

מטוסי מלחמת העצמאות

B-17 מבצר מעופף,

ספיטפייר, דראגון ראפיד

WAR OF INDEPENDENCE

AIRCRAFT

B-17 FLYING FORTRESS

SPITFIRE, DRAGON RAPIDE

577 ■ 5/1998 ■ אייר התשנ"ח



רשות הדואר
ISRAEL POSTAL AUTHORITY
PHILATELIC SERVICE השירות הבולאי

את תקיפת בירות ערב מן האוויר. עמאן הותקפה על-ידי 3 מטוסים קלים, ביניהם ה"דראגון ראפיד", ובהמשך גם דמשק וקהיר. קהיר הופצצה ב-15 ביולי 1948 על-ידי מטוס B-17 "מבצר מעופף", שעשה דרכו מצ'כוסלובקיה לישראל. היה זה אחד משלושה מטוסי הפצצה כבדים שהוברחו בחשאי מארצות-הברית.

ערך שהיה פעיל מאוד במלחמת העצמאות היה מערך מטוסי התובלה. הנשק שהיה חיוני למבצע "נחשון" לפריצת הדרך לירושלים, הגיע במטוס תובלה בטיסה לילית ישירה מצ'כוסלובקיה. בהמשך קוימה רכבת אווירית מצ'כוסלובקיה לישראל שהביאה מטוסים ונשק. מטוסי תובלה שמרו על הקשר עם הגנג הנצור (מבצע "אבק"). בספטמבר 1948 הגיעו לארץ לאחר טיסה ארוכה ומסוכנת, ראשוני מטוסי ה"ספיטפייר" שנרכשו בצ'כוסלובקיה (מבצע "וולוטה"), ומיד השתלבו בקרבות. ב-7 בינואר 1949 הצליחו מטוסי ספיטפייר ישראליים להפיל 5 מטוסים בריטיים בקרבות אוויר מעל צפון סיני.

מפקד חיל האוויר בראשית המלחמה היה ישראל עמיר (מאי - יולי 1948). הוא הוחלף על-ידי אהרן רמז, שפיקד על החיל יחד עם סגנו היימן שמיר לכל אורך המלחמה. עשרות אנשי חיל-האוויר נפלו במלחמה, ביניהם רבים מאנשי מח"ל - מתנדי חוץ לארץ, יהודים ולא-יהודים. בין הישראלים היה גם צבי זיבל שעוטר באות "גיבור ישראל", והטייסת - זרה לביטוב, שנהרגה יחד עם הטייס עמנואל רוטשטיין בעת המראה משדה-תעופה קטן בירושלים הנצורה ב-3 באוגוסט 1948.

זאב לכיש

1948.

שלושת המטוסים נראים על רקע נופי הארץ: B-17 מבצר מעופף - דרום הארץ; ספיטפייר - מרכז הארץ; דראגון ראפיד - הרי ירושלים. במעטפת היום הראשון נראה מטוס אוסטר ביישוב מבודד.



טוביה קורץ, נולד בחולון ב-1947

עובד שנים רבות כמאייר וגם כאנימטור בסרטי הסברה והדרכה וכן בתכניות בטלוויזיה החינוכית. (רגע עם דודלי, פרפר נחמד, רחוב סומסום). מתמקד באיור טכני ומדעי, בעיקר בתחומים צבאיים ובטבע.

אשיתה של התעופה הבטחונית בארץ בשנות ה-20. כבר יוצאי ארגון "השומר" חיפשו דרכים לבנות כוח אווירי. באופן ממשי יותר עסקו בנושא בשנות ה-30. ברחבי הארץ הוקמו "קלובי תעופה" ונערים עברו קורסי דא"יה. ב-1936 הקימה ה"הגנה", תחת כיסוי ההסתדרות הכללית, חברת תעופה - "אווירון", באמצעותה נרכשו מטוסים והוכשרו טייסים.

