

פרק ד

הגשר האווירי בבנינו

"אירון RX-133 ניזוק קשה"

ב-1 ביולי 1948 החלו מטוסי האגף לתובלה אווירית להטיס את מטוסי המסרשמיט שנרכשו בעסקה השנייה עם הציכים. באותו היום קיבל מטה האגף לתובלה אווירית, בפקודו של מוניה מרדר, את האחריות המלאה להמשך מבצע "בלק".¹ מטה האגף מוקם ברחוב שמריהו לוי 2 בתל-אביב, בדירה בת שני חדרים. "שולחן וכמה כסאות אשר נלקחו בחשאלה משכן" היו בתחילה את כל ריהוטו של מטה האגף. מאותו היום הונהגה בו אף תורנות לילה.² היעדים העיקריים של המטה היו: להגדיל עד כמה שאפשר את מספר הגיחות במבצע "בלק"; לקבל את האחריות לכל התובלה האווירית המגיעה לארץ והיוצאת ממנה; וכן את כל התובלה האווירית הכבדה בתוך חיל-האוויר. אולם, מפאת המחסור בכוח-אדם והדחיפות והקדימות של מבצע "בלק" קיבל על עצמו האגף אך ורק את האחריות לקבלת "שני בלקים ללילה". גם מפאת הצורך "ברורבה של זמן לפריקה ומילוי דלק", מצד אחד, והכרח להוציא את המטוסים חזרה לציכיה עוד באותו הלילה, מצד שני, ביקש מטה האגף מבריגר לכלול בהודעות המוקדמות את משקל המטען העתיד להגיע, ושמטוסי ה"בלק" יגיעו בשעות המוקדמות של הלילה.³ אולם, למרות ההתכוננות של מטה האגף להכין את כל הנחוץ לפעולה על-פי היעדים – הוצא אחד ממטוסי הקומנדו (כמתואר להלן) מכלל הסד"כ של האגף כעבור ימים ספורים בלבד, והדבר השפיע, כמובן, על קצב ההטסה.

ב-1 ביולי המריא מזאטץ מטוס קומנדו RX-133, מוביל בתוכו מסרשמיט (2,460 ק"ג) ללא מדחף. בהודעתו של מאירוב למרדר נאמר, שמסרשמיט זה הוא "הראשון שנבדק על-ידי סם [פומרנץ] ונשלח לארנון לשם ניסיון. אם יעמוד בבחינה ישלחו מיד האחרים". ואכן, גם בדיווח של פומרנץ נאמר: "היום שלחו סכין אחד. מקוה שיהיה בסדר. אם יהיה צורך בטיפול נוסף. אפשר בנקל לעשות זאת בארץ." הוא גם הביע את התקווה, שבמשך הלילה יגיעו מבית-החרושת עוד שני מטוסי קרב; אולם, למחרת לא יצא לארץ אף לא מטוס אחד. בריגר דיווח

לחי יששכר כי "משתדלים לסדר העמסה של סכין אחד או שניים מחר, בכדי לשלוח בימי החג." המדובר בחג הסוקול, שבו יצאו הפועלים הציכיים לחופשה למשך שלושה ימים, והדבר השפיע גם על המשך ההטסה במבצע "בלק".⁴

בהבשעה, כדי להחיש את קצב ההטסה, נבדקה על-פי הנחייתו של אהרון רמז, ראש מטה חיל-האוויר, האפשרות לרכוש מטוסי סקיימסטר נוספים. ואכן, וינגטל, המהנדס הראשי של חברת התעופה KLM באמסטרדם, הציע מטוס כזה "במצב טוב עם בטוח של 33,000 מילין ב-150,000\$. אולם, כבר ב-3 ביולי נאמר לו "שאינן לנו צורך כבר ב-DC-4".⁵ באותו יום יצא מטוס קומנדו RX-138 עם מסרשמיט נוסף ללא מדחף, וכן מטוס הקונסטליישן, מוטס בידי סם לואיס, שוב עם 50 מקלעי "בוזה", וטסו בו גם 13 "נהגים" [טייסים] מומחים. למחרת היום יצא מטוס קומנדו RX-134, מועמס במסרשמיט ללא מדחף וכן בכמה ארגוני תחמושת.

באותו היום המריא מזאטץ מטוס קומנדו RX-133 עם מסרשמיט נוסף בלי מדחף.⁶ המטוס ("בלק-55") הגיע לעקרון בשעה 23:30, ולאחר פריקת המטען הוחל בתדלוקו. באותה הזדמנות הורה מטה האגף לתובלה אווירית "לנסות את הציוד החדש למילוי דלק." ש' דימנט פיקח על התדלוק באמצעות המשאבות החדשות, שהיו "מונעות על-ידי מוטורים של בנזין." במהלך תדלוק מכל הדלק הממוקם בכנף השמאלית, סגר לפתע אחד המתדלקים "את הברז בכדי לבדוק את מצב הבנזין במיכל," אחד מקטעי הצינור התפרק מחיבור הנחושת שלו ודלק רב ניתז על הכנף. מחצית השעה לאחר שסיימו את התדלוק הבחינו שהדלק עדיין נוזל מהכנף. העניין דווח לק' רוזנברג (אחד מהאחראים להכנת המטוס לטיסתו חזרה לציכיה), ונאמר לו גם שמקרה כזה כבר אירע בעבר. הוא שיער כי הדבר נובע "מהתרחבות טרמית של הדלק."

כעבור זמן מה הגיעו למקום מיכאל קולנשר, מפקד היחידה לקליטת מטוסי ה"בלק" בעקרון, וברוך פרידן, קצין המבצעים התורן בשדה התעופה בעקרון, כדי לאשר את יציאתו של הקומנדו חזרה "בדרכו הקבועה לעציון [לזאטץ]." גם פרידן הבחין בגזירת הבנזין, וביקש את הטכנאי התורן לבדוק את המטוס. הבדיקה נמשכה כשעה, ולאחריה דיווח הטכנאי כי מדובר בסך-הכול ב"גזירת עודף דלק וכי אין בזה שום סכנה." משנוכח פרידן כי מכביהאש לא נוכחים במקום (נאמר לו כי "הוזנח הסיידור שמכבי האש נוכחים בשעת הפעלת המוטורים"), הוא הזעיק אותם, אך רק שניים הגיעו, לאחר שהעירו אותם משנתם. לפי התמקמותם ("כמטר לפני האוירון") נוכח פרידן לדעת שלא היה להם שום ניסיון בתחום זה, והוא הורה להם היכן עליהם להתמקם בשעת התדלוק.

ב-5 ביולי, בשעה 03:30, היה המטוס מוכן להמראה. ברטיל קרוקסטד, קברניט שוודי, ישב בכיסא הימני במטוס, ו"כיוון את מחניק-האוויר ואת מכווני התערוכת." בר-זמן הכין טייס-המשנה את המנוע לפעולה. בתחילה "הסתובב המנוע מבלי להתפס במשך שתי שניות," ואז ראה קרוקסטד להבה. הוא שיער שמקור הלהבה הוא מצינור מפלט הגז והחניק איפוא את האוויר בקרבורטור. כעבור מספר שניות שמע קול נפץ חזק וראה להבה עוטפת את הכנף. הוא וטייס-המשנה ירדו מיד מהמטוס. קבוצת האנשים שעסקה בהכנת המטוס לטיסה, יחד עם שני מכביהאש, החלו נלחמים באש החזקה. כעבור 12 דקות הצליחו לכבותה. עשרים דקות מאוחר יותר התגלו ניצוצות, ולכן שוב הציפו את הכנף "בנוזל כבוי." במברק של מרדר לבריגר בשעה 10:15 נאמר כי "אוירון RX-133 ניזוק קשה כתוצאה מהתפוצצות בכנף השמאלית. ההתפוצצות

היתה תוצאה מבק-פייר במוטור השמאלי בשעת ההתנעה לפני ההמראה חזרה. לאנשים שלום, לסכין שלום".⁷

בה-בשעה ביקש מרדר ממפקד עקרון, אלכס זילוני, להביע את הערכתו הרבה לשניים מחייליו "מקבוצת כיבוי אש" על "אומץ הלב והאחריות", שגילו במלוי תפקידם.⁸ כעבור זמן מה הביע פרידן את דעתו, שלא היתה כל הונחה באירוע, ולכן גם "אין להאשים שום איש". לדבריו:

JOSEPH SHALMUK
Formerly: Government Fire Inspector at Likiep
 CONSISTENT TO M. M. SHARON
 AND POLICE FORCE
 FIRE EXTINGUISHERS AND ALL
 EQUIPMENT MANUFACTURE
 OTHER FIRE - FIGHTING
 EQUIPMENT
 MADE IN PALESTINE
 22 YILKHA EXHIBITION
 TEL-AVIV, (Palace) 12, Hayarden St.
 Tel-Aviv: 11 WOLOVETSKY CENTRE
 Tel-Aviv 1417



TRADE MARK
 Trade Mark Registered



לכבוד
 מפקד חיל האוויר, תל-אביב

3-948
 1873/4
 10/2

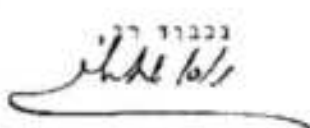
...1.6

מכיון שידוע לי שאתם יוונים טילוצים עבור מכשירים
 לכבוי אש בכל מני סוגים ט-2-34 ולכן. מכיון שהפירמה שלי היא
 הותיקה ביותר מה בארץ, וספקי טילוצים של 2-60 ולכן נסאות דבות
 לצבא האנגלי בארץ בזמן המלחמה. כפקתי גם מכשירים וטילוצים לחיל
 האוויר בחוץ לארץ. את ההזמנות מבצעת בארץ ומבצעת בחוץ לארץ עדיין
 נסאות ברשותי.

האספולות של הטילוצים שאני מספק עשויות לפי הסטנדרט
 האירופאי. הן חזקות הרבה יותר מבאחרות, העלולות להסביר ביד.
 טקרים כאלה כבר קרו וסכיון שבאספולות נסאות חוסמת גזרים הן
 הולקו לחיילים שחילצו את המכשירים. באספולות כבר שקבלתם עד
 היום אין ססתכטים בכל העולם.

אודה לך מאד אם בשעת צורך של טילוצים או מכשירים מדרשו
 גם ספגי להגיש הצעה.

יש גם ברשותי מכשירים טוכנים של 100 ולולים של 36 ליטר
 10-1 ליטר קצף.

לכבוד רב


אמצעים לכיבוי אש

זה שורה של מקרים קטנים שאף אחד אין לו ערך בפני עצמו – אבל בצירוף הם גרמו למקרה, למשל: 1. הטייס-המשנה ישב במושב הטיס; 2. הקרבורטור לא היה בסדר; 3. כנראה שהיו גזים בכנף; 4. הטייס לא הצליח לנשוף את האש לאחר ה-Back-Fire; 5. הרוח עזרה להתפשטות האש; 6. לא היתה בשדה מכונת כבוי; 7. אילו היתה בשדה מכונת כבוי אפשר היה להקטין את שטח הנזק, אם כי קרוב לוודאי שאי אפשר היה למנוע את ההתפוצצות.⁹

המטוס הוצא מכלל שימוש, ומפקד האגף כתב למחלקת הנדסה של חיל-האוויר להתחיל בפירוק המידי של חלקי המטוס "בהתחשב עם החשש מפגיעה מהפצצות האויב העלולות להרוס את המטוס".¹⁰ במכתבו לבריגר בציכיה נאמר גם, כי לאחר שיסתיים פירוקם של החלקים החשובים ממטוס RX-133, ישלחו הם אליו גם את החלקים הדרושים לו לתיקון מטוס RX-131, שמפאת בעיות שמישות טרם ביצע אף לא טיסה אחת במבצע "בלק".¹¹ לימים הצביע מפקד האגף מוניה מרדור על המחסור במשאבות למילוי הדלק כגורם העיקרי לאירוע. צוותי האוויר, ובראשם סם לואיס, הפנו את זעמם וכאבם כלפי מרדור, ולדבריו "הבינותי לרוחם, שהרי ידעתי כמה עמל וסיכון השקיעו הם בהשגת המטוסים והעברתם לארץ, ואילו אנחנו איננו מסוגלים, כביכול, לפתור בעיה כה פשוטה, לפי מושגיהם האמריקאיים, ולספק את הבאזורים הדרושים".¹² עד 8 ביולי פורסמו מסקנות חקירתו של סגן ראש המטה הימני שמיר:

האירוע נגרם עקב שיטת הפעלה לא נכונה של טיס (שודי), נזילת הדלק בשעת המילוי גרם להיווצרות אדי בנזין בחלל הכנף, והבק-פייר הציתם. ייתכן שצנור בנזין המוביל אל הטנקים נשבר או נסדק וגרם לשפיכת בנזין אל תוך הכנף; ייתכן שניצוץ מחיבור חשמלי לא מוגן גרם אף הוא להתלקחות.¹³

מטוס הקומנדו הראשון חוזר לאירופה

עם הוצאתו של מטוס RX-133 מהסד"כ גבר במבצע "בלק" הלחץ על המטוסים הספורים, שבלאו הכי היה מצב שמישותם גרוע. הוחלט איפוא לזרז ככל האפשר את העברתו של מטוס RX-132 לתיקון בזאטץ. כזכור, היה זה המטוס הראשון שהגיע לארץ, ונפגע בתחילת מאי מאש שנורתה מהקרקע בהטיסו אספקה ליחיעם. אמנם כבר בסוף מאי עלתה המחשבה להטיסו לשם, אולם בגלל מצבו הטכני הגרוע נדחה שוב ושוב מועד הטסתו. תוך כדי כך ניסו לתקנו, על-מנת שאפשר יהיה להטיסו בבטחה יחסית.¹⁴

המטוס היה אמור לצאת לקטאניה בחצות של 5 ביולי, ביום שבו נשרף הקומנדו RX-133, אולם למחרת היום הודיעו על דחיית הטיסה ועל כך שהמטוס עתיד לצאת לזאטץ "בדרך ובטרנויט הרגיל", כלומר דרך איאציו. אחר-כך שוב הודיעו על דחייה, ולבסוף יצא המטוס רק בליל 7-8 ביולי, לאחר שהוחלף מספרו ל-RX-133. מפאת מצבו הטכני הגרוע של המטוס, הוטס בו רק נוסע אחד בלבד, וכשהגיע לאיאציו, התעכב שם מפאת בעיות מזג-האוויר.¹⁵ היה שם גם מטוס RX-134, אשר עוד קודם צאתו חזרה מעקרון לזאטץ אובחן בו "סדק בטנק הבנזין", ולכן

המריא משם ללא נוסעים. לאחר נחיתתו באיאצ'יו עיכבו שם את המטוס מפאת "קלקול רציני", כדברי בריגר.¹⁶

ב-11 ביולי המריא מטוס RX-132 משם לזאטץ, אולם כעבור זמן קצר חזר מדרכו בגלל מזג האוויר הגרוע. למחרת כתב בריגר למרדר: "RX-132 שהוחלף מספרו ל-RX-133 וכמו כן RX-134 נמצאים בקלמן. מתעכבים בגלל מזג האוויר הקשה."¹⁷ ב-12 ביולי היה שם גם מטוס RX-138, אשר הטיס יום קודם לכן מסרשמיט לעקרון, חזר לאיאצ'יו, וכשיצא משם – חזר כלעומת שבה "בגלל קלקול".¹⁸ משהשתפר מזג האוויר הקשה, יצא מאיאצ'יו לזאטץ מטוס RX-133, כדי להשלים בו את התיקונים ההכרחיים. עד 17 ביולי הסתיימו תיקוניו של המטוס, ובאותו היום בוצעה בו טיסת "בלק-66", שבה הובלו לארץ מסרשמיט ללא מדחף ועוד כמה ארגוני פצצות. במטוסים אלה, שרמת שמישותם היתה כל-כך גרועה, תוך כדי בעיות תדירות של מזג אוויר, התנחלה איפוא הרכבת האווירית של מבצע "בלק".

"תביעות גדולות מהארץ"

בינתיים, למן תחילת יולי, לא שולב צוות מטוס הסקיימסטר החכור במבצע "בלק". אין ספק שהשתלבותו של מטוס הקונסטליישן איפשרה לפעילי הרכש לשלב יותר את המטוס הזה במקום הסקיימסטר. אולם, כשביקשו לחדש את פעולת הצוות, אשר שהה עם המטוס בפריס – הם סירבו, אף התלוננו על אי-קיום ההסכם שנחתם עמם, ותבעו תשלום גבוה יותר. בתגובה לכך כתב בריגר לאברהם טייבר (י'רמיי) בגינבה ב-10 ביולי:

לאנשי ה-DC-4 הישן לא מגיעה העלאה של מחיר שעת הטיסה. המחיר המקסימלי שאפשר להגיע הוא 350 סטפנים [דולרים] לשעה. הם מקבלים מאתנו את כל הדלק חוץ מנסיעות קלמן-פריס-עופרי. כמו כן הם מקבלים את כל הקיום. האיחור בתשלומים הוא באשמתם בגלל אי הגשת החשבונות בזמן.²⁰

צוות המטוס לא ניאות איפוא לעזוב את פריס עד שלא יקבל הוראה מרולנד, אחד מאנשי הצוות, אשר היה בגינבה לשם ניהול המשא-ומתן על תביעותיהם החדשות.²¹ אולם, בצהרי 12 ביולי פנה בריגר בדחיפות לגינבה וביקשם שפינו גינברג, האחראי על הצד הכספי, יסיים את המשא-ומתן אף "על מחיר גבוה מ-450 סטפנים לשעה", שכן לדבריו "יש תביעות גדולות מהארץ. כמה סכינים נפגעו. והיה צורך בכלי שיהיה מחר בעופרי." ואכן, בערב של אותו היום הודיע שמעון אורנשטיין, שהם סיימו את המשא-ומתן על הפעלת מטוס הסקיימסטר ב-380 דולר לשעה, ולמחרת היום יגיע המטוס מפריס לזאטץ.²² הסכם זה היה טעון עדיין את ניסוחו הסופי על הכתב ואת חתימתו של ראלף קוקס, בעל המטוס.²³

* מפאת עייפות הצוות לאחר הטיסה הארוכה מהארץ, נשארו לעיתים האנשים ללילה באיאצ'יו, והמשיכו רק למחרת היום לזאטץ. העיירה עצמה לא היתה רחוקה מהשדה, והצוותים לנו שם "ביהוטל דיאטרניה" (מלון הזרים). מלון נעים של שני כוכבים, עם מיטות ענקיות, מזון טעים ומרפסות המשקיפות על הים התיכון.²⁴

למחרת היום הגיע המטוס לזאטץ, וב-14 ביולי יצא לטיסת "בלק-62". המטוס הוביל מטוס מסרשמיט שלם, שני מדחפים, ואף "שני ארגזי חלקי-חילוף למכונות 37". לאחר הגעת המטוס לעקרון, נפרק המטען, והצוות המריא חזרה לזאטץ ב-15 ביולי בשעה 04:00.²⁴ למחרת היום, ב-16 ביולי, שוב יצא המטוס לטיסת "בלק-64", כשהוא מוביל, בין השאר, שלושה מדחפים למסרשמיט, 10 פצצות במשקל 250 ק"ג האחת ושש פצצות במשקל 70 ק"ג האחת. המטוס הגיע לארץ ללא כל תקלות מיוחדות, ולאחר פריקתו חזר לזאטץ; אולם בינתיים, בגלל "לחץ הסמים [האמריקנים]", הוציאו שלטונות צרפת ("נטר") פקודת מאסר "לחלק מעובדיו" של המטוס.²⁵

מטה חיל-האוויר תבע להחיש את הטסת שאר מטוסי המסרשמיט שנרכשו, ובזאטץ היו מוכנים לשלם אף מחיר גבוה בהרבה ממה שחשבו בתחילה, כדי לשכנע את צוות הסקיימסטר להמשיך בהטסה. זאת, למרות שהיה להם מטוס הקונסטליישן שהעריכו כי ניתן יהיה להטיס בו אף שני מטוסי מסרשמיט. יתרה מזו, באותו הזמן הודיע שמעון אורנשטיין כי "הקוני עומד כי אין מה לשלוח אתו".²⁶ נראה איפוא, שבזאטץ לא הצליחו להעמיס על הקונסטליישן את מטוס הקרב; אפשר שהעדיפו את הדרך הבטוחה, שכבר נוסתה פעמים רבות, בהטסת מטוס הקרב בסקיימסטר, על-פני ניסיון שהיה עלול גם לפגוע במטוס הקונסטליישן, שכל-כך חיכו להגעתו. כך או כך, לא חלפו ימים ספורים ואף מטוס זה יצא מסד"כ המטוסים של מבצע "בלק".

