

נשר זאב

הרעיון האווירי של האצ"ל

באחד הערבים בהיותי עסוק בשיעורי במסגרת לימודי תואר ראשון בהיסטוריה של ארץ-ישראל, צלצלתי למורי דר' יעקוב שביט אשר אצלו לקחתי סימנריון על "הימין בתנועה הציונית", מתוך מגמה לשתף אותו בהתלבטויותי, באשר לבחירת נושא לעבודה סימנריונית במסגרת שיעורו. ואמנם דר' שביט, מעברו השני של הקו, עשיתי עבודה מקדימה ובקרתי במכון ז'בוטינסקי והצלחתי ל"דוג" נושא אחד או שניים אך לא הייתי שלם עמהם ועל כך דיווחתי לו. שביט מפסיק אותי ואומר: "נשר, אתה איש חיל-האוויר. נכון, אני עונה. זוכן יש לי רעיון בשבילך, כתוב על רעיון האויריה של האצ"ל", ביקשתי אותו לחזור שוב על דבריו מכיוון שחשבתי כי לא הבנתי היטב, נכון, רעיון האויריה של האצ"ל.

כך מתחיל הסיפור שהיה עלום לגביי ולא שמעתי עליו מעולם עד לאותו הערב, התחלתי מגשש באפלה בחפשי אחרי מקורות שונים להרחבת ידיעותיי בנושא זה ואמנם נתגלה לי שדה רחב ובשל אשר רובו ככלולו עצור במוחם ובזכרונם של אנשי אצ"ל ולחיי ותיקים, אשר עברו תקופה זאת ואשר, אמנם כן, עשו את כנפי הטיס שלהם במסגרת האצ"ל.

העבודה הזאת הניצבת לפני הקורא מתבססת רובה ככולה על "עבודת שטח", הסתבר לי כי עלי לפגוש את האנשים אשר עברו תקופה זאת ואשר היום בחלוף 45 שנה עדיין חיים את אותם הרגעים. החומר אשר נכתב בספרות בנושא זה הוא דל מאוד ולא תמיד מדויק. היה עלי לקבץ קטעי עיתונים רבים מהארץ ומחו"ל בשפות שונות, החל מאידיש עבור לעברית, גרמנית, אנגלית ואפילו רוסית. במסגרת עבודת השטח נפגשתי עם הטייסים בוגרי האצ"ל, במיוחד נעזרתי בתמיכתו הנפלאה של מר הררי פנחס (שפיץ) אשר בנו אף הוא טייס בחיל-האוויר, המרואיינים כולם בשנות השישים המאוחרות או שנות השבעים שלהם. לא תמיד זוכרים ולא תמיד מדייקים, השתדלתי עד כמה שניתן לרענן את זכרונם ולהגיע לדיוק מירבי, תוך השמטת הקטעים המעורפלים, או הצלבה מחומר נוסף. בין המרואיינים הנוספים היו: מר יריב הרן, מר יצרון אליעזר, מר פסח שטיינברג, מר נצחן ישראל, מר שבתאי חיים, מר עמיקם אליהו והקלטות מוקדמות שנערכו עם מר שכטרמן אברהם. החומר כולו הוקלט ונערך על-ידי מאוחר יותר.

נעזרתי רבות בחומר אישי שנצטבר אצל המרואיינים כגון תעודות, קטעי עתונות ומסמכים שונים נוספים.

לבסוף ראוי לציין את הסיוע הרב שקיבלתי מענף היסטוריה של חיל-האוויר בציווד טכני, במידע ובעזרה משרדית בלתי מוגבלת, כגון עריכת צילומים, הפניה למקורות מידע שונים ועריכת פגישות עם אנשים אשר עסקו במחקר על תקופה זאת.

בשנים 1938-1939, בארץ-ישראל שתחת המנדט הבריטי, "מבשלי" האצ"ל את חיל-האוויר העתידי

של עם-ישראל, כך בכל אופן חשבו אז וקיוו. השנים שבין הכרזת בלפור 1917 לבין הכרזת העצמאות 1948.

