

ראשית חיל האויר - הקמת "שירות אויר"

מאת: עמוס דור תצלומים: עמוס דור אוסף פרטי

על מפקדת הכח האווירי היה לארגן גיוס טייסים ואנשי צוות קרקע מהנמצאים בארץ ולהכשירם לקליטת והפעלת המטוסים והציודים העתידיים להגיע.

בשלב ב' שנועד אף הוא להתחיל להתבצע מיידית ובמקביל לשלב הראשון תכננו השניים לרכוש 20-40 מטוסי קרב חד מנועיים: P-39 איירקוברה, P-40 טומוהוק, P-51 מוסטנג, הוקר הוריקן וספיטפייר, עבור 2-3 טייסות קרב נוספות.

10-5 מטוסי תובלה קלים עבור 2 טייסות סיור ותובלה נוספות ו-5 עד 10 מטוסי הפצצה כמו B-25 מיטשל ו-A-20 האוק, עבור 1-2 טייסות הפצצה נוספות.

גיוס צוותי אויר וקרקע בחו"ל בעיקר בארה"ב, ומשא ומתן עם קציני חיל האויר הבריטי בארץ במטרה לרכוש ציוד ומטוסים מהמלאי המיותר שלהם.

בשלב השלישי והאחרון תכננו השניים רכש מטוסים נוספים מכל הסוגים והמשך גיוס אנשי צוות אויר וקרקע להשלמת המכסה של 7 טייסות קרב, 3 טייסות הפצצה 2 טייסות סיור ו-3 טייסות תובלה שבהן 111 מטוסים ו-195 טייסים.

תיאור הפעלת הכח האווירי בתכנית: ארץ ישראל תחולק לשלשה מרחבים - מערב, צפון ודרום, בכל מרחב תופעל כנף אחת כשלכל כנף יהיה לפחות שדה תעופה אחד כשיר לכל סוגי המטוסים ובכל מצב ושדה עזר נוסף במרחק סביר ונוח.

גישה זו תאמה את אופן פעולת חילות האויר הבריטי והאמריקאי במלחמת העולם השנייה והעניקה מצד אחד חופש פעולה רב יחסית למפקד הכנף מבלי לסתור את התפיסה של שליטה מרכזית.

בנוסף לשלשת הכנפות הללו הציעו להקים "כנף מיוחדת" במרחב מערב (תל אביב) ובה שלש טייסות הפצצה, טייסת קרב ושתי טייסות סיור ותובלה בכפיות ישירה למטה הכללי. במידת הצורך תועבר למרחבים אחרים כולה או חלקה.

כמובן שכל תכנית הרכש התבססה על ארה"ב. זאת עקב גלי האהדה לגורל יהדות אירופה שלאחר השואה שהתעוררו בארה"ב. תמיכת אמצעי התקשורת, דעת הקהל ונציגי ארה"ב באו"ם נטעו תקוות עצומות כי ארה"ב תסייע ליהודי ארץ ישראל במאבקו - תקוות אלו נגוזו במהרה.

הקמת שירות אויר

ב-2 בנובמבר 1947 זימן דוד בן גוריון דיון במטכ"ל בהשתתפות הרמטכ"ל יעקב דוסטובסקי (דורי), אלכסנדר זילוני, יהושוע גילוף, יהודה ארזי, יהושוע אייזיק (אשל), הימן שמיר ואהרון רמז. בדיון זה התקבלה החלטה עקרונית על הקמת שירות אויר. לראש השירות מונה יהושוע אשל, לראש המטה, אלכסנדר זילוני, לראש התיכנון הועמד אהרון רמז, לראש ההדרכה - הימן שמיר, על הציוד יהודה חלביץ', לתפקיד אחראי על המבצעים מונה עמי קופרמן, על הרכש יצחק לוי, למהנדס ראשי, יהודה רבין ולראש המודיעין והבטחון מונה שרגא ינאי.

על יהודה ארזי הוטל הטיפול ברכש מארה"ב ולאחר תדריך מפורט מאלכסנדר זילוני יצא לשליחותו.

ב-10 בנובמבר נתפרסמה הפקודה על הקמתו של שירות אויר שחודשים ספורים לאחר הקמתו הפך כידוע לחיל האויר של צה"ל.

בעת הקמת שירות אויר נמצאו ברשות היישוב היהודי 12 מטוסים בשה"כ לפי הפירוט בעמוד הבא.

