

ראשיתה של פעילות אווירית מקומית בארץ-ישראל.

## בצל הרי נפוליון

ב-1932 נוסד בחיפה מועדון הדאייה "הכרמל", ראשיתה של פעילות אווירית מקומית בארץ-ישראל. את הקמת המועדון יזמו אלכסנדר גליק, מהנדס יהודי שעלה מגרמניה וקפטן ר.י. ייטס, קצין בריטי שהוצב בארץ. השניים בנו ביחד דאון, אספו חניכים יהודים וערבים, בהתאם לדרישת שלטונות המנדט, והחלו להתאמן בדאייה. אלא שכעבור זמן קצר נגוזו התקוות: ייטס, מדריך הדאייה היחידי של המועדון, קיבל פקודה לעזוב את הארץ. המהנדס גליק ריסק את הדאון, ונתגלה כי המזכיר מעל בכספי המועדון. כך הגיע לקיצו מועדון התעופה הראשון בארץ

מיכל פלד-פליישר

אלפי אנשים עוברים מדי יום בשדה-התעופה בן-גוריון. היהודי הנווד של פעם הפך זה מכבר לישראלי הנווד, ולכל אחד יש באלבום תמונה שבה הוא מסתחבק עם מיקי מאוס, גונב ("מה גונב? לוקח למזכרת") אבן מהפנתיאון, או לחילופין, מאכיל יונים בכיכר פיקדילי. כשאתם מתרווחים על מושבי המטוס, בדרככם לחו"ל, סביר להניח ששאלות הרות גורל עולות בראשכם: עוף או בקר? איזה סרט מקרינים? קניתי מספיק בדייטי פרי? כמה זמן אפשר לגור בביתה של הבת-דודה בלי שזה ייחשב לא מנומס? סביר להניח שמעטים, אם בכלל, מהרהרים באותם רגעים בראשיתה של התעופה בארץ-ישראל כאשר ביצעו האחים רייט את הטיסה הממונעת הראשונה בשנת 1903, לא היה לכך זכר בפלשתינה. מספר עיתונים פירסמו רשימות שעסקו בנושא ההתקדמות המזהירה בתחום התעופה, הדפיסו מספר נתונים שפירוטו את ההישגים, ותו לא. נסיונות מקומיים להחדרת התעופה לארץ כמעט ולא היו, וגם המעטים שאכן התקיימו, הסתיימו בכישלון מוחץ עוד בטרם הגיעו לשלב המעשי. היה קצת קשה להאמין שבפלשתינה, שרובה שטח בור ללא מים, ירק או כבישים, יתעסק הישוב העברי דווקא בנושא שולי כמו תעופה. אפילו מדינה עוד לא היתה אז, ועל "רעמים" שמעו רק בחורף

באותה עת שקד הסטודנט היהודי אלכסנדר גליק על לימודי הנדסת מכונות בטכניון שבדרזדן, גרמניה. כמו רבים מחבריו, חילק את זמנו בין האולמות האפלים בהם למד, לבין השדות הנרחבים שמחוץ לעיר, שם עסקו הוא וחבריו בספורט נועז וחדשני: דאייה. היו אלה כבר שנות העשרים המוקדמות של המאה, וספורט הדאייה החל להתפתח בעולם כולו. גרמניה, מובסת ומוכה לאחר מלחמת-העולם הראשונה, נאלצה לחתום על חוזה ורסאי, במסגרתו נאסר עליה ייצור מטוסים. בעוד שרוב העולם ראה בדאייה ספורט ותו לא, הכירו גרמנים רבים בערכה הצבאי של הדאייה, כהכשרה מוקדמת לטיסה במטוס מנועי. סטודנטים רבים היו פושטים בשעותיהם הפנויות על השדות, כשהם מבצעים נסיונות שונים בבניית דאונים, בוחנים אותם במעבדות האווירונאוטיקה, ואף מבצעים בהם גלישות קצרות. ההתקדמות היתה מהירה, ובשנת 1922 כבר הצליח גרמני בשם הנצ'ן לדאות באוויר במשך שלוש שעות ועשר דקות

