

פרק טו

אחרית דבר

"אוירה של משמעת וסמכותיות"

תוך כדי הפעילות במבצע "חורב" חלו חילופין מהירים מאוד בפקוד על טייסת 106. מרסין ריבוקוף, שכאמור מונה לממלא מקום מפקד הטייסת, הוחלף ב-2 בינואר, וסם לואיס מונה למפקד הטייסת; אולם עוד באותו היום בוטל מינויו, ובמקומו מונה לכך גורדון לויט. ריבוקוף מונה לקצין מטה לתובלה אווירית באגף המבצעים של החיל.¹ לצידו של גורדון לויט כמפקד הטייסת היה תיאודור אפלבוט מס' 2 בפקוד וקצין המבצעים של הטייסת, סם לואיס היה הטייס הראשי, לואיס גלי – נווט ראשי, סיי כהן – האלחוטאי הראשי, דוד בן-אור – שלישי הטייסת, ואברהם זינגר – קצין האספקה והאפסנאות. לימים כתב לויט:

לת"א כבר החל להתפורר. הוא לא עשה הרבה בשבועות האחרונים. חלק מצוותי האוויר ומצוותי הקרקע שלו כבר חזרו הביתה. אחרים הצטרפו לחברת התעופה הממלכתית החדשה, 'אל-על'. היו כאלה שהתנגדו לנסיגותיו של היימן [שמיר, סגן מפקד החיל לאוויר] להכניס אווירה של משמעת וסמכותיות. הגיעה העת לשים קץ למצב שבו לת"א מהווה חיל אוויר בתוך חיל האוויר. אלה שנותרו הוזמנו להצטרף אלי לטייסת 106, או ללכת הביתה. אותו הדבר התרחש בכל רקמותיה של החברה הישראלית, בממשלה, בצבא, במיגזרים האזרחיים. היה זה רגע בלתי-נמנע, אך עתה. חשתי דקירה בלבי, כאשר הבנתי כי תקופת האנארכיה המיוחדת חלפה לבלי שוב.²

כחלק מאותה מגמה של ארגון הצבא, וחיל-האוויר בתוכו, פעל מטה החיל ביתר-נחישות לממש את ההחלטה לפנות את מרבית בתי-המלון, שבהם השתכנו עדיין חלק מאנשיו, ובכללם

* דו"ח מצבה שבועי ל-30 בינואר 1949, שעה 23:59; בסך הכול 6,702 (קצינים) – 515, בד"א – 5,281, חי"ן – 906, מתוכם אנשי מח"ל – 623, מתוכם טייסת 106 בעקרון – 9 קצינים ו-10 בד"א; טייסת 35 – שני קצינים ו-10 בד"א.³

מלון "בריסטול". ב-8 בינואר קבע מנהל מחלקת שירותים של החיל כי ב-31 בינואר 1949 יתבטל חוזה השכירות של מטה חיל-האוויר עם בעל בית-המלון "בריסטול". לפיכך קבע "שכל אנשי טייסת 106 הרווקים יועברו לשדה עקרון" תוך תיאום הפעולה בין מפקד הבסיס למפקד הטייסת; ואילו בעלי המשפחות המשרתים בטייסת יועברו למחנה אריאל ביפו; ואם לא יוכנו עד אז מקומות למגוריהם – אזי ישארו ב"בריסטול" או יועברו לבתי-מלון אחרים בתל-אביב על בסיס תעריף יומי. לבסוף הודגש כי כוחן של ההוראות יפה לכל אנשי הלחק "לשעבר הממשיכים עדין להתגורר בבתי המלון השונים בתל אביב."⁴ אולם, למרות כל ההודעות נעשה פינוי האנשים מ"בריסטול" ומ"ירדן" והעברת חלק מהם למחנה "אריאל" ביפו "לבסוף בצורה בחולה במקצת בגלל לחץ משרד הבטחון."⁵

בד בבד עם הפעולה להכנת בסיס עקרון לקליטת צוותי הלחק וארגונה של טייסת 106, הוחלט גם על פירוקו של גף 35, שכפיפותו ללחק לתובלה אווירית לא הושלמה. גף זה, אשר שמר תקופה ארוכה על הקשר האווירי לסדום במטוסי הנורסמן, ותקף במטוסי ההרוורד את כיס פלוג'ה, סיים את פעילותו, וצוותיו נותרו כמעט ללא תעסוקה. את זמנם הפנוי בילו אחדים מאנשיו במועדון הקצינים בבסיס, לעיתים עד כדי שכרות והתפרצות; באחת הפעמים (ב-8 בינואר 1949) – כעדותו של מפקד עקרון, בנימין בונה – נפרץ מחסן המשקאות שם, נשברו בקבוקים, ואף ירו לעבר מכשיר הרדיו, תקרת המועדון וכתליו.⁶ ככל הנראה היה אירוע זה הזרז לפירוקו של הגף.

הדרך לפיזור צוותיו ומטוסי 35 הותוותה למחרת היום, ב-9 בינואר, בהנחיותיו של דן טולקובסקי, קצין המבצעים הראשי באגף המבצעים: מטוסי הנורסמן יועברו לטייסת הקלה בשדה דב, ומטוסי ההרוורד – לאגף הדרכה (חוץ משניים שיותאמו לצילום ויועמדו לרשות הטייסת בשדה דב). אם יתאפשר הדבר, יוקצו מספר מטוסי הרוורד לטייסות אחרות לאימונים מבצעיים במסגרת תוכנית ההדרכה הכללית. הציוד יועבר לאגף האפסנאות, והטייסים – ליחידות אחרות, בהתאם להוראה נפרדת של אגף המבצעים. ואכן, ב-17 בינואר פרסם ש' גלוצר, ראש המחלקה לתפקידי מטה, צו פירוק לטייסת 35 על-פי ההנחיות של טולקובסקי.⁷

למרות כל ההכנות נאמר בדו"ח של שלמה שלום, ראש מחלקת ביטחון חיל-האוויר, למפקד אגף מודיעין של החיל: "הלך רוחם של אנשי מח"ל" בשדה עקרון "עומד בשפל המדרגה. 90% מהם חזרו כבר לארצות מוצאם ורבים עומדים לעשות זאת כתוצאה מהבטחות שלא קוימו."⁸ לכל אלה שנשארו לשרת בטייסת 106 התווה מפקד הטייסת, גורדון לוויט, כבר בראשית דרכו תוכנית לימודים ואימונים בתחומי התעופה השונים. מכיון שרוב אנשי הטייסת לא ידעו עברית, המשיכה הטייסת "להתנהל באנגלית." בתחילת פעולתו כתב לוויט באנגלית לדוד יהודה, מנהל אגף המבצעים: "על-מנת למנוע עיכובים ומבוכה מתבקש שכל ההוראות המבצעיות וכל הצעדים הנדרשים – ייכתבו באנגלית..."¹⁰ בה-בשעה, ניתנה הדעת גם

* בסוגיה זאת כתב מרדכי אלון, מפקד טייסת 101, לסטיב שוורץ: "התפלאתי מאד למקרא מכתבך הני"ל, והטון הסרקסטי שלו לא מצא כלל חן בעיני. ידוע לי יפה שחלק ניכר מאנשי חיל-האוויר הם דוברי אנגלית, אך אין עובדה זו מצדיקה כלל שליחת דאר רשמי בשפה זו. מה שאנו משתדלים לבנות כאן הוא לא חיל תעופה בלבד אלא חיל תעופה ישראלי ולא יתכן שבחיל כזה חליפת המכתבים בין המחלקות תעשה לא בשפה העברית (מה יעשו מפקדים מילידי הארץ שאינם שולטים בשפה האנגלית?) ברור לי שבמקרים רבים כמו במקרה שלך כרוך הדבר בקשיים מסוימים (העסקת מוכירה השולטת בשתי השפות) אך במעט רצון טוב אפשר להתגבר עליהם בנקל."⁹

לקביעת דפוסי פעולת הטייסת בארגון של טיסות צבאיות ואזרחיות לחוץ-לארץ.¹¹ ב-4 בינואר פנה מפקד אגף המבצעים של החיל לסגן מפקד החיל, היימן שמיר, וביקשו "לקבוע פגישה עם קצין תובלה אווירית שליד אגף המבצעים כדי לקבוע את הסדורים הדרושים" לטיפול בנושא זה. המחלקה הזאת לתובלה אווירית נקבעה גם כאחראית לכל טיסות התובלה לחוץ-לארץ.¹² ואכן, לאחר מספר פגישות בין אברהם טייבר, מנהל משרד חו"ל וקישור, ויהושע מרש, מנהל מחלקת תובלה אווירית באגף המבצעים, גובשו ב-24 בינואר פקודות-הקבע בעניין הטיסות לחוץ-לארץ, ופורסמו על-ידי אוריאל גורניצקי, שליחו של סגן מפקד החיל לאוויר. סך כל הניסיון, שנרכש בטיסותיו של הלהק לתובלה אווירית באותן טיסות שביצע עד אז, בא לידי ביטוי בפקודות אלה, המתפרסות על-פני שמונה עמודים. בראשן נכתב כי קצין המבצעים במחלקה לתובלה אווירית יהיה אחראי לתכנון מבחינה מבצעית, ומנהל מחלקת מטען ונוסעים – מבחינה ארגונית. לאור ניסיון העבר, ובמיוחד תאונת הסקיימסטר, ניתנה תשומת-לב מיוחדת לכל סוגיית הקשר בין כל חגורמים המעורבים בטיסה: המחלקה לתובלה אווירית, משרד חו"ל וקישור במטה החיל, חברת "אל-על" והמחלקה לתעופה אזרחית של משרד התחבורה בקריה, נציגי החיל בחו"ל, שדות התעופה האזרחיים בחו"ל ושאר גורמים רלוונטיים. עוד נאמר: "על קצין המבצעים במחלקה לתובלה אווירית לדאוג לקשר אלחוטי תמידי עם המטוס עד רדתו בחו"ל" וכן באשר לדרך חזרה לארץ.¹³

