

פרק יג

"מחאה אולטימטיבית"

"הסגת גבולם וחשש למעמדם העדיף"

היערכות מטה הלהק לביסוס התעופה האזרחית במדינת ישראל הושפעה באורח מכריע מהמתח שנגרם כתוצאה מהמאבק של חלק ניכר מצוותיו כלפי חוץ (משרד התחבורה, חברות תעופה אזרחיות בארץ ואף חיל-האוויר) על תפיסתם – כי הם זכאים לבכורה בתחום התעופה האזרחית, וכן מן המאבק כלפי פנים – מי מבין הצוותים בתוכם יזכה להתקבל לפעולה בתחום התעופה האזרחית.¹ על רקע המאבק הפנימי היו גם כמה התפרצויות זעם בין צוותי הלהק בכלל, ובין האמריקנים והישראלים בפרט. הראשונים חששו בעיקר שהכשרת הישראלים עלולה לפגוע בסיכוייהם להשתלב בתעופה האזרחית, כפי שהדבר בא לביטוי בדבריו לימים של מוניה מרדר, מפקד הלהק: "לכתחילה התייחסו אנשי המח"ל בחשדנות ובהסתייגויות להכנסת הישראלים ללהק ולמסגרת האימונים. הם ראו בדבר משום הסגת גבולם וחשש למעמדם העדיף – בעיקר בנוגע לעתידם בתעופה האזרחית של ישראל."²

חמור מהמאבק הפנימי היה המאבק החיצוני על בכורתם של צוותי הלהק בתחום התעופה האזרחית. בשלוש הטיסות האזרחיות הראשונות הפגיעו צוותי האוויר של הלהק התלהבות, מקצוענות ומיומנות רבה, מתוך מגמה "כי לא רחוק היום וקום תקום חברת התעופה הלאומית אשר, אם לא לכל האנשים, הרי לפחות לחלק ניכר מהם יהיה חלק בהקמתה."³ אולם, אז התברר להם ש"רוחות חדשות החלו מנשבות בקרב חוגי משרד התחבורה הממשלתי ומטה חיל-האוויר, אשר שינו את פני התמונה לחלוטין." התברר להם שכבר הוחל שם בהיערכות מתקדמת ביותר בהקמת חברת התעופה, מבלי לשתפם כלל. הדבר גרם להתמרמרות

* הדברים הגיעו אף לידי החלפת מחלומות: ב-17 בנובמבר פרצה קטטה בין אורי ברייר ובין לארי ראב. האחרון בא לקבל מדים עבור טיסה אזרחית, וכעס מאוד על ששובץ בצוות השלישי. במכתבו של ברייר למפקד הלהק ציין, כי זאת הפעם השנייה שלארי ראב תקף אותו.¹

רבה ביותר – במיוחד לייקבוצה מסוימת מבין אנשי צוותות האויר אשר שרר ביניהם מעין הסכם פנימי כי עליהם לעמוד בראש החברה או לפחות להיות עמוד התווך שלה. לקבוצה זאת – הגרעין שהקים את לאפס"א – כפי שנכתב באחד המקורות,

היו זכויות רבות בשטח של רכישת המטוסים, הבאתם לארץ ועבודה רבה בעבר למען התעופה הישראלית בכלל, וכן גם היו הם בין אלה שהגו את הרעיון להקמת חברת תעופה לאומית עוד בהיותם בארץ מוצאם, שם גם קבלו הבטחות מסוימות לגבי שתופם בחברה זו, גלו קוצר רוח מסוים לגבי התפתחות העניינים. הם למעשה נהלו תעמולה בין שאר אנשי הצוותות ולפני אשר היו הדברים מחוורים די צרכם, הסיקו מסקנות נמהרות ומרחיקות לכת לגבי שתופם בתעופה אזרחית...⁴

כתוצאה מאירקיומו של קו מוגדר בתחום התעופה האזרחית, וגם על רקע העובדה שלא היה "קיים חוזה מתוכנן וברור בין מטה חיל-האויר ואיש צוות אויר" – התעוררה תסיסה פנימית חריפה ביותר בין הצוותים.⁵

אזרחים או חיילים?

המעבר מזאטץ לעקרון, אשר נכפה על צוותי האויר של גח"ל בלהק, לא היה לרוחם: לרבים מהם הובטח כי מרכז פעולתם יהיה באירופה – ולא בארץ-ישראל, והמעבר משגרת חיים קלה יחסית לפעילות בתוך מסגרת צבאית נוקשה עם לחץ זמנים קשה, כפי שהדבר בא לביטוי במבצעי "אבק" ו"יואב", לא היה קל כלל ועיקר. עם זאת, הדבר כמעט ולא העיב על המוטיבאציה שלהם, והם פעלו לילות כימים בהטסת נוסעים ומטען לנגב; בכך תרמו תרומה מכרעת להמשך עמידתו ולשחרורו.

אין ספק כי אחד מהגורמים העיקריים למוטיבאציה, שהופגנה על-ידי הצוותים הן במבצע "בלק" הן במבצעי "אבק" ו"יואב", היה ציפייתם כי הם עתידים להיות המסד של התעופה האזרחית במדינת ישראל. ואכן, ארגון וביצוע של הטיסות האזרחיות על-ידי הלהק – ובמיוחד מבצע "שחר" (הטסתו של הנשיא חיים ויצמן) – הוכיחו את יכולתם של הצוותים בתעופה האזרחית, הלכה למעשה. הערכת תרומתם באה לידי ביטוי גם בדברי אהרון רמז, מפקד חיל-האויר; הוא ציין, כי בעקבות הצלחותיו של הלהק בתעופה אזרחית ו"התקדמות המדינה" – החלה הממשלה לגלות עניין גובר והולך בארגונה ובביסוסה של התעופה האזרחית.⁶

ברם, תוך זמן קצר נכזבה תקוותם. במכתבו של שליש הלהק, יעקב פלדמן, האחראי מבחינה מנהלתית על הצוות במבצע "שחר", למפקד הלהק ב-6 באוקטובר פירט את הרגשות הקשה של האנשים בתחום התעופה האזרחית, והציע "להחדיר ללבם של צוותי האויר כי הם שותפים לאותו מפעל והם המה אשר יהוו את הגרעין של החברה לעתיד." הוא המליץ לשתף אותם בתוכניות ובדיונים, ולדבריו, כבר היום "ישנה הרגשה אצל כמה מתאנשים שהם גמרו את עבודתם והם יכולים לחזור לבתיהם. יש לדאוג עתה שבינתם יהיה כאן בארץ." הוא הוסיף, כי אצל אותם האנשים התעוררה "הרגשת הזלזול כלפיהם, הרגשה שכאילו אין בהם צורך

מלבד בעבודתם היום-יומית. "פלדמן הדגיש איפוא "שיש בין אותם האנשים בחורים שלא בלבד, שהם בעלי מקצוע מסוג ראשון, אלא גם אנשים אשר בלבבותיהם מפעמת אהבה לציון, ואשר בטיפול יתר ודאי היינו גם משכנעים שיישארו עמנו להמשכת בנין התעופה ובנין הארץ."⁷ לרגשות תסכול אלה של צוותי האוויר בתחום התעופה האזרחית היתוספו גם בעיות בתנאי השירות, שלא עלו בקנה אחד עם ההבטחות שהובטחו להם במועד גיוסם. אלה נבעו במיוחד מחוסר הגדרת מעמדם המשפטי:

השאלה העקרונית והחשובה ביותר אשר פתרונה יקבע בהרבה גם בפתרון שאלות אחרות, היא השאלה של מעמד האנשים – האם מעמדם הוא של חיילים והם נכללים במסגרת הכללית של המגויסים, או האם הנם אזרחים. מדבריהם הבינותי כי הכוונה היא לכלול אותם במסגרת של המגויסים, ובאור זה יש לראותם. לדעתי, צורה זו היא היעילה ביותר ותקל על כל מהלך העבודה בעתיד, ובמידה שיקדימו לסכם זאת סופית תלכנה ותפחתנה בעיות רבות הגורמות כיום לקשיים מסוימים בעבודה. שאלה זאת קשורה קשר ישיר לקביעת דרגת משכורת לכל סוגי המקצועות.⁸

אין ספק: רוב צוותי האוויר, אשר גויסו בתחילת הפעולה בארצות-הברית ואשר שירתו במסגרת הלהק, לא ראו עצמם מעולם כחיילים בצבא הגנה לישראל. נושא זה עמד פעמים רבות על סדר היום של משרד הביטחון, המטכ"ל ומטה חיל-האוויר, ובא לידי ביטוי גם בסוגיה העקרונית: האם להשביעם את שבועת האמונים לצה"ל? אולם בעקבות המצב הצבאי וסוגיות דוחקות יותר לא הוכרעה השאלה. בעקבות זאת לא היו ברורים גם תנאי השירות של האנשים, ובכך נערמו קשיים רבים על פעילותו של מטה הלהק, והתערורה התמרמרות רבה מאוד בקרבם של צוותי האוויר. אולם, כל עוד התנהלה המלחמה בחזיתות השונות, וצה"ל בכלל וחיל-האוויר בפרט היו מצויים בתהליך של התארגנות במעבר מה"הגנה" לצבא סדיר, נמצאו לסוגיית תנאי השירות פתרונות מאולתרים זמניים; אך עם תחילת ההתארגנות המסודרת של צה"ל בחודש אוגוסט, ובמיוחד לאחר סיומו של מבצע "יואב", עלתה איפוא שוב השאלה על סדר היום. ואכן, בפגישתו של מפקד הלהק עם מפקד חיל-האוויר ב-29 באוקטובר נקבע, כי "כל אנשי צוותות אוויר של הלהק לתובלה אווירית (נח"ל) נחשבים כמגויסים ויקבלו פנקסי חיל לפי סידורים מיוחדים שיערכו בקשר לכך בתאריך מאוחר יותר. לפי שעה ימשיכו לקבל מפרעות על חשבון משכורתם אשר נמצאת עדיין בבירור ואשר תקבע בהתאם לכך." אולם, ההחלטה לא כללה את כולם, והוציאה מן הכלל "צוותות אוויר ומכונאים שוודיים [*] ומכונאים אמריקאיים העובדים לפי חוזים מיוחדים שנחתמו אתם בארצות מוצאם ואשר מקבלים כאן מפרעות ע"ח משכורתם." באשר לאלה הוחלט שימשיכו להיות "אזרחים ולגביהם אין כל כוונת חיול." עד לאותו המועד היו גם כמה צוותי אוויר של הלהק, אשר כבר חילו והיו "להם מספרי חייל."¹⁰

⁷ מטה הלהק העריך מאוד את פעילותם של השוודים. כך, למשל, כתב מפקד הלהק ב-20 באוקטובר: "אנו מעניינים מאד לספק את דרישותיהם היות והם משרתים אותנו במסירות ובשהותם בחופש הצליחו לגייס אנשים נוספים לשירותנו..."⁸

בעקבות ההחלטה הזאת היה חיל-האוויר צריך להגדיר את המדיניות באשר לסוגיות הבאות: קביעת דרגת המשכורת; הוראות ברורות לגבי הבאת משפחות או קרובים אחרים של איש צוות האוויר לארץ; מציאת פתרון קבוע לשיכון של המשפחות (מספרן היה חמש) המשתכנות במלון "בריסטול", ואשר גם הן וגם הצוותים האחרים המשתכנים שם נפגעים מכך (בכל בת-המלון האחרים סירבו לשכן משפחות); המשכורת שיש לשלם למשפחות בארץ כמקדמות על חשבון המשכורת הכללית המשולמת בארצות-הברית (בינתיים שולמו לכל אשה 8 לא"י, ובעד כל ילד – 4 לא"י); על מי חלה כלכלת המשפחות ובאיוז צורה (בינתיים התכלכלו ב"בריסטול", וקיבלו 15 לא"י – תוספת ייחודית עבור שמונת הילדים);¹¹ על מי חל הטיפול הרפואי למשפחות, כאשר השירות הרפואי של חיל-האוויר לא נותן טיפול כזה;¹² הוצאות הכביסה של המשפחות ושל צוותי האוויר הרווקים, המגיע עד סכום של 4 לא"י לחודש; על מי חלות הוצאות גן הילדים (הוצאה המגיעה לסך 3.750 לא"י בחודש; ולבסוף – מי מממן את הוצאות התלבושות לאנשי צוותי האוויר.¹³

כן היה צריך להחליט, כאמור לעיל, בסוגיית העברה של צוותי האוויר לבסיס עקרון. על-פי התוכנית שהתגבשה במטה הלחק, תוכנן להעביר בשלב ראשון מ"בריסטול" ומ"עדן" ברמת-גן לעקרון את הרווקים – למרות ש"אין דעת האנשים נוטה להעברה";¹⁴ היה ברור ש"ריכוז האנשים בבסיס עקרון יפתור בעיות רבות ויהיה יעיל ביותר למהלך העבודה בעתיד." בינתיים הועברו אפילו המכונאים האמריקניים מבסיס עקרון (למרות ההחלטה לשכנם שם) לשיכון קבוע בפנסיון "מרגוע" שברחובות. שם השתכנו והתכלכלו על-פי אישורו של אל שוימר, מנהל אנף החזקה והנדסה של החיל.¹⁵

בינתיים נשא מטה הלחק בכל ההוצאות הללו של צוותי האוויר. רובם ככולם טענו, כי ההוצאות הללו הובטחו להם במועד גיוסם, אך הקשיים להשיג את הכספים הללו מקצין הכספים של חיל-האוויר, אריה לק, הלכו ותכפו. בעקבות החריגות הרבות בהוצאות הללו הורה קצין המנהלה של הלחק לאברהם זינגר במלון "בריסטול" להפסיק לשלם את כל החשבונות המוגשים אליו "עבור טקסי, כביסה, רופא, מלון וכו'", לשלם את המשכורת על-פי רשימה "מפורטת ומדויקת שתעשה בהתאם למצבה של היום מלפני תאריך התשלום", ולהפנות את צוותי האוויר למטה הלחק בכל "שאר העניינים הכספיים." הוא גם ביקשו לפרסם את ההוראה באנגלית על לוח המודעות במלון "בריסטול". במקביל נדונה הבעיה עם קצין הכספים של חיל-האוויר, וסוכם כי "כל חשבון אשר יוגש ע"י אנשי הנח"ל או מישהו אחר ושלא יהיה מאושר מראש – לא ישולם. מטה ל.ת.א יהיה אחראי בפני קצין הכספים לחוקיותם של החשבונות המוגשים."¹⁶

קצין המנהלה פירט את כל הסוגיות לעיל במכתב מפורט מאוד למחלקת גח"ל של חיל-האוויר, וחזר והדגיש, כי "חוסר הגדרה של הדברים גורם לידי אי נעימיות רבות, קשיים בעבודה, ומרירות שהולכת ומצטברת."¹⁷ הדים למרירות זאת הגיעו אף לבוורלי-הילס שבקליפורניה בארצות-הברית. במכתב מפורט, ששלח פיינמן לטדי קולק ב-1 בנובמבר נשאל אם הוא "מודע למהפך שחל אצל המתנדבים האמריקאיים לחיל-האוויר, והמוראל הירוד שלהם." לדבריו, "המתנדבים האמריקאיים אינם חשים רצויים. למעשה, ההיפך הוא הנכון; הם קיבלו את הרושם כי הם אינם רצויים." הוא ציין שמפקד החיל כינס את המשרתים בחיל

חיל אויר ליבראל
מסח קוק ונבלה אוירית
לחא/מנהלה/גאל
16 בנובמבר 1948

מפקד שדה היספה

קצין כספים ח.א.

קצין כסחון מחוז הצפון - ברלין. 16 NOV. 1948

הנידון: - חסכון שמוש במוניות
זכרון דברים מסיחה שהחקייסה
ב 14.11.48

- הריני לסכם את שיחתנו מהחאריך הנ"ל :
 1. כל אנשי ל.ח.א הכאים מחו"ל לשדה היספה מופנים אל מחלקת הכסחון.
 2. קצין הכסחון או מטלא מקומו יוריע בכל מקרה סלסולית למסח ל.ח.א ביוע עכ בוא האנשים, מספרם וכו'.
 3. מסח ל.ח.א ידאג לתחבורה כעביל האנשים לח"א עד הגיע התחבורה ימתינו האנשים בשדה התעופה.
 4. מחלקת הכסחון בשדה תסבור לנהגי הסוליות כי שכירה סולית בלי אשר אינו מחייב את חיל האויר לחסלוס החסכון.
 5. באם יגיעו הנכים כערב או בלילה יוסנו אל קצין הכסחון מחוז הצפון אשר ידאג לשכונם במשך הלילה.
- אני מקוה כי בעזרת סדור זה נצליח למנוע כער חוצאות כספיות למוניות כמקרים אלה, חוצאות שחלכו וגדלו כחקופה האחרונה.

קצין מנהלה
בשם מפקד ל.ח.א

"חסכון שימוש במוניות"

ואמר להם, "כי הם נמצאים בחיל-האויר באופן זמני, וכי יש צורך בהם עד שניתן יהיה להתחיל לאמן ישראלים שיחליפו אותם, וכי אם מישוה מביניהם לא מרוצה, הוא יכול לעזוב." בעקבות זאת קמו 40 אנשים מתוך כ-150 ואמרו, כי הם רוצים לחזור לבתיהם. הוא הוסיף כי דרכניהם של המתנדבים נלקחו על-מנת שאחרים ישתמשו בהם, וכן :

האנשים קיבלו הוראה להישבע שבועת נאמנות למדינת ישראל, מה שעלול היה לעלות להם באובדן אזרחותם... לכולם נאמר בארה"ב, כי לא ידרשו לעשות זאת. כמו כן, כל המסמכים שהאנשים נדרשו לחתום עליהם הודפסו בעברית, אבל הפעם הזאת הם חשדו כל-כך, עד כי לא היו מוכנים לקבל את התרגום של המסמכים לאנגלית כאמין... הרשויות, שלפעמים עמדו בראשן אמריקאיים בעצמם, התעלמו לחלוטין מן ההסדרים הפינאנסיים, שהוסכם עליהם עם האנשים, קודם שעזבו את ארה"ב. כאשר הם מחו על כך, נאמר להם כי הם עתה בישראל וכי הם יקחו מה שניתן להם, ולא ... כמו כן, נאמר להם כי הרשויות לא יכירו בהתחייבויות, שנעשו על-ידי "סוכניהם" בארה"ב.

הוא ביקר גם את צורת הגיוס של האנשים: לחלקם נאמר להמתין בבתי-מלון שונים עד שיצרו אתם קשר, ולפעמים נאלצו להמתין שבועות. אמנם הוא ציין, כי "כמה מעניינים אלה ישמעו אולי טריוויאליים, ואולי, במידה מסוימת, היו בלתי נמנעים בארגון חדש; "אולם, לדבריו, הרגיו את האנשים במיוחד "פחות העובדה שהמקרים האלה התרחשו ויותר, העובדה שלאף אחד לא היה אכפת מכך." כל אלה גרמו לאותם האנשים שחזרו לארצות-הברית לתחושות פגיעה, מבוכה ותרעומת. פיינמן הדגיש איפוא במכתבו:

האמריקאי שעוזב את מקום עבודתו, חבריו ומשפחתו, כדי להילחם למען ישראל, ומסכן את חייו, בהחלט זכאי לכל התחשבות אפשרית, והעובדה כי כמה מהם מבקשים שכר מסוים כדי לפרנס את אלה המתקיימים על-ידם, אינה צריכה לשנות עובדה זו. אני בטוח כי מה שרוצה המתנדב האמריקאי הממוצע הוא לחוש כי הוא רצוי ומתקבל בברכה. אם, כאשר הוא מגיע, הוא יתקבל בחמימות ואם תינתן לו התחושה כי הוא שייך למשפחה, שבואו לעזור בעת משבר, מוערך, הוא יתעלם ממצבים פסולים – בהם נתקל מספיק פעמים בצבא האמריקאי.¹⁸

"מחאה אולטימטיבית"

ב-4 בנובמבר התכנסו איפוא צוותי האוויר של הלהק לדון בבעיית תנאי שירותם, דרגת שכרם והשתלבותם בתעופה האזרחית של מדינת ישראל. כאמור, כבר בחודש יוני הובטח להם פרסומו הרשמי של לוח תשלומים ותנאי שירות, אולם הדבר לא נעשה. אמנם מאז נערכו במטה החיל מספר דיונים בנושא ואף גובשו כמה טיוטות, אולם אלה לא הגיעו לכלל סיכום ממשי עם משרד הביטחון. הדברים נותרו מעורפלים ומטופלים בפתרונות ארעיים.

המבצעים הצבאיים הסתיימו, ובהמתנה להשתתפות במבצע "ולווטה" או באחת מהטיסות האזרחיות הבאות היה לאנשים גם זמן רב לדון במה שהובטח ובמה שלא מומש: השמועות על הכוונה לבטל את מעמדם המיוחד כאזרחים והעברתם מבתי-המלון לשיכון בעקרון; התוכנית לגייסם לחיל-האוויר ככל יתר המגויסים; ובמיוחד אי-הביטחון באשר לזכות הבכורה שלהם בתעופה האזרחית של מדינת ישראל. כאילו לחזק את השמועות הללו, גם התגלגלה לידם

טיוטה (תחת הכותרת "זכרון דברים", שיועד להחתמתו של המועמד לגיוס לצבא הגנה לישראל), שגובשה במשרד הביטחון בדבר תנאי השירות ולוח התשלומים. טיוטה זאת היתה אמורה להיכנס לתוקף למן 1 בדצמבר, ובין השאר דובר בה גם על החתמת האנשים לשירות צבאי של שנה אחת בחיל.

בפתיחת "זכרון דברים" זה נאמר, כי החתום עליו "הסכים מרצונו הטוב להתנדב לשירות צבא ההגנה לישראל וקבל על עצמו מיד בהגיעו לישראל לעמוד לרשותו ופקודתו של צבא ההגנה ולנהוג תוך תקופת שירותו לפי הכללים החוקים והפקודות המוטלים על כל אחד מהמשרתים בצבא ההגנה." כן צוין כי השינוי היחיד לגבי החתום משאר חיילי צה"ל הוא משך השירות – תקופה של שנה בלבד. כן פורטו הכללים למקרה שיופסק השירות של החתום, אם ביוזמתו או ביוזמת משרד הביטחון; הכללים באשר להוצאות עבור הנסיעה לארץ וממנה; וכן הטיפול והמימון, אם ירצה המתנדב להעביר את משפחתו לארץ; לוח תשלומים מפורט, שבו פורט גובה משכורתו של האיש לפי הדרגות השונות, שנקבעו לפי מומחיותו ומצבו המשפחתי – לרבות פיצויים למקרה פטירה; כן נקבע שיקבל כלכלה, דיור, תלבושת ואספקה קטנה "לפי הנהג בצבא ההגנה לישראל." במכתב הנלווה של לוי אשכול ויוסף יזרעאלי ממשרד הביטחון הודגש:

על זכרון דברים זה יכולים לחתום אך ורק בעלי מקצוע אשר הוזמנו ע"י הצבא או משרד הביטחון לתפקידים שונים. אין זה חל על כל מתנדב הרוצה לשרת בצבא ההגנה לישראל. לגבי אלה האחרונים אנו משתדלים גם כן ליצור חוקה וגפרסמה בזמן הקרוב ביותר.

