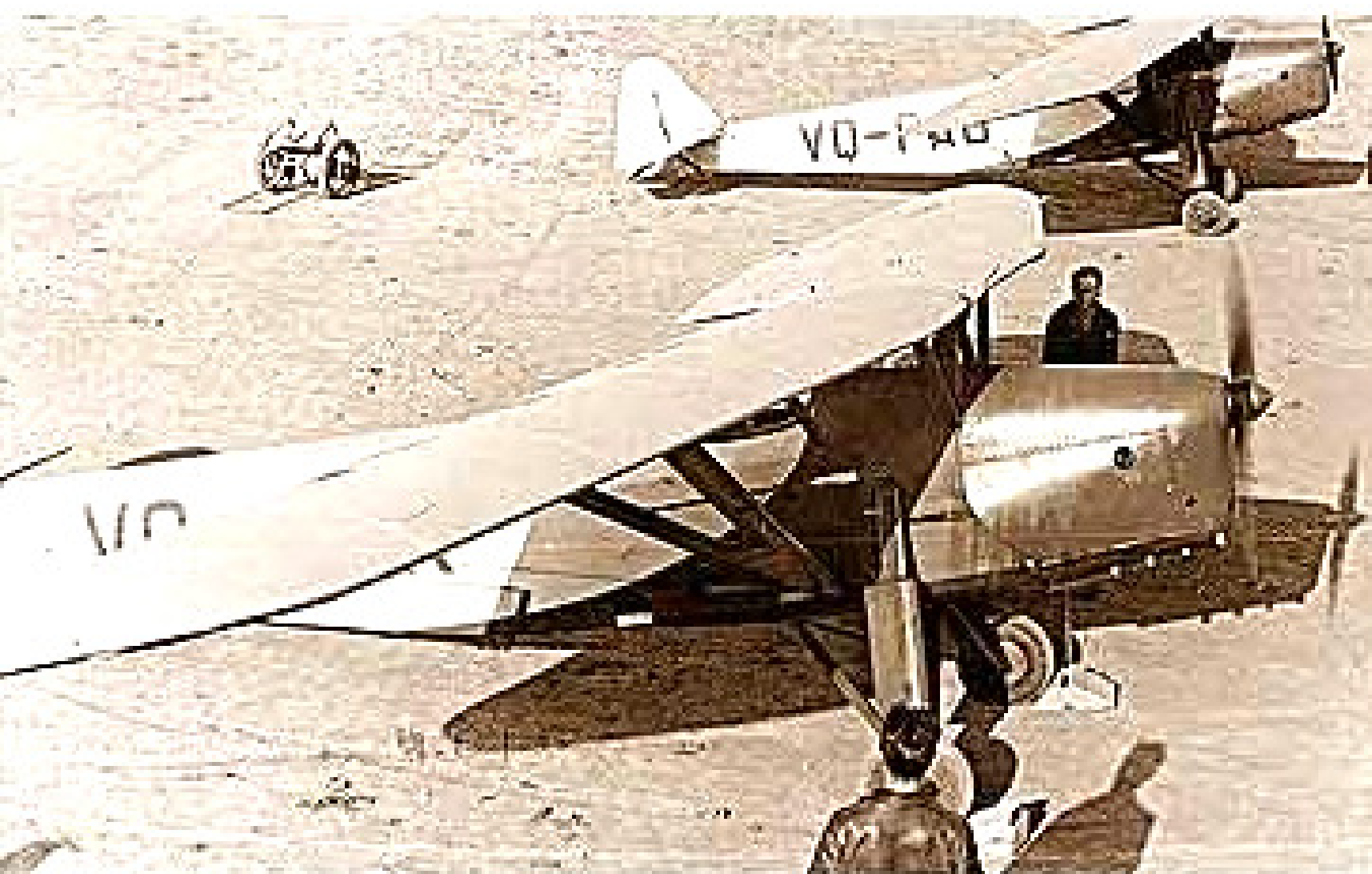




נוכח רוחות המלחמה עם גרמניה, הוחזרה טייסת 211 מרמלה למצרים באפריל 1939. בספטמבר, עם פלישת גרמניה לפולין, הועברו למצרים גם טייסת 6 וגם טייסת 14. רק כמה מטוסי "ליזנדר" (כמו זה שבתצלום) נותרו ברמלה ושימשו לטיסות קישור וסיורי אוויר. היו אלה ימיהם האחרונים של מטוסי הקרב הדו-כנפיים האיטיים. נוכח מטוסי ה"מסרשמידט 109" וה"שטוקה" המאיימים של הגרמנים, הוחלפו כל המטוסים של הטייסות הבריטיות במצרים: טייסות 6 ו-14 קיבלו מטוסי קרב "הוריקן" וטייסת 211 קיבלה מפציצי "בלנהיים" דו-מנועיים. רק שדה רמלה נותר מהצד, מיותר וריק כמעט לחלוטין.