בנוסף למטוסים אלו היה ברשות האצ"ל מטוס זלין VQ-PAP 12 יחיד שהוסתר במקומות מחבוא שונים והיה מושבת בתקופה זו.

לאחר השתלבות מחלקת הטייס של הפלמ"ח עם שירות אויר נערכו הסכמים עם חברת אוירון, הקלוב הארצישראלי לתעופה, מר קירשנבאום ומר שטיינמן להעברת מטוסיהם לשימוש שירות אויר (מלבד ה-R.W.D. 15 - והראפיד) מצבת המטוסים של השירות בעת הקמתו עמד על 7 מטוסים קלים בלבד.

בשבת ה-29 בנובמבר 1947 - יום החלטת האו"ם על סיום המנדט וחלוקת ארץ ישראל המריא זאב לוינסון במטוס הביבי משדה התעופה בלוד ואיתו אליהו מנדלסון לטיסה, מעל המושב בית יצחק הנמך המטוס ואז אירעה תקלה במנועו המטוס פגע בקרקע והתרסק הטייס ונוסעו ניספו. היתה זו התאונה הקטלנית הראשונה בתולדות הטייס העברי בארץ ישראל ובכך גם באה לסיימה הקריירה הקצרה של מטוס הביבי. שירות אויר הפסיד מטוס חיוני שכנראה היה עובר לרשותו אילו לא התרסק.

ב-18/12/1946 נערך הקונגרס הציוני ה-22. דוד בן גוריון היה אז המנהיג הראשון בחשיבות ובעצמה וטבעי היה כשנטל על עצמו בקונגרס את תיק הבטחון.

עד לאותה עת לא חדרה חשיבות המימד האווירי לתודעת מנהיגי הישוב היהודי בארץ ישראל, ובן גוריון שינה מצב זה כמעט מיידית. במאי 1947 הוגשו לבן גוריון שני תזכירים: את האחד כתבו יוחנן רטנר וזאב פיינשטיין ראשי המטה הארצי לשעבר ובתחום האווירי ציינו: שלדעתם יהיה מעשי ניצול מטוסים קלים בלבד לצרכי סיור והספקה לעת עתה.

את התזכיר השני כתבו חיים לסקוב ופריץ אייזנשטט (שלום עשת), השניים ששרתו בצבא הבריטי בתקופת מלחמת העולם השנייה, חשבו על הקמת טייסת ממונעת אחת, טייסת דאונים אחת ויחידה לשירותי קרקע.

הם הציעו להתייעץ בתחום זה עם יהושוע גילוף ואהרון רמז שנחשבו להם כמומחים.

יהושוע גילוף שירת בתחילת שנות הארבעים כמהנדס בדרגת רב-סרן בחיל האויר הבריטי ובשנת 1943 נתבקש לראשונה ע"י ראשי ההגנה להכין תוכנית להקמת כח אוירי מחתרתי ואף לעמוד בראשו אך הוא סבר שבראש כח כזה צריך לעמוד טייס.

אהרון רמז שירת בר. א.פ. במלחמת העולם השנייה וכבר אז במכתבים ששלח לידידו היימן שמיר ששירת באותה התקופה כטייס בחיל האויר האמריקאי העלה מחשבות על הקמת כח תעופה עברי.

לאחר שחרור ראשי היישוב היהודי וביניהם דוד רמז אביו של אהרון רמז מכלא לטרון בעקבות מאוראות "השבת השחורה" ב-29 ביוני 1946, נפגש אהרון רמז באקראי עם בן גוריון וזה ביקשו הצעה מעשית להקמת כח אוירי בארץ ישראל.

באוגוסט 1947 התחדש הקשר בין רמז ושמיר בארץ ישראל והשניים החלו בהכנת תכנית מפורטת ומקיפה מתוך ניסיונם הבריטי והאמריקני שהתבססה על ההנחה כי הכח האווירי של ארץ ישראל יהיה בעל משקל מכריע במלחמה הצפויה עם צבאות מדינות ערב.

בתקופה שבה עמלו רמז ושמיר על תכניתם, החריף המתח הבטחוני בין האוכלוסייה היהודית והערבית בארץ-ישראל וזאת בעקבות דיוני ועדת האו"ם בעניין עתיד המנדט הבריטי בארץ-ישראל.

