

הסיפור של הקמת קלוב הדאיה בגליל-העליון 1965-1975

מקורות ראשוניים – מושיק סלע, יורם גופר, יואב קטלב

רקע

שדה תעופה מחניים - "שדה התעופה מחניים ע"ש יצחק בן-יעקב", הוקם ע"י הבריטים והופעל על ידם כבסיס תדלוק קדמי לזירת לבנון, תחת מפקדה שישבה בראש-פינה. ב-1948 עבר השדה לצה"ל. קיבוץ מחניים, שבמקורו היה מושבה שהוקמה בשלהי המאה ה-19, עבר מספר גלגולים שהאחרון היה ב-1952, בו החליפה חבורת בוגרי הנח"ל הצעירים, את הקבוצה הקטנה הוותיקה שלא הצליחה להחזיק ולפתח את המקום.

קיבוץ מחניים צמוד לקצה הצפוני של המסלול, (זו גם הסיבה להפגזה הכבדה שספג הקיבוץ בפתיחת מלחמת יום-הכיפורים). ב-64-1963 הצטרפו לקיבוץ חברי גרעין "גליל", בוגרי ה"מחנות העולים", בוגרות ובוגרי הנח"ל וגדוד-50 צנחנים. חברי הגרעין הגדול היוו תוספת משמעותית לקיבוץ הקטן, וחיפשו מוצא לאנרגיות הצעירות בדרכים מגוונות.

נחיתה בשקיעה על רקע הר כנען



פרק-א'

מי שגר במחניים לא יכול להחמיץ את הר כנען ממערב, הגולן ממזרח ומסלול שדה התעופה מדרום. לכן, אך טבעי הדבר שכאשר עלה הרעיון להקים קבוצת שייט קייקים בירדן, הציע יואב קטלב שנקים חוג לדאיה. יואב עם ישי זיסקינד ויואל צור פנו [לקלוב-התעופה-לישראל](#) ושאלו איך להתחיל. מהקלוב ענו שנקים האנגר-סככה ליד המסלול, נמצא רכב חזק ומהיר לגרירת הדאון, נארגן קבוצת נוער, ואז הקלוב יעביר לנו דאון.

המסר היכה גלים בקהילה, המיזם משך עוד חברי מחניים שנרתמו לעשייה - פרקו קוו מיים ישן, שלפו פחים מתעלות קשר מושבתות והקימו סככה לדאון (הסככה היתה צרה לדאון שמוטת כנפיו 13 מ', אז בנו עגלה מיוחדת שהכניסה את הדאון על צידו).

עניין הרכב היה מסובך יותר – במדגה של מחניים היתה מכונת מרצדס-יונימוג, שהיתה מספיק חזקה אך לא ברור אם היתה מספיק מהירה. ישי ויואב נסעו עם היונימוג לרמת-דוד, שם היו מאוכסנים דאונים של גדנ"ע-אוויר, וכנראה בחסות מנחם בר, שהיה מבכירי הדואים בארץ ומפקד בסיס רמת-דוד, ביצעו ניסוי המראת דאון עם הרכב. הניסוי נכשל, הרכב איטי מידי, הדאון לא המריא.

הפרויקט נתקע – אין רכב, אין דאון, קלוב התעופה המתין להתפתחויות מקומיות.



שברולט סטיישן-56



מרצדס-יונימוג

פרק-ב'

אחרי מלחמת ששת הימים, משקעי המלחמה תססו והתעוררו שוב הדחפים להקמת פעילות הדאיה. התארגן קורס דאיה למתחילים בשני סבבים במינחת סירקין. השתתפו בו כ-12 בחורים ושתי בחורות ממחניים, בסיס מצוין להקמת פעילות קהילתית. מושיק לקח את הובלת הפרויקט, גם בגלל שהיה גיזבר הקיבוץ ומקורב לראש המועצה, וגם בגלל שגר 30 מ' מסככת הדאון 70 מ' מתחילת המסלול. כדי להתניע את הפעילות נדרשנו להתחיל הדרכות דאיה במחניים ולגייס כספים במקביל.

