

פרק ג

אגף תובלה אווירית

"נוסדה מחלקה לטרנספורט אווירי"

מפאת לחץ האירועים והצורך המידי במטוסי הקרב לבניית יכולתו של חיל-האוויר להגן על שמי המדינה ולהשגת עליונות אווירית, טיפל מטה חיל-האוויר בראשות ראש המטה, אהרון רמז, בכל פרטי מבצע "בלק". היתה זו משימתו החשובה ביותר של החיל באותו הזמן: תוך כדי ההפצצות המצריות, להעביר במהירות לארץ את מטוסי הקרב ואת הטייסים, שסיימו את קורס ההסבה, ואת כוח-האדם הטכני, הדרוש להרכבת המטוסים ולאחזקתם השוטפת.

אין ספק, שההתעסקות הרבה במשימה זו באה לעיתים גם על חשבון ביצוע יעיל של פקודות מבצע אשר הוטלו על החיל. כך ב-12 ביוני, בעקבות אי-הפצצת משמר הירדן כמתוכנן, כתב שלמה אורן, קצין קשר אג"ס-חיל-האוויר, ליגאל ידן, ראש אג"ס, כי הדבר נבע גם הפעם מ"עכובים טכניים ארגוניים מסוג זה חוזרים ונשנים מדי יום ביומו. הכרח שייעשה משהו לתיקון ליקוי משווע זה במהלך העבודה של חה"א." על אותו הדו"ח הוסיף ידן בכתב-ידו: "האם אין אפשרות להתגבר על הקשיים השונים החוזרים ונשנים." למחרת שוב כתב: "גם הפעם היה איחור של 30 דקות בהמראת המטוסים לפעולה; מה שגרם לאי מציאת המטרה ע"י שניים מהם. הסיבה – אותם ליקויים ארגוניים טכניים בשדה."²

עתה, עם הכרזת ההפוגה, ניתנה האפשרות למטה חיל-האוויר לטפל ביתר תשומת-לב בדרך המיטבית לארגונה של התובלה האווירית במבצע "בלק". עד אז נעשו כבר כמה צעדים חשובים לבנייתה של המסגרת המתאימה להמשך ריכוז המבצע, ונבדקו המועמדים המתאימים לעמוד בראשה. ואכן, כבר בתחילת יוני כתב שאול מאירוב: "שמעתי שבן מוצע לתפקיד זה. תומך

* בסוף מאי שירתו במטה חיל-האוויר: היימן שכטמן כקצין התכנון, דן טולקובסקי כקצין המבצעים, משה הורוביץ כקצין המודיעין, יהודה רבין כקצין ההנדסה, שרגא יעבסקי כקצין תביטחון, יצחק לוי כקצין האפסטאות, ויהודה גלעדי כקצין החימוש.¹



בקורס הטיס (1939-1940) משמאל: עמנואל צור, שלישי אחרי – מוניה מרדר; ליזו – יצחק הנסון

במועמדותו, הודיע מיד התוצאות.³ "בן" זה, המוזכר במברקו של מאירוב, הוא מוניה מרדר, בוגר קורס טיס בחברת "אווירון" בשנת 1940, שהיה מצוי למעלה מעשור שנים בעשייה הביטחונית של ה"הגנה" בארץ ומחוצה לה בפעולות רכש.

כחודש קודם לכן, ב-9 במאי, הגיע מוניה מרדר במטוס הדקוטה, אשר הוטס על-ידי קלוד דיובל חזרה לארץ (לאחר שהטיס את החניכים, אשר יצאו לקורס ההסבה על המסרשמיט). באותה טיסה הגיעו, בין השאר, טדי קולק והקולונל דוד מרכוס. מרדר נאלץ לנוח מספר ימים עד שהחלים מקדחת מלטה, אשר פקדה אותו עוד בהיותו באירופה. אז התייצב בפני הרמ"א, ישראל גלילי, וזה זימנו לפגישה עם אהרון רמז, ראש מטה חיל האוויר, ועם היימן שכטמן (שמיר), סגנו. בפגישה זו הוצע לו להקים יחידה לתובלה אווירית, אשר תכלול את כל מטוסי התובלה הדו-מנועיים והארבעה-מנועיים של החיל, שכן לדברי מרדר לימים: "באותם הימים התקשה חיל-האוויר – שאך החל להתארגן – 'לבלוע' ולעכל את המטוסים הכבדים, על סדרת הבעיות הקשורות בהם ובעיקר ארגון צוותות המנ"ל והסיבוכים השונים הקשורים עם טיסות התובלה מחוץ-לארץ (הבלקים)".⁴ הוא ניאות לעמוד בראש יחידה זו והחל ללמוד את פרטי מבצע "בלק", כפי שהתנהל עד לאותו המועד.

ב-13 ביוני, למחרת תחילתה של ההפוגה הראשונה, בדיון מטה על היערכותו המתוכננת של חיל-האוויר במהלך ההפוגה לקראת המשך הלחימה, הודיע היימן שכטמן, כי למרות פגישתו של ראש המטה אהרון רמז עם ראש הממשלה ושר הביטחון דוד בן-גוריון, טרם סוכמה "פוליסה כללית לעתיד." עם זאת, ציין שכטמן, כי

נוסדה מחלקה לטרנספורט אוירי – מוניה נקבע לאחראי עליה, ומחלקה זו תדון בכל הבעיות בקשר לטרנספורט אוירי. מחלקה זו בעיקר זכות מיוחדת לה לבקר את כל מה שעובר דרכה, אבל הראשות תהיה במפקדת הטרנספורט האוירי.⁵

ב-14 ביוני, לפני שהועברה לגינה ולצ'כיה ההודעה הרשמית על מינויו של מרדר, שב בריגר והזכיר כי במועד ביקורו בארץ הובטח לו שימונה אחראי לקבלת ה"בלקים", ושתוקם "תחנה מיוחדת לזה". הוא שב וציין כי הוא מקבל הודעות שונות, לעיתים מנוגדות, בדבר מספר ה"בלקים", שהם מסוגלים לקלוט כל לילה בארץ. פרט לכך גם קיבל בכל מטוס תובלה שחזר לזאטץ "הוראות והזמנות מאנשים שונים ומשונים." לרגל ההפוגה שב וציין כי יש "לשים לב במיוחד בתנאים הנוכחיים לסודיות בפעולת בלק כאן ואצלכם."⁶ דבריו אלה מלמדים איפוא עד כמה היה צריך לטפל בדחיפות גם בארגון המסגרת הנאותה לקליטת מטוסי "בלק". ואכן, ב-17 ביוני כתב רמז למאירוב וליהודה בריגר כי "מוניה נתמנה מפקד תובלה אווירית וירכו מעתה את כל ענייני בלק וכו'. הסדורים המיוחדים יושלמו בקרוב." הוא הדגיש כי מכאן ואילך "הוראות והודעות יש לקבל רק מישעיהו [אהרון רמז] בכל ענייני ח"א. בן [כינויו של מרדר] ענייני בלק. [יהודה] רבין – בהזמנות לחלקים רזרביים. על כל התזכירים יחתום גם ישעיהו." הוא הוסיף כי רצוי בשלב ביניים זה של ההתארגנות שלא יועברו "יותר משני בלקים לערב אחד", תוך הבטחה, שעושים "כל המאמצים למנוע הישנות מקרה היריות על מטוסינו."⁷ בתחילת דרכו פעל מרדר לאיתורם של האנשים המתאימים לצורך ארגונה של המחלקה כאגף תובלה אווירית בתוך מטה חיל-האוויר במלון "ירקון", וללימוד הצרכים החיוניים לתפקודה של היחידה המבצעית, אשר קיבלה את מטוסי התובלה בעקרון. סייעו לו בכך הל אורבך, אשר נשאר מספר ימים בארץ ולא חזר לצ'כיה, וגם סם פומרנץ, אשר הגיע לארץ ב-7 ביוני לשם התייעצות עם אהרון רמז "על בעיות שונות שנתקל בהן" בזאטץ, וכדי "ללמוד את הצרכים של הכח בארץ."⁸ אורבך ופומרנץ התעכבו בארץ יותר מן הצפוי, שכן היו מעמודי השדרה של כל מבצע "בלק", והסיוע שלהם לארגונו של האגף לתובלה אווירית היה חשוב ביותר. בעקבות זאת כתב "אוריה" (שם הקוד של יהודה בריגר) לרמז ב-12 ביוני: "חזרתם של סם ואורבך לעופרי דחופה ביותר. העבודה סובלת בגלל העדרם."⁹ ואכן פומרנץ חזר לשם, אולם, אורבך נשאר בארץ, והיה לו תפקיד חשוב בהמשך תהליך ההתארגנות של האגף ובקביעת דפוסי פעולתו בכל התחום המבצעי.

מפאת הסודיות הרבה, שבה התנהל מבצע "בלק", הוקפד בתחילת פעולת ההתארגנות לבחור אנשים מוכרים, מהימנים ואחראים, שלרובם היה עבר פעיל בשורות ארגון ה"הגנה". צבי סוקוליק מונה לקצין הביטחון של האגף, ותחומי פעילותו כללו סידור רשיונות כניסה למטה חיל-האוויר ולשדות התעופה וכן רשיונות להחזקת נשק, לחלוקתו ולרישומו. מולאו שאלונים אישיים לכל אלה שהיו מועמדים להתגייס לאגף, ורק לאחר בדיקתם הביטחונית אושרו לגיוס – או נמסרו לבדיקה נוספת לקצין הביטחון של חיל-האוויר. בד בבד הוחל בהכנת תעודות זהות מיוחדות לטייסים וכן בביקורת של כל הדואר הנכנס והיוצא באגף. עד סוף חודש יוני גויס הנרעין המרכזי לתפקודו של האגף: לשליש האגף מונה יעקב פלדמן, מאנשי הקשר של הרכש בנמל תל-אביב; למפקד היחידה בעקרון מונה מיכאל קולנשר, אשר

מינה לסגנו את שמואל שלום תג'ר, שהכיר מהמועדונים היהודיים ששירתו את החיילים הארץ-ישראליים בצבא הבריטי בקהיר; מריאנה, אשתו של קולנשר, שימשה כמזכירת האגף. "כל אחד מאתנו הכיר היטב את הצוות המצומצם," כדבריו של קולנשר לימים. לצוות זה נוספו גם חיים אבינדב, עמנואל גרופר, אברהם זינגר, יואל הלפרין, ישעיהו שפירא וחנה הורן. ב-18 ביוני מונה יהושע מרש, שעבד בעבר בארץ כאחד מפקידיה הראשיים של חברת התעופה TWA, לקצין מטה מטען ונוסעים. ב-23 ביוני מונה דוד פליגלמן (פלג), שהגיע ליחידה מאחת היחידות שבמרחב תל-אביב, לקצין המנהלה של האגף.¹⁰ לימים תיאר קולנשר את תחילת הפעולה:

בדרכו המיוחדת הציע לי מוניה ללוות אותנו בערב למשהו שיעניין אותי. מבלי להסביר לי פרטים הגענו בלילה למסלול בשדה עקרון אשר בו נחת מטוס לקול תרועה רמה של עשרות בחורים אשר עמדו על שתי מכוניות משא אזרחיות... ברגע שהמטוס נעצר החלו לצאת מתוכו אנשי צוות ועוד מספר אנשים. הבחורים במכוניות המשא החלו לפרוק את מטען המטוס. מבעד החשכה התקרבה מכונית עמוסה חביות דלק ומפעיל משאבה ידנית החל לתדלק את המטוס. הכל היה מלווה המולה בלתי רגילה ובהעדר יד מתאמת. הוסבר לי כי צוות הפריקה הם בחורי קבוץ מתנדבים אשר מוזעקים בשעת הצורך למשימה דרך חבר קיבוץ בשם אהוד שאליו מתקשרים. ניגש אלינו גם גבר שיצא ממכונית נוסעים קטנה. מוניה הציג אותי לפניו. האיש הוצג כאלכס זילוני מפקד השדה... בדרך חזרה... אמר לי [מוניה] בפשטות 'אתה תהיה אחראי לארגן את הפעילות בעקרון בקבלת המטוס, דאגה לפריקה, דאגה לתדלוק, דאגה להאכיל את הצוות ורשום הסחורות המגיעות.' תוך ימים מצאתי את עצמי אכן אחראי למשימה.¹¹