כאמור, גם אלכסנדר גליק היווה חלק מתנועת הדאייה. לאחר שסיים את לימודיו, השתלב ב-1924 כמהנדס בחברת "יונקרס", חברה גרמנית שעסקה בייצור מטוסים קלים, תחת פיקוח בריטי וצרפתי, בהתאם למגבלות חוזה ורסאי. המטוסים הקלים, שנמכרו תחת השם "יונקרס ג'וניור", נועדו לייצוא בלבד. כבר אז היו מודעים קברניטי החברה לנושא יחסי הציבור, וכדי להגדיל את יצוא מטוסי הספורט שלהם, תמכו בהרפתקנים שונים, ביניהם גם מרגה פון אטצדורף, ידידתו של אלכסנדר גליק. מרגה היתה מחלוצות הציילום האווירי, ואחר-

כך עברה לטיסות נועזות במזרח-הרחוק, כשהיא מחפשת דרכי תחבורה חדשות. במהלך אחת הטיסות התרסקה מרגה אל הרי ההימלאיה ונהרגה.

בשנת 1926 החליט המהנדס גליק לארוז את חפציו ולעלות לפלשתינה. חברת "ונקרס", אשר ראתה בעלייתו של מהנדסה ההרפתקן ארצה הזדמנות בלתי חוזרת לפרסום ברחבי המזרח-התיכון, הציעה למהנדס הצעיר להביא עימו לארץ את אחד ממטוסיה, למען הקמת מועדון התעופה הראשון בארץ-ישראל.

גליק התלהב, ופנה לשלטונות המנדט כדי לקבל את האישור הנדרש להבאת המטוס ארצה. באותם ימים עדיין לא הוקמה המחלקה לתעופה אזרחית של ממשלת המנדט ולא נחקקו חוקים אוויריים, כך שלמעשה לא היה למי לפנות. גליק, שמצא עבודה בשירות המימשל, פנה למכריו בשלטון, אך תשובתם היתה שלילית. הבריטים לא היו מעוניינים בהבאת מטוס גרמני ארצה, ולמעשה כלל לא היו מעוניינים בפיתוח התעופה. מאוכזב ולהוט לנושא, חזר גליק לגרמניה בשנת 1929, על-מנת להשתלם באוניברסיטת ברלין בהידרולוגיה ובגיאולוגיה. בגרמניה הופתע גליק לגלות עד כמה התפתח ספורט הדאיה. הדאונים השתכללו, ההישגים שופרו, ועתה עסקו בספורט בעיקר בני נוער.

כשחזר המהנדס גליק ארצה, בשנת 1931, התמנה על-ידי ממשלת המנדט לחוקר גלי הים בחיפה, שלב ראשוני בדרך אל הנמל של ימינו. הוא התיידד עם קציני המחנה הבריטי הסמוך, שהוקם בבת-גלים, ובמיוחד עם שלישי המחנה, קפטן ר.י. ייטס.

ייטס, חבר ברויאל סקוטש פיסטולרס (גדוד הקלעים הסקוטי), נהג לנדוד עם הגדוד ברחבי העולם יחד עם אשתו ובנו הקטן. הוא היה ספורטאי נלהב ומלא מרץ, נהג לרכב על סוסים ולשחק פולו. עוד בבריטניה היה חבר במועדון דאיה ואף היה בעל רשיון טיס אזרחי. מיותר לציין, שהוא וגליק התחבבו זה על זה באופן כמעט מידי, ומצאו בתעופה עניין משותף היכרות מקרית זו, בין שני אנשים בעלי חזון ולהט לתעופה, היא הבסיס לסיפורו של מועדון התעופה הראשון בארץ. לאחר כשלונו של גליק בקבלת האישור להבאת המטוס, החל ייטס לברר את העניין. בסופו של דבר הובהר לו, שמועדון תעופה יוכל להתקיים בתנאי אחד: על המועדון להיות משותף ליהודים ולערבים. ממשלת המנדט פחדה ממתן עדיפות אווירית ליהודים בלבד, ועקב העובדה שרק שנים מועטות חלפו מאז מאורעות תרפ"ט, היה הדבר מסובך מאוד.

