

מבצע חובק עולם: מטוס המעפילים שב הביתה

תודות למרואיינים:

שלמה הלל, נשיא מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל
עו"ד צבי האוזר
עמרי שלמון
בועז דקל
אינג' מוטי בונס
עו"ד גדעון קורן
יוסי דר
שלמה קופל
ארנון חפץ

ראיונות, כתיבה ועריכה: איל שפירא
צילום: מוטי בונס, מיכאל גינזבורג, אמנון הופמן, צופיה צילומי אוויר,
נטע רוזנבלט, זהבית רוטנברג
תצלומים היסטוריים: אוסף שלמה הלל
מברקים: ארכיון ה"הגנה"
השיר "תְּפִלָּה" - מרים ילן שטקליס
© כל הזכויות שמורות למחברת ולאקו"ם
עריכת לשון: נירית איטינגון
הפקה: עידית מי-דן, עירד צפרייר - תחום מידע ופרסומים, מועצה לשימור אתרי
מורשת בישראל
עיצוב והדפסה: רויטל אסולין, דפוס ש.ה.ר

בשער: המטוס לאחר הרכבתו במחנה המעפילים עתלית
שער אחורי: המטוס באלסקה

נדפס בישראל תשע"ז-2017

© כל הזכויות שמורות למועצה לשימור אתרי מורשת בישראל

מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, מקוה ישראל 5891000
טל' 03-5059197 | www.shimur.org | shimur@shimur.org.il

שמה של מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל עבר כמה גלגולים. בצד השם הנוכחי יופיע בגיליון זה גם הקיצור "המועצה לשימור אתרים".

מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל ממורשת החברה להגנת הטבע



המאמצים הרבים נחלו

בסופו של דבר הצלחה, ולאחר עבודת צוות מתוזמנת ומקצועית שחברו לה מהנדסי אווירונאוטיקה, חברות שילוח וממשלת ישראל על גורמיה השונים, הונחת ה-C-46 ב"נמל" הבית האחרון שלו, אתר מחנה המעפילים.

רבים לקחו חלק בהבאת המטוס. בראשם מר שלמה הלל, עו"ד צבי האוזר, בועז דקל - יו"ר הספרייה ע"ש יהודה דקל, יוסי דר, איג' מוטי בונס ודורון סוסליק, שניהם אנשי התעשייה האווירית לשעבר, עו"ד גדעון קורן, משרד התרבות והספורט, מועצת המוזיאונים, ציוני דרך - אגף מורשת במשרד ירושלים ומורשת והעומד בראשו ראובן פינסקי, שלמה קופל - משנה למנכ"ל המועצה לשימור אתרים, ארנון חפץ - מנהל תחום שימור פיזי, זהבית רוטנברג - מנהלת מחנה המעפילים עתלית, אמנון הופמן - מנהלן האתר וכל עובדי המועצה.

הערכה והוקרה ל-J.N.F. ארצות הברית, למר ראסל פ. רובינסון - מנכ"ל J.N.F. ארצות הברית ולמר ג'ק גריינברג, שתורם ביד נדיבה לפרויקט חשוב ומיוחד זה, ולמשפחת דנגור מלונדון שתרמה אף היא ביד רחבה.

תודה מיוחדת לעידית מי-דן - מנהלת תחום מידע ופרסומים במועצה לשימור אתרים ולעירד צפריה, לכותב החוברת איל שפירא, לעורכת הלשון נירית איטינגון ולעורכת הגרפית רויטל אסולין, ולכם, המבקרים במחנה המעפילים עתלית, שבפרויקט המטוס תחו, ולו במקצת, את חוויית בואם של המעפילים לארץ ישראל ביום קיץ חם בשנת 1947.

שלכם,

עמרי שלמון

קוראים וקוראות יקרים/ות,

חוברת זו מאפשרת "הצצה" לאחד הפרקים העלומים והיותר מרתקים בתולדותיה של "המדינה שבדרך" ובמורשת ההעפלה לארץ ישראל: מבצע מייקלברג, שבמסגרתו הועלו לארץ ישראל בשלוש טיסות 150 מעפילים - שתיים מבגדד שבעיראק ואחת משדה תעופה קטן מצפון לנאפולי - ונחתו על מסלול נחיתה מאולתר בשדה חרוש ליד המושבה יבנאל, באוגוסט 1947.

מבצע מייקלברג כמו לקוח מתוך סיפור דמיוני מלא תעוזה, יצירתיות ומעוף, שרק משימתיות ואמונה בדבר הנכון שיש לעשותו, בזמן נתון, בימי חירום מלאי אתגרים, יכלו להביאו לכדי מימוש. כך אירע בזכותה של קבוצה מופלאה של חברי המחותרות בעיראק שנרתמה למשימה, למרות הסכנה שנשקפה לחייהם במקרה שיתגלו על ידי השלטונות. הנהגת היישוב שיזמה מהלך זה בפיקודו של מר שלמה הלל ("שמאי"), כיום נשיא מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, הוציאה את המבצע החשאי, הייחודי והמסוכן מן הכוח אל הפועל.

שבעים השנים שחלפו מאז מבצע מייקלברג והבאת המעפילים לארץ ישראל בדרך האוויר הביאו אותנו לזיז מהלך לאיתור מטוס זהה לאותו מטוס מ-1947 שידמה, במרב האותנטיות האפשרית, את אותן טיסות הרואיות.

במבצע (לא חשאי) בן שנים אחדות חיפשנו ברחבי העולם את המטוס הזה, קרטיס C-46 קומנדו, במטרה להביאו למחנה המעפילים עתלית. היוזמה למבצע באה מכיוונם של מר שלמה הלל ושל עו"ד צבי האוזר, שכיהן בשנים 2010-2015 בתפקיד מזכיר הממשלה, והובילה אותנו למסע חובק עולם.

כלל לשיט וסיפוינהן מלאים אנשים עד אפס מקום, אנשים שאין להם דבר מלבד תקווה - המסע שלהם הוביל אותם הביתה לארץ ישראל.

המיצג החדש של פרויקט מטוס C-46, מבצע מייקלברג, מספר לא רק את סיפור הברחתם לארץ של יהודי עיראק לפני קום המדינה; זהו גם סיפורם של כמעט 900 אלף יהודים שהגיעו לישראל "על כנפי נשרים" בשנותיה המוקדמות של המדינה.

JNF-USA גאה להיות תומכת מרכזית בתהליך הפחת החיים בסיפורים אלו. הרגישו את עוז הרוח, הכירו את הסיפור, אהבו אותו וספרו אותו לבני משפחותיכם ולחבריכם.

בברכה,

ראסל פ. רובינסון

סיפור עלייתם של היהודים לארץ ישראל הוא סיפור של ניצחון. אך הוא גם סיפור מורכב, הרואי, עצוב ומותח.

במחנה המעפילים עתלית לומדים, מרגישים, חווים ומבינים את התלאות שחוו אנשים כדי להפוך ארץ זו, ישראל, לאומת העם היהודי באשר הוא.

JNF-USA גאה להיות שותפה מרכזית במחנה המעפילים עתלית, ובעוד אתרים היסטוריים רבים המספרים את סיפור עצמאותה של מדינת ישראל. קורות האומה שלנו, עוז רוחו של העם הזה, תולדות ההיסטוריה של העם היהודי - את כולם צריך לספר.

מחנה המעפילים עתלית מאפשר למבקרים בו לחוות את הגבורה ואת העצב שהביאו את עמנו מאפר השואה אל חופיה של ישראל. אחרי שבועות, לעתים חודשים, בספינות שאינן ראויות



מזן השמים שרוך -
מתפתל ומתפתל -
וכשתרצה הסלם מתקפל.
ועליו כתוב לאמר -
בזהב, לא בשחור -
פה עולים יהודים אל ארץ-ישך-אל!

כל אות ואות גדולה ונגדלת,
למען תקרא כל ילדה וכל ילד.
ובסלם

יעלו כלם:
ילדים וילדות ואנשים,
וגם הזקנים-הזקנים, הישישים -
בגרמניה,
בפולניה,
ברומניה,
ובצרפת,
באפריקה ובאמריקה,
ובעוד ארץ אחת -
שכחתי מה שמה -
בכל מקום בו שם יהודי נשמע -
יעלו בסלם
כלם,
ואביאם אלינו,
אל ארץ-ישךאל, אל ארצנו.

עשה הדבר הזה בלבד.
מה לך? לך לא אכפת!
הלא אתה כל-כך גדול,
הלא אתה יכול הכל -
ואני מבקש כל-כך, כל-כך,
אני דני,
בירושלים, על הגג,
בבקשה, אל תשכח...

שלום עליך, אדני.
אני דני.
אתה זוכר אותי בודאי?
הלא אתה זוכר
כל כלבלב עזר,
וכל יתוש על הקיר
הנך מכיר.
ואני דני -
מחר בן שמונה אני.

