

סיכום

ב-5 בינואר 1949 הרצה מפקד חיל-האוויר, אהרון רמז, בפני הוועדה שהוקמה בחיל-האוויר לשם "בדיקת ניצול כוח-אדם" בחיל. בין שאר דבריו התייחס למתנדבי חוץ-לארץ (מח"ל) בכלל, וללהק לתובלה אווירית בפרט:

שאלת אנשי המח"ל היא שאלה שנכנסנו אליה בלית ברירה ובחפזון, וכמובן שהביאה אתה פרובלמות מיוחדות, חלק מאנשי מהמח"ל נקלט יפה ויש תקווה שחלק גדול יותר יקלט עם הכנס החיל למסלול של חיל האוויר סדיר. חלק אחר של המח"ל (ל.ת.א.) [הדגשה שלי – א"כ] גויס לא ע"י ולא בשביל חיל האוויר (למרות שהחיל השתמש בו) אלא למטרה מסוימת והיא תובלה אווירית שבסופם שירות אוירי אזרחי.¹

אין ספק, שדבריו של מפקד החיל באשר לצוותי הלהק מהווים את תמצית ההסבר הכללי לאופן, שבו התפתחו תולדות הלהק, ולגורמים העיקריים שהשפיעו על כיווני התפתחותו.

רכש מטוסי התובלה וגיוס צוותי האוויר להפעלתם נעשו בתחילה כמעט ללא שום תיאום עם מטה "שירות-האוויר" בארץ, ונבעו בעיקרם מיוזמתו של הגרעין המייסד בראשות אל שוימר, ליאו גרדנר וסם לואיס בארצות-הברית, והסיוע שנתן לו בכך על-ידי יהודה ארזי. כדבריו של ליאו גרדנר לימים, היתה מטרתם הראשונית "להקים חברת תעופה יהודית, שאחר כך תהפוך לחברת התעופה של ישראל. כשהמלחמה נמשכה, עשינו הסבה לחברה צבאית ולמטרות צבאיות... פשוט לא היתה ברירה."²

מידה מסוימת של תיאום עם "שירות-האוויר" בארץ הושגה במהלך תקופת פעילותו של היימן שמיר, אשר הגיע לארצות-הברית לקראת סוף פברואר ופעל שם עד מחצית מאי. הכללת המטוסים והצוותים ב"חברות הקש", שפסגתן חברת התעופה הפנמית לאפס"א, איפשרה לגרעין המייסד להתמודד עם האמברגו, שעלול היה לשים לאל את כל תוכניותיהם. אולם אין

ספק, שעד תום הפעולה של הלהק לתובלה אווירית – וגם לאחר מכן – לא הושג תיאום פעולה הדוק ומסודר בין מרכזי הפעולה בארץ ובין אלה שבארצות-הברית ובגינבה. תנאי העסקתם של צוותי האויר וההוראות הסותרות – לרבות ההבטחות השונות שניתנו במרכזי הרכש והגיוס השונים – פגעו במידה לא מבוטלת באחדות השורה; ובסיומה של הפעילות החשובה, שנעשתה על-ידי הצוותים הללו, גרמו לתחושה של התמרמרות בקרבם – כאילו לא ידעה מדינת ישראל להעניק להם את אותה הכרת תודה על מעשיהם, במיוחד בכל הקשור לסוגיית התעופה האזרחית בה. אף היום, כ-50 שנה לאחר האירועים, עדיין מקננת בקרבם תחושה זו.³

