

מחנה הדאייה הראשון שלי

מי השתתף במחנה הדאייה?

בחופש של שנת 46' יצאתי למחנה דאייה של שבועיים בכפר ילדים. יחד איתי היו יעקב ואברהם ועוד חברים מהקבוצה שלי, במועדון התעופה בחיפה. יצאו אתנו גם חברים וותיקים ובוגרים מאיתנו: טיבי שטרן, איליה רוזנצוויג, שייקה שוורצמן, יוסי דמבו, כתריאל גרינשפן, דני שפירא ועוד. כמה מהם היו מדריכינו במועדון.



המחנה שאורגן על ידי מרכז קלוב התעופה, היה "מחנה ארצי" והגיעו אליו גם חברים מתל-אביב.

חברי מועדון חיפה – סבא עומד חמישי מימין

עומדים מימין: מזרחי, דני שפירא, טיבי שטרן, משה לוריא, אני, מאירקה רוף, שייקה שוורצמן, חנה בן ארצי. יושבים: ? , לוי, יעקב שלמברג, איליה רוזנצוויג, יהודה דורה.

פגשנו שם את אריה שקולניק, גרשון ליטוויץ, דוד טנהואזר, שלום רקיר, אלי קדים, רינה לוינסון ואחרים. השתתפו גם מוסיק הרפז מכפר מל"ל, מנחם ברנשטיין מכפר יהושע, משה פלד מבית קשת וכמה חברי מושבים אחרים. הסיבה שאני מזכיר את האנשים בשמותיהם, היא כי רובם ככולם תרמו לפיתוח התעופה בארץ, היו לטייסים בחיל האוויר ולקברניטים באל-על. רבים הגיעו לעמדות בכירות ביותר והשאירו את רישומם על התפתחות הטיס הצבאי, המסחרי והספורטיבי בארץ. במשך הזמן אספר גם על מעשיהם והישגיהם של כמה מהם.

המדריכים

המדריך הראשי היה ארנסט רפפורט. רפפורט, או 'רפ' כפי שכונה, היה שופט וטייס בגרמניה והגיע ארצה באחת מהמכביות הראשונות, עם כמה מחבריו ומספר דאונים. היה זה ניסיון מוקדם לכלול את הדאייה כענף בתחרויות המכביה. רפי הדריך את "פרחי ההדרכה" הצעירים והסמיכם להדרכת דאייה. מנחם ברנשטיין, דני שפירא, ומשה פלד שימשו כמדריכים במחנה שלנו, תחת עינו הפקוחה של רפ.

כלי הטיס

עמדו לרשותנו מספר הדאונים, מטיפוסים שונים, מתוצרת פולניה שיובאו ארצה על ידי קלוב התעופה. היו בארץ גם כמה דאונים מתוצרת גרמניה שהובאו על ידי אנשי המכביה, אולם אלה לא עמדו לרשות מחנות הדאייה.

גילשון ה"וורונה" שימש להדרכת המתחילים. היה זה כלי מוזר, עם גוף דמוי סולם, שבו יושב הטייס על כסא שנשען על מגלש, ללא תא וללא מיכשור. מוטת הכנף הייתה כ 8 מטר וערך הגלישה היה כ 1:7. במועדוני הדאייה בארץ היו מספר גילשוניים כאלה ולרשות המחנה הועמדו ארבעה מהם.

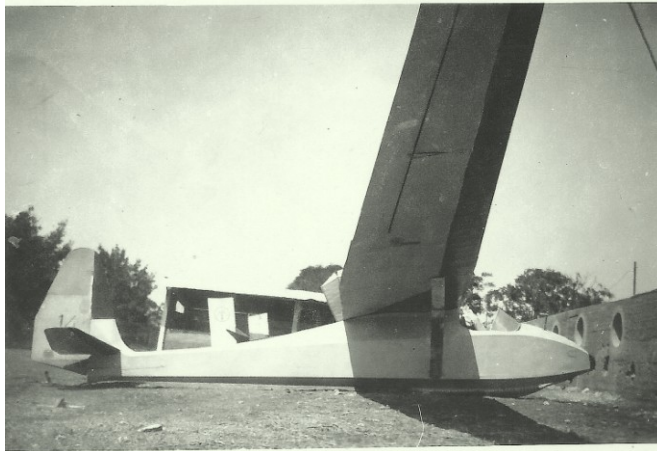


צ'ייקה בגבעת המורה, צילום: מקס הורוביץ



ורונה - דגם ראשון 1933
צילום מוזאון בקרקוב

ה"צ'ייקה" היתה דאון משוכלל יותר, ומצוייד בתא טייס פתוח. לדאון היתה מוטת כנפיים של כ 11 מטר וערך גלישה של 1:9.3, במהירות של 57 קמ"ש. היה דאון יחיד כזה בארץ, אולם הוא התרסק שנים קודם לכן. חסרונו היה מורגש ביותר, כי שימש כדאון מעבר מגילשון הוורונה לדאון ההישגים "קומר-ביס".



ה"קומר-ביס" עם מוטת כנפיים של 18 מטר נחשב לדאון גדול ומשוכלל. מבנהו היה אווירודינמי והיה בו תא טייס ממוכשר.

קומר-ביס. צולם
בחצר כפר ילדים 1945.

