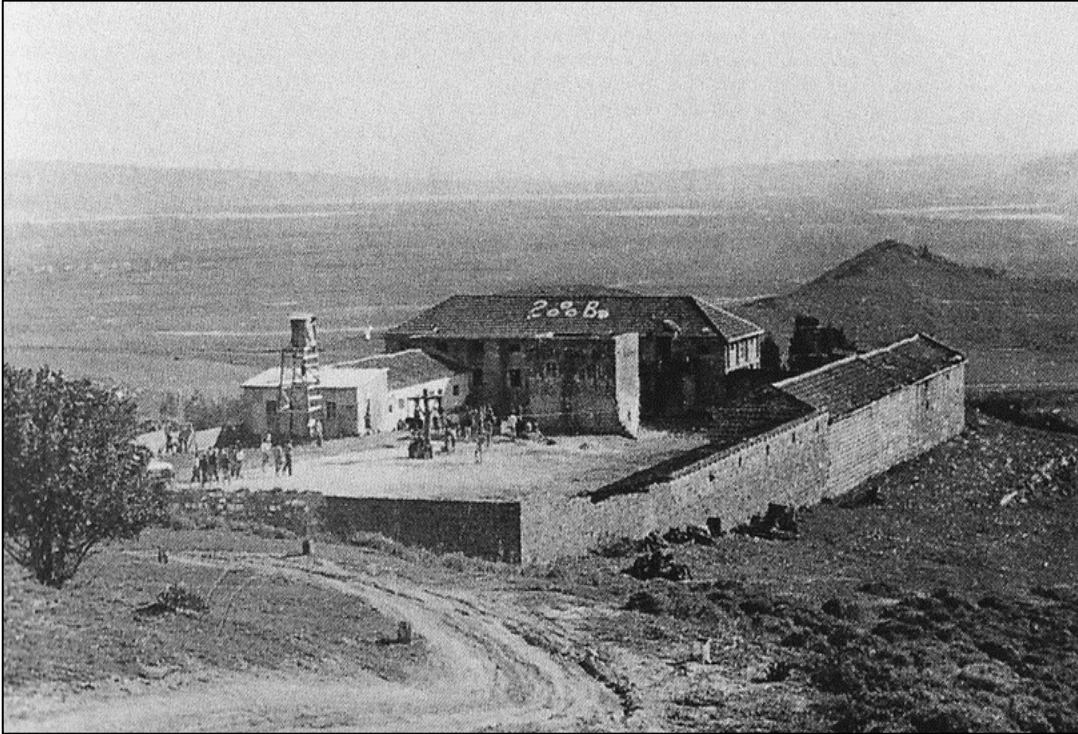


# הקש בגג

דב גביש



צילום היסטורי של חוות תל-חי הוא תיעוד מצמרר לאחר מה שהתחולל בה ב-1 במרץ 1920 והתערערות מצב הביטחון לאחר פרסום "הספר הלבן" של צ'רצ'יל משנת 1922, שבו שולבו סייגים ב"הצהרת בלפור". תל-חי לא הייתה אז בתחום המנדט, אבל הייתה לאתר הנצחה לאומי ועלייה לרגל בחיפוי תמונה, החוזרת ונשנית, שצולמה כעשור שנים מאוחר יותר, וכתובת על גגה המעוררת תהייה: מה רשום על גג בית החווה, לשם מה ומי אמור לקרוא את הכתוב?

## הנציב מנווט

למשטרת ארץ-ישראל, שהוקמה על-ידי המושלים הצבאיים לאחר מלחמת העולם, היה אופי מקומי, מושל-מושל במחוזו. בסתיו 1928 החליף ג'ון צ'נסלור את ארתור פלומר בתפקידו כנציב עליון בארץ. את מקומו של איש צבא תקיף תפס החלש והנבוכך בניציבים ששרתו בארץ. בימיו גאה המתח בין היהודים לערבים בחסות משטרה קולוניאלית של אזרחים במדים חסרי מסורת שיטור ואיסוף מודיעין, המעורבים מדי בחיי הקהילה שבקרבה פעלו. המשטרה העירונית, הז'נדרמריה הבריטית, הז'נדרמריה הפלשתינאית של ערבים ויהודים ומשטרה רכובה לא הוסיפו לביטחון הפנים.

אי-השקט השברירי התפתח לשרשרת אירועים עד פרשת הכותל המערבי ב-1928 ומאורעות תרפ"ט. בספטמבר 1929 הגיעה לארץ ועדת חקירה בראשות סר וולטר שו (Shaw) ובעקבות המלצותיה ננקטו צעדים שנועדו לשנות את תפיסת הממשל בארץ. מפכ"ל משטרת ציילון, סר הרברט דאוביגין (Dowbiggin), נועד לחולל רפורמה במשטרה, סר ג'ון הופ סימפסון נועד לחקור את כושר הקליטה הכלכלי של הארץ והלורד פאספילד, שר המושבות בממשלת רמזי מקדונלד, התכוון להטיל מגבלות על היישוב היהודי באמצעות פרסום "ספר לבן" חדש.<sup>1</sup> בתמורה למחאתם של מנהיגי היישוב, ובמיוחד התפטרותו של ד"ר חיים וייצמן מנשיאות התנועה הציונית, בפברואר 1931 נסוגו הבריטים בדרך דיפלומטית והקימו מחלקה נפרדת לפיתוח הכפר הערבי. ב-13 ביולי 1931 חזר ומונה לנציבות בארץ איש צבא נחוש, לוט' גנרל ארתור ווקופ (Wauchope). ווקופ נכנס לתפקידו בנובמבר, לאחר שירות בצפון אירלנד, בה קיים קשר חיובי עם הרב שכטר בבלפסט ובגיננו הכול ציפו שיהיה בארץ לפלומר השני.<sup>2</sup>

