמת העולם השנייה, נפגשו באקראי במשימות ובמקומות לא צפויים. הפעם שוב נפגשו לפעולה משותפת – בהכשרתם של מטוסי התובלה שנרכשו על ידי אל שוימר. סייעו להם בכך המכונאים – רנולד סלק, ויליאם סוסנוב, ומאוחר יותר – גם ארנסט סטליק, אמריקני ממוצא צ'כי, מכונאי ותיק בחברת "לוקהיד". ב-4 בינואר החל סם לואיס לשמש כטייס הראשי בחברת התעופה של אל שוימר.¹²

מטוסי הקומנדו, שנרכשו מ"מנהל נכסי המלחמה" בשדה התעופה קלארו באונטריו שבקליפורניה, הועברו גם הם, לאחר שיפוץ ראשוני שהכשיר אותם לטיסה, לברבנק להמשך "נטרולים" ושיפוצם הכללי והיסודי על ידי מכונאים, שנשכרו על ידי אל שוימר. אחד מאותם מכונאים היה טמפלטון טיילור, לא יהודי, ועל פי בקשתו של שוימר הביא מכונאים נוספים: ברקר גרדנר, פרדריק דהמס, רוברט דון, מיכאל אונדרה, ויליאם פוסטל, אלפרד פוזולי ורוברט פוצ'ר.¹³ בקבלו אותם לעבודה אמר להם שוימר, לדבריהם, כי המטוסים מיועדים לפעולה באירופה מהמרכז ברומא; הבטיח להם חוזה לשנה אחת עם תשלום כל ההוצאות, כולל נסיעות ודמי קיום למשפחת העובד, ועוד 400-500 דולר שיועברו לחשבון הבנק של העובד בארצות-הברית. התנאים הללו היו מצוינים: חברות נפט אמריקניות שילמו פחות, ואישור הבאת המשפחה למקום העבודה רק לאחר 18 חודשי עבודה. הם עבדו איפוא בקדחתנות רבה בהכשרת המטוסים.¹⁴

אולם, בניגוד לציפיות החלה להסתמן נסיגה בתמיכתה של ארצות-הברית ביישוב היהודי. כבר ב-6 בדצמבר 1947 חתם מזכיר המדינה, ג'ורג' מרשל, על מסמך, המטיל אמברגו על ייצוא



מכונאים בשדה התעופה בברבנק

נשק וציוד צבאי מכל הסוגים לארצות ערב ולארץ-ישראל. הגורם העיקרי לכך נכתב בתזכיר סודי ביותר, שהוגש לו כחודש קודם לכן:

אל לנו להרשות יצוא של שום ציוד מסוג זה לארץ-ישראל או לארצות ערב השכנות כל זמן שהמתיחות נמשכת, אחרת הערבים עלולים להשתמש בציוד ממוצא אמריקני נגד יהודים, והיהודים עלולים להשתמש בו נגד הערבים. בכל מקרה נהיה מטרה להאשמות חריפות.

בעקבות זאת נאסר הייצוא של אמצעי לחימה, לרבות משלוחים שכבר הוסכם עליהם וגם עודפי ציוד, מחוץ לארצות-הברית. הוקמה גם ועדה משותפת למחלקות המדינה וההגנה, והיא עדכנה את רשימת הסחורות האסורות לייצוא למדינות, שעליהן הוטל האמברגו.¹⁵ לאחר 3 בינואר 1948, עת התגלה ברציף נמל בניר-ג'וזי משלוח של כ-50 טונות טני"ט שנועד לארגון ה"הגנה", החמיר והתהדק עוד יותר מעקב הבולשת הפדראלית של ארצות-הברית (ה-FBI) אחר כל פעולותיה של משלחת ה"הגנה" בארצות-הברית, ובכלל זה אחר פעולותיו של אל שוימר. על-מנת להתחמק ממעקב זה הוטמעה חברת "שירות תעופה שוימר" בתוך חברה בלתי פעילה בשם "שירות נתיבי אוויר", שהיתה בבעלותו של אירוויין "סוויפט" שינדלר, ששירת כטייס בפקוד התובלה האווירית של ארצות-הברית במלחמת העולם השנייה. כל מטוסי התובלה הועברו איפוא לבעלותה של חברת "שירות נתיבי אוויר", שינדלר מונה לנשיא החברה, סטיב שוורץ (נווט לשעבר בחיל-האוויר האמריקני, אשר יצר את הקשר עם שינדלר) — לסגן-נשיא, ורנולד סלק — לסגן-נשיא שני. תחת קורת הגג של חברה זאת בוצעו איפוא כל

הפעילויות הקשורות לתוכניתו של אל שוימר – רכישת המטוסים וגיוסם של הצוותים לפעולה.¹⁶

בינתיים התנהלה בקדחתנות הפעולה להשגשת המטוסים. ב-26 בינואר הושלם שיפוצו של הקונסטליישן הראשון, והוא הוטס על-ידי סם לואיס וליאו גרדנר (אל שוימר היה מהנדס הטיס) מברבנק לשדה התעופה מילויל שבניו-ג'רזי. היה זה בסיס חיל-האוויר האמריקני לשעבר, שהוסב למתן שירות אזרחי. במקום זה קבע שוימר את בסיסו המזרחי, קרוב לניו-יורק – ועם זאת די צדדי ורחוק מתשומת-לב. באשר למטוסי הקונסטליישן האחרים, תבעה רשות התעופה האזרחית שיפורי בטיחות במנועים, ואלה הצריכו השקעה נוספת של עשרות אלפי דולרים בכל מטוס. בהיבט זה היה צריך למצוא מוצא גם ממעקב ה-FBI, אשר הלך והעמיק אחר פעולותיו של שוימר. הפתרון לכך נמצא בחברת התעופה לאפס"א (Lineas Aereas de Panama Sociedad Anonima) – "נתיבי אוויר לפנמה בעירבון מוגבל" בבעלותו של מרטין בלפונד, אשר שירת בעבר כטייס בדרגת רס"ן בחיל-האוויר האמריקני והכיר את שינדלר.¹⁷

אף חברה זאת הוקמה על-ידי בלפונד, כדי לעקוף את החוקים המחמירים של רשות התעופה האזרחית האמריקנית. להקמתה הסתייע בעורך-הדין גילברט אריאס, אחיינו של נשיא פנמה, אשר בהיותו סטודנט באוניברסיטת הרוורד, הכיר את אשתו של בלפונד, שלמדה באותה העת במכללת רדקליף. לממשלת פנמה היה אינטרס ברור לאשר את פעולת החברה, שכן באותה העת סיימה את בנייתו של שדה תעופה גדול מאוד בטוקומן – 25 מייל מתעלת פנמה שבשליטה אמריקנית. כ-8 מיליון דולר הוצאו על-מנת לפתח בו שירות בינלאומי, אולם זה נותר ללא שימוש, שכן חברות התעופה הבינלאומיות, שחששו מחוסר היציבות הפוליטית בפנמה, העדיפו את שדה התעופה אול ברוק שבאזור האמריקני של התעלה. התקופה היתה "ערב-בחירות" בפנמה, ונציגי האופוזיציה תקפו את הממשלה על שבזזה כסף רב עבור שדה תעופה שאין בו צורך. בלפונד הבטיח איפוא להביא לשם מטוסים, שיישאו את דגל פנמה ובעילותם יספקו גם את ההצדקה להקמת השדה ולחיוניותו.¹⁸ עורך-הדין אריאס טיפל בכל ההיבט המשפטי, ולפי תנאי הרשיון נועדה לאפס"א להיות חברת התעופה הייצוגית של פנמה, ובלפונד קיבל את הזיכיון

**לשכור ולהשכיר כלי שיט ואוירונים מכל מין וסוג... לתחזק, להפעיל ולתקן
בתי מלאכה ונמלים, מבנים, מוסכים, מסלולים, שדות תעופה... לייצר, לבנות,
לקנות, למכור, להפעיל, להשכיר, לשכור, לנהל, לתקן ולתכנן.**

בפגישתם של שוימר, שינדלר ובלפונד הוחלט להעביר את כל המטוסים לבעלותה של חברת לאפס"א. החוזה נחתם ב-15 בפברואר, וכעבור יומיים הוצגה תעודת הרישום במחלקת התעופה האזרחית של פנמה. שוימר החל איפוא בפעולה קדחתנית, שנועדה להעביר לפנמה את כל המטוסים והצוותים.¹⁹ ב-13 במרס הועבר הקונסטליישן הראשון (RX-121) לקינגסטון בג'מייקה, ומשם לטוקומן בפנמה.²⁰

תוכנית "יקום פורקן"

מטה "שירות-האוויר" כמעט לא היה שותף לכל הפעולה האווירית שנערכה בארצות-הברית. בדצמבר 1947, עם הגעת הידיעות הראשונות על רכש מטוסי התובלה שם, החלו אהרון רמז, קצין התכנון, היימן שכטמן, שהיה מפקד קורס הטייס שהתקיים אז בבית פעילי ההסתדרות בתל-אביב, ועמי קופרמן, קצין המבצעים, בעריכת התוכנית להפעלתם. התוכנית נקראה "יקום פורקן" על-פי פסוק מן התפילה. לדברי אהרון רמז, נלקח השם ממכתב שהגיע אליו מידיד. הוא סיפר בו על התנדבות בנו ל"שירות-האוויר", והוסיף: "יהא רצון כי תטוסו בשם ה' בשמיו ויקום פורקן מן שמיא לכל ישראל". בתוכנית נקבע שאמצעי הלחימה, שיירכשו בארצות-הברית, יועברו לאחד הבסיסים אשר יוכן מראש באירופה (באיטליה או בצרפת או באיים סרדיניה או קורסיקה), ומשם במטוסי קומנדו – לאחד ממסלולי החירום, אשר יוכנו לאורך מישור החוף.²¹

בתוכנית פורט מקומם המדויק של המסלולים, לרבות אורכם, רוחבם וטיבם. גם שדות התעופה הצבאיים של ה-RAF, לאחר פינוים, הובאו בחשבון. המטוסים שנרכשו באישור שלטונות המנדט נועדו לנחות בשדה התעופה לוד. הכנת מסלולי החירום נעשתה מתוך התחשבות בתנאי הקרקע, בקרבה למקום יישוב יהודי וביכולת להסתיר את הפעולה בהם מעיני הערבים ובמיוחד מהבריטים. על חשבון תקציב "שירות-האוויר" החל "סולל-בונה" מסוף חודש דצמבר בחכשרת שני מסלולים בהרצליה, מסלול אחד ברשפון, שניים באבן יהודה ומסלול נוסף בחדרה, ובמקביל לאלה הוחל בהארכת המסלול בשדה דב.

APPENDIX III - Landing Facilities

Note: Two types of Landing Facilities may be available.

1. Self prepared, unpaved strips.

2) RAF Dromes (Problematic - can be used only after authorization from Pal. List of both types attached. Code for (1) - self pre. strips, strips range from A to M. Code for RAF Dromes range from N - Z. Additional sites may be added to list when/if available.

1) STRIPS

Code Letter	Place	Army Grid	Lat., Long.	Alt. ft. above M.S.L.	Length meters	Mag. Dir - ring	Type of Surface
A ¹	Giryat Shaul	E 1328/1705	3200N 3449E	75	750x50	090/270	Light clay
B ¹²	Kerzliya "A"	1344/1763	3212N 3450E	90	1000x50	106/286	Clay & top Soil
C ¹³	Kerzliya "B"	1324/1755	3210N 3449E	60 ¹	1100x50	020/200	Sandy
D ¹⁴	Rishpon Even Yehuda	1332/1797	3213N 3449E	120	1000x50	057/237	Sandy
E ¹⁵	Even Yehuda "A"	1364/1862	3216N 3451E	30	1100x50	072/252	clay
F ¹⁶	Even Yehuda "B"	1356/1856	3216N 3451E	30	850x50	010/190	Sandy clay
G ¹⁷	Badera	1405/2048	3206N 3454E	30	800x50	050/230	Sandy
H ¹⁸	Tel-Aviv	1245/1684	3206N 3447E	20	700x50	100/200	Mix-in place

מסלולי "יקום פורקן"

התוכנית נכתבה בשפה האנגלית, והיא כללה את נוהל ההתקשרות בין המטוס ובין תחנת הקרקע בארץ, ורשימת צופן מפורטת למטוסים ולמדינות. היא הוכנה עלידי פרץ רוזנברג ששירת במהלך מלחמת העולם השנייה כקצין קשר ב-RAF. פורטו בה 22 דגמי מטוסים וכן מקצועות התעופה הנחוצים להפעלת הכוח האווירי. כמעט כל המטוסים היו מתוצרת מערבית, ובמיוחד מארצות-הברית. כקודמתה – תוכנית רמו-שכטמן מאוקטובר 1947 – עדיין התבססה איפוא תוכנית "יקום פורקן" על ההנחה, שעיקר צרכיו של הכוח האווירי במטוסים ובצוותים ימצא בארצות-הברית.

בד בבד עם הכנתה של תוכנית "יקום פורקן" הלך והתגבש גם התקנון לגיוסם של המתנדבים מארצות-הברית ל"שירות-האוויר". תקנון זה היה אמור לחייב הן את "שירות-האוויר" הן את המתגייס, והתבסס על העיקרים הבאים: ההתגייסות ל"שירות-האוויר" תיחשב כהתנדבות אישית של המגויס לשירות מלא במשך כל תקופת החירום בארץ-ישראל, אך עם זאת יוכל המתגייס להשתחרר כל אימת שימצא לנכון; המתגייס מתחייב לצאת מארצות-הברית ולבוא לארץ-ישראל – גם אם יעשה הדבר בדרך בלתי-חוקית; דמי הנסיעה הלוך וחזור ימומנו מתקציב "שירות-האוויר"; בהתחשב במקצועו של המתגייס ובניסיונו תיקבע דרגת משכורתו כאחת מחמש דרגות שכר "המקבילות בערך לדרגות הארגון [ההגנה]"; תוספת מרבית של 30 אחוז תינתן למתגייס התומך במשפחתו; מחצית ממשכורתו, אך לא פחות מ-25 לא"י (כמאה דולר), יקבל המתגייס בארץ-ישראל, ואת היתרה יוכל לקבל ישירות לחשבונו בארצות-הברית. עוד קבע התקנון את צורת המימון של "סידורים אחרים": דיור, מזון, טיפול רפואי וביטוח. אלה ימומנו רובם עלידי "שירות-האוויר" ומקצתם על חשבון המתגייס. הוצאות הלבוש האישי ימומנו מכיסו של המתגייס, ואילו ההוצאות על בגדי עבודה בעת שירותו יחולו על "שירות-האוויר".²²

תקנון הגיוס היה איפוא חוזה בין "שירות-האוויר" לבין המתגייס מארצות-הברית. עיקריו התבססו על נוהלי הגיוס שהיו קיימים בארגון ה"הגנה", מחד גיסא, ועל המציאות שהכירו מחברי התקנון בתקופת שירותם במסגרת ה-RAF וחיל-האוויר האמריקני, מאידך גיסא. המחברים יצאו מתוך ההנחה האופטימית, כי כשיגיעו המתגייסים לארץ-ישראל יהיה "שירות-האוויר" ערוך כבר למימוש התקנון על כל פרטיו. כן הניחו כי רבים מיהודי ארצות-הברית מעוניינים להתנדב למאמץ הכללי של היישוב, והבעיה העיקרית היא לרכז את הטיפול בהם באמצעות מערכת נהלים מסודרת.

עד חודש פברואר 1948 גובשו במפורט תקנון הגיוס ותוכנית "יקום פורקן", והסתיימה הכשרתם של מסלולי החירום. בחודש זה קיבל מטה "שירות-האוויר", לראשונה, עדכון מפורט על הפעולה בארצות-הברית מפי יהודה ארזי, אשר הגיע לארץ. המטה ראה במטוסי התובלה שנרכשו אמצעי להעברת ציוד הלחימה הכללי שנרכש בארצות-הברית – ולא "למטרה ישירה של צורכי 'שירות-האוויר', במובן של יצירת זרוע אווירית". על-מנת לתעל את הרכישה בהתאמה לצורכי "שירות-האוויר" ועל-פי תוכניותיו, נפגשו ב-1 בפברואר 1948 יהושע איזיק ואהרון רמו עם דוד בן-גוריון, והציעו כי

למען כל האווירונים יש להקים בסיס באיטליה – עד יום הפינוי. מציעים שיסעו שלושה אנשים לאירופה: אחד ירכז הקניות, אחד – טייס שיבדוק

האוירונים, שלישי – מהנדס תעופה. יצאו לחודשיים לאירופה. נוסף על אלה – יצאו שניים לאמריקה: אהרון [רמז] והיימן שכטמן (אהרון יטפל בקניות ויחזור לאירופה, השני יטפל ב[גיוס] אנשים).

