

## סיפור רכישתם והברחתם מארה"ב לארץ של מטוסי B-17 "מבצרים מעופפים" מארבעת המטוסים שהוברחו מארה"ב רק שלשה הצליחו להגיע לארץ

מתוך: ביטאון חיל האוויר מס' 63, נוב. – דצמ. 1963

### ממעללי רכישת מפציצי ה"בי" 17-

**רבים תהו באותם ימים כיצד עלה בידי הרכש להטיס ארצה מפציצי בי-17. ואמנם היה מקום לפליאה, כי היו אלה מפציצים של ממש ולא מטוסי תובלה ש"הותאמו" למשימה זו. פרשיה ידועה אך במעט היא העברת מטוסים אלה מארה"ב לישראל ומסירותם ללא קץ של הצוותים שהטיסום.**

שלושה צוותים, 9 אנשים ב- כל אחד מהם, עשו את הכנותיהם האחרונות. 27 איש, שכולם חד-רי עו-החלטה להצליח ויהי-מה, עלו על המטוסים. השלישי התחיל להתנדוד על המסלול ורק זרי-זותו של הטייס מנעה אסון. צמיג פקע! שני מטוסי ה-, ב-17" חגו מעל לשדה. החלפת צמיג עלולה היתה להימשך שעה ושני המטוסי-סיים שבמרומים עלולים היו למ-שוך תשומת-לב. לקברניטיהם ניתנו פקודות להמשיך בדרכם. למחרת בבוקר המריא ה-, ב-17" השלישי.

המטוסים נחתו בשלום בפורטו-ריקו, הצטיידו בדלק והמשיכו את הטיסה לאיי האזורים.

הטיסה היתה תקינה, חוץ מת-אונה קלה שאירעה לנווט של ה-מטוס מקאליפורניה. כיוון שאו-תו מטוס שימש בשעתו לצילומי-אוויר, נעשה בו סידור מיוחד – חור ברצפה, שהיה מכוסה רק בלוח-זכוכית שביר. אנשי הצוות היו מודאגים בגלל אותו חור וכל

אחד מהם היה נוהר להתרחק מ-מנו. בהיות המטוס מעל לאוקיי-נוס, דרך הנווט, שהיה עייף או נרגש, על הזכוכית ונפל דרכה. הוא ניצל מנפילה גמורה מתוך המטוס רק על-ידי שפשט זרו-עותיו ונאחז בהן במטוס. שאר אנשי הצוות לא השגיחו במקרה, וקול הטרטור של המנועים הח-ריש קול צעקותיו של הנווט. כך היה הבחור המסכן תלוי קרוב לשעה בין שמים וארץ, בין חיים ומות. הוא נתגלה לבסוף, כשה-קברניט ביקש ידיעות על הניווט, ומשלא נענה לו הנווט, הועיק את הצוות. היה צורך בחמישה אנשים כדי להעלותו מן החור.

תנאי מזג-האוויר מעל לאזורים היו גרועים – עננים נמוכים, בגובה של 500 רגל. אך אי אפ-שר. היה שלא לנחות כאן וה-, מבצרים" ירדו בשדה-התעופה. הסידורים שקבע ליאו, פעלו כהל-כה. לאחר הצטיידות בדלק וקבי-עת תכנית-הטיסה לאיאיציו, המ-ריאו מטוסי ה-, ב"17".

### עתוני נייויורק הודיעו על "המבצרים"...

24 שעות עברו מאז המריאו המטוסים והכל היה שקט. בחור אחד, שנשאר במיאמי, כדי לע-קוב אחרי תגובת השלטונות, הו-דיע למשרד בניו-יורק, כי דומה, שאין איש נותן דעתו על שלושת מטוסי ה-, ב-17". והנה פתאום יצ-או עתוני ניו-יורק בידיעה מיוח-דת, ששלושה "מבצרים מעופ-פים" נעלמו בדרכם מן האזורים לאירופה. ספינות-הצלה הודיעו, כי שרידי מטוסם נראו באוקיינוס. אף-על-פי שנסיון ה-, ס-46" הורה את אל בשעתו שלא להיתפס לב-הלה בנקל, היה אל מודאג, עד ששיחה עם פאריס הבהירה את הפרשה. שלושת המטוסים נחתו בהתאם לתכנית בואטאץ ב-14 כיוני, אך הסידור עם איאיציו לא עלה יפה. תחנת האזורים, משלא קיבלה אישור מאיאיציו על בוא המטוסים, הוציאה אזעקה. העתו-נים לא העמיקו חקר בעניין המ-טיסים. אך ה-, אס. בי. אי." נתעורר לפעולה, ועד-מזרה גילו את ה-, מבצר המעופף" הרביעי ואת אר-בעת מטוסי ה-, א-20".