"הודות לו ולירידתו הוירטואוזית ניצלו חיי 20 איש"

ב-13 ביולי יצא מטוס הקונסטליישן מזאטץ, נושא בתוכו 27 ארגזי מכונות 37 (מכונות-ירייה "בזה" – BZ-37) וכן 27 "ארגזי חלקי חילוף לנ"ל". טייס המטוס היה מוריס קאופמן. הטיסה לארץ עברה ללא כל תקלות, אולם בהגיעו לנחיתה בעקרון היו לו קשיים בהפעלתה של המערכת ההידראולית להורדת גלגלי הנחיתה. בסופו של דבר הצליחו בכך. לאחר הנחיתה נבדק המטוס בידי רוברט קלרנס וודל, מהנדס טיס, והוא דיווח כי הצליח לתקן את הליקוי שגרם לתקלה בשעת הנחיתה.²⁸

למחרת היום, ב-14 ביולי, המריא מטוס הקונסטליישן לזאטץ. קברניט המטוס היה מרטין ריבקוף; טייס-המשנה – משה קנר; ** רוברט קלרנס וודל – מהנדס טיסה; אדוארד סטירק – אלחוטאי; וסיריל שטיינברג – נווט (הגיע מאנגליה). במטוס היו כמה בני משפחה של עובדי הנציגות הישראלית בפראג, כמה שליחי רכש וגם היימן שמיר, סגן ראש מטה חיל-האוויר, אשר נסע לזאטץ כדי לעקוב מקרוב אחר ההכנות האחרונות של שלושת מטוסי ה-B-17.

* המשך החטסה היתה כדלהלן: ב-6 ביולי הוטסו במטוס RX-135 שלושה מדחפים לשלושת מטוסי המסרשמיט שכבר הוטסו, ולמחרת הוטסו במטוס הקונסטליישן 53 ארגזי פצצות (106 פצצות של 70 ק"ג). ב-9 ביולי הוטס מסרשמיט ללא מדחף שוב במטוס RX-135, ולמחרת יצא הקונסטליישן שוב מזאטץ, כשהוא מוביל 27 "ארגזי מכונות 37", 27 ארגזי חלקי חילוף לנ"ל, 6 מקרים בשביל סכינים, 12 צנורות פליטה ו-1 חבילה – מטרת לאיפוס.²⁷

** קיבל את הכשרתו בחיל-האוויר הרוסי. היה מהראשונים שגויסו לטיסת א' של "שירות-האוויר" בסוף שנת 1947, ואף שימש כמפקדה. היה בין הארץ-ישראלים הראשונים שהועברו לשרת באגף לתובלה אווירית.

(מבצרים מעופפים) לקראת המראתם מזאטץ לביצוע המשימות שהותוו להם עם חידוש הלחימה במסגרת מבצע "נבוט".

בהמראה היה הכול תקין: כ־הנסע חזר למקומו ללא תקלות וכל מחוויי המטוס ושעונו הראו קריאות תקינות. מזג־האוויר היה טוב, 3/10 עננים בגובה 12,000 רגל. בהגיעם מעל הים האדריאטי, לאורך חופי יוגוסלביה, הבחין אחד מהצוות כי בקרבת מטוסם מצוי מטוס קרב עם סימונים קומוניסטיים של כוכב אדום. המטוס זוהה כיאק של חיל־האוויר היוגוסלבי. הם ציפו איפוא "בחשש לרגע בו יוריד את כן הנסע ויטמן לנו לבוא בעקבותיו, אך כל שעשה היה לתמרן סביב מטוסינו, עד שהשתכנע כנראה כי מדובר במטוס נוסעים אזרחי ושבר חזרה לבסיסו".²⁹

אולם, בהגיעם לנחיתה בזאטץ, בשעה 16:00, ניסה הטייס "להוציא את הגלגלים ויצא רק אחד [השמאלי]. ניסה להכניסו ולא יכול." במצב זה גם נחיתה גחון היתה בלתי אפשרית. כך הסתובב המטוס במשך כשעה מעל השדה. בינתיים המריא סם לואיס במטוס אימונים קטן מדגם BT-13, וניסה לדחוף פנימה את גלגל הקונסטליישן בכנף מטוסו. היה חשש שמא יתנגשו המטוסים, וכל הצופים מהקרע עקבו אחר הפעולה "בעצירת הנשימה". אולם, לאחר כמה ניסיונות סרק חזר לואיס לנחיתה.³⁰ בינתיים בתוך המטוס, לדברי ריבקוף,

טייס־המשנה והמהנדס ניסו להתגבר על הבעיה במשך 20 דקות, אך ללא הועיל. אני ניסיתי להחזיר למצבו הקודם את הגלגל השמאלי ואז, להוריד את כל הגלגלים יחד. ואולם, זה נתקע וסירב לחזור למצבו הקודם. ניסיתי להוריד את הגלגל הימני ואת גלגל חרטום המטוס, ע"י ביצוע טיסת צלילה ואחר, עלייה חדה מעלה, ואולם ללא הועיל. שעה ורבע של טיסה, לאחר ניסיון הנחיתה הראשון שלי, החלטתי לנסות ולנחות על גלגל אחד. ראשית, כיביתי את מנועים מס' 2 ו-3. הגעתי למסלול הטיסה, בטיסה המקובלת ואז, נחתתי על גלגל אחד, תוך שאני מנסה לייצב את המטוס על אותו גלגל, עד שיאבד את מהירות הנסיעה שלו. בשלב זה, המטוס נטה לימין על הכנף הימנית, עשה סיבוב של 160 מעלות לימין ונעצר.³¹

באותו היום כתבו "נורמן" (שמיר) וברייגר לרמו ולמרדר: "הקוני ניזוקה קשה בזמן נחיתה בבורה. שלום לכל נוסעיה. אין להפעיל בזמן הקרוב..."³² מאוחר יותר, לאור התרשמותו הראשונית של סם פומרץ, נמסר לחי כי "הקוני כפי הנראה אבוד", כבר עתה עלתה "שאלת הביטוח": היכולת לקבל את דמי הביטוח עבור המטוס שאכן היה מבוטח בגיור יורק באמצעות חברת Service Airways, שהוערכו מאוחר יותר בגובה של 400 אלף דולר (!); אולם "הוחלט לא לנקוט בצעדים בכדי לא לעורר את שאלת הבלקים."³³ למחרת היום

* במהלך נובמבר 1949 גם נובשה הגירסה עבור חברת הביטוח בארצות־הברית. ריבקוף היה צריך לחתום על הצהרה, שלפיה המריא מזאטץ לביצוע טיסה מקומית; לאחר טיסה של מספר שעות רב במזג־אוויר טח ללא תקלות, בבואו לנחיתה – אירעה התקלה. אסור היה להזכיר בהצהרה זאת שהיו במטוס נוסעים, והיה צריך לרשום את אנשי הצוות, שהיו מוסמכים לחטות המטוס. ואכן, ריבקוף הכין הצהרה כנדרש, ולפיה כלל הצוות שלו את לארי ראב, דונלד ("דון") רוברטס – מהנדס, ואלי כהן – אלחוטאי.³⁴

הובעה ההערכה לקברניט המטוס, והשתנתה ההערכה באשר ליכולת לתקן את המטוס, כפי שזה בא לידי ביטוי בדבריו של יהודה לחי ולרמי: "הטייס הראשי היה ריבקוף. הודות לו ולירידתו הוירטואוזית ניצלו חיי 20 איש. הוא ראוי לפרס. התיקון זה עניין של חדשים והרבה כסף, אולם אפשר יהיה לתקן."³⁵ באותו יום מונה מוריס קאופמן, ארני סטאליק ודונלד ("דון") רוברטס כוועדת חקירה לבדיקת נסיבות התאונה של מטוס זה. בראש הוועדה הועמד סם לואיס.³⁶

אחד המטוסים החשובים והמרכזיים, שעליהם קיווה האגף לתובלה אווירית לבסס ולהגדיל את כושר פעולתו, נגרע איפוא ממצבת המטוסים. יתרה מזו, היה צריך להקצות עבורו גם את כוח־האדם הדרוש להשמשו.³⁷ אבדן הקונסטליישן היווה מכה קשה לאגף, ובמיוחד לגרעין המייסד של לאפס"א, אשר רכש את המטוס וטיפל בכל שלבי השמשו והברחתו מארצות־הברית לישראל, גם מתוך תקווה, ככל הנראה, שהמטוס יועבר בתום הפעילות הצבאית לתעופה האזרחית. נחמה פורתא היתה כבר למחרת היום, עת הצטרף לסבב של מבצע "בלק" מטוס סקיימסטר (NC-56011) נוסף.

"זהו מעשה תרמית"

מטוס הסקיימסטר נרכש בארצות־הברית במהלך חודש יוני והגיע לזאטץ, מוטס בידי מוריס קאופמן, כבר בסוף אותו החודש.³⁸ כזכור, היה אפשר לבצע במטוס זה, בעל ארבעת המנועים, את כל הדרך מזאטץ לעקרון ללא נחיתת ביניים, והתקוות שתלו בו להחשת הטסתם של מטוסי הקרב לרבות אמצעי הלחימה – היו רבות ביותר. אולם, גם האכזבה ממטוס זה היתה רבה.

בדיווחו של של צבי דינשטיין לחי יששכר ב-2 ביולי, נאמר, כי המטוס "הגיע במצב לא טוב," ותיקונו יעלה 3,500 דולר. הטסתו לארץ תוכננה למחרת היום בבוקר בידי הצוות של מטוס הסקיימסטר החכור, שהיה אותה שעה בפריס, שכן קברניט המטוס, מוריס קאופמן, יצא למספר ימים לביקור באנגליה, כפי שלדבריו הובטח לו.³⁹ אולם, המטוס לא יצא למחרת היום. לאחר בדיקה מדוקדקת יותר של סם פומרץ' הסתבר שההערכה הראשונית היתה אופטימית מדי, ויש להשקיע בו הרבה יותר עבודה ממה שחשבו בתחילה, וכמובן גם סכום כסף גדול בהרבה: שבועיים עבודה, בעלות של 50 אלף דולר לפחות. יתרה מזו, כעבור זמן קצר אף נאמר: "מתוך בירור של אנשי ה-DC-4 החדש בעופרי נתברר כי אינו ראוי לנסיעה ליותר מ-200 שעות. זהו מעשה תרמית. מציעים לשלחו חזרה לארה"ב."⁴⁰ לעבודה הקשה והשוחרקת של אנשי התחזוקה, בהנהלתו של סם פומרץ', על מטוסי הקומנדו בזאטץ נוסף איפוא למטוס הקונסטליישן גם מטוס הסקיימסטר.

ב-15 ביולי הסתיימה המלאכה: מטוס הסקיימסטר (NC-56011) יצא לטיסת "בלק-63", מוביל בין השאר מסרשמיט, שני מדחפים, 10 פצצות של 70 ק"ג כל אחת, שתי פצצות של 250 ק"ג כל אחת, חלקי־חילוף וחלקי מכונות וגם שבעה נוסעים.⁴¹ טיסה זאת נועדה גם "לראות את כושר פעולתו" של המטוס. ואכן, המטוס הגיע לעקרון ללא תקלות מיוחדות, ולאחר פריקתו חזר לזאטץ.



הצוות ליד ה-B-17 לפני ההמראה להפצצת קהיר

הפצצת קהיר

באותו יום, 15 ביולי, המריאו מזאטץ גם שלושת מטוסי ה-B-17 ("מבצרים מעופפים") שהוכנו לפעולתם הראשונה. חלק מהצוותים, שהבריו את המטוסים מארצות-הברית, שבו לשם, וכמה מצוותי האוויר של האגף לתובלה אווירית (שהכירו מטוסים אלה מתקופת פעילותם במהלך מלחמת העולם השנייה) השתלבו בהפעלת המטוסים. זהו אחד הנורמים העיקריים לקשר החזק, שנמשך גם מאוחר יותר, בין צוותי "המבצרים המעופפים" לבין צוותי האגף לתובלה אווירית במהלך הפעולה בארץ.

בפעולתם הראשונה הפציצו מטוסי ה-B-17 את קהיר ואת עזה, והמטוס השלישי – בגלל טעות בניווט – הפציץ את רפיח במקום את אל-עריש. ריימונד (ריי) קורץ, כבן 30, מראשוני טייסיה של חברת לאפס"א, אשר טס גיחות רבות במבצע "בלק", היה קברניט המטוס, שהפציץ את קהיר, ויליאם ("בילי") כ"ץ – טייס-המשנה, ועוד שישה אנשי צוות. במטוסם היה



מתוצאות הפצצת קהיר

גם סגן ראש מטה חיל-האוויר, היימן שמיר. בהיותו מעל אלבניה נורתה אש נ"מ על המטוס, ולאורך הדרך היו להם תקלות טכניות רבות. מעל כרתים פנה המטוס לכיוון צפון-אפריקה והחל להגביה מחשש לאש נ"מ. בשעה 21:40 הגיעו מעל קהיר, והמטוס החל להנמיד. העיר היתה מוארת באור מלא, ואף אורות המסלול דלקו. המטוס הטיל שתי טונות של פצצות סמוך לארמונו של המלך פארוק, ולאחר ההטלה יצא לעבר הים ועבר ממערב לפורט-סעיד. משם פנו לעבר עקרון, ובשעה 22:45 נחת בעקרון. בהפרשים של חמש דקות נחתו שם גם שני המטוסים האחרים. להפצצת קהיר היתה השפעה מרחיקת-לכת: היא עוררה חרדה רבה במצרים, ומפקד הצבא הבריטי במצרים אף הציע לדרוש מהאוי"ם לפרסם הוראה, ולפיה תיאסר הפעלת כוחות אוויר במלחמה; ואם ההוראה לא תיענה – יופעל חיל-האוויר המלכותי להשמדת כל חילות-האוויר המערביים.⁴²

הופעת "המבצרים המעופפים" (אשר כונו "פטישים", ככל הנראה על שם פעולתם הראשונה במסגרת מבצע "נבוט") חוללה מפנה חשוב בקרבות "עשרת הימים" (9-19 ביולי). למן הגעתם החל להסתמן שיפור ניכר ביכולתו של חיל-האוויר. כבר למחרת היום הפציצו את שדה התעופה המצרי באל-עריש, וחזרו לנחיתה ברמת דוד, שהפך להיות בסיסם. שלושת המטוסים הללו היוו את הגרעין הראשון של טייסת 69, שהוקמה עם הגעתם. מאז ועד תום מלחמת העצמאות ביצעו המטוסים גיחות הפצצה רבות, שבהן הטילו חימוש רב על מטרות רבות.⁴³ צוותי הטייסת פעלו מפעם לפעם גם לביצוען של טיסות תובלה במטוסי האגף לתובלה אווירית,

* מטוסים אלה הופעלו אף במבצע "קדש".⁴³

ומטה האגף טיפל עוד תקופה ארוכה גם בהסדרת תנאי שירותם, ושאר הבעיות שהתעוררו במהלך פעולתם, כמתואר להלן.

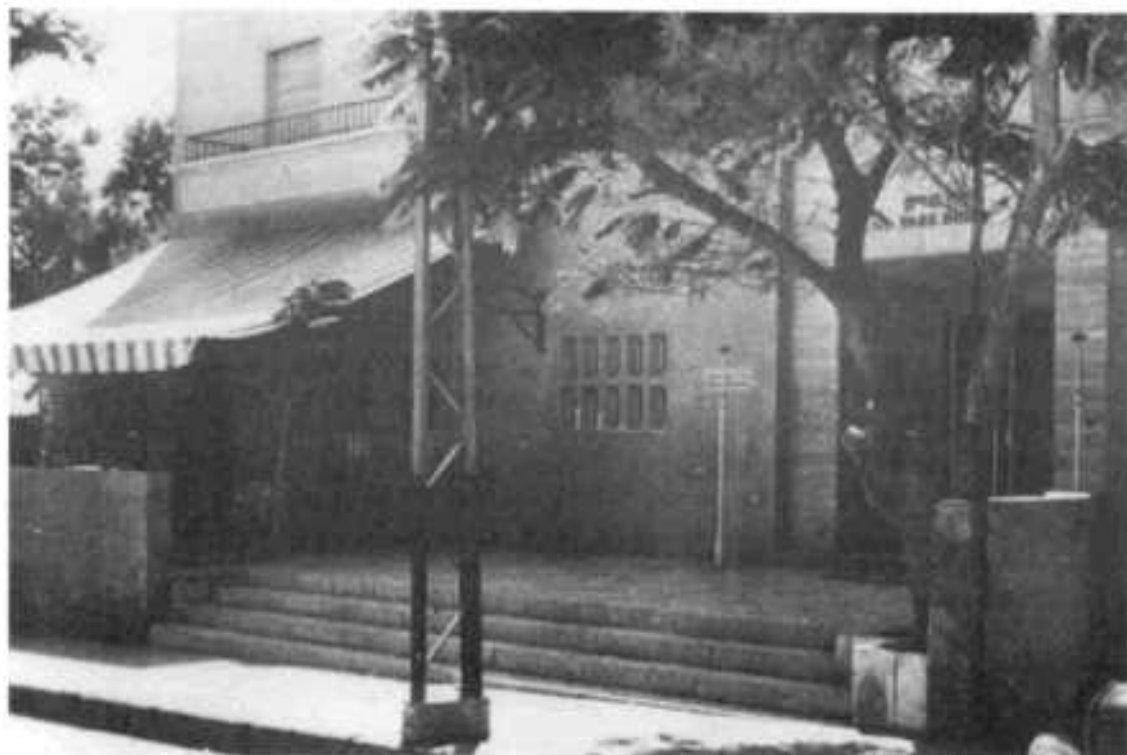
"כיצד להסביר כל אלה?"

