

נורדווין נורסמן

נכתב ע"י נעם הרטוך. פורסם לראשונה בגליון אביב 2000 של מגזין האגודה האמריקאית להסטוריה תעופתית
תרגום ותוספות: אבינעם מיסניקוב - תמונות ועריכה: עמוס דור

כדי לאפשר את העברת המטוסים מאמסטרדם לישראל, סיכם מילר עם KLM שבמטוסים המיועדים לישראל יורכבו מיכלי דלק לטווח ארוך בדו" מה לעבודה שנעשתה על שני מטוסים לפני כן. חיל האוויר שלח להולנד את ארנסט "ארני" סטהל, מכוונאי מטוסים ותיק יליד ארה"ב שהכיר את הנו" רסמן משירותו בח"א האמריקאי, וזאת כדי שישמש שם מפקח טכני לשל" פוץ ולהתקנות במטוסים. העברת המטוסים בתוך אירופה נעשתה בתחילה ע"י בארי ריילי, טייס ח"א המלכותי לשעבר, וע"י ג'ו גיימס, טייס לשעבר בח"א האמריקאי, שנשכרו לצורך כך ע"י מילר. אליהם הצטרף פיליפ "פיל" מרמלשטיין, טייס חיל האוויר ולשעבר טייס בצי ארה"ב שהטיס את מטוס הנורסמן NC79822 מסכיפול לפריז ב-4 במאי.

הטייסים בדרך כלל הגיעו לאוברפאנהופן ברכבת, הטיסו את המטוסים לסכיפול, וכשיצא מטוס משיפוץ, הטיסו אותו לצרפת, שם פתח חיל האוויר שלנו בסיס העברה בשדה טוסוס-לה נובל. מילר בעצמו התגורר בפריז. חמישה מטוסים היו מוכנים בסוף אפריל. 3 בסכיפול ו-2 בצרפת. בחווה התחייב מילר להשלים את משלוח כל המטוסים עד 1 ביוני, זאת אומרת שחיל האוויר מצידו היה צריך לספק מספיק טייסים להעברת כל כמות המ"טוסים לישראל. נוסף על מרמלשטיין, נשלחו חמישה טייסים לשדה טו"סוס לה-נובל שהיו צריכים להתאמן על המטוסים שכבר היו שם, וכשצברו מספיק שעות על המטוס, להטיס אותם לארץ. הטייסים היו מוריס מאן, לאונרד כהן, דן טולקובסקי, הרברט קרטיס וג'ורג' ברלינג.

בתאריך 22 לאפריל, 2 מטוסים-NC74134 שהוטס בידי קולמן גולדשטיין ואדי כהן כטייס משנה, ו-NC74133 שהוטס בידי לו לנארט ומילטון רוב" נפלד כטייס משנה, המריאו משדה טוסוס-לה-נובל לשדה אורבה ברומא ושם נשארו עד 2 במאי ועזבו לבארי, אך שם התגלתה נזילה דלק במטוס NC74134 שחייבה חניית לילה כדי לתקנה. לאחר תיקון התקלה המשיך המטוס לברינדזי, ומשם, תוך שימוש במיכלי הדלק לטווח ארוך המשיך המטוס לתל אביב בטיסה שנמשכה 11.5 שעות ונחת בשדה דב. עם הגע" תו, פורקו המיכלים הנוספים והמטוס הוכן בהחליות למשימתו הראשונה שהיתה הטלת אספקה ותחמושת לשובים הישראליים הנצורים בגוש עציון שנמצאו אז תחת התקפה כבדה של הלגיון הירדני. בזמן ההוא הופעלו הנו" רסמנים במסגרת טייסת "א", שהיתה יחידה מעורבת וכללה מגוון רחב של מטוסי תובלה ומטוסים קלים שהופעלו באופן שיגרתי כמפציצים מאולת"רים.

בתאריך 10 למאי, מטוס הנורסמן NC74134, עדיין ברישום אמריקאי, המ" ריא למה שנחשבה ה"הפצה" הראשונה של חיל האוויר הישראלי. הוא הוטס ע"י קליין וגורדון ובנוסף היו במטוס איש צוות שלישי וקבוצת חיילים שתפקידם היה להטיל את הפצצות המאולתרות אל מחוץ למטוס. מזג אויר סוער וקופצני גרם לקליין לבטל את המשימה ולחזור לשדה דב. המטוס הוכן למשימה שנייה כשהגיעו דיווחים שהראו שמוזג האוויר השת" פר מעל לאיזור המטרה, והפעם אויש המטוס ע"י יריב שיינבאום ודניאל בוקשטיין וארבעה חיילים וכן "פצצה" שהיתה חבית ממוולתת ב-200 ק"ג של חומר נפץ שהיתה צריכה להיות מוטלת על הכפר הערבי בית מחסיר. כשהגיעו לאיזור המטרה המטוס התרסק וכל יושביו נהרגו.

ההשערה היתה שהשילוב של מז"א גרוע והשינוע הפתאומי במרכז הכובד של המטוס כשהפצצה הכבדה הוטלה, גרמו למטוס להכנס לסיחרור ולה"תרסק. תומך המנוע התגלה כשהגישה למקום ההתרסקות נהייתה אפס" רית לכוחות צה"ל בחודש ספטמבר, והוא מוצג כיום באנדרטה לחללי חיל האוויר בהר הטייסים ליד ירושלים.

גם הנורסמן השני, כעת היחיד שנותר, היה מעורב בתאונה, למרות שהי" תה חמורה פחות, כשביצע "לולאת קרקע" בשדה דב לאחר נחיתה. המטוס הוטס בידי הארי שוורץ שהוסמך להטיס את המטוס ע"י קולמן גולדשטיין באותו יום. הנוק היה למרבה המזל קל והמטוס תוקן, אבל הוציא לעצמו שם רע בקרב הטייסים כמטוס קשה להטסה, ובמשך חודש שלם לא הוטס כלל. כשגולדשטיין חזר מציכוסלובקיה, שם הוכשר להטיס את מטוסי הקרב מדגם אוויה S-199 שנרכשו שם, מצא שהנורסמן עדיין חונה בשדה דב בערך באותו המצב שהיה כשהוא נסע.

בתאריך 13 ליולי הגיע גולדשטיין להטיס את הנורסמן, שכעת היה מסומן

חיל האוויר הישראלי שנוקק נואשות לכל מה שיכול היה לטוס, בעוזרו למ" דינת ישראל שזה עתה קמה, לא היה בררן בבחירת מטוסיו.

מבט חטוף במצבת המטוסים של החיל בספטמבר 1948 מראה 108 מטוסים בשירות, מעשרים ושישה דגמים, ובממוצע של 4 מטוסים מכל דגם- סיוט וודאי לאנשי האחזקה, אך גם בעיה מבצעית לצוותי האוויר, שרובם הוסמכו להטיס סוגים שונים של מטוסים.

סיפור הרכש והפעלת מטוסי ה-UC-64A נורסמן בחיל האוויר, הוא דוג" מה טובה לשיטה האקראית של רכש מטוסים בתקופה הראשונה של קיום החיל. המוטו היה "קנה כל מה שטס" ושליחי הרכש ביצעו את ההוראה כלשונה.

הסיפור החל בינואר 1948 כשקולונל בדימוס של צבא ארה"ב בשם דייויד מ. מילר, רכש מעודפי ח"א של ארה"ב בגרמניה 50 מטוסים מדגם UC-64A. המטוסים היו מאוחסנים בבסיס ח"א אוברפאנהופן ליד מינכן, והיו במצב טכני מעולה למרות שהפסיקו לטוס 3 שנים קודם לכן ונוקקו לשיפוץ כדי להשמישם למצב טיסה.