עם זאת, הודות למבצע "בלק", שבו הובאו מטוסי הקרב הראשונים של חיל-האוויר, הצליח החיל לעבור ממצב של נחיתות אווירית מוחלטת למצב של עליונות אווירית. אמנם, מחיר המטוסים הרקיע שחקים, היו קשיים בהפעלתם, מספר התאונות היה רב, ובסך הכול גם מספר הגיחות שבוצע במטוסים אלה בחיל-האוויר היה נמוך מאוד, בכל קנה-מידה – אולם אין ספק באשר לתרומתם המכרעת באותו פרק זמן קצר שבו הופעלו, באותן גיחות ספורות שביצעו: בתקיפת הטור המצרי בסוף מאי, בהפלת מטוסי הדקוטה המצריים בתחילת יוני, ובעצם העובדה שנכחו מפעם לפעם בשמי המדינה. היה בכך משום ביטוי לעוצמה, ואין ספק שהשפיעה על מהלכי חיל-האוויר המצרי וגרמה לשינויים בדפוסי פעולתו. ביטוי קולע לכך נתן עוז ויצמן בספרו **לך שמים לך ארץ**: "המסרשמיט היה בשלב מסוים פאר מטוסיה של ישראל, אבל האכיל אותנו הרבה מרורים."⁴

באותו זמן קריטי, בחודש הספיגה והבלימה, שבו נוקקה מדינת ישראל נאשיות למטוסי הקרב, עת שטו להם מטוסי חיל-האוויר המצרי בשמי המדינה ועשו בהם ככל שעלה על רוחם – היו שם צוותי התובלה של הלהק לתובלה אווירית; בלילות, בתנאי מזג-האוויר קשים, ללא אישור לנחיתת ביניים, כמעט, אף לא באחד משדות התעופה בדרך, במאמץ מרוכז ומתמשך, במטוסים בעייתיים שסכנה ריחפה על כל מי שטס בהם, עם קשיים רבים בקליטת המטוסים בארץ – החישו את כל מטוסי הקרב שנרכשו ואת כל הטייסים, שסיימו את קורס ההסבה למטוס, וכן מקלעים, תחמושת ואף אמצעי ייצור לתעש. למעלה ממאה גיחות בוצעו במבצע זה. מתוך 25 מטוסים שנרכשו הועברו לארץ 23. אחד משני המטוסים שלא הגיעו לארץ מחץ למוות את הנווט מוזס רוזנבאום, עת נתקע בגבעה סמוכה לעקרון, והשני הובא לארץ רק בנובמבר 1948, לאחר שמטוס התובלה שבו הובא המטוס נאלץ לנחות באמצע יולי נחיתת-אונס באיטליה, והשלטונות שם מנעו את המשך טיסתו. אין ספק שגם מבצע רכישתם, השמשתם והברחתם של מטוסי התובלה מארצות-הברית לארץ – שבו נהרגו ביל גרזון וגלן קינג – הוא אחד מהמבצעים הנועזים של מלחמת העצמאות, שבו חברו יחדיו מקצוענות של העושים בפעולה עם תושייה רבה ודבקות ללא-יחס במטרה.

במבצע "בלק" הובאו מטוסי הקרב במטוסי התובלה של הלהק לתובלה אווירית "בדקה ה-90", מבחינת מדינת ישראל – אך גם מבצע "אבק", שבו הוחל ברכבת אווירית אינטנסיבית לאספקת הנגב הנצור, בוצע במטוסי הלהק כמעט "בדקה ה-90" מבחינת הנגב, לאחר שהדרך היבשתית והאווירית לתספקו נכשלו. חיוניותם של מטוסי הלהק בשני המבצעים היתה איפוא גם בתזמון: כאשר נצרכו להם – הם היו שם. בלילות, במאמץ רצוף שנמשך כחודשיים מ-23

באוגוסט, הטיסו מטוסי הלהק אספקה לנגב, וכן את התשתית הצבאית החיונית לקראת מבצע "יואב" לשחרור הנגב. כך התאפשרה שמירת הקשר השוטף והישיר עם יושבי הנגב, וניתן "אורך הנשימה" החיוני לדרג המדיני כדי לשקול כראוי את המשך צעדיו. 417 גיחות בוצעו במבצע זה, והועברו בו מתל"נף לרוחמה למעלה מ-2,224, טון ויותר מ-1,900 נוסעים (בחזרה הוטסו משם למעלה מ-3,000 נוסעים ויותר מ-271 טון מטען). למרות בעיות השמישות הרבות של המטוסים והמחסור בחלקי-חילוף, בעיות קשר, שליטה ובקרה, קשיי הנחיתה במסלולי הנגב המאובקים והאינטנסיביות הרבה של הפעולה – לא נפגע אף לא אחד מצוותי הלהק – גם לא במספר נחיתות-אונס. לקראת סיומו של המבצע ותוך כדי ביצועו שולבו מטוסי הלהק גם במבצע "אגרוף" (הפעילות האווירית במבצע "יואב") ובו ביצעו 30 גיחות הפצצה, שבהן הטילו כ-35 טון פצצות. רובן הגדול הוטל על עזה, מגידל ואל-עריש.