בה-בשעה, אחד הנושאים הראשונים, שבהם טיפל הרולד אורבך בתקופה זו, היה קביעת המדיניות באשר להטסת הנוסעים אל הארץ וממנה במטוסי התובלה. כבר בתחילת הפעולה נקבע שהסמכות להחליט מי יוטס במטוסים נתונה בידי ראש המטה, אהרון רמז, או סגנו היימן שכטמן או מפקד אגף תובלה אווירית מוניה מרדר. במסמך תחת הכותרת "הובלת נוסעים באווירי לאפס"א" הציע אורבך ב-23 ביוני שנוסעים, שברשותם דרכון ארץ-ישראלי, יוטסו רק במטוס סקיימסטר, אשר אינו עושה כל חניות ביניים למן המראתו מעקרון ("אוקלהומה") ועד נחיתתו בואטץ ("זברה"). לדבריו, אם הכרחי להטיס נוסעים גם "מזברה לשדה אוקלהומה", אזי "יש לקחת בחשבון שעי"י תוספת המשקל של הנוסעים וחפציהם, יפחת משקל המטען שאפשר לקחתו." הוא הצביע גם על הצורך לדאוג שבכל אחד ממטוסי הקומנדו יהיו שישה מצנחים לשימוש הנוסעים.¹² אולם, למרות חיוניות הצידוד לביטחון, חיפוש והצלה, ובכללו מצנחים עבור נוסעי המטוס, לא תמיד אפשר היה לספק ציוד חיוני זה. במכתבו של מרדר למפקד אגף המבצעים של החיל נטען בהקשר זה:

הננו להביא לתשומת לבכם כי למרות הפניות הרבות לקבלת מצנחים עבור הנוסעים באמצעות א.ת.א לא נענינו עד עתה. בהתחשב עם התנגדותם של

מחלקת המבצעים של א.ת.א. להטסת אנשים בלי מצנחים, הננו נאלצים להפסיק את הטסתם של אותם האנשים עד אשר נקבל מצנחים במספר מספיק.¹³

המחסור החמור בציד הייעודי וחוסר הבהירות באשר למעמדו של חיל-האוויר התבטאו בדבריו של מפקד החיל, ישראל עמיר, למטכ"ל אג"א: "הנני לציין שעד היום טרם הצלחנו לקבל את הדרוש לחיל-האוויר גם לא מהבסיס המרכזי של אגא. מה יהיה גורל חיל-האוויר כשיהיה נתון לחסדים של כמה בסיסי אספקה."¹⁴ עדות למצוקה הקשה, שבה היו שרויים האגפים השונים, מצויה במכתבו של יצחק לוי, קצין האפסנטאות של החיל, שבו כתב, כי "מפאת העכוב באשור התקציב, שבא כתוצאה ממחסור בכספים, הוא מבקשם להיות סבלנים ולא לפנות בתזכרת בקשר להזמנות ציוד שאין לחשיגו ממקורות הצבא."¹⁵

אמנם, מטה חיל-האוויר השתדל להעניק עדיפות ראשונה לצורכי הפעולה במבצע "בלק", כפי שבא הדבר לידי ביטוי, למשל, בהקצאתם של כל-הרכב לאגף מתוך אלה שהגיעו לחיל באמצע יוני (ארבעה גייפים מתוך שבעה שהתקבלו, משאית אחת מתוך שתיים ושתי מכוניות מתוך שתיים);¹⁶ אולם, כמובן, לא היה די בכך כדי לספק אף את המינימום ההכרחי, שהיה נחוץ לקבוצות העבודה השונות שקלטו את המטוס בעקרון. כך, למשל, נאלץ מרדר בתחילת הפעולה לטפל אף בחשגת מנוף עבור פריקתו של המטען. בכך הגיע אף ללוי שקולניק (אשכול) במשרד הביטחון, וזה כתב "למר זיפשטיין. אבקשך אם אפשר לעזור למוכ"ז ע"י השאלת מנוף וקבוצת פועלים מתאימה לעבודה כפי שסיביר לך המוכ"ז מר מוניה מרדר. הענין מאד חשוב."¹⁷ בעיה נוספת, חשובה לא פחות, היתה לקבוצת התדלוק: לא היו לה "באזורים" (מכליות תדלוק), והיא נאלצה לתדלק את המטוס במשאבות-יד. לימים כתב מפקד האגף, כי

כמות ה'באזורים' בארץ באותה תקופה היתה מוגבלת ביותר. חלק מהם היה מיועד להעברת הדלק מצפון הארץ לדרומה ורק בודדים עמדו לרשות חיל-האוויר בשדות מסוימים. כשהתחלנו להתארגן ונתקלנו בבעיה זו, פניתי אל אנשי הרכש וביקשתי לנסות 'לרכוש' באזורים בכל דרך שהיא ואלה ישמשו לאספקת דלק למטוסינו בעקרון. אולם, לכל אשר פנו נתקלו בסירוב לותר על הבאזורים שלהם, בגלל חיוניותם...¹⁸

ואכן, נושא זה היה מן הראשונים, שבו טיפל מרדר בתחילת צעדיו לארגונה של היחידה, והוא עלה גם בפגישתו עם סם פומרנץ, שהיה אז בארץ.¹⁹ פומרנץ, שהיה מצוי ברזי מבצע "בלק" כמעט למן ראשיתו, הודיע לו ששלח מספר שבועות קודם לכן "משאבה למלוי דלק בעלת כוח של העברת 200 גלון לרגע." מרדר פנה איפוא לראש המטה, למחלקת מבצעים ולמחלקת הנדסה במטה החיל, וביקשם להשיב לו "אם משאבה זו נמצאת בשימוש ובידי מי היא נמצאת."²⁰ רק כעבור כחודש, במכתב לבריגר בנושא זה, נכתב: "בדקנו ומצאנו שמשאבה זו נמצאת בשימוש בשדה עקרון אלא שכוח שאיבתה אינו עולה על 40 גלון לרגע ולא 200 גלון כפי שהודיע סם."²¹

בעקבות בקשתו ערך קצין מחלקת הדלק של חיל-האוויר, אי ראכלין, מיפוי של כל המשאבות בחיל, ואת ממצאיו העביר למפקד החיל כעבור מספר ימים. נכון ל-17 ביוני היו

לחיל-האוויר רק שני באוזרים "במצב של עבודה, והשאר הם כולם מפורקים או מקולקלים." בכל שדות התעופה לא היתה איפוא אפשרות לתדלק את המטוסים "בצורה המניחה את הדעת," ובחלק מהמקומות תדלקו את המטוסים מחביות. לדבריו, כוח-האדם שהיה ברשותו לא יכול היה לתקן את המשאבות המקולקלות, ולכן הציע להעבירן למומחים לתיקון יסודי "בבתי מלאכה פרטיים כי ההתרוצצות ממשרד אחד למשנהו אצל שלטונות הצבא נמשכת ימים שלמים, והעבודה בינתיים סובלת." ואכן, אושר לו לתקן את המשאבות, אך לא את המכוניות.²²

הצורך למנוע את ה"התרוצצות ממשרד אחד למשנהו" היה אחד הגורמים העיקריים לכך, שתוך זמן קצר ביותר למן ההחלטה על הקמת האגף לתובלה אווירית – הוכר הצורך גם בהקמת מטה נפרד משלו, שירכו את כל הפעולה של האגף במבצע "בלק".

הקמת מטה עצמאי

כבר בתחילת ההתארגנות חשוב היה להגדיר את דפוסי הפעולה בין האגף לתובלה אווירית ובין האגפים השונים שבחיל-האוויר, במטה הכללי ובמשרד הביטחון; שכן בשלבים הראשונים של ההתארגנות, לדברי מפקד האגף לימים,

טענו אנשי החימוש והרכש, שיחידה זו מקומה אצלם, מכיון שעיקר פעולתה בהעברת ציוד שנרכש על-ידי הרכש; ומאידך טענו אנשי שירות-האוויר, שזוהי יחידה תעופתית, שאמנם נותנת, במקרה זה, שירות לרכש, אולם מטוסים אלה מיועדים לא רק לטרנספורט הרכש אלא גם לפעולות מבצעיות אחרות.

אולם, חילוקי הדעות נמשכו זמן קצר בלבד; לדברי מרדור, בתחילת יולי "הועברתי כליל לחיל-האוויר להמשיך בו לפקד על התובלה האווירית." יתרה מזו, עד אז נוכחו לדעת במטה חיל-האוויר וכן בצוות ההקמה הראשון של האגף לתובלה אווירית, שעקב תנאי הפעולה הקשים והמיוחדים של מבצע "בלק", יש לבסס את פעולת האגף על מטה משלו בתוך המסגרת הכללית של חיל-האוויר, שיוכל לרכז ולכוון את כל הפעולה, כדוגמת ה-Air Transport Command האמריקני. הם הבינו כי פיזור פעילות התובלה האווירית במחלקות חיל-האוויר השונות עלול לפגוע ביעילות העבודה ולהקיף יותר מדי אנשים, אשר היו הופכים להיות שותפים לפרטי המבצע, ובכך לפגוע גם בסודיות אשר התחייבה במבצע. לפיכך, הוחלט להקים מטה, אשר ירכז את כל הפעולה במבצע "בלק".

עם קבלת ההחלטה על הקמת מטה עצמאי נקבעו בו שתי מחלקות ראשיות: מחלקת המבצעים בראשותו של הרולד (הל) אורבך; ומחלקת המנהלה, בראשותו של דוד פליגלמן (פלג). בפעולתם הראשונית פעלו השניים הן להשגת התקציב הנחוץ המידי להוצאות השוטפות הן לקביעת סעיפי תקציב קבועים, החיוניים לבנייתו המסודרת של האגף ולעבודתו הסדירה; והם המשיכו והרחיבו את הפעולה שכבר נעשתה קודם לכן, תוך ניסיון לקבוע דפוסי עבודה מסודרים, שבמרכזם שליטת המטה בכל פעולות האגף. בד בבד עם המאמץ לארגן את האמצעים החיוניים, פעל המטה להסדרת שיתוף הפעולה בינו ובין הגורמים, שנטלו חלק בפעולה במסגרת מבצע "בלק".

בגלל התקלות החוזרות ונשנות בתקשורת עם אירופה והצורך לשמור על חשאייתו של מבצע "בלק" ניתנה הדעת לקביעת דפוסי הפעולה בין שירות הקשר של החיל ובין האגף לתובלה אווירית. הוסכם שאת המברקים על הגעתם המתוכננת של מטוסי "בלק" יקבל מטה האגף ישירות מתחנת השידור, מבלי שיעברו תחילה דרך משרד הקשר. כן סוכם שהבלדר של שירות הקשר, הבא מתחנת השידור, יעביר את עותק המברק הראשון קודם למטה האגף בתל-אביב ורק אחר-כך לשירות הקשר, וזה ידאג להעברת העותקים האחרים לאלה ששם רשום על המברק. באשר למברקים שהאגף אמור לשלוח לחוץ-לארץ, סוכם שמטה האגף יודיע למשרד הקשר, וזה ישלח בלדר לקחת משם את המברק לתחנת השידור.

