

הספרייה הדיגיטאלית להיסטוריה ומורשת חיל האויר

בטאון חיל האויר אפריל מאי 1958 מס' 43-44

[www.fisherlibrary.org.il](http://www.fisherlibrary.org.il)

צור קשר

אודותינו

מוד הבית



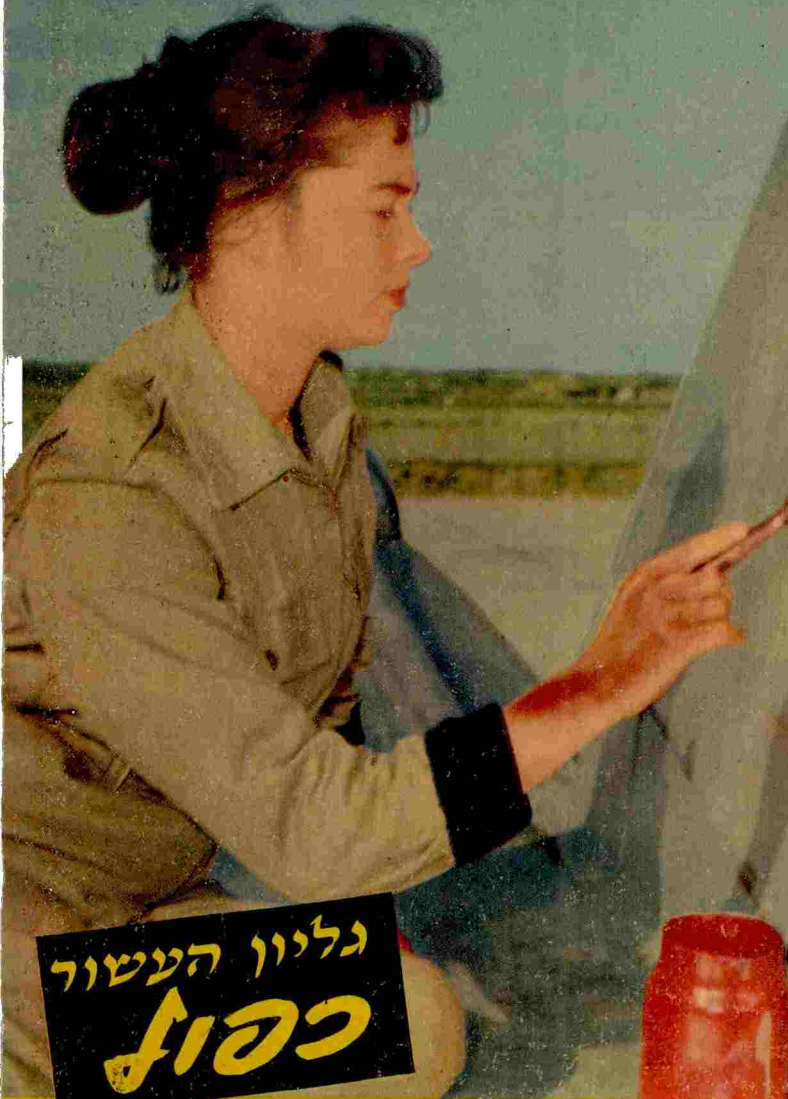
## ספרייה דיגיטאלית להיסטוריה ומורשת חיל האויר



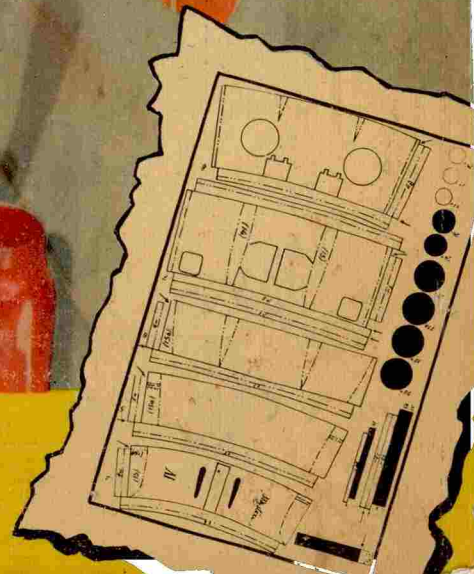
פרסומי הספרייה הדיגיטאלית מוגנים על ידי זכויות יוצרים  
מותר לעשות בהם שימוש אישי לא מסחרי

# כעאון חיל האוויר

שנה 10, מס' 43-44



גליון העשור  
**כפול**



תוספת חינוס:

מ"ס 760-81 לכל קורא





...בנבל  
עשור  
זמרו לו  
(תהלים לנ. 2)

העשור נחוג את שמחת

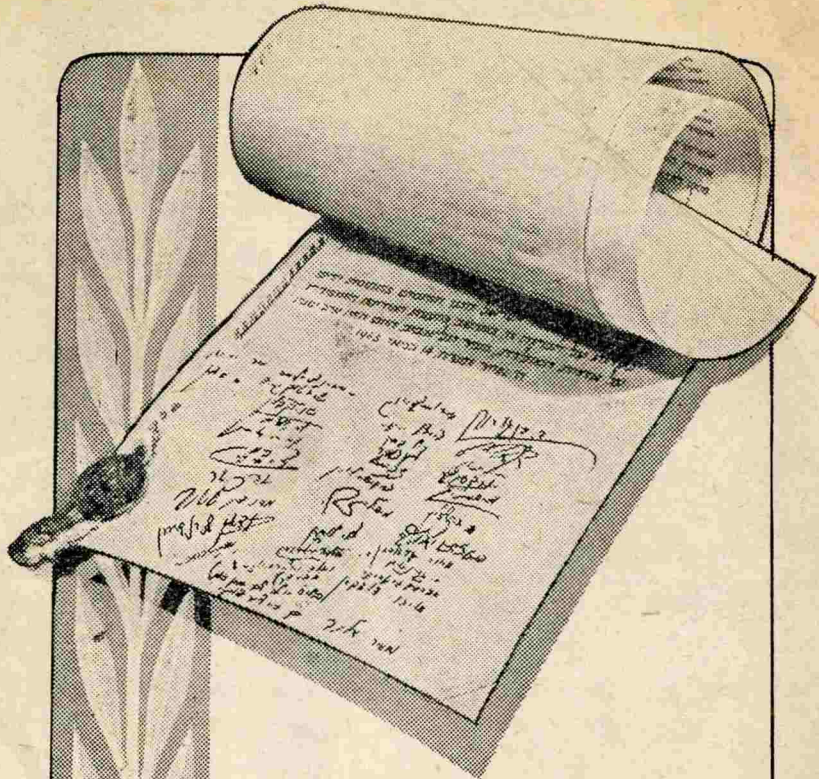
על

יין היובל ישן נושן  
שרי ברנדי  
ברנדי אקסטרה פייז  
יין הנשיא שמפניה ישראלית  
מיץ ענבים טהור ומפוסטר

כרמל מזרחי



יקבי ראשון לציון וזכרון יעקב



## בירים נאמנות

... עם תום טקס הברות המדינה

ביום ו' ה' באייר תש"ח

(14 במאי 1948)

באולם המוזיאון בתל-אביב,

הועברה מגילת העצמאות

למשרד הראשי של הבנק

ברחוב הרצל, תל-אביב,

והופקדה בידיו למשמרת.

# בנק לאומי

לישראל בע"מ



# טכניק

## ביוזיק



**למוד**  
**בבית הספר הטכני**  
**חיל האויר בחיפה**



# גם טייסי חיל האוויר



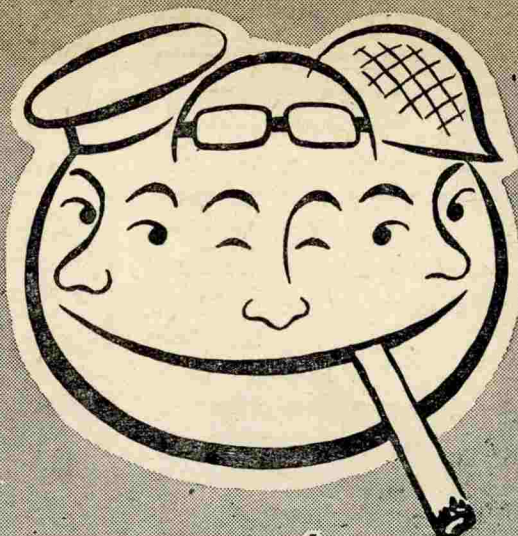
מוזנקים

ב" ווספה"

א.ג. חברה להשקעות בע"מ



# ביבשה באויר ובים



כולנו פה אחד

# כנסת

## בדק מטוסים

שדה תעופה לוד

### מבצע עבודות:

שיפוץ, תיקון  
ואחזקה של  
מטוסים, מנועים  
ואבזרים למטוסים.

יצור חלקי חילוף,  
ציוד קרקע,  
כלי עבודה  
מיוחדים  
ומיתקנים שונים.  
למטוסים.

מפעל מאושר ומוסמך  
על ידי שלטונות התעופה  
האזרחיים של מדינת  
ישראל  
ושל ארצות הברית.

**תוכן הענינים**

6 . . . . . בגליון זה . . . . .

7 . . . . . פקודת יום של מפקד חיל האויר

8 . . . . . כך נולד הרעיון המקורי

20 . . . . . סוללי העצמאות באויר — אדם שתקאי

42 . . . . . רכש — להיות או לחדול? הימן שמיר

ממשאל „מה היתה החוויה האווירית הגדולה ביותר בחיך?“ מירה אברך

50 . . . . .

61 . . . . . „מכת בכורות“ משמו אשרוד — דניאל דורון

64 . . . . . „הרכרדים“ צוללים על פאלוג'ה — עודד אברבנאל

68 . . . . . ה„בופייטר“

72 . . . . . „דקומח“ גולש למים

95 . . . . . שר הכטחון מלוח התעצמותו של חיל האויר

קפיצות הדרך היבשתיות של

100 . . . . . המטה האוירי — יעקב בן אמיר

107 . . . . . נחיתת אונס על גדות הזמכזי

110 . . . . . תעלומת מכרז העודפים

113 . . . . . לוד — ת"א, הטיסה הגורלית

115 . . . . . החלפת פרופלר אחרי כל טיסה

118 . . . . . כאשר קורסי הטיס נערכו ב... רפתות

120 . . . . . קרב לעיני רבבות

122 . . . . . בדרך כלילה אפור — י. הירש

126 . . . . . נחיתת אונס בשדה הצילים — י. אלטמן

130 . . . . . טבילת אש ראשונה — א. רוזן

134 . . . . . תינוק — הראון הקטן ביותר בעולם

146 . . . . . העלמה ניקול הגועה מפריס

148 . . . . . כך נולד ה„ספיטפייר“ הראשון

150 . . . . . מבחולו המעופף של רענן — ר. לוריא

164 . . . . . קרב — במהירות סילונית

183 . . . . . „הפגזים נכנסו לו ישר לצינור הפליטה!“

186 . . . . . הצד השני של המטבע

204 . . . . . חידון העשור

208 . . . . . מומסך התכלת למסך הכסף — זאב רבינוף

211 . . . . . נפתרה תעלומת טיסה מס' 777

215 . . . . . בריחה מבור הגוססים

232 . . . . . טיפטיפה מטיפטופי טיפטי

237 . . . . . באויר העולם — ערוך בידי סרן יהודה עופר

246 . . . . . על סף תקופת הצילים

263 . . . . . דגמי הנזר העליקוליים

265 . . . . . כיצד תכנה לך דגם „בופייטר“

268 . . . . . קל מן האויר

המחיר: 1,750 ל"י

**חיל האויר**

שנה 10, מס' 43 — 44  
ניסן — אויר תשי"ח  
אפריל — מאי 1958

מוצא ע"י מפקדת חיל האויר  
העורך: רב סרן משה הדר  
סגן-העורך: סרן יהודה עופר

צילום העטיפה: יעקב מחט

תצלומים: יחידת צילום אוירי  
חיל האויר

קריקטורות: רענן, טיפיט,

רישומים: זאב, לור,

תצלומי צבע: מוכן להמ-  
ראה — דויטש; הנערה והסיי-  
לון, הכריש האורגני וטייסיו  
— שמואלביץ; העליקוליים,  
במסתורי המיסטר, עובדת בטי-  
חות והצלה — מחט; תדרין  
קצר — הימן; עמ' 7 — גולדמן.

הצלמים: ש. בייג, 97; דייב  
הלפמן, 46, 204 (טור שני  
למעלה), 206 (טור ראשון למ-  
טה), 207 (טור ראשון); א.  
ווידנהויז, 99; יצחק כהן, 45,  
50; פריץ כהן, 49; ניאדי  
אלויה, 98; שמואל הירש, 263,  
264; קלוגר, 22, 23, 24, 25,  
26, 28, 41, 118, 119, 134,  
135, 146, 147; אריה שאשוע,  
151, 165, 167, 171, 172, 174,  
175, 180, 181, 184.

המען למכתבים: מערכת בטאון  
„חיל האויר“—דאר צבאי 2704

הדפסה: עמודים פנימיים,  
עטיפה ועמודי צבע —  
בית דפוס צבאי 665



נזכור את הללינו היקרים שבדמם  
השפוך טהרו שמי ציון ובהקרבתם  
העליונה סייעו לקומם עצמאות ישר-  
אל. לעולם ועד ישקיפו שמי תבלת  
גאולים על יקירינו האמיצים הטמו-  
נים למרגלותיהם בכל אתר ואתר.









**„זהירות, המשכים!“**

אחדות מהרשימות בגליון זה ניתנות בהמשכים, לדוגמה: הר-שימה „נחיתת אוגוסט בשדה חצי-לים“ נפסקת בעמוד 129 והמשכה ניתן בעמוד 139, הרשימה „טבילת אש ראשונה“ נפסקת בעמוד 133 ונמשכת בעמוד 142; הרשימה „ממסך התכלת למסך הכסף“ נפסקת בעמוד 210 וההמשך ניתן בעמוד 220. הקורא מתבקש לשים לב לפרט טכני זה שעה שהוא מעיין בגליון.

**צבע במסגרות**

לתצלומים הצבעוניים המופיעים על עמודים שלמים בגליון זה של הבטאון מטרה מסוימת: הם נועדו להקבע במסגרות. לכל עמוד חיי-רוך, כדי שתוכל לתלשו ולתלותו במסגרת. יש לקוות כי שי זה המוגש על ידי הבטאון לקוראיו לרגל חג העשור יוסיף „צבע“ וקישוט מיוחד במינו.

**„הזוית“ החדשה**

גילויים, מרעישים על תויות-הם האויריות של שרי ממשלת ישראל ואנשי ציבור ידועי שם מוגשים לך ברשימה „מה היתה החויה האוירית הגדולה ביותר בחיך?“ (עמ' 50 — 60). מחברת הרשימה היא העתונאית מירה אב-רד.

למעשה החלה מירה את הקריי-רה העתונאית שלה בבטאון חיל האויר, גליון... מס' 1 (1948), אם כי לא ככתבת אלא כציירת קריי-קטורות. עתה לאחר עשר שנים

ר-4 „וומפיירים“ הופלו תוך קרבות אויר קשים בימים הספורים של תחילת המלחמה בסיני. רוח הקרב של טייסינו, שאי-פ-שרה להם לעמוד מעטים מול רבים ולנצח, מבצבצת ועולה בין שורות הקטעים המובאים ברשימה „קרב — במהירות סילונית“ (עמ' 164 — 182) שהם כולם פרי-עטם של הטייסים עצמם.

**88 פרסים לקוראים**

בהתאם ליתר מימדיו של גליון זה, מוגש גם חידון-ענק, „חידון העשור“ (עמ' 207—204), אשר יד-כה את פותריו ב-88 פרסים שונים.

(פרק זמן „פופולרי“ בימים אלה) חוזרת מירה לעמודי הבטאון בר-שימה המרתקת על „זוית“ מיוחדת במינה בחייהם של אישים במדינה.

**קרב — במהירות סילונית**

טייסי הקרב הישראליים הופיעו על „במת ההיסטוריה“ בתרועה של מבצע מזהיר: עצירת טור השריון המצרי שאיים לפרוץ לעבר תל-אביב. סיכום התוצאות של מלחמת השיחרור מראה 11 מטוסי אויב מופלים. בתקופת „השלום“ — עד מבצע „קדש“ — טאטאו טייסי הקרב שלושה מטוסי „וומפייר“ מצריים משמי הארץ. 5 „מיגים“

לאורך 300 עמודי גליון זה של הבטאון שזורים „רסיסי זכרונות“, המהווים מעין „אלבום בהמשכים“ על רגעים גדולים, נקודות מפנה והווי חיל האויר בעשר שנותיו. לתצלומי „רסיסי הזכרונות“ אין כל קשר למאמרים בתוכם הם מופיעים, והם אינם ניתנים כרונולוגית.



**רסיסי זכרונות**

גם הידים הופכות „סילונית“ כאשר מתארים חויה אוירית





### פקודת יוס ליוס העצמאות תשי"ח

חיילי חיל האויר!

בפרוס שנת העשור למדינה ולצה"ל חדורים אנו הכרה בכברת הדרך הארוכה אשר עבר חיל האויר מאז ראשית מלחמת הקוממיות.

התעצמותנו בנשק, המעבר ממטוסי בוכנה למטוסי הסילון הראשונים, ולאחר מכן לנשק חדיש הינם אמנם סימני דרך רבי-חשיבות בנתיב החיל אך אינם אלא סימני דרך בלבד. הנתיב עצמו הינו בבואה של האנשים הרבים אשר שרתו בחיל ואת החיל, אשר רכשו ולמדו את מקצועות הטיס באויר ועל הקרקע, אשר נלחמו באויר במלחמת הקוממיות ובמערכת סיני, אשר הביאו תהילה לחיל מעל שדה הקרב ואשר הקנו למשרתים בו בגרות מבצעית ומקצועית ואמונה ביעודו ובכוחו.

נזכור כי מוטת כנפינו וכוחנו באויר ישקפו תמיד את מדת הרצון והדבקות, את נכונותנו לחסוך מאמץ, את נכונותנו לשכלול ושיפור כשירותנו וכוננותנו, את רוח הצוות שלנו ואת ההעזה והתושיה אשר נדע לגלות בלחימה באויר. ואם נעמוד במבחן אישי זה כי אז גם יעמוד החיל כחיל בכל מבחן, ולו החמור ביותר, אשר יוטל עליו.

(-) דן טולקובסקי, אלוף

מפקד חיל האויר

23.10.47

מכתב זה, המצורף לתוכנית המקורית להקמת חיל אויר, נשלח אל הרמ"א (ראש המטה הארצי של ה"הגנה"). על נסיבות היוצרותה של התוכנית קרא ברישמתו של היימן שמיר "רכש - להיות או לחדול?"

אל : ירחנן

הנדון : ההצעה המצורפת בזה

בהתאם לשיחתנו הננו מציאים לך את ההצעה לתכנית כפי שיצאה מחת ידינו. ברצוננו להדגיש שנית כי אין כל הדברים האמורים מכוססים על ידיעה מספקת של התנאים השוררים עתה; במיוחד בפרקים העוסקים בעניני קניה והעברה.

אחת ברור לנו - מבלי שחקים המחלקה כפי שדברנו לא יזוו הדבר ככוון הרצוי.

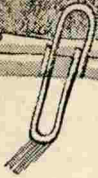
ברור כי ממש התכנית במלואה או אפילו בחלקה קשור בהוצאות גדולות מאד (הערכתו שאין להסתמך עליה - היא כי בצוע התכנית על שלש שלבי צריך לעלות בערך 3,000,000) אך מאידך, ייתכן מאד כי לענין זה, אם נצליח להעלותו בצורה הנכונה אפשר לגייס כספים גנוזים בארה"ב. בינהיים לפי דעתנו צריך להקציב סכום אשר יאפשר למחלקה לגשת לעבורות קטנות מיד, מפקד הכוח בארץ, החקנת הכלים הקיימים, נסיונות מסוימים וכו', ולהחיל כבירור האפשרויות למעשה.

הועדה :

כ"ק  
נולד התיכון  
התקדמי

23.10.47





הצעה להקמת כח אוירי יהודי בארץ  
=====

פ ר ק א

1. הקמת מחלקה מיוחדת לחיכנון וביצוע אשר תעבוד כשיחוף פעולה עם המחלקות הקימות והמסה.

חברי המחלקה צריכים להיות:

א. ראש המחלקה

ב. אחראי לכחות האדם ולאמונים.

ג. אחראי לשרות, יתקנים ושרותי הקרקע לאוירונים ולאינווסר הסס.

ד. אחראי לאספקה, לחמושתענשק וכו'.

ה. אחראי לחכורה וקשר (רדיו, טלפון, אחות וכו').

ו. מקשר מטעם מחלקה החיכנון הכלליה.

על מחלקה להתחיל מיד בפעולה, לקחת בידה את היוזמה ואת האחריות לכיצוע,

ולקבל את החקציכ הדרוש. (כענין החקציכ יראה להלן).

2. מפקד הכחות הנמצאים בארץ -

מפקד מדויק של כל הטיסיס, חברי צות-האויר וצות-הקרקע צריך להעשות מיד.

כל הנפקדים יופיעו בפני ועדה מיוחדת של אנשי מקצוע מטעם המחלקה אשר תקבע בדיוק את דרגתם המקצועית, רמת ידיעותיהם, נסיונם הממשי וכושר פעולתם. עם סיום המפקד וסכומו יחכך כי נצטרך להביא אנשי ב מקצוע נוספים מחוץ לארץ כדי להשלים את החסר כהתאם לחכנית המובאה כאן.

3. ההכנות הדרושות למען היות השדות והבסיסיס מוכנים לפעולה לפי התכנית.

א. סיוור בארץ של הטמונה מטעם המחלקה עם ועדה מיוחדת לקביעת:

1. השדות הקיימים הבאים כחשבון לשמוש לפי התכנית.

2. בסיסיס חדשים להכנה.

ב. קביעת חכנית לכבוש ושמירה השדות האמורים.

ג. קביעת חכנית להכנת הבסיסיס החדשים, וכיצועה כהקדם האפשרי.

(הכנת השדות צריכה להעשות כהחאמה לתכנית הקמת הכח האוירי).



4. הכנת מלאי דלק  
צבירת מלאי גדול ככל האפשר של דלק אוירי (80, 100, ו-150 אוקטין). את הדלק צריך להחזיק במתקנים מיוחדים וקרוב ככל האפשר לבסיסים הראשונים לפעולה לפי התכנית.
5. הכנת הציוד והכלים להקמת רשת הקשר  
א. רכישת והתקנת מכשירי הרדיו הדרושים, מלאי חוטים, טלפונים וכו'.  
ב. גיוס והכשרת „קבוצת הקשר“ והדרכתם לפעולה.  
ג. אימונים ותמרונים בעזרת שיטת קשר מסודרת בין האוירונים וכחות הקרקע.
6. תנוון טקטי מוקדם. הכנת תכניות להשמדת גשרים, מעברים, דרכים, מסילות-ברזל וכו' מן האויר. הכנת מפות, תצלומים וכו' תוך שלוב ותיאום עם תכניות ההגנה הכלליות ומחשבת שתוף אויר — קרקע.
7. נשק ותחמושת  
1. קביעת סוגי הנשק בהתאם לאוירונים הנמצאים ולתכנית הרכישה.  
2. רכישת הנשק והתחמושת והבאתם „אקספרס“.  
3. הכנת מלאי חומרי-נפץ ופצצות „אקספרס“.  
4. רכישת והבאת החמרים הדרושים ליצור רקטות (קורדיט!).  
5. התקנת תעשית רקטות והאש-הנפץ. (ראה להלן תוספת ב — 4).
8. הקמת „גדודי צופים“ (ראה פרק ה')  
1. הכנת קורס קצר למספר אנשים מכל ישוב להכרת והבחנת סוגי האוירונים הנמצאים בידי האוייב (כיוון שמספר הסוגים אינו גדול קל ללמדם מהר) עד כדי שיוכלו להבחין בהם במהירות רבה ובכל תנאי ראות.  
2. הסדרת תכנית תצפיות מתמידות בכל שעות היום לפי האיוורים.  
3. הדרכת מספר גדול ככל האפשר של אנשים להכיר ולהבחין באוירונים אלה.  
4. הוראות איך להעביר את הידיעה במקרה של גילוי אוירוני אויב.
9. שליחת משלחת (המכילה בעל מקצוע) לאמריקה עם תכנית והוראות בדבר בירור האפשרויות וביצוע הקניות של האוירונים והציוד הדרושים.  
ב. יצירת המנגנון לגיוס האנשים לתפקידים השונים (עיין תוספות א' וב').  
ג. הסדרת העברת הכלים לארץ. (הצעות להלן).  
ד. יצירת שיטת קשרים יעילה בין המחלקה בארץ ובא כחה באמריקה.

## פרק ב'

### הקמת הכח האוירי בשלושה שלבים

- א. שלב ראשון (להתחיל בפעולה מיד!)
1. קניה חידית של 20—12 אוירונים ציביליים אשר אפשר בנקל להפכם לאוירוני קרב (אוירונים חד מוטוריים, מהירים ביחס, רב גוניים בשימוש הטקטי) (עיין תוספת ג' סעיף 2).
  2. קבלת הרשיונות להכנסתם בעזרת החברות הקיימות.
  3. העברתם לארץ מיד! (בהתאם לפרק העברה) (תוספת א' — 2).
  4. הכנת והבאת הנשק, התחמושת וכו' לציוד האוירונים (בהתאם לסעיף 7 פרק א).
  5. א. ציוד האוירונים הנמצאים ברשותנו עכשו לשמושים טקטיים נגד מטרות קרקע ואימון מקביל של טייסיהם.  
ב. ארגון כטיסת סיור (וסיוור-מוזין) עם פקוד ותכנית (להלן פרק ג' — 1).  
א. גיוס קבוצת טייסים צבאיים הנמצאים בארץ לקבלת פני האוירונים המובאים. הכשרתם במשותף לתפקידם, אימון וכו' וארגוןם בטייסות.

- ב. גיוס של צות הקרקע והשרותים לאוירונים אלה.
- ג. ארגונם בטייסות וקביעת הליקוד בתוכן.
7. קבית 3-5 אוירונים דו מנועיים אשר אפשר להפכם למפציצים בינוניים. הבאתם וההכנות בשטח ציוד 'כו' כמו בסעיפים 2, 3, 4.
- ב. שלב שני (להתחיל בפעולה מיד!)
1. קבית והתקנת 20-40 אוירוני קרב חד מוטוריים (באם אין להשיג מספר מספיק של אוירונים מסוג זה יש להשלים את המספר ע"י אוירונים אזרחיים כנוכר בסעיף א' - 1 בתחילת הפרק).
  2. קבית 5-10 אוירוני תחבורה חד מוטורים שאפשר להשתמש בהם למטרות שונות.
  3. קבית 5-10 מפציצים בינוניים.
  4. גיוס צות האויר והקרקע מחוץ לארץ להשלמת הכנות הנמצאים בארץ. (ארה"ב)
  5. רכישת ציוד ומלאי תחמושת ופצצות והעברתם לארץ. (ראה פרק "העברה")
  6. משא ומתן עם קציני ה-R.A.F. בארץ על קבית אוירונים וציוד מהמלאי המיותר והנישן שלהם בארץ, לקניה: -
- א. מיד.
- ב. במקרה ובזמן היציאה.

ג. שלב שלישי

1. קבית אוירונים כדי השלמת המספרים למכסת התכנית.
2. העברתם לארץ בהתאם לנסיון הקודם.
3. הסדרת שיטה יעילה (רצוי אוירית!) להספקת ציוד לכח האוירי.
  - א. דלק.
  - ב. תחמושת.
  - ג. חמרי נפץ.
  - ד. חמרים לייצור רקטות.
4. רכישת הציוד הנוסף הדרוש להשלמת ארגונו היעיל ולאפשר את הפעלתו של הכח האוירי והעברתו לארץ.
5. המשכת גיוס האנשים.

## פרק ג'

### תיאור הכח האוירי ואפשרויות ניצולו בכל שלב

1. אישרויות ניצול הכח הקיים וההכנות הדרושות לשם כך. (הצעות כלליות לתכנון ובדיקה ע"י המחלקה).
  - א. אפשרויות:
    1. סיור (פעולה זו כבר נעשית בהצלחה).
    2. סיור מזוין.
    3. פעולה נגד כחות קרקע (ע"י פצצות אנטי-פרסונל).
    4. שיתוף פעולה, והרכת יחידות על הקרקע.
    5. אספקה לנקודות מרוחקות או בצורות.
    6. פעולת עונשין והטלת אימה (בהגבלות).
  2. הכנה תכיל 5 טייסות, מהן:
    - א. 3 טייסות אוירוני קרב מותאמים, (18 אוירונים בס"ה). כל טייסת תמנה 6 אוירונים בשני גפים של 3 אוירונים כ"א.
    - ב. 1 טייסת אוירוני סיור (8 אוירונים) המרכבת מהאוירונים הקלים הנמצאים כיום בארץ.
    - ג. 1 טייסת מפציצים מותאמים (3-5 אוירונים בס"ה).
- כנוכר לעיל האוירונים המובאים יהיו מטפוסים אזרחיים המסוגלים להתאמה למטרותינו



ויש להשתדל להביאם באורח חוקי בעזרת מוסדות התעופה הקימים. על כח זה אפשר יהיה להטיל את מרבית התפקידים הטקטיים הנזכרים. שלב זה צריך לבצע ללא כל דחוי!  
 3. פירוט הכח האוירי (בסוף השלב הראשון).

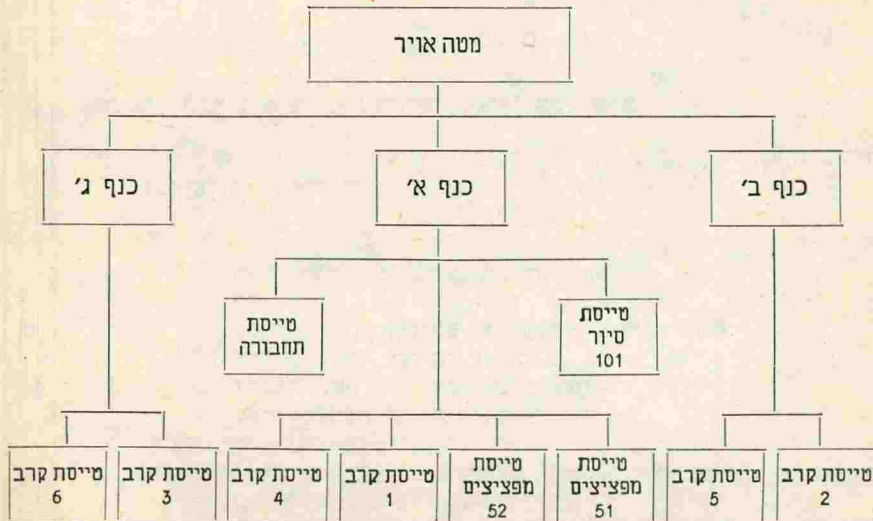
מספר האוירונים		מספר האוירונים		טייטות	סוג האוירונים
מספר הטייסים	בטייט	ס"ה	בטייט		
36	12	18	6	3	אירוני קרב מותאמים
6-10	6-10	3-5	3-5	1	מפציצים מותאמים
16	16	8	8	1	סוור
58-62		29-31		5	בס"ה

4. הערכת מספר האנשים הדרושים בשלב הראשון.

מספר	סוג
60-70	טייסים
120-140	עובדי קרקע
10-20	אדמיניסטרציה מרכזית
20-30	כנף טייטות
30-40	שרותים נספחים
40-50	שונים
280-350	



5. הכח האוירי בסוף השלב השני:  
 א. האירוניגים הנוספים יהיו 2-3 טייטות קרב, (18-12 אוירונים צבאיים מהסוגים הנזכרים בפרק תוספות ג' - 2 ג'). 1-2 טייטות מפציצים בינוניים (8-3 מפציצים צבאיים מהסוגים הנזכרים בפרק תוספות ג' - 2 ד'). 2 טייטות סוור ותחבורה (10-6 אוירונים מהסוגים הנזכרים בפרק תוספות ג' - 2 א').  
 ב. חלוקת הכח ליחידות



כנף א' תשאר תחת פיקוד מרכזי.  
 כנפות ב' ג' תועברנה למרחבים לפי הצורך ותמצאנה תחת פיקודו של מפקד המרחב (אויר).



ג. ביחד עם הכוח הקלים יהיו:

מספר הטייסים		מספר האוירונים		טייסות		סוג האוירונים
בס"ה	בטייסת	בס"ה	בטייסת	בס"ה	בטייסת	
36	12	18	6	5-6	3	א. אוירוני קרב מות"אמים
24-36	12	12-18	6	2-3	2-3	ב. צבאיים
10-6	10-6	3-5	3-5	2-3	1	א. מפציצים מותאמים
16-6	8-6	3-8	3-4	1-2	1-2	ב. צבאיים
16	16	8	8	1	1	סיוור
12-20	6-10	6-10	3-5	1-2	1-2	תחבורה
90-134		50-66			9-12	סה"כ

ד. הערכת מספר האנשים הדרושים בשלב השני

מספר	סוג
100-140	טייסים
180-240	עובדי קרקע
30-40	אדמיניסטרציה מרכזית
40-60	בכנפות וכו'
50-80	שרותים נספחים
50-70	שונים
450-630	סה"כ

ה. את הכח הזה אפשר כבר להביא בחשבון כגורם מכריע ויסודי בכל תכניות הגנת הארץ. כמו כן מאפשר כח זה התגוננות מפני התקפה מן האויר.  
 6. מספר האוירונים, סוגיהם ומספר הטייסות עם השלמת התכנית (סוף השלב השלישי).

מספר הטייסים		מספר האוירונים		טייסות	סוג האוירונים
בס"ה	בטייסת	בס"ה	בטייסת		
63-95	9-12	42-63	6-9	7	אווירוני קרב (כל הסוגים)
25-40	6-8	12-18	4-6	3	מפציצים (כל הסוגים) דו מנועיים
15-25	8-12	8-12	4-6	2	סיוור
30-45	10-15	15-18	5-6	3	תחבורה וסיוור
133-195		77-111		15	סה"כ

ה. הערכת מספר האנשים לתכנית המושלמת

מספר	סוג
140-200	טייסים
300-350	עובדי קרקע
40-50	אדמיניסטרציה מרכזית
60-100	כנף וטייסות
60-100	שרותים נספחים
100-200	שונים
700-1000	בס"ה







טייסת תחבורה (מלאה או חלקית)

טייסת סיור

תעמוד לרשותה המידית של המפקדה הכללית והמטה ותחנה במרחב מספר אחד. כנף זו תהיה מסונפת, באדמיניסטרציה ובכל השרותים הקרקעיים, למרחב, אך הפקוד האוירי שלה ישאר בידי המטה (כנף זו תהיה הראשונה להקמתה). כנף זו תועבר למרחבים אחרים, כולה או חלקה, לפי הצורך בהתאם לפקודת המפקד הכללי של האויריה. כמו כן תשמש כנף זו לביצוע תפקידים מיוחדים והתגוננות אוירית.

פרק ה'

התגוננות מפני התקפה אוירית

1. התגוננות פסיבית

א. הדרכת המשמר האזרחי בערים למקרי התקפה מהאויר לתפקידי:

1. כוון ההמון למקלטים ולמקומות מבוסחים.
  2. שמירה על האפלה.
  3. עזרה ראשונה וגלוי נפגעים במקרי הרס והעברתם לבתי חולים.
  4. פנוי חרבות והסדרת התנועה.
  5. כבוי פצצות תבערה וטיפול בפצצות "מתות".
- ב. הסדרת שיטת אזעקה והוראות לצבור כיצד להתנהג במקרי הפצצה אוירית.
- ג. הכנת "מכבי'האש" למלחמה בשרפות גדולות ובמקומות שונים בבת אחת.
- ד. מנוי ועדת מומחים לקביעת מקלטים והמקומות המובטחים ביותר בבתי.
- ה. הכנת "בנק דם" בבתי החולים.

2. התגוננות אקטיבית

- א. הקמת "גודלי צופים" ו"גודלי מאזינים" לצפית והבחנת אוירוני האויב. (פרק א' סעיף 8)
- ב. הסדרת שיטת קשר להעברת הידיעה על גלוי אוירוני האויב.
- ג. רכישת בלונים להגנת תל אביב. (?)
- ד. הסדרת מתקני רדיו ורדר לגלוי אוירוני אויב מתקרבים (בעיקר מצד הים והנגב).
- ה. רכישת נשק ותחמושת אנטי אויריים.
- ו. הקמת טייסת קרב מצויידת באוירוני המוכשרים למלחמה אוירית בהקדם האפשרי (ראו תכנית שלב שני).

תוספת א'

1. קניית האוירוני והציוד

הקניה צריכה להעשות בעיקר באה"ב (ובארצות אחרות בהתאם לסוגים). תנאי ראשון לכך יצירת קשר מהיר ויציב עם גוף בארה"ב (ובארצות האחרות במדת הצורך) המסוגל לרכוש ולבצע את פעולת הקניה. אם אין אפשרות כזו יש לשלוח לשם כך אדם מיוחד. חשוב שהאדם יהיה בעל מקצוע בתעופה.

צנור ראשון במעלה לרכישת האוירוני באמריקה צריך להיות מלאי המלחמה הניתר (Surplus War Goods) שהכיל עוד לפני זמן קצר מלאי לא אכזב של אוירוני מטפוסים שונים. רבים מהטיפוסים הללו, המתאימים לשימוש בארץ, היו נתנים להרכש במחירים זולים מאד מפני שלא היה להם דורש.

חלק מהטיפוסים האזרחיים (כגון ה-A T 6) אם אין להשיגם בדרך האמורה, אפשר לקנותם בשוק או בהזמנה מבתי החרשת.

מרכו הפעולה בארה"ב יצטרך לדאוג גם להקמת גוף שיהיה אחראי לקניית הציוד הנוסף, הזיון והתחמושת, לדאוג להתקנת הכלים ולסידורי העברתם.

בעניני קניה כדאי להתענין גם בקנדה, באנגליה, בדרום אפריקה, וגם בארץ באפשרות של רכישה ממלאי המלחמה המיותר.

2. דרכי העברה:

א. אירונים אזרחיים

- 1) הסדרת הצד החוקי הקשור בהכנסתם לארץ בעזרת הגופים הקיימים.
- 2) רכישת או שכירת אניה מיוחדת אשר תאפשר את העברתם המיידית.
- 3) במקרה שהדרך החוקית תלויה בעכובים או שאיננה אפשרית לגבי מספר אירונים מספיק, יש להשתמש בדרך הנקובה למטה.

ב. אירונים צבאיים

- 1) רכישת אניה מן הספוסים הבאים: CVE (Escort Carrier), LST (אנית משא למטרות פלישה) או Liberty גודל וספוס האניה צריכים להקבע לפי הזדמנות הקניה, ההתאמה למצב הפוליטי, ההתאמה למספר האירונים והספוסים ונוחיות הפריקה.
- 2) ציוד האניה בתעודות הסואה שירשו לה את ההפלגה מארה"ב והכניסה לים התיכון.
- 3) באם אפשרי, צריך למצוא הסדר למען תוכל האניה לעגן בנמל במרחק מינימלי מהארץ (איטליה, ארצות הבלקן וכו').
- 4) את האירונים יש להשתדל להטעין עד כמה שאפשר מבלי לפרקם, כמו כן יש להטעין על האניה (ות) מלאי של דלק, תחמשת וכו'. להפעלת האירונים, וגם את חברי הצות אשר יגויסו בארה"ב למטרה זו. (חברי הצות יכולים, כמובן, לשמש גם כמלחים להסעת האניה).
- 5) האניה צריכה להפליג בו ברגע שרכישת האירונים, התקנתם וטעינתם, מסתדרת.
- 6) הסדרת שיטת קשר יעילה בין האניה והארץ מרגע הפלגתה.
- 7) אם תגיע האניה לים התיכון לפני היוצר התנאים לפריקה בארץ:
  - א) תעגון האניה בנמל קרוב ביחס (אם הסדור יעלה).
  - ב) תשוטט במרחק מסוים מן הארץ (באם סדור העגינה אינו בא בחשבון).
- 8) בהתאם לטפוס האניה והמטען, יש לתכנן למפרע את פרטי הפריקה, ההורדה אל החוף וההעברה לשדות בהתאם לתנאי הזמן.

ג. הטטת האירונים ארצה

למרות שדרך זו, בראיה ראשונה, נראית כהגייונית וכפשוטה ביותר יש להביא בחשבון:

- 1) את איייעילות סוג האירון (הגדול) המסוגל לטיסה כזאת — בתנאי הארץ.
- 2) טיסה כזאת תלויה בהקמת רשת בסיסים ושרותים אשר יש לברר את אפשרות וכדאיות הסדרתה.
- 3) רק אירונים אזרחיים באים בחשבון להטטה. ז"א שאת הציוד, הנשק והתחמושת צריך יהיה להעביר בדרך מיוחדת.

תוספת ב'

גיוס טייסים ובעלי מקצוע אחרים לאוויריה.

1. בארץ ישראל:

- א. מפקד הכחות (כנוצר בפרק הכנות וסדורים מידיים סעיף ב').
- ב. גיוס אנשים כדי להפוך את הכלים הקיימים לטייסת סיור מאורגנת ומוזינת.
- ג. גיוס קבוצת אנשים לקבלת המשלוח מחוץ לארץ והכנתם להפעלה מיידית.
- ד. הכנה ואמון של יתר האנשים לקראת משלוחים נוספים.



2. בארצות הברית

- א. הקמת ועדה ליד הגוף האחראי לענייני קניה וציוד שמתפקדה יהיה לארגן את הגיוס.
- ב. ארגון המגויסים ליחידות בהתאם להתפתחות התכנית.
- ג. מציאת אפשרויות של אמן והכשרה.
- ד. גיוס בעלי מקצוע אחרים בהתאם לצרכי ההגנה בארץ.
- ה. חתימה לקראת הפיכת הגיוס לתנועת התנדבות רחבה להגנת הארץ במקרה שהתנאים הפוליטיים יאפשרו זאת.

3. אימונים

בהתאם לתנאי אר"ב והיפות השעת דצוי לתת אפשרות לטייסיים לטוס כ-25 שעות באוירון המיועד להם במסגרת החידה תוך אמונים לקראת התפקידים המיוחדים בארץ.

4. רקטות

לדעתנו סוג נשק זה, הקל ונח לייצור והפעלה, דורש תשומת לב מיוחדת הן בשטח של פעולה אוירית והן כמכשיר לפעולה על הקרקע. כדאי להביא בפני מחלקת התכנון את בעיית ייצור סוג זה בארץ בעיקר למטרות שמוש מהאויר.

תוספת ג'

סוגי האוירונים המוצעים

1. הנתונים בבחירת האוירונים

א. התאמה לתנאי הפעולה בארץ:

- (1) חסכוניות בדלק.
- (2) אפשרות נחיתה על מסלולים קצרים ובשדות פרימיטיביים.
- (3) רב גוניות קרבית.
- (4) יכלת תיאום פעולה אויר-קרקע.
- (5) פשטות בשרותי הקרקע ותכונות הטיסה.
- (6) התאמה לתנאים האקלימיים (טרופיקליזציה).

ב. אפשרויות הרכישה.

ג. המחיר

ד. אפשרויות ההעברה.

ה. אפשרות של שמוש אזרחי בעתיד.

2. סוגים הבאים בחשבון

להבאה מידית: (בדרכים לגליות אם אפשרי הדבר) —

א. חד-נווניים: (1) "Harvard" (North American AT-6)

אוירון חד-מטורי, דרמושב, חד-כנפי מונע במנוע Pratt & Whitney (Wasp) בן 600 כ"ס. מהירותו הרגילה כ-150 מיל לשעה. מהירות מקסימלית כ-180 מיל בשעה. השהות באויר —  $3\frac{1}{4}$  שעות. הטוח — 450 מיל בקירוב. אפשרות הזיון: — כנפי האוירון מותקנות להטענת 2-4 מכונות יריה מטיפוס 0.30. אפשר להעמיס עליהן גם פצצות במשקל 200 פונט. נעשו גם נסיונות להרכבת מספר רקטות.

(הקניה אפשרית בארצות הברית ואולי גם בקנדה).

(2) Miles Master — אוירון אנגלי הדומה בתכונותיו ל-Harvard. ייתכן

שאפשר לקנותו באנגליה או בקנדה.

Noorduyn Norseman (3) — אוירון חד מוטורי מתוצרת קנדית. מונע ע"י P & W H.P. 600. מהירות רגילה 120-130 מיל לשעה. מקסימום 150 לשעה. אוירון ורסטילי מאד המסוגל ליהפך במהרה מאוירון יבשה לאוירון ים. מסוגל לשאת 6 נוסעים או למעלה מטונה משא.

ב. דו־מנועיים: (1) Avro Anson — חד כנפי, דו־מנועי (שמש כמפציץ בראשית המלחמה ואח"כ כטרנספורטר). הייצור קנדי או אנגלי ונמצא בכמויות גדולות במלאי המלחמה הנתר.

אוירון זה בעל טוח גדול ביחס. מונע ע"י 2 מנועי Cheetah או P & W בני 450 כח סוס כ"א. מהירותו 120-150 מיל בשעה (בהתאם לסוג המנועים).

האוירון הזה נוח מאד לטיסה ולשרות ומסוגל לנחות בשדות פרימיטיביים. נושא 7 נוסעים או משא של 2-11/2 טונות.

(2) Beechcraft AT-11 אוירון אמן אמריקאי למטילי פצצות ורסטילי ומתאים לתפקידינו. (2 מנועי "פרט אנד וויטני", בעלי 450 כ"ס).

ג. אוירוני מלחמה להבאה בשלבים הבאים

חד־מנועיים (1) P-39 Airacobra — מנוע "אליסון" בעל 1000 כוח סוס. מהירות מקס. 360. טוח 675 מ"ל. זיון: תותח 1x37, מכונות יריה 4x50, פצצה — 500 פונט.

אפשר להגדיל את הטוח ע"י הוספת טנק חיצוני במקום הפצצה. האוירון הזה טוב במיוחד להתקפת מטרות קרקע.

(2) P-40 Tomahawk — דומה בתכונותיו הכלליות ל־39 מצויד ב־6-4 מכונות יריה של 50. אפשר להרכיב עליו פצצות.

(3) P-51 Mustang — מנוע "אליסון" או "מרלין", בעל 1000 כ"ס. מהירות 400. טוח 640. זיון 6x50 או ארבעה תותחי 20 מ"מ. יכול לשאת 2x500 פצצות.

את כל הטיפוסים האלה יש לחפש בארה"ב.

(4) Hawker Hurricane — תוצרת אנגליה. צריך לחפשו בקנדה או לנסות להשיגו בארץ. מנוע "מרלין", 1170 כ"ס. מהירות מקס. 335. טוח — 540 מיל. זיון: 20x4 מ"מ או 303x12. מכונות יריה + 2x500 פצצות. שימש גם כנושא רקטות.

(5) Spitfire — מספרים 9, 16, 5, אוירון ורסטילי המתאים לכל המטרות. דו־מנועיים — B-25 Mitchell(1) — Wright Cyclone, 2X1350 H.P. מהירות מקס — 300 מיל לשעה. טוח 2000 מיל במהירות 170. מטען 2-3 טונות. זיון 6-8 מכונות יריה של 50 בצרוף תותח של עד 75 mm.

(2) 20 Havoc A. מנועים כב־25. B. יותר מהיר ופחות ורסטילי ומתאים לתנאי הארץ.

### מקרה נדיר בתולדות חילות האויר

בפעולות כבר אז, אך עתה התווסף אליהם גוון עשיר של ותיקי הקרבות האויריים של כל ענפי מלחמת העולם השנייה. היו כאן טייסי קרב שהצטיינו והתמחו, היו כאן טייסי הובלה עם אלפי שעות טיסה לזכותם והיו כאלה שהיו מחוננים בכשרונות מנהלתיים וארגוניים ועד מהרה תפשו עמדות מפתח במטה ובפקוד החיל. חיש מהר הפכה האנגלית לשפה כמעט יחידה של היחידות המבצעיות וההנדסיות של החיל.

עם פתיחת שערי הארץ ועם הגיע האניות הראשונות לנמליה, פורץ זרם של כמה וכמה מאות יוצאי חילות אויר מכל ארצות תבל. מאנגליה, דרום אפריקה, מאמריקה וקנדה מתיצבים לשרות ללא תנאי טייסים, נוטרים, אלחוטאים, אנשי מכ"ם, מכונאים, מהנדסי תעופה, רוב רובם יהודים, אך גם קומץ של לא יהודים שבאו ללחום את מלחמת הארץ ולעזור בהקמת המדינה. עוד בתקופה שלפני הפלישה היה קומץ קטן של אנשי מח"ל בשורות החיל ואף השתתפו



## מבצע „וולווטה“ — טיסת-מרחק במשך 6% שעות של „ספיטפיירים“ מיוגוסלביה לישראל

עוד באמצע אוגוסט 1948 התברר כי ראשוני הספיטפייר דגם 9, אותם רכש חיל האויר עוד חודשיים לפני כן בצ'כוסלובקיה, מוכנים למסירה. מרחק הטיסה משדה היציאה, שהיה אותו זמן ביוגוסלביה, עד לישראל הסתכם בכ-1400 מילין. ספיטפייר, אף עם מיכלי דלק נוספים מתחת לכנפיים, אינו יכול לשהות באויר יותר מאשר 2-3 שעות. בהתחשב במהירות שיוט של כ-200 מי"ש הרי ברור שהספיטפיירים לא יכלו להגיע ארצה בקפיצה אחת, אלא אם כן יוסיפו למיכלי הדלק הקיימים עוד מיכלים פנימיים ועל ידי כך יכפילו את טווח המטוס. שוב תוכננו ושופצו אימפרוביזציות שונות, עד שעלה בידי סגל המ"ה הנדסים והמכונאים להרכיב מיכלי דלק נוספים בתוך המטוסים במקום צידוד הרדיו ולהאריך את טווח המטוס עד לערך 1400 מיל או כ"ל שעות טיסה. הממונה על פעולה זו היה יהודי אמריקני בשם פומרנץ, מרצה באוניברסיטה, מהנדס וטייס כאחד. בשלב האחרון של מבצע „וולווטה“ התרסק מטוסו בהרי יוגוסלביה והוא נהרג במקום. אגף המבצעים במטה החיל ניגש לפתרון מנקודת ראות של מבצע, שכינוהו „וולווטה“.



### שיתוף פעולה ראשון אויריים

בתכנון המבצע צריך היה להתחשב בכמה עובדות בולטות.

- א. המטוסים הצטרכו לטוס ללא רדיו.
- ב. מרבית נתיב הטיסה היה מעל לים.
- ג. גם עם המיכלים הרזרביים שהותקנו לא היו נותרים לפי החישובים יותר מ-20 דקות שהיות באויר בנוסף לדרך אל המטרה (שדה רמת-דוד).
- ד. יהיה זה בלתי הגיוני לסמוך על ניווט הטייסים במצב כזה, שבו כל סטייה קלה עלולה להביא לאובדן הטייס והמטוס מחוסר דלק, אם לא מכל סיבה אחרת.

תכנון המבצע על כל שלביו היה ראוי לשבח. לכל אורך נתיב הטיסה נקבע, בתאום עם חיל היס נתיב שיוט לאוניות מסוימות שתפקידן היה לבוא לעזרת מטוס שיפול. עובדו לשם כך נהלי תקשורת משותפים אשר היוו ראשוני הנוהלים לפעולה משותפת אויריים, ואף על פי שנתגלו בהם לקויים מיד עם התחלת המבצע, הרי שבכל

זאת פתחו בפני שני הכוחות אפשרויות של פעולה משותפת בעתיד. נוסף על כך נקבע מטוס קומנדו כמטוס מוביל לצרכי ניווט והצלה וכו' סירות הצלה (דוגיות) וכן מכשירי האלחוט שהיו חסרים במטוסי הקרב. היה הכרח להתאים את מהירות השיוט של המטוס המוביל לזו של הספיטפייר, דבר שלא היה מן הקלים ועל כן היו מצויים על קפדנות יוצאת מהכלל לגבי השמירה על נתיב הטיסו.



### ה„ספיטים“ הראשונים מגיעים לישראל

מן הארץ יצאו אותו זמן ששה טייסים, רובם ככולם יוצאי ה.ר.א.ף. או חיל האויר הדרום-אפ" ריקאי ולזכותם נסיון רב על הספיטפייר, אף כי מימיהם לא השתתפו במבצע מעין זה. הם נועדו להשתתף בשלב א' של מבצע „וולווטה“. בשלב זה יצאו את בסיס יורם ביוגוסלביה ששה ספיטפיירים ונפגשו מעל הבסיס עם המטוס המוביל. מיד הם פונים לנתיב שנקבע ובמטה החיל מתקבלת הודעה על המראתם באמצעות המטוס המוביל. וכך נמשך „המעט“ מעל היס במשך קרוב ל-7 שעות. ברמת דוד מוכן בינתיים מטוס דקוטה עם אמצעי הצלה יס-איר, לבא לעזרת כל מטוס שעלול לנחות ביים וכן מצויות יחידות חיל היס לאורך נתיב הטיסה. בהתקרב המבנה לאי רודוס נמסר על תקלה בשני מטוסים. הם פונים לעבר האי אולם המבנה ממשך בדרכו, באשר כל רגע השהייה עלול לגזול דלק יקר המבנה להרי הכרמל והקהל הרב שהתאסף ביני תיים ליד חדר המבצעים ברמת דוד, בלי שהוא יודע על העומד להתרחש, סורק במבטיו את השחקים. והנה מופיעים בזה אחר זה ארבעה ספיטפיירים, עם כנפיהם הנראות כאילו חתוכות ורק עם נחיתת המטוס-המוביל מתברר, כי אכן נחתו שני הנותרים באי רודוס מחמת קלקול במערכת הדלק שמנעה בעצם את המשך הטיסה. הם נאסרו על ידי שלטונות האי, שחוזרו כעבור שבועיים והוחזרו ארצה, אולם מטוסייהם נשארו במקום עד אחרי מלחמת העצמאות. ובה נגמר השלב הראשון של המבצע. בשלב השני, כעבור חודש מגיעים ארצה ששה מטוסים נוס' פים, וסוגי מטוסי הקרב בחיל אויר לישראל מגיע עם התקרב תאריך סיום ההפוגה לשלשה, דהיינו מסרטמידט, ספיטפייר ומוסטנג.





# סוללי השצמאות באוויר

מאת אדם שתקאי





כאשר אנו סוקרים את אנשי חיל האויר כיום, רואים אנו לפנינו מיספר קטן של חיילים, שמעל לכיס חולצתם לא יתבלט „אות“ כלשהו. אלה הם ה„ירוקים“ – שהתגייסו לחיל האויר לא מכבר, ולא הספיקו עדיין להתנסות בניסיון מיבצעי. רוב החיילים עונדים „אות סיני“ – סימן כי השתתפו במיבצע „קדש“. ויש גם חיילים – ומיספרם אינו רב – העונדים, נוסף ל„אות סיני“, גם את הסרט הכחול-לבן-אדום של „אות הקר ממיות“. הללו הם הוותיקים, שזכו להשתתף במילחמת העצ- מעות. מיספרם בשורות החיל הולך וקטן, ועם זאת פוחת גם מיספר העדים המסוגלים לספר על חלקו של חיל האויר במיל- חמת העצמאות. מנין נוכל לשאוב בעתיד ידיעות על פרשה זו? ניכתבו אמנם מיספר ספרים המתארים פרק זה או אחר במיל- חמת העצמאות, כגון הקבצים על מודי אלון, על דני בוקשטיין, על יריב שיינבאום או על זהרה לביטוב, אך אין עדיין ספר המתאר את הפרשה כולה. ענף ההיסטוריה שבמטכ“ל שוקד אומנם על עריכת מחקר יסודי בנושא זה, אך כתיבתו תארך זמן רב, וגם כאשר יכתב הספר, עלולה צורתו להתאים יותר לקורא המצוי אצל ספרות היסטורית מאשר לקהל הרחב של חיילי ח“א.

מיסתבר, כי יש צורך לתאר כללית את חלקו של ח“א במילחמת העצמאות, תיאור אשר יאפשר לכל חייל בחיל האויר להכיר את הפרשה המעניינת הזאת, תיאור אשר יהיה נאמן לעובדות ויחד עם זאת לא יקפיד בדיקדוקי הכתיבה המיקצור עית של היסטוריה צבאית. ננסה להגיש כאן לקורא תיאור מסוג זה. נשתדל גם להפיק לקחים מקורות התקופה המתור- ארת, אם כי ברור שקשה יהיה להפיק לקח כללי מהפרשה, כיון שהתנאים המיוחדים של הזמן ושל המקום השפיעו עליה במידה כה רבה.

בכתיבת הרשימה נעזר המחבר בחומר אשר נלקט עד כה בענף ההיסטוריה שבמטכ“ל, ובחומר שהוצא לאור הן בספרים והן בטאון ח“א. לכל מספקי החומר חייב המחבר תודה. אך למרות העזרה שהוגשה למחבר, ודאי ימצאו הקוראים בדברים שייכתבו כאן אי-דיוקים או פיסקות סתומות; הקוראים מתב- קשים להעיר על כך למחבר, והערותיהם תתקבלנה בתודה.

המערכות במלחמת העצמאות. כיון שחיל האויר סייע לכוחות השטח במלחמת העצמאות, מן הראוי היה לתאר את פעילותו בשילוב עם תאור פעילות יתר הכוחות; לו נהגנו כך היינו מקבלים ספר שלם, המיחס לכל גורם וגורם את ערכו הנכון. אך כיון שהספרים שפורסמו עד כה על מלחמת העצמאות אינם רבייהקה, לא זכה בהם חיל האויר לתאור מתאים של פעילותו. מאידך גיסא, לא יתכן שנסקור כאן את פעילות חיל האויר במלחמת

המערכות במלחמת העצמאות. כיון שחיל האויר סייע לכוחות השטח במלחמת העצמאות, מן הראוי היה לתאר את פעילותו בשילוב עם תאור פעילות יתר הכוחות; לו נהגנו כך היינו מקבלים ספר שלם, המיחס לכל גורם וגורם את ערכו הנכון. אך כיון שהספרים שפורסמו עד כה על מלחמת העצמאות אינם רבייהקה, לא זכה בהם חיל האויר לתאור מתאים של פעילותו. מאידך גיסא, לא יתכן שנסקור כאן את פעילות חיל האויר במלחמת

א. מהכרות אר"מ (29 נוב' 47) ועד למבצע „נחשון“ (3 אפר' 48) – בתקופה זו ניסו הערבים יושבי

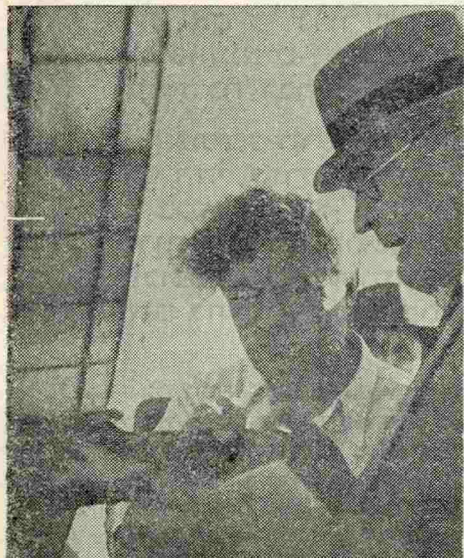
## השורשים

ביום 29 נובמבר 47, כאשר הוכרזה החלטת אר"מ, היה כבר בידי הישוב מכשיר להפעלת שרות אויר. מכשיר זה הורכב מארבעה גורמי יסוד: ממטוסים, מטייסים, מצוותות קרקע ומשדות תעופה. מן הראוי לבדוק מנין באו לישוב היסודות הללו.

**התפתחות באויר עד למלחמת העולם השנייה**  
פעילות ד"ר גורביץ'. ניתן לומר כי הפעילות הראשונה בארץ ישראל בנושאי אויר היתה פעילותו של ד"ר גורביץ בגימנסיה הרצלית בשנת 1913. פעי' לותו של ד"ר גורביץ הצטמצמה אומנם במתן הרצאות על טיסה ובבניית דאונים, אך פעילות זו שימשה כמניע ראשון להתענינותם בתעופה של שני חניכי "הרצליה". שני החניכים הללו — יהושע אייזיק וחי יששכרוב — מילאו במלחמת העצמאות תפקידי מפתח באויריה: הראשון, כיהושע אשל, היה מפקדו הראשון של שרות האויר. השני, כחי ישכר, היה תת-שר הבטחון לעניני אויר.

**הקמת שדות תעופה.** במלחמת העולם הראשון נה (1914—1918) שימשה ארץ-ישראל כזירה להתמרדות אויר בין בעלות-הברית לבין גרמניה וטורקיה. לשם הפעלת המטוסים הוקמו בשנים אלה מסלולים קמאיים ליד עזה, ליד רמלה, וליד צמח. המסלול ליד עזה שימש, החל משנת 1924, כתחנה למטוסים אשר טסו בקו קהיר—באגדאד.

**פעילות "השומר".** אף בישוב היהודי היו אנשי חזון אשר הבינו את האפשרויות הצפונות במטוסים.



המשרד שאול טשרניחובסקי וד"ר בוגרשוב, מנהל גימנסיה הרצליה בוחנים טיפן שנבנה על ידי החניכים.

הארץ, יחד עם כנופיות בלתי סדירות של "מתנדבים" מהארצות השכנות, לפגוע בנו ברצח ובחבלה, וניסו לנתק את דרכי התחבורה שבין הישובים היהודיים המפוזרים בכל רחבי הארץ. הכוחות היהודיים הסתפקו בשלב זה בהגנה על דרכי התחבורה ובפעולות גמול.

ב. מ"נחשו"ן (3 אפר' 48) ועד ליום הכרות המדינה (15 מאי 48) — בשלב זה נטלו הכוחות היהודיים את היוזמה לידיהם. נפרצה לזמן מה הדרך לירושלים, נהדפו התקפות הערבים בגליל, ושוחררו הערים המעורבות: חיפה, יפו, עכו וטבריה.

ג. מיום הכרות העצמאות (15 מאי 48) ועד להפוגה הראשונה (11 יוני 48) — בשלב זה באה פלישה של 5 מדינות ערב לגבולות ישראל. כוחותינו התאמצו לבלום את הפלישה.

ד. ההפוגה הראשונה (11 יוני 48 — 9 יולי 48) — ההפוגה הוכרזה לתקופה של 28 ימים. תקופה זו נוצלה להתארגנות ולתיכנון.

ה. קרבות עשרת הימים (9 יולי 48 — 19 יולי 48) — בצפון הארץ בוצעו בתקופה זו מבצעי "ברוש" ו"דקל", כדי להפחית את לחץ הערבים על הגליל. במרכז הארץ בוצע מבצע "דני", אשר בו שוחררו לוד ורמלה.

ו. ההפוגה השנייה (19 יולי 48 — 15 אוקטובר 48) — אמנם הפוגה זו הסתיימה, להלכה, רק עם כריתת שביתות הנשק עם מדינות ערב, אך, למעשה הופסקה ההפוגה על ידי שורה של מבצעים, שהראשון בהם היה מבצע "יואב".

ז. מבצע "יואב" (15 אוקטובר 48 — 22 אוקטובר 48) — במבצע זה נפרצה הדרך לנגב, נכבשה באר שבע ובגירת המרכז נכבש האזור שמסביב להרטוב עד לבית גוברין בדרום ועד לחוסאן במזרח. גם לאחר מבצע "יואב" התנהלו עוד קרבות לניצול ההצלחה.

ח. מבצע "חירם" (28 אוקטובר 48 — 30 אוקטובר 48) — במבצע זה נכבש הגליל.

ט. המשך ההפוגה (1 נובמבר 48 — 22 דצמבר 48).

י. מבצע "חורב" (22 דצמבר 48 — 6 ינו' 49) — במבצע זה כבשו כוחותינו את ניצנה והדרו לתוך סיני עד לאברעגילה.

יא. המשך ההפוגה (6 ינואר 49 — 5 מרס 49) — בתקופה זו, ב-24 פברואר 49, נחתם הסכם שביתת הנשק עם מצרים.

יב. מבצע "עובדה" (5 מרס 49 — 10 מרס 49) — במבצע זה נכבש כל הנגב עד אילת ועד בכלל. המערכות שצוינו לעיל מתוארות בצורה גראפית בשרטוט מס' 1. בשרטוט מתוארים גם מבצעי ח"א בתקופה זו.





טכס חקוקת הרשימות ל-7 תלמידי ביה"ט לטיסה של כ"ג, בשדה לוד, אפריל 1939.

נים שאנו בעצמנו ניצור, נערים אלה, לאחר שישלטו באויר, ולו גם בדאון, ימצאו את הדרך אף למטוס."

נדב חזר ארצה בשנת 1931, ובשנת 1933 היה יחד עם ישראל שוחט, בין מיסדי הקלוב לתעופה "הגמל המעופף".

מועדון "הכרמל". מועדון "הגמל המעופף" לא היה המועדון הראשון בארץ ישראל. עוד בשנת 1932 הוקם מועדון תעופה בחיפה, המבוסס בעיקר על דאיה. יהודי חובב דאיה — אלכסנדר גליק, וקצין אנגלי חובב דאיה — קפטן ר' י' ייטס, בנו בחיפה דאון מחלקים שהומוגו באנגליה. ב-17 יולי 32 בוצע בהצלחה הוינוק הראשון, ובספטמבר הוקם המועדון לדאיה "הכרמל", בנשיאות המהנדס האנגלי ר' סקריי-בנר. חברי הקלוב היו אנגלים, יהודים, וערבי אחד. לאחר שקפטן ייטס עזב את הארץ לא האריך הקלוב ימים. חברי המועדון לא היו מסוגלים עדין להפעיל את הדאון בעצמם. למרות מאמצים נואשים להשיג מדרך קבע, לא עלה הדבר בידיהם. פורענות עקבה פורענות: סארג'נט נאי, שהיה מזכיר המועדון, מעל בכספים; הדאון היחיד של המועדון ניווק קשה בנחיתתו; בסופו של דבר פורק מועדון "הכרמל".

פעילותו של פנחס רוטנברג. בראשית שנות השלושים גברה תנועת המטוסים בארץ, ובשנת 1932 הקימה ממשלת המנדט את המחלקה לתעופה אזרחית, ובראשה המהנדס הבריטי מר גמבלי. באותה עת החלו אף אנשי עסקים, כגון פינחס רוטנברג, מעיינים באפ"

ישראל שוחט, ממיסדי "השומר", נפגש עוד בשנת 1925 עם ליאון בלום, שהיה אז ראש הסיעה הפאר-לאמנטארית של הסוציאליסטים בצרפת, וביקש ממנו שתינתן רשות למתנדבים מארץ-ישראל להתאמן בטיסה במסודות צרפת. הצעה זו לא התגשמה. לעומת זאת הצליח שוחט לארגן בצרפת, ועד צרפתי למען התעופה בארץ-ישראל, אך "הועד" לא הביא כל תוצאות ממשיות. אנשי "השומר" החלו לבקש את הישועה במקום אחר. בשנת 1926 נסע אחד מחברי "השומר" ללמוד טיס ברוסיה. הוא אמנם הצליח בלימודיו, אך השתקע ברוסיה ולא חזר ארצה. פורענות נוספת זו לא הרפתה את ידי אנשי "השומר". חבר אחר של "השומר", צבי נדב, נסע בשנת 1927 לצרפת, ושם השתלם כמהנדס מכוניות ומטוסים. מעניינים הדברים שכתב נדב מצרפת לחבריו בארץ, אם נשווה אותם עם התפתחות מועדוני התעופה בארץ בתקופה מאוחרת יותר:

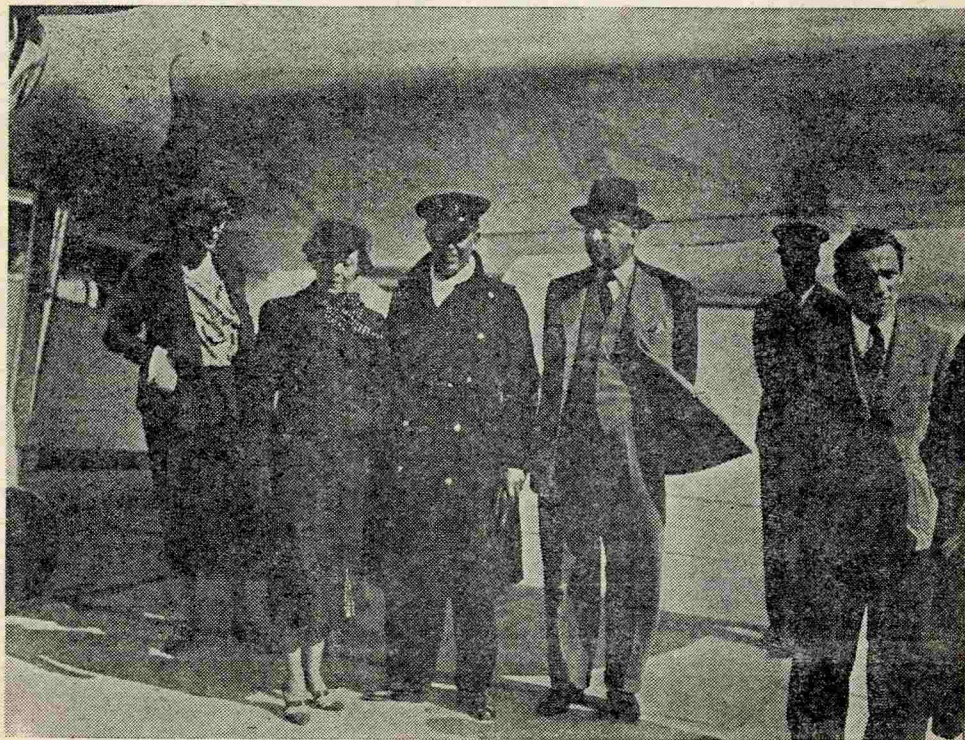
"אפשר ובמקום להתחיל בגדולות — במקום להתקשר עם חברות תעופה זרות על מנת להקים חברת תעופה מקומית בארץ, במקום לבקש ממדינות שונות שתאמנה בחורים משלנו בבתי-הספר שלהן לטיס — אפשר ובמקום כל אלה מן הראוי להתחיל בדרך האיטית של הכשרה תעופתית מן השלבים הראשונים. דרך ממושכת אמנם, אך דרך בטוחה. לא קשה יהיה להקים בארץ מועדון תעופה, להעסיק נערים צעירים בבניית טיסנים, וללמדם דאיה בדאור"



ומתן להקמת החברה. מטוס הטייגר מות נשאר, איפוא, בינתיים באנגליה. רוטנברג הצליח במאמציו, ובשנת 1934 נרשמה בלונדון חברת התעופה „נתיבי אויר לארץ ישראל“, עם הון יסוד של 20,000 ליש"ט. החברה רכשה שני מטוסי סציון מתוצרת „שורט“, היו אלה מטוסים דרמנויעיים, בעלי קיבולת של 6 נוסעים כל אחד. המטוסים הגיעו ארצה רק בשנת 1937. בינתיים, עוד בשנת 1934, הוקם שדה תעופה קטן בחיפה, ובשנת 1937 נפתח השדה הגדול של לוד. המטוסים של „נתיבי אויר לארץ ישראל“ הופעלו בקו חיפה-לוד, אבל לאחר פעילות של מספר חודשים נפסקה זו מחוסר נוסעים. בשנת 1938 בנו „נתיבי אויר לארץ ישראל“, בשותפות עם עיריית תל-אביב, מסלול של כ-400 מטרים בצפון תל-אביב. החברה רכשה, נוסף לשני מטוסי „שורט“, מטוס ראפיד וחידשה את טיסותיה, הפעם גם משדה תל-אביב. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הוחרמו מטוסי החברה על ידי חיל האויר המלכותי הבריטי, ובזאת נסתיימה פעילות החברה לחלוטין.

**מועדוני תעופה.** נוסף לפעילות מועדוני התעור פה שתוארו לעיל, יש לציין את פעילותו של מועדון תעופה בעמק הירדן, שנקרא „השחק“. מאיגודם של

שרות של הקמת חברת תעופה בארץ ישראל. בשנת 1933 רכש פינחס רוטנברג מטוס מסוג ג'יפטי מות באנגליה, והעמיד אותו לרשותו של סטודנט צעיר מארץ ישראל, יצחק צ'יווק, שרצה ללמוד לטוס. צ'יווק הצליח לקבל רשיון טיסה, וטס בשנת 1933 מלונדון לקונגרס הציוני בפראג, כדי לשכנע את צירי הקונגרס בערך התעופה. הוא שוחח על הנושא עם דוד בן-גוריון ועם דב הון, שהיו צירים בקונגרס, אך השיחה לא הביאה בעקבותיה תוצאות מידיות. צ'יווק חזר לאנגליה, וכיון שלא נמצאו מועמדים נוספים להשתלמות בטיסה, נמכר המטוס בשנת 1934. צ'יווק חזר ארצה, וניסה לקבל רשיון ליבא מטוס פרטי לארץ ישראל. הוא קיבל את הרשיון המבוקש ממושל מחוז הדרום, בנו הלשון: „הנני להודיעך שהממשלה תשמח לעודד את הצעדים המתאימים לקראת פיתוח תעופה אזרחית בפלשתינה“. לאור הצלחה זו נסעו דב הון ויצחק צ'יווק לאנגליה, ורכשו שם מטוס טייגר מות. כאן נתגלה מכשול חדש בדרכו של צ'יווק למרומים: פינחס רוטנברג התנגד להבאת המטוס ארצה. רוטנברג סבר כי הבאת מטוס יהודי תעורר אף את הערבים לרכוש מטוסים. נוסף על כך רצה רוטנברג לייסד חברה מסחרית לתעופה, והוא חשש שהבאת מטוס פרטי בשלב זה עלולה לפגוע במשא-



נשיאה הראשון של מדינת ישראל, פרופ' חיים ויצמן ז"ל, ורעייתו לפני טיסה במטוס של „נתיבי אויר לארץ ישראל“ מתל-אביב לקהיר, בשנת 1938. לידם ניצב קברניטו האנגלי של המטוס.









נוסעים יהודיים במטוס חברת „נתיבי אויר לארץ ישראל“ בקו תל אביב — חיפה, בשנת 1938.

שימש טייס אנגלי, אך, כיון שעבודתו לא השביעה רצון, נתמנה במקומו מר ארנסט רפפורט, עולה חדש מגרמניה וחבר קלוב התעופה, שלמד לטוס עוד בארץ מולדתו. מספר חודשים אחרי זאת הגיע ארצה מר צוקרברג, אשר השתלם בצרפת בהדרכת טיסה, והחל לפעול כטייס ראשי של חברת „אווירון“. נוסף למטר סים שהיו ברשותה רכשה החברה מטוס RWD-8 נוסף מפולין. ביוני, שנת 1939, גמרה הקבוצה הראשונה של 9 חניכים את קורס הטיס וקבלה רישיונות טיס פרטיים. מבין מסיימי הקורס השתתפו אחר כך שניים — אורי ברייר ויצחק הנסון — כטייסים במלחמת העצמאות.

בית הספר של מר כץ. בשנת 1937 נרשמה עוד חברת תעופה בארץ-ישראל — היתה זו החברה „שרותי ארץ ישראל לתעופה“, שמיסדה היה מר חיים כץ. כטייסים בחברה שרתו בנו של מר כץ (ר' כץ) ומר אדווין ליבוביץ. המטוס הראשון של החברה היה ג'יפטי חות שנקנה מפיץ פחה, מושלה של עבר הירדן. לאחר שהמטוס נהרס בנחיתה בלתי מוצלחת, הביא מר כץ ארצה, בדצמבר 1938, שלושה מטוסים מטיפוס טיילורקראפט. החברה פעלה כבית ספר לטיסה, וב-12 אפריל 39 קיבלו 7 תלמידי ביה"ס את רישיון-טיהם כטייסים. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הופסקה

המועדונים השונים הוקם בשנת 1936 „הקלוב הארץ ישראלי לתעופה“, אשר פעל אחר כך רבות בענף הדאיה, בשנת 1936 קיבל הקלוב גילשון פולני מטיפוס וורונה, ושני דאוניס מטיפוס גרונאו בייבי. המהנדס מ' וולפמן היה המדריך לדאיה — במלחמת העצמאות נמנה מר וולפמן על מהנדסי התעופה הראשיים בשורות האויר. בין הדואים הראשונים בקלוב היו יצחק הנסון, אורי ברייר ובנימין כהנא ז"ל — שלושה הם מילאו אחר כך תפקידים חשובים במלחמת העצמאות כטייסים בטיסת א'.

חברת „אווירון“. בשנת 1936 נרשמה בארץ חברת תעופה חדשה, היא חברת „אווירון“. בניגוד לחברת „נתיבי אויר לארץ ישראל“, שנשאה אופי בריטי מוחלט ולא התאימה לצרכי הבטחון של היישוב, היתה חברת „אווירון“ מכוונת בעיקר לצרכי היישוב. שני השותפים העיקריים בחברת „אווירון“ היו הסוכנות היהודית והסתדרות העובדים של ארץ-ישראל. על מנהליה של החברה נמנה דב הוז, ומנהלה בפועל היה יצחק בן-יעקב, בשנת 1937 פתחה חברת „אווירון“ ביי"ס לטיסה באפיקים. כמטוסי אמונים שימשו לחברה אותו מטוס טייגר חות שנרכש בשעתו על ידי דב הוז ויצחק ציוניק באנגליה, ומטוס RWD-15 שנשאר בארץ לאחר התערוכה של „יריד המזרח“. כמדריך ראשון



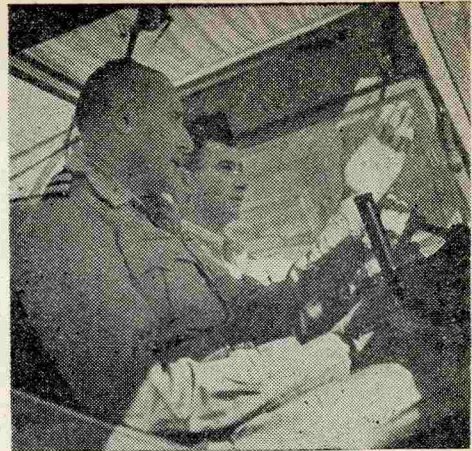
שטיין מחיל האויר הדרום-אפריקאי, ואת מישה קנר מחיל האויר הרוסי. ברור כי נוסף לטייסים הגיעו מהמקורות הללו גם אנשי צוות-קרקע מאומנים.

**התפתחות חברת „אוירון“.** מבין כל חברות התעופה שתוארו בסעיף הקודם, חברת „אוירון“ לבדה המשיכה בפעילותה בימי המלחמה ולאחריה. נוסף למטוסים שעמדו לרשותה, ולמטוסים שנרכשו על ידיה מחברות התעופה האחרות לאחר פרוץ, רכשה חברת „אוירון“ בשנת 1947 מטוס דר'מנועי מטיפוס דראגון ראפי. באמצעות מטוס זה ניהלה החברה טיסות מסחריות בקנה מידה מצומצם. כמו כן נמשכה פעילות ביה"ס לטיסה, אשר בו אומנו טייסים פרטיים, וכן צעירים שנשלחו לשם כך מהפלמ"ח.

**פעילות פלמ"ח.** כבר בשנת 1942 נעשה ניסוי להקים מחלקת דאיה בפלמ"ח. אך הניסוי לא עלה יפה. רק במאי 1943 הצליחו 6 פלמ"חאים לטיים קורס דאיה במסגרת „הקלוב הארץ-ישראלי לתעופה“ בכפר ילדים. בספטמבר 1943 סיימו עוד 20 פלמ"חאים את קורס הדאיה. עתה הוחל אף באמון טייסים בביה"ס לטיסה של חברת „אוירון“. הפלמ"חאים התאמנו בקבוצות של 4 חניכים, כשבסיסם הוא בנען והם מתאמנים בשדה רמלה. בינואר 1944 הוקמה פלוגה ז' של הפלמ"ח, אשר כללה אף את „מחלקת הטיס“. מפקד מחלקת הטיס היה פינחס בן-פורת, שהיה ידוע בכינויו „פיני“. נפגוש עוד בפנימי מספר פעמים בפרשה זו של מלחמת העצמאות. מבין אנשי המחלקה נטלו שלושה חלק פעיל בטיסה כבר בראשית מלחמת העצמאות; היו אלה פינחס בן-פורת, אלי פיינגרש ויעקב בן-חיים. יתר אנשי המחלקה — 30<sup>כ</sup> במספר — התאמנו אמון תיאורטי בביה"ס לפעילי ההסתדרות. חלקם הצטרף לטייסת א' כבר בפברואר 1948 כטייסים מהמיניו, ויתרם הצטרף לטייסת במרס 1948. לקבוצה זו השתייכו, בין היתר, צבי יובל, שזכה לאחר מותו ב„אות הגבורה“, דוד שפרינצק ומתי סוקניק, שנפלו בשעת הפצצת אוניות מצריות ביוני 1948, ומספר טייסים שהגיעו אחר כך למעמד נכבד בחיל האויר.

**מטוסים פרטיים.** נוסף למטוסים של חברת „אוירון“ נמצאו בארץ מספר מטוסים אשר היו שייכים לטייסים פרטיים: מר לייש היה בעליו של מטוס RWD-13; יוסף שטיינמן אף הוא רכש לו מטוס RWD-13; בנימין כהנא היה בעליו של מטוס זלין; ועורך-דין שצ'ופק היה בעליו של מטוס אמפיבי מטיפוס סיבי.

**שדות תעופה.** ארץ-ישראל שימשה בסיס-עורף לחיל האויר המלכותי בשעת המלחמה. הבריטים הקימו בארץ מערכת של שדות תעופה: שדה בצת, שדה מחנים, שדה סר'גין, שדה רמת-דוד ושדה מגידו בצפון; שדה עין-שמר ושדה כפר-סירקין במרכז; שדה עקרון, שדה חצור, שדה בית-דאראס, שדה בין עזה ובאר-שבע, ושדה פלוגות בדרום. במשך המלחמה שימשו השדות הללו כבסיסים של בתי ספר לטיסה וכבסיסי טיסות מבצעיות. אחרי המלחמה נעזבו רוב



א. רפפורט, המדריך היהודי הראשון בחב' „אוירון“.

פעילות החברה, ומטוסיה נמכרו לחברת „אוירון“. שנים ממטוסי הטיילורקראפט פעלו במלחמת העצמאות.

**חברת אויר מסחרית.** לבסוף נזכיר את מטוסים של מר י' דושנסקי ושל מר ח' ליבוביץ. היה זה מטוס נוסעים תלת-מנועי גדול, מטיפוס פוקר-18. המטוס היה הכלי היחידי של „חברה אוירית מסחרית“. בטיסתו הראשונה בארץ, שנערכה ברוב פאר בשדה לוד, ניווק המטוס בנחיתה. החברה לא יכלה לעמוד בהוצאות הגדולות של האחסנה ושל האחזקה, ופשטה את הרגל. המטוס נרכש ע"י חברת „אוירון“, ופורק לחלקיו.

### התפתחות באויר במלח"ע השנייה ולאחריה

השתתפות יהודים בחילות האויר. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה התגייסו ארץ-ישראלים רבים לחיל האויר המלכותי הבריטי, כולם בתפקידי קרקע, כיון שלא נתקבלו מועמדים מארץ-ישראל למקצועות צוות אויר. בשנת 1941 שונתה המדיניות, וחיל האויר המלכותי ביקש מתנדבים לטיס גם מבין הארץ-ישראלים. רבים התנדבו, וכ-30 מבין המתנדבים אף זכו לטיים את לימודיהם בהצלחה ולקבל כנפים. מבין אלה השתתפו אחדים במלחמת העצמאות. נוסף לטייסים אלה יש לציין אותם ארץ-ישראלים אשר גויסו לחילות-האויר של בעלות-הברית כאזרחים של בריטניה או של ארצות-הברית, כיון שבשעת פרוץ המלחמה נמצאו בחוץ לארץ. מבין אלה השתתפו באופן פעיל במלחמת העצמאות אהרון רמז, דן טולקובסקי ופסח טולצ'ינסקי. לבסוף יש להזכיר את הטייסים היהודיים שבחילות אויר שונים, אשר עלו ארצה לפני מלחמת העצמאות. מספרם היה רב, ומביניהם נביא כדוגמה רק את היימן שכטמן ואת עמי קופרמן מחיל האויר האמריקאי, את בוריס אלדור ואת הוגו אלפר-



אף להעביר נשק, לערוך סוירים, ולהכין צילומי-אויר של נקודות אשר ל"הגנה" היה ענין בהן. במקרה אחד אף הופעל מטוס ב"סיוע התקפי".

### הערכת ציוד בתנאי מחתרת. כדוגמה

לטיסת מחתרת להעברת ציוד עשויה לשמש הטיסה שנערכה בנובמבר 1947 לכפר-עציון. הנשק לטייסים והציוד בשביל כפר-עציון הוגנבו בלילה לשדה הת-עופה. הציוד הוטען בשלושה מטוסים. באחד מהם (אוסטר PAS 1300) טסו עזר וייצמן ויצחק הנסון. בשני (PAL 1300) טסו יעקב בן-חיים ופסח טולצ'י-נסקי. במטוס השלישי (טייגר-מות PAT) טסו בוריס סניור ואלי פיינגרש. כל טייס נשא עמו 8 רימונים, ובטייגר-מות הוטען גם מקלע "ברן". המטוסים המריאו עם שחר, והגיעו בשלום לכפר-עציון. השטח היה מכוסה עננים, אך לבסוף נמצא חור בעד לעננים והציוד הוטל בהצלחה. לאחר-מכן ניסו הטייסים להתקיי ריכוזי-ערבים שנמצאו בסביבת כפר-עציון, אך אלי פיינגרש לא הצליח להפעיל את ה"ברן". המטוסים עמדו כבר לחזור, כאשר זיהו לפתע מטוס סניור בריטי העוקב אחריהם. הטייס הבריטי הודיע — לאחר שחזר — כי מטוס ר. ו. ו. 1300 שלנו פתח עליו באש. כזכור, ה"ברן" היחיד שבטיסה זו נמצא דווקא במטוס טייגר-מות, ואף הוא לא פעל. טייסינו נהגו בזהירות: הם לא חזרו ישר לבסיסם כי אם, בהתאם לתוכנית שהוכנה מראש, נחתו בבארות-יצחק. שם חיכה להם מטוסו של אדוארד כוהן (טיילורקראפט PAI), אשר הביא עמו דלק נוסף. הטייסים השאירו את נשקם בבארות-יצחק, תידלקו את מטוסייהם, וחזרו לבסיסם. שם נאסר עזר וייצמן כחשוד בפתיחה באש על המטוס הבריטי, אך לאחר יומים שוחרר בגלל חוסר הוכחות.

### סיוע התקפי בתנאי מחתרת. כדוגמה ל-

סיוע התקפי בתנאי מחתרת עשויה לשמש טיסתו של פינחס בן-פורת בנובמבר 1947. שיירה שנסעה מרביבים לחלוצה הותקפה על-ידי ערבים, ושנים מנוסעי השיירה נפצעו קשה. הפצועים הועברו לבית-אשל. כיון שאי אפשר היה להעבירם ברכב לבית חולים, וכיון שבמקום לא היה כל רופא שיכול היה לטפל בהם, המריא פינחס בן-פורת לבית-אשל במטוס ר. ו. ו. 1300, עם רופא. הטייס ירד ליד בית-אשל, על שביל המוביל לקורנוב, כשמטר יריות ניתך על המטוס מעמדות הערבים שהיו מוצבות מסביב למשק. אנשי בית-אשל עזרו לפינחס לקפל את כנפי המטוס ולהכניסו למשק. נימצא כי פצוע אחד מת מפצעיו, והשני העבר כבר במשורין לבית חולים. עוד פינחס משתהה במשק, והנה באה הודעה כי נבטים הותקפה על ידי הערבים. פינחס מתאר כך את פעילותו אחרי קבלת ההודעה:

"ביקשתי מאנשי המקום מיקלע, ואחד הבחורים התנדב להלוות אלי כמיקלען. קיבלתי מהם רימוני-יד כל כמה שיכלו לתת לי, והחלטתי להמריא.

השדות, אם כי להלכה נמצאו עדין כולם תחת פיקוח שלטונות המנדט, נוסף לשדות אלה, שהיו כולם סלולים כראוי, הוכנו בארץ עוד מספר מנחתים קטנים, כגון מנחת רמלה, שעשוי היה לשמש מטוסים קלים בלבד.

הקמת שרות אויר. בשנת 1945 מצאה ה"הגנה" כי הגיעה השעה לטפל בנושאי אויר במסגרת פעולותיה. יהושע אשל, מפקד ותיק ב"הגנה", מונה כמתאם את פעילותם של הקלוב לתעופה, של חברת "אווירון" ושל הגדנ"ע. לרשותו הועמד תקציב שנתי של 2500 לא"י. תקציב זה גדל במשך השנים במהירות מסחררת: בשנת 1946 הועלה התקציב ל-3200 לא"י, ולשנת 1947 אושר תקציב של 10,000 לא"י. באוקטובר 1947 כונסה ישיבה מיוחדת של ה"הגנה", אשר בה השתתפו יעקב דורי, יגאל ידין, פרופ' רטנר מהטכניון העברי, יהודה ארזי, יהושע אשל, אלכסנדר זילוני, אהרון רמו ויהושע גילוף. בישיבה זו הוחלט על הקמת שרות אויר. כמפקד השרות מונה יהושע אשל, וכראש המטה של השרות מונה אלכסנדר זילוני. על אהרון רמו הוטל התפקיד של קצין מבצעים של השרות. אשל הגיש הצעת תקציב של 125,000 לא"י, ומיד אושרו לו 110,000 לא"י. בנובמבר 1947, חודש אחרי ההחלטה על הקמת שרות האויר, עלה תקציב השרות על מיליון לא"י.

ס'כום. מהאמור לעיל אנו למדים שבר-29 נובמבר 47, עם הכרות אר"מ על חלוקת ארץ-ישראל, נמצא בארץ שרות אויר בעל מנגנון מגובש פחות או יותר. לרשות ה"שרות" עמדו האמצעים הבאים:

- 11 מטוסים (2 מטוסי טייגר מות, 2 מטוסי RWD-13, מטוס אחד RWD-15, מטוס אחד ז'ין, 2 מטוסי טייג' לורקראפט, מטוס אוסטר אחד, מטוס טיבי אחד, ומטוס ראפיד אחד);
- כ-40 טייסים;
- מכונאים של קלוב התעופה, מכונאים של חברת "אווירון", והמכונאים היהודיים אשר עבדו בשדה לוד;
- 12 שדות תעופה צבאיים, 3 שדות תעופה אזרחיים (חיפה, לוד ותל-אביב), ומספר מינחתים קטנים (כל השדות נמצאו עדין תחת פיקוח שלטונות המנדט);
- תקציב לפעולות רכש בחו"ל.

### ראשית הפעילות באויר

תנאי הפעילות. באמצעים שתוארו לעיל פעל שרות האויר ככל אשר יכול למען היישוב. הפעילות הייתה מוגבלת הן בגלל טיב המטוסים, והן בגלל הפיקוח של שלטונות המנדט על שדות התעופה של רמלה ושל לוד — שני השדות אשר בהם הוחזקו כל מטוסי של שרות האויר. למרות זאת הצליחו הטייסים להוביל ציוד לנקודות מבודדות, ולפעמים



לסכם את חלוקת הטייסים שבטייסת א' בחודש אפריל 1948 לפי מקורותיהם:

טבלה מס' 1  
איוש טייסת א' באפריל 1948

מספר אחוז הטייסים	מספר הטייסים	מקור הטייסים
35	13	ישראלים בוגרי חיל האויר הבריטי
30	11	ישראלים מהפלמ"ח
5	2	ישראלים טייסים פרטיים
25	9	יהודים מחוץ לארץ
5	2	נוצרים
100	37	סך הכל

ברם, לאחר 15 במאי 1948 גדל מאוד מספר מתנדבי חו"ל לחיל האויר, כך שטייסת הקרב וטייסת התובלה הורכבו בעיקר מטייסים מתנדבי חו"ל; אך מהטבלה נוכחים אנו כי עד ל-15 במאי 70% מהטייסים היו ארץ ישראלים — עובדה המפריכה את הסברה הרווחת.

### צורת הפעילות באויר

נושאי פעילות. לאחר העברת טייסת א' לשדה תל-אביב (שדה "דב", על שם דב הוז), ניתן היה



ארץ-ישראלים היוו 70% מטייסי הטייסת הראשונה.

אנשי המקום סייעו לדחוף את האוירון, להרכיב את כנפיו, לפתוח את השער. הסירותי מן האוירון את שתי הדלתות הצדדיות, כדי שאפשר יהיה לפעול מבעד לחלליהן. את המיקלען קשרתי לכסא ואת המיקלען הצבתי כך שלא יפגע בשעת פעולה במדחף או בגלגל. ערכתי את המחסניות על ידי כדי שאוכל להטעין לו תוך כדי טיסה — והתנעתי את האוירון. המראתי מעל הדרך, כי קשה היה להעביר את האוירון למיגרש הנחיתה החדש. לאחר דקות מספר נישקפה אלי נבטים ופני הקרקע סביב הנקודה המבוטרים ואדיות וערוצים. על יד המחנה ראיתי את בית הבאר, קצת מטעים וירק. הבחנתי בתנועת ערבים גדולה, אבל לא יכולתי לקבוע את מיספרם, בשל פני הקרקע ששימשו הסואה לתוקפים. כיון שאי אפשר היה לירות בכיוון הטיסה אלא באלכסון וכלפי מטה — הייתי פוקד על בן-לוייתי אימתי ללחוץ על ההדק, תוך כדי טיסת האוירון אל המטרה. הכדור רים נורו לכל מקום שראיתי בו אנשים או שחשבתם שהם עלולים להמצא שם. המטרנו אש, הטלנו רימונים — ועד מהרה התחילה המנוסה.

### טייסת א' מתארגנת

התכנסות בתל-אביב. הפעלה מטוסים משדות תעופה שנמצאו תחת פיקוח בריטי היתה קשה למדי. נוסף לקשיים שנגרמו מהמת פיקוחם של הבריטים, היה גם חשש שהערבים הסובבים את שדה לוד ואת שדה רמלה עלולים לפגוע במטוסים, הוחלט, איפוא, להעביר את המטוסים לשדה תל-אביב. בהסכמת הר שלטונות נעשה הדבר ב-9 בדצמבר 1947.

פיקוד על טייסת א'. הטייסים המעטים שהשתתפו בפעולות הניזכרות בסעיפים הקודמים התרכזו במיסגרת של טייסת אחת — היא טייסת א'. מפקדה הראשון של הטייסת נבחר באורה דמוקראטי מבין הטייסים — היה זה אלי פיינגרש. הכוונה היתה לפקד על הטייסת בתורנות, ולהחליף את המפקד מדי חודש בחודשו. אך מטה שרות האויר החליט לנהוג באורה צבאי יותר, ואחרי אלי ניתמנו המפקדים בצוו מגבוה. בינואר 1948 ניתמנה לתפקיד מפקד הטייסת בוריס סניור. בפברואר קיבל בוריס את הפיקוד על שדה תל-אביב, ומישה קנר ניתמנה למפקד הטייסת. בראשית אפריל עזב בוריס את תפקידו, ויצא בשליחות לחוץ לארץ. את מקומו כמפקד השדה קיבל מישה קנר, ומודי אלון ניתמנה לתפקיד מפקד הטייסת. הוא כיהן בתפקיד זה רק שבועים, וגדעון אלרום קיבל את התפקיד מידיו. גידעון נישאר בתפקידו עד לאחר 15 במאי 1948.

איוש טייסת א'. רווחת מאוד הסברה כי שרות האויר הופעל בראשיתו ביחוד בכוחות מתנדבים מחוץ לארץ. באחד הסעיפים הקודמים ראינו את המקורות לטייסי שרות האויר. בטבלה מס' 1 נוכל

העולם השניה למלחמת העצמאות. היה גם צורך להביא את כל הטייסים למצב שבו יוכלו להטיס את כל סוגי המטוסים שברשות שרות האויר, אחרת עלול היה להוצר מצב, שטייסי אוטורים ימצאו בשדה שעה שכל מטוסי האוטור עומדים מקולקלים במוסק, בו בזמן שטייסי ר.ו.ו. 13 ימצאו בתורנות דווקא כשרק מטוסי אוטור שמישים לפעולה. מצב זה משתקף במיכתבו של עמי קופרמן אל אלי פיינגרש, בתאריך 4 בינואר 1948:

אל: אלי

מאת: עמי

תאריך: 4 יוני 1948

הנדון: טיסות CHECK OUT במטוסים וטיורים  
 1. עליך לדאוג שכל הטייסים יהיו CHECKED OUT בכל המטוסים בהקדם האפשרי.  
 2. אותו הדבר בנוגע לטיורים.  
 3. ברגע שזה יעשה התחל לשלוח את הטייסים במחזור בכדי שהפעולות תיעשינה על ידי כל הטייסים, ולא רק שנים שלושה מאנשי הטייסת.

באשר לטייסים אשר למדו טיסה בארץ, הרי אלי צריכים היו להשלים את אמוניהם באותם הנושאים אשר עד כה לא התנסו בהם, כגון טיסת לילה. המיפ"קדה ניסתה לטפל בנושא זה בצורה מסודרת, כפי שמעיד המיכתב הבא:

אל: מיבצעים, הנדסה, ציוד, שרות רפואי

תאריך: 14 מרס 1948

הנדון: טיסות לילה

החלט להתחיל מיד באימון כל הטייסים בטיסות לילה. על אגף המיבצעים להכין מיד תכנית מינימלית של טיסות לילה שיעשו, בינתים, בסביבה קרובה לשדה ולהתחיל בטיסות בהקדם. על אגף המיבצעים להכין מיד, "הוראות לטיסות לילה".

אלכס

ראש המטה

למעשה התנהלו האמונים בטיסות לילה בצורה "פארטיזאנית" למדי. כך, למשל, אלי פיינגרש לימד את עצמו לטוס בלילה כאשר היה מפקד על גף הנגב במאי 48: הוא התחיל ממריא עם שחר, כך שאת הנחיתות, שהן החלק הקשה בטיסות לילה, יכול היה לבצע לאור היום. לאחר שהתמחה כבר בהמראות לילה, התחיל אלי להתאמן בשעות בין הערבים, עד אשר הגיע לבקיאות בטיסות לילה. טייס אחר, דוד שפרינצק, המריא בשעה מאוחרת, והעלטה הדביקה אותו לפני שהספיק להגיע לתל-אביב. כיון שהיה במטוסו מכשיר קשר, נתן לו אורי ברייר הדרכה דרך אלחוט, ולאחר כמה ניסויים מסמריישער הצליח דוד לנחות בשלום.

טיורים. מפה מס' 1 (עמ' 32) מראה את מצב היישובים היהודיים בראשית שנת 1948. המפה מראה לנו

להפעיל את המטוסים ללא חששות רבים מפני הפיקוח הבריטי. אומנם, עוד ב-15 באפריל 1948 נישלחה אוהרה מחיל האויר המלכותי כי כל מטוס שלנו, שימצא משליך חומרי נפץ או יורה מהאויר, עלול להיות מופל על ידי מטוסי חיל האויר המלכותי. אך, למעשה, החל בשנת 1948 נוהלו פעולות הטייסת ללא כל הפרעה מכוחות אויר כל שהם; המטוסים הבריטיים נימנעו מלהפריע לנו, והילות אויר ערב לא הופעלו בשטח ארץ ישראל עד ל-15 במאי 1948. ניתן לחלק את נושאי הפעילות של טייסת א' ל-4 סוגים: אמונים, סיור, הובלה וקרב. סטאטיסטיקה מדויקת של פעילות הטייסת נערכה רק במשך חודש אחד, והיא מובאת בטבלה מס' 2 ובדיאגרמה מס' 2. אך גם אם אין לנו מיספרים מדויקים לגבי החודשים ינואר-מרס 1948, ניתן להניח כי היחס בין סוגי הפעילות בתקופה זו לא היה שונה בהרבה מזה המתואר להלן:

טבלה מס' 2

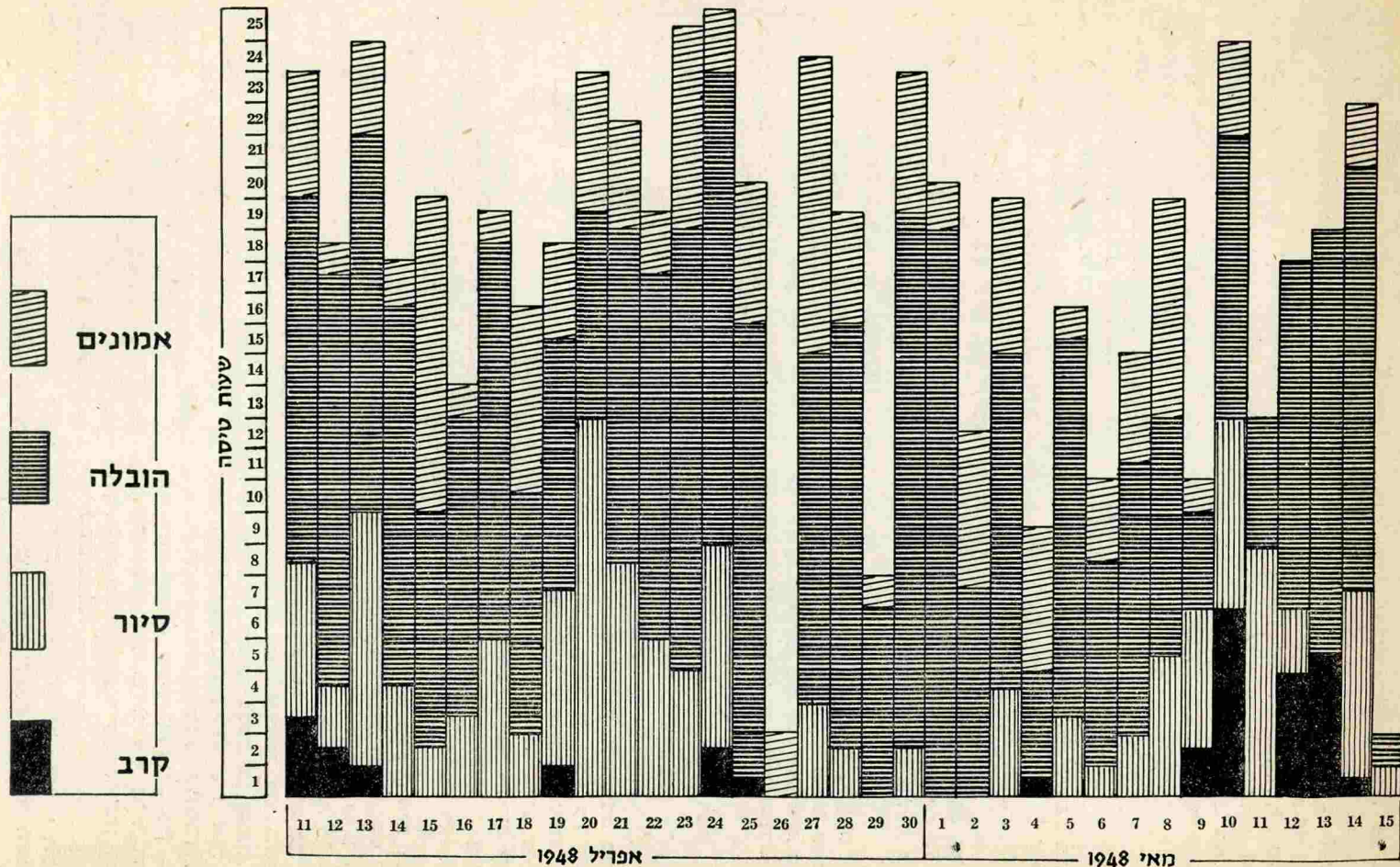
שעות טיסה בטייסת א' בתקופה 11 באפריל - 15 במאי 1948

סוג הפעילות	שעות טיסה בתקופה זו	ממוצע של שעות טיסה למיבצעים	אחוזים
אמונים	111	3	19
הובלה	345	10	57
סיור	117	3	20
קרב	25	1	4
סך הכל	598	17	100

השמות של סוגי הפעילות עלולים לא לספק את דרישות הקורא; קשה להבין בדיוק מה מסתרת מאחורי כותרת סתמית כגון "אמונים" או "קרב". על כן נקדיש מיספר שורות לכל סוג פעילות, כדי להשלים את התמונה.

**אמונים.** המושג "אמונים" בפעילות שלעיל אינו חופף את אמוני הטיסה כפי שהם נערכים כיום. בחודשים הראשונים לקיומו של שרות האויר לא היתה כל מגמה לאמן פרחי-טייסים ולהביאם משלב שבו אין הם יודעים דבר על טיסה עד לשלב קבלת ה"כנפים". לעומת זאת היה צורך לאמן את אותם הטייסים שידעו כבר לטוס (כפי שהם משתקפים בטבלה מס' 1) בנושאים שונים אשר בהם עדיין לא היתה רמתם מספקת. נושאים אלה היו שונים לגבי כל סוג של טייסים. הטייסים ה"וותיקים", יוצאי חילות אויר זרים, חייבים היו להתאמן בנחיתות על מינחתים קמאיים, בהטלת פצצות דרך דלת המטוס במקום הטלה או-טומאטית, וכן חייבים היו "להתרענן" בטיסה לאחר תקופה ממושכת של שהייה על הקרקע, בין מלחמת





שרטוט מס' 2 - שעות טיסה של טייסת א' בימים 11 אפר' 48 - 15 מאי 48



בודדים נראים. תנועת הולכי רגל בודדים בכיוון יור,

12.40 יהודיה. מאות אנשים ברחובות. עשרות מכוניות משא מפורזות בכל הכפר. כמעט בכל הצר מכונית או יותר. רובן טעונות. בחלקן כלי בית. נראה כי מטעינים שם, אך לא ברור בדיוק. משורין אחד ירוק בהיר עם פס לבן עומד בפניה הצפונית מיוזרחית. בכפר נראית תנועה רבה. לא נראתה כל תנועה אל הכפר או ממנו.

12.50 בית דגן. אנשים רבים ברחובות. מכוניות משא רבות בכפר, ברובן ריקות. משורין אחד ירוק בהיר עם פס לבן עומד באמצע הכפר. 12.55 יור. תנועה מעטה של אנשים בתוך הכפר. על הכביש תנועה חזקה מאוד של מכוניות קטנות וגדולות מלאות אנשים והפצי בית מכיוון יפו לרמלה. אף מכונית לא נראתה נוסעת בכיוון יפו. ואף לא בכיוון בית דגן — יהודיה.

13.05 יר. תנועת אנשים מהירה ברחובות. מכוניות רבות עוזבות את העיר. מאות אנשים בנמל, בחלקם בתוך סירות.

הובלה. מפאת ניתוקן של נקודות יהודיות רבות ממרכזי היישוב (ניתוק המשתקף בצורה בולטת במפה מס' 1), נשארה דרך האויר הדרך היחידה שבה אפשר היה להעביר אל הנקודות תיגבורת כוח אדם ובציוד. כמו כן, רק בדרך האויר ניתן היה לפנות מהנקודות המנותקות פצועים, חולים, או נוסעים אחרים שחייבים היו להגיע למרכזי היישוב. ההובלה באויר נעשתה בשלוש צורות: בהנחתה, בהטלה ובהצנחה. השימוש בהצנחה היה נדיר בתקופה זו, כיון שכמות המיצנחים שברשותנו היתה מעטה. בדרך כלל, כאשר לא ניתן היה לנחות ולפרק את המיטען, הוטל המיטען מהאוויר. דוגמה להטלת ציוד בכפר עציון ניתנה באחד הסעיפים הקודמים. המיגרעת העיקרית בשיטת הובלה זו היא בנזק הניגרם לציוד המוטל. למרות המאמץ שהושקע באריות הציוד בצורה שתגן עליו בפני החבטה בקרקע, ניזוקה התחמושת לפעמים בשעור של 50% קופסאות שימורים היו מתרסקות, שקי קמח היו מתפוצצים, ומיכלי מים היו נסדקים. כאשר לנחיתה ליד הנקודה המבודדת, הרי לשיטה זו היו היתרונות המובנים מאליהם, אך לעומתם היו לה גם חסרונות רבים: ראשית, שיטה זו חייבה הקמת מסלולים ליד היישובים; שנית, המטוס העומד על הקרקע היה מטרה נוחה לצלפים ערביים שנמצאו תמיד בקירבת המינחת. ליד רוב היישובים בדרום הארץ ובשפלת החוף הוקמו מסלולי עפר, שאם גם היו בלתי נוחים, מכל מקום איפשרו נחיתה והמראה לטייסים מאומנים. לעומת זאת, גורלם של יישובי-הר היה קשה ביותר. רק ירושלים, כפר עציון ויבנאל זכו במינחתים מתאימים פחות או יותר למטוסינו, וגם מסלולים אלה היו מסוכנים

בצורה בולטת למדי את הפיזור של היישובים היהודיים בין היישובים הערביים. תוך עיון במפה זו נוכל להבין את השיבות סדורי האויר למיניהם, כפי שיתוארו להלן.

הסיוורים שערכה טייסת א' היו מסוגים שונים, החל ב"סיוור תצפית" לשם איסוף ידיעות בשביל כוחות השטח, וכלה ב"סיוור מגע" לשם קיום קשר עם יישובים מנותקים. נביא כאן דוגמאות מיספר לסוגים השונים של סיוורי-אויר בתקופה זו.

"סנגב". מפאת ניתוק דרכי התחבורה נימצאו כל יישובי הנגב במגע רופף בלבד עם מרכז הארץ. על כן נערך, כמעט מדי יום ביומו, סיוור אויר בנגב, שכונה בשם "סנגב". בסיוורים אלה עבר המטוס בקו זיגזאגי מעל למרבית יישובי הנגב, כגון גיר-עם, רוחמה, הצרים, דורות וכו'. בכל מקום שניתן היה לנחות היה המטוס נוחת, מקבל ומוסר דואר, ומקבל דיווח עבור המפקדה. במקומות שבהם לא ניתן לנחות, היה הטייס משליך לפחות את הדואר למשק. בסיוורים אלה היה ניבדק גם מצב צינור המים לנגב והטייס היה מודיע על המקומות שבהם היבלו הערבים בצינור.

ליווי שיירות. כאשר הופעלה שיטת השיירות, נוצל לעיתים קרובות המטוס כדי לסייר את הדרך לפני השיירה, למצוא את המחסומים שהתקינו הערבים בכבישים, או להודיע לעורף במקרה שהשיירה הותקפה על ידי כוחות אויב. ערך רב נודע לפעילות זו ביחוד במיבצע "נחשון", כפי שנראה עוד להלן.

סיוור תצפית. בגלל המיבנה המסוכן של ה"חזית" במלחמת העצמאות (כפי שמתברר מעיון במפה מס' 1), קשה היה לקבל באמצעות סיוורי קרקע ידיעות מספיקות על פעילות האויב. אם ניקח למשל עיר כמו יפו, שהיתה מוקפת אותה שעה יישובים ערביים, נוכל להבין את מצבו של המפקד שביקש להכין לו הערכת מצב לכיבוש העיר. האם מגיעה תיגבורת ליפו? האם החושבים מבוזרים היטב ומוכנים להלחם על נפשם? מהו המאמץ הדרוש להתקפה? על כל השאלות הללו יתכן וניתן היה להשיב בעזרת סוכנים ובעזרת פטרולים, אך דרך איסוף זו כרוכה היתה במאמץ רב. לעומת זאת, סיוור אויר אחד הספיק כדי ליצור תמונה ברורה למדי של המצב בעיר. נביא כאן במלואו אחד מדו"חי הטייסים שסיירו את העיר ואת סביבותיה:

תאריך: 28 אפר' 48  
טייס: אריה קפלן  
מטוס: ר.ו. T. 13

12.25 תל-עריש. תנועה ברחובות, בעיקר בכיוון ליפו. אמבולנס נוסע מכיוון השכונה ליפו. מכונית טקסי ומשורין עומדים באחת היסטטאות במרכז השכונה. מכוניות משא אחרות מעמיסות כלי בית. 12.35 טלמה. הכפר נראה כמעט שמים. רק אנשים







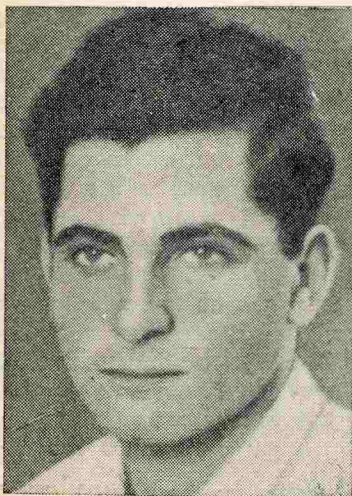
להתפוצץ על הקרקע. כמות הפצצות שניתן היה לשאת במטוס היתה קטנה, כיון שנוסף לפצצות הייבים היו להמצא במטוס גם טייס ומטילן. טבלה מס' 3 מתארת את כמות הפצצות שניתן היה לשאת במטוסים השונים:

טבלה מס' 3

**כמות פצצות 20 ק"ג במטופי שרות אויר**

מספר הפצצות	סוג המטוס
16	ראפיט
7	פירצ'יילד
2	אוסטר
3	ר. וו. ט. 135
28	נורסטמן

למרות מיטען הפצצות הועום שניתן היה לשאת במטוסי האוסטר, ולמרות הטיב המפוקפק של הפצצות, השפעתן על הערבים לא היתה מבוטלת כלל, כפי שתוכיח הדוגמה של הפצצת הלכנונים ליד רמות-נפתלי. ב־1 במאי 1948 הותקפה רמות-נפתלי בכוח של כ־300 אנשים, נגד 45 מגיני היישוב. לא ניתן היה להחיש תיגבורת לרמות-נפתלי, כיון שכל מאמץ כוחותינו בצפון הארץ הופנה אותה שעה לשיחוריה של צפת. כפי שמתאר זאת ענף ההיסטוריה בספרו „מלחמת העצמאות“: „הידיעות שהגיעו מרמות-נפתלי היו מדאיגות ביותר, ולפני מפקד המיבצע ניצבה שאלה האם עליו להקצות מן הכוחות שבידו להגנת היישובים הללו, או להמשיך בתוכנית היוזמה...“



צבי זיבל ז"ל, שאות הגבורה הוענק לו על מבצעו בברשמן תחת אש האויב.

למדי. בשדה ירושלים נהרגו שני טייסים בהמראה (עמנואל רותשטיין וזהרה לביטוב). שדה כפר-עציון היה גרוע אף משדה ירושלים, ורבים מהמטוסים אשר נחתו בו ניווקו בנחיתה. המצב היה כה חמור, עד כי המהנדס צבי מנט נשלח במיוחד לכפר-עציון, כדי לספל שם בקביעות במטוסים המתרסקים בשדה. המהנדס מנט נשאר בכפר-עציון עד לכיבוש הגוש ב־13 במאי, ונישבה על ידי הלגיון הערבי. כדוגמה להסתת ציוד לגוש עציון עשוי לשמש הדו"ח הבא:

תאריך: 14 אפר' 48 טייס: יצחק הננסון  
מטוס: T.O.U. 137

„העברתי תחמושת לכפר עציון, ונחתתי בשעה 10.00. המוטור לא רצה להדלק להמראה, והמהנדס מנט שהיה במקום החליף מאגנטו אחד. בשעה 11.29 המראתי עם עוד נוסע אחד. מיד אחרי ההמראה נאלצתי לרדת ירידת אונס על הגבעה המזרחית של המסלול, על שטח המסלול. מירידת אונס זו התכופפה מערכת הגלגלים, פחים של המוטור והאגווסט. בעזרת אנשים מהגוש הצלחתי עם המהנדס מנט להביא את האוירון למצב של טיסה למחרת בשעה 15.00. ירידת האונס נגרמה בגלל איבוד כח של המוטור מיד אחרי ההמראה. המראתי בשעה 16.15 אחרי התיקון הזמני ש־נעשה באוירון (כולל הדבקת חתיכת פרופלר שנשברה). אחרי 10 דקות טיסה מעל לכפר עציון נשברה חתיכת הפרופלר שהדובקה. מיד הורגשה ויבראציה עצומה, והיה חשש שהמוטור יתפרק. סגרתי את המוטור וירדתי נחיתה אונס בהצלחה על המגרש, בעזרת המהנדס מנט התכתי את הקצה השני של הפרופלר, והמראתי שוב. אחרי 10 רגעים של סיבובים מעל לכפר עציון פניתי לתל-אביב. בדרך לתל-אביב, באמצע ההרים, התחיל המנוע להפסק, וחזרתי לכפר-עציון. את התיקון הנוסף במוטור השארנו למחרת.“

אחרי שהחלפנו קארבוראטור שלם מאוירון אחר התחיל המוטור לעבוד בסדר. בשעה 10.35 המראתי עם הפרופלר החתוך. אחרי שהסתובבתי מעל כפר-עציון 10 רגעים ונוכחתי שהמוטור בסדר, המשכתי לתל-אביב. הגעתי בשלום לתל-אביב בשעה 11.15. אות הגבורה אשר הוענק לצבי זיבל, ניתן בעד טיסת-ההובלה: צבי נחת בשדה ברשמן שעה שהשדה היה תחת אש האויב. צבי הצליח למצוא חיפוי למטוסו, לפרק את כל המיטען, ולהמריא שוב מהשדה, כשהוא נמצא כל הזמן תחת אש הערבים. קר"ב. כיון שעד ל־15 במאי 1948 לא עמדו לרשות שרות האויר כל מטוסים מיבצעיים, הופעלו המטוסים הקלים לצרכי קרב. לירי אוויר-קרקע שימשו סטנים, אקדחים, ומיקלעי „ברן“. נוסף על כך הוטלו מהמטוסים רימונים, והחל במרס 1948 גם פצצות בנוות 20 ק"ג, מתוצרת עצמית. הפצצות הללו הופעלו באמצעות מנגנון שהשיה, בדומה לרימוני יד, כך שאם הוטלו מגובה של 2000 רגל, היו צריכות





מטוס התצפית מטיפוס אוסטר, אשר שימש בשרות האויר למטרות אמונים, הובלה, סיור וקרב.

שארך 12 ימים (3—15 באפריל 1948), נכבשה שורה של כפרים ערביים ששכנו לאורך הכביש לירושלים; הדרך ניפרצה, וב־6 באפריל הגיעה לירושלים שיירה של 60 מכוניות, לאחר שהעיר נמצאה בבידוד מוחלט זה 10 ימים. השיירה לא הצליחה לחזור מיד מירושלים, כיון שהכביש נותק שוב על ידי הערבים, אך בהמשך מיבצע „נחשון“ הצליחו עוד שתי שיירות להגיע לירושלים. המיבצע הוטל על „גבעתי“, אשר קבע מטהו בנען. שרות האויר הקצה לפעולה זו, ב־3 באפריל, מטוס טייג'רמות וטייס אחד — מודי אלון. ב־9 באפריל החליף גדעון אלרום את מודי אלון, וב־12 באפריל נלווה לגדעון עוד טייס: צבי זיבל, שני מכונאים (אורי יפה ושלמה דריימן) עברו מטייסת א' לנען, כדי לשרת את המטוס. מטה „נחשון“ ניצל היטב את המטוס; הטייסים עברו כמעט עד אפסית הכוחות. ההמראה היתה עם אור הבוקר, והנחיתה האחרונה היתה עם החשכה. ביחוד נוצל המטוס לצרכי סיור, ויחד עם הטייס השתתף ברוב הטיסות זרובבל ארבל, קצין המודיעין של החטיבה. גדעון אלרום הצליח לגלות את עמדות התותחים המיצריים שבין מעלה החמישה לירושלים. צבי זיבל גילה בהזדמנות אחת שחלק משיירה הנעה לירושלים סטה מדרכו, ונע לעבר רמאללה, צבי התקשר באלחוט

והחלט לא לוותר על תוכנית התקפתנו. לעזרת רמות נפתלי נשלח ה„פרימוס“ שעמד לרשות מפקד המיבצע והטיל שם מיספר פצצות פרימיטיביות על התוקפים... ימים מיספר לאחר מכן, בעוד רמות־נפתלי הרוסה, מנותקת ומצפה להתקפות נוספות... הצליחו המגינים לשבור את הגל הראשון של ההתקפה. תוך כדי התארגנות התוקפים באו ה„פרימוסים“ והפיצום. בהתקפת האויר על הלבנונים השתתפו הטייסים דני בוקשטיין ומשה פלדמן. מפקד הגליל המזרחי, אורי יפה, השתתף בהפצצה זו כמטייל. מר יהודה בונה, ששימש קצין מטה של חטיבת „יפתח“, תאר כך את הפעילות: „ברמות־נפתלי חדרו כבר הערבים כמעט לחצר המשק עם משוריניהם, והחיילים היו במצב של לאחר יאוש, ובאותו הזמן הופיע דניאל במטוס הפרימוס, הנמיך טוס טיסה נמוכה ביותר והטיל פצצות על החיילים הלבנוניים; זרע בהלה ומבוכה ביניהם, וכתוצאה מכך באה גם נסיגת הצבא הלבנוני, וכך ניצל המשק“. אף דו"ח החטיבה מציין: „העזרה האוירית השפיעה והכריעה את המערכה הזאת על רמות־נפתלי“.

מיבצע „נחשון“, לשתיים מצורות הפעילות המתוארות בארבעת הסעיפים לעיל — סיור והפצצה — ניתן ביטוי רב במיבצע „נחשון“. במיבצע זה,



ניזוק ומיד ברה למחנה ואדי סראר. כנראה המשורין בא לאסוף את האנשים שברחו קודם מהמכונות. השיירה כולה מכונסת בחולדה".  
כאשר גילה מטוס הסיוור ריכוזי ערבים אשר סיכנו את השיירות, היה מודיע על כך באלחוט לשדה "דוב", ומטוסי טייסת א' היו יוצאים המושים בפצצות ומתקיפים את הריכוזים. כך, למשל, הותקפו התותחים שנתגלו על ידי גדעון אלרום. שלושה מטוסים יצאו יחד להתקפה, והרי דו"חי הטייסים:

תאריך: 10 אפר' 48  
טייס: יצחק הנסון  
מטוס: אוסטר

"ממריא עם מטען פצצות כראש טייסת של 3 אוירונים. בכל אוירון 3 פצצות 25 ק"ג. אוירון אחד חזר כ־30 רגע אחרי ההמראה, מסיבת קלקול במנוע. הקשר בין האוירונים היה רע, ובגלל זה סבלה הפעולה והביצוע לא התאים בדיוק לתוכנית. שני אוירונים הגיעו למטרה והטילו את הפצצות. אוירון שלי זרק פצצה אחת בריכוז מכונות ערביות צבאיות שעמדו על הדרך בכפר בידו (כ־8 מכונות). שתי פצצות הטלתי בחצרות המיורחיים של הכפר בית צוריק, אשר בו היה ריכוז אוטומובילים ואולי גם תותחים. בשני הכפרים הללו נראה

עם השיירה, והפנה אותה לדרך הנכונה. גם מטוסי טייסת א' השתתפו בסיוורים עבור "נחשון", כפי שמראה לנו הדו"ח הבא:

תאריך: 9 אפר' 48  
טייס: דוד שפרינצק  
מטוס: אוסטר

"ממריא, פונה לחולדה. פגשתי בשיירה על הכביש הראשי ליד הכניסה לחולדה. היו כ־7 אוטובוסים והרבה מכונות משא. הקשר עם השיירה היה תקין. השיירה חתה למכונות מקולקלות במאסף. חלוץ השיירה הגיע לחולדה. אותה שעה מכונת צבאית שנמצאה כ־300 מטר מאחורי השיירה חזרה לאחוריה ונסעה עד דיר מוחייסין. שם היא נפגשה עם מכונת צבאית שבאה מירושלים. היא חזרה עתה לואדי סראר, חתה עד שאחרונות מהמכונות של השיירה נכנסו לדרך חולדה, והמ שיכה עד ל־1 ק"מ מהגשר המפוצץ שעל ואדי סראר. כ־3 איש קפצו ממנה, אחד בלבוש הנראה ערבי. האנשים חצו את השדה בכיוון לואדי סראר. הודענו על כך לשיירה. בשעה 1540 נראה משורין בנוי וצבוע לפי שיטתנו (עם פס לבן) מעברו השני של הגשר המפוצץ. הודענו על כך לשיירה והחלו לפעול נגדו במרגמות. הוא לא

## רסיסי זכרונות



ארבעת הטייסים הראשונים שזכו לקבל את כנפיהם בחיל האויר.



שרות-האויר פינה את המטוסים לשרונה, ושם החלו המכונאים לעבוד בקדחתנות על שיפוצם. בכפרואר 1948 הגיע לטייסת א' המטוס המשופץ הראשון, ואחריו הגיעו מטוסים נוספים בהתמדה. מתוך 20 המטוסים-הגרוטאות, זכו 19 לשמש את שרות-האויר בטיסות מיבציות. עובדה זו מעידה על כושרם ועל מסירותם של צוותות הקרקע של שרות-האויר.

**זכיה במטוס „פירצ'וילד“.** במרס 1948 נחת מטוס מיטוס פירצ'וילד בין צאלים לאימרה. גדוד פלמ"ח שנימצא במקום עצר את הטייס — נימצא כי היה זה טייס מיצרי, אשר עסק בהברחת חשיש. מפקד הגדוד, חיים בר-לב (היום אל"מ בצה"ל), התכוון להמריא במטוס בעצמו, אך למזלם של כל הגורמים הגיע למקום, לפני שבוצע המיבצע הנוער, עזר ווייצמן, והטיס את המטוס לתל-אביב. שם נצבע המטוס בצבעי מטוסים אחרים שנמצאו בשרות-האויר, ומודי אלון העבירו ליבניאל, לשימוש של גף הגליל. המטוס הופעל משם בפעם הראשונה ב-5 מאי 1958, והמשיך לשרת את שרות-האויר במשך תקופה ארוכה.

**הכאת מטוסים מוחזין לארץ.** במאי 1948 הובאו מצרפת, בדרך האויר, 2 מטוסי נורטמאן. באותה התקופה הובאו בטיסה מדרום-אפריקה שני מטוסי בונאנצה.

**אבדות מטוסים.** אם כי בתקופה הנדונה (עד ל-15 במאי) לא התמודדו מטוסינו עם כוחות אויר זרים, הרי לעומת זאת נתקלו לעתים קרובות באש נ"מ קלה של הערבים. כיון שמטוסינו טסו בדרך כלל בגובה נמוך למדי, הם היו פגיעים כמעט לכל כלי הנשק שהערבים יכלו להפעיל נגדם. אין תימה, איפוא, שלעיתים קרובות ניפגעו מטוסינו מאש האויב. כך, למשל, הופל מטוס טייג'רמות ליד מעלה-החמישה, ומטוס טייג'רמות שני הוכרז לנחות נחיתה אונס ליד רמת-החל בגלל פגיעות כדורים. בשני המקרים יצאו הטייסים (בנימין אימ ברג ויעקוב בן-חיים) בשלום מהתאונות. המטוס ר.ו.ד. 15 נשרף בלוד עוד לפני שהועבר לשדה תל-אביב. מטוס הז'ולן הפרטי של בנימין כהנא נהרס בתאונה, גם מטוס אוסטר אחד נהרס בתאונת נחיתה, אך גם כאן יצאו הטייסים בשלום. לעומת זאת אירעה תאונה קטלנית ב-10 במאי 1948. ביום זה המריא מטוס נורטמאן להפציץ את שער-הגיא. במטוס נמצאו שני טייסים (דניאל בוקשטיין ויריב שיינבאום), 2 נשקים, משקיף וצלם, וכמות גדולה של פצצות. לא ברורות עד היום הנסיבות של התאונה, אך המטוס נפל ליד שער-הגיא, וכל הצוות ניספה.

**מטוסי טייסת א' ב-15 במאי 1948.** אם נחשב את המטוסים שנוספו לטייסת א' באותה

ריכוזים של אנשים. הפצצות נזרקו מגובה של 2000 רגל מעל לקרקע והן התפוצצו על הקרקע. בשני המקומות הומטרה עלינו אש חזקה."

**תאריך: 10 אפר' 48**  
**טייס: שמואל וידליס**  
**מטוס: אוסטר**

**„הייתי צריך להשתתף בשלישיה שבראשה יצחק הננסון. המכונה של אוירוני לא הספיקה כדי להחזיק מעמד בפורמאציה. את הננסון לא ראיתי בכלל, והלכתי בעקבות פני, עד שראיתי כי פני משנה את כיוונו, המשכתי בטיסה בכיוון המטרה. לאחר מספר דקות קבלתי באלחוט הודעה כי פני חוזר לבסיס מסיבת קלקול במכונה. השתדלתי להודיע על מקומי ליצחק במשך כל זמן הטיסה. ססתי לביר זיד וסיירתי את הדרכים המובילות לבידו. הקשר עם יצחק כמעט שנפסק לגמרי — המכשיר ק/20 אינו מתאים לקשר אויר לאויר. גיליתי שני ריכוזי אויב, אחד בבידו ושני בביר-איג'וה. הודות לקשר הלקוי היו קשיים רבים בויהוי המטרה ובבהירתה. לבסוף השלכתי פצצה אחת על ריכוזי מכוניות במבואות בידו. הפצצה התפוצצה. באותו הזמן התקלקלה מכונת האוירון והחלטתי לחזור לבסיס עם יתר שתי הפצצות."**

**תאריך: 10 אפר' 48**  
**טייס: פינחס בן פורת**  
**מטוס: אוסטר**

**„המראתי עם מטען של 3 פצצות של 20 ק"ג, קשר ומכשיר. כעבור 20 רגע החלטתי לחזור לבסיס בגלל קלקול במנוע."**

**מקרים אלה מספיקים להדגים גם את הקשיים שהיו לטייסינו במתן סיוע יעיל, וגם את התרומה שתרמו טייסינו — למרות הקשיים — להצלחת מיבצע „נחשון“.**

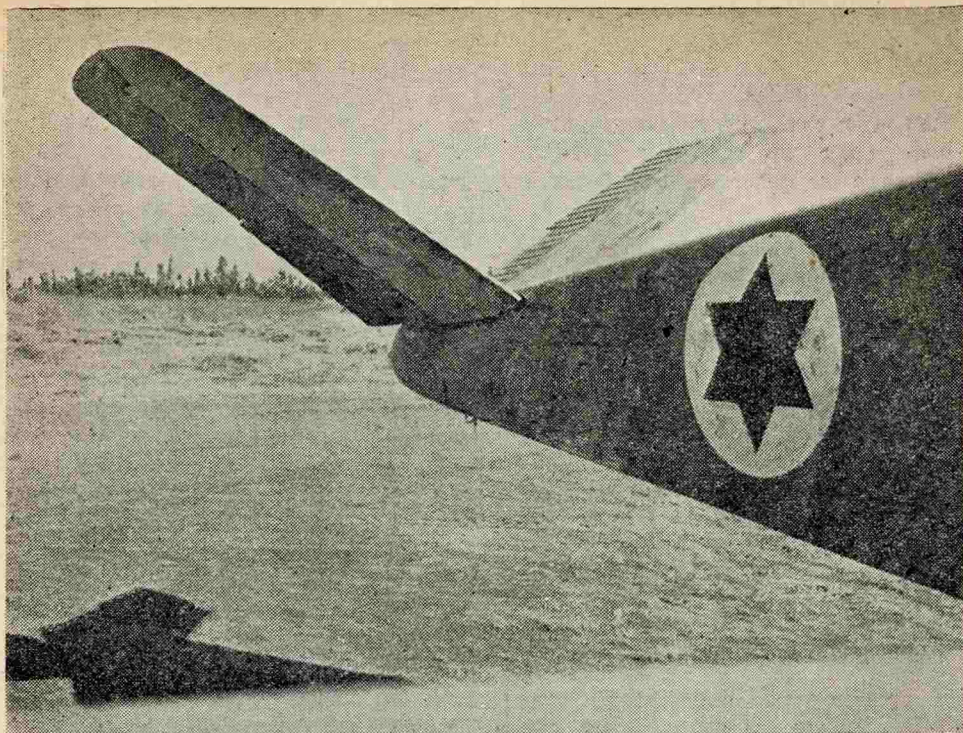
## התעצמות

### תוספת מטוסים לטייסת א'.

באחד הסעיפים הקודמים תארנו את מיספר המטוסים המעט אשר עמד לרשות שרות-האויר ב-29 בנובמבר 1947. עד ל-15 במאי 1948 גדל מיספר המטוסים באורה ניכר מאוד.

**רכש מטוסים „אוסטר“.** בסוף שנת 1947 באה „המעצה הכללית לתעופה העברית בארץ-ישראל" — שמאחוריה עמד, כמובן, שרות-האויר — במגע עם השלטונות הבריטיים, כדי לקנות מהם 20 מטוסי אוסטר שהנו בעקרון. מטוסים אלה היו בלתי שמישים, וקשה להעלות על הדעת שניתן יהיה לשפצם. הבריטים הסכימו למכור את המטוסים.





מטוסיו של שרות-האויר בראשיתו: בונאנצה, מטוס קל בעל „זנב־פרפר“ אופייני.

היו ניתנות ע"י אג"מ, וקצין קישור של אג"מ היה מקשר בין אג"מ לבין שרות-האויר. צורת הפעלה זו לא הניחה את הדעת; שרות-האויר טען כי הפ"קודות הניתנות ע"י אג"מ אינן שקולות מספיק, כיוון שחסר לאג"מ הידע הדרוש בעניני אויר. לדעתו של מטה שרות-האויר חייב היה אג"מ להסתפק במתן דרישות כלליות, ומטה שרות האויר חייב לתרגם את הדרישות לפקודות מפורטות. כמו כן טען מטה שרות האויר כי בגלל המיבנה הבלתי מתאים של מנגנון-התאום אין משתפים את שרות-האויר במידה מספקת בתיכנון הכללי, ועל כן אין המטוסים מנוצלים בצורה המיטבית. הדעות הללו גובשו בישיבה שנערכה בסוף מרס בביתו של יהודה הולביץ, וכתוצאה מהישיבה הוגשה הצעה למר בן-גוריון לשנות את מיבנה שרות-האויר בשני כיוונים: ראשית, לבנות מיפקדה אשר תפקד ישירות על השרות, תוך תאום, כמובן, עם כוחות השטח. שנית, למנות מנהל לענייני המשק של שרות-האויר, כיוון שנושא זה הגיע עתה למימדים נכבדים ביותר. שתי ההצעות נתקבלו, וחלה ריאור רגאניזאציה במיבנה השרות. מר חי ישכר נתמנה למנהל הצד המישקי של השרות (וכיהן אחר כך כתת-שר הבטחון לאויר); ישראל זבלודובסקי נת-

תקופה, ואת המטוסים שאבדו לנו, נקבל את הסיכום הבא:

19	אוסטר
1	סיבי
2	טיילורקראפט
2	ר.וו.ד. 13
1	ראפיד
2	בונאנצה
1	פיירצ'ילד
1	נורסמאן
<hr/>	
29	סך הכל מטוסים

### אירגון

מטרה. כבר תארנו את אירגונו של שרות האויר בשעת הקמתו באוקטובר 1947. אירגון זה פשט צורה ולבש צורה מיספר פעמים במשך החודשים הספורים עד ליום הכרזת המדינה. נוסף לתפקידים הראשיים של מפקד השרות (יהושוע אשל), ראש המטה (אלכסנדר זילוני) וקצין המיבצעים (אהרון רמז), אוישו גם תפקידי מפתח נוספים, כגון הממונה על נושאי אויר (עמי קופרמן), מרכז רכש (יצחק לוי), מרכז אפסנאות (יהודה הולביץ), המתנדט הראשי (יהודה רבין), והממונה על מודיעין ועל ביטחון (שרגא ינאי). הפקודות להפעלת כוחות אויר



אל: מפקד שדה תל-אביב, מפקד טייסת תל-אביב,

תאריך: 16 אפר' 48

תפקידים מיוחדים

ישעיהו שורצמן ועזריאל ספיבק יסופחו כצלמים אויריים. גדעון גורדון ודני בוקשטיין טייסים ראשונים על „סיבי“. לחובסקי ודני שפירא כטייסי משנה. אהרון

נוסף לצילום ולסוירים הוקם גם גף הדרכה, ובראשו יצחק הנסון. כל הגפים הללו לא החזיק מעמד, ופעלו רק ימים אחדים; למעשה לא היו לטייסת א' לא מטוסים המתאימים לתפקידים של צילום, של סיור או של אמונים, ולא טייסים המומחים בנושאים אלה. כל טייס וכל מטוס שימשו לכל התפקידים גם יחד.

כח אדם. בראשית מאי 1948 היו בשרות האויר כ-900 אנשים, המחולקים חלוקה גסה לפי התפקידים הבאים:

טבלה מס' 4

**כוח אדם בשרות-האויר במאי 1948**

תעסוקה		מיספר האנשים	אחוז
צוות אויר	50	6	
מטה	250	28	
הנדסה	350	38	
שרותים	250	28	
סך הכל	900	100	

שרות-האויר של 900 אנשים, הכולל 50 אנשי צוות אויר והמפעיל כ-30 מטוסים (היינו המפעיל 30 איש למטוס) מעורר את השאלה האם המיבנה שלו מאוזן כראוי. קשה להשיב על שאלה זו בלי לבדוק את הנושא בחילות אויר זרים. לדעתו של חיל האויר הצרפתי, דרש כל חיל-האויר במילחמת העולם השניה כ-12 איש למטוס. והיום הוא דורש כ-100 איש למטוס (מיסתבר שהכוונה כאן רק לצוות האחזקה, בלי לקחת בחשבון אנשי מטה ואנשי שרותים). באנגליה, במילחמת העולם השניה, היתה כנף של מטוסי הפצצה בינוניים (כגון מטוסי וולג'וטון), המונה כ-40 מטוסים, מעסיקה כ-1400 אנשים (היינו כ-35 אנשים למטוס). יתכן שההקבלה הטובה ביותר ניתן לערוך עם האי מאלטה במאי 1941, כיון שבאי זה היו אותה שעה תנאים הדומים מאוד לתנאי ישראל במילחמת העצמאות. מפקד כוחות האויר במאלטה התלונן על מחסור המור בכוח אדם: ל-60 מטוסים שבאי (30 מטוסי קרב ו-30 מפציצים קלים) נמצאו רק 1400 אנשים בתיל האויר, היינו כ-25 אנשים למטוס. אך עלינו להתחשב כאן בשלושה גורמים: המטוסים בצבאות האויר

מנה למפקד שרות-האויר; אהרון רמז נתמנה לראש המטה, ודן טולקובסקי נתמנה לראש מחלקת המי-בצעים. מיבנה זה נשמר עד לאחר 15 במאי 1948.

**פיצול אוזרי של טייסת א'.** ריכוז כל המטוסים בשדה „דב“ במרכז הארץ צימצם את אפשרויות ההפעלה של המטוסים בנגב ובגליל. כיון ששהיות רב המטוסים היתה רק בין 2 ל-3 שעות, וכיון שטיסה לנגב ובחזרה או לגליל ובחזרה ארכה כ-2 שעות, לא נותר כמעט פנאי לפעילות של ממש לאחר ההגעה למטרה. הוחלט, איפוא, להעביר מספר מטוסים דרומה ומספר מטוסים צפונה, כדי לנצל את כל זמן הטיסה לפעילות מיבצעית, ולא לבזבז שעות יקרות לתובלה בלבד. הגף הראשון אשר נתפצל היה גף הנגב. ב-12 במרס טס עזר וייצמן לניר-עם, שהה שם שבוע ימים, והכשיר את המקום למטוסים. שבוע לאחר בואו הגיעו למקום הטייסים אלי פיינגרש, נחום בירנבאום ויעקוב אבי-שר. לרשות הגף הועמדו 2 מטוסי אוסטר ומטוס טייזורקראפט אחד. לשם החזקת המטוסים הצטרפו לגף המכונאים יוחנן ברסלע, אריה אלוף ויצחק זוסמן. עזר וייצמן כיהן כמפקד הגף עד ל-9 במאי, והחל מתאריך זה קיבל את הפיקוד אלי פיינגרש. הגף היה צמוד למפקד חטיבת הנגב (נחום שריג). ב-4 באפריל, פרש עזר גף מטייסת א', הפעם ליבניאל שבגליל. מפקד הגף היה פסח טולצ'ינסקי, ואתו עברו שני טייסים: משה פלדמן ופרץ גרוסר. גם לרשותם הועמדו 2 מטוסי אוסטר ומטוס טייזורקראפט. הגף הופעל ע"י חטיבת „גולני“, אם כי הכוונה מיקצועית המשיכה להנתן ע"י מטה שרות-האויר. באמצע אפריל 1948 עבר פסח טולצ'ינסקי למטוסי הדאקוטה, ואת הפיקוד על גף הגליל קיבל דניאל בוקשטיין. לאחר שדניאל ניספה ב-10 במאי, קיבל משה פלדמן את הפיקוד על הגף. דוגמה לפעילות הגף ניתנה באחד הסעיפים לעיל.

**פיצול מיקצועי של טייסת א'.** נוסף לפיצול האזורי של טייסת א' שתואר לעיל, נעשה ניסוי לפצל את הטייסת גם פיצול מיקצועי, ולהקים בה גפים להדרכה, לצילום, לסוירים וכיו"ב. אהרון רמז הוציא פקודות בהתאם:

אל: מפקד שדה תל-אביב

תאריך: 14 אפר' 48

עד להודעה חדשה יש להשתמש ב„סיבי“ לשם אמון טייסים, ולא לצאת עמו למרחקים גדולים מראדיוס של 20 קמ' מתל-אביב או לוד. אבקשך להגיש לי את רשימת הטייסים אשר בדעתך לאמן ראשונה על „סיבי“. יש להביא בחשבון כי טייסים אלה יועסקו אחר כך בתפקיד מיוחד של סיור ההוף ותאום פעולה עם הימיה.

אהרון



תובלה, שיהיו עשויים לעבור את הים עם מטען הראוי לשמו. מטוס ראשון מסוג זה נחת בלילה שבין 31 במרס ל-1 באפריל 1948 בשדה תעופה עזוב שליד בית-דאראס. היה זה מטוס ארבע-מנועי מטיפוס סקיימאסטר, אשר היה שייך לחברת „טראנס קאריבאן איירליינס“, ושהופעל על ידי צוות החברה. המטוס נשכר לשרות מיוחד על ידי הסוכנות היהודית, והביא עמו 7 טון רובים, מיקלעים ותחמושת, נשק שהיה דרוש לפעולת „נחשון“. מטוסים נוספים המשיכו להגיע ארצה ולהביא ציוד. מיבצע זה של הטסת ציוד ארצה כונה בשם „בלק“.

כשדה נחיתה נקבע שדה עקרון, ויחידת שרות-האויר, של כ-10 אנשים, בפיקודו של פרץ פוזנר, הפעילה את השדה למטרה זו. בראשית מאי נחת בעקרון „בלק-2“, ומאו המשיכו המטוסים להגיע לעקרון בצורה שיגרתית. נוסף למטוסי „בלק“ הופעל בארץ באפריל 1948 מטוס תובלה מטיפוס דאקוטה, אשר החל בהטסת אספקה ליישובים מבודדים. מטוס זה שימש כגרעין לטיסת התובלה וההפצצה, שהוקמה לאחר ה-15 במאי.

הזרים היו מטוסים משוכללים, הדורשים אחזקת-קרע רבה יותר. גורם זה מצביע על כך שכוח האדם בשרות האויר שלנו עשוי היה להיות מצומצם יותר. לעומת זאת מטוסינו היו במצב גרוע, ודרשו טיפול רב — גורם זה מחייב את הגדלת היחס של מיספר המכונאים למטוס. ולבסוף, בחילות האויר הזרים מדובר על יחס האנשים למטוסים ביחידות, ואצלנו מדובר על שרות האויר כולו; בכנף בריטית אין צורך בסגל שיתכנן תכנון אופראטיבי, שיעסוק ברכש מטוסים, שיוציא פקודות והוראות כלליות, שיטפל בעשרות הנושאים המתעוררים כשמוקם חיל אויר חדש. ניתן, אפוא, לסכם, כי איש שרות-האויר בתקופה זו היה חסכוני למדי.

ראשית הטייסות הכבדות. המצב המתוח בארץ, וניתוקו של שדה לוד מהיישוב, צמצמו במידה רבה את תנועת המטוסים ללוד. נשקפה הסכנה ליישוב כי קשר האויר עם חו"ל יפסק לחלוטין. כדי למנוע זאת נעשו מאמצים להקים קשר אויר משלנו — היינו לשכור או לרכוש מטוסי



מטוס הנורסמאן היה „המפציץ הכבד“ של שרות-האויר. הוא נשא 28 פצצות, (כ-3 אוסטרים).



מוצב שרות האויר ב-14 במאי 1948. מהאמור לעיל אנו למדים כי ב-14 במאי נמצאו ברשות שרות האויר 29 מטוסים קלים, 2 מטוסי תובלה כבדים, ומספר מטוסים זרים המועסקים בהובלה מחו"ל. כוח האדם בחיל מנה כ-900 אנשים. המטוסים הופעלו במיסגרת טייסת א' שבתל-אביב, גף הגליל וגף הנגב, וטייסת תובלה כבדה עוברית, המתבססת לעת עתה בעקרון.

לבסוף נרכש בראשית מאי מטוס תובלה נוסף: היה זה מטוס מטיפוס קרטיס קומאנדו, שנרכש בארצות הברית על ידי מר אל שוימר. כדי להפעילו באופן חוקי נרכשו שתי חברות פאנאמיות בלתי פעילות, והאוירון הוטס תחת דגל פאנאמה. הוא היה המטוס הראשון מבין 10 מטוסי קומאנדו ו-3 מטוסי קונסטליישן שנרכשו על ידי אל שוימר, ושהופעלו אחר כך בלהק תובלה אוירית.

זהו חלק א' של הרשימה „סוללי העצמאות באויר“. המחבר יגיש את החלק השני של הרשימה, אשר נושאו יהיה התקופה שלאחר ה-15 במאי 1948, בגליון הקרוב של חיל האויר.

### סיוע-אוירי מצרי מילולי לצבאו של קאוקגי

המצרי לבצע את המשימה, אך כיצד? מצרים טרם נכנסה למלחמת ארץ-ישראל. הפקוד על הכוחות המזוינים לרבות חיל האויר, היה מדויק ועירני, ובכל זאת, לא אמרנו נואש. החלה תנועה מופלאה באחד משדות התעופה של חיל האויר, הושקעו מאמצים כבירים בתיקון המטוסים והכנתם לפעולה; נעשו נסיונות בלתי רגילים לאמנם ולהכשרתם של הטייסים; אך מעטים ידעו את הסוד, שהמטוסים וטייסיהם הוכנו ליום שיקלט אות סודי מסוריה ושאו יהיה עליהם להמריא במלוא עוצמתם כדי להשתתף בקרב המכריע על ארץ הקודש. אחר כך היו צריכים להמשיך ולטוס לעבר שדה תעופה בקירבת דמשק ולחנות שם עד אשר יגיע אליהם הד פעולתם במצרים; ולאחר זאת יחליטו מהו הקו שיש לנקוט. במקרה הטוב ביותר היה כל טייס אשר השתתף במבצע עומד לדון צבאי. רבים כבר הספיקו לתכנן את חייהם במקרה והתנאים ימנעו לתקופת-מה את שובם למולדתם.

עוד בתקופה שלפני הפלישה היתה תכנית סודית לשתף חלק מחיל האויר המצרי בקרב בות בארץ כפי שמתאר זאת גמאל עבדול נאצר בספרו „הפילוסופיה של המהפכה“: „... כמובן זוכר אני סוד שמור נוסף של הקצינים החופשיים. חסן איברהים יצא לדמשק, שם בא במגע עם כמה מקציניו של פאווי אל קאוקגי. באותו זמן היה אל קאוקגי מפקד צבא השחרור הערבי שהתכוון לקרב מכריע בצפונה של ארץ ישראל. חסן איברהים ועבדול לטיף אל בגדדי תיכננו תוכנית נועזת לפעולה מכרעת באותו קרב. נקודותיה העיקריות של התוכנית היו כדלקמן: לצבא השחרור לא היו מטוסים לסיוע אוירי אשר יכול היה להכריע את הקרב לטובתם. סיוע אוירי שהיה מפציץ את מרכז הפעולה מלמעלה היה הופך להיות גורם מכריע. חסן איברהים ועבדול לטיף אל בגדדי לא היססו ואמרו שיש באפשרותו של חיל האויר

### השוני שבין הזירה האוירית ליבשתית

לוגיות של זירה זו איפשרו טיסה חופשית כמעט בכל ימות השנה פרט אולי לחודשים נובמבר — מרץ שבהם הטיסה היתה מוגבלת בימים מסוימים בגלל עננים נמוכים, גשמי זעף וערפילים. ישנם כמה שטחים בתוך הזירה אשר בחודשי הקיץ עלולה הטיסה מעליהם להיות מופרעת ואלה בעיקר שטחי השפלה הקרובים לים התיכון, הנתונים לערפילי בוקר סמיכים בחודשי יוני — יולי — אוגוסט.