אינני רוצה עט נובע.
אינני רוצה פדורגל.
ואף לא אופנים.
אדני בשמים,
רוצה אני דבר אחד,
ורק הדבר הזה בלבד:
עשני, אדני, עשני בן-ליל -
עשני גבור-חיל!
גבור לבלי חת, לבלי פחד,
חרבי בימיני מנצחת!
כמו מתתיהו עשני,
כיהודה המכבי עשני,
למדני, אדני, למדני
היות גבור.

כי אני צריך לבנות אוירון -
מאה ושבעים אלף טון -
וכנפיו -
כענן פורש על שמים בסתו.
עם תותחים -
בכל צד שאפתח -
תותח!
עם סלם -
לא סלם סתם,
כי אם ארץ-ארץ-ארץ,

שער ראשון: מבצע מייקלברג

בפרט. השלטון הנאצי בגרמניה הגביר את פעילותו בעיראק והסית לאנטישמיות ולשנאת בריטניה. בד בבד, המופתי הירושלמי חאג' אמין אל-חוסייני, שהוגלה על ידי הבריטים מארץ ישראל, התבסס במדינה עם חבר מרעיו, ויחד הסיתו נגד הציונות ושיתפו פעולה עם נציגי הנאצים במדינה. ההסתה הפרועה נגד היהודים גברה בשנת 1941, בעת ששלט בעיראק רשיד עאלי אל ג'לאני, שהזדהה עם הנאצים ושיתף פעולה בצורה גלויה עם הכוחות הצבאיים של גרמניה.

שיאם של הדברים נרשם בחג השבועות, בתחילת חודש יוני 1941, בפרעות ה"פרהוד". אלה הותירו צלקת כואבת בקרב יהדות עיראק. כ-180 יהודים תושבי בגדד נהרגו במהלך, ומאות נפצעו. נשים נאנסו ובתים ובתי עסק יהודיים נשדדו. על רקע זה נולדו בקרב צעירים יהודים רבים במדינה כמה התארגנויות, בעיקר לשם הגנה עצמית.

כך נולדה גם המחתרת הציונית בעיראק, שחרתה על דגלה פעילות ציונית, הגנה עצמית, ובעיקר חיפוש אחר דרכים לעלות בחשאי לארץ ישראל. החשאיות הייתה דרושה משום שהבריטים בארץ אסרו על היהודים לעלות, והעיראקים אסרו עליהם לצאת.

מצבם ההולך ומחמיר של יהודי עיראק באותה עת - כמו זה של יהודים בארצות ערב אחרות - הגביר את נחישותם של מנהיגי היישוב היהודי בארץ ישראל לפעול להצלתם ולהעלותם ארצה. באביב 1942, פחות משנה לאחר פרעות הפרהוד, כבר פקדו את בגדד שליחי "המוסד לעלייה ב" והחלו במלאכת

בבוקרו של אחד מימי הקיץ הלוהטים של אוגוסט 1947 הפציעה בשמי המזרח נקודה כהה. לאחר שחלפה מעל מימיה הרוגעים של הכנרת הפכה מכתם זעיר באופק למטוס תובלה מתוצרת אמריקנית: קרטיס C-46 קומנדו (Curtiss C-46 Commando).

בעוד דקות ספורות הוא יבצע נחיתה מושלמת במסלול נחיתה מאולתר ששוליו מסומנים במדורות קש, ומקרבו ייפלטו במהירות חמישים עולים נרגשים מעיראק, תחת אפם של הבריטים, היישר לזרועותיהם של אנשי יבנאל וקיבוצי עמק הירדן.

רגעים ספורים לאחר מכן ייטמעו אותם צעירים וצעירות ביישובים בסביבה, והמטוס ימריא וימשיך לדרכו מערבה, אל מעבר לים, כאילו מאומה לא קרה. המשימה הושלמה בהצלחה. הייתה זו ראשיתו של מבצע מייקלברג, מבצע ההעפלה האווירי הראשון בתולדות היישוב, שאף טמן בחובו את זרעי חיל האוויר הישראלי העתיד לקרום עור וגידים בקרוב. זהו סיפורו של המבצע הנועז, שנערך בחשאיות גמורה ותוך סכנת נפשות. זהו גם סיפור של סגירת המעגל - שמגיעה כשבועים שנים מאוחר יותר, בדמות איתור מטוס מאותו הדגם בקצה האחר של הגלובוס והבאתו ארצה במבצע לוגיסטי מורכב שנדמה, לעתים, כסיפור בלשי רב-תפניות.

שליחות מחתרית בעיראק

במחצית השנייה של שנות השלושים של המאה שעברה התרחב בעיראק גל ההסתות נגד היהודים בכלל, ונגד הציונות



מחיפה לבגדד: טיסה בהפתעה

ב-19 באוגוסט 1947,

לאחר שובו ארצה משליחות מחתרתית של שנה בעיראק וחזרתו לקיבוץ, בעודו שקוע במלאכת התקנת כלוב עבור זוג קופים שהמשק קיבל במתנה, הבחין שלמה הלל במכונית שעצרה לצדו בחריקת בלמים. באותה עת הוא התגורר ופעל בפלוגת העבודה של קיבוץ מעגן מיכאל, שמיקומה היה מצפון לעיר רחובות. מהמכונית יצא לקראתו משה צ'רבינסקי-כרמיל, מראשי המוסד לעלייה ב'. מספר הלל:

משה לא הסתכך בהקדמות מיותרות אלא הודיעני מיד כי "חברינו באמריקה" הפנו אלינו שני "גילובים" מיוחדים במינם. "הם היו טייסים קרביים במלחמת העולם השנייה", אמר משה. "המלחמה נגמרה ולהם לא היה שום רצון לחזור הביתה בחוסר כל ולהתחיל לעבוד כלבלרים או מלצרים. יש להם מטוס C-46, לדבריהם זה מטוס גדול ומתאים במיוחד למטרות שלנו. המטוס הזה יכול להמריא ולנחות על מסלול קטן יחסית. הם יוכלו לקחת חמישים אנשים בכל טיסה.

עוד הוסיף צ'רבינסקי-כרמיל כי הטייסים דורשים 100 ליש"ט עבור כל נוסע, במטבעות זהב - ובסך הכול 5,000 ליש"ט (כשני מיליון שקלים של היום).

הלל הפך בעניין שעה קלה ושאל: "תגיד, כבר היה לנו איזשהו ניסיון בעלייה לא-לגאלית במטוסים?"

"לא", השיב משה. "אף פעם. אם כל העניין הוא מעשי ואם יצא ממנו משהו, הרי שאנו מקיימים עכשיו שיחה היסטורית על מטוס ראשון בעלייה ב'". כל המעורבים בדבר ידעו היטב כי

הקמת התנועה הציונית במדינה. מבגדד זלגה פעילות זו אל ערים נוספות בעיראק, וכך החלו לצוץ מוקדי הגנה עצמית שזכו לכינוי "השורה".

הקשר בין המוסד לעלייה ב' בארץ ישראל לבין יהודי עיראק התנהל בעיקר באמצעות השליחים מארץ ישראל.

תנאי הפעילות היו קשים מנשוא: מצד אחד שלטון המנדט הבריטי בארץ ישראל, שהגביל את עליית היהודים ברוח "הספר הלבן", ומצד שני המשטר העיראקי, שלא התיר ליהודי המדינה לצאת מתחומה.

בנושא זה שררה ביישוב העברי תמימות דעים: דובר רבות בהחרפת המאבק נגד הבריטים, אבל יותר מכך דובר בהגברתה של העלייה הלא-לגאלית, ובהורדת העולים בחופי הארץ אפילו בכוח הזרוע והנשק,

כותב שלמה הלל בספרו **רוח קדים: בשליחות מחתרתית לארצות ערב.**

הלל, לימים שר בממשלת ישראל, יושב ראש הכנסת וחתן פרס ישראל, היה אחד מחברי המוסד לעלייה ב' שנשלחו בשנת 1946 לסייע למחתרת הציונית בעיראק. לדבריו, לא היה אז נושא מקומם יותר מהתמונה של חילות הים והאוויר האדירים של בריטניה הגדולה העטים על ספינות מעפילים חסרות מגן.

אך אם עיקרה של "האי לגאליות" והסיכון של העלייה מארצות אירופה לאחר מלחמת העולם השנייה היו בעיקר בעת הכניסה לארץ חרף המצור הבריטי, הרי בארצות ערב הסיכון לא התמצה בניסיון העלייה, אלא בפעילות הציונית, ואפילו בלימוד עברית או בהחזקת ספר בעברית. מסיבה זו, פעילותם של השליחים ופעילות התנועה הציונית בעיראק דרשו מידה רבה של חשאיות, ועבודה בתנאי חוסר ודאות ואף סכנת חיים.

את צמד הטייסים בחדרם שבמלון כרמליה קורט. הלל כותב:

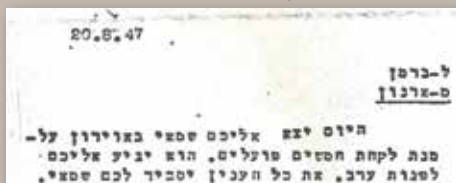
המראה היה כמו לאחר פוגרום: נעליים על המיטה, בגדים מפוזרים בכל פינה, ובתווך יושבים שני לועסי מסטיק, שקועים במפה עצומה של המזדה התיכון שנפרשה על הרצפה.