כל עוד לא השלימה המשטרה את תהליך התאוששותה, החל ארגון ה"הגנה" לפתח את התקשורת בין היישובים באמצעות איתות, כדי לשפר את רשת הביטחון היישובית. אך האחריות הביטחונית הפנימית הכוללת, בארץ ובעבר-הירדן, הייתה מוטלת על הצבא, ובמיוחד על חיל-האוויר המתנייע בגמישות רבה, בסיוע כוחות הקרקע והמשטרה הרופסת. בכדי לגבש תפיסת ביטחון הדוקה ביקש ווקופ, בעל הרקע הצבאי, לערוך בינואר 1932 תרגיל טקטי של כל הכוחות העומדים לרשותו, בהן שתי טייסות. טייסת 6, שהוצבה באיסמעיליה באוקטובר 1929 לאחר פעילות בעיראק, וטייסת 14 הוותיקה, שעיקר פעילותה הועתקה ב-1920 מרמלה לשדה-בית בפאתי עמאן. שתי הטייסות התנסו באימונים ובשירות, שניתן להגדירו צבאי ואזרחי כאחד, בהעדר גורם טיסה אזרחי עצמאי. חיל-האוויר סיפק ניידות ומודיעין למטרות ביטחון פנימי ודרישות אזרחיות, ששרתו גם את מסלולי האימונים של הטייסים. כאלה היו הדרישות לתכנון עירוני, לחפירות ומחקר ארכאולוגי, לסקר קרקעות האווירי המפוקפק של הופ סימפסון, לפיתוח תשתיות כמו הנחת צינור הנפט מעיראק ופיתוח נמלים ונתיבי תחבורה. הפעילות הצבאית התנהלה בשיתוף פעולה עם כוחות הקרקע באיתור מנחתים ראויים ברחבי הארץ, בתרגילים טקטיים של ירי ממטוסים ללא גייסות, במעקב ובמרדף אחר כנופיות המוצאות מקלט בכפרים ומסתור בחורשות.

למפקד חיל-האוויר, באותה עת, הייתה השקפה ברורה שביטחון הפנים בארץ מותנה בניידות הכוחות בין אתרים.<sup>3</sup> אחד מלקחי האימונים והתרגילים הטקטיים היה שעל הטייסים להיות בעלי אופי תקיף, צבאי ולא אזרחי, ולשם כך עליהם להצטייד במפות התמצאות להכוונת כוחות הקרקע מהאוויר.<sup>4</sup> אבל משהו השתבש. ווקופ התכוון לערוך תרגיל טקטי בינואר 1932, אבל טייסת 6 הושבתה כליל ובודדה למשך 14 יום מחמת מגפת אבעבועות-רוח (chicken-pox), שפקדה את טייסה. תוצאות התרגיל לא היו מזהירות ולפיכך ביקש הנציב לערוך תרגיל מתקן. ביצוע התרגיל נדחה לפברואר 1933

J.F. Simpson, *Report on Immigration, Land Settlement and Development*, London, 1930 1

פ"ה קיש, *יומן ארץ-ישראלי*, ב, תרצ"ט, עמ' 468 2

סיכום התרגיל ב-1934 : NA, CO 323/1243/13 3

*Monthly Work Summaries Palestine*, vol. 2, 1931-1933, p. 200, NA, AIR 5/1246. 4

בהשתתפות גף של טייסת 14, יחידת רוכבים מחיל-הספר העבר-ירדני, גף של טייסת 6, וגף טייסת 45 שהגיע מהלואן שבמצרים. הביצועים שוב לא הניחו את דעתו ונתבקש תרגיל נוסף ב-1934.<sup>5</sup>

### מפות נקיות

אם כוחות הקרקע לקו במודיעין ובשליטה בשפה הערבית, גם המפות באותם ימים לא ענו על צרכי הניווט של צוותי האוויר והתקשורת בין הטייסים לכוחות הקרקע. הטייסים הגיעו מדי פעם לפרקי זמן קצרים ולא הכירו את הארץ. לפיכך, נדרש פתרון כלשהו, כדוגמת ניתוב הטיסות במדבר העבר-ירדני. מאז 1921, נותבו הטיסות במסלול הדואר מקהיר לעירק בתלם ובשדות נחיתה אפשריים, שסומנו כל 15 עד 30 מייל במספר בולט בקוטר של כ- 20 מ'.<sup>6</sup>



אתר 23 בנתיב טיסות הדואר בעבר-הירדן

מסיבה זו, מפקדת חיל-האוויר בארץ נאלצה לדאוג לעצמה. בארץ פעלה, אמנם, מחלקת מדידות ממשלתית, שבעידודה היו לצבא ולממשלה גישה וגמישות רבה בייצור מפות בקני-מידה רצויים לפעילות מגוונת בשטח. אך סדרת המפות הטופוגרפיות בקנה-מידה 1:100,000, שטרם הושלמה, הייתה רבת גיליונות, מפורטים מדי לטייסים וכלליים מדי לכוחות קרקע ממונעים. מחלקת המדידות הציעה מפות בקני"מ 1:250,000 ו-1:500,000, אך ב-1931 חשבו במפקדת חיל-האוויר שהם מבינים טוב יותר מה נדרש להם. הם לקחו על עצמם להכין מפה דיאגרמטית בקני"מ 1:150,000 המכסה את הארץ בשלושה גיליונות ממטולה דרומה, ולמעשה בשני גיליונות בלבד, ללא השטח המדברי בדרום ואולי

<sup>5</sup> NA, AIR 5/1246 (882); רבקה ירמיאש, *כנפי האימפריה*, כרמל, 2017, עמ' 198.

<sup>6</sup> David Kennedy & Robert Bewley, *Ancient Jordan from the Air* (London 2004), p. 273.