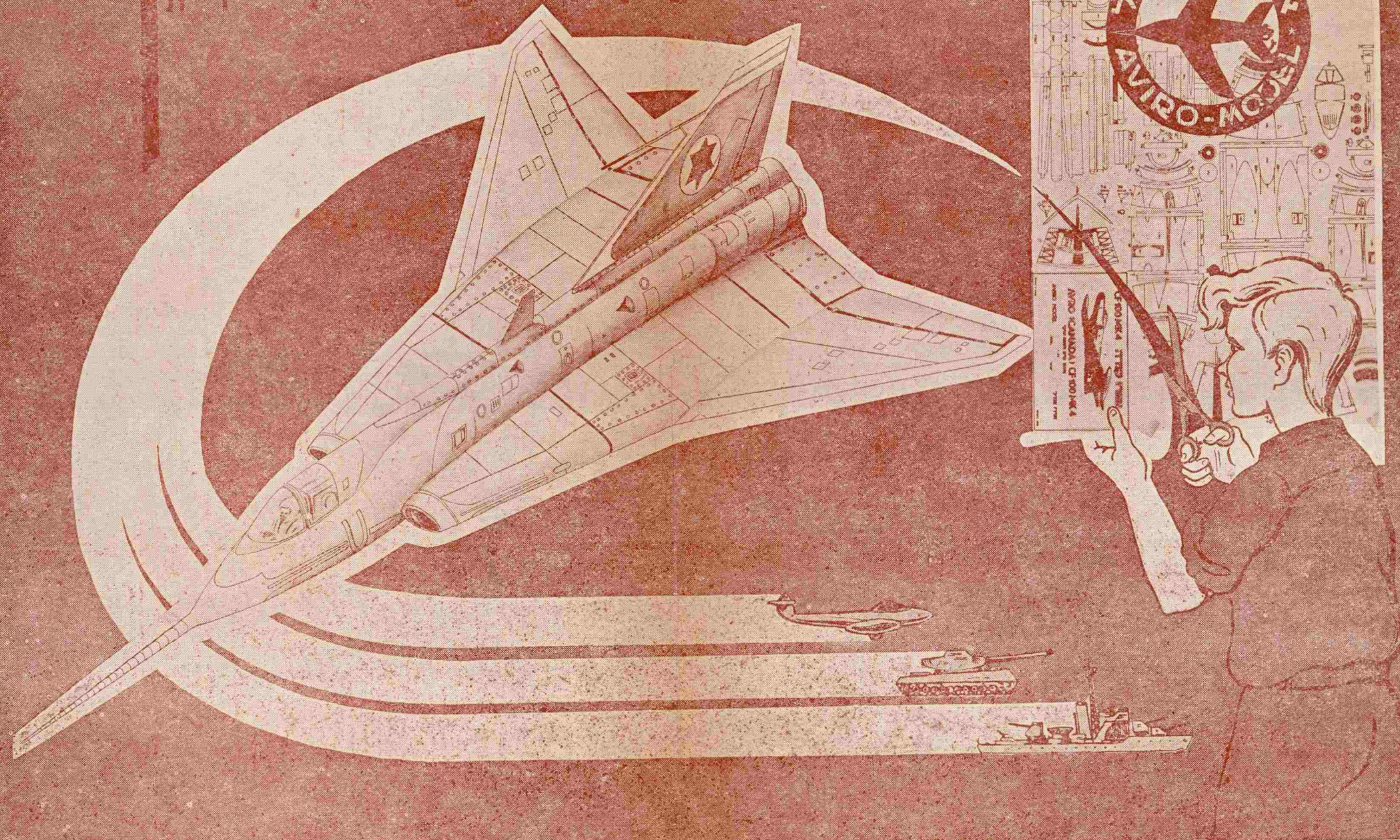
הזירה האוירית, בה עמדו להתמודד ולפעול כוחות האויר של שני הצדדים עם תחילת הפלישה המאורגנת של צבאות ערב במחצית מאי 1948 השתרעה—בדרום, עד האזור המאוכלס של מצרים, לרבות קהיר ומבואותיה, במזרח היא כללה את עבר הירדן, לרבות עמק, בפון היא הגיעה עד לדמשק והמשיכה משם מערבה לחוף הים התיכון ושוב דרומה לאורך החוף הישראלי עד למצרים וחי האי סיני. כמוכך נכלל בזירה שטח מסויים של הים התיכון. תכונותיה המטאורו-





# בנה במלך

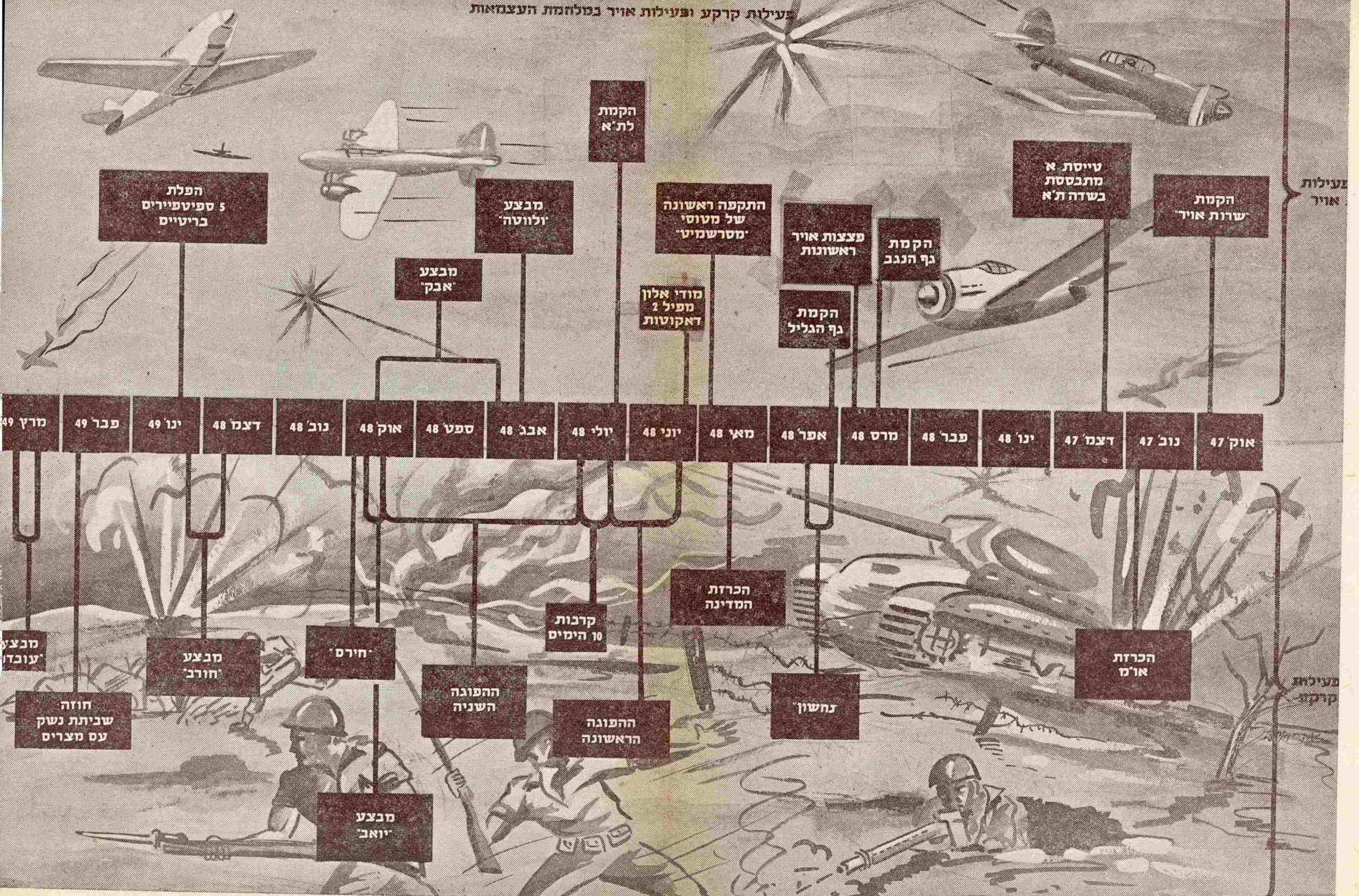
מטוסים טורקים מניין



מודלים מניד מודפסים בצבע טבעי לפי קנה מידה מדויק. בלויית חוברת הסברה.  
מדריך ומחנך להכשרה מקצועית.



שרטוט מס' 1  
פעילות קרקע ופעילות אויר במלחמת העצמאות





בטאון חיל האוויר אפריל מאי 1958 מס' 44-43



מוכן להמראה





גלשון לימוד פולני מסוג וורונה (עורב) מזנק מגבעת המורה לעבר שדות העמק למטה. קבוצת המזניקים, שמתחה את כבל הגומי תוך ריצה, מתבוננת בדאיתו של חברם היושב בגלשון.

## ראשית התעופה בישראל הוזנקה בכבלי-גומי ה"וורונה" שהזניקה את ה"מיסטר"

בשנת 1958, כאשר סילונים על-קוליים של חיל האוויר פולחים את הרקיע בגובה כה רב עד כי רק העקבות הנמשכים מאחוריהם מגלים את קיומם לאזרח הניצב למטה על מדרכת הרחוב בתל אביב או בחיפה, או ליד הרפת במושבי-עולים; בימים אלה נראה הדבר כמובן מאליו שנוער ישראלי טוב "הולך לטוס". כיום הכל מאורגן, קיימים קורסים לדאיה של גדנע-אוויר וכל נער שרצונו לטוס, והמוכשר לכך, די שיביע את רצונו בכך באזני הרכז ומבוקשו ינתן לו.

דווקא בימים אלה, כשאנו חוגגים את עשור המדינה וחיל האוויר, כדאי להזכר באותם נערים, שהתלהבותם הניחה מסד ראשון לחיל האוויר הסילוני של היום, אותם צעירים שמכרו עתונים, כדי לאסוף את סכום הכסף שיאפשר להם להשתתף במחנה דאיה בגבעת המורה, ליד בית החולים בעפולה, או כדי לדאות מדיונות החול של בת-ים.



# מרוץ על פני חצי כדור העולם

## הבעיה הבוערת בפרוס מלחמת השחרור - רכש - להיות או לחדול?

### זכרונות ועובדות כפי שנמסרו

#### מאת הימן שמיר



בקיץ 1947 חזרתי מארה"ב שם נמצאתי בימי מלחמת העולם השנייה. עוד בטרם נתקבלה החלטת או"ם על חלוקת א"י ויצירת מדינה יהודית, היה ברור שנכון לנו מבחן כוח עם הערבים, ומי שהכיר מנסיון מלחמת העולם את ערכו ומשקלו של כח אויר ידע כי מציאות חיל אויר או חסרונו יהוו גורם חותך ומכריע במאבקנו לעצמאות. עד אז לא נתקבלה השקפה זאת על לב רבים מאלה שחשבו עדיין על הגנת הישוב העברי במונחי המחשבה התיפקודית של ההגנה.

באותו זמן התרכזה הפעולה האווירית בארץ בביה"ס לטיסה של חברת אוירון בשדה לוד ובקלוב התעופה לא"י ונוספה לה פעילותה של מחלקת התעופה במסגרת הפלמ"ח בקיבוץ יגור.

באוגוסט 1947 נפגשתי בארץ עם אהרן רמז, שעמו עמדתי בקשר מכתבים בימי מלחמת העולם וגם לאחריה, שעה שהוא היה בחיל האויר המלכותי הבריטי ואני — בחיל האויר של ארה"ב. עוד בחליפת המכתבים החלפנו דעות על תכניות להקמת חברת תעופה מסחרית בא"י אשר תשתמש במטוסים שיירכשו מעודפי הציווד הצבאי. בארץ העלינו רעיון נות על יצירת מסגרת אוירית מחתרתית, אשר תוכל בהמשך הזמן לקבל על עצמה בשלמות את תפקידי כוח האויר במדינה. התעלמות החוגים האחראיים ביישוב מחשיבותו הגורלית של כוח אויר יהודי עוררה בנו דאגה וחרדה. לאחר שבאנו במגע עם אנשים שונים בארגון הבטחון, נקראנו אל ישראל גלילי אשר שימש אז כרמ"א (ראש המפקדה הארצית של ההגנה) והבענו בפניו את השקפותינו בענין. לפי הוראותיו, השתחררנו למשך שבוע מכל תפקידינו האחרים כדי להכין תכנית מעשית והצעת תקציב להגשמתה. התחלנו בעבודה בסוף אוגוסט 1947, ובתום השבוע הראשון נדרש שבוע שני להשלמת התכנית.

התכנית נערכה בשני חלקים. החלק הראשון הציע: (א) סקר כח האדם המקצועי, שכבר נמצא אז בארץ

בכמות מצומצמת מאד, גיוסו והפעלתו (ב) ריכוז הציווד שנמצא אז בארץ והפעלתו (ג) רכש גלוי וסמוי של מטוסים וציווד מסוגים מסויימים אשר ייעשה נסיון להכניסם לארץ כשהבריטים עודם שוהים בה. החלק השני של התכנית דן בפרוטרוט בהקמת מסגרת ארגונית צבאית מקיפה לחיל האויר והציע לרכוש בחו"ל ציווד ומטוסים מסוגים שונים ולגייס שם מתנדבים. כן הותוו בתכנית קווים ברורים לפי הם יובא כח זה לארץ ויוכנס לפעולה עם יציאת הבריטים ועל ידי כך יונח היסוד לחיל אויר עברי עם לידת המדינה.

#### תקציב הקמת ח"א — מיליון לירות

אומדן ראשון לתכנית זו היה מיליון לא"י. לאחר שהוגשה התכנית הומומו לשיחה ע"י דוד בן גוריון



# להשגת מטוסים וצוותות אויר

בשדה תל-אביב כבסיס לפעולות אורחיות סדירות של קלוב התעופה, ובמסווה פעולות אלה, הוחל בטייט סות סיוור, הטלת אספקה, פיגוי ותובלה לנקודות המבודדות של המדינה. טיסות אלה נעשו בידי קומץ טייסים שאומנו בארץ, בר.א.פ. ובחילות אויר זרים אחרים. הם נתקצבו מכל קצות הארץ ולאחר מבחן טיסה קצר נכנסו לעבודה.

## הכשרת מסלולים לאורך החוף

בינתיים, מיינה קבוצת הטייסים מבית הספר לטיסה של אוירון ושל מח' הטיס של הפלמ"ח והוצבה לאמונים במסגרת בית ספר לטיסה שהוקם בבית הספר לפעילי ההסתדרות בצפון תל אביב, שם ניתנה להם הדרכה עיונית ומעשית בכוונה להקנות להם מספר שעות הדרכה באויר באותם מטוסים ספורים שעמדו לרשותנו בשדה תל-אביב. נוכח הנטל ההולך וכבד של הפעילות המבצעית אשר מטוסי הקלים של שדה תל-אביב נדרשו להוציא לפועל, הפכה הדרכה זו למעשה כמעט לבלתי אפשרית. בין החדשים אוקטובר לדצמבר 1947 נערכו טיסות סיוור בנגב, בגוש עציון ובישובים מבר דדים אחרים במגמה ליישר ולסמן מסלולי נחיתה. מסלולים אלה נעשו לאמצעי הקשר היחידי עם החוף, והמטוסים הקלים שניתנה להם אחזקה סמלית בלבד החלו טסים שעות ארוכות במשך היום והלילה לישובים אלה, כשהם נושאים אספקה ורפור אות, ומפנים פצועים. במקרים מסויימים הם העבירו תגבורת ובמקרים רבים התערבו ממש, ברמונים, בפצצות מתוצרת ביתית ובנשק קל, בקרבות שנערכו. סיוור אויר, שנערכו במקרה הטוב ביותר באמצעות מצלמת 35 מ"מ רגילה ומצלמות לא-איריות דומות מצויידות בעדשות ארוכות-מוקד, הפכו לדבר רגיל.

## תוכנית ההטסה מארצות הברית

בדצמבר 1947 יצא אחד מאנשי שרות אויר לארץ צות אירופה במטרה להביא מספר מטוסים, וביניהם כמה מטוסי אנסון, בתחילת ינואר הגיע יהודה ארזי מארצות הברית והודיע ל.ש.א. כי נזדמן עם יהודך אמריקאי בשם אל שוימר, בעל נסיון עשיר בתעופה, וכי רכש באמצעותו 10 מטוסי סי-46 (קומנדו) 37 מטוסי קונסטליישון מטיפוס צבאי (סי-69) מעודפי הציוד המלחמתי של ממשלת ארה"ב. השלטון הבריטי על החלק המרכזי של הארץ, שהיה יהודי ברובו, החל מתרופף. את המטוסים שרכש ארזי חשבונו לנצל בדרך זו:

מסלולי נחיתה יושרו והוכנו לאורך חוף השרון, הכוונה היתה להשתמש במטוסי הקונסטליישון כדי להטיס בטיסות ארוכות טווח נשק וציוד מחצי הכדור

והוברר לנו שהוא מתחס בחיוב להצעה, זמן מה לאחר כך נתקיימה פגישה עם יעקב דורי, ראש מטה ההגנה באותה תקופה. בפגישה נכחו: אלכס זילוני, יהושע גילוף, אהרן רמו, יהודה ארזי, יהושע אייזיק וכתב השורות האלה. החלט להקים במסגרת ההגנה ענף מיוחד שייקרא שירות אויר ותפקידו יהיה לרכז ציוד, לגייס ולאמן כוח אדם, ולבצע במי סגרת ההגנה פעולות אויריות בהתאם לנסיבות ול- צרכים. כ, "כיסוי" לפעילות זו שמשו קלוב התעופה לא"י והמועצה לתעופה. למעשה הוקם מטה שירות האויר במשרדי המועצה לתעופה ברחוב מונטיפיורי 9 בת"א. יהושע אייזיק מונה אדמיניסטרטור, ואלכס זילוני ראש המטה. בדיון משותף עם יגאל ידין, ראש מחלקת התיכנון (מבצעים) באותה תקופה, נקבעה המסגרת האירגונית בשירות האויר:

- א. זילוני — ראש המטה
- אהרן רמו — תכנון
- הימן שמיר — הדרכה
- י. הולביץ — ציוד
- ע. קופרמן — מבצעים

## הוצאת המטוסים משדה לוד

באותו זמן נערכה פגישה עם יהודה ארזי, שעמד לצאת לארה"ב לשם רכישת נשק וציוד. נמסרו לו פרטים על תכנית ההצטיידות של שירות האויר כדי שיפעל בהתאם לצרכים גם בשטח זה. לפי שעה ניגשנו לרכז את הציוד שנמצא בארץ בידי יהודים. מבחינת המיקום היווה שדה תל-אביב כמעט את הא- פשרות היחידה, אך גם הוא שימש עדיין מקום חנייה ליחידה בריטית קטנה, ולשוטרים מוספים ערביים. לפי מיטב זכרוני היה מורכב, "צי האויר" היהודי כלו מהמטוסים הבאים: 2 טייגר מות, 2 טיילורקרפט, 1 רפובליק סיבי, 2 ר.ו.ד. פולניים, 1 דה הוילנד רפיד, 2 אוסטר.

כל המטוסים האלה הוחזקו בשדה לוד ולאחר 29 בנובמבר 1947, כאשר פתחו הערבים במעשי חבלה התעורר חשש לפגיעה במטוסים. לפיכך הוחלט להוציאם מלוד. קלוב התעופה ביקש וקיבל רשות מהמנהל לתעופה אורחית בירושלים להעביר את המ- טוסים למסלול תל-אביב. במקרה התחיל באותו זמן פיגוי השדה מהכוחות הבריטיים שחנו בו.

נשלחה קבוצה של טייסי קלוב התעופה, חברת אוירון ומחלקת הטיס של הפלמ"ח ללוד. כל המטוסים הועברו בטיסה בשבת אחת בשעות אחה"צ לשדה תל-אביב ונחתו שם בשלום, אם כי עתידים להמצא עדיין לילות מספר במשמר שוטרים ערבים, עם השלמת פיגוי המסלול ביקשנו רשות להשתמש



בהתפתחות הדברים לא היה הכרח לנצל את המי- סלולים הארעיים האלה לפי התכנית מאחר שהפינוי הבריטי של שדות התעופה של חיל האויר המלכותי נתן אפשרות להשתמש לצרכינו בשדות מעולים בעלי מסלולי ביטון ארוכים.

**שתי חברות תעופה נרכשות בשלימותן**

בתקופה זו חלה החמרה מתמדת במצב הבטחון. באיזור השרון איפשרו הבריטים, ע"י התרת רצועת שלטונם, צמיחת איזור יהודי בעל אוטונומיה הולכת וגדלה, אולם ביתר חלקי הארץ נהגו במדיניות „היד החפשית“ אשר כונתה היתה להפריע לגבוש ההתנגדות העברית לתוקפנות הערבית הגוברת ללא הרף שמצאה ביטויה במצור על ישובים מבודדים, מארבים בדרכים, מיקושים ומעשים אחרים לניתוק עורקי התחבורה העברית.

הטייסים המעטים והטכנאים הספורים עשו מא- מצים על אנושיים להפעיל בניצולת מכסימלית את כלי הטיס הפרימיטיביים שבידיהם משדה תל-אביב, שהיה אז המסלול היחיד שעמד לרשותם.

בתקופה זו, תוך האנדרלמוסיה ואזלת היד שהש- תרה באדמיניסטרציה הבריטית ובניגוד למדיניות הברורה שמגמתה היתה להפריע למאמצי הכוננות של ההגנה העברית, נרכשו במיכרו פומבי כ-25 מטוסי אוסטר מחיל האויר המלכותי בעקרון, שטיפל אז בחיסול ציודו ערב הפינוי. מטוסים אלה הוצאו משדה עקרון במהירות רבה מיד לאחר ביצוע הקנייה, מחשש לעיכוב מצד הרשות העליונה והועברו לשרונה (הקריה כיום), ושם הוחל בהתקנתם לטיסה. בתקופה זו הועבר מטה שרות אויר לשרונה, וכאן נעשו צעדים ראשונים ומזורזים להפיכת מיבנהו הארגוני למערכת המסוגלת לטפל במשימות של חיל אויר.

בקשר לכך החליט מטה שירות אויר, באישורו של בן גוריון ושל יעקב דורי לשלוח את כותב השורות האלה לארה"ב לביצוע המשימות הבאות:

● רכש מטוסים טקטיים ואספקתם לישראל בה- תאם לתכנית ההצטיידות של שירות האויר, ובמיוחד מטוסי קרב מטיפוס פי-51, אשר באותו זמן נראה שאפשר יהיה להשיגם ממקורות עודפי הציוד האמ- ריקאי. כן הוחלט לרכוש מטוסי תובלה מסוג דקוטה ובמידת האפשר גם מפציצי בי-25 מיטשל וציוד קרקע וקשר שאי אפשר היה להשיגו בארץ.

● לגייס ולהביא לישראל אנשי צוות אויר, מכונאים ומומחי תעופה אחרים.

● לתאם את פעולות הגופים העוסקים ברכש תעופתי בארה"ב, וליצור קשר ביניהם לבין שירות אויר בארץ ולהחיש הבאת המטוסים שנרכשו ע"י קבוצת שווימר על צוותותיהם.

למטרות אלה ניתן על ידי בן-גוריון כתב אישור לראש משלחת ההגנה באמריקה על סכום של רבע מיליון דולר שיעמוד לרשות השלוח לצרכים הנ"ל. מועד היציאה היה ה-25 בפברואר 1948. בבואי הת-

**תוך חודשיים — מהפיכה ביחסי הכוחות**

בתחילת הקרבות בארץ-ישראל היתה לו לכח האויר הערבי עדיפות מספרית עצומה על חיל האויר לישראל והטבלה הבאה מראה בפרוט במה התבטאה עליונות זו ביום הפלישה וזמן קצר לאחריה: —

מטוסי קרב	מטוסי הובלה	מטוסי הפצצה (מותאמים)	מטוסי טיור וצלום	מטוסי אמן
40	20	10	4	6
—	2-4	10-15	4-6	8-10
6	4-6	6-8	10	10
—	2	3	18	2

פרט למצרים משקפת הטבלה בעיקר את המטוסים השמישיים. לגבי מצרים יש לראות כ-25 מטוסי קרב בלבד ראויים לפעולה מבצעית. כדי להבין היטב טבלה זו יש לזכור כי לא היו לו לחיל אויר הישראלי שום מטוסים שהש- תמש בהם לפי יעודם ורק לפי יעודם; למשל, אף יצרן מטוסים לא התכוון לכך שהאוסטר ישמש כמפציץ קל; אנו הפכנו אותו לכזה. כן לא נבנה הרפיד על ידי הדהיבלנד כדי לשמש כמטוס להצנחת אספקה; בחיל האויר לישראל הוא נוצל לשם כך. לא כן הדבר אצל הערבים. מטוסיהם נוצלו אך ורק לאותם התפקידים שלשמש נועדו, פרט לטורים שופכו את ההורוד למפציץ קל והמצרים שנצלו את הדקוטה גם להפצצה.

המערכי האירופה, אי שם באירופה, כנראה באיטליה, עמדו להקים בסיס להטענת ציוד זה וציוד אחר שיירכש באירופה גופה, במטוסי סי, 46 ומטוסים אחרים בעלי טווח קצר, אשר יטושו לישראל וינחתו במסלולים הארעיים שבחוף השרון, למבצע זה ניתן שם „יקום פורקן“.

ציוד קרקע ותאורה למסלולים תוכננו במחשבה שאפשר יהיה להביאם למסלולים בלילות. כן הת- בססה התכנית על פריקת לילה של המטענים כדי שהמטוסים יוכלו להמריא בדרכם חזרה עוד לפני עלות השחר. הפיקוח הבריטי על חלק זה של המ- דינה כבר היה רופף באותו זמן ובכל זאת נזהרנו ודאגנו לכך שהמסלולים לא יבלטו באור היום. מס- לולי נחיתה נסללו בקרית שאול, הרצליה (2), כפר שמריהו, אבן יהודה, מעברות — ומסלולו של שדה תל-אביב הוארץ.



מיטב זכרוני הייתה כרוכה התאמת מטוס סי 69 קונ-סטליישון מהדגם שנמצא בידנו לסטנדרט האזרחי בהוצאה של חצי מיליון דולר בערך ובכובדו חדשים רבים ויקרים. מטוסי הקומנדו לא ניתנו כלל לרישוי אזרחי בארה"ב באותה תקופה.

### איום רציני להמושכת פעולת הרכש

עד ראשית אפריל גייסו שתי החברות הנוכרות ל-12 צוותות אויר, כולל 2 טייסים ואלחוטאי למטוס וכ-3 נוותים.

נשיא חברת „סרוויס איירווייס“ שנתמנה על ידינו ושני פקידים שעברו אלינו מההרכב הקודם של שתי החברות טיפלו בענייני החברות בהסואה של מו"ם על חוזים מסחריים של מטען ונוסעים וביניהם חווה על עיסקה גדולה להובלת מהגרים ובהמות מאמריקה המרכזית לאיים הקנריים. לעתים נדמה, שנשיא החברה נסחף בהתלהבות המסתרת עד כדי שכחת ייעודו המיוחד אשר בהבדל משני חבריו האחרים, היה ידוע לו היטב.

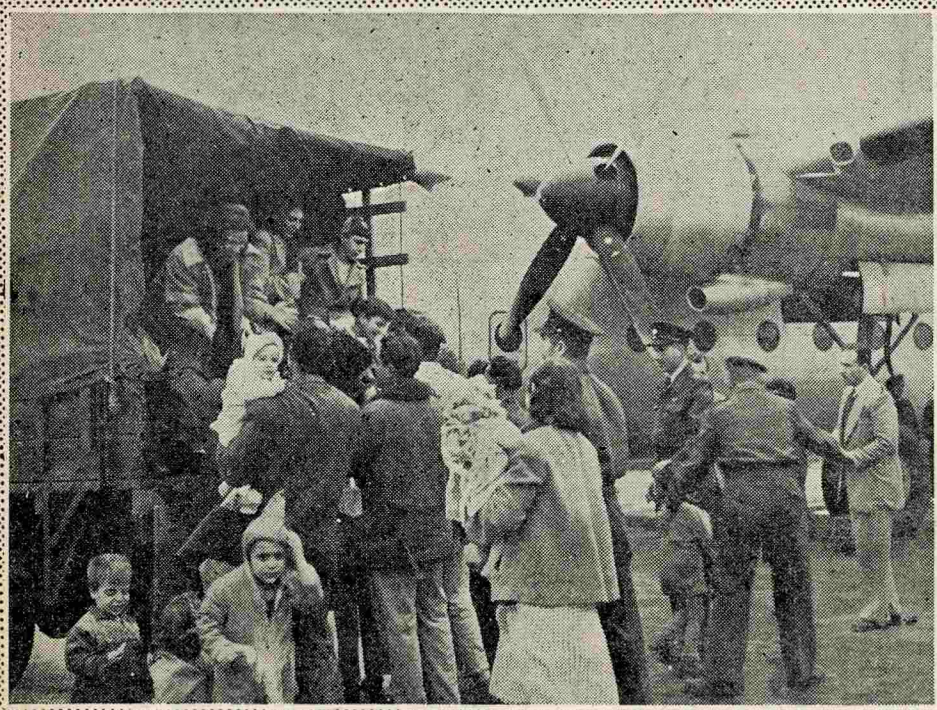
באותה תקופה עסק ארזי בתכנית נרחבת לרכישת ספינות, בזוקות, תותחים וציוד אחר בארה"ב, וא-מריקה הלטינית. השעה דחקה כי התאריך המשוער של פינוי הארץ מישימש ובא אך באמריקה צצו כמה

קשרתי עם יהודה ארזי ועל ידו עם אל שווימר שעמד בראש הקבוצה שעסקה ברכש ובגיוס. הוא הצליח עוד לפני כן להניע את ארזי ששיג את הכספים הנחוצים לקניית עשרת מטוסי הקומנדו ושלושת הקונסטליישון שהוכרו לעיל.

המטוסים ניקנו במחירים נמוכים שיש בהם כדי לעורר גיחוך: סי 46 — ב-5000 דולר כל אחד; קונסטליישון — בקירבת 35000 דולר כל אחד. הם הובאו בחיפזון למצב של כושר טיסה מינימלי והוטסו לשדה התעופה של חברת לוקהיד בבורבנק שבקליפורניה. כאן הובאו המטוסים למצב של כושר טיסה מניח את הדעת אף כי מחוסר זמן לא נעשה בהם שיפוץ רבתי או פעולה דומה שהיתה דרושה אולי לאחר שחנו זמן רב ללא הפעלה. הכיסוי הרשמי לפעולות קבוצה זו הושג על ידי רכישת חברות מתותל-מחצה, האחת פנמית הרשומה בארה"ב — ליניאס אייריאס דה פנמה ס.א. — „ל.א.פ.ס.א.“, וחב"ר אמריקאית בשם „סרוויס איירווייס אינק.“

ממשלת פנמה נתקבל אישור להפעלת המטוסים ובוצע רישומים בדגל פנמה. רישוי אזרחי מלא של המטוסים לא היה אפשרי כי היו מטפוס צבאי ולא בוצעו בהם ההתאמות והשינויים המסובכים שנידרשו כדי להביאם לרמה האזרחית הדרושה. לפי

## חסיסי אזרחות



עולים חדשים מוטסים במטוסי חיל האויר מחיפה לאילת.



**„אדמה ועבודה לא י” — מסווה לגיוס טייסים**

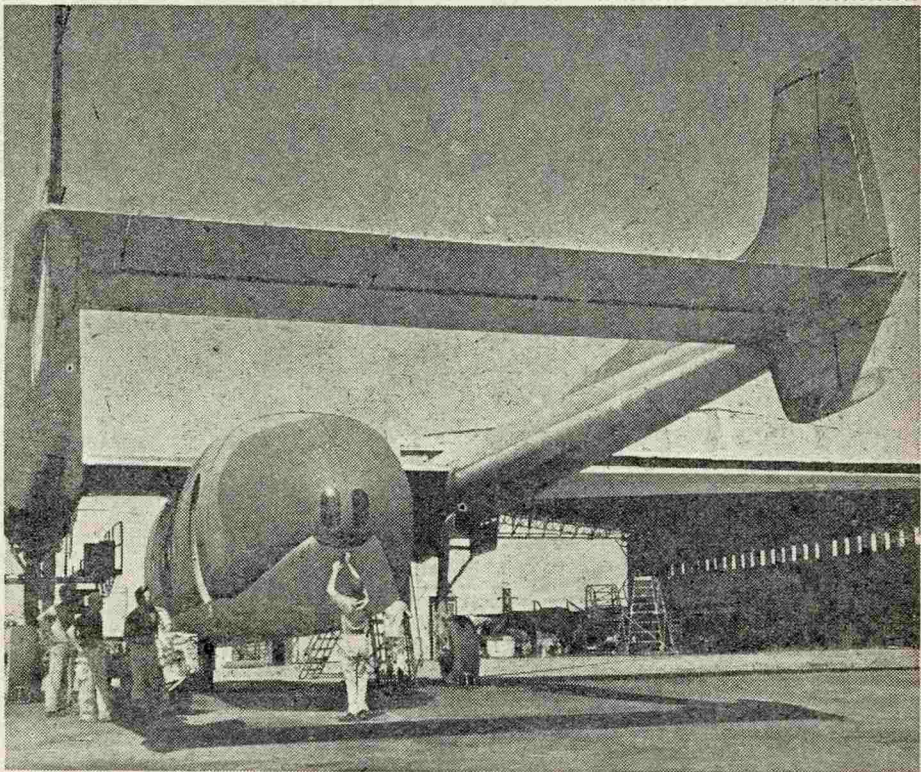
תוך חשש להתפתחות העניינים בעקב ההגבלות הנ”ל, החלט לזרז ככל האפשר את פעולות הרכש והגיוס בארה”ב תוך ניצול מקסימלי של מסגרות חברות התעופה שנרכשו, מאחר שנתברר כי רכישת מטוסי פי. 51 ויצואם מארה”ב נתקלה בקשיים חמורים. הוחלט להתחיל בפעולה דומה באמריקה הלטינית. גיוס צוותות אויר נמשך בוריוזות. במרץ הובאו כמה ממטוסי הקומנדו לחוף המזרחי לשדה התעופה של מילויל, ניו ג'רזי. לשם הובא גם אחד הקונסטליישון, ואימון הצוותות והכשרת טייסים בטיסה במטוס זה נעשו שם בפקוח והדרכה של טייס ותיק, לשעבר קברניט בחברת ט.ו.א., שמונה טייס ראשי של שתי החברות.

במקביל לזה, גויסו טייסים וטכנאים לצרכי ש.א. בארץ, והם נשלחו ליחידים וכקבוצות לתחנות ביניים באירופה על מנת שיועברו משם לארץ. בהמשך הפעולה נתברר שאין לסבך גופים קיימים, הקשורים בתנועות ובמוסדות ציוניים, בפעולות בע” לות אופי מחתרתי מסוג זה.

מכשולים בלתי צפויים: מצד הספקים השתמטות מהתחייבויות ורמאות שאי אפשר היה לעמוד נגדה בתנאי העבודה הקונספירטיביים, ומצד ממשלת ארה”ב הגבלות חוקיות שהלכו והתמירו. תנאים אלה העמידו בסכנה את עצם האספקה של הציוד החיוני.

הממשלה האמריקאית החליטה או להעביר את הטיפול בהיתרי יצוא לכל הסחורות והחומרים בעלי פוטנציאל צבאי כל שהוא לידי ועדת הפיקוח על חמרי מלחמה במיניסטריון החוץ. החלטה זאת נת” קבלה כתגובה לכמה נסיונות שנעשו על ידי חוגים אחרים לעקוף את החוק וליצא חמרי מלחמה למ” דינות אמריקאיות מסוימות. סיבה שניה ועיקרית היתה התגברות „המלחמה הקרה” והגילוי כי סחורות שונות בעלות ערך צבאי מצאו דרכן אל הארצות שמאחרי מסך הברזל, וכך עבר הטיפול בהיתרי יצוא לציוד תעופתי מידי מיניסטריון המסחר למיניסטריון החוץ. דבר שהביא בעקבותיו החמרה ופקוח קפדני. פירוש רחב שניתן אז למונח חמרי מלחמה כלל למעשה כל פריט של ציוד תעופתי. הצו על ביצוע ההגבלות החדשות עמד להיכנס לתקפו ב-14 באפריל 1948 בחצות.

**רסיסי זרזות**



מטוס הובלה חדיש שצורף לשורות החיל — נורד 2501.



לארה"ב. מבחינה טכנית עוד נמצאו סחורות אלו ברשות חיל הים האמריקאי והיו עדיין נשמרות על ידי חיילי "מרינס". בקניית הסחורות מהממשלה, ניתנה ערבות שהן מיועדות להתכה בלבד. בסוף אפריל הגיעה סחורה זו לארה"ב ונתעוררה בעית ייצואה מחדש.

### מירוץ נגד הזמן להוצאת המטוסים

בסוף שנת 1947 נתגלה במקרה ע"י שלטונות נמל ניו-יורק משלוח חב"ם, והיה ברור שהוא נועד להד עברה לארץ ישראל תוך עבירה על התקנות הקיימות. כתוצאה מכך הוחמר מאד הפיקוח בנמלי היציאה. בתחילת אפריל היו מוכנים להמראה ממילויל לפי נמח 3 קומנדו וקונסליישון אחד. יציאתם אושרה בהתאם למסמך לשהייה זמנית מחוץ לארה"ב, שהושג לפני כן בהסתמך על ההפעלה בדגל פנמה שתוארה לעיל, ועדת הפיקוח על החימוש פנתה בשאלות מטרידות אל לאפסא וסרוויס אירוויס אך, לא עשתה מאמץ רציני למנוע המראת המטוסים. הם יצאו והגיעו בשלום ללא תקריות לפנמה.

בקליפורניה לעומת זאת התעכבו עדיין המטוסים. נעשו מאמצים להכין את המטוסים להמראה לפני חצות יום 14 באפריל. כן אחזו בכל האמצעים להור צאת כל יתר הציוד שהיה מוכן בארה"ב לפני שעת האפס.

המטוסים הועמסו חלקי חלוף וציוד והוכנו ליציאה. ברגע האחרון ניסו שלטונות המכס בקליפורניה להד תסתך על דרישות פורמליות שונות ולעכב יציאת המטוסים. אולם לאחר מו"ם מייגע הורשו המטוסים להמריא והוצאו אל מעבר לגבול המקסיקני לטיא חוואנה בליל ה-14 באפריל 1948. 2 מטוסי הקונ-סטליישון לא נגמרה התקנתם למועד היציאה, והם נשארו עדיין בקליפורניה. מטוסי הקומנדו שיצאו לטיא חוואנה נצטוו להמשיך בטיסה לאורך החוף המערבי של מקסיקו והלאה עד לפנמה. מטעמים שעד עכשו אינם סבירים, לא הוטסו מטוסים אלה לפנמה לאורך החוף. משום מה הוטסו המטוסים, שהיו עמוסים מעל לגבול המותר, דרך מרכז מכסיקו לשדה התעופה של מכסיקו בטיסה הנמצא בגבה של כ-5000 רגל. לאחר תידלוק במכסיקו סיטי החלו המטוסים ממריאים בדרכם לפנמה.

למטוס מספר R-134 אירעה הדממת מנוע בהד מראה. המטוס התרסק מרחק מיל אחד מקצה השדה כתוצאה מביצועי המטוס הירודים של הקומנדו בת-נאי הפעלה של מנוע אחד בלבד, בתנאי העמסה יתרה ובהמראה מגבה רב בצהרי יום חם ללא רוח. צוות המטוס — הטייס ווליאם גרשון והמכונאי גלן קינג — ניספו.

יתר המטוסים המשיכו ללא תקלה לפנמה ונחתו בשדה טוקומן. כן הופנו לפנמה משלוחים שונים

באותו זמן נתעורר הנער היהודי באמריקה להכרת הרצינות של המצב בארץ ישראל וביטוי ההכרה היה הרצון לשתף עצמם בפעולת ממש במאבק המ-תגבר. אולם מערכת פומבית גלויה לא היתה אפשרית ולכן לא הגיעו מאוויים אלה לידי מעשה.

עוד לפני כן הוקם גוף בשם "אדמה ועבודה לא-רץ ישראל" — שמטרתו היתה ארגון תנועת עליה חלוצית לשרות חקלאי זמני או קבוע בארץ. רצונו של הנער היהודי להשתתפות פעילה במאבק לא בא על ספוק במטרות המוצהרות של הארגון הוה ולכן לא היתה ההיענות מרובה. אולם, משהגיעה הכרטיסיה לידיו הצלחנו לגלות בה מועמדים רבים בעלי עבר תעופתי רציני. באנו אחר במגע ורבים מביניהם נענו לקריאתנו. למעשה, רבה היתה או הציפיה בקרב הנוער העברי באמריקה. רבים התדפקו על דלתות המוסדות הציוניים בצימאון לפעולה של ממש אך המוסדות לא השכילו לכוונם בצינורות המתאימים. ועוד נשוב לענין הגיוס.

### רכש על פני היבשות

בחדש אפריל התרחבו האופקים לפעולות הרכש. אחד מסוכנינו בא במגע במדינה אחת באמריקה הל-טינית עם אנשי המשטר והצליח לרכוש מספר מק-לעי 0.50 ותחמושת. בארץ אחרת הגיע ארזי להסכם עם הממשלה המקומית והיא העניקה לו סטטוס די-פלומטי. דבר זה נתן לו אפשרות לקנות נשק ות-חמושת בשם אותה ממשלה.

לאפסא וסרוויס אירוויס בקשו וקבלו רשות ממ-משלת פנמה להפעיל תחת דגלה צי הקומנדו והקונ-סטליישון משרה התעופה טוקומן, שדה התעופה הפנמי הגדול הראשון מחוץ לאיזור התעלה. שדה זה הושלם זמן קצר לפני כן בהוצאות מרובות ונשאר ללא שמוש כי חברות התעופה האזרחיות הבינלאומיות סירבו לעבור אליו מהשדה האמריקאי שבאיזור הת-עלה. לכן שמחה ממשלת פנמה להודמנות להפעיל משטחה צי אורחי "מסחרי" גדול.

בארץ אחרת באו במגע עם השלטונות המקומיים בדרג גבוה ורכשו תותחי 75 מ"מ, תחמושת, מספר טנקים מטפוס שרמן וציוד צבאי אחר. באותה הז-דמנות נבדקו כ-25 מטוסי קרב מטפוס פי. 47, "תני-דרבולט" על חמושם וציודם המלא וכמות נכרת של חלקי חלוף. כן נבדקו 3 מפציצי בי. 25, "מיטשל", מטוסים אלה נקנו בשעתם מממשלת ארה"ב בתנאי שלא יימכרו לכל מדינה אחרת. אולם, שלטונות אותה ארץ היו מוכנים להעביר לרשותנו ציוד זה תמורת תשלום יפה. במקום אחר הנתון לשלטון אמריקאי נערכה קדם לכן בדיקה במגרשי גרוטאות ענקיים שהכילו ציוד עודף של חיל אויר, סוכנינו באו לידי הסכם עם בעל הגרוטאות על רכישת מספר מקלעי 0.50, כ-400 מקלעי 0.30, כ-80 מנועי R-2800 למטוסי קומנדו ומבחר רב של חלקי חלוף והובלתם



עם מנהלת השדה ומפקדו נאמר שאנו נמצאים שם מטעם חברות לאפסא וסרוויס איירווייס והוקרים אפשרות להשתמש בקטניה כבסיס קבע לחברות הנ"ל אשר בדעתן לפתח שירות ענף באירופה, וכי בינתיים נעשה הסדרי שירות נסיוניים בשדה כדי לראות אם יתאימו לנו. ב-14 במאי הגיעו אלינו הדיים עמומים מהמתרחש בארץ, ואנו צפינו לראשונים המטוסים מבלי שהיו לנו ידיעות מדויקות על שעת בואם. לאחר שחלפו כ-24 שעות ללא ידיעות החל מפקד השדה להתייחס בספקנות לכל הסיפור ולאור הידיעות שנתפרסמו בעתונות על הנעשה בארץ החל לחשוך שיש בדעתנו להטיס המטוסים לארץ.

שני מטוסים הקומנדו הראשונים, RX-135; RX-138, הגיעו לקטניה בצהרי ה-15 במאי ומיד הוחל בתידלוקם ובהכנתם לדרך. הם נשאו בתוכם מטוס BT-13 מפורק שהיה מיועד להרכבה בארץ. אולם עד מהירה נתברר לנו כי מפקד השדה אמנם קיבל הוראות להרשות מעבר המטוסים, אך העובדה שהוראות אלה באו ממקור ממשלתי ברומא שלא היה מוסמך לכך רק הגבירה את חשדנותו. כל לחץ מצד דינו לא הועיל והמטוסים נאלצו להשאר בקטניה עד שיקבל הוראות מהרשות המוסמכת.

הוראות אלה הגיעו למחרת בצהריים, לאחר פעילות טלפונית קדחתנית קטניה — רומא והמטוסים היו חפשיים ליציאה. נתעוררה מחשבה לכוון את המטוסים לבסיס שהוקם בינתיים בזאטץ' שליד פראג, בצ'כוסלובקיה, אולם הוחלט להטיס קודם את שני המטוסים לישראל, לפרוק את המטוס שבתוכם, לקבל שם תמונה ברורה מהמתרחש ורק אח"כ להמשיך לטוס לצ'כיה. מסיבת הקשיים שנתעוררו הוחלט כי בדרך חזרה ימשיכו המטוסים מעבר לקטניה לאג'יקו שבקורסיקה אשר שם בינתיים הושגה רשות נחיתה משלטונות צרפת. לאור האמור לעיל החלטתי לצאת עם הקומנדו הראשון לארץ.

### אש נ"מ מת-ליאביב על הקומנדו הראשון

כך יצאו שני מטוסים הקומנדו מקטניה לישראל, או בשפת אנשי לאפסא — ל"אוקלהומה". המטוס המוביל היה RX-138 והמטוס השני RX-135. המטרה היתה שדה עקיר (עקרונ), אשר לפי הידיעות הקלושות שהיו לנו פונה זמן קצר לפני כן ע"י הבריטים והיה ברשותנו.

הקשר האלוותי שהיה צריך להתקיים במרחק רב מהחוף לא הושג ולכן אי אפשר היה לוודא מראש אם אמנם נמצא השדה בידינו. על כן החלטתי לקיים בין שני המטוסים קשר אלוותי דיבור, וכדי למנוע כל אפשרות של טעות בנווט כוונתי את המטוס הראשון לעבר שדה תל-אביב אשר לא היה כל קושי לזהותו אף בלילה ובכל מזג אויר. הכוונה היתה לפנות בדיוק מעל שדה תל-אביב לפי כוון המצפן לעקרון אשר גם אם לא יואר, אפשר יהיה לקבוע את

של ציוד וחלקים שהוצאו לפני שעת האפס ושם רוכזו גם צוותות אויר נוספים, טכנאים ואנשי אחזקה. התקרית במכסיקו סיטי גרמה דכאון רב וערערה את הרגשת הבטחון בצוותות האויר בפנמה. נשיא סרוויס איירווייס, שהטיס בשעתו אחד "הקומנדו" ממילויל לפנמה, היה אחראי על הפעולה שם אך, לא הצליח להתגבר על מצב הרוח הירוד. היתה צפויה סכנת התמוטטות כי צוותות האויר ייחסו את התאונה להעמסת יתר של המטוס ולגיהול בלתי אחראי של פעולות ההטסה. לאחר כמה שיחות טלפון עם פנמה החלטנו, שווימר ואנכי, לטוס מיד לפנמה על מנת להחזיר את הסדר על כנו. עם הגיענו לפנמה נערך בירור יסודי עם הצוותות, וכתוצאה מכך הורחק האחראי מתפקידו והטייס הראשי מונה במקומו. כמה מהצוותות סירבו להמשיך והוחזרו מיד לארה"ב. הצוותות הנותרים, בצירוף צוותות נוספים שגויסו בינתיים התחילו בתכנית הדרכה מסודרת שכללה טיסה ונווט שמימי כהכנה לטיסתם מעל לארץ קינזס האטלנטי.

בינתיים נעשה אקטואלי רכש הפי 47 והבי 25 באותה ארץ באמריקה הלטינית שנוכרה לעיל. הציוד שנבדק היה מוכן לארציה על מנת שיישלח לגמל ויובל באניה ישר לארץ. ברגע המכריע במו"ם נדרש סכום של כמיליון דולר כדי להביא את העיסקה לסיומה. אנו חכינו להעברת הסכום הזה מאירופה יום יום ולא יכולנו לקבל הסבר לעיכוב.

לכן הוחלט כי אצא מפנמה לאירופה כשבוע לפני יציאת המטוסים על מנת לברר סיבת העיכוב במשרדי הרכש בג'נבה ולמצוא פתרון לקושי הכספי. בבואי לאירופה נתברר כי הכסף שנועד לרכש בחצי הכדור המערבי הוצא בינתיים לרכישת מטרשמיטים, נשק ותחמושת בצ'כוסלובקיה.

ברומא נפגשתי עם דן אגרונוסקי שטיפל בבעי"ר תינו. התברר כי השדה בקסטיליונה דל לגו שנועד בתכנית יקום פורקן להיות נקודת מעבר לארץ (ואשר בו נעשו הסידורים הדרושים עם אנשי המקום), לא התאים להנחתת מטוסי סי. 46. לכן הוחלט לה"פנות את המטוסים לקטניה שבסיציליה, ולבדוק את האפשרות להקים שם בסיס.

### מפקד השדה האיטלקי מתייחס בחשדנות

הבולשת האמריקאית החלה מכבידה ידה על לאפסא וסרוויס איירווייס בניוירוק והיה חשש פן תהיה התערבות השלטונות גם בפנמה. לכן החלט להתחיל בהוצאת המטוסים בהקדם האפשרי.

ב-8 במאי יצאו המטוסים הראשונים מפנמה לאי-רופה ועברו בדרכם את טרינידד, בלם, נטל, דקר וקסבלנקה ועוד. אגרונוסקי ואנכי יצאנו לקטניה לה"קדים את פניהם. שדה התעופה היה גדול אך מונוח, כי נפגע קשות ע"י הפצצות בימי המלחמה. במגע



ברירה לא לנחות. המטוס הונחת נחיתה קצרה והוסע מיד לקצה המסלול כשמנועיו פועלים תוך כוונה לבצע המראה מהירה אם יתברר שהשדה בידי ערבים או אנגלים. פתחנו את דלת המטוס והצוות בקש ממני, לאחר שתקעו לידי אקדח קולט 45. להוציא ראשו מבעד לפתח ולהשיע את העברית המשכנעת ביותר שלי. תוך רגעים הגיע גיפ ומתוכו ירדו אהרון רמו ויהודה רבין, כשהם מפיגים את חששותינו. לאחר דקות מספר בא לנחיתה גם הקומנדו השני.

לאחר פירוק המטען ותדלוק המטוסים, ניתנו לק ברניט הוראות להטיס את המטוסים לזאטץ' דרך אג'קו והם המריאו כחצי שעה לפני הזריחה ביום ה' 17 במאי, כי היה חשש להפצצה ולהצלפה מצרית. בפגישה עם אהרון רמו וחברי שרות-אויר אחרים לובנו בהדרגה פרטי המשך מבצע „בלק“, כפי שעתיד היה להקרא, אך תנאים נאותים וסיי דורים לטיפול במטוסים המגיעים בלילות לא הושגו במלואם עד אשר הוקם להק התובלה האוירית (לת"א) הישראלי. בינתיים, במשך 7-10 הימים הבאים, עשו גם יתר המטוסים את דרכם מאמריקה הדרומית לקטניה, ופרט לשני הראשונים שצויינו לעיל, הופנו לזאטץ', שם הועמסו בהם מקלעי „בוה“, רובים, החמושת ופצצות ותוך זמן קצר גם ראשוני מטוסי המסרשמיט 109.

(המשך יבוא)

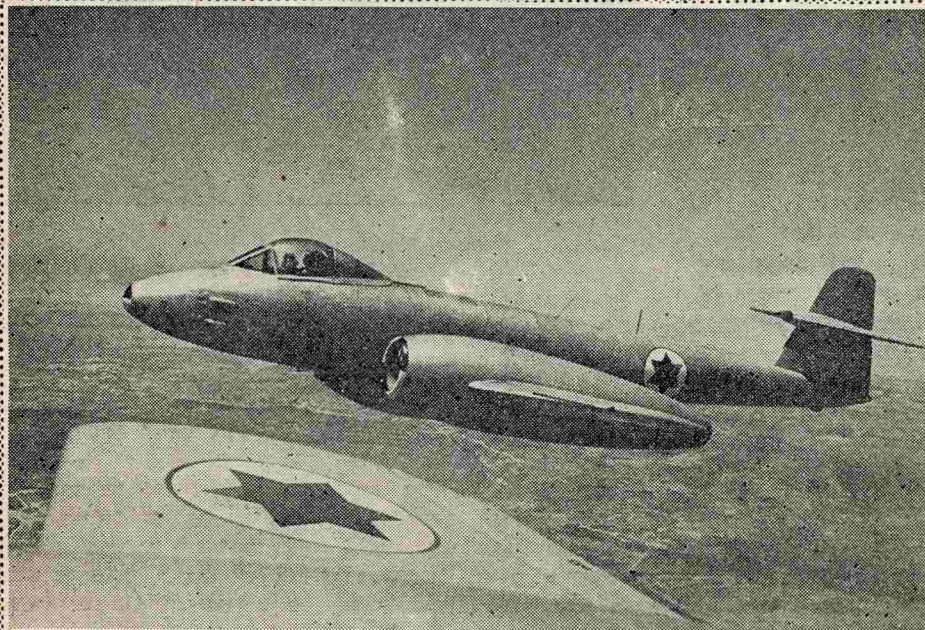
מקומו לפי אורך זמן הטיסה מתלאביב, שהוא קצר ביחס.

בשעה 22.00 בערך, בליל ה' 17 במאי עברנו את החוף מעל לשדה תלאביב בגובה של כ-1000 רגל. לא היה כל קשי בויהוי השדה אם כי היה שרוי באפילה מתלטת, אך כפי שהתברר לי אחר כך הופצץ השדה קשות ע"י המצרים בשני הימים שקדמו לבואנו. המתיחות ששררה בשדה והעדר קשר יעיל בין ש.א. לבין המנגנון בחו"ל הביאו לידי כך שנפתחה עלינו אש נ"מ 20 מ"מ בעברנו מעל לשדה, והאש כמעט פגעה במטוס. התחמקנו מהאש, הוחרנו באלחוט את המטוס שמאחורינו, ולבסוף קבענו כוון טיסה לעקרון. קשר אלחוט עם עקרון הוקם אך קשר אלחוט-דיבור לא הצלחנו להקים. תהליך ההזדהות המורכב של מבצע „יקום פורקן“ הוחל בו אך הוא לא הושלם במלואו. שדה לוד (שהיה אז בידי הלגיון) ניסה למשוך אותנו ע"י אותות אור עירניים ביותר אך חסרי משמעות. הגענו מעל לעקרון, ולאחר דריי שותינו החוזרות ונשנות הוארו סו"ס אורות השדה אך גם תאורה זו לא התאימה בדיוק למוסכם בקוד המבצעי של „יקום פורקן“.

### נחיתה בעקרון עם אקדח ביד

היינו במבוכה כי לא הוברר לנו סופית אם אמנם שדה עקרון נמצא בידינו, אך קבלת הפנים החמה מעל לתלאביב והקטנת מלאי הדלק לא הותירו לנו

## דסיסי זלרנות



ראשון מטוס הסילון של החיל — גלוסטר מטאור.



משאל מיוחד מגלה אפיזודות אויריות מרתקות

# „מה היתה חוויתך האוירית

מאת מירה אברך

## רעית הנשיא: „טיסה מעל מדבר סיני“.

ברם, רעית הנשיא, הגברת רחל ינאית בר־צבי, לא היססה אף דקה. לגביה לא היתה שום התלבטות מה היתה החוויה שהשפיעה ביר תר על הלך רוחו של נשיא המדינה, והלך רוחה: לא ההפצצות האויריות בימים בהם התבוננה ישר אל תוך ההרעשה ללא מקלט ראוי להקרא בשמו, שעה שהייתה מנהלת חווה הקלאית לנוער ליד ירושלים, ולא שאר חוויות מסוכנות השפיעו עליה כאותה חוויה שהשאירה עליה ועל בעלה, נשיא המדינה, את הרושם העמוק ביותר: „זו לא היתה חוויה אוירית שלנו בלבד! זו היתה חוויה כל עם ישראל. טיסה מעל מדבר סיני לאחר 3000 שנות גלות... לא אוכל לתאר לך את הטיסה במלים, כי אין מלים כדי לתאר!...“

אם תפנה אל מישהו ותשאל אותו מה היתה החוויה האוירית שהשפיעה עליו ביותר משך כל ימי חייו, — יאלצו דווקא, יהררו קמעה, יגרדו ראשו ויגמגמו במבוכה: „חוויה אוירית... מה פירוש... כלומר, — למה כוונתך... לא היו כל חוויות אויריות בחיי...“ וטרם הספיק להגדיר את כוונתך, יאורו פניו, וברך של זכרון ינצוץ בעיניו, ובחיוך רחב ישקע הוא בעבר הרחוק: „אה, כן! זה באמת היה משהו... שערך נא בנפשכם...“ ומדא להא, יתגלה לך שלא אחת ולא שניים אלא לרב — רבות בחייו החוויות האויריות.



נשיא המדינה ורעייתו שחוויה האוירית מתוארת בעמוד זה.

נשי הצוות לכמה שעות טיסה מצטייד האוירון בדלק, והוא השיב לי: „כדי טיסת ארבע שעות!“... היות והתחנה הקרובה לנחיתה היתה אלמאזה שבמצרים, במרחק של שתי שעות טיסה, הרי שהדלק הרורבי הספיק לטיסת שעתיים. יצאנו לאלמאזה בשעה שמונה בערב. בשעה עשר ראינו מתחתנו ים של אורות. אלמאזה. אולם, לתמהוננו לא עשה הצוות שום הכנות לנחיתה, ולעומת זה הרבה האוירון לחוג מעל אלמאזה. הרי גשנו גם אותות עצבנות רבה בקרב אנשי הצוות.

## שר החינוך, מר זלמן ארן: „גורל מוטס מנגד!“

היום ברומא, מר אליהו ששון, ואנכא, רכשנו מקומות במטוס צ'רטער צרפתי. הרוב המכריע של הנוסעים במטוס זה היו ישראלים, כמה אורחים מצריים וארבעה אנשי הצוות הצרפתיים. בנתיב טיסתנו נחת האוירון באחד משדות התעופה שבדרך כדי להצטייד בדלק. במקרה שאלתי אחד מא-

החוויה המעניינת והמסוכנת ביותר שייכת ללא ספק לשר החינוך, מר זלמן ארן, המספר לנו: — לנו: — „באוקטובר 1946 יצאתי מן הארץ, פאריזה, לפגישה עם ראש הנהלת הסוכנות היהודית דאז, דוד בן גוריון. כעבור זמן קצר עמדתי לשוב ארצה. שגרירנו של



החלטתי כי זה „מספיק ודי“, — תקעתי ידי בחול וחדלתי להתגלגל. קמתי על רגלי ובפירוש אמרתי בקול רם: „החיים מתחילים מחדש!“

התמונה שנתגלתה לפני היתה כזו: אוירון בוער מכל הצדדים, לידו כמה גופי אדם או גופות אדם... במרכז השטח המואר על ידי בעירת המטוס, (שטח קטן מאד), תקוע צור סלע. סביב צור הסלע פוורים, שכובים, כעשרים נוסעים פצועים, זועקים ונאנקים. מלבדי היו עוד שלשה נוסעים שלא נפצעו כלל או שפצעיהם היו קלים. קרענו חולצות והכנו תחבושות לפצועים. לחלק ניכר מהם עשינו משענות מהחול להחזיק את אבריהם הפצועים. רק עם שחר נתגלו בפנינו חולות המדבר בהם תקוע היה ההר שבו התנגש האוירון. כעבור 36 הגיעו למקום שוטרים מצריים במכונית משא. עד לבואם מת אחד הפצועים הישראליים. עם בואם מתה אחת הפצועות המצריות. אותו לילה שוכנו הפצועים בבית חולים מצרי. רי מאז המקרה הזה טסתי רבות, אך, היחס „החדשני“ לאוירונים, נשאר בי עד היום הזה...“

# הגדולה ביותר?



שר החינוך והתרבות  
מר זלמן ארן

הציץ שטח אדמה מואר. לא ידענו אז, כי היתה זאת באמת דלת המטוס שנתהפך ונתבקע בעת ש„התנשק“ עם פסגת הר קטימון, כ־250 ק"מ מקהיר. קפצתי דרך הפתח! נפלתי ארצה והחילותי להדגלגל על פני שיפוע חד. כאשר

אחרייכן חזל המטוס להסתובב מעל לאלמאזה ופנה אל השכת הלילה. כמו שאר הנוסעים, לא ידעתי אף אני כי סיבת אי הנדחיתה נגרמה על ידי קלקול קשר הרדיו של האוירון ואי יכולתו לתאם נחיתתו עם שדה התעופה באלמאזה. (כך הוסבר לנו אחר־כך).

הייתי היחיד מנוסעי האוירון שידע לעומת זאת, על סמך האינפורמציה המקרית שקבלתי, כי בשעה שתיים עשרה בלילה יבוא הקץ לטיסה... בדרך כלל, לא גילו הנוסעים סימני היסטריה, אם כי, בלי אומר, הבינו כי גורלם מוטט להם מנגד.

לא ידוע לי על מה חשבו אז שאר הנוסעים. כשלעצמי, התריכתי בסיכום חשבון חיי עד לטיסה זו. רק כאשר החל האוירון לנחור, להודעו, לעלות ולרדת — התבוננתי בשעון שהצביע על המשך דקות לפני הצות... המשך דקות עד לרגע בו יגמר הדלק!! מיד אחרי זה נשמעה חבטה גדולה! בתוך המטוס השתרר לפתע ערפל אדמדם מלווה זיקי אש, זעקות ואמירת וידוי על ידי מי שהו... קמתי ממקומי ומיד, הריפתי על הרצפה על ידי הגזים המחניקים. קמתי מהרצפה ולא הופלתי שנית, כשניסיתי, ללא הורעיל, לפרוץ באגרופי את החלון האטום שליד מושבי! אז, הפרייתי צעדי לכוון שהיה צריך להורבילני אל דלת האוירון. מצאתשם כמה אנשים שניסו כמוני, לדחוף ברגליהם, מה שנראה היה לנו כדלת האוירון!... תוך כדי כך נשמע קולו של אחד הדוחפים: „ממזר! אתה דורך על רגלי“, ופתאום, נפער חלל ב„רצפה“ ממנו

## שר המשטרה, מר בכור שיטרית: „אם משהו יתקל-קל במטוס — קפוץ החוצה!“

בכור שיטרית התבונן על רייס בתדהמה; כיצד זה יגיעו תוך שעה לחיפה. כאשר הכביש לחיפה עבר דרך תולכארים, והדרך ארכה אתה מתכוונן לטוס לשם? אולם כשלוש שעות... אולם, פקודה התלוצץ שיטרית; „שמא, מר רייס, זו פקודה! בחיך על שפתיו רייס לא חיך. הוא ענה קצרות: „בודאי!“ ולפני שהספיק שיטרית לבלע את תמהונו על כי דברי הלצתו עומד רייס לבצע בריצינות, כבר ישבו השניים במכוניים בדרך כלם לרמלה, — משם עמד המטוס במצאת לחיפה: „מעולם לא הייתי למצאת, ובאמת — לא הרגשתי כי אני רוצה להתנסות בזאת! התלור! אך כדי לא להראות זאת, התלור צצתי בדרך עם רייס ואף שאלתיו

פחות מסוכנת ויותר משעשעת הייתה הטיסה שנחרטה בזכרונו של שר המשטרה, בכור שיטרית; — הטיסה הראשונה של חייו! זה היה בשנת 1933, ודווקא בארץ ישראל! מר שיטרית היה אז קצין משטרה; עוזר מפקד בית הספר המשטרתי, „יום אחד“, מספר השר שיטרית, „ישבתי בתחנת המשטרה שבשדרות רוטשילד בתלאביב (ליד המקום בו נמצאת עתה השרגירות האמריקנית). לפתע נכנס לתחנה סגן המפקח הכללי של המשטרה, הקצין הבריטי, מיסטר רייס. השעה היתה שלוש אחר הצהרים. הוא הודיעני קצרות: — „על שינינו להיות בשעה ארבע בחיפה, כדי להעיד בבית המשפט המחוזי שם!“



דעתי לרייס: „עכשיו, כשאין אנו ממהרים, אתה יכול לטוס, ואילו אני — אסע לי ברכבת...“

אולם, משמסרנו את עדותנו ועי מדגו לחזור לשדה התעופה כדי לחזור תל-אביבה, אורתי עזו והור

ספק בצחוק, ספק ברצינות, שמא נספיק עוד לערוך את הצוואות שלנו... ברמלה כבר חיכה לנו

## שר המשפטים, מר פנחס רוזן: ציפיה בת 29 שעות בשדה לוד

ונאים מילקוטי הצד שלהם ובל- עום בתיאבון, כאשר קיבתו הרר עבה מתחרה בזמורה ברעש המ נועים...

כאשר נאמר למר רוזן, בהגיעו לשדה התעופה של רומא, כי יהיה עליו להמשיך דרכו לפאריז ברכבת, כי חיילים נוספים עומד דיש לעלות למטוס, קשה הייתה



שר המשפטים  
מר פנחס רוזן

עליו ההחלטה — למרות שהיה עליו להגיע לפאריז בדחיפות — אם עליו להצטרף או לשמוח...

## חוויותיו האויריות-דתיות של שר הדאר, ד"ר יוסף בורג

מנתי לפני טיסה? ביקש השר לדעת. הדיילת התבוננה בו במ בוכה: „אוכל כשר? וכיצד זה יתכן שהזמנת! רק הזמנה אחת היתה לאוכל כשר!“ קבעה. מה לכה למעשה, החלה הדיילת חוקרת בענין, ונסתבר לה לאינדיבידואל, שאת האוכל הכשר מסרה בטעות ליהודי אחר שנמצא במטוס. אולם — שלא הזמין כלל אוכל כשר. הסבירה הדיילת, בהתנצלה: „אנא, סלח לי! אולם, הייתי משוכנעת כי אותו יהודי היושב בחזית המ טוס הזמין את האוכל הכשר... הוא נראה בדיוק כיהודי דתי...“ התוצאה; משך כל הטיסה האר

יותר שעות מאשר הוא טס אי פעם במטוס. המתין שר המשפטים פנחס רוזן, בשדה התעופה של לוד, למטוס שעמד להטיסו זו הפעם הראשונה בחייו; הוא חיכה עשרים ותשע (29) שעות ארוכות למטוס נושא-גיסות של חיל האויר הבריטי שעמד לקחתו ב„טרמפ“ לשיבת הועד הפועל הציוני שהר תקיימה בשנת 1947 בפאריז...

קשה לו למר רוזן לשכוח כיצד לאחר המתנה של עשרים ותשע שעות ללא אוכל או משקה, ומבלי שיוכל לחזור לביתו, — שמא יגיע המטוס — מצא עצמו נחרד למראה ספסלי העץ הקשים עליו הם נדחקו בתוך המטוס חיילים בריטיים בלתי ספורים, שמיהרו לחזור לביתם בבריטניה... ועל כל הפרימיטיביות של המטוס הצר באי, הרי ששר המשפטים דהיום, גם לא ידע כי היה עליו להביא עמו צידה לדרך; כך ישב כל הדרך מלוד לרומא — רעב מה ציפיה הארוכה בלוד — והתבונן בחיילים שהוציאו כריכים שמנים



שר המשטרה  
מר בכור שטרית

המטוס; מטוס צבאי, קטן ופתוח לחלוטין! ניגש אלינו קצין בריטי ותלה איזה מין חפץ מוזר על גבינו, „מה זה?“ שאלתיו. „זהו מצנח!“ הסביר לי קצרות, ומיד „ניחם“ אותי: — „אם משזו יתקלקל במטוס, אז תקפוץ החור צה, ולאחר שתיפול 100 מטר, תפתח את הפאראשוט...“ חגרנו המצנחים והרגשתי רגש מוזר בל בי! לא שיערתי לעצמי שאם אקפוץ, אוכל לדעת בדיוק מתי נפלתי 100 מטר, כדי לזכור לפתוח את החפץ המוזר שהוגדר לי כמ צנח!...

טיפסנו לתוך המטוס; רייס, אר נוכי והטייס. לכסאות הורכבה שר שרת בה קשרנו עצמנו למושב, והמטוס החל מתרומם. בתחילה כשהתבוננתי מטה, החלטתי ש — מוטב לא להתבונן... כשסוף סוף נרגעתי נהייתי להיווכח כי יכול אני להכיר כל פנח אותו אנו עוברים... הרוח היתה נור ראה, והמטוס התנדנד כנדנדה ממש... מאחר שלא היה למטוס גג, נדמה היה כאילו כל רגע עלולים אנו להתנופף עם הרוח, וליתר בטחון נאחזנו בדפנות המ טוס... ו— תאמינו או לא; הגענו לבית המשפט המחוזי בחיפה בדיוק ארבע דקות לפני התחלת המשפט, בארבע דקות לפני השעה ארבע!

אולם, מה נדהם בראותו שהאר כל המוגש לו, איננו האוכל הכשר אותו הזמין, אלא — „סתם אר כל“, כפי שהוגש לכלם! „והיכן הארוחה הכשרה שהר



## מר משה שרת: שיא בצבירת שעות טיסה

עזו השאירה על שרת אותה טיסה מארצות הברית לאירופה, בה הרגישו לפתע הנוסעים בריח חרוך,



מר משה שרת —  
בילה שלושים יום במטוסים

העולה באפיהם... מיד, כמובן, נוצרה מתיחות נוראה בין הנוסעים. כלם החזירו, החלו מתבוזזים לנימין ולשמאל כחיות בכלוב, כשפתח מוות נראה בעיניהם. לא מעט גברה המתיחות על ידי עצינותם של הדייל והדיילת שהתרוצצו במטוס כדי לחפש את גורם השריפה... לבסוף נתגלה כי היה קצר במטוס וששטיח החל להיחרך... מגלה עתה שרת: "באור חו רגע כבר היה דומה לנו שזהו הקץ! מחשבה חלפה במוחי שיש לפגוש את הרגע האחרון בכבוד! החלטתי כי יש למסור למישהו את מחשבותי האחרונות, ברגע המוות, אולם כאשר התבוננתי סביבי כדי להחליט למי מחברי לטיסה אמסור מחשבות אחרונות אלה, נזכרתי, שאם אשרף אנכי, ישרפו אף הם עמי... זה היה רגע מחריד, אולם טרם הספקתי להרהר בו, וכבר נסתיימה הפרשה בכי טוב!"

## שר הבריאות, מר ישראל ברזילי: "טיסתי הראשונה עם פיניה, איש נעון"

פנחס בן פורת ("פיניה") ז"ל איש נעון, (שניספה אחר-כך במיטוס "אל-על" שהופל מעל לבולגריה) הדגים בפרימוס הקטן, בו

"שיא" בצבירת שעות טיסה, נתון ללא ספק בידי ראש הממשלה ושר החוץ לשעבר, מר משה שרת. בימי מלחמת העולם השנייה נעדר שרת שמונים יום מהארץ, מהם בילה שלושים יום במטוס... שלושים יום שהתחלקו לשלוש טיסות של עשרה ימים כל אחת טיסות שהיו "מסורבלות" למדי, לרגל קשיי התנועה בגלל סכנות המלחמה. מקהיר ללונדון למשל, טס שרת עשרה ימים, דרך אפריקה המרכזית. מלונדון לגניו יורק היה עליו לטוס עשרה ימים דרך בראזיל וברמודה... ושוב, מגניו יורק לקהיר, עשרה ימים, דרך טרינידד... אולם, הן חוויה האוירית אותה לא ישכח לעולם, היתה באחת הטיסות הללו; כאשר טס 15 שעות בדרכו מפריז טאון לליסבון. "זה היה מטוס אמפיבי קטנטן", מספר שרת, "ותא הנוסעים היה קטן מדי כדי להכיל בתוכו את שלושת נוסעיו. היינו — אנגלי חולה אנוש, שסבל מעודף של כדורי דם לבנים, פליט יגוסלבי, ואנכי, ישבנו שלושתנו במעגל, כאשר ברכינו נוגעות אלו באלו... היה זה בלילה, מסביבנו היה חושך מצרים, וכמו כן מסיבות בטחון — פנים המטוס היה חשוך לחלוטין. האנגלי החולה לא הוציא כל הדרך מילה אחת מפיו, אולם, כשעון ממש הפליט כל עשר דקות אנחה עמוקה... היוגוסלבי לא ידע אף שפה פרט לסרבית, ואילו אני שפשפתי ברכי בברכיהם בחשכה, לא יכולתי לזוז או לנוע, לא יכולתי לעצום עין, ובמצב מחריד זה חיכיתי בכליון עינים 15 שעות הארוכות ביותר בחיי — תחלופה... יש לשער כי רושם לא-פחות

רוכה, לא באו אל פיו של שרת הדואר אלא שני תפוחי עץ... ובהגיעו ד"ר בורג למקסיקו, בני אמו בפני יהדות המקום, סיפר להם על המקרה, בהוציאו מוסר השכל: "נראה שליהודים בעולם, הרוצים לחיות כיהודים, לא מאפשרים זאת; ודוקא אלה המבכרים לא להתבלט כיהודים, — להם דוקא מזכירים זאת...!" והנמשל, קבע שרת הדאר בפני יהדות מקסיקו: "יהודי המערב, היכולים להגר לישראל ולחיות בה כיהודים, נמנעים מלעשות זאת,



שר הדואר  
ד"ר יוסף בורג

ויהודי המזרח, הרוצים להגר — להם לא מתירים זאת!"... בזאת לא נסתיימו ה"חוויות האוויריות" של שרת הדאר; דוקא כשמייהר ד"ר בורג להגיע לפני ערב יום כיפור לגניו יורק — קרתה למטוס תקלה, והוא נאלץ לנחות... איי באהאמה... מבלי להכנס לפרטים ארוכים על סיבת הקלקול, ההנדיה עצמה, וכיו"ב מגלה השר ש"אין ספק שזו היתה, לכושיים ילידי המקום, הפעם הראשונה בה ראו דבר שני-ראה להם כתחנת רדיו עם משדר וחוטמים, שהופעלה במקום, כדי לדעתם, לעמוד בקשר עם תחנת השידור הקרובה ביותר. מה נדהמו כאשר שרת הדאר הישראלי ניסה להסביר להם (לכ"א כמובן) שהוא אינו משדר מהתנת שידור, כי אם — מניח תפילין..."



יצא מן הנפילה לתוך „שק האויר“ ללא כל גרימת נזק; כל אשר הרגיש היה שקיבתו מתהפכת...

### שר התחבורה, האלוף משה כרמל: הרי זו שערוריה להטיס בריגדיר במטוס שכזה!

אלוף משה כרמל, בעל חוויה אווירית אשר לא תשכח מלבו



שר התחבורה  
אלוף משה כרמל

במהרה, כיאה למי שהיה אלוף בצה"ל והגו כיום דוקא — שר התחבורה!

חוויה, אותה הוא מספר כאן מילולית: —

בעת ההתקפה הגדולה והממור שכת של מאות אנשי כנופיות על יחיעם, כשאזלה התחמושת ולא היתה כל אפשרות לבוא לעזרה בדרך היבשה, ססתי מעל יחיעם באוירון קטן, ישן, טעון רחמים ושאינו מעורר אמון כלל, הטיס עצמו לא הסתיר את חששותיו ממצבו של האוירון, היסס אם להמריא או לא להמריא — אבל עשה הכל ברוח טובה ובגאמנות גדולה, הגונו מעל יחיעם שעה ארוכה, ראינו את עמדות הערבים בסביבה וזרקנו לתוך הישוב את התחמושת, בלוויית מלות עידוד אחדות, אף שהאש לא שככה עד יין, התרוממו הכל מעל עמדותיהם, נופשו לנו בידיהם, היינו בעיניהם שליחים מביאי בשורות עידוד ו תקוה מאחיהם אשר מעבר למצור, אשר יחלצום ויגאלום.

מד על צדדיו, וניסה את כל פרטי האירובטיקה האווירית על כל ענף פיה, אפילו כיום מחויר ברזילי בהזכרו באותה טיסה, כשהוא מ"גלה: „הנשמה כמעט ופרחה מתוך גופי! אולם, נשכתי את שפתי ולא הוצאתי אף הגה מפיי! לב" סוף קרא פיניה לעברי: הטייסים שלנו ראויים למטוסים רציניים יותר מפרימוסים! קראתי חורה לעברו: עתה מבין אנכי מדוע אתה מטלטל אותי כל-כך: כדי להפגין את יכולת הטייסים שלנו! אולם, אני מבטיחך שעוד יבוא היום ונקבל מטוסים שיוזקקו ל-טייסים עוד טובים מאלה שיש לנו!"...

עתה מודה ברזילי, כי באותו רגע עצמו, הן פיניה, והן הוא עצמו, לא קיבלו את הצהרתו ברצינות... „בהגיע הידיעה על נפילתו הטראגית של חלוץ הטייסים, הבחור האמיק, פיניה, נתכווץ בי לבי, ונזכרתי בטיסתי הראשונה עם חברי הקבוצניק, איש נען"...

הטיס ב-1947 את ברזילי מועדת היסוד של מפ"ם למועצה האירור פית של השומר הצעיר בפראג, את כל כושר האירובטיקה שלו, לא ידע כי זו הפעם הראשונה הישראל ברזילי ראה מטוס מצדו הפנימי. הפרימוס הקטן, שפרט לטייס ולנוסעו היחיד, קלט בקושי שתי מוודות, עשה צניחות מסמרות שער על פני הים, הצטיין בסביבים פתאומיים ומסחררים, ער



שר הבריאות  
מר ישראל ברזילי

### שר הפנים, מר ישראל בר יהודה נפל ב„שק (אוויר)“

בדיוק באותו מקום בו נפלו ונהרגו ימים ספורים לפני כן מספר גדול של צליינים אשר טסו במטוס



שר הפנים  
מר ישראל בר יהודה

חכור בדרכם הביתה, כבואם מק"ב לת ברכת האפיפיור, ואמנם — מהאפיפיור עלו — ישר השמימה! ובכל זאת, יש ליהודים יותר מזל מאשר לצליינים; בר יהודה

הטיסה מעל הרי האלפים איננה תמיד מן הדברים הנעימים, ויש טייסים המשתדלים לעקוף בתוכנית הטיסה שלהם את האלפים על-מנת לא לטוס ישר מעליהם, אולם מה נהנה השר ישראל בר יהודה, כאשר למרות הוראה מקובלת זו, החליט הטייס שהטיסו בשנת 1947 מבריסל לישראל, לעבור מעל להרים עצמם, כי — לדבריו — כדאי לחסוך את זמן הטיסה הנוסף והמי יותר, כאשר היום יפה ונאה, כאר תו יום שבו נערכה הטיסה... נזכר עתה בר יהודה: „מה נהדר היה לראות את הצבעים הוורודים, כחולים ואדומים של קרני השמש המשחקים בתוך השלג שכיסה לחלוטין את האלפים, ביום בהיר כיום הזה, עד — עד — שלפתע הרגשתי בבהלה כי אנו נופלים!!! פשוטו כמשמעו, נופלים בעומק של 200 מטרים לתוך „שק אווירי“! נבהלנו! זה היה



**ראש הסגל הדיפלומטי בישראל, שגריר צרפת, מר פיאר-אויג'ין זילבר: „פגישה באויר עם, מסר-שמיט' גרמני“.**

וראש הסגל הדיפלומטי בישראל, השגריר הצרפתי, מר פיאר-אויג'ין זילבר? כקומנדור ימי בצי הבריטי, בעת מלחמת העולם השנייה, לא חסרו לו למר זילבר חוויות אויריות. הפצצות, מטוסי קרב ומפציצים הפכו לגביו כולם חוקי היומי. אולם שתי חוויות השאירו עליו את הרושם העז ביותר — שתי חוויות מלחמתיות, אולם שתיהן שונות תכלית שנוי זו מזו.

בראשונה, מגלה השגריר, לא הרגיש שום רגש של פחד, למרות סכנת המוות הכמעט בטוח שהייתה כרוכה בה, ואילו בשניה, הרגיש פחד מהו.

„לראשונה“, מספר השגריר, „יצאתי במטוס סיור בהבסיס שלי נו באלכסנדריה שבמצרים כדי לצי לם את השטח של דרום האי כריי טים, יצאנו כשהשמש זורחת, אולם לפתע, כאשר כבר פנינו לחזור לבסיס, השתנה מזג האויר לרעה, והנה, באותו רגע, ראינו מרחוק נקודה קטנה שחורה שהחלה מתקדמת לעברנו! בתמימות שאלתי את הטייס: „מה זה?“ תשובתו היתה יבשה: „... מסר-שמיט!“ ... המסרשמיט התקרב במהירות הבזק, עד שטס במקביל לנו; סברתי כי הנה, זהו רגעי האחרון, כאשר לפתע, פלא פלא אים, נבלענו על ידי ענן עבה, ענן רך ומעורפל כצמר גפן! הסתובבנו והסתובבנו בו, וכאשר לבסוף יצאנו ממנו לא ראינו עוד את מטוס האיב... לעולם לא אשכח „פגישה זו שבאויר“, אולם למרות שסברתי כי התקרבותי למוות בטוח, לא פחדתי אף רגע, כי — המוות אינו מפחידני, כאשר אינו מלווה רעש מותח עצביים!“

יין אדום, תוך כדי הגשת האוכל פנה אלי כמהסס:

— תסלח לי, תסלח לי מאוד. האוירון היה רעוע ביותר והיתה סכנה גדולה להמריא. ההרגשה איך התקשיתי לעלות אחר שצללנו ליד אילון? עובדי הקרקע שלנו הם גוראים ועושים מלאכתם ברישול המסכן את הטיסה. סבור הייתי, כי אתה נשלחת עליידי אגף האפי סנאות כדי לסייע בידי לשלשל למטה את חבילות התחמושת, והנה בשעה שחכיתי לך ליד המטה נודע לי מפיו הוקיף, כי הנך בריגדיר, מפקד כוחות ההגנה בצ'פון הארץ. הרי זו שערוריה שאין למעלה הימנה להטיס בריגדיר באוירון שכזה. תסלח לי, אין לכם סימני דרגה, ולא יכולתי לדעת את תפקידך...

מששבנו ונחתנו בשדה התעופה בתל-אביב, היתה רוחנו טובה עלינו — התקפת האויב נהדפה באבידות גדולות לו, יחיעם נשאר איתנה, התחמושת הוטלה בשלימות. ביקשתי מן הטייס — מתנדב ששירת בעבר בצבא האדום — שהיה עייף ועולה, כי יבוא עמי לארוחת-הצהרים. בדרך סרתי לרגע עים למעון המטה הכללי למסור דו"ח קצר על המצב ביחיעם, כשהטייס מחכה לי ליד שער הכניסה לבנין. בצאתי נדהמתי לראות כי פניו אינם כשהיו — אינו רצינות נוקשה נמתחה עליהן פתע ושמץ זרות, מבלי שאוכל לדעת סיבה לדבר. בבואנו לבית האוכל ישבנו לשולחן לבן, בפנינת חדר מוצף אור, צבעים ונברשות. הוא ישב בקצה הכסא כמי שכפאו שד. על השולחן הוצבו שתי כוסות

**שרת החוץ, גב' גולדה מאיר, ושר העבודה מר מרדכי נמיר — חוויה אוירית משותפת בשמי ברית המועצות**



שר העבודה מר מרדכי נמיר



שרת החוץ גב' גולדה מאיר

הראשונה בה נחתמו דרכונים יש-ראלים בחותמת רוסיית... המטוס הרוסי בו טסו היה מלא אך ורק ישראלים, כי כל עובדי הצירות — שהוקמה אותה שעה, על מש' פחותיהם וכל הפציהם, נמצאו במר טוס. אולם, — החוויה הגדולה מכל: זו היתה הפעם הראשונה באלפיים שנה, ובכלל, שכל הנור טעים במטוס רוסי, דיברו אך ורק — עברית!...

גברת גולדה מאיר ומר מרדכי נמיר התנסו בחוויה אוירית משותפת: גולדה מאיר טרם הייתה אז שרת חוץ ומרדכי נמיר לא היה שר העבודה. זה היה מיד עם הקמת המדינה כאשר גולדה מאיר (אז; מאירסון) יצאה לכהן כצירה ראשונה של ישראל במוסקבה, ונמיר יצא עמה כיועצה... אין ספק שלגבי שניהם היתה זו חוויה גדולה: זו הייתה הפעם



צאים! הדלק יספיק לעוד שעה וחצי בלבד!..."

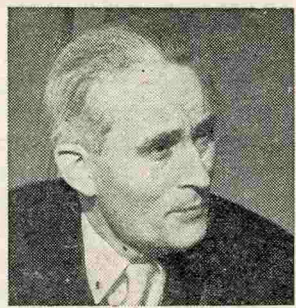
המשכנו לטוס, טסנו וטסנו וכך אשר שוב התבוננתי בשעוני ראיתי שחלפו בינתיים כבר שלוש שעות ורבע! היה ברור כי כעבור רבע שעה או קצת יותר מזה יאול הבנזין לחלוטין! ו — טרם ידענו היכן אנו... הרדיו לא פעל, סביבנו הכל היה חשוך ואף מצב רוחנו לא היה בהיר יותר... חלפו עוד עשר דקות, שעת הא"פס ממש הגיעה, כאשר מג הא"ויר התבהר במעט ויכולנו לראות מתחתנו חלקי אדמה. לא ידענו מהו המקום, אולם החלטנו שאפילו אם ארץ ערבית זאת, יש להס"תכן ולנחות, ומה נדהמנו בהנ"מיכנו, בראותנו כי אנו עומדים לנחות בשדה התעופה של — רודוס, — אליו הגענו בסיבוב של 160 מעלות, מצדו השני... בשדה התעופה המתין לנו ראש משקיפי האו"ם, הגנרל ריילי, חיזור ומודאג, כשעמו פמליא של קציני או"ם חרדים, רק יצאנו מהמטוס, וכבר אץ הגנרל לק"ראתנו וגילה לנו כי בחרדתו שיגר משחתת אמריקנית לחפשונו, בתקווה שאם המטוס שלנו נפל או נחת נחיתת אונס, אולי ימצא רב חובל המשחתת לפחות את שרידי מטוסנו...

הגנרל ריילי הוציא ממלתחתו בקבוק ויסקי, מזג לנו מהמשקה והרים כוס להצלתנו, כאשר נפ"תחה הדלת ורב החובל של המש"חתת נכנס לחדר, קפץ לדום, הצדיע בפני הגנרל והודיע בקול: "צר לי להודיע, אדוני הגנרל, כי לדאבוני לא מצאתי אף שריד של המטוס או נוסעיו האבודים..."

**מר טדי קולק, מנהל משרד ראש הממשלה: חוויה אוירית? כיצד אדע זאת?..."**

מנהל משרד ראש הממשלה, טדי קולק, טוען שלו אין כל חוויות אויריות! אומר טדי: "כיצד תהיה לי חוויה? הרי ברגע

המורד, כי אני ירא רק כשהסכנה מלווה ברעש פיזי, ובתוך כל הרעש המחריד הזה עלי לשבת ללא כל תנועה מצדי, משוטח



ראש הסגל הדיפלומטי בישראל שגריר צרפת מר פיאר'אויג'ין זילבר

על רצפת האניה, כאשר מטוסים שורקים, פצצות מתפוצצות, אנשים זועקים, וראין לך אפשרות לנוע או לנוו! אפילו לברוח אי אפשר, כי לאן תברח מעל אניה?"...

**"קפיצתו" האוירית של רב-אלוף יגאל ידן**

העמיד האו"ם לרשותו "מטוס" או"ם" קטן עם שני טייסים שויצריים: —

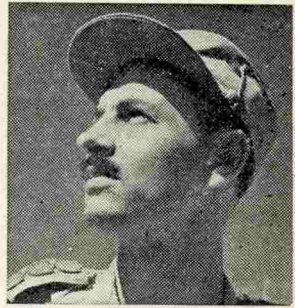
"יצאנו מתל-אביב ביום שמש בהיר", נזכר יגאל ידן. "אולם, לאחר מחצית השעה של טיסה קדרו השמים ולפתע היה חושך כבאמצע הלילה ממש! סופת רעמים מלווה בגשמים בלעה אותנו, והמים נכנסו ממש לתוך המטוס! האלחוטאי שישב לפני הוריד בתנועה מיואשת את האז"ניות מעל אזניה, ונאנח: "זה חדל לפעול!"

"והיכן אנו נמצאים?" חקרתיו. הוא משך בכתפיו באנחה: "אין לי כל מושג!"

הטיסה ארכה בדרך כלל שלוש שעות. חלפו שעתיים, וסימני עצ"בנות נראו על פניו של הטייס. הוא החל מגרד ראשו ועורפו בחור"סר סבלנות, ולבסוף נאנק: "אין לי עוד כל ידיעה היכן אנו נמ"

אולם המקרה האוירי השני ש"קרה לשגריר הצרפתי, הטיל עליו אימה. היה זה בעומדו על גשר אניה בריטית כאשר לפתע מטוסים גרמניים עטו על האניה, ירדו עד לגובה מינימלי, וכפי שמספר עתה מר זילבר: "כמעט ונחתו על האניה! באותו יום הם תקעו בא"ניתנו שבע פצצות, כאשר כל מטוס יורד בשריקה איומה ומח"רידה, זורק את מטענו, דבר המ"לווה שוב ברעש מחריד, כשמס"ביבנו הכל מתפוצץ ועולה באש. כ-200 מאנשינו נשרפו חיים כש"זעקותיהם עולות שמימה. זו הפעם פחדתי!" מגלה ראש הקורפוס הר"דיפלומטי בשקעו בסיפורי העבר, והוא מוסיף בהרהור: "פחד, היא תופעה מוזרה! במצב המסוכן ביותר אפשר לא לפחד — כמו במקרה הפגישה עם המסרשמיט פנים אל פנים באויר, או כמו בתקופה בה נאלצתי להסתתר בתוך תוכי ארצות האויב... זו היתה סכנה שקטה ועל כן לא מורטת עצבים!"

כפי שמצופה ממי שכיהן כ"רמטכ"ל, לא הסרה אף לרב-אלוף יגאל ידן חוויה אוירית, כידוע נהג ד"ר ידן "לקפוץ" בתחילת



רמטכ"ל צה"ל לשעבר רב-אלוף יגאל ידן

1949 מפעם לפעם, משיחות שבי"תות הנשק שהתקיימו ברודוס, להתעצויות עם ראש הממשלה בישראל. לאחר אחת ה"קפיצות" הללו, כאשר מיהר לחזור לרודוס,



## רב-אלוף מרדכי מקלף: „לנחות או לא לנחות, זוהי השאלה!”

הטיסה חרוטה עדיין היטב בזכרוננו של מקלף, המגלה: „הכרנו סקיימאסטר” מיוחד של „אל-על” ויצאנו לדרך. טרם הספקנו לטוס חצי שעה ושמעתי כיצד הטייס מתעפץ עם שילוח אם לא היו מוטב לחזור מדרכנו... החלילות לחקור לפשר הדבר, והוסבר לי כי מזג האויר הוא בלתי נוח לנחיתה באתונה...”

מאחר שהיה על שני הנוסעים היהודיים במטוס להחליט בעצמם אם ברצונם להמשיך או לחזור, קבע המדינאי — ראובן שילוח — כי הטיסה לא חשובה עד כדי דסתכנות ולמוטב לחזור. החייל מוסקה מקלף, לעומתו בירר שמדאי הדלק מספיק כדי להגיע לאי תונה, ובמקרה הגרוע ביותר לחזור גם תל-אביבה מבלי לנחות ביוון, והחליט — להמשיך בדרך!

הטיסה ההיסטורית נגמרה בכי טוב, כי דקות ספורות לפני הגיע ה„סקיימאסטר” ליוון, השתנה מזג האויר לטובה, — המטוס נחת ללא כל קשיים, והשניים יצאו מיד כדי לנהל את התייעצותם עם ראש הממשלה.

מסיים עתה רב אלוף מקלף בחיך: „נו, והממשלה כמובן החליטה בהתאם להוראותי של ב.ג., וכמובן שהתוצאות הראו מה שב.ג. הורה...”

## מפקדו הראשון של חיל האויר, אלוף אהרון רמז: „לעולם לא אשכח...”

באחד הימים יצאתי לפעולה כטייס קרב ב„ספיטפיר” בלהק הטאקטי השני של ה.ר.א.ף. ולפתע שמעתי קריאת עזרה מטייסת אחת. רת. מיהרתי למקום, ומצאתי מטוס שנפגע וטייסו צנח, ואילו אחד המטוסים האחרים טס לידו כדי ללוותו ולהגן עליו עד שיגיע ארצה... כל העת היה הצונח בטווח היריה של ארבעה מטוסים גרמניים, אולם כל עת שהבחינו במטוס האנגלי השומר עליו, לא העזו לירות בו, בו ברגע שהמטוס גמר את תחמושתו, והצונח נשאר

חוויה לא פחות מרתקת; שעה שראש הממשלה, דוד בן גוריון, יצא לנסיעתו ה„ספרותית” ליוון, החלו הקרבות עם הירדנים להחריב, והלגיון התישב על הכביש המוביל לאילת. הממשלה, ללא ראש הממשלה שישב אתה שעה ביוון, לא יכלה להחליט באיזה צעד לנקוט כדי להוציא את היר



רמז „צה”ל לשעבר רב-אלוף מרדכי מקלף

דנים מהשטח; מו”מ מדיני, או קרב?

בראשותו של השר המנוח, אליעזר קפלן, הוחלט לשגר מרדכי הרמטכ”ל דאז, רב אלוף מרדכי מקלף, ואת ראובן שילוח, במטוס מיוחד ליוון כדי להתייעץ עם ב.ג.

גם לרמטכ”ל לשעבר, רב-אלוף מרדכי (מוטקה) מקלף לא חסרו חוויות באויר. בזמן הקרבות עם הסורים למשל, בעת מלחמת השחרור, הדגים מטוס קרב סורי עניין מיוחד ברמטכ”ל שלנו דאז, וכשהגיע רב אלוף מקלף בג”פ שלו, בצפון הגליל לסביבת חצור, ראה לפתע כיצד עומד מטוס הקרב הסורי לצלול, כשמטרתו — הגיף של הרמטכ”ל... גם העובדה שהטייס כנראה לא ידע כי הנוסע בג”פ הוא הרמטכ”ל בכבודו וביעצמו, לא הוסיפה למצב רוחו של מקלף באותו רגע, כשעמד פנים אל פנים עם מוות בטוח, אילולא — הסבוב החד שבכביש, בדיוק לפני חצור! מספר עתה מוסקה מקלף בפשטות: „פניתי ימינה, בכביש, ומטוס הקרב הסורי — שלא ראה אף הפניה בצל העצים, נשאר להפציץ את גבעת חצור! אולם לולא אותו סבוב — אין ספק שלא הייתי כיום במצב בו הייתי יכול למסור חוויה זו בעצמי, כי אין ספק שלא הייתי עוד בין החיים...”

שאני עולה על מטוס, נרדם אנכי, ואיני מתעורר עד הרגע שאני יורד שוב במדרגות המטוס במקום אליו רצייתי להגיע... ואם הייתה



מנהל משרד ראש הממשלה מר מדי קולק

חוויה בדרך, כיצד אדע זאת, אם ישנתי דרכה?...”



ללא כסוי — החלו הגרמנים ליריות בו ללא הפסקה, — עד, — עד אשר ראו את ה"ספיטפיר" שלי מגיע, והנה — ארבעת הטיי"סים הגרמניים ה"גיבורים" שלא חששו מלירות בצונח בלתי מלווה — ברחו בראותם מטוס בריטי אחד ויחידי בא לקראתם!

חזרנו לבסיס, ומצאנו שם התרגשות רבה, הסתבר כי אחד מארבעת המטוסים שברחו מא"תנו נפגע, ונתן אותות כניעה לשדה התעופה שלנו, בבקשה לרדת על מנת להכנע. כלנו יצאנו ורצנו אל מסלול הנחיתה, כשר המטוס הגרמני יורד, ואילו הגיי"פים שלנו יוצאים לקראתו עם חילי המשמר, הטייס הגרמני קפץ מתוך מטוסו למסלול. עמד לפנינו בחור בלונדיני, גבוה ובעל גוף, שהתבונן סביבו, וראה שהוא מר"קף אנשי חיל האויר הבריטי. הוא הזדקף, הצדיע הצדעה נאצית, וקרא בקול רם: "הייל היטלר!"

טרם הספיק לגמור את ה"סא" לוט" ההיטלריסטי שלו, וניגש אליו קורפוראל בריטי, סטר לו סטירת לחי מצלצלת, וראה זה פלא, — הטייס "אמין הלב", בעל הגוף שהעז לבקש להכנע בשדה האויב והעז להצדיע שם ב"הייל היטלר", קיבל את סטירת הלחי ו — פרץ בבכי קולני!...

ובמה החוויה? אומר רמז בהר"הור: "ראינוהו יורה בטייס חסר מגן, שמענוהו מצדיע את הצדעת היטלר, ורגע אחר זה — געה בבכי! פאראדוקס זה של טייס "גיבור" גרמני, לעולם לא אש"כח..."

ואילו החוויה השניה מימי מלחמת השיחרור: "בתקופת נסיון הכיבוש של עיראק סואידן נעשו נסיונות רבים כדי לרכך את ההתנגדות של תחנת המשטרה על ידי הפצצה מהאוויר, אולם, כידוע, לא היו לנו המטוסים המתאימים ואף לא הפצצות המתאימות! ולמרות זאת, בתערובת של פצצות תבערה מתוצרת עצמית ומטוסים שאינם מתאימים להרע שות, החלטנו בכל זאת לעשות

את הנסיון...; נסיון להכניס פצצות תבערה לתוך משטרת עיראק סואידן על מנת להעלותה באש! מבצע זה דרש טיסה מדויקת בגובה נמוך ביותר כנגד אש נגד-מטוסי חזקה ביותר. יום לפני ביצוע הטיסה הופיע במש"רדי טייס מח"ל שפנה אלי באורח מבויש, אולם קצר ועניני: "שמע"



מפקד חיל האויר לשעבר אלוף אהרון רמז

תי על המבצע! הטייסים הישראליים שלך הם אמיצים אולם ניסיונם לא שווה לאומץ לבם! הם ייהרגו ובכל זאת לא יצליחו להכניס את הפצצות למשטרה... אני האיש היחיד שיש לך שיכול לבצע זאת ועל כן אני ממש דורש ממך לתת הוראות להטיל עלי מבצע זה!"

פסקנותו ובטחונו העצמי שכ"נעוני, אי אפשר היה להתגדל לו. הוא יצא למבצע, ביצע אותו באופן יוצא מן הכלל. אחד המנועים שלו נפגע, והוא נאלץ לנחות נחיתה אונס באחד הבי"סיסים... היכיתי בשדה לגמר הפעולה, ועקבתי אחר נחיתתו, וכמובן יצאתי מיד לראותו. אחרי התחקיר נשארתי אתו בחדר ושאלתי: "אמור לי! מה בעצם הביאך אלינו, שהרי אינך יהודי כלל? ולמה זה עמדת בתוקף כזה על ביצוע משימה שבה סיכויך למוות בטוח היו 90 אחוז לפחות?" הוא משך בכתפיו בפשטות של מה בכך: "מוטב האדם מהבהמה רק בזאת שלאדם יכול להיות אידיאל! אם אין לו אידיאל אין הוא עולה על הבהמה! ואם אידיאל לו ואינו מוכן להיהרג עליו, הרי נחשב הוא כמת בין כך וכך... על כן באתי אליכם. ועל כן ביקשתי לבצע פעולה זו!"

הוא נהרג על האידיאל שלו; בפעולה אחרת, שבוצעה באומץ לב מצטיין, ושהייתי עד לה ביחד עם רב"אלוף ידן, נפגע מטוסו. הוא נאלץ לנחות בשטח מצרי וידוע לנו שהמצרים התעללו בו ובחברו לטיסה בצורה נוראה ביותר לפני שרצחו אותם..."

### אלוף יגאל אלון: במטוס ישראלי משדה תעופה מצרי לשדה "דב" בתל אביב...

אל-עריש! לפתע הגיע הקשר שלי והודיע לי כי בונה הרגע נתקבלה פקודה במברק סודי כי עלי לפנות את כוחותינו לאלתר מכל שטחי סיני הכבושים ולחזור מיד לגבול ישראל..."

הפקודה הממה את אלון אלון ופיקודיו, עם כיבוש אל-עריש, הרי כל צבא מצרים מצפון לאל-עריש ועד עזה היה מנותק סופית מעורפו המצרי, והיה נופל לידי ישראל.

"כדרכי במקרים אלה" ממשיך יגאל אלון את זכרונות אותו יום: "הוצאתי הוראות מקבילות

בינואר 1949, בעיצומו של מבצע "חורב", התנסה אלון יגאל אלון בחוויה האוירית שהשפיעה עליו ביותר. אותה שעה חצו כוחותינו את גבול סיני והגיעו עד כדי ששה עד שבעה ק"מ לפני אל-עריש, לאחר כיבושה של אבר-עגילה..."

"זו הייתה שעת בין הערביים", מהרהר יגאל. "ישבתי עם מפקדי החטיבות והגדודים לבדיקת התכנית הסופית לכיבוש אל-עריש, למחרת עם שחר. ישבנו על דיונות חול, והתבוננו לכיוון הנקודה אר"תה עמדנו לכבוש למחרת, —



בדרך למזרח הרחוק הוא מאורע „לא סימפטי“ באותה מידה כמו שעון לחץ שמן שמפסיק לעבוד לפתע באוירון קטן מעל ישראל. שניהם פחות דרמטיים מאשר כ" גיסה לעננים בלי מכשירים ושרק נס מציל אותך (זו באמת הרגשה איומה). אולם אודה שאפילו טי" סה במטוס סילון שנזדמן לי להצטרף אליה, (ושיש בה חויה גדולה), מאופלת אצלי במסיון טיסה ב„פיפר“ בגובה של כ" 12,500 רגל מעל שטחי עננים „אין סופי“ עם מעט דלק, מבלי לדעת בדיוק היכן אתה, פרט לעובדה שהנך קרוב מאד לאלהים ולטבע הדמיוני.”

### כיצד „יורט“ מר משה שרת על ידי אלוף אפרים בן ארצי, מנהל „אל על“

לא כמצופה, קשורה חוויותו האוירית של אלוף אפרים בן ארצי, — כיום מנהל כללי של „אל על“ — לא ב„אל על“, אלא דוקא בימים בהם כיהן כנספח צבאי בוואשינגטון. „באחד הי" מים“ מספר אלוף בן ארצי, „הי" תה לי ידיעה דחופה ביותר עבור שר החוץ, מר משה שרת, שעמד לצאת באותו בוקר משהה הת" עופה באיידלוילד, בדרכו חזרה לישראל. קפצתי למטוס הראשון שיצא מוואשינגטון לניו יורק, אר" לם כאשר ירדתי בשדה התעופה של לה גוארדיה (שדה התעופה לטיסות בתוך ארצות הברית עז" מה) ראיתי כי הגעתי מאוחר מדי, וכי עד הגיעי לשדה התעופה של איידלוילד במכונית, יהיה זה כשר עה אחר צאת מטוסו של שרת מהשדה. מחוסר ברירה נכנסתי לבית הקפה של השדה כדי להמיר תין למטוס הבא שיחזירני לוא" שינגטון, כשעל לבי מעיקה העוב" דה שלא הצלחתי להעביר לשרת את הידיעה הדחופה והסודית בז" מן. בבית הקפה נכנסתי לשיחה עם האיש שישב לידי. הוא נדהם לשמוע כי זה עתה הגעתי וכבר אני עומד לחזור לוואשינגטון.

תה לוטה בערפל. הטייס קבע בעזרת מכשיריו כי אנו טסים על פני תל-אביב!“ והנה, באותו רגע עצמו החלה ההרעשה, — הרעשה ימית מצרית על חוף ימה של תל-אביב, ונש" לחו פגזים שאף אחד מהם לא פגע במטרתו. אולם די היה בהר" עשה כדי לכפות איפול גמור על העיר וסביבותיה, לרבות מסלול הנחיתה בשדה דב.

אלוף אלון התעקש לנחות! „התקשרנו באלחוט עם שדה הת" עופה ובשום אופן לא יכולנו לא" לצם להאיר את המסלול כדי שנוכל לנחות. הפסדנו זמן רב באזור בין ת"א להרצליה ולבסוף, אחר משא ומתן ארוך ומיגע, שכנענו את האחראי להאיר את המסלול לשניות ספורות בלבד, כדי לאפשר לנו נחיתה מהירה.“ לצערו לא נתקבל ערעורו של יגאל אלון במטה, והנסיגה בוצעה. אולם בעיניו של יגאל אלון, שרגיל היה כל כך להשתמש במטוסים הן כאמצעי תובלה, הן לטיסות „טקסי“ לנקודות נגב מרוחקות והן להסתייעות כ„מפצי" צים“ ו„מטוסי קרב“, נשארה טיסה זו חויה בלתי נשכחת...

### מפקד חיל האויר לשעבר, אלוף שלמה שמיר: „הסולו הראשון שלי בשנת 1940...“



מפקד חיל האויר לשעבר אלוף שלמה שמיר

קוריוזים נעימים ולא נעימים שהם בבחינת חויות לפעמים די „עמו" קות“. מנוע שנפסק בדרך (רק אחד מתוך 4) מעל אוור סיאם

וסותרות, אך שאינו מפריעות זו לזו: א. להיכון לכיבוש אל-עריש. ב. להיכון לכיבוש סיני.“ לעצמו הזמין אלוף אלון בינ" חיים „פיפר“ של חיל האויר, כדי להטיסו מיד תל-אביבה, אל המטה הכללי, על מנת לערער על פקודת הנסיגה! „זו הייתה חויה בלתי רגילה,



מפקד חטיבות הפלמ"ח לשעבר אלוף יגאל אלון

להמריא במטוס ישראלי משדה תעופה מצרי שנכבש לא מכבר על ידינו, ממשיך יגאל להוכר באותם הימים. „הטייס היה יידי משכבר הימים, אברהם פורטוגאלי, איש כפר גלעדי. הארץ כולה היי"

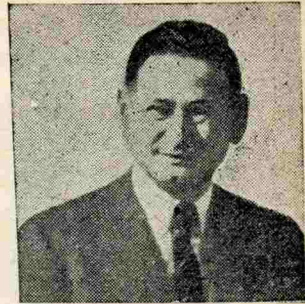
ואילו אלוף שלמה שמיר ממ" פקדי חיל האויר בעבר מספר על חוויותו:

„החויה הגדולה הראשונה שלי בתעופה היא (כמובן) הסולו הרא" שון שעשיתי בשנת 1940 בשדה התעופה לוד. החויה הגדולה האחרונה היא לראות את חיל האויר שלנו במלוא הופעתו באויר. כשר ידוע לך מקרוב כמה מסובכת ומשולבת מערכת התנאים המאפי" שרים הפעלתם של כחות אויר מרוכזים, אין לך דבר שמביא בעקבותיו חויה טכניו ארגונית ומוסרית גדולה מזו.

טבעי שבמשך שנים רבות, כשהנך קרוב לענייני תעופה ונר" סע רבות באוירונים, מזדמנים לך



הסברתי לו שהגעתי באיחור ולא הצלחתי לראות את האיש עמו צריך הייתי להפגש. הוא חייד:



המנהל הכללי של חב' „אל-על“ אלוף אפרים בן ארצי

„האם יצא האיש בחברת התער פה...?״ והוא אמר את שם החברה בה יצא שרת מניו יורק.

עניתי בחיוב. „אם כך,״ אמר בן שיחי, „אל נא תחזור לוואשינגטון. כי אותו מטוס עומד לחזור מיד לבניו יורק,״ והוא גילה לי כי הוא מנהל מגדל הפיקוח של שדה התעופה, ויודע כי הל קלקול במטוס ועליו לחזור מיד לשדה. מצב רוחי לא השתנה, כי חששתי עדיין שמא לא אוכל להגיע משדה התעופה בלה גווארדיה לשרדה התעופה באידלווילד בזמן כדי לתפוש את שרת, אולם בן שיחי שוב חייד: „עלי לצאת לשם כרגע במטוס הפיקוח האוירי, ותור כל להצטרף אלי!״

קשה לתאר את התדהמה על פניו של משה שרת (שנפרד מכל מלוויו בצאתו את בניו יורק במר טוס) כאשר בחזרו, חצי שעה אחרי-כן מצא אותי עומד ומצפה לקבל את פניו...״

לחוך מטוס ה„קומנדו“. להכניס את ה„מסרשמיט“ הראשון לגוף האוירון היה מטוב; לא היה לנו עדיין כל נסיון בכך והפעולה ארכה למעלה מחמש שעות! קור דם הכנסנוהו כשהחרטום קדימה, אחרי-כן ניסינו להכניס את הזנב קודם. על הארגונים כתבנו באר צ׳'ייס! ״ כדי לא לעורר חשד בשדה התעופה בקורסיקה, שם נאלצנו לנחות. לא פעם, בהגיינו לשדה תעופה שלנו, בלילה (כדי להמנע מירוט על ידי מטר סים ערביים) ירו עלינו מתותחים אנשי אויריים שלנו — בטעות, מענין שאפילו לא הרגשנו בואת, אולם בחזורנו למחרת לפאריו, העירו את תשומת לבנו לכך, בשדה התעופה שם, כי יש כמה חורים בגוף מטוסנו...״

\* \* \*

ובין כל החוויות הללו, לא נשאר לי אלא לספר מה היתה החוויה האוירית שהשפיעה ביי תר גם עלי! יותר מטיסתי הראי שונה — אי פעם — יותר מטיסתי סה במטוס בעל מנוע אחד דרך כל הג'ונגל, השפיעה עלי אותה טיסה שאף פעם לא עשיתי; טיסה ב„מיסטר“ הראשון שהגיע למדינה... כה ביקשתי את חיל האויר להרשות לי להצטרף לטיסות הבכורה של אותו „מיסטר“... בקשתי לא נתקבלה!

מאוחר יותר למדתי לדעת כי „מיסטר“ הוא רק בעל — מושב אחד בלבד... מושבו של הטייס...

## חוויות האוירית של מפקד חיל הים לשעבר, אלוף מרדכי לימון קשורה ב... „מסרשמיט“

שופק למדינה, ומאז חי כחודש וחצי כמעט באויר, בטיסות הלון וחזור להעברת מטוסים... היות והיה עלינו להעביר את המטוסים במהרה, טיסת הניסוי של ה„מסרשמיט“ היתה שטחית ביותר. היינו מטיסים אותו בסך הכל מבית החרושת וער לשדה התעופה, ששם חיכה המטוס שער מד להעביר את מטוס הקרב המפורק לשדה התעופה בישראל. בהגיע המטוס לשדה התעופה הצכי, היו מפרקים לו את הכפיים והפרופלר ומכניסים אותו

ישוב פאראדוקס; דוקא אחת החוויות האויריות בהי דיעה, היא של מי שהיה מפקד



מפקד חיל הים לשעבר אלוף מרדכי לימון

חיל הים דוקא, אלוף מרדכי „מוקה“ לימון. והזויה: העברת ה„מסרשמיט“ הראשון לישראל... עם תום תקופת עליה ב, ב-1947, נמצא אלוף לימון באירופה, בדרכו חזרה לישראל. כדי לנצל את ידיעותיו הנווטיות, נתבקש לחזור כנווט במטוס שיעביר עמו את מטוס ה„מסרשמיט“ הראשון

רשימה זו הינה ראשונה בסידרת רשימות אשר תופענה בבטאון חיל האויר, ושבהן נפנה את השאלה: „מה היתה חוויתך האוירית הגדולה ביותר?״ לשרי ממשלה, נציגי הקורפוס הדיפלומטי בישראל, חברי כנסת, מפקדים במדים ושלא במדים ואנשי ציבור ידועי-שם אחרים.



הסיפור שלפנינו מבוסס על דברים שהתרחשו במציאות. המחבר מגיש כאן צילומי הווי ופעולה המשקפים את התקופה ההירואית בתולדות חיל האויר. גיחת הקרב הראשונה של מטוסים ישראליים מתוארת לא רק מנקודת מבט מבצעית כי אם גם מ"הזווית האנושית" שבה. תמצית קצרה על פעולה ראשונה זו של טייסי-קרב תמצא במסגרת אשר בעמוד ממול.



### מאת דניאל דורון

ליג'נס הבריטי הארור ידו בכל מקום. מענין לדעת, איך נצליח להתחמק מידו. — אמר קלארק.

— אל תדאג, ביל יסתדר אתם. הוא העביר את המטוסים דרך האמברגו ועוד כמה רשתות של הברי-טיס, וודאי שיצליח להתחמק מהאיטלקים. — ענה גורמן.

— אך איני רואה כיצד עשויה חכמתו של ביל לעזור לנו לטוס בלי מכשירים מתאימים בגרוטאות אלו— מילמל קלארק.

הם התקרבו לקבוצה שעמדה ליד המטוסים.

— הנה, בבקשה, שאל את האנשים לאן נשכרו להוביל את המטוסים. — אמר ביל לקצין המשטרה האיטלקי. — אנחנו מוכרחים לטוס, אחרת נפשוט את הרגל. החווה שלנו עם החברה התורכית יפקע, ונצטרך לשלם סכום עצום של פצויים.

לדת הפח נפתחה בנקישה עזה. דמותו של ביל הגבוה מלאה את חלל הפתח.

— ארקיי בחורים! — קרא — הרימו את אחר ריכם! — הערפל מעל השדה עלה. על המטוסים להפ-ציץ את קאהיר בשבוע הבא.

הבחורים שוב לא חיכו לדבריו. הם קמו, נעלו את מגפיהם, הטילו את מעילי הטיסה על שכמם ויצאו אל השדה.

המטוסים המכסיפיים מכוסים טללים היו, ומרעידים קלות ברוח. הם עמדו בפאת המסלול, זאטוטים בין ענקי ארבעה המנועים שלצבא האמריקני. חבורת אנשים וג'יפ עמדו ליד אחד המטוסים. המשטרה האיטלקית. ביל שוחח עם קצין שלהם.

— הי! כנראה ששוב יש צרות. — קרא בן. — נראה שהאנגלים ניפחו את הגולם האיטלקי: כשהיינו כאן לפני שנתיים היו יותר ענוותנים. האינט-



## פעולה ראשונה של "סכינים"

בד בבד עם המפנה שחל במצב כח האדם של החיל, חל מפנה נוסף, לא פחות חשוב, בשטח הציוד. ממש בימים הראשונים של המדינה מתחילים להגיע ארצה מטוסי קרב ראשונים מסוג **מסרשמיט 109**, תוצרת צ'כוסלובקיה. המטוסים נרכשו עוד בסוף חודש אפריל במחיר גבוה מאד, ובגלל טווחם הקצר לא היתה ברירה אלא לפרקם ולהביאם ארצה בתוך מטוסי **קומדנו**. בארץ נתקל סגל המהנדסים והמכונאים בקשיים רציניים בהרכבתם. במיוחד התלבטו בבעיית הסינכרון של המקלעים אשר ירו דרך הפרופלר. הצ'כים מצדם היו מוכנים לשגר ארצה כמה מכונאים מומחים כדי לעזור בהרכבת המטוסים, אך התנו תנאי הגיוני, שרק אחרי שיימצא בארץ מספר מטוסים מתקבל על הדעת יבואו המומחים. הרכבת המטוסים בוצעה בשדה עקרון וב-29 למאי 1948 סיימו את הרכבת ארבעת ה"סכינים" הראשונים. בו ביום התיצבו 4 טייסים בשדה והתכוננו לצאת עוד באותו ערב להתקפה על אל-ערש. בין הטייסים היה מרדכי (מודי) אלון (מאוחר יותר מפקדה הראשון של טייסת הקרב הראשונה); אולם ההתקפה על אל-ערש לא בוצעה. הסור המצרי הגיע אותו יום לאשדוד, מרחק 37 ק"מ מתל-אביב. כוחות חטיבת גבעתי התכוננו להתקפת-נגד במגמה לעצרו. האיום על תל-אביב היה מיד, היה בו כדי להכריע את המלחמה לכאן או לכאן.

הוחלט איפוא, לשלוח את המטוסים להתקפה על אשדוד והסור המצרי. המטוסים יצאו במבנה קרב והגיעו לאזור המטרה בסביבות שעה 1900. תחילה שחררו את פצצותיהם והטילו אותן על רכזי הרכב באזור המטרה. המצרים פתחו באש נ"מ חזקה ומדויקת, אך בכל זאת הופתעו מעצם הופעתם של מטוסי הקרב. לאחר ההפצצה החלו המטוסים, כל אחד מכוון אחר, בהצלפות ממושכות. הנזק שנגרם לא היה רציני וזאת עקב קלקולי התותחים בכל המטוסים כמעט. בעת ההצלפה נפגעו שנים מהמטוסים. בדרך חזרה טעה טייס דרום אפריקאי בדרכו, התבלבל בין שדה עקרון ושדה קסטינה, וכשמטוסו עטוף להבות הוא ניסה לנחות בקסטינה, אך לא הצליח. שברי המטוס נתגלו בקרבת מקום ימים ספורים אחרי 29 למאי. מטוס נוסף נחת נחיתת אונס בעקרון. מודי אלון נחת בשלום. המטוס ניזוק קשות ויצא מכלל שמוש. אכן, מחיר יקר והתחלה קשה לטייסת הקרב הראשונה של חיל האויר לישראל.

אמנם לא הוכתרה הפעולה הראשונה של **מסרשמדיטים** בהצלחה גמורה, אך הרכבת האוירית מצ'כוסלובקיה במלוא תנופתה ומטוסים נוספים מגיעים מדי לילה בלילה. הדו"ח היומי מאגף המודיעין של מטוסי חיל האויר מצביע בלקוניות גמורה על הדבר שתוך ימים נהפך לשיגרה. הפקידה הרושמת מציינת 2 סכינים (הכיניו שניתן למטוס בשעתו) נוספים הגיעו הלילה; על סכין נוסף שהגיע בשעות הבקר המוקדמות דווח עוד אתמול.

וכך נגשו להקמת טייסת קרב הראשונה. המסלול שהוכן בינתיים בהצלחה מוכשר עתה לקבלת המטוסים וכן נבנו כמה מתקנים חיוניים להפעלתם, ובעיצומם של הקרבות בכל הזירות הולכת ונשלמת בניית שדה התעופה הראשון בישראל. עם התבססותה של הטייסת במקום החלו מתאמנים על המטוסים מספר טייסים נוספים שזה עתה הגיעו ארצה וחישי מהר נוצר גרעין של טייסים בעלי "ותק" המלמדים את ה"ירוקים" איך לטפל בכלי החדש, איך לשלוט בו, מה תכונותיו, יתרונותיו ומגרותיו. האמת נתנה להאמר כי אף טייס בין אנשי הטייסת לא חלם מימיו שאי פעם ימוס על מטוס קרב גרמני ולא כל שכן, בחיל האויר הישראלי.

לא תיתן לנו להמריא. אתה חייב לעזור לנו, הרי אתה מבין!

כן, — ענה האיטלקי, — אני מבין. אני גם יודע לאן המטוסים מועדים. יש לנו הוראות למנוע העברת מטוסים. אך שמע לי אדם, הרי את אנשיך אתה מסכן. שמעת את דבריו של האחראי על השדה. — הבחורים מוכנים לטוס.

— מילא, — משך האיטלקי בכתפיו, — אבל רק עד ברינדיניו.

— בסדר — אמר ביל, — העיקר שנתרומם.

— אבל אינכם יכולים להמריא באלו. — התערב קצין התעופה האיטלקי שהיה אחראי לשדה. — אינני יכול לקחת עלי את האחריות. המטוסים אינם ראויים לטיסה ממושכת אחרי תיקון וללא בדיקה. גם כלי הנווט שלכם אינם מתאימים. — אנחנו מוכרחים להמריא היום. — חזר ביל כאילו לא שמע את דבריו. — אנחנו מוכרחים, אחרת נפסיד הכל. נטוס רק עד ברינדיניו, ושם נבחון אותם שנית. רשום שטסנו לברינדיניו, אמר לקצין ומשך אותו הצידה. — ראה — אמר — כל חברתנו תתמוטט אם



**המחיר**

— בחורים! — קרא, — גשו הנה.  
 כולם נתלקטו סביבו.

— אתם ממריאים. קודם יעלו שנים לטיסת נסיון באוירון, שזה עתה תיקנו אותה, אם הוא בסדר תמשיכו כולכם. אם לא, יצאו רק שניים. איננו יכולים להשאר כאן עוד, האדמה בוערת כאן. ראיתם את המטוסים. הם אינם במצב מצויין. תצטרכו לסמוך על כשרונכם. תרדו להצטייד בדלק במ. שם יחכה לכם איש משלנו. משם תמשיכו ישר ארצה. הוראות מפורטות יותר קיבל מוריס, שהוא מעתה מפקדכם. סגנו הוא סדני. — מה בדבר מפות? — שאל איב, שהיה נווט ראשי ל„טייסת“.

— אלו שבידך, אין טובות מהן לצערי. — השיב ביל.

— לפי מפות אלו יקשה לנווט. הן מיושנות ויש להכניס בהן שינויים. ספק אם נוכל לפגוע בחוף הארץ במקום שנוכל לנחות מיד אם אנוט לפיהן. יש חשש שנפגע בשטח אויב, או שיחסר לנו דלק. ביל משך בכתפיו. — מצטער. אין כל אפשרות להשיג אחרות. הפכנו את כל הארץ, ואין. יש עוד שאלות?... לא?... ובכן, דרך צלחה בחורים, ולהתראות. סיד וברני, אלופי תעופה, עלו על המטוס, שזה עתה יצאו ממנו המכונאים האיטלקים. השאר תפסו מקום כדי שיוכלו לראות בטיסת הנסיון. המנועים רעמו, המטוס רעד, המנועים געשו והמטוס הודעו, אדים יצאו מצנור המפלט, ופתאום ניתק ממקומו, החל רץ על המסלול. מישוה נפנף ידו, והמטוס המריא. — צלבו אצבעותיכם. — אמר ביל.

(המשך בעמוד 78)

**לטייסת זכרונות**



המסכ"ל, רב'אלוף דורי, מבקר בחדר המבצעים הראשי של ח"א.





### מאת עודד אברנאל

מחברם של שלושת הסיפורים המובאים להלן, הוא אישיכנפים ובעלי-עט שנון — כאחד. יתכן ואין הדברים אמורים ביצירה ספרותית כפשוטה ולא כל שכן בפרסומי-עיתונאית. אפשר שיש כאן מזה ומזה. ואולם, נעלה מכל ספק, כי ערכם של הדברים בעובדה, שהמספר הוא טייס ישראלי, המסירה על חוויותיו, רשמיו ונסיונו בביבוש השחקים. הקורא ימצא כאן לקח מאלף על אלה שהותירו לנו ירושה רבת-הוד, מעוררת ומחיבת גם יחד.

בתוך הים. כבר חשבתי שטבע, והנה עלה שוב ובפיו דג קטן ומפרפר. המחזה המענין הזה חוזר ונשנה פעמים אחדות, כשהשלדג מוציא מגרונו כמה צווחות קטועות כל אימת שהוא צולל אל טרפו השוהה, מתחת לגלים הקטנים.

#### זחילה בשמים במהירות של עפיפון

המחזה הזכיר לא את עבודתי ועבודת חברי בימים האחרונים, ימי הקרבות שלפני ההפוגה הזאת, אשר היתה, אגב, ההפוגה האחרונה, ואם כי אנו לא השתמשנו בכנפים מבשרנו אלא בכנפי פלדה ואלומיניום, ולא קפלנו אותן, אלא להיפך, שמחנו כל אימת שיצאנו מצלילה במסונו, שכפיו הישנות לא התקפלו, ולא שלינו דגים במצולות הים אלא הטלנו פצצות על מטרות האויב, בכל זאת הזכירו לי טיסת השלדג וצלילותיו את עבודתי בטייסת בחדשים האחרונים.

אותו יום הייתי בחופשה, דבר שאפשר לי הודות להפוגה, אחת מאותן ההפוגות שבהן התברכנו, או קוללנו, באותם ימי הקרבות של מלחמת השחרור. החלטתי לבלות את הבוקר בישיבי בין הסלעים שעל שפת הים, כשאני מסתכל בגלים, בשחפים המרחפים מעליהם ובאופק הרחוק, והנה, ללא כל אזהרה מוקדמת, נכנס לעולם השקט והבהיר שלפני, הבנוי כולו משני צבעים שקטים ביותר: לבן וכחול, נכנס, כפי שאמרתי, כתם רועש של צבעים צעקניים. ובעוד השחפים הלבנים מרחפים בשמים הכחולים כרדפי שלום נקלעה לתוכם ציפור קטנה וארוכה, צבועה בצבעים: אדום, כחול, כתום, ירוק וגם צהוב והחלה משוטטת מעל לגלים כשוחרת לטרף. היה זה השלדג, אותו צפור המסוגל לצפות בדג השוהה במעמקי הים, לקפל את כנפיו, לצלול, לתפוס את הדג במקורו ולעלות שוב מן המים, לפרוס כנף ולטוס הלאה, כשהשלל הפצוע מפרפר במקורו. ואמנם לא יצאה שעה קלה והשלדג צלל



● כשהקרב סוער למטה והשמים שורצים מטוסי-קרב של האויב ●

המפורסמים ביותר, ודומני שלא נטעה אם נאמר, שזהו המטוס ללמוד מתקדם המפורסם ביותר בעולם. בית-החרושת האמריקאי לייצור מטוסים „נורט-אמריקן“, ייצר, בין שאר הטופסים המפורסמים שלו, כגון ה„מוסטנג“ את האי.טי. 6 (לפי כנוי ח.א. של צבא ארה"ב) ס.נ.ו.1 (לפי כנוי ח.א. של צי ארה"ב) שהפך בהמשך הזמן לטי. 6 (כנוי ח.א. העצמאי של ארה"ב). האמריקאים קראו לו גם בשם „טקסן“ על שם מדינת טקסס, שבה היה רכזו גדול ביותר של בתי-ספר לטיסית מתקדם הד-מנועי של חילות-האויר של הצבא והצי האמריקאי גם יחד בשנות מלחמת העולם האחרונה. הר.א.פ. נתן לו את הכינוי „הרברד“ ע"ש אחת משתי האוניברסיטאות האמריקאיות המפורסמות ביותר.

כינויו ושמותיו המרובים יעידו עליו שתוכנן ויוצר כמטוס ללמוד לאמון-טיסית מתקדם. זהו מטוס חד-כנפי, תת-כנף, בעל מנוע פרט אנד וויטני, המפתח הספק של עד 650 כ.ס., מנוע כוכבי מקורר בקרוור-אוייר. פרופלר מטיפוס: סטנדרד המילטון קונסטנט-ספיד, פרופלר בעל פסיעה משתנה. יש בו שני מושבים: ההנריך יושב לפנים והמדריך מאחור. לוחות-מכשירים מלאים לטיסת-מכשירים בלתי מוגבלת וציוד-אלחוטי חדיש, כולל מצפן-אלחוטי, אפשר להשתמש בו כמטוס-סיוור, כמטוס-צלום.

„הרברד“ מסוגל לטוס במהירות שיט של 160 מיל., לנסוק בשעור נסיקה של 500 רגל בדקה ותקרת-השרות שלו היא 20.000 רגל. ואמנם השתמשו בו בשעתו, המדינות הסקנדינביות, ועד לפני זמן קצר אף מדינות דרום-אמריקה, בתור

מי שלא היה טייס-קרב או מפציץ בטיסת קרבית של מטוסי-קרב או מפציצים בשנות מלחמת-עולם, הרת קרבות-אוייר למכביר, לא יבין לנפשו של מי שזכה לתפקידים הקרביים האלה ואשר במלחמה זו או אחרת, כשהקרב סוער למטה, על פני האדמה, והשמים שורצים במטוסי-קרב של האויב, יאלץ, מסיבה זו או אחרת, לטוס במטוס-תובלה קטון עתיק-יומין ודל-מראה, ולזחול בשמים במהירות של עפיפון-גייר, כשהוא מוביל עמו חיילים, חולים, פצועים, מזון, ביצים וירקות ובשר ואפילו פגזים ונשק לאיוו נקודה נצורה, ובמטוסו אין אף מכונת-יריה אחת שבה יוכל להכנס לקרב עם האויב. אל יפלא מאתנו לשמוע שאותם טייסי-קרב לשעבר, שמצאו עצמם יושבים במטוסי-תובלה קטנים אלה, היו טסים בגובה נמוך מעל לשטח האויב, על מנת לירות במחנה הצבא שלו באקדחים, תת-מקלעים ורובים שנתנו לו לטייס להגנתו העצמית במקרה של נחיתת-איונס; או אם נשמע על טייסים אלה שהיו מטילים מעל חברון ורכוזי-האויב בהריירושלים מאות בקבוקי בירה ריקים ממולאים בעשרות סכיני-גילוח שהשפעתם הפסיכולוגית בלבד היתה לא פחותה מזו של הטלת פצצות של ממש.

„הרברד“ המכונה „מקסן“, המכונה אי.טי. 6 המכונה —

והנה, בראשית דצמבר, 1948, הגיע היום המקוה: החיל קיבל את עשרת מטוסי ה„הרברד“ הראשונים שלו. אין כמעט טייס בעולם אשר לא שמע לפחות את שמו של ה„הרברד“, שהנו אחד ממטוסי-הלמוד

הפצצת בירות האויב

זה, שבאחד מהם, בשעות הלילה, סט האוירון באין מפריע מעל עיר הבירה במשך 45 דקות בנסותו להטיל את פצצותיו בדיוק מקסימלי על אף ההאפלה. ב־17 שיוצא הפצצת העיר בשעות הבוקר של 18 ביולי עובר מעל שדה התעופה של אלמזה ומפציץ את המטוסים החונים על הרחבה שלפני המוסך. באותו יום, בסביבות השעה 1830, מתקיפים 3 מסרשמיטים טור משוריני אויב העולה על ביר עסלוג' וגורמים לו נזקים רציניים. בדרך-חזרה לבסיסם נתקל המבנה בשני ספיטפיירים מצריים, ובקרב אוירי המתחולל מצליח אחד מהם להמלט ואילו השני נופל אחוז להבות מאש תותחיו של מודי אלון (ד"ל) שזהו לו נצחון שלישי באויר. בשעת הנחיתה ניזוק אחד המסרשמיטים אך הטייס יוצא בשלום.

בלילה של 1 ביוני מתקיפים מטוסי החיל את בירת האויב הראשונה, שלשה מטוסים (רפיד, בוננוזה, פיירצילד) יוצאים להתקפה על רבת עמון וגורמים נזק במחנה צבאי שלידה. להתקפה על רבת עמון באה תגובה לאו דוקא באותה צורה שלה אפשר היה לצפות בעת מלחמה, אלא ממקום יותר מוכר, שלא פעם בא לעזרת מדינות ערב בעת מצוקתן. היה זה קולו של השגריר הבריטי בעיר הבירה של עבר הירדן העצמאית שהכריז, בהסתמכו על חוזה בין ארצו לבין עבר הירדן, שבמקרה וחיל האויר לישראל יחדש את ההתקפה על עיר הבירה יראה הר.א.פ. את עצמו חופשי לפעול נגד המטוסים התוקפים. ביום 17 ביולי מצטרפים שני מטוסי דקוטה להפצצות ומשק זוכה לשני בקורים בזה אחר



## ● שלושתם נוצרים, שלושתם מארצות-הברית וטייסים לשעבר ●

הפצצה ומשפיעות על האויב השפעה פסיכולוגית חזקה ביותר.

### השלישיה האמריקנית

יחד עם המטוסים הגיעו לטייסת שלושה טייסים חדשים. שלושתם נוצרים, שלושתם מארצות-הברית ושלושתם טייסים לשעבר בחיל-האויר של צבא ארצות-הברית. שנים — ג'וזף ומק, היו טייסי מפ" ציאים כבדים. לאחר המלחמה טסו כטייסים אזרחיים בנתיבי-אויר אמריקאיים שונים במטוסים גדולים. צ'סטר היה טייס-קרב, שעסק לאחר המלחמה בטיסת ראוה בקרקסים מעופפים ובקרקסים סתם ובשעת הפנאי שימש כסוכן-נוסע. היו אלה שלושה מטוסים מנוגדים זה לזה תכלית נגוד ובכל זאת שלישיה של חברים נאמנים. ג'וזף היה גבוהה מאוד, רזה ובלונדיני, בעל עיני-תכלת. קר-מוג להפליא. מדבר לאט ומסתכל קצת מגבוהה, בבזבז ובשאיט-נפש. בכל הסובב אותו. מק היה נמוך ממנו בהרבה, אם כי לא היה בחור נמוך כלל. הוא לא היה שמן, אבל רחב-גרם ומוצק יותר מג'וזף. מוצאו היה אירי ושערותיו ועיניו חומות-כהות. דיבר בזריות ובמבטא איום ונורא. רגיש ונוח להתלהב ולהתרחם. הרבה לשתות ולהזיע. צ'סטר היה בחור בינוני רזה. פניו עגולים וראשו מקריח. השערות המעטות ששרדו על ראשו, היו מגוון שבין חום בהיר לאדום. עיניו אפורות-עכורות; פניו חוירים ביותר וזרועים בהרות קיץ. דומה כאילו חולני במקצת. ואילו ידי הגרומות היו שריריות. הוא דיבר מעט ובשקט ובעיקר מתוך חוסר בטחון בולט של אדם שלא הצליח בחיים וסבל גם מחסור וגם רעב.

### גרישא נקב את ה"הרברד" ככברה

הטייסת החלה הומיה ושוקת. בעוד אנו ממשיכים בטיסות-התובלה לסדום, לנגב הצפוני, לתל-אביב ולגליל המערבי בשעות היום, ובהפצצות מגובה בינוני בשעות הלילה, וכל זה במטוסי ה"גורסמן" שנותרו לנו, התחלנו מתאמנים ומתארגנים לטיסות הפצצה במטוסי "הרברד" החדשים. טד — מפקד הטייסת, החליט שגם עליו להתאמן ב"הרברד" יחד עם שאר הבחורים. אמר ועשה: לקח על עצמו למרות היותו עסוק ביותר, את תפקיד ההדרכה. בוקר בהיר אחד יצא אתי ב"הרברד" אחד ולפני כן צוה על גרישא לצאת ב"הרברד" שני. שני המטוסים עלו יחד לטיסת-האמונים. בחלק הראשון של הטיסה נתן לי ללמוד ולהכיר את המטוס עצמו, את פעולת הגהיו, רגישותו והשימוש במנועו. לאחר שעברנו על פרק זה, פתחנו בבצוע תרגילי-אויר בטיקה. עלי להודות שהזעתי יפה יפה בתרגילים אלה, כיוון שמאו סיימי את קורס-הטיס, חצי שנה קודם לכן, לא עסקתי בהם. וה"הרברד" היה בשבילי מטוס חדש לגמרי. לאחר שהצלחתי להתגבר על כמה

מפציץ-צלילה. כן הנחיתה שלו רגיל ומתקפל בעזרת מנגנון הידרולי, המנוע מצויד בוסת-עורבות, ופסיעה משתנה. יש בו דשים ומקזזים להגה הגובה ולהגה הכוון. שני מיכלי-דלק, אחד בכל כנף. המיכל השמאלי מכיל גם את המיכל הרורבי; המיכלים מאפשרים לו לטוס טיסות-שיהיה של עד 5 שעות רצופות, דבר הנותן לו טוח של עד 800 מיל, בטיסה לטווח רחוק-ביותר.

### הרברדים סוריים וישראלים

חיל-האויר הסורי זכה לקבל מטוסי "הרברד" זמן רב לפני חיל-האויר שלנו. הם ציידו אותם במקלע 0.5 בכנף שמאל, מקלע 0.5 בחרטום המטוס מופעלים ע"י הטייס ומקלע 0.303 מסתובב ומופעל ע"י מקלען-אירי מהמושב האחורי ושתי פצצות של 100 ק"ג כל אחת. אחת מתחת לכל כנף. חמוש זה גרם לו ל"הרברד" שלהם, שהיה מיושן ממילא, שאבד הרבה ממהירותו ומכושף-התמרון שלו. ב"הרברדים" אלה התקייף חיל-האויר הסורי את יחידות צבאנו ואת משקיננו בחזית הצפונית ובגלילות, העליון והתחתון. עד כמה היו עלובים בפעולתם תעדי העובדה, כי שנים מהם הופלו בתקופת הזמן הקצרה שבה פעלו, אחד מהם באש-נגד-מטוסית ממקלעים רגילים בכפר-סולד שבגליל.

עשרת ה"הרברדים" שלנו נתקבלו בהתלהבות על ידי טייסי החיל כולם, ומיד נשלחו, כמובן, לטייסת... המפורסמת, שה"נורסמנים" שבה כבר החלו מזדקנים. היש קל הפכו מטוסי-האמון-המתקדם למפציצים. צבעם הצהוב הפך לצבע הסואה להגברת היעילות, ציידנו כל פצצה בשתי משרוקיות-אזעקה, שהיו משמיעות צווחות-אימים בשעת נפילת-

### הפצצת דמשק

בעוד שהפוגה הולכת ומתקרבת, מתכנן החיל פעולה על בירה ערבית נוספת — דמשק. מטרתה העיקרית הייתה להוכיח לאויב שהחיל יצא לפעולה מרחבית ויש באפשרותו, כבר בחודש ימים אחרי הפלישה, להחזיר לאויב מכה נמרצת. תחילה תוכננה הפעולה ל-9.6 אך מחמת קלקול במערכת ההנעה של המנועים התעכבה יציאת המטוס — דקוטה — והיא בוצעה רק למחרת. ערב ההפוגה ממש, בשעה שמפקד השדה הריץ את המכונאים במלים: "הזדרזו — ההפוגה באה", התרום המטוס עם מטען פצצות מעל לשני טון. הוא שהה מעל דמשק כשלושים דקות, בהטילו את פצצותיו ללא הסרדה מהקרע ובעזרת אור הירח. לא נגרם נזק רב, אך ההשפעה הפסיכולוגית על תושבי דמשק הייתה גדולה לאין ערוך מעצם ההשפעה הפיזית.



## את הקרב הפסדנו כיון שגרישא לא נכנס לסיחרור

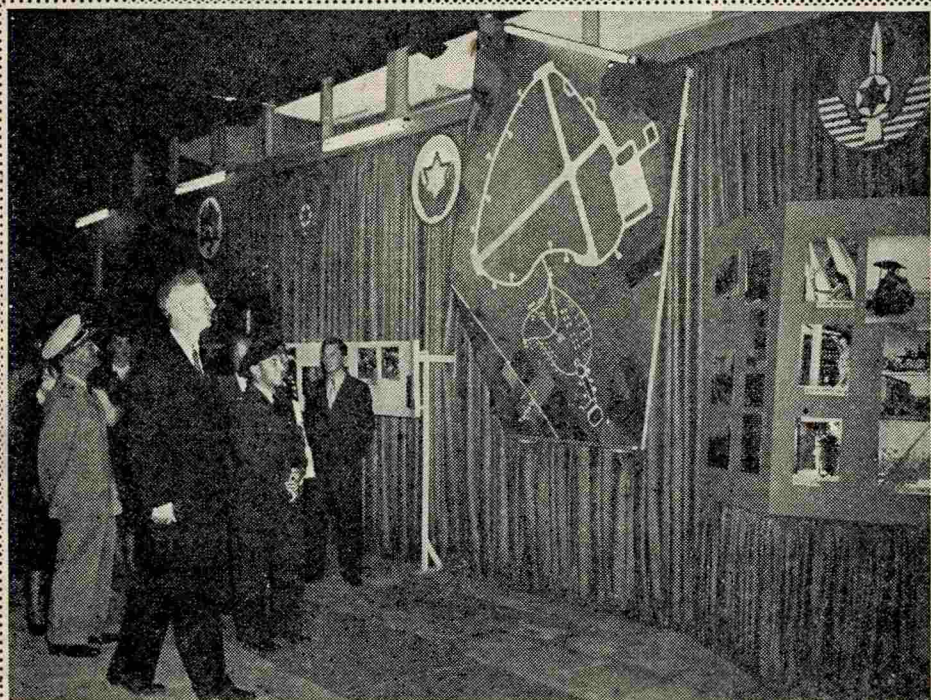
מטרות שונות על פני הקרקע. חזרתי על התרגיל כפי שהורני ודומה היה שהוא נתרצה במקצת. שבת לבסיס לאחר ששור קצר זה (השעור היחיד שקבלתי ב„הרברד“ בטייסת זו) עיף ויגע. לתמהוני הרב הודיעני טד, שהוא מתכוון לשתף אותי בהפצצות-האויב שתתחלנה בעוד יום-יומיים. תמהוני גדל שבעתיים משגיליתי שטיסת-אמונים זו שבצעתי זה עתה תהיה היחידה שאקבל בטייסת במטוס זה. הזמן יקר ואף שעות-הטיסה במטוסים אלה יקרות ביותר. אין להשתהות במטוסים מבצעים למטרת אמונים!

### דגדוג הפיל בקנה קש

באותה טיסה טס עם גרישא בחור צעיר בשם נחום, אשר הגיע לטייסת לפני זמן קצר בלבד והיה שכני לחדר החדש שאלי עברתי. נחום היה עולה חדש שבא מרוסיה. כיון ששרת בשנות-מלחמת-העולם האחרונה כמקלען-אוייר בחיל-האויר הרוסי, שרת בחיל-האויר שלנו כאיש גח"ל. גרישא הכיר אותו עוד מחיל-האויר הרוסי ומה שמחו השנים משהגיע נחום זה לטייסת שלנו ומצא בה את ידידו משכבר הימים, אשר לא ראהו זה שנים. סוף סוף (המשך בעמוד 85)

קשיים אוירובטיים, עברנו לטיסה מבנה עם „הרברד“ של גרישא. זה היה כבר קל יותר. הוצעה החלה מת-יבשת קמעא קמעא והנה החל טד לתת לי שעור קצר בטקטיקה של קרב אוירי. שני „הרברדים“ החלו רודפים זה אחרי זה במרחב השמים, משתדלים לשבת זה על זנבו של זה ו„להפיל“ זה את זה. הצלחנו (מוטב לומר שטד הצליח) להתישב על זנבו של גרישא. הלה נכנס לפניה חדה ואנחנו אחריו. הפניה נעשתה חדה יותר ויותר מרגע לרגע. גרישא מוריד את הדשים ואנו אחריו, גרישא מוריד את הגלגלים ואנו נעשה כמוהו. המהירות הולכת וקטנה וזוית ההטיה הולכת וגדלה, רדיוס הפניה מתקצר והולך ולפתע: המטוס כולו מזדעזע, כנף שמאל מתרוממת, ימין נופלת בתנועה חדה ופתאומית בכיוון נגדי לכיון השעון. אנו נכנסים לסחרור מהיר שמאלה. רגל ימין פנימה, מטה-ההיגוי קדימה-יבכות — ואנו יוצאים מן הסחרור. אבל את הקרב הפסדנו. כיון שגרישא לא נכנס לסחרור, ובעוד אנו מסתחררים מטה ומאבדים גובה עט עלינו מטוס ונקב אותנו ככברה. טד התכעס מאוד וצוה עלי לטוס בפעם הבאה „קצת“ יותר טוב. את השעור, שנמשך בסך-הכל שעה ומחצה, סיים בהדגימו כמה צלילות על

## רסיסי זרונות



גייעס מקדונלד, השגריר הראשון ש' ארה"ב, בתערוכה הגדולה של חיל האויר, בתום מלחמת העצמאות.





ב. וא. היו חברים טובים: א. היה טייס בעל ותק, אנגלי-נוצרי ובלונדי; ב. היה יהודי-אנגלי, והשתתף אף הוא בקרבות מלחמת העולם השנייה כמקלען-אלחוטאי אוירי. השנים היוו את צוותו של מפציץ "בופייטר" דו-מנועי, מאותם מפציצי-קרב שקטים שכוננו בשם "המוות הלחשן". עתה טסו השניים בשורות חיל האויר הישראלי שנולד אך לפני כמה חדשים. ומטוס ה"בופייטר" שלהם היה את ראש החץ שפרץ לתוך משטרת עירק-אל-סואידן.

רגלי-אדם של ממש, אשר עלו מן הרצפה ובמעלה הקירות ועד לתקרה ושם השאירו רשמים של אדם אשר טייל על התקרה וראשו למטה, כשהוא יחף ורגליו מכוסות בזפת! בין טביעות רגלים אלה נרשמו עשרות תאריכים, שמות מטרות: ערים, כפרים ורכוזי אויב ערביים וכמויות טונות של פצצות שהוטלו על מטרות אלה. היו אלה תאריכים היסטוריים. שמות מפורסמים, כגון: קהיר, דמשק, עזה, רפיה, פלוג'ה, באר-שבע וכו' וכמויות הפצצות בטונות הרהיבו ממש את העין. כל הנכנס למועדון זה הרגיש מיד שהוא נמצא בבסיס גדול ורחב ידיים של מפציצים העוסקים בהפצצה איסטרטגית וטקטית גם יחד, המועדון המה מאנשי-צוות-אויר, נכרים ויהודים, מארצות-הוץ ומישראל, בעלי נסיון תעופה וטיסה של שנים, מחילות-אויר אחרים, בעלי שם עולמי, שהשתתפו בעשרות ולעיתים במאות הפצצות רציניות על אויב גדול ועצום מזה שעמד לפניהם עתה.

טבע בים זה ועמו זכרונות הרבה, על טיסות וגיותות של שלום ושל קרב...

"טגרט הזקן היה בחור פקח ביותר, ואת בניני-המשטרה הללו כאילו יצק מעשת"ז הדברים נאמרו על ידי בוטש הקטן והשחרחר, המכונה בוטש בן יוק, תוך כדי שיחה שהתפתחה במועדון, בליל סתיו אחד של סוף שנת '48. המועדון היה מואר באור בהיר, חלונותיו מואפלים בוילונות שחורים. כשתי עשרות אנשים עמדו ליד הבר העמוס מש-קאות וכריכים לרוב, בפנה אחת עמד מקלט אשר בלי להתחשב בשיתה הערה שהתפתחה בחדר, הפיק מתוכו צלילי מוסיקה לרקודים ללא הרף. הקירות היו מכוסים בתמונות מחיי הבסיס, ממאורעות מטוסי, טייסיו, המטרות שנפגעו על ידו. קשופי נייר צבעוניים וכתבות התלויות כגון: "הכניסה לצפרים בלבד" ו"פול מת" כסו את הרוחים שעל הקירות, בין תמונה לתמונה. התקרה היתה מקורית ביותר. היו מודפסים עליה, בצבע שחור, טביעות



● רק אם ירוכך המבצר בפצצות-אוויר אפשר יהיה להסתער ולכבוש ●

מנועיו הכוכביים הגדולים, כאילו היה סר וועף על מוג'ה-אוויר הסגרירי ועל העולם כולו.

**"המוות הלחשן"**

היה זה מטוס בריסטול "בופייטר", תוצרת בית-החרושת הבריטי המפורסם לייצור מטוסי בריסטול, שייצר סדרה מוצלחת ביותר של מפציצים בינוניים, דו-מנועיים בשנות מלחמת העולם האחרונה. ה"בופייטר" היה יורשה החוקי והמוצלח של משפחת ה"בלנהיים", משפחה של מטוסי-קרב דו-מנועיים, ארוכי טווח ומפציצים בינוניים לשמוש רב ומגוון. ה"בופייטר" שמש כמפציץ-התקפה לגובה נמוך. צנור רות הפליטה של שני מנועיו הכוכביים החזקים היו מכוסים במכסים מיוחדים, שנקראו "מחניקים", והיו מסתירים את אש-הפליטה של המנועים בלילה מעין האויב ומחניקים את רעש המנועים הנגרם בעקר עקב צנורות-פליטה אלה. ה"בופייטר" היה טס מב-סיסו ועד למטרה בגובה פני הקרקע, כשהוא עובר בין עצים, בתים ועמודי-חשמל ומתקיף את מטרתו לפתע, עם שהוא מפתיע את האויב אשר לא שמע את בואו עד שהיה מעל לראשו ממש. הפעלת מכוונת-היריה, התותחים שבחרטום, הפצצות והרקטות שמתחת לכנפים, מגובה של מטרים מספר מעל לקר-קע וממרחק של כמה עשרות מטרים מהמטרה, היתה גורמת ברוב המקרים לחורבן גמור. אולם צורת-התקפה זו היתה מסוכנת ביותר, כי הפגיעה במטוס, על ידי אש נ.מ. של האויב, היתה קלה ביותר, וצריך היה בטייס מומחה ממש שיצליח להתוויר את מטוסו ממטרה מוגנת-יפה, בלי אבדות.

**בעצם בגרון**

בימים האחרונים עלה על דפי העתונות ובהור דעות הצבאיות שם עירק-אל-סואידן, כפר ערבי ממ-ערב לפלוג'ה. אך לא הכפר העיקר אלא מבצר המש-טרה הגדול והחום, שעל הכביש המוליך מפלוג'ה לעי-רק-אל-סואידן, קודם בואכה לכפר ומצפון לכביש זה, במבצר איתן זה התבצרו כוחות הצבא המצרי הפולש וכוחות-הערבים הבלתי-סדירים מן הארץ והיו תקר-עים כעצם בגרונם של כוחותינו, שהתאמצו לטהר את הנגב הצפוני מן השרץ הערבי. נסיונותיו של חיל-הרגלים שלנו לכבוש את תחנת-המטרה הו-עלו, לפי שעה, בתהו. אותם דברים שהוציא מפיו בוטש, אלוטאי-אוויר, היו מכוונים לגבי אותו מהנדס בריטי, שתכנן וזרע את מבצרי-המטרה הללו, ברי-חבי הארץ. המפקדים הגיעו לכלל מסקנה שכבוש המבצר לא יתכן ללא רכוך אוירי מוקדם. רק אם ירוכך הבנין בפצצות ובאש תותחים ומכוונת-יריה אוירית, רק אז אפשר יהיה להסתער עליו בכוחות שריון ורגלים ולכבושו.

יום המחרת היה יום סגרירי טפוסי. רוח בלתי-נעימה נושבת מצפון, השמים מכוסים עננים גבוהים מצבע הפלד האפור ספוג רטיבות מרובה, ספק-גשם ספק טל כבד. באחד ממקומות הפיזור שבשדה רחבי-הידיים היו מכוונאים עוסקים בבדיקה טרום-טיסתית של מפציץ. עדת נשקים היתה טרודה, כעדת דבורים ליד פתח הכורת, בהטענת מספר נכר של פצצות כבדות במטוס. ובטעינת פגזים וכדורים בתותחיו ובמכוונת-היריה שלו. המטוס החמוש מחרי-טום ועד זנב, עמד כשהרטימו נחבא לו בין שני

**"יש להפציץ את הישובים היהודיים"**

באותו זמן, כשהם בדרכם להפצצת הישובים. מטה חיל האוויר/מבצעים ניצל את האינפור-מציה בצורה כזו: מטוס דקוטה שהיה מיועד להפצצת בית גוברין הופנה לאל-עריש והגיע מעל המטרה ב'192340. פותחים עליו באש כבדה, אולם הוא מצליח להפציץ על אף האש החזקה. כעבור מחצית השעה לערך (200015) מופיע מטוס דקוטה נוסף מעל אל-עריש. הפעם לא פותחים עליו באש, אלא מדליקים לו את אורות המסלול והוא חש מיד כי אכן הם חושבים אותו למטוס משלהם, והוא מנמיך טוס ומטיל את פצצותיו על המסלול. מיד מכבים את האורות, אך למסלול כבר הוסב נק רציני. גם בהתקפות על מגדל ועזה שבין השעות 192359 — 200100 לא פותחים תותחי הנ"מ באש על מטוסינו. לעומת זאת לא ידוע על כל התקפת לילה על הישובים דורות, נירעם ורוחמה.

במשך כל ימי הפעילות שלאחר ההפוגה השניה אחת היתה השאלה בפי כולם: היכן הוא חיל האוויר המצרי? היכן מפציציו אשר אף אחד מהם לא יוצא להתקפה ואף מטוסי הקרב שלו מופיעים אך לעיתים רחוקות? ואכן, שורר מצב של אי סדר ושל ארגון לקוי בבטיסו הקדמי, אל-עריש, המופצץ יום וליילה. ראייה לכך תשמש הפרשיה המסופרת להלן.  
ממפקדת החטיבה במגדל אל טייסת בשדה: יש להפציץ את הישובים היהודיים ורוחמה, דורות ונירעם בין 192359 ל'200100". כן נאמר בהוראה כי על יחידות הזרקורים במגדל ובעזה לכוון את דוקוריהן לעבר הישובים הללו על מנת לעזור לטייסים המצריים בהפצצה. (שיטה לא בדוקה ביותר של עזרה בהפצצה). כמו כן ניתנה הוראה באותו שדור שתותחי נ"מ בעזה, מגדל ואל-עריש לא יפתחו באש על מטוסיים שינועו באויר



● יש לשמור על דממה אלחוטית מלאה במשך כל הטיסה ●

את מכשירי הקשר שלו. קרא לתחנת האלחוט של הבסיס, קבל תשובה וחסל את הקשר; יש לשמור על דממה אלחוטית מלאה במשך כל הטיסה. אסור לאפשר לאויב לקלוט שמץ של התקשרות אלחוטית בדבור או באתות בין המטוס לקרקע ולקבוע על ידי כך את הוזהו של המטוס. טפוסו, מקום המצאו ויעודו. ב. נתפנה לבדיקת מנגנון היריה. הכל פעל כשעון שיוצרי מדויק. א. פתח את המעבר ממיכלי הדלק למנועים. הפעיל את משאבת הדלק ושאב דלק בעזרת המזרוז אל תוך המאיידים לזרוז הפעלת המנועים. המנוע הימני פעל מיד. השמאלי השתעל כמה פעמים, נחנק, ושוב החל הפרופלר מסתובב

לפיכך זכה ה"בופייטר" לכבוד ולהערכה גם של האר"י, שקרה לו, בשל השקט שבו היה טס ומופיע, בשם: "המות הלחשן", וגם של הטייסים והצוות שטסו בו. גי"פ התקרב במהירות מצד המחנה ונעצר ליד ה"בופייטר" הזועף. שני אנשים קפצו ירדו ממנו. אין שמות האנשים חשובים כאן ולכן נכנה אותם בשם א. וב. א. הנכרי וב. היהודי היו שניהם מאג"גליה. בשנות מלחמת העולם שרתו בחיל האויר המ"לכותי, טסו מרבית הזמן בטייסת של "בופייטרס", בצעו עשרות התקפות על האויב, בצרפת, בלגיה והולנד וזכו לאותות הצטיינות גבוהים. א. היה טייס



...גי"פ התקרב במהירות ונעצר ליד הבופייטר הזועף. שני אנשים קפצו ירדו ממנו.

ולפתע פתאום היתה ההצתה והמנוע הופעל כשורה. עוד לא הספיקו המנועים להתחמם כראוי, וזיקוק ירוק נורה ממגדל פקודיטיסה, סמן ל"גיחה מידית". א. סמן בידי ומיד משכו המכונאים את הסדים מלפני הגלגלים. המצערות נפתחו בעדינות, והמטוס החל להתגלגל במהירות על גבי מסלולי ההסעה לעבר המסלול הקרוב ביותר. תוך כדי הסעה בדק א. את הפסיעה המשנתה של הפרופלרים, את פעולת המגנטות ואת פעולת מנגנוני ההנעה, וכבר בצע את הפעולות החיוניות שלפני ההמראה: כוון את הכפתור המחזק את המצערות; כוון את שלשת המקזים: מקזו הגה גובה, מקזו הגה כיוון ומקזו המאונות; בדק את הטמפרטורות: של השמן, של ראשי הבוכנות, של המאיידים, ושל האויר החיצוני, הניז את ווסת ההתערובת למצב "עשיר"; בדק את שני המגנטות במצב "מחובר" העביר את מצערות

וב. אלחוטאי ומקלען אוירי. שניהם הכירו זה את זה יפה מימי שירותם יחד באותה טייסת ברא"פ. ויחד באו לח"א שלנו לעזור בגירוש הפולש. השניים היו לבושים חולצות ומכנסיהאקי ארוכים, צעיפי משי בצבע ירוק חום היו כרוכים סביב צוארם, ומעלייטיסה ירקרקים שומרים עליהם מפני הקור. מן הגי"פ הורידו את המצנחים ולאחר שעברו סביב המטוס ובדקו אותו כהלכה וחטפו שיחה קלה עם המכונאים והנשקים, הגרו את מצנחיהם, חבשו את כובעי הטיסה שלהם, טפסו ונכנסו לתוך המטוס: א. לתוך מושב הטייס שבתא הקדמי, בין שני המנועים הכבירים וב. בתא האחורי, מתחת לכיסוי השקוף.

