

ספרייה דיגיטלית להיסטוריה ומורשת חיל האויר

www.fisherlibrary.org.il

ספרייה דיגיטלית להיסטוריה ומורשת חיל האויר



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

כנפי תחזוקה אווירית למדינה

מאת שבתאי כ"ץ

עריכה: דוד פז


עריכה גרפית: ריקי כ"ץ

מאה שנה עברו מאז נסיונם המוצלח של האחים רייט להטיס באוויר מכונת-טיס, הצלחה שחוללה מהפכה בכל העולם. עולם התעופה כבש כל חלק מאורח חיינו. מכתב או מיטען מוצא דרכו לצידו השני של כדור הארץ תוך יממה, אלפי נוסעים עושים את דרכם בדרך האוויר בכל רגע, טילים ולוויינים משוגרים לחלל וחלליות משייטות בדרכן אל מאדים. הטיסה מובילה את העולם הטכנולוגי ולוקחת חלק מכריע במלחמות / בעימותים ברחבי העולם.

בדרך הטבע, נקשרים הנצחונות וההצלחות אל הלוחמים, צוותי האוויר המביאים את המטוס אל היעד, אולם כולנו חייבים הכרת תודה / הוקרה לצוותי הקרקע, אלה שמאחורי הקלעים, שתכננו, ייצרו, טרחו והוציאו את המטוסים שמישים, מתודלקים וחמושים לטיסה.

סא"ל (מיל') שבתאי כ"ץ בנה מקבץ סיפורים השזורים בחייו המקצועיים בחיל האוויר ב-25 שנות שרות, המשתפים את הקורא בהיסטוריה של חיל האוויר מתחילתו, בה היה שבתאי עד ושותף.

בספרו פורש שבתאי יריעה רחבה של עבודות האחזקה, האחריות הכבדה שעל כתפי הטכנאים, המוטיבציה והאהבה אל כלי הטיס והציוד, מסכת מופלאה החושפת בפני הקורא את עולמם המופלא, המלא תוכן וענין, ואת השמחה שבמקצוע. זהו סיפור מרתק, שזור בפרטים ובעובדות מלאי ענין, פרק נוסף וחשוב במורשת חיל האוויר.


אלוף (מיל') אביהו בן נון
נשיא עמותת חיל האוויר

אין לשכפל, לצלם, להקליט, לאחסן במאגר מידע, לשדר או להקליט בכל דרך אחרת או אמצעי אלקטרוני או אופטי או מכני מכל הכתוב בספר זה. אסור שימוש מסחרי מכל סוג שהוא בחומר הכלול בספר זה, אלא ברשות מפורשת של המו"ל והכותב.

ספר זה מוקדש לכל המכונאים, החמשים, המכשירנים, הגופנאים, אנשי הקשר והמכ"ם, המנוענים, אנשי ההידראוליקה, מפעילי ציוד קרקע וציוד הצלה, ששירתו בחיל האוויר לדורותיו ולא לה המשרתים בו כיום.

הספר מוקדש לכל הטייסים האמיצים שנפלו בעת מילוי תפקידם. חלקם הובא לקבר ישראל, חלקם כאלה שמקום קבורתם לא נודע עד היום. טייסי חיל האוויר לדורותיהם קורצו מחומר מיוחד במינו, לוחמים עשויים ללא חת. שמו ודמותו של כל אחד ואחד מהם חקוקים על לוח ליבנו. לוחמים אלה, ביחד עם צוותי התחזוקה, הגנו בחירוף נפש על האידיאלים הנאצלים של עם ישראל. רבים מהם שילמו בחייהם על זכותנו לחיות בארץ הזו בשלווה ובביטחון.

הספר מוקדש גם לשני אנשים יקרים לליבי, שאינם עוד איתנו: הראשון, חברי אבנר הליבני ז"ל, טייס במלחמת השיחרור ומפקד קורס התחזוקה הראשון בטאלסה, אוקלהומה. השני, גיסי יוסף יריב (ריבקינד) ז"ל, מאנשי הפלמ"ח, מפקד הגדוד השמיני של חטיבת הנגב במלחמת העצמאות, איש המודיעין ו'המוסד', שעשה ימים כלילות למען ביטחון ישראל. מרבית פועלו למען המדינה תישאר חסויה עוד שנים רבות.

תודה מקרב לב לכל אנשי חיל האוויר לדורותיהם, שמהם שאבתי את הידע, הניסיון והדבקות במטרה, ובראשם סא"ל יעקב (פרדי) איש-שלום, אל"מ יהודה רבין, סא"ל יהודה ארבל ("פופקו"), סא"ל אריה שוהם, אלכסנדר זילוני, מפקדי חיל האוויר, האלופים דן טולקובסקי ועזר וייצמן ז"ל, אל"מ אברהם יפה ("הקטן"), רס"ן יריב הרן, אל"מ ישעיהו גזית, סא"ל נוריק הראל ורס"ר צבי תירוש. תודה מיוחדת לרס"ן אבי כהן, ראש ענף היסטוריה בחיל אוויר ולאבי משה ממוזיאון חיל האוויר בחצרים, שהערותיהם והארותיהם היוו תרומה נכבדה לספר.

ואחרונה חביבה, רעייתי האהובה רותי, שהלכה איתי לאורך כל הדרך, וביחד הגענו עד הלום.

פתח דבר

אנו נמצאים בתחילתו של האלף השלישי. צה"ל על זרועותיו השונות, שוקד ללא הרף על היערכות מקיפה לעידן החדש, כמו גם על פיתוח טכנולוגיות מתקדמות שיאפשרו שיפור משמעותי של ביצועי המערכות הצבאיות. במוקד ההיערכויות, ובמידה רבה כבסיס להן, ניצב המפקד הקרבי. על כתפי אותו מפקד, שביחד עם חבריו מרכיבים את שדרת הפיקוד המובילה, מוטלת ההובלה וההנהגה של צבא ההגנה בעידן זה.

המפקד בשדה-הקרב העתידי יידרש לאותן תכונות בסיסיות, שאיפיינו את קודמיו בעבר הלא-רחוק. מפקדים נבחרו ויוספו להיבחר בזכות כושר מנהיגות, יכולת מקצועית, דוגמה אישית ודפוסי התנהגות. אלא שבניגוד לעבר, המפקד של האלף השלישי יידרש להתמודד עם מצבים המשתנים במהירות, ולכן יהיה עליו להפגין הבנה רחבה של תהליכים והתמצאות במגוון רחב של נושאים.

כמענה לצורך החיוני בעתודת מפקדים איכותיים, וכביטוי לעדיפות המוקנית בצבא למפקדים במערך הפיקוד הלוחם, תוכנן מסלול מיוחד בשם "אופק". זוהי תוכנית בין-זרועית לקשירת המרכיב האיכותי של הקצונה הקרבית לשירות קבע בצה"ל. כ-150 קצינים מובחרים מחילות השדה, המודיעין, זרועות הים והאוויר, מזומנים למסלול "אופק" מדי שנה. בדרך זו מקווים במטכ"ל ליצור מאגר אנושי עשיר לתפקידי הפיקוד הבכירים.

הספר **כנפי תחזוקה אווירית למדינה מבוסס ברובו על ראיונות ושיחות שערכתי עם עמיתי, ותיקי החיל. במהלך הכתיבה שבתי ונפגשתי עם חברים רבים, שעשו איתי כיברת-דרך ארוכה. סיפוריהם וזיכרונותיהם סיפקו את החומר והלבנים לבניין הספר.**

אודה על האמת, חלק לא-מבוטל מהתיאורים בספר עשוי להישמע כאידיאליזציה ורומנטיזציה של אותם ימים ראשונים. זה ההבדל בין החיים והמחשבות על החיים. בעיני, מחשבות הן הערך המוסף שלנו כבני-אדם, ולכן לעיתים הן גדולות מהחיים.

שתי סיבות עיקריות הניעו אותי להעלות על הכתב את תולדות התחזוקה בחיל האוויר: האחת, הפצרותיהם של ילדי, ריקי, בוקי, מיכל ושוקי - ובעיקר בתי הבכורה, ריקי. השנייה, צורך פנימי עז להנציח את פועלם של חברי לדרך ולשירות, שעמלו בכל מאודם להצלחת המשימות התחזוקתיות והמבצעיות, שלא על-מנת לקבל שכר או פרס. נטלתי על עצמי לשמש להם פה, מכיוון שאיש לא טרח לעשות זאת עד כה.

יותר מכל, רציתי להשאיר עדות בכתב לדורות הבאים, אודות החיילים האלמוניים של דור תש"ח שהפכו בעשר אצבעותיהם פגרי מתכת חלודים ל'ציפורי פלדה'. תקוותי היא שבני שנות האלפיים המשרתים בחיל האוויר, יקראו, יפנימו וימשיכו את פועלנו.

הרומן שלי עם חיל האוויר

נולדתי ב-15 בפברואר 1930 בעיר הינדנבורג שבחבל שלזיה עילית, גרמניה, להורי רבקה ויהושע כ"ץ. לאחר עלייתו של היטלר לשלטון, בשנת 1933, נקלע אבי בלכתו ברחוב לחבורת פירחחים נאציים שהפליאו בו את מכותיהם, רק משום שהיה יהודי. גרמני אחד שהכיר את אבא, חס עליו וחילץ אותו מידיהם.

באותו אחר-צהריים סיפר אבי להוריו ולאחיו על התקרית והפציר בהם לקום ולהימלט מגרמניה בטרם יהיה מאוחר. הם המעיטו בערך התקרית, טענו שהיטלר לא ישרוד לאורך זמן, והחליטו להישאר. למרבה הצער, כולם מצאו את מותם במחנות ההשמדה. אך אבי היה נחוש בדעתו להסתלק. הוא פנה למוסדות המתאימים וביקש סרטיפיקט (אישור יציאה). חלף זמן, האישור בושש להגיע ואז החליט לברוח מגרמניה בלעדיו.

הוא העביר את הבית והעסק לבעלותו של ידידו הגרמני, חבר במפלגה הנאצית, שהפציר בו לעזוב לפני שיהיה מאוחר מדי, והלה בתמורה הבריח אותנו באופנוע-הסירה שלו את הגבול לאיטליה. הגענו לנמל טרייסט ועלינו על האונייה **מרתה וושינגטון**, שהפליגה בקו ניו-יורק-הים התיכון. כעבור למעלה משבוע של הפלגה, (אוגוסט 1933) הטילה האונייה עוגן מול נמל יפו.

על הרציף בנמל שכרנו כרכרה רתומה לסוסים, שהסיעה אותנו לרחובות, שם התגורר יעקב ליכטיג, אחיה של אמי. ביתנו הראשון היה אוהל בקיבוץ גבעת ברנר, משם עברנו לליפט (מין צריף-עץ) ובהמשך שכרנו דירה אצל משפחת צלליכין ברחובות.

בשנת 1944, לאחר סיום בית-הספר היסודי **סמילנסקי** ברחובות, עברתי ללמוד בתיכון **מונטיפיורי** בתל-אביב, במגמת מכונאות וחשמל רכב. בית-הספר שכן ברחוב מונטיפיורי 7, מרחק שני בתים מה**קלוב הארץ-ישראלי לתעופה**, במונטיפיורי 9.

הרומן שלי עם עולם התעופה החל בשלוחת הקלוב שהוקמה בבית-הספר **סמילנסקי**. מנהלי הקלוב הרחובותי היו ד"ר בן-טובים, כימאי יליד איטליה וחובב תעופה, ומר שליסנר, צלם יליד גרמניה, חובב טיסנות ואיש-מקצוע קפדן ביותר. בן-טובים היה ידידו של ד"ר יעקב (פדיה) פיאטלי, אף הוא יליד איטליה, מהנדס תעופה ומומחה לתיכנון ולבניית דאונים. הודות להיכרותי עם ד"ר פיאטלי, מר אורי בראייר ומר סיני, מנהלי **הקלוב לתעופה** בתל-אביב, זכיתי להגשים חלום ילדות - תיחזוק ובניית דאונים ומטוסים. בתקופת לימודי בתיכון **מונטיפיורי** ניצלתי את ההפסקות בין השיעורים לביקורים חטופים בקלוב **התעופה** הסמוך. התבוננתי מהפנט בתמונות המטוסים שתלו על הקירות ובשירותי מודלים, עד שבא הצילצול המבשר על סיום ההפסקה והחזיר אותי לקרקע המציאות.

מאז ומתמיד שאפתי להיות מקצוען. למדתי את אומנויות העץ, המתכת, המכונאות והחשמלאות ועשיתי חיל בבניית מודלים קלים, נקיים ומיוחדים. שליסנר ובן-טובים החמיאו לי על ההדבקה המדויקת של חלקי הדגמים. את המודלים תיכננו בכוחות עצמנו, תוך התבססות על הניסיון המצטבר של המדריכים שלנו.



בשמירה בשדה תל-אביב

בחופשות מהלימודים נהגנו להגיע לסדנה לבניית דאונים בהדרכתו של ד"ר פיאטלי, שהתקיימה במוסך של תחנת-הכוח רדינג שמעבר לירקון, ולסייע בעבודה. בין שתי גדות הירקון חיבר גשר ביילי צבאי, שבשוליו מעבר להולכי-רגל. הגשר היה רעוע למדי ואיים לקרוס תחת משקל הרכבים שחצו אותו. בכניסה לגשר עמד שין-גימל בריטי, שבדק את אישורי הכניסה לשדה תל-אביב (לימים "שדה דב", על שמו של מנהיג הפועלים דב הוז, שנמנה עם מייסדי התעופה העברית בארץ-ישראל. (נספה בתאונת דרכים בדצמבר 1941). אני הייתי מצויד בתעודה מספר 1074.

המשכתי לגור בבית הורי ברחובות. שנה קודם לכן, במסגרת חברותי בהגנה, נשלחתי לקורס מ"כים בקיבוץ גבעת ברנר. הקורס, עליו פיקד יעקב נעים, כלל את מיטב הנוער של נס ציונה ורחובות. אחד מהם היה מוטה גורבן (לימים, הרמטכ"ל מוטה גור), שהרשים אותנו בביצועי קפא"פ (קרב פנים אל פנים) עם מקל.



צוות המכונאים הראשון של שרות אוויר

טיפול בטיילורקופט



מטוס הטיילורקופט היה בשרות חיל האוויר



אני מטפל במנוע לייקוסינג

עקב התקפות של כנופיות ערבים על האוטובוסים של חברת דרום יהודה (כיום אנד) באזור בית דגן (כיום בית דגן) וקיבוץ משמר השבעה, שונה מסלול נסיעתם: אחרי ראשון לציון (שנקראה אז בשמה הערבי עין קרא) היו פונים לשכונת מולדת אגרונוק (כיום חולון). הורי טענו שהנסיעה היומית בקו זה גובלת בסכנת חיים, וסידרו לי מקום לינה אצל קרובי-משפחה בתל-אביב. בנובמבר 1947 נקראתי על-ידי אורי ברייאר, איש קלוב התעופה ומדריך ראשי בחברת אווירון, לסייע לשירות האוויר בצעדי הראשונים. מצד אחד, ראיתי בכך התגשמות חלום ילדות, ומצד שני, הרגשתי שאני חייב להיות עם חברי מרחובות ולהצטרף לשורות החי"ש (חיל השדה של ההגנה), שעסק בביטחון שוטף באזור הדרום.

חברי הקלוב שיכנעו אותי, כי תרומתי לשירות האוויר תהיה רבה וחשובה יותר, בשל המחסור החמור במכונאי מטוסים. הובטח לצייד אותי במסמך המעיד, כי אני ממלא את חובת השירות בקלוב ולכן יש לשחרר אותי מכל תפקיד אחר. ב-29 בנובמבר 1947 התקבלתי לצוות הראשון של שירות האוויר בשדה דב, שכלל חמישה מכונאים, וצורפתי לצוות בוני הדאונים של ד"ר יעקב פיאטלי.

בימים הראשונים ישנתי במוסך. הלילות של חורף 1947 היו קרים, ואחת הפקידות בשירות מזג-האוויר בשדה ניאותה לאפשר לי ללון בפחון המטאורולוגיה, בקצהו המזרחי של המסלול. לנתי לבדי בפחון, כאשר כל רעש חיצוני היה מחריד את שנותי. השדה עצמו, ששימש כחניון של יחידת תובלה בריטית, היה מוזנח למדי.

לקראת הנעתם של מטוסי הקלוב ומטוסי חברת אווירון לשדה, פורקו הדאונים של פיאטלי ואוחסנו. הטייס אהרן רמז (לימים מפקד חיל האוויר) ויהודה הליביץ, באו לבדוק את מצב השדה. במהלך הבדיקה סולקו גדרות התיל והשטח החולי כוסה ב-PSP (שיטה בריטית ליצירת שטח חניה והסעה). תוואי הנחיתה סומן בעזרת אנשים ששכנו משני צידי המסלול.

לקראת הערב הגיעו המטוסים. ראשון, מטוס רפיד אותו הנחית עמנואל צוקרברג (צור), מדריך טיסה והטייס הראשי של חברת אווירון. הנחיתה הייתה מושלמת וכולנו חשנו איך ליבנו פועם בחוזקה בחזה. צוקרברג הסיע את המטוס לעבר המוסך, עצר ודומם את שני המנועים. כעבור שניות הגיח מתא הטייס עלם-חמודות לבוש חולצה לבנה עם פסים שחורים דקים ומכנסיים שחורים, שלף מסרק מכיסו והעבירו בבלוריתו השחורה.

עד רדת החשיכה נחתו בשדה ארבעה מטוסים נוספים. בסוף דצמבר 1947 החלה חברת אווירון להפעיל שירות מוניות אוויר ללוד וחيفا. באותה תקופה הכרתי את אבנר הליבני, לימים טייס נועז ורב-מעללים. אבנר, נשמה טובה, ראה אותי זרוק בפחון המטאורולוגיה והחליט לפרוס עלי את חסותו. הוא קיבל מהממונים עליו אישור לשכן אותי במלון בו התגורר ברחוב הירקון, מול מלון ריץ. עברתי להתגורר בחדרו ועד מהרה הפכנו ידידים בלב ובנפש.

האתגר המקצועי הראשון שלי היה שיפוץ מטוסי האוסטר במרתפי היקב של שרונה (לימים, הקרייה בתל-אביב), בתחילת 1948. שירתתי בחיל במלחמת העצמאות ובמלחמת קדש. למדתי את רזי המכונאות והתחזוקה במכללת ספארטן בארצות-הברית, ואווירודינמיקה בטכניון בחיפה. הייתי מכונאי בטייסת 101, וקצין טכני בטייסות תובלה, הפצצה ומסוקים. שירתתי כקצין הדרכה ראשי בבה"ד 2, בית-הספר הטכני של חיל האוויר.

במהלך עשרים-וחמש שנות שירות צבאי, רכשתי ידע מקצועי נרחב בתחום התעופה ובתחומים אחרים, ובראשם חינוך. בשנת 1960, לאחר שסיימתי את תפקידי כמפקד טייסת תחזוקה אווירית (מט"א) בבח"א 8, נתבקשתי על-ידי מפקד חיל האוויר, עזר וייצמן, לתרום מניסיוני בתחום ההדרכה המקצועית. תחילה מוניתי ראש ענף הדרכה במטה חיל האוויר ובהמשך, קצין הדרכה ראשי בבית-הספר הטכני בחיפה. מפקד הבסיס, אל"מ יעקב שלמון, אישר לי ללמוד במקביל לתואר בחינוך באוניברסיטת

תל-אביב ובבר-אילן, אצל פרופ' רודולף דרייקורס. בתחום זה כתבתי שני ספרים: "דרכים חדשות בחינוך קבוצתי", ו"עקרונות וטכניקות בחינוך המקצועי".

לאחר תקופה קצרה של עיסוק בהוראה ובהכוונה לעקרונות וטכניקות בהדרכה בחיל האוויר, נפתח בפני עולם חדש של מושגים ותופעות. מחקרים בתחום הפסיכולוגיה של הלמידה ומפגשים תכופים עם אנשי תחזוקה, מצד אחד, ומפגשים עם מדריכים ברמות שונות, מצד שני, סייעו לי רבות בהבנת הדרכים החדשות בחינוך קבוצתי.

אט אט התחוויר לי שמרבית הבעיות נעוצות בתחום האנושי והתיפקודי, בתהליך החיברות (סוציאליזציה) שמתב כל איש-מקצוע לתפקיד מוגדר מראש. הופתעתי להיווכח שלהיות איש תחזוקה, פירושו לדכא תכונות אנושיות הנחוצות למקצוען על-מנת שיבטא את עצמו בשלמות. למדתי על המחיר שמשלמים אנשי תחזוקה רבים, המסתופפים תדיר בצילם של הטייסים.

אנשי תחזוקה לא-מעטים נחלצו מהמצוקה האישית, כשעשו הסבה לקורס טייס והצליחו הידוע מכולם הוא בני פלד, שהחל את דרכו כמכונאי מטוסים בטייסת-הקרבת הראשונה, עלה בסולם הדרגות והיה למפקד חיל האוויר. בני לא שכח את שורשיו והעלה על נס את העשייה של צוותי התחזוקה בכל הזדמנות.

בשירותי בחיל האוויר נפקחו עיני לראות את ההקשר החברתי של התרחשויות שונות קלטתי את ביטויי הליגלוג, ההתנשאות ולעיתים גם התוקפנות של גורמים שונים, שהמושג עבודת צוות לא נכלל בלקסיקון שלהם.

אני וחברי לדרך אימצנו את הגישה שלכל בעיה יש פיתרון, ומה שנותר לעשות זה להתאמץ ולמצוא את הפיתרון הטוב ביותר. בכל הנוגע לבטיחות בעבודה ובטיסה, לא היו שום פשרות. לא לקחנו סיכונים. החשיבה הבטיחותית קיבלה ביטוי בתוכניות הלימודים בבית-הספר הטכני ובבסיסים, ובקרת בטיחות הייתה דבר מובן מאליי.

הגישה התחזוקתית מעוגנת בחשיבה בטיחותית ובפסיכולוגיה האנושית. לכן, חייבנו גם את המבצע וגם את ראש צוות הבדיקה, לחתום על ספר המטוס לאחר הטיפול. החתימה הכפולה חידדה את האחריות האישית של השניים.

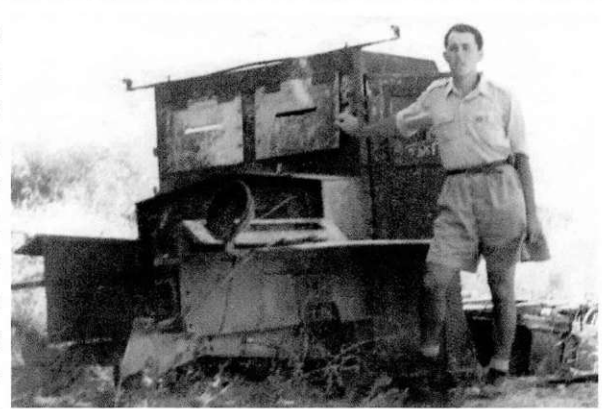
חשתי עצמי שותף לפעילות המקצועית ולקידום התחזוקה בחיל האוויר, דרך התפיסה של שיוויון הזדמנויות בכל המקצועות. זיהיתי את הקשר בין בעיות המתגלות בתחומים שונים לבין הדימוי העצמי של המקצוענים, שנע בין חוסר ביטחון עצמי לביטחון עצמי מופרז, בכפוף לדימוי החברתי הקולקטיבי.

מצאתי שיש קשר בין יכולתו של איש התחזוקה להשיג את מבוקשו, לתקשר בבהירות, לעיתים בפשטות ובישירות, לבין יכולתו הרציונלית להתמודד עם מצבי לחץ, בחירום ובמלחמה. זאת, בהתחשב בכך שאנשי-מקצוע מתקשים לעיתים להגדיר בבהירות מה מעיק עליהם, ומחפשים, במודע או שלא במודע, לעקוף את הבעיה.

זיהיתי בקרב אנשי תחזוקה כאלה שנפגעו, וניסו לתמרן בתיכום ולעיתים אף בגסות. מצאתי לנכון לציין זאת, על-מנת שכל אחד יבין שכאשר הוא נתקל בבעיה מותר לו לבדוק מחדש, בעין בוחנת וביקורתית, תכתיבים מקצועיים ואולי למצוא פיתרון מונע. לעיתים, פיתרון מונע מושג על-ידי דוגמה אישית של המפקד. כל אחד מאיתנו מסוגל להעשיר את מגוון ההתנהגויות במיומנות נוספת, שתייע לו לנהוג כמפקד החלטי ועצמאי. לי ברור שכל מפקד מסוגל לשלוט בדפוסי החשיבה וההתנהגות, ולנהל כל מקרה



מטוס רפיד בהמראה משדה תל-אביב



משורין שנפגע בדרך לירושלים



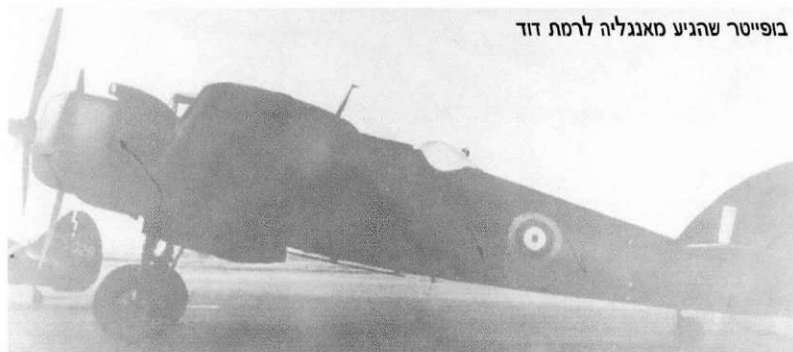
מכונאים על משטח PSP ליד מטוס האוסטר



רפיד ושתי בוננזות ביום העצמאות הראשון



נורסון בעקיר



בופייטר שהגיע מאנגליה לרמת דוד



המסרשמיט שלי בשדה עקיר (תל-נוף כיום)

לטובת יחידתו. כל מפקד טייסת או יחידה חייב למצוא את האיזון העדין בין המשימה לביצוע. אין ספק כי בכל מפקד גלומות עוצמה אישית ויכולת השפעה, שלעיתים אינן באות לביטוי. ניתן להטמיע את עיקרי הביצוע היעיל של משימות תחזוקה, כאשר יודעים כיצד בני-אדם פועלים כצוות. בחיל האוויר שאני זוכר הייתה הקפדה על רמה מקצועית גבוהה. רק מפקד טייסת או קצין טכני מקצועי וחכם, יכול היה לתפקד בהצלחה. מפקד חכם יודע להטיל מרות על פקודיו. אם הקצינים הטכניים והחיילים לא יראו בו סמכות מקצועית, הם גם לא יעריכו אותו כמפקד.

כקצין בחיל האוויר לא ראיתי עצמי כשליח של מפלגה זו או אחרת, אלא של החברה הישראלית כולה. כלובש מדים לא שירתתי מפלגה זו או אחרת, אלא את המדינה. אך טבעי הוא שקצינים רבים אשר הקדישו את מיטב שנותיהם לשירות המדינה, ירצו להשתלב במפלגה פוליטית על-מנת לתרום מניסיונם ולהשפיע. עם זאת, כל עוד נמצא הקצין בשירות פעיל, חובה עליו להפריד בין דעותיו הפוליטיות למשימות המבצעיות שעליו לבצע.

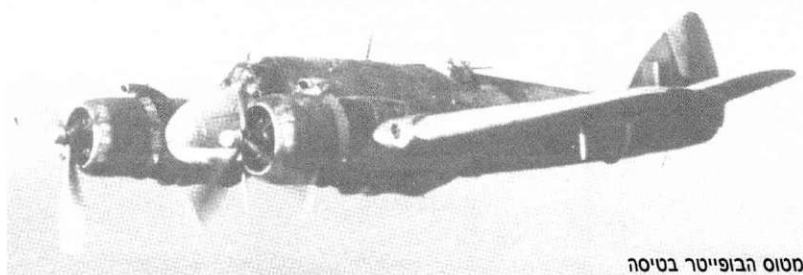
בעמדותי הפוליטיות הייתי מזוהה עם מפלגת העבודה. בצעירותי דיברתי בלהט נגד השילטון הבריטי ובעד מולדת ליהודים. ספר הספרים ליווה את עם ישראל במשך אלפי שנים, ואני פירשתי אותו וכתבו וכלשונו. היום הדברים נשמעים מעט פאתטיים.

בשנת 1991, כשעברתי עם משפחתי להתגורר בנן-יבנה, התנדבתי לכהן במועצה המקומית, ובמשך שש שנים פעלתי בשירות הקהילה. סייעתי בהקמת בית-הספר היסודי מכבים ובית-הספר התיכון ע"ש רבין. כמו כן ניסיתי להנהיג שיטות חדשות בחינוך הקהילתי.

יהושע (שוקי) בני הלך בעקבותי ושירת כמדריך בבית-הספר הטכני של חיל האוויר. הדבר הסב לי קורת-רוח רבה. השירות בחיל האוויר היה מרכזי וחי משפחתי, ומטבע הדברים, חלמתי שגם ילדי יילכו בדרכי. הורי ידעו לטפח בי שאפתנות ועמידה בלחצים. אני מקווה שהצלחתי להוריש תכונות אלו לצאצאי. במהלך שירותי הצבאי עמדתי בפני פיתויים מסוגים שונים, אבל לא נכנעתי להם. ניחנתי באופי חזק ואלה שמכירים אותי מעידים, שאני אגוז קשה לפיצוח. יחד עם זאת, אין אדם מושלם וגם אני, אם אחטט בקורותי, לבטח אגלה אי-אלו מעידות.

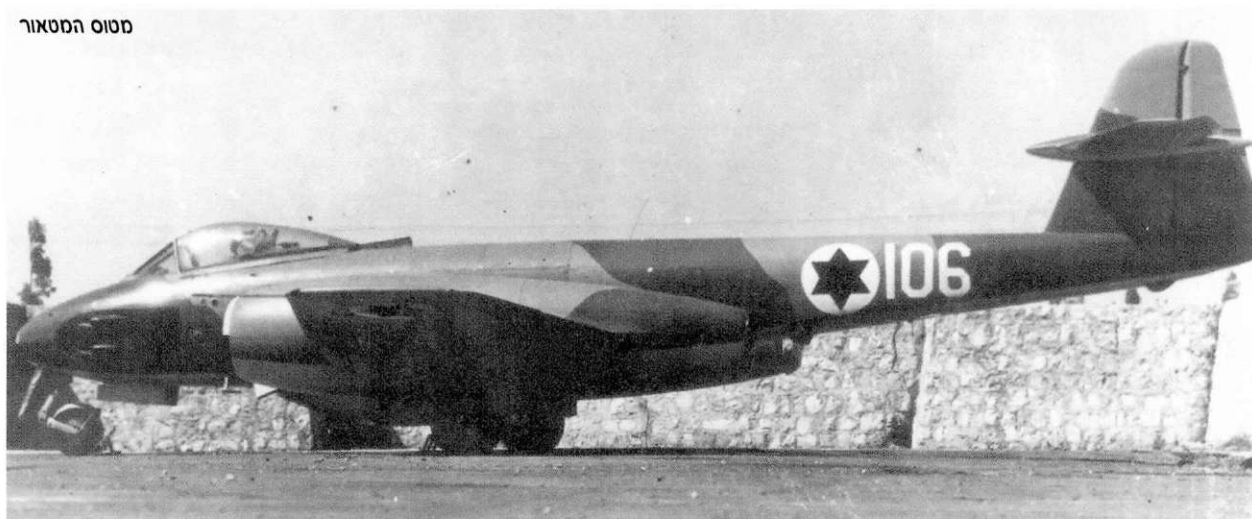


מטוס הבופייטר בחניה



מטוס הבופייטר בטיסה

מטוס המטאור



כל אחד מחפש משהו

אחד מחפש תענוגות או שררה, אחר מחפש להגשים חלום ויש מי שאינו יודע מה בעצם הוא מחפש. יש כאלה היודעים מה הם מחפשים, אך אינם יודעים איך למצוא זאת בחיי היומיום. אלה יכולים להיעזר בסימני דרך, ללכת בעקבות אלה שכבר צעדו בדרך זו לפניהם. העקבות מצויים בכל מקום. אך רק הנחשים, חדי העין והאוזן, יוכלו להבחין בהם. כשמתייחסים ברצינות למשמעותם של סימנים אלו, נפתח במרומים צוהר וממנו משתלשל סולם. המעז לטפס בו ייגע בשמיים.



מטוס האוסטר

הקוד האתי לאנשי התחזוקה בחיל האוויר

* העשייה התחזוקתית מוגדרת בעיקרה על-ידי יצרן המטוס. העשייה התחזוקתית היא בעיקרה מערכת מקצועית דינמית, איכפתית ותומכת בכל המקצועות התעופתיים.

* על אנשי חיל האוויר המתחזקים את המטוסים מוטלת החובה לעשות הכל לשימור ולשיפור העשייה המקצועית, על-מנת להבטיח אפס ליקויים.

* אנשי התחזוקה בחיל האוויר מונחים על-ידי נורמות מוסריות המחייבות כל אזרח. כאנשי תחזוקה המטפלים במטוסים, הם לוקחים על עצמם התחייבויות נוספות לבטיחות בעבודה ובטיסה. כלומר, אפס ליקויים.

* אנשי התחזוקה בחיל האוויר נוטלים על עצמם מחויבות לאתיקה עם ערכים מוסריים, שהם הבסיס למקצועם התעופתי.

להיות קצין טכני

קצין טכני בטייסות קרב, תובלה, מסוקים ובבית-הספר לטיסה, רכשתי ניסיון תחזוקת-מבצעי עשיר שבהחלט הניב פירות. תאונות בחיל האוויר הן רע הכרחי, אך אני יכול לציין בסיפוק כי בבסיסים בהם שירתתי לא אירעו אסונות שהסתיימו באובדן חיי אדם. את ההישג הזה אני מייחס, עם כל הצניעות, למיומנות שרכשתי בניהול מקצועי ואירגוני של פקודי וביכולת לקיים משמעת עצמית, דוגמה אישית וקבלת מרות מבצעית. הנכונות להאציל סמכויות וליצור תשתית לשיתוף-פעולה פורה בין אנשי-המקצוע השונים, תרמו אף הם את חלקם להצלחה בעשייה, לניבוש החברתי ולגאוות המשרתים בטייסת ובבסיס. כמפקד, דלתי הייתה פתוחה בפני כל חייל, בלי קשר לדרגתו. נהגתי לפקוד בתדירות גבוהה את סככות המטוסים והדת"קים (דירים תת-קרקעיים), לשוחח עם אנשי המקצוע, לבדוק את הרישומים בספר המטוס, לנתח תקלות, לבדוק מה בוצע וכיצד והאם דווח למפ"ק (מרכז פיקוח).

השירות בחיל האוויר היה פרק מרכזי ומרתק בחיי, חוויה שתלווה אותי עד יומי האחרון. חיל האוויר היקנה לי דרך חיים ומקצוע. רבים וטובים אחרים, אנשי תחזוקה וטייסים כאחד, פעלו ותרמו, איש איש כפי יכולתו, לעיצוב דמותם של החיל ומשפחת חיל האוויר. התרומה המצטברת היא שבנתה את המוניטין של חיל האוויר כאחד החילות המעולים בעולם.

קצין טכני בחיל האוויר נושא באחריות מקצועית וכללית לשמישות המטוסים, לביצוע הטיסות המבצעיות ולאיומים בפרט. אחריות זו כרוכה, מטבע הדברים, במתח רב ובסיכוי לא-מבוטל להתפתחות מחלת לב ולחץ-דם גבוה. ברפואה המודרנית מוגדרת המחלה "הרוצח השקט". באנגלית היא נקראת Hypertension, שפירושו "מתח יתר". קצין טכני השרוי במתח, נוטה לעיתים לאבד את סבלנותו, להתעצבן ולהתפרץ. המתח העצום מתבטא אצל אחדים בנדודי שינה ואצל אחרים בכאבי ראש. הכישורים הנדרשים מקצין טכני הם מקצועיות, כושר ניהול ואירגון, מסירות, יושר, דיווח אמין ומדויק של הבדיקות וביקורות המטוסים, וכמובן שליטה במספר שפות. אישיותו של הקצין חשובה לא פחות, אם כי לא תמיד טורחים לבדוק אותה ביסודיות. ההוראות הטכניות נועדו לסייע להתפתחות הטכנולוגית, ולכן הדגש מושם על הביצועים של אנשי הטייסת - הלימוד, התירגול, השאיפה לאפס ליקויים. כקצין טכני, ובהמשך כמפקד טייסת תחזוקה אווירית, נראה לי שעמדתי היטב במשימה של תחזוקה נכונה ואפס ליקויים, ככל שהדבר היה בשליטתי.

קצין טכני, פיתחתי רגישות לזולת. דגלתי בקידמה חברתית ובהפלת מחיצות בין שולטים ונשלטים. בצבאות אירופה, יש חלוקת מעמדות ברורה: הקצינים הטכניים הם האדונים ופקודיהם הם המשרתים. אני, לעומת זאת, סיגלתי לעצמי קוד התנהגות מוסרי שונה לחלוטין: פתיחות לזולת בלי קשר לדרגתו או מעמדו, שיתוף פעולה, חתירה להרמוניה, יצירת תחושת שייכות, חיזוק החוליות החלשות בשרשרת האנושית.

אודה על האמת, תיעבתי מפקדים או קצינים טכניים שהדרגות על כתפיהם העבירו אותם על דעתם, והפכו אותם שיכורי כוח ועוצמה. רבים מהם קודמו בדרגה לא בזכות סגולותיהם או כישוריהם, אלא עקב הצורך למלא תקנים בשדרת הפיקוד. מעולם לא ראיתי צורך לכפות את רצוני על פקודי. להיפך, שאפתי להנהיג אותם מתוך שיתוף-פעולה ועל בסיס עקרונותי המוסריים. נטיותי הדמוקרטיות-צבאיות ינקו מתפיסת-העולם של הפלמ"ח. אומנם, לא שירתתי בפלמ"ח, אך הזדמן לי לעבוד עם לוחמים-טייסים משורות האירגון, שגדלו על ברכיו. הם הצטיירו בעיני כבני-אדם אמיתיים ועשירים מבחינה רוחנית, יותר מבני המעמד העליון ששירתו בחילות אוויר זרים.

הפלמ"חניקים ייצגו מושגים חדשים בתרבות השינוינית במלחמת השיחרור, תרבות שהיה בכוחה להצמיח צבא מודרני, אשר סוגר את הפערים בין מפקד כפייתי לחייל כנוע וצייתן.

חשתי ששיוויון ההזדמנויות נמצא בהישג-ידו של כל אחד מאיתנו; ידעתי שאם נצליח להטמיע אותו באירגון הצבאי הגדול ששמו צה"ל, נקבל חיילים ומפקדים שמבצעים את המטלות טוב יותר ומתמודדים עם אתגרים משתנים בהצלחה רבה יותר. חיילים עם ראש גדול, אם תרצו.



טיול טייסת עקיר

את שנות המדינה-בדרך, ניתן לחלק לשלושה פרקים: השילטון הטורקי, המנדט הבריטי ומלחמת העצמאות. השילטון הטורקי בארץ-ישראל נמשך עד סוף מלחמת-העולם הראשונה, בשנת 1918. מאז, ועד שנת 1922, נוהלה ארץ-ישראל (פלסטיין, בשמה הבריטי), כשטח כבוש של הצבא הבריטי. בין השנים 1922-1948 הייתה ארץ-ישראל תחת מנדט בריטי, שהתנהל בעיקרו על-פי דפוסי המושבות הבריטיות. האיש שעל פיו נשק כל דבר היה הנציב העליון, אשר דיווח ישירות למשרד המושבות בלונדון. סייעה לו מועצה מבצעת, שהורכבה מפקידים בכירים. המקומיים עסקו רק בניהול שוטף.

בפלסטיין היו שלוש קבוצות אוכלוסייה עיקריות ונבדלות זו מזו:

* הקהילה האנגלית, שחבריה היו פקידים ושופטים. אלה איישו את רוב המישרות הפוליטיות. * הקהילה הערבית.

* הקהילה היהודית, שהורכבה מבני היישוב הארץ-ישראלי ומעולים חדשים, בעיקר מאירופה.

התרבויות השונות שהביאו איתם העולים יצרו קיטוב, בעיקר בין תושבי הערים ותושבי הכפרים והקיבוצים. במרוצת הזמן הלך והעמיק הפער בין הקהילות החברתיות העיקריות.

השילטון המנדטורי הטביע את חותמו על המבנה המוסדי של מדינת ישראל. המנדט הגדיר את הקמתו של בית לאומי לעם היהודי בארץ-ישראל כיעד ראשי. הסוכנות היהודית, שקיבלה ייפוי-כוח מאת הבריטים, הנהיגה את היישוב ונהנתה מהסכמה כללית אשר ניזונה מאידיאולוגיה ציונית.

ביישוב היהודי התנהלה פעילות מפלגתית ערה. אך למרות הבדלי ההשקפות, הייתה הסכמה רחבה בנושאים כמו ביטחון ועידוד העלייה. האידיאולוגיה הציונית שמה דגש על עידוד עמל כפיים ועבודת אדמה. הייתה תמימות-דעים, כי זוהי הערובה לכך שעם ישראל יגיע אל המנוחה והנחלה בארץ אבותיו.

השאיפה הייתה לבנות חברה צודקת ושיוויונית, בה יזכה כל פרט להערכה על-פי תרומתו. ציפור הנפש של הציונות המתחדשת, הייתה שיבתו של העם היהודי למולדתו. האנטישמיות הגואה בברית-המועצות, פולין, גרמניה ומדינות אחרות, האיצה את התהליך.

השנים שלאחר השואה באירופה, בין תום מלחמת-העולם השנייה להקמת מדינת ישראל הריבונית, היו שנים דרמטיות של מאבק יהודי לאומי על הזכות לעלות ולהכות שורשים במולדתו ההיסטורית. המאבק התנהל במישור הפוליטי והבינלאומי - התדפקות על שערי האומות המאוחדות - במקביל למאמץ מרוכז להעלאת ארצה של שארית הפליטה מגיא ההריגה של מזרח אירופה ומרכזה.

היישוב היהודי בארץ-ישראל ואיתו הנהגת התנועה הציונית, היו חדורי תחושת אחריות לגורלם של ניצולי השואה ולגורל הבית הלאומי של העם היהודי. פעילותם המסורה של חיילי הבריגדה באירופה שאחרי מלחמת-העולם

"המקום שבו נמחקת חרפת הגלות"



אנצ'ו סירני

בתחילת שנות ה-40' כתב אנצו סרני, חלוץ, שליח ציוני, סופר והוגה-דעות יהודי-איטלקי, מילים חוצבות להבות, שכונסו לאחר מותו בספר "האביב הקדוש". סרני עמד בראש קבוצת צנחנים מארץ-ישראל, שנשלחה ב-1944 לאירופה הכבושה כדי לארגן הצלת יהודים, משימה ממנה לא שב.

וכך כתב:

"הרי כיסופי ארצנו, הקסם אשר עלינו לקרבו ללבבות צעירינו. יש מקום בעולם אשר כהיום הזה לא זו בלבד שנבנית בו המדינה העברית, לא זו בלבד שנמחקת בו חרפת הגלות, אלא הכוח הזה מרוכז בו לשם יצירת דפוס אנושי חדש ישראלי. אם קיים עדיין אי-שקט בנפשכם או בנפשם של צעירים, יתניסו נא לשורות חלוצי ארץ-ישראל, ויקריבו הכל. אין שהות להיסוסים, לעמידה על המקח: שאם לא כן, יעשה הדבר בלעדיהם. יהנה נא כל אחד באותה בוששה שתסמיק פני רבים בבוא יום הניצחון והוא יצוין בכינוי נגאי 'מי שנעדר'."

השנייה, תועדה ונחקרה ולבטח עוד תיחקר ותשמש מופת לדורות הבאים. בשנים האחרונות גברה ההתעניינות בחקר תקופת ההעפלה והצלת שארית הפליטה. רבים מקרב פעילי העלייה וההצלה, חשים חובה וצורך לתעד את פועלם למען הדורות הבאים. מאות מבני הארץ נשלחו על-ידי הסוכנות היהודית, הפלי"ם (הזרוע הימית של הפלמ"ח) ומוסדות אחרים, למחנות הפליטים ולריכוזיהם בארצות אירופה השונות, ובראשן גרמניה, אוסטריה ואיטליה. איטליה הייתה מבחינה מסוימת תחנת מעבר סופית ונמל יציאה לארץ-ישראל. השליחים שפעלו באיטליה, בהם יוסקה יריב (ריבקין) ואריה אורן, עשו הכל למען אחיהם מוכי-הגורל. כהוקרה על פועלו, נתמנה אורן לקונסול הראשון של מדינת ישראל ברומא. איטליה, שסימלה את גלות עם ישראל מארצו לאחר חורבן בית-המקדש, סימלה בדורנו את שיבת האודים המוצלים מאש למכורתם.

השנים 1945-1948 עמדו בסימן מאבקם של היישוב והתנועה הציונית, לכינון מולדת לעם היהודי השב לארצו. מרבית הפעילויות שקדמו להכרזת המדינה, ובכלל זה שליחים שנשלחו לארצות הגולה, נעשו במסגרת מפלגתית-תנועתית. מבצע העלאת יהודי אירופה התנהל תוך הרמוניה ותיאום, על אף שנלוו לו חילוקי-דעות בזרמים השונים ביישוב.

ביום שישי, ה' באייר תש"ח, 14 במאי 1948, הכריז דוד בן-גוריון על הקמתה של מדינת ישראל העצמאית והריבונית. אך שלב המעבר ממנדט לעצמאות החל שלוש שנים קודם לכן. הסוכנות היהודית, האירגונים הציוניים והפלמ"ח נחלצו להעלות ארצה את שארית הפליטה. מפעל ההעפלה זכה לתמיכתו ולברכתו של היישוב היהודי בארץ-ישראל, שמנה אז 600,000 נפש. פחות נלהב היה השילטון המנדטורי הבריטי, שעשה כל מאמץ לחסום את חופי הארץ בפני אוניות המעפילים.

אט-אט השתחרר היישוב היהודי מהתלות בבריטים. באביב 1948, בשעה שבריטניה הגדולה השלימה את ההכנות לפינוי צבאה ואזרחיה מהארץ, נטלו מוסדות היישוב את רסן השליטה בפועל והחלו להתוות את דמות המדינה-שבדרך.

המסך האחרון ירד על אירגון ההגנה בשלהי חודש מאי 1948, שבועיים לאחר הקמת המדינה. ההגנה, כאירגון מחתרתי מדיני שפעל בתקופת הבריטים, איתם ונגדם, הגיעה לסוף דרכה.

למדינה ריבונית יש צבא משלה וישראל הצעירה, בהנהגתו של בן-גוריון, הסבה את ההגנה והפלמ"ח (הזרוע הצבאית שלה) לצבא ההגנה לישראל. ב-31 במאי 1948 התפרסמה הודעה רשמית מטעם ממשלת ישראל, ולפיה שתי המחותרות הפכו לצבא סדיר. בערך באותו זמן הצטרפו לצה"ל גם לוחמי שתי המחותרות האחרות, אצ"ל ולח"י.

מפקדי ההגנה הכשירו את הקרקע ליום בו יהפוך האירגון לצבא סדיר. בתחילת מלחמת העצמאות מנה הפלמ"ח כ-2000 לוחמים. בהמשך, התגייסו לשורותיו עוד כמה אלפי עולים חדשים, ומספר הלוחמים עלה ל-6000.

המקום שתופס הפלמ"ח בזיכרון הלאומי הקולקטיבי, גדול לאין שיעור ממספר חבריו. האירגון נהנה מהעדפה סמויה של המיסוד, למרות שבן-גוריון הוא זה שפירק את הפלמ"ח. מיתוס הגבורה שנבנה סביב האירגון, נועד בין היתר למטרות אידיאולוגיות, ומכאן מובן מדוע תפס הפלמ"ח מקום מרכזי במלחמת הקוממיות. לרשויות המקומיות במדינה הצעירה, שיכלו להשפיע רבות על התושבים, היה חלק חשוב בתהליך ההנצחה הציבורית.

לעומת זאת, הימין ניסה להמעיט מערכו של הפלמ"ח ועשה מאמצים ניכרים להאדיר את שמם ותרומתם של הלח"י והאצ"ל. גם בן-גוריון וממשלתו לא היו להוטים להבליט את חלקו של הפלמ"ח במערכה לעצמאות ישראל. עובדה: הוא זה שפירק את הפלמ"ח, הקים את צה"ל והשתית אותו על לוחמים ומפקדים מכל האירגונים.

מיתוס הפלמ"ח טופח בשקידה גם על-ידי חבריו ומשורריו, כותבים צעירים ומחוננים שהנציחו בספרים ובשירים את עלילותיהם בשורות האירגון. בית הפלמ"ח, שהוקם ליד מוזיאון ארץ-ישראל בתל-אביב, אף הוא חלק מהמערכה שאחרי המערכה. המבקרים בו נשאבים במהירות למנהרת הזמן, ומוצאים עצמם בין חבורת לוחמים יפי בלורית ותואר, היושבים סביב המדורה, שותים קפה מפינג'אן ויוצאים לפעולות ליליות נועזות.

בית הפלמ"ח הוקם מתרומות של נדבנים יהודים מחו"ל, שהבינו כי מדובר בתקופה חשובה ביותר בתולדות העם היהודי ויש להנציחה למען הדורות הבאים. למעשה, רבים מאיתנו חשים עד היום התרגשות וגאווה לנוכח התגייסותה של יהדות העולם. המשאבים, כושר האירגון, ההתנדבות להילחם לצידנו במלחמת העצמאות - היו מדהימים ומיוחדים במינם. יהודי התפוצות, בעיקר בארצות-הברית, הקימו אירגוני צדקה ועם פרוץ מלחמת השיחרור מיהרו להזרים לכאן סיוע בכסף, ציוד וכוח-אדם. אני זוכר שקיבלנו כובעים עליהם נכתב ביידיש:

"א מתונע פון דאם ידישע היטל מאכער ניוורק" (מתנה מהכובען היהודי בניו-יורק).

חיל האוויר, המיתוס והעוצמה

מטוס הנורסמן בשדה הגרוטאות בעקיר על מנת שהמצרים לא יפגעו בו



חיל האוויר הישראלי רכש לעצמו מוניטין עולמי ככוח אווירי יעיל ועוצמתי, המסוגל להתמודד עם אתגרים צפויים ולא-צפויים כאחת. חיל האוויר ממלא מאז הקמתו שלושה תפקידים עיקריים:

1. שמירה על שמיים נקיים לאורך כל השנה, גם בימים בהם לא נשקף איום מידי לביטחון המדינה ואזרחיה.
2. יכולת תגובה מהירה ויעילה על כל ניסיון התגרות של מדינת אויב, דבר שירתיע שליטים הרפתקניים מלהתעמת איתנו.
3. סיוע חיוני לכוחות הקרקע במלחמה או בפעילות מבצעית.



הספיט המצרי שנפגע בשדה ת"א בחוף הרצליה

הבנת הרקע ההיסטורי להקמת חיל האוויר משמשת מפתח להבנת התעצמותו, וכפועל יוצא מכך - התפתחותה של ישראל כמדינה מודרנית. ההמשכיות המאפיינת את החברה והתרבות של חיל האוויר יצרו תכונות כגון נאמנות, עבודת צוות ופתיחות מתמדת לרעיונות חיצוניים ופנימיים.

חיל האוויר הוא הזרוע המבצעית הארוכה של צה"ל, מכונה משומנת בעלת יכולת טכנולוגית ואנושית יוצאת-דופן, שבכוחה להתמודד כמעט עם כל אתגר. אומנם, ישראל חתמה על הסכמי שלום עם מצריים וירדן, אך חזון אחרית הימים של "איש תחת גפנו ותחת תאנתו" עודנו רחוק. מרבית מדינות ערב טרם השלימו עם קיומנו, ורואות בנו נטע זר באזור.

לפיכך, העוצמה האווירית חייבת להתאים עצמה לאיומים האזוריים המשתנים ללא הרף. תקציבי החיל חייבים לגדול על-מנת להבטיח שמיים נקיים. ככל שיגדלו העוצמה וכוח ההרתעה של החיל, כך נקרב את העולם הערבי להבנה, כי לא יוכל לנו בכוח הנשק.

בשדה-הקרב המודרני, הכוח האווירי ממלא תפקיד מכריע של תגובה מהירה ומוחצת בשעות הראשונות של המערכה. ניתן להשתמש בו למטרות תקיפה ומיגננה כאחד, כמו גם לפעולה מהירה בטווחים ארוכים.

בחמישים-ומשהו השנים שחלפו מאז הוקם החיל, אפשר בהחלט להתגאות בהישגיו המדהימים, גם בהשוואה לחילות אוויר מערביים ותיקים ומבוססים ממנו.

חיל האוויר נולד בשנת 1948, כצאצא ישיר וטבעי של שירות האוויר. סביב עריסתו עמדה חבורה מגוונת של צעירים ילידי הארץ, עולים ומתנדבים, בוגרי קרבות מלחמת-העולם השנייה, יוצאי חילות האוויר של בריטניה (RAF), ארצות-הברית, ברית-המועצות וצבאות אחרים.



יהודה רבין ראש לה"ק ציוד, אל"ם דניאל שמשוני, דן טולקובסקי



מטס ליום חיל האוויר שנת 1949

מלחמת העצמאות וכינונה של מדינת ישראל היו חשובים לכולם, כולל מתנדבי חו"ל בני כל הדתות. כולם ראו עצמם כבעלי מניית-יסוד בחברה החדשה, תרתי משמע.

חיל האוויר אימץ בצעדיו הראשונים את עקרונות הניהול המבצעי והטכני של RAF, הרבה בשל העובדה שמרבית המשרתים בו היו יוצאי חיל האוויר הבריטי המלכותי. למרות זאת, הרוח הייתה אחרת. ראשוני החיל היו קשורים זה לזה בטבורם, בתחושה של שותפות גורל ועשייה למען המדינה. היינו משפחה במובן הטוב של המילה, דבקנו במטרות ובמטלות שהציבו הקברניטים. הייתה אז הזדהות מוחלטת עם דרך החיים של צוותי האוויר, התחזוקה והמינהלה. המשפחתיות חרגה מעבר למערכת הדינמית של התאמת הציוד והצרכים לדרישות המבצעיות. אלפי המשרתים והחברים ראו עצמם בשר מבשרו של החיל, והיו נכונים להקריב את חייהם למען מטרותיו.

לאורך כל עשרים וחמש שנות שירותי בחיל התנהלו המבצעים, התחזוקה והמינהלה באווירה של איכפתיות טוטאלית, סולידריות וגאווה יחידה שאין לה אח ורע. קצינים שסרחו, הודחו ללא שהיות. איש בחיל לא השלים עם קיומו של חופן תפוחים רקובים. אישיותם של המשרתים בחיל עוצבה בהתאם לטכנולוגיה המתפתחת והאידיאולוגיה לדרך חיים, שתכונתה הבולטת - איכפתיות. אותם בודדים שהשירות לא היה בראש מעייניהם, הוקאו מהמערכת המשפחתית ומהחיל.

זקני חיל האוויר מגדירים את הימים הראשונים במושגים של הקרבה, רוח לחימה ורצון עז לעשות את הבלתי-אפשרי. לכאורה, היינו כמו כל

שאר הלוחמים בצבא שבדרך. בפועל, נבדלנו מהם באמונתנו ובעתידנו. את פריצת-הדרך הטכנולוגית והאנושית חבנו למתנדבי מח"ל ונח"ל, יהודים ולא-יהודים ששירתו בחילות האוויר של בריטניה, ארצות-הברית, רוסיה ודרום-אפריקה.

עבודת הצוות הייתה גורם מכריע בגיבוש תחושת האחיות המשותפת. היחד והדבקות במטרה נתנו אותותיהם בהצלחות, ובה-בעת שיכחו מעט את תוגת אובדן החיים והכישלונות.

טייסי שירות האוויר, ולאחר מכן חיל האוויר, לחמו לכל אורך מלחמת השיחרור עד קצה גבול היכולת הטכנית והאנושית, פרט להפוגות בלחימה אשר נוצלו להכנות לסבב קרבות נוסף. ההכנות היו כרוכות בעבודה קשה ומתמשכת, ובמירוץ נגד הזמן. אני יכול להעיד על כך מהיכרותי האישית עם אנשי התחזוקה הראשונים מחברת אווירון ומשירות האוויר, בסוף נובמבר 1947.

צוותי הקרקע, אנשי התחזוקה, המכונאים, החמשים, החוסים תדיר בצילם של הטייסים, חיים בחרדה מתמדת עקב הידיעה כי גורל המטוס, הטייס והמשימה מופקדים בידם. המחשבות הללו שאינן מרפות לרגע, העשייה הטכנית המתמדת, השאיפה לאפס ליקויים - כל אלה דירבנו אותם להמשיך ללא לאות, להיות דרוכים לכל מבצע או הזנקה. החמשים, שלא אחת נדרשו להחליף חימוש עקב שינוי בפקודת המבצע, תמיד קיבלו סיוע ממי שנמצא בסביבה. כל אחד נתן כתף בטייסת ובבסיס.

כשהטייסים טיפסו בסולם אל תאם בדרך להמראה, חשנו חשמל באוויר. שפתינו מילמלו תפילה חרישית לשלומם. המנועים הותנעו ברעם אדיר, המטוסים התנגלו לעבר המסלול, הסתדרו בטור עורפי להמראה והמתינו לאות ממגדל הפיקוח. באותן שניות חלפה במוחי המחשבה הטורדנית, שמא עבור מי מהם זו ההמראה האחרונה.



שבתאי כ"א, מדי א' של חיל אוויר, 1951



שלט של חברת אוירון

הניסיון לעצב את עולמו הרוחני של המשרת בחיל האוויר עלה יפה, והודות לכך הלך והתגבש חיל העונה לצורכי הביטחון בפרט והמדינה בכלל. בתחום התחזוקה, התפיסה הייתה מערכתית, ברורה ומחושבת היטב. יהודה רבין, אז ראש להק ציוד (רלצ"ד), השכיל להסתגל לשינויים הנדרשים ולדינמיות של שיקולי הרכש. לעיתים היה עליו להתמודד עם בעיות בלתי-פתירות לכאורה, כמו ההחלטה לרכוש מטוסי מוסקו מעודפי מלחמת-העולם השנייה. שלד המטוס היה עשוי עץ ובאלזה (עץ קל במיוחד), וטייסים שלא הקפידו לשמור על מגבלות הטיסה, שילמו על כך בחייהם.

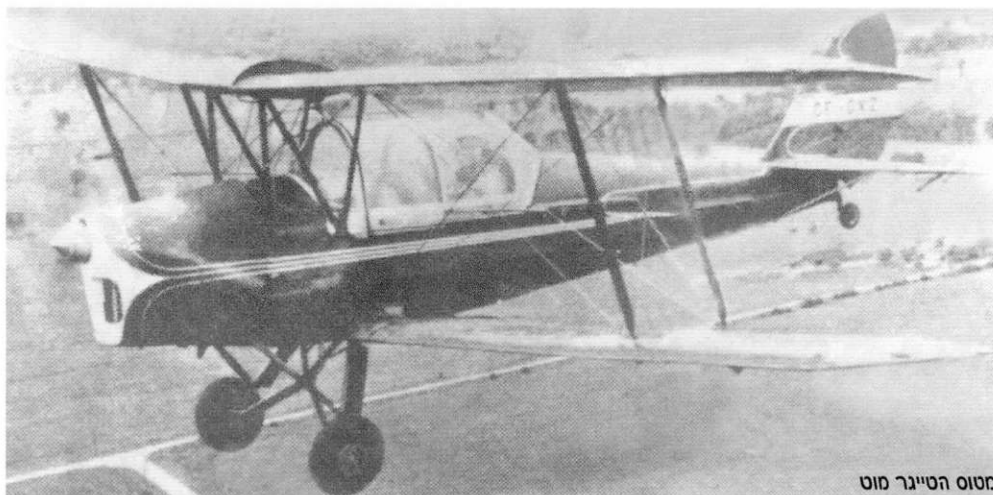
אנשי תחזוקה בכירים כמו:

פרדי איש-שלום, יהודה פילפל, אריה

שוהם, יוחנן בר-סלע, ג'ו לשם, יוסף ורסנו, יהודה ארבל ומפקד החיל, דן טולקובסקי, הטיפו לשותפות בכל המישורים ונגד קיפוחם של המשרתים בתחזוקה. עברנו מתחזוקה טייסתית לתחזוקה כנפית. זה לא היה קל, אך לנגד עינינו עמד הצורך בהתייעלות ובצימצום עלויות.

התייעלנו על-ידי סגירת בסיסים מסוימים, כמו כפר סירקין, ששימש כבית-ספר לטיסה. המערכת הלוגיסטית מוחשבת, ציוד לא-שמיש הועבר למחסן ציוד מוחזר (מצ"מ) אותו הקים סא"ל אריה שוהם ביא"א 22 (יחידת אזחקה אווירית). הציוד המוחזר הוצא לתיקונים ולשיפוץ, לנוכח רמות המלאי במחסני השירות. בס"א 18 (בסיס אספקה אווירית) בצריפין הפך מרכז אספקה לציוד תעופתי, והקצינים הטכניים השקיעו מאמצים רבים בלימוד ובהדרכת פקודיהם. הם נשאו באחריות כוללת, החל ממשמעת תחזוקה, רמת תחזוקה, יעילות תיפעולית, וכלה בחיסכון באמצעים ומימון.

חיל האוויר אימץ אל חיקו כל כלי תעופה שהיה בהישג-יד, והפך עד מהרה לטוב שבחילות העולם. ההתפתחות הייתה לא רק במישור הטכנולוגי והמבצעי, אלא גם בכל הנוגע לטיפול גאוות היחידה של הלוחמים, צוותי האוויר ואנשי התחזוקה. בכל דור של משרתים היו רבים שעשו ימים כלילות בשיכלול המערכות המוטסות ובהתאמתן לצרכיו המיוחדים של החיל. היניקה של דור ההמשך מהשורשים, ההיצמדות לערכי המורשת האנושית, המבצעית והתחזוקתית - כל אלה הפכו את חיל האוויר לסמן הימני של צה"ל.



מטוס הטייגר מוט

מאה אחוז השקעה, אפס טעויות



ולינגטון בשדה עקיר

התיעוד הקיים של תולדות חיל האוויר התמקד ומתמקד, מטבע הדברים, בחוד החנית, הלא הם הטייסים. כל שאר החיילים האלמוניים זוכים להערת-שוליים היסטורית, מעין יציאה ידי חובה. מכאן נבעה התעקשותם של חברי לשירות הצבאי ולדרך, שיש לתעד ולהנציח את חלקם המרכזי של אנשי התחזוקה בבניין החיל. אלמלא הפצירו בי שוב ושוב, יתכן וספר זה כלל לא היה נכתב.

מאחורי היו עשרים-וחמש שנות שירות בתחזוקה ובהדרכה, עבודה עם חיילים ולוחמים בגילים שונים, כולל טייסי קרב, תובלה ומסוקים. במהלך השירות הממושך והמגוון נפרסה בפני תמונה פנורמית רחבה של החיל מתחילת דרכו. עם זאת, הייתי זקוק לריחוק מסוים, כדי להתבונן בתמונה מזוויות שונות ולגלות בה דברים חדשים.

להיות איש תחזוקה בחיל האוויר זה אתגר, אך גם אחריות כבדה ביותר. אחרי הכל, את מחיר הטעות שלנו משלם הטייס, לעיתים גם בחייו. השאיפה לשלמות, לאפס ליקויים, מלחיצה מאין כמוה. היום, בתחילת האלף השלישי, מעמדו של איש התחזוקה הולך ומתחזק. עבודת הצוות הנדרשת מכל בעלי המקצועות בחיל, עוברת בחינה מחדש. הטייס והתחזוקאי, שני עולמות נפרדים, מתגבשים בהדרגה ליחידה אחת של עבודת צוות יעילה ואיכותית. איש תחזוקה, בין אם זה מכונאי, אלקטרונאי, חמש או מכשירן, חייב לעבוד בצוות ולגלות אחריות אישית בכל מטלה או משימה.

דורות של ישראלים גדלו על מיתוס חיל האוויר, שעשה לו כנפיים גם ברחבי תבל. אך רק מעטים יודעים כמה מאמץ משקיעים צוותי הקרקע ואנשי התחזוקה בהכנות הקפדניות עד לרגע ההמראה. אנשי התחזוקה מודעים לכך שעליהם להיות מוכנים תמיד, להבטיח כוונות מבצעית, בטיחות טיסה, בטיחות חימוש, בטיחות בעבודה ובקיצור, לבצע הכל בצורה מושלמת לקראת כל המראה. כאן אין מקום לטעויות.

נפח העבודה המושקעת בהשמשת המטוסים, בחימושם ובתחזוקתם השוטפת, מתועד בקפידה רבה בספר המטוס. לכל פקודת משימה יש תיכנון ראשוני וסופי בחדר המבצעים, בהם נוטלים חלק מפקד הבסיס, מפקד הטייסת ומפקד טייסת תחזוקה אווירית. המפות, צילומי האוויר, מזג האוויר, כיווני רוחות מעל המטרה, מצב השמש, מיקום תותחי הנ"ט של האויב - הכל מתוכנן ונבדק עד לפרט האחרון. ולמרות זאת, לא אחת צצות הפתעות, איתן אמור הטייס המוביל להתמודד.

נתיבי הטיסה מותווים מראש, לוח הזמנים מתוכנן עד לשבריר השנייה והכל נשלט ממרכז בקרה אחד, שמחלק את המשימות לגזרות השונות. תיזמון הטיסה לאחר הפצצת היעד, חשוב ביותר. בשלב התיכנון, הנתיבים נקבעים כך שהמובילים יוכלו להאריכם או לקצרם בהתאם לשיקול-דעתם, אבל ליעד הם חייבים להגיע בעיתוי המדויק, כפי שנקבע. בדרך כלל, קיים קשר אווירי בין המטוסים. אך יש מקרים בהם נדרשת דממת אלחוט, או טיסה בגובה נמוך מתחת לגלי המכ"ם, ותוך שמירה על קשר עין. כשמדובר במטוסי-קרב חמושים וכבדים, העמוסים פצצות ודלק, זו משימה לגמרי לא קלה.

אנשי חיל האוויר הם חיילים ממושמעים מתוך הכרה. אנשי התחזוקה בשרונה (מאוחר יותר, יא"א 22 בתל-נוף), בסיס חצור, רמת דוד, סירקין ובשאר בסיסי החיל, היו יותר מסתם חיילים ממושמעים. הייתה בהם נכונות לחולל את הבלתי-אפשרי, להתמודד עם כל אתגר. אנשי התחזוקה הפכו את המצוי לרצוי, בכפוף למגבלות ולתנאים שבהם פעלו. רק הודות להתמדה ולנכונות שרדנו את המשברים הקשים ביותר. היה חזון תחזוקתי והיה ממי ללמוד. אנשים כמו יהודה רבין, פרדי איש-שלום, יריב הרן, אלכסנדר זילוני, אריה שוהם ויהודה ארבל, היו כמו עמוד-אש ההולך לפני המחנה. הלכנו אחריהם באש ובמים, למדנו והתגאינו בזכות שנפלה בחלקנו. יהודה רבין, בנוסף להיותו מהנדס תעופה ואיש אירגון הנדסי, מעבר למקובל באותה תקופה, ניחן בכישרון נדיר ללכד סביבו אנשים עם ידע ומוטיבציה אדירה. הוא הדביק אותם בהתלהבות לעשייה מואצת ואיכותית, תוך הקפדה מירבית על בטיחות בעבודה ובטיסה. היכולת הזו לתקשר ולגשר בין מקצוענים שונים, תרמה רבות להתפתחותו המהירה של שירות האוויר, והניחה את היסודות המוצקים להקמת חיל-האוויר. סא"ל אריה שוהם, מפקד יא"א 22, וסא"ל יהודה ארבל ("פופקו"), מפקד טייסת 103, הצהירו לא אחת כי הקשיים הם שחישלו את אנשי התחזוקה, ואני חותם על כל מילה. ראינו את עצמנו שליחי ציבור, והיינו מוכנים להקריב את חיינו למען המדינה וערכיה. הישגיו הכבירים של חיל האוויר כיום, יונקים במידה רבה מפועלם של התחזוקאים האלמוניים, שידעו להפוך גרוטאות לציפורי פלדה. כולנו שותפים ליצירה האדירה ששמה חיל האוויר הישראלי.

סוניות עץ ומתכת בשמי ארץ-ישראל

המכונה המעופפת הראשונה נחתה על אדמת ארץ-ישראל בחנוכה, 27 בדצמבר 1913. היה זה מטוס מדגם **בלריו**, שהוטס על-ידי ז'יל ודרין, טייס ופעלולן צרפתי, במסגרת תחרות שהכריז עיתון צרפתי. בדרכו לקהיר, התחנה הסופית במסע, הוא נחת בחוף יפו ולמחרת המשיך למינחת במקווה ישראל.

ב-1927 יצא צבי נדב, איש אירגון **השומר**, ללימודי תעופה בפאריז. כעבור שש שנים הגישו הוא וחבריו הצעה רשמית לממשלת המנדט, להקמת מועדון תעופה יהודי בארץ-ישראל, ושמו **הגמל המעופף**. באותה שנה, 1933, רכשו הטייס יצחק צ'יזיק ומייסד חברת החשמל, פנחס רוטנברג, מטוס אימון מסוג **ג'יפסי-מוט**.

בדצמבר 1935 הוקם **הקלוב הארץ-ישראלי לתעופה**, שאיגד את חברי מועדון **הגמל המעופף**, מועדון הדאייה בחיפה ומועדון התעופה **שחף** (שהקימו באותה שנה תושבי עמק הירדן). ליד הקלוב הוקם גם אירגון **נח"ת** (נשים חובבות תעופה).

באפריל 1936 נפתח קורס הדאייה הראשון בארץ-ישראל, במחנה ליד קיבוץ גבעת ברנר. ביולי 1936, בעיצומם של מאורעות תרצ"ו-תרצ"ט, הקימו הסוכנות היהודית, הוועד הלאומי והסתדרות העובדים את חברת התעופה העברית הראשונה, חברת **אוורון**. יעדיה המקוריים של החברה: הקמת בית-ספר לטיסה וקיום שירות אווירי בין תל-אביב, חיפה וטבריה. אחרים צבאו על שערי **הקלוב הארץ-ישראלי לתעופה** בערים השונות. בין עונדי כנפי הטיסה של **קלוב התעופה** בחיפה נמנים ישעיהו שוורצמן (כיום נזית), דני שפירא ועוד רבים טובים.

באוגוסט 1937 נוסדה **חברת נתיבי אוויר ארץ-ישראליים**, על-ידי פנחס רוטנברג, מייסד חברת החשמל. צי המטוסים ההתחלתי מנה שני מטוסי נוסעים דו-מנועיים קטנים, שפעלו בעיקר בקו חיפה-לוד. ב-1938 החל רוטנברג בהכשרת שדה תעופה ליד תחנת-הכוח רדינג בתל-אביב (שדה דב), ממנו פעלה עד מלחמת העולם השנייה.

במרץ 1938 נפתח בית-הספר לטיסה של **אוורון**, בקיבוץ אפיקים שבעמק הירדן. לקורס הראשון נתקבלו תשעה חניכים, והמדריך היה אנגלי בשם גריי (מאוחר יותר הצטרפו אליו הטייסים עמנואל צוקרברג וארנסט רפפורט). ב-20 ביולי 1939 נערך בשדה התעופה של אפיקים, טקס הסיום וענידת הכנפיים לתשעת הבוגרים. במקביל, פתח האצ"ל בהכנות להקמת זרוע צבאית לאירגון. למשימה גויס משה חיים כ"ץ, יהודי-אמריקני בעל אמצעים וקשרים, שייסד חברה ושמה **שירותי ארץ-ישראל לתעופה** והצליח להשיג מהבריטים אישורים לפתיחת בית-ספר לטיסה בשדה התעופה לוד.

ב-21 באפריל 1939 העניק הנציב הבריטי העליון בארץ-ישראל, בכבודו ובעצמו, את רישיון הטיסה לששת בוגרי הקורס הראשון. בפברואר 1940, בעיצומה של מלחמת-העולם השנייה, קיבל הקבינט הבריטי החלטה עקרונית, לאפשר את גיוסם של ארץ-ישראלים לשירות בצוותי קרקע בחיל האוויר המלכותי (RAF). ההיענות הייתה מעל המצופה: עד חודש אוגוסט אותה שנה הגיע מספר המתנדבים ל-1330 איש. הם גויסו ושובצו לתפקידים טכניים ותחזוקתיים שונים בטייסות הבריטיות.

במהלך אותה שנה, ולמרות ההגבלות שהטילו הבריטים על טיסות אזרחיות בשמי ארץ-ישראל, הצליחה חברת **אוורון** להכשיר בקורסים שלה למעלה מ-50 טייסים נוספים.

בספטמבר 1942 התגייסו עשרים מתנדבים ארץ-ישראלים לחיל האוויר הבריטי, בתקווה להגיע לקורס טייס. שישה מהם - דן טולקובסקי, אהרן רמז, מרדכי אלון, עזר וייצמן, אדם שתקאי ואורי בראיר - הגשמו את חלומם וסיימו ב-1943 קורס בבית-הספר לטיסה של חיל האוויר המלכותי ברודזיה.

מפקדי הפלמ"ח, הזרוע הצבאית של **ההגנה**, הקימו כבר בנובמבר 1942 מחלקת דאייה. במאי 1943 עברו שישה פלמ"חניקים קורס דאייה ראשון, ובסוף אותה שנה נשלחו ארבעה מהם לקורס טייס מוטורי של חברת **אוורון** ברמלה ובלוד. ביולי 1944 נוספו שישה טייסים חדשים, בוגרי הקורס המוטורי השני. בתחילת 1945 הוקמה מחלקת הטייס של הפלמ"ח.

במחצית השנייה של 1946 היו ברשות היישוב היהודי בארץ עשרה מטוסים שמישים בלבד. כולם הפועלו על-ידי חברת **אוורון**, שתיחזקה והעמידה אותם לרשות פרחי הטייס של **ההגנה**. מתוך העשרה, אחד היה מטוס **רפיד** ותשעה מטוסים חד-מנועיים. הדגמים היו:

* מטוס מדגם RWD15, שניתן להגנה ע"י יוסקה שטיינמן, טייס אזרחי ומפקדה הראשון של טייסת 100.

* שני מטוסי RWD13

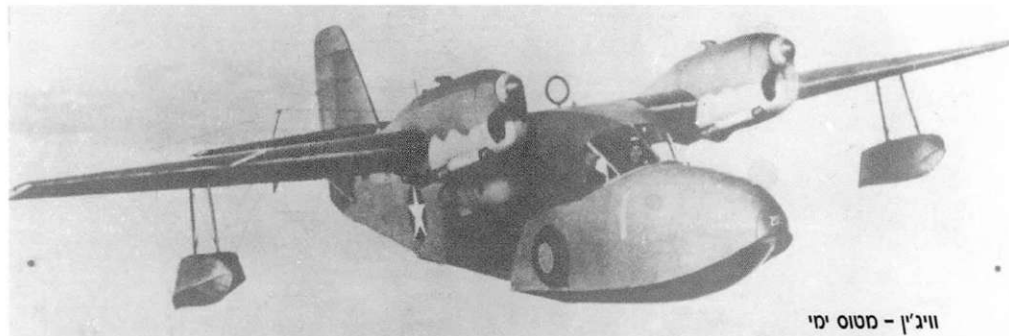
* שני מטוסי RWD 8

* שלושה מטוסי J טיילורקראפט

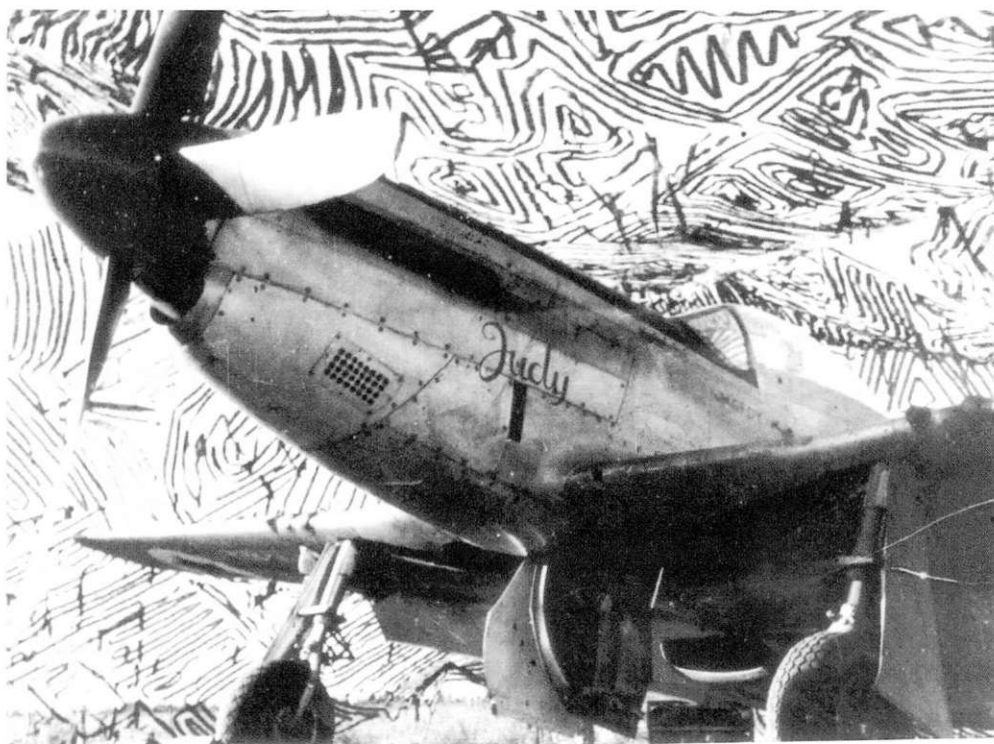
* מטוס BE 500

דגמי RWD יוצרו בפולין ובהיעדר חלפים זמינים, שמישותם הייתה נמוכה ביותר לטיסות צבאיות ואזרחיות. חברת אווירון ניסתה להתגבר על מצוקתה הכספית, בסיוע אגודות וגופים ציבוריים. אחד מהם היה נח"ת (נשים חובבות תעופה), שחברותיו גייסו תרומות בכיסוי של קלוב התעופה הישראלי. בכסף שנאסף נרכש באנגליה, בספטמבר 1946, מטוס אוסטר MKJ-1 שנרשם תחת הסימון האזרחי GAHV. הטייס עמנואל צוקרברג (צור) נשלח לאנגליה כדי לקבל את המטוס, בו הותקן מכל דלק נוסף, שיסיפק לטיסה הארוכה לארץ-ישראל.

ב-31 באוקטובר 1946 הוצג המטוס, ששמו הוסב לתל-אביב, בפני נציגות נח"ת. מינהל התעופה הבריטי בארץ נתן למטוס סימן משלו, VQPAS, ורשם אותו כרכושו של הקלוב לתעופה. חברת אווירון הפעילה את המטוס מבסיס רמלה (כיום שוכן בו פיקוד העורף). טיסות האימונים נעשו משדות שונים, ובעיקר משדה חיפה (הטכני). הטייס היה אורי בראייר, איש הקלוב ומדריך ראשי בחברת אווירון.



וויג'ין - מטוס ימי



מוסטנג מוסווה ברשת

"שירות האוויר" לשירות המולדת



בעת גיוסי לשירות אוויר

אוסטר בעל מנוע ג'פסי קווין בשדה תל-אביב



באוגוסט 1947 נקראו שני טייסים צעירים, אהרן רמז והיימן שכטמן (לימים, שלמה שמיר), לפגישה עם ראש המפקדה הארצית של ההגנה, ישראל גלילי. המשימה שהוטלה עליהם: להכין תוכנית מקיפה ל"הקמת כוח אווירי יהודי בארץ", לקראת המלחמה הממשמשת ובאה עם הערבים. כעבור כחודשיים השלימו רמז ושמיר את המסמך, בהתבססם על הניסיון שצברו כטייסים בחילות האוויר של בריטניה וארצות-הברית.

ב-10 בנובמבר 1947 התכנסה ישיבה רבת משתתפים במטה ההגנה, לדון בתוכנית. בסיומה, פירסם הרמטכ"ל יעקב דורי את הפקודה הבאה, שהופנתה ליהושע (אייזיק) אשל, מרכז נושא התעופה מטעם ההגנה: "מפקדת ההגנה מודיעה לך בזאת על החלטתה להקים כוח אווירי קבוע, החל מתאריך מכתב זה, אשר ייקרא 'שירות האוויר'. בזאת גם מתאשרת תוכניתכם שהגשתם להקמת השירות. עליך להגיש מייד את הצעותיך למינויים ותקציב לביצוע המייד של התוכנית". יהושע אייזיק (אשל) מונה למפקד שירות האוויר, אלכסנדר זילוני מונה לראש המטה ואהרן רמז מונה קצין המבצעים. כמפקד הטייסת הראשונה (טייסת א' שהוצבה בשדה דב בתל-אביב), נבחר אלי פיינגרש (אייל), ומרבית פקודיו היו פלמ"חניקים. 'צי המטוסים' המקורי שעמד לרשות היישוב הסתכם באחד-עשר מטוסים קלים, מדגמי אוסטר, RWD, זלין, סיבי (Seabee), ספינת-טייס אמפיבית קטנה מתוצרת ארצות-הברית), רפיד טייגר-מוט וטיילורקראפט.

