

## יוצאי הפלי"ם במלחמת העצמאות: גם באוויר

### ערך: צבי בן-צור

עד סוף 1947 עסק הפלי"ם במשימה שלשמה הוא הוקם – ההעפלה והמאבק הצמוד אליה. בעקבות המלחמה שנכפתה על הישוב היהודי ע"י הפלסטינים בעקבות החלטת 'כ"ט בנובמבר', הוטלו על הפלי"ם משימות נוספות, החל בהקצאת כ"א לפלוגה בנמל חיפה ('פלוגת הנמל'), הקמת חיל הים, השתתפות במבצע 'נחשון' וליווי אוניות רכש. על אף הסגר הימי שהוטל על ידי הצי הבריטי על חופי הארץ, הורה ב-ג כבר ב-2 בדצמבר "**לסכן \$ 300,000 ולשלוח [אוניות רכש] לת"א**", אך עד להגעת האוניה הראשונה הלך המצב בשדות הלחימה והתדרדר עד ל'משבר מרץ' 1948 – החודש הקשה ביותר בלחימה בפלסטינים. 'הרעב לכלים' – מחסור חמור בכלי נשק בסיסיים, רובים ומקלעים – הוביל להחלטה להחיש את הבאתם במטוסים. שנרכשו בארה"ב והוברחו לאירופה. הנשק הקל שהגיעה במטוסים – מטוסי התובלה שאל שווימר רכש בארה"ב ושהוברחו לאירופה בתוספת מטוסים חכורים נוספים – ובעיקר בספינת הרכש הראשונה 'נורה' שהגיעה ב-1 באפריל, אפשר למגר את המתקפה הפלסטינית; בעקבות פלישת צבאות ערב ב-15 במאי התעורר הצורך להחיש את הגעתם של מטוסי קרב שנרכשו בצ'כוסלובקיה ומטוסי התובלה הנ"ל שימשו להובלתם בבטנם. הוחלט להטיל על מספר יוצאי פלי"ם את משימת ליווי הטיסות ע"מ שייטעו לטייסים (שלא היו ארצישראלים) לנווט באזור הארץ אל שדה הנחיתה.

על קשיי הניווט באזור הארץ מספר עזר ויצמן בהקשר לטיסה הראשונה של ה-Skymaster ב-20 במאי 1948, בה התברר שהטייסים לא מכירים את אזור החוף הישראלי<sup>1</sup>:

יחד עם מטוס הקרב המפורק טסו במטוס זה גם עזר ויצמן ומרדכי (מודל) אלון. הם נחפזו לשוב ארצה למרות שלא סיימו את קורס ההסבה, אך ידעו כבר להמריא במטוס הקרב, לנחות ולהחזיקו באוויר. קודם לכן, בשיחה עם המדריך הציכי בקורס ההסבה, סיכמו הוא ובן-פורת לוותר (כפי שכתב ביומנו) "על המטווח של מודי ועזר".<sup>23</sup> יחד עמם היה מוקה לימון, אשר אבטח את המטוס.<sup>24</sup> כך תיאר לימים ויצמן את הטיסה לארץ:

אחת-עשרה וחצי שעות מג'אטץ לתל-נוף, בלי חניית ביניים ובלי תדלוק, נמשכה טיסתו של מטוס התובלה הראשון, שהביא לארץ את מטוס הקרב הראשון, האמיתי של חיל-האוויר בחיתוליו... קיווינו שהחבר'ה האלה שמטיסים את מטוס התובלה, מכירים את הדרך. אבל זו היתה תקוות-שוא. בארץ שררה אפילת-מצרים, עד שזיהינו את המגדלור בחיפה. עזרנו לצוות המטוס לנווט, דהרנו לאורך החוף ונחתנו בתל-נוף.<sup>25</sup>

להלן סיפוריהם (שנכתבו ב-2007) של יוצאי הפלי"ם ניסן לויתן ויהודה בן-צור, שהיו מעורבים במשימה זו.

<sup>1</sup> .ע. ויצמן, 'לך שמים, לך ארץ', 'מעריב' 1975, עמ' 57. א. כהן, 'גשר אווירי לעצמאות', 'מערכות' 1997, עמ' 67.

