

תרומת יהדות דרום-אפריקה לחיל האוויר במהלך מלחמת העצמאות - שתי פרשיות



היסטוריה צבאית

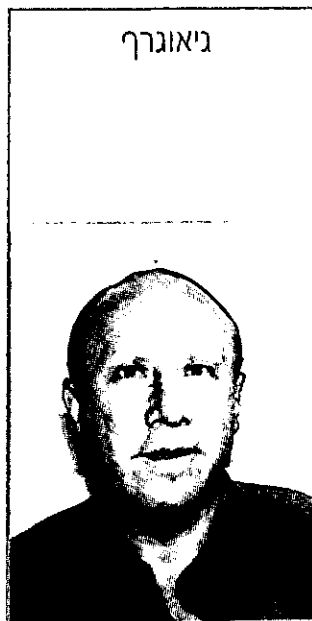
ד"ר אהרון יפה

מבוא

ב-12 במאי 1948, לקראת ההחלטה על הכרזת המדינה, הוזמן יגאל ידן, אז קצין המבצעים של ההגנה, לסקור את המצב הצבאי בפני מנהלת העם. בין היתר אמר ידן: "כוחות האוויר שלנו, לעומת כוחות האוויר של האויב, אינם בכלל בגדר השוואה. אין לנו כוחות אוויר. האווירונים טרם הגיעו. ייתכן שעוד יספיקו להגיע ביום המכריע, אלא שאיני תומך יתדותיי בכך. אולם גם אז, אם תפעלנה הארצות השכנות את הכוח שלהן, לא יהיה מקום להשוואה. האוויריה של הארצות הללו מונה פי 100-150 מהכוחות שלנו".

בהמשך הוסיף ידן לתאר בצבעים שחורים את מידת מוכנותו של "שירות האוויר" של ההגנה לקראת המערכה הצפויה: "ברגע זה פועלים האווירונים שלנו בניגוד לכל

חוקי האוויר והמלחמה. שום טייס אחר לא היה מעז להמריא באווירון כזה. האווירונים ישנים הם, בחלקם אווירוני סיור ולימוד, אבל גם אווירונים אלה הייתה להם



גיאוגרף

אמורטיזציה גדולה מאוד, ואנחנו שרויים היום במצב רע למדי, ומוטב שלא נביא אותם בחשבון כגורם צבאי".¹ זו הייתה הרגשת היישוב ערב הפלישה של צבאות ערב הסדירים, ובמיוחד בתחום של יחסי הכוחות האוויריים. ידן רמז בדבריו על "האווירונים שלא הגיעו" ושאמורים

ידן: "כוחות האוויר שלנו, לעומת כוחות האוויר של האויב, אינם בכלל בגדר השוואה. אין לנו כוחות אוויר. האווירונים טרם הגיעו. ייתכן שעוד יספיקו להגיע ביום המכריע, אלא שאיני תומך יתדותיי בכך"

היו להגיע בכל יום. בין השאר כוון הרמז גם למבצעי הרכש של מטוסים, שבוצעו בידי קהילות יהודיות בתפוצות, ובהם רב היה חלקה של יהדות דרום-אפריקה. רבים מבניה של יהדות זו התנדבו לשרת במלחמת העצמאות במסגרת "מתנדבי חוץ לארץ" (מח"ל), ואחרים סייעו ברכישת מטוסים ובהבאתם למדינה העברית שבדרך. ראוי לציין כי הנהגת היישוב והפיקוד הצבאי נטו שלא לגייס את העולים החדשים עם בני גילם

מהיישוב הוותיק בשל קשיי הסתגלותם לארץ וחוסר שליטתם בשפה העברית, ומה שהכריע את הכף בסופו של דבר והביא לגיוסם היה המחסור החמור בכוח אדם, שהביא לגיוס "כל בחור וטוב לנשק".²

פרשת רכישתם של מטוסי ה"קיטיהוק"

