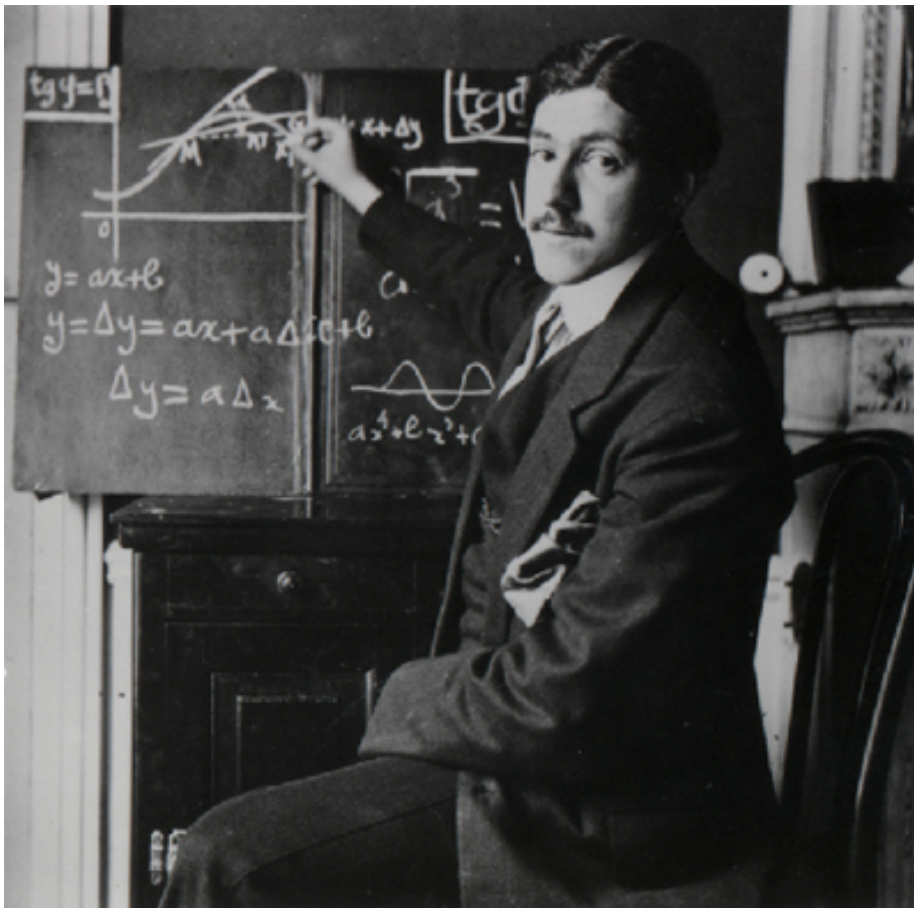


מרסל בלוך (דאסו)

בני מיכלסון

מבין מפתחי אמצעי הלחימה ערב מלחמת העולם השנייה, שמור מקום מיוחד למרסל בלוך, מהבולטים והמובילים בפיתוח וייצור מטוסים צבאיים בצרפת שלפני מלחמת העולם השנייה (והמוכר ביותר לאחריה בשמו המפורסם **דאסו**). לא פחות מכך ראוי להערכה התנגדותו לשיתוף פעולה עם הנאצים בעת הכיבוש הגרמני של צרפת במהלך המלחמה, התנגדות שכמעט ועלתה לו בחייו.

מרסל נולד בפריז ב- 22 לינואר 1892 למשפחה יהודית של רופא בשם אדולף בלוך ואמו נעמי אלטיני כאח הצעיר מבין ארבעה. מגיל צעיר התעניין מרסל בחידושים טכנולוגיים בכלל ובחשמל בפרט. יום אחד בשחקו בחצר בית הספר בו למד הבחין, לראשונה בחייו, במטוס חולף על פני מגדל אייפל. היה זה מטוסו של הרוזן דה למברט (Lambert) אותו רכש מהאחים רייט.¹ לדבריו, מאותו הרגע, תפסה התעופה את לבו ומחשבותיו. לאחר סיימו את ביה"ס התיכון נרשם מרסל למכללה הגבוהה לאארונואוטיקה – למעשה המוסד החינוכי לתעופה הראשון בצרפת, אותו סיים בשנת 1913.