בינתיים כתב היימן שמיר למנהל אגף המבצעים ב-28 בינואר כי הוסבר לו על-ידי גורדון לוויט, מפקד הטייסת, שאין אחראי לארגון הטיסות לחוץ-לארץ. לפיכך חזר והדגיש כי זהו תפקידו של אגף המבצעים, אשר "חייב לקבל על עצמו אחריות מלאה לארגון ובצוע טיסות אלה". בתשובה כתב לו דוד יהודה, כי "האחריות לתכנון טיסות מסוג זה תיפול בדרך כלל מהצד התעופתי הטהור על מפקד טייסת תעופה של עקרון ומפקד טייסת 106, ותהיה נתונה להשגחתו המבצעית של קצין המבצעים הראשי. עניינים, שאינם נוגעים לצד התעופתי של המבצע, יקבלו טיפול על-ידי מחלקת נוסעים ומטען של אגף המבצעים תחת השגחתו של קצין המבצעים ראשי באגף המבצעים של החיל".¹⁴

באותה שעה היתה המחלקה בעיצומן של ההכנות לביצועה של טיסה אזרחית נוספת על-ידי טייסת 106. ביומנו כתב בן-גוריון ב-26 בינואר על התייעצות שהיתה לו בנושא ארצות-הברית עם משה שרת, לוי אשכול ואליעזר קפלן; ועל כך ש"כל ההנהלה (!) יוצאת לאמריקה – כשרק יהיה אווירון. לשם מה? לסדר סכסוך המגבית". ואכן, ב-29 בינואר הופצה מטעם המחלקה לתובלה אווירית תוכנית מבצע "בקשר לטיסה לפריז", אשר נקבעה ליום ראשון 30.1.49. בטיסה זאת יועדו לטוס כמה מחברי הממשלה לארצות-הברית, ובראשם שר האוצר, אליעזר קפלן, במטוס קומנדו "אל על" מס' 4X-ACG.¹⁵ ואכן, באותו יום הוגשה תוכנית הטיסה לאגף המבצעים. הקפטן שנקבע לטיסה זאת היה סם לואיס; טייס שני – יצחק הנסון, וכן אורי ברייר; אלחוטאים – סיי כהן ולואי מסרוי; נווט – לואיס גלי, וגם בנימין אימברג הטייס הצטרף כנווט. הצוות היה אמור לצאת ממלון "בריסטול" לעקרון ולהמריא משם בשעה 02:00 לאיאציו; ולאחר תדלוק המטוס שם להמשיך לשדה התעופה בלה-בורז'ה.¹⁶

ואכן, המריא מטוס הקומנדו על-פי התוכנית מעקרון, אולם מפאת מזג-אוויר רע נאלץ לנחות ברומא. למחרת המריא, שוב, אולם נאלץ לחזור לשם "עם מנע אחד". הנוסעים הועברו

למטוס אחר, והקומנדו הושאר שם לתיקון. ב-5 בפברואר המריא המטוס לאתונה, ושוב, עקב "קלקולים במנוע", נאלצו להשאירו שם בהמתנה להגעתם של מכוונאים מהארץ על-מנת לתקנו.¹⁷ כיוון שהתברר שיש צורך להחליף את המנוע, הוסר מנוע מאחד ממטוסי הקומנדו בארץ ונשלח לאתונה באחד ממטוסייה של חברת "אלסקה איירליינס". זו גם הרכיבה את המנוע בעזרת אנשיה, והמטוס הוטס בחזרה לארץ. לאחר שנבדק בעקרון, נמצא המנוע שהוחלף בלתי מתאים והוחלף במנוע אחר, שהגיע ממשלוח של מנועים אחרי שיפוץ כללי מאיטליה.¹⁸ כך הספיק אף מטוס זה לחזור לארץ ולהשתתף יחד עם שאר מטוסי הקומנדו של טייסת 106 במבצע "עובדה", שנועד להשלים את השתלטותה של ישראל על כל חלקו הדרומי של הנגב.

ההתכוננות לקראת ביצועו של מבצע "עובדה" היתה בצל "ערפל כבד", שריחף מעל הסוגיות כבדות-המשקל באשר להמשך פעילותו והתפתחותו של החיל¹⁹ מתקופה זאת ואילך. בפגישת קציני מטה החיל, ב-23 בפברואר במחנה אריאל, סיכם סגן מפקד החיל לאוויר, היימן שמיר, את המצב בזאת הלשון:

כרגע ישנה התרופפות העלולה להרוס אותו [את ח"א] אם לא נאחז בצעדים המתאימים... בטחוננו תלוי על בלימה ואמצעינו להקים גוף חדש כזה, הנם מוגבלים מאד... המצב בחיל קשה. המחסור גדול, אולם פתרון מעשי לבעיות — אין... כדי לקיים את הדברים החיוניים בחיל, מתוך שקול של עדיפויות ומתוך חשוב כללי, יהיה צורך לקצץ ויחד עם זה לדרוש ציות ומשמעת פנימית חזקה... צרכי הצבא והמדינה תובעים לשחרר אנשים והשחרור, בסופו לחול גם על אנשי ח.א. החיל יכול בנקל, ע"י אבוד מספר מסוים של אנשים, לקבל מכה קשה לזמן מסוים... כרגע אין באפשרותנו להציב תנאים לאנשים שרצונם להשאר בחיל. החיל קשור במדינה, בממשלה ובצבא ועוד לא הגיעה השעה שנדע מהו מצבנו בעתיד...²⁰

מבצע "עובדה"

בפקודת מבצע "עובדה", שהופצה לקראת סוף פברואר 1949, הוטל על חיל-האוויר להטיס 400 טון אספקה ו-500 אנשים. נקבע כי החיל יטיס נוסעים ומטען לנגב הדרומי לאחד המנחתים, שיאוותר שם כמתאים לנחיתתם של מטוסי התובלה, שהוקצו לטובת המבצע: שלושה מטוסי קומנדו של טייסת 106, לצידם של שני מטוסי דקוטה ומטוס הדסון אחד של טייסת 103.²¹ בסיוור מקדים, בהשתתפותו של אליעזר בודנקין, ראש שירות הבינוי של חיל-האוויר, באזור הנגב הדרומי נמצא בבקעת עובדה אתר מתאים (נ"צ: 137930) לנחיתת המטוסים. למפקד יחידת שדה "אברהם" (כך כונה האתר) מונה יוסף רייסמן (רענן).

ב-3 במארס 1949 פורסמה פקודת מבצע נוספת. נקבע בה שהמבצע יתחיל ב-5 במארס, ושיחידת החלוץ של חיל-האוויר לשדה "אברהם" בראשות רייסמן תצא עם כוח החלוץ

* נכון ל-20 בפברואר, כלל החיל 6,417 איש: מתוכם מח"ל — 634, טייסת 106 — תשעה קצינים ו-25 בד"א.¹⁹



בשדה "אברהם"

הקרקעי של הצבא, ותגיע לשדה יומיים לאחר תחילת המבצע. יחידה זו נועדה להכין את כל האמצעים הנחוצים לקליטת מטוסי התובלה הראשונים.²² ואכן, ב-5 במארס 1949 בשעה 05:40 הגיעה שיירת המכוניות של כוח חטיבת "הנגב" לבאר שבע, ושם הצטרפו אליה אנשי חיל-האוויר: קצין המבצעים של טייסת 106; תאודור אפלבוים; יוסף רענן; משה נימרוד, פקח הטיסה; המהנדס אמיל ריגלר; ומש"ק כיבוי האש, יהודה פרלשטיין.²³ על-מנת להגיע בעוד מועד לשדה "אברהם", הם הצטרפו לשתי מחלקות גיפים שהופרדו משאר הכוח של החטיבה, והחלו בהתקדמות מהירה לעבר השדה דרך ראס רמון (הר רמון) וביר אידד (באר כרכום). למחרת היום בשעה 15:30 הגיעו למקום.²⁴ ב-7 במארס בשעה 11:15 הגיע לשם גם שאר הכוח של חטיבת "הנגב", ובמקום הוחל בהתחפרות ובהכנה לקליטת מטוסי התובלה הראשונים. כמחצית השעה מאוחר יותר התקבל מברק במטה החיל: "שדה אברהם מוכן לקליטת הזבובים הגדולים."²⁵

בשעה 13:30 המריא זוג מטוסי קומנדו מבסיס עקרון בדרכם לשדה "אברהם". את המטוס המוביל הטיס גורדון לוויט, טייס-המשנה היה צ'למס גודלין והנווט – הרולד סיימון; ואת השני – פסח טולצ'נסקי, הנווט – בן סטורי, והאלחוטאי – ג'ק סמית.²⁶ למטוסי התובלה הצטרפו אליעזר בודנקין, ראש שירות הביטחון; סיריל הורוביץ מאגף המבצעים; ואליעזר קובץ, קצין הנווטות של החיל.²⁷ מעל בסיס חצור הצטרפה אל זוג מטוסי הקומנדו רביעיית מטוסי ספיטפייר, והיא ליוותה אותם במסלול ממערב לבאר-שבע לעבר שדה "אברהם". בקרבת מפרץ עקבה שבו מטוסי הקרב לבסיסם.²⁸ שני מטוסי הקומנדו פנו ממפרץ עקבה לכיוון צפון-מערב,

ובמשך כ-15 דקות חיפשו לשווא אחר שדה "אברהם". בשדה עצמו אכן ראו את המטוסים, אך כיוון שלא היו בטוחים בזהותם, לא סימנו להם מלמטה. המטוסים פנו איפוא חזרה ונחתו בעקרון בשעה 16:00.²⁹