בין לבין נקבעו דפוסי הארגוניים של הלהק לתובלה אווירית בתוך חיל-האוויר. פקודת ארגון מס' 1 מתחילת ספטמבר 1948 קבעה את מקומו ומעמדו של הלהק בתוך החיל. אולם, בזה לא תמו, כמובן, הבעיות שאפיינו את יחסי הפעולה המורכבים בין הלהק ובין החיל: שעה שחיל-האוויר נאבק על מעמדו ועצמאותו במטה הכללי של צה"ל, פעל מטה הלהק להגברת עצמאותו בתוך חיל-האוויר, תוך שהוא מצוי בפעילות האינטנסיבית של מבצע "אבק". ממש ערב מבצע "יואב" קיבל מטה הלהק תחת פיקודו את בסיס תל-נף, אולם דחה את דרישת אנף המבצעים של החיל לקבל את האחריות הפיקודית על טייסת 103 וגף 35 – היחידות שעסקו אף הן בתובלה האווירית. תוך כדי כך הניח מטה הלהק את היסודות לארגונה של "אל-על" – חברת התעופה הלאומית של מדינת ישראל, וצוותיו ביצעו את טיסתה הראשונה, שהביאה לארץ את הנשיא, ד"ר חיים ויצמן, בסוף ספטמבר 1948. בעקבות טיסה זאת ועוד כמה טיסות אזרחיות, שבוצעו לאחר מכן על-ידי צוותי הלהק במטוסיו, יכלה חברת התעופה הלאומית של ישראל לצאת למרחב.

לאחר סיומם של המבצעים הלכו ומוסדו יחסי שיתוף הפעולה בין המחלקות השונות של חיל-האוויר ובין מטה הלהק. בהמשך הלכה וגברה התרעומת בקרבם של צוותי הלהק על אי-הטיפול הנאות, לטעמם, בסולם השכר שלהם, בתנאי השירות שהובטחו להם, במקומם בתעופה האזרחית של מדינת ישראל ובמנגמה של מטה חיל-האוויר להופכם "למגויסים לכל דבר". בעקבות זאת הלכו ונערכו היחסים. הצוותים הכריזו על שביתה וחתמו על אולטימטום, ובו דרשו לקבוע את עמדת חיל-האוויר בסוגיות שפורטו לעיל, תוך כדי סירובם להטיס את ראש אג"ם, יגאל ידין, לשיחות מדיניות בפריס. לאחר מספר פגישות עם הצוותים, שבהם נדרשו לחתום על כך שהם מתנערים מהאולטימטום, יושרו ההדורים; אולם, הדברים כבר לא חזרו להיות כתמול-ששום. השביתה והאולטימטום היו בבחינת "הקש ששבר את גב הגמל", ובעקבותיו הוחלט, ככל הנראה, להקדים את מועד מיסודה של המסגרת בתוך חיל-האוויר, כשאר יחידותיו. ב-17 בדצמבר 1948 פורסמה פקודת פירוקו של הלהק והפיכתו לטייסת 106. חלק ניכר מצוותי הלהק – כמעט כל אלה שהיוו את הגרעין המייסד של לאפסי"א – עזבו את חיל-האוויר. טייסת 106 השתתפה במבצעי "חורב" ו"עובדה", עד אשר אוחדה לבסוף עם טייסת 103. חלק משורשיה של טייסת זאת, הקיימת עד ימינו אלה כטייסת תובלה, מצויים איפוא אירשם בטייסת 106, בלהק לתובלה אווירית ובאותה חברת תעופה פנמית בשם לאפסי"א.

