

## **תעופה בחיפה של טרום המדינה** (בהנחיית מיכל הנקין, מנהלת הארכיון)

את הפעילות בתחום התעופה בארץ ישראל ניתן לחלק למספר תקופות (ראה אביגדור שחן - כנפי הנצחון 1966)

חזון בראשית-1932-1913 עד הקמת מועדון התעופה הראשון

תקופת מועדוני התעופה וחברות התעופה -1932 עד 10 נוב 1947 יסוד שרות האויר

ימי שרות האויר- 10 נוב 1947 עד 26 מאי 1948

כאשר אנו עוסקים בתעופה בארץ אנו מבחינים במספר פעילויות : בניית טיסנים (מודלים במינוח של אז), דאיה, טיסה מוטורית.

חיפה מבחינות מסוימות היתה מצוידת במספר תכונות שהיוו בסיס נוח להתפתחות התעופה. בחיפה בנו הבריטים שדה תעופה ששימש את צורכיהם בניהול הובלת הנפט מעירק לבתי הזיקוק בחיפה, בחיפה פעל הטכניון כמוסד אקדמי כבר מאמצע שנות ה 20 של המאה ה 20 וכן הכרמל עצמו היה אזור בו ניתן היה לקיים פעילות דאיה הן מבחינת היותו מקום גבוה שניתן היה להזניק ממנו דאונים והן מבחינת משטר הזרמים העולים הנתקלים בו.

**נקודת ציון ראשונה** ראויה להערכה היא ביצוע הדאיה הראשונה בארץ ב 17 ליולי 1932. בחיפה על ידי קפטן ר.ייטס (YAETS) והמהנדס אלכסנדר גליק ("בצל הרי נפוליון", מיכל פלד מתוך אתר חיל האויר)

אלכסנדר גליק היה סטודנט להנדסת מכונות בדרזדן בגרמניה ותוך כדי לימודי ההנדסה עסק גם בתחום הדאיה שהחלה להתפתח בעולם ובמיוחד בגרמניה שלאחר מלחמת העולם הראשונה זאת לאור ההגבלות שהוטלו עליה וביניהם איסור על בניית מטוסים. הגרמנים הכירו את הערך של לימוד הדאיה כהכנה מתאימה ללימוד טיסה ופיתחו אותה בהתאם. (ובמאמר מוסגר, עד היום יצרני הדאונים הטובים בעולם הם מגרמניה)

סטודנטים אלו וביניהם גליק עסקו בבניית דאונים ובהטסתם ולאחר סיום לימודיו ב 1924 השתלב במפעלי יונקרס שעסקו בבניית מטוסים קלים בפיקוח בריטי וצרפתי.

בשנת 1926 החליט המהנדס גליק לעלות לפלשתינה ועליתו זו נתמכה גם על ידי חברת יונקס שראתה הזדמנות לפיתוח מסחרי באזור המזרח התיכון של מוצריה.

גליק חזר לגרמניה ב 1929 לאחר שלא הצליח להשיג אישור ליבוא מטוס לארץ, אך חזר ב 1931 ומצא עבודה בחיפה בממשלת המנדט בחקר גלי הים כהכנה לבנית הנמל בחיפה.

הוא התיידד עם קצינים בריטים מבסיס באזור בת גלים וביניהם קפטן ייטס כבן 35 שעסק בעברו בדאיה ואף החזיק ברשיון טייס אזרחי בריטי.

גליק וייטס חברו יחד כדי להשיג אישור של שילטונות המנדט לפעילות בתחום התעופה והוברר להם שניתן להקים מועדון תעופה בתנאי שיהיו חברים בו גם ערבים וגם יהודים.

גליק וייטס אספו סכום מתאים מכספם ורכשו דאון בריטי BAC-7 שהגיע בחלקים והורכב בחדר בטכניון ("צמיחת התעופה העברית", הדאיה מ-ESG לקומר), או על ידי הנגר אפינגר מהמושבה הגרמנית (על פי מקור אחר), הדאון הוא דו מושבי, כאשר הטייסים יושבים האחד מאחורי השני וכן כן הנסע הקדמי והעיקרי מבוסס על שני גלגלים האחד ליד השני (מקובל כיום לגבי דאונים ממונעים).