ברמז לשטח המובטח בהצהרת בלפור. המפה הייתה נקייה מטופוגרפיה וממידע שאינו חיוני לטייסים. סומנו בה היישובים הערביים והעבריים בשםם, מידע חיוני סומן במפות בצבע, סומנו גבולות המחוזות המנהליים, מחנות הצבא, מנחתים, קווי מים ודלק, מסילות ברזל ודרכים, וכול עמדות המשטרה על ציודן התקשורתי.<sup>7</sup>

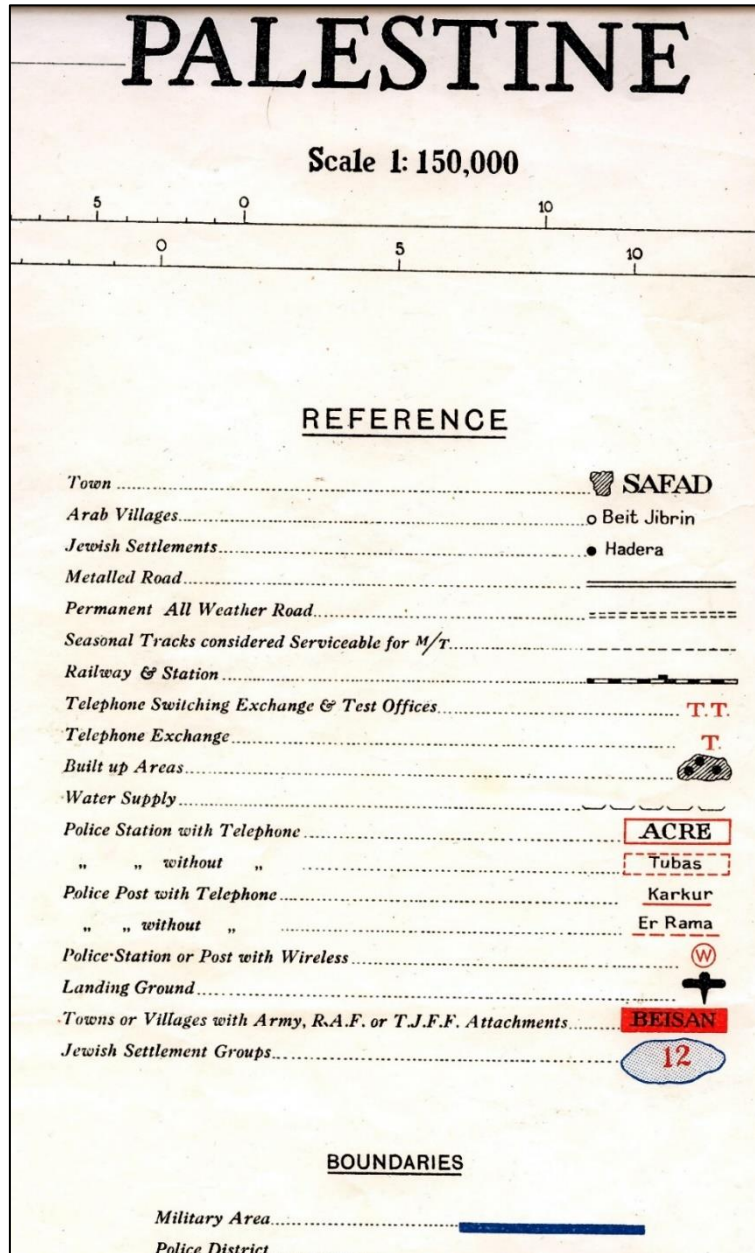


מפת ניווט אווירי 1:150,000 (1931)

לאור המתח ששרר בארץ בשנות ה-30, בין מאורעות 1929 למרד הערבי שפרץ ב-1936, המפות הותאמו לצרכי חיל-האוויר לשם הגנה על היישובים העבריים החשופים ללוחמת כנופיות. במשטרה חשבו על כינוס היישובים היהודיים לצרכי הגנה ב-37 גושים, אך בחיל-האוויר הסתפקו בניתוב 24

Abridged dispatch by Air vice Marshal R.E.C. Peirse on Disturbances in Palestine, 19th April to 14<sup>th</sup> September 1936, Maps, pp. 49-50; NA, AIR 5/1244-1247.

גושים ועוד אתר: מפעלי ים-המלח בסדום. לכול קבוצת יישובים יהודיים ניתן קוד זיהוי נוח להתמצאות ולתקשורת מהאוויר עם כוחות הקרקע והמשטרה, כתחליף לשינון שמות היישובים.



מקרא מפת 1:150,000

Jewish Settlement Groups  
 Palestine 1:150,000 Survey of Palestine, Jaffa 1935

**Northern District**

**Nazareth (Police) District**

מטולה	1
תל-חי	2
ראש-פינה – יסוד המעלה	3
צפת	4
טבריה	5
בית-גן – יבנאל	6
עמק הירדן (כנרת – גשר)	7
עמק חרוד	8
עפולה – כפר תבור	9
סג'רה	10
נהלל	11

**Haifa (Police) District**

בית שערים	11a
יגור – הקריות	12
נהריה	12a
חיפה	13
עתלית – בנימינה	14
חדרה	15
כרכור	16