למרות ההשתדלות הרבה של המטכ"ל ושל מטה חיל-האוויר – במיוחד למן ראשית ההפוגה הראשונה – לארגן את כל הנחוץ לפעולתו התקינה של החיל, לא עלה עד אז הדבר יפה, בעיקר מפאת המחסור הכללי וגם מהעדר תפיסה מסודרת ושיטתית לדרך, שבה יש לבנות את הצבא בכלל, ואת חיל-האוויר בפרט. אמנם, החלו לתת את הדעת גם על הדרך שבה יש לארגן את בסיסי החיל, אולם כל מה שנעשה היה רחוק מכדי לאפשר פעולה מסודרת ומאורגנת. ביטוי נוקב לכך מצוי בדו"ח של שלמה אורן, קצין קשר אג"ס/חיל-האוויר, שהועבר לראש אג"ס, יגאל ידין:

בחיל-האוויר יש כ-2,500 איש. לחיל-האוויר יש כ-30 מטוסים לכל סוגיהם. כלומר כ-80 איש לכל מטוס. בשדות אני שומע בקביעות את התלונות: אין מספיק מכונאים, אין מספיק טייסים, אין מספיק צוותים להטלה. כיצד להסביר כל אלה? 5. חוזר על דברי בעל פה. הכרחי שיעשה משהו יסודי לחיל זה – לפיקודו, למבנהו ולקביעת מגמתו. כי באם יוסיפו להתנהל שם העניינים בשגרה הקיימת, נראה לי כי מוסר אנשי חיל זה ויעילותם הממשית – במאמץ הכללי, יורדים כליל.⁴⁴

בתוך מציאות זו הלך ונמשך תהליך ארגונו של האגף לתובלה אווירית באמצעות המטה שלו, אשר ריכוז את כל הפעולה. עד אז נעשתה גם פעולה ענפה להמשך גיוסו של כוח-אדם מתאים לשירות באגף. לשם כך פנה מטה האגף אף ישירות לאכ"א/מטכ"ל – ולא על-פי הנהלים, דרך מטה חיל-האוויר. ביטוי לכך מצוי בדברי אכ"א/מטכ"ל למטה חיל-האוויר: "בזמן האחרון הגיעו אלי מכתבים מיחיל-האוויר לישראל, מטה כללי, אגף תובלה אווירית, חתומים על-ידי מפקד א.ת.א. עלי לציין שנוהג זה הוא בניגוד לפקודות המטכ"ל 1/3 ועליכם לדאוג לכך שמקרים כאלה לא יישנו".⁴⁵ ואכן, לימים כתב מרדור: "לא היתה לנו ברירה אלא לספק ממקורות שונים ובשיטות בלתי-אורתודוקסיות לעתים קרובות" את צורכי האגף. כאשר הטיפול דרך אגפי מטה חיל-האוויר לא פתר את הבעיה, היה פונה "ישירות למקורות המטה הכללי": בענייני כוח-אדם – למשה צדוק, ראש אכ"א; בענייני אפסנאות – ליוסף אבידר, ראש אג"א, או לפנחס ספיר; ובמקרים חמורים – אף להכרעתו של יגאל ידין, ראש אג"ס. "לא נקטנו בה", לדברי מרדור, "אלא כאמצעי חירום ואפילו בידיעתנו הבלתי-רשמית של אהרון רמז".⁴⁶

ב-17 ביולי היתה מצבת כוח-האדם באגף 72 איש. מכלל זה היו 25 איש במטה האגף בתל-אביב, ו-47 איש בעקרון (שכללו, בין השאר, פרט למפקד וסגנו, גם 27 איש בקבוצת הפריקה, חמישה מתדלקים, שלושה פקידים, שני אלחוטאים, אפסנאי, מכונאי וטבח). בדו"ח ציין פליגלמן, כי מספר זה אינו "כולל את הטייסים ולא את העובדים המצורפים לא.ת.א., גם



מלון "פרק" בתל-אביב

בשדה תל-נוף וגם במקומות אחרים. צריך להחליט באופן סופי מהו מצבם של עובדים מסוג זה. רצוי היה לספחם אל א.ת.א. אין עדיין ברשותי רשימה מלאה של הטייסים העובדים לרשותנו וצריך להחליט אם הם משתייכים לכח האדם של א.ת.א. ככל האחרים או לגביהם נקבע סטטוס מיוחד. "פרט לכך ציין כי "בקשר לטייסים צריך לקבוע את צורת התשלומים ואת ההוצאות עבור הלבשה, כביסה וכו'".⁴⁷

"שאלת כח האדם קרובה לפתרונות", כתב קצין המנהלה, דוד פליגלמן, ב-17 ביולי. על סמך החקירה, שכאמור נעשתה למועמדים לציוס לאגף (אין הכוונה לתפקידי צוות אוויר, אלא למשימות אחרות במטה הלהק או ביחידה בעקרון) – למשל "מתוך 8 חקירות שנערכו לגבי אנשים קודם שהתקבלו – שניים לא התקבלו ושלושה נמסרו לטיפול נוסף לקצין בטחון ח"א והשאר אושרו." איש ביטחון הוכנס למלון "פרק" ברחוב הירקון בתל-אביב, שבו השתכנו רוב צוותי האוויר של האגף, והוחל בביקורת הדואר הנכנס לאגף והיוצא ממנו. צוותיו הוזהרו, שבכל התקשרות מהארץ לציכיה לא יוזכר אף שם או כתובת של האגף לתובלה אווירית, ושעליהם להשתמש בכתובת הקבועה, שניתנה לאנשים בהתכתבותם עם ציכיה, ולחתום בשמם – ולא בתפקידם.⁴⁸ בה'בשעה ניתנה הדעת גם לקביעת סידורי אבטחה בשדה עקרון, לשם "מניעת אנשים זרים להכנס לשדה, הבטחת המטוס וסביבתו".⁴⁹

על-מנת לשפר את תנאי שירותם של צוותי האוויר, הוחל בארגונו של "בית-הטייס" בתל-אביב עבור צוותי האוויר של האגף, ששהו בארץ בין הטיסות שלהם לזאטץ וממנה; ובית נוסף בבסיס עקרון לאלה, שהגיעו מציכיה או יצאו לשם. ב"בית-הטייס" בעקרון אורגנו סידורי הלנה, וסודר בו גם מטבח למתן ארוחות. חלק מהציוד הנחוץ לריהוטו של הבית נרכש מהשוק

האזרחי, וחלקו הומצא בסוף יוני אף מן הרכוש הנטוש של ערביי יפו.⁵⁰ נכון ל-17 ביולי, כדבריו של קצין המנהלה, "נרכשו מזרונים, כרים, מגבות, מפות ומפיות. בזה למעשה כמעט והושלם הציוד לבית הטיס".⁵¹

ברבזמן אורגן "בית הטיס" בתל-אביב. תחילה היו למטה האגף תוכניות לשכן את הטייסים בגבעת ברנר או בכפר שמריהו, אולם מפאת התנגדותם נאלץ המטה להחזיקם במלון "פרק" בתל-אביב. לעיתים, עם הצטרפותם של צוותים חדשים וגם בגלל אופי הפעילות של מבצע "בלק", חסרו שם מקומות לינה עבורם, ועם הגעתו של צוות מטיסה ארוכה ומתישה, כמותאר לעיל, היו מתחילים לחפש עבורו מקום לינה באחד מבתי-המלון באזור. לפיכך, הוחל בהכשרתו של מלון "בריסטול" ברחוב בן-יהודה בתל-אביב כמלון בלעדי לצוותי האגף. ההסכם נערך ונחתם על-ידי קצין הכלכלה של החיל, ובמסגרתו התחייב בעל המלון להעמיד לרשות החיל 50 מיטות, חדר אוכל ומטבח. דמי השכירות היו 1,000 לא"י לחודש, וניתנה "אפשרות בטול שבוע לאחר הודעה מטעם החייל".⁵² עם קבלת התקציב הדרוש להתארגנות במלון החלו לפנות ממנו את כל אלה שלא היו שייכים לאגף, הופעל המטבח, מונתה מנהלת המלון ועוד שני עובדים מקצועיים. כן הוצבו שוטרים צבאיים בשעריו. מ-22 ביולי הועברו צוותי-האוויר ל"בריסטול". כך, לדברי קצין המנהלה, הופחתו בהרבה הוצאות החזקתם של האנשים, שהיו נהוגות עד אז. עם זאת היה צריך לפנות מהמלון "עוד 16 אנשים שאינם שייכים לנו וכן 7 אנשי פעולת 'פטיש' [אלה שנכללו בטייסת "המבצרים המעופפים"] הנמצאים עדיין במלון".⁵³

בתהליך ארגון האגף ובהיערכות לקראת המשך פעולתו נעשה איפוא ניסיון רציני לשפר ככל האפשר את תנאי שירותם של צוותי האוויר, ולקרבתם לרוח הישראלית ולתרבותה:

אורגנה ועדת נשים המורכבת מחמש נשים... אלה... קושרות קשרים אישיים עם הטייסים ומזמינות אותם לביקורים בביתן. הועדה פעלה בארגון קבלות פנים בביתן, בעריכת מסיבות ונשפיות, בקורים בהצגות והיכרויות בעיקר של בחורות. כן נערך טיול למקוה ישראל בו השתתפו 11 איש, שם קיבלו הסברות מפי מנהל המקום ותולדותיו. כן נערכה מסיבת תה בבית אחת הנשים, שתי מורות לעברית גויסו ותתחלנה בהוראת השפה העברית ופעולות תרבות נוספות. תוכנן להביא הרצאות על ארץ ישראל, על הציונות, המלחמה, והרצאה ראשונה של לסיה גלילי תוכננה השבוע. כן תוכנן טיול לעין-השופט.⁵⁴

* מחלקת הכלכלה של חיל-האוויר הקציבה מנות מזון נוספות עבורם. שירות הכלכלה של החיל הודיע למפקד האגף: "בזמנו קבלנו בתור מפרעה להפעלת מטבחי א.ת.א. תל-אביב (בריסטול) ועקרון סכום של 100 לא"י. התברר שהסכום הזה אינו מציאותי ואינו עובר בשום יחס לא למספר האוכלים ולא להוצאות הכרוכות בהפעלת מטבחים מהסוג הזה. המצב בשוק מחייב קניות במזומנים, והספקים אינם יכולים ואינם רוצים לחכות לתשלום. היה גם צורך לקנות כמויות ידועות של מצרכים מסוימים כדי לחסוך כסף וזמן. מסיבות אלו רצוי שנקבל מפרעה חד-פעמית יותר גדולה, מיעדת רק למטרה זו (300 לא"י לפחות) בכדי לאפשר למטבחים אלו לפעול בלי מעצורים." ⁵³ על כך השיב לו מפקד האגף, שהוא צריך לפנות לקצין הכספים של החיל.⁵⁴

** בתחילת חודש יולי הגיש פליגלמן את התקציב הנחוץ לפעולות האגף בחודש יולי. סך כל התקציב היה 10,785.00 לא"י. חלק הארי מסכום זה יועד להחזקתם של הטייסים במלון "פרק" (4,200 לא"י), לחלבשתם (1,600), למשכורתם (1,600), לחזקת "בית הטיס" בעקרון (1,000), להחזקת משרדים ומחסנים (1,365), אף להארחת, למסיבות ולטיולים הוקצו 500 לא"י.⁵⁶

בתחילת יולי אף פורסמה בחיל-האוויר הידיעה בדבר הקמת "מחלקה לטיפול באנשים הבאים מחוץ לארץ לחיל-האוויר. עד הודעה חדשה המחלקה נמצאת במטה מלון הירקון חדר מס' 71. בכל העניינים להפנות את אנשי הנח"ל [גיוס חוץ-לארץ] אך ורק למחלקה..."⁵⁸ כחלק ממדיניות זו ועל-מנת להתחשב ב"צרכי האנשים שאינם דוברי עברית" הורה גם סגן ראש המטה, היימן שכתמן, לדאוג לכך "שהשלטים על דלתות כל המשרדים יהיו בעברית וגם באנגלית. ב. שכל פקודות היום יודפסו בשתי השפות."⁵⁹

לקראת סוף יולי נערך טיול לעין השופט, לאחר מכן שני טיולים לירושלים, ובשבוע השני של אוגוסט נערכה אף "מסיבת תקליטים". כל זאת, כדברי מפקד האגף – כדי "להחדיר עד כמה שאפשר את הרוח הישראלית וליצור בין טייסינו גישה אחרת לגבי צורת חיינו." הכוונה היתה שהמחלקה תסייע "לטייסים מחוץ לארץ להתאקלם כאן, להסביר להם את נקודות השקפותינו ולעניין להם את תקופת שהותם אתנו." שתי המורות אכן החלו בהעברת שיעורי עברית, אולם, לדברי מרדר, "לצערנו לא נראית התלהבות לכך בין הטייסים."⁶¹ בתחילה היו אף כמה משפחות תל-אביביות, שניאותו לארח ולשכן בביתן את צוותי האוויר הנמצאים בארץ למשך כמה ימים (היה בכך, כמובן, גם כדי לפתור בעיות דיור קשות של צוותי האוויר המגיעים מטיסה, שהעיקר על הפעולה במבצע "בלק").⁶² כן הועברנו אז הרברט פרידן, יצחק הנסון, פסח טולצ'ינסקי, אורי ברייר ומישה קנר מטייסת תל-אביב לפעילות באגף כדי לסייע בהתערותם של טייסי האגף.⁶³

בניסיון המתמיד להכין את מיטב התשתית החיונית למבצע "בלק", נמשכו הקשרים הישירים של מטה האגף עם אנפי המטה הכללי של צה"ל. נערכה "פגישה עם האפסנטאות של המטה הכללי ובה אושרה הזמנות ציוד," לדברי פליגלמן, ועד 17 ביולי קיבלו כל עובדי המטה בתל-אביב "את הציוד האישי המגיע להם לפי התקן, וכן השלמות בחלקי לבוש שונים." לרשות האגף הועמד גם מחסן בשרונה, אשר "נוקה וסויד והוכשר לתפקידו." כן פעלו במטה האגף להגדיל גם את מצבת כלי-הרכב*** "על-מנת למנוע ניצול יתר של כלי הרכב הקיימים" להעברת המטען והנוסעים גם מהמטה והשדה ואליהם. לטובת המשך הפעולה נדרשו עוד כמה אמצעי תחבורה, וקצין המנהלה אף העלה את הצורך החיוני "בסדנא משלנו," ולדבריו, דובר על הקמת סדנא משותפת עם "מחלקת הרכישה". במסגרת המנהלה היה אמור להתחיל לפעול גם "קצין הטרינספורט".⁶⁵

* עד כדי כך רווח השימוש באנגלית בחיל, שב-28 ביוני כתב משה הורוביץ, בשם ראש המטה, כי "נייתת הוראה לא להוציא מן הבית הזה מכתבים בכל שפה אחרת, אלא בעברית בלבד. ב. סגנון המכתבים לקוי. כל מנהלי המחלקות המתקשים בכתיבת עברית מתבקשים להכניס את מכתביהם למוכירות ראש המטה לשם תיקון הסגנון."⁶⁰

** היה בכך, כמובן, גם כדי לסייע בהכשרתם של הישראלים; ואכן, אחדים מטייסי לאפס"א ראו בכך משום ניסיון לדחוק את רגליהם מהתעופה האזרחית – לכשירווח.⁶¹

*** עד 17 ביולי היו ברשות האגף: ארבע משאיות שלוש וחצי טון תאחת, ארבעה ג'יפים, ארבע מכוניות מתוגממים הבאים: "דה סוטר", "דודג", "הילמן" ו"המבר"; וכן מכונית גור מדגם "פדרל" עם שני מכלים לדלק; שלוש טריילרים לג'יפים; אופנוע אחד עם רץ להעברת הודעות בעיר; וגם "אוטובוס של אנד העומד לרשות האגף." נהג האוטובוס היה נתן בלאו, אשר עמד לרשות מטה האגף בכל עת, "הכיר כל איש וידע למי מותר לנסוע... ידע היכן למצוא כל אחד, באיזה בר וכי..."⁶⁴

HAGGEN PROGRAM

OK NL 5014N Zebra
OK NL 5024N Zebra
OK NL 1048N Zebra

<u>PILOTS</u>	<u>RADIO</u>	<u>NAVIGATORS</u>	<u>AIRMANNT</u>
Woonits	Bloss	Cabernie	Albrecht
Kurtz	Fingerman	Gross	
Raisin	Goldstein	Neckman	<u>MECHANICS</u>
Atz			Siome
Miller			Strump

AET.C.

OPERATIONAL

OK 121 Zebra
OK 135 Zebra
OK 138 Zebra

CAPIAINS
Auerbach 24P
Haab Z
Ilowitz George
Mansong Z
Lewis Z
Courtman Z
Polansky Z
Appelbaum Z
Krohnstedt Z
Hielton Z
Anderson 17P
Levett 12P
Hobokoff 21P

CO PILOTS

Bryant-Measner 17P
Michel 22P
Swing Z
Brier Z
Luxury 12P
Delwartz Z
Pussy Z
Kohnke Z
Stark Z
Waterhouse Z
Jovick Z
Siske Z
Lehrman 19P
Orloff Z
Kaplan Z
Doshes Z
Micha 21P

RADIO

Chinsky 24P
Singel Z
Livingston Z
Stryak 22P
Dunsky Z
Bass George
Faser Z
Ekstrand Z
Lieberg 17P
Cohen Z
Feldman Z
Long Z

NAVIGATORS

Colomb Z
Dobrowitz Z
Steinberg 21P
Beckvit 19P
Citron Z

GROUNDING OR RESTRICTED

GR 122 Madhen
GR 123 Madhen
GR 130 George
GR 131 Zebra
RE 133 Zebra
RE 134 Zebra
RE NC 58021 Peter Peter

NAVIGATORS (cont.)

Carlson Z
Rothenberg 20P
Brenn Z
Bethelhamy Z
Klausner Z
Shimoni Z
Levine 20P

ENGINEERS

Roberts Z
Whittle Z
Ekstrom Z
Lingquist 18P

MECHANICS

Cook Lookstrap
Wilson Stockholm
Dawn Z
Ernie Z
Kahn Akron
Leslie Akron
Siome Tulsa &
Zebra Zebra

MAINT.

Pomerantz Z
RADIO PROCUREMENT & MAINT.
Maskin Z
UNCLASSIFIED
NEWMAN Z(Radio)

EXPECTED ORDER

RX 135
RX 135
RX 121

ATC E.Q. Personnel

Frieden
Henenson

NO. 1 CREW

Levett P
Micha C/P
Beckvit N
Stryak R

NO. 2 CREW

Anderson P
Bryant-Measner C/P
Lieberg R
Lingquist Engr.

OUT RX 121
Kouffman P
Waterhouse C/P
Klausner N
Cohen R
Ekstrand R
Roberts Engr.

IN RX 121
Hobokoff P
Michel C/P
Chinsky R
Levine N
Rothenberg
Micha C/P

Swedish Crews

"איום של התפטרות מעבודה"

בח'בשעה פעל מטה האגף גם להסדרת אספקה סדירה לעובדי האגף בזאטץ. כמעט כולם השתכנו במלון "סטאלינגרד", שהועמד כולו לרשותם. בעדותו של אחד מהצוותים לימים תוארו תנאי המגורים שם:

החדרים היו גדולים ופשוטים ושירותים היו בכל קומה. הצנרת היתה עלובה ומים חמים סופקו לפי לוח זמנים... היה לנו שם חדר ישיבות, חדר לקלפים וחדר לכתיבה. האוכל היה עלוב וגרם לנו לבעיות עיכול. רק ארוחת הבוקר היתה בסדר עם ביצים טריות. היו לנו גם ארגזי תפוזים ואשכוליות מישראל שהצילו לנו את החיים. מידי פעם הבאנו גם בשר מאיאצ'יו או סיגריות אמריקניות שלא החזיקו זמן רב. האוכלוסייה היתה פשוטה ולבבית. מטה המפלגה הקומוניסטית היה דקות מספר מהמלון. היו שני בתי-קולנוע וגם מועדון לילה.⁶⁶

על-מנת לבדוק את המצב לאשורו ולהציע דרכים לשיפורו, נשלח לשם בסוף חודש יוני ניסן שפירא מאפסנטאות חיל-האוויר. על-פי הדו"ח שחיבר לאחר ביקורו, היה מדובר בכ-150 איש הנמצאים בצי'ה (100 טייסים וטכנאים "בסטאלינגרד ועציון", 25 משתלמים בבתי-הספר, 20 אנשי הצירות והמוכירות ו-10 עובדים נספחים).