הדאון טס את טיסתו הראשונה במרץ 1931 והיה הדאון הראשון הדו מושבי המוצלח שנבנה בבריטניה (VINTAGE GLIDER CLUB 1980). ואף היתה לו גרסה ממונעת עם מנוע של אופנוע מעל לכנף (DRONE), נכון ל 1980 נותר דאון אחד עדיין שהיה במצב טיסה ולמעשה באותה התקופה הוא היה הדו מושבי הוותיק בעולם.

ב 17 ביולי 1932 הדאון הובא מפורק לשדה התעופה "סמאר" של הצבא הבריטי בחיפה והורכב על ידי גליק וייטס ובן דודו של גליק בשם שטרן, הדאון נגרר להמראה על ידי כבל פלדה שנמשך ממכוניתו של ייטס בשם "שטאטץ" בעלת שמונה גלגלים. גליק ישב במושב הקדמי של הדאון וייטס באחורי ולאחר נסיעה של כ-20 מטר במכונית שנהג בה שטרן עלה הדאון לאויר והתרומם בסופו של דבר לגובה של 150 עד 200 מטר ואז ניתק. הדאון גלש במשך מספר דקות ונחת בשדה התעופה.

באותו היום בוצעו בדאון ארבע גלישות שנמשכו כ-5 דקות ו-39 שניות שאף נרשמו בספר הדאון הנמצא היום במוזיאון חיל האויר.

כדי להפעיל את הדאון לצורכי לימוד הדאיה, הוקם "מועדון הדאיה כרמל" בנשיאות המהנדס ר' סקריבנר וחברי ההנהלה ברונר גוט והמזכיר נ"י. המועדון נרשם כאגודה אותומנית. המועדון נוסד בחצר הטכניון. החברים היהודיים היו אומנם מקורבים לשלטון אך גם פעילים בהגנה, גליק היה מודע לחשיבות הצבאית של פעילות הדאיה. (ראה מיכל פלד אתר חיל האויר)

הציפיות היו גבוהות ותוכננה רכישת דאון נוסף וכן הכשרת מספר מדריכים נוספים וכמובן חניכים חדשים. החברים היו מתכנסים בקפה "פרוסט" בעיר התחתית ללימודי התאוריה בערבים והגלישות בוצעו בימי שבת או ראשון בשדות פנויים של הקרן הקיימת מזרחית לעכו.

במהלך ימי השבוע היה הדאון מאוכסן במוסך בעכו. לאחר מספר חדשי פעילות החליט ייטס ששמונה מבין החברים מוכנים כבר לעמוד בבחינות לדרגות הדאיה א' ו ב', החניכים אומנם היו מוכנים אבל לא היה מי שהיה מוסמך לבחון אותם לדרגות אלו ולמעשה איש מהם לא זכה לדרגות הדאיה בעיתוי הזה.

מעיון בעיתון דאר היום תחת הכותרת "אחרונות חיפה", אנו מוצאים ביום 16 נובמבר 1932 כתבה תחת השם "טיסה אחת באוירון בלי מנוע" הכותב א.ס מתאר באופן נפעם את טיסתו בת 5 הדקות בגובה של 150 מטר ומוסיף פרטים על הסכנה שבדבר וכן על מועדון הטיסה כרמל שנוסד מספר חדשים קודם לכן. מטרת המועדון על פי דעת הכותב היא לימוד מלאכת הטיסה ופיתוח אומץ הלב, המועדון החיפאי מסונף למועדון הבריטי מס' 7. וממשיך ומוסיף שארצנו מתאימה לסוג ספורט זה הרבה יותר מארצות אחרות מאחר ולנו יש את רוח הפרצים הדרושה לכך במשך 8 עד 9 חדשים בשנה. במועדון כ 30 חברים וחברות, יהודים ואנגלים אך ללא ערבים שלדעת הכותב הם עדיין פוחדים מספורט שכזה.

הפעילות הברוכה בחיפה הסתיימה עם עזיבתו של ייטס במסגרת שיבוץ מחדש של יחידתו מחוץ לארץ ישראל ונזקים לדאון שנגרמו עקב נחיתה לא מוצלחת.

החברים עצמם נפוצו לכל עבר, גליק עבר לירושליים, המועדון פורק והדאון התפרק ונרקב במחסן כל שהוא.

הדאיה בחיפה התחדשה רק בשנת 1935 עם הגעת קבוצת הדואים מגרמניה לרגל המכביה והצטרפה תחילה למועדון התעופה בחיפה.