בשעה 17:00 המריאו שני מטוסי הקומנדו שנית מעקרון, ומברק נשלח לשדה "אברהם", בו נאמר כי הם יגיעו לשם ב-17:30. במקום הוכנו גוזניקים להארת מסלול הנחיתה, שכן הצויד לתאורת המסלול היה במטוסי הקומנדו, שהיו אמורים להגיע לפני חשיכה. ואכן, כעבור דקות ספורות נראו המטוסים. מהשדה נורו רקטות צבעוניות. לאחר נחיתת המטוסים הוחל מיד בפריקת המטען, שחלק הארי שלו נועד להכנת השדה לייעודו. לאחר פריקתו המריא משם המטוס הראשון, שהוטס על-ידי גורדון לוויט, ואילו השני הושאר (על-פי התוכנית) לשמש כתחנת קשר קרקעית. בשעה 21:30 הותקנו אורות המסלול ושלושת הזרקורים, ועד 23:30 הוקמה שם גם תחנת הקשר. אז המריא משם מטוס הקומנדו השני לעקרון. בשעה 23:55 החלו מטוסי התובלה להנחית בשדה "אברהם" את הפלוגה המיוחדת של גדוד 7 בהרכב של שתי מחלקות רגלים ונשק מסייע ו-15 טון אספקה.³⁰ במהלך הימים שלאחר מכן – במזג אוויר חורפי קשה במיוחד שהקשה הן על הטיסות הן על פעולות ההעמסה והפריקה של המטוסים – נמשכה פעולתן של שתי טייסות התובלה. באחד מסיכומי המבצע נכתב כי "סבל משני חסרונות עקריים: 1. מזג אוויר. 2. המצב הבלתי משביע רצון של האוירונים. מטוסי סי 46 נמצאים במצב רע מאוד, וקרה בעת המבצע שרק שני מטוסים מהסוג הנ"ל היו ראויים לשימוש". ב-10 במאוס בשעה 17:00 הושלם כיבושו של מפרץ אילת.³²

תאונת מטוס הקומנדו

לאחר השתלטות כוחות צה"ל על שטחי דרום הנגב, הוחל בחזית הדרום בהיערכות חדשה לשליטה על השטחים החדשים שנכבשו. כחלק מההיערכות החדשה הוטל על טייסות 103 ו-106 וגם על טייסת 100 לפנות במטוסייהם את הכוחות, שהשתתפו במבצע "עובדה", ואת הצויד הרב שהצטבר עד אז בשדה "אברהם". תחילת הפעולה נקבעה ל-14 במאוס.³³

ב-17 במאוס בשעה 14:00 המריא בחזרה משדה "אברהם" לעקרון מטוס קומנדו (מס' 1708 – מספרו הפנימי בחיל-האוויר, ומספרו הפנימי – RX-133) מטייסת 106. טייס המטוס היה פסח טולצ'ינסקי, טייס-המשנה ידידיה (אדי) קפלנסקי, האלחוטאי – ז'ק סמיט, והנווט – בנימין סטורי. המטוס נשא מטען של 187 ארגזי מוקשים במשקל של 3,478 ק"ג, מכל מים במשקל 100 ק"ג ועוד תשעה נוסעים, ביניהם מנהל אגף המודיעין של החיל, נתנאל כהן, ומנהל אגף המנהלה, קורנל דוד. היה זה אותו המטוס, ששבועות ספורים קודם לכן הוטס לאירופה ונחת נחיתת-אונס באתונה, ושם הוחלף לו אחד המנועים. על המטוס היו מסומנים עדיין הסימנים האזרחיים של המטוס: 4XACG, "חברת התעופה הלאומית הישראלית, אל-על".³⁴

* המבצע נמשך עד 11 במאוס, וחשתתפו בו שניים-שלושה מטוסי קומנדו של טייסת 106. הם ערכו 14 ניחות, בהן הובילו 62 טון והטיסו 213 איש. ברובם ערכו שלושה מטוסי דקוטה 19 ניחות, ובהן הובילו 40 טון ו-82 איש.³¹



מטוס הקומנדו (RX-133) לפני ההמראה

לאחר המראת המטוס נשמעו דפיקות חזקות מצד המנוע השמאלי, והתלוו לו קולות נפץ חזקים. כעבור זמן קצר הגיע המטוס לגובה 50 רגל מעל שדה "אברהם", וחצוות החל להתכווץ לנחיתת-אונס. במצב חירום זה הוריד קפלנסקי את כן הנסע, על פי הוראתו של טולצ'ינסקי, אך עוד קודם שכן הנסע התכנס, הזדקר המטוס ונחת נחיתת ריסוק, כשהוא פוגע בקרקע בצידו השמאלי קודם. המנוע השמאלי יצא מתוך המעטה שלו. המטוס פגע בקרקע בכנפו הימנית וצידו הימני, ועשה סיבוב של 90 מעלות ימינה. דלק נשפך מתוך הצינוורות השבורים של כנף שמאל ונדלק, וכך גרם להתפשטות הדליקה ליתר חלקי המטוס. האש התפשטה עד למטען חומרי-הנפץ שהיה במטוס וגרמה להתפוצצותו. בשעת פגיעתו הראשונה של המטוס בקרקע נפצעו כמה מהנוסעים והטייס פצעים קלים. הם הועברו משם מיד לשדה "אברהם" וקיבלו טיפול רפואי ראשוני. בשדה כבר לא היה צוות רפואי.³⁵

המוקשים והתחמושת הרבה שבמטוס התחילו להתפוצץ 15-20 דקות אחרי ההתרסקות, וההתפוצצויות נמשכו יותר משעה. ברדיוס של 150 מטר מהמטוס היו פזורים מוקשים שלא התפוצצו, והועמד משמר מסביב לשרידי המטוס. לאחר שליחת מברקים, המודיעים על התרסקות המטוס, הגיע בשעה 17:50 מטוס וידג'ון מוטס בידי מפקד טייסת 106, גורדון לווית, עם רופא, אחות והקצין הטכני של טייסת 106. שבעה פצועים הוטסו בוידג'ון, ופצועים, ששכבו על אלונקות, הוטסו במטוס-אמבולנס מסוג ראפיד.³⁶

ועדת החקירה שהוקמה לבדיקת התאונה קבעה, כי הסיבה הראשית לתאונה היא כישלון החלקי של מנוע שמאל מיד לאחר ההמראה. הסיבה המדויקת לכישלון מנוע זה לא נקבעה, מפני שלא היה אפשר לגלות את כל המנוע בגלל מקום התאונה ותוצאותיה. כזכור, הוחלף מנוע



המטוס לאחר התאונה

זה מספר פעמים במטוס. עוד קבעה הוועדה שלטייס הראשי של המטוס ולטייס-המשנה לא היו המיומנויות הנדרשות להטסת המטוס. לפיכך המליצה שטולציינסקי לא יטוס עוד כטייס ראשי אלא כטייס-משנה, עד לבדיקה מחודשת של יכולתו לטוס כטייס ראשון; באשר לקפלנסקי, קבעה הוועדה שיחדל מהיות טייס-משנה עד אשר יעבור אימונים נוספים, ותיבחן יכולתו לשוב לתפקד כטייס-משנה. פרט לאלה המליצה הוועדה על שיפורים רבים בתחומי הכשרת צוותי האויר, תחזוקת המטוסים וגם הובלה אווירית של חומרי-נפץ; נאסר להטיס ברזמנית גם נוסעים וגם חומרי-נפץ; "לפרק את הפצצים [הדטונטורים] ולהעבירם במיכלים מיוחדים; רישום ברור "סכנה – חומר נפץ" על כל המכלים, שבהם הוא מצוי. עיקר המלצות אלה הפך לפקודת-קבע, שפורסמו גם על-ידי ראש אג"ם מטכ"ל, יגאל ידין.³⁷

"להסב את יעוד הטייסת"

אין ספק שהתאונה הוכיחה, מצד אחד, עד כמה היה הכרחי להגביר ולשפר את רמת האימונים של צוותי האוויר בטייסת 106; ומצד שני הוכיחה פעם נוספת את הקושי הרב לשמור על בטיחות טיסה, לנוכח הבלאי ההולך ומחמיר של מטוסי הקומנדו וההידלדלות החמורה במלאי חלקי-החילוף לשם אחזקתם התקינה. משמעות עיקרי דברים אלה מבחינת המשך פעולתה של הטייסת למשימות תעופה אזרחית, והצורך המתבקש בשינוי יעדיה של הטייסת באו לידי ביטוי מובהק בדבריו של מפקד הטייסת, גורדון לווית, כבר למחרת התרחשותה של התאונה, ב-18 במארס 1949:

יעודה של הטייסת טרם הוגדר, ברם לאור הפעלתן של טיסות אזרחיות ושיפור היחסים הבינלאומיים כי אז פוחת הצידוק להמשך פעילות של טייסת תובלה

בינלאומית ארוכת טווח. מירב אנשי הטייסת הינם אנשי מח"ל אשר הולך וקרוב מועד סיום שירותם בח"א. יקח 3 עד 4 חודשים על מנת להביא את כוח האדם של הטייסת לרמה מקובלת של נורמות טיסה בינלאומית. מטוס C-46 ביצע מספר רב של גיחות וקשה יותר להבטיח אותה רמה של שמישות. לאור האמור אני ממליץ להסב את יעוד הטייסת לטייסת תובלה לטווח ביניים אשר תפקידה העיקרי יהיה מורכב מאספקה פנימית והובלה. הסבה זו ביעוד הטייסת תביא לביטול כל צורך להכשיר צוותים באימוני טיסה.³⁸

ואכן, הצעתו של לוויט "להסב את יעוד הטייסת לטייסת תובלה לטווח ביניים" – גם לנוכח הגורמים שפורטו לעיל וגם כחלק מההיערכות החדשה של חיל-האוויר בבסיסיו; והצורך לקצץ בכוח-האדם ולדלל בסוגי המטוסים השונים בחיל – שני אלה העלו שוב על סדר היום של מטה חיל-האוויר את סוגיית איחודה של הטייסת עם טייסת 103. כזכור, כבר עם הקמתו של הלהק לתובלה אווירית היתה כוונה שבמסגרתו תיכלל גם טייסת 103, אלא שאז ביקש מטה הלהק ארכה נוספת להתארגנות קודם שהוא מקבל אל בין שורותיו; ארכה זאת נתמשכה, ובסופו של דבר לא בוצע האיחוד.