שהוקמה בארצות-הברית. בישיבת הממשלה ב-19 בדצמבר אמר דוד בן-גוריון את הדברים הבאים:

עשינו בשטח זה מאמץ מקסימלי, אבל בלי עזרת העם היהודי כולו ובעיקר בלי עזרת יהודי אמריקה לא היינו עומדים. העם היהודי עזר לנו בשני דברים, אשר בלי אחד מהם לא היינו עומדים: א) בכסף — לא היינו רוכשים את הנשק שרכשנו בלי אמצעים בעיקר מאמריקה. ב) מומחים — את חיל-האוויר לא היינו מקימים בלי גח"ל...

בספר זה תוארה איפוא אותה עלילה רבת-הוד של אנשים, שברגע האחרון ממש הצליחו להפוך את הקערה על פיה: להטיס מטוסי קרב לארץ, לחלץ את הנגב הנצור מבידודו, להניח את התשתית להקמתה של חברת התעופה הלאומית של מדינת ישראל, ולהניח אחדים מיסודותיו של חיל-האוויר הישראלי.

נספח א

הנופלים



ארנסט (גולן) קינג

בן למשפחה אמריקנית נוצרית. רווק, מכונאי מוטס במקצועו. בתחילת 1948 גויס על-ידי אל שוימר להשתתף במבצע העברת מטוסי הקומנדו מארצות-הברית לאירופה.



ויליאם ("ביל") גרזון

נולד בשנת 1925 למשפחה יהודית ציונית בארצות-הברית. במלחמת העולם השנייה שירת כטייס תובלה בחיל-האוויר האמריקני בזירת האירופית. חבר שם אלפי שעות טיסה.

בתחילת 1948 גויסו ויליאם גרזון וגלן קינג על-ידי אל שוימר לסייע במבצע העברת מטוסי הקומנדו הראשונים מארצות-הברית לאירופה. ב-21 באפריל התכוננו צוותי הקומנדו להמריא למעגואה, בירת ניקרגואה. לאחר המראת שני המטוסים התכוון גרזון להמראה. במטוס היה אתו קינג כטייס-משנה. מטוסם ביצע את ריצת ההמראה כקודמיו, נסק לגובה שלוש מטר בערך – ואז נטתה הכנף השמאלית מטה, והמטוס נעלם. אזעקת התרסקות הזניקה חוליות כיבוי והצלה לאזור. קינג נמצא מת, וגרזון, שהועף אל מחוץ למטוס, היה חסר הכרה. צוות ההצלה הניח אותו באלונקה והעביר אותו לאמבולנס, ומשם העבירוהו לבית-החולים; אולם גרזון מעולם לא שב להכרה: כעבור שש שעות נפטר.

מוזס אהרון רוזנבאום

נולד למשפחה יהודית ב-30 במארס 1920 בפולין. בילדותו היגרה המשפחה לארצות-הברית והתיישבה בברוקלין בניו יורק. בפרוץ מלחמת העולם השנייה התנדב לחיל-האוויר האמריקני. הוסמך כנווט וצורף לאוויריית בעלות-הברית באזור היס-התיכון. במהלך שירותו נפל בשבי הגרמני, ובמאי 1945, עם כיבוש גרמניה, שוחרר משביו. הוא החל לימודי הנדסה בארצות-הברית, ובתחילת 1948 התנדב לסייע בהעברת מטוסי הקומנדו מארצות-הברית לאירופה.



בטיסתו הראשונה לארץ במסגרת מבצע "בלק" ב-23 במאי טס בקומנדו (RX-136). הצוות כלל גם את נורמן מוניץ הקברניט, שלדון אייכל טייס-המשנה ואדוארד סטירק האלחוטאי. במטוס הוטען גוף המסרשמיט הרביעי (במשקל 2,460 ק"ג). הטיסה התנהלה על-פי המתוכנן, והוא עמד לנחות בעקרון בשעות הלילה. מפאת ערפל כבד, שכיסה את שדה התעופה, לא הצליחו לראות את המסלול. כל הניסיונות לכוונו לשדה עלו בתוהו. מוניץ הודיע שיש לו דלק לעוד שעה נוספת בלבד, ואז נותק הקשר עמו. כעבור זמן מה הגיעו שלושה מצוות המטוס לעקרון. לדבריהם, נתקע המטוס באחת הגבעות הסמוכות לעקרון. כעדות אנשי הצוות, נכנס רוזנבאום אל פנים המטוס, שניות ספורות לפני התאונה, והמסרשמיט שהיה בתוך המטוס נע קדימה ומחצו למוות. הם ניסו לחלצו מהמטוס, אולם עזבו בגלל האש שאחזה בכול. למחרת נמצאה גופתו של רוזנבאום.