**נקודת הציון השניה** בתולדות התעופה בחיפה היתה הקמת "מועדון לטיסה חיפה" ( כתב יד של שניאור צורי, מועד לא ידוע)

מועדון הטייס נוסד בשנת 1934, לשניאור נודע על טייס בריטי בשם מייג'ר קמפר (יהודי) שניהל בית חרושת להרכבת מכוניות בריטיות במפרץ חיפה שמוכן לתת קורס הכנה באירונאוטיקה וכמו כן קורס טיסה בדאונים. שניאור פנה לידידו ז'נקה רטנר והם הגיעו למסקנה שהכי טוב לארגן את הפעילות הזו ליד ההגנה כהכנה לטייס עברי.

שניאור שוחח עם מפקד ההגנה בחיפה , יעקב דורי והוא מצידו נתן את ההסכמה וסוכמה הדרך לגיוס האנשים למחלקה מיוחדת זו , שכלפי חוץ תראה כמועדון לטיסה חיפה . שניאור מונה כמפקד המחלקה וכמנהל המועדון. למועדון היתה גם וועדה ציבורית שאמורה היתה לפקח על פעילותו.

בין החברים היה גם המהנדס מאירשטיין שהיה בעל דרגה ג' בדאיה ומלא את התפקיד של מדריך מעשי. כמו כן שמעו החברים במשך כשנה שיעורי תאוריה מפי מיגור קמפר וכן נרכש דאון מסוג גרונאו מגרמניה שעם בואו התחילו בשעורי גלישה מעשיים בחולות המפרץ בהדרכת מאירשטיין.

במקביל הוקם גם בתל אביב מועדון טיסה שהצליח להשיג דאון טוב יותר מסוג גרונאו ביבי ושני המועדונים של חיפה ותל אביב התאחדו לפעולה משותפת תחת השם המועדון הארץ ישראלי לטיסה.

ב 1937 התקיים מחנה הדאיה הראשון הארצי בכפר ילדים שבעמק יזרעאל שאליה הגיעו הדואים מחיפה עם מספר דאונים שנמצאו במחסן בתל אביב. מחנה זה קידם באופן רציני את פעילות התעופה ומספר חברים אף יצאו לבית ספר לטיסה שהוקם באפיקים וביניהם זינקה רטנר. הפעילות התקיימה בין היתר בבית מלאכה ששכן במגרש בו מאוחר יותר נבנה התאטרון העירוני ובתוכה גם תוקנו הדאונים . החברים היו מתארגנים מדי סוף שבוע ומסיעים את הדאון המפורק לאזורי הדאיה (ראה תמונה שנתן יהושע הורוביץ).

הדואים של חיפה השתתפו באופן פעיל במחנות הדאיה השונים שארגן הקלוב הישראלי לדאיה וכן בתחרות הדאיה שהתקיימה בשנת 1940 במשך כשבוע ימים.

צריך לציין שחברי מועדון הדאיה שולבו בפעילות ההגנה בשכונות השונות בחיפה בנוסף לאימוני הטייס ואף שולבו בחיל האויר הבריטי במלחמת העולם השנייה (עזר ויצמן).

לצורי שניאור עצמו היתה תעודה של דואה מטעם קלוב התעופה לישראל או בשמו דאז הקלוב הארץ ישראלי לתעופה , ברמה ב' מ 1939. (מספרה 7)

חבר נוסף במועדון הדאיה היה מאיר סטול ( מרחב אוירי – האתר לתולדות התעופה בישראל) . לדבריו מי שריכז את פעילות הדאיה בחיפה לאחר הקמת המועדון ב 1936 היה ארתור מאירשטיין מקבוצת הדואים שהגיעה לארץ מגרמניה ב 1935 במסגרת המכביה. ב 1937 היה מאיר אחד מבוגרי קורס הדאיה הראשון שהתקיים בכפר ילדים. הוא גם נשלח ב 1938 לפולין לקורס דאיה מתקדם שכלל קורס למדריכים ובנית דאונים ועם חזרתו התמנה למדריך הראשי של קלוב התעופה לישראל וכמנהל מחנה הדאיה בגבעת המורה.