אין בכוונתי לתאר פן נוסף של המחלוקת באי"י בין השמאל לימין, בין האצ"ל ל"יהגנה", אלא לספר סיפור קטן שמקופל בצנעה ובהסתר בין דפי ההיסטוריה של עם-ישראל בארצו, טרם מדינה. ברצוני לבודד רגע היסטורי יפה ונועז, להאירו באור חזק ומהיר ולחשוף רגעי התעלות. ימים אשר נפחו את החזה ליהודים השבים למולדתם, ימים אשר החזירו את האמונה לעם בכוחו וביכולתו לתדש את הבית הלאומי בארצו, נכון, זה נעשה ע"י מעטים ובודדים כמעט ללא שום סיכוי לעתיד, אך זה גרם לצמרמורת של ריגוש וגאווה בלבם של היהודים בארץ ובגולה.

דצמבר 1938 מוקם בית-ספר לטיסה, בית-ספר פרטי של יהודי אמרקה, משה חיים כץ,¹ אשר

שימש למעשה את האצ"ל להכשרת טייסים, תחת אפס ובעודם של הבריטים, בלב ליבה של הארץ, בשלב התעופה לוד. הבריטים כמובן שלא ידעו כמעט עד סיומו של הקורס, מי הם הבחורים ואולי בזכות זה שהם היו בריטים הצליח-המבצע.

במהלך שנות השלושים גובשה במפקדת האצ"ל תוכנית לכיבושה של ארץ-ישראל מידי הבריטים.

תוכנית זאת נבנתה על בסיס חזונו של ז'בוטינסקי, אשר שאף לשחרר את ארץ-ישראל בכוח הזרוע, במסגרת תוכנית זאת היה אמור לקום צבא יהודי, בסדר גודל של כ-40,000 לוחמים, בגזרות האוויר, הים והיבשה.

מקיץ 1938 נמשכו ההכנות במישורים אחדים, חבר מפקדתו הראשית של האצ"ל, אברהם שטרן (יאיר), עיבד תוכנית לפלישת צבא זה לארץ-ישראל, הוא ניהל אישית בפולין את פעולות הגיוס "לצבא הגאולה", בקרב שורות בית"ר, בכל עיר הוקמו תאי אצ"ל.

תודות לקשרים שקשר עם חוגי השלטון בפולין, קיים בקיץ 1939, בקטרקטין הצבא הפולני, קורס קצינים, שבו השתתפו מפקדי אצ"ל מארץ-ישראל. אחד מבוגרי הקורס יעקב מרידור, שקיבל לידינו את הפיקוד על האצ"ל, לאחר מותו של דוד רזיאל.

בציביטה-ווקיה שבאיטליה הוקם בית-ספר ימי, בניהולו של רב-החובל ירמיהו (ירמה) הלפרן ז"ל. בית-ספר ימי נוסף נוסד בריגה שבלטביה. מפקד חיל-הים לשעבר, האלוף שלמה אראל, היה בוגר בית-הספר שבאיטליה.²

"במסגרת תוכנית "המזד הגדול" הוטל עלי להכשיר דור של טייסים, שיהוו את הבסיס לזרוע

האווירית של הצבא העברי", מספר אברהם שכטרמן.³

1 משה חיים כץ: יהודי אמריקאי עמיד, איש הימין הקיצוני, עלה לארץ מארה"ב עם בנו, טיס בחיל-האוויר האמריקאי. שכונת פרדס כץ שבקרבת בני-ברק נקראת על שמו.

2 אליהו עמיקם, ידעות 1969, ראיון בוצ' 1979.

3 אררהח שטרמן. מרריב 4.4.69.

תוכנית שאפתנית זאת היתה אמורה להתבצע באוקטובר 1939, נלקח בחשבון כשלון צבאי,

אך ההנחה היתה כי מבחינה מדינית תהיה לפעולה תהודה בינלאומית בלתי רגילה, בצד סימפאטיה לתנועת השחרור היהודית ובמקרה של כשלון צבאי תוקם ממשלה יהודית בגולה.⁴ הימים ימי המאורעות של השנים 1936-1939, הבריטים עסוקים בחיסול המרד הערבי, האצ"ל עסוק בביצוע פיגועים בכוחות הבריטים ברחבי הארץ וכתוצאה מכך נרדף עד צוואר, חברים רבים בארגון מבוקשים וחיים למעשה במחתרת תחת שמות חסויים ועיסוקים תמימיים. ההגנה, בחיכוך מתמיד עם האצ"ל, אשר "פורק עול" ולא עובד על פי התוכנית המקובלת בישוב ובהנהלה הציונית.