עוד נאמר שם, כי "לגבי כל אלה אשר שייכים לסוגי זכרון הדברים וכבר נמצאים בישראל נשתדל אנו כאן להחתימם במקום."¹⁹

סיכומו של דבר: ב"זכרון הדברים" ראו צוותי חלק הפרה בוטה של כל אותן ההתחייבויות, אשר לדבריהם ניתנו להם בעת התנדבותם לשירות בחיל. לאחר דיון ממושך ניסחו אולטימטום למפקד החיל, ועליו חתמו רבים מאנשי חלק. הם הביעו בו את עמדתם השוללת גיוס לצבא בכל תנאי, וכן תבעו פרסומה של חוקת תשלומים עד 7 בנובמבר – ולא, החזרתם המידית לארצות מוצאם. האולטימטום היה אמור להיות מועבר למפקד חיל-האוויר על-ידי אל שוימר, מנהל אגף החזקה והנדסה של החיל, וסטיב שוורץ, ראש מחלקת גח"ל של חיל-האוויר.

למחרת היום, ב-5 בנובמבר, נערך במטה החיל דיון מקיף בסוגיית התעופה האזרחית של מדינת ישראל בנוכחותם של חי יששכר, אהרון רמז, דב כנרתי, מוניה מרדר, דניאל שמשוני, אל שוימר, הל אורבך וליאו גרדנר. יששכר הציג את ההצעות לגבי עתיד התעופה האזרחית ואת נציגי הגופים השונים בחברה אשר תוקם. בתגובה להצעות אלה טען אל שוימר, כי כל המדיניות ברמה הגבוהה ביותר נקבעה על-ידי אנשים, אשר אינם מבינים דבר בעניין תעופה. לפיכך היה מעוניין להיפגש עם בן-גוריון ולהציע לו חלופה אחרת, אשר לפי דעתו עשויה להצליח. גם ליאו גרדנר מחה על כך, שצעדים רבים נעשו מבלי לחביא כלל את הדבר לידיעתם, וגם הוא היה מעוניין להיפגש עם בן-גוריון. רמז התנגד לכל הגישה שהובעה בדבריהם. בשעה



צוות "נצחון", משמאל: מוניץ, יגאל ידון, אדי צ'ינסקי, ? , בן סקלאר, ריי קורץ, סיי כהן, אלי כהן

15:00 נערכה ישיבה נוספת, ובה סיכם חי יששכר, שכל הסוגיה, לרבות הצעתם של שוימר וגרדנר, תידון בוועדה האווירית. עוד נקבע שדוד יהודה, מפקד אגף המבצעים, ייצג את האינטרסים של יוצאי דרום אפריקה. לאחר סיכום הנושא בוועדה תוגש ההצעה לאישור הממשלה.²⁰

נראה כי לאחר הדיונים הללו מסרו שוימר ושוורץ לחי יששכר ולהיימן שכטמן את האולטימטום של צוותי האוויר. צוותי הלהק היו קרובים יותר להיימן שכטמן, שכאמור פעל בתחילת השנה בתחומי הרכש והגיוס בארצות-הברית, והכיר מקרוב את אותם האנשים שייסדו את לאפס"א ונטלו חלק בתוכנית "יקום פורקן".²¹ לאחר שראה את התביעה אמר יששכר, כי "אין זו שאלה", וכי "דרגת המשכורת נקבעה על-ידי הממשלה." שוימר ושוורץ ראו את לוח התשלומים ותנאי השירות אשר הוכנו על-ידי משרד הביטחון – מסמכים אשר מטה חיל-האוויר טרם דן בהם. שוורץ קרא את המסמכים בפני אחת האסיפות של צוותי גח"ל של הלהק, ושוימר הודיע למשתתפים כי מסמכים אלה הם התשובה לדרישותיהם מ-4 בנובמבר,

וכי אם "לא יחתמו [גם על תנאי השירות] – לא יקבלו [לפי לוח התשלומים]". לוח התשלומים נראה לצוותי האוויר, אולם רשימת תנאי השירות, אשר צורפה לדרגות השכר ולפיה התחייב כל אחד מהם לחתום "שהוא בצבא הגנה ויציית לכל פקודה" – לא נראתה להם. לשוימר נראה ש"האנשים אינם מרוצים משני טעמים: 1. איסיפוק בתנאי החיים. 2. חוסר אימון לפיקוד הגבוה. והם נרגזים על תנאי השירות – כי הם מילאו את חובתם כהוגן ועכשיו הם נדרשים להגיד שימלאו חובתם."²²

על-פי בקשתם נפגש מפקד החיל עם נציגי השובתים, ואכן לא הכחיש את השמועות בדבר תנאי השירות שלהם והכוונה להחתימם לשירות צבאי. תוך כדי שיחתו עמם התברר ששכטמן כלל לא העביר לו את נוסח האולטימטום; וכשהעביר לו אותו, הגיב מפקד החיל בכעס גדול וביקשם לעזוב באחת את החדר. בעקבות זאת התאספו שוב צוותי האוויר של הלהק ב-8 בנובמבר, הקימו ועדה שכללה את הטייסים קורץ ומוניץ ואת ליווינגסטון האלחוטאי, והחתימו 40 איש "על מחאה אולטימטיבית" (שנקרא אחר-כך "אולטימטום שני") למפקד חיל האוויר, ולפיה "מתוך חישובים בקשר לתעופה האזרחית", כדבריו של מפקד הלהק, הם דרשו שלא יקשרו את תנאי המשכורת עם התחייבות לשירות צבאי ותנאי שירות אחרים, ולא – יסרבו לטוס כבר למחרת היום משעה 17:00. ב-9 בנובמבר נפגשה הוועדה ואל שוימר עם מפקד החיל, וזה השיב להם כי "התנאים הם של הממשלה, ועליו לבצע זאת – בלי שינויים". לדברי שוימר רגז מפקד החיל על האולטימטום, איים עליהם במשפט צבאי, ציווה עליהם לעזוב את החדר ולא רצה לקבלם עוד מבלי שכל אחד מהם יחתום על ביטול האולטימטום.²³ כשברקע אירועים אלה, הגיעה בקשתו של ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן-גוריון, לארגן את הטיסה האזרחית הבאה של הלהק.

מבצע "נצחון" – הטסת יגאל ידן

ב-10 בנובמבר הגיע לבן-גוריון דיווח משר החוץ, משה שרת, על המהלכים המדיניים בפריס, שם התקיימה באותה השעה עצרת האו"ם. ראש הממשלה ושר הביטחון "קיווה לקבל 'אור ירוק' למבצע בחזית המרכז",²⁴ אולם שרת תבע בתוקף להימנע מכל פעולה צבאית ולנקוט "זהירות עליונה... לאור המצב העדין ביותר במועצת הבטחון". לאור דברים אלה הסיק בן-גוריון "שיש צורך שאיש צבאי ילך לפריס להסביר למשה את המצב, וגם יביא משם הערכת המצב המדיני". הוא זימן אליו את יגאל ידן, וזה הביע את נכונותו לצאת מיד לפריס. בן-גוריון הנחה אותו באשר לפעולתו בפריס, והדגיש כי "יש להתחשב רק בקשיים שיגרמו לנו פה – בכוח המעצמות", ולא ב"קשיי יחסים עם אנשי או"ם ומועצת הבטחון, מתיחות, טענות, רוגז וכי". הוא ביקשו איפוא "לסדר מיד הפספורט והוויזה", וטלפן לחיל-האוויר "שיכין מטוס בשבילו".²⁵

אולם, באותה שעה לא היה מטוס הסקיימסטר, שבו בוצעו שלוש הטיסות הקודמות, מוכן לפעולה. עד אז נמשך המשא-ומתן לרכישת המטוס, ולקראת סיכום התשלום עבור פעולת המטוס והצוות ביקש מפקד הלהק ב-23 באוקטובר ממרכז הפעולה בפריס לברר אם התשלום בסך 300 דולר לשעה, ששולם לבעל החברה, כלל גם את השמן, הדלק והאחזקה.²⁶ ואכן, ב-29 באוקטובר הודיע מפקד החיל למפקד הלהק, כי מטוס הסקיימסטר של "הטרנסקריבין נקנה

ושייך עתה לחיל-האוויר. יש להוציא מכך את המסקנות ביחס לסידורי החזקתו תקונו וכי." ב-5 בנובמבר כתב איפוא מפקד אגף המבצעים, דוד יהודה, למפקד החיל כי מטוס הסקיימסטר "שנקנה לאחרונה" הועבר ללהק, והאחריות לאחזקתו הוטלה על בסיס עקרון.²⁷ אולם, עוד קודם שנשלמה הכשרתו לטיסה נדרש הלהק, כאמור, להיערך מידית להטסתו של ראש אג"ם לפריס. היתה זאת שעתם של כמה מצוותי האוויר להוכיח את רצינות כוונותיהם, והם סירבו לבצע את הפקודה – דבר ש"לא יתכן בשום חיל ובפרט בימי מלחמה," כדבריו של מוניה מרדר, מפקד הלהק.²⁸

בדיון מטה חיל-האוויר באותו יום ציין מפקד החיל, כי "מספר אנשי גח"ל המשרתים בל.ת.א הגישו אולטימטום והתחילו בשביתה מבצעית." לדבריו, הסיבה לאולטימטום היא התנגדותם ל"תנאי השירות" שהוצעו על-ידי הממשלה. הוא הציג עמדה נחרצת, ולפיה עד אשר לא יבטל כל אחד מהחותמים את חתימתו על האולטימטום, אין הוא שייך לחיל-האוויר, וב"הזדמנות ראשונה" יוחזר למדינה שממנה בא. לאחר דיון ממושך הוצע לבטל את האולטימטום באחת משתי דרכים: כל מי שחתם על האולטימטום יבטל אותו על-ידי חתימה על נוסח, שייקבע על-ידי ועדה אשר תיבחר למטרה הזאת, ואלה אשר יסרבו – יופסקו שירותם, או שלא להתחשב כלל באולטימטום הקיבוצי, וכל אלה אשר יסרבו למלא פקודות יועמדו למשפט צבאי. ברוב של שישה קולות כנגד חמישה הוחלט לקבל את הדרך הראשונה ולמנות את חי יששכר, דב כנרתי, דניאל שמשוני ומוניה מרדר כחברי הוועדה.²⁹ אל שוימר טען, כי הצוותים אכן שגו בהגישם את האולטימטום, אך "חשב שהשפלה זו [שיצטרכו לחתום על כך שהם מסירים את האולטימטום] לא דרושה." בעקבות זאת הגיש את התפטרותו באותו יום מתפקידו כמנהל אגף החזקה והנדסה. גם צוותי האוויר הכירו בחולשת כוחם ושלא היה מקום לצעד זה, כפי שהתבטאו אחדים מהם: "אנו שיחקנו פוקר אתכם, עשינו בלוף ואתם דרשתם לראות את הקלפים שלנו ולנו לא היה מאומה." עוד באותו היום אורגן איפוא צוות מלא למבצע הטסתו של ינאל ידן, שכונה מבצע "נצחון".³⁰

כיוון שלא ניתן היה לטוס בסקיימסטר, נערכו להטסה במטוס קומנדו RX-138 (רישום אזרחי 4X-ACG). שדה התעופה באגיקו נקבע כתחנת ביניים לתדלוק המטוס. ריימונד קורץ נקבע כקברניט, נורמן מוניץ – קצין ראשון, אלי כהן – נווט, אדי ציינסקי – אלחוטאי, וכמהנדס – בנימין סקלר. צוות זה היה מיומן מאוד, והיו לו שעות טיסה רבות במטוס הקומנדו הן במבצע "בלק" הן במבצע "אבק" הן במבצע "אגרוף". שני נוסעים יועדו לטוס במטוס: ינאל ידן ומאיר שרמן (שהיה בדרכו לארצות-הברית, שם פעל בתחום הרכש עם טדי קולק). בניגוד לשלוש הטיסות הקודמות, הוחלט שלא לשלוח "מלווה ישראלי" לצוות, ועל שלום רון זינגר (המכונה "מר" או "אוסקר") הוטל להיות בקשר עם קברניט המטוס, לדאוג מראש לסידורי דלק ואוכל באגיקו ובלה-בורז'ה, לאבטחת המטוס בפריס, לכלכלה, ל"כסף להוצאות" וללינה. כן נאמר לו ש"אין לקחת נוסעים בטיסה חזרה פרט לאנשי השירות הדיפלומטי או מקרה יוצא מן הכלל אחר." לפיכך ביקשו ממנו לעמוד בקשר עם קברניט המטוס ולדאוג, שהנציג הבא להקביל את פני הצוות יוכל להעבירם העירה ולמסור להם סכומי כסף לפי המוסכם: "5,000 פרנק ליום לכל אדם ומפרעות נוספות עד סך 5,000 פרנק ליום אשר עליהם להודיענו כדי לחייב את חשבונם."³¹ בתוכנית הטיסה נקבע כי ביום חמישי 11 בנובמבר

בשעה 22:30 ייצא הצוות ממלון "בריסטול" לשדה התעופה בעקרון. שם – לאחר מתן הוראות אחרונות, הכנת המטוס לטיסה, ארוחת ערב והתארגנות במטוס – ימריא הצוות ב-12 בנובמבר בשעה 00:01 (לפי שעון גריניץ' וגם להלן) לכעשר שעות טיסה עד אגיקיו. משם, לאחר תדלוק ומנוחה קצרה, המראה בשעה 11:30 לכארבע שעות וחצי טיסה עד לשדה התעופה בלה-בורזיה בפריס. נקבע כי הצוות ישהה בפריס "לפחות יום שלם אחד" וימריא חזרה ב-14 בנובמבר בשעה 04:00, דרך אגיקיו לעקרון.³²

הכנות הצוות נשלמו עד המועד שנקבע. לאחר שיגאל ידן ומאיר שרמן עלו למטוס, המריא הצוות ב-12 בנובמבר בשעה 02:18 (זמן מקומי, גם להלן). הודות לתחזית מזג אוויר מדויקת של קצין המטאורולוגיה, אורי שוורץ, היתה הטיסה שקטה: הוא חזה תנאי מזג-אוויר קשים וסערה מעל לחוף יוון, והקברניט עקף אזור זה. כשלוש שעות לאחר שעבר את כרתים, נוכח קורץ לדעת כי צריכת השמן במנוע השמאלי גבוהה מדי, ומחשש שיאלצו לנחות נחיתת-ביניים ברומא המשיך איפוא לכיוון איטליה. כשהגיעו מעל איטליה, נהנה הצוות מ"רוח ערפית מצוינת" ונוכח כי יוכל להגיע לאגיקיו "בזמן יותר טוב משהגענו אי פעם בסוג זה של מטוס". ואכן, הם הגיעו לשם בשעה 11:01. בזמן תדלוקו של המטוס סעדו הצוות והנוסעים, וכעבור כשלושים דקות המריא המטוס שוב. באמצע הדרך בין מארסיי וליון "הרגשנו בקול דפיקות במנוע השמאלי וזעזועים קלים", ואף-על-פי-כן המשיכו לטוס לכיוון פריס. לאחר כארבע שעות למן ההמראה מאגיקיו, בשעה 15:41, נחת המטוס בלה-בורזיה. בניגוד לפעם הקודמת, המתינו להם הפעם "הסוכנים שלנו", ועל-פי עדותו של קברניט המטוס, "הטיפול בפריס שופר באופן ניכר והסידורים היו לשביעות רצוננו". לאחר ירידת שני הנוסעים הוסע המטוס לבדיקה במוסכי חברת-התעופה "אייר פרנס". לאחר בדיקתו היסודית התגלו בו כמה ליקויים, שכללו בין השאר כמה "ברגים רקובים וכמו כן קלקולים קטנים במצפן ובצילינדר". אלה תוקנו על-ידי החברה במשך מספר ימים, בעוד הצוות ממתין בפריס ומתארח באחד מבתי-המלון שם עד להשלמת המלאכה. אז נערך הצוות לטיסה חזרה לארץ.³³

ב-20 בנובמבר בשעת חצות הגיע הצוות לשדה התעופה בלה-בורזיה. שם נאלצו להמתין כשלוש שעות לאחד הנוסעים, שהגיע בטעות לשדה תעופה אחר. בשעה 04:33 המריא המטוס לכיוון אגיקיו; היו בו שלושה נוסעים, וכן מטען שכלל חלקי-חילוף עבור מטוס הסקיימסטר, בלונים מטאורולוגיים, מצפנים וחומרי צילום עבור חיל המדע. במזג-אוויר נוח עברה הטיסה ללא כל תקלות, וכעבור שלוש שעות ורבע נחת המטוס באגיקיו. בפרק-זמן זה צרך המנוע השמאלי שמן רב (שישה גלון לשעה), ועל הקברניט היה להחליט כיצד להמשיך את הטיסה לארץ. כדבריו של קורץ, הוחלט "להמריא לראות עד לאיזה מקום נוכל להגיע במה שהיה לנו ובמקרה הצורך – לרדת באתונה". לאחר תדלוק המטוס המריאו איפוא מאגיקיו ב-10:30. מזג-האוויר היה נוח פרט לרוח נגדית חזקה, והטיסה התנהלה ללא כל אירועים חריגים. ליד חוף איטליה הובחן שצריכת השמן עדיין גבוהה מדי. על-פי חישובי הצוות היה ברור שאם תימשך צריכת השמן באותו קצב, עלול הצוות להגיע לעקרון "במלאי של גלון אחד שמן או ללא שמן בכלל". לפיכך, הוחלט לנחות באתונה. לאחר קבלת האישור, נחת המטוס באתונה ב-15:50.³⁴

כל תעודות המטוס והצוות (הלוג-בוק, דרכונים, תעודות הטייסים, רישום המטוס ותעודות יעילות טיסה) נבדקו בשדה התעופה, ולא נמצא בהם כל פגם. ברם, כשביקש הקברניט שמן ודלק עבור המטוס ואישור להמריא מהשדה למחרת בלילה, נאמר לו כי מטעמים פוליטיים לא יוכל להמריא אלא באישורו של "שר האוויר היווני". כן ציינו את העובדה שלא היה לו רשיון לנחות באתונה – למרות שלפי תקנות הטיסה הבינלאומיות מותר היה לו לנחות עקב התקלה שהיתה במטוסו. כיוון שהצוות נחת בליל-שבת, "היו כל המשרדים סגורים ואי אפשר היה למצוא אף אחד כדי לסדר את שחרורנו." לפיכך התקשר קורץ עם "סמי כהן, אחד משליחינו, עם האמריקן ג'וינט דיסטריבושן קומיטי וגם עם חברה לטיפול בכל המקרים הקורים בשדה." בינתיים התייחסו לצוות כאל עצירים, והם הובלו לחקירה ממקום למקום תחת משמר. למרות התנגדות הקברניט והצוות נכנסו היוונים בכוח למטוס, בדקו את תכולתו ואת כל המצוי אצל הצוותים, ואף החרימו את המצלמות ולקחו את התשלילים. במשך שני לילות לן הצוות במטוס תחת שמירה. לבסוף, הודות לפעילותו של "המצוינת של סמי כהן ומר אללוף ושות'", הורשה סוף-סוף הצוות להמריא מאתונה בבוקר יום שני 22 בנובמבר. מזג-האוויר היה נוח, חוץ מענני קומולוס בחוף ישראל, והטיסה התנהלה ללא כל תקלות. בשעה 16:50, לאחר כארבע שעות טיסה, נחת הצוות בעקרון.³⁵ במברק מ"מר" למפקד הלהק התבקש זה לשלוח בטיסות הבאות "אחראי על הצוות הדורש דאגה וטיפול כל זמן שהותו." בתחקיר הטיסה ציין הקברניט, כי "הטיסה בכללותה היתה מתוכננת ומבוצעת טוב מאוד. הטיפול, הטיסה, הנווטות ומזג האוויר היו יוצאים מהכלל." הערותיו היחידות היו כדלהלן:

רשיון נחיתה באתונה אפשר ויש להשיג; יש למנות סוכנים שתפקידם היחידי הוא – טפול בנוסעים ובמטען; יש לשאת המחאת זכוי עבור שמן ודלק בתוך הלוג-בוק יחד עם מסמכים אחרים; רשימה הכוללת את שמות, כתובות ומספרי הטלפון של כל האנשים שאתם יש להתקשר במקרה של סכנת נחיתה בארץ זרה או מקום זר, צריכה אף היא להימצא בתוך הלוג-בוק; פנקסי הוצאה וקבלה בקשר לכל הפרטים הנוגעים לקרן הקברניט צריכים אף הם להימצא יחד עם המסמכים האחרים.³⁶

"בצבא מוכרחה להיות משמעת"

בינתיים געשו הרוחות במטה חיל-האוויר ובמטה הלהק. בשל הקשר הברור בין האולטימטום ובין סוגיית התעופה האזרחית נידונה סוגיה זאת ביתר-אינטנסיביות תוך ניסיון להגיע לכלל סיכום משותף גם עם משרד התחבורה.

