

## פרק יא

# "עברו הזמנים ה'טובים' של זברה"

### "הפעם לא יעזרו להם שום איומים ומרידות"

בעקבות נחיתת-האונס של זוג מטוסי הספיטפייר ברודוס במהלך הטסת מטוסי הספיטפייר מצי"ה (מבצע "ולוטה") וההדים הרבים שהיו לאירוע זה באמצעי התקשורת גם לגבי השתתפותם של מטוסי תובלה גדולים בעלי מספר רישום אמריקני – הואשמה יוגוסלביה בשיתוף פעולה עם ארצות-הברית. גדע שוחט וצוותו הושמו במעצר-בית כמעט ללא כל מזון, ורק בהתערבותו של שייקה דן שוחררו. אולם שדה התעופה שם נסגר, מבלי שנקבע המועד לחידוש הפעולה משם.<sup>2</sup>

שוב התעוררה הבעיה כיצד להעביר את שאר מטוסי הספיטפייר. המטוסים נדרשו מיד, ופירוקם, אריזתם והובלתם בדרך הים עלולים היו להימשך כשלושה חודשים לפחות. סם פומרנץ הציע להטיסם בטיסה ישירה מצי"ה לישראל באמצעות הוספת שלושה מכלי דלק מיוחדים (במקום מכשירי האלחוט שהוצאו), המגדילים את טווח הטיסה בשעתיים נוספות. אולם, בטיסה בתצורה זאת היה סיכון רב מפאת משקלו של המטוס – כ-9,000 ליטראות. במטען מלא המטוס עלול לאבד מיציבותו, והמסלול בקוטביצה לא היה מן המשוברים, המאפשר המראה בטוחה עם מטען מעין זה. למרות זאת, מפאת הצורך הדחוף במטוסי קרב, אישר מטה חיל-האוויר את התוכנית הזאת – אם לא תאושר נחיתת ביניים ביוגוסלביה. פומרנץ חזר איפוא לפראג, ובעקבותיו, על-פי בקשתו ובקשת אבריאלי, חזר גם בנימין קגן כדי להמשיך בטיפול המנהלתי להטסת שאר מטוסי הספיטפייר.<sup>3</sup>

בדבד עם רעיון הטיסה הישירה הועלה שוב הרעיון לפרק את הספיטפיירים ולהובילם במטוסי התובלה, כשם שנעשה הדבר במסגרת מבצע "בלק", שבו הועברו מטוסי המסרשמיט. ד"ר אוטו פליקס התבקש איפוא על-ידי מטה חיל-האוויר ללחוץ על ממשלת צ'כוסלובקיה שיעמידו לרשות הפעולה שדה עם מסלול ארוך, כך שמטוסי התובלה יהיו מסוגלים לנחות בו ולהמריא ממנו, וכן להחיש את הספקת החימוש של מטוסי הספיטפייר ולשתף יותר את סם

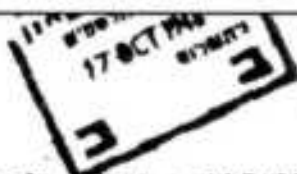
פומרץ גם במשאומתן על רכש מטוסי הספיטפייר. בעקבות זאת דיווח פליקס ב-6 באוקטובר מ"עופרי" לחי יששכר ולשאל מאירוב:

**מנסים להשיג רשיון לעבודה בשדה החדש... מקוים שסם יוכל לעבוד כאן חפשי, אך בלי רשיון טיסה ובלי לוויתן בתוך עופרי; עשרת אלפים מסמרים עבור היורקים מוכנים. היתר בעוד שבוע. אין סיכוי לחידוש אצל יורם. סיכויים חלשים אצל ברוך [בולגריה]. אין טעם לדרישה שסם ישתתף במשא ומתן על היורקים.<sup>4</sup>**

ואכן, הציבים הבטיחו להעמיד לרשות הפעולה תוך שבועיים שדה, שארכו 1,200 מטר, אשר יתאים גם לנחיתת מטוס סקיימסטר. כתוצאה מהבעיות שהתעוררו עקב נחיתות האונס של מטוסי הנורסמן, החליטו מארגני הפעולה להביא מטוס דקוטה מהארץ, כדי להעביר בו – ולא במטוסי הנורסמן – את הציוד של הספיטפיירים מצ'כיה ליגוסלביה או למדינות אחרות. ואכן, בדו"ח מ-12 באוקטובר כתב קגן כי "הוכן שדה של 1200 מטר ובסוף השבוע יסודרו הבלקים. השלטונות הזהירו שאם ישנה העניין שקרה בזברה הם יפסיקו פעולה זאת מיד. הבלקים דרושים בכדי להטיס את חלקי היורקים, תחמושת וכמו כן את היורקים עצמם." עם זאת חזר קגן והדגיש כי בצ'כיה "בדרך כלל יש קושיים רבים. אין לצירות השפעה על החוזים השונים. הציבים עושים קושיים על כל צעד. יכול להיות שזהו קו פוליטי שלהם שאנו עדיין לא רואים אותו. הם מאשימים אותנו בזה שנגלה העניין בזברה: אנשי ל.ת.א. גרמו לכל הצרות: שוק שחור, זונות, שכרות וכו'."<sup>5</sup>

בעקבות אזהרת הציבים הוחלט שלקראת הפעלת השדה החדש יינקטו אמצעי זהירות חמורים במיוחד, ויוסבר לצוותי האוויר עוד קודם צאתם מהארץ, "שעברו הזמנים הטובים" של זברה, נגמרו ושלא תהיה להם רשות לעזוב בדרך כלל את השדה ולצאת לעיר. ההצעה היתה שאם יתחדשו ה"בלקים", יגורו אנשי הצוותים במחנה מיוחד, יקבלו אוכל והוצאות, ורק סכום קטן מאוד הנחוץ להם בתוך המחנה. בנימין קגן הדגיש כי "הפעם לא יעזרו להם שום איומים ומרידות כי אמצעי בטחון אלה יישמרו עלידי ככתבם וכלשונם. יש להסביר להם כי הפעם כל תשלומיהם המופרזים יופסקו." לדבריו, "הגזבר של הצירות הסב את תשומת לבי כי החשבונות של זברה מגיעים לסכומים פנטסטיים של מליונים." הוא המליץ איפוא שכל אדם המגיע לציכוסלובקיה, בלי הבדל "עמדתו ומקצועו", כולל צוותי להק תובלה אווירית, יקבל סך של 600 קרונות (בערך 12 דולר),<sup>6</sup> שלדבריו "מספיק בהחלט בשביל בית מלון מדרגה ראשונה, אוכל והוצאות קטנות"; ולהפסיק כל תשלום במטבע זר, כפי שנהגו לשלם 100 דולר לטייסי הלהק לתובלה אווירית. הצורך להקפיד מאוד על התנהגות הצוותים הודגש ביתר-שאת על רקע ההערכה, שבאה לידי ביטוי בדברי קגן: "המצב הפוליטי בציכוסלובקיה לגבינו אינו משביע רצון. יש לי הרושם הכללי שמצד אחד השתנה היחס של השלטונות אלינו ומצד שני אני קובע שבאופן בלתי פרופורציונלי הוגברה הרכישה הערבית בציכוסלובקיה... אם נקח בחשבון כי גם המצרים, שהם הרוב בקניות האלו, מביאים לציכוסלובקיה מטבע קשה ומסתובבים בציכוסלובקיה באופן חופשי בדיוק כמונו. אין שום ספק שזה ישפיע גם על מצב הרכישה

חיל אוויר לישראל  
מטה כללי  
לחק חובלה אווירית  
למא / 31  
18 לאוקטובר 1948



קצין כטיס ח"א

תבידון - תשלום לטיסים

לחלן רשימת כטיסים אשר עליהם לקבל תשלום עבור תמחצית השנית של חודש אוקטובר.

|        |         |           |        |          |          |
|--------|---------|-----------|--------|----------|----------|
| 12,500 | רודף    | כיומן     | 12,500 | הל       | אורבך    |
| 12,500 | ליאז    | פלדס      | 12,500 | ארנולד   | אילניס   |
| 12,500 | 11      | סיבל      | 12,500 | גורדון   | לווס     |
| 12,500 |         | שטרן      | 24,500 | נורמן    | פונדן    |
| 12,500 | אברהם   | סראוב     | 24,500 | ריימונד  | קורץ     |
| 12,500 | לואיס   | מסר       | 20,500 | מוריס    | קאוסמן   |
| 12,500 | סולמן   | בוק       | 12,500 | מוריס    | כן סימון |
| 12,500 | מיכאל   | נורטרן    | 12,500 | סירל     | כהן      |
| 12,500 | וולטר   | סופקין    | 12,500 | יוליאן   | סוויג    |
| 12,500 | 11      | סמיס      | 12,500 | פרד      | ויינבלט  |
| 12,500 | מרסין   | פסקו      | 12,500 | מרכס     | רוסנברג  |
| 12,500 | ריימונד | בלור      | 12,500 | ארטור    | פורט     |
| 12,500 | לואי    | גרנר      | 20,500 | דאלף     | סינקלר   |
| 12,500 | הל      | שווימר    | 12,500 | מרכס     | נורנסטין |
| 12,500 | מלקולם  | וולקוביץ  | 12,500 | בנימין   | סקאלח    |
| 12,500 | פיליפ   | סולומון   | 12,500 | פילסון   | סאטן     |
| 12,500 | ליאונרד | רסקין     | 12,500 | יואל     | סלום     |
| 12,500 | רייט    | מרס       | 12,500 | סקס      | כהן      |
| 25,000 |         | הנדרסון   | 12,500 | סולומון  | גייקובס  |
| 25,000 |         | נילטון    | 18,000 | אלסטר    | פוזלי    |
| 25,000 |         | כריאנדסיס | 18,000 | לסטר     | לורנס    |
| 25,000 |         | אקמארנס   | 18,000 | מניאל    | גונט     |
| 25,000 | ארני    | מגר       | 12,500 | גו       | פרידל    |
| 25,000 | ארני    | ליבלינג   | 12,500 | סאול     | פינגראד  |
| 25,000 | דונלד   | אקסטרום   | 12,500 | כוב      | כהן      |
| 25,000 |         | קרטון     | 19,000 | רוברט    | פוסטר    |
| 25,000 |         | לינקוויסט | 19,000 |          | אונטר    |
| 12,500 | פיליפ   | וול       | 19,000 | סימפלסון | מילור    |
| 12,500 | מוראל   | דויס      | 19,000 | ג.       | קארל     |
| 12,500 | חורד    | ניצבר     | 19,000 | בייטס    | אנסילח   |
| 12,500 | ויקטור  | סובנר     | 19,000 | דונלד    | ויילר    |
|        |         |           | 19,000 | רוברט    | רוברטס   |
|        |         |           | 19,000 | כוב      | הרס      |
|        |         |           | 19,000 |          | לופטה    |
|        |         |           | 19,000 |          | פוסטל    |
|        |         |           | 19,000 |          | קלקר     |
|        |         |           | 19,000 | גייטס    | וילסון   |
|        |         |           | 19,000 | מריין    | קוטר     |
|        |         |           | 12,500 |          | כרקר     |
|        |         |           | 12,500 |          | רייטס    |
|        |         |           | 12,500 | גו       | סומס     |
|        |         |           | 12,500 | גק       | בס       |
|        |         |           | 12,500 | צארלס    | נוס      |
|        |         |           | 12,500 | מוריס    | בקוויס   |
|        |         |           | 12,500 | אברהם    | צירון    |
|        |         |           | 12,500 | רוברט    | לונטרל   |
|        |         |           | 12,500 | ליאונרד  | לויין    |
|        |         |           | 12,500 | לפאייס   | נגלי     |
|        |         |           | 12,500 | סירל     | סמינברג  |
|        |         |           | 12,500 | אלי      | כהן      |
|        |         |           | 12,500 | בן       | סמרי     |
|        |         |           | 12,500 | אדוארד   | צימסקי   |
|        |         |           | 12,500 | סה       | כהן      |
|        |         |           | 12,500 | פאול     | דובסקי   |

