

ננפי ראשית

י"ב שנות תעופה עברית

מאת

אורי מיכאלי



"אורידין"

חברה ארצישראלית לתעופה בע"מ

חברי ההנהלה:

דב הוז ז"ל { המנהלים
יצחק בן יעקב ז"ל { הראשונים

נציגי הסוכנות היהודית לארץ ישראל

יעקב רייזר, יו"ר ההנהלה
בר-כוכבא מאירוביץ
יהודה נדיבי

נציגי הסתדרות העובדים הכללית

גולדה מאירסון
נחום ליפשיץ
אורי מיכאלי, מנהל החברה

חברים מסופחים

מיכאל לוברסקי (בר)
חיים רזילי

נציג ההגנה

יהושע איזיק

מהעובדים הותיקים:

עמנואל צוקרברג (צור)
מדריך וטייס ראשי

ארנסט דפפורט
טייס מדריך

אורי ברייך
מדריך וטייס ראשי

אמיל פוהורילה
מהנדס קרקע ראשי

מיכאל וולפמן
מהנדס, מנהל עבודות קרקע

ישבעם ובמן
מהנדס קרקע

צבי מנט
מהנדס קרקע

אברהם גולדסברג (גולן)
מזכיר וגזבר

מרדכי ישראלי
מנהל חשבונות

יהודית פלם
מזכירה



פתח דבר

החוברת שלפנינו באה לסכם, בפרקים מעטים וממצים, את מעשיו והישגיו של מפעל חלוצי עברי יחיד במינו, שתפס מקום כבוד בעיצוב דמותה של התעופה העברית ופיתוחה לקראת העתיד, — הלא הוא מפעל התעופה העברי, שנבט וצמח מתוך „אווירון“, חברה ארצישראלית לתעופה בע"מ. *



גרעיני הגשמה חיוניים הנביטה החברה בימי המאורעות 1936—1939 ובשנות המלחמה העולמית השניה — להיותם כוח-עזר לשוב העברי במאבקו על קיומו ושחרורו. * ראשיתה של חברת „אווירון“ והפיכתה למכשיר לפיתוח התעופה האזרחית (ולאחר מכן גם הצבאית) בארץ, — הגה שלשלת ארוכה של פעולה חלוצית, חישוף כוחות עצמיים, חתירה מתמדת להכשרת צעירים עבריים לכיבוש המולדת, היסודות החלוציים והיצר הלוהט לכיבוש האויר — כדרך שכבשו את הקרקע — מתוך מאבק מתמיד עם גורמים חיצוניים ופנימיים, הם שעמדו לה לחברה להיות מגשימה נאמנה של רעיון התעופה העברית * בדרך ארוכה, דרך רבת-תחתים ומכשולים, התנהלו הפעולות להכשרת טייסים עברים ולפיתוח הטייס המסחרי, שהתחילו באווירון קטן ויחיד ונסתיימו ב„פרימוסים“ וב„רפידים“ ההיסטוריים בראשית מלחמת ישראל. * בימים אלה, לאחר שזכינו להיות שותפים ליצירת טייס ממלכתי בישראל: חיל האויר הישראלי, חברת „אל-על“, וקיום מנגנון ממשלתי לניהול התעופה האזרחית, — בימים אלה מן הראוי לסקור את מפעליה והישגיה של חברת „אווירון“, זו צבת ראשונה לטייס העברי בתקופת ה„מדינה בדרך“. * תהי חוברת זו, המוקדשת לחברת „אווירון“, תעודת-כבוד לכל אלה אשר שקדו על קיומה ופריחתה, ועמוד זכרון לחלוצי התעופה העברית, ראשוני מיסדיה ומנהליה של החברה, דב הוז ויצחק בן-יעקב ז"ל, ולחניכיה הטייסים האמיצים, אשר חרפו נפשם על תקומת ישראל.