בתחילת דרכו העסיק שירות האוויר כעשרה אנשי צוות קרקע, ואני ביניהם. המטוסים גויסו מחברת אווירון. בסוף נובמבר 1947 תקפו ערבים את שדה לוד וארבעה מכונאים של אווירון שהיו בדרכם לעבודה, מצאו את מותם. בעקבות זאת החליטה מפקדת ההגנה להעביר את מטוסי החברה לשדה תל-אביב. מטה שירות האוויר מוקם בבניין צפונית ליקב בשרונה, בעבר מושבה של הטמפלרים וכיום הקרייה בתל-אביב, ומשם פעלו מכשירי הקשר למינחתים השונים. בקומת הקרקע פעלו המינהלה ומחלקת התחבורה של השירות. בקומה העליונה שכנו משרדו של זילוני, ומטה המודיעין. לאחר שהבריטים פינו את שדה דב, הופקדה אבטחת המקום בידי גפירים נוטרים, שהיו מעין שוטרי-עזר. לצד הנוטרים היו גם שומרים מיחידת חי"ש, חמושים ברובים, שפיטרלו לאורך הגדרות והגשר.

במסגרת האילתורים הוסב נגרר של הצבא הבריטי שהושאר במקום,

למגדל פיקוח נייד. מכשירי אלחוט לא היו בנמצא. האיתות לטייסים הממריאים ונוחתים, נעשה בעזרת פנסים צבעוניים רבי-עוצמה שחוברו למצברים. אור אדום סימן 'עצור', אור ירוק סימן אישור להמראה או לנחיתה.

עם תחילת פינוי הכוחות הבריטיים מהארץ, כמו ניתן האות למיתקפה ערבית על היישוב העברי. שירות האוויר פעל ללא ליאות להקל על מצוקת היישובים הנצורים, ומינחתי חירום הוקמו בגוש עציון, בקיבוצים ניר-עם ודורות שבנגב וביבנאל בצפון. הם ביצעו משימות סיור והעבירו דיווח יומי למפקדת ההגנה. בנוסף, הצניחו תרופות, מזון ותחמושת, ופינו פצועים או נשים שכרעו ללדת. על-מנת למנוע מהבריטים מידע על מספרם המדויק, סומנו המטוסים במספרים זהים, אך בפיזור - אחד ביבנאל, אחד בתל-אביב ואחד בנגב.

טייסי הסיור היו מנמיכים טוס, מזהים את המחסומים והביקורות וכמובן את הערבים שעשו חסימות בדרכים, ומזהירים את נהגינו מפניהם. תחילה בוצע הדבר באמצעים פרימיטיביים למדי: פתק בתוך שקית בד מלאה בחול, אליה חובר סרט אדום לזיהוי. השקית הושלכה מהמטוס, והאנשים שעל הקרקע עקבו אחר הסרט האדום עד למקום הנפילה.

בהמשך הוכנסו לשימוש מכשירי-קשר מעודפי הצבא הבריטי, ובהם מ.ק. 20. המכשירים הורכבו במטוסים והאנטנה נמשכה החוצה מחלון תא הטייס. המכשירים סייעו רבות לקשר עם שיירות האספקה העולות לירושלים הנצורה, בנגב ובגליל. נעשה ניסוי לבצל את המכשירים לקשר בין המטוסים בעודם באוויר, אך התברר שבמרחקים גדולים ובגובה נמוך היו שיבושים רבים בקשר. על-פי הנחיות מחלקת התעופה האזרחית, המטוסים היו חייבים לנחות בשדה-התעופה לוד ורק לאחר מכן לחזור לשדה תל-אביב. המטוסים שתודלקו בלוד נחתו בתל-אביב כשמכליהם מלאים. הדלק רוקן לחביות שאוחסנו לשעת חירום, או לטיסות מבצעיות בהן לא ניתן לנחות לתדלוק בלוד. התדלוק החוזר מתוך החביות נעשה בעזרת משאבת יד, דרך משפך עם 'מסננת' עשויה עור צבי, למנוע חדירת מים וליכלוך למכל המטוס.

בסוף אפריל 1948 העבירו הבריטים את שדה-התעופה לוד לידי הערבים. כל הטיסות לשדה לוד וממנו, פרט לאלו של חברת התעופה הבריטית האזרחית BOAC, הופסקו. אלטלנה בחוף תל-אביב

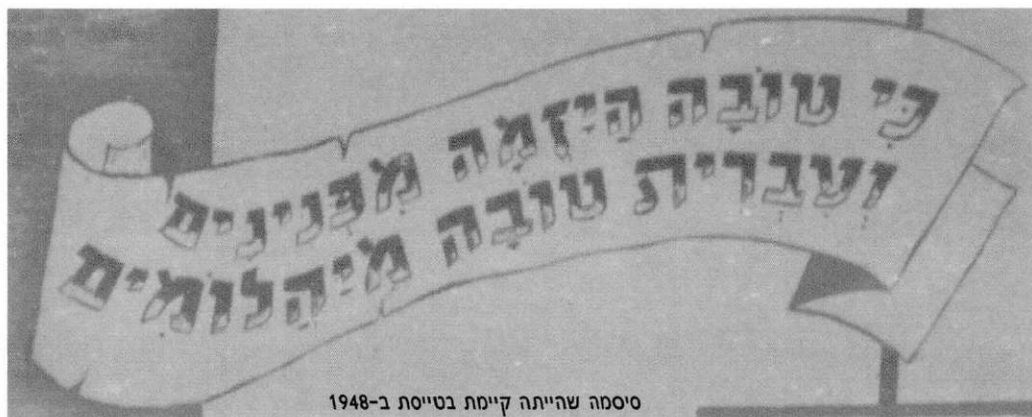
בלחץ העשייה היומיומית לביסוס שירות האוויר, נתקבלו לעיתים החלטות של-הרגע. סדרי העדיפויות השתנו חדשות לבקרים. לא הייתה שהות להרהר, לבחון את האירגון הפנימי ולתהות על טיבו ועל ערכו הסגולי כתשתית לחיל האוויר שבדרך. צו השעה היה קליטה מהירה של מטוסים, השמשתם והפעלתם למשימות סיוע ושירות.

המפקדים הממונים עשו רבות לגיבושן המהיר של היחידות-בהקמה בבסיסים השונים - רמת דוד, עקיר, חצור, קסטינה, רמלה, הרצליה, מעברות, ניר עם, דורות ויבנאל בצפון.

טייסת א' בשדה דב נוהלה תחילה ברוח הפלמ"ח, שדגלה בשיתוף הצוותים בהכרעות ובחלוקת המשימות, מה שלא היה לרוחם של יוצאי ה-RAF. חניכי המורשת הבריטית ושיטות הפיקוד נוסח מלחמת-העולם השנייה, ביצעו 'הפיכה צבאית' ותפסו פיקוד. ישראל, חשתי מייד בהבדלי הגישות. הצרתי על הפניית העורף למורשת הפלמ"ח, שיצרה מוטיבציה אדירה, הסכמה וגיבוש מיוחדים במינם.



אלטלנה הנוערת בחוף תל-אביב



סיסמה שהייתה קיימת בטייסת ב-1948

גרעין המייסדים של חיל האוויר מנה בעלי מקצועות תעופתיים, שחלקם התחנך על תרבות התחזוקה הבריטית וחלקם צמח בחילות אוויר שונים, כמו אלה של ארצות-הברית, קנדה, דרום אפריקה אך הרוב המכריע של המומחים והמתנדבים ייצג את התפיסה הבריטית, וכתוצאה מכך, האירגון הושתת על היסודות המבניים של ה-RAF.

אנשי המינהלה של ההגנה ויוצאי ה-RAF וחיל האוויר האמריקאי, לקחו על עצמם לארגן את דפוסי הפעולה של שירות האוויר. המפקדים דאז חתרו לעמוד ביעדים שההגנה הציבה, בדרך היעילה ביותר שניתן במגבלות הקיימות. השאיפה הייתה להצטייד בכלי נשק ובמטוסי-קרב, שיתנו מענה לדקויות של חיל האוויר המצרי, אשר הגיחו יום אחר יום מדרום והפציצו ערים ויישובים ללא הבחנה ובאין מפריע.

פרדי איש-שלום, שהנהיג את שיטת רישום הליקויים בספר המטוס, כמו ב-RAF, טרח להטמיע את תפיסת הניהול הצבאי הבריטי, שאותה הכיר על בוריה, כולל שמות ומושגים באנגלית.

גף מטוסים כלל עד ארבעה מטוסים ונקרא Flight Squadron. טייסת הורכבה מארבעה גפים (כלומר, שישה-עשר מטוסים) ונקראה Squadron.

כנף (Wing) כללה מספר טייסות. בסיס שבו היו מספר כנפיים נקרא Station. מספר בסיסים, ובהם עקיר ועין שמר, נקראו Group.

הבריטים נהגו לסלול שדה להמראות ונחיתות ובקירבתו שדה-מישנה (satellite) לשעת חירום. ליד שדה חצור, לדוגמה, נבנה שדה-המישנה בית-דראס. בסך-הכל היו אז ברחבי המדינה כ-22 שדות תעופה של חיל האוויר הבריטי. ב-RAF היה מקובל שכל טייסת עצמאית יכולה לעבור מבסיס לבסיס או מכנף לכנף. בתחילת דרכו של חיל האוויר הישראלי, גם אצלנו הטייסות היו עצמאיות. בטייסת עשוי הכל דרג א' (אחזקת מטוסים) ודרג ב' (ביקורת) ומחסני החירום היו לצורך העברת המטוסים לשדות חירום.



רפיד 4 מנועים, ייצור דיהבילנד אנגליה (1948איטליה)

אגב, בחיל האוויר המלכותי ובכל הצבא הבריטי שירתו כ-2500 יהודים בסך-הכל, רובם בחימוש ובמכונאות. מספר הטייסים היהודים בחיל האוויר המלכותי נע בסביבות עשרים. בטייסת 101 היו ארבעה: מרדכי אלון, לסלי בלוק, סיד כהן ועזר וייצמן.

מאוחר יותר הצטרפו ס"י פלדמן, ג'ייקוב ליכטר, גידי ליכטמן, רודי אונרטן, רובי רובינפלד והארי ברק (קצנשטיין).

מטוס בוננה - הובא לארץ מדרום אפריקה ע"י בוריס סניור



גרוטאות במרתף היקב הגרמני

בסוף 1947, כאשר הבריטים החלו בהכנות לפינוי בסיסיהם מארץ-ישראל, החליטה צמרת הפיקוד של RAF למכור לכל המרבה במחיר, מטוסים עודפים, בעיקר מטוסים לא-שמישים שאוחסנו בהנגר של טייסת 651 בשדה עקיר (כיום, בסיס תל-נוף). תאריך היעד שנקבע לפינוי היה מאי 1948, וממנו נגזרו לוחות-הזמנים ומכירות החיסול של ציוד צבאי, שלא היה טעם לפנותו לאנגליה, או אפילו לבסיסים בקפריסין השכנה. ציוד ועודפי ציוד אחרים שנמצאו ראויים לשימוש, הועברו לבסיסי RAF השונים במזרח התיכון.

אנשי הרכש הרשמי והבלתי-רשמי של היישוב היהודי בארץ, ובהם בעלי מחסנים ומגרשי גרוטאות פרטיים, השתדלו לרכוש כל פריט ציוד שהוצע למכירה. הרכש לא כלל נשק ותחמושת, שאותם התנגדו הבריטים למכור ליהודים. בינואר 1948 פורסם בעיתונות המקומית מיכרז פומבי של מיניסטריון האספקה הבריטי, למכירת 21 מטוסים, מהם 18 אוסטר MK5 שני אוסטר MK3 ואוקספורד דו-מנועי אחד. כל המטוסים הוצאו משימוש חיל האוויר המלכותי ופנו למגרש הגרוטאות בעקיר, לא לפני שהבריטים עקרו מהם ציוד קשר צבאי ואף ניפצו חלק ממכשירי הטיסה, במטרה להקשות על השמשתם. אך גם אחרי הוונדליזם לשמו נותרו חלקים רבים במצב טוב. על המסלול במגרש הגרוטאות בעין שמר ובעקיר (עקרין) עמדו שורות של מפציצי וולונטון בריטיים, שעל גופם עדיין צלקות מלחמת-העולם השנייה.

עטנו על הפגרים כמוצאי שלל רב. פירקנו כל מה שניתן להשמשה וכך הרכבנו את הספיטפייר הראשון בשרונה. נושאי הפצצות שהותקנו בנחונם של ה-B17 ("המבצרים המעופפים") נלקחו מהגרוטאות בעקיר ונשלחו להרכבה בבסיס זאטיץ שבצ'כיה. שני מגרשי הגרוטאות הפרטיים הגדולים היו זה של גולדברג בשרון וזה של גב' כהן בשכונת אבו כביר בדרום תל-אביב. גם המחסנים הפרטיים סיפקו ציוד וחלפים שנרכשו מראש העין, כאשר פרדי מתפקד כמבקר אווירונאוטי הקובע את מצבו של הציוד, הפעם מצידו היהודי של המיתרס.

אלכסנדר זילוני, לשעבר רב-סרן ב-RAF ומהאבות המייסדים של שירות האוויר, ניהל את המשא-ומתן לרכישת הגרוטאות, מתוך כוונה לשפץ ולהחזירן לשירות מבצעי. את המימון לרכישתם, 8500 לירות מנדטוריות, גייס מהסוכנות היהודית בירושלים. לבריטים הסביר שהמטוסים המשופצים ישמשו להדרכה בקלוב לתעופה ואולי כתשתית להקמת בית-ספר אזרחי לטיסה.

השליטה בשדה עקיר הייתה בידי הבריטים, אך השמירה ההיקפית הוטלה על פלוגה של הליגיון הירדני. סיכון נוסף נשקף מהגבעות החולשות על הכניסה לשדה עקיר, בהן שכן הכפר הערבי מראר. במבואות הכפר נבנה בית-ספר יסודי, והיו בו מספר כיתות לימוד. הפורעים הערבים נהגו לירות מתוך בית-הספר ומבתי הכפר, לעבר כלי-הרכב שנעו על כביש ביל"ו-גדרה.

זילוני, שחש מעימות עם אנשי הליגיון, שוחח על כך עם מפקד הבסיס. כקצין לשעבר ב-RAF, הוא לא התקשה למצוא שפה משותפת עם עמיתו הבריטי, מייג'ור קשיש מחיל האספקה. התוצאה: המפקד אישר להוציא את המטוסים משדה עקיר על-גבי משאיות. המטוסים הועברו לשרונה בהובלה אחת, ב-22 בינואר 1948.

על פרויקט ההובלה הופקד יהודה הלביץ, ששירת בצבא הבריטי ושלט היטב באנגלית. לרשות המובילים עמדה יממה אחת בלבד לפירוק הכנפיים. המטוסים המפורקים הועמסו על משאיות, גוף המטוס באמצע והכנפיים בצדדים.

השיירה יצאה את שער עקיר, נעה בדרך עפר (כיום ממוקם שם מושב בית אלעזרי) מזרחית לגבעת ברנר, חלפה על-פני רחובות, נס ציונה, ראשון לציון לעבר שכונת אגרובנק מולדת (כיום חולון), ודרך כביש הביטחון לשכונת התקווה ומשם ליקב של שרונה.

מידע על עיסקת המטוסים שהגיע למשרד החוץ בלונדון, עורר זעם רב. הסיבה: סטייה ממדיניות האמברגו של בריטניה על מכירת ציוד צבאי לישראל ולערבים. אך שיירת המשאיות כבר יצאה לדרך, ולא ניתן היה לעוצרה. ממשלת בריטניה לא אמרה נואש.

ב-2 בפברואר ניסו שלוחיה לאתר את המטוסים ולהחזירם לשדה עקיר, תוך ביטול העיסקה. נציג היישוב היהודי הבטיח לגנרל אלן קאנינגהם, הנציב העליון הבריטי, שהמטוסים יופעלו רק לאחר תום המנדט, ובכל מקרה, השמשתם תארך זמן רב. בעקבות זאת פחת הלחץ הבריטי על הנהגת היישוב.

שרונה הייתה אחת משש המושבות הגרמניות, שהקימו חברי כת הטמפלרים הגרמנית הנוצרית בשנת 1871. הם עלו לארץ הקודש בצפייה להתגשמות חזון אחרית הימים והקמת בית-המקדש בירושלים. רובם היו חקלאים שעבדו את אדמתם, וגידלו

גפנים זיתים. האדריכל תיאודור זנדל, שתיכנן את שרונוה, סלל במרכז המושבה רחוב ראשי, כריסטוף הפמן (היום רחוב אלעזר) ובניצב לו את רחוב דרך הים (היום רחוב קפלן).

בקצהו הדרומי של רחוב הפמן הוקמו היקב והמרתפים, וממולם הוקם בית ההפצה ליין המזוקק (כיום שוכנת ליד הבית סדנת מטכ"ל). היקב בשרונה הופעל בידי אגודה שיתופית של הכורמים הטמפלרים. מרתף היקב ובית ההפצה של היין חוברו בתעלה תת-קרקעית שנחצבה בכורכר. גם המרתף נחצב בסלע כורכר, קירותיו טווחו והיו חלקים. במלחמת-העולם השנייה נכלאו הטמפלרים הגרמנים כנתיני אויב והוגלו. הצבא הבריטי החריס את בתיהם והסב אותם לבסיסי צבא ומשטרה.

המרתף והחללים התת-קרקעיים של היקב, היו מיקום אידיאלי לפעילויות חשאיות. ואכן, לאחר ששירות האוויר העתיק את מקומו לשדה עקיר, קיבל חיל המודיעין את היקב לרשותו. אנשי שירות האוויר שנכנסו פנימה, מצאו מרתף גדוש חביות עץ ובקבוקים ירוקים וריקים. ריח היין עדיין ריחף בחלל האוויר.

המשימה הראשונה הייתה ניקוי המרתף והכשרתו לקליטת המטוסים. אט-אט לבש החלל התת-קרקעי מראה של סדנה לכל דבר. אריה שוהם דאג להביא כלים וציוד מיפו, הוקמו מחלקות נפרדות לשיפוץ גוף וכנפיים, מנועים ומכשירים, פינה לתיקוני בד וצבע, פינה לגלגלים וצמיגים ושירותי ציוד קרקע. חדר-אוכל לא היה שם, והתחליף הקרוב ביותר הייתה מסעדת בתיה, בדרך פתח תקווה שמעבר לכביש.



אוסטר ביקב בשרונה

לסלי אוסטרוב ואורי יפה, שניים ממכונאי שירות האוויר שהוצבו בשדה תל-אביב, התנדבו לקורס טייס. אני עבדתי כמכונאי בקו המטוסים של אווירון ושל שירות האוויר. יחד איתי עבדו אריק אלוף (גם הוא התנדב לקורס טייס ונשלח ללמוד באיטליה), אשר צלניק (לימים, דורון) ושלמה בידרמן. צלניק השתחרר והיה מראשוני אנשי צוות הקרקע של חברת אל-על. יוחנן ברסלר היה

אחראי על קו המטוסים בשדה דב. אני נשלחתי על-ידי יהודה רבין לשרונה והצטרפתי לצוות המכונאים-גופנאים, משפצי האוסטר. מלבדי היו שם אריה שוהם, שהתמחה בהלחמות, האחים זאב ומאיר סולדוחה, המכשירנים מרדכי גורן וארזה אפורי, אחראי המכשירים זאב פלאוט ועובדות הבד והצביעה חנה קפרא וסרינה.

האוסטר (Auster), מטוס קל מתוצרת התעשייה האווירית הבריטית, שימש לסיור ולהכוונת ארטילריה. היו בו שני מושבים קדמיים, זה לצד זה, ומערכת הנאים כפולה. מאחורי המושבים היה תא מטען או מושב נוסף. בחרטומו היה מנוע בוכנה 90 כוח סוס, ארבעה צילינדרים מנוגדים, שניים מכל צד. מוטת הכנפיים הייתה 13.3 מטר, אורך הגוף 9.2 מטר. האוסטר היה מסוגל לפתח מהירות שיוט של 180 קמ"ש, ולהגיע לרום טיסה של 4800 מטר. טווח הטיסה המירבי היה 450 ק"מ.

שיפוץ האוסטרים בשרונה התנהל בקצב מואץ. פרדי ערך ביקורות שוטפות וחילק הוראות ביצוע. בהנחייתו ובהסכמתו של יהודה רבין, הוא הכניס לשימוש את ספר המטוס (כפי שהיה נהוג ב-RAF), בו תועדו התקלות והתיקונים שבוצעו. האוסטרים המשופצים קיבלו ציפוי חדש לכנפיים ולגוף וצבע דופ (צבע שלאחר שהתייבש מתח את בד הציפוי). השתמשנו במכונות תפירה, שבעזרתן תפרנו את הכיסוי לחלקים.

עם כל הרצון הטוב וההתלהבות, האמצעים היו דלים ומוגבלים בכל הנוגע לבעלי-מקצוע, מטוסים או תקציבים. נדרשנו לתמרן, לאלתר, לעשות יש מאין. איש התחזוקה שבתאי כהן-צדק, לדוגמה, הגה שיטה מקורית לייצור חופה וגג למטוסי האוסטר. הוא חימם שמן מנועים בתוך גיגית גדולה, טבל בתוכו לוח פרספקס שטוח, עד שהלוח התרכך והתגמש. לאחר מכן הוציא את הלוח והניחו על תבנית עץ מגולפת בדמות החופה או הגג. הפרספקס התקשה וקיבל את הצורה הרצויה.

בסיום עבודות השיפוץ, פורק האוסטר והועבר לשדה דב, שם הורכבו כנפיו מחדש. את טיסת המבחן הראשונה, ב-3 במרץ 1948, ביצע עמי קופרמן, ואני הצטרפתי אליו לטיסה. המטוס נמצא שמיש וכשיר, וצורף לצי מטוסי שירות האוויר בשדה. הסימון הצבאי א-3 והרישום המנדטורי VQPAJ שקיבל, נועדו להטעות את הבריטים שנשארו בארץ. באותו חודש הגיע לשדה תל-אביב אוסטר שני, שסימונו הצבאי א-2 ורישומו המנדטורי VQPAI. שיפוץ האוסטרים נמשך ללא הפוגה. כל מטוס ששופץ נלקח מייד לטיסת מבחן.

אכול ושתה כי מח"ל נמות

רוב אנשי צוות האוויר היו אנשי מח"ל (מתנדבי חוץ-לארץ), יהודים אזרחי ארצות-הברית, קנדה, דרום אפריקה, אוסטרליה, אמריקה הלטינית, מערב אירופה וסקנדינביה. חומר אנושי מעולה ורבגוני. המניע המרכזי הייתה תחושת הזדהות עמוקה עם גורל העם היהודי בעקבות זוועות השואה, ורצון עז לקחת חלק במלחמתו לעצמאות. כל יהודי ציוני בגולה שגורל המדינה נגע לליבו - ראה חובה לעצמו להתייצב. בין 4500 המתנדבים היו גם לא-יהודים רבים, חלקם קאתולים שחונכו על ברכי הברית הישנה וראו חובה לעצמם להילחם בארץ הקודש למען העם הנבחר.

אנשי מח"ל תרמו תרומה נכבדה ללהק תובלה אווירית. רבים שילמו על כך בחייהם. סם פומרנץ נספה בהרי יוגוסלביה, במבצע ולוטה (ספטמבר 1948) להעברת הספיטפיירים בטיסה לישראל. ריימונד קורץ והנווט סיי לרנר נספו ב-17 במאי 1951, כאשר המוסקיטו שלהם נעלם אי-שם באזור גרנלנד, הסמוך לקוטב הצפוני. סיי נמנה עם צוות טיסת בלק 1. מתנדבי חו"ל נוספים שנתנו כתף למאמץ, היו אלי גנן, הלל בהיר, מוריס סופרן וסם לואיס.

דרום-אפריקה הייתה מקור חשוב של כוח-אדם וציוד. על מלאכת הגיוס ניצחו אנשי הליגה למען ההגנה במדינה זו. נרשמו כ-3000 מתנדבים, אך בסופו של דבר הגיעו לארץ רק כ-800. בין השמות הבולטים: הטייסים היהודים בוריס סניור וסיד כהן, החיים בארץ. תגבורת חשובה נוספת היו מטוס דקוטה וטייסו, קלוד דובל. הוא נטל חלק בקרבות מלחמת השיחרור והתגלה כלוחם נועז ואמיץ. קלוד נספה לאחר מלחמת השיחרור בתאונת מטוס אזרחי בארצו.

קולונל מיקי סטון, דמות שהפכה לאגדה, שוכנע לבוא לישראל על-ידי שלמה שמיר, סגנו של אהרן רמז. מאחוריו היה ניסיון עשיר שרכש בשירותו בצבא ארצות-הברית במלחמת-העולם השנייה. ב-28 במאי 1948 קיבל שם חדש (דוד מרכוס), דרגת אלוף ומינוי של מפקד חזית ירושלים. הוא ניהל את הקרבות על פריצת הדרך לירושלים, ומצא את מותו ב-11 ביוני 1948, בתקרית אומללה שנבעה מאי-הבנה של זקיף. אגב, על-פי סיפורו של מיקי סטון הופק לימים סרט הוליוודי עטור כוכבים, "הטל צל ענק", שצולם בישראל.

טייסי מח"ל היו ללא ספק הגרעין הקשה של חיל האוויר שבדרך. עלינו, הישראלים, איש לא שם קצוץ. המפקדים ידעו שאנחנו בעלי מוטיבציה וכושר גופני, ומוכנים לכל למען המולדת. לעומת זאת, חלק מהמתנדבים הלא-יהודים, יצרו בהתנהגותם רושם כאילו משהו דפוק אצלם. כאשר ביררתי מה הניע אותם לבוא לכאן, הם אמרו שרוצים לעזור ליהודים להקים מולדת.

חלקם נראו כמי שאיבדו את טעם החיים, וההתגייסות למלחמה למען הצדק ההיסטורי, כמו הפיחה רוח חדשה במפרשיהם. אם היה בהם יגון, הם הטביעו אותו בכמויות עצומות של אלכוהול. חלקם התמכרו לטיפה המרה בניסיון לברוח מהמציאות, אולי אף כתחליף לחיים האמיתיים. השתייה הפכה אותם אדישים לגורלם ולסיכונים שנטלו על עצמם. לא משנה מה יקרה, העיקר לטוס. לא אחת תהיתי מה קדם למה, הייאוש לשתייה או להיפך. ואולי אפפו את עצמם בערפילי אלכוהול, על-מנת להקהות את הפחדים והחרדות.

תנאי השירות בטייסת כללו לא מעט בילויים ותענוגות חיים, במטרה לתגמל את הטייסים המתנדבים. הם שוכנו בבת-מלון תל-אביביים מטופחים, דוגמת ריץ או פילץ, עם בארים למשקאות חריפים שהיו פתוחים עד חצות. מרבית הטייסים חיו את הרגע. עשו שמח, השתכרו עד אובדן חושים, פלירטטו עם בנות המין היפה. הם גם היו מכורים לטיסה, אולי כתחליף לחלומות שלא הגשימו על הקרקע, חוץ מאחד - סיוע ליהודים להקים מדינה עצמאית.

חלקם נהגו ללגום ממש לפני היציאה לגיחה מבצעית. הם הסבירו לי שהאלכוהול דווקא מחדד את החושים, ומחזק את האומץ והרצון לבצע את המשימה בכל מחיר. היו טייסים שבכל המראה עלו על מסלול התרסקות, מבלי שהיה לאל ידנו לעוצרם.

היו כאלה שטענו כי טייסי מח"ל מסכנים את עצמם למען הכסף. אני לא הייתי משוכנע בכך, לא אז ולא היום. מרביתם היו בעלי לב זהב, ואת זאת ידע רק מי שהצליח להתקרב אליהם באמת. כמו כל האחרים, גם הם חיפשו אהבה, שתסייע להם להתגבר על תחושת הניכור והבדידות, והנערות נמשכו אליהם כפרפרים אל האור. הן הלכו שבי אחר אומץ ליבם, גישתם לחיים, רכותם המיוחדת. הטייסים, מצידם, ניצלו עד תום את השילוב בין טיסה, אהבה ושתייה. שילוש זה הגביר אצלם את המוטיבציה לבצע את הטיסה המבצעית של יום המחר על הצד הטוב ביותר, כדי להגיע בשלום ללילה נוסף של תענוגות.

עצם הטיסה במרחב אווירי זר לחלוטין, היוותה עבורם אתגר מקצועי. אני זוכר שטייסי מח"ל קבעו לעצמם נקודות ציון מיוחדות, על-מנת לזהות את השדה ממנו המריאו. כך או אחרת, בעינינו הם היו מושיעים, אבירים על סוסי בוכנה הדוהרים אל מותם בלי ניד עפעף.

למרות השונות, אימצנו אותם אל חיקנו ללא תנאים, ללא שאלות, ללא תביעות. מילאנו את כל מבוקשם וקיבלנו כל אחד מהם כפי שהוא. לא שפטנו אותם על מעשיהם והתנהגותם, שהייתה התגלמות האימרה "אכול ושתה, כי מחר נמות". להודות על האמת, אחדים מאיתנו קינאו בסתר-ליבם בבחורים האלה, שידעו למצות את כל היפה והמענג שבחיים.

ב-31 במאי 1948 הכריז שר הביטחון, דוד בן גוריון, על הקמת צבא ההגנה לישראל. ההגנה הייתה המרכיב העיקרי של צה"ל, אבל גם לוחמי אצ"ל ולח"י, למרות התנגדותם הראשונית, נקלטו בהדרגה בשורותיו. שבועת האמונים הגדירה חד-משמעית את מחויבותו של החייל לצה"ל ולפקודותיו. אנשי מח"ל לא יכלו להישבע אמונים לצה"ל, מאחר וחוקי מדינותיהם אסרו זאת. אזרח ארצות-הברית שמשרת בצבא אחר, מאבד את נתינותו. על-פי החוק האנגלי, מי שמשרת בצבא זר ללא אישור המלכה, מאבד את נתינותו, נאשם בבגידה וצפוי לעונש מוות. בלית ברירה, נאלצו רבים מהם לפרוש ולשוב לארצם. כאב-ראש נוסף גרמו ההדלפות, רובן שלא מתוך כוונת זדון, על הטסת ציוד ומטוסים לישראל. אנשי מח"ל סיפרו על כך במכתבים ששלחו למשפחותיהם, או פיטפטו מעט יותר מדי בהשפעת הטיפה המרה. האינטליג'נס (שירותי הביון) האמריקאי והבריטי כרו אוזניים, למדו רבות על הנעשה ושמו מעקב על תנועותיו של להק התובלה. בשורות ההגנה והפלמ"ח, סודיות וחשאיות היו נר לרגליהם של הלוחמים. הפרק הצי"י היה קצר מכדי להקדיש זמן לחינוכם של פטפטני מח"ל. יחד עם זאת, המידע שדלף, חרף הנזק שגרם, היה מועט יחסית.

היעדר הגיבוש נתן את אותותיו גם בתחומים אחרים. מתנדבי חו"ל היו אומנם אנשים בעלי רצון טוב, אך בעלי רקע שונה לחלוטין. רבים מהם לא השלימו עם המבנה הפורמלי של האירגון, והעדיפו את המבנה הלא-מחייב. לאחר בירוים בנושא הוחלט להחליף פיקוד, ושאל אביגור מונה למפקד בסיס זאטיץ שבצ'כוסלובקיה.



טייסי מח"ל טייסת 101 עם עזר ויצמן במעברות הילר



הרצוי והמצוי

חייל הנמצא תחת ביקורת מתמדת
 לומד להאשים אחרים ואינו נושא באחריות.
 חייל החש תחושת ביטחון
 לומד להאמין.
 חייל החש איבה וחוסר אמון
 לומד להשתמט ולתחמק.
 חייל החש תחושת שותפות
 לומד להתחשב מתוך רעות.
 חייל החי באווירת אמת ויושר
 לומד צדק ומוסר.
 חייל בסביבה לימודית נבונה
 רוכש ידע וחוכמת עשייה והקרבה.
 חייל החי בבושה וכלימה
 לומד לזרוק בוץ על מפקדו והצבא.
 חייל המשרת באושר ובשמחה
 מוצא יופי ואהבה בטייסת וביחידה.
 חייל החי בהרגשה שהוא רצוי ופעילותו חשובה
 יידע לפעול תוך הקרבה למען הטייסת והמדינה.

הספיט שהשיג את האופנוע

כאשר הוקמה "טייסת הנגב" בפיקודו של עזר וייצמן, בפברואר 1948, נשלח יוחנן ברסלר (בר-סלע) לשמש בה כקצין טכני. באותה תקופה החלו בהרכבת הספיט הראשון בשרונה, שכל חלקיו נאספו מגרוטאות. עזר וייצמן ומוטי פיין (הוד) הגיעו לביקור פתע בשרונה והעיפו מבט משתאה בערימת הגרוטאות. "אם תצליח להרכיב ספיט מהגרוטאות האלה, אני שולח לך ארגז בירה נשר", הבטיח וייצמן לפרדי איש-שלום. המשימה בוצעה בהצלחה, וטייס הניסוי בוריס סניור הזניק את הספיט לשחקים מהמסלול בשדה הרצליה. שנים מאוחר יותר סיפר פרדי בחיך, כי הוא עדיין ממתין לארגז הבירה...

המכונאי שאול זאכי, מומחה למנועי מרלין, שיפץ את המנוע בעזרת חלפים שעקר ממספר מנועים. זאכי, ששירת ב-RAF ומאוחר יותר כמכונאי מטוסים בחברת British Airways, התלבש על המנוע והפיח בו רוח חיים. כל החלפים נבדקו בעין ובזכוכית מגדלת, ללא זייגלו וללא מגנופלקס (שיטה לגילוי סדקים), ולמרות זאת לא נתגלו כשלים חמורים. גוף הספיט היה דגם MK2 חף מאביזרים. בצידו הימני היה חלון זכוכית מוגנת להתקנת מצלמת צד. אריה יעקובי, המומחה למצלמות ולצילומי אוויר, הרכיב יחד עם המכונאים את המצלמה. מאוחר יותר התמנה יעקובי למפקד, יחידת הצילום של החיל.

ג'ו שמלץ (לימים לשם), ששירת ב-RAF כגופנאי ואיש הידראוליקה, היה המומחה הראשי למבנאות. מכיוון שלא נמצאו במגרשי הגרוטאות כנפיים מקוריות, הוא השתמש בכנפיים של ספיט דגם 5, שהן מעט אליפטיות בקצותיהן.

הספיט נועד לביצוע צילומי אוויר-קרקע, ולכן לא הותקנו בו מערכות חימוש. בשלב מאוחר יותר, אחרי טיסות המבחן, הורכבו בו שני תותחים 20 מ"מ מתוצרת סויז השווייצית, וכן ארבע מכונות ירייה בראונינג 0.3 אינץ'.

החלק המבוקש ביותר עבור הספיט, היה מיכל חנקן דחוס להפעלת חירום של כן הנסע. בערימות הגרוטאות נמצאו מכלים רבים, אך ללא החנקן. לבסוף נפתרה הבעיה על-ידי בחור בשם נוימן, שהצליח להרכיב יש מאין מערכת מילוי וסגירה למכלים הריקים.

בין משפצי הספיט הראשון היה גם דייב פנה, מתנדב מקנדה. בהמשך, עבד על המוסטאנגים שהובאו בארגזים מקליפורניה. שנים לאחר ששב לארצו, התמנה פנה לראש המחלקה לאווירונאוטיקה באוניברסיטת אלברטה, קנדה. מתנדב מח"ל נוסף היה יהודה ויסמן (ששינה את שם משפחתו לסולטר), מכונאי בחיל האוויר האמריקאי שהתמחה במוסטאנגים. מאמץ עצום הושקע באיתור חלפים ואביזרים חיוניים לשיפוץ המטוסים הישנים. צוותי החיפוש בילו ימים שלמים בנסיעות לעקיר ולעין שמר. פרדי נהג לספר

העברת המוסטאנג מפמנוסטה קפריסין לישראל (מעברות 1948)



על אותו יום בו הגיע רכוב על אופנועו לעין שמר, והתקבל במטח יריות מהכפר הערבי השכן. למרות הסיכון, לא הופסק חיפוש החלקים בסלביץ (מגרש הגרוטאות).

עם סיום השיפוצים וההרצה של הספיט בשרונה, פורקו הכנפיים והמטוס הועבר לשדה הרצליה, שם הורכבו הכנפיים מחדש. המטוס הועלה על מגבהים, כאשר זנבו קשור ויושבים עליו שני מכונאים לתוספת משקל. המנוע הותנע והורץ בסיבובים איטיים. הכל נבדק ונמצא תקין. הגיע הרגע לטיסת המבחן.

הטייסים המליצו להטיל את המשימה על בוריס סניור, טייס-קרב יהודי מדרום אפריקה שצבר ניסיון על ספיטים. בוריס התייצב לבוש סרבל וכפפות עור, ערך בדיקות חיצוניות של גוף המטוס, חתם בספר המטוס, טיפס לתא הטייס, התניע וביצע סידרת בדיקות נוספת. לאחר מכן הפעיל הגאים, בדק נפילת סיבובים על כל מגנטו וכאשר הכל היה לשביעות-רצונו - הסיע את הספיט לעבר המסלול. לאחר הרצת מנוע בקצה המסלול, התיישר, פתח מצערת ונסק מערבה לכיוון הים. עד מהרה נעלמה צלילת המטוס באופק.

מסלול טיסת המבחן היה צפונה, ונועד להסתיים בנחיתה בשדה קיבוץ מעברות, שבעמק חפר. פרדי העלה על אופנוע הטריומף שלו את המכונאי אשר ארדיטי, ויחד דהרו לבסיס בגבעת אולגה, כדי להודיע למפקד המקומי שלא יפתח באש על המטוס העומד לנחות בקיבוץ מעברות. אנחנו קראנו למעברות בשם הצופן טוקיו, כי בו חנו מטוסי המסרשמיט שהועברו מהרצליה לטוקיו. על העברת המסרשמיטים הוחלט אחרי שהטייסים המצרים גילו את דבר קיומו של המסלול בהרצליה. הספיט הקדים את האופנוע של פרדי, וכאשר הגיעו שני הרוכבים לשדה מעברות, ראו את המטוס נע על המסלול לעבר חורשת האקליפטוס והברושים הסמוכה. חבורת מכונאים מיהרה לפרוס עליו רשתות הסוואה, ועד מהרה לא נודע כי הספיט בא אל קרבו של השדה.

המטוס שנפגע מאש כוחותינו

בוריס סניור, מפקד טייסת א' בשדה דב, נשלח לדרום-אפריקה לגייס מתנדבים ומטוסים לשירות האוויר ואת הפיקוד קיבל מישה קנר, יוצא חיל האוויר הרוסי שלחם בקרבות מלחמת-העולם השנייה. בתחילת ינואר 1948 הזניק מישה שלושה אוסטרים לעבר כפר עציון, כסיוע לכוחות שלחמו שם. האוסטר, שזכה לכינוי "פרימוס" (בשל רעש המנוע שהזכיר את רעש הכיריים לבישול של שנות ה-40), היה ללא כני נסע לפצצות, ולמרות זאת השתמשו בו לפעילות מבצעית.

החימוש של האוסטר היו בעצם צינור עם חומר נפץ וזנב מרובע, במשקל כולל של 20 קילוגרם. לפני הטלת הפצצה נשלפה ממנה הניצרה, טבעת עם פין. את תפקיד המטילן מילאו לעיתים אנשי צוות אוויר, ולעיתים המכונאים. נעשה ניסיון להתקין נושא פצצות בגחון המטוס. פריט זה פורק ממטוסים בריטיים שהושארו בשדה עקיר.

לצורך המשימה בכפר עציון פירקנו את הדלת הימנית ואת הכיסא, כדי לפנות מקום למקלע בן. גם כך, הקנה והדו-רגל של הברן בלטו מחוץ למטוס. באחד משלושת המטוסים המריאו איצ'ה הננסון ואיתו טייס צעיר, ישעיהו בודילובסקי ("בודי"), ששימש גם כמקלען. בהתקרבת לכפר עציון זיהה הננסון כוח ערבי שנע בשטח. הוא צודד את המטוס והורה לבודי לפתוח באש. תוך כדי צידוד המקלע, נפגע התומך הקדמי של הכנף מחמישה קליעים. המחשבה הראשונה הייתה שהמטוס נפגע מהאש

מהקרקה. רק מאוחר יותר התברר, שהקליעים נורו מהברן של בודי. כשנחתו בשדה תל-אביב, כבר המתין להם על המסלול מפקד הטייסת, מישה קנר. הננסון ובודי הציצו בתומך הפגוע, הבינו מה קרה ומיהרו להסתלק לחדר הטייסים בצריף. קנר הזעיק אותי וביקש שאסייע בהחלפת התומך, אך היתרה בי שלא לספר לאיש על סיבת הנזק. ביחד עם מכונאי בשם לוי, אף הוא יוצא חברת אווירון, החלפנו את התומך תוך שעה. שלפתי את קליע הברן שננעץ בתומך והחליק פנימה ושמרתי אותו למזכרת. חלפו 45 שנים עד ששלפתי אותו מחדש, הפעם במפגש ותיקי גוש עציון שהתקיים ב-5 בספטמבר 1993. מסרתי את הקליע לאיל, שהפקיד אותו בידי של אבי משה ממוזיאון חיל האוויר בחצרים.

התקיפה בכפר עציון גררה התערבות של הבריטים. טייס בריטי שחלף באותה שעה בשמי האזור, התלונן שמטוס אוסטר פתח עליו באש. הבריטים, שכבר היו עם רגל אחת מחוץ למדינה, טרחו לשלוח קצין חוקר לשדה תל-אביב, כדי לברר אם אכן מטוס עברי תקף כוח ערבי. טענת מפקד השדה כי לא בוצע כל ירי מהמטוס, נפלה על אוזניים אטומות. הקצין הבריטי דרש במפגיע לעצור את הטייס. כפשרה הוסכם שהטייס יתלווה אל הקצין לתחנת המשטרה. עזר וייצמן, שהיה בעל ייחוס בעיני הבריטים ורישיון טייס תקף, התנדב למשימה, בילה את הלילה בתא המעצר ושוחרר למחרת בהתערבות מוסדות היישוב.

האוסטר עושה היסטוריה

החלפת מצתים באוסטר



בהחלט ניתן לומר שהאוסטר נשא בעול הפעילות המבצעית-ביטחונית בתקופת מלחמת העצמאות. המטוס הקל נוצל למשימות סיור, תצפית והפצצה לתקופה קצרה יחסית - אך רבת חשיבות. בתחילת שנות ה-50' פינה האוסטר את מקומו לפייפר קאב, מטוס-קישור קל מתוצרת ארצות-הברית. עם זאת, האוסטר האחרון שאותו היה לי הכבוד להרכיב ולשפץ, המשיך לטוס גם בשנת 1951, בקו רמת-דוד רמלה או שדה דב. נהגתי לטוס בו יחד עם טייסי 101 או לבדי.

חברת טיילור ונג בארצות-הברית ייצרה את הטיילורקראפט ב-1935. ממטוס זה פותח האוסטר. בנובמבר 1938 הוקמה בבריטניה חברת טיילורקראפט ארפליינס, במטרה לייצר ברישיון מטוסים קלים שהפיתוח הבסיסי שלהם היה בחברה-האם בארצות-הברית. בתחילה יוצרו מטוסים קלים על-פי הדגם האמריקאי שנקרא BL, עם מנוע לייקומינג 55 כ"ס, וסימונו טיילורקראפט C+. מחיר המטוס, לפני פרוץ מלחמת-העולם השנייה, היה 465 ליש"ט. בסוף 1939 כאשר פרצה המלחמה, גויסו לחיל האוויר הבריטי 14 מטוסי טיילורקראפט C+ ששימשו למשימות קישור. בנוסף, נרכשו שמונה מטוסים מדגם D+ עם מנוע 90 כ"ס, למשימות תצפית, קישור וסיוע ארטילרי. טיילורקראפט האמריקנית פיתחה דגם נוסף, MK-D, מטוס דו-מושבי עם מנוע 65 כ"ס.

הביקוש למטוסים היה רב. בספטמבר 1941 הזמין חיל האוויר האמריקני ארבעה מטוסי טיילורקראפט דגם Yo-57 עם מנוע קונטיננטל 65 כ"ס. המטוסים שימשו לתצפית והתגלו כיעילים ביותר. רישיון-הייצור שלהם נמסר לחברה-הבת האנגלית, וזו הוציאה מפס הייצור שלה 100 מטוסים עבור ה-RAF עם מנוע בריטי מסוג סירוס מיינור 1 בהספק של 90 כ"ס. דגם זה סומן במקור באות D ונקרא סימן 1 או אוסטר 1 MK.

ב-1942, בשיא קרבות מלחמת העולם, נוצר צורך דחוף במטוסים בעלי מנוע חזק יותר. אוסטר דגם E שנקרא MK2, צויד במנוע לייקומינג אמריקאי דגם 290. עקב קושי באספקת מנועים אמריקניים לחברה באנגליה, יצרה החברה רק שני מטוסים ועברה להשתמש במנוע ג'יפסי מיינור 1 מתוצרת דה-הוילנד הבריטית. למנוע זה היה הספק של 130 כוחות סוס. האוסטר עם המנוע הבריטי נקרא MK3. לדגם זה היו דשי כנף מפוצלים, שבעזרת הספק מנוע של 130 כ"ס איפשרו המראה אחרי 45 מטרים בלבד. בשנת 1943 יוצרו 470 מטוסי MK3 וכולם גויסו מייד לשורות חיל האוויר המלכותי.

בסוף 1943 הגיעו מהחברה-האם האמריקנית מנועי לייקומינג 130 כ"ס. צוותי הקרקע הבריטים פעלו ללא לאות לשינוי ולשיפור, התקינו מושב שלישי מאחור וקראו לדגם אוסטר MK4-G. סידרת-הייצור זו כללה 254 מטוסים תלת-מושביים. ביוני 1944 עלה לאוויר אוסטר MK4-J, בו הותקן מיכשור לטיסה עיוורת, או טיסת עננים וכן לוחון קיזוז להגנה הגובה. מהדגם הבא, אוסטר MK5 יוצרו 790 מטוסים. אחרון המטוסים עזב את פס הייצור בינואר 1946.

בתקופת מלחמת-העולם השנייה הופעלו האוסטרים ב-19 טייסות של חיל האוויר המלכותי ובכל החזיתות בהן לחמו הבריטים, מאירופה ועד צפון אפריקה. שיתוף-הפעולה עם כוחות הקרקע והארטילריה היה הדוק, הודות לעובדה שהאוסטרים היו מסוגלים להמריא ולנחות במסלולי עפר קצרים. יתרון זה נוצל להטסת קציני ארטילריה, כדי שיזהו מטרות אויב ויכוונו את אש תותחיהם. זאת, בנוסף ליעודם המקורי כמטוסי קישור.

אוסטר MK5 המשיך לשרת ב-RAF עד שנת 1953. עודפי הייצור נמכרו לשוק האזרחי. הדור הבא, אוסטר MK6, היה מטוס משופר שהתבסס על לקחי קודמיו ויוצר בכמויות אדירות במושגי אותם ימים - 1600 מטוסים. במרוצת השנים נמכרו מטוסים גם לחילות האוויר של בלגיה, קנדה, דרום אפריקה, ירדן ועיראק.

אוסטר MK6 צויד במנוע ג'יפסי מיינור 7 מתוצרת דה-הוילנד, בהספק 145 כ"ס. דשי המטוס בכנף היו חיפויים, ובלטו לאחור משפת הזרימה של הכנף. דשים אלה, שהופעלו ידנית על-ידי הטייס, תרמו רבות לקיצור טווח ההמראה והנחיתה. הודות להם גם הוגדל משקל המטען המירבי מ-860 ק"ג ל-980 ק"ג. אחת המגרעות של אוסטר MK6 הייתה צריכת דלק מוגזמת. בעקבות זאת החלו מהנדסי חברת טיילורקראפט הבריטית לבחון פיתוח דגם חסכוני יותר עבור השוק האזרחי. הבחירה נפלה על מנוע סירוס מיינור 2 מתוצרת בלקברן, בהספק של 100 כ"ס. באפריל 1945 הותקן המנוע הראשון באוסטר 5 וטיסות המבחן הוכתרו בהצלחה.

הדגם האזרחי החדש, שנקרא **טיילורקראפט אוסטר J-MK5**, נמסר באותה שנה ללקוח הבריטי הראשון. קו הייצור פעל בקצב מזורז על-מנת לעמוד בדרישה של חברות התעופה האזרחיות.

במרס 1946 שונה שם החברה ל**אוסטר איירקראפט**, והדגם האזרחי זכה לכינוי **אוטוקראט**. עד סוף 1947 יוצרו כ-400 מטוסים מדגם זה. **אוסטר איירקראפט** המשיכה לייצר מטוסים אזרחיים וצבאיים עד 1960, השנה בה נמכרה לחברת **ביגל האוסטרים** שיוצרו באנגליה ונרכשו על-ידי זילוני עבור **שירות האוויר וחיל האוויר**, נחשבו מוצלחים ואמינים ביותר, פשוטים וקלים לטיפול ולתחזוקה. גוף המטוס, העשוי צנרת פלדה מרותכת ומחופה במסגרות-עץ, צופה בד תעופתי ונצבע בדופ שמתח את הבד. השמשה הקדמית, חלונות הגג וחלונות הדלתות היו עשויים פרספקס. הכנף הייתה בעלת שתי צלעות עשויות מתכת קלה (אלומיניום) וקורות עץ, להן חוברו מיתרים בעובי קבוע. הכנף צופתה בד תעופתי דופ, ונתמכה לגוף המטוס בשתי זרועות דמויות V, שחוזקו בכבלי מתכת דקים. הזרועות היו עשויות צינורות פלדה בעלי פרופיל אווירודינמי.

משטח הזנב היה עשוי מבנה צינורות פלדה מרותכים ומצופים בד תעופתי צבוע בדופ. אף הוא חוזק במיתרי פלדה דקים. נגלל הזנב הותקן על תושבת קפיצית, שאיפשרה סיבוב של 180 מעלות. כן הונסע הראשי הורכב משתי יחידות נפרדות עם משככי גומי (בולמי זעזועים) שנקבעו ברצפת המטוס. המנוע חובר אל מבנה תומך העשוי מצינורות פלדה מרותכים בקידמת המטוס וחוזק לגוף בברגים, מה שהקל מאוד את פירוקו והרכבת מנוע חדש במקומו. המטוס צויד במכל דלק פנימי שקיבולתו 68 ליטר. פשטות המבנה של **אוסטר MK5**, הקלה ביותר על תחזוקת המטוס ושיפוצו. בהמראה נשלט המטוס בצורה טובה ביותר על-ידי הטייס, באמצעות משחק עם מייצב הכיוון או הבלמים. **האוסטר** מסוגל להמריא לאחר ריצה של 70 מטרים, וניתק מהמסלול במהירות 61 קמ"ש. מהירות ההזדקרות עם מדפים למטה - 45 קמ"ש ומהירות הנחיתה 45 קמ"ש. המהירות הנמוכה של הנחיתה הגבירה את הבטיחות וגם במקרים בהם נחת המטוס עם החרטום באדמה, יצאו הטייס ונוסעיו ללא פגע.

שירות האוויר שהוקם בנובמבר 1947, קלט גם את **האוסטר אוטוקראט**, שהועבר לשימוש צבאי משדה דב. אנחנו הצמדנו לו את הכינוי "האוסטר הציווילי", על-מנת להבדיל בינו ובין **האוסטרים** שנרכשו בעקיר על-ידי אלכסנדר זילוני. באמצע מאי 1948, עם הקמת חיל האוויר, ניתן ל**אוטוקראט** הסימון הצבאי יח-32. המטוס שירת את הלוחמים בקרבות מלחמת השיחור, נפגע, תוקן וחזר לפעילות בנובמבר 1948. בתחילת 1952 הוצא משירות מבצעי והועבר לבית-הספר הטכני בחיפה, על-מנת להכשיר בעזרתו דור של מכונאים חדשים. בדרך דומה הלכו גם שאר **האוסטרים**, שהוצאו משימוש בשנת 1952. בטייסת א' היו שלושה מטוסים מורשים על-ידי הבריטים, כולל **אוסטר א-32** שסימנו האזרחי VQPAS. ב**שירות האוויר** נוצר מצב בו נאלצו לסמן שניים-שלושה מטוסים באותו מספר. סימון **א-32** (צבאי) ו-VQPAS נעשה רק לדגם MK3, שדמה להפליא ל**אוסטר MK5**. אנשי **שירות האוויר** הקפידו שהמטוסים לא ייראו בו-זמנית בשטח, על-מנת למנוע חשד מצד הבריטים. באותיות VQPAS סומנו מטוסי **א-1**, **א-7**, וכמובן המקור, **א-32**. באותיות VQPAI סומנו תשעה מטוסי **אוסטר MK5** - **א-5**, **א-6**, **א-9**, **א-10**, **א-11**, **א-12**, **א-13**, **א-14**, **א-15**. באותיות VQPAS סומנו שני מטוסי **אוסטר MK5** - **א-3**, **א-8**. **האוסטרים** שהוכנסו לשירות אחרי הקמת המדינה, כבר סומנו על-פי סדר הופעתם בטייסת. לאחר טיסת המבחן, כשהמטוס נמצא כשיר, לא היו צורך ברישום מנדטורי, וכל המטוסים סומנו במספרים צבאיים: **א-15**, **א-16**, **א-17**, **א-18**, **א-19**, **א-20** וכך הלאה עד **א-24**. חלק ממטוסים אלו נמחקו מסדר הכוחות. כל מטוסי **האוסטר** דגמי **אוסטר MK5** ו-**אוסטר MK3** הופעלו במבצעים הצבאיים, שקדמו להכרזת העצמאות וגם לאחריה. הם יצאו למשימות תצפית, הפצצה וירי על כוחות-קרקע ערביים, במקלע ברן שהותקן בצורה מאולתרת.

בינואר-פברואר 1948 הופעלו **האוסטרים** משדה דב. אך בשל ריחוקו מאזורי הקרבות בנגב ובגליל, הוקמו גפים בקיבוץ ניר-עם במישור החוף הדרומי (ב-12 במרץ) ובמושבה יבנאל שבגליל התחתון (ב-4 באפריל). בכל גף הוצבו שני מטוסים. במרץ 1948 חומש **אוסטר MK3** בארבע פצצות, כל אחת מהן במשקל 20 ק"ג. בניחות ההפצצה הראשונות הוטלו הפצצות מגובה 2000 רגל על-ידי המטיילן, מהמושב הימני שדלתו נעקרה. במבצע נחשון להסרת המצור מעל ירושלים, בתחילת אפריל 1948, הפציצו הטייסים יצחק הנסון ושמואל וידלס, ריכוזים של כוחות אויב בכפרים בידו ובית צוריף. ב-15 במאי 1948, יום הכרזת המדינה, תקפו **ספיטפיירים** מצריים את שדה דב. שני **אוסטרים** ניזוקו קשה, שלושת הנותרים שלא נפגעו הוטסו מיד לרישפון וכוסו ברשתות הסוואה. המטוסים האחרים, דגמי RWD, אוסטר וטייגר-מוט, פעלו ללא הפוגה מנובמבר 1947 עד מאי 1948, וביצעו בתקופה זו 834 גיחות, מהן 157 טיסות אמונים, 181 טיסות סיור ותצפית, 53 טיסות הפצצה ו-443 טיסות תובלה. ביוני 1948 הותקן במטוס **א-13** נושא פצצות, על-ידי המהנדס זאב סגל. המיתקן חובר לגחון ליד כן-הנסע, והפצצות שוחררו במשיכת חבל או בזרם חשמלי בעוצמה של 12 וולט. כל אחת מארבע הפצצות שבהן חומש המטוס, הייתה במשקל 20 ק"ג. נושאי פצצות הורכבו במטוסי **אוסטר** נוספים, אך השמישות הייתה נמוכה עקב מחסור במצברי 12 וולט. מטוס **א-13** התרסק ב-26 ביוני 1948, בתאונה אווירית.

כיום, מטוסי-הקרבת החדשים של חיל האוויר טסים במהירות על-קולית, וטווח הטיסה שלהם מגיע לאלפי קילומטרים. אבל ב-1948, טיסה מאירופה לישראל במטוס חד-מנועי, ארכה שעות רבות והייתה בגדר מבצע קשה ומסוכן. במלחמת השיחרור, תלותנו במרכזי ייצור הנשק באירופה ובארצות-הברית, חייבה התארגנות מיוחדת שתאפשר את אספקתו במהירות וביעילות. בנובמבר 1947, בעקבות ההצבעה באו"ם בעד זכותם של היהודים למדינה עצמאית בארץ-ישראל, היה ברור להנהגת היישוב כי במקדם או במאוחר תבוא תגובה צבאית של ארצות ערב השכנות, שלהן חילות אוויר ויבשה במספרים עצומים. היה ברור שמצריים תעשה מאמץ להטיל עלינו הסגר ימי ויבשתי, שבעצם החל עם הכרזת המדינה.

ההנהגה הבינה שלקראת ההתמודדות הבלתי-נמנעת, הכרחי להקים כוח צבאי אווירי ללא דיחוי. כבר ב-1947 הוכשרו מסלולי חירום לאורך קו החוף, על-מנת לאפשר נחיתת מטוסים המביאים ציוד לחימה. במקביל, הכין יהודה רבין תוכנית מגירה להשתלטות כוחותינו על שדות-התעופה ברחבי הארץ, ברגע שהבריטים יפנו אותם.

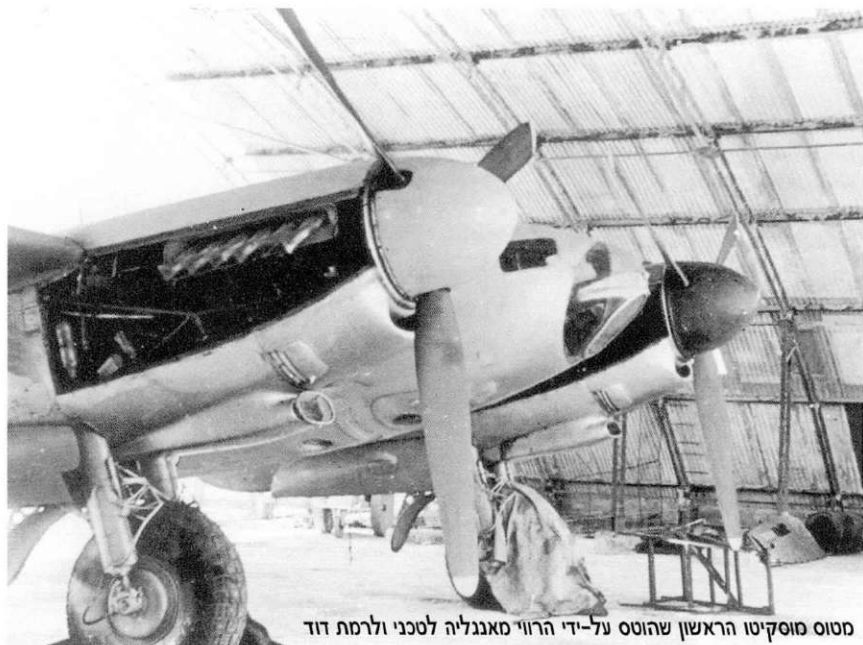
כל אותה עת נעשה מאמץ לגייס מומחים ומטוסים, בעיקר מאירופה וארצות-הברית. אהרן רמז, מפקד חיל האוויר וסגנו, שלמה (היימן) שמיר, נשלחו לארצות-הברית כדי לגייס טייסים, טכנאים וכמובן מטוסים מכל הבא ליד, עבור חיל האוויר שזה עתה הוקם. אל שווימר, מהנדס-טיס יהודי, ששירת בתקופת מלחמת-העולם השנייה בחיל האוויר האמריקני, נרתם למשימה ועשה ימים כלילות ברכש מטוסים וחלפים. בין היתר רכש שווימר עשרה מטוסי תובלה דו-מנועיים מסוג **קומנדו C46**, ארבעה מטוסי

מוסטאנג ושלושה מטוסי תובלה רב-מנועיים מסוג **קונסטליישן**, מעודפי חיל האוויר האמריקני. בנוסף, שכר צוות מכונאים לשיפוץ המטוסים.

מחלקת המדינה בווישינגטון הטילה באותה עת אמברגו על ייצוא נשק וציוד צבאי מכל הסוגים, לארצות ערב ולארץ-ישראל. כדי לעקוף את המיכשולים שהערימה רשות התעופה האזרחית האמריקנית, כמו גם את המעקב של הבולשת הפדרלית (FBI), הועברו המטוסים המשופצים לבעלותה של LAPSA, חברת-תעופה פנמית 'רדומה' שנקלעה לקשיים כלכליים. נחתמו הסכמים עם ממשלת פנמה, נעשו רישומים להעברת המטוסים לצ'כיה ונפתח קו טיסות קבוע בין פנמה לאירופה.

ארבעת **קומנדו C46** הראשונים ששופצו המריאו באפריל 1948 מבסיס-האם בברבאנק, קליפורניה, דרך ניו-יורק ומכסיקו ומשם לאירופה, והצטרפו לטיסות **מבצע בלק**. קבוצת המטוסים השנייה טסה דרומה דרך מכסיקו לפנמה, אך נתקלה בבעיות. אחד המטוסים התרסק בעת ההמראה מטיחואנה וטייסו נהרג. שאר המטוסים הגיעו לפנמה, אך קורקעו על-ידי השילטונות המקומיים במשך למעלה משבועיים.

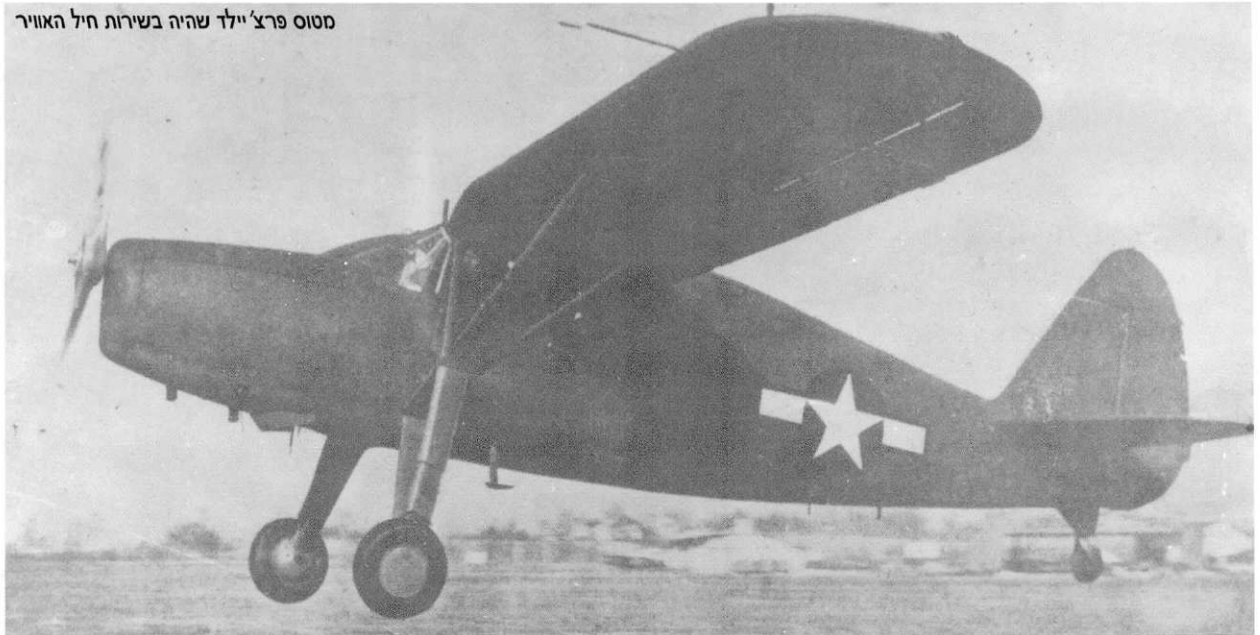
המדינה שבדרך שיוועה לכל כלי-נשק ורכשה אותו בכל דרך אפשרית. האונייה **משמר העמק**, שהשלימה שתי הפלגות להבאת מעפילים, עברה הסבה להובלת מטעני נשק וציוד לחימה. ההפלגה הראשונה יצאה מנמל בוג'י באלג'יריה עם ציוד מגן ותחמושת. בהפלגה השנייה, שיצאה באוגוסט 1948 מנמל פמנוסטה בקפריסין, היא נשאה בבטנה מטוס **מוסטאנג**. כדי להגביר את מהירות ההפלגה לחיפה, העלה הצוות מפרשים. המטוסים נפרקו במהירות בנמל חיפה ונשלחו למינחת שהוקם ליד קיבוץ מעברות. שם כבר המתין בקוצר-רוח סג"מ יהודה ויסמן, שמאוחר יותר שינה את שם משפחתו לסולטר על שם משפחת אימו, שבמסגרת



מטוס מוסקו הראשון שהוטס על-ידי הרווי מאנגליה לטכני ולרמת דוד

שירותו בחיל האוויר האמריקאי צבר ניסיון בעבודה עם מטוסים אלה. עד מהרה גילו המצרים את דבר קיומו של שדה מעברות, ואילצו אותנו 'לעבור דירה'. גורם מדרבן נוסף היו הגשמים העזים, שהפכו את המסלול וסביבתו לביצה טובענית. עברנו לשדה חצור ומשם, בהמשך, לרמת דוד שבעמק יזרעאל, במטרה להרחיק את הטייסת צפונה ככל האפשר.

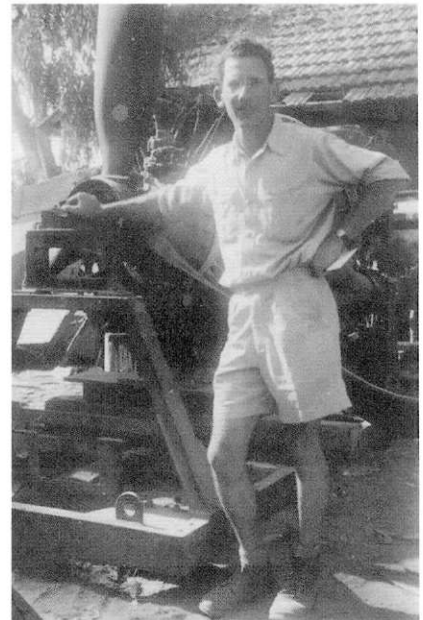
מטוס פרצ'יילד שהיה בשירות חיל האוויר



"מטוס החשיש" סופח לטייסת הגליל

בסוף אפריל 1948 נחת בשדה דב מטוס פרצ'יילד אמריקני, עטור סמלים של חיל האוויר המצרי. המטוס עצר ומתא הטייס הגיח לא אחר מאשר עזר וייצמן, מפקד טייסת הנגב. התברר כי חודש קודם לכן נחת הטייס המצרי, שעסק בהברחת חשיש, ליד עימארה, בקירבת קיבוץ צאלים שבנגב. מחלקתו של ברן, מאנשי גדוד 8 של הפלמ"ח, בפיקודו של יוסף יריב, כיתרו את המטוס, עצרו את הטייס וגררו את המטוס לקיבוץ צאלים.

בעת הנחיתה נגרם נזק לכן הנסע הימני. התקלה תוקנה בקיבוץ ומשם הוטס הפרצ'יילד על-ידי עזר וייצמן, לשדה דב. לאחר שנצבע מחדש בצבעי קלוב התעופה, סופח השלל המצרי לטייסת הגליל ביבנאל.



יהודה ויסמן (סולטר) ביקב בשרונה, 1948

מסרשמיט מפורק במבצע (בלק)

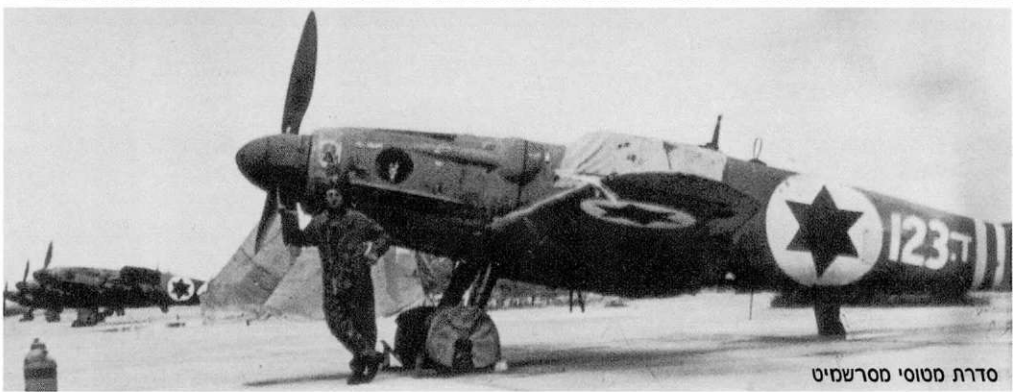
ב-15 במאי 1948, יום לאחר הכרזת המדינה על-ידי דוד בן-גוריון, החלה פלישת הצבאות הסדירים של חמש מדינות ערב - עבר הירדן, עיראק, מצריים, סוריה ולבנון. ישראל גלילי, ראש המיפקדה הארצית של ההגנה, זימן את האלוף רמז אהרון, סגנו שלמה שמיר ומוניה מרדור לפגישה דחופה. בסיומה קיבל מרדור על עצמו להקים את להק תובלה אווירית (לת"א) ולפקד עליו. הלהק כלל את כל המטוסים הדו-מנועיים והרב-מנועיים, פרט לשלושת המבצרים המעופפים שנרכשו מעודפי חיל האוויר האמריקני. באותה תקופה היינו תלויים באספקת מטוסי קרב ותחמושת מאירופה. חיל האוויר בתחילת דרכו התקשה להיערך לטיפול בו-זמני

בקליטת צוותי מח"ל ונח"ל ובאירגון הרכבת האווירית מזאטיץ לישראל. הקרבות בחזיתות השונות חייבו הקמת יחידת תובלה אווירית, להבאת הצידוד הצבאי שנרכש בצ'כיה. המבצע, שנקרא **מבצע בלק** (על שם בלק המקראי) החל ב-31 במרץ 1948 והסתיים ב-12 באוגוסט 1948, ובמסגרתו בוצעו כמה עשרות טיסות תובלה.

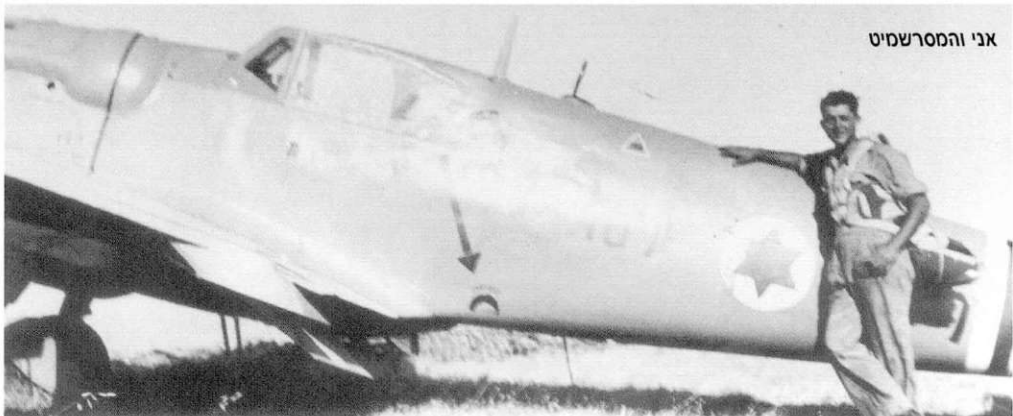
טיסת **בלק 1**, שהביאה רובים ומקלעים, נחתה בליל ה-31 במרץ בשדה בית דראס, מינחת מישני לשדה חצור. מסלול הנחיתה הארוך סומן והואר משני צדדיו באמצעות פחיות שימורים ממולאות בחול, סולר ושק ששימש פתיל. טיסת **בלק 2**, אף היא עם נשק, נחתה בשדה עקיר ב-12 במאי 1948. כעבור יומיים נחתה שם טיסת **בלק 3**.

טייסי התובלה ראו בשדה עקיר בסיס מצוין, גם מבחינת מיקומו.

מטוס המסרשמיט



סדרת מטוסי מסרשמיט



אני והמסרשמיט



עקיר (שם שניתן לו על-ידי הבריטים, בשל קירבתו לעקרן המקראית) היה בסמוך למזכרת בתיה ודרומה לעיר רחובות. לימים שונה שמו לבסיס תל נוף. ב-17 במאי 1948 נחתה טיסת בלק 4, שני מטוסי קומנדו שהביאו נשק צ'כי. למחרת עם שחר שבו והמריאו לצ'כיה, להביא את המסרשמיט הראשון.

זה נחת כעבור יומיים בשדה עקיר. באותה טיסה הגיעו גם ארבעה מכונאים צ'כים, כדי להדריך את מכונאי שירות האוויר. אני הייתי בצוות הראשון שהודרך והרכיב את המטוס. יחד עם המסרשמיט הראשון הגיעו גם מכונות ירייה מדגם MG34. למחרת נחת בעקיר מטוס קומנדו C46 עם מסרשמיט נוסף. עד תחילת יוני הובאו ארצה אחד-עשר

מסרשמיטים, כולל חלפים. תמורת כל מטוס כזה שילמה ישראל לצ'כים 180,000 דולר, מחיר עצום בהשוואה לספיטפייר מעודפי מלחמת-העולם השנייה, שעלה 20,000 דולר בלבד.

זה המקום לציין שהטייסים שלנו העדיפו את הספיט האנגלי על-פני המסרשמיט הגרמני-צ'כי, בגלל הסיבוכים בהמראות ובנחיתות. אחד הגורמים לסיבוכים היה משקלו של המסרשמיט, שביחד עם התוספות השונות והתחמושת הגיע ל-13 טון.

מטוס-הקרב מסרשמיט תוכנן ב-1935 על-ידי מהנדס המטוסים הגרמני ויליאם מסרשמיט ונקרא על שמו. המתכנן הצטרף למפלגה הנאצית ופעל רבות למען הרייך השלישי. את טבילת-האש הראשונה עשה המסרשמיט במלחמת האזרחים בספרד, ב-1936. ההישגים המרשימים הביאו להכרתו כמטוס-הקרב המוביל של הלופטוואפה (חיל האוויר הגרמני).

המטוס החד-מושבי צויד במנוע יומו 109 בנפח 1065 כ"ס V הפוך, פיתח מהירות מירבית של 350 מייל לשעה והיה בעל כושר תימרון מעולה לתקופתו. תא הטייס הכיל שריון פלדה בגב המושב. החימוש כלל שני תותחים 20 מ"מ ושני מקלעים 13 מ"מ, שירו מבעד ללהבי המדחף בעזרת סינכרוניזציה מדויקת בין מהירות הקליע ומהירות המדחף (כ-1500 סיבובים בשנייה). שלושת להבי המדחף היו עשויים עץ.

הגלגל האחורי של המסרשמיט ניתן לנעילה בעת ההמראה. בעת ההרצה על המסלול נהגו הטייסים לשחרר את הנעילה, מה שהקל על תנועת המטוס. אחרי ההמראה, הגלגלים הקדמיים התקפלו לתוך הכנף, אך הגלגל האחורי נותר בחוץ. המירווח הקטן בין הגלגלים הפחית את יציבותו של המטוס בהמראה ובנחיתה. במקור, תוכנן המסרשמיט להמראות ממשטחי דשא גדולים ללא מסלולים. טייסי-הקרב הגרמנים נהגו להמריא במבנה לרוחב השדה לתוך הרוח.

המטוסים, שסימנם ME109, נרכשו על-ידי שירות האוויר ממפעל לייצור מכונות ומטוסים, Ske Zavody Automobilove Aletecke Marodny Podnik, שהיה שייך לאיגוד הצ'כוסלובקי הלאומי. עשרת המטוסים הראשונים שנרכשו בגל הראשון, יוצרו על-ידי הצ'כים, באותם מפעלים שהופצו על-ידי מטוסי בנות הברית ושוקמו לאחר מלחמת-העולם השנייה. פס הייצור הוקם למטרות מסחריות בלבד. לאנשי הרכש שלנו לא הייתה כל אפשרות לרכוש מטוסי-קרב ממדינות אחרות, עקב אמברגו הנשק שהוטל על ישראל. לכן, הם נאלצו לשלם כל מחיר שדרשו הצ'כים. תג המחיר למסרשמיט עמד על 180,000 דולר למטוס.

צוותי התחזוקה בשדה זאטיץ בצ'כיה, פירקו את המטוסים ודחסו את חלקיהם לבטנו של מטוס תובלה קומנדו או מטוס DC4. נבנו עריסות עץ מיוחדות לגוף המטוס, לכנפיים ולמדחף. המנוע נשאר מחובר לגוף המטוס. כלי-העבודה נרכשו מעודפי הציוד של חיל האוויר הבריטי המלכותי, ונשלחו לזאטיץ בתוך נרתיק בד ברזנט.

בטיסת **בלק 4** הגיעו גם שני מטוסי BT-13, פורקו ונגררו למגרש הגרוטאות שהשאירו הבריטים בעקיר. הסיבה: הספיטפיירים המצריים היו מגיחים פעם או פעמיים ביום, ומפציצים את המוסכים והמטוסים השלמים שחנו ליד **הסלביץ** (אתר הגרוטאות). באחת הניחות נפגע מגדל המים שבחצר שדה עקיר. בראש המגדל היה פנס ענק שבתקופת הבריטים שימש כעין מגדלור, וכאשר המטוסים חזרו מהפצצת מיתקני הנפט בפלוישטי, רומניה, הם זיהו בעזרתו את הבסיס.

BT-13, מטוס אימון מתוצרת ארצות-הברית, הורכב ועלה צפונה לשדה סנט ג'ין (ליד נהריה) על-מנת לשמש להדרכה. המטוס דמה בקווים כלליים להרוורד האמריקני, בהבדל בולט אחד: כן-הנסע היה קבוע ונשאר פתוח, כלומר, מוכן לנחיתה. ב-24 במאי 1948 הגיע **קומנדו C46** נוסף מצ'יכה. בשל מזג אוויר קשה ותאורת מסלול גרועה, החטיא הטייס את המסלול והתרסק בלהבות ליד קיבוץ חולדה. הנווט משה רוזנבאום נהרג, שני הטייסים והאלחוטאי נפצעו קל.

פרץ פוזנר, לימים מכונאי ראשי בחברת התעופה האמריקנית TWA, היה מופקד על תידלוק המטוסים. התידלוק התבצע בעזרת משאבה ידנית, שנתקעה בפיית חבית הדלק. מלאי הדלק כלל 150 חביות, כל אחת בנפח 200 ליטר. צוות התידלוק כלל שישה מכונאים, שהסתדרו בשורה עורפית. כשהשואב הראשון התעייף הוא נסוג לסוף הטור, והבא אחריו המשיך בתידלוק ובשאיבה. המשאבה עברה מיד ליד, כמעט כמו מקל במירוץ שליחים מרגע שחבית אחת התרוקנה, הועברה המשאבה מייד לפיית החבית הבאה אחריה. בנגר התידלוק בוצעה ביקורת לפני טיסה, וטרם עלות השחר יצא המטוס חזרה לצ'יכה.

באותם ימים היו בארץ רכבי תידלוק ספורים בלבד, ולא ניתן היה לרכוש רכבים כאלה בחו"ל. המשכנו לתדלק מחביות בעזרת משאבות יד. לפחות במקרה אחד, הסתיים הדבר באסון. בליל 4-4 ביולי 1948 עמד מטוס **קומנדו RX133** להמריא לצ'יכה. הטייס החל בהתנעת מנוע שמאל, כאשר לפתע פרצה אש ואחזה בכנף שמאל. מהר מאוד התפשטו הלהבות למטוס כולו. הצוות הצליח להיחלץ מהמטוס הבווער, הכבאים השתלטו על האש, אך המטוס נפגע ללא תקנה ונמחק מסדר-הכוחות (סד"כ). בתחקיר שנעשה לאחר מכן התברר, כי האש פרצה עקב דלק שנשפך על הכנף במהלך התידלוק הידני. ככל הנראה, ניצוץ שנוצר בעת התנעת מנוע שמאל, גרם לשריפה. מצבת כוח-האדם בתקופת **מבצע בלק כללה**: עשרה קברניטים, תשעה טייסי מישנה, תשעה אלחוטאים, שמונה נווטים, ארבעה מהנדסי טיסה, חמישה מכונאי מטוסים, שני טכנאי רדיו. כולם היו מתנדבים.