המשימה הדחופה הראשונה היתה רכש מכונת מתאימה לגרירת דאון שמאפייניה - מנוע שישה צילינדרים, משקל כבד יחסית ותאוצה גבוהה במיוחד. כלומר - מכונת אמריקאית. חיפשנו באזור ומצאנו שהמאפיינה בצפת מוכנה למכור את רכב החלוקה שלה, שברולט סטיישן-56, ששימש בנעוריו בארה"ב רכב שרותי קבורה. נשאר עניין מימון הרכישה.

באותם ימים, מחניים היה קיבוץ שיתופי אדוק. לחברים לא היו מזומנים או רכוש. כדי לגייס מימון לפעילות היה צריך להכניס את הפעילות לתקציב הקיבוץ ו/או לגייס ממקורות חיצוניים. הייתי גיזבר הקיבוץ כאמור והפעילות הוכנסה לסעיף תקציבי - "חוגים", שכלל ספורט, קרמיקה, ועוד. הסעיף היה רזה מאד כיאות למצב הקיבוץ, ולכן הצעתי בהנהלת הקיבוץ, "המזכירות", שפעילי החוגים יבצעו משימות שונות במקום קבלני חוץ, והתמורות שנחסכו יחולקו לחוגים לפי ההשתתפות, כל זאת לאחר עבודות יומי ובשבתות. קיבלנו על עצמנו את איסוף הקש והחציר מהשטחים במקום קבלנים, פרוק קו מים והסטתו לתוואי חדש, ועוד. להשלמת הסכום הדרוש לפעילות, הוזמנתי לקראת סוף השנה לשיבת סיכום התקציב של המועצה האזורית, והתחרתי עם מעוניינים אחרים על זנבון תקציבי שנשאר. אנחנו זכינו תחת הכותרת - פעילות דאיה ספורטיבית אזורית בגליל-העליון. יש רכב גורר. מחניים והמסלול מלמעלה



התחלנו לפעול בשבתות, פעמיים בחודש, במתכונת די מורכבת. היינו נוסעים ביום שישי אחה"צ למגידו, שם היה קלוב הדאיה הגדול בארץ שהסכים בנדיבותו לשת"פ. פירקנו דאון הדרכה בסוף הפעילות לאור פנסי המכונת, העמסנו אותו על העגלה היעודית שלו, נסענו למחניים, הרכבנו את הדאון בחזרה והלכנו לישון קצת. בשבת ביצענו פעילות עם מדריך מתנדב שבא מהמרכז, בסוף הפעילות פרקנו את הדאון, נסענו למגידו, הרכבנו את הדאון וחזרנו הביתה.

ערב אחד, בדרך ממגידו למחניים, בטבריה עוצר אותי שוטר. הוא שואל אותי – מה זה? ברור שלא היו לנו רשיונות לעגלה ולמטען המוארך המוזר שעליה (הגוף היה במרכז וכנף בכל צד). אמרתי לו "זו צוללת נסיונית סודית שאנחנו הולכים לנסות בכינרת, בגלל זה אנחנו נוסעים ביום שישי בלילה בבגדים אזרחיים. אתה יכול ללוות אותנו?". הוא אישר לנו להמשיך.

בינתיים, כמרכז הסניף החדש של הגליל העליון, התקבלתי כחבר בהנהלת קלוב התעופה לישראל שנתנו לנו דאון הדרכה, Slingsby Kirbi-Cadett T31 שיוצר ברשיון ע"י התעשייה האווירית. התחילו להגיע מתעניינים מהאזור, איילת השחר, יפתח, מעיין ברוך ועוד. בגזון התארגנה קבוצה ע"י יואל ארד לקורס מתחילים בשדה עין-שמר, שבסיומו הצטרפו אלינו. במחניים התמסד ביקור משפחות במסלול התעופה כנקודת עניין של הילדים בשבתות, בדרך מהרפת לגן-המשחקים.

