

חומר מאתר קלוב התעופה סניף חדרה

בחדש מרץ 1933, הוגשה בקשה לממשלת המנדט הבריטי שעלמט במדינה, להקים את קלוב התעופה הנקרא אז בשם "הגמל המעופף". עם אישור ממשלת המנדט, החלו החברים בהדרכה של נערים ובוגרים בקורסי דאיייה בדאונים אמיתיים הנקראים ורונה. תוכנית הדאון הושגה מפולין וכאן בישראל החלו לבנות אותם בבי"ס "עמל" בחדרה במגמת הנגרות. חברים חדשים החלו להצטרף ולהוות למעשה את התשתית התעופתית למדינה שבדרך. יש לזכור כי עד אז לא נראו כלל מטוסים או מעופפים אחרים בשמי המדינה

מיסה ראשונה שזכורה הייתה ב- 5 במאי 1921, המייסד הבריטי פלין הודף התקפה על הישוב פתח תקווה עם מטוס אחד ולא רק זה, אלא מפור מהאוויר גם אגרת לתושבים ובה הוא מתאר את מערך הכוחות הערבים העומד מולם. מיסה זו הייתה נושא השיחה זמן רב והביאה רעיונות נוספים בישוב היהודי הקטן, להתפתחות התעופה הבטחונית היהודית בארץ ישראל. אידוע ראשון של התעופה הספורטיבית נערך במסגרת המכביה בשנת 1935. באירוע זה, בפעם הראשונה הוצג ספורט התעופה וקשה לתאר את ההדים לכך

זהו ספורט מדהים ומסעיר לאותה תקופה, המחבר את הישוב היהודי בארץ אל העולם הגדול. משלחות מכל העולם באות לישראל. הגדולה מכולן הייתה מגרמניה. באניה "עתיד" מגיעים הדאונים של המשלחת הגרמנית ואיתם גם אמיל פוהורילה, מתכנן דאון הורונה ואחד ממניחי היסודות המקצועיים של קלוב התעופה. מלבד הידע המקצועי, מביאים אותם יהודי גרמניה גם את הרעיון להקים ארגון צבאי תעופתי במסווה של קלוב התעופה. מכאן שקלוב התעופה לא נולד כארגון ספורט חינוכי ותמים

עם הזמן העליטה בקלוב התעופה עוברת מידי ישראל שוחט לידי אנשי "ההגנה" ובראשם דוד בן-גוריון

בזמן מלחמת העולם השנייה, נכנס קלוב התעופה לתחום המיטה הממונעת והופך בעצם למחלקת המיטה של הפלמ"ח (פלוגות המחץ). בשנת 1942 ממוקמת יחידה האווירית הראשונה וכ- 30 איש עוברים קורס דאיה ומיטה במסווה של פעילות קלוב התעופה. כמו-כן הוקם גם ארגון נח"ת – נשים חובבות תעופה, המגייסות כספים ותורמות לקלוב התעופה כדי לקנות שני לכאורה לאימון בני נוער (TIGER MOTT) מטוסים מדגם מייגור מוט

לקראת סוף מלחמת העולם השנייה, ממנה "ההגנה" את יהושוע (אייזיק) אשל, לתפקיד יו"ר המועצה הארצישראלית לתעופה. במסווה של גוף אזרחי מתחילים לחזק את הגופים הבטחוניים. החל מנובמבר 1947, כאשר ענני מלחמת העשור "באופק, קלוב התעופה – הנמצא אז ברח' מונטיפיורי 9 בת"א, משמש כסיו למחצרת כוחות חיל האוויר של "ההגנה"

פעילותו של קלוב התעופה משותקת במלחמת העצמאות, עקב גיוס מדיניו לצבא ומסירת מטוסי הקלוב ל"שירות האוויר" שלמים הפך לחיל האוויר הישראלי

לאחר קום המדינה חוזר הקלוב לשמש במתכונתו המקורית. וביוני 1951, מתקבל קלוב התעופה לישראל כחבר בפדרציה והוא המוסד הבינלאומי העליון לתעופה הספורטיבית העולמית F.A.I. הבינלאומית לאוירונאוטיקה הנקרא בכך מוכר הקלוב כמוסד המייצג את ספורט התעופה בארץ ואת ספורט התעופה הישראלי בעולם כולו. זוהי סגירת מעגל שעוזרים בו ההיסטוריה של חיל האוויר ושל מדינת ישראל בכלל

קלוב התעופה לישראל הפך בשנת 1985 מאגודה עותומנית לעמותה רשומה, ציבורית ומלכ"ר (ללא כוונת רווח). במשך השנים פעל והקים שלוחות רבות וסניפים בכל רחבי הארץ. במסגרת המעבר לעמותות, הוקמה עמותה נפרדת לכל ענף תעופה וקלוב התעופה מאחד את כולם ומהווה את ארגון הגג לתעופה הספורטיבית בישראל והיחיד המוכר ע"י הפדרציה F.A.I. הבינלאומית לתעופה הקלוב מוכר בישראל ע"י כל הרשויות ומשרדי הממשלה ואף נתמך על-ידם.

בלפור סימן-טוב מייסד קלוב התעופה חדרה

בן אסתר ויעקב, נולד בירושלים בשנת 1925. בגיל 10 עבר יחד עם משפחתו לחדרה. בשנת 1940 התנדב לשורות "ההגנה", סיים קורס מ"כים וגויס לנטרות.(J.S.P.) בשנת 1944 ייסד את קלוב התעופה בחדרה, התאהב בתעופה וסחף אחריו עשרות בני נוער ומבוגרים. ב- 1946 סיים את קורס הדאיייה ב"כפר ילדים" ולאחר כשנה סיים בהצלחה את קורס המיטה בחברת "אווירון" שהפכה לימים לחיל האוויר הישראלי. במלחמת העצמאות שירת כטייס בטייסת תל אביב ולאחר מכן בטייסת הגליל ובטייסת הנגב. שירת גם בטייסת 100 וטייסת 128 והמשיך בצבא הקבע. השתתף במבצע קדש ובמלחמת ששת הימים, מדריך דאיייה ומפקד גדנ"ע אוויר. בשנת 1970 השתחרר בדרגת רס"ן והתמנה למפקד שרותי כבאות והצלה נתניה שרון. אדם צנוע, ואוהב, מומחה לתולדות חיל האוויר, תרם רבות מהידע שלו להיסטוריה בחיל האוויר ובקלוב התעופה. נפטר ביום 20.9.2008 והותיר אחריו שני ילדים, אתי ויעקב וחמישה נכדים. יהי זכרו ברוך.

(בלפור סימן-טוב הדריך את יפתח ספקטור ואת שלמה שפריר בגיל 16.5 לטיסת סולו בפייפר במסגרת גדנ"ע אויר ובגמר סולו בהצלחה לשניהם)