1335,000

קצין מנהלה  
בשם מפקד ל.ת.א.

אני לא יודע להחליט על זה.  
אולי יתן משהו חזק.

האב, משה, חתום.

שלנו.<sup>7</sup> ואכן, ב-14 באוקטובר כתבו "גד" (פנחס קוזלובסקי) ופליקס לאשכול ("לישי"), לאביגור, לחי ולאחרון רמו:

**בגלל התערבות מצרית רצינית מאוד, בוטלה אפשרות בלקים וגם טיסות ישירות של היוורקים. כמו כן עלינו להפסיק את כל בתי הספר. תלמידים ישראלים יחזרו במשך ימים מספר. תלמידים אחרים ימשיכו עד גמר סידורים מורמליים הקשורים עם העברתם ארצה. משתדלים בכל האמצעים להשיג הסכם על העברתם של חלק לפחות של יורקים לעזוב בדרך החמישה הקודמים.<sup>8</sup>**

חידושו של מבצע "בלק" להטסת מטוסי הספיטפייר נדחה לפי שעה, והצורך המידי במטוסי הלהק הלך איפוא ופחת. עם זאת, גם לפי התוכנית שמטוסי הקרב יטוסו בכוחות עצמם, היה ברור הצורך להעמיד כמה ממטוסי הלהק, כפי שהיה במבצע "ולווטה", בכוננות לטובת הסיוע בניווטם של מטוסי הקרב, וכן להובלת חלקי-החילוף והחירוש עבורם. יתרה מזו, באותה השעה הוטלה על הלהק גם המשימה להטיס את הנרי מורגנטאו.

### **מבצע "הנרי"**

לא חלף אלא זמן קצר למן הטסתו של הנשיא חיים ויצמן מגינבה לארץ במבצע "שחר", ולהק תובלה אווירית נערך לביצועה של טיסה אזרחית שנייה. הפעם היה צריך להטיס מאירופה את הנרי מורגנטאו, יושב-ראש המגבית המאוחדת בארצות-הברית, לשעבר שר האוצר של ארצות-הברית.

במחצית השנייה של חודש ספטמבר 1948 הגיעו לברגוריון דיווחים על פעילותו הענפה של הנרי מורגנטאו בגיוס כספים למען מדינת ישראל, על פגישתו עם גיימס פורסטל, שר ההגנה של ארצות-הברית, על ידידים חשובים שיש לו בקנדה, ועל כך שהוא מעוניין לבוא לביקור בארץ ("לקנות פה אדמה ובית ולשוב לפעול באמריקה", כפי שכתב ברגוריון ביומנו), אם הוא, בן גוריון, יזמינו.<sup>9</sup> בעקבות זאת, ככל הנראה, הורה ברגוריון לארגן את הטסתו של מורגנטאו לארץ. המשימה הוטלה על הלהק לתובלה אווירית, ולמרות היותו שרוי בפעילות מסיבית במסגרת מבצע "אבק" ובהכנות לקראת ההפצצות במבצע "יואב" – פתח בהכנות קדחתניות לארגונה של הטיסה, אשר כונתה מבצע "הנרי". כמו במבצע "שחר", הוחלט גם הפעם לערוך את הטיסה הזאת במטוס הסקיימסטר של רלף קוקס, שהמשא-זמתן לרכישתו טרם הסתיים. תוך כדי ההתכוננות לפעולה כתב רמי טייבר, מרכז פעולת חיל-האוויר בגינבה, ב-16 באוקטובר לרלף קוקס בפיטסבורג פנסילבניה, וביקשו להגיע לארץ לסיכום סוגיית רכישת המטוס. עוד כתב במכתבו:

**אני רק רוצה לציין כי הדו"חות אינם מעודכנים, מאחר והיו כמה סיבוכים תודות לשינויים בנסיבות ואנו נצטרך להסכים על אופן קביעת התשלום לתקופה המתחילה מן היום בו הפסקת לטוס. בנוגע למר ג'והנס: הוא לא הציג**

איזושהיא הצעה, כמו גם לא הגענו לאילו שהן החלטות. הוא רק מסר לנו בשמך שאתה מוכן למכור את המטוס וכי אתה מעוניין בהצעת מחיר. אנחנו מסרנו לו הצעת מחיר ואז, הגיעה התשובה שאתה לא מוכן למכור את המטוס. בנוסף לכך, לא נעשה שום שימוש במטוס, כפי שאתה יודע מפאול קמפוס (Paul Campus), לפיכך החלטנו לבטל את החוזה. ג'והנס לא היה קשור לכך. בכל מקרה, נבהיר את המצב כאשר ניפגש.<sup>10</sup>

בינתיים, כאמור, נמשכו ההכנות להטסת מורנגטאו. אמנם היתה זאת טיסה אזורית שנייה, אולם כשם שבטיסה הראשונה היה צריך לארגן כמעט את כל הדברים מבראשית – כך היה גם הפעם: לאחר מבצע "שחר" הוצאו ממטוס הסקיימסטר כמעט כל אותם הדברים החיוניים, אשר הותקנו בו לקראת הטיסה האזורית, והמטוס שולב במבצע "אבק". היה צריך איפוא לדאוג שוב לריהוטו מחדש. על כך כתב דוד פליגלמן, קצין המנהלה של הלהק, שהשתתף כמלווה בטיסה זאת:

הזמן הקצר שנתן גרם לקשיים מרובים ולמתח והתאמצות גדולים מדי מצד האנשים שטפלו בדבר... יש לקחת בחשבון כי היה צורך: להכשיר את המטוס מבחינה דקורטיבית פנימית (הכסאות ושאר הסדורים הוצאו לאחר פעולת 'השחר'); להכשיר ולבדוק את המטוס מבחינה טכנית; להכין את כל הניירות והמסמכים הנוגעים למטוס ולטיסה; להתאים את התלבושת ולמלא את החסרות; להכין צרכי מזון.

עם זאת, "מכל הסדורים צלע קצת עניין הכשרתו הפנימית של המטוס ונקיונו אשר לא היו לגמרי בסדר... יש לתת שהות גדולה יותר בהכנות לטיסות מסוג זה כל עוד אין קו תעופה קבוע, כי כל טיסה מעוררת בעיות משלה ודורשת עבודת הכנה מרובה ואחריות ביותר."<sup>11</sup>

בתוכנית למבצע "הנרי", אשר נכתבה על-ידי קצין התכנון הראשי של הלהק, נקבעה מטרת המבצע: "העברת אישים חשובים במסע הלוח ושוב מעקרון, מדינת ישראל לפריס צרפת". מטוס הסקיימסטר, בסימון 4X-ACA, הועמד איפוא שוב לטובת הטיסה שנקבעה ליום ראשון 17 באוקטובר. משך הטיסה הוערך בכ-12 שעות (אורך הדרך – 2,100 מייל). שדה התעופה בליון נקבע כשדה לנחיתת-חירום בדרך מעקרון לפריס.<sup>12</sup> החמראה מעקרון תוכננה ל-18 באוקטובר בשעה 02:00; הגעה לשדה התעופה לה-בורגיה בפריס בשעה 14:00; וחמראה משם חזרה לארץ בשעה 18:00.

"היו הרבה דחיפות מרפקים כדי להימנות על צוות הטיסה", כתב לימים גורדון לוויט, שכן "חוץ מן ההיבט החלוצי של הטיסה עצמה, לילה במועדוני הסטריפטז בפריס יתקבל בברכה, לאחר הצנע של ישראל". הוא הופתע להיווכח כי למרות שלא היה, כדבריו, "חלק מהילובי למען חברת התעופה" – שולב כקברניט בטיסה לפריס וכקצין ראשון בחזרה, וטרמן מוניץ כקצין ראשון בטיסה לפריס וכקברניט בחזרה משם; פרדי ויינבלט – קצין שני, שמואל גולומב ורוברט סיטרון – נווטים, הרברט בורנשטיין ובן סקלאר – מהנדסים, פאול דנסקי וליאו פלדמן – אלחוטאים, סיי כהן – אלחוטאי מדריך, נתן שלמה – טבח, ושתי מארחות

— לאה ברבש ונורה שרף\* כמלווה לטיסה נקבע, כאמור, קצין המנהלה של הלהק. חייט מקומי תפר לצוות מדים כחולים-בהירים, ועל מדיהם של לוויט ומוניץ נתפרו ארבעה פסי זהב על כל שרוול, כנפיים רקומות בזהב וקישוטי זהב על הכובעים. כל אלה, לדברי לוויט, שיוו להם הופעה של "אדמירלים ברפובליקת בנגה."