## ניסן לויתן מספר

אחד המבצעים החשובים של מלחמת העצמאות היה עסקת הנשק הצ'כית. למבצע הזה היתה השפעה חשובה (אם לא מכרעת) להטיית מהלך המלחמה לטובת היישוב היהודי בארץ-ישראל במלחמתו במתקפה הערבית שהתבססה על הערבים הפלשתינאים ועל צבאות ערב. במסגרת מבצע זה הובאו כמויות גדולות של נשק שכללו בין היתר מקלעים כבדים (בזות), פצצות אוויר-קרקע ומטוסי קרב (מסרשמיט) מפורקים, שהיוו את הבסיס להקמת חיל האוויר הישראלי. נשק זה סופק על ידי הממשלה



הצ'כית שנשלטה על ידי ברית המועצות בתחילת המלחמה הקרה, כאשר זו האחרונה תמכה במאבק הציוני מתוך הערכה שהדבר מסייע לקריסת השליטה הבריטית במזרח התיכון, כולל תעלת סואץ. כמובן שהנשק לא ניתן בחינם, והוא נמכר בדולרים טובים שגויסו על ידי מוסדות היישוב מיהודי ארה"ב. אבל האישור של ממשלת צ'כיה למכור את הציוד היה מבחינתנו יותר חשוב משהתשלום.

הכתבה הזאת עוסקת רק בהובלת הנשק בדרך האוויר, אבל הייתה גם הובלה בדרך הים. לשם ההובלה בדרך האוויר גויס צי שלם של מטוסים שהועסקו במבצע. איך הדבר נוגע לפלי"ם? ובכן, אין קשר ישיר, פרט לכך שמוקה לימון, ואני כמחליפו, גויסנו לעזור בעסקה זאת בתור אנשי פלי"ם. אמנם אמרו שהיה צורך בימאים שמכירים את החוף של ארץ ישראל, אך למעשה הטייסים הכירו את החוף היטב, ולא נזקקו לעזרה מבחוץ.

ובכן, סיפור המעשה מבחינתי האישי היה כזה. בהפוגה הראשונה, בערך באמצע 1948, הציעו לי להחליף את מוקה לימון, כאחראי על אחד המטוסים שהשתתפו במבצע. נתנו לי דרכון הולנדי שמוקה השתמש בו, עם התמונה שלו, ויצאתי בדרך האוויר לפריס. סמכתי על כך שבבדיקה בשדה התעופה לא ישימו לב שהתמונה לא כל כך מתאימה לי. וכך היה. מפריז נסעתי למרסיי ששם הייתה מעבדה של זיוף דרכונים. שם שמו תמונה שלי בדרכון, התאימו את החותמת, וכך קיבלתי דרכון עם השם Moses, ועם התמונה שלי (שעדיין נמצא ברשותי כמזכרת).

חזרתי לפריס וטסתי לפראג ומשם לעיר בשם זאטץ', שם היה שדה תעופה שהועמד לרשות המבצע על ידי השלטונות הצ'כיים. נדהמתי לראות צי שלם של מטוסים שעסק במבצע (אחד הטייסים המתנדבים היה אייבי נתן). המטוס שלי היה מסוג DC4 Sky master – מטוס בעל ארבעה מנועי בוכנה, שהיה רשום בארצות הברית כמטוס מסחרי רגיל, ומאויש בידי צוות של חמישה אמריקאים גויים שכירים (אפשר לקרוא להם שכירי חרב). הם גויסו מתוך העודף של טייסי מלחמת העולם השנייה שהתקשו למצוא עבודה מתאימה בחיים האזרחיים. אחד היה מכונאי מטוסים, אחד נווט ושלושה טייסים. כולם היו הרפתקנים שלא הייתי מציע לאף אחד ללכת לחפש אתם זהב. התברר שהתפקיד העיקרי שלי היה להשתלט על החבורה הזו, לראות שישלמו להם משכורות כשורה ולדאוג שהמטוס יעשה את עבודתו כראוי.

