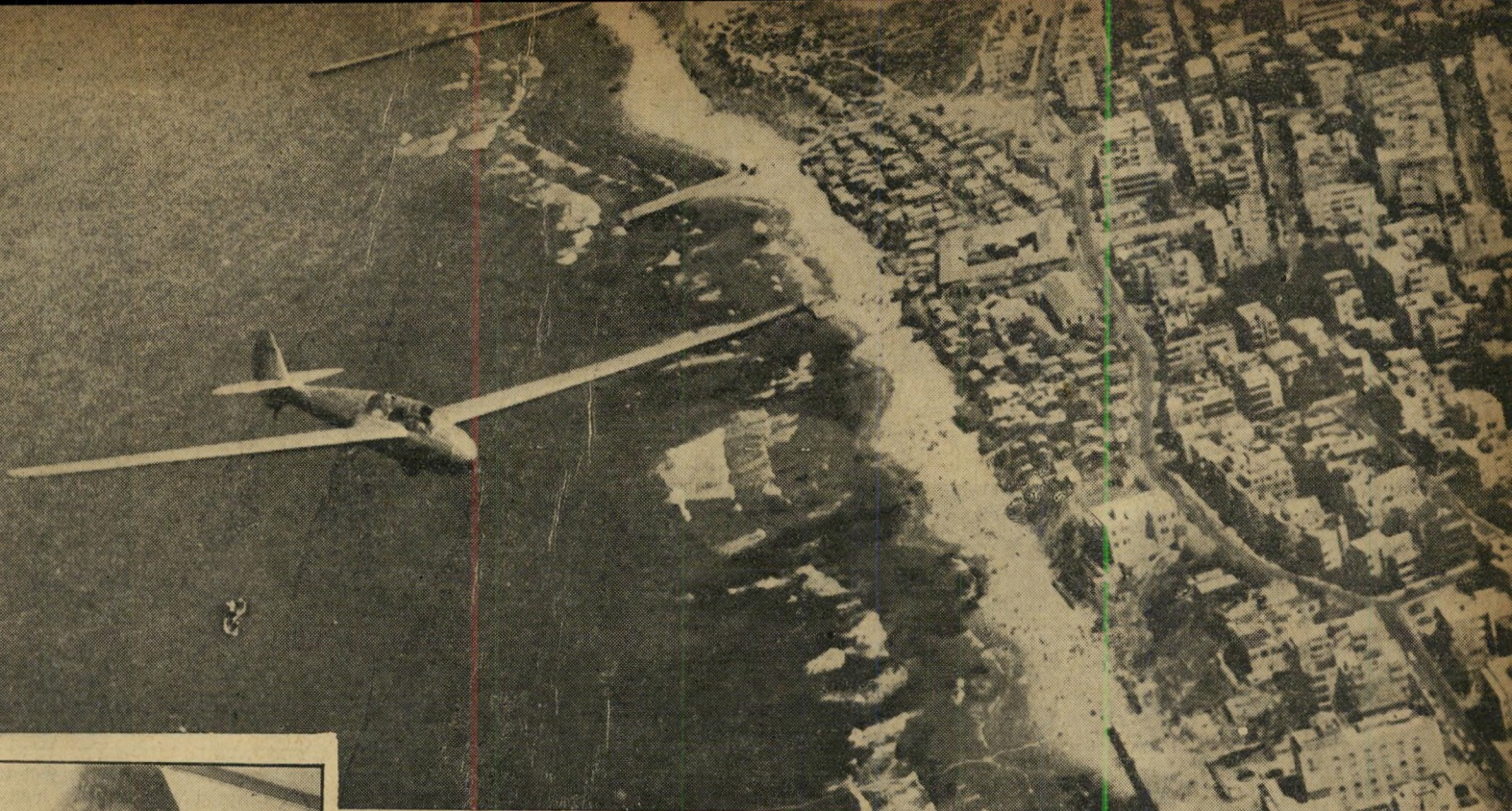
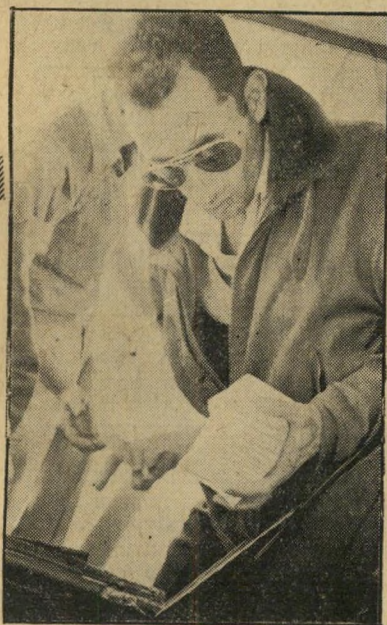




כנפים ללא רעש. שיעור בדאייה, בדאון הגדול של הקלוב לתעופה. הדאון נגרר על ידי מטוס מעל לים שוחרר בגובה של 600 מטר. על החניך, הנמצא בדאון בלית מדיה, הוטל להחזירו לשדה התעופה בצפון תל אביב. בתמונה נראה הדאון מתקרב לחוף העיר.

הסוד הישראלי

שלמה ירקוני - על כנפי נערים



משתדלים להוציא מכאן טכנאים, שידעי להכנס למטוס ולטוס. זה דבר פשוט וקל. אנו משתדלים לחנך נוער שידע להשיג את הנוער של שאר ארצות העולם גם באוויר. זהו תפקידה של תנועת "נוער חלו" ציה. אמנם אין החלוציות כאן מתבטאת במושגים מפלגתיים או בדרישה להתיישבות. אולם זוהי חלוציות בכך זאת — התעופה הישראלית נמצאת עדיין בשלביה הראשונים.