מעיון בסיכום ישיבה שקיים קלוב התעופה בחיפה ב 2 מאי 39 (ראה פרוטוקול) אנו יכולים ללמוד על הנושאים שהעסיקו את החברים בתקופה זו : איחוד פעילות שני המועדונים בחיפה, קביעת נציגי חיפה למועצה הארצית של קלוב התעופה, ביטוח של

הפעילות , הכנסת נושאי תעופה בחוברת טכניקה ומדע, ראית ההכשרה בדאיה כבסיס להכשרה בטיסה, קביעת שם למועדון המאוחד בחיפה "חובבי הטיסה חיפה". ללא ספק נושאים הרלוונטיים גם כיום . בכל אופן נושא איחוד המועדונים בחיפה מצא ביטוי בעיתון דבר מיום 6 יוני 1939 בו דווח על איחוד של "קלוב חובבי הטיסה" עם "מועדון לטייס" תחת השם של "מועדון לטייס" שכתובתו היא פבזנר 15 . באותה כתבה דווח גם על תוספת של דאון נוסף לקלוב מעבר לשני הדאונים הקיימים.

ראוי לציין שבמקביל היו נסיונות של ד"ר מאיר גורביץ , מתמטיקאי ומהנדס תעופה להקים בית ספר לתעופה בחיפה במסגרת בית הספר המקצועי ליד הטכניון כך שיעסוק במקצועות התעופה ומקצועות הימאות. משימה שצלחה רק כאשר ב 1948 החל לפעול בשדה התעופה בחיפה בית הספר הטכני של חיל האויר.

משיחה עם חבר וותיק בקלוב התעופה בחיפה , יהושע הורביץ המחזיק ברשיון טייס אזרחי מספר 178 משנת 1951 למדתי שאביו מקס הורוביץ שהחזיק ברשיון טיס מנדטורי מ 1940 היה פעיל בקלוב התעופה בחיפה בתחום הדאיה . בית המלאכה של הדאונים היה ברחוב פבזנר היכן שכיום עומד התיאטרון העירוני ובסוף השבוע היו יוצאים עם הדאון המפורק לפעילות דאיה בגבעת המורה. צריך לתת כבוד רב לפעילות זו שהיתה לא קלה , הן מבחינת הפעילות הפיזית שהיתה כרוכה בנסיעה ארוכה והן בהרכבת הדאון.

אתר גבעת המורה היה עדיף על הר הכרמל מאחר ולא היה צורך לפרק את הדאון לאחר נחיתתו כדי להעלות אותו שוב לנקודת הינוק.

צריך להבין שקלוב התעופה היווה בשנים של טרום המדינה למעשה זרוע אווירית של הפלמ"ח וההגנה והופך בשנת 1942 לזרוע האוירית של הפלמ"ח (ראה סיכום 75 שנות קלוב התעופה , "כנפיים" מפברואר 2008). כיבוש התעופה והשמייים היה חלק מהחזון הציוני של ההתישבות בארץ ישראל. הדאיה עצמה נתפסה כפרוזדור לטיסה המוטורית. על החשיבות שיחסו מנהיגי הישוב לנושא התעופה ניתן ללמוד מהנסיונות לשילוב נושא התעופה בחינוך בבתי הספר ועל המסר שלארץ ישראל נועד תפקיד של מרכז תעופה במזרח התיכון ועל הישוב להתכונן כבר עתה לקיימו בכבוד. ( דבר מיום 3 ינואר 1944).

מענין לעיין בכתבתו של נפתלי קדמון "ממנדט למדינה , קלוב התעופה בשנות הארבעים והחמישים" (עיתון כנפיים מפברואר 2005, עמודים 58 עד 67) ולראות את התהליכים מנקודת המבט הארצית ולא המקומית של אנשי חיפה. את נפתלי שכיום הוא פרופ' בגמלאות של האוניברסיטה העברית הכרתי אישית בשנות החמישים בעת שהיה רכז ארצי לטיסנאות של קלוב התעופה , והוא מזכיר שבשנת 1943 נערכה תחרות טיסנים ארצית על הכרמל .

קלוב התעופה שבו נפתלי היה חבר בסניף ירושליים החל משנת 1941 נוסד ב 1933 בתל אביב תחת השם הגמל המעופף , שעסק יותר בתאוריה אווירית ולא בטיסה או בדאיה

מועדון שני בשם השחף נוסד בעמק הירדן בשנת 1935 וכאמור המועדון בחיפה נוסד ב 1934.

ב 27 לדצמבר 1935 הפך הגמל המעופף לקלוב הארצישראלי לתעופה.