נקבע שתחזית מזג-האוויר* תועבר למשרד הקשר עד 08:30, כדי שתוכל להגיע לזאטץ בזמן. כן סוכם כי ברגע שיתקבל במטה האגף מברק על אודות מטוס "בלק" העתיד להגיע לארץ, ישלח תוכנו המלא של המברק לדיוויס, משירות הקשר של החיל, וזה יבריק את כל תוכנו לבסיס עקרון; משרד הקשר שם יעביר את תוכן המברק למיכאל קולנשר, מפקדה של יחידת האגף, ורק את חלקו הראשון של המברק – בעניין מספר ה"בלק" וסוג המטוס – למפקד עקרון, אלכס זילוני. כן הוחלט שמשרד הקשר יודיע לבסיס בואטץ, שכל המברקים הקשורים למבצע "בלק" ישלחו ל"בן" – ולא לשלושה או ארבעה אנשים, כפי שהיה נהוג עד אז, ומטה האגף יחליט למי להעביר העתק מהמברק.²⁴ אולם, למרות קביעה ברורה ומפורשת זו לא תמיד הקפידו על הנהל בשירות הקשר של חיל-האוויר. כחודש מאוחר יותר הודיע קולנשר, שאינו מקבל את התוכן המלא של המברקים הקשורים למבצע. בבדיקה שנערכה אז התברר, שמחלקת הקשר בשדה עקרון קיבלה רק חלק מהתוכן שהעבירה מחלקת מטען ונוסעים של מטה האגף בגלל "חוסר בקוד מתאים לשאר המברק." דבר הזה גרם לקשיים ניכרים בהיערכות של יחידת האגף בעקרון לקבלת המטוס מכיוון שלא ידעו "איזה הכנות עליהם לעשות כדי לפרוק את המטענים השונים."²⁵

בד בבד נקבעו דפוסי הפעולה של האגף לתובלה אווירית גם עם שירות החימוש. סוכם שמטה האגף יעביר את ההודעה על הגעת משלוח עבורו, ועל סמך הודעה זו ישלחו לבסיס עקרון את בא-כוחם עם אישור, הנושא גם את חותמת השירות, ועם רכב תובלה מתאים לסוג המטען ולהובלתו. זה היה אמור לפנות לקולנשר או לסגנו, שמואל שלום תגיר, ולקבל מהם את ההוראות באשר למשיכת המטען. כדי למנוע מצב, שבו יושארו מטענים במחסני האגף, נקבע שעל שירות החימוש "להמציא את הטרינספורט המתאים" מיד עם העברת ההודעה ממטה האגף גם עבור מטען, המגיע ללא הודעה מוקדמת.²⁶ כן אושרו רשיונות כניסה לעקרון לשלושה אנשים מתעש עם מכוניותיהם, על-מנת להוציא משם את המטען שהגיע עבורם.²⁷ בינתיים נקבע גם שכל המטען, המגיע בדרך האוויר גם לשדה חיפה, יועבר אך ורק לידי בא-כוח האגף.²⁸ עם הקמת מטה האגף לתובלה אווירית החל יהושע מרש, שמונה לקצין מטען ונוסעים במטה, בהכנת טפסים מיוחדים לרשימת המטוסים, סוג המטען ורשימת הנוסעים. מפאת "הטרמינולוגיה המקצועית המיוחדת" של תחום זה וחוסר הניסיון המוקדם, הסתייע אף ב"ועד הלשון שליד בית ביאליק."²⁹ לדברי מרש, היו טפסים אלה אמורים לבטל את "הנהג

* אולם בואטץ לא נוקטו ליתצפית מזג-האוויר; שכן, כפי שכתב בריגר ב-13 ביולי, "אנו מקבלים את זה כאן 3 פעמים ביום בשביל הדרך עד ארנון."²³

[illegible]

הטסת נוסעים במטוסי האגף – שמעון פרסקי (פרס) למוניה מרדר

שהיה קיים עד כה, אשר לפיו התנהלו רוב העניינים ע"י מסירת הודעות בעל־פה או על פתקאות." הכוונה היתה ש"לא תעשה שום פעולה מבלי שתהיה רשומה במקום מתאים."³⁰ במהלך השבוע השלישי של יולי גם נרכשו שני מאזניים: האחד לשקילה עד 500 ק"ג, נשלח לשדה עקרון; והשני, לשקילה עד 100 ק"ג, נשאר במשרד של מרש.³¹ בתהליך הארגון נקבעו הוראות גם למטוסים הממריאים מעקרון והנוחתים בו במסגרת מבצע "בלק":

כל הנוסעים כולל את הצוותות יעברו בקרת בטחון במחלקת הנוסעים והמטען. זה כולל דאר. בקורת המטען תעשה אך ורק ע"י מח' מטען ונוסעים. לטייסים ינתנו שלושה טפסים: 1. תעודת משלוח מפורטת, 2. טופס קלירינג, 3. טופס 1

(טופס הנדסה). על טופס אחד יחתום אחד משלושת המכונאים הרשומים מטה או ע"י איש שיתמנה על-ידי (יחתום בשמו של אחד מאלה) יהודה רבין, גין הריסון, פרץ פוזנר.³²

הטסת נוסעים – "עד איזה גבול אפשר לעשות יוצא מן הכלל"

כבר בתחילת פעולתו של מטה האגף ניתנה שם הדעת, כאמור, לקביעת נהלים מסודרים להטסת נוסעים במטוסיו לארץ וממנה. הדרישה היתה מגיעה, בדרך כלל, ממטה חיל-האוויר או ממשד הביטחון למפקד האגף, וזה היה מתכנן את הובלתם באחד ממטוסי "בלק", אשר פרקו את מטענם ונתרו בדרך-כלל פנויים להובלת הנוסעים. כל זה היה חיוני ביותר על רקע קשיי התובלה האווירית בין ארץ-ישראל ובין אירופה באותו הזמן.³³ לא חסרו תלונות של מרכזי הפעולה בציכיה על שנוסעים רבים נשלחים לציכיה, "ואיש מהם אינו יודע מה הם צריכים לעשות שם... לפיכך מבקש שידאגו לכך שכל אדם הנשלח יצוייד עם מכתב ליווי אל האדם אליו הוא נשלח".³⁴ בהדבעת נמשכה פעולת מטוסי האגף להטסתם מהארץ של הטייסים, אשר נשלחו לקורס ההסבה המזורז על מטוסי המסרשמיט. כך, למשל, ב-29 ביוני ביקש "נורמן" (היימן שמיר) למסור לסם פומרץ, שבאותו הלילה יצא לציכיה במטוס הקומנדו (RX-135): "אל נומיס, לא משלנו, לאימון בסכינים. השגינו עליו והחזירוהו בהקדם".³⁵

מטה האגף השקיע מאמצים רבים גם בהסדרת הוויזות עבור הנוסעים שטסו במטוסיו. לעיתים קרובות מדי הגיעו אלה לטיסתם מבלי שהסדירו לעצמם את הדרכון או את הוויזה. מפאת איהסדר ששרר בארץ בעניין זה לא הצליחו בתחילה להקפיד על נהלים מסודרים. נוסעים רבים הגיעו איפוא לציכיה ללא "תעודות מסודרות", וזה גרם לסיבוכים ניכרים – בעיקר בעבודתו של יהודה בריגר, שהיה אחראי לכל הקשר בין הארץ לבין ציכיה. הוא חזר איפוא והדגיש במכתבו לארץ כי מצב זה "מסכן את הסידור עם משרד הפנים [הציכ]."³⁶ אולם, עקב "לחץ חזק ומתמיד" שהופעל עליו "למשלוח מידי של אנשים לתפקידים חיוניים", שב מפקד האגף וביקש מבריגר לבדוק באילו "תנאים אפשר לשלוח נוסעים להבא ועד איזה גבול אפשר לעשות יוצא מן הכלל".³⁷ ואכן, לבסוף ציין בריגר כי במקרים מיוחדים ניתן להעביר אליו מראש את שמות האנשים עם פרטי הדרכון שלהם, וכן את המטרה שלשמה הם מגיעים, ורק "לאחר אישור מצדנו, שלח אותם... יש אפשרות לקבל עם דרכיה, בלי זריעה [ויזה] עם תנאים של סידור מוקדם של זריעה אצלנו".³⁸ לבסוף, בהתערבותו של אהוד אבריאלי, הוסכם כי "הקונסוליה הציכית בתל-אביב תתן ויזות לכל איש המצויד במכתב של משרד החוץ".³⁹ ב-12 ביולי חזר אבריאלי והדגיש כי "בעתיד נחזיר אנשים[*] הבאים בלי סדור מוקדם המאפשר טיפול, או בלי ויזה".⁴¹

* כך למשל נכתב במברק מציכיה לארץ: "היום הגיעו חמישה מכונאים בלי בנדים. חוסר דאגה שתטיל עלינו סבוכים מיותרים בעתיד נחזירים כלעומת שכאן".⁴⁰

היתה גם בעיית הטיפול בנוסעים, אשר הגיעו ב"דרכי הבלק" "אל גופים שונים [בארץ] מבלי שגופים אלה ידאגו לקבלתם." ב-11 ביולי כתב מפקד האגף לאהרון רמז, ראש מטה חיל האוויר: "לא יתכן שקצין המבצעים של אגף זה יתרוצץ בשעות הבוקר המוקדמות מבית מלון אחד למשנהו כדי לאכסן נוסעים אלה." לפיכך הודיעו מרדר: "להבא לא נוכל להיות אחראים לאכסון נוסעים."⁴² ראש המטה הציע, שמצי"ה יודיעו מראש לארץ על הנוסעים העתידים להגיע, על-מנת שאפשר יהיה להיערך מבעוד מועד; אולם על כך השיבו מרדר, כי כבר הועברה דרישה מעין זאת, אולם משם הודיעו "שאנשים נשלחים לשם סידור טיסתם, זמן קצר לפני הטיסה, ואין אפשרות לשלוח לצד השני הודעה מוקדמת על בואם, כך שאנו מוצאים את עצמנו עומדים בפני עובדה." הוא ביקש איפוא להודיעו למי להפנות את אלה, על-מנת שידאגו לאכסונם. רמז השיב לו שרצוי להביאם למשרדי המטה של האגף ברחוב שמריהו לוי 2 בתל-אביב; ואם לא נקבע להם מקום לקבלתם, יש להפנותם לקצין התורן במשרדי מטה חיל האוויר במלון "ירקון" בתל-אביב. בהמשך להנחיה זו פורסם בפקודות יום של מטה חיל האוויר, כי הקצין התורן במטה החיל יקבל ממחלקת האכסון של החיל את רשימת המקומות הפנויים בבתי-המלון, והוא ימסור למחרת היום את מספר המקומות אשר נוצלו בפועל.⁴³

עם זאת, מטה החיל הלך עוד יותר לקראת צוותי האוויר של האגף, ובכמה בתי-מלון אף הוקצו באורח קבע כמה מקומות לטובת האגף. אולם, גם בסידור זה לא הלך הכול למישרין. כך, למשל, במלון "עדן" ברמת-גן דאגה מחלקת האכסון של החיל ל-30 מקומות עבור אנשי האגף. נקבע שאנשי האגף יגיעו לשם עם שובר, ומטה האגף יעביר למחלקה כל יום חוזר יומי, ובו יפורטו שמות האנשים שלנו שם "לשם נוחות ודיוק הבקורת." אולם, במטה האגף לא הקפידו על כך, ו"בעל בית המלון לא יכול היה למסור שום פרטים," כיוון שלדבריו "אנשיכם מובאים אליו ביום או באמצע הלילה, ע"י נהגכם, מבלי למסור לו איזה שובר או רשום השמות." לפיכך, הוזהר מטה האגף, שאם לא ינהיגו את "סדורי האכסון לפי ההסכם ולפי השיטה שדרשנו מכם, והנהוגה במטה ח.א. נהיה נאלצים לקחת חזרה מכם את המקומות במלון 'עדן' ותחיו נאלצים בעתיד להפנות אלינו כל איש, שתרצו לאכסן במלון הנ"ל, מה שיגרום לכם אי נעימות רבה."⁴⁴

"אי-נעימות" רבה יותר נגרמה, כמובן, לצוותי האוויר שנטלו חלק במבצע "בלק": בהגיעם לארץ, לאחר טיסה מתישה במטוסים בלים – שלא תמיד היו בטוחים אם אכן יצליחו להגיע בסופו של דבר לארץ – עברו משדה עקרון לתל-אביב; ושם המתינו והמתינו, עד שיוסדר להם מקום ללון בו. כל ההתרועעות הזאת עוררה מצידם ביקורת נוקבת.