בפגישתו של היימן שכטמן עם ברגוריון ב-18 בפברואר נדונה שליחותו המתוכננת של שכטמן לארצות-הברית, ועלה הצורך ברכש מטוסי הרוורד ומוסטנג. בעקבות זאת התגבשה תוכניתו לרכש מטוסי קרב (מוסטנג), מטוסי הפצצה (מיטשל), מטוסי תובלה (דקוטה) וציוד קרקע וקשר, שלא היה אפשר לרכשו בארץ. כן היה אמור לגייס ולחביא ארצה אנשי צוות אוויר, מכונאים ומומחי תעופה אחרים; לתאם את פעולות הגופים העוסקים ברכש תעופתי בארצות-הברית וליצור קשר בינם לבין "שירות-האוויר" בארץ; ולהחיש את הבאת המטוסים, שנרכשו עלידי קבוצת שוימר על צוותותיהם.²³

שיחה מלפגנית מ 85	
ד.	אל: 7/1
ד.	ואה: 6/1
מ.	
ב.	
א. לשם תאום ותכנון הפעולה האילוניים, דטרואיט, אמבולוריה הכרה לקול אנה יעידה והכנה טיבה בקשר אילוניים, לקבל נסיונות מסקנה 4 על אילוניים 4 ילידי נאט, ביגה, היסטוריה, אביו יעידה אסוצי אקדמיה כל טיפוס.	
ב. בלפני הפנה מדטרואיט אבם בשם גרסין אטל בלפני המנהלים של גאין. וס אדואר אטל בקשר אמאוס.	
ג. זילני מחכה לנפאים וזילני שנקמה מנהלן. אפי. דואר אז יאמנה לנפני שנקמה מהואם.	
חבור:	1948 19.1.3 סעה כסי
קבלה:	1948 19.1.3 סעה 17.12 האחראי א

לרמז מקולק, 19.3.48: "לשם תאום ותכנון", הקודים על-פי תוכנית "יקום מורקן": אילוניים – איטליה; דטרויט – ארצות-הברית; פלורידה – צרפת; רוני – אהרון רמז; נורמן – היימן שמיר; נאש – מטוס מיטשל; דודג' – קומנדו; פונטיאק – אולי הכוונה לקונסטליישן (כינויו בתוכנית – קדילק)

"להביא הכל בכל מכל כל ארצה"

ב-25 בפברואר יצא שכטמן לארצות-הברית, וברשותו רשימות מפורטות ויטודיות של כל הנחוצ ל"שירות-האוויר". בין אלה היו תוכנית "יקום פורקן", תקנון הגיוס וכן מכתב מבן-גוריון לגולדה מאיר ("פזית") – אשר עסקה שם במגבית חירום – המייפה את כוחה להקציב לו 250 אלף דולר למימון פעולותיו. כן נאמר במכתב, כי "המוכ"ז היימן – טייס צבאי, אזרח אמריקאי, נוסע בשליחות השרות האווירי של הבטחון לרכוש כלי תעופה. הוא נוסע לייפץ את אלו [יהודה ארזי] מה לרכוש."

בהגיעו לארצות-הברית נפגש שכטמן עם ארזי, וזה קישר בינו ובין אל שוימר. על-פי דיווחו של שוימר, נמשכה הפעולה האינטנסיבית להשגשתם של המטוסים ולהעברתם לפנמה. לתיאום הפעולה בין מילויל, לניר-יורק ולפנמה היו אחראים סוויפטי שינדלר ומרטין בלפונד. מטוסי הקומנדו שנרכשו עד אז (מספרם הגיע לעשרה) הועברו בשלבים בקליפורניה: משדה התעופה אונטריו למסוף של חברת "לוקהיד" בשדה התעופה בברבנק. בשני אתרים אלה הוכשרו המטוסים בשלבים לקראת הטסתם למילויל שבחוף המזרחי של ארצות-הברית. שם נערכו הבדיקות האחרונות, והמטוסים שנמצאו כשירים הועברו לפנמה. פעולות אלה חייבו העסקת מספר רב של אנשים, ועתה מנו כ-200. ב-18 בפברואר הועבר הקומנדו הראשון לשדה התעופה מילויל בניו-ג'רזי, וב-8 במארס הועבר השני.

לאחר שעמד שכטמן מקרוב על פעילות הרכש, שהתנהלה עד אז בארצות-הברית, התברר לו, לדבריו, כי אכן "האגוז קשה לפיצוח": הציפיות שהיו לו בארץ לא עלו בקנה אחד עם המציאות, שבה פעלו שליחי הרכש בארצות-הברית. במכתבו לרמז ב-11 במארס כתב:

אני מצטער בכל נפשי על שלושה דברים – א) שלא נשלחתי הנה לפני ששה חדשים (אפילו לפני 6 שבועות – אז היו מני הדברים אחרים). ב) שלא נסענו לפחות [ההדגשה במקור] שנינו. ג) על שכל כך הרבה שליחים מחורבנים, מושחתים ומזיקים נשלחו מהארץ לעבוד כאן, ברגע כה מחריד. אינני מגזים!

תוך זמן קצר נוכח שכטמן, כי מימושן של שתי המטרות העיקריות (רכש וגיוס), לפי התוכניות שהותוו בארץ, איננו מציאותי: הפיקוח בארצות-הברית על מכירת מטוסי מוסטנג (P-51) ומפציצי מיטשל (B-25) הוחמר עוד יותר בעקבות ניסיונם של כמה טייסים אמריקניים שכירי חרב להפציץ את ונצואלה, ונאסרה הוצאת כל מטוס מדגם צבאי מארצות-הברית. בעקבות החמרה זו נתגלו, כמובן, קשיים ברכישת חלק מהמטוסים שפורטו בתוכניות שהביא שכטמן, וכתחליף החל בחיפוש אחר מטוסי B-25, שהוסבו לשימוש אזרחי, וברכישת מטוסים אחרים. אף כי במטח "שירות-האוויר" בארץ התעקשו לרכוש מטוסי דקוטה – ולא קומנדו, קבע עתה שכטמן כי "לפי דעתי צריכים לעשות מאמץ להביא הכל בכל מכל כל ארצה."

גם האופטימיות בעניין גיוס בעלי מקצועות אוויריים הלכה ונמוגה. התברר כי יש קושי רב במציאת "אנשי מפתח ממש". אמנם בידי שכטמן היתה רשימה שמית של טייסים ואנשי מקצועות תעופה אחרים מבני הקהילה היהודית, שנערכה בארצות-הברית עוד לפני בואו; אולם, מכאן ועד לשיגור האנשים לארץ-ישראל גילה שכטמן כי רבה הדרך: "אני נפגש אתם, בורר, מתחיל להכינם לדרך. אך כאן יש כל מיני עכובים ותסבוכות, פספורט דורש כעת עד

שבועיים שלושה, ויזות דווקא יש." באשר לתקנון הגיוס, שחיבר מטה "שירות-האוויר" בארץ, נוכח שכטמן "שאין לו ערך רב": המציאות החדשה בארצות-הברית הכתיבה גישה חדשה וגמישה יותר. על שיטת הגיוס שהונהגה סיפר לימים סטיב שוורץ, סגן נשיא חברת "שירות נתיבי אוויר": "לא היה פנאי לעשות זאת בצורה מדעית ואנו פשוט בחרנו מתוך רשימת החיילים שמות שנראו יהודיים. היינו מדברים בצורה מעורפלת על עבודה בתעופה ועל ארץ-ישראל." שכטמן הצליח לגייס גם מספר טייסים מבין חברי המועדון, שהוקם על-ידי כמה מראשי האצ"ל בארצות-הברית.²⁴

הפער בין תקנון הגיוס לבין המציאות, שנתגלתה לשכטמן בארצות-הברית, נבע ממספר גורמים, שלא נחזו מראש: הקפדנות, שבה שמר הממשל האמריקני על האמברגו בדבר משלוחי נשק למזרח-התיכון, הקשתה גם על גיוס המתנדבים, וזה נערך עתה במחתרת ובזהירות רבה – בניגוד לציפיותם של רמזו ושכטמן, שאפשר יהיה "לעורר תנועת התנדבות רחבה"; הקשיים בארגון הגיוס על-ידי מספר קטן של פעילים; מתנדבים רבים התקשו להשתחרר ממקומות עבודתם, להפסיק את לימודיהם ולנטוש את משפחותיהם; והידיעות באמצעי התקשורת בארצות-הברית על מצוקתו הקשה של היישוב היהודי, בעיקר למן חודש מארס, הרתיעו רבים. נוכח כל הקשיים הללו לא עזרו גם לחציו של בן-גוריון על פעילי הגיוס והרכש "שלא שלחו עדיין אנשים".

פעולתו של היימן שכטמן בארצות-הברית אכן הבטיחה התאמה רבה יותר בין הניתן להשגה בארצות-הברית לבין צרכיו הממשיים והמדיניים של "שירות-האוויר" בארץ, אולם הקמת המנגנון לגיוס המתנדבים ולרכש המטוסים גולה זמן ממושך. בתשובתו לתביעתו של בן-גוריון כתב שכטמן ב-11 במארס 1948: "אעשה כמיטב יכולתי במהירות המקסימלית אך הדבר אינו נעשה בן רגע." מחמת דוחק הזמן ביכר שכטמן את שיטת הגיוס שהיתה קיימת לפני בואו, על פני הנהלים המפורטים בתקנון הגיוס: "החלטתי לשלוח את האנשים בערך לפי כלל זה – רווק... יקבל להוצאותיו [דמי מחיה] וכדו'. בעלי משפחה יקבלו סכום כסף מספיק לקיום משפחותיהם בתנאי אמריקה כיום – דהיינו 400-500 דולר [כ-100-125 לא"י] לחודש שישולם פה. סמוך עלי – זוהי הגישה הטובה ביותר, והתנסתה כבר בקשר עם אנשי יקום פורקן העובדים כבר." ההוצאות הללו, לדבריו של שכטמן, "נכסה לעת עתה ע"י סכומים מיוחדים העומדים לרשות יהודה [ארז]."²⁵

גישה זאת הבטיחה, לפחות להלכה, מניעת פערים ניכרים ברמת השכר בין אלה, שכבר גויסו על-ידי אל שוימר ועל-ידי החברות שהוקמו ביוזמתו, לבין העתידים להתגייס. עם אחדים מאנשי המפתח שגויסו נחתמו חוזים פרטיים, וככל הנראה נתלו אליהם גם הבטחות בעל-פה שלא בהתאם ל"תקנון הגיוס". הובהר לשליחי הרכש שאל להם "לעסוק בקטנות" – כפי שניסח זאת בן-גוריון: "אם נצא בשלום מהתנפלות הערבים – מה ערך יש למליון דולר פחות או יותר; ואם לא, ודאי ששוב אין לכסף שום ערך..." לפיכך המשיך שכטמן בשיטת הגיוס שהיתה נהוגה עד אז, ואת המימון לפעולותיו קיבל מן "הכספים המיוחדים" שהועמדו לרשות

* 22-ב בינואר יצאה גולדה מאיר (מאירסון) למסע מגבית בקרב יהודי ארצות-הברית, והשיגה מראשי הקהילות התחייבות בסך 50 מיליון דולר עבור צורכי היישוב.²⁶

יהודה ארזי. לשם כך ערך תוכנית מסע, שכללה את קנדה, קליפורניה, שיקגו, פילדלפיה ומקומות נוספים; אך טרם נתפנה לצאת לדרכו זו, משום שלא מצא, לדבריו, "איש שיוכל לנהל את העניין בשלמות פה בניו יורק".

צורכי הרכש והגיוס של הכוח האווירי חייבו ביזור סמכויות בין הגופים השונים, שעסקו בכך בארצות-הברית, והאצלת סמכויות לאנשי המקצוע בתחומים אלה; אולם, ארזי טרם השתחרר משיטות הרכש שהיו נהוגות עד אז ב"הגנה", אשר התבססו בעיקרן על מאמציו ועל תושייתו של הפרט, ופחות על עבודת צוות. הוא המשיך איפוא לרכז את רוב סוגיות הרכש בידיו הוא – או בלשון אחר, כדבריו של שכטמן לרמז: "בשל זה שאין ביכולתו [של ארזי] מבחינה נפשית to delegate authority לאחרים, ואיש אחד אינו יכול לרכז את הכל – המצב עצוב..."²⁷ עם זאת, אין ספק שלפחות בתחום אחד חרג מגישתו זאת והאציל סמכויות נרחבות לקבוצת אל שוימר, שפעלה לרכישת מטוסי התובלה, העתידים למלא תפקיד מפתח בתוכנית "יקום פורקן". עליה כתב שכטמן לרמז:

ביחס ליקום פורקן – הרושם שלי הוא שנעשתה כאן עבודה גדולה. יש חבר אנשים מצוין, מוכשר בעל רצון טוב ויכולת פעולה עצומה. טייסים מומחים מאוד. ואותו איש מרכזי [אל שוימר] של יהודה [ארזי] – לא יסולא בפז...

בהמשך דבריו התייחס שכטמן מפורשות יותר למרכזיות פעולתו של אל שוימר:

את ענייני יקום פורקן מנהל בחור יוצא מן הכלל. לאט לאט הוא עובר לעבוד בענין שלנו, ז.א. ענייני ש.א. [שירות-האוויר]. לכשתבוא ההזדמנות (כשיתפנה מעבודות כאן, בדרום אמריקה ואולי באירופה) ויבוא ארצה, דומני שהוא האיש לנהל את ענייננו. הוא טייס, מכונאי, אינספקטור טכני, יודע לעבוד בידיו, בעל כושר ארגוני עצום, בחור הגון וישר מאוד, איש משק – ממדרגה ראשונה, מסור בלב ונפש לענין. הוא יהיה נכס חשוב לכשיבוא...²⁸

בינתיים נערכו צוותי "יקום פורקן" להטסת חלק ממטוסי הקומנדו לארץ-ישראל, כדי לשלבם בתובלה האווירית בה. המטוס הראשון יצא לאירופה ב-8 במארס; הבעיה היתה כיצד להסתיר מטוס קומנדו מעינו הפקוחה של שלטון המנדט הבריטי, וכפי שכתב שכטמן לרמז: "היות ודודגיים [כינוי למטוסי הקומנדו על-פי תוכנית "יקום פורקן"] ישנם בידיו, ויוכלו לפתור כמה בעיות קשות בארץ, יש בדעת יהודה לשלחם על מנת שישארו. התוכלו להסתיר ענק כזה?" ואכן, כך תואר לימים הקומנדו על-ידי אחד הטייסים שהטיסו אותו:

ה-C-46 היה מטוס גדול מאוד, גם לפי הסטנדרטים של היום. גובהו היה כבנין בן שתי קומות, ומשקלו הכללי 48,000 ליברות [כ-24 טון], לעומת 28,000 של ה-C-47 דאקוטה. היה זה אחד המטוסים הדו מנועיים הגדולים ביותר שנבנו אי פעם, ויצאו לו מוניטין בלתי מוצדקים של מחסל האנשים הטסים בו. היה זה מטוס קשוח, נוקשה ומרווח, המסוגל לשאת עד 18,000 ליברות מטען...²⁹



מטוס קומנדו בפנמה

קומנדו ראשון לאירופה

עד אז השתדלו פעילי הרכש באירופה להשיג את הרשיון לנחיתת הביניים של מטוסי התובלה באירופה בדרכם לארץ-ישראל וממנה על-פי תוכנית "יקום פורקן". כבר ב-25 בינואר 1948 דיווח האחראי לפעולת הרכש באירופה, אהוד אבריאלי, לברגוריון את אשר שמע מפי דן טולקובסקי, שסייע לפעיל "שירות-האוויר" באירופה, פרדי פרדקינס: "שני בחורים אנגלים, שנשלחו על-ידי פרדי באווירון מחפשים שדה תעופה באיטליה."

ב-27 בפברואר הגיע פרדקינס לארץ ודיווח לברגוריון על מצב הבסיסים באירופה: "בצרפת הבטיח דלרמינא [דלארמינייה, איש משרד ההגנה הצרפתי], שיעזרו לנו בהשגת נשק. מוכנים לתת לנו בסיס באנציו [איאצ'יו – קורסיקה]. [אנשי הרכש] סידרו בסיס באיטליה, בפסקרה, מצפון לבארי."³⁰ ואכן, בעת ביקורו של ארזי באיטליה בתחילת פברואר הושג אישור לנחיתת מטוסי התובלה שם. האישור ניתן על-ידי אנג'לו אמברוסיני, בעליה של חברת תעופה שהפעילה את מטוסייה משדה תעופה קטן בקסטיליונה דל לאגו שבצפון איטליה. דני אגרונסקי נשלח מארצות-הברית לאיטליה בהוראתו של ארזי, על-מנת לתאם ולארגן שם את כל הכרוך בפעולתם של מטוסי התובלה העתידיים להגיע לשם.³¹

ב-28 בפברואר המריא מטוס קומנדו ראשון ממילוויל לטיטרבורו שבניו-ג'רזי. היתר היציאה הושג בתואנה שהמטוס זקוק לשיפוצים נוספים באיטליה, על-מנת להופכו למטוס אזרחי להטסת נוסעים. היה זה ניסיון ראשון לבחון אם אכן ניתן לבצע את תוכנית "יקום פורקן" הלכה למעשה. צוות המטוס כלל את ליאו גרדנר כקברניט, ארנולד אילווייט כטייס-משנה, בוב פיין כקצין שני, סטיב שוורץ כנווט, ארט ידווין כאלחוטאי, וסם פומרנץ וארנסט סטליק כמכונאים. הנחיתה הראשונה היתה בגוויי שבלברדור (מזרח קנדה), ולאחר תדלוק ומנוחה קצרה המשיך המטוס לגרינלנד, לאירלנד, ונחת בגינבה ב-4 במארס. בהיותו שם הבחינו המוכסים השווייצריים במספר אקדחים שהיו בו, ודיווחו על כך לשגרירות ארצות-

הברית בברן שעות מספר לאחר המראתו לאיטליה. סוכנות הביון המרכזית של ארצות-הברית (CIA) דיווחה על האירוע, כפי שהדבר הופיע בדו"ח של ראש הסוכנות.³²

הצוות הגיש מירשה טיסה לרומא, אך לא ציין בו את נחיתתו המתוכננת בקסטיליונה דל לאגו. ב-5 במארס,³³ לאחר שנחת ובדק את השדה, נוכח הצוות מיד כי אין הוא מתאים לנחיתת מטוסי התובלה עמוסי המטען, העתידים להגיע מארצות-הברית: המסלולים היו רכים וקצרים מדי. משלא נחת המטוס ברומא, כמצוין בתוכנית הטיסה, הוכרז כנעדר, ולפי תקנון התעופה האזרחית הוזנקו מטוסי סיור לחפשו. רק כשדיווח שוורץ לדני אגרונסקי, האחראי באיטליה להפעלת מטוסי התובלה לפי תוכנית "יקום פורקן", על הטיסה ועל האכזבה מהשדה בקסטיליונה דל לאגו, נודע לצוות כי מחפשים אחריו. אגרונסקי השיג אישור נחיתה זמני בשדה פרוגיה מצפון-מזרח לרומא, והמטוס יצא לשם.³⁴

פרשת החיפושים אחר המטוס ה"נעדר" הגיעה גם לשגרירות ארצות-הברית ברומא. הפרשה צורפה למידע, שמסרו המוכסים השווייציים, ועוררה חשד שהמטוס מעורב בפעילות בלתי חוקית. בינתיים הושאר מטוס הקומנדו בפרוגיה ושימש לאימוני הסבה של הטייסים האמריקניים המגויסים, שהתקבצו באיטליה והמתינו להטסה לארץ-ישראל. על רקע המתיחות הבין-גושית בתקופה זאת והחשד, כי המטוס הוביל נשק לקומוניסטים באיטליה, התהדק המעקב אחר כל מטוסייה של חברת לאפס"א ואחר פעולותיה של חברת "שירות נתיבי אוויר". ההמולה הרבה, שהתעוררה בעקבות היעלמותו של המטוס, הניאה את פעילי הרכש באיטליה מלשלוח את המטוס לארץ-ישראל וממשלוח מטוסים נוספים מארצות-הברית לאירופה.