את מבצעי הגיוס והרכש של מח"ל בדרום-אפריקה ניהלו יואל פלגי ובוריס סניור. יואל פלגי היה צנחן, שצנח מאחורי הקווים במלחמת העולם השנייה ונתפס בידי הנאצים יחד עם חנה סנש. הוא שרד, ולאחר המלחמה נשלח לנהל את גיוס הכספים למען היישוב העברי בארץ-ישראל בפדרציה הציונית ביוהנסבורג. פלגי חבר לבוריס סניור, שהיה טייס קרב במלחמת העולם השנייה ואף חשב בסופה לעלות לארץ. במקום זאת הוא יצא ללונדון והחל ללמוד כלכלה באוניברסיטה, ושם פגש את עזר ויצמן. זה אף הכיר לו את נציגי האצ"ל. הסקוטלנד יארד עלה על קשרי השניים ורמז לסניור כי עליו לעזוב במהרה. סניור עזב את לונדון וחזר ליוהנסבורג, אך לא לזמן רב. מששמע על החלטת החלוקה (29 בנובמבר 1947), לא היסס, עלה על המטוס הראשון והתייצב בביתו של ויצמן בחיפה. משם הדרך ל"שירות האוויר"

הייתה קצרה.

ב־15 בפברואר 1948 יצא סניור לשליחות לדרום־אפריקה, לאחר שהצליח לשכנע את מטה "שירות האוויר" של ההגנה בדבר חשיבותה של השליחות לדרום־אפריקה, שתכליתה הייתה לגייס טייסים וצוותי קרקע לחיל האוויר של המדינה שבדרך וכן לרכוש עבורה מטוסים שיחזקו את כוחה האווירי. במהלך שליחותם גילו פלגי וסניור כי ממשלת דרום־אפריקה מציעה למכירה 50 מטוסי קרב מסוג "קיטיהוק פי-40"³.

סניור בן ה־23 לקח עימו מכונאי בשם לואיס טאיץ – גם הוא בוגר מלחמת העולם השנייה בחזית צפון־אפריקה, בסוריה ובאיטליה ובעל ניסיון עשיר בטיפול במטוסי "ספיטפייר", ו"מוסטנג" ("פי-51"). המטוסים אוכסנו בקימברלי, והשניים יצאו לשם במטוס "ססנה" שכור כדי לבחון אותם.

המטוסים עמדו להימכר לגרוטאות במכירה פומבית שבה טיפלו סוחרי גרוטאות יהודים. מאחר שפלגי וסניור בחנו את המטוסים בקפידה, לא התקשו הסוחרים לנחש את כוונתם – לא להשתמש במטוסים כגרוטאות, אלא לרכוש אותם עבור היישוב העברי בארץ־ישראל. המטוסים עמדו בשורה ונראו שמישים. הם היו צבועים בצבעי הסוואה,

ועדיין היו עליהם מספרי הזיהוי של הטייסת שאליה השתייכו במלחמת העולם השנייה. מנועיהם היו מכוסים, ולוחות השעונים שלהם היו במצב טוב. סוחרי הגרוטאות סיפרו לסניור ולטאיץ כי הצליחו להפחית את מחיר המכירה, ולאחר שבדקו את המטוסים החליטו השניים לרכוש אותם. בתוך זמן קצר הפך סניור לבעליהם של 50 מטוסי קרב במחיר של 300 ליש"ט, דהיינו 6 ליש"ט למטוס. הוחלט לשגר 14 מהם לארץ. "השניים צהלו משמחה בעת הטיסה חזרה ליוהנסבורג", מספר קציו בספרו. "כוח של 50 מטוסי קרב מסוג 'קיטיהוק'

למדינה שבדרך... זה היה בלתי ייאמן"⁴. עתה עמדה בפני שליחי ההגנה בדרום־אפריקה הבעיה הקשה של הברחת המטוסים לארץ. בין דרום־אפריקה לארץ־ישראל מפרידים כ־10,000 ק"מ, שבחלקם עברו מעל מדינות מוסלמיות עוינות (סודן ומצרים). אחת האפשרויות שנבחנו הייתה לפרקם ולהבריחם לארץ־ישראל במטוסי תובלה. רעיון זה נדחה עקב הקשיים הרבים שהיו כרוכים בביצועו ועקב הזמן הרב שנדרש להכנות.⁵ עלה גם החשש שהארגזים לא יעברו את ביקורת המכס הקפדנית ברודזיה (שהייתה אז תחת שלטון בריטי).