אולם גורדון לוויט, מפקד הטייסת, כבר לא טיפל במימוש האיחוד, שכן עוד קודם שהחלו הדיונים היותר ממשיים כבר לא היה בטייסת: הוא עזב את הארץ. נראה שאחד הגורמים לכך היה גם אותו עימות נוקב, שפרץ בנכחותם של כמה מאנשי טייסת 106 בינו לבין סם לואיס. לפי עדותו של מפקד בסיס עקרון, בנימין בונה, לואיס "הודה כי מתח ביקורת חריפה על שיטת



טייסת 106 בעקרון, משמאל לימין: אולף כריסטרנסן, מישה קנר, ברטיל קרוקסטאד, מוריס בקוויט, דל וואב

האימונים וטייסת 106 בכלל, ועל סמכותו של מר לוויט לאמן בפרט. "על-מנת ליישר את ההדורים הפגיש בונה בין השניים לשיחת הבהרה ופיוס, אולם פגישה זאת גלשה לכלל דין ודברים קשה, ובמהלכו אף קרא לואיס ללוויט בשמות גנאי. אז הופסקה הפגישה.³⁹ ככל הנראה חיזק וזירז אירוע זה את כוונתו של גורדון לפרוש מתפקידו ולחזור לאנגליה, ארץ הולדתו.⁴⁰

אולף כריסטרנסן, שעמד בראש הקבוצה של הטייסים השוודיים אשר השתלבה בפעילות חלק במבצעי "בלק" ו"אבק", התמנה למפקד הטייסת למן תחילת אפריל 1949. מיד עם מינויו שקד על תוכנית אימונים לכל צוותי הטייסת, וכדבריו חקפיד כמדיניות "לבצע טיסות קצרות עם כל הטייסים בטייסת." הוא טס עם הטייסים במטוס הווינדגון שהיה בטייסת וטעד לאימונים. כך, למשל, טס ב-7 באפריל עם הנרי וולף, אף שזה טען שיש לו ניסיון טיסה על מטוס זה – ונזכר לדעת, שאכן חסר הוא אף את הידע הבסיסי הנדרש בטיסה. "היה זה כמו לקבל חניך טיסה בפעם הראשונה," כתב בדו"ח שלו. הוא ביקש איפוא להעבירו מהטייסת בהקדם האפשרי. אולם, אין ספק, שעיקר מרצו של מפקד הטייסת הוקדש, בסיכומו של דבר, לטיפול בכל תהליך פירוקה של הטייסת.⁴¹

"הגיעו כבר המים עד נפש" – מ-106 ל-103

סוגיית פירוקה של הטייסת והצורך לשקול את איחודה עם טייסת 103 עלו שוב בדיון מטה חיל-האוויר ב-8 באפריל 1949 בראשותו של היימן שכטמן, סגן מפקד חיל-האוויר. הרולד סיימון ("סמוקיי") הציג את עמדת אגף המבצעים בדבר הצורך לאחד את שתי הטייסות לטייסת אחת בבסיס עקרון ("בגלל מיקומו המרכזי") בגלל המחסור בציד, ברכב ובכוח-אדם. על-פי הצעת סיימון, ירכשו צוותי האוויר בטייסת זאת מיומנות על שני סוגי המטוסים, וכך אפשר יהיה לשחרר חלק מהצוותים ולהפנותם לאימונים ולחדרכה.

מפקד טייסת 106, אולף כריסטרנסן, תמך ברעיון האיחוד, אולם הסתייג מההצעה שלצוותי האוויר תידרש מיומנות הטסה של שני סוגי המטוסים, כיוון שלדבריו מטוס הקומנדו קשה יותר להטסה – מה גם שבין כה וכה חלק מהצוותים עומד על סף סיום החוזה. לבסוף ציין כי מטוסי הקומנדו אינם מתאימים לצורכי אימון. מפקד טייסת 103, שמואל (סם) בושס, העלה את הצורך להעביר את האימונים לחוץ-לארץ, כיוון שלדבריו לא ניתן לקיימם בתנאי הפעולה בארץ, וכן צורך לקבוע אם בכוונת חיל-האוויר להשתמש גם בעתיד במטוסי הדקוטה לשם הפצצה; ועל-פי החלטה זאת יהיה צורך לארגן מחדש את הטייסת. פרט לכך ציין את התערערות האמון הכללית של רוב צוותי האוויר בחיל-האוויר. אחד הביטויים לכך היה המוראל הירוד ביותר בטייסת 106. שני מפקדי הטייסות תמכו ברעיון להקים "מפקדת תובלה מצומצמת", העדיפה ללא ספק על-פני "שימוש בטיסות מסחריות יקרות." סגן מפקד החיל קבע, שאכן הוחלט לערוך את טיסות האימון בחוץ-לארץ, אך לדבריו "הדבר יקח זמן." עם זאת ציין, כי החיל ירכוש את חלקי-החילוף הנחוצים עבור המטוסים הקיימים – כמובן על חשבון רכישת מטוסים דרמנטיים. לפיכך, המשיך, "אין לוותר על מטוס C-46 אשר יוכל לפעול בשתוף פעולה עם חיל הים או טיסות לחו"ל. (גם כמקור הספקה של צוותים לטיסות לחו"ל)." בסיכום הדיון הוחלט שצוותי האוויר של טייסת 106 יועברו למסגרת טייסת 103 ברמת דוד,

וכאשר כמה ממטוסי הקומנדו יהיו שמישים – יועברו אף הם לשם על צוותי הקרקע שלהם "כצעד ביניים לפני המעבר הסופי" של כל הטייסת המאוחדת לעקרון. לבסוף ביקש שמיר ממפקדי הטייסות לקרוא לאנשיהם "להישאר ולסייע לחיל-האוויר להתגבר על התקופה הקשה הניצבת לפניו".⁴² אחד מהביטויים המוחשיים ל"תקופה הקשה" ולמוראל הירוד גם של טייסת 106 בעקרון בדיוק באותו הזמן נמצא בדבריו של מפקד בסיס עקרון, בנימין בונה:

(א) אין האנשים מקבלים תשלום בזמן. תוצאות – התמרמרות וירידה במורל.
(ב) אין משפחות האנשים מקבלות תמיכה בזמן. תוצאות – העדרות על מנת לעבוד ולהרוויח כסף בעיר; גניבות מהשדה ומהחברים. ג. מעולם לא פורסמה שיטת השחרורים. תוצאות – עצבנות, אדישות וירידה ביעילות ובתוצאות. ד. טרם פורסמו תנאי שירות לזמן שלום... ה. הרהוט היחידי שנתן לאנשים הוא מיטה. תוצאות – לכלוך ואי-סדר, ובסוף – רשלנות. ו. כבר שבוע ימים אין סגריות בקנטינה. תוצאות – עצבנות שרק מעשן יכול להבינה. 2. יש גבול לכל דבר וכאן הגיעו כבר המים עד נפש. אני מבין כי זוהי תקופת מעבר וכי העניינים יסתדרו ויתגבשו בעתיד הקרוב ביותר. אבל בינתיים האנשים נדרשים להוציא תוצרת רגילה כל הזמן, ומשפחותיהם דורשות שלוש ארוחות ליום כל הזמן.⁴³

הדיונים בסוגיית איחודן של שתי הטייסות נמשכו. בדיון מטה חיל-האוויר ב-12 באפריל עמד סגן מפקד החיל, חיימן שמיר, על עיקרי הדברים שהתקבלו: להפוך את טייסת 103 לטייסת תפקידים כלליים; לבטל את טייסת 106 ולהעביר את צוותי האוויר שלה לתפקידי הדרכה בטייסת 103 או לקלוט צוות אוויר; ואת אנשי האחזקה שלה וכן את מטוסייה – ליחידת האחזקה האווירית בעקרון (יא"א 22). שמיר המליץ לרכוש עוד שלושה מטוסי דקוטה כדי להשלים "תקן של טייסת מלאה". סוכם שמפקד החיל יודיע בכתב על מועד פירוק טייסת 106 ויקבע מי האחראים לביצוע.⁴⁴ ואכן, ב-26 באפריל פורסמו הנחיותיו של מפקד החיל, המפרטות בעיקרן את מה שהוחלט באשר לפירוק לת"א ואחריותו של אגף המבצעים למימושו. מועד פירוקה של טייסת 106 נקבע ל-5 במאי 1949.⁴⁵ באותו יום הוגש בדיון מטה חיל-האוויר גם הדו"ח של ועדת התכנון של החיל בדבר ארגון בסיסי החיל. בין השאר אמר מפקד החיל בפתיחת הדברים:

ברור לגמרי שאנו עומדים בפני מצב קשה וחמור בעיקר מבחינה כספית. מדברים על צבא כולל (רגלים, אוויר וים) של 20000 איש. [*] גם התקציב הזה אינו מכוסה עדיין והתקציב מגיע ל-2/3 מהתקציב הממשלתי הכולל. עוד אינני יודע מה תהיה ההחלטה הסופית, אך בכל אופן כולם דברו על זה שלא צריך לקצץ את חיל-האוויר... אנו לוחצים עכשיו על אשור מידי של תקציב לרכישות עבור אמונים וחלקי חילוף עבור דקוטות, רפידים, ס-46 וספיטים. אנו נוציא עכשיו מטוסים מן התקן שלנו ונתרכז על טפוסים יותר מעטים. אנו תובעים גם

* ב-10 במאי כתב רמז כי "בפגישה עם הרמטכ"ל ראש מטכ"ל/אכא והיועץ הכספי של הרמטכ"ל סוכם: 1. חיל האוויר חייב להגיע למצבה של 5,000 חיילים כולל אזרחים ומח"ל עד 15.6.49".⁴⁶

חיל האוויר לישראל
מטה ראשי
מ/577/24
כז' ניסן תש"ט
26 אפריל 1949

מח"מ - לפרסום
ס.מ.ה.א.מ.מ.מ.מ.
מנהלי אנשים
מפקד שירות הקשר
מפקד שירות בנוי
מפקד טייסת 103
מפקד טייסת 106

הנדון: - טייסות 103 - 106

1. בישיבה מועצת המטה מיום 12.4.49 חלש:

 - א. לתת את טייסת 103 לטייסת לתפקידים כלליים.
 - ב. לבטל באופן זמני את טייסת 106.
 - ג. להעביר את אנשי שירות אוויר טייסת 106 לתפקידי הדרכה, ובמדה שלא יתאימו לתפקידי הדרכה, לטייסת 103 או לקלט שירות אוויר.
 - ד. להעביר את כל מטוסי הטייסת לכנף ההתחזקה בבסיס עקרון.