"חוששים מאד לסיבוכים"

ואכן, אין ספק שאחד הגורמים החשובים להחלטה על הפסקת הפעולה כאגף מתוך מטה חיל האוויר, ועל הפרדת הצוותים והקמת מטה מיוחד, שיטפל בהם באופן מרוכז – טמון בבעיית תנאי שירותם ובקשיים הרציניים, אשר התעוררו עם צוותי התובלה שפעלו במסגרת מבצע "בלק", והמתח הרב שנוצר על רקע השוני הרב בתנאי הגיוס והשירות של הקבוצות השונות, שעתה שירתו בחיל.

למרות כל הפעולה שנעשתה היה נושא זה אחד מסלעי המחלוקת העיקריים, שהעיבו על כל

הפעילות של צוותי האוויר במבצע "בלק", ובמבצעים האחרים שבהם שולבו צוותי האוויר של האגף לתובלה אווירית מאוחר יותר. משום חשיבותו והסתירות הרבות, המוצאות את ביטויין במקורות השונים, נרחיב את הדיון בנושא זה, החיוני כל-כך להבנת התפתחותו של האגף. מורכבותה של סוגיה זאת עולה במכתבם של מאירוב ויששכר לרמוז ולשקולניק כבר ב-16 ביוני 1948:

יואל [פלגי, האחראי לגיוס] מוסר שכל הגורמים מדרא"פ נתקבלו בתנאי הגיוס של הארץ. נאמר להם שהתנאים הם החזקה ותשלום של בערך שלוש לירות בחודש. חוששים מאד לסיבוכים שיתעוררו עם פגישת מגוייסי דרא"פ עם מגוייסי ארה"ב.⁴⁵

בתשובה לדברים אלה נאמר להם מהארץ: "מה נעשה לחששותיך?" ומאירוב הציע בתגובה לכך: "לקבוע התנאים סופית ועל ליש [אשכול] או עלינו להודיעם כמחייבים לטדי [קולק] ומתי [סחרוב]."⁴⁶

באותו יום, שבו הובע חששם של מאירוב ויששכר, נכתבה גם הצעתו של בוב לורי, שפעל כקצין מבצעים וכקצין מקשר בין הצוותים של מבצע "בלק" ובין מטה חיל-האוויר. לורי סייע למרדר בתחילת ההתארגנות, ועל-פי בקשתו הגיש לו ב-16 ביוני רשימה מסודרת של כל הנחוץ לפעולת "מחלקת משלוחי אוויר" (ATC בנוסח המקורי של הרשימה, שנכתבה באנגלית) במבצע "בלק":

בית מלון מיוחד, השגת קרדיט בבית מסחר מקומי להלבשה (לא מר ירקוני), שירות רפואי, שירות ריפוי שיניים, סכום כסף מספיק בידי בא כח מחלקת משלוחי-אוויר כדי שיוכל לספק סכומים לצוותות באות, אנשים במעבר והוצאות יום יומיות, אמצעי תחבורה מספיקים לצוותות בלילה ולפעולות מחלקת משלוחי אוויר ביום.⁴⁷

ואכן, רוב טייסי לאפס"א פעלו מלכתחילה כקבוצה מגובשת של אנשים, שגויסו ופעלו באותה משימה והגיעו לארץ כקבוצה אחת – בניגוד לשאר המגויסים, שרובם הגיעו על בסיס אישי. חלק מאנשי קבוצה זו, שהיתה הגרעין בהקמתה ובהפעלתה של לאפס"א, טענו כי הובטח להם, בין השאר, במועד גיוסם בארצות-הברית, עמדות בכירות בתעופה האזרחית, לכשתיכון במדינת ישראל, דרגת משכורת גבוהה, מעמד של אזרחים, "חגייה קבועה" באירופה, דאגה למשפחותיהם ותשלום כל ההוצאות נוסף על המשכורת. כך, למשל, כשנפגש דניאל אגרונסקי, מרכז כל פעולת המטוסים והצוותים האמריקניים באיטליה, עם אשתו של אליוט פולנסקי, שמע ממנה כי ארווין (סוויפטי) שינדלר הבטיח לה ולכמה נשים אחרות שתצאנה עם הבעלים לאירופה ושתוכלנה להישאר בגינבה. אגרונסקי בדק את טענתו, ואכן המשרד לגיוס בניו יורק

* לחלקם הובטח מקום גם בתעופה האזרחית. כך, למשל, במברקו של רמוז לשלום לויין באיטליה נכתב: "בנידון פינקל, נא לברר תנאי קבלתו ע"י יואל. פינקל טוען, כי הובטח לו כי יעבד בשרות תעופה ציילי ומסרב בהחלט להשתתף בפעולות. נא לברר את העניין במהרה כי הסכום שהובטח לו הוא גבוה מאוד ואיננו יודעים מה לעשות."⁴⁸

AIR FORCE H.Q.
m/395/1/air
16th June, 1948.

Mr. Mania,

Following is required for ATC operations:

- 1) One Hotel exclusively
- 2) Letter of credit for clothing to local store (not Mr. Yarkoni)
- 3) Medical Service available (Doctor)
- 4) Dental Service available
- 5) Adequate money for ATC representative to distribute funds to incoming crews, transit personnel, daily expenses
- 6) Adequate transportation (night for crews) daily for ATC ops.

Larry

כוב לורי למוניה מרדך: צעדים ראשונים

אשר את דבריהן.⁴⁹ הוא העביר איפוא את הדברים לטיפולו של חי יששכר, וזה כתב לטדי קולק ולאלהיו סחרוב: "קשה לנו לתאר שהדבר נקבע על ידכם. איך שלא יהיה בשאלה כזו עליכם היה להתייעץ אתנו." עם זאת הוסיף במכתבו אליהם גם את מה ששמע מפי סם פומרנץ: האנשים שהגיעו אליו טענו, כי "נקבע להם שכר של מ-1,000 עד 1,500 סטפנים [דולרים] לחודש"; פומרנץ טען "שהשכר הוא גבוה מאד וזה גורם לדמורליזציה בין האנשים האחרים." ואכן גם יששכר הביע את דעתו, שניתן "להשיג נהגים ברמה מקצועית גבוהה בשכר של בערך עד 500 סטפנים לחודש." לבסוף, במטרה לתאם טוב יותר את הגיוס לעתיד, ביקש מהם יששכר:

להמציא לנו בבירור בקשר עם הנהגים והעובדים האחרים: השם המלא, תאריך ומקום הולדה, כתבתו, מקצו ודרגתו, מספר השנים בשרות, מספר שעות הטיסה, תפקידים מיוחדים שבוצעו ע"י האיש. המלצות. ומצב משפחתי. הסכם עבודה: 1. תקופת ההסכם, 2. תשלום — אופן התשלום לעובד ולמשפחתו, מקום התשלומים, מטבע התשלומים, זמן התחלת התשלומים.⁵⁰

פער התשלומים — "אך אין מנוס מזה"

ההוראה שלא לאשר את הצטרפותן של המשפחות למגויסים הועברה לטדי קולק, מרכז כל פעולת הרכש והגיוס בארצות-הברית, והיא עוררה מורת-רוח בקרבם של אלה, שניהלו את

הפעולה. לדבריהם, גרמה ההוראה לכך, שמספר אנשים חיוניים ביותר החליטו שלא להתגייס. המשרד המרכזי בניו יורק, שנוהל על-ידי אל שוימר וסטיב שוורץ, ביקש איפוא ממרכז הפעולה בגינבה לשקול שוב את ההחלטה.

"בעיית כוח האדם כאן היא עצומה ומגוונת," נכתב ממרכז זה באחד מהדו"חות שבו פורטו דרכי עבודתו וגם התנאים, שלפיהם גויסו חלק מהאנשים. עד אז הוקמו מרכזי גיוס בקליפורניה, דטרויט, שיקגו, מיאמי ומזרח קנדה, אשר נשלטו מהמרכז בניו יורק; ופעולת הגיוס הלכה והשתכללה: המשרדים השונים היו מתקשרים עם מגויסים פוטנציאליים, ואם נתגלה עניין בגיוסו של מועמד כלשהו, היה המשרד שולח פרטים עליו למשרד הראשי. שם היו בודקים את כישורי האיש ומידת התאמתו לצורכי חיל-האוויר בארץ. אם אושרה העסקתו – היו מתחילים במשרד המקומי להכין את גיוסו, לרבות זריקות חיסון וסיוע לקבלת דרכון. בתחילה, כדי לזרז את קבלת הדרכון, היה האיש מצהיר בפני הרשויות המתאימות שהוא איש מכירות או נציג של עסק כלשהו, והמשרד המגייס היה מספק לו אישור להצהרתו. אולם, כיוון שהמחלקה להנפקת דרכונים המציאה דרכונים באותה מהירות לאנשי עסקים כמו לתיירים, החלו המגויסים להצהיר שהם מבקשים דרכון לשם יציאה לטיול במדינות אירופה, כמו צרפת, בלגיה, הולנד, אנגליה ואיטליה.

לאחר קבלת הדרכון היה המשרד המקומי רוכש עבורם כרטיס טיסה לאותה עיר באירופה, שנקבעה כנקודת המפגש, ולא היו יוצרים אתו קשר מחודש, אלא לאחר שהגיע לאירופה. המגויס החל לקבל את שכרו מאותו יום, שבו עזב את מקום מגוריו, וכיוון שמשרדי הגיוס לא יכלו "להתארגן כחברה ליגאלית" המעסיקה את האנשים – "לא החזקנו בחשבונות בנק וכתוצאה מכך, לא היה באפשרותנו לשלם את השכר בהמחאות מסחריות." גם הוחלט כי השיטה הבטוחה ביותר היא לשלוח למגויסים בדואר שכר דו-שבועי, במזומן. פעילי הגיוס בארצות-הברית הבחינו בהחמרת יתר שנקטו השלטונות נגד פעילותם – במיוחד בתקופה שלאחר הקמת מדינת ישראל, כפי שהדבר התבטא באחד המקורות:

למעשה, הם היו די רכים כלפינו בעבר והעובדה כי לא פעלו נגדנו בעבר היא תוצאת רגשות סותרים במחלקת המדינה. עם זאת, אנו יודעים בוודאות כי ה-FBI וסוכנויות ממשל אחרות אוספות עדויות והוכחות נגדנו. כל פעם שאנו עוברים על החוק, הדבר מתוסף לרשימת העבירות שכבר ביצענו. ביצוע תרמית, לשם קבלת דרכון היא עבירה חמורה, ודי בה כדי להגיש תביעה נגדנו ולהרשיע אותנו בבית-משפט... עמדות הרשויות הממשלתיות הרלבנטיות הפכה לפחות אוהדת לפעילויותינו, מאז שניתנה הכרה אמריקנית דה-יורה במדינת ישראל... עתה משקיימת מדינת ישראל, פעילויות כגון אלה שלנו הופכות לפוגעות ומעליבות לרשויות הממשלתיות של קנדה וארצות-הברית.⁵¹

עד 10 ביוני בוטחו כל המגויסים בסכום של 10,000 דולר כל אחד, אולם, למן אותו המועד הפסיקו לבטחם "עקב סיכונים בטחוניים גדולים וכן מכיוון שכולם מבוטחים על-ידי חברה אחת." אליהו שחרוב הודיע, שכל מי שלא בוטח – יבוטח בארץ.