ביום ראשון 17 באוקטובר במברק של מרדר לפריס נאמר, כי המטוס יגיע למחרת היום בשעה 11:00 לפי שעון גריניץ', וישהה במקום לכל היותר ארבע שעות. הוא הוסיף כי "משרד התחבורה מבקש את גולדברג [הקונסול הישראלי בצרפת] להתקשר עם חברת הנסיעות אוציאניה להשגת נוסעים לארנון [לארץ]."<sup>13</sup>

ואכן, באותו יום בשעה 22:30 יצא הצוות ממלון "בריסטול" לשדה-התעופה בעקרון. לאחר תדריך וארוחת ערב שם התייצב הצוות במטוס. על-פי תכנון מוקדם צורפו לטיסה גם נוסעים, אשר שילמו דרך חברה אורחית עבור טיסתם ("הרווחים הועברו לקופת הממשלה").<sup>14</sup> בסביבות השעה 02:00, לאחר מספר דקות איחור שנגרמו על-פי הוראות מגדל-הפיקוח, המריא המטוס. הטיסה התנהלה על-פי התוכנית ללא כל איזורים חריגים, ונוסעי המטוס בילו את זמנם במנוחה או בקריאה. עם אור היום הלך והורע מזג-האוויר לרוחב נתיב הטיסה של המטוס: ענן חזיתי, כעין מסך אנכי מוצק, השתרע מפני הים ועד לגובה רב, ולפניו "היה ענן מתגלגל, רותח, קוצץ שהפך את הים לעיסה של גלים זועמים ורוחשים." לאחר שנכנסו לתוך חזית הענן, היתה המערבולת מתונה למדי, אולם לפתע הכתה בהם התזוית בכל כוחה הפרוע, כתיאורו של לוויט:

היתה זו מערבולת של כוח פרוע ובית-משוגעים של רעש. המנועים מחו, גוף המטוס נאנח וחרק, מגבי השמשות עבדו כמטורפים, הגשם נשפך עלינו כמו מדוד רותח, הברד מכה בנו, כאילו גמר אומר לחדור דרך קליפת האלומיניום הדקה. שכבות קרח הופיעו ונעלמו כרוחות-רפאים. קומולו-נימבוס אחד העביר אותנו למישנהו, כקנקן יין. ברקים הבזיקו. אש ההתפרקות החשמלית חוללה ריקוד מאקאברי לאורך הכנפיים. עמדנו על סף אובדן השליטה במטוס, או קריעת כנף מהגוף... ידענו כי גורלנו מונח על כפות המאזניים. כמוצא אחרון הורדתי את כנף-הנחיתה. הרעש גדל, כאשר זרם האוויר היכה וחדר דרך פתתי הכן...

או "לפתע כאילו נלאו הענקים מאתנו, הושלכנו החוצה מצידה השני של התזוית אל שמיים בהירים, שקטים מסבירי פנים. הכל נגמר..."<sup>15</sup>

כך נמשכה טיסה שקטה לעבר פריס. אולם, בעקבות מזג-האוויר הקשה צרך המטוס דלק רב, ובניגוד לתוכנית המקורית נאלצו לנחות לתדלוק בליון. נחיתה המטוס שם עוררה תמיהה וסקרנות מלוות בחשד, אולם הביקורת עברה ללא כל תקלות. התוכנית היתה לתדלק ולהמריא מיד, אולם תוך זמן קצר ביותר התברר שחברת הדלק מתעקשת לקבל את התשלום עבור הדלק רק בפרנקים, ורק לאחר משא-ומתן ממושך ומייגע (שבמהלכו התקשר פליגלמן טלפונית למשרד

\* השמות הפיקטיביים, על-פי הסדר של השמות לעיל: גדעון לבבי, נתן אחרון, נתן כרמי, שמואל ברגיל, אברהם סיטרון, צבי זהבי, בנימין כהן, פסח צור, אריה שדמי, שמעון כהן, נתן שלום, לאה יורם.



משמאל: הנרי מורגנטאו, ? , נורמן מוניץ, פרד ויינבלט, שמואל גולומב

בפריס על-מנת לטפל בבעיה) הסכימה החברה לקבל את התשלום בדולרים (על-פי שער החליפין הרשמי הנמוך). התדלוק היה איטי ביותר, ופרק-זמן זה נוצל לארוחת צהריים לצוות ולנוסעים. העיכוב שם נמשך אמנם רק כארבע שעות, אולם הוא גרם לדחיית כל לוח הזמנים ב-24 שעות. כך התאפשרה לצוות, לאחר נחיתת המטוס בפריס, שהות ממושכת מהמתוכנן שם.<sup>16</sup> המטוס נחת בלה-בורז'ה בשעה 20:00 (לפי שעון ישראל). איש לא המתין להם שם. בבית-המכס נכח צבי דינשטיין, נציג המשלחת של משרד הביטחון בפריס. ביקורת המכס לא היתה קפדנית. המטוס אובטח לאחר הנחיתה על-ידי שני המהנדסים מהצוות, ולאחר מכן על-ידי "משטרת האוויר הצרפתית". הטיפול במטוס ובנוסעים, אשר הופקד בידי חברת "אוצאניה", לא נעשה כראוי. לא טיפלו לא בנוסעים שהגיעו ולא במטענם, ובכך גרמו להתמרמרות רבה מצידם ולעיכובים מיותרים. גם לא היה כל ארגון מסודר של הסטת נוסעים חוזרים לארץ, ואף לא עדכנו אותם באשר לשינויים בלוחות הזמנים. הצוות נאלץ איפוא להסתייע בשירותיה של חברה צרפתית בשם "אייר טרנספורט", אשר קיימה קו תעופה לחיפה ושיתפה פעולה עם "אייר פרנס". חברה זאת אף סיפקה להם מנות מוטסות לדרך חזרה, ונשיא החברה הביע את נכונותו לשמש כסוכן של חברת "אל-על" בפריס.<sup>17</sup> בפגישתו עם גולדברג, הקונסול הישראלי בצרפת, הביע פליגלמן בפניו את מורת-רוחו הרבה מהטיפול הבלתי מתאים שלו זכו בהגיעם לפריס, וביקשו לדאוג לתשלום עבור הדלק למטוס ולכך שחברת "אוצאניה" תעשה את המוטל עליה. זה קבל על חוסר תקציב ועל שלא עודכן בפרטים החיוניים של הטיסה. פליגלמן ציין במיוחד "את היחס הטוב והעזרה המרובה שהוגשה לנו ע"י אנשי אוסקר [שלום זינגר-רון]."<sup>18</sup>

לאחר שהנרי מורגנטאו, קורטיס בטיגר (נכדו של פרנקלין רוזוולט, לשעבר נשיא ארצות הברית), נתן שטראוס, מאיר שטיגלס ואנשים נכבדים אחרים עלו למטוס, המריא הצוות מפריס בחזרה לארץ ב-19 באוקטובר בשעה 17:00 (שעון ישראל). הטיסה התנהלה כמתוכנן, והטייס, נורמן מוניץ, החל להנמיק לקראת הנחיתה בעקרון. לפתע נסק המטוס בזווית חדה כלפי מעלה. התברר, שהאורות שנראו מהמטוס לא היו אורותיה של תל-אביב – אלא של אלכסנדריה.<sup>19</sup> הטיסה נמשכה עשר שעות וחצי, והמטוס נחת בעקרון. בתחקיר הטיסה ציין מוניץ במיוחד את בעיית המשמעת של אנשי הצוות:

הנני מרוגז מאד לשמוע מהם 'מדוע' ו'אני חושב אחרת' בתנאים רגילים לאחר שהנני מסביר להם פעולות מיוחדות שנקטתי. אולם מאחר ששמעתי מהם את התנגדותם למלוי פקודות ולאחר שהנני מודיעם לפעול בהתאם להוראותי – יש להשמע לדבר בלי כל דיבורים יתרים... רק לקברניט ישנה המסגרת הכללית של הטיסה ולמרות שפקודותיו לצוות יכולות להיות בניגוד לנוהג ולחוקי הצוות – יש לבצעם, היות וזה הכרחי בהתאם לתכנית ולמסגרת הכללית של הטיסה.

