טייסת 128 - הקמתו מחדש של גדנ"ע אויר בשנת 1950.

מאת: עמוס איטם, תל-אביב 23-03-2008 , נספחים 31-03-08

גילוי נאות: התאור שלהלן הוא כולו מזוית ראייה מחוייכת ואישית שלי. אתרכז באנשים שנטלו חלק בהקמת הטייסת ובפכים הקטנים שליוו את פעולתה בשנתה הראשונה.

היה זה נסיון שני להקמת גדנ"ע אויר. למיטב ידיעתי, נעשה הנסיון הקודם ע"י הטייס שלום רקיר ז"ל. ללא ספק, תרמו לפרויקט רבים וטובים, שכלל לא הייתי מודע להם ואיתם הסליחה על שלא הוזכרו כאן. יסלחו לי גם המשתתפים והקוראים אם בגלל חלוף השנים נפלו אי דיוקים בתאורי.

רקע

בשנים הראשונות למדינה הייתה ההתנדבות לטיס מעטה ביותר. כבר ב 1948 נדונו בצה"ל תוכניות לקרוב הנוער לתעופה. בעקבות הסכם בין מטה חיל האוויר, מפקד הגדנ"ע והמועצה הכללית לתעופה ולפי הנחיית המטכ"ל, מינה מפקד חיל האוויר "ועדת חקירה ותכנון" שאחד מתפקידיה היה "לקבוע ולהגדיר את מטרות ההדרכה הטרום-צבאית-תעופתית בישראל".
הרכב הוועדה: ציטוט מכתב המנוי של מפקד ח"א מתאריך 7 לדצמבר, 1949:-

"ראש טייסת קרן יוסף, יו"ר,)
) נציגי חיל האוויר" (*שניהם היו פעילים ותיקים של קה"ל- ע.א.*)
"פקד תעופה הננסון יצחק)
"סרן שמואל יוחנן נציג הגדנ"ע
"מר רוזנטל נציג המועצה לתעופה
"מר וכסלר נציג המועצה לתעופה
"מר אליעזר רואי מרכז ההדרכה של קלוב התעופה" סוף ציטוט.

חוץ מנציג הגדנ"ע, כל חברי הועדה היו "נגועים" בזיקה חזקה ביותר לקלוב התעופה.....בדיעבד נראה כי הורישו לא מעט מרוח הקלוב לפעילות התעופתית הטרום-צבאית בשנים לאחר מכן.

הבהילות שיוחסה לנושא משתקפת מסעיף 4 בכתב המינוי : "על הוועדה לגשת מיד לעבודה ולהגיש הצעותיה למפקד חיל האוויר בהקדם ולא יאוחר מ 1.1.1950".
למעשה הוקצו לעבודתה 3 שבועות בלבד!
חומר מדיונים שקדמו להסכם הנ"ל ועבודת הכנה של אליעזר רואי איפשרו לוועדה לעמוד במשימתה.
מסקנות הוועדה והמלצותיה נפרשו על כ 20 עמודים מלאי עניין, המצויים כיום בארכיון צה"ל. ההמלצות התייחסו לתחומים רבים ובמרכזן ההמלצה להקמת גדנ"ע אויר ופרוט משימותיו. ציטוט מתוך דו"ח הוועדה:

"כל שנה להכשיר 200 טייסים (עם 30 עד 40 שעות טיסה כל אחד)
400 דואים עד דרגה ב'
200 צנחנים (30 קפיצות ממגדל כל אחד)
600 אנשי צוות קרקע" סוף ציטוט.

אולם את הדובדבן שבקצפת היוו ההמלצות באשר לאמצעים הגרנדיוזיים , שלא יפורטו כאן, אשר יש להעמיד לרשות גדנ"ע אויר לביצוע משימות אלה. בדיעבד נראה, שהן המשימות והן האמצעים, מוסמסו ע"י המימסד. מערכת הביטחון לא התייחסה, כנראה, להיקף המשימות ולאמצעים שנדרשו ואימצה רק את המלצות הוועדה המתיחסות לאירגונו של גדנ"ע אויר, שלהפעלתן הקים חיל האויר את טייסת 128.

סיפור הקמתה של הטייסת הוא למעשה תאור הקמתן של שלש המסגרות לפעולת גדנ"ע אויר: ***טיס מנועי, דאייה וטיסנאות.***

למרות שהדאייה והטיסנאות היו בחזקת נטע זר במימסד הצבאי ועל אף הקשיים שיתוארו להלן, הייתה הקמת שלש המסגרות והפעלתן מהירה יחסית. קשה להעריך כיום את מידת תרומתה של הטייסת לעידוד ההתנדבות לטיס. ברור שעם השנים ועליית המוניטין של חיל האוויר גברה ההתנדבות לטיס. מבנה גדנ"ע אויר השתנה בהדרגה ותחומי פעילותו צומצמו מאוד לאחר מספר שנים.

תחילת הביצוע – כיצד גויסתי למאמץ

בשנת 1950, בעיצומו של דיון סוער, על מיקום הנורה האדומה של חדר החושך במדור הוצאה לאור של להק הדרכה בחיל האוויר, נקראתי "להכנס לרגע" אל דני השמשוני, מפקד הלהק.
בחדר ישב מפקד הכנף בנימין אימברג, ששרת כטייס מפציץ עוד בצבא הבריטי. אימברג, יקה רזה, די גבוה ובעל חוש הומור דק, הזמין אותי להצטרף לדיון ש"יעניין אותך".
השימשוני פתח ואמר שחיל האוויר החליט להקים את גדנ"ע אויר בראשות אימברג, שיפעל במסגרת חיל הגדנ"ע. להשמשוני ולאימברג היתה כבר מישנה סדורה, שנשענה על הסכמים שהושגו בין מטה חיל האויר, המטכ"ל, מטה חיל הגדנ"ע, וקלוב התעופה:-

המטרה: לקרב את הנוער לתעופה ולהגדיל את מספר המתנדבים לטיס.
השיטה: קורסים לטיסנאות, דאייה וטיס, בהתאם לגיל הגדנ"עים.
האמצעים: **מטוסים ודאונים שיעמיד קלוב התעופה לרשות הצבא**. (הדגשה שלי- ע.א)
מינהלה והדרכה: מחיל הגדנ"ע ומחיל האוויר.

לשאלתי, מדוע, לנוכח השעטנז הצפוי, לא ישאירו כל זאת לקלוב התעופה, נעניתי כי אין לקלוב אמצעים לפעולה בהיקף הנדרש. למיטב זכרוני, לא נאמר לי דבר וחצי דבר על הוועדה והיקפי הפעולה שצוטטו לעיל. אלה נודעו לי רק עתה, לאחר נבירה בארכיון צה"ל ומערכת הביטחון, לצורך כתבה זאת.

מאחר והתנסיתי בעבר בתחומי טיסנאות ודאיה בקלוב התעופה, נשאלתי אם אהיה מוכן לסייע לאימברג בארגון והדרכת הנוער. לחץ פיזי מתון ורמז דק שזו הצעה שאי אפשר לסרב לה - הביאו לתשובתי החיובית.
לאחר "הסכמתי" הסביר השימשוני שלצורך העניין הוקמה "טייסת 128", שאליה הוצבו כבר: אימברג – כמפקד הטייסת, אני - כמדריך קרקע ראשי, אורי קרן, בנו של יוסף קרן מאשדות יעקב - כמכונאי מטוסים, וכן אריק יבזרוב מתל מונד - כנהג. לא נותר לי, אלא להיפרד מדוד אברמוביץ', הבוס מההוצאה לאור, להסתפח לאימברג ולהתחיל בעבודה.

בנימין אימברג .
באדיבות מדור היסטוריה, ח"א

בנימין אימברג – הנחות עבודה ראשוניות

עוד באותו ערב התיישבתי מול אימברג וערכנו דיון בבעיות ההקמה וגיוס האמצעים.
מלכתחילה, היה ברור שלהפעלת קורס טיס מנועי עבור הגדנ"עים, הייתה הדרך קצרה יחסית. להכנת התשתית לקורס דאייה ידרש זמן רב יותר. הזמן הארוך ביותר ידרש להפעלת קורסי הטיסנאות. צוואר הבקבוק היו המדריכים.
בעוד שהישלינו את עצמנו, שניתן יהיה לקבל מדריכי טיס מנועי מחיל האוויר וקצת יותר קשה יהיה לאתר שם מדריכי דאייה, לא נראה לנו כל מקור למדריכי טיסנאות.