זיקוק ירוק ממגדל הפיקוח

א. בדק את התא על כל מכשיריו ואביזריו משמאל לימין ונוכה לדעת שהכל בסדר. ב. בדק



● בגובה של סנטימטרים אחדים מעל לשדות העמק המוריקים ●

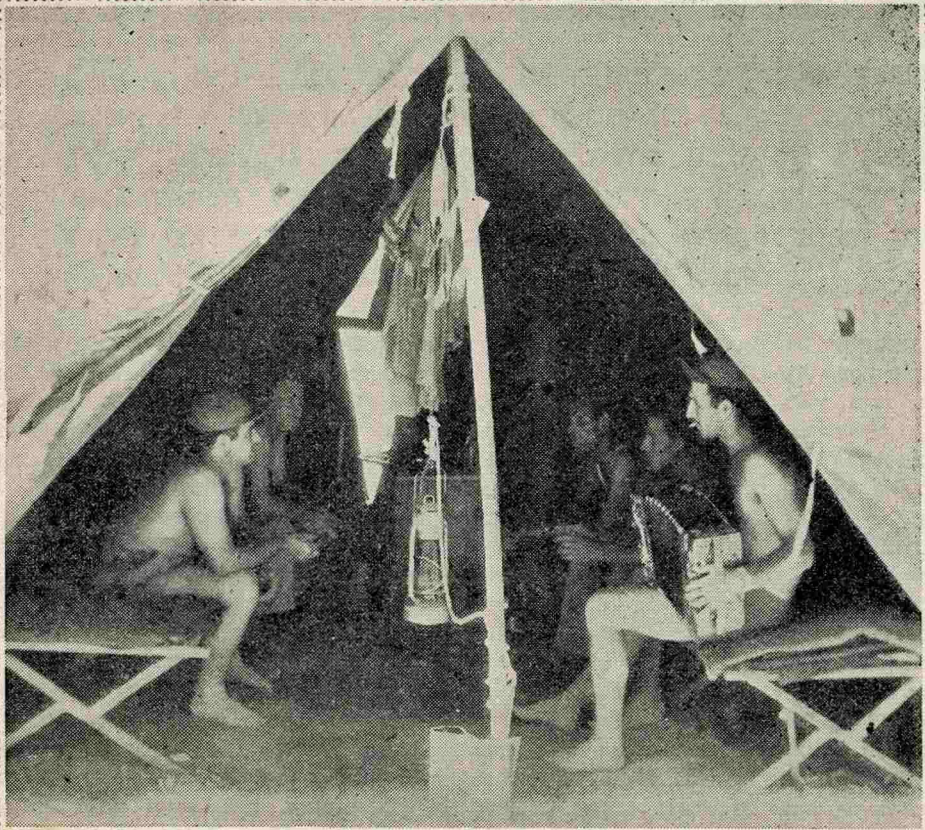
הזיו את המצערות, ווסתיהפסיעה ווסתיהתערובת ועבר לטיסהישרה ואפקית בגובה נמוך, כשהוא נשאר בגובה של סנטימטרים אחדים מעל לשדות העמק המוריקים. כוון את תריסההמנועים, המכשירים הראו לחצים וטמפרטורות תקינים. מדמההירות הר אה מהירות אוירית של 200 קשר. הוא טפס ועבר את שלוותהכרמל כשהוא מתפתל יחד עם פתוליו של ואדיימילך, ושוב ירד וטס מעל לשפלה הרטובה מגשם לילה ועבר בין בתים ועצים. נשים עסוקות בתליית כבסים, ילדים משחקים בהצרות ורועים היושבים ליד עדריהם לא הרגישו בו ולא הרימו את ראשיהם אלא כשהיה מעליהם: בפניהם הייתה הבעה של השתוממות למטוס הגדול העובר בשריקה חרישית כדאון. נתניה, הרצליה, פתח תקוה ותל אביב עברו מימין ומלמטה ביעף. המטוס הלך והתקרב לקויהחזית. הנה ראשון, רחובות, וגדרה. פני (המשך בעמוד 92)

הפסיעה למצב של „פסיעה עדינה לגמרי“; בדק את הלחצים: לחץ שמן, לחץ הדלק; לחץ המערכת ההידראולית ולחץ הוקואום; הפעיל את משאבות הדלק; בדק את מיכלי הדלק וכמותם; בדק את תריסההכנף; בדק את תריסההמנועים; כוון מכשירי הגירוי; בדק את כל מערכת החשמל; בדק את כל המערכת ההידראולית; חזק את החגור הקושר אותו למושב. אותה שעה הגיע למסלול ותוך כדי כניסה למסלול קרא לב: „טייס לאלחוטאי: מוכן להמראה? עבור.“. ב. השיב: „אלחוטאי לטייס: מוכן. עבור.“. „טייס לאלחוטאי: רות סוף“. וא. פתח את המצערות. המטוס הכבד החל מתגלגל על מסלול האספלט הארוך ואוסף מהירות.

**מיסה נמוכה מעל השפלה הרטובה**

מיד עם הנתק הגלגלים מן הקרקע, משך א. בידית והגלגלים נאספו אל תוך בתי המנוע. הוא

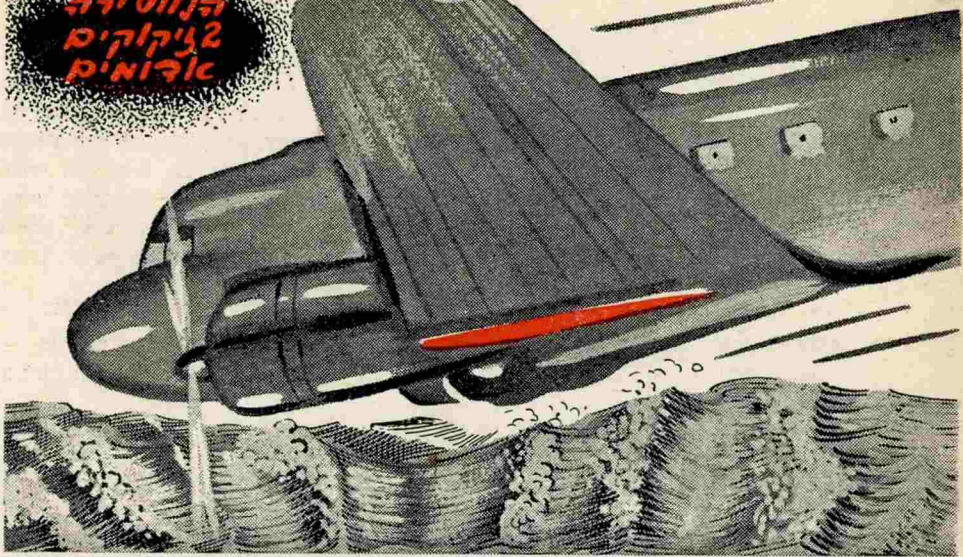
**רסיסי זרנוות**



מהווי הטייסות: שירה בלוית מפונית באהל'השדה הארעי.



# "דקוטה" נקלטה לאיים



בתחילת הגיחה התנהל הכל כשורה. מזג האויר היה שקט להפליא ולאחר כשלוש שעות טיסה התקרב המטוס הכבד למטרה. ניתן אור "ירוק" ו-25 צנחנים קפצו בעורף האויב... ואז החל ה"דקוטה" מפלס דרכו חזרה, בעד לחשרת עבים כהה ומאיימת. מהתחזיות הסתבר שזוהי חזית קרה גדולה ביותר. מד-המהירות יצא מכלל שימוש כתוצאה מהיווצרות קרח, וכשנותרו 20 גלון דלק בלבד במיכלים פקד הקברניט להיכון לטבילה!

והחתומה, מיד לאחר ההמראה. א. טייס-המשנה, מחזיק בהגה, פועל בו פעולות עדינות לתיקון טיסתו של מטוס-התובלה בכוון המצפני הנכון. מוסת מדי פעם בפעם את מכשיר הגירו, מראה-הכוון לפי המצפן המגנטי, מתרכז בשפעת המכשירים שלפניו וסביבו והוורחים באור פוספורסנטי, ה"אור השחור" כפי שהוא נקרא.

המועים מהמהמים בצותא, והכל כשורה. מ. הנווט, עומד רכון על שולחנו הקטן שמאחורי "קופסת הגנרטורים", מנורה קטנטונת מאירה את מפת-הנווט שלפניו והוא עובד בזריזות באצבעותיו ובמוחו: מחפש מספרים שונים ב"נווטון" ורושם ומשרטט על גבי המפה וב"גליון הנווט" שלו. הנה רשם על גבי פתק: "בשעה 00.07 שנה כוון ל-086". ומוסר אותה לטייס המשנה. הלה מבצע תקון קל בכוון-הטיסה. ד. האלוטאי, יושב בין מכשיריו המרובים, האזניות מכסות על אוניו, ידו הימנית

ליל-חושך. ללא ירח. הכוכבים המעטים אף הם הוסתרו מאחרי חשרת-העבים הרותחים בשמים השחור ים. בגובה 12.000 רגל טסה לה "דקוטה" אותה רכבת-מעופפת, כולה צבועה בצבע-שחור כעוטה שמלת-אבל. סמלי-חיל-האויר, על רקעם הלבן, נרצצים מעל לכנפים ולגוף השחור כעיני החתול המטוס מאפל. אין אורות הנווט שלו דולקים ואין אף אור בוקע מחלונות תא-המטוס. במטוס עצמו נמצאים 30 איש: צוות בן 5 איש ו-25 צנחנים. הדלת שבין תא-הטייסים ותא-הנוסעים סגורה, בתא-הטייסים שורר שקט גמור. ג. קברניט המטוס, היושב כצד-שמאל ליד ההגה אינו שם לב כלל להגהים ולטיסת-המטוס, הוא שקוע במפה טופוגרפית ובתצ' לומי-מטרה גדולים וברורים: קבוצה של כעשרים דקלים ליד נחל צר העובר באחו ירוק. זו הפעם הרביעית שהוא קורא את ההוראות המצורפות למפה ולתמונות, ואשר הוציא מתוך המעטפה הגדולה



● הודעה לקברניט: „מודיעים מהבסיס כי בשובנו תתכן סערה.“ ●

אומרים, שיש להם מטוסי־קרב ליליים. הוא גוחן ימנה, לוחש משהו באונו של טייס־המשנה ויוצא ממושבו — אחורה להתייעץ עם מפקד היחידת־הצנחנים והמשלה ביחס לכמה נקודות בלתי ברורות שהתעוררו לאחר קריאת ההוראות הסודיות לגיחה. לאחר מכן הוא נגש עד לזנב המטוס, פותח את הדלת המובילה לתא האחרון בו אפשר לראות את פעולת כבלי הגנה־הגובה והכוון, בודק הכל לאור פנס־הכיס שבידו וחוזר למושבו שבתא הטייסים.

עברו כשלוש שעות־טיסה, והמטוס הכבד מתקרב למטרה. הכל מציצים מדי פעם בפעם החוצה, אך אין לראות דבר, בחוץ חושך־מצרים ממש. סרן ג. מפקד־המטוס, נוטל את ההגהים לידיו, מושך במצערות ומוריד את לחץ־הסעפת 20 אינש ומתחיל להנמיך בשיעור של 1000 רגל בדקה ובמהירות רבה. המטוס העמוס החל מתקרב למטרה. בעוד דקות מספר יגיע אליה. בחוץ מטפטף גשם בטפות בודדות אבל כבדות. ג. וא. החלו מציצים החוצה, בעד החלון, שמגביו היו עוברים עליו רצה ושוב ומגרשים ממנו את טפות הגשם הנדבקות בו. לפתע נראתה רצועה של כסף למטה, היה זה הנחל הצר והמתפתל. מ. הופיע בין שני מושבי־הטייסים ומפה בידו, הוא הורה לג. לפנות עם מעלה הנחל, שמאלה. המטוס כבר היה בגובה של 2000 רגל כשפנה צפונה בפניה חדה. שתי דקות עוברות והנה קבוצה של עשרים דקלים על הגדה המערבית של הנחל. ג. מסובב בגלגל ההיגוי ופונה פניה חדה של 360 מעל המקום. לפתע מנצנץ מלמטה אורו החד של פנס כיס המאות את האות F (— . . .) ! „זהו זה!“ קורא ג. מ. חוזר למקומו ומתחיל להכין את חשבויו לטיסה בחזרה. ג. פוקד „פעמון!“ וא. מצלצל צלצול ארוך בפעמון. ד. האלחוטאי, יוצא לתא־הנוסעים לעזור למשלח בעבודתו. הצנחנים כבר קמו עם הצלצול כאיש אחד, הסתדרו, ובודקים את מצנחיהם בדיקה אחרונה. על כף 25 לקפוץ בבת אחת. האור האדום שמעל לדלת הפעורה, בצד שמאל של גוף המטוס, נדלק לפתע ושתי שורות הצנחנים נדחקות זו לזו, מתיחות במטוס. בתא הטייס יושב ג. ומכוון את מטוסו שיטוס בדיוק לעבר אות פרושה מבר לבן ומבריק, בצורת T על הקרקע. הוא מקטיף את מהירות המטוס יותר ויותר „רבע תריס!“ — פוקד הוא וא. מוריד את רבע תריס־הכנף, ולפתע: „ירוק!“ האור הירוק נדלק מעל לדלת. המשלח שואג ר־25 איש קופצים החוצה ונב־לעים בלילה האפל. המשלח והאלחוטאי מושכים פני־מה את הרצועות הסטטיות של המצנחים. ג. פונה פניה חדה ימינה, פותח את המצערות ומתחיל לנסוק בכוון המערבי, שניתן לו על ידי הנווט.

בינתיים מתקבלות ידיעות מדאיגות על מזג



..... המשלח שואג ר־25 איש קופצים החוצה.

דופקת בלחש במפתח־המורס, והשמאלית רושמת קבוצות של אותיות בכתב־סתר על גבי נייר. כעבור רגע הוא מושיט את ההודעה לקברניט: „מהבסיס מודיעים, כי בשובנו תתכן סערת־רעמים.“ מפקד המטוס קורא את ההודעה ומניע בראשו לחיוב. עד כה היה מזג־האוויר שקט בהחלט, אם כי השוך ומעונן ביותר והקור מקפיא את הדם בעורקים. הוא מצוה על האלחוטאי להפעיל את מערכת־החמום בתא־הנוסעים והוא עצמו מפעיל את זו שלרגלי הטייסים. איש־הצוות החמישי, ס. המשמש כמשלח־הצנחנים, יצא מן התא אחורה לבין קבוצת הצנחנים. הללו מנסים להתחמם ע"י שירה ו„הי דרומה לאילת“ מטביע את רעש המנועים. אבל המטוס אינו טס דרומה אלא מורחה, והפעם אין זו הצנחת־אמונים אלא הצנחת־מבצעת של ממש בלב ארצו המרוחקת של האויב. הצנחנים כבר קבלו את הוראותיהם אף הם, מיד לאחר ההמראה, מפי ז. שטס ויצנח עמהם. מצב־הרוח מרומם, אבל בתא־הטייסים מעלה מצחו של ג. קמטים: מה יתא על מכשרי הראדאר של האויב, האם לא יגלו את המטוס הור בשמי מדינתם?



● רוחב החזית הגיע ל-100 ק"מ והקברניט החליט לנסוק מעליה ●

**בעיטה — שיטה חדשה לשיחרור פצצות**

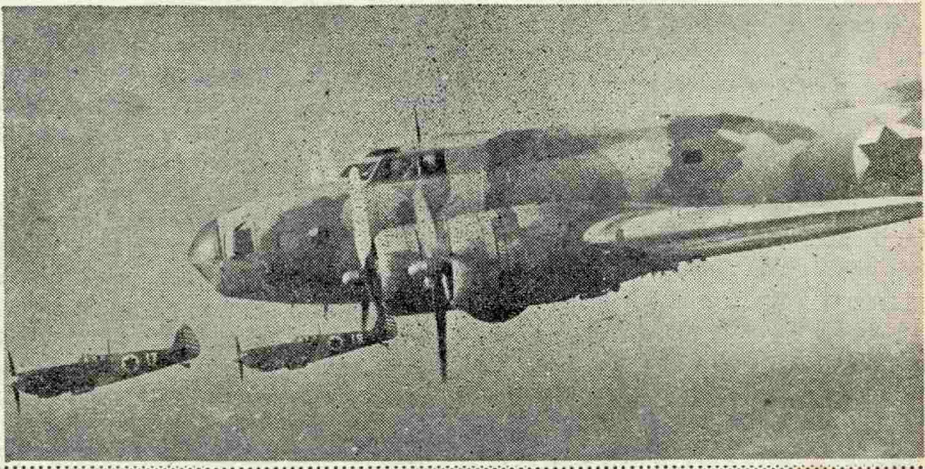
מפקד ב־17, בדרכו מהמטרה, נוכח כי שלוש מפצצותיו לא השתחררו מנושאי הפצצות. הוא ביצע מספר תמרוני טיסה מעל היס כדי לשחררן אולם לא הצליח בכך. באותו רגע מתוח התקרב אחד מאנשי הצוות אל „גשר המעבר“ הצר הנמצא מעל לתא הפצצות, מעבר שהוא בבחינת „בל יעברו“ בו בשעה שדלתותיו פתוחות, ובמאמץ אישי רב הוא שיחרר את שלוש הפצצות ברגליו, תוך כדי בעיטה. שעה שהוא בועט בהן הוא נאחז בחבל של „גשר המעבר“ אך הוא מצליח לשחרר את כל שלוש הפצצות וחבריו מושכים אותו פנימה לתוך המטוס. אירוע נוסף: מטוס דקוטה הנמצא בהפצצה מעל אל עריש, נתפש בנקודת המפגש של שלשת הזרקאורים של השדה. עתה נפתחת עליו אש מדויקת והוא משתדל, תוך כדי תמרונים, להתחמק מהזרקאורים המדביקים אותו ללא הרף. הוא משחרר את שארית פצצותיו ובמהירות של כ־200 מיל לשעה הוא צולל בכיוון לים מגובה של 10000 רגל עד שהוא מגיע כמעט לגובה פני המים ורק אז הוא מיישר את המטוס.

האוויר. ואכן, לא עברה שעה־קלה והמטוס החל מטלטל לכל עבר ומתקרב לעבר ענן נמוך שחור ומתגלגל ממערב מזרחה כגליל צמר־גפן מלוכלך. מיד לאחריו נראו עננים גבוהים ומהם בולטות אצטבאות־עננים כאצבעות ארוכות וגרומות. עם הכניסה לעננים אלה, התחיל גשם שוטף יורד והמטפרטורה החלה יורדת. מהתחזיות המטאורולוגיות הסתבר שזוהי חזית קרה גדולה ביותר. כיון שבסיס העננים היה נמוך מדי מכדי שאפשר יהיה לטוס מתחתם, בלי להסתכן בהתנגשות בהרים או עצמים בולטים, וכיון שרוחב החזית הגיע ל־100 מילין ומצב הדלק לא אפשר לעקוף חזית רחבה כזו, החליט הקברניט לנסוק ולעלות מעליה. ווסתיה־התערובת הוסחו קדימה, ווסתיה־הפסיעה למצב „עדין“ יותר והמצערות נפתחו. המנועים החלו סואנים: 2350 סבובים בדיקה עושה כל פרופלר ולחץ הסעפת 33 אינץש! עם העליה לגובה נופלות טמפרטורות המאיידים ויש להפעיל את מחממי המאיידים. בינתיים הפך הגשם לפתיתי קרח וגשם קפוא החל מכסה את המטוס. טייס־המשנה הפעיל את מערכת האלכוהול, המונעת בעד היווצרות הקרח על הפרופלרים והקרה, שנורק מהם, החל פוגע בזנב בקול־הבטה מחריש־אזנים. הקרה החל נשבר משפות־ההתקפה של הכנפים וההגהים, עם הפעלת האוויר־ההם בתוך המגפים שלאורכן של שפות ההתקפה.

המטוס נסק עד לגובה של 20.000 רגל ולא יסף. זו היתה תקרת־השרות שלו, והוא לא היה מצויד במדח־ס־עלי. בגובה זה היה המטוס טס בשליש העליון של ענני הסער. הנגיפות היתה כאן מרובה והטלטלה

גוברת והולכת. בינתיים חל קלקול רציני במערכת החשמל: הגנרטורים התקלקלו והמצברים התרוקנו. כתוצאה מכך יצאו משמוש כל מכשירי האלחוט כולל המצפן־האלחוטי וגם אותן מערכות המום, שפעלו על בסיס חשמלי, כגון מחמם צינור הפיטון. הצנור הלן העלה מיד קרח ונסתם. מדיה־מהירות

**רסיסי איונות**



מטוסי ספיטפייר מלווים מפציץ ב־17 ("מבצר מעופף") אל המטרה.



● הוא המשיך בגלישה חדה כמעט עד פני הים ושם התישר ●

לפי הערכתם לא היו בגובה של למעלה מ-1000 רגל מעל פני הים, בגלל טעות המכשיר. מיד מסר הנווט לטייס פתק עם כוון מצפוני מזרחי משוער לבסיס. לפי חישוביו היו במרחק של 20 מילין מערבה מהחוף. במטוס נותר עוד דלק למחצית השעה.

לאחר שעברה רבע-שעה והחוף לא נראה באופק, פקד הקברניט להתכונן לטבילה. המשלח והאלחוטאי בדקו והכינו את כל ציוד הבטחון וההצלה הימי ליד הדלת וחלונות היציאה, שנועדו לשעת-חירום. הכל הגרו את מתניות-ההצלה הצהובות. הנווט ירה

יצאו מכלל שימוש. הטייסים החלו שומרים על מהיר רותם בעזרת האופק-המלאכותי ומדי-הגובה. הנווט התקשה מאוד בנווטות. הוא לא יכול לראות את הקרקע לשם קריאת-המפה. את הרקיע גם כן אין לראות ואי-אפשר להשתמש בסקסטנט ובכוכבים לשם קביעת מקום המצאו של המטוס. קלקול מכשירי האלחוט עוד הגדיש את הסאה. הזמן הלך עבר ואין כל שנוי בסערה. לפי חשובי הנווט היו צריכים כבר להיות מעל לבסיס, אך כיוון שלא היתה ודאות בכך הוחלט להמשיך לטוס מערבה, ולצאת הימה, על מנת להימנע מ"הפתעה" של הר בשעה שינמיכו בתוך



המשלח והאלחוטאי יצאו לתא הנוסעים ונתישבו על הרצפה, כשגבם נשען אל הקיר

נמצאת בקרבת מקום. המפקד נתן את הפקודה לתפוס עמדות טבילה, ומיד העלה טייס-המשנה את רגליו וקפלן תחתיו, הנווט השתטח על רצפת התא כשראשו בכוון-הטיסה. המשלח והאלחוטאי יצאו לתא הנוסעים ונתישבו על רצפת תא-הנוסעים, כשגבם נשען אל הקיר שבין תא זה לתא הטייסים, ראשם כפוף בין הברכים וידיהם שלובות מעל לערפם.

הטייס המשיך בטיסתו מזרחה עד שאזל כל הדלק. עדין לא נראה החוף. המנועים נפסקו, והמטוס החל גולש לעבר המים, במהירות של 110 מיל. הוא המשיך בגלישה חדה כמעט עד שכבת המים ושם התישר, שבר את הגלישה והזדקר כשחרטומו מתרומם

הסערה ויצאו מתחת לבסיסה. בינתיים אין לסמוך גם על קריאת מדי-הגובה, כיוון שהלחצים הברורי מטריים השתנו מאוד. מדי-הדלק מראה ששני המיכלים הקדמיים כבר התרוקנו לגמרי, ובכל מיכל אחורי נותרו רק 20 גלון דלק בלבד. המפקד סגר את המצערות כמעט לגמרי והחל מנמיך. בגובה 10.000 פגע בהם ברד כבד, שסקל את המטוס ללא רחמים. בגובה של 3.000 רגל, לפי מדי-הגובה, החל הטייס-הראשון מקטין את שיעור-ההנמכה ומנמיך לאט-לאט ובוהירות. מדי-הגובה הראה 2.000 כשיצאו מתחת לעננים הקודרים, אולם שני זיקוקים אדומים במקרה שאניה כל שהיא



● גלים גבוהים נתזו לכל צד ושטפו את חלונות תא-הטייס ●

מעלה. הגלגל האחורי פגע ראשון במים ועצר כאילו את טיסתו של המטוס הכבד. מיד לאחריו צנח הגוף כולו לבין הגלים, לארכם. המשת אנשי הצוות נזרקו בכוח קדימה, אך לא קמו ממקומותיהם. גלים גבוהים נתזו לכל צד ושטפו את חלונות תא-הטייסים. עם פגיעתו במים נזרק המטוס שוב, כאבן המוקפצת על פני הים. לאחר קפיצה קלה באוויר, נחת שוב בכבדות בין המשברים. הקברניט החזיק את גלגל-ההיגוי לגמרי-אחורה. בחזקה. טייס המשנה הושיט את ידו מיד ליציאה-לשעת-חירום, שבתקרת התא, ופתח אותה. הנווט קפץ על רגליו ופתח את דלת-המטען שבצד-שמאל של התא. בעוד הטייסים מטפסים ויור צאים מלמעלה, והנווט קופץ למים דרך הדלת הקטנה, פתח המשלח את הדלת הגדולה כולה במשכו בידיעות האדומות. ביחד עם האלחוטאי תפס בסירת-ההצלה הארוזה והטיל אותה המימה. הרצועה, שבה היתה הסירה קשורה לגוף המטוס, נמתחה והפעילה את בקבוקי החמצן שבתוך הסירה המתקפלת. זו החלה מתנפחת במהירות, והמעטה שעטף אותה נפתח ושקע במים. עוד הסירה מתנפחת, והאלחוטאי קפץ לתוכה. המשלח זרק אליו מן המטוס את „נערת-גיבסון“, המכשיר האלחוטאי לשעת-צרה, קופסאות מזון שונות וקופסאות מים, נשק וכו'. הנווט הגיע בשחיה מסביב לכנף השמאלית וטפס לתוך הסירה. הטייסים, יבשים לגמרי, טפסו לאורך הגוף אחורה וקפצו אף הם לתוך הסירה. אחרון נכנס לתוכה המשלח.

משהיו החמישה בסירה, מיד הוציאו המשור טים הקטנים והחלו חותרים ומתרחקים במהירות מהמטוס השוקע במצולות. הרוח היתה חזקה והגלים גבוהים. עברו 30 שניות מאז פגע המטוס בשנית במים ועד שכל החמשה נמצאו בסירה. עוד דקה אחת והמטוס שקע. מיד הוציא הנווט מתיק מיוחד שבסירה מצפון וקבע מזרח. שני הטייסים התקינו את המפרש הקטן האדום, בעוד הקברניט מחזיק בקצה המפרש המתדפק ברוח. השתמש טייס-המשנה באחד המשוטים כבהגה-עזר. הנווט עזר לאלחוטאי להוציא מנרתיק האלחוט לשעת-חירום את העפיפון המתקפל, העשוי צנורות אלומיניום דקים מאוד ובד צהוב, בצורת ארגז. אל העפיפון היה קשור חוט נחושת לאנטנה באורך של 500 רגל. העפיפון נישא חיש קל ברוח והחוט נמתח אחריו. מיד קשר האלחוטאי את המכשיר בין ברכיו והחל מסובב בידית, כבמכונת-טחינה ישנה לקפה. הסובב בידית גרם לשדור אוטומטי של הקריאה הבינלאומית לעזרה, בגל הבינלאומי לקריאות מסוג זה. לאחר שקרא קריאה אוטומטית זו זמן מסוים, עבר לשדור מיכני ושדר את כל הפרטים הדרושים, אולם את מקום המצאה המדויק של הסירה לא יכל לשדר מחוסר ידיעה.

בינתיים נשאה הסירה בכוח הרוח מזרחה כשהגיי לים מתנפצים אליה מכל צד. היא נזרקה מפסגת גל לתהום עמוקה ושוב לפסגה שניה. כשנחת המטוס במים, האיר השחר ובינתיים הגיעה שעת צהרנים.



... מיד הוציאו משוטים קטנים והחלו חותרים ומתרחקים במהירות מהמטוס השוקע במצולות.



## ● הטייס הנמיך טוס והצניח להם שני בתי-קיבול הרמטיים ●

כי הוא שומע רעש מנועי מטוס. ואמנם נראה מטוס באופק. מיד צווה הקברניט לזרוק לים את הצבע האדום, כדי למשוך את עיני הטייסים בשמים. משתקרב המטוס, ירו אליו שני זיקוקין אדומים. האלחוטאי אותת לו בעזרת ראי מצופה כרום. המטוס, שהיה ישראלי ויצא כנראה לחפש אחרי הניצולים, הרגישי בזיקוקין והתקרב לסירה. הטייס הנמיך טוס והצניח שני מצנחים עם בתי קבול הרמטיים. האחד הכיל מים ומזון משומר, והאחר — חמרי-רפואה וסיגריות. במיכל השני נמצא גם פתק מהמפקד שבו הודיע על ספינת חיל הים המתקרבת למקום, כדי לאסוף את אנשי-הסירה. הסיגריות נתקבלו בשמחה, כיוון שאלה שהיו ברשות הניצולים נרטבו במי הים. המטוס המשיך לחוג מעל הסירה. הקברניט פקד לערוך ארוחת צהרים „חגיגת” לכבוד המאורע.

בשעה 17.00 לאחר שהמטוס התחלף באחר, הופיעה ספינת הצי ונעצרה במרחק-מה מהסירה. הטייסים החלו חותרים במרץ. לא יצאו דקות הרבה וכבר היו מטפסים בסולם החבלים, שהמלחים שלשלו בצד הספינה. שמחתם של אנשי הסירה הקטנה היתה שלמה. קברניט המטוס שטבל, הוא לבדו, לאחר שעלה על ספון הספינה, נשאר עומד נוגה, ליד המעקה: המטוס שבו טס כל ימי שהותו בטייסת,

הסערה שככה. העננים התפזרו ושמש בהירה זרחה בשמים. הקברניט בדק את מלאי המים והמזון ופסק וקצב מנות-ברזל קטנות מזה ומזה לכל איש. הרוח פסקה כמעט לחלוטין והסירה נחה על פני הים הרגוע. טייס המשנה מצא באחד מנרתיקי סירת-הגומי ציוד שלם לדיג עם ספר הכולל הוראות לשמוש בציוד. מיד קשר זבובון מלאכותי לוו שבקצה חוט החכה הפרימיטיבית והטילו המימה. מצב רוחם של השטים היה מרומם. הכל החלו מכסים את ראשיהם בכובעים ובמטפחות ואת חטמיהם בפסיות-נייר, לבל יוכו במכת-שמש. האלחוטאי קם ועמד וסקר את הים מסביב, כדי להעלות סימן של חיים — אך לשוא.

עם בוא הלילה הסתדרו כולם כמיטב יכולתם לשינה, והקברניט קבע תור לתצפית על הים. מדי שעתיים היה האדם הער והצופה על הים מתחלף בזה שאחריו. הלילה עבר בשקט וללא כל מאורעות. זמן-מה לאחר ארוחת-הבוקר, שהיתה מורכבת משתי לגימות מים, ששמשו קודם שתייתם לשיטפה יסודית של הפה, ומשלושה בייסקויטים מיוחדים ספוגים ויטמינים, החלה רוח נושבת ממערב, והמפרש שוב החל מתנפח ונושא את הניצולים מזרחה. בשעה 11.00 בערך, כשהקברניט היה עסוק ברשימת יומנו, בפנסק הקטן והכחול שלו, אמר הנווט שנדמה לו,

### הפצצות ראשונות

כנראה להסביר לו כי הוא יכול לנחות בלוד, מרחק שתי דקות טיסה מתל-אביב. לוד כידוע, היתה אותה שעה בידי הערבים. התקפה נוספת ביום הפלישה בוצעה על משק נייר-עם, אותו הפציץ האויב במשך עשר דקות רצופות. גם כאן היו מספר פצועים והרוג אחד. אותו יום היה בנייר-עם גם בטיס טייסת הנגב.

#### המטרה: פגיעה ללא אבחנה

למחרת חזר חיל האויר המצרי להתקפה על תל-אביב והתקבל הרושם כאילו הוא מתכוון לפגוע בכל מטרה נוחה ללא אבחנה במטרות מלחמתיות דוקא. הפעם נהרגו כמה פועלי נמל מאש התותחים וכן בעיר עצמה נפגעו כמה אנשים. שרותי הג"א של העיר טרם פעלו כדבעי ובכמה מקרים נגרמו אבידות בנפש מכיון שה אנשים לא מיהרו למקלטים אלא עמדו ברחובות כדי לחזות ב„מאורע”.

באותו יום היו גם התקפות ראשונות על משקים בצפון וכן הופצה טבריה, אולם הפצצות נפלו לים. נראה שההתקפות על הנקודות בצפון היו ההפצצות הראשונות של חיל האויר העיראקי ובוצעו על ידי מטוסי אנטון.

מיד בבקר של יום הפלישה, ב־15 למאי בשעה 0525 ובשעה 0645 הותקף שדה התעופה של תל-אביב (בצפון העיר) על ידי ספיטפיירים מצריים. נגרם נזק לשדה שהסתכם בשלושה מטוסים שניזוקו וכן היו פצועים והרוגים. המטוסים הנמיכו טוס ובהתקפה השנייה הופל המטוס הראשון של מלחמת השחרור, כתוצאה מפגיעה מוצלחת במערכת הקירור שלו. המטוס נראה מאבד גובה וגולש לעבר הרצליה. מיד המריא אחריו מפקד בטיס תל-אביב במטוס בוננה ומצא את הטייס בידי קבוצת חיילים ליד החוף, קרוב למקום נחיתתו.

#### סרן בדקא ביקש להרגו

היה זה סרן בדקא, טייס בחיל אויר המצרי, שביקש באנגלית רוטה שיהרגוהו ושלא יענוהו. בתחילה סיפר על מבנים של שמונה מטוסים שיצאו כביכול להתקפה על תל-אביב במגמה להפציץ את שדה תל-אביב. לאחר מכן שינה זאת, משהועמד על השקר שבדבריו, וטען שהיו ארבעה מטוסים.

אף הפעם נכשל המודיעין המצרי. בהוראות שניתנו לטייס למקרה של נחיתת אונס, „שכח”



(המשך מעמוד 63)

**„גפילטע פיש“**

המסרשמיטיים מתחילים לצאת לסיורים, ועיראק טווייטאן הותקפה ע"י אחד מהם עוד ב־30 במאי. בהתקפה נוספת על טור טנקים קלים באזור טול כרם נפגע מסרשמיט אחד, ועל אף נסיון נותיו הרבים של הטייס נפל המטוס הימה מול מכמורת. הטייס הצליח לצנוח לתוך הים וחזר לחוף בשחיה. הטייס, יהודי אמריקני, בצאתו מהמים חשש שאנשי המשק הרצים לקראתו יחשבוהו למצרי (צבע עורו היה כהה). „צעק בלי הרף „גפילטע פיש!“! היו אלה המלים היחידות בהן ידע לזהות עצמו כיהודי...“

כהוגן, נחבט קשה בכנף השמאלית והתהפך. נראה שהגלגלים לא היו מנופחים דיים, וכי ההגיים לא היו מעוינים. ג'ורג'י היה טייס מוכשר. בחור טוב.

— אני מפקפק, אם יש כאן איש מוכשר לטפל בטיפוס מסובך זה. גם לג'ורג'י לא היה נסיון רב במסרשמיטיים, פרט לכך שהצליח להפיל כתריסר במל־חמה. מהירות שקיעתם היא שטנית, יש צורך בהכשרה מיוחדת לטייסים ובמסלול מיוחד. — אמר מוריס.

— כן, המכונאים עמלים זה שבוע בהרכבתם. הרכיבו ופרקו. חושש אני, שנחום, ראש קבוצת המכונאים יצא מדעתו. אתמול, אחרי תורנות לילה, ראיתי אותו יושב עם בחור יודע גרמנית והוא מתרגם לו ספר על איוון כנפיים במטוסי־קרב גרמניים. הוא מכונאי מוכשר, נחום, אך מכיר מעבודתו רק את הטפוסים האנגליים והאמריקניים. מעניין, שהצליח להרכיב, בזמן קצר, אחד מה־מסרים“.

— הצליח?? — קרא מוריס, — הלזאת תקרא הצלחה?! הצלחות מסוג זה, שהצלחנו אנו כשהגענו הנה, עלו לנו בחיי רבים מהבחורים. אני לא הייתי נוגע במטוס זה. אם איני יודע איני מתערב.

— יש ללמוד מהנסיון, אם אין ברירה אחרת. — אמר בן.

— לדעתך אנחנו שפני נסיון, או בני אדם? יודע אתה שאין אני פחדן, אך כסיל הוא האדם המתגרה במוות. די לנו בסכנות הקרב שאנו חייבים לעמוד בהן, ואי־אפשר שנצטרך לחשוש לטוס במטוסים. — אמר מוריס ברובו, והפסיק בזאת את השיחה, כי בן היה שקט. שקט יתר על המידה.

**הכרח לפעול ובמהירות**

בחדר־המבצעים, בצריף שהשאריו האנגלים, היו התריסים מוגפים. הקירות היו מכוסים בציורים צבעוניים, כנראה שארית ממועדון קצינים, ומיקי־מאז היה שולח לשון ארוכה למפת־ארץ־ישראל תלויה על הקיר ומסומנת בקוים ונקודות. אגס־חשמל מאובק שלח אורו

המטוס הג פעם מעל לשדה, ונעלם בין העננים. הבחורים החלו יוצאים איש למטוסו כשפתאום נשמע טרטור חריף ומרגיז, האוירון הופיע בצלילה משופעת מבין העננים, מתנדנד כשכור. קלארק צעק: — הי, משהו לא בסדר, ראו איך הם יורדים! — הבחורים ירדו בריצה מהמסלול, המטוס רחף מעליו כשפתאום נשמעה התפוצצות וברק אש ועשן. מישוהו צעק: הם מתרסקים! — ביל רץ, צועק: קראו לאמבולנס, לכבאים!

גופותיהם היו חרוכות.

מוריס נשען אל הצריף, והרגיש בחילה גוברת, שמע את ביל קורא אליו: — מוריס!

הוא ניגש אל ביל שהיה עומד ליד הגופות, שהושמו על אלונקות, סביבם שוטרים וסקרנים.

— מוריס, — אמר ביל, — קח את האנשים, בדקו את המטוסים וטוּסוּ מכאן מיד. מפקדת השדה התקשרה עם רומא, ודאי שיקבלו הוראות לעכבנו עד ל־חקירת המקרה“ ואז הכל אבוד. והמטוסים הללו נחוצים כאויר לנשימה שם בארץ.

מוריס לא ענה.

— ובכן? אין אתה רוצה לטוס?

— איני יודע. האחריות כולה עלי. צריך לשאול את האנשים.

— עַל תשׁאֵל וְאֵל תאמר דבר. אין זמן ואין צורך ביוכוחים. הכנס למטוסך והפעל את המנועים. אם יצטרף מספר מתאים של אנשים, תמריא. אם לא... איני יודע.

מוריס החל ללכת למטוסו.

— רגע — קרא אליו ביל.

חור. ביל הושיט לו יד: בהצלחה, בחור.

מוריס לחץ את היד בעיפות, והחל נגרר למטוסו.

**בדרך ארצה**

הם היו צפונית לאי גדול כשקלט מוריס שידור ממטוסם של קלארק, גורמן ואיב:

— הלו מוריס, הלו מוריס, אתה שומע אותנו? עבור. — הלו מוריס, משהו לא בסדר במצפנים ובמפות.

איב וגורמן מתקשים במציאת הקורס הנכון. מה לעשות? עבור.

השמש מיהרה לשקוע ככל שהתרחקו מזרחה. הים עטה חושך ועננים כיסו את הרקיע. לפני עלות השחר, ירד מטוסם של מוריס ובן בחולות שפת־הים מערבה ליי. ונחבט קשה. מטוסם של קלארק, גורמן ואיב לא הגיע.

**ה־מסר־ קשה העורף**

הגיפ נסע בפאת המסלול. שם היה מונח המסר־שמידט, שהתרסק אתמול בשעת טיסת נסיון.

— מה העלתה החקירה. בן? — שאל מוריס.

— המכונאים ראו אותו יורד לפתע. הוא לא התאזן



אוריית מכלים אוטומטיים, הוא הגיע בקושי רב חזרה.  
 — ההתנגש אתם הצבא? — שאל מוריס.  
 — לא; רוב כוחותינו מרותקים בחזית ירושלים.  
 הלילה יהיו פעולות הטרידה אהדות, אך אלה ודאי שלא  
 ישנו את חומרת המצב. כנראה, שלא יוכלו לארגן כוח  
 ממשי אלא בעוד יום או יומיים.  
 — אפשר לחזור ולישון, אם כן, ליום או יומיים —  
 אמר מוריס ברוגז. חוסר-האונים ממש הטריף את דעתו.  
 מה הם חושבים? מה חושבים האחראים לבטחון  
 המדינה? בלי צבא, בלי נשק, בלי מטוסים! איך  
 יחזיקו מעמד? מה הם מקוים, שאלוהים יקרע להם את  
 ים סוף שנית? אבסורד, חשב, נסים אינם חלים אלא

על קבוצת אנשים, שעמדו סביב אבראשה — קציין  
 המבצעים. הם עמדו לפני שולחן מכוסה במפות, ועליהן  
 מעילים, אקדחים, מצנח, כמה חגורות כדורים, ועפרור  
 נות. אבראשה, בחור רחב-גרם, פרוע-בלורית, שהיה  
 בעבר טייס בצבא האדום, היה מסביר להם משהו בקול  
 עמוק. כשנכנס בן, ואחריו מוריס, נשתתקו כולם.  
 מוריס נראה יוצא זועף, ובן הלך לפניו.

אבראשה יצא מבין החבורה וקידם את מוריס ביד  
 משוטה ואמר: — שלום!  
 — הלו, — השיב מוריס.  
 — יש חדשות — אמר הבס.  
 — מקלארק? — שאל מוריס בעירנות.



... הם עמדו לפני שולחן מכוסה במפות, ועליהן מעילים, אקדחים, מצנח וכמה חגורות כדורים

בסרטי דיסני והגנב מבגדד, בימינו. — נדמה לי, —  
 אמר לאבראשה, שיקשה לגרש את המצרים מתל-  
 אביב בעוד יום-יומיים, הרי את 40 הקילומטר יוכלו  
 לעבור בכמה שעות,  
 — לא, הם לא יגיעו לתל-אביב. פוצצנו את הגשר  
 על הוואדי הלילה, הם לא יתקדמו בלי ציוד כבד. הם  
 יעסקו בתיקון הגשר, עלינו להטרידם. עליהם להאמין  
 שקיימת התנגדות. עד שנארגן התנגדות.  
 — בקש שיאמינו... אב, מה הפעילות האוירית  
 שלהם? — שאל מוריס.  
 — הם מוסיפים להפציץ את הישובים בדרום, אך  
 תל-אביב סופגת את מרבית ההפצצות. בדרך כלל

— לא, מהמטה. — אמר בנעימת אכזבה, — מה  
 רוצה המטה?  
 — הגיע מברק.  
 — מברק עודד, או ידיעה שהמטוסים יגיעו בקרוב?  
 — קרא:  
 אבראשה הגיש למוריס את המברק:  
 תצפית אויר מודיעה: הטור המצרי הגיע לאשדוד.  
 הטור מורכב מטנקים, מכוניות משא, משוריינים ואסו  
 פקה. כ-200 במספר. נעצרו לפני הגשר המפוצץ וחזרו  
 לאשדוד. מהנדסים עטויים בתיקון הגשר.  
 — שלחנו את אבנר לתצפית הבוקר, — אמר  
 אבראשה — הוא חזר למטה. מטוסו נפגע באש אנטו



נניח שינסה לטוס במסרשמידט. הרי אינו יודע לנהוג בו. ודאי יתרום ויפול, או יתרכס בירידה, כג'ורג' אתמול. ישימו את גופו על אלונקה, או אפרו בקופסה, יניחו אותו על סגדר, והחברים יאמרו, שהיה טייס אמין, בחור טוב. לא, יש לשים קץ להרג טפשי זה. נלי, (איך נזכר בה) הצדקה כשאמרה שאין היא יכולה להביץ? מדוע עליו לתחוב את אפו לצרותיהם של אחרים; מה עניינו שם? יהודים? הרי מאז שעמד על דעתו, לא הלך לבית-כנסת, ומה פתאום? אנושיות? האם לא מילא חובתו בהיותו חמש שנים טייס-קרב? מדוע יתגרה בגורל. וכי אינו יכול להתרגל לחיי שלום? עת לכל דבר. אין הוא צעיר. הקריב חמש משנותיו. ומתי יעשה לביתו? והיא, נלי, עד מתי תחכה לו, עגונה; הרי לרעות, ולמלחמות, אין סוף...

ומדוע הוא? למה לא אחרים? באמת, למה לא יצא אחר לפעולה זו; עצביו חלשים אחרי הטיסה מאיטליה. למה לא, למשל, אבראשה? אמנם, אף הוא טס, נכון, אך למה לא יסתכן הוא? למה עליו לטוס במטוס שאין הוא יודע לטוס בו, מטוס מסוכן. לשם מה? למה?

— המטה דורש — היה אבראשה ממשיך, — שעד שכוחות הצבא יתארגנו ויכנסו לפעולה מלאה, נטרוד את הכוחות המצריים, אולי, פעולה זו תכריע, אולי, יהסס הטור המצרי, והצבא יזכה ב-24 השעות הדרושות להתארגנות.

אבל למה עלי להקריב קרבן זה? למה דווקא אני? לשם מה? מדוע התרשלו בהכנת המלחמה כל זמן הדיונים באו"ם. מדוע לא גייסו ולא אימנו אותו? מדוע לא הכינו משלוחי נשק ומטוסים, שיגיעו מיד לאחר הפלישה? מדוע דורשים מאתנו להסתכן יותר משנוכל ונרצה?

— לשם פעולה נדרשים שלושה מטוסי-קרב. נחום מודיע לי שבעוד כמה שעות יהיו המטוסים מוכנים. השגנו תחמושת טובה ופצצות. שני טייסים התנדבו לפעולה: בן ופינחס. דרוש מספק שינהל אותם. חשבנו עליך. מוריס, נדמה לי שאתה מתאים לתפקיד. יש לך נסיון קרבי יותר מלכל האחרים.

— אבל, שמע, אבראשה, הדבר אינו אפשרי. הרי

אלה ספייטים, גם כמה דקוטות משתתפות. — ענה אבראשה.

— כך? ... פגיעות גרועות?

— נהרגו אתמול כ-15 איש. הם חפשיים לעשות כעולה על רוחם. בוחרים היטב את המטרות, צוללים ומצליפים במכוונות-יריה. בכל זאת לא הצליחו לשתק שום מטרה צבאית.

— ומתי תגענה המכוונות?

— היו צריכות להגיע השבוע, יהיו קשיים לפרוק אותן בנמל, האנגלים עלולים להפריע, יעברו גם כמה ימים עד שנרכיב אותן.

— לעזאזל — קרא מוריס, — אילו היו לנו ספייט-פיירים הגונים היתה התמונה משתנית בשמי תל-אביב.

— יש לנו מסרשמדיטים, מוריס, הם מצויידיים היטב ואינם נופלים הרבה מהספייט. מתרגלים יפה מאד באויר. הגרמנים גרמו לנו צרות רבות עם מטוסים אלו, ברוסיה.

— אינני נוגע במטר. אינני יודע עליו דבר. — ענה מוריס בפסקנות.

אבראשה לא ענה. הוא המשיך: הגשר על הואדי פוצץ במקום זה, — והצביע על המפה. — מכאן ועד תל-אביב כ-35 ק"מ.

מוריס עקב אחרי אצבעו שהיתה משרטטת את הכביש המתפתל, כמסומן במפה, בין פרדסים וחולות. ליבנה, סיבוב, ראשון-לציון, סיבוב, בית-דגון... סיבוב... יפו... סיבוב... תל-אביב. כניסה מכווערת... בתי פח למגורים ומלאכה... המולה והמיה כבעיר אמ-ריקנית, אבק, צפיפות, אנשים דורכים על רגליך ואינם מבקשים סליחה, דוחקים במרפקים, מצטופפים לפני סוכות עתונים.

בתיקפה, הנויות, הנויות-ספריים, מתחקים...

הטנקים המצריים, צרציר... שרמן... קרוסידר... ליברטי... יזרעו אש על הכל. ישאירו בתים הרוסים או קיר מנוקב. עשן ואבק. ריח אבק שריפה וקול התפור צציות, כמה זכור הכל. כטיגרים הגרמניים בעירותיה של פלנדריה ב'44, גופות מושלכות בקרן רחוב, עגלה הפוכה, ככרות לחם פזורות על הכביש טובעות בדם סוס רטוש-בטן. מכונית-משא שרופה, גלגליה כמעיים חרוכים, כלבים משוטטים חפויי-זנב.

### נוק-אוט עצמי

אולם הפגיעות לא היו בשדה ולא נגרמו כל נזקים. למחרת ב-242230 מופצצת משמר ה' עמק על ידי מטוס רב-מונועי כנראה סטירלינג. למחרת טוען האויב כי הפציץ את שדה התעופה היהודי רמת-דוד.

בחישובי הניווט שלהם. על אחת הפצצות נמצאה הכתובת: "למשה שרטוק: מתנה". בפעילות ההפצצה שלו הת-חיל האויר המצרי עוד קודם (230450), שעה שתקף או ביקש לתקוף את שדה עקרון,

ביום 24 בדצמבר 1948 נודע על הפצצת יריחו וגשר אלנבי. היות ולא היה ידוע על פעי-לות כלשהי של מטוסי ח"א באותו איזור עורר הדבר פלי-אה. התברר שהפצצה זו בוצעה על ידי מטוסים מצריים שטעו



— או קיי, — אבראשה, — I will take it  
אמר באנגלית.

— זהו, מוריס, ידעתי שלא תסרב. ובכן, ראה —  
הוביל אותו למפה — אתה מוביל לאורך שפת הים.  
מכאן אתה פונה שמאלה. הצטלבות כבישים ברורה,  
חוטי מתח גבוה. הכביש מסתובב, קבוצת עצים בודדת.  
מסילת הברזל חוצה את הכביש. זוהי תחנת אשדוד.  
בית אבנים מוקף עצים. הנה, — הראה לו תמונה  
ישנה. — בקרבתה ודאי נמצאים ריכוזי הצבא. בחר  
מטרה והתקף אותה. עשה כמיטב יכלתך, במכונות  
היריה. שמרו על הבטחה גבוהה. יש להם קשר אמיץ  
עם חיל התעופה שלהם. אתה מכיר את הספוסים  
שלהם? — סיים אבראשה.

— נדמה לי, ספיטפיירי, לא כך?

— כן. כאן תמונה של אחד. נגזרה מעתון. זהו  
אלוף התעופה שלהם, במטוס.

— הם... נעים מאד להכיר אותך.

— זהו סמל הכנפיים שלהם — שים לב, לא תמיד  
הן מסומנות, לפעמים הם עוד נושאים את סמל  
הר.א.ף... —

— וכאן, — הוציא אבראשה כמה דפים מבין  
הניירות שעל השולחן, שהוא התמצא בהם בקלות, —  
כמה רשימות, שערך ג'ורג'י על המטרשמידט בשעת  
טיסת הנסיון. אולי, תוכל להעזר בהן.

— הם לא עזרו הרבה לג'ורג', בכל זאת, תודה.

— ו... מוריס! — קרא אחריו אבראשה כשיצא, —  
אני אסדר את כל ההכנות בעצמי. אל תדאג, אשגיח  
על הכנת המטוסים... חוששני, שנחום עיף מדי. הבחור  
לא עצם עין זה שלושה לילות.  
— בסדר...

### לפני ההמראה

הגיפ הוביל אותו אל הדרו. ישב אל השולחן,  
הוציא ממגרה צרור ניירות ורצה לכתוב משהו לנלי.  
אך קשה היה לו להעלות דבר-מה על הנייר. חשב  
לכתוב משהו כמו: "הנה אני יוצא לתפקיד, שאיני  
יודע אם אחזור ממנו", כמו עשרות מכתבים שהשאיר  
אחריו בצאתו לפעולות במלחמה, ולא עלתה בידו.

במרץ רכס את מעילו, הפך הפציו בשק ומשך  
מתחתיו סודר, שסרגה לו בלי, כרך סביב צוארו, לקח  
את משקפי הטיס ויצא אל המסלול, כמו אף פעם לא  
צעד בקלות כזאת כפי שצעד עתה, משהוטל הפור.  
ממש רצה לשיר: "או, איזה יום נהדר!". התמתח,  
והחל רץ למטוס.

חבורת אנשים, שהיתה עומדת ליד המטוס, קידמתו  
בברכה. הוא טפח לכולם על השכם, התגושש התגרר  
ששות קצרה עם בן, משך באזניו של פינחס, עד שהר-  
גיש שכולם מסתכלים בו, והעמיד סבריפנים רציני.  
מתחת למטוס היה נחום מטפל במנגנון המעצורים.  
הנשקים היו מטעינים את מכונות-היריה והתותחים

פשע הוא לשלוח אנשים במטוסים אלו אחרי מה שקרה  
לג'ורג'י אתמול.

— לא, מטוסים אלה הם בסדר.

— אתה ערב לכך?

— שמע, מוריס, אנחנו מוכרחים לנסות. הפרימוסים  
לא יעשו כל רושם על המצרים. הם יגרמו לצחוק  
ויגלו את חולשתנו. אין אלה כנופיות. זה צבא סדיר  
עם אויריה חזקה. יש להציג כוח משכנע. המטרים  
הם היחידים שברשותנו. הבה, זהו הכרח! הכרח!

### הטייס נאבק עם עצמו

מוריס הרבה. הרי לא על חיי בלבד אני מחליט. אני  
אחראי לטייסת. אם נכנס לקרב, האוכל לנהל אותו  
במטוסים אלו...? משונה... לשבת במטרשמידט ולהלחם  
בספיטפייר אחרי שחמש שנים ישבת בספיטפייר ונל-  
חמת במטרשמידטים. יתכן ואתבלבל, אלחם בפינחס  
ובכן. לטוט במטוס גרמני, משונה... יה... יוול הר  
קומנדנט... אין מטרשמידט אאוף. משונה. עצים גדר  
עים. מטרשמידט בוער מעל פלנדריה, גופותיהם של  
סיד וברני חרוכות. גופתו של ג'ורג'י מרוסקת. ברני  
היה גיבור מלחמה, זכה בכמה, עשרים או יותר, מסר-  
שמידטים! למה, לעוזל, נסעת מוריס...? באמת  
אינך יודע למה? "ככה"? "סתם"? זו התשובה? ולכך  
עזבת אותה "ככה"? "סתם"? ואהבה שנשבעת לה כל  
ימי היותך במלחמה, ותלות שהיית תלוי בה, כבבית  
כבאם, גם היא היתה "ככה", "סתם"? ורצית שגם דיב  
ילך אתך "ככה", "סתם"?... לא, לעוזל, לא!



...חשב לכתוב מכתב לנלי, ולא עלתה בידו.

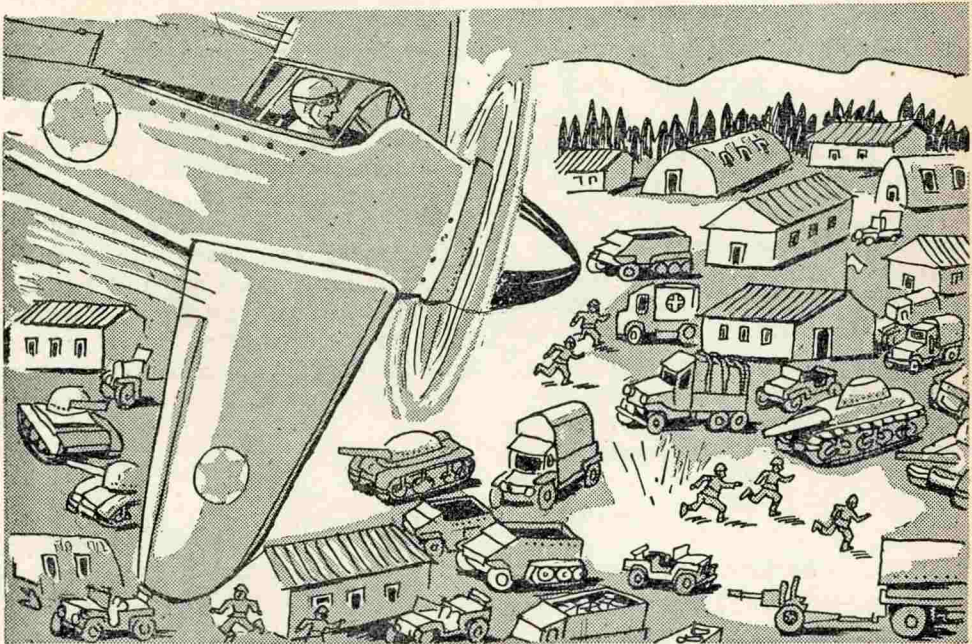


היו לנו טייסים היודעים לטוס בהם... — ענה נחום. מטוסו של מוריס חג מעל השדה, עד שהצטרפו אליו שני האחריים, אחר חגו שלושתם מעל השדה, כשכולם מנספים להם בידים, ופנו ימה.

### המתנדבים האלה

מדהגובה הורה 3000 רגל. מוריס הסתכל בחמה שכולה ארגמן, ובים שנראה כה שקט מגבוה. רגע שכה את המלחמה, ההמראה והרגעים הראשונים של הטיסה, שמרטו את עצביו. ושקע כל חושיו בשמש השור קעת. ארץ זו, חשב, שקיעותיה נהדרות בפשטותן. אין בה מגודש הצבעים שיש לשקיעה על שדות הפרג

ואבראשה מצנח על כולם, אבראשה ניגש אל מוריס. — ובכן, איך ההרגשה, בחור? — נפלא, אדם, נפלא, מזג האויר נראה נהדר. — תיגש לשתות אתי משהו לפני צאתך? — לא, תודה. הייתי רוצה לצאת מיד. אחר כך תהיה השמש נמוכה, והצללים יתארכו. — עוד דקה. אין הם עדיין מוכנים. נחום עוד רוצה לבקר אותם. בפעם האלף, חושבני. — שלח את הבחור לישון. הוא מנמנם. עבודה רבה לפניו כשתגענה המכוונות החדשות. — שש... — השתיק אותו אבראשה — הבחור עצבני ועלול להרוג אותך אם תאמר שהוא מנמנם.



... אש ממוכת שלו נראתה מצלפת בין המכוניות והאנשים שהיו רצים ונופלים, קמים ורצים ונופלים.

האדום בפלאנדריה, או מהמסעיר שבשקיעה על הלא-מנש. מכאן הרים כחלילים, אין אתה מבחין אם הרים הם או עננים נמוכים, ומשם ים שתכלתו עמוקה. מתחת צוהב חולות, בהרות ירק, ושחור של אדמת טרשים.

— מוריס, כאן אנו פונים שמאלה. — שמע את פינחס.

— הנמיכו טוס! — קרא חזרה באלחוט. 1800 רגל — כביש תחתם. פה ושם חפירות טריות. עצים. פרדס. בית אריזה. קבוצת אנשים מביטה בהם. למה אינם מהפשים מחסה?

הכביש, חוטי המתח הגבוה, — הגביהו — קרא מוריס.

— בסדר. מטוס זה בסדר גמור. אני מקוה שהכל יעבור בסדר, מוריס. אבל ראה להזהר בלחץ על הכנפיים, כמו כן בדוק את תיאום מכוונות היריה לפני שתתקיף. — אמר נחום שזחל ויצא מתחת למטוס. — הבדקת את לחץ האויר בגלגלים?

— בדקתי, הם בסדר. — בחורים! — קרא מוריס, — אני עולה! פינחס, לימיני. בן, לשמאלי. אחכה לכם מעל לשדה. המטוס ניתן וקפץ על המסלול. הגביר מהירותו, העלה גל אבק, והתרומם כשהנוכחים עוקבים אחריו במתיחות.

— טייס נהדר, מוריס. — אמר אבראשה לנחום. — המסרים הללו, לו ידענו לספל בהם כראוי ולו



בבהלה מעם המכוניות. הבתים גדלים, המשוריינים נראים בברור. צריחי מכונות היריה לא הופנו נגדו. הפתעה גמורה. נשמע צרור יריות. החטיאו. 200 רגל. לחץ על הדוושה ומשך במטה ההגוי והדק על הכפתור. אש ממושכת שלו נראתה מצלפת בין המכוניות והאגר שים שהיו רצים ונופלים, קמים ורצים ונופלים, מתפזרים בשדות. נבהלתם. מה?! לא חיתם לנו, אה? קויתם לעבודה קלה, אפילו לא הצבתם תותחים.

המטוס החל מטפס, נפתחה אש ממקלעים רבים. אהה נבלים! יורים אתם, חכו... חכו... 1500 רגל — בן צלל אחריו. ככה! נהדר! למד אותם לשחק באש! הכה בהם. נהדר! מכונית בערה בעשן סמיך, נהדר, דומה ללפיד בהג זיקוקין.

2500 רגל — פינחס הסתובב וצלל. האש מתרבה. גם כמה תותחים התחילו לפעול. הם מתעוררים. בן עולה. האש מודגבת אחריו. פינחס יורה. הממור, הוא קוצר את הדשא במנועיו. ירד לכמה עשרות רגל. האש המצרית השתתקה לרגע. המטורף! כמעט התנגש בגג בית. ישירה! נהדרת! באמצע הריכוז! אוי איזה בן זנונים, לרדת כל כך!

800 רגל — עשן סמיך עולה מקבוצת המשוריינים. האש נפתחה שוב ומוריס נאלץ לעשות תרגילי עקיפה. הי! קבוצת בתים זו שלידה הרבה מכוניות קצינים וקומנדיקאר ודאי משמשת מטה. אאוי! נעשה ביקור במטה. אוף לעזאזל, חלאת אדם, אתם מגבירים את האש. הרגשתם בכוונותי, מה?! ... אבל כך אין מקבלים אורח! אוף, האש צפופה, בינג! אחת בכנף. תיכף נטפל בכם. אתם יותר מדי רגשנים! 250 רגל. לחץ על כפתור מכונת היריה, ראה את גגות הפח מנוקבים, מתזיזים רסיסי פח ועופרת. היריות מתחתיו פסקו. פחדנים! לחץ על מנוף הפצצות. ברק התפוצצות, ענן אבק לבן, ואחר אש ועשן אפור.

המנוע התאמץ ורעם בזעם כשהעלה את מטוסו בזוית חדה והאש המצרית עוקבת אחריו. זמן רב לא עשיתי עבודה זו, חשב, ואני עוד יודע אותה. ב'44 האמנתי, שזאת תהיה הפעם האחרונה, שאני מטיל פצצות.

הגיע ל-3000 רגל ושמע את בן באלחוט: — הי מוריס! עקוב אחרי פינחס. הבחור השתגע. מוריס הביט וראה את המטר מתקרב לקבוצת הבנינים בצלילה חדה. הבנינים עוד היו עוטים עשן, וביניהם נראו שלהבות ממכוניות שנפגעו. — פינחס, — קרא באלחוט, אך לא קיבל תשובה. — מתחיל להיות חם, בן.

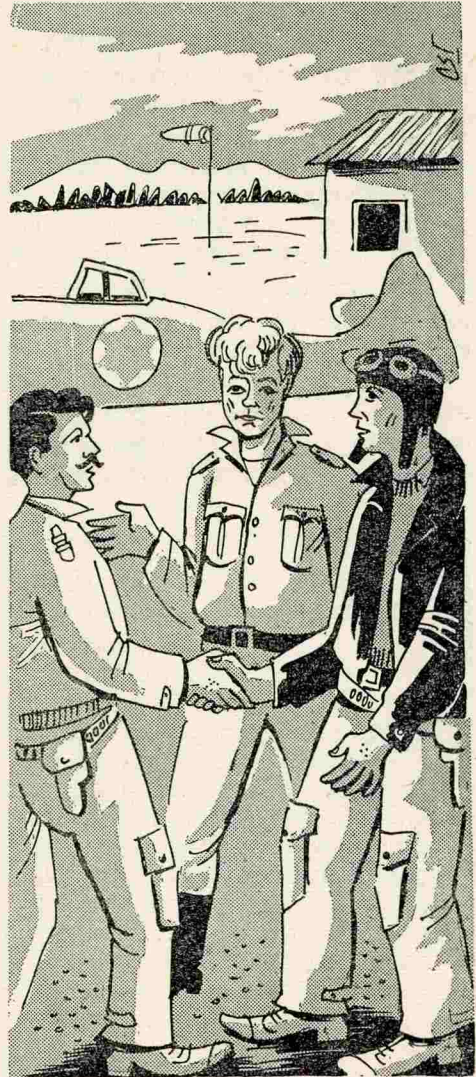
בן התחיל צולל. פינחס הפציץ. שוב עלה עמוד עשן, שכיסה את מטוסו של פינחס לרגע: מוריס הסתובב והתכוונן לצלול. כשהורר לראות את המטרה ראה את בן עולה מעליה. תר אחרי פינחס ולא ראה אותו. איה הבחור, לעזאזל?

— אי, בן! איה פינחס?

3000 רגל — הכביש נראה כפס צר. חולות צהובים, פרדסים, מושבה, הפירות, מסילת הברזל. הנה הצטלתי בות. דקלים, בתים מחמר, פסי המסילה מובילים לתחנה מוקפת עצים. דרומה מזרחה מחנה צבא. גגות-פח, קירות לבנים, אין הסוואה.

— זהו זה, בחורים. — קרא באלחוט. — המחנה הומה מהם. ניגש מצד השמש. ריכוז המכוניות והמשוריינים שביכר החניה. אני ראשון, פינחס בהבטחה. כשאני מגיע ל-2500 פינחס צולל.

לחץ על הדוושה והסיט את מטה ההגוי. האדמה הלכה והתקרבה במהירות. קבוצת אנשים התפזרה



שלום מוריס, חיבק אותו אבראשה...



אבראשה ניגש אליהם בחברת צעיר בסרבבל של טייסים, על כתפותיו תפורים היו שני פסי משי לבן, — שלום מוריס, — חבק אותו אבראשה. — פינחס נפל ?

— כן, ירד נמוך מדי ונפגע במנוע, בן ראה. — ניגש, אולי, לחדר המבצעים ושם נדבר, — אמר הצעיר בסרבבל הטייסים.

מוריס הביט בו, — זהו קצין המטה שנשלח לחקור את תוצאות ההפצצה — הציג אותו אבראשה.

— מאד נעים, — אמר מוריס — אבל תרשו לי לנוח מעט לפני התחקיר, ברשותך האדיבה — פנה לקצין שנבוך.

— אני אסע עם נחום לחדרי — ובלי לומר שלום משך את נחום והחל צועד.

— אין להם כל משמעת, למתנדבים האלה. צריך ללמדם שהם נמצאים בצבא, ולא בחיל פארטיזאנים. שלא יעשה טובות, כאילו מצילים את הארץ. בפני קצין גוי לא היו מעיזים לומר, שהם עייפים ואינם רוצים להשתתף בתחקיר. — זעם הקצין.

— הם טייסי קרב — ענה אבראשה.

בלב כבד הפסיע נחום אחרי מוריס, ששתק, אולי, חשב, נפל מטוסו של פינחס עקב ליקוי שהוא אשם לו, ומוריס לא רצה לומר...

— בוא נחום — אמר מוריס לפתע, — נסע לחדרי. יש לי שם בקבוק של יוסקי אמריקני מצויין. גשתה משהו. שנינו צריכים למשקה,

— מדרום למסילה. נכנס עם החרטום. כנראה נפגע במנוע. — מה ? !

הנחיתה מרטה את שארית עצביו של מוריס. הנה, אין הוא מאוזן כעת. טוב. הגלגלים השתחררו. רחף על פני השדה, ולא הרגיש בטוח, העלה את המטוס וקרא: — בן, רד לפני ! — עוד סיבוב, בן ירד. נוסע למסלול הסעה. הקטיץ את המהירות והגמיך את הטיסה. הנה המסלול, 200... 150... 30... האדמה מתקרבת. המבחן... השגה על האיוון... השגה על האיוון ! בסדר. חבית הגבול, סגור את המנוע, המסלול 0 רגל. חבטה וניתורים מספר. אלוהים... רק עכשיו ! המטוס רץ על המסלול, מעצורים... המטוס האט... נעצר.

ממגדל הפיקוח יצאו אליו כמה גיפיים.

מוריס עצם את עיניו, שאף ונשף עמוקות. מטוסו של פינחס מדרום למסילה, נכנס בחרטומו לקרקע. נהרג. טס נמוך מדי. פגיעות ישירות. אבל למה טס נמוך כל כך ?

מישהו דפק על חלון תאו. הוא פקח את עיניו. נחום היה עומד על כנף המטוס, רכון על התא, עיניו דלוקות שינה, פניו קמוטים, שערו פרוע. מוריס דחק את מכסה התא וטיפס החוצה.

— ובכן ? היה בסדר ? — שאל נחום — המטוסים עבדו בסדר ?

— בסדר גמור, נחום, — אמר מוריס וטפח על שכמו, — תודה, בחור, עשית עבודה יפה. נחום נבוך הסב ראשו ואמר: — פינחס נפל. — כן, נפגע במנוע.

**מיומנו של טהא**

בפעם הראשונה בזרקורים לעזרת... אירור ניהם בהפצצת פלוגיה.  
17 לנובמבר... כן מתקיפים מטוסי האויב כל יום באותה שעה, קצת לפני שקיעת החמה, ומראה זה של שלשה מבצרים מעופפים הפך להיות רגיל כל יום בשעה חמש.  
18 לנובמבר... ליל אתמול היה הקשה והאכזרי ביותר שראתה פלוגיה. פעילותו האוירית של האויב נמשכה שתיים עשרה שעות רצופות, משעה שבע בערב ועד שעה שבע בבוקר בערך.  
19 לנובמבר... הלילה האחרון היה קשה ואכזרי עוד יותר מקודמו... מספר הפצצות שהוטלו על פלוגיה הגיע לאלף בערך; האויב חילק את פצצותיו בכל פינותיה וקצוותיה (של פלוגיה).  
מטוסי האויב השמידו את משאבת המים אשר תוקנה בשבוע שעבר.

טייסת "המבצרים המעופפים", (שהיו מכונים "הפטישים" בזכות מהלומותיהם), על שלושת מטוסייה, מתחילה בתחילת חודש נובמבר 1948 בשורת הפצצות על "כיס פלוגיה" וממשיכה לרכך את הכוחות המצריים.  
מאחר יותר מצטרפת אליה הטייסת "דורות" (פיפריים) וכן נוסלים מטוסי סי-47, דקוטה חלק במבצע אשר בסופו של דבר הופך את אזור פלוגיה לשטח המופצץ ביותר בכל מלחמת השיחרור. יומנו של טהא, מפקד הכיס, מעיד על אפקטיביות הפעולה שניתן היה להגבירה. ברט, מפקדת פקוד הדרום המעיטה דרישותיה להפצצות מסוג זה בהניחה כי האויב מחופר היטב ואין בהפצצה כדי להכניעו...  
יומנו של טהא, מתאר את המצב באורח שונה במקצת.  
להלן מספר קטעים ממנו: —  
16 לנובמבר... היום השתמשו היהודים



● היום הגדול שבו יצאו ה"הרברדים" להפצצה על כיס פלוג'ה ●

(המשך מעמוד 67)

נתנה לו לגרישא ההודמנות לדבר רוסית רהיטה ולא יצטרך עוד לשבר את שיניו בדבור האנגלי או העברי, שבהם היה מתענה מדי יום ביומו.

**גרישא וידידו הנאמן**

נחום, איש הגח"ל, הפנה את כל מרצו וכוחותיו לעבודת-הקרקעית בטייסת. הטייסת, שהיתה מורכבת כולה מטייסים שטסו יומם ולילה, סבלה ביותר בענפים הקרקעיים שלה. נחום, שהיה מפונה מטיסות,

מיצר ודואג ומחכה בקוצר-רוח לשובו של גבורו. משהיו המטוסים חוזרים, היה ממהר לחטוף את המט-קפת מידיה של קצינת-פקודת-הטיסה, ולתור אחרי מספרו של גרישא, והיה רץ כמטורף אל הקו, כשמטוסו של גרישא מתקרב לשם, ופופץ ועולה על הכנף בעוד הפרופלר מסתובב, עוזר לחברו-הטייס לצאת מן המטוס, כמעט ומחבק אותו ושואל אותו, כשדמ-עות-שמחה נוצצות בעיניו ושמות מחנק לגרונו, להצלחת הגיחה. בשעות הפנאי היה נחום יושב ב-דה, מכחול ציירים וצבעי-שמן בידיו, בד פרוש על מסגרת לפניו, והוא מצייר ציורי נוף יפים בצבעי שמן שקטים ועצובים.

אותה תקופה כבר כבש צבאנו את כל הנגב הצפוני והמרכזי, כולל את באר-שבע, בירת-הנגב. רק כיס קטן אחד נשאר בנגב הצפוני, הוא פלוג'ה, שבו התבצר והתחפר האויב וגילה עמידה עקשנית ואמיצה למדי. חלקו של חיל-האויר ב"רכון" הכיס היה רב. על הטייסת שלנו הוטל לפתוח בסדרה של הפצצות על טורים ממוכנים ומשוריינים של האויב, שהיו נסוגים לעבר רצועת עזה לאחר מפלתם בנגב, ועל רכוזי-אויב גדולים כגון רפיח ואל-עריש.

**הראשונה בהפצצות המשונות והמטורפות**  
מי מאנשי הטייסת לא יזכור את היום הגדול שבו יצאו ה"הרברדים" להפצצת האויב הראשונה שלהם על כיס פלוג'ה? תשעה "הרברדים" יצאו ממקומות הפזור שלהם בשדה, מזוינים וחמושים כולם במכונות-ירייה ובפצצות, והתגלגלו במהירות לעבר נקודת-המפגש שבראשית המסלול בשימוש. כולם הריצו את המנועים ותשעה טייסים עליזים וקצרי-רוח נראו בתאים הקדמיים. ההמראה של שלוש שלשות במבנה היתה נהדרת. הכל טסו כאיש אחד, כגוף אחד, מגובש ואחיד. הרעש של ה"משורים החשמליים" החריש אזנים. שלוש השלשות הצטרפו מיד למבנה אחד גדול, (ביחס לממדים שהיינו רגיי לים להם אז!), שפנה לעבר המטרה כשהוא ממשיך לנסוק עד לגובה של 9000 רגל. עברו עשר דקות מאז ההמראה ואנו כבר היינו מעל למטרה. וכאן החלה הראשונה ב"הפצצות-הקרב" המשונות והמ-טורפות ביותר שבוצעו אי-פעם.

אל לנו לשכוח שתשעת-הטייסים שהשתתפו בגיחה, היו טייסים שבאו ממדינות שונות בכל קצות-תבל, דברו בשפות ובמבטאים שונים, שרתו בחילות-אויר שונים וביחידות שונות. רובם לא היו טייסי-קרב ולא בצעו בעבר אף הפצצה מסוג זה. רק חלק מהם טס בעבר ב"הרברד" והכיר אותו. התדריך לטיסה היה קצר ביותר, נמשך כ-10 דקות בלבד, ולא הסביר לנו כמעט ולא כלום. בשעת הטיסה שמרנו על דממה-אלחוטית מלאה ולא נשמע אף הגה באותו ערוץ של תכף-גובה-מאוד שעליו האזנו. המטרה, שהיתה מוגנת 9000 רגל מתחתנו,



... והיה אפילו מטאטא ושוטף את משרדי-הטייסת.

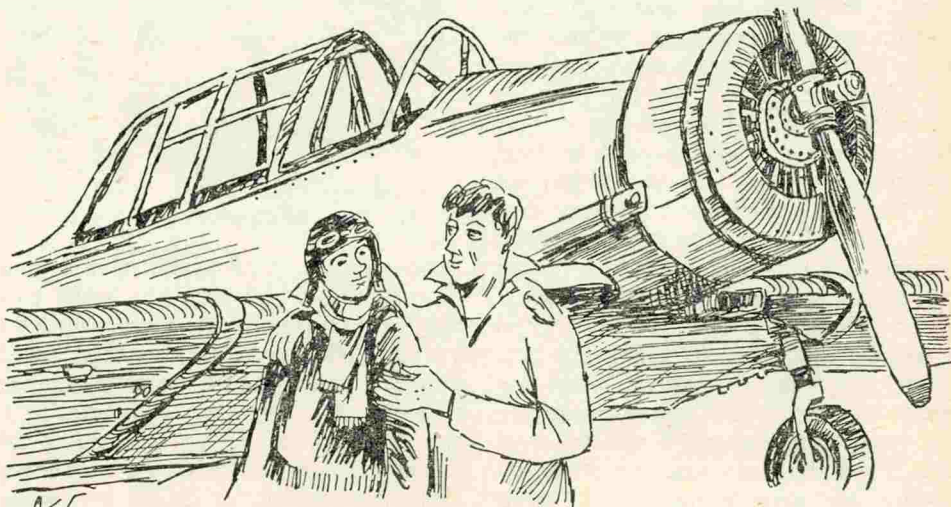
שימש בעשרים תפקידים שונים: פעם כקצינת-מנהלה ופעם כשליש, פעם כקצינת-מבצעים ופעם כקצינת-מור-דיעין, פעם כפקיד ופעם ככתבנית והיה אפילו מטאטא ושוטף את משרדי-הטייסת ומשליט במ סדר יומיים. את גרישא אהב אהבת נפש. כל אימת שהלה יצא לגיחה, היה נחום נוסע עמו בגייפ למטוס, נושא את מצנחו, כובעו, משקפיו ושאר ציודי-טיסה, מליבשו ודואג שמושבו במטוס יהא נוח, משפשף שוב את כל החלונות בתא-הטייס ומשלח את גרישא מהקו כשאגודל יד ימין מורם: למעלה. משך כל זמן הגיחה היה ניצב במגדל-פיקוד-טיסה,



● משרוקיות האזעקה שעל גבי פצצותיך שורקות שריקת-אימים ●

מרובה. שריקת-הרוח מחוץ למטוס גוברת והולכת, קצות הכנפים רועדות, מספר סובייה-פרופלר בדקה, שהעבר לפסיעה גסה לגמרי עם הכניסה לצלילה במצורת סגורה, אף הוא עולה ועולה ומתקרב למספר הסבובים המכסימלי. הכסא כאילו בורח מתחתך ואתה נשאר מרחף קצת מעליו, הגור בארבע החגורות הקושרות אותך אליו בבטחון. אתה מתרכז יותר ויותר במטרה: מתחתך כפר ערבי רגיל: בתי חמר וכו', אין כל זכר לאויב. הם מחופרים היטב. משרוקיות האזעקה שעל גבי פצצותיך שורקות שריקת-אימים ואתה כבר שומע אותן לא פחות מהיושבים על פני הקרקע. הנה קו ההסגר על הכיס, הנה כמה הפירות מסביב וכוחותינו מבוצרים סביב ל"כיס" ושמים עליו מצור. עליך להזהר שלא תפגע בעמדה שלנו. אתה מתכונן להטלת הפצצות העגלגלות. בגובה 3000 רגל, לאחר שצללת כהרף-עין 6000 רגל, אתה לוחץ על הכפתור המתאים והפצצות הממולאות חומרי הנפץ משתחררות. אתה מושך במטה-ההיגוי בעדינות כלפיך על מנת לצאת מהצלילה. הוזהר! אם תמשוך אותו קצת מן המקצת בגסות, או יותר נכון, בפחות עדינות, תכנס להודקרות של מהירות רבה, ומכאן ולסיחור-ודוני המרחק קצר ביותר. עד שהגעת לגובה 3000 רגל, הטלת את הפצצות והתחלת יוצא מן הצלילה, הגיע המחוג שבמדי-המהירות למהירות של 300 קשר, שהיא מהירות גדולה ביותר ב"הרברד". לצאת במטוס זה מצלילה כה מהירה הרי זה ענין לא פשוט כל כך. בשעה שהמטוס עובר מצלילה למצב של יציאה-מן-הצלילה ושואף לעבור לנסיקה, הוא נתקל בלחץ אויר מלמעלה, המתנגד לשינוי הפתאומי של כוון תנועתו. לחץ זה מגיע לכמה G,

נראתה קטנה ביותר: כפר ערבי קטן ולידו שדה תעופה לא גדול, בן שני מטלולים בצורת X, שהיו מופצצים כבר כדבעי ודמו לפניו של חולה במחלת-אבעבועות-ררוח קשה, כחדשיים לאחר המחלה. אש נגד-מטוסי-לא חזקה ביותר החלה מגיעה אלינו מן המטרה מיד עם בואנו אליה. ניכר היה, שהאויב התחפר עמוק ביותר וחס על נשקו ותחמשתו הדלים. נאלצנו להשתמש באמצעים הפרימיטיביים הב"דוקים: העין, האגודל והחוסם... משהגענו למטרה וזו נראתה בשעה 9 למטה, מתחת לקצה הכנף השמאלית, שבר המפקד-המוביל את המבנה ונכנס ראשון לצלילה על המטרה. בזה אחר זה שברו המטוסים את המבנה ונכנסו לצלילה: משיכה במטה-ההיגוי ופעולה מתואמת במאזנות ובהגה-הכוון, כשאנו נעזרים במצורת ומיד אנו ניתקים בהמבנה, עולים בקשת מעלה ושמאלה, מתהפכים כמעט, או יש ומתהפכים ממש על גבנו בתרגיל S הצוי, וצוללים מגובה 9000 רגל לגובה 3000 רגל, כשאנו "מסדרים" את המטוס בדיוק מעל המטרה, תוך כדי צלילה, בעזרת מאזנות והגה-הכוון. מיד עם התחלת הצלילה, יורד המחוג בשעון מדי-הנסיקה והנמכה ומראה הנמכה כזו, שאינה רשומה עוד בשעון, המחוג המסכן מתדפק על הבורג העוצר אותו בסוף הלוחית ונדמה לך, שהוא רוצה לברוח מהמטוס המטורף. המחוגים במדי-הגובה מסתובבים שמאלה במהירות ניכרת ויורדים מ-9000 ל-8000 ומשם ל-7000 רגל וכן הלאה, במהירות הבזק, ובהכרת ערך-עצמן, כאילו היו מונות את השניות שנותרו למטוס קודם שיפגע בקרקע ולטייס — קודם שידחוף את השושנים מעל לקברו. מדי-המהירות החל אף הוא רץ ממהירות של 100 קשר ל-200 קשר, ומשם הלאה-הלאה בלהיטות



... היה רץ כמטורף אל הקו, כשמטונו של גרישא מתקרב לשם ועוזר לחברו-הטייס לצאת מהתא.



## ● דווקא אז, כשאתה נטול חושים, פותח האויב באש-תופת ●

נדחף לגמרי מן הראש ולמטה ממנו, עיני מתחילות להתערפל, ולפתע — הכל שחור, איני רואה דבר, כאילו התעלפתי, רק האזנים שומעות משהו מרעש המנוע בצורה קלושה ביותר. זהו ה- Black out הנגרם בשל יציאת הדם מראשו של הטייס בפעולת ה-G. לא יצאו כמה שניות, והמטוס כבר יצא מן הצלילה. עתה פותח הלחץ בהרבה, הלב, שעבד כל הזמן בנאמנות כמשאבה קטנה, אך בעלת כוח עצום, שוב דוחף את הדם לעורקים ולורידים שבראשי. הלב הנאמן, מהרהר אנכי, כמה פעמים עוד יוכל לעמוד בלחץ זה? ומה יהיה אם ביום מן הימים יהיה הדבר למעלה מכחו וישבות? מששב הדם לראשי, חורה אלי הכרתי המלאה וגם חוש הראיה משרתני שוב.

נוסף על צרת ה-G יש עוד צרה: בשעת היציאה מן הצלילה נמצא המטוס (שהתחיל את היציאה בגובה של 3000 רגל ועד שהחל נוסק שוב כבר שקע ל-2000 רגל) בנקודה הנמוכה ביותר שבגיחה, ודוקא אז, כשאתה נטול-חושים, ואין לך שליטה כמעט על המטוס, הנמצא נמוך וכל בטנו ושטחו התחתון מופנים כלפי האויב, והוא מאבד ממהירותו בשיעור גדל והולך, דוקא אז פותח האויב באש-תופת ומרביץ בך בכל הבא לידו, (ומדוע לא?

דהיינו למשקל גדול פי כמה וכמה ממשקלו הכללי של המטוס, והוא לוחץ על כל ס"מ מרובע של המטוס וזומם לשבור אותו. הלחץ מגיע ביציאה מצלילות אלה עד 10 G, כלומר ללחץ הלוחץ במי שקל גדול פי 10 ממשקל המטוס. הכנפים מתכווץ פפות כלפי מטה, חורקות ונוטות להישבר. לוחות האלומיניום, שבהם מצופות הכנפים, מתקמטים גלים גלים כלוחות קרטון דקים. המטוס רועד כולו כאילו אחזתהו קדחת. אותו לחץ ה-G פועל גם על הטייס המסכן ואם משקלו מגיע ל-70 ק"ג, עלול הוא למצוא את עצמו נתון ללחץ של 700 ק"ג על כל גופו בצאתו מן הצלילה.

ואמנם, עם המשיכה במטה-ההיגוי, לשם יציאה מן הצלילה, מתחילה פעולת ה-G והלחץ הכביר מגרש את הדם מראשי, כלפי מטה, לכיוון כפות הרגלים, עור הפנים נמשך ונמתח כלפי מטה, מהמצח ומהלחיים ביחוד, הפה מתעקם כלפי מטה, ביחוד בזווית, ויוצר קשת של 180° כמעט, השפה התחתונה נפרשת כלפי מטה, ריר נדחף ויוצא מזווית הפה נגד רצוני. זיעה, ספק חמה ספק קרה, מתחילה לזרום מכובע הטיסה על פני וצוארי ולתוך סרבל הטיסה הקיצי שלגופי. משקפי הטיסה הוסטו מעיני וירדו לי כמעט עד לפה מחמת פעולת הלחץ הגדול, הדם

## הקולונל המצרי ביקש להתנצל...

כדאי להזכיר את אחד הקוריוזים שכה שכיחים היו במלחמת השיחרור. המדובר במקרה ההתקפה על רמת דוד שבוצעה על ידי המצרים שעה שעדיין חנתה-בה הטייסת ה-6 רבת הפרטום של ה-ר.א.ף.

היה זה באחד מהימים האחרונים של מאי 1948, כאשר שדה רמת דוד היה שייך עדיין לפיקוד הבריטי על „מובלעת חיפה“, וכנראה מתוך תאוס בריטי-מצרי לקוי, הופיעו מעל רמת דוד ספיטפיירים נושאי סמל חיל האויר המצרי והחלו מתקיפים את המטוסים שחנו על הקרקע לפני המוטס הגדול, ואכן הצליחו להוציא מכלל שמוש לפחות 3 ספיטפיירים בריטיים. הבריטים, מוכי תדהמה ומלאי זעם, העמידו מיד כמה ספיטפיירים (דגם 14) במצב הכן, בהניחם כי המצרים ישובו להתקפה נוספת ואכן, באותו יום לפנות ערב שוב הופיע מבנה של ארבעה ספיטפיירים (דגם 9) אולם הפעם הקדימום הבריטים באויר והחלו רודפים אחריהם (בחושבם לישראלים). בקרב האוירי שהתחולל בשמי העמק הוריד ה-ר.א.ף. שני מטוסים מצריים וגרם נזק לשני הנוטרים. אחד הטייסים נלקח בשבי על ידי אנשינו ונמטר לידי חיל האויר. לאחר מכן הופיע קולונל מצרי וביקש להתנצל על השעות המצערות, אך הראו לו את שרידי המטוסים ושלחוהו כלעומת שבא. אכן, המודיעין המצרי לא עמד הפעם במבחן.

ברמת דוד המשיכה לחנות טייסת מס' 6 של ה-ר.א.ף. כשהיא מתכוננת לפינוי הבסיס, אך הפינוי התעכב. לבסוף, באמצע חודש יוני, נכנסה קבוצת חלוץ של חיל האויר למקום והתבססה בו לאחר יציאת האנגלים. המטוליים במצב תקין, המוטס הגדול לא נפגע בהפצצת המצרים וכן לא חובל על-ידי הבריטים. שלדי המטוסים שניזוקו בהתקפת המצרים עדיין מונחים היו על הרחבה שלפני המוטס. מסתבר שה-ר.א.ף. לא טרח אפילו לפזר את מטוסיו בתוך השדה, עד כדי כך היה בטוח שלא יעלה בדעת איש להתקיפו בבסיס זה.

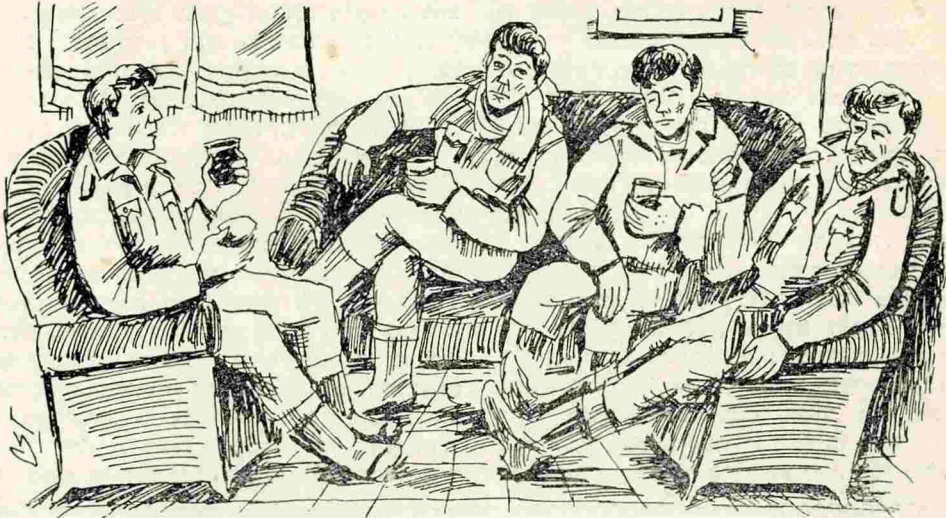
כעבור מספר ימים נחת במקום מטוס הדקוטה הישראלי הראשון ואחריו בא שני ויחדיו הם היוו גרעין טייסת ההובלה וההפצצה, אשר שבועות ספורים בלבד לאחר מכן מלאה תפקידים מבצעים נכבדים.



● יוצאים מהצלילה בצורה שהיתה מעלה חיוך על שפתי כל טייס ●

היתה נכרת. מכאן ואילך נעשית הנסיקה קשה ואטית הרבה יותר. מספר ה"סבובים" ומספר הפצצות המוטות לות בכל צלילה הוא כפי שנמסר בתדריך. לאחר הצלילה האחרונה, ואחר שנפטרנו ממשען הפצצות, יוצאים 9 מטוסי-המבנה מהצלילה בצורה

אפילו יריה מוצלחת מרובה עלולה לפגוע בטייס או להשתק את המנוע ולהוציא את המטוס מכלל פעולה!). אתה משתלט על המטוס ברגע שהכרתך חוזרת אליך, לוחץ אותו לעבר הקרקע, יותר ויותר נמוך, ועובר את המטרה, כשאתה טס בגובה פני



"... עט גמר הארוחה רובצים הכל על מקומם, שקועים בכורטות ועל פני הספה."

בלת-רגילה, מטורפת, הייתי אומר קצת מסוכנת אפילו, ובודאי שהיתה מעלה חיוך וצחוק על שפתי כל טייס, שהיה רואה זאת מעל פני הקרקע: במקום להנמיך ולהתחמק מאש האויב בתרגילי-ההתחמקות הרגילים, יוצא כל אחד מהמטוסים מהצלילה ועובר ישר לנסיקה ובעת ובעונה אחת הוא מבצע איזה תרגיל באיורובטיקה העולה על דעתו של הטייס. האחד מבצע אימלמן (גלגול בשיא הליוול) ומוצא עצמו בסוף התרגיל בגובה כמה אלפי רגל מעל למטרה, כשהוא חוזר בכוון נגדי לכוון שבו בא. השני מושך במטרה-ההיגוי ורוקע ברגלו בדוושה השמאלית בכוח ומבצע גלגול-חטוף שמאלה. השלישי, מתוך יותר, יוצא בגלגול חבית, אחר בגלגול אטי. מטוס אחד מושך ונוסק, כמעט נצב לפני הקרקע ומבצע שני גלגולי-נסיקה יפים בזה אחר זה, בסופם הוא נכנס לפניות הזדקרות, יוצא ממנה בגובה של כמה רגל מעל לפני הקרקע וצולף את המטרה בכוון צולב לשאר. אחר נוסק ובגובה של כ-2000 רגל מתהפך על גבו, נכנס לתרגיל S חצוי ופוחת באש כשהוא "מגרד" כל מה שנשאר מבתי-הכפר. האחרון מצא לו דרך פשוטה ביותר. הוא יוצא מן הצלילה ומבצע מיד לולאה, בחלק התחתון שלה הוא עובר בין עמדות המקלעים של האויב ושולח להם את מתנתו המסוכנת.

עם סיום ההפצצה נפגשים כולם בגובה מסוים

הקרקע ממש. בין עצים ובתים חרבים, לוחץ על הכפתורים ופוחת באש במקלע הקל שלך על עמדות הנ"מ. של האויב המוסתרות ומוסוות היטב. אל יפלא מן הקורא, שלאחר השלדת הפצצות אנו טסים עוד לעבר המטרה ומרסיים אותה בכדורים. עובדה זו תתברר לו אם אוסיף ואסביר שהיות ואין המטוס נמצא, בשעת הצלילה, בזווית של 90° מאונך לפני הקרקע, מסכות טכניות-מבניות של המטוס עצמו, אלא בזווית המגיעה, במקרה המוצלח ביותר ל-80° (במטוסי-צלילה שתוכננו למטרת צלילה במיור-חד). במקרה שלנו, בשעת הצלילות ב"הרברד", יכלו אך מעטים להתפאר בכך שהגיעו לצלילה בזווית של 70°. מכאן שעל המטוס להמצא במרחק מה לפני המטרה, בשעה שהוא מטיל את הפצצות מגובה של 3000 רגל. לאחר ההטלה והיציאה מהצלילה הוא מנמיך טוס ביותר, על מנת להתחמק ככל האפשר מאש נ"מ. של האויב. כשהוא טס ממש מעל הקרקע — מצליף באויב באש המקלע ומיד מושך ועולה שוב ונוסק, במהירות האפשרית, לגובה של 9000 רגל ונכנס לצלילה שנייה, תוך כדי עקיפת המטרה בשעת הנסיקה. המטוס, שטס עדיין במהירות של 200 קשר, בשעת צליפת המטרה במקלע, עלה ונוסק בעזרת המהירות העודפת הזאת מגובה ה"ס ועד ל-3000 רגל הראשונים, בזמן של שניות ספורות בלבד. ואלם המהירות שהקריב בשעת נסיקה זו







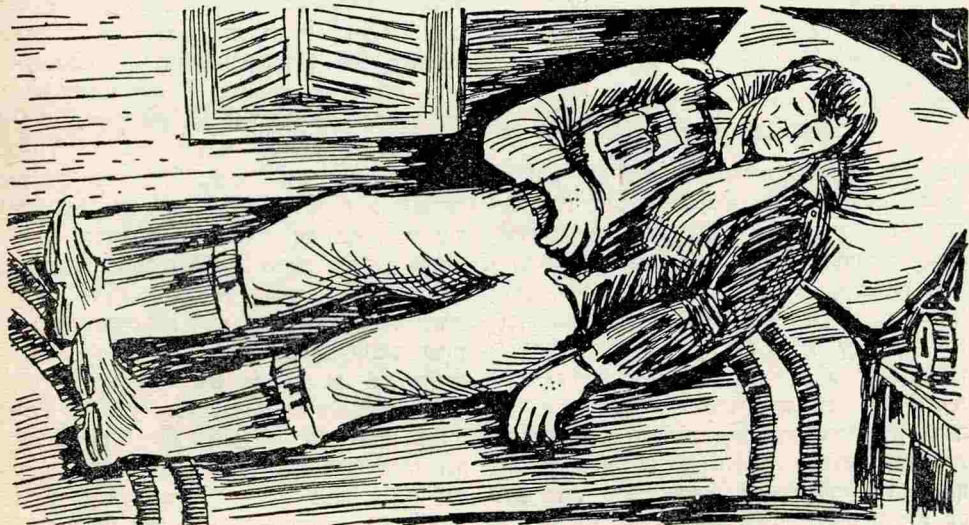
## ● לאיש אין כוח לקום וללכת עד לחדר האוכל לאכול ●

המטוס מתגלגל על פני האספלט השחור ונכנס למקום הפזר שלו. עוד הפרופלר מוציא את סבוביו האחרונים, ושני מכוואים עטו עליו כשני עופות-טרף והחלו עובדים, מפרקים ומתקינים ומכשירים את המטוס לגיחה נוספת במהירות האפשרית. אני מושך בידית הפותחת את סגר החגור. ההגורות משתחררות וגופי מתכוּפף קדימה קמעה. הכתפים מתעגלות ואנחה חרישית פורצת מבין השפתים. אנחה המרככת את המתיחות האיומה, שבה הייתי נתון ב־60 הדקות האחרונות. אני קם ממושבי, יוצא מן התא אל הכנף וצונח ממנה ארצה. רגלי כבדות כעופרת. אני מרגיש עייפות שלא תתואר. משול אני לאדם שזקן בבת אחת בעשרים שנה. הגיפ מגיע למטוס במהירות ובהריקת בלמים: הור' ראה להשאיר את המצנח ושאר ציוד-הטיסה בתאר הטייס. אני משאיר הכל במושב ועולה על הגיפ בכבדות.

חדר הטייסת. תחקיר קצר ומהיר. אין הרבה מה לומר. המטרה נמצאה. הופצצה. פגיעות ישירות. ועוד כמה פרטים כהנה וכהנה. מיד לאחר התחקיר נכנסים לחדר מגישים מחדר-האוכל ובידיהם קפה חם וטוב וצלחות עם ארוחה חמה ודשנה: ביצים, בשר, ירקות וכל השאר. טייסים חייבים, בדרך כלל, באכילה משופרת ביותר וביחוד באכילת חמאה מרובה (שכבר לא היתה בנמצא בתקופה ההיא, אפילו לא בשבילנו) הטובה לעצבים וכו'. אנו שקור עים בכורסות ועל פני הספה, המרופדת עור חום כהה, ולועטים ברעבתנות. אין איש מוציא הגה מפיו. שקט בחדר. הכל עסוקים באכילה ובקצת הרהורים. לאיש אין כוח לקום וללכת עד לחדר האוכל לאכול, או עד לחדרו שלו כדי לנח. עם גמר הארוחה רובצים הכל במקומם. סיגירות ריחניות

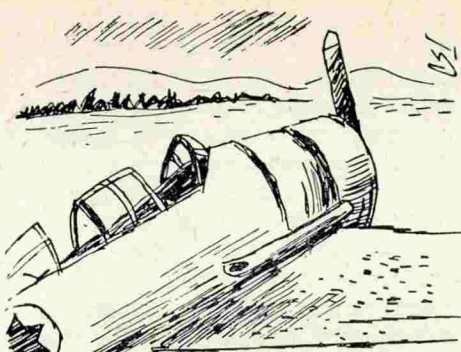
מעל לנקודה ידועה, בריחוק מקום מהמטרה. אנו טסים שוב במבנה מכוּנס וחוזרים מיד לבסיס. הגיחה כולה אינה נמשכת למעלה מ־45 דקות מאז החלו גלגלי המטוסים לבוע על מסלול ההסעה ועד שנבלמו שוב במקומות הנתיים. אנו חוזרים לבסיס. שם מצפים לנו: אנשי-פקוד-טיסה, המפקדים, המכוואים, בחורות. כמעט כל אנשי הבסיס. כל אחד ואחד מהם ודאגתו ומחשבותיו עמו: איש פקוד-טיסה: הוא דואג לכך שכל המטוסים יחזרו ללא פצצות, שהם יימצאו במצב תקין לנחיתה ושכן הנחיתה בהם יהיה מורד ולא יפגע. המפקד: האם מצאו את המטרה? האם פגעו בה? מה מידת הנזק? איזה מהמטוסים נפגעו? מתי יוכלו לצאת שוב לגיחה שניה? המכור נאי: האם פעל המנוע כשורה? האם לא נסדקו הקורות הראשיות בכנף עם היציאה מהצלילה? והבד על ההגהים בונב, האם לא נקרע מרקבון ולחץ-רב? הנשק: האם כל הפצצות בסדר? והיכן? לא היו פצצות עקרות? הרופא: מי נפצע והיכן? האם ידוע לו סוג הדם של הפצוע החייב לקבל עירוי דם מיד? הבחורה: האם זכר אותי בשעה שבצע את הצלילה? האם חזר שלם ובריא? האם יבוא הערב לפגישה? האם ארשה לו לנשקני הערב? השליש: האם לא שכחו אנשי המטבה להכין את הארוחה המיוחדת? וסמל התחבורה שלא ישח לצאת מיד במכונית ולאסוף את הטייסים!

מעל לבסיס שוברים המטוסים, בזה אחר זה, את המבנה ונחתים על המסלול הארוך. משוה נתקלקל בכנה-הנחיתה במטוסו של גרישא ומיד עם הנחיתה מתקפל הגלגל השמאלי פנימה והוא נסחב שמאלה מהמסלול לתוך החריש הרטוב. מילא, זה לא כלום, מוטב זה מאשר ...





● כל טיפת-כוח שהיתה בנו נסחטה בשעת הצלילות המטורפות



... הוא מעמיס על גבו את המצנח, ובלי לומר אף מלה הוא מתחיל פוסע לעבר המגדל.

שלי, אבל דבר אחד ברור — אני רענן לגמרי והמקלחת הקרה כקרה מוסיפה ומרעננת.

אותו יום קורה משהו, שנדמה לי כי טרם קרה בתולדות התעופה הצבאית. באחת הגיחות, משלחץ מיודענו מק על הכפתור המשחרר את מטען הפצצות במטוסו תוך צלילה, הבחין כי אחת הפצצות לא נשתחררה. הוא סיים את הגיחה כולה יחד עם השאר ולאחר שהצטרף למבנה החוזר הביתה, אותת למפקד-המבנה והראה לו את הפצצה התלויה מתחת למטוס וקיבל רשות לעזוב את המבנה על מנת להטיל את הפצצה לים. מעל הים התברר לו לדורותי, שהפצצה אינה משתחררת, לא בדרך הרגילה, לא בעזרת המנגנון לשעת-חירום ולא בתרגילים שונים שעשה במטוסו כדי לנער אותה מעליו. אין ברירה: עליו לשוב לבסיס ולנחות עם

נדלקות. והנה הודעה: שוב תדריך. מה? כן! שוב תדריך לגיחה חדשה. כרגיל אי אפשר לבצע הפצצות בשעות הלילה או בשעות בין-הערבים או הזריחה; בקצור, בשעות שבין, תכלת לכרתי" אין הפצצות מסוגיות בנות ביצוע, מה שמשאיר לנו פחות מ-12 שעות יום, ולמעשה רק 8 שעות של אור-מלא ומזג-אוויר מתאים ביממה, בימי-סוף-הסתיו הללו של אמצע חודש דצמבר. כיון ש"הכיס" עומד לנו כעצם בגרון בנגב המשוחרר, וכיון שאין הוא מטרה מרוחקת כל כך, ויש רומזים שהזמן קצר והמלאכה מרובה — לפיכך עלינו לבצע גיחה אחר גיחה, בזו אחר זו, ובמספר הגדול ביותר שנצלילה לבצע ביום אחד.

מגיעה שעת התדריך. מלים קצרות ומתומצות ושוב אנו מניעים את מנועו הרעשני של ה"הרבד", גיחה נוספת מבוצעת בזמן קצר ביותר. האויב, שלא הספיק עדיין לסלק את שברי ההריסות מן הגיחה הראשונה מופתע לראות שוב את אותו מספר המטוסים הרעשניים המנסרים בשמים. אפשר לראות, תוך כדי צלילה, כמה מהחילוי קופצים לתוך שוחות-השועל שלהם ואת המקלעים המכוונים אלינו בהפזון. עוד מטען הגון של פצצות פוגעות במטרה בדייקנות מפתיעה. ושוב חזור המבנה כולו בשלום, וללא אבידות לבסיס. אש הנגמ. של האויב, למרות שהיא חזקה למדי, אינה מצליחה לגרום לנו כל אבידות ואנו חוזרים לרוב ללא כל שרשרת במטוסינו! שמונה גיחות בוצעו באותו יום בן אחר זו! צאו וחשבו את מספר הטונות של פצצות שהטלנו לתוך המטרה, ואת המספר העצום של כדורי מקלעינו, שירינו לתוך עמדות האויב ההרוסות. קציני-הקשור מטעם היל-הרגלים שלנו משבח אותנו בכל תחקיר ותחקיר ואנו שובעים נחת מדבריו המאלפים. עם תום הגיחות יוצא ה"הרבד" בודד עם צלם-אוויר לצלם את המטרה ואת שיעור הנזקים. התוצאות, הנראות בתמונות החזרות אלינו, מעודדות עם שובנו מהגיחה השמינית אנו יוצאים מהמ"טוסים שבורים ורוצצים לחלוטין. כל טפה של כוח שהיתה בנו עם ההשכמה בבוקר, נסחטה בשעת הצלילות המטורפות. בקושי אנו יורדים מן הגיפ ומשתרכים לחדר הטייסת. שוב מחכה לנו ארוחה מצוינת וקפה חם וחזק לרוב, אך לאיש אין עוד כוח לאכול. הלסתות לועסות מכנית ובאטיות מרובה. המפקד משבח אותנו על המאמץ והעבודה היפה. הרגלים סוחבות את הגוף והראש הטייף אל החדר. אני מטיל עצמי על מטף, כשאני לבוש עדיין בסרבל הטיסה, במגפים ובכל שאר הסמרטוטים, ונרדם בו ברגע. מעירים אותי למחרת היום, כשאני שוכב במטה בצורה בה הטלתי עצמי עליה שתיים-עשרה שעות קודם לכן — ואני כולי שטוף וזה למרות שהלילה היה קר וירד גשם. אינני יודע אם ישנתי אוי שבילתי את 12 שעות המות הראשונות



## ● בעצם תהליך הנחיתה נופלת הפצצה ומתפוצצת בו ברגע ●

ובלי לומר אף מלה, כשכולנו עומדים פעורייפה, הוא מתחיל פוסע בפסיעות גסות לעבר המגדל כשהוא שקוע בהרהורים. גד מנון רץ אחריו ועוצר אותו. הוא שואל לשלומו פעמים אחדות. דורותי אינו משיב. אנו לוקחים אותו לבר, מאחר שהיתה זו הגיחה האחרונה באותו יום, והשמש כבר שקעה במערב. עם גמיעת הכוס הראשונה הוא מתפכח לחלוטין ופורץ בצחוק היסטרי... אני מסתכל בו ממקום מושבי, בפינת החדר, ורעיון נשכת עולה במחשבותי: זהו אחד מאותם ה"שולדים" הממוכנים

וכך נמשכת עבודתם של ה"שולדים" הממוכנים והממונעים: עמדות וביצורים. טורים משוריינים של האויב. חיילים מצריים, הקופצים ממכוניותיהם בבר הלה ונפוצים לכל עבר, כשהמקלעים הקטנים והפצצות השרקניות מפילות בהם חללים. אנו מטהרים את הנגב מן השרץ המאוס. ההפוגה האחרונה שמה קץ לגיחות המתרבות והולכות של ה"שולדים" שלנו.

ועתה, בוקר נאה של ראשית החורף, האויר מלא רסיסים מלוחים, הנתיזים בהתנפץ הגלים אל סלעי החוף. השחפים הלבנים שטים בתכול השמים ומבשרים שלום עלי אדמות, והשולדג החמסני צולל פעם אחרונה בתוך הגלים ההומים, יוצא ובפיו דגון אומלל, משיק בכנפיו, קורא קריאת מלחמה אחרונה, (ואולי היה זה אות לנסיגה?) ונעלם מאחורי האופק הרחוק והבהיר. השחפים, הם בלבד ימשיכו להכתים בלובנם את תכלת השמים ואת תכלת הים. ואני יושב כאן עם מלאי של זכרונות מרטיטים ודמויות של חברי-גיבורים שעשו את מלאכתם בפשטות כה רבה ובמסירות אין קץ.

הפצצה הסוררת. הוא ממשיך בטיסה עד אשר לא נשארו לו אלא שני גלון דלק ואז נגש לנחיתה. כל שרותריהטיסה עומדים הכן, מכוניות האמבולנס וכבויההאש מונעות, והנהגים מחזיקים אותן במהלך ראשון, מוכנים לזניקה. דורותי מבצע הקפה יפה ונגש לנחיתה-שלשהגלגלים רגילה. והנה קורה דבר איום: כשהוא נמצא כבר בגובה של שני רגל בלבד מעל למסלול, ובעצם התהליך הסופי של הנחיתה נתקת הפצצה, התלויה על בלימה, נופלת על המסלול ומתפוצצת בו ברגע. בטוח הייתי שזה קצם של הטייס ושל המטוס גם יחד, אך לא. משהו מוזר, משהו שעוד לא נשמע כמוהו מתרחש שם על המסלול. עם נפילת הפצצה והתפוצצותה המידית נשמע המנוע, כשהוא נפתח במלוא הכוח, כן-הנחיתה עולה ומתקפל מיד, בו ברגע, שוב למעלה, והמטוס מתרומם. בלי שנגע עדיין במסלול, לגובה של 20 רגל מעליו, ופונה פניה קלה ימינה. המנוע נסגר ונדם לחלוטין משהגיע המטוס, כעבור שניה בלבד, מעל לחריש שמימין למסלול. והמטוס גולש ונוחת, נחיתה-גחון נהדרת, כשגלגליו למעלה והנפנפים לגמרי למטה, על פני החריש הברזי. אנו רצים לעבר המטוס כמטורפים. מכוניות כבויההאש והאמבולנס דוהרות בראש. גד מנון, מפקד מגדל-פקחיהטיסה, מגיע ראשון למטוס. מחזה לא-יאומן מתגלה לעינינו: המטוס כולו נקוב ככברה. אין סמ"ר אחד שלא יהיה בו חור מרסיס הפצצה, רק במקום שבו נמצא מושב הטייס וצללית גופו לא פגע אף רסיס אחד. דורותי יוצא לבדו מהמטוס כשארץ אף שרטת אחת בגופו. אצבעיאלוהיים היא! הוא מוריד מעליו את המצנח ומעמיסו על גבו

### קנדי-נוצרי מקריב חייו למען ישראל

אחד המח"לניקים, נוצרי-קנדי, הגיע כמתנדב וחבריו התקשו להבין מה היו מניעיו למעשהו זה. הוא היה שקט, נעים בהליכותיו וכבר עם בואו הוטל עליו לארגן את גף מטוסי הבופייטר החדשים. ואכן ניגש במרץ ובהתמסרות לתפקיד הקשה. היו אלה מטוסים שחלקי חלוף עבודם טרם הוגשו, מצבם לא היה טוב ביותר גם כשנקנו ועבודה רבה הושקעה בהכנתם לפעולה מבצעית. הוא יעץ לקציני החמוש בתכנון פצצות תבערה (נפאלט) עבורם, אף על פי שידע מה גדול הסיכון באילתור זה, ומה גם שמערכת שחרור הפצצות היתה לזויה בלי שהצליחו אנשי ההנדסה לשכללה. ואמנם היה מקרה של באופייטר שחזר מפעולה ופצצותיו עדיין מתחתי, ועל אף כל נסיונותיו של הטייס לא הצליח לשחרר, והוא נאלץ לנחות במצב זה. תקלות בפעולת התותחים היו אף הן דברים שבשגרה. ב־20 לאוקטובר 1948, לפנות ערב, יוצאים שני באופייטרים להתקפה על משטרת עיראק טואידן. נקבע להם בתדריך להפציץ מגובה נמוך, כמו כן לצלוף הכל תוך כדי "פס" אחד. מטוסו של הקנדי נראה מתקרב למטרה, משחרר את פצצותיו, מסתלק מהמטרה וכעבור מספר דקות הוא חוזר בצלילה רדודה ופוחת באש מתותחיו. המטוס השני לא הצליח לשחרר את פצצותיו ומתחמק מהשטח. כעבור מספר דקות, ב־1750, נפגע המטוס הראשון ונראה צולל אחוז עשן לעבר השטח הערבי. בתוכו הטייס הקנדי, טייס משנה שהשתתף בטיסה בניגוד להוראות והנווט, אף הוא איש מח"ל, יהודי מאנגליה. הגופות לא נמצאו זה היום הוה. מעשה גבורה זה של איש המח"ל הנוצרי שימש יסוד לספור הבופייטר" מאת עודד אברבנאל, המובא בעמוד 8—8— בגליון זה.

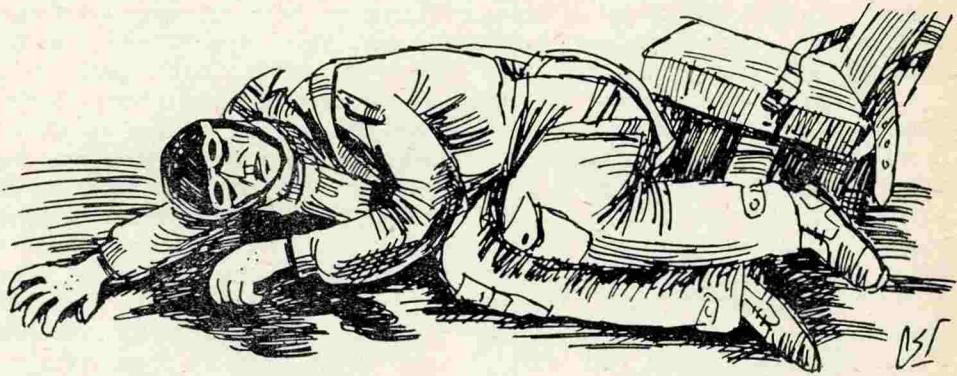


● הוא הטיל את הפצצות למרכז החצר הקטנה שבתוך המבצר הסגור ●

את רובן למרכז החצר הקטנה שבתוך המבצר הסגור. תוך כדי מעופו מעל לבנין קלטו זויות עיניו כמה חיילים רצים לכל עבר בבהלה ואת הצבע הירוק של הדגל שעל גג הבית, משמאל. מיד הוא מנמיך לרדת עוד יותר, בועט בהגה-הכונן לכאן ולכאן וממלט

(המשך מעמוד 71)

השטח הופכים מירוק לחום ומחום לאפור ולשחור. והנה, באופק הנמוך, מסתמן מבצר-המטרה של עירק-אל-סואידן. המטרה של היום. א. מחליט לעקוף את המטרה בקשת גדולה לצד מזרח ולבוא אליה



„א. מסתכל אחורה לתאו של ב. הלה התיר את החגור הקושר אותו למושבו ונפל על רצפת התא...”

את המטוס לצדדין בהחלקות בלתי מתואמות לבל יפגעו בו באש, פונה פניה חדה מערבה ונעלם מא" חורי גבעת חול בדרך לים. עם התקרבו לשפת הים פונה א. בקשת גדולה צפונה ומשם מזרחה. הפעם יבוא אל המבצר מכוון פלוג'ה, כי האויב בודאי מחכה שיופיע מן הכוון ההפוך, מכוון מערב והים.

מדרום. הוא יורד עד לגובה פני הקרקע ממש. שיחיה-הקוצים נפוצים ושחים בורימת-האויר האדירה שמשאירים שני הפרופלרים העצומים של ה„בופיטר“, העובר כחץ מקשת בתוך ואדיות ובין בתי חמר. הנה הוא פונה מדרום לכוון הצפוני, מדייק בפניה ועושה תקונים עדינים בכוון-המצפני של הטיסה. „טייס לאלחוטאי: שתי דקות דרומה מהמטרה. עמ רות קרב“, „אלחוטאי לטייס: עמדות קרב, רות סוף“.

**ב. נפצע; אש כמנוע השמאלי**

במשך כל הזמן הזה לא נאמרו בין הטייס לאלחוטאי יותר דברים משנרשמו לעיל. העבודה המדויקת והמותחת נעשתה בדממה וללא כל קריאות עדוד או התפעלות. על פניו השזופים, מתחת לשערור תיו הזהובות של א. הסתמנה הבעה של שביעות רצון ובי. שישב בתא הקטן שמאחוריו שפסף את ידיו בספוק, כאדם רעב הנגש לשולחן שעליו הוכנה ארוחה דשנה. פניה אחרונה וחדה ימינה, והמטוס מתקרב לעבר פלוג'ה מן הגבעות שבמזרח. את פלוג'ה מפציצים אותה שעה, הפצצת-הטרדה של מפציצים בינוניים מגובה בינוני. האויב משתאה למראה הופעתו הפתאומית של מטוס ישראלי גדול ומהיר, העובר בינות לבתי-הכפר, בכוון מזרח למערב, בתוך גשם הפצצות הישראליות הנופלות מלמעלה ובלי שירה במטרה זו אף כדור אחד. א. מתרכז שוב בכוונת. ידיו, המכוסות בכסיות של עור חוס-כהה עדין, עוברות בזהירות ממטה-ההיגוי והמצעורות לכפתורים השונים של מגנוני הפצצות והתותחים. אולם נראה, כי האויב כבר למד לקח מהסריקה הקודמת, והוא מגלה את ה„בופיטר“

**אש תופת על מבצר המטרה**

א. יכול לראות את הבנין המלבני והחום במרכז הכוונות המשוכללות שלו. הוא מפעיל באמצעות יד ימין כמה כפתורים חשמליים. מנגנון הפצצות במצב הכן, התותחים דרוכים ומוכנים ליריה. יש לכוון שני כפתורים קטנים במנגנון הכוונת. המטרה במרכז הכוונת גדלה והולכת. הנה הוא עובר ביעף מעל לחפירות שלנו. כמה מכונות משורינות ורכוז של אנשים בשוחות-שועל: צבאנו המחכה מאחורי תל קטן לשעת ההתקפה. במרחק הנכון מהמטרה נכנסים א. ובי. לפעולה באופן אוטומטי, בעת ובעונה אחת: בעוד א. מפעיל את ארבעת התותחים שבחר טום מפעיל ב. את מכונות-היריה שבכנפיים. אש תופת נתכת מהמטוס לעבר המטרה ופוגעת בגג הבנין ובקומה העליונה של המבצר, פגזי התותחים נוקבים חורים בקירות. נראה שהאש באה לאויב במפתיע ומשתקת את אש-ההגנה והנמ. שלו, מכיון שאין יורים על ה„בופיטר“ משם. מיד לאחר-מכן לוחץ א. על הכפתור המשחרר את הפצצות ומטיל



● „הוא החליט מיד כי ימשיך בגיחה, על מנוע אחד בלבד!“ ●

ההנצה, משך דחף במצערות, ידיות וכפתורים שונים, הוא הפעיל הבקבוקים לכבויהאש שבמנוע השמאלי. המנוע פסק מפעול ונשתתק. הפרופלר עמד מהסתובב והוניץ, כשהוא נעצר ולהבין ניצבים כשחודיהם מופנים בכון הטיסה.

**הוא ימשיך בגיחה, על מנוע אחד!**

מיד עם פעולת ההנצה הגביר א. את פעולת המנוע הימני, החי, משך במטה ונסק מיד לגובה של 3000 רגל. המטוס אבד מיד הרבה ממהירותו. האש במנוע שמאל פסקה. א. שוקל מהר בדעתו. לפי כל מה שכתוב בספרי הלמוד והתאוריה עליו להטיל מיד את מטען הפצצות הנותרות מעל לשטח האויב או בים ולטוס ישר לבסיס הקרוב. מרחק שתיים שלש דקות טיסה מכאן, ולנחות. אבל פירושו של דבר שלא יבצע ולא יסיים את המשימה שהוטלה עליו. חייב הוא לרכך, ולהקזין מדמו של האויב היושב במבצר בכל מחיר, על מנת שההתקפה שתבוא לאחר-מכן תצליח, והבנין יכבש ללא אבידות גדולות לכחותינו. מסתבר, שב. נפצע בצרור של חמשה כדורים, שפגעו בשוקו ובצד הימני של מתניו, והוא שותת דם. אין הוא יכול לעזוב את ההגאים ולגשת לעזר לו וב. עצמו פצוע קשה, עד כדי כך, שאין הוא יכול לעזר לעצמו. א. קורא לו: „טייס לאלחוטאי: אנחת מיד בע. ותשאר בבית החולים שם...“ אין הוא מספיק לסיים את המשפט וקולו של ב. נשמע במכשיר-הקשר-הפנימי כשהוא חלש ומקוטע: „אל תחזור בגללי, המשך בגיחה. אני מרגיש מצוין, אדוני. עבור.“ א. משתאה ומרוצה מהתשובה. כנראה שב. לא שם לב, מהמת כאביו, שאבדו את המנוע השמאלי. למרות שהוא פצוע קשה, הוא שומר על המשמעת-האווירית הקפדנית ואינו שוכח את ה„אדוני“ בהודעתו לטייס. א. רוכן מטה ומסתכל אחורה לתאו של ב. הלה התיר את החגור הקושר אותו למושבו ונפל על רצפת התא כשהוא מקופל ומכווץ לשנים מרוב כאבים. רצפת התא היתה מוצפת שלולית דם גדולה. ב. שכב בתוך השלולית בלי לנשום ובלי להוציא הגה. „כנראה שמת“ חשב א. ואמנם לא טעה. מיד עברה בו החלטה נחושה: הוא ימשיך בגיחה, על מנוע אחד! בינתיים פנה צפונה, משך ובצע פניית הזדקרות נהדרת, כשהוא סוגר את המנוע החי בשיא הפניה. צלל וירד עד לקרקע ושוב פתח מצערת המנוע הימני במלוא כחו, והחל טס נמוך לעבר המטרה כשהוא בא מצפון, מעבר הקוים שלנו, דרומה, אל המבצר העשן מהפצצות שהטיל בו קודם. למרות שהמנוע עבד במלוא כחו, היתה מהירותו של המטוס קטנה ביחס, ולא עלתה על 150 קשר. המטוס התקרב למטרה, האויב שראה כיצד נפגע המטוס ואש יוצאת ממנועו השמאלי

המגיה מתוך בתי-הכפר-פלוגיה, כשהוא מגיע למרחק של 500 מטר מהמבצר ופותח עליו מיד באש מעשרות מקלעים, כבדים ובינוניים. האש, אש תופת, אבל אין השעה פנויה לשים לב אליה. עוד לחיצות, פה ושם, וצרורות נוספים של כדורים ופגזים נשלחים במטרה. אש האויב פוחתת מיד במידת-מה. ושוב צרור פצצות הפוגע הפעם בחלק



... את הדגל הישראלי במקום הדגל הירוק שנפל.

האחורי, הצפוני-מערבי, של הבנין. לפתע, עם עבור המטוס בסערה מעל למבצר נפלטת קריאת-כאב מפיו של ב. דרך מכשיר-הקשר הפנימי. א. אינו מספיק לשאול אותו לפשר קריאתו וצרור סמיך של כדורים מתרסקים פוגע במנוע השמאלי. מיד פרצה אש במנוע זה ועשן סמיך החל מזדנב ממנו במערבולת זרימת הפרופלר. א. לחץ מיד על הכפתור האדום של מנגנון



וכך, כפי שהגיע למטרתו, כך גם נעלם ה„בופייטר“ בשקט

**„ויבתת מקלעיו לרומזורים...“**

חברת בריסטול האנגלית, אשר יצרה את מפציץ הקרב המהולל בופייטר בימי המלחמה, עברה לפני יצור „שקטים“ יותר עם בוא השלום. בין מטוסי המוכרים: טיפוס 170, מטוס הובלה שסופק גם לחיל האויר העיראקי; הליקופטר סיקמור שנרכש על ידי בריטניה, בלגיה ואוסטרליה והליקופטר דורוטורי טיפוס 173.

נכנע לבסוף, בשעה שכוחותינו הסתערו על הבנין. בתרועת-נצחון פרצו הבהורים אל תוך החצר החרבה. מישוה עלה לגג והניף את הדגל הכחול-לבן במקום הדגל הירוק שנפל. ממקום עמדו של הדגלן אפשר היה לראות, באופק הרחוק, על פני האדמה האפורה, שאריות של כנפים וזנב מטוס בוער ומעלה עשן. היה זה אחד הקורבנות, אחד האמיצים שבהם, שהקרב למען כבוש המבצר. וכך, כשם שהגיע למטרתו בשקט, כך גם נעלם ה„בופייטר“ בשקט וללא רעש-מנועיו, וקבר עצמו בחריש הבוצי.

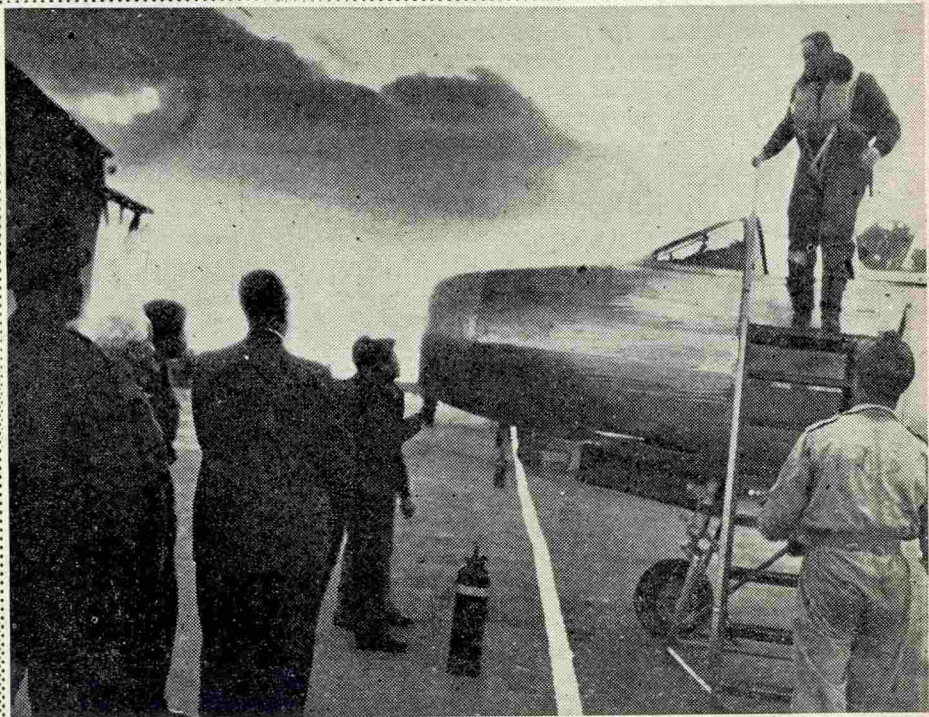
בהטלה הקודמת, התפלא לראותו מתקרב שוב, מצפון, על מנוע אחד, אולם מקלעניו היו מוכנים.

**ה„בופייטר“ נעלם בשקט**

ברגע שהמטוס הנכה התקרב ונכנס לטוח יריותם החלו פולטים אש מכל אשר ברשותם. בעיקר מררו את חייו של א. שני מקלעים כבדים שטרטרו בלי-הרף ובדייקנות מרובה, הוא פתח באש. תוך כדי זעזוע המטוס מהדף יריות תותחיו הרגיש א. שנפגע בזרועו הימנית. הוא העיף מבט ימינה: הזרוע היתה מרוסקת מכדורים והיד הימנית נשארה מונחת על המצערת כיד מתה, שטופה בדם אדום כיין. המטוס התקרב והלך אל הקיר הצפוני של המבצר. א. משך במטה, הקפיץ את המטוס מעל לגג הבנין והטיל צרור-אחרון של פצצות פנימה אל תוך החצר. לפתע זעזעה התפוצצות הזקה את המטוס כולו. אש גדולה פרצה מסביב לתא והכל התמלא בעשן שחור ומחניק של שמן בוער. א. לא ראה דבר, ומיד לאחר זה הפסיק גם לחשוב.

ההתקפה על עירק-אל-סואידן החלה. הקרב היה עז וממושך ואולם האויב שנחלש במדה מרובה,

**רסיסי זלזנות**



רגע היסטורי בתולדות ח"א: המיסטר הראשון נחת בארץ.



דוד בן־גוריון מלווה התעצמותו של החיל המהיר ביותר בצה"ל

## צעדת 10 השנים של שר הבטחון



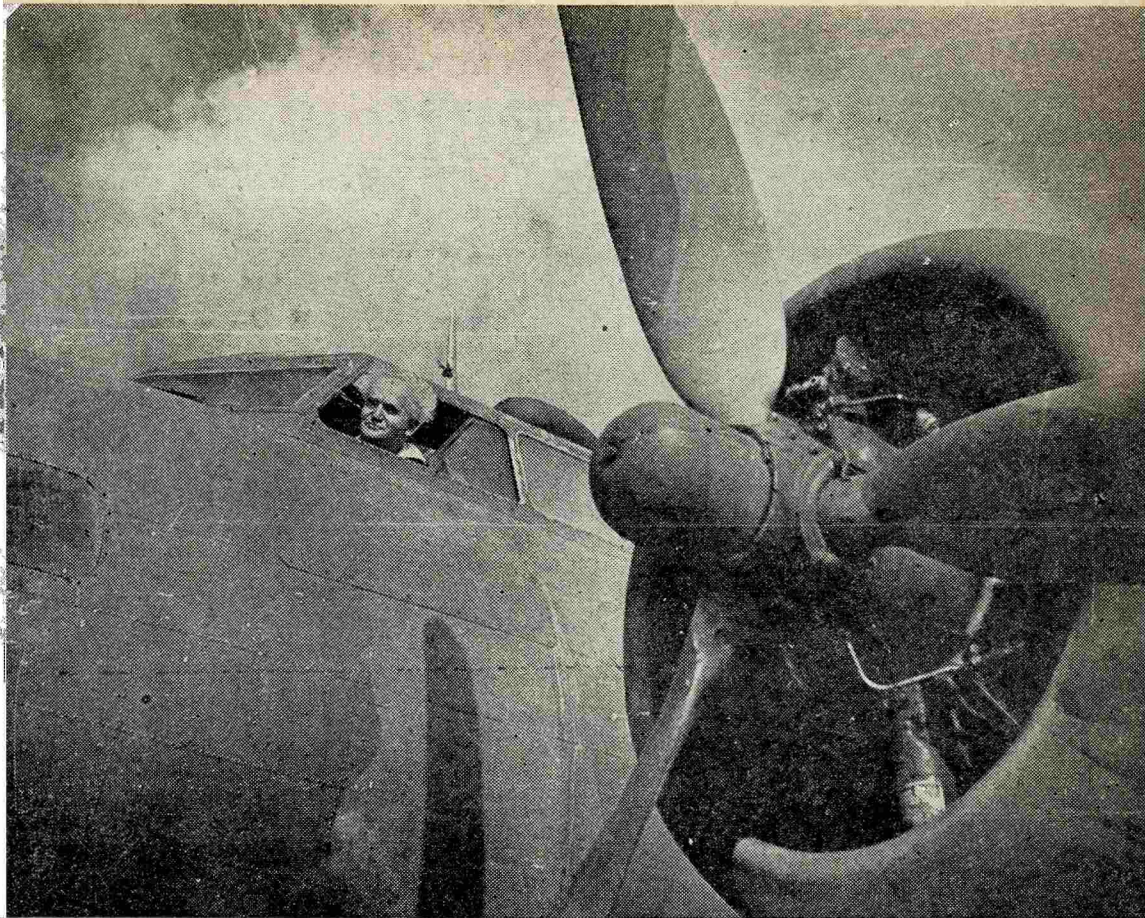
1948 — בחברת טייסי־קרב בטייסת הקרב הראשונה. לידו, מרכיב משפטי־שמש, מודי אלון ז"ל.



התצלומים המופיעים בעמוד זה ובארבעת העמודים שלאחריו, לקוחים מתוך „אלבום תמונות” מיוחד במינו, שאפשר לכנותו, אולי, „שר הבטחון עוקב אחר גידולו של חיל האויר”.

תוך עיון בתצלומים אלה שמרביתם רואים אור בפעם הראשונה, יחוש הקורא בתמורה שחלה בורע האוירית של ישראל בעשר שנות קיומה, כפי שהיא השתקפה בפגישותיו של שר הבטחון עם האויראים. מהביקור הראשון בטייסת הקרב הראשונה ועד לקבלת ה„מיסטרס” הראשונים בשדה תעופה צבאי אישם בארץ.





בעת ביקור,  
מציץ שר הב"  
טחון מתוך אש"  
נב של, מבצר  
מעופף", מאלה  
שהטילו טונות  
רבות של חני"ס  
על מעוזי ה"  
אויב.

כאשר חיל  
האויר ערך את  
מפגן האש ה"  
ראשון שלו, חזו  
בו ראש הממ"  
שלה ושר הב"  
טחון, וכל חברי  
הממשלה.

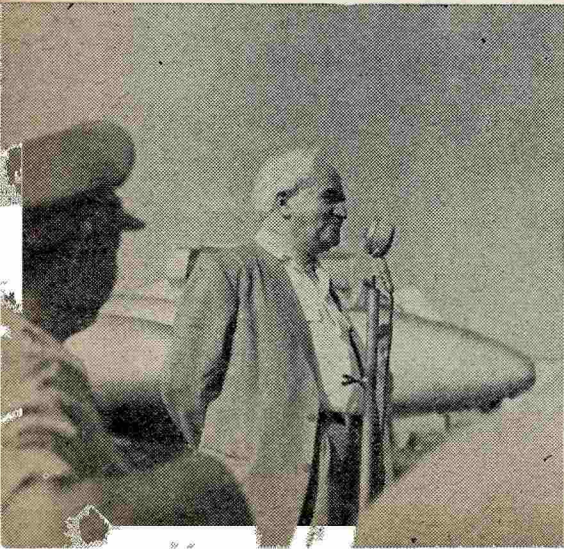
משמאל, הר"  
מטכ"ל דאז רב"  
אלוף יגאל ידין,  
ולידו הרמטכ"ל  
דהיום, רב"אלוף  
חיים לסקוב.







לא נגלה סוד בטחוני אם נציין כי עשרות טייסים בחיל האויר קיבלו כנפיהם מידי ד. בן גוריון. בתצלום משמאל נראה אחד מבוגרי הקורסים הראשונים, שעה ששר הבטחון מצמיד לחזהו את הכנפים הכסופות והנכספות. חיוך של שביעות רצון נסוך על פניו של בן גוריון במידה שווה, בעת נאומו בטכס ענידת כנפים לבורגרי אחד הקורסים של בית הספר לטיסה (למטה מימין) ובעת קבלת שני מטוסי הסיילון הראשונים של חיל האויר. היו אלה שני מטאורים דגם 7 דו-מושביים, שקיבלו את שמותיהם העבריים משר הבטחון באותו מעמד: „סופה“ ו„סער“.



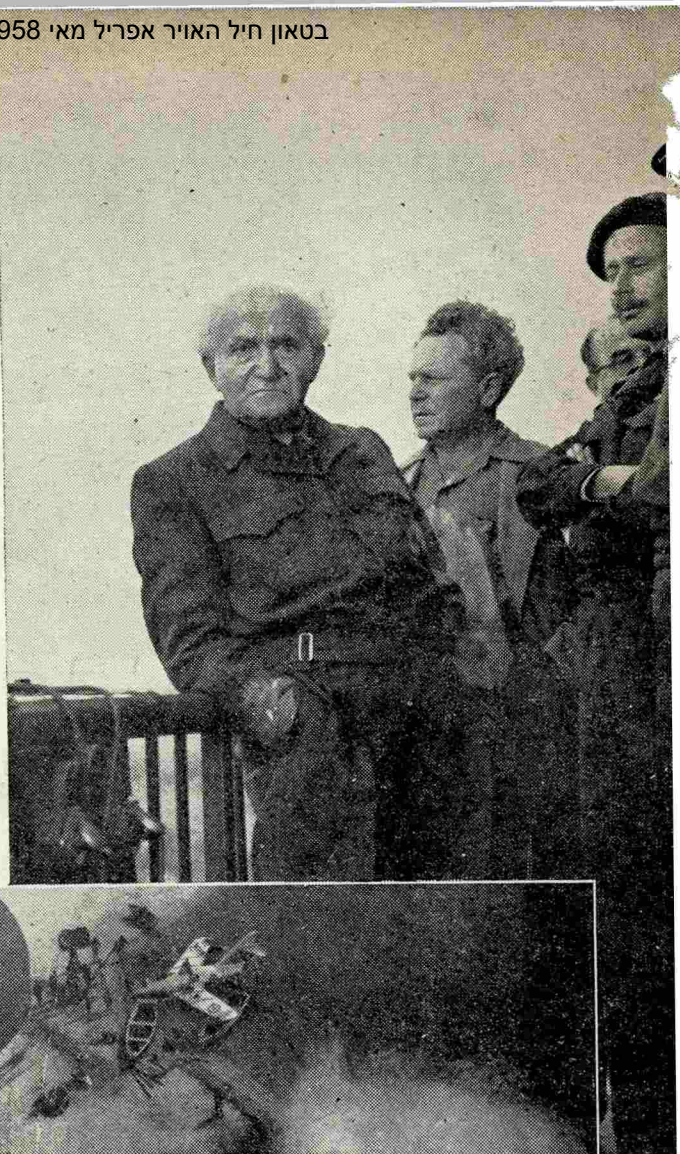


האויב חתם על עיסקות, רכש מטוסי סילון, מהמהירים בעולם. לחיל האויר הישראלי לא היה כל מטוס המסוגל להתייחד עם המיג הרוסי אשר בידי טייסי חיל האויר המצרי. ואז, הגיעו המיסטרים הראשונים.

במתיחות רבה ציפו להם בבסיס אוירי אישם בארץ. המעמד היה היסטורי — מטוסים על-קוליים ראשונים לשורות ח"א. רק מעטים בישראל ידעו על בואם והעי תונאים שהוזמנו לחזות במאורע, הוזמנו שלא על-מנת לכתוב.

בראש החבורה שהמתינה להם היה ראש הממשלה ד. בן גוריון ועדיי-ראיה יודעים לספר על דמעותיגיל שהתנוצצו בעיניו, שעה שהסילונים החדשים נחתו אחד אחר השני על אדמת ישראל.

ותוצאותיו של אותו מעמד? — הן לא איחרו לבוא (ראה למטה). הסילון המצרי שנפגע בקרב אויר מעל סיני ונחת מאונס באגם סירבון, מרתק תשומת לבו של ד. בן גוריון.







בתום סיור בנגב, מתקבל שר הבטחון, ברדתו ממטוס ה**פיפיר**, על ידי קצין בכיר בחיל האוויר.

## קרבות אוויר בסיום מלחמת השיחור

ביום 22 בדצמבר 1948, הצליח טייסו של **ספיטפייר** לגלות שדה תעופה מצרי נוסף בסיני והתברר כי זהו שדה ביר חמה. מפי שבו נודע כי השדה נמצא בתהליך הקמה וכי חונים בו על-פיירוב כחמישה או ששה מטוסים שסוגם לא נקבע, אך, כפי הנראה, היו אלה **פיאט ג-56**. כן מתברר שזהו השדה אשר ממנו יוצאים מטוסי האויב להסריד את כוחותינו באזור עוגיה אל חפיר — אבו עגילה. שדה זה נשאר בלתי מוסרד על ידי מפציצינו ורק עם התקדמות כוחותינו עד לשדה ממש, שהוא במרחק של כ-50 ק"מ מאבו עגילה, מטיל אגף המבצעים תפקידי חיפוי על טייסת הקרב וזו רושמת לזכותה כמה נצחונות אוויר.

ב-281045 (בערך) נתקלים שני **ספיטפיירים** בשני מטוסי **פיאט** שזה עתה הפציצו והצליפו את עבו עגילה הכבושה. אחד ה**פיאטים** נפגע ועשן שחור נפלט ממנו, אולם לא נראה מתפוצץ על הקרקע והשני מותקף לאחר מכן על ידי שני ה**ספיטים**, ולאחר כמה צרורות צולל בצלילה רדודה לעבר הקרקע.

ב-301600 יוצאים שני **פי-51**, **מוסטנג** לסיור אלים ומקבלים תוך כדי טיסה הוראה לטוס באזור ופיח"א-עריש ולחפש מטוסי אויב. הם לא נתקלים במטוסי אויב.

ב-310745 יוצאים שלושה **ספיטפיירים** להתקפה על שדה ביר חמה (ראה לעיל). בהגיעם מעל השדה מצליפים שניים את השדה והשלישי נשאר מעליהם לשם חיפוי. הוא מבחין ב**פיאט** אחד באוויר ומתקיפו. הלה נפגע ושלשת ה**ספיטפיירים** עדים להתרסקותו על הקרקע, כ-6 ק"מ מהשדה. עתה הם מתקיפים **פיאט** נוסף על הקרקע ובאותו הזמן הם מבחינים ב**פיאט** נוסף הנע על מסלול הגישה ועולה לקראת המראה. גם אותו מצליפים והוא נעצר וניזוק קשה. אש הנ"מ היא קלה ובלתי מדויקת.



במעטת מלון, "הירקון" בתל אביב נחרץ גורל בטחוננו באויר

# קפיצות הדרך היבשתיות של המטה האוירי

סאח יעקב בן אמיר

כאן אין מקום ל"סליקים" כלשהם. חיל האויר הוא חיל "ליגלי" במהותו.

## ישיבת היסוד

עובדות אלו עמדו על הפרק בכל דחיפותן כאשר התכנסה ב-10.11.1947 קבוצה של אנשי ההגנה במחלקת הבטחון של בנין הסוכנות היהודית ברח' נחלת בנין מין 47 בת"א. ברור היה לכל הנוכחים, וביניהם רביאלוף דורי, פרופ' רטנר, רביאלוף יגאל ידן, אלוף אהרן רמז, יהודה ארוי, אלכס זלונזי ואחרים, שתפסו את מקומותיהם סביב השולחן בחדר מס' 27 שבקומה השנייה, ששימש אז, כאמור, את מחלקת הבטחון של הסוכנות היהודית וכיום — את משרדי העליה מצפון-אפריקה, כי מטרת ישיבת יסוד זו (הקמת מטה חיל אויר העתיד לקום), תוכנן תר בהצלחה מעשית אך ורק אם

תל אביב על פרבריה ורכבות תושביה הומה בכל שעות היום. רחובותיה הסואנים של העיר העברית הראשונה מוצפים תנועה, אוטובוסים חדי-שים וכבדים מריקים נוסעים בתחנות, ואלה האחרונים נבלעים בתוך כתי המסחר, הבנקים ויתר מקומות העבודה השונים.

איש ברחוב אינו חש בכך שרגלו דורכת לפחות פעם אחת ביום, ואולי יותר מזה, ליד מקומות עליו-הם רשומים שרידי ההיסטוריה. ליד מקומות בהם נרשמו לראשונה לפני 10 שנים הדפים הראשונים הקשורים קשר אמיץ בהקמתו של חיל אויר ישראלי.

לפזר בכל רחבי הארץ. את יחידותיו אפשר להוריד למחצרת. לא כן כשהמדובר בחיל אויר. אי אפשר להוריד ולהפעיל במחצרת את מטוסי. וגם להתביא את מסלולי ההמראה והנחיתה וכל אותו ציוד מיכני יקר הדרוש להפעלתו של חיל מורכב זה, אינך יכול. בחיל האויר הכל גלוי לעין.

מלאכה לא קטנה היא הקמתו של מטה. ובמיוחד כאשר המדובר במטה חיל האויר. ולכך כמה סיבות. כיתר החילות אין חיל אויר יכול לפעול במחצרת. ארץ גונן, מבנהו ועצם מהותו של חיל זה שוללים אפשרות זו. את ציודו של חיל רגלים אתה יכול לפרק ולהסתיר. את בסיסו יכול אתה

איש כסוף שער זה (התמונה מימין) מעיין בכובד ראש בבקשתו של עולה, לסדור ראשוני. איש זה וגם היושב לידו, אינם יודעים שבחדר שבו הם מבלים יום יום 8 שעות מזמנם נערכה לפני 10 שנים ישיבת היסוד שבה הוחלט לגשת ולהקים מיד מטה לחיל האויר העתיד לקום. החדר ההיסטורי משמש כיום, "סתם חדר 27" במח' הקליטה של הסוכנות היהודית ברח' נחלת בנין מין 47 בת"א. עבודתה של מרים (משמאל), פקידה במח' הקליטה של הסוכנות היהודית, אפורה מאד. כפי שאתם רואים, מוסל עליה למלא שאלוני בקשה לעולים הרוצים להגלות את קרוביהם ארצה. מרים אחראית גם לארכיבה הנראית ברקע. אך אילו... היתם מפעילים לרגע את דמיונכם, היתם רואים במקום זה, רק עשר שנים אחורה, ב-10.11.1947, "חבורה של גדולים" יושבים מסביב לשולחן העגול ומחליפים דעות. נושא הייחוד, "הקמתו של מטה חיל האויר". המחייבים: כולם. זו היתה למעשה הישיבה ההיסטורית שבה צעק מי שצעק: "רבותי, חיל האויר עולה כסף. חיל האויר יעלה כסף. קחו את זה בחשבון". כנראה שלא היתה ברידה, והדבר נלקח בחשבון.





הכבושה כדי לאסוף בה כל דבר העלול להביא תועלת לחיל הא-ויר. ה"מחסן" היה צר מלהכיל את כל הציוד השונה של בתי מלאכה כלליים, חומרי ברזל, כי-לים, ציוד חשמלי, מתכות, ברגים, חלקי חלוף ואלף ואחד דברים אחרים — כל דבר שעלול היה לעזור במאמץ המלחמתי הממשמש ובא.

**גיוס בצורה "משפחתית"**

עבודה רבה התנהלה גם בתוך ארגונו הפנימי של המטה עצמו. התחילה מתגבשת צורה יותר מוג-דרת של מטה על כל אנפיו. נק-בעו התפקידים, הוגדרו סמכויות של מפקדי האגפים הראשונים של החיל. אגף המבצעים בפקודו של אהרן רמו, אגף מודיעין בפקודו של משה הורביץ, אגף מנהל — זלמן גולן. כן הופיעו אגפי הח-מוש, האחזקה והאפסנאות.

עתה גבר גם קצב הגיוס של כוח אדם. אם עד פרוץ מלחמת השיחרור היה קצב גיוס כוח האדם כ-30—40 איש לשבוע הרי עתה הוכפל המספר. הגיוס בוצע בחלקו ע"י הכרות אישית. כל אחד שהיה כבר "בחק המשפחה" הביא את חברו, שהיה לו מושג או עבר כל שהוא בעניני התעופה. ובחלקו בוצע הגיוס ע"י מוסדות שהוקמו במיוחד למטרה גיוס כוח אדם. יש לציין שחיל האויר הנהנה בתקופה זו מעדיפות לגבי בחירת אנשים שהיו קשורים פעם בתעופה. כל אלה הוצבו מיד עם גיוסם לחיל וקיבלו כעבור שלשה ימים פנקסי שרות. ב-1 בפברואר 1948 נערך בבית הספר תל נורדוי כנס כל האנשים שהיה להם אי פעם קשר לתעופה. הופיעו לכנס זה כ-4000 איש בעקבות הזמנה שהודפסה בע-תונים. רבים מהם הצטרפו בו במ-קום לשורות החיל ההולך ומוקם.

**המטמה בכנין 68 של שרונה**

עבודה רבת חשיבות נעשתה ב-מטה החיל שתפס את כל בנין 68 של שרונה. בחצר הבנין בן הקר מותיים הוצבו מכשירי הקשר הרא-שונים. עדיין לא ידעו אנשי המטה

המכונית הראשונה של חיל האויר "ביבי פורד" F-380 שהועמדה לר-שות ראש המטה. עבודה רבה נעשתה בפרק הז-מן הקצר, בו שוכן המטה המצו-ר מצם בשני חדרי קלוב התעופה שברחוב מונטפיורי מס' 9. מטוסי האימון של הקלוב וציוד אחר הועמדו לרשות ה.א. גיוס כוח האדם התקדם בקצב מניח את הדעת. היה ברור שיהיה צורך לחפש תחליף למקום שהפך להיות צר מלספק את הדרישות המר-רות.

ואמנם עם כבושה של שרונה ע"י ההגנה הועמדו לרשות מטהו הצעיר של חיל האויר כמה בני-נים ומחסן, המצויים במקום עד היום.

**"אומטרים" בכנין המרפים הממשלתי**

הבנין שבו שוכן כיום המדפיס הממשלתי, הפך באותם הימים ל-מחסן הראשון של חיל האויר. 21 מטוסי האוסטר שנקנו מהב-ריטים וכן המטרשמיטים המפור-רים הראשונים שהגיעו בארגזים עליהם היתה מודבקת תווית "שבר" מצאו מקלט בבנין זה. כאן הוקם גם המוסך ובתי המ-לאכה הראשונים של החיל. הציוד הראשון, מצנחים יקרי ערך שב-חלקם נרכשו כדנין ובחלקם "גר-כשו" בשדות התעופה הבריטיים בשעת הפנוי — נארו, נבדקו וקופלו כאן על גבי שולחנות "פינג'רונג" שהובאו מבית ועד הפועל של ההסתדרות וחוברו ל-גוש אחד. אנשים שעסקו בעבודה זו היו צריכים לעמול קשה בש-מירת הציוד היקר הזה.

ואו הגיעה ההוראה לצאת ליפו

הדבר ייעשה לאור היום — באופן "ליגלי". מוטב היה, אמרו הנוכחים, לגשת בשלב זה להתארגנות לק-ראת תאריך הכרזת המדינה הק-רוב כדי להכין את הקרקע להפ-עלתו של חיל אויר ישראלי.


כמו כן דובר בישיבה היסטורית זו על הצורך ברכישת מטוסים בחו"ל, על דרישותיו המיוחדות של חיל זה, וכן הוצגו התפקידים שלו לעתיד הקרוב. דובר עוד על הרכש שיהיה צורך לבצע, על אופן צוותות אנשים. כולם היו תמימי דעים: הדבר שהם מתכו-רים להוציא לפועל כרוך בהוצ-אות מרובות, אך לא היתה שום ברירה.

הישיבה נסתימה בהחלטה חד-משמעית ופסקנית מאד: לגשת מיד להכנות לקראת הפעלתו של חיל האויר הישראלי.