בניסיון לאתר מקום לנחיתה בארץ, וכדי לחמוק מעיניהם של הבריטים, הציע נמרי להכשיר מסלול נחיתה מאולתר בשדה שלך בבקעת יבנאל, אזור מוסתר יחסית בגליל התחתון. עוד הוחלט כי

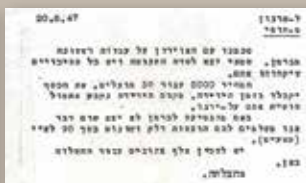
הסודיות מהווה מרכיב מכריע ותנאי להצלחה. מאחר שהבריטים כילו את מרצם בחיפוש אחר אוניות מעפילים, הם לא טרחו להרים את מבטם לשמים כדי לאתר מטוסים.

הלל וצ'רבינסקי-כרמיל סיכמו כי ביום המחרת יגיע הלל לפגישה במשרדי המוסד לעלייה ב' בחיפה. עם הגעתו יצא הלל עם דוד נמרי (סגן מפקד הפלמ"ח ואיש המוסד לעלייה ב'), גרישא שינקמן (מבכירי המוסד לעלייה ב'), איש כפר גלעדי) ומשה צ'רבינסקי-כרמיל לפגוש

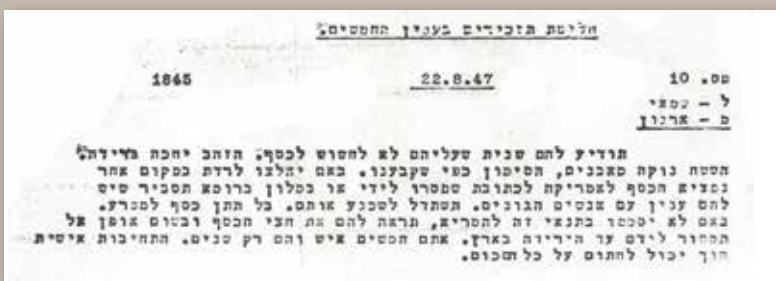
מברקים שנשלחו במהלך המבצע



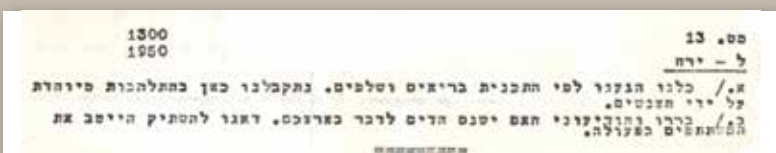
מברק מהמוסד לעלייה ב' בתל אביב (ארנון) אל בגדד (ברמן) המודיע על יציאת המטוס לבגדד. פועלים - עולים, שמאי - שלמה הלל



מברק מהמוסד לעלייה ב' בחיפה (חופי) אל המוסד לעלייה ב' בתל אביב (ארנון) בעניין הסיכום הכספי עם הטייסים. שמאי - שלמה הלל



מברק מהמוסד לעלייה ב' בתל אביב (ארנון) אל שלמה הלל (שמאי) בבגדד בעניין המשא ומתן הכספי עם הטייסים



מברק ששלח שלמה הלל לירחמיאל אסא (ירח), השליח בבגדד, המבשר על נחיתתו של המטוס בשלום



ההיסטורי ייקרא על שם: מייקל ו-וסנברג. **הליכה שפופה מתחת לאפו של האויב**

גם בשלב מתקדם זה, בעודם באוויר, היעד המדויק של השלושה לא היה ודאי ומוחלט. הדרך מחיפה לבגדד ארכה כשלוש שעות, אך טרם הגיעם ליעדם זיהה הלל במפה שדה תעופה נטוש לצד העיר הקטנה בעקובה, הממוקמת כמה עשרות קילומטרים מצפון-מזרח לבגדד. הוחלט לנסות לנחות בו, כדי להימנע מהצורך לנחות בעיר הבירה. אך רגע לפני שנגעו גלגלי המטוס בקרקע התקהלו

ביום הנחיתה תשתלט יחידת פלמ"ח על עמדות אסטרטגיות בסביבה ועל דרכי הגישה לשטח ותמנע בכל מחיר התערבות בריטית. זאת ועוד, לקראת הגעתו של המטוס ארצה יודלקו לצד המסלול מדורות קש שיסמנו לטייסים את תוואי הנחיתה המדויק.

לאחר כל הסיכומים הללו הופתע הלל לגלות כי הטיסה לעיראק תבוצע עוד באותו יום - בלא שהספיק להיפרד מחבריו ומקרוביו ואף בלא שהתכונן לכך נפשית. שעה קלה לפני ההמראה מיהר הלל לחנות "אתא" בהדר הכרמל ורכש לעצמו בגדי חאקי הדומים לאלו של הטייסים האמריקנים, כדי

שייראה כאחד מחברי הצוות. מיד לאחר מכן עשו השלושה את דרכם לשדה התעופה של חיפה וניגשו אל מטוסם - ה-C-46. כותב הלל בספרו:

מייקל הורה לי בצעקה לבצע את ההתנעה, כדי

לחסוך בזמן. ירדתי לתא

התחתון, ולמרבה ההפתעה הצלחתי לא להתבלבל בין עשרות המתגים. לחצתי על המתג הנכון, המדחפים החלו להסתובב במהירות וברעש אימים, ומירכתי המטוס עלה עשן לבן. עכשיו יכולתי לחזור ולטפס לתא הטייס בתחושה מרוממת של שביעות רצון. אפילו אני התחלתי להאמין בעובדת היותי טייס של ממש. באותה עת, בבוקר 20 באוגוסט 1947, לא שיער צמד הטייסים כי המבצע



שדה התעופה בבגדד

במקום תושבים סקרניים שהגיחו מכל עבר לשמע טרטורם הרועש של המנועים. המהומה לא הותירה ברה, והשלושה החליטו לנסוק שוב אל-על ולנסות את מזלם ולנחות בשדה התעופה הבין-לאומי של בגדד.

בערבו של יום נחת המטוס בבגדד. נדמה כי החום הכבד הביא עמו קהות חושים מצד נציגי הממשל או הפקידים העיראקים, והשלושה עשו את דרכם אל העיר ללא כל בעיות מיוחדות: הטייסים פנו אל בית המלון ריג'נט פאלאס והלל

בדממה וללא תנועה בקצה מסלול ההמראה. באותה עת יתניע המטוס את מנועיו ויגיע לקצה המסלול, שם יחכו לו העולים. בשלב זה הוא יאיר באורותיו המסנוורים את מגדל הפיקוח באופן שימנע מעיניים חקרניות לצפות במה שמצוי מעבר לזנבו.

כדי למנוע חשדות, חלון ההזדמנויות היה קצר באופן מבהיל: דקות ספורות של חימום מנועים, ולא יותר מכך. בדקות אלו אמורים היו האנשים לנוע במהירות ולדלג ללא שהות אל בטן המטוס. המבצע נקבע ל-23 באוגוסט לפנות בוקר. כעת נותר אתגר משמעותי ומורכב לא פחות: איתור העולים והבאתם אל

יצא לחפש אחר חברי המחתרת. אלו היו מוכרים לו היטב משירותו בעיראק, שאותה עזב כמה שבועות קודם לכן.

באותו לילה הוא נועד עם קבוצת פעילים מצומצמת ותיאר בפניהם את מהות המבצע. שעה קלה מאוחר יותר יצאו הלל וסאמי (שמואל מוריה, הפעיל המרכזי לענייני עלייה בעיראק) לסיור גישוש בסביבות שדה התעופה הממלכתי של בגדד. לשמחתם גילו כי הוא אמנם מוקף בגדרות, אך לצדן כלל לא היו שומרים. עם זאת, לצד אחת מפאותיו של שדה התעופה שוכן בסיס צבאי גדול. דווקא בצד זה נראתה בגדר פרצה נוחה יחסית לחדירה. הלל החליט להסתכן ולהביא



נחיתת המטוס ביבנאל עם העשן המסמן את מקום הנחיתה

נקודת האיסוף בתזמון מושלם, בלי לעורר חשד.

ביומיים בלבד שחלפו בין נחיתתו של הלל בבגדד לבין המראתו ארצה עם חמישים צעירים וצעירות נערכו שיחות טלפון רבות בין חברי המחתרת הציונית בעיראק, במטרה לאסוף מיד מכל רחבי המדינה מועמדים לעלייה ולרכזם בנקודות שונות.

לצורך המבצע הורכבה חוליית אבטחה חמושה מקרב אנשי "השורה", וכן מונו נהגים שיביאו את העולים בעשר מכוניות

בתוך ימים ספורים את חמישים העולים היישר אל חלק זה של שדה התעופה, באישון לילה.

זמן רב קודם לכן למדתי את הכלל המוכר היטב לכל העוסק בפעולה מהתרתית - הפעולה היישר מתחת לאפו של האויב קלה וטובה לעתים מן הפעולה במרוחק,

כתב לאחר שנים רבות.

