

## טיסה מצ'כוסלובקיה עם נחיתה בים התיכון – גורל חלק מציוד הספיטפיירים הראשונים של חה"א [או: אם רק אומרים "חמש וחצי", הכוונה היא בבוקר או אחה"צ?]

### מזיכרונותיו של ה'גדעוני' גרשון אפרתי, עם הקדמה מאת צבי בן-צור

את מטוסי הקרב הראשונים שלה רכשה מדינת ישראל מצ'כוסלובקיה – מטוסים שיוצרו בצ'כוסלובקיה אך היו למעשה העתק של מטוס ה'מסרשמיט' הגרמני הידוע ממלה"ע. ה"סכינים" כפי שהם כונו בחה"א התבררו כבעייתיים מאד לתפעול, וכתוצאה מכך, למרות שעלו הון תועפות, השפעתם על מלחמת העצמאות הייתה מוגבלת.

גם את הדור השני של מטוסי הקרב של חה"א רכשה ישראל בצ'כוסלובקיה – 50 מטוסים מהדגם הבריטי הידוע 'ספיטפייר' שהבריטים נתנו לצ'כים מתנה אחרי מלה"ע, בזכות פעילותו בזמן המלחמה של חיל האוויר הצ'כי החופשי במסגרת ה-RAF (חיל האוויר הבריטי). למטוסי הספיטפייר הודבק הכינוי "יורקים". מסוף ספטמבר 1948 ועד סוף 1948, במסגרת שני מבצעים שכוננו 'ולוטה-1' ו'ולוטה-2', הגיעו לארץ 14 הראשונים שבהם בטיסה בכוחות עצמם (עם חניית ביניים לתדלוק ביוגוסלביה). 5 מהמטוסים לא הגיעו ליעדם – 3 התרסקו בדרכם ו-2 נחתו נחיתה אונס ברודוס והוחרמו ע"י שלטונות יוון (בחודשי פברואר ומרץ הגיעו דרך נמל שיבניק שביוגוסלביה יתר 31 ה"יורקים", באמצעות אוניות הנשק של מערכת הרכש).



"יורק" (ספיטפייר) בשרות חה"א

הטיסה הישירה של "יורקים" מצ'כוסלובקיה לארץ חייבה לפרק מהם חלק מצידום ע"מ להקל על משקלם. התוכנית הייתה שמטוס תובלה יביא את הציד שפרק לארץ. התוכנית השתבשה, ולהלן סיפור המעשה<sup>1</sup>, כפי שהעלה מזכרונו גרשון אפרתי – 'גדעוני' שפעל אז בתחנת התקשורת בנציגות הישראלית בפראג:

גרנו כולנו [בפראג] במלון פאלאס. היינו הולכים לצירות כ-10 דקות שם היתה התחנה. הבנין היה מן ארמון עם הרבה חדרים, שער כניסה גדול עם עמוד לדגל המדינה וכו'. התחנה היתה קצת מאחור עם כניסה צדדית, פרודדור לא מואר ועל דלת הכניסה לחדר שלט "אין כניסה". החדר עצמו היה די גדול והעבודה נוחה. [...]

היה בצ'כיה קורס טייס. הצ'כים שיפצו מטוסי ספיטפייר והחבר'ה התאמנו בהם. היות ובארץ היה חוסר רב במטוסי קרב כאלה הכינו 10 מטוסים לטיסה ישירה לארץ דרך יוגוסלביה. פרקו מהם כל מיני ציוד מיותר ובמקום הוסיפו טנקרים של דלק, וכך יצאה הטיסה לפועל בשני מחזורים - חמישה-חמישה.

לצערנו רק שמונה הגיעו ארצה, היות וזה היה בחורף, נדמה לי תחילת דצמבר והיתה בעיה לעבור את הרי הקרפטים. סם פומרנץ המדריך הראשי המתכנן נהרג בטיסה והשני יצא איכשהו בשלום. אנחנו הגדעונים היינו כמוך אך ורק בצד הפסיבי.