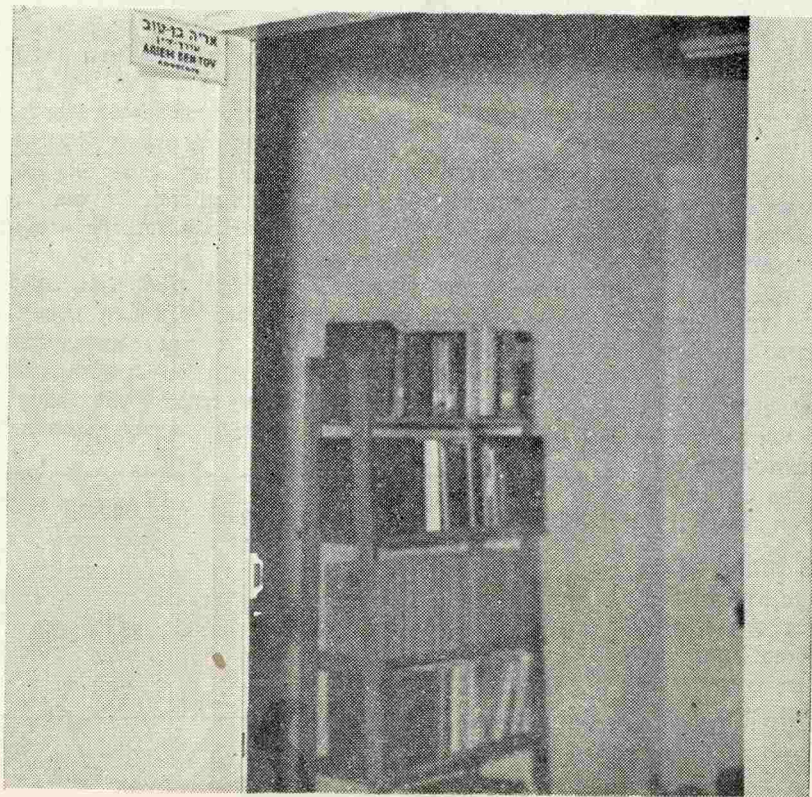
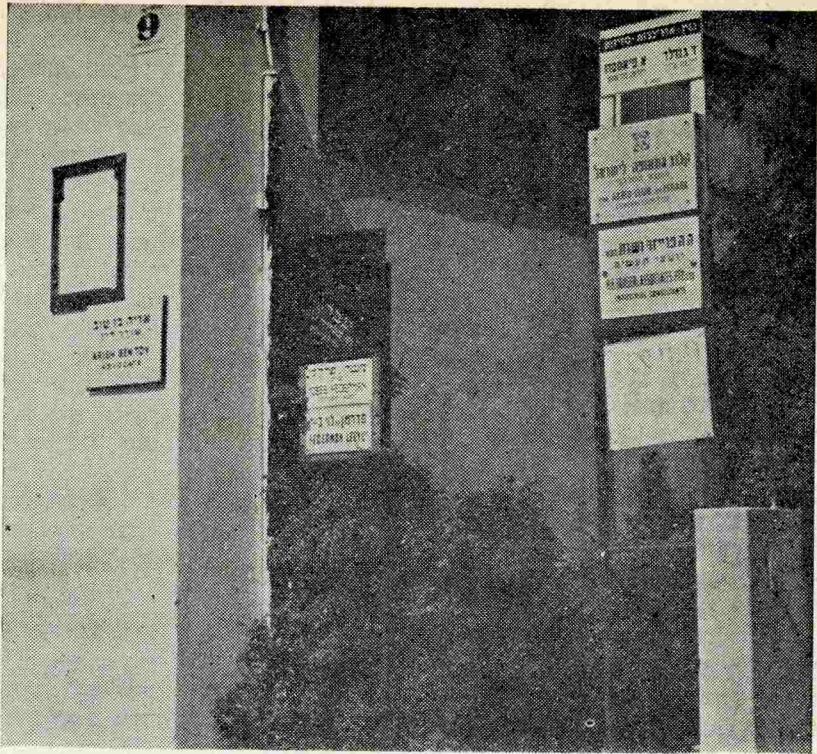
**המטמה ברחוב מונטפיורי מס' 9**

מעתה החלו הענינים מתגלגלים ביתר מהירות. למטה החדש אשר רק זה עתה נולד, הוקצבו שני חדרים בבנין קלוב התעופה ברח' מונטפיורי מס' 9 בת"א. שני חד-רים אלה שפנו מזרחה היו מקום מושבם של מפקד ש.א. (שרות אויר) דאן, אלכס זילוני ופמליתו. בחדרים אלה התנהלה עבודה קד-תנית. באחד מהם ישב מפקד ה.א., מזכירתו (שהתחלפה מדיר), וכן אנשי סודו וכל אלה שטפלו בענינים עדינים והיו מקורבים ל"עסק". בחדר השני ישבו כל אנשי העזר וה"פרסונל" הטכני — שביצע והוציא לפועל את כל העבודה השחורה. מסגרת חדשה זו הייבה להבטיח עבודה יעילה, ולשם הגשמת סיסמה זו נקנתה

**על המחבר** — הרשימה המופיעה בעמודים אלה וכמו כן ארבע הרשימות הבאות, הן פרי עטו של יעקב בן אמיר, כתב בטאון חיל האויר, שדלה מזכרונותיהם של כמה מראשוני החיל. בתקופת מבצע "קדש" היה הכתב הצבאי היחיד שהצטרף לכוח המוטס שכבש את העירייה א"סור בטיני.











בבנין 68 המפורסט, המצוי עד עצם היום הזה בקריה, התרחבו פעולות הגיוס לחיל האויר, שהגיעו ל-400 איש לשבוע. בבנין זה שוכן מטה חיל האויר ואגפיו החשובים כגון — אגף מודיעין, אגף מבצעים, מנהל תחבורה, וגם — חדר ההמתנה לבאים מחו"ל. בחצר הבית הוצבו אז מכשירי קשר. איש לא ידע עדיין איך להשתמש בהם...

לקרב את המטה למרכז העצבים דאז, העיר תל אביב, על כל יתרונות הקשר המצויים בה. כאשר שמע איש תקציבים על רצון גם של אנשי המפקדה „לעלות“ על מלון „הירקון“, הגיב בהפתעה: „רבונו של עולם, לשם מה צריכים כל כך הרבה חדרים“. הסיבה כבר כעבור זמן קצר שמספר החדרים במלון „הירקון“ — (כ-40 במספר) היה קטן מלספק את הדרישות ההולכות וגוברות והיה צורך לפלוש גם למלון „צנטרל“.

הטכנית. באותם ימים הוחל בתיכנון מסלולי החירום הראשונים. בבנין 68 בן הקומותיים התרחבו פעולות הגיוס שהגיעו עד ל-400 איש לשבוע.

### מלון „הירקון“ ומלון „צנטרל“

המטה נשאר בשרונה עד ליום הכרזת המדינה, ב-15.5.1948. לאחר הירקון זה אנו מוצאים אותו בבניני בתי המלון „הירקון“ ו„צנטרל“ ברחוב הירקון בתל אביב. עם התרחבות הפעולות היה צורך

לאיזה תפקיד ישמשו כלים אלה. חדר שלם בבנין 68 המפורסט הורקצה למפקד החיל. מולו ישב מפקד אגף המודיעין שעסק בנוסף לעניני מודיעין, גם בעבודות שאינן קשורות כל כך במודיעין.

חדר אחד היה כללי, חדר המתנה. חדר אחד נמסר לרשותו של אהרון רמו, קצין המבצעים של המטה. בקומה הראשונה של הבנין שכנה מחלקת רבת-חשיבות: התחבורה וכל מחלקות המנהלה. אז סודרה הכרטיסיה הראשונה של החיל וכן החלה פועלת הספרייה

לפני 10 שנים כאשר מטה ח"א שזה עתה הוקם, פלש לשני החדרים של קלוב התעופה שבקומה השנייה. משרדי קלוב התעופה מצויים עדיין במקום זה. (תצלום עליון). אחד משני החדרים שהועמדו לרשות מטה ח"א. בחדר זה ישב מפקד ש.א. הראשון — אלכס זילוני, מזכירתו שהוולחפה לעתים, וכמוֹכֵן כל אלה שהיו „קרובים לענינים“. החדר לא נשתנה — פרט לדקורציה שבו. כפי שאתם רואים הוא תפוס בהווה ע"י עורך דין אריה בן־טוב והספרייה המשפטית שלו. נהיה צנועים אומנם ולא נשאל: „האם מנהל עו"ד בן טוב את עניניו באותה יעילות שבה נהל באותו חדר את עניניו מפקד הש.א. — אלכס זילוני? (תצלום תחתון).





אם תרצו — תאמינו, אך שני בנינים עתיקים אלה שבהם מוצבות כיום המכונות החדשות של המדפיס הממשלתי בקריה — שמשו פעם, לראשונה, מחסן לחיל האויר. ה„מסרים“ והאוסטרים — מצאו מקלט כאן. כאן אוחסנו גם עשרות המצנחים וחלקי חלוף שונים למטוסים שבחלקם „נרכשו“ ובחלקם נאספו ביפו הכבושה. וכאשר המכונה ששמה חיל אויר התחילה לפעול — הפך אחד משני הבנינים העתיקים לבית המלאכה הראשון של החיל. העבודה היתה פרטיזנית מאד. היא נעשתה על גבי שולחנות „פינג-פונג“ שהובאו לכאן מבנין ועד הפועל. המכונאים לא שיחקו שנים שולחן. הם עבדו — הרפיבו מטוסים ובדקו מצנחים.

**„התקופה הרומנטית“ של החיל**

מלון „צנטרל“ ריכז את מחד לקות האפסנאות, בינוי, מנהלה, כספים ואת בית המשפט הראשון של החיל. המגרש ממול, במקום בו הוקם בינתיים אולם הקולנוע „דן“ — נקבע כמגרש חניה למ-כוניות המטה שמספרן הלך ורב. תקופה זו של התארגנות החיל

ההנדסה והקשר. יחידת המפות מצאה מקום בחדר האמבטיה של אותה קומה. לחולית המשטרה הצבאית נמצא חדרון במרתף, ושם „נוסד“ גם חדר המעצר הראשון של חיל האויר. הכתובת „חדר שמירה“ קיימת עד היום על הדלת המובילה אל מרתף בית המלון, שהפך בינתיים למחסן יינות. על גג בית המלון הוקמה תחנת קשר.

בחדר קטן בקומה השניה של מלון „הירקון“, בצד הפונה אל רחוב טרומפלדור, ישב המפקד החדש של החיל, האלוף רמו, שלי-תתו וסגנו הימן שמיר. באותה קומה ליד המעלית המעלה כיום עשרות תיירים נכבדים, מצויים היו בעבר משרדי המודיעין ובאגף השני של הבנין — קצין המבצעים. בקומה השלישית שוכנו משרדי

300 בטלי כנף, עשרות קילוגרמים של תפוחי אדמה, אורז, ובשר, טונות של קפה, תה וסוכר ועשרות ככרות של לחם — בלעו אנשי חיל האויר שקבלו את כלכלתם במסעדה „המוזג“ שברח' בן יהודה בת"א. בעלי „המוזג“ זוכרים תקופת פאר זו, בה היו אחראים לכלכלתם המלאה, שלוש פעמים ביום, של יותר מ-300 בחורים. „אני מוכרח לציין“, אומר מר הלפרט, מבעלי „המוזג“, „שהבחורים היו שקטים וטובים. לא השתוללו ולא עשו צרות“. כמוכן — על הגרעון ב„קופונים“ (תלושי כלכלה) אין מר הלפרט רוצה לדבר. משמאל, חדר האוכל המפואר של מלון „הירקון“. גם הוא שקט כיום ומשמש את התיירים — אורחי בית המלון. אך בדיוק במרכז חדר האוכל, ורק לפני 10 שנים, הוקם חדר המלחמה והמבצעים של חיל האויר. בשולחן שחור ענק שתפס את מרבית החדר והמפות המבצעיות — עקבו אנשי המבצעים אחרי הפעולות הנועות של החיל הצעיר. איש תקציבים הגיב אז „רבנו של עולם, לשם מה לכם כל כך הרבה חדרים?“ אך בכל זאת, הסתבר ש-40 חדרי מלון „הירקון“ היו צריים מלספק את הדרישות ולכן הוחלט לפלוש גם למלון „צנטרל“ הסמוך. אגב — חדר המבצעים הנ"ל הוסתר מעין הסקרנים שברחוב ע"י חומה גבוהה שנבנתה במיוחד.











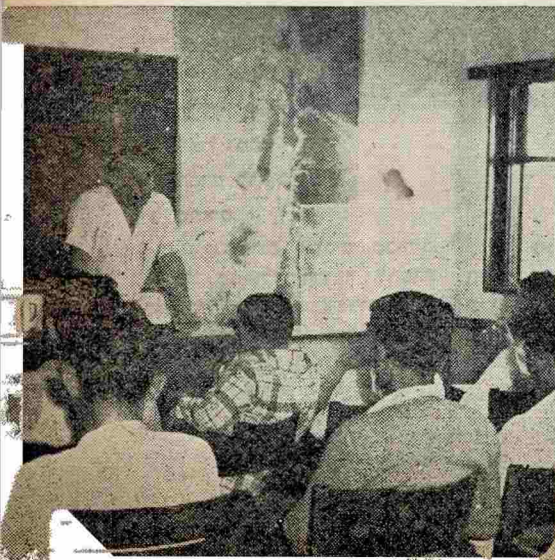
תחנה רביעית בנדודי המטה היה מלון „הירקון“ המפואר בת”א. בחדר המעלית, אשר בגג הבנין בן שלוש הקומות, הותקנו מכשירי המכ”ם הראשונים של החיל. החדרים כיום מוזנחים ומשמשים מקום לרכוז הכביסה של בית המלון. לפני עשר שנים שקק מקום זה משאונם של חיילים. „האשה הנצחית מאיה“ — זה שמו של אחד הטרסים שהוצג לא זמן בקולנוע „דן“ הקטן השוכן במרתף בית מפואר בקרן הרחובות טרומפלדור והירקון בת”א. אך הצופים המבקרים ערב ערב באולם קולנוע זה לא מעלים אפילו על דעתם שהמגרש בו בנוי עתה הקולנוע שימש פעם מקום חניה ראשי למכוניות מטה חיל האויר ששכן בבניני „הירקון“ ו„צנטרל“ — מול מגרש החניה.

שנעשה בחדרי בתי המלון „היר-קון“ ו„צנטרל“. הפקודות הועברו ישירות מחדר המלחמה (כיום אולם המסעדה של מלון הירקון) ושהוסי תר אז מעיני הסקרנים ע”י קיר מגן גבוה שנבנה במקום. מכאן יצאו מתי סוקניק ודוד שפרינצק ז”ל, להפציץ את אונית

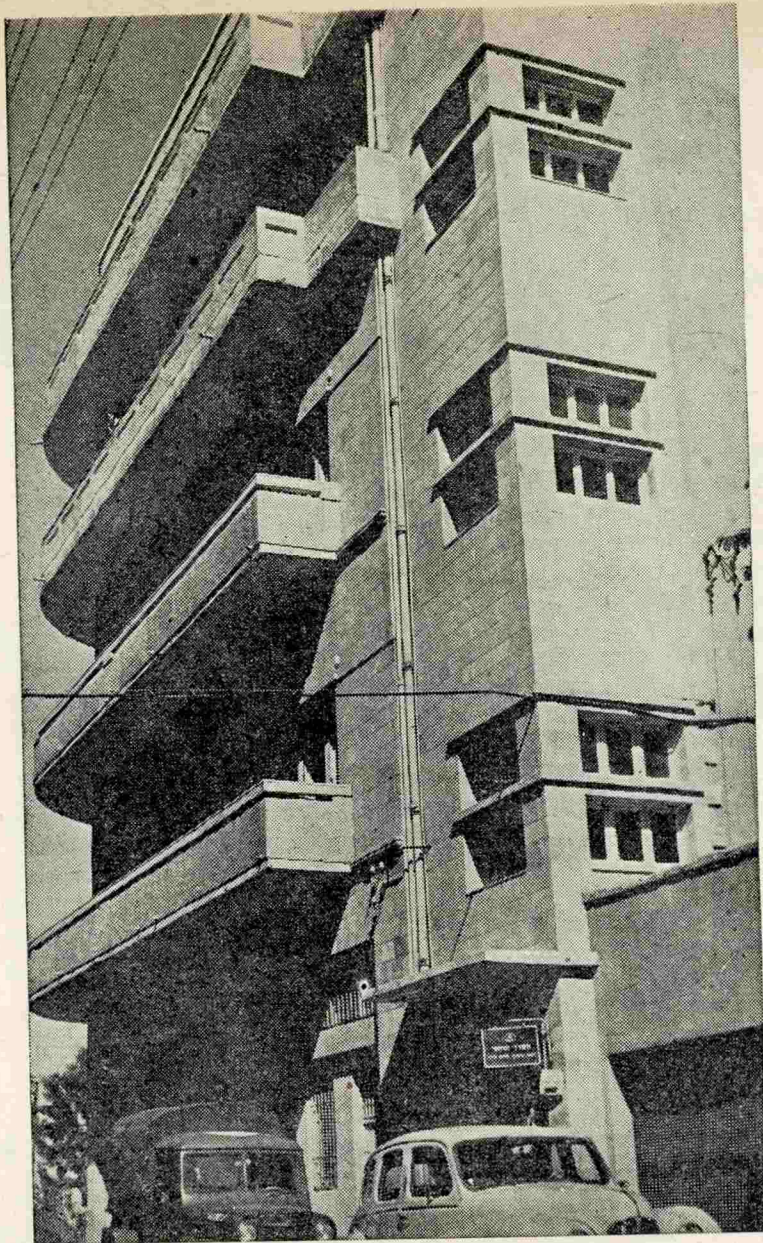
התעצם מבחינה איכותית וכמותית. יתר על כן, כל המבצעים של החיל, מבצעי הפאר שלו, בוצעו בתקופה „רומנטית“ זו. העבודה העצומה של ח.א. — להק תובלה אוירית, „מבצע אבק“ והסיוע אשר החיל הושיט בכבוש הנגב, כל הפעולות האלה היו פרי תכנון

זכורה לותיקי המטה כ„תקופה הרומנטית“, ובצדק. חיל האויר יצא לשטח. הוא התחיל להיות פעיל וקיומו הור” גש היטב בשמי קהיר ודמשק. חיל האויר ביצע פעולות סיור, קשר, הטסה ציוד ואספקה. מנקודת מבט של גבוש השורות — הרי החיל

הזמן: 1957. המקום (משמאל): בית הספר לפעילי ההסתדרות. הנושא: הרצאה על יעילות וניצול מקסימלי של כוח האדם במפעלי תעשייה וחרושת. המשתתפים: פעילי ההסתדרות, אך רק לפני עשר שנים ישבו בחדר זה בחורי המחזור הראשון לקורס טייס והאיזנו בדריכות, „ועוד הרבה, הרבה מאד — כפי שמתבטאים אנשים הנזכרים בתקופה זו, „קורסים נתקיימו בחדר זה“, ומאז נשתנו פני הדברים. בית הספר התרחב, ורבים מותיקי חיל האויר זוכרים אותו. רבים אחרים — אינם זוכרים את בית הספר הראשון שלהם. מימין — לשכת מפקד החיל אלוף אהרון רמו ביפו.







בנין זה — אחד מני רבים ביפו הכבושה, שהועמדו לרשות מפקדת ח"א, שוכנו כמה וכמה מאגפי המטה.

המלחמה המצרית אשר איימה להפגין את תל אביב. האוניה אומנם גורשה, אך שני הס" ייסים האמיצים לא חזרו מפעולה זו.

עם פנוי הבריטים יצא אה חוליה בת 20 איש והשתלטה על שדה עקרון. באותו זמן יצאה חוליה אחרת ל" כוון הפוך, לרמת דוד, שם השתלטה על השדה והעמידה אותו לרשות החיל. רמת דוד אמנם נרכש מהבריטים אך אלה הודיעו על תאריך הפנוי גם לערבים.

פעילות רבה נעשתה גם בשטח הכשרת צוותות האויר של החיל. בבית הספר לפעילי ההסתדרות נערכו הדקורסים הראשונים לטייס ויתר מקצועות התעופה. ובאשר לכלל כלה? בעליו של "המרג" זג", חצקל איש "כ" סית", יכולים לספר רבות על הצרות אשר אנשי המ"ל והבחורים המקומיים עשו כאשר הופיעו עם ה"תלושים" ביד לקבל את מנת הדאוכל — כמובן 3 פעמים ביום. וכאשר יפונכבשה וחיל האויר היה לחיל של ממש, היה שוב הכרח לדאוג למקום מתאים.

כי קם מלך חדש שלא ידע את קודמו ואז מוצאים אנו את דפסטה ב... צנזורה. ואלה תולדותיו היבשתיות של מטה האוירי של ח"א.

רכוש הנטוש — שוכנו אנשי המטה, וחדרי המבצעים שלו. המ"קום היה רחב, השטח גדול — ואנשי המטה יכלו לנשום לרוחה אך לא לזמן רב.

מה שעוברים ושבים מכירים כ"מחנה אריאל" הועמד לרשות מטה חיל האויר. בעשרות בנינים, מגרשי חניה, אולמות עם כל המצוי בהם — כולם מה



# נחיתת-אונס ב גדות

## הזמבוי



### נחיתת הרבס האוירי

מודדות עם כוחות האויר הערביים. הוא קנה הפעם רפיד אחד מטוס אנטון, ושלושה מטוסי בו ננזה. המטוסים נקנו אצל חברות תעופה פרטיות וקלובים שונים. מצבם היה טוב מאד.

הבוננוז הוצאו מדרום אפריקה מפורקים והגיעו בדרך הים, ארוך זים בארגזים, לנמל באטליה ושם אוחסנו עד להעברתם לישראל.

במקביל לקניית המטוסים נעשו צעדים דחופים לגיוס מתנדבים יוצאי חיל האויר הדרום אפריקני. לצורך זה הוקם משרד מיוחד בעיר הזהב ולכל המתנדבים, ש הגיעו למאות, הוסבר שתנאי חיי הם בישראל עלולים להיות קשים ושהם יקבלו רק חמש לירות דמי סיגוריות לחודש.

### נחיתת-אונס על גדות הזמבוי

נבחרה קבוצה של כ-10 טייסים מעולים. נסיון להביא את הרפיד דרך מצרים נכשל והמטוס הוחרם ע"י השלטונות המצריים. כן נתקע

נהר ענק שמימיו זורמים בנחת בינות ג'ונגלים סבוכים שחיות טרף שורצות בהם — זו התמונה המצטיירת בדמיוןך בשמעך את המלה „זמבוי“. על גדות נהר אפריקני זה נחת מטוס חד-מנועי קטן שהובל לישראל כתוספת כוח לטייסת הראשונה של שרות האויר. מטוס „בוננוז“ שני הגיע לישראל בנתיב אחר של היבשת השחורה ובדרכו לישראל נחת גם במצרים...



בוריס סניור, אבי העיסקה רק 5 לירות לסיגוריות... בוריס חפש דרך אחרת לרכוש ציוד לחיל האויר, לקראת ההת-

במטרה לארגן פעולת רכש מטוסים, נשלח לדרום אפריקה בוריס סניור, שהיה טייס בחיל האויר הדרום אפריקני, ונתין מדינה זו. בוריס סניור הגיע לדרום אפריקה ב-15.2.1948. הוא בא מיד בקשרים עם שני סוחרים ורכש כמעט חינם כ-50 מטוסי קרב מטיפוס קיטיהוק.

המטוסים היו במצב שמישות טוב וכל אחד מהם עלה 6 ל"ש. זמן קצר לאחר שהעיסקה הושלמה ני אלץ בוריס סניור לוותר על תוכנית העברת המטוסים לישראל את לל חוסר אפשרות להוציא את המטוסים מדרום אפריקה, וזאת לרגלי האמברגו החמור שהוטל על משלוחי נשק לאזור המסוכסך.



והודיע לבוריס על מצב הענינים של חברו.

בוריס לא התמהמה. עם קבלת הידיעה לקח מכונאי משדה התעופה של לוסקה. שניהם עלו על הבוננזה והגיעו למקום בו נחת ס. עם מטוסו נחיתה אונס. כל הנסיונות לתקן את ההגאים היו לשוא. התברר שיש צורך להוציא את המטוס ולהעבירו לשדה תעופה לצורך תקונים ושפוצים כלליים. אז הוחלט להפקיד את הבוננזה לשמירה בידי הילידים, לטוס לעיר לוסקה ולעשות סידור רים להוצאת המטוס.

**ושוב בוננזה חדש...**

אסון רדף אסון. בשעה שבוריס גיסה להתרומם עם הבוננזה שלו משדה החרום שליד הזמבוי, שקע המטוס והפרופלר נשבר. לא היתה ברירה, אלא להשאיר את שני המטוסים במקום ולבלות את הלילה בתחנת המשטרה שהיתה כפי

המשך בטיסתו לכוון לוסקה ור הופתע מאד כאשר נוכח שחברו איננו. לאחר כמה שעות של צפיה בשדה התעופה של לוסקה, מאחר וס. לא הופיע ולא היו שום ידיעות ממנו, התחיל בוריס לדאוג לגורל הטייס ומטוסו.

**הבושי עשה את שלו**

בינתיים, מצבו של ס. לא היה כה ירוד. לאחר שהבוננזה שקע בתוך הבוק העמוק של גדות הנהר זמבוי, ולאחר שההגאים של המטוס נפגעו בצורה קשה, שלח ס. את אחד הילידים הכושים בני המקום לתחנת המשטרה הקרובה ביותר שנמצאה במרחק של 9 ק"מ, לטלפן לשדה לוסקה, לחפש אחד בשם בוריס סניור, ולבקש ממנו להגיע למקום התקרית, עם מכונאי. כ. ס. נשאר לשמור על המטוס ואילו הכושי עשה את המוטל. הוא רץ ריצה של 9 ק"מ, הגיע לתחנת המשטרה

בדרך האנטון שניסה להגיע דרך אפריקה המערבית. אבי העיסקה הנ"ל, בוריס סניור, יצא מיוהנסבורג עם בוננזה ש" סימונו היה ZS-BTDS כאשר הוא מלווה ע"י בוננזה שני עם סמון ZS-BWS שהוטס ע"י הטייס כ.ס. תוכניתם של השנים, היתה להגיע לישראל דרך הפרוודור הא"י וירי של אילת.

סניור וכ. ס. יצאו בטיסה יש"ר רה מיוהנסבורג לפיטסבין. היו מים היו בראשית פברואר, ומוג ה" אויר הטרופי הקשה על הטסת המ"טוסים הקלים. השנים הגיעו בשלום לפיטסבין, וכאן החלו הצרות.

עם המראתם של השנים לכוון לוסקה, שבצפון רודזיה, נכנס כ. ס. למוג אויר רע, ובגלל הבראות הלוקיה נאלץ לבצע נחיתה אונס בשדה חרום על גדות הנהר זמבוי. בוריס סניור שטס ראשון לא ידע מאומה על המקרה. הוא

**כך נשבה הטייס המצרי הראשון**

הטייס המצרי לא מצאו בתאו. במקום זה פגש חייל ממשמר החופים אשר ספר שהטייס ה" מצרי שבוי בבית העזוב ה" סמוך למקום הנחיתה.

הטייס המצרי, שהיה לבוש מדי חיל האויר של ארצו בדרגת פליט לפטנט, היה נפ"חד מאד והתחנן שיהרגו אותו ללא ענויים כפי ששמע במצ"רים על מעשי היהודים. הוא היה חבוש בראשו והחיל אשר שבה אותו סיפר שהדבר קרה לאחר שהלם בראשו, בשעה שהמצרי ניסה לברוח.

הטייס המצרי הובא לת"א ונחקר ע"י נציגי חיל האויר בנוכחות אהרון רמז. הוא סיפר שלמצרים יש בין 60 — 40 ספיטפיירים אך רק חלק קטן מאד ממוטסים אלה שמיש בגלל אחזקה גרועה.

כמו כן בער גם מחסן הנשק. ההפצצה נמשכה לסרוג'ו, גליים גלים, עד שעה 10 בבוקר. עם בואו של גל הספיטים הרביעי, סמוך לשעה 10 פגע אחד „התותחנים" שלנו שהיה מוצב בסביבות רידינג עם ה" „בה" שלו, בספיטפייר מצרי. הטייס המצרי התבלבל כנראה — כי במקום לטוס לכוון לוד שהיה עדיין בידיים ערביות, טס לכוון שדה הרצליה שם ירד בנחיתה אונס על חולות הים בדיוק במקום בו שוכן היום מלון אכדיה.

„כאשר ראיתי את כוון נחיתתו של המצרי — מספר בר"יס — יצאתי מיד עם הבר"נזה היחיד שלא נפגע ועקבתי אחרי הטייס המצרי. ראיתיו נוחת ליד הים ונחתיי אחריו לא רחוק מהספיטפייר.

כאשר יצא סניור ממטוסו והתקרב מזויין באקדח לעבר

על שבייתו של הטייס המצרי הראשון שנפל בידי חיל האויר הישראלי, מספר בוריס סניור שהיה אחד האנשים שהשתתף בפעולה:

ב" 15.548. בשעה 05.25 ב" בוקר נמצאתי בחדרי במלון הירדן. ישנתי שינה מתוקה כאשר פתאום אני שומע מתוך השינה את רעש מנועי הספי"טים ומיד אחרי כן את טרטורם של ה"20 מ"מ. מאחר שהייתי מפקדו של שדה דב הבינוני מיד מה קרה. המצויים הפציצו את שדה התעופה בו היו מורי כדים רוב המוטוסים שעמדו לר"שותנו.

פצתי לגיפ והגעתי בדהירה לשדה דב. המוטס נפגע. ה" מצרים פגעו גם במסלול, ב" בוננזה שהבאתי מדרוטאפרי"קה, וביותר מ" 50% מהמטוסים שהיו מפורים לאורך המסלול, והוו מטרה נוחה מאד לפגיעה.



עם לבדו, לשדה התעופה של לוקי-סור שבמצרים העלית. טיסה זו נמ' שכה כ-2½ שעות.  
לאחר מנוחה קצרה ולאחר שעבר את הבדיקות המקובלות, המשיך בטיסתו, והודיע למגדל הפיקוח כי פניו מועדות לבירות.

**11 שעות — 100 גלון דלק**  
מלוקסור טס בוריס ישר לכוון הנגב. מעל לים סוף וסיני וב-גובה של 11000 רגל. מעל לעננים, חצה את הגבול הבינלאומי ונחת בניר עב, שם חנתה מפקדת ה-נגב.

„הבחורים ספרו לי — מסכם בוריס טיסה הסטורית זו — ש' כאשר ראו מטוס מבריק כזה בא מהגבול המצרי, כמעט שהתכוונו להפילו, חשבו אותו למטוס אויב“.

מגיר עם המשיך את טיסתו וב-4.58 נחת בשלום בשדה דב אשר בצפון ת"א. כך נסתיימה טיסה ארוכה זו שנמשכה 5 ימים. הטיסה עצמה נמשכה כ-11 שעות בהן עבר הבוננזה מרחק של 2000 מילין, ושרף כ-100 גלון דלק. הבוננזה שהגיע היה בבחינת תוספת חשובה ויקרת ערך לחיל האוויר. הוא הוכנס מיד לשיפוץ ועד מהרה הפך ל„מפציץ“ שלקח חלק פעיל בהפצצת מטרות האויב כולל רבת עמוך.

הדרום אפריקני בשם ו.ס. סוכם שהוא יטוס בלויט „אשתו“ לחר-טום שבסודן ובצורה זו יוציא את המטוס“.

בוריס עלה על מטוס אזרחי בש' דה התעופה של יוהנסבורג ובטיסה ישירה הגיע לחרטום, שם חכה לו ו.ס. שהגיע קודם לכן עם „אשתו“ לבלות את יחר הדבש. גם ה' בוננזה נמצא במקום.

### תה וביסקוימים

לא נותר זמן רב. בוריס עלה על הבוננזה ולאחר שהציג את רשיון הטיס שלו לפקידים ה' סודניים המריא כאשר פניו מוע' דות לשדה התעופה בואדי חלפה, על גבול מצרים-סודן, וכאשר הוא מתלוח כ„טרמפיסט“ למטוס דקוטה אזרחי שטס במקרה באותו כוון, מאחר שחצית המדבר הערבי ע"י מטוסים קטנים כבוננזה, אסורה. הטיסה מחרטום לואדי חלפה נמשכה כ-4 שעות ועברה בת' נאי אקלים אימים. כל מונו של בוריס היה בסקויטים ושקולד. את צמאונו הרווה ע"י שתית תה אותו נשא בטרמוס גדול בן 4 ליטרים.

הבוננזה התנהג מצויין — מספר סניור. זה מטוס חד מנועי נהדר היכול לשהות באויר 5 שעות במהירות של 250 קמ"ש. מואדי חלפה המשיך בוריס, הפ'

קוח הילידים שהתחילו מראים סימני התענינות במעשי שני ה' טייסים וחקרו אותם על כוון טיסתם ומטרתה.

למהרת עלו ס. וסניור על סנדר של המשטרה ולאחר נסיעה מעיי' פת של כמה מאות ק"מ הגיעו לסולסברי. כאן נחקרו ארוכות ע"י נציגי חיל האוויר הרודוי, לאחר שפרטי המקרה נודעו בר' ביס.

עם תום החקירה התקשר בוריס סניור עם חברה לאחזקת מטוסים על מנת שתספד בהוצאת המטוסים. הדבר יצא לפועל במהירות ואחד הבוננזות הגיע לסולסברי, שם תוקן במהירות.

עתה השאיר בוריס את כ. ס. לטפל בתיקון הבוננזה השני ויצא חזרה ליוהנסבורג, שם מכר את הבוננזה הישן חדש.

### ירח הרבש המדומה

בראשית אפריל יצא בוריס סנ' יור זו הפעם השניה, משדה הת' עופה של יוהנסבורג. מטרתו היתה שוב: העברת בוננזה לישראל דרך הפרוודור האוירי של אילת. „הפעם היו לי צרות עם המש' טרה הדרום אפריקנית“, מספר בר' ריס. „הם עקבו אחריי ובשום אופן לא יכולתי להוציא את המטוס מחוץ לגבולותיה של המדינה. לכן עשיתי הסכם עם טייס בחיל האוויר



ה„בוננזה“ שהגיע בשלום לישראל לאחר שטולטל ביחד עם טייסו בנתיבי היבשת השחורה.



בג. קיבל ידיעה: „האוסטרים“ יימסרו ללבנונים

# תעלומת „מכרז העודפים“

שני סוחרים או ליתר דיוק: סוכנים פרטיים עמדו לרשות יצחק לוי, אחד מהם היה... אשה בשם גב' כהן — ככת 40, ממוצא אוסטרי. איש מאנשי הרכש לא ידע מה מקצועה הרשמי של אשה זו. היא היתה מופיעה במכרזים הפד רטיים, קונה בעיקר חלקי אוירר גים או אוירונים שלמים, אביזרים ומכשירי שדה ומעבירה אותם לר שות שרות האויר — תמורת תש לום כמובן, סוכן שני היה צעיר יהודי בשם סיטון, הוא היה קונה בעיקר כלי עבודה ולו היו קשרים מצויינים עם המחתרת היהודית במחנות ר.א.פ. בארץ, אשר היתה „מסלקת“ ציוד שונה בעיקר בגדי טייסים וציוד הצלה שונה, ומגני בה אותו לרשות שרות אויר „ואמנם“, מספר יצחק לוי, „קנינו ציוד די יקר אצל שני הסוכנים האלה, אך התוצאות היו עדין רתר קות מלספק את הדרישות.

נוסף לזה היו קשריהם היום יומיים של סוכנים אלה עם המ חנות רופפים מאד בגלל חוסר הבטחון בדרכים. אמנם נקנו באמי צעות אותו סיטון, אשר היו לו קשרים מצויינים במחנה עקיר של חיל האויר הבריטי. כמויות רצי ניות וניכרות של כלי עבודה, צבעים למטוסים ובדים שונים, אך לא היה באלה כדי לספק את הדרישות הגוברות והולכות לחלקי חלוף של חב' אוירון. הכרחי היה, איפא, לנסות ולבוא בקשרים עם אנשי ר.א.פ. כדי לרכוש ציוד. במרבית המקרים היו התוצאות המעשיות זעירות בלבד, בעיקר בגלל חוסר הבטחון החמור ששרר בדרכים.

**תחרות בין קלובים וחברות תעופה ערביות לבין חברת „אוירון“**

פעולה רבת היקף ראשונה נעשתה ע"י אנשי הרכש שלנו עם קנייתם

סים וציוד שדה, בבסיסי האויר הבריטיים העומדים להתחלל עם סיום המנדט הבריטי בארץ. כך, למעשה, נקטו הצעדים הראשונים לרכישת ציוד לחיל האויר. הפער לות עצמן התחלקו לשלשה של בים והופנו לשלשה כוונים.

א. מציאת קשרים עם סוחרים וסוכנים מקומיים שעסקו בקניית עודפי המלאי מהמחנות המתחסי לים. אמנם, לסוחרים אלה היה



איש רכש יצחק לוי

אופי מאד מפוקפק — אך לא היתה כל ברירה אחרת.

ב. ניצול האינפורמציה שנתקבלה משרות הידיעות של ההגנה (הש"י) לשם מציאת קשרים עם בעלי דר גות בר.א.פ. שמסיבות פרטיות, פוליטיות, הומניות או סתם, תמר רת תשלום והענקה הגונה, היו מוכנים לשתי פעולה ולעזור על ידי העלמת עין.

ג. קשר ישיר עם מח' התעופה הבריטית בירושלים, אשר היתה המקור העיקרי לעודפי הציוד ה תעופתי במחנות המתחללים. ה כוונה היתה להכטיח שבמכרז לר כישת ציוד זה יזכו קלוב התעופה או חברת אוירון.

בשלהי שנת 1947, כמחצית הש נה לפני הכרות המדינה ופרץ מלחמת השחרור, נתקיימה במחל קת הבטחון של הסוכנות היהודית ברח' נחלת בנימין 47 בת"א ישר בה היסטורית שבה הוחלט באופן חד משמעי „לגשת ולהקים מיד חיל אויר ישראלי, לקראת ההת מודדות העתידה לבוא עם צבאות ארצות ערב“. ואמנם ברור היה לכל הנוכחים, שביניהם בלטו שני הרמטכלים לעתיד, יעקב דורי ויגאל דיין, ראש מטה חיל האויר לעתיד, זלוני ואחרים, שהמשימה עליה הוחלט זה עתה, קשה היא. אמצעים כספיים לא חסרו. חסר היה הציוד, אותו ציוד יקר ורב ערך לו זקוק היה חיל כחיל אויר. ציוד זה לא היה בנמצא. פעילות רכש בחיל היתה עדיין בגדר רעיון בלבד — ואולי פחות מזה, בארץ — עמדו לרשות קלוב התעופה וחברת „אוירון“, (ששמשו מסה לפעילות המחתרת של ה תגנה), מספר מוגבל של מטוסים קלים אשר ערכם המבצעי היה מפוקפק מאד — וזאת בגלל מח סור חמור בחלקי חלוף ומכשירים יסודיים, הדרושים להפעלת המטר סים. וכך — התמונה שנצטיירה בעיני הנוכחים היתה עגומה ביר תר. הכרח לגשת מיד ולעשות דבר מה לתקון המצב; להפעיל מנגנון מיוחד אשר יספל ברכישת ציוד לחיל האויר העומד לקום. משימה זו הוטלה על שני אנשים.

## גברת כהן האוסטרית מוכרת ציוד

אחד מהם היה פרדי פטיקנס, קצין לשעבר בחיל האויר הבריטי בקונגו הבלגית, שטיפל באנגליה ברכישת אוירונים בשביל קלוב התעופה, עבודה שהתקדמה באי טיות רבה וללא תוצאות ממשיות. השני — יצחק לוי — עליו הוטל לגלות ולרכוש ציוד, במיוחד מטר



תחת שמירה של פועלים יהודיים, ולא תנתן רשות לפועלים ערביים להתקרב למקום. גוסף לזה הבטיח מפקד השדה שיעשה הכל, במקרה שחב' אירון תזכה במכרו — לשם העברת האוטטורים במהירות המקסימלית. עובדה זו היתה חשובה מאד לאור המצב הבטחוני החמור, שהלך והחמיר מיום ליום. ובינתיים נמשכה הצפייה הדרוכה לתור צאות המכרו.

**בן גוריון: "הברת תעופה לבנונית זכתה במכרו"**

"יום אחד", ממשיך ומספר יצחק לוי, "הזמנתי לבוא לפני יו"ר

ההצעה, להקים קשר ישיר עם בסיס עקיר בו נמצאים האוטטורים. הדרך לעקיר היתה מסוכנת מאד. הערבים ששלטו בבית דגון ול"אורך הכביש הדרומי המטירו אש ללא הפסקה. לכן הוקם הקשר עם עקיר בדרך האויר — באמצעות מטוס של חב' אירון. קבור זה בת שלושה אנשים, יצחק לוי, גב' כהן והטייס "פיניח" בן פורת, ז"ל הגיעה לבסיס והצליחה לקצו שור קשרים עם מפקד הבסיס, קצין שדרגתו היתה גרוויקפטן. המפקד הסכים שלעת עתה יימצאו המטורסים סגורים ומסוגרים במחסן ענק

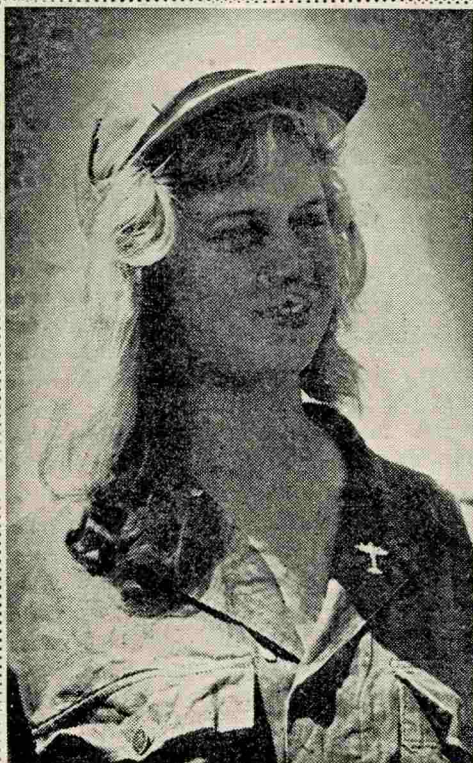
של 21 האוטטורים המפורסמים ש"אוחסנו בשדה עקיר. על כך מספר יצחק לוי, כיום מנהל כללי של חב', "להב מכתש".

בבסיס עקרון נמצאו המחסנים הראשיים של הר.א.פ. בארץ. מטורסים, חלקי חלוף ומנועים משופצים מלאו את המחסנים העצומים של הבסיס. המחנה עצמו שוכן היה על אדמות יהודיות. עם התחלת חסולו של בסיס זה נודע למכס שומכר, מי שהיה נציג הסוכנות בכסוי חברה מסחרית דרום-אפריקנית, שבמחסני הבסיס נמצאים 21 מטוסי אוטטר, אשר עומדים להמכר. לאחר עקוב ממושך אחרי ידיעה זו ולאחר שהיא אושרה גם ע"י מקורות האינפורמציה של ההגנה, נודע שמח' התעופה הבריטית בירושלים עומדת להודיע על מכרו למכירת מטוסים אלה. המכרו נש"לח אמנם לכל חברות התעופה והקלובים למיניהם בארצות ערב וכל ארצות המזרח התיכון. אנו מצדנו פנינו בשם חב' אירון וקבלנו טופס של מכרו. בטופס נדרש המציע להציע מחיר ולש"לוח לירושלים עשרה אחוזים מערך ההצעה בהמחאה בנקאית.

ברור היה איפוא שההצעה הגדולה ביותר תזכה במכרו, אך הבריטים לא הבטיחו זאת בתנאי המכרו. על כל פנים, כדי להבטיח את רכישת המטוסים, דבר שהיה שאלה של היים ומות לגבי שרות האויר, הוצע מחיר של 4000 ליש"ט, וזאת לאחר שהממונים על התקציב הגיעו לכלל מסקנה ש"מוטב והמחיר יהיה גבוה מאשר להסתכן בכשלון. לאחר שהסכום גוייס וטופס המכרו מולא, הוטל על אלכס זלוני להעביר את ההמ"חאה ולנסוע במשוריין לירושלים הרחוקה. על מנת להכניס את המכרו בתוך המעטפה, בתאריך המיועד.

**הגרוויקפטן הידירותי מעקיר**

עתה התחילה תקופה ממושכת של ציפיה ומתיחות לתוצאות המכרו. הוחלט, במקביל לשליחת



...נאשר מותר היה להניח לשערות לנלוש על הכתפיים



בו ביום, כפי שתיכננו, והוחלט לשלוח את הריסר המכוננית העי מוסות לתל-אביב ואילו אנו — המכונאים ולאנשי האבטחה — גלון במקום, על מנת לשוב ולסיים את העבודה למחרת היום. מפקד הב"סיס נתן את הסכמתו לכך. המכור ניות יצאו לדרך והגיעו בשלום לתעודתן, מבלי שהותקפו בדרך.

### הביטול הגיע מירושלים באיחור של דקות...

וכך נמצאנו במצב בלתי נעים למדי; היינו בבסיס-אויר בריטי, כשנשק בלתי-לגיטימי ברשותנו ועל המחנה שומרים משמרות של... הלגיון הערבי פשוט כדי למנוע „אי הבנות“, הגענו להסכם עם מפקדת הבסיס לפיו לא יתקרבו המשמרות הערביים למוסך „שלנו“ ואנו מצדנו התחייבנו לא לצאת מתוכו עד אור הבוקר. לאחר „שכנוע“ טקטי קל הסכים קצין הכלכלה לספק לנו שמיכות ומזון וכך עבר עלינו הלילה בנוחיות יחסית.

למחרת היום נמשכה העבודה ללא הפוגה ובשעות אחר הצהריים כבר היינו מוכנים לצאת לדרך. ליד השער עצרו אותנו השומרים, מאחר שחלק מהשמיכות שקיבלנו יום קודם לכן שימשו לנו ככיסוי לחלקים העדינים של המטוסים, אולם מפקד הבסיס ציוה לא לעכב עוד את השיירה ויצאנו.

אך יצאה השיירה מהשער, ונתן קבלה הוראה תלפונת דחופה ממפקדת הו.א.פ. בירושלים, להפסיק מיד את מסירת המטוסים לידי היהודים. הוראה זו באה כתוצאה מהתערבותו האישית של הנציב העליון לאחר שדיעות על הרכש הגדול הועלו תוך המולה רבה על דפי העתונות הערבית. הוראה זו איחרה להגיע, כמובן, כי המטוסים כבר נמצאו בחלקם בשרונה בחלקם בדרך לשם.

המטוסים פורקו בחצר היקב בשרונה ומיד החלה עבודת התיקון וההרכבה, פרשיה מהירה לא-פחות. (המשך בעמוד הבא)

לל בונה, חברות הובלה, ורכב אזרחי אחר. כמפקד המבצע מונה יהודה הולביץ.

מספר על כך יהודה, מותיקי ה„ש.א.“:

„בבית האדום“ שברחוב הירוק, באגף המבצעים של המטכ„ל, התאספו כל הנוגעים בדבר והוחלט לפרק את המטוסים, להעמיסם על מכוניות ולהוציאם מערקון בבת אחת, בשיירה גדולה. כזכור היה מדובר בכ-20 מטוסי תצפית אר-טיגרת מסוג אוסטר, שמצב תחזוקתם היה כה גרוע עד כי האנשים לא האמינו שהם עלולים להיבא תועלת כלשהי למי שיקנה אותם.

נקבעו אחראי לאבטחה ואחראי לעבודת הפירוק וההעמסה. כמה ימים לפני יום המבצע יצאנו בטיסה לערקון על מנת לסיים את כל הסידורים המוקדמים עם חיל האויר המלכותי הבריטי. המו"מ עם מפקד הבסיס ובסיתים בכי טוב והמטוס חזר לשדה „דב“ כשבפי הטייס הודעה שהכל מוכן להעברה.

אני נשארתי במחנה הבריטי על מנת „לקשור קשרים“ במקומות המתאימים. למחרת היום נמצאתי ליד ה„ש.ג.“ הבריטי בשער המזרחי בצפייה לשיירה העתידה לביא מתל אביב.

לא נאצתי לחכות זמן רב ובשעות הבוקר הופיעה השיירה שהיו בה 20 משאיות, ושהיתה מלווה סגור עם משמר נוטרים חמוש במקלע „לואיס“. אגב, אנשי המשמר לא שימשו אלא כהסוואה לכל היותר, כי בשיירה עצמה נמצאו חברי ה„הגנה“ (במסוה מכור נאים) וברשותם כלי נשק רבים, מפורקים ומונחים בסליקים במכוניות.

מפקד הבסיס הבריטי הקצה לנו מקום עבודה באחד המוסכים. גירנו לשם את שתי עשרות ה„פרימוסים“ והתחלנו מפרקים אר-תם ומעמיסים את החלקים על ה„משאיות בקצב שגעוני ממש. עם ערוב היום נתברר כי לא נצליח, על אף הכל, לסיים את העבודה

ההנהלה של הסוכנות, דוד בן גוריון, והוא שאל אותי, מה המצב עם המטוסים? השבתי שלא ידוע עת לי עדיין התוצאות. בן גוריון אמר שלפי ידיעות אשר בידו זכתה חברת תעופה לבנונית במכר. בדקנו מיד, באמצעות אנשי קשר בבסיס עקיר, וכן באמצעות עובדים במשרדים הבריטיים בירושלים וקיבלנו תשובה על כך. וסוף סוף... מספר ימים בלבד לאחר שיחה זו הגיעה ידיעה מעקיר שתברת אוירון זכתה במכר. רו. הידיעה נתקבלה ביום שישי לפנות ערב ונדרשנו לשלם מיד, עד לשבת לפנות ערב, את הסכום הנותר. הכסף במוזמן. הוכנס למעטפה ובצרוף מכתב נמסר למפקד השיירה לירושלים, עליו הוטל למסור את המעטפה לרוי (כיום מרכזי קדרון, נציג ישראל באו"ם) אשר יעביר את הכסף לידי הבריטים ויקבל את פקודת ההוצאה הדרושה.

השיירה של הפלמ"ח באותו יום הותקפה קשה בדרך ע"י כנופיות ערביות ולא הצליחה להגיע לירושלים. היות ולא רצינו להפסיד זמן הוחלט להתקשר תלפונת עם רוני ולמסור לו שעליו לגייס את ה"כסף ממקורות מקומיים בירושלים. השיחה התלפונת יצאה לפועל רק מאוחר בערב שבת. לרוע המזל, המרכונות היתה ערביה והיא עשתה הכל כדי להפריע לשיחה. כמו כן היה ברור שמאזינים בקו — לכן היה צורך לפעול בהירות. השיחה, שנמשכה כמה שעות, התנהלה בשפת סתרים. בצורה זו הוסבר לרוני מה עליו לעשות וכבר למחרת היום הגיע שליח מיוחד מירושלים אשר הביא את הפקודה המאשרת הוצאת 21 או"ם טרים מבסיס עקרון.

### שיירה בת 20 מכוניות באה לעקיר להוציא המטוסים

בינתיים, נעשו הכנות הוצאת האוטוסרים. היות ומצב הבטחון בכבישים היה גרוע, נדרשה כאן פעולה מיוחדת במינה. גוייסו עשרות מכוניות מכל הבא ליד. מ„סר



בניאדם משמשים אותות פיקוח מיסה

# לודית"א - המיסה הגורלית

(קרקעית) בריטית, על-מנת להי כשיר את הקרקע לקבלת המטוסים. שדה דב נבנה ע"י פנחס רור טנברג, מייסד חברת „נתיבי אויר לארץ-ישראל“ — חברת בת של נתיבי האויר הבריטיים. המסלול של השדה שהגיע אז לאורך של 300 מטר נבנה ליד תחנת החי נח החשמל „רידינג“ בצפון תל-אביב והוא שימש את המטוסים של החברה, בטיסותיהם בין ערי הארץ. ליד המסלול הוקם מוסך. כאמור חנתה בשלהי 1947 בשדה דב יחידה של חיל התובלה הבריטי. על חלק מהמסלול, כ־60 מטר, הקימו הבריטים גדר תיל גבוהה וקבעו במקום מגרש חניה לילי למכוניות התובלה הכבדות של היחידה. המוסך עצמו היה תפוס אף הוא, ואילו בכניסה לשדה דב וליד הכניסה למסלול הוקם שער, לידו היה ניצב 24 שעות ביממה זקיף בריטי. השדה כולו נשמר ע"י „גפירים“ ערביים.

עם התגברות פעילות הטיור הערבית בחודשיים האחרונים למנדט הבריטי בארץ-ישראל, נודע לאנשי שרות-אויר באמצעות מודיעים משדה התי עופה האזרחי בלוד, שהיה עדיין מוחזק על ידי הכריטים — שכנופיות ערביות בסיוע העובדים הערביים כשדה התעופה מתכוננים לחבל במטוסי חברת אוירון אשר חנו במקום. ידיעה זו נתקבלה והוגדרה כדחופה, באחד הערבים של חורף 1947 במשרדי חברת אוירון ברח' אחד העם בת"א — מקום שם שכנו בהסוואה גם משרדי שרות-האויר. עם התקבל הידיעה היה ברור, שצריך לגשת ולפנות מיד את הציוד היקר. מדובר היה ברפיד אחד, ר.ו.ד. 13, מטוס מדגם פולני ומספר מטוסים פרטיים של לייש ויוסף שטיימן. כמו כן נמצא בשדה לוד ציוד תעו-פתי שונה, כלי אחזקה, כגדי טיס וכדומה. ציוד מועט אמנם בכמותו, אך רב-ערך נוכח המחסור המשוער בציוד מסוג זה.

תצא מיד בשיירה ללוד ותטיס את המטוסים לשדה „דב“. קבר זה שניה, שנראשה הועמד יהודה הולביץ נשלחה לשדה דב, ששימש מקום חניה ליחידת תובלה

הדיון שנערך במשרדי אוירון ברחוב אחד העם היה קצר, והתחלט שנתקבלו בו פסקניות מאד. הוחלט שקבוצה של אנשי טיס שבראשה הועמד עמנואל צור,

שונה שנעשתה היתה החכרתו של „דקוטה“ עם צוות שכור (המטוסים חנו בקביעות בדרום אפריקה). לפי חוזה מיוחד, לחודש ימים, הוחלט לנצל את המטוס במינימום 80—90 שעות טיסה, תמורה כמה אלפים לירות. בעל החברה הסכים להעמיד את מטוסי לרשות ח"א של-נו אך בתנאי שלא „נשתמש“ בהם בנגוד לחוקי התעופה האזרחיים. הפעולות היו ליגליות בהתאם לט. באותו זמן הוזמן תיאטרון „הבימה“ לראה"ב, ומכיוון שמטוסי חברות תעופה זרות לא הגיעו לישראל נשלח התיאטרון על ציודו הרב בשתי דקוטות לרומא. ומשם המשיך בדרכו לראה"ב. דקוטה מיוחדת נשלחה גם ליון על מנת להביא את משה שרתוק חזרה ארצה משליחות מדינית חשובה.

הכפרים הערביים שניצבו לאורכה. שתי בעיות אלה עלולות היו לסכן את השליחות, אילמלא נמצא להן פתרון. אך היות ותנועת המטוסים לא היתה סדירה נאלצו להשאיר בלוד כ־24 שעות, בקרב פועלים ערביים ובאוירה מתוחה. קציני הביקורת הבריטיים בדקו את הדרכונים שב-ידי השניים והכל בא על מקומו בשלום.

**„הבימה“ לרומא — במטוס**  
באותה תקופה הופיע בארץ יהודי בעל חברת תעופה שהיתה רשומה בדרום אפריקה. בבעלותו של יהודי זה נמצאו שלושה מטוסי דקוטה. החברה היה שם מפקפק למדי אך חיל האויר גילה בה ענין עקב המטוסים. הפעולה הרא-

**מתליאביב ללוד — במטוס**  
כדוגמה לצורת העבודה שנכסתה על שליחי הרכש בהודשים שלפני יציאת הבריטים מהארץ ובעת השתוללות הכנופיות הערביות, תשמש המעשיה הבאה: ימים אחדים לפני הכרות המדינה, כאשר המצב הלך והחמיר מיום ליום, הוטל ע"י המפקדה הכללית על שני אנשים לצאת לחו"ל: יהושע גילוף ויצחק לוי. מטרת הנסיעה היתה לבדוק את האפשרויות השונות ברכישת הציוד ל-חיל האויר. יציאה מן הארץ באותם ימים היתה בעיה חמורה. הקוני-סוליות הזרות בארץ היו סגורות ואי אפשר היה להשיג יויות לחו"ל. מצד שני, הדרך ללוד היתה כרוכה בסכנה מרובה מפני



לביצוע תפקידם. בצדו האחד של המסלול הוקמה פינה שבה נקבעו שרותי המטאורולוגיה. בצורה זו ניתנו פחות או יותר הצרכים היסודיים לשרותי קרקע ואויר של המטוסים. במשך הזמן הגיעו גם בתי המלאכה של חב' אוירון שהיו בלוד הם שוכנו כמוסך הג' דול ושדה דב התחיל שוקק חיים.

הטיסה המסחרית הראשונה אשר יצאה לפועל עם "כבוש" שדה דב על ידי מטוסי ה"א.א." בוצעה כאשר "חברת החשמל לא"י" פנ" תה בבקשה להכור מטוס שייצא לבדוק את הנוק שנגרם לאחת מתחנות הביניים שלה בסביבות טול כרם שכנופיות ערביות פגעו בה. מטעמי בטחון — לא רצו אנשי חברת החשמל לשלוח מה" נדסים בדרך היבשה כדי לקבוע את מידת הנוק, ולכן פנו לשרותי האויר וביקשו מטוס. והטיסה אמנם יצאה לפועל, מטוס מיוחד טס משדה דב, חג מעל טול כרם וק" בע את מקום הפצוץ וגודל הנוק.

— הכל עבר בשלום. המטוסים ירדו ופנו לצדי המסלול, שם סודרו כשהלק מהאנשים שומר עליהם.

**מגדל פיקוח ראשון של ש.א.**

עם בואם של המטוסים לשדה דב נתהווה צורך דחוף לארגן שרותי שדה ושרותי קרקע למ"טוסים. "מגדל" פיקוח טיסה הוקם לאחר שנבנה ארגו גדול ונצבע משבצות שחורות-לבנות. הסימנים למטוסים באויר ניתנו בעזרת דגל אדום או ירוק, כוון הרוח נקבע בעזרת צנור גבוה עליו נקשר שק — לקביעת כוון הרוח. הב"ריטים שהיו עסוקים בפנוי כוח"ר תיהם מהארץ העלימו עין מהנעשה או סתם לא התענינו במעשי הי" הודים. הודות לכך סולקה הגדר שהפריעה לנחיתה — והמסלול עצמו תוקן. שני אנשים אשר עבדו בשרות המטאורולוגי בירור שלים, הגיעו לשדה דב כשהם מבי"אים עמם כל המכשירים הדרושים



יהודה הולבץ — בקש רשות נחיתה

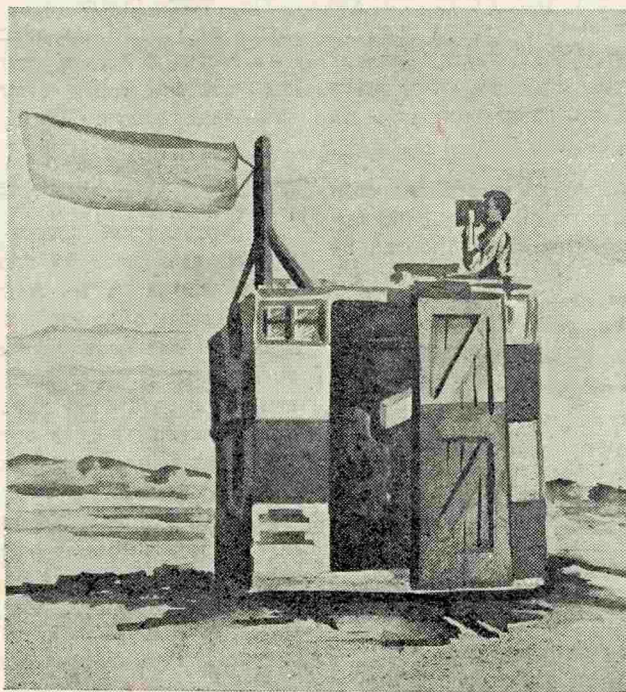
**בני אדם משמשים כאותות פיקוח טיסה**

לאחר שהוחלט להעביר מיד את המטוסים של חב' אוירון לש"דה דב, נשלח לשם יהודה הולבץ. תפקידו לא היה קל. הוטל עליו לבוא בדברים עם המפקד הב"ריטי של שדה דב לבקשו רשות הגיה למטוסים אשר עמדו לה"גיע בכל רגע.

"הענינים הסתדרו יפה, מספר יהודה הולבץ. "ניגשנו ללוטננט הבריטי ולאחר שהסברנו לו מה הענין הסכים לאפשר למטוסינו לרדת במקום. כמו כן הסכים שאנו נצייד את אנשינו ברשויות כניסה מיוחדים על מנת שהזקיף הבריטי ליד השער יתיר להם להכנס.

עוד באותו יום, לפנות ערב, התחילו להגיע המטוסים המפונים משדה לוד. לפי סימנים, עליהם הוחלט מראש, ניצבה שורת אנ"שים לאורך המסלול הקצר כשהם שכובים על הארץ. פרוש הדבר — שהמטוסים יכולים לרדת. במ"קרה הפוך — היו צריכים הא"נשים לנסוף בידיהם.

נחיתה המטוסים לא היתה מן הפשוטות. כגלל העובדה שחלק מהמסלול גודר ונתפס על ידי יחידת התובלה, קוצר אורכו של המסלול והגדר הגבוהה הקשתה את הנחיתה עוד יותר. על כל פנים



מגדל הפיקוח הראשון של ח"א הוצב בשדה דב.



שהיות ה"אוסטרי" מ 2½ שעות ל-5 שעות

# החלפת פרופלר אחרי כל טיסה

איתור — דהיינו הסתגלו למצב שנוצר, בהתאם לדחיפותו. ושוב האוסטרים, המטוסים ה"קרביים" הראשונים של החיל. הפעם חסר רים היו בהם, "אמורטיזטורים". היות והאוסטרים אוחסנו זמן רב כשהם מפורקים, התייבש הגומי של הד משככים והיה צורך להחליפו מיד. אותה שעה חסרו חלקים אלה ב"שוק". על בעיה זו התגברו אנשי האחזקה של שדה דב. ש" בראשם עמד מאיר סטול, בצורה פשוטה ביותר. הם בנו משככים מאבובים פנימיים של... אופניים והנסיון הצליח. בעית הפרופלרים מצאה אף היא את פתרונה. לאחר שנמצא עץ דומה במחסנים בתל-אביב, הודבקו פסים-פסים מהחומר הזה אצל נגרים ולאחר עבודת חרטות נוספת התאימו אלה למ"טוסים, והם עבדו.

**גפי מכונאים לגליל ולנגב**  
בצורה זו — והודות לרמה המקצועית המעולה של מספר האנשים מיחידת האחזקה היו הד תוצאות טובות ומספקות את הד רישות המדידות. יחידת האחזקה בשדה דב יכלה כבר לקלוט מטר"ס במספר יותר רב וגם יותר מתקדמים מאלה שעמדו לרשות ש.א. באותם הימים, ואמנם התחילו להגיע מטוסים נ"ר ספיה. תחילה הגיע מטוס מצרי שנלכד בנגב, והשתמש בו לצרכי סיור. כמו כן הגיע בוננוז ש" בוריס סניור הביאו מדרום אפי ריקה, הגיע פירציינד נוסף, וגם מטוס אמפיבי הויגן. המטוסים הנוספים שהגיעו היו בעלי שמ" שות טובה, אך היה צורך באחזקה מתמדת על-מנת לשמור על רמי תם המבצעית. במקביל לזה הת" חילה היחידה להתארגן — על בסיס צבאי יותר. התקן הוגדל והיא הקי" מה שתי שלוחות מסלול. יחידת ה"

עם קנייתם של 20 האופטרים התארגנה כשרונה יחידת אחזקה אשר טיפלה בהרכבתם ובשפוצם. אני שי יחידת האחזקה גוייסו באופן מקרי חלקם ע"י מח-לקת הגיוס של שרות-אויר ברחוב לילינבלום 49, ובחלקם היו מיוצאי חיל האויר הבריטי. חלקם היו מעובדי חברות תעופה אזרחיות (לרוב BOAC) וחלק אחר היו אלה שהשתייכו לצוות עובדי האחזקה של חברת אוירון. עד להקמתה של יחידת האחזקה של שרות-האויר נעשו כל עבודות האחזקה על ידי עובדי חברת אוירון, כל כסים תשלום על עבודות, וכמו כן לפי שעות עבודה. שרותי האחזקה של חב' אוירון נמצאו אותה שעה בשדה דב, צפונית לתל אביב. רכבי רכושו של שרות האויר, שזה עתה נולד, חייב שנוי המצב. היה הכרח לארגן יחידת אחזקה כסי-סית אשר אמנם תפעל בשדה דב — אך במסגרת שרות האויר.

מלא בהתאם לכל חוקי האחזקה — אך באמצעים פרימיטיביים למדי. נערכו בהם בדיקות מח-זוויות ולאחר כל טיסה נבדק המנוע וחלקי המטוס כדי לקבוע את כשר תפעולו.

## החלפת פרופלר אחרי כל טיסה

האוסטרים שהתחילו להגיע מש" רונה לאחר ששופצו וכן המטוס האמפיבי טי"ב, קיבלו גם הם אחזקה מתאימה בשדה דב, שמייא עד אפריל 1948 תפקיד מכריע בהפעלתו של שרות האויר היש" ראלי. הבעיות בהן נתקלו אנשי האחזקה לא היו פשוטות. במיוחד גרמו צרות רבות האוסטרים ש" מנועיהם היו מלכלכים את המ" רופלרים מסיבה שלא נודעה עד עצם היום הזה. היה איפוא הכרח להחליף את כל טיסה של אוסטרי את הפרופלר שלו.

ברם, המלאי היה מספיק — כי כמות גדולה של פרופלרים נרכשה מהעודפים של הצבא הבריטי. כמו כן עבדו אנשי האחזקה באמצעי

בשלב הראשון להקמת היחידה היא כללה 12 עובדים, מחציתם מומחים ובעלי מקצוע טובים באח-זקה. חלק מהאנשים הועברו מ" שרונה, חלקם גוייסו ואלה ש" מתם המקצועית היתה גבוהה היו יוצאי חיל האויר הבריטי. שום ציוד לא עמד לרשות, יחידת האחזקה בימים הראשונים לקיר מה. במרוצת הימים נתקבל ציוד אלמנטרי מחב' אוירון וכן נרכשו אצל מוכרי הגרוטאות בתל אביב כמה כלי עבודה. הובאו כמה קומפרטורים, מכונות, מחרטות, מקדחים וכו'. במקביל לכך ה" עברו העבודות מחב' אוירון ונפ"טרו לבצוע יחידת האחזקה של ש.א. במשך הזמן גוייסו גם אנשי חב' אוירון וטופחו ליחידה הת" דשה.

אותה שעה חנו בשדה דב שני מטוסי ר.ו.ו. 13, מטוס טילור" קרפט, אוסטרי אחד וכמו כן שני טילורקפטים נוספים שהיו אמנם שייכים לחב' אוירון אך עמדו לרשות ש.א. כל המטוסים האלה קבלו שרות







**בגליון הבא:**  
**„הפרימוסים בערו במחתרת“, מאת אדם שתקאי**  
**„סוללי העצמאות ב-אור“ — חלק ב' (חיל האויר במלחמת השיח-רור, החל מתאריך 15 במאי 1948)**

השדה. בשדות כבר עסקו בכל הי דרגות של שפוץ ואחזקה. לרשות היחידות עמד כוח אדם במידה מספקת. נפתחה תיקיה מרכזית של כל העובדים באחזקה ובהתאם לתכנון מוקדם נוצל עד למקסימום כל כוח האדם. בשלהי 1948 כבר ניתנו המספרים הסדוריים של כל מטוסי החיל. כל מטוס קיבל את מספרו בחיל האויר. רק עתה נתברר שיש בחיל קרוב ל-30 דגמים של מטוסים. כמובן — רבוי הדגמים יצר בעיות אין סופיות בקשר לחלקי חלוף. אך מעולם לא קרה שמטוס לא טס בגלל מחסור בחלקי חילוף. במידה ולא היו חלקי חילוף יצרו אותם.

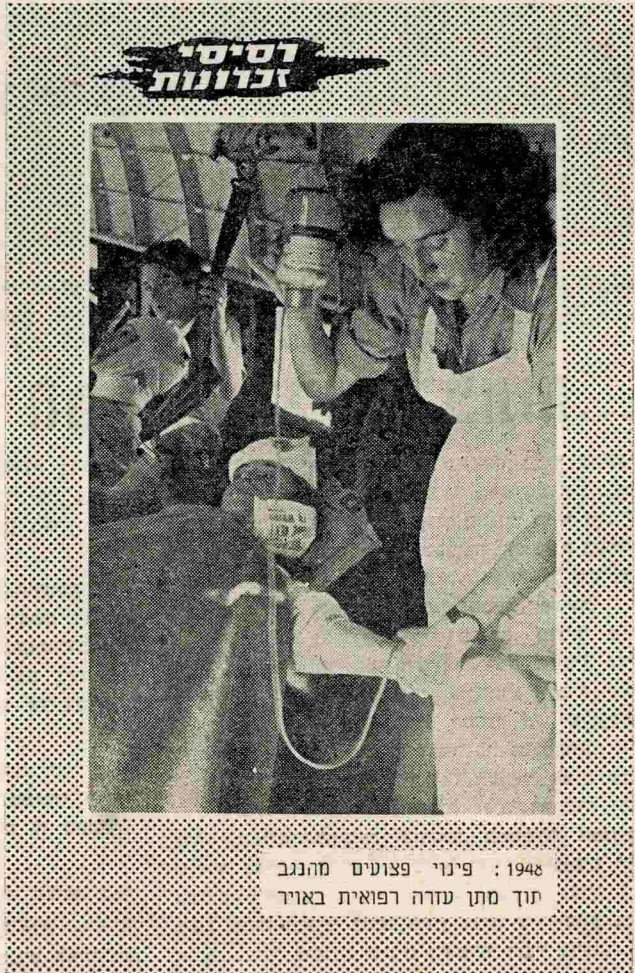
**ה„הליפכס“ שפורק בין-לילה**  
 בעיה זו נפתרה בחלקה על ידי משלוחים מחוץ לארץ. בזמן ההוא התחילו שליחי הרכש הכללי לעבוד באירופה. נציגי יחידת האחזקה נלוו אליהם וסיפקו בדחיפות את הצרכים. מקור אחר שימשו המטוסים עצמם. מעשרה היו עושים שמונה מטוסים. כל מטוס שהיה יוצא מכלל שימוש — נוצל לשימוש חלקי חילוף למטוסים אחרים. כך למשל נוצל ה„הליפכס“ שנחת נחיתה אונס ליד שדה דב כאשר הוא מלא נשק. לאחר שהנשק פונה בלילה ע"י פלוגת פלמ"ח ולאחר שמשקיפי או"ם סיימו את חקירתם למחרת, פורק ה„הליפכס“, ושמש „הומר גלם“ למטוסים אחרים שהובאו לתיקון.

**„יחידת אחזקה מרכזית“**  
 עם פרוץ הקרבות הגיע מספר אנשי יחידת האחזקה ל-85 איש. תפיסת שדה עקרון והפניית חלק ממטוסי „לתא“ לשדה זה הייבו התקנת אמצעי האחזקה במקום. לצורך זה נשלחה יחידה של מכר נאים שקבלו הכשרה מספקת בשדה דב. כמו כן נשלחו חוליות לשדה דת התעופה בצפון הארץ.

במחצית השנייה של 1948 עם רבוי מספר שדות התעופה שנוספו והועמדו לרשות חיל האויר הוחל בתכנון אחזקת שדה כוללת. יחידת האחזקה בעלת הותק משדה דב שמשמה גרעין ל„יחידת אחזקה מרכזית“ — שאירגנה את שרותי

סטול מאיר, „לא הינו מוכנים מבחינת היקף המחשבה, כי לא ידענו איך יגיבו הערבים“.

„ואמנם באה ההתערבות של חילות האויר הערביים והנחילה מהלומה קשה לחיל האויר שלנו. לאחר הפצצה קשה על שדה דב יצאו כמה מהמטוסים שחנו שם מכלל פעולה והיה צורך להכניסם מיד למוסק התקונים. תוך זמן קצר הוחזרו מטוס הבוננזה, ש נפגע קשה מכל היתר, לשרות פעיל וכמו כן תוקנו במהירות האפשרית יתר המטוסים. בצורה זו לא הפסדנו שום מטוס מהפצצה זו. להוציא אלה שפשוט לא היה כדאי לתקנם.“



1948: פינוי פצועים מהנגב תוך מתן עזרה רפואית באויר





תמונה זו צולמה בחודש יוני, 1939. חניכי קורס הטיס הראשון בארץ מחזירים את מטוס האימון הדומושבי ל„מוסך“ (היתה זו פשוט — אורווה ישנה). נקודה מעניינת שכדאי לציין אותה במיוחד, היא כי במטוסים פולניים אלה ניתנו הכנפים לקיפול לאחור, דבר שהקל על אחסנתם.

## כאשר קורסי הטיס נערכו ברפתות...

נרכשו כמה אירוניס פולניים שנשארו בארץ מהתע" רוכה ביריד המזרח, נבנתה סככה באפיקים ששימשה כמוסך וכאשר הגיע מדריך הטיס האנגלי החל באמר נים. האנגלי החל מדריך את הקבוצה הראשונה באויר, אך עיקר פעילותו היתה בשתיה לשכרה על הקרקע. לאחר עמל רב ומפח נפש גדול נספקה הפעולה.

לאחר מכן החל להדריך רפפורט, מדריך טיס ותיק מגרמניה (אך חסר רשיון הדרכה בריטי). כע" בור זמן קצר בא מאנגליה צוקרברג והביא עמו מטוס אמון טייגר מות; הוא הורשה ע"י שלטונות התעופה הבריטיים כמדריך ואחר כך גם כבוחן.

את סיום הקורס חגגו ב„כנס תעופה“ עצום שנ" ערך בשדה התעופה בהשתתפות נציגי הסוכנות ומ" נהל המחלקה לתעופה אזרחית בממשלת המנדט, מיסטר גאמבל. בכנס זה חולקו תעודות וכנסים וכן סמלים מיוחדים לבוגרי הקורס הראשון. נערך גם מפגן טיסה ובערב נמסר מעין דו"ח ע"י יצחק בך יעקב. נציגי מוסדות שונים השמיעו דברי ברכה.

ברור כיום לרבים שלא תתכן מדינה בלי חיל אויר ופי חיל אויר זקוק לבית ספר לטיסה. אך לא רבים שמעו על קורס הטייסים הראשון בארץ שהת" קיים זמן רב לפני המדינה.

היה זה כאשר כמה מחברי קלוב התעופה האר" צישראלי ביחד עם אנשי ההגנה, בראשם דב הוז ואליהו גולומב החלו משפיעים על ההסתדרות והי" שוב להקים חברת תעופה שתפעיל גם בית ספר לטיסה וגם קווייטיסה מסחריים. בסופו של דבר הר" קמה החברה ושמה — „אורון“.

בראש החברה הועמד יצחק בךיעקב, חבר דגניה א' מראשוני חלוצי התעופה בארץ, וממסדי מועדון „השחף“ בעמק הירדן. התקציב שניתן לו בתחילה: פחות מלא"י אחת.

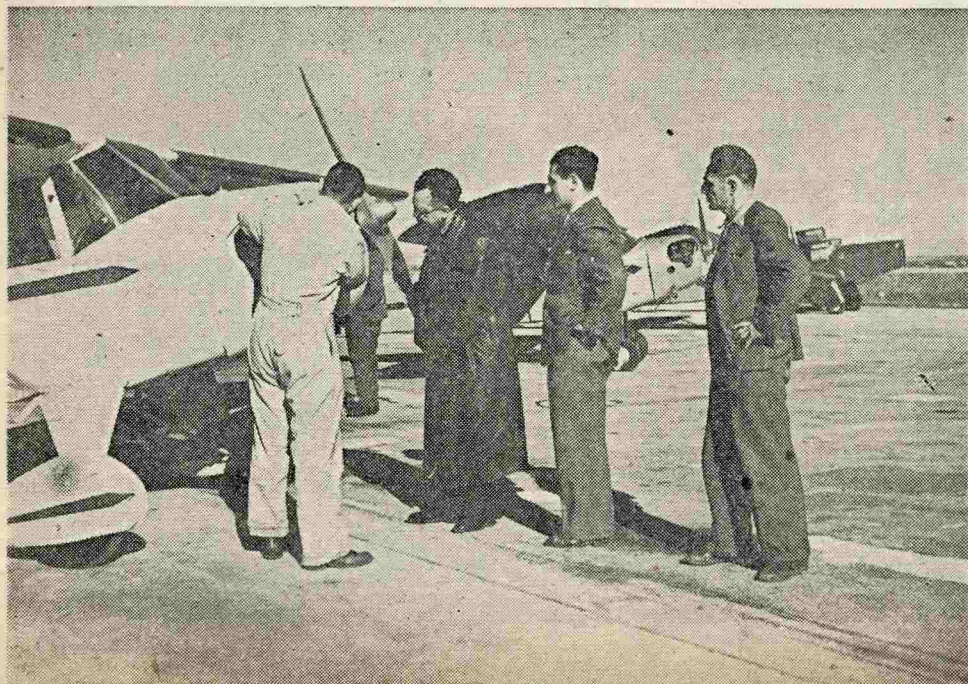
ראשית הפעולה היתה בהקמת שדה תעופה באר" מות דגניה א' מול אפיקים, ע"י מועדון „השחף“ שנהנה ממעמד רשמי מצד ממשלת המנדט. לאחר מכן





חניכי הקורס הראשון ומדריכיו מצלמים ליד מטוס האימון שלהם מסוג **ר.וו.ד.13** (מתוצרת פולין).  
יושבים, ראשון ושלישי מימין, דב הוז ויצחק ברייעקב. היה זה לפני 19 שנה והקורס התקיים במשק  
אפיקים. אגב, כל עבודות הביקורת והתיקונים נעשו על ידי התלמידים עצמם בהשגחת המהנדס פוהורילה.

דב הוז ויצחק ברייעקב, ממניחי היסוד לתעופה בארץ, בוחנים מטוס קטן מסוג **ר.וו.ד.15**.





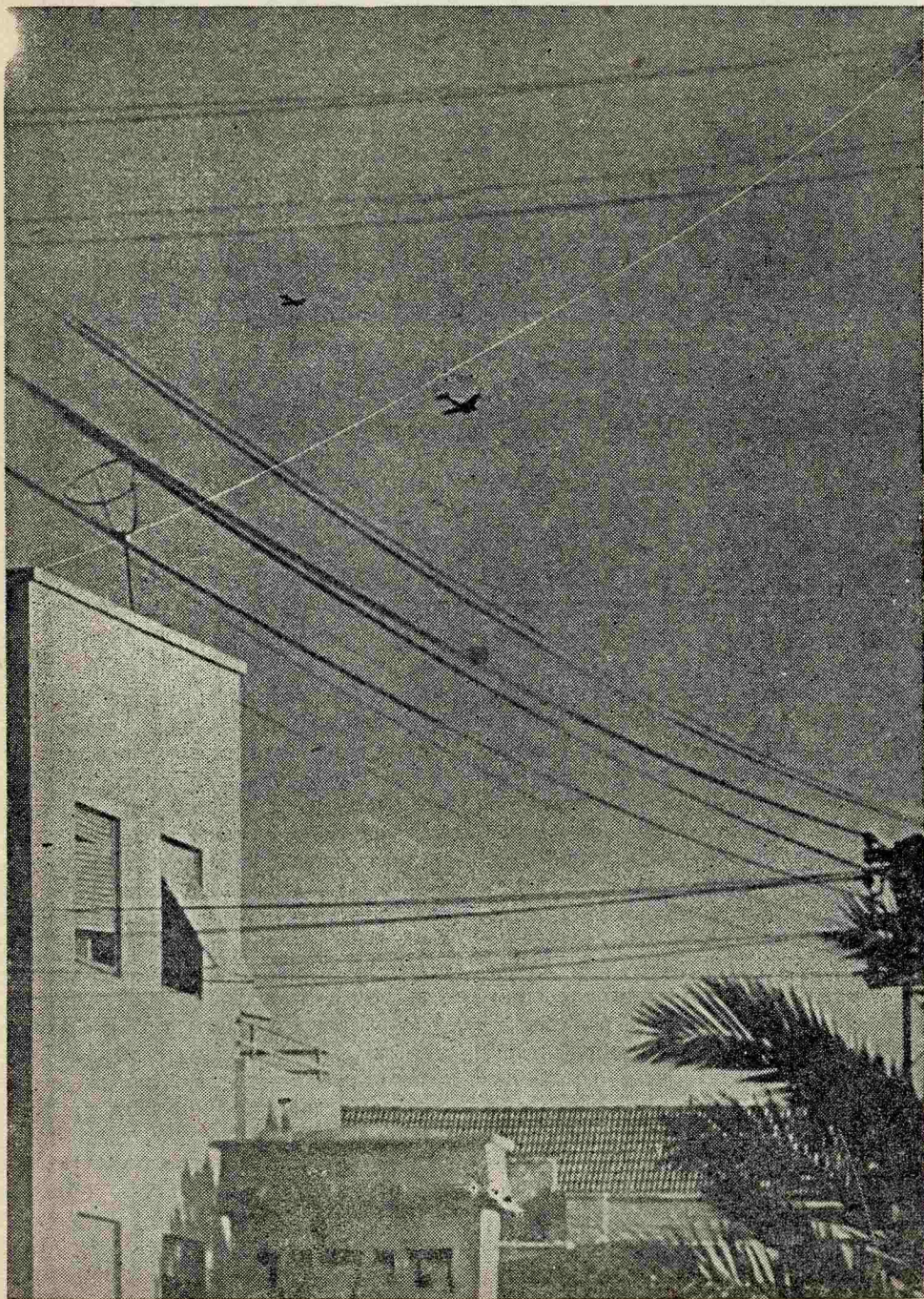
## קרב לעיני רבבות תושבים

שני תצלומים היסטוריים אלה מסמלים מפנה חד שחל בשמי הארץ ביום שלישי ביוני 1948. עד אותו יום הפציץ חיל האויר המצרי את תל-אביב ללא הפרעה כמעט מצדנו. ובאותו בוקר הופיעו שני מטוסי דקוטה ופתחו במלאכת ההרס. התושבים, שירדו למקלטים בהשמע האזעקה, החלו יוצאים לרחובות בהיודע כי





בינתיים, הופיע ברקיע משהו שלא נראה כמותו עד אז בשמי תל-אביב: מטוס קרב של חיל האויר מוטס בידי טייס ישראלי. היה זה מודי אלון ז"ל, שהמריא ב"מסר-שמיט" שלו, לירט את הטייס המצרי שזרע את פצצותיו על נשים וילדים, בשלווה רבה, כשהוא משוכנע כי לא קיימת לגביו כל סכנה. רגע לאחר שהצלם הנציח תמונה היסטורית זו, הופל ה"דקוטה" המצרי והתרסק דרומית לתל-אביב, בחולות בת-ים.







### מאת י. הירש

בטיסת ניווט לילית מבאר שבע לבסיסו אבד המחבר את הקשר עם העולם הסובב אותו. האפרוריות המעיקה של הלילה סגרה עליו מכל צד – וכשבמיכליו דלק לשעת טיסה בלבד הבחין מרחוק באורותיו הצבעוניים של...

פרס ראשון  
בתחרות  
"הטיסה המרתקת  
ביותר בחיי"

ועולה בים של זכרונות מעורבים השייכים כלם לאותו עבר הלא־רחוק־כל־כך. לאיטו נטל לידי את ספר הטיסות, התבונן בו ארוכות, קרא ודפדף בו מהסוף לכוון ההתחלה. מה אין בו בספר זה, חשב, כל הטיסות שלו מראשית דרכו בחיל האויר ועד היום. אתה מס' תכל בו וצצות לפניך דמויות מוכרות היטב, חברים יקרים לשעבר, מדריכי טיסה, נוסעים חשובים ופחות חשובים, מבצעי טיסה מרתקים וטיסות קשות ומ־סוכנות. כל שורה בספר מזכירה לך משהו מיוחד השייך לאותה טיסה, כי אין לך טיסה שתהיה דומה לחברתה וכולן ביחד מצטרפות בהכרתך לחוויה אנושית אחת, עמוקה, מרטיטה ונעימה שאת טעמה רק אתה בעצמך יכול לחוש מבלי שתהיה לך אפשרות להקנות תחושתך זו לאחר. ונהגה אתה לפעמים מקריאה בספר הטיסות שלך, כאותו אדם אשר, בתום תקופה ארוכה, נוטל את אלבום התמונות ובו אוסף צלומים גודש מראשית דרכו בחיים ועד הלום, מביט בהם אחד אחד ונזכר...

אין ספק, לכל טייס וטייק' היו מספר קטן או גדול

תורנות של שבת, המחנה, דומה, ישן שנת צה־ריים מתוקה, המשרדים סגורים, המגרשים ריקים, והמטוסים בשורה, ערוכים כאילו למסדר. בטיסת אוירה של חג. איזי יושב בחדר הטייסים, רכון על שלחן בפנת החדר, שקוע כלו בעריכת הסכומים בספר הטיסות שלו. בחדר המרווח והמאורר, שורר שקט מוחלט ואיש אינו מפריע לאיזי בעבודה המשעממת של נהול חשבונותיו בספר הטיסות. מדי פעם בפעם, הוא מפסיק את מהלך חשוביו, המיגעים אותו כנראה, נח קמעה, נושם עמוקות ואחר שב במשנה מרץ לעבודה, אוסף דקות שמתחברות לשעות ובלילי הרגיש הנה מתברר לו שכבר הגיע לאלפיים שעות טיסה. משסיכם את הסכום הסופי, הטביע את החותמת על הדף האחרון וחתם עליו. רצה לחזור לקריאת הרומן שהביא אתו מהבית, אך משהו שלא ידע להגדירו ריתק אותו לכסא והוא המשיך לשבת דומם. כאילו היהרר במשהו רחוק מההווה. כאדם המסתכל אל תוך ראי העבר ורואה בו את בבואתו משתקפת בצורה מטושטשת ובלתי ברורה, ודמותו נראית לו צפה



ואפילו הדבקות טלאים, ולכן נסתיימה עבודת התקן רק בדמדומי הערב. לאיזו וליענקלה כבר ברור היה שיצטרכו לחזור לבסיס בלילה, ויענקלה החכונן מבחינה נפשית לא להופיע בזמן לפגישה שקבע עם ידידתו בתל אביב.

שני הטייסים בדקו את מטוסייהם, את מכשירי הטיסה, אורות הנווט והמצפנים, יענקלה קפץ לתוך הפיפר שאך זה עתה תוקן, הגיע אותו והריץ את מנועו כשהוא מביע את שביעות רצונו ממנו על ידי גפנוף רחב של שתי ידיו מעל לראשו וחיוך קל שהתגנב מתחת, לשפמו השחרחר. חיימקה המכונאי הוציא את הסדים שלפני הגלגלים, כשהחיוך מאז לאזן נסוך על פניו, ובתנופת יד רבת רושם סימן ליענקלה שהדרך פנויה ושהוא יכול להסיע. הפיפר יצא ממקום חנייתו כשהוא משאיר מאחריו ענן של אבק, והמריא לתוך הדמדומים.

איזי נכנס למטוסו, לחץ על המתניע וכעבור דקות אחדות המריא גם הוא, בעקבותיו של יענקלה. בהגיעו לגבה של כמה מאות רגל נדמה לו שהוא טס בתוך ענן של אבק ושראיייתו קדימה ולצדדים מוגבלת. ברם הרגיע את עצמו באמרו שהמיד טיסה בדמדומים קשה יותר, מאחר ואתה טס במצב של לא יום ולא לילה, איזי הציץ בשעונו וקרא את השעה, 1800. לשער שהמת"י יהיה בשעה 1835 אמר לעצמו והפנה מטוסו צפונה. לא עבר זמן רב והפוקר הדביק את הפיפר. איזי הרגיש שמטוסו עומד להקדים את הפיפר והשתדל להתאים את מהירותו לזו של הפיפר ע"י סגירת מצערת, אולם נוכח לדעת שהפיפר המוטס בידי יעקב, הוא אחד מהצבים הקשישים והאטיים של הטייסת, מאלה המשרתים אותה בנאמנות ובאיטיות מזה שנים רבות. הוא הבין כי לא תהיה אפשרות לשני המטוסים לטוס יחדיו, וכך המשיכו שני הטייסים, כל אחד בנפרד, בטיסתם הלילית כשפני כל אחד מהם מופנה צפונה לכיוון הבסיס.

### טיסה לפי ה"אני מאמין" של הטייס

לאחר שעלה ל-3000 רגל, עבר איזי לטיסה ישרה, קיזז את מטוסו במקוון החשמלי, כוון את מכשיר גי'ר'הכוון לפי המצפן האנגלי, וחש עצמו בנוח, כפרש מנוסה על סוס גועי מרוסן ושקט. זמזמוו החדגוני של הפוקר ערב לאזנו והטיסה היתה חלקה, חלקה כמו על המאה. מנורת התא נסכה אור פלואורסצנטי מסתורי על גבי לוח המכשירים שבתוכו היו משובצים מכשירי הטיסה והמנוע. מכשירים אלה היוו אחד מיתרונותיו — המועטים — של הפוקר.

איזי חש עצמו מנצח על תזמורת קמרית של מכשירים שדיק בצועה המוסקלי נתון לפקוחו הבלעדי ועצמת צליליה מבוקרת בעזרת ידיו ורגליו המפעילות את מטה ההגוי, הדוושות והמצערת. כל זה בליזיו המרעיש והנאמן של המנוע ועל רקע שחור של שמיים מאופלים. איזי הביט החוצה מבעד לחלונות ה"פרספקס" העבים שהפרידו בינו לבין החשך, והסי

יותר של טיסות מרתקות בקריירה התעופתית שלו, אך אחת מתוך אלו זכורה לו ודאי כטיסה המרתקת ביותר בחייו. איזי חווה לדפדף בספר הטיסות עד שהוא מגיע לעמוד מסוים ונעצר. כך, זהו זה, חושב הוא. זו היתה הטיסה המרתקת ביותר בחייו. היה זה בשנת 1954, מספר השעות שאליו הגיע עד אותו יום היה 930, ומתוך זה 55 שעות לילה. לכאורה, לאדם זה שיסתכל בספר, תראה טיסה זו רגילה בהחלט. היא רשומה כטיסת תובלה מבאר שבע לבסיס במטוס פוקר 05, טיסת לילה. היש בטיסה כזאת משהו יוצא מגדר העגרה? מובן שלא. אך את הסתכל ביהר תשומת לב, ותפנה מבטך גם למשך הטיסה, שארכה שעה ועשר דקות, יראה הדבר מוזר, כי כל איש בחיל האויר, הבקיא בענייני טיסה, יודע שטיסה מבאר שבע לאותו בסיס, אף במטוס האיטי ביותר, אורכת לא יותר מ-35 דקות. ואכן היתה זאת טיסה "מוזרה קצת"...

### חילוי מבאר שבע

היה זה יום חורף המים, השמים היו בהירים וכחולים ללא עקבות של עננים. דומה היה שהאביב הגיע. איזי ישב בחדר הטייסים, שרוע בכורסה נוחה והקשיב תוך תנומה קלה ל"מוסיקה לצהרי היום", כשלתפע קרב אליו קצין המבצעים.

"קח מיד את פוקר 05, דאג שיהיו בו חלקי חילוף ומכונאי וטוס לבאר שבע לחלץ משם את יענקלה. מטוסו נפגע על ידי יתד ברזל שהיה תקוע באפן מקרי בקצה המסלול ואשר קרע חלק ניכר מהבד של הגה הגבה. בגמר העבודה, עליך לחזור מיד לבסיס וכן גם יענקלה יחזור בפיפר שלו."

כעבור רבע שעה מצא את עצמו איזי נוסק בכיוון דרום, כשמשם הצהריים החרפית מחממת את גופו ומנעימה לו את הטיסה. כמה נעים לטוס ביום חורף בהיר, הרהר. אין עננים, אין ערפל ואין גשם אשר יפריעו לך, ומצד שני לא חם לך ואינך מויע כבקיץ. אמנם, הראות אינה אידיאלית ואובך קל מרחף באויר, אבל לא נורא, העיקר שחמים ואינך צריך להלחם במג האויר החזיתי הרגיל השורר ברב ימות החורף.

משהגיע ל-3500 רגל, ישר את מטוסו, ונהנה לראות את כיצד מחליק המטוס מעל הישובים שבדרום ו"בולע" לאט-לאט מרחקים ניכרים. מבלי להרגיש בכך, כמעט, מצא את עצמו קרוב לבאר-שבע. הוריד את החרטום מתחת לאפק, נכנס להקפה נוחת חלקלקות בשדה העפר, לשמחתו הרבה של יענקלה שחיכה עוד משעות הבקר למישהו שיוציא אותו משם. עד שהורידו את חלקי החלוף מהפוקר ועד שהמכונאי מצא את החלקים המתאימים הדרושים לו לבצוע התקון, הספיקה כבר השמש להסמיק ולהתקרב לחלק המערבי של קו האפק. חיים, המכונאי, עשה כמיטב יכלתו לזרוז עבודתו ואף העסיק את שני הטייסים שהשתדלו לעזור לו בתפירת הטלאים על גופו מצופה הבר של הפיפר, אולם כל דבר דורש זמן משלו



וזמן שהם שני נתוני היסוד, ה"אני מאמין" שלו שבסופו של דבר יביאוהו לבסיס בשלום. הוא נזכר באזהרותיהם של מדריכיו לשעבר אשר למדוהו לא ללכת שולל אחר ספיקות ורגשות, כי אם, ברגעים קשים של צורך בהחלטה גורלית, לבחור בנתונים הבטוחים יותר והם, במקרה זה, המכשירים וה"מתי". שום נקודת אור לא נראתה באפק, אף נקודה שיאחו בה ושתעזור לו בנווט. בינתיים התאמץ להחזיר את המטוס בכוון שבחר לו: "000". נסה לשוא לחפש משהו בולט על הארץ. משהו שאפשר יהיה לזהותו, והבין שאבד את המגע היקר כל כך עם נקודות ההוי שכה עזורות לטייס הטס במטוס החסר עזרי נווט בלילה, ושהוא נתון מעתה לחסדי רוחות השמיים היכולות לסחוף אותו מילין רבים הרחק מהבסיס. אילו ביקש תחזית-ערב לפני המראתו, היה לפחות יודע על מדת הסחיפה ומהירות הקרקע שהוא צפוי להם בגבהים השונים ומתקן את עצמו לפי זה. אך הוא לא עשה זאת, זלול בתחויה, כפי שהרבה טייסים מזלזלים בהכנת הטיסה לטווח קצר, כמו למשל מבאר-שבע לבסיס ואפילו כשהמדובר בטיסת לילה.

### ה"מת"י" נקבע לשעה 1835

חלפו עשר דקות נוספות של טיסה קשה ומאומצת. נוסף לעצם הטסת המטוס, העיקו עליו מחשבות על אפשרויות שונות של כווני רוחות שונים היכולות לסחוב אותו לכל מיני נקודות על פני המפה, ועצם המחשבה על מקום המצאו כרגע העיקה עליו קשה. מצד שמאל, במערב, הבהיקו אורות חוורים, צהובים ועצובים במראיהם, וכאן החלה המלחמה הפנימית בנפשו של איזי. מצד אחד גבר בו הרצון להתקרב לאורות אלה, לנסות לזהותן ולהתמצא ואף נדמה

הכל סביבו כפי שרגיל היה לעשות, סבוב אטי של הראש. לאט-לאט וכסוי האופק מכל הצדדים, 360 מעלות. הלילה היה שחור משחור, אפיל ואביך, כאלו המטיר האלוהים על הארץ אבק ולכלוך. הגבול בין שמים וארץ שבלט בצורת קו כהה בתחילת הטיסה הלך ונטשטש, וקרקע ורקיע נתמוגו לתערובת חשוכה ומפחידה. נדמה היה שאתה מרחף בעשן ופיח היוצאים מארובה גדולה של בית חרושת. קשה היה לשמור על דיוק המכשירים. אחרי כל הסתכלות החוצה נאלץ איזי לתקן משהו, להרים כנף שהתחילה נוטה, להחזיר לכיוון הנכון את המטוס הסורר שגצל כל הזדמנות לסטות מנתיבו, או לשמור על הגבה. היתה זו טיסת מכשירים ממש, ומלבד זה צריך היה גם להסתכל החוצה, ומה שהכי חשוב, להגיע לבסיס. איזי שמר על כיוון צפון, עמם עד למינימום את התאורה הפנימית בתא הטייס. כדי להגדיל, עד כמה שאפשר את טווח ראייתו ולראות רחוק יותר בתנאי הראות הגרועים ששררו אותו לילה. על הקרקע רבצה אפלה כבדה ואי אפשר היה להבחין בה.

לאחר כעשר דקות טיסה מצא איזי את עצמו בין שתי נקודות ישוב, שאותן זהה כגת מצד שמאל וגל און מצד ימין, אולם לא היה בטוח במאה אחוז בנכונות זהויו מאחר שמזמן הצבת הכוון ועד הגיעו מעל לשתי הנקודות שאך עבר מעליהן, עברו בסך הכל עשר דקות, וכרגיל עובר הפרק מרחק כזה בלא פחות משבע עשרה דקות. הראות היתה כה גרועה, שכעבור שניות אחדות כבר נעלמו שני הישרים בים מטווח ראייתו, ועם כל מאמציו לראותם תוך הסתכלות מאומצת לכוון הזנב, לא הצליח איזי לגלותם. הם נבלעו בתוך חשכת הלילה. איזי החליט שהדרך הטובה ביותר היא להמשיך קדימה ולטוס לפי כוון

## רסיסי זכרונות



פ"י 919" חנמ"ך טוס מעל שיירה העושה את דרכה בנגב

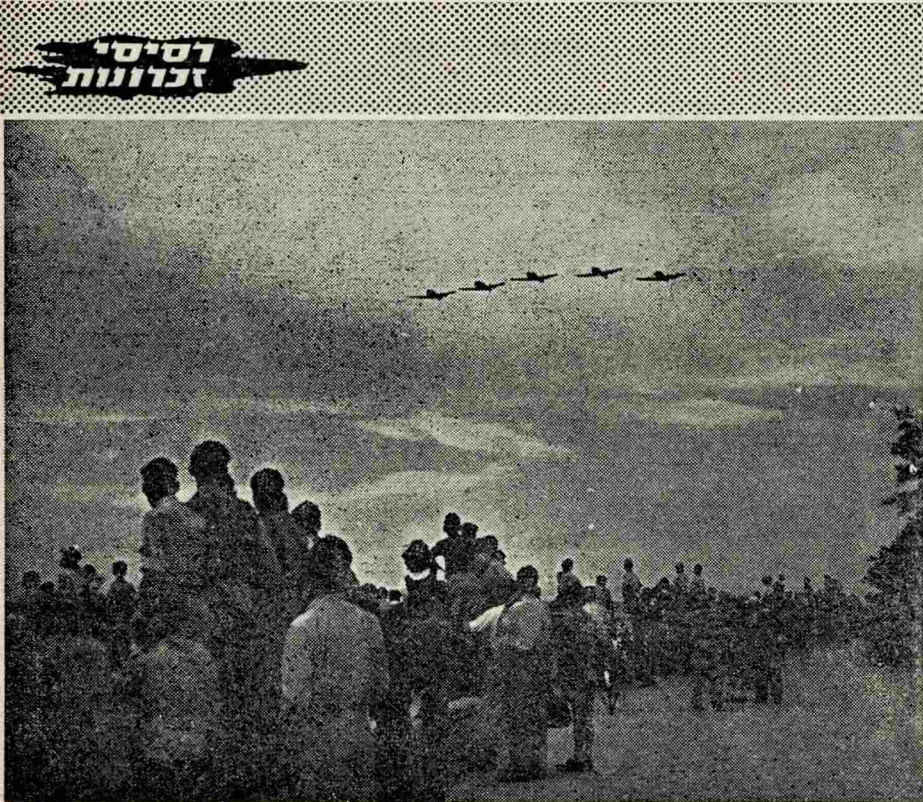


כבר מתרגש כמו סבתא זקנה. השד לא נורא כל כך. יכול עוד להיות הרבה יותר גרוע... הביט על המצפן וקרא כוון 300. בעצבנות החזיר את התרטום לכוון צפון, הפעיל את המפסק המפעיל את מד כמות הדלק וראה שיש לו דלק לעוד שעתיים־טיסה. שוב הרגיש שהמטוס טסה שמאלה, כאלו מתחנן לפניו שיפנה למ' ערב ויתחיל לחפש היכן הוא נמצא. אייו הרגיש שער ברים עליו רגעים קשים ביותר, שעליו להלחם בכל כוחותיו ברצון לסטות שמאלה — כאילו בניגוד לרצון נו"ש של הפוקר. הרפה לרגע מן ההגאים, ריפה את שריריו, ולקח שוב את, "העניינים" לידים במשנה מרץ.

**"תלוי" באויר כלילה אפור**

ברור היה לו עכשו שתעה, וכן ברור היה לו שפרט לרתמות המצנח ולמשענת הכסא אין מאחורי גבו כל משען, ושהוא מנותק לגמרי מהעולם החיצוני. אין איש אשר יעזור לו להחליץ ממצבו הנוכחי, ורק הוא בכוחותיו שלו ומחשבתו — אם תהיה צלולה במידה מספקת — יוכל לצאת מהסכך ולנחות בשלום. בדידות איומה תקפתהו, והעיקה עליו כאבן כבדה. תחילה חשב שהסיבה היא רצועות הגב ההדוקות מדי ואשר לחצו על חזהו, אך לאחר שהפחית מלחץ החגורות, נוכח לדעת שלא החגורות כי אם הבדידות הבלתי נסבלת היא הלוחצת עליו. הוא נזכר כי שמע וקרא על

היה לו שאלה אורות שדה התעופה לוד, ועיירת העולים שלצידו, ומאיך הדהדו בנפש קולותיהם הע' מוקים של ההגיון הקר ונסיגום של טייסים מנוסים, אשר דרבנו אותו להמשיך באותו כוון: 000, עד שיגיע ל"מתי" שקבע בתחילת טיסתו והוא בשעה 1835. "אם עברתי מזרחה מלוד הרי שנסחפתי ימינה" הרהר, ופרושו של דבר שאני טס מעל שטח הררי", ומיד פתח מנוע לסבובי נסיקה ועלה עד 5000 רגל, "ואם הגעתי ללוד תוך עשרים רגע, סמן שיש לי רוח גב די חזקה כדי שתהא לי מהירות קרקע של 150 מיל לשעה במקום 90 מיל שהם מהירותי האוירית. בסיכום, נסחפתי ימינה הרבה ומהירות הקרקע שלי גדולה מאד, והמסקנה היא שיש לי רוח דרום־מזרחית חזקה בעצמה של כ־40 קשר, אבל אם האורות שראיתי לא היו של לוד, כי אז מה? היכן אני נמצא אם כן?". ולפתע תקפה אותו מין תשוקה עזה לסובב את המטוס לאחור, לחזור לכוון האורות שראה מקודם, אך הד קולו של מדריך הטיסה שלו בבית הספר לטיסה נשמע בלבו חזק ומשכנע, וכאילו שמע את מדריכו צועק: "אל תסתובב, המשך ישר, שמור כוון, כדור ומחט באמצע, שמור מהירות וגבה". הוא המשיך ישר, הר' גיש שתנועותיו מוגזמות, שהגבותיו גסות ושידו מתר' חה על מטה ההגוי. "הרגע קשישי", מצא עצמו צועק בקול רם, "מה קרה לך, קצת טיסה לא שגרתית ואתה



**רטיסי זרונות**

הול צופים עוקב במבטיו אחר מנו, הרווודים משפתיים בתל אביב.





מאת: אלטמן

מה קורה כאשר פרח-טיס ישראלי נוחת נחיתת-אונס בחלקתו של איכר איטלקי במבואות רומא — על להטוטיו של הטייס „ששכח טיסה ישרה מהי“ ועל ה„אלפא-רומיאו“ של הרוזן הציוני רוברי — קורות קורס ישראלי בנכר

פרס שני  
בתחרות  
„הטיסה המרתקת  
ביותר בחיי“

בהיותו שדה-דשא וחסר מסלולים, איפשר נחיתות והמראות לכל הכוונים.

השדה היה חרוש כהלכה ע"י מכתשי פצצות ממלחמת העולם השניה, כאשר מפציצי בנותי הברית הפציצוהו. ולא הותרו בו אבן על אבן.

מצדו הצפוני בלט קיר מעוגל אשר שימש בשעתו כ„קיר-מות“ למכוניות, וכפי שהוברר, העביר קיר זה הרבה „חברה טובים“ לעולם שכולו טוב...

משדה זה עצמו ניסו בשעתו להמריא גבורי מלטה ולמפדיוזה, לאונדר כהן וג'ורג' ברלינג. הם עמדו להטיס מטוס נורסטון ישראל, אולם אחר המראת

ניה על לימודי הקרקע. טיסותיו בוצעו במסגרת בית-ספר איטלקי אשר היה שייך לרוזן איטלקי בשם „רוברי“. הרוזן היה בעל בית ספר לטיסה שנקרא „אליקא“. בבית-ספר זה היה מספר רב של מטוסים מסוגים שונים, רר במטוסי הדרכה. וכן מספר ניכר של דאוני הדרכה.

„קיר המות“ מצפון

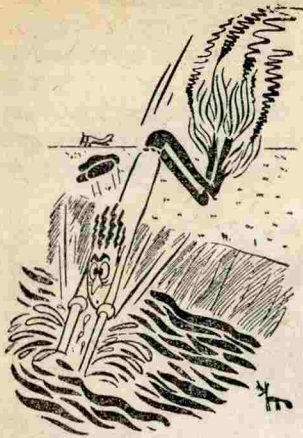
חלק ניכר מהמטוסים היו מטו"סים אזרחיים. בעלי ארבעה מוש"בים להובלת נוסעים, אשר צוידו כמערכת הגאים כפולה להדרכה. שדה התעופה שלנו — שדה אורבה — שכן במישור, כשנהר הטיבר מקיפו משלושה צדדים, והיה מכוסה כולו דשא מוריק.

בשלהי שנת 1948 נמצאתי יחד עם קבוצת בחורים ישראליים ברומא, איטליה. מטרת שהותנו בארץ זו היתה ללמוד טיסה. לשם כך נשלחנו על ידי מטה חיל-האוויר.

כמקום מגורנו שימשה חווילה הדורה, אשר שכנה באחד מפרי-בריה הצפוניים של העיר. חווילה זו היתה שייכת ליהודי שוויצרי שאיפשר לנו את השמוש במקום. כנראה מטעמים פילנטרופיים ול"אחר שכנוע מתאים. נוסף למ"גורינו שימשה לנו החווילה גם כמקום בו עברנו לימודי קרקע למקצועותיהם השונים.

חולקנו לשתי פלגות-טיסה, אשר בעוד שאחת טסה — שקדה הש'





„לונגו“ צלל לתוך הטיבר...

למטוס זה היתה תכונה „נבזית“, הוא היה מפיל כנפיים בהזדקרות ובנחיתה והיה קשה להנחתה. מ' שום כך לא קל היה להטיסו.

מהאמברוזיני עברנו לאחר כ־80 שעות טיסה לפרוקטור, מטוס בריי טי בעל ארבעה מושבים. מנועו סיפק 240 כ"ס יהיה בעל מתקן לשנוי פסיעת מדהף המנוע.

לאחר מבחן 80 השעות, ביצענו טיסות ניווט לאורך ולרוחב המגף האיטלקי, כמה שעות טיסת-מערכ ותרגילים מורכבים יותר.

### 720 הכיבוכים של יוסי

מדריכינו לטיסה היוו קבוץ גלויות שלם: איטלקים, אמריקאים ודרום-אפריקאים. מדריכי היה מר גורדון, אמריקאי עב־בשר, בעל חיתוך דבור איטי ומודגש, וטייס צי לשעבר.

יוסי, אחד מחברי קבוצתי, וא־נכי — קיבלנו אותה שעה את תדריך הטיסה מפי מר גורדון, וכדרכו נוהג היה לשאלנו שאלות שונות ומשונות כגון: „היכן אין עליוי בכנף?“ — יוסי נזדרז לה־שיב „בקצה הכנף, מר גורדון“, וזאת מאחר וכתוב שם באנגלית: NO LIFT (אין הרמה).

במועד מאוחר יותר, עלה מד־ריך זה עם חניך אחר, ולאחר שהגיעו לגובה של 1000 מ' (המכר שירים במטוסים האיטלקיים היו

(הריני קורא לזאת חכמת־חיים). היה נרדם בכל מקום בעת שלא נדרש. כשהגיע באותו בוקר לש־דה — „נפל המסך“, ולונגו שקע בתרדמה עזה. שאול ארלוזורוב לא התמהמה, שפך קצת בנוזן על עקבי נעליו — הציתה!

לונגו התעורר, קפץ, החל לרוץ והסתער מלוא קומתו לתוך הטי־בר. לאחר שהתנער מעט, נפל המסך והגבר שקע שוב בתרדמה עזה...

עברנו ליד השגרירות המצרית, וכדרכנו יום־יום לא היססנו לה־ש־ימע במקובץ קריאה ערבית עסי־סית (קיימת סברה עד היום הזה, כי השגריר המצרי היה נוהג לכוון את שעונו כל אימת ששמע „ברכה“ זו).

נאלצנו להפסיק נוהג עליו זה לאחר אתראות חוזרות ונשנות של ה־פוליציה“ (המשטרה) הא־יטלקית אשר עצרתנו מספר פעמים ואיימה ב־סוג־ורנו“ — (בית כלא).

הגענו לשדה, נערכנו למסדר, וקבוצות־קבוצות ניגשו החניכים למדריכיהם.

### מלומברדי לאמברוזיני

אותה תקופה היינו ברמה של מבחן 30 שעות טיסה על המטוס הראשון אשר הטסנו בקורס. היה זה מטוס איטלקי בשם לומברדי FL-3, בעל כנף תחתית עם מגלש זנב ומכסה תא שנפתח כלפי מע־לה, מטוס חביב ביותר.

במטוס זה ישבו החניך ומדריכו זה בצד זה. הוא איפשר ביצוע כל להטוטי האירובטיקה והיה בעל מנוע קונטיננטל, אשר סיפק 90 כ"ס בלבד.

לאחר 40 שעות טיסה עמדנו לעבור למטוס משוכלל יותר בשם אמברוזיני, מטוס מוצלח מאד, בעל 4 מושבים, אשר זה לא מכבר השיג שיא עולמי בטיסה לטווח של 3000 ק"מ; אך למטרה זו הוכנס מיכל דלף ניסף במקום שני המושבים האחוריים. מנועו היה בעל 120 כוה סוס בלבד.

המטוס פרצה בו אש ושניהם ניספו. שרידי המטוס נמצאו שרו־פים ליד אחד מפאתי השדה, לא רחוק מהמקום בו חנינו בשעות טיסותינו משדה זה. קיימת היתה סברה כי בוצעה חבלה במטוסם לפני המראתו לארץ. ברם, זה היה חודשים רבים לפני שהגענו לשדה אורבה, קבוצת צעירים ארצי־שאליים שכל מאויים — טיסה.

### „אבאנטי לונגו! אבאנטי!“

אותו בוקר לא היה שונה מכל בוקר אחר. אחד מחניכי קבוץ־תנו, „סמיקלה“, יצא עם מרתה הטבחית האיטלקיה, לערוך קניות בשוק ולא שכת, כמנהג כל אחד מאתנו ביום השוק, לקנות לאריק אלוף את הגבינה המפורסמת ובי־עלת ריח הנחוח... לאחר תקופת־מה ביקשו התורנים בדמעות־תנין את מנהלנו — טוביה „שפכטל“, שיציידם במסכות־גז ביום תורנות־השוק.

עם בוא הפלגה אשר טסה לפני הצהרים. הגיע תורנו לצאת לטי־סה, ולאחר ארוחת הצהרים הד־שנה, עלינו ל־סיקס ווילר“, מר־כנים וערוכים לצאת לשדה התי־עופה. ובקריאת „אבאנטי לונגו! אבאנטי!“ ניתנה הגושפנקא לני־הגנו האיטלקי „לונגו“ („הארוך“) — לצאת לדרך.

באותו יום, בצעו בו ב־לונגו־זה חניכי פלגת לפני הצהרים, שמרובים היו בה הליצנים מבטן ומלידה, תעלול רציני, ל־לונגו“ היה הרגל משונה



... הגבינה המפורסמת של אריק



הפוך, לנסוק הפוך ומתרגיל אחד עבר למשנהו עד שבצע הודקרות בגובה 300 מטר לפני המוסך, הסתחרר למטה, התיישר מול המוסך, נחת... ונכנס לתוך המוסך כלעומת שבא, בהשאירו את הכל נדהמים ופעורי פה. בינתיים נחת יוסי והי ADD הפך כולו שלי. בדקתי את המטוס בדיקה היצונית, רתמתי את עצמי ובדיקת המנוע הראתה כי הכל כשורה.

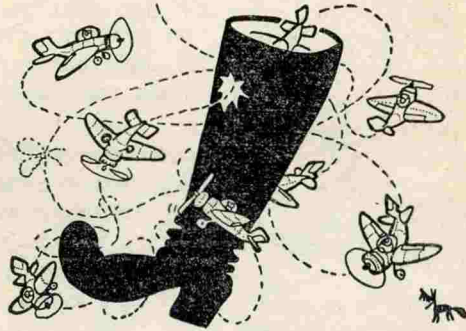
קיבלתי אור ירוק מ.שורטי, פקח התנועה-האוירית האיטלקי הנמוך, וזוהי לעמדת ההמראה. אגב, מדריכינו האיטלקיים — דיקרושנצי ומולינרי, התייחסו ביראת כבוד גדולה ל.שורטי זה, והסיבה היתה כי שורטי היה טייס קרב במלחמת העולם הראשונה והיה לו מאחוריו משהו בדומה ל-15.000 שעות טיסה וכי המישה מטוסי אויב מפילים על בטוח.

**הפרופלר נעצר יציב כסלע**  
ההמראה על מסלול הדשא היתה כשורה. לאחר ההמראה הורדתי מעט את חרטום המטוס, קיבלתי

מתמך בצורה מפליאה בגובה נמוך, שלא עלה על 400-300 מטר.

מדריכי הטיסה האיטלקיים מר לינרי ודיקרושנצו — שניהם שועלי-טיסה ותיקים, סיפרו כי טייס המטוס המשונה הוא גבר

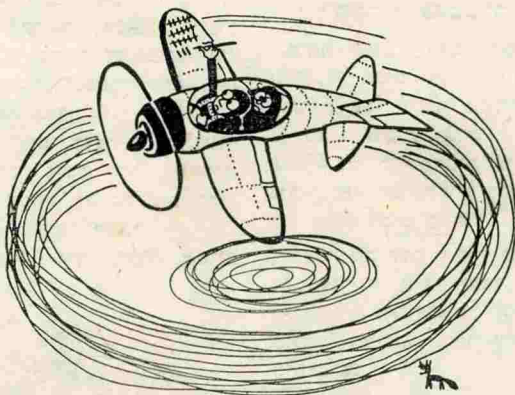
מר גורדון בקצב דבורו האיטי: "ובכן! עשה לי 720 מעלות סובב מכוילים במידות מטניות), אמר שמאלה".  
החניך, כרבים מאתנו, שלא שלט שליטה מושלמת בשפה האנגלית, נוסף להתרגשותו היתרה באויר,



טיסות ניווט לאורך ולרחב המגף...

בן 63 (ששים ושלוש בלבד) וכי ב-1935 היה אלטע זאכען זה — אלוף האולם באירובטיקה. ואכן לא היה קץ להתפעלותנו: אפילו מדריכי הטיסה האנגלו-כסיים, שרקו שריקות תמהון בראותם את תמרוניו המזהירים והמסוכנים

— לא התמהמה והתחיל לסובב חדות שמאלה, טובב וסובב וסופר לעצמו — אחת, שתיים, שלש... שלשים ואחת, ושתיים... המדריך ישב ושתק...  
יש אומרים שאילולא הפטיקו המדריך כאשר הגיעו לסיבוב ה-70, היה ממשיך עד שבע מאות ועשרים סבובים שלמים. מאותו יום ואילך, היה מדריך זה נתקף בעוית צחוק בראותו את החניך, וזה האחרון טוען כי אין כמוהו מומחה לסיבובים חדים שמאלה...  
בגמר התדריך ניגש יוסי למטוס שנשא את האותיות ADD, בדקו, חתם בספר המטוס ויצא לטיסה. אני הכיתי לתורי לטיסה מיד לאחר שינחת.



אילולא הפטיקו המדריך כאשר הגיעו לסיבוב ה-70...

מהירות נסיקה וקיצוטי אותו. בגובה 150 מ' פניתי פניות טפוס שמאלה לצלע צולבת כש אני ממשיך לטפס. פתאום החל מ' נוע המטוס משתעל קשות, פעם ופעמים, ולפני שהספקתי לומר

של אותו נשר זקן ששמו קוליי ביירי.  
קוליביירי זה שחכ כנראה מומן כיצד נראית טיסה ישרה ואופקית. הוא לא פסק להתגלגל, לטוס על הצד בלי לאבד גובה, לטוס

**קוליביירי — הטייס ששכח טיסה ישרה ואופקית מהי**

אך יצא יוסי לטיסה ורעש גורא נישא ליד מוסך המטוסים. מהמר סך הגיח פתאום מטוס משונה מראה, דרכנפי, בעל מנוע כוכבי ענק ועל גופו מצויר דרקון אימים. אך הגיח מהמוסך ומיד נישא למרום בזווית נסיקה תלולה ביותר, כל העינים, לרבות של מדריכי הטיסה, עקבו אחר המטוס שהחל



## מתחת החוטים ומעל הברך שיים

החלטתי החלטה קשה ויתכן גם נועזת, אולם היתה היחידה האפשרית במצב שבו הייתי שרוי: החלטתי לצלול מתחת לחוטים, לעבור בינם לבין הקרקע, לאסוף מהירות, ומיד לאחריהם למשוך את המטוס, ועם עודף המהירות לעבור את שדרת העצים ולנסות לנחות מיד אחריהם. יתכן, חשבתי, וההזדקרות המלאה אחרי העצים תאפשר לי העצרות מידית בסוף השדה.

ניתוח הדבר לאחר מעשה אינו נותן תמונה אובייקטיבית מכל מה שהתרחש במציאות. ההחלטה לבצע את המסופר לעיל היתה כמעט אינסטינקטיבית, וכן היה גם הביצוע של נחיתת-אונס הרפתקנית זו, שאני משוכנע, כי בתנאים רגילים לא היתה מצליחה בשום פנים ואופן.

ואכן, צללתי מתחת לחוטים, כמעט עד לתחתית הערוץ, ובמשיכי את המטוס בשעה שראיתי

בעברה על פני חלקי המטוס השונים. התקרבותי לשדה שבגדלו עלה אך במקצת על גודל מגרש כדור-סל.

סיכויי לנחות בשלום על פני שדה כזה נראו קלושים ביותר. ככל שהלכתי והתקרבותי אליו, ראיתי כי משני צדיו מתרוממים סלעים וקופים. בגישה לשדה מתוחים היו חוטי מתארגבו ומיד אחריהם — בפאת השדה ממש — שורת עצי ברזש גבוהים. היה ברור שהברזשים חוסמים את חלקה האחרון של הגישה הסופית לשדה.

איתרע מזלי והיה לי נסיון מסוים ולא מבוטל בטיסות על דאוני "קלוב התעופה" ונסיון זה התבטא, בשעתו, בנחיתות-אונס רבות, כולן כמוכן נחיתות אונס על שדות שונים ומשונים.

באותה תקופה היו רבים, וברובם אני, בדעה שאין כל ערך מעשי ללימוד הדאיה, ואילו עתה, במצב בו הייתי נתון, הודיתי לאל על נסיוני זה שרכשתי בגלשוניים בגבעת המורה שבעמק יזרעאל.

אולם למרות עובדה מקילה זאת הייתי כולי שטוף עזה קרה אשר הלכה ונצטברה על גבי, ידי רעדו והייתי מלא התרגשות נוכח המבצע של נחיתה על פני שטח קטנטן ובלתי ידוע.

בעודי מתקרב לקרקע, הבחנתי כי חוטי החשמל, המתוחים לרוחב נתיב ההתקרבות לשדה, יפריעו לי בגישה, וכי לא אוכל לנחות בלי להתקל בהם. נוסף לכך נזכרתי כי בסוף נתיב הגישה ניצבה שדרת העצים אשר חסמה את הגישה לשדה. שקלתי את המצב במהירות; שאלתי את עצמי מה עלי לעשות? אם אגלוש ישר — אתקל בחוטים ובשדרת העצים; אם אגדיל מהירות — לא אגיע לשדה, ואם אקטין את מהירותי — ודאי שלא אגיע, ועוד אמצא במצב של אבוד מהירות וכניסה להזדקרות.

ובכן, חשבתי, מה אעשה?

ג'ק רובינסון! נפח המנוע את נשמתו והפרופלר נעצר יציב כסלע.

נשתרר שקט אימים בתא, עד שיכולתי לשמוע את הלמות לבי. לחצתי מיד את מטה המטוס כדי מה על מנת לקבל מהירות. גובה המטוס היה 250 מטר בערך והלב... במטר אחד בערך פחות. העפתי מבטים ימינה ושמאלה והחילותי תר ומחפש בעיני שדה מתאים לנחיתת-אונס.

השטח בסביבת שדה-התעופה היה גבנוני, מסולע ומבוקע ערוצים מפותלים, ובמבט ראשון לא נראה מתאים כלל לנחיתת אונס. למזלי, הכרתי את השטח היטב מחמת מנהגם המגונה של המדריכים, אשר בכל הודמנות יצאו לשחר לטרף, ומטרתם היתה לגרום לות ולהפחיד בטיסה נמוכה — זוגות איטלקים אשר יצאו במארץ תיהם את העיר, ביחוד בימי ראשון, במגמה להתבררד בחיק הטבע.

לבסוף פניתי אל אחד הגאיות אשר נתן את הסיכוי הגדול ביותר לנסיון נחיתה אונס.

לאחר שהחלטתי כי גיא זה יביא את ישועתי, פניתי אליו, אולם, תוך התקרבות לערוץ המפותל, גליתי כי חוטי חשמל רבים חוצים אותו לרחבו.

תחתית הגיא מחולקת היתה לחלקות רבות וקטנות, מעובדות יפה. פאתי החלקות מגודרים בגדרות אבן, עשויות מאבנים שסוקלו מחלקות האדמה ושדרות עצים מפרדיס בין חלקה אחת לשנייה.

## מגלשוני נבעת המורה לני חיתת האונס

עליכם לזכור כי איטליה המרכזית והדרומית, בניגוד לצפון איטליה — הינה ארץ חקלאית ברובה ועניה בשטחי אדמה. משום כך מעבדים האיטלקים כל שעל אדמה אשר ניתן לעבדו, תוך שמירה על המהירות, נשמה שריקת הרוח כשהיא הומה.



...הפרופלר נעצר יציב כסלע.

את שדרת העצים מתרוממת מזלי — קיבלתי הבטה עצומה, שהרעידה את מטוסי ולא כל שכן אותי, עד ששערי סמר כולו וחשתי במעין הצטמקות משונה בקיבתי.

נתברר שקרעתי מספר חוטי





**מאח א. רוזן**

„לא היה קשה לנחש, אנו נבוא אחד מול השני. היתה לנו כשניה וחצי להיות בקו אחד בדיוק. חשבתי — אם הוא יכול לירות בי מלפנים, מדוע לא אירה בו גם אני? פתחתי באש והוא פינה לי את הדרך...”

פרס שלישי  
בתחרות  
„הטיסה המרתקת  
ביותר בחיי”

שיירה המתקרבת מסואץ. שים לב! כוחותינו מעורבים בין האויב. בתוך המיצר עצמו קיימת מלחמת פנים אל פנים מכון אחד לשני. אל תנסה לירות בכחות קרקע מחופרים מחשש פגיעה בכחותינו. בהגיע המטוסים למקום עליהם להתקשר עם תחנת הקרקע במקום. יש שאלות? השאלה האחרונה נשאלה אף כי ידוע היה מראש שאין שאלות. את הפקודה יש לבצע במלואה. אדרבא, אם תבוא שאלה היא תהיה האם יש עוד משהו? — ולאחר שמפקד הגף שיחור לעצמו את פרטי הוודעה עלימנת לבחון שוב את פרטיה, השיב:

„אין שאלות. הכל מובן.”

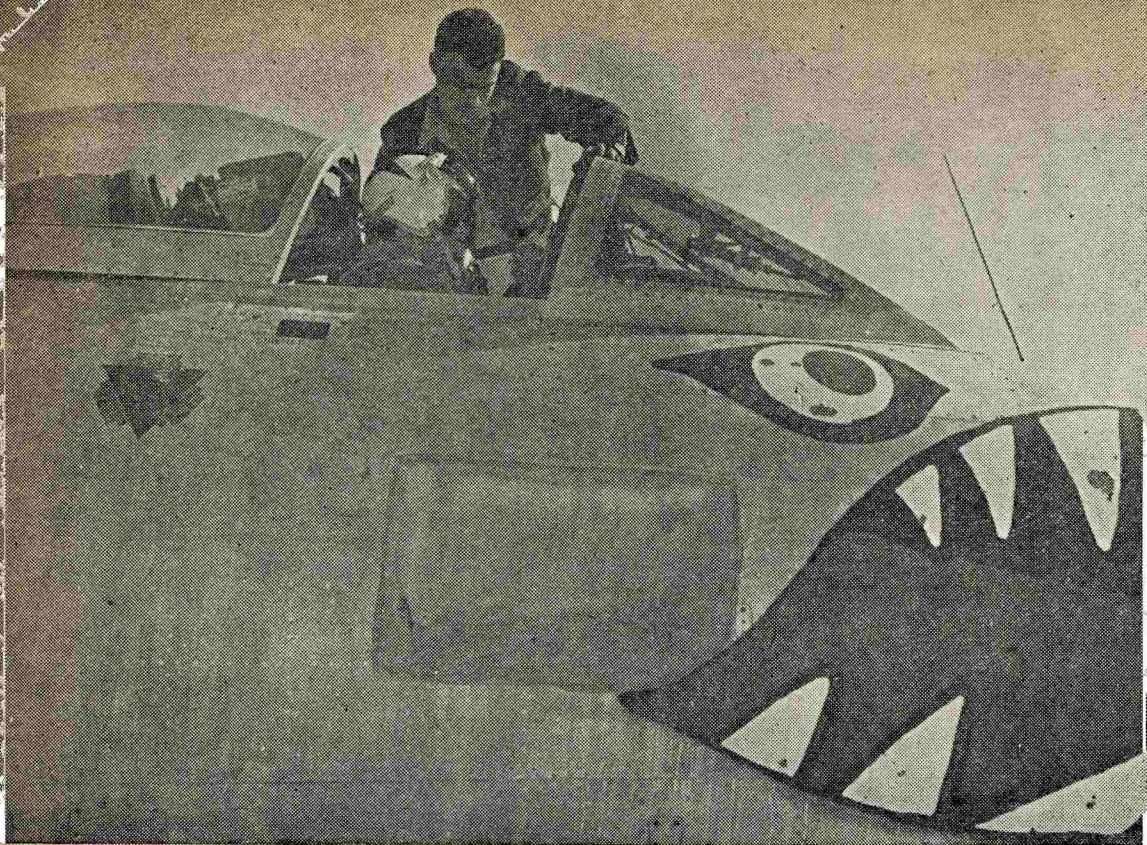
אין שאלות. הכל מובן. „אין שאלות. הכל מובן.” נשמע מן העבר השני והטלפון נסגר. מפקד הגף הניח את השפופרת, נטל את רשימת התור אשר היתה צמודה לוחוֹנייד מכוסה בצלולואיד, מחק את הזוג הרשום בראש התור, העבירו לסוף התור ואת שמות שני הטייסים מסר לפקידת המבצעים כדי שתדוּשום אותם בספר ההרשאה לטיסה, ותמסור

קולו החד של הטלפון המבצעי הצטלצל לפתע בתוך המתוחות שהיתה שרויה בחדר המבצעים של הטייסת. נערה היגנית אשר במילואים שמשה כפקידת מבצעים בטייסת, הפסיקה הרהוריה אודות המעשה ששמעה מפי אחד הטייסים על גיחתו הקודמת, הרימה את השפופרת בתנועה מהירה והצמידתה אל אזנה. לאחר רגע של האזנה השיבה „רגע אחד בבקשה” והגישה את הטלפון למפקד הגף שנמצא לידה בחדר ואשר עסק, אותו זמן, בקריאת שמות הטייסים המסודרים ברשימת תור־יציאה לפעולה.

מפקד הגף, גבר איתן כבן עשרים ושבע, נשוי ואב לילד, קיבל מידה של פקידת המבצעים את השפופרת והאזין. הוא, אל נכון, ידע מיד במה המדובר, כי הרי לשם כך נועד טלפון מבצעי כשעת חרום. לכן חסרו לו רק הפרטים האחרונים באשר למקום וסוג הפעולה, סוג החמוש ומספר המטוסים.

„הזנק מיד שני מטוסים בחמוש פנימי (4 תותחי 20 מ”מ), נפלם ורקטות למיצר המיתלה; יש לתקוף





„... תוך כדי כך, עולה בטולם המכונאי, מחבר צינור חליפת הלחץ שלי, ומשחרר טיכות הבטחון מהכיסא.“

החזיל, כדי להשוות עד כמה כבר יודעים האזרחים בעורף וכדי לשמוע מה נעשה בטסת המרחיבים המבצע.

עם השמע הקריאה קמנו מיד ל. ואני ונכנסנו לחדר התדריכים. ל. הוא מספר אחד שלי בכל מבנה. הוא בעל קומה ממוצעת וגוף רחב, מבוגר ובעל פנים חרושי נסיון רב. את נערותו עבר במחנות הנאצים וזכרם מקועקע לו על זרועו. לארץ הגיע בתקופת מלחמת השחרור ואף הספיק להשתתף בכמה גיחות מבצעיות. מאז ועד עתה תרם את חלקו בהעמדת טייסי קרב מבצעיים בחיל האוויר והכנתם ליום פקודה. בחדר התדריכים, המכוסה מפות, דיאגרמות וכל שאר עזרי-תכנון, חיכה כבר מפקד הגף ומפה בידו. קצין המודיעין שלצידו פותח ללא הקדמות בתדריכו הקצר, עוד בטרם הספקנו לשבת. על המפה שממול הוא מצביע על קו ההפצצה. תוך כדי כך מוציאים אנו את מפותינו ומסמנים עליהן את הקו. הוא ממשיך ומספר על הנעשה בחזית ולאורך הדרך ומסיים: „היו זהירים ודווחו חזרה על הנעשה בשטח“.

מפקד הגף מבהיר בקצרה את המטרה ומגבלותיה, מזכיר שוב את מגבלות המטוס לבל נשכחם ומוסיף:

הודעה למקומות המתאימים ולמגדל הפיקוח. עוד הפקידה בעבודתה ומפקד הגף נכנס במרוצה לחדר הטייסים וקרא:

ל. ור. מיד לחדר התדריכים לקבלת תדריך“.

### אנו מקבלים תדריך

בחדר הטייסים נמצאו אותו רגע אלה שחזרו מגיחה אחת והמתינו לבא תורם בשנית. יושבים היו בבגדי הטיסה, חליפות הלחץ, אליהם הוצמדו תעודות, מסות, נשק וכל דבר קטן שעלולים לשכחו בריצה למטוסים ואשר עלול להועיל הרבה בצניחה אי שם פעבר לכחותינו ואף במדבר צחיח התפוש כבר עלידינו. בקיצור, כל דבר העלול לסייע במה שנקרא „מילוט נפש“. יושבים להם שרועים בכורסאות קש. קבוצות-קבוצות, ומעלים רשמים על הגיחות שעברו ומתכננים ומביעים דעות באשר לשיטות התקפות קרסע ואייר בגיחות הבאות. וכדי לשמור על קשר עם המציאות, מקבלים מדי פעם בפעם אינפורמציה טריה מטי אנשי המודיעין על מידת התקדמותנו והתנהגות האויב מצד אחד, ומצד שני שומעים במשך כל היום את החדשות ממקלט הרדיו הקטן, תשורת „הועד למען



לכן מכנפו הימנית. — אוהו — חשבתי לעצמי — כאן מתחיל העסק להיות רציני. הודעתי לו מיד על נזילת דלק מכנף ימין והוא הודיע כי הינו חוזר לבסיס מחשש חוסר דלק. כאשר פתחתי באש על הצומת והיילים התרוצצו מחפירה לחפירה בין פגיעות הכדורים, חשבתי לעצמי כי הם חמדו לצון עם ל. ואין פגיעתם רעה כל כך. תוך כדי כך, הגעתי לסוף צלילת ההתקפה והעפתי מבט לשמאל. במרחק של כ־15 מטר ממני שכב מקלען ושילח בי אש עזת. „בוף...“ נשמעה טריקה ומכה זיעזעה את מצנח הגב שמאחורי כתפי השמאלי. מיד התמלא כל התא בעשן וראיתי נשחבשה כליל. הפעלתי מיד את האוורור והתחלתי ממשש עצמי תוך צביטות שמא נפגעתי ואיני חש בכך... אני עדיין שלם. העפתי מבט על שעוני המנוע, שום שינוי. בינתיים התאוורר התא והעשן נעלם. הודעתי ברדיו:

„מספר שנים כאן, נפגעתי ממשך בהתקפה.“

בהצלפה שניה שטפתי באש את מקום המקלען ולאחר זאת לא נראתה עוד כל פעילות משם. כרבע שעה לאחר שנחתתי, הביא לי המכונאי את הקליע הלבן והגוצץ שהוצא ממשענת הכסא...

סוף סוף הגענו למטוסים שהוקצו לנו. הסנדר נעצר ואגו נפלטנו החוצה. רק דרכו רגלינו על הקרקע ושריקה חדה משכה את תשומת לבנו. רביעית אורגנים חזרת מכביש אל־עריש — קנטארה. ארבעה יצאו — ארבעה חוזרים. אותו כביש, מספרים, מלא כלי רכב נסוגים בבחלה. עם כל הצלפה על מכונית, היא נעצרת ומתחילה לפלוט בני אדם בכמות עצומה ביחס לגדלה.

### המכונאים ועלילות המטוס שלהם

קריאתו של ל. החזירתי למציאות.

„מספיק כבר להסתכל. אף פעם לא ראית אורגנים נוחתים? שמע, כשאסמן לך ביד עם הבהון למעלה, רק אז תתניע. חבל על כל ליטר דלק.“

„או קיי, זה יהיה בסדר.“

בגשתי למטוס. כבר היכו לי המכונאים והמטוס היה מוכן לטיסה. מלא דלק עד הטיפה האחרונה. תותחים דרוכים וטעונים, פצצות, נפלים ורקטות מוכנות לפעולה, חצמן מלא. המטוס מוכן. בספר המטוס נמצאות כל שמונה החתימות של האנשים אשר טיפלו בו והכינוהו לטיסתו זו. חסרה רק חתימה אחת. שלי. המכונאים נראים עייפים כאשר המטוס ממריא לגיחת קרב. אך כאשר הוא חוזר והטייס מספר להם את עלילות „המטוס שלהם“, מאושרים הם וזוהרים. לאחר בדיקה כללית של המטוס אני מטפס ונכנס לתוך מושבי. מהדק את רצועות המצנח תחילה ואחר את רצועות כסא המפלט.

תוך כדי כך, עולה בטולם המכונאי, מחבר אל המטוס את הצינור היוצא מחליפת הלחץ שלי. לאחר זאת מחישב לו המכונאי על הסולם הנשען על דופן התא ועם מטלית נקיה מקנה את כפת התא ובעיקר את החלק הקדמי כדי להקל על הראיה

„שימו לב סביב. פעילות מיגים גדולה היום. הצליחו.“

בחדר ההלבשה העלינו על עצמנו ציוד נוסף. בבדיקה אחרונה לא החסרנו ביקורת מסכת החמצן, מערכת הקשר בכובע המגן, נשק, מוזן ומפות.

ומחדר ההלבשה לחדר המבצעים. חתימה בספר ההרשאה לטיסה. מבט אחרון על מספרי המטוסים ויצירה תוך — שלום ולהתראות — לפקדת המבצעים.

### הבסיס שינה את צורתו

הסנדר שעמד במגרש החניה של הטייסת, זינק בנאקה לעבר המסלולים כשאנו ישובים זה בצד זה בתוך תא הנהג.

„היא סתובת יפה המכונה הוקנה הזו“, מפליט הנהג, איש מילואים כבן ארבעים. נכון — חושבים אנו — אף לאחור שכל אחד מאתנו מנסה בה את כושר הנהיגה שלו...

תוך נסיעה אנו משנעים את פרטי הפעולה, מנסים לדמיין את השטח והשירה וכוון ההתקפה היעיל, כשלצדי הדרך חולפות בזו אחר זו מראות הבסיס. זה הבסיס אשר אך תמול־ששום היה יום־יומי וחסר מתח. זה הבסיס, אין להכירו היום. כל אחד במקומו, יודע את עבודתו ומבצעה ביעילות ובמהירות. כח הרצון מפיך הספק רב לאין שעור, כלם כאחד שותפים במאמץ הכללי והמורגש בכל פינה.

בנסיעתנו לאורך הכביש חולפים אנו שוב ושוב ליד מטוסי הקרב המתכתיים והגוצצים. על זה מטענים חמוש חיצינו — פצצות ורקטות, ואת זה ממלאים בדלק לטיסות הבאה אל הבלתי נודע. נראים הם, המטוסים, כנטולי תנועה וכה, אך למעשה חורשים הם בשיט מזוימת שטיות הבאות לידי ביטוי הרסני בפצצותיהם ובלועי תותחיהם. תוך חצי שעה עלול כל אחד להטיל אימתו על ראשו של כל חייל הנמצא בכל מקום שהוא בחזית ללא התחשבות וללא רגשות. כ־מיפלצת קרה“ חסרת לב, אך לא חסרת נשמה וכבוד. — אין המיפלצת מותרת לנוהג בה אף כמלא הנימה. דייקנות של מכונה נדרשת מהטייס בכל עת ולא. נוקמת היא בדרכיה השונות והמשונות, במהירות מסחררת ובתוצאות קטלניות.

וכך עוברים אנו ליד המטוסים אחד־אחד ומחפשים ביניהם את אלה אשר עלינו להטיסם, לפתע קלטו עיני את המספר 42. זה אותו מטוס אשר חזרתי אתו מהגיחה הקודמת ואשר נמצאו בו ארבעה חורי כדורים. זוכרני היטב פגיעותיהם, כל אחד, פגיעתו במטוס, — כאילו פגעה בי עצמי (אף כי אחד מהם לא היה רחוק מכך ממש)...

### המקלען מג'בל ליבני

... היה זה בצומת ג'בל ליבני, כאשר נכנסנו רביעית אורגנים לתקיפת הצומת מכוון השמש. את המבנה הוביל ל. ואני אחריו. לאחר שהעלה באש חל על הכביש, יצא מההתקפה ולפתע פרץ זנב



בלחיצה על כפתור המתנע מופעל מנגנון שזון המחלק לכמה שלבים את המאמץ הרב הנדרש מהמתנע עצמו, כשעליו להפעיל את המנוע ומקל בכך על ההתנעה. לכן עוברות כ-4 שניות עד אשר בצמד המתנע למנוע ומסובבו. פעולת ההצמדה גוזלת כח חשמלי רב, דבר המתבטא בנפילת מתח ובכבוי רגעי של האורות הירוקים של כן הנחיתה.

לכן, עם כבוי האורות, יד שמאל דוחפת לפתיחה את מנוף ברו הדלק ללחץ גבוה. נשמעת יבבה ההולכת וגוברת וקולות רעש, כשל סופה משתוללת, בוקעים ועולים מהמנוע עד שסיבובי הטורבינה גוברים יותר והרעש הופך לשריקה חדה המבשרת כי המנוע פועל כשורה. סימן למכונאי והוא מנתק את המצבר החיצוני מהמטוס. מסלק את הסד העוצר את הגלגל הקדמי וניגש לקצה הכנף השמאלית. הוא מרים את בוזן ימינו לאות כי הכל כשורה והדרך ליציאת המטוס פנויה, אני משיב לו בנענוע ראש, מגביר סבובי המנוע וה"שמונה טון" מתחיל לנוע על מסלול ההסעה. מסלול זה כמוהו ככביש רחב והסעת מטוס עליו קלה כנהיגה במכונית. ההבדל טמון בכך שכלי הרכב שהינן נוהג בו רחובו כ-14 מטר ובמקום גלגל הגה, יש לך מעצורים. מעצור ימין, אתה פונה ימינה ושמאל, אתה פונה שמאלה.

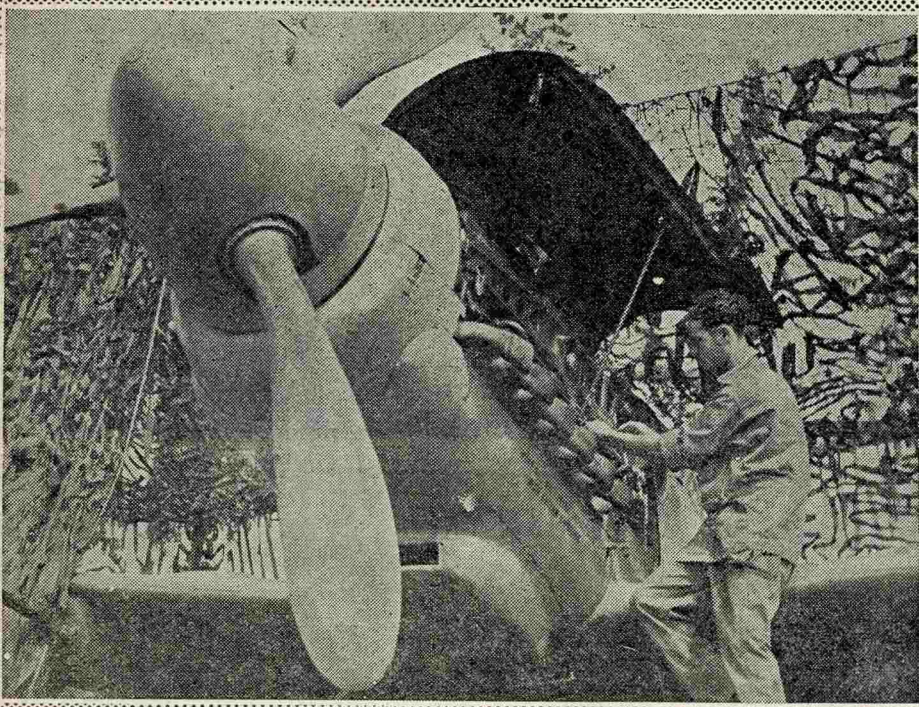
מתוך המטוס. כמובן שיצר הסקרנות מתגבר עליו בינתים והוא שואל תוך כדי ניקוי הכפה — לאן טסים עכשיו ומה נשמע בשטח ומתי כבר גומרים עם כל זה? ואולי "נקח" כבר באותה הזדמנות את המשר' לש? ועוד שאלות דומות.

### אנו יוצאים — "מיסטררים" הזורים אחרי נצחון

לפתע מורמת ידו של ל. ממטוסו והבוהן כלפי מעלה — סימן להתניע. "הכל נקי?" שואל אני את המכונאי שלידי, שמתפקידו לבדוק אם אין אנשים או עצמים כלשהם בקירבה מסוכנת למטוס מלפנים ומאחור, ולוודא שהמצבר החיצוני מחובר למטוס במצב "מופעל".

"נקי" הוא משיב ואני מודיע: "קונטקט!" ומבצע את פעולות ההתנעה. ביד ימין אני לוחץ על מפסק ראשי להנעה, פותח, ברוז דלק ללחץ נמוך, לוחץ על מפסק ראשי להצתה, פותח, מפסק הצתה על הקרקע; כל אותם מפסקים מסודרים לפי סדר השמוש בהם על מדף ההתנעה. האחרון בתור הוא כפתור המתנע. לחיצה עליו, ושקט רב-מתח שורר במטוס. יד שמאל מוכנה על מנוף, ברוז דלק ללחץ גבוה, העיניים צמודות לאורות הירוקים של כן הנחיתה.

## רסיסי זכרונות



אבי האורגן — המטורשמיט 109, מטוס הקרב הראשון של חיל האויר.



## „תינוק“

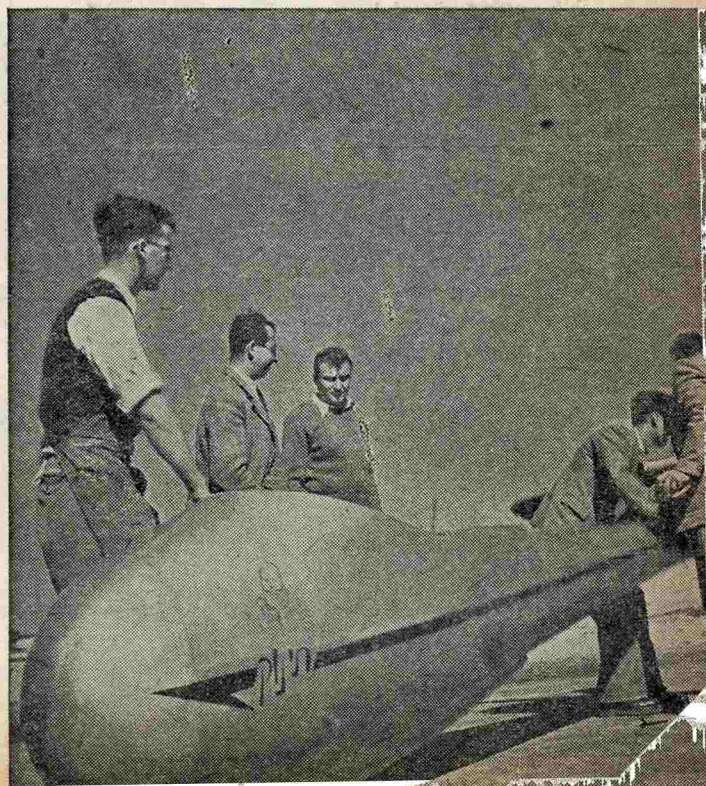
חעשית המטוסים בישראל.  
הדאון הקטן ביותר בעולם  
נבנה ע"י מהנדס החעופה  
הישראלי ד"ר פ. פיאתלי ז"ל

לפני כשנה נחרד הציבור לשמע הרצה ליד קולנוע „הצפון“ בתל אביב. קרבן המקרה העגום היה איש ידוע היטב בחוגי חיל האוויר והתעופה בארץ — ד"ר פ. פיאתלי ז"ל.

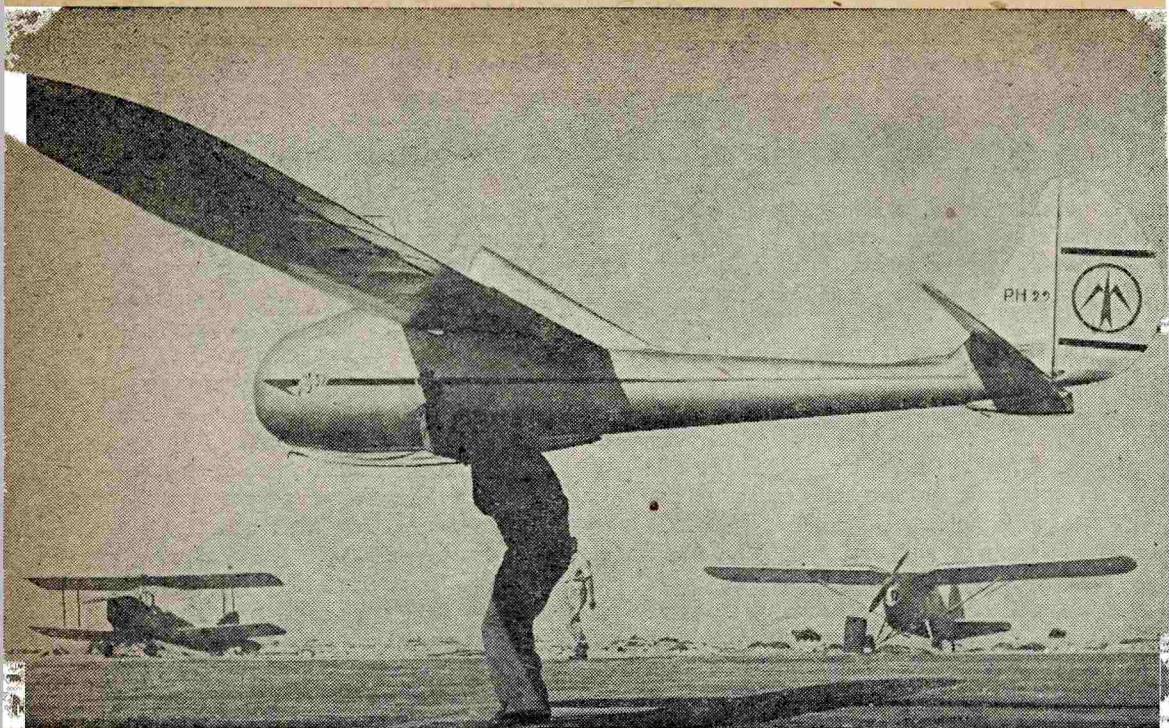
מהנדס התעופה השחרר והעליו, יליד איטליה ומהני דס חברת קאפרוני (שבנתה את מטוס הסילון הראשון בעולם, עוד לפני הגלוסטר של וויטל באנגליה) לפני עליתו ארצה, היה למעשה חלוץ תעשיית המטוסים בארץ ישראל.

כשנים שלפני מלחמת השירי חרור הוקמה חברת „מעוף“ לבנית מטוסים ודאונים וכי ראשה הועמד מהנדס הטיס פיאתלי. המטוס הראשון שי נבנה ע"י בית החרושת היה צנוע וקטן, אך המיוחד שבו היה טמון דווקא במימדיו הקטנים. היה זה תינוק, הי דאון הקטן ביותר בעולם. התוכנית לבנית מטוס אימון דרמושבני, אמנם לא יצאה לפועל, אך התינוק עורר תגובות שהדן נשמע ברהבי העולם כולו.

דאון זה היה כה קטן וקל עד כי איש אחד היה יכול להרימו בנקל. נסיונות ראי שונים להטסתו נערכו בשרה







דב, כשהוא מוטס בידי אורי ברייר (מאוחר יותר קברניט ב"אל-על"). תמונות אלו צוי למו בשדה התעופה שליד תל-אביב על ידי הצלם הווי תיק א. קלוגר מתל-אביב.

למעלה, תינוק נישא על ידי איש אחד בלבד.

משמאל, טייס הניסוי נכנס לתאו של הדאון הזעיר לפני טיסת-ניסוי.

(ממול, תצלום עליון)

9. פיאסלי ז"ל (משמאל) בשיחה עם טייס הניסוי של תינוק, הדאון הקטן ביותר בעולם. על חרטומו ציור ונוסף לשמו, גם.. תינוק חמוד. מזוית זו דומה התינוק בצורתו לפצצה המעופפת באקה, בה היו תוקפים טייסי ה"קמיקזה" היפניים

(ממול, תצלום תחתון)

תינוק בעת התקנתו בשדה דב בתל אביב, כשהוא עדיין חסר כנפים. הדאון הזעיר היה ממריא בעזרת כבל גומי.



אף זיק של תקוה באופק. וכי במקום הצטרף להקפה ולנחות בבסיס, אתה טס „איי־סם“ בשמיים אפלים המאיימים לבלוע אותך בהודמנות הראשונה. הוא החליט לטוס שלוש דקות נוספות קדימה. אבריו כבדים היו ולאים, כאילו הפעילו עליהם עומס של כמה „גי“ נוספים.

הדלק הלך ואזל בינתיים. מה שגורר הספיק לטיסה של כשעה וחצי. כל השערותיו הניחו שהוא נסחף ימינה מהנתיב ושהוא נמצא כרגע אי שם מעל ירדן, ולכן שלוש דקות אחרי שעת ה"מתי", הפנה את מטוסו לכוון מערב, בתפנית איטית ועדינה. וכך הוא טס כרבע שעה, שנראתה בעיניו ארוכה כאלו עברו שעות שלמות. היו אלה רגעים קשים של ציפיה, של תקוה, אולי יופיע משהו שאפשר יהיה לזהותו. כבר התחיל מאמין שמא טס הוא בכוון הפוך ממה שצריך היה לטוס. כשלתפעל נדמה היה לו שצף משהו באופק. קעין אור חלש ועמום. בעצבנות שפשף עיניו כדי להיות בטוח שהוא באמת רואה משהו, ושקרן האור שהופיעה לנגד עיניו אינה סתם חזיון־שוא המטעה את הכרתו המאומצת, ושאיך הוא קרבן לאיוו „פטה מורגנה“ לילית. וכשפקח עיניו לרווחה הבחין שוב באור שהלך והתחזק ככל שהתקדם מערבה. „עוד לא אבדה תקותנו“, מצא את עצמו מסום בקול שבגר על זמזומו של המנוע. למטה, לפניו, השתרע אי קטנטן של אורות בתוך ים החשכה. אורות קטנטנים. מהבי הבים ושקטים בתוך אויר גדוש מטען של אויב. אורות של תקוה. אבל מהו המקום שמעליו עבר כרגע? היה לו רושם שזהו ישוב ישראלי, למרות שתנאי הראיות הגרועים והאבק הרב משווים לאורות הללו צורה המזכירה לך את תאורת הערים הערביות כגון תול־כרם, עזה או קלקיליה. התחיל מחטט בזכרונו. איזה מקום מזכירה לו צורה זו של תאורה? הוא לא הצליח להזכר בשום דבר אפני שיוכל לקבע על פיו בודאות שזה דוקא ישוב זה ולא אחר. יתכן וזו זכרון יעקב כשם שכיילה זו להיות מגדל אשקלון. אולי בנימינה ויתכן שאפילו תול־כרם. „לך דעו“ מאד התחשק לו לטובב את המטוס, לרדת למטה, למצא איזה סימן בולט, מאפיין. אבל הוא המשיך הלאה מערבה והחליט לשלוט במטוסו בעקשנות והתמדה עד טפת הדלק האחרונה ולא להגרר אחרי נסיות אינסטינקטיביות המוליכות לאבדון.