כאשר פרצה מלחמת העולם הראשונה היה מרסל בלוך בן 22 ובשל הכשרתו בתחום התעופה, אשר הייתה נדירה ביותר באותה התקופה, הוא לא נשלח לחזית אלא למעבדת המחקר התעופתית בשלה-מודון (Chalais-Meudon) מקום בו התוודע למגזר התעשייה האווירית החל משולחן השרטוט ועד לייצור סדרתי של מטוסים. הפרויקט הראשון עליו הופקד בלוך היה תכנון מטוס הקודרון G-3. ייצור המטוס נמסר לארבעה יצרנים שונים כאשר בלוך מתאם את כולם.

¹ טיסתו של חלוץ התעופה הצרפתי והתלמיד הראשון של אורביל רייט, הרוזן שרל דה למברט, ליד מגדל אייפל נערכה ב- 18 לאוקטובר 1909 כפי שדיווח הניו יורק טיימס למחרת.

היה זה מטוס סיור שהצטיין ביכולת הנסיקה שלו ובמיוחד בביצועי התמרון שלו בשטח הררי. כאשר נוכח בלוח כי ביצועי המדחפים הקיימים אינם מספקים, החליט לתכנן בעצמו מדחף חדש. הוא תכנן מדחף מתקדם שכונה אקליב והפך למדחף בו צוידו רוב מטוסי הקרב הצרפתיים במלחמת העולם הראשונה, בהם, אולי המפורסם ביותר היה מטוס ה"ספאד-12" של אלוף-ההפלות (ACE) הצרפתי המפורסם ג'ורג' גינמייר (Guinemer).² בשנת 1917 הודיעה מחלקת הפיקוח והבקרה של משרד ההגנה כי מדחף האקליב הינו בן שלושת הראשונים מתוך 253 מדחפים אשר היו בשירות בעת ההיא. השם בלוח הפך לאגדה בעולם התעופה.

באותה עת, שכנע בלוח את ידידו פוטז (Potez), בן מחזורו ממכללת התעופה להקים יחדיו חברה שתעסוק ביצור המדחפים.³ אולם לא שני מהנדסים מחוננים כאלו יסתפקו ביצור מדחפים, ובשנת 1917, הקימו, יחד עם שותף שלישי בשם לואי קרולה חברה ליצור מטוסים אשר החלה ביצור מטוסי ה SEA, אשר דגם 4 שלו ביצע את טיסת הבכורה שלו בראשית 1918 והיה כה מוצלח עד כי משרד המלחמה הצרפתי הזמין מיד 1,000 מטוסים. תוך מגמת יצור של 200 לחודש. אולם סיום המלחמה גרם לביטול הזמנה זו ולבסוף יוצרו ממטוס זה מעט פחות מ-300 מטוסים. את המלחמה סיים מרסל בדרגת סגן.⁴

לאחר המלחמה, נשארו בידי הצבא הצרפתי כמויות מטוסים גדולות ללא שימוש, מחלקת היצור האווירי במשרד ההגנה לא עודדה יצרנים להישאר בתחום התעופה ובלוח סגר את החברה בה היה שותף ועבר לעסוק בנדל"ן ואף נכנס לעסקי הרכב.

