

# ... והתנפץ לרסיסים שבוע

מאז ימיו בבית הספר לילדים עזובים חי בו רצון חזק לטפל בנוער עזוב ועברייני. הוא חשב כי במארוקו יוכל להגשים רצון זה.

חבריו בסמינר זוכרים אותו כצעיר שקט, מתבודד ומסוגר, שאינו מדבר על עצמו, נראה לפעמים יושב על צוק בודד וכותב שירים. אך גם הפעם נכשל רצונו. הוא נמצא "לבן" מדי בשביל מארוקו, הוצע לשליחות לפאריס. הוא סירב.

בינתיים השתדל להתקבל לבית הספר לטייס באמריקה על חשבונו הפרטי. עבר קשה בטרקטור כדי להרוויח את 2000 הדולר שהיו דרושים לכך. משרד-האוצר לא אישר את הקצבת המטבע הזר.

במעבדת חיל-האוויר הפכו פניו למוכרים מאד. הרוטא מצא כי לחץ-דמו בלתי-יציב. הייתה זאת תוצאה של התרגשות — בשעת הבדיקה תמיד עלה הלחץ. הוא הלך לבדיקה אחרי בדיקה. זה לא הועיל.

## ראש קשה לתיאוריה

כדי להעביר את הזמן פתח אורי סניף של קלוב התעופה בפתח-תקווה, הלך לבתי הספר ואירגן נערים. כששמע שהקלוב פתח בית-ספר לתעופה, זנח את החלום ללמוד באמריקה או להתקבל לחיל-האוויר. הרופא הצבאי מצא אותו כשר לטייס מסחרי. אורי למד בקלוב, שילם חלק מן המחיר, הבטיח לעבוד עבור השאר. לפני שנהיים קיבל, סוף סוף, את רשיון הטייס.

עולם חדש נפתח לפניו. הוא ביקש

אף שבארץ הבדיקה הרפואית לטייס אזרחי מבוצעת נלידיו רופא צבאי הדרוש רמה הרבה יותר גבוהה מאשר בחוץ-לארץ, אין הוא דורש מטייס אזרחי את אותן התקנות הנדרשות מטייס קרבי, החייב שלוט על מכוניתו תוך תנאי קרב.

להיות למדריך. הוא סס, שרץ כל היום בשדה, אסף שעות-טיסה, ביצע מאות גיבום, ביקש ללמוד תיאוריה — הדבר שהיה לו קשה ביותר. "כל כמה שלמדתי יותר ראיתי שאני יודע פחות" נאנת.

לבסוף סס עם אורי ברייאר, הטייס הראשי של אל-על, כדי שהלה יבחן אם יש לו טעם להמשיך. ברייאר פסק שהוא טייס טוב, אך אינו יודע תיאוריה. אורי הפסיק לכמה חודשים את טיסותיו, שקע כולו בלימוד התיאוריה. הוא הידק את שיניו, כבש את התיאוריה הקשה שש שכבש שיאים בספורט. כשהרגיש את עצמו בטוח, ניגש לבחינה אצל עמנואל צור, האישי החזק באגף התעופה האזרחית, הצליח.

אחרי שש מאות שעות טיסה ביקש להתקבל לקורס-המדריכים של חיל-האוויר. הוא למד אירובטיקה ומכשירים. באמצע הלימודים באו אליו והציעו לו לייצג את ישראל באולימפיאדה האסיאתית במאנילה. אחרי שבלט קודם לכן באולימפיאדה היולמית בהלסינקי, הוא קיבל כבר זריקות, אך התייעץ לפני הנסיעה עם ידידו, מדריך הטייס אדם שתקאי. "לא הייתי עושה זאת", העיר כשקט שתקאי הגבוה, שתחת-דעתו נחשבת בין חבריו כסוף פסוק. אורי ויתר על הנסיעה, עוד לפני ששמע כי בוטסה מטעמי תקציב.

## ססונה חדשי אושר

שמונה חודשים בהם שימש כמדריך בין לוב היו המאושרים ביותר בחייו של אורי גלין, מאושרים אף מימי אהבתו הראשונה בדגניה, עת התאהב בן ה-18 בבתו הצעירה של לוי אשכול.

הוא השיג את מטרותו — דרך ארוכה מאד לנוער מעין-גנים שהתחנך בבית-הספר לנוער עזובים. הוא החל פורח. הוא הרגיש עצמו בטוח באויר, עוזרו היחיד של המדריך היחיד, שלמה ירקוני.



מדריך הטייס. התמונה האחרונה של אורי גלין לפני האסון במעגן, מראה אותו יושב בטוח ליד הגיי הפייפר, מוכן להמריא אלעל משדה התעופה.

# ימים אחרי הגיעו למטרתו

מצליח בכל השתחים. אחרי שגוק את רגלו בקפיצת-מוט, ויתר על קרב-עשר, עסק בעיקר בנריקת דיסקוס, הפך אלוף הארץ ("זו אמנות, זה יפה!") מלבד זאת ניגן על מנדולינה ואקורדיון.