הזרוע האווירית של צבא ארה"ב רכשה 749 מטוסי נורסמן שסומנו על ידה UC-64A-ND. דגם זה היה גירסה אמריקאית של מטוס הנורסמן 5 הקנ" די, והמטוסים שטסו באירופה היו חלק משני מנות יצור של 120 (מספרים סידוריים 43-35445-35326) ו-300 מטוסים (מספרים סידוריים 44-70255-70554). בהיותו קצין צבא שזה עתה פרש מהשירות, היה מילר מנוע ע"י חוקי ארה"ב לסחור במטוסים אלה בשוק האזרחי, ולכן חוזי רכישה ומכ" רה מחדש אורגנו ע"י ידיד טוב שלו, אזרח שוויצרי שחי במדריד בשם ויק" טור אוסוואלד שהיה מעורב מאד בלמצוא קונים פוטנציאליים למטוסים. כדי לעשות את המטוסים יותר אטרקטיביים למפעילים אזרחיים, מילר חתם חוזה עם חברת התעופה הלאומית ההולנדית KLM לשם ביצוע שי" פוצים למטוסים במרכז האחזקה של החברה בשי"ת סכיפול שבאמסטרדם. הוסכם שהמטוסים יועברו מאוברפאנהופן לפרנקפורט ומשם לאמסטרדם ושם, בתוספת לשיפוץ, תרכיב KLM מיכלי דלק נוספים לטיסות העברה. מילר ואוסוואלד תכננו לפזר את המטוסים ברחבי אירופה לשם אחסנה. בחודש פברואר עזבו שני המטוסים הראשונים את מתקני KLM לטוסוס-לה נובל, שדה תעופה קטן בעיבורי פריז שבצרפת. בתחילת מרץ, התקשר שליח הרכש הישראלי הארי "פרדי" פרדקנס, טייס לשעבר בח"א המלכותי הבריטי, למילר לאחר שהשיג את פרטיו מאחותו, גברת סילברמן, שהי" תה פעילה באיסוף תרומות למען מדינת ישראל בקרב הקהילות היהודיות במדינת וירג'יניה בארה"ב, ואמר לו שהחברה שלו-SOMACO העוסקת בתובלה אווירית בקונגו הבלגית מעוניינת ברכישת 20 מהנורסמנים שלו. לחברה זו לא היה שום קשר לקונגו והיא היתה למעשה סוכנות רכש ישר"אלית לנשק שנוהלה ע"י פרדקנס ועמיתו יהודה ארזי, שעסק בעיקר ברכש נשק ומטוסים בארה"ב. הכספים של חברת SOMACO הגיעו מהמליונר ההולנדי ווילם ון-ליר שתרם מטוסים וכסף לחיל האוויר, ומימן כספית גם את עסקת הנורסמנים.

החוזה לרכישת 20 מטוסים נחתם בתאריך 31 במרץ, והמחיר עמד על 12,500 דולר למטוס. מילר התבקש ע"י הישראלים להשיג רישוי אזרחי ממנהל הת" עופה האזרחית בארה"ב לכל המטוסים שנרכשו. למעשה המספר הכולל של המטוסים שהיו מעורבים בעסקה השתנה בין 15 ל-29 ונראה שרק 15 מהם נרשמו במנהל התעופה האזרחית האמריקאית ע"י דייויד מ. מילר ובאו" תות קריאה בקבוצה של NC79821 עד NC79834 (חוץ מ-NC79824 שהיה אות קריאה של מטוס פייצ'יילד UC-61K שלא היה קשור למילר), ועוד NC74133 ו-NC74134.

יצחק לוי ויהושע גילוף, שני קציני חיל האוויר הישראלי שפעלו באירופה בדיווח על רכש מטוסים שם, דיווחו לראש ממשלת ישראל דוד בן גוריון בתאריך 20 לאפריל שפרדקנס רכש 29 נורסמנים במחיר כולל של 165,000 דולר, זאת אומרת ששולמו רק 5,690 דולר למטוס, מחיר שנראה נמוך ולא מציאותי. אם באמת היו מעורבים בעסקה 15 מטוסים, הרי שמחיר של 11,000 דולר למטוס קרוב יותר לסכום שננקב ע"י פרדקנס עצמו, מה שגורם להאמין שרק 15 מטוסים נרכשו.

בדרכו לזאטק, שדה תעופה צ'כי שבו הקים חיל האוויר בסיס זמני להעברת מטוסים ונשק לישראל. המטוס השני הצטרף אליו ב-15 ליוני.

מטוס נוסף הצליח לצאת מצרפת, כנראה NC79829 שהוטס ע"י פרדקנס בעצמו כשטייס ח"א המלכותי לשעבר ג'ו סנדרלנד כטייס משנה. ב-14 ליוני הצליח מטוס רביעי לחמוק מההחרמה הצרפתית, היה זה NC79833 והוא הוטס בידי ג'ו גיימס. כל ארבעת המטוסים הגיעו לזאטק עד אמצע יולי, ומרמלשטיין ניצל את זמנו הפנוי כדי להסמך עוד טייסים להעברת הנו"רסמנים לישראל, וזו יצאה לפועל ב-4 לאוגוסט דרך נייקסיץ', שדה קטן ביוגוסלביה. כל ארבעת המטוסים הגיעו בשלום לארץ יום אחרי כן, וב-12 לאוגוסט קובצו ליחידה חדשה - גף 35, שבסיסו נקבע בבסיס ח"א המלכותי לשעבר עקיר, כעת בסיס ח"א תל נוף.

עוד שני נורסמנים נשלחו בתחילת ספטמבר. NC79831 המריא משדה אור"ב שברומא ב-29 לאוגוסט כשהוא מוטס ע"י פרדקנס והנרי וולף, אך נאלץ לחזור עקב תקלות וניזוק קלות בנחיתה ונשאר באורבה עד 4 בספטמבר ולבסוף המריא לכיוון הארץ. המטוס השני NC79834 התעכב עקב מזג אוויר גרוע ונשאר באורבה לפחות עד ה-17 לספטמבר.

בתחילת ספטמבר, היו בגף 35 בעקרון 5 מטוסים. הרישום האמריקאי הוסר והם נצבעו בצבעי הסוואה כחול/חום ומספרים סידוריים 52 עד 56. בתחילה עסקו המטוסים בהטסת אספקה, בעיקר חביות דלק, ומוצרי מזון שכללו בשר משומר, פירות, ירקות, חלב משומר ולחם, מי שתיה תרופות, וכן דואר ותחמושת מעקרון למנחת בסדום, שהיה ישוב יהודי מבודד ומ"אויים ע"י הלגיון הירדני שחנה ק"מ ספורים לידו.

במצבת הגף היו באותה עת שבעה טייסים כשמפקדם "פיל" מרמלשטיין. זו הייתה היחידה היחידה בחיל שכונתה "גף" ולא "טייסת" עקב היותה יחידה קטנה, ותחת פיקודו הישיר של מפקד בסיס עקרון אלכס זילוני, ולא יחידה עצמאית מבחינה מבצעית. הטיסות לסדום היו בעייתיות מפני שבאיזור היו מערבולות אוויר, והמטוסים טסו בלילה כדי למנוע אפשרות שיירות ע"י ספיטפיירים מצריים שטסו רק ביום. כמו כן הטמפרטורות בסדום בשעות הצהריים עברו את ה-40 מעלות, דבר שעשה את ההמראה משם למסוכן.

