

## מבוא

מטרת עבודה זו לחקור את השפעת מתנדבי חוץ לארץ (מח"ל) על הקמת חיל האוויר הישראלי והערכת מידת תרומתם למאמץ הצבאי במלחמת העצמאות.

עבודה זו מבקשת לבדוק כיצד השפיעו מתנדבי חוץ לארץ על הקמת חיל האוויר הישראלי ופועלו במלחמת העצמאות? מי היו המתנדבים? מה היו מניעיהם להצטרף למאמץ המלחמתי של היישוב וכיצד תרמו להקמת החייל וללחימה במלחמת העצמאות? המניע הראשוני לחקר הנושא נבע מהתעניינותי לאורך שנים בתולדות חיל האוויר ומההקשר המשפחתי לסבי, שהיה ממתנדבי חוץ לארץ, שסיפורו היווה עבורי מקור השראה וטריגר להעמקה בחקירת המתנדבים ותרומתם להקמת החייל.

מאחר וחיל האוויר מילא תפקיד מכריע במערכה במלחמת העצמאות. מן הראוי, לבדוק ולחקור את חלקם של אנשי המח"ל בהקמת החייל ובמשימותיו במלחמה זו במאבק להקמת מדינת ישראל.

מתנדבי חוץ לארץ, או בכינוי המקוצר מח"ל, היו כ-4,000 לוחמים אשר נחלצו לטובת היישוב והמדינה שבדרך. לרוב המתנדבים היה ניסיון צבאי נרחב, אשר צברו במלחמות העולם. אנשי מח"ל תרמו בעיקר בחילות המקצועיים- חיל האוויר, חיל הים, חיל התותחנים וגייסות השריון. רוב המתנדבים הגיעו מארצות הברית, דרום אפריקה קנדה ובריטניה.

העבודה תתבסס על ספרי מחקר ומאמרים רבים העוסקים בתולדות חיל האוויר כגון "תולדות חיל-האוויר במלחמה לעצמאות", ו"גשר אווירי לעצמאות" מאת אבי כהן ראש מדור למחקר היסטורי בחיל האוויר. כמו כן, בספר "המעופפים הראשונים" מאת אדי קפלנסקי, שהיה בעצמו טייס מחיל האוויר הקנדי שהתגייס למח"ל. בספרו ניתן למצוא נתונים חשובים לגבי צוותי האוויר לפי ארצות מוצא, מקצועות והשתייכות לטייסות.

מקור מידע חשוב נוסף אודות מתנדבי מח"ל, כולל סיפוריהם האישיים של המתנדבים לחייל, נמצא באתרי האינטרנט 'מרקיע שחקים' ו'מח"ל עולמי'. בספרייה הדיגיטלית להיסטוריה ולמורשת חיל האוויר של מכון פישר קיים מידע רב בנושא זה כולל קבצי ספרים שלמים וסרטים. נעזרתי גם בסרט תעודה אמריקאי אודות מתנדבי מח"ל לחיל האוויר הכולל עדויות מוותיקי המתנדבים: "מעל ומעבר: טייסת הקרב הראשונה", שהוקרן לאחרונה בישראל.

בפתח העבודה תוצג ראשיתה של התעופה האזרחית והצבאית ביישוב בתקופת המנדט, לאחר מכן יוסבר הצורך בגיוס ואיתור מתנדבים, האופן שבו גויסו אנשי מח"ל, ארצות המוצא העיקריות, מניעי הצטרפותם והקשיים שעמדו בפניהם. בהמשך יוצגו מבצעי הרכש וההטסה בהם השתתפו. בפרק האחרון תיחקר מעורבותם של אנשי מח"ל במערכה האווירית במלחמת העצמאות על מנת להעריך את תרומתם להצלחת ישראל במאבק על עצמאותה אל מול מדינות ערב.

# פרק א' - כל ההתחלות: ראשיתו של המערך האווירי

## ביישוב היהודי בתקופת המנדט

הפרק יתמקד בהצגת ניצניה של התעופה האזרחית והצבאית בתקופת המנדט שהיוו את התשתית בהמשך להקמת שירות האוויר ערב מלחמת העצמאות. ראשיתה של התעופה האזרחית בארץ ישראל בימי המנדט הבריטי. כבר בשנת 1928 החלו טייסים לשעבר מחיל האוויר הבריטי לבצע טיסות תיור בשמי הארץ. המשכה של פעילות זו היה בהקמת מחלקת התעופה האזרחית על ידי שלטונות המנדט ב-1932. שנתיים לאחר מכן, בשנת 1934 חנכו הבריטים את שדה התעופה הראשון בחיפה. כעבור שנתיים נוספות, נחנך השדה הבין לאומי בלוד, לימים נתב"ג. בשנת 1935 הוקם הקלוב הארצישראלי לתעופה.<sup>1</sup>

### הקלוב הארצישראלי לתעופה

קלוב התעופה, שימש כתשתית התעופה האזרחית והצבאית בארץ לטובת הישוב היהודי. עד קום המדינה שימש הקלוב כזרוע האווירית של ההגנה והפלמ"ח.

באפריל 1935, בעת אירועי הספורט של "המכביה" הגיעה המשלחת הגרמנית אשר התמחתה בענף הדאיייה. חברי הקבוצה, לא תכננו להישאר בארץ אך היו ממטפחי הרעיון להקמת ארגון צבאי תעופתי במחצית, תחת כיסוי קלוב התעופה. אט אט, החל להשתלב בפעילות הביטחונית של "הישוב המאורגן" והשליטה בארגון התעופה עברה לאנשי ההגנה.<sup>2</sup>

במהלך השנים 1936-1948 ערך הקלוב 22 מחנות דאיייה, בהם השתתפו 264 דואים, שביצעו 4,630 זינוקים בדאונים שונים. למעשה, כבר בזמן מלחמת העולם השנייה, בשנת 1942 הפך הקלוב למחלקת הטיס של הפלמ"ח עליה יפורט בהמשך.<sup>3</sup>

### חברת אווירון

עד שנת 1936, היו בארץ רק חברות תעופה בעלות אופי בריטי שלא התאימו לצורכי הביטחון של הישוב היהודי. בשנה זו, נרשמה בארץ חברת תעופה חדשה, "חברת אווירון". החברה הוקמה על ידי מוסדות הישוב היהודי, במטרה לשמש את מטרותיו הלאומיות של הישוב, אך גם צבאיות. החברה נועדה להכשיר אנשי תעופה, בדגש על טייסים, לקיום טיסות אזרחיות בארץ ומחוצה לה, וטיסות צבאיות למטרות ריגול, חילוץ וסיוע.<sup>4</sup>

השותפים בחברה זו, היו הסוכנות היהודית והסתדרות העובדים. מנהלה הראשון של חברת

<sup>1</sup> "היסטוריה של התעופה בישראל" מדינת ישראל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. אוחזר <http://short.urls.co.il/dzkvy0> מ:

<sup>2</sup> "על הקלוב" קלוב התעופה לישראל. אוחזר מ:

<http://www.aeroclub.org.il/homesites/PageGen.asp?page=21807>

<sup>3</sup> מרום, עודד, "מחלקת הטיס של הפלמ"ח", עמותת חיל האוויר, 2005. ע' 21; "על הקלוב" קלוב התעופה לישראל.

אוחזר מ: <http://www.aeroclub.org.il/homesites/PageGen.asp?page=21807>

<sup>4</sup> "חברת אווירון" מתוך מחקר של יוסי מלכי שהוגש כעבודת גמר לתואר MA לחוג להיסטוריה כלילית בפקולטה למדעי הרוח של אוניברסיטת תל אביב, מרקיע שחקים: היסטוריה תעופתית בישראל, אוחזר מ: <http://short.urls.co.il/utcyxj>

"אוורורן" היה יצחק בן-יעקב, ואחד משותפיו היה דב הוז, מראשי תנועת העבודה וממייסדי ארגון "ההגנה". יחד, פעלו בשנת 1937, להקמתו של בית הספר לטיסה באפיקים. במקביל לפעילותה הגלויה של חברת אוורורן, סייעה החברה במהלך המאורעות בארץ בסיוור, קישור, חילוץ פצועים והצנחת סיוע לישובים מבודדים ומנותקים.<sup>5</sup>

בשנת 1938, החלו העבודות להקמת שדה תעופה בתל-אביב, שייקרא בהמשך שדה דב, על שם דב הוז. במהלך מלחמת העולם השנייה, נפסקה הפעילות האווירית האזרחית של הישוב היהודי בארץ והוקדשה כולה לטובת הבריטים.<sup>6</sup>

## פלוגות המחץ

פלוגת המחץ או בקיצור, הפלמ"ח, היה צבא הקבע של ארגון "ההגנה". הוא הוקם בשנת 1941 לנוכח סכנת השתלטותם של הנאצים על המזרח התיכון. תחילה, זכה לתמיכה מן הבריטים אך לאחר מכן השתתף במאבק כנגדו. בפלמ"ח שמו דגש על אימון הפרט והמפקד, על הכשרה רב-צדדית (חבלה, קומנדו, סיירות, חובשות קשר וכו') ועל הסברה. הפלמ"ח שילב תורת-לחימה מגובשת יחד עם ערכים של אהבת המולדת ואחוות לוחמים.<sup>7</sup>

עניין התעופה בישוב היהודי, נתפס כמשהו רחוק מאפשרויות מימוש, אולי בגלל הציוד המיוחד והיקר שנדרש לפעילות האווירית. בשנת 1942, בעקבות הגבלת הפעילות האווירית בשמי הארץ, עלה רעיון בקרב אנשי התעופה בארץ להפעיל את הפוטנציאל התעופתי היהודי בארץ במסגרת חצי-צבאית. לשלטונות המנדט הבריטי הוצע להקים משמר חופים אווירי שיופעל בתיאום עם משמר החופים הקרקעי המגויס שכבר פעל מתחנות המשמר לאורך החופים, ויאבטח את החוף בארץ מפני ניסיונות פלישה ונחיתה של כוחות אויבים. תגובת השלטונות הבריטים להצעה העקרונית הזאת הייתה חיובית. בשנת 1943, קיבל מטה הפלמ"ח ממפקדת ההגנה אישור להתחיל באימונם של דואים וטייסים אך ללא הקצבת משאבים כספיים לקידום מטרה זו.

רבים מאנשי הפלמ"ח שותפו בספורט הדאייה בקלוב. עבור אנשי הקלוב, הייתה הדאייה פעילות ספורטיבית לשמה. אולם, לאנשי הפלמ"ח הייתה מטרה אחת, והיא מיון חניכים לקורס טיס מוטורי. בראש מערך המיון, עמד יצחק בן-יעקב, מנהלה של "חברת אוורורן". כהמשך למגמת מיון זו קבע יגאל אלון, ממפקדי הפלמ"ח, שתי מטרות העומדות בפני הפלמ"ח; מיון המועמדים לטיס מנועי והכשרה מוקדמת לקורס הטיס.<sup>8</sup>

מטה הפלמ"ח והדואים בשירותיו, היו מודעים היטב למכשולים הממשיים לפיתוחה של התעופה הביטחונית. דאונים מיושנים ומועטים, מטוסים קלים ומעטים, יוקר ההדרכה

<sup>5</sup> מרום, עודד, "מחלקת הטיס של הפלמ"ח", עמותת חיל האוויר, 2005. ע' 14

<sup>6</sup> "היסטוריה של התעופה בישראל" מדינת ישראל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. אוחר מ: <http://short.urls.co.il/tk3aq6>

<sup>7</sup> שיף, זאב ו-הבר, איתן, "פלוגות המחץ", לקסיקון לבטחון ישראל, זמורה, ביתן, מודן-הוצאה לאור, 1976, ע' 427.

<sup>8</sup> מרום, עודד, "מחלקת הטיס של הפלמ"ח", עמותת חיל האוויר, 2005. ע' 43

התעופתית ומעל הכל, פיקוח בריטי קפדני על כל מתקני התעופה בארץ ועל כל פעילות אווירית בשמי הארץ. קורס הטיס הראשון של הפלמ"ח החל בבית הספר לטיסה של חברת "אווירון" ברמלה, בדצמבר 1943. עם סיום שני הקורסים הראשונים של הטיס המוטורי הוחלט על הקמת מחלקת-טיס שתעבוד ותתאמן כמחלקה רגילה בפלמ"ח, ותכנית האימונים שלה תורכב משעות טיסה רבות. נקבע כי בסיסה הראשון של מחלקת הטיס יוצב בקיבוץ משמר העמק.

המחלקה החדשה, נתקלה בקשיים רבים מאחר ולא ניתנה לה האפשרות להמשיך באימונים. כתוצאה מכך היו מושבתים חברי המחלקה למשך שבעה חודשים, עבדו בעבודות משק ללא כל עיסוק בטייס מכיוון שלא היו להם מטוסים לטוס בהם. למרות זאת, שמרו בקנאות על עצמאותה של המחלקה והתנגדו רבות לפיזור. בפני מחלקת הטיס עמדו קשיים רבים: הרצון העז של האנשים להמשיך ולהתפתח בטיסה נתקל קודם כל במחסור באמצעים, ובנוסף, לא הובהר עדיין מקומה של מחלקת הטיס במסגרת חיי העבודה והאימונים של הפלמ"ח. כפשרה, הוחלט להעביר את הטייסים למחלקה נפרדת מזו של פלוגת הסיירים של הפלמ"ח, בקיבוץ נען. בשנת 1945, עברה המחלקה כולה לנען, ועם התחלת הפעילות השוטפת של המחלקה, מנתה 17 איש. במטה הפלמ"ח לא סיפקו צוות תחזוקה קרקעית, ולכן את כל שירותי התחזוקה קיבלו מחברת "אווירון".

בעת פעילותה ביצעה מחלקת הטיס של הפלמ"ח מבצעי הטסה, צילומי אוויר, והפצצות מן האוויר. אך, המתרחות הביטחונית בשלהי שנת 1947 מנעו מן המחלקה יציאות למבצעי הטסה.<sup>9</sup>

### מחלקת הטיס של הפלמ"ח אל שירות האוויר

לקראת סוף שנת 1947, גברה המתרחות הביטחונית בארץ. אנשי חברת "אווירון" חששו לפגיעות מצד ערבים גם בבסיס המחלקה בנען וגם בתוך בסיס חיל האוויר המלכותי הבריטי ברמלה בו פעלה חברת "אווירון". לחצם של השלטונות הבריטיים על חברת "אווירון" והאימונים לנטול ממנה את רישיונה הביאו לצמצום פעילותה המבצעית של המחלקה. באוקטובר 1947 נסגר שדה התעופה הבריטי ברמלה בפני היהודים. חברת "אווירון" סגרה את בית הספר לטיסה והעבירה את מטוסיה לשדה התעופה הבינלאומי בלוד. בהוראתה של מפקדת ההגנה, נאלץ מטה הפלמ"ח לוותר על מחלקת הטיס בהבנה כי תחום התעופה מחייב קיום של מערכת עצמאית ונפרדת.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> שם, ע' 84

<sup>10</sup> "מחלקת הטיס של הפלמ"ח" ארכיון הפלמ"ח, אוצר מ: <http://short.urls.co.il/szhme6>

## היזומה להקמת שרות האוויר

ההחלטה להקמת כוח אווירי לוחם בארץ, נתקבלה ב-2 בנובמבר 1947, בעת ישיבה שכינס דוד בן-גוריון יחד עם ראשי הכוח הלוחם באותה התקופה, כמו הרמטכ"ל יעקב דורי (דוסטרובסקי), אהרן רמז והימן שמיר, טייסים בחילות האוויר בעת מלחמת העולם השנייה המידע שהועבר בישיבה, התייחס בעיקר לחילות האוויר של מדינות ערב בנושאי ארגון, תחזוקה, תורת לחימה, תפעול ולוגיסטיקה.<sup>11</sup>

בישיבה דרשו רמז ושמיר כוח אווירי בהיקף ובעוצמה שיכלו להשפיע על מהלך הקרבות הצפויים.

