

בין גלים

מגזין עמותת חיל הים



כלים בממד החשאי

שייטת 7 חוגגת 55 שנה עם צוללות חדשות

חשיפה מלאה

כל מה שרציתם לדעת על מבצע תפיסת ה-KLOS-C

מסרים מהמס"רים

זירות הבט"ש מעיני המפקדים

דמותו של חובל

על התכונות הנדרשות מקצין בים

זי"ס ביום כיפור

מציינים 40 שנה בגזרה הדרומית

עצמאיים בשטח

יוצאי החיל מספרים על הקריירה הבאה

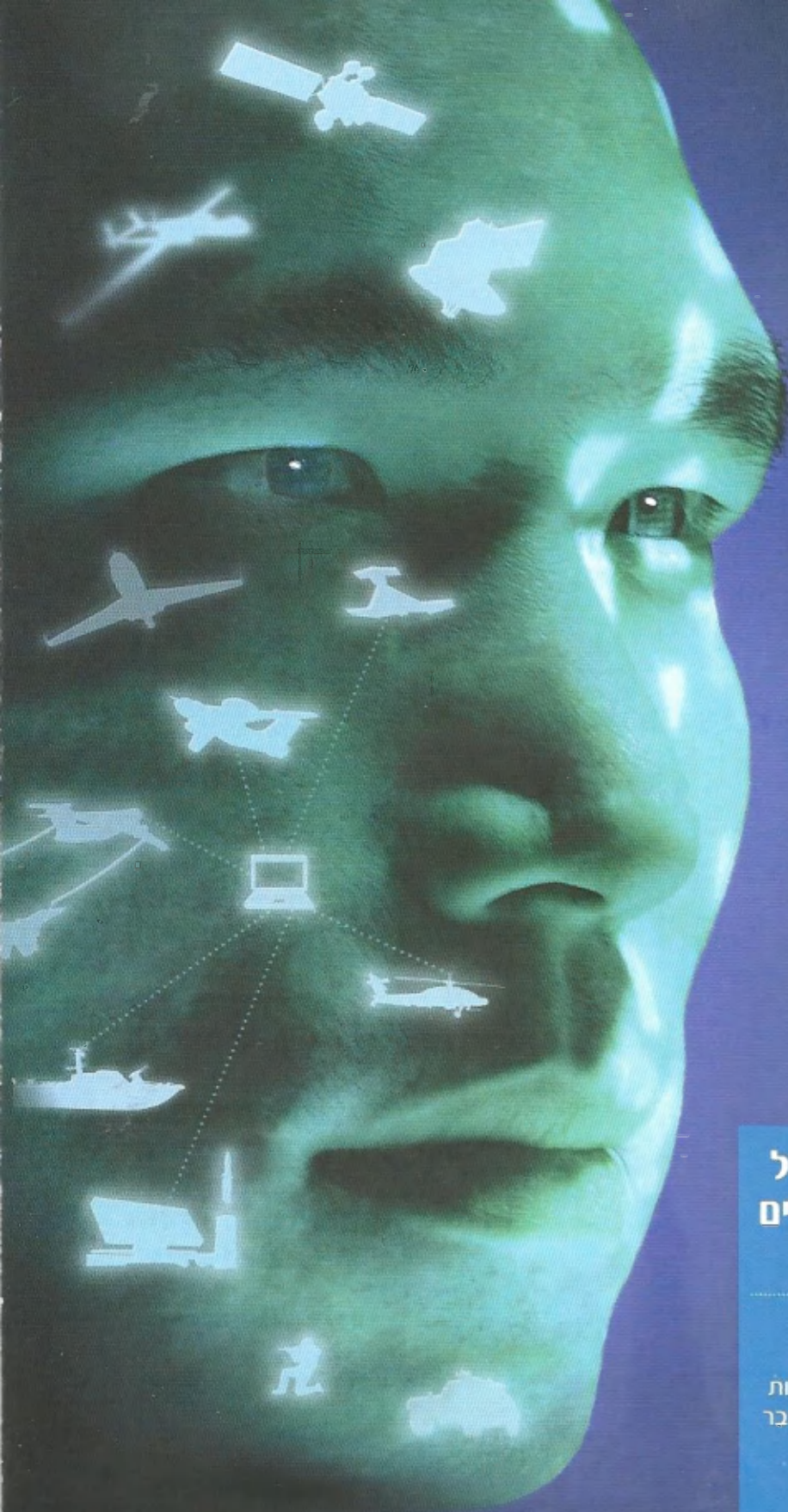
המסע לאנטארקטיקה

הפלגה לעולם אחר

צילום תמונת שער: זיו קורן



גאווה לאומית



התעשייה האווירית לישראל
מברכת את משפחת חיל הים
ליום העצמאות ה-66

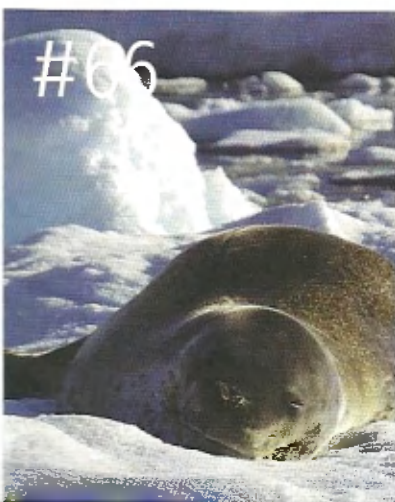
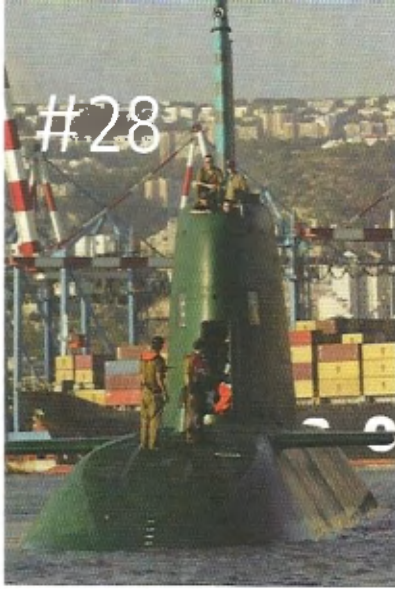
בזכותכם הים פתוח ובטוח.
אנו בתעשייה האווירית גאים לספק
לחיל הים את הטכנולוגיות והפתרונות
המתקדמים ביותר להפליג מעבר
לגבולות הדמיון.



www.iai.co.il



התעשייה האווירית לישראל



חדורים

#05 **חדשות חיל הים** | דוברות חיל הים



#59 **סקירת יחידות** | אנני אלרועי

בה"ד חיל הים, יחידה מצטיינת



#62 **ים וסביבה** | מי-טל גבינג

פלישת מינים מהים האדום



#79 **קרבות ימיים** | ניר מאור

נקודת התפנית בקרב מידווי



#86 **נלר ים** | סיגל שנב

ימאות כחול לבן



#92 **פעילות העמותה** | אילנית פנר



כתבות

#10 **חשיפה מלאה** | ירדן גור

פרטי המבצע והאנשים שעשו אותו

#16 **בנעלי המש"ט** | אנני אלרועי

אל"ם אייל הראל מספר על התפקיד החדש

#19 **דמותו של חובל** | מלכה מאור

הפרופיל הפסיכולוגי של הקצין הימי

#24 **זירת ים סוף** | רביב הדר

40 שנה לקרבות הימיים בזירה הדרומית

#28 **כלים בממד החשאי** | ירדן גור

55 שנה לשיטת הצוללות

#40 **מסרים מהמס"רים** | רביב הדר

שלוש הזירות מעיני המפקדים

#46 **עצמאיים בשטח** | ירדן גור

מה עושים באזרחות לאחר שירות הקבע?

#51 **בראשית היו האגודות** | יצחק אופק

איך הכל התחיל?

#55 **תרגיל ביוונית** | סמ"ר כרמל עזורה

הפלגה ותרגיל משותף

#66 **מסע לעולם אחר** | אמיר גור

הפלגה לקצה העולם, לאנטרקטיקה

#73 **חיים על הים** | ירדן גור

הים הוא ביתם

#84 **שחר של ים חדש** | ירדן גור

OYSTER PERPETUAL SUBMARINER DATE



ROLEX




euro-asia
— since 1947 —

ארו-אסיה יבואנים בלעדיים - שדרות שאול הסלך 4 תל אביב 6473301, סל 03-6857520 ROLEX SHOW - אבן גבירול 36 ת"א, 03-9685222 ROLEX SHOW - ירושלים אלרוב, שדרות פפילא 02-5663432
ROLEX SHOW - אילת, שד' לה-בולבארד מלון דיאגל גרדן 08-6337002 - ארזזה 88 רעננה 09-7463046

גיליון מאי 2014

דבר העורכת

מו"ל: תמר הפקות ב.ב בע"מ - אנני אלרועי
עורכת ראשית: ירדן גור
עיצוב גרפי והפקת דפוס: סטודיו תמר הפקות ב.ב בע"מ
מעצבת ראשית: איילת אביב
מנהלת פרסום: לילך קוריאט
ייעוץ משפטי: עו"ד ענת גינת, זכרון-יעקב
ייעוץ היסטורי: ניר מאור
ייעוץ לשוני: מלכה מאור

יו"ר ועדת ההיגוי: סא"ל (מיל') רביב הדר
אחראית מטעם עמותת חיל הים: אליטא קרמר
כותבים: סא"ל (מיל') רביב הדר, ניר מאור, אנני אלרועי, מלכה מאור, יצחק שחק, מי-טל גבינג, סיגל שגב, אילנית פנר ואמיר גור

כתובת למשלוח דואר לעמותת חיל הים:
 ת.ד. 3369, חיפה 3103301
amutayam@amutayam.org.il
www.amutayam.org.il

כתובת למשלוח דואר למערכת המגזין:
סטודיו תמר הפקות. ת.ד. 500,
זכרון - יעקב 3090000
magazineBG@gmail.com

תודה מיוחדת ליוזם בר-ים על העזרה בהכנת הכתבה "כלים בממד החשאי", לאלוף (מיל') זאב אלמוג ולסא"ל (מיל') ז"ר כוכבי אזרן על עזרתם בהכנת הכתבה זי"ם במלחמת יום הכיפורים ולזיו קורן על תמונת השער ועל תמונות נוספות במגזין. תודה למוטיאון ההעפלה ולעמותת חיל הים

תיקון טעות: בגיליון ינואר 2014, במדור סקירת יחידות שעסק במספנה, נפלה טעות בעמוד הראשון בעמודה השמאלית, בשורה מספר תשע. המסח הנכון של משפט זה הוא: "יומי כן ה-67 כבר תיקון והחזיר לשירות כלים רבים במהלך הקריירה שלו החל מסט"רים (סירות טורפדו) וכלי שיט של הקומנדו הימי ועד לסטי"לים וצוללות הפועלות בחיל כיום". סליחה על הטעות ותודה למי שהסביר את תשומת ליבנו לכך

אין המערכת אחראית לתוכן המודעות. אין להעתיק, לשכפל, לצלם, לתרגם, לאחסן במאגר מידע או להפיץ כתב עת זה או קטעים ממנו בשום צורה וכשום אמצעי, לרבות צילום, ללא אישור בכתב מהמו"ל והעמותת חיל הים. תוכן המודעות באחריות המפרסמים בלבד. © כל הזכויות שמורות. ט.ל.ח.

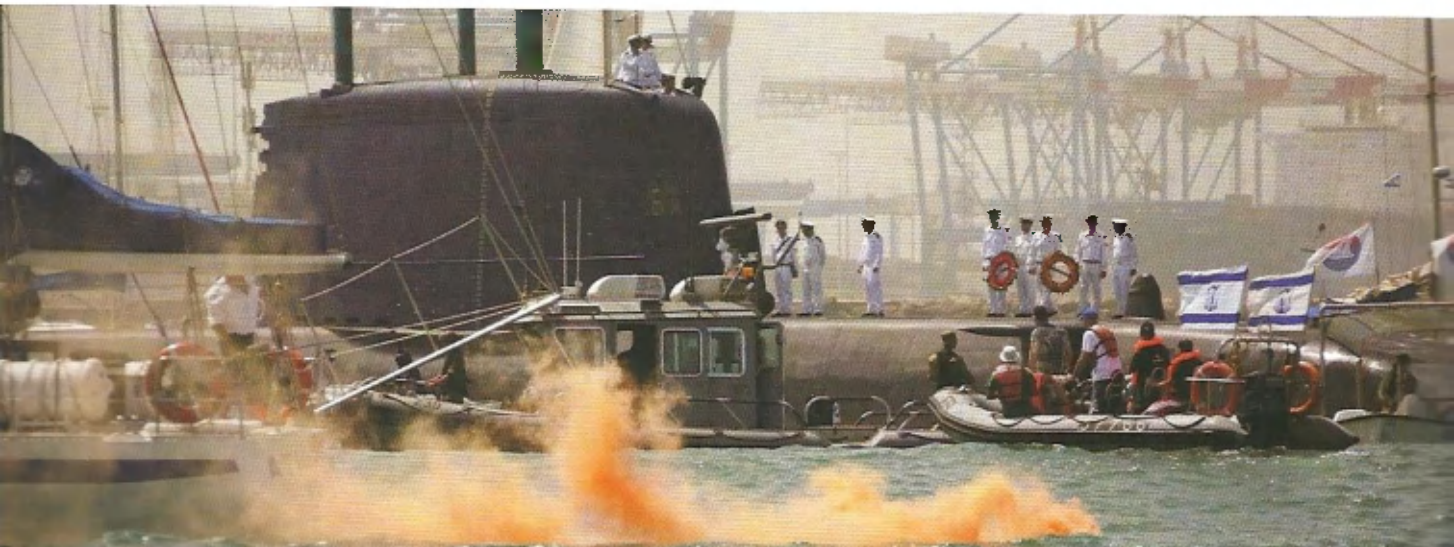
מגזין חיל הים מופץ בין חיילי חיל הים כבר מאז מלחמת העצמאות. בתחילת דרכו הוא נקרא "ביטאון חיל הים", אחר כך "מערכות ים" וכיום, לאחר שעבר שיפורים והתאמות ברמה התקופה, הוא מופק במתכונתו החדשה כמגזין עמותת חיל הים, "בין גלים". בעוד שהשמות התחלפו, הרי שמהותו של המגזין נותרה בעינה: להציג לקוראים, חיילי חיל הים ובוגריו, את חזית פעילות חיל הים, את היחידות השונות בחיל וכן נושאים שונים העוסקים בים ולערב אותם בערכי שמירה על הים כמשאב לאומי ייחודי.

בחודש מרץ השנה, מספר שבועות לפני שציינו את יום העצמאות ה-66, קיבלנו תזכורת לחשיבות ההגנה על כנולה הימי של מדינת ישראל לצורך הבטחת המשך קיומה, בדמות אוניית הנשק KLOS-C שנתפסה שעות ספורות לפני שהעבירה את מטענה הקטלני לידי ארגונים עוינים. בגיליון הנוכחי, הקדשנו להבצע "חשיפה מלאה" מקום של כבוד. בגיליון זה אנחנו גם חוגגים עם שייטת הצוללות 55 שנה לקיומה ואת הגעת הצוללת החדשה, אח"י תנין, שתגדיל את טווח הפעילות של חיל הים ואת יכולתו לשמור על ביטחון האזרחים. בנוסף, מקרנו את פלגות הבט"ש השונות, שפעילותן השגרתית חסרת תחליף וחיונית להבטחת עצמאות מדינת ישראל וכן את בה"ד חיל הים, עורק החיים של החיל, הדואג לאספקה שוטפת של לוחמים ותומכי להימה אשר עתידים לאייש את הכלים ואת הבסיסים השונים.

את המושג "עצמאות" ניתן לפרש בדרכים שונות. במהלך גיבוש הכתבות פגשנו אנשי ים שנותנים השראה לתשיבה מחוץ לקופסה, שחיים את חייהם ללא כבלים, על סירה בים. כמו כן ראינו בוגרים טריים וותיקים של החיל שסיפרו לנו מה הם עשו עם עצמאותם האזרחית וכיצד תקופת השירות עיצבה אותם. מדור התרבות שלנו, גלר-ים, הוקדש הפעם לימאות ולימאים תוצרת כחול לבן, פרי עבודתה של הצלמת המוכשרת סיגל שגב וכתבת המסע הוקדשה להפלגה ליבשת שבקצה העולם, שאין עליה בעלות של אף מדינה והיא נשלטת כולה על ידי עופות צבעוניים, יונקים ימיים, פינגווינים ו...סוסיים שמדברים עברית, לאנטארקטיקה.

מקווה שתמצאו בגיליון עניין והנאה, שלכם

ירדן גור



חשט לזכר אח"י דקר צילום: סיגל שגב

דבר יו"ר העמותה

קוראים יקרים,

גיליון זה הוא הגיליון השלישי של מגזין "בין גלים" שיצא לאור מאז שעמותת חיל הים החליטה לתדש את הפקת המגזין במתכונתו העכשווית. המשוכים החיוביים שמגיעים להנהלת העמותה ולמערכת המגזין מחזקים את המוטיבציה להמשיך ולהפיק גיליונות נוספים.

שאיתנו היא שהמגזין, מעבר להיותו אמצעי תקשורת של העמותה ושל חיל הים, יהווה גם "שופר" עבור כל הגופים והארגונים שעוסקים בנושאים ימיים, ויהיה מקור מידע מעניין לכל מי שהים קרוב לליבו. לאחרונה התחלנו בהקמתו של פורום חברתי אליו מצטרפים אלו שחשוב להם שהים יזכה בהכרה על היותו משאב לאומי משמעותי ושהנושאים הרבים והמגוונים הקשורים אליו לרבות החינוך הימי, הספנות, המקלאות הימית, הדיג, הטיפול במשאבי הטבע, התיירות הימית, הקיט וכמובן הביטחון, יזכו לעדיפות הראויה. בין דפי הגיליון נמצא טופס הרשמה לפורום חברתי זה ואנו נשמח אם תמצאו לנו את הטופס ולהצטרף לפורום.

בהזדמנות זו ברצתי לברך את חיל הים על האופן שבו הוא שומר על המרחב הימי של מדינת ישראל ועל הישגיו הרבים בכל תחומי פעילותו, שלרוב מבוצעת באופן חשאי ורחוק מאור הזרקורים. לעתים רחוקות אנו זוכים להיחשף לפעילות החיל וכך קרה לאחרונה במבצע התפיסה המוצלח של ה-KLOS-C, פעולה משולבת של כוחות השטח וכוחות הלוחמה הזעירה של חיל הים, שמנעה התדרדרת נשק משמעותי לרצועת עזה. המבצע הוכיח את העוצמה האדירה שמקנה חיל הים למדינת ישראל. יכולתו של חיל הים להקרין כוח גם במרחק רב מאוד מבולוטינו מחזקת ומגבירה את ההרתעה של מדינת ישראל, ומממשת באופן מעשי את היכולות המודיעיניות המעולות של אמ"ן ועל מספן המודיעין של חיל הים.

שתהיה קריאה מהנה.

אלוף (חיל) דוד בן בעש"ט

יו"ר עמותת חיל הים





רבים ומורכבים". על רצועת עזה העיד כי "הייתה ותמשיך להיות חלק מרכזי בסכסוך הערבי-ישראלי ותהווה גם בעתיד הקרוב אתגר משמעותי בשמירה על ביטחון מדינת ישראל".

המפקד היוצא הרחיב ודיבר על חשיבות עבודת הצוות והדגיש את גאונות היחידה הייחודית לבסיס אשדוד. "רק בעבודה משותפת, בשילוב כוחות והבנה הדדית ניתן ואפשר להגיע להישגים אותם השלימה הזירה", הוא סיכם. כתום נאומו ברך המב"ס היוצא את המב"ס החדש, אל"ם ע': "למחליפי ע', אתה מפקד מקצוען ועתיר ניסיון, אין מתאים ממך לקבלת האתגר של פיקוד על זירה מורכבת זו".



#03

דוגמא ומופת

מפקד חיל הים ובכירי החיל ציינו לשבח את פועלם של קצינים נגדים וחילים מכלל יחידות החיל

ביום ראשון ה-30 במרץ התקיים בבסיס הציוד והתעבולה טקס הוקרה למצטייני החיל במעמד מפקד חיל הים, האלוף רם רוטברג. הטקס התקיים לקראת יום העצמאות ה-66 למדינת ישראל.

#02

אתגרים רבים, מפקד חדש אל"ם דרור פרידמן העביר את הפיקוד על בסיס אשדוד לאל"ם ע'

ב-30 במרץ נערך טקס החלפת מפקד בסיס אשדוד, בנוכחות מפקד חיל הים, האלוף רם רוטברג, סגל הפיקוד הבכיר וחילי הבסיס.

במהלך הטקס אמר מפקד בסיס אשדוד היוצא, אל"ם דרור פרידמן, מילות פרידה: "בשנתיים וחצי האחרונות ניתנה לי הזכות, הסמכות והאחריות לפקד על זירת אשדוד. זירה זו טומנת בחובה אתגרים

#01

חיל הים איתר חבריחים מרצועת עזה למצרים ערנות וחמירה למגע. כך סיכלו לוחמי חיל הים הברחה

במסגרת הפעילות המבצעית השוטפת שמקיים חיל הים לצורכי ביטחון ולמניעת הברחות, הבחינו ביום שלישי ה-25 במרץ בוחות חיל הים בזירה הדרומית, ביניהם בקריות שליטה ימית וספינות בט"ש, בשני כלי שיט קטנים שהיו חשודים בהברחה.

פלגה 916, פלגת הבט"ש של אזור רצועת עזה, זיהתה את כלי השיט בעת שיצאו מן הרצועה לכיוון מצרים. עם חזרת הכלים לכיוון רצועת עזה בוצע לעברם ירי בהתאם לנהלים לסיכול הברחה, ובעקבות ירי זה נשמעו פיצוצי משנה.

בתגובה לירי של בוחות חיל הים, פעילי טרור ביצעו ירי מכיוון החוף לעבר הכוחות, שהשיבו באש לעבר מקורות הירי.



#05

בסיס הצוללות החדש הצוללת עתידה להגיע בחציון השני של שנת 2014, אך כבר בפברואר האחרון נחשף הבסיס הייעודי לה

הצוללות, אלוף משנה ג', שגם עדכן כי "שתי צוללות הולפין החדשות, יגיעו לארץ מגרמניה בחציון השני של השנה. זהו כלי מבצעי בעל מיומנות ייחודית. אנחנו פועלים בזירות השונות, ביניהן בזירה הצפונית, על מנת להבטיח את ביטחון מדינת ישראל". מפקד בסיס חיפה, תא"ל אלי שרביט הוסיף ואמר: "אנו בכוונות תמידית לשמור על נכסינו".

כתוצאה מעומס פעילות הצוללות, שנחשבות לכלי המתוחכם בצה"ל, גדלה כמות החניכים בקורס צולן, כחלק מתפיסת הפעלת הצוותים אל מול עומס הפעילות והגעת הצוללות העתידית.

חיל הים חשף בחודש פברואר האחרון בסיס ייחודי, בסיס "הפולינוס" בו רציף הצוללות החדש, זאת כחלק מהיערכות החיל בשנה הקרובה לקליטת כלים חדשים, ביניהם צוללות חדשות. אחת מהן, הצוללת אח"י תנין, עתידה להגיע לצה"ל כבר בחציון השני של שנת 2014.

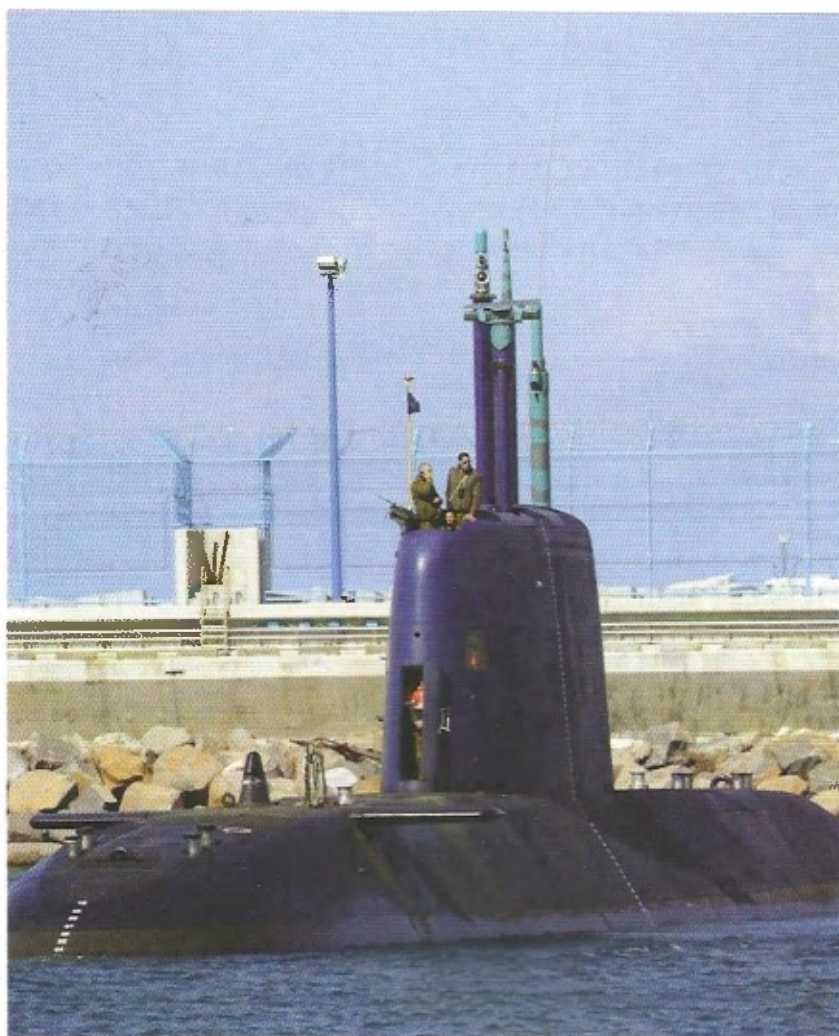
"ביצענו אשתקד אלפי שעות פעילות מבצעית בצוללות", סיפר מפקד שייטת

בטקס קיבלו קצינים, נגדים, חיילי חובה ואזרחים עובדי צה"ל תעודת הוקרה על עשייתם המשמעותית והמקצועית בחיל. המצטיינים נבחרו ממגוון תחומים ועל פי קריטריונים שונים, לאחר מיון קפדני של זערה בראשותם של קצינים בכירים בחיל. "העשייה במהלך השירות זוכה לרגע של נחת לקראת הטקס והמעמד המיוחד. זהו רגע מכונן בשירות שלי, לעמוד מול מפקד חיל הים, האלוף רם רוטברג, בגאווה גדולה וחיוך על הפנים ולהרגיש שמעריכים את חלקי בחיל", העיד בהתרגשות סמל א', לוחם בשייטת הצוללות, אחד מהחיילים המצטיינים.

#04

יוצאים מן הצללים עשרות בוגרי מסלול ההכשרה של שייטת 13 קיבלו את סיכת העטלף, בטקס ייחודי אשר התקיים בבסיס השייטת בעתלית

כחודש לאחר מבצע "השיפה מלאה", אשר בצער יוצא דופן הוציא את לוחמי שייטת 13 מן הצללים, בניגוד לרובם המוחלט של המבצעים העלומים שמבצעת השייטת מדי יום ביומו, סיימו עשרות לוחמים צעירים את המסלול המפרך ויצאו לדרך חדשה. בטקס מרגש, שהתקיים בבסיס השייטת בעתלית, נחשפה סיכת העטלף לעשרות הלוחמים הצעירים, אשר עמדו נרגשים על רחבת המסדרים. הטקס, התקיים במעמד ראש הממשלה, סר בנימין נתניהו, ראש המטה הכללי, רב אלוף בנימין (בני) גנץ ומפקד חיל הים, האלוף רם רוטברג. מסלול ההכשרה בשייטת, אורך כשנה ושמונה חודשים, במהלכו מתמודדים הלוחמים עם אתגרים פיזיים ומנטליים במטרה להכינם לפעולות המיוחדות שמבצעת השייטת. את המסלול, אליו נבחרים הלוחמים בקפידה, מסיימים מעטים בלבד אשר זוכים להצטרף לשורות שייטת 13 ולקחת חלק במבצעים המורכבים והחשאיים ביותר של צה"ל.





השער הכלכלי המוביל של ישראל
www.ashdodport.co.il

מרכז המבקרים והכנסים של חברת נמל אשדוד



גלם בדרם ס' יצחק



גלם בדרם בן יצחק



גלם בדרם ס' יצחק



גלם בדרם ס' יצחק



**מרכז המבקרים והכנסים של חברת נמל אשדוד, הינו מתחם חדיש ומתקדם.
המרכז פותח בפניכם צוהר לעולם המרתק של נמלי הים ולמכלול המופלא
המרכיב את נמל אשדוד.
המתחם מעניק אפשרות ליצור אירוע, המשלב בין תכנים מקצועיים
לבין מסלול הווייטי בנמל.**

הביקור במרכז המבקרים מיועד לקבוצות המגיעות באוטובוס/מיניבוס בלבד ומותנה בתיאום מראש.
לתיאום ולמידע נוסף נשמח לעמוד לרשותכם בטלפון: 08-8517564/8
www.ashdodport.co.il

#06

אליפות ימית בכושר קרבי ללא ספק הייתה זו השנה של חיל הים, כאשר כלל יחידות החיל זכו במקום הראשון באליפות פתע של צה"ל בכושר קרבי 2014



בה"ד חיל הים, זכה בבית בסיסי ההדרכה ובסיסי האימון החטיבתיים והוכיח כי תהליכים ושינויים פנימיים נושאים פירות. שייטת 3, הוכיחה את יכולותיה הגבוהות ועבודת הצוות הייחודית לה בכך שזכתה במקום הראשון בבית החטיבות של המערך המתנייע. הזכייה בתחרות, שאופייה שונה במהותו משגרת הלחימה של הלוחם הימי, מדגישה ביצד רוח הצוות הייחודית והחזקה של לוחמי הסטי"לים, העזרה ההדדית, המקצועיות והכשירות הפיזית מובילים להצלחה, הן בבחון זה וכמוכן בזירה הימית ובשגרה המבצעית.

כמו כן, סמ"ש"ט 3, סא"ל זיר רום, זכה במקום השני בדירוג האישי בבחון הכשירות הקרבית.

שייטת 7 הביאה גאווה גדולה כשזכתה אף היא בבית הגדודים של המערך המתנייע. יישר כוח למשתתפים ולזוכים!

#07

בול פגיעה

טיל גיל, אשר לאחרונה היה בשימוש מבצעי בתקיפת מטרות טרור ב"עמוד ענן", נוסה בפלגה 914

בתחילת חודש אפריל התקיים אימון ירי טיל גיל מדבורה בפלגה 914, פלגת הביטחון השוטף הצפונית של חיל הים. טיל גיל הינו טיל מדויק, מוכוון מטרה ובעל סיב אופטי ויכולת כיוונון, אשר השימוש בו נעשה כחלק מהשתתפות חיל הים בהכרעת המערכה גם ביבשה, כפי שבוצע במהלך מבצע "עמוד ענן" בנובמבר 2012, על ידי פלגה 916.

ישראל, זאת לראשונה בתולדות בה"ד חיל הים. הפרויקט בוצע במתווה של שליחים, כשכל יום קבוצה של בין שלושה לארבעה לוחמים, המורכבת מעירוב של אנשים מתוך המסגרת, ביניהם מפקדי קורסים, מפקדי בית ספר, מפקדי מגמות, מאמנות סימולטור, מפקדי מתקנים ואנשי מטה של המסגרת, צעדו מקטע מהשביל בנקודה בה הסתיים המקטע שלפניהם.

מטרת הפרויקט הינה להגביר את אהבת המולדת, הכרת הארץ, הגיבוש המסגרות והזיקה לארץ ישראל של חיילי מסגרת סטי"ל. כדי להכיר את הארץ היטב, יש להלך בה לאורכה ולרוחבה ולחוש אותה בצעדיך, נראה כי חיילי וקציני מסגרת סטי"ל מיישמים זאת הלכה למעשה.

"פרויקט שביל ישראל משקף את ערכי חיל הים ורוח צה"ל, ובראשם אהבת המולדת, דרך הרגליים ובין הנופים היפים בארץ", העיד מפקד בה"ד חיל הים, אל"ם סבי צמח.

לראשונה, אימון ירי הטיל התקיים בשעת החשכה בכדי להעלות את רמת הקושי והאתגר ללוחמים ואת רמת מוכנות הפלגה למערכה הבאה.

חשיבות תרגול ירי הטיל והימצאות יכולת זאת גם בכלי הבט"ש נעוצה בהבנה כי לחיל הים חלק משמעותי בהכרעת המערכה הן בים והן ביבשה. היטיב להאר זאת מפל"ג 914, סא"ל רונן חג'י: "ליכולת חשובה זו של חיל הים, להכריע את המערכה גם ביבשה, יש חשיבות גבוהה ונעשים תרגילים רבים באופנים שונים בכדי לעמוד במטרה זו".

#08

מסגרת סטי"ל עם

מקל ותרמיל

חיילי מסלול סטי"לן נפרסו לאורך שביל ישראל ותרזו את הארץ לראשונה בתולדות הבה"ד

ביום ראשון ה-16 בפברואר, החלו חיילי ומפקדי מסגרת סטי"ל ללכת את שביל



צלום: טור' עומר שאול

#09

חיבורי חיים

"כדי שנהיה אנו עצמנו חייבת העצמיות שלנו להיות בידינו. עלינו להיות בעלי של סיפור חיים שלנו, ואם צריך, להחזיר אותו לבעלותנו" - אוליבר סאקס

בשמיני באפריל נערך טקס סיום שיתוף הפעולה שבין מחזור 105 בקורס צוללן לבין עמותת "עמך". הטקס נערך באשכול הפיס בבית הספר "רעות לאומניות" שבחיפה.

עמותת "עמך" היא המרכז הישראלי לתמיכה נפשית וחברתית בניצולי השואה

בעמותת "עמך" מעודדים את הניצולים להקליט ולתעד את סיפור חייהם בוודאן. כמו כן מתקיימות ב"עמך" פעילויות בין-דוריות יזומות במסגרת קבוצתית. כאן משתלבים לותמי הצוללות. החיילים נפגשים עם הניצולים פעם בשבועיים ומתעדים אותם על ידי הקלדת התומר למחשב והפצתו באתר העמותה. רב"ט נ' שהשתתף בפרויקט, מספר: "למדתי שיש מלחמה אחרת, חיים של הישרדות ימיומית ולא רק סיפורי הזוועות מאושויץ, ובעיקר למדתי איך מהתופת של המלחמה מתחילים חיים אחרים וחדשים".

והדור השני, אשר נוסדה בשנת 1987 על ידי קבוצת ניצולי שואה. במסגרת שיתוף הפעולה ההדוק עם העמותה, במהלך ארבע וחצי השנים האחרונות, סיימו ארבעה מחזורים של בית ספר צוללן בבה"ד חיל הים את השתתפותם בפרויקט. על שיתוף הפעולה העיד מפקד שייטת 7, אל"ם ג' "אנחנו חלק ממשהו מאוד ייחודי. פרויקט התייעוד הזה הוא חיוני לצה"ל ולמדינת ישראל, במיוחד לצעירים בארץ. למעשה ניתנה לנו זכות אחרונים, זכות מדהימה לממש אותה. תודה לניצולים שקיבלו אותנו וסיפרו לנו את הסיפור שלהם".



חשיפה מלאה

בתהליך ארוך ויסודי, שכלל עשרות מודלים, דיונים אסטרטגיים וחרגולות, והמשיך בפעולה מבצעית מתוחכמת ונועזת הצליח חיל הים לסכל את אחת מהברחות הנשק הגדולות בהיסטוריה של מדינת ישראל, במסגרת מבצע "חשיפה מלאה", כל זאת ללא נפגעים לכוחותינו ובהתאם למשפט הבין-לאומי

מאת: ירדן גזר | צילום: טורי עומר שאול

המאמצים האלו, שעושים שני הצדדים, מכונים בצה"ל: מב"ם, כלומר: "מערכה שבין המלחמות". זוהי התקופה שבה כל צד מכין את עצמו, מתחמש ומתאמן לקראת מלחמה עתידית, והיא מתאפיינת בניסיון למתוח את הגבולות בכדי להיות עמידים יותר, קטלניים יותר ומאיימים יותר, בסיבוב הבא.