בשבוע האחרון של אוגוסט, עבר הפיקוד על הגף לתאודור "טד" גיבסון, בנו של כומר ממיאמי שבפלורידה שנהיה אהוד מאד על טייסי הגף. בסוף ספטמבר ירדה שמישותם של המטוסים, היו בנמצא חלקי חילוף מעטים, והועבר מסר דחוף לשליחי הרכש באירופה לחפש חלפים, אחרת הגף יק"ר. כיוון שנותרו שני נורסמנים שחנו באמסטרדם, הופנו בקשות ל-KLM לפרקם לחלפים מפני שהסיכוי להטיסם לישראל היה אפסי.

דו"ח מצב שנשלח למטה ח"א ציין שמתוך 5 המטוסים רק 54 ו-55 היו שמישים, מטוס 52 קורקע בעקבות תאונת נחיתה, הכנף הימנית של מטוס 53 הייתה שבורה, ומטוס 56 סבל באופן תמידי מנזילות שמן-מחלה כרונית של הנורסמן!

מלבד מה שצויין לעיל, הטיסות נמשכו, כשקצב הגיחות לסדום יורד פחות או יותר בקצב קבוע מ-240 באוגוסט ל-180 בספטמבר, וזאת עקב מחסור במטוסים שמישים. חוץ מטיסות אספקה לסדום, בוצעו טיסות לקיבוץ ר"חמה ולמושב באר טוביה, טיסות סיור ואפילו הטלת כרוזים על ירושלים הנצורה. היו קשיים נוספים, מלבד מצבם של המטוסים. הנתבי מעקרון לסדום עבר מעל נקודה שהייתה בחצי הדרך בין חברון לבית-לחם ובג"ב-7000 רגל כדי להקטין את חשיפת המטוס לאש שנורתה מהקרקע. אחרי נקודה זו החל המטוס בהנמכה איטית בכיוון סדום. בגובה 1200 רגל מתחת לפני הים היה המנחת בסדום הנמוך ביותר בעולם! הוא היה גם החם ביותר ולרוב היו גם מערבולות אוויר בזמן הגישה לנחיתה שלפעמים הצריכו סיבוב נוסף לפני הנחיתה ולפעמים מנעו אותה כליל. נחיתות בלילה היו קלות יותר, כשפנסי "גוזניק" נותנים איזה שהוא כיוון למסלול בחושך הסמיך ששרר שם.

בצ'קוסלובקיה נעשה שימוש בשני הנורסמנים שהיו שם להובלת חימוש וחלקי חילוף למטוסי ספיטפייר שנקנו שם. תוכנן שהנורסמנים יטושו מקונוביץ' לנייקסיץ' ביוגוסלביה שם היה בסיס התדלוק של הספיטפיירים שהוטסו ארצה, ולהעביר מטען שהיה אמור להגיע ארצה במטוסי ה-C-46 וה-C-54 של להק תובלה אווירית. לשם כך הועברו לפראג ארבעה טייסים של גף 35: מוריס בן-סימון, לאזלו סטארק, ג'ו סנדרלנד ועודד אברבל. ב-23 לספטמבר, יום לאחר שהגיעו לנייקסיץ', בן סימון וסטארק הטיסו נו"רסמן לקונוביץ' יחד עם המהנדס שמואל (סאם) פומרנץ כנוסע. בדרך חזרה

במספר 51 לגיחת הפצצה לילית על רמאללה. כשגילה שהפצצות מונחות על רצפת תא המטען לא קשורות, סירב להמריא עד שתימצא דרך לקשור אותן והלך לדרכו. כשחזר בערב הבא, כל אחת משש פצצות ה-80 ק"ג היתה מו"נחת על עריסת עץ בעלת 3 צדדים, וידית אחיזה בצד הנגדי לפתח. העריסה היתה נדחפת לכיוון דלת תא המטען הפתוחה כשהצד הפתוח כלפי הדלת, ואז הידית היתה מורמת כדי להחליק את הפצצות החוצה. תוך דקות לאחר המראה משדה דב בשעה 00:38 -15 ליוני כשביד ספנסר כטייס משנה, וא"בנר הלבני ורפאל גולדברג כמטיילנים, נפל לחץ שמן המנוע באופן דראסטי, השמשה הקדמית של תא הטייס התכסתה בשמן, והראות ירדה ל-0. היו ניצוצות רבים כשטיפות השמן פגעו בצינור הפליטה החם, והסתבר שהת"קון שבוצע לעוקת השמן של המנוע אחרי התאונה האחרונה בשדה דב כשל, כנראה בגלל רעידות המנוע גולדשטיין עבר לטיסת מכשירים וביצע נחיתת ריסוק בפרדס ליד הרצליה. כל הצוות ניצל אך המטוס ניזוק מעבר ליכולת תיקון אחרי שהתהפך על גבו. כתוצאה ממכת הנחיתה, פגעו פניו של גולדש"טיין במוט ההיגוי של המטוס ואפו נשבר. אנשי הצוות האחרים, כולל טייס המשנה ספנסר לא נפצעו, למרות שספנסר עצמו נרצח 3 ימים מאוחר יותר כשמטוס האיירוואן שהטיס נחת נחיתה אונס ליד בת-ים (ראה את הסיפור השלם במאמר על מטוס האיירוואן ברשימה זו).

בינתיים, שלושה נורסמנים נוספים חנו בשדה התעופה אורבה ברומא, מח"כים להטסתם ארצה. ב-20 למאי מטוס NC79822 המריא לגיחת אימון כשהוא מטוס ע"י ה"אייס" הקנדי מימי מלחמת העולם השני ג'ורג' "באז" ברלינג ולן כהן, טייס לשעבר בח"א האמריקאי. אחרי שסיימו הקפה אחת החלו בגישה לנחיתה, ואז המטוס התפוצץ באויר, ושבריו התפזרו על שטח נרחב, 2 הטיסים נהרגו. חקירה שנערכה ע"י ה"הגנה", העלתה שהמטוס חובל בידי סוכנים בריטיים שגילו כי המטוס מיועד לישראל ושתלו בו מטען נפץ בלילה שלפני הטיסה. אנשי ה"הגנה" זיהו אחד מהסוכנים הבריטיים, שוטר לשעבר במשטרת המנדט בארץ ישראל, וחסלו אותו מאוחר יותר.

זוג הנורסמנים הנותר עזב את שדה אורבה בשעה 10:00 של ה-24 במאי עשה את דרכו ארצה, ונחת בהרקליון שבכרתים לתדלוק. מטוס NC79823 הוטס ע"י רוברט "בוב" פיין וויליאם "ביל" מאלפין, שני טייסים לשעבר בח"א האמריקאי, והשני, NC79821 הוטס ע"י ויקטור ויינברג, נתין ה"לנדי, ואלברט "אל" תורפ כשהרברט "יו" קרטיס משמש כנווט. הם עזבו את הרקליון למחרת בשעה 14:00 לקטע האחרון של טיסתם לשדה דב, אך תקלות טכניות, בעיקר בעוקות השמן של המנוע ורוחות חזקות מהחזוי, גרמו למטוסים לסטות דרומה מנתיבם. לבסוף נחתו נחיתה אונס בחוף עזה לאחר 6 שעות טיסה ומיכלי דלק כמעט ריקים. פיין ומלפין נאסרו ע"י המ"צרים מיד ויתר השלושה ברחו לפרדס סמוך והתחבאו שם למשך 3 ימים, עד שהרעב והצמא גרמו להם להסגיר את עצמם לידי המצרים, והם נלקחו למחנה שבויים באבסייה.