דרך אחרת הייתה לשגרם בדרך הים מנמל פורט אליזבת. רעיון זה נדחה שכן פעולה כזאת הייתה מפרה את התחייבותה של דרום־אפריקה להשתתף באמברגו על יצוא של ציוד

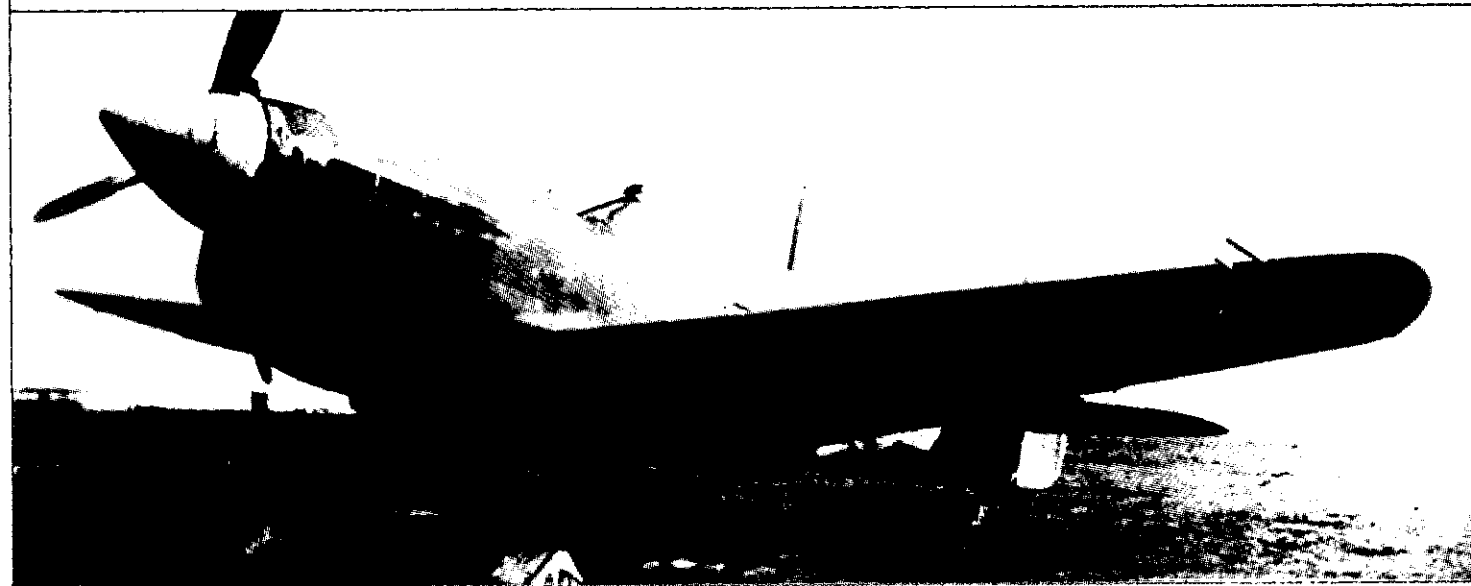
שש שעות מעל מצרים הוא נחת במנחת של ניר־עם – שם כמעט נפגע על־ידי חיילים ישראלים שחשבו שמדובר במטוס עוין.

נוסף על שני המטוסים, שנאלצו לבצע נחיתת אונס ברודזיה, אבד מטוס נוסף: הוא יורט על־ידי המצרים בעת שעשה את דרכו לארץ־ישראל. כתוצאה מכך הגיעו בסופו של דבר לארץ רק 11 מתוך 14 מטוסי ה"קיטיהוק" שאמורים היו לנחות כאן. 11 המטוסים האלה לא השתתפו במערכה ועברו עד מהרה לגריטה או ששימשו כמאגר לחלקי חילוף.

רכישת מטוסי ה"פיירצ'ילד" להעברתם לישראל

עוד לפני הטסתם של מטוסי ה"קיטיהוק" לארץ, הצליח סניור לרכוש שלושה מטוסי "פיירצ'ילד ארגוס"

מטוס "קיטיהוק"



המטוסים היו צבועים בצבעי הסוואה, ועדיין היו עליהם מספרי הזיהוי של הטייסת שאליה השתייכו במלחמת העולם השנייה

משומשים. סניור ופלגי רשמו אותם על שם חברת הצ'רטור של "פאן־אפריקה" יחד עם שני מטוסים נוספים – מדגם "האנסון" ומדגם רפיד.

ה"פיירצ'ילד ארגוס" הוא מטוס חד־כנפי הדומה לאוסטר, אך גדול יותר ובעל מנוע בן 200 כוחות סוס. תצורת הכנף שלו גבוהה – מה שהעניק לטייס שלו תצפית מצוינת והפך את ה"פיירצ'ילד" למטוס סיור אידיאלי. טווח הטיסה שלו נע בין 640 ל־800 ק"מ. בחיל האוויר האמריקני שימש ה"פיירצ'ילד" להובלת אנשים בטיסות פנים. סניור החליט להטיס אותם לארץ

מלחמה לארץ־ישראל.