אין לזלזל בסכנה האסטרטגית שהייתה יכולה להיווצר אילו הנשק היה מצליח להגיע לרצועה. הנשק, שכלל, בין היתר, רקטות קרקע-קרקע M-302 סוריות ואיראניות בעלות טווח של יותר ממאה קילומטרים, היה נשלח ברובו למחסנים

לרצועה היא דרך מנהרות ההברחה, אך השלטון הצבאי הנוכחי במצרים הצליח לאטום כמעט לגמרי את המנהרות שבאזור רפיח דבר שהביא את ראשי הארגונים לחפש פתרונות יצירתיים חדשים להרחבת המצאי שלהם. צה"ל לא נח על זרי הדפנה: מזה כמה שנים דבקה ישראל במדיניות מוצהרת שכמסגרתה היא מנסה לסכל מבעוד מועד הגעה של נשק בעל משמעות אסטרטגית, הן לידי חיבאללה בלבנון והן לידי גורמים בעזה, ובמסגרת זו ממשיך צה"ל במאמציו לגלות מאגרים, משלוחי נשק ותוכניות רכישה של אמל"ח, לרצועה.

המערכה שבין המלחמות

למי שכבר הספיק לשכוח, רצועת עזה של לפני שנה וארבעה חודשים הייתה קן צרעות מזמזם. התמאס והג'יהאד האסלאמי נהגו לשגר רקטות על היישובים שבטוח הירי שלהם, דבר ששיבש ואמלל את חייהם של תושבי הדרום. לאחר שהגיעו חיס עד נפש, יצא צה"ל למבצע "עמוד ענן" שבמהלכו הצליח לגרום לנוק כבד למערך הרקטות ארוכות הטווח שברצועה. מאז, שואפים אירגוני הטרור לשחזר את ארסנל התחמושת שלהם ולהשיג יתרון אסטרטגי באזור. הדרך ה"מסורתית" שבה הוזרם הנשק בעבר



צוות הספינה שלא ידע דבר על תכולה המכילות שיתף פעולה עם הלוחמים צילום: א.ע.

הזמן נע בין ידיעה לאי ידיעה: לא יודע בדיוק היכן ספינת הנשק נמצאת, מקבל גיבוי מודיעיני מהבית, שואל את עצמך שוב האם התבלבלת, בודק ומאשש את המידע, הוא מסביר. במסגרת תפקידו של סרן שער, כיועץ הטקטי של המש"ט, הוא היה מעורב בהכנות החל מהשלבים הראשונים של הכנת המבצע. "אני לא יכול לפרט כמה זמן היה קיים המודיעין, אך ידענו על כך מספיק זמן מראש כדי להכין את הטפינות ואת מעטפת המבצע, ליצור תסריטים שונים של מקרים ותגובות הכוללים מודלים ימיים ומשחקי מלחמה. לבסוף, היינו מוכנים גם לתרחישי קיצון", הוא אומר.

"יום לפני המבצע לקחו לנו את הפלאפונים", מספר סמל עומר חסן, המשרת כשנה ושמונה חודשים על סער 5 אח"י "חנית", כמפקד צוות המנחת (עליו נוחת המסוק הימי "עטלף"). "אחר כך חשפו בפנינו את הפרטים, סיפרו מה אנחנו עתידים לפגוש ומה זה דורש מאיתנו", הוא מפרט.

ה"עטלף" נחת על אח"י חנית בתחילת

מוקדמים, טרם הגעתם לידיים הלא נכונות. למודיעין איכותי יש השפעה מכרעת על מבצעים מסוג זה. למזלנו הקהילה המודיעינית דייקה בהערכותיה לאורך כל הדרך ואפשרה את ההשתלטות על הספינה, אך זה דבר שניתן לדעת רק בדיעבד, כאשר מהלך המבצע לווה גם ברגעים של חוסר ודאות.

"שיתוף הפעולה שבין שייטת 3 ושייטת 13 הוא הדוק. אנחנו עובדים יחד, חיים אחד את השני, מכירים באופן אישי כל אחד מהלוחמים ויש בינינו קשרי חברות והערכה הדדית גבוהה"

"ניתן לסמוך על מערכות המודיעין, הן פורסות בפני הכוחות המבצעיים את האפשרויות ויודעות להגיד למה הם מוכנים ולמה לא", אומר סרן לירן שער, קצין הגנ"ק של חפ"ק מש"ט 3, שבמהלך המבצע היה בחפ"ק שנפתח על סיפונה של אח"י "חנית", "עם זאת, אתה כל

של הג'יהאד, ומיעוטו אולי למחסני החמאס, והיה זמין לשימוש בכל עת כאשר טוחח הירי שלו היה מאפשר לו להגיע לכל מקום כמעט בארצנו הקטנטונת.

משנה זהירות

הנשק במשלוח זה יכול היה להיות "שובר שוויון", לו היה צולח את המטלול מאיראן לרצועת עזה.

הספינה נתפסה בלבים סמוך לגבול שבין סודן לאריתריאה, כ-1500 קילומטר מישראל. מקור הטילים הוא בסוריה, שם מאחסנת איראן אמצעי לחימה רבים. במהלך המסלול של האונייה היא הצפינה לחופי עיראק, שם הוסזו הטילים בשקי מלט.

מבצע שכזה צריך להכין בדקדקנות. תוך השקעת מחשבה בכל הפרטים הקטנים ומזכנות לכל התסריטים האפשריים. המבצע נבע מתוך תפיסת העולם הצה"לית, לפיה יש חשיבות עליונה להשקעת מאמצים רבים, מודיעיניים ומבצעיים, לניטור הברחות ולייזום פעילות לצורך תפיסתם בשלבים





"נשק שובר שווין"

הזה יכול היה לשמוע שהצבא הישראלי עוצר את הספינה. "אמרנו להם שהם חשודים בהעברת אמל"ח, שאנחנו לא פיראטים ושנאנחנו רוצים לעלות ולבדוק את הספינה". מספר סמל חסן ומחשיך. "לקפטן לא הייתה ברירה אלא להעלות אותנו על הספינה". הקפטן, שהתעורר למציאות בה הוא "מוקף" על ידי ספינות טילים בלב ים עצר את הספינה ואפשר לחיל הים לברוק את קרביה. "הכל הלך חלק", מסכם סרן שער.

רמאות מבית היוצר האיראני
בשלב זה האמל"ח טרם אותר והמתח עריך לא נשבר. כוח הקומנדו שעל הספינה בודד את הצוות והלך למכולות שבבטן האונייה על מנת לבחון את תכולתן. ספינות הטילים המשיכו לשמור ולספק להם מידע מרחוק באמצעי הקשר. "שיתוף הפעולה שבין שייטת 3 ושייטת 13 הוא הדוק", אומר סרן שער,

ימי מסוג "עטלף" מהווה את העיניים של הכוח ועל ספינות הטילים ציוד מתקדם ואמצעים מתוחכמים, לכל מקרה שלא יבוא. "הערך העליון של שמירה על בטחון חיילינו הוביל לכך שיצאנו מוכנים לכל התפתחות", אומר סרן שער. הרעיון היה לתפוס את הספינה ברגע המושלם, ולתזמן את הבל מבחינת מזג האוויר, הגלים והרוח.

היידג' העצום שנחפס: כ-40 רקטות M-302 בעלות ראשי קרב שיחידו מכילים למעלה מ-100 ק"ג חומר נפץ, 181 פצצות מרגמה 120 מ"מ ו-400,000 כדורים בקוטר 7.62 מ"מ

כשהגיעו לנקודת המפגש עם הספינה, ננקטו כל האמצעים כדי להבטיח את שיתוף הפעולה מצידה. הפנייה לקפטן נעשתה דרך ערוץ 16 הבינלאומי, כך שכל מי שנמצא על הערוץ

ההפלגה ובמהלכה יצא לגיחות טקטיות במטרה לצלם ולמקם את ספינת הנשק, "לבדוק שהשטח נקי ולפתוח את התמונה", מסכם סרן שער את תפקידו של המסוק.

"עשינו היסטוריה"
"אתה יוצא לים דרוך, עם תחושת 'רעל', יודע שמה שאתה עומד לעשות ישפיע באופן ישיר על מאזן הכוחות", אומר סרן שער ומחשיך. "הנשק שנמצא על הספינה יכול היה בקלות לנחות ברחובות, על הבית שלי, ואני מנעתי מחט להגיע - פשוטו כמשמעו". אח"י חנית, נושאת הטראומה הגדולה של מלחמת לבנון השנייה שבמהלכה נפגעה מטיל של חיזבאללה, שימשה כספינת הפיקוד במבצע, עליה הפליגו האלוף רם רוטברג, מפקד חיל הים. "פתאום הגיע מח"י", מספר סמל חסן. "הגיעו בכירים ומש"ט 3, הבנו שמדובר באירוע מיוחד, אמרו לנו שאנחנו הולכים לעשות היסטוריה", הוא מוסיף בגאווה. האלוף רוטברג פיקד על המבצע בים, כמהלכו ניהל שיחות בווידיאו-קונפרנס באיכות משובחת עם בור חיל הים בקריה, כאילו הוא נמצא בחדר עצמו ולא בין הגלים. יחד עם אח"י חנית יצאו למבצע אח"י חץ - סטי"ל מדגם "נירית" סער 4.5, ספינות ההשתלטות הקטנות והמהירות של שייטת 13 המכונות "מורגנת" ו"זהרונים".

הכוחות יצאו מנמל אילת כאשר אח"י חץ משמשת כגשש שהוביל את הכוח, מסוק



אח"י חנית שנפגעה במהלך מלחמת לבנון השנייה הייתה ספינת הפיקוד ובכך, באופן סמלי, היא מרה מעגל צילום: עומר עואל

צלמים, כתבים והמון מריע המתין להם על החוף, יאכטות מקומיות יצאו לקבל את פניהם, סירות משטרה וסירות אזרחיות ליוו אותם במסדר בעת שהם נכנסו לנמל

ושלמים לנמל באילת", אומר סרן שער. השיט חזרה היה דרוך ומבצע, וצוותי הספינות דאגו לקדם כל הפתעה שעשויה לקרות בדרך.

"אנחנו עובדים יחד, חיים אחד את השני, מכירים באופן אישי כל אחד מהלוחמים ויש בינינו קשרי חברות והערכה הדדית גבוהה. כשהם נמצאים על הספינה



יעלון ומפקד חיל הים, האלוף רם רוטברג, להשתלט על האזנייה. ההשתלטות ארעה בלב ים, במיקום סמוך לגבול שבין סודן לאריתריאה, במרחק של כ-1,500 קילומטרים דרומית לחופי ישראל. מרגע פרסום הידיעה הכחישה איראן כל קשר לאזניית הנשק.

ב-8 במרץ 2014, בשעת אחר צהריים מאוחרת, סיימה האזנייה KLOS - C מסעה בנמל אילת ובכך בא לקצו אחד המבצעים החשובים ביותר של השנה האחרונה בחיל הים הישראלי.

מסלול אוניית המשא KLOS - C

האזנייה שטה תחת דגל פנמה כשעל סיפונה 17 אנשי צוות, רובם - כולל הקפטן, ממוצא טורקי. היא התחילה את מסעה בנמל בנדר עבאס שבאיראן. לקראת ה-25 בפברואר יצאה האזנייה לכיוון פורט סודן שבסודן. קהילת המזריעין הישראלית עקבה בדריכות אחר האמל"ח. לאחר שהבשילו התנאים לכיצוע הפשיטה, אישר ראש הממשלה, בנימין נתניהו, ששהה באותה עת בביקור ממלכתי בארצות הברית, את המלצת הרמטכ"ל, בני גנץ, שר הביטחון, משה

ותושבי העיר הכינו לכבודם כיבוד כיד המלך. "חוויה לא נורמלית", מתאר טמל חסן את ההרגשה, "המון סיפוק וגאוות יחידה". היה זה אחד המבצעים הבולטים עליהם יכולים היו הלוחמים לספר בבית. "אמנם היינו תשעה ימים בים אך לפחות יש כאן תחושת סיפוק, משום שלשם שינוי אני יכול לספר למשפחה היכן הייתי", מוסיף סרן שער. אך לא כאן מסתיים הסיפור. לאחר הגעתה

המבצע זכה לכיסוי תקשורתי כבר משלב ההשתלטות על הספינה ולמאמץ הסברתי נרחב עוד לפני שהספינה שנתפסה אפילו הגיעה לאילת. לאחר תשעה ימים בים, שבו לוחמי הסטי"לים ולוחמי שייטת 13 לנמל אילת, מלווים ונהגים את אוניית המשא, KLOS - C, אל תחנת הפריקה הסופית והלא מתוכננת שלה. קבלת הפנים שחיכתה להם בבית עלתה על הציפיות.

אנחנו ממשיכים לתת להם את המעטפת התומכת ביותר ונמצאים איתם בקשר הדוק".

בשעה 10:00 בבוקר גילו לוחמי הקומנדו הימי מספר טיילי M-302 היכולים להגיע לטווח של עד 90 קילומטרים, כמו הטיילים שנורו מלבנון לאזור הצפון. במלחמת לבנון השנייה, הארגזים נפתחו ומתוכם בצבצו הרקטות הירוקות. תחושות גאוה והתרגשות החלו לחלחל בקרב הלוחמים. יממה לאחר ההשתלטות, החליטו בחיל הים להפטיק לחפש נשק בבטן ה-"KLOS - C" ולחכות להגעתה לנמל אילת, זאת מפני שבבטן האזנייה שררו תנאים קשים, בין היתר קושי לנשום וסכנת התלקחות של האמל"ח.

כשהלוחמים הראו לקפטן הטורקי את הרקטות הוא הבין שרימו אותו, רמאות מבית היוצר האיראני.

המבצע לא נגמר עד שהספינות חוזרות הביתה

מבצע "חשיפה מלאה" לא הסתיים בלכידת הספינה ובגילוי האמל"ח. "נותר לנו להחזיר את הלוחמים בריאים



היה זה המבצע הבולט עליהם יכולים היו הלוחמים לדבר עם קרובי משפחתם וחבריהם



תמונת האמל"ח והסיקור התקשורתי, את מטרתו לחשוף את כוונותיה האמיתיות של איראן. "בשעה שאיראן סתייכת ואומרת כל מיני דברי נועם", אמר ראש הססלה בנימין נתניהו, "אותה איראן שולחת נשק קטלני לארגוני הטרור והיא עושה את זה ברשת מסועפת של מבצעים חשאיים חובקי עולם".

אך האם העולם יתעניין בבשורה הישראלית או שיעדיף להמשיך לשתף פעולה עם העמדת הפנים האיראנית? התשובה לשאלה הזאת כבר אינה תלויה בצה"ל.

ראשי קרב שיחריזו מכילים למעלה מכ- 100 ק"ג חומר נפץ, 181 פצצות מרגמה 120 מ"מ וכ-400,000 כדורים בקוטר 7.62 מ"מ. ומה עושים עם כמות כזו של אמל"ח שנתפס? אין לכך תשובה ברורה, אך מה שבטוח הוא שצה"ל לא מתכנן להשתמש בו בעצמו.

"האמל"ח שלנו טוב הרבה יותר", אומר סרן שער ומוסיף, "הסטי"לים מחומשים בחימוש הכי מתקדם בעולם. אין שום כוונה להשתמש במה שנתפס - זה לא חלק מהתו"ל שלנו".

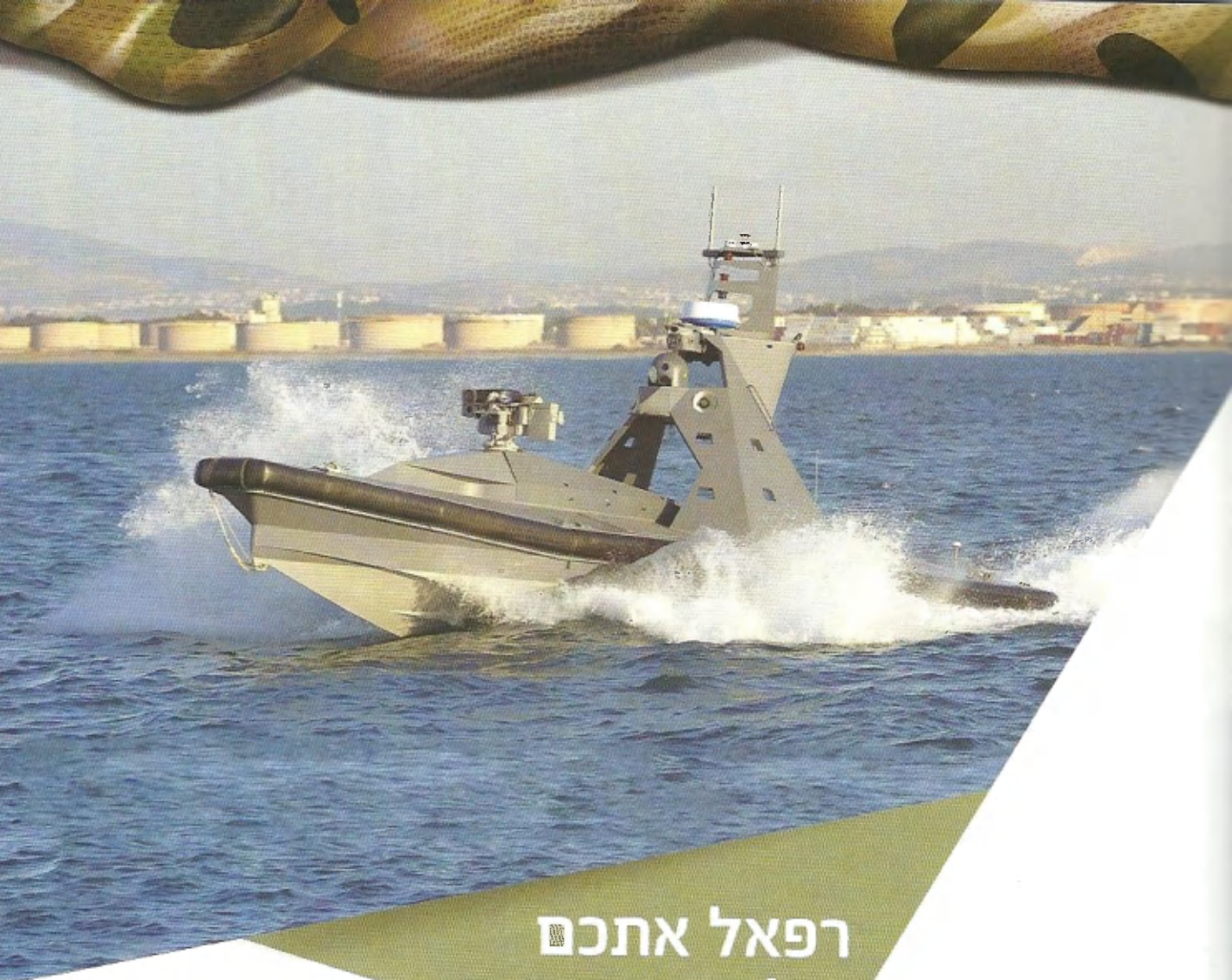
המבצע "חשיפה מלאה" השיג, בזכות

של הספינה החלה מלאכת הנמלים של פריקת כ-150 המכולות שבבטן הספינה ותיעוד האמל"ח שנתפס. חיילי חיל היס שלקחו חלק בפריקה לא ראו זאת כלל כ"עבודה שחורה". "החיילים עשו זאת בלהט וביעל תוך שהם משתמשים בכל אמצעי הזהירות ובדוקים כל סכולה שהיא אינה ממולכדת", אמר סרן שער. "ער שלא ראינו את כמות האמל"ח שתפסנו לא הבנו ער הסוף את חשיבות המבצע", הוסיף סמל חסן.

לאחר כיומיים התברר כמה עצום ה"דג" שנתפס: כ-40 רקטות M-302 בעלות



תערכת האמל"ח שנתפס על האונייה



רפאל אתכם ולמענכם

PROTECTOR - כלי שייט בלתי מאויש (כשב"מ) רב-משימתי

PROTECTOR - הכשב"מ הרב-משימתי, מהווה מכפיל כוח ומפחית סיכונים לכלי שייט ולאנשי הצוות תוך השגת עליונות ימית. התכונות העקריות של ה-PROTECTOR:

- אוטונומי, בשליטה מרחוק • חמקן, בעל כושר תמרון רב • מותאם מזדורית למשימות • בעל ערך מוסף גבוה לכוח הימי



מערכות לחימה מתקדמות בע"מ

www.rafael.co.il



ליום העצמאות ה-66,
רפאל מברכת את חיילי ומפקדי
חיל הים, להמשך עשייה משותפת
לשמירת היתרון הטכנולוגי-מבצעי
ולמען ביטחון ישראל.



בנעלי המש"ט אל"ם אייל הראל משתף

מאת: אנני אלרועי



בהם. הבנתי שאני צריך לנווט את האונייה הגדולה והמורכבת הזו, שנקראת שייטת 3, למקומות חיוביים, על פי תפיסתי". התהליך הנכון, לדעתו של אל"ם הראל, הוא לבחון את הרלוונטיות של התהליכים שנעשו ביחידה, כל מקרה לגופו, ולקבוע מי מהם הביא לתפוקה המיוחלת ומי התברר כלא יעיל. "מה שהיה נכון ללפני 10, 15 ו-20 שנה, לא בהכרח נכון להיום", הוא אומר, "הפיקוד השתנה, החשיבה, התקשורת, החיבור, ההבנה, התרבות, האנשים, קצב העברת המידע, מעורבות ההורים ועוד - כל אלו מייצרים אתגרים חדשים הנוספים על האתגרים המקצועיים והמבצעיים".

אל"ם הראל מוכן לקראת ההתמודדות עם האתגרים הרבים לאחר שצבר ניסיון מבצעי רב במהלך שירותו. על רוב המבצעים לא יכול היה לספר לנו בחופשיות מפאת סודיותם, אך הוא שיתף אותנו בכך שבמסגרת כהונתו כמש"ט השתתף בפעילות מבצעית ענפה. כמש"ט הוא הוביל את כוח הסטי"לים אשר השתתפו בלכידת האונייה KLOS C והיד עוד נטויה.

"קודם כל תהיה בן אדם"

לאחר שבתקופת ההכנה הקדיש לנושא מחשבה וזמן רב, אל"ם הראל הגיע למסקנה שהאפקטיביות המבצעית של היחידה תלויה בהון האנושי של היחידה,

ולמבצעים, בסופו של דבר הם יוצאים מכאן עם מטען חברתי, נורמות וערכים ברמה גבוהה", הוא אומר.

להתקדם, צעד אחר צעד

אל התפקיד הגיע אל"ם הראל לאחר שמילא שורת תפקידים מאתגרים בחיל, לרבות קצין מחלקה, מפל"ג 916, מפל"ג 31, מפל"ג בט"ש, מפל"ג אג"ם וסמש"ט 3. ההתנסויות המגוונות הללו הכינו אותו לתפקיד הנוכחי בצורה הדרגתית ומובנית. טרם כניסתו לנעלי מפקד שייטת 3 הוא יצא לקורס אל"מים יוקרתי.

בראיית עולמו של אל"ם הראל, הדרך הנכונה להתקדם היא בריוק באופן הזה - צעד אחר צעד, תוך סבלנות והשקעה בתפקיד הנוכחי ומבלי למהר לקפוץ קדימה. "אני תמיד מתקדם מהקום למקום, מתעסק בתפקיד הנוכחי מבלי לתכנן את התפקיד הבא. עושה הכי טוב שאני יודע, בתפקיד אותו אני ממלא", הוא מספר ומוסיף שאינו אוהב את התחושה של לחיות ב"מציאות מדומה".

"תקופת ההכנה בטרם הכניסה לתפקיד הייתה התקופה שעצבה אותי במיוחד", אומר אל"ם הראל ומפרט, "בתקופה זו ניצלתי את הזמן להסתכלות בפרספקטיבה אחרת ולניתוח מתודש. הבנתי שאני זכנס לתפקיד מאתגר ושאיני צריך להמשיך תהליכים שקודמי בתפקידי, אל"ם דוד סלמה, הגיע מחד ומאידך להתחיל תהליכים שאני מאמין

ב-15 באוגוסט 2013 שייטת 3 נצבעה בלבן. באוויר עמדה התרגשות ועיני כולם נישאו אל אל"ם אייל הראל, שניצב בגאווה לצד מפקד החיל, האלוף רם רוטברג, וקיבל עליו את הפיקוד על היחידה. בראיון אינטימי ובלעדי ל"בין גלים", מספר אל"ם הראל על חזונו, שאיפותיו, הישגיו עד כה ותוכניותיו לעתיד

אל"ם אייל הראל הוא אדם שלא ניתן להישאר אדישים אליו. הוא אדם גבוה ומרשים הממלא את החדר בנוכחותו ומדביק את הסובבים ברעיונותיו. את מירב זמנו הוא משקיע בתפקידו כמפקד שייטת הסטי"לים, בהגשמת חזונו, בשינויים ובשיפורים שהוא מבצע ביחידה ובהטמעת הערכים שלאורם הוא פועל. "לתחביבים לא נשאר זמן", הוא אומר בחיוך ומספר על חיבתו הרבה לבעלי חיים ולרכיבה על אופנועי שטח. מאחורי אל"ם הראל עומדת משפחה חמה ותומכת - אשתו יעל, שלושת בנותיו המקסימות (בנות שנה וחצי, שבע ועשר שנים) ושני כלבים. אין זה מפתיע שבין מטרות הליבה שלו היא יצירת אווירה משפחתית ומקבלת ביחידה, עבור כל חייל וחייל שמגיע אליה. "חשוב לי שהחיילים יישארו פה ממקום של בחירה, משום שהם יודעים שיהיה להם טוב. בדומה לבחירה של משפחה. כי מעבר להפלגות



אל"ם אייל הראל ומפקד חיל הים האלוף רם רטבורג

בכוח האדם שמרכיב אותה. " הדבר הכי חשוב הוא שאנשי היחידה יאהבו אותה וירגישו בה כמשפחה", אומר אל"ם הראל ומוסיף, "הערכים המובילים בעיני הם רעות, הדדיות, אהבת המולדת והישגיות". לתפיסת עולמו של הראל, יש רווח ארוך טווח בהשקעה בחיילים ובשימור כוח האדם בחיל. "האהגרים העומדים בפני היחידה הם אדירים. פיתוחים טכנולוגיים, רמה מבצעית שהולכת ועולה עם השנים, הרחבת תפקידיה ובניין הכוח, ובתוך כל אלו אני מתמקד תוך האצלת סמכויות על המפקדים ואמונה בלוחמים", אומר הראל.

כשנכנס לתפקיד, אחד המהלכים הראשונים שעשה היה לאפשר טווח פעולה פיקודי רחב יותר למפקדי הכלים. "מבחינתי היה זה צוואר בקבוק שהייתי חייב לשחרר", אומר אל"ם הראל ומוסיף בנימה אישית כי "אני מאמין גדול באנשים ויש לי את היכולת להניע אותם דרך מתן דוגמה אישית". לגישתו, הדרך הנכונה לעודד חייל להשתפר ולהתמקצע היא לאתר את ההיבטים שבהם הוא מוצלח ולתת לו חיזוקים חיוביים. "כולנו מאוד טובים במתן ביקורת והעלאת טענות כלפי כשלים. החכמה היא לדעת להעצים ולפרגן בעבור הישגים, אפילו קטנים", הוא אומר, "מבחינתי 'פרגון' הוא מנוע צמיחה חשוב ומרכזי. אני לא מתייחס לדברים כמובן מאלו. תפקוד מצוין של חייל, לוחם או קצין ראוי להערכה וזוהי להגיד מילה טובה ולא לשמור את זה לאירועים מיוחדים ונדירים". לחאמצו של הדאל כבר יש תוצאות בשטח. מקרים שערך מראים עלייה ברצון להישאר ביחידה. "אני כבר נוכח בניצני השינוי המיחול. תוצאות הסקרים טובות יותר מבעבר", הוא אומר, "אני מקבל פניות רבות של אנשים שרוצים להישאר בקבע ולא להשתחרר, החל מקבע קצר ועד לתקופות קבע ממושכות. אני מזהה עלייה ברורה במגמה זו".

אל"ם הראל אומנם אינו נח על זרי הדפנה, אך הוא מרשה לעצמו להביע שביעות רצון מאנשיו, החל מהחייל הפשוט

השבט'. לצורך תכנון ערבי המורשת אנחנו נעזרים במידע הרב הזמין במוזיאון חיל הים", אומר הראל ומספר כי בעתיד הוא מתכנן לערוך ערב גדול למפקדי הסטי"לים לזרותיהם. "פעילויות אלה, שמחברות בין האנשים, בוטות את האתוס של הלוחם בשייטת 3", הוא מסביר.

כשאל"ם הראל מספר על מהות תפקידו, עיניו נוצצות, "תפקיד המש"ט הוא תפקיד מדהים. אתה נוגע בכל התחומים, אם זה בפן המבצעי ואם בפן האישי, אתה מוביל תהליכים, עובד מול המטה ומקבל החלטות רבות וגורליות". הוא מרגיש שהתפקיד מאתגר ומעניין אותו, והוא מוכן ומזומן לעמוד בפני הקשיים הביטחוניים שהעתיד עשוי להביא עמו. "שייטת 3 מוכנה לכל מצב ביטחוני. אנו ערוכים להגן על מדינת ישראל ועל אורחיה בכל מקום בים, בכל זירה ובכל גזרה, תוך השתתפות והשתלבות במאמץ הכלל-צה"לי", הוא אומר. לסיכום, הוא פורס את משנתו ואת מטרת העל אליה הוא חותר: "היעד שלי הוא להגיע לכך ששייטת 3 תהיה במקום הראשון בין יחידות הצבא, מבחינת הפעילות המבצעית, ותעשה זאת באופן המסקועי ביותר. זה מצריך ממני ומהמפקדים שלי עבודה רבה. אבל אנחנו סוכנים ומאמינים בזה. אני חושב שאם יש משהו שאתה מאמין בו, אתה צריך ללכת איתו עד הסוף. אל תהיה עלה נידף ברוח. כך חינוך אותי אבי וזו גם הדרך שהוריש לי מי שהיה מפקדי, המש"ט היוצא דוד סלמה".

נאחל לאל"ם הראל הצלחה והגשמת כל שאיפותיו וכן הנאה וסיפוק מהתפקיד.

ועד מפקדי הספינות. "אני מאוד מרוצה מהאנשים שלי, יש כאן יחידה מדהימה שעושה דברים מופלאים. האנשים מחויבים לצניעות ושמירה על דיסקרטיות ועושים זאת בצורה מכובדת. אני מעריך אותם מאוד על כך", הוא מסכם.

גיבוש החזון ומטרות עתידיות
 "כשנכנסתי לתפקיד התחלתי בגיבוש חזון וגיבוש ערכי הליבה ליחידה", מספר אל"ם הראל וחושף בפני את הלך מחשבתו: "חילקתי את כל הנושאים

"אני מאמין גדול באנשים ויש לי את היכולת להניע אותם... כולנו מאוד טובים במתן ביקורת והעלאת טענות כלפי כשלים. החכמה היא לדעת להעצים ולפרגן בעבור הישגים"

למשתתפים מרכזיים והתחלתי לעבוד לפי תוכנית אסטרטגית שלקחה בחשבון את כל ההיבטים שדורשים טיפול - אימונים, מבצעים, שמירה על רמת תחזוקה גבוהה גם בזמן שגרה, חישוב ושליטה במשאבים הקיימים". אחד היעדים שנמצאים גבוה בסדר העדיפויות שלו, הוא העשרת הידע של הלוחמים בתחום מורשת הקרב וההיסטוריה של חיל הים. "כתור התחלה, קיימתי יום עיון למפקדים במילואים. בהמשך, הגדרתי שכל ספינה מחויבת לבצע ערב מורשת קרב ספינת, אליו יוזמנו אנשים ששירתו בתקופות שונות. שיספרו על הפעילויות המרכזיות בזמנם. מה שנקרא: התכנסות סביב 'מדורת

**מספנות ישראל בע"מ
מברכים את קציני וחיילי חיל הים
לרגל יום העצמאות**

ספינות הדור החדש של מספנות ישראל מפליגות לדרכן.

**ספינות שלדג 5 ראשונות סיימו בהצלחה ניסויי ים ונמסרות ללקוח הראשון בימים אלה.
סטי"ל סער 72 - הם המתקדמים מסוגם, בעלי כוח אש והשרדות יוצאי דופן.**



"SAAR 5-72 CORVETTE"
A new generation of SAAR

נתוני הסטי"ל	
אורך	72.00 מטר
רוחב	10.25 מטר
שוקע	2.92 מטר
סיפון נחיתה	15.3x10 מטר
דחי	800 טון
מהירות מירבית	30 קשר
מהירות שיט	18 קשר
טווח הפלגה במהירות 18 קשר	מעל 3,000 מייל ימי
יכולת שהייה רצופה בים	21 יום
צוות	45 איש



"SHALDAG MK V"
Fast patrol craft

נתוני השלדג	
אורך	32.65 מטר
רוחב	6.20 מטר
שוקע	1.40 מטר
דחי	95 טון
מהירות מירבית	40 קשר
טווח הפלגה	1,000 מייל ימי
יכולת שהייה רצופה בים	6 ימים
צוות	12 איש

דמותו של חובל

מאת: מלכה מאור צילומים: דובר צה"ל וטורי עומר שאול



את החובלים הם עבודה בתוך המשתנה לאורך זמן, קבלת החלטות בשטח ופיקוד ושליטה בתחומים טכנולוגיים ומקצועיים. המרכיב האחרון שחשיבותו אינה פחותה מהמרכיבים שצוינו לפניו הוא המרכיב הבין-אישי. "החובל, בסופו של דבר, הוא מפקד של ערב רב של אנשי מקצוע שונים - לוחמים ונגדים, שכל אחד מהם מאוד מקצועי בתחומו וזה אתגר אינטלקטואלי לא קטן", אומר סא"ל אילון.



סא"ל יובל אילון: "החובל צריך לחבר את האנשים אליו ואל המשימה. אנחנו קוראים לזה: להוביל במים סוערים"

"פרופיל החובל" השתנה עם הזמן וכיום הוא מעודכן בהתאם לדרישות הרב-תחוסיות שהתבררו במהלך השנים. "למעשה אנחנו רואים היום חובל עם מגוון של תכונות, חובל שיש לו גם את היכולות הקוגניטיביות והשכליות, גם את כושר המנהיגות וגם את היכולת להתחבר לאנשים ולהיות 'בן אדם', בתוך זה גם נכלל מתן הדוגמה האישית", אומר סא"ל

לקצינים של חיל הים. בעיניו, "דמות החובל" נגזרת מתוך היכרות עמוקה עם השטח. היכרותו של סא"ל אילון עצמו את החיל ואת הכלים שבו היא מגוונת מאוד. בין היתר הוא פיקד על סטיל"ים, נסע ללימודים בני שנה באקדמיה של הצי האמריקאי בניופורט, שב ופיקד על "סער 5" ולאחר מכן פיקד על פלגה 33. משם הוא הגיע לפקד על בית ספר לקצינים של החיל. מחזור החובלים הטריים, מספר 128, הוא המחזור הרביעי תחת פיקודו שמסיים את הקורס. "חובל צריך להיות בעל יכולת להניע אנשים במצב לא ברור. הוא צריך לחבר את האנשים אליו ואל המשימה. אנחנו קוראים לזה: 'להוביל במים סוערים'", מתאר סא"ל אילון את דמות החובל שהוא מטפח במהלך הקורס. בנוסף, החובל שהוא שואף ליצור צריך להיות ערכי. "אנחנו מדברים על ערכים שדוחפים ועל ערכים שמרסנים", הוא אומר ומסביר, "ערכים שדוחפים הם ערכים שמובילים קדימה, כמו חתיזה לניצחון. ערכים שמרסנים הם אלה שגורמים לו, כאדם ערכי, לדעת איפה לעצור ולחשוב". אך הערך העליון בעבורו הוא: "שכבוד האדם יהיה חסיד לנגד עיניו של החובל - גם של הלוחם שלו, וגם של האויב".

הכובעים של בוגרי קורס חובלים מספר 128 הונפו אל על לקול תשואות רמות של הקהל - אקט הסיים המוכר והמרגש כל כך של טקס סיום קורס החובלים. חיוך מאושר, חיבוקים, נשיקות, דמעות של בני המשפחה הנרגשים. תמה תקופה ארוכה, קשה ומאתגרת של 28 חודשים, תקופה שבה הפכו טירונים צעירים לקציני ים בכלי השיט השונים של חיל הים. קורס החובלים העניק להם את הכלים ואת המיומנויות לפקד על צוותי לוחמים ולתפעל מערכות לחימה טכנולוגיות ומסוגות - מן המתקדמות בעולם, אך כדי לעמוד בכל האתגרים הללו צריך כישורים אישיותיים מיוחדים. מפקד בית הספר לקצינים בבסיס הדרכה חיל הים, סא"ל יובל אילון ופסיכולוג בית הספר, רס"ן יגל שרעבי, משרטטים קווים לדמותם המיוחדת והייחודית של החובלים ושופכים אור על הדרכים להכשרתם כמפקדים

"כבוד האדם צריך להיות תמיד לנגד עיניו של החובל" "המשימה של הקורס היא להכשיר מפקד יחיד בעל יכולת מנהיגות, שהוא גם מקצועי וגם ערכי, אשר יוביל את הלוחמים שלו ביחד אתו, גם בקרב וגם בשגרה", אומר סא"ל יובל אילון, מפקד בית הספר

ומוסיף, "אנחנו שמים דגש על שלושת הממדים האלה, ולכן אנחנו מיינים את המבקשים להגיע לקורס בצורה מדוקדקת".