להק תובלה אווירית היה בתחילת דרכו אגף במטה חיל האוויר. בהמשך הפך לחטיבה פיקודית, המקבילה לחטיבת הקרב עליה פיקד מודי אלון. בחטיבה זו נכללו המטוסים שהוסבו בזאטיץ למפציצי-קרב, לאחר שהותקנו בכנפיהם נושאי פצצות שפורקו ממטוסי הוולינגטון. על המבצע פיקד איש החימוש חיים גיארי, לימים חבר קיבוץ עין חרוד.

ראשוני הטייסים בחיל האוויר הישראלי שלטו במטוסים קלים בלבד, והיו חסרי ניסיון במטוסים רב-מנועיים. הקמתו של להק תובלה אווירית (גף 35), הצריכה כוח-אדם מקצועי במספרים גדולים. אי לכך, כל מי ששירת בהגנה, בתעופה האזרחית או בחיל האוויר של מדינה אחרת, גויס מייד ללהק. מקורס הטייס בבייקרספילד, קליפורניה, גויסו עודד אברבנאל (לימים, קברניט **אל על**), שטס ב**נורסמן**, ושלמה לנדאו (להט), שטס ב**מוסקיטו**. הקורס היה יוזמה של אלינור רדניק, בתו של מיליונר יהודי-אמריקני מהעיר בייקרספילד, ולמדו בו 13 ישראלים חברי **ההגנה**, ששהו באותה עת (תחילת 1948) בארצות-הברית.



סטירמן בית ספר לטיסה, סירקין

אנשי להק תובלה אווירית הסתגלו במהירות לתפקידים השונים שהוטלו עליהם. אנחנו, אנשי צוות התחזוקה, סבלנו ממחסור כרוני בציוד טכני ומכני ויותר מכך, במכונאים. לא כך היה המצב בתחילת הדרך, כאשר בלהק עבדו מעל מאה מח"לניקים, כל אחד מהם עם ניסיון וידע ועם תפיסה מבצעית בהתאם לחיל בו שרת בעבר. עם זאת, בליבנו פיעמה תחושת שליחות, וכולנו עשינו כל שביכולתנו להשמיש את המטוסים.

להק התובלה פעל ללא הפוגה. צוות הקונסטליישן הראשון שנחת בישראל, כלל את הטייס הראשי שמואל כרמל, טייס המישנה מוריס סופר, האלחוטאי סילו והמכונאים המוטסים דן רובן ורוברט בוך. בטן המטוס הייתה עמוסה תחמושת ופצצות אוויר.

ב-6 ביוני 1948 הוגש למיפקדת חיל האוויר דו"ח מפורט, כלהלן:

- * 10 מטוסי קומנדו C46 שנקנו על-ידי אל שווימר מעודפי חיל האוויר האמריקני, הושמשו והועברו לרשות החיל.
- * ב-24 במאי 1948, מטוס בלק RX130, שהיה בדרכו מצ'ייה לישראל, ביצע נחיתת אונס ברודוס. צוות המטוס נעצר על-ידי המשטרה המקומית.
- * מטוס בלק RX131 ומטוס בלק RX139 היו ביבשת אמריקה ולא הגיעו לאירופה.
- * במטוס בלק RX132 נתגלו בעיות מנוע, ובשלב זה הוא מקורקע ליד ה'סלביץ' (שטח הגרוטאות).
- * מטוס בלק RX134 התרסק ועלה בלהבות במקסיקו סיטי, באפריל 1948. שלושת אנשי הצוות (ויליאם, גרזון וגלן קינג) נספו.
- * מטוס בלק RX136 התרסק ב-24 במאי 1948 ליד קיבוץ חולדה, עקב תנאי מזג אוויר קשים ותאורת מסלול גרועה. הנווט משה רוזנבאום נהרג, שני הטייסים והאלחוטאי נפצעו קל. המטען שהיה במטוס, כולל המסרשמיט המפורק, עלה באש.
- * הפריט היחיד שנותר שלם היה זנב הקומנדו. לאחר זמן קצר פונה לגרוטאות בעקיר.
- * מטוסי בלק RX137, RX138, RX133, RX135 היו בתיקונים קלים, אך המשיכו לטוס לישראל.
- * מטוס DC4 נחת בעקיר, היה בתיקונים כשבוע.

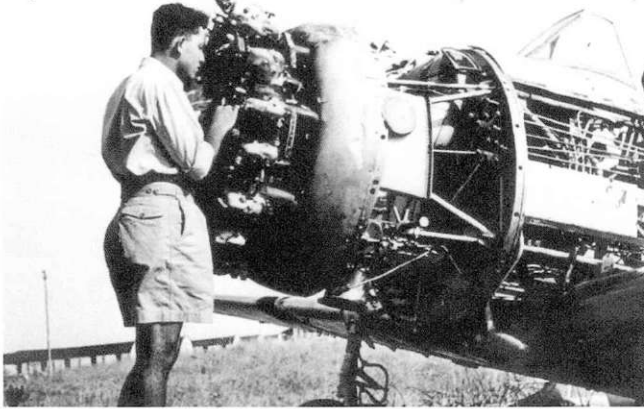
ב-11 ביוני 1948, עם כניסתה לתוקף של ההפוגה הראשונה בקרבות, פורסם סיכום-ביניים של הפעילות האווירית, ועל-פיו:

- * במסגרת מבצע בלק בוצעו 30 טיסות שנחתו בעקיר
- * הועברו 107 טון ציוד מסוגים שונים לצה"ל.
- * הגיעו 135 מכונות ירייה מסוג ZB37
- * בין ה-30 במרץ ל-20 במאי 1948 בוצעו ארבע טיסות מבצעיות
- * בין ה-20 במאי ל-10 ביוני 1948 בוצעו 26 טיסות מבצעיות
- * מטוסי קומנדו C46 שהגיעו מארצות-הברית לזאטיץ באמצע מאי 1948, איפשרו הסטת טונאז' גדול של ציוד תעופתי



פעולת התגמול פעולת התגמול האווירית הראשונה

טיפול במנוע של BTU13 בעקיר



טייסת המבצרים המעופפים נקראה "הפטישים", כינוי חיבה שטבע היימן שכטמן (שמיר), בעצמו טייס B17 במלחמת-העולם השנייה. סימנה הצבאי היה טייסת 69. אל שווימר רכש את המטוסים מעודפי חיל האוויר האמריקני, והעבירם לזאטיץ ללא חימוש או נושאי פצצות. אלה הורדו מוולוינגטונים בעקיר, נשלחו במטוס הקומנדו לזאטיץ ושם הורכבו על המטוסים. על פירוק נושאי הפצצות פיקח חיים גיארי, קיבוצניק מעין חרוד, שהתמחה בנושא במהלך שירותו כחמש מטוסים ב-RAF. גיארי גם פיקח על חימוש המבצרים המעופפים בזאטיץ, לפני יציאתם למשימות ההפצה.

יום שישי ה-7 ביולי 1948 היה חג הסוקול בצ'כיה, והטכנאים המקומיים לא נקפו אצבע. ההמראה תוכננה לזאת, אך המיפקדה בארץ הודיעה להם על ביטול הטיסה. ב-15 ביולי 1948, שעה 10:00 בבוקר שעון צ'כיה, לאחר שמונה ימי המתנה דרוכה, המריאו שלושת המפציצים למשימותיהם. מטוס 1, עם הטייסים ריי קורץ, וויליאם כץ (קציר), המריא למשימת הפצה בקהיר. מטוס 2, עם הטייסים רונן סהר ודסטי קמחי, היו בדרכם להפציץ את עזה. מטוס 3, עם הטייסים רועי וטימן, היה בדרכו להפציץ את שדה אל-עריש, ממנו המריאו מטוסי חיל האוויר המצרי להפצצות בערי ישראל. הם לא זיהו את השדה והפציצו את רפיח.

במטוס של קורץ וקציר נתגלו תקלות טכניות רבות. האופק המלאכותי לא פעל, וסת הסיבובים נשאר תפוס ב-2400 סל"ד. במנוע מספר 2, שעון ה'מניפולד' (לחץ סעפת) נשאר תקוע ב-18 אינץ'. אך למרות התקלות ומזג-האוויר הגרוע, המריאו שלושת "המבצרים המעופפים" למשימה. הם טסו במבנה חופשי מעל הרי האלפים וחצו את יוגוסלביה. כאשר חלפו מעל שמי אלבניה, זכו ל'קבלת-פנים' חמה בדמות אש נ"מ. לאחר שחלפו מעל האי כרתים 'שבר' מטוס מספר אחת לעבר צפון אפריקה ונסק לגובה 25,000 רגל, למרות שהיו לו בעיות עם מסיכות החמצן וחלק מאנשי הצוות איבדו עקב כך את הכרתם.

לצורך איתור המטרה נעזר קורץ בקרן אלחוטית (Radio Beacon) ששודרה משדה פאיד הסמוך לתעלת סואץ, כמו גם מהאנטנה של תחנת השידור "רדיו קהיר". הייתה שעת לילה מאוחרת בבירת מצריים, קהיר טבלה בשלל אורות, וכך גם מסלול שדה-התעופה הצבאי שלה. הדבר האחרון עליו חשבו מפקדי השדה, הייתה הפצה מהאוויר. אבל זו ניחתה עליהם בשעה 21:40. המטוס צלל בחדות לגובה 10,000 רגל, המטיל ג'וני אדיר וידא מטרה מבעד לכוונת הגרמנית הארעית ושיחרר את הפצצות מעל השדה. כשתי טונות פצצות נפלו ליד ארמון עבאדין של המלך פארוק. המשימה הושלמה וקורץ היפנה את חרטום מטוסו לעבר הים, מערבית לפורט סואץ, ומשם לעבר שדה עקיר.

באותה שעה בערך תקפו שני 'המבצרים' האחרים את מטרותיהם בעזה וברפיח. כל שלושת 'המבצרים המעופפים' נחתו בעקיר כעבור כשעה, בהפרש של חמש דקות זה מזה. לימים תירשם ההפצה המשולשת של ה-15 ביולי 1948 כפעולת התגמול האווירית הראשונה בתולדות העם היהודי.

B17 לפני המראה, מחכה להוראות מהמגדל ברמת דוד



במסגרת עיסקת הנשק עם צ'כיה ב-1948, סוכם עם הממשלה, שנתמכה על-ידי ברית-המועצות, כי תעמיד לרשות ישראל את שדה-התעופה הצבאי זאטיץ, ששכן ליד עיירה באותו שם. אנשי-הקשר עם ממשלת צ'כיה היו אהוד אבריאל ופליקס דורון, נציגי היישוב היהודי בפראג. יהודה ברגר, חבר קיבוץ הזרוע ומוותיקי הפלמ"ח, מונה למפקד השדה.

כאן בארץ הצמדנו לזאטיץ את שם הצופן "עציון". כלומר, המטוסים המריאו מעקיר ונחתו בשדה עציון. המח"לניקים כינו אותו בשם "זברה". בשדה זאטיץ הוקמו בתי-מלאכה והמכונאים, רובם אנשי מח"ל, עמלו על תיקון המטוסים. אליהם צורפו צ'כים ומספר קטן של מכונאים מישראל. האחרונים עבדו בעיקר עבור חברת אווירון ושירתו בשירות האוויר. כולם שוכנו בפנסיונים בעיירה.

כאשר הוחלט על הקמת טייסת-הקרב הראשונה, טייסת 101, בחר יהודה רבין כעשרה חבר'ה משרונה, בהם אני, ושלח אותנו לשדה עקיר. המשימה: לקלוט את מטוסי **מבצע בלק** העומדים להביא נשק ומטוסי **מסרשמיט** מפורקים מצ'כיה. באותם ימים, הערבים עדיין ישבו במראר ובעקיר, כפר ערבי ליד היישוב מזכרת בתיה. בלית ברירה, נאלצנו לעקוף את מראר ולחצות את השדות באזור גבעת ברגר, כדי להגיע למסלולי השדה.

אחרי שהתמקמו במגורים ליד אזור המוסכים (כיום, יא"א 22), היה צורך דחוף להכין את המכלים התת-קרקעיים לקליטת דלק תעופתי. מאז שהחיילים בריטים עזבו את הבסיס, הצטברה בהם חלודה וזוהמה. ירדתי למכלים וקירצפתי את הקרקעית, זימנתי את הממונה לביקורת ובסיומה הגפתי את הפתחים. מישלוח הדלק הראשון הגיע בחביות, שפורקו בקצה המסלול. בבוקר, תוך כדי הרכבת **המסרשמיט** השני והשלישי, הגיחו לפתע כמה מטוסי-קרב מצריים, צללו לעברנו ופתחו באש תותחים על המוסכים. כל העובדים רצו החוצה ותפסו מחסה בתעלות הניקוז בשולי המשטחים והכבישים. המוסכים ניזוקו בתקיפה, אך מטוסי **המסרשמיט** יצאו ללא שריטה. היחיד שנפגע היה מטוס **דקוטה** שחנה בדיר עילי בנוי אבן, דמוי האות ח'. המטוס הגיע לעקיר משדה דב. הטיס אותו טולצ'ינסקי ("פוס"), קיבוצניק ישראלי שהשתלם על מטוסי תובלה מדגמי C46 ו-C47.

הטייסים אנשי מח"ל הצמידו לשדה עקיר את הכינוי "אוקלהומה", וכך יכולנו לשמוע אותם שואלים בקשר האלחוט: Oklahoma, do you hear me? אנחנו, המכונאים, נהגנו לנסוע בג'יפ לאורך המסלול, כעשרים דקות לפני הנחיתה המשוערת, ולהדליק את פנסי התאורה שסימנו את המסלול לנחיתה. הפנסים זכו לכינוי החיבה goose-neck ("צוואר אווז"), על שום צורתם. הפעולה נעשתה כך: מכונאי אחד נהג בג'יפ והאחר ישב על קרש שהושחל מתחת לספסל, לופת בידו "צוואר אווז" בוער ומדליק בעזרתו את הגוז-נקים שלצידי המסלול. המרחק בין גוז-נק אחד למשנהו היה כ-50 מטרים. במקרים של לחץ זמן, יצאו שני ג'יפים בו-זמנית למשימה. מיד לאחר נחיתת המטוס, שב הג'יפ על נתיב נסיעתו וכיבה את הגוז-נקים בעזרת קופסה שחנקה את האש. ההודעה על מועד הנחיתה המשוער התקבלה רק לאחר שהמטוס עבר את חצי המרחק משדה זאטיץ לעקיר. ההכנות לקראת הנחיתה נעשו במשך היום. **המסרשמיט** הראשון הועבר עם הגעתו למוסך 3, שם התחלנו בהרכבתו בו-ביום. הודות לשליטתי בשפה הגרמנית, יצרתי קשר עם אחד המכונאים הצ'כים, שדיבר גרמנית.

אני זוכר היטב את היום בו קיבלנו מברק מהמיפקדה, ובו הודעה ש"הסכין בדרך" (מסר בגרמנית זה סכין) ועלינו להשמישו מיידית. תוך שבוע היו ארבעה מטוסי **מסרשמיט** מוכנים להמראה. הוחלט שלא לבצע טיסות ניסוי, במטרה לשמור על חשאיות ולא לחשוף את העובדה שיש לנו מטוסי-קרב. בכל בוקר נהגנו לבצע ביקורת יומית, שכללה הרצת מנוע ובדיקת נפילת סיבובים במנגנונות. כשהמנוע הפיק את ההספק הרצוי וכל שאר החלקים נמצאו שמישים, מילאנו את המכל בדלק 100 אוקטן והמתנו להוראות נוספות.

בליל ה-23 במאי 1948 כיסה ערפל כבד את השדה. הדלקנו מדורות לסימון תחילת המסלול, בתקווה שהטייסים יבחינו בו. בנוסף, החנינו את המכוניות בצד המסלול, כשאלומות פנסייהן הדלוקים מכוונות אליו. מטוס התובלה X136 זיהה את האורות, הצליח לנחות מכיוון צפון, החליק עד קצה המסלול ועצר בשלום.

הערפל התעצם וגבה מחיר כבד. מטוס התובלה X130 שהתקרב לנחיתה לא זיהה את המסלול, והמשיך לעבר ירושלים. בהתקרבו לקיבוץ חולדה הבחין הטייס בטעות בניווט וביצע סיבוב שמאלה. לרוע מזלו, ובשל תנאי מזג האוויר הקשים, פגע המטוס בקרקע, התרסק ועלה בלהבות. צוות הצלה וחילוץ הוזנק מייד בג'יפים לאתר ההתרסקות.

הנווט משה רוזנבאום נמצא ללא רוח חיים בתא הטייס. **המסרשמיט** המפורק הועף קדימה מעוצמת הנחיתה ומחץ אותו למוות. שלושת אנשי הצוות האחרים נחלצו בכוחות עצמם מהמטוס, וסבלו מחבלות ושטפי-דם מסביבי לעיניים. באותו לילה פורק **המסרשמיט** מה-136X. המטוס קיבל טיפול יסודי ומהיר של צוותי הקרקע והמריא לפני עלות השחר לצ'ינה. למחרת סיפר לנו יהודה רבין, המהנדס הראשי והאחראי על קליטת הציוד והצוותים, כי מטוס התובלה נאלץ לבצע נחיתה אונס ברודוס עקב תקלה במנוע. אנשי הצוות שוחררו לאחר חקירה. המטוס עצמו הוחזק בהסגר באי היווני עד 1950. עקב החשש מתקיפה חוזרת של מטוסי חיל-האוויר המצרי על שדה עקיר, הוחלט להעביר את הטייסת לשדה צפוני יותר, שדה-התעופה בהרצליה. ההחלטה להעתיק את טייסת 101 לשדה הרצליה התקבלה לאחר מינויו של מודי אלון למפקד הטייסת, ולאחר שיירת **במסרשמיט** שלו את שתי הדקוטות המצריות, שתקפו את רחובות, ראשון לציון ותל-אביב. סגן-אלוף ישראל עמיר (זבלודובסקי), המפקד הראשון של חיל האוויר, נסע להרצליה ושיכנע את החקלאים בחינויות הקמתו של מסלול המראה ונחיתה למטוסי-הקרב. עמיר היה פעיל בשורות ההגנה מגיל צעיר. בפרוץ מלחמת השיחרור היה מפקד מחוז ירושלים, ולאחר מכן נקרא להחליף את יהושע אייזיק (אשל) כמפקד **שירות האוויר**. עם הקמת צה"ל מינה אותו בן-גוריון למפקד חיל האוויר. הוא כיהן בתפקיד תקופה קצרה, ופינה את מקומו לאהרן רמז.

במהלך עבודות ההרכבה של **המסרשמיט** השביעי, בוצעו מספר חילופים בסגל הפיקוד. פרדי פרידמן עבר למטה חיל האוויר ביפו ואת הפיקוד על התחזוקה קיבל הארי אקסלרוד, קצין טכני יוצא חיל האוויר האמריקני ומינהלן מעולה. הארי, איש מח"ל, הבין לליבם של אנשי התחזוקה והשכיל לגבש תוך זמן קצר צוותים מבצעיים. הדבר הראשון שעשה, ונחקק בזיכרוני, היה לשבות את ליבנו דרך הקיבה. הוא הביא מישלוח מזון מבושל ממסעדת **חבקין** ברחובות, ואנשי התחזוקה פשוט ליקקו את האצבעות. הארי חזר על 'תרגיל' זה מספר פעמים בחודש הראשון. ברמה האירגונית, הוא ביקר בכל נקודות הפיזור ובמוסך 3, שוחח עם האנשים ומילא דף-פרטים אישי על כל אחד מהם. לאחר מכן ביצע סבב מינויים לבעלי התפקידים, והזרים דם מקצועי חדש לעורקי הטייסת. בין המגויסים החדשים היו טב צימרמן וחיים גרבלר מדרום-אפריקה, שנתגלו כטכנאים מעולים.

עם התקבל הפקודה לפינוי השדה, החל אקסלרוד בהיערכות מיידית. העמסנו את כל הציוד הדרוש על משאית **בדפורד** כבדה מתוצרת אנגליה, כשאני מאחורי ההגה, ויצאנו לדרך. איתי **בבדפורד** הייתה האחראית על המצנחים בטייסת, תימניה חנינית שידעה לסלול נתיבות לליבוניהם של הטייסים.

הגענו להרצליה ועלינו על דרך עפר המובילה לשדה. כיוון המסלול היה ממזרח למערב. ערכנו סיור קצר והגענו למסקנה, שיש לפזר את המטוסים בין מטעי הבנות והפרדסים.

המקומות נקבעו וסומנו, פרקנו רשתות הסוואה, צינורות וכבלים לבניית חניונים מוטרפים למטוסים שבדרך. הקמנו אוהלי סיירים במרווחים שבין חניות המטוסים, וחפרנו שוחות הגנה למקרה של התקפה מהאוויר. בכל נקודת פיזור היה כד מים לשתייה, ציוד קרקע למטוס, פח שמן, חבית גילקול (גזל קירור), בלון אוויר דחוס וחמצן. אגב, שם הצופן של שדה הרצליה היה **הוליווד**, למרות ש'הכוכבים' היחידים שנראו בסביבה היו כוכבי השמיים.

לקראת הערב החלו **המסרשמיטים** מעקיר לנחות בזה אחר זה בהרצליה, וצוותי האחזקה מיהרו לטפל בהם. הטייסים הוסעו מהשדה לפנסיון בכפר שמריהו הסמוך, שבאותן שנים היה יישוב חקלאי דל, רחוק שנות אור ממעמדו הנוכחי כאחד האזורים היוקרתיים ביותר בישראל. מגדל המים שהיה בשדה הוסב למגדל פיקוח, בית האריזה הוסב למיפקדה ולחדר מעצר. אוהלים שנטעו בפרדס שימשו למגורי המכונאים. אני חלקתי עם יהודה פילפל אוהל משותף, וכאשר אשתו הגיעה לביקור, הנחתי להם להתייחד והלכתי לישון בתוך **המסרשמיט** שלי.

הספיטפייר שהורכב בשרונה הובא אף הוא לשדה הרצליה, ובוריס סניור המריא בו לטיסת-מבחן שהסתיימה בנחיתה על מסלול העפר בקיבוץ מעברות ("שדה טוקיו"). בסדנאות של שדה הרצליה הורכבו גם **המוסטאנגים** שרכש אל שווימר בקליפורניה, במסווה של מכונות חקלאיות.

שדה הרצליה היה זירת אירוע טראגי וקורע לב, שהתרחש בשעות אחר-הצהרים של ה-16 באוקטובר 1948. מודי אלון, מפקדה הראשון של טייסת 101, שב לבסיס מגיחת הפצצה באזור שכם-טול-כארם. מכל הקירור של המנוע נפגע ככל הנראה מאש נ"מ, נוזל הקירור דלף וכתוצאה מהפגיעה השתחרר רק אחד משני גלגלי **המסרשמיט** לקראת הנחיתה.

מודי, שמטוסו כבר היה אפוף עשן שחור, עשה סיבוב נוסף ואז נדם המנוע. המטוס נחבט על המסלול ועלה באש על טייסו. אשתו מינה, שהייתה בחודש השלישי להריונה, עמדה בקצה המסלול וחזתה כמו עיניה בזוועה.

"רכבת לילה אווירית" מזאטיץ



המשקל הכולל של מטען שניתן היה להעמיס על מטוס תובלה, נקבע לפי כמות הדלק בקרביו, מספר חניות הביניים והתידלוק בדרכו לישראל. מטוס שהמריא עם כמות דלק מועטה, יכול היה לשאת מטען גדול יותר, אך בה-בעת נאלץ לבצע מספר גדול יותר של חניות ביניים לתידלוק. החניות גם הכתיבו את נתיב הטיסה.

במקרים בהם דובר בצידוד מיוחד או דחוף, הוספנו מכלי דלק לגוף המטוס על-מנת להאריך את טווח הטיסה. מטוסי **הקומנדו C46** נזקקו לתידלוק אחד בדרכם, ועשו זאת בשדה-התעופה אג'אסיו באי קורסיקה, משם המריאו לעקיר.

עקב חשש לסיבוכים פוליטיים, הוחל בחיפוש אחר

שדה חלופי לתידלוק. שייקה טרכטנברג ניהל משא-ומתן עם ממשלת יוגוסלביה, שגילתה רצון טוב וניאותה להעמיד לרשותנו שדה נידח בעיירה ניקשיץ. נדעון ("נדע") שוחט קיבל את הפיקוד על השדה היוגוסלבי, שהפך בסיס למטוסי **מבצע בלק**. במברקים ששלח לארץ כינה שוחט (לימים, מפקד בסיס תל נוף) את הבסיס "שדה יורם". מסלול ההמראה והנחיתה, שהיה למעשה מעין כר דשא, נמתח לאורך של 5000 רגל. משני צידיו היו רכסי גבעות. דלק המטוסים הובא בחביות בדרך הים. מזון הובא במטוסי התובלה שחזרו מעקיר.

"שדה יורם" היה מרוחק מכל מקום יישוב, ובחורף לא ניתן היה להשתמש בו בגלל תנאי מזג האוויר הקשים ששררו באזור. חניות הביניים ביוגוסלביה תרמו רבות לקיצור זמן הטיסה לישראל, וחשוב להזכיר את **מבצע ולווטה** בסוף ספטמבר 1948 (העברת הספיטפיירים בטיסה לישראל). אגב, קודם למבצע זה עברו ב"שדה יורם" מטוסי הנורסמן. סך-הכל נרכשו שניים-עשר מטוסים מדגם זה, אך כמדומני שרק חלקם הגיע לישראל.

הטיסה מזאטיץ בצ'כוסלובקיה לאג'אסיו בקורסיקה ארכה כארבע שעות. משם ועד לבסיס עקיר נותרו עוד עשר שעות טיסה. מטוסי DC4 והקונסטליישן טסו מזאטיץ לעקיר, בנתיב שאורכו כ-1580 מייל, בלי חניית ביניים.

מחלקת מבצעים בעקיר קיבלה תמיד מברק מחו"ל ובו פרטים על המטוס שעומד להגיע - סוג המטוס, מספרו או סימונו, סוג המטען וזמן נחיתה משוער. מייד עם הנחיתה הוסע צוות המטוס ברכב לחדר-אוכל קצינים, שם הוגשה לו ארוחה חמה. לאחר מנוחה קצרה, הועברו הטייסים ואנשי הצוות למלון ברחוב הירקון בתל-אביב.

בתחילה היה חשש שלא נוכל לטפל ביותר ממטוס אחד בו-זמנית בעקיר. יהודה רבין התגבר על הבעיה, כשאירגן שני צוותי קרקע. הודות לכך הצלחנו לטפל בשני מטוסים בלילה אחד, ולקראת הסוף - גם בשלושה וארבעה מטוסים.

צוות התחזוקה של המטוס מנה כשלושים איש. כל אחד מהם ידע בדיוק את תפקידו. יהודה רבין, שהיה אחראי לתיפעול ולביצוע העבודה, הגיע לעיתים תכופות לשדה עם רעייתו, ועקב אחר הפריקה והתידלוק. הצידוד שנפרק הועמס על משאיות, שהעבירו אותו ליעדיו השונים. את **המסרשמיט** המפורק העברנו להרכבה במוסך 3. היום המוסך נמצא במיתחם ב"מ 216 (בית-מלאכה לתיקון מטוסים), שקירותיו עודם מחוררים, מזכרת מקליעי הספיטפיירים המצריים.

לאחר פריקת המטען תודלקו המטוסים מחביות עם משאבות יד, עברו בדיקות קדם-טיסה ולקראת עלות השחר שבו והמריאו מערבה, בדרכם לצ'כיה. המטען החוזר כלל דואר לאנשים בבסיס בחו"ל, מזון, ולעיתים שליחים שיצאו לאירופה. במהלך טיסות **מבצע בלק** התרכזה פעילות המכונאים בפריקת המטען שהביא המטוס, בתידלוקו, בהוספת שמן למנועים וכמובן בסידרת טיפולי ביקורת לפני טיסה. הכל נעשה תוך שמירה על כללי בטיחות עבודה ובטיחות טיסה.

"הרכבת האווירית" מזאטיץ לישראל הסתכמה ב-95 טיסות תובלה עם צידוד רכש, במשקל כולל של 350 טון, ובהם 25 מטוסי **מסרשמיט ME109**, מדחפים, חלפים חיוניים רבים וחיימוש אווירי. הובאו עשרות מכונות-ירייה ZB37, כולל אביזרים ותחמושת. במחצית הראשונה של אוגוסט 1948 נחתו בעקרון שישה מטוסי **בלק**, שהביאו 26 טון פצצות בנות 70 קילו כל אחת עבור **המסרשמיטים**. כמו כן הובא מספר מצומצם של אקדחים.

הצ'כים, שהיו נתונים ללחץ אמריקני כבד, הודיעו לנו בצער שעלינו לפנות בהקדם את שדה זאטיץ. אנשינו נאלצו לעזוב ולעבור לשדה עקרונ. להק התובלה בעקרונ לא היה ערוך לקלוט את כל המטוסים, למרות שמפקד שדה זאטיץ לקח בחשבון אפשרות של פינוי מייד. מטוסי הקומנדו, שהועמסו במסרשמיטים מפורקים, תחמושת, מרעומים וחלפים, המתינו בזאטיץ במשך כשבוע לאישור המראה לישראל. בינתיים, אנשי שירות האוויר עשו כל מאמץ להכשיר את שדה עקרונ לקליטת המטוסים.

בכל המתח והדריכות לקראת ההמראה לישראל, היה גם קטע רומנטי משובב. אחד מטייסי הקומנדו התאהב בצעירה צ'כית יפה, וסירב לוותר עליה. היא הולבשה בסרבל מכונאים והוגנבה למטוס, מתחת לאפם של השומרים הצ'כים. מאוחר יותר נישאו וחיו בארצות-הברית באושר ובעושר.

ההודעה על סגירתם הצפויה של השדות בצ'כיה וביוגוסלביה, יצרה מצב של אי-ודאות וחששות כבדים. מספר הנחיתות פחת במהירות. על-מנת להחזיק את צוותי הקרקע והאוויר בכוננות ובמסגרת של משמעת צבאית, הוחלט לקיים השתלמויות מקצועיות. עד מהרה השתלטו צוותי הקרקע הישראליים על תחזוקת המטוסים הכבדים.



הימנון טייסת התובלה

מילים: סגל נדיר

לחן: יוסי עופר

טסים, חולפים בשמי מולדת ברינה,
רחבי כנף, כבדי מנוע בשירה.
תבהיק כנף, ייסוב מדחף ברון,
ירעם מטוס כי לנו און.

שוב אל על מתרוממים,
אל ענן כנף פורסים,
נושאים טייס אלי ענן,
שואג מנוע בקול רם,
בעורקים מרתיח דם.
סיסמתנו היא: "התמד לעד"

יבהיק מצנח בלובן רך,
נושאים פנים מול רוח צח
אנשי טייסת תובלה.

ביום בליל עוברים בעין הסערות
יובל שנים חוצים ימים ויבשות
תבהיק כנף, ייסוב מדחף ברון,
ירעם מטוס כי לנו און.

שוב אל על מתרוממים,
אל ענן כנף פורסים,
נושאים טייס אלי ענן,

דור ישן - חדש מסמיך
את הוותיק צעיר מחליף
אך מאה-ושלוש תמשיך...
לעד תמשיך... תמשיך...
תמשיך...

"מבצע ולוטה" קרם שיזוף בחורף

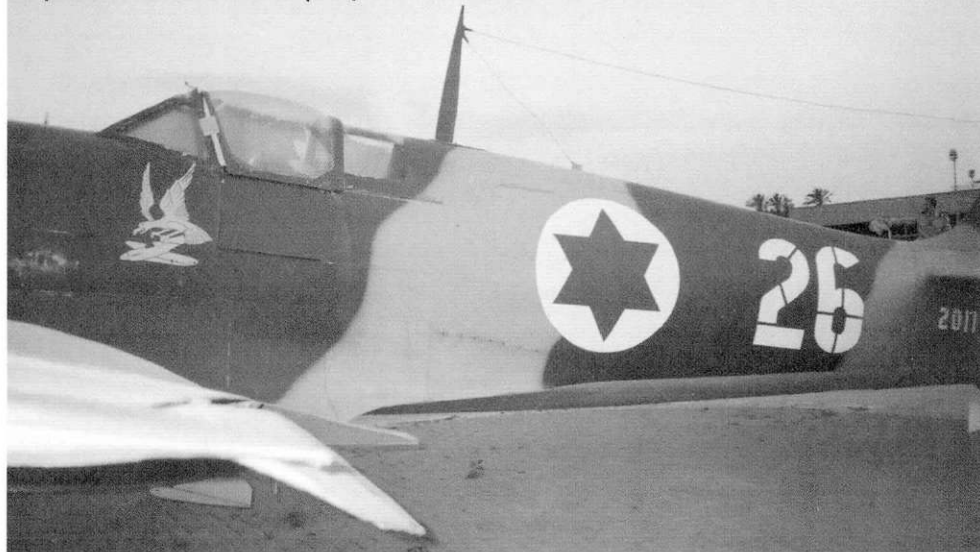
מנוף ששימש לפריקת מטוסי המסרשמיט



מבצע ולוטה, להטסת 20 הספיטים שנרכשו בצ'כיה מעודפי מלחמת-העולם השנייה, התנהל במשך שלושה ימים בספטמבר 1948. המבצע נשא את שמו של קרם שיזוף פופולארי באותם ימים. טווח הטיסה המירבי שלהם היה 600 מייל, אך המרחק לארץ היה למעלה מכפול. סם פומרנץ, טייס ומהנדס מאנשי מח"ל, שהופקד על המבצע, מצא את התשובה: מכל דלק נוסף, שהותקן במקום מכשיר הקשר בגב מושב הטייס. מכל זה והמכלים הנתיקים, הוסיפו שבע שעות טיסה.

שניים מטייסי הספיטים היו ישראלים - דני שפירא ומוטי פיין (לימים, מוטי הוד, מפקד חיל האוויר), שניסיונם במטוס זה הסתכם בשבע-שמונה שעות טיסה בלבד. מוטי, שקיבל את הפיקוד על חיל האוויר מעזר וייצמן, גדל ולמד בקיבוץ דגניה א', התגייס

מטוס ספיט שהוטס מדטץ לעקיר במבצע ולוטה עם הסמל המקורי



לצבא הבריטי במלחמת-העולם השנייה ושירת כנהג ביחידת תובלה שסופחה לבריגדה היהודית. ב-1945 נשלח לאירופה על-ידי הפלמ"ח, לטפל בעלייה הבלתי-לגלית (עלייה ב'). ב-1947, בשהותו באיטליה, עבר קורס טיס ובהמשך נשלח לקורס נוסף בבסיס חיל האוויר הצ'כי צ'סקי בודוביצה. הרקורד שלו כלל כ-100 שעות טיסה.

ב-24 בספטמבר 1948 המריאו ששת הספיטים

הראשונים בדרכם לישראל. אחד המטוסים ביצע נחיתת ביניים ב"שדה יורם" מבלי להוריד את הגלגלים, וניזוק קשות. שני מטוסים נוספים, אלה של מודי אלון ובוריס סניור, נחתו כעבור שלושה ימים נחיתת אונס באי רודוס. המטוסים הוחרמו, מודי ובוריס נחקרו במשך שעות והיו עצורים באי במשך כשבועיים. לארץ הגיעו בסופו של דבר רק שלושה מששת המטוסים.

בדצמבר יצא פומרנץ לצ'כוסלובקיה, כדי להוביל את 14 המטוסים הנותרים. על-פי התיכנון, המטוסים היו אמורים לבצע נחיתת ביניים אחת לתידלוק ב"שדה יורם" ביוגוסלביה, ומשם להמשיך בטיסה ישירה לארץ. מזג האוויר החורפי הקשה, הסופות והשלגים, לא הרתיעו את סם. ב-16 בדצמבר, למרות שמסלול ההמראה היה מצופה שיכבת קרח דק וחלקלק, הוא נתן את ההוראה להמריא.

שלושה מששת המטוסים במבנה הראשון היו מצוידים במכשיר-קשר נייד (ווקי טוקי). שלושת האחרים נצטוו להיצמד למוביל ולשמור על קשר עין. הקור היה מקפיא עצמות והטייסים התכרבלו במספר שכבות בגדים. ההמראה עברה ללא תקלות מיוחדות

והלהק נכנס למבנה מכונס, עם ג'ורג' ליכטר במטוס המוביל. הכל התנהל כמתוכנן עד שהמטוסים נכנסו לשיבת ערפל סמיך. כשיצאו ממנה גילו לתדהמתם שמטוסו של ביל שרודר נעלם. מאוחר יותר התברר לחבריו, כי ביל נחת נחיתת אונס ויצא בפצעים קלים. המטוס נפגע קשה.

חלפה כשעה וחצי של טיסה ללא תקלות, כשלפתע נעה לקראתם חשרת עננים שכיסו את פני השמיים. הניסיון לנסוק מעליהם לא צלח, כי העננים הרקיעו לגובה של 30,000 רגל ואף יותר. הספיטים לא היו מצוידים במכלי חמצן לנשימה, ובנוסף, המטוסים היו נכבדים מהרגיל בשל כמות הדלק הגדולה, לכן, הטייסים לא העזו לנסוק מעל 12,000 רגל.

העננים התעבו והיקשו מאוד על קשר-העין בין המטוסים. ג'ורג' ליכטר הורה קצרות במכשיר הקשר: "הראות קשה, אנחנו חוזרים לבדוביצה!" שלושה טייסים פנו בעקבותיו. סם פומרנץ החליט להמשיך ליוגוסלביה והודיע על כך בקשר לג'ורג'. אלו היו מילותיו האחרונות. לאחר מספר שניות נבלע עם מטוסו בערפל הסמיך. מאוחר יותר התברר כי התנגש בצלע הר ונהרג. שרידי המטוס נמצאו כעבור ימים אחדים. ארבעת הספיטים הנותרים הצליחו איכשהו לנחות בשלום בבדוביצה.

הידיעה על מותו של סם פומרנץ ניחתה כמכה קשה על אנשי מח"ל והישראלים כאחד. סם היה בעל ראש זהב, טייס ומהנדס מעולה, וכולם קיוו והאמינו שיתגבר על קשיי מזג האוויר. בשל גילו וניסיונו המקצועי העשיר, הוא הפך להיות האב הרוחני של טייסי **מבצע ולוטה**.

ב-19 בדצמבר 1948 חל שיפור קל במזג האוויר, השלג נמס ותריסר המטוסים הנותרים של **מבצע ולוטה 2** החלו לחמם מנועים. מסלול הטיסה היה זהה: מבדוביצה ל"שדה יורם" ביוגוסלביה, תידלוק וטיסה ישירה לישראל. הקשר היה מוגבל ביותר - שני מכשירים בלבד לכל שישיה, אחד למוביל ואחד למאסף. מיוגוסלביה ימשיכו לישראל בליווי מטוס **קומנדו**.

כל 12 המטוסים נחתו ללא בעיות מיוחדות, אם כי באיחור של שעתיים עקב הניווט הפרימיטיבי. טיסת ההמשך לישראל התעכבה ביומים, בשל תקלות במערכות השונות. ממש לפני ההמראה נתגלו תקלות בשני מטוסים ולא הייתה ברירה אלא לקרקעם. לארץ המריאו, אם כן, עשרה ספיטים בלבד וה**קומנדו** המוביל. כל אחד מהטייסים צויד במכשיר אלחוטי והתבקש להיות בקשר עם טייסי **הקומנדו**. אך השמחה הייתה מוקדמת. המכשירים לא פעלו, והקשר היחיד היה קשר-עין.

הלהק הקפיד על מהירות טיסה חסכונית בדלק ולא היו בעיות בהזנת הדלק למנוע. המטוסים טסו במבנה מכונס ליד **הקומנדו** המוביל. מוטי פיין (הוד) ודניאל שפירא היו צמודים למטוס המוביל, ושלושת הספיטים הנוספים ממש מעליהם.

השמש עמדה לשקוע במערב. צופר האזעקה בשדה עקיר המשיך לייבב שעה ארוכה אחרי תקיפת הספיטים המצריים את הבסיס. קברניט **הקומנדו** הודיע בקשר למטה חיל האוויר על הגעת המטוסים, אך המטה לא העביר את הידיעה למגדל הפיקוח בעקיר. מוטי ודני, שלמדו לטוס על דשא, קיבלו פקודה לנחות אחרונים, על-מנת שלא לחסום את המסלול במקרה של תאונה.

להיות "מפקד מוצנח"

- * מפקד חיצוני שהוצנח לתפקיד, צונח בדרך כלל לתוך סביבה עוינת. אלה שקיוו לזכות בתפקיד ונכזבו, יעשו הכל כדי להכשילו.
- * על המפקד המוצנח לזהות בהקדם את דפוסי ההתנהגות של מתנגדיו. אם השלימו עם המינוי יש לעודדם, אם לא - יש לשחררם.
- * הגעתו ליחידה מלווה בסיפורים ואגדות. מפקד חכם יתעלם מכך ויתבטא תמיד באופן שקול.
- * על המפקד המוצנח לקיים שיחות בארבע עיניים עם כל אחד מפוקדיו ולהציע שיתוף-פעולה.
- * כל יחידה וטייסת מטפחת ערכים, תרבות ומסורת משלה. חשוב שהמפקד יכבד אותם ולא ינסה לבצע שינויים מקוממים.
- * ככל שיקדים סגל היחידה להשלים עם קיומו של המפקד המוצנח, כך ייטב. מוטב לשתף פעולה מאשר לבזוז אנרגיה על מאבקים מיותרים. מפקד חדש מביא איתו סיגנון חדש, שבסופו של דבר עשוי להתחוויר כשינוי לטובה.
- * מפקד מוצנח שואף להוכיח את עצמו הרבה יותר ממפקד שצמח בשורות היחידה. לכן, כדאי להתחבר למוטיביציה שלו.

תימרון שנת תש"ח העלה (מבצע) אבק



קומנדור לפני העמסה במבצע "אבק"



מטוס הקומנדור הראשון שנחת בתל-נוף



מטוס קומנדור בטיסה דרומה

ב-17 באוגוסט 1948 התקיים טקס החנוכה הרשמי של שדה עקרון, בנוכחות ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן-גוריון. לרגל האירוע, נערך בו תימרון ראשון מסוגו בישראל הצעירה, אשר שילב פעילות של כוחות אוויר וקרקע.

הלל בהיר, קצין המבצעים של להק תובלה אווירית, קיבל פקודה להכין גף שתפקידו יהיה להטיס כוחות קרקע, על-מנת לכבוש ראש גשר בשטח האויב. שדה עקרון נבחר לשמש זירה לתרגיל הצבאי (באותם ימים קראו לזה תימרון). מוניה מרדור שיכנע את שמעון אבדין, אז מפקד חטיבת גבעתי, להשתתף בתימרון סוכם עם דוידסון, קצין המבצעים של החטיבה, והלל אולדק, קצין ההנדסה, שפלוגה מגדודו של פורילוב (לימים האלוף פרי) תשתתף בתימרון. חיילי הפלוגה הגיעו לעקרון ותירגלו ירידה מהירה מהמטוסים, כולל הורדת ג'פים ותותחים קלים.

המטה המיוחד שהוקם לצורך התימרון דאג לטיסת מבנה, למרות שנטלו בו חלק מטוסים מסוגים שונים. הלל אולדק תיכנן מיתקנים מתפרקים להורדת החיילים והציוד, שהורכבו מיד עם עצירת המטוס. במהלך התימרון ביצעו מטוסי-קרב דו-מנועיים הפצצת ריכוך על עמדות 'האויב'.

אחריהם הגיחו מטוסי התובלה סקיימסטר ושלושה מטוסי קומנדו, נחתו על המסלול ופרקו חיילים וציוד במהירות שיא של 30 שניות. מטוס תובלה אחר הצניח אספקה ותחמושת לפלוגה, שבינתיים הספיקה 'לכבוש' את עמדות האויב.

התימרון, שכונה שנת תש"ח 5708 (מניין השנים לבריאת העולם, לפי המסורת היהודית), הוכתר בהצלחה רבתי. מכאן ואילך נוסף נדבך למשימות חיל האוויר - סיוע לכוחות הקרקע על-ידי הנחתת כוחות ורכבים והצנחת אספקה מהאוויר.

למחרת זומנו כל משתתפיו לתחקיר ולהפקת לקחים. את המפגש ניהלו הרמטכ"ל, רב-אלוף יעקב דורי, מפקד חיל האוויר, האלוף אהרן רמז, מפקד להק תובלה, מוניה מרדור וחי יששכר, מנהל

משק חיל האוויר. בסיום התחקיר החליט הפיקוד העליון לקיים דיון נרחב על התימרון. בדיון זה נכחו ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן-גוריון, מנכ"ל משרד הביטחון, לוי שקולניק (לימים, אשכול) ולצידם ראשי האגפים במטכ"ל ומפקדי החזיתות.

האלוף יגאל ידן, ראש אג"ם, פתח את הדיון בסקירת המצב בחזיתות. בן-גוריון הורה להחיש אספקה לנגב הנצור ולהיערך למתקפה על הצבא המצרי, שחלש על צירי התנועה וחסם את הגישה לנגב. מלאי המזון ביישובים הנצורים הספיק לשבוע אחד בלבד, והיה צורך להעביר בדחיפות כאלף טון ציוד, מזון ואספקה כללית.

האלוף יגאל אלון, מפקד חזית הדרום, ביקש לדעת אם ניתן לפרוץ את הסגר ויגאל ידן ענה שהדבר אפשרי, אם כי למספר שעות בלבד, ויש לקחת בחשבון שהמצרים יזנבו בשיירות.

לאחר שאלות נוספות של הנציגים של "הירוקים" (כך כונה חיל הרגלים באותם ימים), נשאלו אהרן רמז ומוניה מרדור אם ניתן להעביר את האספקה לנגב הנצור בדרך האוויר. שניהם השיבו בחיוב, אך ציינו כי הבעיה המטרידה היא צריכת הדלק של המטוסים,



מטוס קומנדו C46 שהשתתף במבצע "אבק"

וכמות הדלק המוגבלת העומדת לרשותם. אשכול דיווח לנוכחים על המשא-ומתן לרכישת דלק מחו"ל, והביע תקווה שהדלק יגיע בזמן. בן-גוריון סיכם את הדיון וקבע, שחיל האוויר יבצע את המשימה למרות בעיית הדלק.

ב-18 באוגוסט 1948 הוחל בתיכנון המבצע, שזכה לכינוי **מבצע אבק**. למחרת, טס אלי גנן, קצין המבצעים של עקרון, לבדוק את מסלולי הנחיתה ליד הקיבוצים דורות ורוחמה בנגב. הוא נוכח לדעת שהמסלולים הקצרים, שנשללו

במיוחד למטוסים קלים, נותרו בשלמותם. להק תובלה אווירית ביקש למנוע בכל מחיר את הרעבת יישובי הנגב. הדבר חייב הטסת ציוד רב בזמן קצר, משימה שנועדה למטוסי תובלה כבדים מסוגם של **הקומנדו והקונסטליישן**. הצרה, שהמסלולים הקיימים היו קצרים מדי עבורם.

אלי גנן חיפש ומצא שטח מישורי חלופי מתאים לנחיתה, בין הקיבוצים רוחמה ושובל, והמליץ להכשירו כמסלול. למקום הובא טרקטור DT9 גדול, שהחל ביישור הקרקע. כעבור כמה ימים ביצע מטוס **קומנדו C46** נחיתה ניסוי מוצלחת על המסלול המאולתר, שרוחבו 35 מטרים ואורכו 1280 מטרים. היה זה מסלול עפר, שהצדיק את שם המבצע: כאשר מטוס המריא ממנו, התרומם יחד איתו ענן אבק אדיר. רפי טראוב נתמנה למפקד המינחת, הטייס וויליאם קנדי נתמנה לקצין המבצעים שלו.

במקביל, התחלנו בהכנת מטוסי התובלה למשימתם, מחקנו את סמלי פנמה והחלפנו אותם בסמלי חיל האוויר לישראל. מטכ"ל הג"א העריך, כי מדובר בהובלה של 15 טון ציוד בלבד. ראש להק תובלה אווירית, לעומת זאת, הודיע לנו להיערך להעברת בין 60 ל-80 טון ציוד בלילה אחד. **מבצע אבק** יצא לדרך ב-23 באוגוסט 1948 שעה 18.00. נקבע שנתיב הטיסה עקרון-רוחמה יחלוף מעל פאלוג'ה שבנגב. הטיסה דרומה הייתה בגובה 5000 רגל והטיסה חזרה לעקרון בגובה 6000 רגל.

בתחילה, הואר מסלול הנחיתה המאולתר בעזרת קופסאות שימורים ממולאות חול ספוג בנפט. לאחר זמן קצר הותקנו משני צידי פנסים חשמליים שהופעלו על-ידי גנרטור. תקלות לא חסרו, וכאשר הגנרטור יצא מכלל פעולה נאלצו הטייסים להמריא לאור פנסי מטוסם.

תקלות מסוג אחר גרם האבק הרב, שהיתמר בכל המראה ופגע בציוד הקשר ובצוותי האוויר והקרקע. על התקלות בציוד הקשר התגברו על-ידי שימוש במערכת הקשר של המטוסים שחנו על הקרקע. באותה תקופה לא היה קשר אלחוטי או אחר בין השדות. בשדה המאולתר במישור רוחמה-שובל לא הייתה קרן מביינת (Homing Beacon), כמו זו שהייתה מותקנת בראש מגדל המים בשדה עקרון.

בשלב ראשון הורדו למסלול המכונאים ושאר בעלי-המקצוע, ששירתו את המטוסים הנוחתים וממריאים. כל הטיסות בוצעו בשעות הלילה, במטרה להימנע מהיתקלות עם מטוסי אויב. בלילה הראשון הוטסו 29 טון ובלילה שאחריו 75 טון. כולם התפעלו מההישג המרשים, אך להק תובלה אווירית לא תוגמל בהתאם.

לוחמי חטיבת יפתח, שחצו את קווי האויב בחסות החשיכה, קלטו את הציוד שהוטס לנגב. הצבא המצרי זיהה את השדה והיה צורך להגן עליו מפני תקיפה קרקעית. משימת האבטחה הוטלה על לוחמי גדוד 9 של חטיבת הנגב, בחורים מופלאים שנודעו בכינוי "חיות הנגב". הם חדרו לשטח ההפקר, תפסו עמדות שליטה והציבו מארבים.

הקונסטליישן, מטוס תובלה כבד בעל ארבעה מנועים, שנחת על המסלול הפרימיטיבי, היה אטרקציה של ממש, שמשכה סקרנים מכל האזור, בהם פלמ"חניקים ואנשי הקיבוצים. מעבר לכל, הם באו כדי לומר תודה מקרב לב על האספקה והציוד לתושבים וללוחמים, שהייתה עבורם כחמצן לנשימה.

בתחילת ספטמבר 1948, חטיבת יפתח כבשה את המשלטים תל אל-מוליחה, תל אל-קונטרה, תל אל-נאג'ילה וחירבת מאחא, וחיקקה את תחושת הביטחון של הכוח המוצב בשדה. תחושה זו התחזקה עם תחילתם של הפטרולים הקבועים סביב השדה. מטוסי

התובלה המשיכו לנחות בשדה באין מפריע, בקצב של חמישה עד שמונה מטוסים ללילה, על אף שבמרחק קילומטרים ספורים משם התנהלו קרבות-קרקע עזים עם הצבא המצרי.

מבצע אבק הוכתר בהצלחה, במידה רבה הודות לאנשי התחזוקה שעמלו ללא הפוגה על שמישות המטוסים. רוב המכונאים היו ללא ניסיון תעופתי קודם, ואת הכשרתם המקצועית רכשו מעבודתם במוסכי רכב או מלימודיהם בבתי-ספר מקצועיים בתל-אביב, דוגמת **מקס פיין**, **מונטיפיורי** ואחרים. אך כולם כאחד היו מסורים בלב ונפש לעבודתם.

אבק הנגב אכל במטוסים בכל פה, והניסיון הדל של המכונאים לא תמיד עמד להם כדי לטפל כראוי במטוסי מלחמת-העולם השנייה המיושנים. המראת המטוסים לנגב הפכה מסוכנת יותר ויותר, אך איש לא העלה בדעתו להפסיק את המבצע בטרם עת. **במבצע אבק** פעלו תשעה צוותי אוויר. לא אחת יצא אותו צוות למספר טיסות באותו לילה. אין פלא שצוותי האוויר נחתו בשדה דב באפיסת כוחות, ונרדמו ברכב שהסיע אותם למלון בתל-אביב.

בשעות הערב הוסעו שוב לעקרון והמריאו לשדה המאולתר ברוחמה. רבים מהם העידו מאוחר יותר, שהטיסות לנגב היו קשות יותר מהטיסות לאירופה. צוותים שחזרו מאירופה החליפו מטוס בעקרון והמריאו מייד לנגב. המפגש בין טייסי מח"ל ולוחמי הפלמ"ח, יצר הווי מיוחד במינו, שמילא למח"לניקים את המצברים. הם לא חדלו להתפעל מהנחישות ומכושר העמידה של הלוחמים יפי הבלורית והתואר.

טכנאים האיטלקים שלפו שפנים מהלול

ב-7 בנובמבר 1948 הודיע מפקד חיל האוויר, האלוף אהרן רמז, על ההחלטה להקים בבסיס עקיר יחידת אחזקה אווירית, שתשרת את החיל שזה עתה הוקם. היחידה (יא"א 22) החלה לפעול ב-6 במרס 1949, ולמפקדה הראשון מונה מאיר סטול.

יא"א 22 תוכננה לבצע בדיקות מקיפות למטוסי החיל, כולל שיפוץ כללי אחרי 400 שעות טיסה. אנשי יחידה האחזקה האווירית בטיסת 216 גם קלטו את המטוסים שנרכשו מחו"ל, הרכיבו אותם וביצעו את טיסות המבחן. במקביל, הוקמו מחסני חלפים שמישים, מחלקות לשיפוץ אביזרים וחלפים, מכשירים, אלקטרוניקה, מכשירי קשר. יחידת האחזקה סבלה ממחסור בכוח-אדם טכני מיומן, ולכן הוחלט במיפקדת חיל האוויר לניס ברומא כ-70 בעלי מקצועות טכניים תעופתיים, שרכשו ניסיון מעשי בחיל האוויר האיטלקי. יהודה פישמן (לימים, בר) נשלח לרומא, וערך שם מבחני מיון למועמדים.

התגבורת האיטלקית הגיעה לעקיר, היום תל-נוף, בשתי קבוצות, ושוכנה בצריפים שהצבא הבריטי השאיר מאחור (שנים מאוחר יותר שימשו אותם צריפים למגורי משפחות המשרתים בטיסת. אני עברתי לשם עם משפחתי בשנת 1958). סביב הצריפים הקימו האיטלקים לולים בהם גידלו תרנגולות ושפנים, כדי לספק את הבשר לתפריטם. הם ביטלו בעצמם את ארוחותיהם, בעיקר פסטות ותבשילי בשר.

ראש מחלקת ההנדסה בבסיס היה המהנדס יעקב (פדיה) פיאטלי, יהודי יליד איטליה, שמצא שפה משותפת עם המכונאים ואנשי התחזוקה האיטלקים. אגב, אותו פיאטלי נהרג באוגוסט 1957, בנסיבות טראגיות. כשעמד לתומו בתור לקניית כרטיסים לסרט בקולנוע **צפון בתל-אביב**, הוא נקלע לשוד מזויין, שבמהלכו נורה למוות.

סמל-ראשון זיכרמן היה ראש צוות שיפוץ מנועים והרכבת הספיטים במוסך 3. קרל דויטש, מנוען ואיש-מקצוע מעולה, ייצר חלקים וחלפים למנועי מרלין של הספיט. מלך מוליסטר, הממונה על סדנת המנועים, עסק בתיאום ובשיפוץ מנועים למטוסי-הקרוב ומנועים רדיאליים למטוסי **הרוורד ולמבצרים המעופפים B17**. האיטלקים השתלטו על כל התחומים המקצועיים, שעמיתיהם הישראלים לא התנסו בהם, ועשו עבודה יסודית.

שאל זאכי, שצבר ניסיון בשיפוץ מנוע מרלין בשרונה, המשיך במלאכה זו גם בעקיר. הוא וזבלוצקי טיפלו בתקלות מסוכנות שנתגלו במהלך השיפוץ. מאיר סטול, מפקד יא"א 22, דרש לייבא עוד אנשי-מקצוע מאיטליה, לתקופת ביניים עד שובם של הישראלים שנשלחו להשתלמות ב**ספארטן**, אוקלהומה.

באוגוסט 1949 נקנו 80 מנועי מרלין מדגם 66. זאת, כיוון שאנשי סדנת המנועים כרעו תחת עומס העבודה. חלקים ממנועים אלה נשלחו לשיפוץ באיטליה.

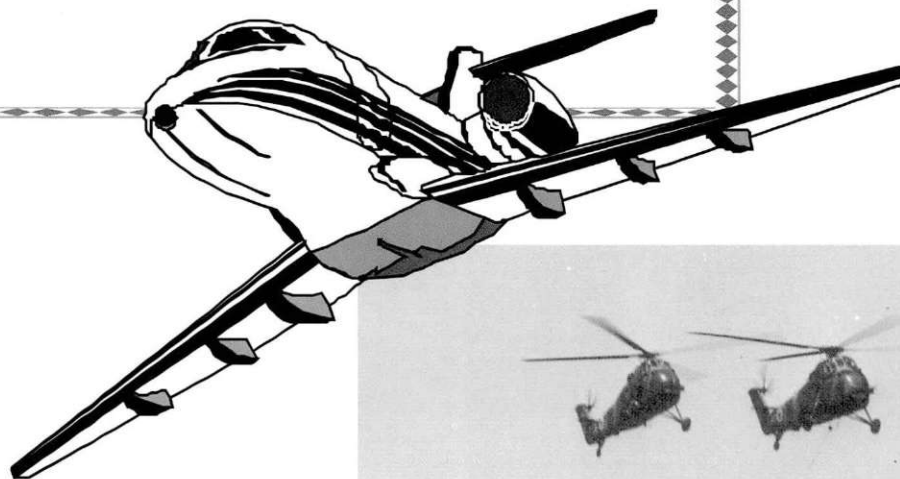
בטיסה חזרה צפונה הועמסו המטוסים בחבילות של לוחמי חטיבת יפתח. החבילות, שעל כל אחת מהן צוין משקלה, היו ארוזות היטב וסודרו בבטן המטוס לפי פיזור עומס נכון. יחידת ההעמסה של אנסלם, שפעלה בשדה עקרונ, שקלה כל חבילה לפני העלאתה למטוס. השקילה הרגיעה את צוותי המטוסים, שחששו מתקלות עקב מטען-יתר.

בליל ה-7 בספטמבר 1948 ביצעו חמישה מטוסי תובלה לא פחות מ-13 טיסות בזו אחר זו, והעבירו 81 טון ציוד ומזון. נפח כולל זה היה מעל המתוכנן וגבוה בהרבה מהיעד שהציב מוניח מרדור. בליל ה-9 בספטמבר הועברו מעל אלף טון אספקה לנגב. בסיכום, הוטסו לנגב 1008 טון ציוד ומזון ו-621 נוסעים. מהדרום נשלחו צפונה כ-120 טון ציוד ו-1764 נוסעים. עם סיומו המוצלח של מבצע אבק, יכלו הטייסים ואנשי הלהק כולו לנשום לרווחה אוויר נקי.

באותה עת הכשירו הטרקטורים ברוחמה מסלול דמה, שהיה מרוחק במקצת מהמסלול האמיתי, על-מנת להטעות את מטוסי האויב, למקרה שיחליטו לתקוף את השדה ביום. מסלול נוסף, שנקרא אבק 2, הוכשר ליד קיבוץ נחל עוז, הגובל ברצועת עזה ובו נחתו מטוסי התובלה עם אספקה וציוד לחימה. הטיסות לאירופה נמשכו בקצב איטי, וכך גם הטיסות לנגב. ממוצע של שתיים-שלוש טיסות בלילה.

הנשיא הגיע במטוס תובלה

להק תובלה אווירית עשה את עבודתו נאמנה ושימש כערש לידתה של חברת אל-על. מטוס סקיימסטר DC4 של הלהק הוא שהביא את חיים וייצמן, נשיא המדינה הראשון, מאנגליה לישראל, ב-29 בספטמבר 1948. הדיילות הושאלו מחיל האוויר, ולצורך הטיסה ההיסטורית הוכנו סמלים ותלבושות ועל גופו של המטוס נצבעו סימניה הראשונים של חברת התעופה.



סיקורסקי S58

טייסת 101, הקרבית הראשונה

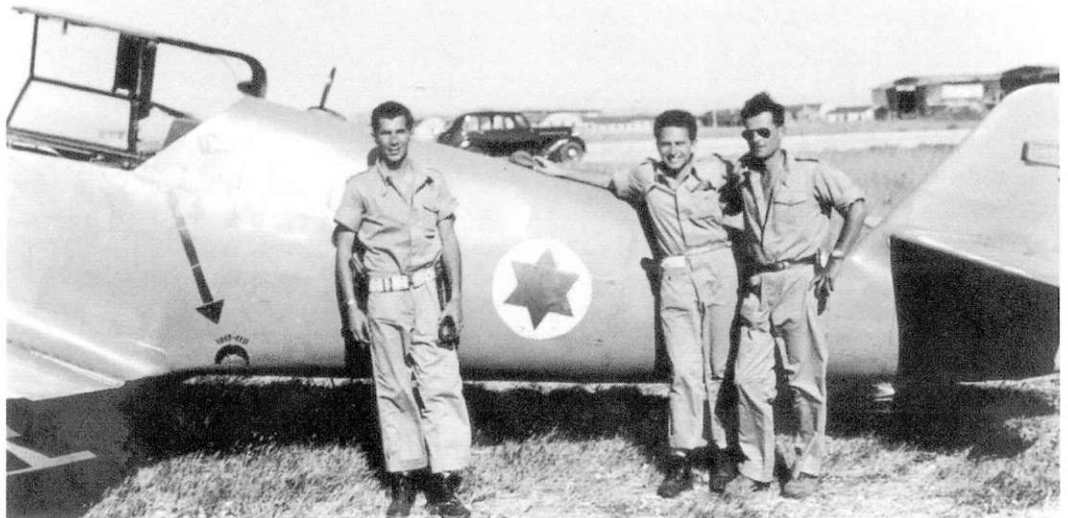


הרי אקסלרוד ועזר יצמן באוטר

חיל האוויר שזה אך הוקם, היה מחוץ לוויכוח סביב פירוק הפלמ"ח; טייסי הפלמ"ח נקלטו בחיל כבר מראשית הקמתו. טייסת א' פוצלה בין המטוסים הרבים והשונים של החיל. טייסי הפלמ"ח, גם אם הפגינו אומץ-לב רב במלחמת השיחור, עדיין היו מיעוט מבוטל בהשוואה לטייסי מח"ל, מבחינה מספרית ואיכותית כאחת. מתנדבי חו"ל הביאו עימם ניסיון אווירי וקרבי עשיר, שרכשו בשירותם הצבאי בארצות מוצאם.

ליד ערש לידתה של טייסת 101 לא ניצב, איפוא, שום פלמ"חניק. גם שלושה מארבעת הישראלים שצורפו לטייסת, היו בעלי רקורד טיסות דל

מפקד הטייסת מודי אלון, והטייסים ליכטמן ולנרד



ביותר, אותו צברו במסגרת הקלוב לתעופה. הארבעה היו דניאל שפירא, ישעיהו גזית, ישראל (טיבי) בן-שחר ומרדכי פיין. האחרון עבר קורס טייס באיטליה ונשלח לצ'כיה, להשתלמות על מסרשמיט וספיט. שפירא ופיין (לימים, מוטי הוד, מפקד חיל האוויר) השתתפו בטיסת מבצע ולוטה.

גידי ליכטמן



בשלושת מחזורי קורס טייס הראשונים בחיל האוויר, לא היו נציגים של מחלקת הטייס בפלמ"ח. המחזורים הבאים הורכבו מצוערים, שרובם ככולם הכירו את דור הפלמ"ח רק מהסיפורים.

המבקש לתעד את תולדות חיל האוויר הישראלי, יוכל, במידה רבה, להסתפק בתיאור מעלליה של טייסת 101, טייסת-הקרב הראשונה של החיל. מהטייסת הוותיקה נותרו כיום מספרה, סמלה ומורשת הקרב של מייסדיה. חלקם פרש זה מכבר משירות פעיל, חלקם הלך לעולמו. הנותרים מתרפקים בערגה על זכרונות הימים ההם.

הימים היו ימי מלחמת השיחור. מטוסי האויב שנהנו מעליונות אווירית מוחלטת, הגיחו באין מפריע להפצצת העורף וזרעו הרס וחורבן. מפקד חיל האוויר, האלוף אהרן רמז, ייחס חשיבות עליונה להקמתה של טייסת-קרב עברית. הוחל בגיוס מקיף של טייסים, נוטסים, מטילנים,

מקלענים, אלחוטאים ונווטים, בוגרי מלחמת-העולם השנייה. עשרות מתנדבים, יהודים ולא-יהודים, מארצות-הברית, אירופה ודרום-אפריקה, השאירו מאחור את משפחתם ונחפזו להגיע ארצה. עיקר תרומתם התבטאה בהנחת היסודות לבניין העוצמה האווירית של ישראל. הם לחמו כאן בחיילות ובחירוף נפש, וחלקם שילם על כך בחייו.

לצורך איוש טייסת-הקרב הראשונה גובשה קבוצה נבחרת של טייסים, שכללה ישראלים ששירתו בפלמ"ח ובחברת אווירון, ולצידם מתנדבי חו"ל יוצאי חילות האוויר של ארצות-הברית, רוסיה ודרום אפריקה. חבורה זו יצאה במאי 1948 לבסיס זאטיץ בצ'כיה, לקורס-ההסבה הראשון למטוסי מסרשמיט. על הקבוצה נמנו:

מרדכי קליבנסקי (אלון), לימים מפקד טייסת 101 שנפל במלחמת השיחרור; יעקב בן-חיים, לימים מפקד כנף 4; פנחס (פיניה) בן-פורת; סנדי ג'ייקובס; נחמן המאירי; יצחק הנסון; עזר וייצמן, לימים מפקד חיל האוויר; אדי כהן, שנהרג בגיחה הראשונה של מטוסי מסרשמיט במבצע "עד הלום"; לו לנארט, מוביל רביעיית התקיפה הראשונה במבצע "עד הלום"; מיכאל (מישה) קנר; רובי רובינפלד, שצנח לים מול כפר ויתקין; כתריאל גרינשפן; יצחק וולוביץ; אברהם יפה, לימים מפקד בח"א 8; לוי שדה; גרשון ויטרופ; ארנון ליפקין; נתן נוביק (נבות), לימים מפקד טייסת 103; אליעזר שפיבק (רונן), לימים מפקד טייסת 115, טייס ב-103 וטייס באל על; מוטי הוד, לימים מפקד חיל האוויר; ישעיהו שוורצמן (גדית), לימים מפקד בח"א 8 ואוויר 5; טיבי בן-שחר, לימים טייס ניסוי בתעשייה האווירית; דני שפירא, לימים טייס הניסוי הראשי בתעשייה האווירית.

בחודשים יוני-ספטמבר 1948 התקיים באותו בסיס קורס שני לילידי צ'כיה ששרדו את מלחמת-העולם השנייה, ובו השתתפו:

הוגו מייזל (מרום), לימים מפקד טייסת מוסקיטו 110; יואל קוסטה, שנהרג בטיסת 105; מילאן



הצוות שירד לשדה תימן עם טייסת 101 הנגרים בנקודת הפיזור בשדה תימן



1948רמת דוד



מטוס CB של טייסת 101

פינק; יהודה מונק; לדיסלאב (לאדיה) שיוביץ, שנהרג בטיסת מבחן של מטוס-הקרב הסילוני אוראנן; ג'ו פלצ'אק (אלון), שנהרג בתקרית ירי בוושינגטון; מאיר פישר (שפר), לימים מדר"ר טייס בסינגפור; מילוש ילינק; לב ברנשטיין (לולק); ארווין פדר; הרמן לאופר; ירז' מוסקוביץ; שון קורט; לדיסלאב קפקא והרברט קרט (לימים, חנוך קרת).

קורס-הסבה שלישי נערך בחודשים ספטמבר-דצמבר 1948, בו השתתפו:

יעקב בן-חיים, מנחם ברנשטיין (בר), אהרן קאופמן (געתון), צבי זיבל, אליהו פיינגרש (אייל), ישעיהו בודילובסקי, פרץ גרוסר, אריה ריטרמן (רותם), צחיק בודניק (יבנה) ונחום בירנבאום (בירן)



צוות מכונאים של B-17 רמת דוד

אלה חניכי קורס טייס מס. 1 באיטליה (1948): עמוס אבני, ירוחם ורהפטיג (אמיתי), דב ארליך, זאב בילו, נחום דגני, ישראל הריס, מנפרד כץ, זאב לונדנר (לירון), מפקדה הראשון של טייסת 140, סגרה, שמעון קושבניק (קדר), פוסי רצ'קובסקי ומשה מלניצקי (תדמור).

אלה חניכי קורס טייס מס. 2 באיטליה: יוסף אדומי, מאיר אידלמן, הנרי לוינסון (לימים, אורי איילון), יקותיאל אלטמן (אלון), אריה אלוף, דן ארבר (לימים קברניט אל על), שאול ארלזורוב, עמנואל בנבנשיתי, אברהם בראון, רפאל גולדמן, אברהם גולדרייך, אשר גרסון, שמעון האזה, יהושע הלפט, מיכאל חלמר (חלמיש), אברהם יודנפורינד (יודפת), סמואל יום-טוב, שלמה ירקוני, זאב שניידמסר (להב), משה לוריא, פנחס לרנר (נאור), גדעון נהרי, יחזקאל סומך (לימים, מפקד כנף 1 ובית-הספר לטיסה), ארמונד סיגלה, עזריאל טרייביש (עינב), סעדיה פיטשון, אלכסנדר פייבוש, גרשון קמיל, משה רייכבר, שלום רקיר (טייס מוסטאנג שנהרג), יגאל שטרן, ניסים שמואלי, יחיאל שנל, מנחם שפיגלמן, אריה שקולניק (לימים קברניט אל על) ואליעזר תמרי.

בחודשים יוני-אוגוסט 1948 נשלחו עוד כעשרים טייסים לקורס הסבה למסרשמיט, רובם אנשי מח"ל: רודי אוגרטן (לימים, זאב כרמי, מפקד כנף 1 בין השנים 1949-1951), סטנלי אנדרוס, סיד כהן (מפקד טייסת 101 אחרי מודי אלון), ליונל מוריס בלוך, סיד אנטון, רודי פינקל, מייק פלינט, ליאון פרנקל, אלפרד פרימן, כריס מני, מוריס מן וקלמן גולדשטיין (כולם אנשי טייסת 101), ג'ורג' ליכטר (איש טייסת 101, מדריך בבית-הספר לטיסה בעקרון ובסנט ג'ין), גדעון ליכטמן (טייס-קרב בחיל האוויר האמריקני ומאוחר יותר בטייסת 101), גורדון לויט וסירל הורביץ (שניהם עובדי מטה חיל האוויר ברחוב הירקון).

מטוסי אויב שהושמדו על-ידי טייסי טייסת 101:

- * שתי דקוטות מצריות הופלו על-ידי מודי אלון מעל תל-אביב.
- * מוסקוויטו בריטי שהיה במשימת צילום, הופל על-ידי וויין פיק
- * חמישה ספיטים בריטיים יורטו בדרום הארץ
- * דקוטה בצלע הסופית לנחיתה בשדה אל-עריש, הופלה על-ידי רודי אוגרטן.
- * רפיד הופל ליד גשר בנות יעקב בצפון, על-ידי גדעון ליכטמן.
- * ארבעה ספיטים הושמדו מאש נ"מ מהקרקע 2 משדה ת"א, עקיר, אשקלון.
- * שישה מטוסי פיאט מצריים הופלו, שניים מהם על-ידי רודי אוגרטן מעל אל-עריש.

דקוטה. כרטיס ביקור

הגדרה: מטוס תובלה דו-מנועי, דגם דאגלס C47

מנועים: פראט אנד וויטני R18301. הספק של 1200 כ"ס לכל מנוע

ארץ ייצור: ארצות-הברית

מוטת כנפיים: 28.95 מטר

אורך גוף: 19.64 מטר

גובה: 5.16 מטר

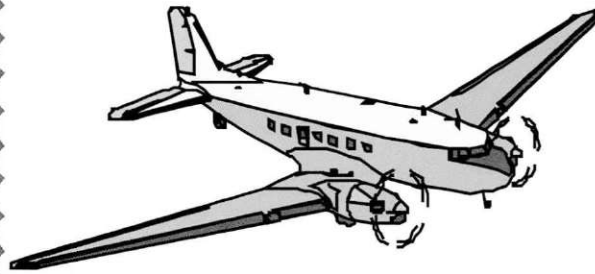
מהירות טיסה: 370 קמ"ש

סייג רום: 7000 מטר

טווח טיסה: 2400 ק"מ

משקל ריק: 7700 ק"ג

משקל מירבי: 14,900 ק"ג



הדקוטה נחשבת לאחד מפלאי התעופה המודרנית. עד היום, שבעה עשורים לאחר ייצור האב-טיפוס הראשון (1933), ועוד 15,000 מטוסים שיוצרו מאז, ניתן עדיין למצוא כמה מאות דקוטות בשירות פעיל, הממריאות ונוחתות במקומות שונים בעולם. קיימים מטוסים חדישים, אך דקוטה מוחלפת בדקוטה. ניתן לייחס זאת למספר גורמים: מחיר התחלתי נמוך למטוס, הוצאות תיפעול נמוכות (כ-400 דולר לשעת טיסה) ואמינות גבוהה ביותר.

הדקוטה הציבה ציוני-דרך בתולדות התעופה האזרחית והצבאית גם יחד. במלחמת העולם השנייה היא שימשה להטסת דאונים עם חיילים. היא נפגעה מברקים או מקליעי מטוסי-קרב של האויב, וברוב המקרים נחתה בשלום.

את חיל האוויר הישראלי שירתה הדקוטה בנאמנות במשך 53 שנים, משנת 1948 עד שנת 2001. במלחמת העצמאות הגיעו לארץ שני מטוסי דקוטה מדרום-אפריקה, והיוו את הבסיס לטיסת התובלה בחיל. המטוסים נרכשו והוטסו על-ידי קלוד דובאל ובוריס סניור. בין יתר המשימות שהוטלו על הדקוטה בטיסת התובלה: הדברת ארבה, הורדת גשם, הפעלת רמקולים במלחמת קדש, פיזור כרוזים במלחמות, סיוע לכוחות קרקע והצנחה.

משה סגל תיכנן עגלה שאיפשרה להטיל פצצות כבדות של 100 ק"ג. בחרטום הדקוטה הותקן מכ"ם אמריקני SPA4 לגילוי אוניות ומטוסים. כמו כן הותקן ג'יפ להצנחה וסירות קייאקים.

ב-29 באוקטובר 1956, יום פרוץ מלחמת קדש, המריאו משדה עקרון 16 מטוסי דקוטה ובבטנם מאות לוחמי צנחנים בפיקודו של רפול, אל מעבר המיתלה בסיני. מפקד הטייסת, יעקב אבישר, פיקד על ההצנחה והטייסת יעל פינקלשטיין הייתה בין הממריאים למבצע. לאחר סיום משימת ההצנחה, המשיכו הדקוטות לסייע לכוחות הקרקע, בפינוי נפגעים, הצנחת אספקה ולוחמים רעננים לחזית.

להלום במצרים "עד הלום"

בשעות הערב של ה-29 במאי 1948 המריאה רביעיית מטוסי **מסרשמיט** למשימת תקיפה בדרום, שנודעה בכינוי "עד הלום". הטייס המוביל היה לו לנארט, מודי אלון מספר 2, עזר וייצמן מספר 3 ואדי כהן מספר 4. מספר שעות קודם לכן התקבל באוהל המבצעים מברק מוצפן, ובו הוראה לחמש את המטוסים בארבע פצצות של 70 ק"ג כל אחת, עם מרעומים להפעלת הפצצה ברגע שפגעה במטרה. התותחים חומשו בפגזי 20 מ"מ, מכונות-הירייה בכדורי 13 מ"מ. לא בוצע כל ירי ניסוי לפני ההמראה, והכל סמכו על החמש הצ'כי, שאמר שהכל נבדק ונמצא תקין, כולל הסינכרון המכני של מכונות-הירייה.

התוכנית המקורית הייתה הפצצת שדה אל-עריש, ממנו המריאו המטוסים המצריים להפצצות על ערי ישראל, והשמדתם בעודם על המסלול. אך לנוכח התקדמותו המהירה של טור צבאי מצרי בן כ-500 כלי-רכב לעבר צומת אשדוד, שונה היעד. החשש היה כי הכוח המצרי יפרוץ למרחב רמלה-לוד, יתאחד עם כוחות הליגיון הירדני בלטרון, והכוח המשולב יפלוש ללב הארץ.

לו לנארט נזכר שיש להכין דרגות לטייסים למקרה שיפלו בשבי. מייד אילתרנו דרגות חומות עם פס כחול ואף ענדנו אותן לארבעת הטייסים ממש לפני ההמראה. כשערכתי ביקורת מערכות במטוסו של לנארט, יכולתי לראות עליו שהוא דרוך כמו קפיץ, למרות שניסה להעמיד פני אדיש. הוא לעס מסטיק, בדק את מד הגובה, הציץ בשעונו, לבש את הכפפות, הידק את בורג החיכוך של המצערת, הניע את ההגאים ימינה ושמאלה, תוך שהוא מלכסן מבט למאזנות. אחר כך לחץ ברגליו על דוושות ההיגוי, פעם ברגל ימין ופעם ברגל שמאל. העיף מבט חטוף נוסף בשעונו וביקש להתניע. המתנע האינרציאלי היה מותקן ליד תא הטייס מלפנים. תקעתי את ידית ההתנעה מצד שמאל וסובבתי בכל כוחי, עד שמהירות המתנע התאימה להתנעה. לו סימן בהרמת יד שהוא מוכן, ואז משכתי את ידית המצמד. להבי המדחף החלו להסתחרר, המנוע פלט סידרת שיעולים והופ, ההתנעה הצליחה. ממקום עומדי על הכנף שלפתי את ידית ההתנעה, רכנתי לעבר תא הטייס ושירבבתי את ראשי פנימה. לו האיץ את סיבובי המנוע על-ידי הזזת ידית המצערת קדימה. מחוג שעון הסיבובים ריצד סביב הסיפורה 1200. שעון לחץ השמן הראה שהכל כשורה. למרות הרעש מחריש האוזניים, יכולתי לשמוע את נהמת ההתנעה של מטוס נוסף ומיד אחריו המטוס השלישי והרביעי.

המנוע התחמם מספיק להרצת עומס. לו המשיך בהזזת המצערת קדימה והגיע ל-3000 סיבובים בדקה. ענן אבק התרומם בירכתיו, וסיחרר שיחי דרדר וקוצים. לאחר שביצע בדיקה של נפילת סיבובים, שהייתה לשביעות-רצונו, סימן לי לסלק את הסדים מתחת לגלגלים. המטוס החל מתנהל לעבר מסלול 27 שפנה מערבה. בשעה 19.45 ניתקו גלגליו מהקרקע. שלושת המטוסים האחרים המריאו אחריו בהפרשי-זמן קצרים.

רביעיית המטוסים צללה לעבר ריכוזי הצבא המצרי, ורוקנה עליהם את מטען הפצצות. הדי הפיצוצים הגיעו עד עקרון. כעבור כרבע שעה נחתו שלושה מארבעת המטוסים בבסיסי. מטוסו של אדי כהן, איש מח"ל מדרום-אפריקה, נפגע מאש מהקרקע והתרסק. אדי היה הטייס הראשון של חיל האוויר שנפל בפעולה צבאית. איש משלושת טייסי המבנה ששבו בשלום לבסיס, לא ידע לומר בוודאות מה קרה לאדי כהן. מטוסו פשוט נעלם מעיניהם. הוא עצמו גם לא דיווח בקשר האלחוטי על תקלה. ההשערה הייתה, כי קליעי מכונת-הירייה שלו פגעו במדחף המטוס וגרמו להתרסקותו. פרט לאובדן החיים המצער, ההתקפה של טייסת 101 על הטור המצרי הייתה מוצלחת ביותר.

אלפי שנים קודם לכן, לא הרחק מאשדוד, הרג דוד את גוליית הפלישתי. הטייסים אשר היכו את טור השיריון המצרי השועט לעבר מרכז הארץ, כמו אמרו למצרים: "הגעתם עד הלום וזהו. מעתה נלחם בכם גם באוויר!" התקיפה האווירית ניחתה על המצרים בהפתעה מוחלטת. בחניון המשוריינים ליד "עד הלום" הורגש בילבול, ועוד באותו ערב התקבלה הפקודה לסגת דרומה.

