

אבני דרך בתולדות הדאייה בארץ

נכתב ע"י פרופ' נפתלי קדמון.

ערך: עודד מרום

את ראשיתה של הדאייה נמצא במדרונות החוליים שלחוף הים הבלטי בצפון גרמניה. הדאייה קיבלה תאוצה אחרי מלחמת העולם הראשונה, חוזה ורסיי אסר על הגרמנים לבנות מטוסים ועל מנת לעקוף איסור זה החל פיתוחם המהיר של הדאונים בגרמניה. עד מהרה הפכה הדאייה לספורט, בתחילה מול רוחות הים היציבות. ספורט זה התפשט גם לארצות אחרות אולם גרמניה נשארה המובילה בו, עד שהיום קרוב ל-90% מן הדאונים בתחרויות ובאליפויות עולם הם מתוצרת ארץ זו.

ראשיתה של הדאייה בארצנו לוט מעט בערפל שנות השלושים של המאה העשרים. בשנת 1932 נוסד מועדון בשם "הגמל המעופף", אשר עסק יותר בתיאוריה אווירית מאשר בטיסה ממש. מועדון שני, בשם "השחף" נוסד בעמק הירדן בשנת 1935. חשיבות רבה הייתה לקבוצה של דואים ומטאורולוגים שבאו מגרמניה על מנת להשתתף ב"יריד המזרח" שנערך בתל-אביב באותה שנה. בקבוצה זאת היו הדואה ארנסט רפופרט ומהנדס הדאונים אמיל פוהורילה ושני המטאורולוגים רודולף פייגה וולטר יוליוס ברגר, שמילאו ברבות השנים תפקידי מפתח בעולם התעופה העברית, וכן רופא השיניים ד"ר מרטין זולטן. הם הביאו עמם ארצה שני דאוני גרונאו-בייבי חד-מושביים (דאונים דו-מושביים לא היו קיימים באותה תקופה, וחניך הדאייה היה יושב לבדו בכלי הטיס מן הרגע הראשון). הקבוצה הגרמנית הצטרפה אל מועדון "הגמל המעופף" (שהיה גם סימלו של יריד המזרח) אשר ריכז מעתה את כל הדואים בארץ. ב-12 בדצמבר 1935 הפך "הגמל המעופף" ל"קלוב הארצישראלי לתעופה", ופוהורילה נתמנה למהנדס הראשי של הקלוב.

חברי המועדונים - וכן אחדים מראשי היישוב היהודי בארץ - ראו בדאייה כלי ראשון במעלה להחדרת ההכרה בערכה של התעופה בחיי היישוב, מבלי לחלום עדיין על כוח אווירי צבאי. באמצע שנות השלושים הגיעו לארץ הדאונים הפולניים אשר עיצבו אולי יותר מכל את אופי הדאייה היהודית בארץ-ישראל. ראשון בין אלה היה גילשון המתחילים הכבד והמגושם מסוג ורונה (Wrona) בו ישב חניך הדאייה על קרש קטן, פתוח לכל רוח (גם הכותב ביצע בו את גלישותיו הראשונות). את ההדרכה בעת הטיסה קיבל החניך בצעקות מפי המדריך שעמד על הקרקע. אחרי טיסה בת 30 שניות!) (עם "נחיתה רכה" הוענקה לחניך הדרגה A. בכמה מקומות בארץ נבנו העתקים של גילשון זה. אחד מהם שנבנה בחדרה, נשמר היום במוזיאון חיל האוויר בחצרים. לאימון מתקדם שימש דאון פולני מסוג "צ'ייקה" שבו ישב הטייס במעין "סירה" ועדיין במושב פתוח ללא חופה. על אלה עלה בביצועיו הדאון מסוג "קומר" שרק דואים מתקדמים הורשו לטוס בו וכן דאוני גרונאו-בייבי.