באשר לדאונים, הדאונים הפולניים עצבו במידה רבה את פני הדאיה באותם השנים, וורונה, צייקה, והקומר המתקדם. מענין שגם כיום נמצאים בארץ מספר דאונים פולניים מסוג PW-5 המשמשים כמעבר בין הדאונים הדו מושביים להדרכה לדאונים מתקדמים יותר. לא היה פשוט להשיג מקורות כספיים לקיום פעילות קלוב התעופה, ומעת לעת היו מארגנים נשפי תעופה לגיוס תרומות, ראה דבר מיום 3 אפריל 1941. כדי להמשיך ולקיים את הפעילות בנושא הדאיה והטיסה קויים גם קורס למדריכי תעופה, ראה דבר מיום 22 יולי 1941.

השדה בחיפה יחד עם השדה בלוד כשדות אזרחיים יצאו לדרכם בשנת 1935, ראה עיתון דבר מ 23 יולי 1935. למעשה כבר ב 1928 בעת הפעילות לחלוקת מפרץ חיפה ליעדים השונים נלקח בחשבון הצורך בבניית שדה תעופה, ראה עיתון דבר מ 11 מאי 1928. השדה נמסר ליהודים רק ב 18 מאי 1948 עם עזיבת הבריטים את הארץ. ראה דבר מ 19 למאי 1948.

בשולי הדברים כדאי להבין שהשלטון הבריטי לא טרח במיוחד בנושא פיתוח התעופה בארץ ישראל, למרות שלא הפריע. הפעילות התקיימה ביוזמת בודדים תוך כדי גיוס תרומות מהציבור וממוסדות שונים.

בשני מאמרים מסוף שנות ה 30 בעיתון דבר ניתן לראות היכן עמדה התעופה בארץ לאחר כ 6 שנות פעילות:

המאמר הראשון מ 26 אוגוסט 1938 (ראה המאמר מצורף) שהוא למעשה ציטוט מהירחון טכניקה ומדע מצוינת חיפה בזכות שדה התעופה שבה (יחד עם לוד ועזה) וכן בזכות נמל ימי המאפשר גם חניית מטוסים ימיים בקוויים בין לאומיים. הדגש במאמר הוא על הכשרת טייסים עבריים ועל לימוד דאיה אשר מקל על לימוד הטייס המנועי ומוזיל אותו.

המאמר השני מ 24 אפריל 1939 (ראה המאמר המצורף) "התקדמות הטייס בארץ ישראל" מציין שבשדה חיפה נחתו בשנת 1938 מטוסי חברת "אלה ליטוריה" (חברה איטלקית) למעלה מ 1000 פעמים. והקמתו נזקפת לזכותה של המחלקה לתעופה אזרחית של ממשלת המנדט.

בעיתון דבר מיום 20 ינואר 1941 במדור המיועד לחיפה (ראה העיתון) יחד עם ידיעות על סוס של עגלת קרח שהשתולל ומת ומידע על חפצים שנשכחו בבתי קולנוע מופיע מידע על פעילות ערה בקלוב התעופה בחיפה, שעבר למשכנו החדש והמרווח ברחוב ירושליים 28. ההתחלה בשנת 1935 היתה צנועה ומספר החברים היה 15 וכיום הוא עומד על כ

100 וביניהם 11 בעלי רשיון טייס פרטי על מטוסים בוגרי בית הספר "אווירון", ושני מדריכי דאיה. שאר החברים הם בעלי דרגות שונות בדאיה בוגרי קורסי הדאיה בגבעת המורה. החברים לומדים מקצועות עיוניים מתחום התעופה בהדרכת רטנר וסטול וכן עוסקים בבניית מודליים (טיסנים) ואף החלו בבניית דאון בצריף במגרש המשחקים מאחורי ספריית פבזנר. והמידע מסתיים עם פרטיים על ימי ושעות הפעילות של הקלוב וקריאה לצעירים מוכשרים להצטרף.

**נקודת הציון השלישית** בתולדות התעופה בחיפה היתה קיום תחרות ארצית ראשונה לדאיה על הר הכרמל ב 24 עד 30 למרץ 1940.

קדמה לתחרות זו טיסת שיא בדאון בחודש מרץ 1935 שבוצעה על ידי ארנסט רפפורט שהיה מדריך דאיה וחבר הקבוצה שהגיעה מגרמניה. משך הטיסה היה 5 שעות ו 16 דקות ובוצעה בדאון מסוג גרונאו ביבי (טיסה בדאון מעל הכרמל, מרקיע שחקים – הסטוריה תעופתית בישראל).