באותו ערב, הסתבר שאת הכשרת מדריכי הטיסנאות ואת הפעלת קורסי הטיסנאות יהיה עלי לקחת על עצמי. סברנו שניתן להתחיל בהכנות מידיות לקורס הטיס ולאחריו קורס הדאייה, שיופעלו על ידי מדריכי טיס מחיל האוויר. מאוחר יותר הסתבר שגם מדריכי טיס לא היו זמינים.

בסוף הערב שלף אימברג גיליון פוליו, כתוב בכתב ידו, ובו פורטו הוראות למחר. היו בו הנחיות מפורטות לאיסוף ד"ר יששכרי והסעתו לכפר ילדים, כדי לערוך למועמדי הגדנ"ע שיאספו שם, בדיקות רפואיות לדאייה וטיס. הדף שהציג לי, היה אופייני לדרך פעולתו המסודרת - תכנון מפורט של כל שלב וטיפול מראש בכל הפרטים הקטנים.
למחרת, הפלא ופלא, בשעה 7:15 , כפי שתוכנן, חיכה לי אריק עם הג'יפ לפני חדר האוכל. נסענו ואספנו את ד"ר יששכרי, שהיה מוכן לנסיעה, ויצאנו לעפולה כמתוכנן. ד"ר יששכרי התגלה כאדם שמח ונוח לבריות. חששותי שיפחיד את הנבדקים, נמוגו.
המינהלה בכפר ילדים הוכנה מראש ע"י הגדנ"ע, הבדיקות בוצעו וכבר באותו ערב נפגשתי עם אימברג, שדף ריכוז תוצאות הבדיקה בידי. בסופו של יום זה עמד לרשותנו מאגר מעומדים לטיס ולדאייה.

החידוש שבגישה מסודרת, לעומת האילתורים ושיטת ה"סמוך" של אז, הדהימו אותי. שאלתי את אימברג איך הגיע לכך – הרי שרת תמיד כטייס. לדבריו הייתה זאת מורשת של קורס שלישות שעבר בצבא הבריטי, שבו נוכח כי ה"איך" חשוב כמו ה"מה". תקופת עבודתי עם אימברג שימשה לי כבי"ס לניהול והקנתה לי נסיון בתחומים שהיו לי לעזר רב, במשך שנים רבות לאחר מכן.

הקורסים הראשונים לטיס ודאייה

סגל הטייסת עבר ממטה חיל האוויר למפקדת חיל הגדנ"ע בשיח מוניס, והשתכן בבית השיח, שעל הגבעה.
עם הזמן נוספו לנו שם כוחות מינהלתיים שבראשם: קצין המינהלה- סגן עמיאל יום טוב, סמל יהודה קואינקה, מחסנאי ציוד- יעקב סרוסי, ואליעזר חזן (חזנצ'יק). קיבלתי אישור להעסיק גם אזרחים בהדרכת הגדנ"עים: מולה שטריקמן להדרכת פיזיקה ואווירודינמיקה ומשה כץ להדרכה של בניית הטיסנים וסיוע בקורסים לדאייה. שניהם תרמו רבות להכשרת הגדנ"עים אצלנו ולהצלחתם.

התשתית לקורס הטיס הייתה זמינה יחסית: הבסיס היה ממש ליד שדה דב, שבו חנו מטוסי הפייפר של קלוב התעופה. מאגר ראשוני של גדנ"עים, לאחר בדיקות רפואיות, היה בידינו. מערכי שעור של מקצועות הקרקע היו במהלך הכנה על ידי. מולה שטריקמן נשכר לתגבור הדרכת הקרקע. מערכי שעורי הטיס של הקלוב נבדקו על ידי אימברג. המערך הלוגיסטי של שיכון, מזון, ביגוד, רפואה וכיתות לימוד סופקו על ידי חיל הגדנ"ע – ומה חסר? מדריכי טיס! הסתבר כי, בניגוד להנחותינו, **מדריכי טיס על פייפרים** לא היו זמינים בחיל.
אימברג עמל קשות כדי להשיג את המדריכים ונאלץ לשכנע את הדרגים שיזמו את הרעיון, להורות על פתיחת קורס למדריכי פייפרים, בבית הספר לטיסה של חיל האוויר. הוא הצליח בכך: להלן ציטוט מתוך דו"ח התקדמות מס' 6 לחודש אפריל 1950 של להק הדרכה במטה ח"א:-

"ב. אימוני צוות אויר ... " קורס למדריכי גדנ"ע אויר: מספר החניכים בקורס הוא 6. הקורס יסתיים לפי התוכנית במשך חודש יוני. בקורס הזה התחילו להשתמש בחדש מאי **בשני מטוסי פייפר שהתקבלו מקלוב התעופה.**" סוף ציטוט. (ההדגשה שלי – ע.א)

אברמוביץ', הלל, בודילבסקי

באדיבות: י. בודילבסקי

מדריכי הטיס הגיעו אלינו ביולי, כולם עם עבר עשיר מאחוריהם: ישעיהו (בודי) בודילבסקי, שקיבל את הפיקוד על הטייסת לאחר אימברג, דב ברל'ה ארליך, זאביק ביל"ו, נחום בירנבאום, ואברהם פורטוגלי. היה זה הגרעין שהפעיל את קורס הטיס הראשון. כל אחד מטייסים אלה הייתה דמות ייחודית וציורית בפני עצמה:
מבודי החייכן עם סבלנות הברזל עד פורטוגלי הכספיתי – שתוך כדי ארוחת בוקר ב"תנובה" בעפולה, בדרך מביתו בכפר גלעדי לבסיס בשיח-מוניס, קרא בעיתון על גזירת יום השבתון לרכב (ראה בהמשך) ובו במקום מכר את מכוניתו לבעל ה"תנובה" והמשיך את דרכו באוטובוס.
מאוחר יותר הגיעו, טיפין טיפין, טייסים נוספים: כמו קרול זבצקי, בלפור סמנטוב, שלמה ירקוני, איליה רוזנצוויג ואחרים. רבים מהם הכרתי עוד מקלוב התעופה וממחנות הדאיה בכפר ילדים.

עם הגידול במספר הטייסים, ניתן לטייסת 128 תפקיד בחרום: הפעלת שדה דוב. ב"מבצע צמד ביכורים" של צה"ל באוקטובר 1950, נוסף לטייסת גף של ארבעה מטוסי פייפר "מטייסת 100". טייסי "128 " איישו את מגדל הפיקוח והטיסו את שופטי התמרון מעל "הכוחות הלוחמים" בתמרון.

ישעיהו בודילבסקי - קורסי הטיס

לצורך מיון החניכים לקורס טיס, הגיע אלינו סרן יהודה פופקו, שגם בשעת כעס, היה חיוך קבוע על פניו. הראשונים מבין המועמדים שיהודה ראיין, יצאו אל חבריהם והזהירו אותם: "יש שם טייס שכל הזמן מחייך- אבל הוא בכלל לא צוחק!" מגוון השאלות במיון וכן התשובות, היה מעניין בפני עצמו, כגון: למה לא רואים בלילה? והמענה: למה שבלילה חושך! ועוד הברקות מעין אלה.

פרופ' מולה שטריקמן

בתום המיון נבחרו גדנ"עים שישתתפו בקורסי הטיס הראשונים: חנן טננבאום, יוסי טויסטר, אורי לוינטל, רפאל בלימן, יוסי צוק, עמוס מלמד, אריה מרקוס, אלי בוקס, ראובן וכסנר, ברשצקי שלמה, שייקה (ברודר) ברקת, אלישע רואי, אורי פינקלשטיין, אליעזר לוינסון, איה כרמית, אלכס טייטל ואחרים.
כמה מהם היו חברי קלוב התעופה ובעלי ידע מוקדם. הייתה זאת קבוצת נוער מוכשרת, שה"שוויץ" שלה כלפי הסובבים אותה, הטריד אותי לא מעט.
מולה שטריקמן החל בהדרכתם במקצועות הקרקע. מולה נהג ללכת במכנסים קצרים וסנדלים והופיע לשעורים שנתן, בלתי מגולח, עם זיפי זקן שחור. התערבותי הועילה ליומיים בלבד ואחר היה חוזר לסורו.