**Nablus (Police) District**

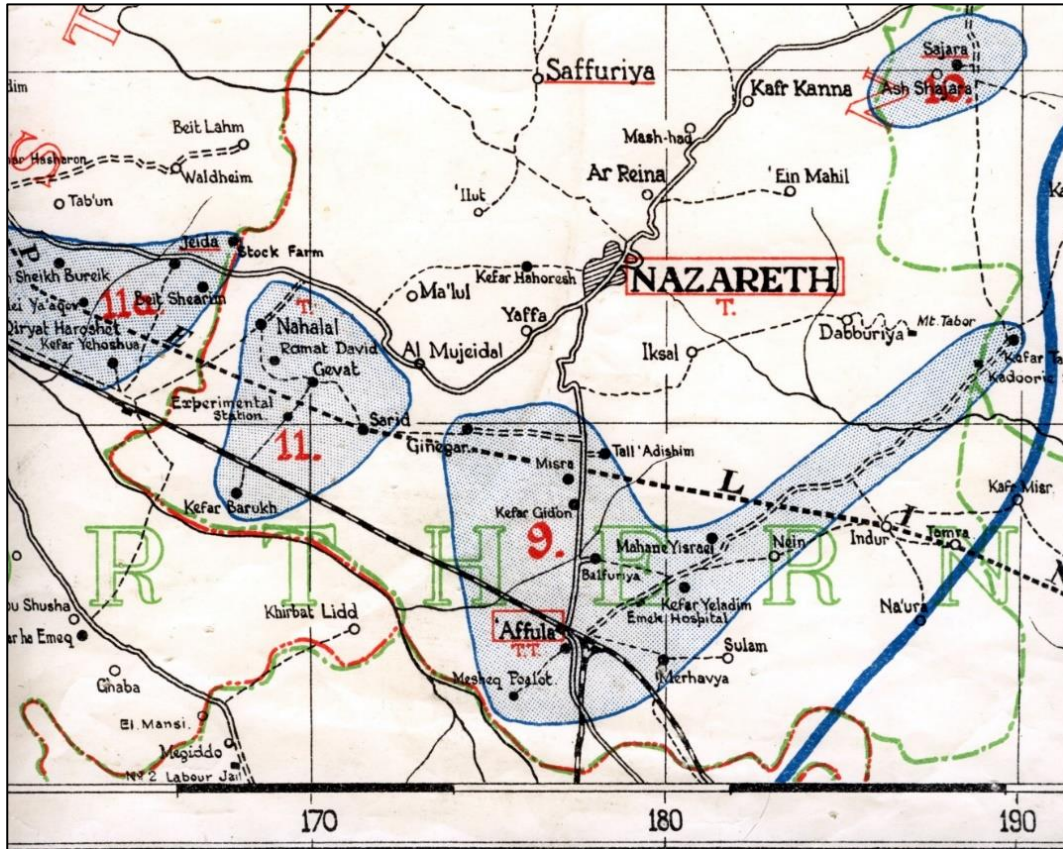
עמק חפר – נתניה	17
תל-מונד	18

**Jaffa (Police) District**

הרצליה	19
פתח-תקווה – רמת-גן	20
תל-אביב	21
בת-ים – מקווה ישראל	22
בן-שמון – רמלה	23
ראשון לציון – רחובות – עקרון	24

קוד גושי היישובים לפי ארבעת מחוזות המשטרה (1935)

ב-23 וב-24 באוגוסט 1932 נדרשו צוותי האוויר של טייסת 6, הטייסים והתותחנים, להשתתף ב"טיול" הכרות של היישובים העבריים. הם יצאו בשתי שריוניות לקבוצות היישובים 8, 9 ו-11 בעזרת המפה החדשה משנת 1931. בקבוצה 8 הם ביקרו ביישובי עמק חרוד ובית-שאן, בקבוצה 9 ביקרו במרחב בין עפולה, מרחביה וכפר תבור וביקרו בשתי קבוצות היישובים 11, בין שריד, נהלל ובית שערים. במהלך הסיור למדו המשתתפים לזהות יישובים עבריים ולהתמצא.<sup>8</sup> ואף על-פי-כן, לאור מצב הביטחון החמור הוסיפו אמצעי זיהוי נוסף, עזר-ניווט שהכנתו הושלמה תוך חצי שנה, ב-16 בינואר 1934.



קבוצה 9: עפולה וכפר תבור; קבוצה 10: סג'רה; קבוצות 11: נהלל ובית שערים

לקראת התרגיל, ב-1934, הקדים חיל-האוויר לכנס את טייסת 6 בשלמותה ממצרים לרמלה.<sup>9</sup> כדי למנוע תשומת לב, שני הגפים הנוספים של הטייסת הועברו מאיסמעיליה לרמלה בנפרד ב-8 וב-10 בינואר 1934, וציודם הוטס במטוס תובלה של טייסת אחרת, טייסת 216. כאשר התכנסו צוותי טייסת 6 ברמלה הם מצאו שטרם בואם הועמד לרשותם עזר-ניווט משלים. באחד היישובים שבכל קבוצה נבחר

8 NA (לעיל הערה 5), עמ' 200; רבקה ירמייאש, (לעיל הערה 5), עמ' 451-452.  
9 Monthly Work Summaries Palestine vol. 3, 1934-1937, § 93; NA, AIR 5/1247 (882).

בית בולט שאין לטעות בזיהויו ממטוס, ועל גג הבית סומן קוד הקבוצה לזיהוי המקום, בדומה לקוד רכב חירום וביטחון שניתן לאיתורו מגבוה.