1943: הפלמ"חניקים באים



משמאל: שני מטוסי RWD-8 שנרכשו למען ה"הגנה" בשנות ה-30 בתרומות יהודי פולין, והופעלו ע"י חברת "אווירון". במטוסים אלה הוכשרו בשנות ה-40 ברמלה הטייסים הראשונים של הפלמ"ח - הגרעין שממנו צמח חיל האוויר הישראלי ב-1948.

בעיצומה של המלחמה פתחה ה"הגנה" בצעדים לכינון זרוע אווירית שתסייע לכוחות המגן היהודיים בארץ במקרה של חידוש הטרור הערבי. בחודש דצמבר 1943 החלו ארבעה מבוגרי קורס הדאייה שקיים הפלמ"ח קודם לכן, את קורס הטיס המנועי של חברת "אווירון". הקורס נערך בבסיס חיל-האוויר הבריטי ברמלה ומשתתפיו השתכנו בקיבוץ נען. רוב האימונים היו ב-RWD-8 - מטוס אימון דו-מושבי בעל תא טייס פתוח מתוצרת פולין. לאחר זמן נוספו ל"אווירון" שני מטוסי אימון "טייגר מות", שתרמו יהודי קנדה.



קורס טייס שני שנועד לחברי הפלמ"ח התקיים בקיץ 1944. ב-1945 נערכו עוד שלושה קורסים ומספר הטייסים של הפלמ"ח הגיע לכעשרים. בתצלום: כמה מטייסי הפלמ"ח, בשדה התעופה ברמלה, על רקע מטוס RWD-8 של "אווירון".



טיסות האימונים נוצלו לצילומי אוויר של מחנות בריטיים וכפרים ערביים. אבל עם החרפת המאבק של היישוב נגד הבריטים, הם התחילו לעקוב אחר פעילות "אווירון". חיפוש קפדני נעשה אז על גופם של כל הנכנסים לשדה התעופה וטייסי הפלמ"ח נאלצו למצוא דרכים יצירתיות כדי להסתיר את ציוד הצילום שלהם. לקראת סיום כל גיחה, הושלכו סרטי הצילום סמוך לנען והמצלמות הוחבאו במוסך "אווירון". פעם נמנעה השלכת הסרטים ובדיוק אז החליטו הבריטים לבדוק את המטוס כשנחת ברמלה. אולם כל החניכים והעובדים היהודיים בשדה הקימו חומת אדם סביב המטוס ובמהומה שנוצרה הצליחו להבריח את המצלמה והסרטים.

באוקטובר 1947 הפסיקו הבריטים כליל את פעילות חברת "אווירון" ברמלה ומטוסיה הועברו לנמל התעופה בלוד ולחיפה. כחודש לאחר מכן פרצה מלחמת העצמאות וכאשר פינו הבריטים את הארץ, נותר שדה רמלה שומם.

בתצלום: שלמה מילר, המפקד הראשון של מחלקת הטיס של הפלמ"ח, ליד מטוס RWD-8 בשדה התעופה ברמלה

1951: חיל האוויר מגיע



מאז שעזבו הבריטים ב-1948 היה שדה רמלה נטוש, למעשה. רק ב-1951 הוחלט להעביר אליו את מטה חיל האוויר, שהיה עד אז ביפו. כן הוחלט להצמיד לשדה את טייסת 100, שמטוסי ה"פייפר קאב" שלה ישתמשו בו כבסיס הן לטיסות קישור והן לטיסות סיור ומודיעין. בתצלומים: למעלה – "פייפר" באדרת הצבעונית של ראשית שנות ה-50. משמאל – הקו של טייסת 100 בשנותיה הראשונות ברמלה.



טייסי טייסת 100 ברמלה, ב-1952. עומדים מימין לשמאל: צביקה קלמן, מאחוריו נחום דגני, יצחק זוסמן, יורם מילמן, אדי דרוקר, פלטיאל סירוטקין, אורי ירום, יקותיאל אלטמן, לודוויג פוס ("פאפא"), בנימין כהנא. כורעים: מימין לשמאל – יהודה לנגר, הלמן (?) ומפקד הטייסת דאז, אריה קפלן (קפי). באותה תקופה הביטו טייסי הקרב והתובלה "מגבוה" על טייסי ה"פייפרים" הקטנים. גם העובדה שכנפי הטייס של טייסי ה"פייפרים" נשאו את האות "ק", לא הקלה עליהם. אולם תוך זמן לא רב, השתתפה טייסת 100 במספר מיבצעים נועזים, שהוכיחו לכל המזלזלים, כי בתעופה הגודל לא תמיד משנה... כעבור שנים, גם הוסר אות הקלון של ה"ק" מכנפי הטייס של אנשי הטייסת הקלה.

