

הספרייה הדיגיטאלית להיסטוריה ומורשת חיל האוויר

www.fisherlibrary.org.il

ספרייה דיגיטאלית להיסטוריה ומורשת חיל האויר

פרסומי הספרייה הדיגיטאלית מוגנים על ידי זכויות יוצרים
מותר לעשות בהם שימוש אישי לא מסחרי

עודד מרום

“נתיב לנשר בשמיים...”

מחלקת הטיס של הפלמ"ח

בהוצאת עמותת חיל האויר



Oded Marom

The Palmach Air Unit

"The way of an eagle in the air ..."

(Proverbs,XXX, 19)

עריכה וביצוע גרפי - עודד מרום
העטיפה - לוי בנימיני

צילומים - חיל האוויר/תחום הסטוריה ומידע, אלי איל, בלפור סמנטוב,
משה פלד, יצחק יבנה, שעה גזית, מוזיאון חיל האוויר בחצרים,
עודד מרום, ענת רוז, יעל רדושקביץ, מוזיאון הפלמ"ח.

נדפס בדפוס "רהב", תל-אביב, 2005

מסת"ב 965-90673-1-3 ISBN

© כל הזכויות שמורות לעמותת חיל האוויר

תוכן העניינים

5	מעשי ראשונים - אלוף (מיל.) ישעיהו גביש
7	הקדמה
9	פרק א' - ראשית התעופה בארץ
17	פרק ב' - הדאייה כמנוף לפיתוח התעופה בארץ
33	פרק ג' - רוחות של מלחמה
45	פרק ד' - תקופת משמר העמק
53	פרק ה' - המחלקה בנען
83	פרק ו' - הפעילות המבצעית האווירית של מח' הטיס
117	פרק ז' - מהפלמ"ח ל"שירות אויר"
133	פרק ח' - מלחמת העצמאות
165	פרק ט' - זכרונות הלוחמים
	פרק י' - תרומת אנשי מחלקת הטיס של הפלמ"ח
189	לגיבוש אופיו של חיל האוויר הישראלי
197	פרק י"א - לזכרם
208	פרק י"ב - מסמכים ותעודות
250	מקורות
252	מפתח עניינים נושאי

תודתנו לחברת "בואינג"
על תרומתה להוצאת הספר לאור



מעשי ראשונים

הפלמ"ח - פלוגות המחץ של ה"הגנה", הוא החיל העברי הראשון שקם מאז גלות ישראל ממולדתו. הפלמ"ח היה צבא בלי מדים, מחתרת של מתנדבים, בני נוער חלוצים שעבדו והתאמנו בתנאי מחתרת, נרדפים על ידי שלטונות המנדט הבריטי. זו הייתה דרכו של עם עני השואף למדינה משלו, לכוון תחילתו של צבא מגן. אנשי הפלמ"ח באו מכל שכבות העם ולאחר אימוניהם חזרו לבתיהם נכונים לכל קריאה. יסודות המשטר הצבאי של הפלמ"ח הושתתו על משמעת צבאית תוך שוויון חברתי, היחסים בין מפקדים לחיילים היה חברי, בלי מדים ובלי דרגות, אווירה חופשית מעונשים ומגינונים רשמיים, ועם זאת עם משמעת של אחריות ונכונות. בשורות הפלמ"ח נוצר טיפוס של מפקד ולוחם, בעל יוזמה, העזה ונחישות, טופח חייל חושב ומפקד עצמאי ואחראי. ללא שטחי אימונים, כמעט ללא נשק ולפעמים עם מקלות עץ, התאמנו לוחמי הפלמ"ח ורכשו מיומנות נדירה במקצועות הלחימה ונסיון קרבי בימי המאורעות, במאבק נגד פורעים ערבים ותחת אש. הפלמ"ח גילה את כישוריו המעולים של הנוער בארץ ישראל והצליח למזג בין סגולות האינטליגנציה והסגולות הגופניות עם אהבת הארץ, העזה ואומץ - ולעצב לוחמים שהשיגו הישגים בשדה הקרב ובפעולות נועזות, להם ניתן להשוות את מיטב אנשי הקומנדו בארצות העולם.

על הרקע הזה נבטו הגרעינים הראשונים של חיל האוויר וחיל הים. חלוצי התעופה דוב הוז ויצחק בן-יעקב, יזמו את הגשר בין אנשי הפלמ"ח לבין גורמי התעופה האזרחית בארץ ישראל. ראשוני הטייסים במחלקת הפלמ"ח נאבקו יום יום בפיקוח השלטונות הבריטים, בקשיי תקציב, בתנאי חיים של מגורים באוהלים ולפעמים בחוסר מזון ובגדים. לימוד הטיס נעשה תוך כדי עבודה במשק כדי לקיים את עצמם ולממן את אימוניהם. הצעדים הראשונים נעשו בלימוד דאייה. 26 אנשי פלמ"ח מפלוגותיו השונות, רוכזו ביוני 1943 במחנה אוהלים בחורשת כפר ילדים שלרגלי גבעת המורה ועברו אימוני דאייה, אלה הם שורשי של חיל האוויר שצעד אחרי צעד, הלך והתעצם. מן הדאונים עברו הפלמ"חאים לטיס מוטורי, הכל בהיחבא ובהערמה על הבריטים, רכשו נסיון בטיסות סיור וקישור, בצילום מן האוויר, ועם פרוץ המאורעות גם בהפצצה מן האוויר. קומץ טייסי הפלמ"ח עם המטוסים המיושנים, ה"פרימוסים" שלהם, היווה את הגרעין ממנו צמח חיל האוויר

הצעיר שהתעצם והתפתח תוך כדי מלחמת העצמאות, והפך לחיל לוחם ומכריע ברבות השנים.

ההתנהגות והסגנון בטיסה, בפיקוד וביחסי אנוש, אותם הורישו לטייסי חיל האוויר מפקדיו הראשונים, שחלק גדול מהם צמח מבין טייסי הפלמ"ח, הם שהנחילו ללוחמי חיל האוויר את התכונות מהן ינקו את כושרם, עוצמתם, יוזמתם ונחישותם במלחמות האוויר מאז קום המדינה ועד היום.

הספר שלפנינו מתאר את תמציתה של תקופה סוערת ומרתקת, האירועים מתוארים חלקם בידי הלוחמים - הטייסים עצמם, וכוללים עדות בלתי אמצעית ממקום ההתרחשות.

בראייה של 60 שנה לאחור נותר לנו רק להתפעל מהיצירה המופלאה - חיל האוויר הישראלי, שקם והיה מתוך מעשי הראשונים - אנשי מחלקת הטיס של הפלמ"ח.

אלוף (מיל) ישעיהו גביש - יו"ר עמותת דור הפלמ"ח

פברואר 2005

הקדמה

בשנים בהן אנו מציינים "מאה שנות תעופה", נכון יהיה להשקיף על התקופה הזו מן הזווית ה"ארץ-ישראלית". חיל האוויר המצוין שלנו קיים יותר ממחצית המאה הזו, וראוי ללמוד את מורשת חיל האוויר הזה ולסקור תקופה המקיפה מאמצים בלתי נלאים של "משוגעים" לדבר, בעלי חזון ורצון, שהצליחו חרף הקשיים הבטחוניים, על אף המחסור באמצעים ומתחת לאפס של שלטונות המנדט הבריטי, להקים כוח אווירי בעל יכולת מבצעית.

היה זה כוח אווירי שמורכב מאוסף מקרי של כלי טיס, מקומץ של טייסים שנסיון הטיסה שלהם התבטא במספר שעות טיסה בן שתי ספרות (ללא כושר טיסת מכשירים) וממכונאים חרוצים בעלי כושר אלתור. הספר מתאר את התהוותו של כוח לוחם, קבוצת טייסים נועזים שהיו הראשונים ליישם את הטיסה בדאונים ובמטוסים קלים לצרכים צבאיים. הדחף והכמיהה לחיל אוויר משלנו, לא עזבו את חברי הקבוצה גם בימים קשים של התנכלות מצד השלטון הבריטי, ושל חוסר באמצעים. קבוצת בחורים זו כתבה דף מקורי בספר ההסטוריה - עבודה בחקלאות בתמורה לשעת טיסה. קורות מחלקת הטיס של הפלמ"ח שזורים וארוגים בתוך הסיפור המופלא של הפלמ"ח וה"הגנה". ערב קום המדינה, היו שש מאות אלף יהודי ארץ ישראל במצב קשה ללא נשוא. הנגב נותק מאזור המרכז, יהודים שילמו בחייהם בלי שהבריטים נקפו אצבע נגד הפרועים הערבים והיו שהציעו לפנות ישובים יהודים. מטוסים אחדים שמרו על קשר עם ישובים נצורים, העבירו מזון ותחמושת, פינו פצועים ואף תקפו במקלעים ובפצצות ריכוזי פורעים ערבים.

הסיפורים האישיים של גיבורי התקופה הזו משקפים את המצוקה והחוסר, את הרצון והדבקות במטרה, ואת הידיעה והאחריות "אנחנו ננצח".

כששים שנים חלפו מאז קרו האירועים המתוארים בספר, שנים שהקהו מעט את עוצמת המעשים, הטיסות ופרשיות הגבורה של אותם ימים, עם זאת נתנו עשרות השנים מימד נוסף, אפשרות להסתכל לאחור ולהבין מאין צמח לנו חיל אוויר מופלא כזה.

הספר רואה אור הודות למאמצייהם הבלתי נלאים של אנשי מחלקת הטיס של הפלמ"ח, ובהם דיתה פרח, אלי פיינגרש (איל) ומשה פלד, שלא נכנעו לקשיים נוהליים, ויחד עם עמותת חיל האוויר הביאו לסיומו המוצלח.

חלק מאנשי מחלקת הטיס של הפלמ"ח כתבו במשך השנים את זכרונותיהם ואגרו חומר ותעודות. עם השנים עזבו אותנו חלק מן הלוחמים ואנשי המעשה ונשארו רק

זכרונותיהם המוקלטים והכתובים. תודה והערכה נתונה לדורורה לביא, שעסקה בתחקיר ואיסוף החומר הרב, שהמתין למעלה מחמישים שנים ליד שתלקט אותו. דרורה הפכה כל אבן, לא וויתרה על שום תיק או מסמך, ולא פסחה על ארכיון או מוזיאון. הספר "שורשי חיל האוויר" שפורסם בשנת 1988 על ידי חיל האוויר וההוצאה לאור של משרד הבטחון, עוסק בתקופה זו של טרם קום המדינה ושימש לי מקור לא אכזב למידע ונתונים. ידידי אלי איל, איש המחלקה וטייס עתיר קרבות ונסיון מבצעי, אף החל בכתיבת ספר אודות תקופה זו, ועבודתו שזורה בספר שלפנינו. יומנו האישי של אלי, כתיבה של שאר חברי המחלקה, ותעוד מצולם ומוקלט של המשתתפים בכנס טייסי הפלמ"ח שנערך לפני שנים אחדות, מביאים עדות ממקור ראשון על ההתרחשויות והאירועים בשנים שלפני היווסדו של חיל האוויר. עזר רב לעבודתי מצאתי בכתביו של אדם שתקאי, שבנוסף על היותו טייס היה אף סופר מחונן. חיבורו "חיל האוויר במלחמת העצמאות" שיצא בהוצאה פנימית של חיל האוויר (9-1001 ללא תאריך) לפני שנים רבות, מקיף ומתאר את התקופה שלפני קום המדינה באופן מדויק. אדם שתקאי ביסס את עבודתו על 257 (!) מקורות, בהם גם יומנו האישי שנכתב בעצם הימים בהם דן ספר זה. תודתי נתונה לפרופ' נפתלי קדמון שתרם מפרי עטו לפרק העוסק בראשית הדאיייה בארץ ישראל; תודה מיוחדת לסא"ל מוטי חבקוק, ראש תחום הסטוריה ומידע בחיל האוויר, על נכונותו לענות תמיד בכל עניין.

השנים שעברו מאז התקופה הנדונה לא תרמו לזכרון ולדיק בנתונים - אחדים מהטייסים זכרו עובדות ונתונים שונים מאשר האחרים. הנתונים הכתובים והמתועדים, גם הם לא תמיד זהים אצל הארכיונים וההיסטוריונים השונים, דבר שכיח ובעיה ידועה. למשל, היו שצינו כי בנען היו שני זוגות אופניים והיו שהעידו על 4-5 זוגות. למעשה, אין חשיבות עליונה למספר האופניים, ואולי היו שני זוגות בתקופה אחת וארבעה באחרת. ספר זה אינו מחקר היסטורי, אלא אוסף אירועים ומאורעות התקופה, פרי זכרונם של המשתתפים, מורכב מפסיפס של תעודות, עדויות וזכרונות. הקורא יבחין ללא ספק כי האומץ והנחישות, כושר האלתור והמיומנות שהפגין קומץ טייסי מחלקת הטיס של הפלמ"ח היו יסוד לתרבות הטיסה והלחימה של טייסי חיל האוויר לדורותיהם. זוהי אנדרטה לתהליך אמיץ, שנמשך זמן די קצר, והשפעתו על חיל האוויר שלנו היתה מכרעת וממושכת.

פרק א' ראשית התעופה בארץ ישראל

ב-29 בנובמבר 1947, כאשר החליטה עצרת או"ם על כינון מדינה יהודית, כבר היה בידי היישוב בארץ כוח אווירי לוחם, שכלל מטוסים, טייסים, צוותי קרקע ושדות תעופה. היה זה כוח שצמח לאטו משנות השלושים, וגיבושו הואץ בתקופת מלחמת העולם השנייה עקב המצב הביטחוני בארץ-ישראל והחששות מפני הצבא הגרמני המתקדם מזרחה בצפון אפריקה, לעבר מצרים.

רעיון התעופה העברית עלה והחל להתפתח למעלה משלושים שנים קודם לכן. את הפעילות הראשונה בארץ-ישראל בתחום הטיס והתעופה יזם ד"ר מ. גורביץ' בשנת 1913 בגימנסיה הרצליה בתל-אביב. פעילות זו כללה מתן הרצאות על טיסה ובניית דאונים, ונתנה תמריץ לשני חניכי גמנסיה הרצליה להתעניין בתעופה. השניים, יהושע אייזיק וחי יששכרוב, ישמשו כעבור שלושים וחמש שנים בתפקידי מפתח במלחמת העצמאות. יהושע אייזיק (אשל), יהיה מפקדו הראשון של "שירות אויר", והשני, חי ישכר, יכהן כתת-שר הביטחון לענייני אוויר.

פעילות "השומר"

ראשיתו של חזון להקמת כוח אווירי לוחם נעוצה במאורעות 1920-1921, כשהתחילו להבין את יעילותו של הכוח האווירי במלחמה. אנשים פרטיים יזמו פעילות נרחבת לרכש כלי טיס והקמת כוח אווירי עברי. בין הבולטים שבהם ישראל שוחט, ממייסדי "השומר", שנפגש עוד בשנת 1925 עם המנהיג הסוציאליסטי הצרפתי ליאון בלום, אז ראש הסיעה הפרלמנטרית של מפלגתו, וביקש ממנו להשיג היתר למתנדבים מארץ-ישראל להתאמן בטיסה בצרפת. הרעיון לא התגשם. שוחט הצליח לכוון ועד צרפתי למען התעופה בארץ-ישראל, אך גם ועד זה לא העלה כל תוצאות ממשיות. ב-1926 נשלח בחור בשם אייזיק אלטשולר ללמוד טיס ברוסיה, הוא סיים את הקורס בהצטיינות, ולא חזר לארץ. חבר אחר בארגון, צבי נדב, נסע בשנת 1927 לצרפת והשתלם שם בהנדסת מכונות ומטוסים, לחבריו בארץ כתב נדב מצרפת: "אפשר ובמקום להתחיל בגדולות; במקום להתקשר עם חברות תעופה זרות, על-מנת



מימין לשמאל - יצחק בן יעקב, עמנואל צור ודב הוז ליד מטוסי טיילורקרפט של חבי "אוריון", 1947

להקים חברת-תעופה מקומית בארץ, במקום לבקש ממדינות שונות לאמן בחורים משלנו בבתי-הספר שלהן לטיס - אפשר ובמקום כל אלה מן הראוי להתחיל בדרך האיטית של הכשרה תעופתית מן השלבים הראשונים. דרך ממושכת, אמנם, אך דרך בטוחה. לא יהיה קשה להקים בארץ מועדון תעופה, לעסוק עם נערים צעירים בבניית טיסנים וללמדם דאייה בדאוניים שאנו בעצמנו נייצר. נערים אלה, לאחר שישלטו באוויר, לו גם בדאון, ימצאו את הדרך אף למטוס."

נדב חזר לארץ ב-1931, ובשנת 1932 היה, ביחד עם ישראל שוחט, בין מייסדי מועדון התעופה "הגמל המעופף".

מועדון "הכרמל"

מועדון "הגמל המעופף" לא היה הראשון בארץ-ישראל. שני חובבי דאייה, אלכסנדר גליק והקצין האנגלי קפטן ר.ג. ייטס, בנו בחיפה דאון מחלקים שהובאו מאנגליה. ב-17 ביולי 1932 זינק לראשונה הדאון שבנו ובספטמבר אותה שנה הוקם מועדון-הדאיה "הכרמל" והמהנדס האנגלי ר. סקריבר היה נשיאו. חברי המועדון היו אנגלים, יהודים וערבי אחד. אולם, לאחר שעזב קפטן ייטס את הארץ, לא

ישראל שוחט (1886-1961) עלה מרוסיה ב-1904, היה מיוזמי ארגון שמירה מחתרתי בשם "בר גיורא", חבר הקולקטיב לעבודה חקלאית בסגירה, יום ב-1909 את הקמת ארגון "השומר" ופיקד עליו עד לפירוקו ב-1920. ממיסדי "גדוד העבודה", בשנות השלושים היה מזכיר "הפועל" ותמך בפיתוח הטיס בארץ.

האריך המועדון ימים. חבריו עדיין לא היו מסוגלים להפעיל את הדאון בכוחות עצמם. למרות מאמצים נואשים להשיג מדריך קבוע, לא עלה הדבר בידם. מזכיר המועדון סרגינט נאי מעל בכספים; הדאון היחיד של המועדון ניזוק קשה בנחיתה; בסופו של דבר פורק מועדון "הכרמל".

"נתיבי-אוויר לארץ-ישראל"

בראשית שנות ה-30 גברה תנועת המטוסים בארץ ובשנת 1932 הקימה ממשלת המנדט את המחלקה לתעופה אזרחית בראשות המהנדס ד. וו. גאמבלי. מעתה החלו אף אנשי עסקים, ובהם פנחס רוטנברג, לעיין באפשרות של הקמת חברת תעופה בארץ-ישראל. בשנת 1933 רכש פנחס רוטנברג באנגליה מטוס מסוג גייפסימות (Gipsy Moth) והעמיד אותו לרשות סטודנט צעיר מארץ-ישראל, יצחק צ'יזיק, שרצה ללמוד לטוס.

צ'יזיק הצליח לקבל רשיון-טיס, וב-1933 טס מלונדון לקונגרס הציוני בפראג, כדי לשכנע את הצירים בחשיבות התעופה. הוא שוחח על הנושא עם דוד בן-גוריון ועם דב הוז, אך השיחה לא הביאה בעקבותיה תוצאות מיידיות. צ'יזיק חזר לאנגליה, וכיוון שלא נמצאו עוד מועמדים להשתלמות בטיס, נמכר המטוס בשנת 1934. צ'יזיק חזר לארץ וניסה לקבל רשיון לייבא מטוס פרטי. הרשיון המבוקש ממושל מחוז הדרום נתקבל ובו נכתב: "הנני להודיעך שהממשלה תשמח לעודד את הצעדים המתאימים לקראת פיתוח תעופה אזרחית בפלשתינה". לאור הצלחה זו נסעו דב הוז ויצחק צ'יזיק בנובמבר 1934 לאנגליה ורכשו מטוס טייגרמות (Tiger Moth). כאן נתגלה מכשול חדש בדרכו של צ'יזיק למרומים: פנחס רוטנברג התנגד להבאת

* **דב הוז** (1894-1940) נולד בוורשה, עלה לארץ ב-1905, בוגר המחזור הראשון של הגמנסיה הרצליה, במלחמת העולם הראשונה שרת בצבא העותומני, היה מראשי "ההגנה". עם פרוץ מלחמת העולם השנייה פעל להקמת החטיבה היהודית הלוחמת (החיי"ל) במסגרת הצבא הבריטי. נהרג בתאונת דרכים יחד עם יצחק בן יעקב בדצמבר 1940.

* **יצחק צ'יזיק** (1907-1959) נולד בסג'רה, שימש בתפקיד בכיר בפקידות ממשלת המנדט הבריטי.

* **פנחס רוטנברג** (1879-1942) נולד באוקראינה, הוסמך כמהנדס במכון הטכנולוגי בסטי פטרסבורג. עלה לארץ ב-1919, במאורעות 1920 ארגן את ההגנה בירושלים יחד עם ז'בוטינסקי, ב-1921 פיקד על ההגנה בתל אביב. לאחר שקבל זכוין לניצול מי הירדן והירמוק להפקת חשמל ייסד ב-1923 את חברת החשמל, והקים תחנות כוח בתל אביב, בחיפה ובטבריה. ב-1928 החל בבניית תחנת הכוח בנהריים שנחנכה לאחר חמש שנים.

* **יצחק בן יעקב** (1891-1940) נולד ברוסיה, עלה לארץ ב-1908, היה מראשוני דגניה, בשנת 1936 הקים את חברת "אירון" והיה מנהלה הראשון. נהרג ב-1940 בתאונת דרכים עם דב הוז.



מטוס ר.וו.ד-8 באפיקים

המטוס ארצה, שכן סבור היה, כי הבאת מטוס יהודי תעורר גם את הערבים לרכוש מטוסים. נוסף על כך רצה רוטנברג לייסד חברת-תעופה מסחרית וחשש פן תחבל הבאת מטוס פרטי בשלב זה במשא ומתן להקמת החברה. הטייגרמות נשאר, איפוא, לעת עתה באנגליה. רוטנברג הצליח במאמציו ובשנת 1934 נרשמה בלונדון חברת תעופה **נתיבי-אויר לארץ-ישראל** (Palestine Airways), עם הון-יסוד של 20,000 ליש"ט, והחברה רכשה שני מטוסי סייאון (Scion) מתוצרת שורט (Short). המטוסים הדו-מנועיים, כל אחד בקיבולת של ששה נוסעים, הגיעו לארץ רק בשנת 1937.

שדה-תעופה קטן קיים היה בחיפה עוד משנת 1934 וב-1937 נפתח השדה הגדול בלוד. מטוסי נתיבי-אוויר לארץ-ישראל הופעלו בקו חיפה-לוד, אך לאחר חודשים אחדים פסקה הפעילות מחוסר נוסעים. בשנת 1938 בנו נתיבי-אוויר לארץ-ישראל,

* **אורי בראייר** עלה ארצה ב-1933 מגרמניה. מילדותו התעניין בתעופה. הצטרף ל"קלוב התעופה" כחבר הצעיר ביותר. בכפר ילדים קיבל את הדרגה ג' בדאייה, על שהייה באוויר במשך חמש דקות. הצטרף לקורס הטיס באפיקים, שם היו גם רופורט וצוקרברג. התגייס לחיל האוויר הבריטי ולאחר תום המלחמה התחיל לעבוד כסגן מדר"ך בחברת "אווירון" עם צוקרברג ורופורט, לימים התמנה מדר"ך ראשי בחברת "אווירון". במלחמת העצמאות השתתף בראייר בהפצצות ובהצנחת ציוד בכפר עציון ובירושלים העתיקה, וכן בחניטה שבצפון. אחרי הקמת המדינה היה מפקד ביה"ט לטיסה של חיל האוויר. ב-1951 השתחרר מחיל האוויר הישראלי ועבר לעבוד בחברת "אל-על".



חניכי טיס של חברת "אווירון", ברקע מטוסי טיילורקרפט

בשותפות עם עיריית תל-אביב, מסלול באורך 400 מטרים בצפון תל-אביב. נוסף על שני מטוסיה רכשה החברה עוד מטוס מסוג ראפיד (Rapide) וחידשה טיסותיה, הפעם גם משדה תל-אביב, בהעסיקה שני טייסים בריטיים וצוות עובדי-קרקע ארץ-ישראליים, בהנהלת מהנדס תעופה בריטי. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הוחרמו מטוסי החברה על ידי חיל-האוויר המלכותי הבריטי, ובזאת הקיץ הקץ על נתיבי-האוויר לארץ-ישראל.

"הקלוב הא"י לתעופה"

נוסף על מועדוני-התעופה שפעלו בארץ ישראל יש לציין את פעילותו של מועדון-התעופה "השחף" בעמק-הירדן. המועדונים השונים בארץ התאחדו בשנת 1936 לגוף בשם "הקלוב הארץ-ישראלי לתעופה", שפעל אחר כך רבות בענף הדאייה. ב-1936 קיבל הקלוב גלשון פולני מטיפוס "ורונה" ושני דאוניים מטיפוס "גרונאו בייבי", אמיל פוהורילה הופקד על תחזוקתם.

מדריך-הדאייה המהנדס מיכאל וולפמן יהיה במלחמת-העצמאות בין מהנדסי-התעופה הראשיים של שירות-האוויר. בין טייסי הדאוניים הראשונים היו יצחק הנסון, אורי בראייר ובנימין כהנא, שימלאו תפקידים חשובים כטייסים במלחמת העצמאות.

חברת "אווירון"

בשנת 1936 נרשמה בארץ חברת תעופה חדשה, "אווירון". בניגוד לחברת "נתיבי-אוויר

לארץ-ישראל", שנשאה אופי בריטי מובהק ולא התאימה לצרכי הבטחון של היישוב, היתה חברת "אווירון" מיועדת בעיקר לצרכי היישוב היהודי. השותפים העיקריים בחברה היו הסוכנות היהודית והסתדרות העובדים. עם מנהליה של החברה נמנה דב הוז ומנהלה בפועל היה יצחק בן-יעקב. השניים נספו ב-29 בדצמבר 1940 בתאונת דרכים קטלנית ואורי מיכאלי התמנה כמנהל החברה. ב-1937 פתחה חברת "אווירון" בית-ספר לטיסה באפיקים. לאימונים שימשו מטוס הטייגרמות שנרכש בשעתו על-ידי דב הוז ויצחק צ'יזיק באנגליה, ומטוס ר.וו.ד-8 שנשאר בארץ לאחר התערוכה של יריד המזרח. נוסף על המטוסים שהיו ברשותה רכשה החברה עוד מטוס ר.וו.ד-15 מפולין. בשנים 1936/39 שימשו מטוסי החברה לטיסות סיור ולקישור אל יישובים מרוחקים, שבהם הוכשרו מנחתים; בשנת 1943 החלה הכשרת טייסים בטיס מוטורי בבית הספר של החברה שפעל בבסיס חיל האוויר הבריטי ברמלה. בעת העלייה לחניתה השתתפו שניים ממטוסייה בסיורי אוויר.

בית-הספר לטיסה, כץ ובנו

בשנת 1937 נרשמה חברת תעופה נוספת, "שירותי ארץ-ישראל לתעופה" שמייסדה היה ח.מ. כץ וטייסייה: ר. כץ, בנו של המייסד, ואדווין לייבוביץ'. המטוס הראשון של החברה מסוג ג'יפסימות נרכש מידי מושל עבר-הירדן פיק פחה. לאחר שנהרס המטוס בנחיתה כושלת הביא ח.מ. כץ לארץ שלושה מטוסי טיילורקראפט (Taylorcraft). גם חברת שירותי ארץ-ישראל לתעופה פעלה בתור בית-ספר טיס וב-21 באפריל 1931 קיבלו ששה מחניכיו רשיונותיהם כטייסים. עם פרוץ

ביח"ר לסיגוריות דובק בע"מ. תל-אביב

משמר וספורט

מחזור י"ט • 24 תמונות

כבוש האויר

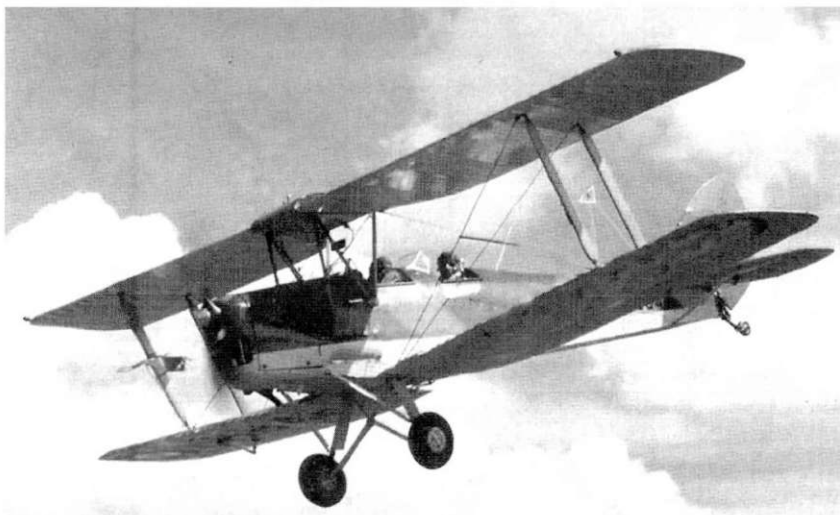
בית-הספר העברי לתעופה של שרות א"י לתעופה נוסד בשנת 1930 על-ידי מר ח. מ. כץ. כמעלתו של בית-הספר 4 אווירונים משלנו ומתחיל עלייתו שני טייסים ראשיים וכבר בעת הנהגו אחד המטוסות החשובים ביותר בנקמת התי עופה האזרחית שלנו.

תמונה 6:

תלמידי בית-הספר לתעופה בלוד לפני המטוס שלהם.
Jewish pupil aviators in front of their 'planes

270



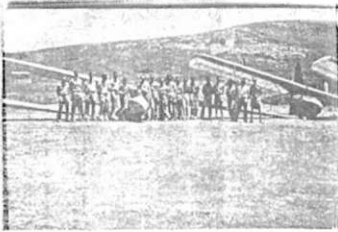


"טייגרמות" מתוצרת דה-הבילנד

מלחמת-העולם השנייה, הופסקה פעילות החברה ומטוסיה נמכרו לחברת "אווירון". שניים ממטוסי החברה יפעלו כעבור שנים במלחמת העצמאות. ראוי להזכיר עוד את מטוס הנוסעים התלת-מנועי הגדול מסוג פוקר-18 (Fokker) של דושנסקי ולייבוז'ין, כלי-הטיס היחיד של חברה אווירית מסחרית. אך בתום טיסתו הראשונה בארץ, שנערכה ברוב פאר בשדה לוד, ניוזק המטוס בנחיתה. החברה לא יכלה לעמוד בהוצאות הגדולות של האחסנה והאחזקה, ופשטה את הרגל. המטוס נרכש על-ידי "אווירון" ופורק לחלקיו.

טייסים ארץ-ישראלים במלחמת העולם השנייה

בתחילת מלחמת העולם השנייה, התגייסו כ-2000 גברים ארץ-ישראלים לחיל התעופה המלכותי הבריטי, כולם בתפקידי קרקע, כיוון שמועמדים מארץ-ישראל לא נתקבלו לתפקיד צוותי-אוויר, ו-500 נשים התגייסו לחיל העזר לנשים של חיל התעופה. רשימת מתנדבים של 22 בעלי רשיונות טיס מנדטוריים שהגישה הסוכנות היהודית לממשלת המנדט - נדחתה. בשנת 1941 שונתה המדיניות, וחיל-האוויר המלכותי ביקש מתנדבים לטיס גם מקרב ארץ-ישראלים. רבים התנדבו, וכשלושים מביניהם אף סיימו את הכשרתם בהצלחה וזכו בכנפי-טיס. מבין אלה ישתתפו במלחמת העצמאות: בנימין אימברג; גדעון אלרום; מרדכי אלון; בנימין בונה; דניאל



הקלוב הארצישראלי לתעופה

קניית המריס קטנה שהתארגנה בשנת 1935 ושמלה לה למטרה את מחנה התעופה הספורטי-בית, הניחה את היסוד לקלוב לתעופה. התחלית הבו בעי מהרה גלום בקרב הנועז הארצישראלי, שנחנכם למאמיו מכיב מסעל זה, אסר ערבו חלויני ניכר חיה כבר מעצרו הצעונים הראשונים.

כיום קיימים קלובים לתעופה בתל-אביב, חיפה, ירושלים, עמק יזרעאל ועסק הורדן. סאות המרים מקבלים בהם את הכשרים בתורת התעופה, כבנית מודלים, בנית דאונים ואווירונים ללא מנועו ותקנים, ובסיס בראונים ובאווירונים. הקלובים לתעופה מאוגדים בסרכו ארצי, המיצג אותם, דואג לאסטרטיות מחוה מעלהם בענפי התעופה השונים, ועוסק בארגון קלובים חדשים. ברשות הקלובים נמצאים כיום 15 דאונים מטיפוסים שונים, למתחילים ולמתקדמים; מהם גם שנגנו בארץ לפי תכניותיו ובמרחמרו של מהנדס התעופה א. טהורליה.

עיר הקלובים קיימת בחי מלאכה, שבהם מקבלים המורים את הכשרתם בבנית מודלים, כבנית דאונים ותקנים. האימונים כדאיה לפע אגרת הכשרה ביאה. חקמי עיי הקלובים מחנות ארציים כבנות המורה עיי עשלה. בת-ים עיל-אביב וחר הכרפל, כשנה האירונה נמכמו המבנות עיי הברה, מפעלי התעופה בארץ ישראל.

במחנות אלו התאספו קרוב ל-300 חברה, מהם קבילו את הכשרתם כדאיה בורנותיה השונות:

שנה	דרגה א'	דרגה ב'	דרגה ג'	דרגה ד'	בס'ת
1936	3	1	1		5
1937	23	8	5	1	37
1938	34	10	6	2	52
1939	45	30	9	2	86

אחרים מחברי הקלובים העליוני להגיע להשגים חשובים כדאיה ממוסדת, כמרתק ובנובה. החשובים ביותר הם של א. רשפורט בשנת 1935, אשר בהמריאו מהר הכרפל נשאר באוויר כבסך 5 שעות ו-16 דקה, ושל מ. טטול בשנת 1939, שסע מהר הכרפל לפרס חנה כ"כ בעשו כמח טיסות גובה שלמעלה מ-1000 מטר.

הקלובים המסיקו כבר להכשיר גם מררינים כדאיה ובענפי מעלה אחרים בקרב החברים הצעירים, המתמסרים בעת להכרבת המיגום החדשים ולהכשירם.

שירות מחברי הקלובים הוכשרו כבר בתעופה באווירונים וקבלו השינוות ממשלתיים. הם ממשיכים עוד בהתחלמתם וחבריהם חפשו את קוים מבימים לתעופה של הברה, איוורן.

קלוב האי? לתעופה שאף להסיק את רעיון הטיס הספורטיבי בקרב המנוי הנוער בארץ, לפעס מחוה התעופה לענפה השונים.

בוקשטיין; דוד בן-אור; אורי ברייר; עזר ויצמן; צבי טוהר; נחמן מאירי; יצחק סלע; נחום רפפורט; גדעון שוחט; יריב שיינבאום; אדם שתקאי; אהרון רמז; דן טולקובסקי ופסח טולציינסקי.

לאחר מלחמת העולם השנייה הגיעו לארץ טייסים יהודים, ביניהם היימן שכטמן ועמי קופרמן מחיל-האוויר האמריקאי; בוריס סניור, אדי כהן, הוגו אלפרשטיין, סיד כהן ואריה קפלן מחיל-האוויר הדרום-אפריקאי ומישה קנר וגרישה בראון מחיל-האוויר של ברית-המועצות. מלבד הטייסים הגיעו מארצות אלה גם אנשי צוותי-קרקע מאומנים. אלפי המתנדבים מארץ ישראל לצבאות שנלחמו בנאצים, היו בסיס איתן להקמת "שירות אויר" וחיל האוויר.

* **פנחס בן מורת (פיניה)** - נולד ב-10.10.1914 בקריבאוורו שבאוקראינה. עלה לארץ עם הוריו בעלייה השלישית ב-1921. דרך הנוער העובד בירושלים הגיע לכפר הנוער בן שמן ומשם לנען. פעל בשליחות ההגנה במחתרת, בעיקר בהסעת נשק המגן, הצטרף לקורס טיס בחברת "איוורן" בשלהי 1940 וצבר ניסיון טיסה רב קודם שהצטרף למחלקה הטיס בנען. התגייס לפלמ"ח בשנת 1942 ושירת בגדוד הרביעי בפלוגה ז'. במחלקת הטיס שירת בשנים 1945-1947. גויס ל"שירות אויר" והשתתף כטייס במלחמת העצמאות. ב-1951 עבר לטוס בחברת "אל על" ובה התמיד עד יומו האחרון. ב-ח' באב תשט"ו (27.7.1955), בטוסו מלונדון לארץ כקברניט מטוס קונסטליישן, הופל על ידי מטוסי קרב בולגריים, הוא ו-7 הנוסעים ואמונת הצוות ניספו. בן 41 היה במותו.

פרק ב' הדאייה - מנוף לפיתוח התעופה בארץ

ראשיתו של ספורט הדאייה, במדרונות החוליים שלחוף הים הבלטי בצפון גרמניה. הדאייה קבלה האצה אחרי מלחמת העולם הראשונה: חוזה ורסיי אסר על הגרמנים לבנות מטוסים ועל מנת לעקוף איסור זה החל פיתוחם המהיר של הדאונים בגרמניה. עד מהרה הפכה הדאייה לספורט, בתחילה מול רוחות הים היציבות. ספורט זה התפשט גם לארצות אחרות אבל גרמניה נשארה המובילה בו עד שהיום כמעט 90% מן הדאונים בתחרויות ובאליפויות עולם הם מתוצרת ארץ זו. בשנת 1933 נוסד בארץ מועדון תעופה בשם "הגמל המעופף" אשר עסק יותר בתיאוריה אווירית מאשר בטיסה ממש, מועדון שני בשם "השחף" נוסד בעמק הירדן בשנת 1935. חשיבות רבה הייתה לקבוצה של דואים ומטאורולוגים שבאו מגרמניה על מנת להשתתף ב"יריד המזרח" שנערך בתל-אביב באותה שנה, בקבוצה זאת היו הדואה ארנסט רפפורט ומהנדס הדאונים אמיל פוהוילה, שני המטאורולוגים ודולף פייגה וולטר יוליוס ברגר (כולם מילאו ברבות השנים תפקידי מפתח בתעופה העברית) וכן רופא השיניים ד"ר מרטין זולטן. הם הביאו עמם ארצה שני דאוני "גרונאו-בייבי" חד-מושביים. דאונים דו-מושביים לא היו קיימים באותה תקופה, וחניך הדאייה היה יושב לבדו בכלי הטיס מן הרגע הראשון.

* **ארנסט רפפורט** (בכינויו "רפי"), יהודי יליד גרמניה, נודע כדואה וטייס פרטי בארץ הולדתו. בצעירותו עסק בין השאר לפרנסתו ב"ציור אווירי" של פרסומות על ידי מטוס המותיר אחריו שובל עשן. במקביל למד שם משפטים. הוא הגיע ארצה עם קבוצת אנשי תעופה יהודים מגרמניה ב-1935 כמשתתף במכבייה ונשאר בארץ. "רפי" הודרך בדאייה ובטיסה את מרבית טייסי היישוב בתקופת המנדט וביניהם כשלושים אנשי מחלקת הטיס של הפלמ"ח. כאזרח מגויס, היה מראשוני הטייסים ב"שירות אויר" וביצע גיחות מבצעיות במלחמת העצמאות. היה מראשוני מדריכי הטיסה בבית הספר לטיסה של חיל האוויר בכפר סירקין ואחר כך עבד במנהל התעופה האזרחית. רפפורט התקשה להקלט בארץ ולא הצליח לרכוש את השפה העברית, עם זאת מצא שפה משותפת עם אנשי הפלמ"ח שהעריכו אותו וחיבבו אותו מאד. בשנת 1956 חזר לגרמניה ומונה לשופט מחוזי בכיר בעיר מונסטר. בשנת 1976 נפטר לאחר מחלה.

* **אמיל פוהוילה** (פורץ) שהגיע מגרמניה בשנת 1935 היה בשנות החמישים מנהל טכני של קלוב התעופה, ועסק בשיפוץ ותיקון המטוסים והדאונים של הקלוב. עם הקמת גף מטוסי פייפר של משטרת ישראל שימש אחראי על התחזוקה שלהם. ב-1958 הצטרף לתעשייה אווירית ולימים היה אחד ממתכנני מטוס התובלה "ערבה" מתוצרת תע"א. בשנת 1968 פעל במסגרת מנהל התעופה האזרחית בפקוח על רישוי מטוסי ערבה וקומודור ג'ט שיוצרו בתע"א. בשנת 1981 פרש ובשנת 1986 נפטר בן 83.

רפופרט ופיהורילה קיבצו סביבם את אנשי "הגמל המעופף" ואנשים מעמק הירדן למועדון "השחקי". חברי ועד המועדון היו: יוסף נחמני, מינו גולדצוויג, יצחק בן-יעקב, יוסף אבי-דור (פרומקין), נחום רוזנפלד, יצחק גולדין ויוסף קרופינסקי (קרן). באפריל 1936 נפתח הקורס הראשון לדאייה בו השתתפו 15 חניכים במחנה ליד גבעת ברנר, באישור מייגור גמבלי, הממונה על התעופה האזרחית בממשלת המנדט, אשר חתם על התעודות. קורסי דאייה נוספים התקיימו בקיץ 1937, 1938 ו-1939 בגבעת המורה, בבת ים ועל הכרמל.

חברי המועדונים, וכן אחדים מראשי היישוב היהודי בארץ, ראו בדאייה כלי ראשון במעלה להחדרת ההכרה בערכה של התעופה בחיי היישוב, מבלי לחלום עדיין על כוח אווירי צבאי. באמצע שנות השלושים הגיעו לארץ הדאונים הפולניים אשר עיצבו אולי יותר מכל את הדאייה היהודית בארץ-ישראל, אחד מהם היה גלשון המתחילים הכבד והמגושם מסוג וורונה (WRONA) שבו ישב חניך הדאייה על קרש קטן, פתוח לכל רוח. המדריך שעמד על הקרקע הנחה בצעקות את החניך שבאוויר, אחרי טיסה בת 30 שניות עם "נחיתה רכה" הוענקה לחניך הדרגה A. בכמה מקומות בארץ נבנו העתקים של גלשון זה, אחד מהם שנבנה בחדרה ע"י חברת "מעופף" נשמר היום במוזיאון חיל האוויר בחצרים. לאימון מתקדם שימש דאון פולני מסוג "צייקה" שבו ישב הטייס במעין "סירה" במושב פתוח ללא חופה. דאוני "גרונאו-בייבי" הפיקו ביצועים טובים יותר וכך גם הדאון מסוג "קומר" שרק דואים מתקדמים הורשו לטוס בו.



דגל מחנה הדאייה של הפלמ"ח בכפר ילדים, 1943

* **מנחם ברנשטיין (בר)**, נולד בקבוצת כנרת בשנת 1925, ובעודו בן 15 החל בפעילות תעופתית במסגרת הקלוב הארצישראלי לתעופה. בקיץ 1940 החל לדאות במחנה הדאייה ב"כפר ילדים" ליד גבעת המורה בעפולה. בשנת 1942 זכה במילגה ללימוד טיס מטעם "קרן החקלאים לתעופה של ההתיישבות העובדת" וב-3 במאי אותה שנה החל ללמוד טיס במסגרת בית הספר של חברת "אווירון". ב-1 ביולי 1943, והוא כבר חבר בפלמ"ח, זכה לקבל רשיון טיס פרטי מטעם ממשלת המנדט הבריטי. בשנים 1943-1944 שימש כמדריך עוזר במחנה הדאייה הראשון של הפלמ"ח בגבעת המורה. בדצמבר 1947 התגייס ל"שירות אויר", וב-5 במאי 1948 הוצב בטייסת הגליל. ב-6 בספטמבר נשלח לקורס הסבה למטוסי קרב מסרשמיידט בצ'יכוסלובקיה, ומשחזר ארצה טס במסגרת טייסת 101 והשתתף במבצעים האחרונים של מלחמת העצמאות. בפברואר 1949 עבר הסבה למטוסי אימון מתקדמים מסוג הרורוד, ולאחר מכן מונה מפקד טייסת 101 בחצור. במרוצת אותה שנה עבר הסבה למטוסי קרב ספיטפייר, וב-12 במאי 1950 מונה מפקד טייסת 105 שהפעילה מטוסי ספיטפייר, תפקיד אותו מלא עד אוגוסט 1951. מנחם בר שב לפקד על טייסת 105 בין יוני 1952 לאפריל 1953, ולאחר מכן, מיולי אותה שנה עד אוגוסט 1956 פיקד על טייסת 117, טייסת הסילון הראשונה בחיל האוויר עם מטוסי מטאור. בדצמבר 1956 הקים את טייסת 109 עם מטוסי סילון מיסטר 4 ועמד בראשה עד אוגוסט 1957. ממארכ 1958 עד אוגוסט 1963 שימש כמפקד בסיס רמת דוד בדרגת אלוף משנה. בספטמבר 1963 עבר לפקד על בסיס תל נוף עד מאי 1965. מנובמבר 1965 עד יולי 1967 שימש ראש מחלקת אוויר במפקדת חיל האוויר, בפועל סגן מפקד החיל, והיה מהשותפים להצלחת החיל במלחמת ששת הימים. בקיץ 1967 השתחרר מצה"ל ועבר לחברת אל על כטייס משנה במטוסי בואינג 707 ו-720 בשנות השבעים עבר הסבה למטוסי בואינג 747 "גי'אמבו", והמשיך לטוס בהם עד פרישתו לגימלאות בשנת 1983. מנחם בר מתגורר כיום בכפר היושע, שם עסק משך שנים רבות בבניית דאונים ואף בנה מטוס ספורט קל מבנייה עצמית מסוג מידיגיט מוסטנג.

* **דני שפירא** - נולד ב-1925 בירושלים וגדל בחיפה, סיים ביה"ס מקצועי-תיכוני כחרט מתכת, החל בבניית טיסנים בגיל 13 ובגיל 15 הצטרף ל"הגנה" ולאחר מכן לקלוב לתעופה של חיפה, שהיה "זרוע התעופה" של ה"הגנה". גלש לראשונה בנלשון "ירונה" בשנת 1940 במחנה הדאייה שבכפר ילדים, ובשנת 1944 קיבל רשיון טיס פרטי. בנובמבר 1947 גויס ל"שירות אויר", ב-13 במאי 1948, יומיים לפני הכרזת המדינה נשלח לקורס טיס לטייסי קרב בצ'יכיה, שם טס על מטוסי מסרשמיידט וספיטפייר. ב-13 במרץ 1949, לאחר שלושה חודשי אימונים משלימים בארץ קיבל כנפיים במסדר הכנפיים הראשון במדינת ישראל. שרת כטייס קרב ומפקד טייסת מוסקיטו, טס על מטוסי סילון "מטאור", במבצע "קדש" טס במטוסי "מיסטר", ולאחר מכן התמנה לטייס בוחן בכיר והיה אחראי להטסתם לארץ של כל מטוסי הסילון שנרכשו בצרפת: אורגן, מיסטר, ווטור וסופר-מיסטר. ב-1958 נשלח לצרפת לקורס טייסי ניסוי ושהה כארבע שנים בצרפת לבחינתם והטסתם לארץ של מטוסי המיראז'. טס על מטוס מיג-21 (שנחת בארץ באוגוסט 1966) ועל מטוסי מיג-17 שנחתו ב-1968 בצפון הארץ. שרת 25 בחיל האוויר כטייס קרב, טייס ניסוי וטייס תובלה. באוגוסט 1971 עבר לתעשייה אווירית, התמנה לטייס הראשי וטס על כל סוגי המטוסים ששיפצה ובנתה תע"א. טס עד הגיעו לגיל 72 על כ-100 סוגי מטוסים שונים. חבר כבוד באיגוד טייסי הניסוי של ארה"ב, מתגורר ברמת השרון.

* **דיתה פרח** - נולדה בדגניה א'. אביה, יצחק בן-יעקב הקים עם דב הוז את ענף התעופה ב"הגנה". על שמו נקרא שדה התעופה במחניים. דיתה התגישה לפלונה א' של הפלמ"ח, וב-1944 הצטרפה לקורס דאייה בכפר ילדים. ב-1945 התחילה באימוני הטיסה ברמלה. את המטוסים רכש אביה בפולניה עבור אגודה ספורטיבית בבעלות ה"הגנה". ב-1946 נישאה לולמן פרח מבית השיטה וחדלה לטוס. כיום אוצרת אוצר התמונות במוזיאון הפלמ"ח, מתגוררת בבית השיטה.

הדאייה בארץ ישראל הפכה לספורט במלוא מובן המילה בשנת 1940, בה הוחלט על עריכת תחרות ארצית ראשונה לדאייה. כמקום הזינוק נבחר אתר הדאייה על הכרמל, לא רק בגלל זרמי האוויר העולים מן הים על המדרונות המערביים של ההר (דאייה תרמית הייתה בחיתוליה באותם זמנים), אלא גם בגלל הקירבה למרכז היישוב.

פעילות הקלוב לדאייה הופסקה פעמים אחדות וחודשה באפריל 1942 בקיבוץ שריד, עם התקרבות הקורפוס האפריקאי של פילדמרשל רומל אל גבול מצרים. במרס 1943 הופנתה בקשה מטעם הבריטים להעמיד לרשותם מדריכי דאייה לטייסייהם, היתה בבקשה זו הכרה ברמתם הגבוהה של הקלובים לדאייה. באביב 1943 עברה בפלוגות הפלמ"ח השמועה, כי אפשר להתנדב למחנה דאייה שאמור להתקיים בקיץ. אנשי פלוגה ב' הגשימו אפשרות זו, שישה מהם הצטרפו למחנות דאייה של סופי שבוע שקיים "הקלוב הארץ ישראלי לתעופה" בכפר ילדים, למרגלות גבעת המורה בעמק יזרעאל. אחד מהם, מנחם ברנשטיין היה מדריך, כאשר לצידו עוסק בהדרכה גם "קלוביסט" מנוסה בדאייה, דני שפירא. בקיץ 1943 התקיים מחנה הדאייה הגדול הראשון בכפר-ילדים שבגבעת המורה, המקום התאים לדאייה מבחינת תנאים טופוגרפיים ומשטר הרוחות. במחנה השתתפו 26 אנשי פלמ"ח



דני שפירא מדריך חניך בגלשון "ורונה", 3.4.1943

כ"חברי סניף הגליל התחתון של קלוב התעופה לישראל". מפקד המחנה, הפלמ"חניק ששון נוביק, כבר עסק בדאייה בבת ים החל מ-1937, כתלמיד בבית הספר "מקס פיין" בתל אביב, והגיע לדרגת C בדאייה. צוות המדריכים כלל את המדריך הראשי ארנסט רפפורט, ואת האחראי על אחזקת הדאונים ועל בית המלאכה הקטן לתיקונים, אמיל פוהורילה. כל משתתפי המחנה, פרט לרפפורט ולפוהורילה, השתכנו במחנה אוהלים שבחצר כפר ילדים. כחדר האוכל וככיתת לימוד שימש חלק של בניין רפת ובחלקו הגדול שימש בית מלאכה. הדאונים חנו על יד הרפת. "השתלטות" הפלמ"ח על מחנות הדאייה בכפר ילדים נבעה מיוזמה ותכנון של מטה הפלמ"ח, שהתווה מטרות ברורות לטיס הביטחוני: מיון מועמדים לטיס מוטורי באמצעות מחנות-הדאייה, ניצול דאונים נגררים כאמצעי תובלה למקרים מסויימים וכן לימוד טיסה באווירונים המצויים בארץ, גם כשלב לטיסה באווירונים משוכללים יותר. מטה הפלמ"ח הניח, כי במציאות הביטחונית והשלטונית בארץ אפשר לנצל יפה אווירונים לצורכי סיור, תצפית וצילום אווירי וכמו כן "כאמצעי קשר וכמפציצים פרימיטיביים נגד אויב פרימיטיבי". המעוף היה גדול אך האמצעים היו מעטים. באותה עת רוכזה למעשה כל פעילות הדאייה של הקלוב בידי מחלקת הטיס של הפלמ"ח.

למחנה דאייה נוסף שהחל באוגוסט 1944, בניהולו ובפיקודו של איש פלמ"ח ופלוגה א', יעקב בן חיים (בלק), זומנו שבעה מתנדבים נוספים מפלוגות הפלמ"ח. אלה עברו בהצלחה את מבחן דרגה א' בין ה-15.8.1944-19.9.1944. אחדים מהם המשיכו באימונים לדרגה ב' ואחדים מהם השיגו באותה התקופה גם דרגה ג'. כמו כן לקחו חלק באותו המחנה גם בוגרי קורס הטיס הראשון של הפלמ"ח, שאחד מהם היה מפקד המחנה, בלק, וזאת במטרה להשיג דרגת דאייה ג'.

במהלך השנים 1936-1948 ערך הקלוב 22 מחנות דאייה, בהם השתתפו 264 דואים, שביצעו 4630 זינוקים בדאונים שונים.

אלי פיינגרש נזכר באותם ימים: "מחנה הדואים בכפר-ילדים שכן ב"אוהלי פעמון" לבנים. מזרני קש על מיטות ברזל שימשו לנו לשינה. במחנה שרר משטר צבאי לכל דבר; סדר יום קפדני היה למן ההתחלה. שריקה חדה בישרה על בוקר חדש של אימונים ולימודים. היום החל במסדר בוקר, החניכים כיבדו בעמידת דום את דגל סניף הגליל התחתון של "קלוב התעופה הארץ ישראלי", שהונף במרכז מעגל אבנים מסוידות. דני שפירא, המדריך הראשי, הוציא את כל הטייסים לריצת בוקר. הוקצה זמן לרחצה ולארוחת בוקר במבנה ששימש



גלשון "ורונה" באוויר

קודם לכן רפת. לארוחות בחדר האוכל הלכו החברים ביחד בצורה מסודרת, בפינת חדר האוכל נצבו שני "פרימוסים", זה היה המטבח המאולתר (לימים, שימש כנראה הרעש המיוחד של מכונות הבישול הללו השראה לכינוי המטוסים הקלים שפעלו במלחמת העצמאות). הטבח אברהימלה, עשה ככל יכולתו לספק את בטנם המקרקרת של החניכים, אולם המזון היה בצמצום ומזונם הדל של החניכים כלל מעט מרגרינה, גבינה וחלב, שאוכסנו בארגז קירור מעץ ושכבת קש כבידוד, ולתוכו הוכנסו גושי קרח. עבודות המטבח נעשו על ידי החניכים שעבדו בקילוף ירקות ובהדחת כלים. בגלל תנאי הסניטציה הירודים, לקו החניכים לא אחת בקיבתם."

במרכז הרפת הישנה עמד שולחן רב-תכליתי, שנבנה מלוחות עץ שנמצאו במחנה. שולחן זה שימש לאכילה, לעבודה, לתיקון חלקי דאונים וללמידה. פינת הרפת שימשה מחסן לחלפים ולכלי עבודה לגלשוניים. לאחר ארוחת הבוקר התארגנו החניכים והמדריכים לפעילות במדרונות גבעת המורה, במרחק כ-800 מטרים מהמחנה. אם לא נשבה רוח מתאימה לדאייה, הקדישו את זמנם ללימודים תיאורטיים במקצועות: אווירודינמיקה, מטאורולוגיה ומבנה כלי הטיס, בהדרכתו

של המדריך הראשי של קלוב התעופה, דוד אביר (אברמוביץ). בכל בוקר הוציאו החניכים מהמחנה בכפר-ילדים אל מקום הזינוק בגבעת המורה גלשון או שניים מסוג "יורונה" על עגלה דו-אופנית. חלקו הקדמי של הגלשון נשען על העגלה וזנבו נגרר על האדמה. בעת האימונים נאלצו להחזיר את הגלשון מהמקום שנחת אל נקודת הזינוק. כדי להקל על הגרירה במעלה הגבעה, שכרו פרדה במושב בית קשת הסמוך והיא שנשאה בנטל העלתו של הגלשון בחזרה לראש הגבעה. הבאת הפרדה מהמושב הסמוך היה תפקידו של החניך התורן, שבאותה הזדמנות הביא גם כד חלב קטן. בני הקיבוצים והמושבים השתלטו בנקל על הפרדות ואפילו היו סוררות ועיקשות, אבל העירוניים שבחבורה נפלו לא אחת מעל גב הפרדה. באחת הגרירות נבהלה הפרדה והחלה להשתולל, הגלשון התחיל להמריא ורק תושייתו של אחד הבחורים שתפס את רסן הפרדה הצילה את הגלשון מהתרסקות. שתי נקודות זינוק היו על המדרון המערבי של גבעת המורה: הנמוכה שבהן - נקודת זינוק אי' (A-Stelle) והשנייה נקודת זינוק ב' (B-Stelle).

הזנקת הגלשון לאוויר נעשתה על ידי חבלים. תחילה הובילו את הגלשון הראשון לנקודה A, המובילים חזרו והעלו עוד גלשון לנקודה B. כל גלשון נקשר בחרטומו לשני חבלי גומי שביניהם זווית של כ-30 מעלות, ושלושה חניכים החזיקו בכל חבל.



כפר ילדים 1943. מימין לשמאל: משה פלד, דני שפירא, בלק, מנחם בר, יושב - פרץ גרוסר.



גלשון "ורונה" ליד הכביש לעפולה

את הזנב עגנו אל הקרקע בעזרת יתד ברזל. המדריך רפפורט איזן את משקל חרטום הגלשון עם משקלו של החניך בעזרת רגבי אדמה בשקית יוטה. החניך התיישב במושב העץ של הגלשון, הצמיד לגופו את חגורת המושב והניח את רגליו על דוושות הגה הכיוון. בידו הימנית החזיק במוט ההיגוי ("סטיק") ונתמך בידו השמאלית בדופן המושב. חניך אחר ישב ליד זנב הגלשון. תחילה בדק רפפורט את יכולתו של החניך לאזן את כנפי הגלשון, בהרמת הכנף הנמוכה באמצעות ה"סטיק". הזינוקים הראשונים של כל חניך נקראו "חריש". הגלשון לא התרומם מהקרקע ונגרר תוך התקדמותו למרחק קצר. "חרישים" נוספים היו ארוכים יותר ובעקבותיהם באו זינוקים של ממש. אז נתן רפפורט תדריך אחרון לחניך, והזכיר לו שבשום אופן לא יפעיל את הגה הגובה על ידי הזזת הסטיק לפנים או לאחור אלא ישמור על איזון הכנפיים, תוך הסתכלות מתמדת על האופק הרחוק. כשחש רפפורט שהחניך מוכן ומזומן להתנתק מהקרקע, התחיל את נוהל הזינוק ובמבטא יקי כבד נתן הוראה לששת המושכים בחבלי הגומי: "לכו לכו". כשנמתחו החבלים לכל אורכם, ניתן דרבון נוסף: "רוצו רוצו", עד שראה שאין ביכולת המושכים למתוח אותם יותר או מחשש שמא יקרעו, אז צעק לחניך שבזנב "עעעזוב!!" וזה שיחרר את זנב הגלשון. האנרגיה שצברו חבלי הגומי הזניקה את הגלשון ולאחר "חריש" קצר התנתק מן הקרקע, הגיע לגובה של כשלושה מטרים ובמשך כ-15 שניות גמא את המרחק של כמאתיים מטרים. עם תחילת תזוזת הגלשון ועד להשגת מהירות שאפשרה איזון כנפיים על ידי הסטיק, החזיק חניך מתנדב את הכנפיים במצב מאוזן ורץ כך עם הגלשון כעשרה מטרים. כל זינוק נרשם ונמדד בזמן לפי שעון

העצר שבידיו של רפפורט. לחניך נותר רק לשמור על איזון הכנפיים תוך יישור המבט לאופק ולחכות לחבטת הנחיתה של מגלש הגלשון בקרקע. החניכים ידעו כי בזבזו זמן משמעותי פחות זינוקים, לכן מיהרו לנקודת הנחיתה כדי להעלות את הגלשון שוב לנקודת הזינוק. בעוד שמושכי החבלים גררו את החבלים בחזרה למקום הזינוק, שאר החניכים החזירו את הגלשון לאותו מקום כשהם נושאים אותו במו ידיהם במעלה המדרון. על משיכת הגלשון במעלה ההר חזרו החניכים מספר פעמים במשך היום, אולם את "עבודת הפרך" המתיקו כל פעם מחדש בשניות מענגות של גלישה.

חבלי הגומי גרמו ללא מעט צרות, הם היו ישנים ו"עייפים" מרוב שימוש ולא אחת נקרעו כשמתחו אותם. קצהו הקרוע של חבל כזה היה מצליף אז בחוזהק על רגליהם או על גופם של המושכים, שבגלל החום היה פלג גופם העליון חשוף, והותיר עליהם סימנים כחולים ומכאיבים. החבל התקין היחיד במחנה נשמר להזנקת הדאון הגדול מסוג "קומר".

כדי לדאות בגלשון נחוצה רוח, ובגבעת המורה בשעות הצהריים הקייציות כמעט שלא נשבה רוח. בעוד החניכים יושבים בצל כנפי הגלשון, מפליגים בחלומות ומחכים לאות, בדק רפפורט את "מצב הרוח" באמצעים פשוטים: מטפחת שהחזיק בכיסו שימשה לו "שק רוח", רגבי עפר קטנים שזרה באוויר שימשו גם הם לאותה מטרה, לפעמים הועילה גם התקדמותו של ענן קטן בשמיים.

לאלי הייתה בעייה, כנראה בגלל פחד גבהים, לא פעם דחף קדימה את ה"סטיוק" ותקע את החרטום באדמה. למרות זאת, אלי סיים את הקורס בהצלחה. אלי: "בהתחלה הייתי דוחף את האף באדמה ורפפורט היה אומר לי מה עשית? אתה מחפש פה נפט? הרגשתי שעוד מעט אני עף מהעסק הזה כי לא הצלחתי לצאת מהבעיה הזאת".

אחרי פעילות הבוקר שבו החניכים למחנה להפסקת צהריים של שלוש שעות. רוח אחר-הצהריים המערבית התאימה לזינוקים לקראת דרגה B. היא סייעה להם

* **ששון נוביק** - בן המושבה הגלילית מצפה, השתתף במחנה הדאייה בכפר ילדים בשנים 1938-1943 והגיע לדרגת דאייה C (באחד הזינוקים דאה למעלה מארבע שעות במשך אחד) הגיע לטיס מפלוגה א' בפלמ"ח, החל קורס טיס 21.12.43 הוסמך כטייס ב-23.3.44. בתום אימוני הטיס הוצב לפלוגה ח' שאך הוקמה, מחשש לבעיות בריאות. הוא מילא תפקידי מודיעין ונשלח ללבנון מתחזה לערבי. אחרי המלחמה חזר לביתו במצפה.

* **עמי פורר** - השתתף במחנה הדאייה בכפר ילדים בשנת 1944 שרת בפלמ"ח בפלוגה ג' והצטרף בשנת 1944 למח' הטיס של הפלמ"ח, עבר קורס טיס והוסמך כטייס.



בראיר מנחה חניך ב"ורונה"

לדאות זמן כפול ולזנק מאה מטרים גבוה יותר מהנקודה לדרגה A. נוהלי הזינוק היו דומים. משך הדאייה לדרגה B לפחות 60 שניות, שתי פניות, לימין ולשמאל, בזווית של 30 מעלות, ונחיתה ישר לפנים.

נקודת הזינוק לדרגה C הייתה כ-500 מטרים מעל נקודת הזינוק לדרגה B, ושימשה להזנקת דאון "קומר" כבד תוצרת פולין, שמוטת כנפיו 16 מטרים. לקבלת לדרגה C נדרש משך שהייה באוויר של לפחות חמש דקות מעל נקודת הזינוק, דאייה לאורך קטע מהמדרון המערבי ופניות של כ-180 מעלות. כל זה בגובה נמוך מעל למדרון די תלול, היווה אתגר טיסתי ובטיחותי לכל דואה שלא התנסה קודם לכן בטיסה מסוג זה.

מאחר שדאון ה"קומר" היה חד-מושבי, הייתה זו גם דאיית ה"סולו" הראשונה של החניך, ורפפורט הקפיד הקפדה יתרה על תדריך שלפני הדאייה. לעזרת רפפורט עמדו שניים מהדואים המנוסים יותר של ה"קלוב", דני שפירא ומנחם ברנשטיין ולכן היה התדריך בעברית יסודי יותר. הדאייה הממושכת ב"קומר" בעל יחס גלישה מצויק, לא הייתה בעייתית והדואים התלהבו מחוויית הדאייה האמיתית שעליה חלמו כל כך.

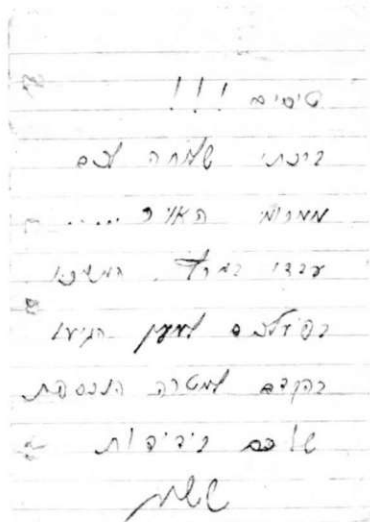
היו שלא מיהרו לנחות לפי מגבלת הזמן שניתנה להם בתדריך. ובעוד הדואה חג ממעל, עמדו רפפורט ועמו חניכים ותיקים על הקרקע, וכיוונו אליו הוראות בצעקות

תוך כדי הדאייה, מי חלם אז על קשר אלחוטי או מגאפון. המדריך היה צריך לפעמים להתרות בדואה "רד כבר, תנחת". לא פעם השיש עצמו החניך כלא שומע את ההוראה ורק אחרי אזרה נמרצת: "רד או שתקורקע", נאות להנמיך ונחת. הדאייה ב"קומר" הייתה פסגת החלומות והגשמת חלומות הדואים. לדאון המיוחס הזה נדרשו החבלים התקינים היחידים, ושישה בחורים עמלו כדי לשאתו. מלבד החניכים זכו לדאות בדאון הזה גם דואים ותיקים, לאחר שהמתינו שעות ארוכות לתורם ברוח המערבית על פסגת גבעת המורה. אלה עוררו קנאה שנמוגה בהתפעלות מצד החניכים המושכים בעול החבלים.

אחד הדואים היה ששון, מפקד המחנה, שבאחת מטיסות הדאייה המוצלחות האלה, כשרוחו טובה עליו ולבו עם המזיעים למטה, השליך לעברם פתק בסגנון חלוצי כנהוג באותם הימים: "טייסים, ברכתי שלוחה לכם ממרומי האוויר. עבדו במרץ, המשיכו בפועלכם למען תגיעו בהקדם למטרה הנכספת. שלכם בידידות, ששון". ששון זכר את הפתק ואת הטיסה: "זה היה יום מוצלח, בשעות הצהריים המאוחרות, נדמה לי שרפפורט הוא זה שקבע את הטיסות, והוא אמר לי: מזג האוויר טוב. תעלה לטוס ב'קומר'. זינקתי. בתחילה האוויר אכזב קצת, אולם אחר כך המשכתי צפונה, אולי לתפוס רוח צפונית שמטפסת על הגבעה



גלשון "ורונה" במורדות גבעת המורה



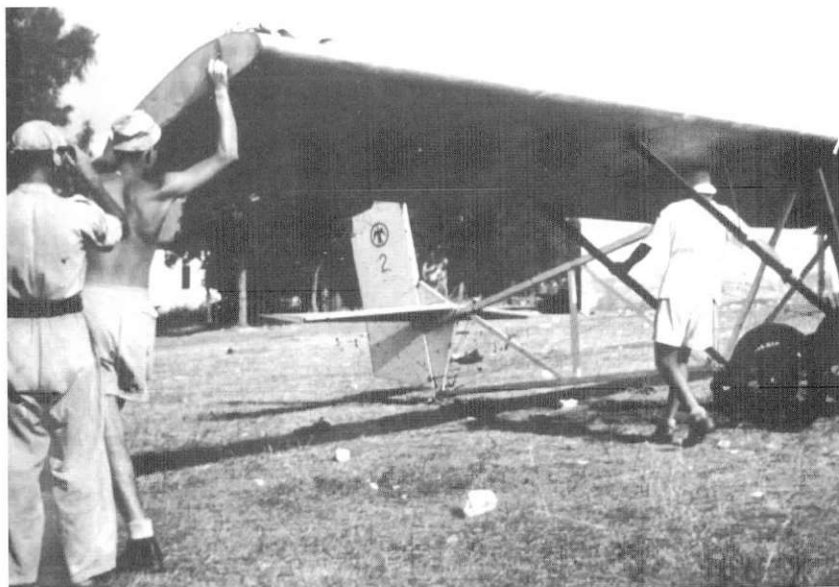
הפתק המקורי שזרק ששון מהאוויר, שמור כיום באלבום ב"בית הפלמ"ח"

והגעתי לפתח של הוואדי. בגבעת המורה מתחת לכפר לכיוון צפון-מזרח ישנו גיא, מישהו מהמדריכים אמר שמי שנכנס לתוך הגיא מוכרח להתרומם עם הרוח. באמת נכנסתי לשם והתחלתי להתרומם, הנתיב היה מקביל וקרוב מדי לגורן, זו הייתה עונת הדיש והנערים שישבו שם זרקו אלי אבנים שלא היו רחוקות ממני... הצלחתי להגיע למעלה עד מעל 1000 מ'. מזג האוויר נעשה יוצא מן הכלל, וככל שהתקרב לערב מזג האוויר נעשה שקט ורגוע, ממש לא נע. למזלי הטוב הופיע איזה עוף דורס והתלוויתי אליו. היה לי מצב רוח מרומם וראיתי את החבריה למטה טורחים עם הפרדה ונשיאת הדאון, כטוב לבי כתבתי את הפתקה וזרקתי אותה, ואני זוכר אותה מתעופפת - לא בשביל להרגיז אלא בשביל לעודד אותם".

בערב, משהחזירו את הציוד למקומו ואת הפרדה לאורווה במרחביה, ישבו החניכים ובהדרגתו של אמיל פוהורילה תקנו לאור פנסי ה"לוקס" את הטעון תיקון בדאונים ובגלשוניים לקראת המראתם למחרת. עקרון ברזל קבע: כל הגלשוניים חייבים להיות שמישים למחרת היום. היום הארוך הסתיים רק לאחר שעות אחדות של לימודים תאורטיים של טיסה. כך לא נותר זמן וכוח לשיבה ולבילוי "מסביב למדורה", כנהוג בפלמ"ח. כשניתן האות לכיבוי אורות, צנחו כולם עייפים למיטות. אלי איל



פרץ גרוסר ומנחם בר ליד "קומר"



ה"ורונה", כפר ילדים, 1943



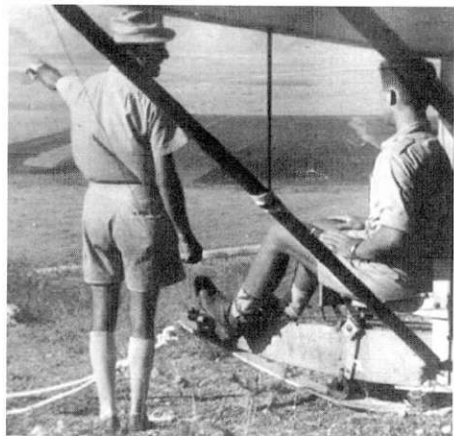
ה"ורונה" נישא אל מרומי הגבעה



הובלת גלשון "ורונה" לנקודת הזינוק בכפר ילדים, משתתפים: מוביל הפרדה, מחזיקי הכנפיים והחרטום, כן הנסע והפרדה.



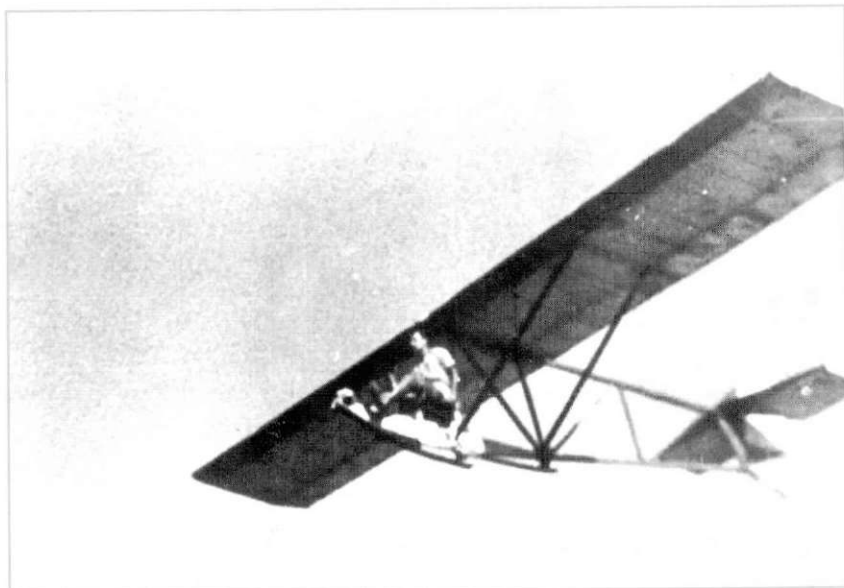
חניך הדאייה עמי פורר בגלשון "ורונה"



ארנסט רפפורט ליד חניך ב"ורונה"



הובלת דאון "קומר" לנקודת הזינוק



באוויר. שניות של הרגשה עילאית



דאון ה"קומר" והפרדה בהפסקה

נזכר באירוע מעניין: "זכור לי מקרה של חייל אנגלי צעיר מבסיס חיל האוויר המלכותי ברמת-דוד שניסה להצטרף למחנה הדאייה. הבחור החביב הזה הציג עצמו כיהודי וחובב תעופה. לדבריו, שמע על פעילות הדאייה העברית בכפר-ילדים וביקש להצטרף לקורס של מועדון תעופה אזרחי. לא היתה סיבה של ממש לסרב לבקשתו. אך מיד צף ועלה החשד כי החייל הוא איש מודיעין שהושתל במחנה כדי להכיר מקרוב את אנשי הפלמ"ח ולעקוב אחרי פעילויות נוספות לאלה של הדאייה. "אור אדום" נדלק אצל אנשי המחנה שרובם היו אנשי "הגנה", ניתנה הוראה להיזהר ממנו ולא לשוחח אתו. האנגלי הנחמד והידידותי הזה שחיפש קשר עם בני עמו וגילו, אם באמת היה נקי מכל עוון, חש בוודאי בניכור המוזר הזה מצד ה"צברים" הנוקשים וחסרי הנימוס".

בסיום מחנה הדאייה הוענקה דרגת א' ל-26 דואים וביניהם 12 אנשי פלמ"ח. דרגה ב' הוענקה ל-12 דואים, מהם 11 אנשי פלמ"ח בעלי דרגה א'. דואי הפלמ"ח חזרו איש איש לפלוגתו. חלקם הלכו לקורסי מפקדי כיתות. נקבע ביניהם שיש לשמור על קשר עם מטה הפלמ"ח, לאפשרות המשך האימון התעופתי. עבור אנשי הקלוב היתה הדאייה פעילות ספורטיבית לשמה אולם לגבי אנשי הפלמ"ח היתה המטרה: מיון חניכים לקורס טיס מוטורי. על החשיבות של מיון כזה עמד יצחק בן-יעקב, מנהלה הראשון של חברת "אווירון" כבר ב-9 במרס 1939, בזמן קורס הטיס הראשון של בית הספר שלה: "צעיר, העובר קורס כזה של טיסה בדאונים, הינו טייס הרבה יותר טוב מאשר כל צעיר אחר שלא עבר אסכולה כזאת ... קלובים לטיסה בדאונים נותנים אפשרות לברירה טבעית, של החומר האנושי באופן קל וזול".