בסופו של דבר הובאו לארץ רק 11 מתוך 14 מטוסי ה"קיטיהוק". שני מטוסים נרשמו על שמם של בוריס סניור ושל חברו סיריל כץ, שהיה גם הוא טייס במלחמת העולם השנייה. השניים החליטו להטיס שני מטוסים לארץ־ישראל, אך ברודזיה הם נאלצו לבצע נחיתת אונס במנחת בג'ונגל ליד נהר הזמבזי. מטוס נוסף הוטס בידי סיריל וולפסון, טייס מח"ל, שלחם אף הוא במלחמת העולם השנייה. וולפסון הצליח להגיע עם המטוס עד לחרטום, ושם החליף אותו סניור. בתום טיסה בת

במבנה פתוח, שעליו יפקד טייס בעל ניסיון, שיטוס במטוס גדול יותר, שיצויד בקשר אלחוטי עם המבנה כולו. בתור מטוס הפיקוד נבחר "רפיד" דו-כנפי ודו-מנועי. את ה"פיירצ'יילדים" הטיסו לס צ'ימס, טוקסי בלאו וורתור קופר. את ה"רפיד" הטיס אלף לינדסיי, שהיה טייס לא יהודי. בדרך תוכננו למטוסים עשר תחנות ביניים. שלושת מטוסי ה"פיירצ'יילד" ומטוס ה"רפיד" המריאו משדה התעופה

העצירים בכלא היה גם איש אצ"ל בשם גרוס (שלא נמלט), אשר היה בן-דודו של אחד הטייסים, טוקסי בלאו. זה סיפר כי עלה במוחו הרעיון לטוס לכלא גיל-גיל כדי לנסות לאתר את בן-דודו. ב-20 באפריל נחתו המטוסים בחרטום. בשדה התעופה חשד בהם נציג מנהל התעופה האזרחית במקום, קומנדר ליתרבורו, ושאל אותם: "האם אתם בטוחים שאינכם יוצאים לפלשתינה?" הטייסים נצמדו לסיפור

הכיסוי, בעוד הטייסים שהו במלון "נילוס" וסבלו מהחום המעיק. רק ב-29 באפריל, 10 ימים לאחר ההמראה מוונדר-ביים, קיבלו הטייסים אישור להמריא - לא לפני שנאלצו להתגבר על מכשול נוסף: ההוראה שלפיה אסור למטוס חד-מנועי לטוס מעל סודאן ללא ליווי של מטוס דו-מנועי המצויד באמצעי קשר דו-כיווני. (ה"רפיד" אומנם היה מצויד במכשיר קשר, אך הוא היה חד-כיווני: הוא יכול

"פיירצ'יילד" ארגוס F24R



שלושת מטוסי ה"פיירצ'יילד" ומטוס ה"רפיד" המריאו משדה התעופה וונדר-ביים ב-19 באפריל 1948. נתיב טיסתם עבר מעל רודזיה, טנגניקה, קניה, סודאן ומצרים. משם אמורים היו המטוסים לטוס בחשאי לארץ ישראל

וונדר-ביים ב-19 באפריל 1948. נתיב טיסתם עבר מעל רודזיה, טנגניקה, קניה, סודאן ומצרים. משם אמורים היו המטוסים לטוס בחשאי לארץ-ישראל. הטייסים צוידו במפות טיסה דרום-אפריקניות ישנות, שכיסו את המסלול מאיזור הקייפ ועד קהיר. ארבעת הטייסים לא ידעו כי בעת טיסתם ברחו שישה עצירים של האצ"ל מכלא גיל-גיל שבאוגנדה. דבר הברחה פורסם בעיתון "סטנדרט" של מזרח אפריקה, שיצא לאור בניירובי. לצירוף המקרים הזה נוספה גם העובדה שבין

הכיסוי שלהם כי הם בדרכם להעביר את המטוסים ללונדון לידי בעליהם החדשים. ליתרבורו הזהיר אותם, כי אם ייוודע שמטוסיהם נחתו בפלשתינה, הרי שיילקחו זכויות הנחיתה בסודן מחברת הצ'רטר, שלה היו המטוסים שייכים באופן פורמלי. אולם הוא לא הסתפק בכך וגרם - כנראה בזדון - שמשאית תפגע בזדון בזנבו של אחד המטוסים, אף שהם חנו בפניה מבודדת של שדה התעופה. כתוצאה מכך קורקע המטוס. תשעת ימי התיקון שימשו את ליתרבורו, כנראה, כדי לבדוק את סיפור