עיקרי הדברים בדיוני מטה חיל-האוויר הוצגו עלידי חי יששכר ומוניה מרדר, מפקד הלהק, ב-7 בנובמבר בפגישתם עם דוד רמז, שר התחבורה, ובר כוכבא מאירוביץ, ראש אגף נמלים, ים ואוויר במשרד התחבורה. על-פי בקשת שר התחבורה, הבטיחו יששכר ומרדר להודיע בכתב על הסכמתם למינויו של מרדר למנהל חברת התעופה "אל-על"; לבדוק את האפשרות להעמיד לרשות "אל-על" שניים-שלושה מטוסי קומנדו להבאת עולים מנמלי אירופה; ולפעול לרכישת סקיימסטר אחד או שניים. בדיון זה גם הובאה הפנייה של

ההסתדרות להשתתף במימון הפעולה, הקשורה בהקמתה ובארגונה של חברת התעופה "אל-על". בדיונים של נציגי החיל עם נציגי הממשלה הציעה הממשלה למנות למועצת המנהלים של החברה: שני נציגי הממשלה, שני נציגי החיל (חי יששכר ומוניה מרדר) וכן שני מנהלים נוספים. כן נקבע שהיועצים ליששכר ולמרדר יהיו חברי מטה החיל ויועצים נוספים שייבחרו לזאת. בסיכום הדיון העלה מפקד החיל מספר סוגיות עקרוניות, המלמדות כי החיל אכן טרם גיבש כל עמדה מבוססת בעניין התעופה האזרחית:

האם אנו מסכימים שח"א יקח חלק בתעופה האזרחית כיום? כיצד נשתף את החיל: האם נשחרר חלק מאנשי החיל למטרה זו? האם לא נשחרר אף אדם מהחיל למטרה זו? מהי דעת חברי המטה בנוגע למועצת המנהלים? מה דעתנו בנוגע לועדה המייעצת שליד משרד התחבורה?³⁷

בסופו של דבר נרשמה חברת "אל-על" ב-15 בנובמבר תחת השם הרשמי "אל-על", נתיבי אוויר לישראל בע"מ, עם הון מניות בסך שני מיליון לירות ישראליות. הממשלה החזיקה ב-80 אחוזים מהמניות, והיתרה חולקה בין ארגונים ממלכתיים אחרים, בהם אף חברת "צים" לספנות. מועצת המנהלים המקורית כללה את ח' יששכר, מ' מרדר וכן את א' בבלי, צ' איסרזון, ב' כי מאירוביץ וא' רוטנברג. ד"ר אברהם ריבקינד מונה לעמוד בראש החברה.³⁸ בינתיים הובא עניין האולטימטום ב-13 בנובמבר גם לידיעת ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן-גוריון, וזה כתב ביומנו: "מוניה, חי, אהרון רמז – על הסכסוך עם אל שוימר."³⁹ בדיון מטה חיל-האוויר באותו יום נידונה סוגיית התשלום ותנאי השירות לאנשי גח"ל. כן נידון



סוף ספטמבר 1948. משמאל: בר כוכבא מאירוביץ, דוד רמז, חי יששכר, אהרון רמז, מוניה מרדר

סיווגם המקצועי, ונקבע שרובם הגדול יקבלו רק סוג מקצוע אחד.⁴⁰ למחרת היום החלה הוועדה, שהוקמה לטפל באולטימטום, לברר עם כל אחד מהחותמים את המניעים לחתימתו, ולהציע לו לחתום על הצהרה המבטלת את חתימתו שם.⁴¹ בנוסח שהכינה לצורך החתמת מגישי האולטימטום נאמר, בין השאר, כי "מובן בזאת שעם סירובך לבטל את האולטימטום הנ"ל נגמר שירותך בישראל ותחזור לארצך." עד 15 בנובמבר שוחחה הוועדה עם 35 אנשים (חמישה נעדרו מהארץ בתפקיד). 29 מהם חתמו על ביטול האולטימטום; לסלמון גייקובס והרשל דביס לא פתה הוועדה כלל, ושם נמחק מהרשימה על סמך הצהרות בכתב שחתימותיהם היו מזויפות; וארבעה מהם (ליאופולד פלדמן, נורמן מוניץ, גורדון לוויט והרולד ליווינגסטון) סירבו לחתום על ביטול האולטימטום.

ב-12 בנובמבר ניתנה לליווינגסטון הזדמנות שנייה לחזור בו, אולם הוא שוב סירב. לפיכך נדרש להתכונן לנסיעה חזרה לארצות-הברית באותו יום. במכתבו של קצין המנהלה של הלחק למפקד החיל באותו יום נאמר, כי הרולד ליווינגסטון "משוחרר מתפקידו החל מתאריך מכתב זה ובהתאם לכך חוזר לביתו."⁴² ואכן, באותו היום באו לקחתו ממלון "בריסטול" לשדה התעופה בחיפה כדי לשלחו משם מן הארץ. אל שוימר היה שם, ואמר "ללוינגסטון שלא יילך, כי יש זכות לחיל-האוויר להוציאו [מהחיל] אבל לא לשלחו מהארץ."⁴³ שוימר הצהיר כי פעל בניגוד להחלטות מפקד החיל, וכי הוא "הולך לפגוש את שר הבטחון השבוע ורוצה שכל האנשים הנוגעים בדבר יהיו נוכחים."⁴⁴ בתגובה לכך זומנו שוימר וליווינגסטון לפני הוועדה. ליווינגסטון נשאל אם קרא את ההצהרה, שהיה עליו לחתום עליה, והוא הודה שלא עיין בה. נאמר לו שוב שאם לא יחתום על ההצהרה – ישוחרר מידית מן השירות. ליווינגסטון השיב לכך:

תרמתי הרבה למדינה זו ואיני מתכוון להישלח באופן שכזה. אני מבקש יומיים כדי לשקול מחדש את כל העניין הזה. אל-שוימר אמר לי לא ללכת. אני מקבל ממנו את ההוראות. הוא זה ששכר את שירותיי והוא זה שיפטר אותי. אתם יכולים להיוועץ בו. מדוע האחרים, אשר סירבו גם הם לחתום, לא שוחררו מן השירות?

בתשובה לכך נאמר לו, שכל מי שסירב לחתום ישוחרר מהשירות. לאחר מכן התבקש לצאת מהחדר, ואל שוימר נקרא פנימה. כך התנהל בשפה האנגלית עיקרו של הבירור במשרדו של דב כנרתי, סגן מפקד החיל למנהלה:

כנרתי: ...הוא [ליווינגסטון] אמר שאתה (אל שוימר) ביקשת ממנו לא לעזוב!
שוימר: ...כל שאני חש הוא, שגירוש אנשים מהארץ הוא מעשה לא דמוקרטי.
כנרתי: האם אתה חושב שיש לך את הסמכות לפסול החלטה שהתקבלה על-ידי המועצה לענייני תעופה (Air Council)?
שוימר: אני רואה בזה יותר משאלה במדיניות המוטויות על-ידי המועצה לענייני תעופה. עמדותיי בעניין ברורות. אני חולק על סמכותך לגרש משהו מהארץ. אני מקווה שאין בידך סמכות זו. הצעתי את התפטרותי מחיל-האוויר. היא לא התקבלה.

בתקופת הביניים (Interim Period) אני יכול לנקוט בכל צעדי הנגד האפשריים, כולל פנייה לבג"ד.

מרד:

באיזו דרך אתה [שוימר] חושב, שיש לנהל את חיל-האוויר?

שוימר:

פעולותיי בעבר מדברות בעבור עצמן. איני בטוח שדרך לנסות ולבנות את חיל-האוויר מוטעית ודרכי היא הצודקת, אבל ללא ספק הדרך לבניית החיל אינה בהשפלת אנשים, אשר משרתים ואשר שירתו בו; חיל-האוויר צריך להיבנות על בסיס כבוד המוענק לאנשיו...

כנרתי:

האם אתה חושב שאהרון רמז ידע שתנקוט בצעדי-נגד מיד?

שוימר:

אמרתי לו [לרמז] שלא אבצע את החלטת המועצה לענייני התעופה ושאפנה לסמכויות גבוהות יותר, לטיפול בעניין, אפילו בג"ד. אני מערער שוב על סמכותה של המועצה לענייני תעופה לגרש משהו מהארץ הזו. הדבר חמור מאוד, שאדם אשר נתן שירות בעל ערך כה רב למדינה – ייזרק מהמדינה. האם זו היא צורה טובה להודות על שירות טוב?

כנרתי:

אני חושב שזה רק הוגן שניתנה לו האפשרות לחתום על החוזה, במקום להיות משוחרר מן השירות.

שוימר:

אני מתנגד לגירוש משהו מהמדינה, רק מפני שסירב לחתום. אולי הוא רוצה להישאר בארץ ולחיות כאן כאזרח. דעתי היא, שניתן לזרוק אותו מחיל-האוויר, אבל לא מן הארץ.

שמשוני:

האם אמרת זאת למפקד חיל-האוויר?

שוימר:

לא ידעתי על מקרים אלה. גם לא האמנתי שמישהו ינסה לעשות דבר שכזה. עשיתי יותר ממה שהייתי מחויב לו ונלחמתי עבור דברים; אבל לא עבור כאלה דברים. אולי אני שונה, אבל כך אני חש...

כנרתי:

אבל זאת היתה ההוראה!

שוימר:

איני מכיר בפקודות, אלא במצפון. ליווינגסטון תרם כה הרבה, שלא ניתן לזרוק אותו החוצה. איני יודע מי הוא הפסיכולוג במועצה לענייני התעופה, אבל אני יכול לומר שלהחלטה זו יש השפעה קשה על (מוראל) האחרים.⁴⁵

חלק מהדברים הללו הובאו גם לידיעת מפקד החיל. במכתב נועם לאל שוימר ציין, כי "החלטת המטה לשחרר משירות בחיל ולשלוח חזרה לביתם את האנשים אשר יסרבו לחתום על ביטול האולטימטום שלהם הובאה בפני הרמטכ"ל וקבלה את אשורו." רמז הוסיף וכתב:

א. הובא לתשומת לבי כי הנך נותן הוראות לאנשי חיל-האוויר, שאין לך כל סמכות פקודית עליהם, בניגוד גמור לפקודותי והחלטות מטה החיל. הנני שולל זכותך לעשות זאת בכל תוקף. ב. בשיחתך עם חברי הועדה המיוחדת מהיום הודעת דברים מסולפים ביחס לשיחה שהיתה בינינו בענין התפטרותך. לא רק שלא הסכמתי לכך שקצין מטה יפעל בחיל בניגוד להחלטות המטה, אלא הודעתי לך במפורש כי הדבר היחידי אשר אוכל להסכים לו הוא לסדר עבורך פגישה, ובקרוב תקבל הודעה על מועדה...⁴⁶

אל שוימר השיב למפקד החיל שלא פעל בניגוד להחלטות מטה החיל, אולם אכן הבהיר להם שאין בסמכותו של איש להוציאם מהארץ. הוא חזר והדגיש, שהביע בפני האנשים את אותה העמדה אשר הביע בדיון המטה, המנוגדת לעמדת מטה החיל בסוגיית הצורך להחתים על ביטול האולטימטום. לבסוף הוסיף כי לא ביקש ממפקד החיל לארגן לו פגישה עם "מר בך גוריון", אלא מפקד החיל התנדב לעשות כן; ולדבריו, אם מפקד החיל חוזר בו, הוא מתכוון לארגן פגישה זאת בכוחות עצמו.⁴⁷ חילופי מכתבים אלה מחזקים עוד יותר את אשר נכתב לעיל: אל שוימר ואנשיו לא ראו כלל את עצמם צריכים להישמע או לנהוג לפי ההוראות הנחוגות והמקובלות בכל צבא, ומכאן גם ה"קצר בתקשורת".

ואכן, ב-16 בנובמבר בשעה 19:00 נפגש ברגוריון במשרדו שבמטה הכללי עם אל שוימר. זה סיפר לו כי גייס כ-400 טייסים ורכש כ-40 מטוסים, וכי עלי-יסוד דברי שלמה שמיר וטדי קולק, אשר ריכזו את כל פעולת הרכש בארצות-הברית בתחילת פעולתו, הודיע למגויסים "שהם יקבלו רק הוצאותיהם ולא יותר". ברם, לדבריו בעקבות תנאי השירות הקשים של צוותי גח"ל, הם ערכו בחודש יוני "אסיפת גח"ל", ובעקבותיה הבטיחו אחרון רמז והיימן שמיר "שכר יותר הוגן – לפי המקצוע". אולם, לדברי שוימר, ההבטחה לא קוימה, ו"רבים נמצאו בתנאים קשים – חוסר שיכון מתאים ועוד". לפיכך שבו ונפגשו הפעם כל צוותי האוויר להביע את מחאתם על העובדה, שטרם נקבע להם לוח תשלומים, ועל תנאי השירות שנקבעו להם. לדבריו, הם הבינו כי שגו וחזרו בהם מן האולטימטום, ולכן אין גם צורך להחתים על כך. בדבריו לכך גוריון סיכם שוימר, ככל הנראה, את הבעיה העיקרית: "הוא וקבוצתו אינם רוצים להיות עוד חיילים, ילמדו בחורי א"י את המלאכה ויסתלקו".⁴⁸

ברגוריון העלה את השיחה עם אל שוימר למישור העקרוני – "כיהודי ליהודי", ויעץ לו שלא לעזוב את חיל-האוויר לפני תום המלחמה. לדבריו, "השתתפות בני אמריקה, קנדה וארצות אחרות במלחמתנו אין ערכה רק בתוספת כוח-אדם – אלא בגילוי הסולידריות של העם היהודי". לפיכך פרישתם מן השירות קודם סיומה של המלחמה היא "תבוסה מוסרית, להם ליהדות אמריקה, לנו". זאת ועוד; "יש אי הבנות שהן כמעט מוכרחות בפגישת שני עולמות שונים – נוער יהודי אמריקני ונוער יהודי ארץ-ישראלי, אבל אין להפריז בחומרתן". עם זאת הדגיש ברגוריון, כי "בצבא מוכרח להיות משמעת", שהרי "בעיני חייל זה או אחר המפקד לא מוצא חן, אבל עליו להשמע. אחרת אין צבא". לפיכך סיכם ברגוריון, כי גם "מבלי לדעת כל הפרטים, נראה שנעשו שגיאות", אולם "אסור להגיש אולטימטום בצבא". לדבריו, "ייתכן שלא טיפלנו דיינו בגח"ל – ויש לתקן המעוות במידה האפשרית. אנשינו פה מעריכים פעולת הבחורים מאמריקה". הוא הציע איפוא

שכל 'הניירות' שנטפלו ליחסים: האולטימטום, הודעת ההסתלקות מהאולטימטום, ההתפטרות של שוימר ייחשבו כלא היו (ילקחו בחזרה) ונדון על העניינים לגופם, בתנאי שאל שוימר וחבריו יכירו בשני יסודות: (1) אין עוזבים חיל-האוויר לפני גמר המלחמה (2) בצבא הכרחית משמעת. אני מוכן אז לברר הטענות השונות ולחפש דרך לסיפוק עד כמה שאפשר. אל שוימר הסכים לכך.⁴⁹

קצין כספים ח.א.

תגירות משלומים לטייסיים.

להלן רשימת האנשים עליהם יקבל משלום עבור המציה ראשונה של חודש דצמבר. מבקשן להכין לנו את הצ'ק מיד.

25. -	מלכרז לנדר	25. -	אוחנן אריק
12.500	מסרוב לואיס	12.500	אורבך של
25. -	נילסון רום	25. -	איקסון גוסט
12.500	גולי לואיס	25. -	אנדרסון מורבל
12.500	גוס צ'רלס	12.500	אטלכאוב מאורור
12.500	גיוסן רודולף	25. -	אקסרוב קרל
20.500	גורסון מיכאל	12.500	בוק וולמן
25. -	גילסון גור	12.500	בורגססין הרברט
12.500	גוסטאב ג'ו	20.500	בסר רוברט
1.500	גוינג יוליאן	12.500	בינור מור
20.500	טולדמן מיליס	12.500	בילן רייסונר
25. -	מנסון אריק	12.500	בנסיון מוריס
12.500	מורר מר	12.500	בקויל מוריס
12.500	מסירק מוראר	12.500	ברססאן ויליאם
12.500	מסורי בן	25. -	בריינן מיסנר
20.500	מינקלר ראלף	12.500	גולדבלס ריאל
12.500	מילס יואל	12.500	דוילס מיכאל
12.500	מקלר בן	12.500	דונסקי גאול
19. -	מססל אל	25. -	מלכרז גילס
19. -	מסלי אלפרד	19. -	מארט רוברט
12.500	מוקס ריי	25. -	מאריקסון גור
12.500	מורד מרמר	12.500	מרטין דוילס
12.500	מלמן ליו	12.500	דולו מיליס
12.500	מינורס מאל	12.500	דונס מנדל
1.500	מסקן מרסין	19. -	וילס ג'יימס
25. -	מילסון מור	12.500	מבר ויקטור
12.500	מיסרון מברט	12.500	מובקי ולטר
12.500	מינסקי מרי	25. -	מורכר בנקס
21.500	מאונסן מוריס	12.500	מראוב מברט
19.000	מורד מריון	12.500	מאקנר מוריס
24.500	מורד רייסונר	12.500	מאמא יקובס
25. -	מורקסטר בראי	12.500	מאן אלי
19. -	קרל גיל	1.500	מאן בוב
12.500	קולסון מוריס	12.500	מאן מוס
12.500	ראב לרי	12.500	מאן מי
19. -	רוברט דונלד	12.500	מאן סירל
12.500	רואנכרז הרברט	12.500	מאן ויליאם
22.500	ריבקור מוס	12.500	מורד גורדון
25. -	רימן ג'ורגס	12.500	מורל רוברט
12.500	רסקין מורנר	20.500	מורן ליאונרד
12.500	סמן מילסון	19. -	מורסי בוב
12.500	מארן מאורור	19. -	מורנס לסטר
20.500	מילר מיליס	12.500	מוריססון מ.
12.500	מייס ג'ק	25. -	מייבינג מרי
		25. -	מארסון רום
		25. -	מיינגווסט ג'ורן
		25. -	מייסברג מק
		12.500	מורד לואיס
		12.500	מורין מורן

12.500 -
מאמא יקובס

קצין מנהלה
ב.ב. מ.ד. ח.א.

ואכן, שוימר חזר בו מהתפטרותו, וב-18 בנובמבר העביר לראש הממשלה ושר הביטחון את כל "הניירות", שהיו קשורים לנושא שעליו דובר. כן צירף את "האולטימטום השני", ולדבריו "האולטימטום הראשון אשר הועבר למר חי יששכר – אבד"; כן צירף עותק מתנאי השירות ומלוח התשלומים.⁵⁰

"גוף נפרד שאינו מהווה חלק של חיל-האוויר"

בינתיים סיימה הוועדה של חיל-האוויר את מלאכתה ופרסמה דו"ח מפורט, ובו הסתמכה על עדותם של רוב צוותי האוויר של הלהק. חברי הוועדה קבעו בדו"ח כי "חלק ידוע מהרגשות אשר מצאו את ביטויים באולטימטום היו אמיתיות, אם גם... קובלנות מעטות בלבד היו מוצדקות." עם זאת הבהירו לצוותי האוויר, כי החיל לא מכיר בקבוצות של אנשים בתוכו אלא ביחידים, וכי "הפעולה אשר נעשתה מהווה למעשה מרד." הם הדגישו כי חתימת הביטול היא שאלה עקרונית, אינה מחווה עונש, ואין לה כל קשר עם תנאי השירות ולוח התשלומים, אשר טרם אושרו על-ידי מטה חיל-האוויר. הוועדה המליצה לתת הזדמנות נוספת (כשם שניתנה לליווינגסטון) לחתום על ביטול האולטימטום גם לנורמן מוניץ, לגורדון לוויט ולליאופולד פלדמן.

אמנם הוועדה מונתה לצרכים אופרטיביים – החתמת החוזרים בהם מן האולטימטום ושילוחם של המסרבים לארצות מוצאם – אולם היא לא הסתפקה בכך וכתבה דו"ח מפורט, שבו תואר גם הרקע לכתיבת האולטימטום. נגבו איפוא עדויות בזמן אמיתי, ויש בהן כדי להאיר את מקומו של הלהק בתוך חיל-האוויר, את האווירה שבה התנהלה פעולת צוותי האוויר של הלהק, את ההתנצחויות של הקבוצות השונות שבתוכו, ובמיוחד את הזיקה שבין האולטימטום ובין התעופה האזרחית של מדינת ישראל – כל אותם נושאים, שבדרך-כלל לא ניתן למוצאם במסמכים הרשמיים.

חברי הוועדה הסבירו כי "הנטיה לחשוב את ל.ת.א כגוף נפרד שאינו מהווה חלק של ח"א" נובעת מ"מסיבות הגיוס בארצות-הבטחות של עמדות עתידות בתעופה האזרחית וההתבודדות הגיאוגרפית והחברתית בישראל." מהדו"ח עולה, כי למן הקמתו של חיל-האוויר, היו לצוותי האוויר של הלהק תלונות רבות; אולם במקום להביאן לפני מפקד הלהק, הם היו פונים ישירות לאל שוימר, הקצין הטכני של חיל-האוויר (זהו המינוח של חברי הלהק), או לסטיב שוורץ, ראש מחלקת גח"ל, או לקצינים אחרים במחלקת המבצעים של הלהק, כלומר לכל אותם הגורמים אשר היו מעורבים בפעולת הגיוס בארצות-הברית. אלה נתנו להם "הבטחות והמלצות אשר למעשה היו בלתי מאושרות." ההבטחות היו בעניין "עמדות בתעופה האזרחית", כן ותק בעמדות המנהלה, לוח תשלומים לאנשי גח"ל, הקצבות ושיכון ודברים

* עדויות מאוחרות מאששות עוד יותר קביעה זאת. כך, למשל, במכתבו של מנהל אגף מנהלה נכתב: "אלה המטפלים כעת במח"ל קבלו מקודמיהם ירושה כבדה ועשירה, הן בחמר הן ברוח. מי כס.מ.ח.א. יודע כיצד גויסו מח"ל אלה, ששבלם הוא מתאר במכתבו, מאיזה חמר הם נחרצו, איזה הבטחות נתנו להם ועל-ידי מי נתנו, איזה יסוד חוקי או ממשי היה להבטחות אלה; מאיזה יחס מיוחד נהנו ונהנים. רבים מהם חסיקו את המסקנה ההגיונית מהטפול המיוחד הזה; תביעותיהם הלכו וגדלו, וכאשר לא נענו, הם פנו לאותם האנשים שטפחו את התקוות..." הדברים שבו ונכתבו גם בדו"ח מפורט של ועדת גח"ל מאוחר יותר.⁵¹

שלא היו כלל בסמכותם של שוורץ ושל שוימר. כן נרמז לחלק מהאנשים, ששוימר יהיה המנהל הכללי ו"כי כאילו והם לבדם יחזיקו בידיהם את העניינים" בתחום התעופה האזרחית. זאת ועוד; רבים מבין האנשים טענו "שהקבוצה הקטנה השלטת במחלקת מבצעים של ל.ת.א למעשה תחלק את התפקידים בתעופה האזרחית, "וגם נרמז להם, כי ההצעות, שהועלו באשר לפיקוח ממשלתי על חברת התעופה הלאומית, תמנע מהם קבלת תפקידים בתעופה האזרחית. השיחות עם האנשים גילו גם אי-שביעות רצון לגבי בחירתם של צוותי האוויר לטיסות אזרחיות חשובות במיוחד, טיסות מעבר לים וחלוקת תפקידים; הם טענו כי יש "הפליה בבחירת צוותות גח"ל ושהקבוצה השלטת מונעת את מינויים של טייסים ישראלים". באי-כוח צוותי האוויר השוודיים הופיעו בפני הוועדה וטענו, כי לא נתנו להם להשתתף אף באחת מהטיסות לאירופה. כן טענו חלק מצוותי האוויר על אי-שוויון במשכורת עבור אותה עבודה (מ-2 ל"י עד ליותר מ-600 ל"י) ועל העסקתם של צוותי אוויר שכירים כמו השוודים, אשר קיבלו שכר גבוה יותר, ועל חששם שהם עלולים לקבל את עמדות המפתח בתעופה האזרחית. הם התלוננו על האיחור בפרסום לוח התשלומים: הובטח להם כי יפורסם ביולי ושוב באוגוסט ואחר-כך גם בספטמבר וטרם פורסם. כן היתה להם תחושה חזקה כי סיימו את תפקידם וכי כבר לא זקוקים להם עוד.⁵³