ב-21 ביוני הודיע פרדקנס למטה חיל האוויר שעוד 8 מטוסים מוכנים להע"ברה. באותו היום מטוס NC79829 הוטס בטוסוס לה-נובל כשבארי ריילי בוחן את מוריס בן סימון שרק הגיע לשם, ויומים אחר כך בן סימון וטייס המשנה גרישה באום המריאו לכיוון ניס בדרכם לשדה דב. בינתיים, יומיים אחר כך, מילר הוזמן לשגרירות ארה"ב בפריז לשיחה עם הווארד באקלי ריילי, הנספח האווירי האזרחי, שאמר למילר בכנות שיש לו הוראות מה"בולשת המרכזית בארה"ב (FBI) למנוע מכל מטוס להמריא לישראל. בנו"ספ לכך, הוא קיבל מברקים משגרירות ארה"ב בבריסל, האג ורומא וגם ממפקד כוחות הכיבוש האמריקאים בגרמניה שהורו לו לעשות כן. בבליה לפחות, הוראות אלו נוספו לטינה ששררה שם כפי שסיפרו לפרדקנס קומ"נדנט קראב, מנהל מח' התעופה האזרחית בבריסל ומר קונן ממשד החוץ. מילר לא התרשם מאיומי ריילי, והמשיך את מגיעו עם הישראלים בטוסוס לה נובל. ריילי הורה לקונסול האמריקאי בפריז לבטל את דרכונו של מילר ולהוציא לו ויזה בכיוון אחד לארה"ב. לבסוף פעולותיו של ריילי נהיו אפק"טביות וששת המטוסים שהיו בצרפת הוחרמו. חמישה בניס ואחד בטוסוס לה נובל, ועוד שניים הוחרמו בבריסל ושניים נוספים באמסטרדם. כל המ"טוסים הועברו לאחסנה והגישה של הישראלים אליהם נמנעה.

שניים מהנורסמנים ה"צרפתיים" הוברחו מצרפת לניס ב-29 ליוני ע"י בן סימון וג'יינו נארבוני שהטיסו את NC79830, ופיל מרמלשטיין שהטיס את NC79825. אחרי ששהה בלילה בניס, הגיע מרמלשטיין לשדה התעופה ב-1 ליוני. דרכו נחסמה ע"י קציני הזינדרמריה הצרפתית שהורו לו לחזור למלונ. לבן סימון היה מפגש דומה, והוא תיאר אותו שנים מאוחר יותר: **"בעשירי ליוני נקראתי אישית אל מפקד משטרת ניס שהורה לי בנימוס אך בתקיפות, לעזוב את ניס בבוקר שלמחרת לכל יעד שאבחר"**.

ב-11 ליוני עזבו שני הנורסמנים את ניס, NC79830 הוטס לשטרסבורג, וא"לשני הליון. אחרי עצירה קצרה, המריא הראשון לברנו שבצ'קוסלובקיה,

יומיים אח"כ הטיסו מטען, וזמן קצר אחרי שעברו את נקודת האל-חזור, נתקלו ב"חומת סערה" מעל הרי יוגוסלביה. כיוון שהערב ירד, בן סימון ביצע נחיתה זהירה בשדה חיטה זעיר ליד הכפר פאטינקה. היוגוסלבים חשדו שהטייסים הם מרגלים אמריקאים ולכן לקחו אותם בבוקר שלמחרת לדוברובניק וכלאו אותם בתאים נפרדים. התערבות של קצינים בכירים של חיל האוויר גרמה לשיחרורם, והם המשיכו ב-27 לחודש לנייקסיץ' כשהם מלווים בקצין יוגוסלבי. המטען שנשא בן 450 ק"ג ושאינו לא יכלו להמ" ריא משדה התיירס, נפרק ממטוסם ע"י המשטרה המקומית והוסע בסודיות לנייקסיץ'. בן סימון הוסווה כקצין יוגוסלבי כדי ליצור את הרושם שהמ" טוס והמטען הוחרמו.

"פיל" מרמלשטיין והנווט לו נאגלי היו בנייקסיץ' כשג'ו סנדרלנד ועודד אב" רבנל הגיעו ב-23 לחודש, לאחר שהטיסו נורסמן מקנוביץ' ועליו תותח של ספיטפייר וחלקים נלווים. בטיסה חזרה לקנוביץ', הדרך מרמלשטיין את סנדרלנד ואברנל ולימדם את הנתיב. על המטוס היו גם כמה טייסי ספ" טפייר. זה היה יום יפה, אך שינוי כיוון רוח פתאומי הסיט אותם מהנתיב. מרמלשטיין הבין שהם היו בחלק הלא נכון של צ'יכסלובקיה כשלאחר 5 שעות טיסה, במקום לראות נקודות ציון מוכרות, ראה מרחוק את וינה! כיוון שהערב ירד, הוא ביצע נחיתה מוצלחת בשדה תפוחי אדמה והתקבל ע"י 20 חקלאים שהופתעו שהשדה החקלאי שלהם נהפך לשדה תעופה. מר" מלשטיין הסיע באיטיות את המטוס אל בית חווה סמוך שם קיווה שיוכל ליצור קשר עם קנוביץ'. בעל הבית אמר להם שאין לו טלפון ושהם צריכים לחכות עד שהמשטרה תגיע בבוקר. המשטרה הגיעה וחקרה את הצוות למ" טרת טיסתם. הם הורשו לחזור לקנוביץ' עם קצין משטרה במטוס. אחרי שהיית לילה בקנוביץ' סנדרלנד ואברנל הטיסו את הנורסמן העמוס חזרה לנייקסיץ' בטיסה שלא היתה חסרת אירועים. כשהם עזבו את קנוביץ' מוק" דם בבוקר ה-27 לחודש ואחרי ארוחת צהריים המריאו לטיסה בת 5 השעות חזרה לנייקסיץ'. בדרך הם נתקלו במזג אוויר גרוע שהכריח את סנדרלנד לטוס מעל לעננים או בטיסת מכשירים רוב הזמן. בזמן ההגעה המשוער הם הבינו שהלכו לאיבוד. הם נחתו בשדה תירס, והמריאו שוב אחרי שאיכרים מקומיים אמרו להם שנייקסיץ' נמצאת במרחק 35 ק"מ מהמקום. לאחר זמן קצר התעבו העננים שוב והתחיל להחשיך. השמשה הקדמית התכסתה בשמן, כנראה מווסת סיבובי המדחף שניזוק בזמן הנחיתה בשדה התיירס, והם יכלו לראות רק מהחלונות הצדדיים. בזמן ההגעה המשוער החל סנדרלנד רלנד בהנמכה מגבה 9000 רגל בקצב של 500 רגל לדקה. לאחר זמן קצר הם ראו אור ואז, ללא אזהרה פגעו בקרקע והמטוס נטה קדימה על צלע גבעה ולבסוף התהפך באיטיות על גבו אחרי שפגע בקיר אבן נמוך. המיליציה המ" קומית לקחו את אנשי הצוות לכפר הסמוך, שם הוגשה להם ארוחה, ולאחר מכן הם נחקרו ע"י קצין יוגוסלבי. יומים אחר כך נלקחו למוסטאר שם שוב נחקרו ע"י המשטרה המקומית. בבוקר למחרת הם הוחזרו לנייקסיץ' ברכבת כשהם עוזבים את הנורסמן ההרוס מאחור.