הוא נפגש שם עם לוי קופילוויץ (ארגוב), ששימש למעשה כמפקד השדה, והיה האחראי "על כל העניינים הקשורים ביבוא וביצוא בעציון [זאטץ]". בדיקתו העלתה כי חלק מהדברים (סיגריות, שוקולד, חלב משומר ומעילי טייסים), שהוא עצמו שלח מהארץ – נעלמו. התברר שדברים אלה הורדו בפריס בטיסה של מטוס הסקיימסטר החכור. לדברי שפירא, "מתוך הסכמה משותפת בין האנשים הממונים בצי'ה הוסכם שלא לעורר את שאלת האשם או האשמים, אלא להסדיר את בטחון המשלוחים בעתיד". הוא ציין כי "שאלת המזון במקום היא קשה מאד, והמחסור במצרכים ראשוניים במעלה הוא רב". בדו"ח שלו הדגיש:

מה שנוגע להספקה לטייסים האמריקאיים, המהנדסים וכל בעלי המקצועות המיוחדים העובדים בהתנדבות בשרותנו ממדינות שונות, קיבלתי תלונות רבות מאד מאנשים בעלי חשיבות מקצועית רבה עבורנו על מחסור רב בכל השטחים ועל אי שביעות רצון, שהביאה עד לידי איום של התפטרות מעבודה. עלי לציין שאנשים אלה באו לצי'ה לפני זמן מה, אנשים שהורגלו לנוחיות ולמותרות וטבעי הוא שאינם יכולים להסתגל למצב הקיים בשטח ההספקה בעציון, מחסור מצרכים מיוחדים שנדרשים על ידם. למרות שהאנשים המטפלים בהם עושים את מיטב יכולתם בכדי לספק להם את כל הדרוש במסגרת אפשרותם ובהתאם להספקה שקבלו מהארץ עד כה, שאינו מרצה את הדרישה המינימלית.⁶⁷

בסיכום דבריו התייחס שפירא גם לצורך בשיפור רמת התיאום בין הארץ ובין צי'ה, "שכן מתקבלות הזמנות שונות ורשימות של מצרכים שאינן חתומות וזה גורם בצירות בפראג לאי



בשדה התעופה בזאטץ. משמאל: אורי ברייר, ז', נורמן מוניץ, סול פינגרמן, ג'ו סיגל

בטחון ולאי רצינות ההזמנות.⁶⁸ כן עמד על הצורך בהעברת תשובות מידיות, ככל האפשר, להצעות שנשלחות מהארץ על-ידי פליקס, שכן "דחיות התשובות גורמות להפסדים במצרכים חשובים שבהשגת מקורותיהם דרוש טמול רב, וכשההצעות מתקבלות הרי הן מתקבלות באופציה לתקופה מסוימת ואם האשור מהארץ מאחר ואינו בא בזמנו אנו מאבדים את המצרך." לבסוף התייחס גם לצורך "להסדיר לשכת מודיעין לרכז ההזמנות והקניות," על-מנת למנוע "טיפול מיותר של כמה סוכנים במצרך אחד." לדבריו, כבר אירע שאחד מפעילי הרכש התעניין ברכישת מוצר מסוים, ואחר התעניין באותו המוצר, וכך "הם התחרו ביניהם וגרמו להעלאת המחיר מבלי שידעו איש מרעהו." הוא המליץ שלשכת המודיעין תהיה מסונפת למרכז הרכש בגינבה. בתום ביקורו במקום ולפני שובו לארץ צייד אותו קופילוויץ ברשימה של

מצרכים, שלדבריו "אין להשיגם כאן בשום אופן והנחוצים מאד לאנשים העוסקים בסוג העבודה שלנו."⁶⁹

אולם, מפאת המחסור הכללי בארץ התעכבה אף הספקתם של מוצרים חיוניים אלה. במכתבו של קופילוויץ מאמצע יולי נכתב: "עדיין טרם שמענו או קיבלנו דבר מה מכל זה. לכן אני חוזר ומוזכיר לכם לעשות זאת בהקדם היות וזה מקשה מאד על ביצוע העבודה."⁷⁰ עד אז לא אישרה אפסנאות חיל-האוויר את הסכום לרכישתם של מצרכים אלה, ובתגובה לעיכובים הרבים כתב הרולד ("הל") אורבך:

אוכל לזברה – עיכובים שלא לצורך הענין במשלוח מאכלים לזברה עזב אותם בלי כל משלוח זה כבר שבועיים. זה גורם למצב רוח רע בין המכונאים במיוחד, ויכול להיות סיבה קובעת להתפטרותם של הרבה מהמכונאים שלנו. אני מציע שאנחנו נקנה ביצים, חמאה, באיזה שהוא אופן נשיג בשר, פירות מעורבים וירקות טריים במשך זמן המעבר, עד שייעשו סידורים עם האפסנאות למשלוח המאכלים. אם נחכה עד שהאפסנאות תתחיל לפעול אנו יכולים למצוא שלא יהיה לנו צורך בזה יותר. תשלחו את המאכלים עוד היום, גם אם יהיה צורך לקנות אותם בסיטונאות בחנות מכולת.⁷¹

בסופו של דבר, ב-12 ביולי, כתב מרדר לבריגר, כי אושר התקציב החודשי ושי"בימים הקרובים תקבלו את מרבית הדברים." הוא ביקשו לשלוח אליו דו"ח על החלוקה למחלקות השונות: תלמידים, בתי-חרושת, הארחה, טייסים, עובדי קרקע וכו'. לדבריו "בצורה כזו נוכל להתגבר על האי סדר ששרר בנדון זה עד כה לרגלי מרבית התלונות ואי שביעות הרצון."⁷²

רשימת בד"ח (בדיקות חיוניות – "Check List")

תוך כדי התארגנותו של האגף לשיפור הפעולה במבצע "בלק", פעל עד אז הרולד אורבך גם לארגונה של מחלקת מבצעים באגף. ראש לכול קבע ב-11 ביולי פקודות-קבע מפורטות ומדוקדקות, המחייבות את קציני המבצעים במהלך תורנותם.

ברשימת הבדיקות החיוניות פירט אורבך את המטלות, שהיה על קצין המבצעים התורן של האגף לערוך במהלך תורנותו: לוודא את תפקודן התקין של מערכות הרדיו בעקרון, להיערך למשיכת ציוד תקשורת חלופי למקרה של תקלה בציוד הקיים, וכן "לדאוג להמליץ לגורמים המוסמכים להכיר את בקרת התעבורה האווירית של המטוסים." כן היה עליו לעדכן בפרטי הטיסה ההכרחיים את צוות המטוס המתוכנן ליציאה לטיסה, לדאוג לכך שיאורגנו "הסדרי מגורים נאותים למי שצפויים להגיע (נוסעים וצוותים)", לוודא ש"מנות מזון" יוכנו עבור הצוותים היוצאים לטיסה לואטץ' ועבור אלה העתידים להגיע משם.

פרט לכל אלה היה עליו לבדוק באופן אישי את מסלולי הנחיתה בבסיס, לבל יהיו עליהם מכשולים העלולים לסכן את המטוס המגיע או הממריא; לדאוג לכך שמשואות האלחוט (BEACON) בשדה עקרון ובשדה תל-אביב והאורות לתאורת המסלולים בלילה – תקינים; לוודא שקבוצות העבודה השונות – הפריקה, ההעמסה והאחזקה – מוכנות כראוי לפעולתן על כל הנחוץ להן; ולהכין מראש אמצעים חלופיים, אם מערכת החשמל תקרס. בשדה

התעופה היו אמורים להיות גם אמצעי חילוץ והצלה למקרי התרסקות מטוסים, כמו מנף ואמבולנס; וכן אמצעים זמינים להשמש מסלולים מושבתים. כל כוח-האדם הזה, שנדרש להפעלתם, היה צריך להיות מאומן ומוכן לפעולה גם מבסיס אחר "במקרה שהדבר מתחייב, כתוצאה ממזג אוויר או שיקולים צבאיים".⁷³

תורנותו של קצין המבצעים התורן נמשכה 24 שעות, למן השעה 08:00. במהלך הבוקר והצהריים אמור היה קצין המבצעים לשהות במטה האגף בתל-אביב או במלון "פרק" (מאוחר יותר במלון "בריסטול"). עד השעה 18:00 היה עליו להיות בקשר עם מחלקת הקשר של החיל בעניין תנועות המטוסים; עם מרכז הקשר בשדה התעופה בעקרון; עם המרכז המטאורולוגי, כדי להתעדכן בדבר שינויים במזג-האוויר העלולים לגרום לדחיית טיסה של מטוסי התובלה מהארץ בחזרה לזאטץ; עם מטה חיל-האוויר, כדי להיות מוכן לתגובה בעקבות שינויים במצב הצבאי בכלל, והאווירי בפרט (כמו, למשל, פריסה של מטוסי אויב או מטוסי החיל, העלולה להשפיע על הפעולה של מטוסי התובלה במבצע). בשעה 18:00 היה צריך לעדכן את צוותי הטיסה בדבר לוחות הזמנים הצפויים לטיסה בלילה, תוך התייחסות לכל ההודעות או השינויים שהגיעו במהלך היום. עד שעה 21:00 היה צריך להגיע לשדה התעופה בעקרון, להשלים את מילוי רשימת הבדיקות החיוניות ולהיכנס לכוננות לקבלת המטוסים המגיעים לעקרון, הפנייתם לשדות תעופה חלופיים או כל טיפול מתבקש אחר. עד השעה 02:00 היה עליו – בשיתוף פעולה עם מיכאל קולנשר, מפקד היחידה בעקרון – לטפל בכל העניינים הנוגעים לקליטת מטוסי התובלה של מבצע "בלק": לחנייתם, לפריקתם, לבדיקתם הטכנית, לתדלוקם, להעמסתם ולהוצאתם לטיסות המתוכננות. הוא היה אמור להישאר בשדה עוד מחצית השעה לאחר שאחרון המטוסים עזב את המקום, מחשש שאחד המטוסים יחזור לנחיתה עקב תקלה כלשהי.

על-מנת לסייע לקצין התורן, נקבע בפקודת הקבע גם עוזר לקצין המבצעים. זה ישהה בתפקיד במלון "פרק" ויהיה אחראי להוצאתם של צוותי האוויר המשובצים לטיסה מהמלון לשדה התעופה בעקרון, וידאג לכלכלה ולמגורים עבור אלה המגיעים. על האווירה, שאפיינה את עבודתו של קצין המבצעים האחראי במלון "פרק", כתב הסופר והעיתונאי רוברט סנט ג'ון, אשר שהה ממש באותה העת במלון, והיה בקשר עם אחדים מצוותי האוויר של האגף:

בקומה השנייה של בית המלון היה חדר תפוס על-ידי אמריקני קצת יותר קשיש מהאחרים. לעתים היתה דלת החדר פתוחה. בצד אחד של החדר נראו חבילות כבסים מלוכלכים. בצד השני של החדר היו ארגזים של לבנים נקיים. פינות החדר היו מלאות כמעט עד התקרה תרמילים ומזוודות קטנות, כל אחת מצוידת בתווית של שם. בחדר לא היה חוץ מזה שום דבר אחר, חוץ משולחן עבודה ומטה קטנה. השולחן היה על פי רוב מלא תעודות. קיר אחד היה רפוד מפות, אבל בשעה שהנמצאים בחדר היו מסתכלים במפות, היתה הדלת ננעלת ולא ניתן לאיש להכנס. על המפות היו תלויים מעילים כדי לכסות אותן. לעתים היה האמריקני הקשיש עובד לבדו בחדר כל הלילה. בזמנים אחרים היה מכנס עשרה-תריסר מן הצעירים, והם היו מתייעצים במשך שעות.⁷⁴

נכון למחצית יולי היו במחלקת המבצעים של האגף, פרט להרולד אורבך, גם בוב לורי אשר שימש למעשה כסגנו של אורבך. תפקידו הוגדר כ"קצין מבצעים אחראי בכיר", ועליו היה לפרסם (לפחות שבוע מראש) לוח זמנים לתורנות קצין מבצעים אחראי. תחומי אחריותו כללו גם טיפול ב"חבר העובדים, טיפול מתמיד באוירונים, קשר ובקורת נוסעים." הרברט פרידן היה אחראי על "קשר, תכנון, משקל ושווי משקל מטאורולוגיה, ויצחק הנסון – על "קשר עם עקרון, כלכלה עם חיל אויר." בעיקרו של דבר היתה מחלקת המבצעים של האגף בתהליך מהיר ומסודר של התארגנות, שהקיף גם את היחידה בעקרון, כדי להגיע לכלל אפשרות לקליטת 3 או 4 אוירונים ללילה אחד" במבצע "בלק". כל זאת – במקביל להכנתן של תוכניות "בקשר לעתידים של המטוסים וצורת הפעלתם ע"י חברה ממשלתית אזרחית בימי שלום." כעבור זמן מה מונה אלי רוזנבאום לקצין "פקוח בטחון והצלה אווירית", ועל-פי המדיניות של מפקד האגף, "היתה כוונה לצרף לכל ממלא תפקיד עוזר ארץ ישראלי שילמד את התפקידים וסוג העבודה."⁷⁵

בשלב זה של תחילת ההתארגנות באגף הועברו אליו וממנו מגויסים גם על-פי החלטתם של הל אורבך ושל סגן ראש מטה חיל-האוויר, היימן שכטמן (שמיר), שהכיר חלק ניכר מהאנשים שגויסו בארצות-הברית. כך, למשל, אישר שמיר ב-7 ביולי את העברתו של יואל סלום לאגף לתובלה אווירית כמהנדס טיס, על-פי המלצתו של סם לואיס. הפעילות העצמאית של מחלקת המבצעים של האגף בתחום זה לא נראתה למפקד האגף, וב-13 ביולי כתב לאורבך: "במשך הימים האחרונים קבלנו מכתבים ממחלקת כוח-האדם של חיל האוויר על העברות של אנשים שונים מא.ת.א. ולא.ת.א. למשל [גימס] קילגרו הועבר לדקוטות, [ורודולף] ניומן הועבר לא.ת.א." הוא ביקשו איפוא שיודיעו אם העברות אלו בוצעו לפי בקשתו, והדגיש כי "בעתיד הוא מעדיף כי יודיעו על כל העברה מתוכננת."⁷⁶ בשלב זה של עיצוב המסגרת היה חשוב לפקח אחר כל תנועות כוח-האדם, על-מנת להעניק להם את הטיפול הראוי. כך, למשל, פנה מפקד האגף ב-11 ביולי למחלקת המבצעים, וביקשה ליצור קשר עם כמה אנשים שהגיעו בקונסטליישן "ולברר אם הם שייכים ל-ATC ואם לא אזי הם צריכים להשלח לגח"ל אשר ידאג לצרכיהם. ברור שהם לא יוכלו להשאר בבריסטול."⁷⁷

תוך כדי ההתארגנות ותחילת פעולתו של האגף החלו כבר להסתמן ניצנים של חילוקי דעות בין אגף המבצעים של החיל ובין מחלקת המבצעים של האגף. אגף המבצעים של החיל היה מעוניין להשתמש במטוסי הקומנדו של האגף כמפציצים, כפי שהשתמש גם במטוסי התובלה האחרים. התעניינות זו לא מצאה חן בעיני אורבך, ובתגובה להצעה להשתמש במטוס RX-135 למטרה זאת, כתב שמטוס זה אינו מתאים לכך, ויש חשש לאבד את המטוס בשלב זה, בו צריכים כל מטוס להטסת מטען מזאטץ מצד אחד, ומצד שני טרם הוצאו מטוסים נוספים מארצות-הברית מפאת האמברגו.⁷⁸ מעבר לחשש לאבד את המטוס בפעולות הפצצה ועקב עומס הפעולה, ניתן לראות בדבריו של אורבך גם חשש למעמדו של האגף ביחס לאגף המבצעים של החיל ואת הסימנים הראשוניים למאבק של האגף על האוטונומיה שלו: הוא שיקבע מה לעשות במטוסיו – ולא כל מסגרת אחרת, לרבות אגף המבצעים של חיל-האוויר. מצב דומה החל להסתמן אז גם בין מטה חיל-האוויר לבין המטה הכללי.

"רוח האנשים במחנה היא רעה מאד"

בד"בד עם הפעולה לארגון המטה לאגף תובלה אווירית נמשך המאמץ לשפר עד כמה שאפשר את פעולתה של היחידה שקלטה את מטוסי מבצע "בלק" בעקרון. למרות הניסיונות של מטה חיל-האוויר, של מוניה מרדר, מפקד אגף תובלה אווירית, ושל אלכס זילוני, מפקד בסיס עקרון, לארגן ולספק את כל הנחוץ להפעלת הבסיס ולהמשכו התקין של מבצע "בלק" – עדיין היה המחסור רב.

מפקד עקרון היה הראשון שהוציא פקודות קבע מפורטות ומסודרות לבסיסו, והוא אף קבע את צורתן של הדרגות לבעלי התפקידים השונים בבסיס. אלה גם אלה התבססו בעיקרן על הארגון שהיה קיים בבסיסי ה-RAF, כפי שהכירו במהלך שירותו בו במלחמת העולם השנייה. בפקודות, שפורסמו באנגלית ב-5 ביולי, פורטו ההוראות כמעט בכל תחומי החיים של הבסיס, וכן נקבעה צורת ארגונו. כך, למשל, פורטו שעות העבודה בבסיס, נוהלי העברת הדואר, האפלה, אבטחת מידע, הגשת תלויות, ואף נהלים באשר להחזקת בעלי-חיים בבסיס. באשר לצורת הארגון של הבסיס נקבע, שיהיו בו שלושה קצינים ראשיים: קצין תעופה, קצין טכני וקצין מנהלה, והם יהיו כפופים למפקד הבסיס. קצין התעופה הראשי היה אחראי כלפי מפקד הבסיס בכל הנוגע למשימות התעופה: ארגון ותפקודן היעיל של הטייסות בבסיס; פיקוח על טיסות המטוסים, על חקירת תאונות טיסה, הגשת דו"חות על כל טיסה היוצאת מהבסיס, על הכנת תוכנית אימונים מבצעיים לאנשי צוות-אוויר; ולבסוף – אף פיקוח על ציוד הבטיחות ביחידה. לעומתו היה הקצין הטכני אחראי לאחזקתם של המטוסים בבסיס, ותפקד כיועצו של מפקד הבסיס לכל ענייני ההנדסה של הבסיס. תחומי אחריותו כללו, בין השאר: תדלוק המטוסים; ביצוע הביקורות היומיות במטוסים; ארגוןם ופעולתם היעילה של בתי-המלאכה של הבסיס; ביצוע ביקורות מצומצמות ומורחבות במטוסים; ארגוןם ופעולתם התקינה של הספרייה הטכנית; פעולתם התקינה של כל המחסנים הטכניים; השלמת כתיבת הפקודות הטכניות ופרסומן; אחזקת כל ציוד הבטיחות. לעומת חובותיהם של שני קצינים אלה כללו חובותיו של קצין המנהלה את התחומים הבאים: טיפול באחזקה ובבקרה של ציוד כללי, ביגוד, נשק ותחמושת; כלכלה; בקרה תקציבית; חזות המחנה, חינוך וספורט; אחריות על גף הכיבוי; הגנה על מתקני הבסיס; פיקוח על הכספות, בגינים, בנוי ודלק. בפקודות-הקבע פורטו גם תחומי אחריותם של שלוש המחנות, קצין התובלה, קצין ההגנה, קצין כיבוי האש, קצין החינוך, קצין הספורט ואף של "קצין הגרוטאות" (Salvage), האחראי לאיסופם ולמיונם של כל חלקי המטוסים שהותירו חבריטיים בשטח הבסיס.⁷⁹ חלק מפקודות-קבע אלה אומץ גם בבסיסים אחרים, וצורת הדרגות שנקבעה על-ידי זילוני הונהגה בחיל-האוויר בכלל, עד לקביעת דרגות אחידות בכל צה"ל.