היסודות שהחזיקו וקידמו את הפעילות היו – התלהבות ונחישות המשתתפים, תמיכת הקיבוץ והקהילה ואהדה של מדריכי הדאיה בארץ שהתנדבו והשקיעו בנו זמן, ידע והרבה רצון טוב. בלעדיהם לא היינו מתקיימים. הם היו באים מהמרכז למחניים, לרוב נשארו ללילה, לפעמים עם המשפחות, אנחנו דאגנו לדירת אירוח וכלכלה (בחדר האוכל כמוזבן). דדי גור וחנון אזרח חנכו אותנו וגידלו דור ראשון של "סוליסטים", בעלי הסמכה לטיסת סולו-יחיד. רינה לוינסון הצטרפה באינטנסיביות האופיינית, ויונתן גבע קיבל עליו את האחריות המקצועית של הפעילות. כיבדו אותנו גם גדעון ליבר (מגבעת-חיים), ישי צימרמן (מעין-חרוד), מיכאל פינקוס (מבאר-שבע), ועוד. לכולם שלוחות תודותינו. ברבות הימים, יורם, ישי וחנון קרניאלי ממחניים, הוסמכו כמדריכי דאיה והיו תגבורת משמעותית לפעילות.

בשנים 1974-1977 כיהן רפול, רפאל איתן, כמפקד פיקוד צפון. לפעמים היה לנו פנצ'ר בשיבוץ המדריכים לפעילות בשבת. הייתי מתקשר לפיקוד צפון לרפול ואומר – "רפאל, אתה יוצא השבת?", אולי תבוא אלינו להדרכה במחניים? ואל תשכח להביא גם רכב גורר עם נהג". היו לי 50% אחוזי הצלחה. למי שלא זוכר – רפול היה מדריך דאיה, טייס מטוסים קלים ובעל השיא לדאית מרחק בישראל, ממגידו לאילת.

באחת הטיסות אמר רפול לחניך שישב לפניו – "מה אתה מפחד, תפתח את הסיבוב, תתרחק מהמסלול". אחרי דקותיים רפול אומר – "טוב, תבחר חלקה בלי שטוצרים, אנחנו נוחתים בחוץ".

אופי הפעילות היה תובעני וכורך במאמץ. באים בבוקר, מוציאים את הדאונים מהסככה, דוחפים-מושכים אותם לתחילת המסלול, מבצעים סדרת בדיקות תקינות לדאון ולרכב, פורשים כבל, מקבלים אישור פעילות מהבוקר של חיל-האוויר, תדריך קצר ומתחילים. טיסת הדרכה יכולה לארוך 10 דק' באוויר + 20 דק' לפני-אחרי הטיסה. תנאי דאיה לסולו המתאימים ליצירת [תרמיקות](#), מתחילים בדרך כלל סביב 11:00. ביום רגיל ללא תנאים מיוחדים, החניך מתרוצץ על המסלול מהבוקר עד הערב, טס כ-3 טיסות עם מדריך, פעם בחודש המדריך מפנק אותו ותופס תרמיקה. בערב מחזירים הכל למקומו. המתקדמים, הסוליסטים, היו תופסים לעיתים תנאים טובים. היינו טסים במשולש מעל עמק החולה - מחניים, נאות-מרדכי, חזרה מעל גזון למחניים. לפעמים הצלחנו לבצע "דאית גל", רוח מזרחית היתה נפגשת בה-כנען, עולה מעליו וממשיכה מערבה בגובה המושפע מעצמת הרוח. אפשר לבצע שמיניות כמה שעות בקטע צפת - איילת השחר.

"מה השיגעון הזה?" – היינו נשאלים. "להתרוצץ 10 שעות בשמש על המסלול כל שבת, בשביל מה?". - בשביל רגע אחד רוטט, היינו עונים או חושבים, בשביל כמה דקות של רוממות רוח, של שקט רב-ממדי, בעוצמות שלא פוגשים במציאות שלנו על הקרקע.