מנהיגות בית"ר, חשה כי שרון החול אוזל, ז'בוטינסקי חוזר ומזהיר מפני השואה הקרבה והולכת, אין לו תומכים ברעיון האווקואציה שלו והוא חש כי על התנועה לבדה לבצע את הצעד הגדול.

*4 ישראל הראל, ידיעות אחרונות, חיל-האוויר של האצ"ל 1979.

" ואני רואה כבר סיעת - אירוני במחוג

על פני הר הבית חגה ביום חג... "

(אורי צבי גרינברג, - הקטרוג והאמונה ע"מ

קסיח - קסייט) 5

פרק ראשון - שורשי תעופת האצ"ל בדאון של אליעזר יצרן

1934 עולה לארץ מיגוסלביה אליעזר יצרן;⁶ יהודי צעיר, חס-מזג וטמפרמנטי, חניך

תנועת בית"ר אשר שטה בצמא כל מילה ומילה מפיו של זאב ז'בוטינסקי, מנהיג התנועה. שנה קודם לכן מפרט ז'בוטינסקי את תוכניתו להקמת חיל יהודי לוחם ובו כלול גם חזון האויריה. יצרן, אשר חזון התעופה היה כבר עצור בעצמותיו ומזה שנים שהוא חבר בחוג לטיסנאות בעירו, מקבל עידוד עצום מדברי מנהיגו.

הצעיר מתעתד לסיים את חוג לימודיו בהנדסת מכונות, אך התעופה והגשמתה מציקה לו, כך בשנת 1934 הוא נוטש את כל עיסוקיו ומשפחתו ועולה לארץ, על אף מחאות משפחתו. כף רגלו עדיין לא דרכה על קרקע המולדת וכבר רץ למפקדת הצה"ר ופורש בפניהם את חזונו, "אני רוצה לבנות דאון בארץ ישראל ולייסד קלוב דאיה לאנשי הזרם הרויזיונסטי". השומעים הרימו גבה ופתרו אותו באלף ואחת סיבות. כאשר רואה יצרן כי ישועה לא תבוא לו מהמוסדות בארץ, כתב למפקדת הצה"ר בפריז. הוא מפרט את דרישתו וחזונו תוך תקווה לסיוע כספי. יד הגורל היתה ובאותו הזמן כתב גם ערי ז'בוטינסקי לפריז באותו נושא. בעוד יצרן ממתין לתשובה החל תר בארץ אחר שותפים לרעיונו, שמועה מגיע אליו על מהנדס אוירונאוטיקה, בשם פוהורילה מנחם (פורן), אשר אף הוא מעוניין לבנות דאון והוא האיש אשר לוחץ על ערי ז'בוטינסקי בענין הזה. הם נפגשים בנתניה ומעלים את הנושא אחד בפני רעהו ואמנם פוהורילה לוקח על עצמו את חכנון הדאון.

יד הגורל ממשיכה בתפקידה, ערי ז'בוטינסקי מקבל תשובה חיובית מפריז, לא לפני שהוא כותב גם לאביו ומבקש את תמיכתו. השטר של הצהרותיו משנת 1933, הצה"ר הקציבה לענין זה סכום פעוט, אך מספיק כדי לצאת לדרך, פוהורילה נפגש עם ערי ומראה לו את העבודה התכנונית ש"מתבשלת" על שולחנו ובמקביל מספר לו על הבחור "המשוגע" אליעזר יצרן. ערי ז'בוטינסקי נרתם למאלכה זנותן את חסותו לפרוייקט.