מהרביעייה שהמריאה להפצצה נשאר שני **מסרשמיטים** שמישים בלבד, אחרי שכנף מטוסו של מודי אלון נפגעה והמטוס יצא זמנית משימוש. עובדה זו לא הפריעה להם להמריא למחרת היום, ה-30 במאי 1948, למשימת תקיפה של משטרת עיראק-סידאן (כיום, "מצודת יואב", אתר זיכרון לחטיבת גבעתי). עזר וייצמן ורובי רובינפלד, שאחזו בהגאי המטוסים, צלפו על הכוח המצרי שישב במשטרה והמשיכו משם לתקיפת טור השיריון הירדני-עיראקי, שיצא מטול-כארם לעבר נתניה והפגז את כפר יונה. עזר ורובי הורידו את הפצצות, 70 קילו כל אחת, על תחנת הרכבת בטול-כארם, שהייתה בסיס היציאה של הטור. על השיריונים צלפו בתותחיהם. בניחת ההפצצה השנייה נפגע מטוסו של רובינפלד והחל לבעור. רובי לא איבד את העשתונות, היפנה את המטוס הבורע מערבה, באזור כפר ויתקין, ורק לאחר שוידא כי המטוס יתרסק בלב ים, צנח ממנו.

הוא עלה לחוף והחל לצעוד לעבר שערי היישוב. כשהבחין בחקלאי מכפר ויתקין פרץ בצעקות "שאבעס! גפילטע פיש!" (שתי המילים היחידות באידיש שידע), כדי להבהיר שהוא טייס יהודי ושלא יעשו בו שפטים. הוא זכה לקבלת-פנים חמה של החקלאים שנקבצו ובאו למקום, ובערב חזר לטייסת עם הסיפור העסיסי.

השביתה הגדולה

באוגוסט 1948 הכריזו צוותי התחזוקה של טייסת 101 בשדה חצור על שביתת רעב, אבל לא מהסוג המוכר לנו כיום. הרקע: התפריט הדל שעליו נאלצו להתקיים - לחם, ריבה, זיתים ותה לארוחת הבוקר (הטבח היה נוהג לומר לנו: "שבעה זיתים זה כמו שאכלתם ביצה") ומחית תפוחי-אדמה תפלה לצהריים. כמובן שהדבר לא נעשה מתוך רוע לב. מדינת ישראל הייתה שרויה במשטר צנע וחיל האוויר היה בחיתוליו האירגוניים, אבל הבטן המקרקרת לא חיפשה הסברים.

חלק מצוותי התחזוקה היו עולים חדשים מאירופה, ניצולי מחנות הריכוז. הארוחות העלובות שכללו פרוסת לחם וריבה, הזכירו להם נשכחות מימים נוראים. היו גם כאלה שפתרו את הבעיה בכוחות עצמם. הטייסים וצוותי האוויר של שדה הרצליה, לדוגמה, היו נוסעים בלילה לתל-אביב וסועדים את ליבם באחד המלונות ברחוב הירקון. אחרים אילתרו פיתרונות מהשטח. הם פשוט קטפו בננות ותפוזים ממטעי הסביבה, וחילקו לחבריה.

כאשר נודע הדבר לקצין הביטחון של שדה הרצליה, הוא הוציא הוראה מפורשת האוסרת על קטיף. אך הוא לא הסתפק בכך, עצר

מספר חשודים
במעשה ושלח אותם
למעצר במיתקן
הכליאה המאולתר
שבבית-הארזיה. אותו
קצין התעמר גם
באנשי צוות האוויר,
ואלה החליטו ללמדו
לקח שלא יישכח. כמה
מהם ארבו לו בעת
שנסע בנ"פ לביתו,
עצרו את הרכב,
הלבישו עליו שק
והפליאו בו את
מכותיהם. הקצין
החבול הובהל לבית-
החולים ומאו לא נראה
עוד בטייסת.



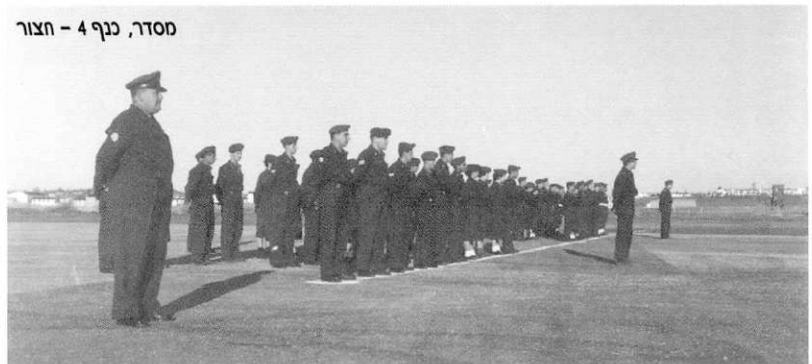
אני על הספיטפייר, חצור

צוותי האוויר, רובם
מתנדבי חוץ-לארץ,
התערבו גם בעניינם

של שובתי הרעב ולחצו להחלפת האחראי על
המטבח. קלמן טורין, שלישי הבסיס, שיכנע
את אנשי התחזוקה להפסיק את השביתה
והבטיח לעשות הכל לשיפור איכות וכמות
המזון.

מרבית אנשי התחזוקה בשדה חצור ראו
בעיסוקם שליחות לאומית, והרצון להשמיש
את המטוסים ולהחזירם בהקדם לכוננות
מבצעית, גבר בדרך כלל על שיקולים אנוכיים.
העובדה שצוותי האוויר נהנו מיחס משופר

מסדר, כנף 4 - חצור





בן גוריון בחצור

בכל הנוגע למזון, לא תיסכלה אותם. הם קיבלו באהבה את ההסבר, שהמזון המועשר נועד לספק אנרגיה לביצוע משימות מבצעיות הכרוכות במאמץ גופני ונפשי עצום. הטייס ישעיהו שוורצמן (גזית) הביע את דעתו, שבצבא אין מקום לשביתות או לתביעות לשיפור תנאי שירות. רוח הפלמ"ח אומנם נשבה, אך אט-אט נדחקו רעיונות השיוויוניות והיחד לפינה ונוצרה הסכמה שבשתיקה לאמץ את כללי הניהול המקובלים בצבאות זרים, ובמקביל, לפעול לשיפור התנאים בהתחשב במגבלות. איש התחזוקה יהודה פילפל, שתמך תחילה בשביתה, חזר בו מחשש שיועמד למשפט צבאי בעוון המרדה. בהדרגה הצטרפו אליו עובדי תחזוקה נוספים ולבסוף חזרו כולם לחדר האוכל של הבסיס בחצור. כעבור שבועיים התמנה פילפל לאחראי קו המטוסים. לאחר שלושה ימים של שביתת רעב ועבודה על המטוסים - באה השביתה אל קיצה.

מה זו נאמנות

כשאתה עובד בשירותו של אדם או גוף מסוים, מוטלת עליך חובת הנאמנות. דבר בשבחו, צדד בכל מה שהוא מייצג. זכור: גרם אחד של נאמנות שווה קילוגרמים רבים של חוכמה. אם אתה נמנה על אלה שתמיד רוטנים, משמיצים ומחפשים פגמים, אל תעשה זאת תוך ניצול מעמדך באירגון. התפטר ואז תוכל להשמיץ ולבקר כאוות נפשך. אך כל עוד אתה חלק מהאירגון (ובמקרה שלנו, חיל האוויר), אל תוציא את דיבתו רעה. אם לא תשעה לעצה זו, אל תופתע למצוא את עצמך נפלט החוצה מוקדם מכפי שציפית.

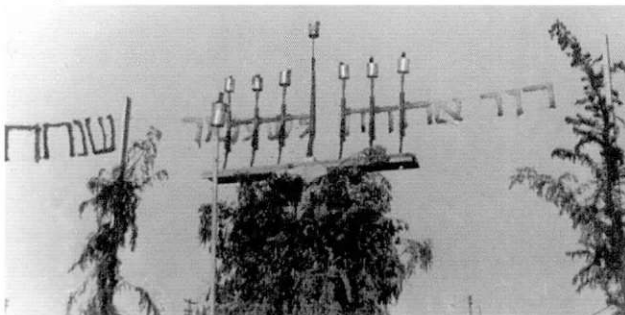


מוסטנג מוסווה ברשת



קריניצי ועזר ויצמן כמפקד כנף 4

כתובת אש, חצור



שדה התעופה רמת דוד



מסיגי גבול בשחקים



בקרת על המוסטנג ברמת דוד

הבריטים הפגינו נוכחות במרחב האווירי של ישראל, הרבה אחרי שפינו את אדמתה, בתחילת חודש מאי 1948. מטוסייהם עסקו בעיקר בטיסות תצפית וצילום בגובה רב לכל אורך המלחמה, והיה חשש שהצילומים מיועדים לשימוש האויב. בתחילת דצמבר 1948 הוזנק וויין פיק, טייס מתנדב אמריקני, עם המוסטאנג שלי, לעבר מוסקיטו בריטי שעסק במשימות צילום. פיק התיישב על זנב הבריטי ויירט אותו מעל חצור. שברי המטוס התפזרו מעל הים.

ה-7 בינואר 1949, יומה האחרון של המלחמה, עמד בסימן שני קרבות אוויר עם מטוסים בריטיים, שבהם יצאנו וידנו על העליונה. הראשון התפתח בסביבות 9.30 בבוקר, כאשר שני ספיטים ישראליים במשימת סיור מעל אבו-עגילה, בסיני, הבחינו בשישה ספיטים בריטיים הטסים לעברם. בקרב הקצר שהתפתח, הצליחו הטייסים גולדין ומקאלרוי להפיל שניים מהמטוסים, ולהבריח את האחרים.

הקרב השני היה שעות ספורות לאחר מכן. הפסקת האש עמדה להיכנס לתוקפה בשעה 14.00. עזר וייצמן, קצין המבצעים של הטייסת, החליט להזניק לאוויר שני זוגות מטוסים מעל אל-עריש, כתזכורת למצרים שמוטב להם לשמור על הפסקת האש. וייצמן עצמו הוביל את הרביעיה, ואחריו סנדי ג'ייקובס, ביל שרודר וג'ק דויל.

מעל חלוצה, לא הרחק מקו הגבול הבינלאומי, הבחין וייצמן בשמונה מטוסים חשודים, שזוהו עד מהרה כמטוסים בריטיים. בקרב האווירי הקצר, שהסתיים בתוך שתי דקות, הופלו חמישה מתוך שמונת המטוסים. בשוכם לבסיס שיחזרו הבחורים בגאווה מהולה בעצב, את מהלכי הקרב. אחד הטייסים, ביל, הלך לבאר והשתכר עד אובדן חושים. שאלתי אותו מדוע הוא כל-כך עצוב, והוא גילה לי שהספיט אותו יירט היה נהוג בידי חברו הטוב, ששירת איתו בטייסת RAF. שאלתי מדוע לא חמק ממגע עם המטוס, והוא ענה: "אם אני לא הייתי מפיל אותו, הוא היה מפיל אותי". כעבור כמה ימים חזר ביל לטוס.

בתחילת שנות ה-50, למרות ההפוגה, היו מסיגי גבול לא רק על הקרקע אלא גם בשחקים. באותן שנים לא הייתה רשת מכ"ם צפופה, שזיהתה כל חדירה למרחב האווירי של ישראל, ומטוסי האויב ניצלו את הפירצה שוב ושוב. השמירה על שמיים נקיים הופקדה בידי צופי אוויר מאומנים, שידעו לזהות את סוג המטוס הפולש. אך עד שהגיעו מטוסינו, כבר נמלט המטוס אל מעבר לגבול. במטה חיל האוויר ניסו להעריך את הסיבה לריבוי החדירות למרחב האווירי, ואחת ההשערות הייתה שמדובר בהתגרות בטייסינו הצעירים וחסרי הניסיון.

ב-17 במאי 1950 עמדו על המסלול ברמת דוד ארבעה מטוסי ספיט חמושים בפצצות, נכונים להמריא לתרגיל בצפון. הטייס המוביל היה רס"ן גרישא בראון, מפקד הטייסת, ואחריו אלי פיינגרש (אייל), אברהם יופה ומאיר רוף. ממש לפני שטיפסו הארבעה לתאיהם, הגיח מכיוון צפון מטוס ימי מדגם שורט סנדרלנד, חלף ביעף מעל השדה והמשיך דרומה. הטייסים, שראו בכך התגרות בוטה, התניעו בחופזה והמריאו בעקבותיו. גרישא התקרב למטוס הימי וסימן לו לטוס אחריו. קברניט הסנדרלנד הבריטי התעלם. אברהם יופה תבע זאת שוב, אך הסימנים המוסכמים לא עשו רושם על טייס הסנדרלנד, שהעמיד פני תם. גרישא הורה למטוסי המבנה להטיל את הפצצות לים, סימן בפעם נוספת לסנדרלנד לטוס בעקבותיו, ומשנתקל בסירוב, ירה צרור ממש לפני חרטום המטוס. הפעם המסר היה חד וברור. הסנדרלנד הוריד גלגלים והיפנה את חרטומו לנחיתה בשדה דב.

גרישא טס לעקרון, כדי לדווח על התקרית לקציני מטה חיל האוויר. שלושת המטוסים האחרים חזרו לרמת דוד. בעקרון חיכה לגרישא סא"ל פול חומסקי (קידר), ונסע איתו לשדה דב. בהגיעם לשם כבר היו בשדה הנספח הצבאי הבריטי, מפקד חיל האוויר אהרן רמז ומפקד הבסיס עזר וייצמן. עזר חיבק את גרישא ואמר לו: "כל הכבוד! שיידעו הגויים ששמינו אינם הפקר".

בתחקיר שאחרי התקרית התברר, שהמטוס הבריטי היה בדרכו מבחריין שבמפרץ הפרסי לשדה-התעופה פאיד שבמצריים. אך בגלל טעות בניווט, חדר למרחב האווירי של ישראל. הטייס הבריטי הודה באזני גרישא, כי אלמלא צרור היריות הוא היה ממשיך להתעלם מהסימנים. גירסתו אומתה והוא ושמונת נוסעיו שוחררו להמשך הטיסה.

ב-20 במאי 1950 דיווחו צופי האוויר על מטוס מסתורי בצבע אדום, שחדר למרחב האווירי של ישראל. מטוסינו הוזנקו לנתיבו המשוער של המטוס האדום באזור העיר הנבטית העתיקה כורנוב שבמזרח הנגב, אך ללא תוצאות. המטוס נעלם כלעומת שבא.

ממריאים צפונה, לרמת דוד

שדה התעופה רמת דוד



באפריל 1949, עקב צימצומים, נאלץ חיל האוויר לסגור את אחד משלושת בסיסיו. הפור נפל על שדה חצור. סוכם שטייסת הקרב 101, על ציודה, כולל מכליות תידלוק, ציוד קרקע ומכונאים, תעבור לשדה רמת דוד, צפונית-מזרחית לחיפה. המעבר נעשה בשני שלבים - כוח חלוץ לקליטת המטוסים ברמת דוד וכוח מאסף שיצא את שדה חצור לאחר המראת המטוסים צפונה.

שדה רמת דוד הוקם על-ידי Car Airodrome, חברה לפיתוח שדות-תעופה שהייתה מסונפת לחיל ההנדסה הבריטי. משרדה הראשיים שכנו בבנין סטלה מאריס, שעל הכרמל בחיפה. בניית השדה החלה ב-1941, במסגרת פרויקט ענק של הקמת 22 שדות תעופה ושמונה מינחתים. הפריסה הרחבה של השדות

והמינחתים ברחבי ארץ-ישראל נועדה להקשות על פגיעה אפשרית במטוסי RAF במתקפה גרמנית, וכן לאפשר למטוסים גיחות הפצצה נגד מטרות גרמניות באירופה.

המסלול המקורי ברמת דוד היה מעין דרך עפר רחבה, שסומנה משני צידיה ב...שורות של גידולי תירס. עיקר ייעודו היה לנחיתות חירום של טייסות הוריקן בריטיות. ביוני 1941 התמקמה ברמת דוד טייסת הוריקן 80,

לאחר שבסיסה הקבוע בשדה חיפה הופצץ על-ידי כוחות וישי. מטוסי-הקרב הצרפתיים המריאו מלבנון והמטוסים הגרמניים המריאו מהאי רודוס שבים התיכון.

הראשונים שהגיעו לשדה התעופה ברמת דוד, במאי 1948, היו אל"מ יהושע גילוח וסא"ל יהודה הלביץ. גילוח התמנה מפקד הבסיס והלביץ הופקד על התחזוקה וההתארגנות לקליטת המטוסים שבדרך. לשניהם היה ברור, שחיל האוויר זקוק לאנשי תחזוקה ישראלים כאוויר לנשימה, על-מנת להבטיח את שמישות מטוסי החיל למטרות אימונים ומבצעים.

ב-30 במאי 1949 נערכה בחצור מסיבת פרידה לרב-סרן סיד כהן, מפקד הטייסת, ערב שובו לדרום אפריקה. סיד החליט לחזור למולדתו, כדי להשלים לימודי רפואה. הוא נפרד מכולנו בהתרגשות והעביר את הפיקוד לידידו הטוב, רב-סרן עזר וייצמן. למחרת, באחד ביוני 1949, המריאו מחצור שבעה מסרשמיטים, שניים-עשר ספיטים וארבעה מוסטאנגים, צפונה לעבר רמת דוד.

טורין מפקד הבסיס, חיים לסקוב, יגאל ידן, דן טולקובסקי (רמת דוד)



כל המטוסים נחתו בשלום בבסיסם החדש ופוזרו בין הדירים (pen) שהשאירו אחריהם הבריטים. הדירים היו בנויים בצורת האות ח', כאשר הפתח פנה לעבר מסלול ההסעה.

הבריטים בנו בשדה רמת דוד שניים-עשר דירים, האנגר גדול ומוסך קטן למטוס אחד, בו אוחסן המוסקו שהגיע מאנגליה. במיתחם הדיר הראשון בכניסה לרחבה נכללו ההאנגר, בניין תחזוקה, משרד מהנדס השדה, בתי-מלאכה ומחסן טכני. היה בו גם מגדל פיקוח משני, שפעל בעיקר בטיסות לילה.

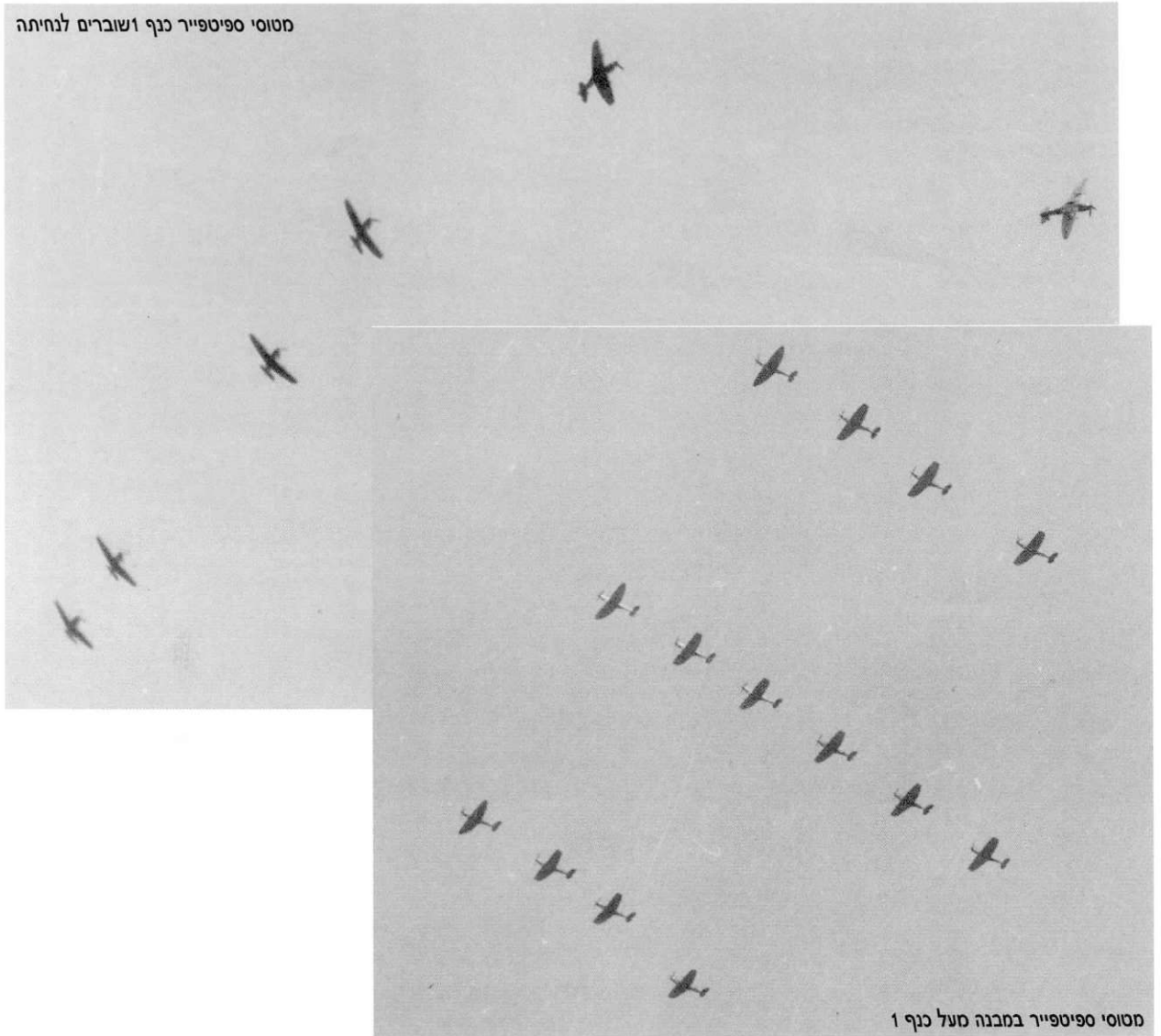
הציוד הטכני הועבר לרמת דוד במשאיות צבאיות. כללית, מחסני החלקים היו דלים בחלפים וכלי-עבודה, ועקב כך נוצרו בעיות תחזוקה מורכבות. לעיתים, לא הייתה ברירה אלא לקרקע מטוס, כדי לפרק ממנו חלפים שמישים. למטוס כזה קראנו בשם החיבה **קרימס טרי** (עץ אשוח).

מגדל הפיקוח היה ליד מסלול 27 ועליו זרקור שהותקן מאוחר יותר, כאשר המוסטאנגים ביצעו טיסות לילה. בעזרתו יכלו פקחי הטיסה לוודא שגלגלי המטוס הגיחו מתוך הכן ונגעלו למצב נחיתה. ברחבת מוסך 1 חנו מטוסים בהמתנה לביקורת או להחלפת מנוע. תחנת התידלוק בצידו המזרחי של הבסיס, נבנתה עוד בתקופת הבריטים. מבני המגורים היו למעלה, בקרבת הקיבוץ. המיפקדה שכנה בצריף, אותו חלקו מפקד הבסיס, עזר וייצמן וקצינת הח"ן של הבסיס.

בשדה רמת דוד נהגנו להתייצב למשמרת בארבע לפנות בוקר, לבצע ביקורת קדם-טיסה יומית ולהיכנס לכוננות המראה. ניצלתי את שעות הכוננות הארוכות, שהחלו עם עלות השחר והסתיימו אחרי שמונה בערב, להעשרת הידע של צוות התחזוקה שלי. לימדתי אותם מתמטיקה, אווירודינמיקה, הוראות טכניות של הטייסת ושל המטה - והכל במטרה לוודא בטיחות בעבודה ובטיסה, ובשאיפה לאפס ליקויים. בנוסף, שיפצנו ביחד את מטוס האוסטר. ניצלתי את הזמן גם כדי ללמוד טיסה. הצטרפתי לאחד הטייסים לתירגול של המראות ונחיתות באוסטר, באישור קצין המבצעים בטייסת.

טב צימרמן, מפקד טייסת הנדסה בבסיס רמת דוד בשנים 1949-1950, הגיע ארצה מדרום-אפריקה כמתנדב בתחילת מלחמת העצמאות, יחד עם חיים גרבלר, ושניהם נחתו היישר לחיקה של טייסת-הקרב 101.

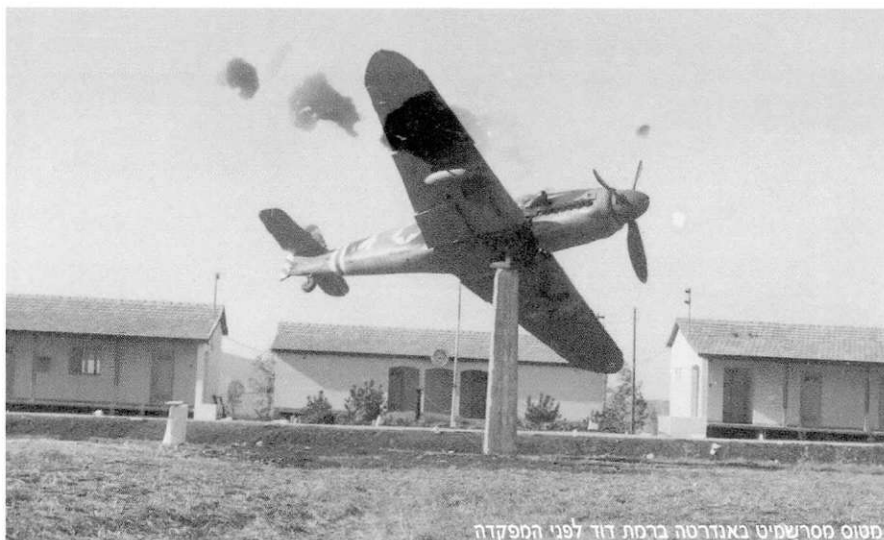
מטוסי ספיטפייר כנף ושוברים לנחיתה



מטוסי ספיטפייר במבנה מעל כנף 1

טב כונן שיתוף-פעולה איכותי ויעיל עם מפקד הבסיס, סא"ל רודי אוגרטן (לימים, זאב כרמי), שבנה תוכנית אימונים אינטנסיבית לצוות האוויר ולצוותי הקרקע. רודי, שהיה טייס מעולה, הכיר בתרומתם החיונית של אנשי התחזוקה לתקינות המטוסים ולהצלחת המשימות, וייחס חשיבות רבה לבניית עתודת תחזוקאים על טהרת הישראלים דוברי העברית. מסיבה זו הוא שלח אותי למבחני-קבלה לקורס מקצועי מתקדם בארצות-הברית.

אנחנו, אנשי התחזוקה, היינו מודעים לגישתו האוהדת והתומכת של רודי. כולנו ראינו בו טייס לוחם, אמיץ, איש אירגון ומפקד שדואג לכל פרט. כאשר הוקם מועדון הקצינים והסמלים בבסיס, כל משרת קיבל כרטיס חבר למועדון ולחדר האוכל של הקצינים, בהתאם לדרגתו. אני, כראש צוות מטוסי מוסטאנג, קיבלתי כרטיס מספר 48. הרעיון החכם של הנפקת כרטיס חבר למועדון הבסיס, היווה גורם מלכד שהעצים את תחושת השייכות ושותפות הגורל. כך, לדוגמה, אישורי חופשה ("פסים") ניתנו לחלק מאנשי הטייסת בהסכמה, כאשר כל האחרים נשארו בכוננות, מבלי לרטון או לקטר. אני זוכר שסמלת הווי ובידור נהגה לחלק כרטיסים להצגות תיאטרון, בדרך כלל לחיילים שהצטיינו במשך החודש. המצטיינים זכו ל'אפטר' נוסף, מה שהגביר את המוטיבציה אצל מרבית המשרתים, פרט לבודדים שהגיעו למסקנה כי לעולם לא יתעלו על עצמם, לכן לא התאמצו.



מוטוס מסרשמיט באנדרטה ברמת דוד לפני המפקדה



מוסטנג ברמת דוד

המוטוסים בפן שהבריטים השאירו



קונסול ברמת דוד



מוסטנג ברמת דוד

טייס 101 בכנף 1



חיים לסקוב מפקד החייל, דן טולקובסקי, וקלמן טורין, טייסי 101





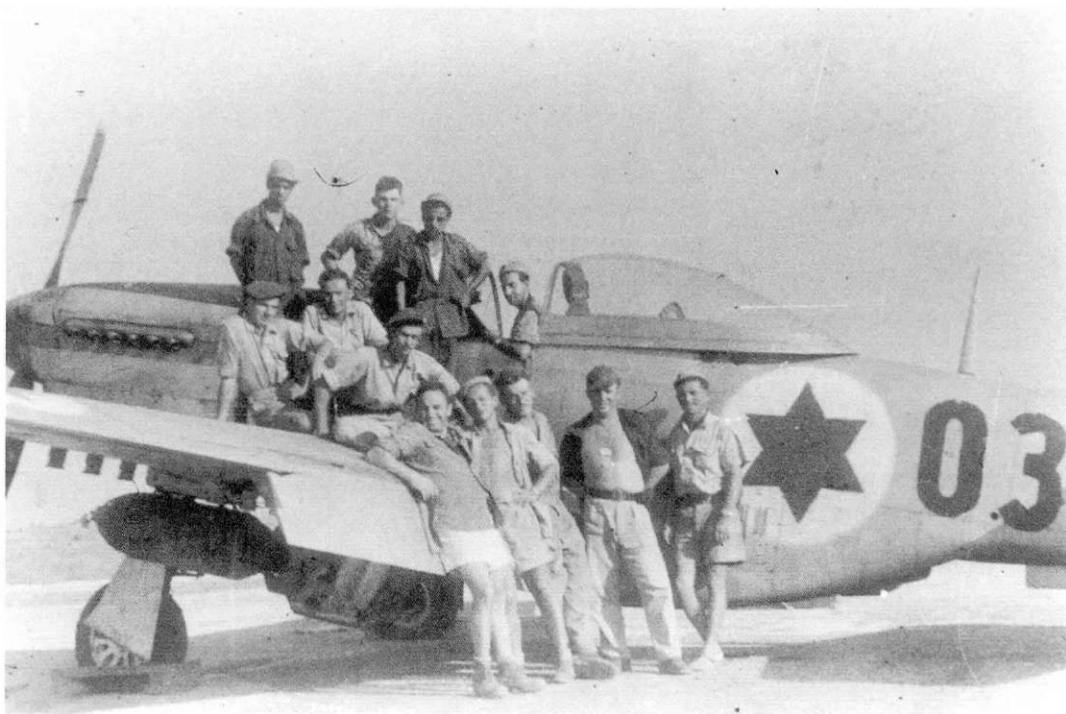
אנשי הקו על הספיט



סי פלדמן, טייס



מטוס ספיטפייר ברמת דוד



מכובאים של טייסת 101 על מטוס מוסטנג חמוש

תחזוקה לפי המודל הבריטי



מטוס מסרשמיט והימוש

התחזוקה ברמת דוד, כמו בבסיסי החיל האחרים, שאבה מידע אירגוני מחילות האוויר של בריטניה וארצות-הברית. מקורות המידע היו אנשי מח"ל וגח"ל שפעלו במלחמת העצמאות. התלות בהפעלת צוותי אחזקה והנדסה אווירונאוטית, גדלה ביחס ישר למורכבות המטוסים והציוד. המעבר מ'פרימוסים' למטוסי קרב-הפצצה שינה את התמונה לחלוטין.

לאחר שאנשי חיל האוויר התמקמו ברמת דוד, הגיעו לבסיס מטוסי האוסטר שחננו ביבנאל. רמת דוד הפכה, איפוא, בסיס-האם של טייסת הגליל. כעבור זמן לא רב התגלעו חיכוכים בין טייסי הגליל ומפקד הבסיס, והם חזרו ליבנאל.

משימות התחזוקה והאחריות שהוטלה על אנשי התחזוקה ברמת דוד היו כבדות ביותר. לכן, טרחו להגדיר את המשימות והדרגים עוד בשלב ההתארגנות בכנף, לרמות תחזוקה יומית, תיקונים ומערך ביקורת: דרג א' נועד לתת תגובה מיידית לצרכים המבצעיים. דרג ב' נועד לבצע ביקורת מטוסים לפי הוראות היצרן, ותיקונים מורכבים לאחר תאונות. מחלקת ההנדסה, שבתקופתי התפתחה בעקרון, הוגדרה כמחלקת תיכנון אווירונאוטי לפיתוח, בהתאם לצורכי החיל.

הניוד המואץ של אנשי תחזוקה מבסיס לבסיס או מטייסת לטייסת, בימיו הראשונים של החיל, נבע בדרך כלל ממחסור בכוח-אדם טכני. תחושת האחריות העמוקה לחיי אדם ולציוד יקר כאחד, שפיעמה באותם ימים בלב כולנו, תרמה רבות להתפתחות המואצת של תחום התחזוקה בחיל האוויר.

אנו, האנשים הטכניים, ראינו את התחזוקה כאחראית כדלהלן:

א. תיכנון עבודות תחזוקה לצורכי ביקורת וכמובן, אספקת זוודי חלפים.

ב. ויסות כוח-אדם טכני בהתאם לצרכים בבסיס.

ג. טיפול בבסיס או כנפי בנושאי הימוש, קשר ובקרה.

ד. טיפול בבסיס או כנפי בתידלוק מטוסים וויסות מכוניות התידלוק.

ה. ביצוע ביקורת מנע לפי שעות טיסה, או ביקורת תקופתית במועדים קצובים.

על-מנת להבטיח רצף בתחלופת כוח-אדם טכני, הוכנו הגדרות תפקידים לראשי צוותים, חמשים, אנשי אלקטרוניקה קשר ומכ"ם ומתדלקים. הדבר נעשה על-מנת להתייעל ולצמצם את טווחי התיקונים והביקורות, על בסיס האחריות האישית של ראש הצוות ואנשיו.



טוביה צימרמן (טב) במשחק כדורגל רמת דוד

בשלבי הפיתוח וההתארגנות מחדש של התחזוקה בבסיס או בכנף, היה ברור לקצינים הטכניים שאין אירגון שהוא הטוב ביותר בכל מצב. הם הבינו שאירגון התחזוקה חייב להתאים לצרכים המבצעיים והטכניים, ואולי אף הגיאוגרפיים. בזמני, הייתה פריסה של טייסות-קרב לשדות חירום כמו שדה תימן ושדה אברהם (מינחת שהוכשר כ-50 קילומטר צפונית לאילת, במרץ 1949), וזאת על-מנת לקרב את המטוסים לגבולות הרגישים. פיזור המטוסים נועד גם למנוע פגיעה אפשרית שלהם ממטוסי אויב. כל אלה חייבו את מערך התחזוקה לגמישות ולהסתגלות מהירה לדרישות מבצעיות ולמצבים משתנים.

ביציאה לשדות חירום השתמשו בקרונות פריסה מאורגנים, כמו הקרון של נוימן (שהיה בכנף 1 והועבר למוזיאון חיל האוויר בחצרים). את הקצינים הטכניים ליוותה הידיעה שיש חוקים בסיסיים לכל אירגון, המבטיחים את תפקודו היעיל וטיפולו בכל בעיה. לדוגמה, הפרדת תחומי אחריות במקצועות הטכניים השונים, כמו איש קשר ואיש מכ"ם, או קביעת מספר האנשים הכפופים לראש צוות או לקצין הטכני. קראו לזה מוטת שליטה של בעל התפקיד.

לפעמים, האירגון התגמש על-מנת להתאים עצמו לאישיות שכינה בתפקיד הטכני.

מערך התחזוקה ידע להתאים את עצמו לצרכים המבצעיים, עוד בשלבים הראשונים של הקמת חיל האוויר. מכונאים, חשמלאים, מבנאים, חמשים, מכשירנים, אנשי קשר ואלקטרוניקה - כולם עבדו כאיש אחד על-מנת להבטיח את שמישות המטוסים ובטיחות הטיסה. מעבר לכך, הייתה עזרה הדדית. מכונאים עזרו לנשקים, חמשים סייעו למבנאים וכך הלאה. מבנה מערך התחזוקה הסתמך על הדגם הבריטי, בשינויים קלים שנגזרו מן הצרכים המבצעיים. אנשי התחזוקה ראו עצמם אחראים לחייו ולשלומו של הטייס, כמו גם לביצוע המשימות המבצעיות שהוטלו עליו. הטייסים הגיעו להישגים באימונים ובמבצעים, לא מעט הודות לעורף התחזוקתי.

עבודות התחזוקה התבצעו בנקודות הפיזור של המטוסים, ב'דירים' שהשאירו אחריהם הבריטים. זאת, במטרה להקל על המכונאים, אשר תפקדו גם כמתאמים בין בעלי-המקצוע



אברהם יפה ביום ספורט, רמת דוד

השונים בטיסת. בכל דיר חנו בין שלושה לחמישה מטוסים. כאשר התעורר חשש לתקיפה של מטוסי אויב, דולל מספר המטוסים.

במסכת האימונים של צוותי האוויר בטיסת נאלצו אנשי התחזוקה להתמודד עם בעיות טכניות רבות ומגוונות, משום שהציוד והמטוסים נסחטו עד הטיפה האחרונה. אם פעילויות האימונים לא הסתיימו בפגיעה בנפש או בציוד, הרי זה הודות לשעות העבודה הרבות שהשקיעו אנשי התחזוקה.

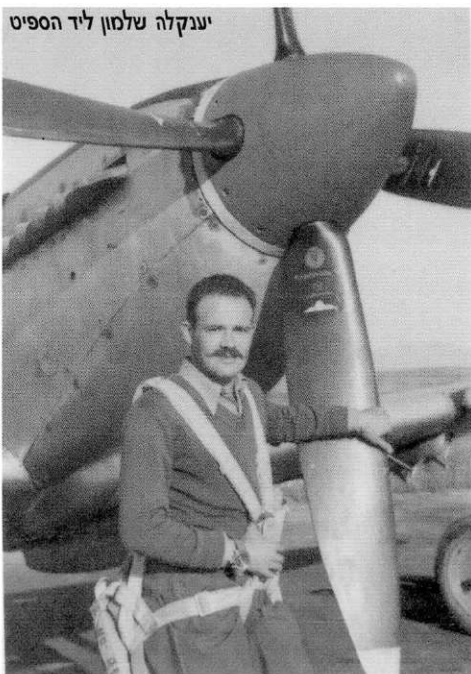
ביום-יום, צוותי הקרקע אוישו ברובם על-ידי נערים שגויסו בשלהי מלחמת השיחרור. את ההיכרות עם המטוס עליו הוצבו



בי"ס טכני בה"ד 2, 1948



מדריכים בבי"ס הטכני, 1948



יענקלה שלמון ליד הספיט

לטפל, עשו תוך עבודה מעשית ופיקוח צמוד של ראש הצוות. הבחורים הצעירים השתדלו בעבודתם וחיו את הרגע. כל רצונם היה לתרום את חלקם למאמץ המלחמתי, ובגמר שירות החובה לצאת לחיים האזרחיים. הם לא היו מודעים, או לא ייחסו חשיבות, לסכנות הכרוכות בעבודתם ובקיצורי-דרך. כראש צוות, נטלתי על עצמי להדריך, לפקח ולפקוח עיניים שהכל יעשה לפי הספר.

המכונאים היו ראשי הצוותים. הם תיאמו את ביצוע התיקונים בין כל בעלי-המקצוע והיו אחראים להחתמתם בספר המטוס. במסגרת תפקידם, הם תיכננו את מדרג המטוסים לביקורות לפי שעות טיסה. מטוסים שלא השלימו את מיכסת השעות החצי-שנתית, הופנו לביקורת תקופתית.

הניהול הטכני התחלק בין הצוותים לקצין הטכני. צוותי הביקורת תיאמו עם המחסן הטכני את אספקת החלפים והציוד הדרושים. ציוד שהורד מהמטוס עקב קילקול או בלאי, כמו-גם מנועים שהוחלפו מסיבות שונות, נשלחו לשיפוץ בי"א 22 (יחידת אחזקה אווירית) שהוקמה בשדה עקיר. 65 מנועי מרלין שנרכשו באותה עת באירופה, נשלחו לשיפוץ לאיטליה.

חבל על כל פצצה

לאחר שסיימנו את עבודת השיפוץ על האוסטר 01, השמשנו אותו לטיסת מבחן. מפקד הטייסת הטיל את המשימה על טייס מח"ל, וביקש שאעדכן אותו בדבר מגבלות המטוס ואצטרף אליו לטיסה. ערכתי עם הטייס שתי רשימות של בדיקות שיש לבצע - אחת על הקרקע קודם ההמראה והשנייה במהלך טיסת המבחן.

בבוקר המחרת ירדתי עם הטייס לדיר המוסטאנגנים והאוסטר. ערכנו בדיקות חיצוניות, התמקמנו בתא הטייסים, התנענו, ערכנו בדיקות מנוע, הגאים ומדפים (פלאפס). כל הבדיקות עברו בהצלחה. הסענו את האוסטר לעבר מסלול ההמראה, ערכנו בדיקה נוספת למנוע, קיבלנו אור ירוק ממגדל הפיקוח והמראנו.

המבחן הסתיים בהצלחה, ואף הדביק אותי בחיידק הטיסה. כשהטייס שאל אם אני רוצה ללמוד לטוס, השבתי ב'כן' נלהב. וכך, מדי בוקר היינו יוצאים לטיסה בשניים. בהמראה הרביעית כבר ביצעתי טיסת סולו. האוסטר, שהיה ברשותי ותחת פיקוחי, שימש את מפקד הבסיס, עזר וייצמן ומפקדים נוספים, בטיסותיהם למיפקדות החיל ברמלה ובשדה תל-אביב. היה זה, למעשה, ה'פרימוס' האחרון של חיל האוויר.

באחד הימים פנה אלי טב צימרמן, וביקש שנכין מוסטאנג לטיסת ניסוי של סוג חימוש חדש - פצצות במשקל חמש מאות ק"ג כל אחת. רודי אוגרטרן, מפקד הבסיס, לקח על עצמו לבצע את טיסת הניסוי. כשהמריא, אמר לעצמו שחבל לבזבז את הפצצות על סתם ניסוי, היפנה את חרטום המטוס לעבר עזה ורוקן את המטען על רכבת שחנתה ברציף.

מאוחר יותר התברר שהקרונות היו עמוסים תחמושת וחומרי-נפץ.

כל איש-מקצוע היה ברור שהוא נושא באחריות אישית לעבודתו. כאשר נתגלתה תקלה חוזרת, נערכה בדיקה מדוקדקת של כל שלבי הטיפול בה. למרות הפרדת הסמכויות, שאפנו כבר אז לשלב את המבקר בעבודה מעשית ולבנות מערך ביקורת צולב - הם מבקרים את עבודתי ואני מבקר את עבודתם. נעשה מאמץ מתמשך לשפר את היכולת המקצועית של אנשי התחזוקה, על-ידי הדרכה והתמחות בתחום מוגדר כמו הידראוליקה, אביזרים, מנועים וכדומה. כאשר נתגלו בעיות בתחזוקה נקבעו מטרות לשיפור הרמה. אומנם, המטרות והשיפורים הוכתבו על-ידי ראשי הצוותים והקצינים הטכניים. אך הם הקפידו לשתף את הצוות בהסברים ובתהליך.

הסורים בעין המצלמה

מרמת דוד בוצעו גיחות צילום אווירי רבות על-ידי שני מטוסים, ספיט והרוורד, כאשר יעדם העיקרי הם ריכוזי צבא סוריים בגבול הצפון. באותם ימים היו בעיות פנים בסוריה, ושליטי דמשק הדליפו לעיתונות ידיעות על תוכניות למלחמת נקם בישראל הצעירה. במטכ"ל לא לקחו סיכון, והקפידו לאסוף מידע יומיומי על תנועות הצבא הסורי.

נתיב הטיסה היה קבוע, פחות או יותר: נוסקים מערבה, טסים לאורך קו החוף צפונה עד מפרץ ביירות, משם פונים מזרחה, חולפים מעל צפון לבנון וחודרים למרחב האווירי של סוריה, בגובה 18,000 רגל. הטיסות נעשו תמיד בזוגות: מטוס הצילום ומטוס ליווי כמטריה אווירית. בהרוורד נעשו הצילומים על-ידי צלם אוויר, שהתמקם במושב האחורי. מטוסי הצילום נהגו לחצות את הגבול הסורי, לצלם ולחזור בנתיב אחר. סרטי הצילום נשלחו לפיתוח במודיעין ח"א 121.

ב-5 ביוני 1949 המריאו שני מטוסי ספיט, באחד טייס-הצילום גרישא בראון ובשני טייס-החיפוי יוסף כהן, למשימת צילום מעל שדה-התעופה אל מאזה שממערב לדמשק. כעבור שישה ימים המריא הצמד לגיחה נוספת, וחזר עם צילומים של תנועת הצבא הסורי בכבישים ושל שדה אל מאזה. במהלך טיסה זו דיווח כהן לגרישא על תקלה בזרימת הדלק מהמכל הרזרבי. גרישא הפסיק את הצילומים, הורה לכהן לדום מנוע ולטוס בעקבותיו במצב דאייה. הוא נחת ראשון ברמת דוד ופינה את המסלול למטוסו של כהן, שנחת אף הוא בשלום.

באמצע 1951 החל הצבא הסורי לחמם את הגיזרה הצפונית. שדות הפלחה של קיבוץ תל-קציר נשקו לגבול הסורי באזור הכינרת, וההוראה שבאה מדמשק הייתה לפתוח באש על הטרקטורים שעבדו בשדות. היריות גרמו להסלמה ולרצף תקריות גבול עם סוריה. הסורים הרחיבו את הפגזות ליישובים נוספים באזור, ואז נכנס חיל האוויר למערכה והפציץ את עמדות הארטילריה. טייסת 101 על טייסה ואנשי התחזוקה שלה, היו הנושאים העיקריים בעול הפעילות המבצעית.

דלק וסימפטיה

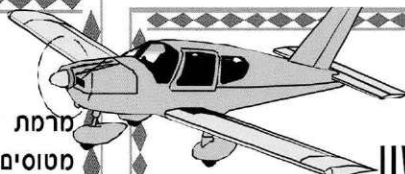
למוסקיטו הראשון

המוסקיטו היה ללא ספק מטוס מהפכני במושגי מלחמת-העולם השנייה, בשל מהירותו הרבה וביצועיו המעולים. אנחנו התייחסנו למטוס (שנבנה בחלקו הגדול מלבידים ועץ בלזה) כאל קשיש חביב שכוחו עודנו במוותניו. עם זאת, בשל גילו המתקדם, הורדה מהירות הטיסה המירבית שלו ל-350 מייל לשעה.

המוסקיטו ("יתוש") הראשון נרכש באנגליה והוטס לישראל על-ידי ג'ון הרווי, טייס בריטי מנוסה ומעולה ששימש גם כטייס ניסוי. בהתקרבו לנחיתה ברמת דוד, הבחין הרווי כי שעון מד הדלק עומד על אפס. בליט ברירה נחת בשדה חיפה, היכן שנמצאת היום המכללה הטכנית של חיל האוויר.

הבריטים היו עדיין בשדה חיפה בדרכם לעזוב לקפריסין. הם קיבלו את פני עמיתם בסבר-פנים יפות, ואף תידלקו את המטוס בדלק 100 אוקטן. למחרת בבוקר המריא הרווי לרמת דוד.

ביל כץ, אז מפקד הבסיס, קיבל את הטייס בחיבוק חם ושלח את המכונאים שידעו מה זה מנוע מרלין דגם 66, לטפל במנועים ובמטוס. לאחר מספר טיסות מרמת דוד, הועבר המוסקיטו לטייסת 216 בעקיר.



חברים שלמדו בספרטן והוצבו לטייסת 101



טייסת הקרב 101 בשנים 1949-1951

עם עזיבתם של טייסי מח"ל, הועבר הפיקוד בחיל האוויר לידי עמיתיהם הישראלים. קליטת ארבעת הטייסים הישראלים הראשונים, ב-14 במרץ 1949, סימלה את העברת השליטה לידיים ישראליות. באותה עת, טייסת 101 הייתה ממוקמת בחצור.

מפקד הטייסת היה סגן-אלוף סיד כהן, מתנדב מדרום-אפריקה, ששירת במלחמת-העולם השנייה כמפקד טייסת הוריקנים. כאשר סיד כהן חזר לארצו ללימודי רפואה, הועבר הפיקוד לידי סגנו, עזר וייצמן. יתר אנשי טייסת 101 היו: ג'ק דויל, טייס מח"ל אמריקני, שאירגן בארצות-הברית קורס תקיפה למדריכי טייסים. ג'ורג' ליכטר, טייס יהודי עם רקורד מרשים ממלחמת-העולם השנייה. ליכטר הדריך את הישראלים בהטסת מטוסי-הקרב, בקורסים שהתקיימו בצ'כיה. דני ווילטון, איש מח"ל. שימש טייס מהשורה, למרות דרגתו הגבוהה, אלוף-מישנה בחיל האוויר הקנדי.



אני ברמת דוד



קלמן טורין, מדרה ופאפא בלאו, רמת דוד 1951

ג'ון (דיזר) דנגוט, טייס מעולה בצי האמריקאי. לא-יהודי. סייע לרודי אונרטן להדריך את ארבעת הישראלים בעקיר.

ווין פיק, מח"לניק אמריקני לא-יהודי, בוגר קרבות מלחמת-העולם השנייה. בדצמבר 1948 הפיל מוסקיטו בריטי מעל חצור, בצרור של ארבעים כדורים ממקלע האפס-חמש שלו. אחרי המלחמה שב פיק לארצו ונקלט בחברת התעופה Flying Tigers ("הנמרים המעופפים"). ב-1978 נפטר ממחלת הסרטן. בקשתו האחרונה הייתה להיקבר בישראל ליד חבריו, שלחמו להקמת מדינה יהודית.

Flying Tigers הטיסה את ארונו לישראל וחיל האוויר דאג לסידורי הקבורה בבית-העלמין בחיפה.

עזר וייצמן, שהיה באותה עת שר הביטחון בממשלתו של מנחם בגין, השתתף בהלוויה ונפרד בהצדעה צבאית מהטייס עליו פיקד חצי יובל קודם לכן. את חיל האוויר ייצג סגן-אלוף אביו בן-נון, לימים מפקד חיל האוויר ונשיא עמותת חיל האוויר.

רודי אונרטן (לימים, זאב כרמי), מח"לניק יהודי, השתתף בקרבות האוויר נגד הגרמנים במלחמת-העולם השנייה, הופל, נלקח בשבי הגרמני, נמלט לאנגליה ושב לטייסת המוסטאנגנים כדי להמשיך במלחמה. אנשי התחזוקה ממש העריצו אותו. אפילו עמיתיו הטייסים, שאף הם לא היו קוטלי קנים, התפעלו מיכולתו לסחוט את המטוס עד קצה גבול האפשרי. רודי שב לארצו, אך הירבה להגיע לכאן לביקורים. בשנת 2000 נפטר ממחלה קשה.

סיד אנטון (קראנו לו "אן") התפרסם בשליטתו בהגאי המטוס. הוא נהג לבצע תעלולי אירובטיקה עוצרי נשימה, כמו טיסה בגובה נמוך ובהיפוך. הטייסים הישראלים למדו ממנו רבות.

גרישא בראון, יהודי יליד רוסיה, גבר צנום, גבוה, בעל שפמפם מטופח, טיפוס שקט ונעים הליכות, נבלע בין הטייסים דוברי האנגלית. את שעות הפנאי שלו העביר במשחקי שח וברידיג', במועדון הקצינים והנגדים. לטייסת הגיע באפריל 1949 מטייסת הנורסמנים (גף 35). בשירותו בחיל האוויר הרוסי צבר שעות טיסה רבות במטוס התקיפה איליושין שטרומוביק, הראשון שחומש בטילי אוויר-קרקע. אך כאן לא שובץ לטיסות מבצעיות, כי לא קיבל הסמכה לספיט. טייסים אחרים שבאו מרוסיה, הודו ששכחו לטוס ואולי זו הסיבה שלא הסמיכו אותו.

גולגולת וכנפיים על הבד

הסמל של טייסת 101 היה גולגולת מוות וכנפיים משני צידיה. את הרעיון הגה סטנלי אנדריוז, על כוס בירה באטום בר בתל-אביב. סטן, מתנדב קנדי לא-יהודי, שהטיס מגוון של מטוסי-קרב, נהרג במהלך אחת התקיפות האוויריות על משטרת עיראק-סואידן, ב-20 באוקטובר 1948. מטוס הבריטטול בופייטר שלו ספג אש נ"מ מהקרקע, והתרסק.



סנדי ג'ייקובס לא השלים עם המצב, נטל את גרישא תחת חסותו, העביר לו קורס-בזק קרקעי על מערכות הספיט ובסיומו הורה לו: עכשיו תכנס לקוקפיט ותמריא!

גרישא המריא ממסלול 27 ברמת דוד, נסק לגובה רב, ביצע כמה תרגילים אירובטיים ולאחר כשעה חזר בטיסה נמוכה מעל הבסיס. בחולפו מעל מגדל הפיקוח התהפך על גבו, נסק מעלה, ביצע עוד מספר גילגולים, הוריד גלגלים ונחת. מפקדי הטייסת, שעקבו אחר הביצועים, ביטלו את ההחלטה הקודמת. גרישא הפך טייס מהשורה והשתתף בעיקר בטיסות צילום.

במאי 1949 תוגברה הטייסת בשלושה-עשר טייסים ישראלים, בוגרי קורס טייס. הם נקלטו במהירות והשתלבו בהווי המיוחד של הטייסת. אנשי התחזוקה עשו הכל כדי שכל אחד מהם יקבל את מנת שעות הטיסה שלו. עיקר הפעילות המבצעית של קייץ 1949 התמקדה בצילומי אוויר של ריכוזי צבא סוריים ולבנוניים, במטרה לברר את תוכניותיהן ההתקפיות של מדינות אלו. בחיל האוויר הידהדו דברי הרהב של כלי התקשורת הערביים, כי יכניעו בקרוב את מדינת ישראל. אומנם, בשטח עצמו לא נראו סימנים להיערכות צבאית, אך צה"ל וחיל האוויר התייחסו לאיומים המילוליים במלוא הרצינות.

מעבר למילים, מדינות ערב עודדו פעולות טרור נגדנו. בחסותן של ארצות ערב השכנות, חדרו כנופיות של מסתננים ערבים (שנקראו "פידאיון") לתחומי המדינה, בעיקר ביישובי הספר ובזוו מכל הבא ליד. עד מהרה הם עברו למתקפות רצחניות.

ב-19 באפריל 1949 הותקפה משאית ישראלית ביריות מן המארב, כשלושים קילומטר מסדום. המשאית הובילה מספוא ליישוב עין חוסוב (לימים, עין חצבה) שבערבה, והסיעה כעשרה

מטיילים. חמישה מהם נהרגו במכת האש של הכנופיה, האחרים נפצעו קשה. למחרת תקפו חיילי הליגיון הערבי טירונים של צה"ל, שהתאמנו באזור בית ג'וברין. הנהגת היישוב פירסמה הודעה 'מרגיעה' ולפיה מדובר בהתנכלויות זמניות ומקומיות, ושהמדינה נערכת לעידן של שלום עם שכנותיה הערביות.

המצב הכלכלי הקשה ותחילת תקופת הצנע, לא פסחו גם על צה"ל. חיל האוויר נאלץ לסגור את שדה חצור ולהתמודד עם מטוסים מיושנים, מחסור בכלי עבודה, חלפים ואביזרים להשמשתם. גם טיסות האימונים קוצצו באכזריות. בעיני האוכלוסייה נתפסו הקיצוצים בתקציב הביטחון, כחיזוק להצהרות קברניטי המדינה ששלום אמת עם מדינות ערב נמצא בהישג-יד. חיל האוויר היה ללא ספק זרוע מבצעית ארוכה ומוחצת. אך ראשי המטה הכללי והממשלה לא ממש ייחסו לו יכולת התרעה, כזו שניתן להפעיל במקרה של כישלון המגעים המדיניים.

אנשי התחזוקה חשבו אחרת, ועמלו קשה לשמור על שמישות המטוסים למבצעים הכרחיים, כמו משימות צילום מעבר לגבול. במאי 1949 יצא מטוס ספיט למשימת צילום מעל לבנון וטורקיה. האימונים המעטים שנערכו בקייץ 1949, היו בעיקר טיסות מבנה ותרגילים משותפים עם כוחות הקרקע באזור הצפון.

ב-15 באוגוסט 1949 ליוו מטוסי 101 את מטוס אל על, שהביא את ארונו של חוזה המדינה, בנימין זאב הרצל, מווינה. מטס ההצדעה חולף בשמי ישראל, כבוד אחרון לאיש שהגה את המדינה הציונית, בדרכו למנוחת עולמים בירושלים. באותו חודש יצא ג'ק כהן לחופשה בדרום-אפריקה, ובמקומו מונה ביל קייזר למפקד הטייסת. שני ותיקי מח"ל היחידים שנשארו בטייסת היו סיי פלדמן וגרישא בראון. כל השאר היו ישראלים בוגרי קורס הטייס הראשון שהתקיים בארץ. ביל קייזר ניסה להנהיג גינוני משמעת בריטית, אותה ספג בשירותו הצבאי במלחמת-העולם השנייה. אך הצברים הישראלים לא התחברו אליה. באוקטובר



טייסת 105



הטייס לירון (לונדנר) על חרטום הספיט



שב ג'ק כהן לבסיס, והצטרף למבצע סוכות שנמשך מספר ימים: פטרולים בשמי המדינה עקב ידיעות על חדירת מטוסים בלתי-מזוהים למרחב האווירי. בינתיים, המשיך גרישא בטיסות צילום מעל שמי סוריה. הצילומים לא הסגירו שום תנועת כוחות חריגה. ביל נקרא לשרת במטה חיל האוויר, והפיקוד הועבר לידי סיי פלדמן. זה פתח בסידרת אימונים משותפים עם כוחות השיריון, שעיקרם הפצצה מהאוויר וריכוך יעדים לפני הסתערות הטנקים. סיי פלדמן ערך לטייסיו תרגיל משותף עם המבצרים המעופפים, המפציצים ארוכי-הטווח. מטוסי-הקרב של 101 תירגלו חיפוי אווירי.

גרישא בראון המריא עם שתי רביעיות לתרגיל שימוש במסיכת חמצן בגובה רב, שבו האוויר דליל. בהגיעם לגובה עשרים אלף רגל, הבחין גרישא שמטוסו של אלי פיינגרש (אייל) אינו טס בקו ישר וזיהה מייד את הבעיה: תקלה באספקת החמצן, שגרמה לטייס לעירפול חושים. הוא פקד על כל המבנה לצלול מיד לגובה בו החמצן מצוי באוויר. אלי התאושש והמטוסים נחתו בשלום. בבדיקה התברר כי וסת החמצן נסתם.

ב-8 בספטמבר התקבלה התרעה על חדירת מטוס אויב למרחב האווירי של ישראל. מטוסי 101 הוזנקו לעבר נתיב הטיסה המשוער, אך לא זיהו שום מטוס.

ב-13 בנובמבר 1949 התקיימה באולם תיאטרון הבימה בתל-אביב עצרת חגיגית, שבמרכזה עמד חיל האוויר. הנואם המרכזי היה ראש הממשלה ושר הביטחון, דוד בן-גוריון, שהצהיר כי בלי חיל האוויר לא הייתה אפשרות ולא היה סיכוי לנצח במלחמת העצמאות. היושבים באולם, בהם שרי ממשלה, נציגי מדינות זרות, ראשי המטה הכללי, מפקדי חילות, הורים שכולים ומוזמנים אחרים, הריעו לו כאשר הבטיח חגיגית: "אנו נעשה הכל למען ביטחוננו בארץ האבות".

הרמטכ"ל יעקב דורי התייחס לאימוניהן של מדינות ערב ולהכנותיהן לקראת סיבוב קרבות שני, והדגיש שיש להבטיח חיל אוויר חזק ומאומן היטב. הוא סיים את דבריו בקריאה "לעשות הכל על-מנת להבטיח שחיילי חיל האוויר וטייסיו יהיו מבני הארץ. עלינו לגייס לחיל האוויר את טובי בני-הנוער שלנו".

בצהרי אותו יום התקיים מפגן ראוה אווירי בשמי תל-אביב, בו נטלו חלק כשלושים מטוסים מסוגים שונים, בהם תשעה מטוסי תובלה, שלושה מבצרים מעופפים B17, מטוסי קומנדו C46 ומטוסי דקוטה C47. באחת הדקות היו נציגי העיתונות המקומית והזרה, שהוזמנו לסקר את המפגן.

אחרי המטוסים הכבדים והמסורבלים יחסית, הגיח מכיוון צפון להק ספיטים. מטוסי-הקרב המהירים הסתדרו במבנה ראש חץ, צללו לגובה 300 רגל וחלפו ביעף מעל ראשי המוזמנים הנפעמים. מאי-שם הגיח ספיט בודד, נהוג בידי טייס מח"ל, הזדקק בחדות כלפי מעלה וביצע תרגילי אירובטיקה. חתם את המפגן להק סטירמנים, נהוגים בידי דור-ההמשך הצברי, פרחי הטייס הישראליים.

ב-3 בדצמבר 1949 פירסמה מיפקדת חיל האוויר חוזר מסווג שכתרתו: "משטר חירום בצבא ובפרט בחיל האוויר". זאת, לנוכח



דיווחים מודיעיניים על הכנות מצד הערבים לחידוש המלחמה בשנה הבאה. מצב החירום נכנס לתוקפו בו-ביום ונשאר עד 1.4.1950.

"משטר החירום בחיל האוויר הוא כדי לסיים במהירות האפשרית את האירגון החדש של מטה חיל האוויר, להכין את אימון העתודות ולזרז את הרשמת האנשים לצבא הקבע. כמו כן, לקדם אימון היחידות הקיימות ולהשליט משטר חסכנות מקסימליים בכוח-אדם, בציוד ועוד... יעשו מאמצים להביא את אנשי חיל האוויר והקצינים לידי הכרה במצב החמור, על מנת להביאם ליתר יעילות בעבודה".

על המוסטנג



לקראת סוף 1949 פרש הרמטכ"ל הראשון, יעקב דורי, ואת מקומו ירש האלוף יגאל ידן. מטס פרידה מהרמטכ"ל היוצא, חתם את פעילות הטייסת לאותה שנה.

בתחילת 1950 הגיעו לטייסת המוסטאנגים, "סוס הפרא" הוותיק של מלחמת-העולם השנייה, והפכו להיות מטוסי הקו הראשון. כל טייסי הספיטים עברו הסבה למוסטאנג בסידרת אימונים יסודיים, שהסתיימו ללא תאונות.

בינואר 1950 המריאו שני ספיטים לצלם את שדה התעופה אל-עריש, באחד דני שפירא הצלם ובשני טייס החיפוי ביל קייזר. מעל אל-עריש נסק ביל לגובה ודני התרכז במשימת הצילום. השעה הייתה שעת צהריים, השמיים בהירים והצילומים מושלמים. היעף הראשון עבר ללא תקלות. ביעף השני הבחין דני שפירא בעננים שחורים המתקדרים מעליו, אך לא מצא לכך כל הסבר. כשהביט למעלה ראה את מטוסו של ביל נע ימינה ושמאלה בזיגזגים. הוא לא ייחס לכך חשיבות מרובה, המשיך לטוס בקו ישר והשלים את משימת הצילום.

רק לאחר שנחתו בשלום ברמת דוד, התברר לדני מקור אותם 'עננים': היו אלו פטריות עשן של התותחים המצריים, שירו לעברם מהקרקע בניסיון ליירטם. דני, שעבורו הייתה זו טבילת-האש הראשונה, אולי לא ספג פגיעה ישירה, אך ספג מטר של גידופים מקייזר הזועם.

בפברואר 1950 הגיע מפקד חיל האוויר, האלוף אהרן רמז, לביקור ברמת דוד. הטייסים נוסגו לשיחה עם מפקד החיל ושמעו מפיו על החילופים הצפויים בצמרת הפיקוד:

ביל קייזר עומד לפרוש בקרוב ובמקומו ימונה מרדכי הוד למפקד הטייסת. על המינוי המליץ עזר וייצמן, מפקד הבסיס, אך הטייסים לא אהבו את הרעיון ומחו בפני מפקד החיל.

הם לא עירערו על כך, שמרדכי הוד היה טייס מעולה. אך טענו כי אלי אייל ראוי יותר לתפקיד. אייל היה מפקדה הראשון של טייסת א', השתתף במבצעים רבים במלחמת השיחרור, היה מפקד טייסת הנגב ומפקד גף בטייסת 101. האלוף רמז, שהופתע מעוצמת ההתנגדות, הבין כי לא יוכל לכפות על אנשי הטייסת מפקד שאינו לרוחם. כעבור ימים אחדים התבררנו, כי גרישא בראון התמנה רשמית למפקד טייסת 101.

גרישא היה מקובל על הטייסים ואנשי תחזוקה כטייס מעולה וכחבר, והמינוי התקבל בברכה. למעשה, גרישא היה הטייס היחידי בבסיס שמאחוריו ניסיון קרבי עשיר. הטייסים הישראליים היו בעלי תעוזה ואומץ-לב, אך חסרי ניסיון מעשי בקרבות אוויר. בשלהי פברואר 1950 החלה הגיזרה הצפונית להתחמם. תופי המלחמה הסוריים הגבירו את עוצמתם וגרישא לא איבד זמן. הוא תירגל את טייסיו במשימות סיוע אווירי לכוחות חי"ר. המטה הכללי הכיר סוף-סוף בחשיבות ההרתעה האווירית, ועודד את האימונים.

תרגיל הסיוע לכוחות חי"ר בכיבוש יעדים, נעשה באש חיה. שלבי התרגיל נותחו לאחר מכן לפרטיהם, והמסקנות נלמדו ביסודיות. בסיוע לכוחות הקרקע התפתחה תחרות סמויה בין הטייסים, לדירוג הטייס בעל יכולת השליטה הטובה ביותר בתותחיו ובמכונת-



באר שבע מרכז, בעת הכיבוש



חימוש מוססנג בשדה תימן

הירייה. מאיר רוף, מספר שתיים של עזר וייצמן, התאמץ מאוד שלא לפגור אחרי מפקדו, שהצטיין בפגיעות מדויקות במטרות. את כל שלמדו באימונים, יישמו הטייסים זמן קצר לאחר מכן, במבצעים שנשאו את השמות המזרחיים **שישליק** ו**קבאב**. במרץ 1950 פרצו מעשי איבה בגבול המזרחי עם ירדן. צוערי קורס קצינים שהתקיים בפרדס חנה, נשלחו למארבים באזור בית ג'וברין. הכפרים הערביים הנטושים במזרח הירדן, שימשו בסיסי יציאה לכנופיות הערביות. בפעילות העוינת נפגעו ישובים ישראליים רבים ממערב לנהר הירדן.

אנשי הכנופיות גנבו ובזזו, ארבו לחיילינו וניסו לפגוע בהם. באזור השרון התרבו החדירות ליישובים, רפתות נפרצו וראשי בקר נגנבו והוברחו את הגבול. במקרים אחדים הסתיימו החדירות ברצח ישראליים חפים מפשע. חיילי הליגיון הערבי סיפקו להם חיפוי. על

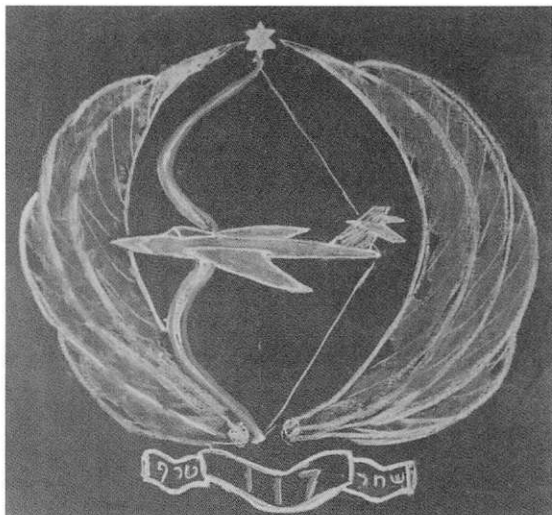
אלה נוספו פלישות יזומות של רועים ערביים על עדריהם, שכל מטרתם הייתה הפגנת כוח ותביעה לבעלות על השטחים. המטה הכללי החליט להטיל למערכה את חיל האוויר. טייסי 101 קיבלו הוראה לצלול לעבר הרועים ולהבהיר להם כי מוטב שיסתלקו. אם לא יבינו את הרמז, יש לירות צרורות הפחדה מעל ראשיהם, שלא על-מנת להרוג.



שארם א-שייך 1956



ב-22 במרץ 1950 עלה מבצע שישליק לאוויר. שני מטוסים שהבחינו בעדר פולשני, צללו לעברו בזווית מאיימת. הרועים הערבים נתקפו בהלה ותפסו מחסה במערה סמוכה. לאחר מכן סובבו את צאנם וישבו על עקבותיהם מזרחה. מה שלא הצליחו יחידות החי"ר לעשות במארבים הרבים, עשו המטוסים בצלילה יבשה אחת.



הסמל שצויר בנימין וייזנפלד (בני פלד) כהצעה לטייסת 117

המארבים היוזמים בדרכים המשיכו לתבוע מחיר כבד. סמוך לקיבוץ נירים בנגב עלה טנדר צבאי על מוקש. נוסעיו לא נפגעו, אך כשירדו מהרכב נפתחה לעברם אש מהמארב. שלושה חיילים ושני אזרחים מצאו את מותם בהתקפה הרצחנית. כעבור מספר דקות חלפה במקום משאית של קיבוץ נירים, ואף היא ספגה מטח אש מאותה כנופיה. למרבה המזל, אירוע זה הסתיים ללא נפגעים.

המטה הכללי הבין שאי-אפשר להבליג ויזם שתי פעולות תגמול קטנות יחסית - אחת בכפר אידנה שבירדן, שתושביו נטלו חלק ברציחות בשרון והשנייה, תקיפת בית-החרושת לקרח שבמבואות עזה, ממנה יצאה חוליית הרוצחים שירו בטנדר הצבאי. בתקיפת הכפר אידנה נהרגו ארבעה חיילי המשמר הלאומי הירדני, בבית-החרושת לקרח הנזק היה מועט ולא הושגו התוצאות המקוות.

הטייסת המבצעת טיסות אימונים באזור בית ג'וברין, קיבלה הוראה ממטה חיל האוויר: לפתוח בירי הרתעה לעבר כל מי שמשוטט ממזרח לכביש הר-טוב. חיל האוויר פינה גם טייסות אימונים לגבול הדרומי.

ב-6 באפריל 1950 חצה כוח ירדני את נהר הירדן ותפס עמדות ליד ירחו. מיד הוזנקו לעברו שני ספיטים. הירדנים הבינו את הרמז וסבו על עקביהם.

מבצעי שישליק וקבאב סייעו למשטרת הגבולות, והרגיעו את השטח לתקופת-מה. סיורי הטייסת היו בהחלט גורם מרתיע עבור הרועים הערביים, המסתננים ומבריחי הגבול. אך אז הגיעה ההנהגה המדינית למסקנה שהפעלת מטוסי-קרב כאמצעי שיטור עלולה להתפרש כהפרת הסכמי שביתת הנשק וכהכרזת מלחמה, והורתה על הפסקת הסיורים האוויריים. את מקומם שבו ותפסו מרדפים קרקעיים אחר פולשי הגבול.

ב-22 במאי 1950 נוצרה מתיחות בגבול עם ירדן, באזור ואדי ערה. טייסת 101 נשלחה להפגין נוכחות בטיסה נמוכה. בעקבות זאת, 'השתכנעו' הירדנים להעביר את האזור לשליטה ישראלית, כפי שהוסכם בדיוני ועדת שביתת הנשק.

בתחילת יוני 1950 הוחלט במטה חיל האוויר על מבצע תנועה, פריסת טייסת 101 לדרום הארץ. משך הפריסה תוכנן לשבועיים והיא נועדה לתרגל פעילות מבצעית משדות חירום. השדה שנבחר ליד באר שבע נבנה על-ידי הבריטים במלחמת-העולם השנייה, אך הוזנח מאז ולא היה בשימוש. התעורר ויכוח איך יקראו לשדה. שמות רבים הופרחו באוויר, עד שקם אחד הטייסים ואמר שהשדה מרוחק מהמרכז כמו מדינת תימן, ולכן הוא מציע את השם "שדה תימן".

ב-12 ביוני, אחרי שאנשי התחזוקה התמקמו בשדה תימן, נחתו בו שמונה-עשר מטוסים ופוזרו בין הדירים. למחרת בבוקר התקבל דיווח נוסף על אותו מטוס אדום, שנראה חוצה את הגבול באזור כורנוב. מנחם בר ומאיר רוף הוזנקו לעברו, ואכן זיהו נקודה אדומה המתקרבת אליהם. גרישא בראון, שעקב אחר הדיווחים ממגדל הפיקוח, הורה לבר ולרוף: "הביאו אותו לשדה תימן!" מאירקה רוף נצמד למטוס האדום וסימן לו לטוס אחריו. הטייס התעלם מהסימון והיפנה את חרטומו, בניסיון לחמוק מזרחה, לעבר ירדן. כאן נכנס בר לפעולה, וחסם את נתיב הבריחה מזרחה. לפולש האדום לא נותרה ברירה והוא נאלץ לנחות בשדה תימן.

תאונות קטלניות ומיותרות

ב-5 ביוני 1949 נסקה רביעיית מטוסים לשטח האימונים בקיסריה, לתירגול "קרב כלבים". מדובר בקרב אוויר, שבו כל מטוס מנסה להתיישב על זנב חברו וליירט אותו. בהיעדר נוהלי בטיחות מסודרים, נכנס אחד המטוסים לסיחרור, התרסק ועלה בלהבות. הטייס שנספה, יצחק וולוביץ, יליד העיר קישינב שבברית-המעצמות, התגייס לצבא הבריטי במלחמת-העולם השנייה, עבר קורס טייס, נשלח לצ'כיה, חזר לישראל, עבר קורס ספיטים והפך טייס-קרב מהשורה. למחרת הובא לקבורה בחלקה הצבאית של בית-העלמין נחלת יצחק בתל-אביב.

יצחק היה ההרוג השלישי של טייסת 101 והראשון מבוגרי הקורס שלו. הטייסת כולה הייתה אפופת יגון. איש לא אמר בקול את מה שחשו רבים בליבם, כי אחד הגורמים לתאונות הקטלניות הייתה המשמעת הירודה של הטייסים. החירות שנטלו לעצמם פגעה בראש ובראשונה בהם.

המכונאים ואנשי תחזוקה עשו הכל לשמור על שמישות המטוסים, כאשר המטרה העליונה היא אפס ליקויים. בניגוד להם, הטייסים התעלמו מנוהלי הבטיחות ופשוט התעללו במטוסים. באותה תקופה לא הייתה בקרה מרכזית והטייסים עשו כל העולה על דעתם. מנחם ברנשטיין (בר), לימים מפקד בסיס רמת דוד, התאמן בתחילת דרכו כטייס ספיט. באחת מטיסות האימון מעל הרי הכרמל זיהה רביעיית מטוסים, החליט לבחון את עירנותה וצלל לעברה בזווית חדה. הטייס המוביל, סיי פלדמן, לא אהב את ההפתעה וירה צרור אזורה. מנחם הבין את הרמז והסתלק. סיי לא הסתפק בכך והגיש נגד ברנשטיין תלונה על טיסה פרועה, שסיכנה אותו ואת האחרים. עזר וייצמן התערב, מנע את הדחתו והסתפק בניזיפה.

צוותי התחזוקה התמודדו עם בעיות טכניות רבות ומגוונות, משום שהמטוסים נוצלו עד תום. לא פעם אירעו תקלות, שרק בנס לא הסתיימו באסון. כמו המקרה של משה פלד (לימים מפקד כנף 4), שעמד להמריא בספיט חמוש בפצצות חמישים קילו. אחת הפצצות שהיו תלויות בגחון הכנף ניתקה ממקומה, וכל תזוזה הייתה עלולה לגרום להפעלת מרעום הפצצה. פלד לא היה מודע לכך, ניסה להתניע והמכונאים ברחו ותפסו מחסה. בניסיון השני רץ לעברו מכונאי וסימן לו לחדול, לצאת מתא הטייס ולהימלט.

סג"מ שלום רקיר, טייס צעיר והרפתקן, החליט יום אחד שעליו לבדוק את המהירות המירבית של המוסטאנג. כמובן שהוא לא הכניס אותנו, המכונאים, בסוד העניין. הוא התייצב לטיסת אימון, חתם בספר המטוס, התניע והמריא. על מה שהתרחש באותו יום מר ונמהר של ה-3 באוגוסט 1951, סיפרו לי אנשי מגדל הפיקוח של רמת דוד:

רקיר נסק לגובה שניים-עשר אלף רגל, הוריד את חרטום המוסטאנג כלפי מטה, שינה את זווית המדחף לפסיעה מקסימלית (מקסימום קרוס), פתח מנוע וצלל. לפתע נשמע רקיר צועק בקשר: "ההגאים לא פועלים! ההגאים לא מגיבים!" כעבור מספר שניות נשמע פיצוץ עז. המטוס פגע בקרקע בזווית חדה והתרסק. לרקיר לא היה שום סיכוי.

התאונה הייתה בלתי-נמנעת. מרגע שהמטוס חצה את המהירות המירבית המותרת, האוויר התפצל מעל הכנף וההגאים. הגה הגובה היה מחוץ לזרימת האוויר ולכן ההגאים לא פעלו. בהגדרה מקצועית, המטוס נכנס לקומפרסוביליטי ופיצול הזרימה שיתק את יכולת התגובה של הגה הגובה. העובדה שהמדחף נותר פועל בפסיעה מקסימלית, האיצה את צלילת המטוס.

רשימת הנספים בתאונות גדלה אט אט. סגן יואל קוסטה, טייס ניצול שואה שלמד טיסה בצ'כיה, נהרג שבועיים לאחר מכן בהתרסקות הספיט שלו. לדיסלב (לדיה) שיוביץ, אף הוא בוגר הקורס בצ'כיה, נהרג במהלך ניסיון להרשים את חבריו בבסיס תל נוף, ולהטיס את האורגאן שלו במהופך לאורך המסלול. כאשר ניסה להתהפך חזרה, פגעה כנף המטוס במסלול והוא התרסק.

ליבוביץ, טייס נוסף מהחבורה הצ'כית, נחלץ בעור שיניו ממוות בהתהפכות המוסטאנג שלו בבסיס רמת דוד. לחברי ועדת החקירה סיפר, כי לחץ על הבלמים בחוזקה ועקב כך נעמד המטוס על חרטומו והתהפך. הוא הצליח להיחלץ מתא הטייס לפני קריסת מייצב הכיוון. ליבוביץ נשלח מיד לטיסה נוספת, כדי להשיב אליו את ביטחונו העצמי, והפעם המריא ונחת בשלום.

ב-18 באוגוסט 1954 אירעה עוד תאונה מחרידה ולא מחויבת המציאות. הטייסים סרן עומרי אריאב וסגן יצחק זלינגר ביצעו תרגילי לולאה ("לופ"), התנגשו באוויר וצללו אל מותם.

חיי הטייסים רצופים אירועים שמחים ועצובים ואנו, המכונאים ואנשי התחזוקה, היינו חלק בלתי-נפרד מהם, לטוב ולרע. עם זאת, חשוב לציין כי כל התאונות שאירעו בטייסת היו תוצאה של טעות אנוש. כלומר, הטייס לא הקפיד למלא אחר הנוהלים וההוראות שנכתבו על-ידי טייסים ואנשי-מקצוע מנוסים.

ערבי התרבות של צ'אטו



טייסי טייסת 101 כנף 1

האווירה בטייסת 101 ובבסיס רמת דוד הייתה של סחבקות בלי מרכאות. כולם עשו למען כולם. ערב הטייסת השבועי, אותו אירגן סגן יואש צידון (צ'אטו), מפקד גף בטייסת ופלמ"חניק גזעי, תרם תרומה עצומה לגיבוש. כולם היו שם. מאחרון המכונאים, המבנאים, המכשירנים, צוותי הקרקע והנשקים. איש לא הירשה לעצמו להחמיץ את החוויה השבועית. הטייסים לא באו, משום שרובם היו בכוננות מבצעית.

ערבי הטייסת היו גם במה לשאלות או תלונות, בנושאים שנגעו לשיגרת-העבודה של אנשי התחזוקה. נהגנו ללבן כל תלונה תוך דיון ענייני, וברוב המקרים אנשי התחזוקה הם שהציעו פתרונות וניטרלו מחלוקות. אך לא כל הוויכוחים היו חפים מפניות. חלקם גבל בצדקנות מוסרית, שנראתה בעיני כאמצעי פסול. כולם רצו להיות צודקים, וכל מי שניחן ביכולת הבעה בעל-פה ובכישורים אינטלקטואליים, השתמש בהם להוכחת צדקתו על-פני בר-הפלוגתא שלו. היגיון ואינטליגנציה, מסתבר, יכולים ללמד סנגוריה על כל דבר ועניין, בין שהוא צודק ובין שאינו צודק. גם כשמדובר בתחום טכני-מקצועי, אנשים מסוגלים למצוא צידוק למעשים החמורים ביותר. המסקנה שלי, אמר צ'אטו, שלא ניתן לפתור סיכסוך על בסיס של מי צודק ומי אינו צודק.