מיכאל ויימארס

נולד למשפחה יהודית ב-3 באפריל 1920 בהרלינגן בגרמניה. בן 16 עלה לארץ. בשנים 1937-1944 עבד כצופה מטאורולוגי בשדות התעופה בלוד, רמלה וחיפה. עבר לקיבוץ אלונים, ומשם לרביבים בנגב, וסייע שם בהקמת תחנה מטאורולוגית. בפרוץ מלחמת העצמאות שירת בחיל-האוויר, ועסק רבות באיתורם של מסלולים מתאימים בנגב לנחיתת מטוסי החיל בכלל, ומטוסי להק תובלה אווירית בפרט, ולכן כונה "מלך הנגב". היה לו מקום חשוב באיתורם ובהכנתם של מסלולי "אבק-1 (ליד רוחמה) ו"אבק-2" (ליד אימרה), אשר בהם



נחתו מטוסי הלהק במבצע "אבק".

בליל 24 באוקטובר הצטרף לטיסת אספקה במטוס דקוטה לסדום. צוות המטוס כלל את הטייס וילפרד קנטר; פרד סטיבנסון – טייס שנה; וולף פישר – נווט; וליאון ליכטמן – אלחוטאי. סמוך מאוד לשדה התעופה בעקרון, בגובה 300 רגל, פרצה אש במנוע הימני של המטוס, מכל הדלק התפוצץ באוויר, והכנף נותקה מהמטוס. כעבור זמן קצר נפלו המנוע והגלגל בצידו הימני, והמטוס התרסק על הקרקע ועלה באש. הצוות והנוסע, ויימארס, נספו.

החללים היהודיים נקברו ברחובות; סטיבנסון הועבר לבית-החולים הצרפתי ביפו, ונקבר בבית-הקברות הנוצרי שבמקום.

שמואל (סם) פומרנץ

שמואל (סם) פומרנץ נולד ב-23 בספטמבר 1910 בניו-יורק, ארצות-הברית. בוגר הפקולטה להנדסה באוניברסיטת ניו-יורק ובעל רשיון טייס. בפרוץ מלחמת העצמאות התנדב לסייע בהעברת מטוסי התובלה שנרכשו בארצות-הברית. היה בצוות, אשר הטיס את המטוס הקומנדו הראשון לאירופה. מונה אחראי לכל תחזוקת מטוסי התובלה בזאטץ שבצ'כוסלובקיה במסגרת מבצע "בלק" להעברת מטוסי המסרשמיט משם לארץ. המשיך לרכז את הפעולה גם במבצעי "ולווטה", שבהם הועברו מטוסי הספיטפייר לארץ לקראת מבצע "חורב" לשחרור הנגב.



ב-18 בדצמבר 1948, במהלך מבצע "ולווטה-2", המריא פומרנץ ראשון במבנה של שישה מטוסי ספיטפייר מציחה ליוגוסלביה. מזג-האוויר היה קשה מאוד, ושלג כבד ירד בכל האזור. תוך כדי טיסה קלטו הטייסים את הודעתו של פומרנץ, שהוא מתרומם לגובה 14,000 רגל, ומיד לאחר מכן נותק עמו הקשר. כעבור מספר ימים נמצאה גופתו במטוס הספיטפייר, שנפל ונשרף בהרי בוסניה ביוגוסלביה. ב-9 בינואר 1949, נקבר פומרנץ בבית-הקברות בנחלת יצחק. חיל-האוויר קרא את בסיס טייסת הקרב בחצור על שמו – "שדה שמואל".