גם לאחר שהיה לפרופסור מפורסם במכון ויצמן, המשיך מולה ללכת, גם בחורף, בסנדלים ומכנסים קצרים. בקושי אפשר היה לשכנעו לשכור ז'קט לפגישותיו בפנטגון.

בד"ח בוקר ע"י הגדנ"עים
באדיבות: י. בודילבסקי.

עם הגעת מדריכי הטיס, ביולי 1950, החלו טיסות ההדרכה של חניכי קורס הטיס הראשון. מפקד הקורס היה ישעיהו (בודי) בודילבסקי, מראשוני טייסת הפלמ"ח.
הטיסות נעשו במטוסי הפייפר של קלוב התעופה, עם אחזקה מעורבת של אורי קרן, מהיחידה שלנו ושל אנשי קלוב התעופה.
הקורס תוכנן ל 3 שבועות. לכל חניך הוקצו 12 שעות הדרכה וטיסת סולו. לכל מדריך ניתנו 5 חניכים.

לפי הרישומים, הדריך בודי בחודש יולי 13 חניכים, שלו ושל מדריכים אחרים. עד לסוף שנת 1950, הדריך בודי 35 חניכים ומספר אנשי סגל .

ארנסט רפפורט, זקן המדריכים בארץ, הופקד על עריכת צ'ק הסולו לחניכים. אחדים מהחניכים הגיעו לסולו תוך מספר שעות מועט יחסית. את השיא מחזיק כנראה, יוסי טויסטר שהגיע לסולו לאחר 5:20 שעות בלבד. השמחה הייתה רבה כי בהגעה לסולו ראינו סיום מוצלח של קורס הטיס.

חנן טננבאום, רמת גן. בן 16, תלמיד בי"ס שבח מתעסק בתעופה 4 שנים

יוסי טויסטר, חיפה. תלמיד ביה"ס המקצועי של הטכניון. מתעסק בתעופה 4 שנים

אורי לוינטל, ת"א. בן 16 תלמיד בי"ס תיכון 'גאולה'

רפאל בלימן, ת"א. בן 17 תלמיד תיכון עירוני א' עוסק בתעופה 3 שנים

טייסים ראשונים של הגדנ"ע

מפקד הקורס בודילבסקי (או בקיצור 'בודי')

תשעת
העשרים
שהוסמכו
לטייסים

החניך המצטיין יוסי צוק איש אשדות-יעקב

עמוס מלמד, בן 17, תלמיד גימנסיה הרצליה, מח' שמינית

אריה מרקוס, ת"א, בן 16 גימנסיה הרצליה, מח' שמינית

אלי בוקס, כפר-סבא. בן 17 בית חינוך תיכון בכפר סבא

ראובן וקסנר, ירושלים. תלמיד בי"ס 'עמל'

בוגרי קורס הטיס הראשון של גדנ"ע אויר. התמונה: מתוך כתבה "במחנה עלומים"

באדיבות: יוסי טויסטר וארכיון צה"ל ומערכת הבטחון

למסדר הסיום של קורס הטיס הראשון הוזמנו כו-לם, כולל הרמטכ"ל דאז, יגאל ידין וקציני מטהו. במפגן הסיום המריאו כמה מהסוליסטים, טסו ונחתו לעיני המוזמנים. לאחר הנחיתה, ניגשו אל הרמטכ"ל וקציניו ללחוץ את ידם.

הרמטכ"ל ידין עם אורי לוינטל
באדיבות: י. בודילבסקי

האגדה מספרת שידין פנה לאחד הסוליסטים, ברך אותו ושאל אם הוא מתגייס לחיל האוויר. להפתעת כל הנוכחים ענה החניך בשלילה. כאשר התאושש ידין מהמבוכה הראשונה, שאל: מדוע לא? ונענה: אני בתת משקל! ידין פנה לקצין שלידו ואמר: סדר לו שבועיים הבראה בסנט לוקס (בית הבראה צבאי ליד חיפה).
מניסיון אישי אני מעיד שהסיכוי להעלאת משקל שם, היה קלוש. הבלויים שורפים את הקלוריות.

הארוע הסתיים בשמחה ובהרגשת הישג, של בודי וכל מדריכי הטיסה וסגל הטייסת, מיפקדת הגדנ"ע, ובעיקר כמובן, של כל הסוליסטים. כתבה עם שמות המסיימים הופיעה "במחנה עלומים". חמישה מבין תשעה המסיימים, היו לטייסים בחיל האוויר.

היה זה הישג ראשון לטייסת 128, שהוקמה זה עתה.
קורס הטיס הראשון הראה לנוער אפשרות מעשית להגיע לטיס, עוד לפני הגיוס לצבא. לאור ההצלחה של קורס הטיס המנועי הראשון, נערכו אחריו קורסים נוספים. בשנה הראשונה לפעילות גדנ"ע אויר השתתפו בקורסים אלה למעלה מ 70 גדנ"עים ואנשי סגל.

סיפורי אימברג

כל הקרדיט, לצליחת המכשולים בדרך להקמת הטייסת ואיושה, מגיע לבנימין אימברג. האיש היה מסודר, קפדן, נמרץ ועיקבי במאמציו. כלפי היה תמיד כן וקורקטי. אביא כאן כמה ארועים שאיפיינו את האיש.

רקע:
תמרון "צמד ביכורים" של צה"ל נערך באוקטובר 1950. פעולות גדנ"ע אויר הופסקו והטייסת השתכנה בשדה דב. תפקידי היה אחראי לחדר X (חדר מבצעים). ישבתי בחדר, לבדי, בחלונות מוגפים (סודיות...) בצריף לוהט, עם שלושה טלפונים: לחדר X במטה ח"א, למגדל שלנו, ולמשרד הטייסת. על השולחן נפרשו טבלאות הקודים והמפות על הקירות. כל הטיסות, אלינו והחוצה, היו עוברות דרכי. הטייסים הזרים הנוחתים היו חייבים ברישום בחדר X.
הייתי יחידי בתפקיד זה, ללא מחליף, וה"ארוחות" הובאו אלי. מבחינתי, עקב אכילס של התמרון היה חוסר האספקה. במשך 4 ימים ולילות אכלנו מציות מפחי שמורים או שאריות אספקה שהיו איתנו, בקיצור: רעב מצרים. הטייסים, שיצאו למשימות חוץ, סעדו בד"כ בבסיסים, שבהם לא היה מחסור במזון.

1. אחרי 4 ימים ולילות שעברו עלי ללא שינה וקצת רעב, הציע לי אימברג לטוס איתו בלילה לרמת דוד, לאכול שם ולחזור. המראנו בשעה 9 בערב.
הייתי מנומנם במושב אולם בגובה של כמה מאות רגל, העירה אותי דממה פיתאומית. הלך המנוע? שאלתי. כן! אתה קשור? שאל אימברג בשלווה. המשכתי לנמנם. לזכותם של התורנים במגדל יאמר כי "שמעו" את השקט והדליקו מיד את האורות. אימברג ביצע נחיתת אונס מושלמת, יצא מהמטוס בשלווה סטואית, שיבח את זאביק ביל"ו, שרץ לקראתנו מהמגדל, על ששמע שם את הפסקת המנוע אבל לא חסך ממנו ביקורת: איפה הכבאית? מדוע לא הוצאתם את האמבולונס? מדוע אינכם פועלים לפי נוהל חרום? ואז פנה אלי ואמר כמעט בלחש: מצטער, תטוס מחר בחמש בבוקר לבאר שבע יש להם שם לחם לבן וחלבה..... (שתיים מחולשותי עד היום).

בבדיקת המטוס הסתבר שהיו מים במיכל הדלק. למחרת, ב 5 בבוקר, טסתי לבאר שבע. שם אמור היה הטייס להטיס שופט מעל תרגיל שריון. גם הוא קיבל 'קט מנוע' בהמראה ונחת בשלום עם השופט. הסתבר שהיו שוב מים בדלק. מה שארע אחר סינון המים מהדלק שייך כבר לסיפור אחר.....