בשנת 1939 נערכו בארץ שני קורסי-הטיס הראשונים, האחד מטעם בית"ר והאצ"ל, שנערך בשדה-התעופה לוד, והשני מטעם חברת "אווירון" בקיבוץ אפיקים בעמק הירדן. שנות מלחמת העולם השנייה הביאו לפריצת דרך. עשרות מתנדבים מארץ-ישראל הוכשרו בחילות האוויר של בעלות-הברית כטייסים ושלל מקצועות התעופה (ביניהם מי שהיוו אחר-כך את צמרת חיל-האוויר, כמו: אהרן רמז, היימן שמיר, דן טולקובסקי, עזר ויצמן). במקביל הוקמה מחלקת הטיס בפלמ"ח. ב-10 בנובמבר 1947 החליט מטה ה"הגנה" להקים את "שירות האוויר", בראשו עמד יהושע אשל (אייזיק). בארץ נמנו אז כ-35 בעלי רישיון טיסה עם נסיון מגוון וכ-12 מטוסים קלים (מהם רק אחד דו-מנועי - מטוס "דראגון ראפיד").

בחודשים הראשונים של המלחמה עסקו מטוסי חיל האוויר בשמירת הקשר עם יישובים מנותקים, בעיקר בנגב ובגוש עציון: משימות תובלה, דואר, סיור ומודיעין ואף משימות תקיפה והפצצה. מטוסים קלים סייעו באבטחת שיירות לירושלים. עיקר המעמסה הוטלה על מטוסי ה"פרימוס" - מטוסי "אוסטר" קלים, שחלקם נרכש כגרוטאות מן הבריטים ושופץ.

מהפך חל עם כניסת הצבאות הערביים הסדירים למלחמה לאחר ההכרזה על הקמת מדינת ישראל (14 במאי 1948). תל-אביב ומקומות יישוב רבים נוספים הותקפו מן האוויר, ללא כל יכולת להתגונן. באחת ההתקפות, ב-18 במאי 1948, באזור התחנה המרכזית הישנה בתל-אביב נהרגו למעלה מארבעים אזרחים וכמאה נפצעו. כל אותה העת נערכו בחול" נסיונות לרכוש מטוסים מתקדמים יותר לחיל האוויר. המגעים הבשילו בצ'כוסלובקיה, ונרכשו כמה עשרות מטוסי "מסרשמיט". אלו החלו להגיע לקראת סוף מאי 1948, ותוך מספר ימים הביאו לשינוי: ב-29 במאי ביצעה הרביעייה הראשונה (והיחידה אז) של מטוסי "מסרשמיט" את ההתקפה האווירית הראשונה. הם תקפו את חודו של הכוח המצרי שהגיע עד אזור אשדוד (גשר "עד הלום"), וסייעו לעצור את תנועתו לעבר תל-אביב. מטוס אחד הופל בתקיפה, וטייסו אדי כהן, עולה מדרום אפריקה, נהרג.

ב-3 ביוני הפיל מודי אלון, המפקד הראשון של טייסת הקרב הראשונה, שני מטוסי "דקוטה" מצריים בקרב אוויר מעל תל-אביב - קרב האוויר הישראלי הראשון. מאז השתלבו מטוסי החיל בעשרות מבצעים של תקיפה וסיוע לכוחות היבשה בכל הגזרות. באחת הגיחות הבולטות של מלחמת העצמאות ניתן למנות

מעצב הבול: טוביה קורץ
STAMP DESIGNER: TUVIA KURZ

The beginnings of defence aviation in Israel go back to the twenties. Former members of the Shomer organization sought a way to form an air force, but aviation only really got off the ground in the thirties, when Flying Clubs were set up around the country and young men participated in flying courses.

In 1936, the Hagana, under the cover of the General Worker's Union, set up the "Aviron" aviation company which purchased airplanes and trained pilots.

In 1939, the first two pilot courses were conducted, one by Betar and Etzel at Lod airport, and the other by "Aviron", at Kibbutz Afikim in the Jordan Valley.

World War II led to a breakthrough. Dozens of volunteers from Eretz Israel were trained by the allied air forces as pilots and for several other aviation positions (some of these trainees were destined to become leaders in the Israel Air Force). The Palmah Aviation Department was set up at the same time.

On November 10, 1947 the Hagana headquarters decided to set up the Air Service. At that time there were 35 licensed pilots in Israel with varied experience, and about 12 light aircraft (only one was a dual engine, a Dragon Rapide).

During the early months of the war, Israel Air Force planes were busy transporting goods, delivering mail, maintaining contact with new and distant settlements in the Negev and Gush Etzion, and conducting air reconnaissance attack and bombing missions.

Light aircraft were also used in safeguarding convoys to Jerusalem. The light Auster planes, purchased as junk from the British and renovated, took on the majority of the missions.