מטולה, גג בית הראשוניים בקבוצה 1

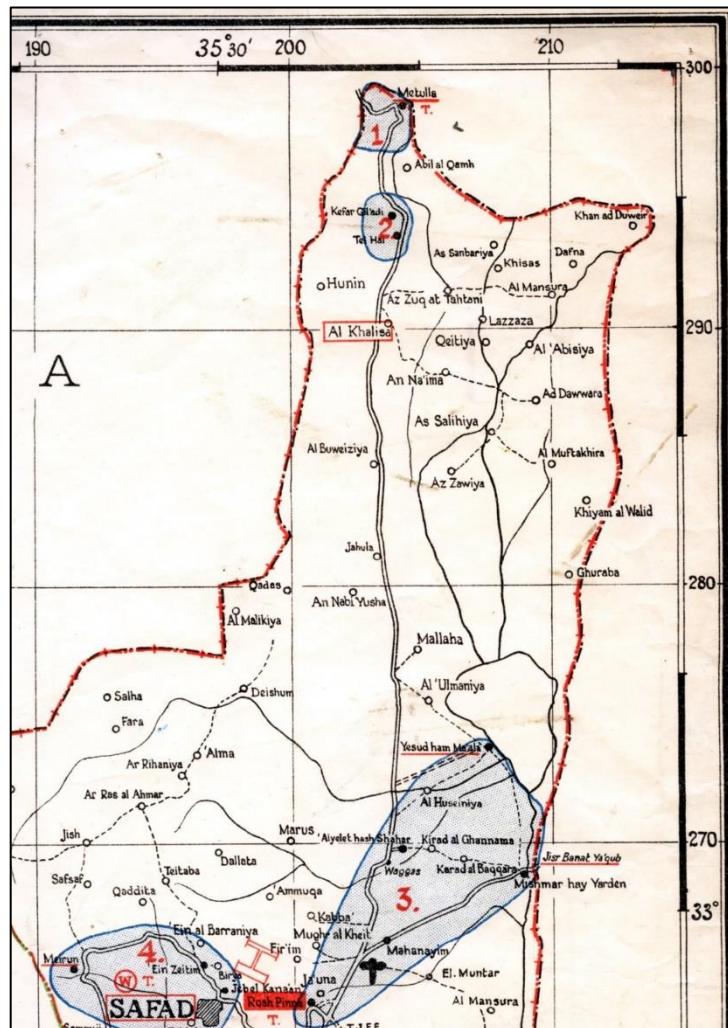


קוד תל-חי בקבוצה 2



הקוד – Aerial roof marking – הורכב משלושה חלקים: מספר הקבוצה, שלושה מעגלים המראים את כיוון הקריאה מהמטוס ואות המציינת את שם היישוב בתוך הקבוצה, או מייצגת סדר כלשהו לפי א-ב האנגלי. במסמכים נרשמה הנוסחה: Usual tri-circular marking on the selected concentration house.

בסך הכול הוגדרו 26 קבוצות יישובים, 24 ועוד שתי קבוצות-משנה 11a ו-12a, היינו 26 קבוצות יישובים כמניין האותיות באנגלית. ספרור קבוצות היישובים החל בצפון הארץ: A = מטולה, B = תל חי, והסתיים בדרומה, במפעל בסדום שנעדר מרשימת המפתח, אולי מפני שאין לטעות בזיהויו ואולי מפני שהיה יעד אחרון כדי לשוב ולטוס צפונה. השימוש במילה usual העיד שאין זאת המצאה מקומית והשיטה הונהגה גם במקומות אחרים ולמטרות דומות.<sup>10</sup>



מפת קבוצות אצבע הגליל



**קבוצה 9: מרחביה**

(צילום: פוטו שווארץ באדיבות נדב מן, ביתמונה)



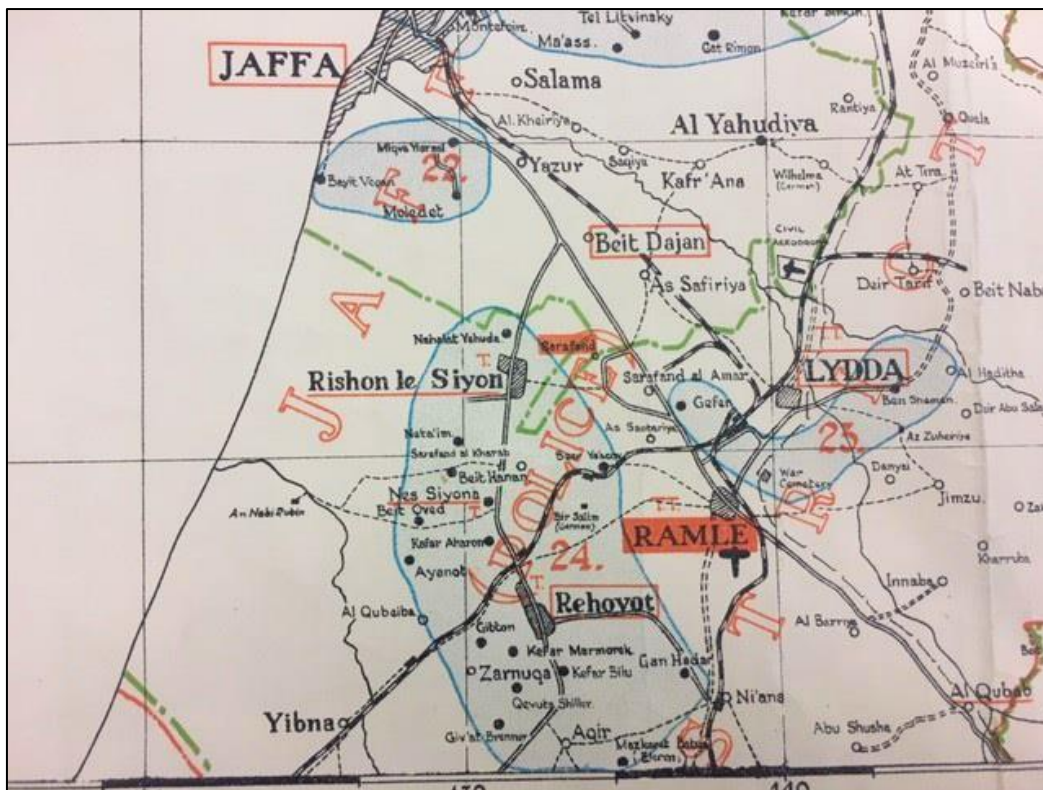


קבוצה 9: נוטרים (?) מתאמנים על הקוד בגג חדר האוכל בחפציבה  
(צילום: רפאל סלוס, חפציבה)



קבוצה 24: תרגיל באיתות על הקוד בגג הבניין היחיד בנען (ארכיון נען)

באותם ימים, בדור צוותי האוויר של שנת 1934, "טיול" להכרת הארץ משנת 1932 כבר היה חסר משמעות בשל התחלופה. גם לטייסים הבאים נערכו סיורי אוויר וסיור היכרות בשטח. ב-22-23 במאי 1934 נערכה טיסת ביקורת לבדיקות תקינות הסימון והתקשורת בין המטוסים ליחידות הרכובות המוזנקות אל היישובים, ממטולה ועד סדום.<sup>11</sup> ב-5 וב-6 ביוני יצא לפועל התרגיל המקיף של כל יחידות הביטחון, המשטרה, בתי הסוהר, הדואר, הטלגרף, הרכבות, ומחלקת עבודות ציבוריות (מע"צ), לרבות יחידות שהיו בכוננות להזנקה ממצרים או מחיל-הספר העבר-ירדני.<sup>12</sup> הנציב העליון, שהיה מעורב בהכנות לתרגיל, נכח בשטח ופיקח על שיתוף הפעולה בין הצבא למשטרה בתרגיל שנערך בתחומי קבוצות 18 ו-19 של יישובי השרון.<sup>13</sup> ממש באותם הימים, ב-10 ביוני 1934, הועסקו המטוסים גם במשימות אזרחיות, כמו לצלם מהאוויר את טבריה שנסחפה בשבר ענן כבד ונפגעה.