לאחר חודשים אחדים מושלמת עבודתו התכנונית של המהנדס פוהורילה, יצרן מחפש מקום אשר בו יוכל לבנות את הדאון המיוחל. אט אט מסתבר לו כי הקשיים הולכים וגדלים, לבסוף הוא מוצא יהודי "חם" בעל נגריה החי בטבריה, יהודי זה מקשיב קשב רב לסיפורו של יצרן ומסכים לתת לו את הנגריה בתוספת חומרי הבניה, חינם אין כסף, לאחר שעות העבודה, כוונתו של יצרן היתה להכין את שלד הדאון בטבריה ולרכז את החומר כולו במגדל הסמוכה, אשר בה שכנה מפקדת פלוגת העבודה של בית"ר הגלילית.

6. אליעזר יצרן נולד ברומניה בשנת 1909 חי ביגוסלביה, עלה לארץ ב-1934, סיים את

קורס הטיס באפריל 1939 רשיון מס' 2.

ראשיתה של דרך החתחתים אך מתחילה. יצרן בהתלהבות רבה מתחיל את הבניה, לא עובר זמן רב ומתברר כי אין אפשרות להמשיך את העבודה בטבריה, והוא יחד עם פוהורילה מחפשים מקום חדש להמשך הבניה. לאחר מאמצים מרובים נמצא מקום מתאים, הסנטוריום של מר רוזנבוים במקור חיים בירושלים, השנה שנת 1936 והמאורעות זה אך התחילו, הסנטוריום כמעט עומד בשימונו ומר רוזנבוים שמח לארח במעונו את שני "המשוגעים" עם דאונט לצורך כך הוא מקצה להם את חדר האוכל הגדול.

העבודה נמשכת בלהט רב, לא חולפים אלא חודשים ספורים, הישוב מתרגל לשגרת המאורעות ומעונו של מר רוזנבוים מתחיל להתאושש והיהודים שוב החלו נוהרים לנופש והחלמה בירושלים. יצרן מתבקש לפנות את המקום.

ערי ז'בוטינסקי מפעיל את קשריו ופונה אל אביו של שכטרמן אברשה, אשר בנה בשנת 1934 את מגרשי התערוכה בתיא, שכטרמן ואביו מנהיג התנועת המזרחי מיטד כפר יעבץ, בענים בשמחה ומקצים אולם ענק במגרשי התערוכה, שאז נקרא "יריד המזרחי", לצורך בנית הדאון. הזמן - סוף שנת 1936 והיריד ריק ונטוש וכך משמש מקום זה כמקום אידיאלי לבנית הדאון.

ברוב כבוד והדר מועבר הדאון שוב להמשך בנייתו לתל-אביב. יצרן ופוהורילה ממשיכים בעבודת הבניה בקצב ימים כלילות, לא אחת שוכחים כי עליהם גם לאכול ולנוח, אך הדעת לא היתה נתונה לזה, ולאכול, במקרים רבים, לא היה מה וזה מחטרון כיס.

התקציב הלך ואזל ואף חסכוניותיהם המעטים, הפרטיזים, נעלמו כלא היו, כקוריוז ניתן לספר כי ערי ז'בוטינסקי היה כותב לאימו על בנית הדאון והיה מתלונן בפניה על חוסר התקציב ועל ידם הקמוצה של מנהיגי התנועה לפורייקט זה, האמא מתוך אהבתה לבנה, היתה שולחת לו מדי פעם כמה לירות שטרלינג, לצורך כך, ללא ידיעת האב זאב ז'בוטינסקי.

אך גם מעות אלה סופס להעלם וכך הושלמה בנית השלד, הדאון ערום וללא כסות עומד בפנינת האולם הענק ואין כסף להלבישו. לצורך השלמתו נדרש עוד בד וחומרי הדבקה, אך מאין יבוא הכסף.

יצרן, לאחר סבב נוסף אצל מנהיגי התנועה, כמעט ואומר נואש, לפתע מבזיק רעיון במוחו, חבר נאמן בתנועה הרויזיוניסטית היה בעליו של בית החרושת לשמן "יצהר", טרובוביץ שמו, הוא פונה אליו ומציע לו עסקה. ליבוביץ' יממן את השלמת הדאון וכתמורה שם "יצהר" יתנוסס על כנפי הדאון וכך, כאשר יחוג הוא בשמי חופי תל-אביב, יעשה פרסום לבית-החרושת, והרי לכם עסקה טובה. (יתכן וזה פרסום מוטס ראשון בארץ-ישראל). טרובוביץ' "נדלק" על הרעיון ומיד שואל לסכום הנחוץ, יצרן בחישוב מדויק מגיע לסכום של 60 לירות שטרלינג, אך כמו בכל עסקה היה ברור לו כי לא יקבל את הסכום הרצוי, מבקש 120 לירות, להפתעתו

הכסף ניתן בתשלומים, במשך מספר חודשים, והעבודה הסתיימה, כאשר המילה "יצהר" מקשתת את כנפי הדאון.