ב-10 בנובמבר שנת 1947, כונסה ישיבה במטה "ההגנה". בסיומה של הישיבה, הודיעה רשמית מפקדת "ההגנה" על ההחלטה להקמת כוח אווירי מסודר וקבוע שייקרא "שירות האוויר". יהושע אשל (אייזיק), לוחם ב'גדודים העבריים' ואיש הגנה, מונה למפקד השירות.<sup>12</sup>

עד אז הייתה ביישוב היהודי בארץ קבוצה קטנה של טייסים עבריים ומטוסים קלים בודדים עמדו לרשותם. מיד לאחר החלטה זו, החלו בגיוס, הכשרת טייסים ורכישת מטוסים בחו"ל כדי לסייע לארגון ההגנה והפלמ"ח בלחימה אל מול חילות האוויר של מדינות ערב, ערב מלחמת העצמאות. היזומה הראשונית להקמתו של שירות האוויר הייתה של דוד בן-גוריון, הוא היה הראשון להבין כי הישוב היהודי זקוק לכוח צבאי-אווירי אם בכוונותיו להקים מדינה יהודית בשטחי ארץ ישראל.

ראשי הישוב היהודי גיבשו את ההחלטה בדבר הקמת כוח אווירי לוחם בארץ מאוחר יחסית, היות והתעופה תפסה מקום שולי בתודעתם בניגוד לכוחות הקרקע. אף על פי שפעלו גופים העוסקים בתעופה, לא השתווה כוחם לכוחות הקרקע בארץ.

לאחר ההחלטה להקים את 'שירות האוויר' הוחלט לכלול בו גם את מחלקת הטיס של הפלמ"ח. עם הקמת 'שירות האוויר' עמדו לרשותו סך הכל 12 מטוסים, כוח אווירי לוקה בחסר לעומת זה של צבא מדינות ערב. בין המטוסים, היו גם מטוסיה של חברת "אווירון". הכוח המקצועי של 'שירות האוויר' הורכב תחילה משני טייסים בעלי רישיון טיס מסחרי אשר שימשו כמדריכי טיסה של חברת "אווירון", בנוסף, הבינו כי נדרשים גם אנשי צוות קרקע שיהיו אחראים על תחזוקת המטוסים ולתפקיד זה גויסו חמישה מהנדסי טיס. תוך זמן קצת כבר במהלך חודש נובמבר היו בשירות 35 אנשי צוות-אוויר, בשלושה תפקידים עיקריים, 28 טייסים, 6 נווטים ומטיל פצצות.<sup>13</sup>

פעילותו של 'שירות האוויר' בתחילת דרכו התבצעה בשלושה תחומים עיקריים: פעילות מבצעית, פריסה וגידול ופעילות רכש.

<sup>11</sup> מרום, עודד, "מחלקת הטיס של הפלמ"ח", עמותת חיל האוויר, 2005. ע' 117

<sup>12</sup> שם, ע' 164

<sup>13</sup> "נקודת התחלה: שרות האוויר", אתר חיל האוויר. אוחזר מ: <http://www.iaf.org.il/4401-41238-he/IAF.aspx>

## פעילות מבצעית

"שירות האוויר" סייע בעיקר בנקודות ישוב מרוחקות והעביר להם אספקה, תחמושת, שירותי דואר וצילום. פעילותו ההתקפית של השירות הייתה מוגבלת בשל טיבם של המטוסים ועקב הפיקוח הצבאי הקפדני של הבריטים על שדה התעופה בלוד שבו הוחזקו המטוסים.<sup>14</sup>

## גידול ופריסה

פעילותיו של "שירות האוויר" התרכזה בשדה התעופה לוד, שכאמור היה תחת פיקוחו של השלטון הבריטי. אך, עלה חשש כי הערבים שבשדה זה יפגעו בכוונה במטוסים. לפיכך, החליט השירות להעביר את כל הציוד העומד לרשותו אל שדה דב. העברתם של המטוסים מסמלת את תחילת פעילותו של "שירות האוויר" כשירות במסגרת עצמאית. אמנם, ריכוז המטוסים בשדה דב העניק ל"שירות האוויר" יכולת להפעלת המטוסים אך גם צמצם את האפשרות לפעילויות בנגב ובגליל מחמת המרחק. לכן, התקבלה ההחלטה לפצל את הטייסת בתל אביב לשלושה גפים ולהעביר שני מטוסים לנגב ושני מטוסים לגליל.<sup>15</sup>

## פעילות רכש

מטרתם העיקרית הייתה רכישת מטוסים והבאתם לארץ עם יציאת הבריטים. כבר בינואר 1948 רכש "שירות האוויר" 21 מטוסי עודפים מחיל האוויר הבריטי, 19 מתוכם הוכשרו לשימוש. יחד עם זאת, בפברואר 1948 יצאה משלחת ישראלית מטעם "שירות האוויר" לאירופה וארה"ב על מנת לרכוש מטוסים וציוד טכני לתחזוקתם.

לאחר פקודתו של דוד בן-גוריון ב-16 במאי 1948 יומיים לאחר הכרזת עצמאותה של המדינה פקד בן-גוריון כי יוקם חיל אוויר עצמאי במדינת ישראל החל החיל החדש להתפתח במהירות ולהגדיר עצמו מחדש. ביולי באותה השנה עמדו לרשותו של חיל האוויר, שהוקם זה עתה, 30 מטוסי קרב ותשעה מטוסים קלים.<sup>16</sup>

רוב צוות האוויר, הורכב מ-מתנדבי חוץ לארץ, מח"ל, לוחמים אשר נחלצו לעזרתו של הישוב היהודי בהקמת המדינה שבדרך, מניעי הצטרפותם ודרכי גיוסם יפורטו בפרק הבא.

---

<sup>14</sup> גת, משה, "ארגונו של חיל האוויר", מערכות, 304: 29-24, 1986 (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://maarachot.idf.il/PDF/FILES/1/109441.pdf>

<sup>15</sup> שם ע' 25

<sup>16</sup> שם, שם.

## פרק ב' - מאמץ גיוס אנשי מח"ל לחיל האוויר בראשית מלחמת העצמאות

הפרק יפתח בתיאור החלק הראשון של מלחמת העצמאות ויתמקד בהצגת האופן בו גויסו אנשי מח"ל, כיצד הגיעו אליהם ומה הייתה המוטיבציה שלהם להתגייס לטובת המאמץ המלחמתי בארץ ישראל.

למחרת החלטת הכ"ט בנובמבר 1947 פרצה מלחמת העצמאות כאשר היוזמה הייתה בידי ערביי ארץ ישראל, אשר דחו בתוקף את תכנית החלוקה. בשלב הראשון התרכזה הלחימה בערים המעורבות. הדבר בא לידי ביטוי בירי צליפות והתקפות על שכונות יהודיות, ובמאבק על הדרכים כשהערבים פעלו לנתק יישובים יהודים ולהשתלט על צירי תחבורה כגון הדרך לירושלים. על מנת להתמודד עם הקשיים ולעבור ממגננה להתקפה גובשה במטה הכללי של ההגנה תכנית ד' שעיקרה כללו גיוס וארגון מחדש של הכוחות במסגרת חטיבות, העברת היוזמה לכוח היהודי לצורך השתלטות על השטח שהוקצה למדינה היהודית על פי תכנית החלוקה וגם על גושי התיישבות שלא נכללו בהחלטה. יעד עיקרי נוסף היה פריצת המצור על ירושלים. בראשית חודש אפריל החל יישום תכנית ד'. המבצע הראשון היה מבצע נחשון במסגרתו הועברו מספר שיירות לירושלים. עד אמצע מאי, עברו לידי הכוח היהודי הערים המעורבות - חיפה, יפו, טבריה וצפת. למרות הצלחות אלו נותרה חזית ירושלים במצור וגוש עציון נפל. כמו כן, פונו מספר יישובים יהודיים מבודדים ביניהם עטרות, נווה יעקב ובית הערבה.<sup>17</sup>

מח"ל - מתנדבי חוץ לארץ, היו כ-4,400 נשים וגברים, יהודים ולא-יהודים שבאו מ-59 מדינות שונות ונחלצו לטובת מדינת ישראל הצעירה. רובם היו בעלי ניסיון צבאי רב, שאותו צברו במהלך מלחמות העולם. המתנדבים לקחו חלק בחילות רבים כמו האוויר, הים, התותחנים, השריון, חיל הרגלים, הנדסה וכן בתחום ברפואה, התקשורת והרדאר. השפעתם ניכרה במיוחד בחילות המקצועיים - חיל האוויר, חיל הים, חיל התותחנים וגייסות השריון.<sup>18</sup>

לאור מחסור בכוח צבאי לוחם לטובת הישוב היהודי בארץ, זמן קצר לאחר "החלטת החלוקה" באו"ם ב-29 בנובמבר 1947 עם פרוץ הקרבות, החלו ב"הגנה" לגייס מתנדבים מחו"ל שיהוו כוח אווירי לוחם. המתנדבים הגיעו מארבע מדינות עיקריות: קנדה, דרום אפריקה, ארצות הברית ובריטניה. בנוסף הגיעו מתנדבים גם ממדינות שונות ומגוונות כגון שוודיה, הולנד, צרפת וארצות מזרח אירופה כמו פולין, צ'כיה רומניה והונגריה. גם מהודו הגיע מתנדב אחד

<sup>17</sup> סילפין, אלון, "מלחמת העצמאות-חמשת המהלכים המרכזיים". הספרייה הווירטואלית של מט"ח. אוחר מ: <http://lib.cet.ac.il/pages/item.asp?item=10844>

[1] <sup>18</sup> שיף, זאב ו-הבר, איתן, "מתנדבי חוץ לארץ", לקסיקון לבטחון ישראל, זמורה, ביתן, מודן-הוצאה לאור, 1976, ע' 307; "מח"ל - מתנדבי חוץ לארץ במלחמת העצמאות 1947-49 תמצית", מח"ל עולמי-מתנדבים מחו"ל בצבא הגנה לישראל, (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://short.urls.co.il/rh4ql>

בשם אייבי נתן שלימים נודע כפעיל הומניטרי למען השלום.<sup>19</sup>

בתחילת שנת 1948, החלו רשמית בפעולות הגיוס. פנייה למתנדבים, מיונם, ארגונם והבאתם ארצה. פעולות אלו, נעשו בחשאיות מוחלטת על מנת לא לעורר את חשדם של השלטונות ובכך לסכן את חייהם של המתנדבים.

## קנדה

מקנדה הגיעו סך הכל 52 אנשי צוות אוויר. 19 טייסים בוגרי מלחמת העולם השנייה. בנוסף, 2 טייסים אחרים, 5 נווטים, 3 מהנדסי תעופה, 12 אלחוטאים, 7 מקלענים, 3 מטילי פצצות וצלם אוויר אחד.<sup>20</sup>

בקנדה, אחת מדרכי הגיוס הנפוצות ביותר הייתה הפצת רעיון ההתנדבות בכינוסיהם של הקהילות היהודיות, באמצעי זהירות אלמנטריים, כמו בקרת כניסה: הצגת מכתבי ההזמנה או תעודה מזהה אשר ברשותם. לאחר כינוס המוזמנים, פעילי הגיוס היו נושאים את דבריהם בלשון זהירה על הצורך של היישוב היהודי בכוח אדם וכיוצא בזה. פעילי הגיוס והמעוניינים, נפגשו לאחר מכן בפגישות פרטניות. בפגישות אלו, נמסרה מטרתו העיקרית של הביקור, ודרך התקשורת למעוניינים להתנדב. על פי דברי המקומיים, פעילות הגיוס נשארה חשאית מכיוון שהצטיירה כבדיחה.<sup>21</sup>

תפקידם של פעילי הגיוס היה חשוב. הם דאגו לעורר במתנדבים רצון לטוס והשתדלו להלהיבם בעזרת תמונות מהארץ. באותה התקופה התהלכה שמועה כי גם המצרים חיפשו טייסים שיתנדבו למענם, לכן פעילי הגיוס עוררו גם זיקה ליהדות. גיוסם של אנשי האוויר התלווה בתשלום כספי שעמד על כמה מאות דולרים, כיום כמה אלפים. המתנדבים זכו גם לביטוח חיים על סך של 10,000 דולר.<sup>22</sup>

בשונה מן המדינות האחרות החוק הקנדי לא אסר על אזרחיו להלחם למען צבא זר. פעילות הגיוס בקנדה הגיעה גם ללבם של לא-יהודים, אשר הביעו אמפתיה וחמלה כלפי היישוב היהודי בארץ.<sup>23</sup>

## דרום אפריקה

מדרום אפריקה הגיעו סך הכל 82 אנשי צוות אוויר. 26 טייסים בוגרי מלחמת העולם השנייה. בנוסף, 5 טייסים אחרים, 13 נווטים, 3 מהנדסי תעופה, 22 אלחוטאים, 9 מקלענים, 2 מטילי פצצות ו1 צלמי אוויר.<sup>24</sup>

<sup>19</sup> קפלנסקי, אדי, המעופפים הראשונים' ישראל, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 1993 ע' 18-31

<sup>20</sup> כהן, אבי, תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך ג', משרד הביטחון-ההוצאה לאור, ע' 742

<sup>21</sup> גשור, בני, "אחד הראשונים-דני וילסון ז"ל". *מרקיע שחקים*. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://short.urls.co.il/a05ch9>

<sup>22</sup> גשור, בני, "אחד הראשונים-דני וילסון ז"ל". *מרקיע שחקים*. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://short.urls.co.il/a05ch9>

<sup>23</sup> כהן, אבי, *תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א'*, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004. ע' 54

<sup>24</sup> כהן, אבי, *תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך ג'*, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, ע' 739



לעומת הגיוס בקנדה, בשל המגבלות שהטילו שלטונות המנדט, הגיוס בדרום אפריקה נעשה בקבוצות קטנות של יהודים שהחלו לעלות לארץ עוד לפני החלטת החלוקה. לאחר ההחלטה, כונסה ביוהנסבורג עצרת, בה נכחו אלפי יהודים, שם נקרא הנוער היהודי להתנדב לטובת הישוב. עם פרוץ מלחמת העצמאות שלחו נציגים דרום אפריקאים כספים רבים ואספקה הכרחית ללחימה; כובעי פלדה, ציוד רדיו, ציוד מכ"ם וכדומה. פעולות גיוס מאורגנות החלו בדרום אפריקה בינואר 1948, בעזרתו של מיכאל קומיי, אשר קישר בין הפדרציה הציונית בדרום אפריקה לסוכנות היהודית לצורכי הצגת עניינו של הישוב בקרב הקהילה ולצורך ארגון הסיוע. כבר בפברואר הגיעו שליחים מארץ ישראל לקידום העזרה מצדה של הקהילה היהודית במדינה. הם עסקו בגיוס חיילים מכל הסוגים, אך שמו דגש גם על גיוסם של טייסים ומטוסים. בסוף המאמצים הצליחו להביא להעברת טייסים ומטוסים לארץ ישראל.<sup>25</sup>

ב-10 במרץ שנת 1948, נקבע כי תופסק פעילות הגיוס של יחידים ותוקם וועדה מיוחדת של הפדרציה הציונית שהוקמה כולה לצורכי גיוס מתנדבים. הקהילה היהודית התמלאה היענות ונרתמה לעזרת הישוב היהודי בכלל ולגיוס מתנדבים בפרט. למרות בקשתם של המייסדים לגיוס קצינים ומומחים צבאיים, הביקוש היה רב והתרחב לחוגים גדולים יותר. למרות ההיענות לעזרת הישוב היהודי, כ-3,000 מבני הקהילה, החליטו בוועדה לגייס רק 1,000 אשר ישלחו למחנות אימון בדרום אפריקה, שם קיבלו הרצאות ואימוני חי"ר (חיל רגלים) לגבי אופי הלחימה בארץ. רובם לא הגיעו לבסוף למדינת ישראל עקב אי ניסיון צבאי מספק.