שלושת הדאונים תוכננו על ידי המהנדס הפולני ANTONI KOCJAN. כל השלושה זכו גם לשידרוג. "ביס" הוא כנוי לדגמים המשופרים. אנטוני קוציאן תכנן גם דאונים לארובטיקה שזכו להצלחה בינלאומית. הוא נאסר ונרצח על ידי הגרמנים ביום האחרון למרד גטו וורשה.

כל הדאונים היו עשויים מעץ ובד. התחזוקה והתיקונים, והיו רבים כאלה - בעיקר בוורונות - נעשו על ידי חברי מועדון התעופה בפיקוחו של המהנדס אמיל פוהורילס (פוהו).

כמה מהוורונות נבנו בארץ. אחת מהן נבנתה במו ידינו בחיפה. באתר האינטרנט מסופר כי וורונות נבנו ברשיון היצרן גם באסטוניה, פינלנד, יוגוסלביה, בולגריה ופלסטינה! בשנת 1946 שיפר ד"ר פיאטלי את הדאון ובנה מספר וורונות שטסו במחנות הדאייה לאחר מכן.

הקבוצות להדרכה

המשתתפים במחנה חולקו לכמה קבוצות:

קבוצת המתחילים - שזה מחנה הדאייה הראשון שלה - כללה גם את אלה שצברו קצת ניסיון בימי דאייה שנערכו במועדוניהם.

קבוצת 'הממשיכים', אלה שהיו כבר במחנות דאייה ארציים, של שבועיים או יותר, ועדין טסו על הוורונות.
קבוצת המתקדמים, אלה שמיצו את הלימוד על הוורונות, טסו או שהיו צריכים לטוס, על דאון ביניים, כמו הצ'יקה.

קבוצה נוספת הייתה זו שחבריה כבר הטיסו את הדאונים המתקדמים של אז – כמו הגרונאו ביבי והקומר ביס.

מרבית המשתתפים במחנה הדאייה הראשון שלי השתייכו, כמוני, לקבוצת המתחילים. בקבוצת האחרות היו משתתפים בודדים בלבד.

קבלת הפנים למתחילים – הבדיקה הרפואית

אנו, חברי הקבוצה החיפאית, שבמשך השנה הקודמת ביקרנו בכפר כמעט בכל שבת ושבת, הרגשנו בכפר ילדים כמו בבית. יתר על כן, בבסיס הדאייה בכפר ראינו את ביתנו וחשנו בעלות עליו. דומני שגם יתר המשתתפים ראו בנו "וותיקים", מאחר ונאלצו להשען על ניסיוננו במקום ועל אחזקת הדאונים והמתקנים שנעשתה על ידנו. לאחר כתיבת שורות אלה, האיר קצ'יק את עיני וסיפר כי יחד עם שייקה בילו שבועות ארוכים בכפר בשיפוץ הדאונים לקראת מחנות הדאייה.

הגענו ראשונים למחנה הדאייה ועשינו את סידורי הלינה. הוותיקים שביננו בדקו את כלי הטיס וציוד בתי המלאכה. באותה הזדמנות, הכינו סטטוסקופ מצינורות הגומי של מכשירי דאון הקומר עבור כתריאל, קצ'יק - כפי שנקרא בפי כל, שהתמנה, פה אחד, לרופא המחנה.

שאר המשתתפים במחנה הגיעו אחר הצהרים. בעצה אחת עם הוותיקים מתל אביב נבחרו כמה קורבנות ל'בדיקה הרפואית' שתערך באותו ערב.

על אחד מחדרי הכיתות נתלה שלט: "מרפאה" והרופא, ד"ר קצ'יק, הולבש בחולצת פיג'מה לבנה, שגבה מלפנים וכפתוריה מאחור. קצ'יק היה בחור גבוה ובריא, בעל שפם שחור ונראה מבוגר לגילו. לבוש בפיג'מה הפוכה ועונד בסטטוסקופ, קרוב לוודאי, שיכול היה להוליך שולל אף את האחיות בבית החולים הסמוך.

נורת חשמל בודדה האירה באור עמום את חדר המרפאה. לעת ערב, כאשר החשיך, נכנסו הנבדקים ל'ראיון רפואי'. הרופא השאיר אחד מהם בחדר, לבדיקות נוספות. התאספנו כולנו, בשקט, סביב החלונות המרושתים וצפינו בנעשה.

קצ'יק הושיב את הבחור מולו ליד השולחן והחל למלא שאלון רפואי. השאלות נועדו להביך את הנבדק ולשעשע את השומעים שבחוץ. רוב השאלות נסובו על מחלות שמעולם לא שמענו עליהן ואשר שמותיהן וודאי יאומצו למגפות חדשות שתתגלינה.

עם תום הרישום עבר הרופא ל'בדיקת ראייה' וביקש מהבחור לקרוא את טבלת האותיות שתלה על הקיר הרחוק.

באור העמום, היה הדבר כמעט בלתי אפשרי, אבל הבחור הצליח. קצ'יק, שכנראה לא היה מרוצה מההצלחה, מסר לבחור חבילת חוטי צמר צבעוניים קצרים, הדליק נר, כיבה את נורת החשמל הבודדת וביקש מהנבדק להוציא מהחבילה את כל חוטי התכלת. קצ'יק בדק בעיון את החוטים שהוצאו וטען שיש ביניהם גם חוטים בצבע 'תכלת כהה' ולא תכלת בלבד, "אבל", אמר לבחור, "אין מה להתייאש אתה מתקדם יפה".