2. מועד חסול טייסת 106 נקבע בזה ליום א', ב' אוויר תש"ט (5.5.49).
3. מנהל אגף המבצעים יהיה אחראי לבצוע ההחלטות הנ"ל.
4. על הרמת"מ בתיעצות עם כל הגורמים לעבר מקורה להסול הטייסת.
5. על מנהלי אגף מנהלה ואמסנאות בהתיעצות עם הגורמים הבתאימים לדאג להעברה כח אדם והציור של הטייסת.
6. על מנהל אגף המבצעים להמציא לי ולסגני מפקד החיל ח"ה בצוע לא יאוחר מאריך 10.5.49.

א.מ.ד.ו.
אח"כ. א.מ.ד.ו.
מפקד חיל אוויר

מיזוג טייסות התובלה

תקציב מידי לקניית מטוסים נוספים להשלמת התקן שלנו. היום עלינו להחליט סופית על צורת הארגון המידי של החיל ועל הבסיסים. התפתחות נוספת שחלה היא אפשרות של אמונים בארצות-הברית...⁴⁷

בסיכום הדברים צוין, כי בהקשר הכולל של ארגונם המחודש של בסיסי החיל יש להשלים גם את כל התוכניות לאיחודן של הטייסות 103 ו-106 "לפני התזווה הכללית... להכין ראשית את פקודת הרכב ותקנים לרמת דוד ועקרון..."⁴⁸ ואכן, למחרת היום, ב-27 באפריל, קבע מפקד טייסת 106 את אלק קנינגהם כמפקד גף מטוסי הקומנדו ברמת דוד, ולצידו הטייסים ברטיל

קרוקסטד וריצ'רד קונקה; טייס־משנה – ידידיה קפלנסקי ועמנואל מינסס; הנוטים – סטפן אדלשטיין, לואיס גלי ואקסטרנד קרל גוסטב.⁵⁰

אולם, עוד קודם שהוחל במימוש התוכניות הציע מפקד אגף המבצעים לשנות מהחלטות המטה, ולהעביר לטייסת 103, יחד עם הצוותים של טייסת 106, גם שלושה מטוסי קומנדו עם כל כוח־האדם והציוד ההכרחיים להפעלתם ולהחזקתם. סגן מפקד החיל השיב כי לפי שעה כל המטוסים צריכים לעבור לטיפול ממושך בכנף 22 (יחידת האחזקה האווירית בעקרון), אולם לכשיושמשו ויהיו להם גם חלקי־החילוף השונים – תועלה מחדש לדיון השאלה באשר למקום הצבתם.⁵¹ ברם, בסיכומו של דבר, לאחר שראש להק דניאל שמשוני, מנהל אגף ההנדסה של החיל, הביע את דעתו "כי אפשרי להעביר שני C-46 מצוידים בחלקי אוירונים ומכונאים לשדה רמת דוד תוך שבוע ימים", ולאחר התייעצות בין מפקד אגף המבצעים למפקד טייסת 103, שבה הוסכם כי למען היעילות של הטייסת מוטב להעביר גם מטוסי קומנדו לרמת דוד, אישר חיימן שמיר את העברתם של שני מטוסי הקומנדו.

ואכן, על־פי התוכנית הודיע מפקד אגף המבצעים למפקד החיל ב-9 במאי כי "טייסת 106 פורקה לפי הוראותיך", ועל כך ששני מטוסי קומנדו, עם אנשי האחזקה הנדרשים והציוד, יועברו מעקרון לרמת דוד ב-15 במאי 1949.⁵² למחרת היום פרסם מפקד חיל־האוויר פקודה בדבר "ארגון בסיסי ח.א לימי שלום", ולפיה תועבר כנף המפציצים (טייסת 69 ר-103) מרמת דוד לעקרון; כנף הקרב (טייסת 101) תועבר מקסטינה לרמת דוד; שדה קסטינה ייסגר כבסיס ויחפוך לשדה־משנה למטרות הטעיה ופיזור לעקרון. כחודש מאוחר יותר, ב-21 ביוני 1949, התפרסמה פקודת הקמה לטייסת 103, ובה נאמר כי "ניתן בזה תוקף להקמתה מחדש של טייסת תפקידים כלליים". מיקומה נקבע בעקרון, ותאריך הקמתה – למן 1 ביולי 1949. למפקדה נקבע דניאל קרביט.⁵³

"להעביר את המטוסים האלה על הצוותות שלהם לתעופה אזרחית"

גורלם של כלל מטוסי הקומנדו בחיל־האוויר, מטוס הסקיימסטר היחיד שנותר בעקרון, וכן מטוס הקונסטליישן היחיד מבין השלושה שהוברח מארצות־הברית והיה זה חודשים ארוכים בתיקון בזאטץ – נידון באותו הזמן גם בוועדה שהוקמה בחיל לבדיקת "טפוסי המטוסים בחיל", והצורך לצמצם ככל האפשר את סוגי המטוסים. להחלטה באשר למטוסים אלה היה קשר ישיר עם כל סוגיית התעופה האזרחית של מדינת ישראל בכלל, ושל חברת "אל־על" בפרט.

עניין זה בא לידי ביטוי מובהק בדבריו של דניאל שמשוני, מנהל אגף אחזקה והנדסה: "מבחינת כוח־האדם ותקציב נמצא כיום החיל במצב ירוד ביותר. גם מבחינת אספקת חלקי חילוף וציוד טכני איננו רואה אפשרות של שפור בעתיד הקרוב." לפיכך הציע "לצמצם במהירות את מספר טפוסי המטוסים בחיל, הן מבחינת יעילות ושמישות הן מבחינת האפשרות

* בקלט צוות אוויר הוצבו הטייסים ריי פרקס ופסח טולצ'ינסקי, האלחוטאים – אברהם טראוב ומנדל וונס; באגף אימונים של חיל־האוויר הוצב מוריס בריסמן; על אורי אשר ברייר, בנימין מכנס ויצחק הנסון ציין מפקד הטייסת כי "לא ברור מהו עתידם בחיל־האוויר הישראלי". הוא עצמו, יחד עם רון אלנהורן (נווט ואלחוטאי), יועד לצאת לחופשה בשוודיה עד מחצית יוני.⁴⁹

הקיימת להחזקתם במצב טוב בהתחשב בתקציב, כההאדם והציוד שיעמדו לרשותנו; "באשר למטוסי התובלה הוסיף וכתב:

אינני רואה את מטוסי ה-C-46 וה-C-54 כמוצלחים ביותר. לפי דעתי כדאי להעביר את המטוסים האלה על הצוותות שלהם לתעופה אזרחית במקום שיביאו תועלת רבה יותר. את הצוותות יהיה לאמון בטיסות למרחקים גדולים והמטוסים יוחזקו במצב שימושי טוב בלי כל הוצאות לחיל. בזמני חרום יעמדו המטוסים לשירותו של החיל.⁵⁴

עקרונית קיבלה ועדה זאת את המלצותיו של ראש להק שמשוני בדבר הצורך "למכור או לחסל מטוסים מטיפוסים בלתי סטנדרטיים בחיל". באשר לשמונת מטוסי הקומנדו, המליץ שמשוני לחתום על חוזה עם חברת "אל-על", ולפיו יוחכרו לה שישה מטוסים לשימוש, כאשר "כל מלאכת השיפור וההתקנה תחול על החברה, בתנאי שבשעת חרום יוכל חיל-האוויר באם יצטרך לקבל מטוסים אלה בחזרה לשימוש". אותו סידור גם לגבי מטוס הסקיימסטר; ובאשר לקונסטליישן – "לתיקון בהולנד ולמכירה כאשר סוכם בעבר."⁵⁵ ואכן, מטוס הסקיימסטר הועבר לשדה התעופה האזרחי בלוד להפעלה על-ידי "אל-על" על-פי התנאים, אשר סוכמו בינה ובין חי יששכר, ראש המחלקה לחיל-האוויר במשרד הביטחון.