כשנשאל מדוע הוא עוסק בעיסוקים כה רבים, ענה בפשטות בלתי-מעושה: "צריך כיום למלא את שעות הפנאי. אני עושה את זה רק בשבילי. מספיק לי לנגן עשר דקות בשבוע. גם ספורט זה יפה..."

ההצלחה הגיעה לשיא. הוא היה עתה טייס מושלם, בעל 800 שעות טיסה. הגיעה שעתו לקבל דרגה של מדריך מוסמך. שבוע וחצי לפני יום מעגן עבר את הבחינה אצל עמנואל צור, שהעיר: "הוא עבר את הבחינה מצויין!" ואמר לו: "לקחת את תחת הכנפיים שלי!"

יום לפני כן חזר גלין מפנינג, שם השתתף בתחרות. הוא יכול היה לשהות בדרכו חזרה באיטליה, אך החליט לחזור מיד, בידעו כי ירקוני עומד לנסוע לאנגליה. לו נשאר בחוץ-לארץ, לא היה נמצא בישראל ביום מעגן.

## רגעי הגורל

הכל התקדם בעקביות נוראה של טרגדיה יחנית לקראת אותם רגעים אימים בעל לשכס מעגן. הגורל אחז בצבר בן ה-26, טילטל אותו כנוצה על פני גלים סוערים.

מה קרה באותם רגעים גדולים, בין חיים ומות?

אורי גלין סיפר בשעת החקירה את צדו שלו בגילוי-לב. הוא זרק את המצנח, שנשא את האגרת שהיה עליו להטילה אל מספודי (המשך בעמוד 14)

\* שני כוחות מחזיקים את המטוס באויר: לחץ-האוויר מתחת לכנפיה, המספק את שליש הכוח, ואילו שני השלישים האחרים מסופקים על-ידי האוויר העובר מעל לכנף ויוצר חלל היונק את המטוס מלמעלה. "הודקרות" (סטול באנגלית) הוא מצב בו טווי המטוס יותר מדי כלפי מעלה, כך שזרם האוויר מעל לכנף מנותק והכוח היונק נפסק.

"כשבא אלינו, נזכר ירקוני, היה כבר טייס בטוח, אחרי 200 שעות טיסה. אך הוא היה נס על ההגייב, לא די מלוטש בשביל מדריך!" תחת עיניו של ירקוני התגבר גלין על ליקוי כזה, כשם שהתגבר על ליקוי אחר — נטיתו להשתמש בצורות דיבור צבריות פשוטות, במקום בשפה המקצועית המהוקצעת. הוא למד להגיד "פניה לשמאל בצלע עם הרוח" במקום "לעשות בטן".

הוא הפך למדריך טוב. הייתה לו גישה טבעית לבני-אדם. הוא לימד את שלמה שמיר, מי שהיה מפקד חיל האוויר, ואת יואל סלגי, הצונחן, איש-אל-על איך לטוס. אישיות מכובדת אחרת, שלא יכלה להתגבר על הפחד שלה באויר, עיצבנה את ירקוני. "תן לי אותה", הציע אורי. כשהאיש גילה שוב סימני פחד, גער בו אורי בצעקה. האישי החשוב, שלא היה רגיל לכך, גרע מיד, התגבר על מוראו.

כל אותו זמן המשיך אורי להתגבר על התיאוריה. לפעמים בא לבקר אצל ירקוני בשבע בערב, נשאר עד אחרי חצות, סירב ללכת עד שהבין את השפעתו של שטח מגנטי על מחסה-המצפן.

## זו אמנותו זה יפה!

מספרת עליו צעירה, שהכירה אותו בת קופה זו: "הוא לא רדף אחרי בחורות. הן נמשכו אליו מעצמן, אך הוא לא שם אליהן לב כמיוחד. הוא גר בצריף בשדה התעופה. החור היה ריק מלבד מיטה, דיסקוס, ספרים וארגז ששימש במקום שולחן. בצערים היה אוכל במוזון של תחנת-ריינג הסמוכה.

"הוא היה הולך לעתים רחוקות לקולנוע, ורק כשידע כי הסרט טוב. בהצגה כזאת יכול היה להזיל דמעות. הוא הצטיין בספורט, אך הספורט לא תפס חלק גדול בחייו. הוא הלך לקונצרטים קלאסיים. משך שעות יכול היה להתהלך לבדו, שקוע בהירורים. אך בעיקר היה שקוע בלימודים. כמעט שלא היה לו זמן לצאת".

היה זה כאילו הצלחה בשטח הנכסף ביותר נגעה בו כבמטה קסמים. הוא החל



אלוף ישראל. אורי גלין כפי שרבות העריצוהו — אלוף ישראל בזריקת דיסקוס, הציג הגאה של ישראל באולימפיאדה שהתקיימה בהלסינקי בשנת 1952.