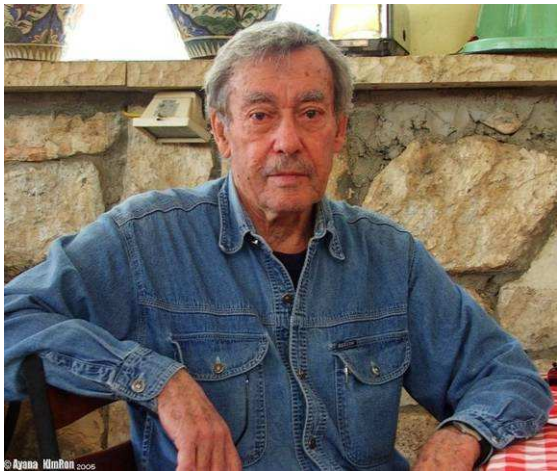
איך נוסדה אגודת התעופה הכללית בישראל?

ראיון עם מר ***יצחק (צחיק) יבנה***, מייסד ויו"ר ראשון כתבה: עיינה קימרון



"צחיק" יְבנה נכנס לעולם התעופה בתקופה בה הגבול בין תעופה קלה אזרחית לתעופה צבאית היה עמום.
מפגש הנעורים שלו עם התעופה היה במועדון הדאיה בגבעת המורה (לשם נשלח מטעם הפלמ"ח), שם הוזנק בתוך דאון מדגם וורונה. החלום לטוס ליווה אותו מאז. בשנת 1947 הוא מונה כמפקד מחלקת טיס בחטיבה של הפלמ"ח למרות שלא היה טייס. התפקיד "הזמין" הוצאת רישיון טיס וכך הגיע צחיק למתקן הבריטי ברמלה בו ניהלה חברת "אוירון" בית ספר ללימודי טיס.

שש עשרה שעות לימוד ומבחן, שכלל טיסת שטח ובסיומה נחיתת אונס, היו כל מה שנדרש לו כדי לקבל רישיון טיס מנדטורי על מטוס מדגם Tailor Craft.
צחיק גילה בחיוך ששעות האימונים נוצלו לצילום אוירי בסתר כחלק מהערכות מחתרתית למלחמה אפשרית. "חניכי" קורס טיס צילמו כפרים ערביים במהלך הטיסות, ובתום הצילומים הצניחו את סרטי הצילום מעל קיבוץ נען ושבו לרמלה[1]. הצילומים שימשו להכנת תיקי מטרה של "ההגנה".

לאחר החלטת האו"ם, ב- 29 בנובמבר 1947, הצטרף צחיק (עם שאר הטייסים של מחלקת הטיס של הפלמ"ח) לשורות חיל האויר כטייס. עם הזמן הוא נזקק לרישיון אזרחי במסגרת פעילות צבאית שהוטלה עליו. באותה עת מינהל התעופה האזרחי כבר היה קיים והוא קיבל רישיון ישראלי על סמך הרישיון המנדטורי בהליך בירוקראטי פשוט בין המינהל לחיל האויר.

Taylorcraft במוזיאון ח"א בחצרים. צולם ע"י ארז

בסוף שנות ה-60, לקראת סיום שירותו כטייס בחיל אויר, נסע צחיק ללימודים בארה"ב, שם הוציא רישיון טיס מקומי וטס להנאתו בשעות הפנאי. עם שובו ארצה הגיע גם מועד שחרורו מחיל אויר ובאופן טבעי הוא בחר להמשיך את דרכו בתחום התעופה. דרך החתחתים שחוו הוא וחבריו מול ביוקרטיה דרקונית של המינהל הובילה אותו למסקנה שיש הכרח בהקמת עמותה אשר עיקר עניינה שיפורים והשתתת סדרים מול מינהל התעופה האזרחית.

בשנת 1974 יסד צחיק יחד עם חברו עודד ויגודה עמותה בשם אגודת התעופה הכללית בישראל. IAGA – Israeli Association of General Aviation ועם הזמן הצטרפו לאגודה יותר ויותר חברים וחברות נוספים.