חנוכה התשי"א



הניכוי בית הספר לתעופה של חברת "אווירון"
 טייסי חיל האוויר לישראל שנפלו במלחמת השחרור



אבשלום בוסקילה

יהא

זכרם



יהושע שושני

נפול במלחמת השחרור



סמי בוסקילה

ברוך



יהושע שושני



יהושע שושני



עמי זיבל
 (התנקש לו אמת נבואה)



ישראל טננבוים

E. S. Shoshani



דב הוז ויצחק בן־יעקב ז"ל
מיסדיה ומנהליה הראשונים של
חברת "אוירון". (באמצע: ע.
צור, טייס־מדריך ראשי)

בשנת 1936 נוסדה חברת "אוירון" ע"י הסוכנות היהודית והסתדרות העובדים הכללית בארץ־ישראל. * בפרוש "אוירון" כנפיו הצעירות בשמי ארצנו, היו רשומות עוד חמש חברות תעופה: "נתיבי אויר א"י", (מיסודו של פ. רוטנברג ז"ל) שקיימה קוים בין לוד לחיפה, ובין תל־אביב לבין בירות; "החברה לתעופה מסחרית בע"מ" שכוונתה היתה להוביל דגים מעקבה לתל־אביב; "חברה להובלה אוירית בע"מ", שאף היא שאפה לפתח הובלת מטען בדרך האויר; "אורינט, חברה לתעופה בע"מ" שתיכנה קו מסחרי בין ארץ־ישראל לבין קפריסין ועבר־הירדן; "שרותי אויר ארצי־ישראליים בע"מ" שקיימו זמן מה בית ספר לתעופה * החברות האלו, פרט ל"נתיבי אויר", לא האריכו ימים, ועם חיסולן נרכשו כלי הטיס שלהן ע"י חברת "אוירון" והיוו את "צי המטוסים" העברי.

E. S. ...

תפקידיה העיקריים של החברה התבלטו והתגשמו במרוצת השנים, בשתי מגמות יסודי:
(א) הכשרה טיפוס צבוי ומגונן לשרות קרקע (ב) פיתוח הטיס המסחרי הלאומי.

פעולות החברה:

קיימה בית ספר לתעופה, שהעמיד טייסים מוסמכים;

הכשירה מגנטון של מהנדסי קרקע ועובדים מקצועיים;

פיתחה טיסה מסחרית בפנים הארץ ומחוצה לה;

רכשה אוירוני לימוד, אוירוני נוסעים, דאונים ומצנחנים;

הקימה בתי-מלאכה לתיקונים ולהרכבת כלי טיס;

בנתה מוסכים לאוירונונים והכשירה שדות חנייה לאוירונונים;

עזרה לפיתוח תעופה ספורטיבית, — בדאיה ובטיסה מוטורית;

קרבה שכבות נוער לרעיון התעופה העברית;

השתתפה בארגון גופים ציבוריים לעידוד התעופה;

סייעה למערכת ההגנה של הישוב;

שימשה אתחלתא לכלי טיס ותא של אנשי מקצוע בהקמת חיל האויר הישראלי;

אירגנה שרות אויר לחוף-לארץ בשעת המצור האוירי על מדינת ישראל במלחמתה לעצמאות;

העמידה את עובדיה הראשיים לרשות הממשלה לשם אירגון התעופה האזרחית במדינת ישראל.



E. S. Shalita



בית ספר לתעופה ע"ש יצחק בן-יעקב

בתקופה הראשונה הושם לב. בעיקר, להכשרת טייסים עבריים. בית הספר התחיל לפעול בעמק הירדן — באפיקים ובאשדות-יעקב, בקיץ 1939 קבלו הטייסים הראשונים את תעודת הטייס שלהם מידי ממשלת המנדט. * בפרוץ המלחמה העולמית השנייה ולאחר הכשרת קבוצת הטייסים הראשונה באפיקים הועבר בית הספר לשדה התעופה לוד והוסיף אחר כך לפעול בשדה התעופה הצבאי ברמלה. על אף ההפרעות והמכשולים שהונחו גרמו, טימו את בית הספר 140 תלמוד וקבלו רישיונות טייס פרטיים (דרגה א'). * בדצמבר 1947, כאשר היה הכרת. מחמת השתוללותן של הכנוסיות הערביות, להעביר את האיורונים משדה התעופה לוד לתל-אביב, נמשכו הלימודים ונשא אופי צבאי מובהק, התלמידים בתקופה זו היו, ברובם, חברי ההגנה ופלמ"ח שהכשירו את עצמם לקראת העתיד. — לקראת הקרב על שחרורנו. * וכך, בראשית המאבק הלאומי וערב פלישתם של צבאות ערב, היוו כמה עשרות טייסים, ברובם חברי המטיקים החקלאיים, את הגרעין של חיל האוויר הישראלי.