גם בצ'כוסלובקיה לא יכול היה קצ'יק (משמאל) להפרד מהפיג'מה צוערי קורס הטיס הצ'כי בפיג'מות שהונפקו בחיל האוויר הצ'כי. משמאל: קצ'יק, טיבי שטרן, גרשון לי (ליטוויץ), דני שפירא, ישעיהו גזית (שורצמן), מאיר'קה רוף. חוץ מליטוויץ - כולם מקלוב חיפה.

דוקטור קצ'יק כתריאל גרינשפון - "רופא" המחנה שלצורך ה"בדיקות" לבש כותונת של פיג'מה לבנה רכוסה מאחור

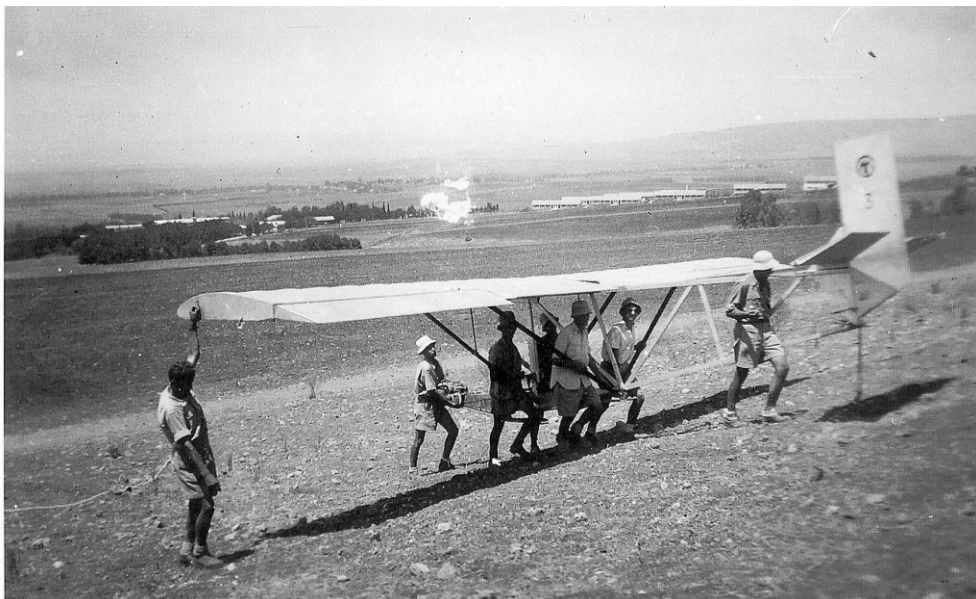
חברי קלוב התעופה בחיפה – ברקע: דאון קומר ביס



מימין בשורה אחרונה: קצ'יק, ?, מרפלד, נגרי, שייקה גזית, זיוה בראון, דני שפירא, ?. עומדים בשורה הקידמית: חנה בן-ארצי, מאירקה רוף, ?, נסניק. יושבים: לוי, יהודה דורה, משה לוריא, איליה רוזן (רוזנצוויג), בראון.

התמונות באדיבות כתריאל גרינשפון

כי בזיעת אפיק..... הובלת הוורונה בידיים במעלה הגבעה



החבל המשתלשל מקצה הגוף משמש את 'מחזיק הזנב' לעצירת הדאון עד לפקודת "עזוב".
ניתן להבחין בשק האדמה הקשור על החרטום לאיזון הוורונה.

**הפרידה המושיעה והשלישייה המובילה: נוהג הפרידה, מחזיק כנף, ושומר חרטום.
לא השתנה דבר במשך 64 שנים,
גם כיום, את רוב הדאונים מובילים שלשה: נוהג רכב, מחזיק כנף ושומר חרטום**



התמונות באדיבות כתריאל גרישפון

לאחר מכן עבר לבדיקת שמיעה. הוא התרחק לקצה החדר ולחש משהו בסגנון: "מלאך-הבוקר-זה-כבר", אימרה שהייתה חביבה עליו. הפציינט לא הבחין במילים ולא הבין דבר. ושוב: "לא להתיימש!"

קצ'יק הדליק שוב את נורת החשמל, בדק את הדופק וביקש מהבחור לעלות על הכיסא, לרדת ממנו ושוב לעלות וחוזר חלילה, תוך שהוא מאיץ בבחור לעשות זאת מהר יותר. כאשר קרס הבחור באפיסת כוחות הושיב אותו על הכיסא, בדק לו שוב את הדופק, והושיט לו כוס מים. כאשר גמר לשתות, הושיט לו מיד בקבוק, ואמר: תן חזרה!

לבסוף, הודיע קצ'יק 'רשמית' לבחור כי התקבל למחנה הדאייה, ביקש ממנו לנוח בחדר ויצא להרחיק אותנו מחלונות ה'מרפאה'. לנו, הצופים מבחוץ, לא נראה כי הבחור חשד במתיחה בשלב כלשהוא לאורך 'הבדיקה'. 'הרופא' נראה רציני ומכובד ושיחק את תפקידו במיומנות ראויה לשבח. כתריאל צולם למחרת במדי הרופא, עם הסטטוסקופ. סיפור הבדיקה הפך לחלק מהמיתולוגיה של מחנות הדאייה הראשונים.