שאלה: מה היו התנאים באותם ימים?
בתשובה סיפר צחיק שהטיסה היתה מותרת אך ורק בנתיבים מאושרים, בכל ימות השבוע ללא יוצא מן הכלל. המושג *מרשה חריג* לא היה קיים. עוד הוסיף צחיק שרישיון טיס הונפק בצורת פנקס. חידושו של רישיון טיס מכל סוג היה נרשם בפנקס וההליך מול פקידי המינהל היה מסורבל ולעיתים אף מלווה בהתעללות ביוקרטית. פקידי מינהל התעופה האזרחי פעלו בחופש פעולה מוחלט על פי שיקול דעת אישי ולעיתים אף העלו דרישות שלא היו כתובות בחוק כלפי הטייסים.
בנוסף לזאת, היה היעדר בולט של שיתוף של הציבור בהחלטות לגבי תקינה בנושאי תעופה, שלא כנהוג במדינות רבות.

2/..

[1] באוקטובר 1947, הופסקה פעילותה של חברת "אווירון" ברמלה, ושניים ממטוסיה הועברו לשדה התעופה בחיפה. פעולות ההדרכה והצילום של המחלקה נמשכו שם, תחת פיקודם המשותף של **יצחק יבנה** ועזריאל ספיבק (רונן). הפריסה בחיפה איפשרה למחלקת הטייס לבצע טיסות צילום מעבר לגבולות המנדט בצפון הארץ. באחת מהטיסות, שבוצעו על ידי פיני בן פורת וצחיק יבנה, שנערכה ב-18 באוקטובר צולמו, בין השאר, שבעה מחנות צבא סוריים ברמת הגולן. [מתוך אתר הפלמ"ח, ראה קישור]
http://www.palmach.org.il/show_item.asp?levelId=38612&itemType=0&itemId=5901

שאלה: באילו חריגות וקשיים ביוקרטיים נתקלתם בתקופת כהונתך כיו"ר האגודה?
צחיק פרש דוגמאות לרוב, כולן נוגעות בשררה ושרירות לב על בסיס גחמני כנגד טייסים. הסיפורים הראו גם את אזלת ידם של ראשי המינהל מול הפקידים העובדים תחתיהם. באותם ימים היה ידוע שקבלת אישורים למיניהם עלולה להיות כרוכה גם בדמי שלמונים לעובד מינהל אשר השתמש בכוחו ללא מעצורים. [פקידי המינהל הקשורים בדוגמאות כבר אינם עמנו.]

אחת הפרשיות היתה קשורה לבקשתה של חברת "שחף" לקבל אישור לביצוע מבחני תיאוריה. פקיד מינהל דחה את הבקשה בטענה שהחברה איננה ערוכה לכך, וזאת בניגוד לדו"ח הביקורת החיובי שהוצא על ידי מפקח מטעם המינהל בעקבות סיורו במקום. מסכת הדיונים בנושא התנהלה שלא בצמוד לנוהל התקין ובמהלכה נשלח המפקח לסיור נוסף והוציא דו"ח שלילי. הבסיס לדחיית הבקשה של חברת "שחף" היה היעדר מקלחות. המינהל התעלם מהעובדה שחברת "שחף" מעולם לא סיפקה שירותי ריסוס חקלאי כמו חברת כימניר, ולכן לא נזקקה למקלחות עבור ביצוע מבחני תיאוריה... האגודה הגישה תלונות על הליך לקוי, הפרשיה סוקרה בעיתונות, אך לא נעשה שום טיפול בטענות.
פרשיה נוספת היתה סביב בקשתו של טייס לבחינת הסבה לרישיון דו-מנועי. בתגובה לבקשה, אמר לו הפקיד האחראי על רישוי צוות אויר במינהל שהלימודים שלו **אינם** מוכרים מאחר שלא בחר במדריך על-פי עצתו ודעתו של אותו פקיד. ראש המינהל התערב והורה לבצע את הבחינה אולם פקיד המינהל התנה זאת בקבלת התנצלות בכתב מהטייס. הטייס נאלץ להשפיל מבט ולהכנע לדרישה ואז הסתבר שלא היה בזה די. בתור פשרה בענין, אישר פקיד המינהל ביצוע של בחינת הסבה תחת שני תנאים: האחד היה שהבחינה תכלול טיסה לאילת וחזרה; השני – שפקיד מינהל, בדרגת בוחן, יקבל הסבה על המטוס הפרטי של הנבחן ועל חשבונו. בסופו של דבר, אותו "בוחן" ישב במושב האחורי, כשליד הנבחן יושב בוחן במטוסים דו מנועיים. היום לא ידוע אם השעות במושב האחורי נרשמו לו כשעות טיסה.