2. בגלל החום בחדר X ישבתי בד"כ לבוש בגופיה וכו' בלבד. בצהרי אחד הימים הודיעו לי ממשרד הטייסת שנערכת עלינו "התקפת אויר" (דמה), תותחי הנ"מ "יורים" ועל המגדל להרחיק מאיתנו כל תנועה אווירית. תוך כדי מהלך "ההתקפה" הודיע המגדל שהמטוס של מפקד החיל מתקרב לנחיתה. אמרתי למגדל לתת לו 'אור אדום' והרמתי טלפון לאימברג. המגדל חזר והודיע כי המטוס מתקרב. המגדל ירה שוב רקטה אדומה ואחר עוד אחת ועוד אחת, ללא הואיל. אימברג רץ "להפסיק" את התותחים ובינתים נחת המטוס.
כאשר חזר אימברג למשרדו הגיע אליו האלוף רמז, מפקד החיל. שמעתי קולות רמים.
אינני יודע מה אמר לו אימברג אולם רמז נקש בדלת, פתח אותה, ראה אותי יושב בגופיה וכו', התעלם מכך, הצדיע חדות, התנצל ואמר: לא היינו צריכים לנחות! הצדיע שנית ויצא.

סיפור שלישי הקשור לאימברג: באחד הערבים ליד המדורה, הצליחו הטייסים שלנו לשכנע שתי בנות גדנ"ע, כי אין כל סיבה שלא יוכלו להתנדב לטיס בחיל האוויר. אליהן הצטרף אליעזר חזן ואיש נוסף ממפקדת הגדנ"ע.
היו אלף סיבות מדוע לא יקבלו את הבנות, אולם אימברג החליט לתת גיבוי לטייסיו, והצליח לשכנע את פיקוד חיל האוויר. הייתה זאת משימה שאיש לא נתן לה כל סיכוי. כל הארבעה התקבלו לבית הספר לטיסה.
עברו שנים רבות ומאבקים רבים עד שבנות התקבלו שוב לקורס טיס.

רבקה וינשטיין: אם מדברים על הגדנ"ע אי אפשר שלא להזכיר את רס"ן רבקה וינשטיין, האמא המיתולוגית של הגדנ"ע והנח"ל. רבקה הייתה כבת חמישים, הסתובבה בין הבסיסים ודאגה לרווחת החיילים. לילה אחד עברה במפקדה ומצאה את כל הדלתות פתוחות. היא סילקה את כל החותמות מכל המשרדים, כולל אלה של הטייסת, ולמחרת לא יכולנו להוציא ולו מכתב רשמי אחד בלבד. תחנוניו של קצין השלישות עזרו ורבקה החזירה כעבור יום את החותמות. הלקח נלמד ומאז, בסוף יום העבודה, ננעלו החותמות בארונות ונסגרו דלתות המשרדים.

בנימין כהנא
באדיבות: מדור היסטוריה, ח"א

בנימין כהנא – קורס הדאייה הראשון

קורס הדאייה היה קשה להתנעה, מחמת ריבוי הגורמים המעורבים ומיקומו בשטח אזרחי בכפר ילדים. בכפר ילדים הייתה התשתית של מחנות הדאייה של קלוב התעופה וגילשוני הוורונה אוחסנו שם. היה קושי בגיוס מדריכי דאייה. הטייס היחידי בטייסת, בעל נסיון הדרכה בדאייה, היה קרול זבצקי, שקיבל את הכשרתו בחו"ל. לצערי לא זכורים לי שמות מדריכי הדאיה האחרים שבאו, קרוב לוודאי, מקרב מדריכי קלוב התעופה.

מפקד מחנה הדאייה הראשון היה סרן בנימין כהנא, בוגר קורס הטיס של האצ"ל. הוא היה נמוך קומה אולם משיכמו ומעלה כאדם וכמפקד. יצאנו לכפר-ילדים, כקבוצת חלוץ, לבדוק את התנאים ואת הכלים במקום. יחד איתי הגיעו לכפר: יהודה קואינקה כסמל הבסיס, חזנצ'יק ומשה כץ כמדריכי קרקע וכעוזרים למדריכים.

הוורונות של הקלוב שנמצאו בכפר, היו ברובן מהדגם ששיכלל ובנה ד"ר פיאטלי. השכלול היה שנוי "סולם" הגוף מ"קורות קופסה", לקורות מעוגלות מעץ מלא, שקוטרן היה קטן ממידת החתך של קורות הקופסה. שנוי זה ואחרים העלו את ערך הגלישה של הוורונה מ- 1:7 ל- 1:8. בשנת 1947 כבר טסנו, ללא בעיות, על הדגם המשופר.

ד"ר פידיה פיאטלי

לגילשוני הורונה של קלוב התעופה לא היתה אחידות בביצועים. זכורה לי במיוחד וורונה מס' 3 שהייתה כבדה מהאחרות. בטיסתי עליה הייתי חייב בשק אדמה שנקשר על חרטומה, לצורך איזון.
אם נשכח השק חייב הייתי לטוס עם סטיק לחוץ, שידי פשוטה קדימה. הוורונות המיובאות האחרות היו יותר סלחניות. הטובות מכולן היו הוורונות של פיאטלי.

שיטת הדרכת הדאייה הייתה כמו זו הנהוגה בקלוב התעופה שבו קיבלו רוב המדריכים את הכשרתם. סביר להניח שהשיטה הועתקה מאירופה, על ידי הדואים הראשונים שהגיעו משם. מאחר והגלשונים היו בעלי מושב יחיד והחניך טס "סולו" מיומו הראשון, חובת הזהירות הכתיבה התקדמות הדרגתית איטית, ובכך לשמר גם את הכלים, בנוסף להקפדה על בטיחות החניכים.
ההזנקה הייתה אמורה להיות בכבלי גומי (בנג'י). במקום לשכור פרדות לגרירת הדאונים, היה לנו טרקטור אופני והוקצה לו מפעיל.
חיל הגדנ"ע סיפק בכפר את המינהלה. לאחר אישור ד"ר יששכרי הרופא, הגיעו הגדנ"עים ושוכנו בחדרי בית הספר.
מקום היה בשפע והסגל השתכן בבנין נפרד. הכל היה מוכן והקורס יצא לדרך.

הטרקטור בכפר ילדים
מימין לשמאל: ??, יהודה קואינקה, עמוס יתום, אליעזר חזן.
האם מי מהקוראים יכול לזהות את הבחור מימין?

התאור להלן נועד לאלה שנולדו מאוחר מכדי להתנסות בלימוד טיס על כלי חד מושבי:

הוורונה, גילשון חד מושבי, שבמקורו יוצר בפולניה, היה כלי הטיס הסטנדרדי ללימוד דאייה בארץ. לגילשון לא היו מכשירים. שליטת הטייס במהירות הגלישה נעשתה לפי עוצמת רחש הרוח באוזניו. הדרכת הדאייה נעשתה לרגלי גבעת המורה, על מישור עם שיפוע קל, שאורכו כמה מאות מטרים. מתכונת ההדרכה היתה כשל קלוב התעופה: מתחילים בכך שהחניך יושב בגילשון, ידו האחת על הסטיק והשניה מחזיקה, לשם ייצוב, במושב או בסמוכת הכנף .

המדריך החזיק בקצה הכנף, הנמיך והגביה אותה, והחניך הגיב בתנועת הסטיק לתיקון האיזון.
סיבסוב הגילשון, ע"י משיכת קצה הכנף קדימה או אחורה, חייב את החניך להגיב בתנועת הגה הכוון, על ידי הנעת הדוושות ברגליו. מאחר והחניך "טס" סולו מיומו הראשון, חשובה היתה ההתנסות באיזון הכנפיים. החניכים התחרו לכן, על הזכות לשבת בכל גילשון חונה ולאזן את הכנפיים מול הרוח.

השלב הבא היו ה"חרישות": חיברו את כבל הגומי לוו פתוח שבחרטום הגילשון ולפקודת המדריך, היו מספר חניכים מושכים ומותחים את הכבל. הגילשון החליק על הקרקע והחניך היה חייב לאזן את הכנפיים, מבלי "למשוך" או "ללחוץ" את הסטיק. כל "טיסה" נרשמה בספר הטיסות, תוך ציון מספר השניות הספורות שנמשכה.