כקודמתה, הניחה אף טיסה זאת כמה יסודות בארגונה של התעופה האזרחית. על סמך הלקחים פורטה שורה של המלצות לקראת הטיסות האזרחיות של חברת "אל-על": להודיע על מועד הטיסה מבעוד מועד; לתאם מראש עם שדות תעופה מרכזיים (כמו ניקוסיה, אתונה, אג'קיו, רומא, מארסיי ופריס) ולקבל את האישור – לא לטיסה מיוחדת, אלא לתקופה ארוכה – לנחות בהם אם יהיה צורך לנחיתת חירום (Emergency Landing), לתדלוק (הומלץ על החברות "של" או "סוקוני ואקום") ולקבלת שירותי אחזקה למטוס – כל זאת באשראי; כן הומלץ לקבוע את מארסיי כתחנת מעבר עבור טיסות לפריס בעתיד, ובכך להבטיח רזרבה גדולה יותר של דלק; להתקשר עם חברה המסוגלת לטפל במטוס, בנוסעים ובמטען וכן בארגון הנוסעים חזרה לארץ; לדאוג שאבטחת המטוס לאחר הנחיתה לא תיעשה על-ידי אנשי הצוות העייתיים מהטיסה; להכשיר את הצוות "לתפקידי טיסה אזרחית וכל הבעיות הקשורות בה"; להכשיר היטב את האלחוטאים לפעולה בתחום התעופה האזרחית; לשפר את השירות ואת התנאים לנוחיותם של הנוסעים; ולהכשיר במיוחד נשים מתאימות לתפקיד "המטפלות" (Hostesses); ולבסוף, "בארץ אפשר ע"י הגדלת המנגנון הנוכחי של ל.ת.א. לטפל בכל הבעיות הקשורות בטיסות מסוג זה ואין צורך בסוכן משנה. כי מסירת הטיסה לסוכן משנה מפחיתה את מספר הנוסעים אשר באפשרותנו לקבל."<sup>20</sup> עם זאת סיכם פליגלמן:

הצלחנו ליצור אוירה ישראלית יפה ומלבבת ביותר. ההרגשה הכללית היתה כי לוקחים אנחנו אותנו כגברת ארץ ישראל ומעתיקים אותה זמנית לפריס, ולהיפך בו ברגע שעלו האורחים החשובים על המטוס מיד הרגישו באווירת הארץ. מר מורגנטאו ומלווי וכן שאר הנוסעים הביעו פעמים מספר את שביעת רצונם הרבה מסדרי המטוס הנוחים, השרות והיחס הטוב, אשר ממנו הם נהנו ואשר השווהו לשרות בחברות תעופה בעלות שם עולמי.



משמאל: סיי כהן, פול דונסקי, פרד ויינבלט, קורטיס בוטיגר, הנרי מורגנטאו, לאה מלמד, נורה שוף, ליאו פלדמן

מיד לאחר הגעתו יצא מורגנטאו לרחובות, לפגישה עם נשיא מדינת ישראל, חיים ויצמן, ועל-פי התוכנית היה אמור להתארח אצלו במשך ביקורו בארץ. ב-21 באוקטובר נפגש גם עם בן-גוריון, וזה תיאר בפניו את המצב הצבאי בחזית; בן-גוריון הגדירו ביומנו כ"יהודי נאיבי, ישר וטוב".<sup>21</sup> באותו היום התפרסמו בעיתוני הארץ דבריו של מורגנטאו, ובין השאר – כי עמידתה האיתנה של מדינת ישראל במלחמתה נגד הערבים העלתה בהרבה את כבודם של יהודי אמריקה; הוא הוסיף כי "אמריקנים רבים משווים את מלחמת ישראל לעצמאות, לימיה הראשונים של מלחמת אמריקה לעצמאות, שעה שגורגי ושינגטון עמד מול כוחות שעלו על כוחותיו הוא בהרבה..."<sup>22</sup> ב-25 באוקטובר וב-27 בו נפגש מורגנטאו שוב עם בן-גוריון<sup>23</sup> ובאותו יום אף הוקם בחרבת בית-פאר יישוב על שמו (תרגום שמו מלועזית) בשם "טל-שחר".<sup>24</sup> בפגישתו עם בן-גוריון אף מסר לו בשמו של ויצמן, "שהוא רוצה להתפטר כי לא משתפים אותו בעניינים".<sup>25</sup>

### מבצע "הנרי-2"

ב-29 באוקטובר כתב בן-גוריון ביומנו, כי מורגנטאו "מפליג הלילה בסקיימסטר שלנו לפריס".<sup>26</sup> ואכן, עד אז הלכו ונשלמו הכנותיו של הלהק להטסתו של הנרי מורגנטאו לפריס במבצע שכונה "הנרי-2". צוות מטוס הסקיימסטר כלל את הקברניט מוריס קאופמן; קצין

ראשון-נורמן מוניץ וקצין שני – ריי קורץ.\* כאחראי לליווי הטיסה נקבע מיכאל קולנשר, קצין המנהלה של עקרון. על-פי תחזית מזג-האוויר נלקחה בחשבון האפשרות שהם ייאלצו לנחות במארסיי לצורך תדלוק.<sup>27</sup>

בהתאם לתוכנית הגיע הצוות לעקרון בשעה 18:30, אולם הבסיס לא היה ערוך כראוי. תחושת קברניט המטוס היתה שבניגוד לטיסות הקודמות, לא ניתנה הפעם "לטיסה חשיבות מספקת": לא הוקצו די עובדי קרקע לארגון הנחץ, מועדון הקצינים לא הוכן להגשת הארוחה לצוות, המקרר לא הועמס על המטוס ולא נקשר, "הדרכיות והרשיונות" לחברי הצוות ותעודות הנוסעים והמטען לא הוכנו מבעוד מועד, וחלק מהנוסעים עלה למטוס קודם שהושלמה הכנתו ובכך הפריע לעבודת הצוות. בעקבות כל אלה המריא המטוס באיחור של 65 דקות. במשך 30 דקות למן ההמראה הוחזק המטוס בהאפלה. הדיילות החלו להגיש אוכל לנוסעים. לאחר חמש שעות, שבתן היתה הטיסה די שקטה, נכנס המטוס במשך כמה שעות "לסופת אוויר בינונית שהיתה מלווה בקרח, שלג וגשם כבד." לעומת זאת, הטיסה בין מארסיי ולה בורגיה היתה שקטה מאוד, ובמהלכה הוגשה ארוחה נוספת לנוסעים. עיקרו של דבר, כדבריו של קברניט הטיסה מוריס קאופמן, "במשך כל זמן הטיסה האכילו את הנוסעים במאכלים קלים ומשקאות. התחשבו כל הזמן בצרכי הנוסעים ובנוחיותם. למרות הסופה הביעו את שביעות רצונם המלא מהדרך..."<sup>28</sup>

בלה-בורגיה לא המתו נציגי ישראל לצוות, ולאחר שחיכה שם מספר דקות, הושאר המהנדס והטבח לאבטח את המטוס, והשאר פנו לכיוון משרדי "אייר פרנס" בפריס, בהניחם ששם הם עשויים לפגוש מיישהו המעודכן באשר להגעתם. ואכן, מאוחר יותר, בשעה 01:15, פגשו שם את הנציגים, שהיו אמורים להמתין להם בשדה התעופה. קברניט המטוס, מוריס קאופמן, הבהיר להם שאינם יכולים להמריא מיד לארץ, כיוון שיש צורך לטפל טיפול טכני הכרחי למטוס, לאפשר לצוות לנות, וכן לקנות ציוד לווטות וציוד אחר שהיו "נחוצים בהחלט להבטחת טיסה בטוחה יותר." הנציגים "אשר חסרים כל מושג על צרכי המטוס והצוות... התייחסו... לצוות כאל זרים ומושפלים," לדברי הקברניט, לא הבינו מדוע אין הצוות יכול להמריא חזרה מיד לארץ. עד לקבלת החלטתם, במשך למעלה משעה, המתין הצוות, שטס כל הלילה, ללא שינה וללא ארוחת בוקר.

רק לאחר דין-ודברים קשה ובא-ירצון מובהק הסכימו הנציגים להעביר לצוות את הכסף עבור ארוחת הבוקר שלהם. לצוות המטוס היו רשימות מפורטות של קניות שהיה עליהם לעשות בפריס, אולם מפאת "קשיים כספיים שהיה צורך לראותם מראש – נסגרו החנויות לפני שאנשינו הספיקו לעשות דבר. כמו כן היה על קולנשר לרדוף אחרי נציגו במשך שבע שעות עד שקיבל מהם כסף להוצאות הצוות." גם אז לא היה ברור אם על אנשי הצוות לשלם עבור לינתם בבית-המלון, שכן בטיסה הקודמת שולם החשבון עבור הצוות. קברניט המטוס, שלא היו לו הוראות אחרות, עמד על כך שהצוות ישלם – למרות שזה גרם "לאי נוחות ולזעם לכמה מחברי הצוות שהיה עליהם ללוות מאחרים כדי לשלם

\* כן היו בצוות הנוטים: אלי כהן, משה בקיט, אלחוטאי מדרך: סיי כהן, אלחוטאים: אדוארד ציינסקי וריכרד בלך; מהנדסים: צבי בורנשטיין ויואל (רוברט) סלוס; טבח: נתן שלום; דיילות: ליון קאופמן ולאח ברבש.

חשבון שלא התכוננו לו." במשך למעלה משבע שעות לא היה בשדה התעופה אף לא נציג אחד שיתאם את נקיון המטוס עם חברת "אייר פרנס", ורק בסיומן הוחלפו המהנדס והטבח שלא נחו ולא אכלו דבר, "כשהם קפואים כמעט היות ולא דאגו עד אז להספקת שומרים אחרים."<sup>29</sup>

גם ארגונים של הנוסעים חזרה לארץ לא טופל כראוי – למרות ההמלצות שהוגשו לאחר הטיסה האזרחית הקודמת. כשהגיע הצוות לפריס, נאמר לו על-ידי הנציגים שם כי אין כל נוסעים חזרה לארץ, ואולי יימצאו מספר נוסעים עד מועד טיסתם למחרת היום בשעה 14:30 (זמן מקומי). למחרת היום השכם בבוקר יצאו הטבח והמהנדס לשדה התעופה על-מנת להכין את המטוס לקראת הטיסה. שאר הצוות היה מוכן לעזוב את בית-המלון כבר בשעה 12:00 (זמן מקומי), אולם הם המתינו כשעה ורבע להודעה "מנציגינו בקשר להכנות לעזיבה, נוסעים, הובלה, מזג אוויר או כל דבר אחר העלול לעכבנו." כאשר הגיע הצוות לשדה התעופה, שוב חל עיכוב בהמראה, כיוון שהספקת המזון הנחוץ לנסעים ולצוות לא הוזמנה מבעוד-מועד. הקברניט נאלץ "לקנות עוד עוגות וממתקים להגשה בין הארוחות הקלות היות והני"ל לא סופקו." מפאת "ארגון גרוע ומסירת ידיעות בצורה לא מסודרת" נותרו מושבים פנויים בדרך חזרה לארץ.<sup>30</sup>

בשעה 14:30 (לפי שעון גריניץ') המריא הצוות במטוס הסקיימסטר מלה-בורויה לישראל דרך מארסיי וכרתים. מזג-האוויר בין מארסיי לכרתים היה סוער למדי, כדברי הקברניט: "עברנו בקרח, גשם חזק, ופעם אחת נפגעי על-ידי ברק." מפאת מזג-האוויר הקשה ששרר גם בעקרון לא נחת המטוס שם, אלא המשיך לרמת דוד ונחת שם בשעה 02:40 לפי שעון גריניץ'. ברמת דוד הוגשה לנסעים ארוחה נוספת, ולאחר מכן יצאו באוטובוס לשדה התעופה בתל-אביב לצורך בקרת המכס. שעתיים וחצי לאחר הנחיתה השתפר מזג-האוויר, והמטוס המריא לעקרון.<sup>31</sup> למרות כל התקלות שיבחו הנוסעים את הצוות והודו להם "על הארוח הנאות והשרות הנהדר", וחלקם אף העירו: "זה טוב כמו ב'אייר פרנס', ו'אפילו ט.ו.א. אינו נוהג כל כך טוב."