אל צחיק זרמו דיווחים מטייסים אשר סיפרו על קבלת רישיונות וחידושים תמורת מתן טובות הנאה. באותם ימים זו היתה הדרך המהירה והקלה ביותר להשגת הרשיון.

מהם ההישגים העיקריים של האגודה בתקופת כהונתך?
צחיק מגדיר שלושה הישגים עיקריים:
פתיחת השמיים בישראל. הושגה הסכמה להעניק לטייסים מירשים חריגים בשבתות וחגים ברוב חלקי הארץ.
ניתוק הקשר הגורדי בין הטייס הפרטי וה"עכבישיות" של המינהל:
הפנקס בוטל ובמקומו עברו להנפקת תעודה כרישיון טיס. רישום של חידושי רישיונות והגדרים במינהל נעשה בהליך נפרד תוך הצמדות לנוהל. הטייס לא היה חשוף כבעבר לדרישות חריגות של פקידי מינהל.
הצלחה מוגבלת, בשינוי ושיפור תקנות, תוך שיתוף פעולה, בין פקידי המינהל ובין טייסים, חברי האגודה.
הצטרפות ל-IAOPA (International Aircraft Owners and Pilots Association). ההשתלבות של האגודה הישראלית לא נתקלה בהתנגדות מצד אף אחת מהמדינות החברות בארגון הבינלאומי.
נציגי האגודות החברות בארגון נפגשים פעם בשנה לדיונים בבעיות/תאונות/תקינות/וכדומה, בכנס בעל אופי מקצועי. אחת לשנתיים האירוע כולל בני/ות זוג ומשלב דיונים בטיולים ומפגשים חברתיים. צחיק מתאר את המפגש המוצלח אשר אורגן בארץ. האגודה ארגנה אירוח בבתי חברים כמיטב מסורת האירוח הישראלית. האירוע הותיר את רישומו על האורחים והביא לקירוב לבבות בינם לבין המארחים. מפגשים אלה תורמים עד היום לטיפוח קשרי ידידות, העמקת הקשר עם אגודות תעופה במדינות אחרות, וקיום אירועים משותפים.

מהם הדברים שרצית ולא הספקת לעשות?
האגודה המליצה להכיר בחוקה האמריקאית כבסיס אולם נתקלה בסירוב מתמשך.

צחיק נזכר באנקדוטה על רצונה של קבוצת טייסים להקים "מושבת טייסים" עם מנחת באזור בצרה ולעבור מהרצליה. היו שיחות בנושא עם משרד התחבורה, איתרו מקום, הכינו תכניות, חשבו וחשבו, ואז הפסיקו לחשוב. בשנת 1984 החליט צחיק כי הגיע לרוויה ומיצוי עצמי ופרש מתפקידו כיו"ר אך המשיך בתרומתו כחבר. בן 82 ומירצו עימו, צחיק טס להנאתו עד היום, וניתן בהחלט לכנותו *זקן הטייסים בתעופה הכללית בישראל*.

יצחק יבנה – יו"ר האגודה 1974-1984

מאת: נעם הרטוך ינואר 2006

יצחק (צחיק) יבנה (בודניק) יליד דגניה א' (?), התגייס לפלמ"ח בשנת 1943. שנה לאחר מכן הצטרף לקורס דאייה וסיים אותו בהצלחה. למרות שלא היה טייס בכלי טיס מוטוריים, מונה בקיץ 1947 כממלא מקום מפקד מחלקת הטיס של הפלמ"ח, ובאוגוסט אותה שנה השלים קורס טיס אזרחי. עם קום המדינה הצטרף יחד עם חבריו ב"שרות האויר" לחיל האויר והיה ממקימיו. צחיק שרת בטייסת הנגב, ובחודשים יוני-יולי 1948 אף פיקד על הטייסת. בינואר 1956 התמנה מפקד בית הספר לטיסה של חיל האויר, הישראלי הראשון שמונה לתפקיד זה (מפקדי בית הספר בעבר היו אנשי מח"ל/גח"ל, טייסים בעלי נסיון רב מחילות האויר הבריטי והאמריקאי), חודש לאחר מכן, במסגרת ההכנות לקראת "מבצע קדש" שהחל באוקטובר, הקים מחדש את טייסת הקרב 116 שבה היו 16 מטוסי קרב-הפצצה מדגם מוסטנג ו-17 טייסים. במסגרת מבצע מפורסם לניתוק כבלי הטלפון בסיני, התקין צחיק במטוסי הטייסת ווים מיוחדים שהיו אמורים לנתק את הכבלים מעל העמודים, ואולם עד מהרה התברר כי ניתוק הכבלים בעזרת הכנפיים יותר יעיל, אם כי גם הרבה יותר מסוכן ! באחד מיעפי התקיפה על שארם-א-שייך נפגעה כנף שמאל במטוסו מאש נ"מ ונפער בה חור, על אף הפגיעה הצליח צחיק להחזיר את המטוס לנחיתה בבסיס.