השיגרה

במבט לאחור, נראה השבוע הראשון במחנה הדאייה הראשון שלי, כרעיון עוועים למשוגעים מוסמכים.

לא צריך מידה גדושה של דמיון, כדי להעלות תמונה של כ-30 צעירים בגילאי 16 עד 20, רובם עירוניים, מעולפים מחום חודש אוגוסט בעמק יזרעאל, מתרוצצים הלוך ושוב בשדה חשוף ללא צל, משמונה בבוקר עד השקיעה, עם הפסקת צהריים של שעתיים – וזאת רק כדי לקבל שניים או שלשה זינוקים על וורונה, שנמשכים בין 4 ל 7 שניות.

אלה ששרדו את השבוע הראשון (כולם!) היו, כנראה, משוגעים לעניין ונועדו לסבול ממחלה חשוכת מרפה זאת עד סוף ימיהם.

הנה תאור קצר של שגרת היום כדי להמחיש את השגעון:



לאחר ארוחת הבוקר, מעלים את גילשוני הוורונה על עגלות, ודוחפים אותם בשיירה, אל שטחי הטיסה במרחק של כמה מאות מטרים מהכפר. בשבוע השני כבר נשכרה פרידה ממושב בלפוריה או מושב מרחביה לצורך זה, אולם בימים הראשונים כל ההובלות נעשו על ידי המתלמדים. יחד עם הדאונים הועברו מיכלים עם מי שתייה, חבלי הגומי ששמשו לזינוק ומעט ציוד עזר.

הפרידה, אני, קוטי וג'ריקן מים שהונח בצל השיח

ההערכות בשדה הייתה הפשטות בהתגלמותה: בדקו את הגלשון, הציבו אותו מול הרוח ופרסו את כבל הגומי בצורת V שבחודו נמצאת הטבעת המתחברת לוו הזינוק בדאון. המדריך קרא בשם התלמיד בר המזל שיצא לטיסה, והלז התיישב וקשר עצמו לדאון. המדריך החזיק בשמאלו בכנף ימין ובימינו החזיק סטופר, למדידת משך 'הטיסה'. תאור שיטת ההדרכה ניתן כבר בסיפור הקודם.

הזינוקים ("חרישות") הראשונים נעשו מתחילת המישור שלרגלי הגבעה. שלשה חברים אחזו בכל צד של כבל ה-V. לפקודת המדריך הם החלו למתוח את כבל. כאשר המתח בכבל עלה, הדאון התחיל לנוע, עד כעשרים מטרים במשך כמה שניות, עד שנעצר.



צילום (גרוע) מהגבעה

**השטח הבהיר בחזית: מורד הגבעה.
נראים כבלי הגומי לזינוק מנקודה A**

**השטח הכהה במרכז: תחילת המישור
וורונה לאחר "חרישה" – כבלי הגומי
מונחים עדיין ב V.
צוות הכבל אחר הדאון.**

**השטח הבהיר במרחק: המשך המישור
הוא מכוסה בשלף, לכן נראה בהיר.**

**מימין למעלה: החורשה של מוסיק-
ראה בהמשך**

צוות החבל הביא וחיבר שוב את טבעת הכבל אל וו הזינוק ושוב משכו בכבל, והדאון החליק שוב עד שנעצר. אחרי שלש-ארבע גרירות כאלה, התחלף התלמיד וצוות החבל חזר וגרר את הדאון, עד סוף המישור. למקום זה הובאה העגלה, הדאון הועמס עליה ונסחב חזרה, בידיים, לתחילת המדרון. בימים הראשונים נדרשו מינימום של 8 איש לניהול הפעולה: מדריך, טייס וששה גוררים.

כל זינוק, קצר ככל שיהיה, נרשם ביומן הטיסות והועתק, באדיקות, על ידי כל תלמיד לפנקס הטיסות שלו. בארוחת הערב השוינו את זמני הזינוקים. אלה שהיו להם בפנקסם טיסות של 7 שניות במקום 5 שניות, היו מושא להערצתם של כל היתר...

לזינוקים הארוכים יותר, נדרשו 4 איש לכל צד של הכבל ואדם נוסף להחזקת הזנב ושחרורו. הצוות המינימלי לקבוצה עלה ל 11 איש. לעיתים פעלו 2 קבוצות של כ 15 איש זו לצד זו.

בשעות הצהרים החמות הייתה הפסקה בפעילות. הדאונים נשארו בשדה ואנו חזרנו לכפר לארוחת הצהריים. לאחר מנוחה קצרה חזרנו לשדה, להמשך הטיסות. כאשר התקדמו התלמידים והוכיחו שליטה בוורונה, קודמו ל'קפיצות' לגובה של כמטר וטיסות ארוכות של כ 50 מטר ויותר. התקדמות נוספת הייתה העלאת הדאון לנקודת זינוק, על מעלה הגבעה, וטיסות של מאות מטרים שנמשכו כ 15 עד 20 שניות.