עדות מפורטת למצב בשדה עקרון נכתבה כמה ימים לאחר הוצאת פקודות אלה בדו"ח של שמחה אלשטיין, שמונה אף הוא בתחילת יולי לקצין קשר בין מטכ"ל/אג"ם לחיל-האוויר.⁸⁰ בדיווחו המפורט לראש אג"ם, יגאל ידין, הוא מתאר את כל מה שראה ושמע על אודות הפעולה, הארגון ו"רוח האנשים" בבסיס עקרון, ובכללם מבצע "בלק". הוא התייחס גם לאירוע השריפה של מטוס הקומנדו בעקרון:



נ"מ בעקרון

מקרה התפוצצות הכנפיים של האוירון מהבלק (וכתוצאה מכך האוירון יצא מכלל שימוש) – נגרם לדעתי מאי-הזהירות ואי-ידיעת הטיפול הנכון בזמן מילוי הבנוזין. לפי דעתי אין לעבור על המקרה בשתיקה. יש למנות ועדת חקירה שתחקור את המקרה בשלמותו...

כאמור, אכן הוקמה ועדת חקירה, ובדבריו אלה אין משום חידוש לעומת הנאמר לעיל בדו"ח של סגן ראש מטה החיל; אולם, הדו"ח המפורט שלו הוא עדות בלתי-אמצעית המתארת את המציאות כהווייתה בבסיס הקליטה של מטוסי האגף בעקרון. בתחילת יולי היו בבסיס 350-400 איש. מספר זה לא כלל את טייסת הקרב, שעברה כבר לבסיסה החדש בהרצליה. לפיקוד הבסיס לא היתה בקרה, המאפשרת לדעת אם האנשים אכן נמצאים בבסיס. לא היה שיתוף פעולה בין מפקדי המחלקות השונות בבסיס וביניהן ובין מטה חיל-האוויר. מפאת העדר נהלים מסודרים באשר לדרך העברת המברקים לנמענים והמחסור ברצים, באופטעים ובטלפונים, לא מילאה מחלקת הקשר בבסיס את תפקידה כראוי. זאת ועוד, לדברי אלשטיין, "האנשים אשר נמצאים בשדה להארת המסלול – נרדמים, והאוירון אינו יכול להמריא או לנחות עד שהולכים אל העובדים ברגל להעירם." היתה בבסיס יחידת תותחנים עם ארבעה תותחי נ"מ 20 מ"מ, ויחידת נ"מ של חיל-האוויר שכללה חמישה מקלעי "בוזה" ושני "הוצ'קס", אשר לדבריו אינם מספיקים "להגנת שדה כה גדול."⁸¹ ואכן, למשל, בדו"ח של מפקד גדוד חיל-האוויר לראש המטה נכתב כי בהתקפה על שדה התעופה בעקרון ניתנה האזהרה רק "בזמן שאוירוני האויב צללו כבר על המטרה." זאת ועוד, מיד לאחר שראה את המטוס המצרי, הצופה בתצפית

נתן את אות ההזעקה ונמלט למקלט. כל קשר עם התצפית נפסק. כתוצאה מזה מפקד ההגנה א.א. לא יכול לפעול. לא ידוע לו מאיזה כיוון בא האוירון, סוג האוירון, מספר האוירונים, גובה ומהירות. כל הפרטים האלה מפקד ההגנה א.א. צריך לקבל מהתצפית על מנת שיוכל לתת את הפקודות המתאימות לעמדות.

יתרה מזו, בין העמדות עצמן לא היה כל קשר טלפוני וגם לא "התחבורה המספיקה" כדי להזעיק תגבורת, להחלפת עמדות ולקישור בין העמדות.⁸²

אלשטיין הוסיף שגם השמירה הקרקעית על הבסיס היא "למטה מכל בקורת", ואפשר היה להיכנס לבסיס ולצאת ממנו ללא כל אישור, ו"בכלל מורגש בין האנשים (ומספר קצינים) זלזול במשמעת." במקום לא היו קצינים "בעלי ניסיון צבאי" וגם לא סמלים. לדבריו, פיטר בר, קצין המנהלה של הבסיס, "נראה אדיש מאד לנעשה בטענה שאין מרשים לו להוציא לפועל את תוכניותיו, כך שאינו יכול לעזור לתקון האירסדר במקום." אין קצין שיכון, תנאי השיכון היו גרועים מאוד, ו"האנשים מפוזרים מבלי לדעת היכן הם שוכנים"; לא היו להם די כובעי פלדה והיה מחסור רב אף בכלי אוכל; מפאת המחסור במכונת כתיבה נכתבות פקודות-היום בכתב יד, "ואחוז גדול מהאנשים אשר אינם יודעים היטב קרוא עברית, לא יודעים מה הן הפקודות אשר הוצאו לאותו היום." הוא סיכם: "רוח האנשים במחנה היא רעה מאד."⁸³

בדבריו ייחד אלשטיין מקום גם לצורת הפעולה בבסיס בהקשר למבצע "בלק". לדבריו, הפריקה והטעינה של המטוסים "נעשית על-ידי קבוצת אנשים קטנה שעובדים לפקודת הא.ט.ס. [באנגלית: Air Transport Command] המטפלת אך ורק ב'בלק' ובמקרה של משלוח אחר אין מטפלים." ואכן, קבוצה זאת סירבה לפרוק משלוח חומר-נפץ (שלושה וחצי טון שרכש יהודה ארזי), אשר הגיע לעקרון, ב-5 ביולי, במטוס הולטון אשר נשלח מאיטליה, ורק לאחר פקודה מפורשת של מפקד האגף, מוניה מרדר, פרקו את המטוס.⁸⁴ היה גם מטוס אחר שהגיע עם מטען מסדום, וגם הפעם סירבה קבוצה זו לטפל בו. לדבריו, נשאר המטען חמישה ימים במטוס, "עד שהגיעו אנשי הפלמ"ח והם פרקוהו מכיון שאותו אוירון צריך היה לשמש להם." הוא הציע איפוא "לסדר מחלקת פריקה מיוחדת במקום שתקבל את כל הסחורות הנכנסות והיוצאות – או להודיע לא.ט.ס. שהיא חייבת לטפל בכל המשלוחים."⁸⁵ באשר לפעולה במבצע "בלק", הוסיף וכתב: "אין קצין בטחון במקום... מפטפטים יותר מדי על הפעולות הנעשות, לדוגמא: נהג משרות [ה]חימוש הביא את אשתו לשדה (מבלי שאיש יעכב בעדו) והראה לה את האוירון ותכנו. אין בקורת או השגחה על האנשים המתקרבים לאוירונים." אלשטיין הציע להזהיר גם את הטייסים שלא ידברו בזמן שהותם בעיר על פעולתם במבצע, ושלא יקבלו מכתבים מאנשים פרטיים כדי למוסרם לחוץ-לארץ. הוא גם המליץ למנות קצין ביטחון וגם קצין מודיעין.⁸⁶ עם זאת, בדיווחו על היחידה המבצעית של האגף בבסיס עקרון, כתב:

המחלקה במקום תחת הנהלת קולי [מיכאל קולנשר] ותג'ר [שמואל שלום, סגנו] עובדת בסדר ויש לה כל הסכויים שבהמשך הזמן יהיו מסוגלים להוציא לפועל עבודות גדולות במינימום של זמן.

גם קצין ביטחון אוויר התייחס לסוגיית אירעויות הפעולה במבצע "בלק":



נ"מ בשדה דב

"אנשינו אשר היו בלילה בשדה התעופה בעקרון מבקשים להסב את תשומת הלב לעובדה, כי לכל מטוס גדול הבא מחו"ל בלילה, נגשות כמה מכוניות באורות מלאים ומאירות אותו מכל הצדדים. דבר זה נראה אף מהמושבה עקרון..."⁸⁷

תגובתו של מפקד שדה עקרון לדו"ח של אלשטיין לא איחרה לבוא. במכתבו לראש אג"ם, יגאל ידין, האשים את אלשטיין בחריגה מתחומי סמכותו, בחוסר ידע באשר לדברים שעליהם כתב בכלל, ובחוסר הבנה אלמנטרי בכל הקשור לתחום האווירי בפרט. לדברי זילוני, ביקש מאג"ם/מטכ"ל שיפרטו לו בכתב מהם "תפקידיו וסמכויותיו" של אלשטיין, אולם אלה השיבו לו בעליפה "כי תפקידו העיקרי לטפל בכל ענייני הצבא שבהם יש לחיל-האוויר תפקיד". זאת ועוד, לדבריו, "לא הוגד לי לא ע"י קצין הקשר אג"ם, או מטה חיל-האוויר שלאדם זה יש להגיש דו"ח על הנעשה במחנה חיל התעופה שעליו אני מפקד."⁸⁸

גם מתשובתו של זילוני עולה, שאכן חסרו האמצעים האלמנטריים כדי לקיים את פעולתו הסדירה והשוטפת של בסיס עקרון, כפי שהדברים באו לידי ביטוי מספר פעמים בתשובתו. כך, למשל, במקום אחד כתב: "לו היה משיג לי 300 מערכות של כלי אוכל... היה עוזר לחיל-האוויר יותר מכל הערותיו הרבות חסרות היסוד." הוא אכן אישר את העובדה שמטוסי תובלה, הנושאים אמצעי-לחימה ונוסעים, היו נוחתים בבסיס מפעם לפעם ללא תיאום מראש עם מטה חיל-האוויר או עם מפקדת הבסיס, והיו מעמידים את פיקוד הבסיס "בכל פעם בפני עובדות."⁸⁹ ואכן, בעקבות נחיתתו של מטוס ההולטון המוזכר לעיל נכתב למחרת הנחיתה:

אתמול ירד אוירון הולטון בעקיר ללא הודעה למפרע ואחרי שנשלחה הוראה ברורה ומוחלטת לא לשלוח אוירונים אלה לעקיר או לבסיס אחר של הח.א. לא היו כל הכנות בשדה. האוירון היה צריך להשאיר ללון במקום בשעה שחכינו למטוסים אחרים שאסור היה לטייסי ההולטון לראותם. הדבר כמעט גרם לאסון ולתקלות רציניות. נתנו הוראות לבסיסינו לא לתת לאוירונים אלה לרדת באם יבואו שנית ואנו מורידים מעצמנו כל אחריות לתוצאות באם הדבר ישנה.

סיכומו של דבר: גם בתחילת יולי עדיין חסרו האמצעים הבסיסיים ההכרחיים להפעלת עקרון, ומידת תיאום הפעולה בין כל העוסקים במלאכה היתה עדיין לקויה ביותר. זאת ועוד, גדוד 54

של חטיבת "גבעתי" היה עדיין בעקרון, והדבר הוסיף, כמובן, על הקושי בארגונו של הבסיס כבסיס חיל-האוויר.

"כאשר יפציצו את עקרון, לא נהיה מוכנים"

לחטיבת "גבעתי" היה מחסן גדול של נשק ותחמושת באחד הבניינים בעקרון, ולמרות פניות חוזרות ונשנות של אלכס זילוני, מפקד הבסיס, למטכ"ל/אג"ם, והבטחות רבות שהעניין יוסדר – לא הועבר המחסן מהמקום. הימצאותו של מחסן זה הפכה להיות סכנה גדולה במיוחד, כשהוקמה באותו הבניין תחנת שידור. אז, לדברי קצין הקשר של חיל-האוויר, ש' מונסטירסקי, "חבר הפקידים מסרב לעבוד בזמן ההפצצות בבנין שבו נמצא מחסן הנשק". הוא ביקש איפוא לנקוט צעדים מידיים להעברת הנשק למקום אחר.⁹⁰

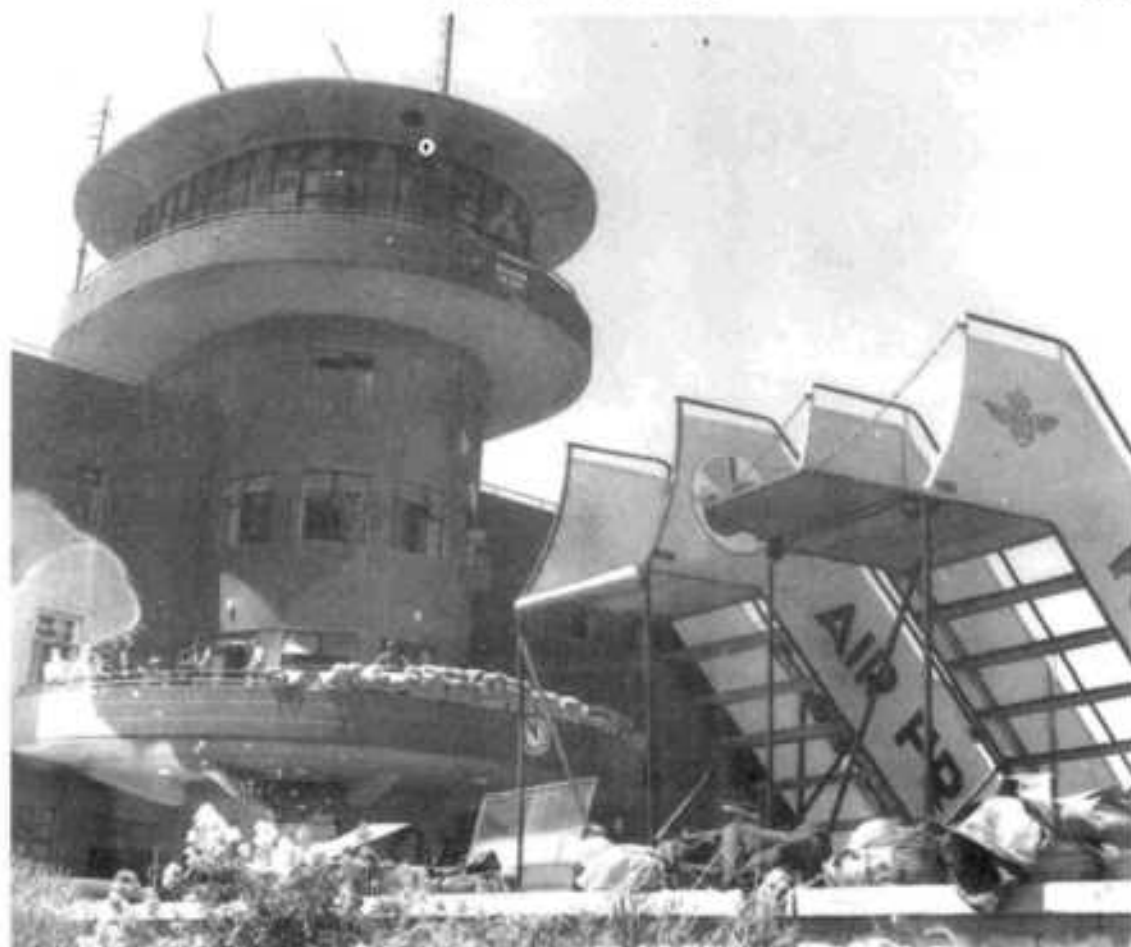
אימת ההפצצות על עקרון והשפעת הנוכחות של גדוד 54 באו לידי ביטוי גם בדברי ראש השירות הרפואי של חיל-האוויר, שמעון וינטר, לראש מטה החיל, אהרון רמז, ב-1 ביולי:

הקצין הרפואי בשדה עקרון מסר לי היום שאף על פי שגדוד 54 קבלו פקודה לעזוב את המרפאה בעקרון אתמול ב-17:30 הם לא עוזבים. אולי אפשר ללחוץ עוד הפעם במטה הכללי. זה דבר דחוף – כאשר יפציצו את עקרון, לא נהיה מוכנים.⁹¹

ואכן, בעקבות פנייתו של ראש המטה למטכ"ל, הורה שמעון אבידן, מפקד חטיבת "גבעתי", למפקד גדוד 54 ב-8 ביולי "לפנות את בית החולים אשר נמצא במחנה עקרון (תל-נוף) על מנת לאפשר התקנת והתאמת המקום לצרכים לו נועדו.⁹²

המחסור באמצעים חיוניים לניהולו ולהפעלתו של הבסיס והפחד מההפצצות על עקרון השפיעו, כמובן, גם על הפעולה במבצע "בלק". מעבר לכך היה צורך גם לתת מענה למצב חירום, שבו לא יהיה אפשר לנחות בבסיס, והבסיסים בשדה דב וברמת דוד נקבעו איפוא כבסיסים חלופיים; אלא שבשדה דב טרם הוכשר מסלול מתאים לנחיתת מטוסי התובלה, וברמת דוד היו עדיין בתהליכי ארגון של המקום, ועדיין חסרו האמצעים האלמנטריים להפעלתו כבסיס חיל-האוויר. בישיבת מטה החיל בתחילת יולי נקבע: "יש להפוך את המקום לתחנה אקטיבית".⁹³ הכנת התשתית ההכרחית לנחיתת מטוסי התובלה בשני בסיסים אלה נמשכה, וב-10 ביולי אכן הודיע יצחק הנסון ממחלקת המבצעים של האגף לתובלה אווירית לאגף המבצעים בחיל, "שמחיום ועד להודעה חדשה יהיו שדות התעופה של תל-אביב ורמת דוד מוכנים במקרה של צורך לקבל את האווירונים שלנו אם יתבקשו לעשות כך, ושנאשי שירות של שדות תעופה אלה יהיו במצב חכן משעות 21:00 עד 05:00 כל יום." בעקבות זאת הורתה מחלקת הקשר של חיל-האוויר ב-12 ביולי לקציני הקשר באותם הבסיסים, להחזיק כל יום באותן השעות שפורטו לעיל "קשר אלחוטי דיבור במגדל הפיקוח על התדירות 6525 וגם את ה-Beacon [משואת-האלחוט]."⁹⁴

בעקבות ההצלחה במבצע "דני", שבו הורחק האיום הישיר של הלגיון על שדה התעופה בכפר סירקין, ובעקבות כיבושו של שדה התעופה לוד, ביקש מפקד האגף, מוניה מרדר, ב-12 ביולי מקצין המבצעים של האגף, הל אורבך, לבדוק גם את אפשרויות הפעולה של היחידה



מגדל הפיקוח בשדה התעופה בלוד לאחר כיבושו

המבצעית של האגף משדה התעופה בכפר סירקין. כן התבקש לבדוק, באמצעות האנשים שעבדו בשדה התעופה בלוד בעבר, אם ניתן לבקר שם על-מנת לקבל מיד, באמצעות אפסנאות חיל-האוויר או גורמים אחרים, כל מה שעשוי לסייע לפעולות האגף.⁹⁵ בפגישתו של מפקד האגף עם מפקד יחידת האגף בעקרון, מיכאל קולנשר, סוכם הצורך להיערך כראוי למצב, שבו בהתרעה קצרה יהיה עליו לנוע מבסיס לבסיס על כל פקודיו והציוד הנדרש. הוא התבקש איפוא להתחיל לאמן את היחידה לביצוע תוכנית זו ולהתוות בפקודת-יום את כל פרטי התוכנית לביצוע.⁹⁶