למרות שבוצע מחקר מעמיק, לא ניתן היה לברר את זהות המטוס. אך ע"י אלימינציה, המטוס היה או, NC79827 או NC79834. דיווח מאוחר יותר נמסר שמטוס NC79834 "התהפך ב-1948", לכן אפשרי שזה היה המטוס שהיה מעורב בתאונה. תומך בגרסה זו הוא תצלום שנמצא ובו נראה NC79834 מונח על גבו ומאחוריו מה שנראה רקע אירופי.

בינתיים, בארץ, חל מפנה דרמטי בשגררת היוםית של ג'ו 35, שהפך מיחידת תובלה טהורה ליחידה קרבית שתפקידה העיקרי הוא הפצצה. בתחילת או" קטובר הוחל בהרכבת מדפי עץ במטוסים כדי לאחסן סוגים מסויימים של פצצות. כשיצא המטוס למשימת הפצצה, הוסרה דלת התא מצד שמאל, הורכבו לרצפה מנשאים לפצצות והוספו 2 "מטילנים" לצוות המטוס. בה" זדמנויות שונות מטענם הורכב מ 8 פצצות 50 ק"ג או 20 פצצות 20 ק"ג. ה"מטילנים" שנקשרו למטוס ע"י שרוכים שנקשרו סביב למותניהם הרימו בזהירות כל פצצה, הסירו את פין הביטחון מהמרעום והשליכו אותה דרך הפתח כשהטייס מטיס את המטוס במעגלים שמאליים הדוקים מסביב למ" טרה, עד שהושלכו כל הפצצות.

הפצצות אלו היו כולן הכנות למבצע רחב מימדים נגד הצבא המצרי לשח" רור הנגב, שנקרא בתחילה "מבצע עשר המכות" ולאחר מכן נקרא "מבצע יואב". תפקידיו של חיל האוויר במבצע היו כדלקמן:

- השמדת מטוסי הקרב המצרים בקרבות אוויר.
- תקיפות על עמדות טקטיות של הצבא המצרי.
- הפצצת מטרות מצריות בעלות חשיבות אסטרטגית.

מצבת חיל האוויר הישראלי כללה באותה עת את היחידות הבאות:

בסיס רמת דוד:

חודש נובמבר היה גם הוא עמוס בפעילות אך היחידה ספגה תאונה שה" רידה מטוס נוסף מהמצבה. כשנחת מטוס 54 בסדום בליל ה-10 בנובמבר, כשהוא מוטס ע"י טד גיבסון וג'ו קצאו, סטה שמאלה והתהפך על גבו אחרי שפגע בסוללת עפר ובכבל. 2 הטייסים לא נפגעו אך המטוס ניזוק. גיבסון דיווח שבדק את שני הגלגלים לאחר התאונה, ומצא שהגלגל השמאלי לא הסתובב בחופשיות ויכול להיות שנתקע. הוא לא ידע להגיד אם זו היתה הסיבה לתאונה, אך ציין שהגישה והנגיעה במסלול היו נורמליות ושקצאו ניסה לעצור את הסטייה ע"י מתן הגה כיוון לצד הנגדי ובלימה ועדת הח" קירה ציינה שמטען המטוס כלל 6 שקי סוכר ו-30 קופסאות דגים, ומצאה שבלמים לקויים בגלגל ימין הם הגורם המשוער לתאונה, והתקלה בהם נגרמה בגלל אחזקה לקוייה, ומצאה גם שהנזק יכול היה להיות קטן יותר

חודש נובמבר היה גם הוא עמוס בפעילות אך היחידה ספגה תאונה שה" רידה מטוס נוסף מהמצבה. כשנחת מטוס 54 בסדום בליל ה-10 בנובמבר, כשהוא מוטס ע"י טד גיבסון וג'ו קצאו, סטה שמאלה והתהפך על גבו אחרי שפגע בסוללת עפר ובכבל. 2 הטייסים לא נפגעו אך המטוס ניזוק. גיבסון דיווח שבדק את שני הגלגלים לאחר התאונה, ומצא שהגלגל השמאלי לא הסתובב בחופשיות ויכול להיות שנתקע. הוא לא ידע להגיד אם זו היתה הסיבה לתאונה, אך ציין שהגישה והנגיעה במסלול היו נורמליות ושקצאו ניסה לעצור את הסטייה ע"י מתן הגה כיוון לצד הנגדי ובלימה ועדת הח" קירה ציינה שמטען המטוס כלל 6 שקי סוכר ו-30 קופסאות דגים, ומצאה שבלמים לקויים בגלגל ימין הם הגורם המשוער לתאונה, והתקלה בהם נגרמה בגלל אחזקה לקוייה, ומצאה גם שהנזק יכול היה להיות קטן יותר

חודש נובמבר היה גם הוא עמוס בפעילות אך היחידה ספגה תאונה שה" רידה מטוס נוסף מהמצבה. כשנחת מטוס 54 בסדום בליל ה-10 בנובמבר, כשהוא מוטס ע"י טד גיבסון וג'ו קצאו, סטה שמאלה והתהפך על גבו אחרי שפגע בסוללת עפר ובכבל. 2 הטייסים לא נפגעו אך המטוס ניזוק. גיבסון דיווח שבדק את שני הגלגלים לאחר התאונה, ומצא שהגלגל השמאלי לא הסתובב בחופשיות ויכול להיות שנתקע. הוא לא ידע להגיד אם זו היתה הסיבה לתאונה, אך ציין שהגישה והנגיעה במסלול היו נורמליות ושקצאו ניסה לעצור את הסטייה ע"י מתן הגה כיוון לצד הנגדי ובלימה ועדת הח" קירה ציינה שמטען המטוס כלל 6 שקי סוכר ו-30 קופסאות דגים, ומצאה שבלמים לקויים בגלגל ימין הם הגורם המשוער לתאונה, והתקלה בהם נגרמה בגלל אחזקה לקוייה, ומצאה גם שהנזק יכול היה להיות קטן יותר

חודש נובמבר היה גם הוא עמוס בפעילות אך היחידה ספגה תאונה שה" רידה מטוס נוסף מהמצבה. כשנחת מטוס 54 בסדום בליל ה-10 בנובמבר, כשהוא מוטס ע"י טד גיבסון וג'ו קצאו, סטה שמאלה והתהפך על גבו אחרי שפגע בסוללת עפר ובכבל. 2 הטייסים לא נפגעו אך המטוס ניזוק. גיבסון דיווח שבדק את שני הגלגלים לאחר התאונה, ומצא שהגלגל השמאלי לא הסתובב בחופשיות ויכול להיות שנתקע. הוא לא ידע להגיד אם זו היתה הסיבה לתאונה, אך ציין שהגישה והנגיעה במסלול היו נורמליות ושקצאו ניסה לעצור את הסטייה ע"י מתן הגה כיוון לצד הנגדי ובלימה ועדת הח" קירה ציינה שמטען המטוס כלל 6 שקי סוכר ו-30 קופסאות דגים, ומצאה שבלמים לקויים בגלגל ימין הם הגורם המשוער לתאונה, והתקלה בהם נגרמה בגלל אחזקה לקוייה, ומצאה גם שהנזק יכול היה להיות קטן יותר