כהמשך למגמת מיון זו קבע יגאל אלון, שתיים ממטרות הדאייה של הפלמ"ח: מיון המועמדים לטיס מנועי והכשרה מוקדמת לקורס הטיס.

* **פרץ גרוסר** - נולד ברומניה ב-29 באוגוסט 1925. עלה לארץ בשנת 1935 והתגורר בחיפה. בשנת 1939 עברה משפחתו לקיבוץ אשדות-יעקב, ופרץ נשלח לבית הספר המקצועי "מכס פיין". בשנת 1942 התגייס לפלמ"ח במסגרתו שרת כחבלן, במקביל ללימוד טיס ודאייה. ב"שבת השחורה" נעצר בידי הבריטים ונכלא ברפיה. בסוף שנת 1946 השתחרר מהפלמ"ח, אך שב והתגייס ב-5 באפריל 1948, והיה, יחד עם משה פלדמן ופסח טולצ'ינסקי, מראשוני טייסת הגליל. בספטמבר 1948 עזב את הטייסת ונשלח לצ'כוסלובקיה ללמוד לטוס על מטוסי מסרשמידט, עם שובו ארצה הוצב בטייסת 101. השתחרר מצה"ל ב-5 במארס 1950, התגורר באשדות יעקב ועסק בבניית מערכות רדיו. בשנת 1961 עבר למושב השיתופי רגבה. השתתף כאיש מילואים ב"מבצע קדש", במלחמת ששת הימים ובמלחמת יום הכיפורים. סיים את שירות המילואים בצה"ל ב-8 ביולי 1979 בדרגת סרן. נפטר ב-4 בספטמבר 1988 לאחר מחלה קשה.

פרק ג' רוחות של מלחמה

באירופה התחוללה מלחמה איומה, שמועות ראשונות על ההרס וההשמדה שמחוללים הנאצים הגיעו אל היישוב היהודי בארץ. הצבא הגרמני כבש את מערב אירופה, חצה את הים התיכון אל צפון אפריקה והטנקים הגרמנים התקדמו מזרחה אל עבר מצרים. החשש מפני פלישת הצבא הגרמני לארץ ישראל מצא את מנהיגי היישוב היהודי בארץ על פרשת דרכים - האם יש לעמוד לימינה של בריטניה במלחמתה נגד הנאצים, או להמנע מגיוס צעירים לצבא הבריטי המפזר את כוח המגן היהודי ברחבי העולם ופוגע ביכולת ההגנה מפני הפורעים הערבים בארץ. במסדר של אנשי הפלמ"ח שנערך באשדות-יעקב נשא דברים ראש הסוכנות היהודית, דוד בן-גוריון, "אתם כמו אנשי 'השומר', אתם הטובים ביותר והטובים ביותר צריכים להתגייס לצבא הבריטי!", אמר 'הזקן'.

האנשים היו המומים, כל אחד הרהר מה יהא על מורשת הפלמ"ח. מה יהיה על האימונים המפרכים, על רוח הצוות והרעות? היו מי שמצאו טעם בדבריו, שחשבו כי יש להגן לעזור לבריטים במלחמתם בגרמנים. אלה התגייסו לצבא הבריטי, חבריהם לא סלחו להם על כך וכינו אותם "בוגדים".

באותם ימים קשים דיבר אל פלוגה א' במעייין-חרוד גם משה שרתוק (שרת), מזכיר המחלקה המדינית של הסוכנות היהודית. אחריו עלה על הבמה יצחק שדה, ונשא נאום קצר, שהדיו התגלגלו עוד ימים רבים. לכאורה לא היה זה נאום פולמוסי ואף-על-פי-כן ראו בו תשובה הולמת לחסידי הגיוס לצבא הבריטי: "החייל הבריטי נושא את הרובה האנגלי, החייל הרוסי נושא את הרובה הרוסי, החייל הצרפתי נושא את הרובה הצרפתי" וסיים בשאלה, שהתשובה עליה ריחפה באוויר, גם אם לא נאמרה במילים מפורשות: "מי יישא את הרובה העברי?"

בעייה זו הטרידה את ראשי ה"הגנה" במשך כל שנות מלחמת העולם השנייה: בטחונו של היישוב העברי בארץ. מספר המגויסים העבריים ליחידותיו השונות של הצבא הבריטי בימי מלחמת העולם היה כ-30,000, מרביתם חברי ה"הגנה". הערבים, שרק מעטים מהם התגייסו לצבא הבריטי, יכלו לנצל את ההזדמנות ולתקוף את

האוכלוסיה היהודית שחלק ניכר מצעיריה נושאי הנשק נמצא מחוץ לגבולות הארץ. החשש מפני כיבוש גרמני הלך וגבר, יחסם של הגרמנים ליהודים היה ידוע, הסכנה ששקפה ליישוב העברי הייתה השמדתו בטבח משותף בידי גרמנים וערבים. ראשי היישוב היהודי בארץ ראו רק פתרון אחד - הקמת כוח צבאי מאומן, שמקומו בגבולות הארץ ולא יהיה כפוף אלא למרותה של ה"הגנה". דבר זה העמיד שורה של בעיות. מנין תשיג מפקדת ה"הגנה" את המימון הדרוש לקיומו של צבא כמעט סדיר, לצייד אותו כדבעי בנשק ולדאוג לכלכלתו, וכיצד ניתן יהיה לקיים בסיסי אימונים קבועים בתנאים של מחתרת ובהסתר מפני הבריטים. בחיל המשלוח הבריטי שנלחם ביוון נגד הפולשים הגרמנים שרתו חיילים ארצישראליים רבים, התקדמות הגרמנים היתה מהירה כל כך, שהבריטים לא הספיקו לפנות את כל חייליהם ביוון וכמה אלפים מהם נפלו בשבי, בין השבויים היו 1,400 מצעירי הארץ. זו הייתה מכה כואבת ביותר ליישוב היהודי בארץ ולמערכת הבטחון שלו. 1,400 צעירים נושאי נשק יצאו מכלל פעולה למשך כל ימי המלחמה, דווקא בימים שהאויב איים על הארץ משני עברים בבת אחת: הצבא הגרמני מדרום, ממצרים, והכוחות הצרפתיים ששיתפו פעולה עם הכובשים הגרמניים, מצפון ואף העמידו לרשותם בסיסי תעופה בסוריה.

בל"ג בעומר תש"א, 15 במאי 1941, החליטה המפקדה הארצית של ה"הגנה" על הקמת כוח מגן שימנה תשע "פלוגות מחץ" (פלמ"ח) שתפקידן להכנס למערכה בעת הצורך ולאפשר שהות לגיוס כוח הגנה נוסף. מתשע הפלוגות המתוכננות עלה בידי ה"הגנה" לגייס רק שש פלוגות: שתיים בגליל, אחת בשרון, אחת ביישובי הדרום, אחת בתל אביב ואחת בירושלים.

במוסדות היישוב הוחלט לחייב את הנוער הבוגר לרבות בוגרי בתי-הספר התיכוניים, להתגייס לשירות חובה לשנה אחת לפחות, לפי בחירה אישית, באחד מענפי שירות הבטחון. נערים מתחת לגיל 18, היו רשמיים לבחור בין שירות בפלמ"ח במשך שנתיים, לבין שירות ב"נוטרות" למשך שנה. בחורים מעל גיל 18 הורשו ולעיתים אף נתבעו, להתגייס לצבא הבריטי.

פלוגות המחץ - הפלמ"ח

שלושה ימים בלבד לאחר הקמתו, הוטלו על הפלמ"ח מבצעיו הראשונים. הדבר היה דחוף עד כדי כך שלא ניתנה לפלמ"ח אפילו ההזדמנות לארגן את מסגרותיו ולאמן את אנשיו כהלכה. המבצע הראשון כלל פשיטה ימית מזויינת על נמל טריפולי

מחלקת הטיס - ח"א מ"א 14/5/41

פולגות הטיס

תקנים 9 פולגות-ח"א 4 אף רשום. אישי של מתנדבים:
הגלץ - 3, בג"ח - 2, בגל"ד - 3, במ"ן י"ס - 1. הפולגות יח"א
מבוקשות מהיחידות הנקראות הקיימות ולא תכלית האסירה בבוא
המתנדבים להגשמת תכנית א'. פולגות אלו תמונות תחת פקודו היחיד
הישיב של נכנס. - הפולגות מוצגות במחלקת הטיס, 6 א"צ
פולגות מתכנתים במחלקת פולגות.
שנים זהב הפולגות לא יחולו אלא באיש הישיב
אין הפולגות האלו ילדע י' האגדים באמצעות מנ"ל סניצ
לשמה אף תכנית מיוחדת לפקודת א' של רשם מ"א 3 של האס"ר
למפקד א"ח-הפולגות ח"א 4 רשם-האס"ר, יצחק ש.

מתוך החלטות ה"מ"א מיום 14.15/5.41, 9 פולגות המחץ

תוקמנה 9 פולגות-מחץ לפי רישום אישי של מתנדבים:
בגל"ץ - 3, בג"ח - 2, בגל"ד - 3, במ"ן י"ס - 1. הפולגות תהיינה מופקעות מהיחידות הרגילות הקיימות
ולא תכלולנה במסגרת הכוחות המיועדים להגשמת תכנית א'. פולגות אלו תעמודנה תחת פקודו היחיד הישיר
של הפה"ע. -- הפקודות תועברנה באמצעות ה"מגלים, כל עוד הפולגות תמצאנה במרחב-פקודי.
שנויים בהרכב הפולגות לא יהולו אלא באשור הפה"ע.
אימון הפולגות האלו יבוצע ע"י ה"מגלים. באמצעות מנגנון ש'עמוד לרשותו לפי תכנית מיוחדת ובפיקוח של
קצין מיוחד של המטכ"ל. למפקח על אימון הפולגות מתמנה קצין-המטה, יצחק ש.

מתוך אלבום הפלמ"ח, הוצאת הספרים של הקיבוץ המאוחד. תל אביב. תשי"ט

שבלבנון, חבלה בבת-זיקוק לנפט הנמצאים שם ואיסוף ידיעות. על המבצע החליטה מפקדת הצבא הבריטי, שלא יכלה למסור את הפעולה ליחידה בריטית סדירה, משום שבאופן רשמי לא שרר עדיין מצב לחימה בין אנגליה לבין צרפת הווישאית, ששלטה אז בסוריה. הבריטים פנו אל מפקדת ה"הגנה" וביקשו לסייע להם בכך. למבצע זה נשלחו עשרים ושלושה מראשוני הפלמ"ח, ביניהם מטובי הימאים שהתמחו בהשטת ספינות מעפילים. הם הפליגו בספינה "ארי היס" ואיתם קצין בריטי כמשקיף. הספינה על כל אנשיה אבדה וכל מאמצי שירותי המודיעין של ה"הגנה" ושל המפקדה הבריטית להיוודע מה קרה להם, עלו בתוהו. בתי הזיקוק לא פוצצו. פרשת כ"ג יורדי הסירה עודנה אחת מהתעלומות של מלחמת העולם השנייה ושל הכוח הלוחם העברי.

היתה זו מכה קשה לפלמ"ח שאך זה הוקם, אולם מיד הוטלו עליו משימות חדשות. הבריטים שחששו מכניסת הגרמנים לסוריה, החליטו לפלוש לסוריה ולכבוש אותה. היה צורך בפעולות סיור ומודיעין והבריטים לא רצו לערב בזה צבא סדיר משלהם. שוב פנו הבריטים ל"הגנה" וביקשו כי יחידות סיור ישלחו לסוריה. אנשי הפלמ"ח סיירו בגבול הסורי והלבנוני וגילו נקודות תורפה, כמו חסימות וכן דרכי מעבר חדשות. הפלישה הפתיעה את הצרפתים, סיירי הפלמ"ח הובילו את הכוחות הבריטים ונלחמו במקומות אחדים, מהידועים בהם גשר איסכנדרון מצפון לראש הנקרה, בפעולה זו נפצע משה דיין ואיבד את עינו.

אחרי הפלישה לסוריה נמשך הגיוס לפלמ"ח והוקמו פלוגות נוספות, אלא שמיד נתעוררו בעיות כספיות חמורות הקשורות בקיומן המלא של כמה פלוגות מגויסות. פיקוד ה"הגנה" לא היה יכול לשאת בעול כבד כל-כך והוחלט לשלוח את מתגייסי הפלמ"ח באופן זמני לבתיהם ולקרוא להם למספר ימי אימונים בלבד בכל חודש. אנשי התעופה מקיבוצי עמק הירדן ובראשם יוסף קרן ממקימי "השחף", היו אלה אשר ב-1941 לחצו על מוסדות ה"הגנה" והציעו להקים יחידת טיס כמשמר חופים עם מטוסיה של חברת "אווירון". לדברי אלי פיינגרש מפלוגה א': "אפילו שם מצאו לילד: 'פלמ"ח טיס'".

בתחילת שנת 1942 נחלו הגרמנים נצחונות בצפון אפריקה, עלה בידיהם להשמיד את מרבית השריון הבריטי במדבר המערבי. הצבא הגרמני בפיקודו של פילדמרשל רומל המשיך להתקדם בצפון אפריקה עד למרחק של כ-100 ק"מ מאלכסנדריה במצרים והסכנה לבשה מימדים מוחשיים. הצבא הבריטי בצפון אפריקה שקל צעדים של נסיגה מפני הגרמנים, פינוי הכוחות מכל המזרח-התיכון, ובניית קו הגנה

בעירק ובהודו. ראשי היישוב בארץ דאגו מתהליך קבלת ההחלטות של המפקדה הבריטית, ששיקוליה היו צבאיים והתבססו על צרכיה הכלליים של המלחמה, ולא תמיד עלו בקנה אחד עם האינטרסים של היישוב העברי בארץ. ב"הגנה" העריכו שיתכן ולצבא הבריטי יהיה שיקול לסגת לזמן מה מארץ-ישראל ולהניח לגרמנים לכבוש אותה, החלטה דומה קיבלו הבריטים כבר פעמיים, בלוב ובמצרים המערבית. במשך ימים אחדים נדמה כי פקודת הנסיגה עומדת להנתן. הודעה על כך נמסרה למוסדות היישוב ומפקדת ה"הגנה" פעלה מיד. כל מגויסי הפלמ"ח נקראו מיד לשירות מלא ונערך גיוס מהיר של לוחמים נוספים. עקב החשש המשותף מפני הגרמנים התהדק שיתוף הפעולה עם הצבא הבריטי ועובדה תכנית להפעלת רשת מודיעין יהודית, אשר כונתה "תכנית ארץ ישראל", במקרה שהבריטים ייסוגו. בראש הרשת הזאת, שכללה תחנות אלחוט חשאיות ברחבי הארץ (רשת דומה הוקמה קודם לכן בסוריה), עמד משה דיין, שהחלים בינתיים מן הפציעה בעינו בעת הפלישה לסוריה. כן נעשו הכנות להתגוננות היישוב היהודי בכוחות עצמו. התכנית נועדה למלחמת גרילה וגובשה בידי יצחק שדה, יוחנן רטנר ודוידקיה נמרי, בשיתוף עם המחלקה לתפקידים מיוחדים של הצבא הבריטי בארץ ישראל. תוכנן לרכז את כל היישוב העברי בסביבת חיפה והר הכרמל ולהקים "מרחב מוגן" שיתבסס על קווי הגנה מתאימים לאורך רכס הכרמל, הרי אפרים והגלבוע מדרום והרי הגליל התחתון מצפון. בתכנית זו נועד ליחידות הפלמ"ח תפקיד מיוחד. היה עליהן להישאר באותו חלק ארץ שייכבש בידי הגרמנים, לנהל נגדם פעולות מלחמה זעירה, לחבל בדרכי אספקתם, להתנפל על שיירות ציוד ותחמושת ולהכריח אותם להפריש כוחות גדולים להגנה על נתיבי האספקה הארוכים שלהם, ואילו "המרחב המוגן" יוכל לקבל את אספקתו מנמל חיפה.

ב-8 במרס 1942 הורתה המפקדה הארצית לפלמ"ח להתחיל בהכנות לביצוע התכנית. העיד על כך אחד מהוגי הרעיון, יצחק שדה: "שקלנו והערכנו שעיקר כוח האויב שיגיע יהיה כוח טנקים, ועל כן בחרנו מתוך הסכימה המשוערת של תנועת האויב - סביבה שבה תנועת הטנקים מוגבלת ביותר. סימנו את חזיתנו מסביבות חניתה, דרך הרי נצרת - ואדי ערה עד זכרון יעקב - הוא השטח שבו יתרכז בשעת הסכנה, היישוב כולו. רצינו לצייד בנשק כל יהודי המסוגל לשאתו. אמרנו לסגור את המעברים במוקשים ומכשולים מלאכותיים אחרים, וקיווינו שאם ייסוג הצבא הבריטי מהמזרח התיכון, אולי ישאיר לנו תותחים ותותחנים ויסייע לנו בהגשמת התכנית בעזרת הצי שלו מהים. בתוך

'שטח ההגנה' נמצאו גם שדות תעופה, שאמרנו להיעזר בהם להסדרת ההספקה בתחמושת קלה, צרכי רפואה וכו'. ודאי, תכנית דמיונית למדי, הרפתקנית, אך תכנית יחידה נגד הייאוש. כלום היה מקום לתכניות אחרות?" שמעון אבידן (בראיון לאברהם זוהר 14.11.82) "המבצע שהמחלקה הגרמנית צריכה היתה ליטול חלק בו היה ההגנה על הריכוז היהודי בכרמל, לקראת זה השתתפתי יומיים בסיוור עם יוחנן רטנר ויצחק שדה וסומנו מטרות ודרכי יציאה, מתוך השטח המאורגן המשוער אל מטרות שהיו בעיקר קשורות עם זרימת התחבורה הגרמנית האפשרית מהנמל, אל הנמל, כבישים ראשיים וכו'". למטרה זו נתקבלה הסכמת המפקדה הבריטית לשאת בהוצאות אימוניהם של 300 חברי הפלמ"ח בחבלה ומלחמה זעירה. שלוש מאות בחורים רוכזו בחורשת משמר-העמק שם נערך קורס מרוכז, שרמת אימוניו היתה גבוהה ביותר. הדגש הושם במיוחד על קליעה למטרה, אימון גופני, העזה ואומץ לב ובעיקר דרכי חבלה לכל צורותיהן.

זמן קצר לאחר מכן חלה תפנית חדה במהלך המלחמה. כוחות השריון הגרמני נעצרו בקרב הראשון של אל-עלמיין והתקדמותם נבלמה. הסכנה המיידית לארץ חלפה. הבריטים לא היו זקוקים עוד לעזרת ה"הגנה", הם ביטלו את האימונים בחורשת משמר-העמק והפסיקו את התמיכה הכספית בלוחמי הפלמ"ח. שוב עלתה בכל חריפותה השאלה: מאין יימצאו האמצעים הכספיים לקיים את פלוגות הפלמ"ח בגיוס מלא? היכן יוקמו הבסיסים הדרושים לצבא כמעט סדיר? לשאלה זו נמצא פתרון חריג שאין לו אח ורע בצבאות אחרים, והוא שהציל את מסגרת הפלמ"ח. הוחלט שאם אין תקציב לקיום האנשים, יקיימו הם את עצמם בעבודה ואת כל זמנם הפנוי יקדישו לאימונים. המקום שנועד לכך היו משקי ההתיישבות העובדת, בעיקר הקיבוצים, שהיו מוכנים לקבל אליהם יחידות פלמ"ח שחבריהן יעבדו במשק מחצית החודש ויתאמנו במחציתו השנייה.

בחודש יוני 1942 רוכזו יותר מ-1000 לוחמי פלמ"ח בקיבוצים. הקיבוץ המאוחד ואחריו הקיבוץ הארצי, קיבלו עליהם לשמש אכסניה למחלקות הפלמ"ח. נוהלי העבודה והאימונים נקבעו ל-14 ימי אימונים, 13 ימי עבודה ו-3 ימי חופשה בכל חודש. דבר זה פתר, כמובן, שאלות רבות אחרות - מקום הבסיסים והסוואתם מעין השלטונות, אספקה ומזון וכו'. פלוגות הפלמ"ח פוזרו בין המשקים, בדרך כלל מחלקה בכל משק. רבים טענו שאין לערב אימונים בעבודה, שחברי הפלמ"ח לא ירצו לעבוד, שחברי המשקים יתנגדו, שהזמן לא יספיק לאימונים ולא יספיק

לעבודה. במשך הזמן נתברר ההיפך הגמור: חברי הפלמ"ח הבינו את הצורך בעבודה, והמשקים היו שבעי-רצון מעבודתם.

חיי פלמ"חאי לא היו קלים. תחילה נקבע משך גיוס לשנתיים לטוראי, שלוש שנים למ"כ ולבעלי תפקידים מיוחדים, ארבע שנים למ"מ, ולמפקדים גבוהים יותר לפי החלטה מיוחדת של מטה הפלמ"ח. לכולם נאמר מפורשות כי הסמכות בידי המטה לעכב את שחרורם לכל זמן שיימצא לנכון. כל המצטרף לפלמ"ח ידע שהוא מתגייס לזמן בלתי מוגבל. חברי הפלמ"ח לא קיבלו תשלום. אחת לשישה שבועות, בזמן החופשה, הוענקה לכל אחד לירה אחת כדמי-כיס. בני משפחותיהם לא קיבלו תמיכה, הם עצמם לא נהנו מכל ההנחות לחיילים: שירותי שק"ם, כניסה בלי תור לאוטובוסים ולבתי קולנוע.

צורך מבצעי לביצוע משימות באזורים ייחודיים הביא באותה תקופה להקמת היחידות המיוחדות. המחלקה הסורית הוקמה בשנת 1941 בשיתוף פעולה עם הבריטים, כדי לחדור לסוריה וללבנון כאשר היו עדיין בשליטת וישי. המשיכה בדרכם יחידת המסתערבים בפיקודו של יגאל אלון. בסוף 1941 הוקמה המחלקה

הַלְבֵּטָה

זַשְׁקֵן זֵה הַיִּסְקָז זִיבִי

זֵה - זִיבִי אֶרְגָּן הַיִּסְקָז

זֵה - זִיבִי אֶרְגָּן - אֶרְגָּן

זֵה - זִיבִי אֶרְגָּן, זֵה - אֶרְגָּן

זֵה - זִיבִי אֶרְגָּן, זֵה - אֶרְגָּן

זֵה - זִיבִי אֶרְגָּן.

הגרמנית בפיקודו של שמעון אבידן (קוד). המחלקה הוקמה בסיוע הבריטים, שחששו שמא תיכבש ארץ ישראל בידי גרמניה הנאצית ואיטליה הפשיסטית, אנשי המחלקה התאמנו להיות גרמנים לכל דבר. בשנת 1943 הוקמה המחלקה הבלקנית בפיקודו של שמואל גבעון (הקר), כדי להצניח שליחים בארצות הבלקן, ובין שאר המשימות, לסייע ליהודים שם. באותה תקופה הוקמה אף המחלקה הימית בשדות-ים, בפיקודו של זלמן פרח. מחלקה זו התפתחה לפלוגה הימית (ה"פלייס") ומילאה חלק מרכזי בהעפלה של יהודי אירופה. מחלקת הסיירים הוקמה בפיקודו של חיים רון (זינגר). כל המחלקות המיוחדות: המחלקה הערבית, המחלקה הגרמנית, המחלקה הבלקנית, מחלקת הטייסים, המחלקה הימית וכן מחלקת הסיירים הארצית, אוגדו בשנת 1943 במסגרת פלוגה ז' של הפלמ"ח. בפלוגה הזו התגבש מיטב הכוח הלוחם של הפלמ"ח. כל קבוצה טיפחה אוריינטציה לכיוון מקצועי ומשימתי אחר, וצריך היה מפקד מוכשר כמו שמעון אבידן כדי להחזיקם ביחד.

בשלהי 1942 הגיע מטה הפלמ"ח למסקנה, כי יש לזרז הקמת כוח ימי שיטול על עצמו את החלק הצבאי של ההעפלה; לא ניתן לעשות זאת במסגרת עבודה משולבת באימונים. מפקדת ה"הגנה" שהכירה בחשיבות העניין אישרה את התוכנית אך לא נתנה כל תקציב לביצוע המשימה. זו הייתה גם התיחסותו של ה"מוסד לעלייה" לתכנית הפלמ"ח. בעזרת הלואה פרטית שהושגה על ידי אחד מחברי מטה הפלמ"ח, נפתח ב-21 בינואר 1943 בקיסריה, הקורס הימי הראשון ובקיץ של אותה שנה כבר עמדו לרשות הפלמ"ח כ-60 ימאים. "המוסד לעלייה ב' " תיקן את יחסו לנושא הימאות ותקצב מעתה את כל הקורסים הימיים של הפלמ"ח. היוזמה הזו השתלבה היטב בהרחבת הפעילות הימית של היישוב להצלת שארית הפליטה מאירופה ובמאבק נגד מאמצי הבריטים להקטין ולבלום את עליית היהודים לארץ. לעומת זאת, התחום האווירי לא היה מוכר כמעט ביישוב היהודי בארץ ובקרב מנהיגיו ולכן לא זכה למודעות ראויה, זאת למרות ההצגה המרשימה של הלוחמה האווירית בשמי הארץ במרוצת שתי מלחמות העולם ובמאורעות שביניהן. עניין התעופה נתפס כמשהו רחוק מאפשרויות מימוש, אולי בגלל הציוד המיוחד והיקר שנדרש לפעילות האווירית. הפעילות במימד השלישי נראתה כדבר רחוק שבאמצעים הרגילים של ה"הגנה" ושל הפלמ"ח היה קשה לממשו, לא ראו בו צורך מבצעי דחוף, בידיעה כי השליטה הבריטית על הפעילות התעופתית היהודית הינה למעשה מוחלטת. כאשר עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הגובלה הפעילות האווירית בשמי הארץ, עלה בקרב אנשי התעופה הרעיון להפעיל את הפוטנציאל התעופתי

היהודי בארץ במסגרת חצי-צבאית. לשלטונות המנדט הוצע להקים משמר חופים אווירי שבתיאום עם משמר החופים הקרקעי המגויס שכבר פעל מתחנות המשמר לאורך החופים, יבטיח את החוף הארץ-ישראלי הארוך בפני נסיונות פלישה ונחיתה של כוחות אויבים. תגובת השלטונות הבריטים להצעה העקרונית הזאת היתה חיובית. ביצוע התוכנית הוטל על ידי הרמטכ"ל יעקב דורי, על מפקד הפלמ"ח, יצחק שדה. זה פעל מיד בשני כיוונים: גיוס אנשים מתאימים בפלוגות הפלמ"ח ופניה ל"קלוב הארץ ישראלי לתעופה" למען גיוס חברים מתוכו לפלמ"ח. בשתי פגישות של שדה עם מזכיר הקלוב, יצחק גולדין ועם המדריך הראשי, מאיר סטול, סוכם כי הקלוב יגייס חברים מתוך רשימה של כ-30 מועמדים. הנבחרים והמתנדבים עברו בדיקות רפואיות וחיכו להוראת הזימון כדי להתגייס לפלמ"ח.

באפריל 1942 רוכזו כתריסר אנשים ליחידת התעופה הראשונה של הפלמ"ח בקיבוץ שריד, במסגרת המקובלת של עבודה ואימונים. היחידה צורפה לפלוגה ג' בפיקודו של אורי יפה והיא סופחה מנהלתית למחלקת פלמ"ח ששכנה בקיבוץ השכן, גבת. את הפיקוד על היחידה החדשה הטיל יצחק שדה על אהרון שכטרמן, חבר דגניה ב' מראשוני פלוגה א' ובעל נסיון רב בהדרכה בכל המקצועות הצבאיים. הכוונה היתה לנצל את הזמן שנותר עד סוף הקיץ לצבירת ימי עבודה, לאימונים רגילים ולגיבוש האנשים לקראת מחנה הדאיה של הקלוב בכפר-ילדים בחודש אוגוסט. אלא שאחרי זמן קצר, מפקדי הפלוגות החזירו את אנשיהם לפלוגות לאחר שהבטיחו להם כי יוחזרו לקבוצה עם תחילת מחנה הדאיה. בשריד נשארו רק המגוייסיים החדשים אנשי הקלוב לשעבר, שבמשך כחמישה חודשים, מבודדים בסביבה ובאווירה חדשה לרובם, עבדו הרבה במשק, התאמנו מעט בסדנאות ובנשק וכלל לא עסקו

מִסְבִּיב יְהוּם הַסַּעַר,
אֶךְ רֵאשֵׁנוּ לֹא יִשָּׂה.
לְפַקְדָה תְּמִיד אֲנַחְנוּ —
אָנוּ, אָנוּ הַפְּלִמָּח.

מִמְתוֹלָה עַד הַנֶּגֶב,
מִן הַיָּם עַד הַמִּדְבָּר, —
כֹּל בְּחֹר וְטוֹב לְנִשְׁק,
כֹּל בְּחֹר עַל הַמִּשְׁמֶר.

נְתִיב לְנִשָּׁר בְּשָׁמַיִם,
שְׂבִיל לְפָרָא בֵּין הָרִים,
מוֹל אוֹיֵב דְרָכְנוּ יַעַל
בֵּין נְקֻרוֹת וּבֵין צוּרִים.

רֵאשׁוּנִים תְּמִיד אֲנַחְנוּ,
לְאוֹר הַיּוֹם וּבַמַּחְשֶׁךְ,
לְפַקְדָה תְּמִיד אֲנַחְנוּ —
אָנוּ, אָנוּ הַפְּלִמָּח.

זרובבל גלעד

בנושאים הקשורים בתעופה בכלל ובדאייה בפרט. אולם, כאשר נפתח מחנה הדאייה, משום מה ולהפתעת רבים, כלל לא הגיעו אנשי הפלמ"ח למחנה בכפר-ילדים. הסיבה לכך נראתה מוזרה ביותר: מטה הפלמ"ח ומרכז הקלוב לא הגיעו לסיכום בדבר התשלום עבור הפְּנְדָה שנשכרה במושב מרחביה הקרוב ושימשה להעלאת הגלשונים לנקודות הזינוק במדרונות גבעת המורה. לקראת הסתיו, לפני החגים, יצאו האנשים מאוכזבים לחופשה. כך הסתיים בכשלון הנסיון הראשון להכשיר דואים וטייסים בפלמ"ח. עברה שנה נוספת עד שנעשה נסיון שני ומוצלח לממש את המשימה הזו, הודות לקומץ "משוגעים לדבר" שהמשיכו ללחוץ כדי לשכנע את המטה בחיוניות הטיס בפלמ"ח.

מבחינות רבות היה מאבק הטייסים שבדרך דומה למאבק קודם של מטה הפלמ"ח עם המטה הכללי של ה"הגנה" על הקמת יחידת הימאים. בתוך כך קיבל מטה הפלמ"ח ממפקדת ה"הגנה" בשנת 1943 את האישור להתחיל באימון דואים וטייסים, אך המפקדה לא הקציבה לנושא שום משאבים כספיים. לחץ האנשים לקידום התעופה הבטחונית לא פסק ותוצאותיו באו לידי ביטוי מובהק בדברי אורי ברנר, חבר מטה הפלמ"ח: "עלי לקבוע שאלמלא נמצאו חברים שראו בטיס יעוד אישי שלהם והתעקשו עליו למרות האכזבות הראשונות, לא

על „מחלקת הטיס" של הפלמ"ח הילכו בזמנו סיפורים רבים, אך מסופקני אם רבים יודעים כיצד הוקמה מחלקה זו. אפילו ראשוני המחלקה, בוגרי „קורס הדאייה" הראשון (גבעת-המורה, 1943) וחברי „הרביעיות" הראשונות, בוגרי קורס הטיס של חברת „אוריון", ואלה שהיו חברי „קלוב התעופה של הגליל התחתון" — ספק אם יודעים הם את כל חבלי-לידתה של היחידה. בין החברים באיגוד-הטיס ובין מפקדת-ההגנה קיים היה קשר מתמיד, אולם יחידת-טיס, הכפופה במישורין למפקדת-ההגנה, לא הוקמה — מטעמים תקציביים. עם הקמת הפלמ"ח נעשה נסיון לגייס כשלושים טייסים, חברי ההגנה, כמחלקה בפלמ"ח, אך נסיון זה נכשל. ביום שנתאספו המגויסים האלה באשדות-יעקב, נאסרה הטיסה האזרחית בארץ והמחלקה פוזרה עוד לפני שנתארגנה.

גם אחרי שנהדף הצבא הגרמני משערי מצרים, ופעולות הטיס חודשו בארץ — עלו בתוהו כל המאמצים להקים את המחלקה, וגם הפעם מחוסר תקציב.

"סיפורו של דוידקה"

הוצאת הקיבוץ המאוחד, תשל"ד

היה יכול מטה הפלמ"ח בכלל להניח שתקום מחלקה כזאת. אפשר לומר שבתחילה זה לא היה בתודעה שלנו. ברגע שנמצאה קבוצת אנשים כזאת היא מצאה סדן, תפיסת מטה הפלמ"ח לתת ללוחמים את מירב האימון בכל מקצועות הלחימה".

שאיפתם של אנשים לקבל הכשרה לטיס באה בעיתוי מוצלח והשתלבה היטב במגמת מטה הפלמ"ח החדשה. אורי ברנר ראה בהתפתחות מחלקת הטיס כעין מדגם מייצג למה שעובר על הפלמ"ח: "הוא סובל מאי-הכרה של חלק גדול של הממסד הבטחוני, מהרגשת נחיתות ומאזלת יד".

מטה הפלמ"ח עמד על מימוש המטרה, להיות גרעין לצבא בכל התחומים האפשריים. במובן זה ראו את ההכשרה לטיס כגרעין לחיל האוויר ואת ענין הים כגרעין לחיל הים. המטה הכללי של ההגנה התנגד לגישה הזאת וכתגובה להקמת הגדודים בפלמ"ח התנגד גם למחנות העבודה והאימונים, לשירות בנות בפלמ"ח ולהקמת יחידת ימאים מיוחדת, בטענה שזה לא שייך לחי"ר.

ארנן עזריהו: "מטה הפלמ"ח שלחני כנציגו עוד ב-1945 להיות חבר הנהלת קלוב התעופה. בכיסוי קלוב זה הקים הפלמ"ח את מחלקת הטייסים ובכך היה הפלמ"ח חלוץ הגשמת הרעיון של הסתייעות באווירונים לסיור ולצילומים. מתוך היותי קרוב לנושא זה והתעניינותי תמיד בנושאים טכניים, שימשתי מעין יועץ לישראל גלילי בנושאים אלה, וכך נעשיתי, לימים, המקשר בינו לבין קבוצת הטייסים שהציעה, לימים, את הקמת שירות האוויר".

למפקדת הארצית של ה"הגנה", היתה תפיסה רחבה ושם גם נמצאה אוזן קשבת ותמיכה; בעיקר אצל אליהו גולומב, ישראל גלילי ומשה סנה. ואמנם בלחץ הרצוף של הדואים על המפקדים בפלמ"ח, הביא יגאל אלון את הנושא לדיון במפקדה הארצית של ה"הגנה". ישראל גלילי ואליהו גולומב היטו אוזן קשבת ונתנו את הסכמתם לפתוח בפעילות הדרכה אך ללא כל עזרה כספית מצד ה"הגנה". מטה הפלמ"ח והדואים הפלמחאים היו מודעים היטב למכשולים הממשיים לפיתוח התעופה הביטחונית: דאוניס מיושנים ומועטים, מטוסים קלים ומועטים, יוקר ההדרכה התעופתית ומעל הכל, פיקוח בריטי קפדני על כל מתקני התעופה בארץ ועל כל פעילות אווירית בשמי הארץ.

* **משה פלדמן (פלד)** - נולד בשנת 1923 בעיר זגוריצה שבמולדובה. בשנת 1935 עלה ארצה, התגורר בחיפה ולמד בבית הספר החקלאי "כדורי". עם סיום הלימודים הצטרף להכשרה בקיבוץ רמת-יוחנן, והתגייס לפלמ"ח (פלוגה ב') שם הכיר את מנחם ברנשטיין (בר), ובעידודו הצטרף למחלקת הטיס של הפלמ"ח, במסגרתה דאה בכפר-ילדים. חבר קיבוץ בית קשת, היה בקבוצה הראשונה שלמדה לטוס בבית הספר לטיסה של חברת "אווירון". ערב מלחמת העצמאות התכונן לנסוע לבריטניה מטעם ה"הגנה" כדי להשיג רשיון טיס מסחרי, אך התכניית השתבשו וב-5 באפריל 1948 נשלח עם פרץ גרוסר וישעיהו בודילבסקי ליבנאל להקים את טייסת הגליל, ושימש כמפקדה השלישי. ב-6 בספטמבר 1948 נשלח לציכוסלובקיה לעבור קורס טיס מסודר, ובנובמבר חזר ארצה והוצב בטייסת 101. שימש כמפקד הטייסת מדצמבר 1950 עד מארס 1951. לאחר מכן עבר להדריך בבית הספר לטיסה בסירקין, ובין אפריל 1952 לנובמבר 1953 שימש כקצין המבצעים של בסיס רמת-דוד. עם סיום תפקידו נשלח ללימודים בבריטניה, שם סיים בהצטיינות את ה-STAFF COLLEGE של חיל האוויר המלכותי הבריטי. עם שובו ארצה הוצב במפקדת חיל האוויר כראש ענף אוויר 3 (מבצעים), היה בתפקידו זה מערב "מבצע קדש" ועד אוגוסט 1959, עת מונה כמפקד בסיס חצור, הועלה לדרגת אלוף-משנה, ופיקד על הבסיס עד מאי 1964. במלחמת ששת הימים נקרא לפקד על בסיס חיל האוויר בלוד, בסיס שמלבד טייסת תובלה ויחידות נ"מ, הפעיל במלחמה גם את טייסת הקרב 107 (אורגן). באפריל 1968 השתחרר מצה"ל, ונתמנה ראש אגף תעופה אזרחית במשרד התחבורה. בשנת 1971 סיים את תפקידו ופרש לעסקים פרטיים. בשנת 1981 הקים את מפעל האלקטרוניקה "רוקאר", חברת בת של היצרן האמריקאי "טראקור". במסגרת זו זכה לתואר "תעשיין מצטיין". מתגורר כיום בירושלים.

* **אברהם בלטיטה** (בלטוי), נולד בפולין בשנת 1929, עלה ארצה בשנת 1943 במסגרת עליית "ילדי טהרן" ונשלח לקיבוץ אשדות-יעקב. באוגוסט 1946 התגייס לפלמ"ח, ובעת היותו בטייונות באיילת-השחר הוזמן להצטרף למחלקת הטיס ונשלח לקיבוץ נען. בינואר 1947 החל בלימודי הטיס בשדה התעופה של רמלה, ועם פינוי השדה ביולי המשיך ללמוד לטוס בחיפה. בבדיקה רפואית שגרתית נתגלה כי אברהם עיוור צבעים, ונאסר עליו לטוס. אז הועבר לטייסת מס' 2 (הגנב) במסגרתה שימש כמטילן, ונשלח לניו-יורק להדריך בהטלת פצצות ממטוסים קלים. לאחר התערבותו של אהרון רמז, אושר לו להמשיך ולטוס, ובמאי 1948 הצטרף לטייסת הגליל והיה ממקימיה, היחיד שהצטרף לטייסת בראשית דרכה והתמיד בשירות בה עד סגירתה. במהלך שירותו הכיר את תמר, פקידת הטייסת וקשרית, והם נישאו. לאחר המלחמה השתחרר מחיל האוויר והמשיך להתגורר באשדות-יעקב עד שנת 1959 עת עברו לגור בירושלים, שם למד אברהם הנדסאות, מקצוע בו עבד עד יציאתו לגימלאות בשנת 1990.

* **ישעיהו בודילבסקי (בודי)** נולד בשנת 1925 בחיפה, והצטרף לפלמ"ח בשנת 1942 שם שירת כמדריך ספורט, מפקד כיתה ומדריך בקורס מפקדי כיתות. בשנת 1945 עבר קורס טיס אזרחי במסגרת מחלקת הטיס של הפלמ"ח, ועם הקמת "שירות אוויר" הוצב בטייסת א' בשדה דב, והשתתף בין היתר בהפצצת גוש עציון. ב-30 באפריל 1948 עבר לטייסת הגליל והיה מראשוני מקימיה. ב-6 בספטמבר 1948 יצא לציכוסלובקיה לעבור קורס טיס מסודר. בשנת 1950 עבר הסבה למטוס הרוורד והוסמך כמדריך בבית הספר לטיסה בסירקין. במסגרת זו פיקד גם על טייסת 128 שהפעילה דאונים עבור קלוב התעופה וגדניע-אוויר. בשנת 1952 עבר הסבה למטוס ספיטפייר והוצב בטייסת 107 כסגן מפקד הטייסת, במקביל שימש גם כקצין המבצעים של בסיס רמת דוד. בשנת 1954 השתחרר משירות סדיר בדרגת סרן והצטרף כחבר בקואופרטיב "אגד". עם פרץ "מבצע קדש", הוצב כטייס מילואים בטייסת 105 שהפעילה מטוסי מוסטנג מרמת-דוד, ושימש כסגן מפקד הטייסת. במלחמת ששת הימים שרת במפקדת חיל האוויר. השתחרר משירות מילואים בשנת 1974, כשתפקידו האחרון קצין מטווחים. בשנת 1975 הצטרף למטה משק לשעת חירום (מל"ח) למשך שנה. באוגוסט 1988 פרש מ"אגד". מתגורר בחיפה עם רעייתו בת המושבה יבנאל.

פרק ד' תקופת משמר העמק

ממחנות הדאייה חזרו אנשי הפלמ"ח לפלוגותיהם. בספרו "כנפי הניצחון" כותב אביגדור שחן: "כשסיים המחזור הראשון (של קורס דאייה - ע.מ.) את אימוניו, נבחרו ארבעה מצטיינים, והם נשלחו לקורס טיס בבית הספר של חברת "אווירון" שנמצא באותם ימים בבסיס חיל האוויר הבריטי ברמלה". לקורסי הטיס זומנו על ידי מטה הפלמ"ח בקבוצות של ארבעה חניכים, לפי יכולת הקליטה של בית הספר לטיסה. קורס הטיס הראשון החל בבית הספר לטיסה של חברת "אווירון" ברמלה בדצמבר 1943 ונסתיים במאי 1944. ארבעת הטייסים הראשונים התחילו את הקורס המוטורי ברמלה, יותר מארבעה לא הסכימה חברת "אווירון" לקבל ומדריכה אף הם לא התלהבו מהפלמ"חאים שנראו להם "שחצנים מעט וגאים-חצופים, שגאוותם ניזונה קודם כל מייעודם הפלמ"חאיי". המדריך הראשי היה טייס בריטי, שיכור כרוני שפוטר לאחר זמן קצר. ארנסט רפפורט התמנה במקומו אולם מאחר שלא היה מדריך מוסמך נפסק הקורס למשך זמן מה עד שחזר לארץ עמנואל צוקרברג שנשלח לצרפת להשתלם בהדרת טיס. ששון נוביק, משה פלדמן, יעקב בן חיים (בלק) ופרץ גרוסר סיימו בהצלחה את אימוני הטיס בקורס הראשון, שכללו כ-25 שעות טיסה. לאחר שנבחנו על ידי צוקרברג בביצוע המראה, נחיתה ותרגול נחיתות אונס, הוענק להם רשיון טיס פרטי דרגה א' מטעם המחלקה לתעופה אזרחית של ממשלת המנדט.

משה פלדמן (כיום - פלד) נזכר: "הטיסה ראשונה שלי היתה ב-17.1.1944 בשעה 9:55 בבוקר, המדריך היה רפפורט וטסנו במשך 20 דקות". לאחר מספר ימים נשלח משה לטוס לבדו, לטיסת "סולו": "חווית טיסת הסולו הראשונה משאירה את רישומה. הרגשה נהדרת של שליטה בכלי הטיס בשלושה ממדים...". נקבע שארבעת הטייסים יתגוררו בנען, שם הקימו את האוהל הראשון של מחלקת

* עמנואל צוקרברג נולד בפולין (1911), למד בפריס הנדסה אווירית, למד לטוס וקיבל רשיון טיס פרטי. שירת כטייס בחברת תעופה צרפתית, הגיע לארץ ב-1933, שימש טייס ראשי בחברת "אווירון", בשנת 1948 התמנה מנהל שדה התעופה בלוד, מילא תפקידים במשרד התחבורה ובעתשייה אווירית, זמן מה היה בעל חברת תעופה פרטית.

הטיס ובסיום הכשרתם כטייסים חזרו למשמר העמק. קורס הטיס המנועי השני התחיל ביולי 1944 והסתיים בדצמבר אותה השנה. חמשת חניכי הפלמ"ח היו: שלמה מילר, דוד שפרינצק, אלכס מנדלסון, אריה רובנס ודיתה בן יעקב. אולם רק שלושת הראשונים הוצבו במחלקת הטיס. השניים האחרים קיבלו מענק כספי מעליית הנוער ומקורן יצחק. חניך נוסף בקורס היה חבר קיבוץ מסדה, אנשל כרמי. לאנגלים בשדה רמלה הייתה כנראה דעה לא חיובית על הכשרת נשים לטיס והם סירבו לתת לדיתה רשיון כניסה לבסיס. גם פנייתה לטדי קולק, שישתדל ויעזור, לא הועילה. דיתה "נשארה כיתה" וסיימה את אימוני הטיסה שלה בקורס השלישי שנמשך מקיץ 1945 עד ינואר 1946. עם סיום קורס הטיס השני עמדו לרשות הפלמ"ח 11 טייסים ובהם פנחס בן פורת שסיים את קורס הטיס שלו בחברת "אווירון" עוד ב-1940.

עם גמר שני הקורסים של טיס-מוטורי הוחלט על הקמת מחלקת-טיס שתעבוד ותתאמן כמחלקה רגילה, ובתוך מסגרת האימונים יכלול מספר ניכר של שעות-טיסה. בתחילת שנת 1945 צורפו בוגרי קורסי הטיס והדאייה למחלקת הסיירים בפיקודו של חיים בר, שחנתה ביער משמר העמק. מחלקה זו השתייכה לפלוגת המטה (פלוגה ז') בפיקודו של חיים רון (זינגר). אל הבסיס הראשון של מחלקת-הטיס שנקבע במשמר-העמק התקבצו בוגרי קורסי הטיס-מוטורי וכן כל אלה שעברו את קורס הדאייה השני שהתקיים בכפר-ילדים. המחלקה, בפיקודו של פיניח בן-פורת נתקלה בקשיים רבים, לא ניתנה להם כל אפשרות להמשיך באימונים, ושבעה חודשים עבדו במשק והיו מחלקה עצמאית שאינה עוסקת בטיס - משום שאין מטוסים לטוס בהם, אבל שמרו בקנאות על עצמאות יחידתם והתנגדו לכל נסיון לפזרם או לצרפם ליחידות אחרות.

בחורף קשה וארוך, מנותקים גם מכל הטוב שניתן היה למצוא אז בקיבוץ, התגוררו הטייסים ביער, בצריפי פח חשופים וחלמו על טיסה. כל אותה עת קינן בליבם ספק גדול לגבי עתיד המחלקה. מטה הפלמ"ח עוד לא הגיע להכרה שמחלקה זו תעסוק רק בטיס. בשלב הראשון של חייה עמדו בפני מחלקת הטיס מכשולים רבים: הרצון העז של האנשים להמשיך ולהתפתח בטיסה נתקל קודם כל בחוסר באמצעים, וכן לא הוברר עדיין מקומה של מחלקת הטיס במסגרת חיי העבודה והאימונים של הפלמ"ח. הרבה התווכחו אז על צורת חייה של המחלקה, ועל אפשרויות שילוב אימוני הטיס במסגרת של חיי מחלקה רגילים. נשמעו דיבורים על ה"לוקסוס" שבמחלקת טיס יקרה, אשר אין הפלמ"ח יכול להרשות לעצמו

להחזיקה במשאביו המוגבלים. על רקע זה התפתח מאבק חריף על סטטוס היחידה. רבו העימותים עם המ"מ ועוזרו, שלא היו אנשי תעופה והתנכרו לרעיון העצמאות המקצועית של הטיס. אלי איל מספר שהמ"מ חשש ש"לבישו עליו שמיכה" ודאג שאקדח יהיה תמיד בטווח ידו. הדברים הלכו והדרדרו עד קרוב למרד. למחנה הוזעק המפקד, יגאל אלון עצמו, שסרב להפגש עם אנשי המחלקה כדי לשמוע את טענותיהם כקבוצה ייחודית. אך בשיחות אישיות הצליח לשכנע אותם להוריד את "נס המרד". הושגה פשרה. הוחלט לצרף את מחלקת הטיס לפלוגת הסיירים. תהיה זו מחלקת סיירים שתתאמן בין השאר גם בטיס, אלא שהטייסים עצמם התנגדו



פיניה ליד מטוס ר.וו.ד-8



ארנסט רפופורט, מדריך טיסה בחברת "אווירון"

לתכנית זו, כי רצו להקדיש את מרבית זמן האימונים לטיס ושאפו שמחלקת הטיס תתקיים כיחידה נפרדת ליד בסיס תעופה ועל-ידי כך תתפתח ותתקדם לקראת המטרה שהציבה לה. לבסוף הושגה פשרה ואנשי המחלקה קיבלו הכשרה מתאימה. הם למדו לסייר ולצלם מטרות מהקרקע, דבר שהועיל כעבור זמן בצילומים מהאוויר. במפקדת הפלוגה והחטיבה התקיימו דיונים לגבי יעודם של אנשי הטיס. היו שסברו כי יש לנצל את ימי האימונים של הטייסים לשיפור רמתם בטיסה, ואילו המצב הבטחוני והתקציב המצומצם הכריעו לכיוון העסקתם בפעילות מבצעית של סיור וחבלה, לבסוף החליט יגאל אלון שניהל את שיחות הפשרה עמם, להעביר את הטייסים למחלקה נפרדת לקיבוץ נען.

תקופת משמר העמק, שנמשכה כשלושת רבעי שנה, היתה תקופת המעבר הקשה שהביאה בסופה את המחלקה אל דרכה הנכונה. אמנם לא נוצל הזמן לגבי ההתפתחות המקצועית של הטייסים, אך לעומת זאת היתה המסקנה של השלב הזה - ההכרח בקיום עצמאי ונפרד - מסקנה בעלת חשיבות מכרעת לגבי קיומה והתפתחותה של מחלקת הטייסים.

יש הרואים את תקופת משמר העמק כתקופה קשה, משום שה"טייסים" לא רצו לעסוק בסיירות אלא לטוס, והתמררו על כך. בנוסף על המאבק שניהלו כדי שיכירו בנחיצותם, נאבקו אנשי המחלקה על תנאים מיוחדים, כמו רדיו. משה פלדמן הסביר שכטייסים הם חייבים להאזין לתחזית מזג האוויר המשודרת ברדיו פעם ביום, לשם כך קיבלו מהמחלקה הגרמנית רדיו בעל מצבר גדול, מצרך נדיר



דיתה בן-יעקב וצוקרברג ליד מטוס ר.וו.ד-8



רפופרט ואורי בראייר

בימים שמקלט הרדיו היחיד במשמר העמק עמד בחדר-האוכל. בתחילה העמידו את המכשיר הנכסף במערה ואחר העבירו אותו אחר כבוד לצריף המועדון. הרדיו הזה עוד הלך איתם ל"שירות אויר" ואחר נעלמו עקבותיו. תקופת המחלקה במשמר-העמק זכורה לרבים כתקופה קשה לגוף ולנפש. לא היה זכר לאימוני טיס ואת ימיהם מילאו בעבודה קשה בענפי הקיבוץ.

מפקד הגדוד הרביעי, יוספליה טבנקין: "לאחר שנות שירות רבות ועל אף הסיכויים הקלושים להיעשות טייסים ירשמיים, נצמדו בחורי הגדוד הרביעי, אשר עסקו בטיס, לתפקיד זה בלהט חלוצי גדול ובמלוא הכרת ההכרח של הקמת יכוח יהודי באווריר. בעשותם נר לרגליהם את תורת הפלמ"ח, ההופכת את כוח העבודה של הלוחם לבסיסי הקיום החומרי - פתרו את ישאלת הקיום שלהם על ידי עבודתם. בסטיפנדיה שהוקצבה ליחידה על ידי מוסדות התעופה בארץ, השתמשו למימון לימודי התעופה בלבד. עומס השירותים וההחזקה מוטל היה על שכמם של אנשי היחידה, שנעזרו במטה הפלמ"ח."

כאשר גמרו הטייסים את שלב האימונים הראשון, שוחררו אלה משירות פעיל וקבוצה שנייה של טייסים החלה באימוניה. הייתה זו קבוצה שעבדה קודם במסגרת היחידה (לשם אחזקתם של חבריהם 'הטייסים' המתאמנים) מתוך תקווה, שבעת שיסיימו הראשונים את לימודיהם, תבוא שעתה של הקבוצה העובדת, לאימונים וללימודים, וודאי תמצא אז קבוצה שלישית של אנשי פלמ"ח אשר תסכים לעבוד בשעה שקבוצת הטייסים השנייה תתאמן".

"במשמר העמק עבדנו כמו חמורים בשביל לקיים את החבריה שלמדו טיס ובשביל לקיים את עצמנו, סיפר גבריאל רפפורט (גברוש), "חיים בר היה מפקד מחלקת הסיירים ולמעשה גם חלש עלינו. במשמר-העמק חפרו בריכות דגים ולא היה להם מקצוען, היות ואני הייתי טרקטוריסט, אז חפרתי שם בריכות דגים. חיים עשה עיסקה עם המשק שאחליף שלושה אנשים, ובמקום לשלוח אותי הוא שלח אחרים לטיסה. כשזה נודע לי באתי אליו ואמרתי לו: חיים אני הופך את השולחן עלך, ויש לך מזל שאני מחזיק ידיים שלובות. אז הוא אמר לי עוף מפה. אמרתי שלום ונסעתי הביתה. אח"כ קראו לי לבוא ליגאל אלון ליגור. אחרי שבוע שלחו אותי לנען לטוס..."

דיתה זכרה את משמר-העמק כלקט של שרידים מפה ומשם ממחלקות הפלמ"ח. עם אנשי המחלקה הגרמנית, שהיו בה אף 'בריונים', נאלצה להשתתף בפעולות גיו-גיטיסו שתרגל איתם עוזי נומרובסקי. מן הסתם לא היו האימונים האלה אלא דרך אלגנטית לעשות משהו לכסות על מציאות "שאין יודעים מה לעשות עם אנשי המחלקה מלבד עבודה".

במערות ובבורות היער שבסביבת מגורי אנשי הפלמ"ח הוחזקו שבויי ה"סזון", אלה הובאו לשם בלילות, תוך הטלת ריתוק לצריפים וליושבי המחנה המקומיים. אנשי המחלקה שמרו לעיתים על המחבואים הללו תמורת תשלום קטן ותוך כדי כך האזינו, מאחורי המחצלות, לחקירות העצורים.

יום אחד הופיעה בתוך מחנה הפלמ"ח במשמר העמק, בהפתעה מוחלטת, כיתת חיילים בריטיים. הם הגיעו למקום בגלל טעות בניווט ונבהלו כאשר ראו אנשים מתקבצים סביבם, מבוהלים אף הם. אחרי מתן אות אזעקה במשק החלו חברי הקיבוץ לנהור לעבר מחנה הפלמ"ח. אנשי האצ"ל ששהו באותה השעה במערות ובבורות המסתור פחדו מאד מהופעת הבריטים במקום. כדי לא לעורר חשד ולהסתבך יתר על המידה, הוחלט לשחרר את הכלואים. אז נוצר במקום חזיון מוזר ביותר, במרכז המחנה עמדו שלוש קבוצות אנשים כשכל אחת מהן חוששת לשלומה

מסיבה שונה: החיילים הבריטיים חששו שעימות עם המוני היהודים המודאגים במקום זר ומבודד זה יהיה בעוכרם; אנשי הפלמ"ח וחברי הקיבוץ חששו שמא יגלו הבריטים את אנשי האצ"ל הכלואים וכן פריטים סודיים אחרים במחנה ויעסקו במאסרים ובהחרמות נשק וציוד, ואילו אנשי האצ"ל פחדו, כי יפלו בידי האנגלים ויועברו לתנאי מאסר וחקירה הרבה יותר חמורים. לאחר שהאנגלים עמדו על טעותם והוצעה להם דרך מוצא מהמבוך אליו נקלעו בטעות, הם עזבו את המקום, אנשי האצ"ל הוחזרו למחבואם והחיים במחנה ובקיבוץ חזרו למסלולם הרגיל.



מימין: עמנואל צוקרברג, מדריך ראשי בחברת "אווירון"
למעלה: המטוס הקרוב - ר.וו.ד-13, לידו שני ר.וו.ד-8



ר.וו.ד-13 של חברת "אווירון", קיצוני מימין - רפופרט

פרק ה' המחלקה בנען

באביב 1945 עברה המחלקה כולה לנען, ועם התחלת הפעילות השוטפת של שגרת טיסות מנתה 17 איש. בין הקיבוץ למחלקה נחתם חוזה רגיל ומקובל בין קיבוצים ויחידות פלמ"ח. למרות עבודה רבה במשק וטיסות מועטות ברמלה, האווירה בנען היתה נפלאה ואנשי המחלקה הרגישו שם כמו בבית. מרבית חברי נען היו בוגרי "הנוער העובד" ופתוחים לכל רעיון וקשר. אנשי המחלקה הצעירים מהם רק כעשר שנים, באו אף הם מאותו רובד חברתי של החברה הארץ-ישראלית, בני קיבוצים, בוגרי תנועות נוער וחברי ה"הגנה". בתור שכאלה ומשירות קודם בקיבוצים אחרים, צברו נסיון רב בעבודות המשק הקיבוצי ועד מהרה היו לכוח אדם מבוקש ביותר בכל ענפי המשק. אוהלי המחלקה מוקמו קרוב למרכז הקיבוץ. לא רחוק ממחנה זה שכן מחנה האוהלים של ההכשרה המגוייסת שכללה גם בנות. בצריף בודד



אוהלי המחלקה בנען

שבקרבת הגדר גר המלחין דוד זהבי ובאמצעותן של החברות מנוחה וחייה, היו הטייסים עדי שמיעה וראייה ל"הולדת" שיר חדש שלו. לא פעם הוזמנו לחדרו כדי לשיר ולבחון אתו את היצירה החדשה.

בתוך החברה הקיבוצית הצעירה והמלוכדת הזאת נרקמו יחסי חברות וידידות. הייתה זאת אוכלוסיה קיבוצית הומוגנית שנתנה את אותותיה הערכיים בחיי עבודה, חברה ותרבות ערים ותוססים מאוד. הקיבוץ הפך עד מהרה לבית שני לכל אנשי המחלקה, ואמנם, לימים התחתנו שניים מהם עם בנות הקיבוץ. בקהיליה

הקיבוצית הזאת היה לטייסים מעמד מיוחד שנבע לא מעט מהציזבוטים האוויריים שנשמעו מפייהם בחדר האוכל, באוהלי הפלמ"ח ובקומזיצים מסביב למדורה. הודות למעמד זה גם שרר יחס סלחני כלפי הטייסים באשר לסילוק חובם למשק, שמנה כ-1000 ימי עבודה; החוב נצטבר בגלל העיסוק הייחודי שלהם באימוני טיסה שעלותם גבוהה. באווירה נוחה זאת התחזק גם הגיבוש החברתי במחלקה.

"... עברתי כבר את כל השלבים של האימון ועוסק כעת בשלב האחרון - ירידת אונס. ...אין רצון להשתחרר מההרגשה הזאת של הטיסה, ובעיקר לקראת העתיד הבלתי ידוע... אולם אני מקווה שיהיה המשך למה שהתחלנו הן בדאייה והן בטיסה מוטורית.

דוד שפרינצק עלה כבר באווירונו 'סולוי' השאר עוד מזדנבים אחריו וקרובים כבר ל'סולוי'. אנו מקדישים הרבה זמן ללימוד חוקי התעופה וזוהי גם אחת הבחינות. אני מקבלים הרצאות במטאורולוגיה, בנוויגציה, פרקים מעניינים מאוד. הדברים דורשים קצת ניסיון חיים ובגרות, וייתכן שאצלי הם במידה מסוימת. את כל מעשיי יש ברצוני להקדיש למען העניין המשותף שלנו. צריכה להיות אמונה, צריך להאמין במטרות החיים. אני בטוח כי יש בכוחנו לבצע את אשר הצבנו לנו למטרה. רק סבלנות ומסירות. מאמין אני שהדברים יסתדרו וזה נותן כוח."

(מתוך מכתב של שלמה מילר 1944. ספר הפלמ"ח א 418)

חוויות הטיסה עצמה ולימוד עיוני של מקצועות התעופה, העבודה במשק וההשתתפות בפעילות המבצעית הקרקעית של הפלמ"ח ובנוסף לכל אלה, התחושה של יצירת תשתית לתעופה עברית בטחונית, היו אבני היסוד של גיבוש זה. במחלקה היה, לסירוגין, גם פנחס בן-פורת הידוע בכינויו "פינייה", חבר נען ובכיר טייסי הפלמ"ח. עובדה זאת הקלה על קליטת המחלקה בקיבוץ שכבר היה מטופל

באותה התקופה בהכשרה מגוייסת של הפלמ"ח. שלומקיה מילר, בן גבעת השלושה, נתמנה למפקד הראשון של מחלקת הטיס של הפלמ"ח בנען שהיתה חלק מפלוגה ז' בגדוד הרביעי של הפלמ"ח (נהרג ב-20 במאי 1947, בעת שפיקד על יחידת פלמ"ח וחיי"ש שתקפה בית קפה ערבי בפגיה, ליד פתח תקוה). שלומקיה הצליח לארגן ולהסדיר את חיי המחלקה וענייני העבודה ועל ידי כך להגביר בהרבה את כושרה ויעילותה. מלחמתו העקשנית והמסורה של האיש, תוך שיתוף פעולה מלא עם שאר אנשי המחלקה הביאו להישגים ניכרים בהגדלת מספר שעות האימונים והלימודים. הייתה לו השפעה רבה על מהלך החיים החברתיים במחלקה, וביזמתו שופרו תנאי המחנה והוקצו חדר לימוד וחדר תרבות. מטה החטיבה פעל רבות לשיפור התנאים ולהרחבת אפשרויות האימון בטיסה ויחד עם זה דגל בהמשך האימונים של אנשי המחלקה כחיילי קרקע במקצועות לוחמה, אימוני שדה (א"ש), חבלה, סיירות ועוד. זו הייתה גם דרישתם של אנשי המחלקה לשתפם בכל הפעילות המבצעית הקרקעית של הפלמ"ח. כל אחד מהם הרגיש צורך אישי להשתתף במשימות שלקראתן התאמן כל השנים. לא פעם קרה שנוצרו עימותים עם המטה שנמנע ככל האפשר לשתף את הטייסים בפעילות הזאת. עם הזמן הגיעו מודריכים מומחים, שיעורים וקורסים בשטח התיאורטי של התעופה הרחיבו את השכלתם של אנשי המחלקה, והחלה פעולה מבצעית ממשית: צילומי אוויר. למשימה זו הייתה חשיבות עצומה לעבודתה של מחלקת התכנון של "ההגנה" ונעשתה במחתרת, תחת עינם הפקוחה של השלטונות הבריטיים שבדקו כל פעולה בתחום התעופה. למרות הקשיים האובייקטיביים - ביקורת מחמירה, חיפושים קפדניים, חקירות, קשיים בהשגת רשיונות כניסה לשדה התעופה - הוכתרה המשימה בהצלחה רבה. במקביל נוצר גם הווי אופייני במחלקה, מיוחד ל"משוגעים" לטיס. הפעילות, דרך החשיבה, השיחות - כולם נסובו סביב הנושא המרכזי - הטיסה. לפי תכנית מאולתרת למדו כולם יחד מקצועות תעופה שכללו: חוקי תנועה, מטאורולוגיה, ניווט, אירודינמיקה ומבנה המטוס והמנוע. אנשי המחלקה שאפו להגדיל את מספר שעות הטיסה ואת שעות הלימוד התיאורטי וכך לקצר את הזמן עד להשגת כשירות מבצעית.

"לא ידעתי אנגלית בכלל. רק מה שלימדו אותנו בבי"ס "כדורי", זו לא היתה אנגלית טובה. החלטתי ללמוד אנגלית דרך ספר לימוד של מטאורולוגיה", סיפר לימים בלק, "לאט לאט הפכתי מומחה לכל המושגים: קומולונימבוס וכו'. כך למדתי אנגלית וגם נעשיתי מומחה למטאורולוגיה. האנשים היו כולם מתנדבים,

חבורה שעבדה בפרך יום ולילה, קבוצת אנשים שכדי לקבל 5 שעות טיסה עבדו שלושה חודשים על ערמת זבל בנען, סחבו בוקסות בפרדס, או עבדו בפלחה כדי להצדיק את קיומנו ולפרנס את עצמנו, כל זאת ובלבד שיתנו לנו את אותן מעט שעות כדי שנוכל לטוס".

נוסף על לימודי הטיס והמקצועות הכרוכים בו, היה על החניכים לעשות עבודות תחזוקה למטוסים. יהודה פופקו סיפר כי החברים בקורס שלו תדלקו, שימנו, ניקו וגירזו בעצמם את המטוסים וחתמו שהם מכירים את המנוע. במטה הפלמ"ח לא נתנו עדיין את הדעת לצוות תחזוקה קרקעית, ואת כל שירותי התחזוקה קיבלו מחברת "אווירון".

אחרי המחזור הראשון והשני של בוגרי קורס טיס מנועי ברמלה, באו קבוצות נוספות והעסק נכנס לשגרה, למרות בעיות תקציב שלא נפתרו. בקורס טיס מס' 3 שנמשך מיולי 1945 עד ינואר 1946, השתתפו: אהרון קאופמן (געתון), דוד קיפניס, גבריאל רפפורט (גברוש) ואלי פיינגרש (איל). באותה השנה הגיעה קבוצה רביעית לאימוני הטיסה ובה שמואל וידליס, נחום בירנבאום ישעיהו בודילבסקי (בודי), צבי זיבל ויהודה פופקו (ארבל). קורס זה הסתיים בדצמבר 1946. מספטמבר 1946 ועד פברואר 1947 התקיים קורס טיס מס' 5, בו השתתפו אריה עוז, סטפן (סטף) ורטהיימר, ישראל טננבאום ועמי פורר. קורס הטיס האחרון, מס' 6, נמשך מאפריל 1947 עד יולי אותה השנה וחניכיו היו: יצחק (טולקה) רודניצקי (ארד), נתן נוביק, עזריאל (עזרי) ספיבק, זאב מסינגר, אברהם בלטיטה, יצחק בודניק (יבנה), ארנון ליפקין ומתי סוקניק. מישה קנר, עולה חדש שרכש נסיון טיסה בברית המועצות, קיבל באותה השנה אימוני השלמה והוציא רשיון טיסה מנדטורי. כן נמצא במחלקה באותה התקופה אריה אלוף ואהרון קופרשטוק. בתקופה זו מנתה המחלקה 20 טייסים.

בנען תוכננו משימות הסיור והצילום האוויריים, הוקם קשר עם מחלקות הפלמ"ח במסעות יצירת קשר עם ישובים מרוחקים והטלת אספקה מן האוויר. הטייסים היו פעילים בבית המלאכה החשאי (סליק) ליצור אמל"ח. שתי מסגרות היו בקיבוץ; האחת שימשה לצרכי המשק ואילו בשנייה, שנקראה "מסגרייה ב", יצרו במחותרת אמצעי לחימה ופיתחו סליקים מקוריים, כמו תחתית כפולה למכונית. המוניטין של נען בפיתוח סליקים נפוצו בכל שורות ה"הגנה". שניים מחברי המחלקה, יהודה פופקו וסטף ורטהיימר, עסקו בפיתוח אמצעי לחימה עבור ההגנה. בעזרת אחד המעפילים שהצטרף אל השניים ולדבריו היה מומחה לרקטות מברית המועצות,

ניסו לבנות קטיושה ארץ-ישראלית. פתיתי חומר נפץ ודבק שמשו לפופקו חומר גלם להכנת המטען, סטף ורטהיימר חתך, חרט וייצר צינור שהווה גוף הרקטה. בנסיון השיגור הראשון, ללא ראש הנפץ, שנערך לאורך דרך החול המוליכה מהכביש הראשי לנען, עפה הרקטה רק כמה מאות מטרים ונחתה סמוך לקבוצה של עובדי דואר מופתעים, בעוד היא ממשיכה לבעור.

בנען פיתחו גם מצנחים פרימיטיביים וציוד להטסת אספקה, כדי שאפשר יהיה להשליך את המצלמות וסרטי הצילום ולהצניח מים, עיתונים וציוד לחימה למחלקות הפלמ"ח המסיירות בנגב. במלחמת העצמאות הציל הציוד הזה לא מעט יישובים.

הרזרבה

במרצת שנת 1947 פרשו חלק מוותיקי המחלקה ל"רזרבה" (כוח מילואים שהמשיך בחייו האזרחיים). אולם, מדי פעם באו לטוס כדי לשמור על תוקפו החוקי של רשיון הטיסה ועל רמת טיסה סבירה (בהפסקת הטיסה לתקופה של שנה פג תוקף הרשיון). תוך כדי כך, ביצעו הוותיקים גיחות צילום וקיבלו הקצבת שעות טיסה לאימוני טיסה מתקדמים. ראשון "הרזרביסטים" היה שלמה מילר, מפקד המחלקה הראשון. שלמה שאף לחזור לקיבוץ, גבעת השלשה וכבן הבכור של הקיבוץ הרגיש חובה לקחת חלק פעיל ביותר בפיתוח המשק ובקידום החברה. הפלמ"ח לא היה מוכן לשחרר מפקד יחידה יעודית חדשה ואחרי דין ודברים סוכם, כי שלמה יצא לשנת חופשה. באפריל 1946, מסר שלמה מילר את הפיקוד על המחלקה לבן הבכור של קיבוץ קרית ענבים ואחד מראשוני המחלקה, יעקב בן חיים (בלק). בסוף 1946 עזבו את המחלקה גברוש וקיפניס ובתחילת 1947 עזב גם אריק אלוף, הבריטים מנעו ממנו להכנס לשדה רמלה (ראה עמ' 116 - העורך). במחצית 1947 יצאו בלק, אלי פיינגרש, משה פלדמן ודוד שפרינצק לרזרבה וחזרו הביתה. צחיק יבנה מונה מפקד המחלקה במקום בלק. הורגש צורך דחוף להגדיל את מספר אנשי המחלקה על ידי גיוס מועמדים מפלוגות הפלמ"ח. בינתיים הצטרפו למחלקה שני חברים שבאו כעולים חדשים ממזרח אירופה. אחד מהם, יצחק ארד ("טולקה") היה פרטיזן צעיר ביערות והשני, מישה קנר שהיה טייס בחיל-האוויר הרוסי.

בסיס חיל האוויר המלכותי הבריטי ברמלה, שהוקם עוד בימי מלחמת העולם הראשונה, שכן בכניסה הדרומית-מזרחית של העיר הערבית הגדולה. הבסיס שימש בימי מלחמת העולם השנייה מרכז בקרה מבצעי ראשי של חיל האוויר הבריטי בארץ ישראל. כן נמצאו בו בתי מלאכה לשיפוץ מנועי מטוסים ואלה המשיכו לפעול



אריק עוז ליד סמל המחלקה בנען



חניכי קורס הטיס המוטורי הראשון של מחלקת הטיס של הפלמ"ח.
מימין - משה פלד, מנחם בר, פרץ גרוסר, "פני" מנט. כורעים - ששון נוביק, בלק.



מחלקת פלמ"ח במסע בנגב

גם אחרי תום המלחמה. שדה התעופה הקטן השתרע על משטח עפר ועשבים טבעי שגבולותיו ממערב, כביש בילו-רמלה, בצפון, כביש רמלה-ירושלים, במזרח, פסי הרכבת רמלה-ירושלים ובדרום, גדר הבסיס עצמו.

בגלל מימדיו הקטנים, השדה היה מיועד למטוסים קלים בלבד. כיווני המראה ונחיתה הכלליים היו מערב-מזרח. היות ושדה התעופה הבינלאומי בלוד הפך לבסיס תעופה צבאי לכל דבר, כל מטוסייה, אנשיה והפעילות האווירית של חברת "אווירון" הועברו מלוד הסואנת לרמלה השקטה יותר. הכניסה של עובדי החברה וחניכי בית הספר לטיסה לבסיס הצבאי היתה על פי רשיון מיוחד שהונפק על ידי מפקדת הבסיס, לבקשת חברת "אווירון". פרט למקרים מעטים של עיכובים במתן רשיון, כשמוצא החניך היה מגרמניה, או מסיבות שלא נמסרו למבקשים, לא התעוררו שום בעיות בכניסה לבסיס הצבאי, גם לא בתקופת פעולות המחותרות היהודיות נגד מטרות ומתקנים צבאיים בריטיים, ובתוכם שדות תעופה. אנשי הבטחון של הבסיס ואנשי הבולשת המשטרתית, לא ידעו כנראה מי הם החניכים שבאו בקבוצה מאותו הקיבוץ ויתכן שכלל לא ידעו על חברותם בפלמ"ח.

היה איסור חמור להזכיר את המלה "פלמ"ח", הכיסוי של חברת "אווירון" היה

שדה התעופה ברמלה הוכשר, ככל הנראה, החל ב-28 בדצמבר 1916, עבור טייסת 300 הגרמנית ששהתה בארץ ישראל במלחמת העולם הראשונה. השדה מוקם ליד תחנת הרכבת בדרך יפו-ירושלים, ומפחד ההפצצות של המטוסים הבריטיים הסתירו את המבנים מתחת עצי זית ובמרחק קילומטרים אחדים בנו הגרמנים שדה דמה אותו והתפתו הבריטים להפציץ.

צוותי האוויר הגרמנים השתכנו בכנסייה היוונית ברמלה, כמה מהמפקדים התגוררו בחווה חקלאית בביר-סלאם (כיום: נצר סירני). בחודש מרס 1918, לאחר שהבריטים כבשו את ארץ ישראל הפך שדה רמלה לבסיס מטוסי קרב בריטים ואוסטרלים. בשנות השלושים שופר השדה ע"י הבריטים והמסלול הוארך. בפרוץ מלחמת העולם השנייה שימש שדה רמלה למקום מושבה של מפקדת האוירייה הבריטית ולבסיס פעולה של מטוסים שפעלו במדבר המערבי.

רמלה שימש, כאמור, את חברת "אווירון" משנת 1936, ועם תום המנדט הבריטי בארץ ישראל הפך לבסיס של חיל האוויר הישראלי, בו שכנה מפקדת חיל האוויר וטייסת מטוסים קלים. במלחמת "קדש" פעלה מן השדה טייסת 100.

באדיבות ד"ר דב גביש



שדה התעופה ברמלה: העיר רמלה בית הקברות המוסלמי שדה הנחיתה המחנה הצבאי



באפריל 1947, נרכשו בקנדה שני מטוסי טייגרמט (דה הבילנד C-82) והגיעו באותו חודש באיניה לארץ תחת הכתובת "קלוב התעופה הארץ ישראלי". המטוסים נרכשו ע"י ארגון נשים חובבות תעופה ובתרומות יהודים מקנדה. במשך 5 חודשים הורכבו המטוסים במוסד חברת "אווירון" וב-30 באוקטובר 1947 נערך טכס חנוכת המטוסים והם הועמדו לרשות מחלקת הטיס של הפלמ"ח ושימשו לטיסות צילום ארוכות טווח מעבר לגבולות המנדט הבריטי וכן לאימוני טיסה.

עלול להיות תירוץ עלוב אם יעלה החשד כי קבוצת הנערים הלומדים לטוס להנאתם הם חברי ארגון הפלמ"ח.