נספח ב

מטה הלהק

(נכון ל-15 באוקטובר)

יעקב פלדמן – שלישי	מאיר מרדר – מפקד הלהק
דוד פליגלמן – קצין מנהלה ראשי	הרולד אורבך – קצין מבצעים ראשי
יהושע מרש – קצין מטען ונוסעים	חיים פרידלנדר – קצין עוזר לקצין המבצעים הראשי
רוברט שפיץ – קצין תחבורה	צבי סוקוליק – קצין ביטחון
חיים אבינדב – מ"פ יחידת המטה	אהרן קפשווק – קצין אפסנאות
דוד ולבלסקי – שלישי המנהלה	ליפא בס – קצין כוח-אדם
אליהו רטושניאק – סמל ביטחון	ישראל הקר – שלם ומנהל-חשבונות
משה כהן – פקיד ראשי במחלקת מטען ונוסעים	חיים ברנדר – סמל תחבורה
שושנה פרגר – מזכירת מבצעים	עמנואל גרופר – סמל תחבורה
ישראל אידלשניידר – מחסנאי	אברהם זינגר – סמל מבצעים
לאה ברבש – מזכירת מפקד הלהק	יואל הלפרין – מכונאי
אביבה יעקובסון – סמלת ח"ן	מרים גולד – מזכירת מטען ונוסעים

בסיס עקרון

ריי קורץ – קצין מבצעים עקרון	בנימין בוניסלבסקי (בונה) – מפקד בסיס עקרון
שלום תגיר – שלישי	מיכאל קולנשר – קצין מנהלה ראשי

בסיסי "אבק"

רפאל טראוב – מפקד

נספח ג

צוותי האוויר

לורי, רוברט	גרדנר, ליאו	אורבך הרולד
ליווינגסטון, הרולד	גרוס, ג'ון	אייכל, שלדון
ליווינגסטון, מור	גרזון, וויליאם	אילווייט, ארנולד
לייבינג, ארנה	דוברוביץ, אל	אימברג, ריינהרט
לילייברג, אקה/הק	דויטש, מיכאל	אנדרסון, טורוואלד
לנארד, לואיס	דונסקי, פול	אפלכאום, תיאודור
מוניץ, נורמן	דייוויס, הרשל	אקסטראנד, קרל גוסטב
מילטון, סטן	הנסון, יצחק	בוק, זולטן
מלברג, לטארט	וולף, הנרי	בורנשטיין, הרברט
מסינג, טריג	ווינבלט, פרד	בטלר, רוברט
מסראו, לו	ונס, מנדל	בינדר, הווארד
נגלי, לואיס	טובקין, וולטר	בלוך, ריימונד
נוביק, ויליאם	טולציינסקי, פסח	בנסימון, מוריס
נוט, צ'רלס	טראוב, אברהם	בס, ג'ק
נורטון, מייקל	יאנקנר, מוריס	בקוויט' (בק), מוריס
ניומן, רודולף	ידווין, ארט	בראדשו, ויליאם
נילסון, גונאר	כהן, אלי	בראייר, אשר
סווינג, גיליאן	כהן, מקס	ברודינג, צ'רלס
סולומון, פיליפ	כהן, סימור	בראיינט-מייסנר, רודולף
סטורי, בן	כהן, סיריל	גולדבלט, דניאל
סטירק, אדווארד	לוויט, גורדון רוברט	גולדשטיין, חיים
סטון, תיאודור	לוטרל, רוברט	גולומב, שמואל
סיגל, ג'וזף	לויין, ליאונרד	גייקובס, סלומון