"הסכנה הנשקפת לאווירוני בלק"

לחשש מפני הפצצת הבסיס בעקרון על-ידי חיל-האוויר המצרי נוסף גם החשש של צוותי האוויר, שמא תותחני הנ"מ של צה"ל בעמדותיהם השונות יפתחו באש על מטוסים, כפי שכבר נעשה הדבר בתחילת מבצע "בלק" וחזר ונשנה גם בתחילת חודש יולי. היה ברור שצריך לקבוע נהלים מסודרים, שיאפשרו למטוסים המגיעים לארץ להתקשר עם שדה התעופה, ובמקרה חירום – גם עם שדות אחרים, על-פי קודים מוסכמים, על-מנת שאלה

ייערכו כראוי לקראת נחיתתם. כזכור, נהלים מעין אלה הוכנו כבר בתחילת פברואר 1948 ופורטו במסגרת תוכנית "יקום פורקן", אולם לאור ההתפתחות הרבה, שחלה בחיל-האוויר מאז נכתבה התוכנית, היה צריך לעדכןם. הצורך בהעברת מידע מוקדם לגורמים השונים על הגעתם הצפויה של המטוסים היה בבחינת אליה וקוץ בה, שכן פיזור המידע עלול לפגוע בשמירה על חשאיותו של מבצע "בלק". סוגיות אלה באו לביטוי בפנייתו של ראש האגף, מוניה מרדר, לאגף המבצעים של החיל:

הנני להפנות את תשומת ליבכם לסכנה הצפויה למטוסי א.ת.א. בעברם מעל לתל-אביב. הנני מבקש לעשות את הסידורים המתאימים שימנעו פתיחת אש על-ידי ההגנה האנטי אווירית נגד מטוסינו. בקשר לכך הנני להעיר את תשומת לבכם על ההכרח להמנע מפרסום יתר על מבצע בלק וזמן בואו. נא להודיעני לפני ביצוע תכניתכם את הצעדים שהנכם עומדים לנקוט בקשר להודעה זו.⁹⁷

ב-14 ביולי השיב לו בוריס סניור מאגף המבצעים של חיל-האוויר: "הננו להודיעכם שיש לנהוג בדרך הרגילה, כלומר על השדה להודיע להג"א כחצי שעה לפני בוא המטוס שעומד הוא לבוא. הג"א מודיע על כך לרשת ההגנה האנטי-מטוסיית.⁹⁸"

בדיוק באותו היום, שבו נכתבו דבריו אלה של סניור, הגיע לארץ מטוס מוסקיטו, מוטס בידי ג'ון הארווי. המטוס היה אמור לנחות בעקרון, אולם מפאת המחסור בדלק פנה הטייס לשדה התעופה בחיפה. יחידת הנ"מ שישבה בכרמל אמנם פתחה באש על המטוס, אולם הטייס הצליח לנחות. באותו יום כתב לוי אשכול ממשרד הביטחון למפקד החיל, ישראל עמיר: "שמענו שבבא הזבוב [מוסקיטו] לחיפה הוא התכבד בקבלת פנים 'חמה' מהנשק האנטי אוויר שלנו. כיצד קרה הדבר ומה לעשות בכדי למנוע הישנות מקרים כאלה." תשובתו של ראש מטה החיל ממחישה היטב את האנומליה ששררה בתחום זה:

הטייס מודיע כי קבל הוראות מאנשים במריז לעבור מעל חיפה ומשם יקבל ליווי מטוסי קרב לעקיר. ב. לנו לא היתה כל ידיעה על סדור אבסורדי זה. ג. לפי ההסכם שלנו עם צור ועם יהודה בצרפת היה צריך הזבוב לבוא ישר לעקיר ושם היינו מוכנים לקבלו. ד. אתמול קבלנו אשור להסכם זה. ה. להבא יש לדאוג שעל בואם של אוירונים יבוא הסכם מוקדם, מאושר למפרע בכדי למנוע הישנות מקרים כאלה.⁹⁹

אולם, לא היה די בהעברת ההודעה שמטוס כלשהו אמור להגיע לארץ; חשוב היה לקבוע את מסלול טיסתו של המטוס בשמי ישראל, כדי שאפשר יהיה להבחין בינו ובין מטוסי האויב, שעדיין הופיעו בשמי הארץ. למרות כל הטיסות, שנערכו עד מועד זה במסגרת מבצע "בלק", טרם נקבעו פרוצדורי אוויר עבור המטוסים בעת כניסתם לשמי ישראל ובמהלך הטיסה מעליהם. לכן, עם הגעתם היתה לעיתים מופעלת אזעקה, ומפעם לפעם נורתה עליהם אש אף מתותחני צה"ל.

ביטוי למצב זה וניסיון להתמודד עמו מצוי במכתבו של מפקד האגף לתובלה אווירית למפקד חיל-האוויר: "לרגל הסכנה הנשקפת לאווירוני בלק ע"י פתיחת אש אפשרית עליהם



מטוס האירובאן

באזור ת"א, ובגלל החשש שיתקלו באווירוני האויב, הודענו לזברה שיוורו לקברניטי המטוסים לבל יטוסו מעל ת"א. לאחר התייעצות נוספת עם חל אורבך נקבע ב-17 ביולי, ש"הבלקים ייכנסו מצד הים במרחק של 15 עד 30 ק"מ דרומה מתל-אביב, ומשם ימשיכו את דרכם לשדה עקרון.¹⁰⁰ גם העובדה, שחלק מטייסי האגף היו "טסים מעל החוף בשטח היהודי ובלי אורות", גרמה לאזעקות ולפתיחה באש על מטוסי האגף. בעקבות זאת התבקש קצין הקשר של חיל-האוויר, שברגע "שיהיה לכם קשר עם המטוסים" להודיע להם "שעליהם להדליק את האורות מרגע שיהיו במרחק של 40 ק"מ מהחוף עד שיגיעו לשדה התעופה".¹⁰¹ נקבעו איפוא הנחיות, אולם בין הקביעה לביצוע היה עדיין המרחק רב, וגם שבועיים מאוחר יותר טרם הקפידו עליהן. כך, למשל, המריא מטוס הקומנדו (RX-137) בדרכו לזאטץ, מבלי שנתנה הודעה לא לאגף המבצעים של החיל ולא למרכז הג"א. בעקבות זאת ביקש מפקד האגף

להורות לקציני המבצעים התורניים שיבטיחו שתנתן הודעה מתאימה למבצעים ח"א ולמרכז הג"א חצי שעה לפני המראתו של המטוס או הגעתו, לשם ביקורת כפולה. לכל הקברניטים היוצאים שלא ימריאו עד שיהיה ברור להם שניתנה הודעה על המראתם. לקברניטים הנכנסים שיקבלו אישור על מתן הודעה על הגעתם לפני שיעברו את החוף.¹⁰²

"לא נהיה מוכנים לבצע טיסות נוספות" – מטוסי הליפקס ואירובאן

העדרה של מערכת שליטה, בקרה ודיווח בין כל הגורמים המעורבים בארץ ומחוצה לה, מצד אחד; המחסור בשדות תעופה חלופיים, מצד שני; והצורך בתקשורת אמינה בין המטוס ובין

שדות התעופה במהלך הטיסה – כל אלה המשיכו להעיק באורח ניכר על כל הפעולה במבצע "בלק". נראה שרק מקצוענותם הרבה של צוותי האוויר של האגף ופעולתם (שנכנסה למסלול שגרתי, יחסית, ידוע וקבוע) – הם אשר גרמו לכך שפרט לתאונה המוזכרת לעיל, שבה נהרג משה רוזנבאום ב-22 במאי, לא היו תאונות נוספות באגף לתובלה אווירית. עם זאת, מחוצה לו, אירעו במהלך חודש יולי שתי תאונות חמורות בחיל-האוויר: האחת – למטוס ההליפקס, והאחרת – למטוס האירובאן.

מטוס ההליפקס נחזר על-ידי עמנואל צור, מחלוצי התעופה העברית בארץ, כדי להעביר חלקי-חילוף וחימוש עבור מטוסי המוסקיטו והבופייטר שרכש. ההליפקס הוטס על-ידי ג'ון הארווי, והגיע לתל-אביב בליל 22 ביולי (לאחר שטיסתו לארץ נדחתה מספר פעמים). בעקרון לא האירו לו את המסלול, ולאחר שאזל לו כמעט כל הדלק, נאלץ לנחות נחיתת-אונס על חוף ימה של תל-אביב, סמוך לשדה התעופה. הטייס לא נפגע וכך גם חלקי-החילוף והתחמושת – אולם המטוס נהרס לחלוטין. בעדותו קבע הטייס כי

כל עוד לא יהיו אמצעים מתאימים כדי להודיע לאנשים על הגעת מטוסים, אין כל טעם לבזבז זמן וכסף בביצוע פעולות מן הסוג הזה. מחמת התקשורת הגרועה, זו הפעם השניה שאני נתקל בצרה מהסוג הזה. אי לזאת אני מעריך שאני וחברי לא נהיה מוכנים לבצע טיסות נוספות במצב העדר הארגון השורר כעת.¹⁰³

תאונה אחרת אירעה כמה ימים קודם לכן למטוס אירובאן, שאף הוא נרכש בידי עמנואל צור. המטוס המריא ב-18 ביולי בשעה 01:00 מסדום לתל-אביב, מוטס בידי בויד ספנסר – טייס אמריקני, שהתנדב לחיל-האוויר. מפאת בעיות בהעברת דלק מהמכל הרוזבי שבמטוס נאלץ הטייס לבצע נחיתת-אונס כ-15 ק"מ מדרום לבת-ים, לאורך החוף. נוסעי המטוס נורו למוות על-ידי כנופיה ערבית ששוטטה באזור – פרט לאחד שלא נהרג מהירי ושניים נוספים, שיצאו מיד לאחר הנחיתה להזעיק עזרה.*

אירוע זה מוכיח בין השאר, ששדה דב, שכאמור היה אחד הבסיסים החלופיים למטוסי מבצע "בלק", טרם הצליח להיערך כראוי למקרה שיצטרך לקלוט את אחד ממטוסי המבצע. ממצאי ועדת החקירה, שבדקה את האירוע, מצטרפים למסכת הדברים שתוארה לעיל בדבר הצורך האקוטי במערכת קשר, בקרה, שליטה ודיווח בחיל-האוויר.

בדו"ח הוועדה נכתב: "אין קשר יעיל במידה מספקת בין כל בסיסי ח.א. לבין המטה בדרך כלל ובעיקר לשם פיקוח על תנועת האוירונים." גם חסרו נהלים אלמנטריים לדרך, שבה יש לטפל באירועים מעין אלה לאחר התרחשותם. בהקשר לארגון שדה דב נכתב בדו"ח: "לא נמצא יומן של סיסמאות המטוסים לא במחלקת התדריך ולא במגדל פקוח התנועה. אין יומן האזעקה בעמדת האזעקות. אין פקודות קבע לפעולה אשר צריכה להעשות בזמן שאירון לא

* פירוט מלא של האירוע יופיע במחקר על חיל-האוויר במלחמת העצמאות. כאן נציין רק שעם הטייס היו הנוסעים הבאים: גרשון סטרוסטת, יוסף ברעמרס, צבי גלור, חנה אברך, פסח אוקראיניץ, אמנון וונטיק ומרדכי גליקסון. סטרוסטת וברעמרס יצאו לחיפש עזרה; וצבי גלור אמנם נורה יחד עם השאר, אך נותר בחיים וחולץ מהמקום.¹⁰⁴

חוזר בזמן הנחיתה המשוערת לו. גם במטה אין פקודות קבע על הנהלת חקירות... אין הוראות ברורות לשתוף פעולה וקשר יעיל במדה מספקת בין חיל-האוויר והצבא." ב-13 המלצותיה התמקדה איפוא ועדת החקירה בצורך לטפל בליקויים אלה, בהדגישה את הצורך להקים "ועדת חקירה קבועה", שתצא לחקירת האירוע מיד לאחר ההתרחשות. עוד קבעה הוועדה, בין השאר:

יש להוציא פקודת קבע על דבר הפעולה שצריכה להעשות ע"י כל יחידה והמחלקות הנוגעות בדבר של המטה בזמן שאיזה שהוא מטוס אינו חוזר לבסיסו כעבור עשרים דקות אחרי שעת הנחיתה המשוערת. רצוי שבפקודת הקבע זו יקבע, כי בשדה צריך תמיד להמצא ברזרבה מטוס אחד עם הציוד המלא על מנת לצאת לפעולות סיור, חיפוש והצלה – עד שהדבר אפשרי – במקרה של תאונה – ואם התנאים מאפשרים זאת... יש להגביר את שתוף הפעולה עם שלטונות הצבא והשלטונות האזרחיים במקרה של תאונה לאיזה שהוא מטוס על מנת לקבל את עזרתם הפעילה והמהירה בעבודת ההצלה... רצוי לקבע את הקשר האלחוטי בין המטוס והבסיס כך שיפעל באופן יעיל... יש לקבוע מינימום של ציוד בטחון והצלה החייב להמצא בכל סוג של מטוס ועבור כל סוג של מבצעים ובייחוד בטיסה מעל לשטח אויב או שטח לא בטוח...¹⁰⁵

אולם, למרות ההמלצות המפורטות בדבר הדרך לשפר ככל האפשר את מערך הבקרה והשליטה, כדי למנוע הישנותם של מקרים מעין אלה, חלף עוד זמן רב עד שההכרה בדבר צורך זה הפכה לצעדים של ממש. כך, למשל, ב-5 באוגוסט הודיעו משדה התעופה עקרון "שאוירון חד-מנועי ירד בשדה והם רוצים לדעת מדוע אין אנו מוסרים להם הודעות על אוירונים המגיעים לעקיר." "קצין המזעיקים" הודיע על הדבר לחדר הפעולות של שירות ביטחון אוויר, ומשם ענו לו, שיבררו את העניין. כעבור זמן מה הודיע לו קצין חדר הפעולות "שהאוירון הוא שלנו וכי הם לא יכלו להודיע על כך. כשהערתי לו שזה לא בסדר, ענה לי על כך, שאגיד לו תודה על הידיעות שבכלל מוסרים לנו. החוצפה של הקצינים עוברת כל גבול ונא להעמידם במקום."¹⁰⁶

אירועים אלה, שאמנם אינם קשורים ישירות למבצע "בלק", מוכיחים עד כמה רב היה הסיכון שנטלו על עצמם צוותי האויר של האגף לתובלה אווירית בהטיסם במטוסי התובלה – שלא תוחזקו כראוי גם מפאת המחסור בחלקי-חילוף – נוסעים, ציוד לתעש, מטוסי קרב ושאר אמצעי-לחימה בנתיב הארוך שמזאטץ לעקרון. כל זאת – למרות שלא היתה להם כמעט כל אפשרות לנחות בתחנת ביניים במקרה של תקלה כלשהי, למעט שדה התעופה באיציין, שבו נחתו המטוסים לשם תדלוק. ביטוי לכך נמצא בדבריו לימים של גורדון לוויט, אחד הטייסים:

טסנו בחשאי, ללא תקשורת עם איש. איש לא ידע מי אנו, מהיכן אנו באים, לאן מועדות פנינו, מה אנו נושאים עמנו. לא יכולנו לערוך תוכניות טיסה רישומיות. לא יכולנו לבקש במהלך הטיסה מידע על מזג האוויר, או לדווח על

מיקומנו. לא היה לנו יעד נחיתה אלטרנטיבי, בתום הטיסה הארוכה. לא היו לנו מסמכים. לא כולנו היינו מורשים לטוס. לא היו לנו חמצן, סירות הצלה, חגורות הצלה, או ציוד לנחיתת מכשירים. כאשר נגיע לעקרון, לא יכולנו להיות בטוחים שהיא לא בידיים ערביות. כיוון שלבשנו בגדים אזרחיים נראינו כשודדים מפחידים. במיוחד בטיסה חזרה. כאשר לא היינו מגולחים. היינו מפרי חוק, מבריחי נשק ממסך הברזל דרך מספר גבולות בינלאומיים, בניגוד לאמברגו של האו"ם.¹⁰⁷

ואכן, בד בבד עם המשך ההתארגנות לקליטה טובה יותר של מטוסי התובלה בעקרון והכנתם של שדה דב ורמת דוד כשדות חלופיים עבור מטוסי "בלק", ניתנה הדעת גם למציאת תחנת ביניים נוספת באירופה בדרכם של מטוסי "בלק" לארץ.

MEMO FOR ALL CAPTAINS	

Subject: <u>Approaching Tel-Aviv Area</u>	
1. Until further advice all Captains will turn on navigation running lights when 30 miles away from Tel-Aviv and continue to display running lights until final landing. 2. Due to the change in the method of recognition of friendly aircraft, this new procedure becomes necessary.	
cc. A.T.C. H.Q. ✓ I.A.F. Operations Aqir Flying Control Zebra.	 O. i/c. Ops. A.T.C.
HA/LB.	

הוראות שנועדו למנוע ירי על מטוסי "בלק"

"בסיס מעבר לבלקים אצל יורם"

הסיכון הרב, שהיה כרוך בטיסה מזאטץ לעקרון עם אפשרות לנחיתת-ביניים רק באיאציו שבקורסיקה; העובדה שהשדה באיאציו היה שדה אזרחי וכל חברות התעופה שנחתו שם ראו את מטוסי התובלה של מבצע "בלק"; יחד עם הלחץ האמריקני, הבריטי וגם הערבי, אשר הופעל ככל הנראה על צרפת, כדי למנוע את נחיתתם של מטוסי "בלק" באיאציו – כל אלה

היו הגורמים העיקריים למאמץ הרב, אשר הושקע במציאת תחנות ביניים נוספות לנחיתת מטוסי הקומנדו. מאמציו של שייקה טרכטנברג (דן) להשיג את האישור לנחיתת ביניים ביוגוסלביה הניבו פרי, וב-15 ביוני הודיע מאירוב לאהרון רמז וללוי אשכול:

היום נתבשרנו שהותר לנו בסיס מעבר לבלקים אצל יורם [יוגוסלביה]. הדבר חשוב בתכלית ויאפשר המשכת הפעולה של C-46 גם לאחר שבקלמן [קורסיקה] יש לנו קשיים שכנראה יגברו. אולם אצל יורם אין טיפת דלק. אנו מנסים להפנות ליורם את ספינת הדלק ובה 200 טון שיצאה ב-11.6. מסידני.¹⁰⁸

הוחלט איפוא להעביר ל"יורם" את הדלק עבור מטוסי התובלה של מבצע "בלק" – למרות המחסור החמור בדלק למטוסים בארץ, כפי שבא לידי ביטוי בדיווח שנמסר לבן-גוריון באותו זמן: "מצב הפטרול [בנוין למטוסים] קריטי. יש מלאי רק לחודש ימים. בבתי הזיקוק [בחיפה] יש 26,000 טון, אבל ספק אם ימכרו לישראל. יש להזמין אנייה של פטרול בחביות ברומניה או במקסיקו." בהמשך הועברה ליוגוסלביה האנייה "שיעו", אשר נשאה כ-200 טון דלק מטוסים, והוא הועבר מן הנמל ברכבות לשדה התעופה.¹⁰⁹

גדע שוחט, מהטייסים הארץ-ישראליים שרכשו את הכשרתם בחיל-האוויר הבריטי במהלך מלחמת העולם השנייה, מונה למפקד השדה, שכונה "אלבמה". היה זה שדה קטן, סגור מכל צדדיו על-ידי רכסי גבעות, ליד הכפר דוראציוב אשר על חוף הים האדריאטי, רחוק מאוד מכל נקודת יישוב סמוכה. המסלול, באורך 5,000 רגל, היה מסלול דשא, ואליו גישה חופשית מכל הצדדים. זה התאים לנחיתת כל סוגי המטוסים שהופעלו באגף, ומטוסי הקונסטליישן או הסקיימסטר אף יכלו לטוס משם לעקרון וחזרה מבלי לתדלק בארץ. תחנת ביניים זו היתה עדיפה על איאציו בשל האפשרות להסתיר את הפעולה במבצע "בלק" והקיצור באורך הטיסה.¹¹⁰

במקום לא היו שום אמצעי אלחוט, ולכן הוחל בהקמתה של תחנת רדיו בת 200 וואט ובבניית "מחסות לכלים", כפי שהדברים דווחו ב-27 ביוני גם לבן-גוריון על-ידי שאול מאירוב, אשר שהה אז בארץ: "תוקם שם גם תחנת רדיו. אין שם דלק – נשלחו כבר שמה 200 טון דלק, ישלחו לשם עוד 300 טון. כשכל זה יסודר – לא נהיה עוד תלויים בצרפת."¹¹¹ למחרת היום הודיע בריגר לארץ, כי אם יגיעו לשם שלושה אלחוטאים, "אפשר יהיה להתחיל לעבוד לאחר יומיים."¹¹² ב-29 ביוני הודיע קסיל פדרמן לחי יששכר כי "כל הדברים של גדע נשלחו. שני אוטומובילים 9,000 ליטר ובאחד 4,500 במצב מצוין. הכל עובד באופן אוטומטי" כולל מאה וחמישים אקדחים.¹¹³

אולם, גם ב-1 ביולי טרם הוקמה תחנת אלחוט ("גדעון") בשדה "יורם", ומאירוב ("בן-

* מיקום השדה: 42 מעלות ו-49 שניות; 18 מעלות ו-27 שניות, בגובה של 1,120 רגל. מסיבב הרים בגובה של 4,068 רגל ליד החוף בגובה של 6,217; וצפונית במרחק של 30 מייל.