הוועדה הסבירה לצוותי האוויר כי הלהק לתובלה אווירית הוא "רק אגף אחד במבנה החיל ותנאי השירות והזכויות של אנשי ל.ת.א אינם שונים במאומה מהזכויות של אנשי כל יחידה או אגף אחר של חיל-האוויר. על כל אנשי ל.ת.א להבין שהם אנשי חיל-האוויר אשר הועברו לל.ת.א ועליהם לפנות למפקד ל.ת.א בתור מפקדם הישיר בכל ענייני פיקוד ומנהלה." בתשובה לשאלות האנשים באשר לתעופה האזרחית, השיבו חברי הוועדה כי טרם הוחלט סופית על מדיניות חיל-האוויר. עם זאת הביעו את דעתם הפרטית ואמרו, שיעשו את הכול בתור חברי המטה כדי להבטיח אפשרויות שוות בתעופה אזרחית לכל אנשי חיל-האוויר בהתחשב אך ורק עם כשרונותיהם ושירותם לישראל. הם הדגישו כי "שירות בל.ת.א אינו תנאי מוקדם לתעסוקה בתעופה האזרחית ואין לשום איש, קבוצה או חבר אנשים זכות איזו שהיא להבטיח לאיש או קבוצת אנשים זכות קדימה בשירות בתעופה האזרחית." כן הביעו את דעתם כי יש לתת לצוותי האוויר השכירים את האפשרות "להתנדב באותם התנאים כמו למתנדבים אחרים," ואם לא יסכימו – לוותר על שירותם "מיד לאחר שדרישות השירות תרשינה זאת".⁵⁴

* במברק ממודר לקולובסקי ב-4 בספטמבר נאמר: "ברצוננו להמשיך החוזה עם השוודים. אם אפשרי שלם להם את הקרונים לפי שוק שחור בשוודיה ישלם לנו הדבר ולא יעלה לנו ביוקר מדי." ואכן, החוזה נחתם. ב-9 בספטמבר כתבו שמיר ושוורץ לטייבר: "תשעה אנשי צוות אוויר שוודיים יוצאים בקרוב לשטוקהולם. יש ברשותם חוזה הסכם מתוקן." ב-8 בנובמבר העביר פליגלמן לקצין הכספים של החיל העתק חוזה שנערך עם השוודים. החוזה כלל את דרגת משכורתיהם, צורת התשלום ועוד. ב-24 בנובמבר סיכם אברהם טייבר, מנהל מחלקת חו"ל וקישור, עם הטייסיס נילסון גר ובריינטרמסטר רודולף והאלחוטאי אקסטרנד קרל גוסטב, אשר ייצגו את השוודים, שמהמרכז בנינה ישלמו "למשפחת טייס ראשון 3000 קרונות שוודיות [כ-14 = 1 לא"י = 4-3 דולר] לחודש. 2. למשפחות טייס שני או איש צוות אוויר אחר – 2000 קרונות שוודיות לחודש." עוד נקבע, שתהיה להם זכות "ליתרה כדלהלן: לטייס ראשון – 66.60 לירות ישראליות. 2. לטייס שני או איש צוות אוויר אחר – 53.30 לירות ישראליות."⁵²

בסיכום, המליצו חברי הוועדה על החזרתם לארצם של כל אלה, אשר יסרבו לחתום על ביטול האולטימטום, אם לא ירצו להישאר בארץ לאחר שחרורם מחיל-האוויר; על פרסום תנאי שירות ולוח תשלומים בהקדם האפשרי; על מסירת הודעה רשמית בדבר מדיניות החיל ביחס לתעופה האזרחית בהקדם האפשרי; על בקרת הארגון של הלחץ וכוח-האדם שבו, על-מנת להעביר מתוכו "אלמנטים חותרים"; על הגברת "תכנית ההסבר והשעשועים" עבור גח"ל בכלל והלחץ בפרט; על קיום קשר גיאוגרפי ואישי הדוק בין פיקוד הלחץ ואנשיו באופן שללחץ תהיה גישה בלתי אמצעית לאנשים; ועל "פעולה מיידית נגד אלה שהשתמשו בעמדתם הרשמית בחיל כדי לגרום ולעודד סטיות מהמדיניות של חיל-האוויר".⁵⁵

בעקבות ההחלטה להפסיק את שירותו של ליווינגסטון בחיל-האוויר, ביקש שוב מוריס קאופמן, קצין התכנון והטייס הראשי של הלחץ, ממפקד הלחץ ב-19 בנובמבר לוותר על ההוראה להחתימו על ביטול האולטימטום. לדבריו, ליווינגסטון – מהמוכשרים שבין אלחוטאי הלחץ ובעל ותק רב בטיסות מסחריות – ביטא את טענות כל צוותי הלחץ, ואם תבוצע החלטת מטה חיל-האוויר, עלול הדבר לפגוע קשות בהם; ולהערכתו למעלה מ-50 אחוז מהאנשים יבטלו מיד את התחייבויותיהם ולא ירצו להמשיך ולשרת בלחץ.⁵⁶ ברם, בדיון מטה הלחץ קבע מרדר, כי מפאת סירובו של ליווינגסטון לחזור בו מהאולטימטום, הוא יוצא מחיל-האוויר ויוחזר לארץ מוצאו, אם ירצה בכך; באשר לשניים האחרים (ככל הנראה מוניץ וקורץ) נאמר, כי עדיין "לא סוכם העניין ועדיין מטפלים בו".⁵⁷ ואכן, הרולד ליווינגסטון, מהגרעין הראשון של חברת לאפס"א, עזב לבסוף את הארץ מבלי שניאות לחתום על ביטול האולטימטום – למרות שהכיר בכך שלא היה מקום להגיש אולטימטום למפקד החיל. לימים כתב שני ספרים על הפעילות של הלחץ במלחמת העצמאות, ובשניהם התייחס באריכות רבה גם לפרשייה זאת.⁵⁸

"פרק מסובך עם כאב גדול מאד"

טרם נדמו ספיחי המשבר שהתלוו להכרזת האולטימטום של צוותי הלחץ, וב-23 בנובמבר נכח בן-גוריון בדיון מטה חיל-האוויר. אל שוימר התאונן בו "על יחס לגח"ל, דרש 'גמישות' במשמעת, התאונן על ארגון לקוי".⁵⁹

הדי "המשבר החמור העובר על חברי הגח"ל מיוצאי אמריקה" הגיעו גם הפעם (כפי שראינו לעיל) לחברי משלחת צה"ל בארצות-הברית בראשותו של טדי קולק. ב-19 בנובמבר כתב קולק לחי יששכר על סוגיה זאת תוך התייחסות לכך, שטרם נשלחו אף תעודות המוות עבור אחדים שנהרגו במהלך המלחמה. "בדרך כלל אם יש לאנשים האלו הזכות לההרג עבורנו", הוא כתב, "יש להם לפחות גם הזכות לקבל את תעודת המוות." באשר לחילוקי הדעות ולמשבר, כתב:

* כעבור זמן קצר כתב ליווינגסטון ספר בשם *The Coast Of The Earth*, שבו נסבה העלילה על גרעין סימורו של הלחץ תוך שימוש בשמות בדויים. בשנת 1994 כתב ספר נוסף, *No Trophy No Sward*, בו תיאר את מה שנראה בעיניו כסיפור תאמיני של הלחץ. בספר זה התייחס באריכות רבה לשביתה ולעמדתם של הצוותים נגד הגיוס לחיל-האוויר. ספרו זה מלמד על מעמדו המיוחד של אל שוימר בעיני צוותי האויר של הלחץ. ליווינגסטון שנה בו בחודש שלם; במקום למקם את אירועי השביתה בחודש נובמבר, מיקמם בחודש דצמבר.⁵⁸

ועכשיו לענין עדין מאד. שמעתי על אי שביעת רצון גדולה בין הקבוצה האמריקאית הראשונה, אל, ליאו, סטיב ואחרים. בזמנו הבטיח להם יהודה ארזי שהם ינהלו את החברה הישראלית הלאומית שתקום. עכשיו כאילו מסרו את הדבר הנ"ל לדרום אפריקאים ולקבוצה האמריקאית אין בזה כל חלק. קשה לי מרחוק לשפוט בענין, איני יכול גם להעריך סגולות מקצועיות או אישיות שהתבררו מתוך העבודה, יש לי רק כמה דברים שברצוני להעביר אליך למחשבה: 1. בדרך כלל טוב להגשים הבטחות. הם ראו בהבטחותיו של יהודה הבטחות מוסמכות. 2. האנשים האלה סכנו לא מעט. אינם יכולים לחזור לארצם תוך תקופה ארוכה למדי. 3. חבל היה לאבד אותם ונדמה לי שזה היה משפיע לרעה על כל יתר האמריקאים והקנדים שאצלכם...⁶⁰

בתגובה למכתבו השיב לו חי יששכר: "בענין תעודות המוות בקשתי שימציאו את כל התעודות במידת האפשרות ונעבירם אליכם." לדבריו, לא נמסרה חברת התעופה הלאומית לניהול "בשום צורה לדרום אפריקאים", ו"המחלוקת בין קבוצת אל לבין המטה שרשיה עמוקים יותר." הוא ציין כי הוא עצמו התנגד להצעה למנות את שוימר לאחד משני נציגי חיל-האוויר בהנהלת "אל-על", כיוון שהיה סבור "כי במצב העניינים שלנו ובתפקיד שממלא אל (מפקד אגף ההנדסה וההחזקה) אסור לנו להטיל עליו כל תפקיד אחר." אולם, גם הוא וגם מוניה מרדר הביעו את נכונותם – "עם בוא השעה" – להתפטר ולהעביר את התפקיד לאל שוימר. לבסוף כתב יששכר:

זה פרק מסובך עם כאב גדול מאד. נושא זה אינו למכתב כי הוא חושף ערכים ועניינים רבים. ואשר לענין של הבטחה אין כאן שאלה של מקח וממכר. איש אינו שולל את הזכות הגדולה שעמדה ועומדת לצד החברים. וצר לי מאד שהם לא גילו את ההבנה הדרושה ביחס לעניינים החיוניים בארץ. אנחנו בכל אופן משתדלים להרחיק את המריחות ולהסדיר את העניינים... לוח התשלומים ותנאי השירות אשר קבלת מצריך חתימה של כל אדם. נקודה זו עוררה את חמת הבחורים וקבוצה מהם הודיעה באופן קטגורי שהם לא יחתמו על שום הצהרה, וזה הגיע עד לשליחת אולטימטום. מובן שהודענו להם שלא נכריח אותם לחתום ונסתפק באיזו צורה אחרת. גם עובדה זו אומרת הרבה.⁶¹

במכתב לשר הביטחון ולרמטכ"ל מ-23 בנובמבר, החתום על-ידי חברי משלחת צה"ל בארצות-הברית, משתקפת תמונת המשבר כפי שנראתה להם משם. לדבריהם, האמינו ש"יד הזמן ותאחה את הבקיעים ותגשר על ההבדלים האנושיים בינם לבין הצבא שלנו"; אולם, לפי הידיעות שהביאו עמם אנשים שחזרו מהארץ עולה הרושם "שהקרע בין האמריקאים לבין הפיקוד של חיל-האוויר הלך והעמיק וכאילו הגיעו הדברים לידי כך שגמלה אצלם החלטה לעזוב את הצבא באופן קולקטיבי ולחזור לאמריקה." הם ביקשו שלא יחסכו בארץ "במאמצים למניעת פורענות זו." היה ברור להם כי מפאת הנסיבות, שבהן גויסו האנשים בארצות-הברית, היו ביניהם גם טיפוסים לא רצויים; אולם לדבריהם "רובם נתגייס מתוך מניעים הכרתיים ובמקרים רבים היה הדבר כרוך בשבילם בקרבתות אישיים גדולים."⁶² במכתבם של חברי

המשלחת לבנגוריון לא נעלם גם הקשר שבין "המשבר החמור" ובין התעופה האזרחית. לדבריהם

משנתגייסה קבוצה זו הובטח לה שישתפו אותה ביסודו ובפתוחו של הקו האווירי האזרחי כתגמול לשירותם בחיל-האוויר שלנו. אנו מבינים מדברי החברים שחזרו מן הארץ שאחד הגורמים המכריעים באכזבתם של אנשים אלה נובע מן העובדה שהקו האווירי האזרחי הולך ומוקם מתוך התעלמות גמורה מאנשים אלה ודבר זה מוסיף מרידות למרידותם. יותר מכל מכאיבה להם העובדה שהקמת הקו נמסרה לאנשים שכמעט לא לקחו חלק במלחמה בה-בשעה שהם נשאו בכל פגיעה הן בארץ הן בחו"ל.

צוותי האוויר גם ציפו, כי לאור ניסיונם התעופתי העשיר בתקופת מלחמת העולם השנייה יתייעצו בהם יותר, "ויוכלו לתפוס את התפקידים המרכזיים בחיל-האוויר שלנו ושתנתן להם האפשרות המלאה להשפיע על הקמת החיל, מבנהו, טיפוח יעילותו וכו'". אולם, לדבריהם התייחסו אליהם בבחינת "כבדהו וחשדהו והעובדה שמוצאם מאמריקה פסלה אותם בעיני הפקד של חיל-האוויר לכל עמדות המפתח של החיל".⁶³

חברי המשלחת שבו והתריעו כי שובה של קבוצה בת מאה אנשים עלולה לעורר עניין בתקשורת ולהעביר בציבור הציוני גל התמרמרות, כיוון שהם עלולים לראות בכך "ללא ספק אותות של אי אמון בטובי בניהם, דבר העשוי לפגוע בראש הגאון שלהם כיהודים וכציונים"; זאת ועוד: לדבריהם, שובם של מאה אנשים "מרי נפש שיוציאו לרחוב היהודי את מרי לבם" עלולה להפוך את פעולת הגיוס "לבלתי אפשרית לגמרי". כן עלול הדבר לספק לשלטונות ארצות-הברית מידע נוסף, העלול "להדק יותר את עניבת הפקוח והעקוב אחריו". גורם שלישי זה היה חמור במיוחד על רקע תחילתם של המשפטים לטייסים, שהואשמו בהטסת מטוסים בניגוד לחוקי האמברגו אשר הטילה ארצות-הברית על האזור. הדברים באו לידי ביטוי רחב באמצעי התקשורת, וב-16 בנובמבר, למשל, הכינו השלטונות הפדרליים במיאמי צווי מאסר נגד חלק מהם. כמעט כל הגרעין הראשוני של הלהק הוזכרו באותם הפרסומים: אל שוימר, צ'רלס טי ווינטרס, אירווין שינדלר, אברהם גי לוין, ליאו גרדנר, ויליאם סוסנוב, ריימונד סלק, ריי קורץ, נורמן מוניץ, סם לואיס, הל אורבך, סטיב שוורץ ואף היימן שכטמן.⁶⁴

במשפטים אלה ניצלה התביעה במיוחד "את העובדה שהאזרחים הוטסו לציכוסלובקיה כדי לשוות לפעולותינו אופי של קנוניה בינינו לבין ארצות מזרח אירופה, קרי הרוסים, מתוך כוונה לקומם נגדנו את דעת הקהל ואת ידידתו הספורים בחוגי הממשלה." חברי המשלחת שבו איפוא והפצירו בשר הביטחון וברמטכ"ל כי יעשו כל אשר לאלי-ידם על-מנת למנוע את התוצאות העלולות להיגרם מעזיבתם של צוותי האוויר של הלהק את חיל-האוויר – במיוחד על רקע העובדה שאחדים מהאנשים "השליכו מאחריהם מעמד והכנסה ניכרת, הרסו את חיי משפחותיהם ובמאמציהם להוציא מכאן אזרחים וציוד אווירי הפכו לפושעים לפי מושגיה של מדינה זו. הם אינם יכולים לחזור לאמריקה כיוון שהם צפויים לעונשים".⁶⁵

תוך כדי משבר זה פורסם בהבלטה באחד מעיתוני פריס גם סיפור פעולתו של אלכס ליהמן,

שנחשד בריגול. פרסום זה הצטרף איפוא לשורה ארוכה של פרסומים בעיתונות־חוץ על הרכבת האווירית מצ'כוסלובקיה לארץ ועל הטייסים שנטלו בה חלק מכריע.⁶⁶

"יש להתייחס אליו כמו למרגל ובוגד"

כזכור, שולח אלכס ליהמן מהארץ ב-19 באוגוסט מחוסר הוכחות קונקרטיות להאשמות נגדו. הוא הגיע לרומא ונפגש שם עם דניאל אגרונסקי, מרכז הפעולה באיטליה, ולפי הוראותיו של סטיב שוורץ נתן לו זה כרטיס לפריס ועוד 400 דולר. לאחר עוזבו לפריס התקבלו עבורו שני מברקים ומכתב מעזיו אל חורי מקהיר.

המעקב אחרי ליהמן נמשך. מפקד החיל, אהרון רמז, ביקש ב-11 בספטמבר לארגן ויזה לצרפת עבור בנימין קגן, שכאמור החל לרכז את הטיפול בכל נושאי הביטחון במרכזים השונים של פעילות חיל־האוויר, כדי "שיוכל לעקוב אחרי להמן אשר נמצא שם". הנחייתו של רמז היתה: "על בנימין לחסל את הפרשה של להמן. באם אי אפשר לחסל זאת באירופה יש להביאו אלינו."⁶⁷ ב-20 בספטמבר שוב הועברה ידיעה לארץ על ליהמן, ובה נאמר כי הוא "חשוד בקשרים עם הבינה של האויב. האיש ידוע לבאי כח חיל התעופה שלנו באירופה. הם טוענים שלרמן [ליהמן] זה היה כבר חשוד בהיותו בארץ וגורש משם. הנ"ל מסתובב כיום באירופה. השיגו את צילומי והעבירוהו אלינו."

אולם, ליהמן חזר וביקר בארץ במהלך חודש אוקטובר ופעל בשליחות ישראל – ככל הנראה ישירות עם אגף המודיעין של חיל־האוויר – כפי שכתב בעדותו שהתפרסמה כאמור בעיתונות: "בפעם האחרונה שהייתי בארץ־ישראל בחודש אוקטובר, מלאתי שני תפקידים לישראל באירופה והשלטונות האמריקניים יודעים עתה מה הם תפקידים אלה." אין ספק, שדייק בכך, שכן הוא מזכיר בעדותו פרטים על מבצע "אבק". ב-21 באוקטובר 1948 נפגש ליהמן (היו אתו עוד שניים, ככל הנראה אנשי המודיעין הבריטי) במלון "אמבסדור" בפריס עם רלף באקי, מתווך האו"ם. שם סיפר לו את כל סיפור פעילותו בלהק לתובלה אווירית, למן מועד גיוסו ברומא, ב-29 במאי 1948. באותה הזדמנות סיפר את כל מה שידע גם על חיל־האוויר בכלל. בסוף דבריו הדגיש כי חייו בסכנה וביקש את הגנת האו"ם. לקראת סוף החודש אף התפרסם ריאיון מפורט של "מר X" בעיתון **לה־מונד** הצרפתי, ובו סיפר את כל סיפור פעילותו בחיל־האוויר, וכעבור ימים ספורים פורסם הסיפור בהרחבה גם בעיתונות בישראל. בפרסום זה נאמר, בין השאר: "יש קו אספקה סודי משדה תעופה בצ'כוסלובקיה לארץ ישראל. כמאתיים טייסים רובם אמריקאים עובדים בשביל ארגון ששמו אגף התובלה האווירית הישראלי."⁶⁸ ב-3 בנובמבר מופיעה שוב התייחסות לאלכס ליהמן: במכתבו של שרגא ינאי, מפקד מחלקת ביטחון באגף מודיעין חיל־האוויר, למחלקה המדינית של משרד החוץ. במכתב זה הוא העביר להם שתי תמונות של ליהמן, והדגיש כי "נמצא ברשותנו חומר נוסף על הנ"ל, כגון תמונה של הפספורט שלו, התחיבות לא להשתמש בידיעות שרכש בזמן שירותו בישראל, וכו', שאנו מוכנים להעביר לרשותכם באם יש לכם צורך בהם."⁶⁹ בתגובה לפרסומים אלה של ליהמן הכריז דובר משרד החוץ הישראלי, כפי שהתפרסם בעיתון **המשקיף**:

ישראל לא קיבלה עזרה צבאית מרוסיה. כל הסיפור יסודו בדמיון והוא רקום שקרים זדוניים... הסיפור אופייני לתעמולת ההשמצה שכמה צדדים מעוניינים ניהלו נגד ישראל מאז הקמת המדינה. יש כאן כל הסמנים של סיפור בלשים. להשלמת התמונה הפיקאנטית חסרה רק אולי יפהפיה בלונדינית המשמשת כמרגלת...⁷⁰

בה'בשעה, ב-13 בנובמבר, נכתב מצרפת לארץ כי מקורם של הפרסומים הללו הוא אלכס ליהמן – "סוכן הבינה [המודיעין] הבריטית, בעל נתינות שויצרית." עוד טאמר כי ליהמן "התגייס לשירות האויר היהודי ברומא, משם הועבר לפראג וערך כמה טיסות לארץ. את הארץ עזב לפני זמן מה וחזר לאירופה. כיום הוא נמצא בפריז... סדרנו עם להמן שהוא יסע ארצה. אנו שולחים אותו בימים הקרובים... דאגו לקבלו ולהמשיך בטפול האיש." אולם ליהמן חש במעקב ההולך ומתהדק סביבו, ולא הגיע בסופו של דבר לארץ. ב-3 בדצמבר הועברה לאהרון רמז, לחי יששכר, לשאול מאירוב וגם לבנימין קקן, שנמצא באותה השעה בצי'כוסלובקיה, סטנוגרמה (המחזיקה 12 עמודים באנגלית) של כל הפרטים שמסר ליהמן למתווך האו"ם. למחרת היום כתב בנימין קקן, שנמצא באותה השעה בצי'כוסלובקיה:

דעתי הפרטית אחרי שחקרתי אותו היתה תמיד שהוא מסוגל לכל בעד כסף... אין לו שום קשר עם מחלקת בטחון של ח"א. יש להתייחס אליו כמו למרגל ובוגד. ברשות מחלקת בטחון בארץ נמצאת הצהרתו שלפיה הוא מתחייב לא לגלות שום פרטים על עבודתו. הזהרתיו לפני יציאתו מהארץ שדינו מר אם ידבר. לפי דעתי אם יש עובדות מספקות יש לחסלו. אסרנו פה את לילין הופ [*] אהובתו.

באותו יום כתב גם ל"ישעיהו" (אהרון רמז) עבור שרגא ינאי, ש"מסרתי לנט כ [הכוונה לנט כהן] פרטים על פרשת להמן. מצטער שלא נתקבלה הצעתנו הראשונה לחסלו. לפי דעתי יש לעשות את זה אם העובדות הן מספקות."