סיטרוואן, אברהם	פסקמן, מרטין	ראב, לורנס
סימון, הרולד	ציבר, ויקטור	רוזנבאום, מוזס אהרון
סינקלר, ראלף	ציונסקי, אדי	רוטנברג, הרברט
סיסק, רוברט לסטר	קאופמן, מוריס	ריבקוף, מרטין
סלום, יואל	קוברניק, ג'וליוס	רייסין, אל
סמית', ג'ק	קונקה, ריכארד	רימן, ינס
ספר, טד	קוסטף, דון	רסקין, ליאונרד
סקלר, בן	קורץ, ריימונד	שוורץ, הארי
פאגר, ארנה	קינג גלן	שוימר, אל
פומרנץ, שמואל	קנטבל, ויליאם	שטיינברג, סיריל
פורד, ארתור	קנר, מישה	שילדס, פיליפ
פיאלה, יעקב	קסטנר, מאיר	שינדלר, ארווין
פינגרמן, סול	קרוקשטאט, ברטיל	שמעוני, יהודה
פלדמן, ליאופולד	קרלסון, תור	תורברג, בנגט

נספח ד

כינויי הסתר

אוסקר – שלום זינגר (רון)	יורם – יוגוסלביה
אוקלהומה – עקרון, ארץ-ישראל	יורק – מטוס ספיטפייר
אור – שאול מאירוב (אביגור)	יסער – צרפת
אוריה – יהודה בריגר	יעל – פינלנד
איתי – אהוד אבראל	ישעיהו – אהרון רמז
אלבמה – תחנת ביניים ביוגוסלביה	יתוש – מטוס מוסקיטו
אלון – יהודה ארזי	ליאונרד – איטליה
אלי – אלכס זילוני	ליש – לוי שקולניק (אשכול)
אמיתי – דוד ברגוריון	מגדל – לונדון
אסף – שלום לוין	מומר – מוניה מרדור
ארטון – ארץ-ישראל	מטוס נ"א (P-51) מוסטנג
בן – מאיר ("מוניה") מרדור (מרדור)	מנוולים – בריטים
ברג – גינבה, שווייץ	מתי – אליהו סחרוב
ברוך – בולגריה	נורמן – היימן (שכטמן) שמיר
גד – פנחס קוזלובסקי (ספיר)	סטפנים – דולרים
גיקסטאר – איאצ'יו, קורסיקה	סכין – מטוס מסרשמיט
גורג' – יוון (גריס)	סמים – אמריקנים
גושן – מצרים	עופרי – צ'כוסלובקיה
דודג' – מטוס קומנדו	עציון – זאטץ, צ'כיה
דני – דניאל אגרונסקי	פטרפטר – פריס
דניאלה – עדה סרגי	פליקס – אוריאל (אוטו) דורון
הדוד – ארצות-הברית, טדי קולק	קדילק – מטוס קונסטליישן
הלל – ישראל גלילי	קלמן – איאצ'יו, קורסיקה

קטהאוס – קטאניה, סיציליה	זברה – זאטץ, צ'כיה
קסיל – יקותיאל פדרמן	חי – חי יששכר
רוני – אהרון רמז	טולסה – תל-אביב, עקרון
רמי – אברהם טייבר	טנור – יוון
	שחיין – אל שוימר

כינויי סתר* המוזכרים בספרו של מ' מרדור, "שליחות עלומה":

סיי לוי – סיי כחן	גיוני אדיר – גיוני גרוס
בוב מיכאל – בוב לורי	הלל בהיר – הרולד אורבך
ביל נור – ביל ליכטמן	שלדון אילן – שלדון אייכל
לו נורטון – לו לטארט	הרברט איש שלום – הרברט פרידן
רוקן סהר – נורמן מוניץ	רוברט בוך – רוברט וודל
מוריס סופר – מוריס קאופמן	לארי ברוך – לארי ראב
דסטי קמחי – דסטי מילר	וילי ברוש – ויליאם סוסנוב
ויליאם קנדי – ויליאם נוביק	ויליאם גומולקה – ויליאם פולנסקי
ויליאם קציר – ויליאם כ"ץ	אלי גנן – ליאו גרדנר
ארוין שאגן – ארוין שינדלר	מרטין דייג – מרטין ריבקוף
דון שקט – דון קוסטאף	אדוארד טירה – אדוארד סטירק
סטיב תימן – סטיב שווארץ	שמואל כרמל – סם לואיס
	ארני לבן – ארנולד אילווייט

* רשימה שקיבל מחבר הספר ממוניה מרדור בשנת 1984.