בדומה לקנדה, גם בדרום אפריקה ניכרה רמה גבוהה של דאגה למתנדבים לאחר הגעתם לארץ. היא באה לידי ביטוי במתן אמצעים כספיים, חבילות, שירותי דואר וטלפון ובילוים בשעות הפנאי.<sup>26</sup>

לנוכח המצב, לא יכלה הפדרציה הציונית לעסוק ישירות בגיוס. לכן, הקימה באותו החודש, ארגון בשם "הליגה הדרום אפריקנית לעזרת ההגנה". תפקידו של הארגון היה להבטיח את ביטחונם של המתנדבים העתידיים והסתרת דבר התנדבותם של היהודים ללחימה בארץ. ממשלת דרום אפריקה נקטה במדיניות של "עצימת עין קונסטרוקטיבית" בכל הנוגע לסיוע לישוב היהודי. מדיניות זו התאפשרה בזכות אישור קיום קו אווירי לישראל אופשר הגיוס במדינה. קו זה סיפק שירותי דואר במקום אלו שנתנו הבריטים לפני עזיבתם מארץ ישראל. באמצעות הקו האווירי טסו רוב המתנדבים לאירופה, עברו בדרך בכלל ברומא, ומשם המשיכו במטוסיהם או באניות לארץ ישראל.<sup>27</sup>

ביהדות דרום אפריקה, היו גם מעטים שלא הגיעו בדרך מסודרת. בתחילת מאי 1948, הגיעו

<sup>25</sup> גשור, בני, "יהודי דרום אפריקה במלחמת העצמאות" מערכות, 456: 42-45, 2014. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://maarachot.idf.il/PDF/FILES/0/113480.pdf>

<sup>26</sup> כהן, אבי, תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א', משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004. ע' 55

<sup>27</sup> שם, ע' 56

לארץ כמה טייסים על מטוסייהם, לאחר שחצו את יבשת אפריקה לאורכה. היות ודרום אפריקה הייתה חברה בחבר העמים הבריטי, למרות אהדת הרעיון הציוני בממשלת דרום אפריקה, כולל ראש הממשלה בעצמו, נעשו מאמצים לכך שהגיוס יתבצע בפרופיל נמוך על מנת לא להביך את שמה הטוב של המדינה. החוק המקומי אשר התגייסות נגד מדינות שדרום אפריקה אינה במצב מלחמה איתן. מדיניותה של בריטניה הייתה מסויגת הרבה יותר כלפי הצטרפות למאמץ המלחמתי היהודי באותה העת. תושביה הלבנים של דרום אפריקה לרוב אהדו את המפעל הציוני. הנימה בעיתונים בארצם לאחר הכרזת המדינה הייתה אוהדת לרוב ולעתים אף מעריצה. כתוצאה מכך, היו מקרים בהם הובטח למתנדבים שמקומות עבודתם ישמרו להם בעת החזרה מארץ ישראל. עם זאת, היו מקרים בהם הקשו השלטונות על המתנדבים שחזרו מארץ ישראל. הקהילה בדרום אפריקה עשתה מאמץ לתרום למאבקה של ישראל, גם בדרך לא שגרתית. באוקטובר 1948, הוקם בג'רמיסטון בית ספר לתעופה. בית הספר מומן על ידי הפדרציה והוא נועד להכשרתם של טייסים לחיל האוויר הצעיר בארץ.

ניתן לשים דגש על סיבת הגעתם של המתנדבים מדרום אפריקה. רובם ככולם הגיעו מתוך רגש ציוני. דבר זה בא לידי ביטוי בעבודתם שנעשתה מתוך התנדבות מלאה וללא קיבלת שכר לעומת המתנדבים מקנדה וארה"ב.<sup>28</sup>

## ארצות-הברית

מארצות הברית הגיעו סך הכל 192 אנשי צוות אוויר. כמחציתם טייסים בוגרי מלחמת העולם השנייה (97 במספר). בנוסף, הגיעו 12 טייסים אחרים, 19 נווטים, 51 מהנדסי תעופה, 25 אלחוטאים, 16 מקלענים, 3 מטילי פצצות ו-51 צלמי אוויר.<sup>29</sup>

לעומת קנדה, ובדומה לדרום אפריקה, מדיניותה של ארצות הברית הייתה ברורה וחד משמעית. אף על פי שטרומן, נשיאה של ארצות הברית בשנים 1945-1953, תמך בהקמת מדינה יהודית, למשרד החוץ היה יחס אמביוולנטי מאוד בנוגע להחלטת החלוקה. הם לא האמינו שניתן להקים מדינה יהודית והיו בטוחים כי היהודים יובסו על ידי הערבים. לכן, יצאה ארצות הברית בהצהרה כי כל מי שיצא לפלשתינה להילחם יאבד את אזרחותו. בנוסף, הם גם קבעו שלא יהיה יצוא של ציוד צבאי אמריקאי לפלשתינה.

הגיוס בארצות הברית התבצע באמצעות פגישות במועדון חברים של האצ"ל. שם, התבקשו בעלי ניסיון צבאי-אווירי להצטרף לפעולה אולם נתקלו המגייסים בחילוקי דעות ומתחים בין הצדדים על רקע אי רצונם של רבים להצטרפות למאמץ המלחמתי בארץ. בסופו של דבר, שכנע

<sup>28</sup> גשור, בני, "יהודי דרום אפריקה במלחמת העצמאות" מערכות, 456: 42-45, 2014. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://maarachot.idf.il/PDF/FILES/0/113480.pdf>; כהן, אבי, תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א', משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004. ע' 56

<sup>29</sup> כהן, אבי, תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך ג', משרד הביטחון-ההוצאה לאור, ע' 737

היימן שמיר רבים מהם לצאת ארצה. כל המתנדבים שהגיעו מארצות הברית הוכרחו לעבור דרך ניו יורק. שם, הם נשאלו על שירותם הצבאי, בריאותם ומצבם המשפחתי. לאחר הבהרת סיבת הגעתם, אורגנו להם בדיקות רפואיות. לאחר סדרת ראיונות הושגו דרכונים ומסמכי נסיעה לפריז, רומא, ציריך או זינבה.<sup>30</sup>

רשת הגיוס בארצות הברית התאפיינה באי-אחידות ושיטתיות. איתור אנשי המקצוע המתאימים נעשה באקראי באופן בלתי שיטתי, ולא תמיד היה תיאום בין הגורמים השונים שהיו אחראים על הגיוס. המגייסים העידו על כך שלא התאפשר להם לבצע את הגיוס בצורה מקצועית והם בחרו מתוך רשימות שמות של חיילים שנשמעו יהודים. הרולד ליווינגסטון, טייס בחיל האוויר האמריקאי, מספר כי היו מטוסים אך לא היה מי שיטיס אותם. תפקידו הראשון במאמץ המלחמתי לא היה להטיס מטוסים אלא לחפש ברשימות שנגנבו מהמשמר הלאומי האווירי של ניו יורק טייסים עם שמות יהודים. מתנדבים רבים סיפרו כי לא הסכימו לקבל כסף על עבודתם. הם היו בטוחים שההפסד במלחמה יגיע בעוד חודשיים ולאחר מכן ישבו לבתיהם.<sup>31</sup>

טייס לשעבר בצי האמריקני בשם לו (לואיס) לנרט<sup>32</sup> האזין לנאום אחד השליחים בבית כנסת מקומי והחליט להתנדב למאבק. בין היתר, לנרט נטל חלק פעיל ברכישת אחד ממטוסי הקומנדו. שניים נוספים שעסקו בפעילות רכישה והעברת המטוסים לארץ ישראל היו הרולד (הל) אורבך וסם לואיס, שניהם טייסים בצי האמריקני בעת מלחמת העולם השנייה.<sup>33</sup>

בינואר 1948 הוקם ארגון בשם "אדמה ועבודה למען ארץ ישראל" אשר קידם את נושא הגיוס בעיקר בארצות הברית. תחילה, קם הארגון כסוכנות גיוס של נשים וגברים שביקשו לעבוד בישובים חקלאיים ולאחר מכן החל הארגון לגייס מומחי חי"ר וארטילריה. מרכז פעילותו של ארגון זה היה ממוקם במלון דירות מיושן בעיר ניו-יורק.<sup>34</sup>

שליחותו של שמיר הבטיחה תיאום בין הניתן להשגה בארצות הברית לבין צרכי הממשיים של חיל האוויר בארץ אבל הקמת המנגנון לגיוס המתנדבים גזלה זמן רב. למתנדבים שהגיעו מארצות הברית הובטחו דמי מחיה וכסף למשפחות שנותרו מאחור.<sup>35</sup>

לעומת הגיוס בקנדה ובדרום אפריקה, הגיוס בארצות הברית התבצע באופן שונה. הקשר של יהודי ארצות הברית ליהדות היה שונה מן המדינות האחרות ופעמים רבות ציונותם התבטאה דווקא בתרומות כספיות ולא בנכונות לסכן את חייהם ולאבד את אזרחותם. במאי 1948 השתתפו כ-2,500 אנשים בצעדה בפארק מדיסון שבניו-יורק. מטרתה של הצעדה הייתה הכרזה על הקמת "לגיון ג'ורג' וושינגטון" אשר כל אנשיו יהיו חיילים אמריקאים

<sup>30</sup> כהן, אבי, *תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א'*, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004 ע' 62.

<sup>31</sup> Grossman, Roberta. *Above and beyond*. (DVD). United States : Playmount Productions, 2015.

<sup>32</sup> נספח מס' 1. ע' 35.

<sup>33</sup> Grossman, Roberta. *Above and beyond*. (DVD). United States : Playmount Productions, 2015.

<sup>34</sup> כהן, אבי, *תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א'*, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004 ע' 50.

<sup>35</sup> שם, ע' 50.

שיסייעו במאמץ להקמת מדינה יהודית.<sup>36</sup>

המתנדבים תרמו בתחומים שונים וכללו טייסים, נוטים, קשרים, מפעילי תותחני אוויר, צלמים אוויריים, מטילי פצצות ומהנדסי טיסה.<sup>37</sup>

מספר קשיים עמדו בפני אנשי מח"ל ולכן, רבים מהם נשאו בשמות בדויים. הקושי הראשון, היה הסתכנות בשלילת האזרחות של מדינת מוצאם. גדעון ליכטמן, מתנדב מח"ל אמריקאי, אמר: "הסתכנתי באיבוד האזרחות שלי ובמאסר, לא היה לי אכפת. רציתי לעזור ליהודים, רציתי לעזור לעם שלי." הקושי השני, היה פרידה ממשפחותיהם אשר נשארו בארץ המוצא. מתנדבים רבים העדיפו לא לספר למשפחותיהם על מטרותם האמיתית ונאלצו לשקר. "אמרתי לאמי 'אני נוסע'. היא ענתה בשום פנים ואופן לא." אמר גדעון ליכטמן. לעומתו, נזכר קולמן גולדשטיין: "אמרתי לאמי שאני הולך לעבוד בחברת תובלה אווירית, לא רציתי שתדאג לי כמו שדאגה במלחמת העולם השנייה." הקושי השלישי, היה עזיבת הלימודים האקדמאים ועבודתם הנוכחית למען מטרותם. "אבי לא הבין מדוע אני זורק את החיים שלי למען פלסטינה" סיפר ג'ורג' ליכטר.<sup>38</sup>

שני קשיים נוספים אשר עמדו בפני המתנדבים היו קשיי הסתגלות מקומית וקשיים כלכליים. על שני הקשיים האלו התגברו באמצעות המגייסים אשר אפשרו להם שמירת קשר עם המשפחות, ביטוח חיים ומשכורת צנועה בכל חודש.

אחד המקרים יוצאי הדופן, שממחיש את הסיכונים שנטלו המתנדבים על עצמם בהחלטה להצטרף למאבק היישוב, הינו סיפורו של פרדי (יעקב) איש-שלום<sup>39</sup> מכונאי מטוסים, שערך מהצבא הבריטי לטובת המאמץ המלחמתי בארץ, ונאלץ להתחבא מהשלטונות הבריטים שחיפשו אחריו בעקבות אי-חוקיות המעשה. שבתאי כ"ץ מכונאי מטוסים ישראלי וחברו של פרדי נזכר: "החבאנו אותו במוסך למעלה (שדה דב) ממש מתחת לאף של הבריטים".<sup>40</sup>

במקביל לניסיונות הגיוס בעולם, גובש "תקנון גיוס" אשר התבסס על מספר עקרונות. "ההתגייסות ל"שירות האוויר" תחשב כהתנדבות אישית של המגויס לשירות מלא במשך כל תקופת השהות בארץ, אך עם זאת יוכל המתגייס להשתחרר בכל עת שירצה. המתגייס מחויב לצאת מארצות הברית ולהגיע לארץ ישראל גם אם יעשה הדבר בדרך בלתי חוקית. את דמי הנסיעה יישא "שירות האוויר". בהתחשב במקצועו של המתגייס ובניסיונו תקבע דרגת משכורתו כאחת מחמש המקבילות בערך לדרגות ארגון ההגנה. תוספת מרבית של 30% תינתן למתגייס החייב לתמוך במשפחה. מחצית ממשכורתו או לא פחות מ-25 לירות ארץ ישראליות

<sup>36</sup> חזן, מאיר ו- כהן, אורי, *תרבות זיכרון והיסטוריה בהוקרה לאניטה שפירא-כרך א'*, 2012. ע' 204.

<sup>37</sup> קפלנסקי, אדי, *המעופפים הראשונים*, ישראל, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 1993 ע' 17.

<sup>38</sup> Grossman, Roberta. *Above and beyond*. (DVD). United States : Playmount Productions, 2015. נספח מס' 2. ע'

<sup>35</sup>

<sup>39</sup> נספח מס' 3. ע' 35.