בזה לא תם העניין. כעבור זמן מה, ב-16 בדצמבר, פרסם גם העיתון אל-מצרי את "וידויו המלא" של אלכס ליהמן "על פעולות הברחת נשק ליהודים." ליהמן חזר על כל הסיפור, לרבות שמות כל העומדים בראש הלחץ, הטייסים הפועלים בו, המטוסים ושגרת יומם של טייסי התובלה. הוא אף הזכיר את מרגיטאי והורנגרד – שני אנשי מחלקת הביטחון של חיל-האוויר שנפגשו עמו, כאמור, במהלך יולי-אוגוסט 1948. עיקר מגמתו של הפרסום היה להוכיח עד כמה חזקים הם קשרי שיתוף הפעולה בין ישראל

* הכוונה ללילאן מופת, אשר גרה אז בפריס ברובע השמיני ברחוב דה לה נפאלט 22; ב-18 בנובמבר שיגרה מכתב לרמי טייבר שישב בגינת, והזכירה את ליהמן כאזרח שווייצי. היא ביקשה ממנו לומר לה היכן הוא נמצא, כיוון שלדבריה הכירה אותו היטב מהתקופה שבה שהתה בפראג, והיא מעוניינת לחדש אותו את הקשר.

ובין ברית-המועצות באמצעות צ'כיה, וסביב עניין זה רבה עד מאוד התגומה בתיאור.⁷¹ בסוף דבריו בפרסום זה הוסיף וכתב: "למודיעין הבריטי שלחתי כעשרים דוחים הכוללים לפחות 250 עמוד; הייתי נוהג לשלוח דו"ח מפורט לאחר כל נסיעה. הדו"ח שמסרתי לד"ר בנץ [המתווך מטעם האו"ם שהחליף את ברנדוט לאחר הירצחו ב-17 בספטמבר 1948] בן 25 עמודים ומכיל את תשובותי על השאלות שנשאלתי. חתמתי על הדו"ח וד"ר בנץ הבטיחני לשמור עליו בקופסת הברזל שלו."⁷² חלק מדברי ליהמן אומתו במכתבו של ראש שירות המודיעין, חיים הרצוג, לראש אג"ם:

שם האיש אשר מסר את הדו"ח על חיל-האוויר לסופר 'אל-מסרי' הוא באמת אלכס להמן, כפי שהיה חתום בדו"ח. להמן הוא טיס שוויצרי אשר שרת תקופת מה את חיל-האוויר הישראלי. הוא היה חשוד כסוכן הבינה [המודיעין] הבריטית, ובשעת שהותו בפריס נפגש עם הד"ר באנץ ומסר לו דו"ח מפורט, דומה לזה שנמסר לאל מסרי. בידי קצין מודיעין-חיל האוויר, נמצא תיק מפורט על האיש והננו מציעים לפנות אליו.⁷³

ההצעה לפגוע בליהמן הוסרה מעל סדר היום על-ידי "בן-יהודה" (שאל מאירוב-אביגור). במברק בחול לפריס הורה: "אינני מאשר תכניתכם. לא נטפל בשרץ. ילך לכל הרוחות." ברור שאף פרסום זה של ליהמן, המדויק בחלקו הניכר, פגע בצורך להעלים את הפרטים על דרך פעולתו של הלהק בפרט, ושל חיל-האוויר בכלל. זאת ועוד, ברור שבעיצומם של המשפטים, שנערכו בארצות-הברית נגד הטייסים שהשתתפו במבצע "בלק", לא הוסיף פרסום זה, המלא פרטים על הסיוע וההשפעה הקומוניסטית על מדינת ישראל, ליכולת הסניגוריה שם להגן על מעשיהם או לפחות להכחישם עד כמה שאפשר. עם זאת לא צריך להפריז בחשיבותם של הפרטים שמסר ליהמן, שכן בדיווח של חיים הרצוג, ראש שירות המודיעין, ב-8 בדצמבר נכתב:

המשרד הראשי של ה-CIA בווינגטון קיבל מה-FBI רשימות מפורטות של טייסים אמריקאיים שהתנדבו לשרת בחיל התעופה הישראלי בתוך ישראל ומחוצה לה. רשימות אלו הגיעו למשרדי ה-FBI במקומות שונים בארה"ב לפעמים בהעתקים רבים. שולחי רשימות אלו נשארו אנונימיים והמשלוח נעשה בצורה דומה כפי שהיה נהוג בזמן שהודיעו על משלוחי ט.נ.ט. ונשק מארה"ב לישראל. ה-CIA לא נקט עדיין בשום פעולה וקבלה על עצמה את

* הפרסומים על קשרי ישראל עם ברית-המועצות היו רבים, ונעזו בחלקם לשרת גם את מדינות ערב להצדקת הצורך בהמשך האמברגו של הגוש המערבי על ישראל. בעיתון אל-מצרי מ-25 בדצמבר הוזכרו פרסומי ליהמן וכן נכתב שלישאל יש אף 10 מטוסי מסוג ווממייר מטוסי הדף אנגליים, "אשר אנגליה מכרה לאיטליה, וזו ממכרתם ליהודים בנגוד לתנאי החוזה שלפיו נמכרו לה האווירונים. היהודים העבירו את המטוסים תאלה מפורקים באווירונים הגדולים C-46 משדה התעופה ברינדיוי בדרום איטליה." לדבריו, ההוכחה על התמיכה הצבאית הרבה שרוסיה תומכת ביהודים היא מטוסי המסרשמיט, שישראל קנתה "בציכוסלובקיה ויצור בבית" סקודה עבור הממשלה הרוסית לפי חוזה הקיים עוד לפני השתלטות גוטבלר; היהודים לא יכלו לרכוש את המטוסים בלי רשיון רוסיה.⁷⁴

האחריות לקו זה כלפי ה-FBI. האישיות האחראית ל-CIA בדעה שהרשימות הנ"ל מקורן בסוכנים בריטיים.⁷⁴

מאידך, יכול להיות שהבחירות, שהתקיימו בחודש נובמבר בארצות-הברית, השפיעו אף הן למיתון כלשהו בתגובת הממשל האמריקני נגד אלה שסייעו למדינת ישראל בשעתה הקשה, בשל חשיבותו של הקול היהודי. עם זאת אין ספק, שהתעמולה על ההשפעה הקומוניסטית על ישראל, כפי שבאה לידי ביטוי בפרסומים הגלויים, חלחלה היטב בדעת הקהל בארצות-הברית, והשפיעה במידה רבה גם על הממשל האמריקני. הדברים באים לידי ביטוי בעדות מאוחרת קצת יותר של קולונל ארצ'בלד, הנספח הצבאי האווירי בארץ. באחת השיחות אתו אמר, כי "בבואו הנה חשב כי עיקר עבודתו התרכז בעבודה עם חיל-האוויר ובדיקת המצב כיצד לעזור לחיל-האוויר, אולם התברר לו כי תפקידו הראשי הוא לעמוד על מידת ההשפעה הרוסית בארץ זו, לצערו האנגלים מפרסמים עובדות המזיקות לנו ביותר." החסבר הישראלי לתעמולה הבריטית היה שהם מעוניינים כנראה "לחדד את היחסים בינינו ובין ארצות-הברית וכן כדי להצדיק בפני אנשיהם הם הפוליטיקה שהם מנהלים כאן." הוא הוסיף ואמר, כי

הוא מסכים אתנו, כי אין כל רע בזה שקנינו נשק מצ'כוסלובקיה בזמן שאמריקה ואנגליה לא היו מוכנות למכור לנו דבר, הוא מבין כי לא היתה לנו כל ברירה וכי ענין זה הוא מסחרי ולא פוליטי אולם דבר זה עושה רושם עצום בארה"ב כי הבעיה איננה מובנת שם, בחוגי האינטליג'נט האמריקאי וכן בחוגי מינסיטריון החוץ לא בשלה עדיין ההכרה כי בראשית המלחמה לא היה ליהודים כל נשק וכי היה הכרח להשיג מכל הבא ליד, שם בטוחים כי ליהודים היה נשק למכביר וכי תוספת הנשק שקבלנו היתה כרוכה כנראה בהסכמים או בהתחייבויות כלפי הרוסים, גם הערות של הקהל ואנשי הצבא לשמור על סודות והסודיות האופפת כל דבר בארץ זו מזיקות לנו ביותר, היות ונוצר מסך (אמנם לא של ברזל אלא של משי) והסודיות המיותרת מעלה חשדות שונים.⁷⁵

* בעיתון **הארץ** מ-7 בינואר 1949 פורסם ניתוח מפורט של משרד החוץ הבריטי על הרכבת האווירית מצ'כוסלובקיה. בין השאר הוזכרה הטסת המסרשמיטים ושאר אמצעי לחימה, וגם "חניכי טייס" שנשלחו להכשרתם בטייסי קרב. זאת ועוד. "צי קטן של מטוסים אמריקאיים, המשתמשים לעתים קרובות בסימני היכר ובסימני קריאה של ארץ לא אירופית [מקיים] שירות סדיר של חובלת מטען ממפגלי נשק ציכיים לארץ-ישראל בשעור של 80 טונות לשבוע בערך. מטוסים אלה היו מצטיידים בדלק בשדות תעופה קטנים ביוגוסלביה, וטיסים לאורך חופי אלבניה ויוון והחוף הדרומי של כרתים לתל-אביב. המטוסים נחוגים בידי שכירים מנוסים מקבלי שכר גבוה בעלי אזרחות זרה, והפעלת הצי הוקלה עלידי כך שאנשיו נפטרו מרבות מן ההגבלות המוטלות על זרים בצ'כוסלובקיה... משלוחי נשק צ'כוסלובקי... בממדים כאלו ובאופן שיטתי כזה אי אפשר היה לערוך אלא בידענה ובחסכמנות של רוסיה שקשריה עם התעשייה הצ'כוסלובקית הודקו... מאז תפסה הממשלה הקומוניסטית את השלטון בפראג בפרואר אשתקד..."

"חוסר כל קו פעולה"

למרות תחושת המרירות הרבה של צוותי האוויר טרם הוגדרה עדיין בארץ מדיניותו של חיל-האוויר באשר לסוגיות העיקריות, אשר הועלו במכתבו של דוד פליגלמן (פלג), קצין המנהלה של הלהק, בתחילת נובמבר. במטה הלהק היו קשובים ביותר למצב אנומלי זה – להתמודדות יום-יומית עם כל הקשיים שנגרמו לצוותי האוויר שלו, ובמיוחד לאלה, שמשפחותיהם היו עמם בארץ. המצב הגיע עד אבסורד; ב-16 בנובמבר, למשל, כתב מטה הלהק למפקח על המזונות: "הנ"ל היא אשת טייס אמריקאי אשר בא עם אשתו ושתי בנותיו. דרוש להן בעיקר חלב לילדות, ירקות טריים וסוכר. שאר הדברים הם נוקבלים מהמטבח של הצבא מאחר שר"י יוכלים שם. אבקשך לאפשר להם לקבל את הנצרכים".⁷⁶

גם בעיית מגוריהן של המשפחות לא משה מסדר-היום. היה ברור ש"המצב הקיים של החזקת המשפחות בבריסטול או בכל בית מלון אחר אינה מהווה פתרון רצוי לענין". קצין המנהלה הציע מספר חלופות: לשכן את המשפחות עם הילדים בדירות שכורות בתל-אביב או ביפו או אף בצריפים בבסיס עקרון. היה ברור לו שמפאת העלות היקרה, אי-אפשר יהיה לשכן בתל-אביב, וגם לא בעקרון, ומשלושה טעמים: בשדה לא היו מוסדות חינוך (גן ילדים או בית-ספר); לא היה רצוי שילדים ימצאו במקום שעלול להיות "מופצץ במקרה של חידוש הקרבות"; והימצאות משפחות עם ילדים היתה עלולה לפגום "במדה רבה באופיו הצבאי של השדה".⁷⁷ קצין המנהלה של הלהק הציע איפוא לשכן את המשפחות בבית-דירות ביפו. האוכלוסייה היהודית שם מנתה כבר כדי 20 אלף איש, ולדבריו "הסדורים הקיימים [הקניות היום-יומיות וכיו"ב] בשביל הכלל יתאימו במקרה זה גם למשפחות"; "או, אם אפשר – "לקיים שירות אוטובוסים בזמנים קבועים למטרה זו". הוא הציע לרהט את הדירות "בריהוט מינימלי" ולדאוג לכלל משפחה תהיה "האפשרות להיות חפשית ועצמאית ולנהל את משק ביתה בעצמה". את ההוצאות האחרות, "כגון כביסה וכו'", המליץ לפתור "בצורת הקצבה חודשית".⁷⁸

למחרת היום, 23 בנובמבר, הפנה קצין המנהלה את הצעותיו אלה גם לסגני מפקד החיל, ובפנייה נוספת למשרד גח"ל חזר וביקש את תשובתם "באותן הנקודות הדורשות את פתרון הדחוף", תוך הדגשה כי "חוסר כל קו פעולה קבוע בענין זה מקשה עד למאד על העבודה וגורם לרוגז ולהתמרמרות רבה מצד האנשים ולכן אין בשום פנים לדחות יותר את מתן ההחלטות".⁸⁰ למחרת היום פנה פליגלמן אף למפקד חיל-האוויר, וציין כי בעניין משפחות

* נושא שיכון המשפחות נידון כבר בעבר בדיון מטה חיל-האוויר. ב-6 באוגוסט הציע רמז לאפשר שיכון בבסיסי החיל רק "לזוג בלי ילדים ושניהם משרתים באותו מקום. במקרה שרק אחד מהזוג משרת בחיל נרשה לשני להצטרף בתור מתנדב וולקבל חדר בשכון המשפחתי. החיל לא יטפל בילדים." מפקד אגף המודיעין הביע את דעתו ש"בבסיס אופרטיבי אסור שיהיה שכון משפחתי." מפקד החיל הציע לבסוף "לקחת בית ביפו (מחוץ למחנה) בו ישוכנו כל משפחות החיילים (גם אלה שלא נמצאים דוקא בתל-אביב) ולפתוח במקום חנויות וכדומה. צריך למנות אדם שיטפל בענין הזה; "אולם אז לא הגיע נושא זה לכדי מיצוי".⁷⁷

צוותי האוויר המצב הולך ומחמיר: למרות סירוב קצין הכספים של החיל לממן את ההוצאות עבור המשפחות, "נאלצים אנחנו להמשיך לשאת בכל ההוצאות שנהגנו לשאת בהם עד עתה". מטה הלהק לא ראה כל דרך לפתור את הבעיה מבלי לקבל הוראות ברורות. יתרה מזאת; לדברי קצין המנהלה, "יש להביא בחשבון גם את המצב המתוח שהתהווה בקשר למקרה האחרון, ויש להניח כי פתרון משביע רצון בשטחים אלה יקל במאוד על המתיחות הכללית ויאפשר הסדר מתאים בשאלה כולה."⁸² ואכן, בעקבות זאת נפגש א' אילון, קצין הסעד במטה החיל, עם המשפחות. אלה שטחו בפניו את טענותיהן:

נציגנו בחו"ל הבטיחו להם דיור בארץ, רהוט ואוכל למשפחות, ועל סמך הבטחה זו באו לשרת בארץ והביאו אתם את משפחותיהם. קצין מנהלת לתא הודיע לי כי אין להם ידיעה על ההתחייבות הנ"ל, אולם הם לא במצב כזה שיכולים להכחיש הבטחה כזו.

הוא הציע איפוא לשכן חלק מהמשפחות (ללא ילדים) בעקרון, ולאחרות, עם הילדים, לדאוג לשיכון ארעי מטעם חיל-האוויר. באשר "לעזרה רפואית מלאה עם בית חולים והשתתפות בהוצאות לידה עבור משפחות המחל", כתב אילון, קיבלו "הצעה ממח' שלוח בע"מ של חיפה", אשר "מוכנים לקבל על עצמם את כל הטיפול הנ"ל בסכום של 1.450 ל"י לחודש לכל נפש". לדבריו, כיוון שמדובר בסך הכול ב-21 "נפשות", ניתן לקבל את ההצעה. בהמשך הציע ד"ר פי ריטשילד מרחוב בן-יהודה בתל-אביב – אשר לדבריו נקרא בחודשים האחרונים לעיתים קרובות לתת טיפול רפואי למשפחות – לטפל בכל משפחות גח"ל על בסיס "הסדר קבוע על בסיס משכורת חדשית אם מספר המשפחות די גדול או אם מספר זה קטן לסדר את הענין בהתאם למספר המשפחות."⁸³

על-מנת לקדם את הטיפול בצוותי גח"ל בלהק, מונה בתחילת דצמבר הרי שצופק ל"קצין פרסונל גח"ל"*** הממונה "על כל השאלות האישיות של אנשי גח"ל כגון דיור, כספים, חופשים, וכדומה";⁸⁴ אולם, מינוי זה לא פתר את בעיית המשפחות, לרבות בעיית הטיפול הרפואי, וב-14 בדצמבר שב וביקש קצין המנהלה מפיל צוקרמן במשרד גח"ל להעביר אליו תקציב מיוחד עבור "משפחות גח"ל" בסך 95 לא"י, הנדרש עבור מזון לילדים, טיפול רפואי במשפחות ותוספת כביסה מיוחדת לתינוקות. הוא סיכם כי מוטב לדאוג לאישור הסכום "כי בגלל סכום כזה אשר בלי ספק לא ישנה פעמים רבות לא כדאי למתוח ולהחריף את היחסים עם צוותות האוויר."⁸⁵

* המשפחות כללו 15 נשים ו-8 ילדים: קורץ (עם ילד אחד), מוניץ (ילד אחד), ריבקוף (שלושה ילדים), אימברג (ילד אחד), שילדס (שני ילדים). משפחות ללא ילדים: סלומון, קאופמן, גולומב, לוין, ניוטון, הנסון, פיאלה, כהן, בטלר, מזרוב.⁸¹

** ב-1 בדצמבר כתב בן-גוריון ביומנו את מספרם של מח"ל עליפי דו"ח של אכ"א מ-21 בנובמבר. בסך הכול 13,256, מהם 1,531 מפקדים ומומחים, 10,581 טוראים, 1,414 נשים. בדו"ח קצין תרבות חיל-האוויר ב-12 בדצמבר למפקד החיל נכתב כי מספר המח"ל בחיל הוא 600: רמת דוד – 150, שדה עקרון – 175, טייסת 101 – 100, טייסת "הנגב" – 50, מטה חיל-האוויר בתל-אביב – 100. אין ספק, שאין אלה מספרים מדויקים.

חיל האויר לישראל

מטה ראשי

מ/16/223

30 לדצמבר 1948

חת שר הבטחון לעניני אויר

הנדון: - חשבונות סייסים ל.ס.א.

הנני מצרף 12 חשבונות של טייסים לאשורך. אחרי שיתפרסמו "חנאי השרות" כמובן שלא תתעוררנה בעיות תשלום של חשבונות כאלה, אך דעתי היא כי עד לפרסום "חנאי השרות" עלינו לשלם את החשבונות האלה על מנת לסיים "בעין יפה" את כל הפרשה הזאת.

אה חשבון הגננת על סך 15. / ל"י
הנני משאיר להחלטתך.

הימן שמיר, ראש להק
סגן מפקד החיל לאויר

היימן שמיר לחי יששכר: "על מנת לסיים 'בעין יפה' את כל הפרשה הזאת"

"כה מבולבל, עד כי לא ידענו לאלו אנשים הוא מתייחס"

בדיון מטה חיל האוויר ב-9 בדצמבר מסר מפקד החיל כמה פרטים על ההצעה הסופית של תנאי שירות מח"ל, כפי שגובשה על ידי משרד הביטחון. בין השאר נקבע בה, ששכום הפיצויים שישולמו "למשפחת מח"ל שנהרג לא יעלה על 10,000 דולר. התשלום [למתנדב] בארץ יהיה 7 לא"י לחודש. תהיה רק דרגת תשלום אחת והיא דרגה ב' בהצעה הקודמת. אם אשת המתנדב גם היא תשרת בצבא היא לא תקבל כל תשלום מיוחד.⁸⁶

כעבור זמן קצר נשלחו ההנחיות החדשות למרכז הגיוס בארצות הברית. זה השיב: "הובטח לנו בחודשים שעברו כי נקבל סולם שכר חדש ברור ומוכן מכס. כאשר הגיע לידינו סולם השכר האחרון, ביחד עם הוראות תנאי השירות, הוא היה כה מבולבל, עד כי לא ידענו לאלו אנשים הוא מתייחס. גם שלחנו דו"ח ביקורת ארוך על הוראות תנאי השירות, ואנו מבינים כי לא חל בהוראות אלה כל שינוי."⁸⁷ מנהלי מרכז הגיוס שם הציעו למשרד הביטחון

לאמץ את סולם השכר לצוותי האוויר היהודיים שלפיו פעלו בקנדה ובארצות-הברית "בחדשים האחרונים": רווק – 200 דולר, נשוי – 300, נשוי עם ילדים – 350; מאלה הורדו להם "הניכויים המתאימים." נוסף לאלה נמסר למגויס, שהוא יקבל בארץ עד 25 לא"י (כ-100 דולר) לחודש כדמי-כיס נוסף למזון ומגורים. עם זאת ציין המשרד לגיוס, שבחדשים האחרונים חרגו מסולם שכר זה בהקשר לתשלום עבור מכוניות לא-יהודיים; לאלה שולם: לרווק – 400 דולר, לנשוי – 450, לנשוי עם ילדים – 500. בסוף ההצעה נכתב כי בשל העובדה, שהם מבינים שסולם שכר זה אינו מקובל על משרד הביטחון בארץ, אין הם "מסוגלים להמשיך ולבצע את פעולת הגיוס כאן."

מנהלי המשרד התייחסו גם לתנאי השירות שנשלחו ממשרד הביטחון: "מצאנו כי נכתב בפזיזות ובהרבה מובנים אחרים, בלתי מקובל. אנו מחכים עתה לחוזה חדש של תנאי שירות." המשרד ביקש להתייחס במיוחד לסוגיית ביטוחם של המגויסים; הם המשיכו להבטיח למגויס כי הוא מבוטח על סך 10,000 דולרים בידי המדינה בעבור אובדן חייו. ב"הסכם ג'נטלמני" בין המשרד למגויס נאמר לו כי הוא עתיד לשרת בארץ לפחות שנה אחת, ואם יחליט להפסיק את שירותו לפני תום השנה – יחויב לממן את הוצאות חזרתו, מבלי שהמשרד יתבע אותו על הפרת "ההסכם הג'נטלמני." עם זאת הובהר למגויס, שלא חלה חובה להעסיקו תקופה של שנה, ואם לא יהיו מרוצים מעבודתו – אפשר יהיה להפסיק את שירותו. היה ברור למרכז הגיוס כי "תנאי שירות אלה אינם תואמים את תנאי השירות שאתם הייתם רוצים." לפיכך ביקש לשלוח אליו "מערך מתוכנן היטב של תנאי השירות."⁸⁸

עיקרי הדברים סביב "סולם השכר" ו"לוח תנאי השירות" המוזכרים מלמדים שטרם הושג התיאום המתחייב. לסוגיות אלה נוספו עוד כמה עניינים חשובים, המוכיחים עד כמה לא תואמה הפעולה בין ארצות-הברית והארץ. כך, למשל, כתב המשרד כי לעתים נודע לו על נפילתו של אחד מהמגויסים "מפי האם או האלמנה," וכי לא הועברו אליהם (כפי שטדי קולק טען לעיל) "תעודות פטירה", פרט לתעודה אחת. הוא ביקשם איפוא להעביר פרטים על החללים וגם על הפצועים והשבויים, שכן "ההורים, או שארי הבשר של שבויי מלחמה אלה נמצאים במצב קשה, בשל אי קבלת חדשות על יקיריהם." גם התכתובת לא התנהלה באורח מסודר, ומברקים רבים שנשלחו מארצות-הברית נותרו ללא מענה; או שלא הגיעו כלל לנמען בארץ; או מברקים שנשלחו לארצות-הברית עם שמות שגויים או הוראה לתשלום של סכומי כסף גדולים ללא כתובת מדויקת; או עם "נקודה עשיונית," שלא כליך ברור אם היא אכן במקומה הנכון.