איך יוצאים מהסבך? כאן נכנסת התפיסה הצבאית לתמונה. המפקד הסמכותי, או יותר נכון בעל הסמכות, הוא זה אשר יכריע. עם זאת, עליו לזכור כי סמכות פירושה גם אחריות אישית. בהיעדר סמכות מקצועית שמסוגלת לפסוק ולהכריע, לא יושג פיתרון ושיתוף-הפעולה ייפגע.

דבר נוסף שלמדנו באותם ערבי טייסת: כל עוד היחסים בין חברי הצוות או בין צוותים תקינים, לא יתערער האמון ההדדי במקרה מעידה או עוול שגרם אחד מאנשי הצוות. בדרך כלל, תמצא הדרך לטיפול באירוע, לשביעות-רצון כל חברי הצוות.



יאש צידון בטיסת 101

המפגשים השבועיים של ליל חמישי תרמו רבות לגיבוש ולהעשרה הרוחנית של אנשי תחזוקה, בערכים דוגמת אהבת החיל, אהבת המדינה ושירות בכוחות הביטחון כדרך חיים. יואש צידון, שניחן בכריזמה אישית, ריתק את מאזיניו בסיפור מעלליו בפלמ"ח. בצד החינוכי, הוא היטיב לתאר את יעדיהם של חיל האוויר וצה"ל בעיתות מלחמה ושלום. הוא נגע בשרשי המאבק הרעיוני-מוסרי עם שכנותינו הערביות, פירט את התהליכים המדרדרים וכוח מדיני לעימות מזוין והדגיש את האחריות הכבדה המוטלת על כתפי החיל - להבטיח שמיים נקיים ממטוסי אויב. בנוסף, עמד צידון על חשיבות קיבוץ הגלויות וקליטת העלייה. מבחינתו, זו הייתה המשימה המרכזית של אותם ימים. מה הפלא שכעבור שנים מצא עצמו צידון מצטרף לתנועת צומת של רפול, ונבחר מטעמה לכנסת.

חשוב היה לצ'אטו שגאהב את חיל האוויר, צה"ל והמדינה. הוא הדגיש את ייחודו של צה"ל, אשר בשונה מצבאות אחרים, מהווה גם כור היתוך לבני העליות השונות וגורם מרכזי בקליטת עלייה. צה"ל גם מסייע לתעשייה האזרחית בפרויקטים שהוא מוסר לביצועה. חיילי הנח"ל, אחת הזרועות של צה"ל, מתמסרים לכיבוש השממה. בכך ממצב עצמו צה"ל כשותף טבעי לבניין המדינה, שותפות הנובעת מחזון ההתיישבות הציונית בארץ-ישראל. במילים אחרות, צה"ל הוא המשכה הטבעי של תנועת השיחרור הלאומי.



הטייסים קצנשטיין (ברק) ולדיה ז"ל

מאז חורבן בית שני, ובמשך דורות רבים, התפללו יהודים בתפוצות לשיבת ציון. ירושלים הופיעה בכל התפילות והמשאלות של עמנו בפזורה. חיבת ציון, ביל"ו, השומר, הגדוד העברי, ההגנה - כל אלה חוליות בשרשרת האמונה העמוקה, שעם ישראל שוב ישוב למולדתו ההיסטורית ויחדש ימיו כקדם. כאנשי צבא, ציין צ'אטו, אנו מצווים להחיש את התהליך בצורה דמוקרטית. האידיאולוגיה של צה"ל היא המשך ישיר של רעיונות התנועה הציונית, הדגיש.

מבחינה טופוגרפית, מדינת ישראל היא ארוכה וצרה, עם גבול יבשתי שאינו עולה על אלף קילומטר, וחבל-ארץ דרומי שכולו שממה. אין לנו עומק גיאוגרפי כפי שיש לרוסיה, לדוגמה, והריבוי הטבעי שלנו נמוך בהרבה מזה של שכנותינו הערביות. לכן עלינו להיות ערוכים מבחינה צבאית לקדם פני כל רעה.

התבססות על צבא סדיר קטן וחכם, גם אם יצויד בצידו הטכני החדש ביותר, אינה פיתרון. מנגד, התבססות על צבא קבע פירושה הקמת מעין כת צבאית, שעלולה להתנכר לחזון המדינה. הפשרה שנמצאה היא שילוב של שני הצבאות, ביחד עם הקמת מערך מילואים מסופף. בכך הפך כל יוצא צבא לחייל בלי מדים במשך אחד-עשר חודשים בשנה. מאחר ושלום אמת עם שכנותינו אינו נראה באופק, נגזר עלינו לקיים מצב חירום זה בדור הנוכחי ובדורות הבאים.

הושטנו יד לשלום לשכנינו, אך הם דחו אותה. הסורים אינם משלימים עם היותנו מדינה ריבונית, ולמרבה הצער, מלחמת השיחרור אינה המלחמה האחרונה, ציין צ'אטו ולא ידע עד כמה צדק.

העיקרון ולפיו "כל העם צבא" ולמשלה נתונה הרשות והסמכות להכריז על גיוס כללי בכל שעה, מחייב את הצבא הסדיר לשמור על הקיים ולפעול בעת הצורך. כל גיוס מילואים נדון לכישלון, אם הכלים והמסגרות לקליטתו לא יהיו מוכנים. מפקדי הצבא הסדיר, בשירות חובה ובקבע, הם מפקדי העם. בימים כתיקונם, מעל ארבעים אחוזים מהכוחות הלוחמים מקיימים שיגרת אימונים, לצורך התאמת הטקטיקה למצבים משתנים. בנוסף, עוסק צבא החובה בביטחון שוטף, וכאשר תפרוץ מלחמה ישמש ככוח בלימה עד גיוס המילואים.

שירות הקבע זו מסגרת מקצועית שתפקידה לקיים את חוט-השידרה המקצועי והפיקודי של הצבא. עבור רבים ממשרתי הקבע, זה מקום עבודה ומקור פרנסה יחיד. לכן יש לדאוג כי ייהנו מכל התוספות והזכויות הניתנות לעובדי מדינה. כך או אחרת, כל מי שבחר לשרת בקבע, צריך לזכור שבחר למעשה בדרך-חיים.



באחד מאותם ערבי חמישי מאלפים סיפר יואש צידון, שאבות אבותינו לא היו העם היחיד שחי בארץ-ישראל. לעומת זאת, העם היהודי היה היחיד ששמר במשך אלפיים שנות גלות על ציביונו הדתי-לאומי ועל כמיהתו לארצו. בארץ-ישראל שכנו מספר עמים שמיים דוברי עברית, כפי שניתן ללמוד מכתובות עתיקות שהותירו אחריהם הכנענים, הפיניקים ואחרים. אך פרט למימצאים ארכיאולוגיים, לא נותר מהם שריד ופליט. עמים אלו לא עמדו בלחצים התרבותיים של האימפריות הקדומות, ונבלעו בתוכן. לעומתם, העם היהודי נאבק לכל אורך ההיסטוריה במי שקמו עליו לכלותו.

בשונה מאימפריות ועמים קדומים אחרים, כמו מצריים, בבל, הודו, סין, יוון ורומי, עם ישראל נתייחד בתפיסה היסטורית מקורית. לא התרפקות על תור-זהב אגדי שחלף לבלי שוב, אלא מבט לעתיד. היהדות מאמינה, כי האדם נברא בצלם אלוהים. מושג האלוהות ביהדות מסמל את תכלית הטוב, היופי, הצדק והאמת, מה שמהווה ביטוי נעלה לערכו של האדם. חיי אדם הם ערך מקודש ועליון. בני-אדם שנבראו בצלם אלוהים הם נזר הבריאה ואין תימא שחכמינו העמידו את התורה כולה על כלל גדול אחד - "ואהבת לרעך כמוך". ציווי זה חל לא רק על יהודים, אלא גם על גרים, ככתוב "כי גרים הייתם בארץ מצרים" (ויקרא י"ט ל"ד). אכן, תפיסת-העולם ההומנית האוניברסלית קנתה לה אחיזה ביהדות עוד בימי קדם.

בני ישראל הופיעו לראשונה על בימת ההיסטוריה לפני כחמשת אלפים שבע מאות ושישים שנה. בתנ"ך מסופר על מעצמות שנכחדו מעל פני האדמה. עם ישראל שרד, למרות שנעקר מארצו לפני כאלפיים שנה. גם השואה שהכחידה שישה מיליון יהודים, כשליש מהעם היהודי, לא יכלה לנו. עובדה, ארבע שנים לאחר "הפיתרון הסופי" של מכונת ההשמדה הנאצית, עלה בידינו להקים בית לאומי לעם היהודי בארצו. יתירה מזו, אנחנו אולי העם היחיד בתולדות המין האנושי ששימר במשך אלפי שנים את מסורתו, לשונו ותרבותו.

תפיסת-העולם היהודית הקדומה הייתה תיאוקרטית וגם אינטואיטיבית. בימי הביניים עשו המנהיגים הרוחניים של יהדות הגולה, בהם סעדיה גאון ואחרים, מאמצים למזג את מחשבת ישראל עם השקפת-העולם היוונית-פילוסופית. תפיסה זו רווחה בקרב המשכילים באותם ימים. בתקופת ההשכלה, בימי של ברוך שפינוזה, נטתה החשיבה היהודית לעבר התפיסה המדעית-אמפירית. מגמה זו נתנה את אותותיה במאה וחמישים השנים האחרונות, כשהתברר שהיהודים תופסים מקום נכבד בקידום המדע, מעל ומעבר למספרם היחסי בין אומות העולם. היהודים היו שותפים פעילים במהפכות חברתיות ששינו סדרי בראשית.

העם היהודי השכיל לשמור על זהותו הלאומית והדתית, חרף התנאים המגבילים, הרדיפות והפיתויים. היו יהודים שבחרו להתבולל, חלקם מרצון וחלקם מתוך כפייה. רבים מהפלסטינים יושבי הארץ היו בעבר רחוקי יהודים שנאלצו להתאסלם, פשוט משום שלא היו מסוגלים לחיות כמו אנוסי ספרד, תחת לחץ פיזי ורוחני מתמיד. אבל המתבוללים היו מיעוט. הרוב חרק שיניים ודבק באמונתו, כי במוקדם או במאוחר ייגאל.

לא הרבה ידוע על תולדות עם ישראל בתקופת האימפריה הפרסית, או בימי זרובבל, עזרא ונחמיה. הפרסים דגלו בסובלנות והניחו לכל העמים שתחת שילטונם, לנהוג על-פי דרכם ואמונתם. עם זאת, אם לשפוט על-פי המתואר במגילת אסתר ובכתבי ההיסטוריון היווני הקאטיוס, ניתן להסיק שהיהודים היו נתונים ללחץ ולרדיפות על רקע דתי. במרוצת מאתיים שנות ההגמוניה הפרסית התכנסה היהדות בתוך עצמה ועיצבה את ערכיה, אם כי פה ושם חילחלו פנימה השפעות זרות.



דיר למטוסים מתקופת הבריטים ברמת דוד

עם כיבוש המזרח התיכון על-ידי אלכסנדר מוקדון, בשנת 331 לפני הספירה, החלה התקופה ההלניסטית. היהדות מצאה עצמה מול תרבות יוונית עשירה בכל תחומי היצירה, ההגות, האמנות והרוח, תרבות שהטביעה חותם עמוק על המין האנושי. המאבק של החשמונאים ביוונים, היה מערכה מדינית וצבאית של עם גאה נגד כובש זר שפלש לארצו וטימא את קודשיה. החשמונאים הפכו סמל ומופת אוניברסלי לניצחון המעטים והחלשים.

המבחן הקשה והממושך ביותר במאבק ההישרדות של העם היהודי, התחולל עם הולדת הנצרות. עיקרי הנצרות הם פרי הגותו של שמעון התרסי, בנו של אזרח רומי שגר מחוץ לרומא והתחנך על ברכי היהדות. שמעון היה תלמידו של רבן גמליאל, יהודי קנאי לדתו, שבהדרגה נחשף לתרבות היוונית. תחילה התנגד נמרצות לנוצרים הראשונים שהתארגנו בירושלים אחרי צליבת ישו. יום אחד נגלה לו האור והוא הפך מאמין אדוק בישו כבן-האלוהים.

ישו היה צעיר יהודי תמים שחי בתוך עמו, ותפיסתו הדתית-מוסרית לא חרגה מהמקובל בימיו. הוא ראה עצמו יהודי לכל דבר, עד שבאו שמעון התרסי והברית החדשה, והסיטו את הנצרות לנתיב אנטי-יהודי מובהק. שמעון התרסי שינה את שמו לפאולוס, ראה בגויים עובדי האלילים את קהל-המטרה העיקרי שלו והפך את הנצרות לדת ולכנסיה שהכריזה מלחמה על עקרונות הדת היהודית. התרסי היה גדול המתבוללים שקמו לעם היהודי. הוא שלל את הצורך בקיום מצוות מעשיות, שהיו נשמת אפה של היהדות, ניסה לקעקע את האמונה בביאת המשיח וטען כי המשיח כבר כאן. הנצרות צמחה מתוך היהדות ונשענה על דברי הנביאים ועל אמונות, דעות ותקוות שנשתרשו ביהדות בתקופת בית שני. תלמידיו של ישו התנהגו כיהודים וקיימו מצוות, אולם כפרו בשאיפות הלאומיות ובגאולה לעתיד.

המיעוט היהודי שחי בארץ ניהל מלחמות חסרות סיכוי נגד הרומאים. רובן ככולן הסתיימו במפלה צורבת ובענישה קולקטיבית. הקיסר אדריאנוס, מדכא מרד בר-כוכבא בשנת 135 לספירה, אסר על ברית המילה, שמירת השבת ולימוד התורה. גדולי ישראל, ובראשם רבי עקיבא, הוצאו להורג בעינויים. כמאתיים שנים אחרי נפילת בר-כוכבא, נפלה גם רומא הפגאנית שדודה לרגלי הנצרות. הרומאים, הקנאים לדתם החדשה, כפו את הצלב גם על עמי צפון-אפריקה וקידמת אסיה. רק היהודים התעקשו לשמור על דתם, ושילמו בשל כך מחיר כבד. עד היום יש בנצרות כאלה שאינם סולחים לנו על מרדנותנו.

בתימן ישבו יהודים עוד מימי שלמה המלך. אחד ממלכי תימן, אבו כרים אסעד, התייחד והפיץ את דת משה בקרב נתיניו. במאה ה-12 שלח הרמב"ם איגרת ליהודי תימן, לחזק את ליבם. מסופר על המלך הורדוס ששיגר כחמש מאות לוחמים עבריים לערב הדרומית, כתגבורת לליגיונות הקיסר הרומאי אוגוסטוס. סוחרים מארץ-ישראל הרחיקו עד חצי האי ערב. בימיו של הנביא מוחמד (632-570 לספירה) הייתה קהילה יהודית גדולה בחבל-ארץ זה.

בשנת 637 לספירה נכבשה ארץ-ישראל על-ידי צבאות החליף הערבי עומר. אלה לא רק באו ככובשים אלא עם בשורה דתית חדשה, האיסלאם, שאומנם לא צמחה בארץ אך הושפעה מהיהדות. הנביא מוחמד הרי קיים קשרי מסחר וקשרים אחרים עם יהודים. האיסלאם התפשט כאש בשדה קוצים, רובו של אגן הים התיכון נשלט בידי האימפריה הערבית-מוסלמית ושפתה נעשתה הלשון המדוברת. רוב תושבי ארץ-ישראל ואסיה הקטנה התאסלמו, מי מרצון ומי מאונס.

המהפכה הצרפתית בסוף המאה השמונה-עשרה, שחרתה על דגלה חירות, שיוויון ואחוה, נתנה דחיפה לשיחרור היהודים. גלי ההדף שלה גלשו אל המאה התשע-עשרה והתבטאו בתנועת התבוללות של אנשי-רוח יהודים. היהדות החלה לפזול לעבר העולם החילוני, אך עד מהרה התברר כי הזיקה למקורות, למסורת, למולדת ולשפה העברית חזקה מכל.

על קרקע זו נוסדו תנועת חובבי ציון ותנועות נוספות, שהטיפו לחיסול הגולה ולשיבת עם ישראל לארצו. בשנת 1917 התקבלה הגושפנקא הרשמית, בדמות הצהרת בלפור. האימפריה הבריטית הכירה בייחודו של העם היהודי ובזכותו לבית לאומי בארץ-ישראל. צ'אטו דיבר איתנו, אנשי התחזוקה, בגובה העיניים. ציטט פסוקים, גולל את מורשת העם, הדליק בנו גחלת יהודית לוחשת. בשנת 1917, בשלהי מלחמת-העולם הראשונה, התחוללה המהפכה הרוסית. הקומוניסטים שמו קץ לשלטון הצארים והבטיחו גאולה לאדם ולעולם. רוסיה הפכה לברית-המועצות, פדרציה של אומות שוות-זכויות כביכול, שהיו כפופות לשלטון דיקטטורי ריכוזי של המפלגה הבולשביקית. המשטר החדש הנחית מהלומה אנושה על יהדות רוסיה, שהייתה אז הגדולה והפורייה בקהילות התפוצה, וניתק אותה באכזריות ממקורות חיותה הדתיים והלאומיים. מוסדות חינוך ותרבות נסגרו בזה אחר זה, פולחן דתי נאסר, פעילות ציונית נחשבה חתרנות, סמלים לאומיים ודתיים נמחקו והתבוללות הייתה רק שאלה של זמן.

לנין, אבי המהפכה הבולשביקית, נעזר רבות בחבריו היהודים ואף מינה אחדים מהם לעמדות מפתח. עובדה זו הייתה לצנינים בעיני ראשי המפלגה, שפתחו ב'מסע טיהורים' רצחני. אומנם, המשטר הקומוניסטי ביטל את האפליה נגד יהודים, ופה-ושם העניק להם זכויות, אולם ככלל, יהדות ברית-המועצות לא ליקקה דבש. למרות זאת, הקשר הנפשי העמוק למולדת ולמורשת, נשמר גם בזמנים האפלים ביותר, בשיא הרדיפות והפוגרומים.

אפשר אולי להתנחם בכך, שהמהפכה הרוסית פרצה באיחור של שלושים וכמה שנים. אילו התחוללה בשנת 1880, לדוגמה, לא הייתה תנועת הבי"לויים באה לאוויר העולם; לא היינו זוכים ליהנות מיצירותיהם של מנדלי מוכר ספרים, אחד העם, ביאליק ואחרים; התנועה הציונית, תנועת הפועלים היהודים, העלייה השנייה מרוסיה, תנועת השומר, בוני ההתיישבות העובדת, מייסדי העיר העברית הראשונה וראשי הציונות - אלה ורבים אחרים כלל לא היו עולים על במת ההיסטוריה. בקיצור, היינו מאבדים את האנשים והאמצעים שהעמידה יהדות רוסיה לטובת בניין הארץ, ואולי גם את תנועת הפועלים היהודים באמריקה ואת היצירה הענקית של יוצאי רוסיה היהודים בכל העולם.

הבולשביקים חתרו להפוך את הסוציאליזם לתורה אוניברסלית, בהסתמך על כוחו של מעמד הפועלים במדינות השונות ונכונותו לעלות על הבריקדות. בהדרגה התרחב מעגל ההשפעה הקומוניסטית אל מעבר לגבולות ברית-המועצות. כל מדינה סוציאליסטית שאימצה את המניפסט של קארל מרקס, נדרשה להפגין נאמנות עיוורת ליעדיה הפנימיים והבינלאומיים של ברית-המועצות. ברית-המועצות עצמה, בעיקר בתקופת שילטונו של סטאלין, תבעה מנתיניה המבועתים משמעת ברזל וצייתנות מוחלטת למפלגה ולשלטי, שהוגדר "שמש העמים". כל מי שנחשד בסטייה מהקו, או בהבעת דעה עצמאית, טופל באכזריות: חקירות, מעצרים, עינויים, הגליה למחנות-עבודה בערבות הקרח של סיביר, ובמקרים קיצוניים - הוצאה להורג. זכר מרתפי החקירות של הנ.ק.ו.ד. והק.ג.ב., מעבירים עד היום צמרמורת בנום של זקני רוסיה.

חובת הנאמנות והצייתנות הקיפה את כל תחומי החיים - פוליטיקה, חברה, תרבות, ספרות, אמנות. אפילו ההיסטוריה שוכתבה כך, שתפאר ותהלל את הישגי המהפכה. המשמעת חדרה לשפה, להתנהגות האישית וגם לחיי המשפחה. ראשי המפלגה הקומוניסטית לא בחלו בשום אמצעי. הם חתרו לתיקון העולם ולגאולת האנושות בעזרת הקומוניזם והאמינו שמה שטוב לברית-המועצות, טוב לעולם כולו.

העם היהודי לדורותיו האמין אף הוא בחזון הגאולה ואחרית הימים, אך מעולם לא ניסה לכפות זאת על עמים אחרים. מוטיב חירות האדם והשיחרור מעול עריצות, טבוע בדמם של בני ישראל מאז יציאת מצריים. אין תימא שכל מי שכוחו במותניו התגייס למאבקי שיחרור לאומיים. ברוסיה הצארית היו אלה צעירים יהודים שהצטרפו לשורות המהפכנים, והניפו בגאון את הדגל האדום.

זכר זוועות השואה, הארובות המעשנות במחנות הריכוז, ההשמדה השיטתית של שליש מהעם היהודי, המתים החיים בכוננות-הפסים, השלטת המצמרר ארבייט מאכט פריי (העבודה משחררת) שהתנוסס בשערי מחנות המוות - מתוך התופת הזו נולדה השבועה "לעולם לא עוד!" שאותה מילמל כל יהודי באשר הוא השכם והערב. מכוח שבועה זו ולמען הצלת שארית הפליטה, נולדה מדינת ישראל. לא חלפו אלא שנים בודדות מאז מיגורה של המפלגת הנאצית, וענני השמדה שוב החלו להתקדר מעל ראשו של העם היהודי. אך בניגוד לחשכת ימי השואה, מדינת ישראל הריבונית לא תלך כצאן לטבח. היא ערוכה להשיב מלחמה שערה ולהדוף את הקמים עליה לכלותה.

במלחמת השיחרור שררה דאגה קיומית אמיתית לגורלו של היישוב היהודי בארץ-ישראל, שמנה שש מאות אלף נפש בסך-הכל. מולו ניצבו הצבאות הסדירים של חמש מדינות ערב השכנות, ולצידם מספר לא-ידוע של לוחמים לא סדירים. האבידות היו כבדות: יותר מ-6000 הרוגים, כאחוז אחד מכלל האוכלוסייה. רבים מהנופלים היו נערים.

מלחמת השיחרור הייתה קשה ואכזרית, ולעיתים לא ידענו אם נחזיק מעמד, אבל האמנו בעצמנו. היום, לאחר כל המלחמות, ולמרות עוצמתנו הצבאית והאווירית, אני חש שהאיום הקיומי עדיין מרחף מעלינו. המגעים עם הפלסטינים, סוריה ולבנון לא הבשילו לכלל הסכם שלום, ולכן התוצאה הבלתי-נמנעת היא הידרדרות לעימות מזוין.

אני מכיר היטב את רמת הגולן ואינני רוצה להיפרד ממנה. יש הרבה מקומות בארץ הזו שאני לא מוכן לוותר עליהם. פשוט, אין סיבה לוותר בשעה שלצד האחר יש שטחים בלי סוף שאותם לא טרחו ליישב. מדינת ישראל הוקמה על אדמות שנקנו בכסף מלא על-ידי הקרן הקיימת לישראל, הברון רוטשילד וגואלי קרקע אחרים. לכן, טענתם של הערבים כי נושלו בכוח מאדמותיהם, אין לה כל אחיזה במציאות. אבל זה אינו מונע מהם לנסות ולנשל אותנו מאדמתנו בכוח הטרור.

ארץ-ישראל נחשבת ערש התרבות האנושית. כאן צמחו שלוש הדתות הגדולות, אבל אברהם אבינו היה הראשון. כאן ישבו העבריים הראשונים. אילו רק ניתן היה להחזיר את מחוגי ההיסטוריה לאחור ולמנוע את מרד בר כוכבא, הרבה יהודים היו נשארים בארץ האבות עד היום.

שיר שנכתב בשנת 1949

אני עם שחר ממריא
תפקידי פטרול אווירי
אני מסתובב עם מטוסי
חולם על קרב אווירי
להפיל מטוס לבנוני או סורי.
עם שחר אני רואה באופק נקודה
מטוס אויב חוצה את גבול המדינה
אני מאיץ במוסטאנג קדימה
בקשר מודיע על מגע
מתג הירי פתוח למשימה
הצלב בכוונת על המטרה.
אני לוחץ על ההדק לחיצה ארוכה
האפס חמש יורק כדורי פלדה
הפלתי בירי חוצה גבול ללא הרשאה
הפלתי מטוס אויב, הגנתי על שמי המדינה.
אני חוזר לבסיס - בטייסת שמחה
מבצע סיבסוב ומיד נסיקה
נוחת על המסלול נחיתה חלקה
מסיע ישר למקום החניה
השמיים בוהקים מעלות החמה
המכונאים צוהלים מחדווה
אני כפעמון מצלצל משמחה
חניגה להפלה
יום שמחה לטייסת כולה.

השירות בתחזוקה מתחיל להשתלם



מטוס B17 ברמת דוד



המבצר המעופף B17

מלחמת השיחרור הסתיימה. מפקד החיל, האלוף אהרן רמז, מחליט לארגן מחדש את השורות, כדי לתת מענה לדרישות המבצעות של צה"ל. אלוף-מישנה דניאל שמשוני, האחראי על ההדרכה בחיל האוויר, ממליץ לשלוח אנשי תחזוקה להשתלמות תעופתית בארצות-הברית. רק כך, הוא טוען, ניתן להבטיח שצוותי התחזוקה יוכלו להתמודד בהצלחה עם טכנולוגיות ואתגרים עתידיים.

7.6.49. מפקד חיל האוויר, אהרן רמז, משגר מכתב ליהודה גלעדי, סגן הנספח האווירי בצירות ישראל בושינגטון, ובו בקשה לברר שמות

בתי-ספר ומכללות צבאיות ואזרחיות שיסכימו לקלוט קבוצות חניכים מישראל. הבחירה נופלת על Spartan, המכללה הטכנית למכונאות ומבנאות מטוסים בעיר טאלסה, אוקלהומה. הסיבה: Spartan מובילה בהדרכת מקצועות התעופה בשיטה השלבית, תוך 12 חודשי למידה, ובהגשת הבוגרים למבחני הסמכה של רשות התעופה האמריקנית.

8.6.49. האלוף רמז כותב לרמטכ"ל יעקב דורי ולשר הביטחון דוד בן-גוריון: "חיל האוויר עומד בפני משבר גמור ביכולת הפעלת המטוסים ופיתוח מתקני תחזוקה, עקב מחסור בכוח-אדם מיומן וחלפים. הסידורים הקיימים לרכישה בחו"ל אינם עשויים בשום פנים ואופן לפתור את הבעיות הסבוכות של הציוד הטכני, בעיקר חלקי חילוף שצריכים לזרום בקביעות ולהגיע למחסני חיל האוויר". במכתבו לא מסתפק האלוף רמז בטרוניות, אלא מציע להקים מחלקה מיוחדת במשרד ביטחון, שתטפל בנושאים באופן מסודר ובתיאום מלא עם חיל האוויר. "הכרחי שתוכניות חיל האוויר יאושרו כפי שהוגשו או תוכנית אחרת, סופית, שתקבע את הרכש והאימונים לפי עדיפויות לשנה הקרובה". מצוין מפקד חיל האוויר ומסיים את מכתבו בבקשה לראות פנייה זו כ"גורלית ודחופה ביותר".

17.10.49. יוסף (ג'ו) רענן, ראש טייסת (כך נקרא אז מפקד טייסת) משגר מברק לאל"מ דניאל שמשוני ולפיו אישרה הנהלת בית-הספר למכונאים ומבנאים Spartan קבלת החישים חניכים מישראל.

18.10.49. במכתב לממ"ן 9 (נציג חיל האוויר במשרד הביטחון) מפורטים שמות המפעלים האמריקניים, שהביעו נכונות לקלוט מספר מוגבל של תלמידים להשתלמות של מספר שבועות:
 Elsie Pioneer - קורס מכשירי טיסה כלליים, קורס חשמל, קורס טייס אוטומטי וקורס אביזרים.
 Curtis Wright - קורס מדחפים (פרופלורים) וקורס ציפוי.
 Wright Aeronautical - קורס מכונאי מנועים, מותנה בכך שהתלמידים יהיו בעלי ניסיון מקביל ותעודת הסמכה אמריקנית A&E (ראשי תיבות של Airframe and Engine)
 Bendix Scintilla - קורס מגנטו.
 Bendix Products - קורס קרבורטורים.

19.10.49. מפקד חיל האוויר, אהרן רמז, פונה במכתב לסגן שר הביטחון, שאול אביגור, ומבקש לאשר תקציב של 250,000 דולר למימון הטסתם, שהייתם ולימודיהם של חמישים אנשי תחזוקה ב-Spartan לתקופה של שנה. מתוך קבוצה זו ייצאו שמונה חניכים להשתלמות במפעל המנועים פראט אנד וויטני וארבעה למפעל המדחפים המילטון סטנדרט.

נושאי הפצצות שפורקו מהולינגטונים בעקיר והורכבו בזאטץ על-ידי גיארי



21.10.49. אלוף אפרים בן-ארצי, הנספח הצבאי בווינגטון, מפרט במכתב לממ"ן את הדרישות מהיוצאים לקורס בארצות-הברית. "התלמידים באים ללמוד על חשבון הממשלה כפקידי ממשלה. בחזרם, יהיה עליהם לשרת במוסדות ממשלתיים, חיל אוויר, תעופה אזרחית וכו".



החרטום של ה-B17

23.10.49. אל"ם דניאל שמשוני, עוזר מפקד החיל להדרכה, מפציר בנוגעים בדבר לעשות הכל כדי ש-42 המכונאים בגן 343 ייצאו לקורס בחו"ל עד תחילת דצמבר לכל המאוחר, "אחרת, יש סכנה גדולה לירידה במורל, גורם העלול לפגוע בחיל קשות".



המועמדים לנסיעה לטלסה

26.10.49. מפקד חיל האוויר, האלוף רמז, מגיע לביקור בשדה-התעופה סירקין ופגש עם המועמדים לצאת ללימודים. הוא מבהיר כי הלימודים הם על חשבון חיל האוויר, וכל חניך מתחייב לשרת בחיל חמש שנים נוספות ממועד סיום לימודיו ב-Spartan.

22.11.49. מכתב שנשלח על-ידי אהרן רמז אל מפקד להק הדרכה, עם העתקים למשרד הביטחון, חברי מועצת המטה וקצין קשר ממ"ן 9, בנוגע לתלמידים היוצאים לקורס מנועים ומבנאות: "יש להוציא הוראות מפורטות לגבי התחייבות לשירות של חמש שנים לאחר גמר הלימודים בתנאי קבע. כמו כן סידורי תשלומים למשפחות והחזרת ציוד".



מסדר לפני היציאה

28.11.49. אל"מ דניאל שמשוני משגר למפקד חיל האוויר מכתב, בו הוא מודיע ש"אין אנו מעוניינים בקורסים בצרפת". בהמשך הוא מציין שהיו אי-הבנות בעניין תוכניות הלימודים בבית-הספר למקצועות התעופה Spary בארצות-הברית, וכתוצאה מכך נשלחו אנשים במקצועות לא-נכונים. "יש לקבל תוכניות לימודים מפורטות לגבי כל בית ספר או קורס, על-מנת לשלוח את האנשים הנכונים".

שעה לפני היציאה לארה"ב



29.11.49. ראש כנף יהודה גלעדי מגיע לביקור-מולדת ומביא רשמים מביקורו ב-Spartan, הנחשב "אחד מבתי-הספר הטובים בתחום. שיטת ההוראה טובה ויסודית ובשיעורים ניתנים הרבה הדגמות. שיטות הלימוד שפותחו בבית-הספר, כוללות שיטות מבחנים שמנסים להעתיק ל-CAA, מינהל התעופה האזרחית (Civil Aeronautics Administration), הגוף המעניק תעודות הסמכה רשמיות של מבנים ומכונאי מטוסים). "קורס המנועים והמבנאות יימשך 52 שבועות. על התלמידים להיות נוכחים ב-72% מהשיעורים לפחות. אם החסירו שעות הדרכה, עליהם להשלים את החומר בימי שבת וראשון.

"התלמידים יורשו לגשת לבחינות הסיי.איי. רק לאחר שבית-הספר ישתכנע שהם שולטים בחומר. הרמה הנדרשת: ציון 80 כל שבוע או שבועיים. תלמיד שנכשל במבחן יקבל הזדמנות שנייה. אם נכשל גם במבחן השני - הוא יודח מהקורס. "התלמידים יהיו מחולקים לקבוצות של 15 תלמידים בכיתה. יש למנות תלמיד אחד כאחראי על הקבוצות. כל תלמיד יקבל דמי כיס חודשיים בסך 30 דולר".

13.12.49. קבוצת התלמידים ממריאה בדרכה לארצות-הברית. שמות 42 התלמידים נשלחים במברק להנהלת בית-הספר בטלסה. יתר הפרטים האישיים של כל תלמיד יימסרו על-ידו עם הגיעו לבית-הספר. ב-Spartan נערכים לקליטת התלמידים מישראל. סגן אבנר הליבני, בוגר קורס טייס על מטוסים קלים שנערך ברמלה בתקופת המנדט הבריטי וטייס במלחמת השיחרור, מתמנה למפקד הקורס ולאיש-הקשר עם שגרירות ישראל בווישינגטון. במקביל, עליו לעמוד בקשר הדוק עם הנהלת בית-הספר ומנהלו, מר רקס מדרה. במסגרת תפקידו, הוא אחראי על תהליכי הלמידה, הכנת השיעורים, הישגים במבחנים וענייני משמעת. הוא נהנה מאמונם המלא של התלמידים, כמו גם של אנשי השגרירות.



אבנר הליבני ואנוכי בתוך המטוס

15.12.49. מטוס התובלה DC4 נוחת בשדה-התעופה של טאלסה. נציגי מכללת Spartan וראשי הקהילה היהודית המקומית, עורכים לנו קבלת-פנים חמה ונרגשת. אנשי הקהילה מבשרים לנו על החלטתם לאמץ את הקבוצה כולה למשך תקופת הלימודים. כל משפחה יהודית לוקחת על עצמה לאמץ שניים-שלושה תלמידים. אני, אברהם שטורץ וקלמן בן-דוד, הפכנו בין-לילה לילדיה המאומצים של משפחת מרשל וסוניה טרבס.

23.12.49. אלוף אפרים בן-ארצי, הנספח הצבאי הימי והאווירי בושינגטון, מדווח לממ"ן 9 על נחיתת הקבוצה בניו-יורק ומוסיף פרטים על תלאות הטיסה: "אינני יודע מה היה מצבו של המטוס בעוזבו את הארץ, בדרך היו צרות עם אחד המנועים והמטוס נאלץ לחנות שש-עשרה שעות בניו-יורק ושלוש שעות בקולומבוס (מדינת אוהיו). הרגשת הבחורים בטיסה לא הייתה טובה. הטיסה עצמה לא נערכה לפי התוכנית. במקום לטוס דרך אמסטרדם, טסו דרך רומא ופריז. מכיוון שלא היו בידיהם ויזות-מעבר איטלקיות וצרפתיות, סגרו אותם בחדר בשדה התעופה מבלי אפשרות לעזבו. קצין העלייה בניו-יורק נתן לבחורים ויזה רק לשישה חודשים, ולא כפי שתוכנן".

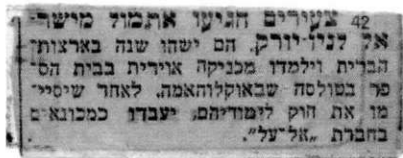
3.1.50. לאחר קורס הכנה שנמשך כשבועיים, נפתחת שנת הלימודים בקורס הטכני ב-Spartan.

עלון בית-הספר מפרסם ידיעה על קליטת קבוצת ישראלים משוחררי צבא, שבאו ללמוד את מקצועות התעופה. לצד הידיעה מתפרסם צילום של כל חברי הקבוצה.



המטוס שהטיס את הלומדים לארה"ב

6.1.50. בדיון המתקיים במטה בחיל האוויר מסוכם עקרונית, כי תיבדק האפשרות לשלוח קבוצה נוספת של כ-50 תלמידים לבית-ספר טכני-מקצועי אחר בארצות-הברית. זאת, במטרה להרחיב ולפתח את הידע באחזקת מטוסים ומכונות בחיל האוויר. משתתפי הדיון מגיעים למסקנה, שאין צורך במהנדסי טיסה (flight engineers) בחיל האוויר. אי לכך, החניכים המצטיינים ב-Spartan יוצבו לקורס מדריכים. יהודה גלעדי, ראש כנף, מתחייב להעביר בהקדם האפשרי תוכניות לימודים מפורטות של Spartan ושל בתי-ספר אחרים. בנוסף, יעביר מידע על תוכניות ההדרכה של חיל האוויר ושל הצי האמריקאי.



קטע שפורסם בעיתון בישראל

3.2.50. דוד פלג (ולובנסקי), איש מטה חיל האוויר וראש כנף תובלה, מחליף את יהודה גלעדי בתפקיד האחראי על תלמידי הקורס במכללת Spartan, ובהמשך על חניכי Cal Aero והמתמחים בבתי-הספר של התעשייה התעופתית. 12 חברי הקבוצה שנשלחו להשתלמות בתעשייה התעופתית במפעלים פראט אנד וויטני, המילטון סטנדרט וקרטיס רייט, עברו הכשרה מקצועית בתחום מנועים ומדחפים. הקבוצה כללה את: לב ביגון (מפקד הקורס, שהעביר דיווח שבועי לשגרירות על קצב התקדמות הלימודים), דוד קליין, צבי פליק, ישראל פלגי, מנחם סוליצילו, אדולף גרינהוט, דניאל שטילר, דוד גינירו, שלמה ביטנר, אריה שוהם (מאוחר יותר, מפקד יא"א 22), יוסף אידלסון ורפאל לופטיג (שהצטרף לקבוצת Spartan בגמר ההשתלמות).

אלה משתתפי הקורס הראשון
בספרטאן

מספר אישי	דרגה	שם
135818	אוויראי	אדלשטיין שמואל
71397	אוויראי	אדלר רוברט
130995	אוויראי מוסמך	אסטנוביץ שמחה
14152	אוויראי	ארדיטי אשר
15681	אוויראי מוסמך	בושי בנימין
119284	סמל אוויר	בן-דוד קלמן
8731	סמל אוויר	בן-שמעון נפתלי
71397	אוויראי	ברגינסקי (ארבל) יצחק
42760	סמל טכני	ברינסקי יהודה
11279	אוויראי ראשון	ברלינר שמעון
16153	אוויראי מוסמך	ברנשטיין אברהם
8750	אוויראי	גבריאלי מיכאל
12120	פרח טייס	גדעוני יוסף
5712	אוויראי מוסמך	גולדמן (גולן) ישראל
152235	אוויראי	גולדמן מיכאל
41410	אוויראי	גולדשטיין אבשלום
8762	אוויראי מוסמך	גליקמן חיים
8721	סגן	הליבני אבנר
8724	אוויראי ראשון	זולטן יוסף
118982	אוויראי מוסמך	זינגר יהושע
18341	אוויראי	כהני יהודה
13234	אוויראי מוסמך	כהן אברהם
8727	סמל	כ"ץ שבתאי
27190	אוויראי ראשון	לוסטנברג שמואל
	אוויראי	לופטיג רפאל
132527	סמל טכני	לנדאו שאול
6831	אוויראי מוסמך	לרר משה
22315	אוויראי	מריאן אליהו
19620	אוויראי מוסמך	נוסבוים אברהם
	סמל	סולדוחה זאב
12487	אוויראי	פטר אברהם
59610	סמל טכני	צגלמן (אריאב) שלום
118098	אוויראי ראשון	צוקרמן אברהם
38047	סמל תעופה	צ'יכטיגר יוסף
9106	סמל טכני	קורץ יגאל
153004	נתן אוויראי	קמלמן
120281	אוויראי	קמרט משה
120151	אוויראי מוסמך	קנול בנימין
9105	סמל טכני	קרמרסדורף שלמה
71875	סמל טכני	ראובני אליעזר
125565	אוויראי	ראט אפרים
13722	סמל	ריכרט (ירון) שלום
107573	אוויראי מוסמך	שטורץ אברהם

ספרטאן, לימודים בשיטת השלבים

המכללה למקצועות התעופה Spartan הוקמה בשנת 1928, בעיר טאלסה, אוקלומה, ובשנותיה הראשונות הכשירה צוותי תחזוקה וטייסים. במהלך מלחמת-העולם השנייה גדל מאוד מספר הקורסים וההשתלמויות, כמענה לצורכי חיל האוויר האמריקני. תפיסת ההדרכה המקורית הושתתה על לימוד בשלבים בכל תחום מקצועי. בתקופת מלחמת-העולם השנייה נאלץ בית-הספר להתגמש ולקצר את משך הלימודים והתרגולת המעשית. בסיומה, עם שובו של ספרטאן לייעודו המקורי, כמכללה אזרחית למקצועות התעופה, חודשה תוכנית הלימודים ארוכת-הטווח.

השיטה השלבית איפשרה מעבר מהיר להדרכה על ציוד חדיש, בתיאום מוקדם עם אנג' אפסנאות טכנית בחיל האוויר האמריקני. כל החומר שנלמד במהלך הקורס, שובץ במבחני הסמכה לתואר טכנאי מטוסים. תעודת A&E שהוענקה לבוגרים שהצליחו במבחנים, הייתה תנאי קבלה לעבודה בתעופה האזרחית בארצות-הברית.

אל"מ שמשוני, שהכיר את שיטות ההדרכה הנהוגות בארצות-הברית, החליט כי מכללת ספרטאן מתאימה להכשיר את קבוצת-החלוץ של חניכים מישראל במהירות וביעילות, ולהופכם בתוך שנה לטכנאי-מטוסים מוסמכים.



תוכנית הלימודים של חניכי קורס מס. 1:
 * קורס הכנה באנגלית, מונחים טכניים.
 * קורס מתמטיקה, פיזיקה וכימיה.
 * היכרות עם חומרים בשימוש תעופתי.
 * קורס חשמל ומערכות חשמל.
 * קורס שירות טכני, הכולל שירות מערכות וקריאת שירות תעופתי (בלופרינט).
 * ריתוך מבני מתכת של מטוסים קלים, חיבור ויישור בעזרת ג'יגים (מיתקני יישור).
 * היכרות עם מערכות כלליות במטוס וסימון צבעים במערכות השונות.
 * מערכות הצתה במנועי בוכנה שונים, כולל טיפול במגנטו ורתמות הצתה.
 * קורס סימור, הדבקה, ריתוך ותיקון מבנה המטוס; טיפול תרמי בחומרים תעופתיים לפני ואחרי עיבוד.
 * שיטות ביקורת תעופתית, דיווח ומעקב על שעות טיסה, אביזרים ותקלות.



במוסך בספרטאן: (משמאל לימין) קרמסדורף, מריאן שטורץ, כ"ץ, פלג, קרמט, לנדאו, לרר.

מבנה ההדרכה במכללה:

- * לכל מקצוע תעופתי יש אנג' עצמאי.
- * הקורס מחולק לשלבים, כאשר כל שלב נמשך שבוע.
- * כל יום לימודים נמשך כשמונה שעות, מהן ארבע שעות הדרכה עיוניות וארבע שעות עבודה מעשית.
- * לכל שעת הדרכה יש מערך שיעור מתוכנן מראש.
- * בסיום כל שלב ניגשים התלמידים למבחן על החומר שנלמד. בסיום הקורס נערך מבחן מסכם.
- * המבחנים הם בשיטה האמריקנית: ארבע תשובות אפשריות לכל שאלה, כאשר רק אחת מהן היא הנכונה. לחלק מהשאלות נדרשת תשובה מפורטת יותר.
- * המבחן המעשי מתקיים במוסך המטוסים או בבית-המלאכה. כל תלמיד מקבל משימה לביצוע בפרק-זמן קצוב.
- * הציון הסופי הוא ממוצע הציונים שהשיג התלמיד במבחנים העיוניים ובמבחן המעשי.
- * בסוף שנת הלימודים מתקיים מבחן עיוני של CAA, מינהל התעופה האזרחית (Civil Aeronautics Administration), הגוף המעניק תעודות הסמכה רשמיות של מבנאים ומכונאי מטוסים.

תוכנית הלימודים של חניכי קורס מס. 1:

- * קורס הכנה באנגלית, מונחים טכניים.
- * קורס מתמטיקה, פיזיקה וכימיה.
- * היכרות עם חומרים בשימוש תעופתי.
- * קורס חשמל ומערכות חשמל.
- * קורס שירות טכני, הכולל שירות מערכות וקריאת שירות תעופתי (בלופרינט).
- * ריתוך מבני מתכת של מטוסים קלים, חיבור ויישור בעזרת ג'יגים (מיתקני יישור).
- * היכרות עם מערכות כלליות במטוס וסימון צבעים במערכות השונות.
- * מערכות הצתה במנועי בוכנה שונים, כולל טיפול במגנטו ורתמות הצתה.
- * קורס סימור, הדבקה, ריתוך ותיקון מבנה המטוס; טיפול תרמי בחומרים תעופתיים לפני ואחרי עיבוד.
- * שיטות ביקורת תעופתית, דיווח ומעקב על שעות טיסה, אביזרים ותקלות.
- * קורס הידראוליקה, כולל כני נסע ומדפים.
- * טיפול במערכות דלק במטוסים שונים.
- * קורס מנועים מכל הסוגים (רדיאלי, V ואחרים).
- * קורס מדחפים (פרופלורים) מכל הסוגים.
- * היכרות עם מנועי סילון.
- * הרצת מנועים על מיתקני בדיקה ובמטוס.
- * בדיקות יומיות ובדיקות בהתאם לשעות טיסה.
- * קורס ציוד בטיחות והצלה.
- * קורס מכשירנות.
- * קורס אלקטרוניקה (קשר ומכ"ם)
- * קורס ציוד קרקע.
- * קורס חימוש.

עיקרי המתודיקה ההדרכתית:

- * לימוד עיוני ובהמשך עבודה מעשית, על-פי דפי עבודה.
- * עריכת ניסויים להפקת לקחים ושימוש בעזרי אימון (ציוד תעופתי, שקפים ושקופיות).
- * שימוש בספר המטוס ותוכניות, חתכי חלקים ודוגמאות לתירגול.
- * לימוד עצמי והכנת שיעורים.
- * סיורים במפעלים.
- * סרטי הדרכה ושיחות בכיתת-הלימוד.
- * מבחנים שבועיים בעל-פה ובכתב.



מחלקת פרופלורים בספרטאן

המשתלמים בקורס בספרטאן ליד כיתת השרטוט



שעור במסגרות בספרטאן





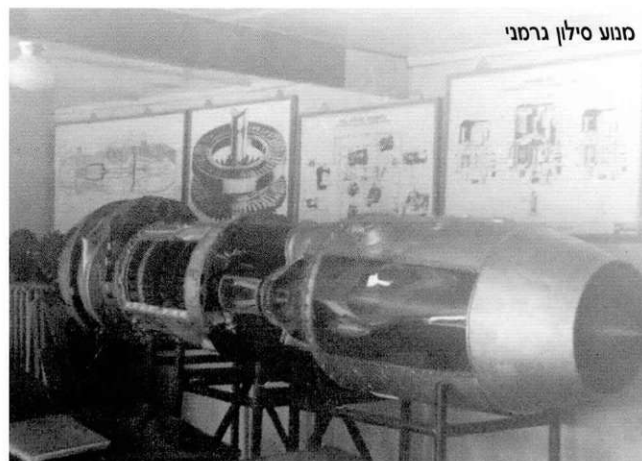
הישראלים בביקור באוקלהומה



המחראות בספרטן



בבית הנסות בטלסה



מנוע סילון גרמני

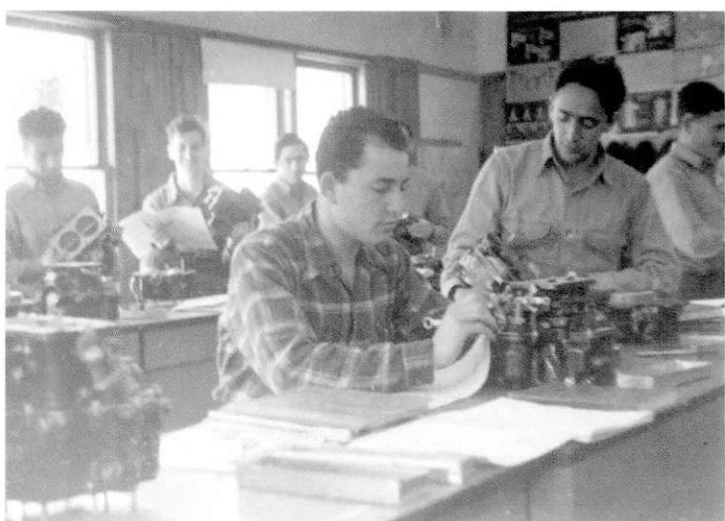


ביקור במוסך אמריקן

הישראלים בביקור באוקלהומה



משפחת טרבס המאמצת



מחלקת קרבורטורים בספרטן



בטיול לקליפורניה

מחלקת מכשירנות בספרטן



לומדים בלילה בספרטן

בחורינו המצויינים

המפקדים האישיים ביחידות השונות נתבקשו להמליץ על מועמדים מתאימים מקרב פקודיהם, ללימודים במכללה התעופתית ספרטאן באוקלהומה. הרשימה הראשונית כללה כ-400 שמות. מבחני המיון התקיימו במטר"ש (מטה ראשי שירות אוויר) ביפו ובסיומם גובשה קבוצה של 42 חניכים, כולם בוגרי מלחמת השיחרור. על-מנת להסוות את העובדה שמדובר בהכשרה צבאית, פורסם בעיתונות שחברת אל על שולחת קבוצת עובדים להשתלמות תעופתית בארצות-הברית.

כל משתתף נדרש לחתום על שירות קבע של חמש שנים, בנוסף לתקופת הלימודים בארצות-הברית. כל אחד מאיתנו שב ליחידת-האם שלו, כדי ליישם את הידע הרב שרכש בקורס. רמת התחזוקה קפצה מספר כיתות בבת אחת.

בשלב הראשון נשלחנו ללימודים בשדה אלון (שדה-התעופה כפר סירקין שנקרא על שם מודי אלון ז"ל, מפקדה הראשון של טייסת 101). שם רכשנו מושגי-יסוד בשפה האנגלית, בהיסטוריה של ארצות-הברית, בנימוסי שולחן, וכמובן, עברנו תהליך של גיבוש חברתי. לקראת הנסיעה הצטיידנו במלתחה ייצוגית, בחנות ההלבשה הידועה אבג ברחוב אלנבי בתל-אביב. עם מזוודה אישית, תעודת מסע ולב פועם בהתרגשות, נסענו לשדה-התעופה לוד, שם קיבלו אותנו בכירי חיל האוויר ובראשם אלוף-מישנה שמשוני. על המסלול חימם מנועים מטוס התובלה סקיימסטר DC4. אחרי שיריד אותנו בארצות-הברית, סיפרו לנו, יילקח המטוס לשיפוץ כללי ויחזור לשירות בחברת אל-על.

סגן אבנר הליבני, ראש הקבוצה ומפקד הקורס, הרביץ הרצאה ציונית קצרה. הוא שם דגש על חשיבות המשמעת, ועל כך שאנחנו שליחי העם היושב בציון ואסור לנו לבייש את הפירמה. את אבנר, טייס-קרב שביצע עשרות גיחות מבצעיות במלחמת השיחרור, הכרתי עוד מימי שירות האוויר בשדה דב. רק טבעי היה שבחר לשבת לידי בטיסה.

הטיסה עצמה הייתה ממושכת, מייגעת ורצופת תקלות. בין היתר, נאלצנו לנחות נחיתת חירום בברמודה, לאחר שנתגלתה נזילת שמן במנוע מספר 2. משם טסנו דרך ניופאונדלנד לניו-יורק. הטיסה נמשכה כעשרים שעות, לא כולל חניית הביניים בברמודה. הגענו לניו-יורק באפיסת כוחות, אך העייפות פנה כמו במטה קסם למראה העיר שהתקשטה לקראת חג המולד. עצי אשוח מקושטים, פנסים צבעוניים, מזחלות רתומות לאיילים ובעיקר הרבה שלג - מחזה מרהיב שאנחנו, הישראלים, ראינו לראשונה בחיינו.

המטוס טופל ותודלק וכעבור שעות אחדות המראנו לאוקלהומה. שדה-התעופה טאלסה שימש לטיסות פנים אזרחיות, ובמקביל, שירת את חיל האוויר האמריקני. מבני בית-הספר ספרטאן היו צמודים לשדה, וכללו יחידת אחזקה ומוסך שיפוצים למטוסי חיל האוויר האמריקני. מהמוסך ניתן היה להסיע את מטוסי-הקרב למסלולי ההמראה.

נחתנו בשלום בטאלסה. באולם הנוסעים קידמו את פנינו מנהל בית-הספר, רקס מדרה, ונציגי בית-הכנסת האורתודוקסי בעיר. המנהל הוביל אותנו לצריף המגורים שהוכן עבורנו, ובו יחידות דיור המופרדות זו מזו באמצעות ארון. כל יחידה הכילה ארבע מיטות קומתיים והייתה מיועדת לשמונה חניכים. לאף אחד לא היה כוח להתווכח מי יקבל את המיטה העליונה ומי את התחתונה. הסתדרנו במהירות ותוך רגעים ספורים שקענו בשנת ישרים.

באגף המזרחי של צריף המגורים היה חדר עם שולחנות כתיבה, להכנת שיעורי הבית. בקצה אחר של הביתן ניצבה מכונת קוקה קולה, שתמורת מטבע של ניקל (חמישה סנט) פלטה בקבוק משקה קר ותוסס. זו הייתה ההיכרות הראשונה שלנו עם המשקה המיתולוגי. למחרת בבוקר התייצבנו בכיתה, קיבלנו שאלונים למילוי ותג סטודנט, ששימש גם אישור כניסה לחדר-האוכל של בית-הספר. לאחר שהושלמו ההליכים הפורמליים עברנו מבחן באנגלית, והקבוצה פוצלה לשתי כיתות נפרדות.

חדר-האוכל הענק בספרטאן לקח אותנו במעבר חד מהארוחות הדלות, משטר הצנע והקצבות המזון, למסעדה ברמה של חמישה כוכבים. התפריט העשיר כלל פתיית תירס (קורנפלקס), בקבוק חלב, שתי ביצים, לחם ושתייה בשפע לארוחת הבוקר; מגוון בשרים ותוספות חמות וקרות לארוחות האחרות.

לא פחות מ-3500 תלמידים סעדו שם בוקר, צהריים וערב, אבל הכל התנהל בעיילות ובסדר מופתי. חלוקת המזון נעשתה בשלושה טורים מקבילים. התורנים שמילאו את מגשי הנירוסטה במזון, היו לבושים לבן והאווירה בכלליתה הייתה חגיגית.

חוויה פחות נעימה היו שירותי הבנים בבית-הספר. הופתענו לגלות כי בין האסלות אין כל מחיצות. מאוחר יותר הסביר לנו מישהו, שעשיית הצרכים בצוותא, בחלל פתוח, נועדה להרתיע הומוסקסואלים ושאר סוטי-מין. ההסבר לא ממש שיכנע, ואנחנו טרחנו להשכים קום כדי לבקר בשירותים, או שהלכנו לשם בזוגות.

כיתות הלימוד שכנו בצריפים הסמוכים למוסכים, ותוכננו כך שיתאימו ללימוד בשלבים. בסיום כל שלב עברנו לכיתה חדשה, שהכילה את הציוד ועזרי-הלימוד המתאימים לשלב הבא. הלימודים העיוניים נמשכו ארבע-חמש שעות, ואחריהם עברנו למוסכים הצמודים, לארבע שעות נוספות של עבודה מעשית.

שבוע הלימודים החל ביום שני והסתיים ביום שישי, שבו גם התקיים מבחן מסכם על כל החומר שנלמד במשך השבוע. המבחן היה ברובו בשיטה האמריקנית - לכל שאלה ארבע תשובות לבחירה, רק אחת מהן היא הנכונה. אנגלית לא הייתה שפת-האם שלנו, והדבר היה לנו לרועץ בתחילת הדרך. אבל עם הזמן השתלטנו על השפה ורמת הציונים הרקיעה לממוצע של 92 אחוזים ויותר. מעבר לכך, הבאנו איתנו ניסיון מעשי שלא יסולא בפז, משירותנו הצבאי בתחזוקה.

הקבוצה הישראלית הפכה שם דבר בבית-הספר. הסטודנטים האמריקנים, שבימים הראשונים שמרו על ריחוק קורקטי, הגיעו בהדרגה למצב שבו ממש התחננו שנאפשר להם להתכונן ביחד איתנו למבחנים השבועיים. רקס מדרה, מנהל בית-הספר, אף הוא לא חסך מאיתנו מחמאות ואמר שהבחורים מישראל הם התלמידים המוכשרים ביותר בתולדות ספרטאן, כולל בתקופת מלחמת-העולם השנייה.

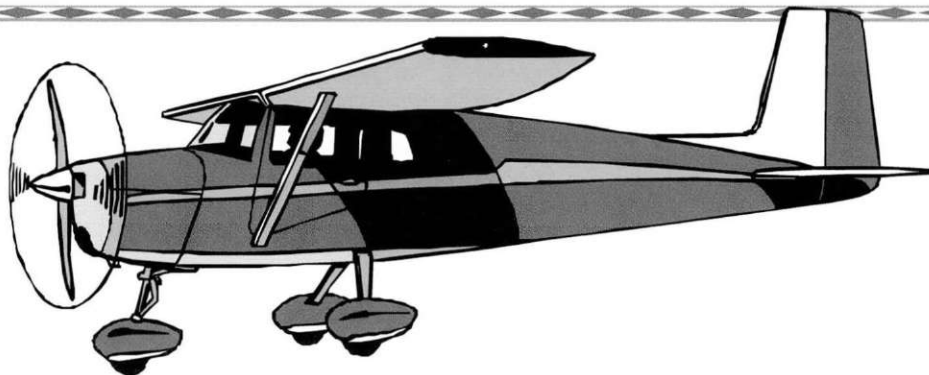
חוויה פותרת בעיה

מניסיוני עוד מהימים בהם הייתי מכונאי צעיר למדתי, כי לפני שניגשים לפתור בעיה, חיוני ליזום חוויה נעימה, כזו שרוב החיילים יהיו מרוצים ממנה.

אמון החייל במפקדיו מכשיר את הקרקע לרעיונות שמצמיחים פתרונות. כך ניתן לטפל בדפוסי עבודה ולהגיע לכלל הסכמה. לדוגמה, שינוי צוותים לצורך ייעודי. הפיתרון הטוב ביותר יושג, כאשר כל הצדדים המעורבים יפעלו בהרמוניה.

לעיתים, כאשר הבעיות נערמות, המפקד עלול להרגיש שהוא אינו פועל למציאת פתרונות, אלא לחיזוק סמכותו שהתערעה. כך מתנהגים מפקדים החשים שנכשלו בהשלטת סדר ומשמעת. לכן הם מתרצים, לא עומדים בלוח הזמנים או לא עומדים באיכות הביצועים. התנהגות לא-נאותה של חייל נתפסת בעיני מפקדו כהתנהגות חריגה ובלתי-אחראית, או בלשון אחרת "ילדותית". זוהי הגדרה טיפוסית למפקד רגזן ומתוסכל.

הקשיים שחייל גורם למבוגרים אחרים או לממונים עליו - ואין זה משנה אם הדבר נובע ממניעים אישיים או אנוכיים - מעידים על חוסר בשלות. בשלות משמעותה הבנת המציאות, פרספקטיבה נכונה, חוסר אנוכיות, כבוד לזולת, מהימנות ועצמאות. בקיצור, התנהגות מקצועית חברתית רגשית נאותה. חייל שחוש האחריות הטבעי שלו השתבש בגיל צעיר מכל סיבה שהיא, לבטח לא יהיה מסוגל לתרום לרווחתם של אחרים.



"המגרש הביתי" של אוקלהומה

כל אחד מאיתנו נטל חלק בקרבות מלחמת השיחרור. בעיני האמריקאים נחשבנו גיבורים, ואילו הקהילה היהודית של טאלסה יצאה מגידרה, כדי להרעיף עלינו אהבה וחום. כל משפחה אימצה שניים-שלושה מהקבוצה, ובכל יום שישי הייתה אוספת אותם מבית-הספר לסוף שבוע של פינוקים. אני 'אומצת' על-ידי סוניה ומרשל טרבס, בחברתם ביליתי את כל סופי-השבוע שלי בטאלסה. הם העמידו לרשותי חדר נפרד בביתם המרווח, ודאגו לכל מחסורי. שני ילדיהם, לארי ורוס, התייחסו אלי כאח מלידה. מרשל טרבס עשה את הונו מבארות נפט ומבתי-זיקוק שירש מאביו. הוא אהב לטוס במטוסו הפרטי ולשחק גולף, אבל לא פחות מכך אהב את מדינת ישראל. לימים גיליתי כי נהג לתרום מאה אלף דולר לשנה לאוניברסיטה העברית בירושלים ועוד אלפי דולרים לחודש לטכניון בחיפה. לאחר פטירתו, תרמה אלמנתו סוניה טרבס כספים למרכז הטניס ברמת השרון. משפחת טרבס הייתה משפחה ציונית חמה, שעשתה רבות למען ישראל. אביו של מרשל קנה בשנת 1936 את מועדון הקצינים הבריטיים ביפו, שהשתרע על שטח של ארבעה דונמים, כדי להקים עליו את בית-החולים דונולו. בקשתו האחרונה של האב הייתה להיקבר באדמת ארץ הקודש. כשנפטר, הוטס ארונו לישראל והוא נטמן בהר הזיתים. סוניה ומרשל טרבס ביקרו בארץ מספר פעמים. בביקורם בשנת 1967 לקחתי אותם לסיור ברחבי ישראל. עשיתי כמיטב יכולתי להנעים את שהותם, כפיצוי-מה על השנה הנפלאה שהעניקו לי בטאלסה. בתקופת שילטונה של המפלגה הרפובליקנית, ירדה משפחת טרבס מנכסיה. אך אני שמרתי על קשר איתם עד יומם האחרון.

הקהילה היהודית בטאלסה יצאה מגידרה כדי להנעים את שהותנו. ביטוי מובהק לכך הייתה ארוחת הערב העשירה של ליל חמישי, שאירגנו אנשי הקהילה כתמריץ לישראלים שלמדו עד שעת לילה מאוחרת לקראת המבחן ביום שישי. שלושה גברים עם סלים מלאים כל טוב התייצבו בצריף מגורים שלנו בסביבות שמונה בערב וערכו שולחן עם בשרים מעושנים, נקניקים, חמוצים ולחמניות חמות. בנוסף, השאירו לנו מלוא החופן 'ניקלים' (מטבעות של 5 סנט) למכונת המשקאות. הדולר ליום שקיבלנו כדמי-הכיס מחיל האוויר, לא הספיק לכלום.

הקשר עם הקהילה התקיים במישור הקהילתי והדתי. השתתפנו בתפילות וגם בחגיגות שאורגנו באולם האירועים הצמוד לבית-הכנסת. כאשר הגענו, נבחר הרב קהאן לרב הקהילה היהודית בטאלסה. חמישים שנה אחרי, בחגיגות היובל לקורס ספרטאן שהתקיימו בארץ, עדיין היה קהאן בתפקידו והוזמן עם רעייתו לישראל. הרב בירך את בוגרי הקורס הראשון בטאלסה וריגש את מאזיניו בסיפורים מאותם ימים רחוקים.

בחנוכה, כמו גם בחגים אחרים, היינו שרים במקלה שירי חג, שירי ארץ-ישראל ושירי פלמ"ח כמו "האמיני יום יבוא". את ליל הסדר עשינו, שטורץ, קלמן ואני, על שולחנה של משפחת טרבס, הפטרונית שלנו. מעת לעת הלכנו לראות סרטים בקולנוע מרס, שהיה בשכנות לבית-הספר. שם נחשפנו לראשונה למתירנות של הדור הצעיר באמריקה, בנים ובנות כאחת. נדהמנו לראות זוגות צעירים, בני שש-עשרה, מתנשקים בפומבי. היו נערות שאימצו לעצמן דרך מוזרה למשוך תשומת-לב, או אולי סתם להציק: תקעו שעועית או אפונה יבשה לצינורית חלולה, ו'ירו' בנשיפה בעורפו של קורבן מקרי שישב באולם. אנחנו, הישראלים, ראינו בכך התנהגות לא נאותה, אך עם הזמן התייחסנו אליה בסלחנות. בודדים מקרבנו הלכו למצוא פורקן אצל יצאניות. אחד מהם שילם על כך מחיר יקר, כשנדבק בזיבה. הוחלט לעשות בדיקות לכל התלמידים. הפרשיה הלא-נעימה הסתיימה בטוב.

רבים מאיתנו עברו מבחן נהיגה וקיבלו רישיון מטעם מדינת אוקלהומה, שאיפשר לנו לנהוג בכל מדינות ארצות-הברית. בנוסף לרישיון עברתי קורס משקיפי תנועה, למדתי ממנו המון והבאתי את הרעיון לצה"ל ולמדינה. היהודים העשירים של טאלסה בשנות ה-50 היו בני משפחת טרבס, גדל, סינדיטון (בעלי מפעל לציפוי מתכות וייצור צמיגים ומספר בתי כל-בו ברחבי ארצות-הברית) וגסטמן, שעשתה את הונה מעסקי נפט. גסטמן התרברב באוזני יום אחד שבארות הנפט שלו מפיקות מיליוני דולרים. עם כל תנועה של 'ההרגול' (מיתקן השאיבה), נוסף דולר לחשבון הבנק שלו. גסטמן ורעייתו רוזלין אירחו בביתם את יצחק ארבל (אז ברנינסקי), אחד מתלמידי הקורס בספרטאן. אחרי שיחרורו מחיל האוויר עבר ארבל לעבוד בתעשייה האווירית, עד יציאתו לגימלאות. הוא המשיך לשמור על קשר עם מארחיו ובכל ביקור של רוזלין גסטמן בישראל, אסף את 'הבויס' ודאג לתת לה גוד-טיים.

מגלים את אמריקה



אבי בספרטאן

בסיום הסמסטר הראשון בספרטאן יצאנו בנסיעה מאורגנת לאוקלהומה סיטי, כאורחי אוניברסיטת אוקלהומה. מימדי העצומים של המוסד האקדמי הזה - קמפוס, עשרות בניינים ופקולטות, מאה אלף תלמידים - היו בלתי-נתפסים בעינינו, חבורת ישראלים ממדינה מזרח תיכונית זעירה וענייה. ואם כבר אוקלהומה, איך אפשר בלי המחזמר הקלאסי **אוקלהומה** (שהפך כעבור מספר שנים לסרט מוסיקלי הוליוודי). המחזמר היה מהנה ביותר.

סיימנו את הסמסטר השני בציונים מעולים, ובשליטה מוחלטת בחומר הלימודים. החלטנו לפצות את עצמנו על המאמץ ביציאה מאורגנת לטיולים. אני ועוד חמישה חברים - מיכאל גולדמן (לימים זהבי), שמואל לוסטנברג, קלמן נתן, אליהו מריאן ושמחה אסטנוביץ - שמנו פעמינו מזרחה, ללוס אנג'לס. שכרנו מכונת פלימוט ועמסנו אותה בצידניות עם מזון שסיפקה לנו משפחת טרבס. בנוסף, הם ציידו אותנו במידע חיוני ובכתובות של קרובי-משפחה בלוס אנג'לס, שערכו לנו סיור מקיף בהוליווד.

מסלול הטיול החל באוקלהומה, חצה את קנזאס, קולורדו, נוואדה ומשם לקליפורניה. בכניסה לעיר רינו שבמדינת נוואדה, קידם את פנינו שלט גדול עליו נכתב: "העיר הקטנה הגדולה בעולם". רינו קנתה את המוניטין שלה בזכות תעשיית נישואי-הבזק: בעיר זו ניתן היה להתחתן (ולהתגרש) תוך מספר שעות. מוקד משיכה נוסף היו בתי-הקזינו, אליהם נהרו מהמרים ברבבות.

ביקרנו אצל חברינו הישראלים שלמדו במכללת קאל ארו בלוס אנג'לס, בקורס עליו פיקד יריב הרן, ביקרנו באולפני חברת הסרטים ההוליוודית

MGM ("האריה השואג"), התארחנו אצל משפחות יהודיות וחזרנו דרך סאן דייגו, ניו-מנסיקו, אריזונה, טקסס ואוקלהומה. בסך-הכל גמענו כשבעת אלפים וחמש מאות קילומטרים, חלפנו על פני נופים עוצרי נשימה, קניונים מרהיבים ואיתני טבע שהותירו אותנו פעורי פה: נהר הקולורדו, הסכרים הענקיים עם הטורבינות לייצור חשמל, הפארקים הלאומיים, הגיזרים החמים הפורצים מבטן האדמה, היערות רחבי-הידיים. נופים אפופי הוד קדומים, שהאמריקאים עושים הכל לשמרם למען הדורות הבאים. חזרנו מהטיול עם מטען עצום של חוויות, רשמים וצילומים. כך גם הקבוצות האחרות שבחרו מסלולי טיול שונים. אך המדריכים בספרטאן דאגו להחזיר אותנו במהירות לקרקע המציאות ולשיגרת הלימודים.

המשפחות היהודיות המשיכו במסורת האירוח של סופי-השבוע. אני שמרתי אמונים למארחי המקוריים, בני משפחת טרבס. חברי שטורץ וקלמן עברו לבית משפחת גסטמן, משפחה ציונית חמה ואוהבת. רוזלין גסטמן כיהנה במשך כשלושים שנה כיושבת-ראש סניף אירגון הדסה בטאלסה, אוקלהומה.

בסיום שנת הלימודים אירגנה לנו הקהילה היהודית בטאלסה מסיבת פרידה מרגשת, ולמחרת באו להיפרד מאיתנו בתחנת הרכבת, קודם צאתנו לניו-יורק. דמעות חנקו את גרוני במעמד הפרידה. לא ידעתי אם אזכה לשוב ולהיפגש עם משפחתי המאמצת, שעשתה מעל ומעבר כדי לתת לי הרגשה ביתית בניכר. נפרדנו בהבטחה חגיגית לשמור על קשר בכל מחיר. ואכן, הקפדנו להתכתב בתדירות של אחת לשבועיים עד שלושה שבועות. משפחת טרבס ביקרה מאז פעמיים בישראל, ואיפשרה לי לגמול לה באירוח מכל הלב. הפרידה מספרטאן ומהמנהל רקס מדרה, הייתה רשמית משהו ופחות מרגשת, אם כי חלק מאיתנו הסמיק מהמחמאות שהרעיף עלינו. מדרה העלה על נס את המאמץ, השקדנות והכישרון שהשקענו בלימודים, מה שהתבטא בממוצע הציונים הגבוה ביותר שנרשם בבית-הספר מאז היווסדו. תעודות הסיום, כולל תעודת A&E, נשלחו אלינו בדואר. מדרה הבטיח לבוא לביקור בישראל, ועמד בדיבורו. הוא הגיע בתקופה בה שירתנו בבסיס רמת דוד, סייר בבית-הספר הטכני בחיפה ונידב עצות מקצועיות לסגל ההדרכה.



שימור בתי הראשונים



טיול לקליפורניה, הצ'ק וואגן בדנבר

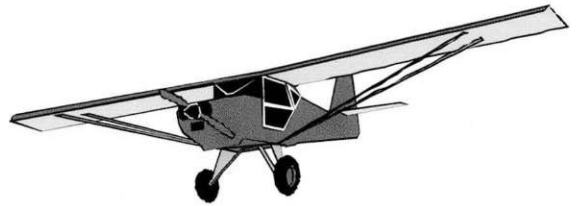
הדקוטה של ח"א האמריקאי שהתרסק לתוך הצריפים



המטוס ירד מהמסלול

בחודש החמישי לשהותנו בספרטאן אירעה תאונה על מסלול ההמראה של שדה-התעופה הצמוד לבית-הספר: מטוס דקוטה C-47 סטה מהמסלול והתנגש בשני צריפי מגורים. למרבה המזל, התאונה אירעה בשבת בבוקר, כאשר מרבית הישראלים בילו סופשבוע עם המשפחות המאמצות שלהם, והסתיימה בפציעתם של שני אנשים בלבד, אחד מהם שרת בית-הספר. הטייסים עצמם יצאו ללא פגע.

התברר שהטייס השבית מנוע ימין והפעיל בטעות גם את כפתור השבתת המדחף של מנוע שמאל (הדקוטה מסוגלת להמריא עם מנוע אחד, כשהיא ללא מטען). השבתת המנוע הפועל גרמה לסטיית המטוס מהמסלול. הישראלים שנשארו בצריף המגורים ויצאו החוצה לשמע קול ההתנגשות, הופתעו לגלות שהתאונה הסתיימה בנזקים קלים.



השיבה הביתה

קונסטליישן



הרכבת לניו-יורק עצרה בתחנה המרכזית ברחוב ה-42, ומשם נסענו באוטובוס לנמל-התעופה אדלייד (היום קנדי). על המסלול כבר חנה מטוס קונסטליישן של אל על, שנשלח להביא אותנו ארצה. הדיילות הישראליות

החייכניות שקידמו את פנינו בפתח המטוס, כמו פתחו בבת-אחת את שסתום הגענועים לארץ ולבית. המנועים הותנעו ברעם מוכר, המטוס התגלגל לעבר מסלול ההמראה והמתין לאישור ממגדל הפיקוח. כעבור המתנה של מספר דקות כבר היינו באוויר. הקברניט הודיע בקשר הפנימי, שבועד מספר שעות ננחת בפאריז לתידלוק ומשם בטיסה ישירה לתל-אביב. נזכרנו בטיסתנו רצופת התקלות לאוקלהומה, שנה קודם לכן, במטוס DC4 מקרטע, שהיה בעצם בדרכו לשיפוץ כללי. ההבדל בין שתי הטיסות היה מדהים.

בטרמינל בלוד עברנו ביקורת מכס ורישום בתעודת המסע, ונלקחנו לחדר האח"מים שהועמד לרשותנו. קציני חיל האוויר נשאו דברי ברכה קצרים. קצין אחד סיפר לנו על המחסור החמור בטכנאים ישראלים בטייסות ובבסיסים, דבר הנותן את אותותיו ברמת התחזוקה. החיל משווע לכוה-אדם טכני, אמר, ואנו סמוכים ובטוחים שאתם, בוגרי ספרטאן, תשתלבו במהירות ביחידותיכם ותקדמו את חיל האוויר.

מחוץ לטרמינל המתינו בקוצר-רוח ההורים, קרובי-משפחה, חברים וחברות, שבאו לקבל את פנינו אחרי שנת היעדרות. מיותר לתאר את ההתרגשות, החיבוקים, הדמעות וקריאות השמחה. יצחק ארבל, הנשוי היחיד בחבורה, נפל בדמעות לזרועות רעייתו היפה. קיבלנו שלושה ימי חופשה לבילוי בחיק משפחותינו. הורי ואחותי שתו בצמא את הסיפורים והחוויית שבערו עלי בארצות-הברית, התפעלו מהיחס החם של הקהילה היהודית בטאלסה ולא פחות מכך - מהפטיפון והתקליטים (במהירות 78 סיבובים) שהבאתי. אחרי שלושה ימים בחיק משפחתי, חזרתי אל חיק משפחתי השנייה - טייסת 101, ממנה נשלחתי ללימודים, והתמנית לאחראי קו המוסטאנגים.

השיבה לטייסת 101 הייתה עבורי סגירת מעגל. חשתי שהידע המקצועי העשיר שרכשתי בספרטאן, מסייע לטייסים לבצע את משימתם על הצד הטוב ביותר - ובראש ובראשונה, לשוב לבסיסים בשלום. טייסת 101 נחשבה חוד החנית של החיל והיחידה המבצעית ביותר. טייסת המוסטאנגים עליה הופקדתי כללה תחילה שני מטוסים, ובהדרגה עלה מספרם. כאשר הועברו הספיטים לטייסת 105, הייתי אחראי על יותר מתריסר מוסטאנגים.

בוגרי הקורס הראשון בספרטאן, ואני בכללם, שבו מטאלסה לא רק עם מטען עצום של ידע טכני, אלא גם עם רצון עז לתרום ולגמול לחיל על מה שעשה למעננו. הייתה זו, ללא ספק, אחת השנים המעניינות והמשמעותיות ביותר בתולדות הקבוצה, שהפכה במרוצת השנים לעמוד-התווך המקצועי של חיל האוויר.

בוגרי ספרטאן נטלו את ההובלה בניהול הטכני של חיל האוויר, ולאחר מכן בתעשייה האווירית. ספרטאן היקנתה לנו לא רק יסודות מקצועיים, אלא גם כלים ללמידה עצמאית, חדשנות ויצירתיות. הבינונו שתחזוקה טכנית מקצוענית, מדויקת ומתוכננת עד הפרט האחרון, היא הערובה להצלחת המשימות המבצעיות של חיל האוויר, בעיתות מלחמה ושלום כאחת. הידע המקיף שרכשנו תרם רבות לכינון מערך ניהול טכני יצירתי של ביקורת מטוסים, שיפוץ חלפים ומלאי חירום.

מרבית בוגרי ספרטאן נשלחו לתגבר את טייסת 101. חלק נשלחו לשירות בטייסת 105, טייסת הספיטים, שבה ערכו אימון מבצעי. אחרים נשלחו לבה"ט 2 (בית-הספר הטכני בחיפה), על-מנת להקים מערך הדרכה מודרני שיענה על הצרכים הדחופים של חיל האוויר.

משרדי טייסת 101 שכנו באותו צריף בריטי ובאותו מיקום. כך גם המבנים הקטנים ליד מסלול 27, מוסך התחזוקה ומבנה בתי-המלאכה. כולם עמדו על תילם, כפי שהיה ערב נסיעתי לארצות-הברית. מכליות התידלוק המשיכו לינוק ממיצבור הדלק המזרחי. בקיצור, כמעט ולא חלו שינויים בשטח.

הקצין הטכני בטייסת 101 היה סיומה קנטרוביץ. לאחר שיחרורו נקלט בתעשייה האווירית. טב צימרמן היה קצין ההנדסה של הכנף וידיד-נפש של מפקד הבסיס, רודי אונרטן. הגעתי לבסיס רמת דוד בדרגת סמל, אותה העניק לי פרדי איש-שלום. כעבור מספר חודשים העניק לי רודי דרגת סמל ראשון. בעקבות העלאה בדרגה שופר גם שכרי החודשי. בהמשך, הוא המליץ עלי כמועמד לקורס קצינים.

יום העבודה שלי כאחראי קו המוסטטאנגים, החל בארבע לפנות בוקר והסתיים בסביבות שמונה וחצי בלילה. כשהיינו בכוננות מבצעית ניצלתי את הזמן להדריך את המכונאים בצוות שלי. יחד שיפצנו את מטוס האוסטר של טייסת הגליל, שנמחק מסדר-הכוחות של חיל האוויר. זכורה לי היטב טיסת הניסוי באוסטר המשופץ, שעליו למדתי לטוס. לא רק אני טסתי במטוס שקם לתחייה. גם טייסי הבסיס השתמשו בו כדי 'לקפוץ' מרמת דוד לרמלה או לשדה דב. אלי אייל (פיינגרש), מפקד טייסת א' בשדה דב ופלמ"חניק ותיק, אף הוא טס באוסטר.