הכשרת מנגנון מקצועי

מראשית צמיחתה היתה מנגמת החברה להכשיר בכוחות עצמה את המנגנון הטכני הדרוש. מבלי להזדקק לכוחות מחוץ לארץ. * לשם כך נשלחו שלושה טייסים להשתלמות בחוץ לארץ. שם קבלו סמיכות כטייסים מסחריים וכמדריכים לבית הספר לתעופה. כן הוכשר מנגנון קרקעי בארץ גומה. מספר ניכר של עובדי החברה ותלמידיה השתלמו. הוך עבודה מעשית בתורה. במקצועות שונים (מהנדסי קרקע, מכונאים, חשמלאים ועוד). עמדו בבחינות בפני באיכות מיניסטרויון התעופה הבריטי והוסמכו כמהנדסי אירונוים בדרגות שונות. * טייסי החברה. מהנדסיה ועובדיה המקצועיים האחרים. הוציאו לפועל בהצלחה את עבודות החברה כטייס מסחרי, בבתי המלאכה ובבית הספר לתעופה. * בתקופת המאבק הלאומי והמלחמה עם ארצות ערב. שימשו עובדי הקרקע של החברה גרעין למנגנון מקצועי קרקעי של טרות האוויר של ההגנה ואחר כך — של חיל האוויר לישראל. * כבר בשנים הראשונות לקיום החברה ובתקופת מלחמת העולם השנייה. הוציאת לפועל הסדנה הקטנה את עבודות החברה עצמה וכן עשתה עבודות תיקונים באירונוי הצבא הבריטי * מאמצע שנת 1947 הורחב בית המלאכה במידה ניכרת. עד כדי אפשרות לעשות תיקונים באירונוי ניהם הגדולים ביותר של חברות בינלאומיות. שהיו חונים בשדה התעופה לוד. המנגנון הקרקעי הלך והתרחב. ובית המלאכה תפס עמדה חשובה בשורת בתי המלאכה של חברות בינלאומיות. * טעמתי בטחון היה הכרח לתעביר, בראשית המאבק הלאומי, את בית המלאכה מלוד לשדה התעופה בתל-יאביב. שם שימש יסוד לעבודות הקרקע שהיו קשורות בפעולות טרות האוויר של ההגנה. * בחודשים הראשונים למדינת ישראל. כאשר שדה התעופה בחיפה נקבע כשדה תעופה מרכזי של הארץ, הוקם בו סניף בית מלאכה זמני לשרותן של חברות התעופה הבין לאומיות שפעלו בשדה תעופה זה.

E. S. ...



E. P. [Signature]

פיתוח טיסה מסחרית

על אף התפרעות החיצוניות המרובות, הונח יסוד לטיסה מסחרית בארץ אשר התפתחה והגיעה להישגים חשובים, ביחוד בשנים 1947—1948. * בתקופה מסוימת היו קיימים קוי אויר קבועים בין תל-אביב (לוד) — טבריה (צפת) ובין תל-אביב (לוד) — חיפה. * בשנות מלחמת העולם השנייה נערכו טיסות למצרים — מטעם המוכנות היהודית; לסוריה, עיראק, עבר-הירדן ועקבה — מטעם הצבא הבריטי וממשלת המנדט. * טיסות מיוחדות נערכו מטעם ההגנה והמוסדות הלאומיים לצרכי צילום ומדידה מתאוויר, טיולים וסיורים לידעת הארץ ולצורך של הסרטה סרטים, לריפוי ולהסקפת מזון ורפואות למשקים מנותקים (חולדה, כפר מנחם ועוד), ובימי שטפונות ופגעים אחרים. * עם רכישת האווירון הדור-מנצ'י הראשון, בראשית 1947, חל מפנה בולט בפעולות החברה, קיימו טיסות מיוחדות רבות, לפי הזמנה, לקפריסין ולארצות אירופה (לונדון, סריו, ג'נבה), פעולה זו עתידה היתה להתרחב, אלא שבעקב המאבק הלאומי נתערערה התחבורה