"המבצרים המעופפים" בטאלסה ומטוסי ה-, א-20" היו מוכנים לטי-סה בתחילת יולי. השאלה היתה – הלהסתכן בהוצאתם מארצות-ה-ברית או לוותר על הסיכון? ל-אחר שנערכה תכנית מדוקדקת,

קי-חילוף. מטען זה עורר חשדות גדולים בלב הקאנאדים, והשל-טונות החליטו לתפוס את המטוס ולעצור את הצוות, וכן דיווחו על העניין כולו לאוטאבה. נמסרה הודעה ל"סטטיסטיק-דפארטמנט" וב-יום ב', 12 ביולי, נתפרסם הסיפור כולו ברוב פרטים מרעשיים בכל עתוני ארצות-הברית. בידי-עות נאמר, כי הצוות ניסה להבריח את המטוס לישראל. ביום ג' בבוקר הסתערו כתבי עתונים על משרדי הנציגות הישראלית בניו-יורק. הפקידים שם הודיעו, כי אין להם כל ידיעה על המטוס. היתה זו הכחשת-אמת: עניין ה-"ב-17" נשמר עד כה בסוד גם מפני פקירי ממשלת ישראל בארצות-הברית.

במטהו של אל ראו את המצב בחרדה רבה. אם יוחזר המטוס, ייעצרו האנשים והם עלולים לדבר. כל הארגון היה שרוי בסכנה. ייתכן כי בקרוב יקיץ הקץ על הפעולה כולה. הכרח הוא שה-"ב-17" ימריא בדרכו לאי-זורים.

ה"סטטיסטיק-דפארטמנט" לא ישב בחיבוק יריים. הוגשה דרישה רשמית לאוטאבה למסור את המטוס.

לפי הסידורים שנקבעו מראש, צריך היה שינדלר לנחות בשדה-התעופה סט. ג'והן בניו-פאונדלנד, אך בהתקרבו לאיזור ההוא, נתקל בתנאי מזג-אוויר קשים. ה-"ב-17" לא יכול לנחות, ובאין ברירה החליט שינדלר להיסיס את המטוס לדארמות שליד האליפאנס בקאנאדה. הוא קיווה כי יצליח לתרץ שם לשלטונות הקאנאדיים את נחיתתו ולהמשיך את הטיסה אל איי האזורים, לפי התכנית. המטוס נחת בדארמות ושינדלר סיפר לקאנאדים המופתעים, כי המטוס שייך לאגף-הדרכה לתעופה מעבר לים וכי בהיותו בטיסת-אימונים בתנאי מזג-אוויר קשים, נאלץ לנחות נחיתת-חירום. הוא הוסיף ואמר, כי מאחר שלא צפה מראש מקרה ביש זה ומאחר שיצא לטיסה בתוך תחומי ארצות-הברית, לא השיג את היתר המכס לטיסה מעבר לים. סיפור נאה היה, והקאנאדים היו מוכנים לקבלו, לו לא גילה פקיד-המכס הקאנאדי במטוס כמה כלי-נשק קל, בכללם 45 אקדחים ו-38 אקדחי "לוגר" גרמניים. מלבד זאת נשא המטוס כמה ארגזים וכמות של חל-

הוחלט להעז ולנסות את הדבר. שדה-התעופה של ואסטצ'סטר נבחר כמרכז המבצע.