- יורם התאמץ לאסוף שעות אוויר כדי להתקבל לקורס מדריכי דאיה. הוא המריא בצהריים וכשצללי הר כנען כיסו את המסלולים, יורם החליט שהוא סוחט עוד קצת ומגיע לשש שעות באוויר !!! הוא נחת בחושך ראשון, מדרום לצפון, כשאורות מחניים ופנסי המכונית משמשים כתאורה ומאירים עדר כבשים חוצה את המסלול...
- רוב השנים הראשונות, המסלול היה באחריותנו בשבתות כפעילות היחידה במקום, בתאום עם הנהלת השדה. בבוקר היינו מודיעים לבקרה חיל-אוויר על פעילות דאיה עד גובה 9,000 רגל. שבת יפה אחת, מושיק היה בגובה 6,000 רגל מעל תל-חצור, מצפה לשחזר פגישה עם נשרים שבאו מנחל דישון והצטרפו אליו פעם. פתאום נהמה איומה מסביב, זוג פנטומים טס צפונה מתחתיו... הוא נחת מיד והתחיל לצעוק על הבקרה. מסתבר שהיתה הזנקה מול חשד חדירה אווירית מלבנון והבקר שכח לעדכן את הטייסים...לידיעה – דאון בימים ההם זה מבנה עשוי בד, דיקט דק, כבלים ושלד קל במיוחד, סה"כ פחות מ-200 ק"ג + טייס. אם דאון נכנס רק לשובל של מטוס קרב סילוני – הוא מתפרק באוויר ולא, לא היו אז מצנחים, מכשירי קשר וסולולר.



הפעילות התבססה, מספר המבקשים להצטרף היה גדול מהפורשים, קיבלנו מקלוב התעופה דאונים נוספים לטיסות סולו - K-6, Prefect, וגם רכשנו וייבאנו דאון K-8 בכוחות עצמנו מגרמניה. בנינו האנגר, סככה גדולה לאיכסון כל הצי הזה, בשרידי האנגר של הבריטים צמוד למסלול, והתחלנו לגרור את הדאונים עם מטוס שהופעל ע"י טייסים מהגליל.

פרק - ג' (טקסט ממנוע חיפוש AI על מועדון הדאייה בגליל עליון)

מועדון הדאייה בגליל העליון, הידוע כמועדון הדאייה מחניים, נוסד בשנות ה-60 של המאה ה-20 ביוזמת חובבי דאייה מאזור הקיבוצים בגליל העליון. הם החלו לנצל את שדה התעופה של ראש פינה-מחניים, שאז שימש את חיל האוויר רק לעיתים נדירות, וכך התאפשר להם חופש פעולה כמעט מלא ותנאים טובים לפעילות הדאייה.

במהלך שנות ה-70 וה-80 גדל המועדון, מנה בין 30 ל-40 חברים, והפך למרכז נמרץ של פעילות דאייה באזור. המועצה האזורית והקיבוצים תמכו בו, תרמו מתקנים ואמצעים, ובזכות התמיכה הזו הפך המועדון לבית חוויתי ומחנך לחובבי התעופה בצפון. בתקופה זו נוצרה תרבות קהילתית סביב המועדון, שכללה לא רק טיסות והדרכות אלא גם שיתופי פעולה חינוכיים והתמקצעות ענפית. בשנת 1986, בדומה לשאר מועדוני הדאייה בישראל, הפך המועדון לעמותה ציבורית רשמית עם זהות מקצועית ברורה, לצד מועדוני מגידו, עין שמר והנגב. במרוצת השנים הידלדלה מעט הפעילות, ועיקרה כיום - הדרכות וטיסות חוויה בסופי שבוע לקבוצה קטנה של חברים ומתאמנים חדשים, הנמצאים בניהול מתנדבים ובוגרי המועדון.

לסיכום, ההיסטוריה של קלוב הדאייה בגליל העליון משקפת את תחילתה של תעופה עברית אזרחית בצפון, את שיא הפועל החינוכי והחברתי בקיבוצים בשנות ה-70-80, והמשך פעילות ציבורית וקהילתית עד היום, גם אם בקנה מידה מצומצם יותר.

אוגוסט 2025

כתב - מושיק סלע selamoshik@gmail.com

[מאמר מ-2018 ב-Mynet על הדאייה בגליל](#)

[קישור לענף הדאייה בישראל](#)