בדו"ח שהגיש ראש ה-CIA, ר' ה' הילנקוטר, לנשיא טרומן, למזכיר המדינה ולמזכיר ההגנה טאמר כי ה-FBI החל לחשוד בפעולותיה של חברת התעופה "שירות נתיבי אוויר" בתחילת ינואר, בעקבות גילוי של מטען חומר-הנפץ בנירג'רזי. מן הדו"ח עולה, כי פעולות חברת התעופה – לרבות הקשר הפנמי שלה – היו גלויות לפני ה-CIA, והוא ראה אותן בחומרה רבה:

נראה כי פעולות בלתי אחראיות נוספות של בעלים פרטיים של מטוסים אמריקניים וחברות תעופה בלתי סדירות (הפועלים על בסיס שכר בלבד) עלולות להשפיע לרעה על בטחונה הלאומי של ארצות-הברית: (א) גידול בפוטנציאל של הקומוניזם האיטלקי במיוחד בצפון איטליה; (ב) מבוכה לארצות-הברית עקב הברחה של אמצעי לחימה לאחד מן הצדדים במעשי האיבה הנוכחיים בפלסטינה; (ג) התנגדויות של ממשלות ידידותיות; (ד) קידום מטרותיהן של אומות בלתי ידידותיות בפעולות שעליהן אין לארצות-הברית שליטה.³⁵

בינתיים, ב-28 במארס, נודע לישיעיהו טרכטנברג (שייקה דן), הממונה על הקשר בין אנשי הרכש לבין השלטונות היוגוסלביים, כי לנמל רייקה (פיומה) שביוגוסלביה נכנסה ספינה להעמסת נשק, שרכשו נציגים סוריים בציכסלובקיה. אחוד אבריאל בדק והודיע לו כי המדובר באנייה האיטלקית "לינו", המובילה 6,000 רובים ושמונה מיליון כדורים תחת מסווה של

עמודי חשמל על הסיפון. בהתייעצות בין שליחי הרכש באירופה – שלום לוי, יהודה ארזי, עדה סרני ומאיר (מונייה) מרדר – גובשה התוכנית להפציץ את האנייה ממטוס הקומנדו, שכאמור חנה בפרוג'יה.³⁶ האחריות לפעולה הוטלה על שלום לוי, שעסק באותה העת גם בענייני "שירות-האוויר" באיטליה. הוקם מטה מבצעים, ובו השתתפו בין השאר ליאו גרדנר, סטיב שוורץ, ויליאם ון ליר ודן טולקובסקי, והוחל בביצוע סיורים אוויריים מעל הים האדריאטי לאיתורה של האנייה. בד בבד הכינו יוסף דרור (איש הפלי"ם שעסק בעלייה ב) ואנשי הרכש בצמון איטליה פצצה אווירית. ב-30 במארס, כשנדע כי "לינו" קיבלה הוראה משלטונות יוגוסלביה לחזור לנמל היציאה, הופסקו טיסות הסיור. המטוס נשאר בפרוג'יה.

קשיי התיאום ושיתוף הפעולה חלקיו בין כל הגורמים באירופה – בינם לבין עצמם ובינם למרכזי הפעולה בארץ, ובמיוחד עם מטה "שירות-האוויר" – הקשו, ככל הנראה, על תכנונה וביצועה של פעולה מתואמת להטסת המטוס, או לכל הפחות הטסת מטען של אמצעי לחימה לארץ. גם הפרסום הרב שכבר היה למטוס והגיחות הרבות, שנעשו בו לצורך איתורה של האנייה "לינו", מיקדו את תשומת-ליבם של הגורמים החשאיים הבריטיים והאמריקניים, שממילא עקבו בקפידה רבה אחר כל הפעולות להברחת נשק ותחמושת לארץ. תפיסת המטוס בפעולה מעין זו עלולה היתה לפגוע בהמשך הפעולה להוצאתם של מטוסי התובלה, שנרכשו בארצות-הברית, ובכך לשים לאל את מימושה של כל תוכנית "יקום פורקן". זאת ועוד, "שירות-האוויר" טרם היה ערוך לקליטת המטוס ולהפעלתו, גם חששו מהחרמתו על-ידי השלטונות הבריטיים בארץ (שכן לא היתה אפשרות להסתיר מעיניהם את המטוס הגדול). אלה היו הגורמים העיקריים לכך, שגם הפעם לא נשלח המטוס לארץ.

בהיבשה התנהלה באירופה, ובמיוחד בציכוסלובקיה, פעילות רכש ענפה, גם בתחום האווירי, העתידה להשפיע על כל התוכניות להקמת הכוח האווירי, ובמיוחד על צורת הפעלתם של מטוסי התובלה שנרכשו בארצות-הברית.

הרכש בצ'כוסלובקיה

בשנים 1947-1948 היתה צ'כוסלובקיה שרויה בחבלי הפיכתה ממדינה דמוקרטית ל"רפובליקה עממית", גרורה של ברית-המועצות. בין מנהיגיה הלא-קומוניסטים היו ידידים נאמנים לעם היהודי, ובראשם תומאס בגש ויאן מסריק (בנו של תומאס מסריק, מייסד הרפובליקה הצ'כוסלובקית ונשיאה הראשון). אף מנהיגיה הקומוניסטים התייחסו בחיוב לפניותיהם של אנשי הרכש: גם לאור האינטרס הסובייטי בהקמת המדינה היהודית ובדחיקת בריטניה מהאזור, אך בעיקר בגלל קשייה הכלכליים של ארצם, אשר נקלעה לקשיים מבניים בעקבות המעבר ממשק פרטי למשק ריכוזי-קולקטיבי. סדרי העדיפויות בייצור ובסחר החוץ, כפי שהוכתבו על-ידי ברית-המועצות, גרמו לירידה בתוצר הלאומי הצ'כי ולנפילה בהיקפי סחר החוץ.

על רקע זה באו צרכיה של ישראל באמצעי לחימה ובמטוסים בזמן הנכון מבחינת הצרכים, אשר סיפקו אותה העת אמצעי לחימה גם למדינות ערב. במחקרו התייחס עמיצור אילן, בין השאר, לסוגיה זאת:

היתה מידה רבה של הדדיות במניעי שני הצדדים: מן הצד הישראלי – מצבה הנואש של ישראל מבחינת החימוש... ומן הצד הצ'כי – צרכיה הפיננסיים הנואשים של ממשלת פראג. שילובם של מניעים אלה יצר מלט סימביוטי חזק, שקשר את שתי הממשלות ביחסי סחר בנשק ובשירותים צבאיים... רק אי שם ברקע פרשה זו, עמד אינטרס אסטרטגי סובייטי, אשר ככל הנראה מעולם לא הוגדר בבירור... אך ברור לחלוטין שהנקודה המכרעת בהטיית מרבית הסיוע הצבאי לישראל לא היתה השאיפה להקנות לישראל כוח צבאי מכריע, אלא היותה של ישראל הלקוח המועיל יותר לכלכלת צ'כוסלובקיה.³⁷

כבר בספטמבר 1947 נפגש בן-גוריון בירושלים עם סגן מפקד מחוז ירושלים ב"הגנה", המהנדס מיכאל פליקס, יליד פראג. הוא סיפר לבן-גוריון על קשריו של אחיו, ד"ר אוטו (אוריאל) פליקס (דורון), עם אנשי צמרת צ'כיים בכל המגזרים הממשלתיים.



פראג: אוטו פליקס ורעייתו יונה

אוטו פליקס, משפטן יליד פראג, היה פעיל באגודת הסטודנטים הציונים לפני המלחמה ובהתאחדות עולי צ'כוסלובקיה. בקיץ 1947 ביקר בפראג ונפגש עם חברים רבים ללימודים, יהודים וצ'כים, שחזרו ממחנות ריכוז ומן המחתרת, ואשר מילאו תפקידים בכירים בממשל החדש על שני אגפיו: הדמוקרטי והקומוניסטי. ברגוריון אכן זימן אותו אליו ביום הכיפורים תש"ח וביקשו לצאת שוב לפראג, על-מנת לבדוק את אפשרויות הרכש בצ'כוסלובקיה. ב-29 באוקטובר 1947 הגיע פליקס לפראג, השתכן שם במלון "פאלס", ועד מהרה החל לחדש וליצור קשרים טובים עם אנשי מפתח רבים בצבא, בתעשיית הנשק ובמשרדי הממשלה. כחודש מאוחר יותר, בישיבה שהתקיימה ב-2 בדצמבר 1947 בנוכחות ישראל גלילי ומאיר (מונית) מרדר (מרדור), הטיל ברגוריון את האחריות לריכוז פעילות הרכש באירופה על אהוד אבריאלי, מהבולטים בפעילי עלייה ב'. פנחס ואזה התמנה למרכז פעולת הרכש בארץ, ואילו אבריאלי ומרדר יצאו לעסוק ברכש במערב-אירופה. באותו הזמן נשלח גם פרדי פרדקינס, טייס בחיל-האוויר המלכותי הבריטי לשעבר, מטעם "שירות-האוויר" – באישור ברגוריון – לפעילות רכש אווירי באירופה.

בהגיעו לציכיה נפגש מרדר עם פליקס במלון "סטיינר" בפראג, ושמע ממנו על דרכי הפעולה, שאפיינו את הרכש שם. בהדגת חיפש אבריאלי אחר מקורות לרכישת נשק. כך נפגש עם סוחר נשק יהודי רומני בשם רוברט אברמוביץ' (אדם), אשר לרגל עסקיו עם שותפו, יוזף נאש, הרבה לבקר בציכיה. זה הציג לפניו שני קטלוגי נשק של בית-החרושת "זבריובקה", ברנו". בעקבות זאת יצאו אבריאלי, אברמוביץ' ומרדר לפראג. ב-17 בדצמבר נפגשו שם עם נציגו של בית-החרושת הציכיה לנשק ועם ידידו – אוטו פליקס. נציגי בית-החרושת השתוקקו מאוד למכור את הנשק, אולם ביקשו מהם לדאוג לקבלת האישור ממשרדי הממשלה הציכיה. בעקבות זאת נפגשו עם שר החוץ הציכיה, יאן מסריק. אבריאלי התבקש לדאוג לכיסוי של מדינת ריבונית, שתחתום על עיסקת הנשק; ואכן, כעבור כמה ימים הוא חזר עם טפסים רשמיים של השגרירות האתיופית בפריס, שבהם נעשה שימוש לרכישת נשק עבור אתיופיה. כך נחתם החוזה הראשון לרכישת רובים, מקלעים ותחמושת, ונסללה הדרך לחתימת חוזים נוספים.³⁹ עם זאת טרם הוסדרו דרכי העברת אמצעי הלחימה, שנרכשו בעסקה זאת ובחוזים הנוספים שנחתמו בעקבותיה. פעילי הרכש באירופה, רובם אנשי העפלה לשעבר, הכירו היטב את דרכי ההובלה הימית וחשבו להעביר אף משלוחים אלה בדרך הים; דא עקא, היה צריך להתמודד עם המעקב הבריטי; עם חוסר נמל בצ'כוסלובקיה עצמה; ועם הזמן הרב הנדרש להובלה הימית, מצד אחד, ועם ההחמרה במצבו של היישוב היהודי בארץ-ישראל, מצד שני. כל אלה דרבנו לבחון את האפשרות להעביר את אמצעי הלחימה שנרכשו בדרך האוויר. ב-27 בפברואר, בעת ביקורו של פרדי פרדקינס בארץ, הוא דיווח שהחל לנחל משא-ומתן סביב נושא זה.

* מאוחר יותר הפך מלון זה למרכז הפעילות בציכיה. על-פי בקשתו של אבריאלי רכש אורי גורן, פעיל ה"בריוחה", מכשיר קשר "קולינס" רב-עוצמה (3000 ואט) מעודפי המלחמה של האמריקנים בבלגיה. סייע לו בכך "קסיל" (יקותיאל פדרמן). הוא הביא את המכשיר לציכיה והתקין אותו במלון, לרבות אנטנה גבוהה, ופעל משם תקופה ארוכה. כך היה להם קשר ישיר עם הארץ. קודם לכן הועברו הודעות לארץ דרך פריס.³⁸

TELEFON:
PRAHA 10-11



TELEFON: BRNO ZBROJ. PRAHA
CODES: MOISE: 811111/1

ZBROJOVKA BRNO

NÁRODNÍ PODNIK

PRAHA VII.

CZECHOSLOVAKIA

le 20 Janvier 1948.

Monsieur
George Uiberall,
délégué du Gouvernement
Impérial d'Ethiopie,
Paris.

410001/zazbr

Monsieur,

En vous accusant réception de votre lettre du 14 Janvier 1948 nous nous permettons de vous confirmer d'avoir accepté votre commande de matériel de guerre dans les conditions suivantes:

ARTICLE 1.

Le matériel et les prix

- A./ 4 500 fusils Mauser P 18
au prix unitaire de USA \$ 46,80
c'est à dire en total USA \$ 210,600.00
 - B./ 200 fusils Mitrailleurs MG 34
au prix unitaire de USA \$ 448,20
c'est à dire en total USA \$ 89,640.00
 - C./ 5,040.000 cartouches Mauser cal.7,92 mm
au prix de USA \$ 88,47 pour 1 000
pièces
c'est à dire en total USA \$ 445,889.00
- La valeur totale de la commande est USA \$ 746,129.00

Les prix spécifiés en haut s'entendent fco usines, y compris l'emballage.

ARTICLE 2.

Les délais de livraison.

Tout le matériel sera livré dans 4 (quatre) semaines de la date de la signature de cette commande.

Le FOURNISSEUR s'oblige à raccourcir ce délai de livraison la plus possible.

חזה הרכש בין אחד אבריאל, נציג "אתיופיה", לצ'כיה

תחילת ריכוז הפעולה

בעקבות דיווחו של פרדקינס, ולנוכח העיכוב המתמשך בהפעלת מטוסי התובלה שנרכשו בארצות-הברית ונעזו לפעול במסגרת "ייקום פורקן", ניתן האישור לשכור מטוסים כדי להוביל את הרכש מציכוסלובקיה. על מוניה מרדר הוטל לרכז את הטיפול הקרקעי במטוסים ולהפעילם להובלת הרכש. במכתבו של ישראל גלילי למרדר נאמר:

ייקבעו שני מרכזים מוסמכים, אחד בארץ ואחד בלאונרד [איטליה]. בארץ נקבע למרכז אהרון [רמז] שיכונה ישעיהו, ובלאונרד מוטל תפקיד זה עליך. הקשר עם הארץ ומהארץ בענין העברת שליחי פרדי יהיה רק בין ישעיהו לביןך וההיפך. לך סמכות התאום וההכרעה בענין זה.⁴⁰

ואכן, ב-1 במארס כתב ברגוריון לאבריאלי, כי "בקשר לפעולות הטרגספורט באוויר נמסרו למוניה כל הפרטים הנתונים בידינו". בעקבות חששו של אבריאלי ממשלוח בדרך האוויר, דרש ממנו ברגוריון ב-18 במארס להתקשר מיד עם חברת תעופה כלשהי ולשלם "כמה שאפשר באוויר". יש סיכון בדרך זו – אבל פחות מאשר באי-משלוח בדרך זו... מוטב שאווירון ייתפס כשישלח – מאשר לא ישלח כלל." ב-21 במארס נפגשו אבריאלי, ארזי, מרדר, שלום לוי ופרדקינס לדיון בתיאום פעילות הרכש, ובין השאר עסקו גם בתובלה אווירית. בפגישה השתתף גם עמי קופרמן, איש מטה "שירות-האוויר" שנשלח כדי לסייע לפרדקינס. קופרמן, ממחברי תוכנית "ייקום פורקן", שמע מפי פרדקינס על הקשיים בהשגת טייסים וברכש מטוסים, ובשובו ארצה דיווח למטה "שירות-האוויר" על תוכניתו של פרדקינס להטיס את אמצעי הלחימה שנרכשו במטוס שכור.

לחצו של ברגוריון – להחיש את העברת הנשק שנרכש גם בדרך האוויר – הלך והתגבר עם החרפת המצב הצבאי של היישוב היהודי בארץ, ובמיוחד לנוכח הדיווח הקשה שקיבל מגולדה מאירסון (אשר הגיעה מארצות-הברית) על סיכוייה הקלושים של "תוכנית הרכישה של יהודה ארזי". בעקבות העיכוב אף שלח "לימים אחדים לאירופה" את שאול מאירוב, שיועד להיות

272/ר

לאונרד -

28.3.48

שני כותב לך בפעם האחרונה.

עליך לסיר סלוח עיי צוירונים. אם אינך יכול צו פסום
סה נראת לך שזה לא יתכן - עליך לבוא סיד ולהרצות על גיסוקין.