תחנת שידור של מרכז הבקרה הוקמה סמוך לקיבוץ נען, וכביש צבאי בנוי משטחי בטון חיבר בינה לכביש ביל"ו-רמלה. בערך במחצית הדרך שכן מחנה של הלגיון הערבי שחייליו אבטחו את תחנת השידור ומתקנים צבאיים אחרים שבסביבה. על הטייסים היה לעבור יום-יום את המרחק של חמשת הקילומטרים מנען אל שדה התעופה ברמלה. אפשר היה לצעוד ברגל בתקווה לתפוס "טרמפ" ברכב צבאי מזדמן שעבר לעתים רחוקות בכביש זה, האפשרות האחרת היתה להמתין לאוטובוס של "דרום יהודה" שיצא מידי בוקר מנען לרחובות. איצקה, חבר נען והנהג הקבוע של האוטובוס ידע שהטייסים זקוקים להסעת חינם, אחרי שעזב את שער הקיבוץ היה מאיט את מהירות הנסיעה של האוטובוס כדי לאפשר לנוסע הסמוי לעלות על גג האוטובוס ובהצטלבות הדרך מנען עם כביש ביל"ו-רמלה היה עוצר לרגע, כדי לאפשר לנוסע לרדת מהגג.

אולם אמצעי התחבורה העיקריים של הטייסים היו מספר זוגות אופניים שהיו לרוב במצב טכני גרוע ודרשו טיפול מתמיד בתיקון נקרים ומערכת ההנעה והבלימה. מכיוון שלא תמיד היו מספיק זוגות אופניים לכל היוצאים לרמלה, נמצאה דרך

Date: 17. VI. 46.

Aeroplane: R.W.D. 8 - P.A.G. Pilot: Feingersch
N. Kaufmann

14 42'

WIND
Height From ° Speed

Notes

X country
RAMLEH - SARID - NATANIA -
- RAMLEH

FROM	TO	Tru A/S.	Tru Track	Dist. Km.	Height m	Mag. Co.	G.S. Km/h.	Time min.	Time Wind	Comp. Co.
RAMLEH	SARID	140	021	89,5	700	040	157	39		041
SARID	NATANIA	140	224	52,5	600	240	130	23		222
NATANIA	RAMLEH	140	178	46,3	500	180	146	20		179
				188,3				82		

Time	Mag. Co	Com. Co	Observation	E.T.A.	A.T.A.
11.32			A/B. RAMLEH climbing to 400 m.		
11.36	021		RAMLEH S/C SARID cl. 60% visib.: 20 Km	12.15	
	040	<u>041</u>	Compass reading h. 700 m. x road WILHELMINA		
11.41			MIGDAL ZEDEK.		
11.44			x road KALKILJA		
11.49			WILHELMINA - KALKILJA 20.5 Km - 8 m. G.S. 157 Km/h.	12.12	12.11
11.55			MIGDAL ZEDEK - x road TUL KEREM. MIGDAL ZEDEK - TUL KEREM. 27.5 Km - 11 m. G.S. 156 Km/h.		
12.00			270 JAABED 2 Km. h: 700 m.		
12.05			visibility falling to SARID		
12.11			SARID		
12.15	224	<u>222</u>	SARID S/C NATANIA	12.38	
12.22			x road NAANIA h: 600 m.		
	240		Comp. reading		
12.24			090 KAFRIN 1 Km.		
12.29			KAARA.		

17.6.1946, תכנית טיסה של אלי פיינגרש,

שברבות הזמן הוכיחה את עצמה כיעילה ביותר. קבוצה אחת היתה צועדת וקבוצה שנייה רוכבת על אופניים. לאחר כמה מאות מטרים היו הרוכבים עוצרים, מניחים את האופניים בצד הדרך ומתחילים לצעוד. קבוצת הצועדים, בהגיעם לאופניים, היו עולים עליהם, מדביקים את הקבוצה השנייה וחולפים על פניהם - ומשאירים להם את האופניים בעצירה הבאה.

בשער שדה התעופה קיבלו את פניהם שומרים ערביים בסדרת קללות עסיסיות, והחבריה השיבו להם באותה מטבע. רק לאחר שמוצו כל ה"ברכות" ההדדיות, נכנסו בשער.

באחד הימים, בדרכו מרמלה לנען על האופניים עבר בודי הרפתקה לא נעימה ליד מחנה של הלגיון הערבי. הוא התעלם מקריאת "עצור", אך כששמע את דריכת הבריוח נעצר. באותה תקופה היה האצ"ל פעיל מאוד ובידי בודי היו מפות ושרטוטי ניווט. לשוביו לא היה ספק שתפסו טרוריסט חשוב. הם מסרו אותו לחוקרי הבולשת הבריטית, שהביאו אותו בניידת מלווה במשמר כבד ל"קישלה" ביפו, שם הושיבו אותו עם גנבים שלא האמינו לו שלא גנב כלום. בדרך ליפו הספיק בודי לבלוע מסמך חשוב שהיה בידו, וביחס למפות ולשרטוטי הניווט היה לו הסבר מניח את הדעת - הוא חזר מטיסת ניווט. לאחר שחיים חפר הגיע ל"קישלה" ושחרר אותו, אסף בודי את כל הניירות, לקח את האופניים וחזר לנען.

לימודי הטיס

קורס הטיס כלל כ-20 שעות טיסה בממוצע. החלק הראשון של הקורס הוקדש לאימוני הקפות, עד לטיסת היחיד הראשונה (הסולו) ב-15 שעות טיסה בממוצע. לאחר זאת נוספו מעט תרגילים בנחיתת אונס, בטיסת ניווט ובטיסת מכשירים. מטוס הלימוד הבסיסי היה ר.וו.ד-8, מטוס דו-מושבי מתוצרת פולניה, עם תאים פתוחים ונפרדים ובעל מנוע אנגלי אמין של 130 כ"ס. קשר הדיבור בין המדריך בתא הקדמי לבין החניך בתא האחורי נעשה באמצעות צנורות גומי שבקצה האחד שלהם חובר משפך דיבור והקצה השני הוביל לאזניות בכובע הטיסה. למטוס לא היו בלמים ובמקום הגלגל האחורי הותקן בו קפיץ מתכת ("סקיד"), גרירתו על הקרקע הקטינה את מהירות הריצה לאחר הנחיתה וגם עזרה לטייס לשמור על הכיוון בהסעה. למרות זאת, ובמיוחד כאשר נשבה רוח צד ערה, לא ניתן על פי רוב לשמור על הכיוון לקראת סוף ריצת הנחיתה והמטוס נטה להסתובב סביב צירו האנכי, תוך הורדה מסוכנת של הכנף העילית. לטייס לא היתה כל שליטה על

התמרון הזה ולא נותר לו אלא לעזוב את ההגהים, להרגיש היטב את הכוח הצנטריפוגלי, לחכות עד שהמטוס "יירגע" ולהסיעו בזהירות לרחבת החנייה. אימוני המכשירים (שיעור אחד או שניים) נעשו על מטוס "טיילורקרפט", מטוס דו-מושבי סגור ובעל מנוע בעל 50 כ"ס מתוצרת ארצות-הברית. במטוס זה ישבו המדריך והחניך זה ליד זה וניתן היה לכסות בוילון בד את מחצית השמשה הקדמית מול עיני החניך, ולהתרכז בטיסה לפי המכשירים.

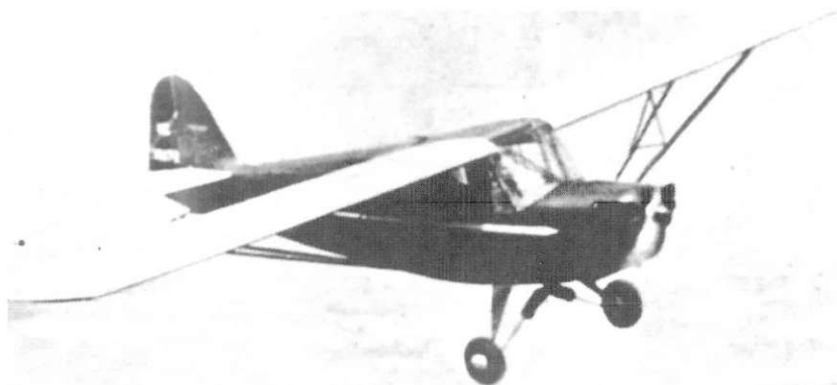
המדריך הראשי של בית הספר, עמנואל צוקרברג טס עם החניכים במבחן הסולו, בטיסות מכשירים, ופיקח על המבחנים הסופיים. לעתים בחר לעצמו חניך והדריך אותו לאורך הקורס ולרוב טס במרוצת הקורס עם כל חניך לפחות טיסה אחת, וזאת כדי לבדוק את רמת התקדמותו.

במבחן הסיום של קורס הטיס הוכנס לתא המטען הקטן של המטוס מכשיר ברוגרף שרשם הפרשי גובה על גליל נייר. הנבחן נדרש תחילה לבצע שמינייה אופקית, תוך שמירה על אותו גובה ואחרי נחיתה רגילה לנסוק שוב מעל השדה, לגובה של 1000 מטר, לסגור את המצערת, לתכנן ולבצע נחיתה אונס טובה באיזור הנחיתה, בלי להעזר במנוע בצלע הסופית, בפניות קלות או בהחלקה. בוגרי הקורסים הראשוניים התאמנו בתרגילי טיסה מתקדמים יותר כגון: טיסות ניווט, פניות חדות ומעט טיסת מבנה וטיסה נמוכה.

טיסת היחיד הראשונה הייתה אירוע מרגש לחניך שזכה לכך. לאחר הנחיתה הסייע החניך הנרגש אל מקום חניית המטוסים, שם המתינו לו חבריו והמדריך רפופרט.



מימין - ר.ו.ד-13, מטוס קישור וביור מתוצרת פולין, משמאל - ר.ו.ד-8, מטוס לאימון והדרכה



טיילורקרפט - אדווין ליבוביץ שעלה לארץ בדצמבר 1938 הביא עימו לארץ מטוס טיילורקרפט "A" שנרשם במספר המנדטורי VQ-PAH שני מטוסים נוספים מדגם BL נרכשו ע"י חברת "שירותי ארץ ישראל לתעופה" שהיתה מסווגת לפעילות טיסתית של ארגון אצ"ל. טיילורקרפט דגם A תוצרת ארה"ב, נבנה בשנת 1936 עם מנוע לייקומינג הלש בהספק 40 כ"ס, והדגמים B, C נבנו ב-1938 עם מנוע מקורר אוויר בעל הספק 55 כ"ס. המטוס היה בעל מבנה מיסבך של צנורות פלדה, מסגרות עץ וציפוי בד, ושימש להדרכת טיסה ולמשימות סיור וצילום. הכנף העילית נתנה יתרון למשימות סיור-צילום.

אחרי רדתו מהמטוס, התקבל החניך בלחיצת ידיים ובבעיטה סמלית בישבן מאת רפופורט, כפי שהיה נהוג בתקופתו בגרמניה. את טיסת היחיד הראשונה ציינו במסיבה צנועה וסמלית ליד מוסך המטוסים של החברה, בה התכבדו בטעימת ממתקים שנקנו בשק"ם (נאפ"י) של המחנה הצבאי הבריטי. את סיום קורס הטיס חגגו במחלקה לפי מסורת המסיבות בפלמ"ח. המ"פ הקודם של הבוגר, נהג להזמין לעיתים, לארוחה חגיגית בתל-אביב.

מפקדי הגדוד הרביעי, שאול יופה ואחריו יוסף טבנקין רצו גם הם ללמוד טיסה אולם אנשי המחלקה התנגדו לכך נמרצות בטענה, כי הדבר יפגע תקציבית באימוניהם. בזמן שיוסף טבנקין פיקד על הגדוד ידעה המחלקה ימים טובים, הוא השיג תקציב ופתר את בעיית החוב הגדול בימי עבודה של המחלקה עד ידי הבאת "מחלקת העבדים" לנען (אנשי פלמ"ח שתפקידם לעבוד כדי שחבריהם יוכלו לקבל שעות טיסה).

בשנת 1946 מונה אורי בראייר למדריך הטיסה הראשי של חברת "אווירון" ועמנואל צוקרברג הפך לטייס הראשי שלה. בראייר היה מבוגרי קורס הטיס הראשון של ההגנה ב-1939, חבר ודואה וותיק בקלוב הארץ ישראלי לתעופה ושירת כטייס

לעבודה בשדה ובפרדס. באחד המקרים האלה צלל טייס על קבוצת חברים שבה הייתה נערה אותה רצה להרשים בכושר הטיסה שלו. "נעול" על המטרה, ליד קיר חדר האוכל, הבחין במאוחר במבנה הגדול והמאיים המופיע פתאום לפני חרטום המטוס. הוא משך את "הסטיק" לאחור, דחף את המצערת לגמרי לפניו, עצם את עיניו וחיכה למכת ההתנגשות עם המבנה. למזלו עבר המטוס במרחק קטן ביותר מעל גג המבנה ובנס נמנע אסון גדול. בעת שהחברים נמצאו כבר בדרך לשדות, "הותקף" רכבם תוך כדי נסיעה, בתוך חצר המשק או בשטח פתוח יותר. בשטחי הפלחה וגן הירק, "הושכבו" החברים, הם התגוננו בזריקת חפצים על המטוסים. כשמטוס הנמיד מעל גן הירק עד לגובה הממטרות, נזרקו עליו מכיוונים שונים מלפפונים ושאר ירקות. לא אחת חזר מטוס ונחת כשבזנבו תקועה צמרת של ברוש או כשסימני פגיעה על גופו.

אחד "המצטיינים" בטיסות אלה בגובה מטרים ספורים חזר לנחיתה כשבגלגל הזנב של מטוסו תקועים גבעולי קש. הסבריו לא שכנעו את ראש צוות המכונאים, הלה הבין בוודאי איך הגיע הקש לזנב המטוס. באחד מיעפי ה"תיקיפה" בגן הירק, חזר אותו טייס עם פגיעת מלפפון בחלון המטוס. בבירור פנימי שנערך באותו ערב במחנה הפלמ"ח נבנען זוהתה מטילת המלפפון שברבות השנים התחתנה עם אותו טייס...

היתה זאת רק שאלה של זמן עד שפורענות זאת תסתיים באסון. למזלם של כל הנוגעים בדבר לא היתה זאת תאונה פאטאלית אלא רק אירוע מצער. בשיחת ערב אחת סיפר טייס לחברו, כי בטיסתו באותו יום ראה אותו רכוב על סוס כשומר שדות ומאד התחשק לו להפילו ארצה אך במחשבה שנייה ויתר על הרעיון. הקורבן המיועד ענה לו, כי ממילא לא היה מצליח בכך משום שאין שום כוח בעולם שיורידו מעל גבי הסוס. משיחת ההתנצחות הזאת יצאה התערבות והביצוע נקבע ליום המחרת. עדי ראייה סיפרו, כי רק ביעף השלישי הצליח הטייס להפיל את חברו מהסוס כשאחד מגלגליו פגע בגופו. הרוכב המופל שכב בשדה ונשם בכבדות. מספר מצלעותיו נשברו. חובשת הקיבוץ, שרה, הובהלה לשטח ועל גבי אלונקה מאולתרת הובל הבחור לקיבוץ ומשם לבית חולים בלינסון. למטוס לא קרה דבר וטייסו ההמום לא דיווח לאיש בשדה רמלה על התקרית ורק מיהר לחזור לנען כשליבו מלא דאגה וחרטה על מעשיו ותוצאותיו. התקרית נשמרה "בסוד המשפחה" והנפגע חזר למחלקה בתום חודש ימים. הפרשה השאירה רושם קשה אצל חברי המחלקה וגרמה ל"חשבון נפש" באשר לתוצאות המעשה.

רפפורט נהג ליישם כלל חשוב: אין טסים בעננים, אולם ששון נוביק נקלע למצוקה בשל זלזול בכללי הבטיחות. בסוף אימוני הטיסה, בחורף, יצא ששון בר.ו.ו.ד-8 לטיסת ניווט מרמלה לעטרות. כאשר יצא היו השמים בהירים, אבל רפפורט, שהסתמך על חושיו הבריאים ונסיונו העשיר הזהיר אותו מפני עננים. כשהגיע לרגלי ההרים הופיע פתאום ענן קטן. ששון היה בטוח שאין זה אלא ענן חולף, ערפל קל ותו לא. אבל התברר שהמצב רציני יותר משחשב. משנכנס לעננים איבד את ההתמצאות ונבהל. לאחר מספר שניות התעשת: במטוס הזה אפשר לכוון את ההגה ולהניח לו, ואז הוא טס ישר. ששון עזב את ההגה וקיווה שהמטוס יוציא אותו מהעננים, שעה ארוכה טס כך עד שמצא את עצמו מעל לעננים, הוא לא ראה אפילו פיסת קרקע ולא ידע היכן הוא נמצא. היה עליו להזהר במיוחד לבל יתקרב לירושלים, כך היו ההוראות לחניכי הטיס. ששון פחד שמא יעבור את ההרים ויגיע לעבר הירדן. לפתע נבקע חור קטן בעננים וקיבוץ מעלה החמישה נגלה לעיניו, מכאן כבר לא היה קשה למצוא את עטרות. למרבה הפלא, בדרך חזרה היו השמים נקיים מעננים. כשהגיע לרמלה ראה שרפפורט עומד עם צוקרברג והחבריה ומחכים בדאגה. כשסיפר ששון לרפפורט מה אירע, הלה היה כה נדהם, שאפילו לא קילל ולא הצליח לומר הרבה יותר מהמשפט: "אתה יודע שזה מסוכן מאוד?!" אלי איל: "בכנס הפלמ"ח הראשון במעיין חרוד רצינו להפתיע את כולם, ובאמת הפתענו. סידרנו שיבואו שני מטוסים, ינמיכו מעל הכנס בדיוק במפקד הכללי, הגדול, ויחזרו שנית בכנס עצמו. רצינו גם מדים מיוחדים. מדים לא היו אז, כל אחד מאתנו לבש חולצה כחולה, על זה לבשנו את החולצה הרגילה של הפלמ"ח, והכנו מדורות קטנות להראות כיוון עשן על יד הגלבו. היה די מסוכן להנמיך באזור הזה, והחבריה לא הבינו מה הטייסים מסתובבים שם ומכינים כל מיני דברים. לא אמרנו מאומה לאיש. בדיוק בזמן המסדר באו שני מטוסים ואנחנו הורדנו את החולצות ורצנו למדורות האלה, הדלקנו אותן והמטוסים עברו מעל המסדר, הם באמת ירדו נמוך מאוד וזה היה חיזיון בלתי רגיל. כולם היו מופתעים וזאת הייתה הצגה בלתי רגילה.

בכנס השני, ב-28.10.46 אני טסתי. דומני שהיו שני מטוסים. טסתי עם המדריך רפפורט, המדריכים בביה"ס ידעו כבר מה זה לרדת נמוך, שזה מסוכן. הוא ישב מאחור ואמר אני Safety Pilot. הגענו לשטח לפי הסימנים המוסכמים, טסתי מאוד נמוך והוא אמר, זה נמוך מדי. אני הייתי באקסטזה וירדתי ממש על הראשים, ואז הוא התערב בהגאים, זה דבר שלא ייעשה. אם הוא לא

בתפקיד של מדריך אלא טייס שני אסור לו לעשות את זה. כשהתערב בהגאים דחפתי את עצמי קדימה, עשיתי כמה סיבובים, חזרנו ולא דיברנו אחד עם השני הרבה זמן. היינו ממש "ברוגז" ולהיות ברוגז עם רפפורט זה נדיר מאוד וקשה מאוד. ובכן, פעמיים הופענו מעל כנסי הפלמ"ח ואני חושב שהרשמנו את הנוכחים."

מחלקת הטיס כארגון מחתרתי

באחד מאותם ימים בהם לא היה טלפון בכל בית, נדרש בלק להודיע לפופקו, שגר בבית בודד סמוך לסיבוב רעננה, שעליו להתיצב מיידית במחלקה בנען. בלק החליט להשתמש באמצעי הקשר המהיר ביותר. הוא הגיש מרשה טיסה לניווט אל איזור רעננה, הנמיך מעל הבית והטיל לפופקו פתק ובו ההודעה. אלא שבלק לא לקח בחשבון שבאותו יום הוטל עוצר על כל איזור השרון. כוחות בריטים שפטרלו באיזור הצומת והיו עדי-ראיה מקרוב לתמרוני המטוס ולהטלת הפתק, מיהרו לביתו של פופקו והחלו לחקור את בעליו לפשר העניין. ההסברים של פופקו, כי ההודעה שקיבל קשורה בתעמולת בחירות שיערכו בקרוב לא הניחה את דעתם של החיילים והם החלו בחיפוש אחרי נשק, תוך פירוק שיטתי של רעפי הגג ושל מרצפות



שמואל וידליס לפני טיסה

הרצפה. רק לאחר שפופקו הצליח לשכנע אותם כי הוא איש הישומר הצעיר" ובעזרת הבטחה של מא"ז הרצליה, שהיה גם סמל במשטרת המנדט, לסגור את הפרשה עם המשטרה, הסכימו האנגלים לבסוף להרפות מן האיש ולעזוב את ביתו. דוגמה להעברת ציוד ב"רכבת אוויר" מחתריתית תשמש הטיסה שנערכה בנובמבר 1947 לכפר-עציון. הנשק לשימוש הטייסים והציוד בשביל כפר-עציון הוגנבו בלילה לשדה-התעופה. הציוד הוטען בשלושה מטוסים. באחד מהם (PAS Auster) טסו עזר וייצמן ויצחק הנסון; בשני (PAL RWD-13) יעקב בן-חיים ופסח טולצ'ינסקי, ובשלישי (PAT Tiger Moth) בוריס סניור ואלי פיינגרש. כל טייס נשא עמו שמונה רימונים, ובטייגרמות הוטען גם מקלע ברן אחד. המטוסים המריאו עם שחר, והגיעו בשלום לכפר-עציון. השטח היה מכוסה עננים, אך לבסוף נמצא חור בעננים והציוד הוטל בהצלחה. הטייסים ניסו עתה לתקוף ריכוזי ערבים שנמצאו בסביבת כפר-עציון, אך אלי פיינגרש לא הצליח להפעיל את המקלע. המטוסים כבר פנו לחזור, כאשר זיהו לפתע מטוס-סיור בריטי עוקב אחריהם. הטייס הבריטי הודיע, לאחר שחזר, כי מטוס ר.ו.ד. 13- שלנו פתח עליו באש. בזכור היה המקלע היחיד שבטיסה זו בטייגרמות ואף הוא לא פעל. טייסינו נהגו בזהירות: הם לא חזרו הישר לבסיסם, אלא נחתו, בהתאם למתוכנן-מראש, בבארות יצחק, שם המתין להם מטוסו של



אלכסנדר מנדלסון בתא ר.ו.ד. 8, לידו עומד דוד שפרינצק

אדוארד כהן (PAI Tayloraft) ועמו דלק נוסף. הטייסים השאירו את נשקם בבארות-יצחק, תדלקו מטוסיהם וחזרו לבסיסים. שם נאסר עזר וייצמן כחשוד בפתיחת אש על המטוס הבריטי, אך לאחר יומיים שוחרר, מחוסר הוכחות. תקופת ההתארגנות התנהלה בעצלתיים ובסתיו 1946 חודשו טיסות האימונים וכעבור זמן מה גם טיסות הצילום. במקביל לזה הוחל בגיוס רבתי. בגל הגיוס הראשון נשלחו המועמדים ישירות למחלקה בנען, שם עברו במסגרת המחלקה אימוני טירונות, מקצועות וקורס מכי"ם במחנות האימונים הקבועים של הפלמ"ח. שם עברו גם את "מבחני המיון" התאורטיים. במבחן המיון נשאלו המועמדים שאלות נחוצות לעניין הטיס כמו: איך עובד פרימוס, איך פועלת המכונת ואיך עובד הסיפון (בקבוק מי-סודה שמופעל על ידי מנוף). מי שהשיב כהלכה הוכיח מומחיות מפליגה במתמטיקה, פיזיקה, ואנגלית ונמצא מתאים לקורס טיס. על השאלה "איך עובד פרימוס?" ידעו גם עזרי ספיבק ונתן נבות עוד לפני המבחן, למדו את החומר וכך עברו את הבחינה בהצלחה. הגיוס והמבחנים הנוספים נעשו תוך כדי ביקור הבוחן "המקצועי" לרוב בלויית המ"פ, בפלוגות עצמן. במבחנים אלה כבר נשאלו מספר שאלות מתוחכמות ועניניות יותר.

יהודה ארבבל (פופקו) היה במחלקה בתל יוסף ובודי היה מ"כ שלו, בעת שהתחילו להתגלגל שמועות על חילופי גברי בפיקוד, השמועות אמרו שהמ"פ מתחלף ובודי הולך לקורס טיס. כך שמע פופקו על הקורס, וביקש גם הוא מהמ"פ שאול יופה ללכת לקורס. יופה סירב. הוא עצמו רצה ללכת ושמו לעצמו את זכות הבכורה. בסופו של דבר הבין יופה כי עליו להישאר עם הפלוגה והרשה לפופקו לנסוע ליגור, למיון לקורס הטיס. לנסוע, פירושו של דבר להתנהל בכל דרך אפשרית: ברגל, בטרמפים, העיקר להגיע. הבחור צעד קילומטרים רבים, מתל יוסף עד עפולה, הריצות הארוכות שעשה להם בודי מסיבב לגבעת-קומי הוכיחו את עצמן. כשהגיע פופקו ליגור חיפש את המחלקה שעה ארוכה ורק בערב מצא אותה. את פניו קיבל המ"פ עזרי ספיבק, ששפמו המרשים הטיל עליו אימה, אף על פי כן עבר את ה"בחינה" בהצלחה.

* **גבריאל רפפורט** (גברוש) נולד וגדל בבית אלפא ב-י"א אלול תרפ"ה, 10 בספטמבר 1924. ב-1941 התגייס לפלמ"ח. במלחמת העצמאות לחם בהרי ירושלים עם הגדוד הרביעי של חטיבת הראל, והיה בין מגלי "דרך בורמה". לאחר המלחמה הקים בבית-אלפא את ענף הציוד הכבד ואת המחצבה. בשנים 1975-1982 ניהל את סלילת "דרך זיוה" בסיני. בשנת 1982 הקים את יחידת החילוץ של צה"ל ועמד בראשה עד שחרורו ב-1986. היה שותף להקמת FIRST, יחידת החילוץ האזרחית, ושימש נשיאה עד יומו האחרון. גברוש נפטר ב-י"ב חשוון תשס"ב 21.10.2001.

פעולות מבצעיות בקרב היבשה

אף על פי שהמחלקה הייתה יחידה מיוחדת שהיה עליה ליצור, לפתח ולגבש את נושא הטיס בפלמ"ח, לקחו אנשיה חלק פעיל בשאר הפעילות המבצעית וההדרכה של הפלמ"ח. בודילבסקי המד"ס נשלח מידי פעם להדרכה במקצועו בקורסים שונים ועזריאל (עזרי) ספיבק, בוגר קורס מ"מ הדריך בקורס בגיוערה. גבריאל רפפורט (גברוש): "במפקדה היה ויכוח גדול אם צריך לסכן טייסים בפעולות קרקע. היה גם ויכוח בינינו לבין עצמנו, למרות שגרסנו שאם אנחנו לוחמים בפלמ"ח, אז גם בסיכונים כאלה עלינו להשתתף. מנגד, היו כאלה שטענו: לא, לאחר שהשקיעו בנו כל כך הרבה ולמדנו לטוס, לא נשתתף בפעולות כאלה. בכל אופן, הפקודות באו והלכנו לבצע אותן".

באוגוסט 1945, התחדשה ההעפלה מאירופה לארץ ישראל בדרך הים. לאחר ההפסקה שחלה בתקופת המלחמה, יצאו שליחי הפלמ"ח לארצות אירופה לארגן יהודים בדרכי ה"בריחה". בצפון הארץ נמשכה ההעפלה בדרך היבשה ובאוקטובר 1945 הקיפו חיילים בריטים את כפר גלעדי ודרשו להסגיר לידיהם שיירת מעפילים שהגיעה למשק. אנשי המשק סרבו, בעימות אלים בין החיילים לאנשי ישובי הגליל היו פצועים והרוגים מבין היהודים. דוד בן גוריון הגיב בחומרה:

"עוד ששת מליונים מתינו באירופה מוטלים לפנינו וכבר ניגר דמנו מחדש כאן על אדמת המולדת, בכפר היהודי, בעיר היהודית, בתל אביב, בשרון, בשומרון, דם ילדנו, פועלנו, אכרינו הנשפך בידי עושי דברו של בוויין וחבריו... אני רוצה להגיד לבאוויין וחבריו שאנו מוכנים להיהרג ולא נוותר על שלושה דברים - על חירות העלייה היהודית, על זכותנו לבנות שממות מולדתנו, על עצמאות המדינית של עמנו בארצו".

ארגון ה"הגנה" שתחילתו בשמירת הישובים היהודים מפני שוד ורצח, הפך לעמוד השדרה של תנועת המרי והמאבק העברי. ב-10 באוקטובר 1945 שחררו לוחמי הפלמ"ח ממחנה המעצר בעתלית 208 מעפילים שאיימה עליהם סכנת גירוש מהארץ. הצבא והמשטרה הבריטית שמו מצור על קיבוץ בית אורן ויגור בדרישה להסגיר לידיהם את המעפילים. ב-1 בנובמבר 1945 חיבלו לוחמי הפלמ"ח במסילות הברזל, בתיאום ארצי, ב-263 מקומות, מחאן-יונס בדרום עד ראש הנקרה בצפון. באותו לילה הטביעו אנשי הפלמ"ח שלוש סירות משטרה של משמר החופים הבריטי. החבלנים התקרבו בשחייה אל הספינות והצמידו מוקשי עלוקה שנצמדו אל תחתית הספינות בעזרת מגנט. זו היתה פעולה נועזת שבאה לסמן לשלטונות הבריטים את



הורדת מעפילים מדרום לנתניה

כוחה של התנגדות הישוב המאורגן.

משה פלד נזכר: "אנשי הכתה שלי השתתפו בליל הרכבות. יצאנו מרמת הכובש ופוצצנו את פסי הרכבת בתחנת קלקיליה, לפנות בוקר חזרנו ברגל לשפיים. התרחצנו, הלכנו ברגל לכפר מל"ל. שם תפסנו אוטובוס לתל אביב והלכנו לרחוב אלנבי לאכול גלידה ביויטמן' ועוגות ב'קפולסקי'."

בודי מספר על פיצוץ קטע אחר של המסילה: "עלינו בעתלית על הרכבת לבושים בבגדי עבודה וחומר הנפץ בידנו. למטען חובר פתיל ההשהיה שאורכו כ-20 ס"מ. בתחנת פלומר ירדנו מהרכבת והכנסנו את המטען בחיבורים של המסילה. הספקנו להגיע לתחנת הרכבת הישנה, ואז נשמע הפיצוץ..."

טבילת האש של כל אנשי המחלקה הייתה ב-25 בנובמבר 1945. בתגובה ללכידת ספינת המעפילים "ברל כצלנסון" יומיים לפני כן בחוף שפיים, פוצצו שתי פלוגות מהגדוד הרביעי את תחנות המשטרה הבריטיות בסידנא-עלי ובגבעת אולגה, שעל גגן הוצב מכ"ם ימי לגילוי אוניות המעפילים.

משה פלד שהשתתף בפיצוץ משטרת סידנא-עלי מתאר את הפעולה: "משטרת סידנא-עלי, על חוף הים ליד הרצליה שימשה לבריטים כבסיס לסיור משטרתית לאורך חוף הים וכתחנת מכ"ם לאיתור ספינות מעפילים. בנובמבר 1945 נתפסה אניית המעפילים "ברל כצלנסון" בחוף שפיים. בתגובה, הטילה תנועת המרי

העברי על הגדוד הרביעי של הפלמ"ח לפוצץ את בנייני המשטרה בסידנא-עלי ובגבעת אולגה. כיתת הטייסים היתה גם כיתת החבלנים בפיצוץ משטרת סידנא-עלי. בכיתה שלי היו דוד שפרינצק, גברוש מבית אלפא ואחרים. הכוח התרכז בשפיים, שם לשנו את הדינמיט ומן הריח החריף קבלו החבלנים כאב ראש. הכוח כלל כיתה שתפקידה לחתוך את גדר התיל שמסביב למשטרה, כוח החבלנים-הטייסים, שתפקידו לעבור דרך הפרצה בגדר ולהניח את חומר הנפץ מסביב לחומות המשטרה. וכן כוחות לריתוק מאחר שציפו לירי מהמשטרה על הכוח הפורץ, וכוחות שחסמו את דרכי הגישה למשטרה." האנשים יצאו בחושך משפיים במשאיות שהאטו את נסיעתן בקרבת המשטרה, הלוחמים ירדו תוך כדי נסיעה כדי לא לעורר תשומת לב השוטרים. הם התארגנו ויצאו לתחנת המשטרה, שהייתה מוארת לשם הגנה. הלוחמים המשיכו את דרכם ברגל, נושאים על גבם את חומר הנפץ, שמשקלו 50 קילוגרם, בתרמילים מאולתרים בעלי רצועות צרות שלחצו בכתפיים. בשלב האחרון התקדמו בזחילה עד גדר המשטרה. נקבעה שעה מדויקת לפיצוץ שלושת היעדים בו-זמנית, כדי למנוע כוננות מוגברת של הבריטים אם אחת המטרות תופצץ לפני הזמן המוסכם. החוליה שנועדה לחתוך את הפרצה בגדר השתתה וחולית החבלנים שכבה על יד הגדר כשמועד הפיצוץ התקרב. דב צסיס, מפקד הפעולה, ראה את ההשתהות והחליט לפרוץ דרך השער הראשי שהיה מוגן ב"סוסי תיל", מחסומים שצריך להזיזם כדי לפרוץ לשער. דב פקד "אחרי!" החבלנים רצו בראש, הזיזו את המחסומים שחסמו את הכניסה והמשיכו בריצה אל חומות המשטרה, כל אחד למקומו המיועד. הם הניחו את חומר הנפץ, חיברו לפתיל וחיכו לפעולת הפיצוץ. בינתיים הבחינו הבריטים בפעילות והתחילו לירות. בשעה היעודה הניחו החבלנים את המטענים והסתלקו דרך פתח שנחתך בגדר אל הוואדי לכיוון הים. ככל הנראה נגרם לבניין המשטרה הבנוי מבטון נזק קל בלבד, אבל קול המחאה נשמע היטב, וכן הצליחה הפעולה המתואמת בשלוש המטרות. לוחמי הפלמ"ח הצליחו לסגת ללא אבדות. הבריטים הגיבו בחיפושים אלימים ביישובים הסמוכים שפיים ורשפון.

בשנת 1946 גבר המאבק בבריטים ואניות מעפילים המשיכו להגיע בקצב גדל והולך. "חנה סנש", "אנצו סירני", "וינגייט" "תל-חי", "מקס נורדאו", "חביבה רייק", "וויגוד", הם רק אחדים משמות אניות מעפילים המקפלים בתוכם פרשיות גבורה של נסיונות חוזרים ונשנים להגיע אל המולדת. לוחמי פלמ"ח ואחרים נשאו על כתפיהם זקנים, נשים וילדים, שניצלו מן התופת והשואה באירופה, ונתקלו בסירוב



"השבת השחורה", חיפוש בכליהם של חברי הקיבוצים

הבריטים להכניסם לארץ ישראל.

ב-26 במרץ 1946 השתתפו כמעט כל אנשי המחלקה ב"ליל וינגייט", פעולה שנועדה להבטיח את מקום הנחיתה של ספינת המעפילים "וינגייט" בחוף תל אביב. כן השתתפו אנשי המחלקה בסיוורים לבדיקת מקומות הורדה מיועדים של מעפילים, ואבטחו את המבצע בעת הגעת הספינות. בזמן שהגיעו מעפילי "שבתאי לוזינסקי" פגש נרפקו שהיה במקום, את מישה קנר, טייס "שטורמוביק" רוסי שהופיע כעבור זמן קצר בנען ונעשה לחבר מן המניין במחלקה.

הפעולה הגדולה ביותר במסגרת המאבק בבריטים הייתה פעולת פיצוץ הגשרים. ב-17 ביוני 1946, "ליל הגשרים", פוצצו לוחמי הפלמ"ח את כל הגשרים המחברים את ארץ ישראל עם הארצות השכנות. הפעולה באה כתגובה על סרובה של ממשלת בריטניה למלא אחר המלצת הוועדה האנגלית-אמריקאית ולהעלות לארץ ישראל 100,000 איש משארית הפליטה באירופה. מטרת הפעולה הייתה להוכיח לבריטים כי אין הם יכולים להתייחס לבסיסים בארץ ישראל כאל בסיס בטוח וכי ביכולת ה"הגנה" לחבל בדרכי המעבר מארץ ישראל אל הארצות השכנות. פוצצו 11 גשרים,

עשרה גשרים נהרסו לחלוטין. הפעולה בגשר א-זיב, דרומית לראש הנקרה נכשלה. הגשר לא נפגע, בעת הנחת מטען החבלה פגע בו זיקוק תאורה, המטען התפוצץ בקרבת הלוחמים, ארבעה עשר לוחמי הפלמ"ח נהרגו בהתפוצצות, ביניהם יחיעם ויץ מפקד המבצע.

מבצע פיצוץ הגשרים הראה לבריטים מה כוחה של ה"הגנה", והם החליטו להגיב בפעולות לגילוי נשק ולאסור את מנהיגי הישוב. בליל שבת ה-29 ביוני 1946 הכריזו הבריטים עוצר בכל הארץ ו-17,000 חיילים בריטים פשטו על מוסדות ועל עשרות ישובים וערכו חיפושים ומעצרים. בעת חיפוש נשק בקיבוץ יגור ובמשקים נוספים באותה שבת, נעצרו 3,000 איש והועברו למחנות מעצר בעתלית, רפיח ולטרון, כן נעצרו חברי הנהלת הסוכנות - הרב פישמן, משה שרת, יצחק גרינבוים, דוד רמז וד"ר דב יוסף. החיפושים בקיבוץ יגור נערכו במשך שבוע ימים, כנראה בעקבות מידע שהיה לבריטים על מחסני נשק במקום, ואמנם לאחר חיפושים עקשניים גילו הבריטים "סליק" ענק ובו למעלה מ-300 רובים, כ-100 מרגמות 2 אינטש, מעל 400,000 כדורים, כ-5000 רימוני יד ו-78 אקדחים.

באותה "שבת שחורה" ספגה גם המחלקה בנען מכה קשה, מרבית חבריה נאסרו, בחלקם נשלחו למחנה המעצר בלטרון ושימשו שם כמאבטחים וכעוזרים של מנהיגי



"השבת השחורה" בקיבוץ יגור - הבריטים גילו את "הסליק"

הישוב שהיו עצורים אף הם במחנה זה, אחרים הובלו למחנה המעצר ברפ"ח. העילה הרשמית של האנגלים למעצרם הייתה סירובם של החברים להזדהות. כל חברי היישובים בהם הופיעו הבריטים התנגדו התנגדות פסיבית, בהוראת המפקדה הארצית של ה"הגנה". שמואל וידליס קיבל הוראה להזדהות כדי שיוכל להמשיך לנהל את עניני הצילום של המחלקה ולעסוק במשימות קישור של המטה. "כיבוש" קיבוץ נען על ידי ה"כלניות" ב"שבת השחורה" התרחש השכם בבוקר ותוך הפתעה מוחלטת לתושבי הקיבוץ. בנען נמצאו באותו לילה יצחק שדה ויצחק טבנקין, שיחד עם ישראל גלילי חבר הקיבוץ, היו כנראה הסיבה העיקרית למבצע ההשתלטות המיוחד של הצבא הבריטי על נען. בגלל המצור ההדוק של הבריטים, שהטילוהו בעוד לילה, לא יכלו להתבצע תוכניות הבריחה האישיות שהיו לכל איש במחלקה ושאותה תרגל כל אחד בעתות רגיעה.

שרה לוקוב, אחות הקיבוץ: "בתחילה פרצו החיילים צפונה, אל עבר מחנה הפלמ"חניקים ששכן מאחורי הנגריה הישנה. הם הפכו את האוהלים ועשו חיפושים. אחר כך הובילו בשורה את הבחורים, וביניהם גם בחורות, והיכו



"השבת השחורה", אחרי החיפוש ברמת הכובש

אותם. הפלמ"חניקים הלכו ושרו את 'התקווה'. הם שרו בקולי קולות, בהתלהבות, בהתרגשות וגם בדמעות, בשל המכות שקיבלו. לא נתנו לנו לצאת לעזרת החברים הפצועים. שמענו צעקות וראינו איך סוחבים את החברים בכוח וכולאים אותם בתוך מכלאות."

כמפקד המחלקה החדש החזיק בלק מתחת למיטתו קופסת קרטון ובה מסמכים שקיבל מקודמו בתפקיד והקשורים לעבודת הצילום של המחלקה. היו אלה דו"חות טיסה, הוראות לצילום של המחלקה הטכנית של הש"י ("ה"גג"), מספר סרטים ותצלומים אוויריים.

בלק נזכר: "ב-4 בבוקר התעוררתי לקול צעקות של חבר משק שרץ בשביל ליד האוהלים שלנו וצעק: צבא, משטרה במשק!. היו דמדומים ראשונים, חצי חושך, עוד לא ראיתי כלום. קפצתי במהירות, תפסתי את הארגז עם החומר שהיה מתחת למיטה, רצתי לנגריה והחבאתי את הארגז בתוך ערימת שבבים גדולה. כשחזרתי לאוהל כבר התעוררו כמה מהחברים שלנו. שמענו את פעמון המשק וחברים שקראו להתרכז ליד חדר האוכל."

הטייסים בנען, יחד עם חברי הקיבוץ הפגינו במשותף נגד מעשי הבריטים, תוך גילוי התנגדות פסיבית לפינוי. יהודה פופקו שידע אנגלית, בעזרתה נחלץ מהתקרית שבביתו בסיבוב רעננה ושבגללה היה לו חשבון עם ה"כלניות" נאם בפני הבריטים על השואה ועל המוסר הסוציאליסטי של שר החוץ שלהם באווין וחסף סטירת לחי. אחר כך הפעילו ה"כלניות" כוח, באמצעות קתות רובים, מקלות וכידונים. תוך כדי המאבק, הצליח "גברוש" להוציא רובה מידי אחד החיילים הבריטיים, אך קריאות אזהרה בדבר חומרת המעשה, שכנעו אותו להחזיר את הרובה. ואז, כאשר הלך בידיים מורמות לעבר המקום בו רוכזו החברים האחרים, נפגע מדקירת כידון בישבן. פופקו, בלק ובירנבאום שנפצעו אף הם בהתכתשות עם הבריטים, פונו עם נפגעים נוספים לבית החולים הצבאי בצריפין. נפגע מדומה אחר, יצחק שדה, מחופש כאישה הרה הוצא מנען באמבולנס בו נהג נהגו הקבוע פיניא בן-פורת, שהפעם שיחק את התפקיד כנהג-חובש. מיגור ד"ר שיבא, רופא יהודי ואיש ה"הגנה" שביקר את הנפגעים בצריפים (ביה"ח בתל השומר נקרא על שמו - העורך), עודד את רוחם ויעץ להם לא לדבר, משום שישחררו אותם תוך זמן קצר, אלא שבמקום לשחררם הועברו למחנה המעצר בלטרון.

מספר בלק: "לפנות ערב לקחו אותנו באמבולנס למחנה לטרון ושוכנתי במחנה החדש בחלק שנקרא בית החולים. בחלק זה של המחנה נמצאו כבר מנהיגי

היישוב, שרתוק, גרינבאום, הכהן, פישמן ואחרים ואני שימשתי להם רץ. העברתי פתקאות מהם לנציגי הסוכנות שהיו באים לשער המחנה. מפקד המחנה היה לעתים אורח של שרתוק ואפשר לי את העברת הפתקאות." עצורי לטרון השתחררו זמן רב לפני עצורי רפיח. אחרי כ-24 ימי מעצר ואחרי מסדר זיהוי קפדני, השתחרר בלק ממחנה לטרון, אתו השתחרר גם שלמה מילר. שניהם מצאו את עצמם מחוץ לשער, תפסו יוזמה ורצו דרך שדות הדורה לכיוון קיבוץ חולדה ושם תפסו טרמפ לנען. חלק מאנשי המחלקה הועברו מלטרון לרפיח והשתחררו משם רק כעבור מספר חודשים.

מיד אחרי שובו של בלק לנען, הוא נכנס למחנה האוהלים של המחלקה כדי לעשות שם סדר ולהתקשר עם מפקד הפלוגה. למזלו מצא גם את ארגו המסמכים המוסתר בנגריה.

בודי סיפר: "פשיטת הבריטים ב'שבת השחורה' גרמה להפסקת הטיסות לכמה חודשים. ההוראה היתה להתארגן להתנגדות פסיבית, ולא ידענו מדוע. אחר כך התברר שיצחק שדה נפגש בנען עם ישראל גלילי באותו יום. למחרת התחזה יצחק שדה לאישה הרה, ופיניה שהיה אמור לטוס ללונדון לקורס טיס, הגיע עם משאית (שרה לוקוב זכרה אמבולנס - העורך) והוציא אותנו מהקיבוץ. ההתנגדות הפסיבית הייתה אמורה לחולל מהומה ולהסיח את דעת הבריטים, ואכן, החבריה ספגו מכות נאמנות. לי, למשל, שברו לסת".

המצנח הראשון

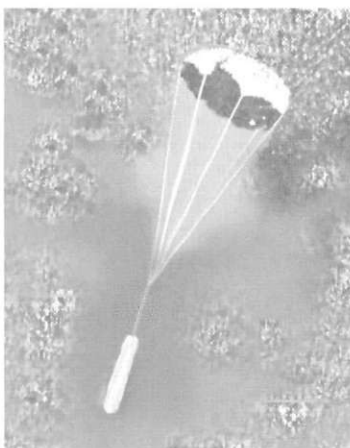
הטייסים ניסו להגדיל את כושר ההטלה של ציוד מן המטוסים אל הקרקע על ידי הצנחה וכך גם לשפר את הישרדות המטען היקר לאחר הפגיעה בקרקע. היוזם ועורך הניסויים בנושא זה היה יהודה פופקו.

המודעות לחשיבות הצנחה גברה אצל פופקו, כנראה במסע קשה מאד של אחת מפלוגות הפלמ"ח במדבר יהודה. כנהוג, הצטרפו למסע זה שני אנשי מחלקת הטיס כדי לבדוק ולסמן מנחתים בשטח וליצור קשר עם מטוסים מבקרים. הפלוגה שיצאה מבית הערבה, הסתבכה בלילה כשאיבדה את דרכה בסביבות ראש פשחה ונשארה בלי מים. אחדים מן הבחורים התעלפו ואחרים היו באפיסת כוחות. לאחר שנתן נוביק, חברו של פופקו, ליווה בחזרה לירושלים חברה שנושכה על ידי נחש ארסי, חיכה פופקו למפגש עם המטוס שהגיע כשהפלוגה היתה מערבית למצדה. המטוס הנמיך כדי לדייק בהטלה אך נקלע לרוחות מערביות חזקות שירדו מהצוקים

הקרובים והמטען הקל שהטיל נפל במרחק רב מהיחידה. פופקו נהג לבצע את ניסיונות ההצנחה מראש מגדל אסם התבואה של הקיבוץ, בשעות הערב המאוחרות. בכל הטלה היה בודק את התנהגות המצנח, אם נפרש ולאן נטה ליפול. אחרי כל נפילה היה צריך לחזור ולטפס לראש המגדל הגבוה, להטלה נוספת. את החומרים לעשיית המצנח השיג במכבסת הקיבוץ שעבדה בשירות הצבא הבריטי. מן הסדיניים של חיילי הוד מלכותו גזר חלקים מתאימים ובמחסן הבגדים של הקיבוץ תפר מהם את המצנח. מיתרי המצנח היו סיבים שנפרמו מחבל עבה. כדי להבטיח את פתיחת המצנח, אילתר פופקו קפיץ קטן שהשתחרר בעת ההטלה ופרש את חופת המצנח. איש במחלקה, למעט אולי סטף ורטהיימר, לא ידע על ניסויים אלה וכאשר נקלע פעם למקום שומר לילה, הציע לו פופקו להחליפו לזמן מה, לארוחת לילה או לסתם מנוחה.

לאחר שהמצנח פעל כשורה בהטלה מראש המגדל, נמסר על קיומו לאנשי המחלקה וכעת הגיע תורו של מבחן השטח. המצנח המקופל נקשר למכסה של קופסת פח גדולה ובה, בין השאר, גם בקבוקי זכוכית. הציוד המסורבל הזה הועבר במבצע הטעיה קצר לתוך התא האחורי של מטוס ר.וו.ד-8, לידי הנאמנות של טייס

יהודה פופקו (ארבל) - נולד ב-1926 במצרים להורים יהודים ציונים מרוסיה. עלה לארץ בשנת 1933, למד בביה"ס בלפור ותל-נורדאו בתל אביב ובתיכון החקלאי בפרדס חנה. בשנת 1944 ניסה להתקבל לקורס טיס בחיל האוויר המלכותי הבריטי ונדחה מהסיבה שאינו בעל דרכון בריטי. במרץ 1945 התגייס לפלמ"ח לפלוגה ו' בגדוד הראשון בתל יוסף, ושירת שם עד אפריל 1946, עת התנדב למחלקת הטיס של הפלמ"ח, בפלוגה ז' בגדוד הרביעי בנען. עסק במסגרת הפלמ"ח בפיתוח אמל"ח - פצצה טרמית, נשק נגד טנקים, נרות עשן, נשק רקטי, וכן פיתוח המצנח הראשון לצורך הטלת מטענים ותשדורות. עבר קורס טיס מוטורי ברמלה וקיבל ב-6 בדצמבר 1946 רשיון טיס פרטי מנדטורי. בצע טיסות מבצעיות במסגרת המחלקה. בדצמבר 1947 נשלח לאנגליה בשליחות ה"הגנה"-פלמ"ח, רכש רשיון טיס מסחרי בריטי, שם שהה עד אוגוסט 1948. משחזר לארץ שימש מדריך טיסה בכפר יונה ובסן-ג'ון. בשנים 1949-1951 טס על דקוטה ובשנים 1951-1953 מפקד טייסת 103. עבר קורס לטייסי מסוקים



המצנח הראשון, מתוצרת פופקו בנען

בארה"ב, שימש בתפקידי פיקוד ומטה. 1958-1961 שרת בנספחות צה"ל בווישינגטון. שימש בתפקידים רבים בנושא רכש משהב"ט בחו"ל, היה אחראי על טיסות חיל האוויר בנושא הנפט בסיני, השתחרר בשנת 1971 והמשיך לטוס כטייס מבצעי עד 1991, כולל במלחמת יום הכיפורים ומלחמת שלום הגליל. נשוי ליונה, לוחמת בפלמ"ח, אב לשלוש בנות וסב לשמונה נכדים. מתגורר בתל אביב.

המשנה/המטילן, בתקווה כי הסדין ייפתח ויתפרס כמצנח. ואמנם כבר הנסיון הראשון היה להצלחה גדלה.

ב-26.1.1947 המריאו שני מטוסי ר.וו.ד-8 לטיסת ההצנחה הראשונה, בנתיב רמלה-מצדה-עין גדי-רמלה. מספר בלק שהטיס עם רפופרט המדריך את המטוס המצניח: "היינו שני מטוסים ואני הטלתי את המצנח אחרי שגילינו את הפלוגה על ידי זיהוי האותות שלהם - במראות שמש.

המטוס השני ובו שני טייסי מחלקה אחרים, טס במרחק מה, אבל שמר קשר עין עם המטוס המצניח. עברתי ביעף נמוך יחסית כדי לזהות את האנשים על הקרקע, שנופפו בידיים וראיתי את הסימון שעשו על הקרקע. ביעף שני זרקנו את המצנח שנפתח יפה וצולם על ידי טייס מהמטוס השני. הצילום נעשה ממערב למזרח כשברקע ניתן להבחין במצדה ובים המלח".

זיבל ופיינגרש שהיו הפעם עם הפלוגה המסיירת מערבית למצדה, הבחינו בשני המטוסים ודירבנו את אנשי הפלוגה לפרוס במהירות שמיכות וסדינים לעשיית הסימנים המוסכמים. המטוסים עברו תחילה מעל הפלוגה והתרחקו, במעגלים רחבים, לעבר "ראש זועירה" (ערד), אלי האיץ באנשי הפלוגה לנצנץ ולאותות למטוסים במראות, מכסי סירים וכל חפץ מבריק, עד שהמטוסים פנו לאחור, הנמיכו והמצנח שהוטל ראשון נפתח כהלכה, קופסת הסוכריות הגדולה נפלה די קרוב למקום הפלוגה ותוכנה השביר לא ניזוק. בינתיים הספיקו האנשים לפרוס את הסימנים והאירוע כולו היה כעין תרגיל מסכם ומוצלח ביותר בנושא קשר קרקע-אוויר-קרקע. היעד היה להגיע להטלה של מקלע וסון וכמה רימונים, במשקל של כ-8 קילוגרם.

בשיטת ההצנחה המאולתרת נפגע חלק מן הציוד ועל כן החליטו להשתמש במצנחים שנרכשו מעודפי הצבא הבריטי.

ב-22 בינואר 1948 ביצעו אלי פיינגרש ומתי סוקניק הצנחה ראשונה בגוש עציון. המצנח אמנם נפתח, אך רוח חזקה סחפה אותו. היו בעיות נוספות: חלק מהמצנחים לא נפתחו והיה גם קושי להחזיר את המצנחים מהיישובים הנצורים. משום כך המשיכו בשיטת ההטלה גם לאחר שהתחילו בהצנחה. הטלת התחמושת והציוד נעשתה בדרך כלל על משטח שרופד בצמיגים. לא אחת נפגע חלק מהציוד מעוצמת הפגיעה, או נסחף ברוח בשל משטר הרוחות הלא מוכר, לעתים אף נפל ליד כוחות האויב.



שמואל וידליס, יהודה פופקו, אלי איל - בנען

* **אלי פיינורש (איל)** - נולד ב-1923 בברמניה, עלה לארץ במסגרת עליית הנוער בשנת 1939 לקיבוץ שריד. בשנת 1941 התגייס לפלמ"ח (לפלוגה א' - מחלקה מסייעת) השתתף במחנה דאייה בכפר ילדים בשנים 1943-44, הצטרף למח" הטיס של הפלמ"ח בשנת 1944, השתתף בפעולות קרקע של הפלמ"ח - אבטחת חוף נחיתה בשפיים, פיצוץ תחנת סידנא-עלי, ליל הגשרים. החל קורס טיס ב-10.7.45 וסיים כטייס. בשנת 1947 התגייס ל"שיירות אויר" והיה אחד מתשעת טייסי טייסת א'. השתתף בטיסות מבצעיות - סיורים בנגב, איתור מנחתים, טיסות צילום ועוד. השתתף במלחמת העצמאות כמפקד טייסת הנגב. באפריל 1949, עם סיום קורס טיס מינוס-1 הוענקו לו כנפי טיס של חיל האוויר. לאחר המלחמה עבר למטוסי קרב, פיקד על חמש טייסות קרב, מילא תפקידי הדרכה ופיקד על בסיס שדה דב. במלחמת ששת הימים טס ונלחם במטוס סילוני "פוגה". משרת במילואים ביחידת אית"ן ח"א, ועוסק כעיתונאי וכחוקר הסטוריה, בעיקר בתולדות חיל האוויר.

* **שמואל ודלס** - נולד בווינה בשנת 1924, יום לאחר "ליל הבדולח" ברחה המשפחה מוינה לבגליה מתוך מחשבה שכך ינצלו, אולם כל משפחתו, פרט לאחות אחת, נספתה באושוויץ. בשנת 1940, בן 16 עלה לבדו לארץ באניית המעפילים "פטריה". מעתלית הועבר לשדה נחום להכשרה ומשם לקיבוץ החותרים. התנדב לפלמ"ח, ונשלח לבית הערבה. הצטרף לפלוגה ח' בבית הערבה ושימש שם ובקריית ענבים מ"כ. באמצע 1945 החליט להצטרף למחלקת הטיס של הפלמ"ח. בשנת 1946 עבר קורס טיס מוטורי בנען. הצטרף ל"שיירות אויר", ועבר קורס צילום אוויר, השתתף במשימות הפצה והטלת ציוד במאורעות ובמלחמת העצמאות בדך לירושלים ובגוש עציון, היה בין ראשוני טייסת א' בשדה דב והתגייס לחיל האוויר. היה בין מקימי טייסת התובלה 103 ופיקד עליה. חודשים ספורים לאחר הקמת "אל-על", הצטרף לחברה. השתתף במבצע לכיידת אייכמן, כטייס של המטוס שבו טס הצוות ללכוד את אייכמן ולהביאו לארץ. היה הקברניט הראשי של "אל-על" עד שנת 1984. נפטר בשנת 2002.

פרק ו' הפעילות המבצעית האווירית של מחלקת הטיס

בתחילת 1946, לאחר התבססות המחלקה בקיבוץ נען ולאחר שהטייסים הראשוניים רכשו נסיון בטיסה, יזמו אלה טיסות שמטרתן היתה למצות את כישוריהם של המטוסים והציוד הקיימים. בשלב ראשון נבדק ופותח הקשר בין המטוסים לבין פלוגות הפלמ"ח שערכו את מסעותיהן במדבר יהודה ובנגב. הבעיה היתה שמרגע שיצאו הפלוגות מנקודות המוצא שלהן בצפון ים המלח, בקיבוץ רביבים או בקבוצת רמת רחל, נפסק הקשר איתן למשך שבוע או שבועיים. הכוונה היתה לגבש שיטת קשר שתאפשר מסירת ידיעות וציוד לפלוגות, על ידי הטלת מפות, דואר, עיתונים והוראות מהמטוסים וקבלת ידיעות ואישורים מהפלוגות באמצעות סימנים מוסכמים.

במחצית הראשונה של 1947 הגיעה מחלקת הטיס של הפלמ"ח לשיא יכולתה ומעמדה. הוותיקים עסקו במשימות מבצעיות ובאימוני טיס מתקדמים ואנשי הגיוסים הנוספים הספיקו לסיים את קורס הטיס הבסיסי, לרכוש רשיונות טיס מנדטוריים ולקבל על עצמם תפקידים ומשימות.

הפיקוד על המחלקה עבר ביולי 1947 מבלק ליצחק יבנה (צחיק). במפקדת ה"הגנה" ובאוהלי הפלמ"ח נחשבו אנשי המחלקה כמקצוענים וכיחידה מבצעית חשובה ביותר. ההישגים המבצעיים של המחלקה עודדו ודירבנו את הגורמים הקשורים לצד המבצעי של המחלקה, למציאת דרכים ואפשרויות להעלאת הרמה המקצועית בטיסה ולהגיע לעצמאות בכל הקשור למטוסים וציוד טיסה ובהכשרת מדריכי טיסה וניווט.

בשנת 1947 גיבש מטה הגדוד הרביעי של הפלמ"ח, על בסיס הנסיון המבצעי שנצבר בקשר לאיתור מנחתים, מסמך מפורט שהוגש למטה הפלמ"ח, המסמך עסק בהצנחת ציוד וקשר בין המטוסים לכוחות הקרקע. במסמך נקבע כי יש להפעיל את אנשי מחלקת הטיס לאיתור והפעלת מנחתים בסביבות ישובי הנגב, להשתמש באותות מוסכמים לקשר אוויר-קרקע, יריעות בד צבעוני לסימנים מוסכמים ועשן צבעוני, וכן במכשירי קשר "ווקי-טוקי". אופיין מצנח להנחתת ציוד במשקל 8 ק"ג (בדרך כלל תת מקלע עם שתי מחסניות, או 12 רימוני יד).

מסקנות ארצות וזנבות
 1. אבטיק בטיולות אקביזת זנבת ארצות ארצות
 ששט 33 יט ארצות קיאו (יית אקצז עז שתי ארצות)
 ארצות 33 שני עזי רמנים)
 2. ארצות חמי ספילתי (ז ארצות ארצות)
 3. ארצות עזי ארצות קדאי (ייון יאקצז כה ארצות)
 (כסע יטיי אלה (שזזי ארצות)

במסמך ששלח מטה הפלמ"ח לראש המפקדה הארצית של ההגנה זאב שפר, ב-23 בפברואר 1947 מציין הכותב כי מחלקת הטיס של הפלמ"ח הגיעה להשגים ורכשה נסיון ויש למצוא את הדרך "לשלב שטח פעולה זה בתוכניות הבטחון הכלליות בארץ. הנסיונות שנעשו בתקופה האחרונה בשטחים שונים מחייבים סיכום והסקת מסקנות..." הכוונה לנסיון מבצעי בצילומי אוויר, נחיתות במנחתים מאולתרים בדרום ובנגב, התקשרות ועזרה לכוחות קרקע, הצנחת ציוד ומזון ועוד. במסמך מומלץ להטיל חלק מן המשימות על חברת "אווירון" וכן לרכוש מטוסים, מכשירי ניווט וספרות מקצועית-טיסתית:

1. ללמוד את האקלים בנגב באמצעות הקמת תחנה מטאורולוגיות וקשר עם תחנות כאלה ביישובי הנגב ובים המלח.
2. לצרף שני טייסים לכל יחידה היוצאת למסע בנגב, לסימון והכשרה של שדות נחיתה.
3. לבדוק מהאוויר ולנסות לנחות במקומות החנייה שסומנו במסעות האחרונים.
4. לבצע מסע מיוחד של מחלקת הטיס, שיעדיו:
 - (א) סיור כללי, גם באמצעות טנדר של יישובי הנגב לבדיקה ולהכנת מקומות נחיתה בסביבתם.
 - (ב) סיור כללי בכל שטחי הנגב לבדיקה ולסימון מנחתים. כן הוצע שהחוליות תתפורנה ותפגשנה לפי צורכי הסיור ותפקידיו.
5. לערוך סיורים אויריים מוקדמים של הנגב הדרומי "אשר עדיין לא חדרנו אליו" ושלפיהם תוגשנה הצעות למסעות ברגל. לסייע זה מתייחסת הערה המדגישה

אלי פיינגרש סיפר על הטייסים שהצטרפו לסיורים בנגב: "שני אנשי מחלקת הטיס של הפלמ"ח הצטרפו לכל פלוגה שיצאה לסיור, כדי לאתר שטחים מתאימים ולהכשירם כשדות נחיתה, וגם כדי לסמן מנחתים במדבר יהודה לשם הכנת סליקים למטוסים. התכנית הייתה להחביא מטוסים במקומות מסתור בנגב מחשש שהאנגלים ישתלטו על המטוסים המעטים שהיו ברשותנו. שני החבריה מהמחלקה שצורפו למסע נתקלו בקשיים רבים בנסותם לאתר מנחתים ומקומות מסתור. במהלך המסע, כשראו מישור מתאים לנחיתה, היה עליהם לאתר את מקומו, לסמן אותו במפה, ולנסות לסמן אותו באבנים. גם אם הקדישו לכך רק חמש דקות, המשיכו אנשי הפלוגה ללכת, הם לא עצרו אף פעם והסיירים נשאו מאחור. שני אנשים בודדים במרחבי הנגב, אתה צריך לרוץ אחרי הצועדים עם מטען של שלושים קילוגרם על הגב ולהשיג אותם. זו היתה עבודה קשה ובכל זאת סימנו מנחתים. היו פעמים שחיכינו למפגש עם המטוסים, לשם כך נשאנו כל הדרך פחי נפט כדי שנוכל להדליק מדורה בזמן שהמטוס יופיע, הטייס יוכל לזהות את הרוח על פי העשן, ויוכל להטיל את הדואר או הציווד הנדרש.

בחזרה מן המסע דווחו הסיירים את ממצאיהם: דו"ח מפורט, תרשים של השטח - כיווני נחיתה, מקורות מים, יישוב קרוב, תחנת משטרה אנגלית וכו'. כך הכנו 11 מנחתים. הם קיימים עד היום.

ניסינו גם לנחות בשטח כדי לראות אם הממצאים עומדים במבחן המציאות. היה הגיוני שהצוות שאיתר וסימן את המנחת יבצע את הנחיתה. כך נחתו בלק ווידלס על המשטח של הר סדום. הם נחתו והכל היה בסדר, אבל כשירדו מהמטוס ראו שנעצרו לפני בור עמוק. לפי בדיקה שערכתי, כנראה עצרו לפני הבור שהיה המוצא של הארובה במערת סדום.

כמובן, היה להם מזל עצום. הם המריאו ודיווחו שניתן לנחות. ישעיהו בודילבסקי ואנוכי ניסינו לנחות על רצועת חול צרה בפתח נחל מור, סמוך למצדה. האפשרות לנחות היתה רק מכוון הים אל מול מצוק גבוה, ולאחר מספר נסיונות החלטנו לוותר על נסיון הנחיתה מאחר ולמטוס בו טסנו, ר.ו.ד-8, לא היו כלל בלמים, וללא רוח אף היתה הנחיתה מסוכנת מאד."

24.I.47

I פיקוד האווירונים.

כמקל: יסודי היה סבלם בקתח המערה.
 המלכ: זלצה 1205 נטלו שני אווירונים זולים ממלון בלום נאטי
 צפון על פני הים בגובה 400 מ'.
 בהיונו אנצ'ק ^{המלכ} במלוא אהבז את גלומה לב האיטיים. הם
 במחיל בנא אחי לעברו אומנו במערה קרדני סימנים על
 המלכ: דמנו מ-6 למיבול בקוטב על 2 א' אצ'ק וזרות
 40 ס"מ, רשיל הכללן על המלכ מלב פייז (כמות האו"ם כ-100)
 מלכל מלל למיבול כ-10 מ' מלכר במיז.
 בלוח הימב צכומיז.

מלכחחיל בנא האווירונים נטה המלכני למלוח ואמה וזרז
 מליל מנו אהכיו הסמלר גם הלני מלפי נג.
 מגרה 55 מ' אצ'ק נצ'קה חזילה עמוניז שר'ק'ו
 לים במרחק סב' מניחול. בעמוניז אל הסקינל ונכס
 בלצוג אצ'קים האצ'ק.

חזילה שניה - מנול נצ'קה מגרה נליך כ-10 מ' מלכ
 אקצוצת האו"ם כמצי ק"מ צפון ארל. החזילה נלה בין
 האו"ם ימ. כעצכ 55 צקל נסדו האו"ם ימ.

* נכתב על ידי צבי זיבל ואלי פיינגרש

כי הסיורים האוויריים לא יבואו על חשבון שעות לימוד והשתלמויות של חניכי הטיס.

בנושא קשר אוויר-קרקע הומלץ :

1. טייסים ישתתפו בקביעת תוכנית המסע ולוח הזמנים שלו.
2. סימנים לגילוי המטיילים ינתנו:
 - א) באמצעים לייצור עשן מחומר כימי מוסווה.
 - ב) ב-4-5 יריעות בד לבן או אדום בגודל 60/60 ס"מ. יש לקבוע סימנים מוסכמים "שרצוי שיחידות קשר שלנו תתאמנה 'בשפת' סימנים זו".
 - ג) צריך לשכלל את שיטת הסימנים באמצעות מראות.
3. קשר אוויר-קרקע יעשה באמצעות פתקאות שתוטלנה בקופסאות קרטון בעלות זנבות של סרטים צבעוניים.
4. "ווקי טוקי" (מכשיר קשר צבאי במלחמת העולם השנייה). בתחום ההצנחה הוצע:-
 1. להמשיך בנסיונות לקביעת מצנח מתאים להצנחת 6-8 ק"ג (תת-מקלע עם 2 מחסניות או 10-12 רימונים)
 2. להשיג ספרות מקצועית בנושא ההצנחה.
 3. להשיג מידע בתחום זה מבעלי נסיון צבאי.

כבר בשנת 1943 הבינו מפקדי ה"הגנה" כי יש להכין תיקי מידע על כפרים ערביים ויעדים ערביים אחרים וכן על אובייקטים בריטיים כגון משטרות, מחנות צבא, מתקני שליטה ובקרה, גשרים וכיוצא באלה. כל זאת מתוך הנחה כי לכשתסתיים מלחמת העולם השנייה עלולים לפרוץ מעשי איבה מצד הערבים, והבריטים ימשיכו להיות עוינים לאינטרס הציוני. ההנחה הייתה כי אז יהיה בידי המתכנן הצבאי העברי מרב המידע על אתרים בעלי חשיבות מדינית וצבאית. היה ברור כי אם תגבר המתיחות הבטחונית יהיה קשה יותר להשיג מידע מודיעיני. המודיעין במחלקת התכנון של ה"הגנה" היה מודע לערך הרב של צילומי אוויר בהכנת תיקי מטרות.

אחת המשימות הראשונות של הכנת תיקי כפרים נעשתה על ידי מונדיק, ד"ר פסטרנק, צ'ופף (זרובבל ארבל), זימא דיבון ויואלי שיצאו יחד כדי לאסוף ולעבד חומר מודיעיני. הם ישבו על מדרון שנשקף ממנו הכפר פורדיס שלמרגלות הכרמל והתייעצו על הדרכים האפשריות לתעד את המקום. בין היתר עלה רעיון תצלום

ח

אסקנולת קישי עם המטוילים
1. יש לקבוע את המניס אצולק אסע. (הטיס צמתי
אפסיתת בקבוצת תכנית המסע והמחצולו בה.
2. סימני התפולת המטוילים אטיס:
א. אמצעים אצולתת אסע, אלמשי אפסיתת-תמתי
תימי מלמתי.

ב. אצולת את המסע האקע, תמשי וניצולת צו
אין ון אצולת קצול אצולת א' יש לקבוע
סמנים מלמתי יתבן שיצולו שיתוצולת קישי אצולת
תמתי "השפתי" סמנים ון
ג. שכלול שיטת סמנים אצולת אצולת (קצולת צו
פוזיטי אצולת).

3. התקטילת הטיס עם האנשים וכולו אצולת צו
(תקולת המלצולת בקולפולת קצולת קטולת אצולת
קצולת סמנים צבאונים

4. אצולת אצולת תבול - אצולת אצולת



דוח לטופר ירושלים

1. מקום השדה: הפסוקים ספרותיות מלרביג של משלח אשר נמצא מצדה אחי סדוק.

הקוורטרונים: מפת גבול סדוק 400000 : 18400530

נקודת המפגש: הפסוק של השלח הנכבד: נהל אובלמ אן (BRONKAGROUND)

2. בני השלח: חלקו ישבו אל בסיבותי אן מכשלים (הרחק יקדובים בותר המרחק בק"מ)

3. שלח בניידין: זכרון אלק מיקוטיו: האוק 180 מטר הימנו יספרי 40 מטר יחבם יגבול המצתי

50 מטר: הקרקע החלק המלובי חולי ציוד אבנים קלנות בולקו המצתי

האדמה יתנו ממוקרת ציוד אבנים קלנות גבולותיו של השלח מסומנים

מקל אבנים וצמחונת קרקע קלנות הנשק המודע אשר יורד בסביבה זו

אין יבול ולחזו מטיב השדה. מסאג האבנים לא יתבו בוף אשר זלזו

לפסולו ליידי או המכאני.

4. כיווני פיזיקה ועמקא: מצד דרום-מערב ל מצות-צפון-מערב ולפסוק מיהדי דמכאני

יק אפסיות בשני הכיוונים האלה.

5. מצב הכמות והקרקע: השלח הוא קל, לכן דומות או הנמכרות נגונות להשפעת היות.

ה 7.II.47 גשמי 1400 חת חושה ממזג. שמי יכלו הוא כיווניות

צפוניות-מערבית: הנשק בסביבה זו מוצט מאוד.

6. מקומות מים בסביבה: אין הימיר הנמצאת בק"מ צפוניות משלח ירושלים. אלו הנמצא

הקומת שדה מוביל לצד פימיר.

7. מרחק המקום ימא צפונה: סדוק הנמצא 5 ק"מ דרך מצות-דרום-מערב.

8. מרחק המקום ימא צפונה: אין ישבו צנה קבוע בסביבה בהדשי החולם בדואים נודדים

אך לא בסביבה הקרובה.

9. בניישים וצרכים מרכזיים: רמז הצרכים של סדוק וצפונה לוי.

* הדו"ח מולא על פי סעיפי שאלון - המופיע בפרק י"ב - מסמכים ותעודות

10. מטלניה : מטלניה סקוק בסקוק . אחנה צבא לא קבוע. לפני יקוצות נמצא
לתיים צבא בסקוק. געת כתיבת סקוק 47-47. לא היה צבא בסקוק.

11. צביטור השנה: דלת מאוד. מחוף למחנה סקוק לא חיס אנשים חי קבע
בסביבה. משביל העובר ליד השדה המגול לצדן הימני ומשם לסקוק.
סוף השביל הראשי לעצרים ומורטס בגלל לסקוק משמאלס א. (מחוף
לשביל הנמצא מנחה הלי סקוק.)

12. אבטור לסקוק השנה קרף איכסול ולמינה: נסגת דלת דוק סקוק. אכסול לא אבטי;
השנה גלטי מאוד. באים נחיתים יחסיני. למינה נחוצב.

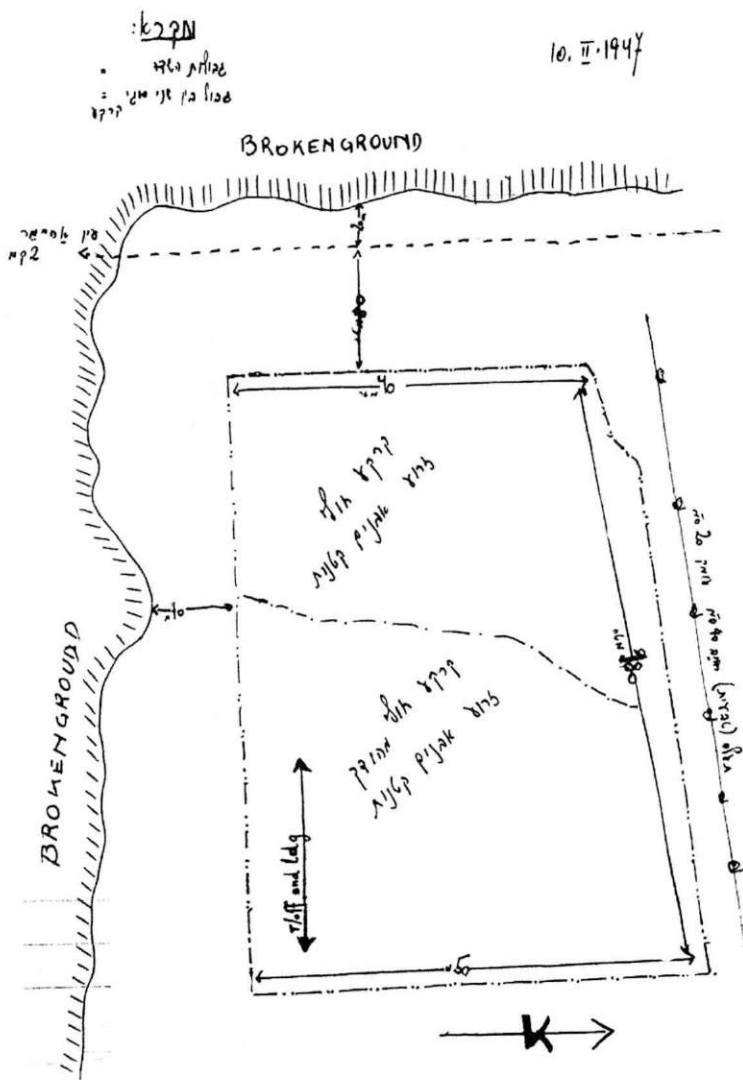
19. ~~קלט~~ סקוק
19. יובל שט פלטה: מותן ירכיפה.

ארכיט טגינת היקוא
19.11.1947

2. 1947. II. 12. א לדי נירדה נבדק על ידי נחיתתו נמצא נאוי. לשמה.
יש לראיך קליטה בקצבו הנחתי.

12. II. 1947

הערב: יש לסדר בקדמת השדה הנכבש לתוך סלול ירידה בביון
צבון-דוקס ודרוס-צבון. (מבחינת ותואים טלפונים כפיסם סחוקים
אפשר לבצע את הדרג טני המצון עמדה קרב מאוד.)