כדי לשפר את היערכות הלהק לקראת הטיסות האזרחיות הבאות, המליץ קברניט המטוס, מוריס קאופמן, להכין מראש תלבושת עבור כל איש צוות אוויר, המיועד "לעבוד בקו טיסה מסחרית", ולא לגרום לאי-נוחיות "לצוות לפני כל טיסה בהתאמת תלבושות, דבר שגוול כמה ימים ובסופו של דבר הן אינן מתאימות." יתרה מזאת, הוא הציע להחליף בכלל את התלבושות, שכן לדבריו "האריג אינו מהסוג הנראה תמיד מגוון. הדוגמה אינה נותנת את החום הדרוש וכן אינה מונעת מיציאת חולצה מחוץ לחגורה" – מה גם ש"החולצה הכחולה אינה מוסיפה למארחות חן נשיי ומראה מושך." כן המליץ להטיל על שירות הכלכלה של החיל לדאוג לכל הצרכים לכלכלתם של הנוסעים והצוות ולהעברתם למטוס שעתיים לפני מועד ההמראה. עוד הציע, שבגמר הטיסה לפריס יהיה שם צוות אחר לביצוע מידי של הטיסה חזרה לארץ, ואם אין הדבר אפשרי – "לתת לצוות מנוחה של יום אחד ואם אפשר – יומיים," על-מנת לתחזק את המטוס ולאפשר לצוות לנוח; ולהתיר שימוש בקרן, המצויה בידי הקברניט, לכל הצרכים הנחוצים.<sup>32</sup>

## גורל שדות "אבק" – "שעמום וירידת המוסר מכל הבחינות"

עם ההיערכות לחידוש הפעולה בצ'כיה להטסת מטוסי הספיטפייר ועם ביצוען של טיסות "הנרי" טיפל מטה הלהק ביתר תשומת-לב גם בכל אותם הנושאים, אשר נדחקו לקרן-זווית מפאת הפעילות המבצעית. בראש ובראשונה היה צריך לקבוע את אופן היערכותו של מטה הלהק לטיפול ולשליטה ביחידותיו בעקרון ובשדות "אבק-1" ברוחמה ו"אבק-2" באימרה. עם סיומו של מבצע "יואב" נותרו למעשה שדות "אבק" ללא ייעוד מידי. אדוארד קרבנוב, קצין הקשר של "אבק-1", כתב בהקשר זה: "אחרי נצחוננו ואחרי שהדרך לנגב פתוחה אין כמובן כרגע צורך חיוני כל כך בתובלה האווירית כמו קודם". לפיכך ביקש מחיים פרידלנדר, קצין הקשר של הלהק, להעבירו לשמש כקצין קשר באחד משדות התעופה הגדולים או להיות אלחוטאי במטוס, כפי שהובטח לו, שכן, לדבריו: "אני מרגיש את עצמי מיותר במקום הזה ולפי דעתי יוכל לשמש במקום הזה בתפקיד זה אדם בעל ידיעות יותר מצומצמות ממני. ואהיה לממונים עלי אסיר תודה אם יעבירוני למקום המובטח לי מראש".<sup>33</sup> נראה שמפאת חוסר הבהירות באשר לעתיד השדה לא הועבר קרבנוב מהמקום, אולם מפקד שדות "אבק", רפאל טראוב, אישר לו לצמצם את שעות הפעילות של התחנה. עובדי השדות נותרו איפוא, גם לדברי טראוב בדיון מטה הלהק, ב"חוסר עבודה ומעשה ובעקב זה שעמום וירידת המוסר מכל הבחינות".<sup>34</sup>

עם זאת, למרות שטרם הוחלט מה יהיה גורלם של הבסיסים הללו, ומפאת הצורך להתכונן להמשך הלחימה, המשיכו בהכשרתו של מסלול נוסף בשדה "אבק-1" על-פי ההחלטה שכבר הוזכרה לעיל.<sup>35</sup> מזג"האוויר החורפי והגשם השוטף הקשו ביותר על אלה שנשארו שם, ופענו גם ברכוש ובמכשירי הקשר שנותרו במקום. ב-24 באוקטובר הוחלפו הפועלים בשמונה פועלים אחרים, המצוידים "בציוד מלא כולל מזרונים".<sup>36</sup> בדו"ח של קרבנוב מאותו היום פורטו בעיות הקשר עם בסיסי החיל וקשיי הפעולה עקב חוסר התיאום עם פעולות הצבא:<sup>37</sup>

**הצבא יצא ועזב את המקום מבלי להודיע לנו. הוא קיצץ את חוטי הטלפון וע"י כך לא יכולנו להתקשר עם דורות (הקשר הטלפוני היה דרך המרכזיה הצבאית לפני כן). עד היום אין לנו קשר טלפוני עם דורות – לא עזרו בקשותיו של מפקד טייסת הנגב רלף מוסטר ולא הועילו טענותיו. הוא גם הודיע זאת למבצעים במטה ח.א. – שום טענות לא הועילו ועד היום אנו נתונים ללא קשר טלפוני עם דורות.**

במחצית נובמבר שב קרבנוב ופירט את קשיי הפעולה בשדה התעופה, במיוחד עקב קשיי מזג"האוויר: הגשמים השוטפים חדרו לצריף "פיקוח התנועה", שם היו ממוקמים מכשירי הקשר, וגרמו להם נזקים ניכרים. בגלל הגשם החזק שירד באזור הוצפו הדרכים שהובילו לשדה, ובכך נמנעה גישת מכוניות למקום. עם זאת נמשכה כסדרה הפעלתה של "תחנת האלחוט המקומית" (כנראה ברוחמה) במשך 24 שעות ביממה, והיה לה קשר תקין עם הגורמים האחרים. לדבריו, "קשר בין תחנתנו לטייסת [הנגב] הנמצאת בדורות לא הוקם עד היום היות ואין לנו חוטים בכדי לקבוע את הקו וחוץ מזה נודע לנו שהטייסת הנ"ל עוזבת את המקום [תוכננה לעבור לבאר-שבע]. קרבנוב התייחס גם לתחנת האלחוט

בשדה 207 באימרה. עקב התנאים הקשים שם החליט לאפשר החלפת אלחוטאי אחד שם כל שבוע באלחוטאי אחר משדה 208 ברוחמה, ולשלוח לשם גם טכנאי רדיו.<sup>36</sup> לבסוף הוא פירט את הדברים הנחוצים לו להפעלה תקינה של התחנה ב"אבק-1", וביקש במיוחד "תגור קטן לחמוס", שכן לדבריו

**אנו האנשים היחידים כאן העובדים בלילה. עלי לדאוג למצרך זה היות ולא קבלנו בגדים חמים לחורף וכמו כן אין לנו אלחוטאים מיותרים שיכולים למלא את מקומם של אלה עלולים לחלות מתנאי הקור הנוכחיים – צריפנו מלא חורים ורוח פרצים נושבת בו...**

רק ב-16 בנובמבר התקבלה במטה חיל-האוויר ההחלטה באשר לעתידם של שני השדות. דוד יהודה, מפקד אגף מבצעים של החיל, הורה על סגירתו המידית של בסיס "אבק-1" ועל החזרת כל העובדים למחלקותיהם; על העברת כל הציוד וריכוזו בהתאם להוראות ראשי המחלקות הנוגעות בדבר; ועל העברת כלי-הרכב הממונעים למחלקת התחבורה המרכזית במטה החיל. על-פי הוראתו של יהודה, יועד "אבק-2" להיות הבסיס המרכזי של חיל-האוויר בנגב, ותחנת הקשר בו – לתחנת האלחוט המרכזית לכל בסיסי חיל-האוויר בנגב.<sup>37</sup> ברם, לא חלפו אלא שלושה ימים, ומפקד אגף מבצעים הורה בדחיפות על ביטולה של הוראתו הקודמת. בפקודת התיקון הוא כתב כי שדה "אבק-1" "יישאר פתוח. כל אנשי השדה נשארים בל.ת.א. את הציוד וכוח האדם יש לחלק ו/או להחזיר בהתאם להוראות מפקדי האגפים והמחלקות הנוגעות, תוך שיתוף עם מפקד ל.ת.א."; לעומת זאת הורה על סגירת "אבק-2".<sup>40</sup> באותו יום, 19 בנובמבר, הורה קצין המנהלה של הלהק על סגירת שדה התעופה באימרה ועל העברת הציוד והאנשים משם לשדה התעופה ברוחמה – חוץ מציוד הקשר המוחזר לשירות הקשר של החיל, וכבאי האש החוזרים לעקרון.<sup>41</sup>