אולם, באשר למטוס הקונסטליישן היו הדברים הרבה יותר מסובכים. תיקון המטוס בזאטץ, באחריותו של ארנולד (ארני) סטאהליק ובסיועו של גיונס מנואל, הלך והתקדם – במיוחד לאחר שהועברו מהארץ האמצעים שלהם נזקק. היתה תקווה שתוך זמן קצר ימריא המטוס משם.⁵⁷ ב-13 בפברואר 1949 כתב מפקד החיל לפנחס קוזלובסקי (ספיר) כי לדברי "פליקס עליכם למצוא אקספרט לבטוח עבור הקוני, יהודי או שיעיד על עצמו כיהודי. אחרת לא יתנו העפריים [הציכים] לאיש לגשת לבדוק את הקוני. כל הפרטים על הבטוח בידי לני דיציק והשחיין [אל שוימר]. ב) פליקס הבטיח לעפריים 25 אחוז מהבטוח שאולי נקבל עבור הקוני". אולם, בדו"ח מ-25 בפברואר נכתב כי המטוס "דורש תיקון יסודי שיארך כנראה 6 חדשים, אולם יעשה כנראה באמסטרדם או באירלנד. בינתיים נעשה עליו עד היום תקון ארעי אשר יאפשר להטיסו למקום התיקון היסודי. העבודה מעשית ע"י מכונאים ציכיים בפקוח של שני מכונאים שלנו המומחים למטוס מסוג זה."⁵⁸

בסוף מארס 1949, עוד קודם שהסתיים "תיקון ארעי" של המטוס, התברר שהציכים מסרבים לאשר את הוצאת המטוס עד שלא ישולמו כל חובותיה של ישראל עבור מה שרכשה בארצם. מאידך, הצורך להוציא את המטוס מציכיה "מסיבות פוליטיות" היה ברור – על-מנת שלא ייראה כאילו השאירה ישראל את המטוס בציכיה כחלק מאיזשהו הסכם חשאי או שיתוף פעולה נרחב, הקיים בינה ובין הגוש הקומוניסטי, כפי הטענות שפורסמו באמצעי התקשורת.

* באשר לשני מטוסי הקונסטליישן שעוכבו בארצות-הברית, אמר חי יששכר בדיון ב-30 במארס כי התקבל משם מברק, שלפיו אפשר למכרם בחצי מיליון דולר. אל שוימר הציע ש"אלסקן אייר ליין" תקנה אותם. הוא היה מוכן לשלם עבור שלושת המטוסים חצי מיליון דולר ולדאוג גם לכל "ההוצאה לשחרורם". חי יששכר ציין בהקשר זה: "אני חושב שאנו חייבים משהו לאנשי קבוצת שוימר עבור עבודתם הרבה בארצות-הברית." אולם, מפאת התמשכות האמברגו (והדעה שהוא יימשך עוד חצי שנה לפחות) הציע פנחס קוזלובסקי לבסוף למכור את המטוסים ל-TWA, ובכסף המכירה לקנות מטוסים נוספים.⁵⁶

היה איפוא צורך להביא את המטוס לכלל כושר טיסה לפחות עד הולנד – שם היתה חברת התעופה ההולנדית KLM מוכנה להשלים את תיקונו, ושם אפשר היה גם "להפטר ממנו".⁵⁹ ואכן, בישיבת משרד הרכש בפריס ב-16 במאי הורה חי יששכר לשלם לציכים את "הדרוש כדי שלא יחול עיכוב בהוצאתו" של הקונסטליישן, וכן נשלח תזכיר לארץ "לשלוח מיד הצוות" לאיטליה על-מנת שימתין שם להוראה להטיס את המטוס.⁶⁰

סם לואיס, שכזכור הביא את המטוס מפנמה בסוף יוני 1948, יצא לשם והמתין להודעה בדבר השלמת תיקונו של המטוס. ב-25 במאי הגיע לזאטץ על-מנת לסיים את ההכנות האחרונות להטסת המטוס (מספרו שונה בינתיים מ-RX-121 ל-4X-121) משם לאמסטרדם. צוות המטוס היה רוברט דון – טייס-משנה (הוא היה במקצועו מהנדס טיסה) וסיי כהן – אלחוטאי. ארני סטאהליק, שכאמור היה שם, יועד להיות מהנדס הטיסה. בפגישתו עם סטאהליק שמע לואיס על כל התיקונים שנעשו במטוס, ובמיוחד תיקונם של הכנף השבורה וכן הנסע. במשך יומיים נערכו בדיקות סופיות על הקרקע, וב-31 במאי המריא המטוס; אולם, לאחר שבע דקות טיסה חזר לואיס לנחיתה מפאת תקלות טכניות באחד המנועים. מפאת הקושי הרב בתיקון המנוע בזאטץ הציע לואיס שסטאהליק יתקן את כן הנסע, ואז (כפי שכבר עשה בעבר בחברת TWA) יטיס את המטוס בשלושה מנועים לאמסטרדם, ושם יותקן גם מנוע תקין.⁶¹ אלכס זילוני, ראש משלחת חיל-האוויר באירופה, סיכם את המצב ב-9 ביוני בזאת הלשון:

לאחר המראתו מעפרי בדרכו לק.ל.מ. לתקונים התקלקל מנוע והטייס נאלץ להחזירו לשדה התעופה שיצא ממנו. הטכנאי האחראי לתקונים נמצא בדרכו לדוד כדי להשיג שם חלקים עבור הרגל המקולקלת כדי שאפשר יהיה לקפלו בטיסה. האחרות הן בסדר. הכונה להטיסו בעזרת שלושה מנועים רק באם לא נשיג מנוע. תקונים אלה יעשו אחר שהטכנאי [ארני סטאהליק] יחזור מחופשתו מהדוד [ארצות-הברית] אחר כחודש ימים.⁶²

ואכן, לבסוף, ב-17 בספטמבר 1949, הטיס סם לואיס בשלושה מנועים את המטוס לחולנד, ונחת בשדה התעופה סכיפהול שבאמסטרדם. משם הוטס כעבור זמן מה לשיפוצים כלליים בארצות-הברית.⁶⁴

העברת מטוסי הקומנדו ל"אל-על"

בינתיים נמשך גם המשא-ומתן בין המחלקה לאוויר במשרד הביטחון לבין חיל-האוויר ולבין חברת "אל-על" באשר לתנאים להעברת מטוסי הקומנדו לחברה. תוך כדי דיונים אלה בשבוע האחרון של חודש אוגוסט 1949 הגיע עוד מטוס קומנדו אחד לארץ.

* בחוזרו לארצות-הברית הקים אל שוימר את חברת "אינטרקונטיננטל איירווייס" וגם מכון בדיק קטן, שבו שיפץ את שלושת מטוסי הקונסטליישן שרכש בתחילת הפעולה בסוף שנת 1947. הוא הסב אותם ממטוסי תובלה צבאיים למטוסי נוסעים אזרחיים מהודרים. חברת "אל-על" רכשה את המטוסים באוקטובר 1950, ובמאוס 1951 הגיע לארץ. משנת 1952 החליפו מטוסים אלה את מטוסי הסקיימסטר ב"אל-על". ב-27 ביולי 1955 הופל אחד מהם מעל בולגריה. פנחס בן-מרת, מראשוני טייסי חיל-האוויר, היה טייס-המשנה במטוס.⁶³

ת ל - א ב י ב
כ' אייר תש"ס
1 במאי 1949

מקור חיל האויר
חי יכנר
סגן מספר החיל לאויר

אגרון - תעופה אזרחית

עם חום פעולות הכלכלה בארץ ולרגל העובדה שמי-י
ידוע כל אנשי חיל האויר עומד להתחרר בקרוב, אנו המיוצגים
קבוצה אנשי חיל האויר, ואנשי חיל האויר לשעבר, מעוניינים
במחיתת קרי תעופה מניסויים בישראל.

אנו רואים ערך רב בסיוע כזה של התעופה האזרחית.
מטעל מניין זה ייחס נקודת קיום לכמה עשרות מדלחות אנשי אויר
אשר אחרי יעברו לפעילות אחרת או יעזבו את הארץ, כיום הם
אנשי מח"ל. כמו כן יבסית מטעל זה קיר מנימי מהיר בין שרבו
היטוב הגדולים אשר יהא לנרבה ולחולית בקופסת גדול ו-
הארץ המוסדת לפנינו. המטעל יבסית קיר אוירי עם נקודת י-
מרוחקות איר הנוחקת בקופות אקליט סדום בשנת. אולם, לא נין
המקום למרס את כל האסטרות הגלופות במטעל סמוג זה בארץ.

כמד שני יתרווה קבוצה האנשים אשר תעבור במטעל זה נלווים
מאומן אשר יעבור בכל יתח חרום גבון לחרוה פעיל לחיל האויר.

חלק מעובדנו בא נמו"ם עם מר התחבורה על מנת לקבל
דכוח פעולה לחברה למט הושטת המטרות הנזכרות לעיל. מר דייחבורה
חיוב הקמה חברה זו אולם הדגים את זכויות העבר כל התחבורה
העובדים העברים בא"י כשסח זה ואת הערך לחתך בעולה אחת. קבוצתנו
מעונינה מאד לכוז לידי הסכם עם התחבורה בעורה זו או אחרת,
וכבר כחנהל ככוון זה מו"ם אשר יש לקוזה יתן חוצאות מיוכנות
בזמן הקרוב.

כמי אמרנו קודם קבוצתנו מורכבת בחלקה משנשי חיל האויר
ישראלים הנמצאים עדיין בחרוה פעיל וכאנשי מח"ל מארמ"כ. כוילנו
אנשים העובדים לה-קיצ מרץ והוון בהקמה ומיוח המטעל ולחלל סכום
האנשים:

רמט כנף	יהודה גלעד	31402
רב מרן	יחזק לוי	31352
פקד תעופה	כימה כנר	31174
מקד מים	עליף מעור	27103
פקד מים	סנחם כן-חרח	31129
	אל כוירר	
	ליורד רייצ'ק	
	ליאון גרונר	
	הרולד מאים	
	ויליאם סוסנוב	

החברים האמריקאים המאירו כידינו יטוי כח מכחב לנהל את
המו"ם בשטח לטי קוים דהותרו בכ/ררף לשני נסיעתם.

קבוצה זו כוילת רק את יוזמתי המטעל, אולם אנו מעוניינים
לקבל חברים נוספים אשר יראו ענין במטעל ורשוין להסתחף בו.

לאור האסור לעיל נבקשן להקדיש לזכר את תשובה לבך ולחזת
לנו את חוה דעתך ודורתך להגשמה המטעל.