התכנית הייתה נועזת: הלל וחבריו יפרצו קטע קטן בגדר ההיקפית ויחדירו דרכו את העולים לשדה התעופה. אלו ישכבו



בשיירה בוששה להגיע.
ההחלטה הייתה קשה:
האם להסתכן ולהמתין

לקבוצה האחרונה או להמריא בלעדיה?
ברגע האחרון הבחין הלל בכלי הרכב
האחרון מגיע בדהרה אל הגדר שבקצה
מסלול ההמראה. התברר שאורחת גמלים
חצתה לאטה את הכביש וחסמה את
הדרך. ההמתנה הייתה מורטת עצבים, אך
בסופו של דבר, כל מי שאמור היה להיות
על המטוס - אכן היה עליו.

בשעה 3:38 לפנות בוקר התקבלה
במשרדי המוסד לעלייה ב' בישראל
ההודעה שהמטוס המריא ללא כל תקלות.
כתב שלמה הלל:

המראנו. המטוס עשה כבר כמה
דקות באוויר. אורותיה של בגדד היו
מאחורינו.

ביקשתי מהטייס שיעלה אור במטוס
עצמו ונכנסתי לתא הנוסעים. הכול
שכבו שרוצים על הרצפה, אווזים
בחזקה זה בזה כפי שהוריתי להם
- ערמת בני אדם, בחורים ובחורות
נפחדים ומבולבלים. אמרתי להם:
תוכלו לשבת בצורה נוחה. אם תרצו
תוכלו לדבר ואפילו לשיר, איך יותר

שכורות מחברת "מיאמי", שהייתה
בבעלותם של יהודים. נקבעו נקודות
איסוף מרחבי בגדד שמהן יוסעו העולים
אל יעדם. בקרבת שדה התעופה יידרשו
הנהגים לעמעם את אורות המכוניות, כדי
שהשיירה לא תעורר כל חשד.

בליל שבת 23 באוגוסט הגיעו העולים
אל נקודות הריכוז ונאספו על ידי הנהגים.
זמן קצר קודם לכן עזבו הטייסים את
מלונם שעל גדת נהר החידקל, וחברי
חוליית האבטחה התמקמו לצד שדה
התעופה. באישון לילה החלו המכוניות
להגיע, בזו אחר זו, ומהן הוברחו העולים.
אלו התבשרו רק זמן קצר קודם לכן כי
עלייתם הבלתי חוקית לארץ ישראל לא
תהיה בדרכי המדבר, אלא במטוס.

עוד קודם לכן הורה להם הלל לתרגל
הליכה שפופה כדי לא לבלוט מעבר
לסוללת עפר סמוכה, ולהקפיד לגשת
למטוס מצד הזנב כדי לא להיתפס
במדחפים. "אחרי ככלות הכול, האנשים
טרם טסו בימי חייהם וספק אם ראו בכלל
מטוס מקרוב". בעוד מנועיו של המטוס
פועלים במלוא האון, ואורותיו מאירים
את סביבות מגדל הפיקוח, עלה חשש
כבד בלבו של הלל. המכונית האחרונה



ירידת העולים מהמטוס ביבנאל

ממה לחשוש.

שעות ספורות לאחר מכן, בעת שמטוס ה-C-46 חצה את רמת הגולן, הבחינו העולים בכנרת במלוא הדרה. עוד המטוס מנמיך טוס התגלו לעיניהם קבוצות-קבוצות של אנשי ה"הגנה", ערוכות להגן על אזור הנחיתה.

שני צמודי עשן עלו בצדי מסלול הנחיתה שלנו, ואנשי החילותי לזהות את פניהם המוכרות של פעילי 'המוסד'. לרבע נדמה היה שכולם באו לחכות לנו [...] בני יבנאל דהרו מסביב על סוסיהם כמטורפים ובצד חיכו המשאיות לפיזור האנשים.

עם הנחיתה הורדו חמישים העולים הנרגשים במהירות מהמטוס, והועלו מיד על משאיות שהובילו אותם ליישובים בסביבה. המבצע הוכתר בהצלחה.

מבצע מייקלברג - אפילו

באותו קיץ המריא מטוס ה-C-46 משדה תעופה נטוש ליד נאפולי שבאיטליה, וטיסה שלישית התבצעה שוב מבגדד, זהה לקודמתה.

שלוש פעולות ההעפלה הללו זכו לכינוי "מבצע מייקלברג", והוא נחשב למרשים, למורכב ולמסוכן מבין מבצעי ההעפלה מארצות ערב.

"אף שהפעולה לא הייתה פעולה קרבית במובן הטכני של המילה, הרי שהתכנון מהווה מופת למבצע צבאי", ייכתב שנים רבות לאחר מכן באחד ממערכי השיעור של קצין חינוך ראשי של צה"ל, בחוברת **מורשת הקרב של צה"ל**, בפרק המספר על מבצע מייקלברג.

"זוהי הפעם הראשונה שהתבצע מבצע העפלה במטוסים", מספר שלמה הלל, כיום נשיא מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל.

החשיבות הייתה לא במספר המעפילים שהגיעו ארצה, כ-150 בלבד, אלא בחידוש שהביא עמו מבצע זה: הוא סימן את תחילת עידן הפעילות התעופתית של ה"הגנה", וצה"ל בהמשך, והיה למעשה האופרציה האווירית הראשונה של המדינה שבדרך.



עלייה למשאיות בדרך לפיזור ביישובים



שער שני:

מטוס ה-C-46: מבשר העידן האווירי של צה"ל

דעתו לעשות שימוש במטוסי תובלה. הממד האווירי כלל לא נלקח בחשבון. לפתע אף גילו שקיים מטוס מיוחד במינו, בעל "כישרון" בלתי רגיל להמריא, לטוס ולנחות בתנאים קשים. ולראייה, אפילו כיום, שבעים שנים מאוחר יותר, ישנם טייסים באלסקה שלא מוכנים למכור את מטוסי ה-C-46 הפעילים שלהם בעד שום הון שבעולם.

וכך, ההעפלה האווירית פינתה את מקומה לטובת הטסת אמצעי לחימה, לקראת מלחמת העצמאות הממשמשת ובאה. אל שווימר, לימים מייסד התעשייה האווירית, החליט לרכוש בארצות הברית כמה מטוסי C-46. מטוסים אלו הבריחו מצ'כוסלובקיה לישראל מטוסי קרב גרמניים מסוג מסרשמיט, שפעלו במהלך מלחמת העולם השנייה ועתידים היו להיות מטוסי הקרב הראשונים של חיל

בשנת 1947 היו הדיונים באו"ם על הקמת המדינה בעיצומם, ולמנהיגי היישוב היה ברור שלא יהיה מנוס ממלחמה. הצטיידות בנשק ובתחמושת הייתה כרוכה בסיכון רב, בין השאר מאחר שהבריטים שלטו בנמל חיפה - שהיה הדרך העיקרית להבאת נשק מאירופה בדרך הים.

השימוש במטוס ה-C-46 במבצע מייקלברג האיר את עיניהם של קברניטי היישוב. לפתע צצה האופציה האווירית בכל הקשור להבאת ציוד לחימה מחו"ל. עם זאת, השימוש באופציה זו היה כרוך בהפסקת העלייה הבלתי לגאלית בדרך האוויר. מנהיגי ה"הגנה", ועמם דוד בן-גוריון, הורו למוסד לעלייה ב' לחדול מיד מהעלייה האווירית, כדי לנצל את דרכי האוויר להבאת נשק ארצה. "וכך אכן היה", מספר שלמה הלל.

עד אותה עת, אף אחד לא העלה על



מטוס קרטיס C-46 קומנדו

האוויר הישראלי.

במהלך מלחמת העצמאות שימשו מטוסי C-46 במבצעים "אבק", שנועד להעביר אמצעי לחימה, כוח אדם, מזון, דלק ואספקה כללית שהייתה נחוצה לנגב הנצור. המבצע נקרא בשם זה בשל ענני האבק הרבים שהתרוממו לצד המסלול המאולתר שלייד קיבוץ רוחמה בשל ההמראות והנחיתות התכופות של המטוסים.

עוד השתתפו מטוסי ה-C-46 במבצע "עובדה", אחרון מבצעי צה"ל במלחמת העצמאות, שבו נכבש הנגב הדרומי. באותם ימים של קרבות מרים שימשו מטוסי תובלה אלו אף כמפציצים לעת מצוא, בעת שתקפו בפצצות שיירות של הצבא המצרי. כך או אחרת, אין ספק כי מטוסי ה-C-46 טמנו בחובם את זרעיו של חיל האוויר הישראלי.

קרטיס C-46 קומנדו: תעודת זהות מקוצרת

מטוס התובלה קרטיס C-46 קומנדו (Curtiss C-46 Commando) הושק בראשית שנות הארבעים של המאה שעברה כמטוס נוסעים אמריקני, והוסב לייעודו החדש עם פרוץ מלחמת העולם השנייה.