### צרוך אורות ספגוניים לפני החרטום

האורות נוארו מאחוריו ולאט לאט החלו להעלם מטווח ראייתו ולהסתתר בשפולי הלילה, אולם מנגד, צצו ועלו אורות חדשים, רעננים, קורצים ומחייכים שכאילו הזמינו אותך לרדת ולבקר אצלם. אבל מי אתם, לכל הרוחות. אורות ארוכים? אילו סידרו בכל עיר, על גגו של הבית הגדול והגבוה ביותר, את שם העיר באותיות מאירות עיניים, אפשר היה להסתדר כשהולכים לאבוד בלילה. אבל איש לא הגה רעיון כזה מעולם פרט, אולי, לכמה טייסים אשר הרגישו צורך דחוף בסדר מעין זה.

מקרים רבים של טייסים שהלכו לאבוד וחזרו „איכשהו“ אבל לעולם לא הצליחו לתאר באזני אחרים את עצמת הרגעים הקשים שעברו עליהם באויר, תאור שיהיה חי ומשכנע עד כדי כך שאתה, הקורא או השומע, תוכל „להיות“ את הדבר כאילו שזה עבר עליך. אבל הפעם, כשהוא בעצמו הלך לאבוד, הבין היטב, היטב, את פשר הדבר; להיות „תלוי“ באויר, גלמוד בלילה אפור וכהה, מבלי לדעת היכן אתה, מבלי שיהיו לך אמצעי קשר עם הקרקע; ורק אתה, יחידי, ודפיקות הלב המוגברות שלך, והצורך להתגבר על הפחד כל אימת שהוא מנסה להתגבר לתוך לבך הרוגש. עכשו הוא כבר הבין היטב, שבמקרים כאלה אפשר לא רק להתבלבל על נקלה כי אם יכול אתה לשכוח אפילו מה שמך...

עברו עשר דקות נוספות. נותרו עוד חמישה רגעים עד לשעת ה"מתי", לפי מד המהירות אתה מתקדם במהירות של 90 מיל לשעה, בחוץ אופל מוחלט, ואין נקודת אור, אף החלשה ביותר, אין תקוה. אתה מתקרב לשעת ה"מתי" ויהוד עם זה לסף היאוש. היכן התזמרת הממושעת וההרמונית שנצחת עליה בתחילת הטיסה? היכן המכשירים שנשמעו לך להפליא ושאת בצועיהם כוונת בבטחון ובטכניקה מצוינת. דומה, שאנרכיה שולטת בלוח המכשירים וכל מכשיר ומכשיר מנגן באורח עצמאי את הלחן האהוב עליו ביותר, ואתה, המנצח, חדל אוניס, מזיע, ובקושי רב יכול להשתלט על עדת המכשירים המורדים ובמעט ה"דרך ארץ" שנותרה להם עדיין בפניך אתה מונע מהם כניסה למצבים לא־רגילים. היכן המנוע החביב שטרטורו כה ערב לאזניך? גם הוא בגד בך והצטרף לחבורת המורדים. כל זמזום מזויף, כל שעול, גורמים לך דקירות בלבך.

איזי יושב בתא. סופה עזה מתחוללת בקרבו. המצנח התחלק קמעה מתחתיו על הכסא ושיבתו אינה נוחה עוד. הוא מרפה מידי פעם את ידיו ורגליו על־מנת לשוב ולתפוס בהגאים בכחות מחודשים. גופו מתאמץ בשמירה על גבה, כוון ומהירות. חם לו, ראשו כבד עליו. מחשבות עפות לכל עבר ומיענות את כושר מחשבתו. „נניח שסטיית לצפון־מזרח ואני עכשו בירדן, נשאר לי לפנות מערבה. להגיע לשטח שלנו. למצא נקודת זהוי ולחזור דרומה לבסיס. אבל אם המציאות היא אחרת, וסטיית מערבה, הרי שאני נמצא מעל לים והתקון חייב להיות אחר לגמרי.“ לפתע נזכר איזי ביענקלה. לחלול עבר לאורך גופו והוא הרגיש שזיעה קרה מכסה את גבו, וחום רב מציף את פניו. „יענקלה המסכן“ חשב, „מצבו הרבה יותר גרוע משלי, הוא טס על אחד המטוסים האיטיים ביותר של הטייסת, עם לוח מכשירים מוגבל ביותר ועם סכוי רב שהמצבר שלו יתרוקן ולא יוכל אפילו לראות את מעט המכשירים העומדים לרשותו.“

### קרבן ל"פטה מורגנה" לילית?

השעה 1835, שעת ה"מתי" הגיעה סוף סוף, אך מה גדולה האכזבה כאשר אתה נוכח לדעת כי אין







חוששים מעצם הרעיון שהוא עלול לא לחזור, אבל חרדתם מהולה עדיין במידה מסוימת של אופטימיות, כי הם טומכים עליו. כמו־כן ידע שאופטימיות זו הולכת ונעלמת כל רגע שהוא מתאחר. ברור היה לו שידיותיו בטייסת מדאגות גם הן וניסה לתאר לעצמו כיצד מתקרבת אחת לחברתה ומלחשת באזניה: „השֶׁמֶת, מעת, אינו לא חור מטיסה“, והשניה ניגשת לשלישית וכך הלאה עד שהבשרה חוזרת לבת הראשונה ומאווה רגע אפשר כבר להזכיר את הדבר בקול רם כי הרי כלם יודעים כבר על כך, הוא הרשה לדמיונו להצמיח כנפיים, מה היה קורה אילו לא היה חוזר כלל. הפקידות בטייסת היו מתפחות בבכרי, חבריו הטייסים היו מנסים להבליג על צערם ומשויים לפרצופיהם ארשת אדישות וקור רוח כיאה לגברים. היו שותקים עד שאחד בעל יומה היה שובר את הקרח ומפליט „אבל, היה בחור טוב, בחיי“.

הבל הבלים! הצטחק איזי בקול רם. „מה איכפת לי מה חושבים האחרים. כל זמן שמצפוני שקט, כל זמן שאני מטיס את המטוס הזה וגם אנחית אותו בשלום בבסיס, אני מצפנף על דעתם של הציניקנים“. יותר מכל דבר אחר באותו רגע, הדאיג אותו גורלו של יענקלה, אשר טס בתנאים הרבה יותר גרועים בפירפך שלו, ויתכן שהרחיק הרבה יותר ממנו, בהסחפו עמוק, עמוק מעל שטח ירדני. „אם יעקב לא הלך לאבוד, — הרהר — ויכל לו למוג האויר הגרוע הרי שהוא כבר נחת בבסיס בשלום, וטוב לו“. אמנם ילעגו לו, לאיזי, על שהוא בפורק המשוכלל יותר מהפירפך והנוח יותר ממנו לטיסת לילה, הלך לאבוד בעוד שיעקב טס טיסה רגילה כאילו כלום לא אירע. אבל אז, פירושו של דבר, כי יענקלה כבר נמצא בבסיס, על קרקע מוצקה. ומצד שני, אם גם יעקב הלך לאבוד, עלול המקרה להיות הרבה יותר רציני ויש מקום לדאגה חמורה לגורלו.

מימין השררעו רמת־גן — תל־אביב שאלפי אורות קטנטנים בצבבו והקרניו מאורם הצהבהב אל האויר מעל. אורות של מכוניות אצו רצו בינות לאורות הקבועים, כך נראים חייה של עיר גדולה מלמעלה בשעות המקדמות של הלילה. אורות, אורות מכווצים ופזורים, בצורות גיאומטריות שונות, הם המשקפים את העיר שמעליה אתה עובר. אינך רואה את האנשים, גם לא את צורת הבתים, ובכל זאת יכול אתה לדעת את הנעשה למטה, ובדמיונך מצטיירת תמונה כמעט מציאותית של המקום שלמטה.

**פגישה באויר**

אך מה הוא רואה? עסוק היה ברגעים האחרונים בהתבוננות שטחית על אורותיה של תל אביב כשלתע הופיע במרחב ראייתו אור ירוק בשעה 10, אור כנפי הימנית של מטוס הטס בגובה שוה לשלו, צפונה. „מי זה המשוגע השני שטס במוג אויר כזה“, הרהר. כאשר המטוס השני עבר לידו ואותה לו באורות הנווט שלו, ענה לו באורות האתות של הפוקר ומיד חשב שזה מוכרח להיות יענקלה. לא יכול להיות

כשהנך טס ממקום אחד למשנהו, ואתה עוקב אחר מהלך נתיבך ואתה יודע מה עברת ויודע גם למה צריך לצפות, יכול אתה בלי קושי מיוחד להגיע למחוז הפצך, אבל אם פעם אבדת את הקשר עם נקודת זהווי האחרונה, ניתק אותו חוט שני המוביל אותך ביום ובלילה ואתה מרגיש כמו חתול שהוכנס לתוך שק ומסיעים אותו מספר קילומטרים ואחר כך משתחררים אותו ואומרים לו: לך הביתה.

אורות נוספים צמחו סביבו כפטריות אחר גשם מימין ומשמאל, קבוצות־קבוצות של מנורות מבהיקות המסמנות מושבים וקבוצים. ברור היה לו עכשו שהוא שב לטוס מעל שטח ישראל, ועובדה זו כשלעצמה עודדה אותו והמשיך בדרך שקבע לעצמו. לפני החרטום הופיע צרור של אורות ססגוניים. כתם לבן בהיר, מבריק ומקרין, ובתוכו שלל של אורות אדומים וכחולים המזכירים לך נשף רקודים עליו, בלבו של איזי נצת נצוץ של נצחון. „אני מוכן להתערב שהאור הכחול ההוא שאני רואה למטה הוא השלט שעל מלון העצמאות בנתניה“, כך, זהו זה, נתניה, עיר הנופש של אנשי צוות האויר; בירת הקייטנים, שמולך בה מלכה הבלתי מוכתרת של העיר, הד"ר לוינשטיין, בעל מלון „גל ים“, המטפל בטייסים כאילו היו ילדיו, לפני שלושה חודשים בלבד בילה כאן את נופש־צוות־אויר שלו האחרון. והנה שם למטה הכביש הרחב המוביל לתוך העיר, בתי הקולנוע והטיילת. הוא הרגיש צורך פנימי לצאת במחול מסחרר, להפוך את המטוס, ולגלגל אותו, אך שלט ברוחו והסתפק בקריאות שמחה ובתרועות נצחון עליונות. לפת בידו את המטה, פתח מצערת ופנה פניה חדה של מאהרזשמונים מעלות, ולפניו צומת בית ליד, אותו הכיר לפי המכוניות שהתרועצו מארבעה כווני רוחות השמיים והתכנסו כולן אל הצומת שלידו ניצבה, מוארת ורבת רושם, תחנת המטרה.

עכשו היה בטוח היכן הוא נמצא. פתאם הרגיש שמחיר חייו, שעד לפני רגעים מועטים ירד בעיניו לכוון ה־0, עלה בקפיצה מסחררת מעלה־מעלה, ועכשו, אמר לעצמו, „הביתה...“ בפניה הדוקה, לולינית וחדה ירד ל־2000 רגל ו„לקח“ כוון דרומה. על אף הראות הגרועה ועל אף האבק שריחף באויר חש עצמו כאביר רוכב על דרקון אוירי אגדתי. כמה טוב לחוש את חוויית היותך אדון למטוסך, להרגיש את עצמך שוב כמנצח על תזמורת אשר בצועיה הם על רמה של כרטיס מכשירים ירוק, ולחיות בהכרה שהנה זה עתה חזרת מפתח האבדון ופניך מועדות הביתה, לקרקע בטוחה, ידידים טובים וחדר המים. איזי הביט על מדיכמות־הדלק, „די והותר“, אמר כשהוא שב ונהנה מזממו הרוע והמרגיע של המנוע, מאיזונו הנפלא של המטוס ומזיום הנחמד של אורות הישובים החולפים למטה. מחשבתו פנתה בכיוון חדש. מה חושבים עליו כרגע בטייסת? הוא ניסה לתאר לעצמו פרצופו של הטייס התורן החושב לבטח שהוא כבר „הלך“. הוא ידע שחבריו למטה חרדים לגורלו,



האנשים שהבחין בהם קודם לכן, ואשר מפקד הטייסת צעד בראשם, התקרבו אליו. תחילה לא יכלו להבחין הטייסים והמכונאים איך קרה שהוא חוזר מכוון צפון כשהוא בא מבאר שבע.

„מה קרה לך?“ שאל מפקד הטייסת.

„הלכתי קצת לאבוד“, ענה איזי קצרות.

„ואיך היתה ההרגשה שם למעלה?“

„תמיד ידעתי שישראל היא ארץ צרה, אולם הערב נדמה היה לי שזוהי הארץ הרחבה ביותר בעולם.“

למכונאי התורן היתה שאלה משלו: „ואיך המטוס?“

„הוא שכח איך מגיעים מבאר שבע לבסיס. חוץ מזה הכל כשורה.“ טרטורו של פיפר שעבר מעליהם הפסיק שיחתם, וכולם רכזו מבטיהם לעבר המטוס של יענקלה שנחת על המסלול המואר. יעקב יצא מהפיפר, חיפש את איזי ושניהם לחצו ידיים בחמימות והביטו זה בזה ארוכות. „מה הנתר לעשות“, אמר איזי, „זה להרביץ שתייה כדת לזכר הטיסה הזאת.“

איזי נשאר במחנה אותו ערב. אסף את חבריו הטובים ובחדרו הקטן נערכה מסיבה, וכשהחבורה היתה כבר במצב של גלופין, הרים איזי את כוסו ואמר, „חברים יקרים, הרשו לי להרים כוס לחיי הד"ר לוינשטיין מנתניה. לחיים!“

„נדמה לי שהשתכר“, אמר אחד החברים. אבל איזי, אם כי לא היה רחוק ממצב זה, עדיין ידע לחיי מל ברצונו להרים את הכוס...

אחר. לפי המהירות היחסית שנתהוותה כשעברו אחד מול השני, העריך שזה מטוס איטי וניחש שזה מוכרח להיות יעקב. מסבה זו חזר ואותת פעמים אין ספור באורות הנווט, באורות האותות ובאורות הנחיתה. דוגמת חרש-אילים שפוגש חרש-אילים שני: האחד רוצה להסביר לשני שיעקוב אחריו בעזרת תנועות אבריו השונים.

המתיחות הרבה שתקפה אותו בשניות הראשונות, פגה ונתנה מקום לספוק רב ושביעות רצון שאין לתארם, כאשר ראה שהמטוס השני פונה וסובב אחריו. עכשו בטוח היה שזה יענקלה ושניהם חוזרים לבסיס. מרוצה מסיומה המוצלח של שעת הסייט האחרונה, הוריד איזי את חרטום המטוס וכוננו לעבר הבסיס. מרחוק נראה המסלול מואר באורות של „צוארי אוויר“ שבלטו בין יתר האורות שעל הארץ הודות לצבעם האדמדם כצבע הנחושת. ממגדל הפיקוח ניתן לו אור ירוק ממושך, אשור להציטרף להקפת. איזי הביט לאחור. 2 אורות, האחד ירוק והשני אדום עקבו אחריו. היה זה מטוסו של יעקב. הוא נכנס להקפה ונחת. ניגש לרחבת החנייה והבחין במרחק לא רב ממנו בקבוצה די גדולה שהחלה מתקרבת אליו, כבה המנוע, שיהרר את התגורות ויצא מתוך התא, כשהמצנח עדיין צמוד אליו, קפץ לארץ ולפני שמישהו הספיק לומר מלה הרכין את גופו כלפי מטה, השתטח ארצה, ונשק לאמא אדמה...

**רסיסי זלונות**



בשנת 1948, בעת אחת ההפוגות, נערך תרגיל ראשון של הטסת גיסות



סוף־סוף כי איני מבין מלה מצע־קותיו, והחל מנסה לחדד זכרו־נו בשפות אחרות. נתברר כי היה שבוי מלחמה בידי הבריטים במלחמת העולם השניה וכי למד קצת אנגלית בשבוי.

### כמו ברחש ביום חמסין

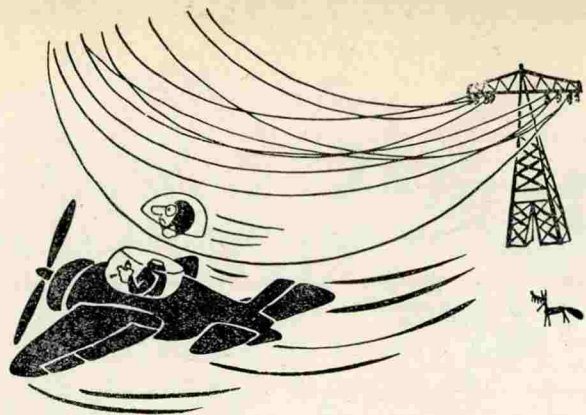
בתוך כך מצאנו שפה משותפת, ונעשינו ידידים בלב ונפש לאחר ששמע כי אני „איבריאו“ כלומר — עברי. בקשתי ממנו לצלצל לשדה התעופה ולהודיע על המקרה. הוא סירב בטענה שעלולים להגיע איי־טלקים נוספים אשר ינסו לפרק אותי לגורמים, ואכן אני אסיר תודה לאיטלקי זה עד היום, כי בינתיים נזעקו למקום, מקדם עד ים, מאות איטלקים יש מאין שכי־סו את המקום כמו ברחש ביום חמסין. הם התחילו לקרקר ולר־חוש מסביב, והנועזים שבהם נגשו למטוס כדי למשש את „המפלצת“ שירדה משמים.

ידידי האיטלקי פתח בצעקות איי־מה וניסה לגרשם, אולי לא כל־כך מאהבת מרדכי ה„איבריאו“ כמו מפחד פן יחסלו לו את שא־רית החצילים.

האיטלקית שבפי נתעשרה באר־תו מעמד במשפט נוסף: „נון טוק־רה! נון טוקרה!“ שמשמעותו: לא לגעת! מלווה בתנועות ידיים כטחנת רוח ודחיפות כלפי הנר־עזים שבין קהל הצופים הנכבד. ההצלה הופיעה בדמות איטלקי נשוא פנים שהיה כנראה אדם מכובד בסביבה. לאחר הסבר ש־גיתן לו על ידי ידידי האיטלקי — נסוג העם והתישב בפאת השדה, מצפה לראות אחריתו של דבר.

### „ממריח“ אווירית סוככת עלי.

חברי לקורס דניאל ארבר, שהצ־טרף אותו זמן להקפה על־מנת לבוא לנחיתה בשדה אורבה, הס־תכל למטה (הוא אינו יודע עד היום מה משך את תשומת לבו) וראה מטוס ניצב בפאת שדה קטנטן, מכסה תאו פתוח וחשד



... מתחת לחוטי חשמל שהרעיפו ניצוצות אש.

סובב את המטוס על־מנת לקבוע את מידת הנזק שנגרם. נתברר כי הגה הכיוון, ליתר דיוק — מייצב הגה הכיוון, פגע בחוטי החשמל וניזוק מעט; כמו כן התכופף מכסה צינור הפיטו (מד המהירות) ונתלש ממקומו; נזק מועט לכל הדעות.

מששתי את גופי, מאחר ולא האמנתי כי הצלחתי לבצע את הבלתי אפשרי! נרגעתי לאחר שגיליתי כי אני עדיין אב־טפוס של עצמי.

עוד אני סוקר את השטח, את המטוס ומחפש נפש חיה כל שהיא כדי לנסות לדווח על המקרה ולבקש עזרה, וכאילו מתחת לא־דמה הופיע איכר איטלקי נרגש לא פחות ממני. בריצה ובתנועות ידיים עצבניות, כשפיו פולט קרי־אות משונות בקול גדול, פנה אלי אותו איטלקי, (שנראה לי כבעל השדה) והחל מטיח בי אמרי־שפר, בשפה לא מובנת, שהרעיון המרכזי בהם היה בערך זה: „איך הגעת לכל השדים והרוחות לשדה שלי מהשמים ואיך הרסת לי את החצילים הנהדרים שהש־קעתי בהם עמל כה רב.“

התחלתי מסתגל לרעיון כי נפל־תי מן הפח אל הפחת וכי עלי לנסות להציל את עצמי מחמתו של האיכר. לאחר שנתקרר מעט איטלקי חם מוג זה, השתכנע

חשמל אשר הרעיפו ניצוצות אש שנראו לי מזויות עיני. המטוס טיפס והזדקר כמעט מעל שדרת־העצים. השיקול היה נכון, והוא נבע מתוך הרצון להשאר בחיים, ולהנחית את עצמותי ככל האפשר בשלמות במקום היחידי בשטח, שנראה מתאים למטרה זו. הנפילה היתה קשה, ומגובה רב למדי, כ־10—8 מטרים. נפלתי לתוך... שדה חצילים פורה בעל שיחים גדולים ופרי בשל וגדול.

המטוס החל בריצת הנחיתה שלו תוך העפת חצילים לכל רוחות השמים, כן הנחיתה הק־בוע של המטוס וזנבי נסתבכו בשיחי החצילים, דבר שסייע מאד לבליתמו המהירה.

נעצרתי לאחר כ־20 מטר, כש־מטרים ספורים לפני מודקר קיר סלע גבוה.

סחוט והמום, כולי שטוף זיעה, נשארתי יושב בתא המטוס; הייתי חסר אונים, פשוט משותק. איני זוכר כמה זמן ישבתי כך כשמבטי נעוץ בסלע שלפני כמ־כושף.

### אני עדיין אביטיפוס של עצמי.

לבסוף התאוששתי, פתחתי את מכסה תא המטוס, שנפתח כלפי מעלה, יצאתי החוצה והחילותי





... מקדם עד ים, כמו ברוח ביום חטמין."

פתחתי את החבילה ומצאתי בתוכה תפוח עץ גדול ועסיסי, הפה נפער בתאותנות ולאחר זמן קצר ביותר חוסל התפוח לחלוטין. צאצאי הרומאים שמסביבי גילו כנראה ענין רב באופן המהיר שבו חוסל תפוח העץ והחלו מת- לחשים והומים. לא עברה שעה קלה ולמקום הגיעה משלחת נור שאת מטעמים בצורת פירות, לחם, יין וכל מיני מאכלים בכמות רצינית ביותר ובלי גינונים של צנע.

למרות שלא סבלתי מעודף תי- אבון אחר נחיתת-האונס וההת- רגשות הגדולה, הצלחתי לתרום תרומה ניכרת לחיסול המוללה בעוד כל הציבור מסביב נהנה ורוהה נחת. אכן היתה זו הרגשה משונה...

השמש החלה שוקעת ונראה היה כי נכונה לי שעה ארוכה עד באו צוות החילוץ.

**חילוץ מושדה החצילים**

זמן קצר לפני החשיכה הגיעו מספר מכונאים ואתם הגיע הרוזן על גבי מכוניתו הפרטית, כשמר אחוריה נוסעת מכונית משא גדול- לה.

המכונאים בדקו את המטוס והבדיקה העלתה כי נמצאו מים בדלק בכמות רצינית למדי, ולי- אחר צרור קללות ארוך על ספקי- ה"בניזנה", פרקו את כנפי המטוס בזמן קצר ביותר העמיסו אותו ואת כנפיו על גבי מכונית המשא.

באותיות גדולות וברורות ולהלן תוכן האיגרת:

IF PILOT ALL RIGHT AND AIRCRAFT NOT DAMAGED, STAY AT THE MIDDLE OF THE FIELD.

IF SOMETHING WRONG WITH THE AIRCRAFT — STAY AT THE MIDDLE OF THE FIELD WITH ANOTHER PERSON.

"אם הטיס כשורה והמטוס לא גיוזק — עמוד במרכז השדה; אם משהו אינו כשורה במטוס — עמוד במרכז השדה בחברת אדם נוסף".

מיד לאחר שקראתי את האגרת רצתי למרכז השדה, עמדתי והת- חלתי מניף ידיים להדגשת הרעיון המרכזי וגם כפורקן ליצרים.

"הכומר", וביחוד הרוזן רוברי, היו כנראה מרוצים ביותר מתשור- בתי וכתמורה הרביצו צלילה, השליכו חבילה קטנה מהמטוס והסתלקו.

נורא התגנב ללבו, כאשר ראה את הקהל הרב שצבא מסביב. בלי להתמהמה התך את ההקפה למטוסים אחרים שהצטרפו אותה עת וביצע נחיתה איומה (מרוב) התרגשות על ההתרסקות המדומה), קפץ מטוסו ורץ לחפש את המד- ריך הראשי.

המדריך הראשי פול קליסי, אמר ריקאי ממוצא איטלקי, גבה קומה, בלונדי ויפה תואר, היה עסוק, אך לאחר שדן סיפר לו את אשר קרה — חטף המדריך הראשי את העיניים לידי, קפץ למטוס הראשון שהזדמן לו והגיע אלי. הוא החל הג בגובה די ניכר כשהוא מנסה לפרקים לרדת על- מנת להבחין במתרחש ביתר בהי- רות ולנסות להתקשר עמי בצע- קות, אולם לשוא. תנאי המקום לא איפשרו ירידה לגובה נמוך. בעק- בותיו התמלא חלל האויר שמעלי במספר רב של מטוסים, אשר התחילו חגים מעלי, דבר שהגדיל את הערבוביה למידה כזו שחשש- תי להתנגשות אוירית בתוך "המ- טריה האוירית" שסוככה עלי.

**"הכומר" והרוזן מטילים תפוח**

לאחר שהכל ראו ושרפו כמות רציניים של דלק על חשבון בעל בית-הספר, נרגעו וחזרו לשדה, ואז הופיע בעל בית הספר, הרוזן רוברי בכבודו ובעצמו, במטוס מאקי בעל גלגל חרטום, מוטס בידי "הכומר", פול ויגרונק, סגן מפקד הקורס, שמשום סבר פניו החלטנו כי בחר במקצוע לא הכי מתאים בעולם לאישיותו, והכנסיה איבדה "כומר" משובת. התאקי החל הג מעלי כשדשיו מורדים על-מנת להקטין את רדיוס הפניה, וכפי שאני מתאר לעצמי היה מר רוברי אחוז חרדה לגורל רכושו בעוד ש"הכומר", בלי כל ספק, התפלל לשלומי.

מהמטוס הושלך פתק כתוב אנגלית בוז הלשון: פתק זה נכתב על גבי צדה האי- חורית של קופסת סגריות פתוחה,



... המטריה שסוככה עלי"





הרוזן העניק לי כנפים...

לפניהם על-מנת למנוע התקלותו בחוטים.

לקראת סיום הקורס, לא שכח הרוזן את הבטחתו ובאחד הערב בים נערך נשף גדול לפי כל גינוני הטקס האיטלקי, השתיה היתה כדת ואפילו אברימלה בר-און לא שכח להביא את שתי התאומות האיטלקיות היפהפיות. הרוזן העניק לי זוג כנפיים מוזהבות של נשר איטלקי, שהוא סמל חיל-האויר האיטלקי לציון המאורע.

הקורס נסתיים, חזרנו ארצה והמשכנו בטיסה בחיל-האויר, רבים מהחברים השתחררו וחלקם ממשיכים בטיסה בחיל האויר. צברתי נסיון טיסה, ביצעתי נחיתות אוטו מדומות רבות ונחיתות אוטו אמיתיות ספורות, אולם את נחיתת האוטו באיטליה לא אשכח.

כי אותה טיסה היתה קצרה מאד אמנם, אולם היתה זו הטיסה המרתקת ביותר בחיי!

שחזר משאל תחתיות של "דני טה", וקריקטורה זו צריכה היתה להביע את הרעיון ש"הטייס ומטווס חזרו לבטיסם בשלום". למחרת טסה הפלגה שלי לפני הצהריים. מיד בבואי לשדה, עליי תי עם המדריך הראשי במטרה לשחזר את נחיתת האוטו.

ביצעתי שלושה נסיונות-נסל ולא יכולתי בשום פנים ואופן לנחית לשדה באותו אופן שבו נחיתתי קודם לכן.

**"ברק אינו מכה מאותו מקום פעמים!"**

המדריך הראשי התעקש וניסה שוב ושוב לנחות בשדה, אך ללא הצלחה, ולאחר חרישה חרישית של האטמוספירה, חזרנו לשדה ונחנתנו. מיותר להסביר כי חזרתי מטושטש מכף רגל עד ראש וביצעתי נחיתת-קנגרו כזו, עד כי שיני ושיני המדריך הראשי נקשו כקסטנייטות ספרדיות.

"זה פנטסטי" אמר המדריך הראשי. "אתמול עשה נחיתת אוטו כזו והיום שכח בכלל לנחות בנחיתה פשוטה!"

לא עברה שעה קלה ומדריכי, מר גורדון, קרא לי ואמר: "ובכן, אני הנוסע שלך, קח אותה (את המכונה; תמיד התיחס אליה בלשון נקבה וזאת כדי לתאר את אהבתו הגדולה למטוס) - והרר אה לי מה שעשית אתמול".

עלינו שוב וחזרתי שוב ושוב על הנסיון ובכל פעם לא הצלחתי לעבור את חוטי החשמל והייתי נאלץ למשוך את המטוס



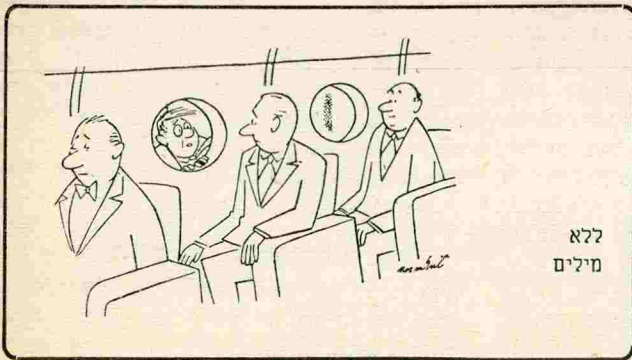
חבילה קטנה כתמורה...

הרוזן רוברי הוביל אותי למכור גית ה"אלפא רומיאו" הקטנה שלו ונסענו.

תוך נסיעה היה מהלל ומשבח את ה"איביאוס" (העבריים). החי-לותי מפקפק מי ציוני גדול יותר, הרצל או הרוזן רוברי, כשלפתע ביקש ממני להפגש עם רעייתו ובהכרזה חגיגית החליט כי המ"אורע ראוי להנצחה ע"י נשף חגיגי. בינתיים הגענו ל"וילה לאורלי", מקום מגורנו. הוחלט "לעשות שמח", ובמצב רוח מרומם נסעתי עם קבוצת בחורים העירה.

לא שפר גורלנו; אך ירדנו מה"טראם" במרכז העיר, ומשני כיוונים הסתערה עלינו ועל קבור צת איטלקים נושאי כרזות שני צבה בסמוך לנו, ה"פוליצייה" האיטלקית, כשאלות גומי בידיהם והחלו חובטים על ימין ועל שמאל. התברר, כי תופעה זו נפוצה מאד באיטליה וכי המשטרה האיטלקית מפורזת מדי פעם הפגנות פשיסטיות כגון הפגנה זו שנקלענו לתוכה.

לאחר "בילוי" זה, התקבצה החבורה מוכת הגורל, ובמשותף חזרנו הביתה וזי דם וכולנו פצע וחבורה ומכה טריה. בבואנו זכינו להפתעה מידי חברנו לקורס-אלוף הגבינה - אריק אלוף, אשר צייר קריקטורה שבה אני נראה כאחד



ללא מילים



אוסף גובה בצורה איטית כשהוא כבד כל כך. בכל זאת, את איזור הבסיס כבר השארנו מאחורינו כשר אינוהו נקודה קנטנה וכל בתיו כקוביות משחק מצוירות. גובה 5000 רגל ושוב אני בוהן את שעוני המנוע ובעיקר שעוני הדלק המראים זרימת דלק תקינה מהמיכלים התיצוניים אשר בקצות הכנפים, מיכלים אלה מפריעים ביותר לטיסה כשהם מלאים ולכן מריקים אותם ראשונים.

למטה בצד ימין נראית „הרצועה“, רצועת עזה שאיננה כבושה עדיין ואשר לא השתנתה כלל וכלל. כאילו צריכה היתה חזותה להשתנות בשעת מלחמה זו, ישנם אזרחים השואלים לפעמים — כיצד יכולים אתם, הטסים בגובה, להבחין בין שטח שלנו או שלהם. הרי הגבול אינו מסומן על הקרקע כשם שהוא מסומן על המפה? — ישנם מקומות שבהם באמת קשה להבחין בכך, אך כשהמדובר ברצועה, המשובצת חלקות קטנות מעובדות בצפיפות, נראה הגבול ממש כמו ברור כשהוא גובל עם החלקות הגדולות, בעלות העיבוד האחד של הישובים שלנו. כאן לבטח אין אפשרות לעטות.

מתחתי ולפנים, רואה אני כבר את השבילים המפורסמים של הקבוץ גיריזחק היוצרים את האות  $\gamma$  ואשר תמיד היו מסמלים לי את הכניסה או היציאה מהארץ. ברגע זה מחדיר לי הסימן מעין זריקת תשומת לב מוגברת. אני כננס לארץ אויב. מבט על כל השעונים, בדיקת מצב הדלק והסתכלות החוצה. הראש מסתובב כמו סביבון. כשהתחלתי לטוס נאמר לי „מוטב צואר כואב מצואר שבור“. בינתיים הגענו לגובה 10,000 רגל ול. מישר את מטוסו וממשיך לטוס באותו גובה. כבר התחלתי חושש שאם נמשיך לטוס בגובה זה למיתה לא נוכל לחזור משם מחוסר דלק. לא ארך הזמן ול. מודיע לבסיס ברדיו כי אין לו העברת דלק מהמיכלים אשר בקצות הכנפים ולכן לא יוכל להמשיך למיתה. הוא מבקש מטרה יותר קרובה. בתשובה נאמר לו כי מיד יודיע על המטרה החדשה. כל מחשבותי על מיתה נגזו, קיויתי לראות שוב אותו מיצר, על הכביש המתפתל בו בין ההרים והצוקים. חשבתי שאוכל לסייע לאותו קומץ צנחנים המחפורים על גבעה כחלוצים באמצע המדבר הקם עליהם להכחידם. יושבים הם על גבעה קטנה ומנפנים לשלום שעה שאנו טסים מעליהם. הם נראים שאננים. אין הם רואים את אשר אנו יכולים לספר להם: את הכבודה המתבצרת בתוך המיצר למרגלות ההרים. את המכוניות והזחלים שאנו מפציצים וצולפים ואת עמדת המרגמות הכבדות שהתמקמה במורד צפון-מערבי של גבעה, ואשר שילחתי בה שמונה רקטות להשתיקה. אלה מול אלה, אך לאלה אנו דואגים ולאחרים... גם להם אנו „דואגים“.

**„בוגי“ שלנו בשעה 12, רחוק**

„שיירת טנקים מתקרבת על הכביש מביר-גאפה לביר-חמה, יש להתקיים“, מוטר הבסיס באלחוט.

כשעלינו על המסלול להמראה, אחד אחר השני, עברו מעלינו ביעף שני מיסטריום וביצעו „בו“ בתפנית חדה כלפי מעלה. „בו“ כזה עושים רק כאשר מפילים מטוס אויב — זאת ידעתי. לאחר מכן התברר כי הפילו 3 ומפיריים במיתה וברביעי פגעו בדרכו הביתה.

**ה„אורגן“ וסביבתו הטבעית**

המראה. אנו מגבירים את סבובי המנוע ל-12,500 סבוב בדקה, טמפרטורת צינור הפליטה עולה ל-650 מעלות צלזיוס. המטוס שורק ונושא, כולו רוטט, רוצה להמריא כבר, להנתק מעל הקרקע, אך אני עוצר בעדו על ידי לחיצת המעצורים כשם שעוצרים סוס מחומם על סף המרוץ. דלתות המנוע הקטנות נפתחות משני צדי הגוף ונותנות לאויר נוסף, העוזר בקרור המנוע, להכנס פנימה. תמונה זו מדמה את המטוס לגוף חי המכווץ את שריריו לקראת המאמץ הרב הדרוש לו במירוצו הקרוב. בהמראה.

ל. מקבל רשות המראה, משחרר את המעצורים ומטוסו מונק קיימת. כעבור 4 שניות לערך משחרר אף אני את מעצורי המטוס המרטיט כבר כפרימוס ענק. קפיצה קטנה ובכח איתנים, הדוחף אותו, מונק האורגן לאורך המסלול. הוא אוסף מהירות בתאוצה וגומע מאות מטרים של מסלול. לאט לאט, ככל שהמהירות גוברת, אפשר כבר להרים את גלגל האף, המטוס מקבל יותר עלוי מהכנפים וה„שמונה טון“ מתרומם באויר.

קשה לו מעט לאורגן להתרומם ולהרים אתו מטען כזה של פצצות ודלק, כולל מיכלי קצות-כנפים מלאים, אך מהרגע שניתק מהמסלול ועלה לאויר „חש“ עצמו כצפור דורר. באויר הוא חי, באויר הוא כל-יכול וזוהי סביבתו הטבעית.

מיד לכשהתרוממתי ראיתי מרחוק את מטוסו של ל. מבצע פניה שמאלית. זו ההזדמנות בשבילי „לחתוך“, להשיגו „ולשבת“ במקום הנכון במבנה. המטוס אוסף המהירות ואני מתקרב אל ל. כשחווך הטיסה הוא כמובן, דרומה. אני מעיף מבט מדי פעם בפעם על שעוני המנוע והטיסה על-מנת לראות אם הכל כשורה. אני מעביר את מבטי מסביב: למעלה ולמטה, מלפנים ומאחור, מחפש ומנסה לראות את הבלתי נראה, את האויב המופיע תמיד ממקום שאין מצפים לו כלל, כבדרך הפתגם — „הסתכל סביבך“, זה שאינך רואה הוא שיפילך. אני מעביר מבט על הארץ, על הישובים החקלאיים שמתחתי ועל השדות המוריקים, — נראים הם לי לא כתמול שלשום. פה ושם נראה חקלאי העובד לבדו בחלקתו, כאן טרקטור בודד חורש ובכל זאת משהו שונה. אין אלה אותם החיים השוקקים המשתקפים יום-יום משדות אלה.

**ל. מבקש מטרה חדשה**

בינתיים הדבקתי את ל. ואני „יושב“ במבנה חזיתי פתוח המאפשר הגנה הדדית על ידי הסתכלות סביב המכסה את כל שטח השמיים. התחלנו מטפסים. המטוס



כבר משכתי בהגה ימינה ולמעלה בכל כחותי, כדי לשבור את ההתקפה. יהיה זה מי שיהיה — חשבתי — אין להשאר באותו מצב.

באיון מהירות העבירה לפני המחשבה תמונות שונות, לא אוכל להגדיר. רק זאת ארע כי „כמות מחשבה“ כזו בזמן כה קצר לא עברה בי מעולם.

תוך כדי משיכה בהגה לחצתי על כפתור הפצצות ושהי פצצות הנפלים השתחררו כלפי מטה. כל מטען נוסף מכביד לאין שיעור על תמרונו של המטוס ובפרט פצצות. לכן יש להפטר קודם כל מכל המטענים הנור ספים. העפתי מבט לאחור לראות מיהו זה היורה עלי ועיני נתקלו בשמש וסנוורו. לאחר פניה של 90° מהכוון הקודם התישרתי ואז ראיתי אותם... מיגים. כל השמים מלאו מהם; לכל כוון שהסתכלתי, ראיתים. את התקפתם התחילו גם מאחור, גם עם השמש, גם בהפתעה וגם במטוסים יותר טובים. ארבעה נתוני יסוד לנצחון בקרב. היה באפשרותם לחסל את שנינו, את ל. ואותי. אתי היו גומרים בצרור אחד קצר מבלי שמישהו יבחין בכך, ואחר כך היו ממשיכים ומפילים את ל. מבלי שיספיק להניד עפעף אפילו. אותו זוג מיגים ש„שברתי“ להם את התקפתם עלי המשיכו לפנים ולמטה, על מנת לנסות מזלם אצל ל. הם באו אליי להתקפה מצד ימין.

„מספר אחד, שבור חזק ימינה ולמעלה, מיגים עלינו“, צעקתי ברדיו כל עוד כחי בי, ובינתיים המשיכי להסתובב, לחצתי עוד כמה לחיצות לשחרר את

בינתיים, ככל שהדרמנו, הלכו קרעי העננים וירדו ומעל בירחסנה, מקום בו קיבלנו את הידיעה על שגוי המטרה, היה בסיס העננים כ-15,000 רגל. מיד עם השמע ההוראה, תוך כדי פניה לכוון מערב, הכנתי את הכוונת לריקוט. עוד אנו טסים מערבה וב־שעה „12“ למעלה אני רואה כמה מטוסי סילון מעל בירחמה בין קרעי עננים. מבט נוסף, כן אלה מיטטרים.

„בוגי“ שלנו בשעה „12“ למעלה רחוק, אני מודיע למספר אחד, מעין הרגשת בטחון שורה עלי אותו רגע. הם נמצאים בדיוק מעל מטרנתנו וישמשו לנו כחפוי אוירי בגובה, ובלב קל יכולים אנו להכנס להתקפתנו. סובב נוסף של 360 מעלות בגובה 10,000 רגל ול. מודיע:

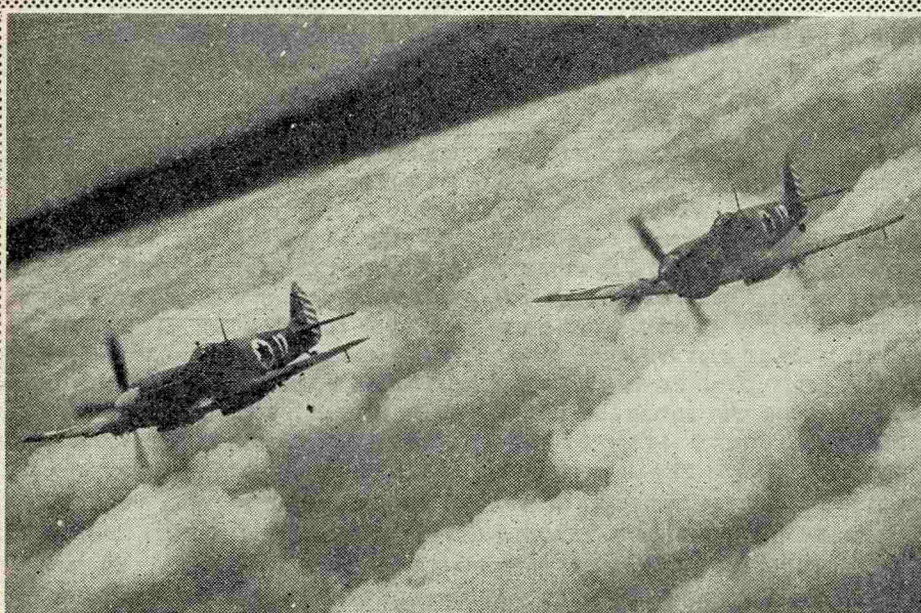
„שורה ערפית אחרי, לך!“ ומתחיל להנמיך כלפי מטה ובכוון צפון. הוראה זו אומרת כי עלי להכנס ולטוס אחריו במשך ההתקפה כולה והמבנה מקבל אז צורה של נחש המתפתל לאורך הכביש.

### ה„מיגים“ מתקיפים אותנו

אני נכנס אחריו לשורה ערפית כשלפתע... — „ברר — ברר-רר טרק, בוף...“ ראיתי, הרגשתי ושמעתי את הצרור שפגע בי.

בחלקיק השניה הראשון חשבתי — הרי רק מיטט טרים ראיתי באויר... לא יתכן, הרי המיטטרים מכירים את האורגן — אך בחלקיקה השני של השניה

## דסיסי זכוות



שנים מה„ספיטים“ שהיוו את עמוד השדרה של כוח הקרב האוירי שלנו במשך שנים



אני. כל שיקטן מספרם, כן ייטב — במוחי הרהורי של רגש-גדלות והתחלתי מסתובב. סבוב חד יש לו לאורגן. הנה מיג אחד עולה אלי מימין ולמטה. אני מקשה עליו את ההתקפה ככל שאני יכול על ידי סבוב חד לעברו. תותחני מכוונים בדיוק מולי. — רק שלא יירה — אני חושב כל הזמן. אך הנה הוא מתקרב ואינו מצליח בהתקפתו. הוא עובר אותי לצד שמאל. אני מגלגל את המטוס בבת אחת שמאלה ורודף אחריו. לעזאזל, מרסל דאסו, אני חושב, רק עוד 2000 ליברות סחב! כאן נכרת עלינונותו של המיג על האורגן. הוא מתרחק ממני במהירות ואין באפשרותי להדביקו. הכדורים — חשבתי — ישיגו אותו לבטח. את אור הכוונת שלי הנחתי על המיג בתמונה, ונוכחתי כי הטווח בינינו כ-500 יארד. פתחתי באש מתוך תקווה... לשוא, ממרחק כזה אפילו בקונסטלישן לא הייתי פוגע.

### פנים אל פנים עם „מיג“

המיג התרחק. פתאום נזכרתי כי אין זה המיג היחידי בשטח וכשם שאני מתקיף אותו יכולים הם להתקיף אותי. פניה קלה שמאלה, מבט לאחור, וכמובן, אחד מהם יושב לי על הזנב. הפכתי את הפניה לסבוב חד כלפי המיג, שוב כדי „לשבור“ לו את ההתקפה וצללתי מתחתיו כלפי מטה. הישבתי בערך את הזמן שיקח לו להסתובב אחרי ולהכנס לצלילה ולאסוף מהירות ואז משכתי חזק כלפי מעלה תוך פניה מהכוון. המיג אינו מרפה ממני. שוב אני „חותך“ לו את ההתקפה והוא עובר אותי בתנופה כלפי מעלה. התישרתי בפניה ימנית קלה ומימין במרחק ראיתי מיג בפניה שמאלית. לא היה קשה לנחש, אנו נבוא האחד מול השני, היה לנו כשניה וחצי להיות בקו אחד בדיוק. חשבתי — אם הוא יכול לירות בי מלפנים, מדוע לא אירה בו גם אני? פתחתי באש. ושוב לא ראיתי תוצאות. לאט-לאט הוא מרים את כנף ימינו ומפנה לי את הדרך. אנו חולפים זה ליד זה במרחק של כעשרים מטר ובמהירות עצומה. אני מספיק לראות כיצד הוא מפנה אלי את מבטו. מיד לאחר זאת חשבתי כי אין לי עוד מה לעשות כאן, מוטב שאקרא למיסטרים ואסתלק. צללתי ישר כלפי מטה וכוונתי את המיסטרים אל מקום הקרב. פניתי פניה קלה לוודא כי אין אחרי כל, מסתנן וכשראיתי שאני נקי, המשכתי לצלול כלפי מטה מול ג'בל הילאל. פתאום שמעתי קולות באויר. חשבתי כי מספר אחד שלי הוא הקורא והוא נמצא שם למעלה בקלחת הקרב ואני אף לא ראיתי. „משכתי“ חזק וכלפי מעלה. אני מתרומם, מתרומם ואיני רואה דבר. לפתע אני מבחין במרחק של קילומטר במטוסים מסתובבים. מיגים ומיסטרים. הדלק הולך ואוזל. שוב צלילה חדה כלפי מטה ואני בדרך הביתה בטיסה נמוכה ומהירה לאורך ג'בל הילאל. כשעברתי מעל ה„דייקה“ נראתה שירה יוצאת משם. לפי מכוניות ה„בלרננד“ ושאר ערב רב מכוניות המילואים, הבנתי כי הנעתי לשטח

הרקטות שמתחת לכנפים, משכתי בידי האדומה שבצד ימין, שתמיד אסור היה לגעת בה כלל, ושני מיכלי קצות הכנפים ניתקו ועפו. המטוס הרגיש עצמו חופשי וזריו הרבה יותר משהיה. העפתי שוב מבט על ל, שמכלי הדלק עדיין היו צמודים לכנפיו. המרחק בינינו גדל והולך. ראיתי כי לא ויתרו לו השנים והם באים להתקפה נוספת.

### אני מתברג במהירות כלפי מטה

„יותר חזק ימינה ולמטה מספר אחד. שחרר את הבידונים (מיכלי קצות הכנפים) ותמשיך בטיסה נמוכה הביתה“, צעקתי לתוך המיקרופון, תוך מחשבה שלא אוכל עוד לעזור לו. המרחק גובר מרגע לרגע מצד אחד, ומצד שני אלה שמסתובבים סביבי אינם טומנים ידם בצלחת ובכל רגע אני עלול שוב לחטוף צרור. אם כן, נשאיתי לבדי באורגן הבודד כשמיט ביבי, כמו אריות שותרים לטרף, מסתובבים מיגים, מיגים... מיגים. לאן שאסתכל, אראה מיגים. בערך ששה היה מספרם. לאחר ששחררתי את כל המטענים החיצוניים שיכולתי לשחרר, הייתי פנוי לקרב. על הכוונת הצגתי מיד את הנתונים של המיג (כפי שהחזירו בנו בשעורי „זהו מטוסים“ בקורס טיס: דבר ראשון להציג על הכוונת את מוטת הכנף פים של האויב) והתחלתי להסתובב בסבוב חד, כאשר לפתע, שוד ושביר! — מה קרה פה? פתאום מצאתי את עצמי מתברג במהירות כלפי מטה ללא שליטה על ההגאים. מהירות כזו ופתאומיות כזו עד כי לרגע חשבתי שפגעו בזנב המטוס. האמת היתה כי לא הייתי רגיל לרגישות המטוס כשהעפתי את מיכלי קצות הכנפים ולכן היתה זו התגובה שקבלתי ממנו. בינתיים נעלמה כל מחשבה על מיגים וכפעולה ראשונית סגרתי את המנוע כדי שהאורגן לא יאסוף מהירות, למקרה שאצטרך לקפוץ החוצה. לא התמיהתי והוצאתי מעצורי אויר, עוד, אף המטוס כלפי מטה ונא מנסה לזהות היכן אני נמצא. מתחת הכביש העובר מביר-חסנה לג'בל לבני, היכן הכוחות שלנו? האם כבר כבשו את הצומת? האם הכביש הזה כבר שלנו? אם אקפוץ יהיה עלי להתקדם צפונה לאורך ג'בל הילאל. אני מסתכל על השטח. לא נעים ביותר, נראה כמדבר אחד גדול. איזה מזון יש אתי? האם יספיק לי כדי להגיע לניצנה? פתאום נזכרתי במיגים, האם המיגים יוכלו לתקוף אותי כשאני מתברג במצב כזה? לא, בשום אופן. בינתיים אני מנסה לשגן לעצמי את סדר הפעולות של הקפיצה, אך לפני שאקפוץ אנסה שוב את המטוס. כמה מכות ברגלים ובהגה ואני מרגיש כי ישנה תגובה. התרגשות רבה מגבירה את פעימות הלב. הנה המטוס מתישר ואוסף מהירות. מנסה למשוך בהגה. — הוא פועל. העפתי מבט על כל השעונים ומיד מעצורי אויר בפנים, משיכה חזקה כלפי מעלה וכל המנוע פתוח. „הנה אני חוזר, מיגים, היכן אתם“, אני חושב והם מסתובבים מעלי בערבוביה ואינם יודעים במה להתחיל. „אם כך“, חשבתי, אתחיל



בקרקע והמטוס נעצר תוך סבוב חד ימינה. ל. הודיע ברדיו כי הכל בסדר אתו. (במשך השבוע שלאחר זאת לא יכול היה ליישר את הראש מפאת אותו סבוב).

הגעתי לנחיתה בבסיס עם מעט מאד דלק במיכלים. בשעת הנגיעה במסלול שמעתי ברדיו את קולו הנ"מ רץ של מפקד הבסיס. הוא הגיע בריצה למגדל הפקוד מיד לכששמע על קרבות עם מיגים.

„זה שנחתה כעת האם אתה מספר אחד?“ הוא שאל.  
 „אם לא. מה קרה לכם ואיפה מספר אחד? למה נחת בחלוצה?“

ברגע שכיבתי את המנוע כבר המתינו לי מכוניתי של מפקד הכנף ונהגו כדי להחזירני לטייסת. המכור נאים הספיקו לספור את הפגיעות במטוס.

„שתי פגיעות של מיג ושלשה מנ"מ קל“, אמרו והוסיפו: „נראה שאתה אוסף למזכרת את כל הכדורים של סיני“.

„כנראה שהספיקו לפגוע בי גם מעל אבו עגילה“, חשבתי ויצאתי מהמטוס. חור גדול מפגו התותח של המיג, נפער באמצע הגוף, החליק את המנוע, נכנס למיכלי הדלק ונעצר בדופן ארגזי התחמושת כ-30 ס"מ מאחרי גבי... רק אז הבנתי את המצב שעמדתי בו בטבילת האש הראשונה שלי.

מומחי לוחמה אווירית בעולם כולו תמהו לשמע הידיעה כי מטוס אורגן ישראלי הפיל מיג-15 מצרי, בעת קרבות האויר שנערכו בימי „קדש“. תמיהה זו היתה מובנת בהחלט בהתחשב בהבדלי הביצועים הניכרים.

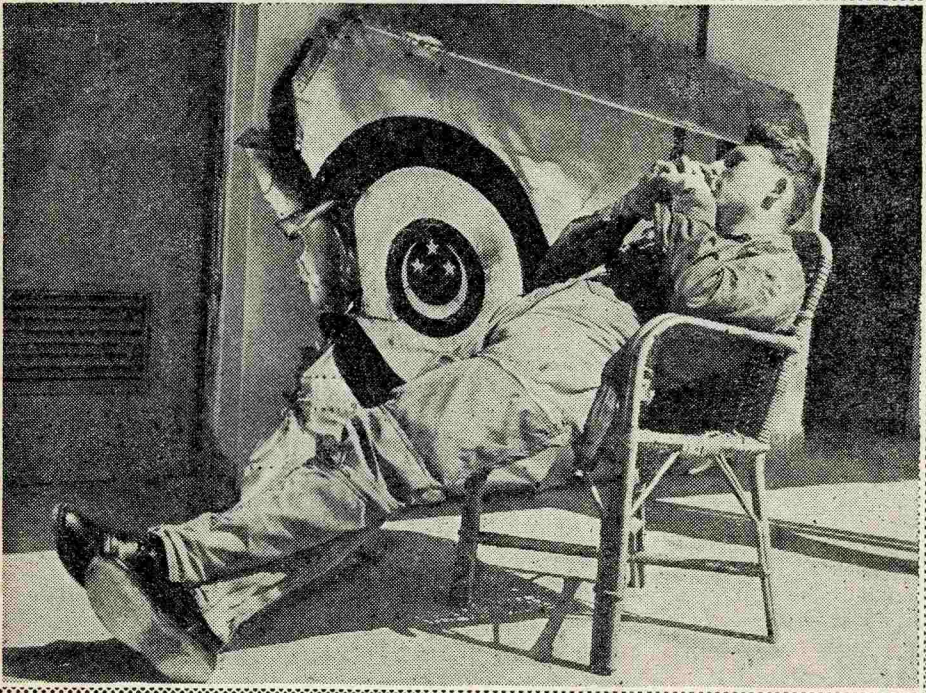
שלנו. אנשים שעל המכוניות נפנפו בידים לשלום ואני השבתי להם בנענוע כנפים.

### חזרה לבסיס — ל. נוחת בניצנה

עברתי אותם ואני ממשיך תוך הרגשה טובה כי הגעתי לשטחים שלנו כשלתע מתחתי מחנה עם אוהלים אפורים שקועים בתוך האדמה. פה ושם נע כלי רכב צהוב וממול, לכל אורך הרכס, מופיעים אנשים מהעמדות ויורים. היו אלה הכוחות המכותרים ליד אבו-עגילה. מן הפח אל הפחת — חשבתי לעצמי וקוויתי לעבור את המקום במהירות. לא פתחתי באש כי הטלתי ספק בזהותם של האנשים.

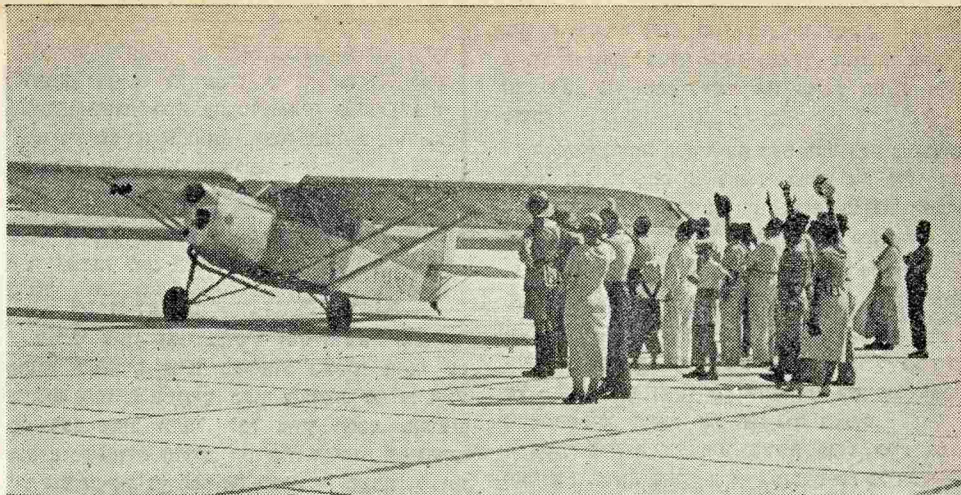
מעל ניצנה התרוממתי חזרה לגובה 10,000 רגל, אחרת, מחוסר דלק, לא אגיע לשדה התעופה. כשעברתי ליד חלוצה ראיתי מתחתי את ל. מספר אחד שלי, מבצע נחיתה אונס עם טיפת הדלק האחרונה. הוא נחת על שדה חרוש, ומיד לאחר הנגיעה פגעה כנף ימין

## רסיסי ארוכות



כנף „מיג“ שהופל מוצבת על מרפסת אחת מטייסות הסילון בחיל.





## העלמה ניקול באה

### מפאריז או: מתי

### נולד סמל חיל האוויר?

קהל אזרחים (הנשים לבושות שמי לות לפי אפנת ה... שק, כפי ש" אפשר לראות) נפרד מהעלמה נ"י קול בשדה לוד, ביום 25 באוגוסט 1937. מאחור נראים שני אזרחים ערביים של פלשטינה (א"י) ובשורה הראשונה שני שוטרים אנגליים (תמונה עליונה).

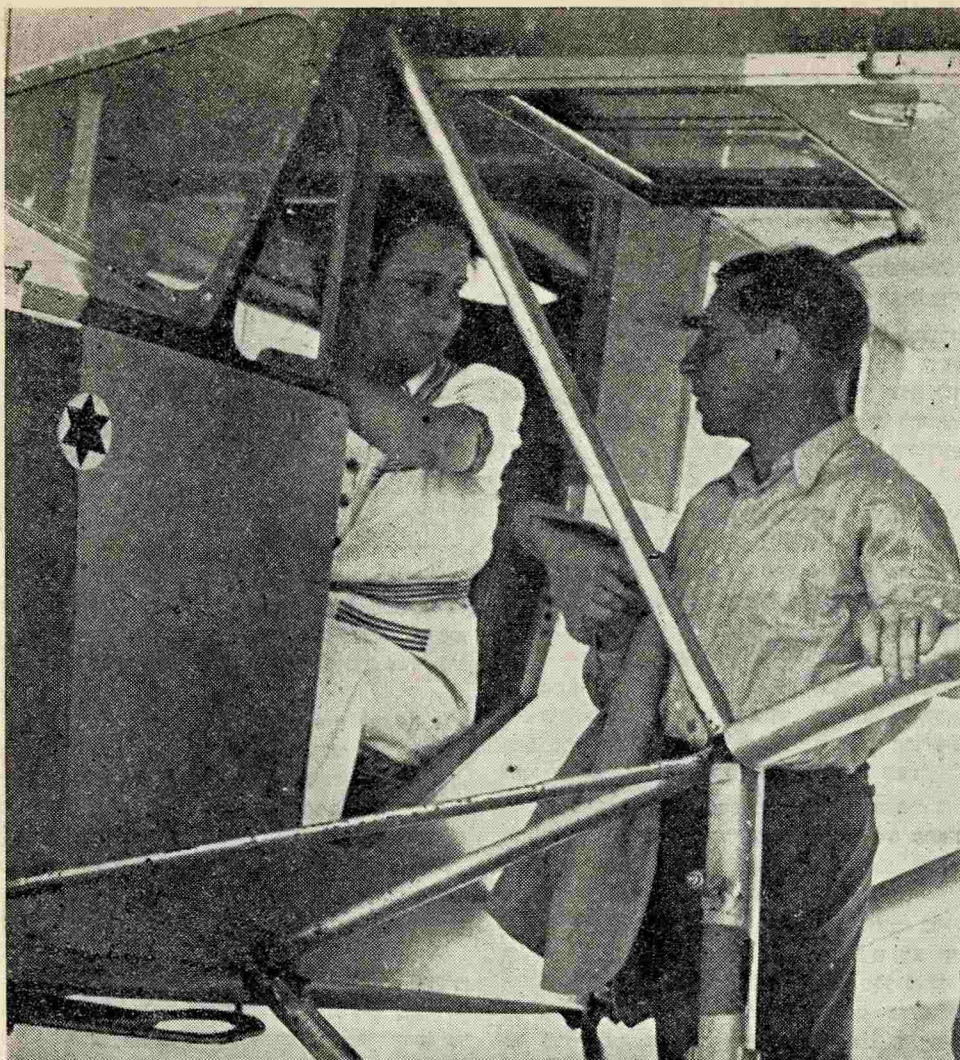
לא לרבים ידוע היום כי הצעד הראשון לקראת ידידות צרפת ישראל בשטח התעופה נעשה לפני... 21 שנה, ליתר דיוק בשנת 1937. ושגריר רצון-הטוב הנישא על כנפים היתה (טיפוסי לצרפתים) — טייסת.

הדבר עורר סנסציה לא קטנה, כאשר מטוס חד-כנפי חדיש (באור

במושב הטייס יושבת מדמזל ניקול ולידה טייס המשנה שומכר. דלת המטוס נפתחה כלפי מעלה כמו בפייפר. לצערנו, לא הצלחנו לבדור פרטים כל שהם על המטוס. קוראים שיש ביכולתם להוסיף משהו בנושא זה מוזמנים לכתוב על כך למערכת, ונשמח לפרסם את הערותיהם בגליון הקרוב.







העלמה ניקול וטייס המשנה שומכר מחליפים דעות לפני ההמראה. ראה סמל חיל האויר משמאל.

מנופפים לשלום מול סמלו העתידי של ח"א הישראלי...

### מילוי דלק באויר

מגע עם מטוסים אחרים לי שם מילוי דלק באויר מוצא לפועל על ידי מטוסי-מיכל בוינג בממוצע כל 15 דקות, 24 שעות ביממה, שבעה ימים בשבוע.

כל פנים, עובדה היא שסמל חיל האויר הופיע על מטוס בארץ ישראל 10 שנים לפני שהוקם אפ"י לו שרות האויר.

טייס המשנה של העלמה ניקול היה יהודי צרפתי בשם שומכר (לא ידועה קרבתו לשחקן...). ביום 25 באוגוסט 1937 המריא מטוסה של ניקול בעל הסימון F-AMBZ בדרכו חזרה (ללא חניה) לפריס, כששוטרים בריטיים

תם הימים) נחת בשדה התעופה בלוד ומתוכו ירדה טייסת צר" פתיה חמודה — העלמה ניקול, לאחר טיסה ללא חניה מפריס!

עובדה נוספת המעורר תשיר מת לב, אם כי אז לא יחסו לה חשיבות רבה, היא סמל... חיל האויר הישראלי שנראה בכירור ליד הדלת. סמל מגן דוד המלא על רקע לבן ציור, כך אנו מניחים, בטעות ואולי מחסר ידי עה כיצד יש לצייר מגן דוד. על



# כך נולד ה"ספיטפייר" הראשון

אחד מראשוני אנשי צוותות הקרקע של חיל האויר מגולל לפנינו פרשת הרכבתו של "ספיטפייר" ישראלי ראשון מגרוטאות שנמצאו בארץ. אותו "ספיטפייר", שהורכבו בו חלקים מכמה וכמה מטוסים אחרים, המריא בהצלחה, ונטל חלק בכל קרבות האויר של תשי"ח.

החברה וכאן הכיר זכי את המרלין, המנוע שאותו עמד להתקין כעבור שנתיים בספיטפייר, "היהודי". העובדים היהודיים בשדה לוד היו מגויסים במסגרת ה"הגנה", ופעם בשבוע יצאו להתאמן בנשק. ונשק גם ניתן להם לשמירה ב"סליקים" בתחומי שדה לוד המנדטורי. לבסוף, כאשר היה חשש חמור לחייהם, נצטוו לא לנסוע עוד לעבודה והמטוסים היהודיים הוצאו משדה לוד (ראה הרשימה בעמ' 113).

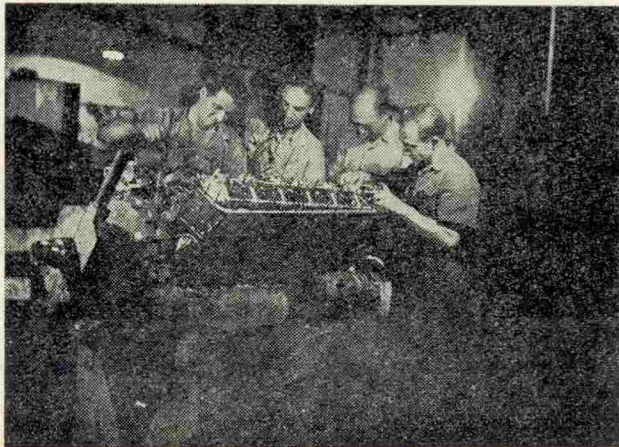
זכי פגש את יהודה רביץ במטה שרות האויר ברח' מונטפריורי בתל אביב ונשלח לשרונה. באותו זמן תיקנו שם את האוטוסרים שנרכשו זמן-מה קודם לכן. בעוד זכי עסוק בשיפוץ לייקומינגים, היפס רביץ את האיש שיוכל לבצע את התקנתו של מנוע מרלין. לבסוף, נמצא זכי. הביאו אותו למקום בו היו מונחים שני מנועי מרלין 66 (שהיו בדרך כלל בספיטים מדרג 9) ושאלו אותו אם יוכל להרכיב מהם מנוע אחד. המנועים היו שבורים, כי הבריטים לפני צאתם משדה עקרון "טיפלו" בהם בפטישים. "לא היה לי אפילו, סטנד" בשבילו, מספר זכי. אמנם נתנו לי איזה, סטנד" (כן) ישן, אך היה מתאים לדגמים ישנים יותר של המרלין והמנוע שעליו עבדתי היה ארוך מדי. פירקתי אותו לברי. בו בזמן שזכי התקין את המנוע, הוכן הגוף בחלק אחר של "הבסיס האוירי" בשרונה. כלים לא היו בנמצא וזכי הביא את הכלים הפרטיים שלו מהבית. את הברגים נאלץ לסגור, "לפי הרגש" כי מד-פיתול לא נמצא אף בחלום. אפילו 8 הברגים הגדולים

לא מעטים שאלו את השאלה, "כיצד ומתי קמו לו לחיל האויר בתחילת דרכו ואף לשרות האויר לפניו, מכונאים מאומנים שידעו לא רק לספל במטוסים הראשוניים, אלא אף להפוך גרוטאות לכלי טיס מבצעיים? פגשנו באחד מהם, בשאול זכי וביקשנוהו לתאר כיצד הגיע לשרות האויר ובאיזה אופן הרכיב את המנוע של מטוס הספיטפייר הראשון מגרוטאות של שני מנועים אחרים...

כשפרצו המהומות בסוף 1947, נמצאו בלוד עובי דים יהודיים. רובם היו שייכים לחברת בי.א.א.סי. הבריטית שהעסיקה אותם במתן שרותים למטוסיה שהגיעו לארץ ישראל מלונדון או שעברו דרך לוד בדרכם למורח הרחוק.

לנקסטריאן, מטוס נוסעים שלא היה למעשה אלא מפציץ לנקסטר כבד שתאי הפצצות שלו הפכו למיכלי דלק ענקיים, קיים שרות מלונדון לאוסטרליה. ללוד היה מגיע ביטסה אחת, ללא-חניה. מטוסי הענק, שבזמן מלחמת העולם העמיסו בהם את פצצות ה"בלוק בסטר" הגדולות ביותר, בנות 10 טון כל אחת, הסיעו עם גמר המלחמה 6 או 9 נוסעים בלבד! ליתר דיוק, בלילה רק 6, בתנאים של קרון-שינה מהודר ביותר.

בלוד היו המטוסים חונים שעתיים. מכונאי החברה היו מתדלקים אותם ובודקים את המנועים במהירות הבזק. אותם מכונאים טיפלו גם במטוסי יורק של



בתוך האורווה הישנה בשרונה משפצים מנוע מרלין, עבור ה"ספיטפייר הראשון של חיל ה"אויר. הבריטים, לפני צאתם משדה עקרון ערכו "טבח" במנועים הישנים שהיו מונחים בערימות הגרוטאות. למרות זאת הצליחו מכונאי ח"א להר"יב מהם מנוע אחד.



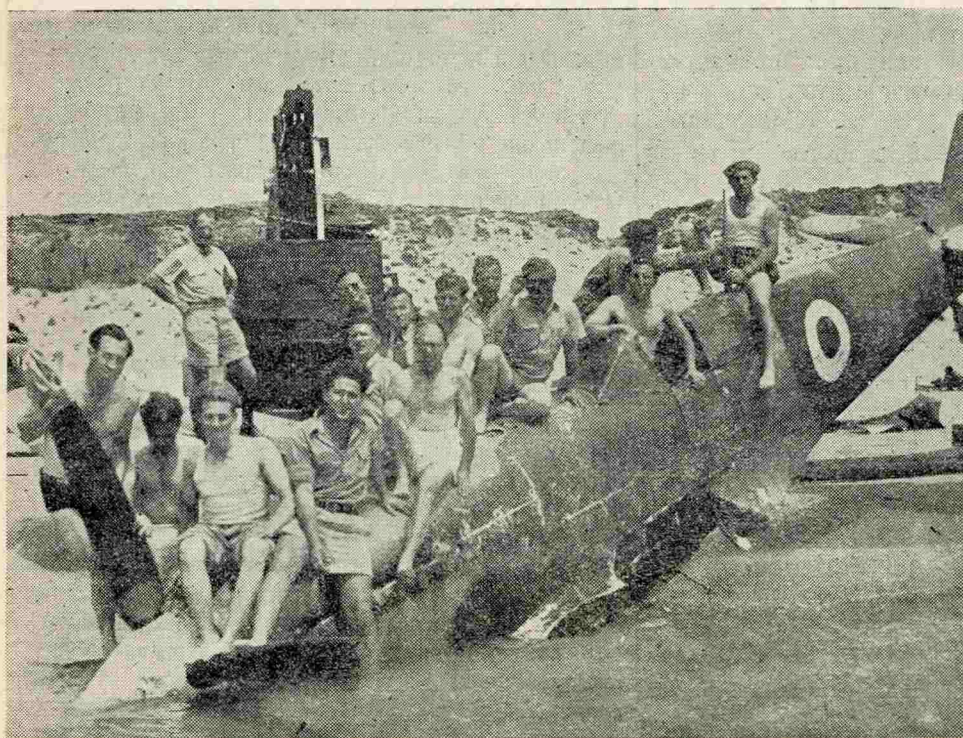
שאול זכי, המספר בגוף הרשי"מ על נסיונותיו להרכיב מ"גרוטאות מנוע מרלין לספיט" פייר הישראלי הראשון. בתצ"לום זה הוא נראה בתא הטייס של הספיט השני אשר בהרכב"תו השתתף.



יצא אחד מאנשי השדה באופן כדי להודיע שה"ספיט שיטוס עוד מעט בשמי השרון הוא שלנו, ושלא יפתחו עליו באש. חס ושלום... לאחר טיסת הניסוי שעברה בהצלחה הותקנו בו אמצעי החימוש והספיט פייר הראשון של חיל האויר נכנס לפעולה. לא יאומן כי יוספר אך עובדה היא כי מטוס זה, שבקרבו שכנו חלקים שונים ומערכות שונות מכמה וכמה מטוסים, השתתף בכל קרבות מלחמת השיחרור ולא קורקע סופית אלא שנתים אחרי המל"חמה. "עור לא ירד ממנו" אומר זכי. משהורכב הראשון, החל זכי בהרכבת הספיט השני ושני המוסטנגים הראשונים. אולם באותו ספיט ראשון ראה את "ילד טיפוחיו" ועל תצלומיו שומר הוא עד היום בקנאות ממש.

המחברים את המנוע אל הגוף היו חסרים. נוסף לכן חסרו... כל מערכות השמן, הקירור וההידרו-ליקה, את כל אלה מצא זכי תוך חיטוט בערימות הגרוטאות בעקרון.

כעבור 6 שבועות הועבר הגוף להרצליה וכמה ימים לאחר מכן הותקן בו המנוע. הרצות המנוע המשופץ ארכו 11 יום! הסיבה לכך הייתה כי מהיות המנוע על הקרקע, ללא תנועה, היה מתחמם אחרי הרצה קצרה ביותר ונאלצו להדמימו. את רוב ההר"צות ערך בשעות הבוקר המוקדמות או לפנות ערב, לבסוף הורשה המטוס לטיסה ובשעה שש לפנות ערב עלה בו טייס-קרב לטיסת הניסוי הראשונה. היה בכך אומץ לב לא-מעט, בהתחשב ב"עברו" של אותו ספיט פייר. כיוון שלא נמצא קשר אויר,



קבוצת חילוג בשפת היס בהרצליה שהוציאה מהיס את הספיט המצרי שנפגע מעל שדה, "דב". (15.5.48).



# מכחולו המעופף של רענן

## קריקטוריסטוריה אוירית בקו

כלל ההומור הטוב והמאופק חבוי דווקא בנימים דקים אלה וידיעת המנהגים והמסורת והאוירה של אדם סתם אין גישה אליהם.

הרבה נכתב על הנושא הו"מור — וקרוב לודאי שעוד הרבה יכתב עליו — לפחות עד שכדור הארץ יתקרר כליל. אולם עד כה הסכימו חכמים שבלתי אפשרי — בינתים — להגדיר הומור כראוי. זהו נושא חמקמק ככספית, בעל דפוסיים בלתי מגובשים כאמיבה, מפתיע כמארב צנחנים וקפריזי כסוס מיוחס.

מה מקורו, מה תפקידו, האם הוא תוצאת כשרון בודדים או אפשר ללמדו וליצרו בשיטת הסרט הנע — כל אלה ועוד הרבה הרבה שאלות שנויות במחלוקת, שזקנים וחכמים ממני ניסו כוחם בו ולא עלה בידם, כך שרשאי אני לרחוץ ידי בשאננות למרות מבטוי המ' אַיימיים של העורך היריף-המבטיים ולהצהיר:

אין כל נוסחה מובהקת של הו"מור ולא אנסה ליצור פה על רגל אחת — אפילו לרגלי התאריך הסנטימנטלי של שנת העשור וג' ליון חיל האויר החגיגי — כל תיאוריה חדשה ומטופשת (בהכרח) שתנסה כביכול להטיל אכסיומה בעמוד X של בטאון חיל האויר שתוציא אחת ולתמיד את האנור שות מעיוורונה ותלמדה מה זה הומור.

באם אומר שציירתי עד כה בערך שלשת אלפים קריקטורות — אוסיף שבכל זאת זאת לא ברורה לי סיבת הצחוק במלואה — לא אהיה מגויס כלל וכלל. אולם נסיון הוא נסיון — ובכל זאת נדבקים לאמתחתך כמה כללי יסוד כגון:

את קהל המעריצים הנלהב ביו"

רענן לוריא נולד כקריקטוריסט לפני למעלה משבע שנים ב"א חשון תש"י (3.11.49) בעמוד 33 של בטאון „ח.א." מס' 6 שהופיע לקראת יום השנה השני להקמת החיל. באותו עמוד נתפרסמה הקריקטורה הראשונה של רענן שעסקה בשני נשרים דורסניים שעטו על טרפס: שני טייסים ישראליים משייטים במטוסי הקרב הבוכנתיים שלהם.

אילו התקדם חיל האויר באותו קצב שהוכתב על ידי קויו החייכנים של רענן, היינו זוכים למטוסי סילון כבר בראשית 1960 הואיל ורענן עצמו עבר מבוכנה לסילון חדשיים ימים לאחר שפרסם את קריקטורתו הראשונה בבטאון, בציירו „מטאור" סילוני „יונק" מכונאי לאחד ממנועיו...

תאוצת המהירות ההחלטית של רענן בבטאון היתה מסחררת ממש. לא ברור עדיין אם הרוסים לא ניצלו כמה מחזיונות העתיד האויריים של רענן לצורך תכנון הספוטניק שלהם וכשה תפס את מקומו בחלל, הפטיר רענן בביטול: ההבדל היחיד בין צוות הספוטניק הרוסי לבין הקריקטורה שלי בבטאון מלפני 5 שנים הוא בזה שאני לא חשבתי אז על הכנסת כלב...

כאיש חיל האויר המכיר את המטוס וקרביו ידע לצוד במכחולו השחור את כל הנקודות העליונות בהווי החיל ובאופי הצוותות המפעילים אותו וראשי החץ של מבני מטוסי קלעו תמיד למטרה — בטנו של הקורא, שמילטה רעמי צחוק מהנים.

רענן, שהתקדם לאור שמשו, קנה לעצמו שליטה בלעדית בשטח הקריקטורה האוירית, שטח שהפכו כמעט „מעל לתחום" לגבי קריקטוריסטים אחרים ופגטת השגיו מתנשאת מעל דפי ה„לייף" האמריקני שבראש אחד מהם מתנוססת קריקטורה אוירית-צבאית מתוך בטאון „ח.א." (ראה בעמוד ממוז).

בעמודים הבאים מנסה רענן להציב אבני דרך היסטוריות בדרכו של חיל האויר בעשור הראשון למדינה בתוספת פרולוג פרוזאי לחלוטין על מהות הקריקטורה האוירית בעיני יוצרה.

מוטב שאתחיל לבאר מדוע איני מיטיב לצייר קריקטורות על יחי דות נהגי הפרדות, למשל.

הסיבה תהיה פשוטה למדי: אין לי כל מושג מאיזה צד בדיוק מתחילה פרדה לגוע ומה מבנה אופיה, תחביביה, אהבותיה או סיו טי הלילה השגרתיים שלה — חסרונות אלמנטריים בהכרת הנר שא המלווים בהכרח בחוסר בטחון עקרוני בכל הקשור בשם פרדה. ועתה אנו ניגשים לאחת הנקור דות היסודיות ביותר הדרושות להומוריסט — שליטה מוחלטת

וידיעה מוחלטת בנושא אותו הוא מתכוון לעקוץ — כיוון שההתמצ" את בנושא גוררת אחריה לפחות שתי עובדות: ידיעה טכנית החיור נית לביצוע הקריקטורה (תארו לעצמכם כיצד יעקם טייס את פרי צופו באם יראה ספיטפייר בעל כנפים משוכות לאחור, למשל, אפי" לו בקריקטורה) והעיקר — (לד" עת) — בטחון עצמי כללי בכל הקשור לנושא, אותו סוג בטחון הנותן לך את ההרגשה ששולט אתה בכל הגימים הדקים והע" דינים של הנושא — כיוון שבדרך





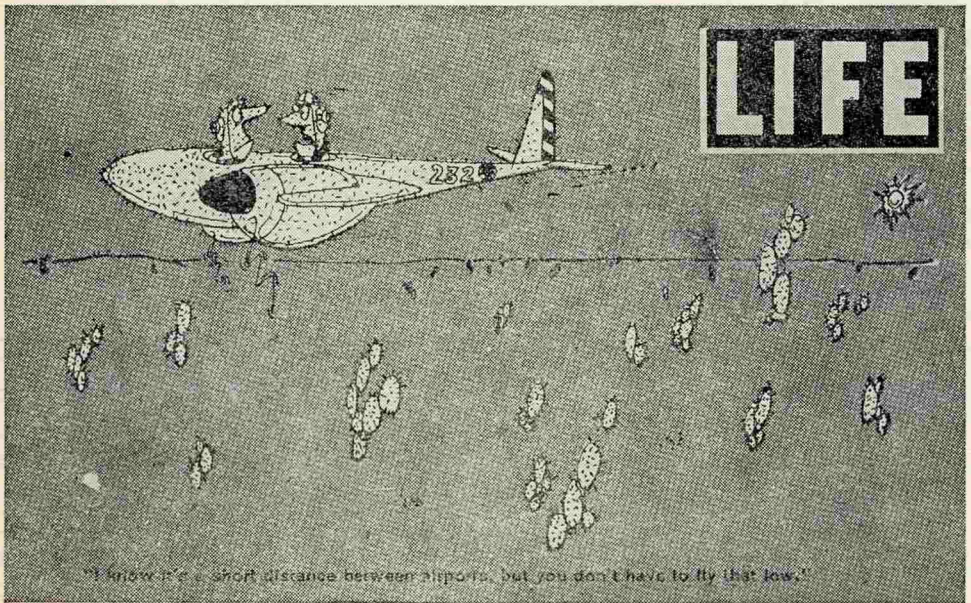
תר לקריקטורה המראה חוסקטיו עשוי מעתוני בוקר ישנים תהווה טייסת קרב חד-מנועית, כאשר תופיעה קריקטורה המ- תארת את רוב ענותו של טייס קרב המתכווץ בתאו הצר ישתר- ללו מצחוק דווקא טייסי הדקוטות — אולם משום מה יהליטו טייסי הקרב שרמת העתון התחילה לרדת פלאים וחבל על דאבדין.

ולא יהיה קהל נאמן יותר לקרי- קטורה המראה מטוס הנוחת בגרל נלנד בגלל טעות הנווט מאשר כל האלחוטאים באשר הם שם, כולל אלחוטאי מילואים שהבטאון מזדמן לידם.

כאשר נגש אתה לצייר קריי- קטורה אוירית — השתדל להכיר את המטוס היטב. אין אתה חייב ליהפך למהנדס אוירי או טייס מבחן — אולם אסור לך לגלות

משמאל: כך מנציח רענן את טיפוסי (פרט לשמש)

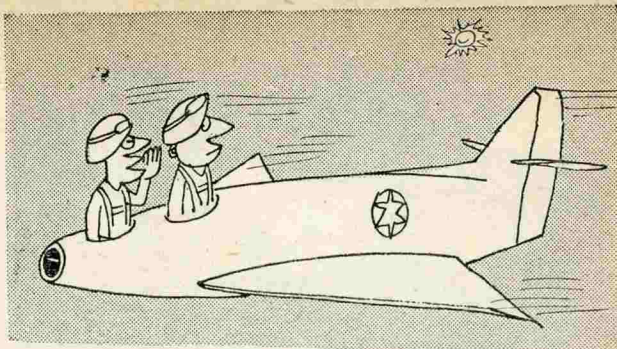
למטה: קריקטורה אוירית זו שרא- תה אור לראשונה בבטאון „ח.א.", הועתקה ב„לייף“ האמריקני. הבאור אומר: „יודע אני כי זו קפיצת“ דרך קצרה בין שדות-תעופה, אך אינך חייב לטוס כל-כך נמוך!“





אלה המתמצאים בתעופה כמעט אף פעם לא יהיה אותו מטוס דומה לחברו — בה בשעה שלקורא סתם לא יהיה הבדל עקרוני בין מבצר מעופף לבין מכשיר לינק.

כל הדרכים מובילות לרומא, אמר חכם אחד, ואילו חי כיום היה מוסיף לרשימה זו: כל המסע קנות והעובדות מובילות למקום אחד: באם רוצה אתה לצייר או לכתוב על חיל האויר או הבנק הלאומי ברחוב דיזנגוף או לגיון הזרים — עליך להכיר את חיל האויר הבנק הלאומי בדיזנגוף ולגן יון הזרים היטב היטב, באם רוצה אתה לכתוב או לצייר על הנושע אינם הללו לאורך ימים — אין לך ברירה אלא להיות איש חיל האויר או פקיד או לגיונר כמו גופך — וצחוקך.



### דיבור בסהירות הקול

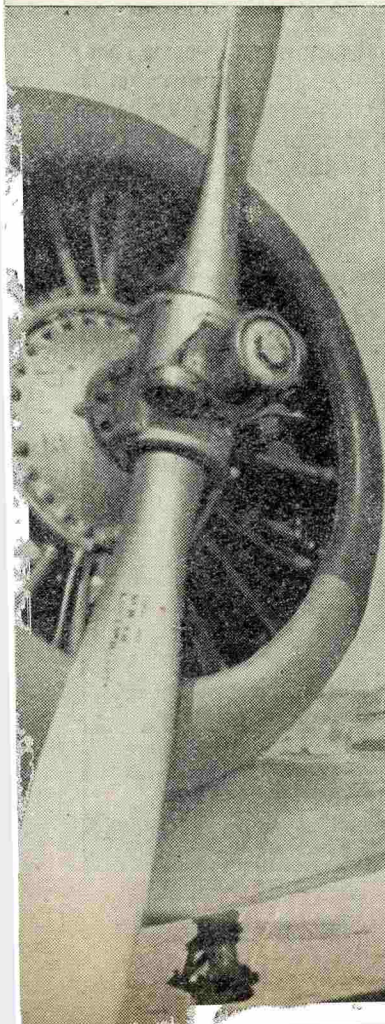
יש כמה טייסים המתבלבלים מתכונות המטוסים החדשים הנמצאים בשורות — למשל, לעובדה שאינך מסוגל לדבר בטיסה כשפניך לכיוון הטיסה היות והמלים פשוט אינן מספיקות לצאת מהפה והן נבלעות מיד במהירות העל קולית. הברירה היחידה היא להסתובב במושב 180 מעלות ואז חזקה על המלים שתיהדפנה מיד מהלוע אל אזנו של חברך.

שנותי היפות ביותר (כלור מר שירותי הצבאי) עברו עלי בחיל האויר, זמן בו רכשתי נסיון טיסה מסוים, למדתי להכיר את הנושא מקרוב, פחות או יותר, ובמשך שנים העדפתי לצייר קריקטורות אויריות מסיבה פשוטה — שהן „באו יותר קל“. עד שביום אחד הפטיר עורך „במ חנה“ מאיר אביזוהר אנחה ארוך כה שעה שהתבוננן באחת מקריקטורות רות האויר שהגשתי לו, ונהם: „אתה שם לב ש'תה מתפרנס ממ טוס אחד, שמש אחת וענן אחד כבר שלוש שנים?“

ואז נוכחתי בעובדה נוספת: (א) קריקטורות אויריות מתחל-קת לשני סוגים יסודיים: אלה שנועדו לכל אדם — ואלה שנועדו לאנשים המתמצאים בתעופה. לגבי

בורות גסה בצורת ותכונות המ טוס אותו אונה מצויר — ועל אחת כמה וכמה כאשר מתכוון אתה לגחך דווקא על אחת מתכונות המטוס או כולן ביחד כיון שהקהל המורכב מאנשי חיל האויר ואוהדי תעופה אינו קהל סתם. הוא קהל מקצועי, שאינו אוהב שישטו בו, ומטבעו הוא קהל חסטן וגברן, ההופך את העיי סה שבע פעמים עד שהוא בולע. אישית אני מאמין בכל לבי שעליך להכיר היטב היטב, ואפילו לחיות את הנושא. רוצה אתה לצ' ייר ולכתוב על טייסים? — טוס. רוצה אתה לכתוב על טירונים? היה טירון. רוצה אתה לכתוב על פאריז? — סע לפאריז.

„טיסה להכרת הנושא“ — חגור מצנח, מתכונן רענן לוריא עללות לטיסה ב„הרוורד“.



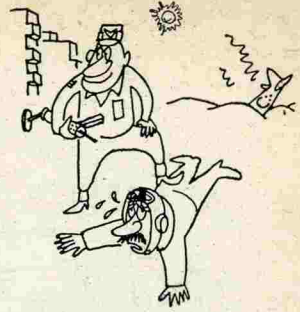






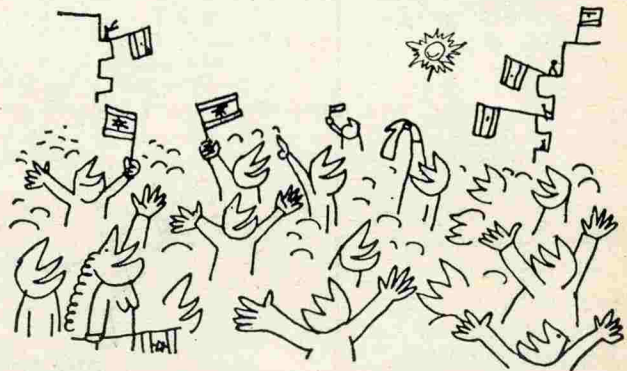
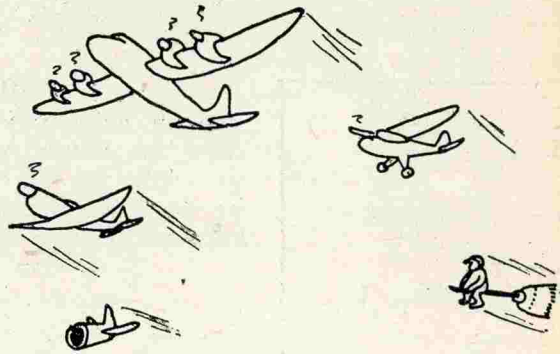
**צחוק בצד, אבל זה נכון!**

אם כי לכאורה הרישום שבמסגרת משמאל, אינו אלא רישום קרטוניסטי, האמת היא כי ביום בו ניסו הישראליים הטריים לחוש טעמה של עצמאות מהו, ובעת שמתוסי ספיטפייר מצריים צללו על שדה התעופה „המרכזי“ בצפון תל-אביב — קרה בדיוק מה שמתואר משמאל. מתוך מכוניות, מעל גגות הבתים, מחלונות המטבח ומתוך שוחות ההגנה שנחפרו שעות אחדות קודם לכן, נפתחה „אש תופת“ מרובים, סטנים, אקדחים ואפילו מרובי „טרטון“, מתוך הנהו (שהתאמתה) כי „פגיעה אחת מוצלחת יש בה כדי להוריד אחת ולתמיד את מטוס האויב.



**אחד שקיים הכמחתו**

הנה המצרי הראשון שאמנם הגיע לתל אביב מספר שעות לאחר הכרזת המלחמה וקיים בגופו את הבטחתם של מנהיגי ערב כי חיייהם ידרכו על אדמת ארץ הקודש.



**מיסת הסכנה הראשונה**

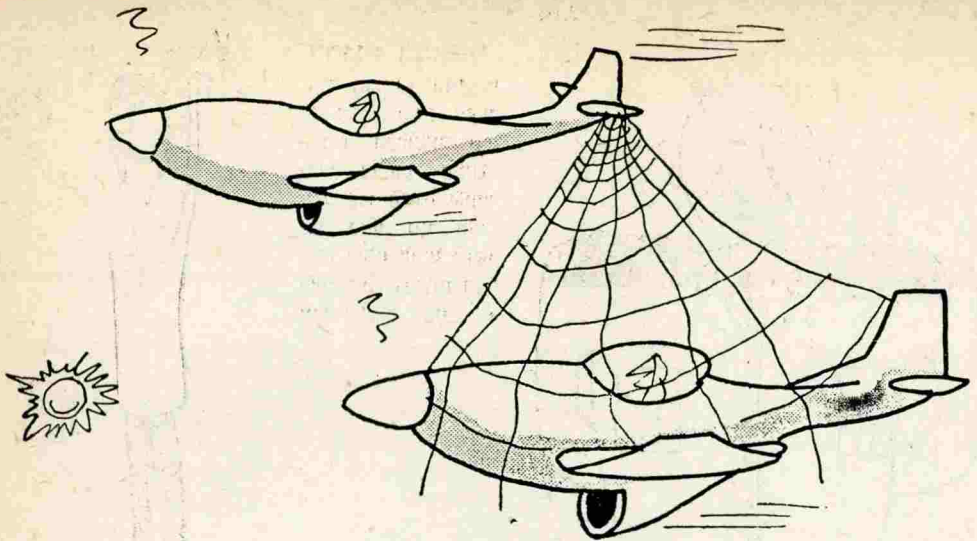
כל ארבעת המסוסים + מטאטא אחד של החיל השתתפו במפגן יום העצמאות הראשון. המבנה הזכיר תיבת נעלים שכל הנעלים בתוכה הם שמאליות. אפילו חצאי-מסוסים שותפו בשמחה.



**„רגע - אוי רץ להביא סולם“**

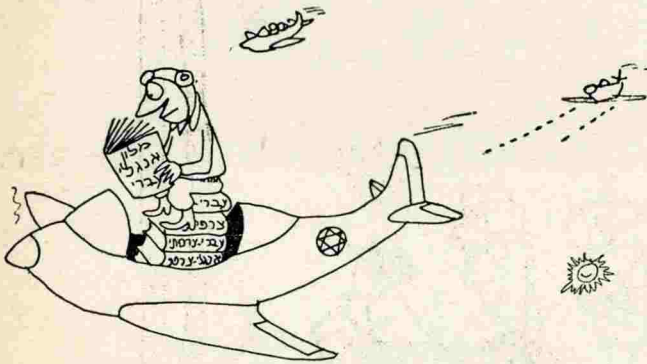
אזרחי תל אביב הישרים והיאמיצים לחמו בספיטים המצריים של 1948 בכל מה שנודדמן לידם — החל מאקדחי וובלי וגמור בסכיני מטבח קצרים וארוכים. והמצחיק (או המסעיר) ביותר היה כי דווקא מקלע „בוה“ שלמד איך דורכיס שעה לפני ההפצצה, פגע בספיט הראשון. (ראה טייסו למעלה).





### המוסטאננים

מטוסי קרב נחמדים ויעילים, אלא שהגיעו כבר עם וותק ניכר. היו סייסים שטענו שמצאו מספר אגודי קוקוס גדולים מתגוללים ברדיאטור, תוצאה של טיסה נמוכה על עמדות יפאניות באוקיאנאה.

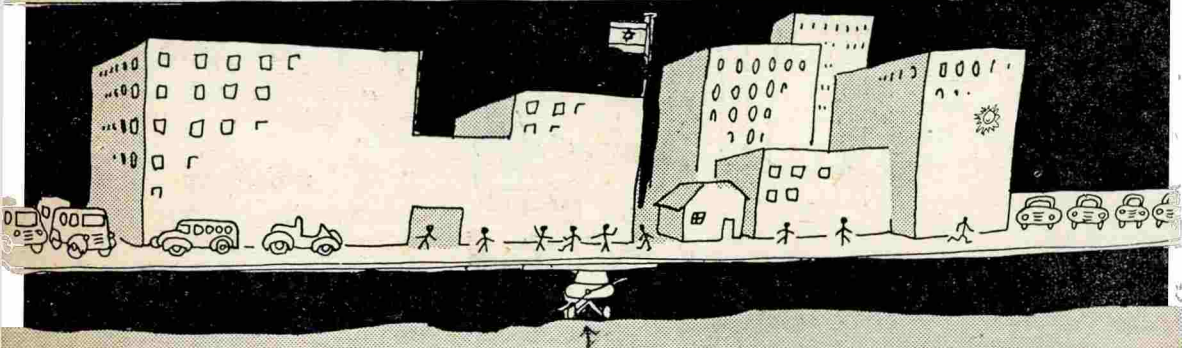


### הסברה והשכלה

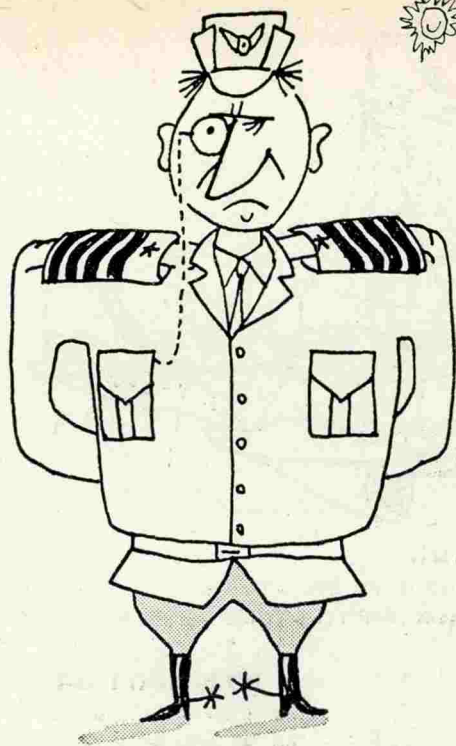
כמה שנשתדל להתעלם מהיסטוריה האוירית שלנו, הרי שמדבר אחד לא נוכל להתעלם והיא העזרה הנעימה שקיבלנו מידי סייסי המח"ל, אלא שעזרה זו היתה מלווה באי אלו קוריוזים הנובעים מאי ידיעת השפה או המנהגים — דוגמת הציור הממדיש מה נאלץ סייס מח"ל לעשות כאשר הוא מקבל מחברו לזוג מין הודעה נרגשת ברדיו אודות איזה מטוס אויב על הזנב.

### כשכל ביה"ס למטיסה התכסס על פיפר אחד...

אמת, אין פה הגזמה רבה. וגם את הפיפר (המצויר מחזות קדמית ומסומן בחץ) היו צריכים להוציא מפעם לפעם לגרד.

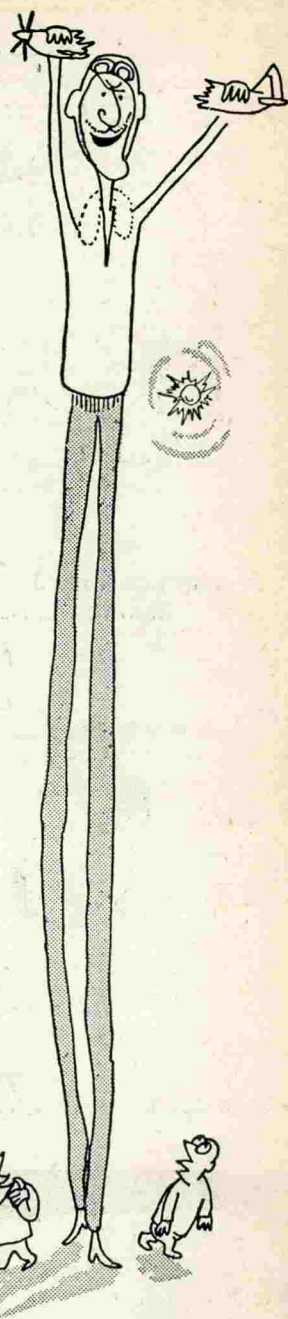






**דרגות בלובנר**

היו דרגות הזמניות של קצונת החיל, מספר הקרים הכחולים היה תלוי בטעם האיש, אבל סגן משנה שתפר לכל כתף יותר מארבעה פסים עבים נחשב כעובר על גבולות הנימוס הצבאי הטוב. ←



**מסדר כנפיים ראשון**

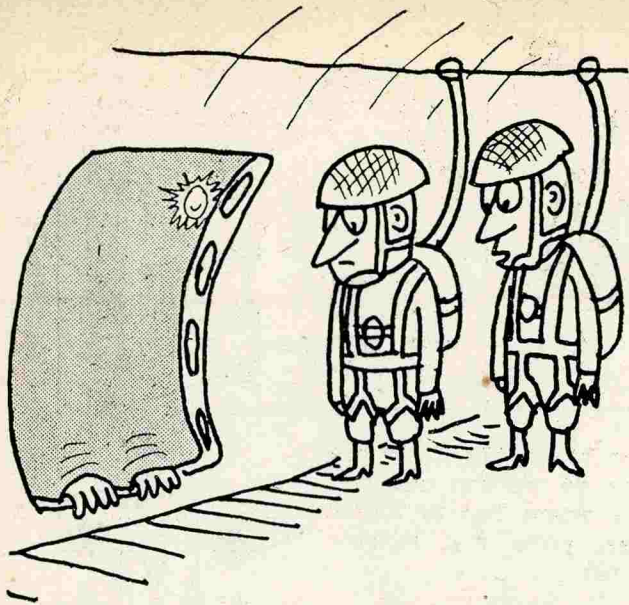
התנהלה בשקט ונשא אופי של התרגשות מ"אופקת. מפקד חיל האויר ויר שרצה להדגיש את עצמת הביטוי של סמל הכנפים תפרם, לפי ה"שמועה, אל החזה של הקדטים בחבל מיוחד שנקנה אצל ירושלמי, וזאת על מנת להצמיד למדים את הכנפים ה"טב"היטב.



**עד לשמים**

כך נראה ע. לאחר שהפיל את אויבו הראשון.

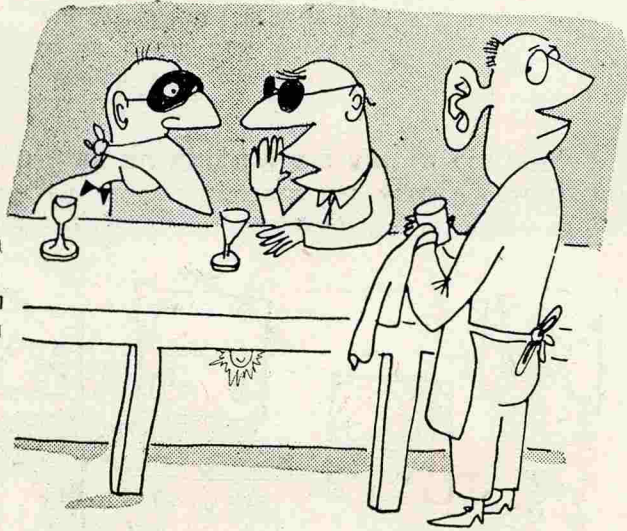




**ההצנחה הראשונה  
של חיל האויר.  
המסוס פשום  
שכח להמריא.**

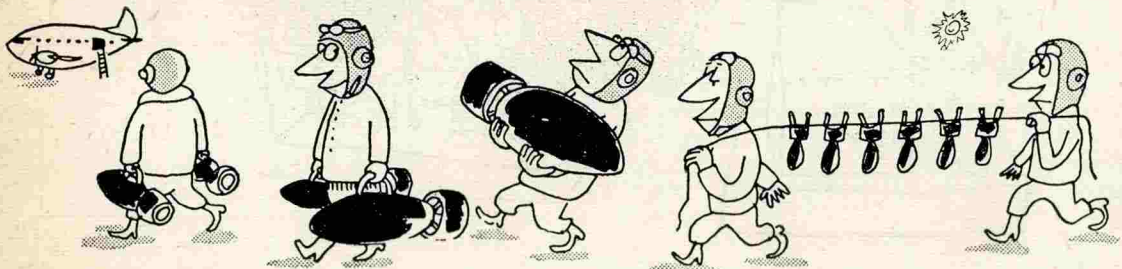
**תן לי  
עוד שני מסרשמיים  
חסורת  
וויסקי כפולו"**

ממש כבסרטי הקסבה, נרכשו  
מיטב המסוסים הראשונים של  
החיל בבאריים אקסוטיים ואפלוויים,  
תוך כדי כל מיני עסקות. רק  
ריטה הייוורט חסרה ברקע.



**המטילנים**

מה טוב ונעים יותר מאשר הפצצה במו ידיך — תרתי משמע ? איפה הימים שהיית סס מעל לעזה ובורר  
לך איזה גג של משטרה ומגלגל הפצצה החוצה ?

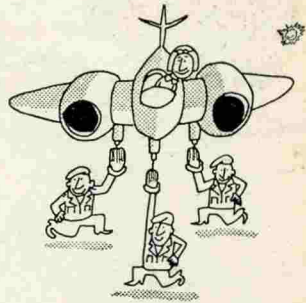






אולם כאז כן  
 עתה, קורס טיס  
 ממשיך לפעול  
 בקיטור רב.

אולם תעמולת החיל למשיכת מתנדבים לטיס מתפתחת והולכת: כל תינוק שנולד ואינו פוזל מיד עם הולדתו מקבל טרן מיוחד מסקציית התעמולה של החיל שמתחיל לשכנעו מיד לכיוון הנכון. אין 29 לא שהתינוקות בארץ אומרים, משנק" לפני, אמא" או, אוראגאן" לפני, אבא".

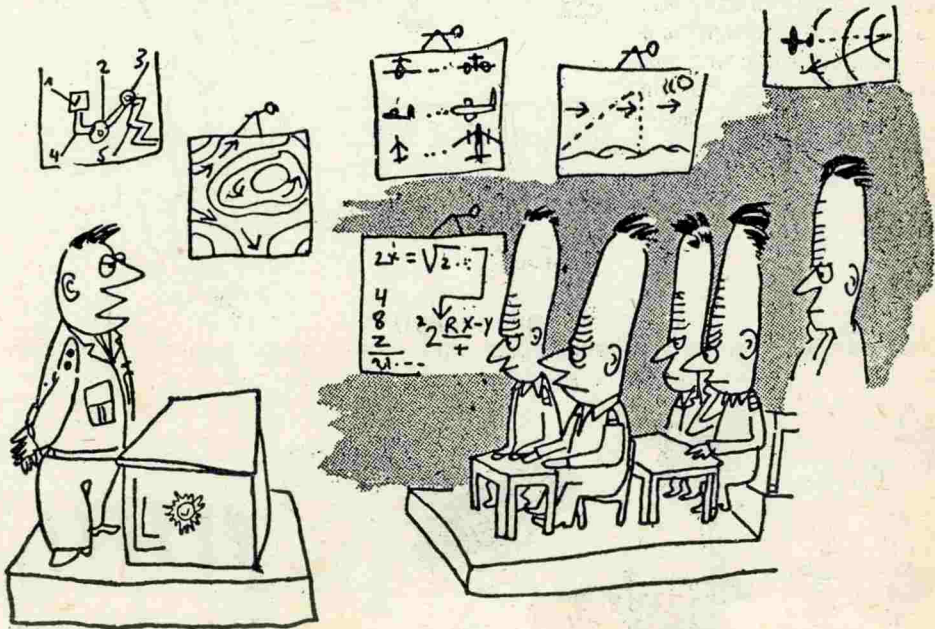


### הסילון הראשון שהגיע

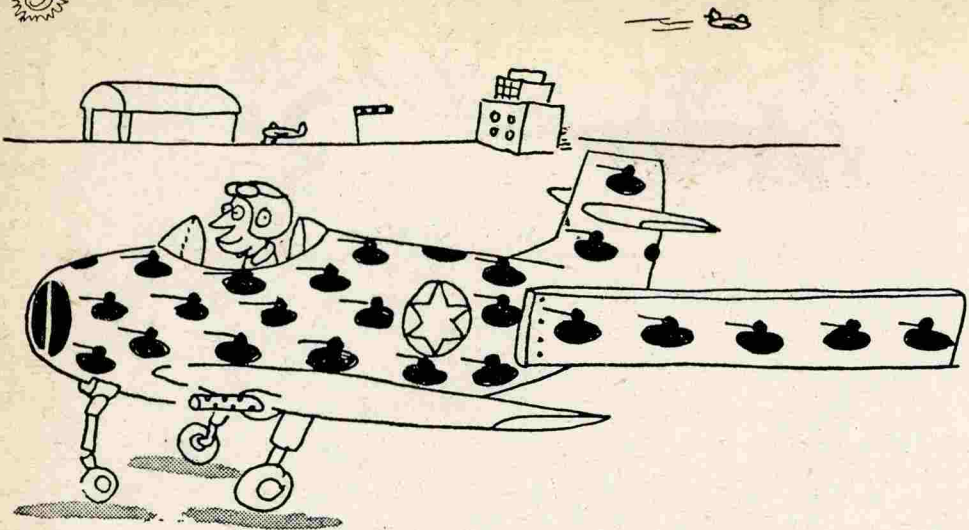
רק את חודורוב לאחר משחקו  
 בקארדיף קיבלו יותר יפהו

### ..אני מקווה שעבודת המוח פה בקורס טיס מוצאת חן בעיניכם"

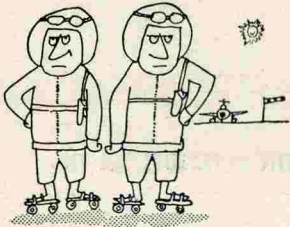
דומה שכל קורס טיס הולך ונהיה קשה מקודמו. יותר לימודים, יותר שקידה, יותר שעות לימודים מאוחרים בלילות... והסוף? — ראה ציור.







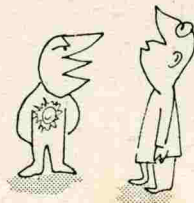
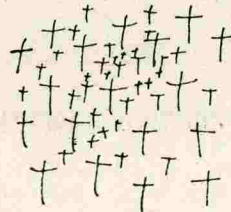
באמת — הרי את הסנקים שהשמדת מחובתך לצייר על המסוס, ומה קורה כאשר הכל מחרטום ועד זנב מתמלא בצלליות של סנקים אויבים מושמדים? משחיתים את הצורה האירודינמית של המסוס, ודי.



גזע חדש קם לאומה — גזע טייסים טילוניים, המהירים ביותר בציון.

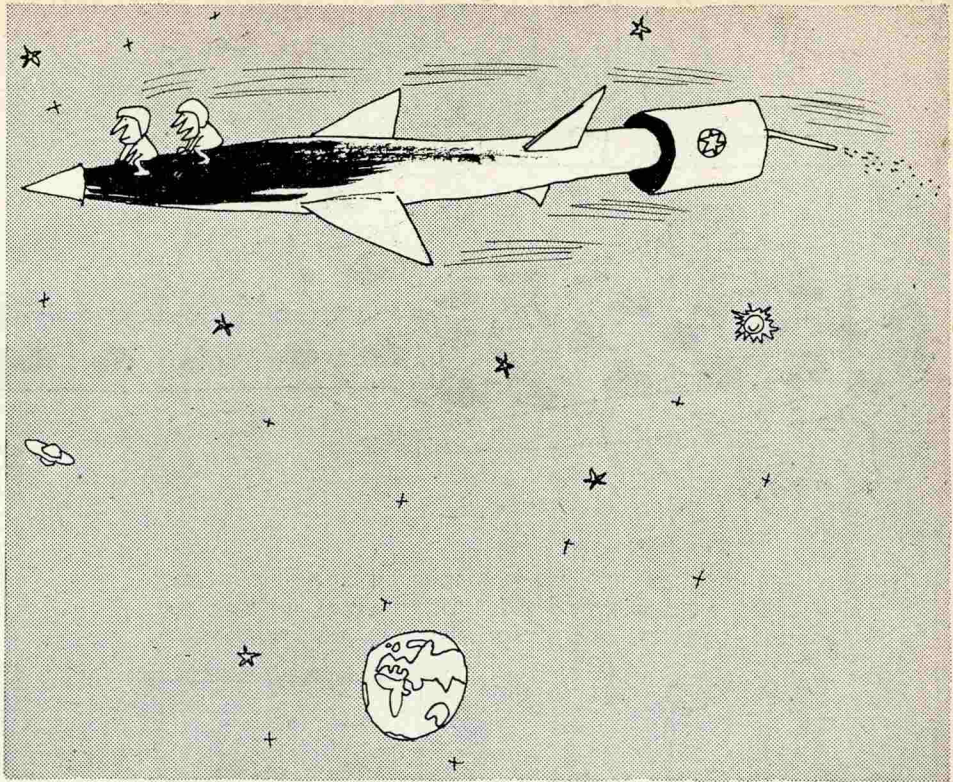


ב. מספר כיצד ניצל בצניחה בכסא מפלט. נא שימו לב לדקדנות המרובה בה הוא משחזר את המאורע.

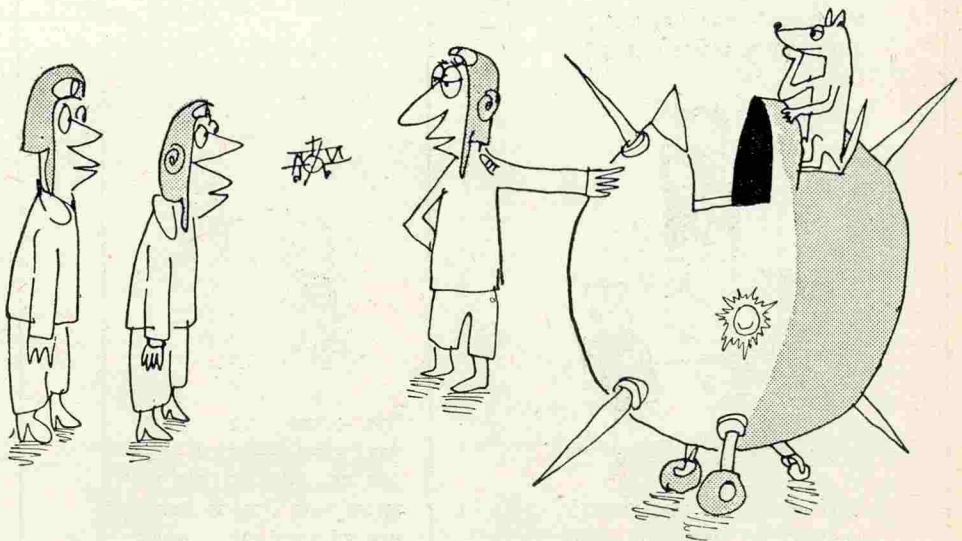


הישוב העברי התרגל כבר לכח אוירי — וכלכל דבר טוב מתרגלים מהר. „מה אתה מתפעל כל כך“, שואל זה עם השמש — „לא ראית אף פעם 228 טילונים בסיסת מערך?“





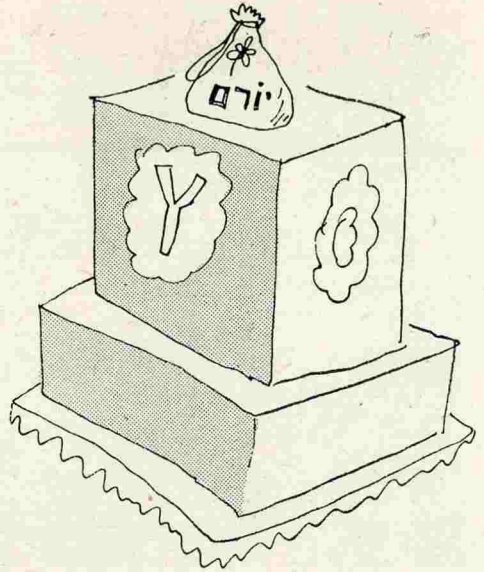
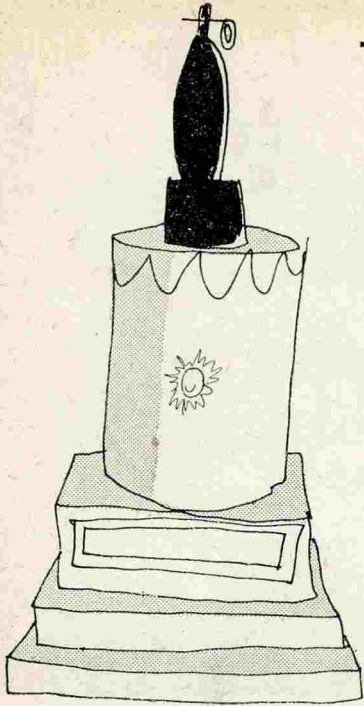
„אז אל תשכח - אתה נשאר כאן עד לשלב השלישי.“



„הוחלט שלפני ענידת הכנפים עליכם לעשות עוד 20 שעות במכשיר הזה.“

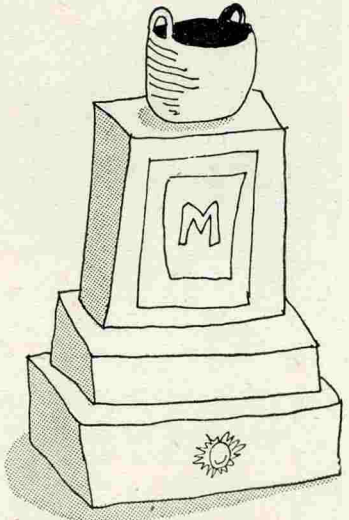


# הפנטיאון של חיל האויר

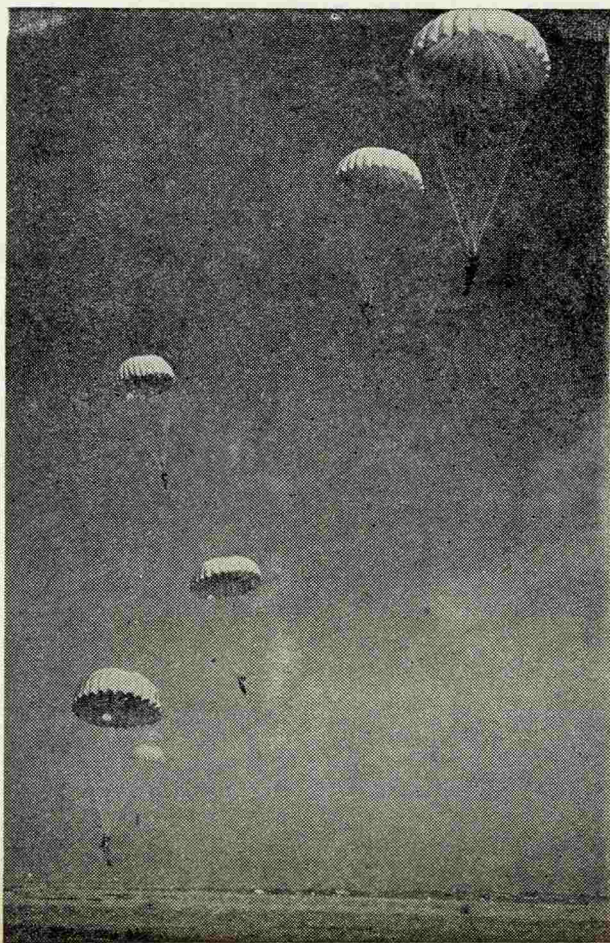
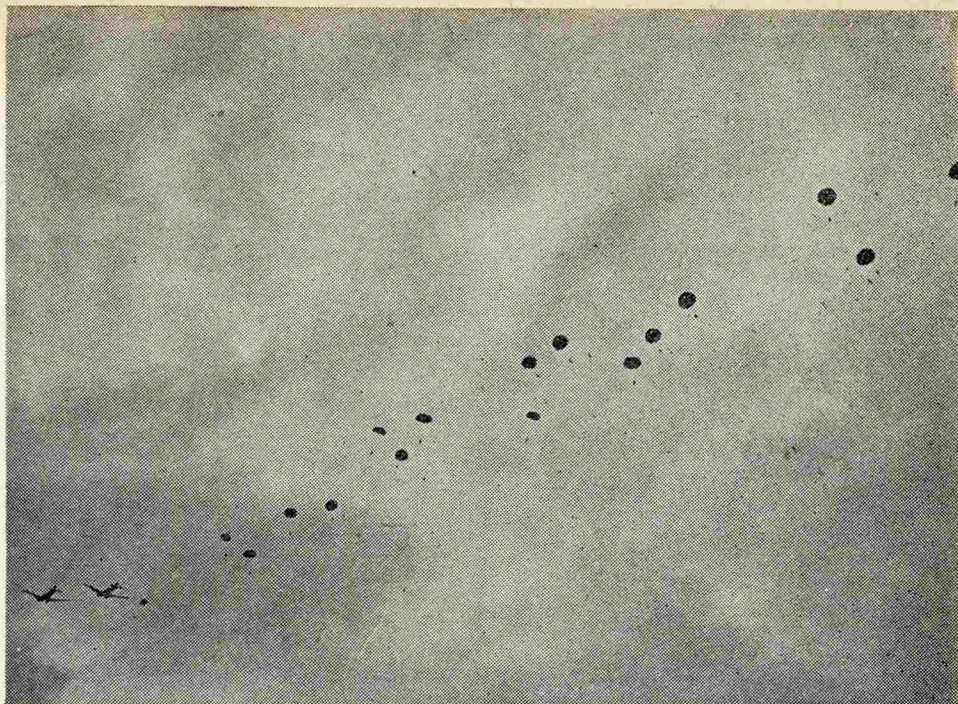


שקית „סנדוויצים של בית ספר“ של יורם בה הוברח הקרבורטור הראשון של הכח האוירי החפשי של ישראל העתידה ב־1946. (למעלה, מימין).  
הפצצה העברית הראשונה שנפלה על עזה ולא התפוצצה משום שאוירי יפה שכח להוציא את הנצרה. (למעלה, משמאל).

הסל של הכדור הפרוח של האחים מונגולפיה שנלקח בהשאלה מאת הלובר בפאריס לביצוע מספר הפצצות על סאטע ותרשיחה. (למטה, מימין).  
השבוי היחיד של חיל האויר בידי המצרים — בכבודו ובעצמו! (משמאל)







## צניחה...

„הרגשה שאין לתארה במלים, חוויה שיש להתנסות בה ממש כדי להבין את טיבה,“ זו התשובה לה זור־כים, כאשר שואלים צנחן ותיק מהי תחושתו בעת שהוא צונח.

ואמנם, רק הצנחן יוכל לתאר לך את הרגע הגדול, טעון-המתיחות שלפני הויר נוק מתוך המטוס הרועש לתוך האויר הצח והשקט; את הריחוף האיטי (לכאור־רה) אל הקרקע ואת הקר־קע המתרוממת לקראתך בד־מהירות ברגע הנחיתה...

## ...נחיתה





## כיצד הופל ה„פיורי“ ללא יריות...

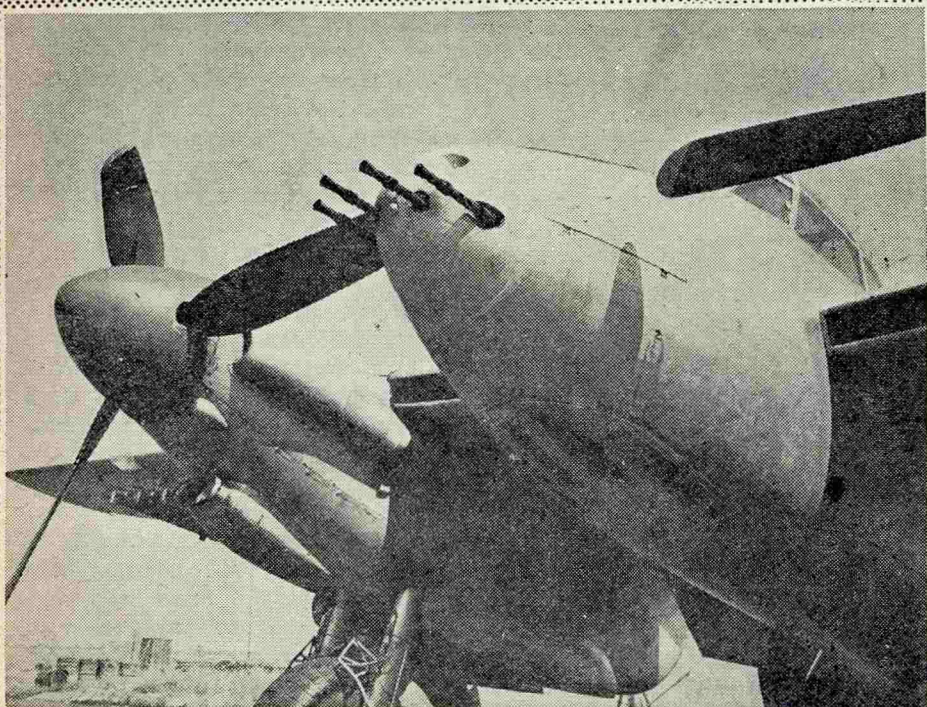
אותו מייס קנדינוצרי, שנפל בעת ההתקפה על עיראק סואידן, הצליח, יום קודם לכן להפיל מטוס מצרי מסוג **פיורי**... בלי לפתוח עליו באש. וכך אירע הדבר: ה**באופייטר** יצא, לפי ידיעות שנתקבלו ממטה חיל הים, להפציץ אוניות אויב שעה שאלה פנו עורף לאוניותינו, וברוח, אולם כשהגיע הטייס לשטח, לא הרחיק מהחוף מול עזה, הבחין לפתע במטוס קרב הנמצא ממש „על זנבו“ בעוד שהוא משחרר את פצצותיו. הוא פונה בפניה חדה כלפי מטה וה**פיורי** אחריה. ה**באופייטר** מצליח להתיישר, אולם ה**פיורי** צולל לתוך הים בלי שניתן לטייס לקפוץ ממנו. היה זה אחד מהמטוסים שהעיראקים העבירו לרשות חיל האויר המצרי באוקטובר 1948. היתה זו תרומתם הצנועה לקרבות בנגב...

## קרב-אויר אחרון עם „פיאטים“ מצריים

ב־2.1.49 מופצצת הרכבת המצרית ע״י **ספיטפיירים**. הטייסים הבחינו בפגיעות בקטר וכן במספר קרונות. הפעם לא התפוצצו שתי פצצות שהוטלו על פטי הרכבת. קרב אויר נוסף מתחולל ב־051200 (בערך) שעה **ספיטפייר** ופ־51 יוצאים לפעולת ירוט ונתקלים ליד רפיה, בגובה של 6000 רגל, ב־3 **פיאטים**. אחד ה**פיאטים** נמלט ועם הנותרים נכנסים לקרב. אחר כך מבחינים במטוס כשהוא מתרסק בנצ. 068070. הטייסים משערים שגם ה**פיאט** השני התרסק, אך על כך אין אישור.

ב־041130 מתקפים 3 ה**רוורדים** את שטח רפיה בהפצצת צלילה ופוגעים באויב העומד ערוך להתקפת־נגד על כוחותינו. בשתי גיחות מאחרות יותר נופלות הפצצות לתוך שטח המחנה.

## דסיסי זכרונות



מוסקיטו — מפציץ־הקרב שהאויב חש לא פעם ב„עקיצותיו“.



# 1948 - „מסרשמיטים“ עוצרים טור מצרי במבואות תל-אביב

## קרב - במהירות

◆ טייסי הקרב הישראליים הופיעו על „במת ההיסטוריה“ בתרועה של מבצע מזהיר: עצירת טור שריון מצרי שאיים לפרוץ לעבר תל-אביב. ארבעה טייסים ישבו ב„מסרשמיטים“ – ורק שלושה חזרו, אך ראשונים אלה הניחו את היסוד לדור שלם של טייסי קרב.

סיכום התוצאות של מלחמת השיחרור באויר מראה 11 מטוסי אויב מופלים. בתקופת „השלום“ – עד מבצע „קדש“ – טאטאו טייסי הקרב משמי הארץ שלושה מטוסי „וומפייר“ מצריים, ו-5 „מיגים“ ו-4 „וומפירים“ הופלו תוך קרבות-אויר קשים בימים הספורים של תחילת המלחמה בסיני.

טייסי 1956 ירשו בנאמנות את מסורתם המפוארת של טייסי 1948. אותו דבר טמיר הקרוי „רוח הקרב“ שאיפשר לטייסי הקרב שלנו לעמוד מעטים מול רבים ולנצח, משמש גם כיום נר לרגליהם של טייסי הסילון בחיל. „רוח קרב“ זו מבצבצת ועולה בין שורות קטעי הזכרונות המובאים להלן שהם כולם פרי-עטם של טייסים אלה.

חלק מהטייסים היו שכירים פשוטים, אולם עשו מלאכה נאה.

קרבנותיהם הראשונים של טייסי הקרב בחיל היו 2 דקוטות שהופלו ע"י מודי אלון מעל תל-אביב ובתים בגיחה אחת. לאחר מ זאת הופלו רפי"ד, מספר בלתי מוגדר של פיאטים ומקי וכמובן המשת הספי"טים הבריטיים שהופלו ליד אברעגילה וגרמו לאיב צידנט בינלאומי.

בסוף שנת 1948 התחילה הטייסת לקבל מטוסי ספיטפייר שהוטסו בחלקם מצ'כיה ע"י טייסים זרים ושני ישראליים ירוקים.

מטוסי הקרב נטלו חלק בפריצת הדרך לנגב. לאחר מכן כבר היוו מטוסי הספיטפייר את עמוד השדרה של כוח הקרב בחיל האויר. לבסוף, רוב הטייסים הזרים התפוררו בעולם, וטייסים ישראליים שגמרו את הקורס בבית הספר הארעי שהוקם תחת פקודו של ר. החלו תופסים מקומם.

בסוף שנת 1949 הועברה הטייסת צפונה ואותו זמן כבר היתה טייסת הקרב הראשונה מצוידת בחוסטנגים בלבד. שלושת הטייסים הראשונים מתוצרת הארץ ממש הצטרפו לטייסת בינואר 1950. הם עברו את אימוניהם הקרביים הראשונים על מוסטאנג, דבר שנחשב אז לנסיון נועז מאד. הוא עבר בהצלחה.

טייסת הקרב הראשונה „מזה אלפים שנה“ נולדה למעשה עם גיחתה המבצעית הראשונה בחודש מאי, 1948, כאשר 4 מסרשמיטים המריאו בפקודו של מודי אלון לתקוף את טור השריון המצרי שהתעכב ליד אשדוד. ההיסטוריונים של מלחמת השיחרור זוקפים את עצירת המצרים לזכות גיחה זו. מארבעת המטוסים חזרו שלושה, עזר וייצמן, מודי אלון ולו ליאונרד; אדי כהן הופל באש הני"מ של המצרים ונספה. העבודה השחורה והשקטה שקדמה לגיחה זו, היא שהולידה את הטייסת למעשה.

המסרשמיטים הגיעו מפורקים בתוך C-46 ישראל מצ'כיה, והורכבו בהנגר מספר 4-5 בעקרון ע"י קבוצת מכונאים ישראליים, ובעזרת חמישה מומחים צ'כיים. הרכבתם ארכה כ-4 שבועות, וארבעת הראשונים שהיו מוכנים הוטענו ביום הנזכר ב-4 פצצות 70 ק"ג, אשר אף אחד לא ידע בדיוק כיצד לתלותן. מאותו יום ואילך הורכבו יותר ויותר מסרשמיטים, ומספרם הגיע בשלהי 1949 ל-25 מטוסי. הטייסת התארגנה בפקודו של מודי אלון בעקרון, וכמו כן נתמנה קצין טכני – הרי אקסלרוד, מאנשי המח"ל. אפשר לומר שהודות לו התארגנה הטייסת מבחינה טכנית. בסוף 1948 הועברה הטייסת לשדה הרצליה ומשם פעלה עם צוות טייסים מגוון ביותר. היו בו טייסי מח"ל מארה"ב, דרום אפריקה, קנדה, אנגליה.



# 1956 - סילונים ישראליים תוקפים טורי שריון נסוגים בסיני

## סילונית

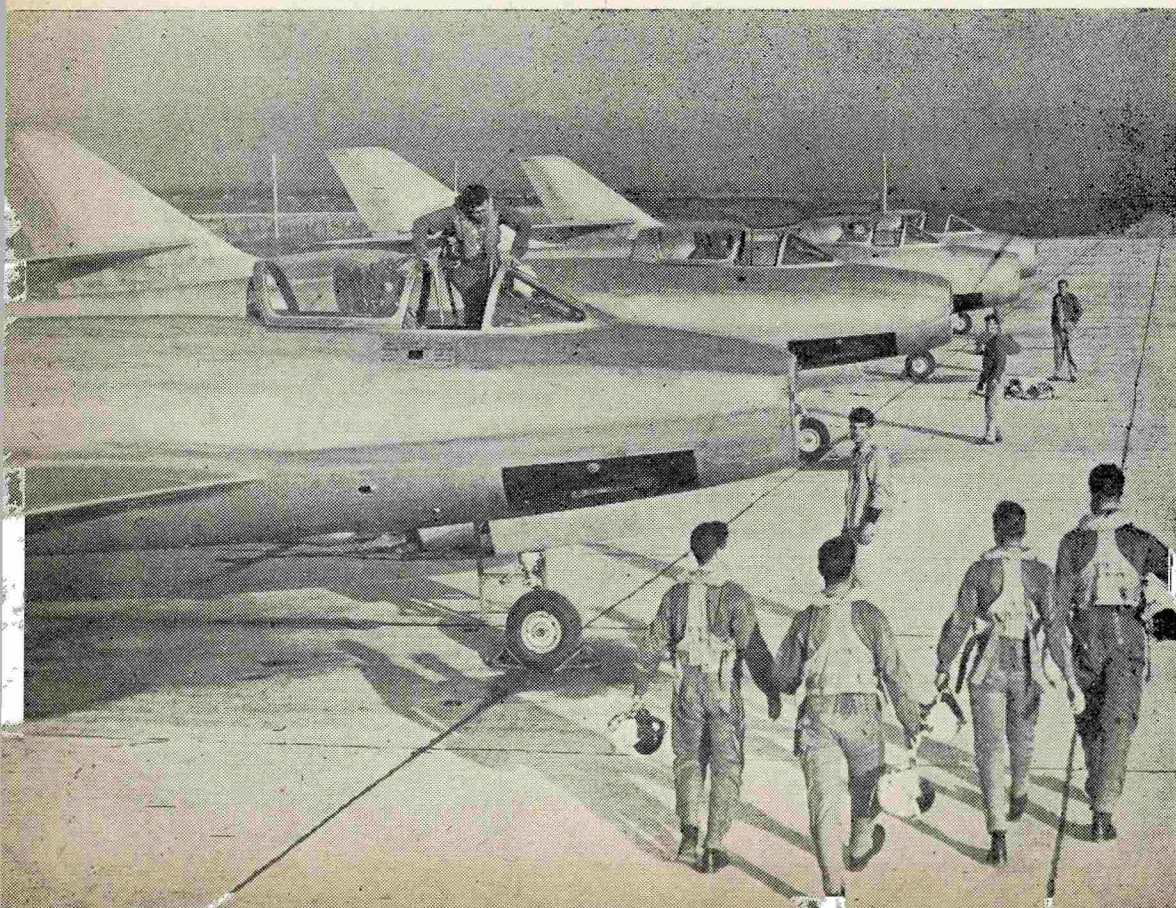
במלחמת השחרור: 2 דקוטות מצריות;  
 5 ספיטים בריטיים; 1 ספיט מצרי; 1 פיאט; 1 מקי;  
 1 רפיד; בסה"כ: 11 מטוסים.  
 במבצע "קדש": 4 ומפייר מצריים; 5 מיג  
 מצריים; בסה"כ: 9 מטוסים.  
 סה"כ כללי: 20 מטוסי אויב.  
 מי יתן ונמשיך בדרך זו.  
 \* \* \*

להלן קטעים מיומני טייסות קרב וקרב הפצה  
 שונות בחיל, המשקפות את התפתחותו הסילונית של  
 חיל האויר:

**יום ג'** היום, בשעה 1300 המריא משדה ---  
 המיטטר הראשון, שגם נחת באותו שדה. הטייסים  
 הראשונים בצעו כל אחד טיסת סולו כללית. ברור  
 שבבסיס הורגשה אירת שמחה כללית; וההתרגי  
 שות היתה גדולה. כלם, החל במפקדת הבסיס  
 וכלה בישג. השומר בשער, היו מנצלים כל הודמנות  
 וחוזים בלהטוטי הטייסים המהירים ביותר בארץ,  
 שהיו כבר מעברה השני של מהירות הקול. טיסות  
 היחיד נמשכו בהפסקות של חמישה ימים וכללו אי-

הקורס הועבר ללא אף תאונה אחת. מפקדי הטייסת  
 התחלפו תכופות והיו לפי הסדר: מ. מ. א. וי.  
 במשך השנים עברו הטייסות גלגולים רבים, ועברו  
 בהן רוב טייסי הקרב של החיל בתקופות קצרות  
 או ארוכות. לבסוף הופיעו הסילונים על הבמה בצורת  
 המטאורים.

בשנת 1956 נחת המיטטר הראשון, ובזאת החלו  
 קמות טייסות סילון מצויידות בציוד הממשוכלל ביותר  
 בעולם. מבצע "קדש" — המלחמה הראשונה מאז  
 מלחמת השחרור, הנחיל לטייסים את הזכות לשאת  
 בכבוד את שם הטייסות הותיקות. מספר ניכר של  
 כלי רכב הושמדו, וכן הופלו 9 מטוסי אויב. למעשה  
 כמעט השוו מספר ההפלות של הטייסות החדשות  
 עם אלו של טייסי הקרב בימי מלחמת השחרור.  
 לזכות טייסי הקרב עד היום:





**יום א'** יש כבר בישראל "כמות" רצינית של טייסים היודעים להמריא ולנחות במיסטר IV. קבוצת א-1 ושות' עשתה סולו; המאורע עבר בהצלחה וללא תקלות מיוחדות. (ממזרים, כל הטייסים שבבסיס מקנאים בהם גם על הטיסה ובעיקר על בקבוק השמפניה שהריקו לכבוד המאורע). הראשונים ממשיכים באמוני טיסה ומבצעים התקפות רבע ב-20,000. ראויה לציון היא העובדה שכל התרגילים בוצעו בפעם הראשונה על ידי טייסים ישראלים. וכמובן שהתעוררו בעיות רבות שלא בקלות אפשר היה להתגבר עליהן. דבר זה חייב אותם להקדיש עוד יותר תשומת לב, לקלוט את העובדות ולהוציא לבד את המסקנות על התנהגות המטוס במצבים שונים באויר, וללמוד בעצמם כיצד עליהם לפעול. מובן שחדוש וקושי רב כאחד גרמו הגאייסרונ של המטוס ורגישותם הרבה.

רובטיקה מעל הבסיס, בזים משולבים ברולים ובזים על-קוליים למכביר, כמובן שאף תלונה לא הוגשה ואף אחד לא פצה פה.

**יום ב'** בתאריך זה עלה לאויר המבנה הראשון של מטוסי מיסטר IV; שהמריא ונחת ב-1. באותו פרק זמן הצטרפו אריות נוספים שהתחילו מיד בלימודי קרקע. אולם לרוע מזלם הופסקו הלמודים באמצע והם נשלחו לחופשה ארוכה. הסיבות: "גרעיני" הטייסת נקראו ל"מולדת השנייה" שלהם. המטרה: להביא לארץ עוד כמה מיסטרס. המסקנה: חיל-האויר שלנו הולך ומתעצם. על הטיסה לצרפת, החיים שם וטיסת-העברה בחזרה לא ניתן לספר, כך שעל ספור זה נדלג. כן רצוי להזכיר שבין טיסות ההעברה שכל אחת כללה כמה מטוסים המשיכו הטייסים באמונים בארץ שכללו, בין היתר, טיסות מבנה.

## בום"ים על-קוליים ראשונים מושמעים מעל מדינת ישראל

הובלתי נח בו נמצאת הטייסת. הכוונה לרחבה שמעבר למוסכי ההנדסה. בחריבה זו אין כל סדורים מתאימים גם למכונאים, אשר נוסף לעבודתם צריכים ללמד וגם לטייסים, הנמצאים בבנין שליד הרחבה, בו הוקצה להם חדר מבצעים וחדר הלבשה. כל זה היה פרוביוזורי בלבד ולא אפשר לפתח ולקשט את הטייסת.

**יום ד'** כבר משעות הבוקר המוקדמות נשמעו התפרצויות אריות בסביבות הבסיס. הסיבה: קבוצה שניה עוברת היום את מהירות הקול בפעם הראשונה. (יום גדול לטייסים ולבסיס כולו). ספורי האלף לילה הליילה של החברה מרתקים ביותר. את ג-1 וקולו הצעקני שומעים עוד בהסעה:

**יום א'** א-1 עושה נחיתת אונס, מצליח להניע את המטוס רק לאחר הנחיתה - יחי א-1!

"הרי זה שום דבר, דחפתי את הסטיק ואפילו לא הרגשתי אם עברתי את מאך 1.0 או לא". י. הרים את הצוארון, פתח את הרוכסן עד מתחת לבטן כמו פיטר רציני והרגיש את עצמו כמו בבית. נו, ובאמת מה זה בשביל איש הרוק-1-רוול לעבור את מהירות הקול. ג. הסתפק הפעם בהצהרה פשוטה: "אפילו בטייסת XXX אני וא. לא היינו טסים כל כך מהר... (עוד פעם הוא וא. בטייסת XXX),

**יום ב'** טיסת ירי ראשונה על מיסטר בוצע ע"י ד. פגזי 30" מ"מ עשו שמות בשלד הספיט הישן ששמש כמטרה. הקליעות היו בעלות רמה. (כה לחי, תותחי 30" מ"מ!!).

**יום ו'** התקפות רבע, שמוש בטלמטר, חדוש רציני. נוספו עוד כמה דברים שצריך לשים אליהם לב. (קליטת הטלמטר, נעילתו ועוד... ) ותמר רת זה אין צורך לטווח אלא רק לעקוב (זה הכל!!!).

**יום ג'** בוצעה טיסת נסוי ירי רקטות כוור רות 68 מ"מ. קצב אש רציני ביותר תוך רעש קטן יחסית ושטה כסוי גדול מאד. נשק חדש שכל אחד מהטייסים מתאוה לנסות. ל. וא-1 הפכו במשך הזמן למספרי שלש. (מי אמר שאי אפשר להתקדם בצה"ל??).

**יום ב'** "קרב הכלבים" הראשון בשמי הארץ המבוצע ע"י מיסטרס. התגלו עוד כמה בעיות כגון: ירידה למהירויות נמוכות מהר מאד, תופעת הפיטצ'אפ ועוד... והחברה מלקטים את העובדות, מוציאים מסקנות וממשיכים להתאמן וללמוד.

**יום ד'** כמה טייסי אורגנים חביבים שסופחו לטייסת לזמן קצר בצעו את טיסת הסולו הראשונה שלהם. הסולו עבר ללא תקלות ומורגשת התפעלות, בעיקר מרגישות ההגאים, נוחיות התא והראיות הטובה יותר מאשר באורגן.

**יום ג'** התקפות על מטרות קרקע: מהיר-יות ירי גבוהות, רגישות הגאים מגברת, וכל זה מתבטא בקושי לרדת נמוך.

**יום ה'** אנשי האורגנים סיימו את קורס ההדברה בבסיס והוחזרו לטייסותיהם. כלפי חוץ הם נראים אדישים והתפעלותם היא על רמה בינונית לגמרי; אך לאמיתו של דבר אדישותם אינה כה אמיתית ובכל רגע מוכנים להפוך "קבועים".

**יום ה'** קבוצה שניה מתחילה בטיסות מבנה. בתחילה זה נראה די קשה. המטוס קופץ ואתה ע"י תקון המגבר עוד עוזר לו. יש הכרח לטוס ברגש רב, אך זה רק בהתחלה. לאחר זמן קצר מתרגלים ואין כל בעיות. האמונים נמשכים כרגיל. ה"לין" מתחיל להתארגן. ראוי לציון הוא המקום הארעי

**יום א'** מ' (גבור כ"ב) שצורף לבסיס לזמן בלתי מוגבל, מבצע בינתיים את טיסת הסולו. טענתו היא שהשנוי לגמרי לא קיצוני, ושמה



התערבבו מעט. המראנו, טיפסנו דרך העננים עד 20,000 רגל. הדרך עברה כמעט כולה מעל לצירוסים, כשבקושי אפשר לזהות פה ושם את הקרקע. הגענו ל-1000 באחור של 1½ דקה. הלכנו לאכול, ואחרי האוכל התפורנו במועדון הקצינים, כשלתע גילה י. את הדר הביליארד. נו, למותר לומר שהיתה התנפלות רצינית על שני השולחנות והחברה החלו משחקים ביליארד ברצינות של מבוגרים, כשי. מעיר מפעם לפעם על שגיאות בהחזקת המקל או חוקי מש-ח. עברו כשעתיים כשהודיעו שהמטוסים מוכנים. הלכנו לטוס. החלו להמריא לפי הסדר. והנה נראה א-י חוזר לבדו. שני הבידונים והסוט לא מעבירים אצלו. מספר 2 ו-3, שהיו ל. וג. המשוכו בדר-כס הביתה. א-י הסתובב מעל השדה כדי לשרוף מכסימום דלק בכנפים ובגוף. הסוט העביר גם הוא. היה צריך לבצע נחיתה עם בידונים מלאים בשדה... שהוא בעל מסלול ארוך למדי. בינתיים, יום לפני כן, נודע שמותר לנחות עם בידונים. א-י נחת בהצלחה, לאחר בדיקה נמצא כי בידון אחד נשאר מלא

רגע הראשון „הרגיש“ את המטוס. (אם הוא אומר — זה בטח נכון).

**יום ב' אל"מ ויצמן, טיסה ראשונה:** מקלחת רצינית והתפעלות על רמה גבוהה.

**יום ד' גשם בחוץ. הולכים לאכול. גומרים את האוכל ונוסעים חזרה. מתלבשים, הכל ארוז, הכל מוכן לטיסה. לבושים ב „גי-סיוט“ ו „מי וסט“ ומגפי טיסה. קר וגשם. מתחילים לשיר שירה אדירה ועוברים משיר חדש לישן יותר, עד שמתחיל לעלות עובש. עד שהתחילו לשיר את: „הבו לבנים“... ואת „זמר הפלוגות“.... יש לציין שהזמר הראשי שנתן את הטון בשירה זו היה לא אחר מאשר מ. שהתלהב והחל דופק במגפיו על רצפת העץ עד שזו חשבה להשבר. כך ישבנו כשעה וחצי כשלתע הודיעו שיוצאים. אמנם מוג האויר מעל השדה היה גרוז, אך החוף הדרום-מזרחי של צרפת נקי, נאמר בדר"ח המטאורולוגי. הנענו והסענו. היו תקלות בהתנעות אחדות כך שהמטוסים**

דינוק! בהתקבל ההודעה פורצים הטייטים מתוך חדרם לעבר המטוסים





נסתיים המבצע שהוא, בלי ספק, אחד המבצעים הגדולים, הן מבחינת משמעות והן מבחינת היקף מספרי, שהיו לחיל האויר שלנו במשך שמונה שנותיו. החברה יצאו לחופשה של 4 ימים וחזרו לטייסת. הטייסות נמנו שכו כרגיל.

**יום ד'** הטייסת גדלה ומתרחבת בצעדי ענק. כמה טייסים חדשים מבסיס X צורפו אלינו; הסולו בוצע ללא כל תקלות וההתרשמות רבה.

**יום ו'** הבו לנו מטוסים!!! קריאה זו הופנתה מהבסיס למטה ומיד נשלחו טייסים בדקוטה לבסיס XX וחזרו לעת ערב עם החתיכות החדשות. (מדינה רצינית, יש לה מטוסים חדישים — בסטוק).

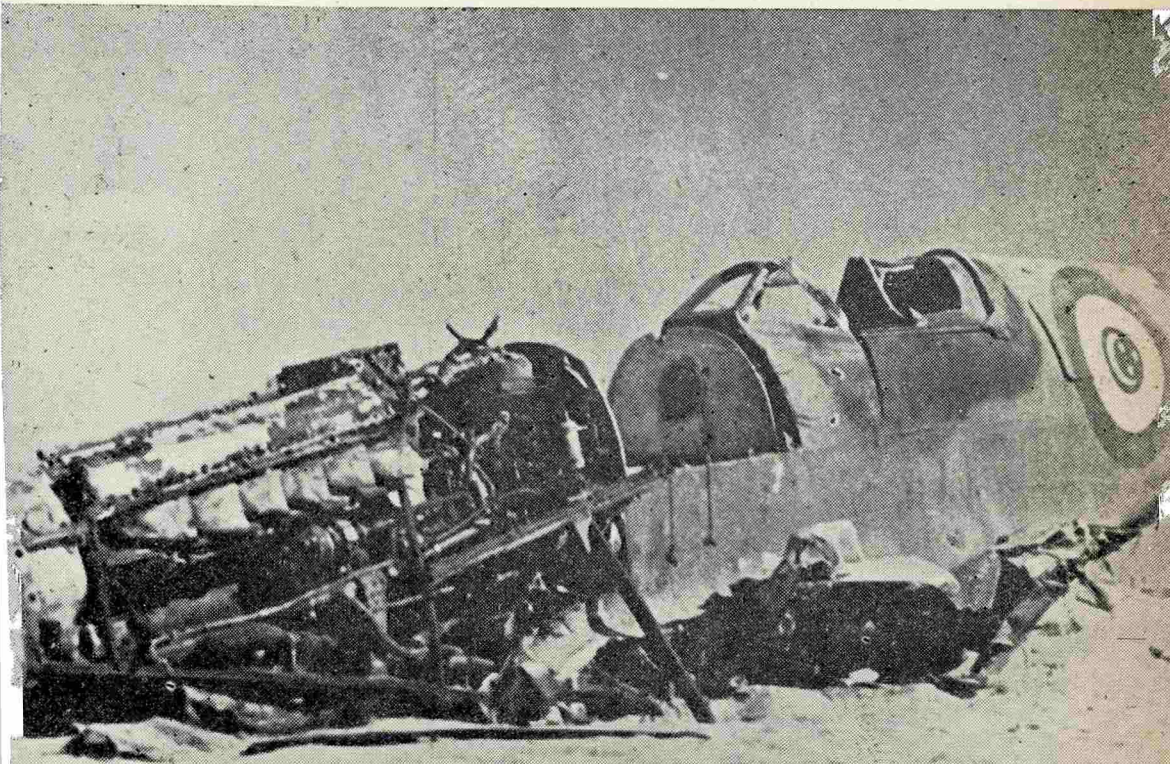
**יום ג'** מי אמר שאין בטייסת „פייטרים“? עובדה שבוצעו אמונים מבצעים מתקדמים וכלם לאחר שסיימו בשלימות את הנחיתה הופיעו כמו פיטרס.

לגמרי ובכידון השני כשליש כמות הדלק. הסיבה לאי העברה, מכסה של הכידון שנשאר פתוח ולא נסגר ע"י המכונאי. י. נשאר אף הוא בגלל כובע טיסה שהיה טעון בדיקה. החלט ש. ישראל עם א— וק. ימריא עם היתר. ק. המריא ונודע שכלם הגיעו הביתה בשלום.

**א— וי.** נשארנו ב... קבלו הוראה שאמרה שבאם תוך שעה לא יהיו המטוסים מוכנים, הם יוצאים בבוקר למחרת. ברור שהמטוסים לא היו מוכנים, והשניים יצאו בלויית המכונאים לבלות את הערב בעיר הסמוכה. למחרת בבוקר ב-0630 הגיעו לשדה, קיבלו תחזית מטאורולוגית שהצביעה על סופות רעמים וגשם מקומי, אך מזג האויר לאורך הנתביב ובבית היה בסדר.

השנים יצאו למטוסים והמריאו ב-0730 לפי השעון המקומי. נכנסו לעננים ב-2000 רגל ויצאו ב-25,000. הם הגיעו הביתה ללא תקלות. א' הצטרף מיד אליהם וכך העבירו עוד כמה פעמים. בזה

מטוס קרב של חיל האויר המצרי מטיפוס ספיטפייר אשר הופל והתרסק בדרום הארץ. ביום הכרזת המדינה הופל ספיט אחר באש נ"מ משדה „דב“ והתרסק על שפת היס בהרצליה







זרובסקי תמונה 1011



יום ד' באחת הטיסות כשהגובה היה 30,000 עשה י. בודד במקום העברה והמנוע כבה. הוא גלש לבסיס תוך כדי נסיון להנעה מחדש, אך הנסיון עלה בתוהו. בשניה, בגובה של 18,000 מעל החוף — הצלית. זו היתה ההנעה הראשונה שבוצעה באויר בהצלחה, דבר שגרם להעלאה רצינית במורל של החברה בשטח זה. כפי הנראה, בכל זאת אפשר להגיע מחדש באויר!!!

ג. אפילו הכריז שהוא מוכן לטוס עוד פעם, אך קודם בירר טוביטוב ונודע לו שיותר לא תהיינה טיסות מסוג זה בתקופת האימונים הזאת. (מספר רציני!!!)  
יום א' נערכים קרבות אויר בין הותיקים והחדשים. החדשים מפסידים, אין דבר, הזמן יעשה את שלו.  
יום ג' בשעה טובה! תקופת האימונים השניה מתחילה היום.

## טיסת מבנה ראשונה בארץ של מטוסי „מיסטר” — לכבוד 150 פעילי המגבית מאמריקה.

האמריקאים המתלהבים לידי שירת „הבאנו כסף עליכם”, „התקוה” ועוד. אחר הצהריים נערך ביקור של עתונאים — שלא על מנת לכתוב בעתון. לקראת ראש השנה תשי”ז מתירים לעתונות

יום ג' מזוטובו טיסת המבנה הראשונה בארץ של מטוסי מיסטר — חויה גדולה. טיסה זו היתה טיסת ראווה לכבוד 150 פעילי המגבית היהודית מאמריקה. פ. ביצע כמה תעלולי אירובטיקה בלי גבה. הרושם היה עז ביותר והביא את

בתקופה שבין סיום מלחמת השיחרור למבצע „קדש” הופלו 4 מטוסי וומפייר מצריים שהסיגו את תחומנו האווירי בתצלום, הוומפייר הראשון, שהופל ליד גבול רצועת עזה על ידי מטאור ישראלי.





ריס" הללו. זו לא היתה עבודה סתם, אלא מאמץ שנעשה בהתלהבות — „כדי לעזור לישראל“, כפי שאמרו הפועלים הצרפתיים.