The real change occurred when the regular Arab armies entered the war after the Declaration of the Independence of the State of Israel (May 14, 1948). Tel Aviv and many settlements were attacked from the air, with no ability to defend themselves. During one of the attacks, on May 18, 1948, over forty civilians were killed and over one hundred injured in an attack on the then central bus station in Tel Aviv.

During this time attempts were being made abroad to purchase more sophisticated aircraft for the Air Force. Negotiations came to fruition in Czechoslovakia, and a few dozen Messerschmitts were acquired. The aircraft began arriving towards the end of May 1948, and it was these aircraft that brought about the change - on May 29, the First Quartet (the only one at that time) of Messerschmitts conducted its first air attack. They attacked the arrowhead of the Egyptian forces that had reached the Ashdod area (the "Ad Halom", or "To This Point" bridge), and aided in stopping their movement towards Tel Aviv. One airplane was downed in the attack, and the pilot, an immigrant from South Africa, was killed.

On June 3, the first commander of the first fighter squadron downed two Egyptian Dakotas in an air battle in the Tel Aviv skies. The first Israeli air battle.

The most impressive flights of the War of Independence include the air attack on Arab capitals. Amman was attacked by three light aircraft, including the Dragon Rapide. Later, Damascus and Cairo were attacked. Cairo was bombed on July 15, 1948 by a B-17 Flying Fortress plane which had arrived in Israel from



חותמת
אירוע
להופעת
הבול
SPECIAL
CANCELLATION

Czechoslovakia. This was one of the three heavy bomber planes clandestinely smuggled out of the United States.

The transportation planes were very active during the War of Independence. The arms so vital to the Nahshon Operation, to break through the road to Jerusalem, arrived in a direct nighttime flight from Czechoslovakia. This was followed by an air lift from Czechoslovakia to Israel, bringing both aircraft and arms. The transport planes were able to maintain contact with the besieged Negev (Operation Dust).

In September 1948, following a long and dangerous flight, the first Spitfires, purchased in Czechoslovakia, arrived in Israel. These were employed in combat immediately. On January 7, 1949, the Israeli Spitfires succeeded in downing five British aircraft in air battles above Northern Sinai.

The Air Force commander at the start of the war was Israel Amir (May - July, 1948). His place was taken by Aharon Remez, who was to command the force with his deputy Hayman Shamir for the remainder of the war. Dozens of airmen fell during the war, many of them volunteers from abroad.

Zeev Lachish

The three planes depicted on the background of Israeli landscapes: B-17 Flying Fortress - the south of Israel, Spitfire - the central region of Israel, Dragon Rapide - the hills of Jerusalem. The first day cover shows an Auster over an isolated settlement.



The designer **Tuvia Kurz**, born in Holon in 1947, has been working for several years as an illustrator and promotional and training film animator, as well as for children's educational television programs. Kurz focuses on the technical and scientific, mainly in the fields of the military and nature.

War of Independence Aircraft B-17 Flying Fortress, Spitfire, Dragon Rapide

Issue: May 1998
Designer: Tuvia Kurz
Stamps Size: 40 mm x 25.7 mm
Plate no.: 333, Sheet of 6 stamps, Tabs: 6
Printers: E. Lewin-Epstein Ltd.
Method of printing: Offset

Avions de la Guerre d'Indépendance B-17 Forteresse Volante, Spitfire, Dragon Rapide

Emission: Mai 1998
Dessinateur: Tuvia Kurz
Format de timbres: 40 mm x 25.7 mm
No. de planche: 333, Feuille de 6 timbres, Bandelettes: 6
Imprimerie: E. Lewin-Epstein Ltd.
Mode d'impression: Offset

Aviones de la Guerra de la Independencia B-17 Forteresse Volante, Spitfire, Dragon Rapido

Emission: Mayo de 1998
Dibujante: Tuvia Kurz
Tamaño de sellos: 40 mm x 25.7 mm
No. de plancha: 333, Pliego de 6 sellos, Bandeletas: 6
Imprenta: E. Lewin-Epstein Ltd.
Sistema de impresion: Offset

השירות הבולאי - טל: 03-5123933
שדרות ירושלים 12, תל אביב-יפו 68021
The Israel Philatelic Service - Tel: 972-3-5123933
12 Sderot Yerushalayim, 68021, Tel Aviv-Yafo