הדאון הועלה על הכרמל באזור אחוזה (באזור בית החולים כרמל של היום) והזנק מערבה לכיוון המורד באמצעות כבלי גומי. הדואה ניצל את זרמי האויר העולים כתוצאה מפגיעתם ברכס הכרמל. המסלול היה לאורך הרכס בין מקום ההזנקה לבין המנזר בכרמל הצרפתי (סטלה מריס) ובחזרה. במהלך הדאיה הוא גם טס מעל לעננים מבלי לראות את הקרקע, דבר שכיום לא עושים אותו ובמיוחד ללא מצפן או מד גובה כפי שלא היה מצויד הדאון. הנחיתה התבצעה ליד האזור של חוף הכרמל של היום.

מעיון בעיתון הארץ מיום 25 אפריל 1935 אנו למדים פרטים נוספים על טיסתו ההיסטורית של רפפורט (ראה עיתון דבר מיום זה), שם הדאון היה "חברת ארץ ישראל לספנות" על שם הגוף שתרם את הדאון, הנחיתה התבצעה בחוף "חיאט" ובוצעה בזמן סערה כאשר היו רוחות חזקות, גובה הטיסה היה 900 מטר והוא מתאים לשיטת הדאיה של ניצול הזרמים העולים כתוצאה מפגיעתם ברכס הכרמל. מספר פעמים נעלם הדאון בין העננים ופעם אף נתגלה רק כ 15 דקות לאחר מכן. התיאור מתאים לתאורו של רפפורט והוא בהחלט מצביע על אומץ לב אפילו בערכים של היום.

המסקנה של העיתון שאף מהווה כותרת לכתבה "תנאי הטייס בארץ ישראל" היא שיא תנאים ארץ ישראל גם לדאיה.

מתאור פעילות הדואה ביחס לטיסה, ניתן להסיק שהטכניקה נשארה זהה ורק הדאונים השתכללו. הווריומטר שהוא המכשיר העיקרי של הדואה היה קיים גם אז ונעשה בו שימוש זהה.

שיא נוסף בתחום המרחק היתה טיסתו של סטול ב 8 דצמבר 1939 מהכרמל בעזרת הדאון קומר עד פרדס חנה (ראה דבר מיום 13 דצמבר 1939)

לקראת תחרות הדאיה הארצית שהתקיימה ב 1940 בחיפה על הכרמל , באזור בית החולים כרמל של היום , פרסם קלוב התעופה או בשמו דאז "הקלוב הארצישראלי לתעופה" תוכניה מסודרת שממנה אנו יכולים ללמוד רבות על פעילות התעופה בארץ בשנים אלו , הקף צי המטוסים בתקופה זו היה 11 מטוסים ו 15 דאונים , התוכניה הודפסה בדפוס " הדר הכרמל" בחיפה וממומנה לפחות חלקית על ידי פרסומות למוצרים דוקא שלא מתחום התעופה. (ראה התוכניה מצורפת)

החלק האחד עסק בדאיה באופן כללי ונועד לאזרח שלא היה מצוי ברזי ספורט הדאיה ומתאר את ההבדל בין הדאיה לטיס המנועי , את השיטות להזנקת הדאון לאויר , את דרגות הדאיה השונות כאשר הדרגה ד' הגבוהה מהווה אתגר גם כיום לעוסקים בספורט הדאיה – שהיה של חמש שעות באוויר , השגת גובה של 1000 מטר מעל נקודת הזינוק , טיסת מרחק בקו אוירי ישר ל 50 ק"מ.

מענינים שיאיי העולם שפורטו בקטע זה – דאיה לגובה של מעל ל 8000 מטר (24000 רגל) , מעבר מרחק של 800 ק"מ ושהיה ממושכת של יותר מ 50 שעות באויר (כנראה הנתון שגוי כי אין דאיה בלילה).

החלק השני עסק בפעילות קלוב התעופה – המתחילה ב 1935 ומקיימת נכון לאותו המועד פעילות במסגרת הקלובים בתל אביב, בחיפה , בירושלים , עמק יזרעאל ועמק הירדן סה"כ מאות חברים. לקלוב יש 15 דאונים שחלקם אף נבנה בארץ לפי תוכניות של המהנדס פוהורילה. בנוסף לפעילות זו התקיימו עד אז שבעה מחנות דאיה כאשר שניים מהם ב 1939 על הר הכרמל. סך הבוגרים של מחנות דאיה אלו הוא 180 והוענקו בהם דרגות למסיימים וביניהם אף חמש דרגות ד'. ניתן גם פרוט להשגי הדאיה בארץ ביניהם השיא של רפפורט של חמש שעות ו 16 דקות וכן שיא טיסה של סטול מהר הכרמל לפרדס חנה.