בזה לא נסתיימו התלאות, אמנם הדאון נבנה והיה מוכן לטיסת המבחן, אך לצורך הטסתו והעברתו למקום טיסתו נדרשו עוד כ-200 ליבות שטרלינג וזאת לצורך כבישת עגלה וזוג פנדות, אמצעי תחזוקה שונים ומקום לצורך טיפול שותף בדאון, אך כסף לא נמצא. שוב פונה יצרן לחפש מימון והיאשה כמעט מעבירו על דעתו. הדאון, הנה הוא מוכן ומזומן, אך לטוס אינו יכול. מזה שנתיים, שהוא עסוק כמעט, אך ורק בנושא זה, סובל רעב ונדודי שינה וכאשר הגיע לנקודת הסיום נסתבר לו כי אין המשך. בצר לו הוא פונה אל איש העסקים עובד בן-עמ"י החי בנתניה,⁷ איש זה ארה"ב התנועה הרויזיוניסטית שומע את בקשתו של יצרן, גם במקרה זה מציע יצרן עיסקה, השקעה תמורת פרסום, בן עמ"י בעל קרקעות בנתניה מעונין למכור מגרשים, יצרן יטיס את הדאון בנתניה יפתח קלוב לתעופה ונתניה תקבל פרסום ותמשוך אליה אנשים.

בן-עמ"י איש עסקים ממולח, מסכים לעקרונות, אך בתנאי כי גם הצוה"ר ישקיע בעסק זה, הוא אומר: על כל לירה של הצה"ר אני נותן לירה, יצרן שמח וטוב לב חוזר למרכז התנועה מציג את התנאים ומבקש 200 לירות, כדי שגם בן עמ"י יתן 200 לירות, אך כאן הכשלון, הצוה"ר לא היה מוכן לתת סכום זה והעסקה עם בן-עמ"י בוטלה. בהקשר לנושא זה, נזכר יצרן, כי זומנה ישיבה מיוחדת של הצוה"ר ולישיבה זאת זומנו הוא וערי ז'בוטינסקי. ערי הציג את התנאים של בן-עמ"י ודרש בתוקף כי יאשרו את הסכום הנחוץ, הוא האשים את התנועה בחוסר אכפתיות ובאדישות לנושא התעופה והזכיר להם כי לא תרמו מאומה לבניית הדאון. הדיון היה סוער, אך כסף לא אושר, מספר חברים היו מוכנים לתרום מכספם מספר לירות, אך לא סכום משמעותי. ז'בוטינסקי אוכזב קשות עד כדי עזיבת הישיבה, במהלכה, תוך טריקת דלת בכעס רב.

נראה היה בשלב זה כי הדאון נועד לעמוד ולא לטוס, יצרן חשב כי עולמו חרב עליו והוא ראה את חזונו נמוג לנגד עיניו, אולם הישועה הגיעה מכיוון בלתי צפוי, ערי ז'בוטינסקי, אשר נואש מהרעיון כי דאון זה ישמש את חניכי בית"ר הוחלט כי הדאון חייב לטוס ולא משנה באיזו מסגרת. הוא פנה אל ידיד טוב, גורדין, אשר שימש כמנהל בחחנת הכוח החשמלית בנורדליים, והציע לו את הדאון חינם אין כסף. למען ישמש את בחורי העמק ללמוד דאיה וזאת רק בתנאי אחד. על גורדין לקחת את הדאון לתחזוקו ולתפעלו על חשבונו ועל חשבון כספי המשקים שבעמק. גורדין שמח לרעיון זה והדאון הועבר לעמק הירדן ושימש

את נעריו במשך תקופה ארוכה החל מאפריל 1937.⁸

דאון זה היה לשם דבר בתקופה ההיא, הדאון העברי הראשון אשר תוכנן ויוצר בארץ, דבר השקתו של הדאון פורסם בעתונות המקומית. וז' בוטינסקי עצמו שלח ברכה חמה מלונדון. לאחר תקופה ארוכה כאשר הדאון סיים את תפקידו ויצא מכלל שימוש, הוא הועבר אחר כבוד למצודת זאב ושכן בו מספר שנים.