אחד הנורמים לשינוי בעמדתו של מפקד אגף מבצעים מצוי, ככל הנראה, בדבריו של מפקד הלהק בדיון מטהו: "רצינו אמנם להשאיר בסיס בנגב, ומה שיותר דרומה – כלומר אימרה, אולם מאחר שהודיעונו כי האויב העמיד תותחים במרחק קטן מהשדה, ועל-ידי כך מנע את הגישה לשדה, הוחלט לסגור את בסיס "אבק-2" ולהחזיר את אנשיו: אם לשירותים שמהם נלקחו, אם לעקרון, ואם לבסיס "אבק-1" ברוחמה. בינתיים לא היה לבסיס ברוחמה, כדברי מרדר, "כל ערך מבצעי-טקטי", ובמטה הלהק תוכנן להעביר את כוח-האדם משם לסדום כיחידה מגובשת, עם פתיחתו של המסלול החדש שם (ראה להלן).<sup>42</sup> מפקד שדות "אבק", רפאל טראוב, הציע להמשיך ולהחזיק ביחידה גם בעקרון, שם תמשיך באימוניה מתוך מגמה "להכין יחידה לדוגמא שתוכל לעבוד בכל התנאים כמו יחידת רוחמה, ותוכל להתחיל בעבודה יעילה בכל מקום תוך 24 שעות מהנתן ההוראה." טראוב הציע עוד, כי אם יצטרך החיל ליחידות ניידות נוספות, יוכל מטה הלהק להוציא כאלה בעזרת בסיס עקרון, ואפשר יהיה אף להקים בלהק "אגף יחידות ניידות".<sup>43</sup>

ב-25 בנובמבר פנה מפקד אגף מבצעים של החיל למטכ"ל/אג"ם בעניין מסלולי התעופה בבסיס "אבק-1", וביקשו להעביר לאחריות "המחוז" את המבנים השונים בבסיס ואת מסלולי התעופה בו, תוך שהוא מדגיש את הצורך "למנוע בכל תוקף את השימוש במסלולים כדרכי

תחבורה וכו' מאחר שתוך ימים מספר יתקלקלו ללא תקנה." הוא הציע להקים גדר מסביב לכל השטח, שאם לא כן "עלולים לרדת לטמיון כל העבודה והכספים שהושקעו בהכנת מסלולים אלה." מפקד אגף המבצעים ביקש את תשובתו של ראש אג"ם באשר להצעה זאת עד מוצאי שבת, 27 בנובמבר, כדי שלא "נהיה נאלצים לתת הוראה ליחידת ח.א. במקום לפרק את כל המבנים ולהעבירם מהמקום."<sup>44</sup> בינתיים, כבר למחרת היום, הורתה מחלקת מבצעים של הלהק למפקד "אבק-1" על "סגירת שדה רוחמה" למן 27 בנובמבר בשעה 00:01, על העברת האנשים והציוד לעקרון, ועל כך ש"אנשי שדה רוחמה בהיותם בשדה עקרון יהוו יחידה עצמאית בפיקוד וישארו תחת פקודו של מפקד רוחמה."<sup>45</sup> אולם, ההעברה לא הוצאה לפועל בגלל קשיי עבירות ונגישות: בעקבות הגשמים הקשים, שפקדו את האזור, היה מצב הדרכים גרוע. רק ב-28 בנובמבר בצהרי היום הגיע טראוב עם עוד שישה אנשים לעקרון והודיע למפקד הבסיס על כך, שמצב הדרכים מאפשר העברת היחידה מרוחמה. בעקבות זאת הוחל בביצוע ההעברה.<sup>46</sup>

עד 30 בנובמבר העביר הלהק את אנשיו ואת רוב הציוד משדה "אבק-1" לעקרון. בעקבות סירובו של מטה המחוז לקבל על עצמו את האחריות לציוד בשדה ולשלמותם של המסלולים שם, הוטל על שירות הביטוי של החיל להעביר משם את שני הצריפים הקטנים, את מגדל הפיקוח ואת הבונקר. במכתבו למפקד אגף המבצעים של החיל שב קצין המנהלה של הלהק והתריע כי "המסלול הישן נשאר ללא כל שמירה וטיפול ומכיוון שהוא נמצא ליד הדרך, בלי כל ספק ישמש מעבר לכלי הרכב העוברים שם ובמשך זמן קצר יתקלקל ויצא מכלל שימוש... מצב דומה יתעורר גם לגבי המסלול החדש לכשייגמר או באיזה שלב אחר של בנינו." הוא הציע איפוא להטיל את האחריות לשלמות המסלולים "על שלטונות הצבא באזור או לגדר את השטח."<sup>47</sup> בה-בשעה הודיע יצחק רבין, קצין המבצעים של חזית ד':

**אין באפשרותנו להטיל על המחוזות את השמירה הטכנית וההנדסית על שדות התעופה, לדעתנו האחריות לכך היא על חיל האוויר. לפיכך רואים אנו את החזית משוחררת מהאחריות הנ"ל – כל עוד לא הוצאו הוראות אחרות על-ידי המטכ.<sup>48</sup>**

המשך קיומה של היחידה (שפעלה ברוחמה במסגרת מבצע "אבק") היה תלוי בראש ובראשונה בצורך של הלהק לחשתמש בה לטובת התובלה האווירית לסדום, שנידון באותה השעה. הניסיון הרב, שרכשה יחידה זאת במהלך פעולתה במבצע "אבק", וההתייעצות שקיים מטה הלהק "עם המחלקות הנוגעות בדבר" היו ביסוד ההצעה לבניית "יחידה הנשלחת מאת ל.ת.א. להקמת מנגנון לקבלת מטוסים בשדה חדש. הוא בנוי על חשבון מינימום של כוח-אדם עם מקסימום של בצוע בתנאים האפשריים." בהצעה זאת נאמר:

**אם יורד למקום השדה החמר וכח האדם הרשום לאחר בנין המסלול, הרי צריך להיות השדה מוכן כעבור 24 שעות לעבודה רגילה של 12 שעות ביממה, ולמקסימום של 6 טיסות ל-12 שעות. 3. התנאים לכך הם כדלקמן: היחידה נספחת ליחידה במקום, בקשר ל: א. בטחון, ב. שמירה, ג. כלכלה, ד. פריקה. הערה: א. באם ימצא שלחץ העבודה גדל או מצב הבטחון מחמיר הרי יש**



אפשרות לשנות את מספר האנשים העובדים בהתאם לדרישות ובצורת סיפוח.  
 ב. חופש והחלפות יתכנו אם יעבוד הבסיס בשתוף עם הבסיס הראשי אשר  
 יוכל מדי פעם בפעם לספק החלפות בגלל מחלות, חופש וכו'.<sup>49</sup>

### היחידה הניידת ותובלה אווירית לסדום

בתחילת פעולתו של הלחק, במהלך מבצע "בלק", ראו את עיקר חשיבותו בקשר האווירי שבין הארץ ואירופה, אולם פעילותו במבצע "אבק" הוכיחה את קיומו של כר פעולה נרחב לתובלה האווירית אף בתחומיה המצומצמים של הארץ. אחד המקומות שהיו זקוקים לכך היה סדום – מקום נידח ומבודד, שמטוסי הנורסמן של גף 35 בעקרון איפשרו לו להתמודד עם ניתוקו.<sup>50</sup> גם לאחר סיומו של מבצע "יואב" נותר הקשר האווירי אמצעי יחיד לשמירת הקשר עם סדום.<sup>51</sup> כאמור, כבר הוחלט עקרונית על הכפפתו של הגף ללחק, אולם ביצוע ההחלטה נדחה על-פי בקשת מטה הלחק בשל אייכולתו לארגן העברה מסודרת מפאת הפעילות המבצעית האינטנסיבית שבה היה שרוי.

כמו לאחר מבצע "בלק", נותרו מטוסי הלחק לתובלה אווירית ללא תעסוקה מבצעית בסיומם של מבצע "אבק" ומבצע "יואב". נבדקה איפוא האפשרות להפנות את מטוסי הלחק לביצוע רכבת אווירית שלישית בתולדותיו – והפעם לסדום. כחלק מריכוז המאמץ ועל-פי ההחלטה העקרונית נערך מטה הלחק לקבלת גף 35 תחת פיקודו. ב-31 באוקטובר הודיע מפקד הלחק למפקד אגף המבצעים של החיל, כי הם מוכנים לקבל את הגף תחת פיקודם. אולם, ככל הנראה מפאת קשיים פנימיים בתוך הלחק (כמתואר להלן), חל עיכוב בביצוע ההעברה.<sup>52</sup> גם פגישה בנושא זה ב-10 בנובמבר בין סגן מפקד החיל לאוויר למפקד הלחק ולמפקד אגף מבצעים לא הועילה. ב-19 בנובמבר עדיין לא הובהרה הזיקה שבין שתי המסגרות, במכתבו של חיים פרידלנדר ממחלקת המבצעים של הלחק למפקד אגף המבצעים של החיל נאמר: "אין כרגע כל אסמכתא או פקודה באשר לתקן המטוסים בשדה עקרון. ברור לגבי קומנדו וסקיימסטר אך לא ברור מה לגבי הנורסמן ויתר המטוסים החונים בעקרון".<sup>53</sup>

אולם, לא היה בכך כדי לעכב את פעילות הלחק באשר להטסת האספקה לסדום. ב-25 וב-27 באוקטובר ביקר בסדום מוריס קאופמן ממחלקת המבצעים של הלחק בלוויית אליעזר בודנקין, ראש שירות הבינוי של חיל-האוויר. הם נפגשו שם עם המפקד הצבאי במקום, עם "מהנדס הצבא" ועם "חבר העובדים במגדל פקוח התנועה", ונוכחו לדעת כי לא ניתן לפתח את "המשטח התחתני" – אך ניתן לפתח את "המשטח העילי" לנחיתת מטוסי תובלה כבדים בכל מזג-אוויר. כדי להעביר את האספקה מהשדה לסדום החלו בסלילת דרך, והעבודה עליה היתה אמורה להסתיים תוך שלושה עד ארבעה שבועות. בינתיים הציע להמשיך בתובלה אווירית במטוסי נורסמן ודקוטה לשדה התחתון, והמליץ לטוס במטוסי קומנדו מעקרון לשדה העליון, ומשם להעביר את האספקה במטוסי נורסמן לשדה התחתון.<sup>54</sup> המלצת קצין התכנון של הלחק התקבלה על דעתו של מפקד חיל-האוויר, והוא הפנה אותה לאישור המטה הכללי. ואכן, ראש אג"ם, אלוף יגאל ידין, אישר את הצורך בהקמת השדה, וביקש לדאוג לכך שהמסלול יוקם "בהתאם לתכנית שאושרה. בצרוף כל המתקנים ההכרחיים, על מנת לא לעכב את ההספקה