אוויר. הם החליטו להכין שני תיקים לדוגמה, על סינא-עלי ועל סברין הסמוך לגבעת עדה, והעבירו אותם למחלקת הסיירים של הפלמ"ח. בתיקים האלה עדיין לא היו תצלומי אוויר אלא רק מפות שהוגדלו ממפות קטנות יותר של אגף המדידות הממשלתי. היו גם תצלומי קרקע שצילמו אנשי מחלקת הסיירים לפי ההוראות שקיבלו מההגנה.

אפרים בלוך ("העז" מילקוט הכזבים), מסייריו המהוללים של הפלמ"ח מעיד: "הוטל עלינו לעשות היכרות אינטימית עם כפרי הערבים שבסניבה. קבלנו צילומי אוויר של הכפרים: גושי בתים, מקומות ריקים בין הגושים, דרכים ומבואות לכפר. יצאנו לסיורי יום והצטלמנו בכפר על יד המקומות שלהגנה היה בהם עניין לשעת מלחמה. בסיורים אלה אספנו מאגר של בתי מוכתרים, מועדוני הנגי'אדה, בתי ספר, בארות מים, גדרי תיל, גדרי צבר שבמבואות הכפר ושבילים נסתרים. כשהצילומים חוברו נתקבל מידע חי ומדויק על מהותו של כל כפר וכפר".

זמן מה אחרי ה"שבת השחורה" הקים מטה הפלמ"ח מחלקת מודיעין ובראשה קצין מטה לענייני מודיעין. לתפקיד זה מונה ירוחם כהן. הושם דגש על מודיעין שדה (מודיעין טקטי), שישמש בעיקר את הכוחות המבצעיים של הפלמ"ח. במקביל מונה גם קצין מטה לענייני סיירות ותפקיד זה הוטל על חיים זינגר. שתי המחלקות נועדו לפעול בתיאום מלא ביניהן. הגברת המודעות לחשיבות המודיעין ומינוי קצינים בדרג מטה הפלמ"ח נבעו מהערכת מצב שגרסה כי מתפתחת סכנה להתנגשות גלויה עם הערבים שיפעלו תוך שיתוף פעולה עם השלטון הבריטי ויסתייעו בצבאות ערב הסדירים, לפי הוראות הליגה הערבית. בשנת 1946 הוחלט להכין ספריית תיקים ובה אובייקטים המיועדים לתקיפה על ידי כוחות ה"הגנה" כגון: תחנות משטרה, תחנות מכ"מ, מחנות צבא מיוחדים, כפרים ערביים ועוד.

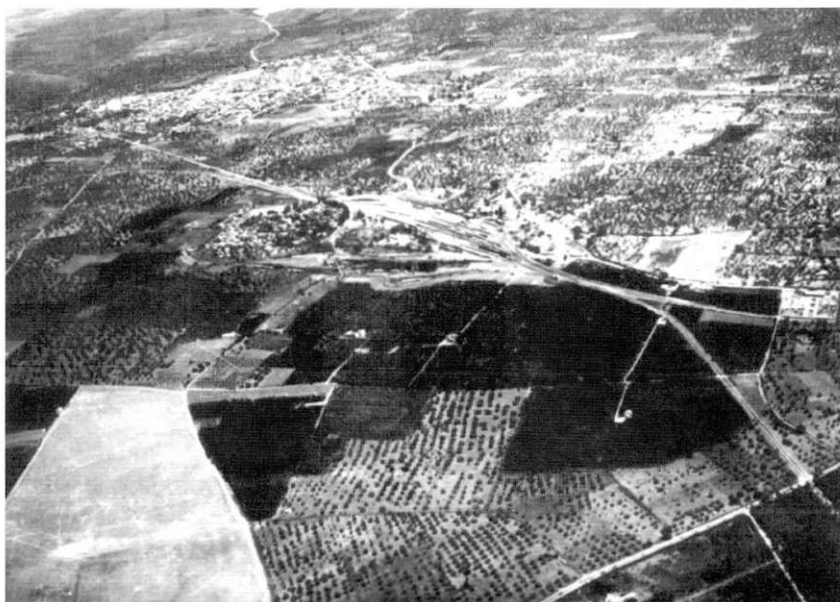
הצילום מהאוויר

נסיונות ראשוניים לצילום ממטוסים נעשו ב-1945 על ידי אנשי המחלקה הטכנית של מפקדת ה"הגנה" בראשותו של יואל אופטיקמן (פרופסור יואלי). באמתלה של הטסת ילדים חולי שעלת צולמו ממטוסי חברת "אווירון" מספר מטרות (הטיסה נחשבה אז כתרופה יעילה נגד מחלת השעלת).

מהמפות ומהשרטוטים התקבלה תמונה כוללת לגבי מיקומו של הכפר והנקודות הבולטות בשטח. פנים הכפר לא נחקר ביסודיות. לשם כך נעזרו הסיירים בצילומי

האוויר האלכסוניים שבוצעו בידי מחלקת הטיס של הפלמ"ח בקיבוץ נען, ואת המידע שלא צולם השלימו המסתערבים והש"י הערבי. תיקי הכפרים היו הביטוי המודיעיני המובהק לאיסוף מרבי של נתונים אסטרטגיים ונתונים טקטיים. כשהחל המאבק נגד הבריטים התמקדו גם במטרות בריטיות, כגון: מחנות צבא, מצודות משטרת החופים ומצודות המשטרה הניידת (PMF).

טיסות הצילום בוצעו לרוב במטוסי "טיילורקרפט". הטייסים השתמשו במצלמות שנחשבו לטובות ביותר באותם הימים: "לייקה", "רטינה", ו"צייס-איכון". המצלמות והסרטים סופקו על ידי מחלקת התכנון של ה"הגנה" שהייתה ממוקמת במרתף הבניין ברחוב דב הוז 9 בתל אביב, מפאת הסודיות הרבה ידעו בודדים בלבד את מקום המחלקה המכונה "הגג". בתחילה פותחו הפילמים בפוטו "רקס", ברחוב מונטיפיורי בתל אביב, אחר כך הוקמה מעבדה ב"גג" ובמקום זה פותחו והודפסו סרטי הצילום בידי מרגוט, רעייתו של יצחק שדה, וצוות מצומצם של מפענחים תרגם את הצילומים למפות מוגדלות של הכפר או המטרה המבוקשים. המעבר מרחוב מונטיפיורי למקום מושבה של מחלקת התכנון ב"גג" הוכיח את יעילותו, האספקה הייתה סדירה, מהירה ואיכות הצילומים מעולה.



צילום אלכסוני - תקופת נען



הכנת טיסת צילום - אלי איל, יהודה פופקו, בלק, שמואל וידליס - נען

לאחר כל טיסת צילום, לפני הנחיתה ברמלה, הטילו הטייסים את סרטי הצילום בסביבת קיבוץ נען במקום וביזמן שתואמו מראש. טייס מהמחלקה אסף את הסרטים, ונסע ישירות ל"גג" בתחבורה יהודית. שם מסר את הסרטים המצולמים וקיבל משימות ותדריך לצילום מטרות נוספות. את מרבית השליחויות האלה עשה שמואל וידליס.

בסוף שנת 1946 התרחבה הפעילות להכנת הטיקים, ויואל אופטיקמן העביר שני קורסים למדריכים ראשיים לטופוגרפיה. בין החניכים היו דני מס, נתיבה בן יהודה וגנדי (רחבעם זאבי). חניכי הקורסים האלה ריכזו את פלוגת הסיירות ואת הכנת הטיקים במטה הפלמ"ח.

רוב תיקי הכפרים רוכזו במטה הגדוד הרביעי, ומשם הועברו למחלקת התכנון במטה הפלמ"ח. עם פרוץ הקרבות חילקו את הטיקים לשני והוא העבירם ליחידות השונות.

בשלהי 1946 עמדו שני גורמים להצמיד את נושאי צילומי האוויר צעד גדול קדימה: הצורך בתצלומי אוויר רבים והיכולת לצלם ממטוסים. חיבור שני הגורמים האלה במחלקת הטיס של הפלמ"ח אפשר אספקה סדירה של צילומים לשירות הידיעות



בלק מכין טיסת צילום

של ה"הגנה". בכך נפתחה תקופה חדשה במודיעין הטקטי של ה"הגנה". באפריל 1947 סוכם בין מפקדת ה"הגנה" למטה הפלמ"ח כי יועבר תשלום מה"הגנה" על שעות טיסה מבצעיות וטיסות אימונים של טייסי הפלמ"ח. כספים אלה הועברו דרך המועצה הארצית העליונה לתעופה לחברת "אורון" ושימשו את טייסי הפלמ"ח להגברת קצב הטיסות ואימונים מתקדמים.

את ניסיון הצילום האווירי הראשון עשו יעקב בן-חיים (בלק) ואלי פיינגרש במטוס "טיילורקרפט" בעל מנוע 55 כוחות-סוס. המטוס התאים למשימת צילום בגלל הכנף העילית שאפשרה שדה צילום נרחב ביותר. התא הסגור אף הסווה את הפעלת המצלמה והכוונתה לעבר המטרה, פעולה שניתן היה להבחין בה מהקרקע. הטייסים מצאו שצילום מבעד לחלונות המטוס ימנע איכות צילומים טובה. השניים ניסו לפתוח חלקית חלון קטן בדלת המטוס אולם הדבר לא איפשר צילום נוח. היה הכרח להוציא את המצלמה אל מחוץ לתא המטוס הסגור, לוותר על בטיחות הטיסה ולפתוח את החלון באופן מלא. במהלך טיסת הצילום, שלפו הטייסים הדבקים במשימתם, בעזרת "פלייר" את סיכת הביטחון של החלון, שנפתח במכה חזקה ופגע בחלקה התחתון של הכנף העילית. הבהלה שתקפה אותם התחלפה

בחיוך, משגילו שלא נגרם כל נזק למטוס ומשימת הצילום מתבצעת כהלכה. בשמי ארץ-ישראל היה מותר לטוס רק בנתיבים קבועים, חיל האוויר המלכותי הבריטי שלט בשמי הארץ באמצעות תחנות מכ"מ, מטוסי קרב ורשת של מצפים. כל סטייה מהנתיב או פניות מעל נקודה על הנתיב היו עלולים להוביל לחקירה ולמאסר. היות ומרבית המטרות שנדרשו לצילום לא שכנו דווקא לאורך נתיבי הטיסה הקבועים, נדרשו הטייסים לתכנן באופן מתוחכם טיסת ניווט מאושרת. מרשה הטיסה כלל גם אישור לגבי גובה הטיסה, אולם לצורך הצילומים נדרש לעתים לטוס בגובה אחר, בהתאם לגודל המטרה.

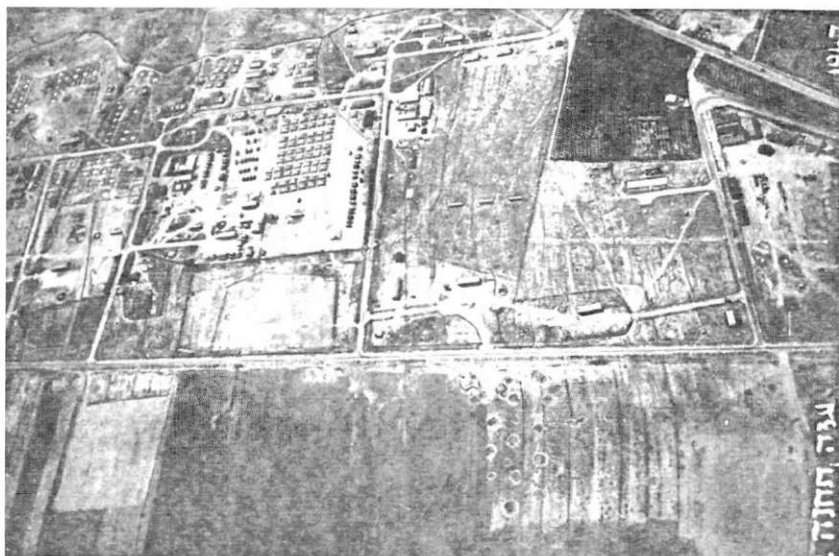
גובה הטיסה נקבע לפי מדידת רדיוס המטרה על מפה של 1:20:000 ולפי נתוני אורך המוקד ועדשת המצלמה. כל מטרה צולמה לפחות שלוש פעמים, תוך כדי התקרבות אל המטרה ומעליה: צילום אלכסוני מרחוק, צילום אלכסוני מקרוב וצילום אנכי. בכל טיסה צולמו כ-6-7 מטרות.

התצלומים והמפות נשמרו ב"סליק" (מקום מסתור לנשק, מסמכים וציוד בלתי-לגאליים) עד שהועברו לתעודתם וצורפו לתיקי המטרות המתאימים. הסודיות הרבה נשמרה בעיקר מפני הבריטים.

בגבור המאבק האלים נגד הבריטים עלתה חשדנותם כלפי כל אדם זר. גם שדה רמלה, אף שלא נמצאו בו מטוסים צבאיים, היה בחזקת מטרה נוחה לחבלה. הכניסה לשער הבסיס הייתה כרוכה בקושי וסיכון, חיפושים קפדניים נערכו על גופם ובכליהם של כל האזרחים הנכנסים לבסיס. משני צדדי השער, בעמדות ירי מוגנות, שכבו חיילים מצויידים במקלעים, עם האצבע על ההדק.

הכנסת ציוד הצילום הפכה לבעיה קשה ביותר, המצלמות המגושמות הוסתרו על פי רוב בשקע בגבו של איש הפלמ"ח, קשורות ברצועה שמסביב לחזה. בעזרת לבוש עליון הסתירו את הגבנון שנוצר על הגב. סרטי הצילום הבלתי מצולמים הוסתרו בשקיות בד שנקשרו באזור המפשעה. "סליקים" אחרים של סרטים היו בתוך משאבת למילוי אוויר, בצמיגי האופנים ובמימיות בעלות תחתית כפולה.

כדי לצמצם את הסכנה שמא יתגלו בכניסות וביציאות הדחופות לבסיס הצבאי הוחלט להשאיר את המצלמות בתוך המחנה הצבאי ו"סליק" מתאים הוכן בתוך מוסך המטוסים. אולם גם באיזור המוסך היה צריך לשמור על "בטחון-שדה" קפדני, אפילו מדריכי הטיסה וצוות הקרקע של חברת "אווירון", רובם ככולם אנשי "הגנה" טובים, היו "מחוץ לתמונה" לגבי פעילות הצילום. הייתה זו מחתרת בתוך מחתרת והעברת המצלמה מהמוסך למטוס לפני הטיסה והחזרתה אחרי הטיסה



צילום אלכסוני של עזה - 1947

לי"סליק" שבמוסך, היוותה בעיה עדינה וקשה בפני עצמה. הסיפור על גיחת הצילום מדגים את הקשיים והסיכונים. במאי 1946, בעיצומה של תנועת המרי העברי והפיגועים ביעדים צבאיים בריטים, נשלחו בלק ופינייה בן פורת במטוס טייגרמות לבצע צילומי אוויר מעל ירושלים. אזור ירושלים היה מחוץ לתחום לטייסים בגלל מרכזי השלטון והמתקנים הצבאיים. אף על פי כן הסתכנו השניים, בעיקר כדי לצלם את דרכי הגישה לבית החולים "הדסה" בהר הצופים, שמא ייחסמו הדרכים על יד הבריטים בעת פיגועים. בגלל איסור הטיסה מעל העיר וסביבתה, הגישו וקיבלו אישור למרשה טיסה: רמלה-יריחו (עם נחיתה) - רמלה. תוכניתם היתה לסטות מהנתיב כדי לצלם את היעדים בירושלים, לנחות במנחת המנדטורי הסמוך שביריחו ולמסור שם את המצלמה והסרטים לאנשי מחלקת הפלמ"ח ששכנה בקיבוץ בית הערבה, במקום ובזמן שתואמו ונקבעו מראש. הסטייה מהנתיב המאושר במרשה הטיסה כדי לצלם מטרות שנמצאו לצידי הנתיב, לא עוררה בדרך כלל תגובה בריטית, כיוון שהסטיות מהנתיב היו בדרך כלל קלות וקצרות והפיקוח האווירי והקרקעי לאורך הנתיבים לא היה חמור. אולם במקרה הזה הסתובב לו מטוס יהודי, במעגלים רחבים ובמשך כ-15 דקות מעל מרכז השלטון המנדטורי בירושלים ומעל שדה התעופה הצבאי הקרוב, קלנדיה. הטייסים

שהיו מודעים להמצאותם באיזור אסור לטיסה, פשוט "השתכרו" והתלהבו מהמראות המרשימים שנתגלו לעיניהם בירושלים ובפרט מהר הבית והנציחו אותם במספר סרטי 35 מ"מ.

כשנחתו פיניה ובלק ביריחו, במקום להגיע לפי הנוהל למנהלת המנחת, בקצה המערבי והקרוב לעיר, כדי לקבל חתימה מתאימה בספר המטוס, פנו 180 מעלות לאחור והסיעו את המטוס לקצה המזרחי של המנחת, הגובל במטע הבנות של בית הערבה, שם נקבע המפגש עם אנשי הפלמ"ח.

בלק יצא עם ציוד הצילום מהמטוס והמתין במרחק מה לאנשי הפלמ"ח ופיניה נשאר לשבת בתא הקדמי כשמונוע המטוס פועל במהלך סרק. כך חיכו רגעים אחדים אך לאכזבתם הרבה איש לא הופיע בשטח. לפתע הבחינו שני הטייסים בענן אבק מתמר בקצה המערבי של המנחת ומתוכו מגיחה מכונית משטרה, דוהרת לעבר המטוס. בתגובה מהירה סימן פיניה לבלק לחזור אל המטוס. זה לא היסס ובריצה

* **אריה רובנס** - נולד בברלין, גרמניה, בשנת 1918. היה חניך ופעיל בתנועת "קדימה". במסגרתה יצא להכשרה חקלאית כנער. עלה לארץ ב-1935 כחניך קבוצת עליית הנוער ג'. הצטרף לגבעת ברנר ושם ל"הגנה". ב-1937 עבר עם קבוצתו לשנת הכשרה שלישית ברעננה, ומשם יצא ללמוד הוראה בירושלים בשנת 1938. אל קיבוץ רביבים אותו הקים עם חבריו חזר בשנת 1941 וכעבור שנה נויס לפלמ"ח. תחילה היה במסגרת פלוגה ה' בנען, וכעבור חצי שנה עבר למסגרת ההכשרה של המחלקה הגרמנית בחורשת משמר העמק. במסגרת זו התאמן שנתיים, עד סוף 1944 ובמהלכן יצא גם לשני שלבים של קורס הטיס של טייסת הפלמ"ח במסגרתה של חברת "אווירון". בקיץ 1943 עבר קורס דאייה בכפר ילדים, גבעת המורה ובקיץ 1944 עבר קורס טיס מוטורי ברמלה. עם הרחבת הגיוס לבריגדה והשלמתה באמצעות המחלקות המיוחדות של הפלמ"ח, הצטרף רובנס לגדוד השלישי. לאחר תקופת הכשרה במצרים וחופשת מחלה קצרה יצא בראשית 1945 במסגרת ההשלמה של הבריגדה לאירופה. בדרכה של ההשלמה בצפון איטליה, אוסטריה וגרמניה, השתתף בפעולתה של חולייה שעסקה בנקמה ובחיסול של נאצים. כמו כן יצא לביקורים שונים במחנות וריכוזי פליטים באזורים המשוחררים והיה בין אלו שפגשו לראשונה במדים עבריים את הניצולים. באמצע 1945 הגיע אל יחידתו בהולנד, בלגיה, ושם עסק עם חבריו בעיקר בשמירת מחנות, עד השחרור כעבור שנה. במקביל פעלו ביחידתו אנשי "ההגנה" והמוסד ברכש ובארגון פליטים והברחתם לארץ ישראל. רובנס עסק בתחומי תרבות ביחידה ובקרב ילדים יהודים יתומים. לאחר שחזר לרביבים יצא להורות שנה במשמר העמק. חזר בקיץ 1947 לנגב לשמש טייס במשק, אך נויס לחיל האוויר בראשית 1948.

* **מתי סוקניק** - נולד בירושלים, למד בגמנסיה רחביה והיה פעיל בתנועת "הצופים", חבר הכשרת הצופים בעין גב, בהכשרה מגויסת בגבעת חיים ונען. מגיל 15 התנדב בתפקיד פקח בהג"א והיה קשר ב"הגנה". בחורף תשי"ח התנדב כחבר פלמ"ח לגרעין ההתחלה של חיל האוויר, השתלם במטאורולוגיה ועבר קורס טיס. השתתף בטיסות מבצעיות במטוסי "פרימוס", בהפצצות על מורעים ערבים, בסיוע לכוחות קרקע של "ההגנה", באספקת מזון ודואר לכפר עציון, ליחיעם ולישובים מנותקים אחרים. במלחמת השחרור השתתף בהפצצה על עזה ואשדוד ובעמק הירדן. ביום ששי ה-4.6.1948 יצא במטוס עם חברו דוד שפרינצק להפציץ את אניות הצי המצרי שניסו להפגיז את תל אביב, המטוס נפגע והופל וטייסו ניספו.



צילום אלכסוני של סרפנד (כיום צריפין) - 1947

מהירה זינק לתוך התא האחורי של המטוס. פיניה פתח במהירות את המצרת עד סוף מהלכה והמריא לכיוון מערב, לעבר המכוננית הדוהרת. מהירות הסגירה של שני כלי התחבורה הנעים זה מול זה בנתיב התנגשות קרקעי גדלה והלכה. אולם פיניה הצליח לנתק את המטוס מהקרקע ברגע האחרון ולעבור בבטחון מעל גג המכוננית בגובה מזערי.

הטייסים הניחו כי בשדה רמלה יחכו להם הבריטים, יחקרו אותם ויחפשו בכליהם. הפעם לא היתה אפשרות להטיל את הסרטים בשדות נען משום שלא סוכם על כך מראש. מלבד זאת, המצלמה בוודאי היתה ניזוקה קשה מהטלה ישירה כזאת. ואמנם, בעוברם מעל שדה רמלה, הבחינו הטייסים בריכוז של כלי רכב ואנשים ברחבה שלפני מוסך המטוסים.

טייסי הפלמ"ח שנמצאו על הקרקע הבחינו בתכונה בקרב החיילים הבריטים ונתעוררה דאגתם לחבריהם במטוס. ביוזמתם התכנסו כל אנשי התעופה היהודיים שהיו במקום, מדריכים, חניכים ועובדי קרקע, מסיביב למטוס שנחת ונעצר ומנעו מהקצין ומהחיילים הבריטיים לגשת אל הטייסים. בתוך המהומה הקצרה שהתחוללה הצליח איש המחלקה לקחת מ"בלק" את ציוד הצילום ולהביאו למחבוא מאולתר

במשרד החברה שבמוסך, ששימש גם מלתחה וחדר אוכל לעובדים. בחקירה ראשונית ליד המטוס נשאלו הטייסים, על ידי מדריכם והקצין למעשיהם, היכן היו והאם לא ראו את מכונית המשטרה ביריחו? מן השאלות הבינו תחילה, כי מוקד ההתענינות של החוקרים הוא עברה על נהלי הרישום במנחת יריחו. הקצין הורה להם לבוא איתו לחדר המשמר של הבסיס ולהמתין שם לבואם של קציני המשטרה מרמלה. חששות הטייסים גברו משום שהכירו את אופיים של קציני בולשת בריטיים וידעו על כושרם לחקור אנשי מחתרת יהודיים. להפתעתם הרבה של הטייסים, מיקדו קציני הבולשת את כל שאלותיהם רק ב"חטא יריחו". הטייסים טענו כי הטיסה בוצעה בהתאם לאישור הרושם בספר ההרשאה של החברה ותרצו את הסטייה מהנתיב בטעות בניווט. האנגלים רצו לראות בעצמם את הרישום ביומן זה, בו נרשמות כחוק כל הטיסות ובזמן שאחד הקצינים קם כדי להביאו מהמשרד שבמוסך, "התנדב" פיניה לעזור לקצין למצוא את היומן. חיפוש בארונות ובמגירות וכן גם במטוסים שבמוסך לא העלה דבר. הקצין הבריטי לא אמר נואש וכאשר הושיט את ידו לעבר מדף ספרי המטוסים שמאחוריהם הוסתר ציוד הצילום, הקדימו פיניה ושלף בידו ספר אחרי ספר והגישם לקצין לבדיקה. תוך כדי כך הצליח לכסות בעזרת ספרים שהחזיר למקום, את המצלמה שקצה כבר החל לבצבץ. שבובם למפקדת הבסיס ללא תוצאות, החליטו הבריטים שהענין לא נסתיים וחיכו להוראות נוספות. בליווי משמר הובלו הטייסים לתחנת המשטרה ברמלה והוכנסו לחדר של עצורים ערבים. השניים שוחררו מהמעצר עייפים, מתוחים ורעבים לאחר שחתמו על התחייבות להתייצב לחקירה כל אימת שידרשו. אולם עדיין לא נפתרה בעיית ציוד הצילום שנשאר במוסך. הטייסים ידעו כי למחרת היום, בשבת, איש לא יגיע לעבודה ומישהו עלול לחטט שם במתכוון.

פיניה, מלך האילתורים, פנה אל הקצין החוקר וביקש לאפשר להם לחזור למוסך בתואנה שבגלל החקירה נבצר מהם להוציא משם חפצים הנחוצים להם בשבת. להפתעתם, קיבלו בחדר המשמר של הבסיס את מפתחות המוסך. בלק נשאר מחוץ למוסך כדי למנוע "ביקור" מקרי של זקיפים שפטרלו בסמוך, ופיניה נכנס פנימה, הסתיר את המצלמה על גופו ולמרות החיפוש שנערך הפעם גם ביציאה מהמחנה, הגיעו שניהם בשלום לרמלה. רעבים וללא פרוטה בכיס תפסו "טרמפ" מוצלח לרחובות. בבית מכרים, לווה פיניה סכום כסף לא גדול וכך נסעו לתל אביב, מסרו את הסרטים המצולמים ליעדם וחזרו באוטובוס לרחובות. משם המשיכו ברגל בין הפרדסים לנען.



צילום אלכסוני של צובה - 1947

ב-14.7.1946 יצא פיניה בן פורת לאנגליה, לקורס מדריכי טיסה וחזר ארצה ב-4.8.1947, כשבאמתחתו רשיון לעוזר מדריך טיסה, רשיון לטיס מסחרי ורשיון לניווטים. עם שובו החלה פעילות הדרכת טיסה עצמאית של הפלמ"ח על שני מטוסי הטייגרמות וכן תוגברו טיסות הצילום המבצעיות. במחצית 1947 יצא יהודה פופקו לקורס נווטות באנגליה. פופקו חזר אף הוא כמדריך נווטות מוסמך והצטרף לפעילות ההדרכה המוגברת של המחלקה.

ב-10 באוגוסט 1947 נרצח יהודי ב"גן הוואי" שעל גדת הירקון ליד רמת אביב. היו ידיעות כי הרוצח הגיע מהכפר הערבי שיחי' מוניס (במקום בנויים כיום מוזיאון הארץ, מוזיאון הפלמ"ח ושורת בניינים עד אוניברסיטת ת"א). בבוקר הגיע ירוחם כהן לנען כדי לתכנן את פעולת התגמול כנגד הכפר, לכך נדרשו תצלומי אוויר. טולקה ופיניה יצאו לצלם את שיחי' מוניס, טולקה הטיס את המטוס ופיניה צילם. כאשר חזרו לנען חיכה להם בשדה מתי סוקניק, הם זרקו לו את הפילם בשקית, מסומנת בפס אדום, כדי שיהיה ניתן למצאה בקלות. כעבור יום-יומיים בוצעה פעולת תגמול בשיחי' מוניס.

ב-10 באוקטובר 1947 יצאו פיניה וצחק במטוס טייגרמות לטיסת צילום, לאחר שנתקבלו ידיעות מודיעיניות על אפשרות כניסת כוחות סוריים מרמת הגולן. הטיסה כונתה "טיסת ניווט" כדי להטעות את הבריטים. פיניה הטיס את המטוס וצחק ישב מאחור עם מצלמה רגילה וצילם. בתחילה טסו לחיפה ותדלקו את המטוס, ומשם טסו לרמת הגולן דרך גשר בנות יעקב. המשימה היתה לצלם כפרים לתיקי מטרה. בדרכם הגיעו עד החרמון ומשם מזרחה. בנוסף לכפרים צילמו גם מחנות

של הצבא הסורי, אוהלים ומטרות נוספות. הם הגיעו עד קוניטרה וצילמו חלק מן העיר. לשם הניווט נעזרו במפה של 20,000 ולפני הטיסה ערכו חישובים באיזה גובה לטוס כדי שהצילומים יעלו יפה. כל מטרה צולמה בשלושה צילומים, האחד באלכסון מרחוק, השני באלכסון מקרוב והשלישי אנכי, נמוך ככל האפשר. באוקטובר 1947 בצעו טייסי המחלקה שש טיסות צילום, שבאחת מהן צולמו, בין השאר, שבעה מחנות סוריים ברמת הגולן.



ההחלטה על הקמת מדינה יהודית - פרוץ הקרבות

ב-30 בנובמבר 1947, בעוד הישוב היהודי חוגג את החלטת עצרת האו"ם נפלו קורבנות ראשונים. אוטובוס "אגד" הותקף בסביבות פתח-תקוה ואחדים מנוסעיו נהרגו. הוועד הערבי העליון הכריז על שביתה כללית לשלושה ימים וההמון הערבי המוסת פתח בהתנפלויות על יהודים. ההתקפה הקשה ביותר הייתה בירושלים, בה הוצתו החנויות היהודיות במרכז המסחרי. הטקטיקה הערבית בחודשי המלחמה הראשונים (שנקראה אז, עדיין, "מאורעות") לבשה ארבע צורות: צליפות והתקפות-יריות, החדרת "פצצות-תופת" לאזורים היהודים ופיצוץ, התקפות על שכונות-ספר ורובעים מבודדים, והתקפות חוזרות ונשנות על התחבורה היהודית. העובדה שכמעט כל עורקי התחבורה הראשיים עברו בתוך אזורים ערבים צפופים, סייעה לערבים בתחום זה והישוב היהודי שילם מס-דמים כבד. הבריטים, כיד ה"ניטרליות" הטובה שלהם, עשו ככל יכולתם לחבל במאמצי ההגנה של הישוב היהודי. כשהתחוללו קרבות ממש, החרימו הבריטים את נשקם של מגינים והעבירו מעוזים ותחנות משטרה לידי הערבים. רק בריטים מעטים גילו אהדה לעניין הציוני, ויצאו נגד כוונות ההשמדה הערביות כלפי יהודי ארץ-ישראל. בעיה נפרדת הציבו הישובים היהודים המבודדים ששכנו הרחק מן המרכזים היהודים המאוכלסים בצפיפות. אלה הותקפו ע"י כנופיות ערביות והמון מוסת, וכמו-כן על-ידי "מתנדבים" מהארצות השכנות, שחצו את הגבול בגלוי וסייעו במלחמתם של ערביי הארץ. בחודשי המלחמה הראשונים עמדו ישובים קטנים בהתקפות כבדות, כל ההתקפות הללו נהדפו באבידות כבדות לתוקפים הערביים, אך גם למגינים היהודים היו אבידות. הותקפו פרברים בערים הגדולות, בעיקר בערים בהן ישבו יהודים וערבים בצוותא, כמו יפו, חיפה, טבריה, צפת ועוד. ה"הגנה" שמרה בימים ההם על "כלל ברזל" אחד: אין לנטוש ישוב כלשהו, חרף הקשיים והסכנות. בכל מקרה של התקפה יש להדוף את התוקפים ולהסב להם אבידות כבדות ככל האפשר. בשלב זה של המלחמה היתה היוזמה ההתקפתית בידי הערבים, אך הישגיהם היו זעומים. כוחות ה"הגנה", על אף מיעוטם בהשוואה לכוחות הערבים, עמדו במערכה ואף התארגנו לשורה של פעולות תגמול. פעולות אלו הוכתבו בחודשי המלחמה הראשונים על ידי מהלכיו של הצד שכנגד. על מבצעי תקיפה ורצח של הערבים הגיבה ה"הגנה" (וכן גם ארגוני המחתרת האחרים) בפעולות יזומות בתוך השטח הערבי, בדרך כלל, במרחק קטן יחסית מהאזור המצוי בשליטה יהודית. הפשיטה העמוקה ביותר לשטח האויב שבוצעה בחודשי המלחמה הראשונים היתה לכפר סעסע בגליל

המרכזי. לוחמי הפלמ"ח נאלצו לחצות מרחק של 25 ק"מ בתוך שטח ערבי, לבצע את המשימה, לפוצץ עשרים בתים, לפגוע במספר לוחמים רב ככל האפשר ולחזור שוב 25 ק"מ עד לעין זיתים. כמעט כל פעולות התגמול הללו בוצעו בהצלחה מלאה והוכיחו לערבים, ובעיקר לאוכלוסייה היהודית, כי כוחות המחץ והפשיטה של ה"הגנה" מסוגלים להכות בעורף האויב, ולהפגיעו אף במקומות הנראים לו בטוחים ביותר.

התרחבותה הצפויה של הפעילות המבצעית בנגב והשאיפה למצות את הניתן מן המטוסים המעטים, עוררה צורך בפקודה מסודרת ומתואמת בין "שירות אויר" (כוח אווירי שהוקם ע"י ראשי ה"הגנה" ב-10 בנובמבר 1947), המטכ"ל ומפקדת כוח הפלמ"ח. פקודה זו שכונתה "סנגב" (סיורי נגב) פורסמה במחצית השנייה של חודש דצמבר 1947. עיקר תפקידן של טיסות "סנגב" היה לסייר מעל לקווי המים שבדרום, להיות בקשר עם יחידות קרקע, להגיש עזרה לשובים מנותקים ולהביא מודיעין על הנעשה סביב הכפרים הערבים. תוכנית הסיורים השבועית נקבעה בפגישה בין קצין "שירות אויר" וקצין מפקדת כוח הפלמ"ח בנגב, ופורסמה כבר



1947. נבטים - נקודה קטנה ומבודדת בנגב



צבי זיבל מאחור, יהודה פופקו לפניו, במטוס טייגרמות חדש. לאחר זמן פורק כיסוי התא

בסוף חודש דצמבר 1947. נקבע שהתוכנית תשלח יומיים לפני כל סיור למפקדת הנגב, וזו תעביר את פרטיה למפקדי הנקודות לפחות 24 שעות לפני תחילת הסיור. כדי לשמור על סודיות נקבע צופן פשוט בן שש ספרות שנכללו בו הפרטים הבאים: תאריך הסיור, שעת ההמראה ונתיב הסיור לפי מפתח נתיבים קבוע מראש. נקבעו חמישה נתיבים שונים שעברו בין נקודות יישוב בנגב ולאורך קווי המים והדרכים המקשרות ביניהן. מפקדת כוח הפלמ"ח בנגב נדרשה להגיש ל"שירות אויר" את פרטי סיורי הקרקע המתוכננים מראש, לפחות 24 שעות לפני ביצוע הסיור האווירי, כדי שיווצר מפגש בין המטוס המסייר לסיור הקרקעי. טייסי השירות הטילו והצניחו חבילות ציוד ותחמושת בישוים. במקרה שסיור הותקף, המטוס יצא להזעיק עזרה מאחד הישוים באמצעות השלכת טופס מיוחד הכולל את מפת הסביבה, מקומו של הסיור ומצבו. הטייסים נדרשו להשליך עותק למטה הראשי בניר-עם ולאחר הטיסה לדווח למטכ"ל.

סיסת "סנגב" ממוצעת נמשכה כשלוש שעות. בגלל העדר מנחתים שבהם ניתן לתדלק הוגבל משך שהייה באוויר על פי כושרו של כל מטוס. האוסטר, המטוס היחיד בעל מכל גחון נוסף איפשר טיסה בת שלוש שעות ואילו הטייגרמות - שעה

26.I.47

סג'ל עם האויבנים II

פסק'ים: 50 ק"מ מדכיות אמצ'ה.

תאריך: 26.1.47. נראה א' מהל' אמצ'ה. בואו דלג' שני

20000 מ' שמורה וס' אבון הוא זלנכה.

אנחנו היינו זלנכה נמוך וז'ן מדכיות אמצ'ה.

קדמנו סימנים של האו"ם - צ'קו ומשול' משכיב, רג'ה

2 מ' פחות ג'בולות וכתל' שלנו נלק' לו ברצ'נו א' ז'כני או

ג'למה רב הטיסים.

מהל' ג'קדה סוכר נכחו 2 האויבנים ז'קדים מהל' אל'ט

זכוון פ'אס זלנכה הם ח'קו למ' ב' - 10 ק'מ'ים.

ז'נתים הספקנו א'דור' אלוכל' ג'לג' ית'ר ~~למ'ר~~ ~~הוא~~

~~האויבנים~~ 2 ז'לג' 11000 ס'ט שני האויבנים זכוון א'י'ה

וס'רו מהל' ר'ים. 5 ז'לג' ס'ט מהל' אמצ'ה ונת'ר, א'י'ה

א' ז'לג' ס'ט ג'בול' מהל' ר'ים ז'טו א'מק'ם צ'בוא'ת אמצ'ה

וג'ל' ס'ט זכוון א'י'ה.

א' ק'ה אונ'ה א'ג'ני ס'ט ז'לג' סימנים ז'כ'ים.

ק'דמנו א'ר א'ות'ם הסימנים - צ'קו ~~ז'לג' ס'ט~~ 4-

משכיב ומשול' מהל' למ'ה. א' י'כ' וז'טו א'י'ה זכוון

צ'קו א'ז'כ' צ'ג'ונים ומ'ת'ר אמצ'ה 100' למ'ה

ז'ין האר'ים. 20000 שני מ'ו'ת'ר מק'ם ומ'ג'ה 50' מ' צ'ק

מ'ת'ר א'נ'ה ז'כ' ו'י'ה הוא נ'ר'ה ז'מ'ת'ק 100' מ' מ'ת'ר

צ'ב'ו'ת'ר מ'צ'ב'ו'ת'ר א'י'ה. א'ח'ני ז'כ' ח'ק' מ'א'י'ה 20000 ומ'ג'ה

נ'מוך מ'א'ר' ע'כ' ל'ג'ה צ'ע'ו וס' אבון צ'ב'ו'ת'ר

* נכתב על ידי צ'בי ז'בל ר'ואלי פ'ינג'רש



נירים. 1947

וחצי בלבד, לכן העדיפו ככל שהתאפשר הדבר, להוציא מטוסי אוסטר לטיסות "סנגב". על ההולכים במדבר היה לסמן סימנים מוסכמים בשילוב של שמיכות כהות וסדינים לבנים, תוך זמן קצר ביותר מרגע הופעת המטוס מעל המקום או כמתן תשובה לשאלה שהוטלה בפתק מהמטוס.

המפגשים בין המטוסים לפלוגות הפלמ"ח נקבעו מראש לפי לוח זמנים. כדי למשוך את תשומת ליבם של הטייסים ליצירת קשר עין, נעזרו אנשי הפלוגה במראות, במכסים של סירים ובכל חפץ שהיה יכול להחזיר קרני אור לעבר המטוס.

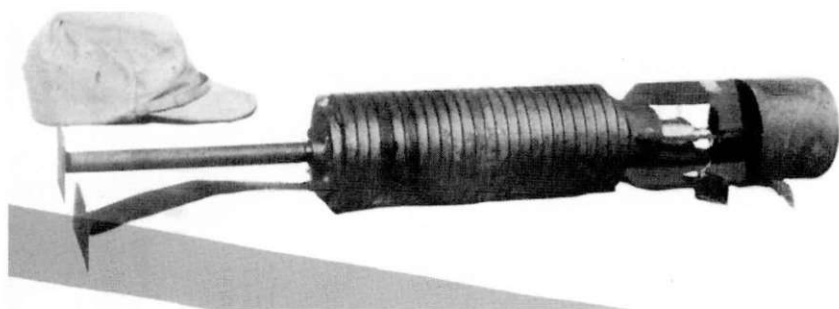
במהלכה של תקרית אש שהתרחשה ב-5 בפברואר 1948, תוך ביצוע טיסת סיור "סנגב", נקלעו לאיזור הטייסים פנחס בן-פורת, ויעקב בן-חיים ששהו באותו זמן בניר-עם עם שני מטוסייהם, ושמעו על תקרית אש בסביבות קיבוץ סעד, שבה נתקל משוריין של הפלמ"ח בגייפ ערבי והרג ארבעה מנוסעיו. רכב בריטי התקרב למקום ולכן החל המשוריין בנסיגה עד שנתקע בבוץ, במהלך נסיונות החילוץ התפתח קרב בין אנשי המשוריין לכוח ערבי שהגיע למקום, שבסופו נטשו אנשי הפלמ"ח את המשוריין. שני הטייסים לקחו את מטוסו של בן-חיים ובאישור המפקדה המרחבית בניר-עם העמיסו עליו מקלע "ברן" ורימוני יד, הסירו את הדלת הימנית של המטוס והמריאו לכיוון סעד. בדרכם ליעד זיהו השניים על כביש עזה-באר שבע רכב ערבי וחשדו כי הוא מוביל תגבורת לקרב. הם ירו לעבר הרכב אך לא פגעו והמשיכו בטיסה למקום התקרית. בהגיעם גילו כי כוח הפלמ"ח איננו שם, והערבים עוסקים

בחילוץ המשוריין. הטייסים לא יכלו לעשות מאומה ולכן חזרו לבסיס בניר-עם. מפקד חטיבת הנגב, שריג, החליט להשאיר את שני המטוסים בניר-עם למשך הלילה, יגאל ידן כעס והודיע לשריג: "עד לבירור העניין מפסיקים את הטיסות לנגב". בעקבות ההוראה דרש מפקד חטיבת הנגב ממטה "שירות אויר" לספח אליו שני מטוסים כדי להמשיך בפעילות המבצעית. הגזרה בוטלה עוד באותו היום בגלל המצב המבצעי, לנוכח דרישת המפקדה המרחבית ומשום שכן גוריון רצה להגן על הנגב בכל מחיר.

הפעילות באמצעות סיורי נגב ("סנגב") שיצאו משדה בת"א וסיירו מעל שטחי הנגב, נמצאה כמקור לבזבוז גדול של זמן, בשל העובדה כי שעה וחצי בוזבזה על עצם הטיסה מתל אביב לנגב וחזרה. כך כתב אלי פיינגרש בדו"ח על טיסות אלו: "לא כדאי ואין שום טעם לשלוח מטוס לשלוש שעות לנגב. 1.5 שעות אורכת הטיסה הלוך וחזור. בנוסף לקבלת הוראות ומילוי דלק, כך שלעצם הסיור לא נשאר זמן... קמצנות הזמן מעצבנת והורסת את הסיור וערכו".

כדי למנוע בזבוז שעות טיסה הגיש ראש מטה "שירות אויר" למטכ"ל ב-10 בפברואר 1948, תוכנית להקמת נספחת בנגב (גף מטוסים הכפוף לטייסת האם שבסיסה בת"א). הוצע בתוכנית כי החל ב-10 בפברואר יחשב שדה התעופה בניר-עם כבסיס משני של "שירות אויר", ומטוס אחד יצא מדי יומיים לניר-עם, ויעמוד לרשות מפקדת הנגב מיום הגיעו ועד לצהרי יום המחרת. היה זה שלב א' בביצוע התוכנית להקמת "נספחת הנגב" ולימים, "טייסת הנגב". ידן הורה לראש מטה "שירות אויר" להכין תוכנית להקמת "נספחת שירות אויר בנגב", שבסיסה בשדה ניר-עם. למפקד הנספחת מונה עזר ויצמן. בנוסף, הציע מטה "שירות אויר" למנות קצין קישור מטעמו, ולהעניק לו סמכויות פיקוד על כל פעולות השירות במרחב הנגב. מטה "השירות" כתב מכתב מינוי ל"קצין ש.א בנגב", והעניק לו סמכויות כשל מפקד טייסת לכל דבר: מתן פקודות לטייסים, תכנון והוצאה של טיסות, אחריות למתקנים ולציוד, ומתן פקודת קבע לכוח העומד לרשותו.

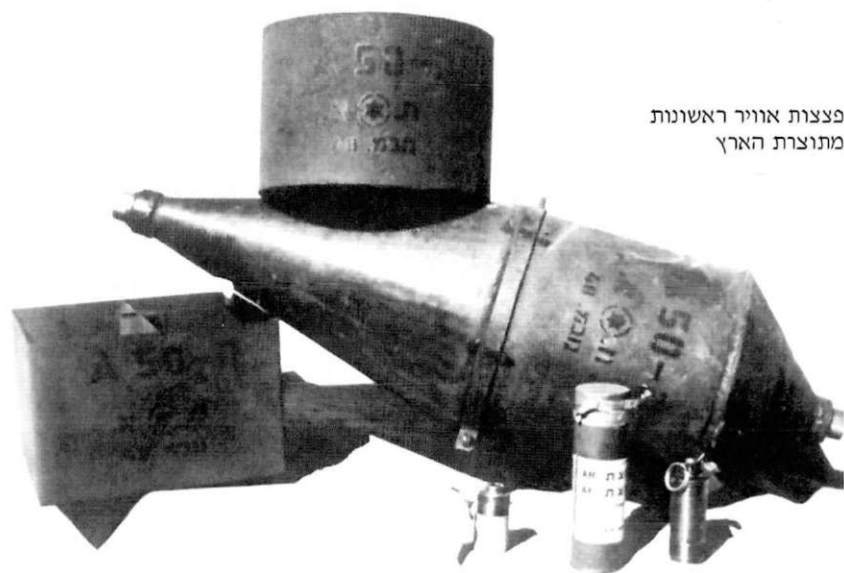
בנספחת הנגב בוצעה טיסת הלילה המבצעית הראשונה. ב-23 במרס 1948 הטיס אלי פיינגרש מפקדי פלמ"ח לסיור מעל הכפר הערבי והמחנה בביר עסלוג, לקראת פעולת תגמול שנועדה למחרת. את הסבב האחרון סיים כבר בחשכה. פיינגרש, שהיה חסר נסיון בטיסת לילה, החליט לא לנחות בשטח כדי לא לגרום לבהלה במפקדה, ולנסות לנחות בניר-עם תוך ניצול האורות הקלושים של המסלול שם. נחיתת הלילה הראשונה הסתיימה בנחיתה כבדה.



הפצצות מן האוויר

בין המשימות הראשונות של "שירות-אוויר" היו גיחות הפצצה וצליפה על כוחות ערביים שתקפו יישובים יהודיים. מכיוון שהמטוסים האזרחיים הקלים שנמצאו אז בשירות לא היו מותאמים לנשיאה או להפעלה של חימוש אווירי מסוג כלשהו, נאלצו הטייסים לאלתר פתרונות לשעת דחק, בהתאם לאפשרויות שעמדו לרשותם. פתרונות אלה לא תמיד פעלו.

הנסיונות הראשונים לייצור פצצות לצורך הטלה ממטוסים נעשו כבר בתחילת 1948. הפצצות האוויריות הראשונות נבנו ידנית בבת-מלאכה בתל-אביב, שעבדו



פצצות אוויר ראשונות
מתוצרת הארץ

עבור ה"הגנה", ביוזמת ישראל בן-יהודה שהיה קצין חבלה ראשי ב"הגנה". הפצצות הראשונות היו עשויות ממכלי חמצן קטנים שנקנו אצל מוכרי גרוטאות, ואליהם הלחימו ידית נשיאה למטרות הטלה. המכלים הכילו חומר נפץ עם פתיל השהייה וראש גפרור, ושקלו בין 10 ל-15 ק"ג. הטלת הפצצות נעשתה ידנית על ידי מטילן, שישב ליד הטייס והפצצה על ברכיו. לאחר כניסתו של יהודה גלעדי לתפקיד קצין חימוש, החלו לייצר פצצות מפח מעוגל על פי שרטוטים. מכל הפח תפס את מקומו של מכל החמצן, אך פתיל ההשהייה נותר ואורכו נקבע לפי גובה ההפצצה. אדם שתקאי, אחד הטייסים הראשונים שהצטרפו ל"שירות-אוויר", סיפר לימים: "פצצה ראשונה הגיעה לשדה תל-אביב באמצע מארס 1948, עטופה שקים ומלווה על ידי יהודה גלעדי, ראש אגף המחקר של "שירות-אוויר". הפצצה עשתה רושם עלוב במקצת: היה זה גליל מתכת הממולא חומר נפץ, בעל מנגנון הצתה עם השהייה, המופעל על ידי הוצאת פין נוצר. ההשהייה כוונה כך, שאחרי נפילה של כ-2,000 רגל התפוצצה הפצצה. מכאן, כי היה צורך לזרקה דווקא מגובה קבוע, אחרת היתה עלולה להתפוצץ באוויר או להיזק מעוצמת המכה בקרקע, משקל כל הצעצוע הזה היה 20 ק"ג. מיותר אולי להוסיף, כי הפצצה נזרקה מהמטוס על ידי מטילן, כיוון שלא התאים לה כל מנגנון השלכה מכני". התקדמות נוספת בתכנון הפצצות האוויריות חלה עם התקנת מנגנון פיצוץ שכלל בורג שבחלקו האחורי הוצמדו כנפונים. בזמן הנפילה הסתובבו הכנפונים בגלל זרימת האוויר והבריגו את הבורג פנימה עד שקצהו פגע בפיקה. הפצצות הראשונות לא נפלו בצורה אנכית, ולכן הוסיפו להן זנב בצורת מסגרת ריבועית עם ארבע דפנות מקבילות לציר האורך של הפצצה. דגם זה נכנס לייצור בבית אריזה באחד הפרדסים הקרובים לתל-אביב, ששימש כמפעל של תע"ש.

ב-7 במרס 48 כתב מטה "שירות אוויר" ליוחנן רטנר, ראש אגף התכנון במטכ"ל כי נדרשות פצצות אוויריות לתפקידים של רסס נגד אדם ופצצות לשמוש כללי. דובר על שני סוגי פצצות במשקל 10 ק"ג ו-25 ק"ג. למסמך צורפו שרטוטים והנחיות לגבי המרעומים ודרישות הבטיחות בעת השלכת הפצצות ממטוסים קלים. הניסוי הראשון בהטלת פצצה נערך בתחילת חודש מרס 1948 בחולות שמצפון לשדה דב, ולקראת סוף החודש נכנסו לשימוש ב"שירות אוויר" עשרות אחדות של פצצות "סימן 1". עם הכנסת הפצצות לשימוש היה צורך במטילנים, אלה היו אנשי צוות אוויר שהיו פנויים משימות וכן מתנדבים מכוחות הפלמ"ח והחיי"ש שנקלעו לשדה לפני ההמראה.



האוסטר האזרחי (הציבילי) ביום חורף בניר עם

אלי פייגרש נזכר: "היו אלו פצצות שמשקלן 10-25 ק"ג, בעלות מנגנון הצתה שהופעל על ידי שליפת ניצרה, ופתיל השהיה של שתיים-עשרה שניות. הן הוטלו מבעד לחלוניות המטוסים. פצצות אלו היו מסוכנות להחזקה, אולם אנשי 'השרות' התאמנו וקנו נסיון בהטלתן, עד שהגיעו לעתים לדיוק רב בהפצצות. ההוראות למטילנים מעידות על טיבן של פצצות אלו שכונו 'פצצות אויר סימן 1'. המטילן מחזיק בפצצה במצב מוכן לזריקה, כלומר, הוא מחזיקה בידו הימנית מחוץ לגוף האוירון, כשאצבע ידו השמאלית מחזיקה בטבעת הניצרה. כשהטייס מגיע לגובה 500 מטר (ולא פחות) הוא מרים את האוירון לטיסה אופקית וישרה בקו ההתקפה וצועק: 'זרוק!'. בו ברגע המטילן מושך בכוח את הניצרה, מוציאה לגמרי, וזורק מיד את הפצצה (על המטילן להחזיר את הניצרה לממונה על הפצצות עם שובו לבסיס). 'פצצות אויר סימן 1' הביאו לעתים קרובות תוצאות טובות, אף שאירע גם שלא התפוצצו כלל. במיוחד רב היה חלקן ב'ריכוך' כפרים ערבים, בעיקר בגלל הרעש הגדול שהקימה ההתפוצצות (יחסית לנפץ הרימון). אולם השימוש בהן הוגבל עקב כושר הנשיאה הקטן של מטוסי 'שרות אויר', ה'פרימוסים', שיכלו לשאת כל אחד שלוש פצצות בלבד. רק מטוס ה'ראפיד' היחיד של 'השרות' יכול לשאת מטען מרבי של שש-עשרה פצצות כאלה. לא אחת, כשהצליחו הטייס והמטילן לדייק בפגיעות אל המטרה, נתברר להם כי כבר אזל המלאי שברשותם..."

במרוצת הזמן שוכללו פצצות "שרות אויר" ומשקלן גדל עד חמישים ק"ג. משקל זה מנע את המטילנים להחזיק את הפצצה הכבדה מחוץ לחלון המטוס ובעיית הבטיחות שהיתה כרוכה בשליפת הניצרה ובהטלת הפצצה החוצה, שלא לדבר על דיוק הפגיעה, נעשתה חמורה יותר. הטייסים והמטילנים התחכמו להמציא תמרוני הטלה נוחים מבעד לחלונות המטוסים, עד שטייס ממתנדבי חו"ל מצא לה לבסוף פתרון נוח: הוא השעין את הפצצה על אדן חלון המטוס, וברגע הדרוש משך בניצרה וקרא באנגלית לעבר המטילן: "Push it!" (דחוף אותה). אחד הטייסים הישראלים קרא אז לעומתו: "פושקין אתה בעצמך!" - ובכך טבע בלא משים את כינויה של הפצצה, שנקראה מאז ואילך בשם "פושקין". גירסה אחרת טוענת כך: הטייס צעק אל המטילן "Push kid!" (דחוף ילד!) והשאר כנ"ל.

מטוסי האוסטר יצאו לפעולה עם שלוש פצצות של 20 ק"ג, ובמקרים אחדים השיגו הצלחות מפתיעות. כך היה בקרב על שיירת נבי-דניאל ב-27-28 במאוס 1948, במבצע נחשון (אפריל), בפעולת הסיוע למגיני רמות-נפתלי (1 במאי), ובפעולות נוספות. בדרך כלל נהגו להטיל את הפצצות יחד עם בקבוקים ריקים, שיצרו שריקה מאיימת. עצם השימוש בפצצות חמושות באופן טיפול ידני וזריקתן דרך פתח או חלון המטוס, שלא הותקנו בו הסידורים הדרושים לכך, היווה סכנה חמורה. הטייסים, המטילנים והנשקים שהועסקו במשימות ההפצה בתנאים פרימיטיביים היו חשופים לפגיעות ולתאונות, והן אכן אירעו.

ב-12 במאי הוזנק פיינגרש להפיץ תותחים בקרבת תחנת הרכבת דיר אל בלח (התותחים הפגיו את כפר דרום), ההפצה לא היתה מדויקת. בגיחת הפצצה נוספת ניסה לפגוע בריכוזי כלי רכב שעל יד תחנת הרכבת דיר אל בלח, שנראתה כעמדת הפיקוד שממנה נוהלה ההתקפה על כפר דרום, אך גם הפצצה זו לא עלתה יפה. גיחת הפצצה שלישית באותו יום כוונה לתחנת האוטובוסים בחאן יונס, שם נראו עשרות רבות של אוטובוסים וכלי רכב צבאיים. הפעם היתה זו מטרה גדולה ונוחה, ושתי הפצצות נפלו בשטח התחנה. באותו יום הופצצה עזה על ידי נחום בירנבאום, מנועו החלש של הטיילורקרפט לא אפשר להעמיס יותר מפצצת 25 ק"ג, שאותה הטיל בירנבאום על מחנה "האחים המוסלמים" בעזה.

700 פצצות מתוצרת התעשייה הצבאית (תע"ש) שכונו "ציפורניים" סופקו לצה"ל באפריל 1948 והיו פצצות האוויר הראשונות שיוצרו בתע"ש עד לרכישת גופי פצצות אוויר מחו"ל.

אות הגבורה של צבי זיבל

בפרוץ המאורעות בסוף שנת 1947 עמד היישוב בן-שמן כאי בודד בתוך ים של ישובים ערביים, מוקף ומותקף יום-יום, כוח המגן במקום התבסס על מספר מועט של לוחמים ובהם בני נוער מן המוסד החינוכי. באמצע דצמבר 1947 נשלח כוח של "גבעתי" לתגבר את המקום, בדרך לבן-שמן נפלו ארבעה-עשר מאנשי הכוח בקרב עם הכוחות הערביים שצרו על היישוב. משהפסיקו הבריטים את ליווי השיירות לבן-שמן, והערבים תפסו את מחנה בית נאבאללה, הפכה בן-שמן סגורה ומנותקת לחלוטין. הקשר היחידי עם היישוב היהודי נשמר בעזרת מטוסי ה"פרימוס" ומטוסי בוננזה שהוטסו בלילות בידי טייסי "שירות אויר". ערביי הסביבה, בייחוד ערביי הכפר חדיתה שהשדה בו נחת ה"פרימוס" שכן למרגלותיו, ניסו לפגוע במטוסים שקיימו את הקשר האווירי עם בן-שמן הנצורה. הם הציבו מקלעים ומרגמה 3 אינץ', ביצרו והקימו עמדות והחלו לצלוף אל השדה כל אימת שנחת בו מטוס.

בספר "חמושים לפני המחנה - סיפורה של פלוגה דתית" מתאר המחבר, אלנר ורנר, את המעשה: בעת שמטוס קל התקרב לנחיתה במסלול התעופה נעשו ההכנות הרגילות, כיתת אבטחה יצאה לשדה וכיתה נוספת תפסה עמדות לעבר חדיתה. כרגיל, הוכרזה כוננות מחשש לירי על המטוס המתקרב, כפי שאירע באותם ימים. ערביי חדיתה לא הסתפקו בצליפה בלבד, הפעם הפתיעו הערבים, לא פתחו בירי על המטוס בעת שחג מעל חדיתה לקראת הנחיתה, אולם ברגע שנגעו גלגליו באדמה נפתחה אש כבדה ממקלעים ורובים ואחר-כך ממרגמה. למרות אש אויב עזה שהונחתה מהרכס שעליו נמצא הכפר וכן מגבעה בשם "חירבת ימני" הצליח הטייס צבי זיבל (צייבי, כפי שכינו אותו) להשלים את הנחיתה בשלום. הטייס ונוסע שהיה עמו, "הקונסול" של הפלוגה בתל-אביב, אברהם פרסלר, קפצו מיד מהמטוס ורצו לעבר בן-שמן תחת אש כבדה. בהגיעם אל עמדות הרפת הסמוכה חיך הטייס ואמר: "הבאתי לכם משדר חדש, במקום הישן שהתקלקל אתמול". אף לא מלה אחת על האש שהומטרה עליו. שעה שהטייס החליף דברים עם המגינים, עסקו אלה בהצבת כלי נשקם, מקלע "בראנינג" ומרגמה 3 אינץ', כעבור דקות ספורות פתחו באש לעבר חדיתה. היריות, הגם שפגעו בכמה מתושבי הכפר והרסו בו בית, עדיין לא הביאו לשיתוק האש. הערבים בחדיטה המשיכו לירות ולכוון את אישם אל המטוס שעמד בשדה.

בחסות האש הנגדית הצליחו גם חניכי כפר הנוער, שעבדו בחקלאות בשדה, לסגת ולתפוס מחסה, אך המטוס נותר חשוף בשדה והיה צורך בחילוצו. "היש לכם מכונית משוריינת?" שאל ציבי. "לא", יש לנו טנדר רגיל" - היתה התשובה.

"אם כן, נשריין אותו בשקי חול ונצא לשדה לחלץ את המטוס" - הציע ציבי. הצעתו נתקבלה. במהירות הוקם "קיר" שקי חול לחפות על מושב הנהג. נהג הפלוגה, מנחם (נאגי) פיקובסקי, התנדב לנסיעה המסוכנת, התניע ופתח בנסיעה אולם ה"קיר" החל ליפול, שקי החול לא החזיקו מעמד ואז עלה המחבר (אלתר ורנר שכתב את הספר) על הטנדר מאחור והתנדב להחזיק את השקים לבל יפלו בזמן הנסיעה.

לאחר שנפרד בלחיצת יד מהסובבים אותו עלה ציבי יחד עם פרסלר לתא המכונית ונאגי שוב התניע ויצא לדרך, לעבר המטוס שחנה בקצה השדה. הערבים, שהבחינו במכונית המתקרבת למטוס, פתחו עליה באש חזקה. "קיר" שקי החול ספג אש עזה. הקליעים פגעו בטנדר ו"מטר" של חול מהשקים שנוקבו ככברה ירד על ורנר ששכב על רצפת הטנדר, ולמרות הכול הוסיף לתמוך בידיו בשקים לבל יתמוטטו. על אף האש העזה הגיעה המשאית לשדה וניצבה בין המטוס לבין אש התוקפים. ציבי קפץ מהמכונית ובעקבותיו פרסלר שזינק לתוך המטוס. ציבי נשאר בחוץ, סובב את המדחף כדרך שהניעו אז במטוסי "פרימוס", בעוד פרסלר שולט במצערת. מנוע ה"פרימוס" פעל למרות פגיעתם של מספר כדורים, ואז זינק ציבי חזרה למטוס שהחל לנוע באיטיות, כשהמכונית נוסעת במקביל ומחפה עליו מפני פגיעה ישירה תוך שהיא סופגת כל הזמן קליעים. אחרי שעבר כ-100 מטר בלבד, ניתק המטוס מהמסלול, חג מעל בן-שמון, נענע כנפיים לאות ברכה וטס לעבר תל-אביב, שם נחתו בשלום ציבי ופרסלר."

צייבי - צבי זיבל ז"ל - זכה על מבצעו זה **לאות הגבורה**, אחד מ-12 האותות שניתנו בכל מלחמת השחרור. צבי זיבל ביצע עוד טיסות נועזות, בין היתר בגוש עציון. הוא נפל בעת אחת מטיסותיו לנגב.

לאות ולעדות כי 31145 אויראי זיבל צבי גילה גבורה למופת בחרפו נפשו בשדה הקרב בנן שמן ביום יח' בסיון תש"ח (25.6.1948) וזאת אשר עשה. אויראי זיבל צבי יצא משדה דב להוביל אספקה ותחמושת לבן-שמן הנצורה. אותה שעה ריתקה אש האויב את מגיני המקום לעמדות. נחת במסלול הצר וללא כל עזרה העביר את האספקה והתחמושת למקום מבטחים. כל זה עשה בהיותו חשוף לאש האויב, שהתגברה ומנעה ממנו כל אפשרות לשוב אל המטוס. לפי הצעתו העמיסו אנשי המקום שקי חול על טרקטור והוא הסיעו לבדו לשדה הפתוח והעמידו בין האוירון ואש האויב. הוא הצליח להניע את המנוע אשר היה כבר נקוב בכמה נקבים, קפץ לתוך האוירון וחזר בשלום לבסיסו. נפל חלל בפעולה אחרת בעוג'ה אל חפיר כד' בכסלו תש"ט. על מעשה זה ניתן לו אות גבורה - אות ההצטיינות הנעלה ביותר אשר לצבא הגנה לישראל.

[תעודת אות גיבור ישראל, מתוך "במחנה", 21.7.49].

ככל שחלפו השבועות החמיר המאבק על עורקי התחבורה. הערבים הפעילו כוחות ניכרים כדי לחסום את הכבישים והסתייעו לא מעט גם בחיילי הלגיון הערבי, שהיו נתונים לפיקוד בריטי. הקרבות האכזרים ביותר נערכו בכביש ירושלים - תל-אביב, בעיקר בקטע שער הגיא. הערבים ניסו לנתק את ירושלים מהשפלה ותקפו ללא הפוגות את התחבורה היהודית. הנסיעה לירושלים הפכה למסוכנת יותר ויותר. האוטובוסים שוריינו ולמשאיות הורכבו תאי-נהג משוריינים, אך במקרים רבים המשיכו המגינים ללוות את השיירות במכוניות פתוחות. על אף מאמצי הערבים לא נחסם שום כביש בחודשים הראשונים. אירעו התקפות על השיירות, אך הן פרצו את דרכן בכוח. רק בחודש מארס 1948 הוחמר המצב ומספר עורקי-תחבורה נחסמו לחלוטין.

* **אריה אלוף** - נולד ב-25 בדצמבר 1927, דור רביעי בארץ, חניך גמנסיה רחביה בירושלים, מחזור 1945. בגיל 12 החל לבנות ולהטיס עפיפונים וטיסנים, בגיל 15 הצטרף לבניית גלשון בסניף הירושלמי של קלוב התעופה. בהיותו בן 16 ביצע טיסת "סולו" ראשונה בגלשון וב-1943 השתתף בקורס דאייה בכפר ילדים והוסמך לדרגה A, ושנה לאחר מכן לדרגה B. ב-1945 הצטרף למחלקת הטיס של הפלמ"ח, אולם לא הצליח להגיע לקורס טיס מוטורי מאחר והבריטים לא התירו לבנו של מפקד הגנה ידוע להכנס לבסיס RAF ברמלה. שרת כסייר וחבלן והשתתף בפעולות קרקעיות רבות במסגרת הפלמ"ח.



הרמטכ"ל, רא"ל יגאל ידן, עונד כנפי טיס לאריה אלוף

בתחילת 1948 גויס ל"שירות אויר" שימש מכונאי בטייסת א' ומטילן בטייסת הגנב. התחיל קורס מכין לטיס בשייח-מוניס ביולי 1948 ונשלח לקורס טיס ראשוני ברומא בתחילת ספטמבר 1948, עד סוף דצמבר 1948. משחזר לארץ ביצע קורס רענון על סטירמן, סיים קורס טיס מתקדם מס' 2 וקיבל כנפי טיס בדצמבר 1950. לימים טס על ספיטפייר, הדריך על מטוסי קונסול ואנסון בב"ס לטיסה וטס על מטוסי דקוטה וקומנדו בטייסת 103. בשנת 1953 הצטרף לחברת "אל-על" וטס על מטוסי קומנדו, קונסטליישן ובריטיניה. ב-1962 פנה לעסקים פרטיים בתחום התעופה, בין השאר היה הממונה על הפיקוח המבצעי בתעופה האזרחית (רשוי עובדי טיס, חברות תעופה, שדות תעופה) ונוהלי טיסה במרחב האווירי. ייצג את ישראל בכנסי ICAO ו-FAA. נפטר בחודש אוגוסט 2000.

* **אהרון קאופמן** (געתון) נולד ב-22 במאי 1924 בווינה, אוסטריה, ועלה ארצה בשנת 1939. התגייס לארגון "ההגנה" ב-15 בדצמבר 1947. בוגר מחלקת הטיס של הפלמ"ח וקורס הטיס הראשון של "שירות אויר". השתתף בקורס הצילום האווירי הראשון מטעם השירות ב-26 באפריל 1948. עם הקמת טייסת הגליל הצטרף לשורותיה, וטס במסגרתה עד ספטמבר 1948, עת יצא לציכוסלובקיה לקורס טיס. היה אחד מחמשת המדריכים הראשונים בבית הספר לטיס בסירקין מפברואר 1950, ומפקד טייסת מדריכי טיסה בדרגת רב-סרן. ב-10 באפריל 1955 אחר הצהריים, המריא רס"ן געתון עם החניך עודד בן-אריה לטיסת הדרכה במטוס "פוקר S11 אינסטרקטור" משדה דב. בהיות המטוס בגובה 100 רגל פסק המנוע לפעול, המטוס פנה בהטיה ימנית, נכנס להזדקרות ופגע במים בצלילה חדה. המטוס צף מספר שניות ושקע. כעבור עשרים דקות הגיעו לאיזור שירות מנוע מנמל תל-אביב, וגילו את המטוס הפוך על גבו כשרק זנבו בולט מעל לפני המים. גוף המטוס נגרר לנמל, ושם התברר כי גופות הטייסים נפלטו מתוכו. ב-15 באפריל בשעות הבוקר נפלטו גופתו של רס"ן געתון לחוף תל-אביב.

פרק ז' מהפלמ"ח ל"שירות אויר"

לקראת סוף 1947 גברה המתיחות הבטחונית בארץ. אנשי חברת "אווירון" חששו לפגיעות מצד ערבים גם בתוך בסיס חיל האוויר המלכותי הבריטי ברמלה, הנמצא קרוב מאד לעיר הערבית הגדולה. הגישה לשדה התעופה מכיוון תל-אביב ונען נעשתה בעייתית וחיי היהודים ורכושם התעופתי היקר נמצאו בסכנת פגיעה משמעותית. לחצם של השלטונות הבריטיים על חברת "אווירון" והאיומים לנטול ממנה את רשיון המפעיל שלה הביאו לצמצום פעילותה המבצעית של המחלקה. מדריכי הטיסה של החברה יצרו קשיים בעיקר על ביצוע טיסות ניווט, שהיו מסוזה לטיסות הצילום, בהציעם כי יצטרפו לטיסות הניווט כמדריכים. הצעה זאת העלתה את הצורך להכניס את המדריכים לסוד הפעילות המבצעית של המחלקה, אם כי באופן כללי וסביל בלבד. במקביל, החל מדריך הטיסה אורי ברייאר שרכש את הכשרתו הטיסתית בחיל האוויר הבריטי לאמן את טייסי הפלמ"ח הוותיקים בתרגילי טיסה מתקדמים שהיוו בסיס לטיסה מבצעית צבאית. באוקטובר 1947 נסגר שדה רמלה בפני היהודים. חברת "אווירון" סגרה את בית ספר לטיסה והעבירה את מטוסייה לשדה התעופה הבינלאומי בלוד. פריסת שני מטוסי הטייגרמות לחיפה אפשרה ביצוע טיסות צילום אל מעבר לגבולות המנדטוריים בצפון הארץ.

התוכנית להקמתו של כוח אווירי יהודי, "שירות אויר"

ההחלטה להקים את "שירות אויר" נתקבלה ב-2 בנובמבר 1947 כאשר בן-גוריון זימן למשרדו של הרמטכ"ל יעקב דוסטובסקי (דורי), את אלכסנדר זילוני, יהושע גילוץ, יהודה ארזי, יהושע אייזיק, אהרון רמז ואת היימן שמיר, בכדי לדון על התוכנית להקמת "שירות אויר", שהמטה שלו יתחיל לפעול ב-10 בנובמבר 1947. לאהרון רמז ולהיימן שמיר היו כנפי-טיס בשירות חילות האוויר של בריטניה וארה"ב במלחמת העולם. רמז הצטייד קודם שחרורו מחיל האוויר המלכותי במידע יקר שאסף מחבריו במחלקת המודיעין האווירי. המידע התייחס בעיקר לחילות האוויר של מדינות ערב בנושאי ארגון, תחזוקה, תורת לחימה, תפעול ולוגיסטיקה. עם המידע הזה התייצבו רמז ושמיר אצל ראשי ה"הגנה", וניסו לשכנעם בחיוניות

הקמת חיל אוויר. הם דרשו כוח אווירי בהיקף ובעוצמה שיכלו להשפיע על מהלך הקרבות הצפויים. מרבית מפקדי "ההגנה" דחו את הצעותיהם, אך הם מצאו אוזן קשבת אצל בן-גוריון, בעיקר מאחר שהתוכנית עמדה בקנה אחד עם קו המחשבה של מנהיג הישוב לגבי פתרון בעיית הבטחון.

בנוסף לכך, העריץ בן-גוריון את בוגרי הצבאות המערביים, דעתם המעוגנת בחינוך מקצועי ובמורשת מפוארת, הייתה מקובלת עליו יותר מכל רעיון חלוצי שעלה בפיקוד הפלמ"ח וההגנה. בקיץ 1947 נתבקשו רמזו ושמיד להעלות את רעיונותיהם על הכתב, וב-23 באוקטובר 1947 הגישו השניים לישראל גלילי, ראש המפקדה הארצית של ההגנה, תוכנית מפורטת להקמת חיל אוויר עברי. תוכנית לבניית כוח אווירי הוגשה גם על ידי זילוני. רמזו ושמיד דרשו תקציב בן 300,000 לירות, שהיה גבוה מכל תקציב הביטחון. בהנחה שהכסף אינו נמצא בקופה, הם הוסיפו הצעה המבוססת על ידע אישי, כיצד לאסוף את הסכום הדרוש מתרומות של יהודי ארצות הברית. לתוכנית היו שני חלקים: חלק אחד עסק ברכש מטוסים, באימון טייסים במסגרות גלויות ובקשר עם הבריטים, ואילו החלק השני שהיה חסוי, עסק ברכש מחתרתי.

פרטי התוכנית ענו על הצרכים שבהקמת כוח אווירי מאורגן:

- ארגון מחלקת אוויר במפקדת ההגנה שתפעל כיחידת מטה, בשיתוף המחלקות הקיימות.



האוסטר הציבילי (האזרחי - להבדילו מהאוסטרים שנקנו מעודפי חיל האוויר הבריטי) מביא אספקה לנגב

- מפקד ואיסוף של כל צוותי האוויר והקרקע הנמצאים בארץ.
- העברת שדות התעופה, ובסיסי האוויר הבריטים לשלטון יהודי והכשרתם לשימוש הכוח האווירי המתוכנן.
- שיגור משלחות לחו"ל לרכש מטוסים, ולחימוש לפי רשימת הסוגים הנדרשים וסדרי העברתם ארצה.
- הכנת מאגרי דלק, חומרים וציוד נדרש אחר.
- התווית תוכניות מבצעיות, מטרות ודרכי פעולה.
- הקמת מערך מודיעין אווירי.
- הקמת מערך גילוי מוקדם של מטוסי אויב.

ב-10 בנובמבר 1947 כונס דיון מיוחד של מטה ה"הגנה", בהשתתפות יעקב דורי, יגאל ידן, פרופ' יוחנן רטנר (מהטכניון בחיפה), יהודה ארזי, יהושע אשל, אלכסנדר זילוני, אהרון רמז, הימן שכטמן (שמיר) ויהושע גילוף. בישיבה זו הוחלט על הקמת "שירות אויר". למפקד השירות מונה יהושע אשל, לראש המטה - אלכסנדר זילוני, ולקצין-המבצעים - אהרון רמז. אשל הגיש הצעת תקציב של 125,000 לא"י, ומיד אושרו לו 110,000 לא"י, אולם חודש לאחר ההחלטה על הקמת "שירות אויר" כבר עלה תקציבו על מיליון לא"י.

ב-10 בנובמבר כתב הרמטכ"ל יעקב דורי ליהושע אשל:

"אל: איזיק

מאת: רמטכ"ל

מפקדת ההגנה מודיעה לך בזאת על החלטתה להקים כח אווירי קבוע, החל מתאריך מכתב זה, אשר ייקרא "שירות אויר". בזאת גם מתאשרת תוכניתכם שהגשתם להקמת השירות. עליך להגיש מיד את הצעותיך למינויים ותקציב ולביצוע המידי של התוכנית".

אחת המשימות הראשונות של מטה "שירות אויר" הייתה גיוס כוח אדם מיומן ומקצועי. כאמור, הגרעין של טייסים אזרחיים שהיה קיים בישוב היה מועט ובעל נסיון דל. משוחררי ה-RAF היוו את מאגר כוח האדם המיומן ביותר לצורכי תעופה צבאית, ואולם עם תום מלחמת העולם השנייה הם נפוצו לכל עבר, לאחר הקמת "שירות אויר" נעשה ניסיון לאתר את מתנדבי ה-RAF באמצעות "ארגון החיילים

המשוחררים" והמוסדות הלאומיים. מארגני המיפקד שיגרו מאות שאלונים, אך התוצאות היו מאכזבות. חלק מהשאלונים כלל לא הגיע לתעודתם בגלל שינוי כתובת, ואילו חלק אחר לא הוחזר. מן הנתונים שנאספו התברר כי רוב המתפקדים שירתו בתפקידי מינהלה (נהגים, מכונאי-רכב, טבחים, פקידים וכד'), ורק מיעוטם עסקו במקצועות תעופתיים. אלה זומנו למשרדי "המועצה הכללית לתעופה עברית בארץ-ישראל" ונתבקשו להתגייס ל"שירות אויר", כשאליהם נוספו משוחררי RAF נוספים שהידיעה על הקמת השירות הגיעה אליהם, אם מפה לאוזן מחברים, או מתוך יוזמה אישית שלהם.