גם טדי קולק, מרכז הפעולה בארצות-הברית, התייחס לסוגיית ביטוח צוותי האוויר והמטוסים. הוא ציין שמטוסי התובלה שנרכשו שם בוטחו על-ידי חברת הביטוח "לוידיס". לדבריו, מטוס הקומנדו שהתרסק בהגיעו לעקרון בסוף מאי היה מבוטח, ואפשר היה לקבל "בקרוב \$ 40,000 דמי בטוח, היות והוא התרסק לא בשעת קרב." אליה וקוץ בה, שכן היה ברור, שתביעה מעין זו עלולה לגרור אחרית חקירת האירוע על-ידי חברת הביטוח, ולכן צריך היה לשקול "אם צעד כזה הוא נכון." הצורך לשקול אף הגשת תביעה מעין זאת עורר, כמובן, את השאלה אם כדאי בכלל לבטח את המטוסים – מה גם ש"טיסת הטייסים מכאן מעל האוקיינוס גם היא בלתי ליגלית או ליגלית למחצה ולכן סיכון זה אינו מכוסה." עם זאת, כיוון שהמטוסים היו עדיין מבוטחים בהיותם בארצות-הברית, לא רצו להפסיק את ביטוחם לפחות עד עזובם את המקום. קולק ביקש איפוא מהארץ את תשובתם לבעיה זאת. הוא התייחס גם לסוגיית ביטוח צוותי האוויר, אשר נשלחו מארצות-הברית לארץ. לדבריו, אכן "מבחינת זהירות ובטחון לא מן החכמה לבטח אותם כאן. אבל זה היה מחייב אתכם לבטוח בארץ." הוא חזר והדגיש:

עליכם להבין שטייסים אמריקאים לא יצאו לשום תפקיד, אפילו אם הם מתנדבים, באם הם לא מבוטחים ב-10,000 דולר מינימום וכל האנשים שיצאו מכאן היו מבוטחים בשיעור הנ"ל. עובדה זו יוצרת הבדל בין אמריקאים ואי"ים [ארץ-ישראלים], אך אין מנוס מזה. אנו מדגישים בהזדמנות זו שהטייסים והמכונאים האחרונים שיצאו, יצאו בהנחה שהם מבוטחים אך למעשה אין זה כך. התחייבות זו חלה עליכם.

הוא הציע איפוא לבדוק אם אפשר יהיה לבטח את צוותי האוויר באיטליה או בשווייץ.⁵² בינתיים חזר ושאל יהודה בריגר, שריכוז את כל הפעולה במבצע "בלק", את אהרון רמז, ראש מטה חיל-האוויר: "כל הטייסים רוצים לדעת האם בטוח חייהם יסודר כפי שהובטח להם. מי דואג לכך?" בעקבות זאת פנה רמז לראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן-גוריון:

זה כמה פעמים ששאלת בטוח חייהם של הטייסים עולה על הפרק. למעשה הננו עומדים כבר בפני עובדות של צורך בתשלום הבטוח, ועדיין אין כל החלטה על כך מצד המוסדות המוסמכים. המדובר הוא כמובן ביחס לטייסים המגויסים מחוץ לארץ אשר הבטוח היה אחד התנאים להתגייסותם והם גם בוטחו, אך הפליסה שלהם כמובן אינה מכסה מקרי תאונה בארץ בשרות מלחמתי או אבדן החיים בקרב. נא להודיעני בידי מי ההחלטה בשאלה זו ומהם הסדורים הבאים בחשבון.⁵³

סוגיית הביטוח של האנשים שבה ועלתה גם בפגישתו של חי יששכר עם ג'ו אייזן (איתן), שפעל אף הוא בארצות-הברית והגיע לאירופה בתחילת יולי. הוא הביע את דאגתם של המגויסים לכל סוגיית ביטוחם (אשר לדבריו נעשה בארצות-הברית דרך חברת "שירות נתיבי אויר", Service Airlines, שנשיאה היה אירווינג שינדלר) בזמן פעילותם ולתמיכה בהם, אם ייפצעו במהלכה. מטרת המפגש היתה בעיקרה ניסיון להתמודד עם קשיי התיאום של הפעולה בין שני המרכזים,

במיוחד בכל הכרוך לסוגיית תנאי ההעסקה של המגויסים. נכון ל-25 ביוני, היתה התחושה במשרד המרכזי, שנוהל על-ידי אל שוימר וסטיב שוורץ בניו-יורק, שמרכז הפעולה בגינה לא מודע דיו ליכולת פעולתם, שכן מפעם לפעם היו שולחים משם שליחים עם הוראות לרכש ציוד אווירי, ולגיוס צוותי אוויר וקרקע. בדו"ח של מרכז זה נאמר, שנראה להם די "מוזר שאנשים אחרים חסרי ידע וניסיון כשלנו — מנסים לכסות שטח זה. במספר מקרים מצאנו עצמנו מתחרים על אותו ציוד עם אנשינו".⁵⁴ בפגישה זו עדכן איזון את יששכר באשר לכל פעולת הגיוס בארצות-הברית, ולדבריו:

היימן [שמיר] נשלח בתפקיד לגייס טייסים. עבד עוד עם יהודה [ארזי]. קם ונסע לפנמה ומשם יצא לארץ. בניו יורק לא ידעו מזאת... השאיר את הפעולה בידי סטיב [שוורץ]... דעת אל [שוימר] וסטיב שהגיעו לנקודת הרוויה. מתברר שלא היו הרבה טייסים [יהודים] בצי האוויר האמריקאי, חלק התחתן ואיננו מתגייס. הבררה להמשיך בגיוס אולם ללא הצלחה גדולה. נהיה זקוקים לבעלי מקצוע להטסה. ישנם אלפי טייסים [לא יהודים] מנוסים מחוסרי עבודה... ישנם גויים הרוצים להתגייס.⁵⁵

למרות זאת הצליח המרכז בניו-יורק לעשות עד אז פעולה חשובה. איזון העביר ליששכר רשימת מגויסים שכללה כ-250 שמות, את הסכם השכר שלהם (לרבות הסכמי התשלומים עם משפחותיהם שם) ואת תאריך התנדבותם ומועד יציאתם המשוער לאירופה ובאיזה נתיב. פרט לרשימה זו היתה כוונה לשלוח כל שבוע עוד רשימות שמות של מגויסים עם תמונותיהם, טביעות-האצבע שלהם, וכן מכתב נלווה, שיקבל כל אחד מהמגויסים. כוונת המפגש היתה לתאם טוב יותר את הפעולה בין שני המרכזים, ולהפוך את המשרד בגינה למשרד תיאום מרכזי: לאתר ולתעד במדויק את מקום הימצאם של האנשים ברשימה, וכעבור שבועיים-שלושה לעדכן את המשרד בניו יורק לגבי מקומות הצבתם. כך התכוונו להקים בגינה מנגנון בקרה ומעקב אחרי כל המגויסים, שכן מפאת המעקב של השלטונות אחר כל פעולת המשרד בניו-יורק לא ניתן היה — וגם לא היה רצוי — לשמור שם את התיעוד, העלול ליפול לידיהם של חוקרי ה-FBI או ה-CIA*. כן הודגש, שכל דרישה בנוגע לגיוס, המגיעה למרכז בניו-יורק — מרומא, או מצ'כיה ואף מישראל — תהיה טעונה את אישורו של המרכז בגינה.⁵⁷

עד אז גייסו את המתנדבים "המיועדים לטיסה" לפי התעריפים הבאים: רווקים — לא קיבלו משכורת, אלא רק את הוצאות קיומם; נשואים קיבלו 150 דולר ועוד 50 דולר על כל ילד, אולם, היו גם יוצאי-דופן: צוותי אוויר מומחים (גם לא-יהודים), שהיו להם משכורות גבוהות מאוד בחברות התעופה שבהן עבדו, וכדי לגייסם לפעולה היה צריך איפוא להציע להם תנאי

* אולם, למרות פגישת תיאום זו כתב שוורץ ב-28 ביולי: "ברור למדי, שרשימה מחודשת של המועסקים היא חיונית למדי, או לפחות רשימת המשך... הרשימה האחרונה שקבלנו כאן היה מגיו איזון (איתן), שהיא בת חודש. בקשתי קודם שכל המועסקים הנוספים ישלחו, וחובה לעשות זאת באופן מיידי. בנוסף, אנשים החלו לבוא שוב ללא מכתבים שמציגים אותם. אם יש צורך — יש להפסיק את הגיוס עד לעדכון המסמכים והבאתם הנח"י".⁵⁶

שכר טובים יותר – "עד 600 דולר לחודש בנוסף תשלום הוצאות יומיות באירופה." בדו"ח זה של הפעולה הודגש, כי "אנו בטוחים שאלה שיתקבלו יעשו עבודה טובה, ואם גינבה לא תאשר זאת, יש סיכוי קלוש מאוד להשיג כוח-אדם מוכשר." קולק הוסיף וכתב על אלה שגויסו בארצות-הברית כי מתוכננת יציאתה של "קבוצה רצינית עד מאוד של טייסים" ושל שני מהנדסים (חניכי בית-ספר הריאלי בחיפה) "בעלי דרגה גבוהה ביותר." לדברי קולק, "חומר אנושי זה יכול להוסיף הרבה לתכנון בכל שטחי האוויר." הוא קיווה איפוא שחיל-האוויר ישתתף בפעולה ויסייע בעצתם "כי לאחר הכל עולה לנו כל איש, למרות שהם מתנדבים, בסכום כסף ניכר, וגם חבל לבזבז את המרץ."⁵⁸

הפערים בין הקבוצות השונות שגויסו לחיל-האוויר באו לידי ביטוי ברור גם באחד מגילויי הדעת, בשפה האנגלית, שנשלח ב-25 ביוני למטה חיל-האוויר על-ידי מספר "אנגלר-סכסים" ששירתו בחיל. במסמך זה נאמר כי בעקבות פגישה שקיימו ב-24 ביוני החליטו להציג בפני "ראשי חיל-האוויר" (Heds of the Air Force) את הצורך בקביעת לוח תשלומים רשמי, ובמיוחד – סדרי תשלום שווים ומוגדרים לכל צוותי האוויר בכל מחלקות החיל. כן התייחסו לצורך בשיפור כלכלתם של כל חיילי החיל, ללא כל קשר לדרגתם או לתפקידם; בביטול ההבדלים הקיצוניים ברמת המזון המוגש במסעדות השונות, כמו "המוזג", "גלי-יס" ומלון "פרק"; וכן בריכוז הספקת מזון לחיל-האוויר בידי החיל עצמו – ולא בידי ספקי מזון פרטיים. הם גם ביקשו מספרה, סנדלרייה, ארגון סידורי הכביסה, ניקוי מקום המגורים ותוכניות בידור לשעות הפנאי; לדאוג שלכל איש צוות אוויר יהיה נשק; ולהקים משרד דואר מרכזי לטיפול ולניהול בכל דברי הדואר היוצאים מהארץ והנכנסים אליה.