כדי לסבר את האוזן מדגים סא"ל אילון את הנתונים במספרים: "מדוי שנה מבקשים להגיע אלינו כ-5,000 איש. לאחר המיונים הראשוניים מגיעים לגיבושים בין 800 ל-1,000 איש, ובסופו של דבר אנחנו פותחים כל קורס עם כמאה איש".

לגבי הכשרתם ועיצוב דמותם כמפקדים הוא מבהיר: "אנחנו חושבים שבזכות האיתנות והמסוגלות של האנשים ובזכות היכולת שלהם להתמודד עם מצבים משתנים אנחנו יכולים לעצב את דמותם של הקצינים האלה, אחרי שנתיים

כיצד בנוי הקורס?

קורס החובלים היוקרתי נמשך 28 חודשים ומתחלק לחמישה שלבים. השלב הראשון - טירונות בסיסית (רובאי 0.3). השלב השני - טירונות היחידה. הטירונות נמשכת שלושה חודשים וכוללת אתגרים פיזיים כמו מסעות בהרי אילת ואימוני שחייה, לימודי ימאות והפעלת סירות מכל הדגמים, הסמכה כמפקדי סירות גומי ועוד. בנוסף, הושם דגש בתקופה זו על ערכים כמו איתנות ומסוגלות, רעות ודבקות במשימה. לאחר הטירונות מקבלים החניכים את כומתת הצוער, ובכך מצטרפים למשפחת הצוערים של חיל הים, באופן רשמי.

השלב השלישי, שאורכו חצי שנה, מתקיים בבה"ד חיל הים. בשלב זה מפצלים את הצוערים לשלוש המגמות בקורס: שיט, אלקטרוניקה ומכונה. הצוערים במגמות אלקטרוניקה ומכונה העתידים להיות קציני מכונה וקציני אלקטרוניקה, מתחילים להתמקצע בתחומים אלה ומוסמכים לבצע את כל מה שחיל בסטי"לים עושה.

הצוערים במגמת השיט מתחילים להפליג בכלי שיט גדולים יותר ומוסמכים להיות קציני משמרת, כמו קצינים בצי הסוחר. בסוף שלב זה מתבצע הניפוץ הגדול ביותר בקורס.

וחצי של קורס חובלים. הם מביאים אתם את התכונות הבסיסיות מהבית. אנחנו מעצימים אותן". ולמרות הניפוץ המשמעותי טרם הקורס, בסופו של דבר מסיימים את הקורס רק כ-40% מבין אלה שהתחילו אותו.

"אנחנו רואים היום חובל עם מגוון של תכונות, חובל שיש לו גם את היכולות הקוגניטיביות-השכליות, גם את כושר המנהיגות וגם את היכולת להתחבר לאנשים ולהיות יבן אדם"

פיקוד בגובה העיניים

הצוות בקורס חובלים כולל מדר"ך ראשי האחראי על כל נושא ההדרכה ועל מגמת השיט. לכל מגמה יש מפקד שאחראי עליה ובנוסף, ישנם מפקד האחראי על

בשלב הרביעי, המתקדם, ממשיכים להכשיר את הצוערים במגמות שאליהן הם שובצו: השייטים הולכים להיות מוסמכים לסגני מפקדים בכלי הבט"ש ומוצבים באשדוד, באילת ובחיפה. האלקטרונאים והמכונאים נשארים להתמקצע בתחומים שלהם ותופסים עמדות בכירות: המכונאים ממלאים עמדות בכירות כמו לוחמים כספינות, והאלקטרונאים ממלאים את העמדות הבכירות על מוצבי ההגנה של הספינות.

בסוף שלב זה עוברים הצוערים הכשרה מנהיגותית וערכית, ומקבלים, בסופו, את סיכת המפקד (בשפת העם: סיכת המ"מ). השלב הבא הוא השלב האקדמאי, שבשנה האחרונה עבר שינוי: מ-בי.איי כללי ל-בי.איי חד-חוגי במדעי המדינה. המשמעות היא שסטודנט בקורס חובלים הוא הסטודנט היחיד במדינת ישראל

שלב האקדמיה ומפקד שאחראי על השלב הראשון של הקורס. הצוות כולל גם פסיכולוג וקצין אימון גופני.

הגישה של הצוות היא פיקוד בגובה העיניים. "היום כל מפקד צוות נמצא בקשר אישי עם הצוערים", מספר סא"ל אילון, "כבר בשלב הראשון הם מתייעצים אתו, ויוצרים אתו קשר אישי שנמשך גם אחר כך", הוא מוסיף.

בשלב האקדמי של הקורס דואג הצוות לחבר בין תלמידים מתקשים לבין "אחים בוגרים" - בוגר קורס שלמד את אותו תחום ונרתם לסייע ולעזור לצוער לעבור את הקורס בהצלחה.

פסיכולוג של חובלים

מי שמלווה את סגל הפיקוד בקורס החובלים ואת הצוערים כדי לפתח את דמותם של הצוערים ולתמוך בהם, הוא

שמשלים תואר ראשון משמעותי במדעי המדינה באוניברסיטת חיפה, בשמונה חודשים בלבד. הלימודים מתקיימים במקביל באוניברסיטת חיפה ובבה"ד. ביום הם לומדים ובמקביל הם ממשיכים להפליג בסטי"לים וממשיכים להתאמן בסימולטורים בבה"ד, בכדי לשמר את הידע המקצועי שלהם.

הצוערים מוכיחים את עצמם. במחזור האחרון סיימו כ-40% מהצוערים עם הצטיינות דיוקן.

השלב החמישי הוא "סטאז". הצוערים מוצבים בכלי השיט, מתפקדים כקצינים מן המניין, אך עדיין מתלמדים.

תוך כדי השלבים השונים בקורס עוברים הצוערים אימוני כושר קרבי וכושר גופני שאינם פחות חשובים מיתר ההכשרות בקורס. דרך ההתגברות על קשיים פיזיים לומדים להתגבר גם על קשיים מנטליים.



"שחייה בוקר". האתגרים בקורס חובלים הם גם פיזיים וגם מנטליים

יש להם מסלול גיבוש, עם הליכי המיון המותאמים לקורס החובלים. מועמדים נוספים לקורס מגיעים מקאתר-צד - מלשבי"ם עם איזשהו מעיף רפואי פוסל, כמו משקפי ראייה. חיל כזה אינו יכול להגיע ליום שיירות אבל יש לו נתונים מתאימים לחובלים.

הוא יכול להגיע לקורס אחרי יום מיון של קאתר-צד. כולם עוזרים יום מיון ראשוני בביתן חיל הים בבקו"ם, שבו הם נמדדים בהיבטים שכליים, בהיבטים קבוצתיים, בהיבטי מוטיבציה, בהיבטים אישיותיים, וכן במבחנים פסיכולוגיים, במבחני ידע, במבחנים קבוצתיים ועוד. בסופו נבחרים המתאימים ביותר להגיע לגיבוש חובלים". השלב הבא של המיונים הוא הגיבוש הנמשך ארבעה ימים ומתקיים בבה"ד חיל הים. בגיבוש המועמדים נבחנים בפלטפורמה פיזית, לכן הוא מוגדר כ'סדרת מיון פיזי'. תהליך מיון זה כולל סגורים בים וסגורים ביבשה. בתוך אלה נערכים מבחני פיקוד, מבחני חשיבה, מבחני חוסן, אתגרים פיזיים, עבודה בצוות ועמידה בלחצים.

בנוסף, הם נמדדים בהיבט הקבוצתי, בתהליכים סוציומטריים שבהם המשתתפים מעריכים האחד את השני. בסוף הגיבוש הם עוזרים ראיון עם פסיכולוג. לבסוף, מחליטים מפקד בית הספר, עם הפסיכולוג ועם המעריכים מי הם המתאימים ביותר לקורס החובלים. "יש מועמדים שיכולים להתאים למקומות אחרים, כמו טיס, או שהם מתאימים להיות מפקדים מקצועיים מצוינים בתחום אחר, אבל הם אינם מתאימים להיות מפקדים בחיל הים", מבקש רס"ן שרעבי להדגיש, "אלה שנבחרים הם המתאימים ביותר להיות קצינים ומפקדים בים".

כבר במהלך הגיבוש, המעריכים - חובלים במילואים שעברו הכשרה מתאימה - בודקים באמצעות סודרים שפותחו במיוחד לצורך העניין, את ההתאמה של המועמדים למגמות השונות.

נבחרים בפניצטה

"כשמדברים על חובל מדברים על מפקד בים, מפקד של אנשים, מפקד שמבין אנשים ומחובר אליהם, מפקד מקצועי, עם יכולות אנליטיות טובות, אדם שיידע לקבל החלטות נכונות במצבי לחץ, בים, בסביבה המשתנה כל הזמן - שגם לא כל כך קל לחיות בה ולא קל לפקד בה", מסביר רס"ן שרעבי ומוסיף, "לכן, התכונות שאנחנו מחפשים הן אלה שיכולות להביא לתפקוד מוצלח בתנאים האלה. החובל צריך לעמוד בלחצים, להיות בעל חוסן נפשי וגופני, בעל יכולת להבין אנשים ולהתחבר אליהם ובהמשך - שתהיה לו היכולת לדאוג לכל מה שקשור לאנשים שלו, להבין את תחושותיהם, להבין מה הם צריכים כדי להצליח במשימה. ומעבר לזה, החובל צריך להיות אדם בעל מוטיבציה לשירות קרבי ולשירות צבאי ארוך".

כמוכן שחלק מתנאי הקבלה לקורס הם גם יכולת חשיבה טובה ויכולות לימודיות טובות - קורס חובלים הוא מסלול לימודים לכל אורכו.

יחלק מרכזי בהכשרה שלי הוא גם לעבוד עם המפקדים על פיתוח נכון של הצוערים, גם לשקף למפקדים איך הצוערים חופפים אותם וגם איך ניתן לגרום להם להעניק לצוערים מהיכולות שלהם בצורה טובה יותר"

צריכה להיות לחובל גם היכולת להתמודד אל מול קשיים ואל מול חוסר ודאות, גם בקורס וגם בשטח. תהליך הקבלה לקורס אינו פשוט. "יש מספר מאתגרים (מספר קבוצות אוכלוסייה) של מלשבי"ם שמהם יכולים להגיע חברה לקורס חובלים", מסביר רס"ן שרעבי ומפרט: "יש יום שדה' במכון 'וינגייט', שהוא יום פיזי של חברה שאין להם אף רישום רפואי פוסל. אחרים מגיעים מקאתר גדנ"ע. זהו מאתר שנרשמים אליו כבר בכיתה י"א. הנרשמים משתתפים בשבוע גדנ"ע-ים, הייעודי לקורס חובלים, בכסים עתלית. לאחר מכן



רס"ן שרעבי: "אני צריך להיות מאוד מחובר לתפקיד הקצין הימי, לשירות בים ולאופן שבו הצוערים חווים אותו"

פסיכולוג בית הספר לקצינים, רס"ן יגל שרעבי. "רציתי להיות פסיכולוג חובלים אחרי שהייתי פסיכולוג המיון הראשוני", מספר רס"ן שרעבי ומוסיף, "זה תפקיד מעניין, מאתגר ומלא סיפוק בכך שיש לו חלק חשוב בהכשרת קציני הים - תוד החנית של החיל". רס"ן שרעבי הגיע לתפקיד זה כשמאחוריו הכשרה וניסיון רב. הוא פסיכולוג תעמוקתי (בעל תואר ראשון בפסיכולוגיה מאוניברסיטת בר אילן ותואר שני בפסיכולוגיה תעסוקתית מאוניברסיטת תל אביב), המשרת בחיל הים כשמונה שנים את דרכו החל במדור המיון וההערכה של הבקו"ם, שם הכיר את תהליכי המיון השונים, ביניהם תהליך המיון הקרפדי לחובלים. אל תפקידו כפסיכולוג בית הספר לקצינים הגיע לפני למעלה משנה. בתפקידו הוא מלווה גם הכנה לקצונת חוף והשלמות לקצונת חוף. אולם, כפי שהוא מעיד, "הליבה של התפקיד זה קורס החובלים, כי הוא תופס את נפח הפעילות הרחב ביותר במסגרת התפקיד".

עיקר תפקידו עוסק במיון ובבחינת ההתאמה של המועמדים לקורס ועל הצוערים במהלכו. "תפקידי הוא ללוות את הצוות ואת הצוערים בהקשר הפסיכולוגי-מיוני-אבחוני, לכל אורך התהליך, החל מההיבט של הערכת צוערים והמשך בהתאמתם לקורס חובלים, בי כל שלב בקורס הוא שלב ממין, דרך ההיבט של אבחון לצורך פיתוח", אומר רס"ן שרעבי ומסביר: "יש צועדים שאנחנו דואים את הפוטנציאל שלהם, אבל הם גם זקוקים לפיתוח בתחום מסוים".



בנקודות שבירה - לא שובדים את הכלים

"הגישה היום בבית ספר לחובלים היא שאנחנו מפתחים את הצוערים, ואם יש להם קשיים - אנחנו מזהים אותם ועובדים אתם עליהם. יש נקודות בקורס שבהן אנחנו עושים הערכה מי ממשיך אתנו ומי לא. אבל עד לנקודת ההחלטה אנחנו מפתחים אותם ותומכים בהם - בהיבט המנטאלי, בהיבט של פיתוח פיקודי, בהיבט הפיזי ובהיבט של מוטיבציה", אומר רס"ן שרעבי.

במידה שלצוער יש בעיות אישיות או משפחתיות, מתאמץ הצוות לתת את המעטפת המרבית על מנת שהצוער יוכל להמשיך בקורס. "המטרה שלנו היא לתת לצוער את כל הכלים ואת כל התמיכה כדי שימשיך אתנו ושיהיה חזק כדי להתמודד", מסכם רס"ן שרבי את הגישה המובילה את הצוות ומספר על תפקידה המשמעותי של המשפחה בהצלחת הצוער בקורס: "המשפחה חשובה מאוד. אחת השאלות הראשונות שאני שואל את הצוערים בשלב הראשון היא מה המשפחה שלהם תושבת על השירות כחובלים. הקושי בקורס הוא קושי מתמשך. בתחילת הקורס הקשר עם המשפחה הוא מאוד מדוד. הזמן הקצר עם המשפחה הוא אוויר לנשימה בשבילם. אם אנחנו מזהים איזשהו נתק בין צוער להוריו אנחנו בהחלט מתערבים. מרימים טלפון להורים או אפילו הולכים אליהם הביתה".

גורם נוסף שבלעדיו לא ניתן להצליח ולשרוד את הקורס הוא הגיבוש החברתי. "הם לא יצליחו בלי התמיכה ההדדית, בלי הסיוע - אם זה בפן הלימודי או בפן המנטאלי", קובע רס"ן שרעבי ומסביר כיצד זה מחייב עם כך שהקורס הוא ממיין ותחרותי: "תמיד קיים המתח הזה והצוער שואל את עצמו האם לעזור לחבר מתקשה, כי זה יכול לבוא על חשבוננו. אבל אנחנו יודעים להגיד שאנחנו מפתחים את כולם. זוהי הגישה של בית הספר. אם אחד מהצוערים לא יעזור - אנחנו נוהה את זה וניזכח שהוא

אינו מתאים לנו כחבר צוות - וזוהי יכולת נדרשת וחשובה כחובל".

התפקיד של רס"ן שרעבי הוא לסייע בנקודות השבירה ולעזור, הן לצוערים והן למפקדים, לעבור אותן ולצאת מתוזקים. "חלק מרכזי בהכשרה שלי הוא גם לעבוד עם המפקדים על פיתוח נכון של הצוערים, גם לשקף למפקדים איך הצוערים תופסים אותם וגם איך ניתן לגרום להם להעניק לצוערים מהיכולות שלהם בצורה טובה

מחזור 128 מצטרף למשפחת החובלים

במהלך חודש מרץ נחתם מחזור 128 של קורס חובלים. הטקס, שהתקיים במרכז הקונגרסים (בשל תנאי מזג האוויר), היה בנוכחותו של שר הביטחון רא"ל (מיל') משה (בוגי) יעלון, מפקד חיל הים, האלוף רם רוטברג, סגל הפיקוד הבכיר של החיל ומשפחות החובלים.

"יכולתו של חיל הים לפעול הרחק מחופי ישראל, בזרוע אסטרטגית וקובעת תוצאה מן המעלה הראשונה, אינה מוטלת בספק", אמר באירוע סגן הרמטכ"ל, האלוף גדי איזנקוט. מפקד חיל הים, האלוף רם רוטברג, הדגיש אף הוא כי "חיל הים הוא הזרוע הארוכה והאסטרטגית של צה"ל ומדינת ישראל. הוא מהווה גורם משפיע בהכרעה הלאומית. הזרוע תשתתף בקרב הצה"לי והיבשתי ותכריע בים ומהים". לאחר מכן פנה האלוף רוטברג לבוגרים הטריים ואמר: "אתם מוכנים, כולכם. בשבוע שעבר רשמו חיל הים וקהילת המודיעין פרק נוסף בספרי ההיסטוריה הביטחונית של המדינה (בתפיסת ספינת

יותר", מספר רס"ן שרעבי ומפרט, "אני חושב שחלק מהייחודיות של התפקיד שלי הוא שאני צריך להבין את הצוערים ואני צריך לבוא מזווית שונה מזו של המפקדים בקורס".

לסיכום קורא רס"ן שרעבי למלש"בים הצעירים: "אם אתם מחפשים שירות צבאי שמערב עבודה עם אנשים, שמצריך שילוב בין אתגר מנטאלי, פיזי, חשיבתי ובינאישי - זה המקום עבורכם!".

הנשק ה-KLOS-C). את הפרק הזה רשמו קצינים וקצינות שעמדו כמוכם, לפני זמן לא רב, על מגרש המסדרים". דור הקצינים החדש עמד על הבמה נרגש וגאה כששמע את הדברים.

לפני 40 שנים, ישבתי בטריבונוה בבה"ד חיל הים, מול הים, בין בני המשפחה והחברים הנרגשים בטקס סיום קורס החובלים - קורס כ"ג, של בעלי - סא"ל (מיל') משה מאור. באחד משלבי הטקס הופיעו החובלים הצעירים כמקהלה ושרו בקול בוטה:

"לדרך ספן, הים לפניך, הרוח על המים קם. אם לא יבגוד לך - לנצח לא יבגוד בכך הים!... סופות כבר היו ושבוע תחזורנה, אתה על המשמרת קם. אמיץ היה הזכור נא, כי את האמיצים אוהב הים!...

הדרך עוד רב, רב, רב - הלאה ספן!" (מילים: נתן אלתרמן, לחן: יואל ולבה).

צאו לדרך, חובלים חדשים. הדרך עוד רב! אין ספק שכל נתיבותיכם יהיו רצופי הצלחות - לתפארת חיל הים ולתפארת מדינת ישראל!



האלוף רם רוטברג לוחץ את ידיהם של החובלים הטריים

הים הוא חלק בלתי נפרד מארץ ישראל

מבחינה יישובית כלכלית ופוליטית... " (דוד בן גוריון, 1932)



● החברה לחינוך ימי בישראל:

עומדת מאחורי בתי ספר ימיים, במטרה להקנות לתלמידים את הכלים הדרושים להכרת חשיבותה של הסביבה הימית והפוטנציאל הגלום בה ולהגביר דרך החינוך את המודעות לים כמשאב אסטרטגי.

● **אנו קוראים לכם** תלמידים שרואים בים תחום התעניינות אטרקטיבי,

חוויתי ומאתגר, לשלב לימודי מדעים עם טכנולוגיות מתקדמות, התנסות ימית מעשית ופיתוח ערכים אישיים!

● **בית הספר לקציני ים עכו:**

לימודים במסגרת פנימייה לבגרות מלאה. מגמות הלימוד: אלקטרוניקה, מערכות הנדסה ימיות, מדעי הים. ניתן להמשיך ללימודי יג'יד' לקבלת דיפלומת טכנאי או הנדסאי.
www.kzineyam.co.il

● **כפר הנוער מבואות ים:**

לימודים במסגרת פנימייה לבגרות מלאה. מגמות לימוד שונות: חקלאות ימית, חובלות, מערכות ימיות, מכטרוניקה וחשמל.
www.schooly.co.il/mevoot-yam

● **אורט ימי אשדוד:**

לימודים במסגרת פנימייה לבגרות מלאה. מגמות הלימוד: שיט וחובלות, תעשייה וניהול - לוגיסטיקה ימית, הנדסת אלקטרוניקה ומחשבים, הנדסת חשמל.
yami-ashdod.ort.org.il



40 שנה לקרבות הימיים במלחמת יום כיפור

מאת: רביב הדר

מלחמת מעטים מול רבים

המלחמה פרצה ב-6 לאוקטובר שנת 1973. הצבא המצרי תקף לאורך גבולות הזירה, באופן משולב, מתואם ומתוזמן היטב, מהאוויר, מהים ומהיבשה. חיל הים היה מודע לסדרי הגודל של הכוח המצרי בזכות מודיעין מוקדם שנאסף והכין את החיל למצב שבו הוא נחות מבחינה מספרית ואיכותית אל מול האויב.

במקביל, הפעיל הצי המצרי מצור ימי על ישראל במרחב הים האדום. המצור נע תנועת אוניות סוחר ממדינות המזרח למל אילת, ובכלל זה מכילות נפט מאיראן (שאו הייתה ידידתנו). ספינות הצי המצרי - שתי הצוללות מדגם R ושתי המשחתות "אל טאפר" (מדגם סקורי) ו"אל פאתח" (מדגם Z) מנעו מישראל את השימוש בנתיב הים הדרומי כעורק תחבורה אל נמל אילת ומחננו. בסוף המלחמה נעשה ניסיון לשבור את המצור הימי. במסגרת מבצע "כשרוני" הצליח להגיע כלי שיט של חיל הים לקרבת אחת המשחתות המצריות, זיהה אותה ונמצא בטווח יכולת נעילת מכ"ם ושיגור טילים לכיוונה, אך עקב כניסת הפסקת האש לתוקף, נבצר ממנו לפגוע במשחתת המצרית. הישג המבצע היה בעיקר בתחום הלוגיסטי ובתחום האמל"ח. כלי השיט הישראלי

נוסף בראש סודר שבצפון מפרץ סואץ. עם הרחבת גבולותיה הימיים של המדינה וההיכוך הגובר עם צבא מצרים (מה שלימים נקרא: "מלחמת ההתשה"), נוצר צורך בתגבור הכוח לאבטחת הגבול הימי. לפיכך, הוחלט על רכישת ספינות מהירות וקטנות שנקראו "דבור". כך הוקמו שלוש סיירות בבסיסים חיפה, אשדוד ומפרץ שלמה (911, 913, 915), שלימים הפכו לפלגות הדבורים (פלגות 914, 916, 915 בהתאמה).

ההיערכות בזירה, טרם המלחמה, כללה תרגולי נחיתה עם כוחות צה"ל, סימון המעבר הקשה לניווט במיצר מילאן וארגון מחדש של מערכי הגילוי, סיורי הפגנת נוכחות ובט"ש. בנוסף, הוכשרו "בסיסי כיניים" - שאפשרו את קליטתם של הדבורים לצורכי תחזוקה ואספקה - במעגנות ובאתרים לאורך חופי סיני במפרץ סואץ. שגרת ספינות הדבור כללה סיורי בט"ש להפגנת נוכחות שנמשכו בין שבוע לשבועיים ברציפות (סיורי "מונטנה"). הסיור התבצע לאורך מפרץ סואץ בין בסיס מפרץ שלמה (במ"ש) בשארם א-שייח לבין ראס סודר שבצפון המפרץ. בסיס החניה הקבוע היה במעגן שנקרא אבו זניימה.

מלחמת יום הכיפורים, הצרובה בזיכרון הקולקטיבי של החיל כהצלחה, הסתיימה בשליטה של חיל הים בזירת ים סוף. השליטה הושגה בזכות הפגנת רוח לחימה ודבקות במשימה, יוזמה התקפית ומנהיגותם של מפקדים זוטרים ובכירים בכל הקרבות והאירועים, כל זאת למרות נחיתותם המספרית והאיכותית אל מול הצי המצרי. כ-40 שנה חלפו מאז, אך הסיפורים חשם ממשיכים לרתק ולעבור כמורשת קרב מנותקי החיל לדור הצעיר. בחודש ינואר האחרון הצדיעו תושבי העיר אילת וחילי הזירה ללוחמי מלחמת יום הכיפורים בסדרת אירועים מרגשים.

סיפורה של זירת ים סוף במלחמת יום הכיפורים מתחיל למעשה כשש שנים קודם לכן, עם סיומ מלחמת ששת הימים (1967). לנוכח תוצאות המלחמה המדהימות - כיבוש כל חצי האי סיני ותעלת סואץ - נדרש חיל הים לשמירה על גבול ימי שאורכו גדל "בין לילה" פי חמישה. כ-600 קילומטרים מאותו קו גבול חדש היוו את זירת ים סוף ותשתית ניהול הביטחון הימי בזירה התבסס על הבסיס באילת, על בסיס חדש בסיני - בסיס מפרץ שלמה (במ"ש), ועל בסיס

חזר לאילת מבלי שקיבל את ההזדמנות למחש את יכולתו. תנועת אוניות ישראליות בנתיבי ים סוף הפסקה. עקב המלחמה, למשך כארבעה חודשים וחודשה לבסוף רק בשלהי ינואר 1974.

"נחיתות כוחותינו ביבשה, באוויר ובים (בהשוואה לכל גזרת לחימה אחרת), הייתה הבעיה המרכזית של זירת ים סוף במלחמה", כותב האלוף (מיל') זאב אלמוג, מפקד הזירה במלחמת יום הכיפורים (בהוברת ההיסטורית "זירת ים סוף במלחמת יום הכיפורים", פדי עטו). ביום השני למלחמה העריך שר הביטחון משה דיין באופן פסימי את תוצאות המלחמה בזירת ים סוף. במציאות היא הסתיימה באורח שונה לחלוטין. "זאת, משום שלמן הרגע הראשון נקטנו יוזמות התקפיות שחזרו ונשנו במקומות כואבים לאויב, וכך, חרף כוחו הנחות, שימש חיל הים במלחמת יום הכיפורים בזי"ס כשחקן מרכזי ומכריע שהדף את רוב ניסיונות התקיפה של המצרים. בדרך התנהלותו מנע חיל הים את השתלטות המצרים על הזירה הימית ועל המרחב היבשתי בדרום סיני כאחת", מספר האלוף (מיל') אלמוג. דוגמה ליוזמה התקפית שכזו היא חדירת שני דבורים בפיקודו של סגן צביקה שחק, בשעות הראשונות לפריצת המלחמה, למען הרדוד של מרסה ת'לסת. הדבור שלו, ביחד עם הדבור השני, שהיה תחת פיקודו של סגן מוטי (טנקלביץ') דקל, ניהלו קרב-אש פנים אל פנים עם האויב. במהלך הקרב עלו שני הדבורים על שרטון, אך גם הצליחו להיחלץ ממנו. בקרב זה נהרג הרצל מועלם ז"ל (ההרוג היחיד במלחמה בזי"ס) ושבעה נפצעו. הכוח נסוג מהיעד - לא לפני שאיתר וחיסל את כוח הקומנדו הימי המצרי שעמד לחצות את המפרץ, ואת סירת ה"ברטראם" ושתי סירות הגומי שנשאו אותו. הכוח המצרי שחוסל היה כוח חלוץ, שעמד להוביל אל חוף סיני כ-70 סירות דיג מגויסות, במטרה לשרת בכך את הארמייה השלישית, שתכננה לכבוש את דרום סיני בואכה שארס-א-שייח.

לשלושה - צביקה שחק, עמי שגב ושלום נחמני - הוענק עיטור המופת על חלקם בקרב זה ולמנדוד ארוז צל"ש הרמטכ"ל.

ינדי להפעיל באופן אינטנסיבי את הכוחות, הבסיסים והכלים הדברים שהתווספו, נדרשה שליטה מלאה ומאמצים טכנו-לוגיסטיים עצומים...היו כאלה שלא הסתגלו לתנאי הסביבה, וגם בעיות פסיכולוגיות ומורליות צצו..."

צוללים אל הסטי"ל

מען ע'רדקה היוזה את המפתח לשליטה בזירת ה"שורש" - זירת שארס-א-שייח ומרהב מיצרי יובל. הנמל המצרי הזה נתפס כיעד בלתי ניתן להדירה הן בשל המבנה הגיאוגרפי (שרטונות רבים, זרמי מים חזקים וקבוצת איים השומרת על פתחו), והן בגלל הכות הצבאי שרוכז בו,

שכלל: שתי ספינות טילים מדרג קומאר, סוללות טילי נ.מ. טייסת מטוסי "מיג 17" וכוחות חי"ר רבים.

שבעת הנט"קים (נושאות טנקים) שהיו ערוכים בזי"ס יכולים היו לסייע באיגוף ימי, כפי שכבר הוכח ב"מבצע רביב" ב-1969, אלא שבע'רדקה היו שני סטי"לים מצריים שביכולתם היה להטביע את הנט"קים, על כוח הנחיתה שהן נושאות, ללא כל קושי. מאחר שלא היו סטי"לים ישראליים בזירה, משימת הטבעת הקומארים המאיימים על מבצע הנחיתה העתידי, הטלה על שייטת 13.

ארבע הפעולות שתוכננו לצורך זה בוצעו כלילה בחסות החשכה נקראו סבצעי "מגבית". במהלכן יצאו הלוחמים באופן עצמאי לטווח של כ-50 מיל, בים סוער המאפיין את דרום מפרץ סואץ, עד שהשלימו את המשימה ושני הסטי"לים המצריים נפגעו.

הוצאה מיוחדת (16)

בין גלים

בטאון חיילי הילריים
התשרי תשל"ד
2 באוקטובר 1973

חיל הים הפגיו מטרות בחוף מצרים

במסגרת הפעולה של מיל-201 יצא חיל הים המצרי לביצוע משימה מיוחדת בחוף מצרים. המשימה הייתה להטביע את הסטי"לים המצריים שביצעו את המשימה. המשימה נכשלה בשל שני סטי"לים מצריים שביצעו את המשימה. המשימה נכשלה בשל שני סטי"לים מצריים שביצעו את המשימה.

שטחיהם של לוחמי הים
חיל הים המצרי... המשימה הייתה להטביע את הסטי"לים המצריים שביצעו את המשימה. המשימה נכשלה בשל שני סטי"לים מצריים שביצעו את המשימה.



במהלך המלחמה ננקטו פעולות מבצעיות יוזמות נוספת, כמו טיבוע ה"דה קסטרו" - ספינת משמר גדולה, על ידי זוג דבורים ותקיפת מעגן ראס-ע'ריכ, על ידי חמישה דבורים - שתייהן בפיקודו של רס"ן עמי אילון. דוגמה נוספת היא הפגזת חוף מרסה תלמת' על ידי מרגמה 81 מ"מ מנט"ק בפיקודו של אל"ם זאב אלמוג, פעולות התגרות והטעיה של הסטי"לים המצריים וכן השתלטות על מעגן עדכיה שבצפון המפרץ, לקראת סיום המלחמה.

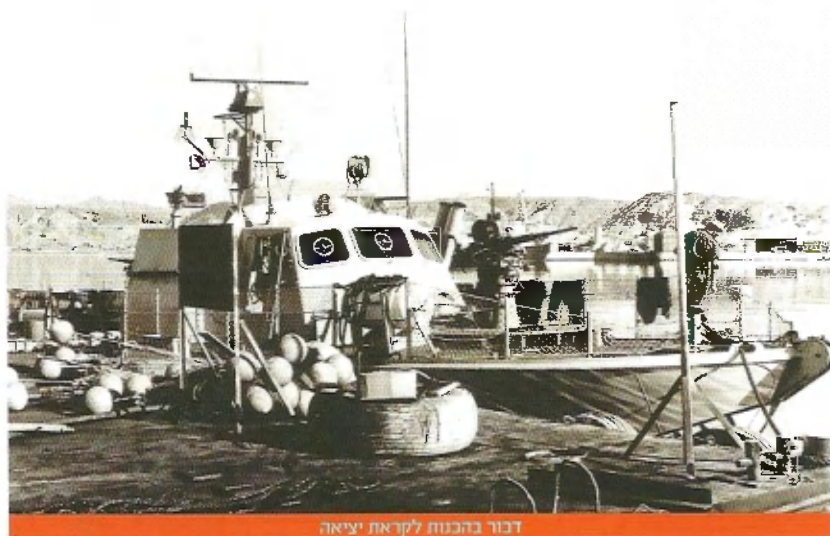
היום שאחרי

"מכמות של כ-450 חיילים סדירים ששהו בזירה ערב פרוץ הקרבות, גדלנו בשלושת הימים הראשונים לכ-900

איש ובשיאה של המלחמה הגענו לכ-1200 איש", אמר האלוף (מיל') אלמוג, בדברים אשר נשא בכנס המורשת - האירוע המרכזי שציין את 40 השנה למלחמת יום הכיפורים, בחורש ינואר 2014. בהמשך הוא תיאר את האתגרים הלוגיסטיים שעמדו בפניו, כמפקד הזירה, גם בימים שלאחר המלחמה, בעקבות התווספות של עשרה דבורים נוספים לזירה ולוחמים רבים שהגיעו כתגבורת מבסיסי הצפון: "הגידול במצבת האנשים נסק, הגם שהתשתית נותרה כעיקרה מצומצמת למדי, כדי להפעיל באופן אינטנסיבי את הכוחות, הכסיסים והכלים הרבים שהתווספו, נדרשה שליטה מלאה

ונדרשו גם מאמצים טכנו-לוגיסטיים עצומים. תוך כדי המלחמה וגם לאחריה, היינו צריכים להאכילם, להלינם, לטפל בבעיותיהם הרפואיות, וכן, לטפל בכלי-השיט ובמערכותיהם. היו כאלה שלא הסתגלו לתנאי הסביבה, וגם בעיות פסיכולוגיות ומורליות צצו. ומעל הכול צריך היה לפעול על פני חזית מדברית שהתפרסה בין שארם א-שייח לעדביה - כ-350 ק"מ, שהייתה מתוגברת ומנוקדת בבסיסים ובסיסי-משנה חדשים ובכלי-שיט ותחנות מכ"ם רבות".

תודה לאלוף (מיל') זאב אלמוג ולסא"ל (מיל') כוכבי אורן על עזרתם בהכנת הכתבה



דבור בהכנות לקראת יציאה



מלוענת הדבור

חינוך, והנחה אותו למופת היה סא"ל (מיל') כוכבי אורן, אורן שימש, באמצע שנות השבעים, כמפקד דבור בזירת ים סוף ולאחר מכן התקדם לפיקוד על פלגה 915 של הדבורים בזי"ס.

אורן פועל כיום בשירות המילואים בחיל הים למען הלוחמים, להנחלת מורשת הקרב של היחידה בה הם משרתים כיום. "אני מאמין שכאשר לוחם יודע מה עשו קודמיו באותה זירה, בכלים דומים, כיצד נלחמו וניצחו, זה תורם לגאונות היחידה ולשימור היכולות של חיל הים", סיכם אורן את חשיבות האירוע.

3 הדרימו לאילת לכבוד הכנס, אלא גם ראש מספן המודיעין תא"ל ל', ראש מספן כ"א אל"ם מיכל תשובה, מפקד הזירה במלחמה האלוף (מיל') זאב אלמוג, נציגי משפחתו של הרצל מזעלם ז"ל, שנפל בקרב מרסה ת'למת, מפקד דבור סא"ל (מיל') אמיר גרדוס, שנלחם בקרב בו טובעה ה"דה-קסטרו" והציף של דבור 864 רס"ל (מיל') שלום נחמני, בעל עיטור המופת בקרב מרסה ת'למת. נכחו גם אל"ם (מיל') אבי רייטן, קצין שלישות זי"ס במלחמת יזה"כ ואל"ם (מיל') רמי בובליל, סגן מפל"ג מפקדה בזמן המלחמה. מי שחכין את הכנס, בסיוע ראש מדור

האירוע המרכזי

במהלך חודש ינואר 2014 ציינו בבסיס אילת, במסגרת אירועים ופעילויות, 40 שנה למלחמת יום הכיפורים. לאחר הטקס ההגיגי במעמד ראש עיריית אילת, מר מאיר יצחק הלוי, פתח בסיס אילת את שעריו בפני עשרות תלמידי י-י"ב מבתי הספר בעיר, חשף את יכולותיו ואפשר היכרות עם חיל הים.