היה לקבל הודעות מהמטוסים שאותם ליווה, אך לא לשדר אליהם הודעות. בינתיים קיבלו הטייסים ידיעות מדאיגות. לפי אחת מהן נפל שדה התעופה לוד, שהיה יעד מסעם, לידי הערבים. הבעיה השנייה הייתה שיעד מסעם נחשף בעת שטייס בשם צ'רלס קרי פלט לעברם: "אני יודע שאתם יוצאים לפלשתינה. האם אינכם יכולים לקחת אותי? אני יכול לטוס במטוסים רבים, למשל במטוס 'בו-פייטר'". הטייסים לא ענו לו והמריאו מחרטום כשהם מלאי חשש.

סיכום

תרומת המח"ל הדרום-אפריקני לצבא המדינה שבדרך הייתה חשובה ביותר גם מבחינה חומרית וגם מבחינה מוראלית. מבחינה מוראלית הייתה התרומה בבחינת מסר ללוחמים היהודים בארץ-ישראל שאין הם לבד, וכי העם היהודי בתפוצות עומד מאחוריהם. מבחינה חומרית תרמה יהדות דרום-אפריקה הן 800 לוחמים מנוסים, ובהם טייסים, אנשי רפואה, אתתים, תותחנים, שריונאים ומכונאים, והן ציוד לחימה חיוני. חשיבות רבה במיוחד הייתה להברחת המטוסים, כפי שתוארה במאמר זה, שכן עם פרוץ מלחמת העצמאות היה חיל האוויר הישראלי דל ביותר בציוד ובאנשים – בין היתר בשל האמברגו שהטיל האו"ם על הספקת נשק ותחמושת לצדדים הלוחמים במזרח התיכון. יתר על כן, הטייסים, שהיו הגרעין להקמתו של חיל האוויר הישראלי, היו בחלקם ותיקי חיל האוויר הבריטי ובחלקם אנשי שירות האוויר של הפלמ"ח. אולם מספרם היה מועט, וניסיונם – מוגבל, כך שהתגבורת של הטייסים הדרום-אפריקנים הייתה בבחינת סיוע חיוני.

הערות

1. נתנאל לורד, **מלחמת ישראל – מלחמת הערבים ביהודים מאז 1920**, מהדורה מצולמת של הוצאת כתר, 1978, עמ' 63-64.
2. דבורה הכהן, "צה"ל וקליטת העלייה", מתוך **מרדכי נאור (עורך) עולים ומעברות 1948-1952**, מרכז רחל ינאית בן-צבי, ירושלים תשמ"ז, עמ' 116-118.
3. בוריס סניור, **שמיים חדשים**, זמורה ביתן, 1998, עמ' 84-95; Henry Katzew, **South Africa's 800 – The Story of South African Aliyah**, Adar Publications, Israel, pp. 41-42.
4. **שם**.
5. סניור, **שם**, עמ' 94.
6. הנרי קציו, **שם**, עמ' 73; סניור, **שם**, עמ' 95.
7. כמה חודשים מאוחר יותר קיבל בלאו גזיר עיתון מיוהנסבורג, שדיווח כי שלושת מטוסי ה"פיירצ'ילד" טסו בנתיב הזה כדי לאסוף את הבורחים.
8. קציו, **שם**, עמ' 74-75.

צבאות ערב לפלוש לארץ-ישראל יצרה דחיפות להמשך המסע. ללחץ להמשיך במסע הוסיפה גם פגישה עם ססיל וולפסון, טייס מח"ל מדרום-אפריקה, שהגיע אף הוא לרומא. "הביטו בחורים", אמר וולפסון בפגישה במלון "גהינום מתפתח כרגע בפלשתינה, והם זקוקים לכם".