בשנת 1928 הוקם בממשלת צרפת משרד התעופה. אירוע זה צין אבן דרך חדשה בנכונות של הממסד הצרפתי להשקיע בתעופה ועל כן החליט בלוח כי השעה כשרה לשוב לתחום. מרסל החל בגיוס מחדש של מהנדסים, הפעם קדר צעיר, ובשנת 1931 יסד את החברה שלו שנקראה "חברת המטוסים מרסל בלוח (Societe des avions Marcel Bloch) והמטוסים שיצרה קבלו את הקידומת MB. הוא מיד קיבל שתי הזמנות ממשלתיות למטוס החילוץ וההצלה מסוג MB-80 ולמטוס תובלה ונוסעים למושבות שמעבר לים בעל 3 מנועים ו-10 מושבים שכונה MB-120. בראשית דרכו המחודשת ריכז מרסל את פעילות התכנון, היצור והניהול שלו מהנגר ישן בבולון. אולם ההזמנות החדשות ממשרד התעופה, שלא אחרו לבוא, עקב איכות מטוסיו ואמינותם, אפשרו לו להרחיב את פעילותו ולהקים מפעלים במקומות נוספים ברחבי צרפת. בשנת 1932 הסתיים גם תכנון מטוס הנוסעים החדש MB-220. בשנת 1934, הבין בלוח כי התעשייה האווירית הצרפתית נכנסת למשבר עקב התהפוכות הפוליטיות ונכנס לשותפות עם ידידו מכבר הימים הנרי פוטז אשר היה, באותה עת, בעל חברת ייצור המטוסים הגדולה ביותר בצרפת. הם הקימו יחד חברה חדשה בשם "התעשייה האווירית של דרום-מערב" (SASO – Societe Aeriane de Sud-Ouest). בתקופה זו יצר בלוח את המפציץ MB-210, מפציץ אשר הגיע לתקרת שיוט של 32,840 רגל כאשר אף מפציץ אחר באותה תקופה לא הצליח לעלות מעבר ל-30,000.⁵ בשנת 1935,

² ג'ורג' גינמייר היה אלוף הטייס הצרפתי המוביל במלחמת העולם הראשונה במהלכה הפיל 54 מטוסי אויב.

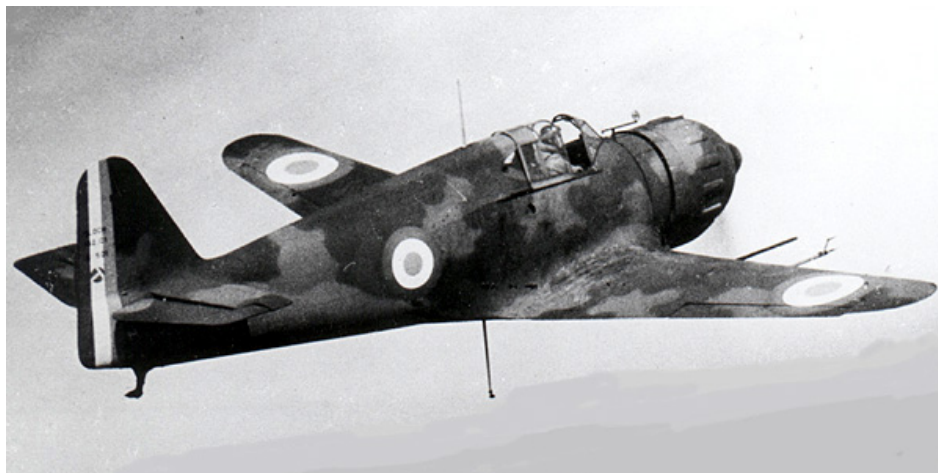
³ הנרי פוטז, 1891-1981, מגדולי מתכנני ומפתחי המטוסים בצרפת בין שתי מלחמות העולם. המטוס המפורסם ביותר אותו תכנן ופיתח היה מטוס הקרב הדו-כנפי ה"פוטז 25" ממנו הוזמנו בצרפת בלבד כ-7,000 יחידות.

⁴ מרבית המאמר מבוסס על אתר האינטרנט של חברת התעופה דאסו www.dassault-aviation.com וספרו האוטוביוגרפי של מרסל: Le Talisman, 1971.