משלחת הועד הלאומי חזרה מביקור במחנות המפגילים בקפריסין





היבשתית בארץ גופה והיה הכרח להרחיב את קוי הטיסות בתוך הארץ ולצמצם את הטיסות לחוץ לארץ. בתקופה זו נתקיימו טיסות לצפון ים-המלח, לסדום, לנגב ולחיפה, וטיסות יום-יום בין שדה התעופה של לוד ותל-אביב. במשך חדשים מספר היה קשר האויר — הקשר הבטוח ביותר בין תל-אביב וחלקי הארץ האחרים. ע"י כך ניתנה אפשרות לקיים זמן מסוים את הקשר היחידי עם ירושלים, דרך צפון ים-המלח, והודות ל- שרות האויר תל-אביב — לוד על קשר עם העולם הגדול. * לאחר ששדה התעופה לוד נעזב מהיהודים ונסגר (באפריל 1948) ולאחר שחברות התעופה הבין-לאומיות הפסיקו טיסותיהם, הופעל שרות אויר לחוץ-לארץ על ידי חברת "אווירון" ועל אחריותה הכספית, בשיתוף עם חברת תעופה זרה. שרות זה היה לו חלק מכריע בשבירת המצור האוירי שבו היתה נתונה הארץ בראשית הקיץ של שנת 1948, וקיים קשר חיוני עם העולם החיצוני בימים החמורים של המלחמה עם מדינות ערב.

Aviary

טיסות בשרות ההגנה

כבר בימי המאורעות 1936—1939 נעשו טיסות רבות שהיו קשורות בפעולות ההגנה. כנן, טיסות לשם העברת פצועים, ליווי מתיישבים בעליהם על הקרקע (חניית ועוד), ליווי עובדים לעבודה בשדה, טיסות לצרכי קשר וסיור, להובלת אספקה חיונית, לשמירה על המעלים בפינות גבול מרוחקות ולהצלת שוטרים יהודים בודדים במרחבי הנגב ובסביבת אילת. * פעולות דומות נעשו גם בימי המאבק עם השלטון המנדטורי, ביחוד בחודשים החמורים של שלטון התווה ובוהו. * פרשת רבת-עלילות, שלא כאן המקום לפרטה, מהוות הפעולות שנעשו באירוני החברה ובידי טייסה במסגרת שרות האויר של ההגנה והחריכך של חיל האויר הישראלי.