<sup>40</sup> Grossman, Roberta. *Above and beyond*. (DVD). United States : Playmount Productions, 2015. ברקת, ליעד,

"כשבספיט היה חור", *אתר חיל האוויר*, 2011. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://short.urls.co.il/sjdm6m>

יקבל המתגייס בארץ, ואת היתרה יוכל לקבל ישירות לחשבונו בארצות-הברית.<sup>41</sup>

בעקבות כל הקשיים, נשאלת השאלה, מדוע בחרו בכל זאת להתגייס לטובת המאמץ המלחמתי בארץ ישראל? מניעיהם של המתנדבים שונים זה מזה ותלויים במדינת המוצא, בפעילי הגיוס ובאופיו של המתנדב.

המניע הראשון היה עלייה לארץ ישראל בעקבות קשר הדוק ליהדות או זיקה לארץ. המניע השני קשור באנטישמיות הרבה שנתקלו בה ברחובות הערים מהן הגיעו. המניע השלישי היה רצון הוכחה לגויים, שסירבו לעתים לגייסם למאמץ המלחמתי במלחמת העולם השנייה. למתנדבים נאמר כי הם יהודים ואינם יכולים להנהיג צבא. המניע הרביעי היה נקמת דם אחיהם היהודים אשר נרצחו בשואה בידי היטלר והנאצים. הם ראו בתרומה המלחמתית לצד הישוב היהודי, הנאבק למען הקמת מדינה משלו, פתרון אידאלי לכך. מניעים נוספים שהיו תמריץ משמעותי להגעה ארצה היו יצר ההרפתקנות, אשר הוביל את המתנדבים להרפתקה-הגעה לארץ ישראל ותרומה למאמץ המלחמתי בה. חדוות הטייס והרצון לטוס, הריגוש של פחד והנאה בו בזמן- ההגעה לארץ נתפסה כהזדמנות חד פעמית לטייסים לממש את כישוריהם בטיסה, דבר שלא התאפשר להם עד כה.<sup>42</sup>

הריכוז הגדול של מתנדבי המח"ל, ממדינות דוברות אנגלית בכוח האווירי הלוחם, גרם לכך שהשפה האנגלית הפכה להיות השפה הדומיננטית בכל ההתנהלות של החיל, כולל מול גורמים צבאיים אחרים, כפי שעולה ממחקרה של בוגר<sup>43</sup> אודות התפתחות מונחי הטיסה. בראיון שהתקיים עמה לבטאון חיל האוויר סיפרה: "בראיונות שערכתי עם אנשי צוות-אוויר ותיקים לצורך המחקר, נודע לי שאנשי המטה דיברו בזמן המלחמה רק באנגלית ואפילו הקשר עם המטכ"ל נעשה בשפה זו".<sup>44</sup>

גורדון לויט שהיה מתנדב מח"ל יוצא חיל האוויר הבריטי (RAF) ופיקד על טייסת התובלה 106 במלחמת העצמאות, העיד לגבי הקושי ברכישת השפה העברית: "אחרי כמה שיעורים בעברית, הרמתי ידיים. מבחינתי זו שפה בלתי אפשרית... הסתפקתי במספר מילים וביטויים בסיסיים: 'תודה רבה', 'עם חלבי' (בשביל התה) 'שתוק ושבי' שהוא משפט חשוב, כאשר אתה מטיס חיילים ישראלים מנקודה א' לנקודה ב'".<sup>45</sup>

מקרה נוסף שממחיש את המצבים הבלתי אפשריים שקרו בגלל העובדה שהמתנדבים דיברו אנגלית ובקושי ידעו עברית, ניתן למצוא בסיפורו של טייס הקרב, מתנדב מח"ל האמריקאי, מילטון רובנפלד, מטייסת הקרב הראשונה. במהלך הלחימה נאלץ לנחות נחיתת אונס עם

<sup>41</sup> כהן, אבי, תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004 ע' 51-52

<sup>42</sup>Grossman. Roberta. *Above and beyond*. (DVD). United States : Playmount Productions, 2015.

<sup>43</sup> בוגר, עורית, לטוס עברית- התפתחות מונחי הטיסה בעברית במחצית הראשונה של המאה העשרים, עבודת גמר לתואר מוסמך באוניברסיטת תל-אביב, 2012.

<sup>44</sup> גרינוולד, דוד, "מילה של טייס", בטאון חיל האוויר, 219, נובמבר 2014. (מאמר מקוון) או חזר מ:

<http://www.iaf.org.il/7227-43439-he/IAF.aspx>

<sup>45</sup> שם.

מטוסו ליד כפר ויתקין. למרות שיצא בשלום מהאירוע הבחין לפתע בקבוצת 'מושבניקים' חמושה מתקדמת לעברו כי חשדו ושהוא טייס אויב. על מנת שלא יפגעו בו נאלץ לגייס את כל אוצר המילים הדל שהיה לו בידיש וצעק "שאבעס, געפילטע־פיש, שאבעס, געפילטע־פיש". כך הצליח רובנפלד לשכנע אותם שהוא מכוחות הישוב היהודי.<sup>46</sup>

## פרק ג' - השתתפותם של אנשי מח"ל במבצעי הטסה, רכש ותחזוקה

הפרק יתמקד במבצעי ההטסה בהם השתתפו אנשי מח"ל תוך הקמת תשתיות להקמה וביסוסה של המדינה.

כאשר החלו ההכנות להקמת כוח אווירי בארץ, באוקטובר 1947, ריכזו אהרן רמז והיימן שמיר את מלוא מאמציהם לטובת רכש מטוסים בשטחי ארצות הברית. אך, המדיניות האמריקאית כלפי המזרח התיכון בכלל ו"שאלת פלסטיין" בפרט, לא עלתה בקנה אחד עם הנחתם של רמז ושמיר. האמריקאים ראו במזרח התיכון זירה חשובה במאבק הגלובלי. מלבד אינטרס לבנות בסיס אמריקאי באזור לצורך קיצור קווי אספקה ותקשורת, לארצות-הברית היה גם אינטרס כלכלי; המזרח התיכון מהווה מקור חשוב לנפט. מקור זה יכול להבטיח לכלכלה האמריקאית, המתאוששת ממלחמת העולם השנייה, זרימה חופשית ובטוחה של נפט.

ב-14 בנובמבר 1947 התקבלה החלטה על איסור מכירת נשק לצד היהודי במאבק על ארץ ישראל. החלטה זו, נבעה מתפיסתם של גורמים בממשל האמריקני שאיזון ביחסה של ארצות הברית ליישוב היהודי ולמדינות ערב הוא תנאי לשמירה על שלום ויציבות כלכלית, פוליטית וביטחונית באזור, קידום היוקרה האמריקנית והבטחת האוריינטציה של האזור כלפי המערב. בעקבות החלטת חלוקת ארץ ישראל שהתקיימה בימים ההם, העריכו האמריקנים שאמברגו נשק, שיישמר אפקטיבית על ידי האומות המאוחדות, ימנע נשק משני הצדדים וימנע את הפיכתו של הסכסוך ממקומי לגלובלי. האמריקנים סברו כי אמברגו זה יקשה על שני הצדדים לקנות נשק בשוק השחור ויצור קיפאון צבאי שיוביל בסוף את שני הצדדים לפשרה פוליטית.

47

שלטונות ארצות הברית שיערו כי גם כלי הטייס האזרחיים מהווים פירצה באמברגו מפני שמטוסי תובלה שימשו להובלת נשק בכיסוי חברות קש שונות. בנוסף, הבינו האמריקנים שישנה חשיבות רבה למטוסים קלים בעקבות המצב ששרר במזרח התיכון. האמריקאים היו מודעים לכך כי מבלי סיוע חיצוני ניכר, הקמתה וקיומה של המדינה היהודית מוטלים בספק. עם זאת, הצליחה ישראל בסיוע ארגונים ציוניים וגורמים אוהדים-לא ממשלתיים לפרוץ את חומת האמברגו האמריקני והבין לאומי. האמריקאים מצדם, היו מודעים לניסיונות אלה, אך לא הצליחו למנוע אותם לחלוטין.<sup>48</sup>

יהודה ארזי, נשלח על ידי ארגון "ההגנה" בהוראתו של דוד בן-גוריון לארצות הברית, שם נפגש לראשונה עם אל (אדולף) שוימר. מהנדס טיסה וטייס יהודי אמריקני, שייסד לימים את התעשייה האווירית לישראל היה וחתן פרס ישראל למפעל חיים כאות הוקרה מיוחד על פועלו למען בטחון ישראל. שוימר היה דמות מרכזית בקרב אנשי המח"ל בכל הקשור לגיוס ולרכש

<sup>47</sup> כהן, אבי, *תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א'*, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004 ע' 47

<sup>48</sup> שם, ע' 48

שווימר, העלה בפני ארזי מספר רעיונות להפעלתם של מטוסי תובלה אשר ירכשו בארצות הברית לשם הפעלה אווירית מאירופה לארץ ישראל. ארזי, שראה את הפוטנציאל בתכניתו של שווימר, אישר לו להתחיל בביצועה של תכנית הפעולה. שווימר, היה האדם המתאים לפעולות אלו מכיוון שהכיר את המציאות בארצות-הברית ואת הנחוצות והרצוי ל"שירות האוויר".

תוך זמן קצר רכש שווימר עשרה מטוסי קומנדו ושלושה מטוסי תובלה והחל בגיוס הצוותים להשגשת המטוסים ולהטסתם. תחילה, עבד שווימר עם שלושה טייסים ושני מכונאים בלבד. למרות הישגיו, עדיין נתקל בקשיים רבים ברכש מטוסי קרב והפצצה שהוזכרו בתכנית.

במקביל, נעשו מאמצים להשגתה של נושאת מטוסים, שעל פי תכניתם של רמז ושמיר הייתה אמורה להעביר את המטוסים אשר עתידים להירכש. כעבור זמן קצר, אכן נרכשה נושאת המטוסים, אך בעקבות גילוי מטען שיועד למשלוח לארץ, גילתה סוכנות הביון האמריקנית את פעילויותיהם והתכנית הופסקה.<sup>50</sup>

בעקבות כישלון התכנית, נקלע ארזי לקשיים כלכליים ואלו הקשו על המשך פעילותו הסדירה של שווימר למימוש תכניתו.

אחד מן הפתרונות אשר הציע שווימר היה העברת הבעלות על כל המטוסים תחת שמה של חברת התעופה לפס"א (L.A.P.S.A.) אשר פעלה משדה התעופה בטוקומן לכל רחבי ארצות הברית ואירופה. חברה נוספת בשם Service Airways, שהוקמה קודם לכן שימשה לקבלתם, רישומם וביטחונם של המתנדבים בצוותי האוויר ובצוותי הקרקע. החברה שהייתה על סף פשיטת רגל, התקדמה בזכות העסקים החדשים וזכתה להתאוששות מופלאה.<sup>51</sup>

עקב דיווחיו של ארזי על דבר רכישת מטוסי תובלה התגבשה במטה "שירות האוויר" תכנית "יקום פורקן" להפעלתם ולקבלתם של המטוסים בארץ. בתכנית זו נקבעו הקודים להתקשרות עם המטוסים במהלך טיסתם ושיטת הזדהותם בעודם נוחתים בארץ. בנוסף, החלה הכשרה של מטוסי חירום לאורך חופי הארץ אשר חיכו להגעתם של המטוסים החדשים, פריקת ציוד הלחימה ולהמראתם בחזרה. בתכנית זו, פירטו במטה "שירות האוויר" את תמונת המצב של מסלולי הטיסה ושדות התעופה הניתנים לשימושם בארץ.

בין היתר, נעשה מאמץ במטה "שירות האוויר" לקבלת אישורים לנחיתת המטוסים באחת ממדינות אירופה בדרך מארצות-הברית לישראל.<sup>52</sup>

באותה העת, הלכה והתגברה פעילות רכש המטוסים. מטוס הקומנדו הראשון, נשלח מארצות-

<sup>49</sup> נספח מס' 4. ע' 36.

<sup>50</sup> כהן, אבי, תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א', משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004 ע' 51-52.

<sup>51</sup> שם, ע' 50.

<sup>52</sup> שם, ע' 60.



הברית לאירופה במרץ 1948. את המטוס הטיס סם פומרנץ<sup>53</sup>, טייס קרב אמריקני ואתו הנווט סטיב שוורץ. את המטוס, הנחיתו השניים באיטליה, שם שימש לאימונים של הצוותים.

במרץ 1948 פורסמה הודעה, ועל-פיה נחשבים כל סוגי המטוסים לאמצעי לחימה ויצואם מצריך רישיון של משרד החוץ. שווימר ושאר פעילי הרכש, נאלצו להגביר את הפעולות להוצאת המטוסים שנרכשו מארצות-הברית לפנמה. אחד ממטוסי הקומנדו שהוטס בידי ויליאם גרזון, טייס תובלה בחיל האוויר האמריקני, וגלן קינג, מכונאי מטוסים בחיל האוויר האמריקני, התרסק לאחר ההמראה והצוות נהרג. תאונה זו, היוותה עדות משמעותית לחוסר-הארגון שאפיין את הפעולה. בעקבות התאונה, אחדים מן המתנדבים סירבו להמשיך בפעולותיהם.

הרוולד אורבך, מונה לאחראי על העברתם של המטוסים לפנמה. בהגיעם של הצוותים לפנמה, החלו להתאמן על פי תכניות שהוכנו מראש על מנת לעבור את הדרך הארוכה שנותרה להם עד אירופה בבטחה. בישיבה שהתכנסה במטה "שירות האוויר" בארץ, בה נכח גם דוד בן-גוריון הוחלט על דחיפותם של קבלת המטוסים. לכן, ב-18 באפריל 1948 נקלטו כל מטוסי התובלה בבסיס עקרון (לימים תל-נוף).<sup>54</sup>

ב-21 באפריל 1948 בעת ניסיון המראת מטוס קומנדו ממכסיקו סיטי לישראל, נהרגו שני הטייסים האמריקאים גרזון ויליאם וקינג אדוארד גלן בהתרסקות המטוס בקצה מסלול התעופה.<sup>55</sup>

במקביל לפעולות רכש המטוסים התרחשו בעיקר בארצות-הברית גם פעולות רכש של אמצעי לחימה בצ'כוסלובקיה. תקוותם של פעילי הרכש הייתה הטסת אמצעי הלחימה לארץ תוך שימוש ברכש המטוסים החדש. אך, המצב הביטחוני בארץ הלך והחמיר; הלחימה בדרכים החריפה והקשר עם ירושלים נותק.<sup>56</sup>

### **מבצע "חסידה" 31.3.1948**

הצורך בפעולה מיידית להבאת אמצעי הלחימה מאירופה לארץ היה גורם עיקרי ללחצו של דוד בן-גוריון על פעילי הרכש באירופה. בעקבות זאת, הגביר הרי (פרדי) פרדקינס את מאמציו למציאת חברת תעופה שתסכים להעביר את אמצעי הלחימה שנרכשו מצ'כוסלובקיה לארץ. בדרך זו, יצא לדרך מבצע "חסידה", המוכר גם כמבצע 'בלק-1'. מארגני המבצע היו פרדקינס באירופה ויחד איתו אהרן רמז בארץ.

<sup>53</sup> נספח מס' 5. ע' 36.

<sup>54</sup> כהן, אבי, *תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א'*, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004 ע' 60

<sup>55</sup> שגב, אמיר, "טבלת נספים חיל האוויר" *מרקיע שחקים*. אוחזר מ: <http://short.urls.co.il/k2ffhb>

<sup>56</sup> כהן, אבי, *תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א'*, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004 ע' 61.