⁵ Lieutenant Colonel Faris R. Kirkland, USAF (Ret.) The French Air Force In 1940 Was It Defeated by the Luftwaffe or by Politics? **Air University Review, September-October 1985.**

12 טייסות של מפציץ ה"בלוח-MB210" היו בשירות חיל האוויר הצרפתי עם פרוץ מלחמת העולם הראשונה ואת רובן הצליחו למלט לצפון אפריקה עם הכיבוש הגרמני. גם חילות האוויר של ספרד, רומניה ובולגריה רכשו מפציץ זה ערב המלחמה והוא היה תקופה קצרה, לאחר הכיבוש, אף בשימוש חיל האוויר הגרמני, לצורך אימון טייסים.

כאשר רבו סכסוכי העבודה בצרפת והאגודים המקצועיים דרשו לתת בכל שנה שבוע חופשה בתשלום לכל עובד, התגבר על כך בלוח בכך שנתן לכל עובד אצלו, שלושה שבועות חופשה בתשלום בכל שנה.



ביולי 1936, ממשלת "החזית העממית" שזה עתה נבחרה, הכריזה על הלאמה של כלל התעשיות הביטחוניות בצרפת ובכלל זה התעשייה האווירית. לאחר ההלאמה, חולקה התעשייה האווירית ל-6 חברות ממשלתיות. בינואר 1937, הולאמה החברה של מרסל בלוך, על כלל מפעליה ברחבי צרפת, והפכה ל"חברה התעופתית הלאומית של דרום-מערב" (SNCASO). כיוון ששר התעופה בממשלת "החזית הלאומית", פייר קוט (Cot),⁶ נעדר כישורים לנהל את החברה התעשייתית האווירית הגדולה בצרפת, הוא ביקש ממרסל להמשיך לנהל חברה זו כנציג הממשלה ומרסל נהיה המנכ"ל בפועל של התעשייה האווירית הגדולה בצרפת. על אף ההלאמה, נתנה בידי בלוך יד חופשית במידה רבה בפיתוח מטוסים וניהול החברה. עד כדי כך שאושר לו להקים, במקביל חברה חדשה, פרטית, (SAAMB) במסגרתה ביצע את המחקר והפיתוח של דגמי מטוסים חדשים אשר יוצרו בחברות הממשלתיות. אולם סידור זה לא החזיק מעמד זמן רב, והשר הנחה אותו למזג את החברה הפרטית בתוך החברה הממשלתית כאגף מיוחד למו"פ. כאשר התקדרו שמי המלחמה באירופה, בשנת 1937, החליטה ממשלת צרפת להגשים תכנית התחמשות רחבת היקף. במסגרת זו הוחלט על ייצור מטוסים בהיקף חסר תקדים והחברה בראשה עמד בלוך החלה ביצור המוני של סדרת מטוסי הקרב MB-150⁷ ומפציצי ה-MB-170 הדו-מנועיים.⁸ כמו כן בייצור מטוס התובלה הארבע-מנועי MB-161. עקב הדרישה הגוברת לייצור מטוסים, רכשו מרסל בלוך והנרי פוטז בניין משרדים גדול ברח' קלבר בפריז ומרסל גם רכש בשנת 1938 שטח אדמה גדול בסן-קלו להקמת מפעל חדש ליצור חלקי מטוסים. במקום זה החל מיצר מדחפים חדישים וחלקי מנועים אשר נרכשו ע"י החברות הממשלתיות והותקנו במרבית המטוסים שיוצרו במפעליהן. כך, מכל הצבאות שנטלו חלק בפרוץ מלחמת העולם השנייה, הייתה צרפת למדינה שהשקיעה את ההשקעה הרבה ביותר בחימוש מחדש של צבאה בכלל ובתחום האווירי בפרט, אלא שמרבית מטוסייה הטובים הגיעו במספרים מועטים מדי ומאחר מדי.

⁶ פייר קוט, 1895-1977, מדינאי צרפתי, סוציאליסט, כיהן כשר התעופה בחמש ממשלות בין השנים 1933-1938.