קבוצות היישובים 22, 23 ו-24

11 בדו"ח לחודש פברואר, 16.3.1934, סעיף 63, ולחודש מאי, 10.6.1934. NA, AIR 5/1247.  
 12 רבקה ירמייאש, (לעיל הערה 5). עמ' 192.  
 13 NA, CO 323/1243/13, p. 4, 14.



קבוצת 24: אימון על הקוד בגג כפר הנוער עיינות (?)  
(מקור: נדב מן, ביתמונה)

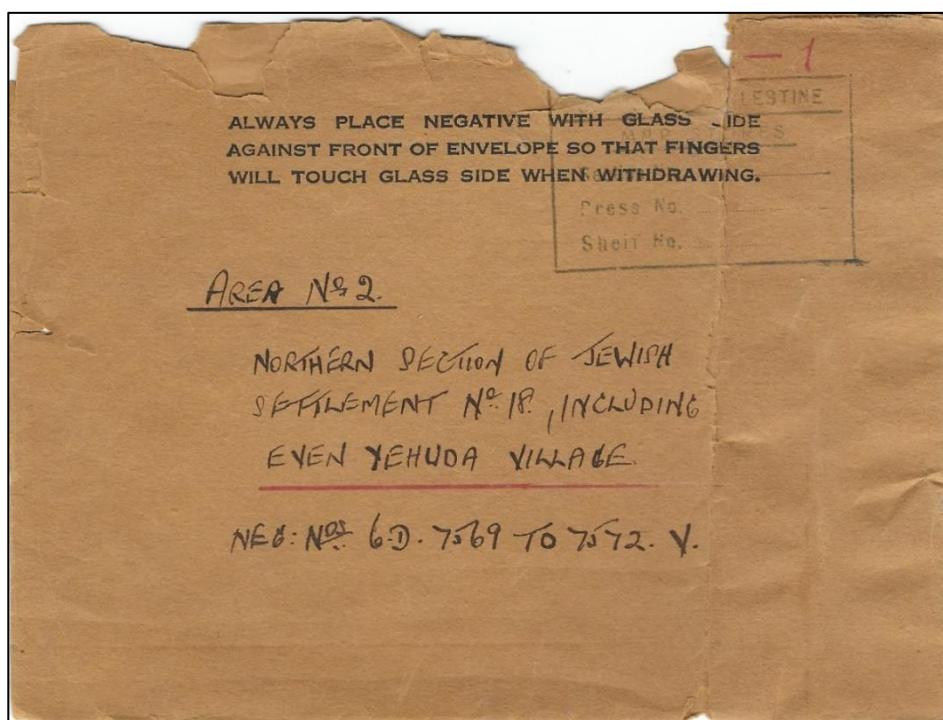


משחקי חברה על הגג המקודד

השימוש במספרי הקוד של קבוצות היישובים דעך עם הכרתם של הטייסים את מפת יישובי הארץ, אך הקוד על הגגות שרד במשך שנים. <sup>14</sup> רק לאחר מעשה, ב-1934, התפשרה מחלקת המדידות להכין מפת תקשורת (Communication Map), אבל בקנה-מידה תקני של 1:250,000, לפי נתונים שסיפקה לה מפקדת חיל-האוויר בירושלים, ובה נמשך השימוש במספרי קבוצות היישובים לשם התמצאות. <sup>15</sup>

בפרוץ המרד הערבי באפריל 1936 נמסר, ביומן טייסת 6 ליום 23 ביולי 1936, שצולמו מהאוויר היישובים היהודיים בקבוצות 9, 11, 11a, 12, ו-14, לבקשת מחלקת המדידות המנדטורית. <sup>16</sup>

התצלומים האלה ונוספים נשמרו במחלקת המדידות הישראלית במעטפות, אלא שהם הועברו בגנבה לאוניברסיטת תל-אביב. עדות לכך היא המעטפה הריקה ששרדה את רשלנות המעשה. היו בה תצלומים של יישובי קוד 18 ובהם אבן יהודה, בה ביקר הנציב בתרגיל האחרון.



הקוד הדרומי ביותר סומן בסדום, ללא שיוך לקבוצה כלשהי, על גג לרגלי בית הביטחון וניתן לקריאה משני כיווני הטיסה כאות לסוף הדרך, או לתחילתה בכיוון הפוך.

<sup>14</sup> גרשון ריבלין, היסטוריון המחותרות ועורך "מערכות": "על אחד הגגות השטוחים בבניין על גבעה (בקרבית אצטדיון רמת-גן) נשמר הקוד זמן ממושך". (ראיון ב-15.11.1992).

<sup>15</sup> *Annual Report of Director of Surveys 1934*, p. 4.

<sup>16</sup> NA, AIR 27/80.



**מחנה העובדים בסדום: בית הביטחון וסימון האתר לרגליו**



(מקור: נדב מן, ביתמונה)

לסימון על גגות היה גם פן חינוכי, לא בריטי, לא ביטחוני ולא משטרתני. ב-1938, חברת "אוורון" החלה באימוני טיסה בעמק הירדן בין אפיקים לאשדות-יעקב, ולשם התמצאות סומן הגג בסגירה בעברית, לשיפור ההתמצאות.

## Tegart's Wall

הרפורמה המבוקשת בשליטת המשטרה לא התממשה. לפני פרישתו של הנציב העליון ווקופ, בדצמבר 1937, ומינויו של הנציב הרולד מקמייכל (MacMichael) הוזעק לארץ צ'רלס טגארט (Tegart), לשעבר מפכ"ל משטרת כלכתה בהודו. טגארט התנסה בשיטור ביטחוני ובהתמודדות עם טרור בין-עדתי בבנגל ובאזור הגבול הצפון-מערבי, בפנג'אב. טגארט שלף מהודו גם את דיוויד פטרי (Petrie), שהיה בעבר מנהל המשרד הראשי למודיעין, כדי לגבש בארץ-ישראל שירות מודיעין ראוי למלחמה בטרור ובמאמץ לבלום את חדירת הכנופיות בזירה המופקרת הגובלת במנדט הצרפתי בצפון הארץ.