** מואטץ לאיאציו – 570 מייל; מאיאציו לעקיר – 1,480; בסך-הכול – 2,050 מייל. מואטץ ל"אלבמה" – 600; מ"אלבמה" לעקיר – 1,180; בסך-הכול – 1,780 מייל; החיסכון היה איפוא כ-270 מייל או שעתיים ו-15 דקות טיסה בקומנדו.



שדה התעופה "יורם"



בשדה התעופה "יורם", משמאל: מרד דהמס, האר (HARE), ומפקד השדה, גדע שוחט

יהודה") ורמז ביקשו מחי יששכר להחיש את הטיפול בעניין. ואכן, למחרת הוא הודיע כי "הקמת תחנת גדעון ביורם אפשרית מיד"; באותו היום הודיע בריגר לחי כי "הבסיס ביורם לא יהיה מוכן לפני 10 ימים. הבסיס יהיה מתאים גם לפעולה בחורף." גם אז לא הושלמה המלאכה,¹¹⁴ וב-25 ביולי שאל מרדר מתי תופעל "אלבמה", והאם כבר התקבלה הרשות להקים שם תחנת אלחוט.¹¹⁵ רק ב-28 ביולי הודיע בריגר למרדר, כי "ב-30 ביולי יצא אליכם הכלי הראשון דרך יורם. הכלי טעון תיקון. יגיעו בו 3 מכונאים. יתחילו בתיקון אצלכם." ב-30 ביולי הודיע מרדר לבריגר כי "מצרכים ראשונים ליורם כבר הוזמנו ויישלחו בימים הקרובים." מטה האגף החל איפוא לטפל גם בכל מחסורם של העובדים בשדה "יורם".¹¹⁶

תחנת ביניים בקטאניה וביוון

הניסיון לארגן עוד כמה תחנות ביניים בדרך מאירופה לארץ, הן עבור מטוסי הרכבת האווירית של מבצע "בלק" הן עבור המטוסים שנרכשו בארצות-הברית ובאירופה, וגם כדי לאפשר טיסה בטוחה יותר – נמשך. למרות העובדה, שמטוסי לאפס"א השתלבו במבצע "בלק", ולמרות ההפוגה ונחיתות האונס, לא ביטלה ממשלת פנמה את רשיון פעולתה של חברת לאפס"א.

ב-20 ביוני כתב דניאל אגרונסקי, מרכז הפעולה האווירית באיטליה, כי "הממשלה הפנמית ביקשה מממשלת רומא רשות וזכות להשתמש בקטאניה ובצימפיו באופן תמידי. מקווים שזה יאושר תוך יום-יומיים." לדבריו, אם יינתן האישור, יטוּסו המטוסים מזאטץ דרך קטאניה, וכך "יהיה חסכון של שלוש שעות דרך".¹¹⁷ כן ביקש אגרונסקי שלא להשתמש בספרי-הטיסה ("לוג-בוקס") של הציכים, כיוון שאינם "מודפסים לפי הפורמט הבינלאומי המוסכם." הוא הדפיס באיטליה ספרי-טיסה "לפי הצורה המוסכמת בספרדית והחתים עליהם את הצירות הפנמית".¹¹⁸

ב-27 ביוני שוב העלה אגרונסקי את ההצעה לרכז בקטאניה מספר מכונאים, חלקי-חילוף למטוסים וכלי-עבודה, על-מנת שישמש כבסיס תיקונים ובסיס מעבר למטוסי הקומנדו. על-פי תוכניתו, "כלים רקים יצאו מקטניה לעופרי, משם יצא טעון לקלמן, מקלמן יצא לארנון ומארנון בחזרה לקטאניה ריק. שם יעשו את כל סידורי הניירות וחוזר חלילה." לדבריו, הביצוע על-פי תוכנית זו "יחסוך שלוש שעות טיסה ואפשר יהיה גם לקחת יותר מטען." כיוון שקיבל "תעודות משלוח על חלקי חילוף במשקל של 60 טון", הוא הציע לחי יששכר, שאם יהיה בסיס בקטאניה, "אזי מוטב להשאיר החלקים אצלם".¹²⁰ אולם, בעקבות ההפוגה התעכב בינתיים מתן האישור להפעלת קטאניה. ב-14 ביולי, למחרת מינויו של דני אגרונסקי ל"מרכז של ענייני ח"א באיטליה כולל גם את הקשר אל הארץ וממנה" במקום שלום לוי, אשר שוחרר מתפקידו על-פי בקשתו – הוא חזר שוב על הצעתו להפנות את מטוסי התובלה לקטאניה

* בעיה זאת באה לידי ביטוי גם בדברי סחרוב למאירוב: "מתברר שאין לנו כל סיכויים להשיג את הלוג-בוקס המבוקשים אצל ויקטור לאחר שהס-46 התחיל לפעול, ושמע הדבר הגיע לאוני ויקטור הוא שנה את טעמו ושוב אין לצפות להקלות ולעזרה מצדו, ופחות מכל לקוות להשגת לוג-בוקס שכמוהם כרכוש חניה תחת דגלו. לעומת זאת מתברר ששינדלר בהיותו אצל עופרי מסר לידי משה אונגר טופס של לוג-בוק מסוג זה וגם דוגמא של חותמת למען נדפיס בעצמנו ספרים מסוג זה ונחתום עליהם בחותמת רשמית לפי הדוגמא. הואיל וויקטור נמצא במרחקים, הוא איננו חייב לדעת על כך ואני סבור שבשעת הדוחק גם זו דרך שאפשר לנצל..."¹¹⁹



ליד קומנדו בזאטץ, משמאל, דני אגרונסקי, I, I, ג'וליוס קוברניק, I, ריי קורץ (מאחור), סול
פיינגרמן, I, נורמן מוניץ

בדרכם חזרה מהארץ. לדבריו, "בקטאניה ישנם סידורים מתאימים עם החברות ESSO, SHELL לקבלת דלק למטוסים."¹²¹ אגרונסקי הודיע, שהוא רק "מחכה לחתימת המיניסטר ואז אפשר יהיה לעבוד בקטאניה." אולם, גם הפעם לא יושמה הצעה זו.

עם זאת, היתה תקווה, שתיאום הפעולה וריכוזה ישתפרו, שכן עד אז, כאמור, טיפל אגרונסקי רק בצוותים ובמטוסים האמריקניים. הפרדה זאת עוררה ביקורת נוקבת של שלום לוין, והוא כתב בדו"ח הסיכום שלו, בין השאר, כי "הגורם ההרסני ביותר היה פיצול העבודה והפרדת הטיפול ב'מטוסים אמריקאים', דבר שהביא לכך שמספר אנשים עבד יותר מכוחותיו בזמן שלחלק שני לא היתה עבודה מספיקה. תופעה אשר מעצם טבעה הנה מקור לחוסר תיאום ואינטריגות."¹²²

באותה שעה פעל ביוון סמי כהן, נציג לשכת המסחר בארץ, להשגת אישור מהממשלה היוונית לקבלת "הקלות על שדה התעופה בכדי שהאווירונים שלנו יוכלו לחנות באיזה שהוא מקום בכרתים בלי שאלות, לקבל דלק ולהמשיך." הוא הביע את ביטחונו, שאם "מיניסטר האוויריה" יקבל "סכום די הגון בין 5-10 אלף לירות," אזי אפשר יהיה להפיק ממנו תועלת רבה.¹²³ כן דיווח לדן טולקובסקי, קצין המבצעים של חיל-האוויר, "ששליח העובד בשירות חיל הים ביוון הנמצא עתה בארץ" גר בביתו של מפקד חיל-האוויר היווני, וזה התחייב לו לדאוג לשדה תעופה ביוון, שיהיה אפשר להשתמש בו:

בתור שדה תעופה וציוד בדלק בחסאני (שדה התעופה העיקרי באתונה) לכל מיני אוירונים ובתנאים הבאים: ציוד האווירונים ב-Log-Book, תעודת טיב האוירון, רשיון לאלחוט האוירון, רשיון הטייסים. האווירונים צריכים להגיע לחסאני בפרק זמן של 4 שעות, שיקבעו מראש בינינו לפחות 24 שעות לפני הטיסה. בתנאים הנ"ל מפקד האוויריה היוני מקבל על עצמו ב-100% את האחריות להצלחת הפעולה. הסכום שהוא דרש לכל אוירון העובר בצורה כזאת הוא 1,000 לא"י.¹²⁴

חודש חלף למן הצעה זאת, ולמרות כל המאמצים — לא יצא רעיון זה מן הכוח אל הפועל, והמטוסים לא הורשו לנחות ביוון. עם זאת, במחצית יולי, אישרו היוונים את הוצאתו של מטוס הקומנדו, שנעצר שם.

שחרור שני מטוסי הקומנדו ביוון ובאיטליה

לאחר נחיתת האנוס של מטוס קומנדו RX-130 בארקסוס שביוון ב-24 במאי, ציפו שתוך זמן קצר ישוחרר המטוס לדרכו. אולם היוונים לא ניאותו לשחרר את המטוס ודחו שוב ושוב את הבקשה. חודש לאחר מעצר המטוס דיווח אגרונסקי לחי יששכר:

לכלי מיוון יש תקוות טובות. דורשים את הלוג-בוק הישן. דיבר עם וניה [הדרי, שישב בפריס] וביקש שתבוא טלגרמה מהמפקד בקלמן [קורסיקה] למפקד השדה הרקסוס (Araxos) וגם ממפקד השדה באתונה שבה יודיע ויאשר שבבוקר ה-24.5 אוירון RX-130 יצא לטיסת ניסיון ובדיקת Fuel Consumption והקורס שלו היה לצאת מקלמן, לעבור ברומא ליוון ולחזור לקלמן מבלי לרדת בשום מקום.¹²⁵

ואכן, בסוף יוני נשלח לשם ארטולד אילווייט, כדי להטיס את המטוס; אולם, שוב נכזבו התקוות, ויציאתו של המטוס לא אושרה. ב-12 ביולי הודיע חי יששכר לרמי טייבר בניגבה: "מחכים כל רגע ליציאת ה-130... לקלמן [לאיטליה]."¹²⁶

אך המטוס לא יצא, כיוון שהממשלה היוונית דרשה לקבל גם מכתב מטעם חברת לאפס"א "בעלת האוירון המסביר את סיבת הטיסה ואת העובדה שהכלי היה חסר תעודות." ואכן, המכתב נשלח, וכן הוכנו עבור המטוס "כל הניירות הנדרשים ע"י החוק הבינלאומי," לרבות "לוג-בוק חתום ומאושר על-ידי הקונסוליה הפנמיזית." עם זאת התכוון אגרונסקי, כדבריו,



ארנולד אילוויט באתונה

שאם "יתפתחו קשיים נוספים," יבקש אף את "התערבות הממשלה הפנמיזית דרך נציגה כאן אשר אתו אנחנו ביחסים טובים."¹²⁷ ב-14 ביולי הוא הודיע לטייבר, כי "ה-130 יצא היום מיוון להגיע לקטאניה אחה"צ מחר, יצטייד בדלק ויסע לקלמן. רצוי לשלוח לשם נהג ראשי יותר טוב להחליף את ארני אילוויט." למחרת הודיע אגרונסקי לחי יששכר כי "ארנולד עם ה-130 יצא בערך ב-4:00 לקלמן. מחר בבוקר יצא לעופרי." ואכן, למחרת הגיע המטוס לזאטץ.¹²⁸ שחרור המטוס היה הישג חשוב, שכן היוונים התירו למטוס זה להמריא, ומנעו את המראתה של רביעיית מטוסי האנסון, שכזכור נעצרו ב-10 באפריל. ב-18 ביולי הועמס בזאטץ מטוס הקומנדו, אולם "מסיבת קלקול במנוע" בוטלה יציאתו. המטוס יצא רק למחרת היום ("בלק-69") כשהוא נושא מסרשמיט ללא מדחף וכמה ארגוני פצצות בנות שני ק"ג האחת ועוד ארבעה נוסעים.¹²⁹

יום אחד לפני המראתו של מטוס זה, ב-18 ביולי, הגיע לזאטץ גם מטוס RX-137, שכזכור נחת נחיתת-אונס ב-23 ביוני, בטרואיסיו שבאיטליה. אז, לאחר נחיתתו, נעצר המטוס על-ידי השלטונות האיטלקיים, ורק אחרי משאומתן ממושך עמם הובטח שהמטוס ישוחרר עם תום ההפוגה. ואכן, ב-10 ביולי הודיעו לאגרונסקי שמשרד החוץ האיטלקי הסכים לשחרר את המטוס, ואף הורה למשרד התעופה "לתת את הפקודות המתאימות." נכון ל-12 ביולי, נשאר עם המטוס הצוות הקודם (למעט הטייס הראשי, דון קוסטף), שיועד להעביר את המטוס לאיאיצ'יו לשם תיקונו ובדיקתו לפני המשך טיסתו לארץ.¹³⁰ אולם, המטוס לא יצא, כיוון שהאיטלקים תבעו לחשאייר באיטליה את מטען האמלייח שהיה בו. רק ב-18 ביולי, כשהסתמנה הפוגה נוספת ובעקבותיה החשש, שמא לא תותר בכלל הוצאתו, המריא משם (בהותירו אחריו

את המטען שכלל תחמושת וכמה מקלעי "בוה", מוטס על-ידי ג'וליאן סווינג כטייס ראשי ודניאל רוזין (טייס מתנדב שהגיע לאירופה מדרום-אפריקה) כטייס-משנה.¹³¹ באותו יום שבו שוחרר המטוס על-ידי האיטלקים, הם עצרו מטוס קומנדו אחר, RX-134, אשר נחת נחיתת-אונס בצימפינו.

נחיתת-אונס בצימפינו — RX-134

כאמור, התעכב מטוס RX-134 ב-12 ביולי בשדה התעופה שבאיאצ'יו "בגלל מזג האוויר הקשה". מיד עם השיפור שחל במזג-האוויר המריא משם לואטץ. ב-17 ביולי, לאחר שתוקנו כל הליקויים שהתגלו בו, הועמס במסרשמיט ללא מדחף ובצינורות פלדה לתעש, והמריא מואטץ. בהגיעו לאיאצ'יו התעכב שם "כתוצאה ממחלת הנווט."¹³² במקום היה גם מטוס מוסקיטו, שנרכש על-ידי עמנואל צור באנגליה, בדרכו לארץ.

למחרת היום, בבוקר 18 ביולי, ניגש הטייס הבריטי קלמר למטוס המוסקיטו, על-מנת להמריא לארץ. הוא הניע והחל בהסעת המטוס תחת רוח חזקה שנשבה במקום. בהגיעו לאמצע מסלול הדשא הפסיק המנוע השמאלי את פעולתו, והמטוס החליק אל מחוץ למסלול. לצד המסלול עמד המכונאי האמריקני טמפלטון טיילור (שגויס, כאמור, על-ידי אל שווימר), האחראי שם לתדלוק מטוסי מבצע "בלק". בהגיעו למטוס, לדבריו, לא האמין למראה עיניו: "המטוס לא היה יותר מערימת שבבים שהטייס יצא ממנה על שתי רגליו." מפקד שדה התעופה, קומנדט לטור, ביקש לסלק את הטייס מהמקום, שכן המשטרה הצרפתית היתה בדרכה למקום האירוע. טיילור ומכונאי אחר שהיה שם הובילו את הטייס לחדרם במלון.¹³³ בשעה 11:40 הוחלט להבריח את הטייס במטוס הקומנדו RX-134 שהיה שם.¹³⁴ המטוס מיהר להמריא, אולם מפאת תקלה טכנית כלשהי נאלץ הטייס לנחות נחיתת-אונס בצימפינו שבאיטליה. עוד קודם שהצליחו לעשות דבר מה לשחרור המטוס, הוכרזה הפוגה בקרבות בארץ. הקרבות, שקיבלו בדיעבד את השם קרבות "עשרת הימים", הסתיימו ב-19 ביולי (אם כי פה ושם נמשכו מספר פעולות), ונקבעה ההפוגה השנייה. לא הוחלט על מועד סיומה, אולם נקבע שיש להמשיך בה עד אשר יימצא פתרון של שלום.

הידיעה על אודות נחיתת המטוס הועברה מיידית לדני אגרונסקי ברומא, והוא החל לטפל בשחרורו.¹³⁵ הודעתו למוניה מרדר לא הותירה פתח לתקווה רבה:

RX-134 ירד נחיתת-אונס בצימפינו ב-18/7. כתוצאה מההפוגה נאסרה יציאת הכלי; (ב) שלושה מעובדי נשלחו לארנון, יתר השלושה מסתתרים עד הוצאתם מהארץ. הצירות האמריקאית מחפשת אחריהם; (ג) אין סיכויים לקבל שחרור הכלי בקרוב אלא אם כן אנו נכונים להשאיר כאן את הסכין שבתוכו. שאלת הוצאת הכלי בשחור [הברחת הכלי בלילה] נמצאת בדיון.¹³⁶

ואכן, שלושה מעובדי המטוס יצאו לארץ במטוס אחר. הטיפול בשחרורו של המטוס הועבר גם לידיה של עדה סרני, שהיו לה מהלכים בממשל האיטלקי. נמסר לה שהעניין בטיפולו של משרד החוץ האיטלקי, וכי ב-20 ביולי העבירה הצירות האמריקנית ברומא, בהסכמת השלטונות האיטלקיים, הוראות "לעצור את כל העובדים של המטוסים השייכים לחברת לאפס"א

[בלועזית] ולקחת את פנקסיהם." בדבריה לחי יששכר היא אמרה: "בעניין הכנפיים, אחרי התערבות האמריקאים – מרוב פחד המקומיים עצרו את הכלי. לא רצוי להעביר כנפיים [מטוסים] דרכם. הדבר יפריע גם לאחרים."¹³⁷

היתה תקווה, שמטוס זה ישוחרר כעבור זמן קצר, אולם הוא עוכב זמן רב ביותר, וכמתואר להלן הוחזר לארץ רק בתחילת חודש נובמבר 1948. בינתיים נמשכה הפעולה במבצע "בלק" תחת הרושם הקשה, שהותירו נחיתות-האונס על צוותי האוויר של האגף.