מספר אחד: כשכבר עמדנו להמריא — רץ אלי אחד הבחורים הצרפתים והביא לי מטלית מיוחדת לניגוב הזכוכית הקדמית של המטוס: „כדי שיהיה לך יותר נוח...“ הנה המטלית — הטייס שלנו ישמור אותה כמזכרת יקרה מאת פועל צרפתי בעל לב חם...

ומספר שני על שיחות עם מר דאסו, היהודי המייצר את ה„מיסטר“, האיש ש„הנקודה היהודית“ התעוררה אצלו בפגישותיו עם הטייסים הישראליים והוא העיד על עצמו — כאילו נולד מחדש...

... עוד רגע ואל הקבוצה מצטרף המנצח על מלאכת הבטחון, ד. בן גוריון, כולו זוהר ומאושר... דמעות בעיניו, דמעות גיל. הוא רץ אל הרמטכ"ל ואינו יכול להסתיר את התרגשותו ואומר: — „הם ירדו. אחד אחרי השני הסתדרו בשורה ישרה לפנינו. צפורי פלדה נפלאים... סוף סוף הם כאן...“

והנה מפקד היחידה, בחור חסון שהחיוך אינו יורד מעל פניו המלאים. הוא בעל „רקורד“ בהבאת מטוסים מחוץ לארץ. הסוג המשוכלל ביותר של מטוסי-קרב שהטיס עד-כנה היה ה„אורגן“. עכשו, שהוא מביא כבר „מיסטרים“, האם לא יראה „פחיתות כבוד“ לעצמו לספל שוב ב„אורגנים“? — שואל אותו הרמטכ"ל.

הוא אינו מתבלבל ועונה בחיוך: — „המפקד, תגיד לי רק מאיזה מקום להביא „אורגנים“ ועד מהרה תראה אותם כאן...“

— „אבל בכל זאת ה„מיסטר“ יותר טוב“, מתגרה רב-אלוף דיין בקצין התעופה שלו...

— „הוא מתאים בדיק לתפקיד שהוא צריך למלא אצלנו“, משיב הבחור ומוסיף בחיוך אל הרמטכ"ל: „תן רק פקודה, ותראה...“

אם יבוא יום והפקודה נתן — יראו הבחורים הללו את כוחם. הם וה„מיסטרים“ שהמדינה הפקידה כעת בידיהם האמיצות — יהיו תשובתנו ל„מיג“ הסובייטי אשר בידי נאצר...

## תדריך מפי מפקד החיל — המלחמה מתחילה...

אחרי התדריך הכללי ניתן תדריך מפורט. המשימה — שמירה על „מצניחי דורות“ נגד המיגים המצריים.

30.10.56 — כה לחי מכונאי הטייסת! רק אתמול היו בלין פחות מ־X מטוסים שמושיים והבוקר עמדו למעלה מכפלים מספר מטוסים המושיים המצפים להגיה אל מול האויב. לא היה כאן שום נס וגם אף פלא לא התרחש. פשוט, המכונאים העובדים על הלין בבגדיהם המלוכלכים התלבשו על העינינים ועשו לילות כימים, עבדו ללא לאות וללא חשבון והתוצאה

לפרסם את החומר שאספו אודותינו. הרי דוגמה אופיינית:

„אחרי תקופת שתיקה אני יכול היום להשתחרר סוף-סוף מחובת שמירת סוד בטחוני של המדינה ולגלות לקוראים: יש לנו „מיסטרים“!...“

הם נמצאים ברשותנו מזה תקופת מה ומחזקים את עוצמת צה"ל ואת כוח המחץ שלנו ליום מבחן. אבל עד אתמול נשמר הסוד הזה של ה„מיסטרים“ כסוד המדינה, אתמול גילו העתונים לראשונה את הסוד בהודיעם על 18 „מיסטרים“ שהוטסו מישראל לצרפת והוחזרו אלינו אחרי שנעשו בהם תיקונים קלים.

היינו שני עורכי עתונים, שיצאנו עם הרמטכ"ל אותו יום בשעות בין-ערביים לשדה תעופה צבאי „אישם“, לקבל את פני הקבוצה הראשונה של „מיסטרים“ שמדינת ישראל הצליחה לרכוש.

... הנה הם סוף-סוף ה„מיסטרים“ הללו, שכה צפינו להם. מבהקים לעינינו בברק-הכסף שלהם ולועי התותחים בולטים מתוכם — נכונים למלא את יעודם.

התרגשנו לא רק אנו שבאנו לקבל את פני הבאים, אלא גם הבחורים אשר הביאו אותם מצרפת. אלה בחורים משלנו, מגידולי חיל האויר הישראלי, חסונים ושושפים ושופעי מרץ — צברים מן הטיפוס הנפלא ביותר.

אתה מסתכל בהם ומתמלא גאווה — איך צמחו לנו בין-לילה גם טייסי „מיסטרים“, זה מטוס הקרב הסילוני החדש ביותר.

הם מסתדרים על המסלול, איש איש לפני ה„מיסטר“ שהוא הביא, לבושים בגדי טיס. הרמטכ"ל עובר ולוחץ ידי כל אחד.

... והמחיצה הפורמאלית נשברת, הבחורים מקיפים את הרמטכ"ל. הם קוראים לו פשוט — „משה“, והוא קורא להם בשמותיהם הפרטיים... ומספרים קצת „ציזבוטאים“ על כל הפרשה.

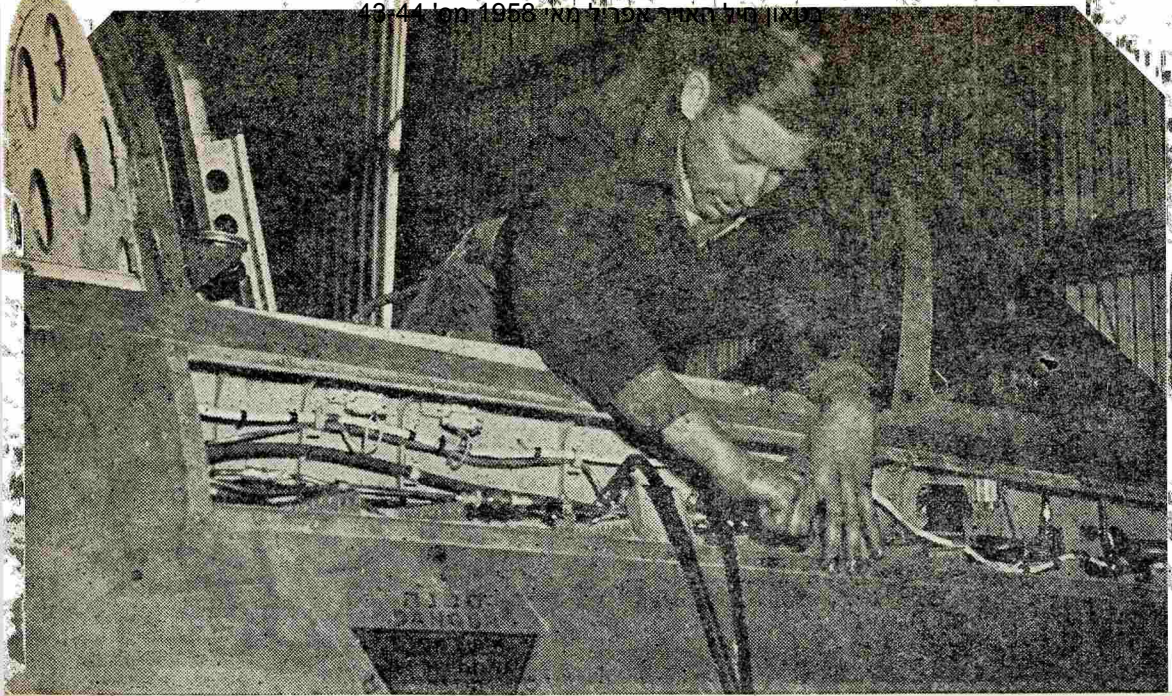
הם מספרים על הפועלים בבית החרושת הצרפתי, שעבדו יומם ולילה כדי לסיים את בניית ה„מיסטר“

29.10.56—25 המצב נעשה יותר ויותר מתוח. מספר פקודות המשימה גדל ורב.

29.10.56 בבוקר נפסקות הטיסות ומדימתחיות עולה בקצב.

בשעות הצהרים מקבלים הטייסים תדריך ממפקד החיל ומע. על מבצע סיני — המלחמה התחילה — המתחיות של חוסר הידיעה גמוגה קצת ובמקומה הופיעה הדריכות למעשים. מעתה שוב לא יהיה צורך ב„כדורים נגד התמרמרות“, דבר שהדאיג ביותר את המפקד ואת הדוקטורים.





איט צוות קרקע בודק את אחת ממערכותיו המטובכות של המיסטר.

**— הקשר עם המטלה: דופק! המורל: עולה.**

אחר הצהרים מגיעה בפתאומיות ידיעה: כל המיסטרים השמישים לאורך! החברה התנפלו על המכוניות בפראות וכל אחד מנסה לחטוף מטוס ולהמריא. המכונית של ג', מאכזבת — והקרבות מספר טייסים שנסעו בה ולא הצליחו לתפוש מטוסים. לאחר ההמראה המבוהלת מתארגנים למבנים. ההודעה: מיגים עלולים להתקיף את „דורון“ — למנוע התקפה.

לאחר ציפיה של כמה דקות מופיע מבנה של מיגים. י. א—י וי. יורדים לדפוק אותו — אבל קשה לפגוע בגלל עודף מהירות גדול. י. פוגע במיג אחד (יחי הראשון!). עם ההתקפה על המבנה הממריא מר פיעים מגובה מיגים רבים ומתפתח קרב חריף, מסוכן ובלתי מאורגן בין שישה מיסטרים לבין עשרים מיגים בערך. ההפתעה גדולה — אבל, אין ברירה — צריך להלחם. י. נפגע 37 מ"מ במאונת, קורא לעזרה ומר דיץ שהוא טס למטלה. א. פוגע במיג ומפילו. ד. פוגע בכנף של מיג. ז. מפספס (טוען שהיה מחוץ לטווח). לו. נעצרים שני התותחים (הוא היה יכול להיות אולי ה„אייס“ של המלחמה). בקצור — „סמתוכל“ שלמה.

בשעת הקרב נמצאים י. וא. מעל המטלה. — לד. רדיו לא בסדר. מס' 2 כמעט משתגע, אבל אינו יכול לעזוב.

— לאחר דקות מספר של קרב, הדלק אוול והתחמושת נגמרת. החברה מוכרחים. לשים את הזנב בין הרגלים“ ולברוח ב„ספליטס“ כל עוד נפשם

**מכל זה היתה — מטוסים מבצעיים בלין, במספר רציני ביותר.**

רצוי לציין שבמשך כל זמן המלחמה הקצרה היו המכוניים על הגובה. למרות התנאים הבינוניים לגמרי שהיו להם, הם הוכיחו רצון ורוח קרבית מופת. אין זה המקום לחלק לאף אחד תשבחות, אך כדאי לציין שמכונאי הטיסה בצעו בימי הקרבות את המוטל עליהם ובצעו זאת בהצלחה. נקוה כלנו, יחד אתם, שימשיכו גם להבא בדרכם זו ואז נגשים את שאר פתנו מאז ומתמיד — שמישות מטוסים בעלת רמה גבוהה.

30.10.56 עם אור ראשון ממריאים מטוסים בהפרשי 40 דקות לחפות על שטח „דורון“ במעבר המטלה. מתחיל להתרכז כח — מצרי. החברה נאלצים לא לפתוח את הנצרות, למרות בקשת „דורון“ לדפוק את האויב האכזרי.

— בשעת סיור נתקלים מ, וש. במספר מיגים מעל „דורון“. בשעת הכניסה להתקפה הם מאבדים את המטוסים וחוזרים קצת מאוכזבים.

— שוב נשלחים מטוסים בהפרשי זמנים לחפות על השטח. ג'. וש. מקבלים ראשונים רשות לדפוק את הכח המצרי במטלה. הירייה הראשונה ב„מלחמה“ — נורתה. ה־30 מ"מ והכותרת נראים יעילים ביותר וההתלהבות גדולה. אחרי הזוג הראשון באים ביעף יתר הנוגות ומריקים את התחמושת באותו השטח. התוצאות — פגיעה במספר רב של מכוניות וחילים, במטרה לעכב את הכוח מהתקדמות.



המסכן, נעצרים התותחים וכל תחנוניו ברדיו למטוסי חיל האויר שיבואו ו"יקחו" את המיג — לא מועי לים — אף אחד לא רוצה משהו מת. המצרי ממשיך לאזור התעלה (כנראה התרסק באגמים\*). ק. וג. שנמצאו בשטח בזמן הקרב וראו את מבנה המיגים — מוכרחים להסתלק מחוסר דלק ותחמושת לאחר שסייעו במטלה.

ד. ומ. נכנסים לקרב עם מבנה של מיגים. לאחר קרב די ממושך פוגע מ. בזנבו של מיג.

ששה מטוסים נחפזים לעזרת הווג בקרב. הפעם, המזל נופל בחלקו של י. ובמשך שניות מספר הוא מפיל מיג 17 בודד. הטייס קופץ והמטוס מתפוצץ באויר. ג', וד. המנסים לעזור לאורגנים בקרב עם מיגים, מוכרחים להסתלק בגובה נמוך מחוסר

\* השערה זו היתה מדויקת בהחלט. מיג זה אמנם נחת נחיתת-אונס באגם המלח המר סירבון, נמשה משם וקיבל "שיכון" בבסיס הקרב — המע'.

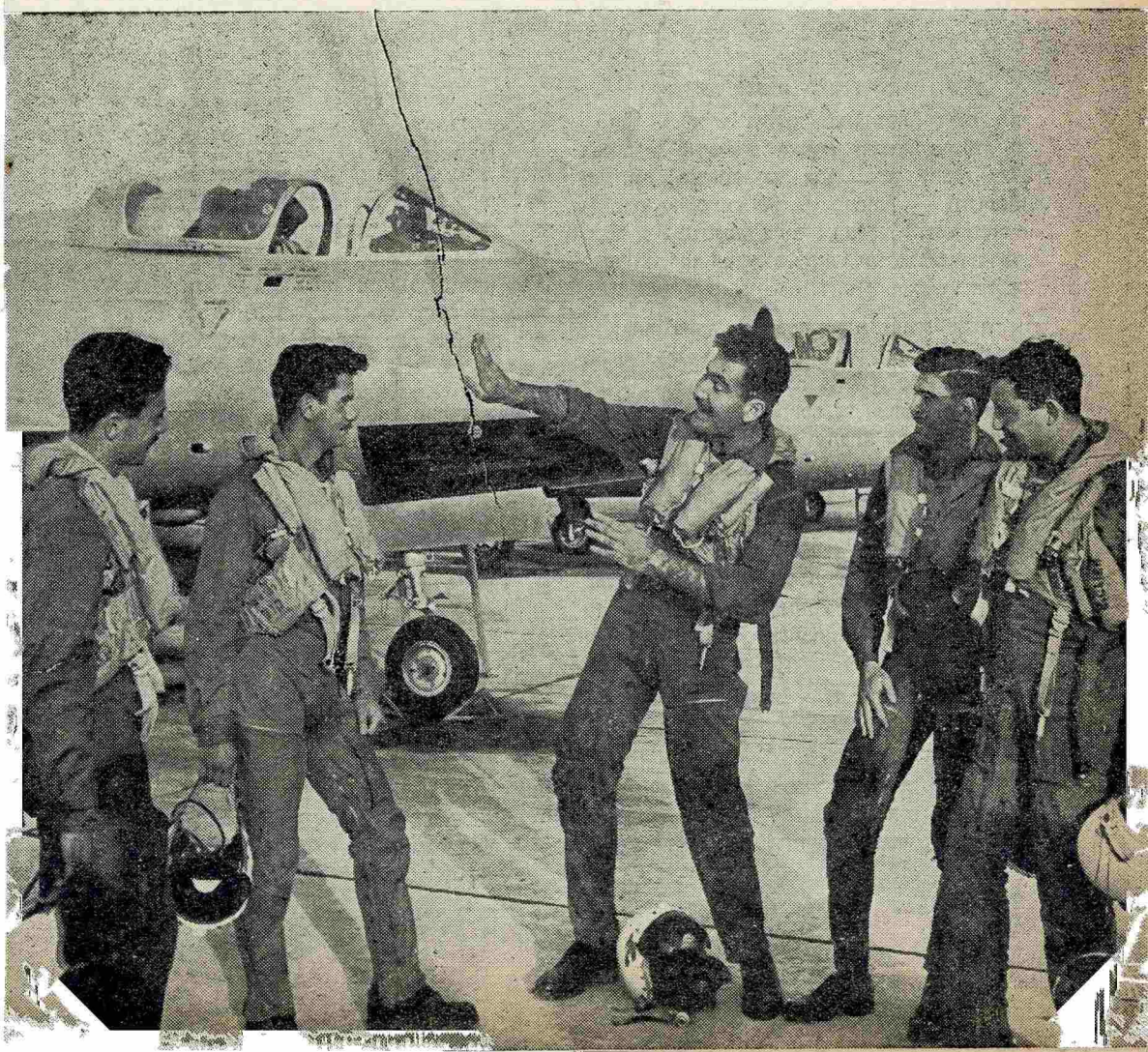
בם. מגיעים עם חשכה, אחד אחד — אבל כלם שלמים ובריאים. התוצאה: 2 מיגים הופלו וכמה נוספים נפגעו. אצלנו כלם חזרו בשלום — אחד פגוע בכנף. המוראל: קצת ירד (אבל אין דבר — יהיה טוב). בערב ארוחה חגיגית. כולם הרוגים והולכים לישון.

31.10.56 הבוקר מתחיל במזל-טוב. א-י וא. שהיו בכוננות של אור ראשון, ממריאים למטלה, "תופסים" שם 4 וזמפירים ולאחר קרב קצר מאד (שריתק את לבות הצנחנים), הם מפילים את ארבעת המטוסים — כה לחי!!!

הטייסים עומדים הכן לפעולות ירוט וחיפוי. ב. ור. שלא מצאו דבר באויר — דפקו רכבת ליד אל-עריש והם מבטוטים חלס.

י. תופס מבנה של 3 מיגים לאחר שאבד את מס' 2 המצליח להגיע בזמן ולהזהיר אותה. לאחר קרב-כלבים ממושך בגובה נמוך ו"פספוסים" רבים, מצליח י. בצרור האחרון לפגוע קשה במיג 16, ולז. שמגיע למקום ורוצה להסל את המיג

שיחת טייסים אופיינית — הידים מסייעות בהדגמת המצבים השונים באויר.





מנוע ולברוח בגובה נמוך — טוב שגם זה אפשרי. בערב, עם המורל הגבוה, ארוחה חגיגית. א—  
 „מתפלל“ בכוונה גדולה וברוח המסורת את תפילת הרבנות ליוצאים לקרב. העיקר — כולנו בריאים ושלמים ועשינו עבודה רצינית. במשך היום בוצעו גיחות במספר רב ביותר.

1.11.56 — המתח יורד לאחר ששדות התעופה המצריים הותקפו על ידי הצרפתים והבריטים וחיל האויר המצרי חוסל בהדרגה. רבים מצטערים שהכל היה כל־כך קצר.

## „דפיקת השיירות בסיני הולכת ונגמרת לאחר שהרכב הכבד הוצא או נתפס. את אחרוני הבורחים אנו תופסים מספר קילומטרים מהתעלה.“

2.11.56 החברה מתקפלים אניות, מחוסר מטרות ברורות על הקרקע. הגף של מ. מטביע אניה קטנה.  
 4.11.56 במשך היום מבוצעות רק טיסות בודדות. מסיבה במלון „דן“, פגישה עם מפקד הצ'נחנים המלא תשבחות.  
 5.11.56 מבוצעות כמה גיחות חיפוי באיזור שרם-אל-שייך לאחר אזהרה שמטוסים סעודיים עלולים להתקיף את כוחותינו. לא מתרחש דבר.  
 8.11.56 בעשרת הימים הבאים ביצענו טיסות לוי ל„אנשים גדולים“ לפרובינציות שלנו (חצי האי, שרם-אל-שייך ועוד...). כמו כן שימש הזמן עד ה־18 לחדש כתקופת התארגנות לאנשי צוות-הקרקע לקראת תקופת האימונים החדשה.

18.11.56 שוב אמונים. הפעם העסק נראה קצת מוזר ומשעמם. חברה שדפקו לפני שבר עיים מיגים הולכים לשחק בעקוב וטווח. אך למרות הכל מורגשת אוירת השתדלות להתגבר על הכל ולחזור למסלול טיסה רגיל ואמונים סדירים. יש לציין שזה די קשה עדיין.  
 ב. חוזר אלינו למרות שרגלו עדיין נתונה בגבס. הוא מבטיח שתוך שבועיים-שלושה יטוס, אך הרופא חושב אחרת. נתיח ונראה...

1.12.56 מזל טוב!  
 החודש יש לנו 3 חתונות. 3 פעמים יוכלו א—י. להשתכר. 3 פעמים א—י ישר את מלגניה ב־2 קולות, 3 פעמים יצטרכו כל החברה הטובים לשיך אח 3, היו באמסטרדם, 3 פעמים יצטרך „הפלח“ לשתות מיץ תפוזים במקום יין ולהזהר לא להשתכר מזה, והעיקר 3 פעמים — א—י. יצטרכו להגיע לבסיס 3 שעות אחרי כלם, כשהם מבוססים לחלוטין. מי אמר שאין הווי בטייסת?  
 כלנו מאחלים לשלשת הווגות הצעירים מזל טוב והצלחה בכל!

דלק. (לאחר שג'. צעק שהמיג סוגר עליו). לד. נפסק המנוע באזור רפיח מחוסר דלק, בגובה 5000. הוא מושך לגובה 12.000 ומגיע „שוט“ לשדה. מ. וש. נתקלים במבנה של 8 מיגים ביתרון. לאחר כמה שבירות חזקות ומוצלחות הם יוצאים בשלום — פותחים מנוע ומסתלקים.  
 יתר המטוסים ממשיכים בסיוור וחפוי ודפיקת שייך רות. לפנות ערב מתקפים ב. ור. 6 מיגים שעשו צליל פה בסביבות אברעגילה. לב. נעצרים התותחים בזמן ההתקפה. בה בשעה מודיע ר. על „המון“ מיגים המופיעים מלמעלה. שוב צריך לזרוק בידונים, לפתוח

2.11.56 המבוקר נמשכות טיסות לסיוע קרקע והי-שמדת רכב מתוך עליונות אוירת מחלסת. זה היום השני שלא פוגשים שום מטוס אויב באויר. דפיקת השיירות הולכת ונגמרת לאחר שבמשך הלילה הקודם הוצא רב הרכב המצרי הכבד מן הסיני, או שנלקח ע"י כוחותינו. את אחרוני הבורחים אנו מצליחים לתפוס מספר קילומטרים מהתעלה ואף מספיקים לספוג משם אש נ"מ רצינית. מתקבלת הוראה ל„התקפה מרלית“ של סילונים על שתי הנקודות הדרומיות של חצי-האי סיני — ראש נצרני (ראש נצר) ושרם-אל-שייך — האחרונות בסיני שנ־שארן בידי המצרים.

כמה מיסטרס יוצאים לראש נצרני (ד. חוזר מחוסר העברת דלק) ומבנה שני יוצא לשארם אל שייך.

החברה נתקלים בראש נצרני באש נ"מ רצינית ומדויקת. בפס השלישי והאחרון על המטרה מקבל המטוס של ב. קליעי נ"מ במנוע והוא נאלץ לנטוש את המטוס. החברה חוזרים נרגשים למ־די. א. מספר כי יצא עשן שחור מהמנוע וב. קפץ מיד. הקפיצה בוצעה בגובה 5000 רגל. המטוס התרסק בצלילה. לא־חדה ליד החוף. המצנח ומשאו ירדו כ־3 ק"מ ממחנה ראש-נצרני. הסכויים קלושים, למרות ההודעה שכבר יצא פיפר לחלץ אותן.

בשעת תדריך לפנות ערב מופיע ש. ומודיע שב. חולץ והוא בדרך הביתה. מרחום המורל עולה לשמיים. בערב שוב ארוחה חגיגית ושתייה לחיים.

ב. מגיע בלילה ומועבר מיד לבית-החולים. הוא נכווה בפניו ובידיו, קיבל מכות חזקות בזמן הק־פיצה ונקע את הקרסול בשעת הנחיתה. באמתחתו סיפור ארוך ומרתק. הפעם התהילה לטייסי המטוסים „הקלים“.

3.11.56 שוב סיוע לקרקע באזור שארם אל-שייך. הטיסה מבוצעת לפנות ערב. הפעם



רבים הוכתר מסע זה בהצלחה מלאה כשא-י הופיע בלוויית נירה הזמרונית והשני בלוויית של מדונה מבוגרת מעט אך בעלת נסיון חיים רב. את ספורי הפלאים וההרפתקאות לא יכיל הניר, אך ראוי לציין שהם השאירו רושם עז על בעל בית המלון ומבקרי, כולל עתונאים ואנשים "ידועי שם".

**יום ג'** היום בוצע תרגיל המעיד על רמה גבוהה אליה הגיעו הטייסים לאחר תקופות אמונים. המדובר הוא בקרב אויר. למרות שכמה מטוסים מאותו סוג ומין הסתובבו באותה חתיכת שמים, הסתמן בכל זאת קרב אויר טפוסי שהתפתח מיד לאחר התחלתו לצדפיט, תוך דווחים מתמידים בינם לבין עצמם. בסכום ה"סמטורא" לא כל כך גדולה, ראוי לציון המשא ומתן שהתקיים בין ק. ו-ר בקשר לקרבות אויר משותפים. ק. "מת" לדפוק את טייסת x x ולכן הוא לא עזב את ש-ר ורצה לקבוע אתו את מועד התחלת הקרבות. ש-ר מצדו ניסה להתחמק בכל מיני אמתלות לא משכנעות, אך כל אחד מאתנו יודע את הסיבה. הפחד מפני התבוסה. נאלצנו לבצע את הקרבות ביננו לבין עצמנו ולשפוך את זעמנו אחד על השני. **יום ד'** נוספו לנו טייסים חדשים. נאחל להם הצלחה והקלטות מהירה.

## על שיי, אחד ממתכנני ומיסדי המוראל בצה"ל, דוגמא אחת אופיינית:

כידוע ש-י הוא אחד ממתכנני ומיסדי המורל בצה"ל והרי לכם הוכחה:—

לפני שבוע נפלט לא-י כדור בשעת התקפת רבע על ש-י, כשא-י סיפר את המקרה לאחר הטיסה וכלם הדגישו את הסיכון הכרוך בדבר, היתה תגובתו של ש-י: "או מדוע לא הוזהרת אותי ברדיו, הייתי מספיק לשבור עד שהכדור היה מגיע אלי".

אופטימיסט בעל שיעור קומה!

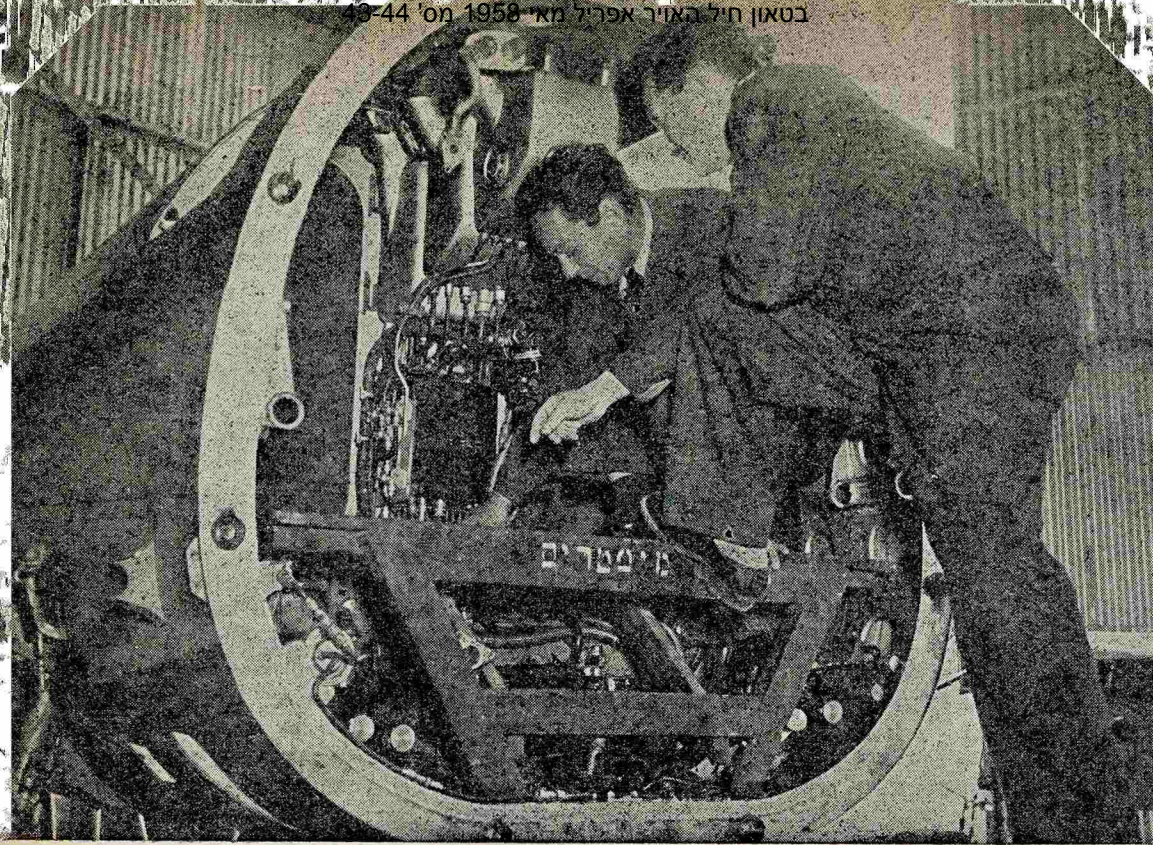
## מונעליו של ג'.

**שבת.** כידוע נמצא ג'. כעת בקורס לעברית והוא נבחר ברב קולות לועדת קרן הקימת של הכתה והוא פדה כבר 250 פר' מ"ילדי הכתה". והנה, ביום שישי שאל משהו מהחברה את ג'. מה הוא עושה בשבת והתשובה שנתקבלה היתה כזאת: "השבת אני עולה ירושלימה, לערוך ציד ולהנות מזיו השמש". **יום א'** ארבעת ה"פייטרס" של היחידה: י. א-י, י-ו, והפלח" בילו, "סוף שבוע" רציני במלון "השרון" לפי ההסכם הישן בין עזר ובעל בית המלון. היות ולא נאה להופיע "סולו" לעסק כזה, יצאו א-י ו-ו למסע חיפושים על פני הארץ. לאחר מאמצים

בוזרר ההלבשה של טייסת טילון; הטייסים לובשים את בגדי-התאוצה המיוחדים.







זהו מראהו של „חצי-מיטטר“ שעה שהוא נבדק על ידי החכונאים.

**יום א'** סיימנו היום את שלב הטקטיקה שהיה הפעם על רמה מתקדמת תוך חישובי דלק מדוייקים והתייחסות בגורמים טקטיים.

**יום ב'** ק-1 הוצב אלינו. לאחר שתי טיסות כלליות שולב טייס האורגנים הותיק מיד בתכנית האימונים ונשלח לבצע סדרת אמוני טיסה, פעולת התחמקות ב-20,000 ולאחר מכן התקפות רבע ב-20,000 ו-30,000. גבר של ממש!!!

**יום ג'** קבל מינוי של מפקד גף. קשה לדעת מה חושבים עליו המפקדים, אך אנחנו הפקודים מאחלים לו הצלחה בתפקידו החדש ומקווים שלא תתהווה בעיות הדריות בינינו (קרי: שאנחנו לא נגרום לו בעיות וכן הוא לנו). הושלם השלב הראשון של מפעל קשוט הטייסת. חדר הצוותות לבש צורה חדשה, גוון החדר הנו ירקרק, הריהוט כולל שתי ספות אף הן בגוון ירוק. על הקירות תמונות, מטוסי העתיד של הטייסת. הבר הושלם והוצב בפניה הצפון-מערבית (דרך אגב: בר זה זוכה לתשבחות רבות מפי כל החורזים בו). ארון ספר הטייסת (של ר.), שמעליו סמל הטייסת בצבעים, נתלה על הקיר המזרחי. כמו כן קבר לנו רדיו חדש מהועד למען החייל ואת הישן הענקנו למכונאי הטייסת. חוץ מקשוט חדר זה קושטו יתר חדרי הטייסת בתמונות בנושאי תעופה. בשלב שני

**יום ד'** נושא חדש נוסף שבוצע היום היה תקיפת מטוסי ימיות והפעם ספינה של חיל הים, שתי מרונה כ-20 ק"מ דרומית לאילת. מסתבר שלמרות סיבוביה של האניה הצלחנו להתקיפה כלי בעיות והצילומים מעידים על כך, אך למרות זה אל לנו לשכוח שכל העסק היה „על יבש“. יתכן והתמונה היתה אחרת אילו שמונה תותחי הנ"מ וארבעת התורתיים מרחיקי-הירי היו דופקים עלינו.

**יום ה'** ומ. מגלים התנגדות חמורה לבעית החימה לשרות קבע בצבא הגנה לישראל. מ. לא בטוח שהוא יוכל להתקדם לפי רצונו בחיל ולכן הוא נעתר לבקשת אביו ומתכוון לצאת לספרד להשתלם בבעיות ההדרים ולחזור למצודת אביו השוכנת בלב פרדסיה המשובחים של עיר הבירה „מלבס“.

**יום ו'** גם הוא החליט לסעוד בהוריו ולהחליץ לעיר ורת הנות חלקי המכוניות של אביו. נשאר לנו רק לאחל להם הצלחה בחייהם האזרחיים ובהודמנות זו להבטיח למ. שנאכל ברצון את תפוזי המשובחים



סיני" תמורת לחיצת יד לעזר. מ. הרים כוס לחי הבסיס הכי טוב במזרח התיכון. ביח"א הכי טוב במזרח התיכון.

ושוב פעם מול טוב! בעצם זה מול טוב משולש: לא. נולדה בת, מסתבר שד. הנו אבא ולבסיס נוספה עוד נכדה קטנה וחמודה. כה לחי!!  
שני המאורעות האחרים הגם: "מסיה ח." התחתן עם חליפה כחולה ואדון ב— מתחתן עם אופירה. אשתו של ח. היא נורית מנתניה, ואופירה היא אחת ממלכות היין של זכרון. יש אומרים שת. אוהב גם את אשתו (חוץ מאשר את חליפתו היפה הכחולה). אך כולם בטוחים שב— אוהב אך ורק את אופירה כלתו. לשניהם נאחל מקרב לבנו: פרו ורבו!!!

הוחל בבניית קיר לבנים לאורך כל המרפסת במטרה למלא אותו באדמה ולשתול צמחי נוי.

3.5.57

יום א' צדנו היום שתי ארנבות ביריה אחת (קרי: בצענו טיסת מבנה של מיסטרס כחורה ליום העצמאות ובהודמנות זו עברנו על מסדר יום העצמאות בבסיס).

לאחר הטיסה כונסו הטייסים בחדר התדריכים וניתנה להם סקירה קצרה מעור על המצב הכללי של המדינה ערב יום העצמאות התשיעי ועל בעיות השייטת השישית הנמצאת לא רחוק מאתנו. לפני ארוחת הצהריים החגיגית קבלנו את „אות

## תרומה של 72 מטוסי סילון ליום העצמאות התשיעי

עם יתר מטוסי החיל נפגשנו מעל \*\*\* ושם קבר לנו ממטה המצעד הודעה על איחור של 8 דקות. גם כשהגענו למטרה לפני ה E.T.A. החדש נבלע רעש המטוסים ברעשם האדיר של הטנקים שאיחרו בהרבה והנאתם של התושבים לא היתה מושלמת. בתכנון יותר טוב יכלו להפיק מהטיסה הזאת הרבה יותר.

בערב התקיים נשף של אנשי צוות אויר ב„רמת אביב“. בתחילה היה פושר אך עם התקדמות מחוגי השעון עלה מצב הרוח ולבסוף פתחו בשיירים עליי זים ורקודים סוערים. מי אמר שאין מורל בחיל??  
יום ו' גמרנו שלב אמונים ומתחילים בשלב חדש. בבסיס מורגשת תכונה. א. מטפל ב„בעיות האלהים“

יום ד' יום העצמאות התשיעי של מדינת ישראל. ח"א גותן למדינה תרומה בסך 100.000 ל"י בצור רת מבנה אחד גדול של 72 מטוסי סילון (מטאור רים, אורגניס ומיסטרס). אנו תורמים את תרומתנו בצורת מטוסי מיסטר 4 על טייסייהם (תרומה רצינית ביותר). כבר מהבוקר הודגשה אירת הג. נעים היה לראות את הטייסים שבעוד שעה קלה יטוסו כלם יחד ויפגינו את כוחם בפני מיליון תושבי המדינה שכבר מחכים להם ברחובות ארי לוזורוב ובכנייהודה בת"א. התדריך היה ארוך ומפורט. לאחר מכן יצאנו למטוסים, הצטלמנו עם המכונאים וצלם מיוחד עם מכונת הסרטה רץ אחרי ד. וצילם כל תנועה שלו (כך יעשה לטייס שהצלם חפץ ביקרו).

הדלקת נרות חנוכה מקורית ביותר; על ידי טייסי סילון בתלבושת טיסה מלאה.





**יום א'** א. (מותיקי "תל השומר" וחובב אופנועים ידוע) המכונה ג'ורג', ואשר לפעמים שוכח כי הוא יכול להלך ככל אדם ולפיכך צולע לו, ביצע את טיסתו הראשונה על מיסטר ומהיום יימנה על הטיי-סיים הקבועים אצלנו. אנו מאחלים לו השתלבות מלאה בחיי החברה וטפוס מתאים בסולם התפקידים ביחידה.

31.10.57

יום גדול לבסיס כולו. תחרויות חמוש מטוסים התקיימו בשעות הבוקר ושלנו הצטיינו במיוחד. כמו כן התקיימו תחרויות ספורט ובערב נערך נשף גדול, כל זאת למלאת שנה למבצע "קדש". הפריס, בצורת גביע גדול, נוצל כהלכה לשתית קוניאק בערב הנשף.

בסימן מזל טוב הגיעו אלינו כמה טייסים חדשים. לכל אחד מהם, כמוכן, "יהוס" משלו; אנו מרצאים ביניהם את:

- \* הטייס השמן ביותר בחיל.
- \* הטייס הגבוה ביותר בחיל.
- \* הטייס הראשון מראשון לציון מזה 20 שנים.
- \* "מה אתם יודעים, איזה חיים אפך שר לעשות עם 2000 מטילות?"
- \* אחד מל"ו הצדיקים — ישראלי ויליד פולין בעל מבטא הונגרי.
- \* יהונתן ולא יונתן.

**יום ב'** סולו ראשון של הטייסים החדשים!!! כל המטוסים חזרו שלמים, כל הטייסים חזרו רטובים — הכל לפי מיטב המסורת.

**יום ד'** הושג היום אצלנו שיא מהירות חדש (ונקודה שלא האחרון); נ-ן ו-ר ראו על מד-מאך בצלילה מ-30.000 את המספר 1.11, כה לחי!!!

**יום ה'** היום ערכו לנו הדגמת הפעלת ציוד, בטחון והצלחה. הפעלנו את הזיות ה"מיוסט", הדינגי וכל אביזריה. ע. הוא שנפל קרבן על מזבח המדע (או למען הדיוק; "חסר האחריות הפושע של המ"מונים"), כשניסה להדגים הפעלת רקטות, וירה ותן אחת לאויר ואחת לבטנו. הדבר עזר כמובן להדגים הפעלת הציוד הרפואי כשהדוקטור מציל אותו, "ממות בטוח" ע"י אספליגית הוולין.

**שבת** שחקנו כדורגל נגד טייסי האורגניזם והפסדנו 3:4 (בגלל מספר שחקנים מועט, ועוד כל מיני טריקים שלהם).

במשחק זה הראה ר-ד גבורה יוצאת מגדר הרגיל. בהגיעו על קבוצתו מפני האויב האכזרי — נקעה אצבעו. הוא הועבר ל"תל-השומר" וידו הושמה בג' בס. בגבורה רבה עוד יותר חזר לבסיס והודיע שה' גבס לא יחזיק מעמד יותר מ'3 ימים. הומלץ להעניק לו את אות הגבורה.

**יום ד'** ר-ד עמד בהבטחתו. הוא הוריד את הגבס וחזר לטיסה.

שלו (אכילה כשרה, טיסה בשבת ועוד...). מהמטה דורשים להחליף את השמות לעברית. לאחר חיפושים רבים הצליחו סוף סוף הנדרשים לעבר את שמם.

**פרפראות**

**יום ב'** כשא. התחתן בחיפה והיה מטוס לתנוגה, בקשו מב- (היות והוא מאותו קורס) שיסע גם הוא. הוא ענה מיד: "אני מוכן ברצון רב בתנאי שק. יתן לי פתק לאשתי שהיו טיסות כי אחרת היא תהרוג אותי". בו במקום הובררה פתקה עם הותמת מפקד הגף, חיל-האויר והמטכ"ל וקצינת הניהול חתמה על הכל ורק אז הסכים ב'י לנסוע.

**יום ב'** פ. חולה. יצורים ועירים הקרויים, "אמיות" התנפלו עליו, והחלו משמידים כל חלקה טובה. "גרף" המשקל שלו הולך ויורד. כיום אפשר להגידו כ"בחור רזה".

**יום ה'** ביום זה מתרחש מאורע חשוב והוא שישי-אלה הקטנה ("פיצקלה"), פקידת המבצעים הטובה ביותר בחיל האויר, יוצאת לחופשת שחרור. היא תחסר לנו מאוד, ואנו לה (כך אנו מקווים).

**יום ו'** טיסת "דואל" (שנים) ראשונה בחיסטר נערכה היום כאשר "ל" לקח עמו לטיסה שלא במתכוון בת זוג — חולדה. עם תום הטיסה נתכבדה הג' ברת בניקור קצר אצלנו כשהעלמות הרמונה וא' סתר מפנות לה דרך ב"נימוס" רב. סופה של גברת "חולדה" כסופו של "שריף" ברטס אמריקאי...

● כידוע יש לקצינת הניהול כשרון רציני למי שחק. כל תנועותיה, הליכתה, ואישיותה בכלל, אומרים שחקנית דגולה. והנה השבוע נתבשרנו שהחל מהשבוע הבא נקבל מדי ערב בערב שורה חינם בתיאטרון הקאמרי. הסיבה: היא קיבלה בתיאטרון זה תפקיד חשוב; היא אחראית לפ' תיחת המסך במערכה הראשונה של הצגה "אני והסרג'נט". כלנו שותפים בשמחתך, חברה, שהצ' לחת לחזור לעולם הבמה והבר. כה לחי!

● כשבין בא לקורס בבסיס וראה את א. הוא אמר: "תראו כמה שר. השתנה!"

● בתדריך על התקפות רבע ב-30.000 הוזהרו הטיי-סיים מתופעת האינוריון, פתאום הצביע א-ץ ושאל בתמיהה: "מזה אינוריון?" — מסתבר שבטייסת שלו בטלו את התופעה הזאת והם לא משתמשים בה יותר.

● בתדריך לפני טיסות אמון הביאו לתשומת לב הטייסים את תופעת ה"טופלינג", למרות שה' מיסטר, טענו הותיקים, קשה לקלקלה. בסיום הציע א. לחברה שאם מישהוא יעשה "בו" על המסלול, יוריד את המהירות ל-200, יוציא גלגלים וכנפים, יכנס ל"פיל" ב-400 כשהוא שר ויצבי וירגיש פתאום שהוא צף וצף וצף מוטב שיכניס את הגלגלים, יוציא מעצורי אויר, ינמיך עוד 10.000 — ויעשה הכל מחדש.



## לטייסות קרבי-הפצצה בחיל האויר עבר עשיר ומפואר. להלן יובאו קטעים מהווי היום-יום של טייסי „אורגנים” הכוללים גם תאור שוטף שעה-שעה מימי מבצע „קדש” כאשר הטיילו טייסים אלה את אימתם על טורי השריון המצרי הנסוג.

**יום א'** נסתיים קורס העברה מס' 1 למטוסי אורגן. לסיום הקורס נערך מפגן שבו השתתפו  $\times$  מטוסי סים (כולל מ.). המפגן כלל טיסת ראוה מעל בסיסי ח"א, ולסימו — החלפת הפקוד על הטייסת. פ. עזב את מקומו בראש המבנה, ומ. הוביל את המבנה לנחיתה.

**יום ג'** יום גדול לטייסת. תחילתו ככל יתר הימים שקדמו לו: מנה גדושה של „כוננות מיידית” וגם כמה המראות בצהרים אך הסיים היה טוב שלא כרגיל. באחת הטיסות פגשו ד. ומ. מטוסי ומפייז מצריים בסביבות ניצנה, ד. פגע באחד מהם שהתחיל לבעור וביצע נחיתה אונס ליד עבדת. ישנן דעות האומרות שגם מ. פגע במטוס אחד, אך אין כל ביסוס להן (חבל!).

במפקדת הבסיס נתקבלו המברקים הבאים:

- א. מאת מפקד חיל האויר:  
„חזל טוב לכס עם הפלת מטוסי האויב הראי שונים ע"י טייסת \*\*\* ברכות לד. ולמ.
- ב. מאת מפקד בסיס  $\times$  :  
„חזל טוב, הבטיס כולו משתתף בשמחה”.

ימים מספר לאחר הבאת האורגנים הראשונים נערכו הטיסות הראשונות של מטוסי אורגן, שהן מריאו בישראל.

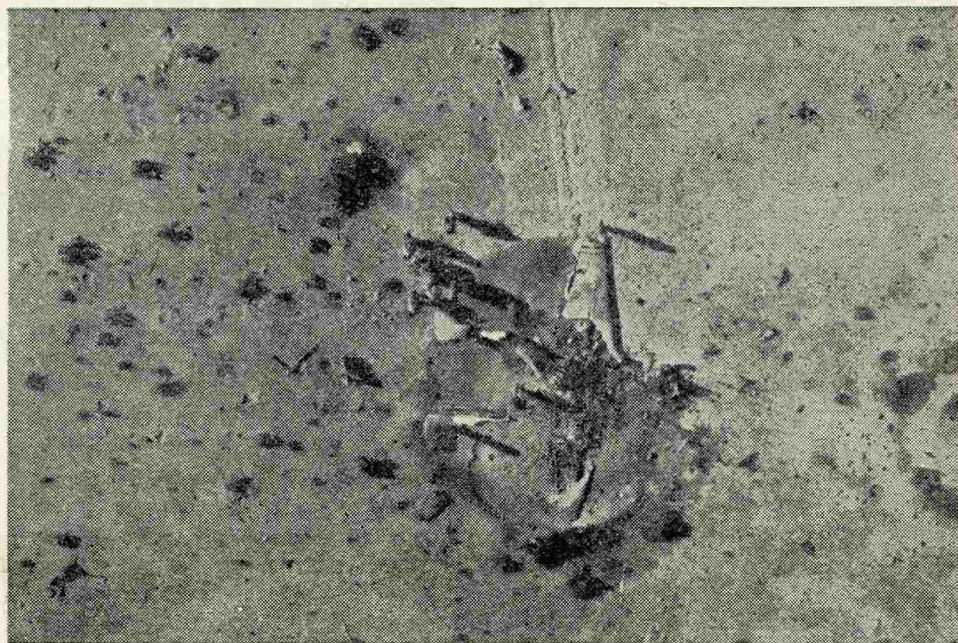
הטייסת הוקמה בבסיס XXX, התחילה בהתארגנות, ועד לתחילת חודש \*\*\* באותה שנה ערכה הכנות לטיסות סדירות.

**יום ב'** הטיסות החלו להכנס למסלולן הרגיל. הוחל בטיסות מבנה, ירי אויר-אויר, ירי אויר-קרקע, וכלה בטיסות טקטיקה, וקרבות אויר, הן פנימיים והן נגד מטאורים.

**יום ג'** היום טסו בפעם הראשונה ששה מטוסי אורגן במבנה אחד. הטיסו אותם ששת הטייסים הוותיקים יותר. הם ערכו התקפה על הבסיס ואחר כך עברו במבנה ראוה.

מספר טייסים יצאו לשם העברת מטוסים נוספים ארצה. במשך הזמן הגיעו המטוסים הנוספים.

**יום ה'** טיסה ראשונה בישראל של מבנה בן 10 אורגנים. נערכה התקפה על שדה אחר, ולאחר מכן טיסת מבנה מכונס.



שרידי אחד משני הוומפירים שהטיגו את גבולה האוירי של ישראל ויורטו על ידי מטוסי אורגן.



**השאלה:** „כמה נוסעים יש לך?” התשובה מוזרה ביותר: „4 נוסעים ו-800 קופים”. טייס אחד המטוסים האזרחיים שהאזינו על הערוץ, לא התאפק והוסיף „What a monkey Business!”

הצרה היחידה בכל העסק היא: על אף הבקשות, לא הגיע לטייסת אפילו קוף אחד.

**יום ג'** הגיע לטייסת מכתב ממורמר ביותר מבעל מלון „השרון” בהרצליה. הטענה — מדוע לא שלחו עדיין את שני הטייסים מפילי הוופייר ה- מצרי, ל„סוף שבוע” במלון? בעל המלון טוען בתוקף כי הסכים, בזמנו, עם חיל האויר כי הוא מארח ל„סוף שבוע” כל טייס שהפיל מטוס אויב. כמובן שלא היו הרבה בעיות בנושא זה. ד. זמ, נשלחו לסוף שבוע למלון השרון. רק לשם מושג מה, כדאי לציין כמה „בעיות” שהיו להם: בכניסתם למלון שמו את הפציהם בפתח והלכו לאכול, כשחזרו נעלמו החפצים. מיד רצו למנהל המלון ולא נרגעו עד שהוברר להם כי הפציהם הועלו בינתיים לחדרים. מענין מאד לציין כיצד לא ידעו לצורך מה האביזרים השונים בחדר. כך למשל מ. לחץ על הכפתור המזמין את המשרתים כשרצה להדליק אור, והתפלא מאד שהמנורה לא דולקת, או רצה לרהוץ את רגליו באחד הכלים המיוחדים שבחדר הנוחיות ושלא נועד לתכלית זו... בקיצור הם טוענים שהיה טוב, וממליצים לכל אחד להפיל מטוס, ולו רק לשם סוף שבוע כזה.

**יום ה'** א. התחתן. המאורע הגדול והנורא נעשה במועדון הועד למען החיל ביפו.

**יום ו'** החברה חזרו מהנופש. מסתבר שהיה טוב. לפחות כמו במלון „השרון”. תכנית הטיסות התחילה כרגיל, ונפתחה תקופת אמונים נוספת.

20.6.56 המשחתות של חיל הים — „פ” ו„אילת” הגיעו לנמל חיפה. תשעה מטוסי אורגן קבלו את האניות מחוץ למפרץ חיפה, ואח”כ עברו בטיסת הצרעה מעל לנמל והמפרץ.

**יום ב'** אל”מ וייצמן עשה טיסות סולו על מטוס אורגן. לאחר הטיסה הורטב במים, כרגיל.

**יום ג'** נערכו קרבות אויר בין מטוסי אורגן למטוסי מיסטר. בקרבות בין יחידים גבר האורגן על המיסטר. טייסי המיסטרם קיוו לתקן את המ”עוות בקרבות בין זוגות, אך למרבית ההפתעה גם כאן גברו האורגנים, ועל לוח ההסרטה בטייסת נראו מיסטרם רבים בתוך הכוונת.

**יום א'** יום העצמאות תש”ז. הטייסת השתתפה במפגן האוירי שנערך מעל למצעד בחיפה. שלא כיתר הטייסות בחיל, לא הופיעה הטייסת במבנה מכונס, כי אם במבנה קרבי בשלישיות. השלישיות, שהיו רחוקות 1500 מ' זו מזו, עברו במהירות גדולה מעל חיפה, תוך הרקת הדלק מהבידונים. יש לציין שזו הפעם הראשונה בארץ שהופיעו מטוסי אורגן בתצוגה פומבית, ועל הרושם — ידברו העיתונים: —

**מפגן חיל האויר**

מפגן כוחו של הצבא נפתח עם הופעת להקות (מחוללים?) מטוסי חיל האויר בשמי חיפה. במפגן האוירי הוצגו מטוסים מכל הסוגים החל במטוסי אימון מסוג הרוארד, מטוסי קרב מסוג ספיטפייר ומסונג וכלה במפציצי מוסקטו ומטוסי סילון מהירי טוס מסוג אורגן שעברו מעל בשריקה חדה.

**„האורגנים שלנו”**

מבמת הסגל הדיפלומטי מתבוננים השגרירים ברוב עניין בחמש הלהקות המתרחקות. פה ושם רוכן פלוני אל אוזן חברו והקהל עצמו מתרונן למראה המספר הרב שהתפנה להגוג בימי חרום. רק מעט קט ניתן לשקוע בחישובים על עצמתו הכוללת של חיל האויר הישראלי.

סופה מתגלגלת טסה ממזרח, ולעיני הקהל נתגלו לראשונה תריסר מטוסי סילון מהירי טוס, פוורים על פני הרקיע במרחב הסתערות והם מותירים מא”חריהם זנבות עשן. טעות קטנה, זה היה נפט מהירי דוניס. השגריר הצרפתי מרים את קולו ומוזהה לחבריו: הרי אלה ה„אורגנים” שלנו.

**יום ד'** ג. ממריא לראשונה עם שתי פצצות של 500 ק”ג כל אחת. פעם אחת עם בידונים ריקים, ואחר כך עם בידונים מלאים, לא היו שום בעיות מיוחדות.

**יום ה'** הטייסת מקיימת טיול — סדום, מצדה, עין גדי. הטיול נערך בשבת, ברכב. לאחר הטיול, כולם מרוצים. מצב הרוח היה מרומם. במוצאי שבת נערכה בעין גדי שתייה מסביב למדורה, ואחר כך סעודה כדת (פחות או יותר). שהשתתפו בה שני כבשים מסכנים. כמובן שברוך חזרה אירעה התנגשות לסנדר, אבל חוץ מזה הרכב החזיק יפה.

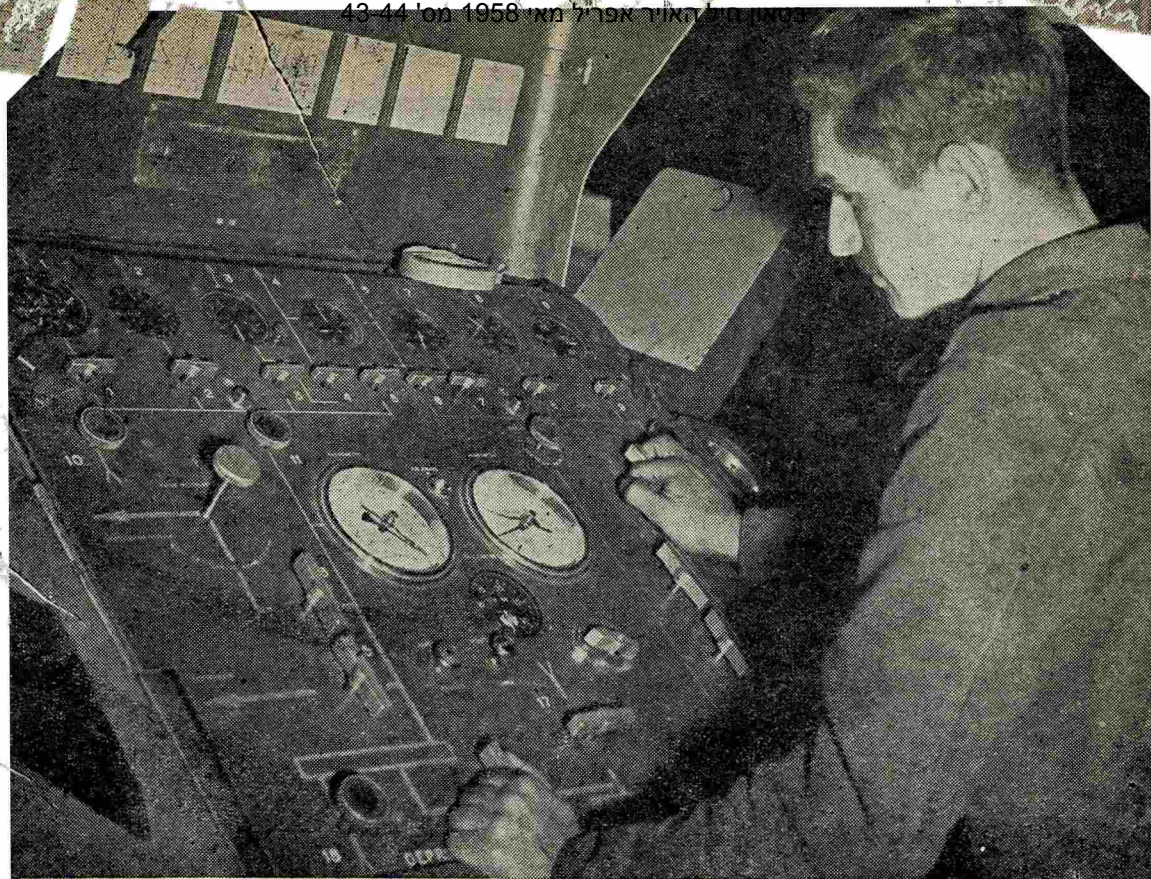
**יום א'** באחת הטיסות מגלים מטוס יורק (4-מנועי) בריטי, שטס בשמי הארץ. כמובן שהוא מסרב בתחילה לפנות בכוון לוד, אבל אחרי כמה צורות הוא משתכנע. מוליכים אותו ללוד ובדרך נשאלת

**אורגנים מלויים את מבנה ה„דקוטות” למקום ההצנחה במיטלה.**

ביצעו פעולת סיור בגובה רב מעל איזור הפ”עולה, בעוד אורגנים ומטאורים מלויים את מבנה ה”דקוטות. הפעולה בוצעה בשעה 1700 ועברה בהצלחה. שום מטוס אייב לא המריא, וכן לא היו כל תקלות במפגש ובהצנחה. יש לציין כי המבנה השני אמנם

29.10.56 נפתחה המלחמה נגד המצרים. המלחמה נפתחה ע”י הצנחת גדוד במעבר המטלה כ-30 ק”מ מזרחית מתעלת סואץ. ההצנחה בוצעה על ידי מטוסי דקוטה שטסו במבנה מכונס, כשהם מחופים ע”י מטוסי מיסטר, אורגן, ומטאור. מטוסי המיסטר





בדיקת מטוסי הסילון נערכת באמצעות המתקנים החדשים ביותר, על־מנת לוודא את שמישותם.

בשעה 1700, 5 מטוסים תקפו רכב ורגלים במטלה. 5 מכוניות שרופות (לפחות) ופורו את חיל הרגלים שהתרכז בסביבה.

במשך הלילה הפגיוה המשחתת המצרית 31.10.56 „אברהים אל אול” את אזור מסרץ חיפה, והתחמקה לכוון הים הפתוח. עם בוקר הותקפה ע”י אניות חיל הים שקראו לעזרתן גם את מטוסי חיל האוויר.

באותו בוקר, בשעה 0630 המריאו י. וד. עם 16 רקטות + חמוש פנימי מלא ותקפו את המשחתת. הם פגעו בחלקה האחורי, ומיד אח”כ האיטה האניה את מהירותה כשעשן שחור נראה ממקום הפגיעה.

בשעה 0730 ע. וז. המריאו במטרה לתקוף את המשחתת, אך המטרה שונתה והם נשלחו לכביש אל-עריש. נפגעו 6 מכוניות, ביניהן 1 זחלם ר2 גוררות תותחים.

בשעה 0800 תקפו את שדה התעופה באי-עריש. הם צלפו על 6 מטוסי ומפיר, שנראו להם כדמיים, ואח”כ התברר שבאמת היו כאלה. כמו כן צלפו ופגעו בשני מטוסים קלים ומכוניות בשטח שדה התעופה.

היה מעל השטח, אך את הדקויות עצמן לא ראה בגלל החשכה שכבר החלה באותו זמן.

30.10.56 הוחל בתקיפת שיירות הצבא המצרי שנועו מן הסואץ מזרחה, לכוון מעבר המטלה על מנת לאלץ את הצנחנים לסגת. כמו כן החלו כוחות מצריים לנוע על ציר איסמעיליה — אבו עגילה. בו ביום הותקפו תמד ונחל, נקודות על הדרך בו נע הכוח שעמד להצטרף לצנחנים.

בשעה 1325 המריאו ארבעה. הם נשלחו לנחל, משם למטלה, אך לא מצאו את המטרה. יש לציין שבמטלה שמעו את המטוסים, אך לא יכלו לראותם.

באותו זמן בערך, המריאו עוד ארבעה מטוסים ותקפו את ביר-הסנה ובה רכזו מכוניות (20 בערך) ואהלים.

בשעה 1300 שני אורגנים, הפציצו ריקטו וצלפו על רכב ורגלים.

בשעה 1605 שני מטוסים עם חימוש דומה תקפו קבוצה של 10-8 אהלים וצלפו על שלשה כלי רכב במעבר המטלה.



בשעה 1030 נשלח זוג לתקיפת רכב ושריון במעבר המיטלה. פגיעות לא ידועות.

בשעה 1130 נשלח זוג למעבר המיטלה. תקפו רכב וחי"ר. פגיעות לא ידועות.

בשעה 1145 זוג לכביש איסמעיליה — מיטלה. לתקיפת רכב ושריון. פגעו בטנק — כנראה מסוג „סטלין“.

בשעה 1245 זוג לתקיפת רכב וחי"ר במיטלה. בגלל אי העברת דלק מאחד הבידונים תקפו רכב וחי"ר בסביבות אבר-עגילה. לאחר ההתקפה הבחינו במטוסי מיג — יש לציין כי הבחינו בהם מאוחר מאד, רק אחרי שא. ראה כדורים עוברים על ידו — השנים זרקו את הבידונים וניסו להתחמק ע"י שבירות חזקות. לבסוף הצליחו לברוח בטיסה נמוכה, בעזרתם של שני מיסטרס — ג. וא. שח' שו ל„טפל“ במיגים. א. חזר לבסיס כשהוא פגוע ב־3 מקומות בגוף ובכנפיים, מהם — כדור אחד דרך למיכל הדלק שבגוף, נשאר תקוע בקיר המיכל

בשעה 0900 4 מטוסים נשלחו לג'בל לבני. במקום פגעו ב־4 חצאי זחלים ובהי"ר מחופר. מאותה טיסה חזרו מטוסינו עם פגיעות נ"מ. היו שתי פגיעות מ־20 מ"מ — האחת במיכל דלק בכנף, והשניה בכנף גם כן. 2 פגיעות ממקב"ים האחד בחרטום והשני בכנף השמאלית. מטוס שני נפגע בשלושה כדורים והאחד בכסא, השני במנוע והשלישי בגוף.

בשעה 0900 שני מטוסים נשלחו לג'בל ליבני ולשדה בירג'ספה. פגעו ב־2 טנקים, 1 מכונית ג'יפ, 2 משאיות, מכונית גוררת תותחים. המטוסים נפגעו מ־20 מ"מ קל — האחד בשלושה כדורים לא נפצים והשני בכדור שפגע בחופת התא וגרם לחור בחופה. הטייס נפצע בכתפו מרסיסי החופה.

בשעה 1245 2 מטוסים למיטלה. פגעו ב־3 זחלמים ו־4 משאיות.

בשעה 1030 שני מטוסים תקפו שריון בסביבות בירחמה. השמידו 2 טנקים. בגיחה זו הם נתקלו באש נ"מ חזקה, אך לא נפגעו.

סילון מצרי מטיפוס מיג-15, משלל סיני, נבדק מקרוב על ידי טייס קרב ישראלי.





בשעה 1610 זוג השמיד 3 זחלמים ר4 משאיות קטנות. באותו זמן הותקפו כוחותינו במיטלה על ידי 4 מטאורים מצריים וביקשו הפוי ממטוסינו, במקום סיוע.

בשעה 1715 שני זוגות יצאו לתקוף את ביר חסנה ורכב בסביבה. נפגעו מכוניות בתוך הכפר ועל הכביש. באותה גיחה חזרו המטוסים, בלילה, הארץ היתה מאופלת. בזמן הנחיתה באו 6 מיטטרים בטיסת לילה ראשונה שלהם לנחיתה הרום. ה"פקק" היה גדול, אך הכל נסתים בשלום.

באותו יום, 31.10 נערכה פעילות רבה של מטוסי אייב מעל אזור הקרבות. הם נהגו להופיע במבנים גדולים — עד 12 מטוסים — כשחלק מן המבנה יורד לתקיפת מטרות קרקע וחלק נשאר בחיפוי מלמעלה. עבודתם של מטוסינו היתה קשה, מכיון שתמיד היו פחותים במספרם מן המיגים, אך יש לציין כי לא הופל אף מטוס ממטוסינו.

שאטם את עצמו. ל. גמר את הדלק בגלל התקלה בכידון והוכרה לנחות מאונס. הוא ביצע נחיתה גחון בשטח ישראל.

בשעה 1245 זוג לתקיפת רכב ושריון במיטלה, נזק לא ידוע.

בשעה 1300 ארבעה תקפו רכב ושריון במיטלה. נפגעו ב3' זחלמים, 4 משאיות ובמחנה אהלים.

בשעה 1330 שני מטוסים תקפו רכוזי רכב ושריון במיטלה. בדרכם חזרה הותקפו ע"י מיגים אך הצליחו להתחמק ללא פגיעה. י. פגע במטוס "מיג" וכנראה שחפילו.

בשעה 1430 תקפו שני זוגות רכב על כביש ביר-חסנה — ביר-חמה. פגיעות בטנקים ובמכוניות.

בשעה 1600 שני זוגות השמידו כלי רכב במעבר המיטלה, ונשארו אח"כ לחפוי על מטוסים גוספים שתקפו באותו מקום. בדרכם חזרה נפגשו עם שני מיגים בגובה 30.000 רגל, אך לא התפתח קרב.

## סיכום סיני - 1 „מיג" מופל; 1 משחתת נזוקה; 20 טנקים, 57 כלי רכב אחרים מושמדים.

מטוס אחד נחת מאונס אחרי קרב אויר כתוצאה מחוסר דלק.

### מעוללות מבצע סיני

ביום הרביעי ה"חם" (31.10) טסו ארבעה אורגנים במבנה, כשהם עמוסים לכוון המיטלה. כעבור דקה או שתיים רואה מ. מפקד מבנה האורגנים, שני פסי התעבות גבוה מעל המבנה, ומיגים חוצים מעליו. מיד הוא מודיע ברדיו "חברה, המיגים מעלינו, טוסו בשקט ואל תדברו ברדיו, אולי לא ימצאו אותנו".

### 6 ואולי 6½ שעות טיסה

על נסיונם ה"רב" של כמה טייסים על האורגן, כבר שמעתם בודאי, בכל אופן לש-ר, ד-ן, וד-י, היו רק 6 שעות על המטוס, ואולי 6½. החברה האלה חזרו מפעם לפעם עם ספורים משונים על דברים שקרו להם כתוצאה מכך. פעם חוזר ה-י ומספר כמה קשה להפעיל את הטרים החשמלי, "מה יש?" שואלים החברה. מסתבר, שחשב כי צריך להחזיר את השעון למצב "0", ע"י הטרים המכני, ורק אז אפשר להפעיל את הטרים החשמלי. לכן, בכל פעם שרצה טרים חשמלי, היה מחזיק בטטיק בכל הכח נגד הטרים המכני, ורק אח"כ היה מסתדר עם החשמלי.

### פשוט, מחברים צינור

ש-ר היה חוזר מטיסת גובה כשהוא מתלונן על חוסר המצן. התברר שאינו יודע על קיומו של וסת המצן במטוס. פשוט היה מחבר את הצנור, וזהו.

אפשר לומר כי כוחותינו — ובעיקר האורגנים והמיטטרים — סייעו במדה רבה מאוד, לגדוד המוצנח שנחת במיטלה עד שהתחברו אליו כחות הסור הממוצע שיצאו מכונית-לילה. גורה זו, המרוחקת 270 ק"מ מן הגבול הישראלי, היתה אחת הקשות מבחינת חיל האויר בגלל מרחקה הגדול משדות התעופה שלנו — מחד, וקרבתה הרבה לשדות התעופה של האויב — מאידך.

לסכום, יש לציין את כשרן של הטייסות והצלחתן בבצוע המשימות שהוטלו עליהן. הדבר לא יכול היה להתבצע אלמלא עבודתם המסורה של צוותות הקרקע אשר מלאו את תפקידם כראוי, ללא תקלות. יש לציין שמישות גבוהה של המטוסים, למרות הפגיעות שנפגעו מינ"מ.

### נזקים לאויב

- 1 מטוס מיג מופל.
- 1 משחתת מצרית נזוקה.
- הושמדו: —
- 20 טנקים
- 24 זחלמים
- 11 גוררי תותחים
- 22 מכוניות מסוגים שונים.
- 8-6 מטוסי דמה באל-עריש.

### פגיעות מינ"מ ומקרבות אויר

שלושה מטוסים נפגעו ע"י 20 מ"מ.  
חמשה מטוסים נפגעו ע"י נשק קרקע קל.



מילאנו את האויר בצעקותם: „מי צריך להפיל מיגי?“

## „הפגזים נכנסו לו ישר לצינור הפליטה“

בימי „קדש“, כאשר בטאון חיל האויר החל מחיש את קצבו והפך ליומי, ניתן באחד הגליונות ראיון של כתב ח"א עם טייס סילון שהפיל במטוס המיסטר שלו סילון מצרי מדגב מיג-15. התאור המרתק והחי של הטייס, והידוע בכינויו „י.“, שנמסר ממש כפי שנרשם מפיו שעות ספורות לאחר שחזר מאותה טיסה, הופיע שוב, כעבור חודש, בבטאון הרגיל, הגדול. הוא עורר ענין רב והועתק בכמה עתונים יומיים.

בינתים פנתה אלינו מערכת ר.א.פ. פליינג רוי (ירחון התעופה המצוייר של חיל האויר הבריטי) וביקשה כי נספק לה כתבה ותצלום צבעוני של מטוסי סילון ישראלים. מבוקשה ניתן לה וכעבור חודשיים נראה תצלום צבעוני של טייסים ישראלים המזנקים אל שורת סילוני מיסטר מעל גבי כמה מאות-אלפי גליונות ירחון התעופה הנפוץ ביותר באירופה. באותו גליון של הפליינג הבריטי ניתנה גם כתבה שעיקר תוכנה היה סיפורו של אותו טייס סילון ישראלי.

אולם, בזאת לא פרק עדיין „י.“ את מלוא אוצר חוויותיו. עדות לכך מטוס פיג'י-15 שלם המוצב עתה ליד שורת מטוסי מיסטר בבסיסו, וגם כנף של מיג שני, שהופל אף הוא בידו במערכת סיני. ביקשנוהו לתאר כיצד הפיל את המיג השני.

קצר ביותר, אולי שניה או אף פחות מזה ולא יותר מ-10 פגזים מכל תותח. לא ראיתי התיכות עפות ממנו, אבל הפגזים נכנסו לו כאילו ישר לתוך צינור הפליטה מאחור. הוא נכנס לסבוב חריף ימינה והסתחר רר מגובה 20 אלף (נקודת השיא אליה הגיע בנסיקתו) עד ל-10 אלפים. שם התישר, כיפת תא הטייס עפה ואולי גם הטייס (דבר זה לא יכולתי לראות בביור, אך מצנח לא נראה נפתח). להבה גדולה פרצה ממנו, הוא ירד, נדבק לקרקע והתפור. האש נראתה ממרחק 50 ק"מ. ראו אותה אפילו מהמיטלה. אפשר לומר שהיה זה קרב קלאסי בין סילונים, קצר ומכריע.

בקרב כזה כשהתוצאה באה מהר, נותר דלק רב. טסנו שעה שלמה וחיפשנו מיגים. מילאנו את האויר בצעקות: „מי צריך להפיל מיגים?“

„אפשר לומר שקרב זה השלים אצלי את הנסיון שרכשתי בקרב הקודם, שהיה טבילת האש הראשונה שלי“ אומר י. „בלי מאמץ, אלא באפתעה ובזריזות.“ ומה דעתו על תוצאות קרבות האויר ב„קדש“ והלקח שניתן להסיק מהם?

„יש לי הרושם“ טוען הוא, וקוים דקיקים נוצרים

„שעתים אחרי הקרב הראשון“ אמר טייס הסילון בעל העינים ההייכניות והגבות העבותות המתכווצות כל אימת שהוא מאמץ את זכרונו, „המראנו שוב, כמספר 2 שלי שימש צ. (הפלח).“ כמה דקות לאחר השעה 1300 בעודנו נוסקים לעבר מיטלה, חלף תחתנו זוג סילונים שטס בכיוון מנוגד לשלנו. הם נמצאו כעשרת אלפים רגל מתחתנו וברגע הראשון נראו כמיסטרס. ברם, הסילואטה שלהם עוררה חשד. הוריתי למס' 2 לשבור ושרתי גם אני. התברר מיד כי אלה מיגים ואף הם שברו. הספקתי לעבור אחר אחד מהם וזוג מיסטרס שבא אחרי החל מתעסק עם השני. כל זה ערך שניות ספורות בלבד.

נמצאנו כללית מאחורי המיג ומס' 2 היה קרוב יותר אך בזוית צידוד לא נוחה. הוריתי לו לזוז הצדה והתכוונתי לבוא במקומו. פתאום הבחין בי הטייס המצרי ומיד שבר כלפי וחזק למעלה. נראה היה שהוא מנסה לנצל את הקלף החזק של המיג, את שזור הנסיקה הרב שלו אלא שלמיסטר אינרציה טובה יותר ונוסף לכך גם חתכתי לו את הדרך. התחלתי מתקרב, 250 יארד, 200 יארד. המהירות ירדה עד 200 קשר. לחצתי על ההדק וסחטתי צורר



בתם. אם בכל זאת פעל המיסטר כמי שפעל יש לזקוף זאת לזכותו."

בכמה שזה נוגע ל-17, יירד כנראה גורם המהירות העודפת מהפרק, ואז עדיין יעמוד לו למיסטר יתרונו בדלק שיאפשר לו שהייה יותר ארוכה באויר. עדיין יוכל המיסטר לעבוד באיזור יותר מרוחק מבסיסנו מאשר המיג-17 מבסיסנו, אך אין ספק שתדרש מאתנו יתר זהירות לגבי הנקודה של ניתוק מגע."

"ומה ביחס למפציצי האיג-28?"

"אמנם לא היה לנו נסיון בשטח זה, אך יש לשער שהאיליושין לא יהיה בעיה מיוחדת בעת הצורך. ביצועיו נחותים מאלה של המיסטר עם כל הכרוך בכך."

### "משה צוציק" חזר מפיסת האמונים

כדוגמה לצעירים שהווכרו על ידי י, יכול לשמש מ. ("צוציק"), בן ה-21 ויליד שכונת בורוכוב בגבעתיים. הכינוי "צוציק" דבק בו באופן טבעי בהתחשב בקומתו (1.89). מ. לא התנסה עדיין בקרבות וחיותיו הבולטות, כאשר נתבקש להעלותן, היו קשורות באמונים.

היה עלינו לבצע טיסת אמונים שגרתית, מס' פר מ. והיינו צריכים להתאמן בהתקפות בגובה 30 (אלף) אך מכיון שהיו עננים עלינו לשלושים

סביב עיניו שעה שהוא מחייך, "כי התוצאות לא היו משתנות גם אילו טסנו אנהנו במיגים והמצרים במיסטרים. כללית אפשר לומר כי שני מטוסים אלה זהים בביצועיהם. יש יתרונות פה ושם בשטח זה או אחר לכל אחד מהם, אך כללית הם דומים. הגורם שקבע היה הטייסים. הרמה שלנו היתה יותר טובה, אך החשוב ביותר, דווקא עכשו לאחר "קדש", הוא כיצד להעביר לטייסים הצעירים את הנסיון שנרכש תוך חסכון בשעות טיסה."

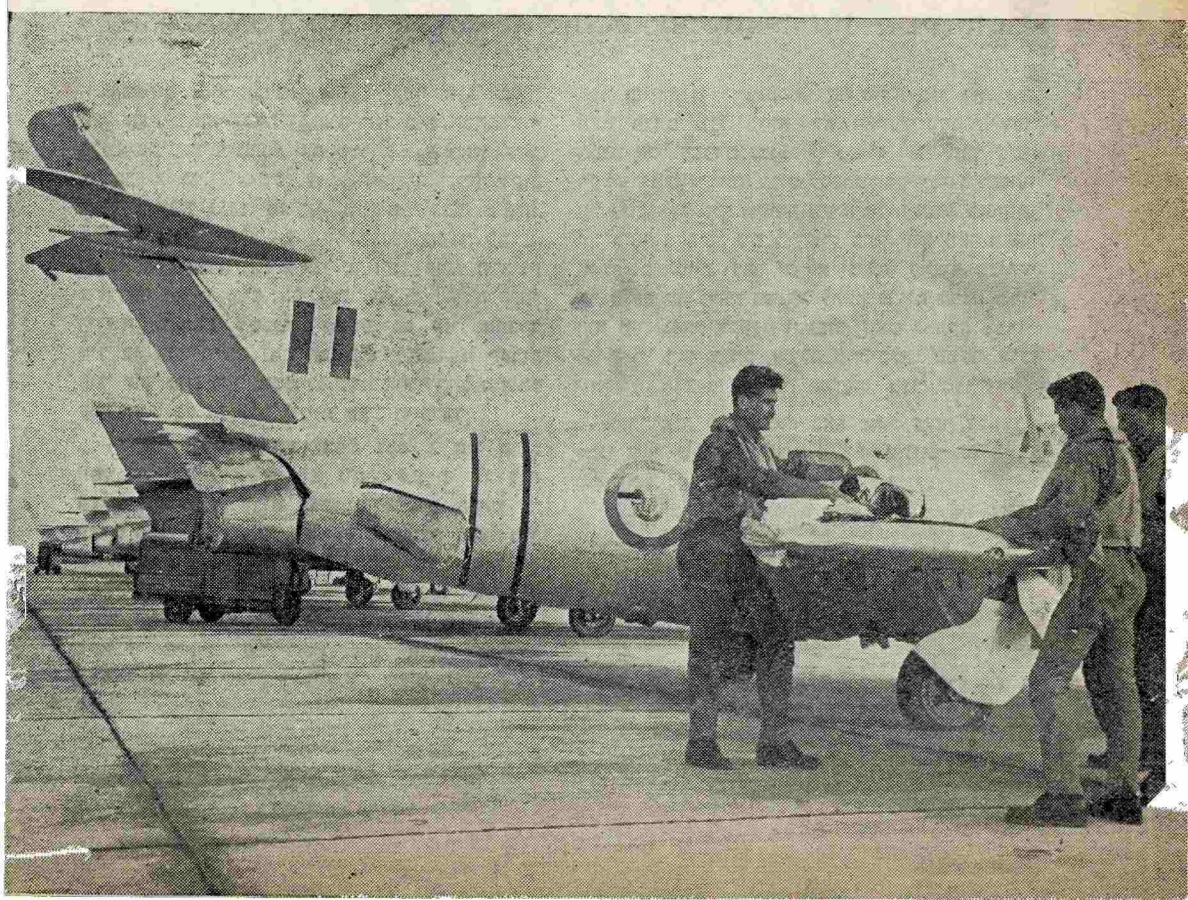
"מהי רמתם של הצעירים. האם אין היא יורדת מרמתם של הותיקים?"

"אתה יכול לומר בשקט שרמתם עולה כיום על הרמה שלנו בעת "קדש". הרמה הכללית של הטייסת בנושא כמו, למשל, קרב אויר, עולה על זו שהיתה קיימת אז. אמנם, הטייסים היו בעלי מספר שעות רב, אך אף אם מספר זה הסתכם בארבע ספרות, את המיסטר לא הספיקו להכיר זמן רב ולא התאמנו בו במידה מספקת. לעומתם, זוכים הצעירים לאימון מעולה הניתן להם בצורה מסודרת."

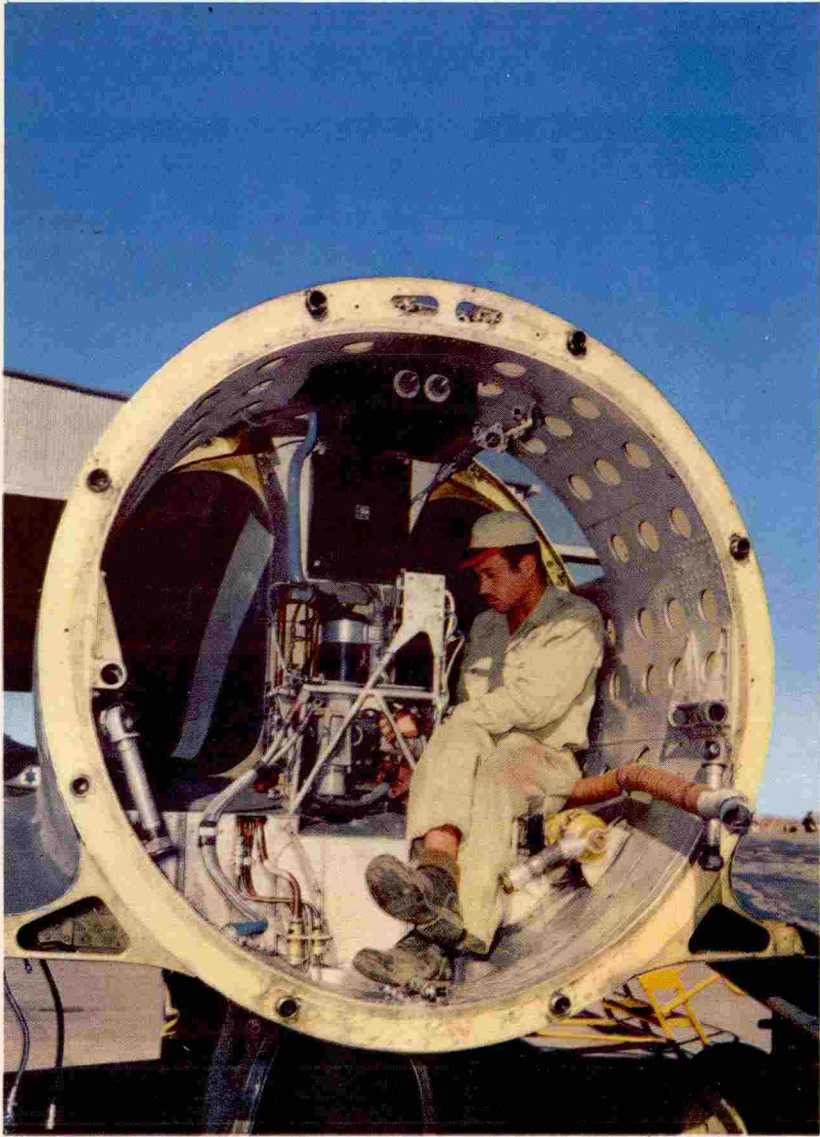
"נוכח התעצמותו של חיל האויר המצרי והצטיידו תו במטוסי מיג-17, כיצד יעמוד המיסטר 4 שלנו מול ה-17?"

"בסיני היתה לו למיסטר מהירות עודפת. זה היה קלף חזק ואין לשכוח שהמיסטר פעל בקצה רדיוס הפעולה שלו בו בזמן שהמיגים טסו בתחילתו, קרוב לבסיסי התעלה שלהם. גורם הדלק היה לטר

אחד ממטוסי מיג-15 המצריים שהופלו בסיני, מוצב כיום בקצה שורת מיסטרים בבסיס קרב של חיל האויר.









**לא כלייך ממובך...**

שיתוף הפעולה של 14 מדינות בארגון נאטו יוצר כמה מצבים מוזרים. כיום יתכן כי סייס של ארץ אחת טס במטוס שנבנה בארץ שניה, בכספי ארץ שלישית, כשהוא משתמש בשדה תעופה שנבנה בארץ רביעית על ידי קבלן מארץ חמישית, ומקבל את הדלק שלו מצנור נפט של ארץ ששית.

הורדנו את האף והתחלנו לרדת דרך העננים במהירות של כ-0.86 מאך וכעבור דקה כבר נמצאנו בגובה נמוך. העננים סגרו על הבסיס ואי אפשר היה לראותו. התקרבתי ככל האפשר ל"י" וכמו שאומרים "תליתי בו את גורלי".

הודות לנסיגונו של מספר אחד, בכל זאת מצאנו את הבסיס. כדאי לציין שבמשך כל הזמן לא ראיתי את האדמה כלל אלא רק את זנבו של המיסוס שלפני. פתאום יצאנו מהעננים וראינו את הבסיס. שברנו ובאנו לנחיתה. ברגע שהגלגלים נגעו בקרקע שמענו את שאר המבנים שבאויר באים אף הם לנחיתה".

ושלושה. לאחר כ"ד דקות של התקפות, הרגיש מס' 3 ברע והודיע על כך. נדמה היה לו שמשוהו לא כשורה במערכת החמצן.

"אף מטה!" סקד מיד המוביל וכל המבנה צלל עד גובה נמוך. שם התאושש מס' 3 וחזר לבדו לנחיתה בבסיס.

מה שקרה היה זה: מ. (מס' 3) הרגיש ברע, ניסה לפתוח חמצן חירום אך ידו לא הגיעה אל ניצרת הבקבוק בגלל החולשה. הוא שמע אך בקושי את מס' 1 כשזה סקד לצלול ויחד עם זאת ראה במטושטש שהמטוס שטס לפניו החל צולל. הוא המשיך אחריו וצלל בזווית כל כך חדה שתוך דקה הגיע לשמונת אלפים, שם סקד עליו המוביל להתישר. לאט-לאט חזר לאיתנו והוא חזר לנחיתה. המבנה טיפס והמשיך במשימה".

"או תיקח למשל" אומר "צוציק", את הפעם כשיצאנו לטיסת אמונים בקרב אויר. זו היתה טיסה רגילה ועוד משוהו די מענין. "היריב" שלי בקרב עמד להיות "י". תאר לך את ההרגשה שלי כשהייתי צריך לטוס נגד "איס" כמוהו... בכל אופן, לגבי היה זה מרתק ביותר, אך כשהקרב היה בעיצומו הודיעו לנו שהשדה מתחיל להתכסות, "תנ" חתו מיד!" אמרו לנו.

**רסיסי זכרונות**



התותחנים הנגד-מטוסיים מוכנים להפ" נת את לועות תותחיהם נגד האויב



# עקבות סילוני ערב ממלאים הצד השני של המטבע

חילות האויר של מדינות-ערב מהווים גורם רבי-ערך בכל סקירה על מאזן הכוחות במזרח התיכון. חיל האויר המצרי, שחגג לא מכבר את יובל 25 שנות קיומו, חיל האויר העיראקי, הקשיש ממנו במקצת, חילות האויר הסורי, סעודי, ירדני ולבנוני — כל אלה, למרות שאינם שווים בכוחם ובאיכותם, מצטרפים יחדיו ל"צד שני של המטבע" אשר שומה עלינו להכירו דווקא בימים אלה, כשאנו הוגנים את עשורו הראשון של חיל האויר במדינת ישראל. לכן, מגישים אנו בעמודים הבאים את סקורת-הענק אשר לוקטה מתוך עתונות התעופה בעולם עליידי נ. לוטה

## החיל המצרי

נסב על תכנית הממשלה בדבר הכשרתם של מספר קצינים מצריים בטיס על מנת שיהיו עם תום למודיהם גרעין להקמת חיל אויר במסגרת הצבא המצרי. רעיון מצרי זה לא מצא לו תומכים נלהבים בקרב האנגלים אשר לא ראו בעין יפה התעצמותו של הצבא המצרי על ידי תוספת זרוע אוירית. אולם, לאחר משא ומתן מיגע וממושך הגיעו שני הצדדים לכלל הסכם ומיד לאחריו פנו המצרים לבחירת המועמדים הראשונים לטיס.

ההפתעת המצרים והאנגלים, אשר חששו כי ההענות לפניה תהיה מועטה ביותר, היו רבים המתנדבים מקרב הקצונה המצרית שבקשו להצטרף לחיל החדש. אי לכך נתאפשר מיון קפדני ביותר של המתנדבים, שבעקבותיו "שרדו" 4 סגני משנה צעירים, אשר החלו מיד באמוניהם בהדרכת קציני ר.א.פ. בשדה התעופה אבו סוואר שבתעלה.

עם סיום שלב האמונים הראשוני העברו ארבעת החניכים לביה"ס לטיס בבריטניה שם השלימו

שריקה צורמת של מטוסי סילון, אשר חלפו בגובה נמוך בשמי קהיר, עוררה משנתם את תושבי בירת מצרים בבקרו של ה-19 בדצמבר 1957. הרגישים בהם, שבאזניהם עדיין הדהדו רעמי הפצצות וירי התותחים בעת ההתקפה האנגלו-צרפתית בנובמבר 1956, זנקו ממוטותיהם ונחפזו למקלטים. אולם, להפתעתם הרבה לא קרה דבר. במקום הפי צוות, מהם חששו, הוטלו מעל העיר מאות דגלונים צבעונים אשר הוכירו לתושבי מצרים כי היום חוגג חיל האויר יובל הכסף להווסדו.

## 4 סגני-משנה

עוד בתחילת שנות ה-30 נועדו נציגי השלטונות המצריים עם מספר קצינים בכירים ממפקדת חיל האויר הבריטי שבשדה התעופה אבו סוואר. הדיון

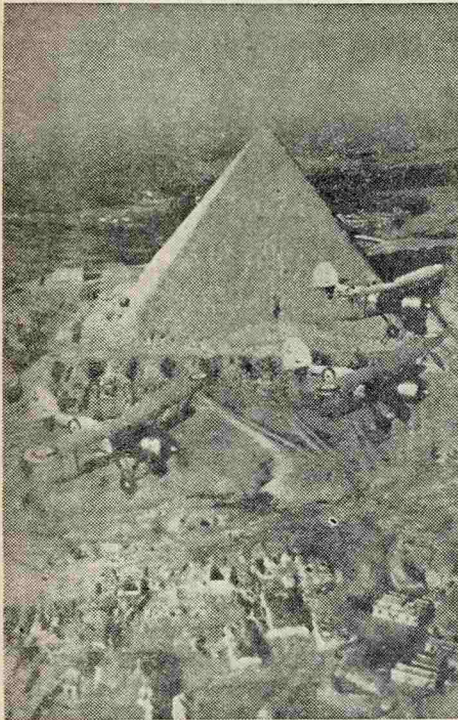


ארבעת הטייטס המצריים הראשונים, מימין לשמאל: עבד אל-מנעם אל-מקאטי, אחמד עבד אל-ראזק, עבד אל-חלים אל-דרידי ואחמד פואד חג'ג, אשר נהרג בצרפת.

הצד השני של המטבע



# את חלל המרחב



למודיהם. ב־19 בדצמבר 1932 חזרו הטייסים למצרים כשהם מטיסים 4 המטוסים הראשונים שנשאו סמל חיל האויר המצרי. בעקבות הקורס הראשון נערכו קורסים נוספים שקויימו בתחילה בשדה התעופה אבריסואר ויותר מאוחר בבריטניה, בד בבד עם זאת ספקו הבריטים מטוסים נוספים לחיל הצעיר שקבע את בסיסו העקרי באותה תקופה בשדה התעופה אל-מאזה שבקרבת קהיר. אף טייסת הקרב הראשונה, בפקודו של עבד אל מנעם אל מקאתי — אחד מ־4 מטיימי קורס הטיס הראשון באבו סוואר, הוקמה ופעלה בשדה התעופה אל-מאזה. מטוסי הטייסת מסוג גלוסטר גלאדיאטור, אשר נרכשו בבריטניה, הועברו למצרים ע"י קבוצת טייסים מצרית. בעת טיסה זו ארעה התאונה הפטלית הראי שונה בחיל שעה שפואד חגי' — אף הוא מבין 4 בוגרי הקורס הראשון, נהרג שעה שמטוסו התרסק באחד משדות התעופה בצרפת.

## מטוסי „הריקן” נגד רומל

עד לשנת 1938 קויימו, בהדרכתם ופקודם של הבריטים, 5 קורסי טיס בהם הוכשרו טיסים נוספים, המהווים עד היום את סגל הפקוד של החיל המצרי: החל מאותה שנה עברה ההדרכה לרשות המצרים אשר הקימו לצורך זה בית ספר לטיס בשדה התעופה אל-מאזה. הפקוד על החיל הועבר אף הוא באותה עת לידיים מצריות, וקציני ר.א.פ שנשארו בו עסקו בתפקידי יעול והדרכה בלבד. ביה"ס לצוותת קרקע הוקם אף הוא באותה שנה בנהול מפקדים מצריים, אשר קבלו הכשרתם הטכנית ביחידות חיל האויר הבריטי בתעלה ובאנגליה.

מאותה עת החלו המצרים להקדיש תשומת לב רבה לטפוח חיל האויר הצעיר בהשקיעם את מיטב המאמצים בהכשרת כח אדם ורכש מטוסים. כתוצאה מכך היתה התקדמות החיל נכרת ביותר והוא עמד

מטוסי קרב ראשונים של חיל האויר המצרי (מטיפוס גלאדיאטור) בטיסה מעל הפירמידות.

בהצלחה בטבילת האש הראשונה שלו בזמן מלחמת העולם השניה. בזמן אותם קרבות הופעלה טייסת קרב, המצוידת במטוסי האריקן חדישים, לצד הר.א.פ נגד גייסות רומל במדבר המערבי. עם סיום מלחמת העולם נרכשו, מעודפי הציוד הבריטי והאמריקאי,

## מסע הדמוים לפקיסטאן

בראשית חדש מרס 1953 יצאה משלחת מדריכים מצרית בשלושה מפציצים מסוג לנקסטר לפקיסטאן. בהגיעם לשדה התעופה של בגדאד התפרקו תוך הנחיתה גלגלי אחד הלנקסטרים שהוטס ע"י טרן צאדק אל גוהרי. 11 הטייסים וחברי המשלחת שהיו במטוס הצליחו לצאת מהמפציץ שעלה באש. מכבי האש בשדה התעופה חשו למקום והשגלטו עד מהרה על הדליקה, אך המטוס נזק והיה הכרח להשאירו בבגדאד לשם תקנונים. נוסעי המטוס הצטרפו ליתר חבריהם והמריאו לקרצ'י באחור מה.

מסתבר כי תקלה זו לא היתה היחידה באותו מסע. כאשר חזרו שני המטוסים הנותרים למצרים בתום שליחותם בפקיסטאן נפל לפתע לנקסטר מס 1801 והתרסק בקרבת הר אל גלאלה, דרומית מזרחית לקהיר. כל נוסעי המטוס נספו. לקהיר חזר מטוס בודד אחד...

לפי אליאהראם









אנשי חיל האויר המצרי מחליפים את השלט האנגלי בשדה דוורטואר, עם פינוי שדות איזור התעלה.

חות החיל המצרי חל עם חתימת עסקות הרכש עם הגוש המזרחי בשלהי שנת 1955. החרפת היחסים בין מצרים למערב הקלה על חדירת ההשפעה המזרחית לאזור, שנעשתה באמצעות סיוע צבאי ואספקת ציוד מלחמתי בתנאים נוחים ביותר. מצרים עטה על הזדמנות זו אשר כתוצאה ממנה נרכש מספר גדול של מטוסים, שכלל כ־200 מיג־15 ומפציצי סילון איל־28 וכן מטוסי תובלה איל־14 ומטוסי אמון. הרכש לווה סיוע ביעוץ הדרכה ואחזקה של מומחים וטכנאים מהגוש המזרחי שהגיעו במספר גדול למצרים. כמור כן נשלח מספר גדול של צוותות אויר וקרקע מצריים להשתלמויות בארצות הגוש המזרחי.

### תעלומת המטוסים שנעלמו...

בתחילת חודש מרס 1953 ערכה המפקדה הבריטית בפאיד בדיקת מלאי מדוקדקת במחסני הנשק, הציוד והתחמושת. ברוב המחסנים נתגלו גרעונות שערכם נסתכם בסכום "הצנוע" של 500.000 לירות מצריות. בין הציוד שנעלם היו שני טנקים ו־2... מטוסים דו מושביים שחגו בשדה התעופה של אבו סולטאן.

לפי רוח אל יוסוף

בהתאם לכך פנו המצרים לבריטניה בבקשה לאספקת מספר גדול של מטוסי קרב, בוכנה וסילון, חדישים וכן מפציצי האליפקט ולנקסטר. הבריטים נענו לבקשה זו, ובסוף שנת 1949 הגיעה משלחת מצרית לבריטניה, בראשותו של מנהל משרד המלחמה ד"ר עבד אל רחמן אל סאוי בק, וחתמה על עסקות הרכש. האשור עורר סערת רוחות בבריטניה, ואף בפרלמנט התנהל בעקב כך דין ודברים חריף, בו הושחו האשמות כבדות כנגד שר ההגנה האנגלי. צוין אז כי על אף הסכסוכים האנגלו־מצריים וכן הידיעה הברורה כי למעשה יכוון הנשק הנרכש כנגד ישראל, נאותו השלטונות האנגליים למלא בקשת המצרים. למרות לחץ דעת הקהל סופק למצרים רוב הרכש שכלל 110 מטוסי מטאור, וומפירד ועשרות מטוסי קרב בוכנה מדגם פירוי, ספיטפירד 22 ומפציצי האליפקט ולנקסטר.

המטוסים הרבים שהגיעו למצרים, להם התווספו גם וומפירדים נוספים מרכש באיטליה וכן מטוסי מטאור F-13 מבריטניה, נערכו עד לשנת 1955 בבסיסים שבאזור הדלתא. עם פנוי הבריטים מאזור התעלה, אשר בעקבותיו נמסרו למצרים מספר גדול של שדות תעופה ומתקנים אחרים, עבר חלק הכח לשדות החדשים שבאזור. מפנה חשוב בהתפתח





בנו של טייס מצרי משתעשע בדגם מטוס

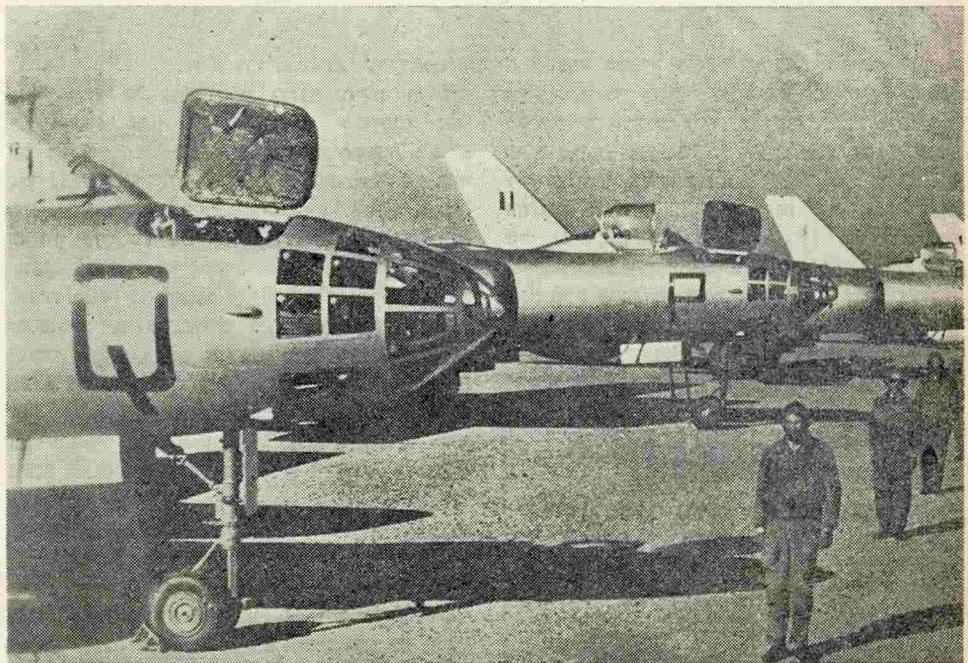
החדשות ציוד חדיש יותר מזה שהיה ברשות המצרים לפני הקרבות, כגון מטוסי מיג 17 במקום הדגם 15 שנהרסו. עד עתה הצליח החיל המצרי להחזיר לעצמו עצמתו במטוסים וטייסות למצב שהיה לפני "קדש". יותר מכך, כשרו המבצעי עלה באשר נוספו לחיל

בד בבד עם רכש זה החלו המצרים להוציא מהשמוש בהדרגה את הציוד שמתוצרת מערבית אשר עתה לא נמצא עבורו מלאי חלוקה—עקב הספקת אספקתם מבריטניה. סיבה נוספת לכך היו הקשיים והסרבול שבאחזקת סוגי ציוד ממקורות שונים, תודות לסיוע המזרחי שניתן למצרים עלה בידה להקים עד לפני פרוץ הקרבות בסיני מספר טייסות מיג ואיל"28 אשר חגו באזור התעלה והדלתא.

ברם, כח מטוסי הסילון החדשים לא עמד לו לחיל בעת פרוץ מערכות סיני. בעת קרבות האויר שהתנהלו עם מטוסינו בשמי האזור הופלו כ-8 מטוסי מיג, ונחפרו מבלי שהמצרים הצליחו להפיל אף מטוס קרב ישראלי.

### הדגש — על איכות הטייסים

ההתקפה האנגלו-צרפתית שהחלה בליל ה-31 באוקטובר, מחצה לחלוטין את כח האויר המצרי. כתוצאה מכך אבד החיל למעלה ממחצית מטוסינו בעוד שהיתרה ששרדה נמלטה לשדות תעופה בסעודיה. התאוששות חיל האויר המצרי לאחר המהלומה הכבדה שהונחתה עליו בעת ההפצצות האנגלו-צרפתיות לא אחרה לבוא. מיד לאחר הקרבות פנו המצרים לבריה"מ בבקשה לעזור בשקומו של הכוח שנפגע, על ידי סיוע במטוסים וציוד תעופתי אחר וכן במדריי כים ויועצים מהמזרח. הרוסים נאותו לפניה המצרית והחלו מספקים הסיוע המבוקש. הפעם כללו העסקות



מפציצי סילון איליושין, איל"28 של חיל האויר המצרי וטייסיהם בבסיס אויר מצרי.







25 "מיגים"

כמו כל חילות אויר ערב כן גם החיל הסורי החל, למעשה, להתפתח ולהתעצם לאחר מלחמת השחרור. הדחיפה שנתנה בעקבות אותם קרבות הביאה לרכש מטוסים חדישים, בחלקם קרב סילון, אשר בוצעה ברובה המכריע מבריתניה. בתחילה נרכשו מטוסי קרב בוכנה מדגם ספיטפייר 22 וכן 23 מטוסי מטאור מהדגמים 7, 8 ו-9. 13 (קרב לילה). בנוסף למטוסים אלה בוצעה, בסוף שנת 1954, עסקת רכש של 40 מטוסי ספיטפייר 22 נוספים.

שלב חדש בהתפתחות החיל החל בסוף שנת 1955, עם חתימת הסכמי הנשק עם המזרח. ההדירה הרוסית לאזור המזרח התיכון, אשר מצאה בטויה בנכונות לאספקת נשק ותחמושת ביד רחבה למדינות ערב השונות, מצאה כר פעולה נרחב גם בסוריה. בדומה לאחותה הערבית מצרים ובעודדות חתמה אף סוריה על עסקת לרכש נשק בכמויות נכרות מהמזרח. בהתאם להסכם הרכש הראשון משנת 1955 סופקו, בין השאר, 25 מטוסי קרב סילון מדגם מיג-15 לצידון של שתי טייסות וכן 6 מטוסי מיג-15 דו-מושביים לאמוני העברה.

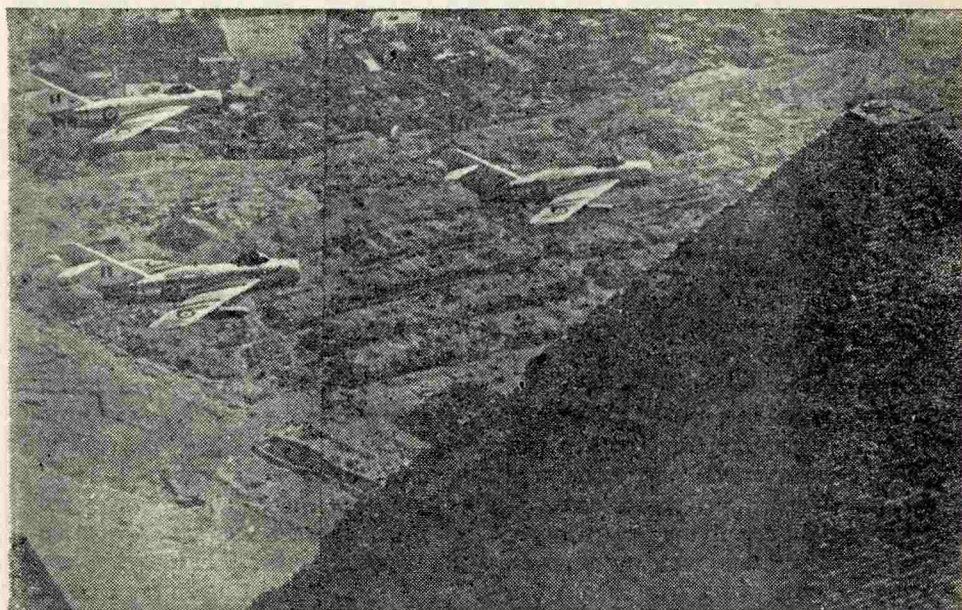
מאחר וחיל האויר הסורי לא היה מסוגל באותה עת לטפל כראוי במטוסים החדישים שנרכשו, הם נשלחו ארזים בארגזים למצרים והורכבו שם ע"י טכנאים צ'כיים בשדה התעופה אלמאזה שלידי קהיר. עם סיום ההרכבה הועברו המטוסים לשדה התעופה אבר-סוואר שבתעלה, לשם נשלחה אף קבוצת טייסי

כאחד. מיוזג צבאות סוריה ומצרים במסגרת האחד הפדראלי יביא להחדרת כוונה זו בחיל הסורי, דבר שכתוצאה ממנו יוקם כח אויר מגובש בעל רמה שווה, העלול להוות איום רציני יותר כנגד ישראל במקרה שיעלה בדעתם להוציא לפועל איומיהם.

החיל הסורי

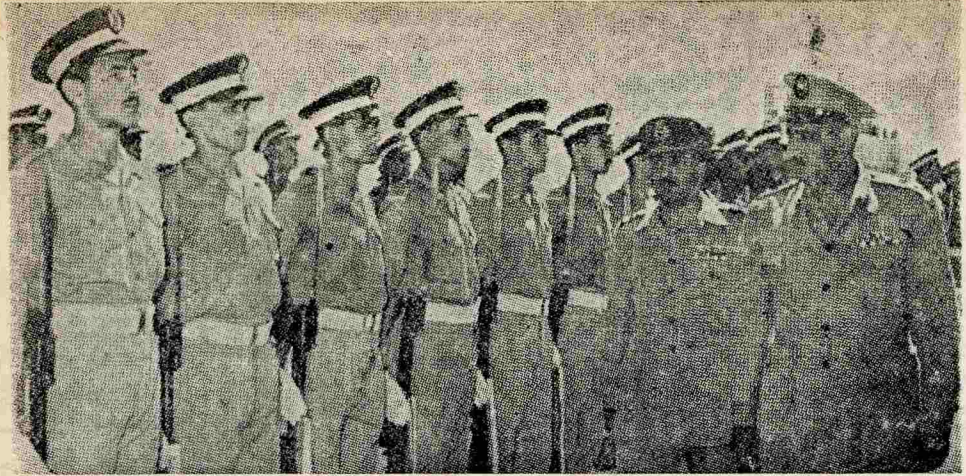
חיל האויר הסורי נמנה על החילות הצעירים במזרח התיכון, אשר הוקמו לאחר מלחמת העולם השנייה. החיל נוסד מיד עם סיום פגעי הכוחות הדיים משטחה של סוריה באפריל שנת 1946. שדות התעופה והמתקנים, אשר נבנו ע"י חיל האויר הצרפתי בתקופת המנדט ושופרו בעת כבוש סוריה ע"י בנות הברית, עברו לרשות חיל האויר החדש אשר החל להפעיל מהם את מטוסיו הראשונים. מטוסים אלה היוו רכש מעורב, מבריתניה ואיטליה, של מטוסי אמון ראשוני ומתקדם, כגון הדה-הבילנד צ'יפמןק, פיאט G-55B וכן מטוסי תובלה אף הם מתוצרת שונה — יונקרס 52, דקוטה וביצ'קרפט. צוותות האויר והקרקע להפעלת המטוסים הנוכריים, טייסים ומכונאים, אומנו בצרפת ובבריתניה.

נסיינם המועט של הסורים לא איפשר להם להפעיל ביעילות ובקנה מדה גדול כוחם האוירי בעת פרוץ קרבות מלחמת השחרור. מספר מטוסי אמון הרוארד בצעו התקפות על ישובים בצפון המדינה ומטוסים אחרים סיירו בשמי אותם אזורים, אך יעילות מבצעים אלה לא היתה גדולה.



שלישית המיגים הסטה מעל הפירמידה משמשת ניגון בולט לתצלום שבסמוך 187.





נאצר סוקר פרחי טיס בטקס סיום קורס טיס בשדה בילביים.

ביניהם נמצאים אף אחדים המיועדים לקרב לילה, חונים עתה בשדות התעופה של סהל-סתר, מזהר דמשק, אל-רספה וחמה. אמוני ההעברה נערכים בשדה האחרון בפקוח מדריכי טיס מזהר ארופאיים.

סילון סוריים נבחרים לקורס העברה על מטוסי המיג בהדרכתם של טייסים צ'כיים ורוסיים. ברם, מסתבר כי אמון הטייסים נערך באטיות רבה כתוצאה מרמתם הנמוכה של החניכים. כאשר בוצעה ההתקפה של הכוחות האנגלו-צרפתיים על מצרים באוקטובר 1956, טרם סיימה הקבוצה את אמוניה. ההרס שנגרם כתוצאה מהפצצות שתי מדינות המערב, לא פסח על המטוסים הסוריים ומרביתם הושמדה. שרדו רק 4 מטוסים, כנראה דו מושביים, אשר הוטסו לשדה התעופה חמה שבסוריה.

**מגורמי כשלון חיל האויר המצרי במלחמת השחרור**

מתוך מכתב למערכת אל מסוואר, שנכתב בשנת 1950 על ידי אחיו של אחד הטייסים המצריים שנהרגו בזמן מלחמת השחרור: ב-22 במאי 1948 נפלו 4 טייסים מכדורי חיל האויר הבריטי. האסון בא בגלל רשלנותו של הקצין — (העתון משמיט את שמו), אשר הוניח הודעה בהמפקדה הבריטית, המזהירה את חיל האויר המצרי לבל יפציץ שדה תעופה מסוים (הכוונה לשדה הר.א.פ. ברמת דוד) משום שבו חונים הבריטים. קצין זה השאיר ההודעה על שולחנו ולא מסרה למפקדת חיל האויר אלא אחרי שארע האסון...

סבות אחרות לכשלון החיל, כפי שמציין העתון באותו גליון משנת 1950, מובאים בקטע מדבריו של הלוא פואד צאדק פחה, רמטכ"ל הכוחות הלוהמים אל היידר פחה — מפקד הצבא, שנאמרו בדצמבר 1948:

"חיל האויר ממלא את שליחותו בכבוד, אולם נלאתי משלוח הוראות, שלא יטוסו בודדים או בזוגות משום שבאופק משוטטים מטוסי האויב. אין דברי נשמעים כאשר יוצאים המטוסים מקי היר, כך אבד חיל האויר אתמול את אחד הטור בים שבטייסיו משום שניתנה לו הוראה לצאת יחידי בהסתמך על כח האש של מטוסו ומהירותו".

**תכנית ל-5 טייסות סילוניות**

עקב השמדת מרבית המטוסים שהגיעו לסוריה במסגרת עסקות הרכש הראשונות, פתחה סוריה במו"מ חדש עם בריה"מ בדבר אספקתם של מטוסים חדשים במקום אלה שנהרסו בקרבות. הפעם חתמו הסורים על עסקה שכללה 60 מטוסי מיג 17 שהוצעו ע"י הרוסים כתחליף למיג-15 ה"מיושנים". השתלמות טייסים למטוסים הנרכשים לא בוצעה הפעם כבעבר במצרים, אלא בארצות ה"מזרח". מיד לאחר הקרבות — בדצמבר 1956 — נשלחו 20 טייסים לקורס העברה למטוסי המיג-17 ברוסיה. בעקבותיהם יצאו לקורס דומה בפולין 18 טייסים אחרים, כולל את אלוף משנה ערדה, מפקדן הנוכחי של טייסות הקרב. 12 מטוסי המיג-17 הראשונים מתוך העסקה החדשה הגיעו באמצע חודש ינואר 1957 לסוריה. בשלב השני החלו להגיע יתר 48 המטוסים, אשר מסירתם הושלמה במחצית השניה של השנה שעברה.

מתוך כלל המטוסים הנרכשים מתכונן עתה החיל הסורי להקים 5 טייסות קרב סילון, אולם מתברר כי תכנית זו הינה עדיין בגדר חוץ למועד אשר יתמשש בעתיד הרחוק יותר. מטוסי המיג, אשר



הצגת  
 • המסמך  
 למה יזמין הצגת  
 • המסמך  
 למה יזמין הצגת  
 • המסמך  
 למה יזמין הצגת  
 • המסמך  
 למה יזמין הצגת  
 • המסמך  
 למה יזמין הצגת  
 • המסמך  
 למה יזמין הצגת  
 • המסמך  
 למה יזמין הצגת



רביעיית מיגים מצריים מצולמת בעד לוגוגית הקדמית של מפציץ איל-28.

טאור, אך בעית חלקי החלוף עבורם הולכת ומחמירה. מקורות מצריים ספקו מעט חלקים אך כמותם היתה מצומצמת ביותר ובלתי מספקת. קרוב לודאי כי כאשר יושלם ציודו של החיל הסורי במטוסים „המזרחיים“, ישמשו מטוסי המטאור לצורכי אמון בלבד עד אשר יוצאו מהשמוש לחלוטין.

במסגרת האחד הפדראלי הנוכחי בין מצרים וסוריה ברור הוא כי הראשונה תעשה כל שביכולתה על מנת להעלות רמת החיל הסורי, דבר שי-

עד כה טרם נתקבלה כל הוכחה שהיא בדבר קיום כוח מפציצי סילון בסוריה, אף לא נרמז שהסורים קבלו מטוסים כאלה, באשר חיל האוויר משקיע את כל מאמציו בשלב זה בהדרכה אינטנסיבית שמטרתה — העברת הטייסים הסוריים למטוס המיג 17.

„מטאור“ — לאימון

למעשה מוצא עתה מהשרות בחיל כל הציוד מתוצרת מערבית. אמנם מופעלים עדיין מטוסי המ-



קבוצת טייסי איליושין. מכונסת בחדר התדרוכים ומקשיבה לדבריו של הבכבאשי מחמד עבדי.























הצגת המטוסים החדשים של חיל האויר הישראלי

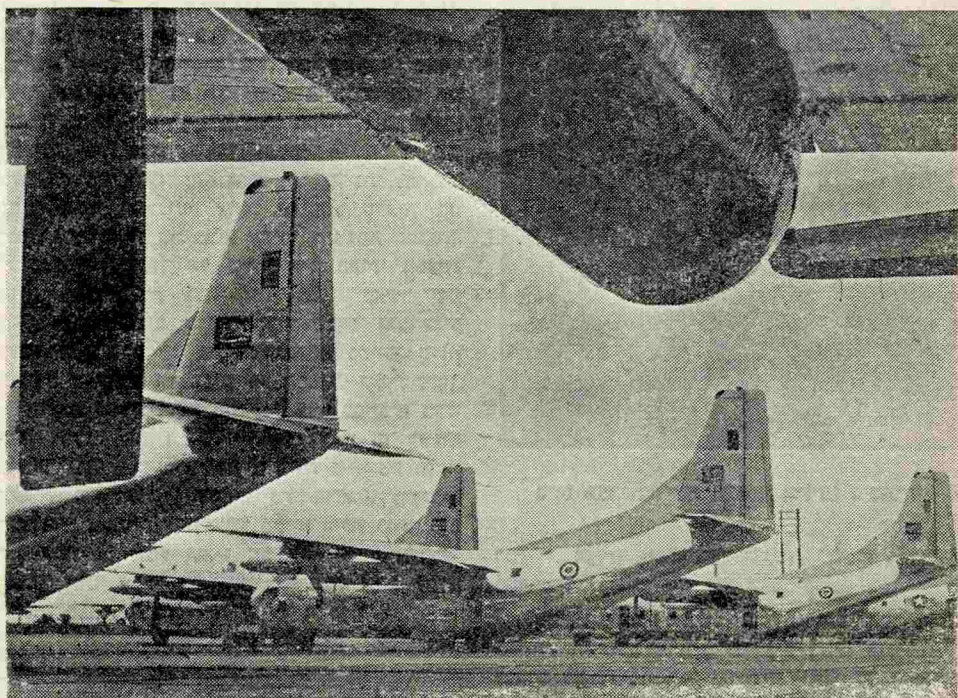
בתפעול הוומפייריים החדשים. בו בזמן שיגרה סעודיה לביה"ס לטיס שבמצרים מספר פרחי טיס, וכן גם קבוצת מכונאים שנסעה לאותה ארץ ללמוד בעיות אחזקה. יחסי שתי המדינות הלכו והתהדקו; גולת הכותרת של יחסים אלה היתה הענקת 3 מטוסי „גמחוריה“ בתחילת 1956 כשי מחיל האויר המצרי לחיל הסעודי.

**מקלט ל „מטוסי סיני“ המצריים**

בזמן מערכת סיני תמכה סעודיה במצרים ואף העניקה מקלט למטוסי חיל האויר שבאו להנות בשדות התעופה שלה עד עבור זעם. ברם, לאחר תום הקרבות עבר „חתול שחור“ בין המלך הסעודי והרוזן המצרי. סעוד למד לדעת מיהו בן בריתו לאמיתו של דבר ובטחוננו אבד לו. האמריקאים מצדם ניסו להטות את לבו של סעוד מרודן מצרים ואף הצליחו בכך. לקירוב היחסים בין שתי המדינות סייע בעיקר ביקורו של סעוד בארה"ב באפריל 1957, ובאותה הזדמנות חתם על הסכם מחודש לחכ"ר לת שדה התעופה דהראן. בסופו של תהליך זה מצאה סעודיה את עצמה מרוחקת מהברית הצבאית המשולשת עם מצרים וסוריה והפכה שוב לתומכת נאמנה של המערב. ההסכם המחודש על חכירת ש/ת דהראן ל-5 שנים נוספות נחתם ב-2 באפריל 1957. בהתאם לתנאי

נוסף בתכנית פריסת חיל האויר האמריקאי בעולם כולו. הסכם בדבר חכירת שדה התעופה דהראן שבמערב סעודיה ע"י ארה"ב נחתם בין איבן סעוד לבין הממ"שלה האמריקאית. בתוקף ההסכם הגיעה לסעודיה משלחת יעוץ אמריקאית אשר החלה, בין השאר, בארגונו המעשי של חיל האויר הסעודי. תוצאות פעולתה של משלחת זו לא אחרו לבוא.

האמריקאים אמנו במהרה סגל של צוותות אויר וקרקע. תוך כדי כך נמסרו לסעודים 9 מפציצי בוכנה מסוג אינווידר ב"ר 26 ו-15 מטוסי אמון וקרוב טחמו בקרו ט"ו 35. מטוסי הט"ו 35 שימשו לתפקיד נוסף — פעולות משטרתיות למלחמה במבריחים (ניתן לחמש את המטוסים במקלעים, רקיטות ופצצות קלות). הכנסתם של מטוסים אלה לשמוש סייעה במדה רבה לממשלה הסעודית לצמצם את ממדי מגפת ההברחות שפגעה קשות בכלכלת המדינה. נוסף על מטוסים אלה, נחקבלו במסגרת הסיוע האמריקאי גם מטוסי אמון לבית הספר לטיסה בג'דה שהוקם בשנת 1953. סעודיה לא הסתפקה בעזרה הצבאית-אוירית שהושיטה לה ארה"ב. במסגרת החווה הצבאי המשותף עם שכנתה מצרים, רכשה סעודיה אצל בעלת בריתה 20 מטוסי וומפייר. נוסף על כך נשלחו גם מדריכי טיס מצריים למטרת הדרכת הטייסים הסעודיים



מטוסי הובלה מטיפוס מירצילד סיי 123 אשר נשלחו לסעודיה בעקבות חתימת החוזה לחכירת שדה דהראן.

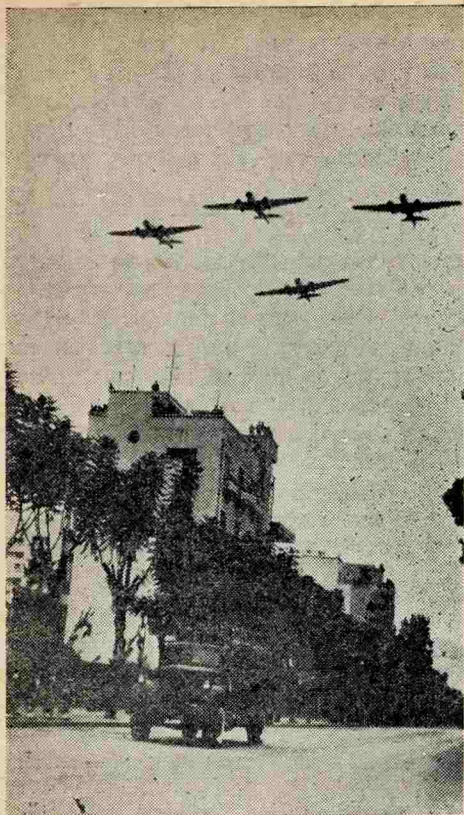


### טייס סעודי מצטיין באנגליה

גנ"ם מחמוד מוראד, טייס בחיל האויר הסעודי, שהיה בקורס השתלמות באנגליה בשנת 1952, זכה בפרס מיוחד בסוף הקורס בהצליחו להשיג את מספר הנקודות הגבוה ביותר שזכה בהן טייס כלשהו במסגרת ה.ר.א.פ. בשנים האחרונות. הוא השיג 146 נקודות מתוך 200.

הפרס היה דגם של מטוס אוסטר המותקן על בסיס של שן ושמו של הטייס המצטיין חרוט על לוחית של כסף.

הטייס מחמוד מוראד היה אחד מתשעה חניכים סעודיים שהיו בהשתלמות באנגליה בקורס ה.ר.א.פ.



מפציצי סבויה מלקטי 79 מעל מפגן הצבא בבירות.

החווה וכתה סעודיה לזרם מוגבר של סיוע צבאי ובעיקר אוירי. בעיקבות הזכוכם נשלחו לסעודיה 6 מטוסי פירצ'ילד טיי"ס 123. אחריהם נשלחו 8 מטוסי אמון סילון טיי"ס 33 ולבסוף 12 מטוסי טיבר טיי"ס 86, המהווים כיום טייסת סילון שניה נוסף לטייסת הוומפיייר.

### השתלמות על "סויברים"

כיום זורמים לסעודיה יועצים ומומחי חיל האויר האמריקאי במטרה לאמן את טייסי חיל האויר הסעודי ולהקנות לו את הנתונים להם זקוק כל חיל מודרני ויעיל. חניכים סעודיים עוברים השתלמויות על מטוסי טיבר חדישים בסעודיה או בארה"ב. פעילות נמרצת זו מן ההכרח שתביא לפתוח כוח אוירי יעיל בחצי האי-ערב העלול להפוך לגורם רב חשיבות באזור זה של המזרח התיכון.

### חיל האויר הירדני

חיל האויר הירדני הוקם למעשה בתקופת מלחמת השחרור, שעה שבעת פתיחת הפרלמנט הירדני בחודש נובמבר 1948 הכריז המלך עבדאללה כי "הלגיון הערבי הקים לעצמו חיל אויר". הכרזה זו באה על אף העובדה כי למעשה לא נמצאו כל מטוסים ברשות אותו חיל אויר שעל הקמתו הוחלט בסוף אותה שנה, המלך הירדני נלהב לרעיון הקמת הזרוע האוירית ללגיון והחליט לטפל אישית ברכישת מטוסים וציוד אוירי אחר לחיל הצעיר. לאחר מו"מ עם השלטונות הבריטיים נמסרו מספר מטוסי אמון קלים כגון הטייגר מוט, פרוקטור ואוסטר אוטוקרט, עליהם עברו חניכים ירדניים, בהדרכה בריטית, את אמוני הטיסה הראשונים.

### מצרים במקום בריטים

עם סיום שלב זה השלימו החניכים אמוניהם בבריטניה, אשר כללו אף טיסה במטוסי סילון, לאחר שבחיל נמצאו כבר מספר טייסי סילון הוחלט בתחילת

שנת 1955 על רכש מטוסי סילון עבור החיל הירדני. אי לכך נחתם חוזה רכש עם חברת דההבילנד הבריטית ולירדן הגיעו 10 מטוסי וומפיייר אשר שובצו במסגרת טייסת סילון שהוקמה בשדה התעופה עמאן. כל אותו זמן סייעו יועצים ואנשי צוותות אויר וקרקע בריטיים באחזקת והפעלת המטוסים שברשות הירדנים. כמו כן פקד על החיל קצין ר.א.פ. אשר הושאל לצורך זה על ידי חיל האויר הבריטי.

הדוק קשרי מצרים — ירדן באמצע שנת 1956, דבר שהביא להדחת המומחים והיועצים הבריטיים, הביא מאידך להגברת ההשפעה המצרית בחיל האויר הירדני. הדירה מצרית זו התבטאה במתן סיוע מצרי במומחים וטכנאים, כמו כן בהדרכת צוותות ירדניים באחזקת והססת מטוסי הסילון. גולת הכותרת של יחסים אלה היתה הענקת מטוסי אמון מסוג ג'מנהוריה וכן מספר מטוסי וומפיייר לחיל האויר הירדני.

### לחסות עיראקית

לאחר נתוק היחסים בין מצרים לירדן בשנת 1957, חדל אף הסיוע המצרי לחיל האויר. האחרון מצא עצמו לפתע קרה מכאן ומכאן, כלומר, חסר הסיוע







כי באסון הכבד אבד החיל מהצית טייסיו — 4 מתוך 8 אשר טיימו זה מקרוב אמוניהם בחו"ל.

### השתלמות במצרים

ההכנות להקמת חיל האויר הסודני ביש המול החלו כ־3 שנים לפני אותה תאונה טרגית בשמי תוריית שאירעה בשנה שעברה, עת נשלחה למצרים קבוצת קצינים סודניים ללמוד טיס בביה"ס שבבל-בייס. תקופה קצרה לפני סיום למודיהם הודיע רשמית, בספטמבר 1955, ראש ממשלת סודאן אסמעאיל אל אזהרי על החלטת ממשלתו להקים חיל אויר אשר יפעל משדה התעופה הרטום. בעקבות הודעה זו שוגר שליח מיוחד לבריטניה אשר דן עם השלטונות בדבר רכש מטוסים וציוד תעופתי אחר. הרכש כלל 4 מטוסי פרובוטט לאמון ראשוני, אשר הוטסו באמצע שנת 1956 לחרטום. בינתיים טיימו 8 חניכים סודניים את למודיהם במצרים, וחזרו לארצם כשהם מטיסים 4 מטוסי ג'טהוריה מתוצרת מצרית — שי לסודן.

### החיל הערבי הקטן ביותר

ברם, השלטונות הסודאניים לא הסתפקו ב־8 מטוסי האמון שברשותם. השאיפה להקמת חיל אויר מודרני, מושתת על מטוסי סילון, הביאה בשנת 1957 לפתיחת מו"מ עם חברות בריטיות בדבר רכש מטוסי אמון בוכנה נוספים וכן מטוסי סילון וומפייר לאמון דור מושביים. תוך כדי נהול המו"מ נודע על האסון וכתוצאה מכך נדחתה הרכישה לתאריך מאוחר יותר — עד אשר יסיימו טייסים סודניים נוספים אמוניהם. על אף המהלומה שהונחתה עליה לא אמרה סודאן נואש והיגה מכוונת כל מאמציה לקמומו ולפיתוחו של חיל האויר. אולם בינתיים נשאר סגן אלוף עבדי חסין, המשתלם עתה בבריטניה, מפקדו של חיל האויר הקטן ביותר בחלק עולם זה.

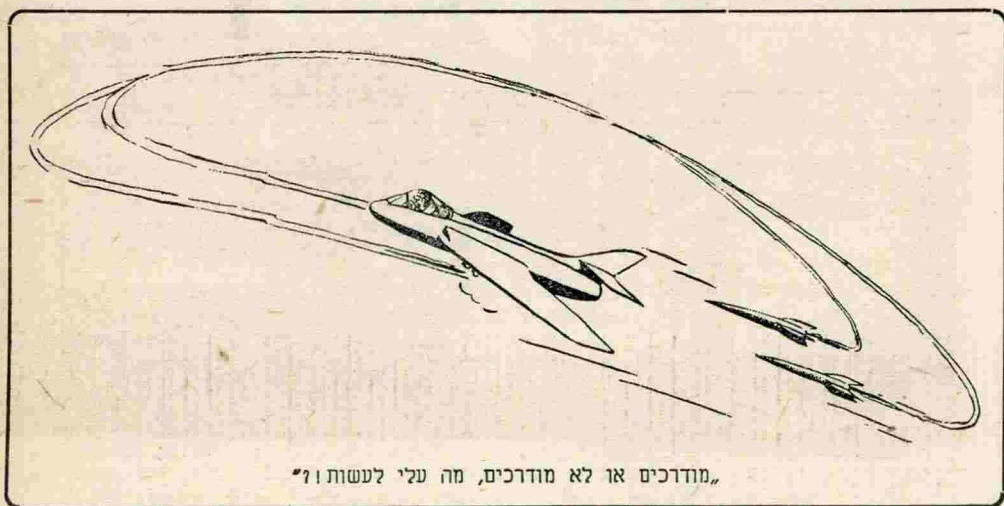
טייסים לבנוניים בטיסה במטוסי סילון הוחלט על רכישת סילונים, ואכן בסוף שנת 1955 הקציבה הממשלה סכום כסף לקנייתם של מטוסי וומפייר.

כיום נמצאים ברשות החיל, מלבד מטוסי האמון הקלים הנזכרים לעיל, מספר מטוסי תובלה מסוג דוב, מפציצי הסבוייה מרקטי וכמו כן טייסת מטוסי הוומפיר הפועלת משדה התעופה ריאק. הלבנונים ממשיכים באמוניהם במרץ רב ע"מ שיוכלו, בבוא העת, להכניס לשרות בחיל מטוסי סילון חדישים יותר ממטוסי הוומפייר. אמונים אלה מבוצעים אף בשותף הר.א.פ. בקפריסין לשם נשלחו בסוף שנת 1957 8 מטוסי וומפייר לאמונים משותפים. קשרי לבנון-עיראק בשטח האוירי הדוקים אף הם ולאחרונה התבטאו בהענקת שי של 6 מטוסי הרווארד ע"י העיראקים. כמו כן מתעתדים הלבנונים לשלוח חניי כיהם ללמוד בביה"ס לטיס שבאלראשיד.

### חיל האויר הסודני

שני מטוסי פרובוטט מבהיקים משכו תשומת לבם של תושבי העיר הקטנה תוריית בסודאן, שכן מזה כ־5 דקות ביצעו בשמי העיר תרגילים אירובטיים מרהיבי עין ועוצרי נשימה. המטוסים הסתחררו, סטו במהופך, בצעו „גלגולים" נאים ואחר „רדפו" זה אחר זה כמנסים לצוד האחד זנב רעהו. תוך כדי בצוע אחת מתפניות ההתחמקות, התנגשו לפתע המטוסים בעוצמה רבה. חלקי כנפים ושברים אחרים התעופפו לכל הכוונים. בעוד הצופים נדהמים ממראה עיניהם פרצה להבה במטוסים שהחלו נופלים במהירות לעבר השדות שפרוורי העיר.

בהודע דבר התאונה במפקדה הזעירה של חיל האויר הסודני בחרטום, לא האמינו תחילה מפקדיו למשמע אניהם. לאחר ההתאוששות הוברר לכל כי



„מודרכים או לא מודרכים, מה עלי לעשות וזו"



## חידון העשור

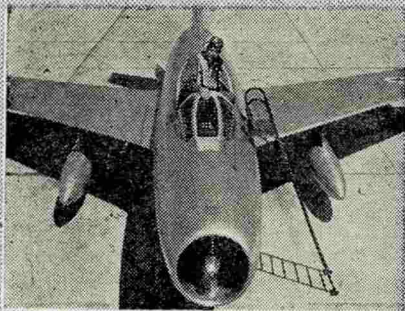
לכבוד חג העשור מגיש בטאון חיל האויר חידון-ענק זה, אשר יזכה את פותריו בפרסים הבאים: פרס ראשון: (לשלושה פותרים) מינוי שנתי על בטאון חיל האויר; פרס שני: (לחמישה-עשר פותרים) הספר „בין השמשות“ מאת רענן לוריא; פרס שלישי: (לעשרים פותרים) הספר „עלילות בשחקים“ מאת עודד אברבנאל.

כמרכז יוענקו ל-50 קוראים כפרסי-עידוד, תוכניות לבנית דגמי מטוס קרב סילוני.

לכל שאלה, תשובה אחת נכונה. ציין את מספר השאלה ולאחריה את האות של התשובה הנכונה. שלח את הפתרון על גבי גלויה, אל: בטאון חיל האויר, דאר צבאי 2704 („חידון העשור“).



1. זהו סרבליטיסה מיוחד שנועד למנוע מהטייס את התופעות הכרוכות ב:
  - א. פריצת מחסום הקול
  - ב. פריצת מחסום החום
  - ג. תאוצה ד. חליצה



3. מוטת כנפיו המינסטר היא, לערך:
  - א. 13 מ' ב. 200 ס"מ ג. 20 מ' ד. 7 מ'

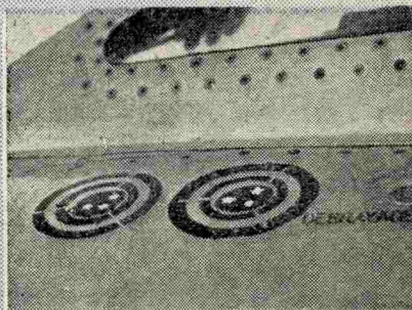


2. ראש הממשלה התעניין מקרוב במטוס סילון מינ-15 בעת שביקר ב:
  - א. „תערוכת האמנים הצעירים“ במו-

זיאון תל אביב ב. „תערוכת הנשק“ בבית בשדה מושינו, ליד מומקבה ד. „תערוכת דגון ג. „תערוכת חיל האויר הסובייטי“ כיבוש השממה“ בבניני האומה בירושלים



5. לרוטור של הליקופטר בל זה של חיל האויר:
  - א. גף אחד
  - ב. 2 גפים
  - ג. 3 גפים
  - ד. 4 גפים



4. שני סמלים אלה שנצבעו על רופן מטוס מינסטר ישראלי, מציינים שי-טייס:
  - א. הפיל שני מטוסים מצריים
  - ב. השתתף בירי אויר-אויר
  - ג. ביצע שתי נחיתות אונס
  - ד. נדון לשבעיים ריתוק

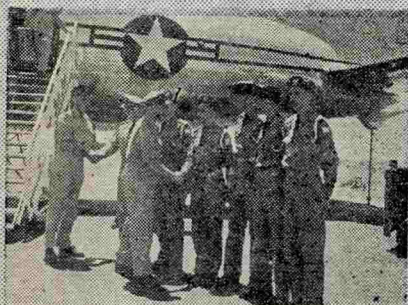




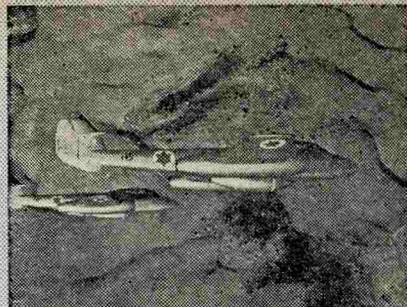
7. אחד מסמלי הכנפים הרשומים לחלץ אינו מופיע למעלה:  
 א. שיים — ב. שיים קשור — ג. נווט — ד. אלחוטאי-אויר — ה. מקלען-אויר



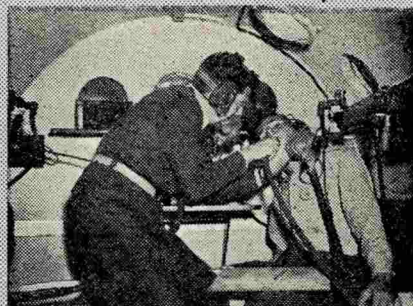
9. מטוס דראגון ראפיד, שנמל חלק נכבד במלחמה לפני עשר שנים הוא מתוצרת:  
 א. מרסל דאסו  
 ב. דה שליט  
 ג. דה גול  
 ד. דה הבילנד



11. המישה גדנע-אויר אלה העומדים לצאת מהארץ במטוס של חיל האויר האמריקני, יוצאים ל:  
 א. כנס נוער תעופתי בארה"ב ב. כ"ס  
 סיס האויר האמריקני בדאהרן, ערב הסעודית ג. פסטיבל הנוער העולמי במוסקבה ד. הסרטה סרט על גדנע-אויר בהוליבוד



6. "חלוצי" מטוסו הקרב הסידוניים בחיל האויר היו מטיפוס:  
 א. מטאור  
 ב. מוסטנג  
 ג. מיסטר  
 ד. אורגן



8. מרחיטים לומדים את הלכות ה"שימוש בחמצן ב:  
 א. מתקן "לינק"  
 ב. צוללת יבשתית  
 ג. מטוס על קולי בנובה 30,000 רגל  
 ד. תא תת-לחץ

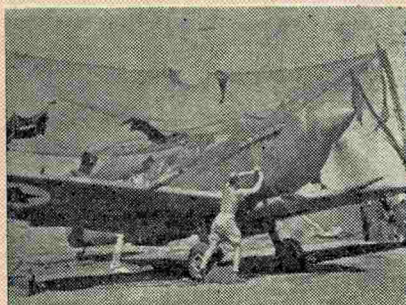


10. העצמים האליפטיים שמתחת ל"כנפי המיסטר הינם:  
 א. פצצות בנות 250 ק"ג כ"א  
 ב. מיכלי מים לפיזור הפגנות  
 ג. מיכלי מזון מרובז  
 ד. מיכלי דלק נתיקים

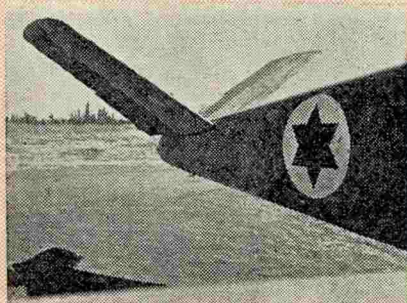




13. מפציצים מטפוס ביי-17, "מבצר מעופף", בעלי 4 מנועים, נטלו חלק במלחמת השיחהור:  
א. נכון  
ב. לא נכון



15. הכינוי הסודי של המסרשמיט 109 בימי מלחמת השיחהור היה:  
א. טימשרסם  
ב. כפית  
ג. סכין  
ד. מזלג



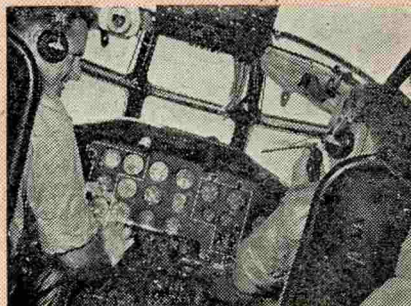
17. זנב פרפר זה, שהיה מוכר היטב לישובים המנותקים אליהם הגיע בשנת 1948, שייך למטוס:  
א. מסרשמיט 109  
ב. בוננזה  
ג. בונבון ד. רומנצה



12. מכונאים מאחזקים מנועו של מטוס מפורסם מימי מלחמת השיחהור רוד שזכה גם לכינוי "החמור המערף":  
א. סטירמן  
ב. נוימן  
ג. האריקן  
ד. גורסמן



14. הדלק הנמזג במאות ליטרים לתוך מיכליו של מטוס סילון בחיל האויר — הוא:  
א. כנוזן 80 אוקטיין — ב. כנוזן 770 אוקטיין — ג. דלק "אקזוטי" מימני — ד. נפט מזוקק

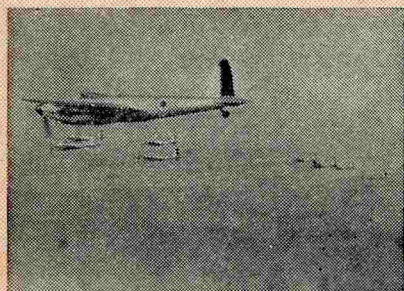


16. הקברניט במטוס נורד, נככל מטוס תובלה, יושב מצד:  
א. ימין  
ב. שמאל

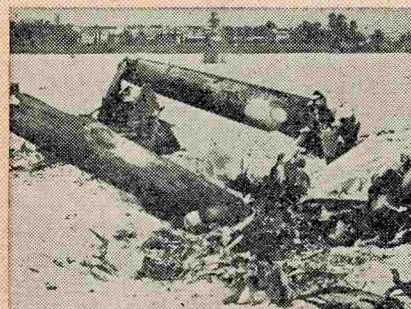




19. דבר אחר נוכל להבטיחם — אין זו חליפת ערב. הנכון הוא שזהו:  
א. כגד-תאוצה ב. כגד-אמודאי  
ג. כגד-הלל ד. כגד-ביקיני

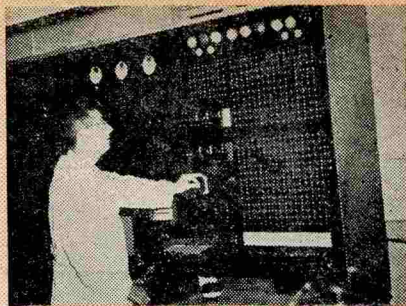


21. מפציץ-קרבי דו-מנועי זה, שחלקו היה רב במבצעי חיל האוויר במבצע "קדש", עשוי:  
א. פלדה  
ב. עץ  
ג. קרטון  
ד. ירסינה

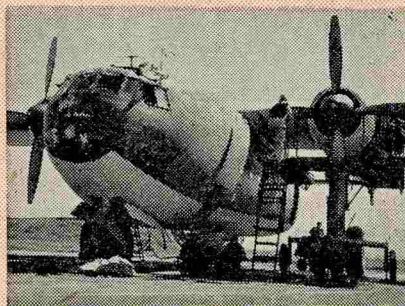


23. אלה שבנו מטוס הסילון הערבי הראשון שחופל כאשר ניסה לפנוע בריבונות שמי הארץ. הוא היה משרי פוס:

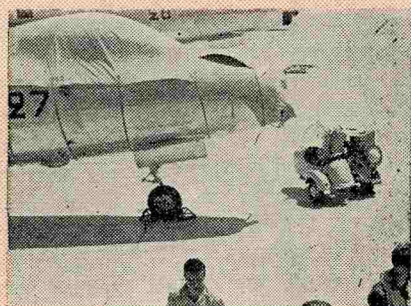
- א. מיג-15 ג. מטאור  
ב. וומפיר ד. איל-28



18. הטכנאי העוקב אחר פעולות לוח הבקרה שבתצלום הוא מעובדי:  
א. תחנת הכוח האטומית בהארנול  
ב. תחנת הכוח "רידינג" בתל אביב  
ג. בסיס ניסויי הטילים שליד פתח תקוה ד. בסיס אחזקה של חיל האוויר הישראלי



20. פירוש שמו של מטוס תובלה ישראלי זה הוא:  
א. מורה  
ב. מערב  
ג. צפון  
ד. דרום



22. מנועו של אחד מהם פועל על עיקרון שתייהפעיונות:  
א. מטוס הסילון מיסטר  
ב. קטנוע ווספה





# ממסך התכלת למסך הכסף

סקירת איטל סרטי התעופה  
במאה העשרים

מאת  
זאב רבינוף

מת שני הסוגים הקודמים, לא לשיי- מוש אנשי-התעופה, אלא למען הציבור על כל שכבותיו המגוונות. סרטונים כאלה נוצרו גם בישראל — על חוד החנית (סרט על צנחנים, תסריט שבתי טבת, במוי פ. שטיינ- הרדט), הדרך לשחקים (גדניע — אויר, התסריט משה הדר, הבימוי נתן גרוס), „טייטי סילונים“ (התס- ריט שבתי טבת, הבימוי פרד שטיינהרדט) והנעלם הגדול (על בית הספר הטכני של חיל האויר, התסריט משה הדר, הבימוי נתן גרוס). סרטים אלה זכו לאהדה הקהל, ומה שיותר חשוב — קירבו את הציבור אל בעית התעופה, ובעיקר בעית חינוך הקאדרים לע- תיד. שני הסרטונים הראשונים — על חוד החנית והדרך לשחקים זכו בפרס צבר של מבקרי-הקולנוע בעתונות (הראשון ב-1953, השני ב-1955).

מלבד כל סוגי הסרטים שהוזכרו לעיל — סרטי-עלילה ארוכים על רקע של התעופה והאויריה, אותו סוג הסרטים, שהוא הידוע והספר- פולארי ביותר. רשימה זו לא נועדה לשמש סקר

תופעה טבעית היא בהחלט, שכלל שגדל תפקיד המסוס בחיי האדם בעת שלום ומלחמה, כך גדלה גם התענינותה של האמנות בעניני אטמוספירה, סטראטוספירה והאיש המעיד לעלות אל-על. הקולנוע לא פגר אחרי האחריים, להיפך, אולי צעד וצועד בראש כל האמנויות המקדישות ענין לבעיות תעופה צבאיות ואזרחיות. בעית כיבוש החלל, הטיילים והירחים המלאכותיים הוסיפה ענין לענין ואולי הפכה את בעית האויר לבעיה ראשונה במעלה גם בקולנוע. אין לי צל של ספק, שבעתיד הקרוב נזכה לראות שורה ארוכה של סרטים מארצות שונות על כיבוש החלל, אך הפעם לא פרי דמיון טהור, אלא עלילה שהושתתה על עובדות קיימות ומוגמרות. כפי שזיל וארן לא תאר לעצמו שהמציאות הלא-רוחקה תעבור את פרי דמיונו הנועד ביותר, כך גם קשה היה למייצרי „פלאש גורדון“ לחשוש, שעוד מעט יתפזר חלומם „המסורף“ למציאות.

(ואם יש צורך מספר הקרנות בלתי מוגבל) מאפשרת בדיקה מדוקדקת של הנסיון, מגלה את אי דיוקים הקטנים ביותר, ומאידך גיסא, צי- לום של נסיון שהצלחה מהווה סרטי-לימוד איך לבצע פעולה זו או אחרת, את פירושו של מושג „סרט הדרכה“ אין צורך להסביר — הוא מובן מאליו. ועוד סוג של סרטי-תעופה — סרטים דוקומנטריים כלליים. סוג זה כולל ריפורטאזות, סרטים דו- קומנטריים — מבוימים, קטעי יומ- בים, כל החומר הזה משמש תעמור לה והסברה, אך הפעם, שלא כדוג-

מאז נתקבל הקולנוע כמכשיר יעיל של הסברה, תעמולה ולימוד, נוצרו גם סרטים רבים, הדנים בעניני האויריה בשטחיה השונים. סרטים אלה כוללים הרבה יותר מאשר סרטי-עלילה „רגילים“. מב- חינת חשיבות ענינית תופסים שני סוגים אחרים את המקום הראשון במעלה: (1) סרט לימוד ומחקר; (2) סרט הדרכה. תעופה הוא אחד השטחים המתאימים ביותר (בדומה לרפואה) להפעלת שיטת מחקר ולימוד בעזרת הסרט. אפשר לצלם נסיונות שונים במהירות קטנה של המצלמה. ההקרנה של הקטעים





גדנעית־האויר נורית ה„גיבורה הראשית“ של הסרטון הדרך לשחקים. אשר הוצג גם בארה״ב, שוודיה והולנד.

היסטורי להתפתחות סרטי־אויר. אין היא מתיימרת למלא תפקיד זה — אין זה המקום המתאים וההיר קף הנכון. בכוונתי לבחור מספר סרטים מבין אלה שהוצגו על נושא זה במשך השנים האחרונות, ולבצע בהם ניתוח סיגנוני, בעי קר. לראות ולנתח מה היה תוכנם של סרטים אלה, מהי דרך ביצור עם ומגמתם.

### האויר בעת השלום

פרק זה כולל את אותם הסוגים של סרטים תעופתיים, שפעולתם אינה קשורה במלחמה באויר. הם יכולים להיות יותר אכזריים מהמלחמה עצמה, לאור הסכנות האובייקטיביות הטמונות בחיקו של מרחב האויר; הי כולות להיות רציניות מלועו של מקלע; הסרטים הללו יכולים ל־היות על נושאים אילמים יותר, כי האנשים, הטסים בימי השלום, אנשים, שאין להם קשר למקצוע, אין להם גם משמעה, אין להם עצבים חזקים, כפי שיש לטייסים, שעברו אימון קרבי.

### סרטי המאבק על עתיד הי תעופה

כל המצאה חדשה דוחה את הביורוקרטים. החידוש מפחיד אר־תם, גורם לחששות, שמא ... שמא

אחד המשפטים המרתקים ביותר בתולדות צבאות העולם. גיבור הסרט הוא הגנרל ויליאם מיט־צ׳אל, שהיה המפקד של חיל ה־אויר האמריקאי בתחילת שנות העשרים. הצרה היתה, שקשה היה לקרוא לזה „חיל אויר“. לא זו בלבד שמצבו היה עלוב מדי, מספר המשרתים בו מצומצם, ה־עיקר — מעמדו היה אפסי. למ־רות הנסיון של מלחמת העולם הראשונה היה סבור המטה הכללי שקובע רק חיל היבשה. בין החי־לות המסייעים תפס את המקום הראשון חיל הים, ואילו חיל ה־אויר — מקומו בונב. יחס זה גרם להזנחת החיל. למיטצ׳אל היו דעות אחרות, ואלה היו לא רק דעות, אלא תכניות ממשיות, ה־מבוססות על חישוב העתיד. הוא השתייך לאותם יחידים־סגולה, הי־דעים לקרוא את העתיד. הוא ראה אז, בשנות העשרים, את מלחמת העולם השנייה ואת פירל־הארבור, ואת תפקידה העצום של האויריה במלחמה הבאה. והוא דיבר על כך. אך לא על מנת להפחיד, אלא כדי להבהיר ולפרש מדוע הוא דורש שינויים מרחיקי־לכת בחיל

יסוכנו אנשים וציוד, שמא יסוכן מקומם הנוח והחם ... לשם מה לקבל על עצמם את הסיכון? כך היה תמיד. כזה היה היחס לפולטון — ממציא אניתי־הקיסור, כזה היה היחס ללואי פאסטר.

כזה היה גם היחס לבילי מיט־צ׳אל, משפטו של מורד הוא סרט אמריקני, המגולל לפנינו תולדות



תמונה מתוך הסרט טייסי הסילון.



להציג את פרשת מיטצ'אל ברבים ולתת לה גוון מתאים — מיטצ'אל הוא חלוץ, גיבור, ממש „איש קדוש“, אך יחד עם זה יש לשמור על שמו הטוב של מינסטריון הד מלחמה ושל המטה הכללי. „המ צבה“ המתאימה ביותר, הפופור לארית ביותר, האיתנה ביותר — הוא סרט.

יחד עם זה סרט הוא מכשיר היכול להבהיר יפה גם את צדקתם האובייקטיבית של החוגים שהרסו את הגנרל האמיץ. המל אכה הייתה קשה ועדינה. התפ קיד הוטל על הבמאי האפס טראַאגאַנטי אוטו פראַמינגר (ה) ירח הוא כחול, כרמן ג'ונס, בעל זרוע הזחב, ד'אן ד'ארק). פראַ מינגר פתר את בעיותיו על הצד הטוב, אמנם הנושא גורם לסטאי טיות מסוימת של העלילה, ביחוד בסצנות של המשפט, אך בחירת שחקנים מתאימים, וביחוד רוד ש טייגר (העוזר לקטיגור), פראַ קלאַרק (הקטיגור) וכמובן, גאַרי קופר (בילי מיטצ'אל), הוסיפה מתח

שע וגורש מהצבא. זהו שכרם של אנשים בעלי מעוף והעזה ב עולם של ביורוקראטים כבולים לאות היבשה. אַספּט אחר של הפרשה הוא זה, שמיטצ'אלים כ אלה הם יחידים סגולה, ואילו החוק נוצר בשביל הכלל. בהעדד חוק כזה עלול כל פירחה לעשות כל העולה על דעתו.