העליה לחניתה



חומה ומגדל

עמק הירדן ממעוף הצפור

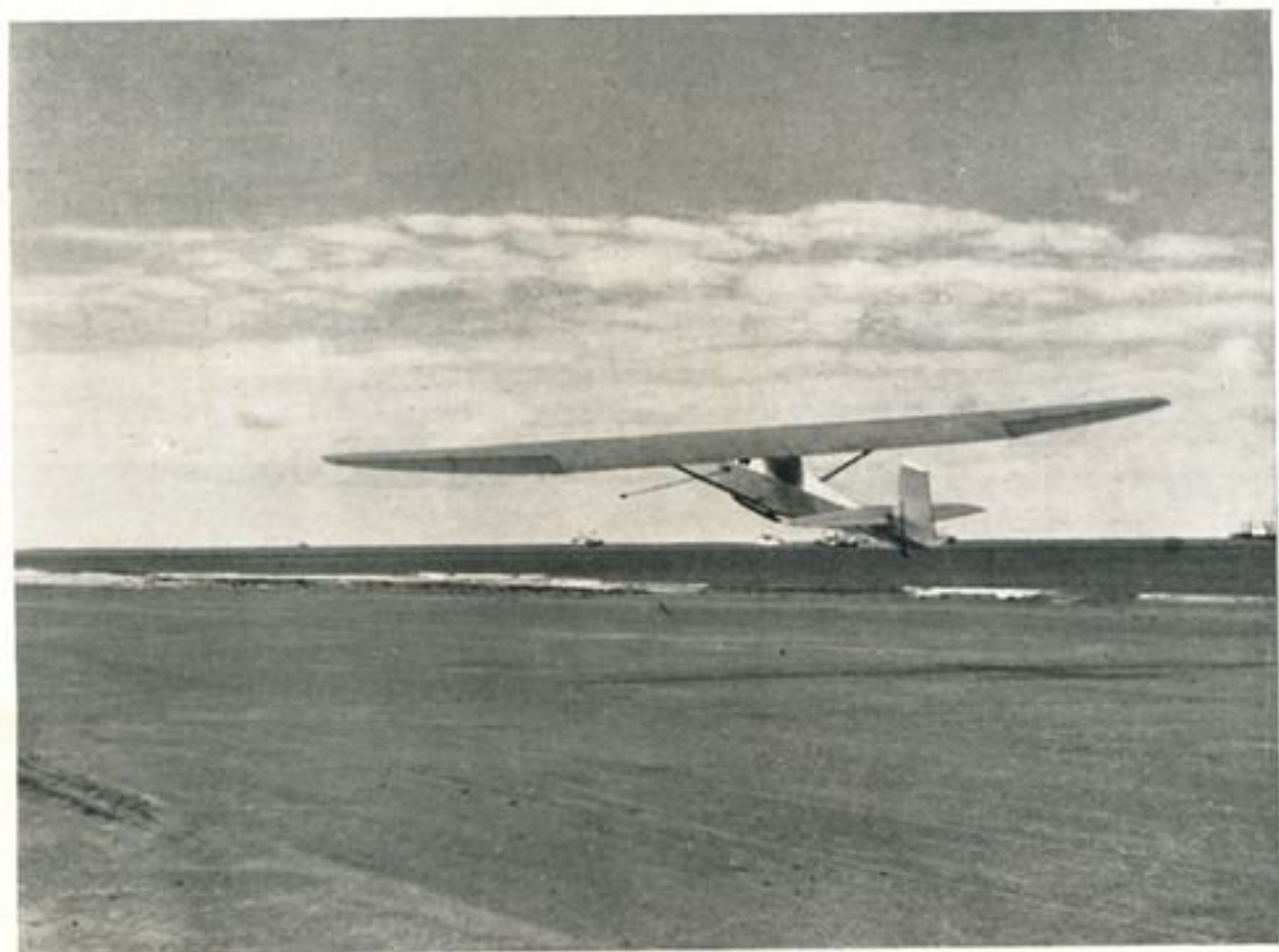




מוסדות תעופה צבוריים

חברת "אווירון" השתתפה בארגון הקלוב הארצישראלי לתעופה ותמכה בפעולותיה; מספר חבריו בסניפים, בערים ובמחשקים חקלאיים הניעו למאות פעולות הקלובים התבטאה בעיקר בהכשרת חבריהם בבניית מודלים של אוירונים ודאונים, בלימודים עיוניים הקשורים במקצוע התעופה וכן בדאית ובטיסה מוטורית. * עזרת החברה ניתנה הן על ידי המנגנון הטכני שלה לרשות הקלובים, כמריצים, מדריכים וכמהנדסי קונסטרוקציה, והן על ידי עזרה כספית קבועה לשם רכישת כלי טייס וציוד. * חברת "אווירון" נתנה את ידה גם ליסוד הנוסעים הצבוריים שקטנו לעזרת התעופה העברית, והם, מפעלי התעופה בארץ ישראל ולאחר מכן, המועצה הכללית לתעופה עברית. * בשנת קיומה של המועצה נעשתה עבודה ארגונית רבת ערך בהפעלת שדרות צבור רחבות ובהחדרת רעיון התעופה העברית בין תלמידי בתריחספר, קבוצות נוער, מורים, חוגי נשים וכו'. * המועצה גלתה יכולת רבה ברכזה אמצעים כספיים לשם המיכה בעבודת הקלובים, השתלמות חבריהם בדאית וטיסה מוטורית, ברכישת כלי טייס ופעילות אחרות. * מתוך הערכה נכונה של חשיבות פעולתם בעיצוב דמותה וקידומה של התעופה העברית, מצאה חברת "אווירון" לראוי להשתתף בפועל בעבודת המרכז של קלוב התעופה ובהנהלת המועצה הכללית לתעופה עברית.