אורכו כ-23 מטרים ומוטת כנפיו מתהדרת בכ-33 מטרים. צמד מנועיו מספק לו 4,000 כוחות סוס, והוא מסוגל לשאת מטען במשקל של כ-6,800 ק"ג. מהירותו המרבית 435 קמ"ש, וטווח טיסתו מגיע ליותר מ-5,000 ק"מ.

מטוס דו-מנועי זה, שהיה הגדול מסוגו באותה עת, יוצר על ידי חברת Curtiss-Wright ויצא משירות צבאי בארצות הברית בשנת 1968, אך בזכות יכולותיו המיוחדות ועמידותו הגבוהה המשיך לטוס כמטוס תובלה במקומות שונים בעולם. המטוס מיועד להמריא ולנחות גם ממנחתים לא סלולים, והוא בעל כושר נשיאה גבוה למדי. נוסף לכך, הוא מתוכנן לעמוד בתנאים קיצוניים - הן תנאי מזג אוויר הן תנאי טיסה. מסיבה זו, ה-C-46 צבר הישגים מרשימים בעת מלחמת העולם השנייה, ואף זכה באותה תקופה לשבחים ולאהדה רבה בקרב טייסים.



שער שלישי:

שבעים שנה אחרי: המעגל נסגר

קליינמן, מי שפעל במשך שנים רבות בשירות המדינה, וידיד נוסף המקורב לעולם התעופה, איתר האזור לאחר כחצי שנה שני מטוסי C-46. הם היו מוטלים בפאתי שדה תעופה בהאיטי והעלו חלודה.

בשלב זה נכנסה המועצה לשימור אתרים להילוך גבוה. האזור פנה לרפאל ברק, מנכ"ל משרד החוץ דאז, וביקש ממנו לסייע בהבאת המטוס לישראל. ברק הציע ליצור קשר עם נדבן מקומי המקורב לקהילה היהודית בהאיטי.

באותה העת צורף למשימה יוסי דר, ששימש פרויקטור לנושא. האזור, קליינמן ודר נפגשו עם הנדבן בארצות הברית, סיפרו לו את סיפורו של המטוס ועל הקשר שלו לעלייה הבלתי לגאלית, ואף הציגו בפניו סרטון מרגש בן שניות ספורות. מדובר היה בקטע ארכיוני, מצולם בשחור-לבן, המתעד את נחיתת המטוס בשדות יבנאל בשנת 1947, ואת העולים והעולות המזנקים ממנו בזה אחר זה. הנדבן נרתם לעניין מיד והבטיח לסייע. הוא שלח אנשים מטעמו לבדוק את מצבם של צמד המטוסים, ואף הורה להתחיל לפרקם ולפתוח במשא ומתן עם שלטונות האיטי על מכירתם. בד בבד החל דר לאתר דרכים להביא את המטוסים המפורקים ארצה דרך הים, במהירות ובעלות נמוכה.

באותם ימים היה הקשר בין האיטי וישראל הדוק וחסם. שנים אחדות קודם לכן, בשנת 2010, הטיסה ישראל משלחת סיוע להאיטי בעקבות רעידת האדמה שפקדה

"על מבצע מייקלברג למדתי מפי שלמה הלל, בעת ששימשתי בתפקיד מזכיר הממשלה", מספר עו"ד צבי האזור, מיוזמי תכנית מורשת במשרד ראש הממשלה.

היה זה בשנת 2012, באחד מאירועי מוצעה לשימור אתרי מורשת בישראל, ובאותו רגע הבנתי שמטוס כזה - מקומו במחנה המעפילים עתלית, לצד אוניית המעפילים שניצבת שם.

עם לידת הרעיון היה ברור לכל הנוגעים בדבר כי יהיה זה בלתי אפשרי לאתר את המטוס המקורי. למעשה, גם איתור מטוס מאותו דגם נחשב למשימה כמעט בלתי אפשרית. בשנות הארבעים של המאה שעברה יוצרו כ-3,000 מהם, ואלו שימשו במלחמת העולם השנייה. עם השנים התיישן הדגם, והשימוש במטוסי C-46 הלך ופחת בהדרגה. מה הסיכוי לאתר ברחבי העולם מטוס תובלה כה נושן?

קצה חוט בהאיטי

על פי הערכות, יש כיום בעולם מטוסי C-46 בודדים שעדיין טסים. האחרים אינם כשירים לטיסה כלל, ומשמשים בדרך כלל כמוצגים במוזיאוני תעופה או היסטוריה. חלקם מוצבים כאנדרטאות. מספר המטוסים הכשירים לטיסה לא היה ידוע בשלב זה. האתגר שעמד בפני המעורבים בדבר היה מורכב למדי.

"במשך היום הייתי מזכיר ממשלה, ובלילות - ניסיתי לאתר את המטוס", מתבדח כיום האזור. בסיוע רמי

אל מוטי בונס, מהנדס אווירונאוטיקה ולשעבר סמנכ"ל בתעשייה האווירית וראש חטיבת כלי טיס אזרחיים. לבונס ניסיון רב בעסקי מטוסים, ולאחר ששמע את השתלשלות האירועים ואף נפגש עם שלמה הלל החליט להתגייס לעניין במלוא המרץ ובהתנדבות מלאה. בונס ביקש לקבל לידי אחריות וסמכות מלאה להוביל ולנהל את כל תהליך איתור המטוס והבאתו לארץ. כמובן, כל הפעילות תתואם בזמן אמיתי עם עמרי שלמון, ובמקרה הצורך יבקש את אישור המועצה לשימור אתרים להחלטות בעלות משמעות כספית או אופרטיבית. עמרי הסכים לחלוטין, והפרויקט יצא לדרך.

ביוני 2016 התבקש בונס להיפגש פנים אל פנים עם נציג חברת Platinum כדי לבחון לעומק את האופציה הבוליביאנית. "בנקודת הזמן הזו, ההעדפה שלנו הייתה למצוא מטוס כשיר לטיסה, כדי שנוכל להטיסו ארצה", מספר בונס, שנפגש עם נציג חברת Platinum בלונדון באותו קיץ. בפגישה זו דרש בעל החברה סכום של 250 אלף דולרים, וסירב לכלול במחיר את ההטסה לישראל. "כל מה שידענו על אותו מטוס בבוליביה הוא מה שהוצג באתר האינטרנט של החברה - תצלומים יפים, מרהיבים, מאוד שיווקיים", נזכר בונס. עם זאת, חשדו התעורר לאחר שנאמר לו כי לאחר רגע הקנייה לא תהיה החברה אחראית לדבר וחצי דבר, במיוחד בכל הקשור להטסתו.

בד בבד עשה בונס ניסיון לתהות על קנקנה של האפשרות הקנדית. אמנם חברת Buffalo הפעילה שני מטוסים שהיו בשירות פעיל, אך בעלי החברה דחו שוב ושוב את תשובותיהם באשר לסוגיות

את המדינה, אסון טבע שהביא למותם של עשרות אלפי בני אדם. משלחת הסיוע מנתה יותר מ-200 איש, והקימה בית חולים שדה שאפשר לטפל בכ-500 נפגעים מדי יום.

בשנת 2015, לאחר כשלוש שנים של גישושים ודיונים עם פקידי ממשל בהאיטי, נפסק המבצע באבו בשל חילופי שלטון במדינה. בשלב זה ביקשו אנשי הממשל החדש לפתוח מחדש את תנאי העסקה והעלו את מחירה באופן ניכר. המשא ומתן נמשך חודשים ארוכים, ללא כל התגמשות מצד המוכרים, עד שלסוף הוחלט במועצה לשימור אתרים לחפש אחר חלופות אחרות.

קנדה ובוליביה:

קווים מקבילים אינם נפגשים

בראשית שנת 2016 הנחה מנכ"ל המועצה לשימור אתרים עמרי שלמון את שלמה קופל, המשנה למנכ"ל, להתגייס לפרויקט. בסיוע קשרים חובקי עולם וחיפוש מעמיק ברשת האינטרנט אותו שני מטוסי C-46. הראשון, בבעלות חברת Buffalo Airways, נמצא בשירות סמוך לעיר וויניפג (Winnipeg) שבקנדה. השני הוצע למכירה בבוליביה על ידי חברת Platinum Fighter's sales, המתמחה במכירת כלי טיס ישנים לצרכים שונים. במועצה לשימור אתרים הוחלט לפנות לחברת Platinum. בתגובה שלחו נציגי החברה נייר כוונות, ודרשו הפקדה של 25 אלף דולרים כנאמנות, כדי להוכיח את רצינות כוונותיה של המועצה.

כדי להרחיב את מעגל האפשרויות - ובמיוחד כדי לקבל ייעוץ מקצועי באשר לכשירותו של המטוס, הציע קופל לנצל את קשריו בתעשייה האווירית ולפנות



המקצועי הישראלי
- מה לבדוק, כיצד
לבדוק, מאילו כשלים
להימנע ועוד.