ייטס וגליק החליטו להתחיל לפעול לבדם. ייטס היה אדם אמיד, גליק תרם ממשכורתו, ויחד הזמינו מאנגליה, בסכום של 90 לירות ארץ-ישראליות, שרטוטי חלקים של דאון דו-מושבי. הדאון היה בעל הגאים SAIL PLANE מדובר היה בדאון פשוט למדי, מסוג "ורונה", שכונה בלבד, ללא כל מכשיר ניווט אחר. בתוך הכנפיים שורטטו גם חללים להרכבת מנועי עזר קטנים, אך בידי השניים לא היה מספיק כסף לרכישתם. כשהגיעו השרטוטים פנו השניים לנגר גרמני בחיפה, אפינגר שמו, והוא הסכים לסייע להם בהרכבת הדאון.

העבודה החלה בפברואר 1932, בסודיות כמעט מוחלטת. פרט לחשש מאכזבה במקרה שבו חששו השניים שמכריהם יראו בדבר עוד שיגעון חולף של שניהם, לא יצליח הדאון להמריא העבודה התבצעה בנגריה הסגורה בשעות הערב בלבד, כשייטס וגליק מגיעים למקום בסיום עבודתם. הרכבת הדאון ארכה זמן קצר יחסית, הודות לניסיון בבניית דאונים שרכש גליק עוד כסטודנט בדרזדן. ביולי 1932 כבר היה הדאון מוכן וכשיר לטיסה.

ב-17 ביולי, שעת בוקר מוקדמת, נסעו גליק, ייטס, ובן דודו של גליק, שטרן, אל משטח קרקע סמוך לחיפה, ששימש כשדה-תעופה לצבא הבריטי ולמטוסי חברת הנפט העיראקית, שנהגה להטיס את מנהלי החברה מכרכך שבעיראק לבתי-הזיקוק שבחיפה. מכוניתו הכבדה של ייטס, "שטאטץ" בעלת שמונה גלגלים, נסעה כשמאחוריה נגרר קטן ועליו חלקי הדאון, ובתוכה כבל פלדה ארוך שהצליח גליק להשיג הודות לקשריו בחברת הנפט.

היה זה יום בהיר. כשהגיעו למשטח, מקום בו ממוקם היום בית-הספר הטכני של חיל-האוויר, החלו בהרכבת הדאון. הם חיברו את כבל הפלדה לחרטומו של הדאון, כשקצהו השני של הכבל מחובר לחלקה האחורי של המכונית. גליק ישב במושב הקידמי, ייטס באחורי, וכשנתן ייטס את הסימן - התניע שטרן את המכונית ושעט קדימה. אחרי נסיעה של 15-20 מטרים כשחרטומו של הדאון מופנה מטה, התרומם הזנב, והדאון זינק מעלה בזווית חדה. לאחר נסיעה של עוד כמה מאות מטרים הגיע הדאון לגובהו המקסימלי, כ-150-200 מטר מעל פני האדמה, וייטס שיחרר את הכבל. השניים גלשו במשך דקות אחדות, ומשחררו לחיפה חנך

ייטס את ספר הטיסות של הדאון, ספר שיימצא שוב רק בשנת 1992, במרתף קלוב התעופה הישראלי בתל-אביב

כתב הקצין הבריטי. "משעה 09.20 עד שעה 11.00 נערכו ארבע גלישות", "17.7.32" שנמשכו בסך-הכל חמש דקות ו-39 שניות. הדאייה הראשונה בפלשתינה נערכה ממנחת (אותיות רומיות), קפטן ר.י. ייטס, BAC VII 'סאמר' של חיל-האוויר המלכותי הבריטי, בדאון גדוד המקלענים הסקוטי המלכותי". כיום מוצג היומן בתערוכת "שורשי חיל-האוויר" במוזיאון חיל-האוויר בחצרים