האירוע המרכזי היה כנס מורשת קרב, בהשתתפות לוחמי פלגה 915, לוחמי סטי"לים, שהגיעו במיוחד לכנס זחיילי הפלגות התומכות. לא רק לוחמי שייטת

Ships. Systems. Solutions. Worldwide.



www.thyssenkrupp-marinesystems.com

ThyssenKrupp Marine Systems



ThyssenKrupp

כלים בממד החשאי

שייטת הצוללות חוגגת 55 שנה
ומתכוננת להגעתה של אח"י תנין

מאת: ירון גור צילום: זיו קורן





ההיסטוריה המרתקת של שייטת 7 צופנת בחובה אנקדוטות וסיפורים עד בלי די, רעיונות יצירתיים, מאמצים על אנושיים ועקשנות של מעטים כנגד כל הסיכויים שהביאה להתגשמות החלום - הקמת צי צוללות ישראלי. שייטת 7 כפי שהיא היום, או יותר נכון, כפי שהיא עתידה להיות בחודשים הקרובים, לאחר שתגדיל את מספר הכלים שלה, חבה את עצם קיומה לאותם פורצי דרך, מפקדים ולוחמים, שהביאו ארצה את צמד הצוללות הראשון: אח"י תנין ואח"י רהב. עם הזמן התחלפו הכלים, הטכנולוגיה התפתחה והיחידה גדלה, אך הסיסמה "כאן האדם קובע" לא איבדה מעוצמתה.

לפני כ-55 שנה הוקמה שייטת הצוללות, בראשית ימיה, היא כללה שני כלים בסך הכל - צוללות בריטיות מדגם "S". הרעיון לרכוש צוללות לשימוש חיל הים הישראלי מיוחס לאדם אחד, שמלבד היותו הוגה הרעיון היה גם זה שהניע את מימושו. היה זה רס"ן יוסף דרור, או בקיצור - יוסל"ה - מוותיקי הפל"ם, שבעברו אף עסק בצלילה ולקח חלק בפעולות חבלה באוניות הגירוש. לאחר שהשתחרר מהשירות הלך לעבוד במשק, בקיבוץ מעגן מיכאל. מפקד חיל הים דאז, האלוף שמואל טנקוס, רצה להחזיר לשירות ויוסל"ה העמיד כתנאי לחזרתו את פיתוח כוח הצוללות. "לטנקוס לא היה ברור מה יהיה תפקיד הצוללות בחיל, אבל רצה מאור בשובו של יוסל"ה, אז הסכים לבקשתו ושלה אותו להתמחות בלימודי צוללות בצרפת", מספר יורם בר-יט, מחבר הספר "כלי שיט ישראליים בממד הרביעי", וצוללן מספר 007. יוסל"ה ניצל עד תום את שהותו בצרפת ובמשך תשעה חודשים הפליג בצוללות גרמניות שהיו אז בשירות הצי הצרפתי. גישושים ראשוניים שהחלו עוד בשנת 1953 הניבו מספר אפשרויות להצטיידות בצוללות. אחת האפשרויות שנבחנו הייתה משיית צוללות גרמניות שהוטבעו בסוף מלחמת העולם השנייה והשמשתן.

אפשרות זו לא מזמשה לבסוף, בשל מגבלות טכניות, אך הידע הרב שנצבר בעקבות המפגשים עם אנשי צוללות מהצי הגרמני הוטמע היטב בתורת הלחימה העתידית של השייטת. יוסל"ה הושפע רבות מסיפורי קרבות הצוללות של מלחמת העולם השנייה ובמיוחד מסיפורי הצי הגרמני. כך קרה שתקופה שבה כל גילוי רגשות חיוביים כלפי גרמניה, לא כל שכן הערצה של מפקדי צבאה, נחשבו לשבירת טאבו, הצוללנים היהודים הצעירים חונכו לאור מסורת הצוללות הגרמנית. "יוסל"ה החדיר בנו את ההערצה לצוללות הגרמניות", מזכר בר יט, "התנ"ך שלנו היה יומן הזיכרונות של אדמירל דניץ (מפקד הצי הגרמני. י.ג.). באותה תקופה בארץ היה זה מאוד לא פופולרי להעריך גרמני. כדי להשתחרר מההרגשה שאנחנו 'לא בסדר', קראנו על הצוללנים הגרמניים ולמדנו שפחות מאחוז אחד מהם היה חבר במפלגה הנאצית. היתר היו בסך הכל פטריוטים גרמניים שמילאו את חובתם כלפי המולדת".

אפשרות נוספת, ובראייה לאחור - מעט נאיבית, עלחה: בעקבות היחסים החמים עם צרפת נערכו גישושים לשאילת צוללת צרפתית לתקופה של שנה לצורך אימונים, עד שחיל הים יגבש לעצמו תכנית רכישה, שיפוך או בניית צוללות. גם רעיון זה ירד מהפרק ויוסל"ה המשיך להסתובב בעולם ולחפש היכן ניתן להשיג צוללות.



יוסל"ה דרור

הקמת צוות לזוייתן - צוללנים חלוציים

עוד קודם לנטישת רעיון שליית הצוללות הגרמניות החל יוסל"ה, ביחד עם רס"ן הדר קמחי ורס"ן יקותיאל נץ, למיין מועמדים ולגייס מתנדבים לשירות בצוללות. ראיונות הקבלה התקיימו תחת מעטה חשאיות כבד, "נכנסנו לחדר אחד אחד, חתמנו על מסמך סודיות וקיבלנו סיפור כיסוי", מספר בר-יט, "הסבירו לנו שמחפשים אנשים ללמוד את הנושא ולהקים צוות לצוללת. למעט למה שקראנו פה זשם על האמריקנים והבריטים, אף אחד מאיתנו לא ידע בדיקן מה זה צוללות", הוא מוסיף בחייוך.

"הייתי אז מכונאי בקורס חובלים ומתוך שמנות המכונאים שהיינו, זימנו שלושה. השניים האחרים אמרו 'לא'", ניזכר בר-יט ומוסיף, "היה ברור שצריך אנשים טכניים לצוות. באותה תקופה, שנת 57, המילים 'ציונות' ו'חלוציות' עדיין לא נחשבו לנדושות ואני רציתי להתגרב לתפקיד מאתגר וחשוב ויחד עם זה לעסוק במכונה".

בסופו של דבר גובש צוות בן 28 חברים בגילאים שונים ועם ניסיון מגוון. "הקבוצה הייתה בנויה מערב רב של אנשים: נשואים, מילואימניקים, אנשים מגדנ"ע הים ומהכ"ד, חשמלאים, סיפונאים, מכונאים וטרפראים", מפרט בר-יט ומספר כיצד התגברו על הפערים: "הזמן והנהגתו של יוסל"ה עשו את שלהם... יוסל"ה היה רעון וידע לאן הוא מוביל את האנשים. הוא בנה תכנית גיבוש לצוות שכללה הפלגות, קורס צלילה, צעדת ארבעת הימים ועוד". הצוות החל בהכנות לקראת הנסיעה לצרפת ולקראת קורס הצוללנים שיעברו שם. "אחד מאיתנו שכבר היה בצרפת, הביא איתו את ספרי הלימוד ולימד אותנו את עקרונות הבסיס בצוללת. בנוסף, שכרנו מורה שלימדה אותנו צרפתית", מספר בר-יט.

לאחר תקופת המתנה ממושכת התקבלו האישורים, מהרמטכ"ל ומהצי הצרפתי

רהב, לשעבר HMS Sanguine לירי חיל הים הישראלי.

יצירת תרבות צוללות ישראלית

כשהגיעו הצוללות לארץ ההתרגשות סביבן וההתלהבות מהן הייתה גדולה. "חצד שני - לא כל כך ברור היה מה עושים עם הצוללות, לפחות במהלך השנתיים הראשונות לחזרתנו", מספר בר-ים, "עשינו כמה וכמה פעולות: אימוני צוללת עם כלי שטח, חיפוש צוללות

בעקבותיה תהיה גם היא השלישית הנושאת את השם "רהב".

לפני בחירת השמות, המש"ט הראשון של שייטת 7, יוס'ה דרור, הכין רשימה בת תריסר שמות, המשקפת את השאיפה להגדיל את מספר הצוללות בשייטת.

הצרפתים. לימים, מפקד שייטת הצוללות הצרפתי קיבל מאיתנו סיכת צוללן של חיל הים הישראלי. שמרנו על קשרים טובים". כאנשי צוות לווייתן הגיעו לאנגליה הם נאלצו להתחיל את קורס הצוללן מהתחלה. "זה היה מתסכל", נזכר בר-ים, "אך קיבלנו זאת בהבנה משום שחייבים היינו להכיר את השפה של הצי הבריטי. צריכים להיות מאוד מדויקים וחד משמעיים בפעילות בצוללת". מגויסים

כימי קדם דורות עולמים, הלא את היא המחצבת רהב, מתוללת תנין".

השמות הועברו בירושה כנהוג בחיל הים והתנין שעומדת להגיע תהיה השלישית שנושאת שם זה. הצוללת העתידה לבוא

וביוני 1958 עלו 28 הסתנדבים על סיפון האונייה "ארצה" בדרכם למרסיי. "ההרגשה הייתה נהדרת, יוצאת מן הכלל", מספר בר-ים. עוד הם מפליגים לצרפת, התברר ליוס'ה שהתכנית למשות צוללות גרמניות ולהחזיר אותן לשירות לא תעבוד. "יוס'ה, שחשש שהדיווח על כך ימנע מאיתנו להגיע לצרפת, עיכב אותו מלהגיע למקבלי ההחלטות בארץ", מספר בר-ים כממתיק

"תנין" ו"רהב", מדוע?

הצוללות קיבלו את שמותיהן הישראליים מראש הממשלה דוד בן גוריון, שקרא להן על שם מפלצות הים התנ"כיות, המופיעות בספר ישעיהו נ"א פסוק ט': "עורי עורי לבשי-עז זרוע ה', עורי



אח"י רה"ב לפני יציאתה לישראל

ויירוטן, אימונים ופעילות בגזרות אויב. מדי פעם נשלחנו לאיסוף מודיעין. קיימנו אימונים רבים עם לוחמי שייטת 13 משום שהייתה מחשבה שנשא אותם למשימות ונשגר אותם ולאחר מכן נקלוט אותם בחזרתם".

שגרת הפעילות הייתה דינסית והשתנתה בהתאם לסטטוס הצוללת ולצרכי חיל הים. למעט שהייה בנמל לצרכי אחזקה או פעילות במסגרת השייטת, הצוללות היו בים. כדי לתרגל הפלגות ארוכות יצאו הצוללות מגבולות הארץ ולמדו את הים התיכון, האיים היווניים והים האגאי וכן קיימו תרגילים משותפים עם ציים זרים.

בהיעדר סימולטור לאימוני צוות ההתקפה בארץ יצאו מדי פעם צוותי ההתקפה

חדשים נשלחו לבריטניה לעבות את הצוות הקיים ולאייש את הצוללות, שמניין אנשי הצוות בהן היה גדול מהמתוכנן. האימונים באנגליה היו אינטנסיביים. לכל צוות צוללת עתידי הוקצו מטעם הצי הבריטי שלושה קצינים בריטיים. גם כאן נוצרו קשרים בין-אישיים עמוקים שהחזיקו מעמד שנים רבות.

ב-9 באוקטובר 1958, בכסים הצי בפורטסמות', בנוכחות שמעון פרס ומפקד הצוללות הבריטיות, אדמירל טיילור, עברה הצוללת HMS Springer מהצי הבריטי לצי הישראלי וזוהר הלוט מעל שמה החדש: אח"י תנין. כחצי שנה לאחר הגעת התנין לארץ, עברה הצוללת אח"י

סוד. כשהגיעו לצרפת התחלו בתקופת ההכשרה שבמהלכה הוחלט, בעידודו ותמיכתו של שמעון פרס, שהיה אז מנכ"ל משרד הביטחון וכנגד דעתו של הרמטכ"ל משה דיין, על רכישת צוללות בריטיות מדגם "S".

"לאט לאט התחילו החבר'ה לעזוב את צרפת לבריטניה. לבסוף נשארנו בצרפת רק אני ועוד 13 צוללנים. הציבו אותנו באנשי צוות, מכונאים וחשמלאים, בצוללות הבריטיות שבשירות הצי הצרפתי", אומר בר-ים ומרחיב את הדיבור על הקשר החזק שנקם בין הצוללנים הצרפתים והצוללנים הישראליים:

"בדרכנו חזרה ארצה מבריטניה, עצרנו עם הצוללת בטולוק ופגשנו עם עמיתינו

"ראינו את הצוות של הדקר והתחבקנו לשלום", מספר בר-ים, שהיה אז סגן מפקד אח"י דולפין, שיצאה 10 ימים לאחר אח"י דקר.

ב-9 בינואר 1968, בטקס תגיגי, עזבה אח"י דקר את הבסיס הבריטי והחלה את דרכה לבסיס בחיפה. על סיפונה היו 69 אנשי צוות, ביניהם רופא ועיתונאי. העיתונאי, בשם ערן שורר, עשה עם הצוללת את הדרך מפורטסמות' ועד לגיברלטר, שם הוא פינה את מקומו ליתחקאל מזרחי, שנשאר באנגליה מספר ימים נוספים משום שאשתו כרעה ללדת את בנם השני בעת שהדקר יצאה לים וכעת הוא חבר אליה כדי להפליג עמה ארצה. מר שורר שהספיק לראיון ולהקליט רבים מאנשי הצוות במהלך שהותו עמם, כתב על בסיס חומרים אלו ספר בשם: "ששה ימים בדקר".

לאחר שעזבה את גיברלטר היא הייתה מתוכננת לעבור בצלילה את כל אורכו של הים התיכון, עד לנמל חיפה. השדר האחרון מאח"י דקר הגיע ב-25 בינואר. ביום שישי בבוקר, משלא חודש הקשר, מפקדת חיל הים נכנסה לכוננות. לאחר כ-24 שעות הזעקו כל כלי השיט באגן הים התיכון להשתתף בחיפושים. "היינו בדרכנו לחיפה, מערבית לכרתים. הגיע אלינו סטי"ל והנחה אותנו מה היא הגזרה בה אנחנו צריכים לחפש", מספר בר-ים ומחשיף, "כשנגמר לנו הדלק המשכנו הביתה. היו כל מיני תקלות בדולפין ולא רצינו להסתכן באובדן צוללת נוספת".

ב-6 במרץ 1968 הודיע שר הביטחון, משה דיין, על אובדנה של הצוללת דקר. פרט למצוף הסימון האחורי של הדקר, שהופיע כשנה לאחר היעלמותה, לא היו רמזים נוספים וגורלה נותר תעלומה במשך שנים ארוכות. חיל הים המשיך במהלך כל אותן שנים לבצע חיפושים הבלתי פוסקים.

לבסוף, לאחר ששכר משרד הביטחון חברה תיצונית בשם "נאוטיקוס" (Nauticos), עם אמצעים מתאימים

גם הצוללת השנייה, HMS Totem P352, לידי חיל הים והיא נקראה אח"י דקר.

השתיים עברו שיפוץ מקיף במספנת הצי בפורטסמות', שכלל החלפת מערכות גילוי וקשר וכן תוספות לפי דרישת חיל הים, חלקן מאתגרות למדי.

ב-9 בינואר 1968 הועברה צוללת נוספת מדגם "T" לחיל הים הישראלי. הצוללת נרכשה משום שברור היה שלא יהיו משאבים בעתיד הקרוב לרכוש צוללות מדגמים מודרניים וכי יש צורך בצוללת שלישית למטרת רוטציה טובה בין התקופה המבצעית לתקופת עבודות האחזקה של הצוללות. הצוללת השלישית, HMS Truncheon P353 קיבלה את השם "דולפין".

היעלמותה של אח"י דקר

ב-10 בנובמבר 1967 הונף על אח"י דקר נס השירות הפעיל. קדמו לכך ניסויים ואימונים שונים אותם ביצעה בסקוטלנד והם כללו אימונים בירי טורפדו, ניסויים למדידת רעשים ועוד. את המבחן הסופי, שנערך על ידי יחידה מיוחדת שבוחנת את הכשירות המבצעית של הצוללת והצוות, היא עברה בהצלחה ואף גרפה שבחים רבים.

לקראת ההפלגה לארץ נפגשו צוותי אח"י דקר ואח"י דולפין, על הרציף בו עגנו שתיהן. הם התחבקו והחליפו חוויות.

לאימונים במלטה. הסיודור התאפשר הודות לכך שתורת הלחימה של צי הצוללות הישראלי התבססה בין היתר על מה שלמדו קציני חיל הים בקורסים השונים של האדמירליות הבריטית.

הידע שנרכש בתקופת האימונים בבריטניה התווסף לידע שנרכש עוד בארץ בלימודי הצוללות הגרמניות ולידע שנצבר בקורס הצוללנים בצרפת. "ומתוך כל זה היינו צריכים ליצור את הנהלים שלנו", אומר בר-ים, "השכלנו לקחת את הטוב מכל צי וליצור דבר שאנחנו שלמים איתו", הוא מסכם.

בתחילת שנות ה-60 החלו החיפושים אחר צוללות שיחליפו את צוללות ה-"S" שתוחלת חייהן הלכה ונגמרה. בהיעדר תקציב מתאים לבנייה ומאחר שהזמן דחק והחלט לקנות דגמים קיימים. מפקד חיל הים, האלוף יוחאי בן-נן, קבע כי יש מספר תכונות שצריך לשדרג מדגם צוללות ה-"S": הגדלת נפח הצוללת, הגדלת הטווח והארכת משך השהייה בצלילה. הצוללות שנבחרו לכסוף, לאחר חיפוש ממושך שלא הניב אפשרויות רבות, היו צוללות מדגם "T" של הצי הבריטי.

ב-4 בינואר 1965 הועברה הצוללת HMS Turpin P354 לידי הצי הישראלי ושמה הוסב לאח"י לווייתן. ב-25 ביוני הועברה



צוות הצוללת עובד יחד במהלך תרגיל קרב



הצוללות נכנסת לנמל

בצוללת צריך להיות מסוגלים לעבוד בסביבה פיקודית ומקצועית, אומר סא"ל ל' ומפרט, "מאחר שהצוללת עוברת באופן עצמאי, במתאר רחוק ומנותק, עם מינימום תקשורת, למפקד יש עצמאות רבה לקבלת החלטות בשטח ובאופן דומה לקצינים יש עצמאות ואחריות גדולה, כל אחד בתחמום". בצוללת יש כמות חובבלת של אנשי צוות אותה היא יכולה לשאת ועל כן יכולת בסיסית של צוללן היא להיות בקיא במערכת שאותה הוא מפעיל, להיות יעיל ויסודי.

"מורכבות הצוללת ומורכבות מערכותיה מחייב ידע מקצועי עמוק ורחב, יכולות קוגניטיביות גבוהות, יכולת ללמוד ולהיות בקיאים במספר מערכות וקנר רוח מאוד גבוה", מסכם סא"ל ל'.

מאחר שצוללת היא גוף חשאי, היכולת לשמור על דיסקרטיות חיונית. "מהיום הראשון הטמענו בחיילים את הצורך בסודיות", אומר בר-ים ומספר שכיום רמת הסודיות היא כה גבוהה עד כי אפילו הוא אינו מורשה לבקר בצוללת. תכונה חשובה נוספת היא קפדנות בלתי מתפשרת, הבאה לידי ביטוי בכל הדרגים.

"כאן האדם קובע" – זה מה שמניע את הצוללות, לא הברזל ולא המחשב", אומר סא"ל ש', "אנשים – זה כל הסיפור, זה היתרון היחסי שלנו ואנחנו מלאי הערכה לאנשים שלנו".

אין זה מפתיע, אם כך, שהצוללנים

הגרמנים, כתבנו איתם את המפרט הטכני הרצוי, מספר בר-ים ומוסיף, "הכל תחת מעטה סודיות וכנגד איסור של ממשלת גרמניה לעבוד עם ישראל, מחשש לאירועים ביטחוניים. שכנענו אותם שהם יעשו את התכנון, והבנייה עצמה תהיה באנגליה".

כך יצא לפועל פרויקט צוללות גל, כאשר הביצוע היה אנגלי, תחת פיקוח ישראלי ותוכנית גרמנית שתוכננה לפי אפיון שהותאם לחיל הים, על בסיס דגם קיים. פעמים מספר במהלך תקופת הבנייה, שארכה כשלוש שנים, עלתה השאלה האם באמת כדאי להמשיך ולהשקיע כספים בפרויקט ובכל פעם מחדש בוטל רוע הגזרה.

במשך כ-25 שנות שירותן בחיל הים, בוצעו בהן שינויים רבים והן תמיד הוכיחו, במיוחד במלחמת שלום הגליל, כי ההשקעה והאמון בהן השתלמו.

צוללות חדשות מדגם "דולפין" כבר היו בשימוש החיל בזמן שחיל הים ניסה למצוא קונה לצוללות הגל הוותיקות. כבר בשנת '79 החליט מפקד החיל דאג, האלוף זאב אלמוז, כי יש לתכנן את דור הצוללות הבא. צוללות הדולפין נבנו בעיר קיל שבגרמניה על פי אפיון מפורט ומדויק של חיל הים הישראלי והן נמצאות בשירות פעיל עד עצם היום הזה.

"הצוללות העתידות להגיע בחודשים הקרובים, ביניהן אח"י תנין, הן שכפול של צוללות הדולפין למעט הבדל משמעותי אחד", אומר סא"ל ש' ומפרט, "בדגם החדש התווספה מערכת הנעה עצמאית המסוגלת לטעון את המצברים באופן כימי, ללא צורך באוויר, כלומר, לא צריך להוציא את השנורקל כדי להכניס לתוכה אוויר, מפני שהיא לא נדרשת להפעיל מנועי דיזל. לכן היא שקטה הרבה יותר. משמעות הדבר היא שרמת החשאיות שלה גבוהה יותר".

אופי של צוללן

מראשית ימיה של שייטת הצוללות ועד היום ישנו דבר אחד שלא השתנה כלל. אופיו של הצוללן. "כדי להתאים לשירות

לחיפוש בעומק הנתיב עליו הפליגה אח"י דקר, ב-28 במאי 1999 היא זוהתה. תעלומה בת 31 שנה באה אל קיצה.

בנוסף לטרנדיה האישית שחוו 69 משפחות הנספים, אובדן הרוקר הותיר צלקת בזיכרון הקולקטיבי של השייטת, של חיל הים ושל הציבור כולו.

"בשנת '98 הפלגנו לארץ עם צוללת הדולפין החדשה", נזכר סא"ל ש', סמ"ט 7 כיום, וממשיך, "נפל בחלקי להיות קצין המשמרת כשעברנו בדיוק מעל האזור שבו נעלמה אח"י דקר. המחשבה על כך ש-30 שנה לפנינו, הפליג צוות עם צוללת חדשה, שחש את כל ההתרגשות שאנחנו חשים כעת, לקראת ההגעה עם הכלי לארץ, ואז בכמה שניות נגדע הכל, זו מחשבה אשר גורמת לשערות הקטנות של העור לסמוך".



מח"י נושא דברים בטקס לזכר חללי אח"י דקר צילום: דוברות חיל הים

מאחר שנסכיבות היעלמה לא היו ידועות בזמנו, נקטו משנה זהירות עם הצוללות האחרות מדגם "T" דבר שהוביל לדעיכת פעילותה של שייטת 7 לזמן מה.

האסון הביא עמו חשיבה מחדשת על כל נהלי הבטיחות ואפיון הצוללות ובאופן פרדוקסלי, למעשה קידם את השייטת למקום שבו היא נמצאת היום. "אסון הדקר זרז בצורה בלתי רגילה את הקצאת המשאבים לבניית צוללות חדשות. הן נולדו בעקבות ובגלל הטביעה שלה", מסכם בר-ים. בחיל הים הוחלט לשים קץ לעידן צוללות "יד שנייה", לאלתורים ולהתאמה של צוללות עתיקות לצרכי חיל הים העכשוויים.

לידתן של צוללות הגל ופרויקט הדולפין "אברהם (איוון) דרור, מיישה אורן ואנוכי ניסחנו את האפיון של הצוללת הישראלית והתחלנו לקיים קשרים עם

בהתמודדות מול המשפחה, לפעמים זה לא קל ואנחנו משתדלים לעזור ולהחליף מי שיש לו בעיה בבית", מספר סא"ל ש', "בים לא ניתן להתקשר הביתה מתי שרק רוצים, זה דבר שהוא כמעט בלתי נתפס בחברה הישראלית היום", הוא מוסיף. כשמגיעים עם הצוללת לנמל, עדיין

כמו דבק דו-צדדי", מתאר סא"ל ש', "לאחר מכן הם עוברים מיון פסיכולוגי והמתאימים מביניהם נבחרים", הוא מסכם.

"החיים בתוך הצינור"

"יש פה צפיפות פיזית מאוד גדולה בין הלוחמים למפקדים, אין מקום לדיסטנס",

עוברים מיון מאוד משמעותי, שלאחריו קורס ארוך שגם הוא מהווה חלק מתהליך המיון. לאחר הקורס הם מגיעים לצוללות ולאחר תקופת שירות הם יוצאים לקורס השלב המקצועי שאורך כארבעה חודשים וחוזרים להיות ראשי צוותים. "זהו שיא מקצועי בעל משמעות עדכית

טיפוס של צוללן

"הצוללן חייב להיות יצור חברתי מושלם. באותו צינור קטן נרקמים החיים על יסוד הרמוניה מושלמת בין כל אנשי הצוות. אין בו מקום לפינה פרטית, להתבודדות, לקפריזות אישיות. כל תנועה, מעשה או מחדל נעשים כאן לעיני כל. חייב הצוללן להיות גם טיפוס טובלני, נוח לבריות, סולח, מבין ומתחשב... הוא חייב גלגות ערנות מקסימלית. אסור לו להתבלבל, אסור לו להסס. הוא חייב להיות בעל תגובה מהירה, צלילות מתשבתית וביקורת עצמית מפותחת... הצוללן צריך להיות - אולי מעל לכל - בעל חוש הומור. חוש הומור שקט, מאופק... ייתכן שזוהי, אגב, הסיבה שהאנגלים, הידועים בחוש ההומור המיוחד שלהם, הם צוללנים טובים כל כך..."

מתוך דבריו של ד"ר בני שליט, הפסיכולוג הראשון של חיל הים, שפורסמו ב"מערכות ים", בהוצאה מיוחדת בעקבות אסון הדקר.



לא לגמרי נפרדים, "הצוללת היא הבית שלנו. ישנן עבודות סיועיות של תחזוקה וניקיונות. כשמגיעים לחוף נותר בצוללת צוות מצומצם לצורך קיום הפעולות ההכרחיות ושאר הצוות משוחרר למגוריו", מספר סא"ל ש'. כל המערכות נבדקות באופן תדיר ויסודי, למרות שחלקן נשלטות כיום על ידי מחשב. "היום הצוללות עתירות טכנולוגיה ונשלטות בידי מחשב", אומר סא"ל ש' ומוסיף, "בגלל שאנחנו שמרניים, אנחנו גם מתורגלים על פתיחה ידנית של השסתומים".

מספר סא"ל ש', "הפיקוד קרוב מאוד ובגובה העיניים. חייבים להסתמך על יכולת מקצועית", הוא מוסיף. ואכן, כנראה שהשהות בצפיפות גדולה, בתנאים שבהם אין פרטיות ואין עולם חיצון "להימלט" אליו יוצרים דפוסים חברתיים ומבצעיים טיפוסיים. "החיים בתוך הצוללת גוזרים התנהגויות מבצעיות דומות בין צוללות שבציים שונים בעולם. אני מאמין שזה דבר שלא ישתנה בעתיד", מסכם סא"ל ש'. כשצוות הצוללת נמצא בתקופת ים הקשר שלו עם הבית הוא דל. "זה קשה

ומעמדית. זו חוויה שלמה", מספר סא"ל ש', שהחל את דרכו בשייטת הצוללות כצוללן ורק בגיל 26 יצא לקורס חובלים וחזר כקצין מחלקה.

החובלים שבוחרים להגיע לשירות בצוללת צריכים להצהיר על כך בשלב מוקדם בקורס החובלים. הם יוצאים להפלגת ניסיון שבמהלכה הם בודקים האם רוח השירות בצוללת מתאימה להם. במקביל הם נבחנים על ידי מפקדי הצוללת. "ההתאמה צריכה להיות הדדית,



מתצופים ב-360 מעלות מהגשר



צוללת מעופפת. צוללות היגל" בדרכן למספנת HDW שבגרמניה

כמה זמן לוקח לבנות צוללת?
 בניית צוללת היא פרויקט ממושך ויקר. בניית הצוללת אח"י תנין, למשל, ארכה כשש שנים, בהן היא הותאמה באופן מושלם לדרישות חיל הים. אך מסתבר שבמהלך ההיסטוריה היו גם מקרים בהם בניית צוללת ארכה קצת פחות: קשה להאמין אך במהלך מלחמת העולם השנייה הצליחה גרמניה לייצר כ-1000 צוללות. במחוצע, קצב הבנייה הגיע לכצוללת שלמה ליום עבודה!

מחכים לאח"י תנין

הצוללת עתידה להגיע בחציון השני של 2014, אך כבר בפברואר האחרון נחשף הבסיס הייעודי לה. מדובר בבסיס ה"פוליניוס" בו נמצא רציף הצוללות החדש, שמחוקם מחוץ ובסמוך לשובר הגלים. "ביצענו אשתקד אלפי שעות פעילות מבצעית בצוללות", סיפר מפקד שייטת הצוללות, אל"ם ג' והוסיף כי "שתי צוללות דולפין החדשות, יגיעו לארץ מגרמניה. הראשונה בחציון השני של השנה והשנייה בהמשך. זהו כלי מבצעי בעל מיומנות ייחודית". כמו כן הוא ציין כי "אנחנו פועלים בזירות השונות ביניהן הזירה הצפונית על מנת להבטיח את

ביטחון מדינת ישראל".

"אני חש התרגשות רבה. יש לזה חשיבות גדולה לשייטת 7 ולמדינת ישראל", אומר סא"ל ש', "זה חלום שקורם עור ונידים כבר במשך שש שנים". מפרט הצוללת הוא מדויק וסא"ל ש' מגדיר אותה כהגשמת האפיון המבצעי של חיל היס. "אנחנו פיינשמקרים", הוא אומר, "כל פרט קטן נלקח בחשבון. לראות אותה מפליגה, צוללת ומבצעת משימות מעורר תחושת גאווה מאוד גדולה".

חיל היס ערוך ומוכן להגעת הצוללות החדשות, "מבחינה טכנולוגיסטית, מבחינת הקורסים שכבר רצים על המערכות החדשות ומבחינת מספנה שיכולה לתמוך

בהן", אומר סא"ל ש'. בנוסף, גדלה כמות החניכים בקורס צוללן, כחלק מתפיסת הפעלת הצוותים אל מול עומס הפעילות והצורך באיוש הצוללות העתידית.

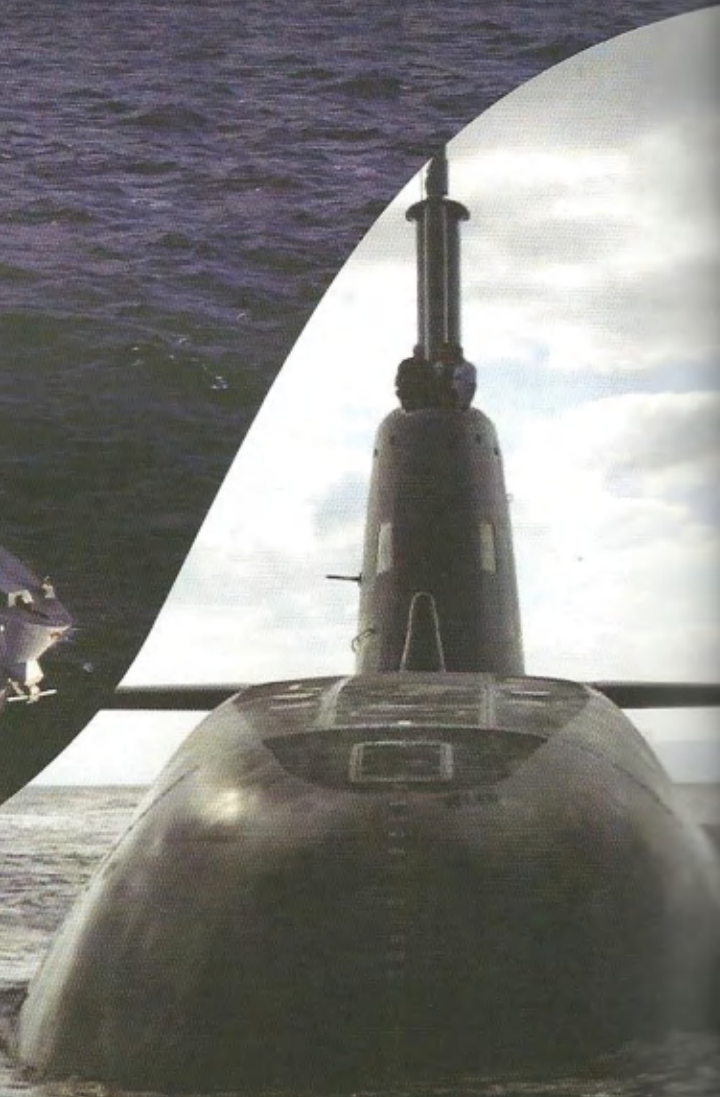
עם הגעתה של אח"י תנין עולה לראשונה מספר הצוללות הפעילות בחיל לארבע. זהו הישג גדול אשר משנה משמעותית את עוצמת כוח הצוללות. "אם נוסיף לזה את העובדה שאח"י תנין היא הצוללת המשוכללת ביותר בעולם הצוללות הדיזל-חשמליות, הרי שהגעתה מהווה מקור גאווה לכל צוללן בעבר ובהווה, ביחד עם כלל משפחת חיל היס", מסכם בר-ים.





אסטרונאוטיקס - מחוייבות לאיכות ותמיכה

חברת אסטרונאוטיקס מתמחה במערכות מחשוב ותצוגה צבאיים, במערכות ניווט והפצת נתונים מדוייקות. בין המערכות שסופקו לחילות הים הישראלי ובעולם: מערכות נווט לספינות שטח וצוללות. תחנות עבודה משוכללות ומעוצבות לעמידה באווירה ימית מאומצת.



המכ"ם הימי - העיניים של הספינה

מאת: אנוני אלרטי

חלק גדול מהבעיה אך הוא לא היה חף מתקלות ואתגרים ומאמצים רבים נעשו בכדי להתאימו לתוך הימי. ראשית, כמו כל טכנולוגיה שמיועדת לשימוש ימי, הוא צריך היה להיות עמיד מספיק בכדי לעמוד בטלטלות שים סוער יזמן לו. בעיה נוספת נובעת מכך שהקרינה האלקטרומגנטית המוחזרת מהעצמים, מוחזרת גם מהים.

במצבים שבהם שהים סוער מתקבלים החוזים חזקים מהגלים המפריעים לגילוי ואיכון המטרה. בעשורים שחלפו מאז מלחמת העולם השנייה הלכו המכ"מים הימיים והשתכללו וכיום קשה לדמיין כיצד הסתדרו פעם בלעדיהם.

המכ"ם הימי בשירות המדינה
האתגרים שמציב שדה הקרב הימי למערכת המכ"ם הם רבים. ישנו מגוון גדול מאוד של אמצעי לוחמה, טילים המשוגרים לכיוון כלי השיט מגבהים וממרחקים שונים - מהאוויר, מהחוף ומהים, כלי שיט קטנים שמתקרבים לספינה במטרה לחבל בה ועוד איומים רבים המרחפים (תרחי משמע) מעל ראש תורן הספינה. ואם לא די בזה, אז כלי השיט צריך להיות מוכן גם למצב שבו האיומים יגיעו בו זמנית ובכמויות גדולות ואז ההתמודדות תהיה מודכבת יותר. בנוסף, כאשר הספינה מפליגה סמוך לחוף היא נתקלת במערך

מצד מפקדי הציים בעולם - אף אחד לא האמין כי ניתן יהיה לעשות עם זה משהו שימושי...

מאז ועד היום הדעיון התפתח וזכה ליישומים שונים החורגים מגבולות הדמיון. ידיית הפתיחה הייתה ניסוח כמה עקרונות תיאורטיים. בשנת 1917, על ידי הפיזיקאי ניקולא טסלה. מאז החל מרוץ חימוש אלקטרוני שבו השתתפו המעצמות הגדולות: ארה"ב, גרמניה, צרפת ובריטניה, במטרה להיות הראשונות המפתחות מערכת מכ"ם עובדת.