סוגיית החוזרים לארצות-הברית וקנדה היתה לא פחות בעייתית. אלה הגיעו, מבלי שהמרכז עודכן באשר לסיבות הגעתם ומבלי שתודרך באשר לאופן הטיפול בהם: "מעולם לא קיבלנו מכם הוראות בנוגע למצב מעין זה, וגם האיש עצמו מעולם לא הביא עמו מסמך עם האישור המתאים." למרות המברק שנשלח לארץ כדי שייקבע מהו הסטטוס של האיש, "ב-90 אחוז מהמקרים" לא הגיעה כל תשובה, ואלה המשיכו להסתובב "ברחבי ארצות-הברית ממורמרים מאוד." פרט לכך נותר מספר רב של אנשים שהמשיכו לקבל שכר, למרות ששירותם

הופסק, כיוון שהמשרד לא עודכן על ידי הארץ, או כיוון שהאיש לא עדכן אותו עם חזרתו, או כיוון שהחליט להמשיך בטיול באירופה.

על פי בקשת מנהלי המשרד לגיוס בארצות-הברית היה צריך איפוא להעביר אליו את כל האינפורמציה ההכרחית באשר למגויסים החוזרים לארצות-הברית על-מנת למנוע את המצבים הללו. הם המליצו שכל מי שמופנה ישירות מהארץ לניו-יורק יעודכן שעליו לבקש שם את "זאב" (ZEEV) במספר הטלפון של המשרד שם (Orchard 4-9704). בשיחה זאת יעדכנו בפרטים הנחוצים; ומכיוון שלעיתים לא ניתן להתקשר אתו באופן מדי, מוטב שיהיו ברשות החוזר די מזומנים לשהייה של עד 24 שעות במלון עד שייצרו אתו קשר. יתרה מזאת. לדברי המשרד היו כמה אנשים שקיבלו חמש לא"י (כ-20 דולר), אולם הם נדחפים כל-כך מהר למטוס, שאין להם פנאי להחליף את הכסף לדולרים. כך הם מוצאים עצמם חסרי כול למימון הוצאות הדרך או השהות בניו-יורק. בסיכומו של דו"ח מפורט זה – שיש בו כדי לשפוך אור רב על הגורמים העיקריים לקשיי הפעולה ובמיוחד לתחושת התסכול וההתמרמרות של חלק מהמגויסים שגויסו בארצות-הברית – נכתב:

אם מתזכיר זה נראה כאילו אנו מטילים את כל האחריות לאי-היעילות והבלבול על הצד שלכם, הרי שאנו מתנצלים. נשמח לתקן את הנוהלים אצלנו, בכל דרך שתציעו. עם זאת, את זה ניתן רק להשיג באמצעות שמירת קשר איתנו. יש לנו משימה גדולה לבצע, כאן, בארה"ב, ולכך יש השלכות רבות. אנו גם מוציאים סכומי כסף גדולים ואנו צריכים להיות בטוחים כי כסף זה לא מבזבז, בשל אי-קיום תיאום בין המשרדים שלנו. אנו, לפיכך, מבקשים כי כל העניינים האלה יוסדרו מן הדרגים הבכירים ביותר לדרגים הזוטרים יותר. לא ניתן לסבול עיכובים נוספים וכל הארגון הזה יתרוסק, אלא אם כן ייעשה משהוא דרסטי.⁸⁹

"והרוחות תשקטנה..."

בה-בשעה נמשכה הפעולה לארגונה של התעופה האזרחית בארץ ולהגדרת יחסי הגומלין בינה ובין חיל-האוויר. בתוך החיל הוכנה הצעה מפורטת בסוגיה זאת. בדיון מטה החיל ב-18 בנובמבר חזר והדגיש מפקד חיל-האוויר את חשיבותו של קו תעופה אזרחי גם למטרות צבאיות. לדבריו, הצעת החיל הובאה בפני בן-גוריון, והוא לא התנגד לה.

בהצעת החיל נקבע כי חברת תעופה זאת תהיה החברה הלאומית של ישראל, ובמשך "שעת החירום" תשכור את חיל-האוויר כדי להטיס את מטוסיה ולתחזקם; כי החיל ירשום מספר ממטוסיו בחברה; וכי מועצת המנהלים של החברה תכלול שישה אנשים, שמתוכם יהיו לחיל שני נציגים: חי יששכר ומונייה מרדר (אשר נקבע להיות גם המנהל הכללי של החברה). היה ברור כי בעקבות מינוי זה יעזוב מרדר את תפקידו כמפקד הלהק.⁹⁰ במטה החיל היו שסברו, שיש להפריד בין חיל-האוויר לבין התעופה אזרחית, וכי צורת הפעולה המוצעת עלולה לגרום סיבוכים בתוך החיל ולהעלות בעיות

רבות וקשות*. מפקד החיל סיכם כי כל סוגיית התעופה האזרחית תוסבר היטב לאנשי חיל-האוויר, וכי מטה החיל יעשה כל אשר לא-ל-ידו כדי להתמודד עם הבעיות העוללות לצורך בסוגיה זאת. לדבריו, "נעשה שגיאה גדולה אם נענה לממשלה בסירוב. כי אז ייתכן מאד שהממשלה תעשה חוזה עם חברה זרה וכספי ישראל יזרמו לתוך כיס זר." עם זאת ציין כי "אם קיום הקו האזרחי יפריע בעד פעולות מבצעיות – נפסיקו." בסיכום הישיבה מסר יששכר את החלטת הממשלה לפתוח כעבור שבוע את שדה התעופה בלוד.⁹²

בדיון מטה הלהק ב-21 בנובמבר הזכיר מרדך את פתיחתו הקרבה ובאה של שדה לוד: "תהיה זו פתיחה שקטה מאד, ונשתתף בה כנראה בכמה מאורונינו. להבא לאחר פתיחת שדה לוד, יגיעו כל מטוסי החברות לתעופה אזרחית ללוד במקום לחיפה."⁹³ לדבריו, התעופה האזרחית בארץ התחילה לצמוח מתוך הלהק, ומשיקולים מדיניים וכלכליים שונים ממשיך הלהק בפעולתו גם בתחום זה. אולם, לדבריו, אין ספק כי "ברבות הימים תהיה מנותקת ממנה חוץ משתוף מסוים שעדיין לא ידוע במה יתבטאו (טייסים, החזקה או מבצעים)." הוא העריך, כי מכיוון שהתעופה האזרחית החלה בלהק, זוררו התהליכים לפיתוח ולביסוסה. עם זאת חזר והדגיש:

התעופה האזרחית נתונה בידי הממשלה וחיל-האוויר. חיל-האוויר יחליט מי מאנשיו ישתייך לתעופה האזרחית ומי יטפל בה. בקשר לטייסים הנמצאים כעת בשירות תתעוררנה כנראה בעיות בקשר לקו האזרחי – מהי משכרתם? או האם גם הם יעבדו בקו בשירות כמונו. כל הדברים האלה עדיין לא סוכמו. כל אחד רשאי בעתיד ולפי החלטת ח.א. לשרת בתעופה האזרחית. בקרוב יסוכם הענין ויוברר לכולם והרוחות תשקטנה.⁹⁴

ואכן, ב-24 בנובמבר נפתח שדה התעופה לוד באופן רשמי לתעופה אזרחית. אולם, הוא לא נפתח לפעולה רצופה של 24 שעות ביממה, אלא רק לשעות היום, שכן טרם אורגנו האמצעים להפעלתו בלילה וגם לא כוח-האדם המיומן הנחוץ. המחלקה לתעופה אזרחית, בראשותו של אורי מיכאלי, פנתה לחיל "לשחרר לפחות שני אלחוטאים וטכנאי רדיו אחד מהמנגנון הקבוע של שדה התעופה לוד שהתגייסו בחודש אפריל [1948] לחיל-האוויר," ואולם החיל טרם יכול היה להיענות לכך.⁹⁵ כתוצאה מכך היו כמה מקרים, שמטוסייהן של חברות תעופה אזרחיות,

* מאידך, במסמך באנגלית, שנכתב באותו הזמן, פורטו הסיבות מדוע חברת תעופה אזרחית, הפועלת במסגרת הלהק של חיל-האוויר, פוגשת בתעופה האזרחית. להלן עיקרי הדברים: הצורך להעביר כל החלטה "בצורות המקובלים" בחיל עלול ליצור סרבול ארגוני, שיפגע בנמישות ההכרחית לפיתוח חברת תעופה אזרחית בתחילת דרכה; לחיל-האוויר משימות מבצעיות רבות, וכל משימה חייבת לעבור דרך אגף המבצעים של החיל – מה שעלול לפגוע ביעילות החברה; הנחלים והדו"חות, שהחברה ואת תצטרך לפעול לפיהם, אינם מתאימים לצרכיה המצומצמים של חברת תעופה; ניהול החברה בידי קצינים העסוקים במשימות צבאיות, יגרום לכך שצורכי החברה יידחקו לעדיפות נמוכה יותר; כיוון ששיקולי רווח והפסד אינם עומדים בראש סולם העדיפויות של הצבא, עלול הדבר לפגוע בהתפתחות הכלכלית של החברה; בסיכומו של דבר חברת תעופה אזרחית הפועלת מחוץ לחיל-האוויר עשויה לתרום לשיפור גם בחיל, ומאגר כוח-האדם שלה עשוי להיות זמין לפעילות מבצעית בחיל-האוויר בשעת חירום.⁹⁶

שהגיעו בלילה, לא יכלו להתקשר עם שדה התעופה בלוד ונאלצו לנחות בסופו של דבר בעקרון – דבר שעורר ביקורת נוקבת מאוד של מנהל אגף המבצעים של החיל.⁹⁶ בתגובה לכך השיב לו מיכאלי, כי הוא מקווה שעם הפעלתו הרצופה של שדה התעופה בלוד במשך 24 שעות ביממה "לא יטרידו אתכם יותר בשאלות החניה בשעות לילה, אף על פי כן אין אנו סבורים, כי אתם יכולים להסתלק מלהענות להגשת עזרה לאוירונים אזרחיים במצב חירום, כנהוג בכל מדינות העולם." עם זאת הוסיף:

להערותיו של דוד יהודה, ראש להק מנהל אגף מבצעים, על 'עמדת משרד התעופה האזרחית בלתי אחראית וכו'... 'אין אנו מוצאים לנחוץ להגיב. אנו מצטערים על שהוא מתעלם מהעובדה, כי מאז קמה מדינת ישראל, כאשר קבלנו על עצמנו, בתנאי מלחמה חמורים ובחוסר מנגנון וציוד מספיק, את האחריות לשדות התעופה האזרחיים, עלה בידינו להבטיח קשר אויר מסודר עם העולם החיצוני, ונתנו אפשרות לקיום התחבורה האווירית, שהעבירה אלפי נוסעים ועולים רבים, בלי אסונות ותאונות. יצוין בהזדמנות זו, שבחודש ינואר ש.ז. בלבד קבלנו בשדה התעופה לוד כ-4,300 איש, מספר העולה בהרבה על מספר נוסעים מקסימלי בחדש של תנועה רבה בימי ממשלת המנדט – על אף התנאים הקשים שהם אנו נתונים.⁹⁷

ואכן, היה בכך הישג ניכר, שכן בדו"ח של ועדת חקירה שבדקה תחום זה של התעופה האזרחית נכון לתחילת ינואר 1949, נקבע:

בשעה זו אין פקוח מרחבי של מטוסים אזרחיים ואין פקוח התקרבות של מטוסים של ח.א. או אזרחיים בתנאים של טיסה לפי מכשירים. יש להבין את הסכנה של התנגשות באויר, בעיקר בלילה, אם כי אפשרות זו רחוקה ויש לנקוט בפעולות כדי להקים פקוח מרחבי ופקוח של גישה.

כן צוין בו, שאם "חיפה חדלה להיות שדה התעופה הראשי אותו החלק של פקוח קשר הבין-לאומי הנמצא בישראל צריך להיות מועבר ללוד ויש ללמד את חבר העובדים את ענין התנועה הכללית של מטוסים אזרחיים ושל מטוסים צבאיים בתחנות אזרחיות." פרט לכך הודגש בו הצורך לנסח בכתב קו משותף בתחום התעופה האזרחית והיחס בינה ובין חיל-האוויר – דבר שיביא לתיאום האחריות של כל צד בתחום זה, שחשיבותו הולכת וגדלה.⁹⁸

הטסת עולים לארץ

למרות האווירה הקשה, שאפפה את כל מסגרת הלהק בהקשר זה של תנאי השירות והתעופה האזרחית, נענה מטה הלהק לפניית משרד התחבורה להטסת עולים מאירופה לארץ במטוסי הקומנדו. ב-18 בנובמבר העביר מטה הלהק למפקד אגף המבצעים של החיל דו"ח על מצבת המטוסים וצוותי האוויר של הלהק, תוך פירוט יכולת פעולתו בטיסות מקומיות ובטיסות

ארוכות גם לחוץ-לארץ;⁹⁹ ועד 28 בנובמבר הוכנה על-ידי ליאו גרדנר והל אורבך, ממחלקת המבצעים והתכנון של הלהק, תוכנית להטסת העולים.

בתוכנית נאמר כי ממשלת ישראל מעוניינת להטיס 500 עולים ממארסיי ללוד על-ידי חברת "אל-על", והטיסות יבוצעו בשלושה ממטוסי הקומנדו של הלהק. בסיכום התוכנית נכתב כי ללהק "יש חבר עובדים, ציוד אוירי וניסיון במידה מספקת כדי להתחיל מיד בהעברת 500 נוסעים לחודש ממארסיל לעקרון".¹⁰⁰ בדיון מטה הלהק באותו היום גילה מרדר, כי מספר חברות תעופה מעוניינות להטיס את העולים. לא היה לו ספק באשר ליכולת צוותי הלהק לבצע את הטיסות, אולם הדבר היחיד שעייב את הפעולה היה מצב המטוסים. שלושה ממטוסי הקומנדו היו בכוננות למבצע "ולוטה", ולפיכך ציין כי "אם נתחייב נוכל לעשות זאת רק על סמך המטוסים שעדיין לא מוכנים". אגף ההנדסה של החיל היה אמור להודיע לו כמה זמן ייקח להם להכשיר את המטוסים לביצוע ההטסות.¹⁰¹ באותו יום פנה מרדר גם למפקד החיל וביקשו להורות כיצד לנהוג או לתת את אישורו לביצוע התוכנית להטסת העולים. לדבריו, אם יקדישו באגף ההנדסה של החיל "את תשומת הלב הדרושה", יוכלו להשמיש שלושה ממטוסי הקומנדו של הלהק תוך 10-14 ימים. הוא ביקשו איפוא להנחות את אגף ההנדסה להעניק עדיפות להכשרת מטוסים אלה, ואז יקבל הלהק על עצמו את תחילת הביצוע.¹⁰² בהקשר זה נכתב באחד המקורות:

בלבם הבהבה התקוה כי אולי בכל זאת תנתן להם כאן האפשרות לעבוד ולפעול במסגרת של תעופה אזרחית לאומית. ההצעות הוגשו בזמן והחישובים הראו כי אפשר לעמוד בהתחרות בשטח זה עם הצעות שהוגשו ע"י חברות תעופה אחרות... אלא שכאן ניגודים עקרוניים היוו את המכשול. היה אז בדעתנו להפעיל את קו התעופה להעברת עולים מחוץ-לארץ במסגרת של הלהק לתובלה אוירית ואשר יהווה למעשה קרש קפיצה למבנה של חברה לאומית לתעופה. ברור היה כי אי אפשר היה באותה תקופה להקים בזמן כה קצר את המנגנון הדרוש כדי להפעיל טיסות אלו. היה אפשר להשתמש בכל אותם האנשים מאנשי הלהק בעלי הניסיון בעבודה זו, כדי לאפשר לתעופה האזרחית בצעדיה הראשונים לפעול כראוי. היה זה גם מהוה כעין כור היתוך לכל אותם צוותות האויר וכל החיל, לאמנם ולהכשירם לקראת תפקידם בעתיד.¹⁰³

אולם, ככל הנראה בגלל הצורך להתכונן להמשך המערכה לשחרורו של הנגב על-פי תוכנית מבצע "חורב" (כמתואר להלן); וגם כדי לשמור את מטוסי הקומנדו ואת צוותי האויר של הלהק אם לצורך מבצע "ולוטה" להבאת מטוסי הספיטפייר מציכיה ואם לצורכי הפצצה והצנחה במסגרת מבצע "חורב", דחה מפקד החיל את ההצעה להפקיד את המשימה בידי הלהק.

לחיל לא היו הזמן, לא המטוסים ולא אנשי האחזקה, שהיו צריכים לטפל בתוכנית להטסת העולים, ובליתי-ברירה הועברה משימה זאת לידי חברות תעופה אחרות. כך, למשל נבחרה

חברת התעופה "אלסקה איירליינס" להעברת עולי תימן,¹⁰⁶ בעוד מטה חיל-האוויר מפנה איפוא את עיקר מרצו להיערכות לקראת חידוש המערכה על הנגב. אך סמלי היה הדבר, שחברת התעופה לאפס"א – בשמה הלועזי בחיל-האוויר "אייר טרנספורט קומנד" (Air Transport Command), ובשמה העברי הלהק לתובלה אווירית – אשר הרעיון של אל שוימר לכוננה נבע בעיקר לשם פתרון בעיית ההסגר אשר הטילו הבריטים על העלייה לארץ – לא זכתה גם הפעם לממש את הרעיון הזה להטסת עולים למדינת ישראל.

"כאבן על הנשמה"

בעיצומם של אירועים אלה באה לקיצה פרשייה נוספת: מטוס הקומנדו RX-134, שכוכר נחת נחיתת-אונס באיטליה, הוחזר לארץ. למן נחיתתו בצימפיו המשיכו מרכז הפעולה באיטליה, דניאל אגרונסקי, ועדה סרני ("דניאלה") בניסיונם לחלצו משם. היה חשש שהאיטלקים יחרימו את גוף מטוס המסרשמיט שהיה בתוך המטוס, כפי שנהגו במטוס הקומנדו RX-137, ששוחזר בזמנו רק לאחר שהאיטלקים החרימו את המקלעים שהוביל לארץ. באחד המכתבים להיימן שמיר כתב אגרונסקי: "RX-134 עדיין יושב כאבן על הנשמה וקשה לדעת מה עתידו... לא מזניחים את הענין."¹⁰⁷

ואכן, כעבור זמן מה הודיע אגרונסקי שהחלטת האיטלקים היא "להחרים את הסכין" ולאפשר למטוס הקומנדו להמריא. הוא הציע איפוא שמוטב לדחות לפי שעה את הפעולה, שכן ייתכן שינוי בהחלטה מאוחר יותר. הפעולה נדחתה, ועדה סרני המשיכה במשאומתן עם השלטונות האיטלקיים לשחרור המטוס על מטענו. חודש מאוחר יותר, ב-12 באוקטובר, הודיע אגרונסקי למפקד החיל כי סרני הודיעה כי "השלטונות המקומיים מסכימים לשחרור הקומנדו העצור יחד עם הסכין שבו. עוסקים בחפוש סדור שיספק את דרישתם לכסוי לגבי הסמים. באין בררה אחרת נשלח את הקומנדו ריק ואת משאו בדרך הים."¹⁰⁸ ב-25 באוקטובר הודיע אגרונסקי כי מחכים לשחרור המטוס "בכל רגע", אולם, אז צצה בעיה אחרת: לא הציבים ולא היוגוסלבים נאותו לקבל את המטוס בתחומן או לפחות "לאשר בואו". כעבור יומיים שוב הודיע אגרונסקי, שעדה סרני "השיגה אישור סופי לשחרור הסכין לתיבת נח ללא תנאים",

* מבצע העלאת יהודי תימן היה מסובך בעיקר עקב קשיים פוליטיים וטכניים, בהם האיסור שהטילו ארצות ערב על מעבר מטוסים ישראליים בשטחן, מחסור בדלק תעופתי, סירוב הבריטים, שעדיין שלטו בעדן, לאפשר תדלוק מטוסים ישראליים בשטחן, ובעיות טווח קשות. בחברת "אל-על" הוכנה לכסוף תוכנית להקים חברת שכר בשיתוף תאמריקני גיימס ווטן, מאגשי חברת התעופה "אלסקה איירליינס". חברת זו, שכונתה "חברת התובלה האווירית למזרח הקרוב" (NEAT), פעלה בשיתוף חברת התעופה הקובנית, והחלה להעביר ארצה את יהודי תימן במבצע "מרבד הקסמים". מצבורי דלק מתאימים אותרו באסמרה שבאתיופיה, והדבר חיוב להאריך את נתיב הטיסה במעין משולש לוד-אסמרה-עדן-לוד, המטוסים ששותפו במבצע היו מדגם קומנדו וסקיימסטר, שחלקם הושאלו עלידי "אל-על". סם לואיס היה אחד מהטייסים, שביצע טיסות רבות בין החודשים מרס-מאי.¹⁰⁴ בשיאו של המבצע בוצעו שבע עד שמונה גיחות ביום, וכל טיסה עברה כ-2,600 קילומטרים בזמן ממוצע של תשע שעות. עד סיום המבצע, בספטמבר 1950, הוטסו 47 אלף מיהודי תימן, ועוד כ-3,000 יהודים מאזור מרוחק של חצי האי של דרום-ערב. בנימין סטורי, אחד מנוטי הלהק, השתתף אף הוא במבצע, ובאחת הטיסות, למשל, כתב בספר-הטיסה שלו שהטיסו 158 נוסעים בסקיימסטר – בעד שמונת היה לחטים בו 56 נוסעים בלבד.¹⁰⁵

ולדבריו תוך הימים הקרובים ייצאו המטוס על מטענו המסרשמיט לארץ. היה לו שם צוות מוכן להטסתו, והוא טיפל גם בתדלוק מלא של המטוס, כדי שיוכל לטוס ישירות לארץ.¹⁰⁹ אולם, שוב חלו עיכובים – ככל הנראה מפאת הסבך הביורוקרטי, כפי שמופיע באחד המקורות: "מהשגת הרשיון הפורמלי באינסטנציה הגבוהה ועד העברת ההוראות לאינסטנציות יותר נמוכות נדרש זמן." לאחר שהדברים נתמשכו וב-11 בנובמבר היה נראה ש"הקשיים רציניים", הועלה שוב הרעיון לוותר על גוף המסרשמיט ולהסתפק בהוצאת הקומנדו.¹¹⁰

כשהתקבל סוף־סוף האישור להוצאת המטוס עם מטענו, כבר לא היה שם צוות שלם להטסתו. אגרונסקי ביקש איפוא שישלחו מהארץ טייס־משנה ואלחוטאי להטסתו "בטרנס קרביאן הנוסע מחיפה." בעקבות הודעתו – שאם דרכוניהם אנגליים או אמריקניים, אזי אין צורך בוויזות – הוחלט לשלוח לשם ביום ראשון 21 בנובמבר את גורדון לוויט ואת רודולף ניומן. ואכן, אלה הגיעו לאיטליה בטיסה אזרחית.¹¹¹ במכתבו של קצין המבצעים, דן טולקובסקי, למחלקת המבצעים של הלהק ב-25 בנובמבר נאמר, כי במברק שהתקבל נכתב כי "הקומנדו ומשאוי יוצאים אליכם הלילה." שעת יציאתו המשווערת נקבעה ל-03:30 לפי שעון גריניץ'. צוות המטוס כלל את גורדון לוויט כקברניט, טייס־המשנה – שלדון אייכל; אלחוטאי – רודולף ניומן; מהנדס – מקס כהן. בארץ התבקשו לחכות להם בעקרון ולהכין את כל "סידורי הקשר" הנחוצים. אגרונסקי ביקש שעם הגעת המטוס לארץ ימחקו "מיד את המספרים RX-134 בכדי למנוע סיבוכים פוליטיים אפשריים כאן."¹¹² ואכן, ב-26 בנובמבר הגיע המטוס לארץ. הטסת המטוס, ששכב כאבן שאין לה הופכין במשך כמה חודשים, בלילה במזג אוויר רע, היתה כרוכה בסיכון רב, אולם בסופו של דבר הצליח הצוות להביאו לארץ. לאחר בדיקתו ותיקון הליקויים שנתגלו בו הועמד המטוס בכוונות עם עוד שלושה מטוסי קומנדו לטובת מבצע "ולוטה".¹¹³

צוותים אזרחיים בשירות חברת תעופה אזרחית

בינתיים נמשכה היערכותו של הלהק למילוי המשימה שהוטלה עליו במבצע "ולוטה". כאמור, עמדו שלושה ממטוסי הקומנדו של הלהק "במצב הכן" לטובת המבצע. אולם, באותה השעה הלכה ונמשכה גם הכשרתו לטיסה של מטוס הסקיימסטר, שבו בוצעו שלוש הטיסות האזרחיות הראשונות. נראה כי לקראת סיכומו של המשא־ומתן שוב התעוררו חילוקי דעות, וחיל־האוויר לא רכש את המטוס.