בהמשך הגיע לפראג DC 6 [היה זה למעשה DC 4 'סקיימסטר'] שהיה צריך לקחת את כל הציד שפורק [ממטוסי הספיטפייר]. הוא הגיע לקראת חג המולד. הצוות היה רובו אמריקאי ולכל טייס חיכתה נערה. הן היו בוודאי שליחות השלטונות הצ'כיים כי הן ידעו יותר מאשר אנו. על כל פנים הטייסים הודיעו שהאירון לא תקין, בדקו ומצאו שמנוע אחד לא תקין והוחלט להחליפו. חיפשו וחיפשו ולבסוף הביאו מהארץ מנוע, הרכיבו אותו ונציג חיל האוויר בפראג החליט שבראשון לינואר האירון ימריא. וכאן אני נכנס לתמונה.

אמרתי לנציג ח"א - זה שגעון, אחרי ליל סילווסטר לא תמצא אף טייס. הוא נשאר בדעתו והודיע: מחר, 1.1.49 שעה 07:00 אבוא לאסוף אתכם. אך אני צדקתי. הוא הגיע למלון ולא מצא אף אחד מהטייסים. עד שהתאספו היה בערך צהריים. יצאו לשדה והחליטו קודם טיסת נסיון. ביצעו ויצאו בערך ב-17:30, אני הייתי באותו ערב תורן והיה עלי לבצע את הקשר עם הארץ בשעה 23:00. באתי מוקדם יותר לתחנה ורציתי לדעת מה עם הטיסה אך לא מצאתי שום מברק. טלפנתי למלון של איש ח"א ונמסר לי מצטערים אך מיסטר X אינו נמצא. קיימתי את הקשר ב-ר.ט. אין מה להודיע וחזרתי למלון לישון.

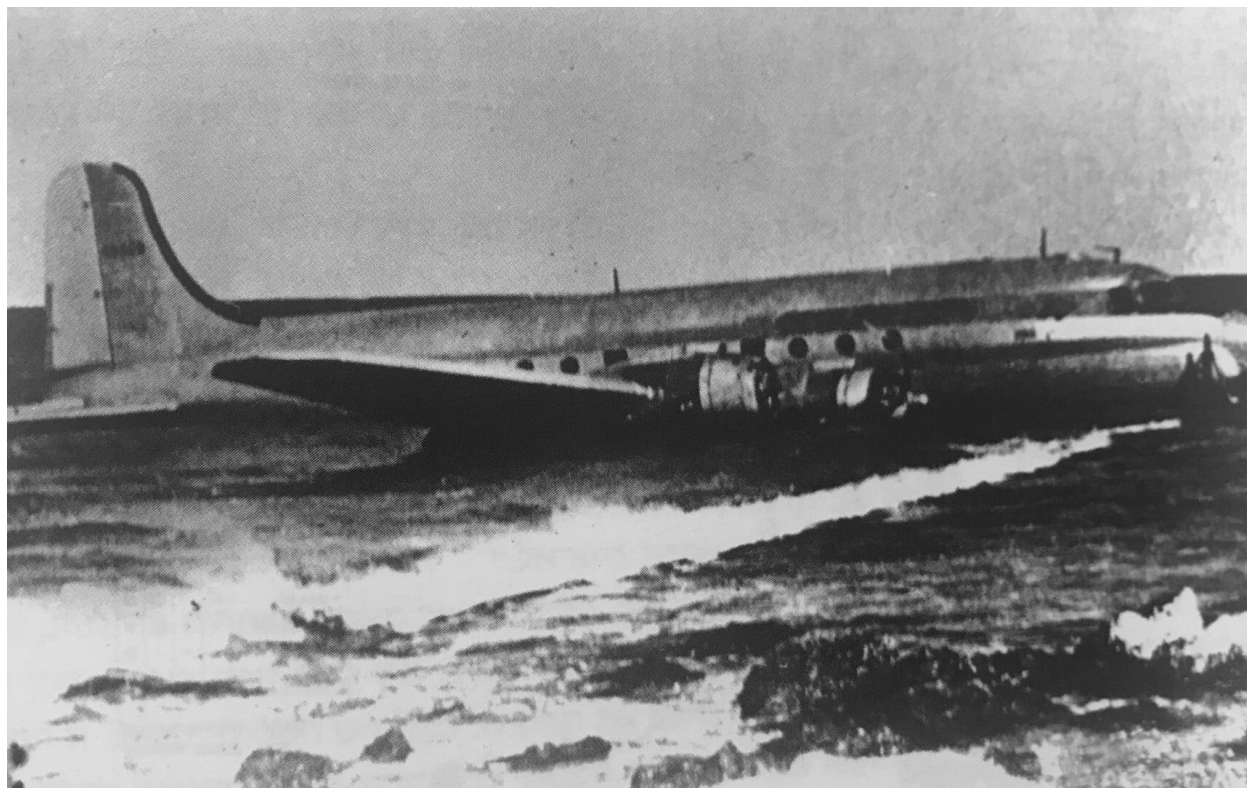
בשעה 01:30 - 02:00 צילצל הטלפון ואיש ח"א שאל: גרשון, שלחת את המברק? ענית לו שלא כי לא היה שום מברק וגם צילצלתי אליך למלון. לשאלתי מתי יצאה הטיסה? הוא ענה חמש וחצי (לא 17:30 או אחר"צ) ותשובתי היתה טוב אם חמש וחצי אזי יש קשר בתשע. אני הייתי כנראה קצת מנומנם ולא שערתי שזה היה אחר"צ ובזה נגמרה השיחה אתו.