"מיבצע שנונית"

הטייסים שחילצו את אנשי השייטת מהשירטון הסעודי



במרץ 1954 עלתה ספינת חיל הים "אלמוגית" על שירטון בחוף הסעודי של ים סוף, כ-140 ק"מ מאילת. בספינה היו שבעה לוחמי שייטת 13, שהוטל עליהם לאתר מפרצים למיסתור ולמארבים. לאחר דיון אם לחלץ את הלוחמים במטוסי ים "קטלינה"

ששירתו אז בחיל האוויר, במטוסי "דקוטה", או במטוסי "פיפר", נבחרו ה"פיפרים" של טייסת 100 כמתאימים ביותר. מפקד הטייסת, רס"ן גרישה בראון, שיגר בליל ה-2 באפריל שבעה "פיפרים" מרמלה, לביצוע החילוץ. בגלל סופה, התעכבו המטוסים באילת והמריאו משם רק ב-3 באפריל. בהובלתו של יצחק זוסמן-זמיר, טסו ה"פיפרים" בשלושה מיבנים, כשמטוס "מוסקיטו" מאבטח אותם. אנשי חיל הים אילתרו מסלול נחיתה על החוף וכיוונו אליו את ה"פיפרים", בהדלקת נר עשן. ה"פיפרים" נחתו בזה אחר זה. כל מטוס לקח אחד מאנשי חיל הים, המריא מייד בחזרה ארצה והמיבצע הסתיים ללא תקלה.

בתצלום: משתתפי "מיבצע ירקון", עם שובם למינחת יוטבתה. הסיירים שחולצו יושבים בתחתית התצלום. מאחוריהם - הטייסים שחילצו אותם. משמאל, על מנוע הקומנדקר, יושב הרמטכ"ל דאז, משה דיין, שעקב מקרוב אחרי כל המיבצע.

"מיבצע ירקון"



כשנה לאחר "מיבצע שנונית" יצאה טייסת 100 לחילוץ נוסף, הפעם בסיני. החילוץ היה במסגרת "מיבצע ירקון", שהחל בליל ה-6 ביוני 1955 בהנחת שישה סיירים מחטיבת גבעתי בחוף דהב. משימתם הייתה לבדוק אם אפשר להגיע ברכב מאילת לשארם א-שייך. בעוד הסיירים בשטח התברר, כי הימצאותם שם נודעה למצרים והם מחפשים אחריהם. בעיקבות זאת שוגרו בליל ה-12 ביוני שישה "פייפרים", כדי לחלץ את הסיירים. ה"פייפרים", אף כי טסו באפלה, ללא אורות, נחתו בזה אחר זה בנקודת החילוץ. כל מטוס קלט סייר אחד – והכל הגיעו ללא תקלה ליוטבתה. הסיירים הביאו את המידע, כי אכן אפשר להגיע ברכב מאילת לשארם א-שייך וכך הונח היסוד לכיבוש שארם על ידי חטיבה 9 במיבצע קדש.



כשהתרחבה פעילותה של טייסת 100 מעבר לקווים, הוחלפה הצבעוניות של מטוסיה בכסות חומה כהה, כדי שיהיו פחות בולטים בשטח. בתצלום זה (שהוא שחור-לבן במקורו) נראה אחד ה"פייפרים" של הטייסת בצבע אדמה. הפסים הבהירים והכהים (צהוב ושחור) הנראים על הגוף והכנף נוספו לקראת מיבצע קדש, כדי להבהיר למטוסים הצרפתיים והבריטיים שהשתתפו במיבצע, כי המטוס שלפניהם ידידותי.

מיבצע קדש היה שעתה הגדולה של טייסת 100. טייסיה רשמו אז מיבצעים נועזים, כמעט דמיוניים. כל חמשת הצל"שים שקיבל חיל-האוויר במיבצע הוענקו לאנשי הטייסת: יקותיאל אלטמן, משה בוקעי, אברהם גרינבאום, בנימין כהנא ז"ל ופלטיאל סירוטקין. באפריל 1973 הומרו הצל"שים לעיטורי העוז והמופת. הנימוקים הרשמיים למתן העיטורים כתובים בלשון יבשה למדיי, אך גם כך אי אפשר שלא להתפעל מעוז הרוח של הטייסים שזכו בהם:

- סרן בנימין כהנא ז"ל (עיטור העוז). תוך ביצוע משימתו (ליווי כוח ישראלי ליד כונתילה) הבחין בשני מטוסי "מיג 15" של האוייב. (כדי להרחיקם