המכ"ם נכנס לשימוש מבצעי נרחב במהלך מלחמת העולם השנייה על ידי הבריטים ויש שזוקפים לזכותו את הבסת חיל האוויר הגרמני.

המרחב הימי ובעיית ההחזרים

בעיה מוכרת וידועה לכל איש ים היא זיהוי עצמים, מכשולים וסירות מתקרבות במרחבים סביבו. הבעיה מחמירה כאשר תנאי מזג האוויר מכותיבים ים סוער, ערפל, עננות וחשכה, אז מתפתח החשש להתנגשות באובייקטים מסוגים שונים הנעים במקרה באותו המרחב. בעבור כלי השיט הצבאיים קיימים איומים נוספים אותם יעדיפו, בלשון המעטה, לגלות מבעוד מועד - טרם המפגש הפיזי. המכ"ם הימי שהוצב על הספינות פתר

המכ"ם ("מגלה כיוון ומרחק") הוא מערכת אלקטרונית בשידור אות בתדרי רדיו (RF) ומדידת החזרים מהמטרה לצורך גילוי מיקומם של עצמים במרחב. רכיביו העיקריים הם משדר ומקלט. המשדר משדר אלומה של קרינה אלקטרומגנטית (גלי רדיו) וכאשר אלומת השידור פוגעת בעצם המצוי בתחומה, העצם מפזר חלק מהקרינה ו"מהוויר" שבריד ממנה אל מקור השידור. המקלט עוקב אחר אותות הקרינה החוזרים מן המרחב. קליטה סדירה של אותות חוזרים מעידה על הימצאותו של עצם במרחב. באמצעות עיבוד ניתוח האותות החוזרים ניתן לחשב את הכיוון, את המרחק, את המהירות ואפילו את גודל העצם. בדרך כלל מצויד המכ"ם במסך עליו מיוצגים העצמים כנקודות שמיקומן במסך מקביל למיקומן במרחב.

בשנת 1904 הדגים הממציא כריסטיאן האולסמיייר (Christian Huelsmeyer) כיצד ניתן להיעזר בגלי רדיו לאיתור ספינות. הוא הוציא פטנט על המצאתו, הטלמובילוסקופ (Telemobiloskop), שיכול היה לגלות ספינות בטווח של כ-3 קילומטרים (ואף בטווח של כ-10 קילומטרים בהמשך). המצאתו נדחקה לשולי מדף ההמצאות עקב חוסר עניין

המערכת יודעת לתמוך בנשקים, נותנת נקודת ציון של מטרת אויב ומכוונת אליה את כלי הנשק. וכדי להשלים את התמונה, מאחר שהאיומים בזירה משתנים בקצב גבוה, ניתן להתאים את המערכת למציאות העכשווית על ידי שינוי התוכנה שלה, מבלי לעשות שינויים מבניים בחומרה.

בנוסף, כדי להיות אפילו עוד יותר ידידותית למשתמש, התחזוקה שלה היא נוחה ופשוטה. המערכת מאתרת בעצמה את התקלות, מדווחת לטכנאי איזה חלק בה זקוק להחלפה ובמקרים מסוימים גם יודעת לעקוף את התקלה. למעשה, למעט התשלום לטכנאי, היא יודעת לעשות הכל. לא פלא אם כך שזו המערכת המעניינת ביותר כיום, שמובילה את שוק המכ"מים הימיים העולמי.

את הטכנולוגיה הייחודית שעומדת מאחורי המערכת פיתחה התעשייה האווירית והיא מחזיקה בה כמעט באופן בלעדי ומוכרת אותה לציי מדינות שונות ברחבי העולם בהצלחה רבה.

היכולת לגלות מטרות ואיומים ביים היא קריטית ובעלת השפעה מכרעת על תוצאות הקרב. מי שלו מערכת מכ"ם איכותית יותר הוא זה שסביר שינצח. פשוט כך.



מערכת STAR-MF של התעשייה האווירית

הסורקת ב-360 מעלות את היקף הספינה. טכנולוגיה מכנית זו מכתובה קצב סריקה קבוע ומגבילה את הטיפול בכמות המטרות המופיעות בו זמנית במרחב שונה. בנוסף, האיומים בשדה הלחימה הימי מתחלפים חדשות לבקרים דבר שמאתגר את מפתחי המערכות. כדי להתגבר על חוגבלויות אלו פיתחה התעשייה האווירית מערכת מכ"ם דיגיטלית בעלת סריקה אלקטרונית מהמתקדמות בעולם.

המערכת הרב משימתית

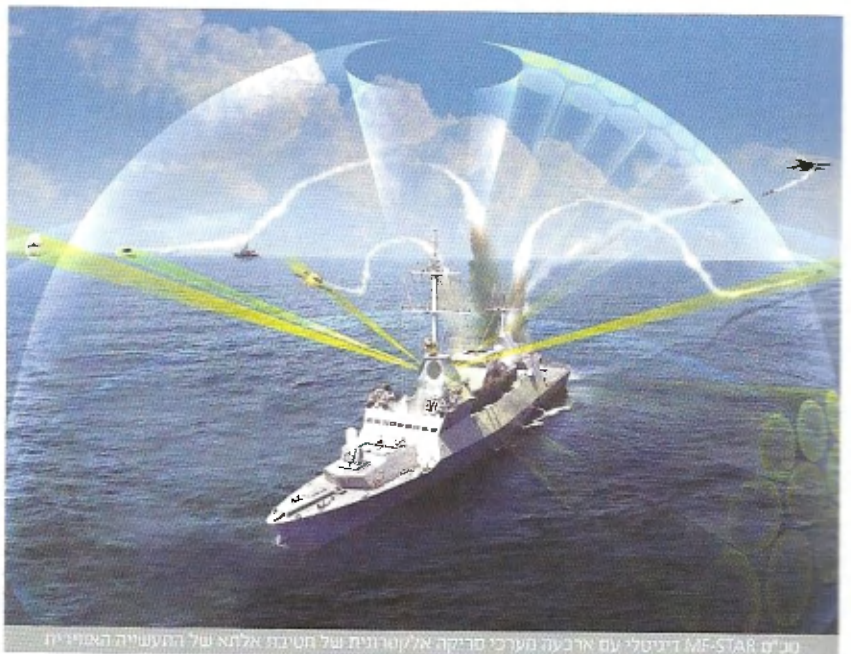
תיאור מאפייניה של המערכת החדשה נשמע כשאלו מתסריט עתידי, אך היו סמוכים ובטוחים שמדובר במערכת מבצעית קיימת שכבר משולבת על ספינות חיל הים הישראלי.

כאמור, מדובר במערכת דיגיטלית בעלת סריקה אלקטרונית. משמעות הדבר היא רבה ומתבטאת, ראשית במבנה שלה: במקום אנטנה מסתובבת הסורקת במהירות קבועה את היקף הספינה יש לה אנטנה בעלת ארבעה פאנלים קבועים - דבר שמעלה את האמינות שלה, משום שאין מקום לתקלות מכניות. שנית, משום שהסריקה מתבצעת באופן בו זמני על פני כל השטח, המערכת יכולה לטפל במספר איומים בו זמנית, בצורה דינאמית המתאימה את עצמה להתרחשות בשטח.

שלם של הפרעות והחזרים המגיעים מעצמים שונים מהקרקע. צוות הספינה צריך להיות מסוגל להפריד את האיומים המגיעים מהחוף משאר האלמנטים התמימים שסביבם.

המכ"ם הימי הקוהרנטי הראשון שהותקן על ספינות חיל הים הישראלי, כבר לפני 40 שנה, היה מבית אלתא מערכות - חטיבה וחברה בת של התעשייה האווירית ואחת החברות המובילות בעולם במערכות אלקטרוניות צבאיות, בתחום המכ"ם, התקשורת והלוחמה האלקטרונית. המערכת, ממשפחת ה"דגון", ידעה לאתר מטרות שטח ואוויר. אך הקפיצה הגדולה בתחום הייתה עם הכנסת מערכת הנשק "ברק ו", מתוצרת התעשייה האווירית, בשנות ה-90. המכ"ם של המערכת, מתוצרת אלתא, יעיל בחיפוש והתראה על מטרות שטח ימיות ואוויריות, ועקיבה, גם כאשר מדובר בטילים מנמיכי טוט. מערכת "ברק ו" מותקנת על כל ספינות החיל ועתידה להיות מוחלפת בדור החדש, "ברק 8".

למרות יעילותן המוכחת של המערכות הללו בתעשייה האווירית ממשיכים תמיד לפתח את הדור הבא. במערכות המסורתיות, כמו אלו שמוותקנות על רוב הספינות בעולם, יש אנטנה מסתובבת



טכ"ם MF-STAR דיגיטלי עם ארבעה פאנלים קבועים של חטיבת אלתא של התעשייה האווירית

מסרים מהמס"רים

חזאת: רביב הוד



הפלגה הוא שימור יכולות תמרון ברמה גבוהה מאוד. "מרדף מהיר בים, אחרי מנועית שנמלטת ממעצר מחייב תמרונים חדים בין הגלים. תמרונים כאלו מבוצעים במהלך משימה שנקראת בידוד (המקבילה למשימת המעצר שביבשה ר.ה.)", הוא מספר, "משימה זו עשויה לכלול ירי נפ"ק - אמצעי אל הרג - בניסיון פיזי לעצור את הכלי הנמלט. התמרון הימי עשוי להימשך דקות ארוכות ומחייב את הצוות להפגין מקצועיות, דבקות במשימה, אחריות רבה ורמת אתזקה טכנית גבוהה".

בדרום, באילת, נמצאת פלגה 915: לפלגה שלושה אזורי משימה קבועים. הקרבה בין בסיס אילת לבין אזורי המשימה מאפשרת החלפת משמרות מהירה. "בזירת ים סוף רוויית המטרות ובמפרץ אילת העמוס בכלי שיט קטנים ובסוחרות, האתגר הוא לאתר את הספגע הפוטנציאלי", אומר טרן עמית טפירו מס"ר ברק. לצורך זה יוצא כל כלי בסירת ברק לשניים עד

הצפון ומחזיקה באופן קבוע כלי שיט מול הכרמל וכלי שיט נוסף במרכז הארץ. "כל צוות עורך כשלושה סיורים במהלך שבוע הפעילות, מה שמשאיר לו זמן חופ של ביום אחד בשבוע, שמנוצל לאימון הצוות, לאימונים בים עבור צרכי הבה"ר, להדרכות ספינתיות, למד"ס ולתרומה לקהילה", מספר טרן אביב ברגמן, מס"ר יסעור. "המשימה שלנו בבט"ש היא ברורה", מדגיש טרן ברגמן ומסביר: "מניעת חדירה לתחומי ישראל, הפגנת נוכחות ואבטחת גבולה הימי של ישראל ונכסיה של המדינה בים ובקו החוף, בכללם נמלים, אסדות, נתיבי-ים ועוד".

בגזרת אשדוד ורצועת עזה נמצאת פלגה 916: הפלגה מקיימת סיורים תכופים בהם לוקחים חלק גם לוחמים מיחידת סנפיר. "לפלגה 916 יש מספר מאפיינים", אומר טרן גל, מס"ר בזק ומפרט, "הפלגה צורבת הרבה תחומות נק"ל המשמשת לירי אזהרה, להרחקה, לירי לשם אכיפת סגר ימי וכחובן - לאימונים". מאפיין נוסף של

24 שעות ביממה, שבעה ימים בשבוע מגנים לזחמי פלגות הבט"ש (ביטחון שוטף) על שטחה הימי ועל חופיה של מדינת ישראל, בו האתגרים רבים ומשתנים. מפקדי הסיירות מספרים על אופיין של הזירות ועל הדרישות מהלוחמים שמשרתים בהן ומציגים את מפת הבט"ש המלאה, על פניה הרבים - גם אלה שמאחורי הקלעים

ליים שלי שלוש פלגות

שלוש פלגות כלי בט"ש שמכסות באופן מלא את שטחה הימי של מדינת ישראל. באופן טבעי, הן מתמודדות עם אתגרים שונים, התלויים באיומים הייחודיים לזירה, דבר שמעצב את אופיין של הסיירות המרכיבות אותן. שלושת המס"רים, נציגי שלושת הפלגות, מספרים על המרכיבים הדומים והשונים המשתנים בהתאם למאפייני הפלגה ולמשימותיה באותה תקופה.

בגזרה הצפונית - פלגה 914: הפלגה מקיימת שני סיורים קבועים בגבול

מספר סרן גל ומוסיף, "האירוע המשמעותי ביותר התרחש בשנת 2012: שלדג 844 בפיקודו של עומרי שחר ז"ל היסל שלושה מחבלים שהניחו מטענים על ציר הוכרם ליד גדר הגבול עם ישראל". בנוסף לסיפורי מורשת הקרב החיילים שומרים על ערנות בזכות הדינמיות של הסיורים. "הספינה בים פועלת בשני מצבים. מצב קרב ומצב סיור. בשני, חצי מאנשי הצוות יכולים לנוח תוך כדי ההפלגה ועד להחלפת המשמרות. במהלך הסיור אין מצופים להיקשר אליהם כפי שהיו בעבר, דבר שמיחד את הפעילות שלנו", אומר סרן גל.

על תפקידו של המס"ר

תפקיד מפקד כלי השיט ברור מאוד ומזוהה, כך גם תפקיד מפקד הפלגה. המס"ר נכנס לתפקידו זה לאחר שסיים את תקופת פיקודו על כלי בט"ש ולאחר שעזב את הפלגה למשך שנה. כעת משחזר, עליו לצקת תוכן פיקודי משלו לתפקיד ולהוביל את לוחמי הסיירת ומפקדיה, בדומה לתפקיד מפקד פלוגה בגדודים. "תפקיד המס"ר בא לידי ביטוי כתיכת המפקדים בסיירת", אומר סרן ברגמן ומרחיב: "הסיירת היא מבנה ארגוני לניהול ההדרכה והאחזקה, כאשר המס"ר הוא הכתובת הראשונה עבור מפקד כלי הבט"ש". ובתוך זה קיים חופש פעולה למס"ר לקבוע את אופן ההתנהלות בסיירת. "הגדרנו ביחד, מפקדי הצוותים ואני, קווים מנחים שיאחדו וייתדו אותנו בסיירת. לדוגמה: מפקד מבקר בביתו של כל חיל חדש בצוות בתוך חודש מיום

מיוחדים. שגרה המתמשכת על פני שבועות, חודשים ושנים טומנת בחובה שחיקה של אנשי הצוות והכלים, אך למפקדי הסיירות שיטות משלהם להתמודד עמה. "בסיירת יסעורר את שומרים את הלוחמים חדים באמצעות לימוד האויב והבנת מורכבות הזירה הצפונית", מספר סרן ברגמן. "חשוב לזכור שהדבורות של פלגה 914 יהיו הראשונות לפעול בכל התלקחות, במיוחד אם היא תתרחש במרחבי הים". הוא מוסיף ומסביר, "אנו נמצאים בזמינות מלאה בגבול עם לבנון, 24 שעות ביממה שבעה ימים בשבוע. לכן, בד בבד עם פעילות הבט"ש אנו ערוכים למלחמה מכל הבחינות: מבצעית, מודיעינית, לוגיסטית ותודעתית".

למשרתים באילת ישנה תזכורת תמידית על מה הם מגנים, בזכות הקרבה הרבה לעיר ולחיי האזרחים. דבר זה מסייע להם בשמירה על ערנות בתוך השגרה השוחקת. "היתרון בזירת אילת הוא שניתן לראות ולחוש מיד על מה חיל הים שומר. העיר, התושבים, התיירים וקווי המסחר - כולם נפרשים לפניך", מסביר סרן טפיר. "הלוחמים מבינים שעל השקט הזה הם מגנים", הוא אומר. בנוסף, מפקדיים בפלגה 915 לשמור את הלוחמים דרוכים ועם "דופק גבוה". "החברה מגיעים אלינו בתום הקורס בבה"ד ועוברים לעומס מבצעי גבוה, לחלקם זה לא פשוט בהתחלה", אומר סרן טפירו ומפרט, "כל אימת שמתייצב לוחם בפלגה הוא עובר, במהלך ההסמכות, אוריינטציה לזירה ולפלגה ופעילות מבצעית שמפתחת אותו מאוד". כמו כן, סיפורי מורשת הקרב של פלגה 915 ממלחמת יום הכיפורים ומשנות ה-70, במפרץ סואץ ובמפרץ אילת, עוזרים ללוחמים להתחבר אל הזירה המבצעית.

גם לפלגה 916 באשדוד יש מורשת קרב מרתקת, ממלחמות העבר זאף מהשנים האחרונות. "בשנים שלאחר ההתנתקות מרצועת עזה ועד למבצע 'עופרת יצוקה' היו אירועי פח"ע שכללו ירי מא"ג ונ"ט מהחוף וניסיונות הברחה מכיוון מצרים",

שלושה סיורים בשבוע, שמשך כל אחד מהם הוא בין 48 ל-72 שעות. נוכח המרחק המשמעותי של פלגה 915 מזירת ים תיכון וממטה חיל הים היא מתאפיינת בעצמאות ובייחודיות. "הריחוק גורם לסיירת ברק להיות משפחתית מאוד. בין האנשים מורגשת קרבה עמוקה, יחס קרוב של סגל הפיקוד וכמובן יחסים מצוינים בין המפקדים ללוחמים", מתאר סרן טפירו.

מקור האיומים משתנה בין גזרה לגזרה ואף בין תקופה לתקופה. "מאי 2006 הזירה הצפונית שקטה מאירועים", מתאר סרן ברגמן, "בשנים שאחרי מלחמת לבנון היו אמנם מקרי חריגה של סד"גים לבנוניים, שגררו עימותים וחיכוכים, אולם בשנתיים האחרונות הגבול היה שקט". המצב עשוי ליצור מצב שנוא ושאננות, "כשהאויב לא נראה לעין, האתגר בבט"ש הוא לחבר בין הלוחמים לבין המשימה", אומר סרן ברגמן ומוסיף, "האויב קיים, מתעצם וצובר יכולות, אבל הוא מעבר לגבול". האיזמים בזירת אשדוד מגיעים מכיוון עזה וצפון סיני. בין כלי הנשק שנמצאים בידי ארגונים עוינים יש טילי חוף ים (טח"י), אותם ניתן לשגר על כלי השיט של חיל הים ועל ספינות סוחר ומיקוש ימי. "אנו פועלים בין היתר למניעת פח"ע עקיף, קרי, סיקול הברחת אמל"ח לרצועה", מסכם סרן גל.

"מקור האיזמים בזירת אילת", אומר סרן טפירו, "הוא בעיקר מאזור סיני, הרווי בתאי טרור ובפעילות חבלנית". על אף התפאורה הפסטורלית שמעניקה העיר אילת, מתחת לפני השטח ישנם ניסיונות רבים לחדור ולפגע בישראל, חלקם אף מתמשכים. "בינואר 2014 למשל, התרחש פיגוע יבשתי במסוף הגבול בטאבה, מחש על קו המים", מספר סרן טפירו ומוסיף, "כשנה וחצי קודם לכן היה פיגוע בדרום, בכביש 12, שנסגר בעקבותיו לתנועת אזרחים".

שגרה זה רע?

מרכיב מרכזי במשימות הבט"ש הינו המחזוריות הקבועה והשגרתית. ישנם סיורים רבים שמסתיימים ללא אירועים



הנמשל הוא כלי בט"ש בחזרת אורחית, שמומאם לזירה רוויית התיירים. כלי השיט עברו בשנים האחרונות שיפורים הנכספים, צוות הנמשל ניכר באחוזה ובמורל גבוה

קליטתו, זאת לעומת שלושה תורשים המוגדרים במקור, מספר סרן ברגמן.

סרן גל מרגיש שחלק מתפקידו הוא לסייע למפקדי הכלים להתמודד עם כובד האחריות שעל כתפיהם. "המפקדים הם קצינים צעירים, בני 23, שאחראים לביטחונם של כ-15 לוחמים ושלמות כלי שיט ששוויי כ-50 מיליון דולר", אומר סרן גל ומוסיף, "הוא זה שיחליט בים על פתיחה באש לאחר קבלת אישור מהדרג הרלוונטי. הוא עשוי להיות הקצין היחיד בכל הגזרה הימית. זוהי אחריות עצומה. ומנגד, אין פריבילגיות - המפקדים ישנים בספינה עם הצוות ויוצאים הביתה רק כאשר הלוחמים יוצאים לביתם". לפלגה 915 שייכות סירת ברק, יחידת סנפיר ומעגן. סרן טפירו משמש כמס"ר ברק וכסגן מפקד הפלגה. "תפקיד המס"ר הוא להוות חונך ואבא' למפקדי הכלים, להיות אוזן קשבת ולעזור בפתרון בעיות", מסכם סרן טפירו את מהות תפקידו.

ערך היציאה לים

צוותי הבט"ש ידועים בנחישות שלהם לצאת לים. שלושת המס"רים מסכימים שערך היציאה לים משותף לשלושת הפלגות ולכל לוחמי הבט"ש והקצינים. "יש יריבות בריאה בין הצוותים שעומדים לסגור את השבת הקרובה ותחרות מי יגיע ראשון להחליף את הכלים שצוותיהם אמורים לצאת לחופשת השבת", מספר סרן גל בחיך ומרחיב על האופי הטקטי של החלפת המשמרות: "התהליך מתחיל כבר ביום רביעי בהתארגנות לקניית 'מס' שכולל כיבוד, ג'חנונים, ארוחה חלבית למוצאי שבת, 'צ'וקולוקים' ואפילו מפות לבנות לארוחת השבת. בחמישי לפנות בוקר הצוותים משכימים קום לצורך הפעלת המערכות כדי לוודא שחלילה אין תקלה שתמנע יציאה לים בזמן". כולם "מחממים מנועים" כאשר האות להסתערות אל פתח הנמל ניתן עם יציאת מפקדי הכלים והמס"רים מודלת הדרו של המפל"ג. או אז נפתחת "מלחמה" על המקום הראשון ביציאה לים. "אף אחד לא מוותר, זה כולל קשירת שרוכים

בסתר לאחד מהמפקדים או הדבקת הנייד של מפקד אחר ב'כונרת של הטלפונים הניידים', הכל בשביל להרחיח עוד שתי דקות", מספר סרן גל. לכל ספינה וספינה, יש את שיר היציאה לים שמאפיין אותה והוא מושמע בכריזה תוך נפנוף דגלים בעת היציאה מהמעגן לביוון פתח הנמל. בפלגה 914 נקבעה שעת סף שמוקדם ממנה אין לצאת לים, משום שעודף המוטיבציה הוביל את הצוותים לצאת לים בשעות מוקדמות. "מאוד חשוב לדבורן לצאת לים מוקדם כדי להחליף את הצוות שבים. בעבר, צוותים יצאו לים בשעות הזויות עד שהבנו שערך הרעות והאחווה בין הצוותים עלול להתנגש עם ערך חיי האדם", מסביר סרן ברגמן.

"אפשר לומר שמשמש מקדשים את 'ערך הפלאברה', מוסיף סרן גל ונזכר בפניהם המשתאות של כל אנשי הבסיס הלבושים בלבן בבוקר יום חיל הים, כאשר מיד בסיום הטקס החגיגי רצו כל לוחמי הצוותים של פלגה 916 אל הספינות בדרכם לים. "גם סביב רגע החלפת המשמרת בים התפתח 'טקס' הכולל גישה הדדית של הספינות והחלפת ממתקים". מספר סרן גל ומוסיף, "יש צוותים שאפילו מבצעים ריקוד קטן על הסיפון רגע לפני קבלת האחריות על הסיור". אבל הדבר המרשים ביותר הוא שמיד לאחר ההחלפה והפלאברה הכרוכה בה, נכנס הצוות לעמדות קרב. "מהפלאברה עוברים לרצינות מבצעית

ואחריות מקצועית. מפקד טוב מעביר את הצוות ל'מוד מצעל' מבלי שאף אחד יתבלבל", מסכם סרן גל.

משימת גיבוש

פלגות הבט"ש מייצגות פסיפס אנושי מגוון המורכב מחיילים שמגיעים מכל קצוות האוכלוסייה. אחת המשימות של המס"רים היא לגבש אותם כצוות. לאחר שהלוחמים משתחררים לחיי האזרחות צריכים המס"רים לשמור לאורך זמן על קשר איתם, על כשירותם ועל השתלבותם במערך המילואים.

אנשי המילואים נתפסים בעיני סרן ברגמן כמשאב חשוב ויקר לפלגה. "כל מפקד שמתייצב לשירות מילואים עובר ריענון יסודי", הוא אומר. ההשקעה מתבטאת גם ביחס למשפחות המילואימניקים. "אנו רוצים לקיים הפלגת משפחות של אנשי המילואים", אומר סרן ברגמן. גם סרן גל רואה את תשיבות ההשקעה בכוח המילואים. "בעיקר קצינים מגיעים למילואים", הוא אומר, "לעיתים יוזמנו גם לוחמים בתפקיד ציף, מס"ר או חובש". גם כאן, כל איש מילואים עובר ריענון מודיעין, סקירת אירועים ואיומים בזירה, הפלגת חפיפה מלאה יחד עם מפקד הסיירת וסקירה על כל אחד מאנשי הצוות, כל זאת לפני קבלת אחריות על הצוות ועל הספינה. "מבחינתי מדובר במשימה לא פשוטה כלל - לקחת אדם מבוגר ממני שמגיע מעולמו באזרחות ולהטמיע אותו בין לילה, פשוטו כמשמעו,



ספינות הדבור הניעו לישראל בשנות ה-80 ושהחלפו בשני העשורים האחרונים על ידי סירות רבדה ממקדמות פעלו מאז למיכל עשרות ניסיונות פיטע דרך הים והטביעו סירות ממכלים רבות

המכשירים כבויים. "אני אוסף את המכשירים מכולם ושומר במגירה", הוא מסכם.

טיפוח הרוח - על ערכים וחינוך
 הלוהם נמדד בדבקותו במשימה ובמקצועיותו אך גם בשמירה על ערכי כבוד האדם וחיי אדם. ערכים אלו באים לידי ביטוי בעשייה היומיומית והמבצעית



את השלדן מנייה מערכת נט המאפשרת ביצוע חמוצים חדים על ידי הפניית הרום לכיוונים שונים בדומה למטוס סילון. על גבי השלדג מותקנת מערכת יזר אוטומטית שיכולה לעקוב אחר מסות מסונחים רחוקים ולפתוח באש מדויקת תוך כדי תמנה במהירות במה ובכל מזג אוויר. צילום: צפן בן אליעזר

בבט"ש. סרן גל מתאר מצב בו ערכים אלו מתחדדים: "בכל רגע מתחילת המרדף אחר מטרה נמלטת ועד לעצירתה ולבידודה היא מוגדרת בתשודה בפח"ע. באחד המרדפים דייג השליך לבנה לעבר לוחם שהיה במרחק של כחמישה מטרים ממנו. עם זאת שמרנו על ערך כבוד האדם מול הדייג ועקבנו אחר הנהלים בצורה מאופקת". על פי הנהל, לפני שמבצעים ירי אזהרה או מקיימים מעצר בפועל קוראים קריאות אזהרה רבות בערבית במערכת הכריזה. עם הגעת החשודים לספינה הם מועלים אליה, פניהם מכונים וידיהן מושמות באזיקים. "יחד עם זאת אנחנו נגב אותם וניתן להם ביגוד יבש, וכל חשוד יעבור בדיקת חובש", אוסר סרן גל. על כל הנהל, המתקיים על הסיפון, אחראי סגן מפקד הדבורה. "אנו מקפידים לחנך את הלוחמים שמתו, ברוב המקרים מדובר בדייגים שמבקשים להתפרנס, אך מאידך - לעולם אין לדעת מי מהם רוצה לפגע בנו. אנו נפעיל כוח במידה הנדרשת בלבד ונקפיד על ערך טוהר הנשק", הוא מסכם.

בפלגה 915 שמים דגש מיוחד על פיתוח

המציאות הטובה משפרת את רוח הצוות וזהו מעגל שמזין את עצמו", הוא אומר. גם כאן האוכל מהווה מרכיב מרכזי בגיבוש הלוחמים. "בכל סיור נערכת ארוחת ערב שבמהלכה כל אנשי הצוות ערים ופועלים באותו הזמן. בסיומה עולים אנשי הצוות לגשר, יחד עם הלוחמים שמאיישים את העמדות, לעשות שמח. זה כולל חידונים, שירה ולפעמים גם דרבוקות", מתאר סרן גל ומחייך.

הפיקוד בעידן הפייסבוק

צוות ספינה הוא למעשה קהילה קטנה של לוחמים, כאשר כל לוחם הוא גם אדם פרטי בעל רשת של קשרים נוספים. עידן הרשתות החברתיות מציב אתגר פיקודי עבור המס"רים, שצריכים להצליח לשמור על הגיבוש של הלוחמים ועל מיקוד הצוותים במטרה כנגד הסחות דעת רבות המאפשרות "ברייחה" מהמציאות. "לכל צוות יש קבוצת רשת חברתית שמחברת את הלוחמים גם במהלך סוף השבוע, כשהם בבית", מספר סרן ברגמן. "ישנה גם קבוצת רשת חברתית של המפקדים בסילואים, שם 'רצה' פלאברה רב דורית מטורפת", הוא מוסיף. הטכנולוגיה מטבעה גורמת לתלות וסרן ברגמן מרגיש שכאשר הלוחמים חוזרים מהים, לאחר ששהו בנפרד מהמכשירים הסלולריים שלהם, הם חשים צורך עז להתחבר בחזרה לרשת. אך סרן ברגמן מסתכל על צדדיו החיוביים של הנושא: "הטכנולוגיה מאפשרת זמינות ומפשטת את העברת המסרים. למשל, כשהלוחמים יוצאים הביתה, במקום להתקשר ולהודיע שהגיעו כבטחה כבעבר, הם פשוט סאותתים בקבוצת הרשת חברתית - הספינתית. בנוסף, אני נעזר בקבוצה כדי להעביר הודעות בלמ"סיות לפודום המפקדים". עם זאת הוא מסייג את דבריו באומרו שאין תחליף לשיחה אישית. גם סרן טפירו אינו תופס את הממד הווירטואלי כבעייתי. "הקהילות הווירטואליות אינן פוגעות במשימה וברעות בתוך הצוותים. הלוחם יודע מהו סדר העדיפויות". האתגר מבחינתו ברשתות החברתיות הוא בעיקר שמירה על ביטחון המידע ולכן בהפלגות

למשך כשלושה שבועות כמפקד קרבי בזירה פעילה ודינמית", מספר סרן גל. להבדיל מאנשי המילואים, הלוחמים שמשרתים בשירות סדיר על הספינה יוצאים הביתה פעם בשבועיים. "לוחם דבורה יוצא 'שבת כן, שבת לא', ללא קשר לנותק ולתפקיד. מפקד הספינה חולק את אותם התנאים עם הלוחמים", מספר סרן ברגמן ומרחיב את היריעה לגבי תנאי השירות על הספינה: "לוחם דבורה ישרת באותה דבורה כל תקופת שירותו אך אם הוא יצא לקורס פיקודי הוא ישוּבך בדרך כלל בספינה אחרת, על פי צרכי הסיירת. בכל שנה לכל סיירת ישנן שלוש חופשות רגילה וכן סדרת חינוך ונופש מבצעי. בסיירת יסעור כל צוות דבורה מקיים ערב צוות מדי חודש ופעם בחודשיים נערכת פעילות משותפת לסיירת". הנהלים הללו עוזרים לשמור על מורל גבוה ואווירה משפחתית. "אנו נותנים דגש לפעילות משותפת בין הצוותים שבסיירת כדי לרענן את האנשים שנמצאים מרבית הזמן בתוך צוות קטן אחד", אוסר סרן ברגמן ומספק דוגמאות, "ארוחה משותפת לפני אימון סיירת היא אירוע בפני עצמו. כל צוות מבשל עבור צוות של ספינה אחרת. לעיתים מקיימים בבסיס ערב בישול או ערב מורשת קרב". גם בפלגה 915 מושם דגש על גיבוש הסיירות. "האווירה בסיירת ברק היא כזו שבה כולם מכירים את כולם, אין 'מתבודדים', כולם הולכים ביחד לכל מקום", מספר סרן טפירו. הגיבוש הוא תולדה של השקעת משאבים זמן בלוחמים וכיצירת הווי משותף, באופן יזום ומכוון. סרן טפירו מתאר כיצד גורמים לכולם להתקבץ יחד: "יש לנו מסורת בפלגה לפיה מכשירי הטלוויזיה ונגני ה-DVD מצויים רק בסוודרון הפלגתי שברציף ולא בספינות. בנוסף, ארוחות רציף מוכונדות וערבים משותפים הם חלק מהתרבות שלנו. כל צוות ששב מהפלגה למיצרים יזכה לארוחה חגיגית על הרציף עם כל הפלגה ותומכי הלחימה בבסיס".

פלגה 916, לדבריו של סרן גל, היא אחת מהיחידות השמחות ביותר בחיל הים. "אווירה טובה יוצרת מציאות טובה.

במדרגה הראשונה. יחד עם זאת חשוב לי שלוחמים המסיימים את השירות יצאו לאזרחות עם מטען חיובי, מסביר סרן גל. בנימה אישית הוא נמכר בתאונת הדרכים הקשה שארעה לפני כשנתיים וחצי, בה נהרגו סרן עומרי שחר זסגן רפאל בובליל ו"ל" זה אירוע מזועזע ברמה האישית, הוא אומר, "אובדן של חברים טובים וההכרה כי אתה לא בלתי מנוצח. האירוע העגום הזה הכניס פרופורציה לחיי".

"כדי להיות לוחם טוב צריך להיות תחילה אדם טוב", פורס סרן ברגמן את משנתו, "המפקד חייב להשקיע בכל תחומי החיים של לוחמיו, ת"ש, חינוך, בריאות, חברה ותזונה. אני מדגיש למפקדים לשמור את הפיקוד קרוב אל החיילים", הוא אומר ומסכם, "כולנו באותה הסירה, תרתי משמע. ערבות הדדית מושגת על ידי מעורבות מלאה בשגרת הלוחמים".

שחיילים רבים אינם מכירים אירועים היסטוריים, הוא אומר.

"אני מאמין"

לכל מפקד בצה"ל יש את המניפסט הפרטי שלו שמנחה אותו מבפנים. "אני סומך על הלוחמים והמפקדים שיעשו את המוטל עליהם בים ובחוף באופן מיטבי. הקו האדום מבחינתי הוא האמינות, אם היא נפגעת אז הכל מתערער.

אני ידוע כמי שאומר את האמת בפנים ומצפה לאותו היחס, בין אם מדובר בחייל צעיר או ותיק, לוחם או תומך לחימה", אומר סרן טפירו, "אני מאמין בקרבה צמודה ללוחמים, שומר על 'משרד פתוח' ומשמש להם און קשבת". סרן גל אומר שבעיניו ביצוע המשימה - מניעת הדירה לאורך הים, וכמו כן טיפוח אנשי הצוות והבאתם למצב שבו הם מרוצים מהשירות, הם עמודי התווך של ה"אני מאמין" שלו. "המבצעים נמצאת

הערכים ולצד שמירה על ערך כבוד האדם מתקיימות פעילויות שמטרתן טיפוח ערכי רעות ותרומה לקהילה. "אני מדגישים ערכי אמינות, רעות ומקצועיות", מספר סרן טפירו ומוסיף, "הלוחמים אוהבים מאוד את הפעילות בקהילה ואת ההתנדבות בעיר. אני מרגיש שזה 'טוען אותם' ומאפשר שבירת שגרה. כתוצאה מכך קיימת מוטיבציה גבוהה להתפתח לתפקידי פיקוד זוטר כסמ"ד וכצי"ף".

בתחום החינוך וההעשרה מתקיימת בפלגה 914 תוכנית חינוך בתמיכת מש"קית החינוך מהבסיס, במסגרתה הלוחמים מבקרים במוזיאונים ועורכים סיורים ביחידות צה"ל אחרות. "בשעות הים הארוכות אנו דואגים לקיים שיחת מפקד העוסקת בנושאים שונים, בין היתר, במורשת קרב, תאריכים חשובים ועוד", מספר סרן ברגמן, "אתה מופתע לגלות





**הרשות
הישראלית
להכשרה
ימית** **ISRAELI
MARITIME
TRAINING
AUTHORITY**



הרשות הישראלית להכשרה ימית מחבקת את חיילי ומשוררי חיל הים, ומזמינה אתכם להצטרף לבית החם של משפחת צי הסוחר הישראלי.



www.imta.org.il

עצמאיים בשטח

איך נראים החיים לאחר שירות קבע בחיל הים? הלבטים, העיסוקים החדשים והטיפים שהפכו את פרק ב' למוצלח במיוחד

חאת: ירון גור

'מגה-פרויקטים' לרבות הקמת נמלים, הקמת תחנות כוח וחשמל, בניית תשתיות תחבורה וכו', מספר אודי על האופן שבו הכין את עצמו ליציאה לאזרחות טרם פרש. "כדי להשתלם בניהול פרויקטים, ניהלתי את פרויקט ההשבחה של סער 4 לסער 4.5", אומר אודי, "כשיצאתי לאזרחות חיפשתי תפקיד ניהול פרויקטים והשתלבתי בפרויקט ממשלתי להקמת צור-יגאל. מתוקף היותו פרויקט מטעם הממשלה, המסכורת הייתה זעומה, אבל זה הוסיף לי ניסיון בניהול פרויקטים". הוא מוסיף.