האווירית הקבועה לסדום גם בעונת החורף.<sup>55</sup> בעקבות האישור הוחל בהכשרת "המשטח העילי", ומפקד הלהק פנה למפקד החיל בבקשה לחזרות על העברת השדה בסדום לפקודתו הבלעדית של הלהק לשם תחילת העבודות. למפקדה של היחידה שם מונה רפאל טראוב, אשר היה אמור להעביר לשם את "הבסיס הנע" – היא יחידת רוחמה, שמנתה 35 איש.<sup>56</sup> ב-20 בנובמבר ביקר מוריס קאופמן, קצין התכנון של הלהק, בסדום ונוכח לדעת כי המסלול העילי טרם מוכן לנחיתת מטוסי הקומנדו. הוא העריך כי הסלילה תסתיים עד 25 בנובמבר ואפשר יהיה – לאחר שיבדוק שוב את המסלול – להתחיל במבצע כעבור ארבעה ימים.<sup>57</sup>

בינתיים פורסמה באנגלית ב-22 בנובמבר עלי ידי מחלקת מבצעים של הלהק תוכנית Saltpeter (שכונתה גם "לוט") להספקת הנחוץ לשדה העילי בסדום. בפקודה נאמר כי המבצע יתחיל בערך ב-29 בנובמבר, יתבצעו בו שתי טיסות של מטוס קומנדו, ואחרי זה – לפי מזג האוויר – ייערכו טיסות עד אשר תושלם הדרך בין המסלול העליון ובין המסלול התחתון. מטוס גורסמן יעביר את האספקה מהמסלול העליון למסלול התחתון.<sup>58</sup> למרות התוכניות לפתוח במבצע "לוט" את הדרך הקרקעית לסדום, נמשכו ההכנות להכשרתו של שדה התעופה העליון שם. בדיון מטה הלהק סיכם מוניה מרדר:

**יתכן ובימים הקרובים תעשה הפעולה לכבוש סביבות סדום. אנו עוסקים בענין ההובלה לסדום ובגלל מצב השדה העילי אי אפשר לתת מאמץ גדול יותר מהנתן. באם הדרך תהיה פתוחה, אזי במקרה שתנותק או תנוקש נוכל תמיד לספק את הצרכים הדרושים בדרך האויר.<sup>59</sup>**

ואכן, ב-24 וב-25 בנובמבר נפתחה הדרך היבשתית לסדום במהלך מבצע "לוט".<sup>60</sup> למרות זאת, מפאת קשיי הנגישות למקום גם עקב בעיות מזג-האוויר, נמשכו הטיסות לסדום, ובמקביל נמשכה הכשרת השדה העליון. אולם, הכשרת השדה התמשכה מעבר למה שהוערך בתחילה, ולכן נמשכה הפעולה רק במטוסי דקוטה וגורסמן, בעוד הלהק ממתין לשיפור התנאים שיאפשרו את פעולתו לשם.

בפגישת מפקד אגף המבצעים של החיל עם מטכ"ל/אג"א ב-25 בנובמבר, סוכם שחיל האוויר יערוך מדי שבוע שלוש גיחות בדקוטה לסדום, ובהן יוטסו כ-70 נסעים, וכן שתי גיחות בגורסמן כל 24 שעות, ובהן יועברו במשך כל השבוע 10 טונות אספקה.<sup>61</sup> בדו"ח הסיכום, שהעביר רס"ן שליט למטה עורפי/חבל סדום, הדגיש כי "למותר לציין כי הוצאות ההובלה באויר הן גדולות מאוד ויש ע"כ לעשות כל מאמץ להקטין את השימוש בה עד כמה שאפשר... שדה התעופה הישן בסדום – ערכו השמושי יורד עם התחלת עונת הגשמים. יש ע"כ לאחוז באמצעים מידיים להתקנת שדה התעופה החדש".<sup>62</sup> סיכום זה עורר את ביקורתו של קצין המבצעים בלהק, וב-28 בנובמבר כתב למפקד אגף המבצעים של החיל:

**קבלנו היום את מכתבו של מר שליט... למרות דרישותינו הרבות לא קבלנו עד היום את החלטתך בכתב באשר לאחריות המזוטלת עלינו לאספקה לסדום. באם הנך עומד על כך כי הטיפול כיום בקשר לאספקה לסדום חל עלינו, לא ברור לנו מדוע לא הוזמן נציגנו לישיבה עם מר שליט בנדון, שהתקיימה ב-25.11. נשמח לקבל את תשובתך בהקדם.<sup>63</sup>**

ואכן, מפאת אי-היכולת לשלב בהטסה את מטוסי הקומנדו, קבע אגף המבצעים של החיל את נוהלי הפעולה של מטוסי הדקוטה של טייסת 103 ברמת דוד וגף 35 בעקרון: המטען והנוסעים יועברו מעקרון לסדום במטוסי הדקוטה והנורסמן. עוד נאמר כי "התכנית והבצוע לכל הסדורים הנ"ל (נוסעים ומטען) יעשו ע"י ל.ת.א. פרט להבאת הדקוטות לת"א שייעשה ע"י מבצעים מטה ח.א." <sup>64</sup> נהלים אלה הושתתו איפוא במידה רבה על סמך הניסיון, שנרכש בהפעלת מטוסי הדקוטה במהלך מבצע "אבק". אולם נהלים לחוד – ומציאות לחוד: ב-4 בדצמבר נקבע כי טיסות הנוסעים בדקוטה לסדום ייערכו משדה דב שלוש פעמים בשבוע; <sup>65</sup> ולמחרת היום קבעה מחלקת המבצעים של הלהק, כי מ-6 בדצמבר תוטל האחריות להעברת מטען ונוסעים לסדום על מחלקת מטען ונוסעים של הלהק. בניגוד לתיקון הקודם נאמר שוב, כי הובלת הנוסעים לסדום תהיה מעקרון – ולא משדה דב, וכי הנוסעים יקבלו כרטיסי טיסה במרוכז ממטה הלהק ביפו, כפי שנהגו במבצע "אבק". <sup>66</sup>

במקביל לקביעת נוהלי ההטסה לשדה התחתון נמשכה העבודה על הכנת השדה העליון לנחיתתם של מטוסי קומנדו ולהכשרתה של הדרך משם. ב-4 בדצמבר הורה אגף המבצעים של החיל ללהק ש"היחידה הניידת" שלו, הנמצאת בעקרון, תעמוד "הכן לשם העברה לשדה העליון בסדום." העברתה לשם היתה תלויה בחוות-דעתם של נציגי הלהק ושירות הביטחון, שביקרו בסדום, באשר למידת התאמת השדה לפעילות. <sup>67</sup> אולם, כבר ב-6 בדצמבר כתב קצין המבצעים, דן טולקובסקי, כי מנתוני מטכ"ל/אג"א עולה שבניית הכביש בין השדה העליון לבין השדה התחתון בסדום תסתיים תוך שבועיים-שלושה. לפיכך סוכם עם מטכ"ל/אג"א שאין להפעיל מטוסי קומנדו להובלה לסדום כל עוד לא הושלמה הדרך. ממילא לא היה צריך, לפי שעה, להעביר לשם את היחידה הניידת של הלהק. <sup>68</sup>

בעקבות זאת הורה קצין המנהלה של הלהק ב-8 בדצמבר למפקד עקרון על סיפוחם המידי של אנשי הלהק ביחידת "אבק-1" לבסיס עקרון, על העברת כל ציודם לעקרון, ועל כך ש"אם תתעורר מחדש שאלת הקמת יחידה ניידת לסדום, תורכב יחידה זו מתוך בסיס עקרון ותשלח לתעודתה." במקביל הוחזרו כל האנשים, שלא נכללו במסגרת הלהק, ל"שרותים השונים שדרשו אותם." <sup>69</sup> אולם ב-14 בדצמבר – במסגרת תוכנית המבצע לשחרור הנגב (כמתואר לחלק) וסיום פריסתה המתוכננת של טייסת "הנגב" (טייסת מס' 2) מדורות לבאר-שבע עד יום ראשון 19 בדצמבר <sup>70</sup> – הורה אגף המבצעים של חיל-האוויר למפקד הלהק להרכיב מיד את היחידה הניידת של הלהק, והודיעו כי מיקומה עלול להשתנות מפעם לפעם על-פי הוראות האגף. פעילות היחידה תתרכז במתן שירותי קרקע לכל סוגיהם לטייסות בעת פעולתן המבצעית במרחבי הנגב. באשר "למכונאים, גופנים, חשמלאים ונשקים," הוצע שהטייסות תספקנה את אנשיהן לפי "ראות עיני מפקדי הטייסות." באשר לאחריות ולסמכות נאמר:

**מפקד היחידה יהיה אחראי לשמושיות השדה על שרותיו בכל עת פעילות הטייסות הנ"ל מבסיס היחידה הניידת. בידי מפקדי הטייסות הנדונות יהיה הפקוד המבצעי על אותם המטוסים המשתייכים לטייסותיהם שיופעלו מהבסיס הנ"ל. על קצין קשור חזית ד' ומנהל אפסנאות לברר את אפשרות שכון היחידה בבאר שבע עם שלטונות הצבא. בכדי למנוע תקלות בשכון היחידה יש להקציב מיד מספר מספיק של אהלים. אספקת מזון ליחידה**

**תעשה ע"י הצבא בבאר שבע. מנהל אגף מנהל וכוח-אדם יודיע תוך 24 שעות מעת קבלת פקודה זו על הרכב היחידה למפקד אגף מבצעים...**