⁷ בפרוץ מלחמת העולם השנייה צוידו 9 להקי-קרב צרפתים במטוס יירוט זה. על אף שהיה נחות מה ME-109 במהירות ותמרון, הוא הסתבר כמטוס קרב שריד ביותר, אמין וכפלטפורמה יציבה לחימוש מגוון. במהלך המלחמה הפיל 188 מטוסי אויב תוך אובדן של 86 בלבד. נרכש, ערב המלחמה, גם ע"י חילות האוויר של פולין, רומניה ויוון.

⁸ מפציץ הסיוור ה"בלוך MB-170" היה המטוס המודרני והטוב ביותר מכל שהיה בידי חיל האוויר הצרפתי בפרוץ המלחמה. יכולת התמרון והמהירות שלו בגבהים לא אפשרו למטוסי הקרב הגרמנים ליירט מטוס זה ורק 3 מהם הופלו בעת המערכה על צרפת. הפך למפורסם עקב היותו המטוס שהוטס ע"י הסופר אנטואן דה סנט אקזופרי, מחבר "הנסיד הקטן". מרבית מטוסים אלו הצליחו להימלט לצפון אפריקה עם הכיבוש הגרמני.



לאחר כניעת צרפת, בחודש יוני 1940, החליטו הגרמנים לחסל את התעשייה האווירית הצרפתית. כל הפרויקטים בפיתוח אמורים היו להיות מועברים לגרמניה ומפעלי הייצור להירתם למאמץ המלחמה הגרמני. הגרמנים, באמצעות ממשלת וישי, ניסו לשכנע את מרסל להמשיך ולנהל את התעשייה האווירית הצרפתית ובמיוחד הם היו מעוניינים בייצור כמה מאות מפציצי סיור MB-170 ומטוסי התובלה MB-161. אולם מרסל סרב וטען שמצב בריאותו אינו מאפשר לו להיענות לדרישות הממשלה. בעקבות כך הוא נכלא במצודת מונטלוק, הידועה לשמצה בליון, יחד עם אשתו ובנו. במהלך המלחמה, הצליח בלוך להמשיך ולהתעדכן בחידושי התעשייה האווירית ובאמצעות אנשי אמון לשמר תשתיות חיוניות של חברתו ומפעליו. סירובו המתמשך לשתף פעולה, הביא את הגרמנים, לאחר כיבוש שטחה של וישי, בנובמבר 1942, להכניס את מרסל בלוך למחנה הריכוז המפורסם דרנסי שליד פריס. במחצית 1944, משהמשיך לעמוד במריו, והפעם סרב לנהל מפעל עובדי כפיה של מטוסי הקרב "פוקה-וולף" בהאנובר, נשלח למחנה הריכוז בוכנוולד. וזאת לאחר שאיימו כי יתלו אותו. באפריל 1945 שוחרר מחנה בוכנוולד ע"י צבא ארה"ב ומרסל בלוך, יחד עם כמה מרעיו שהיו אתו שם יצאו לחופשי.

הזוועות אותן עבר מרסל במהלך המלחמה בבתי הכלא ומחנות הריכוז השפיעו עליו להחליט לשנות את שמו. והוא נטל את שמו המחתרתי של אחיו הגדול הגנרל פול בלוך-דאסו. ומאז נקראה משפחתו דאסו.

על אף שיתוק חלקי בשנים שלאחר המלחמה, בו לקה לאחר מחלת הדיפטריה (ממנה סבל בבוכנוולד) נרתם מרסל בכוחות מחודשים לשקם את חברת התעופה שלו והפך למוביל עולמי בתחום מטוסי הקרב הסילוניים. מטוס ה"אוראגן"; "מיסטר"; "סופר מיסטר" ו"מיראז'" הפכו את מרסל דאסו לשם דבר בתחום. החברה שלו הפכה גם לאימפריה כלכלית מרשימה.

מרסל בלוך-דאסו נפטר בשנת 1986, בגיל 94, שבע הישגים וכיבודים.