לאחר שהוכיח החניך שליטה ב"חרישה", בא שלב ה"קפיצה": חניך נוסף החזיק בחבל הקשור לזנב הגילשון. לאחר פקודת המתיחה, הכבל היה נמתח ומאחר שהגילשון הוחזק מאחור, לא התחיל להחליק. לאחר מתיחה נוספת פקד המדריך: "עזוב". חבל הזנב שוחרר, הגילשון החליק "והמריא" לגובה של כ- 30 ס"מ ואז גלש כמה מטרים, עד לנחיתה. החניך אמור היה לאזן את הכנפים ולשלוט על הגה הגובה, עד לעצירת הגילשון. לפי שיקול המדריך, הוגדלו גובה הקפיצה ומשך הגלישה; זאת ע"י הגדלת המתיחה של כבל הגומי.

"קפיצה" בוורונה בכפר ילדים
באדיבות ארכיון צה"ל ומערכת הבטחון.

לאחר הוכחת יכולת בחרישות ובקפיצות, הועלו החניך והגילשון במעלה הגיבעה, לנקודת זינוק גבוהה יותר, שאיפשרה משך גלישה ארוך יותר.
נקודות הזינוק הוגבהו עם התקדמות החניכים, עד להשגת טיסה מאוזנת בקו ישר במשך של 30 שניות, שזיכתה את החניך בדרגה א'. (דרגה ב' ניתנה לאחר טיסה של 60 שניות ובצוע פניית "S " במהלכה). החזרת הגילשון, ממקום הנחיתה במישור, חזרה לנקודת הזינוק במעלה הגבעה, גזלה זמן רב ומספר הזינוקים לחניך ליום הצטמצם. למרות זאת, הגיעו רוב החניכים לטיסות של 30 שניות, תוך כדי הקורס.

השבת העגומה

בשבת לא הייתה כל פעילות. הגדנ"עים יצאו ברגל לעפולה, כדי לבלות בעיר 'הגדולה' ולחזור ברגל לאחר מכן. לאחר צאתם החל שרב כבד. מפקד המחנה, בנימין כהנא, שדאג לשלומם, ביקש להחזירם במשאית הצבאית שלנו.

פקודת מטכ"ל חייבה כל כלי רכב, ביום שבתון אחד בשבוע, והטילה עונש כבד על המפירים את השבתון. יום השבתון של הרכב היחיד שלנו, חל בשבת. כהנא, שלא רצה לסכן את הנהג, נהג ברכב בעצמו, אסף את הגדנ"עים בעפולה והחל לחזור למחנה. בדרך נעצר על ידי המשטרה הצבאית שרשמה לו דו"ח על נסיעה ביום שבתון הרכב.

הענין הגיע עד הרמטכ"ל, שסירב להתחשב בנסיבות ההומניות. קידומו של כהנא נעצר לשנים רבות.
אירוניה טרגית היא, כי סרן בנימין כהנא עוטר בעיטור העוז, לאחר שנהרג במטוס הפייפר שלו במלחמת קדש, כאשר הסיט 2 מיגים מצריים מטור שריון שלנו.

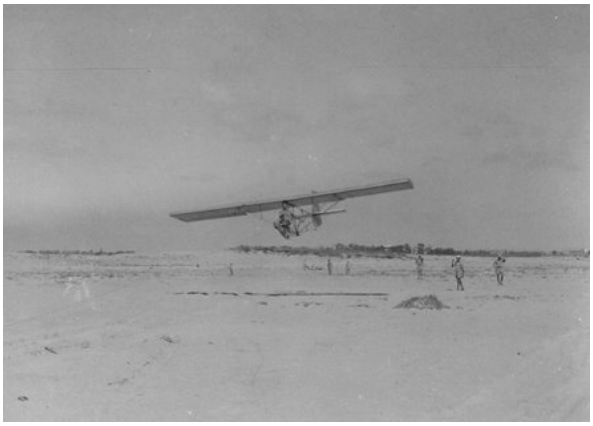
בלפור סמנטוב וכהנא
באדיבות: ב. סמנטוב

סרן שמואל הרם – קורס הדאייה השני

עקב נסיבות עזיבתו של בנימין כהנא, הסתיים מחנה הדאיה הראשון באקורד צורם. במקומו, למחזור הגדנ"עים הבא, מונה רס"ן שמואל (שמואליק) הרם, איש חי"ר, שלמרות נכותו, היה פעיל עימנו בכל אשר עשינו. האיש היה בעל רעיונות מקוריים ועשה ככל יכולתו להפיג את מצב הרוח השפוף של הסגל בעקבות עזיבתו של בנימין כהנא.
באחד הבקרים בעת הגילוח, הציע כי, בו במקום, הוא מגלח את החצי הימני של שפמו העבות, בתנאי שאני אתחייב לגדל חצי שפם שמאלי.
מלכתחילה, הייתה האווירה בקורסי הדאייה דומה יותר לאווירה ששררה במחנות הדאייה של קלוב התעופה, שלא חסרו בהם מתיחות ומעשי קונדס, ולא לאווירה של בסיס הדרכה צבאי.
אולי כתוצאה ממאמצי שמואליק להרים את המורל, חזרו אנשי הסגל לעמול על פעלולים שונים ומשונים להפעיל על חבריהם לחדר ולבנין. כל כניסה לחדרי המגורים נעשתה תוך כוננות ספיגה להפתעה מכיוון לא צפוי, כמו: דלי מים מעל הדלת, כדור כוח שנע כמטוטלת - מול הכניסה - בגובה הבירכיים, או דלת עץ שמחליקה, על מורד המדרגות, לעומת העולים בהן. העיסוק במעשי קונדס אלה הפך לחלק מהווי מחנה הדאייה.

קורסים נוספים לדאייה נערכו לאחר מכן בשדה דב, עם שנוי מהותי: הזנקת הוורונות ע"י מגליל. טיסה אחת מאלה זכורה לי היטב. עליתי באחת הטיסות הראשונות והוזנקתי במגליל, היישר לערפיליה נמוכה מאוד. משקפי כוסו כהרף עין בטיפות מים. לוורונה לא היה מתקן שחרור ונאלצתי להמתין לשחרור המגליל. לאחר השחרור, הסרתי את היד מהסמוכה וניגבתי באצבעותי את המשקפיים. נכנסתי להקפה נחתתי בשלום. השניות הספורות, שהייתי בטיסה עיוורת לחלוטין, זכורות לי עד היום.

מעלים וורונה על עגלה בשדה דב
באדיבות: י בודילבסקי



וורונה בזינוק מגליל בשדה דוב
באדיבות: י. בודילבסקי

קורסי הקיץ לדאיה של גדנ"ע אויר נמשכים כמעט ברציפות עד היום, אם כי בכלים ובמתכונת שהישתנו לבלי הכר.

הקורסים לטיסנאות

טיס מנועי ודאייה – ניחא, אולם הטיסנאות הייתה חריג בולט בנוף הצבאי. שלא כמו בקורסי הטיס והדאייה, להפעלת קורסי הטיסנאות, היה עלינו לצלוח מכשולים רבים ולהקים גם את התשתית מבראשית. לעיתים נקטנו בדרכים לא שגרתיות, בלשון המעטה, כדי להשיג את המטרה.

עקיבא עצמון – גיוס מדריכים לטיסנאות

משמאל לימין: אל"מ עצמון, הרמטכ"ל ידין "סבא" נח וולפובסקי, בן גוריון, ???
באדיבות: דניאלה מור, בתו של אל"מ ע. עצמון

מספר ימים לאחר הקמת הטייסת נפגשנו, אימברג ואני, עם קצין גדנ"ע ראשי, אל"מ עקיבא עצמון.
עצמון היה עצום מימדים, גבוה, רחב ותכליתי עד הגרם האחרון במשקלו. כאשר הבין כי **היקף הפעולה של גדנ"ע אויר יוכתב על ידי מספר הטיסנאים** וכי המחסור במדריכי טיסנאות לא ניתן לגישור, שאל עצמון 3 שאלות:
כמה מדריכים דרושים? האם ניתן להכשיר כל בוגר תיכון ללא רקע קודם בתעופה? מי יכשיר אותם?

ענינו כי דרושים לפחות עשרה איש, ניתן להכשיר כמדריך טיסנאות כל אדם, *אם הוא מעונין בכך*, וכי אנו יכולים להכשיר מדריכים בבניית טיסנים וגם להקנות להם את הרקע באווירודינמיקה ובפיזיקה. אולם הקניית רקע זה, היא ארוכה מהקניית הידע בבניה המעשית של הטיסנים.
עצמון שאל: אתם בטוחים? כאשר עניתי בחיוב, התחייב עצמון כי "**עד מחר!**" ישיג לנו את הצוות הדרוש. כאשר הבחין עצמון, לפי הבעת פני, שאיני מאמין – אמר לי: "בשעה 12:30 לאחר חצות בוא למשרדי עם מעיל. שנינו נוסעים לירושלים".