כיום קבוצה היוזמים

יחזק לוי רב מר

יהודה גלעד, ראש כנף

בהגיעו לגינבה היה מטוס זה רשום כקובני. השלטונות השווייציים תבעו שהקונסול הקובני בארצם יחתום על רשיונות הטייסים, שיועדו להעביר את המטוס לארץ. מפאת העדרם של מסמכים המעידים על מצב המטוס, תבעו הכנתה של "תעודת כושר טיסה", והיו אמורים לספק תעודה זאת לאחר בדיקת המטוס ותיקונם של כל הליקויים שהתגלו בבדיקה. הוערך שתוך שישה שבועות ובעלות עד 6,000 דולר תסתיים כל הפעולה, וניתן יהיה להוציא את המטוס משווייץ.⁶⁵ ואכן, כאמור, לאחר שהושלמה הפעולה הוטס המטוס לארץ. לאחר הגיעו כתב בוריס סניור למפקד החיל ב-31 באוגוסט:

על המטוס אשר הגיע לפני ימים מספר לחיל, בהתאם לנוהג המקובל להכנס לכנף 22 לשם בקורת. 2. היות ומצבו די טוב הננו מציעים להעמידו לרשות טייסת 103, כך שיוכל להכנס לשמוש מיד. 3. הצעה זו באה כתוצאה מכוונתנו לקרקע אחרי שלב המבצעים הנוכחים את כל מטוסי הס-46 ובאם המטוס הנ"ל בכל זאת נכנס לכנף 22 לבקורת, הרי לא ננצל אותו כלל וכלל, היות והבקורת תמשך מספר שבועות.⁶⁶

ב-1 בספטמבר פנה למפקד החיל נשיאה של חברת התעופה "הובלות המזרח הקרוב" (Near East Air Transport), האחראית על הטסתם ארצה של העולים מתימן, בבקשה להחכיר לחברה שני מטוסי קומנדו עם מכלי דלק לביצוע טיסה ארוכת-טווח "לשם העברה סדירה, של כל כמויות הלא מתוכננות של פליטים אשר הצטברו במחנה פליטים בעדן". לדבריו, הוסכם על-פי החוזה על העברת 700 יהודים כל שבוע מעדן ללוד, מתוך הנחה שבכך יהיה אפשר להתמודד עם זרם היהודים שהגיע מתימן לעדן. אולם, נהירת היהודים מתימן הלכה וגברה, וכך התאספו במחנה בעדן 6,000 איש – בעוד שהמחנה תוכנן לקליטת 500 איש בלבד.

היה איפוא חשש רציני להתפרצות מחלות ומגפות במחנה, וכן הלכה וגברה "סכנה כי פעולה ערבית תינקט כנגד עלייתם ארצה של היהודים." המפקד הבריטי במקום טען שאינו יכול עוד לערוב לביטחונם של פליטים אלה, ודרש מהחברה לנקוט מעולה מיידית לפינוי כל היהודים בעדן: העמדת שישה מטוסים מוכנים לפעולה מיידית עד 3 בספטמבר. החברה היתה מוכנה לספק צוותים להטסת המטוסים או אף לכך שכל הפעולה (צוותים להטסה, דלק ושמן) תבוצע על-ידי החיל, והיא תשלם בתמורה 2,700 דולר עבור כל גיחה (מהארץ לעדן ובחזרה). החברה ביקשה שבכל מטוס כזה אפשר יהיה לטוס הלך ושוב פעם אחת ליום; ואכן, כבר למחרת היום סוכם עם "אל-על", ששני מטוסי קומנדו (לרבות צוות לכל מטוס) יועברו מהחיל לחברה כבר ב-3 בספטמבר – כל זאת מתוך מגמה שהעברה זו תהיה במסגרת העברת כל מטוסי הקומנדו לחברה.⁶⁷ אולם, תהליך ההעברה התנהל בעצלתיים, וב-19 בדצמבר (עד אז הועבר מטוס אחד בלבד) שבו וסיכמו נציגי "אל-על", משרד הביטחון וחיל-האוויר שכל המטוסים, לרבות חלקי-חילוף, יועברו לחברה תוך התחייבות שבכל עת יהיו ברשות החיל שני מטוסים שמישים. ב-31 בינואר 1950 שבו וסיכמו שחיל-האוויר יעביר ב-5 בפברואר "תשעה מטוסים מסוג C-46 ומטוס מסוג DC-4 לחברת אל-על, מטוסים אלה יועברו על חלקי החילוף שלהם ואביזריהם." כן הוחלט שהחל ב-12 בפברואר תעמיד "אל-על" לרשות החיל שני מטוסי קומנדו.⁶⁸



דצמבר 1950, מטוס קומנדו לקראת ההעברה ל"אל-על"

בהבשעה הוגדרו גם הנהלים להעברת צוותי אוויר בשירות פעיל בחיל לחברת "אל-על", ונקבעו גם ההנחיות באשר לדרך הפעלתה של התובלה האווירית בשעת חירום:

חברות וארגוני התעופה הישראליים על כלי הטייס והעובדים שלהם יועמדו לרשות חיל האוויר לישראל. העובדים עם הגורמים האלה, העובדים הישראליים בחברות תעופה זרות וכן עובדי שדות התעופה האזרחיים מהווים (למעשה כבר כיום) יחידות של עתודות מיוחדות המסונפות לחיל-אוויר. בשעת חירום יועמדו הכלים והאנשים של חברות וארגוני תעופה ישראלים תחת פקוד חיל-האוויר. טיסות אזרחיות במידה שיהיה צורך בהן, יתנהלו במסגרת חיל-האוויר, אולם לפי כללי התעופה האזרחית (רשום ורשוי, מדים של עובדי חברות ועובדי שדות תעופה אזרחיים וכו').⁶⁹

אין ספק שהניסיון העשיר, שהושג מתקופת הפעלתו של הלהק לתובלה אווירית בתוך החיל – הוא אשר תרם באורח ניכר לגיבושם של דפוסי הפעולה הללו. אולם, למרות המאמצים הרבים שהושקעו בפיתוחה של התעופה האזרחית, היה מצב כוח-האדם והמטוסים בחברות "אל-על" ו"ארקיע" כדלהלן, נכון ל-7 בספטמבר 1950: ארבעה מטוסי סקיימסטר ושישה מטוסי קומנדו; מבין 25 טייסים מוסמכים במטוסי סקיימסטר וקומנדו היו רק 10 יהודים, ומהם רק שלושה ישראלים, ששימשו רק כטייסים-משנה; ומבין חמישה נוטים היו ארבעה ישראלים. בדו"ח שבו פורטו נתונים אלה נכתב: "מספר זה יש לראות כמצומצם ביותר, גם בתנאי העבודה הקיימים על אחת כמה וכמה בשעת חירום."⁷⁰

המשפטים בארצות-הברית

נתונים מספריים אלה מוכיחים יותר מכול את התרומה הרבה, שתרמו צוותי האוויר והקרקע אשר התנדבו ובאו לשרת בחיל, ובכלל אלה את תרומתם של צוותי הלהק לתובלה אווירית, אשר בזכות ניסיונם התעופתי העשיר התאפשר ביצועם של מבצעי "בלק", "אבק", "עובדה" והטיסות האזרחיות הראשונות של חברת "אל-על". כאמור, חלק קטן מאותה קבוצה נותר בחיל, אחרים השתלבו בחברת התעופה "אל-על", והשאר חזרו לארצות מוצאם. אותו גרעין ראשוני, שהקים את חברת לאפס"א ביוזמתו ובהנחייתו של אל שוימר, הועמד, כאמור, לדין בארצות-הברית. ההערכה הרבה של מטה חיל-האוויר לפעילות זאת, ובמיוחד לאל שוימר, באה לידי ביטוי בהמלצתו של היימן שמיר, סגן מפקד החיל – אשר היה מצוי מקרוב בכל הפעולה הזאת כמעט למן ראשיתה – להעניק לו אות הצטיינות על כך שבמהלך התקופה שלמן 1 בדצמבר 1947 ועד 1 בפברואר 1949 בארצות-הברית, בפנמה, באירופה ובישראל הוא

ארגן ובצע רכישת מטוסים וציוד לחיל-האוויר והוצאתו והברחתו מחצי הכדור המערבי לישראל דרך יבשת אירופה וגיוס מתנדבים מחו"ל לשירות בחיל-האוויר תוך סכון עצמו ומעמדו. כיום עומד למשפט בארה"ב יחד עם רבים מחבריו. שמש כמנהל אגף הנדסה ח.א. מתאריך 25.9.48 ועד 10.12.48. דרגת ייצוג ראש להק.⁷¹

אולם בינתיים, ב-23 בדצמבר, בדיווח (שהתבסס כולו על העיתונות בארצות-הברית) של סגן מפקד אגף המודיעין, זאב גלס, לשמיר, נאמר כי פקודות מעצר הוצאו על-ידי בית-הדין הפדרלי העליון בארצות-הברית נגד האנשים הבאים: אדולף ו' שוימר; צ'רלס ט' וינטרס, ארוין ר' שינדלר, אברהם ג' לוי, ליאון גרדנר, ויליאם סוסנוב, מיכאל קיין, לאונרד ברנט, אדוין ל' ג'ונסון, צ' ל' ג'ונסון. צוין עוד, שאף לא אחד מהם נמצא במעצר פדרלי, וניתן לנאשמים "זמן מוגבל" כדי להסגיר את עצמם מרצונם הטוב. זמן המשפט נקבע ל-24 בינואר בבית-המשפט המחוזי במיאמי, פלורידה, בארצות-הברית. הם הואשמו במיוחד על הברחת שלושת "המבצרים המעופפים" (8-17). פרט לשמות אלה הוזכרו שמות נוספים, שלטענתם היו שותפים לאותה הפעולה. שמם של היימן שמיר ודני אגרונסקי הוזכר ביניהם, וכן גם רייטלד סלק, ריימונד קורץ, נורמן מוניץ, הרברט פרידן (ברוך פרידן), סם לואיס, הל אורבך וסטיב שוורץ.⁷² בתגובה להעמדתם לדין פרסמו ארגונים יהודיים שונים בארצות-הברית גילוי דעת, ובו נכתב בין השאר, כי "האמריקאים יכירו כי הרוח שהפעילה את הצעירים האלה התנוססה תמיד בלבותיהם של אמריקאים בני כל הדתות בשעה שחרותם ועצמאותם של עמים אחרים היו נתונים בסכנה. הם ביקשו רק לסייע בידי אנשים, נשים וטף בישראל שהיו בלתי מזוינים וחשרי מגן, ורבים מהם ניצלו זה לא כבר מידי היטלר, ומצאו את עצמם לפתע שוב בפני סכנת השמדה."⁷⁴