חודש נובמבר היה גם הוא עמוס בפעילות אך היחידה ספגה תאונה שה" רידה מטוס נוסף מהמצבה. כשנחת מטוס 54 בסדום בליל ה-10 בנובמבר, כשהוא מוטס ע"י טד גיבסון וג'ו קצאו, סטה שמאלה והתהפך על גבו אחרי שפגע בסוללת עפר ובכבל. 2 הטייסים לא נפגעו אך המטוס ניזוק. גיבסון דיווח שבדק את שני הגלגלים לאחר התאונה, ומצא שהגלגל השמאלי לא הסתובב בחופשיות ויכול להיות שנתקע. הוא לא ידע להגיד אם זו היתה הסיבה לתאונה, אך ציין שהגישה והנגיעה במסלול היו נורמליות ושקצאו ניסה לעצור את הסטייה ע"י מתן הגה כיוון לצד הנגדי ובלימה ועדת הח" קירה ציינה שמטען המטוס כלל 6 שקי סוכר ו-30 קופסאות דגים, ומצאה שבלמים לקויים בגלגל ימין הם הגורם המשוער לתאונה, והתקלה בהם נגרמה בגלל אחזקה לקוייה, ומצאה גם שהנזק יכול היה להיות קטן יותר

תאריך	מטוס	שעת המראה	משימה הפצצה	מטען	הערות
19.10.1948	53	23:15	באר שבע	20 פצצות של 20 ק"ג	
20.10.1948	53	21:28	בית ג'וברין	כנ"ל	
	56	22:10	בית ג'וברין	כנ"ל	
	54	22:42	בית ג'וברין	כנ"ל	
	53	23:19	בית ג'וברין	כנ"ל	
	56	23:25	בית ג'וברין	כנ"ל	
	54	23:56	בית ג'וברין	כנ"ל	
21.10.1948	56	02:10	בית ג'וברין	כנ"ל	
	54	04:08	בית ג'וברין	כנ"ל	נחיתה אנוס, תקלת מנוע
	56	04:59	בית ג'וברין	כנ"ל	

ב-27 לאוקטובר 1948 נפסקו טיסות האספקה לסדום מפני שנזקקו למטו" סים בחזית, אך חודשו בסוף החודש, ובסך הכל נרשמו 156 גיחות לחודש אוקטובר. התוצאות המצויינות שהושגו במבצע "יואב" לשחרור הנגב איפ" שרו לג'ו 35 לקצץ בטיסותיו לסדום מפני שהדרך לסדום היתה כעת פתוחה והתנועה בה בטוחה.

חודש נובמבר היה גם הוא עמוס בפעילות אך היחידה ספגה תאונה שה" רידה מטוס נוסף מהמצבה. כשנחת מטוס 54 בסדום בליל ה-10 בנובמבר, כשהוא מוטס ע"י טד גיבסון וג'ו קצאו, סטה שמאלה והתהפך על גבו אחרי שפגע בסוללת עפר ובכבל. 2 הטייסים לא נפגעו אך המטוס ניזוק. גיבסון דיווח שבדק את שני הגלגלים לאחר התאונה, ומצא שהגלגל השמאלי לא הסתובב בחופשיות ויכול להיות שנתקע. הוא לא ידע להגיד אם זו היתה הסיבה לתאונה, אך ציין שהגישה והנגיעה במסלול היו נורמליות ושקצאו ניסה לעצור את הסטייה ע"י מתן הגה כיוון לצד הנגדי ובלימה ועדת הח" קירה ציינה שמטען המטוס כלל 6 שקי סוכר ו-30 קופסאות דגים, ומצאה שבלמים לקויים בגלגל ימין הם הגורם המשוער לתאונה, והתקלה בהם נגרמה בגלל אחזקה לקוייה, ומצאה גם שהנזק יכול היה להיות קטן יותר

ישהמטוס לא היה מתהפך אם היו למסלול שוליים מוגבהים.

קונסול, 3 אנסון וכמה AT-6 הרוורד לאימון נוטים וטייסים במטוסים דו מנועיים. מגעים פוליטיים אינטנסיביים עם ממשלת הולנד איפשרו לשני הנורסמנים השמישים האחרונים שנותרו באירופה NC79828 ו-NC79832 לעזוב את מוסכי KLM בסכיפול ולהיות מועברים קרקעית מפורקים ואר"זים בארגזים לנמל רוטרדם, שם הועמסו על אניית המשא ההולנדית לזי בורציארד שהגיעה לנמל תל אביב ביולי 1949. המטוסים פורקו והועברו על משאיות לעקרון שם הורכבו בכנף 22.

ברשימת המטוסים השמישים של חיל האוויר מה-1.2.1950 אפשר לראות 3 נורסמנים במצבה, כולם בסטטוס "תיקון" שממנו אפשר להבין שהיו בא"חסנה בכנף 22. במשך חודש מאי 1949 נעשה שימוש בלפחות מטוס נורסמן אחד (0802) לריסוס חומר DDT נגד הארבה שתקף את המדינה, משימה שבוצעה אח"כ ע"י מטוסי דקוטה.

בשנת 1953 מטוס 0804 נמחק בתאונה, הנסיבות המדויקות אינן ידועות. שרידי מטוס זה ומטוס 0808 הועברו לביה"ס הטכני בחיפה לאימון מכו"אים. מטוס 0804 סומן שם ה-1 (ה=הדרכה).

לפחות 3 מטוסים הוטסו למכון הבדק בשנת 1954 לשם שיפוץ ומכירה. אלה היו מטוסים 0806 ו-0807 וכנראה גם 0802. תצלום שצולם בשנת 1954 מראה 3 מטוסי נורסמן בצבע לבן/אפור חונים מחוץ למוסכי מכון הבדק בש"ת לוד, אחד מהם מסומן "15" והאחרים ללא סימון. זהות המטוס שסומן "15" אינה ידועה, אך ללא ספק שאלו היו המטוסים שנותרו בחיל האוויר. שניים מהם מצאו דרכם לשוק האזרחי, מטוס 0807 נמכר לחברת מאלוטי איר סרויסס ממסרו בלסוטו ושם סומן ZS-DNH ב-14.9.1955, ואז נמכר ב-16 בינואר 1958 לחברת סייס אריאן גיי סי ברולייה מליברויל בגאבון ונרשם שם ברישום צרפתי F-OBGU שהוחלף עם קבלת העצמאות של גאבון לרישום המקומי TR-LKP במרץ 1966. הוא הוצא משירות בפברואר 1967 כשגם תוקף תעודת כושר הטיסה שלו.

המטוס השני, כנראה 0806 אחד משני המטוסים שהגיעו מהולנד לאחר מלחמת השחרור, נמכר לראובן רוני מתל אביב ונרשם במנהל התעופה הא"זרחית כ-4X-ARS ב-8.1.1961. נמכר לחברת "מרום" לריסוס בש"ת הר"צליה ב-7.8.1962. המטוס נמחק מרשימת המטוסים האזרחיים בישראל ב-6.6.1972, וזמן קצר אחר כך נגרר ע"י משאית לאורך כביש ת"א-חיפה והוצב על גג "סטקייט הטייסים" ליד נתניה.

מה שנשאר מהמטוס הועבר חזרה לש"ת בהרצליה בשנת 1990 כשהיתה כוונה לשחזרו לתצוגה במוזיאון ח"א. אבל חברת "מרום" נסגרה חודשים אחדים לאחר מכן וגרוטאת המטוס נשארה במשך כמה שנים בהרצליה עד שהועברה למוזיאון חיל האוויר בחצרים, שם הוחלט לא לשקמו עקב מצבו הרעוע וחוסר בחלקים עיקריים. גורלו של מטוס 0805 שהוטס לבדק לאחר שתוקן בשנת 1950 לא ידוע.