באותה תקופה, רוח הפלמ"ח עדיין נשבה במפרשיה של כנף 1. אנשי תחזוקה 101 על הספיט



סגן הרמטכ"ל לסקוב 1950 והטייס הרי קצנשטיין הסמל הישן של חיל האוויר על הכובע של סגן הרמטכ"ל

אני טס באוסטר



צוות בוגרי ספרטאן, כנף 1



ראומה ויצמן וקריניצי, ראש עיריית רמת-גן



עזר ויצמן ותורמים במסיבת קוקטייל

לא היה קל ב"קאל ארו"

ב-12 במאי 1950 מאשרים הרמטכ"ל וראש אכ"א את נסיעת קבוצת החניכים השנייה לקורס השתלמות בבית-הספר למקצועות התעופה Cal Aero, לוס אנג'לס, שייפתח ביוני 1950. הבחירה בקאל ארו נעשתה בהמלצתו של אלון-מישנה דניאל שמשוני, יוזם ומארגן ההשתלמויות בארצות-הברית, אשר ביקש להרחיב את אופקיהם של התלמידים בשיטות לימוד וידע של יותר מבית-ספר טכני אחד. יריב הרן, בוגר קורס טייס מספר 1 באצ"ל וקצין תחזוקה בחיל האוויר, מתמנה למפקד הקורס בקאל ארו. אחרי שובו לארץ התמנה לקצין טכני ראשי בבית-הספר לטיסה בסירקין ובהמשך, עבר לבסיס תל-נוף. כמו כן עסק בתירגום חומר טכני מאנגלית, ובכלל זה שבועת הטכנאי. ואלה חניכי הקורס:

שם	מספר אישי	דרגה
אדמון אשר	50702	פרח טייס
אלברטון מרדכי	125730	אוויראי
אלקלעי מרדכי	165392	אוויראי
אפטר שמואל	ק/167436	אוויראי
בדש גדעון	ק/3674	סמל אוויר
בן-נון (פישר) יואב	167100	אוויראי
בנדת יצחק	ק/1345	אוויראי
בראל יואב	165784	אוויראי
ברושי משה	28022	אוויראי מוסמך
גודוביץ בן-עמי	165388	אוויראי
גוטקין משה	147222	אוויראי מוסמך
גולדשטיין יאיר	19544	רב-טוראי טכני
גולדשטיין (פז) יעקב	165386	אוויראי
גרוס מרדכי	165446	אוויראי
גרינברג פאול יעקב	15803	אוויראי מוסמך
הוברמן יוסף	1393	אוויראי
הוכשטיין יוסף	ק/8983	אוויראי
היצקי גרשון	165455	אוויראי
הפטר בן-ציו	131399	אוויראי
הרוסי אבנר	36994	אוויראי
הרן יריב	ק/72389	סרן, מפקד הקורס
ורונסקי יעקב	165737	אוויראי
זיפר אורי	ק/40496	סגן
חבובה נתן	140143	אוויראי ראשון
חלבה יעקב	105435	רב-טוראי טכני
חזן שמואל	10560	אוויראי
חנוך אמציה	165740	אוויראי
ירון יעקב	19684	סמל אוויר
כ"ץ עמי	166080	אוויראי
ליטבק דוד	165735	אוויראי
מזרחי מרדכי	165741	אוויראי
מייר מאיר	165738	אוויראי
סיצקי מרדכי	165769	אוויראי
עמיר ציון	ק/41072	אוויראי
קלינגר יצחק	25272	סמל אוויר
קרטו לוי	16531	אוויראי
קרנץ מרדכי	ק/101225	סמל טכני
רודניק דוד (דניס)	57283	אוויראי
רקנס אפרים	97072	אוויראי
שוורצברג חנוך	85259	סמל אוויר
שוחט זלמן	160667	אוויראי
שניידר אלפרד	165459	אוויראי
שימנסקי עמוס	41896	אוויראי
שנץ אלימלך	152799	אוויראי
שפיגל משה	165739	אוויראי
שריזלי אהירם	107422	סמל אוויר

600 קצינים במכה אחת



קורס קצינים 1951
קורס קצינים בה"ד 80 מחזור י'



סדרה של ספיטפייר והרוורדים בשדה סירקון



"על המפקד בצבא מוטלת אחריות כבדה, גם בימי מלחמה וגם בימי שלום. עליו לפעול לא רק בכוח הפקודה והמשמעת, אלא בתוקף המופת האישי והסגולות המוסריות של האדם. בשם ממשלת ישראל ובשם העם אני מברך אתכם, מפקדים צעירים, שתהיו ראויים לשליחותכם הגדולה בעיצוב דמותו החלוצית של הנוער בישראל ובהכשרתו לביצור שלומה של המדינה וביטחונה".

כך אמר דוד בן-גוריון, ראש הממשלה ושר הביטחון, לשש מאות בוגרי בית-הספר לקצינים בפרדס חנה, בטקס ענידת הדרגות שהתקיים ב-20 באפריל 1952. השבועון במחנה הגדיר את התוספת הנכבדה למערך הפיקוד וההדרכה של צה"ל, כ"חידוש רב-ממדים שאין לו תקדים".

לציון האירוע המרשים הוזמנו שרי ממשלה, חברי כנסת, קצינים בכירים, נספחים צבאיים, משקיפי או"ם ואישי ציבור, לחזות בתרגיל צבאי שנערך באחד מבסיסי צה"ל אי-שם. התרגיל נועד להדגים את ידיעותיהם של בוגרי קורס הקצינים בתורת הקרב, בניצול הקרקע ובלחימה בשטח הררי.

לאחר כיבוש היעד הוזמנו האורחים למבצע "שולחן ערוך" על טהרת הצנע. שם נפלו מחיצות הרשמיות והנספחים הצבאיים ומשקיפי האו"ם קשרו שיחה עם קציני צה"ל. כולם הביעו הערכה לרמת הביצוע והתפעלותם לנוכח העובדה, שממחזור אחד יצאו שש מאות קצינים.

אני נמנית עם אותם שש מאות בוגרי קורס הקצינים בפרדס חנה. מפקד הפלוגה שלי היה

רב-סרן יוסף גיטרויאר ומפקד הבסיס - האלוף יששכר שדמי. הייתי במחזור י', פלוגה א', מחלקה 4. המדריכים שלנו היו סגן דובינסקי, סגן כרמי, סגן עמינדב, סגן עופר (מפקד המחלקה), סגן צפריר מכפר יהושע וסגן גורן. בגמר קורס הקצינים נשלחתי לקורס חיילי, שהתקיים בבסיס עקרן ונקרא "בית-ספר מתקדם לקצינים". מפקד הקורס היה רב-סרן פנחס שושני, ומפקד הבסיס סגן-אלוף דוד פלג. כל ארבעים-וחמישה משתתפי הקורס, ואני בכללם, סיימו אותו בהצלחה ב-6 ביוני 1952.

בכיתה שלי היו שישה-עשר תלמידים: לפס, נעמני, פרנקנטל, קולנשר, כץ, רוזנשטיין, שליט, אונגר, דביר, בלזבלג (לימים, בהט), אבנר הליבני, שחר, לוסיטיג, עזרא, שניטקין, ניר ובר-גורא.

חניכי כיתה מס' 2 היו בטט, בריזה, מרנץ, ברגר, יוסילביץ, גנדלר, מריאן, מולסטר, מילדובן, קרמסדורף, שנליג וברנר. חניכי כיתה מס' 3 היו אסנפלד, אבן ישראל, קליין, כרמל, הנקין, מצפון, גולדשטיין, לחמן, סיטון, קוזר, חביב, בן-יעקב, ילון, רוזנבאום, ליטבק, טורנטו ואמיתי.

לאחר סיום קורס הקצינים חזרתי לשרת בבסיס עקרן, כסגנו של יואש צידון (צ'אטו) שפיקד על טייסת 216. המטוסים חנו במוסך 6, בצידו המזרחי של הבסיס, שם ממוקם היום גף תחזוקה.

כאשר אלוני (לשעבר שצ'קו) היה מפקד ההנדסה בשדה-התעופה אלון בכפר סירקין, אני קיבלתי את טייסת אימון מתקדם, OTU (ראשי תיבות של Operational Training Unit), שכללה מטוסי הרוורד.

אני זוכר היטב שצירפו לנו ספיטים ומוסטאנגים למטרת אימון מתקדם, מה שפעם עשו בטייסת 105 לטייסים הצעירים. ה-OTU עבר לטייסת מתקדם בסירקין. בשעת חירום, הופעלו ההרוורדים כמטוסי סיוע לכוחות הקרקע על-ידי הרכבת רקטות מתחת לכנפיים.

הוחלט שהטייסת תקרא בחירום טייסת 140, ואני מוניתי לתפקיד הקצין הטכני הראשון שלה. מפקד מתקדם ומפקד טייסת 140 היה רב-סרן זאב לונדנר. כשהשתחרר בדרגת אלוף-מישנה, הצטרף ל'מוסד' ועשה שם גדולות ונצורות. במסגרת הטייסת ביצענו כמה וכמה תרגילי פריסה מוצלחים, מבחינת הסיוע שנתנו הטייסים לכוחות הקרקע.

כאשר התעורר צורך בקצין טכני בטייסת מוסקיטו 109 בחצור, הטיל עלי יהודה רבין למלא את החסר. התייצבתי בלישכתו של רב-סרן אריה שוהם, שהיה המט"א בכנף 4 אחרי פרדי איש-שלום. הוא שלח אותי ליעקב שלמון, מפקד הטייסת. שלמון הוחלף מאוחר יותר על-ידי ישראל לחובסקי (להב). בתקופת לחובסקי עשיתי חיל. בין היתר בניתי מבטון את סמל הטייסת, שהועבר על-ידי זוריק לכנף 1 כאשר טייסת 109 עלתה צפונה.



צוות תחזוקה בטייסת מתקדם



מתקדם בסירקין 2



סמל של טייסת 140 שנבנה על-ידי

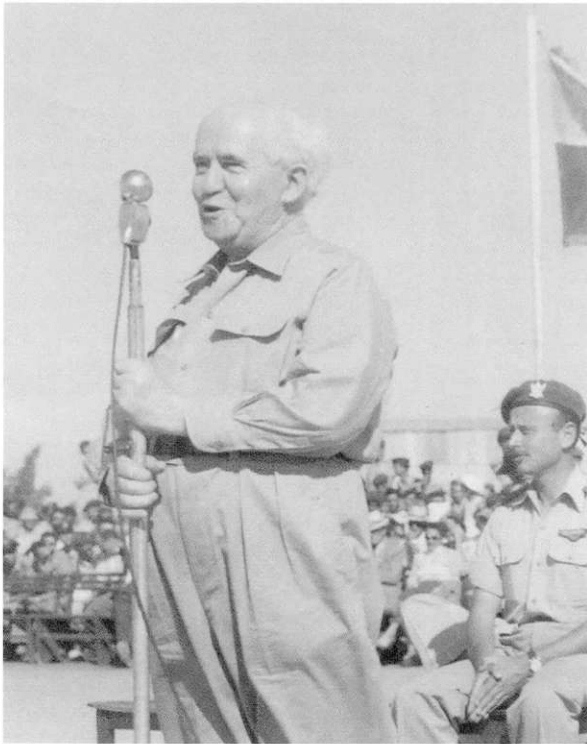


טייסת 140 ומתקדם בשדה התעופה סירקין

טיסת 140



סמל טיסת 140 ומטוס הרורד



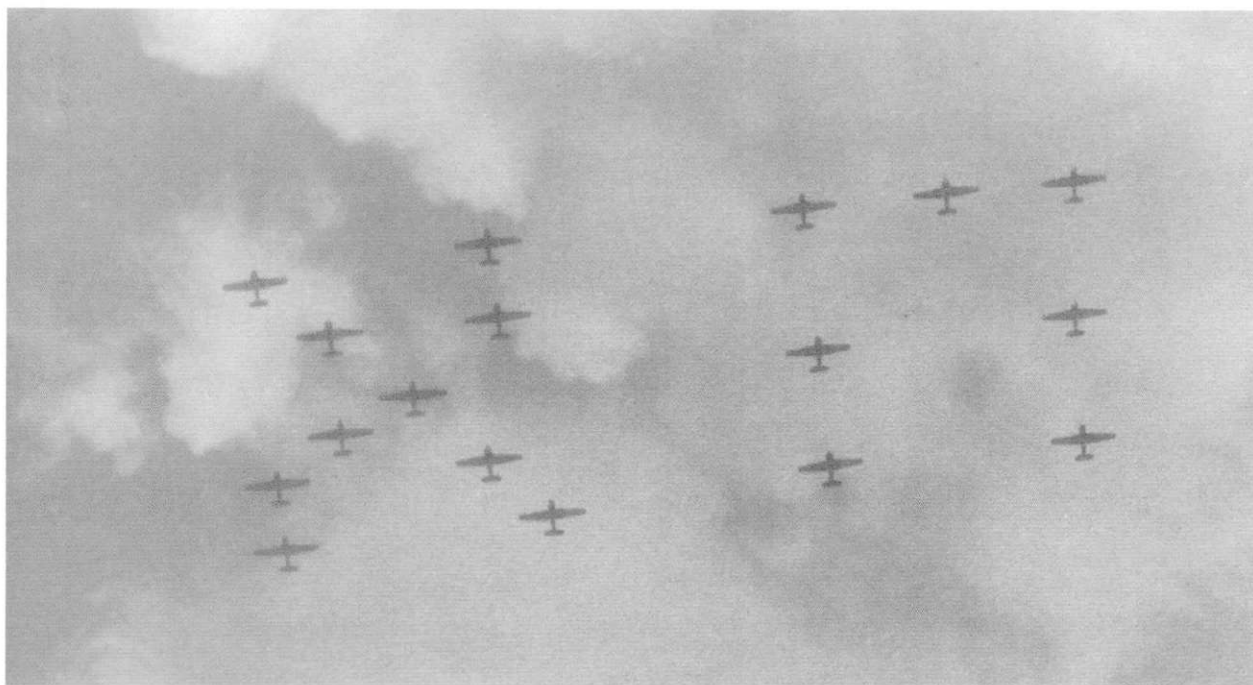
בן גוריון בסירקין



משה דיין, דן טולקובסקי, עומד מפקד הבסיס במסדר בסירקין



מטוסי הרוארד מעל סירקין



מטוסי הרוארד במטס חיל אוויר



הרווארד שהתהפך בסירקין



מנוף הרמה למטוס הרווארד

מטוס הפוקר



"היתושים המעופפים" של טייסת 109



אריה שוהם - מפקד טייסת תחזוקה כנף 4

טייסת 109 בשדה חצור, שנועדה למשימות טייסת הפצצה וצילום אווירי, הורכבה מדגמים שונים של מטוסי מוסקיטו ("יתוש"). במקור, יוצר המוסקיטו במפעלי דה-הוילנד באנגליה כמטוס הפצצה במלחמת העולם השנייה. ההסבה שלי למוסקיטו הייתה מהירה, הרבה בזכות היכרות קודמת עם מנועי ה'מרלין' של הספיט.

בחיל האוויר הורגש באותם ימים מחסור חמור בקצינים טכניים, בעיקר עקב העובדה שקצינים רבים השתחררו, ואולי גם מסיבות אחרות שלא כאן המקום לפרטן. ירון, הקצין הטכני של טייסת 109 בחצור, השתחרר והתקבל לעבודה בחברת אל-על, ואז נתבקשתי על-ידי יהודה רבין, ראש מדור ציוד בחיל, למלא את מקומו. כמוכן שנעניתי ברצון.

קצין תחזוקה ראשי היה אריה שוהם. סגנו, אריאל ציגלמן (לימים, אריאב), למד איתי במכללת ספרטאן. כעבור שנים התמנה אריאב למנכ"ל התעשייה האווירית. קצינת הח"ן בחצור, חנה בן-אלי, נישאה לצבי תירוש, איש תחזוקה ומומחה לכן-הנסע של המוסקיטו.

מטוסי המוסקיטו של חיל האוויר נקנו מעודפי מלחמת-העולם השנייה, באנגליה ובעיקר בצרפת, ושירתו נאמנה את חיל האוויר במשך כעשר שנים. המטוס, שנכלל בקטגוריה של מטוסי קרב-הפצצה, הורכב מבאלזה ודיקט תעופתי וממתכות, והותקן בו מנוע 'מרלין'. המוסקיטו היה מסוגל לטוס בעזרת מנוע אחד כשהגלגלים למטה, אך היקשה על הטייס לשלוט בהגאיו.

ביולי 1948 הגיע לארץ מוסקיטו D160 בטיסה מאנגליה. טייסו, בחור בשם ג'ון הרווי, נחת בשדה של בית-הספר הטכני בחיפה, שבו שהו עדיין הבריטים. הם תידלקו אותו ולמחרת הוא המריא לבסיס רמת דוד והוצב בטייסת 103. באותה עת היו כשלושים סוגי מטוסים במצאי של חיל האוויר. חלקם נחתו בכל מקום שנדרש, ואחרים קורקעו עקב מחסור בחלפים. המוסקיטו שהטיס הרווי לרמת דוד נקנה באנגליה על-ידי גוף שלישי, בשל אמברנו הנשק שהוטל אז על מדינת ישראל הצעירה.

טייסת 103 הורכבה ממטוסי דקוטה C47 ומשלושה מפציצי בופייטר בריטיים, אך מפקדה שמח לאמץ לחיקו גם את המוסקיטו. בשלהי אוקטובר 1948 המריא בו טייס מתנדב מקנדה, ליאונרד פיצ'ט, טיסה שהסתיימה בתאונה. המטוס תוקן והמריא כעבור חמישה חודשים משדה רמת דוד.

בנובמבר 1948 הוחלפו מספרי הזיהוי של המטוסים מ-D160 ל-2101, ומטוס זה היה הראשון שנחת בכנף 4 חצור. המוסקיטו השני שופץ מגרוטאות בטייסת 216, בה שירתתי עם יואש צידון, וקיבל את המספר 2102. בסופו של דבר, המטוס לא המריא עקב תקלות.

במרץ 1950 נרכשו שישה מטוסי מוסקיטו מחברת דה-הוילנד קנדה. אך הם לא שירתו בחיל האוויר, מאחר והמטוס הראשון נעלם מעל האוקיינוס האטלנטי על שני אנשי צוותו, הטייס ריי והנווט סיימור לימאר. חמשת המטוסים הנותרים נשארו בקנדה.

בסתיו 1950 העמיד חיל האוויר הצרפתי למכירה כ-75 מטוסי מוסקיטו, מעודפי מלחמת-העולם השנייה, שהיו טעונים שיפוף. חיל האוויר היה מעונין לרכוש 36 מטוסים בלבד. בנובמבר 1950 יצאה לצרפת משלחת של אנשי-מקצוע בראשותו של מפקד החיל, האלוף שלמה שמיר, כדי לבחון את הסחורה. מתוך 65 מטוסי מוסקיטו שנבדקו, 35 היו עם מספר שעות טיסה נמוך יחסית. 20 מטוסים נוספים היו במצב מכני גרוע, עם הרבה שעות טיסה. תוצאות הבדיקה: ניתן להשמיש לטיסה 24 מטוסים בלבד, אך הדבר יצרוך כ-15 אלף שעות עבודה של אנשי תחזוקה.

יהודה רבין, ראש מחלקת ציוד, מינה את פרדי איש-שלום לאחראי על פרויקט שיפוף המטוסים. פרדי, מקודם מטת"א כנף 4, גייס את אריה הולדר מטייסת תחזוקה ועוד מספר מכונאים, על-מנת להבטיח שליטה בתחזוקה, ויחד טסו לצרפת. בנוסף לצוות הישראלי, גויסו מכונאים וגופנאים צרפתיים.

בדצמבר 1951, כאשר הוכנסו המוסקיטו לפעילות מבצעית בטייסת 109, נוצר מחסור בטייס-קרב.



מכונאים וטייסים טייסת 109 כנף 4



מטוסי מוסקיטו בהטעה למסלול ההמראה

את הטייסת איישו דב ארליך, דוד אורלי ומשה אשל, בוגרי קורס טייס מספר 3 בסירקין, באפריל אותה שנה. את הקורס סיימו תשעה חניכים. שלושה מהם הוצבו, כאמור, לטייסת המוסקיטו. ששת האחרים נשלחו ל-OTU בטייסת 105.

באותה עת היו בחיל האוויר כ-25 טייסי-קרב בלבד. למטוסי המוסקיטו חסרו נווטים. רק ב-1953 התגבשה טייסת המוסקיטו סופית, וחצור הפכה לבסיסה. מכנף 1 בצפון הופעלו טייסת 101 עם מטוסי מוסטאנג וטייסות 105 ו-107 עם מטוסי ספיט. טייסת 69, על שלושת המבצרים המעופפים שלה, הועברה לטייסת 103 בעקרון.

דב ארליך מונה למפקדה הראשון של טייסת 109, וזאת חודשים ספורים בלבד לאחר שטייס קורס טייס. טייסי המוסקיטו עברו בסירקין קורס דו-מנועי על מטוסי קונסול (במקור, מטוס-האימונים הבריטי אוקספורד, שהוסב למטוס תובלה קל).

תחילה התארגנה הטייסת בכנף 4 בעקרון (שנקראת גם תל-נוף). סא"ל יעקב בן-חיים, אז טייס B-17, מונה למפקד בסיס כנף 4 בעקרון. סרן פורטוגלי הצטרף לטייסת וג'ו שמלץ היה הקצין הטכני. אייבי נתן המפורסם, שהיה טייס בחיל האוויר הבריטי המלכותי בהודו, נשלח ב-1951 לאנגליה לקורס

השתלמות על המוסקיטו. המטוסים ששופצו בצרפת החלו להגיע לעקרון, ואוחסנו ביא"א 22 של טייסת 216. מטוסים אלה המריאו מעת לעת לטיסות איורור על-ידי הטייסים שהביאו אותם מצרפת.

בנימין בונה, שהיה טייס ב-RAF בדרגת סמל ראשון, וכיהן מאוחר יותר כנספח האווירי של ישראל באנגליה, הסדיר השתלמות מוסקיטו באנגליה לשישה טייסים נוספים. שלושה מהם היו דני שפירא, ישראל להב ופורטוגלי. דני, טייס מלידה, נמנה עם הצוות שהעביר את המוסקיטו המשופצים מצרפת לישראל. בספטמבר 1951 התמנה למפקד טייסת 109.

הטייסת נכנסה לפעילות בפברואר 1952, עם שובם של ששת הטייסים מהקורס באנגליה. באפריל 1952 מנתה הטייסת ארבעה-עשר מטוסי מוסקיטו. 26 מטוסים נוספים שהגיעו ארצה מצרפת, אוחסנו ביא"א 22 בעקרון. קורס המוסקיטו הראשון של חיל האוויר, התקיים בחודשים מאי-אוגוסט 1952.

ביולי 1953, כאשר יעקב שלמון קיבל את הפיקוד על טייסת 109, הוקמה טייסת 110 ששימשה לאימון צוותי אוויר. טייסי המוסקיטו התאמנו בטיסות לילה, בעיתות שלום וחירום כאחת. הוגו מרום פיקד על הטייסת, ובין הטייסים הבולטים היו דוד אורלי, זאב תבור ודוד גוטמן. הטייסים והנווטים היו תשושים מהאימונים באנגליה, והדבר גבה מהם מחיר כבד. אני זוכר אירוע קשה בו אבד הקשר עם מוסקיטו בעת שטס מעל הים. זה קרה ב-7 באוגוסט 1953. הטייס סגן אליעזר רייזנר (באסטי) והנווט יהודה כץ הזנקו לחיפוש. הים היה שקט לחלוטין, כך דווח למגדל הפיקוח. אך באסטי טס בגובה נמוך מדי והכנף פגעה במים, כנראה כתוצאה משבריר שנייה של חוסר ריכוז. בתוך רגעים שקע המטוס על צוותו למצולות.

שאשא, מספר שתיים של באסטי, עקב בחוסר אונים אחר התאונה המחרידה. הפגיעה בצוות האוויר הייתה קשה ביותר: אובדן של שני מטוסי מוסקיטו, שני טייסים ושני נווטים. המוסקיטו היה מטוס בעייתי וקשה להטסה, שלא סלח לטייס על כל טעות או שגיאה שעשה.

באחד מימי 1953 המריא הטייס עובדיה נחמן לבדו במוסקיטו, שהתפוצץ בעת הצלילה עקב בעיה של אדים. עובדיה צנח בשלום. בעקבות התאונה נאסר על הטייסים לבצע תרגילי אירובטיקה במוסקיטו, וזאת למרות שנחמן לא חרג ממגבלות הטיסה.



מוסקיטו בחניה בחצור



מוסקיטו בהמראה בחצור

מורל הטייסים בטייסת 109 וטייסת 110 היה שפוף. היה צורך דחוף בטייסים נוספים, אז החליט הוגו מרום, מפקד טייסת 110, לטוס במבנה של רביעייה מעל שדה אלון סירקין. בניסיון לעודד גיוס טייסים. הוגו הוביל את הרביעייה, דוד אורלי היה מספר שניים, זאב תבור מספר שלוש ואליעזר חזן מספר ארבע. ליד חזן בתא הטייס ישב מכונאי ולא נווט.

הרביעייה טסה במבנה ומרום פקד לכבות את מנוע ימין. כשעברו את שדה אלון סירקין, נתן מרום הוראה להפעיל מנוע. ברזי הדלק במוסקיטו קבועים זה ליד זה בצד ימין. יתכן שנעשתה טעות, ברז הדלק של המנוע הפועל נסגר ואז כבה המנוע השני, מנוע שמאל. מאחר והמטוסים היו בגובה נמוך, צלל המטוס של חזן מספר קילומטרים דרומית לסירקין והתרסק. חזן והמכונאי נספו.

ועדת החקירה קבעה שההתרסקות הייתה כתוצאה מסגירת הברז של מנוע שמאל, ועקב כך שני המנועים הושבתו. מי סגר את הברז, הטייס או המכונאי? זאת לא נדע לעולם.

דצמבר 1953 היה חודש מוכה תאונות בטייסות 110 ו-109. המטוסים שהתרסקו נמחקו מסדר הכוחות של חיל האוויר. בתחילת מרץ 1954 נספו שני טייסים צעירים, סג"מ מאיר פרידמן וסג"מ גדעון הורוביץ, בעת שטסו בגובה נמוך מאוד, בניגוד להוראות המפורשות.

סגן לב ארלוזור ("זוריק") והנווט מרדכי סגל ביצעו תירגול צליפה על רכב בכביש הערבה. הם הנמיכו טוס וקצה המדחף של המוסקיטו פגע בגג הרכב. הנזק היה מזערי, זוריק נחת בשלום בבסיס אך לא יצא בשלום מהשיפוט הצבאי. הוא והנווט נשפטו ונידונו ל-35 ימי מחבוש.

הרמטכ"ל משה דיין דרש להחמיר בעונשם ואכן, לאחר שריצו את תקופת המעצר, התבשרו השניים על הדחתם מחיל האוויר. זוריק פנה במכתבים לרמטכ"ל ולמפקד חיל האוויר, הביע חרטה והפציר בהם להחזירו לשירות מבצעי. בסופו של דבר התרצה הפיקוד העליון.

זוריק טיפס בסולם הדרגות והתמנה למפקד כנף 1. במלחמת יום הכיפורים המריא במטוס סקיייהוק לקרבות בחזית המצרית, נפגע ונפל בים. מותו היה אבידה קשה לכולנו, שהכרנו ואהבנו אותו. מגדל הפיקוח במוזיאון חיל האוויר בחצרים, נקרא על שמו. נחום יהלום, חברו של זוריק, סיים את קורס הטייס בהצטיינות ושלט להפליא במטוסי המוסקיטו. לאחר שיחרורו הועסק כטייס ניסוי בתעשייה האווירית בלוד.

ב-4 במאי 1954 המריא מטוס מספר 2137 לטיסת ניווט לבאר אורה, שלייד אילת. שני אנשי הצוות היו הטייס בבלי והנווט אלישע גולן. במהלך הטיסה החל המנוע להתחמם מעל המידה, ובבלי נאלץ לדומם אותו. אך ללא הועיל. הוא ביצע נחיתה אונס בסדום, והמטוס התרסק. בבלי נפצע ברגלו, גולן יצא ללא פגיעה.

בלק - מפקד כנף 4 טייס B17



ב-16 באוגוסט 1954 ביצע ישראל להב נחיתת אונס מושלמת בשדה תימן שליד באר שבע. ב-9 בספטמבר אותה שנה נהרג אדם שמיר במטוס 2143. הוא טס במטווח, פגע במטוסו במטרה, והתרסק. המוביל, סרן בבלי, חזר לבסיס עם שלושה מטוסים בלבד.

סגן אמנון בלוך והנווט סג"מ צבי טמפלמן, טסו בקרבת שדה-התעופה. בעת הצלילה התפרק המטוס, הנווט נהרג והטייס ניצל. בלוך הועמד למשפט אזרחי, בו הוזמנו להעיד אנשי תחזוקה שטיפלו במטוס. הוא הורשע, ישב שנה בכלא ושוחרר מחיל האוויר.

ליל ה-29 בנובמבר 1954 אופיין במזג אוויר חורפי קשה, עם גשם זלעפות, ברקים וראות אפסית. למרות זאת החליטו הטייס יעקב שלמון והנווט שלמה הרצמן להנחית את המוסקיטו שלהם, מטוס מספר 2116. המטוס נחת כ-200 מטרים לפני תחילת המסלול, שלמון נפצע קשה בראשו והרצמן שבר את רגלו.

המטוס החל לבעור. בתוך זמן קצר הגיע למקום אמבולנס צבאי, ממנו הגיחה בריצה החובשת אסתר ארדיטי. מבלי לחשוב הרבה, ותוך סיכון עצמי, היא זינקה אל תוך הלהבות וחילצה את שני אנשי הצוות הפצועים מהמטוס הבורע. על מעשה זה הוענק לה עיטור המופת.

הרצמן, שהיה בהכרה בעת החילוץ, נפטר כעבור שבועיים עקב סיבוך בלתי-צפוי: טיפת שומן ממוח העצם חדרה למחזור הדם והגיעה למוחו. שלמון, שהיה פצוע קשה, החלים ושוחרר לביתו.

ב-27 בדצמבר 1953 החליף סרן ישראל להב את סרן הוגו מרום בפיקוד על טייסת 109. הוגו השתחרר ועבר לעבוד בתעשייה האווירית כטייס ניסוי. רב-סרן דוד איסטרמן, שבא מסירקין, החליף את מפקד הבסיס, יוסף רענן. איסטרמן שירת במלחמת-העולם השנייה ב-RAF, כטייס לנקסטר (מפציץ כבד בעל ארבעה מנועים) וצבר ניסיון רב במטוסי הפצצה. הוא החזיק מעמד בתפקיד חודשים ספורים בלבד, קודם שהוחלף על-ידי משה פלד, פלמ"חניק ותיק וטייס-קרב בספיט ובמוסטאנג.

בשנת 1954 שימשתי כקצין הטכני של הטייסת. מאחר והמטה רצה להפריד בין טיסות הצילום לטיסות ההפצצה, הוחלט להקים את טייסת 115 כטייסת צילום. את הפיקוד קיבל סרן עזריאל ספיבק רונן, ששיגר את אנשיו לצילומי אוויר בעומק שטח האויב. אני נשארתי לתפקד כקצין טכני בטייסת 109.

המוסקיטו היה בשעתו המטוס המתאים ביותר למשימות צילום וסיור, הרבה בזכות טווח הטיסה הארוך שלו. עקרונית, המוסקיטו היה מסוגל להגיע למטרות מרוחקות כמו H3 במערב עיראק. יתרון חשוב נוסף: גוף המטוס היה עשוי ברובו עץ, דבר שאיפשר לו לחמוק מהמכ"ם של האויב.

ב-16 ביוני 1952 המריאו סרן דני שפירא והנווט נתן אדלר למשימת צילום בחברון. שלמה להט והנווט יהודה כץ צילמו את ביר נפגפה ומטרות נוספות בסיני.

מטוסי המוסקיטו שנקנו היו ללא מכ"ם אווירי, אך אנו הרכבנו בחרטום מכ"ם AN-APS-4, שהיה בשימוש הצי האמריקני. התוספת יצרה בעיה אווירודינמית: פיצול זרימת האוויר גרם לפגיעה בקירור האוויר במצנני הכנפיים. בנוסף, מרכז הכובד של המטוס נע קדימה. המכ"ם הראשון, כאב-טיפוס, הותקן בחרטומו של מטוס 2127, וטיסת הניסוי בוצעה על-ידי הוגו מרום. ב-21 באוקטובר 1953 הופעל המכ"ם לראשונה, בגובה 5000 רגל מעל פני הים. על המסך נראו אוניות שנמצאו במרחק של 65 קילומטר. כמו כן, ולמרות העננים, ניתן היה להבחין בקו החוף. למחרת המריא המטוס לטיסת ניסוי שנייה, והמכ"ם זיהה מטוסי מטאור בטיסתם.

טיסת הניסוי השלישית נערכה כעבור שלושה ימים. הפעם גילה מכ"ם המוסקיטו מטוס דקוטה C-47 שטס בגובה 8000 רגל ובמרחק של 65 קילומטרים. ב-5 בנובמבר 1953 בוצעה עוד טיסת ניסוי. הפעם, מטוס המטרה היה הרוורד מטיסת 140, שטס בגובה 8000 רגל. מכ"ם המוסקיטו ננעל עליו כשהיה במרחק של כ-16 קילומטרים.

באותו חודש הפך מכ"ם APS-4 ציוד תקני בחיל האוויר. הוא הותקן בחרטומה של הדקוטה, שעסקה בחיפוש ימי, אך לא שימש למטרות מבצעיות.

ב-1956 הובא לארץ מכ"ם מתקדם מדגם D3. בטייסת 119 היו באותה עת שישה מוסקיטו NF-30 המצוידים במכ"ם הישן. המכ"ם החדש הותקן על אחד המטוסים ומשימת הבדיקה שלו הוטלה על שניים, הטייס שמעון אש והנווט אלישיב ברוש. מספר מילים על שמעון אש. הוא נולד בשנת 1924 בשנחאי, סין, להורים שנמלטו לשם מרוסיה הצארית, בתחילת המאה הקודמת. בהיותו בן שש עברה משפחתו לצפון סין, שם למד בבית-ספר אמריקאי והיה פעיל באגודת סכבי המקומית. שמעון שלט בעברית, אנגלית, סינית, יפאנית ורוסית. ב-1950, לאחר פטירת אביו, עלה שמעון אש לישראל.

באפריל 1952 גויס והתנדב לקורס טייס, סיים אותו בהצלחה והפך טייס-קרב בחיל האוויר. שמעון היה מפקד טייסת מעולה, שהצטיין ביוזמה ובמעוף. עם שיחרורו מצה"ל הצטרף לאל על והפך עד מהרה לקברניט ומדריך טיסה. בהמשך כיהן כיושב-ראש איגוד הטייסים.

במלחמת יום הכיפורים נקרא רב-סרן אש למלא את חובתו. ביום השני למלחמה נפגע הסקייהוק שלו מטיל מצרי והתרסק. מקום קבורתו לא נודע עד היום. בנו המשיך את דרכו והפך אף הוא טייס בחיל האוויר.

בקיץ 1954 נשלח הוגו מרום לאנגליה, כדי לבחון מספר מטוסי מוסקיטו T33 שהוצעו שם למכירה. אחרי מספר טיסות ניסוי הוא המליץ לרכוש את המטוסים. המטוסים שנקנו הוטסו ארצה על-ידי פיטר נוק. את המטוס האחרון, העשרים במספר, הטיס הוגו עצמו. הרכש החדש היה מוצלח. המטוסים היו במצב טוב בהרבה מזה של קודמיהם, וגם מדגם משופר: ארבעה תותחי 20 מ"מ בחרטום, כנפיים מתקפלות וכן וו תפיסה לצורך נחיתה על נושאת מטוסים.

בספטמבר 1956 רכש חיל האוויר שלושה מוסקיטו PR16 ומיספר אותם 2190, 2191, 2192. בעשור הראשון לקיומו, בין השנים 1948-1958, רכש חיל האוויר 87 מטוסי מוסקיטו בסך-הכל. במלחמת קדש 1956 השתתפו המוסקיטו בתקיפת שדות-תעופה ובסיוע לכוחות הקרקע בסיני.

בסוף נובמבר 1956 הועברו 16 מטוסי מוסקיטו לבדיקה בתעשייה האווירית בלוד. ארבעה מהם ניזוקו במבצע קדש ולא היה טעם לתקנם. כאשר החליטו במפקדה להוציא את המוסקיטו משימוש, הועברו כל המטוסים לסירקין ונמחקו מהסד"כ. המוסקיטו שירת את חיל האוויר עד תחילת 1958. הוגו מרום, האיש שהביא אותם לישראל, התכבד בטיסת הפרידה.

ב-1 באפריל 1954 עלתה ספינת חיל הים "בר גיורא" על שרטון מול חופי סעודיה. הספינה נשלחה לשם, במסווה של סירת דייגים, על-מנת לבדוק את עומק המים בחופי סיני. שבעת אנשי הצוות הצליחו להגיע לחוף ושידרו משם קריאות לעזרה. למחרת המריאו מאילת שבעה פייפרים, נחתו על החוף הסעודי וחילצו את המלחים. מייד לאחר מכן הוזנקו לשם מטוסי מוסטאנג, הפציצו את שרידי הספינה וטיבעו אותה, כדי שלא להשאיר עקבות.

ב-1956 החליף אל"ם עזר וייצמן את סא"ל דוד איסטרמן כמפקד כנף 4. מפקד חיל האוויר, האלוף דן טולקובסקי, פעל להצטיידות במטוסי-קרב סילוניים מתוצרת צרפת. הוא דחה הצעה לרכוש את מיסטר II והעדיף אוראגן ומיסטר IV. כנף 4 הפכה, איפוא, לסנונית הסילונית של חיל האוויר.



קטלינה - מטוס ימי



מכובאים וטייסים טייסת 109 כנף 4

המכובאים על מטוס המוסקיטו כנף 4



סמל טייסת 109 לפני המפקדה של הטייסת



שלמה הרצמן, גווט מוסקיטו טייסת 109



טיסה חשאית לצרפת בדרך ל"מבצע קדש"

ביוני 1956, חודשים ספורים לפני מבצע קדש, במסגרת תפקידי קצין הטכני של טייסת 103, הוכנסתי בסוד טיסה חשאית במטוס נורד. יעד הטיסה - צרפת - נמסר לנו זמן קצר בלבד לפני ההמראה. הקברניט היה סא"ל יוסי עופר, הנוסעים החשובים היו הרמטכ"ל משה דיין, מנכ"ל משרד הביטחון שמעון פרס וראש אמ"ן יהושפט הרכבי. מאחורי המבצע הסודי והמורכב בתחום התחזוקה ולוח הזמנים הקצר, עמד רב-סרן אבנר הליבני, ראש מצ"ד 3, מחלקה בחיל האוויר שעסקה בהטסה ובמבצעים. על הטיסה החשאית, שהוכתרה בשם **מבצע איילה**, כתב מאוחר יותר הקברניט יוסי עופר מנקודת ראותו:

"השנה 1956. בחודש יוני באוויר/3 הוחלט לבחון אפשרות הטסת נורד לטיסה ארוכת-טווח שתמשך שתיים-עשרה שעות. רב-סרן הליבני נתבקש לבחון האם תוך שלושה ימים ניתן לתכנן ולהתקין מכלי דלק נוספים בגוף מטוס הנורד, דבר שיאפשר הטסתו במשך שתיים-עשרה שעות ויאפשר למטוס ולנוסעים להגיע ליעד הסודי.

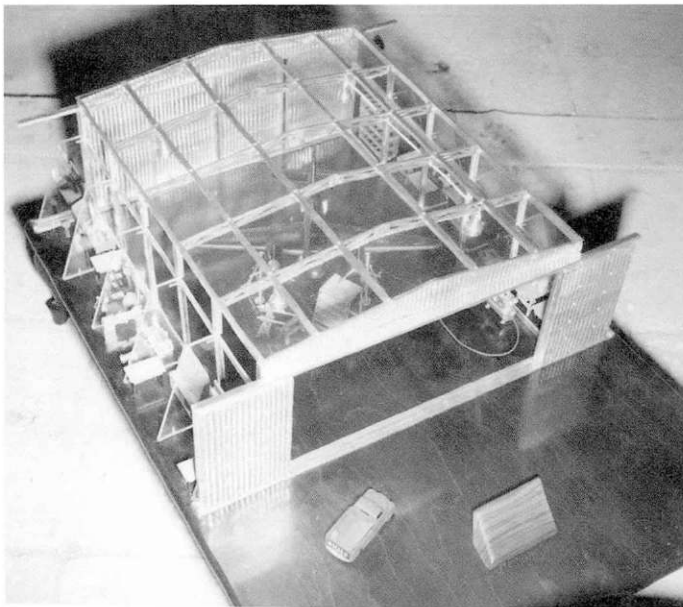
"בפני רב-סרן הליבני עמדו שתי אפשרויות: למסור את התיכנון והביצוע לתחזוקה בתעשייה האווירית, דבר שעלול לפגום בסודיות הנדרשת, או לבצע תיכנון וביצוע במסגרת הטיסת בשיתוף יא"א 22. מפקד יא"א 22 היה סא"ל אריה שוהם, איש ביצוע מהמעולים שידע חיל האוויר ומפקד נערץ על פקודיו. שוהם העמיד לרשותו של הליבני את בעלי-המקצוע המתאימים ונתן את ברכתו להצלחת המבצע..."

הליבני הכניס אותי בחלק מסודות המבצע, כשותף לביצוע התחזוקתי. הנורד היה בעל כנפיים עיליות, בהן הותקנו מכלי הדלק. שני מנועי ההרקולס שלו צרכו דלק 130 אוקטן. על-מנת לאפשר טיסה רצופה בת שתיים-עשרה שעות ללא חניית ביניים, היה צורך בתוספת של 3000 ליטר דלק ושל שמן מנועים.

סא"ל אריה הלל, מפקד מה"ר 4 (מחלקה לתיכנון אווירונאוטי) נתבקש להכין סקיצות לביצוע עריסות לארבעה מכלי דלק, אותם עמדתי לפרק מגרוטאות של מטוסי B-17. במכלים אלה הותקנו משאבות העברה חשמליות, שתפקידן להזרים את הדלק למכל



פופקו (יהודה ארבל) מפקד טייסת 103 בפעם השניה



דגם של מוסך שנבנה ב"אא 22 וגמסר כשי למפקד החיל דן טולקובסקי

ראשי במטוס. המכלים עברו בדיקות לחץ לגילוי נזילות, נמצאו תקינים והועברו להתקנה בעריסות עץ, שהוכנו בנגריה של י"א 22. בסיום התהליך התקנתי את ארבעת המכלים בגוף הנורד.

למחרת, בשעת בוקר מוקדמת, המראנו לטיסת הניסוי. היינו ארבעה בלבד על סיפון המטוס - הקברניט סא"ל יוסי עופר, טייס-המישנה אורי יפה (לימים קברניט אל-על), המכונאי המוטס קלמן להב ואני, הקצין הטכני של הטיסת ומתקין המכלים. במהלך הטיסה ביצענו הזרמת דלק למכל הראשי וממנו למנועים, וכן הזרמת שמן למכלים.

מעטה הסודיות היה עבה. איש לא ידע על מבצע איילה, יעדיו ונוסעיו. ליתר ביטחון, החליט אבנר הליבני להעלים את המטוס מבח"א 8 ולהעבירו לשדה שומם. המקום שנבחר היה שדה עין שמר. בלילה הוחזר המטוס לשדה סירקין, להשלמת ההכנות. סמל מגן-דוד הכחול-לבן הוחלף בסמלי צרפת, משימה שבוצעה על-ידי סגל נדיר, אחד מפקודי.

עם שחר המריא המטוס בדרכו למשימה, כאשר על סיפון הרמטכ"ל, ראש אמ"ן, מנכ"ל משרד הביטחון וכן טייס צרפתי. הטיסה הארוכה הוכתרה בהצלחה. בפגישה החשאית בצרפת תואמו עמדות וסוכמו עקרונות הסיוע הצרפתי במלחמת 1956 קדש.

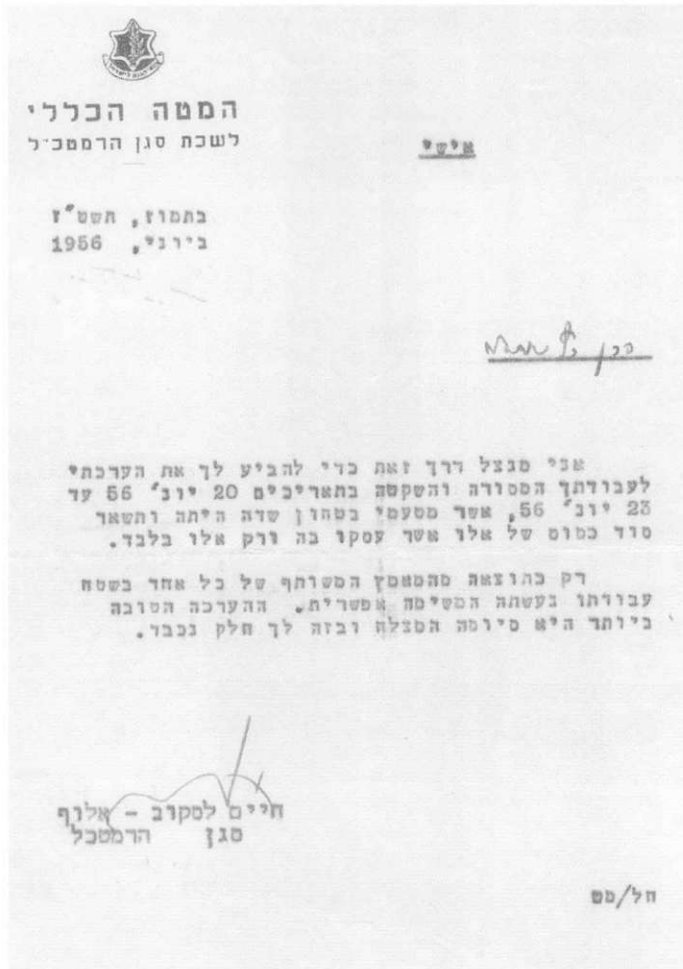
על תרומתי להצלחת המבצע, בכל הנוגע לצד הטכני-תחזוקתי, הוענק לי צל"ש, לא מעט בזכות המלצתו החמה של רב-סרן אבנר הליבני. וזה נוסח הצל"ש, עליו חתם האלוף חיים לסקוב, סגן הרמטכ"ל:

לסרן כ"ץ שבתאי,

אני מצל דרך זאת כדי להביע לך את הערכתי לעבודתך המסורה והשקטה בתאריכים 20 יוני 1956 עד 23 ביוני 1956 ואשר מטעמי ביטחון-שדה הייתה ותישאר סוד כמוס של אלו אשר עסקו בה ורק אלו בלבד.

רק כתוצאה מהמאמץ המשותף של כל אחד בשטח עבודתו, נעשתה המשימה אפשרית. ההערכה הטובה ביותר היא סיומה המוצלח, ובזאת לך חלק נכבד.

על החתום
חיים לסקוב
אלוף סגן הרמטכ"ל





ערב מבצע קדש, היו לחיל האוויר 24 מטוסי-סילון צרפתיים מדגם מיסטר. תוכנית הרכש הגיעה לשיאה במבצע נאות, שבו הועברו 36 מיסטרנים נוספים בהטסה אחת גדולה לישראל. אך למרות המאמץ של האלוף דן טולקובסקי להפוך את החיל לסילוני, ההצטיידות התנהלה בקצב איטי.

בסך-הכל היו לחיל האוויר באותה עת כ-175 מטוסים, מהם 16 דקוטות, שלושה נורדים, 28 מוסטאנגים, 14 מוסקיטוס, שני מבצרים מעופפים B 17 (שהפציצו את המוצבים המצריים בשארם-א-שייח), 16 הרוורדים, מספר פייפרים וסטירמנים וכל השאר מטוסי סילון צרפתיים מדגמי מטאור, אוראגאן ומיסטר.

מבצע קדש פרץ ב-29 באוקטובר 1956. האנגלים והצרפתים היו אמורים לתקוף את תעלת סואץ יומיים לאחר תחילת המלחמה. מטוסי המוסקיטו תקפו את שדות התעופה המצריים אבו-סוויר, כיברית ונוספים. אך המהלך הצבאי הראשון במסגרת המבצע, הייתה הצנחת גדוד 890 של הצנחנים בכניסה המזרחית של מעבר המיתלה, עמוק בעורף האויב המצרי.

כשעה לפני המראת שש-עשרה הדקוטות ועליהן כוח הצנחנים, בוצעה בסיני פעולת חבלה שנועדה להטעות את המצרים ולשבש את התקשורת בין כוחותיהם בסיני. אנשי יא"א 22 בטייסת 116 תיכננו כבלים מיוחדים עם ווי גרירה ומשקלות עופרת בקצותיהם, המתחברים לגחון המוסטאנג. בעזרת הכבל והמשקולת תלשו הטייסים את חוטי הטלפון העיליים שנפרסו לאורך חצי האי סיני, ובכך שיבשו את הקשר בין יחידות הצבא השונות.

הניתוק הראשון בוצע בכבלי הטלפון בין תאמד למיתלה ובין קסיימה לנחאל. על הביצוע הופקדו רב-סרן צחי יבנה, מפקד הטייסת והטייסים סרן הארי קרצנשטיין, סרן אריה צייטלין וסגן אמיתי חסון. ארבעת המוסטאנגים שמרו על דממת אלחוט מוחלטת במשך כל הטיסה. למחרת בוצעו ניתוקים בין אל עריש ורומני, בין המיתלה לסואץ ובין ביר נפגפה לאיסמעליה.

כבר במלחמת קדש תיכנן חיל האוויר לפגוע תחילה בשדות-התעופה ובמטוסי האויב, כשהם עדיין על הקרקע. הרקע המדיני היה שונה לחלוטין. צרפת ואנגליה שיתפו פעולה ולכן שונתה התוכנית.

בן-גוריון חשש מתקיפות של חיל האוויר המצרי על ערי ישראל ולכן הוצבו טיסות יירוט בשדה לוד. הנורדים הצרפתיים פעלו משדות-תעופה בריטיים בקפריסין.

הדקוטות היו סוסי-העבודה האמיתיים של מבצע קדש. יומן האירועים של עשרת הימים הראשונים ללחימה, ממחיש זאת היטב:

29.10.56 שישה-עשר מטוסי דקוטה בהובלתו של רב-סרן אבישר, מפקד טייסת 103, מצניחים במעבר המיתלה בסיני 395 צנחנים, ובראשם המג"ד, רב-סרן רפאל איתן (רפול). 12 מטוסי אוראגאן ועשרה מטוסי מטאור נותנים חיפוי אווירי. במקביל, שני מטאורים מבצעים פעילות הסחה לאורך ציר רפוח-קנטרה, במסגרת תוכניתו של הרמטכ"ל דיין לשוות למבצע קדש אופי של פעולת תגמול.

ההצנחה הוכתרה בהצלחה, פרט לשלושה-עשר פצועים קל. החשש העיקרי היה מפני מינים מצריים שעלולים להמריא משדה כיברית, המרוחק 70 קילומטרים בלבד מהמיתלה וליירט את הדקוטות האיטיות והעמוסות. לכן, הטיסה למיתלה הייתה בגובה נמוך של 500 רגל, ורק לקראת ההצנחה עלו הדקוטות לגובה 1500 רגל. כל המטוסים שבו בשלום לבסיס תל נוף.

29.10.56 שעה 21:00. ארבעה נורדים ודקוטה אחת מצניחים לצנחנים הלוחמים במיתלה אספקה, ג'יפ ותותחים קלים.

30.10.56 במשך הלילה מתבצעות שבע גיחות אספקה של מטוסי דקוטה ונורד לכוחות במיתלה.

31.10.56 מטוסי דקוטה ממריא בשעת בוקר מוקדמת לאיתור משחתת מצרית, שלפי החשד מתקרבת לעבר נמל חיפה. טייס הדקוטה מזהה את המשחתת, איברהים אל אוואל שמה, כשהיא במרחק 19 מייל ימי מחיפה. שני אוראגאנים מוזנקים לעברה, יורים רקטות ומסייעים לחיל הים בהשתלטות עליה.

31.10.56 לקראת הערב ממריאה דקוטה להצנחת ציוד ואספקה במיתלה. רפול מבקש מחיל האוויר לפנות את הנפגעים הרבים בקרבות המיתלה. טייס הדקוטה הקולט את הבקשה מחליט לנחות, למרות שטרם אושר מסלול החירום לנחיתה. עוד שמונה דקוטות ושלושה נורדים ממריאים למשימת פינוי הנפגעים

31.10.56 דקוטה ועל סיפונה רמקול רב-עוצמה ממריאה בשעה 21:25 לעבר אבו-עגילה. איש מחלקת השידורים בערבית של "קול ישראל", קורא ברמקול לחיילים המצרים להניח את נשקם ולהיכנע.

1.11.56 לוחמים רעננים מוטסים למיתלה, להחלפת כוח הצנחנים הראשון. במהלך היום מבוצעות עשר גיחות, ובסך-הכל מוצנחים 400 חיילים.

2.11.56 דקוטה מצויידת ברמקולים טסה מעל עזה וקוראת לערבים להיכנע. בשעות אחר-הצהריים ממריאות שבע דקוטות להצנחת כוחות בשארם א-שייח ובא-טור. שני האתרים נכבשים במהירות ומאפשרים הפעלת רכבת אווירית של דקוטות ונורדים להעברת אספקה וציוד לחימה.

3.11.56 הלוחמה הפסיכולוגית בשיאה. בשעה 16:00 ממריאה דקוטה מעקרון לעבר חצי האי סיני, מפזרת כרוזים באזור שארם א-שייח וקוראת ברמקול לחיילים המצרים להיכנע. בדרך חזרה נוחתת הדקוטה בשדה אילת לצורך פינוי נפגעים. בין המפונים - הטייס בני פלד (לימים מפקד חיל האוויר) שצנח ליד ראס נצרני, חולץ על-ידי פייפר והונחת באילת.

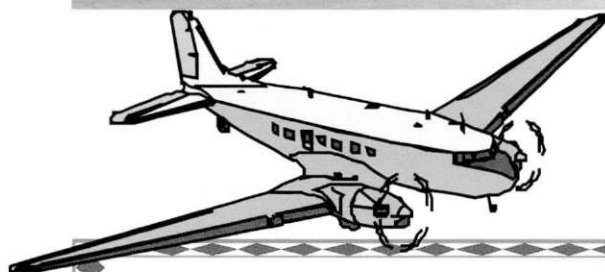
4.11.56 הרמטכ"ל משה דיין ממריא בדקוטה לסיור אצל הכוחות הלוחמים בסיני ונוחת בא-טור.

5.11.56 מטוסי דקוטה מצניח שני טון דלק לכוחות הלוחמים, המתקדמים לעבר שארם א-שייח. באותו ערב מסומן מסלול נחיתה ונפתחת תנועה אווירית סדירה להבאת אספקה ולפינוי פצועים.

דקוטה על המסלול ו-S55 באוויר



חילוץ S58 בנגב



דקוטה. ציוני-דרך

- 1933 אב-טיפוס DC1 ממריא לטיסת ניסוי ראשונה
- 1935 טיסה ראשונה של דקוטה C74.
- 1939-1945 השתתפות פעילה בקרבות מלחמת-העולם השנייה, בהצנחה ובלוחמה.
- 1948 דקוטה ראשונה מגיעה מדרום-אפריקה לישראל.
- 1949 הדקוטה וטייסת מטוסים מסוגים שונים מועברים לכנף 4 בעקיר (תל נוף כיום).
- 1951 כל מטוסי כנף 4, כולל הדקוטה, מועברים לחצור
- 1952 הדקוטה מוחזרת לעקיר בטייסת 103, בח"א 8
- 1955 הדקוטה מגויסת למלחמה במכת הארבה בשדות החקלאיים ומרססת אותם מהאוויר
- 1956 מטוסי דקוטה מצניחים גדוד צנחנים במיתלה, במלחמת קדש. בנוסף, רמקולים המותקנים במטוסים קוראים ללוחמים הערבים להיכנע.
- 1956 יהודה ארבל (פופקו) מקבל את הפיקוד על טייסת הדקוטות
- 1963 הדקוטות עוברות מהטייסת לתחזוקה בתעשייה האווירית בלוד.
- 1967 הדקוטות תורמות את חלקן למלחמת ששת הימים, בהעברת לוחמים וציוד ובפינוי נפגעים.
- 1973 הדקוטות נוטלות חלק במלחמת יום הכיפורים.
- 1978 מטוס דקוטה מטיס את נציגינו לשיחות הסכמי השלום עם מצריים.
- 1982 הדקוטות מבצעות משימות במלחמת שלום הגליל (מבצע של"ג בלבנון).
- 2001 הדקוטה מסיימת את שירותה בחיל האוויר.

המטת "א של בח"א

מצוף הפצצה לוטורים, טייסת 119



ב-1957 נשלחתי על-ידי יהודה ארבל (פופקו) להשתלמות על מסוקי S58 במפעלי סיקורסקי בארצות-הברית. פופקו, מפקד טייסת 103, כבר הטיס בעצמו מסוקים. עם שובי מההשתלמות מוניתי לקצין הטכני הראשון של טייסת המסוקים, טייסת 124, והתמסרתי לבניית המערך התחזוקתי. בהדרגה קלטנו שני מסוקי S58 מטייסת 103 ובהמשך, עוד שישה מסוקי S58 שהגיעו ממפעלי סיקורסקי בארצות-הברית. יא"א 22 סייעה בהרכבתם. שני מסוקי ההילר 360 הישנים שהיו עד אז בשירות חיל האוויר, הוצאו משימוש.

ב-1959, בעקבות חילוקי-דעות עם אורי ירום, מפקד טייסת המסוקים, עברתי לטייסת 216 בפיקודו של אריה שוהם. דבר ראשון, טרחת ללהכיר את המשרתים בטייסת, מהם אני זוכר עד היום את מנשקה, פורר ורוקבן, נהג ה"קווין מרי" (כך כונה גורר מטוסים ב-RAF).

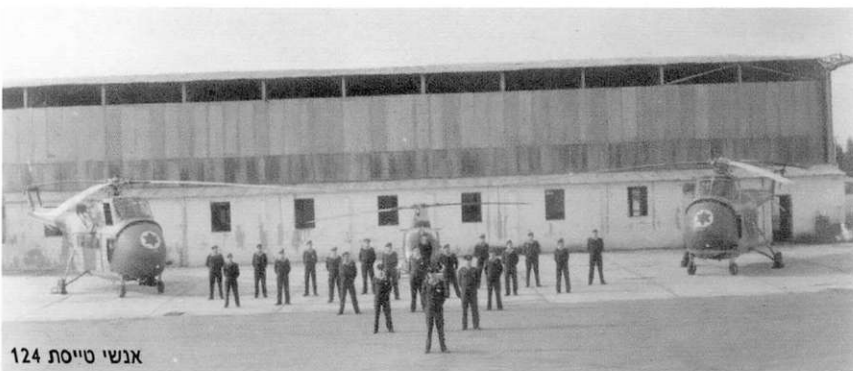
אני זוכר שיצאתי בראש צוות חילוץ והצלה למטווח בחולות חלוצה בנגב, שם התנגשו שני ווטורים בעת תרגיל צלילה והתרסקו. בצד המצרי התמקם כוח צבאי, שניסה לחלץ חלקים מהמטוסים על-מנת שיוכל להתפאר שהפיל מטוס ישראלי. נתתי הוראה להתמקם במטווח חלוצה, לתפוס עמדות ולהמתין לרדת החשיכה. את הלילה עשינו בוואדי, במרחק של כארבעה קילומטרים מהמטווח. היה קיץ ולא חששתי משיטפונות. אחרי חצות פתחו המצרים בהפגזה על המקום בו התמקמנו בהתחלה. למזלנו, היינו מרוחקים משם ואיש לא נפגע.

עם עלות השחר שבנו לזירת התאונה הקטלנית, אספנו את השברים והמנועים של המטוסים, וכעבור שלוש שעות של עבודה מאומצת התקפלנו ושבנו לבסיס בשלום.

סרן יריב הרן, מפקד טייסת תחזוקה אווירית הראשון של בח"א 8 (תל נוף), ניהל את מעבר מערך התחזוקה משדה סירקין לתל נוף. אחריו מונה דוד קליין, שכיהן תקופה קצרה ביותר. אני תפסתי את מקומו כמטת"א השלישי במספר בתל נוף (בח"א 8). מפקד הבסיס, אברהם יפה, קיבל אותי בזרועות פתוחות ואחרי התארגנות קצרה התחלתי בהקמת תחזוקה כנפית, שבעיקר הייתה קיימת לבית-הספר לטיסה.

הקמתי גדר הפרדה בין יא"א 22 לבין בח"א 8. ניסחתי פקודות קבע לתחזוקה בה היו מאורגנים ההוראות. העברתי את הדקוטות והנורדים לביקורת תחזוקה. הנהנתי נוהל ביקורת מתוכננת לפונה במספר 3. הקמתי בתי מלאכה, בד וצבע, ציוד קרקע, ציוד הצלה, ציוד אלקטרוני ומכ"ם. בנינו "סוכת פרדי" (מיתקן נחושת שתפקידו לנטרל השפעות מגנטיות או אלקטרוניות) לצורך כיוול הציוד האלקטרוני. תיכננו מתלי מטען למסוקי S58 לצורך שינוע מטוסים קלים.

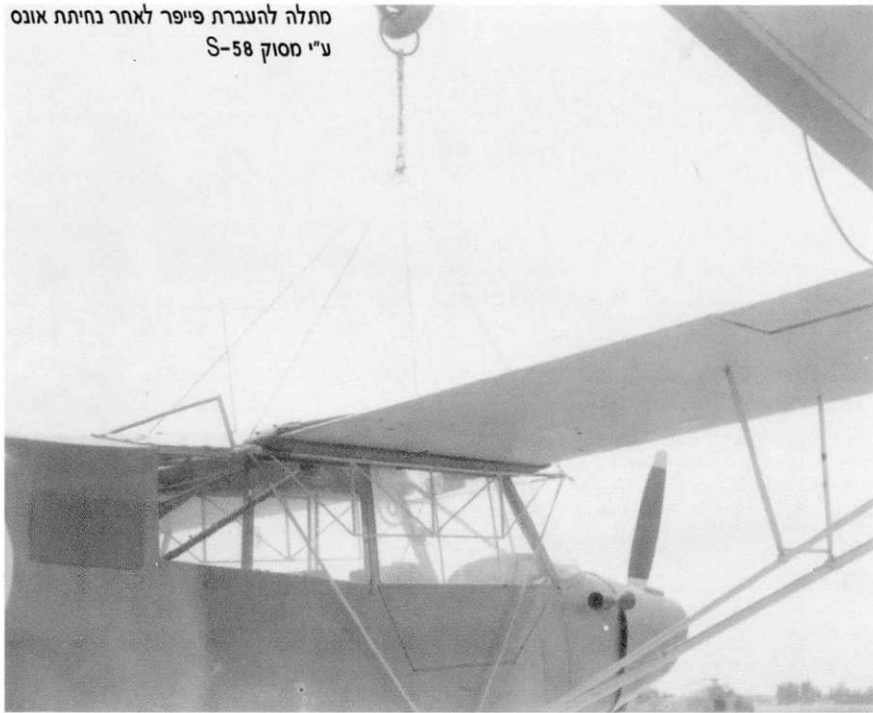
במקביל, ביקרתי בבתיים של חיילים בעייתיים. סיירתי במוסכי המטוסים ובטייסות, בדקתי תקלות, בדקתי את ספרי המטוסים, שוחחתי עם החותמים על תיקון התקלה, בדקתי את המחלקות השונות אחת ליום, קיימתי דיון קצר בהתקדמות עבודות התחזוקה. בנוסף, הקמתי מרכז תיכנון פיקוח ייצור (תפ"י) וכן מרכז הדרכה בו הירצו בעלי-מקצוע מהשורה הראשונה.



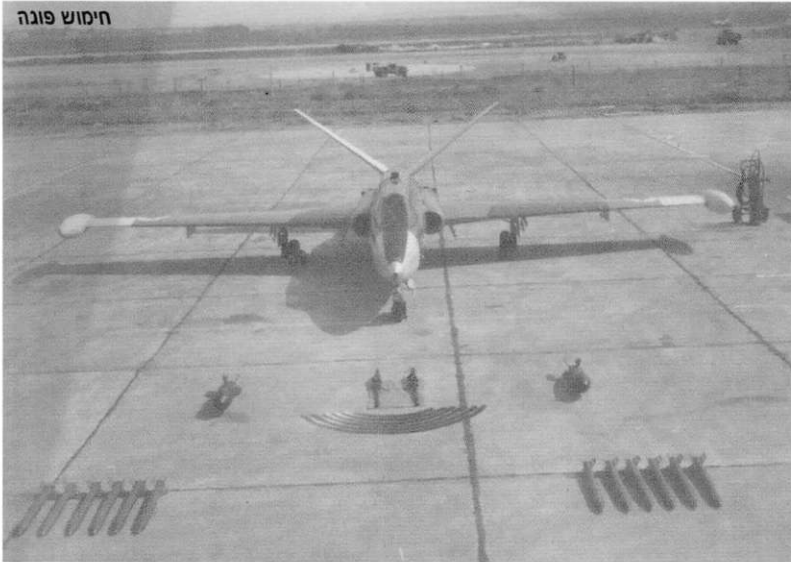
אנשי טייסת 124

כמעט בלתי-אפשרי לבדוק כל איש - מקצוע במהלך עשייתו. לכן, עליו להיות

מתלה להעברת פייפר לאחר נחיתת אוגוסט
ע"י מסוק S-58



חימוש פונה



המבקר של עצמו ולשאוף לאפס ליקויים ובמקביל, לבקר אחרים במחלקתו. איכות העבודה תלויה בחייל שמבצע אותה. איש-המקצוע יחתור לתוצאה מושלמת, ללא ליקויים ובביקורת עצמית גבוהה.

דוגמה מובהקת לכך היה רב-סמל בכיר זליג ("זיגי") פישר, הממונה על מחלקת מבנאות בטייסת. הוא עבר קורס ניהול ייצור, שיפר תהליכים, תיכנן ופיקח על ייצור חלקים ותיקונים במטוסים, שימר חומרים להדבקה, ניהל מלאי מסמרות וכלים - והכל מתוך גישה בטיחותית ויחסי עבודה מעולים.

ידעתי שהמורל של אנשי התחזוקה יקבע את הצלחתנו בשלום ובמלחמה. מורל הוא מצב נפשי ורוחני של טייסת התחזוקה כולה, אבל בעיקרון, מדובר במורל החייל כפרט.

כאשר היינו נכנסים לכוננות ג', שעות רדפו שעות, לילות רדפו ימים, ואנשי התחזוקה עבדו מסביב לשעון להשמיש את המטוסים. הקפדתי שאנשי יישנו וינחו את מינסת השעות ההכרחית. איש-מקצוע עייף עלול לעשות טעויות קשות. העייפות גם מקצרת את סבלנותו, וגורמת לו לבצע את משימותיו בחוסר יעילות.

מורל גבוה מאפשר מסירות, יעילות ומשמעת מתוך הכרה. כמט"א, ראיתי במשמעת מתוך הכרה (שהיא כללית) את הבסיס למשמעת הטכנית, או משמעת תחזוקה. ככל שהמשמעת הכללית השתפרה, כך חל שיפור במשמעת הטכנית.

משמעת תחזוקה מבוססת על ערכים, מוסר ואתיקה מקצועית ונותנת כבוד למקצוע ולעוסקים בו. עשיתי הכל כדי לסלק מהלקסיקון של פקודי וקציני מושגים כמו יהירות, שאננות, זילזול, חוסר איכפתיות וחוסר התמדה. במקביל, טיפחתי אצלם את חוש האחריות האישית: ביצעת עבודה - אתה אחראי לתוצאותיה. אסור בתכלית האיסור לעשות קיצורי-דרך. בתחזוקה אסור לפשל. אין לחתום על ספר המטוס בצורה עיוורת. חובה לבצע את הבדיקות והטיפולים ביסודיות ולהנפיק דיווח אמיתי ומלא. הקפדתי לשמש דוגמה אישית לקציני ולחיילי, בידיעה בו הערובה למשמעת תחזוקה טובה. בתהליך החיברות (סוציאליזציה) המקצועי, יש קשר ישיר בין יחס לעבודה והתנהגות המפקדים. לכן, כמט"א, דרשתי מהקצינים הטכניים בבסיס - כמו גם מעצמי - לשמש דוגמה אישית.



שבתי כ"ץ בטקס החלפת פיקוד בח"א 8

החלפת פיקוד מתט"א בח"א 8



כמפקד טייסת תחזוקה ערכתי אחת לשבוע ערב מפקד, כמיטב המסורת של טייסת 101. הבהרתי לפקודי שפעילות קבוצתית תעלה יפה רק כשכולם מלוכדים ועושים כמיטב יכולתם, תוך ציות להוראות הטכניות. לכן, כל חייל חייב לשמור על רמה גבוהה של מוסריות, כמו גם על ניקיון אישי וכללי שיבטיחו את בריאותו ושלמו.

דיברתי עם אנשי התחזוקה בגובה העיניים. הבהרתי להם את הקשיים הצפויים, ללא כחל וסרק. בנוסף לאסיפות ולדיונים הטכניים, הנהגתי מדיניות של דלת פתוחה. כל חייל היה רשאי להיכנס ללשכתי פעמיים בשבוע. הקפדתי על סמלי הטייסת. שבתי ושיננתי באוזניהם עד כמה חיוני השכל הישר לתיפקודו של הקצין הטכני ואיש-המקצוע.

אירגנתי תערוכה בה הוצגו הישגיהם של פקודי. הם הזמינו אליה בני משפחה וידידים, והאירוע היווה עבורם מקור לגאווה. הביקורים שערכתי בבתיהם של חיילים בעייתיים, יצרו קירבה והייתה להם השפעה חיובית ביותר. לא חסכתי במחמאות לחיילים מצטיינים במוסף. נהגי הצבאי, אשר אוזן, נשאר ידיד אמיתי עד היום הזה. כך גם רחימי, רס"ר הטייסת.

כמטת"א, חשתי חובת נאמנות למפקדי ומסירות לפקודי, לבסיס ולרעיון הציוני. מניסיוני האישי כמפקד למדתי, שלא כל הקצינים מודעים למשמעות האמיתית של נאמנות. כל קצין שואף לעשות דברים לפי הבנתו. זה טבע האדם ואני מעולם לא כעסתי על קצין, או ניסיתי להטיף לו מוסר. תחת זאת, מצאתי את הדרך להעלות בפניו את רעיונותי ולשכנעו ברצינותם.

כמטת"א הייתי נציגם של פקודי. בישיבות סגל הפיקוד עם מפקד הבסיס, אברהם יופה, נוכחתי שכל קצין מרשה לעצמו להביע את השקפותיו על כל נושא, גם כזה שאינו בתחום תפקידו. אומנם, חופש הדיבור נתון לכל אחד במדינה דמוקרטית וביקורת בונה היא דבר חשוב. אך ביקורת לשם ביקורת אין בה תועלת.

מעולם לא ניצלתי את מעמדי הבכיר כדי לכפות את דעתי על הזולת. בדרך כלל ידעתי לשכנע את פקודי בדרכי נועם. אני יכול להעיד על עצמי שמעולם לא ליגלגתי על איש מפקודי, לא ניבלתי את פי ולא התנהגתי בגסות-רוח.

במיסודי ניקיון וסדר במוסכים, בארגזי הכלים או במגורים, הייתה הקפדה ללא פשרות. השתדלתי תמיד שהפקודות יהיו מנוסחות בבהירות וברורות למי שאמור לבצען. בסימום של כל יום פעילות ישבתי עם עצמי ושיחזרתי את אירועי היום. כאשר נוכחתי לדעת

החלפת פיקוד מתט"אבח"א 8



שדבר מסוים לא טופל כראוי, לא היסטית לרדת מייד ל'דיר' או לטייסת ולטפל בו. טיפולים שסבלו דיחוי עד בוקר המחרת, נרשמו ביומן.

עשיתי הכל לטפח קצינים טכניים בעלי יוזמה, שעשו את המוטל עליהם על הצד הטוב ביותר. כל הקצינים הטכניים ומפקדי הגפים שאפו להתייעל ויזמו רעיונות חשובים. אני, מצידי, עודדתי את היצירתיות והיוזמה.

אחת לפרק-זמן קבוע נהגנו לשלוח למיפקדה טופס הערכה על כל פקוד. לפני המישלוח הייתי מזמן את הפקוד ללישכתי, מציג בפניו

את חוות-הדעת, מסביר לו מה טעון שיפור ומחתיים אותו על הטופס. בתוקף תפקידי, הייתה לי גם סמכות שיפוטית. אך נהגתי במידת הרחמים וההגינות. אני זוכר ששלחתי רק חייל אחד למחבוש, על טיפול רשלני בצידוד. העונש שהטלתי בדרך כלל היה ריתוק לבסיס.

מפקד טייסת תחזוקה שרוכש את אמון קציניו הטכניים ויודע להסביר ולהנחות בדיונים בסירורים במתקנים, יצליח בתפקידו בעיתות שלום ובמלחמה. למען האמת, אחרי עשרים וחמש שנים בחיל האוויר, אני עדיין מתלבט בשאלה האם התפקיד עושה את המטת"א, או שהמטת"א עושה את התפקיד.



ניסיון הצנחת בבובת בדיקת מהירות וזווית צניחה



יחידת החילוץ של טייסת 216



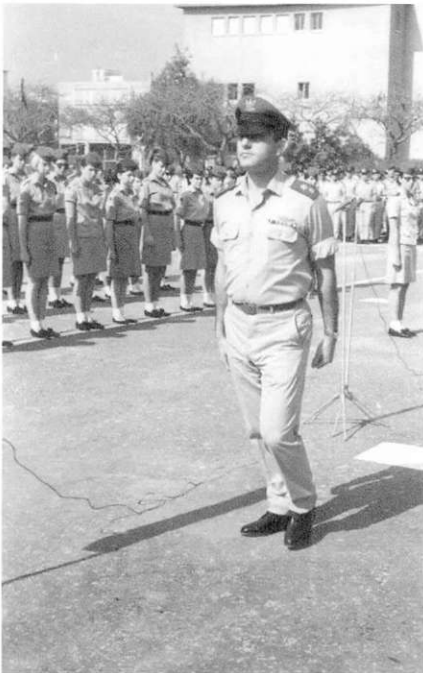
S-55 בעת חילוץ

תורת הבטיחות, הגדרות

- בטיחון - הרגשה סובייקטיבית של כל אדם.
בטיחות בעבודה - מצב שמתפתח ממצב נורמלי למצב "סכנה".
תאונת עבודה - מקרה או אירוע בלתי-צפוי הקוטע את תהליך העבודה, תוך כדי עבודה או עקב עבודה.
תאונה - אירוע בלתי-צפוי הגורם להפסקת הטיסה או העבודה.
תהליך עבודה בתחזוקה - מתחיל מרגע שהעובד מתייצב על משמרתו ומתחיל לבצע את הפעולות הנדרשות.
עקב עבודה בתחזוקה - מצב שבו בעל-מקצוע הנמצא בתהליך עבודה, נפגע מפעולה של גורם אחר בסביבתו.
עבודת תחזוקה - תהליך המורכב מביצוע פעולות, מטלות, משימות.

שלבים בהתהוות תאונה

- א. שגיאה מצד המבצע.
 - ב. הסחת דעתו של המבצע מהשפעת הסיבה.
 - ג. פעולה לא נכונה.
 - ד. מצב מסוכן בסביבת העבודה.
- ניתן למנוע תאונה בתחזוקה כבר בשלב הראשון וזאת על-ידי פעולה נכונה וניטרול סיכונים. כמפקד טייסת תחזוקה אווירית, הנעתי את הקצינים הטכניים שלי להשתמש בחשיבה בטיחותית, על-מנת לצפות מראש את התנאים המכבידים ולסכל אותם.



אני מפקד מסדר בקריה

הסיבות לפעולה לא נכונה בתחזוקה

- א. גישה שגויה, חוסר עניין, חוסר ריכוז בעשייה.
- ב. חוסר ידע וניסיון בעבודה.
- ג. אי-התאמה לתפקיד ולמקצוע.
- ד. אי-ניצול אמצעי בטיחות כגון משקפי מגן, מגיני אוזניים, שימוש בספר היצרן של המטוס וכדומה.

חמש שיטות למניעת תאונות שהנהגתי בטייסת תחזוקה

- א. בדיקה הנדסית לפי הצורך
- ב. הדרכה, חינוך ושיכנוע
- ג. התאמה אישית לעבודה. הימנעות מנטילת סיכונים
- ד. משמעת עצמית, משמעת מתוך הכרה וחשיבות של ביצוע מושלם בפעם הראשונה
- ה. מניעת מצבים מסוכנים למבצע ולאחרים

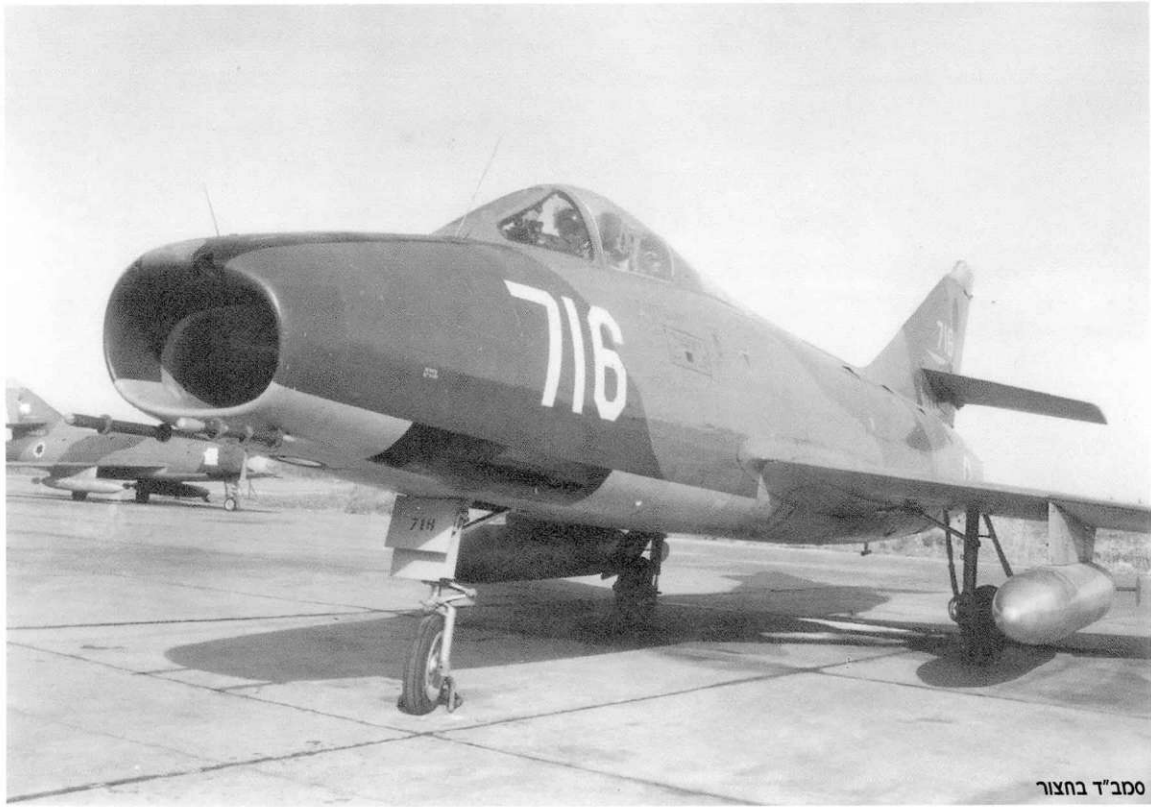


מסדר המפקד בקריה

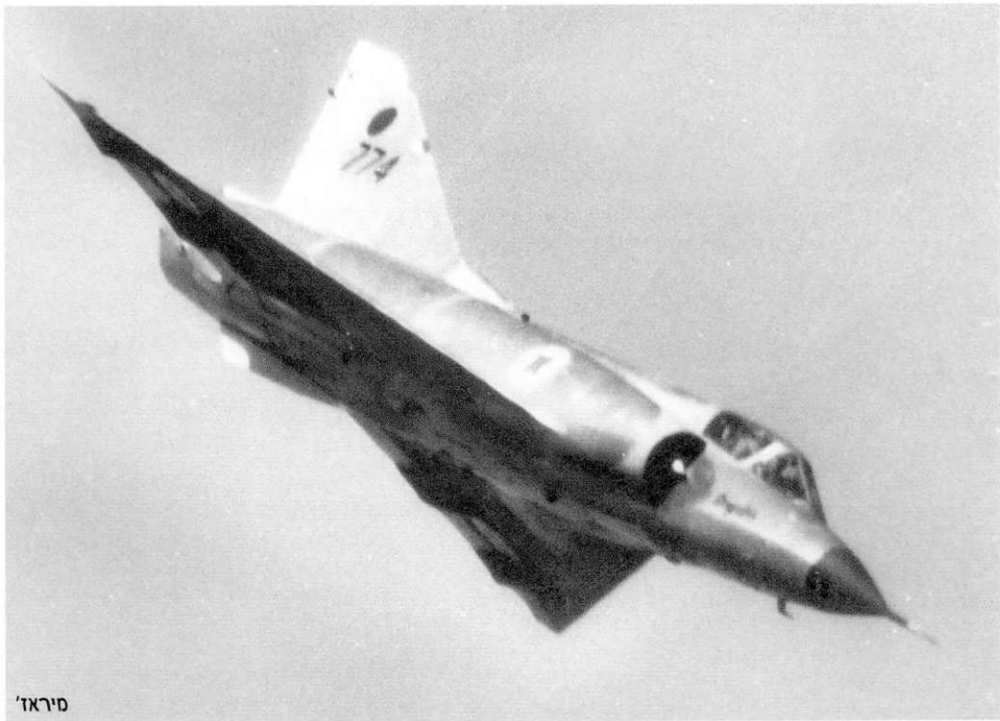
מטוס האורגן



מיסטר בחצור



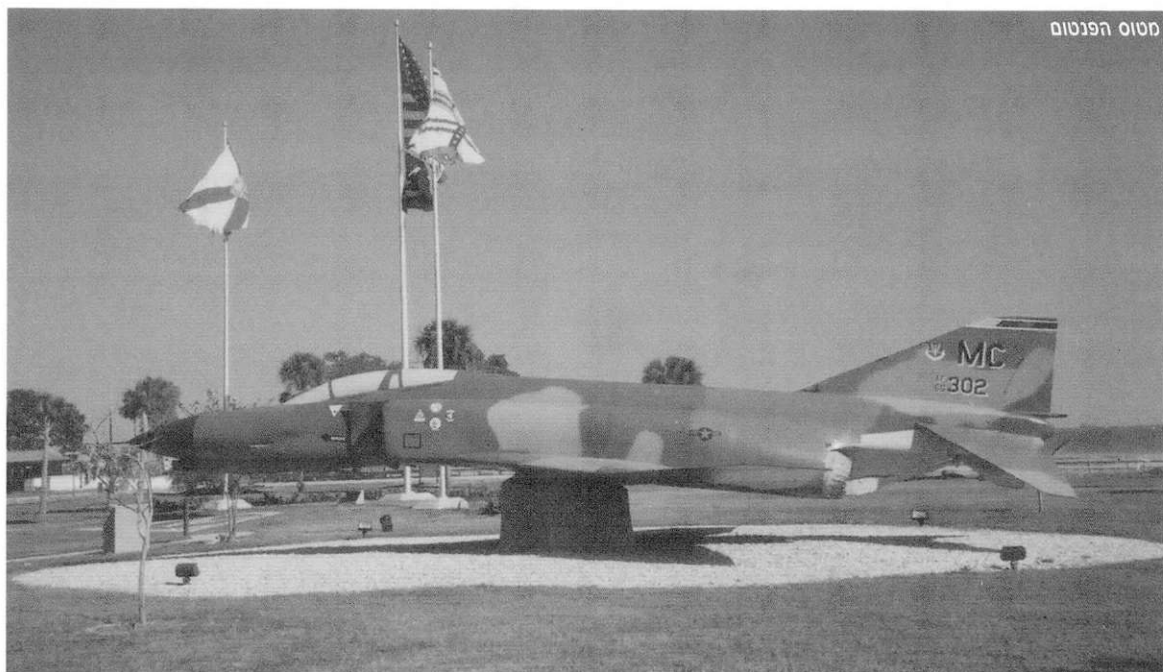
סמב"ד בחצור



פיראד'



מטוס הסקיי הוק



מטוס הפנטום

מתחזקה לחינוך והדרכה

קציני חיל האוויר בכור בנחל שורק



ערב סיום תפקידי כמפקד טייסת תחזוקה אווירית של בח"א 8, המלצתי על מרדכי קרנץ, הקצין הטכני של בית-הספר לטיסה, כמחליפי. העברת הפיקוד לידיו של קרנץ התקיימה לפי כל כללי הטקס הצבאי. בשנת 1960, אחרי תשע שנים בתל נוף, עברתי ללה"ד אוויר 5 (להק הדרכה), שם הוטל עלי לטפל בנושא החינוך הטכני בחיל האוויר.