בין השנים 1935-1939 נערכו בארץ ששה מחנות דאייה. פעילות הדאייה בדאונים בעלי תא טייס פתוח הייתה באותם זמנים שונה מאד מן הדאייה בימינו, הזנקת הדאון התבצעה בעזרת כבלי גומי, ונערכה רק על מורדות ומדרונות: בבת-ים מעל רכס החולות שמול הים, על הכרמל, ובכפר-ילדים שבמורדות גבעת המורה בעמק יזרעאל. כבלי הגומי חוברו אל וו הזינוק בדאון ונמתחו בצורת V שלושה-ארבעה בחורים אחזו בכל זרוע של ה-V. המדריך הורה "חבלים לכו", ואחר-כך "חבלים רוצו". הבחורים מתחו את הכבלים ואדם נוסף שהחזיק בזנב הדאון שחרר אותו לפי פקודת המדריך. הכבלים הזניקו את הדאון לאוויר. בדרך כלל נחת הדאון לרגלי המורד והחזרתו אל נקודת הזינוק הייתה עבודה קשה שהוטלה על אותם בחורים מיוזעים או לפעמים, אם היתה בנמצא, פרדה שגררה את הדאון במעלה הגבעה.

הדאייה בארץ הפכה לספורט במלוא מובן המילה בשנת 1940. בשנה זו הוחלט על עריכת תחרות ארצית ראשונה לדאייה. למקום הזינוק נבחר אתר הדאייה על הכרמל, לא רק בגלל זרמי האוויר העולים מן הים במערב אל המדרונות המערביים של ההר (דאייה תרמית הייתה בחיתוליה באותם הימים) גם בגלל הקירבה למרכזי היישוב. הפרסים חולקו על ידי מר גמבלי, מנהל מחלקת התעופה האזרחית בממשלת המנדט.

באותן שנים כבר נבנו בארץ מספר דאונים מקוריים וליתר דיוק, גילשוניים שהיו בעלי כושר שהייה מוגבל מאד באוויר. בין אלה היו גילשונו הדו-כנפי של ד"ר זולטן וכן אלה מתכננו של אמיל פוהורילה ואחרון ביניהם, כבר אחרי מלחמת העצמאות, ה"תינוק" שתוכנן על ידי ד"ר פידיה פיאטלי.

הדאייה המודרנית החלה בישראל אחרי מלחמת הקוממיות, כאשר המריא מנחם בר בן כפר-יהושע בדאון גרמני מדגם "אולימפיה" שאותו רכש, כך סיפרו, בתמורתה של פרה שמכר. מכאן החלו הישגי הדאייה להמריא.

עם קום המדינה והפיכת שירות אוויר לחיל האוויר הוקם גם גדנ"ע-אוויר. חניכים וחניכות רבים זכו, אחרי שלבים של בניית והטסת טיסנים, להדרכה בדאונים מתוצרת בריטניה (אשר נבנו גם בארץ בתעשייה האווירית) בעיקר דאונים דו-מושביים מסוג קירבי קאדט (Kirby Cadet)) וחד-מושביים מסוג סלינגסבי פריפקט. שיטת ההדרכה עברה אפוא שתי מהפכות. בשלבים הראשונים זכה החניך להדרכה בדאון דו-מושבי, ובשלב מתקדם עבר לטוס בדאון חד-מושבי. המהפכה השנייה הייתה בצורת הזינוק: ההזנקה עברה מכבל גומי למגליל ממונע, שגרר את הדאון והעלה אותו לגובה כמו עפיפון. במקרים מסוימים נעשתה הגרירה על ידי מכונית. שיטת הגרירה המועדפת היום היא באמצעות מטוס גורר. רבים מחניכי הדאייה הגיעו לאחר מכן אל חיל האוויר והוכשרו כטייסים, אף שהדאייה לא הוכרה כשלב הכנה הכרחי לטיס מנועי. היום, כעבור למעלה משבעים שנה, ממשיכה הדאייה להוות ענף ספורט פעיל וגם כלי למחקר שימושי: דאון ממונע עוקב אחרי מסלולי המעוף של ציפורים נודדות בארצנו על מנת לאתר את מסלולי נדידתן, ועל ידי כך למנוע נתיבים מתקרבים של מטוסים בעת נדידת הציפורים ולהקטין את סכנת ההתנגשות בין מטוסים -בעיקר מטוסי הקרב של חיל האוויר -ובין הציפורים הכבדות אשר מסכנות את המטוסים ואת חיי טייסייהם.