מ-15 המטוסים שהיו בעסקה המקורית הגיעו לישראל רק עשרה. אחד הת"רסק בתאונה קטלנית, שניים נחתו בטעות בעזה ונשארו שם, ושניים נחתו נחיתות ריסוק באירופה המזרחית. גורלם של המטוסים שנחתו בעזה נודע בקיץ 1948 כשבשיחה עם טייס ח"א המצרי, אישר הנ"ל שמטוס NC79821 ניזוק בנחיתה הקשה והשני הושמש והוטס לקהיר באוגוסט 1948 שם תוקן ונוצל לטיסות העברת דואר לעזה. המטוס הפסיק לטוס שם בנובמבר אותה שנה מסיבות שאינן ידועות. כיוון שלא היה אף מטוס נורסמן ברישום מצרי, אפשר לשער שהמטוס הוכנס לשירות ח"א המצרי.

ידוע שמטוס נורסמן בעל מספר סידורי 1100 היה בשירות החיל, אך מספר היצרן אינו ידוע, ולכן אי אפשר לוודא קשר בין המספר הסידורי ובין מטוס NC79823. המחבר גם לא מצא מטוסי נורסמן אחרים ששרתו בח"א המ"צרי.

כל המטוסים יוצרו ע"י חברת נורדואין במפעל בעיר מונטראל שבחבל קוויבק בקנדה.

במשך השבוע שאחרי, נקרא שוב גף 35 לעזרה במשימות ההפצצה כחלק ממצב "חורב", שהיה הפעולה הצבאית הנרחבת האחרונה בנגב, ובה נד"חפו שרידי הצבא המצרי דרומה. בזמן ההוא חיל האוויר קיבל 10 מטוסי הרוורד מעודפי ח"א הקנדי שנרכשו בארה"ב, ומאחר שלא נמצאה טייסת שתקלוט אותם, הוחלט שגף 35 יהיה המתאים ביותר. כיוון שמטוסים אלה יועדו ליצור את הגרעין של ביה"ס לטיסה שזה עתה נוסד, נמצא שיש צורך להקים יחידה חדשה שתפעיל אותם. התוספת של מטוסי הרוורד שינתה את הסטטוס של היחידה מגף לטייסת ומאז כינוייה היה טייסת 35. כל אחד ממטוסי הרוורד צויד בזוג מקלעי 0.5" ומנשאים מתחת לכנפיים לנשיאת 8 פצצות 50 ק"ג, 4 מתחת כל כנף. הצטרפות מטוסים אלה לא הקטינה את כמות המשימות הקרביות של הנורסמנים, ומשימת ההפצצה הראשונה בוצעה ב-17 לנובמבר כשמטוס 55 המריא בשעה 23:00 עם המטען הרגיל של 20 פצצות 20 ק"ג לתקוף את החטיבה המצרית הנצורה בכיס פלוגיה. המטוס נתקל באש נ"מ דלילה ולא מדויקת שנורתה ממשטרת עירק אל מנשייה והשלים את משימתו בהצלחה.

מטוס 56 היה בר מזל פחות. המטוס המריא כשהוא מוטס ע"י מייק פלינט וביל ווילנצ'וק ו-2 מטילנים בתאריך 18 לנובמבר בשעה 22:25 עם מטען של 50 פצצות 8 ק"ג לכיוון פלוגיה. 20 דקות מאוחר יותר, כשהם טסים בגובה 4000 רגל ומשוכנעים שהם מעל למטרה, הטילו את הפצצות. בחזרה לבסיס, הצוות הופתע לשמוע שהם הפציצו בטעות את בית דרס. נראה שה"מטוס נסחף מנתיבו לכיוון מזרח כך שהצוות החטיא את מטרתו במיילים ספורים. ב-19 בנובמבר מטוס 55 שהוטס ע"י גיבסון ביצע את גיחת ההפצצה האחרונה. במקרה זה הטיל 8 פצצות 50 ק"ג על פלוגיה "בדיוק במרכז המטרה" כפי שתיאר גיבסון לאחר מכן.

רוב המשימות במשך מצב "חורב" בוצעו ע"י מטוסים 55 או 56 כשמטוס 54 היה עדיין לא שמיש עקב התאונה, ושניים אחרים היו מושבתים עקב בעיות תחזוקה. הטייסת נזקקה בדחיפות לעוד נורסמנים אך אלה היו עדיין תקועים באירופה. בינתיים הצטרף מטוס 56 לערימת הגרוטאות כשברא"שון לדצמבר, כשהוטס ע"י אירווינג פלדשטיין ובנימין כהנא התהפך על גבו בזמן נחיתה בבסיס עקרון. שלושה נוסעים שהיו במטוס נפצעו קל. המטוס פורק ולא חזר יותר לטוס. הוא הורכב מחדש באפריל 1950 וטס את טיסתו האחרונה למכון הבדק בלוד לקראת מכירתו ב-18.5.1954.

במהלך נובמבר, שונתה שיטת הסימון של מטוסי ח"א, והמספרים בעלי 2 הספרות הוחלפו במספרים בעלי 4 ספרות, כששתי הראשונות מצינות את דגם המטוס והאחרונות את מספרו הסידורי. לכן נורסמנים 52-56 סומנו כעת 0801 עד 0805. מטוסי הנורסמן ביצעו באותו החודש 169 גיחות, רובן טיסות מטען לסדום.

ובצרפת, נורסמן נוסף הצליח לעזוב את המדינה כשב-1 בנובמבר בן סימון והנרי וולף המריאו מטוסוס לה-נובל במטוס נורסמן בלתי מזוהה לניי"ק סי"ך דרך פראג. בספר הטיסות של בן סימון המטוס מזוהה בשלוש הספרות האחרונות שלו "238" אך מספר זה אינו מתאים לשום רישום ידוע, וזהותו אינה ברורה. בזמן הגישה לנחיתה בפראג, הורע מזג האוויר, ועננים נמוכים עשו את הנחיתה בלתי אפשרית. הצוות לא הצליח ליצור קשר רדיו ורזרבות הדלק קטנו. דבר נוסף שסיבך את המצב היתה נזילת שמן מתמשכת, ואז החליט בן סימון לפנות דרומה בתקווה למצוא חור בכיסוי העננים כשהוא יודע שהסיכויים לכך הם קטנים ביותר. כיוון שהם היו מצויידים במצנחים אמר בן סימון לוולף להתכונן להשליך את הדלת ולצנוח, אך פתאום מצא את החור בעננים שחיפש, ומיד הנמיך לתוכו. מתחת לעננים הם איתרו את שדה הדשא הקטן של סטראקוניץ, ביצעו מספר מעברים מעל למגדל וקיב"ל או אור ירוק. הכל נראה שפיר כעת, אך כשנגעו גלגלי המטוס באדמה הסתבר שהשדה היה ספוג במים והמטוס שקע בבז" ונתקע. הצוות לא נפגע. נראה כעת שטייסת 35 איבדה כל תקווה לקבל עוד נורסמנים. המצב הורע כשמטוס 0804 פגע בחבית בנחיתה בסן ג'ין ב-15 לדצמבר וניזוק. כעת נשא"רו רק 2 מטוסים שמישים במצבה ותפקידם להטיס אספקה לסדום הצטמ"צם. טייסת 35 נסגרה בתאריך 19.1.49.