⁷¹ כבן 30 היה בסיימו את השירות בלהק, והיו לו (עד סוף דצמבר 1948) כמה אלפי שעות טיסה במטוסי תובלה והפצצה. ב-19 במאי 1951 נהרג יחד עם הנווט סיימור לרנר (שהיה בצוות מטוס הסקיימסטר החבור שפעל במבצע "בלק"), עת הטיסו מטוס מוסקיטו מארצות-הברית לארץ. המטוס התרסק בחוף לברדור. ב-18 בפברואר 1952 כתב בן-גוריון מכתבי תנחומים לנשותיהם.⁷²

משפטים של פעילי הרכש והגיוס בארצות-הברית נמשך זמן רב למן תחילת 1949 ועד סוף שנת 1950. וסופר עיתון ה**בוקר** בארצות-הברית, "גינזבורג", אף כתב במאמרו כי "דברי עשרות העדים, הערות השופטים ופרטים על המסמכים השונים נאספו ונכרכו בעשרה ספרים שראוי היה להועיד להם מקום בארכיון של צבא ההגנה לישראל."⁷⁵ עיתוני התקופה גוללו באריכות רבה את סיפורם של הנאשמים, ובה-בשעה החלו אף חלק מהאנשים עצמם, אשר שירתו בלחק לתובלה אווירית, לפרסם את סיפוריהם האישיים. בעקבות זאת הוגברה פעילותו של ה-FBI, כפי שבא הדבר לידי ביטוי באחד הדיווחים של מרכז פעולת הגיוס בניו-יורק ב-17 במארס 1949:

רוברט לוטרל (Robert Luttrell) כתב סדרה של חמישה מאמרים לעיתון 'דיילי-ניוז' (Daily News), ובהם חשף עובדות על פעילויותינו לציבור. אלברט קוקס (Elbert Cox), הנמצא אתך כעת, כתב מספר מאמרים לעיתון במיאמי, בשעה ששהה כאן, לצורך ביצוע משימה כלשהיא. גיבורנו, רוברט ה. סמית' (Robert H. Smith), כתב סדרת מאמרים לעיתון מקומי בסיאטל, ובהם תיאר את 25 משימות הקרב בהן נטל חלק. מרבית המידע במאמרים אלה, היה ידוע כבר לרשויות הממשלתיות כאן. ואולם, הציבור לא ידע על פעילויות אלה עד לעת שבה התחילו מאמרים אלה להתפרסם. לפיכך, הרשויות הממשלתיות נאלצו, פחות או יותר, לנקוט בצעדים להפסקת פעילויותינו, מחשש ללחץ ציבורי. באחרונה, כמעט כל אחד שחזר לכאן, אם לשם חופשה ואם לאחר ששוחרר מהשירות בארץ, תושאל על-ידי אנשי ה-F.B.I. והמכס... הרשויות הממשלתיות יודעות, בשלב זה, כל פרט ופרט בפעילויותינו, אם אלו שבעבר ואם אלה שבהווה.⁷⁶

באותו הדיווח מצויה התייחסות גם למשפטים, שהתנהלו שם באותה העת: שלושה מהם חיכו אז לתחילת משפטים: "אחד מהם כבר נשפט ל-18 חודשי מאסר וככל הנראה, החל לרצות את עונשו. נכון לדקה האחרונה, נראה היה שאדם שני יקבל עונש מאסר. במזל, הוא קיבל רק עונש על תנאי... כ-10 כתבי אישום עומדים להיות מוגשים בקרוב..."⁷⁷

ואכן, בחודש מארס 1949 הודה אריון שינדלר בהאשמות נגדו בדבר הברחת "המבצרים המעופפים", אולם הוא זוכה. ברם, צירלס וינטר נשלח לכלא למשך 18 חודשים. הרמן גרינשפון, אשר הועמד לדין באשמת הברחת תחמושת למקסיקו, הודה באשמה ונקנס בסך 10,000 דולר. אלינור רדניק (נזכור, הקימה בית-ספר לתעופה בבייקספילד, וכמה ישראלים הוכשרו בו) נקנסה ב-1,000 דולר, והוטל עליה מאסר למשך 30 דקות.⁷⁸

בתחילת 1950 התנהל עדיין בלוס-אנג'לס משפטם של אל שוימר, ליאו גרדנר, ריי סלק וויליאם סוסנוב. בסופו של דבר הם הורשעו בדיון, כל אחד מהם נקנס בסך 10,000 דולר, והסוכנות היהודית שילמה את הקנס. חברי "מכון סונבורן" המשיכו להיפגש גם לאחר תום

* למעשה נשלח גרינשפון בשליחותם של קולק ושוימר למשימות רכש גם בהוואי, ברפובליקה הדומיניקנית ובמנמה. "הוא ארגן תיעוד מזויף, קווי אשראי בנקיים ומשלוחי נשק לישראל." הוא חדל מכל עיסוקיו והקדיש את כל זמנו לסיוע לישראל.⁷⁸

מלחמת העצמאות, אלא שאת עיקר מעייניהם הפנו מאז לסיוע בהספקת צורכיהם של רבבות העולים החדשים שעלו לארץ. בשנת 1955 התפרק המכון.⁸⁰

תוך כדי המשפטים בארצות-הברית, הדיונים בסוגיית התעופה האזרחית והארגון המחודש של החיל, נפטר חי יששכר, מנהל המחלקה לחיל-האוויר במשרד הביטחון. באחד ממברקי התנחומים ב-9 בנובמבר 1949 נכתב: "מזועזעים לשמע הידיעה על מות חי ישכר. כולנו נרגיש בחסרון אישיותו, הדרכתו וחברותו שהיו השראה לכולנו." מוניה מרדר, שהיה מפקד הלהק לתובלה אווירית ועבר משם על-פי בקשת בן-גוריון לשמש כממלא מקום (על-פי בקשתו עצמו) של מפקד חיל-הים, החליף את יששכר בתפקיד זה.⁸¹

למן ההחלטה למנותו למפקד הלהק הקדיש מרדר הכול למען ביסוסו של הלהק ולשיפור תנאי הפעולה של צוותיו. בתפקידו כמנהל המחלקה לחיל-האוויר במשרד הביטחון סייע למפקד החיל, אהרון רמז, ולמטה החיל להתמודד בבעיות הקשות, שלא משו מסדר היום, של חיל-האוויר: פרישת רוב אנשי מח"ל; הכנת התשתית להכשרת ישראלים שימלאו את מקומם; החלפת ה"ערב-רב" של מטוסים, שנרכשו תוך כדי המלחמה, במטוסים המתאימים ביותר למלא את משימות החיל; ולבסוף – בסוגיית מעמדו וארגונו של חיל-האוויר בתוך המטה הכללי ובצה"ל.

לכינוס חיל האוויר (3 בנוב' 1949)

... אולם הוברר ללא כל ספק גם במלחמת-העולם השניה וגם במלחמתנו – שכלי כוח אויר עליון אין שום אפשרות ואין שום סיכוי לנצח. לא היינו מגרשים הפולש המצרי ולא היינו משחררים הדרום והנגב – בלי עליונותו של חיל-האוויר שלנו על כוח-האוויר המצרי.

ואם מדינת-ישראל קיימת עכשיו וגבולותיה משתרעים מדן ועד אילת – יש בכך לחיל-האוויר חלק לא-קטן. לא היינו מקיימים בידינו כמה נקודות בצפון, במזרח ובדרום בלי ה"פרימוסים" לפני הכרזת המדינה – ולא היינו באים עד הלום בלי חיל האוויר שנתארנן, ונצטייד בעיקרו תוך כדי המלחמה.

ועוד עובדה מרכזית אחת יש לציין: חלוצי האוויר וחילו בזמן הראשון היו בני הארץ, וחלקם של הטייסים הארצישראלים במבצעים ובנצחונות וגם בקרבנות של חיל-האוויר הוא לא-קטן. אולם לא היינו מקימים ולא היינו מקיימים חיל-האוויר, שמעשה בזמן קצר לאחד הכוחות המכריעים במלחמת קוממיותנו – בלי מתנדבי-חוץ, בעלי-מקצוע ובעלי ניסיון, שרכשו ידיעתם ונסיונם במלחמת-העולם השניה בצבאות בעלות-הברית. מתנדבים מ-55 ארצות שירתו בצבא-ההגנה לישראל, בכל החילות: ביבשה, בים ובאוויר: מעולם לא נתגלתה בצורה מוחשית ומובהקת כזו אחדות ישראל, ולא היה כמדומני מעולם גוף יחודי שגילם בתוכו קיבוץ גלויות מלא כזה שבצבא-ההגנה לישראל. ובכל החילות עשו המתנדבים מחו"ל את שליחותם באמונה ובהצלחה, אם כי רבים לא ידעו הלשון ולא היו ציונים. אולם בשום חיל לא מילאו מתנדבי חו"ל תפקיד כל כך חשוב, אחראי ורב-ברכה, כבחיל-האוויר הישראלי – כאשר חיל זה דרש יותר מומחיות, מקצועיות ונסיון מכל ענף אחר בצבאנו, ובקרב יחודי דרום-אפריקה, אנגליה, אמריקה, קנדה ועוד נמצאו המומחים ורבי-הנסיון אשר התנדבו בגופם למלחמת השחרור של ישראל בארצו. (ד' בן-גוריון, יחוד ויעוד)

