

ראשית התעופה בארץ ישראל

*The Beginning
of Aviation in the
Holy Land*



324

4/1985

ניסן ה'תשמ"ה

משרד התקשורת
השירות הבולאי

MINISTRY OF COMMUNICATIONS
PHILATELIC SERVICES

ראשית התעופה בארץ ישראל

1913 – המטוס הראשון בשמי ארץ-ישראל – בלריו וז

השנים שלפני מלחמת העולם הראשונה, היו שנות ההתנסות הגדולה בהפרתקת הטיסות הראשונות. חלוצי הטייס באירופה רכשו נסיון בטיסות משונות, אשר יצרו פיתוי עז להגיע להישגים ולישאים חדשים לבקרים. העיתון הפריסי לה-מאטון, בשיתוף מועדון הטיסה הצרפתי, קצבו פרס לטייס שיגיע ראשון מפריס לפקין, אבל מחמת הסכנות שבדרך הוחלף היעד הסופי וכיעד ביניים נקבעה קהיר. הטייסים הצרפתיים ניסו את כוחם ב"עפיפה" לקהיר בשתי דרכים: דרך צפון-אפריקה ודרך דרום-מזרח אירופה, טורקיה וארץ-ישראל. הראשונים שעמדו להגיע לארץ, דרך טורקיה, היו דוקורט (DOUCOURT) ומלווהו רו (ROUX), שיצאו לדרכם מפריס ב-21 באוקטובר 1913. אבל ב-26 בנובמבר נפל האווירון שלהם למרגלות הטאורוס. הטייסים ניצלו.

השיאן ופעלולן-האוויר הצרפתי ז'ול וודרין (JULES VEDRINES) יצא אחריהם, גם-כן ב"דרך היבשה", לארץ הקודש ולקהיר, ואף התכוון להמשיך להודו ולאוסטרליה. הוא יצא במטוס בלריו X1-81, בעל מנוע GNOME 80 כ"ס, בנובמבר 1913 מפריס, גרם לתקרית דיפלומטית בגבול הגרמני, נורה מעל ליגוסלביה והגיע בשלום ב-3 בדצמבר לקושטא. לאחר משתאות וקבלות פנים במקומות רבים, הגיע לביירות, ובשבת 27 בדצמבר 1913 המריא ממנה למקווה ישראל.

במקווה ישראל הוכן למענו "שדה התעופה הבינלאומי הראשון של ארץ ישראל", אותו שדה שהוכן לנחיתתו של דוקורט. בעת הטיסה מביירות נשבה רוח עזה, שגרמה למחסור בדלק ומנעה מוודרין לחפש את מקווה ישראל. הוא נחת בחוף תל-אביב "על יד הבנק העברי שאצל בית החולים שער ציון", לאכזבתם של הרבבות שנהרו עוד מבעוד יום (לפני כניסת השבת) והמתינו במקווה ישראל. בנחיתתו בחולות תל-אביב נשבר אחד מאופני האווירון. למחרת ב-28 בדצמבר לאחר תיקון האווירון, המריא וודרין ונחת בשלום ב"שדה התעופה שממזרח לגנים, ליד תחנת הרכבת" במקווה ישראל וזכה בקבלת הפנים הרשמית.

ב-29 בדצמבר 1913 המריא לקהיר בהבטחה שבשובו, בדרכו להודו, ינחת בירושלים. אבל יומיים לאחר מכן, ב-31 בדצמבר 1913, ערב ראש השנה האזרחית החדשה, נחתו בירושלים שני טייסים צרפתיים אחרים, מרק בונייה (MARC BONNIER) ומלווהו ברנייה (BARNIER), שהיו לעולי-הרגל הראשונים שהגיעו לירושלים בדרך האוויר. (עם אווירון NIEUPORT מנוע GNOME 80 כ"ס).

דב גביש וצבי שילוני

(המחלקה לגיאוגרפיה האוניברסיטה העברית)