מטוסי הטייסת הנותרים נשארו בעקרון כחלק מכנף 22 (יא"א 22) שהיתה יחידת האחזקה המרכזית של ח"א. מטוס שלישי שתוקן במשך החודש, כ"ראה 0804 סופח לטייסת 114 של ביה"ס לטיסה, יחידה שהפעילה 6 מטוסי

מס' יצרן	מס' חא"א	רישום אזרחי	מספר ח"א	הגיע לארץ	הערות	
611	70346-44	נשלח לזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 17.8.1944. נשלח לנמל ניוארק ועזב את ארה"ב בתאריך 9.10.1944 להצבה בח"א השמיני באירופה. הוכרז כעודפים לאחר המלחמה והוצע למכירה בבסיס אוברפאפנהופן בתאריך 13.2.1948	NC74133 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר	52/0801	3.5.1948	ניזוק בהרצליה ב-15.7.1948, תוקן, התרסק בסדום 30.9.1948 בזמן נחיתה עקב מטען עודף.
723	70458-44		NC74134 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר	51	3.5.1948	התרסק ב-10.5.1948 ליד בית מחסיר. הטייסים יריב שיין בויס ודניאל בוקשטיין, האלחוטן שמעון כהן וה"מטילנים" שלמה רוטשטיין, יצחק שייקלנביץ, וצבי שוסטרמן נהרגו.
521	70256-44	נשלח לזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 7.6.1944. נשלח לנמל ניוארק ועזב את ארה"ב בתאריך 17.6.1944 להצבה בח"א השמיני באירופה. הוכרז כעודפים לאחר המלחמה והוצע למכירה בבסיס אוברפאפנהופן בתאריך 12.3.1948	NC79821 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר			נחת נחיתה אונס בחוף עזה ב-25.5.1948 בגלל טעות בניווט. הטייסים נשבו, המטוס נמחק.
527	70262-44	נשלח לזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 12.6.1944. נשלח לנמל ניוארק ועזב את ארה"ב בתאריך 14.7.1944 להצבה בח"א השמיני באירופה. הוכרז כעודפים לאחר המלחמה והוצע למכירה בבסיס אוברפאפנהופן בתאריך 12.3.1948	NC79822 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר			התרסק ב-20.5.1948 בגישה לנחיתה בשדה אורבה ברומא, כנראה בגלל חבלה. הטייסים ג'ורג' ברלינג ולאונרד כהן נהרגו.
771	70506-44		NC79823 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר			חת נחיתה אונס בחוף עזה בתאריך 25.5.1948 בגלל טעות בניווט. הטייסים נשבו ע"י המצרים. נרשם כ-SU-... באוגוסט 1948, עדיין בשירות בנובמבר, ואח"כ בשירות ח"א המצרי?
411	35337-43	נשלח לזרוע האווירית של צבא ארה"ב ב-29.3.1944. התקבל בבסיס באר פילד בפורט וויין שבמדינת אינדיאנה. ה"עמס על אניה בנמל ניוארק שהפליגה לאירופה ב-19.4.1944 והוצב בח"א השמיני. הוכרז כעודפים לאחר המלחמה בבסיס אוברפאפנהופן בתאריך 1.7.1948	NC79825 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר	53/0802	5.8.1948	הוטס למכון הבדק ב-1954. גורלו אינו ידוע.
711	70446-44	נשלח לזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 29.11.1944. נשלח לנמל ניוארק ועזב את ארה"ב בתאריך 29.3.1945 להצבה בח"א השמיני באירופה. הוכרז כעודפים לאחר המלחמה והוצע למכירה בבסיס אוברפאפנהופן בתאריך 28.5.1948	NC79827 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר	0808?	1949?	התרסק ב-1.11.1948 בסטראקוביץ?. נשלח לארץ ולבי"ח"ס הטכני להדרכה בשנת 1952 (ראה NC79827 והערה למטה)
713	70448-44		NC79828 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר	0807	7.1949	הוטס לבדק ב-1954. נמכר לחברת מאלוטי איר סרויסס ממסרו בלסוטו ונרשם כ-ZS-DNH ב-14.9.1955, אח"כ נמכר לחברת סייא אריאן ג'י סי ברוליה מליברוויל בגא' בון ונרשם כ-F-OBGU ב-16.1.1958. עם עצמאות גא' בון נרשם מחדש כ-TR-LKP במרץ 1966. יצא משימוש 2.1967
763	70498-44		NC79829 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר	55/0804	24.6.1948	ניזוק בסך ג'ין בתאריך 15.12.1948. הועבר לביה"ס הטכני להדרכה.
653	70388-44	נשלח לזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 16.8.1944. נשלח לנמל ניוארק ועזב את ארה"ב בתאריך 3.10.1944 להצבה בח"א השמיני באירופה. הגיע לשם ב-7.10.1944. הוכרז כהנצלה ע"י ח"א ה-9 בתאריך 4.11.1945 והוצע למכירה בבסיס אוברפאפנהופן.	NC79830 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר	54/0803	5.8.1948	התרסק ב-10.11.1948 בסדום.
549	70284-44	נשלח לזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 5.7.1944. נשלח לנמל ניוארק ועזב את ארה"ב בתאריך 14.7.1944 להצבה בח"א השמיני באירופה. הוכרז כעודפים לאחר המלחמה והוצע למכירה בבסיס אוברפאפנהופן בתאריך 28.5.1948	NC79831 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר	56/0805	5.9.1948	התרסק ב-1.12.1948 בעקרון תוקן 4.1950 והוטס לבדק ב-18.5.1954. נמכר לחברה האמריקאית ווסטרן מייסינג ריפיייר סרוויס.
769	70504-44		NC79832 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר	0806	7.1949	הוטס לבדק 24.2.1954. נמכר כ-4X-ARS ב-8.1.1961. נמחק 6.6.1972. הועבר לסטקיית הטייסים. הועבר לה"צליה לשחזור. לא שוחזר והועבר כגרוטאה למוזיאון ח"א בשנת 1998.
581	70316-44	נשלח לזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 28.7.1944. נשלח לנמל ניוארק ועזב את ארה"ב בתאריך 10.8.1944 להצבה בח"א השמיני. הוכרז כעודפים לאחר המלחמה והוצע למכירה בבסיס אוברפאפנהופן בתאריך 4.6.1948	NC79833 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר		5.8.1948	הועבר לביה"ס הטכני להדרכה.
491	35417-43	נשלח לזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 20.5.1944. נשלח לנמל ניוארק ועזב את ארה"ב בתאריך 30.5.1944 להצבה בח"א השמיני באירופה. הוכרז כעודפים לאחר המלחמה והוצע למכירה בבסיס אוברפאפנהופן בתאריך 1.7.1948	NC79834 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר			התרסק 27.9.1948 בהרי מונטגרו ביוגוסלביה.
602	70337-44	נשלח לזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 16.8.1944. נשלח לנמל ניוארק ועזב את ארה"ב בתאריך 3.10.1944 להצבה בח"א השמיני באירופה. הוכרז כעודפים לאחר המלחמה והוצע למכירה בבסיס אוברפאפנהופן בתאריך 4.6.1948	NC79827 נרשם ע"ש דייויד מ.מילר	0808?	1949?	התרסק ב-1.11.1948 בסטראקוביץ?. נשלח לארץ ולבי"ח"ס הטכני להדרכה בשנת 1952 (ראה NC79827 והערה למטה)



מטוס 53 לפני המראה (כנראה בסדום).



מטוס 54 לאחר התאונה.



מטוס 0802 בטיסה.



מטוס 53 ומטוס נוסף בשדה דב.

www.iafe.net



שרידי הנורסמן במוזיאון חיל האוויר.

www.iafe.net



אתר מעריצי חיל האוויר



www.iafe.net



SINCE 1998