טגארט הגיע לארץ פעמיים, מדצמבר 1937 ועד יוני 1938 ובספטמבר שב לארץ עד מאי 1939. אם לטייסי חיל האוויר הבריטי היו קשיים בזיהוי אתרים מהאוויר, לטגארט היו המלצות והשגות בנוגע לתשתיות, למבני תחנות המשטרה, למספרן, למיקומן ותפרוסתן, והמלצות לכוו-אדם הנדרש, השכלתם ורמתם של השוטרים, מדיהם, ניסיונם הקרבי, נשקם ומגוריהם.<sup>17</sup> הוא הציע להקים 77 מתקני משטרה במקומות אסטרטגיים ברחבי הארץ, מתקנים מבוזרים בקרבת יישובים או בתוכם, במבנים כדוגמת המשטרות הממוגנות בעלות החצר הפנימית וצריחי תצפית, שהוקמו במרחב המדבר העבר-ירדני.

בגבול הצפון, החדיר והפרוץ, הוקמו מצדיות, עם מגדלי תצפית וחרכי ירי. הוקמו שבעה מתקני משטרה ארעיים, נסלל מכשול קרקעי ממוקש של "כביש הצפון" – הלא סלול -- ו"גדר הצפון". בתוואי קו הגדר נפרסו עמדות שמירה (פילבוקס) והוקמו חמישה מתקנים באל-באסה, תרביחא, סאסא, סאלחה, ותחנת-האם בנבי-יושע. שניים הוקמו בקו עורפי על כביש עכו-צפת: מגיד אל כרום ופרדייה. על גג המתקנים, בדרך-כלל בפנות לצפון, סומן קוד זיהויים דוגמת BS לזיהוי משטרת אל-באסה (בצת), NY לזיהוי משטרת נבי-יושע, ו-M למשטרת מגידל כרום, טרם הסבתן למצודות.<sup>18</sup> המתקנים הרכים היו עשויים צריפים ארעיים לשירות הכוח המאייש אותן וציוודו והמערך נחנך ביולי 1938. עם הקמת המצודות והסרתם של המתקנים הארעיים הוסר גם קוד הזיהוי.

ההיערכות הצבאית הקרקעית שיחקה לידי הבריטים בפרוץ מלחמת העולם השנייה. ב-8 ביולי 1941 נערכה המערכת לשרת את הצבא הבריטי והאוסטרלי בפלישה למדינות המנדט הצרפתי בשליטת ממשלת וישי הפרו-גרמנית בסוריה ולבנון. הקו מא-זיב לנבי יושע ודרומה לירמוך תוגבר בעמדות מבוזרות (פילבוקס), תעלה אנטי-טנקית ומחנות צבא, אף תוכננו שני שדות תעופה.<sup>19</sup> המשטרות

17 ג' קרויזר, 'יחזרה לשליטת התחנה', *קתורה* 111, (2004), עמ' 95-128; 'הקמת גדר הצפון במרד הערבי ושאלת כישלונה', *קתורה* 120, (2006), עמ' 201-230.

18 אל-באסה (יערה), תרביחא (שומרה), סאסא (מתת), סאלחה (אביבים), נבי-יושע (מצודת כ"ח), פרדייה (שפר).

19 משה שריר, *פוקי חיים*, 1988, עמ' 51, 69-72.



בחזית הגבול מוגנו גם בגושי-אבן כבדים למניעת מעבר של שריון וכלי רכב ללא ביקורת מחשש שהם ממולכדים.