1931 – הטיסה הימית-מסחרית (של נוסעים) ראשונה לא"י – שורט S-17 KENT סקיפיו

בשנת 1924 התאחדו חברות תעופה בריטיות והקימו את חברת "אימפריאל אירוויז" (IMPERIAL AIRWAYS), אשר, כשמה, נועדה לגשר בין כל חלקי האימפריה. בשנת 1931 החליטה החברה לחנוך קו-תעופה בין שדה התעופה קרוידן, לונדון, להודו, דרך ארץ-ישראל. הטיסה בקו היתה משולבת במטוס ימי ומטוס רגיל. ב-21 באוקטובר לפנות בוקר נחת המטוס הימי מסוג S-17, SCIPIO-SHORT, על פני הכנרת בטיסת הבכורה שלו, הנוסעים הועברו מטבריה אל שדה התעופה של צמח ומשם המריאו להודו דרך בגדאד באווירון יבשה. כאשר התרסק אחד המטוסים הימיים בשנת 1942 על-פני הכנרת בשל סופה עזה, פסקו הנחיתות הימיות בכנרת. ים-כנרת היה רק אחד משדות התעופה הימיים בארץ. אוירוני-ים נחתו, בימי מלחמת העולם הראשונה, בים-התיכון מול חופי עזה, מפרץ חיפה ומפרץ אילת. אחרי שהנחיתות הימיות בכנרת פסקו, הועברו ה"שדות הימיים" אל ים-המלח ומפרץ חיפה.

"הארץ", יום שלישי 20.10.31, ט' חשוון תרצ"ב, עמ' 1 (4)
האווירון אנגליה-הודו יגיע היום לא"י.

אווירון-הים הראשון, משרות אנגליה-הודו. שיטוס דרך הכנרת, יגיע היום לפנות בוקר לטבריה. מטבריה יצאו הנוסעים באוטו לצמח ומשם יעלו לאווירון-יבשה וימשיכו הטיסה להודו דרך בגדאד.

דב גביש

(המחלקה לגיאוגרפיה האוניברסיטה העברית)

1934 – המטוס הראשון בשירות היישוב בארץ ישראל – דה הבילנד DH 82A "טייגר מות"

הטייגר-מות DH 82A הוא ראשון המטוסים הממונעים שהובאו ארצה בידי מוסדות היישוב העברי בארץ ישראל. ראשית סיפור הבאת המטוס ארצה בהקמתו של מועדון הטייס "הגמל המעופף". מועדון זה שנסיון הקמתו בוצע בידי יהודים אנגלים וערבים, למטרות עיסוק בטיס ספורטיבי, לא פעל מעולם ושבק חיים בתחילת 1934. בעקבות יוזמה זו הוקם הקלוב הארצישראלי לתעופה (לימים קלוב התעופה לישראל). היה זה ארגון יהודי שקם ביוזמת ההגנה, ובחסות המוסדות העבריים הלאומיים. באותה שנה (1934) הוחלט להפעיל את המועדון ע"י רכישת מטוס הדרכה ראשוני מסוג "טייגר-מות" ("עש הנמר"). מטוס זה, מצויד במנוע דה-הבילנד ג'יפסי מייגור 1, שסיפק 130 כ"ס, היה מסוגל להגיע למהירות מירבית של 175

קמ"ש ולטווח מירבי בן כ-490 ק"מ. אורך המטוס הדו-כנפי כ-7.5 מ' ומוטת כנפיו כ-9 מטרים. מטוס הטייגר-מות הוא פיתוח ישיר של הדגם "מות" (עש) DH 60T, וטיסת הבכורה נערכה במארטלשם בבריטניה בספטמבר 1931. הטייגר-מות נתגלה עד מהרה כמטוס ההדרכה הסטנדרטי המוצלח ביותר, והוא נכנס לשרות סדיר בחיל האוויר המלכותי (RAF) ובבתי ספר אזרחיים לטיס.

בסתיו 1934 נפגשה קבוצת שליחים ארצישראליים, שפעלו בנושאי עליה בפולין עם דוד בן-גוריון, ראש הנהלת הסוכנות היהודית דאז, וסיכמה על רכישת המטוס. המטוס הגיע ארצה באוקטובר 1934, מלווה במדריך טיס בריטי בשם גריי. המטוס נשא אותיות רישום בריטיות G-ACYN ומספרו הסידורי היה 3314. אחרי שבוצעו בו מספר טיסות הדרכה, הסבה וניסוי, הועבר המטוס להפעלת בית הספר לטיס של חברת "אווירון" ב-1936. הטייגר-מות ביצע טיסות לצרכי הגנה או לשליחויות לאומיות שונות. בדרך כלל פעל המטוס בסיוור ושמירה על עובדים בשדות מרוחקים, בפועלים שעסקו בסלילת כבישים ובבניה, ובנוסף הצניח אספקה וציוד חיוני לנקודות המרוחקות ממרכזי היישוב, ובעיקר בחורפים הקשים. פעולות סיוע כאלה בוצעו ליישובים נגבה וחולדה, וכמו-כן הוגש סיוע למתיישיבי חניתה במרץ 1938. באותה שנה נחת המטוס לראשונה ליד מפעל האשלג בסדום, וחנך בכך את מנחת המטוסים הקלים שנכבש במקום. בסוף שנת 1938 הוחלט לרשום את המטוס בפנקס רישום כלי הטיס המנדטורי. הוקצו לו אותיות הרישום VQ-PAN אך לא היה סיפק בידי חברת אוירון לבצע פעולת רישום זו שכן המטוס התרסק באחת מטיסותיו הרבות על אחת הגבעות ליד אפיקים, במחצית הראשונה של שנת 1939. בדצמבר 1939 בוטל רישויו של המטוס, ובנובמבר 1940 הועברו חלקיו מזירת התאונה למאגר חלפי המטוסים של חברת אוירון באפיקים. בכך תמו 5 שנות פעילותו של ראשון המטוסים המוטוריים בארץ ישראל.