מהכוח) עורר בכוונה תחילה את תשומת ליבם ונכנס איתם לקרב התחמקות שארך 15 דקות. במהלך הקרב נאלץ מטוס אחד של האוייב לחזור,

אך השני פגע ב"פייפר" והפילו. סרן כהנא נהרג, אך במעשה גבורה זה הסיט את מטוסי האוייב ממטרתם ומנע בעדם לתקוף את הכוח הישראלי. (המשך להלן)



ה"פייפרים" של טייסת 100 נתנו בכל מהלך המיבצע ליווי צמוד לכוחות הקרקעיים ומשום כך נקלעו לא אחת לקו האש. בתצלום: "פייפר" חולף מעל לטור משוריין של צה"ל.

ה"פייפר" של בוקעי, אחרי שהועלה באש
במיתלה, על ידי מטוסי "מיג 15" מצריים.



- סמל (לימים סרן) משה בוקעי (עיטור העוז). "בהיות מטוסו על הקרקע הותקף על ידי שני מטוסי 'מיג 15' של חיל האוויר המצרי, לפני המראתו עם פצוע (מהמיתלה). מטוסו עלה בלהבות והאש אחזה גם בבגדיו ובגופו... הוא קפץ ממטוסו, כיבה את האש בבגדיו ולמרות הכוויות בפניו, ידיו ורגליו, חזר למטוס וחילץ מתוכו את הפצוע, שהיה משולל כושר תנועה."

(המשך להלן)

- סג"מ אברהם גרינבוים (עיטור העוז). "הצטרף לחיפוש אחרי טייס סילון (בני פלד, לימים מפקד חיל האוויר), שצנח ליד ראס-נצראני... הוא גילה את טייס הסילון מוטל פצוע ברגלו בקרבת עמדות מצריות ובמרחק קטן משני חיילי אויב חמושים. למרות הסכנה נחת לידו, העלה אותו למטוס, בעזרת הסייר שנמצא עמו, והצליח להמריא מעל שטח קשה ביותר, כשהמטוס נושא שלושה אנשים במקום שניים."

- סמ"ר פלטיאל סירוטקין (עיטור המופת) "נצטווה להמריא ולהפסיק מייד את האש בין שני כוחות שלנו, שנבעה מאי הבנה. בגלל הדחיפות המריא במטוס ללא סימני זיהוי של כוחותינו. הוא נחת על כביש צר בתוך ואדי ליד הכוח התוקף והודיע למפקד הכוח, שהוא יורה על כוחותינו. לאחר מכן המריא שוב, טס בין שני הכוחות ודיווח להם על התקרבותם זה לזה, עד שנפגשו."

- סרן יקותיאל אלטמן (אלון) (עיטור המופת). "בהיות כוח מוצנח (גדוד 890 של הצנחנים) מבודד במעבר המיתלה, הצליח למלא את תפקידו למופת ולכוון תחת אש טורדנית של האוייב, בדיוק רב ביותר, סיוע קרוב של מטוסינו לכוח המוצנח."



הליווי הצמוד של ה"פייפרים" לכוחות היבשה הצריך לא אחת נחיתות במקומות כמעט בלתי אפשריים, כדי למסור פנים אל פנים דיווח למפקדים בשטח.

בתצלום: "פייפר" שנחת בצפון סיני, על ציר תנועה המוליך לתעלה.



יוני 1957: הרמת כוסית בהנגר ברמלה, עם מי שהיה אז סגן מפקד חיל האוויר, עזר וייצמן, לאחר טקס הענקת כנפיים לארבעה טייסים חדשים של טייסת 100. משמאל לימין: כרמי כנען, יצחק רגב, עזר וייצמן, מפקד הטייסת מישה קרן, יגאל מור, גרשון גפן וקמב"ץ הטייסת, סרן בוכוואלד (בוקי). בין רגב לוייצמן, מאחור, נראה סא"ל משה פלד, מראשוני טייסי חיל האוויר ולימים אל"מ, מפקד כנף 4.



ב-1959 בא הקץ לפרק המפואר שרשמה טייסת 100 בתולדות שדה התעופה של רמלה. צה"ל החליט אז להעביר את מטה חיל האוויר לתל-אביב ובמקביל הועברה טייסת 100 לשדה דוב. שדה רמלה עצמו נותר מאחור, עזוב ונשכח.

ההאנגר וצריף המיפקדה של טייסת 100
מתפוררים בדממה



שדה התעופה ברמלה כיום. האומנם תם ונשלם?..



התצלומים בעמוד זה – ברישיון סופר צללים

סוף

ליקט, כתב, ערך ועיצב: בני גבירצמן