שוחחתי בעניין זה עם מפקד החיל, עזר וייצמן, ואמרתי לו שבכל שנתי בחיל האוויר התמחיתי בתחזוקה בעיקר ואין לי רקע בחינוך. "אין בעיות", אמר עייזר בסיגנון האופייני לו. "נשלח אותך ללמוד חינוך באוניברסיטה!" אימצתי את ההמלצה בהתלהבות.

מפקד לה"ד אוויר 5 היה אל"מ ישעיהו (שייע) גזית, אחד מארבעת בוגרי קורס הטייס הראשון בעקרון. שייע לא המתין עד שאוציא

תואר אקדמי בחינוך, והטיל עלי שורה של משימות. הפשלתי שרוולים והסתערתי בכוחות מחודשים על תיכנון מערך ההדרכה וחינוך דור ההמשך.

בשלב ראשון הכנתי סקירה בנושא הכשרת טכנאים לחיל האוויר, וסימנתי שתי בעיות מרכזיות: האחת, מקורות ודרכי תיגבור לצוותי תחזוקה. השנייה, שיטות ההכשרה של צוותי תחזוקה. התיגבור בחיל האוויר שונה משאר החילות, היות שהמקורות ברמה המבוקשת אינם מספיקים ותקופת האימון וההדרכה הנדרשת במקצועות השונים מאפשרת קבלת מתנדבים בלבד.

לה"ד אוויר 5 היה מופקד על המבחנים מקצועיים במקצועות האחזקה בחיל, ואחת לפרק-זמן פורסמו תוצאות סידרת המבחנים

לפי מקצועות. בתי-הספר שהדריכו שוחרות משולבת במקצועות האחזקה והיו תחת פיקוחי, הם: הולץ, תעשיה אווירית, יוהנה ז'בוטינסקי, באר שבע, ימין אורד, חוות השומר, יד בנימין, עמל פתח תקווה, ברנדייס, חוות הנוער הציוני, בסמ"ת, כפר סיטרין, אורט נתניה, יד סינגלובסקי כפר סבא, כפר בתיה, אשקלון ונווה עמיאל.

ההכשרה שקיבלו הטכנאים בחיל האוויר תרמה רבות לתעשייה האזרחית. מדי שנה השתחררו כשליש מאנשי-המקצוע המשרתים בחיל ונקלטו בתעשיית התעופה האזרחית.

ב-1962, כאשר אל"מ יעקב שלמון קיבל את הפיקוד על בית-הספר הטכני, הוא פנה אלי והציע לי את תפקיד הקה"דר (קצין הדרכה ראשי). נסעתי יחד עם הקה"ר היוצא, רס"ן אשר אדמון, לסיור מקצועי במכללות צבאיות באיטליה ובצרפת ועם שובנו נכנסתי רשמית לתפקיד. כצעד ראשון, ריאיינתי את כל הקצינים בסגל בית-הספר, ונוכחתי שמדובר בחבורה של אנשי-צבא מצויינים. נפגשתי לשיחות גם עם כל מפקדי הקורסים השונים.

קצת היסטוריה. יסודותיו של בית-הספר הטכני של חיל האוויר, הממוקם במפרץ חיפה, הונחו הרבה לפני הקמת המדינה. הוא נבנה בשנת 1937 וייעודו המקורי היה תחנת משטרה בריטית.



מפקד ב"ס לטכנאים תעופתי באיטליה מעניק סמל ב"ס

בשנת 1938 הוסבה התחנה לבית-ספר מקצועי מנדטורי, ומקצועות הלימוד כללו בו נגרות, מסגרות מכנית ומכונאות רכב. בית-הספר פעל שנה אחת בלבד וסגר את שעריו עם פרוץ מלחמת-העולם השנייה. בסיומה (1945) שב בית-הספר המקצועי לפעול, אך נסגר פעם נוספת בשנת 1947, על-מנת לשמש בסיס צבאי בריטי. ביוני 1948 פינו הכוחות הבריטיים את הבסיס ועברו לקפריסין.

בינואר-פברואר 1948 נפתחו הקורסים המקצועיים הראשונים של שירות האוויר, והם התמקדו בהכשרת מכונאי מטוסים וגופנאים (היום הם נקראים מבנאים). קורס אחד התקיים בחצר הטכניון בחיפה וקורס שני בשכונת שיח מוניס בצפון תל-אביב (כיום ממוקמת שם אוניברסיטת תל-אביב).

בקורס בטכניון הוכשרו מכונאי מטוסים. אחד החניכים היה בני פלד, לימים מפקד חיל האוויר.

בוגרי קורס זה היו הגרעין הראשון של מכונאים ומדריכים. המדריכים היו ותיקי ה-RAF.

מספטמבר 1948 רוכזה ההדרכה התעופתית בבית-הספר הטכני, שנקרא אז בה"ד 2. במשך שנה נלמדו בו קורסים למכונאות, מבנאות, חשמלאות, מכשירנות וחימוש מטוסים. באותה שנה שלחו גם חיל הים וחיל הקשר את חניכיהם להשתלמות בבה"ד 2. בשנת 1949 נפתחו קורסים להכשרת טכנאי אלקטרוניקה ואלחוטאי מורס.

בתחילת הדרך התפתח בית-הספר הטכני בקצב איטי. עם השנים נשלחו צוותים להשתלמויות בארצות-הברית (עשרה מבוגרי הקורס המקצועי הארוך במכללת ספרטאן בארצות-הברית, נשלחו עם שובם ארצה לטכני, כדי לתגבר את סגל ההוראה), אנגליה וצרפת, הובאו מומחים מחו"ל, הורחבו המיתקנים ונרכש ציוד הדרכה, שייתן מענה למקצועות התעופה השונים.

ייעודו של בית-הספר הטכני היה להקנות מקצוע ותכונות טכניות לחניכים. משנת 1950 נעשתה ההדרכה בשלבים: החניך סיים ללמוד את יסודות התעופה ורק אז עבר לשלב הבא, שכלל מקצועות כמו מכונאות מטוסים, חשמלאות, מכשירנות מטוסים, חשמלאות מערכות מטוסים, אלקטרוניקה. קורסי האלקטרוניקה פוצלו למגמות, כמו קשר, מכ"ם וכדומה. היו גם קורסי אפסנאות טכנית, מינהל תעופתי, ציוד עזר קרקע, ציוד בטיחות והצלה, טלפרינטר וכיוצא באלה. הנהגת שיטת השלבים בלימוד הייתה מהלך חשוב והיא נהוגה עד היום. נכתבו נוהלים חדשים, הופקו דפי הדרכה עדכניים ובית-הספר עבר מתיחת פנים, העונה לצורכי שנות האלפיים פלוס.

כשסיים החניך את אחד המקצועות, הוענקה לו הסמכה לשלב הראשון, תעודת גמר של בית-הספר ותעודה מטעם משרד העבודה. תעודות אלו העידו כי הבוגר הוא בעל מקצוע תעופתי.

כבר בראשית דרכו בבית-הספר הטכני של חיל האוויר, נחשב החניך לחייל. אומנם מדובר בבית-ספר מקצועי. אך המסגרת, האווירה וסדר-היום הם בעלי אופי צבאי מובהק. תקנון בית-הספר מחייב כל חניך להקפיד על הוראות וכללים כמו ביטחון שדה, חופשות ויציאות, עבירות על חוקי המדינה ועוד.

על החניך חלות כל החובות המוטלות על חייל בשירות חובה, כולל מיסדר בוקר, לבישת מדים והצדעה. על-מנת להביאו לרמה של חייל בשירות חובה, הוא עובר שישה שבועות של אימונים צבאיים. בסיום הטירונוט נשלח החניך לאחד מבתי-הספר המקצועיים כפי שהחיל דורש.

בית-הספר לאלקטרוניקה

נערים שביקשו להתקבל לבית-הספר הטכני, עברו בלישכת הגיוס מיון מוקדם לקורסי אלקטרוניקה. בזמני הלימודים בבית-הספר התחלקו לשלבים, וכל שלב התחלק לשבועות לימוד. חומר הלימוד כלל: עקרונות האלקטרוניקה, זרם ישר, זרם חילופין ומעגלים אלקטרוניים. בהדרכה ספציפית נלמדו עקרונות הקשר והניווט, משדרים, מקלטנים ומכ"ם. בשלב לימוד המכשירים הספציפיים לימדו מכ"ם מוטס, מכ"ם קרקע, קשר וניווט מוטס, קשר וניווט קרקע, קשר אלחוטי וכיוצא באלה.

בסוף כל שבוע נערך מבחן עיוני ובסיום כל שלב נערך מבחן שלבי עיוני ומעשי. חניך שנכשל במבחן חוזר לספסל הלימודים. חניכים שעמדו במבחנים עיוני מעשי, מקבלים הסמכה כטכנאי אלקטרוניקה סוג 7.

חניך שנכשל במבחן השבועי נשאר שישי-שבת בבסיס, כדי לשנן את החומר. אני התנגדתי למדיניות הריתוק לבסיס של מי שהתקשה בלימודיו. במקום זה קבעתי מדיניות אחידה לכל הקורסים ולפיה, כל תלמידי הקורס צריכים להשיג ציון מעבר ממוצע של 70%. הדבר דירבן את התלמידים החזקים להירתם לסיוע לחבריהם החלשים. טיפולתי גם במכת ההענקות במבחנים, על-ידי הנהגת מספר מבחנים לקורס. התוצאות לא איחרו לבוא וההענקות פסקו. כאשר עזבתי את הטכני חזרו לשיטה הישנה. פשוט, היא הייתה קלה ונוחה יותר לכולם.

כל קבוצת חניכים חדשה שהגיעה לבית-הספר הטכני, זכתה לקבלת-פנים חמה ולנאומי פתיחה של מפקדי הבסיס. להלן קטעים נבחרים מנאומי לשוחרים הטרניים:

"מרגע זה והלאה אתם נמצאים בסביבה חדשה, במסגרת שונה לחלוטין מזו שהייתם רגילים בה. עליכם לשנות במידת-מה את ההרגלים, וברור ששינוי זה כרוך באי-נוחות מסוימת. אל תיפול רוחכם בימים הראשונים בבית-הספר. זיכרו את המטרה שלשמה הגעתם לכאן: לקבל הכשרה לעתידכם כבעלי מקצוע תעופתי.

"בתחילת דרככם בחיל האוויר תהיו נגדים. לאחר תקופה במקצוע יוכל חלק מכם להתקבל לקורס קצינים. מעמד המקצוע התעופתי אינו בא על חשבון המעמד הצבאי. גם בעל מקצוע תעופתי צריך להיות חייל מושלם. המקצועיות והחיילות מהווים למעשה מיקשה אחת.

"בשלב זה אתם נערים. אך בסיום לימודיכם יוטלו עליכם תפקידים אחראיים כמו על מבוגרים מכם. כבעלי מקצוע תישאו באחריות כבדה לחיי אדם ולציוד, כלומר לטייס ולמטוס. זה יהיה חלקכם במשפחת חיל האוויר.

"היו בטוחים שהמפקדים הממונים יעמדו לצידכם, ידריכו אתכם ויסייעו לכם. כולכם חייבים לזכור שהמשמעת משמשת נדבך מרכזי בכל שלבי הלימוד. בלי משמעת מתוך הכרה, קשה להגשים משימות חיל אוויריות. כשתסיימו את בית-הספר יוטלו עליכם משימות ותפקידים, ויצפו מכם לעשותם ללא טעויות ושגיאות.

"מאכן והלאה כל חניכי הקורס הם ציבור אחד, שבא ללמוד מקצוע תעופתי. תקופת שהותכם בטכני תיחרת בזיכרוכם כחוויה נעימה, שבסופה תצאו עם מקצוע תעופתי ביד".

בבית-הספר הטכני של חיל האוויר בחיפה היו ארבעה סוגי תלמידים:

1. שוחרים, שלאחר גיוסם נשלחו לשרת בבסיס החיל. שוחר הוא נער בגיל טרום-גיוס, שלומד בבית-הספר הטכני בכפוף להסכם שחתמו הוריו עם משרד הביטחון.
2. שוחרות משולבת, עם תלמידי מגמות תעופה בבתי-ספר מקצועיים אזרחיים. בסיום לימודיו בתיכון המקצועי עובר התלמיד השתלמות בבית-הספר הטכני בחיפה, מגויס ומשובץ לאחד מבסיסי החיל כבעל מקצוע תעופתי.
3. צעירים לפני גיוס שביקשו ללמוד מקצוע, קיבלו דחיית שירות (או ר"מ 8) ולמדו בטכני כשוחרים.
4. חיילים שגויסו ונשלחו ללמוד מקצוע בטכני.

בעקבות גיוסם לחיל האוויר של בעלי פרופיל 72 עד 76, ירד מספר המועמדים לקורסים בבית-הספר הטכני. לטכני התקבלו נערים בגיל 16-17 שסיימו לימודיהם בכיתות ט', י', י"א וי"ב. כל מועמד עבר מבחני קבלה במתמטיקה, פיסיקה, אנגלית, מבחן פסיכוטכני וכן בדיקה רפואית מקיפה. בנוסף, נדרשו הוריו לחתום על חוזה עם משרד הביטחון.

הרישום והמיון לשוחרות נעשו קרוב לגיל הגיוס, בהשתתפות נציגי חיל האוויר. במבחן הפסיכוטכני נבדקה התאמתם למקצוע ונעשתה הערכת סיכויי הצלחתם בקורס. מספר המתנדבים היה גבוה, אם כי לא כולם היו ברמה הנדרשת. בכל קורס בטכני היו 20 עד 25 חניכים, שהתחילו בלימוד יסודות התעופה ועברו את כל השלבים עד סיום הקורס. לחניך המצטיין ביסודות ניתן לבחור את המגמה בה הוא רוצה ללמוד. משך הקורסים נע בין 25 שבועות (מכונאות סילון) ועד 36 שבועות (אלקטרוניקה).

הלימודים התנהלו בשלבים. כל שלב נמשך שבוע, כאשר יום הלימודים מתחלק לשניים - חצי יום לימודים עיוניים וחצי מעשי. שעות הערב הוקדשו להכנת שיעורים. בכל סוף שבוע היה מבחן על החומר הנלמד ובסוף השלב - מבחן כללי. המבחנים היו בשיטה האמריקאית, שאלה וארבע תשובות אפשריות שרק אחת מהן נכונה. מפקד בית-הספר הקפיד לדווח להורי החניך על הישגיו בסיום כל שלב. עם סיום הלימודים קיבל החניך שלב מקצועי ותעודה מטעם משרד העבודה וחיל האוויר. בעצם, החניכים בטכני נחשבים מגויסים לחיל האוויר על חשבונם וזמנם. כאשר השוחרים מתגייסים הם נשלחים ליחידות. שוחרות משולבת זה סיפור אחר. הלימודים בכל בתי-הספר האזרחיים מסתיימים לקראת הקיץ, ולכן הזרמת כוח-האדם ליחידות היא אחידה.

לאחר שסיים בהצלחה את חוק לימודיו בטכני והגיע לגיל 17 וחצי, רשאי החניך להתגייס לשירות צבאי בחיל האוויר. רוב מקצועות האחזקה שנלמדים בבית-הספר הם בני ארבעה שלבים. חניך/תלמיד/שוחר שסיים בהצלחה את הקורס המקצועי, מקבל שלב 7. אחרי תקופת התמחות בטייסת של תשעה חודשים לפחות בבסיס של חיל האוויר, רשאי הבוגר לגשת למבחן שלב שני סוג 9. באם עבר בהצלחה יוכל להתקדם לדרגת סמל. כך זכור לי מסלול הקידום של בוגר הטכני. על-מנת להשיג שלב מקצועי גבוה יותר, יוחזר הבוגר לקורסי השתלמות בטכני, לקבלת סוג 10 וסוג 12. חייל שעמד בהצלחה במבחני השלב השלישי, יכול היה להתקדם לדרגת רב-סמל. חייל ששואף לצאת לקורס קצינים, חייב לשרת שנתיים לפחות בדרגת סמל ראשון, ואם קיבל המלצות של מפקדו - לצאת לקורס.

ההדרכה המקצועית בבית-הספר הטכני, שולבה בפעילויות חינוך שכללו ערבי מפקד, הופעות אמנותיות, ערבי הווי, קבלת שבת ושיחות בנושאים כלליים. בבסיס פעל קצין חינוך וצוות עוזרים, שתפקידם היה לטפל בבעיותיו האישיות של כל חניך. ספריית הבסיס הייתה מצוידת במבחר גדול של ספרים, וכל חניך היה רשאי לשאול ספר אחד. בנוסף, הייתה ספריה טכנית-תעופתית במספר שפות. בבסיס היה אולם קולנוע ואחת ליומיים הוקרן בו סרט.

בגמר ההדרכה הצבאית והמקצועית נערכו מסיבות סיום לכל קורס. מפקד הבסיס, אל"מ יעקב שלמון, נהג להציג בפני הבוגרים את האתגרים המצפים להם, לאחר שיבוצם בבסיס החיל. בערבי המפקד היו הרצאות בנושאים אקטואליים, בדגש על הרחבת



מטוס מטאור מועבר לאורט ירושלים

אופקיו של החניך. הוזמנו גם מרצים אורחים, אנשי משרד החוץ ומומחים מתחומים שונים. כמו כן יצאו החניכים לטיולים ולביקורים באזור ובבסיסי חיל האוויר. אחת לחודש נערך על-ידי החניכים כנס עונג שבת ותוכנית מסורתית ואמנותית. לרשות החניכים שומרי המסורת עמד בית-כנסת בבסיס. החניכים הדתיים היו משוחררים מהתעמלות בוקר.

על-מנת לאפשר לחניכים להתפתח לפי נטייתם, העמיד בית-הספר לרשותם מגוון חוגים - דראמה, מוסיקה קלאסית, ריקודי עם ועוד. כמו כן פעל בין כותלי בית-הספר מועדון, שבו יכלו החניכים לבלות את שעות הפנאי.

אחת לחודש יצא לאור עיתון בית-הספר.

קורס פו"מ, נספחים צבאיים ונחיתה באל עריש



קוקטייל במודיעין עם רס"נ קוהו

בשנת 1965 התייצבתי בבסיס גלילות, למחזור א' של קורס פיקוד ומטה (פו"מ) של חיל האוויר. מפקד בית-הספר היה אל"מ מוטה גור, המדריך הראשי סא"ל מרדכי ציפורי, וסגל המדריכים כלל את סא"ל אדם צבעוני, סא"ל ספיר וסא"ל הלל ספקטור (לימים, תור).

בקורס הראשון למדו אחד-עשר קצינים, כאשר אני בעל הדרגה הגבוהה ביותר (סגן-אלוף). עשרת האחרים היו בדרגת רב-סרן; אליעזר ("צ'יטה") כהן, לימים קברניט "אל על" וחבר כנסת; הטייס זוריק לב (לימים, מפקד כנף 1, שנהרג במלחמת יום הכיפורים); בני לפידות (לימים, מפקד בית-הספר הטכני), אהרן, ארז, ברק, רפי הר-לב, חרסית, נווה ורענן.

תוכנית הלימודים הייתה אינטנסיבית. למדנו סטטיסטיקה, היסטוריה צבאית, כתיבה צבאית, תחבולות מלחמה, הערכות מצב, דיווח, עבודת מטה, מבנה צה"ל, כוננות ארצות ערב, מעגלי טווחים, יחסי כוחות, לוחמה אלקטרונית, סיוע לכוחות קרקע, טילים, מגבלות מדיניות, סוגי מטוסים, רובוטיקה, חומרים מורכבים, הנדסת אנוש במטוסים, מזל"טים ועוד.

בסיום הקורס הוצבתי לממ"ן 9 מודיעין, והוטל עלי לטפל בנספחים הצבאיים הזרים בישראל.

הוצמדתי כמתאם לרב-סרן בוב קוהו, נספח צבאי אמריקני, טייס פאנטום שנהרג מאוחר יותר במלחמת וייטנאם.

ב-1966 קיבלתי את הפיקוד על יחידה 231, יחידה לתיאום עבודות האחזקה בתעשייה האווירית ולביקורת אווירונאוטית על עבודות שבוצעו עבור חיל האוויר. במקביל, התמניתי למפקד בח"א 27 (שדה לוד). את השרביט קיבלתי מידי מפקדן של שתי היחידות, ידידי הוותיק, פרדי איש-שלום.

במהלך שתי שנות כהונתי בתפקיד הייתי אחראי על בניית חדר האוכל, מגורים, מפקדה ומבני טייסות. בבסיס היו דקוטות (שתוחזקו בתעשייה האווירית), טייסת 120 (מטוסי תובלה ענקיים מדגם סטרטוקרוזר) ושתי יחידות טילי נ"מ הוק. כמפקד בח"א 27 עסקתי בעיקר בבינוי ובהחלט נהייתי מתפקידי.

קנטרה באופק



בחודשים הראשונים של 1967, כשהחלה תקופת הכוננות הארוכה שקדמה למלחמת ששת הימים, נעניתי לבקשתו של אל"מ ישראל רוט, ראש מדור ציוד (רמצ"ד) בחיל האוויר, לחזור ללה"ד אוויר 5, כדי לתכנן את הקורסים ולכהן כסגנו.

בתחילת יוני, כאשר פרצה מלחמת ששת הימים, ביקשתי להצטרף ליחידת המסלול שיצאה להפעיל את שדה התעופה באל-עריש. רוט נתן את הסכמתו, בין היתר בזכות העובדה שבעבר כיהנתי כמפקד טייסת תחזוקה אווירית (מט"א) בבח"א 8 והוא חשב שצריך ממלא-תפקיד כזה גם בשדה אל-עריש.

ככוח היו, מלבדי, סגני צבי תירוש, ומספר אנשים מלה"ד אוויר 5. אחרי תדריך מפורט של אל"מ שייקה ברקת במודיעין חיל האוויר, המראנו לאל-עריש במסוק ונחתנו ליד מגדל הפיקוח הנטוש.

מפקד הבסיס היה אל"מ ירוחם אמיתי. כמט"א, קבעתי את המפקדה, טיפלתי בתחזוקה, במגורים ובדרכי הפעולה שלנו בשטח. הושטנו סיוע לכוחות הלוחמים באספקת דלק לטנקים, דלק סילוני ופינוי אווירי של פצועים לבתי-חולים בארץ.

ב-9 ביוני 1967, היום השלישי למלחמת ששת הימים, יצאתי לחפש ציוד תעופתי ורכב באזור אל עריש, למרות שבשטח התנהלו עדיין חילופי אש. כאשר נחתנו במסוק הצמוד בבסיס המצרי באל עריש, נפתחה לעברנו אש. המסוק המריא ואני והקשר נשארנו בשטח.

הקשר האלחוטי לא פעל. אחרי טיפול במכשיר הצלחתי להזעיק עזרה. הגיע זחל"ם עם צנחנים וטנק שרמן. הטנק ירה פגז לעבר הבית ממנו נורו היריות, הבית קרס והאש פסקה.

עם שובנו לשדה-התעופה פניתי מייד לבונקרים, שבהם אוחסנו פצצות ורקטות. העמסנו אותן על מטוס מרד, שהמריא עם המטען לשדה עקרון. תחמושת זו שימשה את מטוסי הפוגה כעבור יום-יומיים, בתקיפת הכוחות הסוריים ברמת הגולן.

במשרדים הנטושים של מפקד הבסיס באל-עריש, מצאתי פסל של נאצר. שלחתי אותו לשייקה ברקת, איש המודיעין בחיל האוויר, בצירוף מכתב קצר: "באנו, כבשנו, הפעלנו את השדה עם מטוסינו ואנו בדרך לביר-נפנפה". לאחר כחמישה שבועות בחזית סיני, חזרנו לשיגרת העבודה בלה"ד אויר 5.



בשדה התעופה באל-עריש, ירוחם, תירוש וכ"ץ עם תמונת נאצר



כבוש אל-עריש 1967



סיל SA-2 בתערוכה אצלנו 1967

יום-יומיים לפני פרוץ המלחמה ישבתי וכתבתי מכתב אישי נרגש לרעייתי רותי, בזו הלשון:

רותי היקרה, מתחזקים הסימנים לפתיחת המלחמה. עבדול נאצר סגר את מיצרי טיראן וחסם בכך את הגישה של אוניות ישראליות לנמל אילת.

אני יושב במטה כסגנו של רמצ"ד, ישראל רוט. כל אחד כאן בטוח בניצחוננו. אני רוצה לצאת עם יחידת המסלול לאל-עריש וישראל רוט מוכן לתת לי לצאת לפעילות מבצעית. הוא זקוק למט"א באל-עריש ואני האיש המתאים לתפקיד.

המצב שישראל נמצאת בו מחייב פעולה, והעם כולו דורך לקראתה כמו קפיץ. דחיית המלחמה לא תפתור את הבעיה, רק תדחה את ההתפרצות. אני בהחלט צלול-מחשבה ומבין שמלחמה לא פותרת בעיות פוליטיות. אני גם יודע איך מתחילה מלחמה, אך לא כיצד היא תסתיים. אני בטוח בניצחוננו, אך לא יודע איזה מחיר נשלם.

אישית, אני מעדיף שלום עם שכנותינו הערביות, אבל הן רוצות לזרוק אותנו לים. לנו אין ארץ אחרת. אם המלחמה תפרוץ, יתכן שלא אוכל לכתוב לך יותר משדה אל-עריש, שעשה לנו הרבה צרות במלחמת השיחרור. אומץ-ליבי ורצון העם לנצח בקרב, יביאו את הניצחון, אך יהיו קורבנות. אני מוכן להקריב את חיי עבוד הניצחון המיוחל.

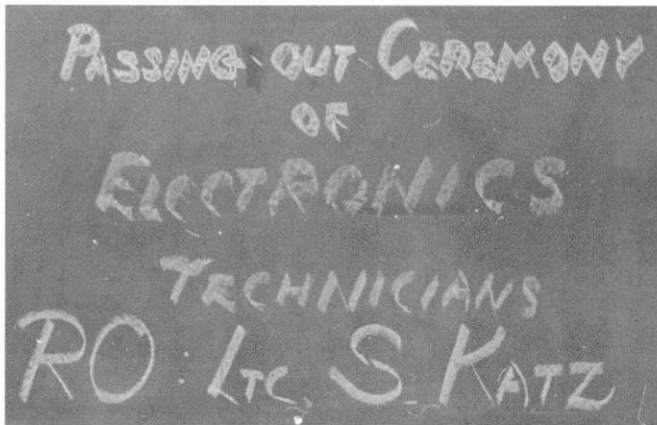
אהבתי אליך חזקה וסוחפת. זיכרונות האושר איתך חזקים וקשה לי לוותר עליך. אם אפול בקרב זכרי את אהבתי אליך. בנופלי אלחש את שמך. אל תתאבלי על מותי. המשיכי לשמור על הילדים.

אוהבך, שבתאי



הענקת תעודת פו"ם ע"י האלוף עזר ויצמן

הקשר הסינגפורי



סיום קורס אלקטרוניקה בסינגפור

על ההצעה, עד אחרי הלידה של בני שוקי. באוקטובר 1968, כאשר מלאו לו שישה שבועות, המראנו לסינגפור. את השבועות שקדמו לנסיעה הקדשתי להיכרות מעמיקה עם מקום-העבודה החדש שלי. חרשתי ספרים ואנציקלופדיות, ועד מהרה הפכתי מומחה לסינגפור.

האי סינגפור, בדרום-מזרח אסיה, הוא אחת המדינות הקטנות ביותר בעולם מבחינת שטח, 648 קמ"ר בסך-הכל. ב-1968 מנתה אוכלוסיית האי כשלושה מיליון נפש, כשני-שלישים מהם סינים והשאר מאלזים, הודים, פקיסטנים ומיעוט אירופי. לפי האגדה, שמה של סינגפור ניתן לה על-ידי נסיך מלאי שהגיע לאי במאה ה-14. עד אז נקרא האי בשם טאמאסק. הנסיך הבחין בחיה שנראתה לו כאריה. הוא ראה בכך סימן מבשר טובות, החליט להקים שם יישוב וקרא לו סינגפור, צירוף של המילים "סינגה" (אריה) ו"פור" (עיר) בשפת הסנסקריט. האריה משמש עד היום סימלה של סינגפור.

בשנת 1819 רכש הבריטי סטנפורד ראפאלס את האי עבור "חברת הודו המזרחית", וייסד בו נמל סחר חופשי ללא מכס. בשנת 1867 עברה סינגפור לשלטון הכתר הבריטי. בפברואר 1942 כבשו היפאנים את סינגפור, אך בתום מלחמת-העולם השנייה שבו הבריטים לאי, הפרידו אותו ממלאיה (לימים מאלזיה) והפכוהו למושבת כתר. ב-1959, אחרי 140 שנות שלטון בריטי, הפכה סינגפור לאוטונומיה. באוגוסט 1965 קיבלה את עצמאותה וחודש לאחר מכן התקבלה כחברה ה-117 באו"ם. באמצע שנות ה-60 החלו לדבר במסדרונות השלטון במלאיה על אפשרות סיפוחה של סינגפור, מחשש לעליית שלטון קומוניסטי באי, אשר יסכן את מלאיה. אך הסינגפורים רצו להישאר עצמאיים ואף כוננו כוח צבאי. ישראל עזרה רבות בהקמתו ובפיתוחו ואף מכרה לסינגפור ציוד צבאי בכמויות.

משרד הפנים הסינגפורי הופקד גם על כוחות הצבא והשיטור. באותן שנים מנו הכוחות המזוינים של סינגפור כ-15 אלף איש.



היועצים הישראליים בסינגפור 1969

המכללה המרכזית של צבא סינגפור (SAFTI) הושתתה על מתכונת דומה לבסיסי ההדרכה שלנו, בה"ד 1 ובה"ד 2. השירות הלאומי בסינגפור נוסד על-ידי תושבים מסורים, בהם מומחים טכניים בעלי רקע צבאי. בדומה לצה"ל, השירות הלאומי הפך כור היתוך למרכיבים השונים באוכלוסיה המקומית. משטרת סינגפור נחשבה אחת הטובות ביותר במזרח הרחוק. בתקופת שירותי באי מנה כוח השיטור 6700 לובשי מדים ועוד 1300 מתנדבים במשמר האזרחי.

מפקד חיל האוויר של סינגפור היה טייס ממוצא סיני. אל"מ אדם צבעוני היה יועצו הקרוב, ובאופן לא רשמי כיהן כמפקד חיל האוויר. אני הקמתי את מערך התחזוקה וההדרכה הטכנית בסינגפור ועבדתי ישירות מול סא"ל פו קוקס-סיוו, מפקד בית-הספר הטכני המקומי, ולאונקא-קוק, ראש ענף לוגיסטי בצבא סינגפור. התקשורת עם הסינגפורים התנהלה באנגלית, השפה הרשמית באי. הדרכת את המקומיים בנושאי תחזוקה וחינוך טכני, במישור התיאורטי והמעשי גם יחד. למדתי להכיר את המנטליות שלהם, נטלתי חלק באירועים שונים ועד מהרה נרקמו בינינו יחסי ידידות חמים.

התגוררנו בבית שכור ברחוב ג'לן לאדה פוטה. הסינגפורים העמידו לרשותי נהג צמוד, המידון שמו, שהסיע אותי מדי בוקר למשרדי



סיור בשדה התעופה בסינגפור ליד מטוס האנטר בריטי

המטכ"ל הסינגפורי. לביקורים שערכתי בבסיסים ברחבי האי, נלווה אלי רכב צבאי. בשלב הראשון, בעיקר משיקולי ביטחון, שמרה המשלחת הישראלית על פרופיל נמוך ביותר, עד כדי כך שהוצגנו כמומחי תעופה מ...מכסיקו. קיבלנו גם הוראה להימנע מדבר בעברית במקומות ציבוריים. עם הזמן הוסר החשש לביטחוננו, והותר לנו להגיע לאירועים הרשמיים במדי הייצוג של חיל האוויר.

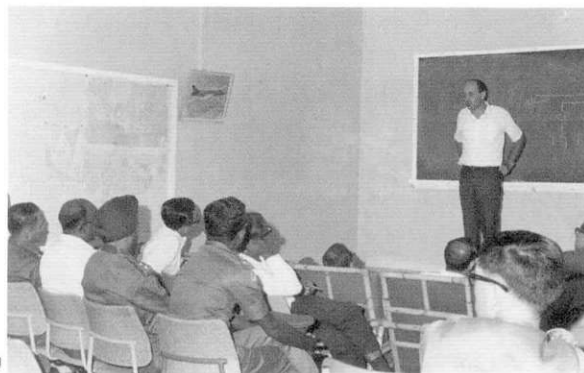


מיסין לשמאל: אדם צבעוני, מפקד חיל האוויר הסינגפורי, סגנו ואנוכי בנסיעה לארה"ב 1969

סיום קורס אלקטרוניקה בסינפור 1969



ביקור קצין חינוך ראשי מישראל בביה"ס הטכני בסינפור 1969



שעור אלקטרוניקה בהדרכת ביה"ס הטכני בסינפור 1969

חינוך לנער על-פי דרכו



אני בהדרכה 1964

ממרומי גילי המופלג אני מרשה לעצמי לקבוע בביטחה שלכל מקצוע חוקים משלו, אמת-מידה של התנהגות מוסרית הקובעת את הבסיס לאמון הציבור ויצירת אוירה של כבוד הדדי וכמובן, הזדהות עם המקצוע.

אמות-מידה להתנהגות מוסרית היו מאז ומתמיד נר לרגליהם של חברים לנשק. גם בצה"ל גובשו ונקבעו אמות-מידה בכל הנוגע להתנהגות בקרב. בבית-הספר הטכני חיברנו את "שבועת המדריך", המגדירה תחומי אחריות בהדרכה בחיל האוויר. בעת הכתיבה ראינו בהם אידיאלים מוחלטים של המדריך/מורה, במונחים שניתנו להגדרה ולהשגה באותה תקופה. וזה נוסח השבועה, כפי שתורגם מאנגלית על-ידי רס"ן יריב הרן:

* הריני נשבע לבצור את הסמכות ואת האמון שהוענקו לי כמדריך/מורה, ביועתי נאמנה שרמת ההדרכה וחיי הזולת תלויים בכושרי ובשיפוטי.

* הריני מצהיר שלא אסכן את החניכים בסיכון שאני עצמי אינני נכון לעמוד בו.

* הריני מבטיח שאנהג בצדק, ביושר ובכנות.

* אני מכיר ביתרונותיו של כל חניך/תלמיד כאדם ואשאף לסייע לו להשיג רמה גבוה ביותר בהתאם ליכולתו.

* אשאף לפתח את הבנתי ואת ידיעותיו כדי שאהיה מנהיג מדריך/מורה טוב יותר.

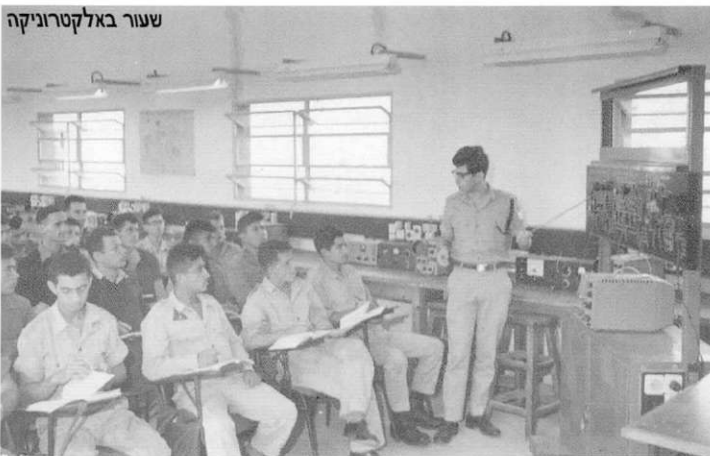
* אתמוך מוראלית בתוכניות ההדרכה ואתרום מיכולתי לשיפורן.

* מצפוני ושיפוטי העצמי ידריכוני לגבי זכויותי להעלות את הרמה המקצועית ולשמור עליה.

* אני מכיר באחריות המוטלת עלי כמדריך/מורה ותמיד אדבק בעקרונות ההדרכה למען קידום המקצועיות וכבוד המקצוע.

חשוב שמדריכים/מורים ישמרו על יושר והגינות ביחסיהם עם חניכים/תלמידים, ללא קשר למצבם הגופני, הנפשי, מוצאם או דתם. במקביל, עליהם לנהוג ביושר ובנאמנות כלפי עמיתיהם למקצוע, ככתוב "מה ששנוא עליך אל תעשה לחברך". לפחות שתי תוצאות נובעות מהשימוש באמת-מידה של התנהגות בתפקידי הדרכה: הדרכה יעילה של המדריך/מורה ולימוד חיוני של החניכים/תלמידים.

תחום האחריות הנוסף של המדריך/מורה בחיל האוויר הוא המנהיגות. המילה "חינוך" EDUCATION מקורה במילה הלטינית EDUCARE שהיא שילוב של E ("החוצה") ו-DUCARE ("לנהוג"). במילים אחרות, חינוך הוא תהליך בו התלמיד "מונהג החוצה" לקראת ידע רב יותר, הבנה עמוקה יותר וכמובן חוכמה רבה יותר. הגדרה זו מציבה אתגר בפני המדריך/מורה: מה עליו לעשות כדי להנהיג את תלמידיו לרכישת ידע? תשובה חלקית ניתן למצוא בטבע המנהיגות עצמה. מנהיג טוב מקבל תמיכה מהכפופים לו, לעולם לא יבצע את העבודות במקומם. מנהיג טוב חייב להורות, לכוון ולהראות להם את הנתיב. על המדריך/מורה לוודא שתלמידיו משקיעים מאמצים בתהליך הלמידה.



שעור באלקטרוניקה

תחומי האחריות של המדריך/מורה

כשליש מכוח-האדם בחיל האוויר בכל תקופה, נמצא בשלב זה או אחר של הדרכה ולימוד, ולא במקרה. נתון זה עולה בקנה אחד עם המדיניות, הדוגלת בהכשרת אנשי-מקצוע לקידום חיל האוויר, צה"ל ומדינת ישראל. ההתפתחות הטכנולוגית יוצרת דרישה לכוח-אדם מיומן יותר, ודרישה זו מנתיבה את הצורך בהדרכה מתמדת ובלמוד מתמיד לקידום בעל-המקצוע.



עזרי האימון בביה"ס לחימוש, בטכני

ההדרכה המקצועית במסגרת חיל האוויר עולה כמותית על ההדרכה בבית-הספר המקצועיים. ניתן לומר שמערכת ההדרכה בחיל דומה למערכת החינוך האזרחית, אך עולה עליה מבחינת ציוד ההדרכה וקצב ההוראה. ההסבר לכך פשוט: במפעל אזרחי היעד הוא להפיק מכוח-העבודה המקצועי רווח כספי גבוה ככל שניתן; בחיל האוויר היעד הוא לשמש כוח מרתיע, השומר על השלום והביטחון.

חיל האוויר יודע לתרגם תוכנית לביצוע או משימה לשפת המעשה. הדרכה היא הגורם המבטיח תהליכים סטנדרטיים, מבטיח ניהול קבוע, יעילות והבנה הדדית. הדרכה היא אמצעי ליצירת תקשורת טובה. בעזרתה ניתן לנגש את היחד. לי, כמי שעסק בהדרכה ולמד חינוך באוניברסיטה, ברורה חשיבותו של המדריך/מורה בחיל האוויר. מורה ברמה טכנית גבוהה ובכישורי הדרכה, מסוגל להעביר את הידע למאות ולאלפי תלמידים.

המדריך/מורה הטוב יודע ומבין הרבה יותר, ממה שלמעשה הוא מלמד את חניכיו. על-מנת להבין את חניכיו עליו להיות בעל ידע נרחב ביחסי אנוש, הרגלי למידה וצורות התנהגות. פיתוח מיומנויות אלו יתרום תרומה נכבדה לכושרו להעריך ולשפוט את הישגי חניכיו.

מדריכי בית-הספר הטכני עברו לצורך זה קורס הכשרה פסיכולוגית, בהנחייתו של הפסיכולוג והמחנך הנודע, פרופסור רודולף דרייקורס. הקורס התמקד בשני תחומים. האחד, הבנת מטרותיו של החניך והמניעים שמאחורי מעשיו הגלויים. השני, גיבוש סגל ההדרכה לצוות, שפועל ביעילות גבוהה הן כקבוצה והן כבודדים בהתאם לערכים החינוכיים של בית-הספר. הנער או החניך בטכני, ככל יצור אנושי, משתוקק להשתייך לקבוצת האנשים בה הוא חי ופועל. החניך רוצה להיות חלק מהקבוצה ולרכוש לעצמו עמדה בתוכה. כל עוד הוא בטוח במעמדו בקבוצה, הוא יתנהג בהתאם למקובל בה. אולם ברגע שיפקפק ביכולתו לתפוס את מקומו בדרך המקובלת, יפנה הנער החניך לדרכים פחות חיוביות. הגישה החדשה בחינוך מבוססת על הבנה מעמיקה של המחנך/מדריך את דינמיקה שלפיה פועל החניך/תלמיד, כך אמר פרופסור דרייקורס לשומעיו. מדריך/מורה הקורא את התלמיד כספר פתוח, מבין כיצד ליצור השפעה מתקנת על התנהגותו. המדריך-מפקד חדל לעמוד מצד אחד של המיתרס וחניכיו-פקודיו מהצד השני, אלא הופך להיות מנהיג הקבוצה או הכיתה.

על למידה ותכלית הלמידה

אחת התכונות המייחדות אותנו כבני-אדם היא היכולת ללמוד. אדם לומד ברציפות מרגע היוולדו ועד יום מותו. על-מנת להגדיר למידה, חשוב שננתח מה קורה לאדם כשהוא לומד. כתוצאה מהתנסות הלמידה חל שינוי משמעותי בהבנתו, מחשבתו, הרגשתו, שיפוטו ומעשיו של הלומד. אפשר בהחלט להגדיר למידה כשינוי התנהגותי כתוצאה מניסיון נרכש. ההתנהגות יכולה להיות חיצונית וגלויה, או שכלית ונסתרת. הפסיכולוגים מסכימים בדרך כלל עם חלק מתכונות הלמידה, על המדריך/מורה להבין תכונות אלו ולהפנותן לשימוש בתהליכי ההדרכה למידה.

הלמידה היא תהליך של הפרט החניך/תלמיד. המדריך/מורה אינו יכול לעשות שעורים במקום החניך/תלמיד ואינו יכול להחדיר ידע לראשו. התנסות אישית של החניך/תלמיד תאפשר לו ללמוד. למידה וידע משולבים זה בזה. הידע הוא תוצאה של ניסיון הלמידה, ואין שני תלמידים שמתנסים באותה צורה. ההתנסות המוקדמת של החניך/תלמיד מכשירה אותו להגיב לדברים מסוימים ולהתעלם מדברים אחרים.



שעור במכשירנות בביה"ס הטכני

יש תלמידים המגייסים את כל החושים לתהליך הלמידה, ויש כאלה המסתפקים בחוש השמיעה. המדריך/מורה צריך לצייד את החניך/תלמיד בכלים המתאימים, כגון תירגול חוזר או דיקלום. אתגר ההתנסות מחייב מעורבות של רגשות, מחשבות וזיכרונות.

פסיכולוגים מסווגים את הלמידה למילולית, מושגית, תפיסתית,

מוטורית, רגשית ופותרת בעיות. חלוקה זו בהחלט מלאכותית. כוונתי שבקורס המלמד שיטות מדעיות

לפיתרון בעיות, עשויה ההתנסות לפתור בעיות אמיתיות; דרך זו מתקשרת עם למידה מילולית וגם תפיסה תודעתית.

ההיסטוריה והמדעים המדויקים אצים קדימה במהירות. מיצבור הידע האנושי רב ועצום, ואין מוח אחד שיכול את כולו. עברו הזמנים בהם תלמידים או מורים ידעו הכל. לפיכך, על המדריך/מורה בחיל האוויר להגדיר את התכלית, לסמן מטרה ולהתמקד בה. טייס-קרב יורה בתותחיו על מטרה פיזית מוגדרת. בשונה ממנו, מדריך/מורה מכונן אל מטרה וירטואלית.

כיצד יגדיר המדריך/מורה את התכליות? דרך אחת לעשות זאת היא בעזרת שאלות שקשורות בתכלית של מטרת ההדרכה, לדוגמה:

* מה המשימה של בית-הספר.

* כיצד מתלכדת המשימה של בית-הספר עם משימות חיל האוויר.

* מה היחס שלי כמדריך/מורה למשימות בית-הספר.

* על איזה תחום הדרכה אני אחראי.

* כיצד משתלבים נושאי הלימוד בתפקידים המעשיים שחניכי יבצעו בחיל.

על המדריך/מורה לענות תשובות כנות ונכונות לכל שאלה, לפני שהוא מעביר את השיעור הראשון.

תכלית מוגדרת כהלכה תהיה חסרת ערך, באם אינה כדאית. בה בעת, תכלית כדאית תהפוך בלתי-מציאותית ותיכשל, באם היא מעל יכולת החניכים.

על המדריך/מורה להכיר את השוני בין בני-אדם, שוני באינטליגנציה, בהבנה, בדימוין, בתחומי התעניינות, בנפש וברצונות. על המדריך/מורה לבצע עבודה יוצרת, מתוך הנחה שכל אחד מחניכיו/תלמידיו הוא מיזוג מורכב של מעלות ומגרעות, סקרנות ורצונות.

ההוראה המותאמת

השינויים המהירים הפוקדים את חיל האוויר בפרט ואת החברה המודרנית בכלל, מקורם בהתפתחות הטכנולוגית והכלכלית המואצת. הטכנולוגיה ממצבת את בית-הספר הטכני כמוסד בעל עוצמה רבה לחיל האוויר ולמדינת ישראל.

מדינת ישראל ביקשה לבנות מערכת חינוכית אזרחית וצבאית, שתשפיע על מבנה החברה ועל היכולת לחנך חיילים מתרבויות שונות לתרום לחיל האוויר. מטרת בית-הספר הטכני הייתה להכשיר את החניך לביצוע מטלות תחזוקה על המטוס בו התמחה ולמד, במקביל לטיפוח תהליכי אינטגרציה חברתית בכל קורס.

מדיניות זו הכתיבה תוכנית לימודים מקצועיים וחברתיים מבוקרת, שהתבססה על פיתוח ההוראה המותאמת. המדריך לימד את כל הכיתה, ובמקביל, סייע לכל פרט בהכנת השיעורים ובהסברים אישיים לפי הצורך.

גישת ההוראה המותאמת גורסת שעל כל חניך לדעת היטב את עבודתו. לכן, יום הלימודים חולק לשניים - חציו עיוני וחציו מעשי. הנחת היסוד של הגישה המותאמת התבססה על ההכרה בקיומה של שונות בין החניכים במספר רב של רבדים - רקע אישי, תכונות, סיגנון למידה, נטיות אישיות, צרכים, רצונות וציפיות ועוד. בקיצור, כל תלמיד הוא אישיות ייחודית.

טירונות במסגרת ביה"ס הטכני



הלמידה היא תהליך פעיל

החניך/תלמיד אינו קולט ידע, כפי שספוג קולט מים. המדריך/מורה אינו יכול לצאת מהנחה שהחניך/תלמיד זוכר כל מה שנאמר בשיעור רק מפני שנכח פיזית בכיתה. באותה מידה, המדריך/מורה אינו יכול לצאת מהנחה שהחניך/תלמיד יכול להשתמש במה שהוא יודע, רק משום שהוא יודע לצטט את התשובה הנכונה שכתובה בספר. הלמידה היא תהליך של התנסות ושינוי ההתנהגות.

למעשה, אין כל הבדל בין למידת

מיומנות מוטורית ועיונית. עם זאת, מרבית המחקרים בתחום זה מתמקדים במיומנות מוטורית ופחות במיומנות עיונית. אופייה רב-הפנים של הלמידה מראה, שהתפיסה של החניך/תלמיד משתנה כאשר זה נעשה לו קל יותר בהבנה. הרצון והנכונות של החניך/תלמיד ללמוד חשובים ביותר. אם התלמיד יגיע למסקנה שהלימודים מתאימים לצרכיו, זמן הלמידה יהיה קצר יותר, והתקדמותו מהירה יותר. לעומת זאת, תלמיד שלא מתלהב ללמוד יתקדם בקצב איטי. לכן, על המדריך/מורה לייחס את מטרת השיעור לצרכי תלמידיו, ובכך ללבות את התלהבותם הטבעית.

פעילות החניך/תלמיד

חניך/תלמיד לומד בצורה הטובה ביותר בשעה שהוא פועל; פעילות משפיעה על הלמידה. מדריך/מורה טוב מתכנן פעילויות עבור החניכים/תלמידים. הפעילויות הן בתחומי החשיבה, ההקשבה, הקליטה, השינון, הדימיון, הכתיבה, השיחה, השאלות והתשובות. תהיה הפעילות אשר תהיה, על המדריך/מורה להבטיח שלחניך/תלמיד יהיה מה לעשות. יש יחס גומלין בין עשייה ללמידה. ככל שירבה התלמיד/חניך להשתמש בחושי, כך תהיה למידתו יעילה יותר. על המדריך/מורה לעודד חניכיו/תלמידיו לרשום הערות, להציג בעיות ולחפש פיתרונות. עליו לעודד אותם לעבודה עצמית בכתיבה, קריאה ומחקר; לקיים שיחות קבוצתיות או לדרוש מתלמידיו להעריך את עבודתם של אחרים.

שונות בין תלמידים

מורה/מדריך חדש עלול להתאכזב בגלותו ששיעור שתיכנן היטב, לא הניב את התוצאות המקוות. קצב הלמידה תלוי במספר רב של גורמים, כמו אינטליגנציה, רקע, ניסיון, עניין, כושר קליטה, ועוד קשת רחבה של גורמים פסיכולוגיים, רגשיים וגופניים. על המדריך/מורה להכיר בעובדה שתלמידיו שונים זה מזה מאחר, שאינם לומדים בקצב אחיד, שיכולת ההבנה שלהם אינה זהה. מדריך/מורה מנוסה יידע להגדיר את רמת ההבנה של כל חניך, אבל עליו להביא את הכיתה כולה לרמת ההבנה שקבע. את רמת ההבנה והשליטה בחומר ניתן לקבוע במספר דרכים: שיחות קבוצתיות, שיחות אישיות, מבחנים או בחנים. בשלב הבא עליו לנסות ולצמצם את ההבדלים בין התלמידים, על-ידי העלאת הרמה של אחדים מהחניכים/תלמידים מבלי לעכב את התקדמותם של האחרים. זה אחד מאתגרי ההוראה והמדריך/מורה יכול לבצע זאת במספר דרכים: לתכנן פעילות עצמאית לכל תלמיד/חניך או כחלק בקבוצה קטנה.

יש תלמידים/חניכים המהססים לדבר בנוכחות שאר חבריהם לכיתה, אך חשים משוחררים בשיחה עם המדריך/מורה. הוא יכול להטיל עבודה עצמית גמישה, שבה מותאם קושי החומר ליכולתם של התלמידים הבודדים. תוכנית זו מאפשרת לכל תלמיד להתקדם בהתאם לקצב האישי שלו.



ביקור בביה"ס הטכני של אלוף משנה פרנה מחיל האוויר האמריקני

לזכור ולא לשכוח

תהליך הלמידה מתייחס לקביעות הלמידה והעברת הלמידה, שפירושו הוצאת דבר מתוך הסביבה הלימודית של החניך/תלמיד והתאמתו למצב חדש. חניך/תלמיד לא יוכל לעשות זאת, אלא אם הוא זוכר מה שלמד. מדריך/מורה צריך לסייע לתלמיד/חניך לזכור.

בוגר תיכון זוכר רק נתונים עובדתיים, את הדברים בהם הוא משתמש במסגרת עבודתו ולכן הוא מגיע למסקנה שהשיכחה היא תוצאה של אי-שימוש בחומר. אך הניסיון מוכיח שאדם שהופנט יכול לזכור דברים שפרחו מזיכרונו בימים כתיקונם.

מדריך/מורה מנוסה יידע להעביר את חומר הלימוד בדרך כזו, שתאפשר לתלמידיו להיזכר בו בקלות. חומר שנלמד ביסודיות מחוסן בפני שיכחה.

העברת הלמידה

במהלך הלמידה יכול החניך/תלמיד להיעזר בדברים שלמד קודם לכן. לפעמים, למידה קודמת מפריעה ללמידה החדשה. טייס בכונה יתקשה ללמוד איך להטיס מטוס סילון.

בכל תהליך למידה יש דרגה מסוימת של העברה. כל למידה חדשה מתבססת על ניסיון מצטבר. בני-אדם מפרשים דברים חדשים בהתאם למה שהם יודעים. סוג זה של העברת הלמידה מועיל להוראה ולהדרכה. זה גם עשוי להסביר מדוע לחניכים בעלי יכולת כמעט שווה יש הישגים שונים. העברה שלילית עלולה לעכב בעד הלמידה של אחדים, העברה חיובית עשויה לעזור לאחרים. החניך/תלמיד נתקל לעיתים קרובות בצורך להתאים את מה שלמד למצבים שונים. זו בדיוק תכליתו של בית-הספר בחיל האוויר. מורי בית-הספר מסוגלים לצפות מראש מצבים בהם ייתקל החניך/תלמיד לאחר סיום לימודיו.

ייעוץ והכוונה של המדריך/מורה

על-מנת שתוכנית הלימודים בחיל האוויר ובבתי-ספר מקצועיים תהיה יעילה, חייבות כל הפעולות המתייחסות ללמידה להיות שלמות ומאורגנות כמיכלול תומך. תוכנית ייעוץ והכוונה מעשית חיונית בהדרכה יעילה בבה"ד 21, בשוחרות משולבת ובכל בית-ספר מקצועי. תוכנית פעילה תסייע לחניך/תלמיד להתאים עצמו לסביבה הלימודית. התוכנית צריכה לכוון את החניך/תלמיד להשגת מטרותיו וכמובן לסייע למתכנני ההדרכה בעיצוב תוכנית לימודים מתאימה.

ההדרכה נועדה לאפשר לחניך/תלמיד להסתגל לסביבה המשתנה, ולקבל את ההחלטות הנכונות. ההדרכה צריכה לשרת את הצרכים של החניך/תלמיד ואת היעדים של חיל האוויר גם יחד. לכן ההדרכה השלבית מותאמת לפעילויות האופייניות לשירות הצבאי.

לתוכנית הכוונה צריכות להיות מספר תכונות. הכרתן תסייע להבין את התכלית ואת ההיקף של תוכניות הכוונה בחיל האוויר ובמערכת החינוך. ההכוונה נועדה לסייע לחניך/תלמיד לפתור את בעיותיו האישיות, כדי שיוכל להקדיש את כל מעייניו ללימודים. תוכנית הכוונה בחיל האוויר חייבת לעסוק בצרכים השוטפים של החניכים/תלמידים. המטרה המיידית היא לסייע לחניך להתגבר על בעיותיו שלו. חיזוק החניך/תלמיד הבודד, תחזק את היכולת של חיל האוויר וכמובן של הפרט המשרת.

על-מנת להשיג את היעד, יש לסמן שלוש מטרות: הזדהות עם צרכי החניך/תלמיד, סילוי צרכיו והבטחת התועלת שלו כמשרת בחיל האוויר.

בתי-ספר אזרחיים קובעים את צרכי התלמידים, על-מנת לסייע להם לקבל החלטות נבונות בכל הנוגע לפעילותם החברתית ולדרכם בעתיד. בתי-הספר של חיל האוויר צריכים לקחת בחשבון, בנוסף לתועלתו של החניך/תלמיד, גם בתועלת שתפיק ממנו המדינה.

המפתח להכוננה מוצלחת הוא ייעוץ. הייעוץ נעזר בטכניקות וביחסי גומלין שונים מאלו שמשמשים בהם בכיתה. מאחר וההכוננה תלויה באיכות הייעוץ, ומאחר שמדריכים/מורים מפקים תועלת מהייעוץ, עליהם להבין את מהותו ותכליתו. בבתי-הספר הצבאיים וגם האזרחיים, תכליתה של תוכנית ייעוץ היא להפוך את החניכים/תלמידים ללומדים יעילים יותר. הייעוץ היעיל יכול לסייע להפוך את התלמיד לנעימה יותר, רגועה יותר.

מומחים מאמינים שיעוץ רציני צריך להיעשות על-ידי אנשים שעברו הכשרה מתאימה. יש שסבורים שהמדריך/מורה שמכיר את החניך/תלמיד, הוא היועץ האידיאלי. בישראל יש מספר מצומצם של מומחים יועצים בבתי-הספר, מה שמטיל את האחריות להכוננה ישירה על כתפי המדריך/מורה וכמובן המפקחים.

המדריך/מורה כמבקר

בראש רשימת הכישרים הנדרשים ממדריך/מורה, מדורגת היכולת לנתח, להעריך ולשפוט את פעולותיהם של החניכים/תלמידים. החניך/תלמיד רואה במדריך/מורה שלו מבקר. הוא מצפה להדרכתו, ניתוחיו והכוננתו.

ביקורת כיתתית יכולה להתבצע בעל-פה או בכתב. המדריך/מורה יכול למתוח ביקורת על הרצאה, תרגיל, פיתרון בעיה, הוכחה, רכישת מיומנות, אימון גופני. בקיצור, כל דבר שנוגע לחניך/תלמיד.

הביקורת יכולה להיאמר בארבע עיניים, או לפני הכיתה כולה. זאת, בתנאי שהביקורת מעבירה מסר גם לשאר התלמידים. ביקורת אינה שלב בתהליך מתן ציונים, היא צעד בתהליך התלמיד. כמו כן, ביקורת אינה חייבת להיות אך ורק שלילית. יש גם ביקורת חיובית ובונה.

הביקורת היעילה מתרכזת בחניך/תלמיד ובביצועיו, ואסור שתבטא את השקפתו האישית של המדריך/מורה. הביקורת חייבת להיות אובייקטיבית, כנה ומבוססת על ביצועי החניך/תלמיד. ביקורת בונה מצביעה על התחשבותו של המדריך/מורה בצרכיו של החניך/תלמיד להכרה ולהערכה עצמית. חשוב שהתלמיד/חניך יאמין בעצמו ויחוש שהוא מקובל.

ביקורתו של המדריך/מורה חייבת להיות מדויקת ובהירה. ממשפט ביקורת כללי בנוסח "השלב השני שלך היה פחות טוב מהשלב השלישי", לא יבין החניך/תלמיד דבר וחצי דבר.

חוקי יסוד לביקורת יעילה

* אל תרחיב את הביקורת מעבר לגבולות הזמן המוקצב וכן אל תפלוש לתוך תחומי זמן שמיועד לפעילויות אחרות. מלבד במקרים נדירים.

* אל תנסה להקיף יותר מדי תחומים. שים דגש על מספר נקודות ואז תהיה לביקורת תועלת רבה יותר.

* אל תנסה למתוח את הביקורת רק כדי למלא את זמן השיעור.

* השאר זמן לסיכום הביקורת ולהדגשת הדברים החשובים ביותר.

* הימנע מביקורת פסקנית ונחרצת מדי. לכלל כלל יש יוצא מהכלל וגם מבקר עשוי לטעות.

* הימנע מוויכוחים עם תלמידך, או מקבוצה מסוימת.

* אל תיכנס להסברים ולהתנצלות על הביקורת שמתחת. ביקורת אובייקטיבית ובונה אינה זקוקה לסניגוריה.

אירגון השיעור

בתיכונן ביצוע של חניך/תלמיד, יש לקחת בחשבון מראש את אורך הזמן המוקדש להתמחות. חניך/תלמיד מגיע לנקודת רוויה, בה התמחות נוספת אינה תורמת לו. אך מרגע שרכש ניסיון, הוא יכול להמשיך בהתמחותו. יש התמחויות המשך. שירטוט, לדוגמה, בהן כל שלב תלוי בקודמו. לעומת זאת, טייס ונהיגה הם מקצועות קרובים, אך אינם תלויים זה בזה. אדם יכול ללמוד טיסה מבלי שהוציא קודם לכן רישיון נהיגה על רכב.



הערכה לעומת ביקורת

על-מנת לתת הערכה לחניך/תלמיד, על המורה/מדריך לעקוב אחרי ביצועיו ולבקר אותו בצורה בונה, להסביר לו בצורה נכונה ולהבהיר איפה טעה. ההצעות צריכות להיות מעשיות. התצפיות עליהן מתבססת ההערכה, יכולות לזהות את מעלותיו ואת חסרונותיו של החניך/תלמיד. יש לזכור ולדעת שמעלותיו של החניך/תלמיד הן צורך ראשוני לביקורת בונה.

השימוש במוסחיות

יישום חומר הלימוד הוא המבחן האמיתי. יש חניכים/תלמידים השוקדים חודשים על לימוד מקצוע, ואז, בהגיעם לטייסת או ליחידה, אינם מצליחים ליישם את מה שלמדו. צריך לזכור שעל החניך/תלמיד ללמוד לבצע את ההתמחות בקלות ובטבעיות ולהכיר את המצבים בהם ניתן ליישם את התמחותו.

למידת מושגים והכללות

הספרות הפסיכולוגית עוסקת בהרחבה באופן בו לומדים בני-אדם מושגים והכללות. מושג, זו תמונה רוחנית של מספר דברים בעלי תכונות משותפות. מושג הוא רעיון מופשט לגבי סוג מסוים של דברים. מושגים נוצרים על-ידי הכללת הניסיון האישי בדבר מסוים. כל דבר שיש לו אופי זהות יהיה שייך לאותה קבוצה. מושגים מייצגים עצמאים מוחשיים כמו מטוס, ספר, כלב וכדומה, או רעיונות מופשטים כמו יושר ומנהיגות. הכללה היא חיבור של שני מושגים או יותר באמצעות התנסות. מטוס סילון ורעש הם מושגים נפרדים. אך באמצעות התנסות אישית נוצרת הכללה שמטוסי סילון רועשים. לא כל ההכללות ניתנות לתיאור במילים. לא כל ההכללות נכונות.

הגורמים המשפיעים על הלמידה

הגורם בעל השפעה הרבה ביותר על הלמידה, הוא ההנעה (מוטיבציה). הנעה היא הכוח הגורם לאדם חניך/תלמיד לנוע לקראת המטרה. כוח זה יכול להיות מושרש בכל אחד מצרכיו האישיים או החברתיים של החניך/תלמיד. הצרכים הללו מכריחים בני-אדם לפעול להשגת תכלית מסוימת. המדריך/מורה חייב להכיר ולזהות צרכים אלו בחניך, ולמצוא דרכים לספקם תוך כדי הדרכתו. הצלחתו מותנית ברצונו של החניך/תלמיד להבין, להאמין ולרכוש מיומנות.

נקמנות, ייאוש ואדישות

חניך/תלמיד החש מקופח, או שהמדריך/מורה אינו נוהג כלפיו כראוי, מגיב בפעולות נקם. הוא נגד כולם, כי כולם נתפסים בעיניו כאויביו. הסיבה לכך עשויה להיות התחושה, כי חל כירסום במעמדו בכיתה והוא אינו זוכה להערכה על כוחו. אך למרות זאת אינו יכול לוותר על החברה, כי הוא נמנה עליה וזו הכיתה והקורס. כמדריכים/מורים נוכחנו שחניכים/תלמידים אלה יוצאים מתוך הנחה שהתנהגותם מבטיחה להם מקום בחברה, ולא מפריע להם להיות בלתי-מקובלים. הם נוקמים על הסבל והדחייה, ונדמה להם שבהציקם לזולת הם רוכשים עמדה בחברה. בעיניהם, זו הדרך היחידה לאותה לחברה-כיתה על קיומם. חניך/תלמיד שהגיע אל סף הייאוש, שאינו מאמין ביכולתו, בוחר שלא לעשות דבר. הוא מפגין אדישות, מבקש שהמדריך/מורה יניח ולא ידרוש ממנו דבר. הוא נראה מנותק, מרחף, ובדרך כלל מצליח ליישם את המדריך/מורה.



שעור מסגרות וחרטות בביה"ס הטכני

מתוך הסתכלות ותצפיות רבות נראה, שהאדישות נובעת מייאוש עצמי ומהסביבה. חניך/תלמיד המשתמש במגרעותיו בצורה פסיבית על-מנת למשוך תשומת לב, מחזיק מעמד ואינו מצפה לגמול.

התרשמתי שחניכים אלה למעשה סיגלו לעצמם פגם מדומה, כאמצעי לשמור על כבודם העצמי. הם היו אכולי רגשי נחיתות, משוכנעים בכישלונם ולכן השתמשו מכל מצב שעלול להצביע על כישלון. נדמה היה להם שבכך יימנעו מהשפלה ויצילו את כבודם העצמי.

משיכת תשומת-לב

משיכת תשומת-לב היא תכונה מולדת, שניצניה הראשונים נראים כבר בשלבים הראשונים של הינקות, ונמשכים ביתר שאת בשנות הילדות. בחברה המערבית נוטים הורים רבים להאריך את תקופת הילדות והתלות בכך שהם עושים הכל למען ילדיהם, ומונעים מהם להתמודד עם המציאות בכוחות עצמם. הילד המתבגר והמפונק ממשיך לדרוש תשומת-לב, וכמובן לקבל שירות מהמבוגרים. התנהגות זו גולשת גם לבית-הספר, ומתבטאת בהפרעות, התפרצויות וניסיונות נוספים למשוך את תשומת-לב המורה. המדריך/מורה יחוש שעליו לבקש, להפציר, להטיף, להבטיח, לפצות, לצעוק ולגעור בחניך/תלמיד. מה לעשות? לעשות את הבלתי-צפוי, להימנע ממתן תשומת-לב ו'שירותים' מיוחדים. תשומת-הלב והטיפול שהחניך/תלמיד מקבל, יוצרים אצלו רושם מוטעה שבית-הספר או הצבא הם מוסדות שרק נותנים ולא מבקשים דבר בתמורה; שאפשר לסיים את הלימודים או את השירות הצבאי במינימום מאמץ. בצה"ל קוראים לזה "ראש קטן".

דרכים להשפיע על החניך/תלמיד

בדרך כלל, מדריך/מורה מיומן יודע לנתח ולזהות את הסיבות להתנהגותו של חניך/תלמיד. לאחר שעשה זאת, עליו להבהיר לנער מה פגם בהתנהגותו, ובכך ליצור השפעה מתקנת. בפועל, קשה להשפיע על נער או על בוגר, אלא אם כן קשרת איתו קשרי אמון הדדי. מדריכים/מורים רבים מתעלמים מהנחת-יסוד זו, מה שמתבטא בקשיי תקשורת עם החניך. היעדר השפעה מתקנת הוא בהחלט פועל יוצא של יחסי חניך-מדריך או תלמיד-מורה. החניך יקבל מרות של מדריך אחר, כאשר היחסים ביניהם תקינים. לעיתים, מדריך/מורה ינסה להשפיע על חניך/תלמיד לתקן את דרכיו, מבלי לתת את הדעת על היחסים המעורערים השוררים ביניהם. מאמציו לתקן את התנהגותו של החניך/תלמיד, עלולים להעכיר את האווירה עוד יותר. מציאת נתיבות לליבו של החניך/תלמיד, דורשת שיקול-דעת מצד המדריך/מורה. אין נוסחת קסם, ומידת ההצלחה תלויה באישיותו של המדריך, המורה או המפקד. יש כאלה שיכבשו את לב הנער בנועם הליכות, ויש כאלה שינסו להתחבב וישניאו עצמם. החניכים/תלמידים מתייחסים בחיוב לכל חבר לכיתה, שיש לו אומץ-לב להיות הוא עצמו על חסרונותיו ומגרעותיו. מדריך/מורה המסוגל להודות בשגיאות, בהחלט ירכוש בכך את אמון החניך/תלמיד. מחנך שמתיימר להיות מושלם, מחבל בסיכויו ליצור מערכת יחסים עם חניכיו/תלמידיו.

בדרך כלל, נערים מודעים ליתרון ולניסיון של המדריך/מורה המבוגר מהם. אך אסור שהאחרון ינפנף בהם שוב ושוב. אישיות חמה ופתוחה של מדריך/מורה, עשויה להקל את בניית מערכת היחסים. תכונות אלה אינן נלמדות, ואינן בבחינת כזה ראה וקדש. לדעתי, גם מדריך/מורה בעל אישיות קרה עשוי להתקבל, אם קיימים יסודות ליחסים תקינים.

יחסים תקינים בין מדריך/מורה לתלמידו, מותנים בקיום הכללים לשיתוף פעולה. יחסים אלה מושרשים בתפיסה הדמוקרטית ומחייבים רחשי כבוד ואמון הדדי בין הצדדים. מדריכים/מורים טובי-לב נוטים תכופות לסלחנות ולוויתורים. אם אין מקום לווייתור, חייב המדריך/מורה לכבד עצמו בהחלטותיו. שילוב של טוב-לב ועקביות, הוא הבסיס למערכת יחסים תקינים. חניכים/תלמידים רוצים מורה/מדריך שאפשר לכבדו ושיתייחס אליהם בכבוד. בה בעת, הם יקבלו ללא עירעור את עמדתו כמנהיג.

דירבון לשאפתנות מלאכותית

יצירת יחסי אנוש תקינים היא המשימה העיקרית של מדריך/מורה המגיע לכיתה חדשה. כדאי לזכור, שחניכים/תלמידים מנצלים את הקשר הראשוני עם המדריך/מורה, לקביעת עמדתם כלפיו. לכן, יהיה זה משנה מצידו להתחיל מייד בהעברת חומר לימודים. עדיף שינצל את המפגש הראשון להיכרות עם תלמידיו ולקשירת קשרים מעמדה של ידיד ומנהיג. יש מדריכים/מורים שאינם זוכרים את שמות תלמידיהם, גם אחרי תקופה ארוכה. זהו ביטוי מובהק לחוסר עניין, שתוצאתו המיידית היא נתק וריחוק. התעניינות בחניך/תלמיד זקוקה להמחשה. שום חניך/תלמיד לא 'יקנה' את ההסבר שביקורת, ציונים ועונשים הם לטובתו. לעומת זאת, ביקורת שממנה משתמע כי מורה/מדריך מתמצא במעשי החניך/תלמיד, תיפול על אוזניים קשובות. התעניינות בחניך/תלמיד, דאגה וגילויי אהדה מחזקים את הקשר. עליו לחוש שהמחנך שלו מפגין כלפיו יחס אנושי, ועם זאת אינו נותן לו לגיטימציה להתרשל או להתעצל.

הומור הוא כלי יעיל להקהיית העוקץ במצבי מתח. עם זאת, אסור לעבור את הגבול הדק שבין הומור ועוקצנות לשמה, שעלולה להשפיל את הנער.

על-מנת להיות מדריך/מורה טוב, דרושים יותר מיחסים אישיים טובים עם כל תלמיד/חניך. לא די בידיעת המקצוע הנלמד. יכולתו של המדריך/מורה לעורר בחניך/תלמיד רצון ללמוד, חשובה לא פחות.

אפשר להכריח ללמוד אך גישה זאת אינה מבטיחה הצלחה, ולעיתים משיגה את התוצאה ההפוכה.

יש מדריכים/מורים המנסים לדרבן את החניך/תלמיד באמירה, שאם יצטיין בלימודיו הוא יוציא ציונים גבוהים ולמעשה יהיה מעל כל חבריו לכיתה. גישה זו עשויה לעבוד על מספר מצומצם של חניכים/תלמידים, אבל ספק רב אם תפעל על כל הכיתה-הקורס. מחיר הדירבון לשאפתנות מלאכותית בהחלט גבוה. שכן, על כל חניך/תלמיד שמצליח יש כמה וכמה חניכים/תלמידים שנכשלים. החוכמה היא להפוך את תהליך הלמידה לחוויה נעימה עבור כל התלמידים. הדבר דורש מהמדריך/מורה להיות מקור להתלהבות. ואכן, רבים מבינים זאת ומתחילים את עבודתם בתנופה. ואולם, כשהזמן עובר והישגי התלמידים אינם עומדים בציפיות, הם נלחצים ומנסים לשפר את המצב בפיזור הבטחות מלאכותיות.

לחץ אינו גורם מקדם אלא להיפך, מעכב התקדמות. החניך/תלמיד יאבד את החשק והרצון ללמוד.

לכאורה, אם ניתן להשיג תוצאות חיוביות באמצעי לחץ, תוכחה, כפייה, איום ופיקוח חמור ביותר - מדוע לא לנקוט בשיטות אלו? התשובה פשוטה: מדובר בביזבז אנרגיה וחיכוך מיותר בין המורה והתלמיד. ובקיצור, התוצאות לא מצדיקות את המחיר. שיטות הלחץ הקיימות הולידו נוהלי הוראה גרועים. למרבה הצער, מורים ומדריכים ממשיכים להשתמש בהן, בין היתר משום שהם אינם מודעים לקיומן של חלופות מוצלחות יותר. ניתן להשיג הרבה יותר כאשר יוצרים אצל התלמיד עניין וגירוי ללמידה.

לנטרל מטענים שליליים

בקורס המדריכים הסברתי שבדרך כלל יש לנהל שיחה בארבע עיניים עם החניך/תלמיד, במסגרת הקורס או הקבוצה. על המדריך לנווט את השיחה גם לנושא התנהגותו של החניך/תלמיד. עם זאת, אין להשתמש בנימת ביקורת, תוכחה או נזיפה. על השיחה להתנהל באווירה ידידותית, ללא ניסיון לפגוע או להעליב את החניך/תלמיד. רצוי להתמקד בעובדות מוחלטות ולהתנסח בזהירות, במשפטים דוגמת "אתה רוצה לשמוע מה אני חושב?" או "אתה רוצה לדעת מה דעתי, אם כי ייתכן שאני טועה?", "האם יכול להיות שאתה מצפה ממני לתשומת-לב רבה יותר?"

בדרך כלל החניך אינו יודע להסביר את התנהגותו. כשהוא נשאל מדוע עשה כך וכך, ברוב המקרים תשובתו תהיה: "אני לא יודע...". תפקידו של מדריך/מורה/מחנך אינו מתמצה בהקניית ידע מקצועי. עליו גם לחנך, לכוון ולהנהיג, כך שהחניך יגיע לטייסת עם מטען עשיר ומגוון של ידע והתנהגות. אחד הכלים החשובים בעבודתו הוא העידוד. העיקרון פשוט: יש להדגיש את הקיים, החיובי, הטוב ולעמעם את החלש השלילי. כל עוד התלמיד מאמין ביכולותיו, הוא יתאמץ וישקיע יותר כדי לבסס את מעמדו ומקומו בקורס/קבוצה. נער חניך/תלמיד מאבד תקווה, הופך להיות בעייתי ופורק עול.

חניכים בעייתיים יהיו כל עוד שיטות החינוך הנהוגות, מאמצות מחוות מרפות ידיים. פינוק והגנת יתר הן מחוות כאלו, ויש חניכים/תלמידים שרואים בהן סוג של השפלה וענישה. מדריך/מורה בהתנהגותו שולל מהחניך/תלמיד את ההתנסות, שתחזק את אישיותו ותסייע לו להתגבר על קשיים. מתיחת ביקורת או השפלה, תפגע בהתפתחותו.

המדריך/המורה בבית-הספר הטכני עומד בפני חניכים/תלמידים, שחלקם הגיע עם מטען שלילי של חינוך לקוי מבית-הספר או מהבית. עליו לנטרל את המטען ולאמץ גישה חיובית כלפי החניך/תלמיד. הלה מצפה לאותו יחס שקיבל בעבר בבית או בבית-הספר, לכן המדריך/מורה נדרש למידה הגונה של הבנה וסבלנות, כדי לא להיגרר אחר ציפיות החניך/תלמיד.

על המדריך/מורה לדעת להעמיד דרישות ברורות של עבודה עצמית, עבודת צוות, חובה ואחריות. בוגרים רבים נכוו שלא באשמתם כתוצאה מחוויה טראומטית בבית-הספר. המורה 'שיכנע' אותם שהם 'לא-מוכשרים' ושלא יגיעו להישגים.

יש אנשים אינטליגנטיים שקראו הרבה, צברו ידע נרחב, אך כותבים בשגיאות. זאת, משום שהמורה שלהם לא טרח לחזק את ביטחונם העצמי בנושא זה. יש מבוגרים השונאים לקרוא ספרים, או לא יודעים מתמטיקה ונרתעים מלפתור בעיות, למרות שבחיי היום-יום הם פותרים בעיות רבות.

אני יוצא מהנחה שרוב המורים רוצים לפתח את כישורי תלמידיהם. אך נזקים נעשים והנערים עוזבים את בית-הספר ומוכנים להתנסות מחדש בבית-הספר טכני, שהוא מפלט אחרון לפני הגיוס.

עידוד ומעקב צמוד

מדריך/מורה צריך לדעת להשתמש בכלי העידוד בצורה יעילה, כתנאי בסיסי להשפעה בונה ומסייעת. קל מאוד לרפות את ידיו של התלמיד על-ידי מתיחת ביקורת, הבלטת השגיאות והמגרעות שלו. כמדריכים/מורים אנו סבורים שזה לטובת החניך/תלמיד ומתעלמים מכך, שבעצם זה לטובת ה'אני' שלנו. ביקורת קשה כמעט ואינה משנה דפוסי התנהגות. אך אנו, כמדריכים/מורים, ממשיכים ללכת באותה דרך שגויה. כאשר מאמצינו אינם נושאים פרי, אנו מחפשים שעיר לעזאזל ותולים בחניך/תלמיד את הקולר להישגיו הדלים.

רבים מאיתנו לא יודעים מה לעשות. גם עידוד יכול להיעשות בצורה שגויה. לדוגמה: מדריך/מורה אומר לחניך/תלמיד שהישגיו היו טובים בהרבה, אילו התנהג יותר טוב. זה לא עידוד!