בין מסרשמיט לספיטפייר

למרות זאת נמשכה הפעולה במבצע "בלק", ועד 19 ביולי הוטסו לארץ עוד 11 מטוסי מסרשמיט. באותו יום כתב מנהל אגף הנדסה של חיל-האוויר, יהודה רבין, לאהרון רמז, ראש מטה חיל-האוויר, כי "המשלוח של הסכינים [המסרשמיטים] מתקרב לקיצו. בקרוב נעמוד בפני העובדה שנצטרך לעבוד במה שיש לנו ללא עזרה מארץ המקור."¹³⁸

אולם, עד אז ניכרה התקדמות במגעים עם הציבים לרכישת 15 מטוסי מסרשמיט נוספים, והם הביעו הסכמה לספקם. עלי-מנת להחיש את הטסתם, שאל בריגר את מרדך אם מסוגלים הם לקלוט בעקרון שלושה מטוסי "בלק" כל לילה. מפקד האגף השיב לו כי הם מוכנים – אך בתנאי שרק שניים מהם מביאים מטוסי מסרשמיט.¹³⁹ קבלת שלושה מטוסי "בלק" חייבה גם הכנת מלאי דלק גדול יותר; ואכן, מרדך פנה לרמז וביקשו לדאוג לכך שמלאי הדלק בשדה התעופה בעקרון יוגדל ל-30 אלף גלון (100 אוקטן). אלכס זילוני, מפקד עקרון, טיפל בבקשה ודיווח על כך, שבשדה נשמר מלאי של 38,100 גלון.¹⁴⁰

ב-18 ביולי יצא הסקיימסטר החכור (NC-58021) מזאטץ לעקרון לטיסת "בלק-69".* יהודה בריגר טס במטוס לארץ, כדי לעדכן את כל המעורבים בפרטי המבצע. בארץ נפגש עם המעורבים במבצע "בלק" – אנשי משרד הביטחון, המטכ"ל ומטה חיל-האוויר ובכללם עם מטה האגף לתובלה אווירית – ושמע מהם על סדרי הקדימויות בהטסה של המטענים וגם על תוכניות האגף להמשך מבצע "בלק". ב-22 ביולי הודיע לסם פומרנץ, שיש לתת "זכות בכורה לשני הסכינים, לחלקים רורביים לסכינים ולמכוונות 37", ולהתרכז ב"תיקון המטוסים." אף מטוס הסקיימסטר החכור היה "טעון תיקונים דחופים וזקוק למנוע רורבי",¹⁴² אולם, לא היה ניתן לשלחו לפריס (המקום שבו תוחזק) בגלל צו המעצר שהוציא השלטונות הצרפתיים (כאמור לעיל) נגד המטוס ונגד עובדיו; לפיכך, נשקלה האפשרות לשולחו לשווייץ, שכן נראה שאחד הצעדים להתמודדות עם צו המעצר שהוצא נגד המטוס, היה החלפת ניירותיו בניירות של מטוס הקונסטליישן; וכך נקבע כי מטוס הסקיימסטר יהיה RX-121 במקום NC-58021.¹⁴³

* במטוס היו גם 10 פצצות במשקל 500 ק"ג האחת. הוא הגיע לארץ ב-19 ביולי בשעה 02:00, ועם עלות השחר המריא בחזרה לזאטץ. שם העמיסו עליו 13 "ארגוני מכירות 37", 16 "ארגוני חלקים רורביים לעיל", שמונה ארגוני פצצות של שני ק"ג ושני מדחפים למסרשמיט. במטוס היה גם ססיל מרגו (ראה להלן). לאחר פריקתו חזר לזאטץ, וב-21 ביולי שוב יצא, מוביל 80 ארגוני פצצות (שני ק"ג האחת). באותו יום יצא גם הסקיימסטר השני NC-56011 מוביל 10 פצצות של 500 ק"ג האחת וארבעים ארגוני פצצות (שני ק"ג כל אחת); גם קומנדו RX-135 יצא באותו יום, מוביל בין השאר ארבעה ארגוני תחמושת וזחלת (7.92) ו-36 ארגוני פצצות.¹⁴¹

חיל האויר לישראל
מטה כללי
אגף תובלה אווירית

תאריך: 24.7.48

אתא/23/376/

אל : יהודה בריגר - זכרה.

נא למסור את המכתב הרצוף בזה לסם
פומרנץ.

לידיעתך קצין המבצעים של סייסת הקרב
מבקש שסם יודיע לו מיר אם אפשר לשלוח
אליו שזה אנשים לאיסונים ב- E. A.

זה חשוב מאד שאנשים אלה יקבלו את
אימוניהם ויוחזרו ארצה בהקדם האפשרי.

בשם מפקד א.ת.א.

הטסת טייסי קרב לקורסי הסבה ואימונים

ב-23 ביולי התכונן בריגר לשוב לציכיה באחד ממטוסי מבצע "בלק", אולם מפאת המחסור בדלק לא יצאו טיסות לארץ.¹⁴⁴ הוא חזר איפוא לשם רק ב-25 ביולי, במטוס הסקיימסטר (NC-56011) אשר הוביל קודם לכן, בדרכו לארץ (בטיסת "בלק-76"), בין השאר, שני מנועים לדקוטה וגם מסרשמיט, לרבות מדחף. במטוס זה הוטס ב-28 ביולי גם מטוס מסרשמיט ומדחף – האחרון שנותר מעסקת הרכש השנייה, שבה נרכשו 15 מסרשמיטים. הסתיימה איפוא הטסתם לארץ, אולם טרם הסתמן שום סיכוי להגעתם של מטוסי קרב מארצות-הברית. חיל-האוויר נזקק נואשות למטוסים נוספים.

בינתיים, ב-17 ביולי הסתמן סיכוי לרכוש מטוסי ספיטפייר בציכיה, וסם פומרנץ היה אמור להתחיל בבדיקתם; אולם כעבור כמה ימים הודיע חי יששכר שלא ניתן להתחיל לבדוקם כיוון "שרוב האנשים [הציכים] נמצאים בחופשות". מאוחר יותר, משהסתבר שרכישתם של המטוסים עלולה לקחת יותר זמן ממה שציפו, נשאל אהרון רמז אם להתקשר לרכישת 15 מטוסי מסרשמיט נוספים על-פי התוכנית הקודמת. על כך השיב: "אם הספיטפיירים מתעכבים יש לדעתנו לקנות מיד 15 סכינים נוספים ולהעבירם בהקדם."¹⁴⁵ מאוחר, שהגיע אז לארץ, דיווח על כך גם לבן-גוריון, וציין שיש גם "הצעה על 50 ספיטפיירים – אבל הצעה רחוקה..."¹⁴⁶

"לא ראיתי לי זכות לדרוש זאת לפני הפסקת האש"

שאל מאירוב, מרכז כל פעולת הרכש באירופה, לא השתתף בהלוויית בנו, גור, אשר נהרג בקרבות סגירה ב-12 ביולי 1948. לאשתו ובתו כתב: "החובה מונעת ממני את האפשרות לחזור אליכן מיד."¹⁴⁷ רק עם הפסקת קרבות "עשרת הימים" ותחילת כניסתה של ההפוגה כתב לבן גוריון וללוי אשכול:

אני מבין שהפסקת האש נכנסת לאט לאט לתוקפה. אם הערכת זאת היא נכונה הריני פונה בעקבות האסון שקרה לי – בבקשה לשחרר אותי מתפקידי או לפחות לאפשר לי חופשה ארוכה לביקור בארץ. לא ראיתי לי זכות לדרוש זאת לפני הפסקת האש – אך עכשיו אני פונה אליכם בענין זה.¹⁴⁸

בקשתו אושרה; אולם רק ב-28 ביולי, כשסיים את הסדרת משלוחי הנשק החיוניים, יצא במטוס של "אייר פרנס" לארץ. לזכרו של בנו גור שינה את שם משפחתו ממאירוב לאביגור. ב-1 באוגוסט נפגש עם בן-גוריון, על-מנת לדווח לו על מה שנעשה בפעולת הרכש ולבקשו לאשר לו חופשה, כדי שיוכל לשהות במחיצת המשפחה בכינרת.¹⁴⁹ בדיווח לבן גוריון ציין מאירוב, ש"ועדה ממשלתית" ציכת בדקה את הטענות בדבר איתקיינותם של המסרשמיטים שנרכשו, ומצאה שהמטוסים דווקא "בסדר, אלא שהטייסים שלנו אינם מומחים דיים, והציעו לשלוח אחדים לציכיה להתמחות." הוא תיאר את דרך הפעולה באירופה על כל מורכבותה:

אין פרדי [פרדקינס] צריך לטפל בקניות... אין אלו [יהודה ארזי] צריך לחזור לאמריקה, יעסוק רק באירופה... משלוח האווירונים מאמריקה נכשל. יש הוצאות ארגוניות מופרזות באמריקה. עומדים לבוא מומחי טיס אחדים מאמריקה [אל שוימר ועוד]... יש עוד כמה סוכנויות לקניות באירופה... יש התחרות ותוהו ובוהו. יש סוכנויות אחרות... דרושה סוכנות מרכזית בשווייץ עם מחלקות מחלקות ומומחין בראשן. קוזלובסקי [פנחס ספיר] אולי יוכל לרכז זאת. יש לשלוח איש במקום פינו [גינזבורג] שחוזר לארץ; היה גזברו של שאל [במוסד לעלייה]. על קוזלובסקי לעבוד חודש ימים עם פינו; בענייני אויר סבור שאל שחי יששכר צריך לצאת מיד ולשהות בחו"ל עד בואו של אליהו סחרוב המטופל במקסיקו.¹⁵⁰

ואכן, ב-3 באוגוסט הודיעו בן-גוריון ולוי אשכול למרכז הפעולה בגינבה, כי הוחלט סופית שקוזלובסקי יחליף את מאירוב ויגיע לגינבה כעבור מספר ימים. אמנם הסתיימה הטסתם של מטוסי המסרשמיט, שהעסיקו באופן מלא את צוותי האוויר של האגף לתובלה אווירית, אולם, הם היו נחוצים עדיין להמשך הטסתם של 15 המסרשמיטים הנוספים. בינתיים המשיכו צוותי האגף בהטסת חלקי-חילוף למטוסי המסרשמיט, צינורות לתעש, מקלעים ותחמושת לאגף החימוש, פצצות לחיל-האוויר ונוסעים מהארץ ואליה. מ-1 ביולי ועד אז ביצעו 30 גיחות "בלק", ובהן הוטסו מזאטץ לעקרון 14 מטוסי קרב ו-18

מדחפים. מטוס מסרשמיט אחד ומטוס הקומנדו RX-134, שבו הוטס, עוכבו עדיין בצ'מפינו שבאיטליה.

ב-31 ביולי הודיע בריגר למפקד האגף, כי "אין לזמן הקרוב שום סחורה למשלוח פרט לביצים [פצצות] של 70 קילו." מרדר ביקשו להמשיך לשלוח פצצות 70 ק"ג, ולהפסיק לשלוח פצצות שני ק"ג. כן הוסיף כי "דעתו של אור [אביגור] היא להמשיך לשלוח מכוונות 37 כמו כן את המכוונות 34. לדעתו יהיו משלוחים גדולים מחוץ להנ"ל מיעל [פינלנד]." ¹⁵² אולם בריגר השיב למרדר, כי את ההזמנה של "מכוונות 37 גמרנו וכי מכוונות 34 נמצאים ביורם למשלוח בדרך הים." לפיכך, המשיכו לשלוח פצצות של 70 ק"ג; ואכן, מרבית המטען בשבע טיסות "בלק" (מ-1 באוגוסט ועד 6 בו) היתה של פצצות 70 ק"ג. ¹⁵³

ארגון מחודש במטה חיל-האוויר

עד אז חלו תמורות מרחיקות לכת בחיל-האוויר. למן הגעתו לארץ, ב-20 ביולי, סייר ססיל מרגו, ששירת בעבר כמפקד כנף בחיל-האוויר הדרום-אפריקני והוזמן על-ידי בריגוריון כיועץ אווירי, ביחידות השונות של החיל, וגיבש את המלצותיו באשר לדרך הרצויה לארגונו המחודש של חיל-האוויר. ¹⁵⁴

נראה שלתהליך ארגון זה התכוון ראש אג"ם, יגאל ידין, כאשר כתב לאהרון רמז ב-21 ביולי: "אני מקווה שעם השיפורים שיעשו בחיל-האוויר ועם מינוי קצין אוויר באגם ישופר הדבר." באשר לביקורתו של רמז על קציני הקשר של אג"ם/מטכ"ל שהוצבו בחיל, קבע ידין: "הבעיה היא אחרת. בגלל סיבות שמן הראוי שלא אעלה על הכתב, היה עליהם לעסוק בעניינים אחרים כגון השגת מכוניות טקסי לטייסים, השגת אוכל לטייסים אמריקאיים שהתהלכו רעבים וכיו"ב." ¹⁵⁵

ואכן, למחרת היום נערך דיון במטה חיל-האוויר, ובו נכחו, בין השאר, אהרון רמז וסגנו היימן שמיר וגם מוניה מרדר. ססיל מרגו הרצה בפני הנוכחים את עיקרי השקפתו באשר לסוגיית מעמדו של החיל, והשיב לשאלותיהם. בפתיחת דבריו קבע כי המטרה הראשית של חיל-האוויר היא "השמדת הכוח האווירי של האויב." באשר לסוגיית מעמדו בתוך הצבא: "חיל-האוויר יהיה חיל עצמאי במדה רבה אך יהא נתון למרות עליונה של המפקד על כל הכחות הלוחמים... יהיה קשור לצבא בחלק מהאפסנטאות: דלק, אוכל, תחבורה, אך הצידוד הטכני יסופק באופן נפרד ועצמאי." מרגו תמך בביטול תפקיד ראש מטה החיל ובמינוי סגן לשר הביטחון בענייני אוויר. באשר לשאלתו של רמז – "מהי תלותו של ראש החיל בגורמים שמחוץ לחיל?" – השיב מרגו: "קשר כפול – א. בענייני מבצעים נתון למרות המפקד הכללי; ב. בענייני כסף וכו' בסגן השר לענייני אוויר." ¹⁵⁶

* כן הוטסו פצצות אוויר במשקל כולל של 31,616 ק"ג (20 פצצות – 500 ק"ג כל פצצה, 12 פצצות – 250 ק"ג, 133 פצצות – 70 ק"ג, ועוד כמה אלפי פצצות של שני ק"ג כל אחת) 117 מכוונות 37, 20 צנורות לתעש וכן 43 נוסעים. בסך-הכול במשקל כללי 10,3656 ק"ג. במטוסים החוזרים לואטץ טסו, בין השאר, גם 68 נוסעים, שנשלחו גם על-ידי אגף מבצעים ואגף הנדסה של החיל וגם על-ידי מוסדות ממשלתיים אחרים. כן נשלחו דברי דואר, מזון, עיתונים ושבעונים, ואף הוחזר משלוח פגום של תחמושת לאימונים. ¹⁵¹

נכון ל-23 ביולי עמדה מצבת כוח־האדם של חיל־האוויר על 3,200 איש, ולפי ההערכה של החיל היה צפוי גידול בזמן הקרוב ביותר ל-4,200 איש.¹⁵⁷ ב-26 ביולי כתב בן־גוריון ביומנו כי "התייעצנו על הצעות מרגו", וכי הוויכוח נסב על עצמאות חיל־האוויר. הוא ניסח את המסקנות ואת המיניימם, ובעקבות זאת הורה רמז לפרסם בפקודות־יום כי "לפי הודעת שר הבטחון מיום 30.7.48 מתמנים... אהרון רמז – מפקד חיל־האוויר, הימן שכטמן – סגן מפקד חיל־האוויר, הרולד גרין – מפקד אגף האמונים, משה הורוביץ – מ"מ מפקד אגף מנהל וכוח־אדם, דב יהודה – מפקד אגף המבצעים, נט כהן – מפקד אגף המודיעין, יהודה גלעדי – מפקד אגף הנדסה".¹⁵⁸

המיניי של רמז למפקד חיל־האוויר ושל שכטמן לסגנו מהווה נקודת מפנה בתולדות חיל־האוויר בתקופה זו, וגם בתולדותיו של האגף לתובלה אווירית. הם היו ממניחי היסודות של האגף לתובלה אווירית בארץ, ובפעולתם מאז ואילך המשיכו להושיט את מלוא העזרה למימוש משימותיו, בהשגת הנחוץ להמשכו של מבצע "בלק", ובתמיכה חזקה בשילובם של צוותיו בהקמתה ובביסוסה של התעופה האזרחית של מדינת ישראל.

MINUTES OF MEETING HELD AT A.T.C.
H.Q. ON AUGUST 18, 1948

Presents: Ahron Remes
Hayman Shechtman
David Yehuda
Munia Marder
Leo Gardner
Hal Auerbach
David Fliegelman
Jacob Feldman
Herbert Frieden

- Ahron Remes The war may start again soon, and one of the most important tasks we have in front of us is to get, by all means, as much supplies as possible to the Negev. To do this by road transport will involve many difficulties and expenses. That is the reason we have to carry the supplies by air. Two aircraft should constantly fly on the Negev route. It is our intention to shift 600 tons of supplies to the Negev during the first month. A.T.C. should send a man to the Negev who will be in-charge of the base. Considers it beneficial for pilots to see the Negev; they will get a clearer view of our ideas and aims. Pilots should stay there 2 to 3 days at a time. One Unit must be constantly stationed at the Negev base. Distribution of the supplies carried to the Negev base should be distributed by air from there on to other points in the Negev. We must do our utmost to shift as much supplies as possible to the Negev, by the quickest possible means. We must get the C.46 organized immediately, together with a squadron, crews and somebody responsible in-charge. There must be direct communications from the Negev to Aqir. A man should be appointed as a Liaison Officer with the I.A.F. H.Q. and Special Negev office for supplies. We must now prepare a list of items required for this undertaking, such as: transport, communication facilities, etc. For the time being all the work in the Negev should be done during night time only.
- Leo Gardner Has inspected the airstrip yesterday and considers that the strip will be ready by Sunday morning.
- Munia Marder We can only meet the I.A.F.'s requirements of carrying 15 tons a night if we get the following facilities:-
- Personnel
 - Transport
 - Direct command of ATC on the fields we work on
 - Direct liaison communications to the I.A.F. H.Q.
 - Supplies should be transported to the field, but A.T.C. will do the loading.
 - Direct internal net of ATC communications within the Negev, Aqir and Tel-Aviv.
- David Yehuda A.T.C. will shortly get a direct telephone line to all fields.
- Munia Marder It is our intention to accommodate all crews in Aqir, provided suitable accommodation is available there. Anti-aircraft protection for Aqir is also of great importance, especially in view of the fact that we have so many aircraft stationed there at present.

דיון מטה האגף בנושא ההיערכות למבצע "אבק"