ב-19 ביולי 2016 כתב מוטי בונס לעמרי
שלמון:

במסגרת החיפושים שעשיתי לאתר
מטוסי C-46 (בנוסף לאלה שהיו
ידועים לנו בקנדה ובבוליביה),
איתרתי חברה באלסקה, Everts Air
Cargo, אשר בבילתה מספר מטוסים
מדגם זה. בשיחה עם בעל החברה,
רוברט אורטס, הסתבר לי שהחברה
מפעילה באופן שוטף וסדיר כארבעה
מטוסים, בעיקר למשימות שינוע
מטענים באלסקה. סיפרתי לו על
מטרתנו ובתגובה ענה שמטוסי C-46
שברשותו לא מיועדים למכירה,
אבל הוא ישמח לסייע לנו ברכישת
המטוס הבוליביאני ולעדכן אותנו
אם ישמע על הזדמנויות נוספות.
בחברה רכשו ניסיון רב בהפעלת
המטוס, הם מכירים היטב את הבעיות
הספציפיות (טכניות ואופרטיביות)
האופייניות למטוס זה.

בונס קבע להיפגש עם רוברט אורטס
ב-1 באוגוסט 2016 בבסיס האם
של החברה בפיירבנקס (Fairbanks),
אלסקה. זהו האזור המטרופוליני הצפוני
ביותר בארצות הברית, והוא מצוי פחות
ממאתיים קילומטרים מהחוג הארקטי,
חבל ארץ שבו הטמפרטורה הממוצעת
בחורף עומדת על כשלושים מעלות
צלזיוס מתחת לאפס.

אין ספק כי יכולותיו של מטוס C-46
מתבקשות באלסקה, שבה חבלי ארץ

טכניות, פיננסיות ואחרות שהעלו בפניהם
אנשי המועצה לשימור אתרים.

הוחלט אפוא להמשיך ולבחון את המטוס
הבוליביאני. הטסה של מטוס כה ישן
על פני יבשות וימים דורשת מיומנות
גבוהה וניסיון תעופתי עשיר. לצורך כך
גייס בונס למשימה את עזרתו של מנחם
שמול, לשעבר טייס ניסוי בתעשייה
האווירית. היה גם צורך לבחון היטב את
המטוס עוד לפני שמדחפיו יופעלו בכלל.
לשם כך נדרשת בדיקה קפדנית בידי
צוות מיומן - תהליך שעשוי לארוך בין
שבעה לעשרה ימים מלאים. "מדובר הרי
במטוס שטס כבר שבעים-שמונים שנים,
וראוי לבדוק אותו מכל זווית לפני שאתה
מפעיל מנועים וממריא אל המסע הארוך
מזרחה, אל ישראל", אומר בונס. הוחלט
כי אם המטוס ימצא כשיר לטיסה הידיים
יילחצו והעסקה תבוצע.

כל נושא ונותן מתחיל יודע היטב שככל
שמספר האלטרנטיבות רב יותר, כך
משתפרת עמדתו. לכן תוך כדי תהליך
ההתקשרות עם חברת Platinum המשיך
בונס בניסיונותיו לאתר מטוס נוסף.
חיפוש מעמיק ברשת האינטרנט גילה
מטוסי C-46 שהיו בשימוש בידי חברה
מאלסקה: Everts Air Cargo.

מצפון תיפתח הטובה: אלסקה נכנסת לתמונה

בונס, ועמו מנחם שמול, סברו כי יצירת
קשר עם חברת Everts באלסקה תסייע
רבות במשא ומתן עם מוכרי המטוס
הבוליביאני. מדובר בחברה משפחתית
להטסת מטענים, הגדולה מסוגה
באלסקה, המפעילה את המטוסים הללו
שנים רבות ומכירה אותם היטב.
אלו בדיוק האנשים שיוכלו לייעץ לצוות

לנו. גילינו חברה משפחתית, מאוד מגובשת. האב, שזה מכבר צייך את יום הולדתו התשעים עדיין מגיע לעבודה מדי יום.

סיפרנו לבעל החברה על המטוס שמצאנו בבוליביה. הוא חיך וסיפר שהוא-עצמו לטש עיניים אל המטוס הספציפי הזה, ואף נסע לבוליביה לבדוק אותו. הוא מצא כי תחת השטיחים המרהיבים של תא הנוסעים ותחת מעטה הצבע של גוף המטוס מסתתר שלד חלוד, כמעט הרוס.

הוא סיכם את המצב בפני בונס ושמו: "אני בספק רב אם הוא בכלל יהיה מסוגל לטוס שוב".

וכן, בעת שהאופציה הבוליביאנית והאופציה הקנדית התפוגגו לאטן, עלה המשא ומתן עם חברת Everts מאלסקה על פסים רציניים יותר ויותר. אמנם רוברט אוורטס לא היה יכול למכור את המטוסים ששימשו אותו, אך הוא הציע לבונס לבחון את המלאי הרב של חלפים ומטוסים ישנים שצבר במשך שנים רבות. החברה אף החזיקה בשפע של חלקי חילוף שהיו מוטלים בשדה רחב ידיים. בשדה זה נמצאו שני מטוסי C-46 שאינם

נידחים הזקוקים לאספקה סדירה של מצרכים וסחורות.

המטוס מסוגל לנחות בשדות, ואף על גבי קרח, וחברת Everts מפעילה ארבעה מטוסים נושנים מדגם זה דרך קבע.

מטרת הפגישה הייתה, כאמור, ללמוד על הניסיון שנרכש בהפעלת C-46, לקבל הכוונה וסיוע לגבי סוג והיקף הבדיקות והניסויים הספציפיים שיהיה צורך לבצע בבוליביה, וכן לבדוק עם בעל החברה פעם נוספת את האפשרות לרכוש ממנו את אחד מארבעת המטוסים שהוא מפעיל.

בונס הצטייד בעותק באנגלית של הספר **רוח קדים** שכתב שלמה הלל על מעורבותו בשליחיות מחתרתיות לארצות ערב, ועל התפקיד המכריע שמילא מטוס ה-C-46 במבצע מייקלברג, וביקש להעניק אותו למנכ"ל Everts.

"חיפשנו אתונות, מצאנו מלוכה"

"רוברט, בעל החברה, התרגש מאוד מהסיפור והחליט שהוא מעוניין לסייע לנו ככל שיוכל", מספר בונס.

השתי שמדובר באדם מיוחד. הוא אף פינה מזמנו יומיים, כדי לסייע



מונעי המטוס לאחר האריזה



פירוק גוף המטוס באלסקה



נבדקה: האם ממדיו של גוף המטוס וכנפיו יתאימו למעבר בגשרי

אלסקה ובמנהרותיה בדרכם אל הנמל הימי? הדבר דרש בדיקה, וזו ארכה זמן יקר.

בסופו של דבר הגיעה המועצה לשימור אתרים למסקנה כי יש להוריד מן הפרק טיסה טרנס-אטלנטית מתישה ורבת סיכונים מצפון אמריקה אל המזרח התיכון. הוחלט להתחיל בתהליך פירוק מטוס והבאתו ארצה בחלקים. שיטת הפירוק והיתכנותה עדיין לא נבדקו, ועלו אף רעיונות לבצע זאת בכל דרך אפשרית - גם אם לאחר הפירוק המטוס לא ייראה "מושלם". מי שפעל רבות למען חלופת הפירוק הוא בועז דקל, בנו של יהודה דקל ז"ל, ממייסדי המועצה לשימור אתרים ולשעבר יו"ר המועצה.

בעיניי, חלופה זו הייתה חסכונית יותר וכמובן בטוחה יותר. הרי עיקר החשיבות היא בסיפור ההיסטורי, ולא בשאלת יכולותיו התעופתיות של המטוס, ואומר דקל, שמשקיע רבות מזמנו ומכספו במיזמים שונים של המועצה. בזכות

פעילים, אך ניתן היה להכשירם. "המבנה שלהם עדיין יציב, גם בגילם המופלג", אמר אוורטס לבונס.

מדובר במטוס חזק ומוקשה. עם זאת, העבודה תארך מספר חודשים, וכדאי להתחיל כבר עכשיו, לפני שיפקוד את האזור החורף הקשה על גשמו, רוחותיו ושלגיו הכבדים - מה שעלול להביא לעיכובים בעבודה.

המחיר שהציעה חברת Everts היה נמוך באופן ניכר מהמחירים שהציעו האחרים: 139 אלף דולרים, כולל הכשרת המטוס לטיסה לישראל. ב-22 בספטמבר 2016 נתן עמרי שלמון למוטי בונס "אור ירוק" לביצוע העסקה.