פרופסור דרייקורס בביה"ס הטכני 1964

קשה להגדיר נוסחה אחידה לעידוד, מאחר והתגובה תלויה בחניך/תלמיד. דברים שמעודדים חניך פלוני, ירפו את ידיו של חניך אלמוני. ציון לשבח יגביר את הביטחון העצמי של חניך אחד, אך ייתפס בעיני חברו כהצלחה מקרית. כל פעולת עידוד מחייבת מעקב צמוד אחר התוצאות. עידוד אינה פעולה מכנית חד-פעמית, אלא תהליך עקבי ושוטף, המבטא מערכת יחסים תקינה. ההחלטה אם החניך/תלמיד עשה פחות מדי או יותר מדי, תלויה בו. תגובתו תקבע אם הגישה אליו הייתה מעודדת או לא.

מה שנדרש מהמדריך/מורה הוא לתת אמון בחניך/תלמיד. הסימנים החיצוניים של אמון הם הסברת פנים ציון לשבח. אך אהבה ושבחים אינם בהכרח סימן לאמון. אפשר לאהוב או לחבב חניך/תלמיד מבלי להאמין בכושרו וביכולתו. עידוד אין פירושו הגנת יתר, פינוק, שתלטנות שיש בה השפלה או פגיעה בכבוד החניך/תלמיד. אשר לשבחים, תלוי איך החניך/תלמיד מפרש אותם. אם הוא רואה בהם חסד או טובה, אז זה לא מעודד אותו. בנוסף, מוטב לחסוך בשבחים, כדי שלא ליצור תלות של החניך/תלמיד בהם. בכל פעם שלא יקבל שבחים, מייד יחשוב שהוא לא בסדר.

אילו התבקשתי להגדיר "עידוד" הייתי אומר, שמדובר במחווה המחוללת שינוי בדרך בה החניך/תלמיד מעריך את עצמו.

להלן סידרת מחוות עידוד של המדריך/מורה כלפי החניך/תלמיד:



* הערך את החניך/תלמיד כפי שהוא.

* האמן בו וטפח את אמונתו בעצמו.

* זהה את תכונותיו המיוחדות והשתמש בהם לבניית דרישות ממנו

* טפח את הכבוד העצמי של החניך/תלמיד.

* ציין את הצלחותיו ואת המאמצים שהשקיע

* סייע בהשתלבותו בקורס-קבוצה.

* דבר עם החניך/תלמיד, לא אליו.

* פנה אליו בטון שקט וענייני.

* הקשב לדבריו של החניך/תלמיד, אל תזלזל.

* היה עקבי אך לא נוקשה.

* עודד אותו לעצמאות ולא לתלות.

* אל תיגרר לוויכוחים. הימנע מ'כיפוף ידיים'.

* הימנע ממתן תשומת לב מופרזת לחניך/תלמיד.

* הימנע מביקורת ואל תייחס חשיבות יתר לשגיאות.

להתמודד נכון עם הדינמיקה בקורס

החניך/תלמיד, ולצורך העניין גם החייל והאדם, הוא יצור חברתי מטבעו, השואף למצוא את מקומו בחברה או במסגרת בה הוא חי ופועל. הוא זקוק לחברה כמסגרת נוחה ובטוחה להתפתחותו הגופנית והנפשית.

בבתי-הסוהר נחשב הבידוד לעונש הקשה ביותר. לכן ידוע שניתוק מחברה יוצר בעיות נפשיות קשות. החברה המגוננת הראשונה של כל אדם, בשנים הראשונות לחייו, היא המשפחה. בהדרגה מתרחבים המעגלים לפעוטון, גנון, בית-הספר היסודי, ילדי השכונה, חוגים שונים, תנועת נוער, חטיבת הביניים. בהתבגרותו מצטרף הנער ליחידה, לטייסת. לאחר השיחרור נפתחים בפניו מעגלים חדשים - מקום עבודה, מפלגה, משפחה משלו.

במהלך חייו אנו מתוודעים אל החוקים והכללים השונים ממקום למקום. אנו יוצרים קשרים חברתיים ואף מסגלים לעצמנו דעות והשקפות חיים. כולנו יודעים שילדים שגדלו במשפחה דתית הם לרוב דתיים וילדים שגדלו במשפחה חילונית - יהיו חילוניים בבגרותם. נער שהצטרף לתנועת נוער במסגרת חיפושיו אחר מסגרת חברתית, יכול במרוצת הזמן להזדהות עם שאיפותיה של התנועה.

אם נתבונן בקבוצות השונות, נראה שחלק מהן הוא יכול לבחור לעצמו כראות עיניו. לעומת זאת, יש קבוצות אליהן הוא משתייך בהכרח. גם בחיל האוויר על יחידותיו השונות - הגיבוש, יחסים של חברים, או המפקד/המדריך בקורס מכתביים לחניך/תלמיד דרך היחסים בין בני-אדם בדינמיקה קבוצתית. על המדריך/מורה ללמוד דינמיקה קבוצתית, ולהיעזר בידע לטיפול נכון בחניכיו.

חינוך למאה ה-21 מגמות מתבקשות

- אנו חיים בתחילת המאה ה-21, כיוון שזהו שחר עידן מהפך העוצמה, אנו עדים לעולם המתפרק מהעוצמה שליכדה אותו. המאה הבאה תיצור מבנה עוצמה שונה לחלוטין בכל דרגי החברה האנושית.
- בעיצומה חל מהפך לא רק בחוד הפירמידה של חיי החברה הכלכלית; מנהל מפעל ייצור או מנהל בי"ס או משרד מגלים שהעובדים אינם נשמעים להוראות בעיניים עצומות כפי שהיה בעבר "שולטים ונשלטים". כיום שואלים שאלות ותובעים תשובות, הורים לגבי ילדיהם, חיילים לגבי מפקדיהם, תלמידים לגבי מוריהם ובכל תחום שהוא רוצים להבין ולחוש שיתוף פעולה.
- היסדקות העוצמה בנוסח הישן בחינוך, בעסקים בניהול ובחיי יום יום מואצת מרגע שבו מבני העוצמה המקובלים מתפרקים. העוצמה קיימת בדרגות איכות שונות; במאבקים העתידיים לפרוץ בבתי הספר, בבתי חולים, בחברות עסקיות, באיגודים המקצועיים ובממשלות שלנו, יהיה לאלה המבינים את "האיכות" יתרון.
- קיים הבדל חשוב ביותר, המפריד בין האלימות, העושר לבין הידע. נכנסנו לעידן המידע ודור ההמשך אינו מתחנך כיום לעמוד בהצלחה באתגרים שהעתידי צופן לו.
- אנו צריכים להבין שהכח והעושר הם נחלתם של החזקים והשירים; תכונתו של הידע שהוא יכול להיות נחלתם של החלשים והעניים. הידע הוא מקור העוצמה הדמוקרטית ביותר ולכן הידע הופך לאיום בלתי פוסק על בעלי העוצמה שרוצים להמשיך לשלוט בנשלטים. במשך שלוש מאות השנים האחרונות המאבקים הפוליטיים הבסיסיים ביותר היו סביב תפוצת העושר, שמאל ימין, קפיטליסט או סוציאליסט, כולם נעו סביב חלוקת העושר; לעיתים כמו האיסלם נצלו את הדת כתמריץ למאבק.
- המאבק של המאה ה-21 יתרכז על תפוצת הידע והגנישות אליו. אם לא נבין איך זורם הידע ולמי, לא נוכל להתגונן מפני השימוש לרעה בידע או ליצור חברה טובה יותר, דבר שמבטיחות לנו הטכנולוגיות של המחר, כמו הננו טכנולוגיה והאינטרנט.
- השליטה בידע ובייצור ידע חדש, הוא סלע המחלוקות במאבק הכלל עולמי על העוצמה בכל מוסד אנושי העתיד להתנהל מחר.
- לכן אנו צריכים לבנות מערכת חינוך המבוססת על הנחות יסוד שהעולם משתנה מהר ולכן גם מערכת החינוך צריכה לעבור מהפך ארגוני כפיפותי ופדגוגי שמתאים עצמו לשינויים המואצים וליכולת לשמר את שחשוב להמשיך ולהקנות ללומד.
- * הרשויות הנבחרות ע"י התושבים, צריכות לקבל אחריות ישירה לקידום ופיתוח החינוך בקהילה תוך הזרמת תקציבים ממשלתיים למימוש התהליך החינוכי.
- * בעתיד יתחנכו בני האדם כלומדים עצמאיים, בהשפעת כלים חברתיים ובתיווך אמצעי התקשורת. מבנה משרד החינוך והתרבות ראוי להבחן מחדש לגבי גודלו ודרכי פעולתו.
- * החברה הישראלית עושה מאמצים לצמצם פערים חברתיים תרבותיים בעזרת טיפוח החלשים דבר שכרוך בפיחות התביעות כלפיהם, תהליך זה צריך להשתפר. סיוע כן פיחות לא.
- * החברה הישראלית מתרחקת מעבודות יצרניות ויוצרת תלות בעובדים זרים.
- * בתרבות הטכנולוגית נשתנו מושגים, לגבי גיל, רכישת השכלה, יוזמה, אחריות אישית, משפחתית וציבורית.
- אסור לתת מסרים כפולים.
- * מורים, מחנכים, הורים ומעניקי תרבות יוצרים נורמות התנהגות בחברה רחבה. חלק מהם צמח תוך ליקויי קיום וחוסר ברירה. תהליך הכשרת מורים צריך לשלב במסגרת הלימודים היום יומית התמחות מעשית בכיתה במשך כל שנות הלימודים.
- * יש לחתור לחינוך הילד החל מגיל 3.
- * יש להקים קריות חינוך בו כלולים אשכולות גנים דבר המאפשר ניצול יעיל של אמצעים.
- * בית הספר העתידי צריך להבנות כך שישולבו בו הגרויים ללמוד מתוך חוויה והנאה ואולי אף לשנות את שמו לבית התבונה.
- * אוירת ביה"ס צריכה להיות דמוקרטית תוך שיתוף התלמיד בתהליך בחירת המקצועות במסלולים השונים.
- * הכתות צריכות להיות מקצועיות בכל המקצועות, תוך יכולת תזוזת התלמידים מכיתה לכיתה לפי תוכנית הלימודים (לימוד שלבי) כתת האם נשמרת.
- * מסלולי ההוראה יפעלו במערכת חברתית בו כלול המתנס"ס כחינוך משלים לא פורמלי.
- * פתוח מסלולי התמחות ולימוד למוכשרים והמבקשים זאת.
- * במקום השיטה הקיימת הפרונטלית לעבור לשיטת הוראה מותאמת כאשר תפקיד המורה להיות במאי פדגוגי.
- * יש לשים דגש על לימוד שפות, תרבות, חברה, תוך הכוונת התלמיד להכין עבודות בצורה עצמאית ובצוותים.

- * יש להוסיף מקצועות חדשים כגון: אקולוגיה, זרמים בפוליטיקה, תולדות הדתות, ביו-טכניקה, ביו-אתיקה, פילוסופיה, תקשורת, עיתונות, רדיו, טלוויזיה, צילום הכנת תשדירים וכ"ו.
- * הטלת עבודות יוצרות למען החברה, שרות חברתי.
- * יום לימודים ארוך בהתאם לגיל ומגמות בחירה.
- * לימוד איכות חיים, יחסי אנוש, מוסר, אורחות חיים, מסורת, התנהגות ומשמעת.
- * שתוף ההורים בתהליך חינוכי בונה ומשלים.
- * טיפול בשכר המורים - חוזים אישיים.
- * הטלת עבודות יוצרות למען החברה, שרות חברתי.



כנפי החינוך וההדרכה נכתב ע"י שבתאי כ"ץ

לפנינו בית הספר הטכני של חיל האוויר / כאן במפרץ חיפה מגדלאור ההדרכה מאיר / במלחמת תש"ח הונחו יסודות ההדרכה / מאז כל דור נושא על גבו את המשימה // בה"ד 2 הוא ענק בהדרכה ובהשגים, כל נער יכול להתנדב ללימודים / המיון מתבצע לפי כישורים והשגים / מאז שהונחו היסודות המוצקים //

האדם הוא הכח המניע את ההדרכה / בכל דור מתחלפת הקבוצה המובילה // האדם הוא בעל התושיה שמתכנן מטרות להגשמה / כאן מנצלים את החוכמה לחנך דור של אנשי מקצוע בתחזוקה / כאן מציתים בחניך גחלת רוחנית / כאן מחזקים את התלהבותו האינטלקטואלית / כאן מפתחים בחניך את הידע מה הוא יכול להיות / כאן מחזקים את שאיפותיו התרבותיות //

כל דור בהדרכה מהמפקד ועד למדריך מהשורה מורישים רוח שמובילה לקדמה / רוח ששומרת על ייחודיות ההדרכה // קומו הביטו בחיילים ובשוחרים / קומו הביטו בהשגים הנפלאים / קומו ראו את אשר יצרתם באמונה / במסירות בהתמדה ובחדוות היצירה //

לכם ממשיכי דור המייסדים והבונים / חיל האוויר מעניק מקצוע למשרתים / הזדמנות להשתמש בכשורים האישיים / להתמודד עם אתגרים מעניינים / אתגרים טכנולוגיים ומקצועיים / זאת תוך חיים מלאים ומעניינים / בשליחות שהיא דרך חיים //

תהיו ברוכים וחזקים / השירה שלכם נשמעת בשחקים //

בית הספר הטכני שר את שירו / מאז היווסדו / מהטכני תצא תורה / ועתודה מקצועית לחיל ולמדינה // בית הספר הטכני זה סיפור של כולנו / ביה"ס היום הוא של מה שיהיה / של מה שרצה להיות / מה שיהיה תלוי בכם הממשיכים //

בחיל האוויר, כמו בשאר חילות צה"ל, יש תחלופה של אנשים. דור הולך ודור בא. לי הייתה הזכות להימנות עם דור המייסדים, הדור שהניח את היסודות וסלל את הדרך. סיפורי האישי, דרכו משתקפת תמונת הביטחון של מדינת ישראל, תם ולא נשלם. לצער כולנו, שלום אמת עם מדינות ערב השכנות אינו נראה באופק, והארץ לא תשקוט. זו האמת שלי כפי שאני רואה את הדברים כיום. במלחמות ישראל ראיתי הרבה מוות משני הצדדים. היו פעמים במהלך שירותי הצבאי, שאני עצמי הייתי קרוב למות ולא חששתי. ידעתי שאנו נלחמים על קיום המולדת, על זכותנו הבסיסית לשרוד. שירותי בחיל האוויר היה אתגר מתמשך ומרתק. עם השנים התפתחתי מבחינה מקצועית ופיקודית, ותקופות כהונתי כמטת"א או מפקד בסיס נחרתו בזיכרוני נחויה מענגת. למען האמת, גם משירותי כקצין טכני או טכנאי שאבתי סיפוק. עומס העבודה לא פגע באיכות עבודתי או בתא המשפחתי. אשתי רותי והילדים היו לצדי לאורך כל הדרך הצבאית. נמשכתי לחיל האוויר מגיל צעיר ביותר. השירות בחיל הפך סיפור אהבה מתמשך, למרות הקשיים והבעיות שצצו לאורך הדרך. מפקדי ופקודי כאחד רחשו לי הערכה, בעיקר משום שתמיד השתדלתי למלא את תפקידי על הצד הטוב ביותר. תמיד מצאתי עניין במשימות שהוטלו עלי, וביצעתי אותן באהבה, במקצועיות ובמסירות. בשירותי בחיל האוויר נתתי לדרך להוביל אותי למקומות ולתפקידים. הדרך שלי נמשכת עד סוף השירות. ארץ-ישראל היא מפת החיים שלי והשירות בחיל האוויר - תמציתה.



אני, לפני נסיעה לסינגפור-1968

גנרטור אנושי ושמו פופקו



פופקו מפקד טייסת 103

טייסת 103 נולדה לתוך מלחמת הקוממיות. הדקוטה C-47 הראשונה הגיעה מדרום-אפריקה. פוסי מכפר גלעדי הטיס אותה, לאחר שקיבל הסמכה מהטייס קלוד דובל. בפעם הראשונה הגעתי לטייסת כאיש-קבע צעיר בדרגת סמ"ר, ולתפקיד ממונה על בקרת האיכות. סרן אבנר הליבני היה הקצין הטכני. בגילגול השלישי שלי בטייסת 103 כבר שימשתי כקצין הטכני של הטייסת. המפקד הראשון היה נבות, אחריו יעקב אבישר והשלישי היה יהודה ארבל (פופקו).

מפקדים רבים הטביעו בי את חותמם בתחומים שונים - יהודה רבין, דן טולקובסקי, אבנר הליבני, אריה שוהם, יואש צידון. אך יותר מכולם היה זה יהודה ("פופקו") ארבל, מפקד טייסת 103, שהשפיע עלי בכל הקשור לפיקוד, ליחס לאנשי צוות אוויר, תחזוקה ולבני-אדם בכלל.

פופקו הכיר בחיוניות העוצמה האווירית של ישראל, וביכולת ההתאמה לתנאים אזוריים וטכנולוגיים משתנים. הכריזמה שלו וגישתו הפלמ"חניקית איפשרו לו להנהיג את כל מרכיבי האנושיים של הטייסת בדרך מעוררת קנאה. חשיבתו הבלתי-שיגרתית, היוזמות, יכולתו לתכנן, לבצע ולפקח - כל אלה הפכו אותו שם-דבר בחיל.

הוא פעל כמקצוען, כמינהלן, כמפקד ותמיד בצנעה. היה לו כישרון יוצא-דופן להפעיל את הצוותים בצורה נפלאה, ולבחור את האנשים שיפרו את חשיבתו היצירתית. הייתי מגדיר אותו כגנרטור של רעיונות ואסטרטגיות, בעיקר בתחום תקיפת שדות-התעופה של האויב ושילוב כוח הצנחנים בפעולות חיל האוויר. בעיתות רגיעה נוצלו הרעיונות של פופקו לבניית מערכי אימונים.

סגן-אלוף פופקו היה מפקד מיוחד במינו - מקצוען, חרוץ, מהימן, שאפתן ומעל הכל טייס מעולה. פופקו היה חסיד השלמות, מסור לחיל האוויר ולרעיון הציוני בכל נימי נפשו, בעל חזון וכושר מנהיגות. מתנגדיו, והיו כאלה, מגדירים אותו כקשות, מתוחכם, בעל יוזמות ורעיונות שהוא עצמו אינו מסוגל לבצע.

כמפקד בחיל האוויר הוא עשה מאמצים רבים שלא להיחשף לאור הזרקורים. הוא נמנה עם אותם מעטים, שהעדיפו לבצע את עבודתם בשקט, ללא פירסום וחשיפה. פופקו מעולם לא חיזר אחר התקשורת.

הוא החל את דרכו במחלקת הטייס של הפלמ"ח, כחניך בקורס מספר 5 יחד עם צבי זיבל, אהרן נחשון, אריק עוז ועוד חברים. באותה תקופה נטלה מחלקת הטייס חלק פעיל בחיי קיבוץ נען, והפלמ"חניקים חילקו את זמנם בין אימונים ועבודות בקיבוץ.

כבר בקורס החל פופקו לרקום תוכניות מבצעיות, שהתגבשו מאוחר יותר לכלל ביצוע. כאשר קיבל את הפיקוד על טייסת 103, הוא כבר היה ראש ענף מבצעים במיפקדת חיל האוויר ברמלה.

אני זוכר את פופקו כמפקד טייסת 103, כאשר אבנר הליבני היה הקצין הטכני ואני המבקר האווירונאוטי. היינו מתאספים בערבים - טייסים ואנשי תחזוקה - ודנים בנושאים שברומו של עולם המבצעים והתחזוקה. אני עשיתי כל מאמץ לקלוט ניצוצות מהרעיונות שהופרחו לחלל החדר.

אבנר ופופקו היו מפקדים מזן מיוחד - הוגים ואנשי-רוח שעמלו ללא לאות לקידום הכושר המבצעי של הטייסת והצנחנים. הם הקדישו זמן ומרץ לטיפול בצד האנושי של התחזוקה, ביצירת מוטיבציה ועידוד אצל כל מי שלקח חלק בעשייה. אותם ימים נחקקו בליבי כתקופה חלוצית בתעופה הצבאית, בה הונחו היסודות לשיתוף-פעולה עם הצנחנים.



ליד הדקוטה בטיסת 103



טיסת 103 שולחת סיוע לטורקיה

עידן פופקו מסמל עבורי עולם מחשבתי מעשי. על-פי תפיסתו, אנשי הצבא צריכים לשמור על ביטחון המדינה, אבל לא לסגוד לדברים ולערכים שעבר עליהם הכלל. תמיד חשבה החברה, היחד, היכולת של יחידים בעלי חזון, המצטרפים לעשייה מתוך מניעים התנדבותיים. למרות היחד, הוא החשיב מאוד את היחד, השונה, המהווה קנה-מידה לאיכות החברה.

השקפת-העולם שהניעה את פופקו התמצתה במשפט אחד: לקבל מהחיים ולתת לחיים. הוא היה ארכיטקט של התפיסה המבצעית המשולבת בין חיל האוויר וחילות היבשה ובמיוחד הצנחנים. לי אישית הוא משמש עד היום מודל של פטריוט ישראלי, איש מופת עם מצפן מוסרי.

פופקו כיהן פעמיים כמפקד טיסת 103. בפעם השנייה, זמן קצר לאחר מבצע קדש 1956, פרץ משבר אמון בפיקוד. פופקו יצא מגדרו כדי לאחות את הקרעים, תוך שיתוף-פעולה בין כל מרכיבי הטיסת. בתבונתו הרבה הוא ידע להתוות שיתוף-פעולה מתוך רצון והסכמה, ובכך למקד את פעילות הטיסת בעשייה לביטחון המדינה.

פופקו היה איש חושב עם ראש גדול. כל נושא שבו טיפל נבדק מבחינות מדיניות התעופה, המבצעים והתחזוקה, תוך השלטת סדר פנימי הגיוני. גישתו

המעשית דגלה בהסרת המגבלות המבצעיות על-ידי פיתרון תחזוקתי יעיל, ועל-ידי פיתוח אמצעי לחימה שיאפשרו לבצע את המשימות על הצד הטוב ביותר.

הוא השכיל לגייס את המומחים, שאמורים היו לתרגם את חשיבתו ורעיונותיו לשפת המעשה. המומחים, אנשי אווירונאוטיקה ותחזוקה, התפעלו לא אחת מכושר ההמצאה והדימיון שלו, שידע לנצל אמצעים קיימים במבצעים שלא מתקבלים על הדעת. הוא השכיל לגשר בין היכולות של טיסת התובלה האווירית והביצועים של חיל הצנחנים. הוא יצר קשר הדוק עם מפקדי הצנחנים והיה לדוברם במיפקדת החיל.

גם כטייס, היה פופקו יוצא-דופן. הוא עמל קשה להגיע להישגים וידע להתמיד ולשמור על בטיחות טיסה. בכל 45 שנותיו כטייס פעיל בחיל, עשה תמיד את הבלתי-יאומן.

ב-1991 נפרד חיל האוויר מפופקו, בכנס מרשים ומרגש שהתקיים בבסיס תל-נוף. מפקד חיל האוויר, האלוף אביו בן-נון, ציין בהערכה את תרומתו של פופקו לחיל במשך 45 שנות טיסה פעילה ומבצעית. כל המשתתפים קמו על רגליהם, הריעו ממושכות והצדיעו לאיש בעל העבר העשיר ביותר בטיסה בחיל האוויר.

בתקופתו של מפקד הטייסת פופקו נעשו שינויים, שיפורים וניסויים רבים, ובהם: כיסוי לגלגל זנב בדקוטה, על-מנת למנוע הסתבכות של מיתרי המצנח בגלגל האחורי (1950); חיזוק כבל ההצנחה בדקוטה בעזרת מפזר עומס מתכתי; הרכבת מכ"ם אוויר על חרטום הדקוטה; הצנחת כרוזים בערבית מהדקוטה; פיזור רעל הדברה בריכוזים חקלאיים מוכי ארבה; התקנת קייאקים להצנחה עבור שייטת 13; התקנת ג'יפ להצנחה; התקנת טילי בזק (1953); התקנת מכ"ם אלישיבי להכוונת טייסים בהטלת פצצות (1958); התקנת טיל אוויר שטח (1959); התקנת טיל ניסיוני מדגם שפרייר על מטוס ווטור (1962); הכנסת נורד למוסך קטן על עגלות-צד (תיכנון וייצור: שבתאי כ"ץ); שקילת מטוסי הדקוטה והנורד בעזרת מאזניים אלקטרוניות, לקביעת מרכז הכובד.

המכונאים כעמוד-השידרה של חיל האוויר

במאי 1990, בעקבות פטירתו של אריה הולדר ממחלה קשה, שיגר יהודה (פופקו) ארבל מכתב תנחומים למשפחתו. וכך כתב:

מאז הקמתו של חיל האוויר, "המכונאים" היו האלמנט האנושי החיובי ביותר בו, עמוד השידרה היציב שלו. לעניות דעתי, איש בחיל האוויר לא גילה יותר "מהמכונאים" סבילות והתמדה, להט ציוני, חברות טובה, עזרה הדדית, עבודת צוות, אגו לא מנופח, נחישות החלטה, יציבות וכוח נפשי לעמול יממה אחר יממה שעות מרובות ביותר בתחזוקה, חימוש ובתוכניות הכלליות שהוטלו עליהם לרוב. אריה זכרו לברכה נמנה על הבולטים בקבוצת עילית זו.

מבין "המכונאים" אשר עמלו בראשותו של יהודה רבין, כל אחד מהם במקום שירותו גילה מנהיגות, תושייה רבה וחריצות אין-סופית. בלעדיהם, חיל האוויר לא היה מתקיים ומתפתח. במיוחד, בעשרים ושתיים שנותיו הראשונות.

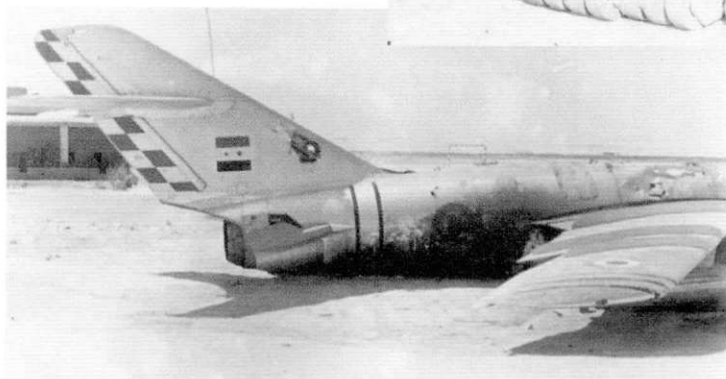
אלמלא יוזמותיהם היצירתיות, נכונותם, כושרם ומסירותם לשאת בעול וליטול אחריות של אנשים דוגמת יהודה רבין, אריה שוהם, יהודה פלפל, אריה הולדר, אליהו גלעד, פרדי איש-שלום, קלמן בן דוד, אשר קיסרי, חיים גיארי, אבנר הליבני ועוד רבים אחרים - ספק רב אם צה"ל והמדינה כולה היו זוכים לכך, שחיל האוויר יצליח לגלם עוצמה אווירית כה רבה, במחיר כלכלי נמוך יחסית.

תעודת כבוד נוספת, בעיני, לאריה הולדר ולקבוצת עילית זו היא בכך, שאיש מהם לא הפך את הידע הפנימי על חיל האוויר שבידיהם, קרדום לחפור בו. איש מהם לא היה לסוכן קומיסר של פירמה זרה של ציוד תעופתי ואמצעי לחימה.

את מעשיו, יצירותיו וחברותו הטובה של אריה הולדר לא ניתן לקחת ממנו, אפילו לא אחרי הסתלקותו לעולם שכולו טוב. גם מבלי שעסק בפירסום עצמי, נותרו לו חברים וידידים רבים אשר יוקירו ויכבדו את שמו ופועלו, ויהיה איכפת להם מה קורה את בני ביתו.



מתקן הכנסת נורד ב-90° למוסך קטן



שרידי מיג 17 מצרי באל-עריש

יהודה רבין, הגורו של התחזוקה



אל"ם רבין רמצי'ד ורס"ן פרדי איש שלום

את קירות משרדו של אל"ם יהודה רבין, ראש להק ציוד בחיל האוויר, קישטו תצלומי מטוסים מדגמים שונים, ולצידם תצלום של הטייס ג'ון הרווי. ג'ון, מתנדב מדרום-אפריקה שערך טיסות מבחן למטוסי המוסקיטו אשר נרכשו בחו"ל והטיסם לישראל (ונספה באחת מטיסות המבחן בצרפת), היה ידיד קרוב של רבין וטייס ניסוי מהשורה הראשונה. רבין, בתוקף תפקידו כמהנדס ראשי בחיל האוויר, השכיל לבנות מערכת תחזוקה מותאמת לצרכים המבצעיים ואט אט ליצור מערכת מושגים כחול-לבן, תוך הינתקות מהתפיסות השמרניות של צבאות זרים ובמיוחד ה-RAF.

אזונו הייתה קשובה לקציניו והוא ידע להגדיר יעדים ומטרות להגשמה. רבין תמיד גילה עניין ברעיונות חדשניים, תוך הפעלת שיקול-דעת בתהליך הטמעתם במערכת התחזוקה. הוא התייחס בכבוד-ראש לביקורת, הטיל ספק בדיווחים, לא קיבל דברים כמובנים מאליהם. כמי ששירת כקצין הנדסה ב-RAF במלחמת-העולם השנייה, ידע רבין להשתחרר מפילוסופיות תחזוקתיות וליצור תפיסות נורמטיביות ישראליות.

למעך התחזוקה בחיל האוויר יש היבטים נוספים ובראשם, בטיחות הטיסה. על כתפי איש התחזוקה מוטלת אחריות כבדה לשלומם ולחיייהם של הטייסים. רבין הבין שהקצין הטכני, איש ההנדסה, חייב להיות בעל אישיות חזקה ויציבה, על-מנת להתמודד עם הלחצים. רבין הוא זה שיצק את דפוסי התחזוקה; הוא זה שבזכות ניסיונו המקצועי, חזונו ונחישותו התגבשה יכולתו המבצעית-תחזוקתית המשולבת של חיל האוויר.

כשמדברים על תחזוקה אווירית, מתעוררות שאלות כגון איכות התחזוקה ותוחלת החיים של כל חלק וחלק במטוס; תפיסת המובן של אפס ליקויים על-ידי קביעת אורך חיים למנועים, כני נסע וציוד בטיחותי אחר ועוד. התייעלות תחזוקתית מתמדת, כמו המעבר מתחזוקה טייסתית לתחזוקה כנפית, תרמה רבות לחיסכון בחלפים, במחסנים, באנשי תחזוקה ובציוד קרקע. המעבר לתחזוקה כנפית היה מורכב ומאוד לא מקובל על הקצינים הטכניים יוצאי חילות האוויר הזרים. אלה ביקשו לשמר את השיטה הבריטית, שהכתיבה עצמאות תחזוקתית לכל טייסת. אך עלות התחזוקה הפכה נטל תקציבי אדיר על החיל והמדינה.

יהודה רבין ראה מספר מהלכים קדימה, וקבע כי "זו טעות לחשוב ולהחיל מושגים ונוהלים של ה-RAF ממלחמת-העולם השנייה, על חיל האוויר שלנו. המציאות הכספית-מבצעית מכתובה תרבות אווירית חדשה, שבה סבב המטוס מנחיתה להמראה קובע את מספר המטוסים להם זקוק החיל, על-מנת להבטיח פגיעה במטרות האויב".

התפיסה התחזוקתית נבנתה על רמת מקצועיות, דיוק, אמינות ומוסר אישי של אנשי התחזוקה. רבין אימץ נוהלי בטיחות טיסה. הוא הבין שהשיגיה של טייסת הם השתקפות תפקודם של אנשי התחזוקה והטייסים; שאסור לעבור מגבלות טיסה; שיש להתבסס על ניסיון מצטבר ולהבטיח ביצוע נכון ומושלם בכל תהליך תחזוקתי וטיסתי.

בתחזוקה בחיל אין מחילה על טעות. ידע שנצבר אצל אנשי תחזוקה בבסיס אחד, הועבר לבסיסים האחרים. כך נוצר המיתוס של "כמעט וניזוק", של "כמעט ונפגע", של דיווחים על תקלות ביחס לשעות טיסה. רבין הכריז מלחמה על הבערות. הוא חתר למצב שבו שלישי מאנשי התחזוקה יהיו בהשתלמויות ובליומורים. הוא הבין שהתקדמות התחזוקה בחיל מותנית בידע. הדיווח התחזוקתי היה מבוסס על ערכה ואמינותה של הידיעה המועברת.

יהודה רבין התייעץ עם מפקדי טייסות תחזוקה וסיכם את הדיונים הפנימיים שנערכו בלהק ציוד, בכל הקשור לאירגון התחזוקה. המטרה הייתה להתאים את האירגון התחזוקתי כך שיענה על ההתפתחות המבצעית, מחד ויביא לחיסכון בעלויות התחזוקה, מאידך. הגישה התבססה על בחינת יכולת המבצעים של הטייסת וסוגיות אחרות בתחזוקה חילית מול אזרחית. רבין, המהנדס הראשי של החיל, ביקש להכליל שיקול-דעת כלכלי בעת קבלת החלטות מבצעיות ותחזוקתיות.

במסגרת ההתייעלות, ובלחץ משרד הביטחון, הועבר חלק גדול מעבודות התחזוקה לתעשייה האווירית. הדבר חייב הקטנת מצבת כוח-האדם המקצועי והלוגיסטי וקיצוץ במספר אנשי הקבע שיוכלו להיקלט בתעשייה האווירית. ביצענו את הצימצומים תחילה בבסיס תל נוף ולאחריו ברמת דוד, חצור ובשאר היחידות. כמטת"א התבקשתי לבצע את השינויים מבלי לגרום לזעזוע למערכת, תוך שיתוף-פעולה של אירגון עובדי חיל האוויר, צה"ל, ומפקד יא"א 22, אריה שוהם.



ירון שלום (מימין) מפקד טייסת 120 לוד 1967



כבוש שדה התעופה, אל-עריש 1967



סיוע לשריון, מלחמת ששת הימים

מיג 21 מוטס ע"י דני שפירא, יום חיל-אוויר 1971



ביקור הרמטכ"ל של קולומביה בבח"א 27

ביקור הרמטכ"ל סקולומביה בתעשייה האווירית



כנס קציני חיל-אוויר

מכונאי המסרשמיט שהפך למפקד חיל האוויר



האלוף בנימין פלד (וידנפלד) נולד ב-1928 בתל-אביב ולמד בנמנסייה הרצליה למרות שהמשפחה התגוררה בראש פינה. ב-1946 התגייס לנוטרות ושרת באיילת השחר שבצפון. ב-1947 בתחילת לימודיו בפקולטה להנדסת מכונות שבטכניון התגייס דרך ההגנה לחטיבת כרמלי. בתחילת 1948 התנדב לשרות אוויר ונשלח לקורס המכונאים הראשון שהוקם בטכניון שבחיפה. זמן קצר עסק בהרכבת האוסטרים ביקב ב"שרונה" שבקרית, נשלח לעקיר והצטרף לצוות של איש-שלום שקלט את המסרשמיטים שהגיעו מצ'כיה. היה בין המכונאים הראשונים בטייסת 101 בעקיר, תל-נוף כיום. תמיד אמר "אני רוצה להנהיג" לכן הצטרף לקורס טיס מספר 2 שהיה בסירקין וסיימו בהצטיינות. פשוט היה טייס מלידה. 1950 סיים את הקורס טס בספיטפייר, מוסטנג ונשלח ע"י האלוף טולקובסקי לקורס סילון באנגליה.

בני היה בין מקימי טייסת הסילון הראשונה 117 ואף הציע סמל לטייסת. היה סגן מפקד הטייסת. ב-1954 היה ממלא מקום למפקד טייסת 101 שחנתה ברמת דוד כאשר הועבר לחצור היה מפקד טייסת אורגן 113. ב-1956 נשלח ע"י האלוף טולקובסקי להסבה למיסטר. באותה שנה היה מפקדה של טייסת 101 שחנתה בחצור במלחמת קדש בעת שתקף מטרות באזור ראס נצרני שבדרום סיני נפגע המיסטר שהטיס. בני צנח פצוע ולאחר שהסתתר בין הסלעים חולץ ע"י פייפר שנחת בקרבת מקום למסתורו. לאחר החלמתו

מפציעתו שמש ראש מדור אימונים אוויריים בלהק הדרכה, למד בטכניון וסיים את הפקולטה לאווירונאוטיקה. לאחר סיום לימודיו היה ראש ענף אמצעי לחימה ותכנון באוויר 2. ב-1962 יסד את כנף הטילים. ב-1964 קבל פקוד על חצור. ב-1969 היה ראש מחלקת אוויר בדרגת תא"ל. ב-1971 כאשר חזרתו מסינגפור ניסה לשכנע אותי לחזור לחיל האוויר. ב-1973 בחודש מאי התמנה למפקד השמיני של חיל האוויר. בני פיקד על החייל במלחמת יום כיפור והבין שיש ליקויים במבנה הארגוני. לאחר המלחמה ארגן דפוסים חדשים וטיפל בהצטיידות של מטוסי F-15 והליקופטר קוברה. ב-1976 בני כמפקד החיל ביצע את מבצע אנטבה לשחרור האזרחים שנחטפו עם מטוס אייר פרנס לאוגנדה. ב-1978 השתחרר בני מהצבא אך חלק נכבד בתכנון, בהעזה בדייקנות ובנחישות הוא הטמיע בחייל.

היינו חברים והוא הלך בטרם עת.



מטוס הווטור

המלחמות של איש-שלום



ס"אל פרדי איש שלום

בין דפי ההיסטוריה של חיל האוויר הישראלי נפקד מקומם של צוותי התחזוקה, המכונאים, המכשירנים, המבנאים, החמשים, אנשי הקשר, המכ"ם והאלקטרוניקה; ראשוני המתנדבים לשירות האוויר, מרכיבי האוסטרים שנקנו על-ידי אלכסנדר זילוני בעקיר, או המסרשמיטים הראשונים, שהשמישו אותם לטיסה בתנאים קשים ביותר ולמרות המחסור בציוד וחלפים.

פרדי פרידמן (לימים, יעקב איש-שלום) היה דוגמה ומופת למתנדבים. מאז הגיעו לשירות האוויר ליווה את ראשוני הטייסים לעשרות גיחות מבצעיות, היקנה למכונאים ולגופנאים את רזי המקצוע התעופתי ועשה רבות למען תחזוקה איכותית.

פרדי נולד וגדל באנגליה, בבית יהודי חם. בשנת 1928, והוא עלם צעיר, התגייס ל-RAF, עבר מספר קורסים מקצועיים ומילא תפקידים טכניים רבים. במלחמת-העולם השנייה נשלח לשרת במצריים ובפלסטיין. בהיותו בעיר הליופוליס, מצריים, פגש לראשונה את פלייט לפטננט יהודה רבין. שניהם עבדו יחד בטייסת 70, בתחזוקת מפציצי הליברטור שנפגעו במלחמה. הליברטור האמריקני, שהוכנס לראשונה לשירות מבצעי באמצע שנת 1941, נחשב באותם ימים למפציץ היקר והמסובך ביותר. המשימה שלהם הייתה להשמיש את המטוסים לפי התקנים האמריקניים, ולהחזירם לפעילות מבצעית במהירות המירבית.

גם את ג'ו שמלץ (לימים לשם), מומחה לטיפול בכך הנסע של הליברטור, פגש פרדי באותה יחידה. מרטין ארוסקין, גם הוא מתנדב חו"ל, עבד כמבקר

אווירונאוטי. קורפורל (רב-טוראי) פרדי איש-שלום היה מבקר איכות תעופתית ראשי ביחידתו. בספטמבר 1940 עבר לשרת במוסך, בו שופצו ותוקנו מטוסי ויקרס הדו-כנפיים. כבר אז נחשב מומחה בכל הקשור למבנאות (גופנאות).

ביום בהיר נקרא פרדי להתייצב בלישכת מפקד הבסיס, שם התבשר על מינויו כאחראי על ה-Palestines שהגיעו לבסיס. כל 'הפלסטינים', פרט לשישה ערבים מוסלמים, היו יהודים. פרדי התמנה לתפקיד פשוט משום שהיה היהודי היחיד בטייסת 70. עד מהרה נוצרו יחסי קירבה בינו לבין היהודים מפלסטיין, שמרביתם היו חמשים נשקים במקצועם. לאחר כשבועיים הועברה כל הטייסת לבסיס קיברית הסמוך לתעלת סואץ.

החבורה 'הפלסטינית' כללה את שלמה רוטשטיין וצבי שוסטרמן, שנספו עם דני בוקשטיין ב-10 במאי 1948, בהתרסקות מטוס הנורסמן שלהם. המטוס, שהיה במשימת הפצצה, התרסק על הרכס מול הכפר הערבי בית מחסיר, במבואות ירושלים וששת אנשי הצוות נספו. מנוע הנורסמן ששרד הפך גלעד, והאתר, ששמו הוסב ל"הר הטייסים", נקבע כאתר הנצחה לחללי חיל האוויר במלחמות ישראל.

פלייט לפטננט יהודה רבין (לימים, ראש להק ציוד בחיל האוויר) ראה בפרדי איש-מקצוע מעולה, ובין השניים נרקמה ידידות אמיצה. באחת ההזדמנויות סיפר לי פרדי, שבאותה תקופה היו בעיות תחזוקה עם המטוסים שחנו בשדה התעופה ברמלה, ומפקדו תיכנן לשגר אותו למקום. יציאתו עוכבה בשל הוראה מגבוה, שאסרה על יהודים המשרתים בצבא הוד מלכותו לשרת על אדמת פלסטיין. פרדי שוחח על כך עם רבין, וזה המליץ לו שישלח מכתב מחאה למפקד הבסיס בהליופוליס, בטענה שההוראה נגועה באפליה על רקע לאומי.

פרדי אימץ את ההמלצה וכעבור מספר שבועות מצא עצמו בבסיס RAF בראש העין, ששימש את הבריטים כבסיס תחזוקה ואספקה לחלפים לכל סוגי המטוסים. במהלך שירותו בראש העין הקפיד פרדי לשמור על קשר הדוק עם יהודה רבין ואלכסנדר זילוני.

רבין היפנה אליו בקשות לחומרים וחלפים, ופרדי דאג להשיגם. בתוקף תפקידו וסמכותו כמבקר אווירונאוטי מוסמך נע פרדי בין בסיסה-RAF ברחבי הארץ, בהם רמלה, עקיר ועין שמר, ופקד את בתי-המלאכה שביצעו עבודות מכשירנות, חרטות, כירסום ומכניקה עדינה עבור ה-RAF. חתימתו גזרה את גורלו של פריט הציוד לשבט או לחסד. הציוד שנפסל נמכר לגב' כהן, קניינית של עודפי ציוד מהצבא הבריטי ובעלת מגרש גרוטאות בשכונת אבו כביר שבדרום תל-אביב. המגרש שימש מקור לא-אכזב לחלפי מטוסים, בתקופת מלחמת השיחרור וגם לאחריה. חלק מהפריטים שימשו, עם הקמת שירות האוויר, לשיפוץ האוסטרים במרתף היקב של שרונה (לימים, הקריה בתל-אביב). פרדי עשה הכל בהתנדבות וללא תמורה, כך סיפר לי, כאשר המניע היחיד הוא רצונו העז לתרום את חלקו הצנוע לכינונה של המדינה היהודית. הוא שירת בחיל האוויר עשרים-ושמונה שנים, והשתחרר בדרגת סגן-אלוף. הרקורד שלו כולל שלל תפקידים בתחום התחזוקה האווירית, ביקורת תעופתית וניסוי טיסה, מפקד טייסת תחזוקה אווירית (מטת"א) בחצור, מפקד יחידת אחזקה 231 ומפקד בח"א 27.

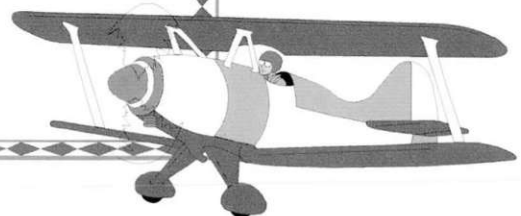
ב-19 בפברואר 1948 הודיע לו יהודה רבין שעליו לערוך בתוך 24 שעות משורות ה-RAF. פרדי נדהם. מחשבה על עריקה מעולם לא חלפה במוחו. כל רצונו היה לעזור ליהודים ותו לא. המצב הפוליטי בארץ היה מעורפל. הבריטים הודיעו על פינוי בסיסה מאדמת פלסטיין ופרדי התלבט עמוקות בין הרצון להמשיך ולעזור לאחיו היהודים, לבין קריירה מובטחת כאיש קבע ב-RAF לעשרים-וחמש השנים הבאות. אך רבין הבהיר לו את סדר העדיפויות שלו כיהודי, ואת ההזדמנות ההיסטורית שנפלה בחלקו להיות שותף בבניית חיל האוויר. "ההגנה ושירות אוויר זקוקים נואשות לאנשי-מקצוע כמוך", אמר לו. פרדי השתכנע ולמחרת ערק מבסיסו. לבוש במדי חיל האוויר המלכותי, נסע למקום המפגש בכפר מל"ל, שם קיבל בגדים אזרחיים. בכפר מל"ל המתין לו ידידו, יהודה רבין, שהסיעו למקום המיסתור, גג המוסך של חברת החשמל ברדינג, על שפך הירקון. המוסך שימש בין היתר לאיחסון הגילשוני והדאונים של הקלוב לתעופה. הבריטים לא השלימו עם העובדה, שחיילי הוד מלכותה היהודים עורקים משורותיהם וקושרים את גורלם עם המדינה העברית

שבדרך. הם ערכו חיפושים בבתיים ובמקומות ציבוריים, אך לא העלו בדעתם כי פרדי העריק מסתתר ממש מתחת לאפם (בשדה דב הסמוך לרדינג חנתה יחידת תחבורה בריטית). כשבוע לאחר עריקתו עבר פרדי לשרונה ותפס פיקוד על שיפוץ האוסטרים, שהובאו לשם משדה עקיר.

תש"ח טייסת הקרב הראשונה

מאת: שבתאי כ"ץ

את מסלולי האספלט לא רואים
מנקודת פיזור המטוסים
השדה מלא קוצים ודרדרים
ליד המסלול חניוני המטוסים.
בנקודות הפיזור לצידי המסלולים
מוסוים ברשתות המטוסים.
את ידית מתנע התנופה
אני מסובב לקראת ההתנעה.
הטייס בתא מקבל התראה
אומר למכונאי "קונטקט" בהצלחה.
הידית נמשכת, המצמד נצמד
המדחף מסתובב, המנוע הותנע,
המכונאי חש את גזי הפליטה
ריח דלק מתערבב בריח קוצים.
מאחורי המטוס מתאבכים הזרדים.
המכונאי יורד מהכנף בקפיצה
הטייס נועל את חופת התא
המכונאי גורר את הסדים,
הטייס משחרר בלמים בלחיצה
פותח מצערת ונע קדימה
רעש המנוע מחריש אוזניים בסביבה
מערבולת אבק עולה השמימה.
המטוס מוסע למסלול ההמראה
פתיחת מצערת ובדיקה אחרונה
רעש המנוע נשמע בחוזקה
אין זיוף בשום פעימה
הכל פועל כשורה.
המטוס שועט לתוך הרוח הקלילה
מרים זנב ומתנתק ממסלול ההמראה
הגלגלים מתקפלים לכנף פנימה
הטייס נוסק שמאלה וימינה
נכנס לתוך העננים
ונעלם בשמיים.



אומץ-לב של טיים נכתב ע"י שבתאי כ"ץ

הטייס הוא לוחם עצמאי
הוא מפיח אומץ-לב בעידוד עצמי.
זו התכונה המאפשרת להפיק את מלוא עוצמתו הפנימית
זו התכונה החיונית ביותר בחיים
בכל מצב נתון ולכל משימה.

אומץ-לב של טיים זו הגדרה
דרוש אומץ-לב למשימות מתוך הכרה
דרוש אומץ-לב לציות מתוך הכרה
דרוש אומץ-לב לביצוע מושלם של המשימה
דרוש אומץ ותבונה לשפוט כל מצב כבר בתקריט
הראשונה

דרוש אומץ וקואורדינציה לפעול נכון בשבריר שנייה
בקרב אוויר, בנסיקה, בתקיפת קרקע ובצלילה
אומץ הוא התגלמות הביטחון העצמי
אומץ נובע מאמונה ביכולתי
אומץ זו תכונה טבעית של בני-אדם
כל עוד לא ריפה הפחד את ידם.

האומץ קשור בתחושת אחריות, בעשייה,
בתחושת השייכות לטייסת וליחידה.
אומץ-לב של טיים זו ההוויה של העוז בכל גיחה
זו הסבלנות והחוסן שרוכשים באימוני טיסה
באימונים מפרכים וקשים בכל יום בשנה.

האומץ שונה מהסתכנות פוזת או חוצפה
האומץ אינו מוליד עקשנות ומרידה
אומץ אינו חוסר פחד מחוסר ידיעה
אומץ-לב אמיתי זה לעמוד מול פני הסכנה
ועדיין לבצע את המשימה ככתבה וכלשונה.

האומץ מתגבר על כל רעה,
האומץ מאפשר תגובה מהירה והכרעה
כאשר קיים הידע והדבקות במטרה
האומץ מסייע לטפח בנו חוכמה ותבונה
כלקח של תחקיר לאחר טיסה
האומץ מאפשר להפיק מלוא התועלת הפיזית מכושרנו הגופני
האומץ מאפשר להפיק מלוא התועלת השכלית מכוחנו האינטלקטואלי
האומץ מאפשר להפיק מלוא התועלת מחיותנו הרגשית בהווה
מדימוננו היוצר והפורה
האומץ מניע אותנו לרצות לחיות בשלום ובאחוה
עם עצמנו, בטייסת, בקהילה ועם שכנינו
האומץ לחיות בשלום אינו תלוי בפורענויות החיים
החיים תמיד צופנים בחובם תלאות, מצוקה וסיכונים
אך המפקד הטייס בחר בדרך חיים
לשרת באומץ ובהקרבה
את העם והמדינה
זה אומץ-לב של טיים.

זוכרים בגעגועים את אבנר הליבני



מימין אבנר הליבני ואני

כאשר אבנר הליבני, חברי הטוב, בישר לי על החלטתו לשאת לאישה את ידידתו פלורט, סיכמנו ששנינו נתחנן באותו תאריך, ואף בחרנו את היום - 15 בפברואר, יום הולדתי. אבנר ופלורט התחתנו ב-15 בפברואר 1953, בבסיס תל נוף. אני נשאתי לאישה את רותי ביין בדיוק שנתיים אחריו, ב-15 בפברואר 1955, בתל-אביב. באותה עת שירתתי כקצין טכני בטייסת מוסקיטו 109 בחצור, עליה פיקד סרן ישראל לחובסקי (לימים להב). אותו לחובסקי עשה מחווה יוצאת-דופן והעניק לי ולרעייתי הטרייה מתנת ירח דבש על חשבוננו: שבוע נופש בטבריה. פברואר היה גם חודש טראגי עבור משפחת הליבני. ב-8 בפברואר 1986 נפטר אבנר מדום לב, כשהוא מותיר אחריו אשה וילד, דורון. בן 60 היה במותו. בפברואר 1997, במלאת אחת-עשרה שנים לפטירתו, נשאתי את ההספד הבא על קברו:

התאספנו כאן, בני-משפחה וחברים לדרך, על-מנת לזכור את אבנר. לנו, החיים, קשה לשכוח אותו. אנו זוכרים בגעגועים את הימים הטובים בה שירתנו יחד בחיל האוויר, התקופה בה אבנר היה הקצין הטכני בטייסת התובלה, ופופקו ייבדל לחיים ארוכים היה מפקד הטייסת. הזהות החברתית-לאומית הייתה ברורה למשרתי הקבע שגרתמו למשימות ביטחון, תוך כוונה אמיתית לקדם את יכולותיו של חיל האוויר. המשימה העיקרית של מפקד הטייסת הייתה יצירת הרמוניה ביצועית, תוך שמירה על כבוד המשרת את המדינה. פופקו ואבנר היו קבוצת חשיבה בכל אחד מתחומי עיסוקה של הטייסת. תמיד הציעו דרכי פעולה, תוך ניצול הקיים בתבונה מבצעית חכמה. שניהם יחד וכל אחד לחוד ידעו לנצל את הפלורליזם הקיים ולבנות איכפתיות חברתית בטייסת, על-מנת ליצור אקלים חברתי-צבאי חיובי יותר.

אבנר, כאיש תחזוקה וטייס במלחמת השיחרור, הפגין יכולת מרשימה בתחום יחסי האנוש. הוא תרם תרומה משמעותית וחשובה להרמוניה בין הטייסים, צוותי האוויר וצוותי הקרקע. הכל נעשה על בסיס דו-שיח מאחד ולא מפריד, דו-שיח שיצר הבנה לצרכים של כל נושא תפקיד בטייסת, תוך יצירת מכנה משותף למבצעי העתיד.

אבנר ייצג מחשבות, אבנר ייצג התנהגות, אבנר ייצג רעות במפגשים לקירוב לבבות בערבי הטייסת. הוא ייצג ערכים דמוקרטיים ישראלים ציוניים, כמו גם אומץ-לב, מסירות ודבקות במטרות שהציב לעצמו. יהי זכרו ברוך



חתנת אבנר הליבני



בחתונה של אבנר ופלורט בחירת ליבו

לסלי-ליונל בלוך, טייס אלמוני במשך 46 שנה

לסלי-ליונל בלוך ז"ל היה ממתנדבי דרום-אפריקה, בוגר קורס טייס בחיל האוויר של ארצו, ובעל ניסיון קרבי של 800 שעות טיסה. צעיר יפה-תואר עם שפם דקיק נוסח קלארק גייבל, בעל מיבנה-גוף חסון ומקרין ביטחון. לסלי התנדב לשרת בטייסת-הקרב הראשונה של ישראל, טייסת 101, על-מנת לסייע לאחיו היהודים במלחמתם לעצמאות.

עם גיוסו נשלח לקורס-ההסבה למטוסי מסרשמיט, שהתקיים בשדה זאטיץ בצ'כיה. הוא לקח שיעור אחד במטוס מסרשמיט דו-מושב, שני שיעורים נוספים במסרשמיט ME109 חד-מושב, תפס את הפרינציפ ונשלח בחזרה ארצה. ב-10 ביולי 1948 המריאו שני מסרשמיטים ליירט מטוסי-קרב סוריים, שתקפו את משלטי צה"ל בגבול הצפון. הם נתקלו בשני מטוסי הרווארד סוריים וניהלו עימות קרב אוויר. אחד הטייסים, מוריס מן, פגע במטוס סורי שנפל והתרסק. המטוס השני החל נמלט לעבר סוריה. הטייס השני, לסלי בלוך, לא ויתר ודלק אחריו. הוא חצה את הגבול הסורי, הקשר עימו נותק ואיש לא ידע מה עלה בגורלו.

כוח שנשלח לחלצו איתר את שברי המטוס ליד גדת נהר הירדן, אך תא הטייס היה ריק. נערכו חיפושים נרחבים באזור, ולשווא. עקבותיו של לסלי נעלמו. רק כעבור כמה עשרות שנים נפתרה התעלומה. התברר כי מטוסו של בלוך נפגע בשטח סוריה, הוא ביצע נחיתת אונס, נפצע במהלכה, נפל בשבי ומת מפצעיו בבית-חולים סורי. גופתו הוחזרה באותה שנה לישראל ללא זיהוי, והוא נקבר כחייל אלמוני בבית-העלמין הישן בנחלת יצחק בתל-אביב.

אלי אייל חקר במשך שנים את תעלומת היעלמותו של לסלי בלוך, ומשפיענח אותה, ב-1994, נערכה לבלוך הלוויה צבאית, 46 שנים לאחר שנקבר בפעם הראשונה.

לסלי היה נציג מובהק של הקהילה היהודית בדרום-אפריקה, שתרמה רבות למאמץ המלחמתי, מתוך הכרה שהקמת מולדת לעם היהודי היא צו השעה. מתנדבי דרום-אפריקה לא ששו אלי קרב. אך התגייסותם ביטאה את אכזבתם הרבה מתוצאות מלחמת-העולם השנייה, וכישלונן של בנות הברית להציל את יהדות אירופה מהשמדה. ההזדמנות ההיסטורית להקים בית לעם היהודי השב לארצו, נתפסה בעיניהם כהוכחה לנצחיותו של העם הנבחר.

לסלי היה צעיר צנוע ונעים-הליכות, שהקפיד בכבוד זולתו ושמר על ערכים חברתיים. אנחנו המכונאים בטייסת-הקרב הראשונה, קלטנו מייד את המניע האמיתי להגעתו אלינו. לא שכיר-חרב הרפתקן, אלא לוחם אמיץ שבא לתרום את חלקו להקמת מדינת ישראל.

בשנת 1994, ארבעים-ושש שנים לאחר נפילתו של לסלי בלוך ז"ל, התאספו קרובי משפחה, ידידים וחברים לנשק לאזכרה מאוחרת בבית-העלמין בו נטמן. כתבתי הספד שאותו הקראתי מעל קברו: באנו לכאן כדי לזכור ולהיזכר על חלקך במלחמת התקומה. את אשר עשינו כולנו, עשינו מתוך הקרבה ואתה נפלת על מזבח הקמת המדינה.

אתה היית טייס מבצעי בטייסת נפלאה, שעשתה היסטוריה מאז היווסדה. יד ביד הפחנו רוח לחימה עקשנית ואיתנה, רוח שטסה עמך להפצצות, סיורים ולקרבות, רוח שירשנו מימי אבות.

חלק מרכזי בהווייתנו כאז כן עתה, היה הקמת המדינה ושמירה על גורלה. אתה הקרבת את חיך הצעירים, להגשים חלום של אלפי שנים היום אנו לך מצדיעים, היום אנו ממך נפרדים. תהא נשמתך צרורה בצרור החיים.

פיניה בן-פורת, התקיפה האווירית הראשונה



אני מרשה לעצמי לנצל הזדמנות זו, כדי להביא את סיפורו של פנחס "פיניה" בן-פורת, הטייס העברי הראשון אחרי אלפיים שנה שביצע תקיפה אווירית. פיניה, יליד רוסיה וחבר קיבוץ נען, היה בעל עבר עשיר כלוחם בשורות ההגנה והפגין תושייה, דבקות במשימה, יכולת קבלת החלטות בתנאי קרב ובאילוצים קשים, תוך נטילת סיכון והקרבה אישית. ב-16 בדצמבר 1947, יומיים לאחר העברת חלק ממטוסי חברת אווירון מלוד לשדה תל-אביב, הודיע אהרן רמז ששיירת לוחמים הותקפה בין קיבוץ רביבים לעסלוג' והיה צורך לפנות את הפצועים. פיניה התנדב מייד והיה מוכן לטוס לשם גם בלילה. אך ברביבים לא היה מסלול נחיתה מואר ולכן נדחה החילוץ ליום המחרת.

פיניה המריא דרומה משדה דב במטוס RWD 13 לעבר קיבוץ בית אשל הסמוך לבאר שבע, ואיתו הרופא ד"ר פולק. מיד לאחר הנחיתה קיפל את כנפי המטוס וגרר אותו למקום מחסה בחצר הקיבוץ. אנשי המקום דיווחו לו שפצוע אחד מת ופצוע שני הוסע לבית-חולים. באותה שעה כיתרו מאות חמושים ערבים את קיבוץ נבטים הסמוך, ואיימו לעשות טבח ביושביו הנצורים.

פיניה לא חשב פעמיים וביקש מאנשי בית אשל תחמושת ומתנדב, שיתלווה אליו כמקלען. הוא קיבל מספר רימוני-יד ומקלע, ובזריזות רבה פירק את דלתות הצד במטוס, כדי לאפשר ירי חופשי והטלת הרימונים.

דקות ספורות לאחר שהמריא מבית אשל, נגלתה לעיניו זירת הקרב בנבטים. הוא הנמיך כנף ימין והורה למקלען לפתוח באש על החמושים הערבים, שצרו על היישוב. המקלען ירה צרורות, הטיל את רימוני-היד ובתוך שניות החלה מנוסה של הפורעים הבדואים, שלראשונה בחייהם ספגו מכת אש מהשמיים.

כשהסתיימה התקיפה האווירית, הנחית פיניה את ה-RWD 13 ליד נדר הקיבוץ. אנשי היישוב דיווחו לו על מספר פצועים, בהם אחד במצב קשה. פיניה הורה למקלען להישאר בקיבוץ, והמריא עם הפצוע לבית אשל. ד"ר פולק נתן לפצוע טיפול חירום וייצב את מצבו. רק אז, עם השלמת המשימה, המריא פיניה בחזרה לבסיס-האם בתל-אביב.

טיסה זו הייתה הגיחה המבצעית הראשונה בתולדות שירות האוויר, והמבצע האישי של פיניה היכה גלים רבים. דוד בן-גוריון אף גולל את הסיפור ביומנו האישי. מי שלא ממש התלהב מגילוי הגבורה המופלא, היו הבריטים, שמיהרו לפרסם התראה חמורה: "כל מטוס עברי שיפעיל נשק - יופל!"

רצה הגורל ומטוסו של פיניה אכן הופל, אך בנסיבות שונות לחלוטין וטראגיות ביותר. זה קרה ב-27 ביולי 1955, כאשר פיניה שירת כקברניט אל על בטיסה מציריך לתל-אביב. מסיבה שלא הובררה, סטה המטוס מנתיבו וחדר למרחב האווירי של בולגריה, אז מדינה קומוניסטית שלא קיימה יחסים דיפלומטיים עם ישראל. מטוסי-קרב בולגריים מסוג מיג הוזנקו לעבר מטוס הקונסטליישן האזרחי, ירו בו מטווח אפס וניקבו אותו במאות קליעים. המטוס אחוז הלהבות התפוצץ באוויר וכל 58 הנוסעים ואנשי הצוות נספו.

אשר צלניק, הפירוק וההתרגשות

אשר צלניק (לימים, דורון), שנמנה עם חלוצי שירות האוויר בשדה דב, נפטר לפני מספר שנים. אני מביא את סיפורו, על-מנת שנזכר אותו ורבים כמותו.

אשר הגיע לשדה דב בינואר או פברואר 1948, במסגרת פעילותו בקלוב לתעופה ברחוב מונטיפיורי. אני כבר הייתי בשדה דב מנובמבר 1947. אלכס זילוני חיפש מתנדבים מקרב ההגנה, שיצטרפו כמכונאים לשירות האוויר. אשר, עלם בן 17, קפץ על ההזדמנות, מבלי לדעת במה הדבר כרוך. למחרת בבוקר התייצב בקלוב לתעופה במונטיפיורי, ונשלח במונית לשדה תל-אביב. הדבר עשה עליו רושם עצום. כך סיפר לי שנים מאוחר יותר. מה הפלא, צעיר בן 17 נוסע במונית, כאשר בתל-אביב כולה היו כלי-רכב ספורים. המראה הראשון שנחקק בזיכרונו בהגיעו לשדה, היה מטוס רפיד חונה וחיילים בריטים שפיטרלו במחנה. הוא הועלה למטוס ביחד עם עוד מספר מתנדבים צעירים וכעבור שעה קלה המריאו דרומה, לעבר שדה עקיר. בהגיעם לשם חולקו לצוותים, קיבלו הסברים קצרים ונשלחו לפרק את כנפי האוסטורים שנרכשו מהבריטים, לצורך העברתם לתל-אביב. הרקע הטכני-תעופתי שלו היה דל ביותר, בהתחשב בכך שעד לאותו יום עסק רק בבניית דגמים זעירים של מטוסים. כשהוטל עליו לפרק את כנפי האוסטר, חש שקפץ 30 דרגות ביום אחד. אשר גם לא שכח שנים לאחר מכן את המחזה שנגלה לעיניו, בהגיעו לעקיר: כל זגוגיות מטוסי האוסטר נופצו בפראות, על-ידי הבריטים המתוסכלים.

35238 פקד טיס ויסמן סולטר יהודה

חיל האוויר לישראל
מטה ראשי
מ/ש 907
23 למאי 1949

הנך מסיים את שרותך הצבאי המלא, חוזר לחיים האזרחיים, לאחר שרותך בחיל האוויר. בטוחני, כי בעזבך את החיל אתה מרגיש שהיתה לך הזכות להשתתף בבנין הכח האווירי במדינת ישראל. כעת תוך הסתכלות בעבר, אתה מבין, שהשתתפת במפעל גדול, מבלי להתחשב בכך שבשעתו נראתה לך עבודתך פעוטה וחסרת ערך.

אני מקווה שאנו נכנסים כעת לתקופת שלום ולא תקרא לשוב לשרות צבאי מלא, אולם עלינו להמשיך בקיום קצר של כוננות. עלינו לשמור איפוא על רשימת עתודות של כל האנשים, גברים ונשים אשר שרתו בחיל האוויר לישראל.

הנך מתבקש איפוא למלא את השאלון המצורף לפני צאתך את מחנה הקלט והמעבר של חיל האוויר. אתה חוזר לעבודתך הקודמת ובין אם אתה מתחיל מסכת חיים חדשה או ממשיך. הנני מקווה שתזכור באהבה וכבוד את שרותך בחיל האוויר ותרומתך להקמת מדינת ישראל.

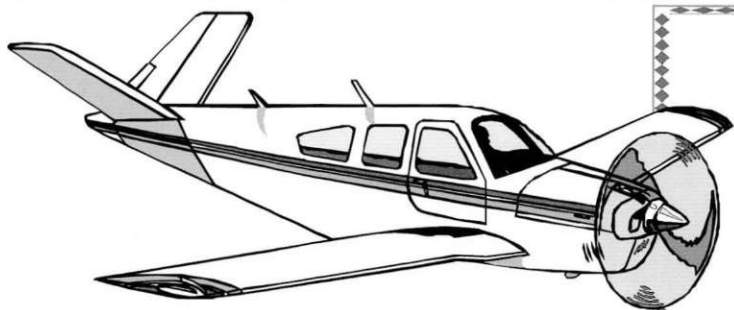
אהרון רמז
אלוף אוויר
מפקד חיל האוויר

שלושים לזכרו של חיים גיארי

באנו בני המשפחה היקרים, חברים מתקופת חיים סוערת בחיל האוויר הבריטי והישראלי. אנו נפרדים מחבר יקר לכולנו, נכרתו חיי אדם, אב, חבר איש חיל האוויר הבריטי, איש שרות אוויר וחיל האוויר. חיים זכרו לברכה היה איש חימוש מצויין, מקצוען בכל רמ"ח אבריו. חיים בנה משפחה לתפארת והקים דורות של נשקים בחיל האוויר. כולנו רכשנו לחיים רעות וכבוד רב. אני זוכר שפרקנו את נושאי הפצצות מהוליגטונים בגרוטאות וחיים ניצח על המלאכה. נושאי הפצצות נשלחו במטוס קומנדו שהמריא עם שחר לצ'כיה לשדה זאטץ. בשדה דאג שירכיבו את נושאי הפצצות על מטוסי B-17 ולחמשים. שלושה מטוסים המריאו משדה זאטץ ובדרכם לישראל הפציצו את קהיר, עזה ורפיח. הנסיון האישי שרכש חיים זכרו לברכה בצבא הבריטי עשה אותו מקצוען והוא עשה הכל למען ישראל. חותם זה אפיין את יחסיו וחברים, לכפופים ולמפקדים. חיים היה בעל נסיון עתיר, כאב ובעל דאג למשפחה ולשלום. כאשר שמעתי על מותו ממפקדי פופקו שיבדל לחיים ארוכים, ליבי התמלא צער רב. יהי שלום לעפרך וזכרך ברוך לנצח מחברך בחיל האוויר והעמותה.

להנהיג ומנהיגות

- לנהל אנשי תחזוקה, למעשה, אנשי צבא ללא מדים, זו משימה לא קלה. סוד ההצלחה נעוץ בחינוך.
- להלן מספר נקודות למחשבה, המתייחסות לניהול טוב ויעיל:
- * מנהיגות ועבודת צוות הן העיקר בניהול מודרני של אנשים.
- * מנהיגות פירושה להשפיע על אנשים (חיילים) אחרים, שיילכו בדרך מסוימת.
- * מנהיגות חשובה ביותר בחינוך ביסודי ובתיכון.
- * מנהיגות תלויה באיכות האירגון.
- * מנהיגות גורמת למוטיבציה בביצוע, לא רק בקבלת החלטות.
- * מנהיגות חכמה פותרת בעיות על-ידי משא-ומתן.
- * מנהיגות יעילה יודעת לקיים משא-מתן חכם במסגרת עבודת הצוות.
- * מנהיגות היא נשמת התרבות הצבאית
- * מנהיגות בחיל האוויר מואצלת על מפקד היחידה או הטייסת.
- * מנהיגות יעילה מסווגת להנשים את צורכי העתיד.
- * מנהיגות צריכה להכיר בערכים, על-מנת לטפל נכון להגשמת התוצאות הרצויות.
- * מנהיגות צריכה להבין ולאמץ את כללי הניהול הצבאי.
- * מנהיגות צריכה ללמוד מה גורם למתחים אצל הכפופים ולדעת לטפל בהם.
- * מנהיגות צריכה לאבחן קונפליקטים ולסכל אותם בעודם באיבם.



סוד ההצלחה של מנהיגות:

- * תקשורת טובה.
- * שיתוף פעולה בחלוקת תפקידים.
- * ניצול נכון של הכישורים של חילי הצוות.
- * יכולת להקשיב לאחרים.
- * ניצול הדינמיות בצוות.
- * רצון לפתור בעיות.
- * יצירת אווירה של ביחד בין חברי הצוות.
- * יכולת להתמודד עם בעיות ועימותים מבלי לטייח.

בלק האדם

קראנו לו "בלק" הכינוי דבק בו למרות שכולם ידעו שהוא בן חיים. בלק כאיש פלמ"ח קיבל את הכשרתו כטיס, כאדם צעיר היתה בו הכמיהה לעצמאות. כאיש צעיר הוא היה גבר נאה ושפע קסם אישי בסטייל של פלמ"חניק שאפיין רבים בתקופת מלחמת העצמאות.

בצעירותו כבר כתב את הרפתקאותיו ובעיקר הרפתקאות טיסותיו, דבר שתמיד הרשים את חבריו בצוות האוויר ובצוותי הקרקע, בכושר הביטוי וההבעה שבכתב. לבלק היתה יד קלה לאיור והוא ידע להפוך כל ציור למסר. בלק בדיבורו הבוטח, בנישתו לחיים הוא נתן תחושה שהוא צמא לריגושים והטיסה נתנה לו את התחושה וההילה העצמית.

מרגע שבלק היה לוקח את הפיקוד הוא כבש את חבריו במאבקו לשלמות, כקברניט B-17 המבצר המעופף שלט בכל. בלק הקסים את הסובבים אותו מישרות דיבורו, בדרך הצגת גישתו לבטיחות טיסה ולקיום הרמוניה בין בעלי התפקידים בצוות. בלק בנם של הקומפוזיטור אפרים בן חיים היה כבן אצולה שגדל בקרית ענבים שבדרך לירושלים וספג את הערכים של אהבת מולדת. כיום זכרו הוא מיתוס של אדם שפעל ועשה רבות כיום זכרו הוא מיתוס של אדם שפעל ועשה רבות למדינה, לחברים ולבני אדם, לעצמו ולבני ביתו דאג פחות מתוך חשיבה שהם ידעו להתמודד עם החיים. הדבר שהוריש לילדיו הם הגנים של חשיבה יוצרת, אכפתיות והדאגה לאחרים. לבלק בטיסת 69 היה כח משיכה והיו לו אוהדים רבים בחיל, לעיתים נהג להתווכח עם מפקדים על דרכים בקבלת החלטות וחלק מהם נטר לו איבה על ישירותו.

בסיפור חייו של בלק יש עליות וירידות הוא היה קפדן בדרישותיו מאחרים, אך גם דרש מעצמו לעמוד במבחן המציאות. בלק היה שילוב של לוחם וחולם והוא ידע שממון לא קונה אושר ולכן התייחס לזה כדבר נצרך. בחייו למד להבין שהאושר נרוך בסבל דבר שהגביר בו את הרצון לתפוס את הקסם של ריגושים לאושר עצמי. בלק ראה בטיס מקצוע ודרך חיים, תפיסת עולמו זו גרמה להעדרות מתמשכת מהמשפחה ומנעה גמול אבהי נכון לילדיו ולמשפחה, אך כאשר הגיע הביתה נתן לילדיו בטחון ושמחת חיים. בלק היה בו רגש רב שנתון לתגודות, הוא חי את חייו בדרכו שלו, לפעמים עקשן על עקרונות שנראו לו חשובים ביותר ולפעמים רגשן אך תמיד שלט ברגשותיו. כאשר החליט להשתחרר משרותו בחיל האוויר ולעבור לחברת אל על, זה היה מאד נוח למספר קצינים בכירים שראו את פרישתו מהחיל כדרך לקידום. זו מציאות של החיים, אולי זה מזעזע לקרוא או לשמוע אבל כך זה קורה בחיים הטוב והרע שזורים זה בזה והאינטרסים הם שמכוונים את הפרשנות לעובדה והפרשנות לעיתים מפתיעה אך מצביעה על הכוונות הסמויות.

למיטב זכרוני בלק בצעירותו היה כוכב, באישיותו היה אמיץ וישיר. הקסם שלו היה באישיותו הבוטחת וגישתו לחיים מתוך העזה וחרות עצמית שלעיתים פנעה באוהביו בני משפחתו, אך תמיד השתדל לא לחצות את הקווים מהמקובל. לגבי ילדיו שאותם אהב וגאותו היתה על הישגיהם, למרות שנתן להם להאבק בסלילת דרכם בחייהם. בלק בסגנונו היה מצ'ואיסט, לשון גופו לעיתים היתה תוקפנית, מבט ישיר ותנועות מלאות בטחון עצמי, השינוי הגדול שחל בו זה כאשר אותות מחלה בלתי מוסברת החלה להטריד אותו והרפואה כשלה בזיהוי ובמציאת פתרון, למרות זאת שאף לחיות ומצא תעסוקה בציור, כאן החל לנצל את כישוריו כאמן ואף לערוך בעזרת ילדיו תערוכה של ציוריו. לשון הגוף של בלק כמו לחיצת ידיים לשלום יצר תחושה של רצון פיזי להתחבר ולהביע שמחה. טלי בתו קלטה את המשמעויות של לחיצת ידיים שמשדרות כנות ואהדה. טלי קלטה שלחיצת יד אמיתית, קשר עין וחיוך נעים, תמיד משדר מסר של אמת. יש אנשים שלחיצת ידם מדלדלת, או שומרים מרחק כאילו שמרו טריטוריה שאסור לגשת אליהם קרוב. בלק תמיד היה ישיר עם אנשים זרים או חברים אך לא תמיד עם הרעיה והמשפחה. נזכור את בלק בכל הדרו וקסמו.

מקאמה לטייט 103

מאת שבתאי כ"ץ, קצין טכני בטייט

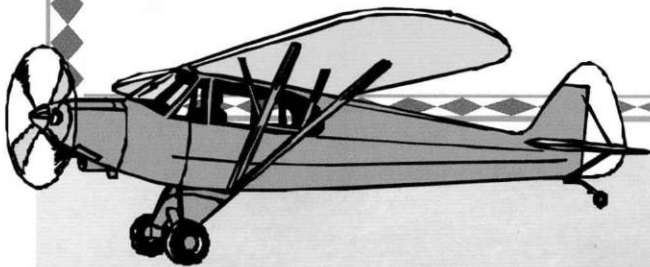
יובל לטייט התובלה שפילסה נתיבים בדרך למדינה / במלחמת השיחרור הצניחה נשק ואספקה / הפציצה את האויב בתושייה רבה / סמלה אז היה כד עם כנפיים ו"התמד לעד" הברכה /
מזאטיץ בצ'כיה הגיעו המטוסים עמוסים / מטוסי הסקיימסטר, הקומנדו, הדקוטה והקונסטליישן הישנים /
בבטנם הוטסו לארץ המסרשמיטים / שהיו מטוסי-הקרוב הראשונים / בבטנם הביאו כלי-נשק רבים / הרובה הצ'כי, המאג, הבזה והכדורים / בבטנם הגיעו מכל חלקי עולם מתנדבים / שסייעו לנצח את הערבים / בכך סייעו במלחמת העצמאות, שקראנו לה מלחמת הקוממיות / היו אז קומץ מטוסים / מתי מעט טייסים מתנדבים / ואנשים במקצועות שונים / כולם חדורים באמונה והקרבה לנצח ולהקים מדינה / הטייט השתתפה בכל המלחמות / תמיד ביצעה בעקשנות ודבקות את כל המשימות / תמיד פעלה בהתמדה רבה בכל מבצע מרגע ההכנות /

אתם השותפים לעשייה זוכרים היטב שפרקי הטייט שזורים בתהילה / תהילה של עבודה קשה / של הטסה בכל מלחמה / בכל שעות היממה /

מאז ועד היום החליפה הטייט ציוד ומטוסים / החליפה קברניטים אנשי תחזוקה ומפקדים רבים / היו כאלו שחיים שזורים בהתפתחותה / כמו פופקו שהיה פעמיים מפקדה / שהגה רעיונות מלאי תעוזה / בכך הפך את הטייט למבצעת ברמה /

ליוונו את הטייט בימיה הראשנים / כאשר היו בה כל סוגי המטוסים / הייתי קצין טכני בתקופת התבססותה / כאשר נוסף לדקוטה / הטייט את הנורד קלטה / הקברניט אברבנאל צל"ש קיבל / על תעוזה והצלחה בעת תקלה בהצנחה / יוסי עופר צוין לשבח על הטסת הנורד ללא תידלוק וחניה / כאשר בבטנו אח"מים ומכלי דלק לצרפת נשא / רבים המבצעים רובה התושייה / לכן קשה הכל לספר במקאמה קצרה /

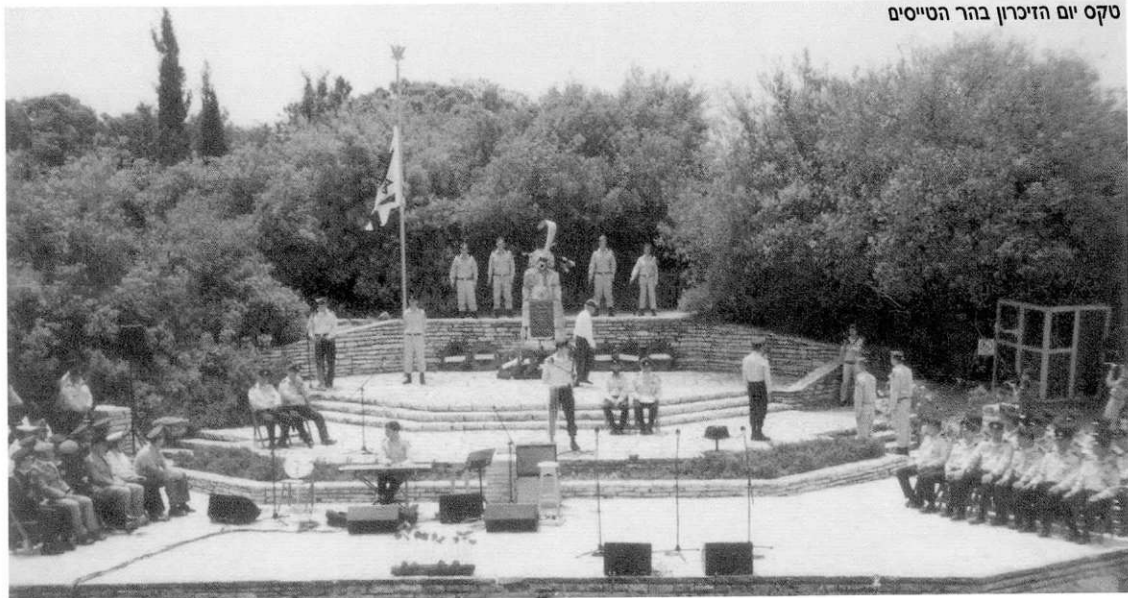
היום ההרקולסים עוסקים בכל משימה / מנגינת 'התמד' פועלת בליבה / אך הדקוטה ממשיכה להיות הנסיכה / אנו גאים בכנף התובלה / לילה ויום בוערת בה המשימה / יום ולילה טסים בה בהצלחה / הכנף דרוכה ומוכנה לכל משימה / גם כאשר הטכנולוגיה משנה בטייט ציודה / תמיד 103 תהא הראשונה לאנשיה בעבר ובהווה / מגיעה ברכה חמה על שמירת רוח ההקרבה / מגיע ברכה שתמשיכו לבצע משימות בהצלחה / שאחרי כל נחיתה תשרור בטייט השמחה



מטוס האבנון



אנדרטה לזכר הנופלים
בהר הטייסים



טקס יום הזיכרון בהר הטייסים