1937 – הטיסה המסחרית הראשונה בארץ ישראל –

שורט S-16 סאיון

בדצמבר 1934 נרשמה בלונדון חברת התעופה המסחרית הראשונה שהוקמה לפעול בארץ ישראל, חברת "פלסטיין אירווייז" (PALESTINE AIRWAYS) – נתיבי אויר ארצישראליים, ע"י פנחס רוטנברג. החברה, שנוסדה עם הון של 20 אלף ליש"ט, רכשה שני מטוסים דו-מנועים קלים בעלי 6 מושבים, מסוג שורט S-16 סאיון, מצויידים ב-2 מנועי פובזיזי ניאגרה III. בעלי הספק של 90 כ"ס כ"א, המפתחים מהירות מירבית של 206 קמ"ש, לטווח מירבי של כ-630 ק"מ.

באוגוסט 1937 החלה החברה לפעול עם שני מטוסיה שנשאו אותיות רישום מנדטוריות PAA ו-VQ-PAB. טיסותיה הראשונות היו מלוד לחיפה, אך מאוחר יותר אותה שנה, נחנך הקו הבינלאומי הראשון מלוד לביירות, דרך חיפה.

על מנת לקצר את משך הטיסה מתל-אביב צפון, נחנך ביוזמת החברה שדה התעופה "דב הוז" מצפון לירקון. לאחר רכישת מטוסים נוספים, בעיקר בבריטניה, הועברה פעילות החברה מלוד לשדה החדש, צפונית לתל אביב. מלבד קיום הטיסות הסדירות, הופעלו גם טיסות שכר ותיור וטיסות סיור קצרות (SIGHTSEEING), שהטיסו בעיקר בני נוער בשמי הארץ. עם פרוץ מלחמת העולם השנייה הופסקה פעילות החברה, ובאוגוסט 1940 הוחרמו מטוסיה ע"י חיל האוויר המלכותי הבריטי (RAF), שהשתמש בהם כמטוסי קישור ותובלה.

נועם הרטוך

המעצב: דב כהן
THE DESIGNER: D. COHEN

extended later that year to Beirut, Lebanon, thus inaugurating its first international service.

The two Scion aircraft (registration letters VQ-PAA and VQ-PAB) were soon transferred to the newly-constructed airfield of Tel Aviv (later named Sde Dov Hoz), north of the Yarkon river. With the acquisition of additional aircraft from Britain, "Palestine Airways" moved its entire operation from Lod airport to Sde-Dov. Apart from operating the scheduled services to Haifa and Beirut, it also undertook charter and air-taxi flights as well as the very popular sightseeing flights, particularly favoured by youngsters. With the outbreak of World War II, Palestine Airways ceased operations and in August 1940 its planes were impounded by the Royal Air Force for use as transport and communication aircraft.

N.H.

de-Havilland Gipsy-Major Mk. 1 engine, supplying 130 hp., this was able to reach a maximum speed of 175 km/h and a maximum range of some 490 kilometres. The DH-82A is 7.5 m long and has a 9 m long wingspan. It was directly developed from the DH-60T Moth and first flown at Martlesham in England in September 1931. Soon the new aircraft gained a reputation as being a highly successful design and it went into regular use with the Royal Air Force and with private civil flying schools in the British Isles.