עתה, משהיו בטוחים שהדאון שברשותם אכן כשיר ומסוגל לגלישה, החליטו השניים לייסד את מועדון התעופה הראשון בארץ-ישראל. גליק נרתם מיד למאמץ, ואכן, תוך ימים אחדים הצליח לרתום כמה מידידיו לייסוד מועדון התעופה. גם גליק וגם ייטס ידעו, שעל המועדון לכלול יהודים וערבים, וגם כמה בריטים מבכירי המימשל. אולם בחירתו של גליק לא היתה מקרית כלל וכלל. חבריו היהודים היו כולם מקורבים לשלטון, אך גם פעילים בהגנה, וגליק היה מודע היטב לחשיבותה הצבאית של התעופה

כעשרה פעילים עתידיים התכנסו בחצר הטכניון בחיפה לשם ייסוד המועדון. נוסף עליהם, נכחו במקום עוד 12 תומכים. היו שם פרופסור שינברג ופרופסור ברויאר מהטכניון, המהנדס גוט (מתכנן בתי המלאכה של הרכבת) ובנו, מהנדס אף הוא. היו גם אטקס (בריטי ממחלקת העבודות הציבוריות של הממשלה), שלמה פרידלנד (סוכן אוניות), מנשה הרמן (מבעלי מפעל "שמן") ויצחק לוין (עובד בכיר בבית-מסחר לתרופות). את הערבים ייצג ויקטור כיאט, שהיה ידוע בעושרו. כמו כן נכח במקום בנימין קיש, שהיה אז מנהל מחצבות עתלית. כנשיא המועדון נבחר המהנדס ר. סקריבנר, בריטי שהיה המהנדס הראשי של הרכבות בארץ ומארגן תנועת הצופים הערבים, וכמזכיר מונה א. נאי, סרג'נט בבולשת הבריטית, סגולה היה (CARMEL GLUIDING CLUB) "כנגד ריחרוחים מיותרים. השם שהוצע, "הכרמל מקובל על כולם, וכך הוכרז על ה"ראשון לציון", מועדון התעופה הראשון בפלשתינה. העיתונים דיווחו על המאורע, והמועדון נרשם כחוק כאגודה לפי חוק האגודות העותמאניות. וכך דיווח על ההתרחשויות ה"פלסטין בולטין": "ובכן, חביבי, האם תוכל לומר שאנו מפגרים אחר ההתפתחות בזמן הזה? מושל המחוז אישר את הקמתו של מועדון דאייה, ומה עוד "תוכל לדרוש"

ואכן, הציפיות היו גבוהות: עד סוף השנה תוכננה רכישתו של עוד דאון, הכשרת שלושה או ארבעה מדריכים (ייטס היה המדריך היחידי בעת הקמת המועדון) וקבלת תלמידים וחברים חדשים

לאחר ששכך ההד הציבורי, החל המועדון בפעילות סדירה. החברים נהגו להיפגש בקפה "פרוסט" שבחיפה, התכנסו לשיעורי ערב באווירודינמיקה, תורת הטיס ותורת הרוחות, אך העיקר היה ונותר הגלישות עצמן. מדי שבוע, ביום שבת או ראשון, היו יוצאים החברים לגלוש. החבורה הקולנית נסעה במכוניתו של ייטס לשדות פנויים של הקרן הקיימת, מזרחית לעכו, שם הרכיבו את הדאון, שבשאר ימות השבוע אוסן במוסך אפלולי בעכו. הדאון כונה על-ידי כולם "מג'נון", כלומר משוגע, כינוי שניתן לו על-ידי התושבים הערבים