בשום צופן אינך יכול להסאר עוד באירופה ולספל בענינים

האלת - אם פסום מה סלוח באוירונים לא ססתדר סיד.

3.2.48

דרישה אולטימטיבית לתובלה אווירית

"אלוף הנגב", "לבדוק את המצב כדי להחיש משלוחי הנשק, שבהם תלוי עתידנו בפועל ממש לחיים או למוות".⁴¹ ואכן, עם הגעתו של מאירוב לאירופה ב-23 במארס נוצרה – כדבריו של מוניה מרדור לימים – הרשות העליונה שהיוותה גורם קובע ומאזן, "מכריע ופוסק לגבי כל רשויות ההגנה (רכש, עליה ב' ועוד) בפעולותיהן הרבגוניות באותה תקופה בחוץ-לארץ".⁴²

מ"יקום פורקן" ל"בלק"

מטה "שירות-האוויר" החל להיערך לקראת מבצע "בלק" – הכינוי שניתן לתוכנית "שירות-האוויר" להוביל את הרכש מציכוסלובקיה במטוסי תובלה שכורים. רמז סיפר לימים, כי הכינוי נבע מדברים שאמר אחד המשתתפים בדיון המסכם על המבצע: הוא הזכיר את בלק בן ציפור, ששכר את בלעם בן פעור כדי לקלל את ישראל, אך נמצא מברך: "על שניסו לקללנו שלוש פעמים: הערבים – בפעולות רצח; הבריטים – בבגידה בהתחייבויותיהם; והאמריקאים – בהכרזים אמברגו; יש ללמד את העולם כולו את פרשת בלק".

הבעיה המרכזית היתה איתור מנחת מתאים בארץ, ולכן נערכו סיורים נרחבים למציאתו. חברות התעופה שעמן באו במגע לצורך שכירת מטוס התובלה, התנגדו לנחיתת מטוסים במסלולי עפר, שכן היתה כרוכה בסיכון למטוס ולצוותו. משום כך נבדקה האפשרות לנחיתה בבית דראס – אחד ממנחתי החירום של חיל-האוויר הבריטי במלחמת העולם השנייה, סמוך למושב באר טוביה, שפונה על-ידי הבריטים והושאר תחת שמירה סמלית של שומרים ערבים.⁴³ ההיערכות הראשונית של "שירות-האוויר", כפי שבאה לידי ביטוי בתוכנית "יקום פורקן", נוצלה במבצע "בלק". האחריות לכל בעיות הקשר בין המטוס לבין הארץ הוטלה על פרץ רוזנברג, והוא צריך היה להתמודד עם בעיות קשר, שלא היו מוכרות עד אז בארגון ה"הגנה", מבחינת טווחי שידור, עוצמה ותדרים. מכשיר הקשר, שבנה עבורו מישה גורדין, עבר ניסויים ונמצא מוכן לשימוש מבצעי. במקביל לקבוצת הקשר של רוזנברג פעלה קבוצת קשר אחרת בפיקודו של יוחנן שפינגרן. עיקר תפקידה היה לתכנן, להקים ולקיים את הקשר בין מטה חטיבת "גבעתי" (האחראית על האבטחה), לבין המסלול בבית דראס, לכוח המאבטח ולמטה הכללי בתל-אביב. לפי הוראותיו של ישראל גלילי, לא הוכפפה קבוצה זו למטה הפעולה שבראשו עמד אהרון רמז.⁴⁴

לצורך אבטחת השדה נערכו עד 31 במארס סיורי לילה של "גבעתי", ובמהלכם נבדקה עירונתם של הכפרים הערביים הסמוכים. סיורים אלה נועדו גם לקבוע עד היכן נשמעים רעשי המכוניות, הנעות על המסלול. נערכו גם תרגילים לאבטחת השדה, ולחיילים נאמר ש"התכונה נועדה לתקיפת [הכפר הערבי] בית דראס". בעוד כוח "גבעתי" עסוק באימוניו, נערכו הכנות קדחתניות להתקנת מערכות התאורה, התחזוקה והתדלוק. גם כאן שימשה תוכנית "יקום פורקן" כיסוד לשיטת תאורת המסלול, אולם הצידוד הנחוץ לביצועה היה יקר המציאות ונאסף בקושי רב ממקורות שונים. יהודה הלביץ היה האחראי לתיאום התחבורה, התאורה והמנחלה, ויהודה רבין – על הטיפול במטוס ותדלוקו. על פרץ פוזנר (פורץ) הוטלה האחריות להכנת המטוס ולבדיקתו לפני המראתו בחזרה לפראג. פריקת הנשק הוטלה על חיילי "גבעתי".

לאחר חיפוש ממושך נמצא אצל תושב נתניה ציוד, שנחשב כמתאים לתאורת המסלול. במשך שעות ארוכות חיברה "קבוצת התאורה" נורות חשמל לכבלי תיל ארוכים (חלקם הגיעו

לאורך של כארבעה ק"מ). הגנרטור, שסיפק חשמל להפעלת מכשיר הקשר בתחנת הקרקע, היה מקור המתח גם למערכת תאורת המסלול, ואילו מכשירי הקשר ששימשו לתיאום בין חוליות הקרקע, הופעלו באמצעות מצברים. בנוסף הוכנו ארבע משאבות יד לתדלוק המטוס, וחביות הדלק הוצבו על המשאית שנועדה לכך. קבוצת התחזוקה הורכבה מאנשי מקצוע, שטיפלו במטוסי תובלה במסגרת שירותם בחיל-האוויר המלכותי הבריטי.

במבצע זה אורגנה לראשונה "קבוצת מסלול", ובה כמעט כל הגורמים המצויים בשדה תעופה קבוע. בהכנות למבצע היה הכרח לברוא כמעט את הכול יש מאין. אף ש"שירות-האוויר" פעלו עד אז רק מטוסים קלים, הצליחו אנשיו לארגן תוך זמן קצר את כל הדרוש להנחתת מטוס התובלה הכבד, לפריקתו ולטיפול בו לקראת המראתו בחזרה. קודם צאתו של עמי קופרמן לציכוסלובקיה, לצורך ליווי המטוס והנחייתו לבית דראס, נדברו הוא ורמז שיצירת הקשר הראשוני בין המטוס ובין התחנה בארץ תיעשה באמצעות הפסוק הארמי מהתפילה: תחנת הקרקע תיקרא "יקום פורקן", ומהמטוס ישיבו – "מן שמיא".

"נחשון התובלה האווירית"

בעקבות העיכוב החוזר שב ב־גוריון ב-28 במארס וכתב לאבראל: "אני כותב לך בפעם האחרונה, עליך לסדר משלוח ע"י אווירונים. אם אינך יכול או משום מה נראה לך שזה לא יתכן – עליך לבוא מיד ולהרצות על נימוקיך".⁴⁵

ואכן, באותה שעה הגביר פרדקינס את מאמציו למציאת חברת תעופה, שתהיה מוכנה ליטול על עצמה את הסיכון שבהעברת אמצעי הלחימה לארץ. חברה אמריקנית בשם "אושן טרייד איירווייס",* בבעלותו של ראלף קוקס, הסכימה לבצע את הטיסה באחד ממטוסי הסקיימסטר שלה (C-54, מטוס תובלה ארבעה-מנועי); צוותו כלל את הנווט היהודי סימור לרנר. עקב התחייבות קודמת שהיתה לחברה התעכבה הטיסה, ורק ב-31 במארס נחת המטוס בפראג. משנתקבל בארץ המברק המודיע על צאת המטוס, גברה התכונה. בבוקר אותו היום יצאו אנשי "שירות-האוויר" לשרונה, מקום הריכוז של השיירה שיצאה לבית דראס. קודם היציאה נבדקה הדרך עד ראשון לציון, ושם המתינו שוב לבדיקת הדרך עד רחובות. לאבטחת השיירה על-ידי "גבעתי" סייע מטוס אוסטר, שהוטס על-ידי בן-פורת.

עם השקיעה הגיעה השיירה לשדה בית דראס, והקבוצות השונות החלו בפעילות נמרצת להכנת השדה לנחיתה: משני צידי המסלול, שרוחבו 50 ואורכו – 1,750 מטר, הוצבו שתי שורות של נורות חשמליות מחוברות לגנרטור; מכשירי הקשר חוברו למצברים, ומשאית פיקוח הטיסה המאולתרת הוכנה לפעולה. נשמרה דממת אלחוט מחשש לקליטת השידורים על-ידי הצבא הבריטי, אך למרות החשש מהתגלות הודלקו אורות המסלול להרף עין: מטה הפעולה חשש, שמא המערכת המאולתרת שטרם נוסתה תאכזב ברגע הקריטי. כוח "גבעתי" נערך להגנה היקפית: שרשרת בתוך שרשרת, ברדיוס של קילומטר וחצי סביב שדה התעופה.

* זהו שם החברה המופיע במסמך של ר' ח' הילנקוט, ראש ה-CIA.⁴⁶ במקורות מאוחרים יותר (וכתוב להלן בספרנו) נכתב, ששם החברה הוא "אטלנטיק נורתון איירליינס בע"מ"; ייתכן ששם החברה שונה או שמדובר בחברה-בת.

משאבות היד נבדקו, והמשאית העמוסה בחביות דלק הועמדה הכן. משנסתיימו ההכנות, החלה ההמתנה המתוחה להקמת הקשר הראשון עם המטוס.⁴⁷ בהגיע השעה היעודה, החלה תחנת הקרקע לשדר את הצופן המוסכם – אולם כל תשובה לא הגיעה. לאחר קריאות רבות, ולאחר שאנשי הפיקוח איבדו כל תקווה, נשמעה לבסוף תשובת המטוס. לאחר מעשה התברר, שקריאות התחנה אכן נקלטו במטוס – אולם עקב הטווח הקצר של מכשיר הקשר שהיה בו לא קלטה תחנת הקרקע את תשובתו. עוד התברר כי התכנון הקפדני לא הביא בחשבון את הבדלי השעות בין ארץ המוצא לבין היעד. משחשיב המטוס בצופן המוסכם, נערכו הקבוצות לתפקידיהן; וכשניגש המטוס לנחיתה, הופעלה מערכת התאורה. הנחיתה היתה ללא תקלות, ועם סיומה כובו אורות המסלול. צוותי הקרקע החלו בפעולתם לאור פנסים. באותו הלילה נפרקו מהמטוס 40 מקלעי MG-34 (מגלי"ד), 200 רובי מאוזר "צ'כיים" וכ-150 אלף כדורי 7.92 מ"מ. שעה ועשרים דקות אחרי נחיתה המטוס הואר המסלול שוב, והוא המריא בחזרה לפראג. יחידת חי"ר בריטית, שחנתה במרחק 20 ק"מ ממקום האירוע, ישנה במשך כל הזמן הזה באין מפריע. בשדה בית דראס לא נשאר כל סימן וזכר להתרחשויות ליל 1 באפריל, אולם איש המודיעין האמריקני, רס"ן אי' ה' ויטאקר, דיווח לממונים עליו על הנחיתה ועל הנשק שהובא במטוס. את דיווחו סיים בידיעה שקיבל מתושבי בית דראס, ולפיה נוחתים מטוסי אוסטר של היהודים בקביעות בשדה בית דראס, ומשום כך לא הופתעו מהופעתו של מטוס הסקיימסטר.⁴⁸



משמאל: אבריאלי, גוטוולד, ראש הממשלה הצי"י, וקלמנטיס, שר החוץ

מבצע "בלק-1", כפי שנקרא אז על סמך ההנחה שיבואו עוד מבצעים רבים בעקבותיו, הפיח תקווה כי נמצאה הדרך המהירה להעברת חלק, לפחות, מאמצעי הלחימה שנרכשו באירופה, כפי שכתב בִּיגוריון ביומנו ב-1 באפריל: "הכלים שנתקבלו הלילה כבר נכנסו לשימוש במלחמה על תחבורת ירושלים, בתוכם גם 15 מכוניות יריה. אמרתי ליגאל [ידין] שחלק מהמכוניות החופשיות יישלחו באוויר לירושלים – כעודד וכסמל." ואכן, "בלק-1", שנחת בעיצומו של "משבר השיירות", סייע לחימוש הכוחות שנועדו להשתתף במבצע "נחשון" – הבקעת הדרך לירושלים. היה זה איפוא נחשון התובלה האווירית.

במטה "שירות-האוויר" ובמטה הכללי של ה"הגנה" קיוו, שבעקבות מטוס זה יגיעו מטוסים נוספים, אולם תקוותם נכזבה: בהגיע מטוס הסקיימסטר לפראג ציפתה לו "קבלת-פנים" מאת נציגי השגרירות האמריקנית שם; השגריר ואנשיו חקרו את הצוות האמריקני והאשימוהו, בין השאר, גם בהברחת נשק לכוחות הקומוניסטיים באיטליה. כדי להפריך את ההאשמה הודה הצוות, כי הוביל "ציד רפואי" לכפר קטן בפלסטיין. סיימור לרנר סיפר בחקירתו, כי המטוס הושכר בפריס לנתין בריטי בשם קופר ללא ידיעת בעליו, ראלף קוקס. החקירה נסתיימה באזהרתו החמורה של השגריר כלפי הצוות לבל יתפתו לשוב על מעשה זה: טיסה נוספת למוקד המתרחות במזרח-התיכון תיחשב כהפרה בוטה של מדיניות ארצות-הברית כלפי המזרח-התיכון וכעבירה חמורה, ותגרור אף סנקציות חריפות כלפי החברה והצוות.⁴⁹

בעדות מאוחרת התייחס אוטו פליקס גם לאירוע זה: "הצוות האמריקני יצא בשלום מהחקירה אחרי שהתברר שהסחורה לא היתה מיועדת לפרטיזנים ביוון כפי שאנשי השגרירות האמריקאית פחדו." לדבריו, פקיד של חברת התעופה ההולנדית KLM – הוא אשר "מסר את הענין לאמריקאים."⁵⁰ ב-1 באפריל הועברה איפוא מ"יסער" (צרפת) הודעה ל"ישעיהו" (אהרון רמז), ובה נאמר כי

אתי [אהוד אבריאל] מודיע כי אנשי ה-DC ארבע נחקרו על-ידי השלטונות הסמים [האמריקנים] בפראג וגילו את כל הפרטים, גם את מקום הפריקה. לא תהיינה פעולות נוספות עד להודעה חדשה. הכלי חוזר ליסער [פריס-צרפת]. עמי [קופרמן] נשאר אצל אתי ויבוא אחר-כך.⁵¹

ללא קשר לאירוע זה, ועל-מנת לשפר את שיתוף הפעולה בין אירופה ובין מטה "שירות-האוויר" בארץ, הוחלט בינתיים לשלוח לאירופה את יהושע גילוף, ששירת כקצין טכני בדרגת רס"ן בחיל-האוויר הבריטי במהלך מלחמת העולם השנייה, והיה מצוי היטב בתחומי הפעלתו וצרכיו של הכוח האווירי. כסגנו התלווה אליו יצחק לוי, שנמנה עם הגרעין שהקים את "שירות-האוויר" והיה מעורב ברכש בארץ. במכתבו לאבריאל כתב בִּיגוריון, כי גילוף "נשלח לרכז את כל המעולות הקשורות לתעופה באירופה."⁵² בהגיעם לשם ב-11 באפריל נפגשו עם שאול מאירוב ("אורי") והציגו בפניו את משימתם להקים "מטה עצמאי שלהם העובד בביצוע המשימות והקשור באופן ישיר למטה" חיל-האוויר (זהו המינוח כבר אז) בארץ, ופועל לפי הנחיותיו; אולם, הם "לא הגיעו להסכם עם אורי על תנאי עבודתם." במכתב "מראש החיל" לבִּיגוריון ולגלילי הם התבקשו "לתת את ההוראות המתאימות" שיאפשרו להם את ביצוע עבודתם.⁵³ – אולם, ללא הועיל: מאירוב סירב "להחליף את הסוסים," כדברים שכתב בִּיגוריון

גוריון ביומנו. השניים חזרו לארץ, והפעולה הקשורה לתחום האווירי המשיכה איפוא להתנהל על-יד פרדי פרדקינס, ובאיטליה – על-ידי "אסף" (הוא שלום לוי).⁵⁴ בעקבות זאת כתב "ישעיהו" (אהרון רמז) ל"אסף" ב-13 באפריל:

שמענו דו"ח מלא מפטר וצ'רלס [כינוייהם של גילוף ולוי] נשתדל לתאם את עבודתנו ככל האפשר עמכם... העבודה מתרבה והטייסיים מועטים. ד. המחסור באוירונים ובחלקים רזרויים הופך לרציני ביותר. עשו את כל המאמצים מצדכם להחשת העברתו של כל אוירון הנרכש... ערך גורלי למציאות מספר אוירוני קרב בדינו. אם יש להשיגם עשו כל מאמץ להעברתם המידית. בהזדמנות ראשונה אשלח לך תכניות מפורטות שלמיהן אנו משתדלים לפתח את כוחנו האווירי. ח. הודעתי לנורמן [היימן שמיר] כי נהיה מוכנים לקבל את הקדילקים [קונסטליישן] ביום ראשון 18 לחודש זה בשעה 2100 לפי זמננו. המקום עקיר.⁵⁵

היתה איפוא תקווה שמטוסי הקונסטליישן שנרכשו בארצות-הברית יגיעו לאירופה – אולם, לא כך התפתחו הדברים.