מאז משפטו של מיטצ'אל עברו כמה עשרות שנים. נבואתו ביחס לניהול המלחמה החדשה התקיימה במלואה — עיקר המישקל הועבר למלחמה באויר. מי שהיה חוק במרומים — ניצח את הקרב ה אחרון. ומשהו נוסף — הוא הפסיד את משפטו מבחינה אישית. הקר יירה שלו נהרסה, שמו הוכתם, אך משפט זה שירת את מטרתו של חיל האויר. דעת הציבור הופ נתה אל החיל הזה, וגם התעני נותם של החוגים הצבאיים. מיט צ'אל גורש, אך האחרים החלו בבניית חיל אויר אמריקאי חזק. לכן, החליטו החוגים המקורבים לאויריה האמריקאית, הגיעה השעה

האויר כבר עתה: הגדלת תקציב, התקנת סידורי בטחון, פיתוח כלי נשק אויריים, לרבות פצצות כב דות, הרחבת הקאדרים, הגדלת כוחו המיבצעי של החיל. התרעו תיו לא מצאו אונן קשבת. הוא ניסה לפעול על דעת עצמו. צעד זה גרם להורדתו לדרגת קולונל (אלוף משנה). נטילת הפיקוד על חיל האויר מידו והעברתו למיבצר נידח במדינת טאקסאס לתפקיד מי נהלתי. אך פרשת בילי מיטצ'אל רק החלה. לאחר תאונה אוירית, שנגרמה לפי דעת הגיבור, כתר צאה מהזנחה פושעת, כינס מיט צ'אל את עתונאי טאקסאס ומטר להם הצהרה, המכוונת נגד הפור ליטיקה של המניסטרויון והמטה הכללי. לפי חוקים של כל צבא בעולם, מיטצ'אל סטה מדרך החוק (לקציני צבא אסור למסור את דעותיהם לציבור. יש דעה רש מית של הצבא על הכל וזאת נמסרת על ידי הדובר בלבד). על מעשה זה נתבע מיטצ'אל לדין. לאחר משפט סנאציוני הוא הור



נתן כוגן היה מפקד ביה"ס הטכני של חיל האויר בהנעלם הגדול, בו שיחק, כמובן, גם שמוליק רזון (טימיו).



פרשת הזאים  
de טיסה 777



# נחתה תעלומת מותו de לסלי האורד

## פקודות, "המנהיג" עצמו

"אבל המפקד, גימגם האם בתדהמה, פקודות הקבע שקיבלנו לאחרונה אוסרות פעילות נגד התעופה האזרחית של האיוב, פן יתקיפו הבריטים את מטוסינו האזרחיים מעל תורכיה."

אל תשתטה, האם, הפסיקו ריינהרדט, הפקודה היא ממנהיגנו אדולף היטלר עצמו, ולכן אתה להשליך את כל פקודות הקבע שלך ישר לתוך... דוח לי בצהרים על תוצאות המבצע. הייל היטלר...  
האם הרים את שפופרת הטלפון השחור. סרן בלשטדט אלי, מד 1! שאג.

בשעה 09:50 הוביל כבר האנס בלשטדט את ששת היונקרסים שלו מעל מימיו הירוקים של מפרץ ביסקאי. במרחק של כ-200 קילומטר מלוריינט נראו עננים בגובה 4000 רגל. הגף של בלשטדט עלה ל-12,000 רגל והתפרס ברדיוס של שלושה קילומטרים, בצהרי היום התקשר הסרן הצעיר, בעל העבר הקרבי המזהיר, עם מפקדו והודיע כי מחצית כמות הדלק אולה כבר, ללא תוצאות.  
המשך בחפושין 1! פקד האם קצרות.

בשעה 12:55 הבחין בלשטדט בנקודה זעירה באפק, היה זה המטוס ההולנדי המבוקש, אשר טס לו בקו השגרתי ליסבון — לונדון, בגובה של 10,000 רגל. שני יונקרסים פתחו באש על המטוס האזרחי חסר ההגנה, וללא אזהרה כלשהי. להבות פרצו ממכלי הדלק של "איביס". הדלת האחורית נפתחה לפתע ושלושה אנשים קפצו משם — ללא מצנחים. אדם רביעי קפץ עם מצנח, אולם היונקרס שארב לו למטה קטל אותו באש מקלעים.  
בלשטדט עצמו ליווה את "איביס" אחוזו להבות עד ל-100 רגל מעל פני הים, הוא צילם את מקום גופילת המטוס וחזר לבסיסו.

כיום משרת בלשטדט כמדריך בחיל האויר הגרמני החדש. מקסו לשעבר, אלפרד האם, הגף לסוחר בדים

מותו הטרגי של שחקן הקולנוע הדגול לסלי האורד (יהודי ממוצא הונגרי) עורר בזמנו הדים נרחבים. עתה, לאחר 15 שנה, מושמעות סברות חדשות באשר לנסיבות האסון.  
אין המערכת ערבה לנכונות העובדות המובאות ברשימה.

בשעה 09:30 של ה-1 ליוני צלצל הטלפון הירוק במשרדו של רב סרן אלפרד האם, מפקד טייסת מפציצי קרב מדגם יונקרס-88.

טייסת זו של חיל האויר הגרמני במערב צרפת הכבושה חנתה, אותה שעה, ליד בסיס הצוללות של הצי הגרמני בנמל לוריינט הצרפתי. מתפקידה היה לערוך סיורי קרב לאורך חופי צרפת ולמנוע הסתננות אוניות אויב לאזור מפרץ ביסקאי.

על שולחנו של רב סרן האם, מתחת לתמונותיהם של היטלר וגרינג, הוצבו שלושה מכשירי טלפון: שחור — קשור אל המרכזיה הפנימית של הבסיס; לבן — המחובר לרשת הטלפונים של מפקדת קרוב מערב צרפת;

ירוק — קו ישיר אל אגף המבצעים של מטה חיל האויר בברלין.

מעבר לקו זה נשמע קולו הצרוד של אלוף משנה קראוס ריינהרדט, עוזר ראש האגף: "האם ידידי, שלח מיד ששה יונקרסים שלך לסריקת אזור מפרץ ביסקאי, מברסט עד ל-9 מעלות מערבה, ודרומה עד לנמל סאג-טאנדר שבספרד. המטרה היא מטוס אזרחי מדגם "דא-קוטה", הישן לחברת התעופה ההולנדית. שם המטוס הוא "איביס", עליך לדאוג לכך שאיש מנוסעיו או מאנשי הצוות לא יישר בחיים. המפקד תולה בכך תקוות גדולות, האם, ומיותר להוסיף כי אין לחזור בלי לבצע המשימה. גם הסודיות חייבת להיות מוחלטת..."



### הפצצה הראשונה על מטרות בלתי צבאיות

ההפצצה הראשונה על שטחים שאינם מהווים מטרה צבאית ישרה נערכה בדצמבר 1914, כשלוני דון הופצצה ע"י הגרמנים. התקפה זו בוצעה ע"י ספינת אויר, ונהרגו בה 42 איש ונגרם נזק לרכוש בסך 18 אלף לירות.

גמורים וכי שירות המודיעין הגרמני היה מרכב אך ורק מקצינים מפגרים. למעשה, גם סיר וינסטון צ'רצ'יל אינו תמים כל כך, ויש לשער כי הוא אך מעמיד פנים. לראש ממשלת בריטניה לשעבר ידועה היטב סיבת השמות המטוס ההולנדי, ידוע לו גם היטב תפקיד הגכבד ששיחק המודיעין הבריטי בפרשת הדמים של הטיסה מס' 777 — טיסתו האחרונה של "איביס".

### הפרשה מתחילה בהוליווד

ראשית הפרשה בהוליווד, בירת הסרטים, בסוף אוקטובר 1939. השחקן היהודי-הונגרי לסלי (לשלו) האורד (הויברט) היה או בשיא גדולתו לאחר הצלחתו המר הירה ב"חלף עם רוח". לסלי, שהתארח באנגליה, ביטל את כל חוזהו בהוליווד וחזר ללונדון על-מנת להתגייס. אפס, משרד המלחמה הבריטי החליט כי תרומתו של לסלי-לשלו למאמץ המלחמתי של בריטניה תוגש בצורת סרטים פטריוטיים לתזכורת פנימית וסרטי תעמולה

במינכן. שניהם טוענים עד היום הזה כי אינם יודעים מה הניע את היטלר להשמיד את "איביס".

### דעתו של וינסטון צ'רצ'יל

בספר זכרונותיו מימי מלחמת העולם השנייה כותב סיר וינסטון צ'רצ'יל: "חזרנו — אידן ואני — מאפי ריקה ללונדון דרך גיברלטר. הגרמנים ידעו על נוכחותי במקום וניסו ללכוד את מטוסנו. הדבר גרם לטרגדיה אשר הטביעה חותמה על לוח לבי. הסוכנים הגרמניים הודיעו שאני טס ללונדון במטוס אורחי רגיל של קוי התעופה ההולנדיים. טעותם נגרמה ע"י הופעת נוסע שדמה לי מאד בצורתו החיצונית. מטוסי חיל האויר הגרמני התקפו את המטוס ההולנדי והשמדוהו. 13 נוסעים נספו בהתקפה ברוטלית זו, ביניהם השחקן הבריטי המפורסם לסלי האורד. אוילתם המסורתית של הסוכנים הגרמניים היתה לא-קטנה מהברוטליות של טייסייהם אשר התקיפו מטוס אורחי חסר הגנה. קשה לי מאד להבין כיצד יכלו הגרמנים להעלות על דעתם שהגני טס במטוס אורחי קטן זה, בו בזמן שלרשותי עמדו כל שירותי חיל האויר הבריטי. האמנם האמינו הגרמנים כי ראש ממשלת בריטניה יטוס ללא לוח, לאור היום, לאורך חופי צרפת הכבושה, במטוס אורחי פשוט?"

סיר וינסטון צ'רצ'יל טעה, ששת היונקרטים של האנס בלשטדט לא השמידו את "איביס" בגללו. יתכן מאד כי חלק מהסוכנים הגרמניים לא הצטיין בעודף שכל או פקחות, אולם קשה לומר כי היו אוילים

לסלי האורד (שלישי משמאל) בחברת אנשי המודיעין הבריטי במדריד, בירת ספרד.





קאונסיל". עלמנת להבטיח סודיות המבצע יצא גם אלפרד שנהאלס לארץ הסניוריות היפות. שנהאלס, שדמה מאד בחזוניהו לצ'רצ'יל, היה מנהלו המסחרי של לסלי האורד וסוכן-פרסומת של האמן הדגול. גם הוא גויס למבצע זה על ידי המודיעין הבריטי ונאמר לו לפקח עין על לסלי..

"האורד בחר טוב, ממולח ופיקח כשד", ציין סמיט בשיחתו עם שנהאלס, "אולם כלנו יודעים היטב את חולשתו לנשים..."

היה זה אך הפרולוג למחזה הסרגי על חייו ומותו של לסלי האורד. ב־33 למאי 1943 הופיע הכוכב הבריטי בשמי החברה הגבוהה של מדריד כשהוא מרצה באולם הנשפים של מלון "ריץ" המפואר על "השפעת ספרד על אמנות בריטניה".

בתום ההרצאה המוצלחת הגישה אשה יפהפיה זר פרחים לאמן המחייך, אשר הזמין אותה מיד לקוקטייל בבר המלון. הגברת החיננית היתה הנוסכה לילי מירנדה, מרגלת גרמנית וחיקה, שבעלת — הנסין גונטר מירנדה — שירת כנספה עלניני תרבות בשגרירות גרמניה במדריד.

המנזר הישועי ליד בירת ספרד שימש באותם הימים תחנת קשר בועיר-אנפין של סוכני המודיעין הבריטי בספרד, אשר שיתפו פעולה עם אנשי שירות המודיעין של הואטיקן. ב־4 למאי הוזמן שנהאלס לבקר במנזר עתיק היומין.

בתאו המבודד של אחד הנוזרים מצא שנהאלס את עצמו פנים אל פנים עם שני גברים צעירים, עוטי גלימות.

"האם מסרת להוארד את כל החומר אודות הנ־סיכה?" שאל אחד מהם.

"כן", חייך שנהאלס, "אבל אתם מכירים את לסלי. כשהוא פוגש אשה המוצאת חן בעיניו, קל יותר להזין את ארמון בקינגהם ממקומו מאשר את לסלי מהגברת...". "אבל הפעם אין זו סתם אשה אלא מרגלת מעולה. איני חושב שהאורד שלך מסוגל לבגוד בנו

**לתשומת לב הקיבוצים...**

קולג' בטכסט עומד לפתוח בית ספר לטייטס חקלאיים. תוכניתו של בית ספר זה, שהוא יחיד במינו בעולם כנראה, תמשך ששה שבועות, וב־הם לפחות 30 שעות טיסת הדרכה. מחיר הקורס, כולל לינה וכלכלה — 500 דולר ועל המועמדים להיות בעלי הסמכה של טיט מסחרי לכל הפחות.

ליצוא. סרטו של האורד "סוכן בריטי" משמש עד היום תומר לימוד בבתי הספר למרגלים. אולם את תפקידו הגדול שיחק לסלי בחייו הפרטיים. תפקיד זה היה הגורם הישיר לטרגדיה של "איביס".

ב־5 לאפריל נכנסו שני קצינים לחדרו של לסלי באולפני ההסרטה של ארטור ראנק. "מיסטר האורד, המפקד מבקש לראותך..."

"המפקד" היה גנרל אדוארד סמיט, מראשי שרות המודיעין הבריטי. דיבורו היה שקט ומקוטע. בקרב פיקודיו היה הגנרל סמיט ידוע בכינוי "מקלע סמיט" עקב צורת דבורו המוורה, בצורות של 3 — 4 מלים.

"אנו זקוקים מאד לעזרתך... הנך פוטולרי מאד בספרד... עליך לרכוש ידידים בקרב החברה הגבוהה... ספרד משמשת מרכז המודיעין הגרמני... רוב אנשי הצמרת הם סוכנים גרמניים... השגנו הסכמת ממשלת ספרד... סידרת הופעותיך תמשך כחודשיים... אם תצליח — אל תצפה לתודה כלשהי... אם תכשל — תשלם בחיך... הינך חייב לצאת לספרד... ברצוני לתת לך 48 שעות כדי להתחיל..."

"אין לי צורך בהן", השיב לסלי קצרות. "אם שליחותי עשויה להביא תועלת לארצנו, הנני מוכן לצאת עוד היום..."

**"חולשתו" הידועה של לסלי**

לשם הסוואה נערך סיורו של לסלי האורד בספרד במסגרת חילופי אמנים בין בריטניה לספרד. לסלי נסע מטעם המועצה הבריטית לקשרי תרבות ("בריטיש



שלושה שניספו עם לסלי האורד. באמצע, טיראל שרבינגטון; מימין, אלפרד שנהאלס (שיס לב לדמיון שבינו לבין ווינסטון צ'רצ'יל).



מברק מס' 18596 מיום 30/5/43, מאת הוינגאן אל להאוסן: „האורד מסרב לטוס בטיסה 777 בגלל אמונות טפלות. בטיסה 777 יש 13 נוסעים בלבד...”

מברק מס' 18601 מיום 31/5/43, מאת הוינגאן אל להאוסן: „שרבינגטון קיבל הוראה לטוס בטיסה 777 כדי להגדיל את מספר הנוסעים ל-14...”

מברק מס' 18614 מיום 1/6/43, שעה 03:45, מאת הוינגאן היינה אל להאוסן: „שרבינגטון, האורד ושנהאלס טסים יחד בטיסה 777 היוצאת את ליסבון בשעה 09:30...”

מקץ שעות מספר קיבל רב סרן אלפרד האם, מפקד טייסת מס' 40, את פקודת המבצע שלו להשמדת „איביס”. ברור, איפוא, כי הגרמנים היו מעוניינים במוותם של האורד ושל שרבינגטון במידה שווה. השמדתו של האורד היתה חיונית מאחר והמודיעין הגרמני ראה בו סוכן בריטי מסוכן שהצליח לחדור לתוך שרות המודיעין הגרמני דרך לבה של הנסיכה לילי מירנדה. איש לא ידע מהם הסודות שגילתה הנסיכה החיננית לשחקן היהודי הממולת. אולם מי היה אותו טיראל שרבינגטון שהצטרף לטיסה?

### „הסוד הגלוי” של הצייחאי האיברי

אלוף-משנה שרבינגטון שרת כנספח ימי בריטי במדריד עם פרוץ מלחמת העולם השנייה. ב־1939 הוחזר ללונדון, אך הופיע בשנת 1941 כאורח, נציגה המסתרי של חברה בריטית חשובה. היה זה „סוד (המשך בעמוד 231)



מפקד טייסת מס' 40, רב־סרן אלפרד האם, כפי שצולם במחנה שבויים אחרי המלחמה.

בגלל אשה. הוא אמנם מוסר לנו אינפורמציה רבת ערך. אפס, כל זה אינו חשוב כרגע. אם אין הוא מוכן לנתק כליל את מגעו עם הנסיכה, עליו לחזור מיד ללונדון ולהודיע למארחיו כי בנו חלה לפתע...”

ברם, לסלי סירב לחזור הביתה. הוא סירב גם לנתק קשריו עם לילי היפה.

”יודע לי יפה שהיא מרגלת,” התרברב בפני שנהאלס, „אולם היא עובדת עתה למעני. היא בוגדת בגרמנים ומספקת לי ידיעות חשובות. אין בעולם אשה שלא תתמסר לי בכל מאודה ונפשעה — הכל תלוי ברצוני...”

### גורלה המר של הנסיכה מירנדה

צחוק הגורל היה כי לסלי לא טעה בהערכתו המזוללת על המין התלש. לילי מירנדה התאהבה בו והחלה לבגוד במולדתה למען השחקן היהודי. בעלה רצה להחזירה לברלין, אולם בסירובה לציית חתמה הנסיכה את גור דינה.

ב־27 במאי 1943 הועבר הנסיך גונטר מירנדה לברלין. הנסיכה לילי נחטפה על ידי סוכני הגיסטפו ונעלמה. גופתה נמצאה רק מקץ 8 חדשים על שפת ימה של ברצלונה. חוקרי משטרת ספרד הגיעו לכלל מסקנה כי היא התאבדה, מאחר ולא נראו שום סימני אלימות על גופתה.

כאשר נעלמה לילי אהובתו, החליט לסלי לשוב לבריטניה. שלוש דרכים עמדו לפניו:

- להפליג באוניה;
- לנסוע לאפריקה הצפונית ומשם, באחד ממטוסי חיל האויר הבריטי, לאנגליה;

— לעבור לפורטוגל ולטוס משם ללונדון במטוס אורחי של החברה ההולנדית שקיימה קשר סדיר בין ליסבון וללונדון במשך כל שנות המלחמה.

לסלי ביכר להפליג באוניה. למרות כל הסכנות ביקש להתבודד ולהשכיח מלבו את לילי היפה. אפס, הבחירה הסופית לא היתה בידו. השגרירות הבריטית בליסבון קיבלה הוראות דחופות מלונדון, לפיהן היה על לסלי לטוס במטוס החברה ההולנדית, מס' 777.

### חילופי מברקים בין ליסבון לברלין

עתה יודע כי שירות המודיעין הבריטי הצליח להשתלט על ארכיוני השגרירות הגרמנית בליסבון ביום כניעת גרמניה במאי 1945. בין המסמכים נמצאו העתקי 5 מברקים שפוענתו על ידי קציני המודיעין הבריטי:

מברק מס' 18579 מיום 28/5/43, מאת השגריר הגרמני, הרוון הוינגאן היינה, אל גורל ארביץ סון להאוסן, סגן ראש שירות המודיעין הגרמני: „האורד ושנהאלס הוזמנו מקומות בטיסה מס' 777. שרבינגטון ביטל את מקומו...”

מברק מס' 856009 מיום 30/5/43, מאת להאוסן אל הוינגאן היינה: „תודיעו מיד אם האורד ושרבר נגטון טסים יחד...”





המטוס. אין לשכוח כי לייצור מטוס סילון דרושים רק שבועות מספר וכ-250.000 דולר, ואילו להכשרת טייס הסילון דרושים 24 חודשים ולפחות 300.000 דולר.

ב. הכוחות הקומוניסטיים בקוריאה לא התחשבו באמנת זינבה בדבר זכויות שבויים. חוקרי המודיעין הסיני והצפון-קוריאני לא גמנעו מע"נויים אכזריים ביותר על מנת לשאוב מפי הטיי"ס השבויים את כל האינפורמציה הדרושה להם. חוץ מזה, בסוף חקירת הענויים, נאלצו הטייסים השבויים לשרד הצהרות כוזבות בדבר לוחמת חידקים, השמדת ילדים, וכל דבר אחר שהתאים באותה תקופה לקו התעמולה הקומוניסטית.

ג. מבחינה פסיכולוגית היה חשוב מאד להבטיח לכל טייס קרבי, כי מאחוריו עומדת מכונת ענק להצלת חייו וכי לא יחסכו שום מאמצים להשגת המטרה הזאת.

שרות ההצלה האמריקאי בקוריאה היה כה סודי עד כי גודע על קיומו רק בשנת 1955. בעוד שכל הפרטים על מספר פעולותיו אושרו לפרסום ע"י המודיעין האוירי רק השנה.

לפני כל טיסה מבצעית בקוריאה היו הטייסים עוברים תדריך הצלה מיוחד נוסף על התדריך המ"בצעי השגרתי. לכל טייס ניתן אזור הצלה משלו במקרה של פגיעה. רוב האזורים נקבעו במים הר"דודים שלאורך החופים וכן באיים הקטנים משני צידי צפון קוריאה. הודות לעדיפותם המוחלטת בים הדר-זיקו האמריקאים בשרשראות האיים הללו אך ורק לשם הצלת הטייסים הנפגעים.

סטטיסטיקת שרות ההצלה, שאושרה לפרסום לפני זמן מה, מציינת כי בעת פעולות האיבה בקוריאה מצאו את עצמם 1690 אנשי חיל האויר מאחורי קווי האי.ב. מהם 155 נהרגו במקום כתוצאה מפגיעות ישירות או התפוצצות המטוס. 175 ניצלו מיד ע"י

### החוק הבלתי כתוב

מחובתו המוסרית של כל חייל שבוי לנסות לב"רוח ממחנה השבויים שהוא כלוא בו. אפט, לט"ייסים הנופלים מעל לשטח האויב חובה נוספת—לנסות להמנע משביה כלל. חוק שלא הועלה מעולם על הניר מחייב את כל הטייסים ואנשי צוות אויר אחרים באשר הם שם, להסתגל דרך קווי האויב חזרה לבטיסה.

במלחמת העולם הראשונה נמלטו הטייסים מידי האויב רק ביוזמתם הפרטית, ללא עזרה מבחוץ. במלחמת העולם השנייה אורגנו כבר בכל חילות האויר הגדולים שירותי הצלה חשאיים שפעלו בשתוף עם שרותי המודיעין. בידרה האירופית הוקמו רשתות סוכנים מיוחדים שמתפקידם היה להבריח טייסי בעלות הברית דרך ספרד, תורכיה או שוודיה. בידרת האוקיינוס השקט התנהלה המ"ערכה האוירית ברובה הגדול מעל הים והאיים השונים. כאן השתמשו ארגוני ההצלה במטוסי ים וצוללות מהירות שהודרכו ע"י סוכנים וקציני תצפית. ומה היה המצב במלחמת קוריאה?

במלחמת קוריאה הקים חיל האויר האמריקאי, בשתוף עם האויריה הימית, כוחות הצי, היבשה, וחיל הנחיתה, שרות הצלה סודי שהוענקה לו עדיפות ראשונה במעלה ע"י הפיקוד העליון. הציוד הטוב ביותר והטייסים המנוסים ביותר הועמדו לשרות השרות הזה. כוונת הפיקוד העליון לא היתה פילנטרופית גרידא. אם כי באופן רשמי דובר על כך שחיי אדם יקרים מכל דבר אחר בצבא דמוקרטי אמיתי, כמו צבא ארה"ב, הרי למעשה הסיבה למאמץ העליון להצלת הטייסים היתה פשוטה יותר: א. במקרים רבים עלה מחירו של הטייס על מחיר



שאדוק אשר רשמי מטעם הצלב האדום המבקש את מפקדת חיל האויר להעניק לו מיד' חופשה מיר' חדת. המפקד הסכים לשלחו ואף סידר לו מקום במטוס נוסעים שעמד להמריא בדרכו לארה"ב ב"ב 24 לאפריל. שאדוק ארו כבר את הפציו ובא לטייסת להפרד מחבריו. שם גודע לו כי הטייס התורן לקה לפתע בהרעלת קיבה ולא יוכל לצאת לגיחה מידית.

מפקד הטייסת שאל את שאדוק אם הוא מוכן לטוס שעה קלה עד שישלח מטוס אחר להחליפו. שאדוק נאות לבקשת המפקד. לקה מצנח, הגור הצלה ואקדה והתישב במטוס. לתמהוגו הרב התברר לו כי קצין התצפית שהיה צריך לטוס עמו חלה אף הוא וכי את מקומו תפס רב סמל ג'ק גולדין שהיה אף הוא בחופשה. גולדין סיפר לשאדוק כי הוא מתכוון לטוס אחרי הצהרים לטוקיו, לעשות שם שמח" במשך השבועיים הבאים. בכיסו האחורי החזיק גולדין 2000 דולר, חסכונותיו משך חצי השנה האחרונה. שאדוק וגולדין התלוצצו מעט על חשבון התנדבותם ושאדוק סיפר לגולדין כי למעשה הוא קצין מלואים שגויס לשרות פעיל בפרוץ מלחמת קוריאה. "אין זה צודק לגייס אדם נשוי, אב לשלושה ילדים שלחם כבר במלחמת העולם השנייה, בעוד שצעירים כה רבים עושים חיים בארצות הברית." התלונן שאדוק. "אתה מחפש צדק בחיל האויר?" החיך גולדין.



שאדוק לפני נפילתו בשבי הסינים

ההליקופטרים ומטוסי הים של שירות ההצלה. 263 נשבו ע"י האויב והיתר, כלומר, 1097, נעדרים ומ' ניחים כי הם הומתו ע"י הקומוניסטים או כתו מפ' צעיהם במחנות השבויים. מתוך 263 השבויים הוחזרו, בתום המלחמה, לארה"ב רק 248, בעוד 15 הטייסים הנותרים נמצאים עדיין בבתי כלא סיניים למרות כל הלחץ האמריקאי והבינ'לאומי.

רק טייס אחד, סגן מלווין שאדוק, הצליח לברוח ממחנה השבויים הסיני ולהגיע לבסיסו.

### שאדוק מנלה את העמדות

ב"ב 23 לאפריל 1951 הודיע שרות המודיעין האוירי על רכוזי הכוחות הסיניים לאורך הנהר אימג'ין בצפון קוריאה. הסוואתם של הסינים היתה כה טובה עד כי כל המאמצים לגלותם מן האויר עלו בתוהו. בסופו של דבר החליטו קציני המודיעין כי מטוסי הסילון המהירים אינם מתאימים לטיסות תצפית מהסוג הדרוש. הוחלט לשגר מטוסים ישנים ואטיים מטפוס ס"ב 6, "הרווארד" שהם למעשה מטוסי אמונים. הטייס הראשון שיצא אותו בקר לסיור מעל לשטח האויב היה מלווין שאדוק, אז בן 27, נשוי ואב לש' לושא ילדים. למעשה לא היה צריך שאדוק לטוס אותו בקר. לפני ימים מספר קבל מברק מאשתו כי היא חולה אנושה ונמצאת בבית חולים בשיקאגו, מחכה לניתוח. והרופאים אינם בטוחים בסיכוייה לחיות. שלושת הילדים בגילים 2, 3 ו'6 נמצאים בספול הצלב האדום. יחד עם המברק קבל

בשעה 9 בבקר לערך התקשר שאדוק עם תחנת הקרקע שלו והודיע כי הוא ינסה לגלות את האויב ע"י טיסה מעל לערוץ הנהר, בין ההרים. טיסתו אושרה ושאדוק הנמיך טוס עד כדי 100 מטר מעל פני הקרקע. לפתע צעק גולדין: "תראה שאדוק, הרי כאן אלפי ממזרים צהובים..."

שאדוק עשה סיבוב והנמיך טוס עד כדי 30 מטר. הסינים לא ירו. כנראה שהם בטחו בהסוואתם ולא

### אטומים ומזג האויר

רבים שאלו את עצמם אם הניסויים האטו' מיים הנערכים ב"טיטונות" בזמן האחרון אינם ורמיים במישרין למזג האויר הגשום הבלתי רגיל. חלקי תבל שונים. השאלה כבר קיבלה את שובתה החזותכת בכמה מחקרים שנערכו ע"י הועדה לאנרגיה אטומית בארה"ב. פסק הדין: אין לפצצות השפעה כלשהי. למרות זאת אין מומחי המטאורולוגיה משוכנעים כי אמנם כך הוא הדבר. כמובן, מצחק הוא להטיל את האחריות למזג האויר הגשום על הפצצות, אמר מטאורולוג ותיק, אך מצחק באותה מידה יהיה לומר שאין להן כל השפעה. אי אפשר בשום אופן להיות דר' גמתי כשאנו יודעים כה מעט על השאלה כיצד עלולים כוחות קטנים יחסית לעורר שינויים גדולים באטמוספירה של כדור הארץ.



שאדוק התעלף וכאשר התאושש עמדו סביבו מספר קצינים סיניים. קצין אחד שדבר אנגלית קרא לחובש והלה מרה במשהח את ידו החרוכה וחבשה. הקצין פנה לשאדוק באנגלית רהוטה: „אתה חייב ללכת ברגל יחד אתנו. אין לנו רכב בגלל טייסים כמורך. אם תפול בדרך גמרת עם חייך...“ אחרי הליכה של 5 שעות, כשחיללים סיניים דוקרים את שאדוק בכי דוניהם כדי לזרוז, הגיעה הקבוצה לבונקר גדול למרגלות ההרים שבו ישבו 5 קצינים, שלושה מהם דוברי אנגלית, היה זה כנראה מטה מודיעין אזורי. „אם אתה רוצה לחיות ולראות את משפתחך עליך לשתף פעולה עמנו. אם תשתף פעולה נשלח אותך לבית חולים טוב, נטפל בך, ואז נחזירך הביתה באמצעות הצלב האדום בתור שבוי פצוע.“ אמרו לו הקצינים, „אבל אם לא תשתף פעולה ותהיה עקשני נחזיק אותך בצינוק עד אשר תקבל גאנר גרנה בידך ותמות מות איטי. יש לנו גם אמצעים אחרים לשכנע אותך, אם תתעקש...“

„אני שבוי מלחמה“ אמר שאדוק, „ויש לי זכויות מספר בהתאם לאמנת ז'נבה. אם אתם צבא תרבותי, דמוקרטי ועממי כפי שאתם טוענים, עליכם לכבד את החוק הבינלאומי ובהתאם לחוק עלי למסור רק את שמי, דרגתי, ומספרי האישי“. „נאום יפה, אך לא משכנע“ גיחך אחד הקצינים, „ראשית סין העמית לא חתמה על אמנת ז'נבה, שנית אתם האמריקאים מפירים את האמנה ע"י שימוש בחידקים וגזים במלחמה, ושלישית, אף אחד לא יודע כי אתה שבוי שלנו ובאם תמות איש לא יתלונן על כך ויהיה זה רוח נקי לכולנו“.

„לא נכון הדבר שאנחנו משתמשים בחידקים וגזים. זה שקר גס“ ענה שאדוק בחימה. „אם כן, סגן שאדוק“, חייך הקצין, עליך לדעת כי כרגע

רצו לגלות את עמדותיהם ע"י אש נ.מ. שאדוק קרא לתחנת הקרקע ואמר: אני נמצא במרובע ה.צ. על הגדה המערבית אני רואה כ־50 תותחים, כתריסר טנקים מוסוים בקש, ואלפי חיילים בתעלות ובבר נקרים. על הגדה המזרחית אני רואה שתי שיירות רכב מתחם לעצים, עם רשתות הסוואה מעל המ כוניות. מחכה להוראות...“

### צניחה בין מחנות הסינים

מתחנת הקרקע ענו לו לעלות קצת למעלה, להסתובב ולחונן את מפציצי הקרב, הנמצאים כבר בדרך. כעבור דקות מספר נראו באפק 4 סילונים מדגם 80'9. שאדוק התקשר עמם באלחוט וכוננם לעבר התותחים והטנקים. הסילונים צללו, אך עלו חזרה מיד. „אינני רואה מאומה“, צעק מספק הסיי לונים. „חכה, אני אסמן לך בראקטה“, ענה שאדוק וצלל לעבר הטנקים. הללו ראו כי הם נתגלו ופתחו באש נ.מ. לעברו. גם מעמדות אחרות נפתחה אש תופת של מקלעים ותותחי נ.מ. לעבר המטוס האיטי והבלתי מוגן של שאדוק. פגז 20 מ"מ פגע במיכל הדלק, אך באותו רגע ירה שאדוק שתי ראקטות עשן לעבר הטנקים והסילונים צללו והפציצו בנא פלם את המקום שממנו עלה העשן. שאדוק עלה לגובה של 600 מטר כשמטוסו עולה בלהבות, אך גולדין צעק לו כי מכשיר האלחוט נפגע גם כן ולכן אי אפשר לקרוא לעזרה.

בינתיים נשפך הבניין הבעור לתוך תא הטייס והאש החלה מלחכת את ידו הימנית. הוא פחד כי יאבד את השליטה על המטוס והחליט לקפוץ מעל לשטח האויב. גולדין קפץ הראשון ושאדוק אחריו. המטוס נפל על הגדה המזרחית והתפוצץ. גולדין ושאדוק נחתו זה אחר זה בראדי צר, בין שני מחנות סיניים כ־30 ק"מ צפונה מהחזית. בגלל הוואדי העמוק לא ראו הסילונים את שני הטייסים ולכן הגיחו כי הם נפלו לידי האויב. הודעה על כך נמסרה למפקדה.

בינתיים החלו מאות חיילים סיניים לחפש את שני הטייסים. שאדוק טפס על הסלעים והסתתר בתוך מערה קטנה, בעוד שגולדין ניסה להתחבא מאחורי שיחים מספר. גם הוא נפצע ברגלו והשאיר מאחוריו כתמי דם. אחד מהסינים הבחין בכתמי הדם וקרא לחבריו. כאשר התקרבו לשיחים שלף גולדין את אקדחו והרג שני סינים, אך השלישי קטל את גולדין בתת המקלע שלו.

### שבנוע בעזרת כידונים

שאדוק חיכה עד הערב במערתו ואז יצא והתקרב לנהר. חשבונו היה להתקדם ישר דרומה לאורך הנהר ולעבור את קווי החזית בשחיה. כרם, חולשתו ומצעי אילצוהו לנוח כעבור 10 ק"מ בערך. לפנות בקר נתגלה שאדוק לעיני 6 חיילים סיניים. אחד מהם לקח את כידונו והלם לשאדוק על הראש.



שאדוק בתפקידי הדרכה לאחר המלחמה



דתי, אך הבחין כי התפילות היו-יומיות הן התרופה הברוקה ביותר נגד שגעון.

בסיוריו השגרתיים בשטח מזבלת המחנה מצא שאדוק כי השומרים הסיניים התרגלו כבר אליו ולא שמים לב לתנועותיו, כל עוד איננו מתקרב לגדרות התיל. להפך, מראה הטייס האמריקאי המלוכלך והנרקב עורר תמיד שמחה רבה בקרב הסינים ואחדים מהם אף זרקו לו עצמות וזנבות של דגים בכדי להשתעשע.

ידו של שאדוק החלימה במקצת ללא טפול והוא החליט לברוח בכדי להציל את חבריו הגוססים. יום אחד לפנות ערב ניגש שאדוק כרגיל לפחי הזבל לחטט בהם, אך כאשר הסתובבו השומרים הסתתר הוא בין הפחים והתגלגל לתעלת מים הסמוכה למחנה, שם המתין עד הלילה. השומרים חשבו כי הוא חוזר לבור הגסיסה ולא עלה בדעתם לחפשו.

### פלוגת מחץ להצלה

כאשר החשיך זחל שאדוק לאורך התעלה, עבר מתחת לגדרות התיל והגיע עד לנהר. למחרת בבוקר מצא את עצמו כ-20 ק"מ דרומה מהמחנה, סמוך לקבוצת בתים רעועים. הוא היה כה רעב וחלש עד אשר החליט לסכן את חייו ולבקש אוכל, ללא מזון לא יכול היה בלאו הכי להמשיך בדרכו. הוא הסתתר מאחורי אחד הבתים וכאשר יצא משם אכר קוריאני זקן הראה לו שאדוק את ידו הפצועה ועשה בידיו סימני רעב. הזקן חזר הביתה ויצא משם עם סיר מלא אירוז ובצל. שאדוק טרף את כל המזון כהרף עין ואז חשב לו הזקן את הפצעים והכניסו הביתה. כעבור שעה קלה נכנסו לחדר ביתו ובנו של האכר. הם צעקו על אביהם מדוע הוא מסכן חיי כל המשפחה בגלל טייס אמריקאי, אך כאשר ראו את שאדוק הפצוע הסכימו להחביאו. הוא הוכנס למרתף מוסווה, בעוד שהבן יצא להסתנן דרך החזית הסמוכה להזעיק עזרה. החזית במקום זה לא היתה קבועה ולמחרת הביא הבן עמו פלוגת סיור של

מסרת לנו אינפורמציה צבאית חוץ משלושת הנתרים המותרים. אמרת לנו כי חיל האויר האמריקאי אינו משתמש בנשק מסוים. הרי זו אינפורמציה צבאית, ואם שברת את שתיתך בנידון זה אין שום סיבה מדוע שלא תדבר גם על נושאים אחרים. ובכן?"

"גם אם תרצחוני לא תהפכוני לבוגד" היתה תשובתו של הטייס.

הקצין פקד להוריד את התחבושת מידו של שאדוק בציניו כי לעקשנים כמוהו לא מגיע טפול רפואי. לאחר מכן ננעל שאדוק במין מרתף ולמחרת הבקר הועבר למפקדה גדולה יותר. שם סירב לדבר בכלל עד שלא יטפלו בידו. בינתיים התנפחה היד, העלתה מוגלה והחלקים השרופים החלו להשחיר ולהרקב. אלוף משנה סיני קרא לחובש. הלה חתך את העור בסכין גלוח, ניקה את המוגלה בסמרטוטים ושפך כהל על הפצעים. שאדוק התעלה וכאשר התאושש ראה שהסינים מעיינים במפות שנמצאו במטוס שנתרסק. הקולונל הסיני ניגש אל שאדוק ואמר בקול מתון: "עכשיו ידידי, תהיה ודאי נבון ותסמן לנו על המפות בעפרון צבעוני את כל הקווים שלכם וכן את מבנה שדה התעופה שלך, אם קשה לך לצייר ביד ימינך הפצועה תמסור לנו את הפרטים הדרושים ואנו נחסוך לך את העבודה..."

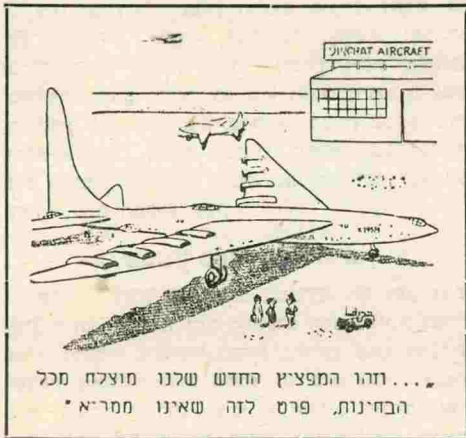
"לא!" שאג שאדוק.

### בור הגוססים

הסינים התנפלו עליו ובעטו בידו הפצועה. הוא התעלה שוב והתעורר רק כעבור שעות רבות בתוך חפירה פתוחה מתחת לגשר. מסביבו שכבו עוד דמויות מספר שנאנחו קשות. "מי אתם? צעק שאדוק". "אנחנו אמריקאים" ענה לו קול חלוש.

התברר כי הסינים חשבוהו לגוסס וזרקוהו לבור גסיסה. היתה זו חפירה עמוקה ורטובה לשם נזרוק כל השבויים הפצועים שעמדו למות וסירבו לדבר. אותו לילה מתו שלושה מהם. חוץ משאדוק היו שם עוד 4 סמלים מחיל הרגלים ורס"ר תורכי אחד מהחטיבה התורכית שלחמה יחד עם האמריקאים. שאדוק יצא מהבור בכוחות עצמו ומצא בסביבה סמרטוטים רבים ושרידי אכל, הוא אספם ולקחם לחפירה. שם חשב את פצעי חבריו והכין את הארוחה הראשונה. השומרים הסינים לא הפריעו לו בחפשו אחרי שאריות אוכל וסמרטוטים. פקודת הקבע של המחנה היתה לתת לדיירי בור הגסיסה למות ללא עזרה מן החוץ. כך עברו שבועיים.

אחד מהפצועים מת והיתר היו כה חלשים עד שלא יכלו לזוז ממקומם. החפירה שרצה עכברים, פשפשים וכינים וכל גשם שוטף היה הופכה לאמבטיה בטית בוך. שלושת הסמלים עמדו על סף התמוטטות עצבים ועל מנת להעסיקם התחיל שאדוק להתפלל בצוואת שלוש פעמים ביום. הוא לא היה מעולם





שלושה פצועים קל. גדוד שריון סיני שניסה לנתק את דרך נסיגת כח המחץ הותקף ע"י טייסת מפציצי ב' 26 והושמד ע"י נאפלים וראקטות. הכח חזר דרך הפריצה שבחזית בעוד ששאדוק הוטס ישירות לבית חולים שבעורף. האיכר הקוריאני ומשפחתו הועברו לדרום קוריאה. ניתן להם מענק של 10.000 דולר ובית חדש. הבת נשלחה לבית ספר תיכוני על חש" בון הממשלה האמריקאית. שאדוק עצמו קבל שלושה אותות הצטיינות גבוהים והוחזר לארה"ב. הוא מצא להפתעתו הנעימה כי אשתו החלימה בינתיים מרוב צרות. כאשר הודיעו לה כי בעלה נעדר וחושבים כי הוא מת. היתה דאגתה לשלום ילדיה כה עזה עד אשר התגברה בכח הרצון על מחלתה האנושה.

אשר לשאדוק, עצמו, הוא חתם על שרות קבע ממושך ומשמש עתה מדריך להצלה אווירית בבסיס הדרכה של חיל האויר בראנו שבמדינת נאוודה.

חטיבה יונית המסופחת לכוחות ארה"ב שפעלה בשטח זה. היונים העבירו את שאדוק בגיפס לתחנת הקרקע הקרובה של חיל האויר. ברם, שאדוק סירב לקבל עזרה עד אשר לא אורגנה פלוגת המחץ להצלת חבריו הגוססים. מפקד טייסת ההצלה הקרובה החליט כי אי אפשר לחטוף את הפצועים מתוך מחנה האויב בהליקופטרים. הוא בקש עזרה ממפקד חטיבת הש"ריון הסמוכה והלה אירגן פלוגת מחץ של 8 טנקים, 8 זחלים ו-20 גיפים. בחפזי מטוסי טייסת ההצלה הסתננה הפלוגה לעבר החזית והמתינה ביער הסמוך למחנה הסיני. שאדוק הפצוע טס כקצין תצפית באחד המטוסים והדריך את כל הפעולה. הסינים נמלטו לחפירותיהם בתחילת התקפת האויר המרוכזת ואז פרצו הטנקים את הגדר וחטפו את הפצועים ממש מתוך האש. כ-300 סינים, לרבות קצינים בכ"רים, נהרגו בפעולה זו. נפגעי האמריקאים היו רק

(המשך מעמוד 230)

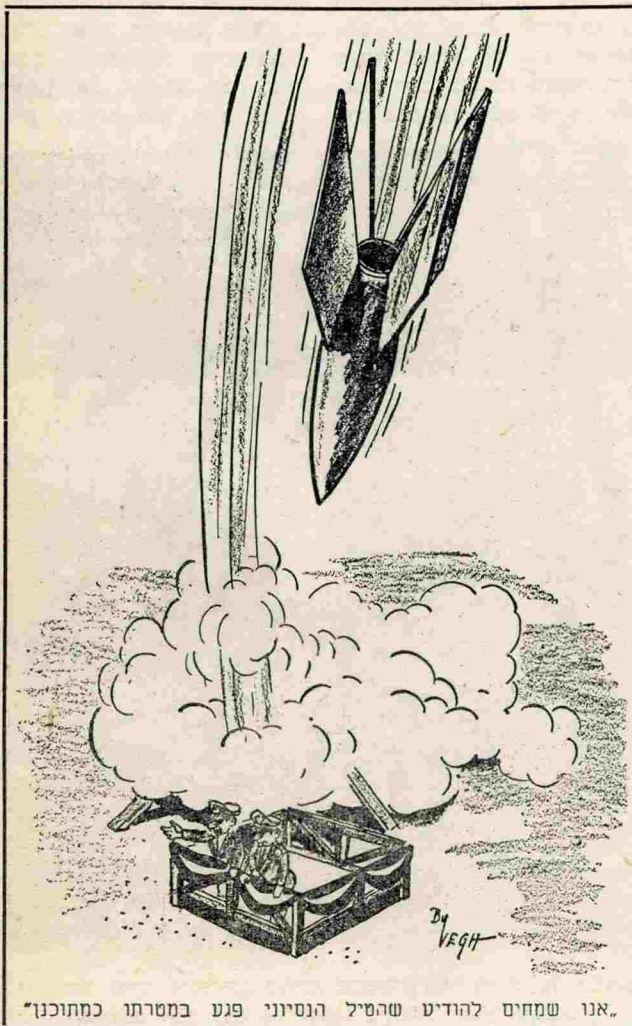
ציארלו יאגר, האיש שנהג בו לראשונה מעבר למחסום הקול, צולם האקס"1 בעת נפילתו מתוך הברי"50 שעה שמוטי 86'9 וטי"33 מתמרנים סביבו.

קטע אווירי קצר זה דרש חר דשי תכנון שלמים. הוא צולם בגובה 27.000 רגל, גובה כה רב עד כי סרט הצילום קפא תכופות והתפורר בידי טכנאי ההסרטה. גם על המצלמה היה צורך להגן מפני מזג האוויר. דבר זה הושג ע"י הרקת שמן הסיכה והחלפתו בחומר סיכה על בסיס גראפיט, שאינו קופא.

הקטע צולם במהירויות סליר ניות. בנוס ממש, החזק האקס"1 בטווח צילומי ובמוקד במשך עשר דקות כמעט.

„אפילו בעזרת חמצן ובגדים חמים היו תגובותי רשלניות ביר תר בגובה כה רב", הוא אמר. „היה עלי להכריח את עצמי לבצע תנועות פשוטות כגון התאמת המוקד והפניית המצלמה.

בסך הכל, עברה יחידת ההסרטה של קטעי האויר בסרט, טייס הסי"לון" כמעט 70.000 ק"מ וביצעה 100 גיחות במטוס הצילום ב"45. היא בילתה 250 שעות באויר, אך התוצאות הצדיקו את המאמץ מא"חר והעניקו לסרט נימה אוטנ"טית משכנעת כפי שלא הושגה על ידי סרטי תעופה רבים,



„אנו שמחים להודיע שהטיל הנוסיוני פגע במטרתו כמתוכנן“



הכניס את קטעי "המבט לאחור" לתוך הנסיעה, שנראתה לו מש' עממת, הוא הוסיף בדיחות קטני טנות—הסיגרים, הדגים, הזבוב, ור אפילו רמו דקיקון של רומאנס — הנערה והראי. אולם כל זה לא עזר כדי להחיות את הסיפור כולו. הסרט יענין את בעלי המקצוע, אך הרי לא למענם, ובעיקר לא למענם נוצר, תפקידו ויעודו — לענין את כל הצופים.

אולי לא ויילדר, אלא לואיס בוננאל (רוביניון קרוזו) היה נחין כאן. לא הברקות הומור, אלא דר ראמה של איש בודד, מקוטע ומי רוחק מכל העולם. גיימס סטיוארט מצוין בתפקיד לינדברג, אך הוא מגוסה מדי, מלוטש מדי, יש יותר רוטינה אפילו בחן הנאה שלו, כאשר אנו מסתכלים בצילומי לינדברג מתקופת הטיסה ההיסטורית ומשוים אותם לצילומיו של סטי וזרט, היינו מעדיפים לראות בתי פקיד זה שחקן צעיר יותר, "טרי" יותר, פנים חדשות ומישחק שאינו בטוח כל-כך. יש לציין לגנותם של אלה אשר הציגו את הסרט בארץ, שהם קיצרו סצנות רבות בגלל אורכו, ובכך הרסו לחלוטין את השלימות ההגייונית-הסגנונית של ויילדר (מחלה של קיצור הסרטים נפוצה בגלל ההסכם, בין ההסתדרות ובעלי הקולנוע, הקר בע את אורך ההצגה ל-134 דקות. מעל לזמן הצגה זה יש לשלם שעות נוספות).

הסרט השלישי, השייך לסוג חד לוצי האויריה הוא הסרט הבריטי פורץ השחקים. הפעם אין זו ביר גראפיה או חלק מביוגרפיה של גיבור היסטורי-ממשי. זוהי עלי לה בדויה, אך ריאלית מאוד מבי חיינת הבעיה הטכנית והגישה הפי סיכולוגית. העלילה מתרחשת בבית חרושת ליצור מטוסים. הבעיה — מיבחה של סילון חדיש. המייצרים אינם יכולים להתגבר על מיכשול הגובה (לחץ). בגובה מסוים מת מוטט המטוס ונופל יחד עם טייסו מטה, והשאלה, אותה מעמיד הסרט, היא אולי החשובה ביותר לא רק לגבי התפתחות התעופה, אלא

לאחר 31 שנה זה נראה כמו בדיחה...).

בדד במרחבים הוא ממש סרט היסטורי, הוא מכסה את תקופת חייו של לינדברג מאז צין במוחו הרעיון לעבור את האוקיאנוס ועד להגשמת החלום. חייו לפני הפעור לה ניתנו כאן בצורת כמה "מב" טים לאחור" בעת הטיסה עצמה ותוך-כדי ההכנות. סרט ארוך מ אוד שהתרכזו בתיאור תקופה קצר רה כליכך מוכרח היה להיות מר דוקק ומדויק, אך יחד עם זה גם איטי ומשעמם. אולי משום כך נבחר כבמאי וסופר-שותף בילי ויילדר (איכה ירדת אדם, שדרות סאנסאט, סטאלאג 17, סאבריינה, אהבה אחר הצהריים), הידוע כאיש, שיכול להחיות כל סרט בעלילה מלאת חיים, מתובלת בהומור. ויי לדר עשה את מיטב יכולתו. הוא

טבעי גם לסטאיות. התכנון המי דוקק של הסרט הטיל את אור הגרוטסקה והגיחוך על משפטים צבאיים, אך השאיר ללא צל וחר שש את יר"ר בית הדין, המייצג כאן את הצבא (צ'ארלו ביקפורד), וכך יצאו החוגים הצבאיים "יב" שים מהמים", ואילו מיטצ'אל הפך לגיבור לאומי חשוב.

מיטצ'אל סלל את הדרך לעוצמת חיל האוויר האמריקאי, צ'ארלו אי. לינדברג סלל את הדרך להשתל טות האדם על המרחב האוירי, בדד במרחבים (השם המקורי טפרי ריס אוף סאנסאט-לואיס — שמו של המטוס, בו עבר לינדברג את הרי אוקיאנוס האטלאנטי) הוא חלוקת כבוד לאחד החלוצים החשובים ביותר של התעופה, האיש שעבר ראשון את המרחק שבין ניר יורק ופאריס ללא חניה (היום,



גרי קופר (בילי מיטצ'אל) שמיאל תפקיד ראשי בסרט על המשפט המפורסם אשר נבע מהחלוקת בין חיל האוויר והצבא.



**לפסד הכסף**

עייפים, סרט צרפתי, שביום על ידי איז ציאמפי ("ליל הנשים", "עבר לתאור", "טייסים מעל נאג" אסאקי"). לבעיה יש כאן שני אסי פקטים מרכזיים: 1) להראות את ניוונם המוחלט של אותם הגיבורים, שלא מכבר הכריעו את גורל ההיסטוריה ועתה, בהיותם נטולי המטוסים והאשור הרשמי להרוג, הם דומים יותר לילדים קטנים מאשר לאנשים מבוגרים; 2) לא חשוב באיזה צד לחמו, לא חשוב אם היו המנוצחים או המנוצחים, לגבי דידם אין הבדל, כי מה שלא יקרה — הם המנוצחים. הם הסי חוטים. ובמפתחם זו הם קרובים יותר איש לרעהו; הטייס של חיל האויר הצרפתי קרוב יותר אל הטייס מהלופטוואף, מאשר אל בני עמו שאינם גיבורים עייפים. כי הלה מבין לרוחו יותר, הוא מרגיש בדיוק כמוהו.

של קלוז: מוכרחים להעז. כי האדם חייב לכבוש ולהתקדם. וכי דאי לעשות זאת אפילו על אף הקרבנות הרבים. סרט מעניין מ' אוד. המהווה תעמולה מאין כמוה לגיוס כוחות חדשים לקאדרים האויריים. אולם יש בו מישגה אחד. הבמאי דיויד לין (הפגישה המקרית, נועד לגדולות, חופשה בונציה) מודאג יותר על ידי המע' רך הטכני המסובך של הסרט (הוא זכה בפרס אוסקאר עבור הקלסת קול המוצלחת ביותר) מאשר על ידי בעיותיו האנושיות. והללו היו לא פחות חשובות מהמטוסים וה' מנועים.

**פסיכולוגיה של טיים**

יש סרטים, הקשורים בתעופה, והמטוס עצמו אינו מ'שחק בהם תפקיד כלשהו. דוגמה בולטת ביותר היא זו של הגיבורים

לגבי התפתחותו של העולם כולו: האם כדאי להמשיך ולנסות? האם התוצאה, המטרה, האם היא מסור גלת להצדיק קרבנות כה רבים? לשם מה לנסות? מה זה יתן בסופו של דבר? מה עלול לתת כיבוש החלל האוירי? הבמאי הר צרפתי אנרייז'ור' קלוז עשה בר זמנו את הסרט הניהיליסטי ביותר — את שכר האימה. בסרט זה הוא מציע פילוסופית — חיים משלו: אם הנך עומד מול גדל, ויש ברצונך לטפס ולעבור אותה — הרגע. לא כדאי, ראשית כל — אתה עלול להיהרג תוך כדי הטיפוס. ואם כבר, לאחר כל המאמצים העל-אנושיים תצליח — תראה, שמאחורי הגדר היה מגרש ריק... פירוש הדבר: שב במ' קום ואל תנסה להתקדם. לא כדאי וגם מסוכן. בפורץ השחקים יש לנו פילוסופיה מנוגדת לחלוטין לזו



מוכרחים להעז, כי האדם חייב לכבוש ולהתקדם, וכדאי לעשות זאת על אף הקרבנות הרבים — השקפת עולם זו מוצגת בסרט התעופה הבריטי פורץ השחקים.



ורמוזו בכל פעם, שלאחר מאמצים כאלה מוכרח המטוס להינצל. ואם כבר ידענו שהוא מוכרח להינצל, ובנייתים „האכילו“ אותנו בתיס ליות, אבדו המתח והענין יחד. אך אם הבמאי ויליאם אַי. וְאַלמָאן (משפט לינץ, בשדה הק"ב) ניסה בכנות לעשות משהו מהגבוהים והאדירים, הרי קשה לומר זאת על הקולאגה שלו ג'ון פֶּאָרֹאוּ בצפונות הגורל. לפֶּאָרֹאוּ היה כבר נסיון מר אחד בשטח „תאונות מטוסים“ — אי בשמים, ואיראפשר אמנם להאשים את צפונות הגורל בתכונה בויה זו, אך אפשר להאשימו בתכונות בור יות אחרות. פֶּאָרֹאוּ בנה הפעם את סרטו סביב סנסאציות על גבי סנסאציות: אסיר פוליטי חשוב, בנו הקטן של גאנגסטר, פראים העוסקים ב„מקצוע נדיר“ — הם חותכים את ראשי האנשים ומצ' מקים אותם לגדול של מישימש, ועיקר הסנסאציות — „פצצת הסאָכס" מס' 1 — אניטה אַקברג. כל זה ועוד אטרקציות מסוג ב' כונסו במטוס, שטייסו הראשון הוא גיבור אמריקאי טיפוס — ציניקן־שתיין, שבעומק לבו אצילי ואבירי, ולידו הטייס השני — אב־טיפוס של שלימות רומאנטית, מתרחשים שם דברים רבים — אהבים, בוגדים, יורים, מחקר טטים, מקדישים את החיים למען הזולת, אך את הסרט פוקדת צרה אחרת, שאין ממנה מנוס — כל זה מצורף בצורה מאומצת ומ' בוצע במלאכותיות דוחה.

לא מכבר הוצג אצלנו סרט אמריקאי אחר, המציג אחד המ' צבים המגוחכים ביותר בתולדות התעופה והקולנוע יחד — ילִיָה. הסרט הזה נוצר ונכתב למען השחקנית דוריס דיי, שהשקיעה בו את כספה שלה. נקודת השיא הדראמטי של הסרט הוא הרגע, בו ילִיָה, הגיבורה של „יצירת מופת“ זו, דיילת לפי מקצועה, לוקחת לידיה את ההגה של מטוס נוסעים גדול ומביאה אותו לב' חיתה מוצלחת. כנראה האמינה דוריס דיי, שסכנה באויר היא

אני מצטער להודות שלא קרא תי את הספר הגבוהים והאדירים, ואין באפשרותי להשוות עמו את הסרט (אני מצטער רק משום שהיו כאלה, שציינו כי הספר היה טוב בהרבה מהסרט). בעצם, השוואה כזו אינה הכרחית להשמעת דבריי בקורת. היא נותנת משהו רק במקרה והמאמר מופנה בעיקר להשוואות בין שתי הקונבנציות השונות. ובמקרה שלנו נידון הס' רט בלבד. והוא מאכזב מאוד, מלבד המוסיקה של דמיטרי טיומ' קין (בצחרי יום, הענק). מורגש שהכונה של הסיפור להציג לפי



סצאנה מתוך הגבוהים והאדירים.

גיננו שורה של אנשים שונים, בעלי אופי מגוון, המהווים חברה מקרית שנאספה במטוס, העושה את דרכו מווייקי שבהאָויי לניו־יורק. ברור, שהמטרה הראשונה היתה לקרב אלינו את האנשים הללו, להפוך אותם לידידינו, להכ' ריחנו לפקפק, לפחדו, להיאבק ול' קוות עמם יחד. ובכן, זה לא קרה. הם נשארו זרים, קרים, בלתי מוכרים, רחוקים ולא מעני' ינים. וכאשר חיהם היו בסכנה, לא היה איכפת לנו ביותר, ובכל הניסים והנפלאות שעורר שם „דן השרקן“, פשוט לא האמנו. כי לא היה לנו ברור די הצורך מיהו דן, ואת מה שעשה משכו לאינסוף

הגיבורים עייפים, אומר הסרט, הם אינם מתאימים לשום דבר אחר, אלא להפצין ולהפגין ול' השמיד — תן להם מלחמה חד' שה — או יקומו לתחיה. בימי השלום הם גמורים ומחוסלים.

יש בסרט זה נימה דאָפּאָטיסטית מסוכנת, נימה של יאוש שחור. אין שום דבר בסרט זה שית' מודד נגד היאוש, שיהווה מישקל נגדי, בעל ערך ממשי. האהבה? הידידות? החלומות? כל זה פסול כנגד הכרזתו של „הרשע“: „גבל זה מקצוע. אני עוסק בו זה 20 שנה. ומה אתם יודעים על כך?“ אילולא הרגש הפאָציפיסטי הע' מוק הטמון ברובו של סרט זה, הוא היה נרשם כאחד הסרטים המזיקים ביותר בתולדות הקול' נוע. אולם רגש פאציפיסטי זה מצדיק את קיומו. יש בו כמה סצאנות נהדרות, ביחד ארתו הקטע הסיור־אליסטי בור, בהש' פעת התקליט, רואים שני הט' ייסים את המאוורר כמטוס. צלילו הופך לרעש־מנוע, הם מתחילים לחיות, הם זוקפים את גביהם, הם זונקים לתוך „הימים ההם“, בהם הם קבעו את גורל העור' לס... המישחק עומד על רמה גבוהה מאוד, ביחוד הופעתו הבלתי־נשכחת של קורד יאָרגאָנס בתפקיד הטייס הגרמני.

**סכנות ותאונות**

קל יותר לעשות סרט על יוצא' דופן מאשר על האופייני. קל יותר לעשות סרט על שבת, מאשר על יום חול. קל יותר לעשות סרט על אנשים גדולים, מאשר על אנשים קטנים ואפ' רוריים. לכן קל יותר לעשות סרט סביב תאונת־מטוס, מאשר על טיסתו הרגילה. בטיסה רגילה חייבים המהברים לחפש ולמצוא אלמנטים דראמטיים פנימיים, בו בזמן, שהתאונה כשלעצמה מספ' קת חומר דראמטי־יצוני, שקל לבנות סביבו את הסיפור כולו. אלה מהווים את האחוז הגבוה ביותר בין סרטי־תעופה, העוסקים בעלילות־שלום.



זועקת. יש לקוות שמייצרי התער מולה הווי יודעים לפחות למי מיועדים סרטיהם. הם מבינים, כי לא תהיה להם השפעה כלשהי על אנשים בעלי רמה וטעם.

חיל המחץ האוירי הוא סרט אמריקאי, שמתפקידו להסביר לעור למ כולו (וביחוד לאזרחי ארצות הברית) את חשיבות כוחות-המחץ האויריים לגבי בטחון המדינה. והסרט מנסה להבהיר שלוש נקודות-מפתח של חיל-מחץ זה: (1) קאדרים מספיקים, מאומנים היי טב, מסורים בלב ובנפש למולדתם ולמקצועם התעופתי; (2) כוונות מתמדת; (3) פיתוח יעיל של כלי-לחימה ותובלה. ובעיקר פיתוח דגמים חדשים של מטוסים. יש לציין, שהנקודה השלישית הובררה בצורה המוחשית ביותר, כי כדי להבהירה נזקקו מייצרי הסרט לחומר דוקומנטרי עשיר ואפקטיבי — וזה עמד לרשותם. הוצגו בסרט דגמים שונים של מטוסי-קרב ומטוסי-תובלה. הם הוצגו על הקרקע ובאויר, בודדים וברטיסות, מכל הזוויות האפשריות ומכל המרחקים האפשריים, בצבעים ובשיטת ויטאפון.

עד כאן הכל בסדר. אולם כדי להציג את הקאדרים ואת הכריזנות היו זקוקים לעלילה אנושית. והצורה היא, שעלילה זו היא ארטיסטית, רואים מיד, שלא חומר הקרקע משרת אותה, אלא היא



צפונות הגורל סביב מטוס ואניסה אקברג.

את הימים הטובים. מטוס זה הוכיח גם לפעולה במערכה אחרונה. תודות לו מנצח האיש את אויביו, אך יחד עמם ממת גם את האויבת לבו. אחר מכן, כאילו כדי לסמל שהמטוס וכל הקשור בו עשו את שלו — הוא שורף אותו. לגבי דידנו לא התעלה המטוס כדי סמל — הוא נשאר כלי שרת, אמצעי פיזי ישיר לפתרון הקונפליקט הדרמטי.

**תעמולה ישירה**

יש סרטים, הדומים לפלאקאטים. מגמת הסרטים הללו מוגשת בצורה ישירה, גסה, פרימיטיבית

הרקע ההולם ביותר לתצוגה מתאימה של „כוכבת הכלי-כולה“.

**המטוס משמש אמצעי**

בסרטים רבים מופיע המטוס כאמצעי, שבעזרתו מתפתחת העלילה. אין הוא מהווה מרכיב, אין הוא גיבור או מישכן-גיבורים. תפקידו כתפקיד מכונית, אניה או עגלה בסרט אחר. נסתפק בדוגמאות של שני סרטים.

בצע לזבח הוא סרט אמריקאי העשוי על ידי הבריטים. בימינו עלול דוקא המטוס לעזור לשר אפים לבצע. קבוצה המורכבת מגנבים-פושע, גנב „סתם“ ואמריקאי אציל, הזקוק לכסף למען מטרה נשגבת (שביסודה רומאטיקה כר גיל...), הנמצאת במטוסי-תובלה צבאיים, משתלסת על הצוות ובריחת עם מטען הזהב. הסרט מרכיח ללא צל של ספק שהפושע אינו משתלם, גם אם בוצע בעזרת מטוס.

הסרט אוֹאִזִים מתוצרת צרפת-גרמניה מנסה להפוך „פרימוס“ המופיע במערכה האחרונה לסמל, הטייס שמר על אנטיקה זו מימיקריירה התעופתית שלו במלחמת העולם הראשונה. הוא עצמו הפך בינתיים לסוחר-הרפתקן במדבר אפריקאי, אך אהב מדי פעם ללסוף את מטוסו, שהזכיר לו

**ראשי-הלהקה וה„סוכן החשאי“ הגרמני**

וינס ברנט, שחקן הקולנוע ניהל את פעולות המתחיה שלו בהתמדה כזו שעד מהרה הפכו פניו מוכרים לכל קורבנותיו ונאלץ להפסיק. על פי רוב פעל בהוליווד ובסביבותיה ומבצעיו המוצלחים ביותר היו כאשר שיחק תפקיד של סוכן חשאי גרמני. פעם הופיע כקבלת פנים לכבוד ראשי-הלהקה של הר.א.פ. אשר שהה בקליפורניה בימי מלחמת העולם השנייה, כראש משלחת רכש מטוסים. ווינס ברנט למד לטוס, ומתמצא יפה בנושאי התעופה. בעת קבלת הפנים התודע אל הקצין הבריטי והחל שואל שאלות בעלות אופי טכני ונקב. כעבור זמן מה העמיד פנים שהשתכר, והחל משמיע פליטות פה שהצביעו על כך שהוא מרגל גרמני, אחר כך ניסה ללא הצלחה לטשטש את הרושם. האנגלי כה נבהל, עד שנשתלק בשקט מן המקום וצלצל לאחד ממנהלי חברת לוקהיד, שמהיר לנסוע למקום רק כדי להיכוח שה„סוכן הגרמני“ איננו אלא ידידו הוותיק, ברנט.



טח להוטוי-צילום. רק אז אפשר היה להסריט את פרי דמיונם של המחברים בצורה שתשביע את דרישותיו של הצופה, הרוצה "להאמין" במה שהוא רואה.

הסידרה האמריקאית פלאש גורדון שייכת לסרטים ראשונים בש"טח זה. הארי באַסטער קראָבי, המ"גלם את פלאש גורדון, הוא מעין טארזן בסטראטוספירה. העלילה הטארזנית הטיפוסית מתרחשת בספינה בינכוכבית ובכוכב מא"דים. דוגמת הפרוטוטיפ מהג'ונגל מציל פלאש את נערותו מידי מפ"צלות ואנשים מפלצות. ההסברים הטכניים מחוסרי כל יסוד מדעי ואינם אלא גורם לאפקט חיצוני נוסף. הסרטים האחרונים מסידרה זו רציניים יותר, אולי משום שגם העולם התקדם בצעדי ענק לקראת התגשמות החלומות הנועזים ביותר.

טכניים מעניינים או סדרים שיש בהם יותר מהשיגרה.

### עלילה דמיונית

במחצית השנייה של שנת 1957 החלה התקופה של הספוטניקים והטילים. אך כמו בכל שטח אחר, כך גם בשטח כיבוש החלל, הק"דים דמיונו הפורה של האמן את המציאות הטכנית. ואם אמנם לא זהה תמיד המציאות, שבאה אחר מכן, עם הדמיון, אם היא אפילו עולה על כל המשוער, הרי בינ"תיים נהנים אוהדי העלילה הדמיונית מדעית מהפאנטאסיה העשירה הזו. מעטים יימצאו שיוכלו להגיד בלב שלם, שלא נהנו בתקופה מסוימת מספריו של ז'ול וָאָרְן. התקופה של עלילות מדעיות דמיוניות בקולנוע החלה עם התפתחות מספקת של הטכניקה בש"

שנועדה לשרת את חומריה הקע. וכאן הנקודה החלשה של הסרט. העלילה השטחית גוררת אחריה מספר הכרזות פתטיות, הנשמעות בצורה מלאכותית ואין מכאן מנוס. הרבה יותר מענין עלול היה להיות סרט דוקומנטרי נאה על חיל המחץ האווירי. שם מותר כבר להשתמש בצורת פלאקאט — ואין זה צורם. לתפקיד ראשי בסרט זה נבחר ג'יימס סטיוארט (הוא גם שיחק את לינדברג ב"בדד במרובים"). הצלחתו בתפקידים תעופתיים מוסברת על ידי מעמדו הצבאי — סטיוארט בחייו שם חוץ לאמנות הוא גנראל של חיל האויר האמריקאי. ובתור שכזה יש לו הבנה גדולה יותר מאחרים בבעיות התעופה והוא גם מסוגל למלא את תפקידו בקלות ונאמנות יתרה.

סרט שני מסוג זה הוא תעמולה לשירותי התעופה האזרחית בכלל ולחברה האנגלית ב.י. או אי טי פרט — טיסה ללוד (שמו המקורי — מבין העננים). יש חשש, שסרט בריטי זה נוצר בכספי (או לכל הפחות בהשתתפות רצינית) ב.י. או. אי. טי. החלק העיקרי של העלילה מתרחש על הקרקע, בשדה-תעופה בלונדון. מוצגות כאן בעיות רבות של הארחה ומופע לפנינו הצוות הנאמן, המסור והמקצועי, של חברת התעופה הנ"ל. אותו דבר קורה באויר. כדי שלא יהיה משעמם — יש להוסיף גם עלייה. מדוע לא בעית העלייה לישראל? נושא לא רע... כאשר הבמאי אנרי ז'ורז' קלזון עשה את טאָנֶן לפי ספרו של הכומר פראָו, והיה עליו להעתיק את העלילה מימי ביניים אל ימינו, הוא החליף את אמריקה הדרומית, המקום המקורי למותה של מאנון לארץ ישראל. מאנון ואהובה היו מעפילים, שהותקפו על ידי הערבים. העובדה שלסרט טיסה ללוד הוכנסה עלילה הנוגעת לעלייה לישראל אינה הופכת את הסרט למכשיר-תעמולה למען הארץ; החלק "המקצועי" של הסרט חיוור למדי, אינו כולל כל חידושים



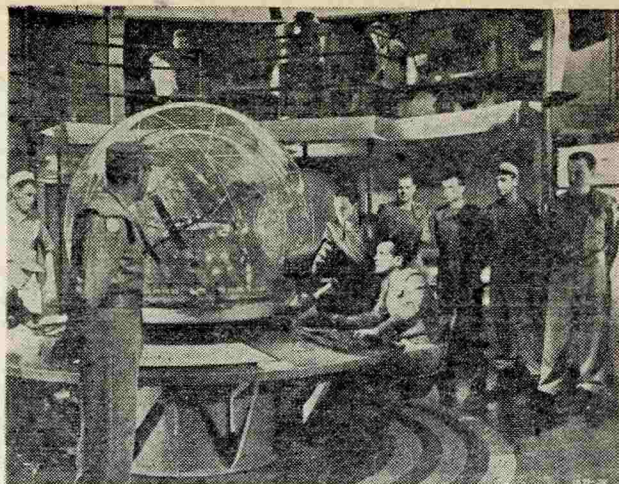
תפקיד ראשי בחיל המחץ האווירי נמסר לג'יימס סטיוארט, טייס-מילואים.



**למסך הכסף**

קים; אותה הדרך הקשה, שהוביל לה להצלחה. ורק אחר מכן — המיבצע. כל הפוסטים הללו, שנראו יבשים וקרים, ואפילו משעממים, הפכו בידי התסריטן ר. סי. שאָרֶיף והבמאי מייקל אנדרסון לדראמה מרתקת. אך הם לא הסתפקו באסי פקט מיבצעי בלבד. יש כאן רגש אנושי, שמקורו בהיכרות הקהל עם הטייסים-המבצעים. אמנם אין זמן רב לכך, אך המייצרים הש' תדלו לתת לנו לכל הפחות את העיקר — כמה תכונות של טייס זה או אחר, ולאחר שאנו רואים אותם חוזרים, לאחר שהסכרים פוצצו ונהרסו, לגבי דידנו הדרא' מה עדיין לא נגמרה. אנו מחכים בקוצר רוח כדי לראות מי חוזר ומי נפל. אין כאן מתקפות הר' ליוודית, אין ההתחמקויות תחת כותרת „למען המולדת“. הייִאדס הם חייִאדס, אך התפקיד הוא תפ' קיד, וכאשר נודע לפרופסור מספר האבידות הוא ממלמל: „אילו היי תי יודע שזה יהיה כך. לא הייתי עושה את נסיוני“. אולם גיבסון מעמיד אותו על טעותו. הוא מס' ביר לו, שכזו היא המלחמה. בא' מת, כזו היא המלחמה — גיבסון, שיצא בשלום ובכבוד מהפעולה הקשה ביותר בקריירה תעופתית' מלחמתית שלו, שכתב על כך גם את הספר חופי האויב לפניך, שעליו, בחלקו, בוסס הסרט — אותו גיבסון נפל כמטוסו כעת פעולה שיגרתית מאוחר יותר (אין זה שייך לסרט). מישחקם של ריצ'ארד טוד (גיבסון) ומייקל ראָדגרייב (ואליס) עולה על כל מה שנתנו לפני סרט זה ואחריו.

לסידרת סרטי־המיבצעים משתייך גם הסרט האמריקאי נשרי העם, על המיבצע המפורסם ביותר ב' תולדות העולם — טילברפלייט — השלת הפצצה האטומית על הי' רושימה באוגוסט 1945. אך בה' ציגו לפנינו את קולונל סיבסט, לא המיבצע עצמו היה חשוב. אם כי הסרט עוסק בהכנות למיב' צע, בסדרי הסודיות המיוחדים, אך העיקר היא הצדקת המיבצע בכלל והאיש שביצע אותו בפרט.



סצאנה מתוך הטיסה לחלל (הבמאי פראד מקליאוד וילקוסט).

היוו ללא צל של ספק חומר פילמאי אדיר. ואם עוד אפשר היה למצוא מאחורי הקלעים של המיבצע גם סיפור אנושי מענין — הרי מה טוב. לא תמיד מת' ארים את המיבצע בעזרת גיבורים אמיתיים. זאת עושים רק במקרה שכדאי להציג את הגיבורים הא' מיתיים, כשיש בתולדותיהם חומר מתאים לדראמה קולנועית. אם אין משהו מעין זה, טובה יותר עלי' לה בדויה לחלוטין (גם במקרים של תיאור גיבורים אמיתיים „מ' תקנים“ את האופי ואת המאורעות פה ושם).

הסרט הטוב ביותר מסוג זה הוא ללא צל של ספק פורצי הסכרים מתוצרת בריטניה. הסרט מתאר את מפעלם האדיר של פור' פסיר ואליס ומפקד־כנף גיבסון, שהרסו את הסכרים הענקיים על הנהר ריין בעמק הרור. היה זה אחד המיבצעים החשובים. הקשים והמסוכנים ביותר שביצע על ידי האויריה בכל ימי קיומה. ואליס היה המתכנן הטכני — הוא שיצר את הפצצות המתאימות ועיבד את שיטת השלכתן מגובה נמוך ובצורת ריקושאָט על פני המים. גיבסון היה המבצע. הסרט עובר את השלבים של הגשת התכנית, ספקות המיניסטריון והמטה, נס' יונות מרובים, כשלונות, פיקפור

בין הסרטים הללו מצטיין „הטיר' סה לחלל“ פרי עבודתו של הב' מאי פראָד מקליאוד וילקוסט. מל' בד עלילה מענינת, הטומנת בחובה גם עקרונות אנושיים חשובים, מוגש לנו מערך מסובך, אך מרתק ביותר של „ציווד־תעופה“ בעתיד (שנת 2100). עקרונות המערך הטכני הוה מבוססים על הגיון מדעי, ואם כי הדמיון הפורה של המחברים פועל הרחק, הרי יש בדברים אלה הגיון. כל זה מבור צע בצורה משכנעת ביותר, בלי' טוש טכני הגבוה ביותר. השגיאה החמורה ביותר של הסרט היא, שהסבריו הטכניים מסורבלים מדי לגבי הצופה הממוצע.

**האויר בקרב**

פרק שני זה של הרשימה מוקדש לסרטי־קרב תעופתיים. יש בסרטים אלה גם מומנטים אחרים, שאינם שייכים יש' רות לקרבות, אולם המשותף ביניהם, שכל מה שמתרחש, עיקרו בפעולות מלחמתיות. יש לציין, שבין הסרטים האמרי' קאיים שנוצרו על נושא זה, ניתנה עדיפות מרעפת לאויר' רית הצי לעומת חיל־האויר.

**מיבצעים**

מיבצעים „קלאסיים“ של חיל־ות' האויר בימי המלחמות האחרונות





ריצ'ארד טוד (מפקד-כונן גיבסון) בפורצי הסכרים.

הסרט הקודם, הוא איננו תעמולה גסה ביותר, אך הפעם אין כאן זכר של מיבצע בעל ערך. יחד עם זאת יש לציין שתי נקודות מעניינות מאוד בסרט זה: (1) ניי תוח היחסים בין מפקד הטייסת לבין פיקודיו; (2) הסצנה, בה מוביל טייסו של סילון אחד את חברו הפצוע שהתעוור בסילון שני, לנחיתה מוצלחת. שתי הסצנות מעניינות אולי משום שיש בהן משהו מקורי, משהו ששייך לסרט זה בלבד.

אורדונים צוללים עם השחר זוהי דוגמה "קלסית" ממש איך להפוך סרט על אויריה ימית להר צגה המשעממת ביותר. הסיפור והקונפליקט אינם שווים מאומה, המישחק למטה מכל ביקורת. ואם

זה שנים. מענין, שלא מורגשת כאן כלל שנאה למטילי הפצצה. לעומת סרט זה נראה הירושמי מה בלהבות דל, מבולבל, כמעט אינפאנטילי. הזוועות המבויות אינן עושות רושם. לסרט חסרה הגאווה האופיינית לסרט הראשון — הוא מבכה ומילל, משאיר את הרושם השלילי ביותר.

### תעמולה ישירה

דוגמת תעמולה ישירה לתעופה שלא במצב מלחמה, נעשית גם תעמולה ישירה לאויריה בקרב, וכדוגמה נוכל לקחת שלושה סרטים אמריקאיים.

הראשון — לחק הנמרים מבר סס, דוגמת גשרי טוקוריי, על ספר מאת גיימס אי. מיצ'נר. ודוגמת

כדי למלא תפקיד זה בוחרים האמריקאים בדרך המקובלת והנודשה שלהם — מלודרמה אישית. ובכן לפנינו טיבטס (רוברט טיילור) — נחמד, סימפאטי, עצום — טייס מצוין, מפקד שאין כמוהו, בעל נהדר, אב בסד. בסיכום — ממש מלאך מן השמיים... ועל ידי קומביניציה זריזה של הנתונים האישיים והנתינים הכלליים של המלחמה מנסיים המייצרים להעביר את הקול שלהם. מבחינה תעופתית אין הסרט נותן הרבה. אין כאן גושפנקה מיוחדת של מיבצע בעל חשיבות ענקית. דוגמת פורצי הסכרים, כי, כנראה, לא התכוונו להטות את ענין הצופים מחייו הפרטיים של טיבטס.

והסרט האחרון — שמות בדויים — לפי ספרו של גיימס אי. מיצ'נר — גשרי טוקוריי בבימויו של מארק רובסון (עלילה ומשפט, בית האמצעים), אפשר בצדק להכלילו בין סרטי התעמולה הישירה והגסה, אך אינני עושה זאת משום שהנושא המרכזי שלו הוא מיבצע מסוים — הריסת גשרי טוקוריי במלחמת-קוריאה. המיבצע עצמו צולם על הצד הטוב ביותר, אך היתר דוחה. במקום דראמה פסיכולוגית, המקיפה טיפוסים שונים מתוך חיל-האוויר של הצי אנו זוכים בשירת-תהלה, שעלינו לקבלה בצורה "עוורת".

### תוצאות המיבצע

התוצאה של המיבצע האוירי המפורסם — הטלת הפצצה האטום מית על הירושימה — שימשה נורא לשני סרטים יאפאניים ילדי הירושימה והירושימה בלהבות, הסרט הראשון נאסר על ידי הצנזורה בשל הזוועות שבו, אך יחד עם זה הוא הטוב שבין השניים. אם כי עלילתו מאומצת ומלאכותית מדי, הרי הרקע הענייני מפתח על הכל. כדביכד עם הצגת הטלת הפצצה בצורה אלגורית-פיוטית רבת רושם, ניתן כאן תרשים ענייני של תוצאות השפעת הקרינה הרדיואקטיבית, הנמשכת



אָסיאַב הטייס הקיטע זהו ללא צל של ספק אחד הסרטים הסוויטיים המעניינים ביותר מאלה שראינו אחר מלחמת העולם השנייה. יש בו כנות בגישה ומקוריות בביצוע. אך אין הכנות נובעת מרמו כלשהו על תכונות שליליות, העלולות להימצא בנפשו של הגיבור המ"ה הולל. מִאָרְיאָסיאַב הוא גיבור ברית-המועצות, והוא עשה דבר גדול — התגבר על עצמו לאחר שאיבד את שתי רגליו, סיגל לִי עצמו את ההליכה המושלמת על פרוטזות מיוחדות וחזר לשרותו כטייס קרבי. הכנות שבסרט נרבעת מהמלחמה הפנימית שבתוך נפשו של הטייס ומהמאמץ העל־אנושי להתגבר על הקשיים הפסיכיים והפיזיים בדרכו אל המטרחה הנשגבת. הבמאי אלכסנדר סטולפר והשחקן קאדוצ'ניקוב הגיחו לנו יצירה בלתי־נשכחת.



סצאנה מתוך להק הנמרים

שות לעצמה מידה רבה יותר של כנות) השיגרתיים בוחרים בדרך הפשוטה והקלה — הפוך את גיבורך ל"סופרמן" ודיינו! האחרים מחפשים פשרות — הם אומרים משהו ומהססים לטיים, הם מרמזים זים ומטשטשים וממגממים. והתור צאות הן לרוב עלובות, כי אם האמן אינו בטוח בעצמו, אין ליצירתו סיכוי.

הביוגרפיה של הטייס מיאָרְיאָסיאַב

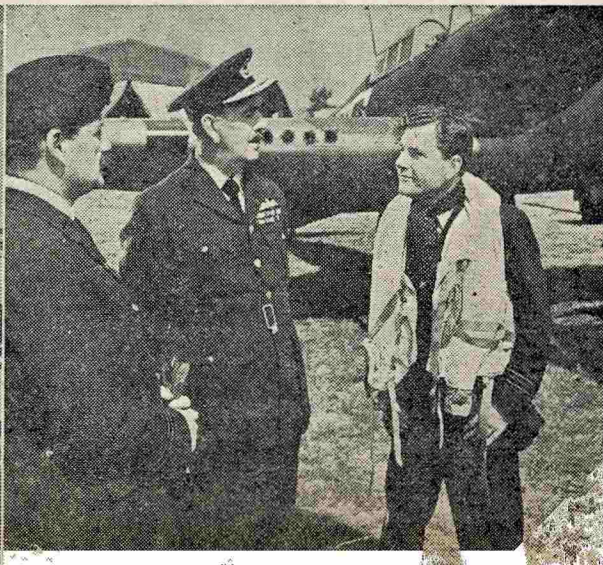
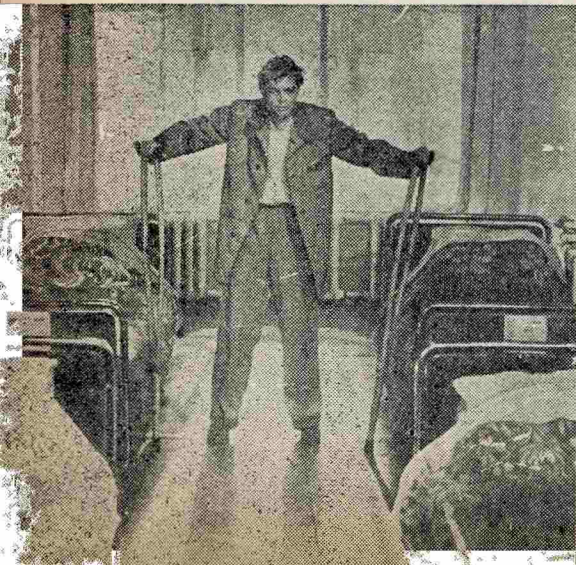
רצו להראות לנו את פעולותיה של נושאת־מטוסים, יכלו לעשות זאת בסרט דוקומנטרי.

מצב גרוע יותר מתהווה ב־טייט דחף, שם נעטף הכל בעטיפה של מלודרמה סאָכארי־חרדל לפי המסורת. הכל נראה מעורר שה מלבד מספר צילומי־קרב, ש־אינם יכולים לפצותנו על ריבוי השטויות.

### ביוגרפיות

ביוגרפיות של טייסי־קרב הן חלק לא מבוטל במערכת סרטי־עלילה אויריים. ביוגרפיות אלה אינן קלות לביצוע. מי שניגש לעשות סרט ביוגרפי מחיי טייס שועדנו חי, או מת זה לא כבר, נוכח לדעת חיש מהר, שהוא לִי־חוץ על ידי הנטיבות: עליו לִי־חור בין אמת, כנות ויושר לבין "חלוקת־כבוד". בחייו של כל אדם יש צדדים חיוביים ושליליים. יש תכונות שעשוהו לאיש גדול, ליד תכונות אחרות, שמוטב לא להזיכירן. אך אם לא להזכירן — גקבל תמונה של גיבור מושלם ובדוי, שאיש לא יאמין בקיומו. הסרט יקבל אופי תעמולתי מגוחך. מצד שני — להזכיר ולפתח את השלילה זוהי פגיעה במטרה של "חלוקת כבוד", באיש עצמו (אם הוא חי) או בזכרו (אם כבר איננו בחיים). הביוגרפים הקולנועיים (משום־מה לסופרים הדבר קל יור, תר, המלה המודפסת יכולה להרר

שני הטייסים הקיטעים זה מול זה: באדר האנגלי (מימין) ומאריאסיאב הסוויטי (משמאל).





פעם לא להודות בכך בפה מלא, להשאיר „חורים“ בחייו הפרטיים של ויד ולנסות לסתמם על ידי „מיסדר“ בדיחות, ביניהן כמה בסגנון הראינוע האילס (האוסף „הקלאסי“ של הקומדיות משנות 20—1915) — זריקה עוגות קצפת בפרצוף או התות מים. התחמקות כזאת אינה מוסיפה לסרט כבוד, והיות וויד אינו אחד הגיבורים הגדולים של האויריה הימית, הרי נשאר לנו ליהנות ממספר קטעים, בהם מורגש סגנונו המיוחד של פורד, ולפסול את היתר.

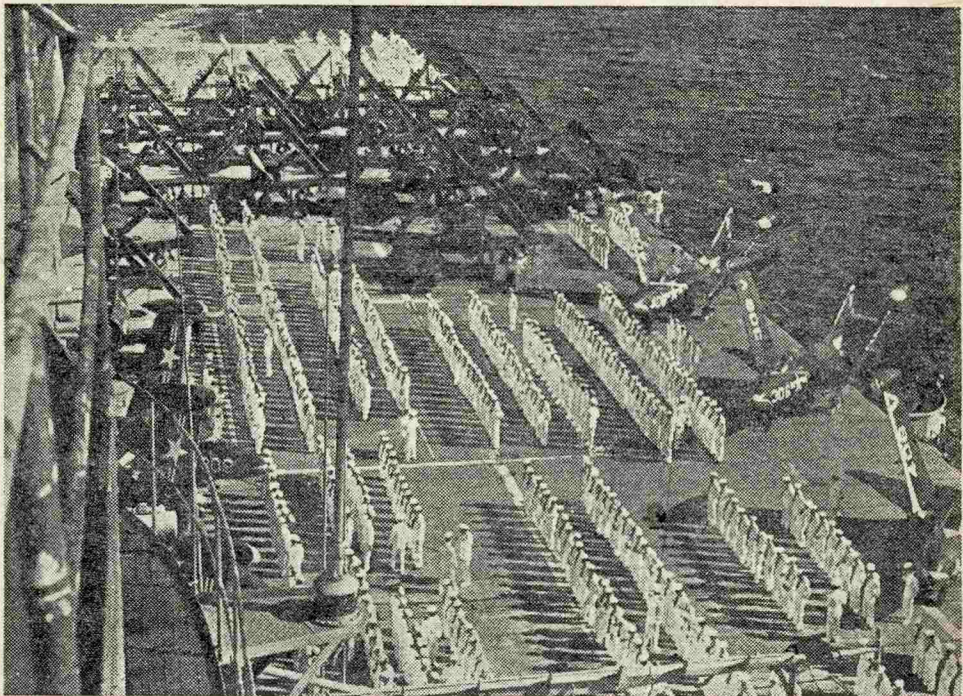
שתי דוגמאות אופייניות של „שיר תהילה“, המאחד גם תעמולה „על-אנושית“ לגיבור וגם תעמולה ישירה לחיל האויר האמריקאי הם בשליחות גורלית (סיפור חייו של הטייס מקקונאָל, שנפל בקוריאה) והימנון הקרב (דין האָס, הטייס שנהיה כומר ואחר כך חזר להדיות טייס). אך אם הנך חושב קצת על הבעיה כולה, קל להגיע למסקנה, שטובה יותר הדרך של

הובילה דרך חייו אל הוליווד. שם התיידד עם הבמאי ג'ון פורד וכתב תסריטים לכמה מסרטים. בימי מלחמת העולם השנייה חזר לשרות האויריה הימית, אך מוכי רח היה לעזוב, כי מצב בריאותו לא הרשה לו להמשיך.

סיפור נאה ויפה, ובכך מה הבעיות? ובכן הבעיות הן מרובות ולגמרי לא פשוטות. אויפו של ויד אינו מהמושלמים ביותר — הוא (וביחוד היה בימי צעירותו, לפני התאונה) קל דעת, פזיז, רשלן, וכל התכונות הללו ביחד מתחברות לאופי אכזרי מבחינה מסוימת. האופי הזה הרס לחלוטין את חייו המשפחתיים — את אשתו ואת שתי בנותיו. וכאן עמדה בפני פורד אותה הבעיה הנושנה — לומר את האמת או לשקר? הוא ראה את שתי הדרכים כפסולות, לכן בחר להתרכז בתכונותיו החיוביות של ויד על החן המיוחד שלו, לרמוז על החיים המשפחתיים ההרוסים, אך אף

להיות מעין „אנפאן טאריבל“. והוא באמת כזה, תכונה זו עושה אותו לאנושי יותר, אך אין היא מורידה מכבודו כגיבור.

הבמאי ג'ון אָאָר עשה מהאדמירל הוסקינס בהים הנצחי פסל מושלם ומרוחק של גיבור, אך הבמאי ג'ון פורד (אחד הבמאים הגדולים ביותר של הוליווד — בעל 4 אוסקארים, שעשה בין היתר את המלשין, יקרתי קלמנטין, המחרשה והכוכבים, האדם השקט, השבויה בנכר) לא הסכים ללכת בדרך קלה זו בביוגרפיה של קומנדר פרנק ו. „ספיד“ ויד, על כנפי נשרים. הבעיה היתה קשה באמת. ויד היה בזמנו אחד הקצינים המצטיינים של האויריה הימית של ארצות-הברית. שיתוק, שבא לאחר תאונה קשה סיים את הקריירה הצבאית שלו. שנים היה מרותק למיטה. לאחר מכן, תודות לכוח רצונו התחיל להתהלך על קביים. הוא הפך לסופר וכתב סיפורים מסתוריים-בלשיים. מכאן



צאנה מתוך הסרט הים הנצחי, על סיפונה של נושאת מטוסים אמריקנית.



# 250 שעות טיסה ב-100 ג'חות על פני 70000 ק"מ מושקעים ביצור סרט אוירי אחד

## מצלמה רודפת סילונים

היוו היצור זיל פרתמן, (שיצר, אגב, לפני שנים רבות את אחד מסרטי התעופה הקלאסיים: „מלאך כי תופת“), סיליפ קוקרן, במאי קטעי האויר (טייט קרב ותיק), ויליאם קלוטיר, צלם אוירי וקפטן ס. נאש, טייס שנתמנה ע"י חיל האויר האמריקני כיועץ לעניני סר לונגים. ביחד עם טכנאי ההסרטה ומומחי חיל האויר שסופחו לצוות הם נעו מבסיס לבסיס במטוס תובלה חכור בעקבות „מטוס הצילום“ שלהם, מפציץ ב-45 סילוני.

### צלמים במסכות המצן

ידוע כי צילום סילונים באויר הוא מבצע מסוכן ביותר. מספר על כך הבמאי קוקרן: „מטוס הצילום שלנו צוייד בחלון זכור כית אופטית מיוחדת בעדו הת' כוננו לצלם את הקטעים האוירי ריים. דבר זה הוכח כבלתי מעשי. החלון הגביל את תנועות המצ' למה יתר על המידה. הברירה השניה היתה לצלם מתוך פתח' שעת-חירום פתוח, אך כאן הוע' מדנו בפני בעיה רצינית. כשה' דלת פתוחה, יהיה דיחוס התא בלתי אפשרי; והרי עמדנו לצלם בגבהים בהם האויר דליל ביותר והטמפרטורה היא עשרות מעלות תחת האפס“.

לאחר התייעצות במומחי תעופה שונים ובאנשי מחלקת הניסויים של בסיס „אדוארדס“, הסכימו הי' צרנים לבצוע ניסויי צילום כש' פתח-שעת-חירום מוסר. מששוח' ררה מ„כלאה“ עקבה מצלמת ה„ט' כניקולור“ אחר הסילונים במהיר' רות מסחררת. הצלמים נעטפו בב'

לא להשתמש ב„טריקים“ זהו בערך נושא הסרט התעופתי „טייס הסילון“ שהוכן לפני כמה שנים ע"י יצרן הסרטים והמטוסים האוירי יוז. כאשר החליט יוז למ' כור את חברת הסרטים „ר.ק.או.“ שהיתה בבעלותו, התנה תנאי שאת „טייס הסילון“ אין לכלול בהרזה. לאחר שיפורים וליטושים ממוש' כים הוציא יוז סוף-סוף את הסרט להפצה.

מהרגע הראשון של עבודת הה' סרטה ניתנה הוראה לא להשתמש בדגמי מטוסים זעירים וב„טרי' קים“ דומים, אלא לצלם את כל הקטעים המתרחשים באויר מתוך מטוס צילום מיוחד. הצעד ההגיוני הבא היה גיוס עוזרתו של חיל האויר האמריקני. התעמולה שחיל אויר זה הפיק מהסרט (במודעות מופיעים שמות ה„כוכבים“ כדל' קמן: „בהשתתפות ג'ון וויין, ג'נט ליי וחיל האויר של ארה"ב) הצ' דיקה את מאות שעות הטיסה והעסקת מאות אנשיו בהכנתו.

הכנת הקטעים האויריים נמשכה 16 חודש, בארבעה-עשר בסיסי אויר בכל רחבי ארצות הברית. הצילומים החלו בבסיס מטוסי הני' סוי ע"ש „אדוארדס“ הניצב על קרקעית האגם היבש מורוק באחת ממדבריות קליפורניה. את „הגר' עין“ של צוות ההסרטה האוירי

כאשר מטוס קרב סילוני רוסי נוחת בבסיס-אויר אמריקני באל' סקה מגלה קולונל שאנון (ג'ון וויין), לתמהונו הרב, שהטייס הוא ... טייסת — סגן אגה (ג'נט ליי) מחיל האויר הרוסי. היא מס' סרת שברחה מברית המועצות על- מנת להמלט מעונש על סירוב למלא פקודה, אך שאנון מטיל ספק באמיתות דבריה ומטיס אר' תה לבסיס פאלמר, שם היא נח' קרת ע"י הגנרל בלק (גיי פליפן).

שלטונות המודיעין מטילים על שאנון לפרוש את כנפי חסותו על הטייסת אגה, להטיס אותה במטוסי סילון ולהכיר לה את מנ' עמי החיים בארצות הברית במ' אמן לשאוב ממנה אינפורמציה על הכוח האוירי הסובייטי.

תוך כדי בילויים בשחקים וב' מועדוני לילה, מתאהב שאנון בטייסת היפספיה, אם כי היא משר' בה לו אהבה, הוא מגלה שהיא סוכנת ריגול מסוכנת. כשהוא „נק' רע בין חובה לאהבה“, הוא מקבל על עצמו משימה סודית ו„גמלט“ אתה לרוסיה. מכאן מתהפכים הת' פקידים במשחק „חתול ועכבר“ בין השניים.

לפני שהסרט מגיע לשיאו המ' רתק, מספיק הצופה לחזות באלפי רגל של סצינות אויריות עוצרות' נשימה באמיתותן.

רקע של חיל-האויר שלנו. הרי יש על מה לספר. ואולי אראה צופי מדי אם אוסיף עוד משאלה — שפרט זה יהיה טוב. כי רואים אתם, מרכז הסרטה, המייצר כמות גדולה של סרטים, יכול להרשות לעצמו „לקבור“ כמה מהם. לנו אסור. אם אנחנו נעשה אחד — עליו להיות באמת מצוין ...

בגישה, מציאת פתרונות לבעיות, המועלות כיום על הבד בדומה לגישושים באפלה. ברור, שאפשר יהיה כל כמה זמן להעלות בעמודי בטאון זה סקירות סרטי-תעופה. אך לא זאת אני מאחל לכם ול' עצמי. הייתי רוצה, שתנתן לי במ' הרה ההזדמנות לסקור ולבקר כאן סרטי-עלילה מתוצרת ישראל על

תעמולה ישירה מאשר פשרות דוגמת על כנפי נשרים. התעופה תמשיך להתפתח ומייצ' רי הסרטים ימשיכו להפיק סר' טים על רקע זה. ימשיכו בסוגים קיימים, אולי יוסיפו סוגים חדשים. צפוי לא רק שיפור ניכר בטכני' קה קולנועית (ובעיקר בניצול הצ' בעים), אלא גם (נקוה) שינוי



רשו. עקבות התעבות של מטוסי קרב סילוניים בגובה 37,000 רגל צולמו מעל קליפורניה, טכסס, פלורידה ואלבמה.

פעם אחר פעם, בין נסיעה אחת להברתה, ניסו המסריטים לשוא לצלם את הטלתו של אקס-1, המ טוס הראשון שפרץ את מחסום הקול. מבטן מטוסי-האק שלו, מס ציץ ב־50. גורמים רבים השתלבו בכשלון זה. בנסיון הראשון, נוכחו לדעת שהאקס-1 "סויז" מדי.

**100 גיחות — 250 שעות**

**באוויר**

לבסוף הושלם בהצלחה הקטע האווירי המסוכן, המדויק והמרתק ביותר שהועלה אי פעם על סרט צבעוני, כשהוא מוטס בידי מיוחד (המשך בעמוד 219)

אנטוניו, שם צילמו אוירובטיקה סילונית עוצרת-נשימה, סצינות בהן נראים מטוסי קרב בגלגולים, לולאות ותרגילים אחרים במהירות רבה.

**אקס-1 פוזז מדי...**

בחודש יוני יצאו קוקרן ואנשיו לבסיס האויר ע"ש אגלין בפלורידה לצילום מטוס הקרב לכל-מזג-אוויר — 94'9.

שם, מעל אגלין, על רקע מבני עננים מעוררי יראה, צולם הקטע שהוא אולי המחשמל ביותר בסרט כולו: ירוט לילי של מספצין ב־36'6 מנועי על ידי מטוס קרב 94'9.

בשמונה החודשים שלאחר זאת נע הצוות לבסיס האויר ג'ורג' בקליפורניה, שם צולמו מטוסי טייבר; קטעים אויריים בהם נדר

גדים מיוחדים וצויידו במסכות חמצן.

המכשול הבא שניצב בדרכנו, מספר קוקרן, היה מזג האויר. לצופה הטס לידו נראה מטוס סילון, ואף המהיר ביותר, כתלוי באויר. מאחר והוא רד יוו אטר במפורש את השימוש בדגמי מטר סים באולפן, היה הכרח לצלם את כל הקטעים האויריים על רקע מבני עננים. כדי שתתקבל תחושת מהירות על המסך בשעת ההקרנה, לכן נאלצו לעבוד בשיתוף פעולה הדוק עם אנשי המטאורולוגיה, תוך חיפוש אחר עננים מתאימים.

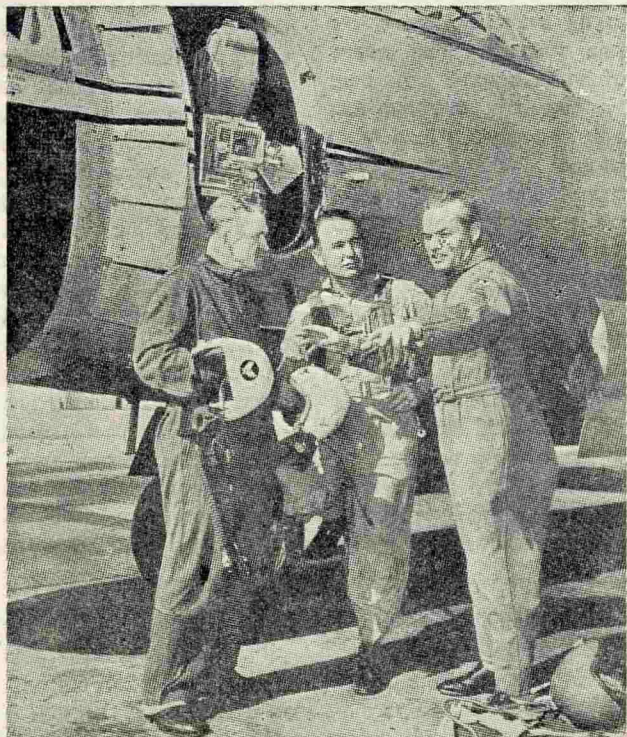
עובדה זה הוניקה את צוות ההי סרטה במירוץ שנערך על פני ארצות הברית כולה ואלסקה.

**רדיפה אחר השלג**

ממורק טסנו לדנבר לחמישה שבועות, כדי לצלם עננים מעל הרי הרוקי, פותח קוקרן. אחר כך, תוך חיפוש אחר שלג לקטעי הסרט המתרחשים באלסקה, טסנו לכיוון הקוטב הצפוני. גילינו את השלג הדרוש אך לא מצאנו עננים. אם כן, חורנו לפרגו, בדקוטה הצפונית. לאחר יום אחד בלבד של צילומי שלגים, החלה נושבת רוח חמה והשלג נמס. המטכנו לנוע לבסיס-אויר אחר במדינת מונטנה, שם מצאנו שלג רב ומוג אויר קריר אך שמים בהירים בלבד. לבסוף צלמנו את קטעי שמי מות השלג של אלסקה ואת בסיס האויר "הרוסי" בקט בנק, מונטנה, שדה התעופה הצפוני ביותר בארצות הברית.

היה זה בימי האביב האחרונים ולאחר שהייה קצרה באולפני ר. ק.או" יצא צוות ההסרטה לבסיס האויר ע"ש המילטון ליד סן פרנציסקו, לצילום מטוסי טייבר בפעולה. מעל הרי הסיארה ביצעו סילוני הקרב את תמרוניהם וקרן וצוותו את צילומיהם על רקע עננים אדירים.

כאשר נסתיימה העבודה בהמי לטון, אצה הקבוצה חזרה לטכסס, לבסיס-האויר ע"ש קאלי ליד סן



השלישיה שהיתה ממונה על צילום קטעי המיטה ברטם טייסי הסילון: (מימין לשמאל) פ. קוקרן, במאי החלק האווירי של העלילה, סרן ס. נאש וועץ מטעם חיל האויר, והצלם וו. קלוטיר — ליד מטוס הצילום שלהם, מפציץ ב־45, שבפתח-שעת-חירום שלו הותקנה מצלמת הסרטים הכבדה.



(המשך מעמוד 214)

גלוי" — שרבינגטון מנהל את מערכת המודיעין הבריטי בספרד ובפורטוגל.

ברי כי הגרמנים לא התנגדו לחסולו. אולם, מדוע לא עשה המודיעין הבריטי דבר וחצי דבר להצלת חיי אחד מפקדיו הבכירים?

ידוע עתה כי מטה שירות המודיעין בלונדון קיבל ידיעות מוקדמות על התכנית לחסל את האורד ושרביני גטון עוד ב־28 למאי. שלוש תחנות של אגף האוניה קלטו אז התשורות בין מטה המודיעין הגרמני בברלין לבין מרכזו הריגול הנאציים בספרד ובפורטוגל. מומחי הצופן הבריטיים ידעו כמובן לפענח את כל התשורות הללו. נוסף לכך האוינו סוכנים בריטיים. בעזרת אנשי המחלקה הצרפתית, לשיחות הטלפון בין המטכ"ל הגרמני בברלין לבין מפקדות שונות בצרפת.

שעות מספר לפני המראת המטוס הרגיש כנראה שרבינגטון, בחושו של איש מודיעין ותיק, כי משהו עומד להתרחש. הוא מהר אל בנין השגרירות הבריטית וט לפן משם ללונדון.

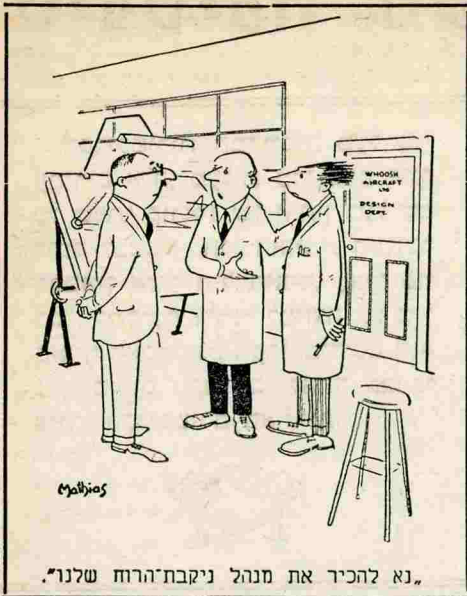
הקצין התורן במטה המודיעין, אשר השיב לשאלתו של שרבינגטון בקשר לבטחון טיסה 777 אמר: "אל דאגה, טיי. הכל בסדר..."

**ההאזנה היתה חשובה ממאה סוכנים...**

המטוס המריא באחור של 10 דקות, שנגרם עקב סרובו של האורד לעלות למטוס בנוסע מספר 13. אחרי שדולים רבים שוכנע האורד כי 13 נוסעים 47 אנשי צוות הם יחד 17 נפשות. אולם האורד צדק לבסוף. כרן האנס בלשטדט וששת היונקרטים שלו הוכיחו מעל מפרץ ביסקאי כי לא בריא לטוס בתור מספר 13.

תעלומת לסלי האורד באה על פתרונה רק עתה, 14 שנה אחרי הטרגדיה של "איביס".

בספר זכרונותיו מתאר הגנרל וילואני, מי שהיה קצין הבטחון הראשי של הגנרל מקארטור בעת מלחמת העולם השנייה, את פגישתו עם קצין בטחון ראשי של הכיחית הבריטיים בזירת האוקיינוס השקט בשנת 1944. הקצין הבריטי כיהן בשנת 1943 כסגן ראש שירות הבטחון בבריטניה. בשוחחם על עניני בטחון הפליט



„נא להכיר את מנהל ניקבת־הרוח שלנו“.

הבריגדיר הבריטי כי בטחון הקשר עדיף על כל דבר אחר. למעשה התרבונו כמה מטובי הסוכנים שלנו על

מנת לשמור על בטחון הקשר. שמעת בוודאי על האסון האוויר שבו ניספה השחקן לסלי האורד? ובכן. היה לנו שם עוד אדם, שהיה חשוב לנו עד מאד. אפס, ידענו כי האורד לא יטוס אם הסוכן השני יבטל את טיסתו. ידענו, כמובן, כי בלב הגרמנים יתעורר החשד שמאוינים לקו הקשר שלהם באם גם האורד וגם הסיכין השני לא יטוסו בטיסה 777. האוניה לתשורות הגרמנים היתה חשובה לנו ממאה סוכנים. לכן, לא היה לנו ברירה אלא להקריב את שני הסוכנים ואז יתר הנוסעים שוימן להם הגורל לטוס בחברת לסלי האורד..."

הגנרל וילואבי מציין בספרו, כי אילו רצו הבריטים להציל את חיי הנוסעים, יכלו בנקל לביים קלקול בנוסעים או במערכת הדלק, ולבטל אח הטיסה ללא חשד.

לסלי האורד, שהיה רגיל לשחק בתפקידי סוכנים נועזים נפל קורבן לחולשתו היחידה—נשים.

**טייס אוטומטי קל**

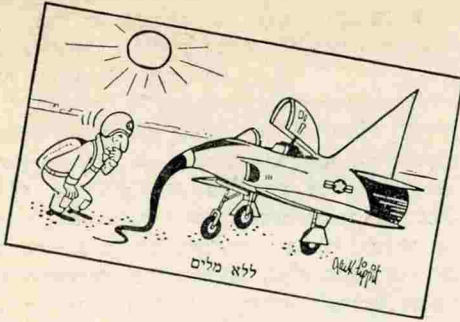
עחה אפשר כבר להשתמש בטייס האוטומטי גם במטוסי סיס קלים. המנשר החדש, פרפילוס, מיוצר עיי חברת סמרס ג'רוסקופ בסנסה מר' ניקה, קליפורניה. משקלו 17 ליברות והוא אושר עיי של שונות התעופה בארה"ב.

**לגודארד — זוג ידיים נוסף**

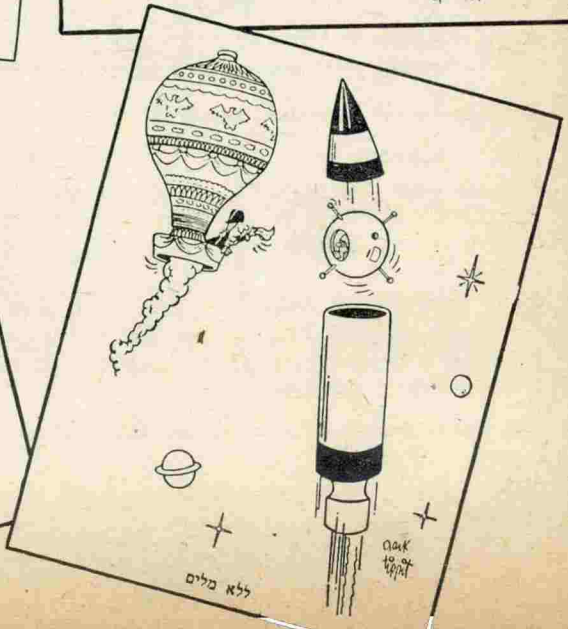
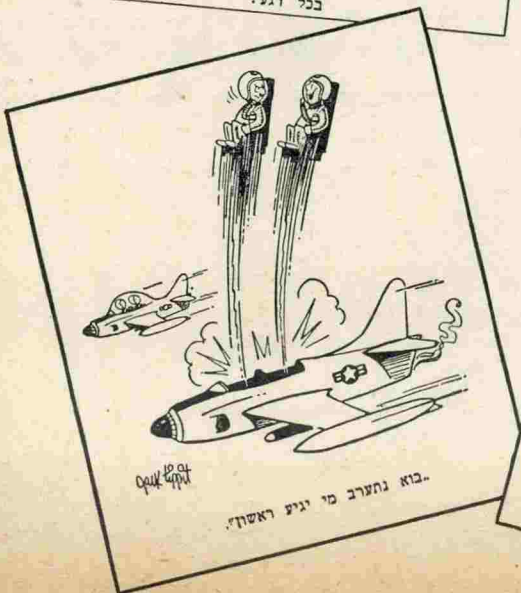
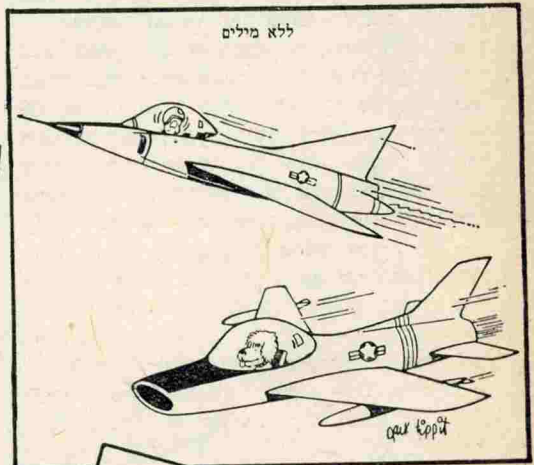
נבחר רוברט גודארד, אלמנתו של חלוץ הרקטאות האמריקני אשר בשנת 1914 כבר ניסח רבות מהנחות ההנעה הטיילונית, שערכן קיים עד היום, מתגוררת כיום בוורצ'סטר, מטצ'יזסטס בבית בו נולד ד"ר גודארד לפני 75 שנה. גבי גודארד עבדה יחד עם בעלה כשהיא כותבת רשימות, מצלמת את ניטוייו במצלמת קולנוע, ופועלת בדרך כלל כ"זוג ידיים נוסף". מאז מותו בשנת 1945 היא השיגה 131 פטנטים חדשים מבוססים על רשימותיו ונתוניו, ורשומים על שמו של רוברט גודארד.



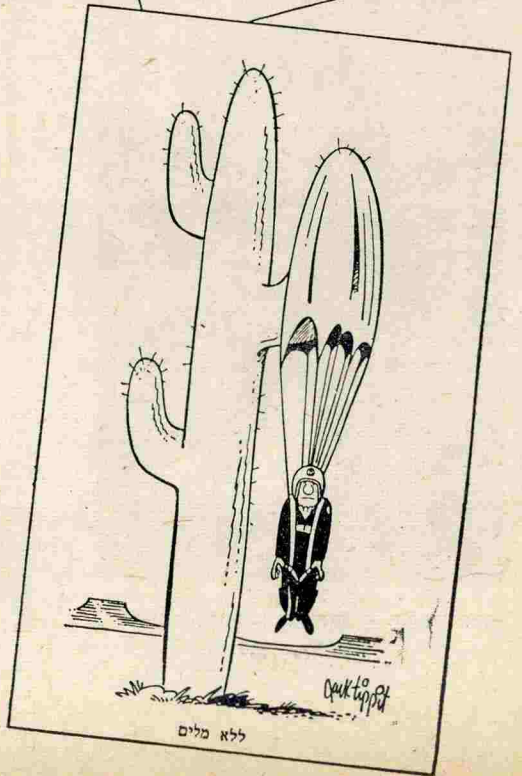
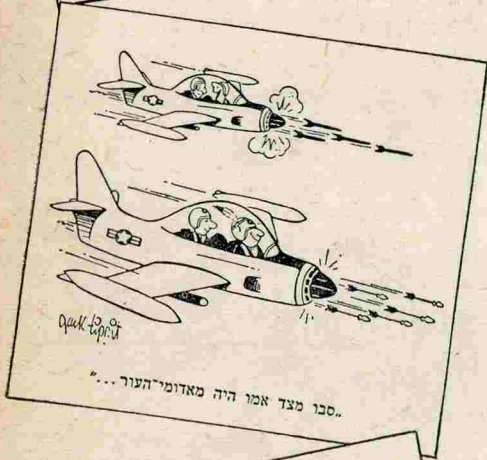
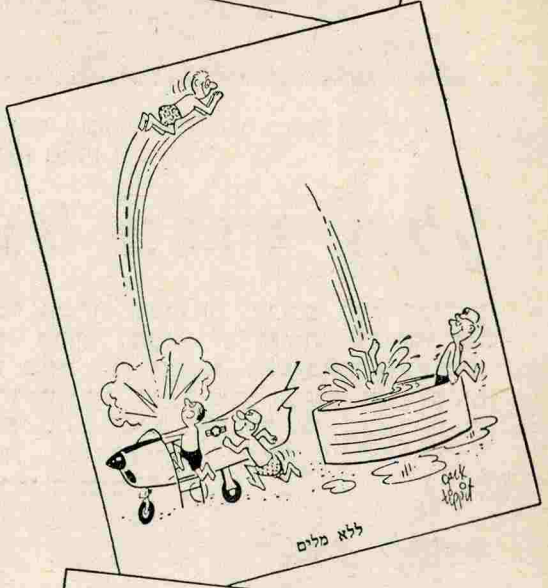
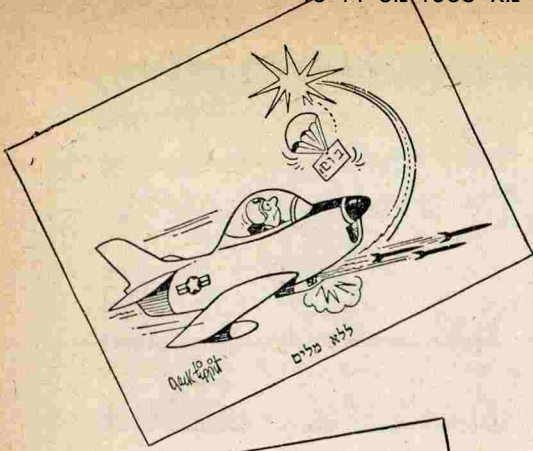
# טיפטיפה מטיפטופי טיפיט



הקריקטורות המחייכות מעל שני עמודים אלה, מעלות מדי פעם חיוך על שפתי קוראיו של ירחון בעל שם דומה לכטאון „חיל האויר“. המדובר בכטאון אגוד חיל האויר, „איר פר-רס“, כתב-עת רשמי למחצה של חיל האויר האמריקני. הקריקטוריסט הוא ג'ק טיפיט, הנחשב לאחד מטובי ציירי הקריקטורה האוירית.







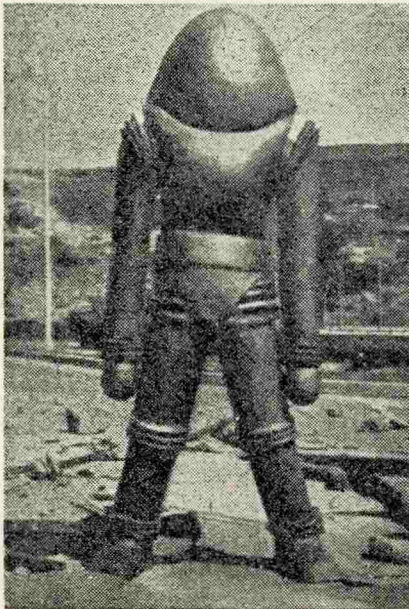




בשנת 1933 הטיל, קינג קונג את חתינתו על ניו יורק. כעבור 22 שנה (1955) היה זה הסטיגוזאור  
„גודצילה“ שזרע בהלה בטוקיו (מימין).

## על חללים ועל בגדי חלל

רבים זוכרים עדיין את סרטי המדע הדמיוניים, שגילם כגיל הקולנוע כמעט (בשנת 1902 יוצר בצרפת הסרט „המסע אל הירח“ בכימויו של ג'ורג' מליא, שקיבל את השראתו מויל וורן ומת. ג. וולם כאחד). כינתיים הלכה המציאות והדביקה את הדמיון עד כי בימינו תוהים אנו לעתים למראה תצלום: „האם הוא לקוח מתוך סרט הוליבודי או שמא אין זו אלא חליפת-חלל חדשה לשימושן של – אותו אויראי אמריקני צעיר שהתכודד במשך שבוע לקראת המיסה אל גרמי השמים?“

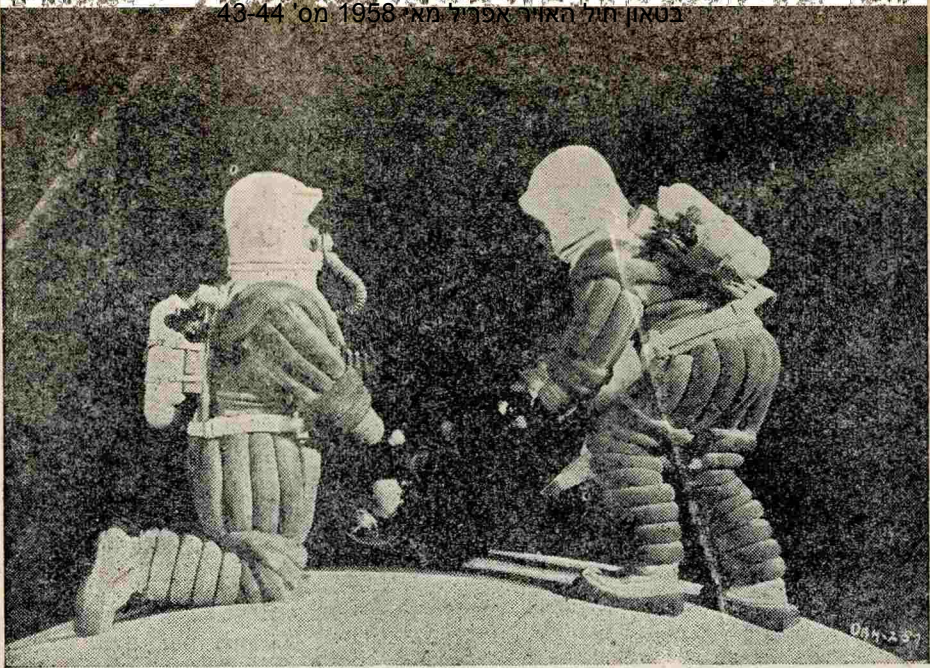


„הצלחות המעופפות תוקפות“ – סרט שיוצר, 1951 שנתים.



מתוך הסרט „פנטוס קריפט“ (הבמאי: מקי די) משנת 1935.

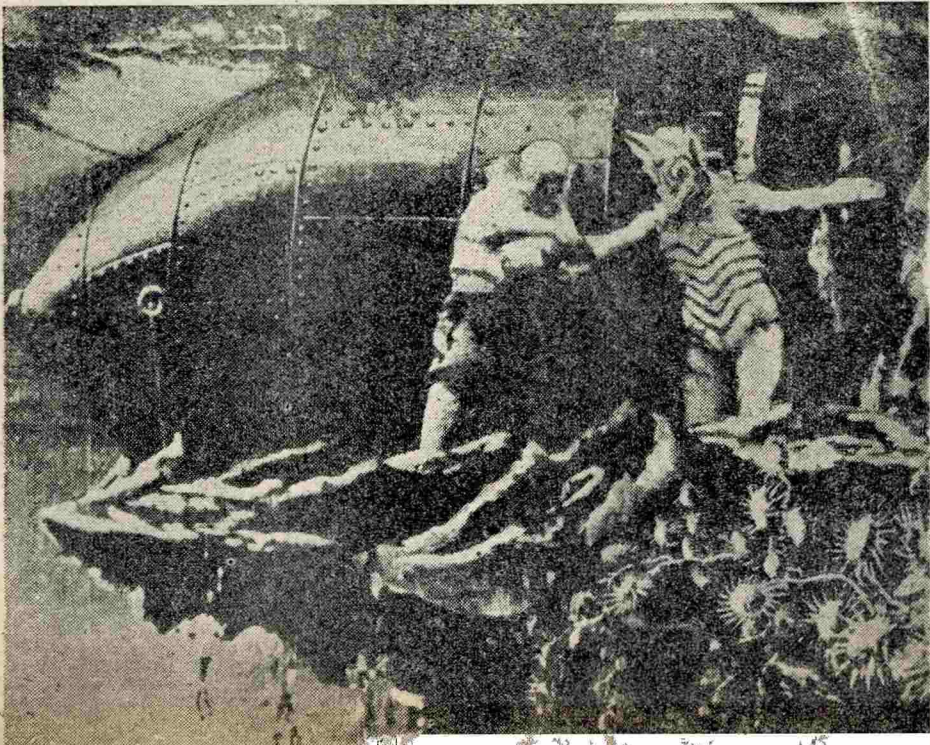




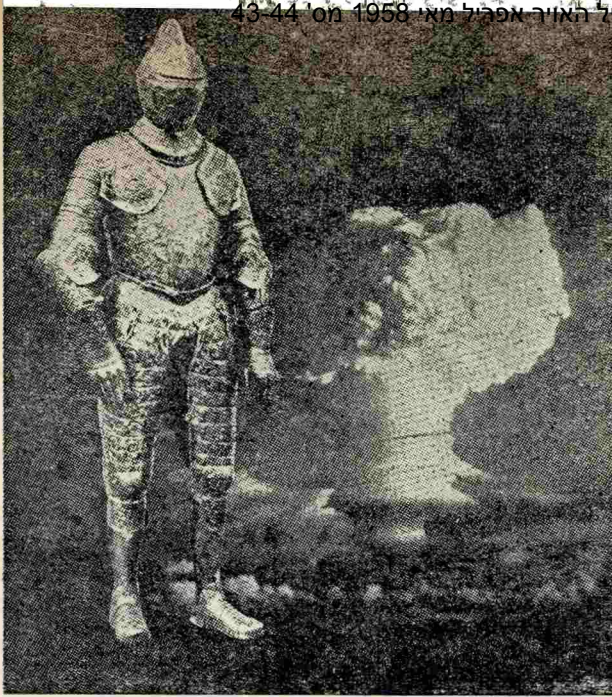
מכירים את הסמל של חברת הצמיגים הצרפתית „מישלין“? הוא מראה איש שכל אבריו עשויים צמיגים. ברם, לפניכם דוגמה טובה של חליפת-חלל. עשויות צמיגי אופנים. אל דאגה, זהו בסך הכל סרט הוליבודי בשם „ירח ברקיע“ („ר.ק.יאו“). שני האויראים (סליחה, ה„חללאים“) משתדלים להתגבר על פצצת קובלס ש„נפלה“ מתוך הירח המלאכותי.

\*

נכון, „המסע אל הירח“ של ג'ורג' מליא היה דמיוני ביותר; הוא לא היה מבוסס על נתונים מדעיים כדוגמת סרט המדע בן ימינו. אבל היה זה פרי עבודת נמלים והוא השאיר רושם בל ימחה על קהל הצופים לפני 56 שנה.







מותר לנו להניח שהזועה, המד" עית" הגיעה לשלב הנמוך ביותר, כשהמדובר ביצור מבעית זה, מתוך הסרט, שרידי היקום" (1955).

שריונו של אביר ימי הבינים מוצב באורח סמלי על רקע, פיטריה אטומית". אם רצונכם בכך, מיצאו בה סמליות; אס'לאו, חישבו על ההבדל שבין שריון אמנותי זה לבין חליפות החלל האמיתיות והדמיוניות.

אבסיפוס בגד החלל המעשי הוא חליפת המיטה בגובה רב מ"ו של חיל הים האמריקני, שתוכננה על ידי מהנדסי דאגלס בשביל טייסי ניסוי העומדים לעתים בתאר צות כאלו שאדם אשר משקלו 90 ק"ג נלחץ בכוח של למעלה ממחצית הטונה. בגד טיטה זה, שהועמד במבחני תא תת-לחץ עד לגובה של 33 ק"מ, מקרב את היום בו ינוע האדם בחלל החיצון ולא רק בחלל בתי הקולנוע.

המפלצת, פרנקנשטיין, פרי דמיונה של המחברת מרי שלי, גרם נידודי שינה למיליוני צופים בשנים 1931-5. השחקן האנגלי הדגול בוריס קרלוף גילם את דמות האימים.







# באוויר העולם

## ערוך בידי סרן יהודה צופר

פירושו „המתולתלת“, למחרת החד ליט אותו עתון שהכלב הוא זכר ושמו „לימונצ'יק“ (לימון קטן). אפילו במוסקבה כונה הכלב, בכר תביעת לכלכלה, בשם „מאלישקה“, ועתון ערב רוסי טען כי שמו האמיתי הוא דווקא „זוצ'קה“. רוב העתונים נאלצו להודות לבסוף כי זוהי כלבה ושמה כשם מצלמה גרמנית מפורסמת — לאיקה.

הבדיחה אודות תוכן הספוטניק הביא (עמוד השמל) הפכה לקלא-סית'עולמית, אך עתון איטלקי ניסה להפחית מכבודה של לאיקה: „אין זה הכלב הראשון בין הכר כבים. אל תשכחו את סיריוס!“

## הברווז הסמאכותי

### הראשון

התאוה להקדים את האחרים במסירת חדשות „גדולות“ פועלת כנרל זכוכית על קצות עצבי העתונות. כפי שהוכח על ידי הטיל הבלופיסטי שסוגר ממשרדי ארבע סוכנויות-ידיעות עולמיות.

„ברגעיים האחרונים של הסיסה“, הכריזה בהתלהבות הידיעה בניו יורק פוסט“, „איבר נוסע החלל כל חוש כיוון“. ה„פוסט“ היה רק אחד ממאות העתונים שהפ-ריחו את ידיעתה של סוכנות

משקאות, מושבים נוחים ומגבי משמות אוטומטיים. צר לנו על שלא יהיה מוכן לפני 1976.

„לאיקה, לאיקה המסכנה“.

העובדה שהכלב שינה יוסריום את שמו ואת תארו לא שינתה



זיל וורן „שילח“ לחלל פגז ענק הכלב שבו הפך ל„ליון“.

את העובדה שהוא נועד לכליה, אך עובדה היא שלא עבר מסלול בו לא יזכה לשם חדש. ה„ניו יורק טיימס“, שהקדיש סיפור שלם ליללות מבודדות, זיהה אותו תחילי כ„קורדיאבקה“, שם נקבי ש-

## ורוק אותו לכוכבים ...

לא היה אולי מאורע שעורר תגובות חייכניות כל-כך (אם כי מכוונות כלפי המחייכים עצמם) כשילוחה של הכלבה „לאיקה“ בספוטניק מס' 2. כותרות ראשיות נבחרו מילים ברבריות חדשות כגון סופניק, וופניק ופוצ'ניק. קריקטור ריססים צרכו עשרות ליטרים של טוש בציוור מרשל זוקוב וראשי ההגנה האמריקנית בכלובי כלבים בחלל. צלמים הנציחו כלבלבים סורקים את הרקיע בטלסקופים ואחד מהם אף חיבר „מונטאז“ בו נראה כלב הקולנוע המפורסם רינ'טיין בספינת חלל, אוחז בהגאים. סוכנות י.ו.פ. הודיעה כי עקרת בית באילינוי שמעה כיצד מסגרת הברזל של מיטתה קולטת את אותות ה„ביפ“ של הירח (שלושה קצרים ואחד ארוך, כמו החמישית של בטהובן). עתון ניו יורקי חשוב פירסם ראיון עם פסיכולוג-כלבים שהרגיע את חור-בבי הכלבים: „כלב זה מאושר בידעו שהוא נוטל חלק במשהו חשוב“.

מרבית העתונים בעולם פירסמו „ראיונות“ עם הולכי על ארבע. עתון בלגי, ציטט מקור כלבי מהימן בדרך כלל: „יש לנו תוכי-ניות לירח שיהיה מצוייד בדלפק





**העדרות מכרזר הארץ**

בלונדון, כשהוא מבאר מדוע לא יוכל להופיע בבית הדין למשפט על חניית מכוניתו שלא כחוק, כתב פרנק בארו לשופט: „התנדבתי השבוע ל־ מיטת חלל בירח מלאכותי או ברקיסה, כך שלא אוכל לדעת מראש אם אוכל להיות נוכח בבית הדין“.

קישור. העורכים דרשו: „ראינו והתרשמות מכלי ראשון רצויים“. דרש עורך אחר: „העתונים המת־ חרים טוענים שזו אשה, לא גבר. אשר“.

א.י.פ. לא היתה מסוגלת לאשר דבר וכך המשיך „בלופניק“ לעור־ פף במשך כל יום המחרת. לבסוף החל הדלק אוזל. בעקבות שיחה טלפונית עם ראש המשרד המוס־ קבאי שלו, ויליאם ג'ורדן, הוזיח „יש להתיחס לשמועות בוהירות רבה“. סוכנות י.פ. מסרה מושיב־ גטון את הסברו ההגייוני בהחלט של משרד החוץ האמריקני לאגדת איש־החלל: מקורו כנראה בתס־ כית על טיסה ברקיסות (דמינונית) ששודר יומיים קודם לכן על ידי רדיו מוסקבה.

למחרת, במברק ביניבשתי לעורכים, הודיע א.י.פ. כי שני כתביו במוסקבה שמעו את הש־ מועות זמן רב לפני שידור התס־ כית ונתנו להן „להתבשל“ 48 שעות לפני שהבריקו את הידיעה. מקורותיהם „המהימנים“: „כתב ממזרח־אירופה, אחר־כך כתב מד־ רחי נוסף, כתב מערבי ששמע את הידיעה מכתב מזרחי שלישי, ולבסוף, „שגרירות מערבית“.

כעבור שלושה ימים הודתה סוכ־ נות הידיעות הממורמרת כי: „אסר־ שייטד פרס טעתה ביחס לטיל המאושי“.

נסיונית לגובה של 300 ק"מ לתוך האטמוספירה כשבן אדם בתוכה, מסרו כאן מקורות מהימנים. כך החל המירוץ הסטרטוספירי שהשיג שיאים בהוסריאחריות.

ככל שהתקרבה שעת סגירת הגליון לעתוני הבוקר של ארה"ב, המריאה א.י.פ. יותר גבוה. בלילה היא מסרה, עדיין ללא אישור: „ברית המועצות ירתה רקיסה נושאת־האדם לגובה 186 מיל ל־ אויר והאיש צנח וחזר ארצה בריא ושלם, מסרו כאן הלילה מקורות מהימנים“. הסוכנות ציינה בסוף ההודעה כי „אין עדיין אישור

אסושייטד פרס, לפיה שיגרה ברית המועצות טיל מאויש לחלל, ברם, למרות כותרות ראשיות גגון האדומים טוענים שאיש הר־ קיטה נסק 186 מיל“ („דיילי ניוז — ניו יורק), היה ברור לגמרי כבר מההתחלה כי (1 הרוסים לא טענו זאת כלל; (2 הולדת הסופוטיק הדביקה אפילו עורכי חדשות מנוסים בתאווה לרתום כותרות ראשיות כמעט לכל טיל בלתי־מודרך.

האיש ברקיסה הסובייטית. הטיל האגדתי המריא ממכונת כתיבה במשרדי סוכנות הידיעות הצרפתית, כתוצאה מרמו טלפוני שנמסר מפי ראש המשרד המוס־ קבאי שלה קונסטנטין זרנקאו: „בפעם הראשונה הוכנס אדם לתוך רקיסה סובייטית, כפי שמאמינים בחוגי המערב“. ארבעים ואחת דקות לאחר־מכן, בעקבות הת־ קשרות עם ראש המשרד המוס־ קבאי שלה, הנרי שפירא, הוציאה גם יונייטד פרס מברקים לעורכים בהם הוזיחה כי יש „שמועות“ במוסקבה על רקיסה מאוישת אך „אין אישור רשמי“. גם רויטרס הצטרפה למקהלה, אם כי בכפפות משי על ידה.

ואז, כשעה וחצי לאחר מברק ט"צ, מסרה אסושייטד פרס, הגדולה שבסוכנויות הידיעות, ביר־ לטין שהוצא כביכול במוסקבה (אם כי נכתב למעשה בלונדון): „ברית המועצות שיגרה רקיסה



כמה מהכותרות הראשיות שפרחו בעקבות הברווז המלאכותי.

רשמי כלשהו, אך הוסיפה: „השתיקה הרשמית — לאור הש־ מועות המציפות את מוסקבה — נותנת מקום להשערה שמא... ניסוי הרקיסה המאוישת לא היווה הצלחה מלאה“.

„האם זו אשה או גבר?“ „למחרת, הרעישו עורכי עתונים מכל העולם את כתביהם במוסקבה ב„רקיסות“ (המונח שניתן על ידי הכתבים לשאלות על ידיעות שנמ־ סרו על ידי מתחרים) משלהם. „פרנס־סואר“ הפריסאי ו„דיילי מייל“ הלונדוני פירסמו ציורים בעמוד א', בו נראה איש־החלל בבגד־חלל, מתקן־גישימה ורצועות־

**הביצה וחיל האויר**  
בקוטב הדרומי בחנו אנשי מדע וחילים את הביצה הש־ בורה האחת והיחידה שהיתה כלולה בתיבות הביצים שהוצ־ נחו על ידי מטוסי חיל האויר, אחר־כך גילו איגרת כתובה בעפרון: „הביצה נשברה לפני שהטלנו אותה, חיל האויר“.





**חמשיר האטום**

חתן פרס נובל לשנת 1938, איש המדע הגרמני אוטו האן, אשר פיצל את אטום האורניום, מרגיש כנראה אחריות אישית כבדה כתוצאה מחלקו בפיתוח הפצצה האטומית. כיום, בגיל 78, הוא מצטט לעיתים חמשיר שחיבר בהיותו בשוויצריה:  
 על פיצוצו של האטום  
 האנושות כולה שקדה  
 עתה עלול הוא  
 בכל יום  
 להחזיר המחמאה.

**סילונים מעל קארקאס**

חיל האויר המעולה באמריקה הדרומית, חיל בן 200 מטוס, כולל קנברה, טייבר, וומפיר התקומם נגד מפקדו, רודן וונצואלה מרקוס פארז חיימנו, בן ה-43. אולם האויראים נתיאשו חיש כאשר יתר השרותים לא הצטרפו אליהם והמהפיכה נכשלה.

המרד פרץ בעת חגיגות השנה החדשה בקארקאס; גנרל הוגו פואנטס, מפקדם גבה הקומה של 20,000 חיילי הקרקע של וונצואלה, נמצא בדרכו לקבלת פנים בבית נשיא המדינה כאשר נאסר על ידי המשטרה החשאית. אותו זמן נחטף גם קולונל יוזס מריה קסטרו ליאון, תת-ראש מטה חיל האויר. סוכן רשת המרגלים הפנימי, ה"סגורידאד נסיונאל", שהתחפש לקצין חיל האויר, גילה שקולונל קאסטרו ליאון הוא המנייג של מחתרת האויראים, וכי גנרל פואנטס, עומד בראש המתקוממם בשורות הצבא. הנשיא חימ'נו לא התרגש יתר על המידה מהמאסרים.

בשני בסיסי האויר הגדולים בקרבת מארקאי, 80 ק"מ מערבית לעיר הברייה, חישמלו הידיעות על המאסרים את מיור לואיז אוונציו קריליו, מפקד גדוד הצנחנים ותריסר קציני אויר בעלי דרגות שוות. רובם אוימו בארצות הברית וחינוכם היה דימוקרטי.

מטען דלק ניכר ביותר אם צוותה מקווה לשוב אי-פעם הביתה.

נסיעה לסביבות מאדים, במרחק של כ-56 מיליון ק"מ, תצריך אך מעט יותר דלק מהתקרבות לירח. בכל מקרה יבוצבו רוב הדלק בתהליך היציאה משדה המשיכה החזק של כדור הארץ. נחיתה על מאדים והמראה ממנו יהיו יקרות ביותר בדלק, אך ד"ר שילט מצביע על כך כי נחיתה על אחד הירחים הקטנים של מאדים לא "תעלה דלק" אלא בכמות אפסית. הירח החיצוני, דימוס, הוא בקוטר של כ-8 ק"מ, וכמעט חסר-גרוי טעינה. ספינת החלל תוכל להסחף לעברו, ולרדת בעדינות של נוצה. לאחר מכן ייהנה הצוות מנסיעת חנים סביב מאדים, כשהם חגים סביבו אחת ל-30 שעות ומשקיפים עליו ממרחק די נוח (20,000 ק"מ). לשם סקירה מפורטת יותר, יוכלו לבצע "קפיצה", קטנה אל הירח הפנימי, פובוס. המסובב את מאדים במרחק של כ-5000 ק"מ.

משיגוע הזמן לחזור, דחיפה של 5 ק"ג תספיק כדי להפריד בין ספינת החלל ל"קרוסלה" הטב עית שלה. משתנתק מעל הירח הקטן, כבר תהיה לה מהירות אתחלתית של קרוב ל-5000 ק"מ בשעה, כך שמשיכה נוספת קטנה תשחררה מכוח המשיכה של מאדים ותשלח אותה בדרכה הארוכה הביתה.

**קארוסלה סביב מאדים**

תוכניות למסע אל הירח אפשר להשיג ברוטה התריסר, אך לדברי יאן שילט, פרופסור לאסטרונומיה באוניברסיטת קולומביה, מ"כונות כולן אל הירח הלא-נכון. הוא אף מבאר מדוע נסיעתו הראשונה של האדם אל גוף שמימי כלשהו חייבת להיות אל אחד מירחיו של מאדים.

הירח "שלנו" נוח, במרחק של 384,400 ק"מ בלבד, אך גודלו הניכר (קוטר: 3476 ק"מ) הופך אותו למלכודת בחלל. משיכתו הדרוויטציונית היא כששית מזו של כדור הארץ, ופירושו של דבר הוא שאם ספינת החלל לא תבלם בדרך כלשהי, היא תפגע בקרקע הירח במהירות של 8000 ק"מ בשעה. היות ולירח אין כמעט אטמוספירה היכולה לשמש למטרות בלימה, תצטרך הספינה לרכן את נפילתה ע"י שריפת דלק יקר במנוע הרקיטה שלה. גם ההמראה מעל הירח תצריך דלק, כששית מזה שהיה דרוש לשם המלטות מכדור הארץ. לכן תצטרך ספינת חלל מכדור הארץ לירח לשאת



פרופסור (לאסטרונומיה) יאן שילט: "קארוסלה על פני ירח מאדים."





העיר כשאוורותיו ממצמצים בוריי זות, ונעלם מעבר להרים הסוגרים על קארקאס. הרוזן פרו חימנו נ" עלם, לגלות בריפובליקה הדומיניקנית, לאחר חמש שנות שלטון. חיילי חיל האויר הוונצואלני לא גילו צער רב לשמע הידיעה.

### סע אל הלא-כלום

"הנה אנו מתחילים", הוא אמר. הצעיר הגבוה בפיומה הצבאית התרומם ונכנס לתוך מיכל הפלדה בגודל תאיטלפון מקוצר. משנכנס, נעל בטפיחה את מכסה הפלדה והר שיב את גופו האטלטי (גובה 1.82, משקל 83 ק"ג) במושב הגומי הספוגי.

השעה היתה 9.35 לפנה"צ. הת"אריך: 9 בפברואר השנה. טוראי ראשון דונלד פארל, ספיד חיל האויר בן 23, יליד ברונס, ניו יורק, פתח מרצונו החופשי באחד המסעות המזוירים ביותר בתולדות האדם — משימת יחיד מבודדת לחלוטין, בת 168 שעות בתוך חבית פלדה ברוחב מטר ובגובה 1.20 מ', שתוכננה ליצירת הת"איים בהם יצטרך האדם לעמוד בשטחים העוינים של החלל החייצן.

במובן מסוים, היתה זו נסיעה אל הלא-כלום. התא המכוער, ח" לוסבלחות של שרברב. עמוס השסתומים והצנורות. חובר בב"רגים לריצפת אחת ממעבדות מח" לקת רפואת-החלל, בבסיס רנדולף של חיל האויר האמריקני. סן אנ"טוניו, טכסס. אולם, בהתאם לחוקי הנסיון, ביאר ד"ר ג'ורג' שטינק" מפ, מנהל הנסיון, יכול היה פארל להמצא בספינת חלל הטסה לירת. אם כי צוותות בני חמישה משקי"פים עקבו אחר כל תנועה מתנ"עותיו, הוא לא היה יכול לראותם או לשמעם, והם לא שוחחו עמו. הוא אף היה משולל יכולת להת"רומם או לנוע למעלה מחצי צעד

הארמון, הטילו ארבע פצצות (רק אחת התופצצה, ולא פגעה באיש). וומפייר נפגע, משך אחריו זנב עשן שחור ונחת בשדה התעופה המסחרי הסמוך.

אותו לילה שלח הרוזן שני גדרים ממונעים בכביש המעולה למא"רקאי, הזהיר את המורדים שעליהם להכנע לפני השעה 1.30 לפנות בוקר. בבסיסי האויר דעכו התקוות במהירות. בשעה 1.00 המריאו מיר קרילין ו-16 קצינים צעירים אחרים ומצאו מקלט בברנקווילה, קולרמביה, במרחק 750 מערבה. כגיסי"טה אחרונה, הם טסו במטוסו



נוסע"חלל" ניח רב"ט פארל

של הרוזן עצמו, "סקיימטר" מפ"אר, כשטייסו הפרטי, הנאמן, מרטין פארדה, ליד ההגאים. בכך לא נסתיימה המרידה. כ"עבור שבועיים התקומם הצי, בה"נהגתו של תת-אדמירל וולפגאנג לארזאבל והגיש אולטימטום לרוזן. באותו לילה, בשעה 2 לפנות בוקר, יצאה שיירה בת 11 מכוניות מאר"מון מיראפלורס לעבר שדה קרל"טה הפעוט, הכמעט-עזוב, "ליד קארקאס. בדממה, שלא הופרעה אלא על ידי הדי יריות, מיצמצו אורות השדה ונדלקו. כעבור 53 דקות השתעלו ארבעת מנועיו של מטוס ד"סי.4, ותוך 15 דקות כבר נראה המטוס מתרומם מעל פרברי

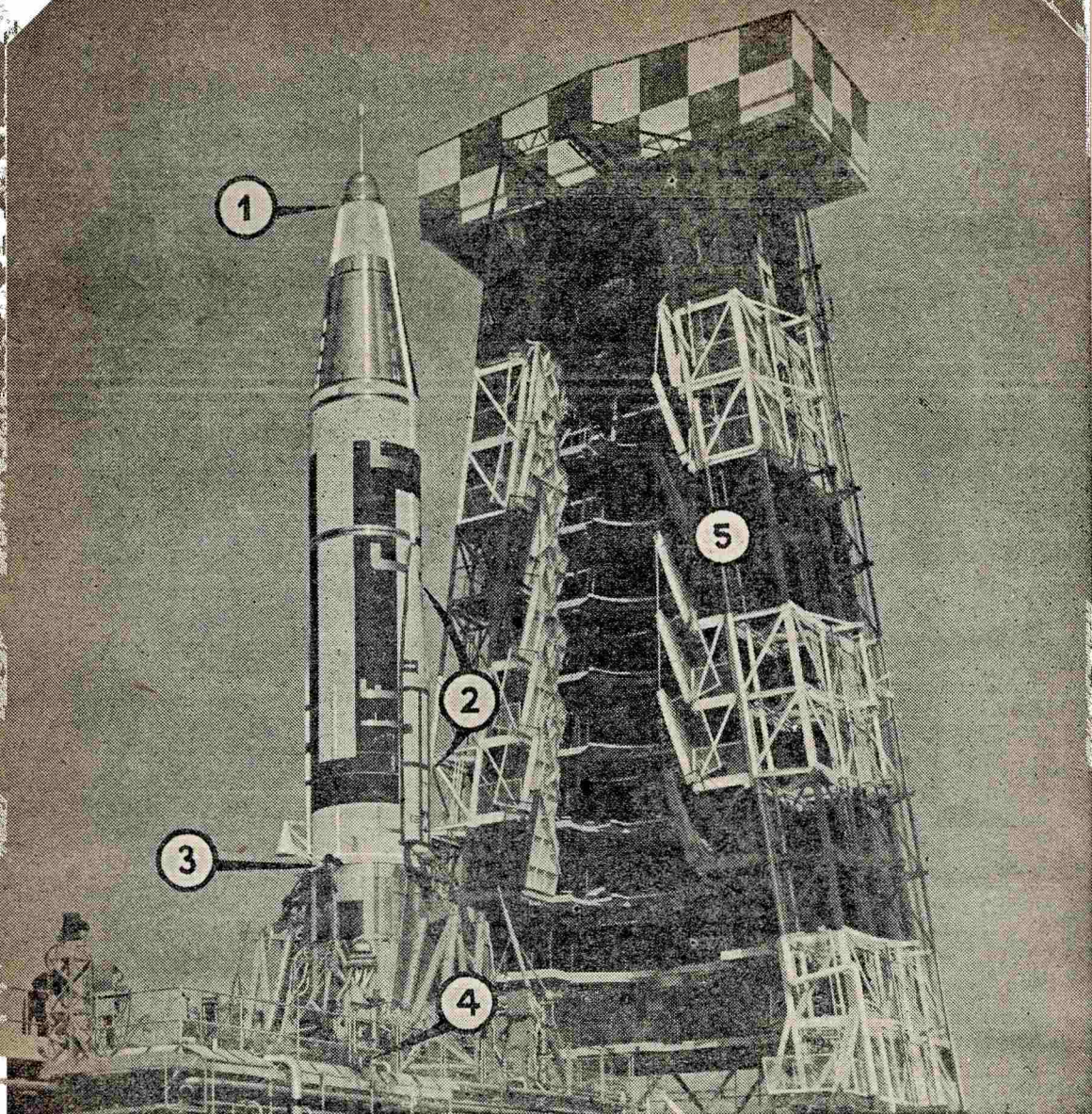
הם תיכננו את ההפיכה לזמן מאוחר הרבה יותר. במקום זאת, הפך ליל סילווסטר לליל בלהות. הצנחנים והאיראים יצאו מתוך מחנותיהם, תפסו ללא תקריות את העיר מארקאי (80,000 תושבים) ואת שני בסיסי האויר. בשעה 06.30, המריאו שני סילונוי טייבר בשריקה לעבר קארקאס. מעל גלי רדיו מארקאי, הודיעו המורדים: "התקוממו נגד הבריון שאסף סביבו גנבים ורוצחים".

### "קאובויס מטורפים"

עם זריחת החמה, ביצעו הסילונוים מעברים איטיים מעל קארקאס כאות למחנות הצבא הרוגעים של עיר הבירה, כי עליהם להתקופם. במקום זאת, טירטרו מנועי הטנקים במעלה שדרות אורדנסה והקיפו את ארמון הנשיא בטבעת הגנה יעילה. תותחי נ"מ 40 מ"מ דקרו את הרקיע בלועותיהם מגנות האר"מון ומיניסטריון ההגנה שמעבר לרחוב. בשעה 11.00, ארבעה סיי"לוגי טייבר, שלושה וומפיריס ושלושה מפציצים באים בימים החלו יורדים מבעד לחורים בע"נים ומבצעים מעברים נמוכים מעל גגות הבתים. "הקאובויס המטורפים האלה!" העיר קברניט של מטוס נוסעים אזרחי מכסא"הנוח שלו על שפת בריכת הש"חיה של מלון טאמנאקו, במרחק כמה קילומטרים. בשעות אחר הצהריים, כאות נוסף ודרישה לע"זרת הצבא, הצליפו האויראים את

**מחויף לתחום לצלחות!**  
בעיירה גלפורט, מיסיסיפי, עיי"נה מועצת העיריה בהצעת חוק לפיה תאסר נחיתתם של "גור"פים מסתוריים כלשהם בתחומי העיר". לא הוברר אם הכוונה גם לגופים לא-מסתוריים כגון "ספוטניק", למשל.





### כך נראית „המפלצת“

לקהל הנרחב ניתן לראות את הטיל הבליסטי הביניבשתי **אטלס** (המכונה „מפלצת“, המכונה „אני השמנה“) מתצלום זה. המומחים יכלו להבחין בפרטים חשובים נוספים. קונוס הזרז (1) הוא כהה וחלק כדי להקל על חזרת הטיל לאטמוספירה ולספק מקום לראש נפץ טרמוגרעיני בקוטר של כ-2 מ'. התוספות הצדדיות הארוכות (2) משני צדי הטיל מאחסנות את הציוד האלקטרוני בחלקן העליון וציוד הנחיה בחלק התחתון. הקוים הכהים וסמל חיל האוויר הצבוע על התוספות משמשים כעזרים למצלמות העוקבות אחר ההמראה. בפתח (3) ליד זנב הטיל נמצא מנוע המסייע ביצוב והנחיית הטיל. מערכת הזנב (4) מורכבת משני מנועי המרצה בכל צד, כל אחד בעל משיכה של 165,000 ליברות, ומנוע מרכזי המספק 65,000 ליברות ברציפות. הפיגומים (5) משמשים משטחי עבודה לצוות המכין את „אני השמנה“ לטיסה. חיל האוויר האמריקני הודיע כי **אטלס** יהיה מבצעי עד סוף שנת 1959.





### הבטחות מול אספקה

לחץ פוליטי אמריקני ירט את מטוס הקרב הטילוני-רקיטי הבריטי, רטן ה"דיילי אקספרס" הלונדוני, השפעה נאצית בחיל האויר הגרמני, זעק עתון בריטי רב-תפוצה אחר. מה שקרה היה שגרמניה המערבית, במקום לצייד את הלופטוופה החדש במטוסי קרב בריטיים מטיפוס סונדרס-רו ס.ר. 177 כמצופה, עמדה לבחור בסטרפיטר (פ-104) האמריקני, בעל מהירות של 2700 ק"מ בשעה. ברם, נראה כי מאחורי ההחלטה הגרמנית לא ניצב לחץ אמריקני כי אם לחץ טכנולוגי פשוט.