הם התייחסו גם לצורך בהקמת מועצה בת חמישה חברים בתוך חיל-האוויר, אשר תדון בכל הצעה, תלונה או מחדל בתוך החיל ותמליץ על דרך פעולה לתיקון המצב. מועצה זאת, כך נאמר באותו גילוי הדעת, תפיץ בחיל דו"חות מסכמים על פעילותה ותבטיח בעצם קיומה גם את זכותו של כל פרט בתוך החיל לחזור לארץ מולדתו. כן ביקשו להקים משרד מיוחד "להכוונת כל דוברי שפות זרות למשרדים המתאימים כך שהתופעה של אנשים הנודדים ללא מטרה תיפסק;" שאחת לשבוע יתקיימו מפגשים פתוחים עם האחראים לנושאי כוח-אדם ולנושאים הטכניים בחיל; ולבסוף, שכל ההוראות והפקודות יודפסו גם בעברית וגם באנגלית.⁵⁹

אחד הצעדים החשובים שננקטו לשם שיפור קליטתם של המתנדבים בצה"ל היה מינויו של הלל יפה "כקצין מטכ"ל-אכא לענייני מתנדבים מחוץ לארץ." בכתב המינוי שלו הודגש כי

כל המתנדבים מארצות דוברי אנגלית, מצרפת, מארצות השפלה, מארצות סקנדינביות, מאמריקה הדרומית וכו' – יעברו לטיפולו מיד עם בואם ארצה.

* כאשר לדרישה לצרף תרגום אנגלי לפקודות ולשאר המסמכים שנכתבו בשפה העברית, לא חלף זמן רב ומפקד חיל-האוויר עצמו נאלץ להדגיש: "אף כל פקודות, תעודות ומסמכי חיל-האוויר חייבות להיכתב עברית. בן הרשות בידי האגפים, המחלקות והמפקדים לצרף תרגום אנגלי להנ"ל בשעת הצורך. בן תרגום אנגלי בלבד בלי המקור העברי לא יתקבל כפקודה רשמית של החיל."⁶⁰



"אלטלנה" בוערת מול חוף תל-אביב

מיונם, העברתם והדאגה לטיפול האישי בהם – יהיו מסמכותו של הנ"ל.
 3. הטיפול בעולים הבאים ארצה מחוץ לארץ וחייבים גיוס בהתאם לצוי
 הגיוס, אינו מתחום סמכותו של קצין מטכל/אכא לענייני מתנדבים מחוץ
 לארץ.⁶¹

בעקבות התלונות הרבות בדבר הדרכונים, הנלקחים מהמתנדבים בשעת נסיעתם לארץ או עם
 הגיעם, טיפל הלל יפה בתחילת פעולתו גם בנושא זה. הוא פנה לאגפי המטכ"ל וביקשם להעביר
 לו רשימה שמית מלאה של כל "המגויסים והמתנדבים" מהארצות המוזכרות לעיל, שכן
 לדבריו "מעטה קיימת אפשרות להחזיר לכל המתנדבים מחו"ל את כל הפספורטים שנלקחו
 מהם."⁶² אולם, גם לאחר פנייה זו לא נפתרה בעיית הדרכונים, ומאוחר יותר פנה אהרון רמז
 למחלקת העליה:

הנוהג של לקיחת הדרכיות מאנשי הגח"ל והחתמתן בנגוד להוראותינו מביא
 לידי סבוכים מיותרים וקשים בעבודת החיל. נבקשכם לשלוח אלינו מיד את כל
 דרכיות אנשי הגח"ל בחיל-האוויר ולהבא להשאיר את הדרכיה בידי המגויס
 ולא להחתימה...⁶³

שבועת האמונים לצה"ל

התסיסה שהתעוררה בקרב אנשי גח"ל שהתגייסו לחיל-האוויר, לא שככה גם בעקבות הכוונה להשביעם שבועת אמונים לצה"ל – זאת במיוחד על רקע משבר "אלטלנה", אשר גרם למתח רב גם בתוך חיל-האוויר (ככל הנראה גם עקב השמועות כאילו מתוכננת הפצצתה של הספינה מהאוויר).⁶⁵ ב-27 ביוני פנה שלישי של אהרון רמז לכל מנהלי האגפים של החיל בדרישה להיות נוכחים באותו יום בשעה 18:00 "בטקס ההשבעה", אשר יתקיים במשרדו של ראש המטה.⁶⁶

בפגישתו של רמז עם בן-גוריון כעבור יומיים, ב-29 ביוני, נידונו גם תלויותיהם של אנשי גח"ל בחיל. רמז ציין כי "הטייסים הזרים, כשלוש מאות זרים (קנדים, אמריקנים, אפריקנים). חציים מסרבים להשבע גם מחשש של מלחמת אזרחים. אם מאה וחמישים איש [מאלה] יסעו, סבור רמז שכוח האוויר שלנו יסבול קשה".⁶⁷ בן-גוריון הציע להעמיק את ההסברה בסדרת הרצאות בנושא "מההגנה לצבא ההגנה", שתאורגן על-ידי אליעזר (לסיה) גלילי, שבה ירצה אף משה שרתוק (שרת), שר החוץ, על ההתנדבות. כן הציע "להפגש עם שר המשפטים או עם עורך דין כדי לשנות את נוסח השבועה כדי שאנשים לא יעברו את חוק מדינתם".⁶⁸

ואכן, כל הסוגיה הועברה לבדיקתו של היועץ המשפטי לממשלה, יעקב שמשון שפירא. בתחילה בדק רק את סוגיית ההשבעה של אנשי גח"ל מארצות-הברית ומאנגליה. בדיקתו העלתה שקיים הבדל ניכר בין שתי מדינות אלה: ביחס לארצות-הברית, "הרי שבועת אמונים לצבא זה, יהיה אשר יהיה הנוסח שלה, גוררת אחריה את אבדן הנתינות האמריקאית, ודעתו של המומחה האמריקאי אשר בדק שאלה זו היא ששום שינוי בנוסח השבועה שהצעתם לא יועיל בכדי למנוע תוצאה זו". לפיכך הציע, שלא להשביע "את אנשי גח"ל שהם נתינים אמריקאים". לעומת זאת, ביחס לאנגליה

אין נוסח השבועה הנדונה גורר אחריו את אבדן הנתינות הבריטית, אם כי עצם השירות בחיל זה מהווה עברה פלילית אם הוא נעשה מבלי ליטול רשות מאת המלך הבריטי, ואם תוך כדי פעולות האיבה יפגע כל חלק מהכוחות הבריטיים (כגון נניח אוירון בריטי בעבר הירדן) הרי פעולתו של חבר צבא הגנה לישראל שנתינותו בריטית, עלול להיות נאשם בבגידה לפי החוקים הבריטיים, עברה הגוררת אחריה עונש מות.⁶⁹

לפי שעה הוחלט, ככל הנראה, שלא להשביע את אנשי גח"ל בחיל-האוויר, ולהמשיך ולבדוק על-פי איזה נוסח שבועה אפשר יהיה להשביע את הנתינים להשבעה.

* נחתת אמריקנית, שנרכשה על-ידי אצ"ל להעברת אמצעי לחימה שנרכשו על-ידיו לארץ. אף היא הופעלה תחת דגל פנמי. ב-11 ביוני הפליגה הנחתת ממאסטי שבצרפת, עמוסת נוסעים (כ-850 איש) ואמצעי-לחימה רבים. מטאת ההגבלות, שהוטלו על הצדדים הלוחמים עם כניסת ההפוגה, הוחלט שהאנייה תגיע לחוף כפר ויתקין, ושם יפרקות. בינתיים נערך משא-ומתן עם נציגי האצ"ל באשר לשיתוף האמליית. בעקבות חילוקי דעות בסוגיה זו הידרדר המצב, למן מועד הגעת האנייה לארץ ב-20 ביוני, עד לכדי הפגנות והעלאת באש. לאצ"ל היו הרגים ופצועים.⁶⁹

לכבוד,

מר רוזן.

משרד שר החוץ.

חיל אויר

תוכל/2/5/15

1, יולי 1948

ברצוני לנצל את הכסחתך לעזור לנו.
 מגויסי חוץ לארץ סרבו לחתום על טופס
 שבועת האמונים למדינה ולצבא, היות ושבועה
 כזו מסכנת את אפשרות חזירתם למקומות מהם באו
 , הם חוששים שיטללו מהם את נתינותם. החלט לנסח
 צורת שבועה כזו, אשר תחייבם כלפי הצבא מצד אחד
 ולא תעמידם במצב קשה יותר מהמצב בו הם נתונים
 כלפי ארץ מוצאם. אבקשך לעזור לנו בנסוח זה.
 החובל להודיעני מתי אוכל לראותך, כדי לתת
 לך אינפורמציה רחבה יותר בקשר לכך.

בתורה למפרע,

מ"מ תוכל ח.א.

הפנייה למשרד החוץ בעניין שבועת האמונים לצח"ל

"רוב פעולותינו הן פעולות של חברת תעופה"

הפער בין הקבוצות השונות ומשמעויותיו באו לידי ביטוי גם עת נידונה במטה חיל-האוויר צורת העסקתם של "חבר העובדים של חיל-האוויר אשר אינם ארץ ישראלים", ובכללם "חבר העובדים" של האגף לתובלה אווירית. במהלך הדיון הציע סם לואיס, הטייס הראשי של האגף, להתייחס לצוותי לאפס"א כאל עובדים בחברת תעופה:

מכיון שבין כה וכה רוב פעולותינו הן פעולות של חברת תעופה. כתוצאה מזה יש לשלם לצוותות משכורות הנוהגות בחברות תעופה, כלומר משכורות גבוהות יותר. הם לא יחשבו כמתנדבים אלא כ'עובדים'. הצוות בודאי יהווה כ-80% יהודים וכ-20% נוצרים. המשכורות שחשב לשלם בשעתו הם: קברניט ראשי 500 דולר, קברניט שני — 300, נווט — 250, אלחוטאי — 225. בלי להתחשב אם הוא נשוי או אב לילדים. כמעט כל האנשים הסכימו להצעה זו מלבד כמה מקרים יוצאים מן הכלל של בעלי משפחות גדולות. בשעה שהטייסים מטייסת הקרב שמעו על ההצעה הזו התנגדו ואיימו להפסיק את עבודתם, ומסיבה זו ההצעה לא יכלה להתקבל. מכיון שלא שלמנו משכורות גבוהות הצטרכנו לקבל

גם כמה טייסים ממדרגה שניה. אני מציע לשלם משכורות גבוהות יותר ותמורת זה לקבל טייסים ממדרגה ראשונה...⁷⁰

הצעתו של לואיס נדחתה איפוא, ובלוח התשלומים שגובש נקבעו דרגות השכר תוך התחשבות במצב המשפחתי ובמספר הילדים של העובד. במסמך, שהיה אמור להיכנס לתוקף ב-1 ביולי, נקבעו כמה דרגות שכר: קברניט, טייס שני, נווט, אלחוטאי ומהנדס, עובדי קרקע, ולבסוף – מתלמידים. דרגות השכר שלהם נקבעו תוך התחשבות במצבם המשפחתי: 475 דולר היה השכר הגבוה ביותר, וקיבל אותו קברניט נשוי עם שלושה ילדים ואת הנמוך ביותר, 100 דולר, היה אמור לקבל מי שנמנה עם הדרגה האחרונה ללא ילדים. באשר לאופן התשלום נאמר, כי מתנדב שמגיע ארצה, רשאי לקבל מענק של 50 דולר, ואלה לא ינוכו מהמשכורת. במהלך שירותו יקבל את התשלום במטבע של הארץ, אשר בה הוא משרת, בהתאם לדרגתו ולמקצועו. כן נקבע כי "הסכום הזה יהיה שווה לסכום שנתיני ארץ-ישראל אשר משרתים באותו תפקיד מקבלים." סכום נוסף של 5.000 לא"י (15 דולר) לחודש ישולם כמענק לאנשים המשרתים מעבר לים מקרן מיוחדת, שתוקם למטרה זו. כלכלה וכביסה יעמדו לשירותם נוסף לכל המנוי לעיל.