בדצמבר 1957 סיים לפקד על בית הספר לטיסה ועבר למטה החיל. צחיק היה זה שהנחיל לבית הספר לטיסה את הצורך במיון פסיכולוגי של חניכים ולא רק פיזי. באוקטובר 1963, בעודו לומד פסיכולוגיה באוניברסיטה, נתבקש לצאת לטנזניה (אז טנגניקה) ולעמוד בראש משלחת חיל האויר שסייעה לחיל האויר הטנזני שזה עתה הוקם, בצעדים ראשונים להקמת בית ספר לטיסה. לצורך כך הובאו בדרך הים ארבעה מטוסי פייפר סופר-קאב מעודפי חיל האויר הישראלי. בשנת 1964 החלה ישראל לסייע לאוגנדה בהקמת חיל אויר משלה. במסגרת זו הוטסו לאוגנדה באוגוסט אותה שנה מטוסי הפייפר שהיו בטנזניה להדרכה ראשונית, אליהם צורפו מטוסי סילון מסוג פוגה מגיסטר לאימון מתקדם ותקיפה קלה. צחיק הושאל לצוות ההקמה של בית הספר לטיסה באוגנדה, הטיס את אחד הפייפרים מטנזניה לאוגנדה, מרחק של 1600 קילומטרים, ואף התמנה כטייסו האישי של הרמטכ"ל האוגנדי דאז אידי אמין במטוס חד-מנועי מסוג פיאג'יו P149 שהוחלף לאחר שאמין התלונן על הסיכון שבטיסה במטוס חד מנועי, בפייפר אצטק חדש שנרכש בארה"ב ע"י משרד הבטחון הישראלי.

בתחילת שנות ה-70 סיים צחיק את שירותו בחיל האויר והחל בקריירה מרשימה כבכיר מדריכי הטיס האזרחיים בהרצליה, בתקופת הזוהר של התעופה הקלה שהחלה אחרי מלחמת ששת הימים. שנים רבות היה מדריך ראשי של "שחף", ולימד מאות חניכים על מטוסי הצסנה 150 ו-172, ומאוחר יותר ה-152. בתום תקופה לא קלה ב "שחף" שהתאפיינה בלא מעט חילוקי דיעות עם בעל החברה, עבר להדריך ב "אויה" ולמעשה נהיה פרילנסר, והדריך במסגרות שונות ובלתי קבועות.במהלך שנות ה-80 החל, יחד עם קברניט אל-על אברהם ("קים") קמחי לבנות מטוס מבניה עצמית עשוי חומרים מרוכבים, ה "לונג-איזי" המפורסם, לצורך כך אף נחכר הנגר קטן בחלק הצפון/מערבי של השדה בהרצליה, במשך שנים היה מעדכן אותי על הבניה, במיוחד כשהושלם חלק כזה או אחר במטוס, אך לכדי סיום הפרוייקט לצערו ולצערינו, לא הגיע.

ובנימה אישית – צחיק כפי שכולם קראו לו בהרצליה, היה המדריך הראשון שלי כשהתחלתי קורס טיס בחברת "שחף" ז"ל בשנת 1976, מדריך מאד נינוח וסבלני (שלא לומר סלחני...), ויחד עם זאת מקצוען לעילא. זכור לי שהמליץ בפני ללמוד לרכב על סוס, "ככה תרגיש את המטוס טוב יותר", לרכב על סוס לא יצא לי עד היום, אבל את צחיק האיש אני בהחלט זוכר לטובה !