In the autumn of 1934, a group of Palestine officials who dealt with immigration matters in Poland met with David Ben-Gurion, Head of the Jewish Agency, and obtained the necessary funds to acquire the Tiger-Moth, which arrived in October that year, flown by a British instructo-pilot named Grey. Registered under British marks G-ACYN and carrying serial number 3314, it began flying within the "Aviron" flying-school in 1936. Apart from being used as a civil trainer, G-ACYN was also used for military spotting purposes as well as national defence missions such as protecting groups of workers who were engaged in road and building construction in remote locations. In addition, the aircraft dropped essential supplies of food and ammunition to settlers, especially in the harsh winter periods. Such support missions were frequently flown to the newly established settlements of Negbā, Hulda and Hanita. In March 1938, the aircraft inaugurated the new landing strip near the Sedom Potash works. By the end of 1938 it was decided to enter the aircraft on the Palestine Civil Aircraft Register under the marks VQ-PAN. However, this was abandoned following its crash in mid-1939 on a hill near the Afiqim Airstrip in the Jordan Valley. In December 1939 its registration expired and parts from the wreck taken from the site were used at Aviron Base at Afiqim.

1937 — SCION-SHORT S-16

In December 1934, the founder of the Naharaim Electricity Plant, Mr. Pinchas Ruttenberg, registered the first Palestine commercial airline — "Palestine Airways" — in London. With an initial capital of £20,000 — the company acquired a couple of British-made Short Scion S-16, 6-seaters powered by two Pobjoy Niagara III engines with an output of 90 hp, which developed a maximum speed of 206 km/h over a maximum range of 630 kms. In August 1937 the Company began operations with a daily Lod-Haifa service,

but could be repaired speedily. Next day, December 28th, Védrières flew to Miqwe Yisrael where his arrival was officially celebrated. The following day he departed for Cairo and promised that on his return, by way of India, he would land at Jerusalem. However, two days after Védrières' departure, on December 31st, 1913 two other French flyers, Bonnier and Barnier landed their Nieuport plane there and thereby became the first "Air-Pilgrims" to visit the Holy City.

D.G. & Z.SH. (Hebrew University)

1931 — SCIPIO-SHORT S-17 KENT

When, in 1924, British airlines combined and founded "Imperial Airways", the purpose was to connect the various countries in the British Empire with one another.

In 1931 the Company decided to start flights between Croyden airport, near London, and India, by way of what was then Palestine. On this regular flight sea-planes as well as ordinary-type aircraft were used. On October 21st, 1931 in the early morning hours the first of these planes, a Scipio-Short Sea-plane landed on Lake Galilee. Passengers were taken from Tiberias to Zemach airfield, on the southern shore of the Lake, and continued their flight from there on a regular plane via Baghdad.

After one of the sea-planes crashed in 1942, because of stormy weather, landings on Lake Galilee were discontinued. "Imperial Airways" sea-planes then landed on the Dead Sea and in Haifa Bay.

D.G. (Hebrew University)

1934 — TIGER MOTH — DH-82

The de-Havilland DH-82A Tiger-Moth was the first aircraft purchased by the official Jewish institutions in Palestine in 1934, when attempts were made to establish a joint Jewish-British-Arab Flying Club, the "Flying Camel". Although this attempt failed, a follow-up club, the Palestine Flying Club (later to become the Aero Club of Israel) was set up as a wholly Jewish organisation backed by the "Haganah" and other Jewish national institutions. Later that year a decision was taken to acquire a de-Havilland Tiger-Moth biplane for basic flight instruction. Powered by a single

THE BEGINNING OF AVIATION IN THE HOLY LAND

1913 — BLERIOT XI

The years preceeding World War I were years when flying history was made. One of such "First Flight Adventures" took place when the Paris newspaper "Le Matin", in co-operation with the French Flying Club, offered a prize to the flyer who was the "First" on a flight from Paris to Peking. However, the route was changed because of the great risks involved in such a long flight and Cairo (Egypt) became the destination the French pilots made for — in two different ways — one by way of North Africa, the other via South-Eastern Europe, Turkey and Palestine. The team Doucourt-Roux left for Turkey from Paris on October 21st, 1913 and should have got to Palestine in the course of their flight; however, they never made it because their plane crashed at the foot of the Taurus Mountains on November 26th.

French air-ace of the time, Jules Vedrines followed after them on the way to the Holy Land and to Egypt, and even intended to go on from there to India and Australia. He left Paris in November in a "Bleriot XI" plane, caused a diplomatic incident at the German border, was shot at when passing over Yugoslavia and landed at Istanbul on December 3rd, 1913. After being feted and wined there, he flew to Beirut from where he departed on December 27th, 1913 for Miqwe Yisrael near Tel Aviv.

There, the "First International Airport in Palestine" (having originally been prepared for Doucourt) was ready for him. However, strong wings forced the plane off its route and, as he did not have enough fuel for such an eventuality, he had to land on the beach near Tel Aviv. Needless to say the crowds who had waited in vain for his arrival at Miqwe Yisrael, were bitterly disappointed. When forced down at Tel Aviv, the plane's under-carriage was damaged