E. P. ...



E. P. Kellogg

שנות עבודתה של חברת "אירון" חלו בתקופה רבת-מאורעות בארץ, — סערת מלחמת העולם השנייה, מאבק היטוב עם ממשלת המנדט, ומלחמת השחרור להקמת מדינת ישראל. * מאליו מובן, שבתנאים אלה, גרושיי-הגבלות והפרעות אין קץ, לא היתה אפשרות לפתח פעולה ענפה ורחבת-מידות. אולם במידה שהתנאים החיצוניים הרשו פעולה כלשהי ובמידה שהמצב הכספי של החברה איפשר את עבודתה, לא נחטבו מאמצים להרחבת פעילותה ולקידומו בכל עניינה. * בתקופת קיומה נרכשו ע"י החברה 14 אוירונים מסוגים שונים, — לשם לימוד והשתלמות של טייסים ולשם הובלת נוסעים ומטען, כן נרכשו 6 דאונים (שנמסרו לרשות הקלובים לתעופה לשם לימוד דאיה), מספר מצנחים, מכשירים וכלים שונים, מכוניות, ציוד לבתי-מלאכה ועוד, נבנו מוסכים לאוירונים והוכשר שטח אדמה עם מסלולי נחיתה בעמק הירדן. * האמצעים הכספיים להשקעות אלו ולצרכי הפעולה וההתחזקה באו בחלקם (58%) מהשתתפות המוסדות בעלי החברה (המוכנות היהודית והמתדרות העובדים הכללית), ובחלקם (42%) על-ידי הנסות עצמיות. * בחינה כספית של פעולת החברה בסיכום י"ב שנות עבודתה, מראה כי הצליחה החברה לשמור על הון עצמי במומנטים, בשיעור המגיע כדי רבע מההכנסה הכללית, אף נשאר ברשותה רכוש בנכסי דלא נידי וכלים כעלי ערך ניכר.

★

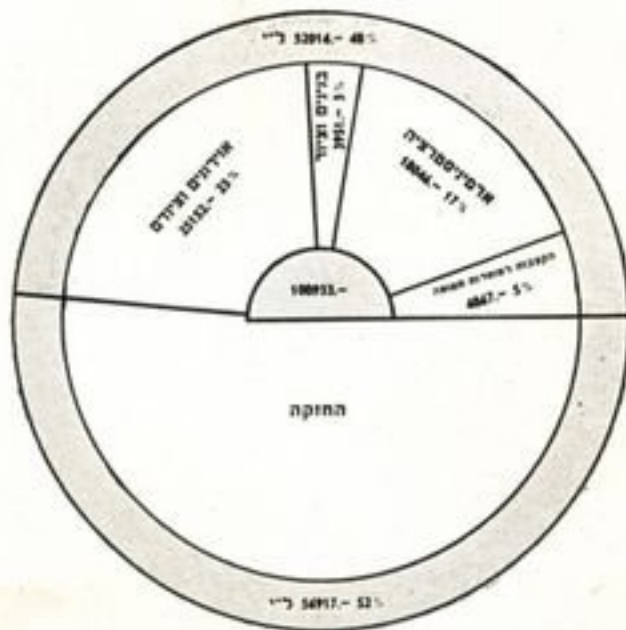
★ ★

תם פרק "אירון" — פרק נאה וברוך-פעלים בתולדות המפעלים החלוציים בתקופת ה-מדינה בדרך. * הסוכנות היהודית והסתדרות העובדים — זכות גדולה נתגלגלה על ידן ביצירת כלי ראשוני זה של התעופה הישראלית, יחד אתן יתברכו קומץ החלוצים, אשר היוו שכם לשאת בעול המפעל והצמיחו את כנפי-הראשית לתעופה העברית בארץ-ישראל.

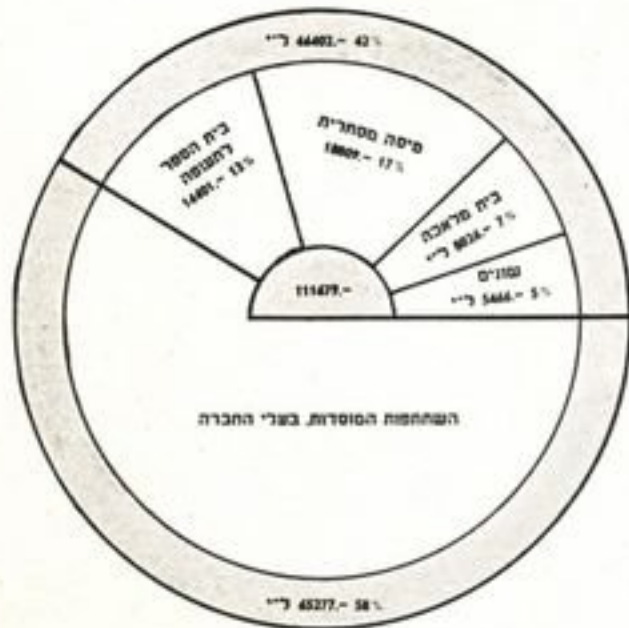
E. S. ...