בדיון מטה הלהק ב-21 בנובמבר ציין מפקד הלהק, כי התעופה האזרחית מעשתה "במטוסים שלמעשה אינם שלנו (די. סי. 4) תוך כל מיני חשוכים שבעתיד הקרוב יהיו שלנו."¹¹⁴ ואכן, מתוך הסתמכות על הנחה זאת הוטל על הלהק גם הפעם להכין את המטוס לטיסה ישירה מהארץ לצ'יכיה לשם העברתם המידית של המכשירים, החימוש וכל חלקי־החילוף של מטוסי הספיטפייר, שפורקו מהם כאשר הוכנו לטיסה ישירה דרך יוגוסלביה במסגרת מבצע "ולוטה". באותו יום התבקש מפקד עקרון על־ידי מחלקת התכנון של הלהק "לספק למהנדס הטיס שלנו, בורשטיין, את כח האדם, המכשירים והחמרים שיידרשו לסידור המטוס DC4 אל־על בצורה המבריקה ביותר. הוא יגיע אליך ב-22.11.48. ברצוננו לגמור העבודה תוך יומיים

היות וברצוננו להשתמש במטוס לטיסה חשובה.¹¹⁵ אולם, עוד קודם שהושלמה העבודה הודיעה מחלקת המבצעים של הלהק למפקד עקרון ב-30 בנובמבר, כי

היות ואנו מתכוונים לבואו הקרוב של בעל המטוס והחשש שהנ"ל ירצה לבדוק את המטוס יש לנקוט מיד בפעולות הבאות: להוריד מיד את כל הסימנים החיצוניים של המטוס (שם, דגל וכו'); להוציא מהמטוס את כל הציוד שלנו (כסאות שטיחים, מטות וכו'); לבדוק היטב באם לא נשארו כל סימנים אחרים המעידים שהמטוס היה בשימוש אצלנו; להחזיר ולהתקין במטוס את הציוד המקורי שלו.¹¹⁶

נראה שעם הגעתו של אחד מבעלי המטוס לארץ סוכם עמו, שטיסה זאת תהיה האחרונה במטוס זה, ולאחריה יוחזר להם המטוס.¹¹⁷ הכנת המטוס לטיסה נמשכה איפוא, ובארץ המתינו לאישור הציכי להגעת המטוס לפראג.

ואכן, ב-10 בדצמבר הודיעו רמז ויששכר לקן, כי מטוס סקיימסטר בסימון אזרחי ישראלי (עם סירות הצלה וחגורות ביטחון) מתוכנן לצאת מישראל בשבת בערב, ויגיע לפראג ביום ראשון בבוקר.¹¹⁸ אולם, כבר למחרת היום הודיע קן לרמז וליששכר כי יש לעכב את הוצאת המטוס "עד להודעה חדשה". לדבריו, אמנם שדה התעופה "יורם" (שני מייל מדרום לטיטוגראד) ביוגוסלביה נפתח, אולם "הדרישות שהעמידו לנו אנשי יורם הן קשות מאוד ואינן מתקבלות על הדעת". היוגוסלבים דרשו, שמטוסי הספיטפייר יסומנו בטיסתם בסימניו של חיל-האוויר היוגוסלבי, והיה חשש שעם סימון זה עלול חיל-האוויר של יוון ליירט אותם; ואם תהיה נחיתת-אונס של אחד המטוסים ביוון, עלול הדבר לגרום ל"צרות מרובות". לבסוף הוסכם לסמן את כל המטוסים בסימני חיל-האוויר הישראלי.¹¹⁹

בה-בשעה פעלה מחלקת ביטחון של החיל להכנתו של סיפור הכיסוי עבור כל הצוותים שהשתתפו במבצע "ולוטה", לרבות צוותי הלהק, למקרה של נחיתת-אונס או תקלה כלשהי. הם הונחו להסיר מהמטוסים את כל הסימנים הציכיים או הזרים הנמצאים על הציוד המוטס, ולסלק כל אמצעי נלווה אחר כמו "פנקסים, ניירות/מסמכים, ספרי הדרכה, תעודות משלוח, שטרות מטען, וכיו"ב". הוטל עליהם למסור את תעודות הזהות שלהם וללמוד היטב את "פרטי הזהויות הבדויות שלהם" ואת "חברת התעופה, שכביכול, הוא טס בשירותיה". הודגש כי עליהם לזכור שהם צוותי חברת תעופה אזרחית, הזכאים לקבל את הסיוע הנדרש על-פי הסכמי תעופה בינלאומיים; ואם אינם מקבלים את העזרה, רשאים הם לתבוע לראות את השר האחראי לענייני התעופה האזרחית; בכל מקרה התבקשו לא לגלות את שדה התעופה שממנו המריאו, אף לא פרטים על מטען המטוס.¹²⁰

ב-15 בדצמבר נאמר במברק לאבריאל, קן ופומרנץ מיששכר ומרמז, כי "שולחים היום 15 לדצמבר בשעה 22:30" שני מטוסי קומנדו ל"יורם". הראשון יישאר ב"יורם" לשמש כאחד המובילים למטוסי הספיטפייר, והשני יחזור לארץ עם "היורק השבור" למחרת היום אחרי הצהריים. אז, ב-16 בדצמבר ב-22:30, ייצא מטוס קומנדו שלישי מהארץ ל"יורם" עם שאר המטען וישמש כמטוס מוביל שני. כל זאת – על-מנת למנוע שהיית שלושה מטוסים ברזמנית ב"יורם". המטוס הראשון יחזור ל"יורם", לאחר נחיתת הספיטפיירים בארץ, כדי "לאסוף

צירות ישראל בפראהא
LEGATION ISRAEL A PRAGA

ד ו ת טס' 1

אל: סר מ. טרחוק, סר החוץ.
סאח: א. אכריאל, ציר ישראל בפראהא.

תפוזים - שי
מילוי ההסדרות
בארץ לילוי
ההסדרות בצ"כ -
סלובקיה

באירון מיוחד, שנשלח על ידי מפקדת חיל האויר לפראהא בכדי להכיל ארצות חלקים של אוירובי קרב שונים הנחוצים לחיל האויר באופן דחוף, קבלנו 40 ארגזים תפוזים, למעשה הזמנו את התפוזים כדי להסוות את חבית האוירון בשדה התעופה הרשמי של פראהא (שדה התעופה המיוחד בנאט"ו, כמאחז קילוסטר צפוניים מפראהא שעמו לרשותנו במשך חרשים אחרים, חוסל בספטמבר עם גמר ההובלה האוירית השיטתית ונחץ המחאה האמריקאיות והמצריות). אחרי התייעצות עם המטה הכללי כאן תחלסנו למסור את התפוזים בסקס קסן לאיגודים המקצועיים במחנה ילוי ההסדרות בארץ לילוי ההסדרות כאן.

ביום 22/12 באו לצירות באי כח האיגודים המקצועיים, החברים וצ'כ ציפרו, יו"ר, יוסף קולסקי - סוכיר כללי, ד"ר קבורקה - סוכיר מחלקת החוץ, ד"ר יצ'ני - סמנכ"ר, ונחלקו ליד סולחן ערוך. מאדנו תשתתפו בפגישה רפי כנשלוס, ד"ר אנרי נאור, ד"ר אנריאל דורון ואנכי, ד"ר דורון אמר כמה פליט על עצם סיבת פגישה ונאמר ונאמר ההסתה שיחה על בעיות ישראל עליה, המצב הצבאי וכיוצא בזה. אורחיו הכיעו את אחרתם לישראל ולמאבק, הדור על המטבה הנאה, והודיעו שישלחו לילוי ההסדרות עצמאיים במחנה.

למחרת הוסיפה ידיעה על בוא התפוזים ועל המסיבה בצירות כעתון האיגודים המקצועיים, ובצדדף לידיעה זו נאמר ארוך על היחסים הפוליטיים בהסדרות, מאת פהכ סוכנות הידיעות הצ'כוסלובקית בחל-אביב, קראוס, חבר מ"מ. המאמר מסמין את מלגה פועלי א"י כנוסח הרגיל.

סמכות לחג הסולד

לכבוד ראש השנה הנוצרי וחג הסולד, שלחנו כרטיסי ביקור לוקן הקורסוס הריסלונטי, לכמה שגרירים וצירים יוידים, ולאנשי הסלסון הראשיים, לאחרים מכין הספידים במשרד החוץ, שאם אנו נמצאים בטוע יותר הרוך, שלחנו שי: סלי תפוזים, מיצ'ש, ומוצרים טובים ממוצרת הארץ. קבלנו ברכות רבות מצדדים שונים (ריסלונטיס, סר החוץ, אנשי סלסון אחרים) לראש השנה.

המצב בהונגריה -
ביקורו של
סרסי

ביום 25/12 ביקר סר סרסי בפראהא בכדי לכרר עניינים שונים עם הצירות, המחלקה הקונסולרית וקצינת העליה. עם סיום שיחותיו דברתי אחר ארוכות על ענייני הונגריה, שתי הבעיות העיקריות בהונגריה הן: החוזה הסחרי בו מספל ד"ר כינורי זה זמן רב, ועליה הסוכית. החוזה הסחרי יתחם כנראה בימים

"הטסת תפוזים"

המחנה.¹²¹ ואכן, מטוס קומנדו RX-136, שהוטס בידי תיאודור אפלכאוס (עוד היו בצוות: פיאלה כטייס-משנה, שני נוטים - סטורי ובקוויט, שני אלחוטאים - ונס וגולדבלט), המריא מעקרון לשדה התעופה ביוגוסלביה ב-16 בדצמבר כמחצית השעה לאחר חצות. מטען המטוס כלל מזון, שמיכות, מצעים למיטות וגם ציוד רדיו. פרט לצוות המטוס היו גם חמישה נוסעים: שני טכנאי רדיו ושלושה מכונאים.

קצת לאחר אור ראשון נורתה לעבר המטוס אש לא מדויקת (ככל הנראה מתותח 75 מ"מ) מאלבניה. הצוות המשיך לטוס לאורך חופי יוגוסלביה עד לנחיתתו בשדה. בתחקיר ציין הצוות פרטים מדויקים על השדה:

[ה]ישוב במעין עמק, דרומית לעיר מקומית. העיר שוכנת למרגלות הרים, צפונית לאותו עמק. השדה עצמו הוא איזור ענק בצבע אפור-חום. גבולו הדרומי של השדה הוא נהר וגבולו המערבי מקביל לכביש ומסילת רכבת. השטח מסביב לשדה מספיק לביצוע המראה. סימון בצורת 'T' על המסלול מסייע באיתור נוח של השדה. הכניסה לעמק יכולה להיעשות מ-3 או 4 כיוונים: צפון-מערב, מזרח דרך אלבניה, דרום דרך סדלבק. ההר הוא בגובה 5,600 רגל ונמצא דרומית לסדלבק. בטיסה מעל האגם, רואים את העיר המצוייה למרגלות הגבעה.¹²²

השדה היה סגור ומסוגר, ולא הותר לאזרחים יוגוסלביים לעבור דרכו. במקום היו די מצעים ושמיכות, אולם לא היו מגורים לשיכון האנשים, וכמה מהם אף ישנו בתוך המטוס. מזג האוויר היה קר מאוד, לרבות רוחות מקפיאות. לאחר הטענת המטוס (בין השאר כלל המטען גם מגוון של ספיטפייר ותותחים) המריא הצוות לארץ במזג-אוויר בהיר. שעתיים וחצי לאחר ההמראה מ"יורם" נתקל המטוס במזג-אוויר רע (סמוך לקצה המזרחי של האי כרתים), והטייס נאלץ לטפס לגובה 12,000 רגל. רוח גב חזקה ורוחות צד הקשו גם על הטיפול לגובה. במהלך הטיסה לא טס לפי הנתיב המומלץ, והיו לו בעיות קשר לאורך כל הטיסה. אף-על-פי-כן נחת המטוס בעקרון ב-17 בדצמבר בשעה 19:22. בתחקיר הצוות הומלץ לשנות את נתיב הטיסה שנקבע (טיסה מעל הים לטווח רחוק מדי ללא קשר רדיו): לטוס משדה "יורם" לנקודה לאורך החוף האיטלקי, ומשם לעבר הארץ; כך תימנע טיסה לאורך חופי אלבניה. הם המליצו גם על הנתיב העובר מצפון לאי כרתים, שבו ניתן לנחות בשדה התעופה הרקליון בשעת חירום. עוד ציין הצוות במיוחד את הצורך להבטיח שמזג-האוויר לכל אורך נתיב הטיסה יהיה טוב.

הטסת מכשירים, חימוש וחלקי-חילוף

בינתיים הסתבכה הוצאת הספיטפיירים מצ'כיה בגלל בעיה נוספת: הציבים דרשו להסדיר קודם לכן את עניין התשלום עבור המטוסים.¹²³ לאחר שסולק חלק מהחוב, הם התירו להוציא חלק מהספיטפיירים; אולם, הקשיים התקציביים המשיכו לרחף מעל המבצעים גם מאוחר יותר.

ואכן, בהודעתם של אוטו פליקס ושל בנימין קגן לארץ מ-13 בדצמבר נאמר כי הציבים התירו את נחיתתו של המטוס המוביל (סקיימסטר) בפראג בסוף אותו השבוע. לדבריהם, יהיה הדבר רשמי, והודעה על כך שישראל שולחת בתוך המטוס מתנה לפראג אף התפרסמה בעיתונות הצ'כית. הם ביקשו שישלחו בתוך המטוס "לא פחות מחמישים ארגוני תפוזים".¹²⁴ ואכן, במכתבו של דן טולקובסקי למפקד הלהק באותו יום נאמר, כי מטוס הסקיימסטר ימריא מעקרון לפראג עם המטען שיוקצה עבורו, ואשר יימסר שם לסם פומרנץ או לנציגו; והמטוס יחזור לישראל עם גמר הטענתו או בהתאם להוראות סם פומרנץ. למחרת היום הודיע קגן

ש"עושים כל הסידורים להבאת ה-DC4 עוד לפני שבת."¹²⁵ טיסת הסקיימסטר תוכננה ל-16 בדצמבר.

באותו יום בשעה 18:00 קיבל אברהם אקסלרוד, אשר מונה על-ידי ראש אגף המבצעים של החיל "להוציא לפועל את התכנית ופעולת ולוטה", מיהושע מרש, מנהל מחלקת מטען ונוסעים בלהק, את "היומנים האזרחיים והתעודות" של הסקיימסטר. כעבור שלוש שעות ערך את התדריך הכללי של הטיסה במלון "בריסטול" בתל-אביב. במקום היו כל אנשי הצוות של המטוס וגם מרטין ריבקוף, קצין המבצעים בפועל של הלהק. מזג-האוויר בעת התדריך לא היה נוח, אולם את תצפית מזג-האוויר המעודכנת היו אמורים לקבל בשדה עקרון לפני הטיסה. בהגיעם לשם קיבלו את התדריך והתחזית לדך לפראג, וכדבריו של אקסלרוד: "תכנית הטיסה נערכה באופן ארעי והיא היתה תלויה במזג האוויר לאורך הדרך. ההחלטה בדבר תדריך לדרך חזרה הושארה לפי ראות עיניו של הטייס שצריך היה להתחשב במטען וזמן ההמראה... תכנית הטיסה לא נשלחה אל אף אחד, אבל תחנות הרדיו בעקרון ובמטה נצטוו להאזין לשדוריהם." בתדריך זה הוא גם הבהיר שטיסת הסקיימסטר "אינה קשורה במבצע 'ולוטה' ולכן צריך תדריך הקשר להיות כמו בשביל טיסה רגילה של לתי"א."¹²⁶

ואכן, לא עובדה תוכנית מבצעית מקיפה של כל פרטי הטיסה שתבוצע; וכיוון שהניחו שהטיסה חזרה תתבצע במהלך דצמבר, לא סיפקו לנווט המטוס "לוח אוירי לנווט שמימי הכולל את תקופת ינואר עד מרץ 1949. לא היתה כל אפשרות להשיג ספר כזה בזמן שהותו בחו"ל וגם שלטונות חיל האוויר לישראל לא שלחו לו ספר כזה." גם לא לקחו בחשבון את תנאי מזג-האוויר הגרועים השוררים באירופה בעונה זאת של השנה, ו"מטוסים נשלחו לתפקיד דחוף בלי מיתקנים מסירי-כפור בשביל הכנפיים ובלי ציוד מסיר כפור הפועל כהלכה בשביל המאיד והמדחף."¹²⁷

ב-17 בדצמבר בשעה 05:00 המריא מטוס הסקיימסטר (כמטוס אזרחי ניתן לו המספר 4X-ACB, וכמטוס החיל – 1801), מוטס על-ידי הטייס לאורנס (לארי) פאול ראב. בצוות היו גם: טייס-המשנה – הרשל דויס, הנווט – אלי כהן, מהנדס טיסה ראשי – הרברט בורנשטיין, מהנדס טיסה שני – סטן מילטון, מהנדס טיסה שלישי – שלמה יואל, ואלחוטאי המטוס – אלי צינסקי. לצוות המטוס היה ניסיון רב בהפעלתו ובהסתתו של מטוס זה. במטוס טסו גם הטייסים, שיועדו להטיס את מטוסי הספיטפייר מצי"ח לישראל. בשעות הערב הגיע המטוס, לאחר טיסה רצופה ללא תקלות שנמשכה 10 שעות ו-50 דקות, עם מטען התפוזים לפראג. במקום חיכה להם בנימין קגן, ולאחר פריקת המטען ותהליך "סידורי מכס ופספורטים", שנמשכו כשעתיים, לקחם לארוחת צהריים בצירות. בדו"ח של אהוד אבראל, ציר ישראל בפראג, למשה שרתוק (שרת), שר החוץ, נכתב:

קבלנו 40 ארגזים תפוזים. למעשה הזמנו את התפוזים כדי להסוות את חניית האוירון בשדה התעופה הרשמי של פראג. שדה התעופה המיוחד בזאטץ, כמאתיים קילומטר צפונית מפראג שצמד לרשותנו במשך חדשים אחדים, חוסל בספטמבר עם גמר ההובלה האווירית השיטתית ותחת לחץ המחאות האמריקאיות והמצריות. אחרי התייעצות עם המטה הכללי כאן החלטנו למסור

את התפוזים בטקס קטן לאיגודים המקצועיים כמתנת ילדי ההסתדרות בארץ לילדי ההסתדרות כאן.¹²⁸

בינתיים ביקש צוות המטוס שלא לטוס למחרת היום ולאפשר לו יום אחד למנוחה. ב-18 בדצמבר לקח קגן את בורנשטיין מהמלון, ויחד נסעו לשדה להעמסת המטוס. למחרת היום שוב נמשכה ההעמסה, ועם הצוות שהגיע מאוחר יותר תודלק המטוס והוכן לטיסה. בשעה 15:24 המריא, וכעבור שעה לערך התקבלה הודעה מהשדה שהמטוס נחת בגלל תקלה (הצתה חוזרת) במנוע מס' 3. למחרת, 20 בדצמבר, יצא שוב בורנשטיין לשדה, ובעזרתם של המכונאים המקומיים של חברת התעופה הציכוסלובקית (צס"א) נבדק המאייד והוחלפו המצתים. בשעה 19:00 המריא המטוס, אולם כעבור 40 דקות טיסה חזר שוב לפראג בגלל אותה התקלה במנוע מס' 3. בדיקת המטוס הוכיחה "כי הטלטל חדר את צינת המנוע". במברק מציכיה לארץ הוצע לתקן את המנוע שם או בפריס או להעביר מהארץ מנוע במטוס חברת "באטא" הציכית, שחנה אז בלוד. מהארץ ביקשו לדעת אילו חלקי-חילוף דרושים לתיקון המנוע, אולם כעבור זמן קצר נוכחו בציכיה לדעת שלא ניתן לתקן את המנוע, ויש צורך במנוע אחר; הם ניסו להשיגו בציכיה ואף בצרפת.¹²⁹

החלפת המנוע בסקיימסטר

במטה חיל-האוויר נשקלה האפשרות לשלוח לפריס את אל שוימר "ועם אחד מבעלי המטוס אשר היה באותו הזמן בישראל", כדי להשיג מנוע השייך "לקוקס ורולנד בעלי המטוס". היה צריך לשלוח מברק לפאול קמפוס, באיכוחם של בעלי המטוס, שישדיר את העברת המנוע "לידינו כדי שנוכל לשלחו לפראג".¹³⁰

באותה שעה היה צריך קצין הקשר לענייני חוץ של חיל-האוויר להבטיח את אישור הציכים לנחיתה בארצם של מטוס קומנדו, אשר היה אמור להביא את המנוע. מפאת עיכוב זה וההערכה, כי לפחות שבועיים יעברו עד שיספיקו להוציא את המנוע מפריס, נדחתה הצעה זאת.¹³¹ נבדקה איפוא מידת התאמתם של המנועים שהיו באותה השעה בארץ. נדונה האפשרות להטיס לפראג את אחד המנועים החדשים, שיועדו למטוס הסקיימסטר (011) שהיה בעקרון באותה שעה בשיפוצים. ואכן, דן רוברטס, מפקד יחידת האחזקה והתיקונים בעקרון, התבקש על-ידי דב כנרתי, סגן מפקד החיל למנהלה, להביא מהמחסן המרכזי בצריפין את אחד המנועים החדשים. המנוע הובא לעקרון, אולם מכיוון שהיה מפורק לגמרי ביטל כנרתי – על-פי הצעתו של דניאל שמשוני, מנהל אגף החזקה והנדסה – את פקודתו הקודמת, ובמקומה הוחלט לקחת "את אחד המנועים הטובים שנשארו ב-011\54.C". הגורמים לכך היו "כי משלוח מנוע המורכב בשלמותו יקל על החלפת המנוע ברוזינה ויזרו את העבודה"; הועלה גם הנימוק כי יתכן ויתגלה ספק בכושר הפעולה של "מנוע חדש שלא נבחן מקודם".¹³² נימוק נוסף העלה הל פייס, סגן מפקד אגף החזקה והנדסה: "את ה-DC-4 בפרג היה צריך להחזיר לבעליו בגמר הטיסה הזאת ו-DC-4 שלנו היה צריך להמצא במצב מוכשר לטיסה בהקדם האפשרי במקרה של צורך מבצעי. לכן אילו היינו שולחים את אחד המנועים [החדשים]... יסכן הדבר את האפשרות להכשיר לפעולה את ה-DC-4 שלנו בפרק זמן המתקבל על הדעת".¹³³

עתה היה צריך להחליט איזה מארבעת המנועים לשלוח לפראג. היה צורך בטוב שבהם, אולם לא היה ניתן למצוא שום ספרי רישום או כל רשימה אחרת על טיבם ושעות פעולתם של המנועים. בהתייעצות עם כמה מכונאים שהכירו את המטוס הוחלט לשלוח את מנוע מס' 3 – למרות שצרך שמן רב, והם ביקשו לטפל בליקוי זה בפראג. בדיעבד נודע שלמנוע זה היה מספר השעות הרב ביותר. זאת ועוד. בגלל מצבו הגרוע של המנוע ושריפת השמן המופרזת שלו "נתנו פקודות שהוא יפורק לראשונה." המנוע היה איפוא זמין, ולכן שלחו אותו. "מסתבר שאיש לא לקח אל לבו את הצורך ההכרחי במנוע חלופין טוב שיש לשים על המטוס [בציבה]", כפי שנכתב מאוחר יותר, "בהתחשב במצב הרע של שלושת מנועיו האחרים ובאפשרות שישררו תנאי מזג אוויר גרועים." המנוע הוטס ליוגוסלביה במטוס קומנדו (RX-138) יחד עם ויליאם סוסנוב, מהנדס טיס (קרקט), אך הציבים לא אישרו את נחיתתו של המטוס בארצם.