כאשר הגענו לטיסות ה'ארוכות' כבר נעזרנו בפרידה בכדי להחזיר את הדאון לנקודת הזינוק. יש לזכור כי הטיסות נמשכו כל הזמן כאשר, לפחות, מחצית מהצוות עסוק בגרירות ובהחזרת הדאון. זמני המנוחה של יתר אנשי הצוות היו לאחר

הטיסות הארוכות - עד להחזרת הדאון לנקודת הזינוק. עם התארכות הטיסות, מספר הזינוקים לאיש ירד לשניים ליום. היינו מרוצים כאשר זכינו לכך. תוספת כוח הפרידה, הביאה להתמקצעות של מספר חברים ברתימתה, הובלתה והטיפול בה. בדרך כלל קיבלנו פרידה נוחה ו'דידותית למשתמש' שכמעט כל אחד מאיתנו יכול היה להוביל. אבל לפעמים קיבלנו חיה עיקשת, שנאלצנו להחליפה באחרת.

נחיתות קשות גרמו, לעיתים, לשבר בסקי או לצורך בהחלפת ציפוי הפח שלו. לפעמים הנזקים היו קשים יותר. בכל מקרה, הובל הדאון חזרה לכפר ושם עסקו כמה חברים בתיקונו.

במקרה של שבר בעץ וצורך בהדבקה, היה התיקון נמשך יותר מיום, בגלל זמן הייבוש הארוך של הדבק התעופתי שבו השתמשנו. אם שני דאונים נפגעו בו זמנית, נגרם עיכוב משמעותי בטיסות.

הנזקים היו שוליים ועלות תיקונם אפסית, הודות להשתתפות הצוותים בתיקונים. מכל מקום, בכל העלויות נשא הקלוב ואלה מעולם גולגלו על התלמידים. הנזק העיקרי שבהשבתת הדאון נבע מאי זמינותו להדרכה וה"עונש" על כך היה בהרגשת הדואה שגרם לכך. אומנם מעולם לא הייתי עד לחבר שהודח בגלל נזק לדאון אולם המנון הדואים רומז על אפשרות כזאת....

**מי ששובר דאון בבוקר
זה עולה לו קצת ביוקר
מי ששובר דאון בבוקר
בינינו מקומו!**

**מי שטס בדאון
ומכנסיו מלאי חרבון
מי שטס בדאון
בינינו מקומו!**

**מי ששובר בצהריים
למחרת פורש כנפיים
מי ששובר בצהריים
בינינו מקומו!**

מאין באו תעצמות הנפש?

בכל זאת נשאלת השאלה: מה החזיק את האנשים בקבוצה וגרם לדבקותם במטרה לעומת קשיים ותנאים, שנראים כיום בלתי סבירים בעליל. יש לזכור כי בימים ההם, אם אמרת למישהו שאתה טס בדאון, הייתה תגובתו בדרך כלל: "דאון???" מה זה???"

אני מאמין שמה שהחזיק את האנשים היו ההתפעלות מטיסות הרכס בדאון הקומר, של מנחם בר ושל דני שפירא והרצון לחקותם ולעשות כמוהם. הקומר הזנק ממרומי גבעת המורה, שהה שעות באוויר מעל הרכסים, בעוד רפפורט צועק במגפון, הוראות מהקרקע במבטא ייקי, וכתשובה נשמעת שירת מנחם, דרך תיבת התהודה של דאון הדיקט.

יתכן שאלה לא היו הסיבות העיקריות, אולם האלגנטיות שבה בוצעו הטיסות, קסמה לאנשים ושמשה דוגמה לביצועים שאליהם הם יוכלו להגיע. כל אחד מאיתנו אגר רשמים והושפע מהפכים הקטנים שלנו את למוד הדאייה ומחווית הטיסה עצמה, שלו ושל אחרים. למרות השמש היוקדת והחום המתיש, המדריכים פירגנו לנו והאווירה הייתה של הישגים. זכינו לתשבחות על הישגים קטנים ולהסברים סבלניים על טעויות גדולות.

אישית - אלת המזל חייכה אלי!

בזינוקי השני נתקעה אבן קטנה מתחת לסקי ולא איפשרה לוורונה לזוז. הכבלים הלכו ונמתחו יותר ויותר. המדריך שהחזיק בקצה הכנף, הבין באחור את המתרחש והניע את הכנף קדימה ואחורה ובכך סיבסב את הסקי (והדאון) שהשתחרר מהאבן. במקום לבצע 'חרישה' קפץ הדאון כמטר וחצי לאוויר. טיסה זו זכורה לי עד היום!

הנעתי את הסטיק פעמיים קדימה ואחורה והצלחתי להגיע לגלישה מיוצבת תוך תיקונים עדינים בהגה הגובה. הגעתי לרחש קבוע של הרוח באוזניים והרגשתי שאני מרחף, תוך שליטה גמורה במהירות הדאון. הטיסה נמשכה ונמשכה תוך הרגשת שמחה והתעלות מאין כמוהן. נחיתה רכה בכנפיים מאוזנות השלימה את החוויה יוצאת הדופן. המוזר מכל, זכרתי את עוצמת הרחש באוזניים ואת תגובת הגה הגובה. הרגשתי כי מעתה אוכל לחזור ולטוס טיסה מבוקרת בכל עת. הרגשה זאת התאמתה (כמעט) בכל טיסותי הבאות במחנה!

טסתי 25 שניות (מדודות ע"י המדריך) למרחק של כ-350 מטר. החוויות תוך עשרים וחמש שניות אלה הן אשר גרמו להתמכרותי המוחלטת לדאייה ובעקיפין גם לבחירתי בתעופה כבמקצוע.