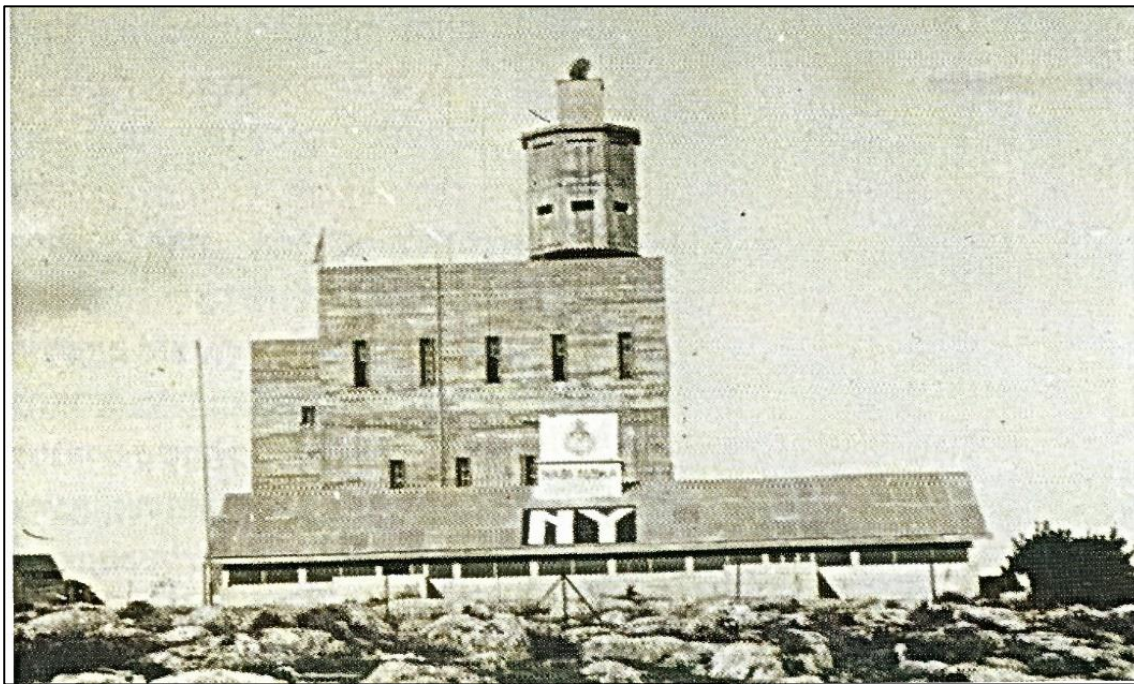
משטרת אל-באסה (בצת) (BS) 1938



משטרת מג'דל כרום M 1938



משטרת נבי יושע (NY) 1938



נבי-יושע: ממשטרה למצודה

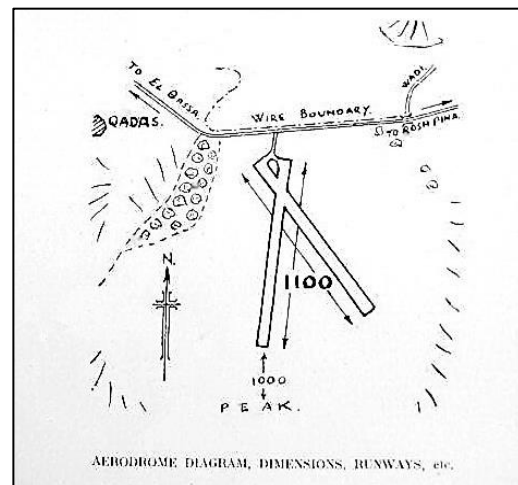
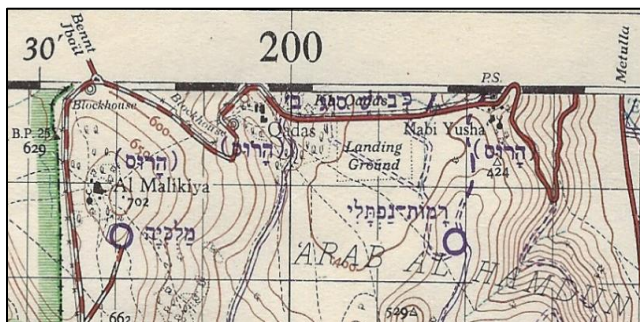


**המצודה, הסככה ומחסומי האבן**

מקור: מוזיאון הרעות, מצודת כ"ח

שני שדות תעופה תוכננו בקו לקראת מבצע "אקספורטר", הפלישה ללבנון, האחד במזרח, בבקעת קדש בין נבי-יושע למלכיה, והשני הוכשר במערב, באל-באסה, לרגלי ראש הנקרה. שני השדות לא היו מוכנים במועד, אולי גם מיותרים. שדה קדש, שהוגדר בדו"ח בריטי כשדה חדש,<sup>20</sup> תוכנן, נמדד ופורסם, אך השאיר רק חותם דל במחפורות ובמפות. המבצע הקצר הסתיים כעבור חמישה שבועות, ב-14 ביולי 1941. הקמת שדה באסה (בצת) קדמה, ככל הנראה, לשדה קדש, הכשרתו הושלמה כבר לאחר המבצע ושדה קדש כלל לא הוכשר.<sup>21</sup>

מנחת קדש 1:100.000



Palestine and Trans Jordan, Geographical Handbook, B.R. 514, Dec. 1943, p. 390; NA, AIR 10 /4064; NA, WO 201/200.

20

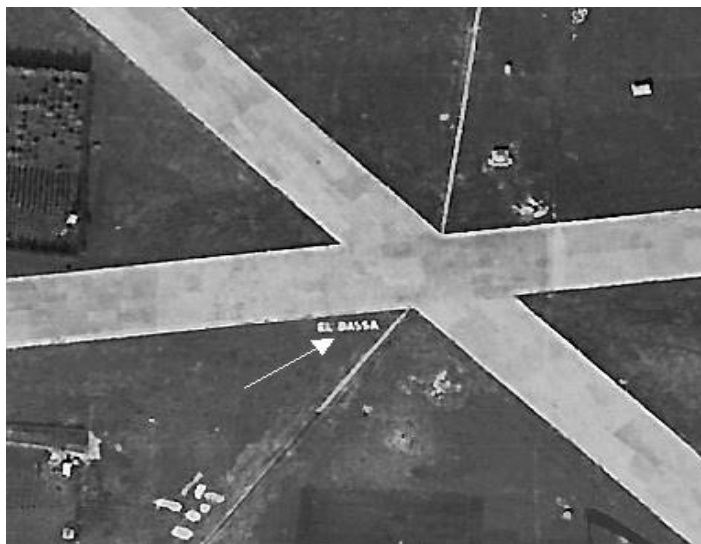
Index of Aerodromes and Landing Grounds in Palestine, H.Q. R.A.F., M.E., Cairo, April, 1942.

21

כאשר שדה אל-באסה הוכשר, הוא סומן בקרקע כלפי שמיים כמקובל בשדות הזרים לטייסים, בדומה לסימוני הגגות בישובים ובמשטרות הבריטיות בקו הגבול.<sup>22</sup> טייסת 208 הבריטית, לשעבר טייסת 113, שהייתה אמורה להתאמן בו במטוסי ספיטפייר לקראת פעולה במלחמת העולם באירופה, מצאה שמסלוליו היו קצרים מדי למטרה זאת ומטוסייה הועברו לשדות מוקייבלה ומגידו. שני מטוסים סוריים מדגם מיג 17, שלא עודכנו כראוי, נחתו בו ב-12 באוגוסט 1968.



שדה אל-בססה (בצת), PS 14/ 6080, 7.1.1945



El Bassa

<sup>22</sup> ש' שטרית וא' קוסובסקי, *משטרת ישראל בשביל ישראל*: מבני משטרה היסטוריים בארץ ישראל, 2016 (2013), עמ' 45; מוזיאון מצודת כ"ח.



אם משה נובומייסקי קיבל כיפת-גג בריטית בסדום, מטוסי חברת "נתיבי אוויר ארץ-ישראל" של פנחס רוטנברג חנכו באוקטובר 1938 את מסלול שדה התעופה של תל-אביב, לרגלי תחנת הכוח שלו. כך גם נכתב על המסלול לבל תהיה טעות בזיהוי.