יצרן עצמו אבי הרעיון ובונהו זכה לטוס על הרך הנולד פעם אחת בלבד, אך הסיפוק האדיר בראותו דאון זה מעופף היה שווה את כל פועלו.

ראוי לציין כי במשך שנים לאחר-מכן, ניסו אנשי "ההגנה" לגייסו לעבודה אצלם יחד עם המהנדס פוהורילה, אשר הסכים לעבוד למענם ואף צורף לקורס טיס ראשון של "ההגנה" שנערך ע"י חברת "אוריון" והוא סיימו בהצלחה ביולי 1939 באפיקים. אך יצרן סרב לעשות זאת אל אף שההצעה היתה קוסמת וכללה שכר חודשי של 5 לירות שטרלינג (הרבה מעבר לשכר הממוצע בתקופה ההיא) ותעסוקה מלאה בנושאי תעופה האהובים עליו. הסירוב נומק מסיבה עקרונית. יצרן נתבקש לחתום על מסמך שבו נאמר כי הוא מועסק ע"י ההסתדרות הציונית והוועד הפועל שלה, אשר הם המייצגים הבלעדיים של הישוב היהודי ציוני בארץ ובחוי"ל ולזה ברור שיצרן, איש בית"ר, לא הסכים.⁹

8 העברת הדאון לעמק הירדן ופתיחת קלוב התעופה לוו בסקירה עיתונאית רחבה בעתונות

בארץ ובחוי"ל, ראה תמונות בעמוד הבא.

9 הראיון עם אליעזר יצרן בוצע בתאריך 26 אפריל 1984 בביתו של פנחס הררי, רמת-גן.

6 מאי 1937

עתון יהודי

שיוצא לאור

בברלין שבגרמניה

araclitisches Familienblatt

4. Mai 1937

Berlin SW 68 • Lindenstraße 69

Segelflug in Palästina

Das erste Segelflugzeug, das in Palästina gebaut wurde, ist ein Segelflugzeug, das von einem deutschen Ingenieur, dem Ingenieur Emil Baboille, entworfen wurde. Es hat eine Spannweite von 2 Metern, eine Höhe von 1,25 Metern und ein Gewicht von 100 Kilogramm. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 115 km/h. Die Segelflugzeuge sind in der Nähe von Haifa gebaut worden.

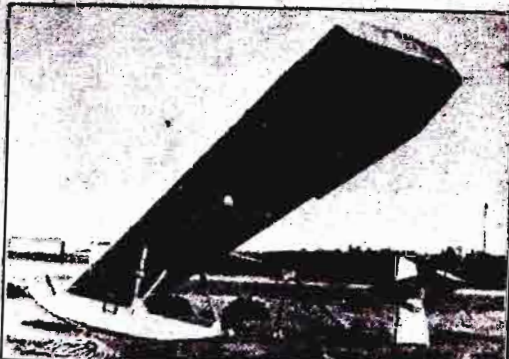
Das Segelflugzeug ist ein Segelflugzeug, das von einem deutschen Ingenieur, dem Ingenieur Emil Baboille, entworfen wurde. Es hat eine Spannweite von 2 Metern, eine Höhe von 1,25 Metern und ein Gewicht von 100 Kilogramm. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 115 km/h. Die Segelflugzeuge sind in der Nähe von Haifa gebaut worden.



FRIDAY **THE Jewish Chronicle** MAY 7, 1937

The Organ of British Jewry **INCORPORATING THE "JEWISH WORLD"** Ninety-Sixth Year Established 1841

Gliding in Palestine



7 מאי 1937

פרסוט בעיתון

היהודי "ג'ואיש"

כרוניקל

אליעזר יצרן

בונה הדאון

תמוכה משנת 1939