מפאת החיוניות של המטען להפעלת מטוסי הספיטיפייר והדחיפות בהעברתו לארץ נבדקו בינתיים האפשרויות כיצד להעביר מטען זה בדרך אחרת. לבסוף ניאווה הציבים לבצע את ההטסות במטוסי הדקוטה של חברת הנעליים הציכוסלובקית "באטא", אשר היו פנויים להובלה. חברה זאת הפעילה את מטוסייה מחציר זלין, שהיתה כולה "עיר של נעליים", וכאמור, בתחילת מאי 1948 נעשה כבר שימוש במטוסייה במסגרת מבצע "בלק". ברם, היה חשש שבנחיתת הביניים של המטוסים האלה באתונה (אלה לא יכלו לטוס ישירות לארץ) יוחרם כל המטען. המוצא שהסתמן איפוא היה להטיס את המטען במטוסי הדקוטה ליוגוסלביה, ומשם במטוסי קומנדו – לארץ.

אלא שלנוכח מערכת היחסים העכורה בין יוגוסלביה וציכוסלובקיה היה ברור, שהציבים לא ירשו לטייסים שלהם לטוס ליוגוסלביה, והיוגוסלבים מצידם לא ירשו למטוסים בסימון צ'כי לנחות שם. לפיכך הועלה הרעיון לבקש את הסכמת הציבים, שצוותי חיל-האוויר יטיסו את החימוש ואת חלקי-החילוף ליוגוסלביה במטוסי החברה (שמהם יוסרו כל הסימונים הציכיים), ומשם במטוסי קומנדו לארץ. במשא-ומתן עם חברת "באטא" הובטחה לה אחריות מלאה למטוסייה, והוסכם לשלם לה מראש את הסכום אשר ביקשה ללא כל התמקחות. אנשי החברה, "קומוניסטים ידועים, שהיתה להם השפעה מסוימת על החלטות מדיניות", השיגו את האישור המדיני לפעולה. במקביל לכך טיפל שייקה דן בהשגת האישור היוגוסלבי לתוכנית. הם הסכימו לכך – בתנאי שהפעולה במטוסי הדקוטה תהיה בשעות הלילה, ושמטוסי הקומנדו ימריאו לישראל בשעות הבוקר המוקדמות. לאחר שקגן תדרך את לארי ראב, טייס הסקיימסטר, שהמתין לתיקון המטוס, בדבר התוכנית כולה, יצאו השניים יחד עם הצוות לשדה התעופה בזלין. השדה היה קטן, בין בנייני בתי-חרושת, לא היו בו כל מתקנים חוץ ממגדל פיקוח פרימיטיבי, והמסלול היה מכוסה שלג עמוק. הטסת דקוטה ממנו בשעות היום היתה קשה, ועל אחת כמה וכמה בלילה. אף-על-פי-כן ניאווה הצוות לפעול על-פי התוכנית. באותו לילה טסו במטוס הדקוטה הראשון הטעון נשק מזלין לשדה "יורם" ביוגוסלביה. בדרכם חזרה לאחר פריקת המטען, בעוברים סמוך לאלבניה, נורו יריות משם לעבר המטוס, הצוות ראה את הפגזים נופלים אל הים האדריאטי. לא היתה זו הפעם הראשונה: כזכור, כבר ב-17 בדצמבר הם ירו על אחד ממטוסי הקומנדו שהיה בדרכו ליוגוסלביה, וכמחצית השנה קודם לכן (ב-14 ביולי) אף ירו על אחד משלושת "המבצרים המעופפים", שיצאו מזאטץ לארץ



בשערי הצירות הישראלית במראג. משמאל: מוריס בן-סימון, ארנולד רוק, סם פומרנץ

והפציצו בדרכם את קהיר, עזה ואל-עריש. בטיסה השנייה הועבר מטען נוסף, ובדרך חזרה העבירו מ"יורם" את המנוע אשר הובא עבור הסקיימסטר, יחד עם מהנדס הטיסה ויליאם סוסנוב.*

בינתיים נבדק המנוע שהובא מהארץ על-ידי המכונאים של חברת התעופה הצ'כית (צס"א) בפיקוחו של מהנדס הטיס ויליאם סוסנוב. ב-29 בדצמבר כתב קגן לאהרון רמז ולחי יששכר: "בדי סי 4 נשלח יתר הציוד חלקי חילוף של היורקים ופרופלורים והצמיגים לסכינים. העבודה ב-DC-4 מתקדמת מקווים שתגמר בעוד יומיים. אורזים יתר הכלים."¹³⁵ הם תיקנו במנוע כמה ליקויים, החליפו בו מספר חלקים, ולבסוף הרכיבו אותו במקומו של מנוע מס' 3. סוסנוב בדק את הרכבת המנוע ואף הפעילו. נתגלו עוד כמה ליקויים, וגם הם תוקנו. העבודה נעשתה בתנאים קשים ביותר, כפי שהדבר עולה גם מתיאורו של קגן: "עבדנו כל היום בשדה הפתוח

* בטיסה השלישית, ב-29 בדצמבר, הועבר שאר החימוש (ל-28 מטוסי ספיטפייר בסך הכול) לרבות תותחים וזרביים. כל המטענים הללו הועברו במטוסי הקומנדו לארץ. לאחר שמטוס הקומנדו האחרון העביר את כל ציוד הבסיס (שכונה "אלבמה"), נסגר הבסיס ביוגוסלביה. במברק לחי יששכר ולאהרון רמז ב-29 בדצמבר נכתב: "נמרטו את הטיסות של הדקוטה ליורם. יחד העברנו ליורם ששה טון ציוד. לאחר שנדע יעביר הציוד אליכם וכל מה שיש לו יחסל את התחנה." לימים התייחס ראב לטיסות אלה: "מזג האוויר היה נוראי, וזה היה נס שהצלחנו להשאיר בחיים... לא הייתי עושה זאת היום שוב..."¹³⁴

בטמפרטורה שלמטה מאפס. כולנו היינו מיוגעים וזקוקים למנוחה לאחר לילות רבים של נדודי שינה ונסיעות תכופות במכוניות בקו פראג'קונוביצה-באטה.¹³⁶ הכול היה מוכן לטיסת המטוס לארץ.

מבצע "ולווטה-2": נפילתו של פומרנץ

בינתיים המשיך סם פומרנץ בהכנת הספיטפיירים לטיסה: התקנת מכלי דלק נוספים והוצאת מרב הציד הפנימי, שניתן היה לוותר עליו, על־מנת להקל ככל האפשר ממשקלו של מטוס הקרב. כל זאת – תוך כדי בדיקת צריכת הדלק של כל מטוס ומטוס. ב-5 בדצמבר הודיע פומרנץ למפקד החיל, שבשמונה מטוסים הותקנו במקום ציד האלחוט שלושה מכלי דלק נוספים, והם מאפשרים תוספת של שעתיים טיסה (בסך הכול 79 גלונים דלק).

בפגישתו של פומרנץ עם אחד הקצינים הטכניים הציכיים הבהיר לו הלה, כי ממילא האלחוט בספיטפייר טוב רק לתקשורת בין המטוסים עצמם, ולא ניתן לקבל דרכו דיווחי מזג אוויר או לכוונו לנחיתה. בשאר שבעת המטוסים, שהיו מוכנים לטיסה, לא הוצאו מכשירי האלחוט. עשרה מטוסים נוספים נארוזו למשלוח בדרך הים; הכוונה היתה להסיעם ברכבת ליוגוסלביה (משך הנסיעה כשלושה שבועות), ומשם באנייה לארץ. הם היו מוכנים לשלוח עוד עשרה מטוסים בדרך הים, אולם גם היו מודעים לדחיפות שבהבאת המטוסים לארץ. מצידם העדיפו הציכיים שכל הספיטפיירים יועברו בדרך הים, והביעו את התנגדותם הנמרצת לטיסה ישירה מפאת הסיבוכים העלולים להתרחש כתוצאה מנחיתת־אונס. אף־על־פי־כן ביקש פומרנץ מאבריאלי ומפליקס להעלות את דרישתו בפני הציכיים לשיפור מרבי של מסלול ההמראה בפודגוריצה, על־מנת לאפשר המראה בטוחה יותר של מטוס הקרב העמוס בדלק רב (ובשל כך – חסר יציבות כתוצאה מסטיית מרכז הכובד של המטוס) או אף לאפשר טיסה ממסלול דרומי יותר, כדי שאפשר יהיה לקצר יותר את משך הטיסה. לנוכח התנגדותם הנחרצת של הציכיים החליט פומרנץ לא להתעקש יותר מדי על עמדתו לטיסה ישירה, שכן הניח שמצד אחד, בשעת חירום (אם יהיה חשש לנחות בתחנת ביניים), ממילא יטוסו ללא חניה, ואחר־כך יתנצלו על כך; ומצד שני, אם יתעקש על עמדתו, עלולים הציכיים לנקוט צעדי מניעה נוקשים יותר.¹³⁷ בה־בשעה הקדיש פומרנץ את עיקר מרצו להכנת שמונת המטוסים שיועזו לטיסה ישירה. באשר לקשיי ההטסה של המטוס העמוס בדלק ציין, כי "לאחר ש-33 גלונים של דלק במיכלי הדלק הנוספים נשרפים – מרכז הכובד חוזר לקדמותו והמטוס חוזר למצב תקין." היתה סכנת סחרור, אולם לדבריו הצליח להטיס "את המטוס עם מקסימום סטייה של מרכז הכובד" וגם הצליח "די טוב" להנחית אותו עם סטייה ממרכז הכובד. הוא ביקר את העובדה שמהארץ שלחו כבר טייסים להטסת הספיטפיירים; לדבריו, לא היו צריכים להישלח, עד אשר ניתן היה להתחיל לפעול מ"אלבמה" (יוגוסלביה – שדה "יורס") – במיוחד מכיוון שהם "מסבכים אותנו בבעיות", כדבריו, וגם לנוכח התנגדותם של הציכיים לאפשר להם להתאמן בהטסת המטוסים. לבסוף התייחס גם לדרך ניהול המשא ומתן עם הציכיים:

הבחנתי בגישה מזוהה אצל אנשינו בעת דיוני הרכש עם הציכיים. נראה כאילו אנחנו נותנים להם את הרושם כי הם עושים לנו טובה, בעצם מוכנותם לעשות

עסקים עימנו. נראה כאילו אנחנו תמיד מתחננים לפניהם. עמדה כזו אינה מסייעת לי מאוחר יותר, כאשר אני צריך להתעקש על מספר זכויות שלנו לביצוע העבודה שהזמנו. איך אוכל אני להציג תביעות כשהבכירים מבינינו מתחננים בפני הצ'כים! הייתה מתיחות קבועה בניסיונות שלי לנסות לשנות את הגישה המנטלית של האנשים שאני עובד עימם, כמו המהנדס הראשי, מנהל המחשבים/בתי המלאכה וכיו"ב אנשים. הם היו ממש בלתי מרוצים כאשר התחלתי להתעקש על רישומי זמן מדויקים של שעות העבודה והמציאו כל מיני תירוצים... אבל הדברים מתנהלים עתה יותר על מי מנוחות וכולנו חברים טובים עכשיו.¹³⁸

בד בבד עם התנגדותם של הצ'כים לביצוע טיסה ישירה ובעיית הסימון והמימון של המטוסים, התעוררה גם בעיית מזג-האוויר הקשה שפקד את כל האזור. לפי התחזית היתה צפויה התבהרות ב-18 בדצמבר, וליום זה תוכננה המראת ששת מטוסי הספיטפייר הראשונים ליוגוסלביה. סם פומרנץ וחמשת הטייסים – ג'ורג' ליכטר, ביל פומרנץ, סאנדי ג'קובס, אהרון פינקל ומרדכי (מוטי) פיין (הוד) – נערכו לטיסה. מרדכי הוד היה הישראלי היחיד באותו המבנה; השני היה דני שפירא, אשר יועד לטוס במבנה השני. בסך הכול היו להם שבע שעות טיסה על ספיטפייר, ולאחר שפומרנץ בחן אותם – הוא אישר את השתתפותם במבצע. השאר היו אנשי מח"ל בעלי ניסיון טיסה עשיר על מטוסי קרב. לקראת השעה 8 פסק השלג, והוחל בפינוי המסלול לטיסה. שוחט הודיע בקשר שאצלם מזג-האוויר נוח, אך הוא גרוע בדרך. סם פומרנץ החליט להמריא בטיסה במבנה מכונס ככל האפשר: שלושה מטוסים יטוסו במכלי דלק לטיסה ארוכת-טווח ובלי מכשירי רדיו, ואילו שלושה אחרים יהיו מצוידים ברדיו. תדרון אחרון לפני ההמראה על-פי פקודת מבצע "ילווטה-2", אשר הוכנה באגף המבצעים של חיל-האוויר, ניתן על-ידי אברהם אקסלרוד. סיפור הכיסוי למקרה של נחיתת-אונס ביוון או במקום אחר היה שהמטוס יצא לשם ביצוע טיסת ניסוי לבדיקת יכולת הטיסה של המטוס עם מכלי הדלק הנוספים שלו. לטייסים ניתנה גם הכתובת של סמי כהן, אשר הגיע במיוחד ליוון כדי לסייע אם תתרחש נחיתת-אונס שם.¹³⁹

סם פומרנץ המריא ראשון, ואחריו יתר המטוסים. כולם נפגשו מעל השדה בצ'כיה – חוץ מביל פומרנץ, שהשלג שהחל לרדת מנע ממנו את האפשרות למצוא את השדה, ולכן המשיך בטיסת יחיד. שאר המטוסים המשיכו כשעה וחצי בטיסת מבנה בגובה 10,000 רגל. סערת השלג הלכה והחמירה, ובעקבותיה איבד סם פומרנץ את המבנה. הטייסים במבנה קלטו את הודעתו שהוא מתרומם לגובה 14,000 רגל, ואז ניתק הקשר אתו. הוחלט לחזור; אך מפאת השלג שהמשיך לרדת, היה קושי רב באיתור המקום המדויק של המסלול בקונוביצה. רק לאחר מאמצים רבים אותר השדה, והטייסים נחתו בו. סם וביל לא היו בין החוזרים. ב-20 בדצמבר נודע שביל פומרנץ נחת על חוף הים בעיר זאדר. הוא היה נתון בחקירה קשה של שלטונות הביטחון היוגוסלביים, ורק בהתערבותו של שייקה דן (אשר ישב במלון "אספלנד" בזאגרב) שוחרר מידיהם. גורלו של סם פומרנץ טרם נודע.¹⁴⁰

ב-20 בדצמבר השתפר מזג-האוויר, והמבנה של שישיית מטוסי הספיטפייר התכוון להמראה ל"יורם" שביוגוסלביה: ג'ורג' ליכטר טס בראש, אחריו מרדכי הוד ודני שפירא,



מרדכי פיין (הוד) ודני שפירא בשדה "יורם" במבצע "ולווטה"

וצמוד להם עוד מבנה של שלושה; בראשו ג'הן פ' מקלרוי, ואחריו ארנולד ("ארני") רוך וסיוזר דנגוט. אחריהם יצא מבנה נוסף של חמישיית מטוסים, שהוטסו בידי רלף (לל) סינקלייר, אלכסנדר ג'קובס (סאנדי), אהרון פינקל, ג'ק כהן וביל שרודר. לאחר טיסה של שלוש שעות ו-45 דקות נחתו המטוסים ביוגוסלביה. הכוונה היתה שלמחרת היום ימריאו המטוסים לארץ, אולם הם התעכבו שם מספר ימים ובמהלכם הוכנו המטוסים לטיסה הארוכה לארץ וכן סומנו בסמלי חיל-האוויר. באחד המטוסים התגלו תקלות מכניות, והוחלט להשאירו במקום. ב-26 בדצמבר המריאו איפוא 11 ספיטפיירים בשני מבנים (שישה וחמישה) ובראש כל אחד מהם מטוס קומנדו: את החמישייה הוביל סם לואיס במטוס קומנדו (RX-130), וברדשוי, במטוס קומנדו (RX-137), הוביל את השישייה. אחד המטוסים מהחמישייה חזר לנחיתה בגלל קלקול במנוע; שאר המטוסים המשיכו בטיסה, ולאחר שש שעות ו-45 דקות נחתו בארץ.¹⁴¹

בינתיים התקבלו ידיעות מכפריים על מטוס שהתרסק בהרי בוסניה. בהתערבותו של שייקה דן שלחו היוגוסלבים צוות אלפיניסטים למקום. לאחר שאיתרו את המקום, הסתבר שהמטוס נשרף לחלוטין. הצוות אסף לתוך המזודה את כל השרידים שנותרו במטוס, לרבות אקדח ורצועת-שעון, והעבירוה לידי שייקה דן, וזה הפקידה בידי ביל פומרנץ להעברה לארץ. ב-25 בדצמבר הודיע קגן לחי ולרמוז כי "נתברר באופן סופי שסם פומרנץ נשרף יחד עם הוורק. עצמותיו יועברו לגד [גינבה, מקום ישיבתו של גד – כינויו של קוזלובסקי] עם גדע, ומשם לארץ..."¹⁴³

סם פומרנץ, המוציא והמביא במבצע "בלק" בכל הפעילות הענפה שהתנהלה בזאת, בבדיקתם של מטוסי המסרשמיט, בהכנתם לטיסה ובאחריות לאחזקתם השוטפת של כל מטוסי הקומנדו שהשתתפו במבצע – נהרג איפוא בהעבירו עוד מטוסי קרב לארץ. כמו במבצע "בלק", כך במבצע "ולווטה" לא ניתן להעריך נכונה את מלוא הפעילות האינטנסיבית שנעשתה בשני המבצעים הללו בפרט, ובתרומה הגדולה לבניית חיל-האוויר בכלל, ללא הבנת גודל התרומה של סם פומרנץ. מטוסי הספיטפייר הגיעו בזמן לתחילתו של מבצע "חורב" – השלמת שחרורו של הנגב, וחיל-האוויר קרא את בסיס טייסת הקרב בחצור "שדה שמואל", על שמו.¹⁴⁴ בדו"ח שכתב ציר ישראל בפראג, אחוד אבריאלי, לשר החוץ, משה שרתוק, נכתב:

בשבועיים האחרונים הטסנו מכאן מספר אוירוני קרב מטיפוס ספיטפייר על פני יוגוסלביה לארץ. הפעולה הצליחה בדרך כלל למרות מזג האויר הרע, אבל קרה לנו אסון גדול בנפלו של אוירון אחד ביוגוסלביה בו נהרג סם פומרנץ. סם היה ראש היועצים הטכניים של חיל-האוויר בחוץ לארץ, אחד הטייסים האמיצים ובעלי ניסיון עשיר בכל שטחי התעופה, איש בעל מצפון ומסירות נפש בלתי רגילה.¹⁴⁵

* ב-29 בדצמבר טס ארתור טס מעקרון לשדה "יורם" כקברניט במטוס קומנדו (RX-130). עמו טס גם ויליאם ברדשוי וכן בן סטורי כנווט. למחרת היום חזר המטוס לארץ, מלווה בשני מטוסי ספיטפייר.¹⁴²

From : O.C. EKRON

To : HQ OPS

Date : 6.1.49

VELVETTA

It is brought to your notice that the C.46 craft working on Velvetta came back heavily overloaded and that the irresponsibility of the persons responsible endangered the life of the crew and passengers and the safety of the a/c and its cargo.

Details are as follows:

On December 30th RX137 returned with	4130 kg payload
On January 4th RX135 returned with	5108 kg payload.

All pilots complained of "heaviness".

It is pointed out that on long trips necessitating the use of extra tanks of petrol and oil etc, the payload is 2800 kg.

O.C. EKRON STATION

Copy to 106 Squadron

" " Hq. Freight & Passengers

מסמי קומנדו במבצע "ולוטה"