בד בבד נערכו דיונים רבים בסוגיה מکرעת: האם להטיס את המטוס ארצה או שמא לפרקו באלסקה, לשנעו לנמל ימי ביבשת אמריקה ולהשיטו לישראל. הטסה מביאה עמה אתגרים טכניים מורכבים ודורשת תכנון קפדני, הוצאה כספית ניכרת וכמובן - סיכון לא מבוטל, מאחר שמערכותיו של המטוס מיושנות, ומלאכת ההטסה והניווט ארצה אינה פשוטה, בייחוד לאור תנאי החורף שממשמש ובא. כך או אחרת, גם האפשרות לפירוק המטוס



המטוס יוצא לדרך לאחר הפירוק



העמסת המכולה על המשאית

עם נציגי החברה המוכרת. את מוטי לא הכרתי קודם, אבל מהר מאוד ראינו את הדברים עיך בעיך. מוטי היה מוטרד מהיבטים מקצועיים רבים שקשורים למצב המטוס ולאפשרות להטיסו לארץ. אותי הטרדה בעיקר העובדה שהמוכר דרש לקבל את מלוא התשלום מראש בבוליביה, תוך רכישת המטוס "as is" ללא כל אחריות של המוכר לגבי מצבו הטכני. התעקשות המוכר על סעיף זה הייתה מבחינתי בלתי אפשרית.

בשיחה אקראית עם לקוח העוסק בתחום הטיס בארצות הברית התברר לקורן כי קיים מרשם מפורט הכולל כל מטוס שהיה רשום שם אי פעם, גם אם מדובר במטוסים ישנים שכבר אינם מצויים פיזית בארצות הברית.

גילוי המרשם הצטלב שוב בדרכו של מוטי, שעסק בחיפוש אופציות נוספות והביא אותנו בסופו של דבר אל חברת Everts באלסקה, שמטוסיה נכללו במרשם זה.

רכישת המטוס באלסקה הייתה מורכבת. מרחיב קורן:

קשריו בעולם היבוא, אף פעל למציאת חברת שילוח ימי שעלויותיה נמוכות באופן ניכר משאר החלופות. מציין דקל: הפרויקט המיוחד הזה נגע ללבי, והקשר שלי אליו מגיע מכמה זוויות. כך למשל סבי, אליהו דובקין, מהותמי מגילת העצמאות ושר העלייה, שימש ב-1947 כראש מחלקת העלייה בסוכנות היהודית והיה נציג הממסד מול המוסד לעלייה בי. עבורי, זוהי צוואה מוסרית. אני רואה בעצמי חייל בצבא המורשת שאבי הקים.

בשלב זה, זהותו של המטוס הנבחר כבר הייתה ידועה: קרטיס C-46 קומנדו, בעל מספר הרישוי האמריקני N23AC.

מטוס-לא-מטוס: אתגרים משפטיים

עו"ד גדעון קורן, היועץ המשפטי של המועצה, צורף לבקשת עמרי שלמון לצוות שליווה את תהליך רכישת המטוס כבר בשלב מוקדם של התהליך. מספר עו"ד קורן:

בשלב שבו נכנסתי לתמונה עמדה על הפרק רכישת המטוס מבוליביה. נסעתי עם מוטי בונס לפגישה בלונדון



המטוס בבטן האונייה בחיפה



המטוס בדרכו לאנקורג'



סגירת מעגל עבורו.
מעבר להערכה
העצומה שיש לי

לפועלו במועצה, סבה של אשתי היה
איסר הראל ז"ל, שגם ממנו שמעתי
רבות על סיפורי ההעפלה הבלתי
חוקית ומבצעי העלייה החשאיים.
מארצות ערב והם היו קרובים ללבי.
אתגר משפטי מעניין שניצב לפתחו של
קורן הוא מהותו של ה"מוצר" הנרכש:

אתה אמנם קונה מטוס, אבל בפועל
אתה מפרק אותו לגורמים, מוביל
אותו בדרך היבשה והים - לא בדרכו
ה"טבעית" באוויר - ומציב אותו
במוזיאון, כאשר הוא אינו ממלא
עוד את ייעודו כמטוס ולא יחזור
לטוס. כלומר, זהו מטוס - אבל
לא מטוס שטס. העניין מציב כמה
אתגרים בסביבה שאינה ודאית. אתה
מבצע עסקה בתנאים מעט מעורפלים
- אתה לא יודע מה יקרה במהלך
הפירוק, האריזה, ההובלה, אבל
צריך "לסגור" את האחריות לשלבים
אלה. כך למשל, תנאי ההובלה הימית
השתנו במהלך הזמן. אפילו זהות נמל
היעד בארצות הברית השתנתה תוך

הנושא המשפטי היה לא שגרתי, מאחר
שלפרויקט עצמו היו היבטים לא
שגרתיים. עם זאת, אנשי חברת Everts
היו מלכתחילה מגויסים לעניין.
לא היה מדובר במשא ומתן עיקש,
לעומתי או קשוח, כמו שהיה לגבי
המטוס בבוליביה. כבר מלכתחילה
ניכר היה שלא היו אינטרסים
מנוגדים לשני הצדדים. כתוצאה
מהביקור המוקדם של מוטי, אוירת
העבודה מולם הייתה קולגיאלית,
ואף חברית. הם הזדהו עם סיפור
המטוס והעלייה לארץ באופן מעורר
השתאות. כל הנתונים הללו יצרו
דינמיקת משא ומתן הרמונית.

קורן ליווה את הפרויקט בהתנדבות, ובכך
משקף גם את ההתגייסות של חלק ניכר
מהמעורבים בפרויקט זה, שראשיתו
ידועה אך המשכו פתלתל, ממושך
ובעיקר - מפתיע. וממשיך קורן:

כל המעורבים הבינו שהמטוס מעניק
ממד נוסף, חשוב ומשמעותי, לאתר
מחנה המעפילים עתלית. בנוסף,
ראיתי בהתגייסות למשימה מחווה
לנשיא המועצה שלמה הלל וסוג של



המטוס יוצא מנמל חיפה



לבצע חוזה לפני שהוא סוכס ונחתם והתמורה מועברת אליו.

"הנדסה הפוכה": אמנות פירוק המטוס

עמדתו החד-משמעית של בונס הייתה כי פירוק "שרירותי ואגרסיבי" יניב מטוס פגום שלא ייראה אותנטי. לדבריו:

הגענו למסקנה שפירוק המטוס יתבצע לא כניסור שרירותי אלא כפירוק הנדסי חכם, הדומה לתהליך הרכבת מטוס - רק באופן הפוך

פירוק מסוג זה ממושך יותר ודורש כלי עבודה מיוחדים, וכן מיומנות הנדסית וביצועית גבוהה מאוד. עם זאת, הוא מבטיח כי המטוס ישמור על מבנהו ועל עמידותו גם בעוד שנים רבות. לשמחתו של בונס עמדתה של חברת Everts דומה, והם החליטו לבצע את הפירוק באופן מקצועי גם אם התהליך יארך זמן רב יותר. מלאכת הפירוק נמשכה כשלושה חודשים. בשלב הבא היה צורך לקבע את המטוס כך שמכלוליו השונים לא יתעוותו בשל טלטלות הדרך הארוכה הצפויה לו. צוותי העבודה באלסקה ירדו לפרטי פרטים באופן שתאם את רצונו ומטרותיו

כדי העבודה על ההסכם. אי הוודאות הייתה גורם דומיננטי בתהליך.

לצד חוסר הוודאות ניצב בפני המעורבים בפרויקט גורם נוסף שהיווה מכשול: מזג האוויר. ומה בין מזג אוויר למשא ומתן על המכירה? מספר קורן:

עמד בפנינו דד-ליין קשיח. היה ברור שאם לא נוציא את המטוס משטח אלסקה עד לבוא החורף הכבד, אנו עלולים "להיתקע" עד בוא הקיץ הבא. הרי בלתי אפשרי להוביל שיירת משאיות עמוסת חלקי מטוס בכבישים המכוסים בשלג כה כבד. וכך, אם באופן רגיל אתה מנהל פרויקט מסוג זה מול הלקוח שלך בנחת, עם זמן נאות לשיקול דעת ולהתייעצויות עם קברניטי המוצעה, במקרה זה אתה עובד נגד השעון, ועליך לפעול בתנאים שאינם תמיד ידועים לאשורם.

ומוסיף קורן:

קרייט רב מגיע לאנשי חברת Everts וליחסי האמון שנרקמו עמם. לא כל אחד היה מסכים לפרק מטוס ולהתחיל



נשיא מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל שלמה הלל ובנו ארי על רקע המטוס



המטוס בדרכו למחנה המעפילים עתלית



מעבורת והושטו לנמל טקומה (Tacoma) שבמדינת וושינגטון שבארצות הברית. האונייה שיצאה מטקומה עשתה את דרכה לאורך הימים, ופקדה במהלך מסעה נמלים רבים.

לאחר שחלפה בתעלת סואץ הגיעה אל הים התיכון - עד ליעדה בחיפה. המסע הימי כולו ארך כשישה שבועות. בבוקר 21 בפברואר 2017 - כשבעים שנים לאחר שנחת מטוס C-46 בשדות יבנאל ובבטנו חבורת עולים ועולות מעיראק - פקד את נמל חיפה מטוס מאותו דגם. לאחר שנים של ניסיונות ומאמצים, כל מבצע איתור המטוס והבאתו לארץ ארך פחות משנה. באותם רגעים המתינה לו על אחד מרציפי הנמל חבורה של אנשים נרגשים. אנשים שליוו את חבלי הלידה הפתלתלים שלו במשך תקופה ארוכה.