אך גם כשמתחררים עם ניסיון רב, מוטיבציה וביטחון עצמי גבוהים, ישנם חששות לקראת השינוי הגדול. "אתה בחור צעיר, החיים לפניך, כמוכן שיש חששות", הוא אומר, "אך הצבא מכין אותך גם לזה". לפני פרישתו עבר אודי

את המעבר לאזרחות ומאפשרים הצצה לנפשם ומחשבותיהם. מסיפור חייהם אפשר ללמוד, ולשאוב השראה וחומר למחשבה.

"לקחת כל עבודה בכיוון התעסוקתי שמעניין אותך"

אל"ם (מיל') אודי סבין (63) פרש מהחיל בגיל 42, לאחר ששירת בו כ-25 שנה. בעשרים השנים שחלפו מאז פרישתו הוא הספיק להפוך למומחה בכל הנוגע לכבישי אגרה ולעמוד בראש הקבוצה שהקימה את כביש 6 וכיום הוא מכהן כמנכ"ל חברת דרך-ארץ, החברה שמפעילה את כביש 6. במהלך שירותו הוא פיקד על כלי שיט רבים, כיהן כמפל"ג 916, כמפל"ג 914, כקצין אג"ם בשייטת 3, כמפל"ג 31 ועוד. "לקראת סוף השירות השתלבתי בתוכנית מיוחדת באוניברסיטת תל אביב, בפקולטה למנהל ציבורי, העוסקת בניהול

בוגרי חיל הים משתחררים לאזרחות לאחר שעברו תהליך מעצב בחיל, על אחת כמה וכמה בוגרים שהחליטו להקדיש את מיטב שנות חייהם לשירות קבע והפכו את חיל הים למקום עבודתם ולבית השני שלהם. הפרידה מהסביבה התומכת והמחבבת של החיל מלווה בהרבה החלטות שצריך לקבל: האם להשתחרר או להישאר לתקופת קבע נוספת? האם לצאת לטיול ולקחת פסק זמן לעצמי או להישאב לעבודה חדשה? האם להקדיש זמן רב יותר למשפחה על חשבון בניית הקריירה השנייה או להפוך את ניהול התא המשפחתי לעיסוק העיקרי? ומה עושים עם כל הכלים שהשירות צייד אותנו בהם? חמישה בוגרים שהשתחררו בשלבים שונים של הקריירה הצבאית שלהם חוזפים את התהליך שליווה אצלם

שמחה על תקופת שירותי ועל הניסיון שרכשתי במהלכה".

ענבר נמצאת בעיצומו של תהליך למידה וכירור המשך דרכה המקצועית, ומזה אתם יכולים להבין שהיא לא לקחה לעצמה 'פסק זמן'. "השתחררתי בתחושה שכל הדלתות פתוחות בפני", אומרת ענבר, "אני לא יודעת בדיוק מה הכיוון שאליו אני הולכת אך יש לי תחושה חזקה של מסוגלות, והכנה שניתנה לי כאן הזדמנות להשתמש בכל הכלים והיכולות שרכשתי בשירות בכדי לעשות עם זה משהו טוב. בין היתר, התאגדתי עם חברה נוספת, הנמצאת בתהליך של הסבה מקצועית וביחד אנחנו בשלבים ראשונים של בחינת רעיון למיזם אינטרנטי, כאשר כל אחת מגיעה לפרויקט עם סל הכלים והיכולות שצברה בקריירה הקודמת שלה".

אין היא יכולה להניח את האצבע על נקודת הזמן המדויקת שבה החליטה לעזוב. "זה לא הגיע 'כרעם ביום בהיר', זה היה תהליך, אני לא חושבת שרבים הופתעו", מספרת ענבר, "ככה זה כשאתה משרת עם אנשים שקשובים אליך ומרגישים אותך, ונפל בחלקי לעבוד במהלך השירות עם לא מעט אנשים כאלה". ובכל זאת, כשמגיע רגע האמת



ממרום שנותיו וניסיונו מציע אודי פורש הטרי שלא להיות ברוך, "צריך להתפשר לפעמים ולקחת כל דבר, כל עוד זה בכיוון התעסוקתי שמעניין אותך. לא להתבייש לעבוד בעבור תשלום נמוך יותר ואפילו בתפקיד פחות בכיר ממה שהתרגלת אליו בתקופת השירות". ומה צופן העתיד? "אולי תהיה לי גם קריירה שלישית", רומז אודי, "בדמות דוקטורט".

"להיות שלם עם עצמך ולעבוד בשמחה וברצון"

רס"ן (מיל) ענבר כדמלי (35) היא משוחררת טרייה. לאזרחות היא יצאה אך לפני שלושה חודשים לאחר שמלאה שורה של תפקידים במערך משאבי האנוש בחיל היס. התפקיד האחרון שלה היה בפדויקט הצוללות. "הרבה שיקולים הובילו אותי לקבל את ההחלטה לעזוב את החיל", מספרת ענבר ופורטת בפנינו את מחשבותיה האישיות: "בפן המקצועי, רציתי מאוד להתפתח לתחומים חדשים, סלבד משאבי אנוש. להיחשף ולהכיר ארגונים שונים עם תרבות ומטרות שונות והגעתי למסקנה שזו נקודת הזמן הנכונה בקריירה לעשות את השינוי".

הסיבות הננספות היו אישיות. ענבר, אמה לשלושה ילדים (ארז בן 6.5 והתאומים רן וניר, בני 3.5) ונשואה לעידן, רופא במסלול התמחות בכירורגיה, מסלול ארוך מאתגר ותובעני. "הבנתי שמסלול הקריירה שאני רוצה לבנות לעצמי צריך להיות כזה שמאפשר גמישות רבה יותר ואיזון נכון יותר עבורי בין שאיפות ההתפתחות המקצועית שלי ובין צרכי התא המשפחתי. למרות שבמהלך השירות הצבאי קיבלתי את מלוא ההבנה והפתיחות לנושא החלטתי לנסות ולמצוא מודלים אחרים המאפשרים שילוב ואיזון בין השאיפות והצרכים", היא אומרת. על הזמן שבילתה כחיל היס אין היא מתחרטת ולו לרגע אחד. "כל התפקידים שעשיתי פיתחו וקידמו אותי, הן ברמה המקצועית והן ברמה האישית, והפכו אותי למי שאני היום", מספרת ענבר ומוסיפה, "אני מאוד

במסגרת החיל קורסים לכתיבת קורות היים וקיבל טיפים כיצד להתראיין במקומות עבודה, אבל הקורס שנחרט אצלו כמועיל ביותר היה דווקא קורס האנגלית שעבר. "אני ממליץ על הקורס לאנגלית מדוברת שנערך במכון ווינגייט", הוא אומר, "שליטה באנגלית היא יכולת חשובה מאוד וקורס זה משפר אותה מאוד".

הדבר החשוב ביותר, לפי אודי, לאחר השחרור הוא להמשיך ולעשות משהו חדש. "לא להפסיק. לא להיכנס למחב של אי-עשייה", הוא מסביר, "לממש את הרצונות והיכולות שלך". הכלים איתם משתחררים מהחיל הם רבים, "את היסודיות, המקצוענות, העמידה בלוחות זמנים, הניתוח היסודי של מצבים וקביעת החלופות, קבלת ההחלטות ומעל הכל - את מתן הדוגמה האישית, לסדתי בצבא", מספר אודי ומרחיב, "באזרחות אין מתן 'פקודות'. האנשים מצייתים וממושמעים רק מפני שאתה נותן להם דוגמה אישית, לכן אני בשטח כל הזמן, נמצא בכל מקום ובוחן את העבודה מקרוב". העיקרון שמלווה את אודי באזרחות לקוח גם הוא מתקופת שירותו הצבאי: "אפס ליקויים", הוא אומר ומסביר, "אתה חושב כל הזמן קדימה ומתכנן הכל בצורה יסודית כך שלא תופתע ולא תיאלץ לכבות שרפות".



אילן מאמין שמי שמשתחרר או פורש מהשירות צריך להיות אופטימי. "יש חיים אחרי הקבע", הוא אומר ומחייך. "העולם הוא גדול ומלא הזדמנויות", הוא מוסיף ומזכיר כי מי שמשתחרר מהצבא בגיל פרישה גם נהנה מקצבה חודשית המאפשרת לו את החופש הכלכלי "לקחת את הזמן ולחפש את הנהות בכל מיני כיוונים". הטיפ של אילן למשתחרר הטרי הוא: "לקחת פסק זמן של שנה לפחות, ללא מחויבות ובמהלכה לבחון, לאט לאט, כיוונים שונים תוך בדיקה עצמית - האם זה הכיוון שמתאים לי או לא?", הוא מסכם.

"ללמוד תמיד, להמשיך לבנות ולהתפתח"

סרן (מיל') ד"ר נוה טוב (51) השתחרר מהצבא בגיל 23, לאחר שבילה זמן קצר בקבע. "היה שלב שקריירה צבאית עמדה על הפרק", הוא מספר, "אהבתי את מה שעשיתי, סיימתי קורס קציני צוללות בהצטיינות. בנוסף, אהבתי את השירות וחשתי בו תחושה של עשייה ושליחות מיוחדת", אך בשל ירידת פרופיל הוא הוגבל לתפקידי חוף. "אחד הדברים שלמחיתי לעשות במהלך קורס החובלים הוא הערכת מצב מהירה. הבנתי שלהפליג אני כבר לא אוכל ושאלם כך, אין טעם בהישארות שלי בצבא, והחלטתי לעזוב."

ד"ר נוה לא בזבז זמן ועם השחרור החל ללמוד לימודי רפואה. "הייתי משוכנע שאלך ללמוד הנדסה, אך לבסוף הלכתי עם אחת מנסיות ליבי שהייתה קיימת בי עוד מהתקופה שלפני הצבא, ונכנסתי לבית הספר לרפואה", הוא מספר. כיום, ד"ר נוה מתפתח בתוך תחום ההתמחות שלו, רפואת ריאות ופנימית, מכהן כמנהל יחידת ריאות וכסגן מנהל מחלקה פנימית במרכז הרפואי בני ציון. מנהל רפואי של חברת תרופות בשם "קמהדע" וממשיך ללמוד. "השאיפה שלי היא להוסיף יכולות ולראות את התמונה הרחבה", הוא אומר, "למדתי היפנוזה וכיום אני לומד רפואה סינית". בנוסף, הוא מפתח מיזם עם שותף שהכיר בהיל היס, למעקב שינה

אומר אילן, "אבל ברנע שהחלטתי להיכנס, לקחתי את זה עד הסוף". הוא מוסיף. אחת הסיבות שהחליט לפרוש מהאזרחות לטובת הצבא היא רמת הבטיחות הנמוכה שבה התנהלו העבודות בארץ במגזר האזרחי, באותה תקופה. "הצבא התנהל בצורה יותר בטיחותית, עם נהלים מצילי חיים", הוא אומר.

כיום אילן עדיין נמצא בתחום, מייעץ לחברות העוסקות בעבודות תת מימיות וצלילה מקצועית, מתעסק עם ייבוא, מכירה ואחזקה של רכבים תת מימיים, מפקח על עבודות תת מימיות כמו הנחת צינור גז בים ולאחרונה גם כשותף במועדון הצלילה "נירים". "למדתי צלילה מקצועית בצבא, ולשם תמיד אני חוזר", אומר אילן, אך "כנראה שזה הייעוד שלי בחיים". אך הבחירה בצלילה מקצועית כדרך חיים הגיעה לאחר תקופה של כשנתיים בהן הוא הגשים חלומות נוספים וניסה את כוחו בתחומים שונים, "לאחר הפרישה לקחתי לעצמי פסק זמן", הוא מספר, "לא עבדתי. טיילתי בעולם, עשיתי קורסים שמעניינים אותי כמו קורס נפחות ברזל וקורס הדרכת אופניים. אחרי שנתיים פתאום התחילו לזרום אלי הצעות עבודה בצלילה מקצועית ובהדרכת צלילה. לקחתי את זה כסימן שהגיע הזמן לחזור לעבודה".

ויוצאים לטופס טיולים בבסיס ולבסוף מגיעים לבקו"ם, יש איזו צביטה קטנה בלב. "הייתי חלק מארגון גדול שעטף אותי בהרבה מובנים והיווה את קבוצת ההשתייכות שמגדירה אותי. זה לא רק 'מקום עבודה', היא אומרת, אך באותה נשימה מזכירה שהיא עזבה מרצונה, "ואני מאוד שלמה עם זה".

למעשה, המסר העיקרי של ענבר הוא שכל אחד צריך למצוא את הדרך הנכונה עבורו לשלב בין שאיפותיו המקצועיות והאישיות על מנת להיות שלם עם מה שהוא עושה במהלך היום, "בשנחה וברצון ולא מתוך פשרה", היא מסכמת.

"לקחת פסק זמן ולבחון כיוונים שונים"

רס"ן (מיל') אילן לוי (50) פרש מהחיל בגיל 46. הרומן שלו עם הצבא החל בשלב מוקדם בחיים, אך לא לפני שהספיק להשתחרר משירות החובה ולהקים עסק עצמאי. "שירתי כצולל מקצועי בילת"ם ולאחר שהשתחררתי הקמתי עסק לצלילה מקצועית והפעלת רכבים תת מימיים", הוא מספר. הוא נקרא בחזרה לרגל על ידי מפקד היחידה דא, סא"ל מוטי קרן, שהחזיר אותו על מנת שיהיה אחראי על הרכבים התת מימיים ביחידה. "התלבטתי קשות אם לחזור לצבא או לא",



אילן לוי (השני משמאל) עם קבוצת צוללים שהדריך

השקט. "החלטתי שאני צריך שינוי בחיים. התחלתי לחפש את הדבר הבא". ובעידן הווירטואלי מה יוחר פשוט מאשר לפרסם בין מאות החברים שאתה חופשי ופתוח להצעות טוב (עסקיות בלבד) ולחכות שההצעות יזרמו אליך דרך הפייסבוק? "כל מי שהיה לו רעיון כתב לי על הקיר, אני לא שללתי שום הצעה על הסף". עד שיום אחד מישהו חיבר אותו עם יום "אופק", הבנק החברתי, וכיום הוא עומד להיות מנכ"ל הבנק.

השיטה של רונן היא "לבוא פתוח וצנוע". "זה סיפור של לפתוח את הראש לכל האפשרויות, משונות ככל שיישמעו, ולהבין שאומנם אתה באמת למדת ויודע הרבה דברים שאף אחד לא יוכל לקחת ממך, אבל יש עולם שלם שטרם הכרת שם בחוץ", הוא מסביר ומוסיף, "כשחיים בחיל הים לא באמת יודעים איך עובד שוק העבודה האזרחי". לגישתו, כאשר צפה ועולה הצעה צריך לחשוב "קודם כל - למה זה גדול עליי ולא למה זה לא מתאים לי", הוא אומר, "לא לחפש את הנקודות השליליות, הטייטל, השכר וכו' אלא לחשוב אולי שווה לי לנסות. כאן נכנסת לתפקידה הצניעות המתבקשת ממשוחרר סרי בעולם הגדול". לסיכום הוא מוסיף כי "יש מקומות נוספים פרט לצבא שבהם ניתן להצטיין ולהצליח, רק צריך לתת להזדמנות לדפוק על הדלת ולקבל אותה בזרועות פתוחות", ואם כבר, אז תמיד עושה טוב להוסיף לזה גם חיוך. ■



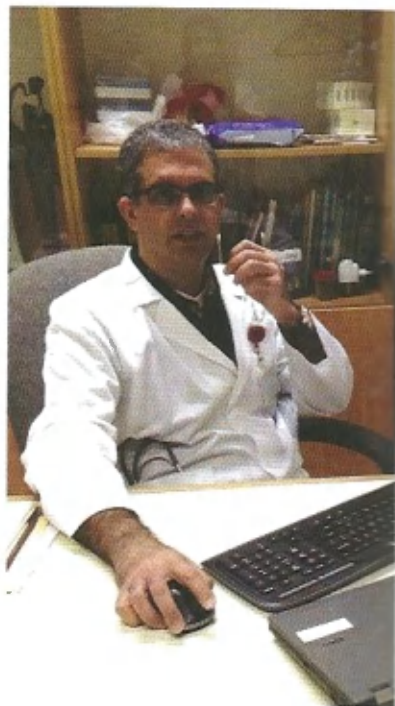
"תבוא פתוח וצנוע"

סא"ל (מיל) רונן קלר (50) השתחרר מחיל הים בגיל 35, לאחר שמילא תפקידי ים שונים בשייטת הצוללות והיה מפקד סטי"ל ומפקד צוללת. לקראת תום שירותו הוא יצא ללימודי פסיכולוגיה שלאחריהם השתחרר. "הרגשתי שמיציתי את הפרק הזה בחיי ולא ראיתי כיצד אני מתקדם הלאה בחיל", הוא אומר. "כשהשתחררתי לא היה לי דבר למעט תואר ראשון בפסיכולוגיה", מספר רונן, "מצד שני הייתה לי תחושת מסוגלות מאוד גדולה, הרגשתי שאני יכול לעשות הכל". יכול לעשות הכל אך "לא יודע כלום", כך מגדיר רונן את מצבו באותה תקופה. "כשיצאתי ללימודים הבנתי שיש חיים גם מחוץ לחיל הים", הוא אומר, "הייתה זו שנת '96, עולם ההייטק פרץ לתודעה וידעתי שאיכשהו אני רוצה להשתלב בו". כשלוש שנים מאוחר יותר הוא השתחרר וזר בתל אביב, מצא עצמו מובטל מעבודה ונשוי לסטודנטית לרפואה.

הוא שלח קורות חיים, הכוללים בעיקר את עברו הצבאי, ובחברת צ'ק פוינט זיהו את הפוטנציאל הגלום בו והעסיקו אותו כמנהל תפעול. "על הרקע למדתי בתוכנית לייעוץ ארגוני והכנסתי סדר וארגון בתהליכים העסקיים", מספר רונן, "לאחר חמש שנים עשיתי שינוי נוסף ועברתי לתפקיד סמנכ"ל משאבי אנוש". ביולי האחרון התפטר רונן מעבודתו ויצא להפלגה של כחודשיים באוקיינוס

יעיל ונגיש לכל - בדיקת שינה אישית באמצעות הסמרטפון.

לזכות שירותו בחיל הים הוא זוקף את מיומנותיו הניהוליות. "בצבא למדתי לנהל אירוע, לנהל אנשים ולתפקד נכונה תחת לחץ", אומר ד"ר נוה ומוסיף, "וברפואה אני נתקל לא מעט במצבים שכאלה". במהלך שירותו בצוללות הוא גם רכש את היכולת "להסתכל על הפרטים הקטנים בתמונה הגדולה, ועל התמונה הגדולה המורכבת מפרטים קטנים", לדבריו. "ישנן חזויות שאתה עובר בצבא שלא היית יכול לחוות בשום מקום אחר", הוא אומר, "עם הזמן אתה מגלה כמה למדת".



ד"ר נוה רואה מעל לכל את החשיבות הענקית של לאהזב את עשייתך, להמשיך ללמוד ולהתפתח, ללא תלות בתעסוקה הצבאית. "לא משנה מה אתה עושה בצבא, תמיד אתה יכול להתפתח לכיוונים נוספים", הוא אומר ומסכם את משנתו: "לכולם יש לבטים וכולם שואפים למצוא את מקומם בעולם. כדי להגיע למקום הזה אסור לאדם להגביל את עצמו והוא חייב להמשיך לבנות ולהתפתח. לעולם לא לעצור".

מזמן לא צללתם?

ההתאחדות הישראלית לצלילה מציעה לכם מבצע אטרקטיבי שיחזיר אתכם למים:

לכל המשחה

דמי חבר וביטוח
בינלאומי לשנה
משפחתי
לכל צולל, 3 ומעלה

₪155

מבצע זוגי

דמי חבר וביטוח
בינלאומי לשנה
לזוג המחדש יחדיו
במחיר מיוחד לכל אחד

₪165

הטבה אישית

דמי חבר וביטוח
בינלאומי לשנה
במחיר של

₪195



מבצע מיוחד בעת חידוש החברות
צלילת רענון ב- 150 ₪ בלבד!

לא מוצאים את התעודה?

תעודה חדשה לחברי ההתאחדות
70 ₪ בלבד! במקום 140 ₪



לחידוש ופרטים:

ההתאחדות הישראלית לצלילה

טל' 09-8866848 פקס 09-8866849

E-mail: tidf@diving.org.il

www.diving.org.il

mag.diving.org.il - מגזין צלילה מקוון

הצטרפו: ההתאחדות הישראלית לצלילה 

* המבצע לזמן מוגבל
ההתאחדות רשאית להפסיק את המבצע בכל עת



בראשית

היו האגודות הימיות

מאת: יצחק אופק

פורסם שנה המלא. בין הפעילים הכולטים בהקמתה היו ד"ר מאיר גורביץ', המהנדס עמנואל טובים ורב החובל אריה באייבסקי. מטרתה של האגודה הייתה להכשיר דור של יורדי ים עבריים, לרבות מלחים, ספנים, דיינים ועובדי נמל ולהחזיר את רעיון הימאות הציונית לתודעת אנשי היישוב. בנוסף, שאפה האגודה לקרב את הנוער היהודי לפעילות הימית. "זבולון" הכשירה במהלך השנים מאות הניכים אשר הצטרפו לפל"ים, היו בין מקימי חיל הים וצי הסוחר. חרף ההתנגדות ההורים והמכנות מצד הערבים שנבעו מריחוקו של מקום פעילות האגודה בירקון (אז - קצה העולם)

בראשית ימי ההתיישבות הציונית לא היה מקום לחינוך הימי ולרעיונות בדבר הקמת תשתית ימית. ה"חלום הציוני" כלל בחובו את השיבה לעבודת האדמה שנחשבה לחלוציות אך חסרה הייתה בו התייחסות לפן הימי. כך קרה שתחילת העיסוק הציוני בפעילות הימית החל מאוחר, יחסית לתולדות ההתיישבות, רק במהלך העשור השלישי של המאה העשרים.

צעירי תל אביב מגלים את הים

האגודה הימית הראשונה בארץ ישראל הייתה "אגודת יורדי ים זבולון", שנוסדה בתל אביב בשנת 1928, אך רק כשנתיים מאוחר יותר היא נרשמה באופן רשמי

בשנות ה-20 וה-30 החל מפעל הקמתה של ההתאגדות הימית ביישוב העברי. בתחילת דרכה הייתה זו התאגדות ספורטיבית ששמשה כמסווה לפיתוח התשתית הימית של מפעל ההפעלה. על בסיס תשתית זו קמו בהמשך פלוגות הים (הפל"ים) שהפכו, בסופו של דבר, לחיל הים הישראלי. מבין הניכי האגודות הימיות יצאו שישה ממפקדי חיל הים: שמואל טנקוס, מוקה לימון ונבימין תלם - מ"הפועל", מיכאל ברקאי שהחל את דרכו באגודת יורדי הים "זבולון" ולאחר מכן עבר ל"הפועל", שלמה אראל מ"זבולון" וזאבירם בוצר מאגודת "צופי ים".

הבעיה העיקרית של מפעל הימאות העברית, בין אם באגודות הנוער ובין אם בבתי הספר, הייתה מימון הפעילות. מחשבה רבה הושקעה בחיפוש פתרונות שלבשו צורות שונות, החל מגזיט תורמים וכלה בפתרון יצירתי במיוחד שהמציא החי"ל, שנקרא "תו הסוחר". הייה זה למעשה מעין מס משלתי שהוטל על יבוא סחורות לישראל, בנוסף למכס. עמילי המכס ציידו בבולי "תו הסוחר" שנשא את סמל החי"ל. ערך כל בול היה לירה בקירוב (שווה ערך ללירה סטרלינג באותם ימים) וכמות הבולים נקבעה על פי ערך הסחורות.

בדרך זו גייס החי"ל סכומי כסף נכבדים שזרמו לקופת החי"ל באופן סדיר במשך שנים אחדות. כספים אלו יחד עם כספי התרומות הצליחו לקיים את החינוך הימי ולממן את פעילות האגודות הימיות.

פעם בשנה ערך החי"ל אירוע חגיגי שנקרא "יום הים". היום המיוחד נחוג בכל רחבי הארץ, בערים הגדולות נערכו עצרות רבות משתתפים במעמד ראשי הערים וראשי הסוכנות וכן "מצעד רחובות" של חניכי האגודות הימיות, מפגנים ימיים ושייטים בים, לאורך קו החוף, מטעם האגודות הימיות וביה"ס הימי. בנוסף לאירועי התרבות החי"ל לקח על עצמו גם להוציא לאור ספרות ימית ומקצועית בעברית ולהפיק את ביטאון "ים", שהיה ירחון אינפורמטיבי וחינוכי.

תמך גוף זה בפעילות האגודות הימיות, "הפועל", "זבולון", "צופי ים" ו"אליצור".

בוגרי בית הספר הימי היו מיועדים להצטרף לפל"ים ובהמשך - להוות את שכבת הקצונה של חיל הים. בראשית חורף 1938 מינתה מחלקת הים של הסוכנות ועדה להכשרה ולהדרכה ימית, וועדת משנה לעיבוד תוכנית הפעלה לבית הספר הימי שחבריה היו ד"ר ברדיין, רב החובל זאב-הים והמהנדס עמנואל טובים. הנהלת הסוכנות היהודית והחי"ל התחייבו להשתתף בתקציב עד 1,000 לירות בשנה וכן כהשגת הציוד הנוסף הדרוש ללימודי השיט באמצעות תורמים.

האחריות להחזקת בית הספר הימי הוטלה על חבר נאמנים שהורכב מבאי כוח שלושת המוסדות האחראים לייסודו. תוכנית בית הספר עובדה על יסוד הצעותיה של הוועדה להכשרה והדרכה ימית תוך התייעצות עם מומחים בריטיים בארץ ובמיניסטרויון למסחר בלונדון.

גיל חכניסה לבית הספר היה מ-14 עד 16 שנה, למחנות שיט ומכונאות ימית. ההשכלה שנדרשה לכניסה לבית הספר הימי הייתה תעודת גמר של בית ספר יסודי בן שמונה שנות לימוד, או ארבע כיתות של בית-ספר תיכון. רבים מהתלמידים שנרשמו לבית הספר, באופן לא מפתיע, היו חניכי הימיה של "הפועל", חניכי אגודת "זבולון" וחניכי "צופי ים".

ממרכז תל אביב הקטנה, מאות מצעירי תל אביב הצטרפו לשורות ה"זבולונים" וכבר בתחילת שנות ה-30 נוצר זרז חדש של ספנים עבריים שמשורזתיהם יצאו המדריכים הימיים הראשונים.

בשנת 1929 הוקמה בארגון ההגנה יחידה ימית בשם חי"ם (חיל הים) שפעלה במקביל לחי"ש (חיל השדה), חי"ם היה הבסיס להקמת הפל"ים בהמשך. ארגון ההגנה המחתרתי החליט שפעילותה של חי"ם תסווג באמצעות האגודות הימיות, ובראשן על ידי הימיה של "הפועל". באותה שנה, בקיץ, נערכו שלושה קורסים ימיים שנועדו להכשיר מדריכים לפעילות החי"ם. המשתתפים היו חניכי הימיה של "הפועל", סטודנטים וחברים מקיבוצי דיג. על תעודות ההסמכה של הקורסים חתמו זיאמה חייקין כנציג "הפועל", וישראל לסקוב ואברהם אסיר כנציגי ההגנה.

בוגרי הימיה של "הפועל" ושל "זבולון" עבדו על אוניות סוחר, עסקו בדיג והקימו התיישבות ימית בארץ ישראל. בין הקיבוצים שהוקמו היו קיבוץ שדות ים, קיבוץ מעגן מיכאל, החותרים ומצפה-ים.



הפלנה ליל כינוס "הפועל" ה-10. על הרקע נמל יפו

פעילות החבל הימי לישראל

חלקו של החבל הימי לישראל, החי"ל, (1936-1997) בטיפוח החינוך הימי בארץ הוא גדול. הוא שהקים את ביה"ס הימי ליד הטכניון בחיפה - שהפך לימים לבית הספר לקציני ים בעכו, בשיתוף פעולה עם הנהלת הסוכנות היהודית והוועד המנהל של הטכניון העברי. בנוסף,



חניכי האגודות במשט לכבוד יום הים

ראשון, ובתום האימון היבשתי עלו להכשרה על שלוש מאונות חיל הים, ומאוחר יותר גם על אונות "צים" - "חיפה" ו"תל אביב", בצוערים ימיים.

מגדנ"ע ים נותר היום רק גדנ"ע הצלילה. כעבר, במסגרת גדנ"ע הצלילה התקיימו שיעורי ימאות ושיט במועדוני המסגרת ברחבי הארץ, ומדי קיץ התקיים קורס במהלכו התאמנו הנערים בבסיס הגדנ"ע אימונים יבשתיים. רבים מבני הנוער שפקדו את בסיסי גדנ"ע צלילה, התגייסו לחיל הים וכפרט לשייטת 13.

כיום האגודות הימיות שינו את אופי פעילותן. הן עוסקות בעיקר בשיט ספורטיבי ולזכות בוגריהן נרשמו הישגים ספורטיביים נכבדים ביותר לרבות מזליה אולימפית במשחקי אתונה 2004 ותארים רבים של אלופי עולם ואלופי אירופה בדגמים שונים של סירות. את התואר הראשון וההיסטודי הביאו צפניה כדמל ולידיה לזרוב מאגדת "זבולון" בת ים. הם זכו באליפות העולם בשיט מפרשיות מדגם 420 בסנדהם שוודיה בשנת 1969. ■

פקידי ממשל צרפתיים וסוריים נחקרו בדקדקנות. כשנה וחצי לאחר תחילת החיפושים הודיעה המפקדה הבריטית הראשית בקהיר: "24 האנשים שהפליגו בספינה נעדרים ואין כל תקווה למצואם בחיים".

עם השנים הועלו השערות שונות, ביניהן ההשערה ששלושת הסירות הקטנות שהתכוונו לרדת לחוף מהספינה נתגלו על ידי ספינה צרפתית והתפתח קרב. "ארי הים", שהייתה טעונה בחומרי נפץ, נפגעה מפצצה שהוטלה עליה ממטוס קרב והתפוצצה לרסיסים על שיטתה.

מחקרים חדשים קובעים שהספינה לא התגלתה ולא נוהל איתה קרב, לא בים ולא בחוף. ההערכה העדכנית ביותר היא שהספינה לא הגיעה ליעד אלא טבעה בדרך עקב עומס יתר או תקלה באחד ממעני הנפץ שגרם לפיצוץ בספינה

גם לגדנ"ע הים היה חלק חשוב בחינוך הימי. גדנ"ע ים הוקם בשנת 1949, במטרה לאמן בני נוער בשיט וכימאות כהמשך טבעי לפעילותם באגודות הימיות. בראש

יי-כ-12 ילדים התייצבו על החוף. מעתה נהיה קבוצת ימשוסי, תחת הדרגתו של המדריך בני, לימים האלוף בנימין חלם, מפקד חיל הים... בני הציב אותנו במים, כחמישה חניכים מכל צד הגוררים את הסירה פנימה לחוף הים"

גדנ"ע ים עמד זאב פריד מ"הפועל" תל אביב. הקורס הראשון, בן חודש ימים, אורגן על ידי "זבולון" חיפה,

בסיומו הועלו תריסר נעדים לאוניית "צים" - "עצמאות" ויצאו להפלגת השתלמות בת ארבעה חודשים.

לאחר קורס זה התארגנו כ-50 בני נוער נוספים, תחת שרביטו של חנינא מלצר מ"הפועל" נתניה שהיה קצין גדנ"ע ים

ישראל נורדין-נורד, אברהם נודיאל, גריאל פגלין, מרדכי פלונצ'יק, יהודה צרנר, מנחם קוראקין וזאב רוטמן. השייט ה-24 היה המשקיף הבריטי מייגור סאד א. פאלמר.

לפי התוכנית היו אמורים ספקטור והמשקיף הבריטי להישאר על הספינה בעוד שהיתר יורדים לחוף בשלוש הסירות הקטנות שנשאו חומדי נפץ ושבעה אנשי צוות בכל אחת, לביצוע המשימה.

לבסוף, בתי הזיקוק נותרו עומדים על תלם וכ"ג הבחורים לא שבו הביתה ולא הותירו אתריהם עקבות. חרף המאמצים לגלות את שאדע באותה לילה במשך זמן רב נורלם של הכ"ג נותר בגדר תעלומה. עם סיום המלחמה חודשו הניסיונות לחשוף כיצד הסתיימה הפעולה. צוותים חיפשו לאורך החוף מלטיקה ועד דרום טריפולי. דייגים, נכבדים ערביים,

בשיתוף משרד החינוך והתרבות, הכניס החי"ל את מקצוע הימאות בתוכנית הלימודים של בתי הספר היסודיים, בחלק מבתי הספר בחיפה ובתל-אביב, לכיתות ז' ו-ח'. מדריכי האגודות הימיות שעברו הכשרה מתאימה שימשו במסגרת זו כמדריכים לימאות. תוכנית ההוראה בבתי הספר כללה שיעורי תיאוריה והדרכה מעשית והחי"ל העסיק רכז ארצי בשכר מלא שתפקידו היה לפקח על לימוד הימאות בבתי הספר ועל פעילות האגודות הימיות.

גדודי הנוער של הים

בתחום החינוך הימי חלק חשוב לביה"ס מבואות ים אשר נוסד כבי"ס לדייג בשנת 1951 ע"י רפי רופין חבר מושב מכמורת. המורים הראשונים לימאות בביה"ס מבואות ים היו בוגרי האגודות הימיות - נחום בן-גל "חתולי" (בלוגלובסקי) מ"צופי ים" חיפה ורב החובל אהרון מרני מ"הפועל" ת"א. בוגרי מבואות ים היו ועודם מתגייסים לחיל הים ומשרתים בשייטת 13 ובצוללות

עקבותיהם לא נודעו

ב-18 במאי 1941 עם שחר יצאו כ"ג בחורים מתנדבים מהישוב בסירת משמר שהבריטים הקצו להם לצורך הפעולה, בשם "ארי הים" ("SEA LION"), כשעל סיפונה שלוש סירות חתירה קטנות (המכונות "דינגי" בלעז) במטרה להבל בבתי הזיקוק בטריפולי שבסוריה. הצבא הבריטי הוא זה שהטיל את המשימה על ה"הגנה" שמינתה את צבי ספקטור מ"הפועל" ת"א כמפקד הפעולה ואת סגנו יצחק הקר מ"הנודדת" של ה"הגנה" בירושלים. חלק מחברי הכ"ג היו יוצאי הימייה של תל אביב: עמירם שוחט, דוד נפחא, גרשון קופלר וזאב פריד. זאב פריד הודח מההפלגה ברגע האחרון משום שאיחר להתייצב אליה. השייטים הנוספים היו שמעון אוציטל, אריה ברזילי-אייזן, יעקב גרדון, אריה גלברד, אפרים ויימן, חיים ויימן, שמואל חנוביץ, אריאל טמס, ברוך יעקבסון, מרדכי כהן,

סיפור מהאגודות

"בגיל 13 שמעתי מחברים בבית הספר על פעילות כיפית שמתרחשת בחוף שמן שבמפרץ חיפה. השמועה אמרה ששטים בסירות ובחסקות, שיש שם הרבה חבר'ה ושה לא עולה כסף. התארגנו, מספר חברים, והחלטנו לנסות.

המפגש היה ברחוב השומר שבחיפה, שם המתין לנו דב, המדריך. לאחר שהתקבצה חבורה של כעשרים ילדים ירדנו ברגל דרך העיר התחתית אל החוף.

על יד צריף הסירות הגדול התרוצצו עשרות ילדים ונערים. מדריך נוסף, העונה לשם גדעונצ'יק פקד עלינו בקול ידידותי ללכת ללבוש בגדי ים ולחזור לכאן מיד".

כ-12 ילדים התייצבו על החוף וגדעונצ'יק הסביר שמעתה נהיה קבוצת "משוט", תחת הדרכתו של המדריך ביני, לימים האלוף בנימין תלם, מפקד חיל הים. יצאנו לאימון חתירה של שעתיים בסירה "זוהרה". הסירה, אורכה כ-10 מטרים ובה שישה ספסלים. היא מיועדת ל-6 חותרים, ובחרטום ובירכתיים שיפונים קטנים עליהם יכולים להסתופף כ-3-4 ילדים.