גרעין מרכזי ב"שירות אויר" היו אנשי מחלקת הטיס של הפלמ"ח, ששהו בקיבוץ יגור תחת פיקודו של יצחק ("צחיק") יבנה. אולם צירופה של המחלקה ל"שירות אויר" לא נתפס בעיני אנשיה כדבר מובן מאליו, שכן כבר אז נבטו ניצני המאבק הפנימי בין צה"ל לפלמ"ח, שחתר לשמור על קיום עצמאי למחלקת הטיס, ואולי אף לפתחה במקביל ל"שירות אויר". יגאל ידן ניסה למצוא דרך-ביניים, שתאפשר להשאיר את טייסי הפלמ"ח כפופים למטה החטיבה. למעשה התפתח "שירות אויר" בדרך עצמאית, וקומץ טייסי הפלמ"ח השתלבו בו מראשית התפתחותו.

בעת הקמתו של "שירות אויר" עמדו לרשות הישוב היהודי:

א. מטוסים שנמצאו ברשות חברת "אווירון", קלוב התעופה, איגוד הטייסים, מח' הטיס של הפלמ"ח וכן ברשות אנשים פרטיים. נערך מו"מ עם בעלי המטוסים במטרה לרכשם, אך לבסוף הועמדו לרשות השירות רק אחד-עשר מטוסים: דה-הוילנד ראפיד, שני מטוסי ר.וו.ד-13, ר.וו.ד-15, שלושה מטוסי טיילורקרפט, אוסטר 11 אוטוקראט, שני מטוסי דה-הוילנד טייגרמות וריפאבליק סי-בי. המטוסים האלו היוו את הבסיס המבצעי של "שירות אויר".

ב. 40 טייסים שקיבלו הכשרתם בחיל-האוויר המלכותי הבריטי, בחילות האוויר של מעצמות-הברית, במסגרת מחלקת האוויר של הפלמ"ח, כטייסים פרטיים בבתי-הספר לטיסה של חברת "אווירון" וקלוב התעופה ובחור"ל. ג. מכונאי מטוסים של קלוב התעופה, חברת "אווירון" והעובדים היהודים של שדה-התעופה לוד.

ד. שדות תעופה - 12 צבאיים; 3 אזרחיים (לוד, חיפה ותל-אביב); מספר מינחתים קטנים, כולם עדיין בפיקוח שלטונות המנדט.

ה. תקציב - לרכש בחוץ-לארץ.

עם הקמת "שירות אויר" ב-10 בנובמבר 1947, סוכם בין נציגי המטה הכללי ומטה הפלמ"ח, להעביר את מחלקת הטיס של הפלמ"ח, על מטוסייה ומרבית טייסיה ל"שירות אויר". את המשא ומתן ניהלו וסיכמו יגאל אלון ואהרון רמז. כבר ב-17 בנובמבר, 7 ימים בלבד אחרי התחלת הפעלתו של "שירות אויר" אישר יגאל אלון סופית את הסיכום.

השיקולים להעביר את מחלקת הטיס של הפלמ"ח ל"שירות אויר" היו בעיקר מבצעיים. שני הצדדים ראו לנכון לרכז את הכוח האווירי במסגרת צבאית אחת במקום לקיים שתי יחידות תעופתיות כאלה במקביל ובנפרד. נימוק נכבד בשיקול להקים "שירות אויר" נמצא בדברי אהרון רמז:

"טייסי הפלמ"ח הכירו את הארץ מהאוויר ככף ידם, היה להם נסיון רב בניצול מטוסי ה"פרימוס", וידע לארגן טיסות בתקופה ההיא ולהסוותן מפני הבריטים. בנוסף לכך היה להם קשר עם אנשי מחלקת הצילום והמפות של ה"הגנה", כך שידעו באופן מהיר ובלתי אמצעי למסור פילם מצולם לפיתוח ולהכנת תצלומי אוויר".

ב-2 בדצמבר 1947 כתב מפקד הפלמ"ח יגאל אלון לראש אג"ם יגאל ידין:

(א) במשך שלושת חדשי הקורס המרוכז, ימצאו אנשי החטיבה במעמד המקובל לגבי אנשיה הנמצאים בקורסים מרכזיים כגון מ"מ וכו'. דהיינו מגע של הסברה, דמי חופש, הלבשה, אספקה קטנה וכו'.
(ב) מפקד הטייסים שלנו צחיק (יצחק יבנה) יתמנה לתפקיד של המפקד הארגוני של הקורס לפקודתו של ש.א.

(ג) כל החניכים משתתפי הקורס יתקיימו ברמה כלכלית (חברתית שווה הנהוגה בחטיבה המגוייסת לבל יוצרו "הבדלי מעמדות").

את הפרידה המכאיבה אך ההגיונית של מחלקת הטיס מהפלמ"ח מתאר יגאל אלון: "יחידת הטייסים מגדוד המטה נכנסה למלחמה בתפקידי סיור וקשר, כחלק בלתי-נפרד מהגדוד הרביעי (הפורצים), נותקה בהוראת הפיקוד העליון מהפלמ"ח ושימשה יסוד לחיל האוויר. היה זה אבר ראשון שנותק מגוף הפלמ"ח וגדול היה צערה של החטיבה ושל הטייסים כאחד".

טייסי הפלמ"ח מילאו את תפקידם בהצלחה בלתי רגילה בכל שלבי המלחמה ועד שמטה "שירות אויר" הצליח לגייס טייסים נוספים, המשיכו טייסי הפלמ"ח לבצע את הטיסות של "שירות אויר" הצעיר. עומס הטיסות נפל בעיקר על שני טייסים ותיקים ומנוסים של המחלקה, פנחס בן-פורת ומישה קנר, שכל אחד מהם צבר

בחודש דצמבר 1947 יותר מ-50 שעות טיסה. העברת מחלקת הטיס של הפלמ"ח ל"שירות אויר" הייתה איפוא צעד טבעי והגיוני והמעבר מרשות פיקודית אחת לשנייה היה למעשה פורמאלי בלבד.

דוגמה והוכחה למעבר "חלק" ולהמשכיות מבצעית משמש נושא הצילום האווירי. ב-19 בנובמבר 1947 נערכה טיסת צילום לאותם מחנות צבא סוריים ברמת הגולן שצולמו על יד טייסי מחלקת הטיס של הפלמ"ח במרוצת חודש אוקטובר, והפעם למעקב אחרי ההערכות הסורית. בפיענוח הצילומים נמצא, כי במשך החודש שעבר בין שתי גיחות הצילום פורקו חמישה מחנות ובשניים שנשארו במקום, בניס ועליקה נמצאו כ-500 חיילים, מחסנים וכלי רכב. שינוי הערכות זה העיד על ריכוז הכוחות הסוריים ותזוזתם לעבר החזית. את טיסת המעקב ביצעו אותם הטייסים, אלא שהפעם הם כבר פעלו כטייסי "שירות אויר".

בגלל מספר המטוסים הקטן והדרישות לטיסות, הוחלט במטכ"ל ב-21 בדצמבר על "הוראות לטיסות חירום" שהופצו ל"שירות אויר", למפקדי החטיבות, למפקד הפלמ"ח, לשירות הקשר ולשירות המודיעין. בפקודה זו נאמר כי במקרה של סכנה

ת ק נ ו ן ה ג י ר ו ס ל ט י ס י ם

1. טייסים או הניכיי טייס המהגייסם לירות האויר מתחייבים לש רת בטשן תקופה של שתי שנים.

2. השירות האויר מטאיר לעצמו את הרשות להעביר חלק סטיסיו הנמצאים בשרות פעיל לרובה או לשהרם לבמרי לפני גמר תקופת שרוחם.

3. הניכיי טיס היוצאים למחנה אימונים לא יחשבו שרות פעיל של הש"א עד גמר תקופת אימונם היסודית. הניכיים אשר יסימו את חוק אימונם בהצלחה ויכנסו לשרות פעיל, תקופת גיוסם תחשב מיום התחלה אימונם.

4. הניכיי טייס אשר מטבחה כל שהם לא יעמדו בטבתן אימונם כטיסם, תנתן להם האפשרות באם יהיה בכך צורך, לבחור במקצועות אחרים בש"א.

5. תנאי הקיום של המגויסם לשרות האויר יהיו בדרך כלל דומים לאלה הטגויסם לשרותי הבחון, ויותאמו לתנאים הסיוחדים של השרות האוירי.

6. בתקופת מחנה האימונים מקבל הש"א אחריות לתחזקה מלאה של החניכים במחנה. הצ'יפד האישי של כל חניך יובא עמו לפי הרשימה המפורטת. עורה נוספת המקיים יואיים מחלל חובא לזירן והכרעה בפני ועדה מיוחדת.

7. האחריות לייחוסת האנשים במחנה הכלול מחוץ לקיום, כלכלה ציוד מיוחד לאימונים ותקונים לציוד האישי, גט עזרה רפואית, ובשעה כללי לפי תקנות הגיוס הכללי.

או של דרישה לעזרה דחופה קיימת האפשרות לארגן "טיסת חירום". נקבע נוהל שלפיו העבירו מפקדי החטיבות את הדרישה במברק בהול למטכ"ל, ובו הפרטים הבאים: מלת צופן "נורית", פרטי מבקש הטיסה, השעה, היעד המדויק לטיסה, תאור הארוע ופרטים משלימים. כן נקבעו גם הפריטים שניתן לשלוח בטיסה: רופא, מזון, מים, פנסי כיס, סוללות לפנסים, נשק, תחמושת ורימונים. כל הטיסות התנהלו במסווה של פעילות קלוב התעופה הארץ-ישראלי או חברת "אווירון" ואיגוד הטייסים, מסווה שפקחי התעופה הבריטים היו עלולים לגלות בכל רגע. עם הקמת "שירות אויר" שהתה מחלקת הטיס של הפלמ"ח בקיבוץ יגור תחת פיקודו של צחיק יבנה, לשם עברה מנען בתחילת אוקטובר כדי להתאמן במטוסי טייגרמות ואוסטר של "הקלוב הארץ-ישראלי לתעופה" שהועברו אז מלוד לשדה התעופה בחיפה. קומץ טייסי הפלמ"ח השתלב ב"שירות אויר" מיד עם הקמתו והוה גרעין מרכזי בו. שמונה טייסים, אחד מהם היה אברהם בלטיטה, נמצאו בקיבוץ יגור ושמונה אחרים, ביניהם פרץ גרוסר, משה פלדמן, וישעיהו בודילבסקי נמצאו בבית ההסתדרות בתל-אביב. לכולם היו רשיונות טיס דרג א' ונסיון טיסה של כ-50 שעות. אלי פיינגרש (אייל) ויעקב בן-חיים (בלק) הוגדרו כטייסי מילואים. מאמצי הגיוס הניבו 28 טייסים, שישה נוטים ומטילן אחד, בהם דני בוקשטיין ופסח טולצ'ינסקי.

בזמן מיון רשימות הטייסים לפי נסיונם התעופתי, התברר שרק לשלושה-עשר מהם ותק של מאה שעות טיסה ומעלה. היתה זו הקבוצה הראשונה, שממנה הגיעו תשעה אנשים לטיסת א', והארבעה האחרים הועברו למטה השירות, שפעל במשרדי קלוב התעופה הארץ-ישראלי ברחוב מונטיפיורי 9 בת"א. מבין תשעת הטייסים, שהודות לנסיון הטיסה הגדול יחסית, נבחרו להיות גרעין הטייסת המבצעית הראשונה של "שירות אויר" (טייסת א') ארבעה היו טייסי פלמ"ח: פיניו בן פורת, יעקב בן-חיים, אלי פיינגרש ומישה קנר. שאר אנשי המחלקה היו חניכים בקורס הטיס הראשון ובסיום השלב של לימודי קרקע, נכנסו למסלול הארוך של הפעילות המבצעית של "שירות אויר" ושל חיל האוויר. לשתי קבוצות נוספות חולקו טייסים עם ארבעים שעות טיסה לפחות, וכאלה ששהו באוויר פחות מארבעים שעות. אנשי שתי הקבוצות הנוספות השתתפו בקורס הטיס הראשון של "שירות אויר". ב-28 בדצמבר 1947 התקיים טכס חגיגי, ובו הוכרז על הקמת "שירות אויר" וקורס הטיס הראשון במסגרתו החל את אימוניו בשדה דב. היות והבריטים עדיין שלטו בארץ, הוסווה הקורס כאזרחי, במסגרת "המועצה הכללית לתעופה עברית", וכלל חלק עיוני וחלק

מעשי שהחל בינואר 1948. במשך חודש זה בוצעו על ידי חניכי הקורס 134 גיחות אימונים בהיקף 76 שעות טיסה, כל זאת עם שני מטוסים בלבד. מחוסר מטוסים ומדריכים הופסק הקורס הראשון במרס 1948. שיפור במצב שמישות המטוסים הסתמן רק לאחר שנרכשו 20 מטוסי האוסטר מעודפי חיל האוויר הבריטי והורחבו מאמצי הרכש באירופה, דרום אפריקה וארה"ב. קומץ מכונאים מחברת "אווירון" ומשחררי חיל האוויר הבריטי היווה את הגרעין של עובדי קרקע ומכונאים. קורס להכשרת מכונאים נפתח במרס 1948 בבית הספר המקצועי שליד הטכניון בחיפה, אותו סיימו כ-30 איש. עשרת עובדי הקרקע הראשונים של השירות החלו במקביל להכשיר את היקב הישן במושבה הטמפלרית שרונה, לשמש כבסיס התחזוקה המרכזי של השירות, שם גם הורכבו מטוסי האוסטר.

מרבית מטוסי השירות חנו בשדה התעופה האזרחי בלוד, אך כבר בדצמבר נתקבלו ידיעות על כוונת הערבים עובדי השדה לפגוע במתקני חברת "אווירון" ולהשמיד מטוסים. ב-13 בדצמבר החל מבצע מילוט מטוסי השירות לשדה דב. הראפיד, שלושה מטוסי טיילורקרפט ושני מטוסי ר.ו.ד-13 הוטסו בהצלחה לבסיסם החדש, ואולם מטוס ר.ו.ד-15 שהושאר בלוד מאחר והיה בשיפוץ כללי, נשרף בידי פורעים ערביים ב-13 באפריל 1948. עד מהרה התבסס "שירות אויר" בשדה דב, שם גובשה



טייגרמות בשדה דב, ברקע מטוסי טיילורקרפט. 1947

מסגרתו המבצעית הראשונה, טייסת א' שהפכה מאוחר יותר לטייסת מס' 1. תחת מסווה של פעילות אזרחית בחברת "אווירון", החלה הטייסת בשיגרה של אימונים, וביצוע טיסות אזרחיות מהשדה ללוד ולחיפה, ברובן בשירות הישוב ולצורך הבאת ציוד ומצרכים. הטייסים והמכונאים שכנו באותה עת בבית פעילי ההסתדרות במרכז תל-אביב, משם יצאו ל"עבודתם" בשדה. אדם שתקאי, מהטייסים הראשונים בטייסת, סיפר: "כל בוקר בשעה שבע וחצי היתה עוזבת מונית גדולה את 'בית הספר לפעילי ההסתדרות', ובה כל חברי 'טייסת א' - טייסיה, נווטיה ונסקיה. כאשר היתה המונית צרה מלהכיל את כל האנשים, היתה חוזרת שנית להסיע את היתר, אך מעולם לא הגיע אז מספר אנשי הטייסת כדי למלא שלוש מוניות".

אלי איל היה גם הוא בין התלמידים: "בין אלו שהגיעו לבית ההסתדרות היה גם מתי סוקניק, שהיה במחזור האחרון בקורס הטיס. נסענו אתו לבית פעילי ההסתדרות, בניין מבודד בצפון תל אביב, בסביבות כיכר מלכי ישראל של היום, שנראה כמו מבצר או תחנת משטרה בריטית. בדרכנו לשם חצינו שדות ופרדסים. לבידודו של הבניין היה יתרון, התקיימו בו כמה וכמה קורסים של ההגנה. שם רוכזו כל אנשי "שירות אוויר" שגויסו אז, 65 איש. ביניהם היו גם חברינו ממחלקת הטיס של הפלמ"ח. תשעה מהם צברו יותר ממאה שעות טיסה והכניסו אותם ליחידה המבצעית הראשונה. כל השאר הוכנסו ישר לקורס טיס. זה היה קורס הטיס הראשון. בקבוצה זו היו ארבעה ממחלקת הטיס של הפלמ"ח: בלק, פיניה, משה קנר ואני. קבוצה זו הופרדה לחלוטין מהקבוצה השנייה ושוכנה בקומה השנייה בשני חדרים נפרדים, ואסור היה לגשת אליהם, ביטחון שדה נשמר בקפדנות".

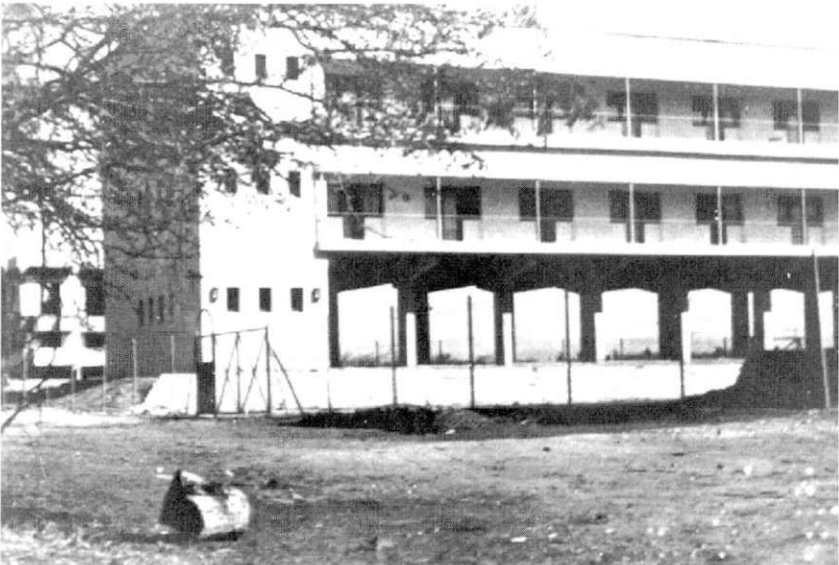
אנשי המחלקה נזכרים בקשיי התקופה:

שמואל וידליס: "עם הקמת שירות האוויר גייסו את כל אנשי האוויר, היו שם טייסים בעלי כנפיים ונסיון קרבי מחילות אוויר אמריקאים ו-RAF, ואותנו גייסו לאותה קבוצה. לנו היו בין 40 ל-60 שעות טיסה, ולחלק אף כ-20 שעות, אז איך אחראי על קבוצה מעורבת כזו ישלח טייס חסר נסיון לפעולה קרבית? הטירונים בקושי יכלו להרים טיילורקרפט, לעשות סיבוב ולנחות בשלום. בדצמבר חלקו את הקבוצה לפי רמת טיסה. לנו לא היה רקע עיוני ולבטח לא רקע טיסתי תחת קרב. לכן לדעתי, ההבחנה היתה מוצדקת. נכון שלא הרגשנו

נוח שפתאום מישהו זר מפקד עלינו, אבל מבצעית היה נכון לעשות כך. למרות כל זה בצענו יותר פעולות מבצעיות מאלה שכביכול היו מקצועיים. את הכדורים הראשונים בלק חטף ברמלה, ואני חטפתי מעל יפו וביהודיה, אנחנו היינו הנפגעים הראשונים".

טולקה: "אני מקבל את דעתו של שמוליק, אני זוכר את אלכס זילוני, שלא עסק בפוליטיקה, הוא הגיע ממקום מסודר וקיבל החלטות על סמך שיקולו בלבד. בתקופה זו התפתח מאד נושא הצילום מן האויר, צילמנו כמעט את כל הכפרים הערבים בארץ ישראל. הצילומים האלה הם נכס בתולדות עם ישראל, אני זוכר כפרים שכיום לא קיימים בכלל.

נוצר מצב של כמה חובבים שלא ידעו מה לעשות, לא הגיעה שום משימה, ולא היתה כל הכנה. אני בטוח שכל אחד מאתנו יכול היה לתת יותר ולעשות יותר, אבל היינו צנועים ומושמעים. היו מטוסים ואנשים ואפשר היה להמשיך בכל מיני משימות שהתחילו אתן, אבל נראה לי שפשוט לא ידעו מה לעשות אתנו. המעבר מהפלמ"ח ל"שירות אויר" קרה ביום אחד, אבל המשכנו בקשר נפשי ומעשי עם הפלמ"ח. לפחות חודש-חודשיים כשהייתי בבית פעילי ההסתדרות, הייתי יוצא לפעילות כקצין חבלה, פעלנו בסביבות בין הקרן הקיימת (ליד בית



בית פעילי ההסתדרות בתל אביב. 1947

דגן) התקפנו את סלמה (שכונה ערבית בדרום ת"א) ואת יאזור (משמר השבעה) שהיו כולם ערבים. הייתי יוצא בלילה וחוזר בבוקר למחלקה, פוצצנו את בית החרושת לקרח (בצומת חולון)".

בלק: "בנובמבר 47 עברה המחלקה ל"שירות אוויר". בכל התקופה מנובמבר 47 עד פברואר 48 היינו בטייסת אי בתל אביב וטסנו משם טיסות מבצעיות. בחורף הזה ביצענו טיסות בנגב, לגוש עציון ולירושלים הנחיתה בגוש עציון היתה על קטע דרך בין סלעים. טסנו להוביל אספקה וליצור קשר עם ישובים מרוחקים, עד חניתה".

השדה בתל אביב היה למעשה בסיס צבאי בריטי ליד תחנת הכוח רדינג, והבריטים התנו את המעבר באיסור על טיסות מתל אביב, מאחר שהשדה אינו אזרחי. המטוסים הקלים נקשרו בחבל לאבן או לבטון. כעבור שבוע התקבלה אזהרה מטאורולוגית של סופה מתקרבת והיה חשש שהמטוסים יתחילו "לעופף" מעצמם.



טיילורקרפט ב"שירות אוויר" בשדה דב, משמאל - יוחנן בר סלע

החבריה יצאו למקום במוניות, אבל היה קשה להיכנס לשדה, כי המתחם היה מבוצר מאוד ומגודר בשלוש גדרות היקפיות, שערים ופילבוקסים למיניהם, היה זה ביטוי לחששם של הבריטים מחבלות בתקופת המרי הסוערת. בנקודות השמירה נצבו חיילים שחורים מסנגאל, שלא ידעו אנגלית. לא היה כל סיכוי להתווכח אתם כשהאצבע על ההדק, למי שלא היה רשיון מעבר נשאר מחוץ לבסיס. אנשי "שירות אויר" השיגו רשיונות באמצעות חברת החשמל והגיעו לשדה כמעט בחצות. עד אז עמדו המטוסים בחוף והבריטים לא אישרו להכניסם למוסך. באותו ערב קיבלו אישור להכניס את המטוסים ללילה אחד למוסך שנבנה עוד בימי רוטנברג, האנשים דחפו את המטוסים מהשדה לתוך המוסך, וכעבור שעתיים סיימו את משימתם. הטייסים והמכונאים התגוררו בבית פעילי ההסתדרות בתל-אביב. בתחילת פברואר 1948 עזבו אנשי הטייסת את משכנם בבית פעילי ההסתדרות, ועברו להתגורר במלון קטן ליד חוף הים. תנאי הדיור שם היו בלתי נוחים ולמחרת היום עזבו אנשי הטייסת את המקום ועברו למלון "ריץ". מצבת הטייסים גדלה בעשרה, בהם אהרון קאופמן (געתון), כמו כן צורפו רוב חברי הקלוב הארצישראלי לתעופה. בחודש זה בוצעו 362 גיחות בהיקף של כ-220 שעות טיסה, מתוכן 35 גיחות לסיורי נגב ("סנגב"), כמעט כפול מספר הגיחות שבוצע בינואר. בחודש מארס הוכפל שוב מספר הגיחות והגיע ל-648, מתוכן 83 גיחות חירום לעזרת הישובים בנגב. בתחילת אפריל נפתח בשייחי מואניס ליד שדה דב, בית הספר הראשון לגופנאים בהדרכת טוביה סיני. בסוף אפריל עברו שוב האנשים למלון "ירדן" וב-1 במאי הוחל בלימודי הקורס הראשון שכלל שלושים חניכים. בקורס הרצו בין היתר אמיל פוהורילה וד"ר יעקב (פידיה) פיאטלי, מוותיקי המהנדסים האווירונאוטיים בארץ.

הכנת מנחתים

כל שדות התעופה ברחבי הארץ, בעת הקמת "שירות אויר", היו בפיקוח בריטי. כדי לאפשר למטוסי "שירות אויר" לקיים קשר עם ישובים מבודדים, התעורר הצורך להכשיר מספר מנחתים במקומות שונים בארץ. שלמה גילוף - מהנדס אזרחי שעסק בתקופת מלחמת העולם השנייה בבניית שדות תעופה בבריטניה עבור חיל האוויר המלכותי הבריטי (RAF) מונה לראש מחלקת עבודות ושדות תעופה ב"שירות

* **ד"ר פידיה פיאטלי** שהגיע ארצה בשנות הארבעים הצטרף לחיל האוויר בקיץ 1948 ועמד בראש מחלקת ההנדסה של החיל. ב-1952 עבר למשרד הבטחון ועבד במדור למחקר ותכנון. באוגוסט 1957, בעת שעמד בתור לרכוש כרטיס בקופת קולנוע "צפון", נרצח על ידי שודד. היה בן 50 במוותו.

אוויר". הוחלט בתחילה כי יוקמו מנחתים ליד אבן-יהודה, כפר נטר, רשפון והרצליה, השטחים יושרו על-ידי "סולל בונה", כוסו באדמת חמרה והודקו במכששים כבדים. כדי להסוות את המסלולים מעיני הבריטים זרעו חיטה על גבי המסלול המוכן. מחלקת העבודות שבראשה עמד שלמה גילוף גדלה במהירות, וכדי לארגן את העבודה ביעילות רבה יותר חולקה הארץ למחוזות: דרום, נגב, מרכז, עמק יזרעאל, עמק הירדן והגליל התחתון, עמק החולה, עמק זבולון והגליל המערבי. כבר בתחילת 1948 הוקמו מסלולי נחיתה ליד כמה מיישובי הנגב, ובסיס מרכזי לאזור כולו הוקם בניר-עם.

ששה מסלולים הוקמו באזור השרון, הנתונים הבסיסיים להכשרת מסלול היו: אורך - 300 מטר, רוחב - 40 מטר, שיפוע מרבי - 2%, כיוון - לפי הרוח המצויה באזור, וכן התקנת תאורה באמצעות פחיות נפט והצבת שק רוח. עם התגברות המערכה על דרכי התחבורה, התעורר צורך להכשיר מסלולים בגוש עציון, בירושלים, בצפון ים המלח, וליד יישובים בצפון הארץ. קשיי תקציב ומחסור בציוד מכני-הנדסי עיכבו את ביצוע העבודות, שחלקן נעשה בידיים בהעדר טרקטורים מתאימים. בפברואר 1948 נתבקש גילוף לפעול להקמת מסלול נחיתה בירושלים, כדי לאפשר גישה בדרך האוויר לעיר המנותקת. לאחר בחינת החלופות השונות ובהתחשב במגבלות האובייקטיביות של הביטחון ושל המחסור בציוד כבד ובחומרי נפץ ליישור השטח, הוחלט להכשיר מנחת בעמק המצלבה. בעזרת אנשי מע"ץ יושר השטח והוכשר המנחת. מסלול זה, שנחנך לפני הכרזת המדינה, איפשר העברת נשק קל למגיני ירושלים, וכן איפשר לראשי המדינה והצבא להגיע בביטחה לפגישות חשובות בירושלים, מסלול נוסף תוכנן להיבנות בגבעת שאול. כדי לאפשר קיום קשר עם כפר עציון שהיה מנותק גם הוא מדרכי היבשה, היה צורך להקים בגוש עציון מסלול חירום. מיקום המסלול נקבע לפי המפות הטופוגרפיות שעמדו לרשות גילוף ואנשיו.

ביצוע העבודה הוטל על "סולל בונה" ירושלים, אך מאחר שעובדי החברה התקשו להגיע לגוש עציון, הכשירו אנשי הגוש לבדם את המנחת. המסלול, שאורכו כ-200 מטר ורוחבו כ-20 מטר, היה קצר מדי וקשה לגישה, ובעטיו נגרמו תאונות לא מעטות. טייסים תיארו אותו כ"שדה הקטלני ביותר" - שביל צר, המתוח בין ואדי עמוק לגבעה סלעית, לצדו האחד הר תלול ולצדו השני שדה סלעים", המצב היה חמור, והוחלט לשלוח את המהנדס צבי מנט במיוחד לכפר עציון כדי לטפל שם בקביעות במטוסים המתרסקים בשדה. במארכ 1948 הוכשר המנחת ליד קיבוץ

ניר-עם בדרום (מקום מושבו של מטה כוח הפלמ"ח שבנגב), ונקבע שם בסיסה של טייסת הנגב. כעבור חודש התמקמה טייסת הגליל במנחת שהוכשר בינאל. בצפון הארץ הוכשרו מסלולים גם בנהריה, בעפולה, במולדת, בבבלפוריה, בתל-עמל, ביסוד המעלה ובכפר גלעדי. להפעלתם של מטוסים קלים דוגמת האוסטר נדרשו מנחתים קצרים יחסית ובלתי סלולים. העבודה להכשרת המנחתים כללה: יישור השטח על ידי מגרדות וכבישה במכבש או בגלגלי משאיות. על השטח המיושר הזליפו מים מצניורות או באמצעות מכליות בעלות התקן התזה. בדיקת מסלול החירום התבצעה כדלקמן: מכונית נסעה על המסלול במהירות של 20-30 קמ"ש ועצרה עצירת פתע. אם עומק החריץ שהשאירו הגלגלים במסלול לא עלה על שני ס"מ, המסלול הוכרז כשיר לנחיתת מטוסים קלים.

תקיפה ראשונה בנגב

ב-17.12.1947 נערכה התקיפה הראשונה מהאוויר של מטוס "שירות אויר" בנגב, שהיתה גם הגיחה ההתקפית הראשונה של "שירות אויר" בכלל על מטרות ערביות. שיירה שהיתה בדרכה מרביבים לחלוצה הותקפה על-ידי ערבים ושניים מנוסעיה נפצעו קשה. הפצועים הועברו לבית-אשל. כיוון שאי-אפשר היה להעבירם ברכב לבית-חולים ובמקום לא נמצא רופא שיטפל בהם, המריא פנחס בן-פורת לבית-אשל במטוס ר.וו.ד. 13 ועמו רופא. לאחר שנחת נודע לו שאחד הפצועים מת מפצעיו והאחר הועבר לבית החולים ברכב משוריין, כן נמסר לו כי מתנהלת התקפה על הישוב נבטים. בן-פורת החליט להמריא עם מטוסו ואתו מקלען מבית אשל, השניים הגיעו לנבטים ותקפו את הערבים, כך נמנע אסון כבד. תקיפה זו סמלה תקופה חדשה, שבה החל לפעול "שירות אויר" לא רק ככוח עזר ליושבי הנגב אלא גם ככוח תוקף נגד האויב הערבי. לתקיפה היתה משמעות רבה, והיא עשתה רושם רב על הערבים. לאחר שקיבל דיווח אישי מבן פורת, כתב בן-גוריון ביומנו: "הדבר הספיק כבר להגיע לערבים בירושלים ועשה רושם כביר". ידיעות הגיעו גם לבריטים שפרסמו התראה חמורה: כל מטוס יהודי שיפעיל נשק, יופל.

פיניה כתב ביומנו: "לאחר חצי שעה חזר הקצין (הכוונה לקצין בריטי) והודיע, כי נסע לנבטים אבל לא הצליח להגיע לשם. ההתקפה עודה נמשכת ומאות ערבים צרים על הנקודה. הוא החליט לחזור לבאר-שבע ואולי יחיש לה עזרה. ברגע שהסתלק החלטתי לטוס לנבטים. ידעתי שעזרת ה"ידידים" הללו תמיד מאחרת. חששתי שמא אסתבך בשל כך עם השלטונות, אבל הידיעה כי נקודה

קטנה ומבודדת זאת מוקפת ומתקפת על ידי המוני ערבים הכריעה. ביקשתי מקלע מאנשי המקום, ואחד הבחורים התנדב להלוות אלי כמקלען. קיבלתי מהם גם רימוני יד ככל שיכלו לתת לי, ויצאתי להמריא. אנשי המקום סייעו לי לדחוף את האווירון, להרכיב את כנפיו, ולפתוח את השער, הסירותי מן האווירון את שתי הדלתות הצדדיות כדי שאפשר יהיה לפעול מבעד לחלליהן, את המקלען קשרתי לכסא ואת המקלע הצבתי כך שלא יפגע בשעת פעולה במדחף או בגלגלים. ערכתי את המחסניות לידי, כדי שאוכל להטעין לו תוך כדי טיסה, והתנעתי את האווירון. המראתי הפעם מעל הדרך לבאר-שבע, כי קשה היה להעביר את האווירון למגרש הנחיתה מחדש. לאחר דקות מספר נשקפה אלי נבטים, פני הקרקע סביב הנקודה מבותרים בואדיות וערוצים. על יד המחנה ראיתי את בית-הבאר, קצת מטעים וירק. הבחנתי בתנועת ערבים גדולה, אבל לא יכולתי לקבוע את מספרם, בשל פני הקרקע ששימשו הסוואה לתוקפים. התחלנו להמטיר אש. כיון שאי אפשר היה לירות בכיוון הטיסה, אלא באלכסון וכלפי מטה, הייתי פוקד על בן-לווייתי אימתי ללחוץ על ההדק, תוך כדי הטיית האווירון אל המטרה. הכדורים נורו לכל מקום שראיתי בו אנשים, או שחשבתי שהם עלולים להימצא שם. המטרנו אש, הטלנו רימונים ועד מהרה התחילה המנוסה".

ב-14.1.1948 הגיש יואל אופטיקמן, ראש מחלקת צילומים ומפות של ה"הגנה", שבעבר העסיק והנחה את מחלקת הטיס של הפלמ"ח בנושא הצילום, ליגאל ידין הצעה משותפת של מחלקתו ושל "שירות אויר", ובה תוכנית להקמת מחלקה לאספקת צילומי אוויר. בהצעה מדובר היה על גף צילום נפרד בטייסת תל-אביב, שיהיה כפוף מקצועית למחלקה. במסמך זה צוין גם, שרצוי מאוד שכל אחד מהטייסים יציוד במצלמה קטנה, לצילומים מזדמנים.

בינואר 1948 נערך המבצע הגדול ביותר של "שירות אויר", שבו הוחשה עזרה לישובי גוש עציון, שהיו נתונים להתקפה ערבית. המבצע נערך ב-15 בינואר 48, לאחר שב-14 בו החלו הערבים במתקפה על ישובי הגוש. במבצע, שולבו בפעם הראשונה מספר מטוסים במשימה אחת (ארבעה מטוסים), שתפקידם העיקרי היה להצניח תחמושת ואספקה לישובים, וגם לתקוף את הערבים מהאוויר באש מקלעים וברימונים. במהלך המבצע התגלו המטוסים על ידי מטוס סיור בריטי, שטייסו התלונן עם סיום הטיסה, שמטוסים יהודים ירו עליו. עקב כך כמעט הוחרמו

המטוסים על ידי השלטונות אך לאחר שב"שירות" לא הכחישו את ביצוע הטיסה, נשלח אחד הטייסים (עזר ויצמן) למשטרה כדי למסור סיפור כיסוי למבצע, לפיו הוא הטיל חומרי רפואה לחבריו שבכפר עציון. ויצמן נאסר ללילה, ושחרר בבוקר לאחר התערבות של מוסדות הישוב, וכך הסתיים המקרה בשלום. בימים שלאחר מכן (ה-16 וה-17 בינואר 1948) סיירו מטוסי השירות מעל גוש עציון ובסביבתו כדי לאתר ולמצוא את אנשי מחלקת ההר (ה-לי"ה) שלא הגיעו לגוש עציון. לאחר מכן הוגברו טיסות ההטלה לגוש, ונעשו נסיונות ראשונים של הצנחה. הפתרון להטלות ולהצנחות נמצא בהכשרת מנחת במקום, שאיפשר הקמת גשר אווירי בין השפלה לגוש עציון הנצור.

פרק ח' מלחמת העצמאות

ב-29 בנובמבר 1947 אישרה העצרת הכללית של האו"ם את המלצת הרוב שהוגשה לה ע"י ועדה בינלאומית. התוכנית המליצה על פתרון בשאלת ארץ ישראל, לפיו תחולק הארץ לשתי מדינות: יהודית וערבית, והאזור סביב ירושלים יהיה נתון לשליטה בינלאומית. עד מהרה הוברר לישוב היהודי בארץ שנכון לו מאבק דמים בדרך להגשמת שאיפותיו למדינה משלו. שעות ספורות לפני שהחלה ההצבעה באו"ם על תוכנית החלוקה (שבה נכלל הנגב בחלק היהודי) נחסמה במבואות העיר באר-שבע דרכה של שיירה יהודית, שהובילה אספקה לבית-אשל. פחות מיממה לאחר שאושרה התכנית ע"י עצרת האו"ם פתחו הערבים במאבק מזויין לסיכולה. ב-30 בנובמבר 1947 הותקפו שני אוטובוסי "אגד" שהיו בדרך לירושלים. בשתי ההתקפות נהרגו שבעה הקורבנות הראשונים של מלחמת העצמאות. בדרום, נפתחה אש על סיור בסביבות קיבוץ חצרים ולמחרת פשט המון ערבי מוסת על המרכז המסחרי בירושלים והעלה את החנויות היהודיות באש, מבלי שהמשטרה הבריטית נקפה אצבע. מלחמת העצמאות החלה.

היה ברור מעל לכל ספק כי לערבים עדיפות בכוח אדם ובחימוש, כמו כן עמד לצידם יתרון נוסף, והוא נקיטת היוזמה לפתיחת המלחמה. עם תחילת המלחמה, עוד לפני הפלישה, התבסס הכוח היהודי בעיקרו על הכוח של ארגון ה"הגנה". אמנם היו קיימים בארץ ארגונים נוספים כגון האצ"ל והלח"י, אך ערב הלחימה כשעמדו בפני הישוב משימות צבאיות והיה הכרח להפעיל כוחות בשיטות ובמימדים צבאיים סדירים, לא היה בארגונים הנ"ל כדי להוסיף משקל מיוחד ומכריע לכוחות הלוחמים. למרות זאת, הישוב היהודי בארץ היה מלוכד במטרותיו ופיקודו היה מלוכד, הנהגת הישוב היתה כמדינה שבדרך. הכוח הצבאי היהודי טיפח פיקוד זוטור מעולה, אף על פי שבתנאי-מחותרת לא היה ניתן לאמן אנשים בנשק כבד או ביחידות גדולות השתמשו המפקדים בידע שלהם שאיפשר להם לעבור תוך זמן קצר ללחימה במסגרות גדולות. הכוח הערבי שנמצא בישראל הסתמך כבר בתחילה על עזרתן של מדינות ערב בכסף, בנשק ובכוח אדם. 5000 מתנדבים אומנו בסוריה והיוו את היסוד הלוחם יחד עם ערביי ארץ ישראל במשך התקופה הראשונה עד

לפלישה. כאשר התערבו צבאות ערב הסדירים בלחימה, הם לא השכילו לשתף פעולה עם הכוחות הערביים בארץ וגם לא בינם לבין עצמם. הישוב הערבי בארץ לא היה מאורגן ותמיד סמך על עזרה מבחוץ. הכוח הערבי העתיק תורות לחימה מצבאות זרים, ולא הצליח להתאימן לתנאי הארץ.

מ-29 בנובמבר 1947 עד סוף מרץ 1948 היו ליהודים כ-1200 הרוגים, ורצף של כשלונות צבאיים. ב-26 במרץ נלכדה שיירה שחזרה מגוש עציון בקרב ליד נבי דניאל, לאחר קרב שנמשך יומיים אזלה התחמושת והכוח סבל אבדות כבדות. שיירת משוריינים שניסתה לפרוץ אל קיבוץ יחיעם הנצור הותקפה על ידי כוחות ערבים והלוחמים ספגו אבדות כבדות. שיירה שעשתה את דרכה לקיבוץ חולדה שקעה בבוצ ואף היא הותקפה על ידי פורעים ערבים. במצב עגום זה פרצה מלחמת העצמאות, יישוב יהודי זעיר מוקף במדינות ערב.

הקרבות בנגב

הנגב הגדול והשומם היה החולייה החלשה ביותר במערך ההגנה של הישוב היהודי, ישרוביו היו קטנים, מעוטי תושבים ומרוחקים זה מזה, שיטת ההגנה הסטטית על מקומות הישוב, שאפיינה את ישובי הספר באזורי המרכז, והצפון לא פעלה ביעילות בנגב, שכן הישובים היו פזורים במרחביו, ולכן הוכנה תוכנית להגנה אזורית: יחידות החיי"ש הדרומיות היו אחראיות לגזרות השונות - פלוגה י"ב של הפלמ"ח אבטחה מאז אמצע 1947 את עובדי חברת המים שעבדו בקווי המים, והישובים אבטחו את עצמם. עם פרוץ המאורעות (30 בנובמבר 1947) קיבלה חטיבת "גבעתי" את הגזרה של חטיבת החיי"ש, ואת הגזרה של פלוגה י"ב קיבל הגדוד השני של הפלמ"ח, שהורחב לאחר מכן ל"חטיבת הנגב". גבול הגזרה הצפוני היה כביש מגידל - עירק סואידן - פלוגיה - בית גוברין. ב-4 בדצמבר 1947 נדונו בהנהגת הישוב הצעות להעביר את הישובים בנגב מצפון לקו עזה-באר שבע, כדי שלא ייפגעו. ההצעות נדחו על הסף.

ב-9 בדצמבר יצא סיור רגלי מקיבוץ גבולות. בסביבות הכפר הבדואי שועות, הותקף הסיור, וששה מאנשיו נהרגו, בכללם המפקד. כעבור יומיים נפלו חמישה מאנשי קיבוץ משמר הנגב שהיו בסיור בסביבות באר-שבע. ב-13 בדצמבר נהרגו ששה אנשי חוליה שיצא ממושב תקומה לסיור לאורך קו המים המערבי. נפילת שלושת הסיורים, ותקריות נוספות שארעו בתקופה זו בנגב, הסעירו את הפיקוד העליון, ב-14 לדצמבר דרש בן-גוריון להכין תוכנית לביצור הנגב, ועוד

באותו יום הגיש שלום עשת (יועצו של בן-גוריון) תוכנית. ללא דיחוי שלח בן-גוריון את יצחק שדה לסיור בנגב, כעבור יומיים חזר שדה, ומסר כי להערכתו תהיה המלחמה בנגב קשה ביותר, וכי האיזור אינו מוכן, וכן יעץ להפעיל את הפוטנציאל המשקי של ההסתדרות בסיוע לחיזוקו של הנגב. בנוסף לכך דיווח, כי בנגב יושבים כ-20,000 ערבים נושאי נשק, והיחסים אתם מתוחים, את באר-שבע הגדיר כמחנה מזוין שאי אפשר לעבור בו.

בסוף 1947 ובתחילת 1948 הלך והתרופף הקשר בין ישובי הנגב לבין ישובי המרכז בשל המצב הביטחוני המעורער ששרר בדרכי התחבורה בארץ. בעיות הקשר והאספקה, הצורך ההולך וגובר לפנות פצועים, חולים, יולדות, והחשיבות הגוברת של סיורים אוויריים בשמי הנגב, הביאו להחלטה ב-20 בדצמבר 1947, בפגישה בין הרמטכ"ל לבן-גוריון, כי יש להקים בסיס אווירי בנגב, ממנו יופעלו מטוסי "שירות אוויר" בזמניות מרבית, ובתיאום ישיר עם מגיני הנגב ותושביו. חשיבותם של המטוסים הקלים להגנת הנגב היתה עצומה, בעיקר בשל העובדה כי כוחות הקרקע פעלו באמצעים דלים, במרחב עצום ובמיגבלות שליטה, זמן, כוח אדם ומודיעין. המטוסים הקלים יכלו להגיע בקלות ובמהירות לאיזור התקרית, לסייע בפניו, במודיעין, בקישור ובמקרי חירום אף לפתוח באש. בנייר-עם הוקם גף מטוסים קלים בפיקודו של עזר ויצמן.

במארס 1948 עובדה במטה הכללית תכנית ד', התכנית האופרטיבית שגובשה בגבור ההכרה כי הפינוי הבריטי מארץ-ישראל קרוב מחד, וסדר הכוחות של צה"ל מתעצם מאידך, ומטרתה:

- א. להתגונן מפני פלישת כוחות סדירים למחצה או סדירים למערכת ההגנה שלנו;
- ב. להבטיח חופש תנועה מבחינה צבאית וכלכלית כאחת בתוך שטח המדינה, ואל המרכזים היהודיים שמחוצה לה על ידי כיבוש עורקי התחבורה העיקריים בארץ;
- ג. למנוע מן האויב את השימוש בבסיסים קדמיים ע"י כיבושם;
- ד. להפעיל לחץ כלכלי על האויב על מנת לאלצו להפסיק את הפעילות בחלקים מסוימים של הארץ, על ידי מצור על כמה מעריו;
- ה. לצמצם את כוחו של האויב בפעולות זעירות על ידי כיבוש והשתלטות על מרכזים מסוימים שלו בשטח הכפרי ובערים בתוך גבולות המדינה;
- ו. להשתלט על השירותים הממשלתיים בשטח המדינה ולהבטיח הפעלתם היעילה.

המשמעות המרכזית של תכנית ד', לעומת תכניות קודמות, הייתה המעבר משיטת

הגנה פסיבית לשיטת התקפה אקטיבית, ייזום מבצעים כנגד האויב, דחיקתו חזרה לשטחיו, כיבוש חזרה של שטחים שאבדו בתקיפות האויב, והשלטת נוכחות יהודית על שטחי ארץ-ישראל.

אזור מרכז הארץ

בחזית המרכז התחולל באותו זמן המבצע הקרבי הגדול ביותר "מבצע נחשון" לפריצת המצור על ירושלים. הפלמ"ח נקרא להשתתף במבצע, ובאזור המרכז כונסו כל הכוחות שניתן לוותר עליהם בגזרות אחרות. אמנם לא נלקחו כוחות מאזור הצפון, אולם בגזרות של חטיבות "אלכסנדרוני", "קריית" ו"גבעתי" דוללו קוי ההגנה עד לנקודת סכנה. חוסר בכוח אדם לוחם היה רק חלק מן הבעיות, היה גם מחסור חמור בנשק ובתחמושת והקלה מסוימת הורגשה לאחר נחיתתם של מטוסים מצכוסלובקיה שהנחיתו רובים, מקלעים ותחמושת בשדה תעופה נטוש בבית דרס (ליד באר טוביה).

כצעד מקדים לביצוע "מבצע נחשון" הוטל על מחלקה מן הפלמ"ח לכבוש את משלטי הר הקסטל ובליל ה-2 באפריל 1948 כבשה מחלקת הפלמ"ח את ההר. בליל ה-5 באפריל החל "מבצע נחשון" וקרבות מרים ניטשו סביב משלטי הקסטל והתפשטו לכל המרחב שבין רמלה לירושלים. ב-20 באפריל הצליח חלק משיירה שיצאה מקיבוץ חולדה להגיע לירושלים. זנב השיירה נאלץ לחזור לחולדה, המצור על ירושלים התהדק.

שורת כפרים ערביים המשיכו להטריד באש את תושבי מרחב תל אביב. אנשי הכפרים יאזור (כיום-אזור), סאלמה (כפר שלם) סאקיה וחיריה (כיום אזור המזבלה המיועד לפארק) תקפו את התחבורה באזור המרכז ובדרך לתל אביב, מן העיר יפו נורתה אש אל רחוב הירקון ודרום רחוב אלנבי. אנשי שכונתיה הדרומיות של יפו, גיבליה (גבעת עליה) ותל א-ריש הטרידו את חולון ובת ים. בתגובה התקיף ארגון האצ"ל את העיר יפו (ההתקפה הופסקה בהתערבות הצבא הבריטי) ולאחריה בצעו לוחמי ה"הגנה" את מבצע "ביעור חמץ" במהלכו נכבשו הכפרים יאזור וסאלמה, חיריה וסיקיה והושלם טיהור מחנה "תל השומר". פעולות אלה שחררו את הלחץ מתושבי המרכז, העיר יפו נכבשה וב-14 במאי 1948 לאחר שאחרוני החיילים הבריטים עזבו את יפו והסביבה, כבשו לוחמי "קריית" את הכפר בית דגן (בית דגן) שחלש על הדרך לדרום וכל אזור המרכז היה בידי כוחותינו. המטוסים ב"שירות אוויר" עסקו בלוחי שיירות העולות בדרך לירושלים, בתצפית

והתרעה מפני מחסומים ותוקפים ובהטלת פצצות מתוצרת בית על התוקפים ועמדותיהם. המטוסים היו הקשר היחיד לירושלים, לגוש עציון ולסדום, שהיו נתונים במצור.

הקרבות בגליל

בגזרת הגליל באה התכנית לידי ביטוי לראשונה בקרבות משמר העמק. הישוב הותקף בשעות אחר הצהריים של ה-4 באפריל על ידי "צבא ההצלה" בפקודו של פאוזי קאוקגי, תחילה בהרעשה ארטילרית מתותחי הצבא הסורי שסופחו לכוחות קאוקגי, הפעם הראשונה במלחמת העצמאות בה הופעלו תותחים בהפגזה ישירה על ישוב יהודי, ולאחר מכן בהסתערות של חיל הרגלים בכוח של שלוש פלוגות בסיוע מספר משורינים. "צבא ההצלה" נהדף במאמץ מרוכז של מגיני הישוב, יחידות מגדוד "דרור" של חטיבת גולני, אנשי הישובים מגוש אפרים והעמק, הגדוד הראשון של הפלמ"ח וכוחות מחטיבות כרמלי ואלכסנדרוני. מצבו של צה"ל באיזור הגליל בראשית אפריל היה עגום למדי. הכוחות התקשו לבלום את מתקפותיו של "צבא ההצלה" של קאוקגי, האבידות רבו והיאוש החל לכרסם בלב הלוחמים ומפקדיהם. חלקי הגליל המערבי נותקו ממרכז הישוב, והמלחמה הבלתי פוסקת על הכבישים ודרכי התעבורה גבתה מחיר כבד ונתנה תמורה מעטה. הכוח הצבאי היה מפוצל עקב חולשתו ומיעוט הכלים, והתקשה לשלוט במרחבי הצפון. ראש אג"ם במטכ"ל האלוף יגאל ידן, שתפקד למעשה כרמטכ"ל, הודה כי השבוע האחרון של חודש מרץ היה הקשה בחודשי המלחמה, וכי "הפתרון היחיד הוא נטילת היוזמה האופרטיבית לידינו, בשאיפה להגיע להכרעה צבאית מצדנו נגד האויב". עם קליטתם של מטוסים נוספים והצורך לסייע לישובי הגליל המותקפים הוקם "גף הגליל" ביבנאל בפקודו של פסח טולצינינסקי. עד מהרה הפך הגף לטייסת הגליל (טייסת 3). באווירה זו החלה טייסת הגליל בסיוע מעשי לחטיבת גולני כבר בשעה הראשונה לשהותה ביבנאל, עוד טרם הספיקה להתארגן ולהתבסס כראוי. שעה לאחר שנחת ביבנאל, המריא משה פלדמן לסייר מעל איזור משמר העמק שהותקפה בידי צבא ההצלה ב-4 באפריל, כשבמושב האחורי של מטוס האוסטר יושב נחום גולן, סגן מפקד החטיבה. במהלך הטיסה החל המנוע "להשתעל", אך הטייס לא התייחס לכך והמשיך במשימה, כשהוא מטיל פתק מעל מפקדת החטיבה בשריד ובו פרטי הסיור. סיור מפקדים נוסף נערך באותו יום באוסטר השני שהוטס בידי פסח טולצינינסקי ואתו אורי יפה, מפקד הגליל המזרחי, ומשה קלמן, סגן

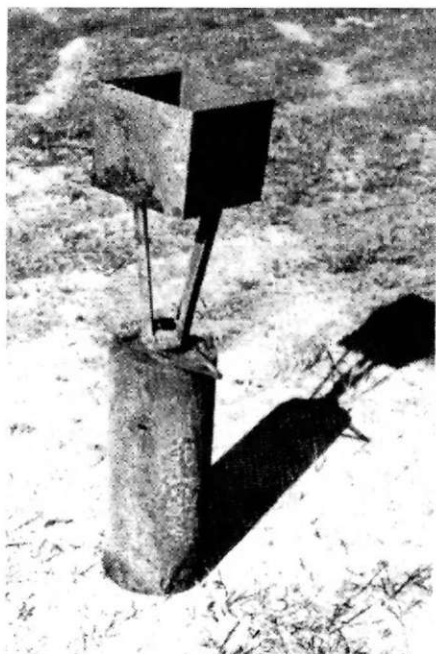
מפקד הגדוד השלישי. בעת שטסו מעל כפר סאלד, נפגע המטוס מאש נשק קל. לפחות עשר גיחות לעזרת קרבות משמר העמק בוצעו על ידי הטייסת, מה-5 באפריל ועד ה-16 בו, ובהם שותפו מלבד פלדמן וגרוסר, גם הטייסים החדשים שהצטרפו לטייסת, ישעיהו בודילבסקי ואהרון קאופמן. בגיחה האחרונה, ב-7 באפריל הוטל על הטייסת להצניח תחמושת למשמר העמק שהייתה נצורה מבלי יכולת להגיע אליה באמצעי התחבורה הרגילים. לטייסים לא היה ניסיון בהצנחת ציוד, וגם מצנחים לא היו בנמצא. הפתרון נמצא באילתור, והכדורים נעטפו בשמיכות וסמרטוטים כדי לספוג את מכת החבטה בקרקע. התחמושת אכן הוצנחה בשלום, אך חלק מהכדורים ניזוקו ולא ניתן היה להשתמש בהם. מעבר לחשיבותה המבצעית של הפעולה, הייתה בכך משום "זריקת מוראל" למגיני הישוב, גם אם תוצאותיה לא היו מושלמות.

ב-9 באפריל ביצעה הטייסת את ההפצה הראשונה, בה הוטלו פצצות "סימן 1" מתוצרת התעשייה הצבאית (תע"ש) על ריכוזי כוחות של צבא ההצלה. 700 פצצות,



באר שבע מן האוויר. 1948

שכונו "ציפורניים", סופקו לצה"ל באפריל 1948 והיו פצצות האוויר הראשונות שיוצרו בתע"ש עד לרכישת גופי פצצות אוויר מחו"ל. ניפוק הפצצות (במשקל 8, 25 ו-50 ק"ג) לטייסת הגליל, היה כרוך בשתדלנות רבה, שהייתה משותפת לאנשי הטייסת ולמפקדי גולני. כל מטוס שהיה יוצא מיבנאל לשדה דב, חזר כשהוא נושא עמו מטען "ציפורניים", שכן תובלה קרקעית של חימוש יקר מציאות זה, כלל לא



פצצת אוויר "סימן 1" מתוצרת הארץ

הייתה מעשית. לא תמיד ניתן להשיג פצצות אוויר, לכן לעיתים הוטלו במקומן פצצות תוצרת בית, קופסאות שימורים מחוררות (שיצרו שריקה בעת מעופן), ואף פצצות תבערה שהיו אפקטיביות במיוחד כשהוטלו על גרנות בכפרים הערביים.

הגיחות בוצעו בתנאים קשים, מזג האוויר, תנאי הקרקע, היעדר ציוד מתאים לנחיתות לילה ומוגבלות המטוסים הקלים תרמו כל אחד לסיכון המטוס על יושביו. דוגמא לכך היא טיסתו של פרץ גרוסר עם המטיילן שמואל דוכובני (דותן) ב-9 באפריל. מטרת הגיחה הייתה הפצצת ריכוזי תותחים של צבא ההצלה באיזור הכפר הערבי מנסי ב"ציפורניים". לאחר ביצוע הטלת החימוש, בדרכם ליבנאל החל

להחשיך. בהיעדר תאורת מסלול ביבנאל, היתה הגישה לנחיתה בלילה מבצע סבוך ומסוכן. בנסיון הראשון לנחיתה כמעט התנגש המטוס בגבעה שלפני המסלול, אולם ברגע האחרון הבחין פרץ גרוסר במכשול, המטוס נסק שוב וביצע גישה שנייה ונחת נחיתה מוצלחת. מאז אותה נחיתה "מסמרת שיער", הוחלט בטייסת להגביר את קצב האימונים בטיסות לילה.

שביית המטוס המצרי

ב-16 באפריל נתפס בנגב מטוס פיירצ'יילד מצרי שעסק בהברחת סמים כשנחת ליד צאלים, הטייס והמטוס הובלו לצאלים, והמטוס שניזוק בנחיתה תוקן במסגריית הקיבוץ. באותו ערב הודיע מפקד הגדוד, חיים בר-לב, למטה החטיבה על תפיסת המטוס, וכי יש להטיסו משם לבל יתגלה על ידי המשטרה הבריטית. בר-לב הוסיף כי אם לא יבואו לקחת את המטוס הוא יטיס אותו בעצמו. למחרת עם אור ראשון נחתו ויצמן ופיינגרש בצאלים, בר-לב הסביר לויצמן איך להתניע את המטוס (בלילה ישב במטוס, ולפי ספר המטוס התניע אותו) וזה המריא אתו לת"א. שם נמחקו סימני הרישום המצריים מגוף המטוס ומכנפיו, והוא הוטס לשדה יבנאל. המטוס הוסתר בין עצים, והופעל רק לאחר שבועיים מיום שנשבה מפני שבמטה "שירות אויר" חששו כי יוחרם על ידי הבריטים. כשהחל לפעול, הפך למפציץ הגדול של טייסת הגליל.



פיירצ'יילד F-24 ארוס - מטוס אמריקני מתקדם יחסית ל"אוסטר", בעל מנוע חזק וחמישה מקומות ישיבה. במטוס כזה אפשר לקחת פצצות במשקל של שלושה אנשים, כ-300 קילוגרם. שימש תקופה קצרה לטיסות הפצצה עד שניזוק בהמראה ביבנאל. בתמונה - הפיירצ'יילד המצרי בשדה דב.

הקרבות בצפון

ב-16 באפריל צולם איזור משמר העמק ומגידו בידי אהרון קאופמן. זו הייתה גיחה בת למעלה משעתיים, שחשיבותה המודיעינית הייתה גדולה, היות ואפשרה מבט מלמעלה על המצב בשטח הישוב, כמו גם על נסיגות כוחות קאוקגיי למשולש. ב-23 באפריל נכשלה מתקפה של חטיבת גולני על משטרת צמח, לאחר שהבריטים סייעו

לסורים בהגנתה. ב-27 באפריל התפנו הבריטים ממשטרת צמח, וגולני יצאו למתקפה שנייה מוצלחת יותר, שהביאה להשתלטות על בניין המשטרה. מטוס אוסטר של הטייסת יצא לגיחת תקיפה על צמח ודיווח על פגיעות מדויקות. הייחוד של פעילות הטייסת, שילוב של צרכים צבאיים עם צרכים אזרחיים טהורים, בא לידי ביטוי ב-28 באפריל. באותו יום בו הוטלו ממטוס האוסטר פצצות על העיירה צמח, ובוצעה גיחה נוספת, שונה מאד באופייה. הטייס משה פלדמן, ששהה באיילת השחר, קיבל הודעה דחופה להעביר יולדת שמצבה קשה.

סיפר משה פלדמן: "בהיותי באיילת השחר, הגיעה לשם הודעה דחופה מכפר בלום, ובה בקשה נמרצת להעביר מיד לבית החולים יולדת, שמצבה קשה מאד. המראתי לכפר-בלום במזג אוויר לא נוח, היו "במפים" [חיתחות באוויר] המטוס טולטל בכח רב, מזג אוויר לא נעים ביותר ומסוכן למטוס קל. בעיקר הייתה מסוכנת הנחיתה, כשמהירות הטיסה קטנה בעת שהמטוס סמוך לקרקע, די היה בטלטה הגונה אחת כדי למעכו באדמה. כמעט נואשתי מנחיתה, שקלתי את הדבר וההגיון חייב לחזור ולא לנחות במסלול הקטן בתנאים כאלה, אך הידיעה שבוה תלויים חיי אדם לא הניחתי להסתלק. חגתי כמה פעמים ולבסוף בצעתי את הנחיתה, היולדת הובאה למטוס, אך המושבים שבו לא התאימו למצבה. נאלצנו להשתמש בתחבולות שונות, פרקנו את המושבים הנוספים והכנסנו פנימה על גבי אלונקה. חובשת המקום ציידה אותי בחומרי עזרה ראשונה על כל צרה שלא תבוא (אם כי לא ברור איזו עזרה יכול טייס להגיש במצב כזה מאחר ו"נושא" זה לא כלול בקורס טיסה) - והמראתי. חרדתי לגורל האשה, הטלטלים והחבטות הרעו לה. תוך כדי טיסה סחטתי לימון אל תוך פיה. במשך כל הטיסה הייתי דרוך ומתוח כאשר לא הייתי מעודי, עד שהגענו בשלום לבית החולים בעפולה".

ב-9 במאי 1948 הוחלף הפיקוד בטייסת הנגב ואלי פיינגרש החליף את ויצמן שחזר לתל אביב. ב-15 במאי הכריז בן-גוריון על הקמת מדינת ישראל. צבאות שבע מדינות ערב פלשו אל תוך גבולות ארץ ישראל, וכוחות צבא ההגנה לישראל מצאו עצמם נלחמים מול צבאות סדירים של ארצות ערב. לא עוד כנופיות ונשק מאולתר, אלא גייסות סדירים מצוידים בנשק, תותחים, שריון ומטוסים. "שירות אוויר" שהפך לחיל האוויר לישראל המשיך במשימותיו: אספקת מזון ותחמושת ליושבים מנותקים הטסת מפקדים, סיורי ראייה, צילומים מן האוויר, תקיפת מטרות אויב,



פייר מעל באר שבע, 1948

ליווי שירות והגנה על אזרחים. המטוסים פעלו משדה דב, וממנחתים בניר-עם וביבנאל.

ביום הכרזת המדינה היו בניר-עם שני טייסים, אלי פיינגרש ונחום בירנבאום, ואתם ארבעה מכונאים, עם שני מטוסי אוסטר. בשעות הבוקר של ה-15 במאי תקפו שני מטוסים מצריים את ניר-עם. מטוס ספיטפייר מצרי צלף על המטוסים שחנו בדיר מוגן, מן התקיפה נפגע קשה מגדל הפיקוח, הוצת המתבן ובער באש גדולה וכן נפגע מטוס אוסטר אחד בכך הנסע, ותוקן במהרה על ידי המכונאי יוסף זולטן. המטוס המצרי השני מסוג "ליסנדר" הטיל כרוזים.

למחרת החלו גם תותחים מצריים להפגיז את השדה והנוכחות בו נעשתה מסוכנת. אלי פיינגרש ביקש מהמח"ט, נחום שריג, להעביר את המטוסים לדורות, אולם האישור התמהמה. בינתיים חלה נחום בירנבאום ועזב את הטייסת צפונה, אלי פיינגרש נשאר מפקד הטייסת והטייס היחיד בניר-עם. הוא טס לבדו בימים הראשונים של הפלישה, וביצע את המשימות ההכרחיות שנדרשו לקיום הישובים בנגב: הטלת מזון אל כפר דרום, הובלת פצועים ממפקדת הגדוד בצאלים, הטלת

אספקה לישובים ועוד. סיפר אלי פיינגרש: "את תקיפת המטוסים ראינו, כאשר אנו צופים על ההתקפה הזו ממחנה מקורות. מטוס אחד מפציץ ומבעיר את המתבן, צולף על המטוסים שעמדו בתוך הדיר והיינו בטוחים שלא ישאר זכר מהם. באותו זמן ירד עלינו גל של כרוזים שעשה רושם רע מבחינה פסיכולוגית, כי באותו יום מפקדת החטיבה כבר לא היתה במקום. לתמהוננו נפגע מהצליפות רק מטוס אחד, באורח קל. למזלנו הכנסנו את חביות הדלק והפצצות עוד בלילה הקודם לתוך מטע הבננות הסמוך לשם הסוואה וכך נמנע אסון". חלק גדול מן הפעילות המבצעית היה הטלת אספקה, תרופות, תחמושת וציוד נדרש אחר אל הישובים שהיו במצור או שהגישה אליהם היתה מסוכנת. הטיסות להטלת הציוד התנהלו בצורה הבאה - נמסרה הודעה לישובים, שבין דורות לניר-עם, על יציאת מטוס כדי למנוע ירי עליו, יציאה של המטוס מדורות לניר-עם עם שקיעת השמש, נחיתה בניר-עם, הטענת החבילות והמתנה לאור ירח מתאים, המראה, זריקת האספקה מעל הישוב ונחיתת לילה בניר-עם, ואז חזרה לדורות עם אור ראשון (המנחת בדורות לא איפשר נחיתת לילה). הטיסות הללו היו גם בלילה תחת איום מתמיד של אש מעמדות המצרים, בעיקר ליד המנחת בניר-עם שקיבל מדי פעם מטחי אש תותחים. פעולת ההטלה נעשתה על ידי מטילן שלפי פקודת הטיס השליך את המטען דרך פתח הדלת.

הסיוע לכפר דרום

ללא כל סיוע, נשאר אלי לבדו לבצע את משימות ההטלה של ציוד ותרופות לכפר דרום. אֵלִי הפעיל את חוש האלתור והאומץ שלו שחיפו על הנסיון המבצעי המועט, ומצא שיטה להגיע אל כפר דרום בלי להתגלות לאש האויב: "ברגע שהם היו שומעים את מנוע המטוס מתחיל לפעול (הערבים ישבו בקרבת מקום לניר-עם) הם היו פותחים בהפגזה עזה בכל האזור. מצאתי שעלי לעשות את כל ההכנות לפני ההמראה, ואז להניע ולהמריא מיידית לפני שיסיקו לפתוח בהפגזה. אולם הסכנה חזרה גם בדרך לנחיתה, רעש המנוע היה סימן להפגזה נוספת. לכן הייתי מגיע במנוע סגור למהלך סרק, וכך גולש לי (בלי חימום מנוע) ושופט לנחיתה על השליש האחרון של המסלול וממשיך את ריצת הנחיתה תוך פינוי ישר אל דיר החנייה של המטוס".

"הקיבוץ שנמצא קרוב לכביש ולמסילת הברזל המוליכים למצרים, נראה לערבים כטרף קל. על המקום הגנו כ-30 בחורים צעירים והוא היה במצור מזה חודשים

מ ש י מ ה (תוצאות והפרות)	מיט משנה תלמיד, או נוסע	מיט או מיט ראשון	מסוס		קונה		
			בספר	טיפוס	1948		
					יום	מיום	
הקברה מחדף הקודם							
נא קונוט - נא - קונוט נוקול		זא	PAI. 9	אמס	1	6	
קונוט - נא		"	"	"	2	"	
נתיקת גזון בכסני-קנוט, אק	1 בונק	"	"	"	3	"	
נא - קונוט		"	"	"	"	"	
קונוט - נא		"	"	"	"	"	
נתיקת גזון בכסני-קנוט	1 בונק	"	"	"	4	"	
נא - קונוט		"	"	"	"	"	
קונוט - נא		"	"	"	5	"	
נא - נא	2 בונק	"	"	"	"	"	
נא - קונוט, נוקול		"	"	"	7	"	
קונוט - נא נוקול סקע	1 בונק	"	PAI. 4	"	12	"	
נא - קונוט, נוקול		"	"	"	"	"	
סימסום:							
1. אנסט	יוניק 12.6.48	סכום לחודש					
2.	יחידה 6"סג על 2. נא						
3.	12.6.48	תזריר					
4.							
5.	אי. כייקט	חתימת המים					
6.							
סך הכל	5.00						

סך הכל (טורים 1 - 10)
313 שעות דקות

דף מספר הטיסות של אלי פיינגרש בימים הראשונים של יוני 1948

ארוכים. בלילה בו הגיע הצבא המצרי הסדיר לאיזור (14/15 במאי) נעשה נסיון נוסף לתגבר את כפר דרום, להוציא משם את הפצועים, ובעיקר לחדש את מלאי התחמושת, המזון והמים שפחתו עד לדרגת סכנה. מחלקת אבטחה תפשה משלט ממזרח לנקודה ושתי מחלקות נוספות נילוּו אל שיירת משוריינים שעשתה את דרכה בוואדי אל כפר דרום. עם עלות השחר החלו תותחים מצריים לפגוע בשיירה, כמעט כל כלי הרכב נפגעו והיה הכרח לפוצצם לבל יפלו בידי הערבים. רוב אנשי הלוי חלקם פצועים הגיעו ברגל למשק, הם מילאו את המרפאה, ומאחר ולא הביאו עימם אוכל, חמרי רפואה ותחמושת, הכבידה נוכחותם על הנצורים, במקום להקל עליהם. המצרים פתחו בהתקפה נוספת על היישוב הנצור, אולם המגינים הדפו את ההתקפה. מגיני היישוב המבודד בקשו סיוע אווירי, ואז המראתי במטוס אוסטר כשלידי יושב יעקב אבישר שתפקידו היה להטיל את הפצצות דרך הדלת. היו אלה פצצות של 25 ק"ג עשויות מצינור מתכת בקוטר 6 אינטש מלא חומר נפץ ובקצהו ידית ופתיל. היה עלינו להצית את הפתיל ולחשב כך ש-20 שניות לאחר מכן תתפוצץ הפצצה על הקרקע".

האוסטר הזעיר ביצע את ההתקפות על התותחים והמרגמות כשהערבים יורים עליו מכל כלי הנשק שבידם. המצב בכפר-דרום הלך והחמיר לאחר שתגבורת קרקעית שנשלחה למקום לא הצליחה להגיע לנקודה הנצורה והוחלט להטיל אליהם אספקה מן האוויר. אלי פיינגרש ביצע בלילה זה שתי גיחות כשהוא ממריא מניר-עם ומטיל אל חצר המשק חבילות ובהן חומרי רפואה, נשק וסוללות. רק חבילה קטנה ובה חומרי רפואה הגיעה לידי אנשי המשק, יתר המטען נפל לשדה מוקשים מחוץ לגדר ולא ניתן היה להגיע אליו.

הטיסה אל המקום היתה קשה ומסוכנת: "לא היה לי נסיון רב בטיסות לילה והיה עלי להגיע נמוך אל המקום מבלי להתגלות ומבלי למשוך את אש האויב", מספר אָלִי, "טסתי ליישוב רעים ומשם נכנסתי בגובה נמוך לתוך וואדי שהוביל לכוון צפון-מערב. לאור ירח יכלתי לראות את עיקולי הוואדי וטסתי מתחת לפני השטח שבסביבה. ידעתי את מקומו של עיקול בוואדי וכשהוא פנה שמאלה, זה היה המקום למשוך לגובה ולאתר את החצר הקטנה של כפר-דרום, שם סימנו לי המגינים את מקום ההטלה במדורה, אולם איש לא חזה שכל השטח יהיה מלא שרידי שריפות קטנות כתוצאה מהפגזות, ובכל הסביבה בערו להבות. קשה היה לאתר את מקום ההטלה, תמרנתי בגובה נמוך ובפניות חדות

כדי לא להתרחק מן המקום, זה היה מסוכן ביותר".

בהטלה השניה נקלע המטוס לאש מקלעים חזקה, ואלי נאלץ לוותר ולא להטיל את החבילות מחשש שתגענה לידי האויב במקום לתוך היישוב המותקף. בימים שלאחר מכן המשיך אלי פיינגרש להטיל אספקה אל כפר דרום המותקף והמשווע לעזרה. בתשדורות שהתקבלו מכפר-דרום ניתן ללמוד על מצבם: 04:00- האויב מתפרץ למשק מצפון בין העמדות. מתקרב גם טנק. הטנק נפגע ועולה באש. ההסתערות נהדפה. חסרה תחמושת וביחוד שקיות עם חומר נפץ נגד טנקים. הסוללה הולכת ונגמרת. רוח הלוחמים יורדת מאין ידיעה על תגבורת.

11:15- ארבעה משוריינים ונשק הגיעו לחורשה. יריות לעבר הנקודה, התפוצצויות ממזרח למחנה. רצוי שתשלחו רובה אנטי-טנקי. הסוללה שנוקה התרסקה, הרימונים נפלו לתוך האש ומתפוצצים. האויב בבאר ובוואדי. הפצוע רציני, הכרחי להעבירו מיד".

ב-15 במאי הופנתה לטייסת הגליל בקשה דחופה ממטה "יפתח" לסייע ליחידות החטיבה ש"נתקעו" במלכיה ללא מים. משה פלדמן המריא במטוס אוסטר ועמו "גיריקנים" (מיכלי מים) קשורים למצנח. באותה עת כבר היו ברשות הטייסת מכשירי קשר מק-300 שאיפשרו קיום קשר אלחוטי רציף לא רק עם הבסיס ביבנאל, אלא גם עם יחידות הפלמ"ח בשטח. כשהגיע משה מעל ריכוז הכוחות החלו מכוונים אותו מספר משדרים בעת ובעונה אחת, ומיקומו נתגלה על ידי כפר ערבי שכן, שמכיוונו החלה נפתחת אש חזקה.

לימים סיפר משה: "כשאתה טס במטוס קל ויורים עליך ברובים או במקלעים, אתה שומע את שריקת הכדורים אם הם פוגעים במטוס או חולפים בקרבתו. הפעם היתה האש החזקה ביותר שהבחנתי בה אי פעם".

למרות זאת, המשימה בוצעה במלואה, הגיריקנים הוטלו אל הכוחות הצמאים והמטוס חזר בשלום לבסיסו. לאחר הנחיתה, נוכח משה לדעת כי האוסטר ספג פגיעות רבות, בעיקר במדחף.