למסמך זה צורף גם תקן ציוד, שהוכן בזמנו עבור היחידה הניידת של הלהק על סמך הלקחים שהצטברו במהלך הפעילות במבצע "אבק".<sup>71</sup> אולם, בתשובה לכך השיבה לו מחלקת מבצעים של הלהק, כי "היחידה הניידת של ל.ת.א פורקה לפי הוראותיך ואנשיה משרתים בשירותים השונים שדרשו אותם".<sup>72</sup> בעקבות זאת הורה דן טולקובסקי לאגף מנהל וכוח-אדם לעבד תקן כוח-אדם וציוד ליחידה הניידת, להוציא פקודת מבנה עבור יחידה זו – אך לעכב את המינויים הקשורים בהקמתה.<sup>73</sup>

### **"להפסיק כל עבודה נוספת" – "רוב העבודה היתה לשוא"**

בינתיים נמשכה הפעולה בסדום להכשרת המסלול העליון לנחיתת מטוסי הקומנדו. בביקור של נציגי הלהק ושירות הביטוי של החיל ב-19 בדצמבר הם נוכחו לדעת, כי "הקרקע מכילה כמות קטנה של מלח, דבר שאינו מאפשר ייצוב מלא של הקרקע כמו בשדה התחתון". אורכו של המסלול הגיע כדי 1,500 מטר: מתוכם 400 המטר הראשונים היו מיושרים היטב, 300 מטר שאחריהם (שבהם נעשתה עבודת עפר) היו רכים מאוד, ואחריהם היה שאר המסלול מיושר היטב. לפיכך נקבע כי "במצבו הנוכחי אין המסלול יכול לשמש לנחיתת מטוסים כבדים כי אם רק במקרה הצורך ורק במשך היום כאשר הרוח היא צפונית". היה צריך איפוא לייעל פעם נוספת את השטח המרכזי ולהדקו "בתוספת מי מלח לייצוב הקרקע". בדו"ח נאמר כי אחד החסרונות העיקריים הוא "האבק הרב הנוצר בשדה כתוצאה מאי יציבות השכבה העליונה". עבודה זאת הצריכה איפוא "תנועה רבה של מכונות שתספקנה מי מלח מהתחנה לשדה", וכן שימוש "במכונות גוררת גלגל הדוק או כל מכונת כבדה אחרת היכולה לעשות את אותה הפעולה". הוערך שהעבודה תימשך עשרה ימים. על הדרך משדה התעופה נאמר:

**100 המטרים הראשונים עוברים בתוך ערוץ ודי העלול להשטף עם השטפונות החזקים, אולם אנשי סדום מכינים דרך אלטרנטיבית שנייה שתעבור בשטח הנקי משטפונות. שאר הדרך מכיל חלקים מסוכנים ובעיקר רבים מאד הנהפכים לאבק אולם גם כאן נעשו נסיונות בייצוב ע"י מי מלח, דבר זה הצליח ויש להמשיך בדרך זו. אמנם יש באפשרותנו בעת הצורך לספק רשתות שתאפשרנה את המעבר הקל בדרך.**

בסיכום הדו"ח נכתב כי "נוכל לקבוע שדרושה לנו האינפורמציה המדויקת על עתיד השימוש של המקום כדי לקבוע את מידת וגודל הטיפול שנצטרך עבור שדה זה, היינו האם מקום זה ישאר מקום קבוע לנחיתות רבות או ישמש רק לזמן חירום ולנחיתות מעטות באופן יחסי..."<sup>74</sup> בעקבות ביקור נוסף של נציגי חיל-האוויר ב-11 בינואר 1949, נכתב דו"ח, השופך אור על התפתחות מצב הדברים שם. דו"ח זה מפרט את המצב במסלול הנחיתה העליון בסדום ומסכם, כי



נורסמן בסדום

לאור המצב הנוכחי של המסלולים הללו הננו מציעים להפסיק כל עבודה נוספת בשטח העילי ובדרך אליו, בגלל סוג הקרקע שמבלי השקעה רבה של עבודה ותחבורה (ייצוב הקרקע) לא תאפשר תנועה תכופה של מטוסים...<sup>75</sup>

בדיון של ראשי המחלקות באגף המבצעים של החיל סוכם הנושא בזאת הלשון: "הכביש המחבר העובר דרך ואדי, שוטף בזמן הגשמים; חוץ מזה האדמה בשדה עצמו רכה מדי ומתברר שרוב העבודה היתה לשוא."<sup>76</sup> כעבור מספר ימים אף הציע החיל להצניח את האספקה לאנשים בסדום. תגובת מטכ"ל/אג"ם ב-20 בינואר 1949 מדברת בעד עצמה:

אינני חושב שהרכב הקרקע בסדום השתנה מאז הוחלט להקים שם את שדה התעופה העליון. לכן לא מובן לי למה בכלל התחילו בטפול בשאלה זו במקום בלתי מתאים. הצעתכם שמטכל/אגא ידאג לאפשרות של הספקה במצנחים נראית לי בלתי מעשית בהחלט, בהתחשב עם המספר הגדול של האנשים במקום.<sup>77</sup>

### תובלה אווירית לגליל

ההפוגה, שהשתררה בקרבות לאחר מבצעי "יואב" ו"אבק", איפשרה למטה הלהק לתת את הדעת גם להיערכות לקראת מצבים, העלולים להתפתח בהמשך הלחימה לאחר ההפוגה. אחד

מאלה היה ההיערכות לקראת האפשרות, שהלהק יצטרך להעביר אספקה בדרך האוויר אף לגליל, כשם שהעביר לנגב במבצע "אבק". כדי להתכונן מבעוד מועד ולמנוע ספקות וחששות באשר ליכולת נחיתתם של מטוסי התובלה הגדולים של הלהק בגליל, הוחל בחיפוש אתר מתאים להכשרתו של מסלול נחיתה שם.

מגמה זאת באה לידי ביטוי בדברי מפקד החיל ב-7 בנובמבר: "כדי להיות מוכנים לשעת פורענות בצפון יש להכין תכנית מפורטת לסדור מסלול נחיתה למטוסי ל.ת.א. בעמק החולה הצפוני. יש להביא בחשבון כי החורף מתקרב וכמות הגשמים הרבה היורדת שם."<sup>78</sup> ואכן, ב-9 בנובמבר יצאו הרולד אורבך ומוריס קאופמן, קציני המבצעים והתכנון במטה הלהק, עם נתן פרמן, מהנדס שדה אזור הצפון, לגליל העליון ולעמק החולה בכלל, כדי לאתר מקום העשוי להתאים לנחיתת מטוסי הלהק. הם ביקרו בעמיר ואורה, אולם מצאו שהשטח שם איננו ראוי למסלול, כיוון ש"הוא מכוסה מים רוב ימי החורף היות הוא נמצא במורד התחתון של ההר". מקום ראוי למסלול הם מצאו בסביבת כפר בלום. עלות הכשרתו הוערכה בסכום של 1,500-2,000 ל"י, והוא התאפיין בתנאים הבאים:

נוח לנקז היות והירדן נמצא בקרבתו ואינו מקבל מים מהסביבה. כוונת הרוחות במשך כל ימות השנה הן מצפון ומצפון מערב, ובחודשי הסתיו (כיום) הן צפון מזרחית. כמות הגשמים במשך השנה היא 400-450 מ"מ. האדמה היא שחורה דבקית קלה, השטח חרוש כבר. בשטח עוברות כמה תעלות שטחיות שאינן מפריעות למסלול ובעבוד קל ע"י 'אוטוגריד' אפשר לעשות את המסלול באורך של 2,350 מ'. הגישה למסלול היא טובה, כי כביש אכן נמצא בקרבתו.<sup>79</sup>

היערכות זו בגליל הוזכרה גם בדבריו של מפקד הלהק בדיון מטה של הלהק. הוא אמר כי יש כוונה לבנות את השדה שם, כדי שאפשר יהיה להטיס לגליל אספקה במקרה של ניתוק. לדבריו, "אמנם אין סכנה לכך כיום, אולם צריך להיות שדה כזה בגליל העליון למקרה הצורך. קו המחשבה של הלהק הוא לבנות שדות למטוסים גדולים – לבנותם דווקא כיום, בימי מלחמה – שאז יותר קל ופחות מתחשבים בחשבונות שונים מאשר בימי שלום."<sup>80</sup> אולם, בסיכומו של דבר לא הגיעו התוכניות לכלל ביצוע גם בסוגיה זאת. ב-29 בנובמבר הביע דן טולקובסקי, קצין המבצעים הראשי של חיל-האוויר, ספק רב ביכולת לממש את התוכנית מפאת הגשמים; יתרה מזאת, אף הטיל ספק באשר לנחיצותה: "מנסיונו במקומות אחרים בארץ אנו למדים כי מסלולים כאלה עלולים ללכת לאיבוד, אלא אם קיימת יחידת ח.א. בקרבתם או אם משתמשים בהם מטוסים לעתים קרובות."<sup>81</sup>

הפעילות המבצעית של הלהק בפרק הזמן שלמך תום מבצעי "אבק" ו"יואב" כללה איפוא היערכות לקראת הטסת מטוסי הספיטפייר במבצע "ולוטה"; הבאתו והחזרתו של הנרי מורנגטאו; תחילת הפעולה להפעלת רכבת אווירית שלישית לסדום; ובדיקת אתרים בגליל, העשויים להתאים לנחיתה והמראה של מטוסי הלהק. למרות העבודה הרבה שהושקעה

בהכשרתו של המסלול בסדום לנחיתת מטוסי קומנדו והפעולה בגליל – לא נחת שם, בסיכומו של דבר, אף לא מטוס אחד של הלהק. גם סיפוחו של גף 35 ללהק לא בוצע. עם זאת, הניסיון העשיר שצבר הלהק בהפעילו את שדות התעופה ברוחמה ובאימרה במבצע "אבק", ובמידה מצומצמת יותר אף במבצע "בלק", העניק לחיל-האוויר את האפשרות להסתייע בו לשם גיבוש תורת הפעלתה של היחידה הניידת.