ההכנסה וההוצאה בשנים 1937 - 1948

ההוצאה



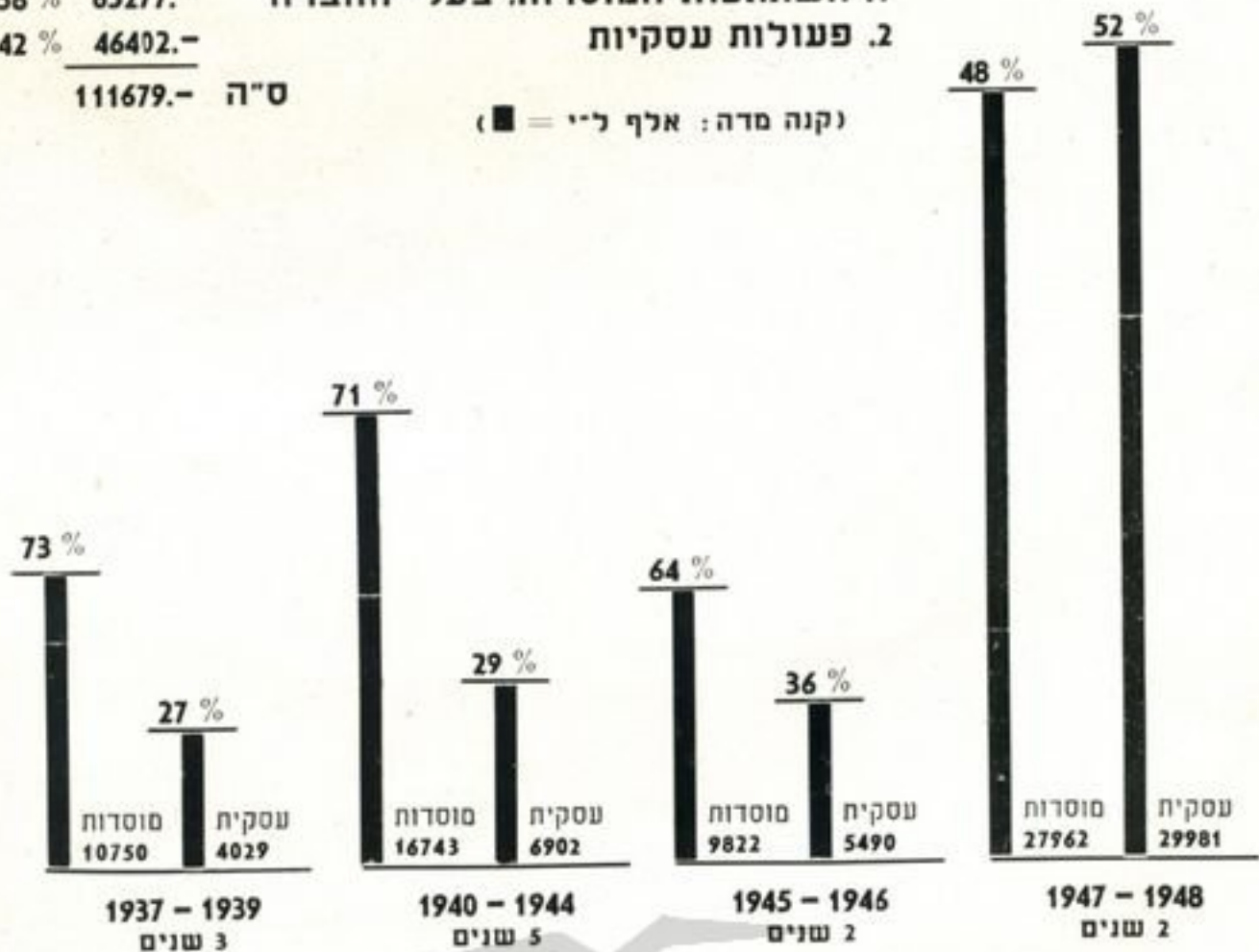
ההכנסה



מקורות ההכנסה לסוגיהם:

1. השתתפות המוסדות בעלי החברה 58% 65277.-
 2. פעולות עסקיות 42% 46402.-
- סה"כ 111679.-

(קנה מדה: אלף ל"י = ■)



E. S. ...



על סני הנגב

E. S. Rosenberg

דפוס ברפוס הארץ בע"מ, ת"א