החברה האמריקנית Ocean Trade Airways הסכימה להטיס את המטען במטוס נוסעים כשהיו בו 200 רובים, מקלעים ותחמושת רבה מצ'כוסלובקיה לארץ. ציוד זה, הובא לידי שימוש עוד באותו הלילה, בין הארבעה חמישה באפריל "במבצע "נחשון" בו נפרצה הדרך לירושלים.

מידע על הטיסה, נמסר לשגרירות ארה"ב בצ'כיה אשר לדבריה כל טיסה נוספת שתצא לארץ ישראל תגרור אחריה סנקציות חריפות כלפי החברה והצוות שלה. לאחר מקרה זה, פרדקינס הפסיק לטפל בתובלה האווירית וריכז את מאמציו להמשך גיוס צוותי אוויר ובנוסף, רכש מטוסים והעברתם לארץ.<sup>57</sup>

ב-31 במרץ 1948, ביום שבו הגיע מטוס ה"בלק-1" לארץ, חתם פרדקינס על עסקה עם חברת תעופה בלגית לרכישת 20 מטוסי תובלה קלים. מטוסים אלו שירתו בעבר בחיל-האוויר האמריקני ונרכשו ממתווך אמריקני בשם דוד מילר במחיר של 12,500 דולר למטוס. בנוסף, רכש מילר על שם חברו 50 מטוסי תובלה קלים. המטוסים, נשמרו בבסיס אמריקני שמוקם ליד מינכן. לאחר הרכישה, הם הוטסו לשדה תעופה ליד פריז ששימש להם כבסיס תחזוקה והדרכת טייסים. לאחר מכן הועברו המטוסים לאמסטרדם שם הותקנו בהם מכלי דלק לטווח ארוך והוכנו לטיסה ארצה. בסוף אפריל היו חמישה מטוסים מוכנים למסירה. הם הוטסו לרומא על ידי טייסים מחיל האוויר הבריטי, הדרום אפריקני והאמריקני. באותה עת, נרכשו עוד חמישה מטוסי ריסוס והועברו גם הם לרומא, אך אחד הטייסים נאלץ להנחית את המטוס בנחיתה אונס -דבר שהובא לבסוף לידיעת המודיעין הבריטי. בעצירתם של ארבעת המטוסים לתדלק בשטחי יוון, נתפסו הצוותים ונשלחו למאסר. ידיעה חדשותית זו התפרסמה במהרה, דבר שהשפיע על הפחתת התערבותם של פעילי הגיוס והרכש במתרחש באירופה. בטווח המידי לא השפיע המעצר על הגעת שאר המטוסים לארץ, שהגיעו לאחר טיסה ארוכה שנמשכה 11 שעות וחצי ללא הפסקה. בדרך זו, נוספו לכוחו של "שירות האוויר" שני מטוסי תובלה וקישור וטייסייהם.<sup>58</sup>

מטוס הקומנדו הראשון, הגיע לארץ ב-4 במאי 1948 כשהוא מצויד ב"הסכם יקום פורקן" לשם זיהוי והתקשרות עם הארץ. למרות זאת, עקב קשיים טכניים רבים אבד הקשר עם הארץ, ובהגיעו לעקרון לא היה בטוח כלל אם אכן יוכל לנחות שם. בגיחה זו, נפגעו כמה מאנשי הצוות מיירי מהקרקע, וגם למטוס נגרם נזק. לא ניתן היה לטוס בו עוד, והיה צורך להכשירו לטיסה חזרה לאירופה בכדי לאפשר להשמישו כראוי.<sup>59</sup>

באותה עת, שהה באפריקה בוריס סניור<sup>60</sup>, טייס יהודי דרום-אפריקני שהתמקד ברכש המטוסים בערוץ הדרום אפריקני. הוא הצליח לרכוש שני מטוסי רפיד, מטוס אנסון אחד,

<sup>57</sup> שם, ע' 66.

<sup>58</sup> שם, ע' 66.

<sup>59</sup> שם, ע' 67.

<sup>60</sup> נספח מס' 6. ע' 36.

שלושה מטוסי פירצ'יילד, שני מטוסי בוננזה וחמישה מטוסי דקוטה. כל המטוסים נרשמו על שמן של חברות תעופה אפריקאיות אשר הפעילו טיסות שכר לאירופה והוקמו על ידי יהודים דרום-אפריקאים. מלבד שני מטוסי נוסעים שנתפסו והוחרמו בלונדון, כל המטוסים שנרכשו בדרום אפריקה שימשו את הכוח היהודי הלוחם בארץ במבצעי ההטסה במלחמת העצמאות.<sup>61</sup>

בין מאי לאוגוסט 1948, נמשכה רכבת אווירית<sup>62</sup> של רכש מטוסים ונשק מצ'כוסלובקיה לארץ משדה התעופה בעיר ז'אטץ שהפך בתקופה זו למושבה ישראלית שבה הוכשרו טייסים ומטוסים לקראת הטסתם ארצה.<sup>63</sup>

### מבצע "ולוטה" 30.9.1948

מבצע "ולוטה" היה מבצע הטסת מטוסי קרב שנרכשו בצ'כוסלובקיה לארץ ישראל. שמו של המבצע ניתן לו על שם הקרם נגד כוויית מהשמש שחולק לטייסים המשתתפים במבצע.

המטוסים הוטסו מצ'כוסלובקיה לשדה תעופה ביוגוסלביה ומשם לארץ. בכל טיסה השתתפו מטוס תובלה, שני מטוסי קומנדו שצוידו בסירות הצלה וצוידו מילוט למקרה בו הטייס יאלץ לנטוש את המטוס מעל הים וספינת חיל הים ששטה באיזור. במבצע זה הגיעו לארץ ישראל 61 מטוסי קרב.<sup>64</sup>

לסיכום הפרק, מובא ציטוט מדבריו של אדולף (אל) שווימר, הממחישים את חשיבותם של מטוסי הרכש אשר גויסו על ידי מתנדבי מח"ל: "ספק רב אם מדינת ישראל הייתה שורדת ללא תרומתם האדירה של כל אותם הצוותים שהפעילו את אותן רכבות אוויריות".<sup>65</sup>

אנשי מח"ל הקריבו רבות וסיכנו את חייהם לטובת המאמץ המלחמתי בארץ ועשו זאת על אף הקשיים שתוארו לעיל. המחסור בכסף ובכוח אדם הקשה על רכישתם של המטוסים והתחזוקה שלהם. הטסתם של המטוסים לארץ הייתה מסוכנת ביותר. מלבד הטיסה מעל מדינות עוינות ומעל הים, והעצירות הלא בטוחות במדינות כמו איטליה וצ'כוסלובקיה, המטוסים לא תמיד היו מוכנים לטיסות ארוכות ותקלה הייתה יכולה לקרות בכל שלב בטיסה.

<sup>61</sup> כהן, אבי, *תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך א'*, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004 ע' 69.  
<sup>62</sup> מפת נתיב הרכבת האווירית, נספח מס' 7 ע' 37.

<sup>63</sup> "The Czech Connection", *Aliyah Bet & Machal Virtual Museum*, Retrieved from:  
[http://www.israelvets.com/pictorialhist\\_air\\_force.html](http://www.israelvets.com/pictorialhist_air_force.html)

<sup>64</sup> מסינקוב, אבינעם, "הקומנדו", *מרקיע שחקים*, מאמר מקוון, אוחרז מ: <http://short.urls.co.il/b1jzeo>  
<sup>65</sup> אבי, כהן, *תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך ג'*, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004. ע' 3

אנשי מח"ל היו נתונים לסכנה ממשית לחייהם כמעט בכל שלבי הבאת המטוסים לארץ, מפעולת הרכש במדינות שבהם היה הדבר לא חוקי ועד רגעי הנחיתה עצמם בארץ. במהלך מבצעי ההטסה, נתפסו אנשי צוות האוויר, הוחרמו מטוסים, התקלקלו מטוסים ואף נהרגו שני טייסים.

## פרק ד' - מעורבותם של אנשי מח"ל במאמץ המלחמתי

### האווירי במלחמת העצמאות

הפרק יעסוק בהצגת מעורבותם של אנשי מח"ל בעיקר בחלק השני של מלחמת העצמאות, שהחל למחרת הכרזת המדינה בפלישת צבאות ערב. חלק זה של המלחמה התאפיין בתקיפת חמשת צבאות ערב הסדירים; מצרים, ירדן, סוריה, לבנון ועיראק שפלשו ארצה בו זמנית. המצרים התקדמו לאורך כביש החוף לכיוון תל אביב בשני מסלולים האחד לאורך החוף לכיוון תל אביב והשני מניצנה לכיוון באר שבע. הלגיון הערבי פלש ממזרח וכיתר את ירושלים. הצבא העיראקי פלש לאזור השומרון והתבסס באזור ואדי ערה. הצבא הסורי התקדם לכיוון דגניה שם נהדף, אך הצליח לכבוש את משמר הירדן. הצבא הלבנוני השתלט בצפון על אזור מלכיה יחד עם צבא ההצלה<sup>66</sup> של קאוקגיי שהגיע עד נצרת.<sup>67</sup>

במשך ארבעה שבועות עד להפוגה הראשונה ב-10 ביוני 1948 היה איום וחשש כבד לקיומם של יישובי ספר עבריים שנמצאו על צירי הפלישה. הנגב נותק מיתר חלקי הארץ ומצפון נותקו כפר סאלד ומנרה. במזרח נותקו יישובי גוש עציון עד גזר במערב ובירושלים הרובע היהודי נכבש על ידי הלגיון הערבי והר הצופים נותק מירושלים המערבית.<sup>68</sup>

תקופת ההפוגה שנמשכה כארבעה שבועות נוצלה להתארגנות וגיוס נרחב של לוחמים כולל מתנדבי מח"ל. בסיום ההפוגה הראשונה החלו קרבות עשרת הימים שנמשכו עד ה-18 ביולי 1948. לאחר מכן החלה ההפוגה השנייה שנכפתה על הצדדים על ידי מועצת הביטחון של האומות המאוחדות. מדינות ערב לא נענו לקריאה זו. בתקופה זו נערכו מספר מבצעים יזומים על ידי צה"ל שהגדולים והמרכזיים שבהם היו מבצע יואב, חירם, חורב ובסיום מבצע עובדה.<sup>69</sup> במבצעים אלו לקחו חלק אנשי המח"ל במסגרת חיל האוויר כפי שיפורט בהמשך הפרק.

באפריל 1948, נמצאו ברשותו של חיל האוויר 29 מטוסים קלים, שני מטוסי תובלה קלים ומספר בודד של מטוסים שעסקו בהובלה מחוץ לארץ ובסך הכל 673 אנשים, מתוכם 606, כ-90% מתנדבי מח"ל.<sup>70</sup>

<sup>66</sup> צבא ההצלה- היו בו כ-5000 לוחמים מתנדבים מעירק סוריה לבנון מצרים וארץ ישראל בפיקודו של פאוזי אל קאוקג'י ואדיב שישקלי. ליפשיץ משה, *הסכסוך הערבי-ישראלי*, אור עם, 1989, ע' 119.

<sup>67</sup> פעיל, מאיר, עצמאות תש"ח-תש"ט. תל אביב: משרד הביטחון 1990 ע' 21

<sup>68</sup> <http://moreshet-map.org.il/step-3/>

<sup>69</sup> סילפין, אלון, מלחמת העצמאות-חמשת המהלכים המרכזיים. *הספרייה הווירטואלית של מט"ח*. אוחרז מ: 10844=<http://lib.cet.ac.il/pages/item.asp?item>

<sup>70</sup> לפיד, אפרים, "המתנדבים מחו"ל שתרמו להקמת חיל האוויר", *Israel Defense*, (מאמר מקוון) אוחרז מ: <http://short.urls.co.il/a773p7>

## טייסות התובלה הראשונות

**טייסת 100**, הייתה טייסת התובלה הראשונה שהוקמה ב-10 בנובמבר 1947, בבסיס שדה דב על ידי חברי "שירות האוויר" ובפיקודו של טייס המח"ל האמריקאי הרולד קפלן.<sup>71</sup> טייסת זו הייתה אחראית על כל מבצעי התובלה במלחמת העצמאות, בעיקר במבצע "אבק".<sup>72</sup> בטייסת זו, לקחו חלק 74 אנשי צוות אוויר וקרקע, מתוכם 71 מתנדבי מח"ל מתשע מדינות שונות.<sup>73</sup>

בהמשך המלחמה הוקמו טייסות תובלה נוספות שבהן לקחו חלק מרכזי אנשי מח"ל בתפקידי פיקוד וטיסה. **טייסת 103** שהוקמה ב-2 ביולי 1948 בבסיס רמת דוד בפיקודו של קלוד דיובאל מתנדב מח"ל דרום אפריקני, הייתה בעלת רוב מוחלט של מתנדבי מח"ל.<sup>74</sup> גם מפקדה הראשון של **טייסת 106** שהוקמה בדצמבר 1948 בבסיס עקרון, היה מתנדב מח"ל בריטי בשם גורדון לוויט. לימים אוחדה טייסת 106 עם טייסת 103.<sup>75</sup>

## טייסת 101-טייסת הקרב הראשונה

הטייסת הוקמה ב-29 במאי 1948, בבסיס עקרון על ידי שני מתנדבי מח"ל לו לנרט ומודי (מרדכי) אלון ששימש כמפקדה הראשון.<sup>76</sup> מפקדה השני היה גם הוא איש מח"ל דרום אפריקאי בשם ד"ר סיד כהן.<sup>77</sup> נכון ל-29 באוקטובר 1948 טייסת הקרב הראשונה הייתה מורכבת מ-9 יוצאי ארצות-הברית, 4 יוצאי דרום-אפריקה, שני ישראלים, יוצא בריטניה אחד ויוצא קנדה אחד.<sup>78</sup>

הפעולה האווירית-מבצעית הראשונה של חיל האוויר בכלל ושל טייסת 101 בפרט-הייתה ב-29 למאי 1948, אז תקפה את הטור המשוריין המצרי שנע מסיני צפונה לאורך ציר החוף ונעצר למנוחה ליד גשר עד הלום. זו הייתה נקודת המפנה הקריטית ביותר בכל המלחמה. לתקיפה זו כפי הנראה היתה השפעה פסיכולוגית מרשימה מאחר והטור המצרי נעצר וההתקדמות לכיוון תל אביב נבלמה.<sup>79</sup>

יום למחרת הקמתה הפציצה את הטור העיראקי, שהתקדם לכיוון מערב טול-כרם. שתי

<sup>71</sup> קפלנסקי, אדי, *המעופפים הראשונים*, אנשי צוות אוויר במלחמת העצמאות, מפקדת חיל-האוויר, ענף תולדות חיל-האוויר, משרד הביטחון, 1993 ע' 49.

<sup>72</sup> "הטייסת הראשונה", *אתר חיל האוויר*. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://www.iaf.org.il/4968-33511-he/IAF.aspx>; אודות מבצע "אבק" ראה ע' 24.

<sup>73</sup> אדי קפלנסקי, *המעופפים הראשונים*, אנשי צוות אוויר במלחמת העצמאות, מפקדת חיל-האוויר, ענף תולדות חיל-האוויר, משרד הביטחון, 1993 ע' 52-53.