נקבעו גם מספר תנאים מיוחדים ל"חבר העובדים" של האגף לתובלה אווירית, ולפיהם יהיו רשאים להוציא כספים עד לסכום של 100 דולר לחודש, ואלה ינוכו ממשכורתם; על כל אחד מהם הוטל לשאת "פנקס תשלום מיוחד", שבו רשומים כל הכספים שהוציאו בישראל, בציכיה ובמקומות אחרים כל חודש. גם נקבע ששערה של לירה א"י אחת יהיה שלושה דולר. כל אחד התבקש להודיע "למפרע על הסכום שהוא חושב להוציא במשך החודש, כך שיהיה באפשרות משרד התשלומים המרכזי בארצו... להכין בזמן את התשלומים המגיעים לאנשים התלויים בו." באשר ל"חבר העובדים הישראלי" המשרת באגף, נקבע שיקבל את "המשכורת היסודית" בהתאם למה שנקבע על-ידי מטה חיל-האוויר. סכום של 50 דולר לחודש נקבע כתשלום נוסף "עבור הוצאות לאנשים העובדים מעבר לים בבסיסים" של האגף. גם נקבעו סנקציות נגד אלה, שלא יקפידו על ההוראות הללו, עד כדי הפסקת תשלום לעובד (אך לא לתלויים בו בארץ שממנה הגיע).⁷¹

לוח תשלומים זה הועבר ממרכז הפעולה בגינבה לידיעתם של טדי קולק ושל אליהו סחרוב, ובמכתב שהתלווה לו נכתב:

היינו רוצים לשמוע מכם באיזו מידה תוכלו להתאים את ההסכמים הקיימים לרמת השכר הנקובה בהוראות... בהזדמנות זו הננו לבקשכם להודיע לנו אם נוסף לסכום הנקוב בשאלונים, שהעברתם אלינו... היו איזו שהן הבטחות לאנשים. בפי כל הבאים מזמון אחד. נאמר להם כי נוסף להוצאות הקיום [נוסף למה שניתן למשפחותיהם] יקבלו 100 סטפנים [דולרים] לחודש.⁷²

ואכן, לוח תשלומים זה עורר ביקורת נוקבת ביותר במרכז הפעולה בניר-יוורק. אל שוימר וסטיב שוורץ הציעו, בראש ובראשונה, שהמרכז בגינבה – הוא אשר ינכה ממשכורותיהם של המגויסים, כיוון שהם כבר נמצאים בארץ, וביקשו שישלחו להם רק רשימה מעודכנת של דירוג המשכורות החדשות, כדי שיוכלו לעדכן שם את רשימותיהם. הם התחייבו לעשות כל מאמץ



במטוס סקיימסטר, המוביל פצצות 150 ק"ג מזאטץ לארץ, משמאל: סם לואיס, סול פיינגרמן

לגיוסם של אנשים מתאימים בעלי ניסיון וותק בתחום האווירי – למרות המשכורת הנמוכה שהוצעה – אולם הם הטילו ספק רב באשר למידת ההצלחה הצפויה. הם הוסיפו וכתבו, כי ההוראה שלא לגייס לא־יהודים מגבילה מאוד את אפשרויותיהם לגייס את היותר טובים; שלהורדת המשכורות תהיה השפעה שלילית במקום השפעה מייצבת; וש"שלושים המכונאים הגויים בעלי רמה מקצועית גבוהה המוצבים בפרג וישראל לא יסכימו אף פעם לדרוג המשכורות החדש". הם חזרו והדגישו, שאלה שגויסו נשכרו תחת רמת שכר מסוימת בהתאם לצורכיהם האישיים וצורכי משפחותיהם, ובעקבות המדיניות החדשה יש לשקול היטב כמה יבחרו להפסיק, ואילו סוגי אנשים יחליטו להישאר. עוד הוסיפו: "זה תפקידך לקבוע את ההשלכות שיהיו לכך על אנשי צוות אוויר וקרקע המגויסים עתה בארצות־הברית ואירופה"; וסיימו: "למרות שברגע זה נראה, שאין אדם שאין לו תחליף, זה לא היה המצב עד לפני זמן קצר, מצב זה יכול להשתנות בנקל עקב ישום שינויי מדיניות רציניים ללא שיקול דעת מתאים."⁷³

לוח התשלומים הזה עורר איפוא התנגדות רבה לא רק בארצות־הברית, אלא גם בארץ. צוותי האוויר בארץ, בעיקר בטייסות האחרות של החיל, התרעמו על דרגות השכר שנקבעו בו. הצורך בקביעת לוח כזה ילווה עוד תקופה ארוכה את חיל־האוויר בכלל ואת האגף לתובלה אווירית בפרט; ויהווה אחד הגורמים למשבר חמור בתולדותיו, כמתואר להלן.

"מעמדם כאן הוא כמגויסים לצבא ההגנה לישראל"

תוך כדי הניסיון לטפל בסוגיית הגיוס בארצות-הברית נקבעו גם כמה נהלים עקרוניים, כדי לשפר גם באירופה את דפוסי הגיוס. תוך כדי ביקורם בארץ של אהוד אבריאלי ושל שאול מאירוב, התעדכן מטה חיל-האוויר, בראשותו של אהרון רמז, ומטה האגף לתובלה אווירית, בפקודו של מוניה מרדר, באורח בלתי-אמצעי באשר לפעולת הגיוס באירופה. על-סמך לקחי העבר נקבעה גם מדיניות חדשה לרכש ולגיוס לקראת המשך הלחימה.

על-פי התוכנית לביסוסו ולחיזוקו של האגף נקבעו ההנחיות העיקריות באשר לרכש מטוסים ובאשר לפעולה בזאטץ. כך הודגש, בין השאר, שיש לרכוש לפחות שני מטוסי סקיימסטר לפעולתו של האגף. אהרון רמז ביקש לזרז את הכנת שלושת מטוסי ה-B-17 ("מבצרים מעופפים"), לרבות החימוש הדרוש להפעלתם, וציין שיש להטיס את מטוסי הנורסמן רק לאחר קבלת אישורו של סם פומרץ. הוא התייחס גם לצורך לרכוש מטוסי מוסקיטו וספיטפייר לצד הדרישה "להחיש ככל האפשר את העברת 15 הסכינים הקנויים כמו כן לקנות ולהעביר את 15 הנוספים".⁷⁴

מדיניות הגיוס החדשה באה לידי ביטוי ב-1 ביולי, במברק שנשלח לחי יששכר באירופה על-ידי "בן-יהודה" (מאירוב) ו"ישעיהו" (רמז):

הפסיקו לחלוטין גיוס גויים לצרכי ישעיהו בכל מקום. הודיעו מיד למטי [מתי – אליהו סחרוב]... במקרים יוצאים מהכלל עליכם להציע מועמדים ורק לאחר אישור מכאן תוכלו לגייסם. פרטים יביא בן-יהודה [מאירוב]. בכל מקרה על המגויס להביא אתו מסמכים מספיקים המעידים על רמתו המקצועית. יש להקפיד שבחינת האדם תערך ע"י בעל מקצוע. כל הנ"ל לא חל על עובדי קרקע המאושרים ע"י אל שוימר ועל מספר מגויסים גויים שכבר הוכיחו למעשה התאמתם לתפקידם בעבודתם אצלנו.⁷⁵

דברים אלה הודגשו שוב במסמך, שנשלח למחרת היום שוב לחי יששכר. בעקבות הקשיים שהתעוררו עם המגויסים, אשר השתלבו בפעילות חיל-האוויר, פירט בו רמז את ההנחיות החדשות גם בתחומים אחרים: להקים באירופה כמה מרכזי קלט, שינהלו על-ידי ועדה מוסמכת, לקליטה ולטיפול באנשים המגיעים לשם בדרכם לארץ. שם תועבר להם סדרת הרצאות הסברה בענייני הארץ והצבא, ויודגש בפניהם כי לכשיגיעו לארץ, "מעמדם כאן הוא כמגויסים לצבא ההגנה לישראל". כן התבקש חי יששכר "להסדיר שיטת תשלום מתואמת עם הארץ וארצות המוצא לפי הוראות אשר נשלח בקרוב". ההנחיות החדשות הועברו לכל מרכזי הרכש והגיוס בכל רחבי העולם, ובכללם ארצות-הברית. בסוגיית הגיוס נכתב שם:

אנחנו מבינים שבתוך המולת הדברים קשה לעמוד על טיבו של האדם, אולם בשטח זה אנחנו חייבים להקדיש את הזמן ותשומת הלב הדרושים, כי התוצאות במקרים רבים – אכזבה והפסד כספי רב. לכן אנחנו חוזרים ומדגישים שתקפידו לקיים את ההוראות של מטה ח.א. ובכל מקרה, כשנדמה

לכם, שהמועמד ראוי להשלח התקשרו אתנו ואנחנו נקבל את הערות 'ארנון' [הארץ] ונעבירן מיד אליכם...⁷⁶

"ההשגחה החמורה של הפ.בי.י. [FBI] והבינה הצבאית [CIA]"

בד בבד עם פעולת הגיוס של צוותי האוויר והקרקע, נמשכה בארצות-הברית גם הפעולה לרכוש מטוסים נוספים מסוגים שונים – כולל חלקי-חילוף רבים – ובמיוחד מנועים למטוסי התובלה שנרכשו – למרות "ההשגחה החמורה של הפ.בי.י. והבינה הצבאית", כדברים שכתב טדי קולק, מרכז הפעולה בארצות-הברית, לבן-גוריון.⁷⁷

עד 25 ביוני הצליחו לרכוש שני מטוסי מוסטנג (P-51), והיו מצויים בתהליך לרכישת שישה נוספים ועוד שני מטוסי תאנדרבולט (P-47). הם גם הגיעו ל"הסכם זמני עם גנרל סומוסה מניקרגואה" בדבר שימוש בבסיסי מעבר בדרך להברחת המטוסים לארץ. עד אז נמשכה הפעולה להשמתם של שני מטוסי הקונסטליישן, שנרכשו עם שאר מטוסי התובלה בתחילת הפעולה. אולם, למרות לחץ פוליטי ומאמץ ניכר לעמוד בתקנות התעופה האזרחית, עדיין לא הצליחו להבטיח רשיון ייצוא מטעם "מועצת התחמושת האמריקנית". לפיכך הוחל בתכנון הברחתם לציכוסלובקיה.⁷⁸

מועד ההברחה של המטוסים נקבע ל-9 ביולי. ביום זה תוכנן להבריח גם מטוס קומנדו אחד (עוד אחד תוכנן כעבור שבוע, ובכך הסתכם מספר מטוסי הקומנדו שנרכשו בארצות-הברית ב-13), ועוד שישה מטוסי בוסטון (A-20) לשדה התעופה בזאטץ. אולם, רק שני מטוסי הקונסטליישן היו מוכנים אז לטיסת מבחן. כאשר עמדו להמריא, הופיעו לפתע בשדה התעופה של מילויל פקידי מכס וסוכני FBI רבים, ועליפי הוראת מחלקת המדינה עצרו את המטוסים.⁷⁹ כעבור חודש לערך הודיע קולק לרמו, שיש "סיכויים לשחרור הקונים באם יועמדו לרשות חברה ממשלתית ישראלית כדוגמת אוירון", אולם גם זה לא יצא אל הפועל.⁸⁰ למרות זאת נמשכה הכנת מטוסי ה-A-20 וה-B-17 (המטוס הרביעי; שלושה, כאמור, היו כבר בזאטץ) להוצאה אל מחוץ לתחומי ארצות-הברית. ב-11 ביולי הטיס שינדלר את מטוס ה-B-17 הרביעי לואסטציאסטר, שם תדלק, והודיע על המראה לצורך אימונים לחוף המערבי. מפאת מזג-אוויר קשה הוא נחת בדארמות שליד האליפאקס בקנדה, והמטוס והצוות נעצרו. ב-12 ביולי פורסמה הפרשה בכל עיתוני ארצות-הברית, ונאמר בהם כי הצוות ניסה להבריח את המטוס לישראל.⁸¹ בעיתון מעריב ב-14 ביולי נכתב:

שוטרי מכס אמריקניים החרימו שני מטוסי תובלה מסוג קונסטליישן שעמדו לטוס אל הכוחות הלוחמים הישראליים, ההחרמה בוצעה בשדה התעופה של מילויל לפי פקודה של שופט בית הדין הפדראלי בקאמרון. שוטרי המכס פעלו בהתאם לאמברגו, האוסר משלוח ציוד מלחמתי לארץ ישראל. שני המטוסים שייכים ל"סרוויס איירוויס" מניו יורק. הטייסים לא נעצרו.