ביני המדריך הוא נער צעיר, כבן 16, רזה ונבוה ובעל ארשת פנים רצינית.

ביני הציב אותנו במים, כחמישה חניכים מכל צד הגוררים את הסירה פנימה לתוך הים. בהוראת המפקד קפצנו לתוך הסירה המיטלטלת, התפזרנו בין ספסלי החתירה, החרטום והירכתיים והזדרזנו לפרוס משוטים על המלגים ולהתחיל לחתור.

בעודנו מנסים לחתור במרץ, אך בחוסר דיוק ותיאום משווע, הצלחנו להיכנס לעומק הים. הטלטלות פסקו והסירה התנדנדה על הגלים הקטנים. אז החל ביני להסביר: ישיבה זקופה, הידיים אווזות את המשוט - יד אחת בקצה, יד שנייה ברוחב הכתפיים, להב המשוט מקביל למים. לפקודה 'קדימה' מתכופפים ומטים את להב המשוט ניצב למים, לפקודה

'משוך' מכניסים את הלהב לתוך הים, מושכים בכוח אך בקצב אחיד. חוזרים למצב 'יבש', ושוב - 'קדימה' ומשוך' בקצב אחיד! לאחר חצי שעה התחלפנו במקומות עם הילדים שישבו בחרטום ובירכתיים, והאימון התחדש. בהתחלה זה לא פעל בריזק כמו שרצינו והיו ילדים שהתבלבלו, אבל אחרי שעתיים כבר חתרנו כחותרים מנוסים לכיוון החוף. הסירה התקרבה לחוף וביני פקד על הילדים שישבו בחרטום ובירכתיים לקפוץ למים ולמשוך את הסירה לכיוון החוף. ביני הסביר שהחרטום צריך להיות בזווית ישרה ולא מקביל אל החוף כדי שהגלים לא יסובבו אותה. הסירה די בבדה וכדי להוציאה אנו משתמשים בגלילים מעץ או מתכת כדי ליצור לה מעין גלגלים.

היה זה שיעור הימאות החשוב בחיי. בהמשך קודמתי לתפקיד מדריך ים, רכז הימיה של הפועל חיפה ומורה לימאות בבתי ספר יסודיים בחיפה.

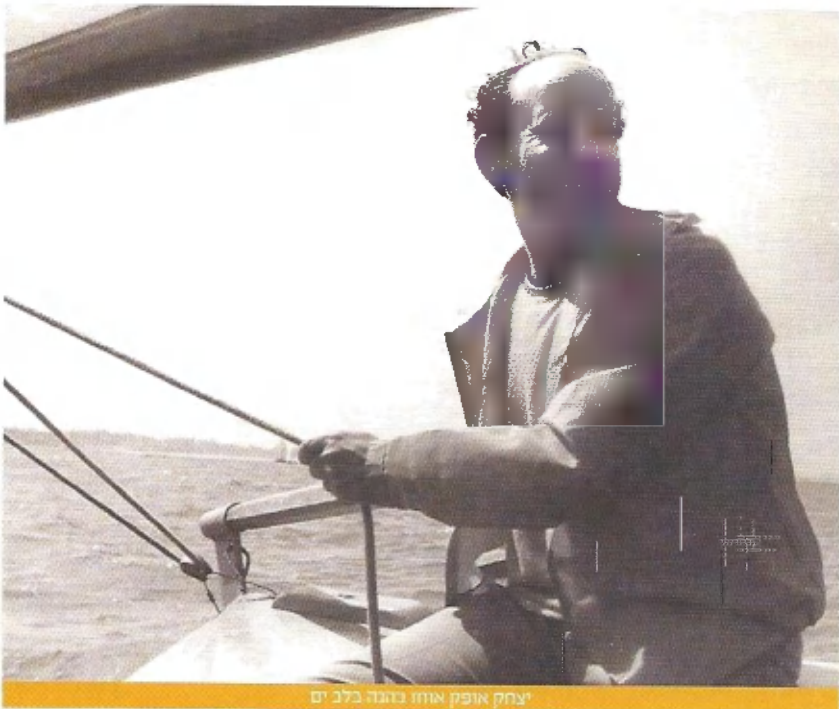
קבוצת "משוט" התמידה מספר שנים בהדרכתו של ביני, שהיה מדריך נפלא בעל שליטה מלאה בחומר וכישרון וידקטי טבעי. החניכים העריצו אותו. הקבוצה התכנסה אחת לשבוע בבית

'הפועל' שבחיפה, ברחוב ירושלים 29. הבית היה ענק, עשוי עץ ונקרא 'צריף הפלוגות', משום שבמקום התקיימה פעילותן של פלוגות 'הפועל'. למדנו חתירה ושיט במפרשים, קשרים שונים בחבל וכן על סוגי כלי השיט הקלים: מפרשיות קלות ויכטות גדולות.

בהמשך, כשעלינו בדרגה, למדנו גם את חוקי השיט הבינלאומיים ואת עקרונות הפיזיקה - מקבילית הכוחות המסבירה כיצד המפרשית שטה כמעט מול הרוח ועוד. מי מאיתנו שהגיעו לדרגה הבכירה ביותר, הוכשר כמדריך וכמפקד סירה ושימש כמורה לימאות בבתי הספר.

בנווה ים, בנחשולים ובקיבוץ שרות ים התקיימו מחנות ימיים מטעם ובמימון החי"ל. המחנה הימי נראה כעיר אוהלים שבמרכזה השתרע מגרש מפקדים גדול. בלב המגרש היה תורן גבוה, להנפת הדגל הלאומי ודגלי האגודות. בכל בוקר נערך מפקד שבו נמסרו פקודות היום והוראות

יצחק אופק היה חניך בימיה של "הפועל". לימים הוא כהן כרכז הארצי של הימיה, יו"ר איגוד השיט בישראל וכן יו"ר ההתאחדות לספורט בישראל ויו"ר הוועד האולימפי



יצחק אופק אחוז בנבוה בלב ים

תרגיל ביוזנית

תרגיל היינובל דינה" - שיתוף פעולה בין הצי היוזני, לבין הצי האמריקני והצי הישראלי, ביוון

מאת: סמו"ר כרמל עזרה, לוחם בסטייל אח"י אילת צילום: שרון שהרבני



טיל בתכנון תקיפה מהיר ככל האפשר, שניהם מדומים כמוכן. התרגיל הצריך מחשבה טקטית רבה ושימוש בכמה מכ"מים.

לא אספר מי ניצח בתרגיל כדי לכבד את הציים האחרים שהשתתפו. מיד לאחר מכן המשכנו לתרגיל הבא שבמהלכו היינו צריכים להתגונן, באמצעות טילים נגד טילים ותותחים, מפני מטוסים יוונים



דרגה בדרים של סמו"ר כרמל עזרה. צילום: שרון שהרבני

הפנימי של הספינה) ובבקרה, האחראית על המכונות המניעות את הספינה. מיד אחרי שתפסנו עמדות טענו נשקים ואני כמפעיל מערכת הטילים, חיברתי את הטילים של הספינה לכבלי הירי, כהכנה למבצע.

כשהגענו למרחק של כמה עשרות מיילים מהאי כרתים פרקנו תותחים. לאחר מכן הצטרפו אלינו לתרגילים, במסגרת היינובל דינה", ספינה יוונית וספינה אמריקנית. גודל כל ספינה הוא כגודלו של מגרש כדורגל מקצועי ועל סיפון כל אחת מהן משרתים כ-200 אנשי צוות.

התרגיל הראשון שביצענו היה מעין שילוב של תופסת וכדורגל: באמצעות נקודות ציון "שרטטנו" מגרש וקו הצי. בכל קצה של המגרש הייתה קבוצה אחת - הצי הישראלי בצד הימני של המגרש והציים הזרים בצדו השמאלי. מטרת כל אחת מהקבוצות הייתה לגלות את הקבוצה היריבה לפני שתחצה את הקו ו"להשמיד אותה" באמצעות ירי תותחים או ירי של

"אל ההפלגה מישראל ליוון, האורכת כמספר ימים, יצאנו שלוש ספינות: אח"י אילת (מדרג סער 5), אח"י קשת ואח"י רומח (שתיהן מדרג סער 4.5). על גבי אח"י אילת הצטרף מסוק מדרג "עטלף", אותו כבר אפשר להחשיב כחלק ממשפחת שייטת 3, מפני שהוא מצטרף אלינו כמעט בכל הפלגה. הפלגה כזו עשויה להיות קשה אבל למזלנו התברכנו בים רגוע ובמחשבה מעורדת על הסופלקי היוזני שבדרך. לפני היציאה לים ולקראת התרגיל שאורך כשבועיים עשינו הכנות חרובות ביניהן בדיקות קשר, מטווח ירי, צביעת הספינה, וכמובן תחקור של כל המשפחה מה לקנות למזכרת.

במהלך ההפלגה לנמל סודה-ביי (Souda Bay) שבכרתים המפקד תרגל את הצוות בכמה ביצועים של בקרת נוקים למחקרים של שריפה או הצפה בספינה בזמן ההפלגה. בסיום התרגולים התחלנו לתפוס עמדות בגשר המנווט את הספינה, במ"ק (מרכז ידיעות הקרב והשליטה

שולחן עם ארוחה מפנקת מעשה ידי צוות המטבח שלנו להתפאר.

סוף השבוע בא אל קיצו ובבוקר יום שני עזבנו את כרתים והמשכנו באיחונים. לפני שאמרנו שלום לאי היווני היפיפה הענקנו בהתנה כובע עם סמל הספינה לפיילוט שליווה אותנו בצאתנו, כאות הוקרה. בדרך חזרה לארץ לא נשארנו לבד. התרגיל המשיך במהלך כל ההפלגה חזרה. בערך מוסף לתרגולים הזדמן לנו להפליג גם על ספינות הציים הזרים ולארח חיילים אמריקנים ויוונים על סיפונינו. אחד התרגילים שביצענו היה מעניין מאוד: התחלקנו לשתי קבוצות מעורבות - בכל אחת מהן הייתה נציגות מלפחות שני ציים. בנוסף, הצטרפו צוללת יוונית שדימתה אויב וסוחרת שהייתה המטרה שעליה היינו צריכים להגן וללוות לחוף בבטחה. שתי הקבוצות החלו לחפש את הצוללת בכדי להשמידה, זאת לפני שהצוללת מוצאת את הסוחרת. במקביל השתמשנו בכל מיני ההלכים טקטיים בכדי להסתיר את הסוחרת. התרגיל ארך מספר שעות ובוצע בלב ים עם קו חוף מדומה.

בגרסה הבאה של התרגיל התלוותה אלינו ספינת תדלוק אמריקנית עצומה, שתפקידה לשהש לספינות אמריקניות מענה לוגיסטי לאספקת דלק וצרכים נוספים בלב ים, ותרגלנו תדלוק ממנה. להמחשת הסודר - זה כמו להיכנס לתדלק בתחנת הדלק עם הרכב, רק שהרכב הרבה יותר גדול ומצריך את כל חמשת הנוסעים ושני מתדלקים נוספים רק כדי למשוך ולחבר את צינור התדלוק...

במהלך כתיבת שורות אלה, אנחנו בדרכנו חזרה לישראל. עדיין לפנינו יום עמוס בסודרים נוספים ומסדרי תנועה בים - אותם מצלם המסוק שלנו. לצורך הזכרת מהתרגיל. ביום הקרוב אנחנו צפויים לתרגל גם "חיפוש והצלה", תרגיל שמתחיל בהטלת בובות אדם לים באקראיות מספינה מסוימת, כששאר

המשותפות עם היוונים והאמריקנים המתוכננת לנו במהלך השהייה. כבר ביום הראשון יצאנו לטיול בעיר הרקליון (Heraklion) שבאי וביום למחרת יצאנו לטיול בעיר רתמנון (Rethymnon). בזמן הפנוי שבין סיור לסיור, הייתה לנו האפשרות לצאת לעיר חאנייה (Chania), שחלק ממנה מזכיר את תל אביב וחלקה האחר מזכיר את יפו, בה יכולנו לרכוש מזכרות ובגדים, לטעום מאכלים מקומיים ולהתחבר לאינטרנט.

במהלך השהייה קייסנו ביקורים הדדיים בספינות שלושת הציים, משחקי כדור ואפילו תחרות ריצה משותפת, שבמהלכה רצו כ-80 חיילים, יוונים אמריקנים וישראלים, יחדיו. בנוסף, נערכו קוקטיילים משותפים שבהם יכולנו לשוחח עם החיילים הזרים ולשמוע קצת על אופי השירות שלהם ועוד קצת על כמה שהספינה שלנו קטנה לעומת שלהם. את ארוחת השישי המפוארת ערכנו על הספינה שלנו, כשדגלי כל המדינות המשתתפות תלויים לראווה. פתחנו

מהירים שטסו נמוך והתקרבו לעברינו. במהלך התרגילים התאמנו על שפת הקוד לתקשורת עם מדינות אחרות, בה נשתמש במקרה של מבצע משותף. שפת הקוד נשמעת כמו קודים שסוכנים בסרטי פעולה משתמשים בהם כשהם מעבירים תמונת מצב דרך שיעון היד שלהם. כשהסתיימו התרגילים נכנסנו לנמל היווני. כל החיילים היו מרותקים למראות המרהיבים, לנוף הירוק והמדהים של נמל סודה-ביי. תפסתי את ההגה במהלך התמרון בנמל (תפקיד שלקחתי על עצמי במהלך שירותי בספינה) וכמו כולם, כבר התחלתי לתכנן לעצמי בראש איך אנצל את השהות באי, היכן אבקר ועם מי. הפיילוט היווני הכווין אותנו לרציף שבו נעגון וברגע ששמענו את שמו התחלנו לגלגל אותו על הלשון, מתקשים להגותו נכונה.

לקראת השהייה באי התקיימו תדרכים רבים שסיפקו סידע על המקום ועל הטיולים שניתן לעשות באי ועסקו בכללי התנהגות, בנהל השמירות ובפעילויות





"האיים המלדיביים זה לא רק דקלים וחופשות ירח דבש"

טל עמית - בוגרת התכנית למדעי הים והסביבה הימית ברופין ומאסטרגנטית בפקולטה לזואולוגיה. לאחר התואר ניהלה פרויקט מחקרי לשיקום ושימור שוניות אלמוגים באיים המלדיביים.



בלעדי בישראל!

BSc בביוטכנולוגיה ימית BSc במדעי הים והסביבה הימית

בית הספר למדעי הים מזמין אותך ליום פתוח בקמפוס רופין במכמורת

יום שלישי, 29 באפריל, בשעה 16:00
יום שישי, 13 ביוני, בשעה 9:30



בואו להכיר, ללמוד ולחקור את הפוטנציאל הכלכלי והאקולוגי הטמון בים. לצד לימודים אקדמיים בביולוגיה ימית, ביוטכנולוגיה, אוקיינוגרפיה ואקולוגיה, הלימודים כוללים קורס בצלילה מדעית והסמכה מטעם AAUS האיגוד האמריקני לצלילה מדעית ולימודי שיט - סקיפרים

הסעות מצומת ינאי לקמפוס

29.4 בין השעות 15:30-17:00 בכל 15 דק'
13.6 בין השעות 09:00-10:30 בכל 15 דק'

משתתפי היום הפתוח יוזמנו לסיור לימודי על גבי כלי שיט

הספינות צריכות לחפש ולהציל כמה שיותר בובות כאלה, בזהירות שלא לדרוס אותן.

את התרגיל המעניין ביותר שמרו לסוף. במהלך התרגיל תצטרף צוללת ישראלית לכוח. סיפור התרגיל הוא כזה: מחוץ לאחד הנמלים - נמל אשדוד או נמל היפה - אורבת הצוללת הישראלית (יש לה אפשרות לעבור מנמל לנמל תוך כדי התרגיל). ספינה אחת בכוח מוגדרת, לצורך התרגיל, כספינת אספקה שאמורה להגיע לחופי הארץ במקרה של מלחמה, והיא מלווה על ידי יתר הספינות שמטרתן להגן עליה. במהלך התרגיל, על הספינות בכוח המגן לחשוב על טקטיקה משותפת שתבלבל את הצוללת ותגרום לה לבחור להמתין לסוחרת בנמל הלא נכון. כך נצליח להכניס את הסוחרת לנמל הישראלי.

במהלך ה"נובל דינה" יוצא ללוחמים לעבור את החוויות הכי טובות בשירות. עבורי זו הפעם השנייה בה אני משתתף בהפלגה מסוג זה עם הספינה שלי. במבט לאחור אני יודע שזה יהיה אחד הדברים שאזכור היטב ולטובה מתקופת השירות ואני שמח שיצא לי להכיר כיצד מתנהלים חייהם של חיילים, (או כפי שהם מעדיפים, "מלחים") בציים זרים.

אפשר לאמוד כמה כל אדם נהנה בשירות הצבאי שלו על פי מספר הסיפורים שעולים לו לראש מיד אחרי שנשאל 'איך היה השירות שלך?'. אני יודע שמבחינתי התשובה תהיה ארוכה".



הצטרפו לפורום לקידום הים כמשאב לאומי במדינת ישראל

הפורום לקידום הים כמשאב לאומי במדינת ישראל, בראשותו של האלוף (מיל') דודו בן בעש"ט (מפקד חיל הים לשעבר), הוקם במטרה ליצור לובי חברתי להעלאת המודעות של הים כמשאב לאומי. יעדיו המרכזיים הם לגעת בתחומים הימיים: חינוך והכשרה ימית, כלכלה, תעשייה, מקורות טבע, אנרגיה, ביטחון, ספנות, ספורט וכו'.

במסגרת פעילותו מתקיימת ועידת ישראל לים, נערכות פגישות עם משרדי ממשלה, פגישות חשיבה ועוד...

אם גם אתה מרגיש שיש ברצונך לפעול ולתרום לקידום מעמד הים כמשאב לאומי חיוני ומשמעותי במדינת ישראל, מלא את טופס ההצטרפות המצורף מטה, ותתחיל להשפיע!

כתובת למשלוח טפסי ההצטרפות:

אל: ראובן וגנר - רכז הפורום - החברה לחינוך ימי בישראל (בתי"ס ימיים) (חל"צ) ת.ד. 2066, עכו.
*ניתן לקבל את הטופס במייל על ידי שליחת בקשה לרכז הפורום: w_reuven@bezeqint.net

טופס הצטרפות לפורום הציבורי "הים כמשאב לאומי במדינת ישראל":

שם פרטי	שם משפחה	דרגה/תואר
תפקיד	מקום עבודה	
טלפון נייד	טלפון בבית/עבודה	-
כתובת מייל		
כתובת לקבלת דבר דואר		
תאריך	חתימה	



הבה"ד - השער הראשי של חיל הים

חאת: אנני אלרועי

יאכלו בריא, על בסיס קבוע. ב-25 באוגוסט 2013, עבר הבה"ד לתפריטים בריאים. אל"ם צמח הוא זה שהרים את הכפפה ויצר, בעזרתו של אל"ם אבי הראל, תפריט בריא, מזין ומאוזן. "אוכל טוב ובריא מרביע את האנשיט", הוא אומר ומוסיף, "שתי דאמזיו של האזט, רעב ועייפות, צייכות לקבל בבה"ד את הטענה הטוב ביותר".

תקופה של שינויים ושיפורים
לא רק תפריט חדר האוכל עבר מהפך. הגישה החדשה, אותה מוביל אל"ם צמח מאז כניסתו לתפקיד, מקדמת את טיפוח הפרט, ראגה לצרכיו ויצירת סביבת מחית מעצימה ונעימה, לצד חינוך והטמעת ערכים ומורשת החיל.

המסמנים החיצוניים לשינוי הם צביעת כל גגות מתקני הבסיס בכחול ולבן וחיידוש כל השלטים בבה"ד. בנטפ, בוטלו ה"מסגרות", ומעתה יש לומר: "פלגות". במקום "מסגרת סטי"ל", למשל, אומר פלגת הכשרה סטי"ל. בין הפלגות השונות ישנה הדדיות ושותף פעולה פורה.

במסלול ההכשרה הוכנסו שינויים משמעותיים גם כן. "קיום" מסע כומתה' זו מהפכה בתפיסה", אומר אל"ם

בה"ד חיל הים הינו הבה"ד היחיד בצה"ל אשר מכשיר את מגוון אוכלוסיות היעד של חיל הים, הכוללת קצינים, לוחמים, אנשי מערך השליטה, אנשי המערך הטכנו-לוגיסטי, חוקרי מודיעין, רופאים וחובשים ימיים, ומפקדי הקורסים השונים. אך למרות שנדמה כי כדי להחזיק ארגון שכזה נדרשת שיגרה נוקשה ואוטומטית, בפועל דווקא הגמישות והדינמיות הן שהאפשרות לו לפעול במצינות. "למעשה אי אפשר לדבר על 'יום טיפוס' בבה"ד", אומר אל"ם סמי צמח, מפקד הבה"ד, "היום למשל, פלגה אחת ביום ערכים בירושלים, פלגה אחרת ביום ערכים במורדי הגטאות, קורס החובלים נמצא בהפלגה המסכמת של השלב הראשון, צוות אחר נמצא בהפלגה בים סוף, חלק מחניכי הקורסים במחזיאון ההגנה שבתל אביב. השבוע נפתחו קורסים נוספים שמבצעים היום תרגולים בים וביבשה לצד קורס מפקדים בסיסי וקורס נגדים. במקביל, יש לנו צוערים מפ"ם במשלחת לפולין, יש לנו סדרת-ים בעתלית, ערב מורשת ומסע כומתה", מוסיף אל"ם צמח בחיור.

ועם כל ההתרחשות מקפיד צמח, המנצח על תזמורת הענק הזו, על כך שחייליו



בה"ד חיל הים הוקם במקור על ידי הצי הבריטי בתקופת המנדט. מיקומו האטרקטיבי, בלב שכונת בת גלים שבחיפה, על קו המים, הופך אותו לאחד מהבסיסים היפים והנעימים ביותר בצה"ל. ייעוד הבה"ד הינו להסמיק, להכשיר ולאמן את חיילי חיל הים לתפקידיהם ביחידות השונות, תוך עיצובם והכנתם למסגרת הצבאית והחיילית. רוב החיילים יעידו שאומנם הם בילו בו תקופת הכשרה קצרה בלבד, אך הם זוכרים תקופה זו לטובה, כחויה עוצמתית ומעצבת

יום טיפוס

בכל יום מבשל הדר האוכל בבה"ד כ-6000 מנות מזון לכ-2000-1700 החיילים המשרתים בו. מגוון החיילים הפוקד את חדרי האוכל כולל בו את החיילים הטריים, חניכי הקורסים השונים, מפקדיהם וקצינים בכל הדרגים.

מתקף היותו של הבה"ד ארטון לימודי, ישנם צוותים שעוסקים בפיתוח תהליכי תניכה להצלחה בתפקיד, ללא הפסק.

במזבן שהחזון מכתוב את התנהלות חיילי הבה"ד במהלך הפעילות, בתקווה שהערכים שהוא מציע יחלחלו לכל תחומי החיים. ובאמת, במהלך תהליך הלמידה וההכשרה בבה"ד שומרים המפקדים והתניכים על יחסים של כבוד הדדי, עם גבולות תפקיד ברורים, כאשר המטרה המשותפת, ללמוד ולהתמקצע בתחום ההכשרה, עומדת לנגד עיניהם. צוות הבה"ד מקדיש את כל יכולתו, כוחו ומרצו על מנת שהחיילים המוסמכים בבה"ד יהיו הטובים ביותר להשלמת משימות חיל הים והשגת יעדיו.

בבה"ד ישנם מתקני אימון מתקדמים המהווים עמוד תווך להסמכת לוחמים ושיפור הרמה המקצועית של חיילי ומפקדי חיל הים שמטרתם לדאוג לכך שמוכנותם המבצעית של הלוחמים תהיה בשיאה בכל עת.

בנוסף, נפתח בבה"ד, כבר בשנת 2008, ביה"ס "צור ים" שהינו ביה"ס הטכני של רשת צור, בהובלתו של סטף ורטהיימר. "כאן מכשירים תלמידים לתפקידים טכניים בחיל הים. מקצועות כמו: חשמל, מכונה ועיבוד שבבי טילים, כשהיעד לעתיד הוא לפתוח כיתת חובלים", אומר אל"ם צמח ומוסיף, "זו למעשה ההזדמנות האחרונה עבור תלמידים אשר לא שרדו במערכת החינוך, אך שיש בהם רצון ויכולת להצליח".

מצטיינים סדרתיים

"הבה"ד הוא לב שפועם בקצב מטורף", אומר אל"ם צמח וחיוך שבע רצון מופיע על פניו. לצד ההתרחשות הבלתי פוסקות והדינמית מצליחים עדיין בבה"ד לכוון גבוה ואף לקלוע. היחידה זכתה בפרס הרמטכ"ל, שניתן לה זו הפעם השמינית ברצף. הפרס ניתן בכל שנה, ליחידות צה"ל השונות המחולקות לבתים על פי עיסוקן ומתחרות זו בזו. בין הקריטריונים לזכייה בפרס: פעילות מבצעית, גמישות פיקודית, תכנון וטיפול בכוח אדם, רוח

אלה פרויקט חדש שנקרא "מנהרת הזמן". אל"ם צמח מרחיב עליו את הדיבור: "הכוונה היא להקצות אזור שיהיה מעוצב כמנהרה ובו מסלול שיספר מאין באנו ולאן אנו הולכים. המסלול יכלול סרטים וסיפורים מההיסטוריה, הקשורים למורשת החיל וליס". פרויקט נוסף שהבה"ד משולב בו ושולח אליו תניכים הוא צעידה ב"שביל הים" היוצא מראש הנקרא ומגיע עד זיקים. "לא ברור כרגע אם השביל יהיה חלק משביל ישראל, אך יש כאן חיבור לים ולמורשת חיל הים: האנדרטה באכזיב, מזיאון ההעפלה, בסיס חיל הים, גן אלישבע, מזיאון ההגנה והפלמ"ח בתל אביב, מסבירנים על המאורעות ועל הכלים הנמצאים בים, לדוגמה, הצוללת שירה", מספר אל"ם צמח.



מסע כומתה ימי - מהפכה בתפיסה

החזון

ייעוד הבה"ד הוא להכשיר, לחנך, לאמן, להסמיק ולהעצים לוחמים, חיילים, תלמידים, נגדים וקצינים למקצועם הצבאי, תוך הכנתם לשירות בצה"ל ולחיייהם כאזרחי מדינת ישראל. לאור הייעוד נבנה החזון, עליו עומל כימים אלה אל"ם צמח. בבסיס החזון עומדת השאיפה להשפיע על עיצובם הערכי, המקצועי והתרבותי של אנשי חיל הים, להיזת משפחה שאנשיה חדורי אמונה וגאווה בתפקידם ולהוות מודל להכשרה בצה"ל. הערכים המובילים את החזון הם אהבת האדם ומקצועיות. הבה"ד אם כך, מקנה את הבסיס הערכי והמקצועי של חיילי חיל הים ומעצב את התניכים תוך דאגה מתמדת לכבודם, לרווחתם ולביטחונם.

צמח. מסע הכומתה כולל כ-18-15 קילומטרים יבשתיים ולאחריהם חתירה בסירות גומי למרחק של בין שניים לחמישה קילומטרים (כתלות במצב הים), שאורכת כשלוש שעות. את המסע החיילים מסיימים מול הים בבה"ה, שם הם מקבלים את סיכת חיל הים הנכספת. צעדים נוספים שנועדו לבסס את גאווה היחידה ואת רמת המקצועיות של חניכי הבה"ד הם הטמעת המושג "לוחם ימי" ושינוי הטירונוט מחסגרת של רובאי-02 למסגרת של רובאי-03.

שינוי נוסף נעשה בגישה כלפי הורי התניכים. בבה"ד השכילו להבין שהחיבורים עושים את ההבדל ולכן המפקדים יוצרים קשר טלפוני עם ההורים של כל אחד מהתניכים שלהם, לפני תחילת הקורס. "המפקד מתקשר להורים ונותן להם את מספר הנייד



אל"ם סמי צמח - הבה"ד הוא לב שפועם בקצב מטורף

האישי שלו. כדי שיוכלו ליצור קשר במידת הצורך", מספר אל"ם צמח. בתחילת תקופת ההכשרה מתקיים "טקס פתיחת קורס" והמפקד מברך את החיילים ומקורן תחושה שדלתו פתוחה לכל שאלה ובעיה בכל עת. מתוך תפיסת עולמו של אל"ם צמח, לפיה ההשקעה באנשים מניבה שביעות רצון לכל הצדדים, הוא מקפיד לשלוח את נגדי ההדרכה לתוכנית צה"לית ייחודית, במסגרתה הם עוברים בכל חודש כיום או יומיים של סדנאות לניהול בכיר. בתחום החינוך והמורשת מתגבש בימים



"מתברר ששמירה על הים היא לא רק
סיסמא, אלא גם מקצוע"



אלעד מילס - בוגר התכנית למדעי הים
והסביבה הימית בחופין, בעל תואר שני
בלימודי הסביבה, כיום ממונה בטיחות,
בראות וסביבה באסדת קיזחח לחיפוש נפט.



בלעדי
בישראל!

BSc בביוטכנולוגיה ימית BSc במדעי הים והסביבה הימית

בית הספר למדעי הים מזמין אותך ליום פתוח בקמפוס חופין במכמורת

יום שלישי, 29 באפריל, בשעה 16:00
יום שישי, 13 ביוני, בשעה 9:30



בואו להכיר, ללמוד ולחקור את
הפוטנציאל הכלכלי והאקולוגי
הטמון בים. לצד לימודים אקדמיים
בביולוגיה ימית, ביוטכנולוגיה,
אוקיינוגרפיה ואקולוגיה, הלימודים
כוללים קורס בצלילה מדעית
והסמכה מטעם AAUS האיגוד
האמריקני לצלילה מדעית
ולימודי שיט - סקיפרים

הסעות מצומת ינאי לקמפוס

29.4 בין השעות 17:00-15:30 בכל 15 דק'
13.6 בין השעות 10:30-09:00 בכל 15 דק'

משתתפי היום הפתוח יוזמנו לסיור לימודי על גבי כלי שיט

צה"ל, חדשנות, התאמה והתייעלות.
בתחרות הצה"לית לכושר קרבי,
המורכבת מתרגילי ירי, ריצה ניווט וקרבי
מגע, הפגינו חיילי הבה"ד את יכולותיהם
וקצרו פרס נוסף. "קבלת פרס הרמטכ"ל
הפך למעין מסורת בבה"ד", מספר
אל"ם צמח, "זה קשור במישורין לאיכות
ההדרכה בבה"ד, לאנשים". רס"ן רותן,
המשימש בבה"ד כקצין אימון גופני כבר
במשך כ-22 שנים בבה"ד, יחד עם מדור
פיתוח ההדרכה 'מירב', עושים עבודה
נפלאה וזמובילים את החיילים לניצחון."



חיילים מתדרכים על יצי מפקד הקורס

"אני לא מנהל פעילות מבצעית, אין לי
חיילים בגבול שאני חרד לשלומם, אך יש
לי טירונים במטווחים", אומר אל"ם צמח,
"בתפיסתי אני רוצה לטפח את האנשים
שלי, ובקצה את החיל והמשפחה. אני
מעניק ביטחון זה מה שיוצר את השינוי",
הוא מסכם.

הבה"ד הוא לב ליבו של החיל כולו,
המזרים באופן עקבי ואיכותי לוחמים
ותמיכי לחימה מוכשרים לאיוש העמדות
השונות בכלי השיט ובחוף. האחריות
המזוטלת על כתפי צוות הבה"ד היא כבדה
והציפייה ממנו בלתי מתפשרת. נאחל
לו לבה"ד, ולעצמנו, שתמיד תצלח דרכו
ושיעמוד בכל יעדינו.





הפלישה מהים האדום

צילום: אמיר נור

מינים פולשים בים התיכון - מי הם, מהיכן הגיעו, כיצד ניתן להתמודד איתם ואיך יכול הים לסייע בכך?

חאת: חי-טל גבינג

מנדלים למטרות מאכל זנוי. הדברת הנמלה היא עסק לא זול, ובקיצור - מכאיב, פוגע בטבע וגם פוגע בביס. בישראל יש מאות (!) מינים כאלה, והיד עוד נטויה. בארצות הברית הגיעו כמחצית מן המינים למצב של סכנת הכחדה, בשל נוכחותם של מינים פולשים. הנזק הכלכלי שהם גורמים לחקלאות, ליערות, לתיירות ולענף הדייג נאמד בלמעלה מ-130 מיליארד דולר בשנה!

המינים הפולשים הצליחו להגיע לכל מקום בעולם, אך יש סביבות מחיה הסובלות מן התופעה יותר מאחרות. פגיעה במיוחד היא הסביבה הימית, שבה הם מתפשטים בקלות יתרה ולכן קשה מאוד לאתרם ולעצור אותם.

אז איך מגיעים מינים פולשים לים שלנו? ברוב המקרים כטרמפיסטים - חלקם מתיישבים, נצמדים וגדלים על גבי כלי שיט, ועל כן קרויים "אוכלוסיית צמדה" (אוכלוסיית "פאולינג" או "ברניקלס" בזרנגון חיל הים), חלקם תופסים טרמפ

שונים: כנוסעים סמויים בסחורות שאנחנו מייבאים, כטרמפיסטים על כלי התחבורה שלנו ואת חלקם אנחנו מביאים בעצמנו, כחיות מחמד או כצמחי נוי, שמשתחררים לטבע בכונה או בטעות. מינים אלה עשויים להתבסס ולהתפשט בכיתם החדש ובכך לגרום לשינויים במערכת האקולוגית, לנזק למינים המקומיים ולעמים אף לנזק כלכלי עצום. לא בכדי הם זכו לכינוי המפוקפק: "מינים פולשים". במי זה פוגע? ובכן, בסופו של דבר בכלנו. קחו לדוגמה את נמלת האש הקטנה. חרק זעירי (גודלו כ-1.5 מ"מ) שהסתנן לישראל על גבי מטען עצים מדרום אמריקה. על אף גודלה, עקיצתה של הנמלה מכאיבה מאוד ויכולה לגרום לכוויות שנשארות במשך מספר ימים. כמו כן יכולה הנמלה לפגוע בחיות בר ובחיות הבית שלנו ולגרום להן לעיזורן. רוצים עוד? הימצאות הנמלה מעודדת את נוכחותן של כנימות - חרק נוסף, המזיק לצמחייה הטבעית ולצמחייה שאנו

לעולם אין לדעת כיצד מעשינו עשויים לשנות לבלי הכר את המציאות. קחו למשל את המהנדס הצרפתי פרדיננד דה לספס, היזם והאחראי על כריית תעלת סואץ - זו המחברת את הים התיכון אל ים סוף ומשם לאוקיינוס ההודי. תארו לכם מה רבה הייתה נאותו כאשר חנק בטקס חגיגי את פתיחתה של התעלה שעתידה הייתה לחולל שינוי דרמטי בתחום הסחר הימי ולחקוק את שמו בדפי ההיסטוריה. הוא לא שיער בנפשו כי שמו ייקשר בעתיד דווקא לפלישה הביולוגית ששינתה את עולם החי של הים התיכון

על פלישות ביולוגיות ועל נזקיהן

פלישה ביולוגית מתרחשת כאשר מינים של בעלי חיים או צמחים מהגרים לבית גידול חדש בסיוע ישיר או עקיף של האדם. המינים הפולשים מגיעים באופנים



הדייגים עד כדי כך, שהם הדביקו לו את הכינור "נסראללה".

עם זאת, יש מינים שאינם גורמים לנזק ואף מביאים לנו תועלת. דוגמה טובה לכך היא דגים כמו: אספרינה מליטה, אופירית נודדת או סקומברן זריח (פלמידה לבנה), שפלטו אל הים התיכון בתחילת המאה ה-20, הפכו לנפוצים בחופי ישראל ולבעלי ערך מסחרי גבוה מאוד.