<sup>74</sup> מורשת טייסת הפילים-עשור ראשון 1948-1958, *מרקיע שחקים*. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://katzr.net/5f367b>

<sup>75</sup> כהן, אבי, גשר אוויר לעצמאות, *מערכות*, תל-אביב, 1997. ע' 480-483

<sup>76</sup> נספח מס' 8. ע' 37.

<sup>77</sup> "זן נכחד", *בטאון חיל האוויר*, 119, פברואר 1998. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://www.iaf.org.il/971-16611-he/IAF.aspx>

<sup>78</sup> אדי קפלנסקי, *המעופפים הראשונים*, אנשי צוות אוויר במלחמת העצמאות, מפקדת חיל-האוויר, ענף תולדות חיל-האוויר, משרד הביטחון, 1993 ע' 52-53.

<sup>79</sup> "אבידות בשמיים" *אתר חיל האוויר* (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://www.iaf.org.il/3199-7560-he/IAF.aspx>

ההפצצות בעלות חשיבות רבה בעצירת הצבאות הערביים מהתקדמות למרכז הארץ או ביקוע הארץ לשניים. "ההפצצות שברו את רוח הקרב של המדינות והשפיעו בצורה מכרעת על תוצאותיה של המלחמה כולה." לדברי עזר וייצמן, מפקד הטייסת ולימים נשיא המדינה.<sup>80</sup>

### קרבות עשרת הימים 1948.7.18-8.7

במהלך קרבות עשרת הימים השתתפו אנשי צוות אוויר ממתנדבי מח"ל בפעילות אווירית בגזרות השונות. ב-8 ביולי הפציצו מטוסי חיל האוויר מספר יעדים: בית גוברין, פלוגיה, ועיראק אלמנשיה. טיסות אלו לא הובילו לתוצאה משמעותית ואף סיכנו את חיי תושבים יהודים. ב-9 ביולי יצאו לגיחה אווירית ארבעה מטוסי קרב מטיסת 101 שיועדו לתקוף את הטור המצרי באל-עריש. מטוס אחד התרסק בעת ההמראה ושלושת המטוסים האחרים המשיכו בדרכם אל היעד אך לא הצליחו לזהותו. בדרכם חזרה נפגע מטוסו של רוברט ויקמן. ויקמן, שזכה במדליית תעופה על לחימתו במלחמת העולם השנייה בחיל האוויר האמריקאי, מצא את מותו בפעולה זו.<sup>81</sup>

ב-10 ביולי נערכה פעולה אווירית להפצצת הצבא הסורי באזור קוניטרה. באותו היום נערך קרב אווירי בין שני מטוסים ישראל ושני מטוסים סורים. במהלך הקרב הצליח מוריס מאן, טייס יוצא חיל האוויר המלכותי הבריטי, להפיל מטוס סורי אחד ואילו ליונל בלוך, רדף אחר המטוס הסורי השני לכיוון סוריה. בלוך חצה את הגבול ועקבותיו נעלמו. בלוך יליד דרום אפריקה סיים את לימודיו כמהנדס כימיה, לחם בחזית דרום אפריקה באיטליה במסגרת חיל האוויר הדרום אפריקני. התגייס למח"ל כטייס בטייסת 101. בדיעבד, נתגלה שנחת נחיתת אונס במהלכה נפצע, נלקח בשבי ונפטר בבית חולים סורי. כשהוחזר גופתו נחשב לאלמוני ורק ב-1994 נחשפה הטעות ובלוך זכה לטקס צבאי בהשתתפות המשפחה השכולה.<sup>82</sup>

ב-18 ביולי השתתפה טייסת הקרב הראשונה בתקיפת טור שריון מצרי בנגב באזור קיבוץ רביבים. טייסי שלושת המטוסים היו אנשי מח"ל שבדרכם חזרה נתקלו במטוסים מצריים. בקרב האוויר הצליח הטייס מודי אלון להפיל את אחד המטוסים המצריים. שני הטייסים האחרים דיווחו אף הם על פגיעות. בשוכם מהפעולה כאשר נחתו בשדה הרצליה נפגע אחד המטוסים אך הטייס נחלץ בשלום.<sup>83</sup>

### מבצע "אבק" 1948.10.9-27.7

בעת הכרזת הפסקת אש ותחילת ההפוגה השנייה של מלחמת העצמאות, ממשלת ישראל שאפה לחבר את הנגב הנצור למרכז המדינה. צה"ל החל לתקוף ולאחר מכן ניסה לשלוח שיירות

<sup>80</sup> הרבי המעופף", מפקד טייסת הקרב הראשונה של חיל האוויר הישראלי במלחמת העצמאות, רגעים היסטוריים 2016 (מאמר מקוון) אוחדר מ: <http://short.urls.co.il/pky4xf>; "טיסת הקרב הראשונה", אתר חיל-האוויר-טייסות החיל. (מאמר מקוון) אוחדר מ: <http://iaf.org.il/4968-33529-HE/IAF.aspx>; נספח מס' 9. ע' 38.

<sup>81</sup> "קרבות עשרת הימים" אתר חיל האוויר. (מאמר מקוון) אוחדר מ: <http://www.iaf.org.il/3201-7588-he/IAF.aspx>; כהן, אבי, תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך ג, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004 ע' 724.

<sup>82</sup> שם, שם.

<sup>83</sup> קרבות "עשרת הימים" אתר חיל האוויר. (מאמר מקוון) אוחדר מ: <http://www.iaf.org.il/3201-7588-he/IAF.aspx>

להעברת אספקה, אך המצרים בלמו את התקפותיו והנגב נותר נצור. כדרך חלופית לאספקה היבשתית נתקבלה החלטה ב-18 באוגוסט להכשרת שדה נחיתה למטוסי תובלה באזור קיבוץ רוחמה, ומיד החלו מטוסים להעביר אספקה לנגב. מבצע זה, התנהל במשך כחודשיים מידי לילה, ובו הועברו לנגב עשרות טונות של ציוד אספקה בדרך האוויר.

שמו של המבצע ניתן לו בעקבות האבק הרב אשר ליווה את המטוסים בעת המראתם ונחיתתם על המסלול באזור קיבוץ רוחמה.<sup>84</sup>

### **מבצע "יואב" 12-22.10.1948**

מבצע יואב היה המשכו של מבצע "אבק" ומגמתו הייתה השמדת הכוחות המצרים המצויים בנגב תוך הבטחת הישארותו של הנגב בשטח מדינת ישראל.<sup>85</sup>

במהלך מבצע זה סייעה טייסת הקרב הראשונה בסיורים אוויריים ושמירה על כוחות הקרקע, ובהפצצת שדה התעופה באל עריש, פעולה אשר שימשה כאות הפתיחה של המבצע כולו. בתום מבצע יואב, הדרך לנגב נפרצה ובאר שבע עברה לידיים ישראליות. המצרים הנצורים היו חיילי החטיבה המצרית בשכונת "כיס פלוגיה", אזור קרית גת של ימינו. בסיומו של המבצע, התעשרה טייסת הקרב הראשונה בעוד שני מטוסי קרב דבר משמעותי עבור הכוח האווירי הלוחם. גם בתום המבצע, בעת המשך הקרבות בחלק מהגזרות, המשיכו אנשי טייסת האחת בשגרה של סיורים, פטרולים וליווי סיורים.<sup>86</sup>

### **מבצע "חירם" 29-31.10.1948**

מטרתו הייתה הדיפת כוחות 'צבא ההצלה' בגליל המרכזי והצבת קו הגנה על הגבול הצפוני של הארץ. בתחילת מבצע חירם המריאו מספר מטוסי חיל האוויר במטרה להפציץ ישובים ערביים ששימשו כבסיסי הפעולה של צבא ההצלה, או ישובים בעלי ערך טקטי בצירי כוחות צה"ל. בעת ההפצצות של חיל האוויר נפגעו ריכוזי חי"ר, נהרסו כעשרה בתים ותחנת הדואר שבה שהה גדוד של צבא ההצלה.

יום למחרת, חגו מטוסי חיל האוויר מעל כפרים לבנונים לאורך כביש מנרה והפציצו אותם. במהלך מבצע "חירם" שנמשך רק 60 שעות ביצעו מטוסי חיל האוויר 34 גיחות קרב, בהן הוטלו 27 טון פצצות על 12 יעדים. בתום המבצע, שהיה הגדול והאחרון במתקפות היזומות בחזית הצפון, הסתיימו הקרבות בגליל.<sup>87</sup>

<sup>84</sup> "מבצע גיס ומבצע אבק", אתרי מלחמת העצמאות. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://short.urls.co.il/4n4g9j>

<sup>85</sup> מבצע יואב", אתרי מלחמת העצמאות. אוחר מ: <http://short.urls.co.il/7a8a83>

<sup>86</sup> גשור, בני, "אחד הראשונים-דני וילסון ז"ל". *מרקיע שחקים*. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://short.urls.co.il/nxpyjv>

<sup>87</sup> "מבצע 'חירם': מטוסי חיל-האוויר מסייעים לכוחות צה"ל בכיבוש הגליל", אתר חיל האוויר. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://www.iaf.org.il/3204-7622-he/IAF.aspx>



## מבצע "חורב" 7.1.1949-26.12.1948

מטרתו של המבצע הייתה כיבוש המרחב עד קו הגבול המנדטורי בין מצריים לישראל (קו רפיח-אילת). לפני תחילת המבצע, נערך על ידי טייסת הקרב הראשונה איסוף מודיעיני אשר כלל סיורים אוויריים מסוכנים של מזג-אוויר וכוחות נגד מטוסים מצריים. עקב שילוב החטיבות הרבות במבצע, בנוסף לחילות האוויר והים, הוחלט על הקמת מטה מיוחד לתיאום כל הכוחות שנטלו חלק במבצע. שני מטוסי הפצצות של חיל האוויר המריאו מרמת דוד, כאשר כל אחד מהם חומש ב-30 פצצות במשקל 100 קילוגרמים כל אחת. שני המטוסים קיבלו ליווי של שני מטוסי קרב. הפצצות, פגעו במסלולי טיסה של המצרים ובמטוס תובלה שנמצא בשטח. המצרים, הגיבו באש נ"מ (נגד מטוסים) על המפציצים והמלווים כאחד.<sup>88</sup>

במהלך מבצע חורב, נכנס צה"ל לסיני וחרג לראשונה מתחומי הנגב. מתחקור שבויים, הצליחה חטיבת הנגב להבין כי חיל האוויר המצרי מפעיל מנחת מאולתר לשימוש מטוסי הקרב שלו בביר חמה. ב-29 בדצמבר כוח מחטיבת הנגב ערך פשיטה אך התגלה ונאלץ לסגת. כתוצאה מכך, הטיפול בביר חמה הועבר לחיל האוויר. ב-31 לדצמבר יצאו למקום שלושה מטוסי קרב. תוך כדי הטיסה, הבחינו במטוס קרב מצרי. דני ווילסון טייס אחד ממטוסי הקרב, אשר היה לו יתרון גובה, הצליח להפיל את המטוס. שלושת המטוסים תקפו יחד עוד שני מטוסי קרב, אחד שחנה ואחר שעמד להמריא.

ב-2 בינואר 1949 המריאו שני מטוסי קרב מבסיס חצור, שמשימתם הייתה לאבטח שלושה מטוסים מפציצים בדרך להפצצה באל עריש. למרות ראות טובה, החמיצו המפציצים את המטרה והפצצות נפלו לים. בכל אותו הזמן, נורתה עליהם אש נ"מ.

ב-4 בינואר, תקפו שלושה מטוסי אימון את מסילת הברזל בלוד-קנטרה ובאזור חאן יונס, וגרמו נזק רב לרכבת. ב-6 בינואר שוב תקפו אותם מטוסים כלי רכב ורכבות בין רפיח לאל עריש.<sup>89</sup>

ב-7 בינואר הופיעו מעל מרחב רפיח מטוסי ספיטפייר בריטים שהיו במשימת סיור ראייה והפגנת נוכחות. היה זה ביום שבו הסכימה ממשלת ישראל להפסקת אש בלחץ בריטניה וארצות הברית כרקע לפתיחת משא ומתן על שביתת נשק עם מצרים. הבריטים הופתעו מהנוכחות האווירית הישראלית ומכך שחיל האוויר הישראלי לא חשש להיכנס עמם לקרב. בקרבות אלו הופלו 5 מטוסים בריטיים.<sup>90</sup>

<sup>88</sup> "מבצע חורב", אתרי מלחמת העצמאות. (מאמר מקוון) אוחרז מ: <http://short.urls.co.il/7e8j2i>

<sup>89</sup> שם.

<sup>90</sup> בן-אריה, יהושע (עורך), מלחמת העצמאות (1947-1949) כרך עשרים. ירושלים: יד יצחק בן-צבי, 1983. ע' 260; פעיל, מאיר, עצמאות תש"ח-תש"ט. תל אביב: משרד הביטחון 1990 ע' 98.

### מבצע "עובדה" 6-11.3.1949

מבצע עובדה היה המבצע הצה"לי האחרון במלחמת העצמאות, והוא נועד להבטיח את ריבונותה של ישראל בנגב הדרומי. במבצע חורב, נקבע גבול ישראל ומצרים במערב הנגב בהתאם לקו הגבול המנדטורי בין הנגב לסיני. אך, הגבול במזרח הנגב לא הוכרע ולכן ערך צה"ל את מבצע עובדה.

משימת חיל האוויר במבצע זה הייתה הטסת 400 טון אספקה וכ-500 איש לנגב הדרומי. המטוסים המריאו מבסיס עקרון. את מטוס התובלה המוביל הטיס גורדון לויט מפקד טייסת 106.

המבצע התנהל במזג אוויר קשה שהקשה על ביצוע הגיחות. במהלך המבצע ב-17 במרץ ארעה תאונה לאחד ממטוסי הקומנדו של טייסת 106. שני הטייסים במבצע זה היו מתנדבי מח"ל. בעקבות תחקיר התאונה הוחלט כי בתובלה אווירית לא יוטסו בו זמנית גם נוסעים וגם חומרי נפץ.<sup>91</sup>

לצורך סיוע באספקה לאותה משימה הוקם שדה תעופה מצפון לאום רשרש-לימים אילת, "שדה אברהם" שלא היה יותר מרצועת אדמה מיושרת. מטוסי התובלה נחתו באותו שדה, ומטוסי קרב מטייסת 101, ליוו אותם-לכל צרה שלא תבוא.