קולק הזדרז להודיע למרכז באירופה "שענייני הקונים וה-B17 אינם נראים כפי שהדבר נראה בעיתונות. מקווים לשחררם תוך זמן קצר."⁸² ב-14 ביולי שוחרר צוות המטוס, והקנדים הורו



שינדלר משמאל, מכחיש כל קשר להברחת המטוסים

לו לטוס לניר-יורק. כעבור שלושה ימים המריא המטוס לבוסטון על-פי תוכנית הטיסה שהגיש, אולם לאחר 12 שעות טיסה נחת באיים האזוריים. אנשי הצוות היו עייפים, ובמקום להצטייד בדלק ולהמשיך בטיסה הלכו לנוח מספר שעות. בעקבות הלחץ של מחלקת המדינה האמריקנית עצרו השלטונות הפורטוגזיים את המטוס על צוותו.⁸³

במכתבו של קולק לבר-גוריון נותחו הסיבות העיקריות לכשלון הפעולה: "1. קלות דעת בענייני זהירות ובטחון. 2. אי ניצול כל מקורות האינפורמציה. 3. ביצוע פעולה גדולה מדי עם מספר אנשים מצומצם. 4. מרכז הפעולה אבד בשלב מסוים את הקשר עם הכפופים לו." הוא הוסיף כי בעניין שני מטוסי הקונסטליישן "מתנהל משא ומתן משפטי שיצריך עוד טיפול ממושך", וציין כי הם

מנהלים כעת משא ומתן על קניית מספר B-25 ו-B-17 בונזואלה על יסוד רשיון בהאיטי. לשם זה יצטרכו קשר עם ארץ באירופה אשר תהיה מוכנה לקנות זאת עבורנו. אנו ממשיכים לטפל בהוצאת אוירוני מוסטנג בארצות דרך הים. הבולשת ערה מאוד והגיעה להרבה נקודות קשר ועלול מאד להיות שהם יצליחו לקשור פעולה זו עם פעולת המשלחת שלנו.⁸⁴

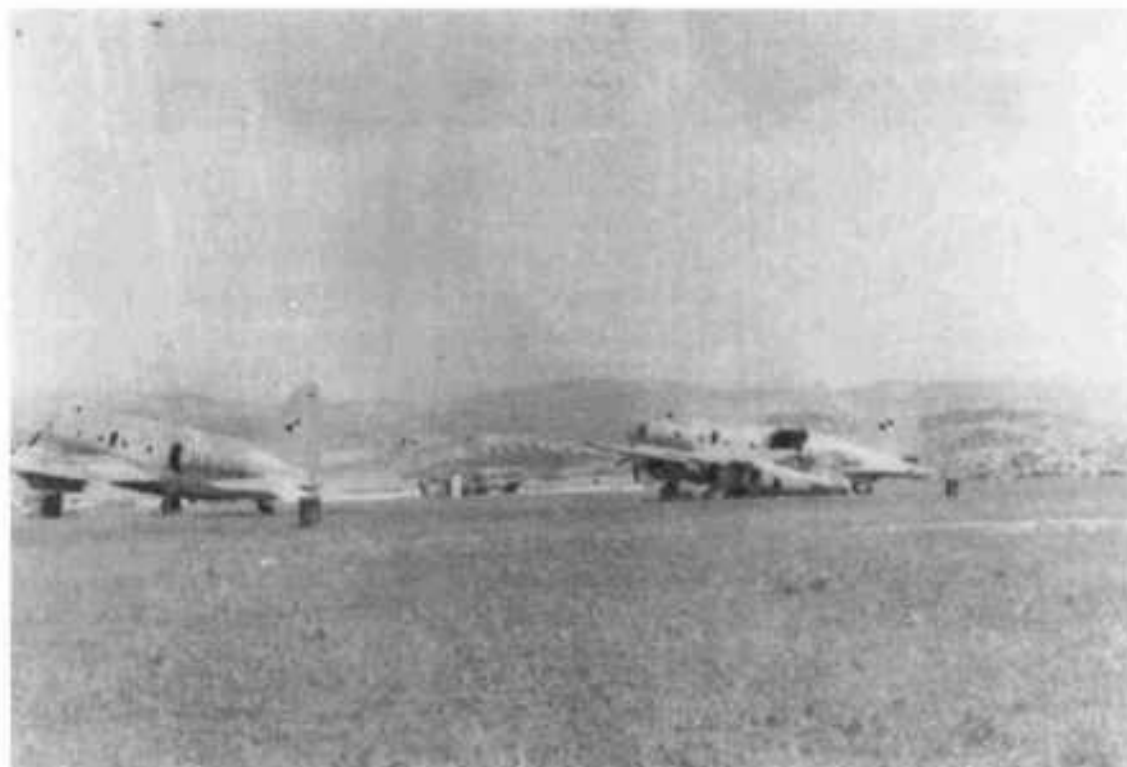
התקווה לקבלתם המהירה של שני מטוסי הקונסטליישן, העשויים לסייע באורח ניכר בקידומה של הפעולה במבצע "בלק", נראתה איפוא רחוקה יותר מתמיד. אולם, למרות כל

המעקב נמשכה הפעולה בארצות-הברית, ובדיווח מפורט של אליהו סחרוב – שכזכור יצא לארצות-הברית ולמקסיקו על-מנת לסייע בגיוס צוותים, ברכש מטוסים ובהעברתם – נאמר כי "מגמתנו היא להתרכז בסוגים מסוימים ואחידים של אוירונים כגון ס.46, י"ז, כ"ה [מטוסי קומנדו, B-17 ומיטשל] וכדומה מטעמים של תכליתיות ונוחיות החזקה וחלקי חילוף...." סחרוב הרעיף שבחים רבים על עבודתו של אל שוימר: "מסופקני אם יש לנו עוד שני לו בידיעה, העזה וחריצות, וכשרון לשלוט באנשים בכל הענף הזה."⁸⁵ עד אז נרכשו כ-400 טון מטען, שכלל מנועים וחלקי-חילוף עבור מטוסי הקומנדו (כ-80 מנועים) והקונסטליישן, אולם הוצאתם מארצות-הברית לא היתה פשוטה, כדברי סחרוב למאירוב:

כידוע לך קיימות כאן חומרות קשות מאוד להוצאת סחורות אלה שדין לגבי הוצאה כדון כלים ממש. עבדנו בימים האחרונים תכנית כיצד להוציא מכאן אוצר בלום זה שעלה לנו באופן יחסי בפרוטות, בהשוואה למחירם הנומינלי, ואפילו למחירים הנוכחיים בשוק החופשי. ייתכן שנקנה לשם כך אניה קטנה... במחיר זול למדי, ועשינו כבר סידורים די מסובכים להוצאת הסחורה מכאן. אינני יודע עדיין אם דבר זה יעלה בידינו היות והביצוע הוא מסובך וקשה ביותר. אולם נעשה כל מאמץ להוצאת הרכוז הזה היות ובלעדיו לא נוכל לקיים את הכלים שלנו זמן ממושך...⁸⁶



בשדה התעופה באיאצ'יו, משמאל: אדוארד סטירק, הרולד לווינגסטון, הארי שוורץ, אל רייסין, סיריל שטיינברג, אדי צ'ינסקי, גורדון לוויט, שלדון אייכל, מוריס בקווייט, לן דצ'יק, אל דוברוביץ



מטוסי הקומנדו בסימון הפנמי באינצ'יו

לדבריו, למרות שעבודת הגיוס והרכש עולה על דרך המלך, הרי ש"בשלב זה של עצוב דרכי העבודה ושיטותיה, הכרחית נוכחותו של אחד מאתנו. אני מקוה שעם כניסת העבודה למסלול, ועם סלילת הדרכים יוכל אל [שווימר] להישאר כאחראי יחיד ומקיף של כל הענף." הוא התייחס גם לנושא הגיוס: "אנחנו נמצאים עוד בשלב מפגר יותר, הואיל שעם כל חריצותם ומסירותם של האנשים העוסקים בענף זה הם אינם משעור קומה ומידת בגרות המציינים את אל ועוזריו, ועלינו עוד להשקיע בהם עבודה לא מעטה, להדריכם ולפקח עליהם עין עד אשר יוכלו לפעול באופן עצמאי."⁸⁷

סחרוב הופתע איפוא "מהידיעה שהתקבלה הוראה מהארץ" להשאירו "בקביעות לרכוז ענייני האוויר באירופה" במקומו של חי יששכר, שביקש לחזור לארץ. לדבריו, "עד לא הושגה המטרה שלשמה הגעתי הנה. העבודה נמצאת רק בצעדיה הראשונים, ואנחנו עוד רחוקים מלפתח את מלוא התנופה שאליה אנחנו נושאים את נפשנו... עלינו לעבור עוד כברת דרך ארוכה למדי עד אשר תקבל עבודה זו את הממדים הנכספים." לפיכך הציע, שאם שובו של יששכר, שריכוז לפי שעה את כל הפעולה באירופה, הוא אכן בלתי נמנע, אזי

לתבוע מאנשינו בארץ שיגור איש מיוחד מרמה רצינית לקבלת המכשלה הזו תחת ידו. אני ממליץ לך על בן [מוניה מרדר], שלדעתי יוכל למלא תפקיד זה בהצלחה. אם באמת נודעת לתפקיד זה חשיבות חיוניות כה רבה, על אנשינו בארץ להקדיש לו איש מנוסה ובר יכולת, אפילו אם יגרום הדבר נזק לתפקיד שהוא ממלא בארץ...⁸⁸

עם הטיפול בכל סוגיית צוותי האויר הלכו ונשלמו בארץ הכנותיו של מטה האגף לתובלה אווירית, בפיקודו של מוניה מרדר, לקבלת האחריות על כל הפעולה במבצע "בלק". הצורך לטפל בבעיות, שנבעו מחוסר גוף אחד שירכו את הפעולה בארץ, נראה אז חשוב יותר, ולכן, ככל הנראה, לא התקבלה הצעתו של סחרוב לשלוח את מרדר לאירופה.