היכרות עם השמיים, עם הדאון ועם ייטס, כינה ייטס את הפעילות, ואכן, חברי המועדון גילו עד מהרה מהו טיב אופיו של מדריכם. מספר בנימין קיש: "בעזרת מערכת ההיגוי הכפולה, הרגיש המדריך אם הפקודות נשמעו ונתמלאו כראוי, ואוי ואבוי אם לא נתמלאו. הוא שאג, רטן, דפק במקלו, והתלמיד לא ידע מה עליו לעשות". ההמראה התלולה הממה בתחילה את התלמידים, אך עם חלוף הזמן ורכישת הניסיון החל גם ייטס להתרצות, וכשהיה מרוצה נהג לשיר. הוא היה חסר כל שמיעה מוזיקלית, וכך זייף את השיר שהומצא למועדון:

"בחורון קטן מסכן טס בדאון, בחורון קטן מסכן שר לו שירון", וחוזר חלילה. לאחר שלושה וחצי חודשים החליט ייטס ששמונה מבין החברים כשירים כבר לעמוד בבחינות דאייה בדרגות א' וב'. על-מנת לקבל מושג על רמת הגלישות, נציין רק שלקבלת דרגה א' צריך היה לבצע גלישה ישירה ומאוזנת במשך שלושים שניות, ולשם קבלת דרגה ב' היה צריך לבצע שלוש גלישות של שישים שניות כל אחת, הכוללות פנייה אחת של 180 מעלות, ונחיתה בשדה משולש קטן שסומן במיוחד (מתוך "עלילות בשחקים" של עודד אברבנאל). הבעיה היתה שמינהל התעופה האזרחית של ממשלת המנדט טרם הוקם, ולא היה מי שיבחן את החניכים. גם הצעה שהמבחנים ייערכו על-ידי חיל-האוויר המלכותי הבריטי לא

התממשה, ואיש מחניכי מועדון הכרמל לא זכה בדרגת דא"ה רשמית. למעשה, לא עמד המועדון ביעודו המקורי, ופעילו היו בעיקר אנגלים ויהודים. רק ערבי אחד התמיד בפעילות, בעל מוסך חיפאי בשם אבו-נידו. קציני חיל-האוויר הבריטי גילו עניין רב במועדון, באו לבקר ואף דאו מדי פעם. שניים מבין הקצינים, שהיו בעלי מטוסים פרטיים, הבטיחו לחברי המועדון שאם יתקדמו בדא"ה, ידריכו אותם בטיס, אך בינתיים היו מלווים את הדאון מדי פעם בטיסותיהם. דובר על קניית מנוע עזר, על לימוד טיס אצל צעיר ניו-זילנדי בשם טיילור (שהפך למבריה זהב ממצרים, נתפס על-ידי השלטונות וגורש מהארץ), על בניית דאון מסוג "גרונאו בייבי" והשתתפות בתחרויות דא"ה באנגליה. הדאון הרקיע שחקים, ועימו הציפיות

ואז באתנו ההפתעה המרה שוברת הלבבות: פלוגת הרויאל סקוטס קיבלה פקודה לעזוב את הארץ וכמובן הקצין ייטס ידידנו-רבנו איתה. מה יהיה עלינו? קוצצו כנפינו, ההקיצ גם הקץ לתקוותנו? גדולה היתה המכה באובדן המדריך, הידיד, התומך הנלהב. כך דיווח לימים בנימין קיש, בעיתון "התעופה", על עזיבתו הפתאומית של ייטס