בשלב זה הציע אימברג : אם נשיג את האנשים מדוע שלא נשלח את כולם לקורס המכין בבית הספר לטיסה של חיל האוויר?
הרעיון הדהים אותי, הוא נראה לי כהכנסת צלם להיכל. להכניס לגיון זרים לקודש הקודשים של חיל האוויר?! חשבתי כי לא נצליח בכך ונעניתי: "האם ניסית?"
אז ניסיתי! טלפנתי אל דני השימשוני ושטחתי לפניו את בקשתי (הראשונה!). הוא הקשיב בסבלנות והציע שאפנה לעייזר (שדומני שהיה אז ראש מחלקת תפקידי מטה) ואגייס גם את תמיכתו. את עייזר הכרתי עוד מחיפה אולם זה לא מנע ממנו 'לזרוק אותי מכל המדרגות' –"הם יפרקו שם כל עול" - טען.
בסופו של דבר דומני שאימברג, השימשוני ומפקד החיל אהרון רמז, הצליחו לכפות את דעתם. הוסכם לקבל את הגדנ"עים לקורס המכין, בתנאי שכולם יהיו בוגרי תיכון.

בחצות נכנסתי למשרדו של עצמון, שעדין עבד. הוא קם ממקומו, הציע לי כוס קפה, אמר שיהיה קר. נכנסנו לג'יפ הפתוח שלו ויצאנו לירושלים. היה קרררר.
קרוב ל 1:30 לאחר חצות, הגענו למנזר בעמק המצלבה. היה זה בסיס חיל הגדנ"ע בירושלים.
הש.ג. זיהה את עצמון, והעיר את מפקד הבסיס. לבקשת עצמון, העלה מפקד הבסיס, את כל המגוייסים החדשים, למיסדר על גג מנזר המצלבה.
בשעה 2 אחר חצות ניצבו כולם, מול מפקד הבסיס ומפקד הגדנ"ע, שעמדו ליד שולחן בודד על הגג.
עצמון פתח בנאום חוצב להבות על הקמת גדנ"ע אויר, הצורך במדריכי טיסנאות, החשיבות הלאומית שבדבר וסיים בכך שהסברים נוספים ישמעו ממני. מבלי להבין את המתרחש, מצאתי את עצמי מונף ועומד על השולחן ומסביר את דרכי הפעולה הצפויות. דיברתי כמה דקות, קפצתי מעל השולחן ולפני שרגלי נגעו בריצפה, אני שומע את עצמון רועם: "המיתנדבים יצעדו צעד אחד קדימה!"
להפתעתי כ 15 איש צעדו קדימה. עצמון פנה למפקד הבסיס: "מחר כולם אצלי ב 7:30. שלח אותם עם ילקוטי השרות!".

בדרך חזרה לת"א אומר לי עצמון: "ראית את יתרונות ההפתעה?". ראיתי! ההיפך הגמור משיטותיו של אימברג!

שורת המתנדבים

למחרת בבוקר הגיעו המתנדבים מירושלים. הטיפול בשיכונם ורישומם הוטל על רס"ר הבסיס. לאחר ההתארגנות הגיעו אלי, אחד אחד, לראיון אישי. הסתבר לי שקיבלתי קבוצה בלתי אחידה בעליל. כולם היו בוגרי תיכון ממקומות שונים בארץ, ללא כל מושג בסיסי על תעופה. הם נראו לי כפרטים, ללא זיקה חברית ביניהם. בדיעבד, הסתבר שטעיתי.
למרות היותם אנשי חיל הגדנ"ע וכפופים לפיקוד הבסיס, ראו עצמם כקבוצה ייחודית ונלחמו מלחמת חורמה ברס"ר הבסיס. למסדר המפקד ביום השישי הראשון לבואם, הם עלו בשורה עורפית, לבושים, לסרוגין, במכנסים קצרים ומכנסים ארוכים, חבושים בכובעים מופנים לאחור, והתיצבו למסדר, כשעורף השורה מופנה לרס"ר.
הרס"ר שהיה חכם דיו מלהיכנס לעימות, בלע את העלבון וויתר על נוכחותם במסדרים הבאים. את החשבון סגר איתי בימים שלאחר מכן. היה זה צריך להיות לי סימן הזהרה לבאות.

בחורים אלה היו אמורים לעבור את הקורס המכין בבית הספר לטיסה בחיל האוויר ולקבל אצלנו הכשרה כמדריכי טיסנאות. לאחר מכן, כל אחד מהם אמור להפעיל קורסים לנוער הגדנ"ע, בפריסה ארצית "מדן ועד באר שבע".
האם יעמדו בציפיותינו? מהימים הראשונים נראה לי שהיו מצוידים דיים במה שנקרא אז "יוזמה ותוקפנות".
בין החבר'ה הטובים היו: עודד אמודי מתל אביב, אלכסנדר (בוכמן) כרמל שפיקד על העליה למסדר הנ"ל, הורן, צפריר וינשטיין, זוסמן, זלינגר, אורי חדש מירושלים, חדשי דן ממשמר העמק, יאיר חרמוני משריד, פישל מחלוביץ', ראובן ניר ממרחביה ונתן שפק.
יחד איתם הגיעו מירושלים, יוכבד בוכבינדר מנס ציונה ויעל פינקלשטיין מתל אביב. הן לא התנדבו להדרכה. תוך שהייתן בבסיס, שוכנעו להתנדב לקורס טיס בחיל האוויר- אולם זה כבר סיפור אחר.

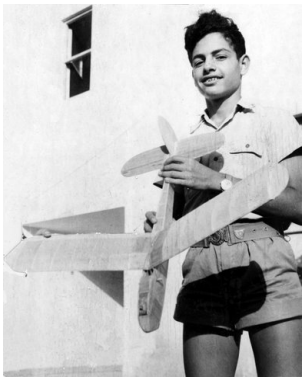
הקורס המכין בבית הספר לטיסה

המתנדבים מחיל הגדנ"ע יצאו לבסיס חיל האוויר בכפר סירקין, לקורס מכין 5 ג', בבית הספר לטיסה.
בעיות המשמעת החלו בשבוע השלישי להיותם שם. סמל המשמעת של הקורס, היה מטלפן ומתלונן על מעשה זה או אחר שלהם, או על התנהגות בלתי הולמת. בעיקר רגז על הופעתם בלתי מגולחים (סטייל מולה שטריקמן...) למסדר הבוקר ועל ההתערבויות, בינם לבין יתר החניכים, שלא הוסיפו כבוד לאיש. מאחר ומורא ההדחה לא היה עליהם, התממשה תחזיתו של עייזר במילואה!
אינני זוכר כיום מה גרם להחזיר אותם לתלם אולם כולם הגיעו לסיום הקורס. באנחת רווחה גדולה של סגל בית הספר לטיסה, הם חזרו אלינו, חוץ מזלינגר ויאיר חרמוני, שהתנדבו לטיס והמשיכו לקורס הראשוני.
היה לנו עתה צוות גדול של מתנדבים להדרכת טיסנאות, עם רקע תעופתי טוב, ברמה של חניכי קורס הטיס.

הלוגיסטיקה של הטיסנאות

רצינו לנצל את התקופה עד לחופשת בתי הספר ולהשלים את הכשרת המתנדבים להדרכה בבניית טיסנים. לא היה לנו אב טיפוס של טיסן, שיהיה קל ומהיר לבניה. לא היו כלי עבודה ובעיקר חסרו החומרים לבניית הטיסנים. כאן מגיע הקרדיט לשלמה ירקוני, מקלוב התעופה בתל אביב. שלמה עסק במכירת קיטים של טיסנים, מחומרים שהשיג בארץ. מסתבר, שלא אחת נסחפו לחוף, מאוניות שפרקו מטען מול נמל תל אביב, חלקי רפסודות מבלזה וחבילות של לוחות עץ דקים, ששמשו לייצור תיבות ליצוא פרי הדר.
מאחר ולא היו לנו מקורות זמינים לחומרים אלה, יצאנו לחוף כ BEACH COMBERS - מאספי גרוטאות אמיתיים, אספנו את לוחות העץ והנחנו אותם לייבוש. הבלזה היתה יבשה, מאחר והרפסודות צופו כולן בבד זפת אטום.