כמובן שמטרת העיסוק בספורט הדאיה היא חלק מפיתוח התעופה בארץ וכמובן אף מילה על ההיבט הצבאי.

המארגנים גאים לציין שהתחרות היא לא רק הראשונה בארץ אלא ראשונה גם בכל המזרח הקרוב. התחרות נערכת בחסותו של מנהל התעופה האזרחית בארץ , מר גמבלי.

התוכניה כוללת גם פרוט של חוקת התחרות וראוי לציין שניתן פרוט גם לסוגי הדאונים הראויים להשתתף בתחרות וכן אספקת מידע מטאורולוגי החיוני לדואים. גם היום יכולה כל תחרות דאיה להיות גאה בפרסום שכזה.



מעיון בלוח הזמנים אנו יכולים ללמוד על שלוב שבין טיסות לבין הרצאות ומסיבות וכמובן שימוש בשפה העברית והאנגלית. כמו שאומרים בימינו לתפארת מדינת ישראל שעדיין לא קמה.

מעיון בעיתונות הארצית של אותה התקופה אנו למדים על התלהבות רבה תוך ציון הארוע כ"מעמד גדול" ומתן פרוט רב לתולדות התעופה ולהשגים עד כו, מתן פרוט אישי של המשתתפים והמכובדים ומקבלי הפרסים וביניהם הדואה שהצטיין סטול מחיפה.

עיתון דבר מ 24 למרץ 1940 מקדים וקורא לארוע, חג התעופה הספורטיבית, ומגדיר את הדאיה כפרוזדור לטיס באוירונים. אומנם כיום נחשבת הדאיה לתחום ספורטיבי עצמאי שלא בהכרח מוביל לטייס מנועי, אך זו היתה התפיסה של אותם הימים. מאחר ומרבית הדאונים של אותם הימים היו חד מושביים, מסביר הכתב את ההבדל בין הטיסה לדאיה בכך שהדאיה מפתחת אומץ לב החלטה מהירה ומשמעת פנימית.

טורח הכתב ומביא בפרוט רב את הדרגות השונות בדאיה, את הקריטריונים להשגתם ואף את ההשגים הבין לאומיים בתחום.

ראוי לציין ששיא השהיה באוויר היה תשע שעות ו 10 דקות, מכובד מאוד גם להיום עם הדאונים המשוכללים עזרי הניווט והידע הרב במטאורולוגיה. לגבי דאית המרחק השיא היה 38 ק"מ, נמוך מאוד במושגים של היום.

ההשגים כללו את טיסתו של רפופורט למשך חמש שעות ו 16 דקות ואת טיסתו של מאיר סטול מהר הכרמל לפרדס חנה. מאיר סטול היה אחד המשתתפים מחיפה יחד עם מאירשטיין וברנר ואחרים.

החלק הבא בתוכניה קדם בברכה את התחרות הארצית הראשונה שמתקיימת תחת חסותו של מר גמבלי, מנהל התעופה האזרחית בארץ. מצוין שתחרות זו לא רק שהיא ראשונה בישראל אלא בכל המזרח הקרוב.

וכפי שבכל תחרות עד ימנו אנו פורסמה גם חוקת התחרות המפרטת מי זכאי להשתתף, מה הם סוגי הדאונים וכשירותם, פרוט הפרסים, ועדת השיפוט ודיווח על התוצאות. קטע זו פורסם בשפות העברית והאנגלית.

התוכניה לסיום כללה גם את לוח הזמנים, פרוט מועדי הטיסות וההרצאות בנושאי המטאורולוגיה ומבנה המטוס.

הפרסום בעיתון הארץ מהיום השני לתחרות היה כביר והשתמש בביטויים השמורים לנסיבות מיוחדות. כותרת המשנה היתה "מעמד גדול" ניתן פרוט רב למעמד הפתיחה בו הודגשה חשיבות התעופה העברית וההשגים בבניתה עד כו, כמובן פורטה ברכתה של העיר חיפה לתחרות ולמשתתפיה. לאחר מכן ניתן פרוט לפעילות הדאיה עצמה ולהצלחה

של הדואים ובייניהם רפפורט וסטול . הפרסים ניתנו על קטגוריות שונות : הקלוב שהצטיין היה קלוב תל אביב , הקבוצה שהצטיינה - רפפורט וסטול , דואה שהצטיין - סטול , שיא בדאיה ממושכת- אשר ברייר (9 שעות ו10 דקות), דאית מרחק -רפפורט 38 קמ , דאיה למטרה מסוימת-סטול על דאיה לנהריה.