מבצע עובדה התנהל עת התקיימו שיחות רשמיות בין ישראל לממלכת עבר ירדן על הסכם שביתת נשק. השיחות החלו ב-4 במרץ וההסכם נחתם ב-3 באפריל 1949. קו הגבול, שנקרא הקו הירוק, שורטט בהתאם לתוצאות המבצע ונמתח במרכז הערבה, מים המלח ועד אילת.<sup>92</sup>

### מבצעים על פי אישים:

**לו (לואיס) לנרט**-טייס מח"ל אמריקאי. ב-29.5.1948 הוביל לו לנרט רביעיית מטוסים שיעודה היה תקיפת הטור המשוריין המצרי שנע מסיני צפונה לאורך ציר החוף ונעצר למנוחה ליד גשר עד הלום. המטוסים תקפו את הטור בעודם משליכים 70 קילוגרמים של פצצות. בתקיפה זו נפגע מאש נ"מ מטוסו של אדי כהן, טייס מח"ל דרום אפריקאי והוא נהרג.<sup>93</sup>

**בוריס סניור**-טייס מח"ל דרום אפריקאי. ב-1.6.1948, בהיותו מפקד בסיס שדה דב, השתתף סניור במספר פעילויות מבצעיות של חיל האוויר ביניהן הטסת מטוס קל שצויד ב-50 קילוגרמים של פצצות והפציץ את ארמון המלך עבדאללה ברבת עמון.<sup>94</sup>

<sup>91</sup> כהן, אבי, גשר אווירי לעצמאות, מערכות, תל-אביב, 1997. ע' 480-482

<sup>92</sup> "מבצע עובדה", אתרי מלחמת העצמאות. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://short.urls.co.il/9egchm>

<sup>93</sup> מיסנקוב, אבינעם, "לו לנרט ז"ל", מרקיע שחקים. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://short.urls.co.il/92wh26>

<sup>94</sup> מיסניקוב, אבינעם, "אלם בוריס סניור ז"ל", מרקיע שחקים. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://short.urls.co.il/d89wsf>

**סמוקי (הרולד) סימון**<sup>95</sup> - נווט ומטיל פצצות דרום אפריקאי שהשתתף בקרב המפנה החשוב במלחמת עולם השנייה באל עלמיין. הצטרף כאיש צוות אוויר למח"ל ונקרא להקים את מחלקת המבצעים של החיל. אחד התפקידים החשובים שראה לנכון להכשיר בהם היה תיאום פעולות משולבות של כוחות אוויר ויבשה.<sup>96</sup> בסמוך לכניסתה לתוקף של ההפוגה הראשונה ב-10 ביוני 1948, השתתף במבצע הפצה על דמשק שהוגדר כמבצע 'פסיכולוגי' לצורך הרתעת האויב הסורי. באוקטובר 1950, שב לדרום אפריקה אך, בפברואר 1962 החליט לעלות ארצה עם אשתו וארבעת ילדיו. נודע כיושב ראש ארגון מח"ל העולמי.<sup>97</sup>

**רודי (רודולף) אוגרטן**<sup>98</sup> - טייס מח"ל אמריקאי שצבר נסיון במלחמת העולם השנייה. סטודנט בן 26 מאוניברסיטת הארוורד שהתגייס למאמץ המלחמתי. ב-18.8.1948 יצא יחד עם מודי אלון וסיד אנטין. יעדו היה תקיפת ביר עסלוג', שבנגב שהותקפה על ידי טור מצרי משורין. אוגרטן וחבריו לטייסת, הפציצו, צלפו וסייעו בהדיפת ההתקפה. לאחר ביצוע המשימה התקיפו בדרכם חזרה לטייסת מטרות מצריות בבאר שבע, שהייתה אז עדיין בידים מצריות.<sup>99</sup> בסיום המלחמה שב לארצות הברית אך, בתחילת שנות ה-50 נתבקש לחזור לארץ ולפקד על בסיס רמת דוד. כעבור שנה, חזר סופית לארצות הברית. אוגרטן היה שיאן ההפלות של מלחמת העצמאות.<sup>100</sup>

**מודי (מרדכי) אלון** - טייס מח"ל בריטי. ב-16.10.1948 השתתף בגיחת הפצה באיזור טול כרם-שכם, מטוסו נפגע מאש נ"מ ומכיוון שידע אלון כי אין ביכולתה של המדינה לרכוש מטוס חדש-לא הסכים לנטוש את המטוס. הוא ניסה להנחית את המטוס, אך ברגע שפגע בקרקע הוא התפוצץ. אלון, שהיה מפקדה של טייסת הקרב הראשונה נהרג בפעולה זו.<sup>101</sup>

**פרדי (יעקב) איש-שלום** - מכונאי מטוסים בריטי. בתחילת שנת 1948 קיבל חלקי מטוסים מפורקים שהוציאו הבריטים למכירה. בעזרת חלקים אלו בנה פרדי עם צוותו מספר מטוסי קרב, ביניהם המטוסים ששימשו את מודי אלון, עזר ויצמן, לו לנארט ואדי כהן בתקיפת הטור המשוריין המצרי.<sup>102</sup>

מקרב מתנדבי מח"ל לחיל האוויר היו ששילמו בחייהם. בעת המלחמה נהרגו והוכרזו כנעדרים

<sup>95</sup> Harold (Smoky) Simon, *World Machal*, Retrieved from: [מרקיע שחקים. \(מאמר מקוון\) אוחזר מ: <http://short.urls.co.il/tzg3d2>;48](http://www.machal.org.il/index.php?option=com_content&view=article&id=238&Itemid=518&lang=en;נפסח 'מס' 11 ע' 39. גשור, בני, )

<sup>96</sup> שם

<sup>97</sup> "הגיעו מהשמים", *בטאון חיל האוויר*, 198, מאי 2011. (מאמר מקוון) אוחזר מ: <http://www.iaf.org.il/5793-37141-he/IAF.aspx>

<sup>98</sup> נספח מס' 11 ע' 39.

<sup>99</sup> גשור, בני, "אחד הראשונים-רודי אורגטן", *מרקיע שחקים*. (מאמר מקוון) אוחזר מ: <http://short.urls.co.il/tzg3d2>

<sup>100</sup> "American Ace", *Aliyah Bet & Machal Virtual Museum*, Retrieved from: [http://www.israelvets.com/pictorialhist\\_air\\_force.html](http://www.israelvets.com/pictorialhist_air_force.html)

<sup>101</sup> מסינקוב, אבינעם, "תאונת אויה ד-113", *מרקיע שחקים*. (מאמר מקוון) אוחזר מ: <http://short.urls.co.il/n3oe>;48

קליבנסקי, טובה, *טייס אחד עם סיפור גדול*, ישראל 2014. ע' 7.

<sup>102</sup> ברקת, ליעד, "כשבספיט היה חור", *אתר חיל האוויר*, 2011. (מאמר מקוון) אוחזר מ: <http://www.iaf.org.il/4369-37189-he/IAF.aspx>

תשעה עשר מתנדבי מח"ל אשר בחרו להקריב עצמם לטובתה של מדינת ישראל.<sup>103</sup>

למרות תרומתם הרבה במלחמה, רוב מתנדבי מח"ל שבו אל ארץ מוצאם. לימים, עלו חלקם בחזרה לישראל. מספר מתנדבים המשיך ותרם למדינת ישראל לאחר המלחמה בתפקידי פיקוד שונים בחייל ובפיתוח תחום התעופה בישראל כמו אל שוימר שלימים ייסד את התעשייה האווירית לישראל, בוריס סניור שלימים מונה לסגן מפקד חיל האוויר, ורודי אוגרטן שחזר לפקד על בסיס רמת דוד.<sup>104</sup>

---

<sup>103</sup> קפלנסקי, אדי, המעופפים הראשונים, ישראל, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 1993. ע' 41; נספח מס' 12 ע' 40.  
<sup>104</sup> כהן, אבי, תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות כרך ג', משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 2004 ע' 718; קפלנסקי, אדי, המעופפים הראשונים, אנשי צוות אוויר במלחמת העצמאות, מפקדת חיל-האוויר, ענף תולדות חיל-האוויר, משרד הביטחון, 1993.

## סיכום

עבודה זו נועדה לחקור את תרומתם של מתנדבי חוץ לארץ (מח"ל) להקמת חיל האוויר ולפעילותו במלחמת העצמאות. ביקשתי לבדוק מי היו המתנדבים, כיצד גויסו, באילו דרכים הגיעו לארץ, על מנת לבחון את מידת תרומתם להקמת החייל ואת השתתפותם בקרבות מלחמת העצמאות.

רוב המתנדבים באו מארצות מערביות דוברות אנגלית, דבר שהפך את השפה האנגלית לשפה הראשית של החיל בראשית דרכו.

בחינת מניעי התגייסותם למען מאבק היישוב מלמדת כי לרובם הייתה זיקה לארץ ישראל וקשר הדוק ליהדות, אשר הביאו את הרצון לתרום לישוב היהודי בהקמת מדינה יהודית בארץ ישראל. מניעים נוספים היו אנטישמיות שחוו בארץ מוצאם, רצון הוכחה לגויים שלא היו מוכנים לגייס אותם במלחמת העולם השנייה ונקמת דם אחיהם היהודים שנספו בשואה. בנוסף לכל אלו, חשוב לציין גם את יצר ההרפתקנות של חלק מהמתנדבים וכן הרגש הייחודי בזמן הטיסה וחדוות הטייס.

הקשיים העיקריים עמם נאלצו להתמודד מתנדבים אלה כללו הסתכנות בשלילת אזרחותם, פרידה מהמשפחות, עזיבת עבודתם ולימודים אקדמאים. בנוסף נאלצו להתמודד גם עם קשיי הסתגלות במדינה זרה וקשיים כלכליים. לכך יש להוסיף את העובדה שהמשימות שלקחו על עצמם היו כרוכות גם בסיכון חיים.

אחת הדמויות המרכזיות מבין המתנדבים, שבלט במיוחד בתרומתו היה אל שווימר. תרומתו ניכרה בתחום גיוס המתנדבים ועוד יותר מכך בתחום הרכש בארצות הברית. לימים אף זכה להוקרה בקבלת פרס ישראל למפעל חיים ולתרומה לחברה.

בחינת מעורבותם במהלך קרבות מלחמת העצמאות מצביעה על השתתפות גדולה ומשמעותית של רוב מוחלט של המתנדבים בחיל האוויר תוך שימוש בכישורים ויכולות שלא נראו ונלמדו בארץ. המתנדבים תרמו בתחומים שונים שכללו טייס, נווט, קשר, הפעלת תותחני אוויר, צילום אווירי ומטילי פצצות. ניתן לראות כי המתנדבים תרמו מניסיונם העשיר כטייסים ואנשי מקצוע מנוסים לעומת עמיתיהם הישראלים שהיו ברובם חסרי ניסיון.

חיל האוויר עבר תהליך נרחב במהלך קרבות מלחמת העצמאות בהם נעשה מעבר מ"שירות האוויר" ל"חיל האוויר", גייסו תרומות, כוח אווירי לוחם, ורכש מטוסים. ללא מתנדבי המח"ל בחיל האוויר, ספק אם היה החייל מסוגל לגבור על צבאות ערב.

ההשתתפות במבצעי המלחמה בקרבות בזירות השונות שיחקו תפקיד מכריע בבלימת כוחות האויב. יכולתה של מדינת ישראל לקום, התבססה על ניצחונה במלחמת העצמאות, ניצחון שרבים יגידו כי לא היה מושג בלי עזרתו של חיל האוויר.

פעולתם של המתנדבים מעוררת הערצה והשראה. בזכות פועלם ניתן להבין עד כמה הקשר עם יהדות התפוצות הינו משמעותי וחשוב עבור מדינת ישראל, ואינו מובן מאליו אז וגם כיום, כאשר אנו ממשיכים להיאבק על ביטחוננו על מנת לשמר את עצמאותנו.

חקירת תרומת המתנדבים לחיל האוויר הייתה מרתקת ומצביעה על חשיבות הסיוע מיהודי התפוצות למדינת ישראל בשעות מבחן. יש מקום להמשיך ולחקור גם את תרומתם של אנשי מח"ל לחילות אחרים כמו חיל הים, התותחנים והשריון במלחמת העצמאות. כמו כן מעניין יהיה להמשיך ולבחון באיזו מידה נמשכה מגמת ההתגייסות של מתנדבים מן התפוצות לעזרת המדינה גם במלחמות הבאות.

מן הראוי שפרק חשוב זה בתולדות חיל האוויר ומורשת הקרב של צה"ל יילמד וימשיך להיחקר. סיפוריהם של המתנדבים שהובאו בעבודה זו ובתוכם גם סיפורו של סבי הם אבן דרך חשובה בהיסטוריה ובמורשת של מדינת ישראל בכלל ובתולדות חיל האוויר הישראלי בפרט. אני שמחה שנפלה בחלקי ההזדמנות במסגרת לימודי ההיסטוריה להרחיב ולהעמיק בסיפור מרתק זה.

## ביבליוגרפיה

- "אבידות בשמיים", אתר חיל האוויר (מאמר מקוון) אוחר מ :  
<http://www.iaf.org.il/3199-7560-he/IAF.aspx>  
בוגר, עורית, לטוס עברית- התפתחות מונחי הטיסה בעברית במחצית הראשונה של המאה  
העשרים, עבודת גמר לתואר מוסמך באוניברסיטת תל-אביב, 2012.  
"בוריס סניור, חבר אצ"ל - דיוקן ב-מדי חיל האוויר עונד כנפי-טייס", מכון ז'בוטינסקי  
בישראל. (מאמר מקוון) אוחר מ : <http://short.urls.co.il/6h678o>  
בן-אריה, יהושוע (עורך), מלחמת העצמאות (1947-1949) כרך עשרים. ירושלים : יד יצחק בן-  
צבי, 1983.  
ברקת, ליעד, "כשבספיט היה חור", אתר חיל האוויר, 2011. (מאמר מקוון) אוחר מ :  
<http://www.iaf.org.il/4369-37189-he/IAF.aspx>  
גרינוולד, דוד, "מילה של טייס", בטאון חיל האוויר, 219, נובמבר 2014. (מאמר מקוון)  
אוחר מ : <http://www.iaf.org.il/7227-43439-he/IAF.aspx>  
גשור, בני, "אחד הראשונים-דני וילסון ז"ל". מרקיע שחקים. (מאמר מקוון) אוחר מ :  
<http://short.urls.co.il/e5kanh>  
גשור, בני, "אחד הראשונים-רודי אורגטן", מרקיע שחקים. (מאמר מקוון) אוחר  
מ : <http://short.urls.co.il/dhv99p>  
גשור, בני, "המתנדבים מסוף מערב". יד יצחק בן-צבי. עת-מול, מס' 223 (מאמר מקוון)  
אוחר מ :  
[https://www.ybz.org.il/Uploads/dbsArticles/etmol\\_223\\_gshur.pdf](https://www.ybz.org.il/Uploads/dbsArticles/etmol_223_gshur.pdf)  
גשור, בני, "יהודי דרום אפריקה במלחמת העצמאות" מערכות, 456 : 42-45, 2014. (מאמר  
מקוון) אוחר מ : <http://maarachot.idf.il/PDF/FILES/0/113480.pdf>  
גנון, לילך, "אנשי התקומה : ניצולי השואה שבנו את החיל", אתר חיל האוויר, 2012.  
<http://www.iaf.org.il/4381-38813-he/IAF.aspx>  
גת, משה, "ארגונו של חיל האוויר", מערכות, (מאמר מקוון) אוחר מ :  
<http://maarachot.idf.il/PDF/FILES/1/109441.pdf>  
"הגיעו מהשמים", בטאון חיל האוויר, 198, מאי 2011. (מאמר מקוון) אוחר מ :  
<http://www.iaf.org.il/5793-37141-he/IAF.aspx>  
"הטייסת הראשונה", אתר חיל האוויר. (מאמר מקוון) אוחר מ :  
<http://www.iaf.org.il/4968-33511-he/IAF.aspx>  
"היסטוריה של התעופה בישראל" מדינת ישראל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים. אוחר  
מ : <http://short.urls.co.il/22yb>  
"המדריך הראשון של טייסי הקרב", הארץ, 5/8/2013, (מאמר מקוון) אוחר מ :  
<http://www.haaretz.co.il/magazine/obit/premium>  
1.2097868-  
הרבי המעופף", מפקד טייסת הקרב הראשונה של חיל האוויר הישראלי במלחמת