למחרת בבוקר צילצל הנסי והודיע שמצאו פתק מ..... [איש ח"א] מאחורי השלט "אין כניסה" בפרודדור החשוך, שכמובן לא נשלח, וכאן התחילו הצרות. האירון כמובן הגיע לפנות בוקר לארץ, ביקש רשות נחיתה בשדה דב והיות ולא ידעו עליו והזמן הוא זמן מלחמה, לא נתנו לו לנחות. הוא ניסה בשדה תעופה אחר אך גם שם לא האירו לו את המסלול. בינתיים אזל להם הדלק והם התחילו לזרוק חפצים לים על מנת להקל על האירון. מעל ת"א התחילו גם לירות עליו ולבסוף הם שידרו S.O.S. אז האירו את המסלול אך האירון לא הספיק לעלות למסלול ונחת לתוך הים. הטייסים הוצאו סירת הצלה מגומי, קפצו לסירה עם כל מיני ציוד קטן והגיעו לחוף. בין הבחורים היה גם אלחוטן של חיל האוויר שניסו להעבירו ליוגוסלביה אך לא הצליחו ואז הוחלט להחזירו לארץ. אני נתתי לו את המנדולינה שלי כי אמרו לי שמצ'כיה אני לא יכול להוציא דבר (לדעתי זה היה מוגזם). היתה זאת מנדולינה טובה מאד, יקרת ערך כי אז עוד אהבתי לנגן בזמן החופשי. אני כמובן חששתי שהמנדולינה טבעה יחד עם יתר הציד שנזרק לים, אך יש לציין את דביקותו למשימה הוא זרק אותה לסירה והביא אותה לחוף.

כשחזרתי כעבור כמעט שנה וכשבאתי למוסד, נאמר לי שיש בחור בכתובת הזו שיש לו משהו בשבילך. הלכתי אליו, הוא מסר לי את המנדולינה שלמה ובסדר. שוחחנו ארוכות גם על כל מה שעבר עליו.

<sup>1</sup> . תאור מפורט נוסף של הפרשה ניתן למצוא בספר 'גשר אווירי לעצמאות' מאת אבי כהן, הוצאת מערכות, 1997, עמ' 464 עד 474.

חיל האוויר שלח מיד ועדת חקירה לפראג, נחקרתי והוכחתי הכל כפי שהיה. המסקנה שלהם היתה שנהגתי בסדר ואינני אשם בדבר ונציג ח"א הואשם ברשלנות פושעת אך היות והיו בזמן הזה חנינות, הוא זכה בחנינה. מה הלאה אינני יודע כי בסוף ינואר עברתי לפריס.



**מטוס ה-DC 4 'סקיימסטר' בים**

**הערה: המטוס הוא אותו מטוס שהביא את נשיא המדינה חיים ויצמן מז'נבה לישראל בסוף ספט' 1948 בטיסת הבכורה של חברת אל על (המטוס הושאל קצרות מחה"א לחברת אל על הצעירה במיוחד לצורך זה).**