ה-15 במאי 1948 היווה תאריך חשוב בהיערכות צה"ל וצבאות ערב לקראת הכרעה. ביום זה אמור היה להתפנות מארץ-ישראל הצבא הבריטי, ולהסתיים מעשית שלטון המנדט. לקראת תאריך זה החלו הכנות משני הצדדים לקביעת מירב העובדות בשטח, מתוך ציפיה כי קביעה שכזו תשפר את העמדות הטקטיות לקראת ההתמודדות המכרעת על השליטה בארץ-ישראל. לצורך כך תכנן צה"ל לבצע בצפון הארץ את מבצע "יפתח" שמגמותיו היו:

א. הוצאת עמדות המפתח מידי האויב ;

ב. השתלטות על עורקי תחבורה בגליל;

ג. עריכת הגליל לבלימת הפלישה העתידה להיפתח;

סדר הכוחות שעמד לרשות הפלמ"ח ומפקדו יגאל אלון היו שלושה גדודים, תוך סיוע לוגיסטי של כל ישובי המרחב, והפעולות הראשונות כללו פריצת פרוזדור לצפת העברית על ידי כיבוש הישובים הערביים עין זיתון וביירה. בעודם עסוקים בכך, נפתחה מתקפה ערבית ב-1 במאי על הישוב רמות-נפתלי על ידי כוחות "צבא ההצלה" בסיוע הצבא הלבנוני הסדיר שהיקצה לצורך כך תותחים ומשוריינים, ועימם כ-300 לוחמי חי"ר. בישוב היו באותה עת 45 מגינים ואלה הודיעו בהחלטה למטה הפלמ"ח באיילת השחר על המתקפה, ועל בקשתם הדחופה לעזרה. תותחי הלבנונים בקוטר 75 מ"מ, שהיו מורכבים על משוריינים, עשו שמות בחומות המבצר שהיווה חומת מגן ראשונה על הישוב. חלקים מקירותיו קרסו, ומרבית עמדות ההגנה, פרט לכמה עמדות מפתח, ננטשו בידי המגינים שמספר פצועיהם הגיע לעשרים וחמישה. בידי המגינים, שאיבדו את הנשק הכבד שהיה ברשותם, שתי מכוונות יריה ושתי מרגמות 2 אינץ', נותרו רק שני מקלעי "ברן" ורובים, תכניתו של מפקד הגליל העליון המזרחי אורי יפה היתה, להעביר חלק מהכוחות שלחמו בצפת, אל רמות נפתלי, ובחסות החשיכה לפרוץ אל הנצורים בסיוע אווירי של טייסת הגליל. אולם מפקד החטיבה יגאל אלון סרב לפצל את הכוח, ולאורי יפה לא נותר אלא להקדים את הפעילות האוירית כמוצא יחיד לשחרור הנצורים מהלחץ הכבד בו היו נתונים. אנשי הישוב סיפרו על תרומת הטייסת להדיפת המתקפה, ועל מצבם הקשה, סיפר משה כ"ץ: "... הגיע פרימוס, עשה מספר עקופים, וזרק כמה פצצות מעל הגמלא (תל בלאוי) ובאזור המשוריינים. כשהנמיך ראינו את כנפיו המנוקבות בכדורים. כאשר האוירון תר אחרי עמדות האויב נשתתקו סוללות התותחים הכבדים במלכיה מחשש לגלות את מקומם. עם הסתלקותו של המטוס נתעצמה ההתקפה מחדש". נסיון הטייסת לסייע בקשר עם מגיני

הישוב לא עלה יפה, המשיך וסיפר משה כ"ץ: "הופיע פרימוס זורק פתק: "מדוע אין הקשר פועל? אם חסרה סוללה - הניפו דגל לבן, אם המשדר פגוע - הניפו דגל אדום" אולם לא ידענו כיצד נודיע, שפשוט, אין מי שיפעיל את הקשר". אברהם בלטיטה ששימש כמטילן במתקפה על הערבים ברמות נפתלי סיפר: "רמות-נפתלי היתה מנותקת לגמרי מכל הצדדים. כוחות קאוקגיי עמדו עם כ-15 כלי רכב משורינים לפני שער המשק שעמד לפני כניעה. עמדו שם יומיים והפגיוז, לא היה שום קשר אתם גם לא קשר רדיו. שלחו יחידת פלמ"ח שהגיעה למשק וגם היא לא דיווחה שם מה קורה בתיאום עם חטיבת יפתח. לקחו 4 פיסות בד צבעוניות וכל בד בצבע אחר כדי להשליך לתוך חצר המשק שהיה כ-50 על 50 מטר. המטרה היתה לברר את הצרכים של מגיני המשק, על ידי הנחת פיסת הבד המתאימה על הקרקע. השאלות שנשאלו היו:

1. האם מחלקת הפלמ"ח שבאה לעזרתכם הגיעה;

2. האם זקוקים לתחמושת;

3. האם נחוץ לכם מזון.

הבעיה היתה לרדת כל כך נמוך כדי לזרוק את החבילה. במשימה זו טסתי עם פרץ גרוסר באוסטר. טסנו ממזרח למערב והתאמנו את הגובה המתאים עוד בהיותנו מעל לחולה. הגענו מעל לשטח זורקנו את החבילה, לא ירו עלינו בכלל עשינו סיבוב וכעבור כמה דקות נפרסו הדגלים [הכוונה לפיסות הבד]. התברר כי מחלקת הפלמ"ח תפסה בדרכה פנימה את המשלט. דיווחו אז למפקדת החטיבה כי טור משורין מתקרב למשק. בהתייעצות שנערכה בקשה החטיבה שתיעשה פעולה אווירית, לקחנו שני אוסטרים והוצאנו מהם את הדלתות, הכנסנו שני מקלעי MG וטסנו בגובה פני הקרקע עד המשורינים, ומהצד, במרחק כעשרים מטר פתחנו עליהם באש, עשינו זאת ארבע פעמים. המשורינים לא פתחו באש, הסתובבו וחזרו כלעומת שבאו".

ירוחם כהן, מלוחמי הפלמ"ח, תיאר מנקודת מבטו של קמ"ן החטיבה, את תקיפת רמות-נפתלי: "עם קבלת הידיעות על מתקפת האוייב ביצעתי סיורי תצפית במטוס "פרימוס" של "טייסת הגליל". המצב ברמות-נפתלי נראה חמור ביותר. יחידות השריון הלבנוני התקדמו לעבר המשק ואילו במשק גופו לא נראתה תנועה כלשהי. אנשי המקום, אשר לא יכלו לעמוד בפני האוייב שהיה עדיף במספרו ובנשקו כמה וכמה מונים, פינו אל המישלטים החולשים על המשק ותבעו באמצעות מכשיר הקשר עזרה מיידית. הייתי משוכנע שמטה המבצע

יורה להעתיק כוחות לעזרת רמות נפתלי, אך מפקד "יפתח" החליט להימנע בכל מחיר "מלרקוד לצלילי חלילו של האוייב" ובכך להשמיט את יוזמתה של החטיבה במערכות צפת. אילו גם הוחשה עזרה לרמות נפתלי, הרי היה ספק אם יוכל להכוח שעמד לרשותנו לפרוץ לאור היום אל המושב הנצור. לוחמי רמות נפתלי נצטוו להחזיק מעמד עד חשיכה והובטח להם שייעשה מאמץ לפגוע באוייב ב"הפצצות מן האוויר". חזרתי לשדה התעופה להכנת "הפצצות האוויר". פרקנו את דלת המטוס שליד מקום מושבי, ולאחר שנקשרתי בחגורות אל כסאי ניתנו לי שלוש פצצות מתוצרת בית, שמישקל כל אחת 20 קילוגרם. פצצה אחת הונחה לרגלי, השניה על ברכי ואת השלישית החזקתי בזרועותי. אורך פתיל ההדלקה היה 20 סנטימטר. הטייסים שלנו, משה פלדמן (פלד) ישעיהו בודילבסקי (בודי) מיבנאל, פוסי מכפר גלעדי ופרץ גרוסר מאשדות יעקב, חישבו את מהירות הנפילה והגענו למסקנה שאם נטיל את הפצצה מגובה 600 מטר הרי שהיא תתפוצץ מיד לאחר נפילתה על הקרקע".

ב-15 במאי נקראו פרץ גרוסר ואברהם בלטיטה אל ירוחם כהן, קצין המודיעין של החזית, שדיווח להם על סכנת התקדמות של כוחות הצבא העיראקי בין הקיבוצים גשר ובית-יוסף, מצידו המזרחי של נהר הירדן לכיוון מערב, כדי לנתק את כביש בית-שאן - טבריה. הכוחות היו אמורים לחצות את הירדן על גבי מעבר מים שנבנה בידי פלוגת ההנדסה העיראקית. יגאל אלון הורה להפיץ את הגשרון ולעכב את חדירת העיראקים, אולם התרה בטייסים לבל יפציצו את שני המכלים הגדולים לזיקוק נפט של חברת IPC (חברה עיראקית-בריטית שהובילה נפט במערך צינורות שהשתרע מעיראק עד נמל חיפה), אשר היו סמוכים למקום, וזאת על מנת למנוע נזק פוליטי ביחסים עם הבריטים ואולי אף מעורבות צבאית שלהם. השניים המריאו בליל ירח עם ארבע פצצות בנות 50 ק"ג כל אחת. הם הסתייעו בניווט במדורות ענק שעלו מן הקיבוצים שער-הגולן ומסדה, ומשם המשיכו בטיסה מעל לירדן, שכן מימי הנהר השתקפו באור הירח והקלו על מלאכת ההתמצאות. סמוך לחצות הגיעו מעל המטרה ותרו אחר הגשר. סיפר פרץ: "ההפצצה היתה צריכה להתבצע על מעבר צר מעל הירדן, ששם גם עבר צינור הנפט, ולפוצץ את הגשר, שזה היה לחלוטין בלתי הגיוני לפגוע בדיוק בו, במיוחד בלילה, אלא מקריות בלבד. יגאל הזהיר אותנו לא לפגוע במכלים, כי זה עלול להצית תבערה. ברור שאחר כך היתה חגיגה גדולה, וכולם היו שמחים מאד".

אברהם בלטיטה, ששימש בגיחה זו כמטיילן, סיפר: " אמרתי לפרץ, הרי אתה יודע בעצמך שאנחנו במעבר הקטן הזה לא נפגע, אבל המראנו. טסנו לכל אורך הירדן, וחפשנו היכן הגשר הזה עליו היה אמור לעבור צבא. עברנו מעל אשדות יעקב, אשתו של פרץ גרוסר היתה שם. היה אז מצור, תמיד כשעברנו מעל הקבוץ פתחנו וסגרנו את המצרת, כדי לסמן לה שזה אנחנו למעלה. הגענו למטרה. היה אור ירח, אני זוכר שהירדן הבריק והיה נדמה לנו שאנחנו רואים משהו. ישבתי בכסא האחורי של האוסטר, ומלפנים בכסא הימני היו מונחות הפצצות. הדלת הוסרה, נהגתי להניח את הפצצה על סמוכת הכנף, ובקשתי מהטייס לבצע רק פניות ימניות... ירדנו נמוך מאד ואז ראינו את המכלים הענקיים. אמרתי לפרץ, מה שיהיה יהיה. ירדנו נמוך מאד, טסנו מצפון לאורך הירדן, זרקתי את הפצצה, ועוד לפני שהגיעה למטרה, אמרתי "פגענו" ולא הספקתי לגמור את המשפט, ואנחנו עפנו ללא שליטה על המטוס. פרץ נבהל, אמרתי לו תעשה סבוב שני ונזרוק את כל הפצצות. כנראה שפגענו בכל זאת במכלים. התחלנו לחזור הביתה. בכאוכב-אל-האווה [כוכב הירדן] ישב אברהם יפה עם חייליו, והיה לנו קשר עם "ווקי טוקיי", מכשיר מק-20. הם התחילו לצעוק "איזה יופי, מה עשיתם!", חזרנו למחניים ונחתנו".



אוסטר - יוצר בבריטניה על פי דגם של טיילורקרפט D החל משנת 1939. מתקני הייצור והתוכניות הובאו מארה"ב. הדגם הראשון היה בעל מנוע חלש יחסית, דגם 2 צויד במנוע לייקומינג בהספק של 130 כ"ס, ובדגם השלישי הוכנס מנוע גייפסי-מייג'ור מתוצרת דה-הבילנד. האוסטר ה"ציבילי" (VQ-PAS) נרכש בבריטניה ע"י ארגון "נשים חובבות תעופה" (נח"ת) והוטס לארץ על ידי הטייס הראשי של חברת "אווירון" עמנואל צוקרברג (צור), ולאחר שנה (10 נובמבר 47) הועבר המטוס ל"שירות אויר". בתחילת 1948 רכשה ה"הגנה", במחיר 8,500 לא"י, 21 מטוסי אוסטר מדגמי 3, 5, מעודפי הצבא הבריטי בארץ. המטוסים פורקו והועברו מעקרון לתל-אביב, ואוחסנו ביקב הנטוש בשכונה שרונה (כיום דרום הקריה בת"א) שני מטוסים ראשונים שופצו והוכנסו לשימוש כבר בפברואר 1948.



מטוס ר.וו.ד-13 מטיל ציוד לקיבוץ יחיעים - 1948

סיוע טייסת הגליל לכיבוש מצודת נבי-יושע, מלכיה וקדש

לאחר שחרור צפת, נתפנתה חטיבת "יפתח" להיערך להגנת אצבע הגליל מפני פלישה לבנונית ממערב, וסורית ממזרח. מפקד החטיבה קיבל את הפקודה הבאה:

1. עליך לכבוש את נבי יושע, קדש ומלכיה.
2. עליך להרוס מיד את כל הגשרים שבמבואות הלבנון ומסוריה, ממלכיה ועד צפונית לים הכנרת.
3. עליך לרכז את מרבית כוחותיך מיד עם גמר הפעולות הנ"ל בסביבות ראש פינה ואיילת השחר, ולשמש כח נייד רזרבי בפעולה מיידית נגד הפולשים מצפון, מזרח וצפון-מערב.

מצודת נבי-יושע (מצודת כ"ח), שלטה על הכביש מראש פינה למטולה, לכן היתה יעד אסטרטגי חשוב ביותר. שלוש פעמים ניסה צה"ל לכבוש את המצודה ונכשל. לאחר הכשלוך השלישי ביקר יגאל אלון את הלוחמים וביקש שישארו בשטח עד רדת הלילה, אז הבטיח, תבוצע מתקפה משולבת מן האוויר ובסיוע תותח 20 מילימטר. השפעת הירי של התותח על קירות הבטון של המצודה לא הייתה יעילה

כלל, ולא נגרם שום נזק של ממש.

בליל ה-15/14 במאי, יצא גדוד "העמק" במסע רגלי לרמות נפתלי, ולאחר מסע ארוך ומייגע נערך להתקפה על מלכיה וקדש. הקרב בשלביו הראשונים צלח בידי לוחמי הגדוד אך עד מהרה הגיעה תגבורת לבנונית שתקפה מדרום ותותחיה הפגיוז את הלוחמים בפגזי רסס (שרפנל). מספר הנפגעים עלה מאחר שהלוחמים התקשו להתחפר ולהתגונן בקרקע הסלעית המחורצת והקשה. מטה החטיבה הורה ללוחמי "העמק" להתפנות ולסגת לכיוון גבעה, ממנה ניתן לשלוט על המבואות הדרומיים של מלכיה. ביום הקרב שרר מזג אוויר חם והלוחמים נקלעו למצוקת מים. בנוסף חסרו תחמושת ומזון. מטה החטיבה הורה לטייסת הגליל להצניח תחמושת ומזון ולהפציץ את ריכוזי הלבנונים. משה פלדמן ביצע שלוש גיחות במטוס הפיירצייילד, בשתיים מתוכן הופצצה מלכיה, ובשלישית נזרקה תחמושת בעזרת מצנח. ישעיהו בודילבסקי ביצע אף הוא שלוש גיחות במטוס הפיירצייילד, בגיחה הראשונה בה הופצצו מלכיה וקדש, פגעו בודילבסקי והמטילן אברהם בלטיטה בשני משוריינים סוריים שעשו את דרכם לכיוון קונייטרה. לאחר שהוטלו חמש הפצצות, חזר בודילבסקי בטיסה נמוכה ובלטיטה פתח באש ממקלע "ברן" שהוצב במטוס על הלבנונים שהחלו לסגת. במהלך הטיסה הבחין בודילבסקי בירידה בלחץ השמן במנוע והחליט לנחות במחניים. בשדה המתין לצוות יגאל אלון שהפציר בהם לצאת לגיחה נוספת ולהפציץ את הצבא הלבנוני כדי שלא יהיה סיפק בידו להתארגן למתקפה לילית, ולמנוע בכך פינוי לוחמי "העמק" הפגועים משדה הקרב. בודילבסקי הסביר לאלון כי ללא שמן במנוע לא יוכל המטוס להמריא, והאנשים בשדה החלו לחפש פחיות שמן מתאימות, המטוס צרך שמן 80, ושמן מסוג זה לא היה בנמצא, חלק הביאו פחיות שמן 20 וחלק שמן 60, ומישהו הציע, בלצון כנראה, לערבב את השמנים, אולי מתערובת של 20 ו-60 יצא שמן 80. הדבר נעשה בלית ברירה, ואכן מד לחץ השמן בתא הטייס הראה לחץ סביר שאיפשר לשחרר את המטוס לגיחה נוספת. אך נתגלתה בעיה נוספת: קרעים בצמיג הגלגל האחורי, כנראה כתוצאה מירי ני"מ בעת תקיפת הכוח הלבנוני. צמיג הגלגל מולא בסמרטוטים והמטוס עשה דרכו לעבר מלכיה.

זמן קצר לאחר הגיעו לאיזור הקרבות, החל שוב מד לחץ השמן להצביע על ירידה. בודילבסקי החליט לא להסתכן והחזיר את המטוס לנחיתה ביבנאל. עוד באותו לילה נשלחה משאית פלמ"ח לשדה דב והביאה את פחיות השמן הדרושות. בגיחה השלישית הוטלו מיכלי מים ליחידות בשטח, אלה נקשרו למצנחים מאולתרים

שנתפרו לצורך כך במיוחד ובדרך חזרה ליבנאל בוצע סיור מעל הגשרים בכביש המוליך למארג' עיון. בקרב על מלכיה כבר היו מותקנים במטוסי הטייסת מכשירי קשר (מ"ק - 300), והטייסים יכלו להיות בקשר בו-זמנית עם הבסיס ביבנאל ועם יחידות החי"ר בשטח שגם הן היו מצוידות במכשירים זהים, ברם, אליה וקוץ בה. בהגיע המטוס לשטח החלו לכוונו מספר מכשירי קשר בעת ובעונה אחת, הטייס פלדמן אמנם שמע את המשדרים אליו, אך המשדרים לא שמעו זה את זה והמהומה יצרה חוסר תיאום. כשחזר לנחיתה ביבנאל התגלו פגיעות רבות בגוף המטוס ובמדחפו מירי נ"מ לבנוני.

שמואל ("מולה") כהן, מפקד הגדוד ה-3 וסגנו של יגאל אלון במבצע "יפתח" תיאר את הרגעים הקשים שקדמו להתקפה, כאשר היה הכרח לעצור את הלבנונים והגדוד השלישי של החטיבה היה באפיסת כוחות: "... ואז חיפשנו כל מיני דרכים איך אנחנו עושים את זה, וקראנו אלינו את הטייסים ואמרנו, חברה אתם תטוסו בלילה, תרדו מעל נבי יושע ותורידו לתוך החצר פצצות... הם אמרו אי אפשר זה קשה, אחרי זה הם התיישבו ואמרו אנחנו עושים את זה... קראנו למפקד הפלוגה.. ואמרנו, חבר אתה רק מסייע להפצצה אתה תוקף את נבי יושע עם חיל אוויר ועם תותחים..."

סיפר על כך משה פלדמן: "מספר פעמים ניסה הפלמ"ח לכבוש את מצודת נבי יושע, השולטת על הכביש מראש פינה למטולה ועל הכביש למגרה. כל הנסיונות נכשלו. את ההתקפה האחרונה התחילו כוחות הפלמ"ח בלילה ונשארו תקועים לאור היום מסביב למצודה, בלי מים וביניהם פצועים. בלילה של ה-16 במאי פנה אלי יגאל (אלון) והציג את תכניתו לתקוף את המצודה בכוחות משולבים של קרקע ואוויר.

בתכנית זו היה חידוש עברונו - טיסת לילה, שבה טסים בעזרת מכשירים, שלא כבטיסת יום. לא היינו מנוסים בטיסות לילה, באזור הררי וחשוך, כשהמשימה היא להטיל פצצות לתוך יעד מוגדר. לאחר היסוסים החלטתי שאנחנו מבצעים את המשימה. יום או יומיים לפני כן קבלנו פצצות תאורה, והחלטנו שאנו משתמשים בהן בהפצצה זו. לקראת חצות המראנו, ההתמצאות בלילה לא היתה פשוטה, הלילה היה חשוך לחלוטין. נסינו לפתור את בעיית ההתמצאות על ידי הבערת מדורות בעמק החולה ובמחניים ולהעזר באורות הישובים כדי למצוא את דרכנו אל המטרה. נסיונו כסיירים בפלמ"ח והכרותנו עם השטח, הוואדיות והגיאיות, השבילים ואת ההרים עזרו לנו מאד. אחת הבעיות היתה

למצוא את משטרת נבי יושע, שהייתה במבנה קטן מאוד. כשהגענו סמוך למשטרה ראינו שללא תאורה לא נוכל לבצע את ההפצה. הסתובבנו עד שזיהינו את המשטרה, הטלנו את פצצות התבערה על המשטרה כדי לזהות אותה ואחר כך ניסינו להכניס את הפצצות לתוך המשטרה... אחת מהן פגעה בפנים והשנייה לצידה..."

הפעולה היתה מתואמת עם כוחות היבשה, באמצעות מכשיר הקשר שבמטוס, ובסיומה החלה ההסתערות של כוחות הקרקע. נראה כי עצם הופעת המטוסים והפעלת הנשק עודדה את הכוחות למאמץ האחרון שהביא לכיבושה של המצודה. המצודה נמצאה נטושה, הכוח הלבנוני הסתלק ממנה בבהלה. בסוף חודש מאי נכבשה מלכיה מחדש. עתה הושם מחסום בדרך המוליכה ממנה לעבר עמק החולה, ונפתחו הדרכים לרמות נפתלי ולמנרה.

ב-18 במאי הועברה טייסת הגליל מיבנאל למחניים. יבנאל היתה נתונה לסכנת הפצה מצד חיל האוויר הסורי לאחר שנתגלתה בעת מרדף של הרוורד סורי אחר



אברהם בלטיטה, לידו תמר

מטוס האוסטר של פרץ גרוסר, והדבר סיכן את המשך הפעילות המבצעית. לסיכום תקופת הפעילות הראשונה ביבנאל, שלח מפקד הטייסת משה פלדמן דו"ח למטה חיל האוויר: "מה-15.5 התחלנו להפציץ לילה לילה אפשר להגיד שבהצלחה. הפצצנו גם, בכמה מטוסים אותה מטרה בתאום זמנים של עד 5 דקות בין המראה להמראה והענין הצליח יפה. בלילות ירח אלו הפגיעות הן טובות. דו"ח מפורט אשלח בקרוב. ביום מסתובבים פה מטוסי האויב, לרוב מסתובבים שני מטוסים הדומים להרוורד, היורדים נמוך

ויורים. אנחנו נמנעים מלעלות ביום. בשדה של מחניים אין סידורים מינימליים לעבודה במטוסים ועד עכשיו, אף איני יודע תפקידו של מי הוא לדאוג לכל הפרטים שהם חשובים מאד [כמו מכבה אש וכו']. כמו כן הכרחי שיבוא הנה

לפחות עוד פיירצייילד. בשטח הררי כזה זה לא ענין לטפס באוסטר. היה מדובר שיבוא הנה אדמיניסטרטור שעד עתה עדיין לא ראינו אותו והרבה ענינים מחכים לסדור. העבודה דורשת עוד שני טייסי משנה שהם גם צלמים וגם מפציצים [הכוונה למטילונים] אם אפשר לשלוח את מתי סוקניק ואת איליה רוזנצווייג, זה היה רצוי. גם לחובסקי [ישראל לחובסקי-להב] כפי שמסרו, היה צריך להגיע הנה ומשום מה לא הגיע עד כה. צריך לשלוח הנה צפורניים וביחוד צפורניים של 40 ק"ג שפועלות יפה מאד ופצצות תבערה שיכולות להיות שימושיות מאד. אני מסכם את הדרישות: (1) סדורים לשדה התעופה (2) אדמיניסטרטור (3) טייס ושני טייסי משנה (4) פיירצייילד נוסף (5) צפורניים (6) טופסי דו"חים מכל המינים (7) התענינות יתר בבסיס ע"י ביקורך בו. אני מבקש לשלוח תשובה בהקדם ולבוא לביקור" (המקור בעמ' 240-241).

הקרב השני על מלכיה

ב-26 במאי החל הקרב השני על מלכיה. כוחות הגדוד ה-1 בפיקוד דן לנר, שהתבססו על המשלטים מדרום-מזרח למלכיה, פתחו באש מטרידה של תותחים, מרגמות ומכונות יריה. לאחר רדת החשיכה, החל טור משאיות לנוע באורות מלאים מנבי יושע לעבר מלכיה. הטור המואר משך אליו אש, וכשעבר מול כוחות האויב כבו פנסי המכונות והן שבו על עקבותיהן באורות כבויים וחוזר חלילה, כדי ליצור רושם אצל האויב שמדובר בהעברת כוח גדול אל החזית. בחסות החשיכה, חצה הטור המשוריין את חלקת השדה הלבנונית שהפרידה בין קיבוץ מנרה לבין הכביש הלבנוני שהוליך ממארג' עיון למלכיה. בצומת עיטרון מלכיה אירעה תקלה, כאשר הכוח פנה בטעות לכיוון עיטרון במקום למלכיה. מפקד הטור הבחין בטעותו רק לאחר שראה כי עיטרון מופצצת מן האוויר. היה זה מטוס הפיירצייילד מוטס בידי משה פלדמן שיצא לגיחה לילית, אליו הצטרף זמן מה לאחר מכן גם ישעיהו בודילבסקי באותו מטוס. אף הוא הפציץ את עיטרון, ומשנתרו במטוס פצצות והמטרה הופצה כדבעי, הפנה את חרטום המטוס לעבר בינת-א-ג'יבל והשליך על הכפר את שארית החימוש. על חשיבות פעולות הטייסת בקרב על מלכיה וקדש ניתן ללמוד ממברק שנשלח מיגאל אלון לראש אג"מ יגאל ידין בזו הלשון: "הציפורים באו וגרמו הפסקת ההרעשה. ציפורים פעלו כל היום. השפעתן היתה מכרעת. עם הטלת ציפורניים על קדש ומלכיה החלה בריחה מהכפרים. בעת הופעת הציפורים הופסק הקרב. פחד הציפורים גרם הנחת נשק ובריחה חזרה לכפרים".

אולם מלכיה לא חדלה מלהוות מטרה חשובה לשני הצדדים הלוחמים. בתקיפת פתע של "צבא ההצלה" בתגבור גדוד לבנוני וכוח סורי ב-5 ביוני, נכבשו מלכיה וקדש בפעם השנייה. הערבים הפתיעו את כוחות צה"ל במקום, על אף שמידע מוקדם על היערכותם הגיע לידיעת המטכ"ל. הסיבה לכך הייתה הקשיים בתחבורה לירושלים, והצורך להעתיק כוחות מחזית הגליל, שנדמה כי שקטה מעט, דרומה לעבר חזית המרכז. תפנית בלתי צפויה זו הביאה גם לביטול תכנית שהגו בה יגאל אלון, משה כרמל וקצין המבצעים של הצפון באג"ם, ישראל בר, למסע כיבוש מהיר של הגליל בתנועה מתואמת של חטיבות "יפתח" ו"כרמלי".

הקרבות בנגב

בנגב, המשיך אלי פיינגרש לטוס ולהטיל אספקה לכפר דרום, חלק מן הזמן כטייס יחיד במקום במשך כל חודש מאי 1948 עד ה-4 ביוני, אז עזב לטייסת בתל-אביב, חולה, מותש נפשית וגופנית, אך המשיך ומילא את משימותיו לאורך כל התקופה. "הייתי לבדי חלק גדול מן הזמן, לא היה לי עם מי להתייעץ וממי לקבל הדרכה כיצד לבצע משימות מסובכות כמו הטלה לתוך חצר המשק הזעירה, תחת אש אויב, בלילה, בגובה נמוך עם מטוס שאינו מוכשר למשימות מסוג זה. הבדידות היתה קשה, אחרי הגיחה הייתי נוחת מאוחר לפעמים אחרי חצות, לא היה לי היכן לקחת אוכל או כוס תה חמה והייתי נשאר רעב עד הבוקר, ואז הגיעו לאזני התשדורות מכפר דרום הזועק לעזרה והתברר שהחבילות חלקן נפל מחוץ לחצר המשק, חלק התרסקו ואבדו, או נפלו לידי הערבים. כל הסיכון והמאמץ היו לחינם. המורל שלי הלך וירד, ובלילות כמובן לא ישנתי, אולם גם ביום קשה היה למצוא מקום בו ניתן היה לישון בשקט. לאחר 18 גיחות ב-20 יום הגעתי לסוף קצה היכולת הנפשית והפיזית שלי, אבל לא ויתרתי, תשדורות כמו - "המשלוח הגיע בסדר", או "זרקו מיד מחטים לתפירת שרירים ומכשיר לעירוי דם", היו נוסכים בי כוח לטיסה נוספת".

כפר דרום נהרס לחלוטין. שני בתי הבטחון נהרסו לגמרי, כל הצריפים נשרפו. במקום נותרו 25 לוחמים נושאי נשק עייפים, רעבים וחלקם פצועים. עד להפוגה הראשונה נמנעו המצרים מלתקוף פעם נוספת את כפר דרום, אולם חיזקו את המצור על המקום והמשיכו בהפגזות יומיומיות. המגינים החזיקו את המקום תוך לחימה בלתי פוסקת, וכשהתקרב מועד תום ההפוגה הוחלט שאין טעם להחזיק במקום בתנאים אלה, וערב חידוש הקרבות (8 ביולי 48) פונו אנשי כפר-דרום.

מיד לאחר הפלישה החל אלי פיינגרש לחפש מנחת אפשרי אחר מהמנחת בניר-עם. בבוקר ה-18.5 החלה הפגזה מסיבית של תותחים מצריים על נייר-עם, דבר שסימן את התקרבות המצרים, ובאותו יום מצא מפקד הטייסת מסלול נחיתה אפשרי בדורות, רחוק מציר הפלישה. מסלול הנחיתה שמצא אלי היה בוואדי ליד שדה, שלידו היתה חורשת אקליפטוסים קטנה. ההעברה נקבעה ל-19 במאי. באותו בוקר המריאו פיינגרש וזכאי לטיסת סיור כדי לבדוק את מצב הקרב בקיבוץ יד-מרדכי, וללוות מספר משוריינים שיצאו מנייר-עם כדי לתקוף את הצבא המצרי שם. ארבעה מטוסי קרב מצריים תקפו את המשוריינים, והחלו לרדוף אחר ה"אוסטר" של פיינגרש וזכאי. פיינגרש נאלץ לנחות במנחת בדורות. שתקאי שהיה צריך להטיס את המטוס השני לדורות לא הופיע שם, ואחר כך התברר כי נשלח לפנות ערב על ידי מפקד הגדוד השני, משה נצר, להפציץ את הצבא המצרי התוקף את יד-מרדכי. ב-18 במאי הגיע האישור לעזוב את נייר-עם, ואלי, הטייס היחידי

מטוס/אגם
9 בולו 1948
מ - 1600

ח"י ב"א/כ

פסקה 79 . 05

המטוס	זכאי	אלי	ולקויק 1940 - המטוס
			(2) מלך - ה'יני.
			(3) בן-מלך / אלף
			(4) יבולוה 1948
			(5) במלך, 9/1, וגור-מלך
			(6) אה ש"י אלמי הניס.
המטוס	אלי	ולקויק	ולקויק 1940 - המטוס

המטוס
ב"א/כ

אז בטייסת, עבר עם מטוס האוסטר לשדה שבקיבוץ דורות ואז הגיעה תגבורת, אדם שתקאי הגיע עם מטוס אוסטר נוסף ונחת בדורות, הוא טס שם כשבוע עד שהגיע צחיק יבנה והחליף אותו. למחרת היום הושלמה העברת הטייסת לדורות. צוות הקרקע, ציוד הקרקע, והפצצות הועברו בטנדר של הטייסת והמטוס הנוטר, בטיסה.

בשדה הנחיתה שבדורות הוכנסו שני המטוסים לחורשת האקליפטוסים ולשם הסוואה כוסו ברשתות. המרחק בין המסלול לחורשה היה כ-200 מטר ולכן נאלצו להסיע את המטוס עד למסלול, דבר שהיה כרוך בסיכון גדול שכן אז היו המטוסים פגיעים. לכן אם הופיע מטוס אויב היה אחד המכונאים מסמן לטייס וזה היה מדמים את המנוע וקופץ מהמטוס כדי למצוא מחסה. למזלם של אנשי הטייסת דבר זה לא קרה לעיתים קרובות והמטוסים לא נתגלו.

ב-5 ביוני בוצעה גיחת פינוי של שני נפגעים מנבטים על ידי אלי פיינגרש: "בנחיתה בנבטים נכנס המטוס לאזור הגדרות של המשק שהיה ממוקש, ורק לאחר עזרה של חברי המשק הוצא המטוס ללא כל פגע ופיינגרש פינה את שני הפצועים לת"א. ערב סיום ההפוגה הראשונה ב-9 ביוני כבש הגדוד השני של הפלמ"ח



סיור אווירי - 1948

שמפקדתו היתה בצאלים את ביר עסלוג' על מנת לנתק את הציר המזרחי של כוח הפלישה המצרי. בקרב זה ספג הכוח אבדות קשות, ופצועים רבים הובאו למערה בקיבוץ רביבים הקרוב, שם חיכו לפינוי."

הטייס יצחק יבנה נשלח לחלץ פצועים קשה: "מסוף חודש מאי 1948 עד 8 ביולי 1948 הייתי מפקד טייסת הנגב, שהיתה מוצבת לחילופין בניר-עם ובדורות, שם היה מינחת מאולתר קצר מאוד, והמטוסים (שניים מדגם 'אוסטרו') היו מוסתרים ומוסווים בחורשת האקליפטוס ליד הוואדי, צפונה מן הקיבוץ (במקום שעכשיו הכביש חוצה את הוואדי). רק מאוחר יותר סללו מסלול ארוך יותר בדרך לרוחמה, לא רחוק משדה דורות, והוא שימש להנחתת מטוסים גדולים יותר. דורות הופצה מן האוויר פעמים אחדות על-ידי מטוסי ספיטפייר מצריים, אך אותנו לא זיהו ולא הפציצו. חלק מהזמן היו תחת פיקודי שני טייסים נוספים, יתר הזמן הייתי מפקד וטייס גם יחד, עם שני מטוסים ברשותי. ב-11 ביוני לפנות בוקר קיבלתי הודעה על פצועים ברביבים, שיש להעבירם לתל-אביב (נפגעו ממוקשים ממולכדים בבניין משטרת עסלוג' עם כיבושה על-ידי הגדוד של חיים בר-לב). טסתי למסלול שלייד רביבים, נכנסתי למערה שבה טיפלו בפצועים וקיבלתי שני פצועים - אחד בשכיבה והשני בישיבה (היה לנו סידור להכנסת אלונקה לתא). כעבור שנים רבות נפגשתי עם סא"ל אלכס טאוב ז"ל, שהיה אחד הפצועים (פצוע קשה בראשו) והתברר לי שהוא היה זה שאני הטסתי לתל-אביב.

כשהגעתי לתל-אביב פניתי למפקד טייסת א' בשדה דב, וביקשתי להקצות לי טייס, כיוון שהיה לי מטוס נוסף והיו עוד פצועים שיש צורך להעבירם לתל-אביב, משום שקיימת סכנה לחייהם. הוא נתלה בהוראה (שהיתה קיימת) כי מטוסים קלים לא יטוסו ביום נגב, מפחד פגיעתם של ספיטפיירים מצריים, וסירב להורות לטייס כלשהו להתלוות אלי. פניתי לשמואליק וידליס ובהעלמת עין של מפקד הטייסת לקחתי אותו איתי לדורות, ושוב הובלנו שנינו פצועים. אני הובלתי עוד פצועים בסיבוב נוסף, וגם הוא חזר פעמיים-שלוש, עד שפונו כל הפצועים קשה. למרות שאסור היה לטוס ביום, טסתי נמוך עד כיס פלוגיה שהיה בידי המצרים. חששתי יותר מירי הרובים שלהם מאשר מהספיטים, עברתי מעל הכיס בגובה 2000 רגל בהנחה שזה בטוח ושוב ירדתי נמוך עד תל אביב."



הצנחת ציוד ואספקה - 1948

יצחק (צחיק) יבנה (בודניק) מדגניה א' התגייס לפלמח ב-1943, לפלוגה א'. כבר בדגניה גילה עניין במטוסים. זמן קצר לאחר הגיוס עבר עם הפלוגה ליגור.

באביב 1944 נפגש ביגור את אלי פיינרש, וממנו שמע שיש קורס דאייה. צחיק פנה לעבד, המי"מ שלו, והלה המליץ עליו בחום לקורס דאייה בנימוק שזה חלום חייו משחר ילדותו. לאחר קורס הדאייה וקבלת הדרגה ביקש להצטרף למחלקת הטיס, אבל הפעם בקשתו לא נענתה, והוא נשלח לקורס מ"כים בגיוערה והשתתף בפעולות שונות. הוא נפגש שוב עם עבד ברמת דוד, שם שימש

מ"כ במחלקה שלו. שנה חלפה וב-1945 שוב הגיש בקשה למחלקת הטיס ושוב נענה בשלילה. אחרי "השבת השחורה", פיקד על מחלקת הפלמ"ח באיילת השחר. המחלקה נחשבה למחלקה בעייתית והחליטו לפרקה ביוני 1947. משה קלמן, מפקד הפלוגה, הזמין אותו לשיחה באוהל.

* נכון שרצית פעם להיות טייס?

* כן.

* אתה מוכן להיות מפקד מחלקת הטיס של הפלמח?

* כן.

אז התברר לצחיק שמפקד המחלקה יעקב בן-חיים (בלק) עובר ל"דזרבה" ולמחלקה אין מפקד בדרגת מי"מ. צחיק התמנה למפקד המחלקה והגיע לנען ביוני 1947. ב-21 ביולי התחיל קורס טיס וב-21 באוגוסט קיבל רשיון טיס לאחר 15 שעות ו-25 דקות של טיסה, עוד קודם שעשו טיסות ניווט. צחיק המשיך בתפקידו כמפקד המחלקה עד שנכנסה ל"שירות אויר".



צחיק יבנה

מבצע חורב

תוכנית "מבצע חורב" התבססה על התקפת הסחה לאורך טריז החדירה של המצרים ברצועת עזה ועל מאמץ עיקרי בכיוון עוגיה (ניצנה), וכן אבו עגילה ואל-עריש. התקפת כוחות צה"ל לאורך רצועת עזה החלה ב-22.12.48 אחר הצהריים ואילו ההתקפה לעבר עוגיה בבוקר ה-25 בדצמבר. הכוחות שתקפו את עזה סבלו אבידות קשות אבל בסופו של דבר השיגו את מטרתם בכך שהטעו את הפיקוד המצרי והביאו אותו לריכוז כוחות בגיזרה הזו. ההתקפה על עוגיה היוותה הצלחה מרובה והמקום נכבש ב-27 בדצמבר. משם נמשכה ההתקדמות בפשיטה לתוך סיני. אבו-עגילה נכבשה ב-29 בדצמבר, קצימה ב-30 וביר-אל-חסנה ב-31. עם תחילת המבצע תכנן ח"א הפעלת מטוסי תובלה בהנחתת צנחנים על שדה התעופה של אל עריש, כשלב הראשון של המבצע. אבל ימים אחדים לפני המבצע בוטלה תוכנית זו, והמשימה שהוטלה על ח"א היתה לתת סיוע אווירי לכוחות היבשה ולפגוע בריכוזי אויב ובבסיסיו תוך הפצצה אווירית. כיוון שבימים 24-22 בדצמבר פעל כוח ההסחה בכיוון עזה, לא הוקצו מטרות לח"א בסיני למעט אל עריש. כדי להבטיח תיאום מירבי של פעילות המטוסים עם זו של כוחות הקרקע, במפקדת ח"א הוקם מטה מתאם משותף שכינויו היה "ינשוף", כמו כן הוצב קצין קישור של ח"א בחזית הדרום ומטוסים קלים של טייסת הנגב הועמדו תחת פיקוד מטה כוחות הקרקע בבאר שבע. בפועל, סטה הביצוע של תקיפות האוויר בשלב הראשון של המבצע מהתכנון בכמה נקודות, בעיקר בשל תנאי מזג אוויר, בכל זאת הושגו תוצאות טובות ואפקטיביות ברוב הגיחות. טייסת הנגב היוותה גורם חשוב בפעולות האוויר במבצע, כמו כן תרמה הטייסת בפינוי פצועים, ובהפצצה אחת - אבו עגילה, שבה השתתפו שלושה מטוסים של הטייסת.

במהלך מבצע "חורב" (דצמבר 1948) איבד חיל האוויר את אחד מטייסיו הוותיקים צבי זיבל (בעל עיטור הגבורה) אשר הופל ב-28.12.1948 בעת סיור מעל עמדות הצבא המצרי בעוגיה-אל-חפיר בסיני. מטוסו של זיבל ומטוסו של בירנבאום שטס באותו איזור הותקפו על ידי ארבעה מטוסי קרב מצרים, בירנבאום הצליח לנחות בשלום במקום, זיבל והסייר שהיה איתו הופלו ונהרגו.

בתקופת מבצע "חורב" שימש המנחת של הטייסת בב"ש, כבסיס חשוב להעברת פצועים מב"ש לת"א, באמצעות מטוסי "ראפיד", שהותאמו להובלת פצועים. עם סיום המבצע עזב רובנס את הטייסת, פיינגרש שלא רצה לקבל את הפיקוד על הטייסת מילא תפקיד של ממלא מקום כמפקד הטייסת (8.1.1949), ולאחר 14 יום



שדה דב - 12.6.1948



מטוס ר.וו.ד-13 בשדה דב - 1948



מטוס ר.וו.ד-13 בשדה דב - 1948

הוא הוחלף על ידי יונתן מולר (22.1.1949) שהיה המפקד האחרון של הטייסת עד לפירוקה הסופי.

מבצע חירם

המבצע האחרון של טייסת הגליל במלחמת העצמאות היה "מבצע חירם", שנועד לחסל את שרידי "צבא ההצלה" שמנה שלושה גדודים בגליל ובגבול הדרומי-מזרחי של לבנון, את צבא לבנון שמנה גם הוא שלושה גדודים וכ-900 אנשי כנופיות שחנו בגליל באזור סכנין- בקעת נטופה ועילבון. למבצע הוקצו חטיבה 7, חטיבת "עודד", וחטיבות "גולני" ו-"כרמלי". המבצע החל בליל 28/29 באוקטובר 1948 באזור סעסע ותרשיחא. מטוסי טייסת הגליל בצעו בשעות אחה"צ חמש גיחות הפצה.

בבוקר ה-31 באוקטובר הסתיים המבצע לאחר ש"צבא ההצלה" הובס וצבאות לבנון וסוריה ספגו אבדות כבדות. ביומיים האחרונים למבצע בצעה טייסת הגליל שש גיחות הפצה נוספות וחמש גיחות סיור.

לאחר "מבצע חירם" עברה טייסת הגליל לשדה רמת דוד וב-17 בנובמבר התחלף הפיקוד ואת מקומו של נחום רפפורט תפס חיים גולדשטיין שהגיע מטייסת הנגב.

ב-28.1.49 הוחלט על איחוד שלוש הטייסות: טייסת ת"א, טייסת הנגב וטייסת הגליל לטייסת 100 שבסיסה בשדה עקרון.

* **יעקב בן-חיים, בלק** - נולד 1923 בקרית ענבים, ב-1940 נשלח ללמוד חקלאות בביה"ס "כדורי" שבעמק יזרעאל, בשבתות נהג לצפות בדאונים מגבעת המורה, ועזר לשאת את הדאונים בחזרה לראש הגבעה. בקיץ 1940-41 עבר בחינות לקורס דאיה דרגה ב'. בשנת 1941 התנדב לפלמ"ח, עבר טירונות בכפר מנחם, והצטרף לפלוגה א' במושבה כנרת. בקיץ 1942 ארגן עם ששון נוביק את קורס הדאיה הראשון של הפלמ"ח בכפר בלום. במרץ 1944 עבר קורס טיס מוטורי בנען, קיבל רישון אזרחי, ולאחר שלמה מילר נהרג בקרב, קיבל את הפיקוד על המחלקה. העביר את הפיקוד לצחקי יבנה והשתחרר ביולי 1947, 4 חודשים לפני תחילת המאורעות. בעודו בד בטרקטור בקרית ענבים הגיע אליו יהושע אייזיק בנובמבר 1947 לגייס אותו ל"שירות אויר".

* **אריה עוז** - הצטרף למחלקת הטיס של הפלמ"ח באביב 1946, החל קורס טיס 20.9.46, הוסמך כטייס, רשיון 159.

* **נתן נוביק (נבות)** - התגייס לפלמ"ח במאי 1945 כסייר בפלוגה ז'. עבר למחלקת הטיס של הפלמ"ח, החל קורס טיס 11.5.47 והוסך כטייס. רשיון טיס מנדטורי מס' 165. השתתף בפעילות קרקע של הפלמ"ח - סיורים להורדת מעפילים מהאונים "שבתאי לוזינסקי" בחוף ניצנים, מעקב אחר ספינות בריטיות, סיורים לנתיבי בריחה וכו'.

* **דוד קיפניס** - השתתף במחנה הדאיה בכפר הילדים בשנת 1944 (התגייס לפלמ"ח 1942 ושרת בפלוגה ה') הצטרף למח' הטיס של הפלמ"ח בשנת 1944, החל קורס טיס ב-1945 וסיים כטייס.

* **זאב מסינגר** - השתתף במחנה הדאיה של כפר ילדים בשנת 1944, שירת בפלמ"ח בפלוגה ב', הצטרף למח' הטיס של הפלמ"ח ביוני 1946 וסיים קורס טיס. טס במשימות דאר לנגב, הצנחת ציוד ואספקה לגוש עציון, סיור וחיפוש שירות של הפלמ"ח. השתתף בפעולות קרקע רבות של הפלמ"ח.

* **זאב (סטף) ורטהיימר** - נולד בשנת 1926 בגרמניה, עלה לארץ בשנת 1937, למד בביה"ס תל נורדאו בתל אביב, הצטרף למחלקת הטיס של הפלמ"ח בקיץ 1945, עבר קורס טיס וקיבל רשיון טיס אזרחי בשנת 1946. עבד כחרט במסגריה של נען ועסק בשמירת שדות, עזב את המחלקה לאחר "השבת השחורה" ועבד בתעשייה הצבאית של ה"הגנה". היה קצין החבלה של חטיבת "יפתח". ב-1952 הקים את מפעל "ישקר" בנהריה, יזם את פארק התעשיות בתפן ואת עיר הוורדים. מהתעשיינים הבכירים בישראל, חבר הכנסת התשיעית מטעם מפלגת שינוי.

פרק ט' זכרונות הלוחמים

משה פלד טיסת לילה ליבנאל

בשעות הצהריים של ה-19 במאי 1948 טסו פרץ גרוסר עם בונה, קמ"ן גולני, באוסטר של טייסת הגליל לסיור מעל אזור רמת הגולן הדרומי. פרץ נתקל במטוס הרוורד סורי שהיה מצויד במקלע וזה ניסה לפגוע ולהפיל את ה"אוסטר" האיטי. לפרץ, איש מחלקת הטיס של הפלמ"ח, היתה גישה טכנית לכל נושא, הוא בנה מכשירי רדיו, התעניין בכל עניין טכני, בנה מודלים, קרא ספרים על המלחמות



באוויר ובין היתר קרא על הטכניקה על קרבות אוויר במלחמת העולם השנייה שזה לא מכבר הסתיימה. פרץ נהג להסביר לנו את השיטה של "שבירה" שכאשר המטוס התוקף נכנס לקו ולטווח הירי, על המטוס המותקף ל"שבור" וכך להתחמק מן התוקף. עכשיו היתה לו ההזדמנות ליישם את מה שלמד. פרץ תפעל את המטוס בחריפות וכל פעם שהמטוס הסורי התקרב ונכנס לקו הירי "שבר" את קו הירי והתחמק מהאש. תוך כדי תרגילים חוזרים ו"שבירות" בלתי פוסקות הנמיד פרץ עד לגובה נמוך באזור הכנרת וטס ליבנאל, כאשר המטוס הסורי עוקב אחריו. כאשר נחת ביבנאל איתר הסורי את המסלול, חזר לבסיסו (כנראה אל-מאזה בדמשק), ועל פי דיווחו שלחו הסורים עוד באותו יום מטוסים שתקפו בפצצות ובמקלעים את המסלול ביבנאל ואת המטוסים שחנו על הקרקע. החבריה העריכו את הסכנה

והחליטו שמוטב להסתלק מיבנאל ולעבור לפעול מהשדה במחניים. תוך זמן קצר המריאו המטוסים למחניים ואת צוות הקרקע והציוד שלחו ברכב. באותו יום הייתי בתל-אביב, לשם טסתי כדי לתקן או להחליף מטוס. מסיבה כלשהיא התעכבתי בתל-אביב עד שעות הערב וכשהמראתי חזרה ליבנאל כבר שררה חשיכה. מעל ההרים שבין אזור זכרון יעקב למשמר העמק היו עננים, לכן החלטתי לא להסתכן בטיסה מעל ההרים, אלא לטוס לאורך שפת הים לחיפה ומשם מזרחה דרך העמק עד עפולה, והלאה לעבר הר התבור וליבנאל. בתקופה ההיא לא ידענו לטוס מכשירים וטסנו רק לפי האופק, לא היו מכשירי ניווט אמינים במטוס וכמובן לא על הקרקע. המשכתי צפונה לאורך חוף הים ולאחר שחלפתי את חיפה פניתי מזרחה. ברמת דוד חנו עדיין בריטים וכשהתקרבתי לרמת דוד האירו עלי מהקרקע בזרקורים רבי עצמה שסינוורו אותי כהוגן. ניסיתי לשנות גובה, אך הזרקורים המשיכו לעקוב אחרי עד שלבסוף יצאתי מהם.

כאשר זיהיתי את אזור יבנאל התפלאתי שאין תאורה במסלול, חשבתי שאולי אני טועה, טסתי עד הכנרת ואידך שהוא זיהיתי היכן אני נמצא, שוב חזרתי ליבנאל אך לא מצאתי את המסלול (שלא היה מואר, כפי שציפיתי). ירדתי נמוך ונתתי סימנים עם המנוע. המשכתי לחוג באזור כי לא היתה לי ברירה, לא היה לי די דלק לחזור לתל-אביב, ולא ידעתי מקום אחר בו אוכל לנחות.

למזלי, היה יצחקליה רזניק במושבה ושמע את המטוס. הוא הבחין בסימנים שנתתי עם המנוע, הבין את חומרת המצב, רץ והדליק את תאורת המסלול (גוזנקס - פחיות עם נפט), כל עוד נפשי וקצת דלק במטוס נחתתי "בבסיס האם" יבנאל. השדה היה נוש, איש לא היה במקום.

האנשים במושבה סיפרו לי את קורות אותו יום, לא היו אמצעי קשר להודיע לי את אשר קרה ועל המעבר למחניים. כך שכאשר הגעתי בלילה ליבנאל הטייסת כבר פעלה ממחניים. למרבה המזל נשאר יצחקליה ביבנאל והאיר את המסלול, כך יכולתי לנחות. לאחר שנחתתי ביבנאל וסיפרו לי שהמלחמה בצמח בעיצומה, העמסנו פצצות במטוס, המראתי עם יצחקליה למחניים ובדרך הפצצנו את הסורים בצמח.

אלי פיינורש (איל) עזרה לכפר דרום הנצור



כיומיים שלושה אחרי פרוץ המלחמה, נמנענו מלטוס בשעות היום היות ואחרי הפצצת הכוחות המצריים שתקפו את יד מרדכי, שלחו המצרים באופן מיוחד מטוסים לחיפוש המפציצים שלנו, ולשמירת הצבא שלהם. כל הטיסות נעשו השכם בבוקר, בלילה ומאוחר בערב. רוב הטיסות היו לכפר דרום לשם זריקת מזון רפואות וציוד. כדאי לציין שרק הודות לטיסות אלו הצליחה הנקודה להחזיק מעמד עד התחלת

ההפוגה. עובדה זו בלבד מצדיקה את קיום הטייסת מהתחלת המלחמה עד עכשיו. טיסות אלו היו קשות ביותר וזועתיות ממש. בכדי לקלוע בחלק מסוים של חצר הנקודה, היה צורך לטוס מעל הגגות. סיבוב שני ושלישי נעשה תמיד בטיסה נמוכה ומהירה כדי לא לשהות זמן מיותר באש האויב. כל זה נעשה תמיד בחושך ולאף טייס לא היה נסיון בטיסת לילה. אש האויב היתה תמיד חזקה מאד ומסוכנת. האויב שידע את מטרות הטיסות התיצב במרחק קטן (מ-200 מטר) מסביב לנקודה, שם מארבים מיוחדים וחיכה למטוס, לא היו אפשרויות רבות של הפתעה, נהגנו בשיטה הזאת: היינו עולים לגובה של 5000 רגל וגולשים בסיבובים קטנים לכפר דרום. אחרי הזריקה הראשונה (אם היתה כאן הפתעה), עם הפעלת המנוע מחדש התעורר האויב והחל לפעול, לא היתה שום אפשרות לעבור את עמדות האויב בגובה מטרים. לכן נהגנו לצאת בטיסה נמוכה עד שטח יותר שקט ואחר כך לקבל גובה. מציאת המקום בלילה היתה קשה, היות וגם האויב נתן במתכוון סימני אורות כדי למשוך את המטוס אליו. רק טייס אשר הכיר מקודם את השטח ביום ידע להתמצא גם בלילה. אם לא הצלחנו בגלישה הראשונה להגיע נכון אל המטרה היה בלתי אפשרי להסתובב נמוך ולחפש את הנקודה. נעשה נסיון להפציץ תחילה

את עמדות האויב ואחר כך לזרוק את המזון, נסיון זה נכשל כי האויב לא נבהל מפצצה אחת או שתיים.

לא היה לאף טייס מטייסי הטייסת נסיון לילה. בקשנו לא פעם טייס לילה לעזרה ולא ניתן לנו. נאלצתי לבצע את טיסות הלילה והדבר הצליח היות ובאותה התקופה היו לילות ירח. השתמשנו לטיסות לילה בשדה ניר-עם, היחידי שהתאים לכך. השדה היה בטווח של תותחי האויב שהפעיל לפעמים במיוחד תותח בזמן ששמע מטוס יורד. אחרי ביצוע הטיסות היינו חוזרים לדורות. שאר הטיסות היו העברת פצועים ואנשים. יומיים לפני ההפוגה התחלנו שוב לטוס בשעות היום בעיקר לבאר שבע לשם הוצאת פצועים.

* **עזריאל ספיבק (רונו)** - (הצטרף למח' הטיס של הפלמ"ח יום אחד לפני "השבת השחורה") התגייס לפלמ"ח ביולי 1944 לפלוגה א', החל קורס טיס 11.5.47 וסיים כטייס. רשיון 166. שימש גם כמ"מ וכמדריך בקורס מ"כים בפלמ"ח. השתתף בפיצוץ תחנת הרדאר בכרמל הצרפתי וב"ליל הרכבות"

* **יצחק (טולקה) רודניצקי (ארד)** - בן 19 עלה ארצה ב-25.12.45 באניית המעפילים "חנה סנש" והגיע לקיבוץ יגור. הצטרף למח' הטיס של הפלמ"ח במרץ 1946 החל קורס טיס באפריל 1947 וסיים כטייס. רשיון 164. שרת במסגרת המחלקה עד לצרופה ל"שירות אויר". השתתף בפעולות קרקע בקצין חבלה - הורדת מעפילים, קצין חבלה במבצעי "נחשון" ובמבצע "חורב".

* **נחום בירנבאום (בירן)** - עלה מגרמניה בשנת 1939. הצטרף לקיבוץ אפיקים והתגייס לפלמ"ח במסגרת בני המשקים. סיים קורס טיס בנען בשנת 1947.

* **מישה קנר** - למד לטוס בסטלינגרד בשנת 1940 ושרת בחיל האוויר הרוסי. השתתף במלחמת העולם השנייה כטייס מטוסי הפצצת לילה והשתחרר בדרגת סרן. עלה לארץ בתחילת 1947 באנייה "שבתאי לוזיינסקי" לקיבוץ גבעת ברנר. הצטרף למחלקת הטיס של הפלמ"ח.



פנחס בן-פורת יום צילום

בוקר אחד הוטל עלי לצאת בטיסה ולצלם מן האוויר שטחים באזור ירושלים. הטיסה מעל העיר וסביבותיה היתה בגדר איסור ברדיוס מסוים. להכניס מצלמה לשדה-התעופה היה עניין חמור. בימים ההם השתולל הטרור בארץ, השליטים היו עצבניים, חשדניים, ופעולתנו הופרעה במידה רבה. המבצע היה, איפוא, מסובך למדי: להגיע ברגל לשדה-התעופה, המצוי

באיזור ערבי, ולא פעם צריך היית להתגונן בידיים מפני המתקיפים; אחר-כך להיכנס לשדה-התעופה ולהבריח אתך מצלמה, סרטי-צילום וכו', והעיקר - לא להיתפס. בשתי ידיו עובר הזקוף הניצב בשער על-פני גופך, עבור ומשש, ואם תיתפס, חלילה - לא רק את עצמך אתה מסכן, אלא את האפשרות להמשיך בטיסה בכלל. ולא רק מזרים היה עלינו להצפין את כוונותינו, אלא אפילו מקרובים לנו ביותר, לבל יבולע לענין ולחברת התעופה. מן ההכרח היה להעלים את הפעילות ההגנתית גם מאנשי-המוסדות הרשמיים, שלא נכשיל את הפעולה הליגלית. ולפני צאתך לדרך חייב היית להעלים אפילו ממדריכיך העבריים בבית-הספר את מטרת הטיסה. חייב היית לערוך את התכנית כך, שלא יתחקו על עקבותיך, שלא תעורר חשד, ולהכין לך, על כל צרה שלא תבוא, איזו אמתלה, ולא כל שכן בסביבות ירושלים. בקירבת יריחו היה שדה-תעופה עזוב, שהינו רשאים לנחות בו. לא פעם ירדנו בטיסת האימונים בשדה זה, וכמובן - ברשות. החלטתי איפוא הפעם לטוס ליריחו, ובחסותה של טיסה זו לבצע את תפקידי.

אני וחברי עמי (פורר - ע.מ.) הגענו לשדה-התעופה. בשעת הביקורת לא אונה לנו

כל רע. ידענו היטב את תורת-ההסוואה והיא עמדה לנו גם הפעם. הנה עומד הגאפיר (הנוטר-שומר - ע.מ.) הערבי ובודק את חבילתך וידיו מטיילות לאורך גופך. אתה צריך לעמוד כנגדו ולחייך. אתה יודע: תנועה אחת בלתי זהירה או מבט מחשיד עלולים לגלות את סודך. ואחר-כך מתחילה פרשת המשא-ומתן עם המדריך. יש שהוא מסרב למסור לך אווירון באותו יום, אם מסיבת מזג-האוויר ואם משום שהוא עצמו זקוק לו. סוף-סוף עברנו את כל המכשולים והמראנו בשעה טובה ומוצלחת. הוצאנו את המכשירים ממחבואם, סטינו מן הנתיב ועשינו מה שהיינו צריכים לעשות, וכיוון שבאוויר אתה אדון לעצמך, אינך מחמיץ את ההזדמנות ומרחיב את המבצע. אנו השניים מתחלפים לסירוגין ליד ההגה. אנו חגים מעל יריחו ומנמיכים טוס לשם נחיתה. עתה המכשירים גלויים, כי כאן אין לנו מה לחשוש. נחתנו, כרגיל, לתוך הרוח, והאווירון כבר על הקרקע. חברי יורד ראשון, כדי לסייע לי להטות את האווירון לשם ההמראה הקרובה. הנחיתה היתה דרושה לנו אך למראית-עין, כדי שיירשם בספר כי אמנם ליריחו טסנו.

באותו רגע הבחנתי בתימרת אבק בדרך, וראיתי מכונית-משטרה משוריינת עם אנטנה נעה במהירות בכביש הראשי לעבר שדה-התעופה. המכונית כבר הגיעה לשערי-השדה, וידענו שאין להתעכב, ולו גם להרף-עין. פגישה עם הללו לעולם אינה מן הדברים הרצויים, ומה גם עכשיו, כשהם עלולים לגלות בן-רגע דברים הטעונים כיסוי. לא היתה שהות להסס, לברר מהו כיוון הרוח. חברי קפץ לתוך האווירון ואנו המראנו מיד לעבר הכביש, ממש לקראת המכונית - אבל לא נפגשנו... ברור היה כי בשובנו כבר יתהו על קנקננו, ולו גם בשל המראת-התחמקות זו. אבל מוטב היה לפגוש אותם שם מאשר כאן... כל עוד אנו באוויר, הרי אנו השליטים, והחששות לא עיכבו אותנו מלהשלים את המבצע גם בחזרנו. כאשר אבדנו - אבדנו.

אבל מה יהא על החומר האסור? הן עתה גדולה הסכנה שייתפס בכך. הפתרון הקל ביותר היה להטילו מן האוויר לאחד הגאיות, לוותר על פעולת היום ולהירגע. אבל - לא! החלטנו שהדבר מוכרח להגיע לתעודתו ויהי מה. בעודי באוויר הספקתי להסוות את כל המכשירים, וכשחגנו מעל שדה-התעופה נתברר מיד, כי את אשר יגורנו בא. קצין חיל-האוויר כבר עמד שם, ממתין כנראה לשובנו. עמד עמידה רגילה ושוחח, כביכול, שיחת-רעים עם המדריך. נחתנו, וכאילו לא קרה דבר יצאנו מן האווירון, מעמידים פני תם. היה ברור לנו כי העניין לא יסתיים בחקירה קצרה זו. והמצלמה הצמודה לגופי מדריכה את מנוחת. תוך כדי חילופי הדברים סרתי לפינה שבמוסך. עיני שוטטו שם במהירות, וחפשו איזה מסתור. היתה שם מחיצה - תא

להחלפת בגדים, ובתיבת-עץ תלויה על הקיר היו מוטלות מחברות לרישום התיקונים והבדיקות של האוירונים. תחבתי לשם את המכשירים, מתחת למחברות. היו שם חברים שכבר ניחשו משהו וחיכו לנו בחרדה. בתכלית-הקיצור סיפרתי להם את העניין ובקשתי מהם לשים עין ב"סחורה" האסורה. הקצין גזר שעלינו להישאר ולחכות לבואם של קציני-משטרה, לחקירה. היה זה יום שישי וצוות-העובדים הקדים לסיים את העבודה, כבכל ערב-שבת. הכל נסעו להם, ורק שנינו נשארו שם, במחיצת הקצין. בינתיים נתברר שאנשי המשטרה יבואו רק לאחר שעתיים, ולפי שעה נעצרנו בחדר-המשמר.

סוף-סוף נקראנו לחדר המפקדה. שני קציני משטרה גבוהים פתחו בחקירה. עדיין לא ידענו במה הם חושדים בנו וכי חטא "יריחו" הוא חטאנו היחיד. והנה נתברר לנו כי אין הם מתכוונים כלל לטיסה מעל אזור ירושלים. כל השאלות קלעו לנקודה אחת: מה עשיתם ביריחו? האם לא ראיתם את המשטרה? הדבר תמוה היה בעיניהם. הם חשדו ולא ידעו במה לחשוד, ומשעייפו לשאול נזכרו שכל טיסה נרשמת ביומן, ודרשו להביאו. אחד הקצינים, שהתנהגותו לא נעמה לנו מאז, קם והודיע שהוא יוצא להביא את היומן, ורצה לקחת עמו את חברי. קמתי והצעתי את שירותי בשקט, כמתנדב: אני אלך. הלכנו בצוותא. השעה מאוחרת והמחנה ריק מאדם. אנו מחפשים אחר הספר, בודקים בארונות, במגירות, ותוך כדי כך מחליפים דברים. היכן הספר? הדבר היה לו לחידה. איך אפשר לטוס ולא לרשום? הבעתי השערה שאולי נטלו עמם הפקידים את הספר לשבת. אבל הוא לא אמר נואש. תוך כדי חיפושים הגיע לאותה "פינה" חבויה אשר בתא. חליפות-עבודה היו תלויות שם, שולחן קטן, שרפרף, פח-בניזין, וארגז מאובק, ובו מחברת הטיסה לביקורת. עיניו התרוצצו רגע בחדר הקטן, אחר ניגש אל הארגז והושיט אליו את ידו. תחבתי גם אני את ידי בשקט - הקדמתיו, כאומר לסייע בידו - והוצאתי ספר אחד. היה זה יומן בקורת של תיקוני-המטוסים. "לא זה!" צרח. הרגשתי עד כמה הכל תלוי עכשיו על חוט-השערה, ועלי לשקול כל תנועה ותנועה. רוצה הוא ליטול ספר שני, ואני מקדימו שוב, נוטל ספר אחר מאותה ערימה ומגיח לו, וחוזר חלילה. הספר איננו. והוא אינו נרגע. מחפש סביב, תחת הכיסאות, תחת המרבדים. היכן הספר? ושוב הוא חוזר לאותו ארגז ומושיט את ידו, ושוב אני מקדימו. אני נוטל את הספר האחרון, שמתחתיו כבר מבצבץ קצה של המצלמה, ובתנועת אגב אני גורר פנקס שכבר נבדק ומכסה אותה... אני מוסיף להגיח לו ספרים, בזה אחר זה, ובינתיים הצלחתי לדחוף פנימה את המצלמה שלא יראנה, ואני משכנע אותו

שהספר איננו כאן. לא עיפתי מ"לעזור" לו. אין בכוחי לתאר את להטי-המשחק המסובכים ששיחקתי אותה שעה. מצפוני לא הניחו לחזור בלי הספר, אבל לא היתה לו ברירה. במפקדה חיכו לנו הקצינים בקוצר-רוח, והוסיפו ושאלו כמה שאלות. הודיעו שהענין לא נסתיים בכך - הם מחכים לידיעות נוספות. הם לא הצליחו להעלים מעינינו את עצבותם. בליווי משמר הובילו אותנו לתחנת-משטרה סמוכה וציוו עלינו לחכות עד שתבוא תשובה. הבטיחו לנו שאם לא תימצא נגדנו כל אשמה - נשוחרר.

שהינו בחדר המשמר במחיצת עצורים ערבים. רעבים היינו, עייפים ומתוחים. ביקשנו מאחד השומרים שיביא לנו משהו להשיב את הנפש, והוא מילא את מבוקשנו. אבל אך ישבנו לסעוד, חזר הקצין, וכשראנו סועדים עיווה את פניו לאות אי-רצון. חתמנו על הצהרה שנתייצב לחקירה כל אימת שנידרש, ושוחררנו כטייסים שדיברתם נאמנה. הננו איפוא בחוץ, אך שמחתנו עדיין אינה שלמה: המצלמה - מה תהא עליה? עתה ליל-שבת ומחר לא יבואו לעבודה. מי יודע אם לא יחטטו שם במקרה וימצאוה? ידענו שחובה עלינו קודם-כל להבריח את הכלי המסוכן הזה. חזרנו ברגל, מהלך עשרים דקה, לשדה-התעופה. כיוון שנלקחנו לביור, נמצאה לנו אמתלא נוחה לשובנו: השארנו משהו, וכיון שמחר שבת, ולא נבוא, עלינו לקחת אותו עכשיו. קיבלנו את המפתחות וסרנו למוסך. חברי עמד בפתח לשם "הבטחה", בעיקר מפני הזקפים שהיו מהלכים במוסך. "סידרתי" את הענינים בכל כוח-האמצאה שחנני שכלי ויצאנו. הפעם בדקו יותר מאשר תמיד, אבל עברנו בשלום. אבן נגולה מעל הלב! שוטטנו בעיר הערבית, בלא פרוטה בכיס לשבור את רעבוננו ולהוצאות נסיעה. עמדנו בצדי הדרך, לעצור מכונית עוברת. רצינו להגיע העירה, למסור את הדברים לתעודתם, ובו בערב לחזור אל הבסיס, לנען. נזדמן לנו אוטו-משא לרחובות, עלינו בו והגענו למושבה חיים אין-כסף. סרנו לבית חברה ולוינו כמה גרושים להמשכת הדרך. הגענו לתל-אביב, חזרנו מיד לרחובות ומשם, ברגל, בין הפרדסים - אל הבסיס.

פנחס בן פורת

יום פעולה - מפנקסו של טייס

אנו, טייסי הפלמ"ח, עמדנו מראשית פרוץ המלחמה בישראל לרשותה. שדות-תעופה לא היו. אווירונים ממש לא היו. לא היינו אלא טייסים במחותרת וכל פעולה נעשתה בסתר. הבריטים שלטו בארץ ועינם היתה פקוחה... עסקנו באמונים, ותוך כדי כך עשינו את אשר יכולנו לשירות הגנתנו.

יום אחד סיירתי בגבולות סוריה. כל טיסה כגון זו היתה טעונה, כמובן, הסוואה וטישטוש העקבות. ביצעתי את המשימה שהוטלה עלי ועמדתי שוב לפני בעיית ההברחה, וגם הפעם פתרתיה, למזלי, ללא תקלה.

סרתי למטה שירות-האוויר (להלן ש"א) ומצאתי את א.ר. (כנראה אריה רובנס - העורך) קצין התכנון ואת אנשיו דרוכים ומתוחים. הבינותי שמשהו קרה. אנשים סיפרו שנתקבלה ידיעה מן הנגב כי שיירה הותקפה בין רביבים לעסלוגי וכמה חברים נפצעו קשה. יש צורך להטיס לשם רופא ולהחיש עזרה לפצועים. הבעתי נכונותי לבצע את הטיסה, ומיד אצנו, אני וא.ר., ל"הדסה" להשיג רופא. הריצות לכאן ולכאן ארכו, רופא לא נמצא ובינתיים העריב היום. הייתי מוכן לטוס לשם גם בלילה, אף-על-פי שלא היה שם שדה-נחיתה, אבל הדבר נדחה למחר. בבוקר המראתי מתל-אביב והרופא עמי. הגענו לשדה התעופה בלוד, כדי להצטייד בדלק. הימים ימי מאורעות, המתיחות רבה. יש הכרח להסוות מעיני הבריטים אפילו את חומרי העזרה הראשונה ואת התרופות. בשדה-התעופה עבדו יהודים וערבים. הערבים מילאו דלק והיה צריך לעמוד ולהשגיח ב"שבע עינים" שלא יטילו לאווירון חומר מחבל. במגדל-הפיקוח הודעתי, כרגיל, שאני יוצא לטיסת-אימונים, והשגחתי שטיסתי תירשם בספר בצורה שניתנת לפירושים. המראתי לכיוון בית אשל. מאחר שלא היה שדה-נחיתה בקרבת-המשק, ירדתי אל דרך-העפר הסמוכה העוברת מבאר-שבע לכורנוב ולערבה. בלי שהיות יתרות נחתי על דרך זו, ומיד הסעתי את האווירון עד לשערי המשק. הכנפיים קופלו והאווירון הובא פנימה, אל חצר-החומה. בסביבה נשמעו יריות, וחברי-המשק האיצו בי, שלא יהיה האווירון מטרה לתוקפים.

ההתרגשות בנקודה הנצורה, הקרובה כל-כך לבירת-הנגב, היתה גדולה, וכשסיפרתי להם מהי מטרת בואי, גדלה עוד יותר. בפעם הראשונה זכתה נקודה זו לביקור מעין זה, להביא בצל-קורתם ממש אווירון וטייס עברי. היה בכך עידוד רב לנצורים. מפי חברי בית-אשל נודע כי אחד הפצועים מת והפצוע השני כבר הועבר לצפון. כן נודע לי מפייהם כי אותו בוקר נערכה התקפה גדולה על נבטים, הרחוקה מהם שמונה ק"מ, וגם שם נפצעו כמה חברים.

עוד אנו משוחחים והנה הופיע בחצר משוריין משטרה נהוג בידי ערבי, ובו קצין ושוטרים בריטיים, לברר את ענין האווירון שנחת שם. הם באו מבאר-שבע הסמוכה. קבלת-הפנים היתה "ידידותית". נערך שולחן לארוחת-הבוקר, ותוך כדי סעודה התחילה חקירה "גינטלמנית" על זהותי, על רשיון הטיס שלי, על הנוסע השני ועל מטרת הטיסה בכלל. בעיקר רצה הקצין לדעת של מי האווירון - של חברת "אווירון" או של "ההגנה"? איך-שהוא יצאתי בשלום מענין זה. הקצין ידע על הפצועים שהובאו לכאן, ידע על ההתקפה מאז הבוקר על נבטים, הבטיח לגשת לנבטים, לתהות שם על מצב-דברים, ואולי גם יגיש לה עזרה - ונסע לו.

יצאתי החוצה ושוטטתי בקרבת החצר, למצוא מגרש-חניה מתאים יותר, ואמנם גיליתי מסלול-נחיתה נוח יותר מאחורי המשק, בקו מקביל לדרך. לאחר חצי-שעה חזר הקצין והודיע כי נסע לנבטים, אבל לא הצליח להגיע אליה. ההתקפה עודנה נמשכת ומאות ערבים צרים על הנקודה. הוא חוזר לבאר-שבע, ואולי יחיש לה עזרה משם. ברגע שהסתלק החלטתי לטוס לנבטים, ידעתי שעזרת ה"ידידים" הללו תמיד היא מאחרת. חושש הייתי שמא אסתבך בשל כך עם השלטונות, אבל ידיעה כי נקודה קטנה ומבודדת זו מוקפת ומותקפת על-ידי המוני ערבים הכריעה. ידוע ידעתי מה פירושה של "עזרת" קצין בריטי. ביקשתי מאנשי המקום מקלע, ואחד הבחורים התנדב להלוות אלי כמקלען; קיבלתי מהם רימוני-יד כל כמה שיכלו לתת לי והחלטתי להמריא. אנשי-המקום סייעו לדחוף את האווירון, להרכיב את כנפיו, לפתוח את השער. הסירותי מן האווירון את שתי הדלתות הצדדיות, כדי שאפשר יהיה לפעול מבעד לחלליהן. את המקלען קשרתי לכסא ואת המקלע היצבתי כך שלא יפגע בשעת-פעולה במדחף או בגלגל; ערכתי את המחסניות לידי, כד שאוכל להטעין לו תוך כי טיסה - והתנעתי את האווירון. המראתי הפעם מעל הדרך, כי קשה היה להעביר את האווירון למגרש-החניה החדש.

לאחר דקות מספר נשקפה אלי נבטים. פני הקרקע סביב הנקודה מבותרים ואדיות וערוצים. על יד המחנה ראיתי את בית-הבאר, קצת מטעים וירק. הבחנתי בתנועת

ערבים גדולה, אבל לא יכולתי לקבוע את מספרם, בשל פני-הקרקע ששימשו הסוואה לתוקפים. התחלנו "להמטיר". כיוון שאי-אפשר היה לירות בכיוון הטיסה, אלא באלכסון וכלפי מטה, הייתי פוקד על בן-לווייתי אימתי ללחוץ על ההדק, תוך כדי הטיית האוירון אל המטרה. הכדורים נורו לכל מקום שראיתי בו אנשים, או שחשבתי שהם עלולים להימצא שם. המטרנו אש, הטלנו רימונים- ועד מהרה התחילה המנוסה. רווח ללב. הבידואים ודאי טעמו בפעם הראשונה בחייהם אש כדורים מלמעלה. הנמכתי פעם-פעמים לטוס, כדי להרביץ גם מתחת לשני הגשרים שבקרבת המשק, מתוך השערה כי שם מצאו להם מחסה כמה מן התוקפים. אחר-כך חגתי סביב וחיפשתי כברת-קרקע נוחה לנחיתה. ירדתי סמוך לגדר המשק. השארתי את המנוע בפעולתו, שיהא מוכן כל רגע להמראה. ניגשתי לגדר למצוא אדם; אבל החצר היתה ריקה. איש לא נראה. הכל היו בעמדות ולא העיזו לצאת מן החפירות. קראתי לתוך החצר שיצא אלי אחד מהם, כי לא יכולתי לעבור את הגדר הסבוכה. יצא אלי בחור נרגש, ומתוך העמדות קוראים אליו: "התכופי! גחן!" לא היו בטוחים שכבר חלפה ההתקפה. אמרתי לו: "באתי לקחת את הפצועים". בינתיים התאוששו האנשים והגיוחו ממחבואיהם, ופני כולם תמיהה עלי ועל מטוסי. נתברר כי שני חברים נפצעו, אחד מהם קשה. לא היה קל להוציא את הפצוע מבעד לחוטי-התיל. חתכתי שני חוטים בגדר, ובעזרת חברי המקלען העברתי את האלונקה אל מחוץ לגדר. הפצוע סבל יסורים, אבל הבליג עליהם. הסעתי את הכסאות ממקומם והתקנו לו מצע, והוא שכב בקרבתי. את המקלען, חבר בית-אשל, מוכרח הייתי להשאיר בנבטים; כי שטח-ההמראה היה קטן עד כדי כך, שפקפקתי אם אוכל להמריא. כעבור דקות מספר הגעתי לבית-אשל, והפעם היתה הנחיתה בשטח שסימנתי בבוקר. ידעתי כי בבית-אשל יושב הרופא והוא מצוייד בחומרי עזרה ראשונה ובמכשירי ניתוח - והחלטתי כי מוטב שאבוא לשם ויחיש לו עזרה מיד. ואמנם, על-יד האוירון, בשדה פתוח, הוגשה העזרה הראשונה לפצוע, ומאנשי בית-אשל הוצבה "הבטחה" בכל ארבעת הקצוות, להגנה. עצת הרופא היתה שאטוס תחילה עם הפצוע לתל-אביב ואחזור מיד, כדי להביא את הפצוע השני. עטוף בשמיכות ומורגע על-ידי זריקות-הרופא הוטס החבר הפצוע לתל-אביב. באחת-עשרה לפני-הצהריים כבר הייתי בתל-אביב. עשיתי את חשבון השעות של אותו יום: בשמונה בבוקר יצאתי מתל-אביב ועברתי את לוד; בתשע חניתי בבית-אשל; בעשר השתתפתי במיגור ההתקפה על נבטים, ולאחר שעה חזרתי לתל-אביב. בתל-אביב ערכתי "בדיקת-חמץ" באוירון וביערת את התרמילים והניצרות של

הרימונים, כי היה עלי לחזור לשדה-התעופה בלוד, להצטייד בדלק ולהמריא שוב, כדי להביא את הפצוץ השני ולהחזיר את הרופא. אין ספק שהענין עלול להסתבך ומוטב להקדים, לחזור לשם ולהימלך גם בדעת חברים. בעצם היה "חטאי" העיקרי ענין נבטים; אבל הרי אין כל עדות למה שאירע שם, אלא אם כן השתתף שם בהתקפה שכך אחד עם הערבים גם בריטי. ואכן, מששמעו יהודים בשדה-התעופה את סיפור המעשה היו מהם שנתחלחו ולא ידעו כיצד ישאו עיניהם אל באי-כוח השלטונות...