ס.ר. 177 המונע רקיטה וסילון כאחד הינו, לדברי יצרניו, מטוס הקרב המהיר והמגביה-טוס שתוכנן אי פעם. לאמיתו של דבר, זהו טיל מאויש, היכול לטוס במהירות של 3200 ק"מ בשעה ולנסוק ל-60,000 רגל תוך רגע. נראה היה שהדבר ממלא אחר דרישות חיל האויר הגרמני.

הצרה היתה שחברת סונדרס-רו לא היתה מסוגלת להכנס ליצור במהירות שתבטיח אספקת צרכיה המינימליים של גרמניה (כ-100 מטוס) לפני 1961. הגרמנים ירכשו עתה כפי הנראה מטוסי פ-104, שחברת לוקהיד יכולה לספקם מיד. אולם אף מטוסים אלה יהיו רק אמצעי ביניים, עד אשר יושלמו הטילים.

משנתו לקול הזמזם והאור שסיי מן מצב חירום במערכת החמצן מיצמץ בדחיפות. פארל הרכיב את מסכתו ואת בקבוק החמצן ב-19.5 שניות.

**שטיינקמפ:** תגובה מצוינת. בבדיקה שיגרתית, קרא את ה"שונים ודיווח לתוך מקליט-הסרט: „חלל לקרקע, טמפרטורה - 73 מעלות, לחות יחסית - 47 אחוז, לחץ אויר חלקי - 380 מילימטר, חמצן - רגיל".

**שטיינקמפ:** הוא אינו יודע זאת אך אנו מאוינים למקלט-הסרט. הוא מדבר, "ישר לענין", אינן נו פטפטן.

יותר כאשר ההתרגשות האתחלתית תחלוף.

כעבור 36 שעות, הוכנס פארל לתוך שיגרת ה-14 השעות. הוא הגיב בהצלחה על שלוש אותות אזעקה. כל מפסק על לוח הבקרה שבתא נשא תווית זיהוי פרט לאחד - „כפתור הבהלה".

**שטיינקמפ:** אם הוא ילחץ על הכפתור, נפתח את המכסה ולא נקשה קושיות. לכל יצור אנושי נקודת שבירה משלו ואין לנו אפשרות לדעת את שלו. אולם אינני חושב שייכשל בניסוי זה. הוא פשוט נפלא.

כעבור 65 שעות התעורר פארל

בכל כיוון. כמו כן, הוא נתלש מתוך הקצבים הביולוגיים הרגילים בני 24 השעות והוכנס למשטר „יממה" בת 14 שעות (בחלל לא קיימים יום או לילה) עם ארבע שעות לעבודה, ארבע לשינה, ושש לארוחות, מנוחה ובידור.

**זרקאור.** כשהוא מרכיב משקף פסים כחות על מנת להגן על עיניו מפני הווהר הבלתי פוסק של הורקאורים (כדי ששתי מצ"למות-סרטים יוכלו „לשחזר" ללא הפסק ולהנציח כל גיע משלו), בדק פארל תחילה את האלקטי-רודות הועירות שהודבקו לגבו, חזרו וזרועותיו כדי לבדוק את דיופקו ואת קצב נשימתו ולהעביי-רם אל גראפים רושמים מחוץ לתא. תוך דקות ספורות ניתנה לו בעיה ראשונה: שתי דוגמאות מכ"ם בלתי שוות זהות עקרונית למה שהאדם יפגוש בעת סיסת חלל, הוקרנו על מסך הטלוויזיה הגדול שהיה תלוי סנטימטרים ספורים מחוטמו. בסובבו כפתור רים בלוח בקרה, תיאם פארל במהירות את שתי הדוגמאות.

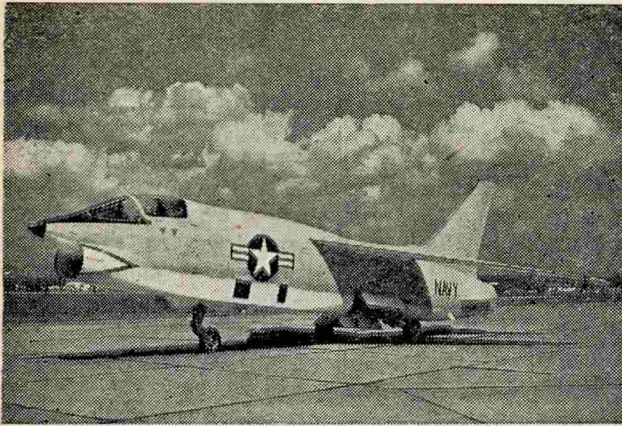
הוא החל מגלה אותות עצבנות (למרות היותו מעשן מושבע - חפיסה ליום - לא הורשה לעי-שן). אחר כך, כעבור 14 שעות, הוא ניפח מזרון גומי, שיטח אותו תחת מכשיר הטלוויזיה ונדרס. מ' חוץ לתא, נשמע דופק לבו בבי-רור ובהתמדה.

**שטיינקמפ:** (כהערה) אין הוא מרבה לישון, אך אנו בדעה שישן

מטוס הירוט ס.ר. 177; מהירותו 3200 ק"מ בשעה, אך אין ליצרו אף במהירות תת-קולית.







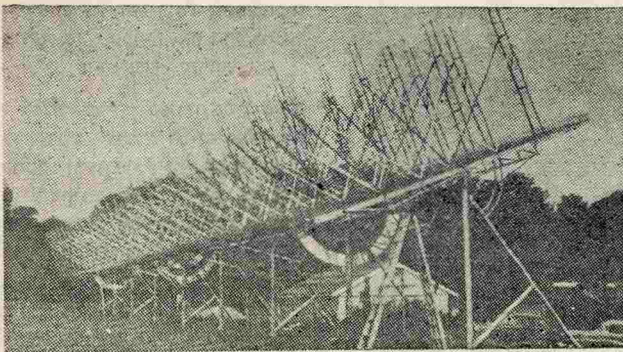
מטוס קרב ימי קרוינדר של חיל הים האמריקני

### מיתו של „ספוטניק 1“

כיצד מת 190 ספוטניק 1? מי ראה אותו בהתפוררותו? לד"ר ג'ון קראוס היו הוכחות כי מצפה הרדיו שלו באוניברסיטת אוהיו היה העד היחידי לחבלי המיתה, באמ"צעות רדיו-טלסקופ יחיד-במינו (ראה תצלום) שעקב אחר „גלי“ האויר טעוני החשמל שנוצרו על ידי הירח המלאכותי תוך מעופו בחלל.

במקום להשרף בבת אחת כמי טאור, התפורר 190 ספוטניק 1 בשתי התפרצויות מרהיבות, לדברי ד"ר קראוס. תחילה, נשבר לשלושה

בתיכנונו של מטוס הקרב הימי קרוינדר הוחל עוד בחורף של שנת 1952, כיום משתמשים במטוס זה בטייסות רבות של חיל הים האמריקני, הפועלות מעל נושאות-מטוסים, (גם באיזור הים התיכון). יתכן ואין זה המטוס היפה ביותר בעולם אך ביצועיו (למעלה מ-1000 מי"ש) הופכים אותו לאחד ממטוסי הקרב המעולים בעולם, ושובר שי-אי מהירות שהאחרון מביניהם הוא מעבר מחוף אל חוף של היבשת האמריקנית.



רדיו-טלסקופ של אוניברסיטת אוהיו: עד למותו של ספוטניק 1.

כעבור 78 שעות, המשיך פארל לישון לאחר צלצול הפעמון.

שטיינקמפ: הוא היה רדום עדיין ולא רצה לקום — תגובה טבעית. כעבור 84 שעות, הגיע איש החלל הבודד למחצית הדרך בגיחתו אל הלא-כלום. הוא ציין זאת באכילת סרטן מתוך מחסן השימורים שלו.

שטיינקמפ: זלזן גדול, בעל תאבון אדיר, האלקטרוקרדיורמים וגראפי הנשימה אינם מראים כל שינוי בעל חשיבות, בכל זאת החמיץ פארל שני סימני אור, והיה איטי ביישור דוגמאות הטל-וויזיה שלו.

שטיינקמפ: המשבר, סימני לי-אות, השיפוט יותר חלש, התגובות איטיות יותר.

שטיינקמפ: הוא התגבר יפה על המשבר, כנראה הוא שבע רצון מכך שלא הכזיב עד כה. משנותרו שעתים לסיום הניסוי, החל פארל מתכוונן ליציאה. הוא החליף לבגים ועשה את צרכיו בתוך שקית פלסטית בפעם האחרונה. 167 שעות ו-30 דקות מתחילת הניסוי, שבר ד"ר יוליאן וורד את הדממה האלהוטיית: „היכון לירידה“.

בפלוס-168 שעות, 16 בפברואר, נפתח התא והציוד המסורבל שסגר על פארל הוצא מתוכו. חיזור אך מחייך יצא מתוך התא, משקלו קטן ב-2 ק"ג אך במצב גופני מצויין.

„עבודה יפה, פארל“, אמר ד"ר וורד. „האם אתה חש חולשה?“ „מעט מאד, המפקד“, השיב פארל, כשהוא מדגיש בבירור את המלה „המפקד“, ברוח מיטב המסורת הצבאית.

באותו רגע הוגש לו מברק מסגן-ראש מטה חיל האויר, גנרל לה-מאי שתיאר את ניסויו החלוצי כ„בעל ערך בליישוער... במב" צעי החלל העתידים לבוא“.





### שעת האפס

טרט בשם זה מבוסס על המחשבה המחרידה שחלפה ודא בראשו של יותר מנוסע אחד ברגע שהדיילת התכופפה מעליו עם סס הארוחה. מה יקרה עם כל הנמצאים במטוס — כולל הצוות — יותקפו בבת אחת בהרעלת קיבה? מי יטיס את המטוס? התסריט מוסיף מתח על ידי הוספת נוסע (דנה אנדריו) היודע לטוס ושקיבתו לא נפגמה, אם כי אי אפשר לומר אותו דבר על ראשו השחקן אנדריו משחק תפקיד של מפקד גף בטייטת ספיטייריים ב"ד.א.פ. במלחמת העולם, אדם שעצביו אינם נתונים עוד לשליטתו והעומד לאבד חיי 41 אנשים — כולל אשתו (לינדה דארנל) וילדו — אם לא יצליח להשתלט עליהם שוב ולהנחית את המטוס. הסוף טוב, אם כי קשה לומר זאת על הסרט.

חלקים ביום 22 בדצמבר 1947, בעת שעבר דרך „גשם מטאוריים“, שלושת השברים המשיכו לטוב במסלול במשך שבועיים נוספים, כשהם הולכים ומתקרבים לאטי מוספירה. אחר כך התפוררו החלי קים שוב ובי"6 בינואר, גילה הרד ירטלסקופ שמונה שברים נפרדים שסבבו עדיין את כדור הארץ. בהדרגה הם התפוררו והפכו לאי בק קוסמי. ביום 11 בינואר נעלם גריגר ההוכחה האחרון לסיוור הראי שון של המין האנושי בחלל. עתה מכין ד"ר קראוס את הטלסקופ שלו כדי לעקוב אחר ספוטניק 2, נושא הכלבה, בימיו האחרונים. יש הטוענים כי עליו להצטייד בסבלנות רבה.

### איש החלל הראשון

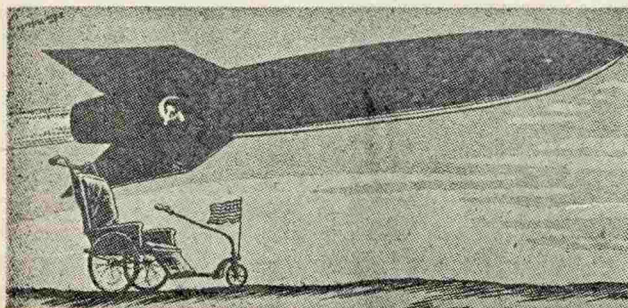
תוך שנים יעשר החדושים הבאים, יחריא מפציץ גדול שמתוורקיסה קטורכסוף יהיה טמון בבטנו, מב"טיאוויר בארצות הברית, יפתח בניסקה ל-40,000 רגל. בעת שה מפציץ יתקרב לגובה זה, ירד איש חבוש קסדה לבנה, לבוש בגדחלל מצופה אלומיניום, לתוך תא הטייס הצר וינעל את הכיפה. לפי סימן שינתן על ידו יסיל המפציץ את משאו ויבצע פניה מהירה הצידה. מבודד במטוסו ה קטנטן, יפתח הטייס הבודד באחת ההרפתקאות האוויריות המחשמלות ביותר של התקופה, אם הכל יתנהל כשורה, זהו אשר יתרחש:

לאחר שניות ספורות של טיסה ללא-מנוע, ימשוך הטייס אליו את המטה ובעת ובעונה אחת יפעיל מנוע-דקיסה בעל משיכה של אל-פי ליברות. המטוס הנוצץ מבויק השמימה בזווית של 45 מעלות. תוך שניות גומע המנוע הצמא את הגרם האחרון של מטען הדלק הכבד, כשהוא מאיץ את כלי הטיס למהירות-שיא של לא-פחות מ-3600 מ"ש (כ-7570 ק"מ בשעה)

גובה שאליו הגיע אדם אי-פעם. ואו מתחילה הירידה העקלתונית. סילונים קטנים בקצות הכנף מוס"עלים חליפות ומעניקים לטייס מידת-מה של שליטה על טילו הצולל. כשהוא צונח חורה לתוך האטמוספירה הצרופה, מטולטל ה כלי על ידי גלי הלם ומחומם על ידי החיכוך באויר, בעת שהטייס מתנסה בבעית „הכניסה“. בגובה 40,000 רגל ניתן לכי נפים „ללעוס“ שוב את האויר. ה טיל הופך לדאון. הוא יורד בפניות מלאות חן ונוחת נחיתה אונס בשדה אדוארדס הענקי, קליפור ניה, במרחק 800 ק"מ ממקום המראתו, וכי-15 דקות לאחר שפתח בטיסתו הממונעת מעל מסלול שנמדד בדיקנות.

— מיל לשניה, כ-50 אחוז יותר מהר מהמהירות הגדולה ביותר בה טס יצור אנושי עד כה. כשהוא עדיין מבויק מעלה בכוח תאוצתו כנגד כבלי הגרוויטציה, עובר המי טוס תחילה דרך טמפרטורות נמו כות כשל הקוטב הדרומי ואחר כך מרחף לתוך היונוספירה, בגר בה 65 ק"מ, דרך חום גדול כפליים מנקודת הרתיחה של המים. כאן הוא נתקל בשכבת גזים סוערת שקרינת השמש הופכת אותה ל מעין שמיכה חשמלית. מלמעלה, גיבטיים שמים שחורים, זרועים כוכבים בלתי מנצנצים; השמש מופיעה בדמות דיסקוס מתכתי לוחט.

בגובה 160 ק"מ, הוא מגיע ל שיא המסלול — גדול פי 4 מה-



מירוץ החימוש — כך נראה בעיניו של הקריקטוריסט האנגלי קאמינס מירוץ החימוש בין ארצות הברית לברית המועצות בשטח הטילים המודרניים.





של הומונת לדגמי פלסטיק של הסטלר על משרדי החברה. אפילו חיל האויר עצמו, המשתמש בדגמים אלה למטרות תעמולת גיוס ושעורים בזיהוי מטוסים, היה מעונין, אך כולם נאלצו להמתין שמונה חודשים.

שימוש בידים. יצרניו של הבי 58, חב' קונבר, הגישו לראוּאל את התוכנית ברגע שהותר להם מבחינה בטחונית, אך בדומה לרוב תר היצרנים, הם שטשו את הפרטים הסודיים עדיין. בעקבות כך, הוציאה חברת הדגמים 80.000 דולר על מכונות יצור שהוכנו במשך שמונה חודשים.

40 אחוז לערך מדגמי ראוּאל נקנים בידי מבוגרים, אם כי החלק הארי של השוק הם בני 8 עד 15 מחקר שנערך גילה כי 62 אחוז מכלל המשפחות בעלות הילדים בארה"ב, לפחות בן משפחה אחד האוסף, ומרכיב דגמים, בשטח זה, אומר מנהל החברה, "עדיין לא הגענו למכסימום. בתקופה זו של כפתורי-מלחמה, בני האדם אר הביים להשתמש בידיהם."

(אט ברצונך להתחיל בבנית חיל אויר משלך, ראה עמ' 263-267).



קוט קרוספילד, המועמד הראשון לטיסה ב"מטוס-החלל" אקס-15.

מה מס' 2, שהיא כפי שנרמז תוכנית נועזת לרחום מנועי רקטת טה גדולים מירושת טיל נאבחו שבוטל, לאקס-15 ולנסות להשיג מהירות מסלולית, שתהפוך את ה"מטוס לירת."

### בנה כך חיל אויר

בקושי הספיק מטוס הקרויודר (8 פ' 1 יר') של חיל הים האמריקני לנגוע במסלול שדה פלויד בנט לאחר טיסת סילון שוברת שיאים (מחוף אל חוף ב-3 שעות, 23 דקות), כשטלפונים החלו מצלצלים בעיר וונציה (קליפורניה) ב"משרד הראשי של חב' ראוּאל. הדרישות היו ברורות: "שלחו מיד קרויודרים נוספים!" הפונים לא היו חיילים או רודפי מהירות, כי אם סיטונאים שהתכוננו להסתערות חובבי ענף ההרכב-בעצמך". לגבי ראוּאל — הגדול מבין חמישה עשר יצרני דגמים פלסטיים של מטוסים, ספינות, תותחים וטנקים — לא היה כל דבר בלתי רגיל בהתרגבות זו. שבע לפני כן, למשל, הציג חיל האויר את הסילון החדש ביותר שלו — הבי-58 הסטלר. כעבור יום ירד מבול

שמו של כלי-החלל ראשון זה הוא אקס-15, צאצא אחרון של משפחת מטוסי ניסוי מפורסמת, אשר החלה בהסתערות על אוויר הספר של החלל עוד בשנת 1946.

כנפים קצוצות. צורתו ומימדיו של האקס-15 הינם סוד הנשגמר בקנאות בווינגטון ובמפעלי חברת נורת-אמריקן שם מרכיבים אותו בעבודת ידם, אך הפרטים שנודעו על ביצועיו הדמיוניים מספיקים לשרטט דמותו בקיום כלליים. הוא יהיה כפי הנראה גדול וארוך מקודמו, האקס-2, שאורכו היה 13 מ' ומשקלו 11¼ טון. מיקומו של מיכל הדלק הרב קיטי מחייב גוף ארוך ודק. אם כי הכנפים הקצוצות, בעלות שפת התקפה מפלדה אל-מחלדה, יהיו פשוטיות (תהיה מעט מאד "טיסה" במובן המקובל של המלה) יהיה עליהן לעמוד במתיחות, טמ פטריות ופיתולים אדירים, קרום הכנפים יהיה עשוי טיטניום.

האיש הראשון שיטוס במטוס חלל זה יהיה סקוט קרוספילד, שאת דמותו ניתן לשרטט ביתר קלות. גיל 36; משקל 68 ק"ג; גובה 1.73 מ'; שער, ארוך, ישר ושחור; עינים עירניות וכחות; גשוי; חמישה ילדים מגיל 3 שבעות עד 9 שנים; מדרין טיסה במלחמת העולם השנייה; עתה מרעסק על ידי חברת נורת אמריקן.

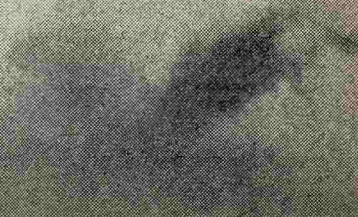
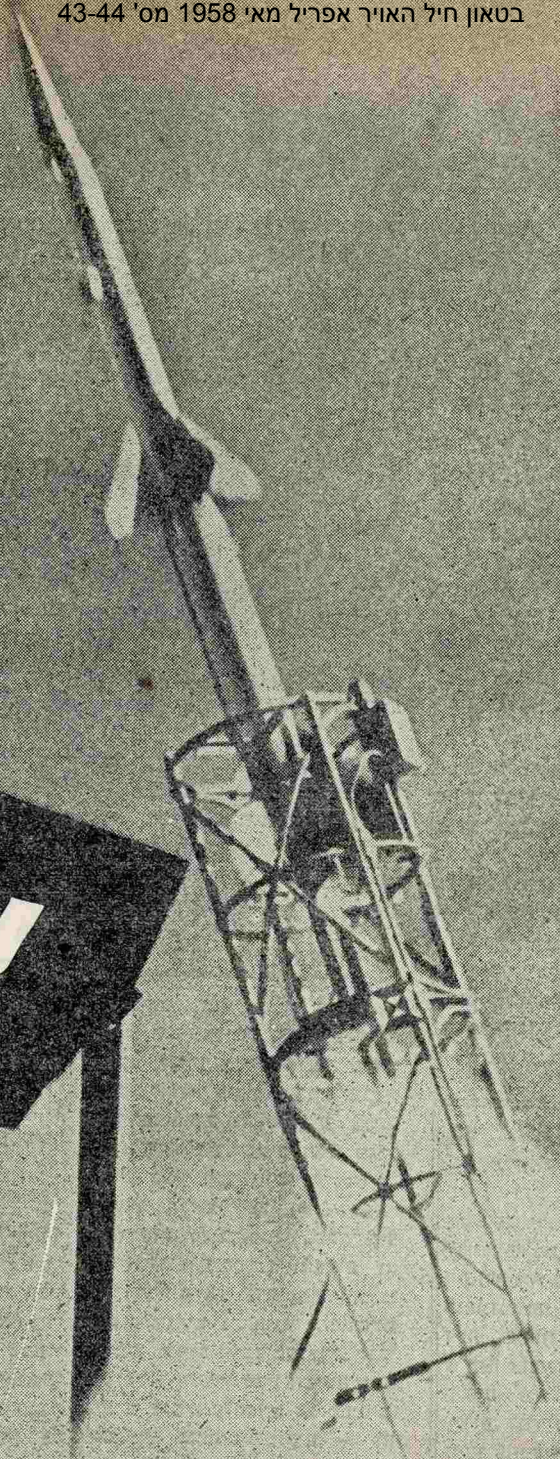
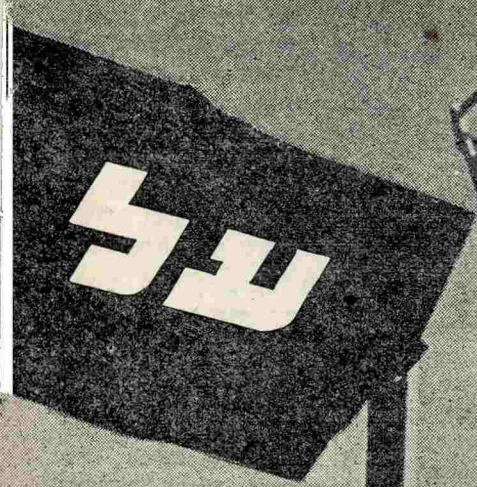
סיכונים הכרחיים. לאחר זאת יבוא הצעד הבא — טיסה ממש לתוך החלל, אם כי לא תברצע בידי קרוספילד (שהכריז על נכונותו להקריב את יד שמאלו כדי לזכות בכך). המועמד המתאים ביותר הוא סרן איוואן קנצ'לו, בן 29, השומר עדיין על שיא הגובה העולמי, אותו השיג בטוס באקס-2 עד 126,000 רגל, לפני 19 חודש.

קינצ'לו וקרוספילד כאחד נזכרים כמועמדים אפשריים ל"משי

**גורל 100,000 המהדרקים**  
בלונדון, גילה מחקר שנערך על ידי בנק "לויטס" על גורלם של 100,000 מהדקי-ניירות ש"רדיים, כי מתוך עשרת הרבבות רק חמישית מילא את תפקידם הנאות; 14,163 עוקמו שודרו דעת שיחות טלפון; 19,413 שימשו כתחליף לכסף במשחקי קלפים; 7200 הפכו לווי-שעת חירות לביירות וחיות; 5434 גויסו לתפקיד מחדדים ומגרדי אוזניים; 3916 הפכו למנקי מקטרות; והיתר הופלו על הרצפה וטואטאו, או שנבלעו על ידי ילדים.



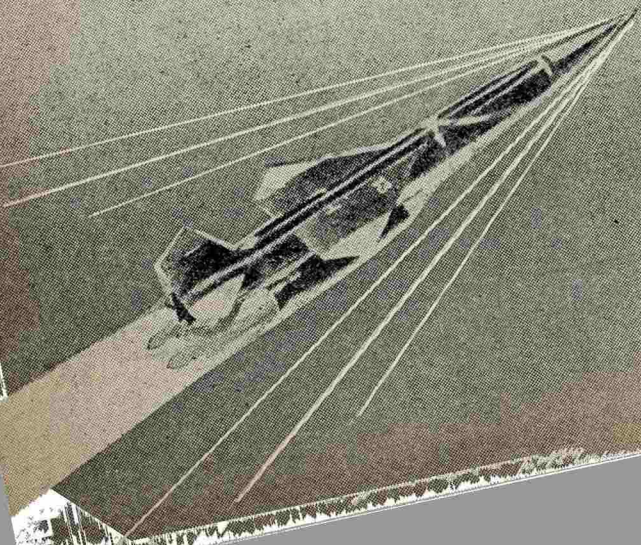
בטאון חיל האוויר אפריל מאי 1958 מס' 43-44





תחילה אתה שומע רעם, אתה רואה לשון אש הפורצת ביללה וענני עשן שחור ולבן. לפתע, אתה מבחין בגוף הארוך והמבריק. תחילה בהוד איטי, לאחר מכן בתאוצה לא-תאומן, הוא עולה לקראת מטרתו. טיל-בליסטי-ביניבשתי שוגר לעבר מטרתו. – ויש גם רקיטות אחרות, קטנות, הפורצות מתוך מטוס לעבר מטוס אחר בקרב-אויר בגובה 15 ק"מ מעל האדמה והרכיטות הגדולות יותר שאינן אלא פגזי נ"מ בעלי „מוח" משלהם. כולם בני המשפחה הגדלה בצעדי ענק – משפחת הטילים המודרכים. בני הדור הזה ניצבים על סף תקופה חדשה – תקופת הטילים, לה מוקדשת הסקירה התצלומית להלן.

# סף תקופת הטילים





## האם קרוכים אנו ל"מלחמת-לחיצת-הכפתורים"?

בימים אלה, כאשר תקופת הסילון (וההנעה האטומית לכלי טיס) התבססה היטב ותקופת הטילים המודרכים כבר נראית באופק, דווקא עתה קיימת אי-הבנה באשר למצב המדויק של ההתקדמות בשטח הטילים. הכותרות הראשונות נוטות לסנוור את עיני "האיש ברחוב" ואף את עיני המצוי בעינינו תעופת.

לקוראי חיל האויר שעקבו אחר סידרת רשימות-הענק על טילים מודרכים, שראתה אור בגליונות הכטאון בשנים האחרונות, ניתנה ההודמנות לראות את המחזה מרהיב העין של עשרות הטילים השונים — כתאורה הנכונה. אף על פי כן, יש צורך לחזור ולהזכיר כי תקופת הטילים, אף כי היא נראית כבר באופק, עדיין לא הגיעה. כתוצאה מהמגבלות הכטחוניות החמורות, אין לצפות לדוהות מדויקים על מידת ההתקדמות במדעים השונים התורמים יחדיו לקידום "אמנות הטילים". למרות זאת, יש בידינו די הוכחות לכך כי יותר משנים ספורות יהיו דרושות לפני שהטיל המודרך יהפוך לגורם המכריע במבצעים איסטרטגיים או טקטיים. עובדה היא כי יעברו עוד לפחות חמש שנים לפני שתופרש לטילים אף מחצית תקציב הרכש של חיל האויר האמריקני. ועדיין יופרש חלק מדולרים אלה לטילים שיופרחו ממטוסים, הן נגד מטרת שטח והן נגד מטוסי אויב.

משאל שנערך לא מכבר בארצות הברית בין מנהלי מוסדות הטילים השונים שיקף את הדעה הכללית: הטיל הבליסטי הבינוני, (2500 ק"מ), נמצא עדיין משנתים עד ארבע שנים לפני השלב המבצעי האמיתי והטיל הבליסטי הבינוני-יבשתי (8000) מרוחק בכמה שנים נוספות. תאריכי מסירת טילים כאלה ליחידות מבצעיות לא נמסר בדרך כלל לפירסום מסיבות מובנות.

גנרל ברנרד שריבר, העומד בראש תוכנית הטילים ארוכי הטווח של חיל האויר האמריקני העיר שאנו עדיין רחוקים מ"מלחמת לחיצת הכפתורים". "הטיל המודרך נמצא עדיין בינקותו", הוא אמר, "ונתן לקשיי גידול".

איש המדע האחראי לניהול הטכני של התוכנית, ד"ר דין וולדריג, אמר לא מכבר: "בעשר או חמש-עשרה השנים הבאות, נהיה עדים לגידול חשיבותן של מערכות-חימוש של טילים מודרכים, אך מספרם לא יספיק אף כדי מילוי חלק מתפקידו של חיל האויר. רק כעבור חמש-עשרה שנה יתחילו כלי הנשק המודרכים להוות את האחוז התפוס כיום על ידי כלי הטיס המאווישים.

בינתיים, מתקדם המחקר בשטח הטילים בקצב שאין לו תקדים בדברי ימי המדע. מחקר זה ניוון מזרימת ממון אדירה וממאצמי מדענים, מהנדסים ומכנאים במספר הגדול ביותר שרוכוזו אי פעם בשטח אחד.

בעמודים הבאים מניש בטאון "ח.א." סקירה על מצב אמנות הטילים בארה"ב, דוח המשקף למעשה את מידת ההתקדמות הממוצעת בעולם כולו, מאחר ובארצות המערב אין ההתקדמות רבה יותר ובמזרח, כלומר בברית המועצות, אף אם נניח שההתקדמות היא מהירה יותר, לא קיים הכדל מהותי-עקרוני רב.

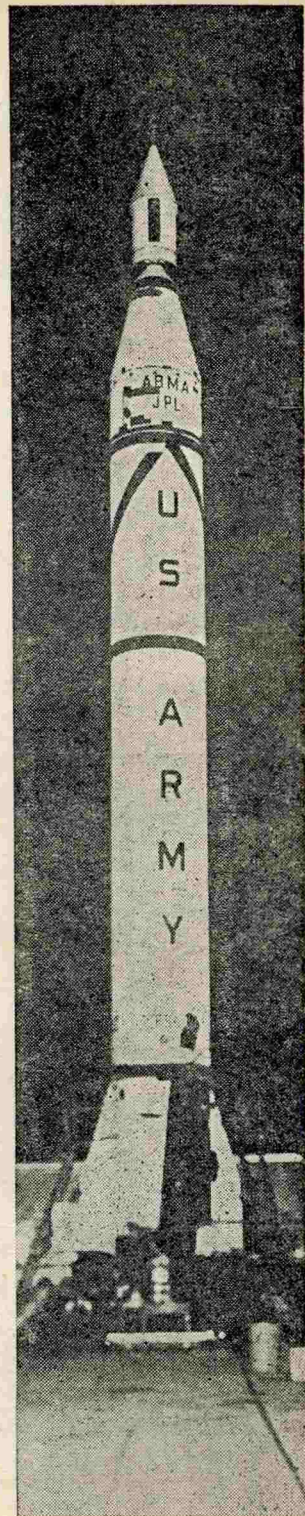


## יופיטר סי הטיל הבליסטי ממוצע-הטווח שהפך לקוסמי

יופיטר סי, טיל ממוצע-טווח שפורח על ידי צבא ארה"ב נראה לפני המראה ובהכנות ליריה (מימין). נשיא ארה"ב הציג בטל"ו ויזיה את קונוס החרטום של יופיטר סי אשר נאסף כשהוא שלטם לאחר טיסה בת 2000 ק"מ לגובה של 400 ק"מ. הוא הודיע שמדעני ארה"ב פתרו את בעיית החזרת טיל מהחלל החיצון מבלי שיישרף באטמוספירה הצפופה של יד פני כדור הארץ. בניסוי המדובר, הופעלו מנועי רקיטות בחרטום כשאר הטיל הגיע לשיא מעופו. הקונוס, שזהר ככוכב מד"גה שניה, החל צולל בכיוון לכדור הארץ במהירות גדולה פי 4 ממהירות הקול. תוך ירידתו הוא פלט מצנח ובלון, שהפחיתו את מהירותו. בדיוק לפני שפגע במימי האוקיינוס, פלט הקונוס פצצות קטנות שהתפוצצו, וצבעי מים שנפלטו אף הם מדגה הקונוס, סייעו באיתורו של קונוס החרטום. על מנת להגן על אלה שעסקו בשלייתו, פלט הקונוס אפילו... חומר מיוחד להרחקת כרישים. היופיטר סי, ילד טיפוחיו של וורנר פון בראון, אבי הווייז, מילא תפקיד היסטורי כאשר שימש ככלי-הובלה לירח המלאכותי האמריקני הראשון, 1958-אלפא, והשלישי, 1958-גמא.

### כהל וחמצו לאבי האלים

כשהם נוסקים כמעט אנכית, נראים שני טיפוחים של טיל בליסטי סי יופיטר, שנורו לאחרונה ממר"כ ניסויי הטילים של חיל האויר האמריקני בכף קנאוורל (פלורידה). הטיל, דמוי הקליע, מתרומם לגובה של 20 מ' כאשר הוא מוצב על כן היריה שלו וקוטר הוא 2,7 מ', המנוע הרקטי של הוא נחלי וצורך כהל וחמצן נחלי. (ראה משמאל).



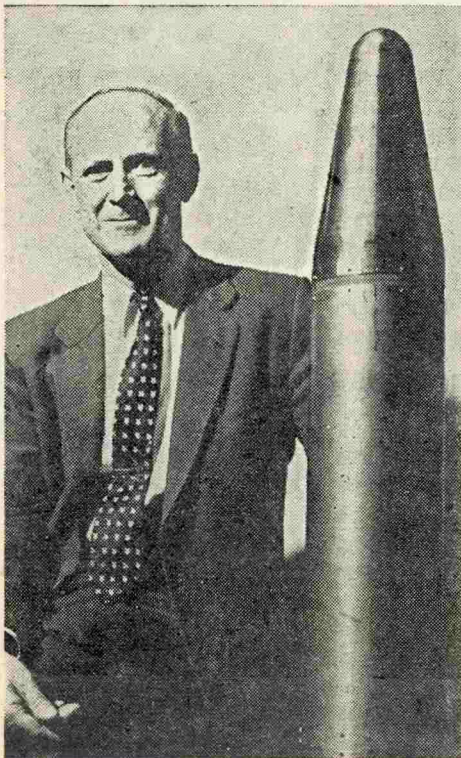


## הירח שאינו עגול

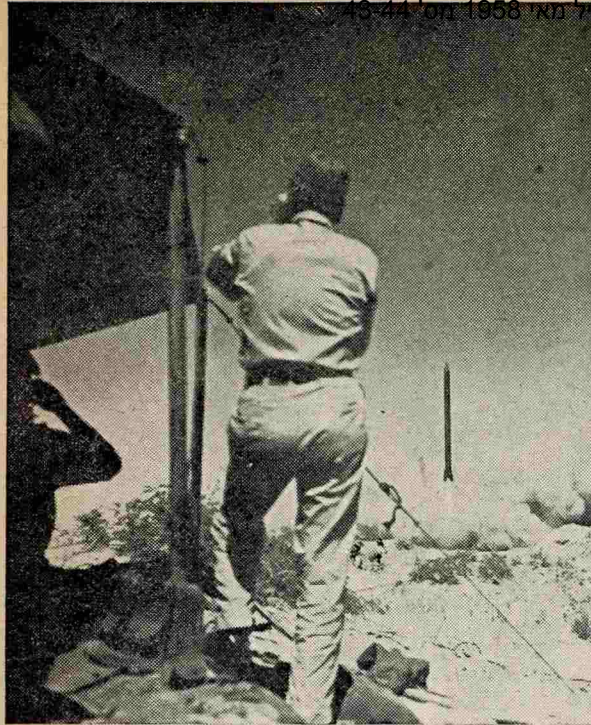
טכנאים של סוכנות הטילים הבליסטיים בצבא אר"ב מחברים את הירח המלאכותי לרקטת השלב האחרון, המטובבים יחדיו בחלל סביב כדור הארץ. מבטים רדסטון של הצבא נלקח טיל יופיטר סי המיוחד (שהפך בעל 4 שלבים) לכף קנאוורל, משם נורה לקראת החלל.

מענין כי מתוך „מבחר“ הירחים המלאכותיים הטובבים כיום בחלל, מנבאים דווקא לקטן שבהם, הוונגרד (או 1958-ביתא) — מחמש עד עשר שנים, הודות למסלול בו הוא נע.

ד"ר ויליאם פיקרינג, מנהל מעבדת ההנעה הסילונית במכון הטכנולוגי של קליפורניה, מציג את מעטה הקליע נושא המכשירים ואת קונוס החרטום של הירח המלאכותי שנורה באמצעות טיל מסוג יופיטר סי. הירח המלאכותי, שנועד להכנס לחלל ביחד עם השלב הרביעי של הטיל, פותח במעבדתו של ד"ר פיקרינג, אשר נולד בניו זילנד לפני 48 שנה.



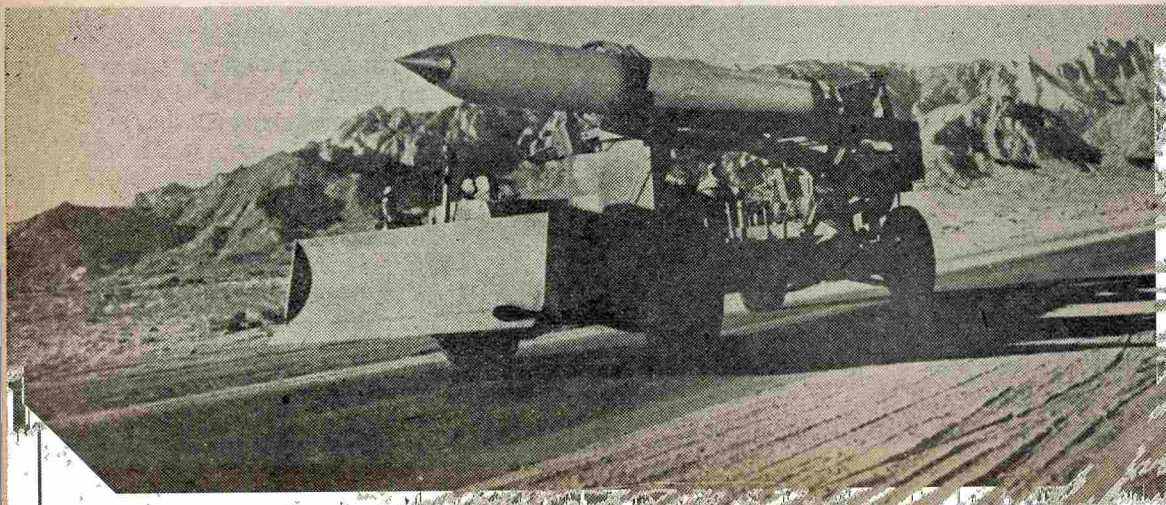




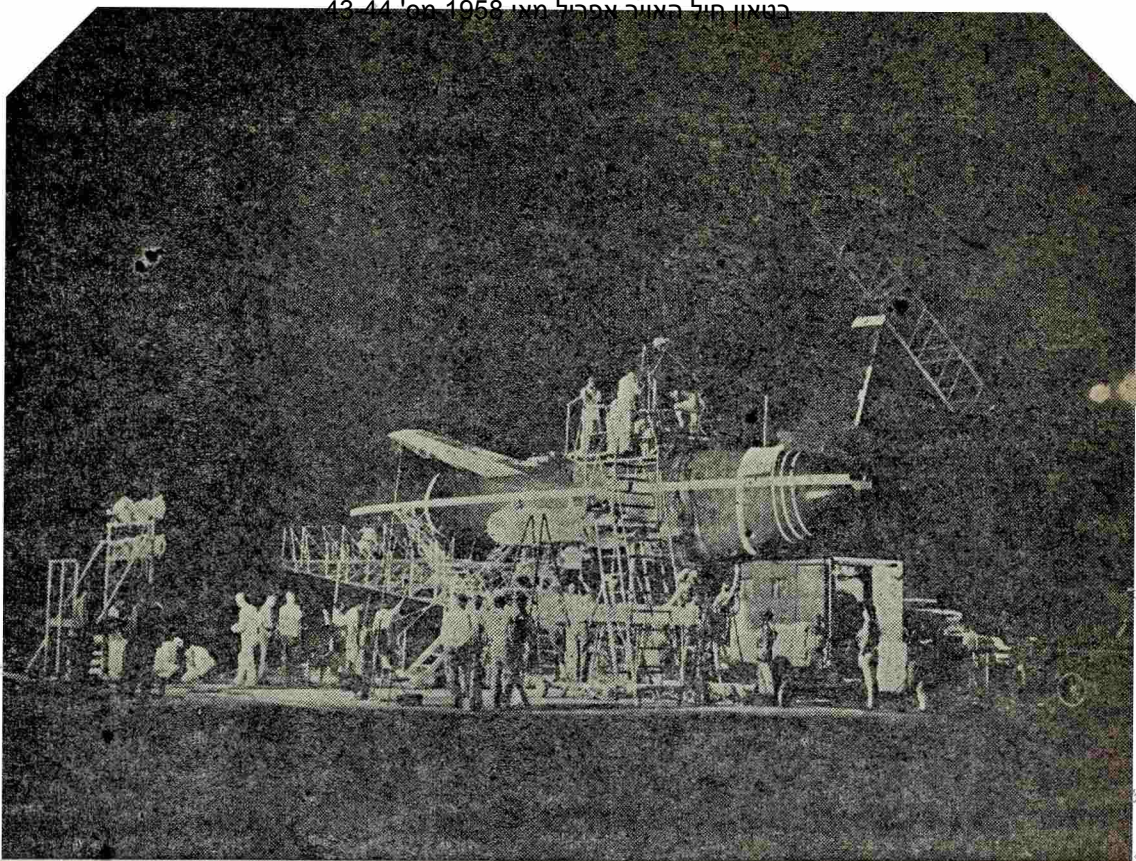
### רב-טורי' שראשו אטומי'

**קורפורל**, הטיל הבליסטי הראשון שנבנה בארצות הברית. כשהוא מוכן להפרכה, מגיע משקל הטיל לחמישה טון ואורכו ל-13,5 מ'. טיל זה, שהוא כלי נשק לכלי-מזג'אור, נע בחלל במהירות העולה מספר פעמים על זו של הקול ויכול לשאת ראש-נפץ גרעיני בדיקנות רבה למטרה המרוחקת 120 ק"מ ממקום הפרכתו. **קורפורל** נועד להעניק למפקדים בשדה כוח-אש רב על ידי המלומות על מטרות נבחרות עמוק בעורף האויב. גדוד טילי **קורפורל** מורכב מ-250 חיילי, סוללת הפרכה ושירותים, נשיא ארה"ב העיר באחד מנאומיו כי, "לארבעה גדודי **קורפורל** כוח אש השווה לכל הארטילריה של מלחמת העולם מס' 2. מנועו של טיל זה מפתח משיכה של 20.000 ליברות לפרקי זמן ארוכים למדי, את ההפרכה מבצעים ללא מנוע-עזר כלשהו, בצורה אנכית מעל פליטפורמה קטנה. מערכת ההנחיה שלו מבוססת על ניתוב מכמי ותיקון המסלול בהתאם לסטנדרד ידוע. **קורפורל** 2, טיל דומה אך משוכלל מעט יותר, סוגל על ידי הצבא הבריטי, מומחים משווים את תפקידיו של הטיל **קורפורל** לאלה של ארטילריה ארוכת-טווח.

בתצלום למטה נראה טיל **קורפורל** מותקן על קרונית ממונעת המשמשת גם כמנוף, באמצעותו מזקיפים את הטיל לפני היריה. תמונה זו צולמה שעה שטיל מסוג זה הובל לאיזור ניסויים בלב המדבר של ניו מנסיקה. הסכנאים מבצעים את עבודתם מעל המנוף של קרונית ההובלה (תצלום ימיני למעלה) ולאחר מכן נסוגים למרחק בטוח מהטיל המתרומם (משמאל).



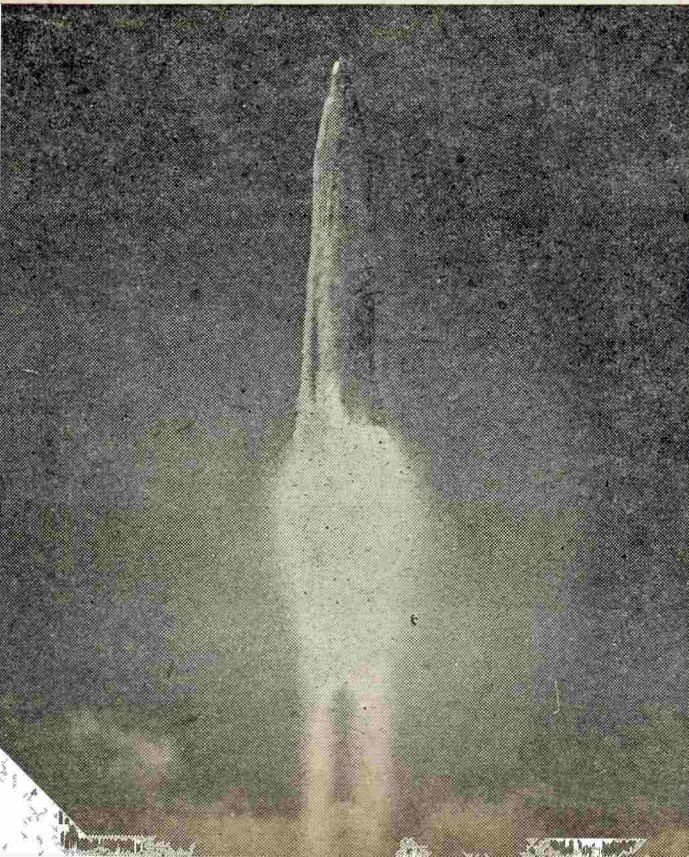




## הטיל הביניבשתי שאינו בליסטי

סכנאים, שטופי אור מסנוור של זרקורים, מכינים סנארק להמראה. טילים ביניבשתיים מסוג זה ביצעו למעלה מ-50 טיסות מוצלחות מעל נתיבי הניסוי לטילים, המשתרעים מעל האוקיינוס האטלנטי, כשהם אוספים תוך כדי כך מספר קילומטר רים העולה פי שלוש על זה של היקף כדור הארץ.

סנארק (SM-62) הוא הטיל הביניבשתי הראשון שהוחל ביצורו ההמוני באמריקה. טילי שטח-שטח אחרים הנמצאים בשלבי פיתוח שר נים הם אטלס, פולריס (ימי) וטייטאן. סנארק נבדל מכל אלה בכך שאינו בליסטי. טיל זה מצויד בכנף משוכה לאחור, מנוע סילון אחד ומערכת הנחיה אינרציאלית ושמימית משולבת המאפשרת את הפעלתו ביום או בלילה בכל מזג אויר. מפציץ לאימאיש" זה טס מספר פעמים בנתיב מודרך בן 8000 ק"מ ופגע בדיוק רב במטרה שנקבעה מראש.





## ה־ABC של הטילים

המעיון כיום בספרות התעופה הלועזית עלול להפגע בהלם קל למקרא עשרות המונחים והקיצורים השונים הניתנים לטילים. המדובר בעיקר בטיילים אמריקניים מעשרות סוגים. להקלת הקורא חיברה מערכת חיל האויר רשימת קיצורים בחיל האויר, חיל הים וצבא ארה"ב.

AAM Air-to-air missile	טיל אויר-אויר
AICBM Anti-intercontinental ballistic missile	טיל נגד-טילים בליסטיים ביניבשתיים
AIRBM Anti-intermediate range ballistic missile	טיל נגד-טילים בליסטיים ממוצע-טווח
ANSAM Anti-surface-to-air missile	טיל נגד-טילים שטח-אויר
ASM Air-to surface missile	טיל אויר-שטח
AUM Air-to-underwater missile	טיל אויר-תחת המים
CBM Continental ballistic missile	טיל בליסטי יבשתי
DIBM Defense intercontinental ballistic missile	טיל הגנה בליסטי ביניבשתי
FBM Fleet ballistic missile, U.S.Navy	טיל בליסטי ימי — חיל הים של ארה"ב
GAM Guided aircraft missile	טיל מודרך למטוסים
GAR Guided aircraft rocket	רקטיסה מודרכת למטוסים
GM Guided missile	טיל מודרך
ICBM Intercontinental ballistic missile	טיל בליסטי ביניבשתי
IM Interceptor missile	טיל ירוט
IRBM Intermediate range ballistic missile	טיל בליסטי ממוצע טווח
MRBM Medium range ballistic missile	טיל בליסטי לטווח בינוני
SAM Surface-to-air missile	טיל שטח-אויר
SM Strategic missile	טיל איסטרטגי
SRBM Short range ballistic missile	טיל בליסטי קצר-טווח
SSM Surface-to-surface missile	טיל שטח-שטח
SUM Surface-to-underwater missile	טיל שטח-תחת המים
TM Tactical missile	טיל טקטי
TV Test vehicle	טיל נסיוני
UAM Underwater-to-air missile	טיל תחת המים-אויר
USM Underwater-to-surface missile	טיל תחת המים-שטח
XM Research missile	טיל מחקר
YM Prototype missile	טיל אבטיפוס

## הענה שפנע במטרה

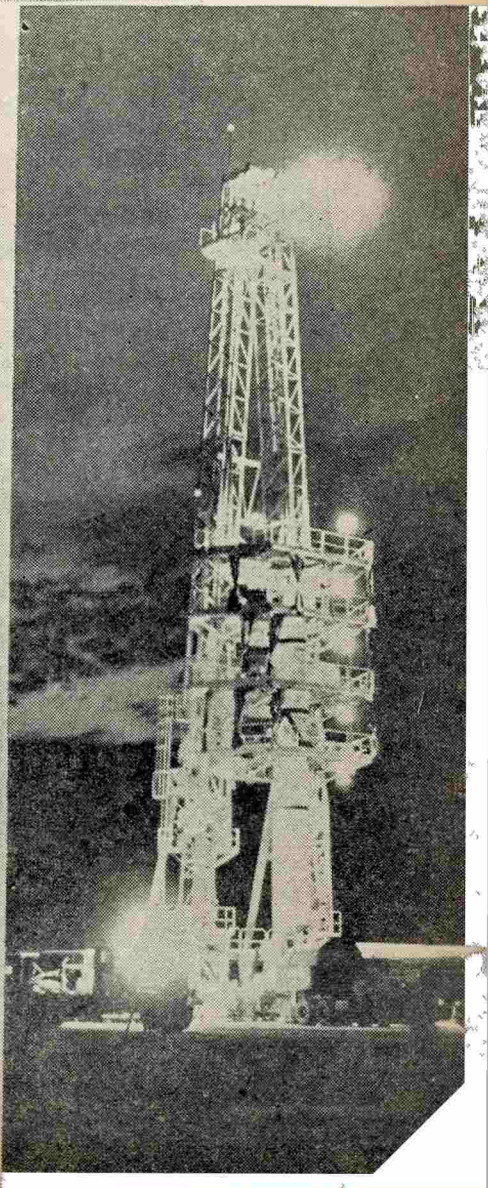
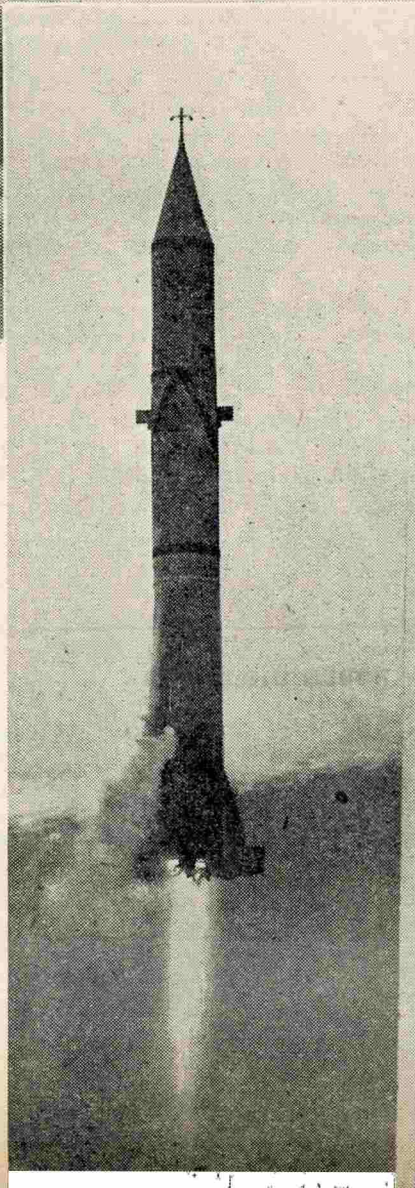
לכשלונו של טיל זה היתה השפעה ישרה על ירידת המוראל בארצות הברית ובארצות הקשורות אליה בברייתות צבאיות. לאחר כמה כשלונות (יוני — ספטמבר 1957) הצליח חיל האויר לירות את הענק. ההודעה הרשמית דיברה על „נסוי מוגבל לטווח של כמה מאות מילין“. ברם, הטיל טס בנתיב שנקבע לו ופגע באוור המטרה שנבחר מראש, כאשר יהיה מבצעי יוכל כלי נשק זה, שמשקלו 100 טון, להעביר ראש נפץ תרמוגרעיני למטרה המרוחקת 9000 ק"מ. מיניסטר האוויריה האמריקני ניבא לפני זמן מה שהאטלס יהיה „מוכן לקרב“ בעוד שנתיים.

האטלס ישלים מבחינה מבצעית את הסנארק, הנמצא כבר בייצור. גנרל דונלד ייסט, מפקד בסיס ניסויי הטילים של חיל האויר, שהיה אחראי להשמדתם של הטילים הלא-מוצלחים אשתקד, באמצעות פיקוח מהקרקע, תיאיר את הניסויים הללו כ„מוצלחים ב-95 אחוים“.



## „תור“ לאורך 3200 ק"מ

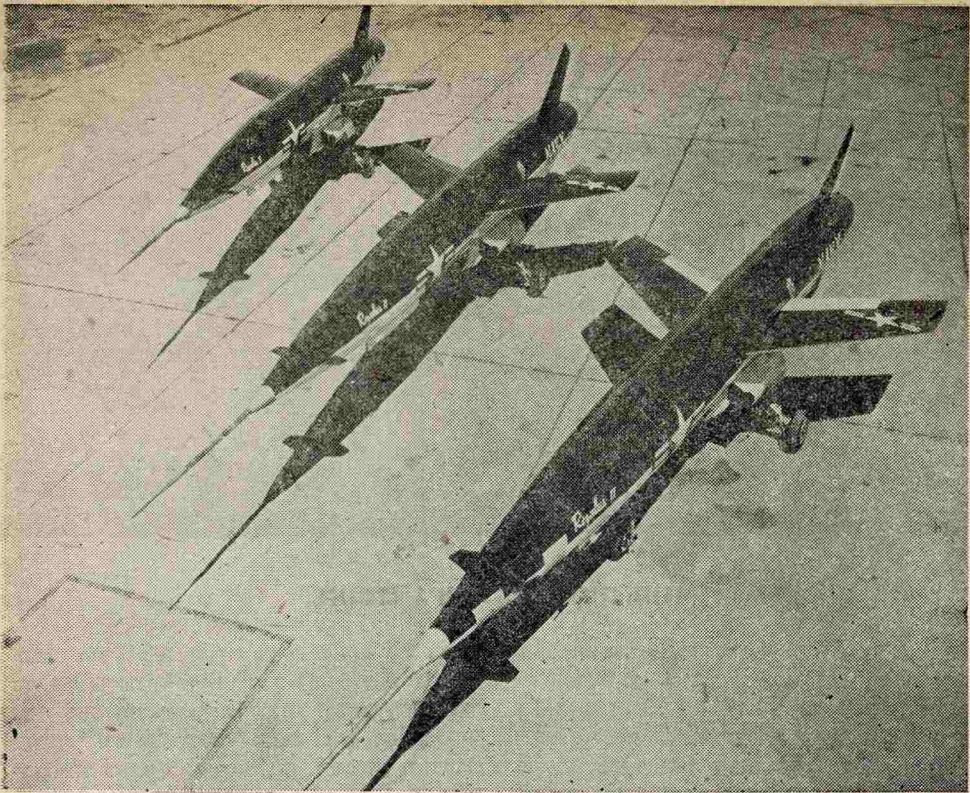
עטוף להבות ועשן, מת-  
רומם טיל מסוג תור  
מכן היריה בבסיס כף  
קנאוורל בפלורידה. טיל  
חד-שלבי, המואץ על  
ידי מנוע רקטי (נר)  
135,000 שמשיתכו (זל)  
ליברות, ביצע בהצלחה  
ניסוי למרחק 3200 ק"מ.  
לתור מערכת הנחיית  
אינרציה שאינה קשור  
רה בגורמים מהחוץ  
ועל כן לא ניתן להפרי-



עו או להסיטו מהנתיב  
שנקבע לו. כדי לזרז  
פיתוח טיל זה, תוכננו  
חלקים מסויימים מטיל  
ממוצע-טווח זה לשיי  
מוש גם באטלס הבינ-  
יבשתי. מנועו של תור  
הוא מחצית מנוע של  
אטלס, המתוכנן להגיע  
למהירויות של 16,000  
ק"מ בשעה ויותר. טיל  
זה, הנמצא כבר ביצור,  
יטופק בכמויות גדולות  
במשך שנת 1958. בפ-  
ברואר אשתקד, התרו-  
ם מס תור מכן השיגור  
שלו, אך לאחר שנסק  
כ-30 מ, לא התרומם  
עוד, צנח חזרה, נשבר  
ופרץ בלהבות.

(באור לשני התצלומים  
מימין, ראה בעמוד  
ממול.)





### שלושה טיפוסים על-קוליים

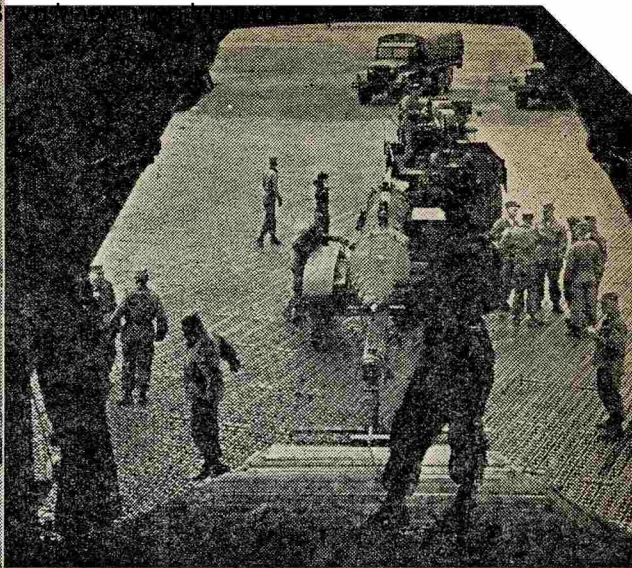
עם גמר מלאכת ההרכבה מוצאים שלושה טילים חדשים בעלי חרטומים משופדים מבית החרושת. בעת הפרחה מוצלחת לא מכבר, שולח טיל זה — **רגולוס 2**, השני בסידרת „רגולוס” — בעזרת רקיטת עזר בת 2 טונות. הוא טס 1600 ק"מ במהירות של יותר מ-2000 ק"מ בשעה. כלי הטיס הרובוטי, שאורכו 17 מ' ומשקלו 11 טון, יכול לשאת ראש־נפץ אטומי למסרה מוגדרת. מימדיו של **רגולוס 2** כמעט כפולים מאלה של קודמו, **רגולוס 1**, ונודע שהוא יכול לנוע במהירות גדולה יותר ובגובה רב יותר.

כיום משמש מייל זה בעיקר למטרות הדרכה ופיתוח. „מנוע השיוט” הוא טורבו־טילון מתוצרת **אליסון**, בעל משיכה של 4600 ליברות. המראתו נעשית באמצעות שתי רקיטות־עזר מוצקות. טילי ניסוי מצויידיע בכני נחיתה מתקפלים (כמו אלה שבתצלום) ובמצנחי־בלימה. הדגם המבצעי מהווה את חימושן של היוללות **טאני** ו**ברכנו**, שהותקן בהן מוסך מיוחד וכך־שיגור; כמו־כן מהווה טיל זה חלק מחימושן של ארבע נושאות מטוסים וארבע סירות של חיל היס האמריקני. מוטת כנפיו היא 6 מ' ומהירות השיוט — 0.87 מאך.

### „רדסטון” - התותח הגודרך

אחד הטילים הבלטיים המודרכים הגדולים ביותר שנורו בהצלחה בארה"ב מסתער על הסטרטוספירה. מימיג, הטיל מתודלק ממגדלי־אחזקה יחיד במינו, המתוכנן כך שהטיל יוזח הצידה בין רגע במקרה שמשוה לא יתנהל כשורה. הטיל, אשר קיבל את שמו מבית הנשק של צבא ארה"ב באלבמה, מיוצר בשביל צבא זה ונועד להאריך את הסווח ולהגדיל את כוח האש של התותחים. פיתוחו של **רדסטון**, בהשגחתו של ד"ר וורנר פון בראון, היה צעד ראשון לקראת הנשק הבלטי החדיש יותר, **יופיטר** — שכבר הוכיח את יכולתו הרבה בהעלאת **אקספלורר** לחלל.





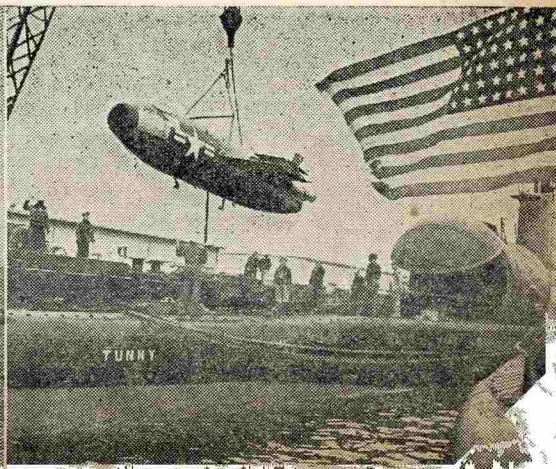
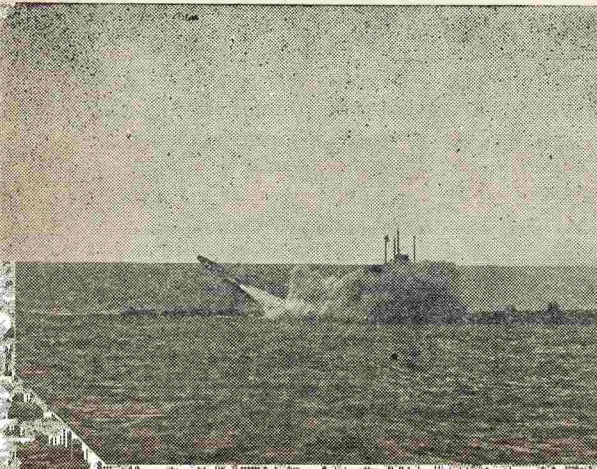
### „הונסט ג'ון" הוא בחור הוגן

מנוע רקטי מוצק־דלק. המסול מורכב מ־90 ס"מ נייד באורך 8 מ' המותקן על משאית צבאית רגילה. סיל סקפי זה של צבא ארה"ב אינו מצויד במערכת הנחיה כלשהי ושיגורו מבוצע בשיטות ארסילריות בדוקות. כדי למנוע סיבוב סביב צירו הותקנו בו ארבע רקיטות מוצקות מאחורי ראש הנפץ. „הראש" מכיל חומר נפץ רגיל או מסען גרעיני. סיל זה יוצא מהשרות בהדרגה ואת מקומו תופס סיל בשם ליטל ג'ון.

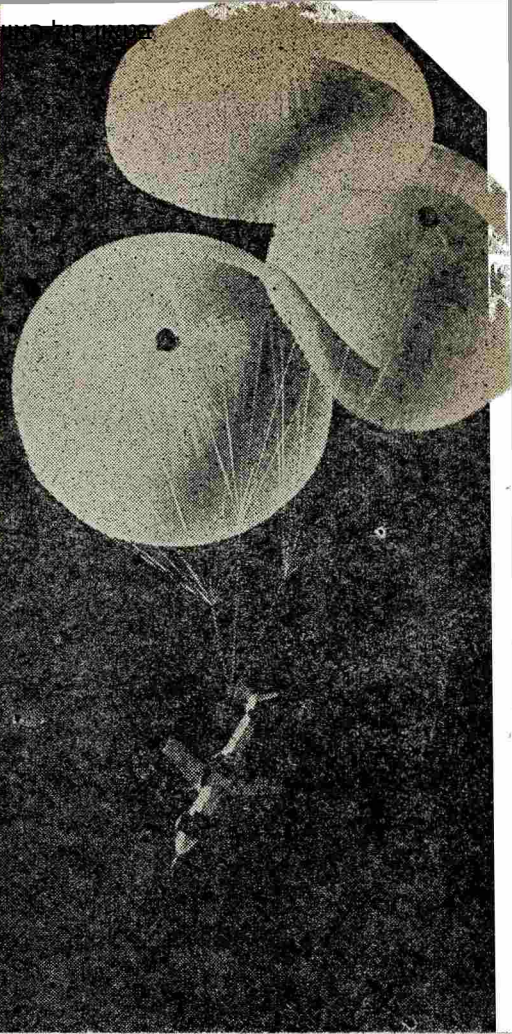
בבסיס האויר סאצ'יאקווה ביפאן, מעלים סיל הונסט ג'ון למסוס הובלה ס"מ 124 לשם הטסתו לתאילנד, שם נורה בעת תמרוני ברית ההגנה לדרום־מזרח אסיה. בתמונה משמאל, נראה הונסט ג'ון הפורץ תוך להבה ארוכה מעל המסול שלו, במסווה שיממסו, ליד העיר הוקאידו ביפאן. השם, הונסט ג'ון" מציין מערכת שלמה המורכבת מסיל, מסול סע־עצמי ואָנמו־מטר למדידת עוצמת רוחות השטח. הוא בעל משפחי זנב גדולים להגברת יציבותו בסיסה וממונע ע"י

### „רגולוסי" - הדג המעופף בעל ה„מח" המלקטרוני

סיל פחוס־אף מסוג רגולוס 1 מועמס על הצוללת טאני. הוא מאוחסן במסוך העגול הבלתי־חדיר שעל הסיפון (מימין, מתחת לדגל) כשאינו נמצא בשימוש. תוך זקת לאחר עליית הצוללת על פני המים, מוצא הסיל מהמסוך ונורה לאויר, כפי שאפשר לראות בתצלום משמאל, שצולם בעת תמרונים במרכז האוקיינוס השקט. רגולוס 1 הוא הראשון בסידרה של סילי שמח־שטח מתוכננים להפרזה מצוללות, ספינות שטח ובסיס־חוף. לסיל, הדומה בצורתו למסוס קרב משוך־כנף, אורך של 19 מ', קוטר של 1,2 מ' ומוטת של 6 מ' משקלו בהמראה הוא 6,5 טון. רגולוס 1 מצויד במנוע סילון ומונחה ע"י „מח" אלקטרוני. הוא יכול לשאת ראש־נפץ גרעיני למרחק 1000 ק"מ במהירות קולית. סיל זה הותקן בסירות של חיל הים האמריקני ובצוללות. הוא יהווה את כוח האש של הצוללת האטומית האליבוט הנבנית בימים אלה.







## „אוללה טוררו“

זהו טיל טקטי, המסוגל להנחית ראשי-נופץ גרעיניים במרחק מאות ק"מ, בעל מערכת ניווט עצמית. למטדור מוטסה של 9 מ', אורך של 12 מ'. הוא ממונע ע"י טילון מבוקר אלקטרונית מהקרקע בשעת טיסה, בעל מהירות תת-קולית (כ-650 מי"ש) וטיג רום של 35,000 רגל.

בעת ניסויים, נאסף מטדור הטילוני באמצעות מצ"נחים. הירידה מתחילה (באמצע) לאחר שהטיל הגיע לגובה של 35,000 רגל ולמהירות 650 מי"ש. שלושה מצנחים „מרככים“ את הצניחה (מימין), מאפשרים למטדור לנחות בבטחון, מוכן לתידלוק ולהמראה לשרות ניסויים נוספים.

מטדור ממריא לטיסה בת 1000 ק"מ. התאוצה האתחלתית ניתנת לו ע"י „בקבוק“ המרצה המכיל חומר הנעה מוצק, והניתק מהטיל זמן קצר לאחר ההמראה. מטדור פותח בשלושה דגמים: TM-76A, TM-61C, TM-61.

### סכום עגול ל„מטדורים“

מר א.ג. אול, סגן נשיא חברת מרסין ליצור מטוסים, מסר בטקס הגיגי את טיל המטדור ה-1000 במספר לידי ליוטננט קולונל אלן ווירפילד, נציג חיל האוויר האמריקני.



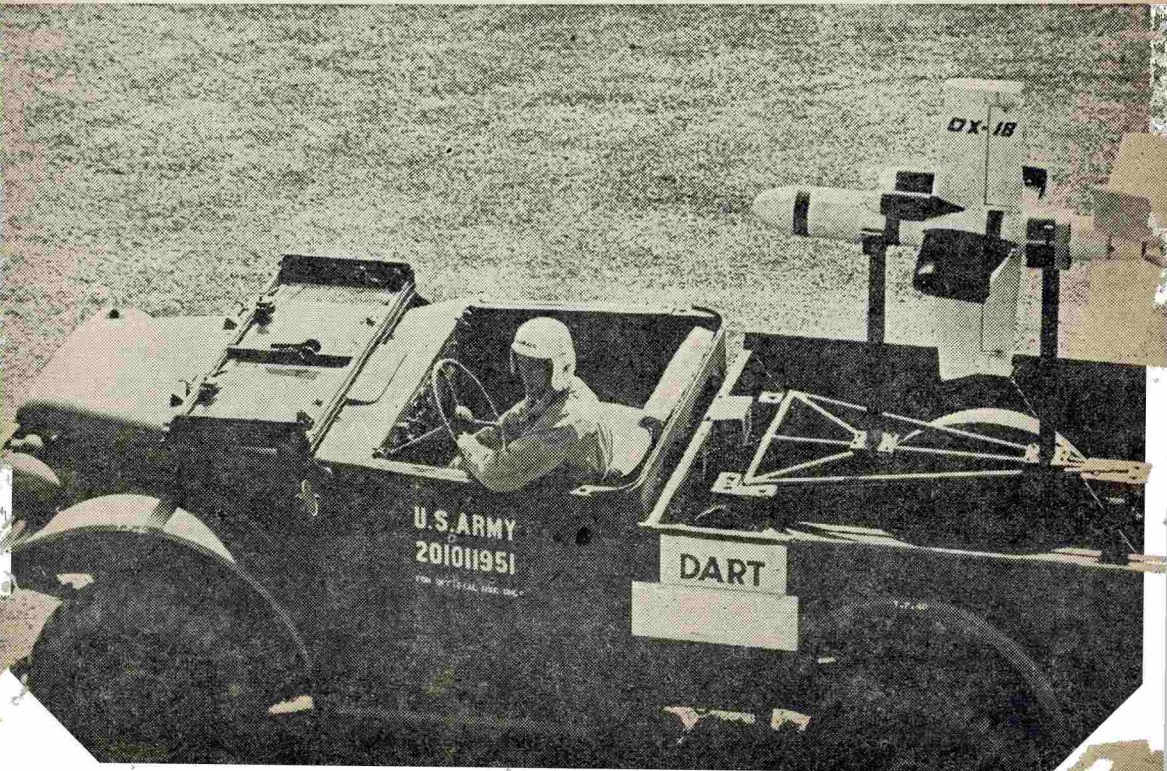


### „ג'ון הקטן" הוא ארטילריה רקיטית

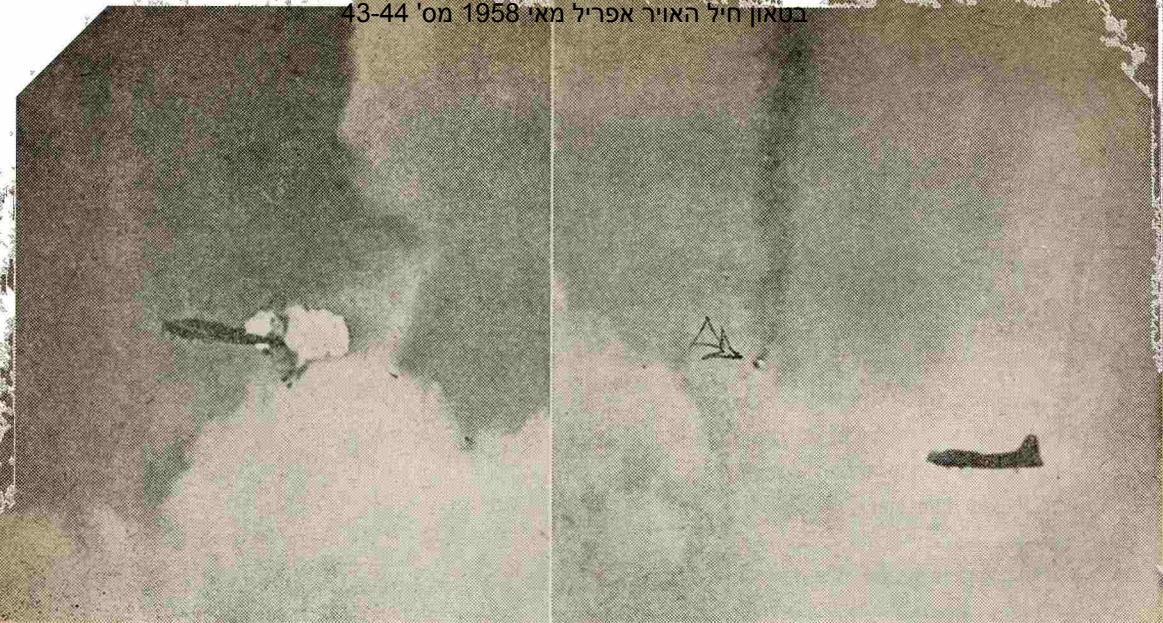
במטווח ווייט סנדס, במדינת ניו מקסיקו, עוזב טיל ליטל ג'ון את מסולו, בהשאירו אחריו עקבת הלבבות (תצלום עליון). טיל זה מותקן על משאית המשמשת גם כמסול בעת שמפריחים אותו. ליטל ג'ון הוא כלי נשק רב-שימושי, שקל להעבירו ממקום למקום, והכוונה היא לנצלו כתחליף לארטילריה בצבא ארה"ב. בפעולות טקטיות בטווח קצר הוא נותן למפקדים בשרה מבחר רב של ראשי-נפץ לשימוש נגד מטרות שונות.

### רומח החודר כל שריון

טיל נ"ט מודרן, שפותח ע"י הצבא "בארה"ב, הוא הדארט. ממונע רקיטה מוצקה. הטיל נושא ראש נפץ המסוגל לחדור לתוך השריון הכבד ביותר הידוע כיום, ודיוקו הוא ללא תקדים. הטיל ניתן להפרכה מכלי רכב קלים שונים, כמו למשל ה"קומנד קר" הנראה בתצלום. אורכו של טיל קטן אך קטלני זה הוא כ-1,8 מטר, משקלו בשעת יריה — 140 ק"ג והטווח — כ-4 ק"מ. הנחייתו נעשית באמצעות כבל דק הקשור לטיל. טיל אחר מסוג זה, המיוצר בשוויצריה, הוא קוברת 4, מתוצרת קונטרבס-ארליקון. גם טיל זה ממונע חומר-הנעה מוצק ומבוקר לאורך כבל, אלא שהוא קטן בהרבה מהטיל הנ"ט האמריקני.

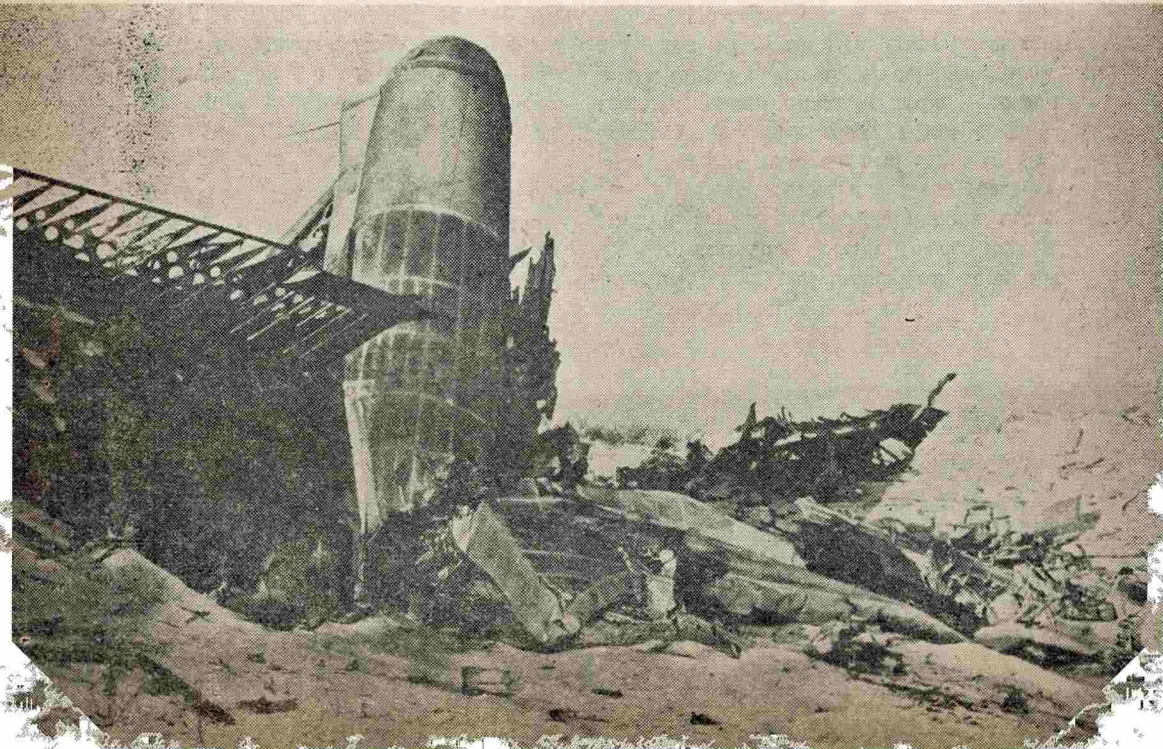






### „ג'ו' מכניע מוצר

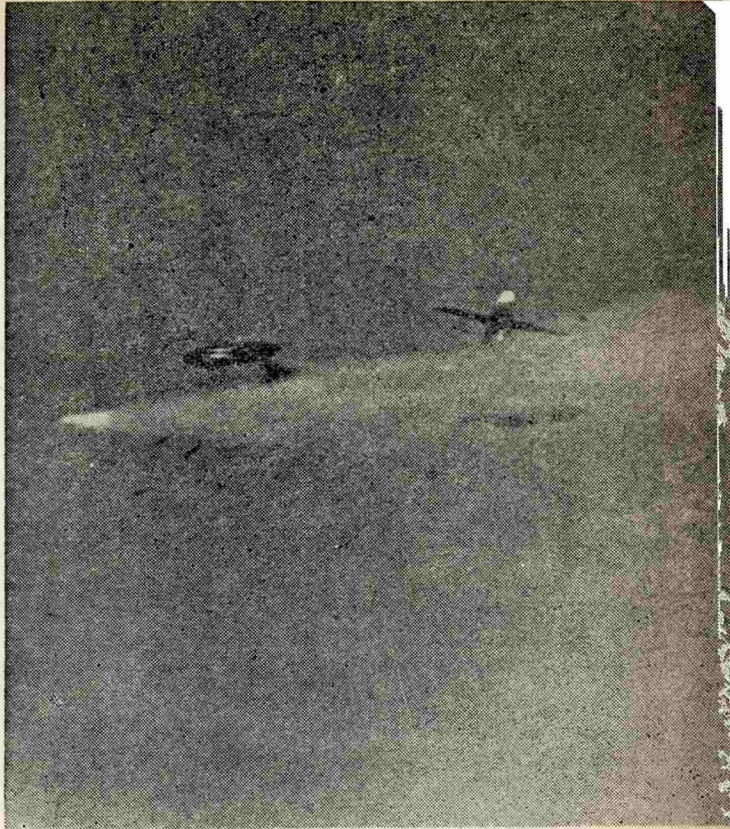
טיל אויר-אוויר פלקון, שנורה מסילון על-קולי, נע בקו עקלתוני כשהוא „מתביית“ על מטוס מטרה רובוט מסוג בי-17 (תצלום מימין). כשהוא נע במהירות של 2 מאך, פוגע פלקון במטוס הרובוט ומשתק אותו (משמאל). טיל זה, המיועד לנשיאה בתוך המטוס או תליה מתחתיו אינו גדול, לכן ניתן להעמיס כמה טילים כאלה במטוס קרב אחד. יתרון נוסף: אין צורך להתקרב יתר על המידה למטוס מטוסי האויב כדי לשגר. אם כי אורכו פחות משני מטרים, ומשקלו כ-45 ק"ג, הוא נע, כאמור, במאך 2.0 תוך רדיוס של כ-8 ק"מ. הוא ממונע ע"י מנוע דלק מוצק, בעל מערכת הנחייה אוטומטית מבוקרת ע"י תהודות מכ"ס. זהו טיל וותיק. הוא נמצא בייצור מאז שנת 1955 — אך יחד עם זאת זהו כלי נשק קטלני המאפשר לטייס להשמיד את אויבו בדיקנות רבה ואף בגובה רב ביותר. מטוס הרובוט בי-17 הבלתי מאויש שהופל (ראה תצלומים בראש עמוד זה) מוכיח את יעילותו הקטלנית של הפלקון. כה מדויק הוא טיל מודרך אויר-אוויר זה, עד כי הוא יכול להשמיד מטוס אויב, אף בלי להשתמש בראש-נפץ, ע"י עצם הפגיעה בו. אם כי פאלקון הוא אחד הטילים המודרכים הקטנים ביותר של ארה"ב, אפשר להפיל בו כל מטוס הידוע כיום.





## נשק-אירי אטומי למטוסי ירום

התפוצצות טיל מסוג ג'יני נושא ראש-נפץ גרעיני יצרה, כדור-אש שאורו המסנוור כאור השמש נקלט ע"י מצלמה במרחק 10 ק"מ. הטיל נורה ממטוס קרב פ-89 סקורפיון 18,000 רגל מעל עמק יזקא, איזור הניסויים האטומיים שבמדינת נא-וודה. ג'יני שפותח ע"י חיל האויר, הוא טיל אירי-אירי שניתן לשגר במרחק כזה מהמטרה (למשל, מבנה מפציצים) שהמטוס המשגר יכול להמלט לפני ההתפוצצות האסור-מית. פיקוד ההגנה של חיל האויר האמריקני החל מקבל טילי ג'יני לפני למעלה משנה.



## אוקור רוכב על קרן מכים

טכנאי טילים מעבירים, רכבת טילי ספראו 1 לפני העמסתם למטוסי קרב של חיל הים. טילי אירי-אירי קטנים אלה ניתנים ליריה בודדים או בצורות מהירים ומונחים למטרה על ידי קרן המשודרת ממ"כ"ם במטוס המשלח. קיימים שני דגמים — ספראו 1 וספראו 3. אורכו של ספראו 1 הוא כ-3.5 מ', משקלו 135 ק"ג, ממונע ע"י מנוע דלק מוצק ומהיר-רותו היא למעלה מ-2400 ק"מ בשעה. ספראו 3 דגם יותר חדיש שיבוא במשך הזמן במקום דגם 1, הוא בעל אורך שווה, משקלו כ-160 ק"ג ומהירותו גדולה משל קודמו. לשני הדגמים טווח של 40 ק"מ בקירוב, וכושר פעולה בכל-מזג-אוויר.

## נח האש - פי ארבע

טיל יעיל ביותר הוא זאני הנישא מתחת לכנפי מטוסי קרב טילוניים מגביה-טוס, של חיל הים (תצלום מימין). יחידות מורכבות מארבע רקיטות זאני מותקנות במטוילים ניידים מתחת לכנפים מזר-זות את חימושם של המטוסים החוזרים מפעולה ומעניקים למטוסים כוח אש גדול פי 4 מזה של מטוסי מלחמת העולם השנייה.

הזאני הוא טיל בעל זנב מתקפל, דיוק ומהירות גבוהים, מיועד להתקנה במטוסי טילון חדישים ביותר, ניתן לתקוף בו לא רק מטוסים באוויר, כי אם גם מתקני קרקע כגון טנקים, ביצורים, עמדות תותחים, רכבות, ספינות קטנות או מחסני תחמושת ודלק.



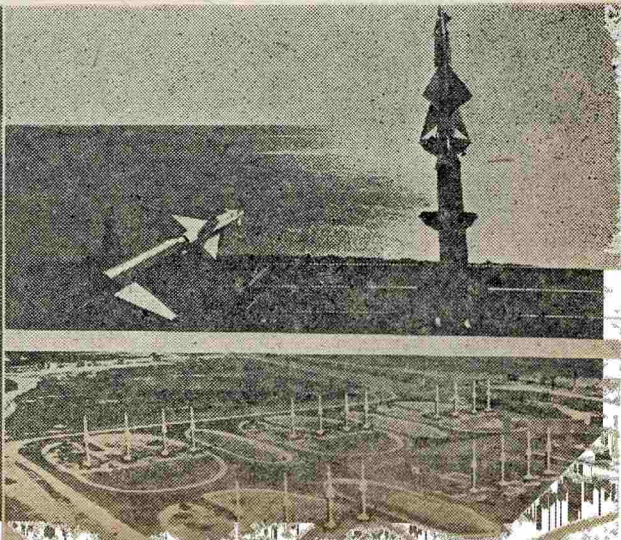
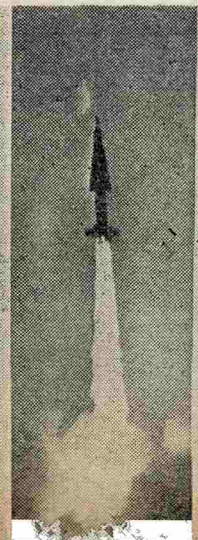
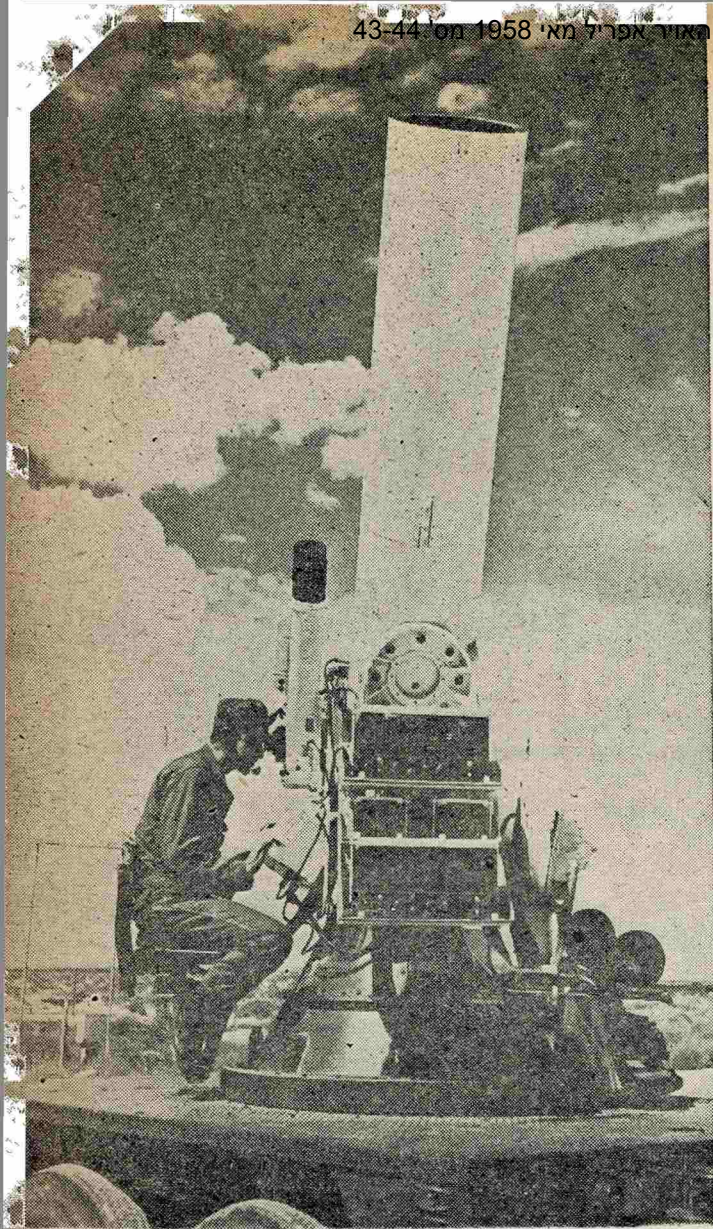


שכנאי עוקב בעד למלסקופ מיוחד  
אחר טיסת טיל מודרך האוק במט"ח  
נח הניסוי של צבא ארה"ב בווייט  
סנדט.

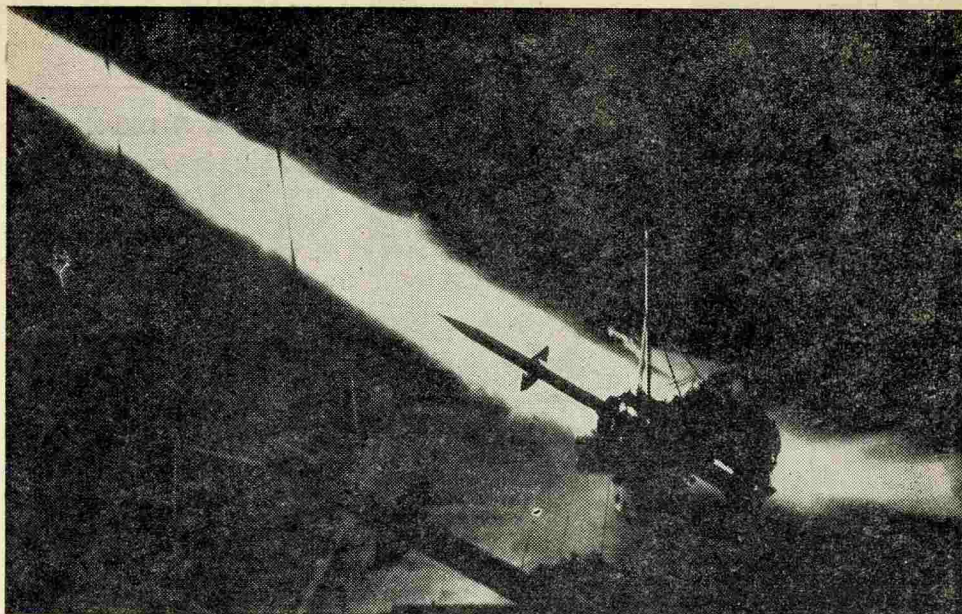
### משפחת „ניקה“

שלושה טיפויני ניקה פותחו להגנת  
השטח היבשתי של ארה"ב: ניקה  
איאקס הוא טיל באורך 6 מ' ש"  
קוטרו 30 ס"מ בעל שתי מערכות  
מיצבי כיוון, המשמשים גם להנחיה  
ושלביהמרצה, שמשקלו הכללי מ"  
גיע לטון. מהירותו, כושר תמרונו  
וטווחו של הניקה-איאקס הופכים  
אותו לכלי נשק קטלני לירוט והש"  
מדת ממוסטים ללא התחשבות בתכ"  
טיסי ההתחמקות שלהם. ניקה  
הרקולס הוא הטיל קרקע-אוויר  
השני המוכן לפעולה במערכת ההג"  
נה האמריקנית. טיל זה מירס אלק"  
טרונית מטרות איוריות בטווחים  
גדולים יותר ובגובה רב יותר מה"  
ניקה-איאקס. הטיל דמוי-חץ אורכו  
8 מ' ונוסף לו שלביהמרצה באורך  
4,5 מ'.

בשלושת התצלומים משמאל נר"  
אים שלושה טיילי נ"מ ניקה  
הרקולס (מרכז); וניקה-קאיון (ימין).  
טיל ניסיוני על-קוליים מ"משפחת"  
ניקה: ניקה-איאקס (שמאל); שנו"  
עד לשפר את סידרת ניקה.  
בתצלום למטה, מימין נראה חלק  
מסוללת ניקה המוצבת על החוף  
האטלנטי. בתצלום התחתון מופי"  
עות שתי סוללות ניקה שלמות כפי  
שהן מוצבות במרכזי אוכלוסין ותע"  
שייה. בכל סוללה 12 מטולים והיא  
מופעלת ע"י 100 קצינים וחיילים.







הכבדה בספינות. דיוקו הרב של טיל עליקולי זה מובטח ע"י מערכת הנחייה מכ"מית.

### אקדחים מול מסכים

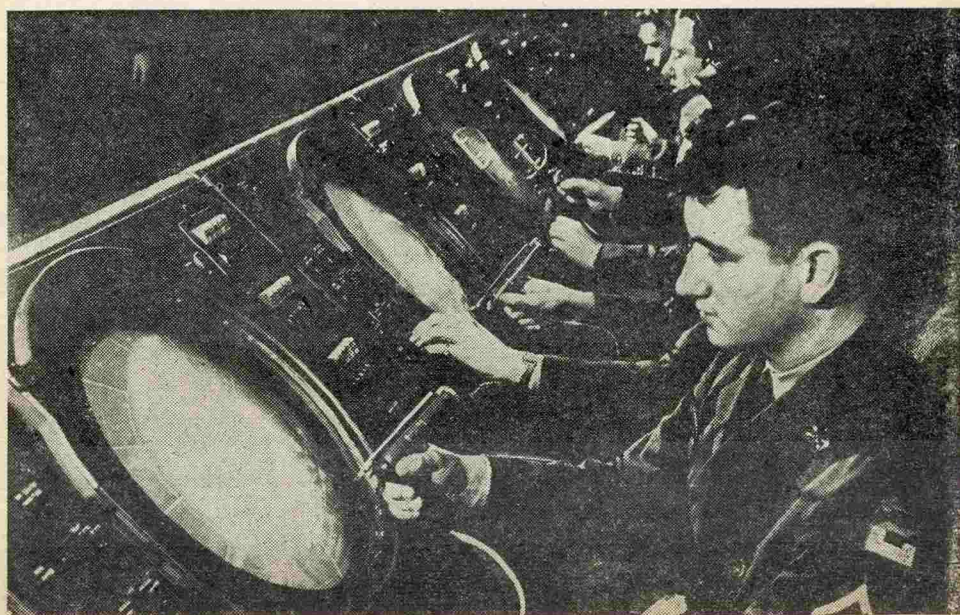
במרכז ניתוב לטילים בחוף המזרחי של ארה"ב, עוקבים טכנאים באמצעות ציוד פוטורחשמלי יחסי מכ"ם אחר מטרות לטילי ניקה. ה"אקדחים" שבידיהם אינם משמשים, כמובן, להתקפה ישירה על מטוסי האויב, כי אם ל"חלוקת תפקידים" אלקטרונית.

### כלבי ציד ימיים

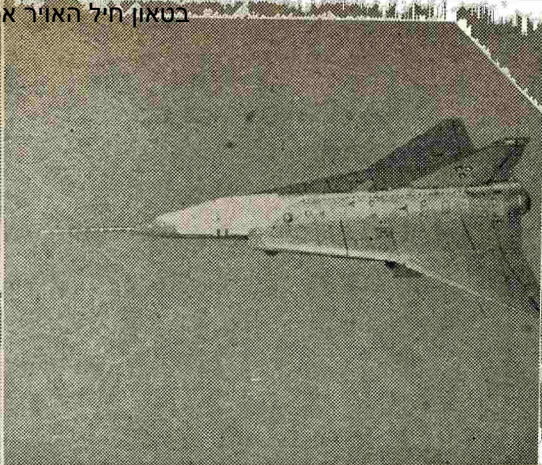
זרקור מאיר טיל טריאור על סיפונה של ספינת-קרב. זהו טיל שטח-אוויר לכל-מזג-אוויר המותקן כבר בספינת חיל הים. הסיירת האטומית לונג ביץ' תצויד אף היא בכלי נ"מ יעיל זה.

אורכו של טריאור הוא 4,5 מ' ומשקלו כ-1,5 טון. טווחו הוא כ-16 ק"מ. תפקידו לירט מטוסי אויב בגובה ובמרחק גדולים מאלה של ארטילרית הנ"מ

קרא המשך רשימה זו בעמודים 268-271.







## דגמי הניר העל־קוליים

יות המיוחדות בפריס העוסקות במכירת תוכניות, הומרים וכלים לבנית דגמים, והדבר המריץ אותו לפעול להפצת חיובות זו גם בישראל.

פרט להתלהבות הרבה, קיבל צבי הכשרה מצוינת לבנית דגמי מטוסים משני כיוונים:

בפריס לאחר מלחמת העולם היה „מודליסט“, כלומר בונה דגמים מוקטנים לתעשייה, שהוא מקצוע מיוחד ומגודר בצרפת; נוסף לכך שימש צבי כאיש צוות אוויר במלחמת העולם השנייה.

כאשר נפלה צרפת, ברח צבי לספרד ומשם לאפריקה הצפונית הצרפתית, כשהוא בן 15 בלבד. בשנת 1942 נתקבל לבית הספר למקלענות־אוויר אשר במאזון קרא, ליד אלג'יר. בסיימו את הקורס צורף לצוות של מפציץ ב־25 („מיטשל“) שטייסו ונווטו היו אמ־ריקנים ומקלעניו צרפתים, אגב, דגם נאה של מיטשל מוצב במקום כבוד בין עשרות הדגמים בחדר עבודתו של צבי. לאחר שורה של גיחות מעל צרפת וגרמניה, שוחרר בשנת 1946 והחל עובד בב־נית דגמי מכונות, עד שעלה ארצה כעבור שנתים, כל אותו זמן לא זנה את חובבותו והמשיך לבנות דגמים וטיסנים לעשרות. בשנים שלאחר זאת, לאחר שהגיע ארצה בתחילת מלחמת השיחרור, גויס ל„קומנדו הצרפתי“ ולאחר

קון מצב ענינים זה נעשה לאחד רונה ע"י פירמה קטנה בשם „אוויר מודל“, אשר בעלה, יהודי יליד צרפת בשם צבי זילברשטיין הוא נלהב לדבר לא פחות מכל בונה דגמים צעיר.

רעיון הפצת התוכניות לבנית דגמים בא לו תוך עבודה כמורה למלאכת יד וציור בבית הספר במשק חולתה. הוא נזכר שבילדו־תו, באחד מבתי הספר בפריס, ניתנה לילדים עזרה מלאה בבנית דגמים. הוא נזכר בעשרות החנו

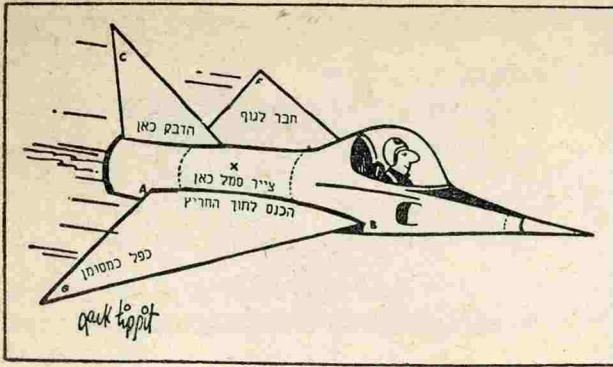
בנית דגמים הינה חובבות מענ־ינת. לגבי מבוגרים זהו בילוי זמן נעים. לגבי נער, זוהי התעס־קות מרתקת, אשר יחד עם זאת מפתחת בו כשרון עבודת ידים, ריכוז המחשבה והכרת המטוס על חלקיו.

ברם, הנער הרוצה כיום לבנות דגם מטוס (בישראל) נתקל בקורשיים גדולים, אם איננו גדנע־אוויר או חבר הקלוב לתעופה. החומרים יקרים, הסרה לו הדרכה מתאימה ותוכניות. צעד חיובי לתיי



חובב־תעופה צעיר עוסק בהרכבת דגם־ניר (במקרה זה: וולקו) למעלה: (מימין) דגם־ניר של המטוס השוודי דראַקוּ; (משמאל) בריטטול בריטניה „בארץ הענקים“. אורך דגם זה הוא 77 ס"מ.





שהשתחרר הצטרף למשק חולתה. שם לימד מלאכת יד בבית הספר.

**"בריטניה" באורך 77 ס"מ**

פרט לדגם המיסטר 4 המתפרסם בגליון זה של חיל האוויר כבר הדד פיס צבי את מטוס הקרב אב" 17 קנדה ומתכוון להוציא לשוק בקרוב את תוכניות הבניה של המטוסים מיג'19 ובריטניה, כשי כולם בקנה מידה של 1/50, כך שבהיותם מוצבים אחד ליד השני נראים כולם ביחס הנכון.

היות והמטוסים בנויים כולם באותו קנה מידה, שונה מספר הגליונות של כל דגם. אם הד מיסטר, למשל, מודפס על חצי גליון, הרי האברו קנדה מופיע בגליון ועוד חצי גליון, והבריטניה על 5 גליונות גדולים. הדבר מש" תקף גם בגודל המטוס. מוטתו של המיסטר הגמור היא 22.2 ס"מ ואורכו 25.7, של אברו קנדה 35 ס"מ ואורך של 33, בו בזמן שכני

נוסף לאויר תוציא "אוירו מודל" גם דגמי אוניות (ישראל וציון) וטנקים (ט"34).

"אני משוכנע", אומר צבי זילי ברשטיין, "כי לא אחד ממהנדסי הטיס של העתיד ושל טייסי חיל האוויר ו"אל על" בעוד 10 שנים, יקבלו את הדחיפה הראשונה מב" נית דגמים אלה." אין ספק שקיי" מים כל הסיכויים לכך.

פי הבריטניה נמתחות לאורך 87 ס"מ ואורכו 77.

לאחר המטוסים הראשונים יוכלו חובבי הדגמים לבנות את המטר סים הבאים: 104"9 מסרשמיט 109, וויקטור, נורד 2501, דראקן השוודי, מפציץ ב"58 הסטלר, והמטוס הצרפתי החדש טריידאן. כמו כן הסופר-טייבר, הסקורפיון והליקופטר ט"55.

שדה תעופה פרטי של דגמי"נר, מאחור נראים שני המטוסים הגדולים: בריטניה וטופולב ט"104.





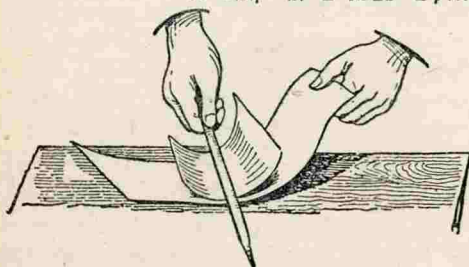
# כיצד תבנה לך דגם ניר של "מיסטר 4"

## הוראות כלליות לבנית דגמי ניר

דבק זה מתקשה עם יבושו ומוסיף לצורת הדגם ולחזקו. לעבודות הדבקה עדינות יש להשתמש במלקחיים קטנות.

פטי הדבקה הם חלקי חיבור המחברים חלקים ישרים (תפרים).

טבעות הדבקה הן חלקי חבור המשמשים לחבור חלקים טבעתיים או קונוסיים.



כך ניתן לעגל בנקל את החלקים הסעונים עגול.

בעת חבור ע"י טבעת הדבקה יש לשים לב לכך שהטבעות יודבקו מתחת לחלק העיקרי באותה צורה בה צורפו קודם לכן לחלק. לאחר עגול החלק יש לכופף קצת את קצוות טבעות ההדבקה הבולטות לכיוון מרכז הצילינדר או החרוט כך שיותר קל להלביש את החלק השני. ההדבקה היא בקצה יותר אם מורחים בדבק את הקצה הפנימי של החלק ולא את הטבעת.

הדבקה רגילה — פרושה שיש לחבר את החלקים

ע"י הדבקה זה לזה ללא פטי הדבקה או טבעות.

את כל החלקים המסומנים בצלב כחול, יש להדביק תחילה על קרטון (רצוי בריסטול) וליבש תוך לחיצה (למשל, בין שני ספרים כבדים).

את הדבק יש למרוח באמצעות גפרור מחודד או קיסס. כמנכן, שים לב לכך שהקופסה תסגר בשעה שאינך משתמש בדבק.

בנית מטוסים בעלי צורה אוירודינמית דורשת דייקנות רבה בגזירת החלקים והתאמתם זה לזה. הדפסת החלקים נעשתה באורח מדויק ביותר ואם תדייק אף אתה בעבודתך, תצליח. לפני התחלת העבודה פרוס את השרטוט לפניך וחפש את החלקים השונים בהתאם להוראות.

קוים — — — — — (קרוגודה-קו) — יש לכופף תמיד.

קוים — — — — — (קרוגודה-נקודה-קו) — הם קוי גבול להדבקת חלקים.

קוים — — — — — (קרוקרו) הם קוי עזר דמיוניים בלבד.

חטפרים בסוגרים מציינים את החלק שיש להדביק במקום זה או בכיוון זה.

חצים מראים את מקום ההפרדה בין חלקים.

יש לגזור בדיוק על הקו. קוים ישרים רצוי לגזור בעזרת סכין גלוח לאורך סרגל פלדה (מחזיקי סכין גלוח אפשר להשיג בכל חנות למכשירי כתיבה). טוב לגזור על לוח זכוכית.

לפני כיפוף חלק חיצוני מוטב להרוט את קו הכיפוף בסכין כהה, על מנת לשמור על הצבע. חלקים פנימיים אפשר לסמן בסכין גלוח חד על מנת לקבל כיפוף נקי (אך יש להזהר שלא לחתוך עמוק מדי!).

על מנת לעגל חלקים יש למשוך אותם מסביב לקצה של לוח (שולחן). אפשר גם לעשות זאת בין קרטון דק ומכשיר עץ עגול. (ראה ציור).

על ידי משיכה וסבוב חזק או חלש (בהתאם לצורך) אפשר לקבל עגול שווה ונקי בעל כל רדיוס דרוש. יש לתרגל מעט, אבל עגול נקי ויפה מקל על העבודה ומעניק לדגם צורה נאה. להדבקה יש להשתמש בדבק פלסטי ("נצח-מודל") שאפשר להשיגו בכל בתי המסחר לצעצועים, מכשירי כתיבה וספרים.

## הוראות לבנית דגם "מיסטר"

מ"מ בחלק הקדמי של הגוף, 55 רקטות אויר-אויר, נושאי פצצות, מתקן לרקטות נוספות. מיכלי דלק נוספים נמצאים מתחת לכנפיים. לטייס כסא מפלט. כיפת תא הטייס מופעלת

המיסטר הוא מטוס מתכתי בעל כנפיים משוכות לאחור, משמש בעיקר כמטוס ירוט ולתקיפת מטרות קרקע. למטוס מנוע סילון היספנו-טורבו-ורדון בעל משיכה של 3500 ק"ג. המוש המטוס: 2 תותחים 30



חלק 14 — 13 — להדביק את החלקים על קרטון כפול ולגזור (ראה צלב).

חלקים 15 — d 15. לעגל עד לחצי עגול ולהדביק צד אל צד בצורת אמבטיה. להדביק חלקים 15 c על קרטון כפול ולגזור (ראה צלב).

חלק 16. — לכופף בוזית ישרה.

חלק 17 — a 17. — לסמן את 4 הנקודות בסיכה כך שאפשר יהיה לראותם מאחור. לכופף ולהדביק חלק a 17 בצורת פירמידה מרובעת ולהדביקו בין 4 הנקודות בצד הבלתי מודפס של חלק 17. לכופף חלק 17 ולהדביק בקצה פרט לפס שיודבק לגוף המטוס. גם פס של 3 מ"מ בחלק הקדמי אין להדביק.

חלקים 18 — a 18. — לסמן את 4 הנקודות בחלק 18 בסיכה. להדביק a 18 בצורת מוט פירמידה. להדביק מוט זה בצד הבלתי מודפס של חלק 18 בין 4 הנקודות המסומנות. לכופף את חלקי הכנפים ולי הדביקם בקצה האחורי. רק החלק שיודבק לגוף נשאר פתוח.

חלק 20 — a 20 — 21 — לסמן נקודות בסיכה, וכפי שהוסבר לעיל, להדביק חלק a 20 בין הנקודות המסומנות. לכופף את החלקים ולהדביקם פרט לצד שיודבק לגוף. חלקים 21 — a 21 יוכנו באותה צורה.

חלקים 23 — f 23 — f 22. — עבוד כל החלקים השווים התאור זהה והוא נכון לגבי כולם.

להפריד בין חלקים 22, 23. להדביק פס a 22 במי קביל לאורך מתחת לחלק 22 כך שהוא מציץ באחד הקצוות (כמו לפני הגזירה). לעגל את הכל לטבעת ולהדביק על הקצה המציץ. להכניס דיסקיות 22 b ו- c 22 משני הצדדים לטבעת ולהדביק על הפס. בצד הגלגלים יש להדביק גפרורים צבועים שחור ומ- חודדים כך שיגיעו עד לציר. במרכז הדיסקיות d 22 (המודבקות על קרטון כפול) יש לעשות חור כך שג- פרור עובר בקושי ולהדביק את הדיסקיות במרחק של 18 מ"מ מהציר. חלקים c 22 ו- c 23 יש לקפל ולהדביק.

חלק 24 — c 24. — עבוד הגלגל הקדמי, כנ"ל. כאן המרחק בין הדיסקיות והציר הוא 16½ מ"מ.

הרכבה. לחלק האמצעי יצורפו 2 החלקים הקדמיים, קדמי ואחורי, כך שתמיד יתלבש חלק ללא טבעת הדבקה על הקצה הבולט של טבעת בחלק השני. לפני הרכבת חלק 2 יוכנס בו חלק 1 עם הפתח קדימה, כך שתפר יושב על תפר והקצה הקדמי של חלק 2 בא על הקצה הקדמי של חלק 1.

בהרכבת חלק 3 לחלק 4 יש לשים לב לכך שתפר חלק 3 יפנה כלפי מטה, ותפר חלק 4 כלפי מעלה. לפני שיצורף חלק 2 לחלק 3 יש להכניס משקל קטן (אבן או מטבעות) לחלק 3 על מנת למנוע הפרעה

חשמלית. תכולת מיכלי הדלק: מיכל עיקרי 2400 ליטר ו- 1650 ליטר נוספים במיכלים הרורביים.

**מידות:**

אורך	12.85 מטר
מוטת כנפיים	11,12 מטר
גובה	4.4 מטר

**ביצועים:**

מהירות מקסימלית	1800 ק"מ/שעה
מהירות שיוט	990 ק"מ/שעה

זיירונו: בעת הגזירה אין לזרוק פיסות קרטון, הדרושות בעת הבניה לחינוק חלקים פנימיים.

חלק 1 — c 1 — להוריד את פס ההדבקה 1 a מהחלק, להדביק מתחתיו עד לקו הקטוע (קרנודקה — נקודה קו), לכופף את החלק (הצד הצבוע פנימה) לחרוט ולהדביק על הפס a 1. דיסקית b 1 יש להדביק (הצד הצבוע פנימה) על הפתח ולסגרו בצורה זו. חלק c 1 יש לכופף לאורך הקו הקטוע (קרנודקה — נקודה קו), ולהדביקו. לאחר זאת יש להכניסו לחרוט הקטום עם הצד הצר אחורה ולהדביקו כך שהתפר והקו הקטוע הלבן יכוסו.

חלקים 2 — a 2 — להדביק פס a 2 מתחת לחלק עד לקו הקטוע, לעגל את החלק עם הצבע בצד החיצוני ולהדביק לאורך הפס.

חלק 3 — a 3 — להדביק על הפס כמו חלק 2.

חלק 4 — c 4 — להדביק בנוסף לפס a 4 גם את חלק b 4 עד לקו הקטוע (קרנודקה) מתחת לקצה, באותו כוון שהופיע בתכנית. לפני הגזירה אחרי עגול והדבקה תכפיל את הדיסקיות c 4 עם חתיכת קרטון, תמרח דבק בקצה ותכניסה מהפתח הגדול לחרוט. תדביקה לקצה הטבעת b 4 כך שהקו על הדיסקית יושב בדיוק על התפר של חלק 4.

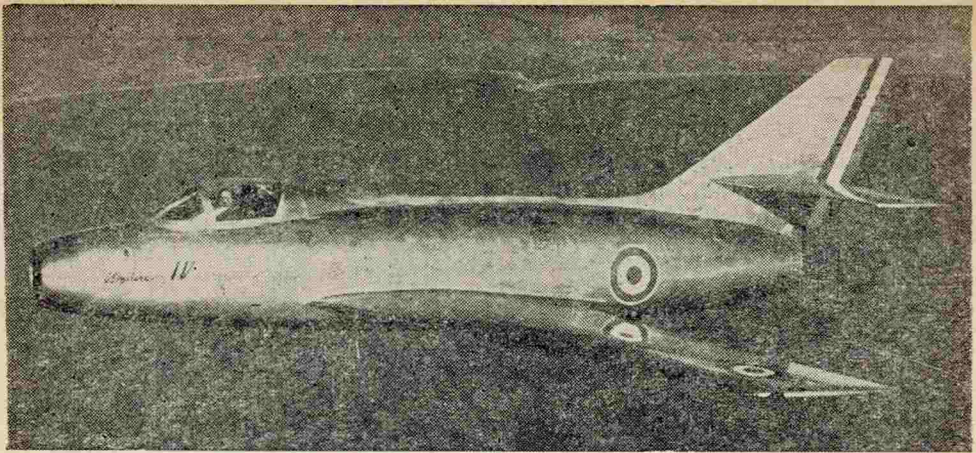
חלקים 5 — c 5 — 6 — ראה חלק 4 — c 4

חלק 7 — f 7 — להדביק את הפס a 7 כרגיל, להדביק פסים b 7 ו- c 7 עד לקו הקטוע מתחת לקצה השמאלי וימני. פס a 7 להדביק במרחק של מ"מ אחד עם שטחו המלא מתחת לחלק. לעגל את הכל ולהדביק. להכניס את הדיסקיות c 7 מחוזקת ע"י חתיכת קרטון לגליל ולהדביק לקצה הטבעת b 7. כך שהקו המסומן יושב על תפר החלק. להדביק דיסקית f 7 בין הטבעות c 7 ו- d 7.

הטבעת 8 — c 8, c 9, c 10, c 11, a 11. כמו חלקים 4 — 6. לחלק 11 אין טבעת ואין דיסקית.

חלק 12 — b 12. — לעגל חלק 12 אחרי הדבקות הפס כך שהצד הצבוע יפנה פנימה ולהדביק דיסקית b 12 (גם כן הצד הצבוע פנימה) מול אחד הפתחים.



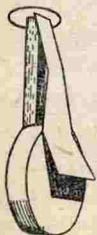


זהו מיסטר 4, "מתכתי" ובגודל "טבעי". אם תשכיל לבנות את הדגם בדיקנות, אין צורך כי בגמר המלאכה יהיה מונח לפניך מיסטר קטן שלא יהיה שונה מזה שבתצלום אלא במידותיו.

תאם לסמון בצד שמאל וימין של הגוף. חלקים 15 c ו-15 d יש להדביק במקום המסומן בחלק העליון של הגוף בכיוון אחיד. בתא הטייס (חלק — 15 b) יש למרוח דבק על הקצה התחתון, להלביש על חלקים 15 c, 15 d ולהדביק לגוף. החלק 16 מצורף לתא ולאחר כפוף של 90 מעלות יש להדביקו במקום המסומן בחלק העליון של הגוף. חלק 17 מחובר אליו. על ידי מבט מלפנים בודקים באם חלק 17 מונח בזווית של 90 מעלות. למרוח את קצוות הכנפיים 18 ו-19 בדבק, להלבישם על חלקים 13 — 14 ול-הדביק, על מנת לקבל שפוע שווה של הכנפיים, תניח את הגוף על השולחן ותרכיב את הכנפיים כך שקצוותיהם נוגעות אף הן בשולחן.

חלקים 20 — 21 — יש להדביק במקום המסומן בחלק 17 ולישר. להכניס גלגלים 22 — 23 עם הג'פרורים (גפרור פנימה והגלגל בחוץ) במקום המסומן בצד התחתון של הכנף ולחזק בדיסקית.

להכניס את הגלגל הקדמי 24 במקום המסומן מתחת לגוף ולהדביק, חלקים 22 e ו-23 יש להדביק כשהצד הצר כלפי מעלה, אל הגפרור והדיסקית. הקצה התחתון יודבק לצד העליון של הגלגל. חלקים 22 f ו-23 יש לכופף במרכז ולהדביק גב אל גב. יש לעגל מעט לפי צורת הגוף ולהדביק כך שהצד העגול יפנה כלפי חוץ. בצד ימין של הגלגל הקדמי יש להדביק חלק 24c.



בשווי משקל הדגם. לפני הדבקת חלק 11 יש לה-כניס בו את הגליל 12 (כמו 1 ו-2). חלקים 13 ו-14 המחוקקים (ע"י הדבקה על קרטון) יש להדביק בה-

### 20% זנחה לקוראי הבטאון

התלוש המופיע בתחתית עמוד התו-כנית מקנה לקוראי בטאון חיל האויר הנחה של 20% ברכישת כל דגם המיוצר ע"י הב' "אוירו מודל".

הדגמים שאפשר לרכוש הם:

- מיסטר 4  
במקום 0.800 ל"י — 0.650 ל"י בלבד
- בריטניה 310  
במקום 4.000 ל"י — 3.200 ל"י בלבד
- אברו קנדה CF100  
במקום 1.800 ל"י — 1.450 ל"י בלבד
- מיג-19  
במקום 1.500 ל"י — 1.200 ל"י בלבד
- המוזיין 3 דגמים או יותר מקבל צנצנת דבק פלסטי חינם.

הוראות: גזור את התלוש המופיע בעמוד התוכנית ומלא את הפרטים הדרושים. צרף את התשלום, לפי הרשימה המופיעה לעיל; הוסף 100 פרוטה כדמי משלוח ושלח (בהמחאת דאר) ל"אוירו מודל" (כימוגרפיה) — רח' בני ברק 20 תל אביב.



„על סף תקופת הטילים“ (סוף)

**מילון טילי קצר**

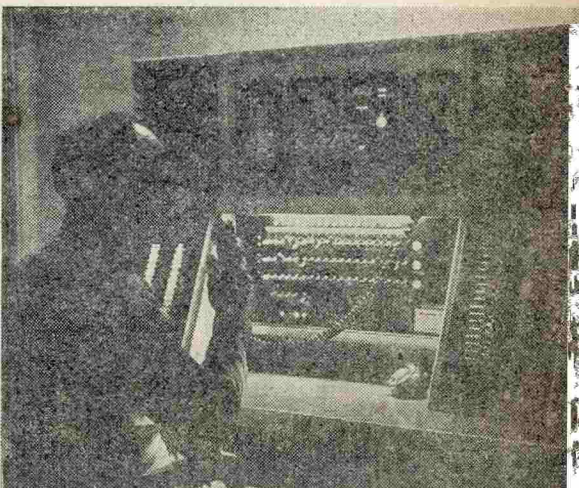
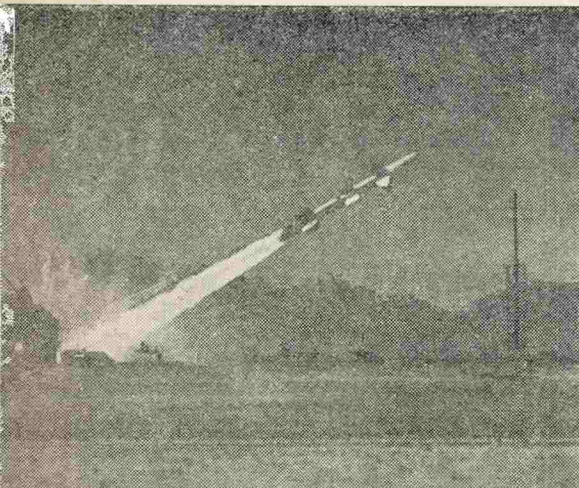
היה מי שהעיר כי מתוך עיון בשמות טילים מודרכים אפשר ללמוד פרק במיתולוגיה (בעיקר רומית ויוונית, אך גם של עמים אחרים). לתועלתם של אלה המועונינים גם במוכן הסמלי של שמות הטילים ולא רק בפרטי ביצועיהם, ניתנת להלן רשימת כמה מהטילים החשובים ביותר בלויית באור השמות.

Atlas — נושא עמודי השמים במיתולוגיה היוונית	Polaris — כוכב הצפון
Corporal — רב טוראי	בן מלך (לטינית) כינוי לכוכב
Dart — קפרינוס (דג); הז	Regulus — בקבוצת אריה
Falcon — בז (עוף טרף)	דמות בספר הילדים „עליזה בארץ הפלאות“
Genie — רוח, לך, שד (במיתולוגיה המזרחית)	Snark — אנקור (צפור)
Hawk — נץ (עוף טרף)	Sparrow — שפן (כלב ציד גמון)
Hercules — מגבורי יון המיתולוגיים	Terrier — אחד מענקי המיתולוגיה היוונית שנלחם עם יופיטר
Honest John — ג'ון ההגון	Titan — אלהי הרעם במיתולוגיה הסקנדינבית
Jupiter — אבי האלים במיתולוגיה הרומית	Thor — האל העליון של היוונים
Little John — ג'ון הקטן	Zeus — שם שבט אינדיאני במכסיקו
Matador — לודר (ספרדית)	Zuni —
Nike — אלילת הנצחון במיתולוגיה היוונית	

**40,000 כוחות הסוס של „טאלוס“**

טיל מסוג **טאלוס** יורק להבות שעה שהוא אוסף מהירות ופונה לעבר מטרה רחוקה. טיל זה, המועף מעל המטול שלו ע"י מנוע מוצק הניתק ונופל תוך שניות, מגיע תוך פרק זמן קצר ביותר למהירות על-קולית גבוהה בעזרת מנוע מגז-הטילון שלו, בעל ההספק של 40,000 כ"ס. טאלוס מונחה ע"י „מוח“ הידוע בשם מערכת מודיעין להנחיה, וכשהוא נמצא בסווח „הריגה“ ממסרתו, מפוצץ ראש הנפץ שלו על ידי מרעום קירבה. משקלו של טיל זה, היכול לשאת ראשי נפץ חנ"מיים או גרעיניים, הוא כ-1300 ק"ג. אורכו 6 מ' וקוטרו 0,5 מ'. תוך סווחו היעיל (40 ק"מ) יכול טיל זה להשמיד מסרות אויריות תת-ועל-קוליות, ספינות ומסרות על חוף הים. טאלוס נמצא בשימוש חיל היס, וצבא ארה"ב מעיין אף הוא באפשרות לנצלו במסגרת מערכת ההגנה האוירית.

לב" מערכת ההגנה של טילי **טאלוס** הוא מרכז בקרת-האש ממנו מפקחים על הטילים בעת התגשויות סקטיות. המרכז הנראה בתצלום זה, דגם יבשתי של מרכז ימי, משמש להערכת ערכו של טיל זה בתנאים יבשתיים.





## כאן מוצרים טילים

אולי הטיל המיוצר במספרים הגדולים ביותר בעולם הוא מטורל, שיחידות מצויידות בו מפוזרות בכל רחבי תבל. בתצלום העליון נראים מטורלים מושלמים, ובוזה שמתחתיו בתהליך הרכבה. לטיל זה רכיבים עיקריים אלה: כנף, חרטום, זנב, חלק מרכזי, ומכשירים.

## פיתוח במפעלים פרטיים

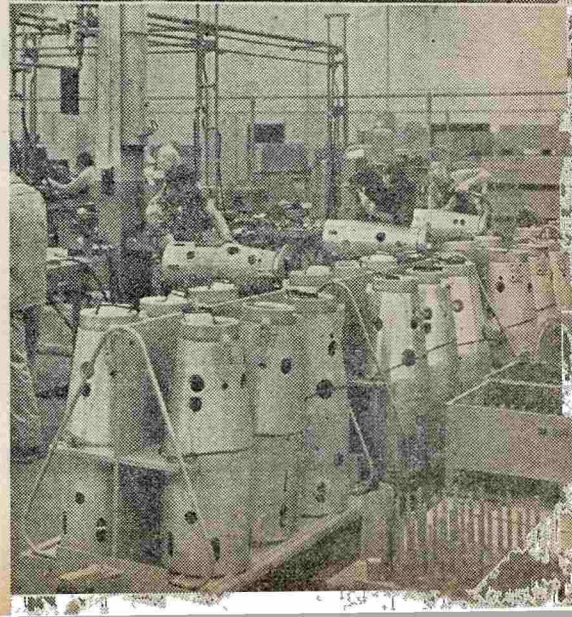
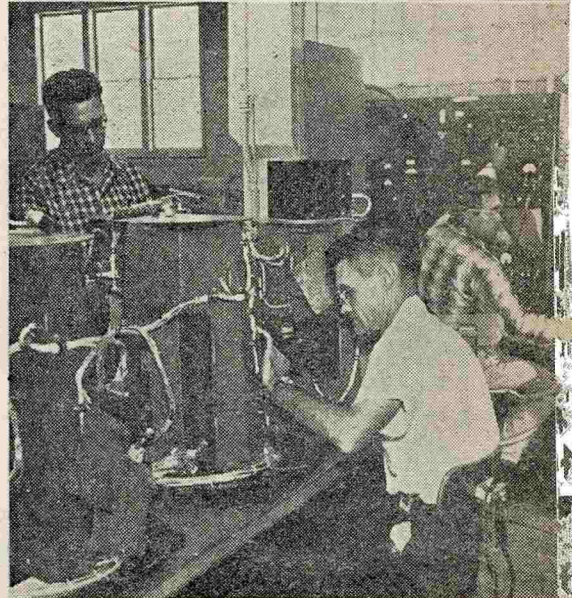
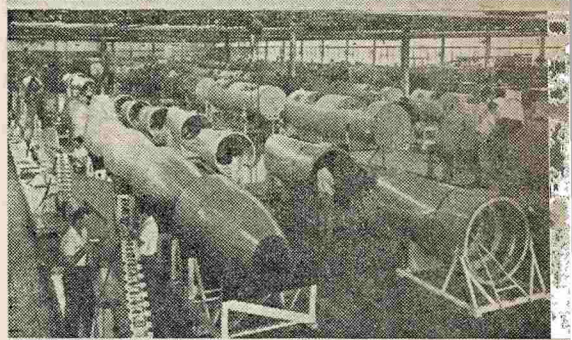
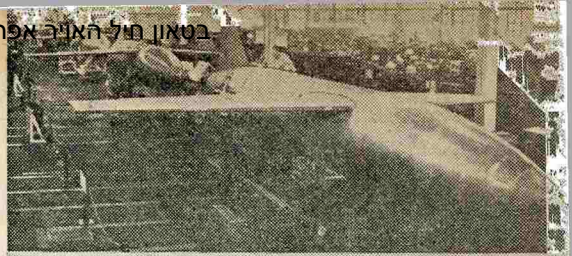
פועלים בעלי השכלה מקצועית גבוהה עוסקים בבניית טילים באחד המפעלים הפרטיים בארצות הברית. בתי החרושת הקשורים בחוזים עם הממשלה האמריקנית מקבלים על עצמם לא רק את בניית הטילים עצמם; הם גם מנהלים את המחקר והפיתוח החיוניים לכלי נשק חדישים ומשופרים. (באמצע.)

## הרכבה המונית לטילים ימיים

שיטות הרכבה המונית מזרזות יצורם של טילי טריאר, טילי שסח'אורד המותקנים עתה בספינות חיל הים האמריקני. (מימין, למטה.)

## ראשיינפץ במילי, "מטורל"

טכנאי שייגור של חיל האוויר האמריקני מבצעים ביקורת סופית בטיל מטורל לפני שהם מתקינים בו את ראשי הנפץ. פיתוח וניסוי טילים מהווים פעולה אחת מתמדת ורצופה בבסיסי אוויר ובמרכזי הניסוי לטילים, שהגדול בהם הוא בסיס כף קנאוורל, מקום שילוח הטילים הבליסטיים הביניבשתיים והירחים המלאכותיים של ארה"ב. (למטה.)



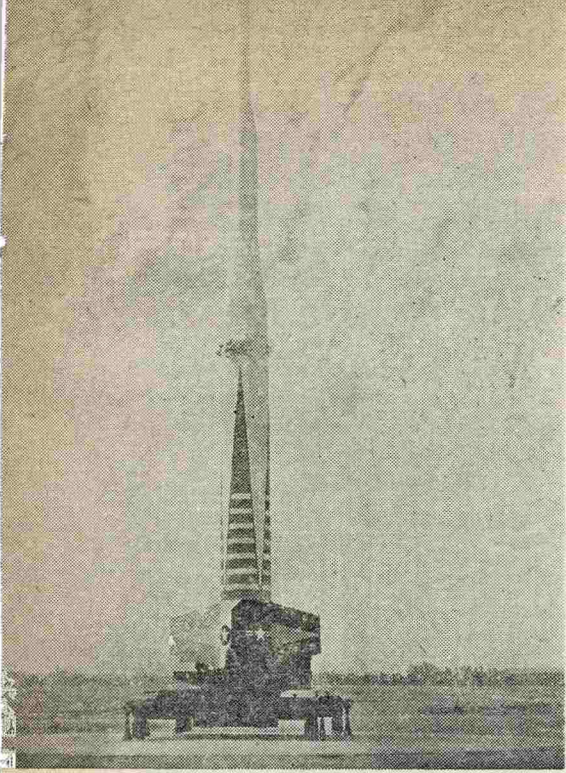


### 17X - בגובה בית בן 4 קומות

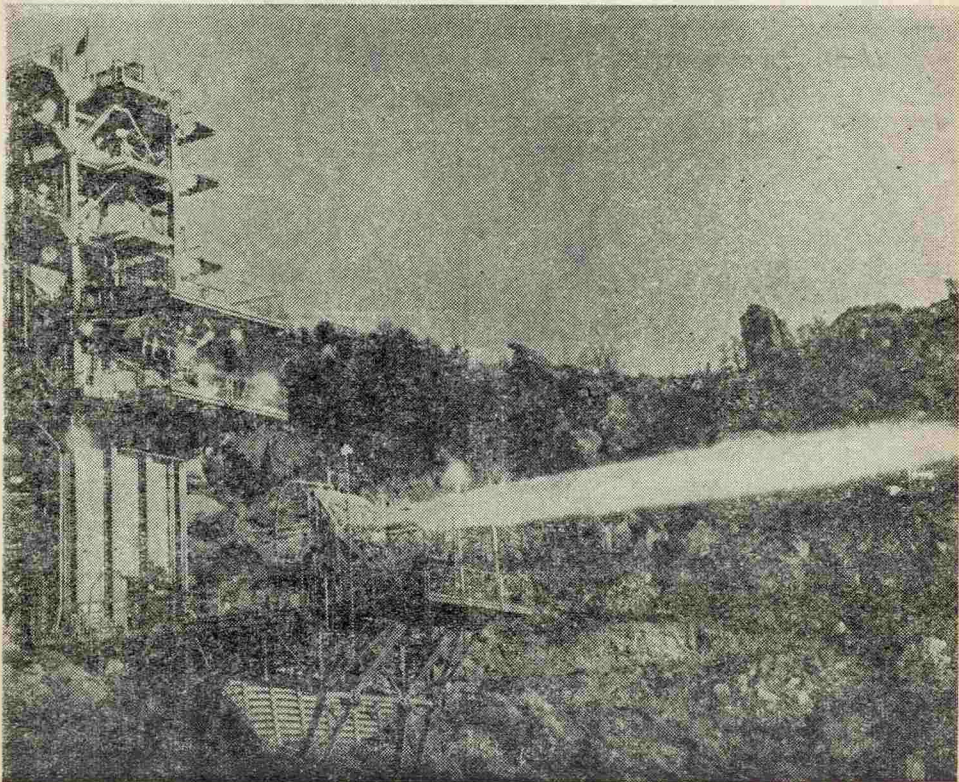
טיל מחקר אקס-17 של חיל האויר האמריקני, שגובהו כגובה בית בן 4 קומות, מוחל כאילו לזינוק לתוך הרקיע שניות ספורות לפני ההפרכה. טיל חשוב זה, בעל שלושה שלבים ומשקל של יותר מ-10 טון, משמש למחקר בעיות החימום האוירודינמי בעת כניסתם של טילים חזרה לאטמוספירה של כדור הארץ.

„אם כי אמצעי הגנה רגילים יכולים להעניק בטחון יחסי ולעתים מדומה, הרי שאמצעי התגובה וההרתעה אפשריים לגבינו מבחינה כלכלית וטכנית... נתתי את ההוראות הבאות...  
„יש לבחור בטיילים במקום מטוסים בעתיד הרחוק יותר... לא מן החכמה להזניח כליל מטוסי ירוט וקרב...“

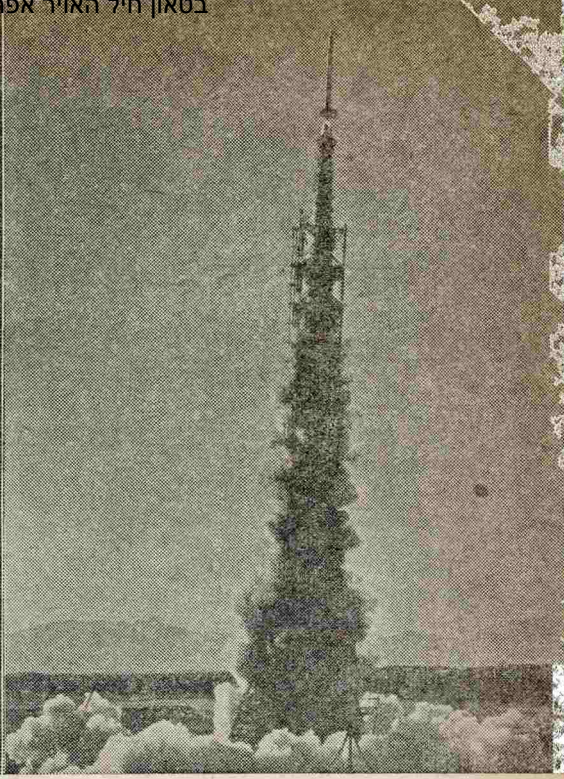
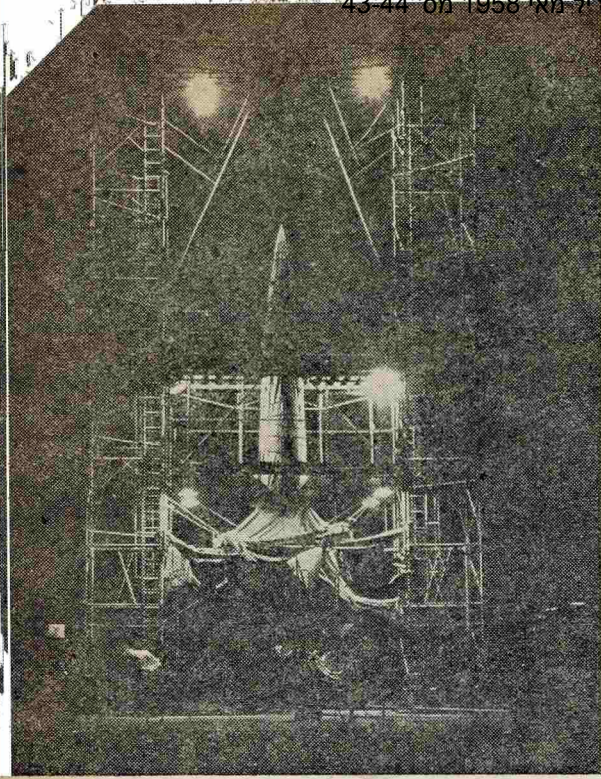
מתוך דבריו של מיניסטר ההגנה הצרפתי בורג'ס-מונורי, במסיבת עיתונאים שנערכה בחודש מאי 1957



תצלום מקרוב של מגדל־ניסוי לקומתי באיזור הניסוי רוקטדאין ליד לוס אנג'לס. הרקיסות מופעלות במלוא עוצמתן על הקרקע, על־מנת לקבוע מהו ההספק שיעניקו לטילים המודרכים באויר. כל מנוע חדש עובר „ניסויים סטטיים“ אחדים במגדלי הפלדה והביטון הענקיים, לפני שמעבירים אותו למרכזי הניסוי לשם הרכבה בטיילים.







### הסרת הלוט מעל שמונה שנות מחקר

טיל ניסוי, בתצלום זה: טריאר, שבקרוב יוסר ממנו הלוט, מיצג שמונה שנות מחקר, פיתוח וניסוי. לא יקשה להבין מה רב המרחק בין שיגור ראשון של טיל ניסיוני ועד ליצור ממשי והכנסתו לשרות. ביחידות מבצעיות.

### שילוח מטאורים לשמש!

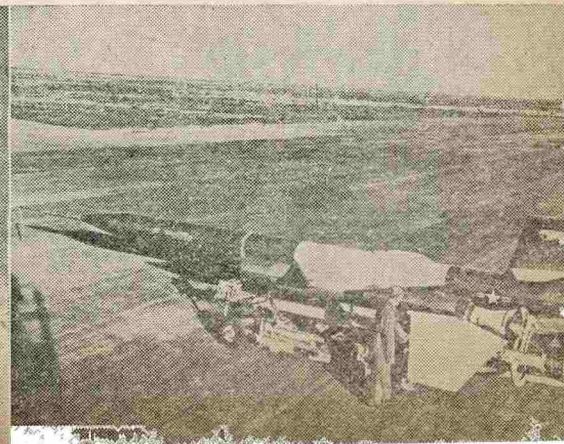
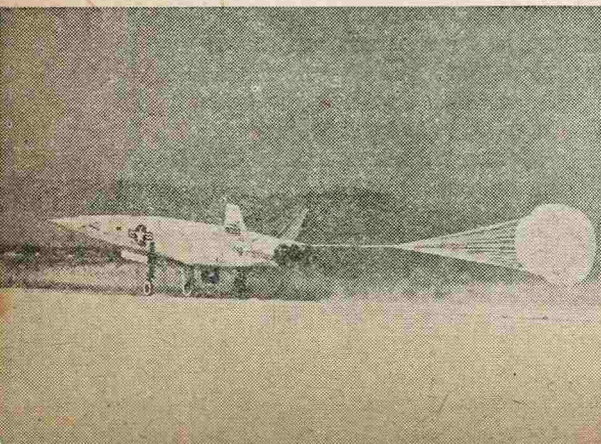
רקישת אירובי המשמשת מזה שנים אחדות לניסויים, שימשה לאחרונה ככלי הובלה ויריה למטאורים מלאי כותיים בגובה כה רב שהם נמשכו כנראה אל השמש ונשרפו בה. מטאורים אלה, בגודל כדור בעל קליבר של 0.45 אינץש, הופרחו ביום 16 באוקטובר, 1957 מרקישת אירובי בגובה 85 ק"מ מעל כדור הארץ ובמהירות של 64,000 ק"מ בשעה.

### טיל-מטרה על-קולי בעל מגח-סילון

טיל נאה זה (Q-5) מפותח כיסוד למערכת ניסויים שלמה שבה יבחנו הדיוק וכושר ההשמדה של טילי הגנה אמריקניים שטח-אוויר ואוויר-אוויר. בתוך הטיל נמצאים מכשירים הרושמים „פגיעות“ תיאורטיות. כמובן ניתן להחזיר אותו ארצה, באמצעות מצנחים, לשם שימוש נוסף. אורכו של טיל ניסוי מענין זה הוא 12 מ', יש לו כנף קטנה שמוטתה 3 מ'.

### מה עוצר את X-10?

טיל ניסוי מודרך אקס-10 נעצר לאחר נחיתתו ע"י מצנח בלימה. טיל זה, המנוצל לפיתוח כלי נשק, הוא בעל מרכב שתכנונו מתקדם וראדיקלי, יש לו כנף דלתא מותאמת וגלגלים המסייעים להחזרתו לשדה התעופה.



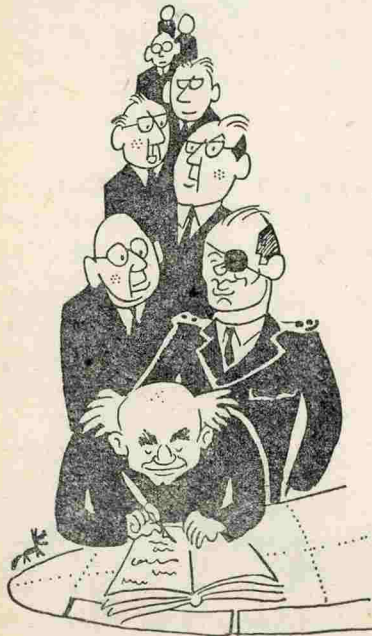


# קל-מן-האויר

אנו מציגים בזאת מדור חדש, שיוקדש לאניקדומות אמיתיות מהוויו חיל האויר. ודאי זכורה לך מעשייה אחת לפחות, אם לא יותר. שלח אותה אלינו. המחאה על סך 5 ל"י מצפה לבעל כל אניקדומה שתפורסם. המוצלחת ביותר, אשר תופיע בראש המדור, תזכה את שולחה בפרס של 15 ל"י. הכתובת למשלוח היא: מערכת חיל האויר, דאר צבאי 2704, למדור "קל-מן-האויר".

מן הימים בספר מטוס, שלצד חתימות המכונאים והטייסים, מתנוססות בו חתימותיהם של "א.ח.מ." ים כה נכבדים..."

סרן י.ע. — חיל האויר



מטוס דקוטה של החיל מילא תפקיד של אוטובוס-תיירים, כאשר הטיס את ראש הממשלה, את הרמטכל לשעבר משה דיין ואת משלחת מלוה הפיתוח בארצות הברית ובראשה יו"ר המלוה, מר יוסף שוארץ. היה זה לפני כמה שבועות והמאורע היה: פתיחת הכביש החדש לאילת. "נהוג אצלנו", מספר יוסי, טייס תובלה ותיק, וממעיצינו של אפרים קישון, "להחתיים בספר הטייס כל אישיות חשובה הטסה במטוסינו". הוא פתח את ספר הטייסות שלו בעמוד הנכון וביקש את חתימותיהם של מר בן גוריון ושל הרמטכ"ל. ואמנם קיבל אותן. כעבור כמה רגעים נכנס לתא הטייסים שלישו של שר הבטחון וביקש רשות להחתיים גם את האורח החשוב מארה"ב, את מר שוארץ. יוסי לא השתוקק ביותר לקבל אוטוגרף זה (הוא מחתיים אישים ש"דרגתם" שר או רמטכ"ל ומעלה), אך באין ברירה מסר את הספר לחתימה, אולם אף סבלנותו פקעה כאשר נתבקש לאשר את החתמתם של כל חברי המ"ש שלחת, לבל ייעלבו. לאחר התייעצות מהירה, הח" ליטו אנשי הצוות להציל את ה"לוג בוק" של יוסי. במקומו הוציאו מהמגירה את ספר המטוס, רשמו בו בראש העמוד, "לזכר הטיסה לפתיחת הכביש החדש לאילת" ולאחר מכן חתמו שוב ראש הממשלה, הרמטכל, ויו"ר מלוה הפיתוח, ומתחתם כל חברי המשלחת מאמריקה. "אל תתפלאו", מבקש יוסי, "אם תתקלו ביום

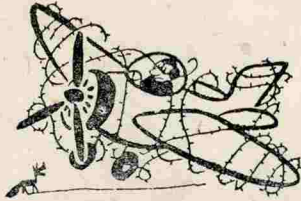


..לא יכולתי לשמוע את הרדיו — צפצפת הא-  
תרעה עשתה רעש כזה...!"

סמל פ.ק. — ביה"ט לטיסה

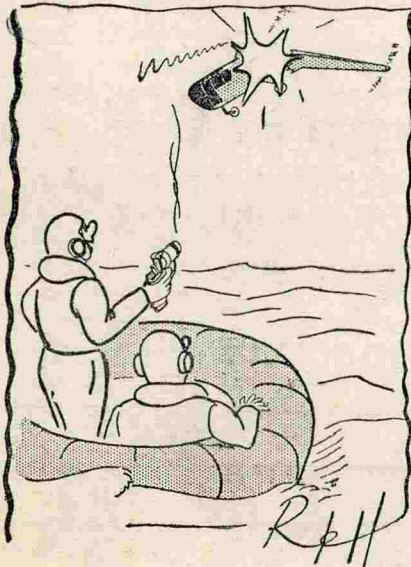


פרח טיס שביצע אימוני נחיתה (יחיד) בשדה  
קטן, אשר שימש לאימוני פרחי הטיס בלבד,  
טעה בהערכתו, נגע" כמעט בסוף המסלול ונע  
צר כה קרוב לגדר שבקצה המסלול, עד כי  
לא יכול היה עוד להסתובב ולחזור לראש המ-  
סלול. מבלי לאבד את העשתונות יצא מהמטוס

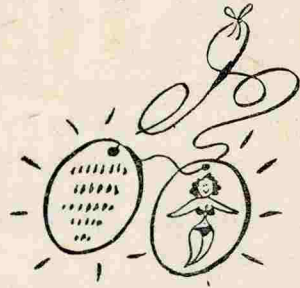


התרחק מעט, הצית סיגריה וחיכה. כמה רגעים  
לאחר מכן, הגיע לשדה מטוס הרוורד שני ופרח  
הטיס שישב בו טעה אף הוא, אך במידה עוד  
יותר גדולה, ולפני שהספיק להעצר משך אחריו  
את מחצית הגדר. פרח הטיס הראשון עלה בשקט  
למטוסו, הטיע לתחילת המסלול והמריא, בכל  
הנחיות. אגב, אותו פרח טיס, כבר הספיק  
בינתים לגדל דור שלם של טייסים.

ש.ה. — חיל האויר



אירו מתנה לקנות לחליק, הירחרה חדוה,  
ארוסתו של סגן צעיר, מטייסי הסילון של החיל?  
אחת מידידותיה עזרה לה במציאת הפתרון.  
„מדוע,“ שאלה היא, „לא תזמיני בשבילו זוג  
דיסקיות זיהוי מצופות זהב?“ הרעיון מצא חן  
בעיני חדוה, אך היא הגיעה למסקנה כי את  
השגרתיות הצבאית של הדיסקית (שם פרטי,  
שם משפחה, דרגה, מספר צבאי, סוג דם) יש  
לתקן על ידי הכנסת נימה אישית, שתזכיר לו  
לחליק באותו זמן גם את בחירת לבו. בעת



ההזמנה, הורתה לחרוט מצדן השני של הדי-  
סקיות את ראשי התיבות של שמה ומתחתם  
שלושה מספרים. היחיד שהבין את פשר המס-  
פרים היה חליק עצמו, שחייד למראה המספרים  
המציינים את נתוניה הבאים של חדוה: גובה,  
משקל והיקף חזה...

סגן א.ד. — טייסת קרב



האם כבר שמעתם את המעשה בפרח הטיס  
צ.ק. שביצע נחיתה יפה מאד על גבי המסלול,  
פרט לכך שכן הנחיתה שלו היה עדיין מקופל



מתחת לכנפים במטוס הרוורד שלו? כאשר  
נשאל לסיבת הדבר ומדוע לא השיב לקריאות  
החרדה ממגדל הפיקוח, השיב צ.ק. בתום לב:



ביום שמחתנו — בעשור לעצמאותנו  
אנו מעלים ברחשי הודיה והוקרה  
את מפעליה והישגיה הכבירים של מדינתנו  
בשטח הממלכתי, הבטחוני והכלכלי  
ואת אשרנו שזכינו לתרום את חלקנו  
לבינוי המדינה ולפיתוחה במפעלי הביטוח  
של הפרט והכלל, כן תאדר היא  
בעשור הבא וכן תכבר תרומתנו לה.

לנשיאנו, ראש-הממשלה, חברי הכנסת,  
צבא הגנה לישראל, חיל-האויר,  
ההסתדרות וכל בית ישראל

מיטב התהילות והברכות

**"הסנה"**

חברה ישראלית לביטוח בע"מ

לפני עשר שנים... סעדו אנשי חיל האויר יום ביומו

**במסעדת המוזג**

ברח' בן יהודה 20א.

המוזג — המסעדה הראשונה ששרתה את  
אנשי האויר בישראל

מברך את חיל האויר בעשור למדינה.

---

היום לשרותכם סניפי המוזג גם  
ברחוב דיזנגוף 128 ובתחנה מרכזית.



בחג העשור שלוחה ברכתנו

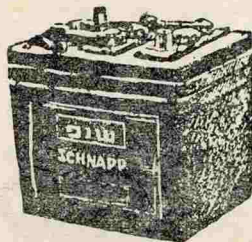
לחיל האויר

זרוע המסך הארוכה של צה"ל

מפעלי

**שנפ**

בע"מ



לחג העשור ברכה

למגיני שמי ארצנו



חברה א"י לאוטומובילים בע"מ  
המפיצים לחוצרת פורד בארץ

חברה ישרבל בע"מ

לאנשי השחקים

נשרי ישראל

ברכתנו

לחג העשור

**פרידמן ובנו**

בע"מ

מכונות וציוד חקלאי חיפה-ת"א

בעשור למדינה

ברכה נאמנה למגינים

על שמיה



**מכנו קפיץ**

חעשית קפיצים מכנים בע"מ  
האחים פינק



לאנשי המגן בשחקים  
המופקדים  
על שמירת שמינו

בחג העשור  
שלוחה ברכת

הקיבוץ הארצי

לחיל האויר -  
נשרי האומה

ברכתנו  
לחג העשור

הקיבוץ המאוחד  
על ישוביו

לחיילי צבא הגנה לישראל  
לחיל האויר  
על סף העשור השני למדינת  
ישראל המצפה למיליון השלישי  
ברכת

אכלגת  
אחדות העבודה -  
פועלי ציון המרכז

לסוללי נתיבות באויר  
בחג העשור  
שלוחה ברכת



ארקיע בע"מ  
קוי תעופה בישראל



לחיל האויר לשנת העשור

ברכותינו

„חריש“ בע”מ

הצינקוגרפיה הארצישראלית בע”מ

טל. 67113

תיבת דאר 2363

תל-אביב רח' לוונטין 30

גלופות קו

רשת צבעים

באיכות גבוהה



הפניקס הישראלי

חברה לביטוח בע”מ

כל ענפי ביטוח

משרד ראשי וסניף ת”א: רח' לבונטין 30, טל. 4521/2, ת.ד. 2070

סניף ירושלים: רח' בנייהודה 4, טל. 5446

סניף חיפה: רח' המגינים 62, טל. 66473, ת.ד. 736



לטייסי חיל-האויר  
ולצבא הגנה לישראל  
בשנת העשור ברכת

## כים אויר

שרות חקלאי עיי אורונים  
וציוד קרקעי

## המשביר המרכזי

חברה קואופרטיבית להספקה  
של העובדים העברים בישראל בע"מ

המשרד הראשי:

**תל-אביב**

בנין המשביר, דרך שלמה, ת.ד. 130 טל. 16-6011

סניפים:

**חיפה**



**ירושלים**



**באר-שבע**



המוסד המרכזי להספקה של התנועה  
הקואופרטיבית בישראל

לשנת העשור למדינת ישראל

ברכה

למניחי יסודות,

למגינים ולחילות הבטחון,

לבונים ועומסי משא אחריות

היה העשור קודש לתנופת

בנין, ביצור, ביסוס, הרחבה

ושלום אמת.

**הסתדרות**

## הכועלים החקלאים

**המרכז החקלאי**



**לכל מטרה**

**"דלק" חברה הדלק הישראלית בע"מ**  
 ,DELEK" THE ISRAEL FUEL CORPORATION LTD.

לאנשי הכנפים בישראל  
 הסוככים על המדינה  
 בכנפי-עשת עטורות תהילה  
 ברכת חג עשור נאמנה  
 שלוחה

**נו"כור" בע"מ**

חברה לחרושת ומלאכה





**תמיד תדרוש תוצרת**  
**תנובה**

**מרכז תנובה**

**מברך**

לשנת העשור  
את חיילי חיל'האויר  
השולטים בשמי הארץ



# מפעלי תובלה

יבוא ויצוא דרך נמל אילת

●  
מחצבים ומים בערבה

●  
דלק וציוד כבד

●  
מזון לאילת





# חיל האוויר

חיל האוויר

שנה 10, מס' 43-44



גילויים על רכש  
המטוסים בעולם

קרבות אויר בסיני  
שטרס נודעו

טייסות החיל  
בקו רעון (לוריא)

4 „מסרשמיטים“  
מכריעים הקרב  
על תל-אביב