ראשית כל, צריך היה לעשות את כל הסידורים הדרושים בעניין הדלק. אחד מאנשינו שהציג את עצמו בשם "מר אדמונדס", בא אל השדה ושילם 2,255 דולר באר במזומנים בעד 5000 גאלון דלק-מטוסים ובעד 300 גאלון שמן סיכה. "אדמונדס" הסביר, כי השמן והדלק גועדו למטוס "ב-17" ולארכבה מטוסי "א-20" העתידיים לנחות בשדה התעופה. לא נשאלו ולא נמסרו דו"חות לשלטונות-הפדראליים. ב-11 ביולי, שהיה יום ראשון, בשעה שש בבוקר נחת ה-"ב-17" בואסטצ'סטר. אל וליאו יצאו מן המטוס. "המבצר המעופף" נשאר בשדה עד לשעות אחר-הצהריים, הצטייד ב-2500 גאלון בנוזל וב-100 גאלון שמן. אחר-הצהריים עלו על המטוס חשה אנשים והטייס אירווין רשינדלר, והודיעו כי מטרת טיסתם היא החוף המערבי וכי המטוס נמצא בטיסת-אימון.

**הקנדים היו מוכנים ..**  
השלטונות הפדראליים חיכו לשוא לשובו של "המבצר המעופף".



נראה, רוח-חברות בין טייסים לוחמים, רוח שלא תשלים עם פקודות ולא תרשה מסירת מטוס לצוות בלי כמות מספיקה של דלק. האנשים אמרו בגלוי לטיי-סים הקאנאדיים, כי הם עתידים להסתכן בטיסה על פני האוקיינוס, ואחת היא כמה דלק יינתן להם.

אנשי הצוות היו עייפים ובשעת נחיתתם באזורים עשו שגיאה. תחת להצטייד בדלק ולהמשיך מיד בטיסה, הלכו לנוח למשך כמה שעות. היתה זו שהות מספיקה ל"סטטי-דפארטמנט" לש-דל את השלטונות הפורטוגזיים לעזור את ה"ב-17" ואת אנשיו. ב-25 ביולי נחת מטוס "קליפר" של חברת התעופה "פאן אמריקן" באחד מבסיסי חיל הצי האמריקני. ני ובכשב ירדו תשעה בחורים חסונים, זעומי פנים: אירווין ר. שינדלר, הימן מארק, שלום סו-לוביץ, מארוין קראפט, אלברט שראגר, הארי פראנק, גוסטב ס-מואל בראון, פראד גרום פינק והארולד פרימאון.

שעה ומחצה לאחר נחיתת המטוס הוכנס שינדלר למכונת, שני אנשי "פ.בי.אי." מימינו ושמאלו, והובא לבית מעצר. כעבור חצי שעה הופיעו מארק וסולוביץ. הם הופקדו בידי שומרי חברת "פאן אמריקן" — על מנת להיות מוט-סים לאלים איילאנד. נראה כי על צעד זה החלט בפקודת שלטונות ההגירה, שטענו כי גירור-תיהם של השניים, לא היו בסדר. ששת האחרים שוחררו.

ב-10 במאס 1949 הועמד שינדלר לר לפני בית-דין פדראלי והיה צפוי למאסר מכסימאלי של שנתיים ולקנס של 10,000 דולאר. עוזרו של התובע הכללי תבע מאסר שמונה-עשר חדשים והסתמך על פרשת וינטרס. השופט הפדראלי, שטען כי, "הנאשם לפי כל הנראה אינו אדם המתכוון לחיות חיים בניגוד לחוק", הטיל עליו פסק-דין על-תנאי. ה"ב-17" נשאר באזורים והוציא ימיו בגל של גרוטאות.

אפילו נאמר, כי מטוס של חיל-האוויר הקאנאדי ילווה את ה"ב-17" בחלק מן הדרך.

אנשי הצוות גמרו אומר לנסות ולהתחמק. המחשבה על מטוס-קרב שיטוס בעקבותיהם, לא מצאה חן בעיניהם כל עיקר, שכן לא היה בדעתם כלל לחזור ל-ארצות-הברית. ארבעה אנשים עלו על המטוס והעמידו פנים, שהם עומדים לבדוק את המנועים. סיבובי המדחפים הטילו ב-הלה בין שלטונות שדה-התעופה ומכונת-הצלה חשה אל המטוס במהירות עצומה כשצופריה מצ-ריחים. האנשים המשיכו בבדיקת המנועים, אחר-כך הפסיקו את המנועים ויצאו בשקט מן המטוס.