המראתי ופני מועדות לנבטים, אבל מיד ויתרתי על הנחיתה, כיוון שראיתי בחצר משוריני-צבא; חזרתי וירדתי בבית-אשל - פעם שלישית באתו יום. כאן מצאתי לתמהוני את הפצוץ השני מנבטים וגם את המקלען. שניהם הצליחו להגיע לבית-אשל בעזרת בריטים שבאו לנבטים אחרי ההתקפה, וכבר לא היה להם מה לעשות שם. סיפרו לי כי צבא הגיע למקום וכן הופיעה שם, לאחר צאתי, טייסת אווירוני קרב בריטיים - הופעה שאינה רגילה כלל. לא היה ספק כי בואם קשור באוירון שחגתי בו בסביבה ההיא בבוקר. הערבים שנמלטו מנבטים לבאר-שבע סיפרו על התקפת-האוויר, על הציונים שמשתמשים ב"צבא אדום" (ה"פרימוס" היה צבוע חציו אדום) - וקמה בהלה במפקדה הערבית. טילפנו לירושלים, לועד-הערבי העליון, וכן הגיע הדבר גם לאזני הבריטים. מבית-אשל המראתי ישר לתל-אביב ועמי הרופא והפצוץ. נסתיימה פעולת יום אחד מימי ראשית הקרבות.



יעקב בן-חיים (בלק) קשר אווירי לרביבים

רביבים, הנקודה העברית הדרומית ביותר בנגב (עלתה על הקרקע באוגוסט 1943), היתה כמעט מנותקת מיתר ישובי האיזור. כלי התחבורה היו מותקפים מן המארב על-ידי כנופיות פורעים. באחת מההתקפות האלה נפל מפקד-גדוד בדרך בין חלוצה לרביבים. בביר-עסלוגי ישבו שוטרים בריטיים, אבל המקום היה מוכר גם כמקום כנופיות פורעים שפעלו מתחת

לאפס, מבלי שאלה יעשו משהו להגברת הביטחון באיזור. הרגשת החברים במצפה רביבים היתה של ניתוק ובידוד. הקלה רבה באה להם תודות לקשר האווירי שנוצר לאחר שהותקן מסלול נחיתה מסודר ליד המצפה, ואושר רשמית לנחיתה על-ידי המחלקה לתעופה אזרחית של ממשלת המנדט, ומטוסים יכלו לטוס לשם ללא קבלת היתר מיוחד. אנשי המצפה היו מתורגלים בקבלת מטוסים, וכשאלה היו נוחתים, היה האיש המפעיל את השדה ניגש למטוס בצורה מסודרת, מקבל את הדואר והעיתונים ומוסר לטייס את הדואר היוצא צפונה. לא פעם היינו מוזמנים לארוחה או כוס תה במצפה, ומציידיים את המימיות שלנו במים טריים. היחסים עם החברים היו אינטימיים, וידענו כל מה שמתרחש בין חומות המצפה. חודש ינואר זכור לי כחודש הטיסות לנגב, בפרט לרביבים. ארבע טיסות ביצעתי לשם בין ה-13 ל-24 לחודש וממש הפכתי אצלם לבן-בית. המצפה היה בנוי על גבעה קטנה שבלטה בשטח ועזרה מאוד להתמצאות. המסלול היה מסומן, ולידו התנופף שק-רוח מסומן עיגולים בשחור ולבן. גם מקום החניה היה מסומן היטב, אלא שהיה קרוב מדי לשפת המסלול וכל מטוס חונה היה מפריע למטוס הנוחת. נתתי לבחורים הנחיות לשיפור, אבל משום-מה הם לא טרחו לבצע את השיפורים. דבר

דבר זה הרגיו אותי, עד שיום אחד תפסתי את מא"ז המצפה והתריתי בו שנפסיק לטוס לרביבים אם המחדל לא יתוקן. באחת מארבע הטיסות שביצעתי בינואר הבאתי אותי למקום את מהנדסי השדות של שרות האוויר, הרבה כלי מדידה ומפות למכביר. איש לא גילה דבר, אבל אפשר היה להבין מה עומד להיעשות שם. יום אחד, כשנחתתי בקצה המסלול, עצר אותי אחד הבחורים וביקש שאסובב את המטוס לכיוון ניצב, הוציא מצלמה וצילם פילם שלם על מקום עמידת המטוס וכבר היה ברור לי שמכינים פיסת קרקע למסלול ניצב. מה שלא צפיתי, זה שהמסלול יהיה כה ארוך ורחב ויתאים לנחיתת מטוסים גדולים, כאלה שבינתיים לא היו ברשותנו. הקושי בכל נחיתה והמראה היה האבק שהיה בא מהפרופלור המסתובב במהירות ומרים טונות של אדמת לס, אדמה פריכה המצויה באזור זה. מסיבה זו המראתי כמה פעמים משדה השלף ניצב, שבעונה ההיא היה מתאים יותר מבחינת כיווני הרוחות, וברגע שהמראתי מולם, היה האבק נסחף לאחור ומשאיר את המטוס נקי. יום אחד, כשהגעתי, מצאתי שבמקום משתוללת סערת אבק נוראה. בעודי באוויר ניתן היה לחוש בה. המטוס קפץ, היטה את הכנפיים ללא הרף, לרגע חשבתי שאיבדתי את השליטה עליו והנה הוא מתהפך. הנחיתה היתה קשה במיוחד. המטוס לא רצה לנחות בשטח, כל שנייה קפץ לאוויר ולא היתה ברירה אלא להנחית אותו בשיטת האף התלוי, שיטה שבה הטייס מביא את המטוס לסוף המסלול, כשהוא טס על קצה גבול ההזדקרות ושומר על מידת ההנמכה בעזרת כוח המנוע, לבסוף מכבה את המנוע והמטוס ממש 'נופל' על המסלול. אבל כאן טרם הגעתי אל המנוחה ואל הנחלה, כי השדה כולו היה ענן אבק. לא ראיתי דבר. החלטתי להדמים את המנוע, לסחוב את המטוס בידיים ולהחביא אותו באחד המכתשים החפורים בצידו הדרומי של המצפה. שני הבחורים שהיו איתי במטוס כיסו את עיניהם במטפחות וביחד סחבנו אותו למקום מבטחים. קשרתי את המטוס היטב לקרקע וכיסיתי את המנוע ברשת הסוואה שהיתה במקום. את חפצינו השארנו לפי שעה במטוס. לקחתי איתי רק את תיק המפות והתקדמנו לעבר חדר-האוכל. היה קרוב לצהריים, הבחורות שטפו את הצרףי ורצפתי היתה כולה מים. נכנסנו על בהונות רגלינו והתיישבנו באחת הפינות. לא חלפו אלא כמה דקות ורותי, האחראית על חדר-האוכל, הבחינה באנשים המכוסים אבק והרימה קול צעקה לגרש אותם לכל הרוחות. ניגשתי לכיור הרחצה, שטפתי את פני במים ועודי רטוב תקעתי בה זוג עיניים. היא זיהתה אותי ולבה נתרכך, הושיבה אותנו ליד אחד השולחנות והגישה לחם וריבה. שאלתי אם אשר לקבל כוס תה ונעניתי בחיוב. נרגענו. רותי התיישבה

בינינו, שמעה על טיסת המוות שעברנו, כולה התפעלות מאומץ לבנו. קשה היה לי להודות בפניה שהלב שלי עדיין משקשק. בארוחת-הצהרים ניגש אלי המא"ז והציע שנערוך טיסת סיור מעל ביר-עסלוג', כיוון שיש לו ידיעות על ריכוז גדול וחשוד של בדואים. הוא חושש מפני התקפת-פתע ורוצה להעיף מבט על הנעשה שם. אמרתי לו שמצדי אין בעיות, רק שקודם עליו לדאוג להפסקת סופת החול. הוא הסתכל עלי בתמיהה ופלט: "חשבתי לתומי שהטייסים שלנו יכולים לעשות כל דבר ושום מזג-אוויר לא מנוע זאת מהם". חייכתי. תפסתי בידו ואמרתי לו שגם חקלאות לא ניתן לעשות בכל התנאים. הבחור נרגע רק אחרי שהבטחתי לו שנצא לסיור מיד כשישתפר מזג-אוויר. הסופה שככה רק לפנות ערב, החושך ירד מהר, כך שלא נותר לנו זמן לסיור מקיף, כפי שניתן לבצע באור יום. הסיור נדחה למחרת בבוקר. המא"ז לא היה שקט, הגביר את השמירה בלילה, ואותנו השכיב בחדר-השמירה, על כל צרה שלא תבוא... בלילה נשמעו הרבה יריות מכיוון משטרת ביר-עסלוג'. הסתבר שנערכה שם חפלה בדואית. בבוקר השכם נכנס טנדר בריטי לחצר המצפה. הם חיפשו את הטייס. לברר מה הן התוכניות הטיסה שלו ליום הזה. נראה שהיה אצלם חשש שהיהודים יבצעו משהו התקפי בעזרת אותו מטוס. מיהרתי למכתש שם היה חבוי המטוס, הכנתי אותו בחיפזון לטיסה, נסעתי למסלול והמראתי לפני שהבריטים ישימו עליו יד. למחרת חזרתי לרביבים עם בוריס, מפקד הטייסת, שרצה לבחון מקרוב את הנעשה בשטח. לפני הנחיתה עשינו סיבוב מעל ביר-עסלוג'. שום דבר מיוחד לא גילינו שם, נחתנו ברביבים ודיווחנו למא"ז. הוא הזמין אותנו לשתיית בירה. בוריס שתה, אני לא.

בראשית ינואר 1948 הצליח שרות-האוויר לרכוש אצל האנגלים כעשרים מטוסי סיור קלים. רוב המטוסים היו מסוג אוסטר, אבל עם מנוע יותר חזק. את המטוסים, שנכנסו לשירות, סימנו באותיות VQ-PAG, אותיות בהן סומן האוסטר האזרחי. הדבר נעשה, כיוון שהאנגלים סירבו לתת למטוסים החדשים רשיונות-טיס. הם התחרטו על העיסקה, אבל כיוון שהמטוסים כבר היו ברשותנו, רצו להגביל ולמנוע מאיתנו להטיסם. התחכמנו להם, ועם הסימון המזויף הטסנו את המטוסים החדשים. הדבר לא נעלם מעיניהם ויום אחד הופיע קצין בריטי בשדה דוב וטען שהמטוסים נושאים נשק וברצונו לבדוק אומנם כך הדבר. נקבע תאריך, ולקראתו צריך היה לפזר את המטוסים בשדות שונים כדי שלא ייתפסו שניים מסומנים באותם מספרים. יום לפני-כן התאספו כל המשתתפים במבצע. לכל אחד נקבע שדה שלשם עליו לטוס, להחביא את מטוסו ולחכות להוראות. ב-6 בפברואר אחר

הצהריים יצאתי במטוס האוסטר האזרחי VQ-PAG לעבר קיבוץ רביבים. ידעתי שאפשר להחביא מטוסים במכתשים שבשיפולי גבעת המצפה. טסנו שני מטוסים לאותו היעד, אבל נפרדנו כשהיינו מעל צריפין. בידי היתה מצלמת לייקה קטנה. הייתי צריך לצלם בדרך את הבית שבין הפרדסים, ששימש מפקדה של חסן סלמה, ראש הכנופיות ששלטו על יפו וסביבותיה. הפעם היתה מלאכת הצילום קלה יחסית. המטלה שלי היתה לצלם בזווית אלכסונית, דבר שמאפשר טיסה שאיננה מחייבת לעבור פיסית מעל המטרה אלא לטוס במרחק מה ממנה וכך להקטין את הסכנה של ספיגת כדורים מן הקרקע. חגתי במרחק מה מהמטרה, בחרתי את צד השמש כדי להקשות על הצופים מן הקרקע לראות אותי, כי היה עליהם לצפות עלי אל מול השמש, מה שסינוור אותם כהוגן. כיוון שהפעם הייתי במטוס לבדי וידי תפוסות בתמוני הטיסה, חייב הייתי מדי פעם להסיר אותן מהגאים כדי לצלם. אותם רגעים היה המטוס טס לבדו, ורק נמנעתי לטוס נמוך מדי, שמא אפגע בקרקע. השעה התאחרה, הדלק החל אוזל במיכלים והיה עלי עוד להגיע עד רביבים. פניתי דרומה. במערב השמש החלה שוקעת ואור אדום חזק בקע מעבר לאופק והאיר את העננים. נדמה היה שכל השמיים בוערים. הרגשה משונה ליוותה אותי, כאילו אנו בורחים מארץ נושבת אל המדבר.

יעקב בן-חיים (בלק) קשר אל ההולכים במדבר - רשמי טיסה אחת

הערב רד על הארץ. אט החשיך היום עם רדת השמש לפאתי מערב, עד כי בלעה האופק. הערב הממשמש ובא היה קודר וזועף. עבים אלו באופק נושאים עמם את הגשם בודאי. באהלי הטייסים שוררת קדרות-עם התקדר השמים מבחוץ. לבס של אלה בשמים; מה עז הרצון לצאת מחר לטיסה, לפגוש את השמים התכולים. אלא שיחד עם הרצון הזה קיימת ההכרה בצורך הגשם. הן חקלאי הוא הבחור, יליד האדמה וקשור אליה בקשר אמיץ ובסתרי לבו יתפלל אף לגשם כי יבוא. ובתוך ים של ספקות ומחשבות, היוכל למלא את תפקידו מחר, הימריא עם בוקר לטיסתו הקשה והארוכה? הימצא את חבריו, בני יחידתו, אלו ההולכים כרגע במדבר, מטפסים על צוקי עין-גדי ומצדה וכותשים ברגליהם את אבני המכתשים? צלל אל מעמקי השינה ונרדם.

קרן אור פגעה בישן בחדרה בין סדקי היריעות. התעורר, קפץ ממיטתו ושלף ראשו החוצה "חל שינוי במזג האוויר!" ענני הגשם חלפו כמעט ובמקומם השתרעו על הארץ ערפלים כבדים. התלבש במהרה, סידר מיטתו ואהל, שטף פניו במים הקרים, רץ לארוחת הבוקר ובלעה בחטף. לקח איתו את תיק כלי הנוויגציה ופנה אל שדה התעופה. המטוסים כבר עמדו בחוץ, מחכים לבעליהם. גם אוירונו חיכה לו. "הפרה הישנה" כך כינהו. הסתכל באוירונו בחיבה, ניגש אליו כרוצה לחבקו והחל לבדקו מאי ועד תי. לאחר זה הטעינו דלק, בדק את שמן המכונות שקפא בלילה והוסיף עליו חדש. השעון רמז על השעה התשיעית. נותרו רק חמש דקות להמראה. עטוף ומכורבל במעיל הטייסים, שלשל עצמו לתוך תא הטייס הצר. שלח מבט תקוה בחברים שהצטופפו בצד, מעודדים אותו באצבעם המופנית אל-על, ברכת הטייסים בצאתם לדרך קשה. הנה גם ר. מתקרב והולך כשאפו בולט קדימה, יוצא דופן להרמוניה הכללית של התלבושת.

טיפס ועלה למקומו, בדק סופית את ההגהים, ברזי הדלק, לחץ השמן, הסתכל במד הגובה, זה הראה לחץ נמוך. אין זאת כי צפונות הפתעות. בעוד רגע נעזבו המעצורים. מבט פרידה אחרון והאווירון זז ממקומו, זחל על פני הארץ בהתקרבו אל מקום ההמראה.

המראנו! נדמה כאילו לא רצתה המכונה להינתק מן האדמה ולהפקיר עצמה לגלי הרוח הסוערים. ואנו מטפסים מעלה מעלה. רמלה רחקה והלכה, קטנה והלכה עד כי נעלמה באופק הרחוק. לפנינו נתגלה האופק החדש. רכסי הרי חברון הזדקרו לעינינו, גבוהים ונישאים. עד מהרה חלפנו על פני השפלה והתחלנו מטפסים עם שיפולי ההרים, חלקות מעובדות הוריקו פה ושם. הצאן והאדם מרוכזים על פני הבארות. הילדים המשחקים על מגרש הגורן הריק זקרו פרצופיהם המבוהלים אל מכונית הכסף החולפת על פניהם כאותה ציפור.

ההסתכלות במפה היתה מעודדת ביותר. גם הרוח החזקה לא הצליחה להסיט את המטוס מקו הטיסה. המשכתי בכיוון המכונה. המוטור טירטר את טירטורו המונוטוני והיתה תקוה בליבי כי ימשיך ולא ייעף חלילה בלב המדבר.

מבטי נמשך החוצה, המדבר החל מראה אותותיו. ככל שהמשכנו דרומה הלך גוון השדות והצהיב, הורגש יותר ויותר החורב, עד כי החלה לפתע הרגשת הצמאון להציק לי למראה היובש והשממה. "השמים נעכרים במהירות" העיר לי ר. בתקעו מבט למעלה. הספק שמא נצטרך לשוב על עקבותינו הציק לנו כל העת. שיפולי הגבעות החלו יורדים מזרחה. הנה הרמה העצומה המשתרעת בינות למכתשים. לפתע התרומם ר. מכסאו בתנועה מהירה, שלף ראשו החוצה וקרא בהתפעלוות עצומה: "ראה את הארץ בקועה בקיע עמוק סביב סביב", כן, זהו המכתש. ואמנם נראה היה כקערית עצומה שקירותיה הזקופים הטילו פחד בלב רואם. המראה היה נהדר, קרקעיתו בתורה מאד וגוון צבעיה כצבעי הקשת. ואנו ממשיכים. מפעל סדום. הר סדום. קסר זוירה. מצדה! בגאווה מזדקר מולנו המבצר העתיק עטור הוד-קדומים. המטוס גלש והנמיך טוס. חלפנו ממש מעל הצוק. הד רעש המכונה השיגנו בשאגה כאילו אומר הצוק: "לא תוכלו לי, סורו מזה ואל תפרו מנוחתי. זה שנים רבות אני שוכן כאן, אל תפרו את השממה כי לה השלטון." נעצתי עיני בקרקע חיפשתי את החבריה. כתמים אפורים נראו בשטח, אך אלה היו שיחי המדבר שהטעונו. סובב סחור סחור המשכתי לתור אחריהם, אין רואים אלא את אבני המדבר השחומות.

השביל לראס-זוירה מתפתל בינות לצוקים, זוחל על גבי האוכף הלבן ומשתלשל לתוך יובלו העליון של ואדי חפחף. ידעתי כי עליהם ללכת בו ולכן החיליתי לעקוב אחריהם. לפתע חלף על פני ברק-אור מסנוור, שני ושלישי ורבים רבים כולם מעבר לאוכף. בתנועה חזקה הטייתי את המטוס אל מול פני האורות. ואכן, על האוכף הלבן עמדו הם, צפופים בחבורה נראו ככתם שחור. צללנו אליהם כבזק. ננפופי

ידיים, כאפיות, מעילים וחולצות ביטאו את שמחת הפגישה. עוד רגע וכל המטען הורק עליהם, ממש כמו המן והשליו שירדו בשעתו על אבותינו התועים במדבר. החבריה הראו באותות שונים כי שלום להם ודרכם נהירה להם. נפרדנו תוך נפנופי ידיים וכיונו את המטוס הביתה. הנקודה השחורה הולכת וקטנה עד כי נעלמה לגמרי.

ואולם, טרם נגמר תפקידנו. עוד עלינו לחזור בשלום הביתה ולהביא פריסת שלום מהחבריה ה"הנוסעת" במדבר.

בינתיים הפך ענן האבק שראיתי בעזה לפני כשעה לערך, לחזית עננים עצומה שהשתרעה מדרום הארץ עד קצה הצפוני. החזית עבה ושחורה מאד, חלוציה כבר השיגונו. רעש המוטור המשיך לזמזם באזני, חשתי כאילו משתתף הוא עימי בחוויות ובשאיפות ועוזר לי לחתור כנגד הרוח החזקה לקראת המטרה הסופית. החלה התחרות; מלחמה עקשנית ביני לבין הרוח האיומה, עד מהרה חשתי כי ידי על התחתונה בתחרות זו, ולא אספיק לחלוף על פני הרי חברון הגבוהים לפני רדת העננים על פני הארץ.

תוך ניצול מיטב ידיעותינו ובקיאותנו במהלך הרוחות וידיעת פני הקרקע התקדמנו לאט-לאט בואדיות, בערוצים ובתוך מסכי ערפל אל המטרה הנכספת הביתה. ההרגשה כי אנו מתגברים וחולפים על פני הסכנות גברה והלכה, והתקוה כי נצא מגיהנום זה פעמה מחדש. מתוך הערפל הזדקרה גבעת גזר העתיקה כגוש אפור ומטושטש. בעוד רגע ומגדלי רמלה, שדה התעופה וההאנגרים נראו ממרחק מה. זינקנו מתוך הענן, מנמיכים טוס וחגים מעל השדה. בחוץ עמדו כל החבריה מריעים לקראתנו. סגרת את המוטור וגלשתי מטה. המכונה התיישבה על האדמה בקלות, רצה מעט ועמדה. איחור כדי שעה, בתוך העננים הללו, ולבסוף זינוק מפתיע כל-כך על פני השדה, השרו מבוכה רבה על החבריה. על פניהם עוד נראו עקבות החרדה. ניצחנו את המדבר השומם, את הפראות והדממה, ניצחנו את הבדידות והניתוק של חברינו ההולכים בו, ניצחנו גם את השמיים ואיתניהם, ראשונים פילחנו את דממת המדבר ונקרענה לגזרים.

פנחס בן פורת מסלול נחיתה בסלעי אילון

ב-27 באפריל 1948 הגיעה קריאה לעזרה מאילון, לאחר שהותקפה שיירה בסביבה. הם ביקשו לשלוח רופא וחומרי עזרה ראשונה. בעיקר פניצילין. במשקי הגליל המערבי עדיין לא היו לנו מסלולי נחיתה, כי קשה היה לסוללם בשטח ההררי והסלעי.

במקרה נקלעתי באותו יום ל"שירות אויר" ומצאתי את האחראים דואגים ומצטערים שאינם יכולים להיענות לקריאה, כי באילון אין שדה נחיתה וצפויה סכנה לאווירון ולטייס גם יחד. קמתי והודעתי, כי על-אף סכנת הנחיתה בשטח הררי אני מקבל על עצמי לטוס לשם. הם היססו הרבה, אך לבסוף הסכימו וניתן לי האישור לטיסה - כמובן, על אחריותי האישית. הודענו מיד לאילון שיחכו לאווירון מחר בבוקר.



שדה הנחיתה יהיה קטע הכביש הישר שכיוונו ממזרח למערב; ביקשתי שהמקום הזה יהיה פנוי ומסומן; כמו כן ביקשתי להתקין שם "שק רוח" כדי שאוכל לקבוע בשעת הנחיתה את עצמת הרוח. למחרת הורע מזג האוויר. רוח נשבה מדרום, בעיקר מעל ההרים. אף-על-פי-כן טסתי לשם וניסיתי לנחות על הכביש בקרבת אילון. בשעת הנחיתה המטירו אש מן המשלטים שמסביב, וכשהצמדתי את גלגלי האווירון לקרקע היתה הרוח חזקה כל-כך, שחששתי כי אתנפץ אל הסלעים. ומיד, תוך כדי תנועה, הצלחתי להמריא שנית, כשאני יודע בודאות שכל עוד נושבת רוח זו לא אוכל לנחות. מה איפוא לעשות? כרבע שעה חגתי סביב המשק וחיפשתי "מעגן" נוח. בדקתי כל טראסה וכל כברת-קרקע מסוקלת, ולבסוף מצאתי. זו היתה חלקת שלף-חציר שממטרות נזדקרו בתוכה. הממטרות היו בכיוון מקביל לכביש, ורווח ביניהן. עברתי עבור וטוס וקבעתי שאני יכול לנחות לתוך הרוח, בכיוון אלכסוני, בין שתי השורות. שיערתי שהכנפיים לא תיפגענה, לכל היותר תישרטנה במקצת. וכך היה. צנחתי לתוך הרוח ונחתי אל בין הממטרות. לכאורה, היתה הנחיתה מוצלחת, אבל הגלגל נתקל בצינור ברזל בולט וברז בראשו; האווירון נתחבט ונתרומם, זנבו כלפי מעלה וחרטומו כלפי מטה, וקצות המדחפים נחבלו. האווירון חזר ונתיישר מעצמו ורפץ איתן על הקרקע. אנשי המשק, שעמדו וצפו במחזה, חשו אלי בהתרגשות. נוסף לכל השאר הבאתי להם גם עתונים. שזה כמה וכמה ימים לא הגיעו לשם, והם עטו עליהם בצמאון. ניגשתי לראות את שלום הפצועים. לרופא הבאתי בין השאר פלאסמה, פניצילין ואלונקות.

אחד הפצועים נפצע בכבד ובכניאיות ומצבו היה קשה, באותו יום עבר עליו המשבר והרופא לא הסכים שנסיע אותו במצב זה. הוחלט שלא להעביר את הפצועים, כי אין לטלטל אותם בדרך כזאת. עתה הטרידה השאלה: כיצד לחזור אל הבסיס? המדחפים נחבלו וטעונים תיקון. סרתי אל המסגריה, ובעזרת בעלי המקצוע הטובים של המשק תיקנתי את המקומות הפגועים, ועל ידי כך נתקצר במקצת המדחף. סיירתי את המקום בלוויית חבר מן המשק והוריתי כיצד להתקין את המגרש על-ידי סיקול, סילוק הממטרות, עקירת סלעים וישור, שיהא נוח לנחיתה. כדי להעביר את האווירון עד לכביש נפרצה הגדר. הרכבתי את המדחף, בדקתי את פעולתו לאחר התיקון, ואף-על-פי שהספק כוחו נצטמצם במקצת, הצלחתי להמריא ולחזור בשלום לבסיס, לחרדתם ולתמהונם של חברי.

היו מהם שכבר התיאשו ממני לאחר טיסה נועזת זו. כך עבדנו, באותם הימים, עד שקם חיל האוויר ויצאנו למרחב...

גדעון אלרום לזכרו של צ'יבי

כשפגשתי לראשונה, כבר היה לוחם ותיק; עלם צעיר, כלפי חוץ כמוהו ככל סטודנט בן גילו בארץ מארצות העולם - תוסס ועליו ורודף הרפתקאות, אולם בחובו נשא את להט האמונה ורצון המעש של הטובים בבני הפלמ"ח; את הנכונות לעשות הכל, לסכן הכל למען החבר ולמען המולדת, ואת רוח ההקרבה שחושלה בלילות על שפת ים שוממה - מפגש לספינת מעפילים - ובימים של עוצר וחיפושים, ימי המאבק בשלטון הבריטי. כשפגשתי, כבר לא היה, למעשה, עלם כלל. מתחת למעטה רוח הלוחמים נתערטל החייל ואיש המחתרת שבע הנסיון. אמונתו של צ'יבי ומאוייו כבר לא היו כשל עלם צעיר, אף הרפתקאותיו לא היו כלל הרפתקאות נעורים. הוא חונך וטופח לחיים של יצירה, תוך מאבק לחיים ולמות; הוא עמל ליצור, תוך הכרה מלאה כי המאבק הוא מנת חלקו. כי המאבק חייב. לשמש שילומים ליצירה, וכי עתידו, ואולי חייו, נועדו להיות קרבן על מזבח מאבק זה. ואת יעדו שלו ביצירה, ביצירה שבמאבק, ראה בתעופה העברית. היה ממתי מספר בעלי החזון שבעצם ימי המנדט ושלטון ההגבלות האמינו במוחשיות של כוח מחץ אווירי יהודי אמיתי. היכן שאבו אמונה זו ומאיין ינקו את החזון איני יודע. המציאות לא היתה מעודדת, כיון שניכר היה רישומה של עניבת החנק הבריטית בשטח התעופה העברית יותר מכל שדה אחר. לאותם שנחלצו אז למשימת כבוש האוויר, היתה זו פרשה מפרכת של אכזבות, אפס אונים ומפח נפש. הטיסות הממשיות היו מעטות, האימונים קצרים והנסיון התעופתי שרכשו היה דל ועני. עם מלאי מצער זה של הדרכה והכשרה, שכל חיל אוויר אחר בעולם לא היה רואה בו אפילו השלמת השלב הראשון באימונו של טייס, יצא צ'יבי וחבריו לבצע את המסוכנות שבכל המשימות המלחמתיות - טיסות מבצעים.

בתקופה הארוכה שעשינו ופעלנו יחדיו, לא גילה צ'יבי מעולם שמץ של היסוס ופקפוק בעת מילוי תפקידו. צ'יבי היה מחלוצי הצלמים העבריים; הוא הטיס מזון ותחמושת לכפר עציין; הטיל ציוד בהר טוב ובכפר אוריה וספק מים ליחייעם. צ'יבי סופח למטה נחשון-הראל למן יומו הראשון של מבצע פריצת הדרך לירושלים, ועם

מטוסו היה לעינים ולמורה דרך לכל שיירת ענק שהבקיעה דרכה לבירה. היה זה ציבי אשר גילה את מקומם של ראשוני התותחים שהפגזו את ירושלים. הוא היה מאחרוני הטייסים שפעלו מעל גוש עציון. בקומץ פצצות פרימיטיביות ובכמה מחסניות ברן עשו הללו מאמץ נואש להושיט יד למגיני כפר עציון ולהדוף את הטנקים שבשערו. בית גיורבין, פלוגיה, טול-כרם, קלקיליה, רמאללה, שעפאת, סעסע, פיק, קוניטרה - מהוות קטע בנתיב חייו של חיל האוויר הישראלי; פרקים במסכת הגבורה של טייס ישראלי, לקט שמות מתוך יומן המבצעים של ציבי. מרביתם של טייסי הפרימוסים היו אורחיו הקבועים של מסלול העפר בשיפולי הכפר בן שמן. היה זה עורק החיים היחידי שנותר לנקודה עם כיתורה, דרכו שפעו מזון, נשק ותחמושת למגינים שבלב הישוב הערבי, ואשר באמצעותו פונו מהמקום הילדים, הזקנים והפצועים. משך חודשים ארוכים היה גורלה של בן שמן צפון בכברת קרקע זו שבחיק שדות הקמה, וכברת הקרקע לא הכזיבה, אלא שלא תמיד היה הדבר פשוט כל כך. חדיתה השכנה לא תמיד הסבירה. פנים לאורח. תמיהנה אם שכח מי מהטייסים כפר מטיל אימה זה שרבו בשולי מסלול הנחיתה. סבורני שלא; ודאי לא שכוחו אלה שאזניהם קלטו את זמזום הכדורים סביב מטוסם עד הגלישה הסופית למסלול. הנחיתה חייבת היתה להעשות מעל הכפר, לא היתה ברירה אחרת; ודוקא אז, ברגעים המסוכנים ביותר, עת מהירות המטוס קטנה ובגובה נמוך, היה נשמע אותו זמזום מטריד. מסוכנת יותר היתה התקפת היריות בפרק הזמן שבין נחיתה האוירון על הקרקע ועד עצירתו, עת כושר תמרונו אפסי. כך היה המעשה עם ציבי. הוטל עליו להיענות לקריאה דחופה מבן שמן ולפנות ממנה פצוע אנוש שרק ניתוח מהיר עשוי להציל את חייו. מטר כדורים מחדיתה ניתך עליו מיד עם נחיתתו. במקרים דומים היו הטייסים קופצים מהמטוס ומסתתרים בתעלה עד שאש הברן מבן שמן השתיקה את התוקפים, אולם הפעם לא היתה שהות לכך - את הפצוע היה צורך להעביר מיד. במחסה של טרקטור העביר ציבי את הפצוע אל המטוס, וכשהטרקטור מגונן על המטוס החל זה בריצת ההמראה עד שהמריא, תחת אש יריות בלתי פוסקת מחדיתה. היו אלה שלושה רגעי נצח. כיצד לא נפצע ציבי אותו יום, לא הוא ולא הפצוע שהסיע - זאת לא הבין איש. והוא, לא זו בלבד ששתק ולא הביע מלה אחת על גודל פעלו, אלא אף תמה על ההתפעלות שגילו אחרים למעשהו. צבי נפל כפי שחי - תוך מילוי תפקידו, וכדרך שחי כן יזכר על ידי חבריו, כאחד מבחירי הנוער שהקימו מתוכם דור זה וארץ זו.



משה פלד ובלק



שמואל ודלס לפני ההמראה

פרק י'

תרומתם של אנשי מחלקת הטיס של הפלמ"ח לגיבוש אופיו של חיל האוויר הישראלי

חיל האוויר הישראלי של המאה ה-21 מטיס מטוסים חדישים, מפעיל ציוד מן המשוכללים בעולם ופועל בשגרה מבצעית הנהוגה בחילות האוויר המתקדמים ביותר. רק לפני 60 שנים היה חיל האוויר שלנו בתחילת דרכו, מצויד בקומץ מטוסים קלים מיושנים ובחבורת טייסים חסרי ניסיון מבצעי שהטילו פצצות דרך דלת המטוס.

בימים הקשים של טרם קום המדינה, תוך מאבק בשלטון הבריטי, ללא אמצעים וללא ציוד מתאים, טסו בחורים צעירים מלאי רצון ותעוזה, ובנו את תורת הלחימה של כוח אווירי בארץ ישראל.

להגיע לנחיתה בלילה ללא כל הדרכה ונסיון קודם, להטיל חבילות בלילה אל תוך מתחם של מאות מטרים בטיסה נמוכה תחת אש אויב, לצלם מן האוויר מטרות אויב ולנחות במנחתים מאולתרים ללא אמצעי פיקוח והצלה - כל אלה ועוד, היו מנת חלקם של טייסי הפלמ"ח.

בדברי ההקדמה שכתב יגאל אלון לאלבום הפלמ"ח (הוצאת הספרים של הקיבוץ המאוחד. תל-אביב. תשי"ט) מפרט הכותב את תכונותיהם של אנשי הפלמ"ח ואת רוחו המיוחדת של הגוף, בלשונו - צבא הרצון הטוב: כושר הלחימה, רעות הלוחמים, העבודה היוצרת בחקלאות ובתעשייה, שילוב הישובים במערכת ההגנה המרחבית, כל אלה ועוד הקימו תנועה לוחמת שעמדה בגבורה במבחן האש: "לפלמ"ח לא קדמה מסורת יהודית של צבא מגוייס, והיה חייב לסלול דרך מבראשית. על פי נסיונם של צבאות זרים גיבשו לוחמי הפלמ"ח תפיסת יוזמה עצמית, תוך חיפוש דרך לפתרונות הולמים את תנאי מציאותנו המיוחדת. הגישה המקורית של הפלמ"ח הקלה עלינו את החריגה משגרת התכנון והביצוע ושימשה גרעין לעיצוב תורת לחימה עברית, הלכה למעשה, שחוסנה באש הקרב".

אלי אינל: "תרומתם של יוצאי מחלקת הטיס של הפלמ"ח כטייסים, כמפקדים וכמדריכים, במלחמת השחרור ובמלחמות ישראל נוספות, הייתה רבה ונמשכת ואולם היא לא התבטאה רק בפעילות טיסתית ופיקודית צרופה. אנשי הפלמ"ח הביאו איתם לכוח האווירי הצעיר ערכי יסוד חיוניים ויקרים כגון: אהבה לטיסה, צמידות למטרה, מסירות לתפקיד, אחריות לפקודים, בטחון שדה קפדני, שיתוף פעולה חיוני עם כוחות קרקע, רעות כנה, משמעת פנימית, יחס למטוס ולציוד, יושר ומהימנות - ערכים שלאורם התחנכו וחינכו באוהלי הפלמ"ח ושאותם רכשו ממדריכם הנערץ ארנסט רפפורט. את כל אלה הורישו במשך שנות שירותם לחניכיהם ולפיקודיהם ב"שירות אויר" ובחיל האוויר ואלה הפכו לנכסי ברזל נדרשים לטייסי החיל עד עצם היום הזה."

משה פלד: "במלחמת העצמאות הגיעו לארץ טייסים רבים (מח"ל וגח"ל). לא לכולם היה נסיון כפי שציפינו או כפי שהם הצהירו. חלקם תרם הרבה מבחינת טיס ודוגמה אישית, אולם חלקם היו הרפתקנים ותרומתם היתה דלה. לאחר המלחמה עזבו רובם את הארץ והנשארים בחיל האוויר היו הישראלים, רובם יוצאי



מחלקת הטיס של הפלמ"ח וכן יוצאי קלוב התעופה וישראלים ששרתו בחילת אוויר של בעלות הברית במלחמת העולם השנייה.

במבט לאחור, ברור שהמסורת ותרבות הטיסה של יוצאי מחלקת הטיס של הפלמ"ח תרמה רבות לעיצובו של חיל האוויר של היום. המטוסים והאנשים התחלפו עם השנים, אולם ערכי הטיסה כגון תורת הלחימה, מערכת יחסי האנוש ורוח הלחימה של חיל האוויר כפי שהוא כיום, שרשיהם נעוצים בשנים 1946-1948. כל הסיפור תחילתו בחובבי דאייה וטיס, שהחלו באמצעים דלים אולם עם רצון כביר. **אהבת הטיסה** היתה ערך חשוב, מספר שעות הטיסה היה מדד לנסיון באוויר, דבר חשוב באותם ימים.

בכולנו פעמה **השאיפה להשגיות**, הנהגנו את רוח התחרות בקליעה, את השאיפה לנצח בקרבות אוויר ולהצטיין בכל שטח.

התחקירים - כל טיסה, תרגיל או תקופת אמונים מתוחקרת באופן יסודי בנסיון ללמוד למצוא ליקויים לשפר לקראת הטיסה הבאה. תרבות התחקירים היא הוויה חשובה ויסודית בטייסות חיל האוויר, בלי קשר למעמד ודרגת הטייס. לאחר כל טיסה נערך תחקיר לכל בני המבנה שם מבקרים את השגיאות "עד הסוף", זאת בלי קשר למעמד ודרגת המשתתפים. תרבות התחקיר הונהגה על ידינו. **מערכת היחסים** - בין אנשי צוות האוויר וצוות קרקע. בטייסת הגליל הנהגנו מערכות יחסים כמו בפלמ"ח. בעצם לא הכרנו יחסים אחרים. כולם אכלו יחד, כולם גרו יחד, היתה מערכת יחסים שווה ונוחה ודומני שהאנשים הרגישו טוב בתנאים אלו. כזכור לאחר שהסורים התחילו להפגין את מחנייים ונאלצנו לעבור לרמת דוד מצאנו שם עולם אחר ושונה מזה שהיינו רגילים. המפקד שם היה ידידי יהושע גילוץ שהיה מייגור בצבא הבריטי, עם הפרדה בין קצינים לבעלי דרגות אחרות, לחדרי אוכל ומגורים נפרדים עם דרגות (לי הוא העניק דרגת י'רָן). עם שחר נחתנו כל הטייסת ברמת דוד ומצאנו עולם שונה לחלוטין. אנחנו סרבנו להפרדה בין הטייסים למכונאים, וקרה שנסענו לאכול בעפולה ובלבד שלא לאכול בחדרי אוכל נפרדים. נוצר מצב שפגע ביכולתנו להמשיך לטוס במלחמה, עד שנאלצתי לפנות למשה כרמל - אז מפקד חזית הצפון, שמטוהו היה במזרעה, הסברתי לו את המצב ובקשתי לחזור ל-BUSH ליבנאל ואמנם כך היה, חזרנו ל"חופש". כאשר אנחנו יוצאי מחלקת הטיס של הפלמ"ח הגענו לעמדות פקוד בחיל האוויר, הנהגנו מערכת יחסים המבוססת על צניעות, הערכת ביצועים ופחות עשיית רושם, מבחן התוצאות, כבוד לכל אדם ולכל תפקיד. למשל הנהגנו בטייסות תורנות בין

הטייסים לניקוי בתי שימוש, טייס שימש כקצין גינה וכמובן גם נבחנים במילוי תפקידים אלו.

תקופות אימונים - בתקופה שהמפקדים היו מהמח"ל והגח"ל לא היו תוכניות אימונים, כל בוקר היינו מקבלים תדריך לטיסה של אותו יום, התרשמנו שההחלטה על תוכן הטיסה התקבלה לפני הטיסה. אנחנו הנהגנו תוכנית אימונים כפי שקראנו לה תקופות אימונים. כל תקופה ארכה ארבעה חודשים והיתה מתנהלת לפי תוכנית קבועה וחוזרת על עצמה לאחר התקופה. הנהגנו בקרה ומעקב בצוע יומי ותקופתי. גם היום חיל האוויר פועל לפי תקופות אם כי במקום שלוש תקופות בשנה אני חושב שהם עושים שתי תקופות.

נטיעות - הנהגנו ובצענו נטיעות של עצים בבסיסים כך שכיום הבסיסים מכוסים בעצים המשמשים להסוואה והגנה מפני התקפות על המטוסים והמיתקנים של החיל.

תקיפת שדות תעופה - פיתחנו טקטיקה של תקיפת שדות תעופה ותרגלנו אותה כל הזמן הכנסנו בה שפורים, בהתאם לסוגי הנשק והמטרות ותרגלנו רבות תקיפה במבנים גדולים וקטנים יותר. כמובן שהשיטות מתפתחות אך אנו התחלנו בזה. כאמור לאחר שאנשי המח"ל והגח"ל עזבו נשארנו הישראלים בחיל האוויר, היו כמובן יוצאי RAF וכן אנשי מחלקת הטיס של הפלמ"ח.

מפקדי שלושת הבסיסים הגדולים בשנות השישים היו יוצאי מחלקת הטיס של הפלמ"ח: על רמת דוד פיקד מנחם בר, על חצור פיקד משה פלד, על עקרון (תל נוף) פיקד אברהם יפה (הקטן) שאמנם היה בעת מלחמת העצמאות באיטליה אך מבחינתו ומבחינתנו היה אחד משלנו, בן מושב חרות, בוגר כדורי. נוסף למפקדי שלושת הבסיסים העיקריים, היה באותו זמן צחיק יבנה ממחלקת הטיס של הפלמ"ח מפקד בית ספר לטיסה, ויהודה פופקו גם הוא ממחלקת הטיס של הפלמ"ח, היה מפקד טייסת התובלה. בחיל האוויר טסים היום מטוסים חדישים עם ביצועים פנטסטיים, הטכנולוגיה התקדמה מאוד, המטוסים מצוידים במערכות חימוש, הכוונה, אוויוניקה וכו' בטכנולוגיות המתקדמות ביותר. להדגמה, מחיר מטוס ספיטפייר היה בזמנו כמה עשרות אלפי דולרים ואילו מחיר מטוס קרב מודרני היום הוא כ-50 מיליון דולר. הטייסים חייבים היום לדעת ולהכיר יותר את המערכות המסובכות והמתקדמות. יחד עם זאת המוטיבציה, המסירות, הצניעות, מערכת יחסי האנוש והצורך להוציא את המיטב מהלוחמים נשאר כפי שהיה בעבר. ובכל הצניעות, לכך תרמו מהיסוד הטייסים שבאו ממחלקת הטיס של הפלמ"ח."

מוחם בר: "שרתתי בחיל האוויר 20 שנה, התחלתי בתור טייס בטייסת מטוסים קלים וסיימתי את שירותי בתפקיד ראש מחלקת אוויר. במהלך שירותי הרגשתי עצמי כנציג ההתיישבות העובדת בתל-אביב, וזאת בדרכה וערכיה שהשפיעו על דרכי כמפקד בחיל האוויר. אחת מנקודות התורפה בהן טיפלתי: בין צוות קרקע לצוות אוויר שרר מרחק מסוים, ואחד הדברים הכי חשובים שהערכת בתור מפקד טייסת ומפקד בסיס, להשתדל לבטל את המרחק הזה בין צוות קרקע לצוות אוויר. לטייסים נדמה שהמטוסים יכולים לטוס בלי צוות קרקע, השתדלתי לטפח את המורל של צוותי הקרקע, והתנגדתי מאד לסיסמה "הטובים לטיס - הטובות לטייסים". לדעתי, זו אחת הסיסמאות הכי גרועות שגרמה נזק רב. האווירה הבריאה הנדרשת להפעלת גוף לוחם היא תנאי חשוב, את הערך הזה הבאתי מהביית. החדרתי לאנשי את המודעות שכל האנשים שווים. בכל התפקידים שמלאתי השתדלתי לראות, לעשות ולפעול בכיוון הזה.

הייתי בין הראשונים שהניחו יסודות לדפוס עבודה ונוהלים מבצעיים המשמשים היום את חיל האוויר, כמו למשל תוכנית אימונים מסודרת שיטתית. לפני כן היו נוהגים להגיע לטייסת ולהחליט בכל בוקר מה תהיה משימת האימון לאותו יום, ללא כל שיטה, ללא מעקב, ללא הגיון בהתקדמות שיטתית באימונים. בתור מפקד טייסת הרגשתי שהדבר אינו נכון. חילקתי את השנה לשלוש תקופות אימון ובכל יום ידענו מהי מטרת האימון. ההגיון מאחורי התכנית היה - איך לנצל את שעות הטיסה היקרות. הדלק וכל כדור עולים כסף רב, לפיכך נכון לנצל כל שעת טיסה ביעילות.

הייתה זו הפעם הראשונה בחיל האוויר שעשינו בצורה שיטתית "סבב". המדובר בתהליך התדלוק והחימוש של מטוס קרב על הקרקע. הכוונה היא לאפשר מירב גיחות מבצעיות מכל מטוס בזמן לחימה, לכן יש לקצר את הזמן בו המטוס נמצא על הקרקע בין הנחיתה מטיסה עד ליציאת המטוס לטיסה נוספת. במשך הזמן בו המטוס על הקרקע על צוותי הקרקע לתקן תקלות קלות, לתדלק את המטוס ולהטעין עליו חימוש לפי הנדרש למשימה הבאה. לאחר כל הפעילות על ראש הצוות לבדוק את כל מה שנעשה ולחתום בספרי המטוס. הפעילות הזו ארכה זמן רב, עם חיכוך בין בעלי מקצועות שונים בסביבה המצומצמת של תא הטייס וסביבת המטוס, ובקרבה מסוכנת לציוד דלק, חמצן, פצצות ופגזי תותח. נדרש תכנון מדויק כיצד לאפשר לכל בעל מקצוע לפעול ביעילות מבלי להפריע לאחרים בסביבת

המטוס, לקבוע סדר פעולות נכון ויעיל ולקצר על ידי כך את משך הזמן, ה"סבבי". כפועל יוצא של הסבב התבקש צעד נוסף - מעבר מהיר ממצב רגיעה ללחימה, כולל המערך הלוגיסטי של אספקת חימוש וציוד על ידי הכנף לטייסות הלוחמות. הדבר דרש אימונים רבים ומיומנות רבה של כל בעלי המקצוע, והפך לנושא חשוב עד כדי התחרות בין הטייסות וחלוקת פרסים. לקראת סוף השירות שלי ברמת דוד הגענו לרמת ביצוע סבב גבוהה - בתוך 45 דקות כל הבסיס חמוש לגיחה מבצעית עשרות מטוסים חמושים ומוכנים להמראה.

נושא בטיחות הטיסה היה פרוץ. בחיל האוויר היו הרבה תאונות בגלל טייסים לא ממושמעים, לא מסודרים, שחלקם נהרג בתאונות אוויריות בגלל חוסר משמעת. בזמן שהייתי מפקד טייסת 117, טייסת הסילון הראשונה, פנו אלי מפקדי הגפים שלי ולחצו עלי לבצע אירובטיקה במבנה, לאחר שהיו לנו מספיק תאונות גם בלי זה. אמרתי להם שאיני מאשר לבצע אירובטיקה במבנה, וחושב שחיל אוויר עוד צעיר מדי בשביל לעשות דבר כזה, יש זמן, נדרשת בגרות מסויימת, יש לנו מספיק הרוגים גם בלי זה.

סגן מפקד הבסיס, בתמיכת מפקדו, ניסה גם הוא לשכנע אותי לאשר טיסות אירובטיקה במבנה. השבתי לו שכל זמן שאני מפקד הטייסת הזאת לא יעשו אירובטיקה במבנה. לדעתי אין לזה שום ערך מבצעי, לחיל האוויר יש מספיק הרוגים גם בלי זה ולא צריך להוסיף סתם תאונות. כעבור ימים אחדים ביצעו שלושה טייסים מטייסת שכנה אירובטיקה במבנה, המטוסים התנגשו במהלך תרגיל אירובטי ושני טייסים נהרגו...

במבט לאחור אני מציין לעצמי כי שירותי בפלמ"ח ועצם היותי עובד אדמה תרמו במדה ניכרת ליחס שלי לאנשים, לציוד ולדרך המחשבה הנכונה כיצד להפעיל כוח מצומצם ביעילות."

צחק יבנה: "בתחילת 56 התמניתי מפקד בבית ספר לטיסה, הטייס בוגר קורס הטיס הישראלי הראשון שהיה מפקד בית ספר לטיסה. בימים אלה חיל האוויר התחיל להיות חיל אוויר סילוני, היו לנו מטוסי "מטאור" ו"אורגן". היתה לנו בעייה - טייס שסיים את אימוניו וקיבל כנפיים טס על מטוסי "הרווארד", ומשם עבר למטוסי "ספיטפייר" לקורס אימונים מבצעיים. אחרי הכשרתו כטייס קרב הוצב לטייסת קרב וטס על מטוסי "מוסטנג". שני המטוסים הראשונים בהם פגש הטייס הצעיר מיד עם קבלו את כנפי הטיס (ספיטפייר ומוסטנג) היו חד-מושבים, ולא ניתן לקבל הדרכה באוויר כפי שניתן במטוס דו-מושבי. כך קרה שטייסים שטסו על "הרווארד" נכשלו בהגיעם למטוסי "ספיטפייר" ולא הצליחו להיות טייסי קרב. הדבר היה לא הגיוני והפריע לי עד שפניתי למפקדת חיל האוויר והמלצתי שפרחי הטיס יעברו ישירות ל"מטאור" עוד במסגרת קורס הטיס, יקבלו הדרכה מסודרת על מטוס סילון דו-מושבי ולאחר מכן יקבלו את הכנפיים. בתחילה התיחסו להצעתי בספקנות, אולם לאחר בחינה נוספת, ולאור העובדה שהטסת "מטאור" פשוטה מלהטיס "ספיטפייר", התקבלה הצעה ויושמה כבר בקורס מס' 22 בשנת 1957.

יהודה פופקו: "מחלקת חי"ר רגילה בפלמ"ח בה הייתי שנה וחצי השפיעה עליי ביותר. האופי שלי התאים לרוח הפלמ"ח ורוח הפלמ"ח התאימה לי, זה השפיע אחר כך על שירותי בחיל האוויר. בתפקידי פיקוד היה לי ראש פתוח לשמוע דעות של אנשים, בשבילי מכונאי או ש"ג היה בן אדם בדיוק כמוני ומעולם לא גרסתי שהפנטזים והרעיונות הולכים לפי הדרגה של המפקד. אם יש לו רעיון טוב היוזמה ברוכה ובכל מקום שיכולתי להשקיע בעניין הזה עשיתי. אם היו מכונאים שראיתי שהם מסוגלים להיות טייסים שלחתי אותם לקורס טיס. אם שמעתי מהם רעיון טוב השתדלתי להגשים את הרעיון, היה לי חשוב שזה יתבצע. כי מה שקבע זה הרעיון, ההברקה, ועוד דבר שלמדתי בפלמ"ח - לתת קרדיט לאנשים. בפלמ"ח למדתי את העניין של יחס לציוד, היה כל כך קשה להגיע לשעת טיסה והיו כל כך מעט מטוסים, פיתחתי יחס לציוד, ואחר כך שהייתי בחיל האוויר תמיד נלחמתי על כך. הייתה לי בעיה דווקא עם בני הקיבוצים, חבריה נהדרים, טייסים יוצאים מן הכלל, אבל ללא יחס לציוד, הם לא מרגישים שזה עלה בכסף של משהו. מהיום הראשון בתפקידי כמפקד הטייסת התייחסתי למכונאים כלוחמים, המכונאים נחשבו בעיני לוחמים בדיוק כמו הטייסים. אנשים עם התמדה, הריצות ומסירות.

לגבי המשמעת העצמית, ערך שרכשתי בפלמ"ח, אוכל לתת דוגמה כיצד ישמתי את התכונה הזו לטובת חיל האוויר, אני הנהגתי את הטופס "כמעט ונפגע". מן הנסיון האישי שלי ומסיפורי חברים הבנתי שעל כל תאונת טיסה ישנם מקרים רבים של "כמעט תאונה". העברת המידע על המקרים שנגמרו בשלום אבל היו קרובים מאד לתאונה, תוכל אולי למנוע תאונות נוספות.

אחד המנהגים בתעופה הוא שמתחקרים ומפיצים את המידע ואת הלקחים מכל אירוע, שלא מתביישים או מפחדים לומר "טעיתי, שכחתי לפתוח ברז דלק". העניין האישי של הטייס ששכח או טעה מתגמד מול הנושא הרחב של מניעת מקרים כאלה בעתיד. זה אולי עניין של שינוי הנוהל, אולי עניין של שינוי טכני, אולי עניין צורת הדרכה אחרת, ככה התייחסתי לזה. במשך שנה הייתי בתפקיד ראש ענף בטיחות טיסה ואז הגשמת את זה, פשוט הנהגתי את הטופס "כמעט ונפגע". כולם הסתכלו עליי כמו על משוגע, איפה נשמע שמישהו יגיד על עצמו שעשה שגיאה בלי שאף אחד יודע על כך. במטוס קרב אתה לבד בתא הטייס ואיש מלבדך לא רואה מה נעשה שם. גם במטוסי תובלה ומסוקים, בעבודת צוות בתא הטייס קורים מקרים של אי הבנה וטעויות, שניתן לסיים אותם בלי הדים רחבים מדי, ואולם כדי שלא יקרו שנית ואולי באופן חמור שיגרום לתאונה, נהוג אצלנו להפיץ כל מקרה ואפילו הקטן ולכאורה חסר משמעות, כדי ללמד, להתרועע ולהדריך אחרים. הפתיחות הזו וחוסר הפורמליות בין מפקדים לפקודים, הנמצאים יחד בקו האש או במשימה מבצעית מסובכת, היא לדעתי מורשת הפלמ"ח."

לזכרם



שיר הטיסים

שוב נמריא המטוס לשמים
 אל ענן מרחק ואפר,
 שוב נשא הטיס על כנפיו
 ועונה לו שירת המוטור.
 בסופה, בשרב, בליל חשך,
 הוא דוהר בשמים בודד,
 מדלקות מצהיבות כנחשת -
 הוא תמיד רק אליך יורד ...

בשחקים אפרים בעופרת,
 או בשחר אדמון כשושן -
 המטוס מחיך לך מדרך
 ומברד בדורים ופעון.
 הוא בין אש האובג ושמים
 מנופוי לשלום בכנף,
 נא, ברכיהו, יורד כבר הליל.
 מטוסנו ממריא אל הקרב.

פי רואה הוא אותך פה ממעל
 ושומר הוא אותך ככלוב,
 הוא זוכר אותך,
 מזמר הוא לך,
 המטוס הממריא אל הקרב.

ח. חפר

מ"פ שלמה מילר ז"ל



שלמה בן לובה וזוסיה, נולד בקיבוץ גבעת השלושה ביום י' באדר א' תרפ"ד (15.2.1924). היה הבן הבכור בקיבוץ. למד בבית הספר היסודי "פיק"א" והמשיך לימודיו התיכוניים בבית הספר המקצועי "מקס פיין" בתל אביב. שלמה היה בעל כשרונות טכניים וכבר בצעירותו בלט כמנהיג חברת הילדים. חברו בו רוח ומעש ועמם אהבת הארץ והדאגה לשלומה ובטחונו. בתחילת שנות הארבעים התנדב לפלמ"ח ובשנות המאבק של תנועת המרי השתתף בפעולות המאבק האנטי בריטי של ה"הגנה" כגון

ההתקפה על המשטרה הניידת בשרונה, ליל הגשרים ועוד. עבר קורס טיס במסגרת הפלמ"ח והיה מפקדה הראשון של מחלקת הטיס של הפלמ"ח. כבנה הבכור של גבעת השלושה, ידע להכות שרשים לא רק בקרקע המולדת כי אם גם באוויר. הצילומים שנעשו באוירון הפרימוס על ידו, עזרו ללוחמים לא במעט במלחמת השחרור. הפלמ"ח, היה בשבילו לא רק אימון בנשק. אלא אמצעי למטרה של מולדת עצמאית. באביב 1947 רבו מקרי ההתנפלות ורצח יהודים על ידי כנופיות ערבים מזויינות במושבות השרון, הדרום והשומרון. כתגובה להפקרות, שהשתלטה בפתח תקוה ובסביבתה, הוחלט לענוש את הכנופיות ואת מפקדיהן, אחרי חקירה מדוקדקת הוכח שבית הקפה בפגיה, שבעליו היה מפקד כנופיה ידוע בשנות המאורעות 1936-38 משמש כמקום ריכוז למטה הכנופיות. ב-18.5.1947 נראו ערבים מזויינים, שזוהו כאנשי כנופיות, מתרכזים בשטח המאהל של ערביי סוורקי (היום "נוה כיבוש" שליד פ"ת), שטח זה זוהה על ידי כלבי המשטרה גם כמקום הריכוז והיציאה להתקפות של אותן כנופיות. ה"הגנה" החליטה לשלוח חוליה מאנשיה כדי לתפוס את הפורעים והתפתח קרב יריות. בקרב זה, הסתער שלמה, ראשון ונפצע. הערבים החלו לברוח, שלמה ירה שתי יריות אזהרה באוויר באותה שניה נפגע מכדור בראשו. שלמה נלקח לבית החולים "בילינסון" ושם מת מפצעיו ביום א' בסיון תש"ז (20.5.1947). הובא למנוחת עולמים בבית העלמין שבקיבוץ עינת. הניח הורים ואח. בן 23 בנפלו. על שמו של שלמה מילר ז"ל נקראים רחוב ובית תרבות בקריית חזני.



סגן ישראל טונבוים "אברמיקו" ז"ל

בן מרדכי והניה. נולד ב-2.4.1925 בחיפה. שם קיבל את השכלתו התיכונית ובה גם התקשר לתנועת הנוער שהביאה אותו לחיי הגשמה חלוצית. בשנת 1943 הצטרף לפלמ"ח לפלוגה ו', והשתייך למחלקה שחנתה במשק דפנה. עוד בקיץ של אותה שנה סיים קורס ראשון בטיס. לאחר שהמשיך את אימוניו הרגילים גם בתל-יוסף הועבר למחלקת הטייסים המיוחדת של הפלמ"ח במשמר-העמק. משם עבר לנען, השלים לימודיו וקיבל רשיון טיס. תוך כדי

אימוני הטיסה עסק עם משתתפי הקורס בתצלומים מהאוויר להשלמת תיקי הכפרים שהכינו יחידות הסיירים של הפלמ"ח. במשך תקופת המאבק השתתף עם חבריו במבצעים רבים, קרקעיים, ומלבד הפסקות קלות לא עזב את יחידתו ואת חטיבתו. ב-29.6.1048 יום "השבת השחורה" היה בנען ונאסר יחד עם כל חברי המשק. היה בלטרון ומשם הועבר כ"חשוד" לרפיח. כששוחרר מרפיח חזר לנען והמשיך באימוניו כטייס וכלוחם. כששוחרר מיחידת הטיס חזר לביתו וחשב שיוכל להמשיך ל"חיות בשקט" ולעסוק בעבודה "מסודרת" אולם לא כך היה. קשה היה לו להשתחרר מהווי החיים שספג בהיותו בפלמ"ח. נוסף לכך משכה אותו הטיסה וכל הקשור בה (בזמן שהותו בחיפה היה מבקר בקלוב לתעופה) חזר לנען והצטרף מחדש ליחידה. היה ידוע בפלמ"ח בשם "אברמיקו" על שום טיפוס היתולי מסוים שהיה מציגו במצבים שונים לפני חבריו בכינוסים ובמסיבות. חלם להיות מהנדס ולנסוע לחוץ לארץ להשתלמות. עם פרוץ מלחמת השחרור התגייס מיד והשתתף כעתודאי בקרבות לשחרור חיפה ואחר כך ביחידות הנגב של הפלמ"ח, ביחידה, שנקראה אח"כ "חיות הנגב". משנוסד חיל האוויר נקרא, עם כל הטייסים, לתפקיד בחיל בתל אביב גובשה יחידת הטייסים הקטנה ומכאן יצא כחבר לסיוע פעולות חיל הרגלים במטוסים הקטנים, ה"פרימוסים".

נהרג ב-6.6.1948 ב"שדה דב" בתל אביב, בהתרסק מטוסו בשעת הטענת פצצות. למחרת היום נקבר בנחלת יצחק. אחרי נפלו הועלה לדרגת פקד טיס לפי פקודת מטכ"ל.



סגן צבי זיבל (צ'יבי) ז"ל

בן אברהם ושרה. נולד ב-29 בנובמבר 1925 בתל-אביב ובה עברה עליו ילדותו. את ראשית חינוכו קיבל ב"חאן" העירוני הגדול שברחוב בוגרשוב ואחרי כן בבית הספר "תל-נורדוי" ובכפר הנוער בן-שמן. בהיותו בן 9 נסע עם הוריו לביקור בחוץ-לארץ וחזר מלא רשמים. עם שובו למד בבית-החינוך לילדי העובדים והצטרף לתנועת "המחנות העולים", בה התחנך לאהבת הארץ, המלאכה והטבע. ידיו

היו אמונות במלאכה. בגמרו את בית החינוך שאף לעסוק בחקלאות ונכנס לבית הספר בגבעת השלושה. באותו זמן נתעוררה בו נטיה מוסיקלית והיה פורט על פי השמיעה על פסנתר ומנגן בחליל ובגיטרה. כבן 18 הצטרף לפלמ"ח ועבר עמו את כל לבטי המחותרת ותקופת המאבק. השתתף בהתקפת שרונה ובפעולות ליל וינגייט, ישב במעצר במחנה לטרון וברפיח. במשך הזמן סיים קורס למפקדי כיתות, בו הגיע לדרגת מפקד מחלקה בפועל.

צ'יבי הצטרף לקורס טיס של הפלמ"ח והיה מראשוני הטייסים, במלחמת העצמאות פעל באזור ירושלים, הטיל תחמושת ומזון לגוש עציון הנצור. הטיל ציוד בהרטוב ובכפר אוריה, סיפק מים ליחיעם, פעל במטה "נחשוך", בשעת פריצת הדרך לירושלים. יום לפני נפילת גוש עציון, טס מעל לגוש ואוירונו נפגע. צבי המשיך בפעולה גם לאחר שנפצע וערפו שנת דם. בסיומו להטיל את הפצצות ולסיים את הקשר עם המגינים, חזר לבסיסו ובאוירונו 14 פגיעות מכדורי האויב. לאחר שמיילא זמן מה תפקיד מפקד שדה תעופה אי שם בארץ נשלח להשתלמות בצ'יכיה וחזר אחרי חדשי לימוד אחדים ישר אל שדה הקרב בנגב. שבוע לאחר שובו, בכ"ו בכסלו תש"ט (28.12.1948), ערך טיסת סיור מעל לעוגיה-חפיר ונחת בכדי להגיש עזרה לטייס שהיה אתו בפעולה. לאחר שהמריא הותקף על ידי טייסת קרב מצרית בת 4 "ספיטפירים" ולא הספיק להגביה טוס כדי לתמרן בקרב. צרור שפגע במטוס שם קץ לחייו ולחיי הסייר שהיה אתו. נקבר בנחלת יצחק ב-30.12.1948. "אות הגבורה" שהוענק לו לאחר מותו ניתן על מעשה גבורה בטיסה לבן שמן.



סגן מתתיהו סוקניק (מתי) ז"ל

בן לפרופ' אלעזר ליפא והמחנכת חסיה לבית פינסוד. נולד בכ"א בשבט תרפ"ט בירושלים. למד ב"גימנסיה רחביה" והיה פעיל בתנועת "הצופים". חבר הכשרת הצופים בעין גב, בהכשרה מגויסת בגבעת חיים ובנען. מתוך אהבת העם והמולדת, שנתן לה ביטוי יפה בחיבוריו, היה גם נאה מקיים - מגיל 15 ואילך נטה שכם למעשים טובים ומועילים בתפקיד פקח בהג"א, קשר ב"הגנה" וכו'. בטיול הגימנסיה לקיסריה

נהרגו ארבעה מחבריו מרסיסי פצצה. הוא נפצע קשה ובמצב זה הגיש עזרה ראשונה לחבריו הפצועים. בחלקו כרוזים מטעם ה"הגנה" נגד הטרור של ארגוני הפורשים נאסר ע"י שוטרים בריטיים שלא הבינו את תוכן הכרוזים. מילדותו רצה לשרת את עמו ומולדתו בכיבוש האוויר, וזמן מה התאמן במחנה חיל האוויר הבריטי בעקיר. בסוף חיבורו "מה חובתי לעמי ואעשנה" שכתב בגיל 15 וחצי, כתב: "אני חולם על תעופה עברית. אני חולם על ישוב, אשר חבריו הם בוגרי הסתדרות הצופים, ושדה תעופה קטן בצידו. תיוצר חברת התעופה הלאומית שקמה, והיא תפתח קווים לכל חלק בעולם. ארץ ישראל תיעשה מרכז התעופה במזרח, ארצנו תפתח ושמה של הארץ העברית יינשא בפי כל העמים, כמו שחזו זאת הנביאים הקדמונים". משהחלה מלחמת השחרור, בחורף תש"ח, התנדב כחבר פלמ"ח לגרעין ההתחלה של חיל האוויר. השתלם במטאורולוגיה, דרש לשתפו גם בטיסות ונמצא מוכשר לכך. פעל ב"פרימוסים" בהפצצות על ריכוזי ערבים, כסיוע לכוחות הקרקע של ה"הגנה" ובהבאת מזון ודואר לירושלים העתיקה, לכפר עציון, ליחיעם ולישובים מנותקים ונצורים אחרים. במלחמה נגד צבאות ערב שירת במטוסים גדולים ומשוכללים יותר. השתתף בפועל בהפצצת עזה, אשדוד וריכוזי האויב בעמק הירדן ובצפון הארץ. היה ראשון לכל התנדבות מתוך אושר וסיפוק נפש, שניתן לו לשרת את המולדת במקצוע שהוא חלם עליו מילדותו. לא עצרה אותו כל סכנה ממעשי הקרבה. היה אהוב וחביב על חבריו. בשובו מהפצצת אשדוד, ב-4.6.1948 יצא במטוסו עם חברו דוד שפרינצק להפציץ את אניות הצי המצרי, שניסו להרעיש את חוף תל-אביב, פגע בהן ועזר להנסתן. המטוס הופל והוא עם חברו טבעו בים. בפקודת המטכ"ל מיום 29.9.1949 הוענק לשמו תואר "פקד אויר".



סגן אהרן-דוד שפרינצק ז"ל

בן יוסף (יושב ראש הכנסת מיום היוסדה) וחנה, מבני העליה השנייה. נקרא אהרון דוד על שם א.ד. גורדון, אבי "דת העבודה". נולד ב"ד באדר ב' תרפ"ד (20.3.1924) בירושלים. שם למד בגן ילדים, ובגיל 7 עבר עם הוריו לתל אביב. החל ללמוד בבית הספר "שלוה" ועבר לבית חינוך לילדי

העובדים שבצפון העיר. בגיל 15, עם סיימו את לימודיו, נכנס לבית הספר המקצועי על שם מכס פיין, מאחר שמילדותו גילה נטיה למכניקה, והצטרף לשורות ה"הגנה". זמן מועט לאחר מכן סיים קורס מ"מ בכפר מנחם. עם סיום לימודיו בבית הספר מכס פיין עבר לבית המלאכה של פרופ' גולדברג, בו השתלם במכניקה עדינה. עם כניסת איטליה למלחמת העולם השנייה, והוא עודנו נער, התנדב יחד עם חבריו לשירות מכבי אש, אך לא ארכו הימים ובקיץ 1942 הצטרף לפלמ"ח ויצא להדריך בקורס הקיץ בבן שמן. לאחר התנגשות עם הכוחות הבריטיים שבמקום עבר עם יחידתו למשמר העמק ומשם לעין חרוד לפקד על כיתה. במשמר העמק סיים בהצטיינות את קורס הצלפים הראשון של הפלמ"ח בהדרכת מיגור בריטי. בסוף אותה שנה עבר עם יחידתו למחנה בגבעת חיים והיה מדריך לנשק ושדאות. נכונות לעזרה וגבורה עילאית הראה בסיור הפלמ"ח במדבר יהודה וסיבבות מצדה בשנת 1943. משטעתה היחידה בדרך ונשארה ללא מים, במשך ימים מספר, התנדב עם כמה מחבריו לחפש מים או אפשרות של הצלה כלשהי דרך הים, וצעד זה הציל חברים ממעשה נואש לאחר שהגיעו לאפיסת הכוחות וכדוך. באותה שנה הועבר לכפר ילדים והשתתף בקורס דאייה שסיימו בהצלחה. אז גמלה בלבו ההחלטה להקדיש את חייו לטיס. אחרי אמונים נוספים ננען וכתום קורס הטיס וצבירת מספר שעות טיסה כדרוש, קיבל תעודת טייס. בתקופת המאבק היה פעיל מאד והשתתף במעשי חבלה שונים נגד הבריטים, שבוצעו על ידי ה"הגנה": כמפקד חולית חבלה בהתקפה על תחנת הרכבת בקלקיליה, ב"ליל הגשרים", כצלף על משמר החופים במשטרת סידני עלי, בהעלאת מעפילים בחוף תל אביב ב"ליל

וינגייט" וכו'. ב-29 ביוני 1946, היא "השבת השחורה", נעצר בנען עם אנשי מחלקתו והועבר למחנה לטרון ומשם לרפיח. ב-1947 נשלח לקורס עיוני לבעיות תעופה. מנעוריו נתגלו בו סגולות נפש יקרות: נקיין דעת, אומץ לב וקור רוח. היה עשוי ללא חת וכל דאגה רחקה מלבו. אם כי רבות היו הסכנות הכרוכות בפעליו נחה עליו תמיד רוח עליזות והומור דק. עדין היה ובעל סבר פנים ידידותי בהליכותיו. עם הכרזת האו"ם על הקמת המדינה שימשה מחלקת הטיס של הפלמ"ח גרעין חיל התעופה העברי, ואהרן-דוד פעל רבות במטוסי ה"פרימוס" וביצע משימות מסוכנות, כגון: הפצצת ריכוזי האויב, העברת תחמושת, הספקת מזון וידיעות לישובים מנותקים (גוש עציון, כפר אוריה, יחיעם, בן שמן והנגב), הטסתם של כמה ממנהיגי הישוב לקליה לפגישה עם המלך עבדאללה, וכן הטסתם של נבחרי הישוב לישיבת הועד הפועל הציוני בירושלים הנצורה. שימש קצין המודיעין של הטייסת מאז הוקמה ועד יומו האחרון. ביום כ"ו באייר תש"ח (4.6.1948), כשניסה הצי המצרי להרעיש את חוף תל אביב, התנדב יחד עם חברו מתי סוקניק לביצוע הפצצה מן האוויר. הפעולה בוצעה בהצלחה, אך הוא וחברו מתי לא זכו לחזור לבסיסים, כי מטוסם הופל הימה. כחודשיים לפני נפלו לקח לו לאשה את יפה אגסי, בת ירושלים. בתם, נחמה, נולדה לאחר נפלו. בכ" בתמוז תש"ט, יום צבא ההגנה לישראל, הוענק להוריו סמל כנפי הטייס, מזכרת לגבורת בנם, בצירוף מגילה חתומה בידי מפקד חיל האוויר לישראל, אלוף אויר אהרון רמז. שנה-שנה, ביום הזכרון לאהרן-דוד ולחברו מתי, מוענקים לתלמידי רשת בתי הספר "עמל" פרסים הנושאים את שמות שניהם וכן פרסים על שמו של כל אחד לחוד.

לפי פקודת המטכ"ל מיום ו' בתשרי תש"י (29.9.1949) צורף לשמו התואר פקד טיס. מצבה לזכרו הוקמה בבית הקברות הצבאי שעל הר הרצל בירושלים.



מימין: נחום בירנבאום, יעקב אבישר, בלק, ישעיהו בודילבסקי. מאחור: מנחם בר

"נתיב לנשר בשמיים..." - מחלקת הטיס של הפלמ"ח



הטייסים במחלקת הטיס של הפלמ"ח

פנחס בן-פורת (פיניה) הוסמך לטיס 1939-1940
מנחם ברנשטיין (בר) 1939-1940

קורס מס' 1 - דצמבר 1943 - מאי 1944
חיים בן יעקב (בלק), פרץ גרוסר, משה פלדמן, ששון נוביק

קורס מס' 2 - יולי 1944 - דצמבר 1944
שלמה מילר, דוד שפרינצק, אלכס מנדלסון, אריה רובנס, דיתה בן-יעקב (פרח)
אנשל כרמי (חבר קיבוץ מסדה)

קורס מס' 3 - יולי 1945 - ינואר 1946
אלי פיינגרש (איל), אהרן קאופמן (געתון), דוד קיפניס, גבריאל רפופורט (גברוש),
עמי פורר

קורס מס' 4 - יוני 1946 - דצמבר 1946
שמואל וידליס, נחום בירנבוים (בירן), ישעיהו בודילבסקי (בודי),

קורס מס' 5 - ספטמבר 1946 - פברואר 1947
ישראל טננבאום (אברמיקו), אריק עוז, יהודה פופקו (ארבל)
צבי זיבל (צייבי)

קורס מס' 6 - אפריל 1947 - אוגוסט 1947
יחזק יבנה (צחיק), סטף ורטהיימר, עזריאל ספיבק (עזרי), נתן נוביק, אברהם
בלטיטה, יחזק רודניצקי (טולקה), זאב מסינגר, מתי סוקניק, ארנון ליפקין (בן
נחום)

כן נמצאו במחלקה: אריה אלוף, אהרון קופרשטוק (נחשון) ומישה קנר שהגיע מחיל
האוויר של הצבא האדום

על פי "שורשי חיל האויר"

טייסי מחלקת הטיס של הפלמ"ח

אהרן קופרשטוק (נחשון)	אריה אלוף
מתתיהו סוקניק	ישעיהו בודילבסקי
עזריאל ספיבק (רונן)	יצחק בודניק (יבנה)
אריה עוז	נחום בירנבוים (בירן)
יהודה פופקו (ארבל)	אברהם בלטיטה
עמי פורר	יעקב בן-חיים
אלי פיינגרש (איל)	פנחס בן-פורת
משה פלדמן (פלד)	פרץ גרוסר
אריה קאופמן (געתון)	שמואל וידליס
דוד קיפניס	סטף ורטהיימר
יצחק רודניצקי (ארד)	צבי זיבל
גבריאל רפופורט	ישראל טננבאום
דוד שפרינצק	שלמה מילר
דיתה בן-יעקב *	אלכס מנדלסון
מנחם ברנשטיין (בר) *	זאב מסינגר
אנשל כרמי *	נתן נוביק (נבות)
אריה רובנס *	ששון נוביק (נבות),

* עברו קורס טיס במחלקת הטיס של הפלמ"ח, אך לא נמנו על אנשיה.
** על פי "שורשי חיל האויר".