תקנת הנשיא טרומן

בברבנק שבקליפורניה נמשכה עבודתם של הצוותים בהנהגתו של אל שוימר בקדחתנות רבה: נרכשו מנועים וחלקי חילוף רבים למטוסי התובלה, מכשירי קשר וציוד קרקע – וכל זאת תחת מעקב הדוק של ה-FBI, שעתה קיבל דיווחים על הנעשה מחוץ לארצות-הברית גם מאת ה-CIA. במכתבו לאהרון רמז כתב שכטמן:

ענין הקדילקים [מטוסי הקונסטליישן]: מורשת העבר (ענין חומר הנפץ [בנייר גרזי]) הטיל צלו על הכלים הללו. ל-State Dep't [מחלקת המדינה] הברר ע"י קשר כספי שהאוירונים הם שלנו. על כן אסרו עלינו במפורש (לאחר משא ומתן ממושך ומייגע בו הבטיחו וחזרו בהם וכו' וכו', והכניסו כל מיני נימוקים אחרים) להציאם.⁵⁶

החרפת "המלחמה הקרה" – המתיחות ביחסי מזרח ומערב – והחשש כי ציוד, העלול לשמש לצורכי לחימה, מוברח למדינות המזדהות עם הגוש המזרחי, גרמו לפרסום הוראה מיוחדת בנושא זה מטעם הנשיא טרומן ב-26 במארס. הוראה זו הרחיבה באופן ניכר את רשימת אמצעי הלחימה וכל הציוד הצבאי, שייצואם טעון אישור מיוחד ממשד החוץ האמריקני. התיקונים החשובים ביותר נגעו לייצוא כלי טיס: "כל כלי טיס אזרחיים, כל חלפי המטוסים, חלקים ואבזרים, ציוד בקרת-אש וקביעת טווחים, מכשירים אלקטרוניים צבאיים מסוימים לרבות מכ"ם." הוראת הנשיא היתה אמורה להיכנס לתוקף ב-15 באפריל.⁵⁷

משד החוץ האמריקני, שראה את האינטרסים של ארצות-הברית בשיתוף פעולה עם העולם הערבי ועם בריטניה, ואשר הצליח באמצע חודש מארס, להביא לביטול תמיכתה של ארצות-הברית בהחלטת כ"ט בנובמבר ולהחלפתה במשטר נאמנות "זמני" בחסות האו"ם – היה עתה המכשול העיקרי על דרכם של פעילי הרכש. כאשר בא דין ראסק, מנהל המשד

לענייני האו"ם בממשל האמריקני, להסביר את הרחבתה המתמדת של רשימת הסחורות האסורות לייצוא למדינות הכפופות לאמברגו, אמר: "אין להרשות שאזרחי ארצנו ישמשו מבריחי נשק ויסבכו את יחסינו עם בריטניה כל עוד היא מחזיקה במנדאט בארץ-ישראל".⁵⁸ פעילי הרכש בארצות-הברית היו מודעים לכך, ולכן חתרו להעביר את כל הפעילות משם לפנמה לפני 15 באפריל 1948 – המועד שבו יועבר הטיפול ברשיונות הייצוא לציד צבאי מידי משרד המסחר לידי ועדת הפיקוח על חומרי מלחמה במשרד החוץ האמריקני. על כך כתב שכטמן:

ה-15 באפריל היה יום הכרעה בשבילנו כאן. עד אז היה צורך ברשיון אכספורט רק לאוירונים גדולים מאוד, ז.א. למעלה מ-35,000 פונט נטו. מאז והלאה מוכרחים לבקש רשיון אכספורט מאת ה-Munitions Control Board לכל אוירון ולו הפעוט ביותר...⁵⁹

עתה היה ברור, כי הסיכוי לרכישת מטוסי קרב בארצות-הברית קלוש ביותר. לכן הוחלט לבדוק את אפשרות רכישתם במקסיקו – מקום שבו, לדברי שכטמן, "הצלחנו לקשור קשרים נהדרים עם הגדולים שם... על-ידם נוכל להשיג B-25 [מיטשל], P-47 [תנדרבולט]... וכל מיני חומר קרקעי (תותחים, טנקים...)". בהבשעה יצא גם יהודה ארזי לאירופה כדי לבדוק את סיכויי הרכש, שנתגלו לו בביקורו הקודם שם, ובעקבות זאת, כדבריו של שכטמן, "נשארו כאן בלי פרוטה (בלי הגומה) כבר שבועיים ומעלה שאנו מבקשים מאירופה כסף, ואין. הדבר מעכב את הפעולה במקסיקו, גם את הגיוס ואין קול ואין מען".⁶⁰

"הממשלה הפנמית שוכנעה כי זהו הקו האווירי שלה"

בדו"ח, שהגיש ב-12 באפריל ראש ה-CIA, ר' ה' הילנקוטר, לנשיא טרומן תחת הכותרת "מבצעי תעבורה אווירית חשאית באירופה", הוזכרו הן מטוס הסקיימסטר שהשתתף במבצע "בלק", הן מטוסי התובלה, שנרכשו בארצות-הברית על-ידי יהודה ארזי ואל שוימר. המזכר המפורט מעיד על המעקב האינטנסיבי שניהלו ה-FBI וה-CIA אחר פעילותם של שליחי הרכש בארצות-הברית ואף באירופה. מעקב זה הקשה איפוא מאוד על מאמצייהם לרכוש אמצעי לחימה בכלל, ומטוסים בפרט.

15 באפריל, מועד התחולה של תקנת הנשיא טרומן, קבע עתה יותר מכול את קצב הפעולה להשגשת מטוסי התובלה שנרכשו בארצות-הברית ואת אופייה. ביטוי לאותה העבודה המאומצת מצוי בעדותו המופלגת משהו של רוברט פוצ'ר, אחד המכונאים הראשונים שהשתלבו בפעולה:

כל אחד היה צריך לעבוד 24 שעות ביממה. במילים אחרות: עבדת וכשהתעייפת – שכבת ונרדמת, וכשהתעוררת – חזרת לעבודה. הקמנו מטה קטן שם; ומעולם לא עזבנו את המטוס. כשהמטוס היה מוכן – לא היתה טיסת מבחן. אנו רק העמסנו אותו. הוא המריא. אם הוא עלה השמיימה – הוא ימשיך לנוע הלאה. המטוסים הועמסו יתר על המידה עד שהיינו צריכים להוסיף אוויר בגלגלים ששקעו תחת העומס.⁶¹



הל אורבך במטוס קומנדו

עד תחילת אפריל גייסו 12 צוותי אוויר; כל צוות כלל שני טייסים, שלושה עד ארבעה נוטים ואלחוטאי אחד. ארבעה ממטוסי הקומנדו נמצאו במילוויל – בסיס אווירי צבאי לשעבר – ותושבי המקום היו באים לחזות בהם בימי א'. עד אז לא הושלמה השמשתם של כל המטוסים. יתרה מזו, רוב צוותי האוויר לא טסו זה שנים מספר, ורובם אף לא הכירו את מטוס הקומנדו כלל ועיקר. בהנחייתו של סם לואיס, הטייס הראשי, ומרטין ריבקוף (מהקברניטים המנוסים שגייסו עד אז) עסקו איפוא בהדרכתם. בה'שעה נקבעו גם ממלאי תפקידים בתחומים השונים כמו כוח'אדם, ציוד, ניווט, הכשרות להפעלת אלחוט, תיאום נתיבי טיסה וכיו"ב. ביל גרזון היה אחראי על הארגון הכללי בתחום רכש הציוד, חלקי חילוף ואספקה, וכן על ארגוןם, אריותם והעמסתם על מטוסי התובלה.

אחד מהטייסים שהצטרף לפעולה היה הרולד (הל) אורבך, ששירת כטייס בצי האמריקני במהלך מלחמת העולם השנייה, ולאחריה עבד במנהל התעופה האזרחי כמפקח תעופה כללי באוקלנד שבקליפורניה. כאשר ביקר בשדה התעופה של אלינור רודניק^{*} בבייקרספילד, קליפורניה, היא הכירה לו את סם לואיס, שלדבריה "היה הטייס הראשי במה שעתידה להיות חברת תעופה", העתידה לקום בארץ-ישראל. לואיס סיפר לו על כל הפעולה שנעשתה עד אז,

* באותו זמן ארגנה רודניק בית-ספר לטיסה עבור סטודנטים יהודיים ארץ-ישראליים, שלמדו בארצות-הברית, וחפשה מדרך טיסה לשם כך. אורבך יצר קשר עם טייס חצי לשעבר, פאול קליסי, וזה הצטרף לבית-הספר כמדריך טיסה ראשי. מאוחר יותר, כאמור לחלף, הגיע לארץ וטס עם אורבך כטייס-משנה ברכבת האווירית לנגב.⁴²



בקזינו בפנמה סיטי. משמאל: סול פיינגרמן, ארט ידווין, הרולד ליווינגסטון ונורמן מוניץ

והפגיש אותו עם מרכזי הפעולה. בעקבות זאת התפטר אורבך מעבודתו, אך לא לפני שארגן פגישה בין לואיס ובין בעליו של מטוס קומנדו חדש, שחנה ללא שימוש בשדה התעופה של אוקלנד. חברת לאפס"א רכשה את המטוס ב-5,000 דולר, וסימנה אותו בסימון הסידורי RX-130 בסד"כ מטוסי החברה. בהגיעו למילויל ב-29 במארס 1948 השתתף אורבך בטיסות ריענון, הדרכה ואימון על מטוסי הקומנדו (המראות, נחיתות, כניסה עם מנוע אחד וכו').

מטוסי הקומנדו תוכננו לצאת לפנמה בליל 7 באפריל. עד אז הוטענו המטוסים, ולמטען היתוספו אף שני מטוסי אימון מדגם BT-13 מפורקים, שהובאו קודם לכן מבוסטון על-ידי לארי ראב ונורמן מוניץ. בהמשך צבעו על המטוסים מספרי רישום פנמיים וכן את דגלה של פנמה. לפי תוכנית הטיסה, היה על המטוסים להמריא ממילויל, לטוס דרומה לאורך החוף המזרחי של ארצות-הברית עד צ'רלסטון שבדרום קרוליינה, ומשם לטוס מעל האוקיינוס האטלנטי לקינגסטון בג'מייקה, לתדלק שם ולהמשיך לפנמה. ב-9 באפריל ניסו סוכני ה-FBI לעכב את המראת המטוסים בטענה שהם מטיסים נשק, תחמושת ושאר דברים, האסורים על-פי החוק האמריקני.* הם הקיפו איפוא את שדה התעופה בכלי-רכבם ודרשו לפרוק את תכולת

* ואכן, במטוסים אלה היו אמורים לחטים משם גם עשרות מנעלים שמישים וכן טונות של קני מכונות ירייה, אשר נרכשו בתחילת אפריל על-ידי הרמן גרינשפן וליאון סוסטוב בהונולולו, שם היה באותו הזמן "בית הקברות" הגדול ביותר בעולם למטוסים משומשים; אולם, על המנועים נמצאו סימני היכר צבאיים, והיה צריך רשיון מיוחד להוציאם. בלית ברירה הועלה איפוא כל הציוד הזה על ספינה קטנה כדי להעבירו למקסיקו. הספינה היתה עמוסה עד אפס מקום, ולא אחת עמדה בסכנה שתדל למצולות. את הדרך מקליפורניה למקסיקו, שבדרך כלל נעשית ביומיים וחצי, עשו נוסעי הספינה בשבועיים וחצי. הציוד הגיע לבסוף לתעודתו, ומשם נשלח לארץ.⁶¹

המטוסים על-מנת לבדוקה. רק למחרת היום, ולאחר דיו-דברים קשה עם מנהל המכס בפילדלפיה, ולאחר שהוצא צו מניעה נגד ממשלת ארצות-הברית – המריאו ממילויל: ריבקוף ואורבך – במטוס קומנדו RX-135, נורמן מוניץ – ב-RX-136, ביל גרזון וסוויפטי שינדלר – ב-RX-137, לארי ראב – ב-RX-138.

גרזון היה היחיד, שביצע את הטיסה כמתוכנן לגימיקה ללא חנייה בתחנות ביניים. ריבקוף ואורבך נחתו לתדלוק בווסט פאלם ביץ', פלורידה (500 מייל מקינגסטון); מוניץ נחת ותדלק בנאסאו, האיים הבהאמיים (400 מייל מקינגסטון); לראב אזל הדלק, והוא נאלץ לגלוש את המיילים האחרונים לנחיתה על המסלול בקאמאגווי, קובה.

בצהרי יום ראשון 11 באפריל, בהבדלים של כמה שעות בין מטוס למטוס, הגיעו המטוסים לשדה התעופה הבינלאומי של פנמה בטוקומן. מאחר שטסו ללא מפות עדכניות ומתאימות לאזור, הפרו את איסור הטיסה מעל לתעלת פנמה. לימים נודע להם שתותחי הנ"מ האמריקניים שהיו מוצבים שם להגנת התעלה, לא עמדו, למזלם, בכוננות באותו הזמן.⁶⁴ "הממשלה הפנמית," כדברי הרולד ליווינגסטון, אלחוטאי באחד ממטוסי הקומנדו, "שוכנעה כי זהו הקו האווירי שלה." פקידי ממשלת פנמה אף זכו לטיסת חינום במטוס הקונסטליישן מן האוקיינוס השקט לאוקיינוס האטלנטי וחזרה (טיסה של 90 מייל).⁶⁵

לדברי אורבך לימים, הוכיחה הטיסה לפנמה "כי רק ביל גרזון ידע איך לטוס טיסה ללא חניית ביניים של 1,500 מייל במטוס ה-C-46"; היה צריך איפוא לשקוד על אימונם של הצוותים במטוסי הקומנדו, בתחזוקתם של המטוסים ובהתקנת מכלי דלק נוספים בהם: מכל דלק אחד נוסף הוסיף למטוס טווח טיסה של כ-500 מייל. פרט לכך למדו ותורגלו הצוותים, בהנחייתו של הטייס הראשי, סם לואיס, כיצד לנהל נכונה את תצרוכת הדלק במהלך הטיסה, שכן היתה צפויה להם טיסה של 2,000 מייל: מברזיל – לאפריקה תוך חציית האוקיינוס האטלנטי.⁶⁶ על תקופת השהייה בפנמה סיפר לימים אורבך:

הלכנו לצבא האמריקני לבדוק אם אנחנו לא נמצאים באזור מטווחי אש. הקצין ענה לנו שיש לנו מזל שלא ירו בנו עד עכשיו כיוון שאנו טסים באזורים אסורים לתנועה אזרחית. הוא הנחה אותנו איפה כן לטוס. גרנו בבית-דירות בפנמה סיטי. והיו לנו משאיות שהיו לוקחות אותנו אל השדה וממנו. על כל הענין היה אחראי סם לואיס, שאימן אותי במטוס הקומנדו שהיה לדעת רבים מטוס די מסוכן... התקיימו אז בחירות לנשיאות פנמה, והיתה הרגשה שהמטוסים הללו מנסים להשפיע על תוצאות הבחירות.⁶⁷

תאונה קטלנית במקסיקו סיטי

אולם, עוד קודם שהוחל בביצועה של תוכנית האימונים נקראו לואיס, אורבך, ריבקוף וגרזון לשוב לקליפורניה. בברבנק נשארו חמישה מטוסים, ו-15 באפריל – מועד תחולתה של תקנת טרומן – קרב ובא. הם טסו איפוא בטיסה מסחרית של אחת מחברות התעופה, על-מנת להבריא את מטוסי הקומנדו לטיחואנה שבמקסיקו, הסמוכה לגבול המקסיקני-אמריקני. בהגיעם לברבנק מצאו את המטוסים טעונים ומוכנים להמראה: כמעט כל הציוד שנרכש מאז

To: Jevagency Tel Aviv	sent 30.4.48
From: Rudolf Jevagency New York	recvd: 1.5.48
43/64	
Following for Hillel Diki Rony STOP Fix immediately going Latin Detroit STOP May take in first Dodges STOP - Request destination for three Dodges in succession Approximate depart- ure 3rd May ETA approximately 48 hours later stimulating will try come 21 your time call sign 11 STOP 5 Dodges to follow 5 days later STOP If no reply will use strip 14 STOP Advise any change Dany in Illinois Cable immediately RUDOLF	

יציאתם המתוכננת של מטוסי הקומנדו (דודג')⁶⁸

תחילת פעילותה של חברת שוימר הועמס על מטוסים אלה. ב-13 באפריל המריא סם לואיס במטוס RX-131 ללוס אנג'לס, ומשם לטיחואנה. למחרת היום, באותו נתיב, המריאו מברבנק גם שלושת הטייסים האחרים. סם לואיס חזר בינתיים לברבנק, והטיס מטוס נוסף (RX-130) לטיחואנה. האחרון, כדברי היימן שכטמן, "יצא שעתיים לפני חצות, שאז חל האיסור."⁶⁸ על-מנת להגיע לפנמה תוכנן נתיב טיסתם של המטוסים לטיסות קצרות-טווח תוך תדלוקם בדרך בנמלי תעופה הנמצאים בגובה הים. על-פי תוכנית זו היה עליהם להימנע מהטסת המטוסים העמוסים לעייפה באזור ההרים המסוכנים שבמרכז מקסיקו; אולם, בהיותם במזטלאן שבמקסיקו נודע להם כי הדלק 100 אוקטן, הנדרש למנועי מטוס הקומנדו, אינו בנמצא באקפולקו – תחנת התדלוק המתוכננת הבאה. בלית-ברירה טסו איפוא לשדה התעופה של מקסיקו סיטי, הנישא לגובה 7,300 רגל מעל פני הים. שם נועדו הצוותים לשחות ימים אחדים לפני המשך הטיסה לשדה התעופה טוקומן בפנמה. תקופת שהייתם שם תוארה בספרו של סלייטר:

השהייה בבירה המקסיקנית אפופת האוירה האקזוטית על מראותיה וניחוחה כמו חילצה אותם מהבעיות והעכבות של חיי יומיום. הם נמצאו בארץ זרה; הם שמעו רמזים על עסקי-נשק גדולים ועל רכש מטוסי-קרב; נודע להם כי אל שוימר ביקר במקום. והיו שם גם נערות ובארים, נוסף על היותם שיכורי התלהבות מהיותם חלק מההרפתקה הגדולה בשמי המאה-העשרים.⁶⁹