חזרה לעובדות החיים: נחתתי במרחק של 350 מטר מנקודת הזינוק, כאשר אין לנו עדין פרידה לגרירה. נשארתי יושב בדאון, מאזן כנפיים מול הרוח. הצצתי אחורה בחשש והנה כל החבר'ה רצים אלי וצועקים בהתלהבות. קיבלתי טפיחות על השכם, ללא מילה של תלונה על המרחק שעלינו לסחוב עתה את הדאון.

שהגענו חזרה לנקודת הזינוק, קידם המדריך את פני בבעיטה השמורה כיום לסוליסטים, מלווה במילה אחת: פילוט!

השתדלתי, ללא הצלחה יתירה, להצניע את התלהבותי מהחוויה המכוננת. לא היה בזה כל צורך, החבר'ה פירגנו ולא הסתירו את תקוותם לחוויה דומה, מוקדם ככל האפשר.

פכים קטנים

כעבור שבוע, כולנו כבר הוזנקנו מנקודות שונות במעלה הגבעה. היו שלש נקודות קבועות שנודעו בשמותיהן העבריים המקוריים:

אָה-שְׁטֵעֶלְע, בָּה-שְׁטֵעֶלְע, צָה-שְׁטֵלְע .

משמעותן היא: נקודות הזינוק לדרגה A, לדרגה B, ולדרגה C. כל נקודה גבוהה מוקדמתה. במחנה הדאייה הראשון היינו אמורים להגיע לדרגה A.

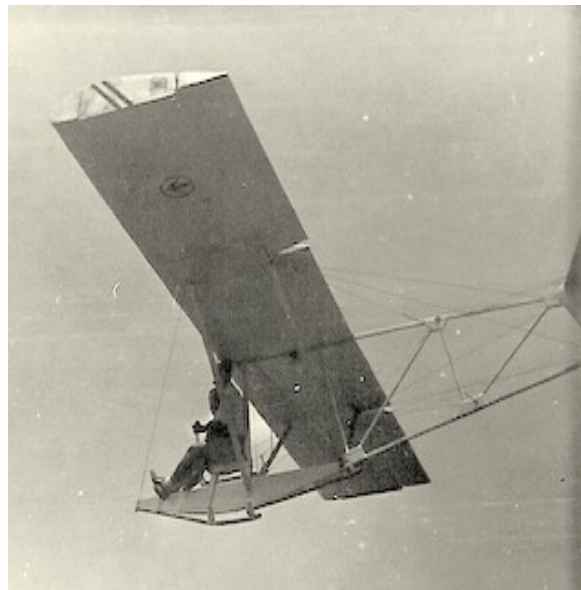
עד להענקת דרגה A, קבעו המדריכים, לפי כישורי התלמיד, מאיזה גובה במעלה הגבעה הוא יוזנק. לקראת הענקת הדרגות הועלו כולם לנקודה A. ההנחיות להענקת הדרגה: טוס ישר, במשך 30 שניות לפחות, ונחת מול הרוח.

לא חסרו ארועים מעניינים ומוזרים במשך המחנה: באחת מנחיתותי המרוחקות ראיתי מיקשת מילונים. קטפתי מילון גדול ולעת ערב חזרתי איתו לכפר. ליד הכניסה מישהו שאל: לאן אתה סוּחב את הדלעת הזאת? **מאז למדתי להבחין בין דלעת למלון.**

באחד הימים הגיע לבקרנו מאיר סטול, שהיה מוותיקי הדואים ומאשיות המועדון. מאיר הביא עמו ילד בן ארבע וכמובן שהתכבד ב"טיסת אורח" ובזינוק מנקודה גבוהה מעל הגבעה. מאיר הפגין כי גם בוורונה אפשר לבצע טיסת רכסים, ממש כמו ב'קומר'. הוא דאה במשך 5 דקות, הלוך וחזור, מעל צלע הגבעה מבלי לשקוע ולאבד גובה.



מאיר סטול מאפס הגה גובה בוורונה אחריו מקס הרוביץ, אביו של יהושע



העובדה שעשה זאת כאשר הילד יושב על ברכיו, תועדה על ידי למען הדורות הבאים

בכל טיסותי, אמור היה להיות שק אדמה קשור לחרטום הוורונה, כדי לאזן את מישקל הנוצה שלי כטייס ולהביא את מרכז הכובד למקומו הנכון. יום אחד הוזנקתי מהגבעה בוורונה שלש, שהייתה כבידה במיוחד, מבלי שקשרתי את השק על החרטום. להוסיף עוון על פשע, גם המדריך לא הבחין בכך.

מיד אחר הזינוק, התרומם טיפה חרטום הוורונה, והדאון החל לנסוק מעלה, במהירות לא רגילה.

שמעתי את החבר'ה צועקים מלמטה "יוהו יוהו". רחש הרוח עדיין היה חזק באוזני. לפחות יתרון אחד יש לוורונה – ראות בלתי מוגבלת בכל הכוונים: קדימה, לצדדים ובעיקר למטה....אל הקרקע. הסתכלתי למטה והבחנתי שפסקתי כמעט להתקדם – ראיתי מתחתי את צוות הכבל, עדיין מחזיק בו ומסתכל אלי, כלפי מעלה.