פרק י"ב תעודות ומסמכים



בזמן קורס הטיס בצ'כיה: צחיק יבנה, פרץ גרוסר, בלק, אלי פיינגרש

הקלוב הארץ-ישראלי לתעופה מועדון לטיסה - חיפה

הסגן למכתבים: רח' סבזי 15



כ א ן .

א. נ.

לאור המאורעות בארץ ובעולם כליו הובלט הבולט מיוחדת הצורך ההכרחי בפתוח התעופה העברית בארץ ישראל, אשר חשיבותה מבחינת עניני התחבורה והבטחת גלויה כיום לעין כל.

את המטרה הזאת של פתוח התעופה העברית הציג לעצמו המועדון שלנו אשר נוסד עוד לפני שלש שנים, ושהוא סניף לקלוב האי לתעופה, הכפוף למוסדות הלאומיים העליונים. המועדון עוסק בהכשרה תיאורטית ומעשית של שורות צעירים עברים במקצוע התעופה ובעיקר באימון חבריו בטיסה בדאוניס (מטוסים בלי מנוע) המשמשת הכשרה מוקדמת הכרחית לטיסה באוירונים.

במשך השנתיים האחרונות הוצאו לפועל כ-2500 טיסות בדאוניס (רובן במחנה הטיסה סטודר בכפר ילדים ע"י עופרה) וחלק גדול של חברי המועדון עמד כבר בבחינות לדרגות טיסה שונות. פעולות הטיסה מתנהלות כהדרכת אחד מהניכי המועדון אשר בהשלימו את הכשרתו במקום. נסע לשם השתלמות לאחת מארצות אירופה והגיע להשג של 5 שעות טיסה רצופות בדאון. אחרים מחברי המועדון מתכוננים כעת להתחיל בהכשרה מעשית גם בטיסה באוירונים.

פעולות אלו טעונות המשך והרחבה. יש צורך להכשיר מספר גדול ככל האפשר של צעירים במקצוע הטיסה על ענפיו השונים ולאפשר לחלק מהתניכים ללמוד הלכה למעשה את אמנית הטיסה באוירונים ע"פ להקים חבר טיסים יהודים מאומנים ומנוסים, יש הכרח בפעולה להכשרת מדריכים להתבוננות בפני המקופת אייר. בו בזמן יש נחיצות בטופילריזציה של ענף הטיסה בקרב הצבור הרחב כסם שהדבר נעשה ברוב מדינות העולם.

לשם מלוי התפקידים האלה ולשם רכישת מבשרי טיסה ולמוד דרושים אמצעים כספיים והכרחי להרחיב את חוג האנשים והמוסדות הנושאים בעול הפעולה והראנה לפתוח התעופה.

בקשר עם זה התחלנו בארגון

ליגה לענן התעופה העברית

והגנו מונים לכל האשים והמוסדות, היודעים לעצור את הנחיצות של פתוח התעופה העברית בארץ, בקריאה להצטרף לליגה זו ולהיות ע"י כך את תמיכתם החמרות. המוסרית והמעשית לטפול התעופה העברית ולהיות בין השוקדים על ששוננו ופתוחו.

בימים הקרובים יבקר באי כמנו אצל כב: והגנו בטוחים שהיא יתן את ידו למפעל החשוב הזה ויענה להזמנתנו להצטרף לליגה.

בכבוד רב

ובכרכת התעופה העברית

ועד המועדון לטיסה חיפה

חסון הרצ"ט
חיפה, נובמבר 1938

תְּעוּדַת שִׁירוֹת בַּפִּל"מ

מ ס י ב ג ר ז א ב אהרן
 שם המשפחה בפל"מ שם פרטי שם המשפחה הנוכחי שם האב

1927 562520 קרית טבעון
 שנת לידה מס' תעודת זהות כתובת נוכחית

ינוני 1948 נ ע ז פלוגה ב'
 תאריך גיוס לפל"מ ממוקם ליחידה

פלוגה ז', מחלקת המייסים הדרגה בסיום השירות מרץ 1948
 יחידת שירות אחרונה בפל"מ תאריך סיום השירות בפל"מ

ס י י ס

תפקידים עיקריים בפל"מ



יגאל אלון



מסביב יהום הסער
 אך ראשנו לא ישה
 לפקודה תמיד אנחנו -
 אנו אנו הפל"מ

אגוד הטיסים בארץ ישראל • PALESTINE PILOTS' ASSOCIATION

(affiliated to the Aero-Club of Palestine)



מסוּדָר לְמִסְכָּו קְרוֹבֵי הַתְּעוּפָה בְּאֶרֶץ יִשְׂרָאֵל

41, LILIENTBLUM STREET, TEL-AVIV

41, רחוב לילינבלום, תל-אביב

תל-אביב, 21.7.44

לכבוד
הח'גרוסר פרץ,

כ א .ן

ח.נ.

הננו לאשר לך בזה שנתקבלת בחור חבר לאגודנו
בהתאם להחלטת הועד מיום 13 לח.ז.

בב"ח ובברכת התעופה

אגוד הטיסים בארץ ישראל
PALESTINE PILOTS' ASSOCIATION

(A)

1.

CERTIFICATE OF COMPETENCY.



Photograph of Holder.

DIRECTOR OF CIVIL AVIATION

Signature of Holder.....*Stefan Wertheimer*.....

This Private Pilot's Certificate of Competency No. 157.

dated 28th January, 1947 has been issued to Mr. Stefan Wertheimer.

for the following types of flying machines: Landplanes, all types.

Given at Jerusalem, this 28th day of January, 1947.



[Signature]
(Signature)
DIRECTOR OF CIVIL AVIATION

Palestine.

(A)

2.

CERTIFICATE OF COMPETENCY.

<u>Particulars.</u>	<u>Description.</u>
Surname.....	WERTHEIMER
Christian Names.....	Stefan
Nationality.....	.....
Place of Birth.....	Kippenheim.
Date of Birth.....	16th July, 1926.
Address.....	7, Frishman St., Tel-Aviv, Palestine.

FLIGHTS.

Time of Departure.		Time of Arrival.		Time in Air.		Pilot. See Instructions (5) & (6) on flyleaf of this book.	Remarks.
Hrs.	Mins.	Hrs.	Mins.	Hrs.	Mins.		
...	...	...	...	10	35		
9	20	10	00	0	40	Self (Solo)	RAYLEN-KAIEA. Navigation test.
9	25	10	00	0	35	Lead Cpt. Brewer	stalling out of steep turns.
10	45	11	10	0	25	Self (Solo)	General flying. Formation lead.
11	00	11	25	0	25	Lead Cpt. Brewer	steep turns.
9	40	12	10	0	30	self "	Formation exercises. (Leader
10	20	12	50	0	30	"	(follower).
10	30	13	10	2	40	Self (Solo)	RAYLEN - BUN-IRKA - SDWA - MAS
...	...	...	...	11	20		RAYLEN (255 km) formation led.
							<i>M. Brewer</i>

דפים מספר הטיסות של בלק

FLIGHTS.

Time of Departure.		Time of Arrival.		Time in Air.		Pilot. See Instructions (5) & (6) on flyleaf of this book.	Remarks.
Hrs.	Mins.	Hrs.	Mins.	Hrs.	Mins.		
...	...	...	...	11	20		
10	20	13	10	2	50	self (Solo)	RAYLEN-KASADA-JERICH-R-
10	25	10	50	0	25	Lead Cpt. Brewer	(220 km) (Navigator: weede
12	15	12	35	0	25	Self (Solo)	formation (follower)
13	00	13	30	0	30	Lead Cpt. Brewer	Precontinging ldg.
14	30	14	45	0	15	"	formation flight. (follower)
14	45	15	10	0	25	self (Solo)	steep turns + spiral.
...	...	...	...	11	10		stalling out of steep turns.
							<i>M. Brewer</i>

RECORD OF

Date.	Aircraft.		Engines.		Journey.	
	Type.	Markings.	Type.	H.P.	From.	To.
8.1.47	Blanca	VA-PA1	Lycoming	55	RAMLEN R.A.F.	Brought forward X-Country
12.1.47	R.W.D. 3	VA-PAG	Gipsy Major	130	"	Local
"	"	VA-PAK	"	"	"	"
15.1.47	"	VA-PA2	"	"	"	"
19.1.47	"	VA-PAK	"	"	"	"
22.1.47	"	"	"	"	"	"
29.1.47	R.W.D. 3	VA-PAK	"	"	"	X-Country
						Carried forward

RECORD OF

Date.	Aircraft.		Engines.		Journey.	
	Type.	Markings.	Type.	H.P.	From.	To.
26.1.47	R.W.D. 3	VA-PA16	Gipsy Major	130	RAMLEN R.A.F.	Brought forward X-Country
27.1.47	"	"	"	"	"	Local
"	"	VA-PAG	"	"	"	"
30.1.47	"	"	"	"	"	"
"	"	"	"	"	"	"
						Carried forward

(A)
LICENCE 1.

DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION

LICENCE.

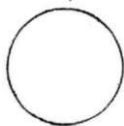


Photograph of Holder.

Signature of Holder.....

This Private Pilot's Licence No. 120
dated 13th September, 1944, has been issued
to M. Moshe Teldman
who is hereby licensed to fly the following types of
flying machines: All types

This licence is valid. (See page 4)
Given at Jerusalem this 13th day
of September, 1944.



D. Gumbler
(Signature)

Palestine

(A)
LICENCE 2.

LICENCE.

Particulars.

Description.

Surname.....	<u>Teldman</u>
Christian Names....	<u>Moshe</u>
Nationality.....	<u>Palestinian</u>
Place of Birth.....	
Date of Birth.....	<u>10th January, 1923</u>
Address.....	<u>Rush Sha'anan, Haifa.</u>

מפנקסו של טייס - פיניה בן פורת

17 בדצמבר 1947 - פעולה אווירית ראשונה נגד האויב בארץ. טיסה עם רופא לבית-אשל הנצורה ונחיתה במקום. המראתי מכאן לפעולה אווירית נגד התוקפים את נבטים, עם פצצות-יד ומכונת-ידיה. התוקפים נמלטו על נפשם. נחתתי ליד הגדר. במקום - שני פצועים. את הפצוע הקשה ביותר הסעתי לבית-אשל. בו ביום: חזרתי עם הפצוע והרופא לתל-אביב. נחתתי שוב עם פניצילין בבית-אשל (בחוץ עמדו משטרה וצבא).

20-30 בדצמבר - פעולות אימונים והדרכה. סיורי צילום בנגב. אספקת עתונים ודואר לישובי-הנגב. חנייות בחלוצה, ברביבים. הסעת נוסעים. בסוף החודש: טיסה עם משה שרת.

ינואר 1948 - הסעת נוסעים (הדרכים בארץ משובשות לרגלי הקרבות). טיסות סיור, אימונים והדרכה. הצנחת תחמושת לכפר-אוריה. סיורים בנגב, הבטחת שיירה ונחיתה בניר-עם. סיורים בנגב ונחיתות מספר ברביבים. טיסות רבות לכפר עציון (הצנחת אספקה וצידוד). הסעת נוסעים

1-30 בפברואר 1948 - טיסות לכפר עציון - שתי נחיתות. ליווי שיירה מירושלים. אספקה לכפר עציון. טיסות סיור וצילומים בנגב. יום פעולות הדרכה (בציון שמות החברים המודרכים); הסעת נוסעים.

1-8 במרץ - הדרכה וסיורים יום יום. סיור ונחיתה בנען. ב-8 לחי מצוין: טיסת לילה ראשונה עם אהרון רמז.

9-13 במרץ - סיור לבדיקת שדה קסטינה. הטסת שני רופאים לניר-עם. טיסה לירושלים - בדיקת שדה לנחיתה; טיסת נסיון עם אוסטר חדש. טיסה לנען לקביעת שדה נחיתה קבוע.

13-20 במרץ - טיסות טיול בלילה להיכרות עם הסביבה. פעולות הדרכה. טיסה לבית דרס ולבאר טוביה, לבדיקה והכנת המקום לפעולות. פעולת "בלק" מס' 1. הבאת ציוד באוירון (צ'כי) (מחוץ לארץ). סיורים וצילומים בגליל העליון, סוריה והלבנון.

1-23 במרץ - (עם תמר) פעולת בלק. טיסות בקשר עם רכישת האוסטרים (מהרא"ף): סיור לגליל וקביעת מקומות חדשים לנחיתה. עם פ. (ומ. לחתונה שלו בכנרת). טיסות ליבנאל ולחולתה לקביעת שדות נחיתה. נחתתי בכפר גלעדי על שביל במעלה הגבעה

- והורדתי את פ-י. סיורים בגליל לקביעת שדות נחיתה. טיסה לבן שמן - בבן שמן היה בוך ואנשים עזרו בדחיפה להמראת האוירון.
- 27-24 במרץ - סיורים לקביעת שדות נחיתה. סיורים בגת, גל און. נחיתה בגברעם לקביעת שדה נחיתה, בו ביום בנגבה והמשך הסיור לקביעת שדות נחיתה. טיסה ראשונה ברפיד לבד, המראות ונחיתות. טיסות לכפר עציון - הצנחת אספקה. הסעת נוסעים.
- 31-28 במרץ - הדרכת טייסים. טיסות צילום. סיור דרך לבאר טוביה (ל"יקום פורקן"). פעולת בלק
- 5-1 באפריל - הסעת פצוע מכפר הנוער (בן שמן) לת"א. סיור ראשון וצילומים לפעולת "נחשון". למחרת סיורים לפעולת נחשון. טיסה עם יגאל ס. (ידין) טיסות בפעולות נחשון. זריקות נסיון. הכנות לפעולת בלק. טיסת לילה למעלה החמישה. 8-6 באפריל - זריקת סוללות במצנחים בסביבות הקסטל (בלילה). מצנח אחד נפתח ונפל, והשני נאחז בגלגל אחורי. ירדתי עמו בת"א בסדר. הפצצות לילה בצובא ובקסטל - פעולת נחשון. טיסה עם יגאל ס. בפעולות נחשון. סיור עם יצחק שדה בדרך למשמר העמק. נחיתה ביבנאל. סיור סביבות משמר העמק. פעולות הדרכה.
- 11-9 באפריל - עם יגאל ס. (ידין). הטסת נוסעים מבן שמן. עם ישראל גלילי לנען. עם אהרון ר. סיור מקום נחיתה לאוירונים גדולים שיבואו. המראות ונחיתות, אימונים וטיסות לילה. עם יגאל אלון. סיורים בנגב.
- 16-15 באפריל - טיסה ליחיעם - אספקת מזון. טיסת נסיון בלילה. מזון ליחיעם. ציוד לים המלח. שוב אספקת מזון ליחיעם. ציוד לניר-עם. הדרכה. ציוד לים המלח. הובלת נוסעים מים המלח (בתוכם י. בן צבי). הדרכת טייסים. הטסת נוסעים.
- 21-17 באפריל - נסיון זריקה במצנחים (הצליח). ציוד ליבנאל - הלוך וחזור כמה פעמים. הטסת ציוד ונחיתה בלילה. זריקת ציוד לכפר עציון. הובלת מזון ליחיעם. ציוד לים המלח. בחזרה - ציוד לירושלים. נסיון הצנחה של משא (הצליח). הדרכת טייסים. הטסת נוסעים והעברת סכום כסף. הדרכה וטיסות נסיון. הטסת נוסעים (מכנס). ציוד לבית הערבה ובחזרה - הטסת נוסעים.
- 23-22 באפריל - המראתי בת"א על מנת לנחות בירושלים ואי אפשר היה להגיע בגלל העננים. המראתי עד 8000 רגל, עגתי מעל למקום וחזרתי בסיס. טיסה ראשונה לירושלים (עם שלמה גילוף). נחיתה ראשונה בשדה התעופה בירושלים. טיסות נסיון. מזון ליחיעם (בחיפה הורדתי את ש. וב). טס אתי בלק.
- 24-23 באפריל - עם ישראל גלילי ותמר ל"סדר" הביתה (נען). עם יג. ותמר מנען לת"א. מזון ליחיעם. הטסת נוסעים. הובלתי מזון (ואת אידלסון) לבית הערבה - בחזרה 6 נוסעים. בדרך גיליתי מחסומים וכנופיה בשער הגיא. יצאתי לפעולת הפצצה נגד הכנופיה בשער הגיא עם פצצות ומכונת בראן, ועמי אליעזר הקשר. היתה אש חזקה מהצבא

(הלגיון) והכנופיה עלי. הטלתי פצצות על הבית בשער הגיא ועל הכנופיה. הטסתי לירושלים את הנוסע הראשון בשם גרין (ד. בן-גוריון), נחתי עם שיכיה והמראתי בחזרה. 27-25 באפריל - עם יגאל ס. (ידין), סוללות ועתונים לירושלים. חזרה עם יגאל ס. (ידין). עם נשק וסוללות לירושלים. מירושלים לת"א עם ד. בן-גוריון (טיסה ראשונה שלו מירושלים) * טיסה לאילון להוציא פצועים. במקום אין שדה נחיתה. משב רוח צדדית על הכביש. ירדתי בחלקה קטנה - הירידה בסדר. על הקרקע נחבט הגלגל האחורי בצינור והתרומם. קצוות הפלופלור נשברו. תיקנתי אותו בבית המלאכה של המשק והמראתי עם פרופלור מקוצר מהכביש. 30-28 באפריל - טיסות נסיון ואימונים. ציוד לניר עם. עם דוד שאלתיאל.



Signature of Holder... *P. Benferrat*

This Private Pilot's Certificate of Competency
No. *H. 8-*

dated... *13th January, 1940* ...has been issued

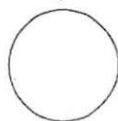
to *Mr. Pichas B.O. Pacat*

for the following types of flying machines :

All Types

Given at... *Jerusalem* ...this... *13th* ...day

of... *January* ...1940



Joseph W. ...
Signature

DIRECTOR OF CIVIL AVIATION
Palestine

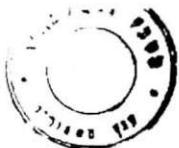
רפורט של פנייה

שיטה מס 2.

הכרזתי מלוד בשעה 08.00, הגעתי לבית אשל בשעה 08.45, נחתתי על שביל לפני שער המסק. את האוירון הכנסתי סיד פנימה לחצר. הגיעה משטרה מכאר שבע לקחת מרשים עלי והאוירון והסולחים אותי (חברת אוירון), השולחים את הרופא (מגן דוד). התקבלה ידיעה מנבטים על שני מצועים קשה הקצין הבריטי נסה להגיע למקום ולא יכול היה לגשת. לפי דבריו כפתאים מתקיפים. חזר לקרוא לעזרת הצבא לכאר שבע. גיסתי מקלע ברן עם ארגז תחמושת, מספר רמוגי יד ומדוכה (שלא התפוצצה).

הכרזתי מבית אשל לנבטים בשעה 10.50, לקחתי אתי מקלען. חגתי כעל נבטים והסביבה הקרובה על כל מקום חשוד, נורו צרורות והשלתי רמונים. כשהסבנ נראה לי כססוצר ירדתי נמוך מעל הנקודה, את האנשים לא ראיתי להסתובב בחצר. ירדתי לצד גדר המסק קראתי לאנשים מהעמדות, הם היו סצר ברגשים ובקשו עזרה. כסקוב שלכה אצועים שנים קשה מאד. נקשתי מהם להוציא לי סיד אתו הפצועים קשה. התכנו את גדר התיל והכנסנו את המצוע. את הסקלען השארתי בנבטים (בלי תחמושת כבר).

נואקן לבית אשל כבר ראיתי תגבורת של צבא שהגיע למקום. בשעה 11.40 נחתתי בבית אשל הפצוע קבל עזרה ראשונה. באותו זמן הופיעה קבוצת מטוסי קרב והסתובבה בסביבה. ונעלמה כעבור כמה דקות. במ בבית אשל דרשו עזרה בתחמושת ורמונים ששומשו. בשעה 12.25 הכרזתי מבית אשל, נחתתי בתל-אביב בשעה 13.00. את הפצוע העביר אמבולנס מחסרה בשעה 13.15.



"AVIRON"

PALESTINE AVIATION COMPANY LTD.
TEL. AVIV. 70. AHAD-HA AM 51
PHONE 5300 P. O. B. 854



"אווירון"

חברה איי לתעופה בע"מ
תל-אביב, רח' אחוזה 70
ת. ד. 834 5300 11970

Telegrams: AVIRON TEL-AVIV לטברקים: AVIRON TEL-AVIV

בתשובה או להוכיח מס.
Our Reference No.

6385/6/46

18 באוקטובר, 1946, תל-אביב, תראכיב

לכב'

הח' אריה רובנס

מסגר-העמק

ח. נ.

ר"פ הנני מכניאה לך שופס לכדיקה רפואית
לשם חידוש רשיון. שופס זה יש למלאות ולהמציא
ל- Dept. of Civil Aviation, Mamillah Rd., Jerusalem -
יחד עם ספר הטיסות שלך, (האם יש לך 3 שעות
סולו באשור של צוקרברג?) רשיון הטייס והכחאת
דאר ע"ס 0.250 ומכתב בקשה לחידוש רשיוןך.
אשר לטיסות בח' דצמבר, - דבר זה אפשרי
אך עליך להביא אשור של סר איזיק בקסר לחשבונוך.

נביח

יב"ח

"AVIRON"

PALESTINE AVIATION COMPANY LTD.
TEL. AVIV, 70, AHAD-HA AM SJ.
PHONE 5300 P. O. B. 634



"אירון"

חברה א"י לתעופה בע"מ
תל אביב, רח' אחד-העם 70
ח. ד. ת. 5300 1970

טלגרמים: AVIRON TEL-AVIV

בתשובה או להזכיר מס. 6428/6/46
Our Reference No.

תאריך, 5 בנובמבר, 1946, TEL-AVIV

לכב'
הח' אריה רובנס
משמר-העמק.

ח. נ.

בהמשך לככתבנו מס. 6385/6/46 מיום
18 באוקטובר, ש.ז. הננו להודיעך כי נראית
אפשרות של טיסה ב-23/12-18 ש.ז., נבקשך
רק להודיענו שוב שבועיים לפני כואך.

אם תטוס ע"ח קלוב הגליל התחתון נא
להתקשר אתם ולבקש להכניס אותך בחשבון
ושיודיעו לנו בעוד טועד ע"כ בכדי לכנוע
עכוב אח"כ.

בענין קבית אירון - רצוי שתקבע עם
מזכיר עסלוג' זמן לפגישה אתנו ותודיענו
בעוד טועד. נשתדל להפנות לפגישה ביום הרצוי.

כב"ח
"אירון" חברה ארצית לתעופה בע"מ.
"AVIRON" Palestine Aviation Company Ltd.
א. ב. כ. א. ג.

אגוד הטיסים בארץ - ישראל
תל-אביב, רח' לילינגלום 41
ת.ד. 1811

תל-אביב, ס"ז כסלו תש"ז
9.12.1946

לכבוד
הח' רמקס גליל

משנת ה'תש"ז



ח.נ.י.

בזה הננו להודיעך כי אנו מקימים כנוס ארצי של כל הטייסים
חברי אגודנו, ביום השבת, כ"ח כסלו תש"ז (21.12.46) בשעה 09.00 בבקר
בדגניה א'.

הכנוס יתקיים לסחרת יום האבל לזכרם של חברינו דב הוז ז"ל
ויצחק בן-יעקב ז"ל באותו המקום בשעה 5.00 בערב.

היות וזה זמן רב שלא קיימנו כל כינוס או פגישה ארצית, הנך
מתבקש בזה לבוא ולהשתתף בו:

על סדר היום: 1. דו"ח

2. שאלות הקשורות בסיס החברים

3. השמוש באוירונים שנרכשו

4. בחירות

5. שונות.

הח"ח תל-אביב והסניבה יכולים לנסוע באוסו מיוחד שנשכר
למטרה זו והיוצא בשעה 1.30 בצהרים ביום הששי (20.12) מרחוב לילינגלום
41 ע"י הקלוב, וחזור בשבת (21/12) בערב לתל-אביב, על החברים לדייק!!

(הנסיעה תעלה סך של 1.- לא"י (לירה אחת) הלוך וחזור ועל החברים
להכניס את דמי הנסיעה ולהרשם אצל הח' רוטססין עד ה-12/18 בקלוב).

על כל סשתתפי הכנוס להביא אתם שני סדינים ותעודת זהות.

בברכת חברים,

(ס. סטול)

בסם ועד האיגוד.

ח.נ.י.

על החברים היוצאים באוסו המיוחד
תל-אביב לבוא בזמן!!

אני הח"מ מאשר בזאת שקבלתי הוראות כמערכת ההדלקה וכערכת
הדלק והשמן באוירון ... "C-47" ... ושהבינתי
את פעולת המערכות האלו.

תאריך .. 47. IV. 21. ..
התימת המייס .. זלמן גולד

This is to certify that I have been given instruction
on the ignition, fuel and oil system of the aircraft
type *C-47* ... and that I fully understand
the functioning of these systems.

Birubman
.....
Signature of Pilot

22.2.47

למחנה
מטה זלך

הנדון: בעיות הטיס.

ברצוננו לערר בפניכם את בעיות הטיס בהשיבת. הגיע הזמן, לדעתנו, להפנות תשומת לב מרובה יותר לענף זה של פעולתנו. עד כה הייתה העזרה של גורמים צבאיים מועטה מאד, ואף המחנה לא הקדיש לבואש זה תשומת לב רבה. חוג הטיס עבר כבר את ההתחלה שכל יחוג מיוחד לנדון זה במאילת דרכו, ועתה יש לבטל לענין לא רק סנקציות מבט כלכלית ואזרחית אלא למצוא את הדרך לטלב שעה פעולה זה בתכניות הכשרון הכלליות בארץ. לשינוי על סח' התכנון לעבר תכנית ארצית של בטיסי אויר ושל התקטיקה של יבשתי ומשינוי והצרכים הספציפיים שלנו. הבטיחות שבעוד בתקופה האחרונה בשטחים שונים מחייבים סכום והסקת מסקנות. (כותבו לעובדות של צלוסי אויר, נתיחת אצב, אנושי שרת נתיחת, התקשרות עם מסעות, חוררת אוכל במצבאים וכדומה). יש לעכד אישור, תמן סיבטלי לצרכים האוויריים שלנו: מספר המכונות, מספר האנשים לסוגיהם, ציוד עזר. אין הנסיון המועט והחסול בבעיות צריך להשאר בחלגם של קומץ שיטים חלוצים וקצור פוק להוויותיהם האיטיות. יש לארגן את חברת אוירון כך שנוכל להעזר במקסימום באמצעים /מכשיריה. יש לדאג לרכיבת אינוטר עמטי, (אוירונים, מכשירי נביגציה, ספריה מקצועית וכו') הקמת קדר כדריכים-חלוצים, פעולה לציוס חברים מתאימים ליהידה זו ולתקטידיה ונבאים לאמוניהם. מבקשים לקיים דיון יסודי בבעית הטיס בחקדם האפשרי.

העמק: לאחז
ליואס
לסוף התכנון
ליורים
לקריית אסון
למועצה ✓



The
Wiltshire Flying Club

This is to certify that
Jack Poupko

has been elected a Flying Associate
Member of The Wiltshire
Flying Club
from *18-5-48*
until *17-6-48*

[Signature]
Secretary

תעודת חנייה
הענין על הודעת ספק
1948 - 1947

No. 244.

Air Service Training Ltd


CERTIFICATE OF TRAINING

This is to Certify that Mr. Yehuda POUPKO.
has successfully completed a course for the
'B' Pilots' Licence with its allied ground subjects
at this School

Hamble 28th June, 1948

[Signature] Wing Commander
Chief Instructor
[Signature] Group Captain
Commandant

פרק י"ב - תעודות ומסמכים

THE AERO CLUB OF PALESTINE
PILOT'S ASSOCIATION

הקלוב הארצישראלי לתעופה
אגוד הטיסים

Instructor:

Date: 13.4.48

Aeropl.	Name of Pilot	Remarks	Take off	Time down	Time up
PAM		קצרה 110 ג'ט	0930		40
PAS		מרחב - יוניון	1345		1.00
PAS		יניון רחב	1345		1.00

THE AERO CLUB OF PALESTINE
PILOT'S ASSOCIATION

הקלוב הארצישראלי לתעופה
אגוד הטיסים

Instructor:

Date: 28.4.48

Aeropl.	Name of Pilot	Remarks	Take off	Time down	Time up
PAL		כניסה בקצרה 110 ג'ט	1435		30

שני דפים מתוך ספר הטיסות של דוד שפרינצק

אריה רובנס שימש גזבר ומנהל הכספים של המחלקה. לא היה אחר שיתאים טוב ממנו לתפקיד הזה. אריה רשם כל הוצאה והכנסה, גדולה כקטנה וניהל מחברת מסודרת בה נרשם הכל. מתוך מכלול החומר שנשמר בארכיון יד טבנקין הבאנו מספר דפים המעידים על הכלל.

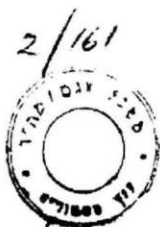
הוצאות טיפוס (נאומים)

3.340	(1) הוצאות באיוור
0.230	(2) סני מקצ'ר
0.220	(3) נס'זי (ולוט - היג'ה קק'ים)
1.000	(4) 3/3 (גמ' היק'ים)
1.500	(5) 3/3 (נס'זי למש'ר נד'ז)
1.850	(6) היג'ה גמ'ול
0.570	(7) ג'ון א'ט'ים
1.120	(8) אול'ס (חט'ון ט'נים)
1.510	(9) גמ' היק'ים אכ'י
<u>9.540</u>	

אכ'י כ'ר/ס



דמיים	דמיים	דמיים	דמיים
- 200			שלישית חבלת (סיום)
	- 100		פיזור
	- 80		כספים (אמת, צינור)
	- 60		כספים
	- 210		אמת (אמת חלול)
	- 100		אמת
	- 160		אמת
	- 130		אמת
	- 300		אמת
	- 160		אמת
1,380	1,380		אמת (אמת חלול)
	- 250		אמת
	- 150		אמת
	- 150		אמת
- 550	550		אמת
	- 500		אמת
	- 40		אמת
- 540	540		אמת
- 150	750	- 150	אמת
<u>3,000</u>			אמת



דוח' טיסת סיור בישרבי הנגב.

מקרת הסיור: לסיור את נקודות הנגב.

- 09:35 תל'אניב. המראה ללוד לשם ציור בולק
 09:55 לוד: ירידה.
 10:35 לוד. המראה.
 10.45 מנסורה. על יר הכפר-עפרה שירת מכוניות ואוטובוסים.
 טירנו את כפר מנחם, על עוז, נת, רוחמה,
 11.20 שובל. שירת-זבא חתם בתוך המשק. המסכנו לסיור את
 מספר הנגב, בבסיס, טרום, בית אשל, הצירים, עלומים,
 רכיבים, הלוצה, רמת הבנכיס, צאטים, אורים,
 13.45 גבולות. ירידה. מטרת הירידה היתה מסיירת הוארות לשם
 הכנת שיה חנייה.
 13.45 גבולות. המפאה. המסכנו לסיור את-מבסחים, גיריים, תקומה,
 בארי, בארות יצחק, מעד, דורות, ניר עס, קבוץ המזר
 גיצבים,
 15.20 ירידה. תל אניב.
 ב - 12 נקודות זרקנו עתובים.

- הערות : א. בגלל חוסר דלק מתאים שאמשר להסינו בנקל כשרה
 התעופה בחל אניב מבזבזים טיסות הינם של המטוס
 אוססת ללוד לשם ציור בולק.
 ב. חוסר משקפת מוריו מערך הסיור ומסכן את המטוס
 ואת טיסיו במקומות חשובים ששם בלי ברור
 מוקדם עם משקפת מסוכן להגמין טוס.
 ג. בגלל רוח צדדית חזקה ירדנו על שביל מכוניות משא
 קרוב למסלול ההנצאה, הירידה היתה בסדר.
 ד. זמן הטיסה היה 4 שעות ו- 46 דקות.

חטיב : טיניה
בוט : אלי

23/12/47

העתק: אגם
 בולגרי

דרי"ח טיסה מס' 13

תאריך: 12/3/48 סוג האירוע: 13 מס' R N ט' האירוע: VA-PA1 הטיס: הדגו
 פקודת הטיסה: לוווי זירות סוג הטיסה: ח
 מקום ההמראה: הל אביב זמן: 1125
 מקום הנחיתה: הל אביב זמן: 1345

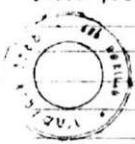
שם משפחה: דגו
 נותן הפקודה: דגו
 חלק: דגו

נחיתות ביניים

מס.	מקום הנחיתה	זמן הנחיתה	מס.	מקום	זמן הנחיתה	המראה
1			6			
2			7			
3			8			
4			9			
5			10			

פרטי הטיסה

מקום	זמן	גובה	תצפיות ופעולות	הערות
			יצאנו מחל אביב לכיוון באב-אל-ואד על מנת לראות את הייורה לירוזלים ולסיירה את הדרך. גילינו את הייורה באב-גוס. בצאתו זמן הירו ליד באב-גוס סיירות צבאיים זהות לקו שים באצבת היורה שבג'.	
קריה ענבים	1150	4000	ב-1150 נעמדה הייורה ליד קריה ענבים. המקור עם הייורה והם פסרו לנו על ערכים צדאן נקסטל.	
שואב	1205	"	סיירנו את המקום וביצת הסיור ביצת 1205 נודו עלינו את ידיות שהם הצטרפו לנושא.	
קסטל	1245	"	3 קבוצות של ערבים, כמות 4-6 אנשים כל אחת, נראו בכפר קסטל כשהן כורעות מאחורי גורד.	
			אל כך לעיבת.	
			ייורה ביצת הנוסעת לירוזלים עוברת כביש בין באב-אל-ואד ואב-גוס.	
אב-גוס	1300	"	קבוצה בת 20-30 ערבים ניצתה אחד לנוו וקיי וביצת אדומה (במלבוש חיל הספר) נראת כשהם נכנסת לאב-גוס סכונן ררוס מערב, הערבים התקרבו בשררת לפני רגים לאחר זהיה קצה התקרבו כלפי הכניח סערה לכפ. הם הסתורו לאורך גדרות האבנים שים זמן נראו 3 ערכים נעמדה קצת מערבה שים הייורה המשיקה בנתיבים לעבור ותערגי ממל לירות עלינו. לאחר זאת נסוגו חזרה לטר זהו הם הייורה משטרם לראשונה בקריה בקריה ענבים ורחיהן נודו לעפור. על כל הפרטים הגי הדגו. לביורה ולפעילת האשית.	
			בשעה 1300 התחלנו לחזור לבסיס.	
			בשעה 1338 כשעברנו מחל ליבת נודו זמין קצוק אפעל וכפר חיה (היינו בנובה 1800) נודו עלינו ידיות מעברות שם 11 הבית, הבית, נומר במרחק של 1000 - 600 מ' מקבוצת אפעל.	



תאריך: 12/3/48
 החימת הטיס: הדגו

העמקות

דרי"ח טיסה מס'

תאריך: 24/3/48 סוג האווירון: craft / מט' האווירון: PAS הטייס: זמין

מקום הטיסה: לנגו בערה	סוג הטיסה: ה	מקום ההטרה: חל אביב	זמן: 1620
מקום הנחיתה: חל אביב	זמן: 1830	נותן הפקודה:	יצחק

נחיתות ביניים

מס.	מקום	זמן הנחיתה	ההטרה	זמן	ההטרה
1				6	
2				7	
3				8	
4				9	
5				10	

פרטי הטיסה

מקום	זמן	נכה	תצפיות ופעולות	הערות
		4800	נתון סיוור מעל הטיירה בנושע לירושלים, תוך עמידה בקצב עשה עם הטייסים. ניהל 1700' ופעלו מעל הטיירה הנמוכה ונתה ענה בקצב חצי המצבה (ע-2 ק"מ לפני סייס).	
			דאינו בחחילה הטיירה המרכבת מ-8 מכוניות שיש זמורה מופנת לעבר חל אביב.	
			הטיירה היתה זכרובית וקחה חיה לזוזה בצבצית.	
			במק 500 מטר ממנה צמדה חייבה צבצה נמניה לירושלים.	
			חיה היתה מרכבת מ-15 מכוניות שיש. בין חתי הטיירות הזמורה שדוריים יהודים ואספו מכוניות סדוקו (7 במספר ?).	
			לאש לאש חתכנסה הטיירה לירושלים כך חתכנסה את הכלים.	
			ובצורה לעפור עד אור עובבות בעצ 1800.	
			עמדנו בקצב 80 יחיר עם מעלה חממה וחולצה סלא ידעו כדיוק את המלכו. קטר עם הטיירה לא היה בכלל.	
			בין הטיירה ישיבו מכונית צבצית ודמי זמורה לנו מבעלה חממה. חיה זה צבצ חממה.	
			לדורי ערבים לא ראינו.	
			מטבח חמך קטר עם הטיירה קחה חיה לזוזה את המכוניות 88888 במפורדות בין הטיירות ימנו כח"ל.	
			פוררין יהודי עמד וחמם את חיה צבצה במטר פריס.	



תאריך: 24/3/48

חתימות

חתימת הטייס: דוד י.

דרי"ח טיסה מס'

תאריך: 28/3/48 סוג האירוע: R.W.P. מט' האוירון: P.M. הטייס: פרץ
מתי

נתון הפקודה: _____
מיה: _____

פקודת הטיסה: חזבלת-הביילות סוג הטיסה: 7
מקום ההמראה: תל-אביב זמן: 0810
מקום הנחיתה: תל-אביב זמן: 0950

נחיתות ביניים

מס.	מקום	זמן הנחיתה	זמן ההמראה	מס.	מקום	זמן הנחיתה	זמן ההמראה
1				6			
2				7			
3				8			
4				9			
5				10			

פרטי הטיסה

מקום	זמן	גובה	תצפיות ופעולות	הערות
עשרות	0855		הצענו לעשרות. מקום הוריקת היה מסווגן יריבה בצורים 3 מדינים לכניס. חורדנו חודעה על/סדר הוריקת ועל אמצעי והירות והחילונו בוריקת החבילות. לפי מה אראינו רב החבילות נצלו ליד גשר השיפון על/סדר הוריקת ועל/סדר 4-5 מ' מהגשר. נסינו לחנן את הוריקת צולה פגול מיהם אל הסקום מפריע לוריקת מדייקת.	
עשרות	0915		עובנו את עשרות ועברנו על הרך לירושלים, מים לאורך כביש ירושלים-תל-אביב עד זמן הנחיתה. מים יתר לכניסה.	
			<u>הערות:</u> עם כואנו בורת'וריקת, לפי שפנה, חן היות אל ידה התעופה, מורה בתוך חצר. נוכחנו בכוון חרות. כיתה התעופה היתה 1-1 סייסטיים, מדייקת, וקדמה יחד במידן חישון, אבסון חן מעל חרות. עלי להורות אל התחבית בכל התופעות הללו (המראות וירידת אל הבכנות הללו) והמכנס בעורה. מקבל ריקם היתה ותחבית מלאה מצום, אסינוביס האמרוביס נפתחה עלינו את רגפה בהיותנו מול קלנובה, אכתי הסוכס נראו ראים עם גיש ביריהם, אחרי גמר הוריקת קבלנו אזור על קבלת החפץ בסדר בחתום לירישנו, הכפולה, ערך לירושלים ראינו שיירה נכאים נוספת לצפון. כאשר הורובים הנביייות ליר רפאלה ראינו מבובית ערבית חומה פתחה עם מספר ערכים ומכונת יריה על כן. במקום בו נצעה היירה לירושלים אמשול עדיין נמצאת מכונת, כיינהן אחרת שרופת ואסטר נכאי חן בסך של הסקום.	
			החכנות אל אחי הסקום לקבלת החבילות ראויים לציון סיידה פינתר לסוכה.	



תאריך: 28/3/48
החיסת הטייס: _____
פרץ

התקוות

סוף סוף

הש"ס: אלה

רוש"ס: דה, אנה

שנת ה'תש"א: 1950

הוצאות הסוף:

א) 4 מקלות נספח בבית אגון

ק"ל

ב) 8 מקלות וואסוים נספח

הוא על קום של אגון. 16422155

ג) תוצרת 100 איל בערך בגל

הוא על קום אגון. 16462152

ד) בערך 15 מקלות הבנים לאה-אנה

ה) תוצרת אילם על יד נה. 16702190

ו) מקלות מקורות בקר א' נה. 16642214

131000
הש"ס

5

JUNE 1948

SATURDAY

כז

אייר תשי"ח

שבת

מבח"ח

תקורות מהצ"ח: הפצצות: מטרת ג'ני, ג'ני, הטחה / ציטרון, הלידה

דוהלב.

1. הצ"ח: מטרת ג'ני - הפצצה סוחת מדרום למטרה, שעה צ' ג' האטרו

ולשית התוק מרכז הפצצה. 05^{05}

2. ג'ני - שתי הפצצות נפלו ליד הבין פאטרה וסחת

העיר. (ראות לקיפה).

3. הטחה - 05^{20}

4. הפצצת ציטרון 25×2 ק"ג 17^{45}

5. מטרת ג'ני - פדאות גרוצה אכזר, צננים. הפצצות פגז

דקרות פאטרה. סוחת בחאשא אטר מבקיר הפצצות.

21^{50}

6. הלידה - 21^{40}

7. ג'ני - מצג אויר גרוץ, קשה פיה לפתאכסו ולעבות את

פאטרה. צננים נאכיס. הפעילות היא הסדר 22^{00}

8. דוהלב מבונה זראת דוד מאחניים. $05^{30} - 06^{00}$

9. הצדרת מכנה מאחניים זראת דוד $05^{30} - 06^{00}$

10. הצדרת אטוס $05^{15} - 05^{55}$

מתוך יומן הטיסות של טייסת הגליל - כתב היד של תמר בלטיטה

23.5.48.

זמן

א"י אהרן
א. אל

צ"ח זמני

ד - 18.5 עברו כל הג'לג' אוכנא' למתני' מלג'ל
בנת' בסיס נחוצ' . וכנא' מלג'לג' באנן
טל' נג'ט ט' וק'.

ה - 15.5 התח' להס'ל' ללה ללה אכ'ה
להק'ז להב'לה, הס'ל'ג'ג'י, כ'ס, כ'מ'ה מל'מ'ט א'ל'ה
מ'ט'ה ד'מ'ג'י כ'מ'ט ט' ז' ז' ק'ל'ה כ'ן ה'מ'ט'ן
להמ'כ'ה לה'ע'י'ן מ'ל'י'ח י'מ'ה. כ'ל'ל'ה נ'ח א'ל'י
הס'ג'י'ל'ה כ'ן ס'ר'ל'ה. ז"ה מ'מ'ט' א'מ'ל'ה כ'מ'ט'ן.
כ'י'ש מ'מ'ט'כ'ט פ'ה מ'מ'ט'י ה'מ'ט'ן א'ר'כ' מ'מ'ט'ק'כ'ט
מ'י מ'מ'ט'י כ'מ'ט'ה ל' א'ו'ל'ה'כ'ז ה'מ'ט'כ'ז. נ'מ'י'ן א'ו'ר'ע.
א'מ'ת'ו'י נ'מ'ע'ט מ'מ'ע'ל'ה כ'מ'ט'ן.

ה'מ'ט' ט' מ'מ'ט'ן א'י'ן כ'י'ז'מ'ט'י מ'י'מ'ל'ג'י'ש ל'מ'כ'י'ז'י' כ'מ'ט'ס'י'כ'
ל'ע'ב ע'כ'ט'ל' א'י'ני י'כ'ז' ע'ק'י'ז'ל' ט' מ'י' ה'מ'ט' ל'כ'מ'ט'ל'
ל'ט' ה'מ'ט'כ'ט' ל'מ'ט' ח'מ'ט'כ'ט' מ'מ'ט' (כ'מ'ט' מ'כ'י'ה א'מ'ט' א'ז')
כ'מ'ט' כ'ן ה'מ'ט'י' ל'מ'ט' פ'מ'ט' ל'מ'ט'ל' מ'מ'ט' ה'מ'ט'כ'ט'ל'

... הנה מצוינה אגף הים אבונטיסטריסר. מצב עם
עצן לא האניו אלל אחרה עטנא. אמכא אסצנסוס
הכלצה בולט עלב אט סיסי אמר טכב גם בולט
אם אסצנסוס אמ אופסס אטלח אט אט סוקנן אט
אולח הוצרצוויג. זה הים הציו.

זית אחרוסקו כפי אמסלי הים צהיר אהניף הים אהניג
אח לא הניף עצ כס.

~~הנה~~ צהיר אטלח הים צפניף אכוחוי
צפניף ט 40 קמ גמן סולל נסמ מאב אפצנל
יבציה טעולח אהיל אהניגל וצ, ~~הנה~~
~~אני~~ אנו אסכ אט הדיגל: אט סצוויף אטנב הציגים.
2 אבונטיסטריסלח.. ציל סיס. אטי סיסי אמס.

1 פורצנאב ראפי. 5 צפניף.

6. אורכי בולף אט הימני.

7. היצנילח וים בכסיס עי קוליק בל'
אני אקר אטלח אטליה בהרצם אולח אהניגל.

אח

מפקד טייסת 3 ✓

מטבל/אבט

מטה ח.א.

מטה חזית הצפון

אד/9/332

21 יולי 1948

עם סיום הפעולות עתה רצוני להביע בפניך את הערכתי המלאה לעבודה היעילה של הטייסת אשר כפקודך והסיוע הטוב שקבלנו מטייסת זו בפעולות הרבות שבוצעו בחזית הצפון מאז גמר ההפוגה. אני מציין לשבח את מדת השתוף והתאום המלא שבין יחידות חיל הרגלים וחיל האויר, שהיו ללא פרצה, ואפשרו הצלחות בעבודתנו. אני מלא הערכה למסירות הבלתי-מסויגת והנאמנות המלאה של הטייסים העומדים לפקודתך, אשר כאמצעים מועטים עשו עבודה רבה ויעילה מאד.

מפקד חזית הצפון

מכ/אב

ג ר ל נ י

מטה חיל האויר

טרם ניתן לשכם את פעולותינו במערכה,
בה עמדנו ועומדים תחת לחץ אויב עדיף ביבשה ובאוויר,
מאז סיום ההפוגה. אולם כבר כיום אפשר לציין את
חלקה החשוב של "סייסת הגליל" בעמידתנו במערכה
מכרעת זו.
בעוז נפש ונבונה ידעו, צעירים במקצוע
זה, למצות את מלוא היכולת של "צפורי הלילה" הזעירות.
על כנפיהן נשאו עדוד ללוחמינו, במגיעותיהן המוצלחות
בריכוזי האויב.
חטיבתי מביטה בחבה וכבוד על פעולות
"סייסת הגליל".

מ.מ.
מפקד החטיבה

י' תמוז תש"ח
17.7.48

חיל אויר
מטה כללי
מ/35/אויר(2)
19 לירלי, 1948.

סייסת מס. 3 (הגליל)

מצורף בזה ^{גליל}מכתב של מס מתקד
חטיבה גולני. כרצוני להוסיף בשם מטה חיל
האויר את הערכתי הרבה לעבודתכם כחנאים
הקשים והבלתי מסמיקים לעבודה סייסת
סדירה. החיל כלר גאה בכם.



מטוירי פלמ"ח המפיק לתוכו ולתוכו אולם זמן רב מאוד אולם
 והוא זה הנקרא התלם

מתי אמצ"ק

סדר הטיסה כפי שצ"ל מולן במסלול אולם למה
 מוטל אמצ"ק בלי לנסות לזכות בטיסה

יש מקרים רבים שבהם אדם יחיה נכון אולם

במסלול אמצ"ק אדם צ"ל כדאי במצב יחיד כדאי ^{אמצ"ק} ~~אמצ"ק~~ ^{אמצ"ק}

אם המטוס וכל המטוסים לא כל אחד נקראו צ"ל אמצ"ק

המטוס והצ"ל בטיסה נכשלים או כשנעו לטיסה המוטל

בטיסה אדם מקבל את ויקר אולם הצ"ל מלש"מ הנ"ל

יש אולם יש המטוסים וליחיד הטיסה אדם מטיס אדם

נעלה כשצ"ל בטיסה אמצ"ק אולם בטיסה כלים הלש"מ

אמצ"ק, אמצ"ק, אמצ"ק

המטוס אמצ"ק אכילת אמצ"ק אמצ"ק אמצ"ק ^{אמצ"ק}

אדם צ"ל במסלול אמצ"ק אמצ"ק אמצ"ק אמצ"ק ^{אמצ"ק}

אולם נכשלים צ"ל אולם אמצ"ק אמצ"ק אמצ"ק

אמצ"ק אמצ"ק אמצ"ק אמצ"ק אמצ"ק אמצ"ק

בין שלל המסמכים האצורים בארכיון יד טבנקין מונחת מחברת בכתב ידו של אריה רובנס ובה הנחיות בהדרכת טיסה למדריך ולחניך. אריה רובנס התייחס לכל מישרי ההדרכה ברגישות וביסודיות. ברור שבגלל קוצר היריעה לא ניתן להביא את הדברים במלואם והבאתי אך דוגמאות מרוננות. בדף זה כבש את לבי המשפט "לעולם תלמיד לא ישכח את מדריכו הראשון" (העורך).

מ. ש. ג. י. א. ב. ג. ד. ה. ו. ז. ח. ט. י. יא. יב. יג. יד. טו. טז. טז. יח. יט. כ. כא. כב. כג. כד. כה. כו. כז. כח. כט. ל. לא. לב.

מ. ש. ג. י. א. ב. ג. ד. ה. ו. ז. ח. ט. י. יא. יב. יג. יד. טו. טז. טז. יח. יט. כ. כא. כב. כג. כד. כה. כו. כז. כח. כט. ל. לא. לב.

מ. ש. ג. י. א. ב. ג. ד. ה. ו. ז. ח. ט. י. יא. יב. יג. יד. טו. טז. טז. יח. יט. כ. כא. כב. כג. כד. כה. כו. כז. כח. כט. ל. לא. לב.

מ. ש. ג. י. א. ב. ג. ד. ה. ו. ז. ח. ט. י. יא. יב. יג. יד. טו. טז. טז. יח. יט. כ. כא. כב. כג. כד. כה. כו. כז. כח. כט. ל. לא. לב.

מ. ש. ג. י. א. ב. ג. ד. ה. ו. ז. ח. ט. י. יא. יב. יג. יד. טו. טז. טז. יח. יט. כ. כא. כב. כג. כד. כה. כו. כז. כח. כט. ל. לא. לב.

מ. ש. ג. י. א. ב. ג. ד. ה. ו. ז. ח. ט. י. יא. יב. יג. יד. טו. טז. טז. יח. יט. כ. כא. כב. כג. כד. כה. כו. כז. כח. כט. ל. לא. לב.

מ. ש. ג. י. א. ב. ג. ד. ה. ו. ז. ח. ט. י. יא. יב. יג. יד. טו. טז. טז. יח. יט. כ. כא. כב. כג. כד. כה. כו. כז. כח. כט. ל. לא. לב.

מ. ש. ג. י. א. ב. ג. ד. ה. ו. ז. ח. ט. י. יא. יב. יג. יד. טו. טז. טז. יח. יט. כ. כא. כב. כג. כד. כה. כו. כז. כח. כט. ל. לא. לב.

החניך מבצע כהלכה את ההמראות והנחיתות ויכול לצאת לטיסת סולו. רובנס מציע למדריך להתייחס בעדינות לחניך הנרגש, ולומר לו "עכשיו אני עוזב את המטוס מפני שבשעות האחרונות הגת לבד ואני הייתי רק נוסע, כעת תטוס בלי נוסע וזה כל ההבדל..."

מחלקת המייסים של

מס'	שם ומשפחה	מוצא בארץ	שנת גיוס	פלוגה וגדוד	דרגה, תפקיד ומקצוע צבאי	דאיה וטייס	דאיה שנה/דרגה	קורס טייס מס'/שנה	מס' רישון טייס תאריך הוצאה
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	פנחס בן-מורת	נען	1942	ז' IV	מיימ, טייס, נהג	39-47	41-A	1939	1/40 - 48
2	ששון נוביק	מצפה	1941	א' I	מייפ	43-44	38-C	1-43	3/44 - 114
3	יעקב בן-חיים	קענביס	1942	א' I	מיימ, טייס	43-46	1/43-C	1-43	4/44 - 112
4	פרץ גרוסר	אש' יעקב	1942	ד' I	טייס	43-47	2/43-C	1-43	5/44 - 113
5	משה פלדמן	בית קשת	1942	ב' I	טייס	43-46	3/43-B	1-43	9/44 - 120
6	דוד שפרינצק	י-ס, ת"א	1943	ד' I	טייס	43-47	43-B	2-44	44 - 123
7	שלמה מילר	גבי השלושה	1942	ג' I	מיימ, טייס	43-46	43-B	2-44	-
8	אליהו פיינגרש	שריד	1941	א' I	מייכ, טייס	43-47	43-C	3-45	46 - 137
9	דיתה בן-יעקב	דגניה א'	1943	א' I	טייסת	43-45	1/43-B	2-43/44	8/45 -
10	אהרון קאופמן	געתון	1942	ד' I	טייס	43-47	3/44-A	3-45	3/43 - 44
11	דוד קינסי		1942	ה' I	טייס	43-46	1/43-B	3-45/46	1/46 - 136
12	גבריאל רפפורט	בית אלפא	1941	א' I	מייכ, טייס	44-46	43-B	4-46	10/46 - 144
13	שמואל וודלס	החותרים	1944	ח' I	מייכ, טייס	45-47	-	4-46	11/46 - 146
14	צבי זיבל	ת"א	1944	ז' I	מייכ, טייס	45-47	-	4-46	-
15	וחוס בירנבאום	אפיקים	1945	ב' I	טייס	45-47	-	4-46	1/47 - 152
16	ישעיהו בודילפסקי	חיפה	1942	ו' I	מייכ, טייס, מדיס	46-47	-	4-46	1/47 - 154
17	יהודה מופקו	ת"א	1945	ו' I	טייס	46-47	-	4-46	11/46 - 148
18	ישראל טננבאום	חיפה	1943	ו' I	טייס	43-47	1/43-A	4-46	5/46-47 -
19	עמי מורר	ת"א	1943	ז' I	טייס	44-45	3/44-A	2-44	-
20	אריה עוז	אש' יעקב	1946	ז' IV	מייכ, טייס	46-47	-	5-46/47	2/47 - 159
21	זאב וורטהיימר	ת"א	1945	ב' I	טייס, נשק	45-47	-	5-46/47	1/47 - 141
22	עזריאל ספיבק	רביבים	1944	א' I	מיימ, טייס	46-47	-	6-47	7/47 - 166
23	נתן נוביק	מצפה	1945	ז' IV	טייס	46-47	-	6-47	7/47 - 165
24	יצחק בודניק	דגניה א'	1943	א' IV	מיימ, טייס	43-47	43-A	6-47	8/47 - 173
25	אברהם בלטיטה	אש' יעקב	1945	ז' IV	טייס	46-47	-	6-47	-
26	יצחק רודניצקי	יגור	1946	ז' IV	טייס, חבלן	46-47	-	6-47	6/47 - 164
27	זאב מסינגר	חקוק	1945	ב' I	טייס	46-47	-	6-47	7/47 - 167
28	אריה אלוף	ירושלים	1944	ז' IV	סייר, חבלן	45-46	43-45-B	-	-
29	מישה קנר	שבתאי לוח'	1947	ז' IV	טייס	47	-	6-47	47 -
30	מתתיהו סוקניק	ירושלים	1946	ז' IV	טוראי	1946	-	6-47	-
31	ארנון ליפקין	רחובת	1947	ז' IV	טוראי	1947	-	6-47	-
32	אהרון קופרשטוק	חיפה	1943	ד' I		43-46	44-AB	-	-
33	אלכסנדר מנדלסון	רחובת	1943			43-46	1/43-A	2-44	12/44 - 126
34	אריה רובינס	רביבים	1943	ז' IV	מחי גרמנית/טייס		1/43-A	2-44	12/44 - 124
35	מנחם ברנשטיין	כפי יהושע	1943	ב' I	טייס	42-34	1/43-C	1942	7/43 - 107

הפלמ"ח - טבלת נתונים

שירות במל' העצמאות	פעילות קרקעית במסגרת הפלוגה: הדרכה, פיקוד, חבלה, העפלה	ש' טיסה מבצעיות	ש' טיסה מתקדם	ש' טיסה בפלמ"ח	ש' טיסה עד הרשיון	ש' טיסה עד הסולו
17	16	15	14	13	12	11
ש"א	העפלה, מיימ זמני במחלקה, נהג-סליק	-	-	320:15	-	19:50
חטי יפתח	מיימ, פלייח, מפקד מנחה דאייה 43	-	-	35:40	16:25	12:00
ש"א/ח"א	העפלה, מיימ המחלקה, מפקד קורס דאייה, חבלה	28:15	22:35	154:45	17:05	13:10
ש"א/ח"א	העפלה, רכבות, סידני-עלי	3:55	2:00	71:30	20:30	15:25
ש"א/ח"א	העפלה (חנה סנש), רכבות, סידני-עלי	-	-	61:15	20:00	16:00
ש"א/ח"א	העפלה (חנה סנש), רכבות, סידני-עלי	10:10	10:40	86:50	24:40	16:45
פניה 1947	העפלה, מיימ המחלקה, מדריך קורס מייכ	ת	ו	ט	י	א
ש"א/ח"א	העפלה, סידני-עלי, מייכ, בוחן מועמדים למחלקה	26:20	13:40	112:25	23:40	15:30
ש"א/ח"א		-	-	34:00	34:00	25:40
ש"א/ח"א	העפלה	ת	ו	ט	י	א
ש"א/ח"א	העפלה, מייכ, רכבות, סידני-עלי, חבלן בפלי ימיית	ת	ו	ט	י	א
ש"א/ח"א	מייכ	-	-	21:00	-	10:00
ש"א/ח"א		27:25	11:45	79:45	21:00	16:05
ש"א/ח"א		ת	ו	ט	י	א
ש"א/ח"א		15:40	19:15	79:50	19:25	14:45
ש"א/ח"א	העפלה, חבלה, מדריך קורס מייכ, מדריך ספורט	15:00	13:50	64:20	23:30	16:40
ש"א/ח"א	העפלה, חבלה, חמייד	38:35	10:00	99:40	22:40	16:55
ש"א/ח"א	העפלה, חבלה, חמייד	ת	ו	ט	י	א
חטי הראל		אין ספר	טיסות	20:00	-	17:00
ש"א/ח"א		-	-	35:00	-	13:40
ש"א/ח"א	חמייד	אין ספר	טיסות	30:00	-	-
ש"א/ח"א	מדריך קורס מייכ, רכבות, רדאר	-	-	21:50	17:45	11:45
ש"א/ח"א	העפלה, סיורי חוף, מעקב ספינות בריטיות, מילוט	-	-	26:10	17:50	9:45
ש"א/ח"א	העפלה, משטרות, גשרים, שוונה, רדאר, מיימ המחלקה	13:05	2:15	42:40	15:25	10:45
ש"א/ח"א		ת	ו	ט	י	א
ש"א/ח"א	העפלה, פרטיזן וחבלן בצבא האדום, קי חבלה בהראל	-	-	39:35	17:40	11:00
ש"א/פלמ"ח		אין ספר	טיסות	30:00	-	-
ש"א/פלמ"ח	העפלה (ח. סנש, א. סירני), סידני-עלי, ביריה, וינגייט	-	-	-	-	-
ש"א/ח"א	עולה חדש, טייס בצבא האדום	ת	ו	ט	י	א
ש"א/ח"א		-	-	-	-	-
ש"א/ח"א		-	-	18:20	-	10:35
צה"ל		-	-	-	-	-
חיל הים		-	-	31:45	31:45	23:35
ש"א/ח"א	נספח למחלקה	-	-	50:45	-	-
ש"א/ח"א	נספח למחלקה	-	-	-	24:50	16:15

מקורות

1. יהודה וואלך, **אטלס כרטא לתולדות ארץ ישראל מראשית ההתיישבות ועד קום המדינה**, כרטא 1974
2. יצחק שדה, **מה חידש הפלמ"ח**
3. יעקב מרקובצקי, **היחידות היבשתיות המיוחדות של הפלמ"ח**, הוצ. משרד הבטחון, 1989
4. אדם שתקאי, **חיל האויר במלחמת העצמאות**, פרסומי הדרכה - חיל האויר
5. **ההגנה**, הוצאת מוזיאון ההגנה, בית אליהו גולומב תשכ"ט - 1969
6. **בטאון חיל האויר** מס' 41, ספטמבר 48 עמ' 41-45
7. אלי אייל, **ראיון לעזרא גרינבאום** בית יגאל אלון
8. ידיעות אחרונות, **שבעה ימים**, 14.12.1990, כתבה של אילת נגב
9. לכסיקון ההגנה
10. זאב ענר (עורך), **סיפורי משפחות**, הוצ' משרד הביטחון 1990
11. עלון הפלמ"ח, 23 ביוני 1948
12. **חילות צה"ל**, כסלו תשכ"א, ראשי פרקים להסברה
13. חיל האויר במלחמת העצמאות ובמצע קדש
14. ראיון עם שמעון אבידן. אברהם זוהר. 11.82.1990
15. מאיר פעיל, פלמח הכוח המגויס של ההגנה, הוצ. משרד הבטחון, 1995
16. כנס על התעופה בזמן הפלמ"ח 25.4.1984
17. ערד מרום, **טייסת הנגב במלחמת העצמאות**, עמותת חיל האויר, 2003
18. נעם הרטוך, **טייסת הגליל במלחמת העצמאות**, עמותת חיל האויר, 1999
19. **קיצור תולדות ההגנה**, פרק כ"ב - הפלמ"ח בשנות מלחמת העולם השנייה, עמ' 322-20
20. ירוחם כהן, ראיון עזרא גרינבוים 1987
21. משה פלד - ראיון עם איזה, מבית הפלמ"ח בגנוסר
22. **קיצור תולדות ההגנה** - ספר תולדות ההגנה
23. "הקיבוץ" ניר מן 12.7.2001
24. ארנן עזריהו (סיני) היה שלישי הרמ"א ב-8-1947 עדות בכתב ידו - 10.7.1969.
25. אדם שתקאי, **תולדות נעוריה של טייסת א'**, הוצאת מ. ניומן, תל אביב, תשי"י
26. אורי ברייר, ראיון מוקלט ע"י י. קופילוב 29.11.1967
27. בצלאל גורן/ **מסילות למרומים** / הוצ. ברונפמן תל אביב 1979
28. אביגדור שחן/ **כנפי הניצחון**, הוצ. "עם הספר" 1966
29. אביגדור שחן/ **חישול הכנפיים**, הוצ. "מערכות", משרד הבטחון - ההוצאה לאור 1991
30. אורי מיכאל/ **כנפי ראשית** / "י"ב שנות תעופה עברית (על חברת "אווירון" אין הוצאה. אין מספור)
31. מאיר פעיל, **פלמ"ח הכוח המגויס של ההגנה**, הוצ. משרד הבטחון, 1995
32. מול שערי ירושלים, פרשת חייו של דניאל בוקשטיין, הוצאת בית בוקשטיין. תל-אביב. תשי"י
33. חטיבת גבעתי במלחמת הקוממיות, תל-אביב, 1959
34. אלתר ולר, **חמושים לפני המחנה** - סיפורה של פלוגה דתית, תל-אביב, 1984, עמ' 182-183
35. **חיל האויר במלחמת העצמאות**, ענף מידע חיל האויר
36. **שורשי חיל האויר**, 1998. ענף מידע חיל האויר
37. **בעוז רוחם**, משרד הבטחון 1998
38. **בטאון חיל האויר** מס' 5, 1.9.1949

39. אתר מוזיאון הפלמ"ח באינטרנט
40. יוסף שביט, **מתנדבים בנחול**, ההוצאה לאור של משרד הבטחון, 1995
41. עדויות מכנס מחלקת הטיס אפריל 1984, ארכיון יד טבנקין.
43. עדות מנהל קרן "יצחק בן יעקב" יוסף קרופינסקי, אשדות יעקב, יוני 1985 (על התקציב לקורס דאייה ראשון)
44. עדות מראיון עם אליעזר שושני גזבר הפלמ"ח, קיבוץ יפעת, מרס 1984 (על התקציב לקורס דאייה ראשון)
45. **ספר הפלמ"ח** עמ' 231 קלוב התעופה סניף הגליל התחתון (על מטרות הדאייה)
46. עדות פרופ' אביר בראיון אישי ספטמבר 1985, ארכיון ח"א, תיק ראיונות אישיים (על הקמת קורס דאייה)
47. עדות ששון נוביק בכנס מחלקת הטיס ליד טבנקין, אפריל 1984 (על מפקד קורס דאייה הראשון)
48. **ראיון עם ירוחם נהן**, יד טבנקין, אוקטובר 1984
49. **ראיון עם יצחק יבנה**. 1.2.86. מראיית: חיה אברהמי. יד טבנקין.
50. חברים נענע (על פי מכתבים של בלק) ארכיון נען.
51. ארכיונים: דגניות, אפיקים, אשדות יעקב, בית השיטה.
52. ב. פורת, **פרקים במלחמת ישראל תש"ח - תש"ט**, הוצ. הקיבוץ המאוחד. עמ' 368-393.
53. **בעקבות לוחמים**, מבחר רפורטאגים מאת סופרי צבא הגנה לישראל, הוצ. ספרית פועלים. עמ' 319-335
54. "**בהילחם ישראל**", הפרק: "ההגנה לקראת הבאות" (החלטת בן גוריון על שילוב היחידות המיוחדות)

ארכיונים אישיים

- אלי איל
ד"ר דב גביש
שעיה גזית
בלפור סמנטוב
משה פלד
פרופ' נפתלי קדמון

מפתח עניינים נושאי

אישים -

- אבידן שמעון: 38, 40
אבישר יעקב: 145
אברמוביץ (אביר) דוד: 23
אופטיקמן יואלי: 92, 131
אלפרשטיין הוגו: 16
איל אלי - ראה פייגרש אלי
איזיק (אשל) יהושע: 9, 66, 117, 119
אימברג בנימין: 15
אלון יגאל: 32, 51, 121, 147, 153, 155, 156, 189
אלון (מודי) מרדכי: 15
אלטשולר אייזיק: 9
אלוף אריה: 56, 57, 116, 206, 207, 248
אלרום גדעון: 186
ארזי יהודה: 117, 119
ארנן עזריהו: 43
בודילבסקי (בודי) ישעיהו: 44, 56, 63, 71-73, 79, 123, 138, 149, 152, 206, 207, 248
בודניק (יבנה) יצחק: 56, 57, 83, 101, 120, 121, 159, 160, 192, 195, 206, 207, 248
בוקשטיין דניאל: 15, 123
בונה בנימין: 15
בירנבאום נחום: 56, 161, 168, 206, 207, 226, 248
בלטיטה אברהם: 44, 56, 149, 150, 152, 206, 207, 167, 248
בלוך אפרים: 92
בן-אור דוד: 16
בן-חיים יעקב (בלק): 21, 23, 45, 55, 57, 58, 69, 70, 78, 79, 81, 94, 95, 97, 98, 107, 123, 126,
127, 164, 177, 181, 206, 207, 210, 217, 248
בן-יעקב יצחק: 5, 10, 11, 14, 18, 19, 32
בן-פורת פנחס (פיניה): 16, 46, 47, 54, 78, 97, 98, 100, 101, 107, 123, 125, 130, 169, 173,
184, 206, 207, 209, 215, 219-212, 234, 248
ברייאר אורי: 12, 13, 15, 26, 65
בר חיים: 46, 51
בראון גרישה: 16
ברנר אורי: 42, 43
ברנשטיין (בר) מנחם: 19, 20, 23, 26, 58, 192, 193, 206, 207, 248
בר-סלע יוחנן: 127
גביש דב: 60

- גבעון (הקר) שמואל: 40
גולדין יצחק: 41, 18
גולדצוויג מינו: 18
גולומב אליהו: 43
גורביץ מ.: 9
גילוף יהושע: 117, 119
גילי ישראל: 43, 77, 118, 206
גליק אלכסנדר: 10
גלעדי יהודה: 110
גמבלי ד. : 11, 18
גרוסר פרץ: 23, 28, 45, 58, 123, 138, 139, 149, 150, 154, 165, 206, 207, 210, 213, 237, 248
דוכובני (דותן) שמואל: 139
דושנסקי: 15
הנסון יצחק: 13, 70, 214, 248
הוז דב. : 5, 10, 11, 14
ודלס (גם וידליס) שמואל: 56, 69, 77, 82, 94, 125, 206, 207, 248
וולפמן מיכאל: 13
ויצמן עזר: 16, 70, 71, 108, 132, 135, 140, 141
ורטהיימר סטפן: 56, 57, 80, 164, 206, 216, 248
ורנר אלנר: 113
זהבי דוד: 54
זולטן מרטיין: 17, 142
זיבל צבי (צייבי): 56, 81, 105, 113-115, 161, 186, 201, 206, 207, 235, 248
זילוני אלכסנדר: 117-119, 126
טבנקין יוסף: 50, 65
טבנקין יצחק: 77
טוהר צבי: 16
טולקובסקי דן: 16
טולציינסקי פסח: 16, 70, 123, 137, 149
טננבאום ישראל: 56, 200, 206, 207, 248
יבנה יצחק - ראה בודניק
יופה שאול: 65, 71
ייטס ר. ג.: 10
ידין יגאל: 108, 119, 121, 131, 137, 155, 210, 211
ישכרוב ח.: 9
כהן אדי: 16, 70
כהן ירוחם: 92, 101, 148, 149
כהן (מולה) שמואל: 153
כהן סידינג: 16
כהנא בנימין: 13

- כץ (רבנו): 14
 כרמי אנשל: 46
 לוקוב שרה: 77
 ליבוביץ אדווין: 14, 15, 65
 לחובסקי (להב) ישראל: 155
 ליפקין ארנון: 56, 206
 מאירי נחמן: 16
 מיכאלי אורי: 14
 מילר שלמה: 46, 54, 55, 57, 199, 206, 207, 248
 מנדלסון אלכס: 46, 206, 207, 248
 מסינגר זאב: 56, 164, 206, 207, 212, 248
 נדב צבי: 9, 10
 נוביק (נבות) נתן: 56, 71, 79, 164, 206, 207, 248
 נוביק (נבות) ששון: 21, 25, 27, 45, 58, 68, 206, 207, 211, 248
 נחמני יוסף: 18
 סוקניק מתי: 56, 81, 98, 101, 125, 155, 202, 204, 206, 207, 248
 טטול מאיר: 41
 סלע יצחק: 16
 סנה משה: 43
 סניור בוריס: 16, 70
 ספיבק עזריאל: 56, 71, 72, 168, 206, 207, 248
 סקריבנר ר: 10
 עוז אריה: 56, 58, 164, 206, 207, 248
 פוהורילה אמיל: 13, 17, 18, 21, 128
 פופקו (ארבל) יהודה: 56, 57, 69, 71, 75, 78-80, 82, 94, 101, 105, 192, 195, 206, 207, 228, 248
 פורר עמי: 25, 56, 169, 206, 207, 248
 פיינגרש (איל) אלי: 21, 28, 47, 56, 57, 62, 68, 70, 81, 82, 85, 94, 95, 108, 111, 112, 123, 125,
 146-140, 156-158, 161, 167, 190, 206, 207, 234, 248
 פיאטלי יעקב (פידיה): 128
 פלדמן (פלד) משה: 23, 44, 45, 49, 57, 58, 73, 74, 123, 137, 138, 141, 146, 149, 153, 155, 165,
 190, 192, 206, 207, 218, 238, 240, 241, 248
 פרומקין (אבי-דור) יוסף: 18
 פרח דיתה: 19, 46, 49, 51, 206, 207, 248
 פרח זלמן: 40
 פרסלר אברהם: 113, 114
 צוקרברג (צור) עמנואל: 10, 45, 49, 52, 64, 65, 68, 150
 ציזיק יצחק: 11, 14
 קאופמן (נעתון) אהרון: 56, 116, 128, 138, 140, 206, 207, 248
 קופרמן עמי: 16
 קופרשטוק (נחשון) אהרון: 56, 206, 207, 248
 קיפניס דוד: 57, 57, 164, 206, 207, 248

- קנר מישה: 16, 56, 57, 75, 121, 123, 125, 168, 206, 248
קפלן אריה: 16
קרופניסקי (קרן) יוסף: 18
רובנס אריה: 46, 98, 161, 206, 207, 223-225, 230-232, 245-247, 248
רודניצקי (ארד) יצחק (טולקה): 56, 57, 101, 126, 168, 206, 207, 248
רון (זינגר) חיים: 46, 92
רוזנפלד נחום: 18
רוזנצוויג איליה: 155
רוטנברג פנחס: 11, 12, 128
רמו אהרון: 16, 117-119, 121, 204
רפפורט ארנסט: 17, 18, 21, 24, 26, 45, 48, 52, 56, 65, 66, 68, 81
רפפורט גבריאל (גברוש): 51, 56, 57, 71, 72, 74, 78, 206, 207, 248
רפפורט נחום: 16, 164
שדה יצחק: 33, 37, 77-79
שוחט גדעון: 16
שוחט ישראל: 9, 10
שחן אביגדור: 45
שינבאום יריב: 16
שכטמן (שמיר) היימן: 16, 117-119
שכטרמן אהרון: 41
שפירא דני: 19, 20, 23, 26
שפר זאב: 84
שפרינצק דוד: 46, 54, 57, 74, 203, 206, 207, 229, 248
שרתוק (שרת) משה: 33, 76, 79
שתקאי אדם: 116, 125, 157, 158

מקומות -

- אבו-עגילה: 161
אל-עריש: 161
אפיקים: 14
ביר חסנה: 161
בית אורן: 72
בית אלפא: 74
בית אשל: 130, 175, 176, 205
בית קשת: 23
בן שמן: 113, 186, 187, 201, 210
גבעת אולגה: 73, 74
גבעת השלושה: 57
גבת: 41

דורות: 157, 142
חן-יונס: 72
חניתה: 14
יבנאל: 154-152, 140, 138, 137
יגור: 123, 120
יריחו: 100, 97
יחיעם: 151
כפר ילדים: 66, 46, 28, 21, 20, 18, 5
כפר דרום: 167, 156, 146, 145, 143, 142, 112
כפר גלעדי: 205, 72
לטרוון: 79, 76
מלכיה: 156, 155, 151
משמר העמק: 138, 137, 51, 50, 48, 46, 45
נבטים: 176, 174, 130
נבי יושע: 155, 154, 151
נבי דניאל: 112
נירים: 107
ניר עם: 219, 168, 143, 142, 135, 130, 108, 105
סידנא-עלי: 92, 74, 73
סעסע: 163
עוגיה אל חפיר: 161
עזה: 161, 107, 97
עתלית: 67, 73
פורדיס: 87
קדימה: 161
קלקיליה: 73
קרית ענבים: 57
ראש הנקרה: 72
רביבים: 219, 180, 179, 177, 159
רמת הכובש: 73
רמת רחל: 83
רמות נפתלי: 152, 148, 147, 112
רפיח: 79, 77, 76
רשפון: 74
שדה דב: 165, 159, 138, 128, 124, 123
שייח מוניס: 128, 101
שפיים: 74, 73
שריד: 41, 20
תרשיחא: 163