ב-23 באפריל התכוננו הטייסים להמריא למנגואה, בירת ניקרגואה*. לואיס המריא ראשון במטוס RX-130, ועקב משקלו הכבד של המטוס והגובה מעל פני הים נאלץ "לרוץ" לכל אורכו של המסלול (2,220 מ'), ואף מעבר לו בשטח לא סלול, ורק אז המריא וצבר גובה. גם המטוס השני, שהוטס עלידי ריבקוף, גמא את כל אורך המסלול וניתק ממש במטרים האחרונים. במטוס השלישי היו ויליאם ג' גרזון וגלן קינג, מכונאי מוטס ששימש כטייס-משנה.** כקודמיו ביצע מטוסם את ריצת ההמראה, נסק לגובה שלוש מטר בערך – ואז נטתה הכנף השמאלית מטה, והמטוס נעלם. אזעקת ההתרסקות הזניקה חוליות כיבוי והצלה לאזור. אורבך, שהיה אמור להמריא אחרי גרזון והמתין במנועים מונעים, הסיע את המטוס לקצה המסלול במהירות רבה מאוד, כיבה את המנועים, טיפס מעל גדר שדה התעופה ורץ למקום הנפילה. המטוס החל לבעור, אך לא התפוצץ, ובינתיים הגיע למקום אמבולנס. גלן קינג נמצא מת; גרזון הועף אל מחוץ למטוס ונמצא חסר הכרה, נאנק ונושם בקושי רב. צוות ההצלה הניח אותו באלונקה והעביר אותו לאמבולנס. ליד האלונקה ישב אורבך, אשר כתב לימים:

התחלנו במסע בתוך התחבורה המטורפת של מקסיקו סיטי. כמעט בכל פינת רחוב, מבלי שהם מתחשבים בסירנות ובאורות המהבהבים של האמבולנס, פרצו מצמתי הרחובות מכוניות הנוסעות במהירות גדולה. לאחר הרבה מאוד מקרי 'כמעט ונפגע' (near misses) בנסיעה, הגענו לבית החולים בצהרי היום. באותם ימים, לא היה ציוד החייאה. בבית החולים, ביל עדיין הצליח לנשום בכוחות עצמו ולשרוד.⁷²

אולם גרזון מעולם לא שב להכרה, וכעבור שש שעות נפטר. בנופלו היו לו 22: 7,848 שעות טיסה. חלק ניכר מהן עשה בהיותו טייס בחיל-האוויר האמריקני במהלך מלחמת העולם השנייה (בין השאר שירת 11 חודשים כקברניט ב-Air Transport Command). "הוא עזב את משפחתו וקריירה עסקית מבטיחה", כדבריו של אורבך, "כדי להתנדב לשירות האומה היהודית כטייס. הוא קיווה להגר לישראל עם משפחתו ולהשתלב בחברת התעופה לעתיד של המדינה היהודית."⁷³

סם לואיס, שכבר היה באוויר בזמן התאונה, נחת בטפצ'ולה (Tapachula) כעבור שלוש שעות. המשיך למנגואה ונחת שם כעבור שעתיים וחצי. ב-25 באפריל, לאחר שלוש שעות טיסה, הגיע לטוקומן.⁷⁴ לאחר מעשה סיפר על התנריך שנתן לגרזון קודם ההמראה: "המטוס היה

* כבר בסוף שנות ה-30 נרקמו קשריו של יהודה ארזי עם הגנרל אנסטוזיה סומוזוה, דיקטטור הרפובליקה של ניקרגואה. אז סייע לו סומוזוה לרכוש משק במלך תחת שמה של ניקרגואה. גם הפעם, בהגיעו לשליחות בארצות-הברית ביקר ארזי את סומוזוה, וחזר משם נושא את הכינוי ד"ר חוזה ארזי על דרכון דיפלומטי של מדינה זו. קשרים אלה נוצלו גם לרכש אמלי"ח באירופה בשיתוף הפעולה של ארזי עם רוזן פולני בשם סטפן צירנצקי, אשר כונה "הסיני". קרוב-משפחה של אל שוימר בשם אירבינג סטרוס נפגש אחר-כך מספר פעמים בניקרגואה עם סומוזוה, ותמורת סכום מצטבר של למעלה מ-200 אלף דולר קיבל את חתימותיו של זה, מפעם למפעם, על רכישות נשק כאילו עבור ניקרגואה. כך, למשל, באמצעות כיסוי זה וקשריו של הרוזן צירנצקי עם שווייץ, רכש ארזי את תותחי הנייט היסטאנט-סוואיה, אשר הגיעו לארץ ב-23 באפריל 1948.⁷⁵

** מספר המטוס היה RX-136, ולא RX-134 כפי שמופיע בכמה פרסומים.⁷⁶ לאחר התאונה הועבר מספר זה למטוס אחר, ככל הנראה, ולכן, כמתואר להלן, מוזכר מספר זה בתאונה נוספת שאירעה מאוחר יותר.

מאוד כבד ואני הזהרתי שאם בהמראה הוא יאבד כוח שלא ינסה לחישאר באוויר, יוריד את המהירות וישאר על המסלול... הוא היה יותר מדי אמיץ, לא רצה לרסק את המטוס בדרך בטוחה וחשב כי יוכל להציל את המטוס." בעקבות התאונה נפרק המטען העודף משני המטוסים הנותרים, והם המריאו לפנמה. התאונה במקסיקו סיטי עוררה התמרמרות רבה אצל צוותי האוויר: הם ראו בה תוצאה ישירה של ניהול בלתי אחראי של מבצע ההטסה. לואיס, אשר ניהל את המבצע, קיבל את האחריות לתאונה והתפטר מתפקידו. על-פי בקשתו החליף אותו אורבך.⁷⁵

היימן שכטמן ואל שוימר יצאו לפנמה כדי לפתור את הבעיות שהתעוררו. חלק מצוותי האוויר אף האשימו את האחראים להטסה בהעמסת יותר של המטוס. לימים כתב שכטמן: "כמה מהצוותות סירבו להמשיך והוחזרו מיד לארה"ב. הצוותות הנותרים בצירוף צוותות נוספים שגוייסו בינתיים התחילו בתוכנית הדרכה מסודרת שכללה טיסה ונווט שמימי כהכנה לטיסתם מעל לאוקיינוס האטלנטי."⁷⁶ בתחילת מאי הצטרפו לצוותים בפנמה אל רייזין, טריג מסינג, פיל שילדס, משה רוזנבאום וריי קורץ. רוזנבאום מונה לקצין כוח-האדם, והצוותים העבירו אליו למשמרת מסמכים עם מידע רפואי, שהיה עשוי להיות חיוני אם היה צריך לתת למישהו מהם טיפול רפואי. נמשכה השמשותם של המטוסים, בכמה הוחלפו מנועים ובוצעו גם טיסות ניסוי לבדיקת שמישותם. כך למשל בחן סם לואיס באותם הימים בטיסות מקומיות את מטוסי הקומנדו RX-131, RX-133, RX-135, RX-136; בה בשעה המשיכו הצוותים באימוני ההסבה, כולל טיסות לילה, בהעמסת המטוסים, ובשאר ההכנות החיוניות להעברתם לארץ-ישראל. על אותו הזמן כתב קורץ: "קבלנו אימוני מעבר והמטוסים הוכנו, לאחר קשיים רבים בקשר להחזקה, ממשלה, רשיונות, זכויות נחיתה, כוח-אדם, ויזות, פספורטים, ועוד קשיים שהם רבים מדי כדי לפרט כאן."⁷⁷



אחזקת המטוסים בשדה התעופה טוקומן

"מדוע אין המשך לפעולות בלק ויקום פורקן?"

למן נחיתתו של "בלק-1" טרם נמצא עד אז פתרון לשאלת התובלה האווירית של אמצעי הלחימה שנרכשו בציכוסלובקיה. ציפו שם, כאמור לעיל, למטוסי הקונסטליישן ("קדילקים") וחקומנדו ("דודג'ים") העתידיים להגיע מארצות-הברית לארץ, אולם אלה היו עדיין בדרך. "מדוע אין המשך לפעולות בלק ויקום פורקן?" שאל ב-26 באפריל אהרון רמז, קצין התכנון והמבצעים של "שירות-האוויר" בארץ, את שלום לוי, מרכז הפעולה באיטליה.

הצורך להעביר במהירות במטוסי התובלה את מה שנרכש באירופה ולהשתמש במטוסים אלה להעברת אספקה ליישובים מנותקים ולשמירת הקשר בין הארץ ובין אירופה הלך וגבר. ואכן, הפעולה שנעשתה עד אז נועדה הן לחידושו של מבצע "בלק" הן לבדיקת האפשרות לשלוח לארץ את מטוסי התובלה שנרכשו בארצות-הברית. לא נזקקו עוד למסלול בבית דראס (שבו, כזכור, נחת מטוס "בלק-1") שכן "שירות-האוויר" יכול היה כבר להנחית את מטוסי התובלה בשדה עקרון (עקיר – תל-נוף) – אחד מהשדות הגדולים והטובים ביותר, שנבנו על ידי חיל-האוויר הבריטי במהלך מלחמת העולם השנייה: לאחר שהבריטים עזבו אותו, השתלט עליו אחד מגדודיה של חטיבת "גבעתי" והתמקם בו.

ב-23 במארס נכתב לגדוד 10 של חטיבת "גבעתי" ששהה במקום, כי "שירות-האוויר" "רשאי להוציא כל ציוד ממחנה עקיר."⁷⁸ אולם, ב-12 באפריל הוצאה על-ידי "שירות-האוויר" פקודת משלוח מס' 1 ליחידה מצומצמת, שנשלחה לשדה והועמדה בכוננות לקבלת מטוסי התובלה מאירופה ומארצות-הברית.⁷⁹ היה בכך משום ביטוי ממשי להערכה, שקרובה הגעתם. אולם, אלה בוששו לבוא: תוצאות "בלק-1" עדיין השפיעו על הנכונות לבצע טיסה נוספת לארץ, כפי שהדבר בא לידי ביטוי בדיווח שקיבל בן-גוריון ב-14 באפריל מאפרים קרסנר, איש הש"י בציכוסלובקיה:

אחרי התקלה בצ'כיה אין לצאת מפראג באווירון של 4 מנועים. אפשר בדור מנועיים. מנהלים משא-ומתן בקורסיקה וביורם [יוגוסלביה] על בסיס חניה. הבסיס באיטליה לא בא בחשבון בשביל סחורה מ[ארצות המזרח]. השבוע תיפתר שאלת ההובלה באוויר... יהודה בריגר [בן-חורין] נשלח לצ'כיה ללמוד הת[הובלה תעופתית]."

ואכן, בריגר הגיע למרכז "עלייה ב" בפריס על-מנת לסייע בפעולות הרכש. בתחילת פעולתו התקשר עם פרדי פרדקינס, ובאמצעותו חודש הקשר עם צוות מטוס הסקיימסטר, שביצע את טיסת "בלק-1". בעקבות ה"תקלה", אמנם, צוות המטוס היה מוכן להמשיך בטיסות לארץ – אך בתנאי שנקודת המוצא לא תהיה בציכוסלובקיה. משום כך הוחל בחיפוש אחר שדה תעופה מתאים ואחר חברת תעופה, שתיאור להעביר את הנשק מציכוסלובקיה לצרפת.⁸⁰ ואכן, כבר ב-15 במארס דיווח מוריס פישר, שליח הסוכנות בצרפת, לארץ כי

1) זוהי עכשיו המדיניות המוחלטת של צרפת לתמוך במדינה היהודית. אבל הם נזהרים בפני ערבים בדרום [צ"ל צפון] אפריקה וידידות עם אנגליה. 2) רוב המיניסטרים תומכים במסירת אווירונים. הקושי הוא לא בעיקרון אלא ביכולת – המומחים סבורים שיש להם מעט אווירונים כדי צרכיהם האסטרטגיים.. אולם מטפלים בדבר. 3) בנוגע לשדה התעופה [לחניית ביניים] לא יהיה קושי – לא רק לאווירונים צרפתיים אלא גם [לאווירונים] מן החוץ.⁸¹

בסיועו של זאב (וניה) פומרק (הדרר), שפעל במרכז "עלייה ב" בפריס, סודרה לבריגר פגישה עם המפקח על התעופה האזרחית בצרפת, מקס היימנס, ונקבע שאפשר יהיה להשתמש בשדה

התעופה קמפו דל אורו (Campo dell'Oro), באיצייו שבקורסיקה, שהיה בפיקודו של דזיר לאטור (Desire Latour). היימנס קיבל את אישורו של ז'ול מוך (Jules Moch), שר התחבורה, אשר קישר בין מפקד השדה ובין פישר ומרק ירנבלום, שאף הוא היה אחד מנציגי הסוכנות היהודית בצרפת, והם קבעו ביניהם את שיטת הפעולה כמתואר להלן.⁸²

בינתיים הועבר לשם שליח הרכש, פולי פרקש (בן-זאב) שפעל אז במרסיי, כקצין קישור ליד דזיר לאטור, מפקד שדה התעופה. לאטור תואר לימים כ"איש גדול ומגושם עם פנים אדומות, אשר לבש מדים צרפתיים ממלחמת העולם הראשונה וענד אותות מלחמה על כל החזה שלו. הוא לא דיבר אנגלית ולכן מישחו תרגום."⁸³ בה-בשעה היתה חברת תעופה צרפתית, שהפעילה מטוסי תובלה בינוניים מסוג יונקרס, מוכנה לבצע את הטיסות מברנו שבצ'וסלובקיה לאיצייו.⁸⁴ יהודה בריגר דיווח על כך לשאול מאירוב, וזה הודיע לרמז בארץ ב-26 באפריל, כי "יהודה יודיעכם על פעולת בלק. עשו כל הסדורים לפי דרישתו."⁸⁵ מאירוב החליט איפוא שבריגר ירכז את כל פעולת "בלק". ואכן, למחרת היום הודיע בריגר לרמז במברק מצרפת, כי "בלק שניים צריך להגיע אליכם בערך בין השעות 0000 ל-0200 ביום שלושים לאפריל. הכלי DC ארבע. מספרו NC חמש שמונה אפס שניים אחד. סימן הקריאה עבורכם: CBM. מטענו ששה טון. פרוט המטען עוד יבוא... אם בלק 2 יצליח נמשיך ללילה שני לפעול."⁸⁶ אכן, מדובר באותו המטוס שבו בוצעה טיסת "בלק-1".

ככל הנראה בעקבות ניסיון לערער אחר החלטתו של מאירוב – למנות את בריגר למרכז פעולת "בלק" – הדגיש מאירוב באותו היום, כי "הפעולה נעשית בידיעתי, ויהודה פועל בענין זה בשם אור."⁸⁷ הוא ביקש איפוא מ"שירות-האוויר" להיערך על-פי ההודעה שקיבל. רמז ביקש משלום לוין לדאוג שצוות הסקיימסטר יקבל את "הקוד של יקום פורקן" ולדאוג ש"פעולותינו תתואמנה דרכך."⁸⁸ ברם, למחרת היום, ב-28 באפריל, הודיע בריגר לרמז, כי "מתוך סיבות בלתי צפויות נדחית פעולת בלק שניים. עושים כל מאמץ לסלוק המכשולים. ענו מיד אם אפשר לרדת אצלכם ביום. על מועד חדש נודיע."⁸⁹ הסיבה לביטול הטיסה המתוכננת של "בלק-2" היתה ידיעה שהועברה לבריגר ופומרנץ על-ידי מפקד הבולשת במשרד הפנים הצרפתי, ולפיה הועברו כבר כל פרטי החוזה לידיעת הבריטים. התברר כי כתבנית החברה, שעבדה בשירות הבריטים, העבירה לידיהם העתק מהחוזה. כך התבטלה התוכנית עוד קודם שהוחל בביצועה.⁹⁰ כל האירוע הזה בא לידי ביטוי במברקם של בריגר ושל קסיל (יקותיאל) פדרמן למאירוב:

אשר לחברה הנטרית [הצרפתית] – אין תקוה להשתמש במטוסיה. הסיבה אינה כלכלית כ"א [כי אם] פוליטית. קשורה בהצעת המפעל שלנו. המנוולים [הבריטים] יודעים על הדבר. יהודיה פקידה – שידועה לנו – מסרה על זאת למנוולים. זרקוה עתה מהחברה בגלל זאת. המוסדות הרשמיים הציעו לנו לא לטפל יותר בחברה זו, וניתקנו אתה כל המו"מ שהיה באמצעות רענן ויסמן. החברה (אולי גם המנוולים) יודעים המקום המדויק בעפרי [צ'כיה] ובקלמן [איצייו].⁹¹

"בשם אלוהים תמנעו מאתנו בלבולים מיותרים"

לנוכח הצורך במטוסי תובלה בארץ נבדקה בינתיים האפשרות לשלוח לשם את מטוס הקומנדו הראשון, שהיה באותה העת באירופה. עד אז הוצאו כבר מטוסי התובלה מתחומי ארצות הברית, ופג החשש שמא העברתו לארץ תפגע בהוצאתם משם. עם זאת, צריך היה עדיין להתחשב בנוכחות הבריטים בארץ, מצד אחד; ומצד שני, ככל הנראה, הוטל גם ספק ביכולתו של "שירות-האוויר" לקלוט מטוס זה במערך המטוסים שברשותו ולהפעילו.