פרק הזמן שעבר מאז הזינוק, היה אמור להרחיק אותי קדימה ולהשאיר אותם הרחק מאחרי.... עם ההבנה שאני במהלך לקראת הזדקרות, הלך ונחלש גם רחש הרוח באוזניים. דחפתי את מלוא הסטיק קדימה, הוורונה שלש הכבידה הגיבה והחזירה אותי למצב גלישה – בגובה של מה שנראה לי כ 50 מטר מעל נקודת הזנוק.

לא שמעתי את אנחת הרווחה של הצופים אבל הרגשתי בה מלמעלה יחד עם ההבנה המאוחרת, שהייתי קרוב מאוד להזדקרות. המשכתי בטיסה עם שני שנויי כוון (S פרימיטיבי) כדי לא 'לגמור' את המדרון.

שמעתי את תאור הארוע, כפי שנראה מן הקרקע, מקבוצת נהגי הפרדות שבאו להשיב את הדאון – זינוק רקטי כלפי מעלה ופחד מידי מפני ההזדקרות.

קבלת הפנים שחיכתה לי בנקודת הזינוק נחלקה לשלוש אימרות:

**נחלצת יפה, אבל באיחור!
אל תטוס יותר על זורונה שלש!
עד שתשמין אל תשכח את השק!**

לא נשמעה גערה בדברי האחראי. את הגערות חטף בגדול, ולצערי בפומבי, המדריך שהוציא אותי לטיסה. רַפֵּ לא חסך בדברי תוכחה. לומר שלא נהניתי מהטיסה ובעיקר מהגובה שהרווחתי בדרכים פסולות, יהיה שקר גס. היה זה הגובה המקסימלי שהגעתי אליו בזורונה גם במחנה הדאייה השני שלי. מעולם גם לא ראיתי יותר, לאחר הזינוק, את הצוות המזניק מתחת לדאון..... יחד אם זאת יהיה זה לא נכון להניח שלא הערכתי נכון את הסיכון. הבנתי שהייתי חייב לבצע את תגובת התיקון מוקדם משעשיתי. הלקח מטיסה זאת היא הערנות למצבים דומים, המלווה אותי עד היום.



ארוע נוסף יוצא דופן היה בטיסתו של מוסיק לקבלת דרגה A. מוסיק הזנק מה-A שטעלע. הודות למשב רוח חזק יצא לטיסה גבוהה, הגיע בקו ישר אל החורשה, ונחת על הצמרות.

מדוע? יש שתי תשובות: חבריו טענו שיצא לתפוס פרפרים והדביקו לו את הכינוי "צייד הפרפרים".

מוסיק – יושב, ראשון מימין, ברקע: זורונה לפני החורשה



התשובה השנייה נתנה לי, כעבור 62 שנה, במכתב ממוסיק עצמו:
תחילת ציטוט:

"לעמוס השלום והברכה !!!

... והימים ימי טרום המדינה ואני תלמיד בי"ס טיץ ביגור, אמור ללמוד בשעות הפנאי חוזק חומרים, שרטוט ועוד הרבה מרעין בישין שלדעת מורינו עשויים לעזור לנו להפך לבעלי מלאכה הגונים, למסגרים (נפחים, חרטים, רתכים ועוד) שיוכלו לחיות ולהתפרנס מעמל כפיהם.

מוסיק – ד"ר משה גולדברג

דא עקא, גירסא דינקותא גירסא! אני, שכבר בגיל שש רציתי להמריא אל על, בניתי עם חבר ילדות אוירון לתפארת (מקרשים בעובי שני ס"מ) ובדי עמל ויזע העלינו אותו לגג הלול במשקנו. טסתי בו ממרומי שני המטרים של הגג עד לקרקע וראה זה פלא, מאומה פרט לאוירון לא נשבר (הוכחה ראשונית שעצמותי חזקות!) - אז אני לא אנצל את העובדה שליד יגור שוכנת חיפה ובה קלוב התעופה הארץ ישראלי? כמובן שהשאלה שאלה רטורית בלבד.

ואחרי הקדמה קצרצרה זו אני קופץ לכפר ילדים ולמחנה הדאיה. על ציד פרפרים שהיה בו הבטחתי לתאר לך את שהיה-ממה שהצלחתי לדלות משרידי התאים האפורים שעוד נותרו לי, והם לא כל כך רבים...

תאור מחנה הדאיה על פרטיו וסעיפיו השונים כפי שתארת, כולל הרגשות השונים, זהה כמעט לחלוטין לתחושותי שלי וכדי שלא אתפס כפלגיטור לא אחזור עליהם. אבל אודה ולא אבוש, מאותה שיחת טלפון ומרגע שקראתי את החלקים מה"סיפורים העתיקים של סבא לילדים ולנכדים" ששלחת לי, נעלמה לה שלוות רוחי ואני אפוף בענני נוסטלגיה וכו' וכו' ולגופו של ענין: -