צריך להבין שכל טיסה שיצאה מהכרמל נחתה בנחיתת חוץ ולא בשדה תעופה כל שהוא וחייבה פרוק הדאון והסעתו בחזרה לכרמל , מאוד לא פשוט . באם אנו עוסקים בלוגיסטיקה של הדאיה , זה המקום להזכיר את שיטות ההזנקה של דאונים. בתקופה זו ההזנקה התבצעה באמצעות כבל גומי שהיה נמשך על ידי מספר חברים כאשר האחרים מחזיקים בזנב הדאון וכאשר החברים היו משחררים את הזנב הדאון היה מזנק לאויר ומאחר והיו מבצעים פעולה זו בקצה גבעה או הר , הדאון היה באויר כך שיכול היה לגלוש למרגלות הגבעה או ההר או לאסוף זרמי אויר עולים ולהמשיך בדאיה. שיטה נוספת היתה לגרור את הדאון באמצעות מכונית , שיטה הטובה למסלולים במנחתים או שדות תעופה , שיטה דומה היא הפעלת כננת בקצה המסלול הגוררת את הדאון על המסלול. השיטה המקובלת כיום (והיתה קיימת גם אז) היא באמצעות מטוס גורר , אז ניתן להביא את הדאון לאזורים בהם זרמי האויר העולים , טרמיקות, היא הטובה ביותר.

צריך לזכור שבמועד זה היתה מלחמת העולם השניה בעיצומה , והקדשת הזמן לפעילות ספורט הדאיה מצד העיתון היתה חריגה , היום זה לא היה קורה.

ניתן לציין שעיריית חיפה מישיבתה ביום 7.8.61 , קבלה החלטה להקים שטח לנחיתת אוירונים על הר הכרמל (ראה פרוטוקול העיריה ממועד זה) , החלטה זו טרם יצאה לדרך ובינתיים הכרמל הפך להיות עיר וכנראה לא יבנו בו שדה תעופה.

ליקט ממקורות שונים , איתן מלמד

### **רשימה ביבליאוגרפית:**

#### **קטעי עיתונות:**

”אחרונות חיפה” , ”דאר היום” 16 נובמבר 1932

במועדון הטייס , ”דבר” 6 יוני 1939

שילוב התעופה בחינוך , דבר 3 ינואר 1944

בשדה התעופה בארץ , דבר 3 אפריל 1941

נפתח הסמנריון למדריכי תעופה , דבר 22 יולי 1941  
א"י תהיה למרכז תעופה חשוב , דבר 23 יולי 1935  
שינוי תוכניות בחלוקת מפרץ חיפה , דבר 11 מאי 1928  
שיא ארץ ישראלי בדאיה , דבר 13 דצמ' 1939  
שדה התעופה בחיפה לידי יהודים , דבר 19 מאי 1948  
התקדמות הטייס בארץ ישראל , דבר 24 אפריל 1939  
לעתיד התעופה בארצנו , דבר 26 אוגוסט 1938  
חיפה , פעולה ערה בקלוב התעופה , דבר 20 ינואר 1941  
טיסה בדאון מעל לכרמל , מרקיע שחקים , הסטוריה תעופתית בישראל  
טייס עשה באויר א"י 5 שעות ורבע , דבר 25 אפריל 1935

### **ארכיון עירית חיפה:**

שניאור צורי , "המועדון לטיסה חיפה" תאריך לא ידוע  
שניאור צורי , תעודת טייס דאוניס , הקלוב הארצישראלי לתעופה.  
פרוטוקול מיום 5 נובמבר 1934 של הקלוב לתעופה , בכתב יד  
פרוטוקול מישיבת הנהלת העיריה מיום 7.8.61

### **ספרים ומאמרים:**

נפתלי קדמון , כנפיים גליון מס' 28 , פברואר 2005  
אביגדור שחן , כנפי הניצחון 1966 , הוצאת עם הספר  
מיכל פלד , "בצל הרי נפוליון" , אתר חיל האויר  
צמיחת התעופה העברית , הדאיה מ ESG לקומר  
The Vintage Glider Club of Great Britain Jan. 1980  
מאיר סטול , מרחב אוירי – האתר לתולדות התעופה  
75 שנות תעופה , כנפיים מס' 31 מפברואר 2008.