ראיתי שמטענים על המטוס שלנו מטוסי מסרשמיט מפורקים שיוצרו על ידי מפעלי שקודה עבור הצבא הגרמני בזמן מלחמת העולם השנייה, מקלעים כבדים מסוג "בזה" ופצצות חצי טון. הטיסה לארץ ארכה כעשר שעות ונחתנו בשדה תעופה ליד עקרון. אחרי שהמטען פורק, תדלקנו והמראנו מיד חזרה לצ'כיה להעביר עוד מטען. ככה זה היה מדי יום ביומו. מדי פעם נחתנו בשווייץ כדי להסדיר את עניין המשכורות, או בנמלים בדרום אירופה כדי לייצר רישום של

סדר טיסות רשמי למהדרין (כמובן שהדבר התאפשר על ידי תשלום שוחד). אני זוכר שבמהלך טיסה אחת הטייסים שאלו אותי אם הכסף למשכורות נמצא בידי. אמרתי להם שהערוכה היחידה לחיי בחברתם זה הכסף שאני דואג לתשלום המשכורות שלהם, ואני לא טיפש עד כדי כך שאשא את הכסף איתי עם חברות מאפיונרים כמותם. אבל, במשך הזמן התיידדנו ונקשרו יחסי חברות. רכשתי לי מיטה אמריקאית מתקפלת, וכך הייתי ישן במשך הטיסה.

פעם אחת ראיתי מהחלון שאחד המנועים פלט עשן. נכנסתי מבוהל לתא הטייסים, הם התייחסו לכך בבדיחות דעת וטיפלו באירוע מתא הטייסים. הם אמרו שהמטוס יכול לטוס גם במנוע אחד, והדגימו לי את זאת. אמרתי להם שאני מאמין להם ואיני זקוק להוכחות. אחרי שנקשרו קשרי ידידות, הזמנתי אותם לבית הורי בתל-אביב לארוחת ערב. הימים היו ימי הצנע, ואמי הכינה מלפפונים בלבן עם בצל ירוק. הם נוכחו שאנחנו בארץ לא מלקקים דבש, ובעקבות זאת גדלה ההערכה שלהם לגבי המלחמה שלנו.

כעבור כמה זמן התקלקל המטוס. כאשר עלה עניין תיקון הנזק, אמרו חברי הצוות שיש להם חברים בבסיס חיל האוויר האמריקאי בפריז שידאגו לשיפוץ יסודי של המטוס. ואכן, טסנו לפריז. בדרך הייתה סערה נוראית. איך שהוא הגענו לפריז עם מטוס פגום, והחברים שלהם החלו בתיקון הנזק. בינתיים הטייסים התהוללו בפריז כמה ימים אחרי שהתיקון הושלם. כינסתי אותם במלון שלהם, ואמרתי להם שאם לא יחזרו לעבודה אפסיק את תשלום המשכורות ואבטל את כל ההתקשרות איתם. האיום עבד, והם חזרו לעבודה סדירה.

כך חלפו הימים. לפעמים היה עיכוב בהובלות, ואז הייתי נוסע לפראג עם טייסים שונים מהצי שלנו כדי לבלות קצת. ביקרתי בבתיים של יהודים וחשתי את החרדה שלהם מפני השתלטות הקומוניסטים. ואכן היה יסוד לכך. כמה שנים לאחר מכן היה משפטו המבוים של מרדכי אורן בצ'כיה ומשפטי הרופאים היהודים במוסקבה. אבל בזמן העסקה השלטונות הצ'כיים מילאו את חלקם כיאות. כך הדבר נמשך כחודש וחצי. העסקה הופסקה בעקבות לחץ אנגלי. עלינו על מטוס נוסעים רגיל כדי לחזור לארץ. שיתוף הפעולה עם צ'כיה היה כלא היה. מי בכלל זוכר כיום את עסקת הנשק הצ'כית, שמילאה תפקיד כה חשוב במלחמת הקוממיות?

## יהודה בן-צור מספר

בסוף מאי 1948 הגעתי לפראג בדרכון 'פלסטיני' מוגדר כ- British Subject by birth, ע"ש יצחק לבל ועל אף הזיוף, הרגשתי כמעט "כמו בבית". חברת התעופה הצ'כית נותרה החברה היחידה שהמשיכה בטיסותיה לארץ ופראג הפכה ל"מרכזיה" של כול הארץ-ישראלים שליחי המדינה, שב- 14 למאי "קוצרה" לאומיותם לישראלים. מצאתי את עצמי כחלק מ"משפחה", שבראשה עמד אהוד אבריאל, לימים שגריר ישראל, שעיקר תפקידו היה קשור ברכש. על השהות בעיר, העיבו, כמובן, הידיעות והשמועות מהארץ. כאן נודע לנו על רבים מחברינו לפלי"ם, שנהרגו במבצע 'נחשון'<sup>2</sup>.