עמיאל יום טוב, קצין המינהלה, השיג ממקורותיו, בחיל ובחוץ, כלי עבודה לטיסנאות, כולל סכיני סנדלרים (שקדמו לסכין היפני של היום) וחומרי עזר: כדבק אצטון ונייר ציפוי. רשימת הפריטים שדרש, גרמה להרמת כמה גבות במסדרונות חיל האוויר דאז, אולם עמיאל התעקש וקיבל. הוא הצליח לאתר את הנגר המיסתורי שניסר עבור שלמה ירקוני את הבלזה ללוחות ולקורות. כל החומרים והכלים נמסרו ליעקב סרוסי שניהל את מחסן הטיסנאות.
בעיני עמיאל, קצין המינהלה, לא מצאו חן סריקותינו בחוף. יום אחד נודע לו כי חברת הספנות צי"ם, שבבעלותה ספינות המעפילים, מוכרת את רפסודות הבלזה שהיו עליהן. עמיאל השיג את התקציב ורכש כמה מהן. טיולי החוף הסתיימו וכן מחסורנו בבלזה. לימים רכש קלוב התעופה את יתר הרפסודות.



במב"י מוכן להטסה
באדיבות: -ארכיון צה"ל ומערכת הביטחון

הטיסן - במב"י

בהתאם ל"חומרי החוף" שברשותנו, תכננתי טיסן שיתאים לבניה קלה ומהירה. הטיסן אמור היה להדגים את נושאי זווית ההכוונה והדיהדרל, להתאים להזנקה בחוט והעיקר: לטוס היטב ולא לאכזב את בוניו.
תוך יום-יומיים נבנה אב-טיפוס ויצאנו לנסותו בשטח הפנוי, שמאחרי המיפקדה. לאחר הגלשות לאיזון, הוזנק הטיסן מספר פעמים בחוט, תוך שנוים במרכז הכובד, עד שביצועיו ענו על דרישותינו.
בתצורתו הסופית היה הטיסן פשוט מהיר מאוד לבניה: היתה לו מוטת כנף של 80 ס"מ, גוף מרובע שנבנה משני "סולמות" ומגלש, כנף מפרופילים עם קורה ראשית, מייצב גובה ומייצב כוון מלוחות בלזה קלה. הגוף והכנף צופו בנייר.

כאשר שורטטה התוכנית מחדש, לצורך העתקות שמש, נזכרנו שחסר שם לרך הנולד. במעמד המדריכים לעתיד, נבחר לו השם: "במבי". לצורך הגלוי הנאות: אין לשם זה כל זיקה לסירטו של דיסני אלא לראשי התיבות של: "ברדק מצאתי ברדק ישאר!". למרות שבמשך השנים, נבנו למעלה מאלף במב"ים, משמעות השם לא הייתה גלויה עד עתה.

עם קבלת העתקי השמש הראשונים של תוכניות הבמב"י, הדריך משה כץ את מתנדבי הגדנ"ע בבניית הטיסן, החל מחיתוך הפרופילים ושיופם, בנית הכנף והגוף לפי שבלונות השרטוט, וכלה בציפוי הטיסן ואיזונו. המדריכים לעתיד השלימו את הבניה, מי בהצלחה ומי בפחות, ויצאו להגלשות איזון והזנקה בחוט. הלקחים נלמדו תוך כדי עבודה. באשר לכישורי בניה, הקדימו המדריכים את חניכיהם לעתיד בשעורים ספורים בלבד.

הדגש בהדרכת הבניה וההטסה היה על הבנת התהליכים והיכולת, כמדריכי נוער, להעביר ידע זה לחניכים, לפי תוכנית הדרכה שגיבשנו. בדיעבד הסתבר שהשתתפות המדריכים, בקורס המכין בביה"ס לטיסה, היה מהלך מחוכם שתרם רבות ליכולתם ובעיקר,לביטחונם העצמי של המדריכים.

במב"י בבניה
באדיבות: ארכיון צה"ל ומערכת הבטחון

קורס הטיסנאות הראשון לחניכי הגדנ"ע

היו לנו עתה צוות מדריכים בעלי רקע תעופתי ונסיון בבנית טיסן הבמב"י והטסתו, מחסן לכלי עבודה וחומרי בניה, כיתות ושולחנות עבודה ומוטיבציה ענקית להתחיל בהדרכה.
הקורס הראשון לטיסנאות, לגדנ"עים בגיל 15-14שנה, נערך בבסיס הגדנ"ע בשיח מוניס.
שרותי המינהלה, ניתנו כרגיל, על ידי חיל הגדנ"ע. כל "צוות הטיסנאות" של גדנ"ע אויר השתתף בהדרכת המחזור הראשון, שמנה כמה עשרות נערים ונערות.

מקצועות הקרקע שוננו והבניה התנהלה לאיטה, תוך תיקונים ועבודה חוזרת.
סיום הבניה נתן לרבים מהחניכים הרגשת הישג מחד, וחשש מההטסה (ושבר), מאידך. לא הבאנו בחשבון שרבים ירצו להראות להוריהם וחבריהם את פרי עבודתם, עוד לפני ההטסה, שעלולה להסתיים בשבר.

ביום ההטסה, הוסעו כל החניכים וטיסניהם למשטח הגדול, שמעל חוף הצוק, שם בוצעו האיזונים וזינוקי החוט. קיזוזי הטיסנים לגלישה יציבה, הוסיפו מימד מעשי ללימוד בכיתה.
המדריכים שימשו כמזניקים ורצו עם החוט. רוב הטיסנים טיפסו ביציבות והחלו בטיסה חופשית אחר השחרור מהחוט. התלהבות הייתה רבה, למרות הצורך לרוץ להביא את הטיסנים, שנחתו הרחק במורד הרוח.
גיבור היום היה הגדנ"עי שטיסנו "התעקש" לטוס ישרה ואופקית, מול הרוח המערבית, ונחת בים. (הובא חזרה, בשחיה, על ידי אורי חדש).

במב"י - הטסה – זינוק בחוט
באדיבות: ארכיון צה"ל ומערכת הבטחון

מבחינתנו, תוצאות הקורס היו חיוביות. לנוכח שעור המצליחים הגבוה, הוחלט להמשיך ולהפעיל את הקורסים הבאים, באותה מתכונת, אולם כבר על ידי מדריך בודד. כצפוי, מספר חניכים לא הצליחו בהבנת החומר העיוני או בבניית חלק זה או אחר והיה צורך לחזור עמם על החומר ולעיתים גם על הבניה.

העברת הטיסנאות לחטיבות הגדנ"ע

בישיבת סיכום הקורס הראשון, עם עצמון ואימברג, עמד עצמון על כך שנפזר את המדריכים ב"חטיבות" הגדנ"ע באזורי הארץ השונים. המדריכים בחרו להם את החטיבה בה ישרתו, בד"כ לפי הקירבה לביתם. יש לזכור שהמדריכים, שלמדו בבית הספר המכין ואצלנו, היו שייכים, חילית, לפיקוד הגדנ"ע והטמעתם בחטיבות הגדנ"ע הייתה פשוטה וטבעית. זיקתם המקצועית של המדריכים המשיכה להיות לטייסת 128, שהייתה אחראית גם לקידומם.

המדריכים החלו בהדרכה בקורסים, כל אחד במרחבו. עם הזמן החלו להזמין איש את רעהו ל"הרצאת אורח". בעקבות כל הרצאה כזאת הייתי מקבל מהמארח מכתב, שהעתק ממנו הופנה למפקד החטיבה. המכתב היה משבח את האורח על הרצאתו המרתקת והתובנות המדהימות, שהצליח האורח להקנות

לחניכי המארח. אחרי שניים שלשה מכתבים מעין אלה, היה מגיע מכתב ממפקד החטיבה, הממליץ לנו לקדם מדריכים אלה ואחרים.....