שירות הידיעות של ההגנה העביר ידיעות על כוונת הבריטים לפנות את ארץ ישראל ובעקבות זאת על התעצמות והתארגנות כוחות ערביים בגבול הצפון.

באוקטובר 1947 נודע על תזוזת כוחות סוריים ברמת הגולן ובעקבות זאת ב-12 וב-13 בחודש נערכו שתי גיחות צילום ואכן המידע התאמת וניתנה פקודת "תל-חי" של ההגנה לשיגור יחידות לצפון.

ב-18 באוקטובר המריא יצחק (צחק) יבנה, אז מפקד מחלקת הטייס של הפלמ"ח ואיתו פנחס בן-פורת במטוס טייגר מוט לגיחת צילום ברמת הגולן במסווה של טיסת נווט.

על רקע מימצאים אלו הוגשה הצעתם של רמז-שמיר ע"י יהושוע אייזיק לראש מטה אויר ישראל גלילי.

תמצית הצעתם של רמז-שמיר התבססה על אוטונומיה ארגונית ופיקוד אווירי אחיד, יכולת להגן על המרחב האווירי מפני מטוסי אויב וביצוע הפצצות בחזית ובעורף. אולם בשלב הראשון הציעו לערוך סיורים אוויריים, כולל סיורים אלימים, במטוסים קלים להטלת פצצות, הספקת ציוד ומזון ליישובים מרוחקים ואו נצורים.

התקציב שנדרש להקמת הכח האווירי לפי תכנית רמז-שמיר היה 3.000.000 דולר בשלשה שלבים. בדיוק רבע ממה שהקציב בן גוריון לבניית תשתית הגנתית והתקפית כלל ארצית ראשונית על מנת "שנוכל לעמוד אם מחר-מחרתיים תפרוץ הסכנה הגדולה" דברי בן גוריון.

שמיר ורמז שעמדו בפני ביקורת נוקבת על הסכום העצום, טענו כי ניתן לגייס סכום זה בכספיים נגזרים בארה"ב.

כמו כן טענו השניים שהסכום הדרוש לביצוע השלב הראשון של תכניתם הינו 400.000 דולר בלבד.

כשלב ראשון לביצוע מיידית תכננו השניים לרכוש 12-20 מטוסים מדגמים אזרחיים שניתן יהיה להסיבם בקלות למטוסי קרב.

הוצעו המטוסים הבאים: הרווארד, מייילס מאסטר, ונורסמן וכן 3-5 מטוסים דו-מנועיים אוורו אנסון וביצ'קראפט AT-11.

הם הציעו להקים כנף אחת ובה שלוש טייסות קרב, טייסת סיור וטייסת הפצצה.

במקביל תוכננה הברחת נשק ותחמושת עבור מטוסים אלו.

בבעלות	מספר רישום אזרחי	סוג המטוס
חברת אווירון	VQ-PAR	דה-הוילנד DH89A ראפיד
חברת אווירון	VQ-PAE	R.W.D. - 15
מר סעדיה קירשנבאום	VQ-PAL	R.W.D. - 13
מר יוסף שטיימן	VQ-PAM	R.W.D. - 13
חברת אווירון	VQ-PAH	טיילורקראפט A
חברת אווירון	VQ-PAI	טיילורקראפט BL
חברת אווירון	VQ-PAJ	טיילורקראפט BL
הקלוב הארצישראלי לתעופה	VQ-PAS	אוסטר J1 אוטוקראט ("האוסטר הציוני")
הקלוב הארצישראלי לתעופה	VQ-PAT	דה-הוילנד DHC82 טייגר-מות
הקלוב הארצישראלי לתעופה	VQ-PAU	דה-הוילנד DHC82 טייגר-מות
עו"ד שמואל שצ'ופק	NC6731K	ריפאבליק RC-3 SEABEE
מר זאב לוינסון	VQ-PAQ	בנש-מראז BE-550 BIBI



VQ-PAL - RWD-13 בשדה התעופה לוד.



ראפיד VQ-PAR של חברת אווירון בשדה התעופה לוד.



VQ-PAM - RWD-13 לאחר העברתו לשדה דב.



שלושת הטיילורקראפט בשדה התעופה לוד.



טייגרמות VQ-PAU לאחר העברתו לשדה דב.



מטוס הסיבי בשדה התעופה לוד.



הזליק לאחר תאונה שעבר.