קפטן ייטס, שהיה עדיין המדריך היחידי של המועדון, נאלץ לעזוב את הארץ, פחות משנה לאחר שהמועדון החל לפעול. כיוון שנקשר במשך הזמן למועדון ולחבריו, והיה מעוניין בהמשך הפעילות, מכר את הדאון לחברי המועדון. חברי המועדון התחייבו לשלוח אליו מאה לירות ארץ-ישראליות, כשיהיה בידם הסכום. השווי האמיתי של הדאון היה כ-150-200 לירות. המכונת נמכרה ב-30 לירות לאחד מידידיו של הקפטן, שהבטיח להמשיך בפעילות. נשף פרידה נערך לקפטן במלון "הדר הכרמל", ולמחרת דיווחו העיתונים: "יש לזקוף לזכות פעולתו ומסירותו הרבה של קפטן ייטס את ההצלחה הגדולה של הקלוב". כמה שעות לפני עלייתו של הקפטן על הרכבת חיפה-קהיר, העניק לו בנימין קיש שי אישי: דגם ממתכת של דאון, ניצב על גבי כן מעץ אלון, כשעל כנפיו חרוט: "לקפטן ייטס היקר, אבי הדא"ה בארץ-ישראל, ממוקירי

לאחר עזיבתו של ייטס נמצא לו מחליף בדמות שוטר בריטי, קורפורל קינג, שהיה טייס במלחמת-העולם הראשונה. לאחר שקינג הסתגל לדא"ה, המשיך המועדון בפעילות נמרצת, עד שנחת עליו האסון: הסתבר כי המזכיר, סרג'נט נאי, מעל בכספי המועדון. הכסף אמנם הספיק למשלוח התשלום לקפטן ייטס, אך נאי שילשל לכיסו את עשרות הלירות המועטות שנותרו בקופה, ואף מכר את כבל הפלדה. חברי המועדון הגישו נגדו תלונה, אך כיוון שלא עמדו בתשלום דמי השכירות של המוסך בו אוסן הדאון, נאלצו להעבירו למגרש ריק, כשהוא מכוסה בברזנט

המכה השנייה הקדימה לבוא: קינג הודיע לחברי המועדון שהוא מועבר לשרת באוקיינוס ההודי. ללא כסף וללא מדריך, נראה סופו של המועדון קרוב. כאשר ביקר קפטן ייטס בארץ במטוסו הפרטי, נפגשו עימו חברי המועדון, והוא עודד אותם. בעת לגימת השמפניה, יעץ להם להתאמן באיזון הדאון בנסיעה ישרה ובקפיצות קצרות, שיהפכו לאט לאט לדילוגים ארוכים יותר. מעודדים מעט שבו חברי המועדון לחיפה, אך דווקא התלהבותו המחודשת של גליק היא שגרמה לדעיכתו הסופית של המועדון. כתב בנימין קיש: "למרות הפצרותינו המריא, ומגובה של כמה עשרות מטרים עשה ירידה תלולה מדי. התוצאות היו שהוא נחבל בחוטמו, ואילו הדאון האומלל אסף את גלגליו לתוך ביטנו דרך רצפת התא. הובלנו את חברנו "לרופא ואת הדאון למקום מנוחה זמני

גליק אכול החרטה מימן את תיקון הדאון, אך עד שהגיעו החומרים הדרושים מאנגליה ועד שתוקן הדאון, פקעה סבלנותם של מרבית החברים, ורבים מהם פרשו. לא היתה מכונת לגרירת הדאון, ולא היה מדריך. זמן קצר לאחר תיקון הדאון קיבל גליק תפקיד חדש, והועבר לירושלים. המהנדס סקריבנר, נשיא המועדון, דרש את פירוקו של הקלוב ושיבת הפירוק היתה קצרה. לא היו חובות ולא היה רכוש, מלבד הדאון. בנימין קיש, שברשותו היה מוסך בחיפה, איחסן את הדאון, כשהוא מפטיר: "אולי יגיעו זמנים טובים יותר". במשך הזמן נרקב הדאון והתפרק, עד שלבסוף נזרק שנתיים לאחר-מכן הגיעה ארצה קבוצת דואים יהודים, יחד עם שני דאונים מסוג "גרנאו בייבי", והדא"ה התחדשה בשמי הארץ. בשנת 1940 אף נערכה תחרות הדא"ה הראשונה, בשטח שמעל שכונת אחוזה שבחיפה