עד מהרה, נקראנו – אנכי ועוד 4 ימאי הפלי"ם, שזומנו אף הם לפראג – לתדרוך. להפתעתנו המוחלטת, התברר לנו, שמישהו חשב, שנוטים ימיים מסוגלים לשמש גם כנוטים

<sup>2</sup>. נודע לנו שיוחאי בן-נון נהרג (לאחר מכן, "בדרך הקשה", נודע לי שהידיעה היתה מוקדמת).

מטוסים ולפחות, לזהות מהאוויר את שדות התעופה (בד"כ, תל-נוף)<sup>3</sup>. ברוח התקופה, קיבלנו את הדין, מה גם ששמענו שמבצע הטסת מטוסים מדגם Commando עם משלוחי רכש ארצה, נמשך כבר מזה חודש ימים<sup>4</sup>. ערכנו בינינו הגרלה לקביעת סדר טיסותינו ועוד באותו יום עברנו למלון סטלינגרד בעיר זאטץ', כ- 70 ק"מ צפונית לפראג, מקום בו העמידו השלטונות הצ'כיים לרשות מערכת הרכש מסלול נחיתה, שזכה לכינוי 'Z' - 'זברה' בפי הטייסים האמריקנים.

למחרת היום, נפרדתי ליד כבש המטוס מאנוש שטמפפר<sup>5</sup>, שעלה בגורלו לטוס ראשון. אני הייתי אמור לטוס בטיסה הבאה, שנקבעה ליום המחרת. בהתרגשות מובנת, הגעתי לשדה. הוצגתי ע"י שמעון אורנשטיין<sup>6</sup>, הממונה על המשלוחים, בפני הטייס, מתנדב מח"ל בשם ארנולד (אילווייט<sup>7</sup>?) והתכוננתי לעלות למטוס. להפתעתי, פנה הטייס לאורנשטיין והודיע לו, שהוא כבר הוכיח את עצמו כמי שאינו זקוק לשירותי "נווט" וכי: "עדיף שתעמיס עוד 3 מקלעים במקומו". בו במקום ערכנו "ועידה משולשת". על דעת הרוב – אני צידדתי בדעת הטייס – סוכם לבטל את המשימה ואנו, ארבעתנו חזרנו לפראג (התברר, שגם אנוש לא חזר עם המטוס והוא הצטרף לחיל הים, שזה עתה החל להפעיל את כלי השייט הראשונים – אוניות מעפילים לשעבר)."

לאחר כמה ימים בפראג הוטלה עלינו משימה שהיתה לרוחי: ליווי אונית הרכש "הזקן" – Maestralle, מיוגולביה.

<sup>3</sup> במסמך ארכיון יד-טבנקין מה- 12.3.48, חט' 15 מיכל 180 תיק 8, מאשר גילי לאבריאל ומרדור: **"בראשית השבוע יצאו אליכם מלווים ... האם המלווים מוכרחים להיות טייסים או יודעי הארץ בלבד?"**

<sup>4</sup> מבצעי 'בלק'. הנחיתה הראשונה בוצעה ע"י מטוס C-54 בליל 31.3.48, ליד הכפר בית דאראס. לימים נודע לי, שמוקה לימון ואחריו ניסן לויטן, ימאי הפלי"ם, שימשו, בחודשי מאי - יוני 1948, כ"נווטים" במטוס חכור, Skymaster C-54, שנשכר למשימות רכש. ליאונרד סלייטר, 'הנאמנים'. הוצאת מערכות 1971. עמוס אטינגר, 'צניחה עיוורת', הוצאת זמורה-ביתן 1986, עמ' 309-321.

<sup>5</sup> אנוש, קצין-ים ארץ-ישראלי, שהגיע מארה"ב לצרפת על סיפון 'אלטלנה'. במרסיי הוא שוכנע ע"י כמה מחבריו, ימאי הפלי"ם, "לערוק" ולשרת ב'מוסד לעליה ב'.

<sup>6</sup> אורנשטיין, יליד צ'כיה. נעצר עם מנהיג מפ"ם מרדכי אורן ונשפט במשפטי פראג הנוודעים לשמצה. עמוס אטינגר, 1986. עמ' 383-4.

<sup>7</sup> ליאונרד סלייטר. עמ' 255, 262.