יהודה ארזי, השותף לכל פעולת רכש המטוסים בארצות-הברית, שב לאירופה בעקבות הקשיים שהתגלו שם, ודחף גם הוא, כנראה, להעברה מהירה של המטוס לארץ – בעקבות האכזבה שהיתה עד אז מתוצאות שליחותו, כפי שבאה לידי-ביטוי בדברי בן-גוריון ב-17 באפריל: "התייאשתי מיהודה. אינו מסוגל להבחין בין דמיון ועובדה."⁹² ואכן, ב-25 באפריל ביקש ארזי מאהרון רמז ומישראל גלילי לדעת אם נכונים הם לקבל "באמצע שבוע זה דודג' [כינוי למטוס קומנדו] עם מטען מבן [מוניה מרדך] שישאר בארנון [ארץ ישראל] עם טייסים לשמושם."⁹³ בתגובה לכך ביקש רמז מ"אסף", שיתאם עם ארזי את פעולותיו ביחס למטוס הקומנדו.⁹⁴ ואכן, ב-27 באפריל עודכן רמז על-ידי לוי ופרדקנס, בין השאר, כי "מכניס טיסת C-46 (C-46) ליום חמישי. נודיע זמן היציאה ונחכה להוראותיך בדבר מקום הירידה." עוד אמרו, שאם "לא יהיה שרות אוויר" לאירופה אזי אפשר יהיה להסתייע במטוס זה.⁹⁵ אולם שוב עלתה בעיית ריכוז הפעולה, וארזי החליט שדניאל אגרונסקי, שכאמור היה פעיל בארצות הברית ומצוי בפעולת הרכש שנעשתה שם – הוא אשר ירכז את הפעולה, ולא שלום לוי; הוא אכן כתב לרמז:

דני הוא האיש שנקבע לטפל בענייני מטוסי טרנספורט הבאים מנורמן [היימן שמיר – ארצות-הברית]. ב. הסדורים לקשר [הקודים של תוכנית 'יקום פורקן'] שנקבעו עם נורמן קיימים. ג. מאשר הפגישה בעקיר. ד. הקריאה של המטוס 02. ה. מקוים לקבל משא מבן. ו. נודיע לפחות 24 שעות לפני היציאה.⁹⁶

ככל הנראה לא קיבל רמז את הידיעה על מינוי אגרונסקי, ולמחרת היום כתב שוב לשלום לוי, כי "טרם קיבלנו ידיעה מאלון על מועד בואו של הקומנדו. רצוי לזרז." כן ביקש לדעת אם כבר נקבע "בסיס לכלים של נורמן."⁹⁷ ב-2 במאי עודכן רמז, כי "הכלי לעקיר מצויד בחסכם יקום פורקן... בטלו הסימנים שקבעתם ואשרו מיד..."⁹⁸ חוסר התיאום בין הפעילים בתחום האווירי היה הגורם העיקרי למכתבו של מאירוב לבן-גוריון ולגלילי למחרת היום:

דעתי הסופית היא שהנהלת עניני הש.א. [שירות-האוויר] כאן אינה הולמת הצרכים. אני אין בכוחי לפקח גם על המפעל הזה ביחוד שמרכזו ברומא וארצות-הברית. עבודתי הישירה מחייבת ישיבתי אצל ברג [ג'נבה – שווייץ]. מציע לשלוח מהארץ מיד את חי סחרוב שישימש מנהל כללי לש.א. כאן. לידו יש לקבוע מומחה טכני. חוזר ומדגיש שהענין אינו סובל כל דיחוי. בין האנשים שסביבי אני רואה מועמד מתאים. כולנו נסייע בידי חי.⁹⁹

במכתבו לבן-גוריון היה גלילי ברור יותר: "ענייני שרות האוויר בחו"ל בכל הנוגע לרכישות,

בסיסים, הטענה, קשר עם אמריקה ודרום אפריקה, קשר עם הארץ וכי – אינם מאורגנים כהלכה. אנשי ש"א בארץ מזהירים כי תהיינה תקלות. פרדי פעיל ואלון פעיל ואין ריכוז. ודאי קבלת את מברקו של שאול בנדון ויש לטפל בדבר במהירות.¹⁰⁰ בה'בשעה שב וכתב מאירוב לגלילי ולאחרון רמו: "קבלנו מברקים סותרים... בשם אלוהים תמנעו מאתנו בלבולים מיותרים."¹⁰¹

ב-3 במאי הסתיימו סוף-סוף גם ההכנות להטסת מטוס הקומנדו לארץ. בהודעתו של אגרונסקי ל"רוני" (אהרון רמו) פורטו שמותיהם של צוות המטוס וכמה הנחיות נוספות:

העובדים הקבועים לכלי זה הם ארנולד אילווייט – טייס ראשון, הארי שווארץ – טייס שני וג'ק גולדשטיין – אלחוטאי. אני מציע שארנולד ימשיך לשמש כמפקד הכלי אבל את הארי כדאי להחליף. הם אינם מסתדרים ביניהם והארי הוא בעל ניסיון ותק גדול מדי לשמש טייס שני. ארנולד הוא בין אלה שהביאו את הכלי מאמריקה. הארי צורף אליו כאן אחרי שנשלח מנורמן. ג'ק נשלח גם הוא על-ידי נורמן והנו הצפור הראשונה מקנדה. יתר השניים, ציטראון וקאופמן הם הראשון נוט, אלחוטן ו-gunner מאומן על-ידי ה-RAF, והשני הוא מכונאי לאוירונים מטיפוס בריטי. שניהם, ככולם, כמובן לרשותכם.

2. על-מנת לא לסכן את יתר הכלים של אלון. חשוב מאוד למחוק עוד בלילה הראשון את מספר ה-NX האמריקני ולהחליף אותו... ב-RX-132 שהוא הרישום הפנמי החדש של המטוס. את תעודת הרישום הפנמית אעביר אליך מיד לכשתקבל...¹⁰²

על-פי מירשה הטיסה, תוכנן המטוס לצאת לטיסת מבחן מפרוג'יה לקטאניה שבסיציליה, ומשם – חזרה. המטוס הגיע אמנם לקטאניה ב-4 במאי – אולם המשיך לארץ למחרת היום. נציגי "שירות-האוויר" באיטליה דיווחו לפרוג'יה, שהמטוס נאלץ לנחות נחיתת-אונס באיאיציו שבקורסיקה.

בדרכו לארץ לא היה לצוות המטוס קשר רדיו עם הארץ, וחצות חשש מאוד, שמא בעקבות המצב הצבאי לא יוכלו לנחות בעקרון, ואז לא יידעו היכן לנחות. בהגיעם לעקרון לא ראו שום אורות מסלול. הם חגו איפוא מעל השדה מספר דקות. אילווייט הדליק אורות ניווט וטס לכיוון תל-אביב. הדלק במכלי המטוס הלך ואזל, והוא נאלץ לשוב לעקרון. הפעם הודלקו אורות המסלול, והמטוס נחת כשמכליו כמעט ריקים מדלק. אף-על-פי-כן לא כיבה הטייס את מנועי המטוס, וגולדשטיין עמד עם אקדח שלוף בפתח המטוס, בכוננות למקרה שהשדה בידי כוחות ערביים. פרץ פוזנר (פורן), שעמד בראש היחידה הטכנית הקטנה, שהוקמה בשדה לקבלת המטוסים העתידיים להגיע מאירופה, קיבל את פניהם.

ב-7 במאי טסו אילווייט וגולדשטיין לשדה התעופה בעין שמר, שם הוטען המטוס במזון ובציוד לחטלה (dropping) ביחיעם.¹⁰³ לאחר שהטילו את המטען, שבו לעין שמר, הטעינו שוב את המטוס, הטילו שוב את המטען ביחיעם, נחתו בעין שמר, ומשם המריאו בחזרה לעקרון. למחרת שוב ביצעו שתי גיחות לעין שמר. ב-11 במאי המריאו שוב לאותה משימה. במטוס היו גם פרץ פוזנר ופרדי פרידמן (איש שלום), מאנשי האחזקה הראשונים שהגיעו לעקרון, וכן כמה

עתונים שודיים מודיעים על „קו-איד ציוני“ בין ארה"ב לישראל

מסרו כי ששה סייסים, שלשה אלחוטאים ושלשה מכונאים עובדים בשירות זה, במסר כי אחד הסייסים שימש לפניו כסייס קרב בחיל התעופה הב-ריטי.

סייס אחד נאסר בידי השטח הקוב-ליים במחנה הפליטה, שפכתו ביום ג' לא הופיעו לעבודה עוד 48 אחר מורים במסגרת במסגרת הסייסים הנאסרים.

לחכמים או לאשר ידיעות שנת-פרסמו אמש בעתונים, כי סיי-סים שוודים עורכים טיסות חשאיות בין ארה"ב ומדינת ישראל.

בסי שמסרו נפתח „קו האויר הציוני“ הזה לפני שבוע. מסרו שסייסים שוודים מקבלים את האוירונים האמריקאיים בקא-ואבלאנקה ומשם מטיסים או-תם לישראל דרך סריפול.

שטוקהולם 6 (ד). מיניסטר-יח ההוצ' השוודי לא יכול היה

עתון הונגרי על י. בן דוד

בדאטס פס (שירות, דבר), העתון הונדוסי הגדול, דולאני (השולטן) ספרים מאמר על מוצרי המלחמה, ה-האלפי - על מותו המרצני של י. בן דוד, העתון „העליון“ כותב העתון כי „בן דוד הוא השותף העברי, היחיד ליטש חינוכא למי חתאני בנחם כפי ויו השטיר השותף“.

דבר, 8.7.48: „מקבלים את האוירונים בקאזאבלנקה“

קיבוצניקים, שסייעו בהטלת המטען. בהיותם מעל יחיעם נורו לעבר המטוס יריות מהקרקע. אילווייט נפגע מרסיס בגבתו הימנית, וגם גולדשטיין ופוזנר נפצעו קל. פרידמן סייע בטיפול בטייס ובאלחוטאי, ובינתיים המשיך פוזנר להטיס את המטוס. את הנחיתה ביצע אילווייט למרות פציעתו. לאחר הנחיתה ראו פגיעות של עשרות קליעים, ולא היה אפשר להמריא בו שוב. היחידה של "שירות האוויר", שעד אז התמקמה בעקרון נאלצה להקצות איפוא כמה אנשים לתיקון המטוס.¹⁰⁵

הגעתו של מטוס הקומנדו הראשון על-פי תוכנית "יקום פורקן", והאפשרות שמטוסי תובלה נושאי אמליח יגיעו מאירופה במסגרת מבצע "בלק" חייבו להרחיב את היחידה שנמצאה בעקרון. ב-5 במאי הוצאה איפוא על-ידי מטה חיל-האוויר פקודת הרכב מס' 2, שכותרתה "פתיחת מחנה עקיר כמחנה חיל התעופה". בפקודה זאת נאמר, כי המטרה היא

לפתח את מחנה עקיר ולשכן שם יחידה של חיל התעופה למטרות כדלקמן: א. אכסון מטוסים וההשגחה עליהם. ב. שרות מטוסים עוברים. ג. יכולת החזקת נספחת. ד. תקון ואסוף חומר מכני במקום. ה. אמון האנשים במקצועותיהם השונים כדי להתאימם לעבודה יעילה ביחידת חיל התעופה.

הכוונה היתה להקצות בשלב ראשון ביום שישי 7 במאי 1948 יחידת הנדסה המונה 20 איש, להכשרת הצד הטכני של המחנה לפי המשימות שהותוו לעיל; בשלב השני – למנות מפקד לשדה ולארגן את מפקדת השדה ואת השירותים לפי התקן המוכן; ולבסוף – "הפעלת המחנה כיחידת חיל התעופה" תוך "השלמת המצבה לפי התקן שישתנה מזמן לזמן לפי המשימות." על יחידת ההנדסה הוטל להתכונן לביצוע המשימות הבאות: 1. "תקון ובנין המקום לפי התכנית הקבועה. 2. שרות מטוסים חד-מנועיים כ-2-4 ליום. 3. אכסנת ששה מטוסים דו-מנועיים.

* רסיס המתכת נתקע בגבתו של אילווייט, ורק ב-29 באוקטובר נשלח לארצות-הברית כדי לעבור שם ניתוח להסרתו. בדצמבר 1948 שב חזרה לארץ, והוצב בטייסת 106.¹⁰⁶

להכין תכנית שרות עבור הפעלת ששה מטוסים דו-מנועיים. יחידת הקשר שהופנתה למקום נדרשה להקים מיד "1. פקוח תנועה סדירה, 2. קשר קרקע לקשר הארצי. 3. קשר למרחק."¹⁰⁶ יעקב פרנק, שהיה קודם לכן מפקדה של יחידת "צפורה" בשדה התעופה לוד (אשר נועדה להגן על העובדים היהודיים בשדה ופונתה משם ב-23 באפריל), הועבר כעבור זמן מה להיות האחראי לפעולת היחידה.¹⁰⁷

בינתיים נמשכו המאמצים למציאת הדרך לחידושו של מבצע "בלק". ואכן, בתחילת מאי נוצר קשר עם קבוצת טייסים שוודיים שהיו להם מטוסי דקוטה. הודעה על כך הועברה לבריגר על-ידי קסיל (יקותיאל) פדרמן, ששהה באותה העת בבלגיה. במברק למאירוב נאמר, כי הם מנהלים "עתה מו"מ עם איש שוודי – מנהל חברה – וטייס בעצמו. יש לו כיום רק מטוס אחד. יכול לקחת 2 טון מעפרי לקלמן. דגל שוודי. התנאים דומים לחוזה הקודם [שהיה עם החברה הצרפתית, כמוזכר לעיל]. קצת יותר ביוקר. התשלום עבור נסיעה אחת מראש."¹⁰⁸ ואכן, אלה היו מוכנים לבצע את העברת הנשק מברנו, וכעבור זמן קצר סוכם העניין. כל הפעולה תואמה בין אהוד אבריאלי, שהכין את הנשק בפראג, לבין צוות הסקיימסטר שהתבקש להגיע לאיאציו, ולבין פולי פרקש, קצין הקישור בשדה זה, ומטה חיל-האוויר בארץ. מרדכי ("מוקה") לימון צורף לצוות כמלווה וכמאבטח. הטייס השוודי אולף כריסטרנסן הוביל את הנשק בשתי גיחות מברנו לאיאציו, שם הועמס המטען על מטוס הסקיימסטר.

ב-10 במאי הודיע יהודה בריגר לאהרון רמו על הכוונה לשלוח ב-12 במאי את "בלק-2" מאיאציו בקורסיקה. לפי התכנון היה המטוס אמור להגיע לארץ בשעה 20:00 (לפי שעון גריניץ'), כשהוא נושא מטען אמל"ח במשקל כולל של שישה וחצי טון; הוא ביקש להודיעו את שם השדה, שאליו צריך לשלוח את המטוס, ולאשר לו כי אכן הם ערוכים ומוכנים לקבלו.¹¹⁰ ואכן, לאחר שהגיע מטוס הסקיימסטר לאיאציו והועמס עליו כדי תכולת שני מטוסי הדקוטה, יצא המטוס לארץ. הוא נחת ב-12 במאי בעקרון כ"בלק-2", וב-14 במאי חזר שוב ונחת בעקרון כ"בלק-3".¹¹¹ בעיית העברתם של אמצעי הלחימה שנרכשו בציכוסלובקיה מצאה איפוא סוף סוף את פתרונה.

מתאנדربولט ומיטשל למסרשמיט

בינתיים הסתמן במקסיקו סיכוי לרכישת שלושה מפציצים דו-מנועיים מסוג מיטשל ו-25 מטוסי קרב מסוג תאנדربولט. אולם, לדברי היימן שכטמן, "ברגע המכריע במו"מ נדרש סכום של כמליון דולר כדי לחביא את העסקה לסיומה. אנו חיכינו להעברת הסכום הזה מאירופה יום ולא יכולנו לקבל הסבר לעיכוב."¹¹²

שכטמן יצא איפוא לאירופה, והגיע לשם ב-2 במאי. בפגישתו עם שאול מאירוב בגינבה נתחווה לו הסיבה שבגינה לא נשלח לו המימון הנחוץ לרכישה במקסיקו: מאירוב הפנה את הכספים לרכישת עשרה מטוסי קרב בציכוסלובקיה. יהודה ארזי, שהיה כפוף עתה לשיקולי

* בהמשך המברק מורט גם מחירה של הטיסה כולה: "התשלום לפי שעות העבודה באויר. כל שעה 700 כתרין שוודיים שהם 50 ביתיות [לא"י]... נסיעה הלך ושוב מעפרי לקלמן וחזרה לערך 9-10 שעות... הפעם הראשונה שולם לערך עבור 18 שעות: שוודיה – נטר – נטר – עפרי – עפרי – קלמן."¹⁰⁹

התקציב של מאירוב, לא יכול היה גם הוא לסייע לו ולשכנע את מאירוב כי המטוסים האמריקניים טובים יותר, וכי הטייסים שגויסו עד אז בארצות-הברית אינם מכירים כלל את מטוס המסרשמיט.¹¹ רכישת המטוס על אף כל אלה היא ביטוי לחומרת המצב כפי שחשו אותו העומדים על הרכש, ובעקבות זאת – לצורך האקוטי ברכישת מטוס קרב כלשהו לקראת ההתפתחויות הצפויות.

בעקבות הצלחת רכש אמצעי הלחימה בציכיה, ביקש בן-גוריון מאהוד אבראל כבר ב-29 בפברואר לברר גם "אם יש אפשרות לרכוש מאת הממשלה הטשכית והיוגוסלאווית אווירונים לוחמים עם הנשק הדרוש בתוכם למטרת התגוננות ומפציצים. אם התשובה תהיה חיובית יבוא אחד המומחים שלנו מיד לאירופה לשם קביעת הטיפוסים." ואכן, באותה השעה בדק אוטו פליקס גם את האפשרות לרכישת מטוסים. היכרותו הקודמת עם אנשי מפתח במשטר הציכית סייעה לו בכך, ותוך זמן קצר הוצעו לו 25 מטוסי קרב גרמניים מסרשמיט S-199. הוא העביר את הידיעה לאבראל, וזה העבירה ב-24 במארס לארץ.¹² באותו היום הועברה הידיעה לרמז גם על-ידי פרדי פרדקינס. באותו המברק גם הודיע פרדקינס, כי לפי דבריו של ארזי יש לו תשעה מטוסי מוסטנג במקסיקו, והציע להעבירם בתוך מטוס סקיימסטר. כדי לבדוק את מטוסי המסרשמיט נשלח מהארץ עמי קופרמן, קצין המבצעים של "שירות-האוויר".¹³ ברם, האישור מהארץ לרכישתם בושש לבוא.