רק ב-17 ביולי, לאחר שהוצאה מפי אנשי הצוות הבטחה, כי ישו-בו לארצות-הברית, התירו להם הקאנאדים להמריא. המטוס שוב צויד בדלק ובשעה 20.10 לאחר שהגיש הצוות תכנית-טיסה לבוס-טון, המריא המטוס. בארצות-הברית חיכתה לשוא ועדת קב-לת-פנים לבוא, "המנצח המעופף". הלילה עבר וה"ב-17" לא הופיע. ב-8 בבוקר, לאחר טיסה של 12 שעות, נחת המטוס באזורים. מרכז האוויר-והים של חיל-האוויר הקאנאדי שידר את הידיעה לכל הנוגעים בדבר.

איד קרה הדבר? הרי לא היה למטוס דלק אלא כדי טיסה לארצות-הברית, והנה עבר מרחק של 1500 מיל?

העיתונים הביעו סברה, שעל-ידי הפסקת המנועים מפעם ל-פעם, אפשר היה למטוס לעבור את המרחק בלי קושי רב. בחוץ, אם תנאי הטיסה היו נוחים וה"ב-17" יכול להסתייע ברוחות נוחות בעברו על פני האוקיינוס. חיל-האוויר הקאנאדי העלה הסבר אחר: אי אפשר למדוד בדיוק את כמות הבנזין שבמיכלי-המטוס. ג"ה של ה"ב-17". מטה חיל-האוויר הקאנאדי השד — ובדין — כי אנשיו בבסיס לא קיימו בקפ-דנות את ההוראות ומילאו את מיכלי הדלק של המטוס. יש, כ-

בשדה-התעופה של ואסטצ'אסטר אמרו פקודי המכס לעתונאים: "אנו רוצים לגלות באיזה מסווה פועל המטוס. אנו רוצים לשתה עם הבחורים ולהחזיק את המטוס עד שהתובע הכללי של ארצות-הברית יקבע את דרכי פעולתו".

### ווינטרס היה בעל לב רגיש

אהד מאנשי הצוות היה צ'ארלוט. ווינטרס, בן 35. כשמכר וינטרס את המטוסים לאל, עשה כן לשם "ביוניס" בלבד בלי להת-עניין במטרה שהמטוסים נועדו לה. וינטרס, לא-יהודי ואיש-עסקים קטן, לא היה כל העניין איכפת לו תחילה כלל. אך וינטרס היה גם אמריקני, שמתחת לעורו הקשה פעם לב רגיש, ובמרוצת הימים נמשך אלינו ושיתף עצמו במאמצינו. לא זו בלבד שהציע את עזרתו בהכנת הפעולה, אלא התנדב לשמש בצוות.

בשובו לארצות-הברית נאסר צ'ארלוט. וינטרס על-ידי הבול-שת האמריקנית, אך הוא שמד אמונים לחבריו וסירב לדבר. הוא לא בגד בידידיו גם כשהוטחו כלפיו האשמות בדבר מגע עם הרוסים וסיכון בטחון המדינה. שוב העלו את הדחליל הרוסי כדי להצדיק את עמדתה של "מחלקת-המדינה" כלפי מאבקנו. ב-4 בפברואר 1949 נידון צ'ארלוט. וינטרס למאסר 18 חדשים ולקנס של 5000 דולאר. היה זה מחיר יקר על אמונתו של אדם בצדק ובאנושיות..

### אנשי הצוות גמרו אומר לנמות ולהתחמק

בהאליפאס הכחישו שינדלר ואנשיו את ההאשמות, כי ניסו להבריח את המטוס לארץ-ישראל ודרשו את החזרתם לארצות-הברית.

ב-14 ביולי החליטו הקאנאדים לשחרר את הצוות ולהטיל קנס על המטוס בסך 100 דולאר על כניסה בלתי-חוקית לקאנאדה. ניתנו הוראות לשלטונות שדה-התעופה לתת למטוס דלק רק בשיעור הדרוש לטיסה לניו-יורק.