כפי שתארת, בערבו של כל יום היו מיטב הנוער עוסקים בבדיקות ובתיקונים אם היה צריך, למרות ועל אף העייפות שהיתה מנת חלקנו מדי יום (ואגב, המחיר לעייפות הזו גם שולם כפי שנוכח בהמשכו של הסיפור). בבוקר בהיר ורענן נקבע תורי לטיסת המבחן לקבלת דרגה A, היה זה יום טוב, עם רוח טובה ומבטיחה. הוורונה הוצבה באה-שטעלה, ההוראה: "חבלים לכו" נשמעה ובוצעה, מיד לאחריה "חבלים רוצו, רוצו", הזנב שוחרר ושילוב של רוח חזקה ושליטה טובה הניבו גובה טוב והבטחה לטיסה ארוכה ולכף גדול. למיטב זכרוני - וכידוע הוא לא כל כך טוב - הייתי צריך להסתובב בכפוף להוראה במגפון ולנחות לאחר מכן (ייתכן שענין הסיבוב לא היה קשור לטיסת המבחן והקשר ביניהם נולד אצלי עם השנים...). כך או כך, הייתי בגובה רב והערכתי שאם לא אסתובב שמאלה מיד אני עלול להסתבך עם חורשת האורנים(?) שבהמשך הכוון. הטייתי הגה שמאלה ולהבטחת סיבוב חד ויפה לחצתי גם רגל שמאל. הופתעתי לגלות שבמקום שמאלה אני ממשיך ישר אבל מחליק מטה כמו אבן. לא הבנתי מה בדיוק קורה וניסיתי עוד פעם להסתובב, עדיין בגובה רב, שוב מחליק מטה, שוב לא מבין מה קורה, אבל שומע את מנחם ברנשטיין צועק במגהפון: "קומון-סנס", "קומון-סנס". אנגלית לא ידעתי דיה, אבל ידעתי ש"קומון-סנס" זה רעל נגד ג'וקים, בד"כ, בתוך שפופרת שחורה. איך זה קשור לטיסה שלי ואיך הרעל יעזור לי לצאת מהתסבוכת שחשתי שאני בתוכה לא הבנתי ולכן התעלמתי מהקריאה, משכתי בהגה וקיוויתי לעלות מעל לחורשה ולנחות אחריה. רצון טוב זה חשוב אבל לא תמיד גם מספיק. במקרה שלי, לצערי, המהירות כבר לא היתה מספקת ולחורשה הגעתי כבר בשילוב של הזדקרות ונחיתת קרש (התנגשות) על צמרות העצים ומולם!

המפגש הלא מתוכנן עם עצי החורש הניב שלוש צלעות סדוקות - לא רציני מדי, שריר פצוע ברגל ימין - לא רציני מדי, שטרייבה (סמוכה) שבורה - רציני מאד, וככל קרוע - רציני מאד. על הדברים הרציניים מאד למדתי מגדעון פינקלשטיין, חברי מהבית שהגיע אלי ראשון, בדק את הפציעות, סקר את נזקי הוורונה ויעץ לי להמצא במצב של אובדן הכרה כשמנחם יגיע עדי... ואכן מנחם הגיע גם הגיע. כאן המקום להזכיר לעצמנו את היחס לציוד, ל"כלים" שהיו מופקדים בידינו (ונתעלם לרגע מהאסוציאציה המתעוררת להשוואה עם כלי נשק אליהם כמובן היה לנו יחס מיוחד...), בני אדם אפשר להחליף, אבל כלים... וברוח אופטימית זו אמשיך: מנחם הגיע, הסתכל בעינים כלות ודואבות על הוורונה, אמד את הנזקים, שאל לדעתו של גדעון על מצב הדאון ולכשהתבררה התמונה, התפנה מנחם להעיף מבט גם על העלם המעולף והפטיר: "טוב, קח אותו לבית החולים"...

בדי עמל ויגע הוסרה הוורונה ממרומי שבתה, הובאה למחנה והוכנסה למערך בדיקות ותיקונים ולהפתעת העוסקים במלאכה התברר שבערב הקודם במהלך הבדיקה והטיפול חוברו כבלי הגה הכוון הפוך, שמאל אל ימין וימין אל שמאל. העייפות שהיתה מנת חלקנו בערבו של יום (ראה פיסקה מוסגרת בתחילת

הסיפור) היתה כנראה בעוכרינו ביום זה ובעוכרי אני למחרתו ... אין לי הסבר טוב לשאלה איך בבדיקה לפני הטיסה לא הובחנה התקלה, בעוד מועד, פרט לכך שאולי תרומת העייפות נמשכה.

מבית החולים שוחררתי עוד באותו יום עם רשות כתובה וחתומה להמשיך לטוס וכו' מה שכמובן עשיתי! את הדרגה קיבלתי אחרי יומיים ואחרי טיסה מתאימה טובה !!! סוף ציטוט.



להשלמה ותייעוד היסטורי של עברו כטייס, שלח לי מוסיק את תמונתו מגיל צעיר יותר. על מעלליו כפרח טיס, בבסיס ח"א בסנט-ג'ין שליד חיפה, ניתן לשמוע ממר יהושע הורוביץ ששרת שם באותה תקופה.

תוצאות מחנה הדאייה הראשון

חווית טיסת 25 השניות לא נשכחה ממני עד היום. מחנה הדאייה הראשון הדביק אותי בחיידק התעופה שמקנן בי כל שנתי. לעומת העניין שגיליתי בתעופה וברצון לדאות, התגמדו כל יותר הנושאים. אומנם לא התמדתי בעסוקי בתעופה כמקצוע, אולם תמיד חזרתי אליה כתחביב, הן בדאייה, הן בטיס מוטורי, בטיסנאות ובאלקטרוניקה הקשורה אליה.