מטוסי המסרשמיט, שכונו על-ידי פעילי הרכש "סכינים" (מגרמנית: מסר – פירושו סכין), לא התאימו לתוכניותיו של מטה "שירות-האוויר": בתוכנית להקמת כוח אווירי עברי מחודש אוקטובר 1947 ובתוכנית "יקום פורקן" מחודש פברואר 1948 פורטו סוגי מטוסים רבים, אולם המטוס הזה כלל לא הוזכר בהן. רק לקראת סוף מארס – משהתברר שתוכניות הרכש בארצות-הברית רחוקות ממימוש בעיקר בגלל האמברגו האמריקני, והמלחמה בארץ הלכה והתרחבה – אישר שאול מאירוב, מרכז פעולת הרכש באירופה, לרכוש את מטוסי המסרשמיט. עם זאת הגביל את הרכישה לעשרה מטוסים בלבד. לימים כתב פליקס: "ידיעתי שהחלטה זו היתה שגויה. לא הכסף גרם למגבלה. לא הסכום היווה בעיה אלא ההשערה שעשרה מטוסים יספיקו לנו, לפחות בינתיים." עדיין קיוו שאולי תוך זמן קצר יוסר האמברגו, וניתן יהיה לרכוש את מטוסי הקרב שהעדיף "שירות-האוויר". לדברי פליקס, התייעץ עם חבריו הציכיים, ואלה הבהירו לו, כדבריו לימים,

* המטוס תוכנן על-ידי מתנדס המטוסים הגרמני פרופ' וילי מסרשמיט, וניסת הנכורה שלו נערכה בספטמבר 1935. עד תום מלחמת העולם השנייה יוצרו למעלה מ-35,000 מטוסים. לקראת סוף המלחמה, כאשר מפעלי המטוסים בגרמניה היו נתונים תחת הפצצות כבדות, מתחו הגרמנים קרייזור במפעלי "אוויה" שבצ'כוסלובקיה, אולם עד תום המלחמה לא סיים המפעל להרכיב אפילו מטוס אחד. עם הקמת צ'כוסלובקיה העצמאית הוחלט לנצל את חלקי המסרשמיט שנתרו במפעלי "אוויה" ולהרכיב מהם מטוסים עבור הציכיים. כך הורכבו 20 מטוסי G-14 BF-109 שקיבלו את הסימון הצבאי S-99. אולם, כיוון שלא נותרו מנועים מדגם דיימלר-בנץ DB-605, הורכב מנוע יונקרס F211. לשם התקנת המנוע החדש נעשו שינויים בתכנון חרטום המטוס וגם תוכנן מדחף תלת-להבי חדש. מחודש פברואר 1948 החלו המטוסים הסדרתיים להיכנס לשירות תחת הסימון S-199 עד לסגירת קו הייצור בשנת 1949 יוצרו כ-550 מטוסים, ביניהם גם מספר מטוסים דרמושביים, שסומנו CS-199 ונעדו לאימון ולהסבת טייסים.¹¹³

שמהר מאוד – יפחת מספר המטוסים לשלושה בגלל סיכוני ההובלה, אבידות על הקרקע ובאוויר; זאת במיוחד היות וטייסינו לא מנוסים עם מטוסים אלה ולכן צפויות הרבה תאונות בימים הראשונים אחרי הכשרה קצרה מדי. השלישייה שתשאר לא תאפשר טיסות מבנה ותוך ימים נאבד את השליטה על המרחב האווירי שעלינו להשיג ולשמור.¹¹⁶

הטיעונים היו משכנעים, אולם ניסיונות פליקס לשנות את ההחלטה עלו בתוהו. הוא החליט איפוא לעגן במסגרת החוזה גם את האפשרות לרכוש 15 מטוסים נוספים, אם יתקבל לכך האישור בעתיד. ואכן, ב-12 באפריל נמסר לבן-גוריון כי "אהוד [אבריאל] קנה בציכיה 10 מסרשמיט, ובעוד ששה שבועות ישיג עוד 15".¹¹⁷ אולם גם אז הדבר טרם נחתך, שכן 25 מטוסים אכן היו בנמצא, אולם אלה יועדו לחיל-האוויר הציכוסלובקי, ולא היה די במשא-ומתן שניהל פליקס עם מנהלי התעשייה האווירית הציכית. היה עליו, כדבריו, "למצוא אנשים בדרגות בכירות, עם מספיק עוצמה, ידע וחשפעה פוליטית, כדי לנטרל את הפחד המובן של הגנרלים והקולונלים, שלא יתנו את הסכמתם ללא אישור מיוחד."

בסופו של דבר הצליח בכך, והחוזה הרשמי נחתם ב-23 באפריל: בשם הסוכנות היהודית חתמו עליו אהוד אבריאל ואוטו פליקס, ומחצד הציכית – הגנרל בדז'יק בוצ'ק, הרמטכ"ל הציכוסלובקי. החוזה אושר ב-5 במאי 1948 על-ידי שר ההגנה, גנרל לודוויק סוובודה (מפקד הצבא הציכוסלובקי בברית-המועצות במהלך מלחמת העולם השנייה) ועל-ידי ראש הממשלה ק' גוטוולד (ראש המפלגה הקומוניסטית, ולאחר מות בנש – נשיא ציכוסלובקיה). החוזה היה על סך 1,800,840 דולר. סכום זה היה גם תוצאה של חישוב מעוות שהסתמך על שער החליפין הרשמי של המטבע הציכית, הקורונה, ביחס לדולר: 50 קורונות ציכיות לדולר אחד; ואילו בשוק השחור ניתן היה לקבל עבור דולר אחד פי עשרה ויותר. אין ספק שגם במושגי אותם הימים מדובר במחיר מופקע,* אולם היה זה מטוס הקרב היחיד שהוצע ל"שירות-האוויר".¹¹⁸

במסגרת החוזה התחייבו הציכים גם לאמן טייסים שיישלחו מישראל ולהסב אותם לטייסי קרב על המסרשמיט וכן לאפשר אימון פרחי טיס חדשים, המיועדים לשמש טייסי קישור או טייסי קרב. במקביל לאימון הטייסים היה צריך לאמן צוותי קרקע, מכונאים וקשרים: מכונאים – בבית-הספר למכונאים בליברץ, וקשרים – בחרודים. האחראי לביצוע התוכנית היה מפקד חיל-האוויר, גנרל אלואיס ויכרדך (Alois Vicherek).¹²⁰

התוכנית המקורית היתה להעביר את הטייסים שיישלחו מישראל קורס הסבה על מטוס המסרשמיט, ולאחר סיום הכשרתם יעבירו, הם עצמם, את מטוסי הקרב לארץ. בקבוצה שנבחרה לקורס ההסבה הראשון היו טייסים, שקיבלו את הכשרתם במסגרת מחלקת הטיס של הפלמ"ח וחברת "אווירון", ושידעו להטיס מטוסים קלים בלבד, וגם טייסים יוצאי חיל-האוויר המלכותי או הדרום-אפריקני, שהיו בעלי עבר עשיר בהטסת מטוסי קרב. לקורס זה יצאו ב-6 במאי מרדכי אלון, עזר ויצמן, אדי כהן, רובי רובינפלד, לו לטארט, יצחק הנסון, יעקב

* ב-6 באוגוסט כתב בן-גוריון ביומנו, כי "מפלגאים פרטי מחיר הסכין: כל סכין – 44,600\$, ציוד לסכין 6,890\$,

תחמושת 120,229\$, העברה 10,000 סח"כ 190,000\$...¹¹⁸



מטוס מסרשמיט

בִּרְחִיִּים, נחמן המאירי, סנדי גייקובס, מישה קנר ופנחס בן־פורת כמפקד הקבוצה. במברקו לשאול מאירוב ביקש אהרון רמז "לעשות את כל המאמצים שראשוני אוירוני הקרב יופיעו בארץ מיד אחרי ה-15 במאי"¹²¹.

כעבור ארבעה ימים נפתח הקורס בבסיס חיל־האוויר הציכי בצ'סקה בודיוביצ'ה. מיד התברר הפער הרב הקיים בין החניכים שהשתתפו בקורס, והוחלט איפוא לחלק את החניכים לשתי קבוצות: האחת – למתקדמים (בן־פורת, אלון, ויצמן והנסון), והשנייה – לאלה הצריכים אימון מקדים נוסף על מטוס האימונים אראדו (בן־חיים, קנר, המאירי וגייקובס). ב-12 במאי טסו ויצמן ואלון את טיסת הסולו הראשונה על המסרשמיט. כעבור יומיים הצטרפו לקורס גם אדי כהן, לו לנארט ורובי רובנפלד, שנשלחו מהארץ והובאו לשם עלידי אוטו פליקס וסם פומרנץ (טייס ומהנדס אווירונאוטי, אשר גויס בתחילת הפעולה לרכש מטוסי התובלה בארצות־הברית והגיע, כאמור, במטוס הקומנדו הראשון שהוטס לאירופה). לאחר שפליקס שוחח עם המדריכים על רמת החניכים והתקדמותם בקורס, סוכם לבסוף לסיים את הכשרתם של כל חניכי הקורס, אולם לזרז ככל האפשר את אימוניהם של טייסי הקרב, בעלי הניסיון שביניהם.

תוך זמן קצר ביותר הסתבר, שלא ניתן להגיע לארץ בטיסה במסרשמיט, שכן המטוס לא יכול היה לבצע את הטיסה בגיחה אחת (יכולת שהייה של שעה וחצי באוויר במהירות של 350-400 קמ"ש) אלא נזקק למספר תחנות ביניים לשם תדלוק – מה גם שהמדינות שבדרך לא אישרו את נחיתת מטוסי הקרב בתחומן, שכן היה בכך משום הפרה בוטה של האמברגו שהוכרז מטעם האו"ם. הוחלט איפוא לפרק את המטוסים, וכדבריו של בן־פורת, מפקד הקבוצה, "בררתי את אפשרות פירוק המכוונות: האפשרויות ישנן והפירוק מהיר לגמרי. עם המכוונות

יישלחו 5 מכוניות להרכבתם... במשך יומיים אפשר לשלוח את כל המכוניות.¹²² פליקס היה פחות אופטימי; במכתבו למאירוב ב-10 במאי כתב, כי עם מטוס ארבעה-מנועי "ההובלה תקח 10 ימים עד שבועיים." יתרה מזו, היה צריך לקבל את אישור הציבים לכך, שהם מוכנים להעמיד לרשות הפעולה מסלול "במקום מיוחד של 1,800 מטר." כך או כך, הם דרשו שהתשלום עבור מטוסי הקרב ייעשה מיד עם "מסירת הסכינים אחרת לא ישחררו את האוירונים."¹²³

ב-12 במאי שב והודיע בן-פורת לרמו, "שאי אפשר להטיס את הסכינים ויש לעשות הכל כדי להטיסם" בתוך מטוס תובלה גדול. באותו היום הודיע פליקס לבן-פורת, כי השיג אישור לבסיס עבור הטענת מטוסי המסרשמיט. בסיס זה היה סמוך לכביש מזאטץ לעיר הקרובה פוסטולופרטי (Postoloprty) ליד הכפר סטאנקוביץ (Stankovice). זאטץ, עיירה צ'כית קטנה, מרחק ארבע שעות נסיעה מפראג, היתה עיירה אירופית טיפוסית, ולה כיכר (שנקראה "כיכר אדולף היטלר" בזמן הכיבוש הגרמני) בעלת רחובות צרים עם מזרקות מעוטות.¹²⁴ שם, בבסיס חיל-האוויר הציכי, בפקודו של הקולונל פראנטשיק זומר, היו משואת אלחוט לטווח של כ-250 מייל, מגדל פיקוח וכמה מוסכים, שעמדו בתוך שדות קמה משתפלים, ומסלול נחיתה מאספלט באורך של כ-2,000 מטר, ששימש במלחמת העולם השנייה את מטוסי הקרב הגרמניים. הבסיס יכול היה לספק תחזית מזג-האוויר שלוש פעמים ביום, והיא כללה גם את סביבות ישראל. לאחר המלחמה שימש הבסיס כתחנת ניסויים למטוסי הסילון הראשונים, שקיבלו הציבים מברית-המועצות. הבסיס היה מגודר בקפידה רבה, ועל הכביש לא רחוק ממנו הוצבו שלטים, אשר התריעו על כך שאסור להתעכב במקום. תוך כדי העבודה, במסגרת מבצע "בלק", הובאו לשם כמה מכולות מיוחדות, ששימשו גם כמשרד וגם לאחסנת חלקי-החילוף למטוסי התובלה.¹²⁵ בשפת קוד כונה הבסיס "עציון" או "זברה".

אולם, למרות האופטימיות הרבה, שבאה לידי ביטוי בדברי בן-פורת בדבר היכולת להעביר במהירות את מטוסי הקרב, התברר מהר מאוד שיש עיכובים גם בהעברת המטוסים לבסיס בזאטץ לשם פירוקם והטסתם. עד 12 במאי לא הגיע לשם אף לא מטוס אחד.¹²⁶ בישיבת מנהלת העם בתל-אביב באותו היום קבע בן-גוריון:

אם נשאר רק עם הנשק שיש עכשיו בידינו – יהיה מצבנו מסוכן מאוד. אולם יש להניח שמצבנו מבחינה זו ישתפר, ואם כי יהיה חמור אך, לדעתי, לא מסוכן. כי יש לנו כבר אוצרות נשק – אמנם לא בארץ. אילו היה כל הנשק שברשותנו אי-שם כבר נמצא פה היינו יכולים לעמוד בלב שקט... אבל לא קל להעביר מיד ארצה כל מה שרכשנו בחוץ-לארץ. יש סיכויים שיגיע לפחות חלק מהרכוש שבידינו אבל מתי? כמה? התשובה על שתי שאלות אלו תמלא תפקיד רב וגדול.¹²⁷

על-מנת להחיש את העברתם של מטוסי המסרשמיט ובמיוחד כדי לתאם טוב יותר את הפעולה, הוחלט לשגר לציכוסלובקיה את אליהו סחרוב. הוא שב לארץ משליחות בארצות-הברית שבה עשה בשליחות "תעש". ב-12 במאי נפגש עם ראש המטה הארצי של "ההגנה", ישראל גלילי, וזה הטיל עליו את השליחות, וציידו ב"פתק" לשאול מאירוב. לאחר מכן אף נפגש עם בן-גוריון, וזה חזר והדגיש בפניו את הצורך להעביר במהירות את מטוסי הקרב

שנרכשו. במברק "לאור [לשאול מאירוב] והחברים" נכתב: "אליהו סחרוב יוצא בשליחות מיוחדת להחיש ככל האפשר הבאת מטוסים מאירופה ואמריקה ועליך להעמיד לרשותו כל החברים הפועלים בשטח זה. הודענו לאליהו סמכותך העליונה."¹²⁸

סחרוב המתין איפוא למטוס, שבו יוכל לצאת לאירופה. באותה השעה המתינו אתו גם טדי קולק* וגולדה מאיר, שעמדו לחזור לארצות-הברית. בעקבות הקשיים למצוא טיסה נערכו לטוס במטוס ביציקראפט, שהוחזר על-ידי עיתונאים צרפתיים שבאו בו לסיקור המצב באזור. אולם, בעוד המטוס מניע את מנועיו, הודיעו לסחרוב כי יוכל לטוס במטוס של חברת התעופה הציכית – היחידה שטסה אז לארץ וממנה – שעמד להמריא משדה התעופה בחיפה. הוא טס בו לפראג, ולמחרת נפגש שם עם אהוד אבריאלי ועם יהודה בריגר, ואלה שמעו מפיו על שליחותו. בשיחה עמם התברר גם לו, כי מטוס המסרשמיט אינו מסוגל לטוס טיסה ארוכת-טווח מבלי להצטייד בדלק בתחנת ביניים כלשהי בדרך לארץ. הוחלט איפוא לפרק את המטוסים ולהטיסם במטוס הסקיימסטר, אשר השתלב עד אז במבצע "בלק" בהטסת אמצעי לחימה מאיציין בקורסיקה. הם סיכמו, כי על-מנת למנוע כפילויות ובלבול בסדרי ההודעה על יציאת מטוסי המסרשמיט, יהיה בריגר אחראי וחתום על כל ההודעות על יציאתם, נוסף למשלוחים האחרים.¹³⁰ בריגר יצא לפריס כדי להביא את מטוס הסקיימסטר, אשר היה שם לצורך בדק קל; צוות הרכש בפראג החל בסידורים ובהכנות הנחוצים; מטוסי המסרשמיט הראשונים הוטסו על-ידי טייסים ציכיים מבית-החרושת הציכית בעיר ברנו אל שדה התעופה בזאטץ; והחלה ההמתנה לבואו של מטוס התובלה.¹³¹ נמצאה איפוא הדרך להטסת מטוסי הקרב.

* קולק יצא לשם כשברשותו מכתבו של בן-גוריון מ-15 במאי, המסמיך אותו למרכז "משלחת ההגנה שם". גם מכתב זה הוא עדות נוספת לכך, שהעבודה בכללה לא היתה מתואמת, ואנשים רבים פעלו בתחומים שונים ללא הכוונה מסודרת. על קולק הוטל איפוא "לתאם בין השליחים השונים. למנוע כפילויות ולפסוק ולהכריע ולתת הוראות בשעת הצורך. על כל שליחי ההגנה בארצות-הברית לקיים אתך מגע קבוע, למסור לך דוחים סדירים על עבודתם ואת הוראותיהם מהארץ יקבלו באמצעותך..."¹²⁹