העצמאות, רגעים היסטוריים, 2016. (מאמר מקוון) אוחר  
<http://short.urls.co.il/iu7hr0> מ:  
 "זן נכחד", בטאון חיל האוויר, 119, פברואר 1998. (מאמר מקוון) אוחר מ:  
<http://www.iaf.org.il/971-16611-he/IAF.aspx>  
 "חברת אווירון" מתוך מחקר של יוסי מלכי שהוגש כעבודת גמר לתואר MA לחוג  
 להיסטוריה כלילית בפקולטה למדעי הרוח של אוניברסיטת תל אביב, מרקיע שחקים:  
<http://short.urls.co.il/utcyxj> מ: אוחר מ:  
 חזן, מאיר ו- כהן, אורי, תרבות זיכרון והיסטוריה: בהוקרה לאניטה שפירא, 2012.  
 "טיסת הקרב הראשונה", אתר חיל-האוויר-טייסות החיל. (מאמר מקוון) אוחר  
 מ: <http://iaf.org.il/4968-33529-HE/IAF.aspx>  
 יפה, אהרן, "תרומת יהדות דרום אפריקה לחיל האוויר במהלך מלחמת העצמאות-שתי  
 פרשיות". מערכות, 392: 63-60, 2003. (מאמר מקוון) אוחר מ:  
<http://maarachot.idf.il/PDF/FILES/0/110500.pdf>  
 כהן, אבי, גשר אווירי לעצמאות. תל-אביב: מערכות, 1997,  
 כהן, אבי, תולדות חיל האוויר במלחמה לעצמאות, כרך א', ג', משרד הביטחון-ההוצאה  
 לאור, 2004.  
 כהן, אליעזר, ו- לביא, צבי, השמיים אינם הגבול-סיפורו של חייל האוויר הישראלי, ישראל,  
 ספרית מעריב, 1990.  
 לפיד, אפרים, "המתנדבים מחו"ל שתרמו להקמת חיל האוויר", *Israel Defense* (מאמר  
 מקוון) אוחר מ: <http://short.urls.co.il/184w7m>  
 "מבצע גיס ומבצע אבק", אתרי מלחמת העצמאות. (מאמר מקוון) אוחר  
 מ: <http://short.urls.co.il/0s914e>  
 "מבצע חורב", אתרי מלחמת העצמאות. (מאמר מקוון) אוחר מ:  
<http://short.urls.co.il/v8kg01>  
 "מבצע "חירם": מטוסי חיל-האוויר מסייעים לכוחות צה"ל בכיבוש הגליל", אתר חיל  
 האוויר. (מאמר מקוון) אוחר מ: <http://www.iaf.org.il/3204-7622-he/IAF.aspx>  
 "מבצע יואב", אתרי מלחמת העצמאות. אוחר מ: <http://short.urls.co.il/7268zj>  
 "מבצע עובדה", אתרי מלחמת העצמאות. (מאמר מקוון) אוחר  
 מ: <http://short.urls.co.il/9egchm>  
 "ימודי אלון", עמותת חיל האוויר. (מאמר מקוון) אוחר מ:  
<http://amutaiaf.org.il/%D7%9E%D7%95%D7%93%D7%99-%D7%90%D7%9C%D7%95%D7%9F/>  
 מורשת טייסת הפילים-עשור ראשון 1948-1958. מרקיע שחקים. (מאמר מקוון) אוחר מ:  
<http://katzr.net/5f367b>  
 "מח"ל – מתנדבי חוץ לארץ במלחמת העצמאות 1947-49 תמצית", מח"ל עולמי-מתנדבים  
 מחו"ל בצבא הגנה לישראל, (מאמר מקוון) אוחר מ:  
<http://short.urls.co.il/rh4ql8>  
 "מחלקת הטיס של הפלמ"ח" ארכיון הפלמ"ח. אוחר מ: <http://short.urls.co.il/6b09f1>



<http://www.iaf.org.il/2557-30090-he/IAF.aspx> "מלחמת העצמאות" אתר חיל האוויר  
מיסינקוב, אבינעם, "אלמ בוריס סניור ז"ל", *מרקיע שחקים*. (מאמר מקוון) אוחזר  
מ: <http://short.urls.co.il/ft0ytu>  
מיסינקוב, אבינעם, "הקומנדו", *מרקיע שחקים*, מאמר מקוון, אוחזר מ:  
<http://short.urls.co.il/78yl10>  
מיסינקוב, אבינעם, "לו לנרט ז"ל", *מרקיע שחקים*. (מאמר מקוון) אוחזר  
מ: <http://short.urls.co.il/db8vl4>  
מיסינקוב, אבינעם, "תאונת אויה ד-113", *מרקיע שחקים*. (מאמר מקוון) אוחזר מ:  
<http://short.urls.co.il/w23daj>  
מקבלי פרסי ישראל בשנת תשס"ו, מר אל שווימר,  
2015. <http://cms.education.gov.il/EducationCMS/Units/PrasIsrael/Tashsav/EliShwimer/>  
מרום, עודד, "מחלקת הטיס של הפלמ"ח", *עמותת חיל האוויר*, 2005.  
סילפין, אלון, "מלחמת העצמאות-חמשת המהלכים המרכזיים". *הספרייה הווירטואלית של מט"ח*. אוחזר מ: <http://lib.cet.ac.il/pages/item.asp?item=10844>  
"ניקודת התחלה: שרות האוויר" אתר חיל האוויר. אוחזר מ: <http://www.iaf.org.il/4401-41238-he/IAF.aspx>  
"על הקלוב" קלוב התעופה לישראל. אוחזר מ:  
<http://www.aeroclub.org.il/homesites/PageGen.asp?page=21807>  
"פומרנץ, סם (שמואל)", *מח"ל עלומי-מתנדבים מחו"ל בצבא הגנה לישראל*, (מאמר מקוון)  
אוחזר מ: <http://short.urls.co.il/y5ela0>  
פעיל, מאיר, *עצמאות תש"ח-תש"ט*. תל אביב: משרד הביטחון 1990.  
קליבנסקי, טובה, *טייס אחד עם סיפור גדול*, מאגר סיפורי המורשת (מאמר מקוון), אוחזר  
מ: <http://short.urls.co.il/6d5ssk>  
קפלנסקי, אדי, *המעופפים הראשונים*, ישראל, תל-אביב: משרד הביטחון-ההוצאה לאור,  
1993.  
"קרבות" עשרת הימים" אתר חיל האוויר. (מאמר מקוון) אוחזר מ:  
<http://www.iaf.org.il/3201-7588-he/IAF.aspx>  
שגב, אמיר, "טבלת נספים חיל האוויר" *מרקיע שחקים*. אוחזר מ:  
<http://short.urls.co.il/k2ffhb>  
שיף, זאב ו-הבר, איתן, *לקסיקון לבטחון ישראל*, זמורה, ביתן, מודן-הוצאה לאור, 1976.

"Adolph "Al" Schwimmer.", *The Israel Lobby Archive*. Retrived from:

<http://israellobby.org/Schwimmer/>

"American Ace", *Aliyah Bet & Machal Virtual Museum*, Retrieved from:  
[http://www.israelvets.com/pictorialhist\\_air\\_force.html](http://www.israelvets.com/pictorialhist_air_force.html)

Grossman. Roberta. *Above and beyond*. (DVD). United States : Playmount Productions  
,2015.

"Harold (smoky) simon", *World Machal*, Retrieved from:

[http://www.machal.org.il/index.php?option=com\\_content&view=article&id=238&Itemid=518&lang=en](http://www.machal.org.il/index.php?option=com_content&view=article&id=238&Itemid=518&lang=en)

"Lou Lenart, US pilot 'who saved Tel Aviv,' dies at 94.", *The Times of Israel*, 21.7.2015.

Retrieved from: <http://www.timesofisrael.com/lou-lenart-pilot-who-saved-tel-aviv-dies-at-94/>

"The Czech Connection", *Aliyah Bet & Machal Virtual Museum*, Retrieved from:  
[http://www.israelvets.com/pictorialhist\\_air\\_force.html](http://www.israelvets.com/pictorialhist_air_force.html)

## נספחים

נספח מספר 1 : תמונתו של לו (לואיס) לנרט :



"Lou Lenart, US pilot 'who saved Tel Aviv,' dies at 94.", The Times of Israel, 21.7.2015.  
Retrieved from: <http://www.timesofisrael.com/lou-lenart-pilot-who-saved-tel-aviv-dies-at-94/>

נספח מס' 2 : תמונתו של ג'ורג' ליכטר :



"המדריך הראשון של טייסי הקרב", הארץ, 2013. (מאמר מקוון) אוחזר מ:  
<http://www.haaretz.co.il/magazine/obit/.premium-1.2097868>

נספח מס' 3 : תמונתו של פרדי (יעקב) איש-שלום :



תמונה ביתית.

נספח מס' 4 : תמונתו של אל שווימר :



Adolph "Al" Schwimmer.", *The Israel Lobby Archive*. Retrived from  
<http://israellobby.org/Schwimmer/>

נספח מס' 5 : תמונתו של סם פומרנץ :



"פומרנץ, סם (שמואל)", מח"ל עולמי-מתנדבים מחו"ל בצבא הגנה לישראל, (מאמר מקוון)  
אוחזר מ : <http://short.urls.co.il/y5ela0>

נספח מס' 6 : תמונתו של בוריס סניור :



"בוריס סניור, חבר אצ"ל - דיוקן ב-מדי חיל האוויר עונד כנפי-טייס", מכון ז'בוטינסקי  
בישראל. (מאמר מקוון) אוחזר מ : <http://short.urls.co.il/6h6780>

נספח מספר 7 : מפת נתיב הרכבת האווירית מצ'כוסלובקיה לישראל ותמונה קבוצתית של הצוות המטיס מיולי 1948 :



"The Czech Connection", Aliyah Bet & Machal Virtual Museum, Retrieved from:  
[http://www.israelvets.com/pictorialhist\\_air\\_force.html](http://www.israelvets.com/pictorialhist_air_force.html)

נספח מס' 8 : תמונתו של מודי (מרדכי) אלון :



"מודי אלון", עמותת חיל האוויר. (מאמר מקוון) אוחר מ :  
<http://amutaiaf.org.il/%D7%9E%D7%95%D7%93%D7%99-%D7%90%D7%9C%D7%95%D7%9F/>

נספח מס' 9 : חברי טייסת הקרב הראשונה :

קפלנסקי,  
אדי,  
המעופפים

### No. 1 Squadron on 29th October 1948

Communications and general-purpose unit, based at Sde Dov airfield (Tel Aviv). On this date it had about 18 airplanes, including de Havilland Rapides, Beechcraft Bonanzas, Nord Norecrins, Grumman Widgeons, Fairchild, Austers, and Piper Cubs.

### טייסת מס' 1 ב-29 באוקטובר 1948

טייסת קישור לכל מטרה, שבסיסה היה בשדה דוב בתל אביב. בתאריך זה היו לה כ-18 מטוסים מדגמי: ראפיד, ביציקראפט בוננזה, נורד טורקין, גרומן וידגן, פירצילד, אוסטר, ופיפר קאב.

מפקד: C/O, Zvi Treuherz

Pilots	טייסים
Caplan, Harold	Britain
Hameiri, Nachman	Israel
Kaplansky, Yedidia "Eddy"	Canada
Landau (Lahat), Shlomo	Israel
Levitin, Jacob "Kubah"	Poland
Lipkin, Arnon	Israel
Machnes, Binyamin	Israel
Rapaport, Ernst	Israel
Renov, Jerry	U.S.A.
Steinman, Yosef	Israel
Treuherz (Tohar), Zvi	Israel

הראשונים, ישראל, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 1993 ע' 62.

נספח מספר 10 : תמונתו של סמוקי (הרולד) סיימון :



Harold (smoky) simon, world machal, retrieved from:

[http://www.machal.org.il/index.php?option=com\\_content&view=article&id=238&Itemid=518&lang=en](http://www.machal.org.il/index.php?option=com_content&view=article&id=238&Itemid=518&lang=en)

נספח מס' 11 : תמונתו של רודי אורגטן :



גשור, בני, "אחד הראשונים-רודי אורגטן", מרקייע שחקים. (מאמר מקוון) אוחזר  
מ: <http://short.urls.co.il/dhv99p>

נספח מס' 12 : אנשי צוות אוויר חללים ונעדרים :

### אנשי צוות-אוויר חללים ונעדרים

#### Aircrew Personnel Killed or Missing

שם Name	מקצוע Trade	מדינה Country	תאריך ב-1948 Date in 1948	מטוס Aircraft
Allon, Modi	Pilot	Israel	October 16	Avia S-199
Andrews, Stanley	Pilot	USA	October 20	Beaufighter
Berman, Amnon	Pilot	Israel	July 7	Auster
Beurling, George Frederick "Buzz"	Pilot	Canada	May 20	Norseman
Bloch, Lionel Morris	Pilot	So Africa	July 10	Avia S-199
Boyd, Spencer Andrew	Pilot	USA	July 18	Aerovan
Bukstein, Daniel	Pilot	Israel	May 10	Norseman
Canter, Wilfred	Pilot	Canada	October 25	C-47
Cohen, Edward Solomom	Pilot	So Africa	May 29	Avia S-199
Cohen, Leonard	Pilot	Britain	May 20	Norseman
Cohen, Shlomo	Radio Op	Israel	May 10	Norseman
Fisher, William "Willy"	Navigator	Canada	October 25	C-47
Fitchett, Leonard	Pilot	Canada	October 20	Beaufighter
Gerson, William	Pilot	USA	April 21	C-46
Holton, Oliver Garfield	Pilot	USA	December 7	Widgeon
King, Ernest "Glen"	Flt Eng/mech	USA	April 21	C-46
Levitov, Zohara	Pilot	Israel	August 3	Auster
Lightman, Leon	Radio Op	Britain	October 25	C-47
Moster, Ralph	Pilot	Canada	December 7	Widgeon
Pomerance, Sam	Pilot	USA	December 18	Spitfire
Rosenbaum, Moses Aaron	Navigator	USA	May 23	C-46
Rothstein, Emmanuel	Pilot	Israel	August 3	Auster
Rothstein, Shlomo	Bomb Chucker	Israel	May 10	Norseman
Shakelnowitz, Itschak	Bomb Chucker	Israel	May 10	Norseman
Sheinbaum, Yariv	Pilot	Israel	May 10	Norseman
Shprinzak, David	Pilot	Israel	June 4	Fairchild
Shusterman, Zvi	Bomb Chucker	Israel	May 10	Norseman
Stevenson, Fred	Pilot	Canada	October 25	C-47
Sugarman, Dov	Navigator	Britain	October 20	Beaufighter
Sukenik, Matitiyahu	Pilot	Israel	June 4	Fairchild
Tanenbaum, Israel	Bomb Chucker	Israel	June 6	Fairchild
Vickman, Robert Lester	Pilot	USA	July 9	Avia S-199
Zivel, Zvi	Pilot	Israel	December 28	Piper

קפלנסקי, אדי, המעופפים הראשונים, ישראל, משרד הביטחון-ההוצאה לאור, 1993 ע' 37