מאחר שלא בכל יום מזדמן לנמל מטוס עתיק שכזה, משך אליו המטען יוצא הדופן סקרנים רבים, ובהם עובדים ובכירים בהנהלת נמל חיפה. נדמה היה

של בונס. "אנו נעשה את מרב המאמצים כדי שהמטוס, כמו גם תא הטייס, ייראו כאילו הם ממש מוכנים לטיסה", כתב אוורטס לבונס, בדוא"ל ששלח לו ב-17 בספטמבר 2016. במהלך אותם ימים אף זכה בונס לשיחת טלפון מהמוזיאון היהודי באנקורג' (Anchorage) שבאלסקה. עוד הוא מתאושש מההפתעה שבקיומו של מוסד מעין זה, אי שם בקצה העולם, סיפר הקול בצד השני כי מטוס C-46 אף שימש במבצע "מרבד הקסמים" בעליית יהודי תימן, בשנים 1949-1950.

נמל לנמל: עולה חדש-ישן

בתחילת 2017 היה מטוס ה-C-46 מפורק, ארוז ומוכן בזמן לצאת למסעו הממושך אל ביתו החדש. מפיירבנקס הוא הובל בשיירת משאיות איטית שחלפה בערבות אלסקה מרחק של כ-600 קילומטרים, עד לעיר הנמל אנקורג' (Anchorage). העיר הוקמה בתחילת המאה ה-20 כדי לספק מגורים לעובדי מסילת הברזל של אלסקה, וכיום נחשבת לעיר הגדולה במדינה.

מאנקורג' הועמסו חלקי המטוס על



המטוס בשער מחנה המעפילים עתלית

הוכשרה עבורו הקרקע (תרתי משמע).
התכנית הראשונית הייתה להעמידו
על משטח בטון במחנה המעפילים, לא
הרחק מאוניית המעפילים הממוקמת בו
ומושכת אליה מבקרים רבים.

ואולם הבדיקות המקדימות הראו כי
אופי הקרקע באזור זה אינו מאפשר
שימוש ביציקת בטון. הסיבה: הימצאות
מי תהום קרובים יחסית לפני הקרקע,
מה שהופך אותה לבלתי יציבה. לכן נחפר
בור בעומק של מטר ובמידות של 30x30
מטרים. פנים הבור מולא במשטח מצע
("מחלוטה").

הגשמים שירדו באותה עת עיכבו מעט
את העבודות, ובתחילת חודש מרץ 2017
החלה מלאכת הרכבת המטוס.

האמריקנים ניצחו על המלאכה ביד רמה,
גילו מוטיבציה גבוהה וקיימו שיתוף
פעולה הדוק עם הצוותים הישראליים,
וסיימו את הפרויקט ב-14 יום בלבד
(במקום בשלושה שבועות, על-פי התכנון
המקורי). בנקודת זמן זו הושלם למעשה
בהצלחה מלאה הפרויקט שמוטי בונס
לקח על עצמו לבצע. "בעיניי, המיוחד
בפרויקט זה הוא הגמישות המחשבתית
והביצועית שהפגינה המועצה לשימור

שגם מי שלא הכיר את עלילות המטוס
חש בערך ההיסטורי והסמלי שהיה טמון
בהגעתו לחופי הארץ.

לידה מחודשת בעתלית

בשעה 9:00 בבוקר הונפו אל-על
המכולות שאכלסו את חלקי המטוס,
והורדו אט-אט מהאונייה אל קרקע יציבה
בחיפה. בשעה 14:00 שיירת המשאיות
שהובילה את המטוס המפורק כבר חלפה
בשערי ביתו החדש: מחנה המעפילים
עתלית. בשיירה היו שלוש משאיות.
באחת הוטמן גוף המטוס, בשנייה כנפיו,
ובשלישית מכולה שבה חלקים קטנים
יותר, לצד כלי עבודה ייעודיים להרכבתו.
בעתלית המתינו לבואו לא רק הצוותים
הטכניים של המועצה לשימור אתרים
ואנשי חברת "מול ההר", המתמחה
בפתרונות הרמה והגפה מתקדמים, אלא
גם שני מומחים מחברת Everts שהגיעו
ארצה כדי להוביל את מלאכת ההרכבה.
אלו פעלו במהירות ובמימונות. השניים
הכינו מבעוד מועד תכנית עבודה
מפורטת לעילא, ללא כל מקום לטעויות
או לאלתורים. מקומו של כל בורג היה
קבוע וידוע מראש.

אך עוד בטרם הגיע המטוס ארצה,



שלבי הרכבת המטוס במחנה המעפילים עתלית



לראות את הקוקפיט
ולשבת על רצפת
המטוס, כפי שישבו
העולים מעיראק,

אמר מנכ"ל המועצה לשימור אתרים
עמרי שלמון לעיתונאים שהגיעו לסקר
את סיפור הבאת מטוס ה-C-46 למחנה
המעפילים עתלית.

באופן זה, המטוס יציג פרקים לא מוכרים
מההעפלה האווירית, ויוסיף למוזיאון
הקיים את סיפורה של עלייה זו.

כדי לממש מטרה זו הוקם צוות היגוי
מיוחד שמטרתו להציע ולהטמיע
תוכן מוזיאלי במטוס ובקרבתו. על פי
התכנון, בשנת 2018 יוזמנו מבקרי
מחנה המעפילים לא רק לצפות במטוס
אלא גם להיכנס אליו פנימה ולהתמסר
באופן חווייתי לסיפור מבצע מייקלברג,
באמצעות אמצעי המחשה מתקדמים.

צמוד למטוס, בצריף בריטי אותנטי מימי
ההעפלה, אף תוקם מבואה שתספר את
סיפור ההעפלה מארצות המזרח ואת
עלילותיו של ה-C-46 והקשר ההדוק
שלו לסיפור הציוני, לסיפור של כולנו.

אתרים", אומר ארגון חפץ, מנהל תחום
שימור פיזי במועצה. "מעולם לא הרכבנו
מטוס - ועשינו זאת, עם הצוות האמריקני,
בזמן קצר ביותר. באנו, ראינו, הרכבנו".

באופן טבעי, מטוס הניצב באזור עתלית
חשוף לרוחות הים עתירות הרס המלוח.
כדי להגן עליו מחלודה ומשאר נזקים יצרו
הצוותים הטכניים של המועצה לשימור
אתרים קשר עם מומחים מהתעשייה
האווירית במטרה לצבוע אותו בשכבת
מגן ייחודית - וזאת בלי שיאבד את
המראה האותנטי שלו, המתהדר בגוון
כסף-מט. את הפרויקט מימן JNF - USA
(Jewish National Fund), וזהו למעשה
המשך ישיר לפעילות הענפה של הארגון
באתר המורשת מחנה המעפילים עתלית.
JNF, מעבר להיותו שותף לדרך בכל
הקשור לפיתוח ולהפעלת מחנה
המעפילים, אף סייע בעבר בהבאת אוניית
המעפילים למקום. באופן זה, פרויקט
הבאת המטוס ארצה הוא המשך טבעי
וישיר לפעילות הארגון באתר זה.

נכון לקיץ 2017, המטוס ניצב על גלגליו
במחנה המעפילים. בשלב הבא הוא
יועמד על תושבות מיוחדות כדי להכשירו
לתפקידו החדש: לספר את סיפורו של
מבצע מייקלברג.





מבט על: המטוס לאחר הרכבתו במחנה המעפילים עתלית





הבאת המטוס ובניית המיצג מתאפשרות בזכות תרומתם הנדיבה של JNF ארצות הברית, ג'ק גריינברג מדנבר דרך JNF ארצות הברית ומשפחת דנגור מלונדון, ובסיועם של שלמה הלל - נשיא מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, עו"ד צבי האוזר - לשעבר מזכיר הממשלה, רפאל ברק - לשעבר מנכ"ל משרד החוץ, רמי קליינמן - לשעבר פעיל בשירות המדינה, אינג' מוטי בונס, דורון סוסליק וטייס הניסוי מנחם שמול - מתנדבים, לשעבר מעובדיה הבכירים של התעשייה האווירית, בועז דקל וחברת PMI, משרד התרבות והספורט - מועצת המוזיאונים, ציוני דרך - אגף מורשת, משרד ירושלים ומורשת בראשותו של ראובן פינסקי, ראסל פ. רובינסון - מנכ"ל JNF ארצות הברית, עו"ד גדעון קורן, יוסי דר - מתנדב, איש עסקים, רוברט אוורטס וצוות חברת אוורטס, עמרי שלמון - מנכ"ל מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל, שלמה קופל - המשנה למנכ"ל המועצה, ארנון חפץ - מנהל תחום שימור פיזי, זהבית רוטנברג - מנהלת מחנה המעפילים עתלית, אמנון הופמן - מנהלן האתר, חברת "מול ההר".

על מבצע מייקלברג אפשר לקרוא בהרחבה בספרו של שלמה הלל **רוח קדים: בשליחות מחתרית לארצות ערב**, שיצא בהוצאת ספריית יהודה דקל, מועצה לשימור אתרי מורשת בישראל.