בבוקר ה-14 במאי החליט בלאו להמשיך לבדו בטיסה. באותו יום הגיע לאתונה, ולמחרת, ב-15 במאי, טס לרודוס ומשם לניקוסיה. הוא המריא בשעה 16:20, ושעתיים לאחר מכן, בשעה 18:20, הוא נחת בשדה-יד תל-אביב. באותה שעה ביצעו מטוסי מצריים יעף הפצצה אחרון על שדה-התעופה. בזמן שמטוסו של בלאו נכנס לחניה, עצרה לידו מכונית קטנה, ואחד הנוסעים קרא לו: "רד מהמסלול, אנחנו מופצצים". בלאו ציית ורץ איתם לתפוס מחסה בשוחה קרובה. מאוחר יותר

תרומת המח"ל הדרום-אפריקני לצבא המדינה שבדרך הייתה חשובה ביותר גם מבחינה חומרית וגם מבחינה מוראלית

הגיעו מכונאים וצבעו את המטוס, שלא נפגע בהפצצה המצרית, במגן-דוד.

גם צ'יימס וקופר המריאו ב-14 במאי וטסו לאורך החוף המזרחי של איטליה, לכיוון ברינדיזי. מזג האוויר הקשה על הטייסים, שניווטו בין ההרים. בסופו של דבר הם החליטו לחזור לנפולי ומשם לצאת לברינדיזי פעם נוספת. ב-15 במאי שבו לרומא, וב-16 במאי טסו לרודוס ומשם לניקוסיה. בשדה-התעופה פגשו קבוצת מתנדבים דרום-אפריקנים שיעצו להם לטוס לחיפה ולא לשדה-יד מחשש להפצצות מצריות.

לאחר הנחיתה בחיפה – 35 יום לאחר שהמריאו מוונדרבום וטסו בסך הכול כ-100 שעות – הוחתם דרכונם, ולמחרת טסו לשדה דב. שם קיבלו את פניהם בוריס סניור וסמוקי סיימון, שניהם מהבכירים שבטייסי המח"ל של דרום-אפריקה.

התחנות שלאחר מכן היו אטברה, ואדי חלפה ולוקסור שבדרום מצרים. בלוקסור הם גילו תקלה נוספת: התברר שצמיג הגלגל האחורי (גלגל הזנב) במטוסו של טוקסי בלאו ניזוק. בפני הטייסים עמדה הדילמה: לנסות להחליף אותו בקהיר או להמשיך במסע. למרות הסיכונים הם החליטו להמשיך. ההמראה הייתה חלקה, אך מאחר שבלאו לא ידע איזה נזק נגרם למטוסו, הוא ביקש אמצעי חירום בשדה-התעופה אל-מאזה. גם שם הייתה הנחיתה חלקה.

אולם מזלו הרע לא עזב אותו, והוא גילה כי כמה מהמכשירים בלוח שלו לא פעלו. נוסף על כך התגלתה תקלה בכנפוני המטוס. הטייסים העריכו שידו הזדונית של ליתרבורו בחרטום היא שהייתה אחראית לתקלה בכנפונים. הצוות המתין שבעה ימים במלון "הליופוליס פאלאס" בקהיר עד לסיום התיקון, ובמשך הזמן הזה הרגישו הטייסים שהם תחת "מעקב נוח". בינתיים נאלצו ארבעת הטייסים לחדש את אשרות השהייה שלהם במצרים, והם עשו זאת בשגרירות דרום-אפריקה בקהיר.

רק 400 ק"מ הפרידו בינם לתל-אביב – טיסה של שעתיים וחצי. אולם עם המראתם ליוו אותם מטוסי "ספיטפייר" מצריים, ולא נותרה להם ברירה אלא להמשיך בנתיב הטיסה המתוכנן מערבה.⁸ הפעם הם לא צוידו במפות טיסה מפורטות, אלא במפות מזג אוויר בלבד, ובתום שלוש שעות טיסה הם הגיעו למרסה-מטרוך. משם הם המשיכו לאל-אדם – לא לפני שה"ספיטפיירים" המצריים ניפנפו להם בכנפי מטוסייהם ונפרדו.

ב-7 במאי הגיעו המטוסים לבנגזי שבלוב, וב-8 במאי הם טסו לטריפולי. ב-9 במאי הם הגיעו לקגליארי שבסרדיניה. שם נפרד טוקסי בלאו מחבריו. צ'יימס וקופר חשבו שרומא היא מחוץ לטווח הטיסה ועצרו באג'אציו שבקורסיקה. בלאו הגיע לרומא ונחת בשלום בצ'יאמפינו. למחרת הגיעו לשדה זה גם צ'יימס וקופר.

מזג אוויר קשה דחה את המשך הטיסה, אך הידיעה על כוונתם של