ואילו על שלמה עצמו אומרים חבריו: "התעופה גידלה אותו, עכשיו מגדל הוא את התעופה."

באופן טבעי את שירותו הלאומי בחיל האוויר אולם לא על החובה הלאומית נתון הדגש. שם מכוונת כל התעמולה לעורר את חוש ההרפתקנות והספורט של הנוער. במקום להטיף: "למד לטוס — המולדת זקוקה לך!" קוראים הפלקאטים: "למד לטוס — ודע את חדות הנצחון השמימי!" הדבר חיוק בשלמה את ההכרה כי הכשרת דור של טייסים צעירים אסור לה שתהיה עניין נוקשה במסגרת ברזל. כי בעוד יכול נער ללמוד איך לאחוז בהגה של מטוס בגדנ"ע אויר, למשל, אולם רק חינוך יסודי וממושך במסגרת חברתית יכול לפתח בו את האהבה לתעופה ולמטוס. להטביע בדמו את השאיפה להיות איש-אוויר.

אומר שלמה על תפקידו: "אנחנו לא

שלבים לכנפיים

חינוך זה, אשר שלמה אחראי לו, מתחיל מן היסוד. משך שנה עוסק הנער בטיסנים, מטוסים וזעירים שהוא בונה בעצמו מחי-מרים שהקלוב מאפשר לו להשיג. הוא לומד את מיבנה המטוס, את חשיבותם של חלקיו השונים, את חוקי הטבע והמדע המאפשרים לו לנוע באוויר.

רק אחריכך מתרומם החניך על כנפיים באוויר, כנפיים אשר אין מנוע שידחף אותן קדימה. בדאון, לומד פרח-הטייס את כל מה שאפשר ללמוד על טיסה ממשית, מלבד השליטה על המנוע. הוא לומד לתכנן את הטיסה, לנצל את התנאים המטאורולוגיים במידה נבונה, לכוון לעצמו את התכונות החייבות להפוך אצלו לטבע שני.

השלב האחרון מסתיים כשלבחור יש 30 שעות טיסה רשומות בברטיסו. אז נגיג הוא לבחינה, מקבל תעודה המאשרת כי הגהו טייס מוסמך להטסת מטוס פרטי. רק אז מסתיים תפקידו של שלמה ירקוני.

המולדת זקוקה לך

את חשיבותו של תפקיד זה אפשר להעריך לאור העובדה שאחוז ניכר מאוד מטייסי חיל-האוויר הנם חניכים של הקלוב לתעופה ושכל הטייסים הישראליים בחברות התעופה המקומיות למדו את תורת התעופה אף הם באותו מועדון.

שלמה עצמו עבר את אותם השלבים. הנער התל-אביבי, שמנהל בית-ספרו סירב לכלול אותו ברשימת הזכאים להשתתף בפעולות החוג לתעופה, מפני שלא הצטיין בלימודיו, לא ויתר על חלומו להיות טייס, מצא דרך להצטרף לחוג. הוא עבר את הקורסים הפרי-מיטיביים של ראשית החינוך האווירי בארץ, קיבל את כנפיו, שירת בחיל-האוויר הישראלי, יצא בשליחות הקלוב לבית הספר למדריכי דאייה בצרפת, קצר שם תהילה רבה וחזר לשדה-התעופה הקטן בצפון תל-אביב, להע-ביר את ידיעותיו לדור שגדל אחריו.

בצרפת פגש בגישה חדשה לענייני תעופה הסותרת לחלוטין את זו הקיימת בארץ. אמנם ברור כי כל נער הלומד לטוס ימא



מאת
יחיא
בשן

כשראיתי את שלמה ירקוני בפעם הראשונה הוא לא עשה רושם חזק במיוחד. הייתי אפילו קצת מאוכזב. "האם זהו בסך הכל?" שאלתי את עצמי.

שמעתי הרבה על המדריך הראשי של הקלוב לתעופה, אולם בכל זאת קשה היה להאמין כי אותו בחור צנוע, קצת מקריח, מרכו בידיו את חינוכו של דור שלם השואף למרומים, החולם לכבוש את תכלת-השמים.

אולם גיליתי גם כי הוא איננו איש חלומות. כי למרות שהוא חי באוויר, עומדות רגליו איתנות על הקרקע. הוא יודע שרק עבודה ועקשנות יכולות להפוך את החזון למציאות — אלה ומידה גדושה של התנדבות והקרבה עצמית.

את מידת הקרבתו והתנדבותו של שלמה אפשר למדוד גם במונחים פרוזאיים ביותר. עב 1600 שעות-טיסה לזכותו, יכול הוא להתקבל בקלות כטייס באי-על או בארקה, במשכורת שתעלה לפחות במאה לירות על זו שהוא מקבל כיום. לאב-משפחה צעיר (27), המתקיים על משכורת חודשית של 150 לירות, זוהי הקרבה לא מבוטלת.

יחד עם זאת, אין הדבר נמדד בלירות בלבד. שלמה ירקוני, למשל, אינו יודע מה פירושו של שעות-עבודה קבועות. הוא אמנם צריך להיות בשדה-התעופה רק שש שעות ליום אולם אפשר לפגוש אותו שם משעות הבוקר המוקדמות ועד רדת החשכה.



בדיקה אחרינה. חניכי הקלוב, לומדים לא רק לטוס אלא גם את כל כללי הבטיחות. כל ראשון בטיסה: בדיקה יסודית של המטוס על כל חלקיו ומכשיריו לפני כל המראה.