קורס הטיסנאות הגדול בנס ציונה

לאור הצלחת הקורסים הראשונים בחטיבות, הציע עצמון שנקיים קורס טיסנאות רב משתתפים, במיתקני הגדנ"ע בפרדסי נס-ציונה. קפצנו על המציאה.
השתתפו בקורס עשרות רבות של חניכים וריכזנו שם, נוסף למספר רב של מדריכים, גם את המינהלה שלנו. הסמל האחראי לקורס היה יהודה קואינקה, שניחן בכושר בטוי בהיר להפליא, בשטף דיבור נדיר ובקול רם ונישא. לקראת סוף הקורס כאשר החלו ההטסות, התבשרנו על ביקור הרמטכ"ל. ביום היעוד, הודעתי לקואינקה כי הגיעה ההזדמנות להפגין את כישוריו הרטוריים: עליו מוטלת הובלת הביקור.

הרמטכ"ל וקציניו, בלווית עצמון, הגיעו אל המסדר והתקבלו בהצדעה. יהודה הוצג בפני האורחים והוביל את הביקור במחנה ובכיתות.
מאותו רגע החל יהודה בהסבר המטרות, המשימה הנוכחית, האמצעים ומה לא, תוך הובלת המבקרים בין הכיתות והמתקנים, כאשר הוא צועד לאחור והמבקרים צועדים מולו. הוא לא פסק מלדבר. איש מהמבקרים לא הצליח להשחיל הערה או שאלה. אחרי למעלה ממחצית השעה, הגיע יהודה למדרגה, ובצעדו לאחור, מעד והדיבור נעתק מפיו לכשלש שניות. אז התעשת אחד הקצינים ושאל: מה הקורס הזה נותן להם? יהודה התאושש מיד, לא היסס לרגע וענה: מה השאלה? את הזכות ללכת לקורס הבא שלנו! יהודה הצדיק את כל התקוות שתלינו בו.....

כתבה על הקורס התפרסמה בשעתו בעיתון "במחנה גדנ"ע" והביאה חניכים רבים לשורות גדנ"ע אויר.
הגדנ"ע התמודד בהצלחה עם המוזרות שהתלוותה לבנית טיסנים במסגרת הצבאית. במשך מספר שנים היוותה הטיסנאות את רוב פעילות גדנ"ע אויר בעונות הסתיו והחורף.
בשנה הראשונה להפעלת גדנ"ע אויר, הגענו להדרכה של למעלה מ 500 חניכים בקורסי הטיסנאות. חניכים רבים המשיכו, בשנים שלאחר מכן, לקורסי דאייה.

סיכום השנה הראשונה

הקמתו מחדש של גדנ"ע אויר התאפשרה, בעיקר, בגלל דבקותו של בנימין אימברג במשימה ויכולתו לגייס את האמצעים הדרושים, על ידי שכנוע, לחץ והפעלת קשרים בחילות האוויר והגדנ"ע. תרמו להקמה גם ראייה מפוקחת של האפשרויות והמגבלות, וקביעת סדר העדיפויות בהקמת הטייסת.

את הפעלתו המוצלחת של גדנ"ע אויר, מיד עם הקמתו ואחריה, ואת מימוש הציפיות ממנו יש לייחס למסירות של בודי, שהחליף את אימברג, של הטייסים ושל מדריכי הגדנ"ע שהיכשרנו.
במבט לאחור נראה לי כי, רובם ככולם, חשו את האחריות המיוחדת שבהדרכת הנוער וחיזקו במסירות את זיקתו לתעופה.

יחד עם זאת, ראויה לציון גדלות הרוח שגילו נציגי קלוב התעופה ב"וועדת החקירה והתכנון" משנת 1950, בעצם המלצתם להקים את גדנ"ע אויר ולהעמיד לרשותו את מטוסי הקלוב, דאוניו ומדריכיו. בכך הם וויתרו, ביודעין, על ההזדמנות למימון גידול משמעותי בפעילות הקלוב, ועל המוניטין והתהילה, שהיו מתלווים לביצוע משימה לאומית.

חזון "וועדת החקירה והתכנון" באשר למספר הטייסים והדואים, הפעילות הרחבה בבתי הספר התיכוניים, תשתיות ההדרכה וכו' - לא מומש ברובו. סביר להניח כי המימסד סרב לשאת בעלות המשאבים שעליהם המליצה הוועדה.
בסופו של דבר הוקם אירגון קטן, שפעל מספר שנים רב, העביר לאלפי גד"נעים - קורסי טיסנאות, למאות - קורסי דאיה ולעשרות רבות - קורסי טיס. בכך הושגה משימה, שהייתה חיונית בשעתה, של קרוב הנוער לתעופה והרחבת מאגר המתנדבים לטיס.

תודותי על הסיוע בהכנת הכתבה שהגישו לי:

ראובן ניר, ישעיהו (בודי) בודילבסקי, בלפור סמנטוב, אלי אייל, שייקה ברקת, יוסי טויסטר.
אבי, צדוק ושירלי מארכיון צה"ל ומערכת הביטחון, וסא"ל חבקוק ממדור הסטוריה בחיל האוויר.

התמונות:

באדיבותם של: בודי, בלפור סמנטוב, יוסי טויסטר, ארכיון חיל האויר, וארכיון צה"ל ומערכת הבטחון.

הערות לגבי מספר אנשים שהוזכרו בכתבה:

1 פרופ' דוד (אברמוביץ') אביר, הטכניון, השתתף באנגליה בצוות התכנון של הקונקורד.
2 אל"מ יוסף קרן, פעיל תעופה מאשדות יעקב, יו"ר ועדת החקירה והתכנון , שהוקמה בהוראת המטכ"ל ב 1949 , להמליץ על דרכים לקרוב הנוער לתעופה
3 אל"מ הילל, ראש מדור ציוד, חיל האויר
4 אל"מ דניאל השמשוני, ראש להק הדרכה, ממקימי חברת טכ"ם
5 ד"ר יששכרי, רופא תעופתי, יועץ למפקד חיל האויר
6 אל"מ עקיבא עצמון, קצין גדנ"ע ראשי. האיש האחראי לנטיעות האקליפטוסים לאורך כבישי הארץ. הנטיעות עצמן נעשו על ידי "סבא" נח וולפובסקי, העוזר הצמוד.
7 פרופ' אלכסנדר (בוכמן) כרמל ז"ל, מומחה בינלאומי לתולדות הטמפלרים
8 אליעזר חזן ז"ל, הדריך בגדנ"ע אויר ומשם הצטרף לקורס טיס בח"א. נספה כטייס בתאונת מטוס מוסקיטו בח"א.
9 פרופ' שמואל (מולה) שטריקמן ז"ל, פרופ' לפיזיקה שמושית וראש המחלקה לאלקטרוניקה במכון וויצמן, וחתן פרס ישראל לפיסיקה
10. ישעיהו (בודי) בודילבסקי ומדריכי הטיס, אנשי טייסת הפלמ"ח, טייסת הנגב ו/או הטייסת הקלה. בודי עזב את תפקידו כמפקד טייסת 128 לאחר כשנה, כדי להצטרף לקורס מתקדם מס 6 בחיל האויר.
11. סרן בנימין כהנא ז"ל, איש בית"ר, בוגר קורס הטיס של האצ"ל. נספה כטייס במלחמת קדש בפעולה שבגינה עוטר ב"עיטור העוז"
12. תא"ל ישעיהו (ברודר) ברקת, לימים קצין המודיעין של ח"א בהכנות לששת הימים, נספח צבאי בארה"ב
13. יוסף טויסטר, טייס קרב, לימים קברניט באל-על
14. יעל פינקלשטיין רום ז"ל, טייסת תובלה בח"א, השתתפה בהצנחה במיתלה , טייסת בחברת תעופה אזרחית, פעילה פוליטית בחיפה
15. ד"ר פידיה פיאטלי ז"ל, מהנדס אווירונוטי שפעל בקלוב והיה למנהל הנדסת תעופה בח"א. תכנן ופיקח על ביצוע השיפורים ב"וורונה", בנה דאון זעיר. נרצח ע"י שודד בקולנוע בת"א.
16. אריק יבזרוב, בנו של חבר אגד מתל מונד. שרת כנהג בטייסת 128. לאחר שחרורו הצטרף לאגד
17. אליעזר רואי, מרכז ההדרכה בקלוב התעופה. חבר "וועדת החקירה והתכנון", הגיש עוד לפני תחילת עבודתה המלצות בנדון למשרד הביטחון. היה הרוח החיה במועדון תעופה "פלדה" של אגודת "הפועל"