קבוצה נפלאה אחרת הן החשופיות. חשופיות הן חלזונות נטולי קונכייה חיצונית ועל כן הזימים שלהן חשופים. סימנים מסכרי חשופיות יבשתיות, יופתע לגלות כי בניגוד לגוש הריר החום אפרפר, התשופיות הימיות מצטיינות בצבעים מרהיבים, המשמשים בעיקר להרתעה. כאלה הן חשופית קשוטה נאה (*Hypselodoris infucata*), חשופית האונות (*Flabellina affinis*) והיפה מכולן - חשופית זהובת כתמים (*Chromodoris anullata*). כולן תושבות הים האדום שמעשירות בתן ובצבע את האגן המזרחי של הים התיכון. הכל טוב ויפה, אך חשוב לזכור כי למרות שהפולש הלספסי שלפנינו הוא

אריתראית" בשל מוצאם של המינים הפולשים מחופי ים סוף. הפולשים הלספסיאניים מייצגים בכבוד קבוצות רבות ומגוונות: דגים, סרטנים, רכיכות, תולעים, קוצי עור ועוד. חלקם נקלטו היטב בסביבתם החדשה עד כי קשה להאמין שעד לפני כמה עשרות שנים הם לא היו כלל בים התיכון. כצפוי, דגים מהם מסבים נזקים לאדם ולסביבה: הלגיטון הנודד (*Lagocephalus spadiceus*) והשפמית הארסית (*Plotosus lineatus*) הם חברי כבוד באגף הדגים המזיקים. הלגיטון, הידוע בכינויו "אבו נפחא", הוא דג טורף הפוגע באוכלוסיית הדגים המקומית. חלקם מפסידיים לו בתחרות על מקורות המזון ואת חלקם הוא פשוט מאוד - אוכל. באופן טבעי נפגע מכך גם שלל הדיג. את הלגיטון עצמו לא ניתן לדוג ולאכול מכיוון שהוא מכיל כמויות גדולות של ארס קטלני.

גם השפמית הארסית פוגעת קשות בדייגים. זהו דג קטן החי בלהקות ומגן על עצמו באמצעות שלושה קוצים חלולים המצויים על גבו, שדרכם זורם ארס מסוכן הגורם לכאבים עזים. הדג שטא על

על בעלי חיים המיובאים לחקלאות ימית ועל הכלובים שהם מגיעים בהם, חלקם בורחים או משוחררים מאקוואריומים, ובמקרים יוצאי דופן באמת, משנה האדם סדרי עולם ומתבר בין שני גופי מים גדולים באמצעות תעלות ואז חלק מהמינים פשוט שוחים בעצמם לבית הגידול החדש שנפתח בפניהם. נשמע לכם מוכר? הגיע הזמן לחזור לידידנו פרדיננד דה לספס ולתעלה שלו ש"בזכותה" נקראה על שמו פלישה ביולוגית - "הפלישה הלספסית".

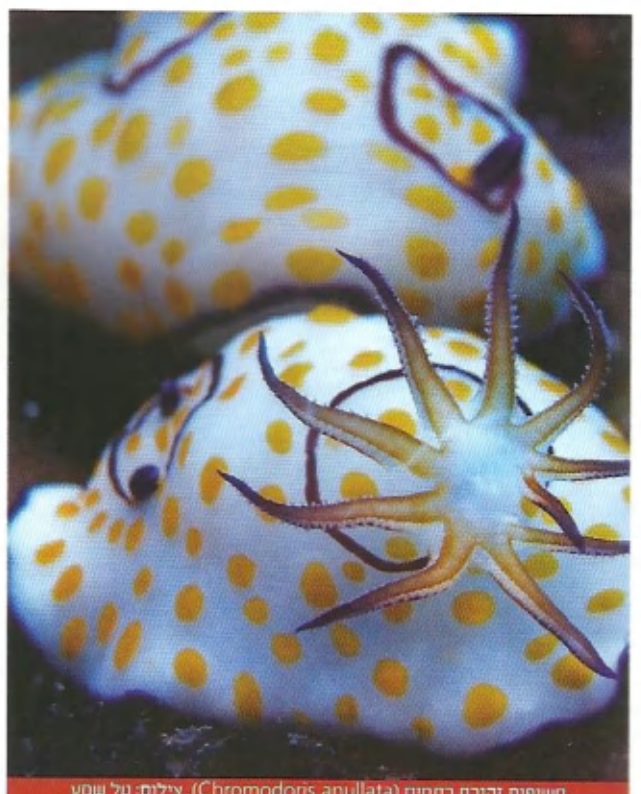
הפלישה הלספסית

מאז השקתה בשנת 1869, מאפשרת תעלת סואץ מעבר של עשרות מינים פולשים מים סוף אל הים התיכון. בעת כתיבת שורות אלה משתכשכים להם בחדווה במימי הים התיכון למעלה מ-340 מינים ים-טופיים שכבר תקעו יתד והקימו קהילה לתפארת באגן הלבנט (האגן המזרחי). חלקם אף הגדילו לעשות והתפשטו מערבה אל מעבר למצרי סיציליה.

בשנים האחרונות יש מי שמכנה את ה"פלישה הלספסית" גם "פלישה



חשופית האונות (*Flabellina affinis*). צילום: שבי רוטמן



חשופית זהובת כתמים (*Chromodoris anullata*). צילום: טל שמע



הפלישה

האצטלנים

שפמית ארסית. צילום: שבי רוטמן

האצטלנים -

פולשים שקטים וזריזים

אצטלנים הם בעלי חיים חסדי חוליות ושיבים המאכלסים את הימים ואת האוקיינוסים. הם קרויים אצטלנים בשל כיסוי הגוף החיצוני שלהם, המזכיר אצטלה (מילה יפה בעברית לבגד עליון). במרבית המקרים הם אינם מזכירים כלל בעל חיים וניתן לבלבל אותם בקלות עם צמח או עם כתם צבע על הסלע. קרוב לוודאי שכאשר ילד יראה אצטלן הוא לא יקרא לו "חיה" כשיצביע עליו. וכל זאת למה? כי אין לו ראש, למשל. וגם לא גפיים. וכל כולו מזכיר בלון קטן בקוטר כמה סנטימטרים שמצד אחד צמוד למצע ומן הצד השני מזדקרות ממנו 2 זרבוביות - האחת משמשת כפתח כניסה למים, והשנייה כפתח יציאה.

אצטלנים יכולים גם להופיע כמושבה, עם הרבה מאוד פרטים שחולקים לעיתים פתח יציאה אחד. על פניו הם אינם נשמעים יצודים מסעירים במיוחד, אך דעו לכם שהם מגיעים במגוון מופלא של צורות וצבעים. לא התרגשתם? ובכן על אף חזותם הפשוטה, אצטלנים הם למעשה קרובי משפחתנו האבודים. כן, כן, אומנם קרובים רחוקים למדי, ואם יודשה לי - בעלי דמיון קלוש ליצור שאנו כיום, אבל עם משפחה לא מתווכחים... אז היכן ניתן לדאות את הדמיון? ובכן הכול מתחיל בשלב הראשוני, שאצלנו קרוי "עובר"

חוקר ישראל - אני בדרכי להציל את הים התיכון מן הפולש הבא! אבל דגע, איך עושים את זה? כל כך הרבה מינים עברו ועוד יעברו דרך התעלה, איך יודעים מי מזיק ומי לא?

ובכן, אין "פתרון קסם". צריך ללמוד ולחקור כדי לדעת עם מי יש לנו עסק. במפרץ קולן, בדארתיין שבאוסטרליה, הצליחו להתמודד עם מין פולש בצורה יעילה ומעוררת השראה: צוללים שיצאו לסקור את בעלי החיים במפרץ זיהו משטחים צפופים של צדפה מפוספסת שפלשה למזחים והתפשטה עליהם. מין זה ידוע בארצות הברית, שם הוא גורם לנזקים בשווי שנאמד בכ-100 מיליון דולר בכל שנה. האוסטרלים לא בזכו זמן ושלושה ימים בלבד מרגע הגילוי כבר נסגר המפרץ ולמעלה משני מיליון דולר הושקעו בטיפול במזיק. הצדפה המפוספסת נעלמה לחלוטין ממימי דארווין וכל זאת בזכות התגובה המהירה של ממשלת אוסטרליה. ללא הידע המוקדם על אותה צדפה, סביר להניח שאיש לא היה מתייחס לנזש בכובד הראש הראוי.

לצערנו, רבים המקרים שבהם הטיפול נעשה מאוחר מדי - אחרי שהמין כבר התבסס. כאשר מדובר בבעל חיים שאין עליו הרבה מידע - הבעיה גדולה שבעתים. כך, למשל, קודה ברחבי העולם עם ה"אצטלנים".

דג טעים או צבעוני, הוא אינו מקומי וקיומו עלול לגרום לנזקים כלכליים ובריאותיים, ובעתיד הוא עלול אף לסכן את המערכת האקולוגית העדינה של הים התיכון. יש מינים שהנזק שהם מסבים מתברר רק כעבור זמן רב. כ-120 שנה עברו מהגעתה של הצדפה בוצית מגוונת (*Brachidontes pharaonis*) ועד שהתבססה והשתלטה על חלקים ניכרים בחוף הסלעי של מזרח הים התיכון, תוך כדי דחיקת המין המקומי בוצית קטנה (*Mytilaster minimus*). בהתחלה נדמה היה כי היא אינה מזיקה, אך כפי הנראה גם למינים פולשים יש סבלנות.

צריך לטפל בהם כשהם

עוד קטנים

האם ניתן להילחם בתופעת הפלישה הזו לפני שתגרום לנזקים נוספים? הרי לא ניתן פשוט לסגור את תעלת סואץ. בכל העולם הפתרון הזול והיעיל שנמצא לבעיה מסתכם בסיטמה: "איתור מוקדם ותגובה מהירה". הכוונה היא לאיתור המינים הפולשים וטיפול בהם לפני שהם מספיקים להתבסס. במילים אחרות - יש לאתר אותם ולטפל בהם כשהם עוד קטנים. וכאן עולה ישראל על המפה: בשל משטר הזרמים בים, מופיעים מינים אלה לראשונה בחופי ארצנו הקטנטנות ומתבססים בה. מכאן שיש למקד את מרב המאמצים כדי לאתר אותם אצלנו - ממש מתחת לאף. לא ינום ולא יישן

מתכות כבדות ומייצרים חומרים רעילים. יש לנו כאן מעין "סופר פולש" שכבר גרם לנזקים במאות מיליוני דולרים ברחבי העולם ועל כן מתקיימים מחקרים רבים בכדי למנוע את התפשטותו.

ומה קורה בחצר האחורית שלנו? גם אצלנו בים התיכון יש אצטלנים פולשים. לפחות 5 מהם הגיעו מים סוף דרך תעלת סואץ. אחד מהם הוא האצטלן הרדמניה מומוס (*Herdmania momus*).

לעת עתה לא ידוע מה היקף הנזק שהוא גרם או שהוא עשוי לגרום, אך מתצפיות בשנים האחרונות נראה שהוא הולך ומרחיב את תפוצתו. לאור העובדה כי האצטלנים הם פולשים כל כך מוצלחים ברחבי העולם יש לפקוח עליהם עין, ללמוד עליהם ככל האפשר ולהגן על שאר תושבי הים מפניהם.

ולספק לסתעניינים מידע נוסף בנושא. מי-טל גבינג היא סטודנטית לתואר שלישי במעבדתה של ד"ר נועה שנקר, במחלקה לזואולוגיה, אוניברסיטת ת"א

פולשים מסוכנים ברחבי העולם, הם עשויים לספק לנו מקור מבטיח לתרופות חדשות. כבר היום ישנה תרופה חדשה לסרטן, "יונדליס", שפותחה הודות לחומרים שבודדו מהאצטלן.

או מדוע בעצם אנחנו כל כך מעוניינים להיפתר מהם?

האצטלנים נצמדים לכלי השיט והם בעלי עמידות גבוהה מאוד לטווח רחב של מליחות וטמפרטורה ולכן קל להם "לתפוס טרמפ" ולעבור ממקום למקום. הם מתרבים בקלות ובמהירות בשלב מוקדם בחייהם ועל כן כשהם מגיעים לאזור חדש, קל להם לבסס אוכלוסייה גדולה בזמן קצר. בנוסף, אין הרבה בעלי חיים שמעוניינים לאכול אותם. הדבר אינו מפתיע, לאור העובדה שהם מרכיזים בגופם

צלמו את הפולש ושלחו את התמונות ואת פרטי המפגש למייל: Herdmaniamomus@yahoo.com צוות החוקרים ישמח לקבל כל דיווח

ואצל יצורים ימיים רבים נקרא "לארווה". בשלבי חייו הראשונים האצטלן מזכיר מאוד ראשן של צפרדע. זהו שלב קצר מאוד בחייו שנמשך מספר שעות. באותן שעות קל לשייך את אותה לארווה דמוית ראשן למערכת המיתרניים - זו שגם אנחנו נכללים בה. לחברים בה יש צינור עצבים בגב, חריצי זימים, זנב ומיתר גב. אצל מרבית המיתרניים יתפתח מיתר הגב לעמוד שדרה. אצל אלה התיים ביבשה ייעלמו חריצי הזימים. בני האדם שבינינו יאבדו גם את הזנב. האצטלן הקטן שלנו מאבד כמעט הכול - זנב, מיתר גב וצינור עצבים גבי. הוא מתיישב על הסלע וכל מה שנותר לו הם חריצי הזימים וזיכרונות עמומים מהתקופה שבה יכול היה לנוע.

בשנים האחרונות, יותר ויותר מחקרים מתמקדים באצטלנים כדי להפיק מהם תועלת: מסתבר שפרט להיותם מינים

מתגייסים להגנה על הים

ייעודו של חיל הים הוא להגן על החופה של מדינת ישראל ועל גבולה הימי, אך לעתים גם הים עצמו זקוק להגנה. אנשי הים, המבלים בו זמן רב ומבירים בו כל פינה, יכולים לעשות שינוי. באמצעות מעקב ומחקר ניתן יהיה למנוע את התפשטותם של הפולשים הבאים ולצמצם את הנזקים הצפויים. זהו בדיוק מה שעושה צוות החוקרים במעבדתה של ד"ר נועה שנקר, באוניברסיטת ת"א - מחפש, מתעד וחוקר את המינים הפולשים בים התיכון. אך הזמן קצר והמלאכה מרובה ותמיד יש צורך בעזרה. את העזרה הטובה ביותר יכול הצוות לקבל מאנשי הים, הנמצאים בשטח, מעל ומתחת לפני המים - אנשים שיכולים להתגייס ולעזור באיתור המינים הפולשים הללו.

איך עוזרים לחוקרים?

פשוט מאוד: כשיוצאים לים, להפלגה או לצלילה - שימו לב! האם נתקלתם על גבי כלי השיט או במעגן בבעל חיים צבעוני במיוחד שנראה לכם לא מקומי? האם ראתם את האצטלן הפולש הרדמניה מומוס? (בתמונה למטה) האם נתקלתם באצטלן אחר? אם יש באפשרותכם -



הרדמניה ממוס (*Herdmania momus*). צילום: דני ברחנא

הפלגה לעולם אחר האוקיינוס הדרומי יבשת אנטארקטיקה

כתב וצילם: אמיר גור



כבר ראו עולם, ביקרו בהרבה מפלאי תבל, אבל את כולנו אחזה התרגשות עצומה לקראת הפלא הגדול ביותר שאנו עומדים להפליג אליו.

בשונה מששת היבשות האחרות, אנטארקטיקה היא היבשת היחידה שהנחת קיומה שוערה הרבה לפני שהתגלתה. למעשה, הניחו שהיא קיימת כ-2,500 שנה טרם התגלתה. כבר במאה ה-6 לפנה"ס, המתמטיקאי והוגה הדעות היווני פיתגורס העריך שכדור הארץ הוא כדור, והמלומד אריסטו הוסיף לכך את ההנחה שאם הוא כדור, הרי שחייב להיות בו איזון שמא יתהפך. כדי ליצור איזון ליבשות המוכרות אז - אירופה, אסיה ואפריקה, הרי שחייבת להיות גם יבשת גדולת ממדים בתחתיתו של הכדור - כלומר יבשת דרומית ענקית. הנחות רבות התוספו במרוצת השנים, היו שגרסו שהיבשת הענקית תהיה מחוברת לשאר היבשות והיו שגרסו שהיא תהיה מבודדת מן, היו שאמרו שיש **צאצא** זה תרכיזית משגשגת **ועשירית בזהב**, והיו שטענו שזו כפירה באמונת הקתולים, ועוד כהנה וכהנה. מה שכרוך הוא **ועתה זה העניק רחמן את הביאטריציו**, הקרטוגרפים (משרטי המפות), הימאים ומגלי הארצות, אבל שנים ארוכות עברו עד שהעניו הימאים להפליג לאותם קווי רחוב דרומיים. אל הימים והטעויות ואל האמליות הקר. במאה ה-15 ניתן ליבשת הדרומיתית שג: "טרה אסתגוליס אינקוגניטה" - "היבשת הדרומית הלא ידועה", ובשם הזה תרו אחריה במאות הבאות.

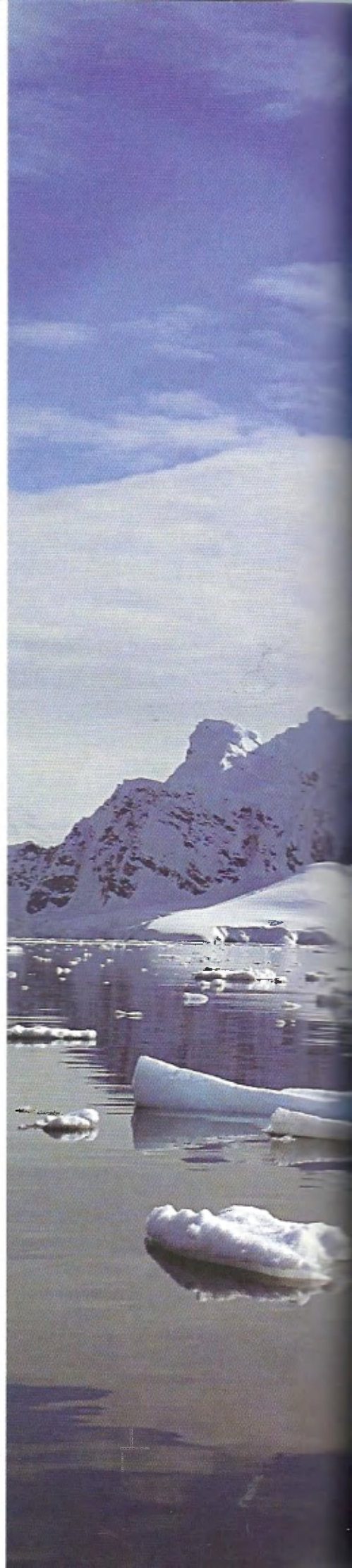


זוג פינגווינים מלכותיים באי לורדיה הדרומית

"תור הזהב של חקר אנטארקטיקה" ("The heroic age of Antarctic exploration") זהו שמה של תקופה קצרה בסוף המאה ה-19 ותחילת המאה ה-20, שבה הגיעה לשיאה תחרות לא מוכרת בין חוקרים הרפתקנים ממדינות שונות, שבמסגרתה ניסה כל חוקר להיות הראשון. הראשון לחשוף עוד חלק בלתי ידוע, למפות עוד פיסת מסתורין על פני הגלובוס, הראשון לטפס על הר כזה או אחר, וכמובן - הראשון להגיע לאן שאיש לא הגיע לפניו ובראש ובראשונה: להגיע אל הקוטב הדרומי. בתקופה מעוררת השראה זו יצא לדרך מסעו הכושל של סר ארנסט הנרי שקלטון, אולי המפורסם שבחוקרי אנטארקטיקה. הספינה של שקלטון, ה"אנדיורנס", נתקעה בקרח האנטארקטי ולאחר זמן מה שקעה, ובמסע היחלצות והישרדות מורכב ומדהים מאין כמוהו, הצליח שקלטון לחלץ את כל צוותו בשלום. האנדיורנס יצאה לדרך בשנת 1914, כ-100 שנה לפני שיצאתי אני להפליג בעקבותיה, לעבר היבשת הדרומית והלבנה.

"טרה אוסטרליס אינקוגניטה" כשהתבשרתי שעקב מיזוג בין "החברה הגיאוגרפית" שבה אני עובד לבין חברת "אקספלור - טיולים בעולם" אני צפוי להצטרף להפלגה לאנטארקטיקה. לא ידעתי את נפשי מרוב התרגשות. אנטארקטיקה, המקום הנדח והמרוחק ביותר שיכולתי לדמין את עצמי מגיע אליו, היבשת השביעית שגילה האדם והמקום הפראי האחרון על פני כדור הארץ.

בניגוד לתור הזהב של חקר אנטארקטיקה בתחילת המאה העשרים, היום מגיעים התיירים ליבשת הדרומית בצורה פחות הרואית ויותר נעימה: בספינות אקספדישן (Expedition ships), היום המונה מתייחס לספינות תיירות קטנות המפליגות לצורך מחקר וסיור באזורים נידחים) מפנקות ונוחות, ובעיקר - בטוחות. הקבוצה שאליה הצטרפתי מנתה כ-21 מטיילים אוהבי טיולים וטבע. רובם



אל אושוואיה, העיר הדרומית ביותר בעולם, הגענו יום לפני ההפלגה המתוכננת. כשמדובר בטיול ארוך ויקר כל-כך, אף אחד לא רוצה לקחת סיכון שאם תתאחר הטיסה הספינה תצא בלעדיו. אושוואיה היא עיירה ארגנטינאית חביבה, המסוקמת בארץ האש, בקצה הדרומי של יבשת אמריקה הדרומית. זו הנקודה הנוחה ביותר לצאת להפלגות לאנטארקטיקה משתי סיבות ניאוגרפיות פשוטות: ראשית, מכל היבשות הדרומיות (אמריקה הדרומית, אפריקה ואוקיאניה - אוסטרליה וניו-זילנד) אמריקה הדרומית נמשכת דרומה ביותר, עד לכף הורן, הנקודה הדרומית ביותר של ארץ האש. שנית, אל מול ארץ האש שולחת יבשת אנטארקטיקה שלוחה יבשתית המגיעה צפונה ונקראת "חצי האי האנטארקטי" ("The Antarctic peninsula"). כאן נמצא המעבר הימי הקצר ביותר אל אנטארקטיקה. זאת ועוד, בגלל האקלים המתון יותר ביחס לשאר חלקי היבשת, חצי האי האנטארקטי הוא האזור הנוח והמעניין ביותר לתיירות מבחינת תנאי מזג האוויר, נוחות השיט, מגוון הנופים ושפע בעלי החיים.

ניצלנו את היום באושוואיה להסתובבות בעיר ובסביבתה הקרובה, טיפסנו ברכבל אל קרתון שמתנשא מעל אושוואיה והשקפנו על הנמל, בו כבר הצלחנו לזהות את הספינה שלנו, שתהיה ביתנו ב-19 הימים הבאים.

למחרת אספו אותנו נציגי הספינה מהמלון, והתמקמנו בנוחיות בתאי הספינה שיועדו לנו. בספינה עצמה כ-92 נוסעים ועוד כ-40 אנשי צוות, והיא נחשבת לאחת מהקטנות הפועלות ביבשת. באנטארקטיקה אין אוניות קרוזים המוניות והספינות הגדולות ביותר מונות כ-250 עד 300 נוסעים. בשעת אחר צהריים מאוחרת נותקו החבלים והספינה התרחקה מהרציף. אושוואיה נראתה לנו צבעונית אף יותר בשעות הדמדומים, וכשהיא התרחקה מאיתנו, הלכה ונהייתה קטנה יותר ויותר, ידענו שאנחנו בפתחו של מסע גדול וחוויתי.

הנתיב הימי מאושוואיה לעבר האוקיינוס האטלנטי, זורם דרך תעלת ביגל. תעלה זו היא אותו נתיב ימי אשר הפליג בו לא אחר מאשר צ'רלס דרווין, חוקר הטבע שהגה וניסח את תורת האבולוציה ומוצא המינים, בספינה שבה הפליג - הלא היא ה"ביגל". דרווין הפליג בתעלה מסזרח למערב, מהאוקיינוס האטלנטי אל עבר האוקיינוס השקט, ואילו אנחנו עשינו את הדרך ההפוכה, בדרכנו מזרחה וצפונה לעבר התחנה המרגשת הראשונה בהפלגה הייחודית הזו: איי פוקלנד.

"ימתחתינו, מסביבנו וחכל עברינו היו פינגווינים מקננים, ובאותה מושבה, חולקים את אותו שטח - זוגות של אלבטרוסים קסומים, דואגים לצאצאיהם. מעולם לא הייתי כל-כך קרוב לכמות גדולה כזו של עופות מקננים וגוזליהם, ועוד שני מיני עופות מרשימים כל-כך"

איי פוקלנד

האיים הללו הם תחנה נהדרת במסלול הקלאסי המורחב לאנטארקטיקה, הכולל את פוקלנד, ג'ורג'יה הדרומית וחצי האי האנטארקטי. ייתכן שהשם "איי פוקלנד" מזכר לכס, הודות למלחמה קצרה ועקובה מדם בין ארגנטינה לבריטניה, שהתרחשה בשנת 1982.

הביקור שלנו התחיל באי המערבי, West Point, המיושב בדלילות רבה - למעשה, את מספר התושבים באי, אפשר למנות על כף יד אהת. אל החוף ירדנו עם סירות גומי נוחות, הנושאות כ-12 נוסעים בכל פעם. בספינה יש כ-10 סירות כאלה, כך שכל המפליגים יכולים לרדת אל החוף בעת זבעונה אחת. אחרי הליכה קצרה בין שדות וגבעות, עלה באפי ריח חריף שהזכיר לול תרנגולות. הבנתי שהגענו למחוז חפצנו. מתחתינו, מסביבנו ומכל עברינו היו פינגווינים (מהמין "דלגן סלעים" - Rock Hopper) מקננים, ובאותה מושבה, חולקים את אותו שטח ממש - זוגות של אלבטרוסים קסומים, דואגים לצאצאיהם.

מעולם, בכל מסעותיי וטיוליי עד היום, לא הייתי כל-כך קרוב לכמות גדולה כזו של עופות מקננים וגוזליהם, ועוד שני מיני עופות מרשימים כל-כך. האלבטרוס שחור הגבה אינו גדול כמו קרוב משפחתו, האלבטרוס הנודד, שעוד נכיר מקרוב בהמשך, אבל הוא יפה לפחות כמוהו, אצילי ורב-חן במעופו. רומנטיקן חסר תקנה זהורה למופת. איזה עוף מרשים! שטרנו כמובן על המסלול המסומן, כדי לא להפריע לציפורים, אבל הפינגווינים לא קיבלו את ההנחיות שקיבלנו אנחנו, והרשו לעצמם להתרוצץ בשכילים שלנו ובין רגלינו. גם האלבטרוסים חלפו מדי פעם קרוב מעל לראשינו, עד שיכולים היינו לחוש את משק הכנפיים שלהם.

בהפלגה לעבר האי המזרחי של פוקלנד, להקה של דולפיני קומרסון שחורים-לבנים ליוו אותנו, משתעשעים בזרמי



מזמבה מעורבת של אלבטרוסים שחורי גבה והפינגווינים "דלגן הסלעים"

הדחף שיוצר חרטום הספינה שלנו. באי המזרחי נמצאת הברירה פורט סטנלי, בה חיים היום כ-2,000 תושבים בריטים במוצאם, כשני שלישי מהמספר התושבים באיים. הביקור בעיירה היה מרתק אף הוא, הזדמנות אחרונה עבורנו לבקר ביישוב אנושי שעודנו פעיל. מעניין אף יותר, בעיניי, היה "מפרץ הצוענים" (Gipsey Cove), בו פגשנו את מין הפינגוויין השני שלנו להפלגה זו, אך לא האחרון, פינגוויין מגלן, מין זה שונה בתכלית מדלגן הסלעים, במראהו והתנהגותו, והוא נפוץ בארץ האש ובאיי פוקלנד, אך לא באנטארטיקה. חוץ מהפינגווינים ראינו במפרץ גם קורמורנים ואנפיות, נשרים

שנקראה גריטויקן. משם הפליגה ספינתו דרומה, אל עבר ים וודל שממזרח לחצי האי האנטארקטי, בו היו אמורים לנחות ולשלוח את הצוות היבשתי לחצות את היבשת. למזלם הרע נלכדה הספינה בקרח הבוגרני של ים וודל ולא הצליחה להיחלץ. הימים הלפו והתקצרו, מעטה הקרח הלך והתעבה והמחשבה שהם יצטרכו להעביר חורף חשוך וקר בספינה הלכודה בקרח הפכה למציאות עגומה.

אנחנו מצאנו את ג'ורג'יה הדרומית בנסיבות הרבה פחות טראגיות. למען האמת, הירידה הראשונה שלנו לחופי האי הייתה חוויה שלעולם, לעולם לא תישכח מלבנו. מאתיים אלף פינגווינים מלכותיים יבטיחו זאת. את הפינגווין המלכותי לא ניתן לראות ביבשת עצמה, אלא רק באיים סוב-אנטארקטיים, ובג'ורג'יה הדרומית במיוחד. אין דרך לתאר במילים את עצמת החוויה של לעמוד לפני אינסוף פינגווינים, ככל שהעין משגת. הריח הלא נעים, רפטואר הקולות, המזכיר את הוויזות הדרום אפריקניות, והמראה הקסום השאירו רושם שלא יימחה. נוספו על אלה גם אלפי דובי ים החולקים עם הפינגווינים את החוף רחב הידיים, ולעתים נקלעים ממש לאותו אזור, משוחחים ומתזוכחים.. מראש הגבעה הסמוכה, נפרסו לפנינו מרבדים שחורים-צהובים של פינגווינים מלכותיים. השכם בבוקר יצאנו למסע בין ההרים,

מאותה יבשת נכספת. אתם יכולים לנחש את אכזבתו כשהוא חלף מדרום לאי והבין שלא כך הדבר. למעשה אתם לא צריכים לנחש את אכזבתו. לנקודה הדרומית ביותר באי הוא העניק את השם: כף האכזבה (Cape Dissapointment). קוק אומנס נכשל בגילוי היבשת הדרומית אך דיווחו על החופים העשירים בדובי הים (Antarctic fur seals) שלאורך צדו המערבי של ג'ורג'יה הדרומית ובאיים סמוכים, משכו לאזור בעלי עיניים אחרים, והחלה תקופה של ציד פרוות משגשג בים הדרומי. לא מפתיע אם כן, שבמהלך המאה ה-19 התדלדל מספרם של דובי הים בג'ורג'יה הדרומית באופן משמעותי. מהר מאוד תעשיית הפרוות התחלפה בתעשייה חמדנית והרסנית לא פחות: ציד הלווייתנים. בתחילת המאה ה-20, עת תור הזהב של חקר אנטארקטיקה היה בעיצומו, הלווייתנים הם שהיו הפרם הנכסף של ציידים הים, והשמן שהופק מגופם סיפק תאורה למרבית הבתים באירופה. המים העשירים שסביב אנטארקטיקה הם גן עדן ליונקים הימיים הגדולים הללו, ובאי ג'ורג'יה הדרומית הוקמו מספר תחנות שהיו מפעלים לעיבוד גופות הלווייתנים שהובאו אליהם מספינות הציד.

כשקלטון יצא למסע היומרי שלו לחציית יבשת אנטארקטיקה ברגל, לפני מאה שנה בדיוק, הפעם האחרונה שבה פגש בני אדם הייתה בתחנת ציד הלווייתנים הראשית והוותיקה באי,

וציפורים נוספות, וגם נופים מקסימים של מפרצים ונקיקים של מי טורקווי.

עולם הפינגווינים

הספינה הרימה עוגן, ויצאנו שוב אל הים הפתוח, להפלגה ארוכה לעבר ג'ורג'יה הדרומית, אחד המקומות המדהימים והמינוריים ביותר בעולם. בדרכנו, מבלי שהרגשנו, עברנו לעולם אחר, אל האוקיינוס הדרומי. בשונה מהים הצפוני, הניזון מהאוקיינוסים (בעיקר האטלנטי) הים האנטארקטי מנותק משאר האוקיינוסים על ידי חומה בלתי נראית, אך מדרגשת היטב. את מימי האוקיינוס הדרומי תוחם הזרם הסביב-קוטבי האנטארקטי, הזרם הימי הגדול ביותר בעולם והיחיד שמקיף את כדור הארץ בהקפה מלאה מבלי לפגוש ביבשה כלל. הזרם הזה יוצר, ביחד עם רוחות הצינה המגיעות מהיבשת הקפואה, תופעה הנקראת "ההתכנסות האנטארקטית": גבול ימי בין האוקיינוס האנטארקטי לשאר הימים. מדרום לקו ההתכנסות, האקלים קר, המים עשירים בפלנקטון צמחי ובזואופלנקטון וקרחונים או מדפי קרח - שנהיים נפוצים יותר ויותר, ככל שמדרומים. זרם נוסף המקיף את אנטארקטיקה ומגדיר אותה הינו הזרם החי של הקריל - שם כללי למספר מינים של סרטנים דמויי חסילון הנעים בים הדרומי בכמויות מסחררות. הקריל הוא אבן הפינה של מארג המזון האנטארקטי. ניזונים ממנו מינים רבים של דגים, כמעט כל העופות הימיים ובכללם כל מיני הפינגווינים, מספר מינים של כלבי ים וכמוכן מרבית הלווייתנים הגדולים.

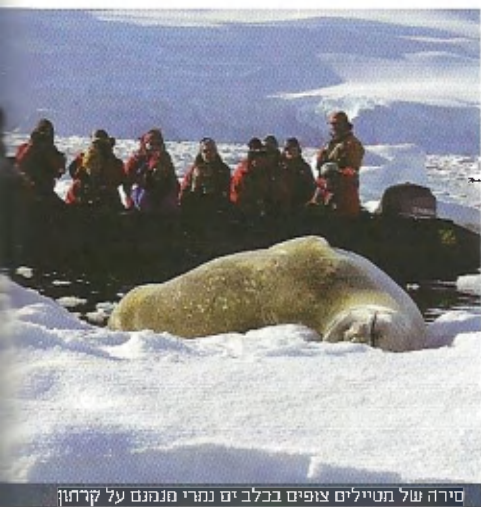
הקפטן האנגלי הנודע ג'יימס קוק שהקיף את העולם שלוש פעמים, חיפש אף הוא (ומעולם לא מצא) את היבשת הדרומית, "טרה אוסטרליס". בהפלגתו השלישית, הוא הקיף את יבשת אנטארקטיקה, אך עקב חוסר מזל משווע, לא הצליח לראותה ולהוכיח את דבר קיומה. כשהגיע לאי ג'ורג'יה הדרומית זנתן לו את שמו, כמחווה למלך ג'ורג' השלישי, הוא קיווה שהיבשה שגילה זה עתה, הינה חלק



קהל צפוף של כחצי מיליון פינגווינים מלכותיים קיבל את פינגו באי ג'ורג'יה הדרומית

שאריות, והחגיגה הייתה בעיצומה. מראה הציד אמנם לא קל לבעלי הבטן הרגישה, במיוחד כשמדובר בחביבנו הפינגווינים. אבל מי שזוכר שזו דרכו של הטבע, יכול לקבל ולהתפעל גם ממראות קשים. כלב הים הנמרי מתפרנס גם מציד קריל ודגים, אבל המטעם החביב עליו הם הפינגווינים, והוא מהווה את האיום הראשי המרחף מעל ראשיהם של העופות הסופלאים הללו.

באותו יום בשעות אחר הצהריים, ביקרנו באי "דספן" ("אי התרמית"), גם הוא שייך לאיי שטלנד הדרומיים. האי הוא לוע של הר געש השקוע למחצה בים. הספינה שטה דרך פתח בהרים, היישר אל



סירה של מטיילים צופים בכלב ים נמרי מנהנם על קרחון

מרכז הר הגעש הכבוי, לתוך לגונה כחולה וקסומה. מיטיבי הלכת יצאו לטיפוס אל שולי הר הגעש, אל נוף עוצר נשימה. מלמעלה זכינו למבט על הר הגעש בשלמותו ועל ספינתנו הלכנה העוגנת במרכז. מבחוץ ההר לא נראה כלל כנוף אנטארקטי, אלא יותר כהרים בלבו של אי מדברי זרחית. אולי זוהי ה"תרמית" של האי דספן. בתוך הלגונה הכחולה פשטנו את בגדינו ונכנסו למים לטבילה אנטארקטית. מדובר במים בטמפרטורת הקיפאון כמעט, כלומר אפס מעלות צלזיוס (מי ים קופאים לרוב בטמפ' -1-2 מתחת לאפס).

למחרת הפלגנו אל עבר חצי האי האנטארקטי, כשאנחנו משייטים בין ים של קרחונים בשלל צורות מרהיבות.

אל המצולות. זמן מה הם נותרו על הקרחון שלהם, שנסחף אט אט צפונה. בתקווה שיקרב אותם ליבשה מוצקה. אולם כשהקרחון החל להתבקע, הם יצאו בשלושת סירות ההצלה, לכיוון האי אלפנט, המזרחי שבאיי שטלנד הדרומיים. ההפלגה המאומצת בסירות ההצלה הקטנות בים הקפוא הייתה מסע מפרך ורב סכנות, ולכן כשהם הצליחו סוף סוף לנחות באי השמחה הייתה גדולה. למזלם הרע, האי עצמו אינו מכניס אורחים במיוחד. הוא לא סיפק להם מחסה ראוי מהרוחות העזות ומהים הגועש שמסביב. יתרה מזו - הוא היה מרוחק מכל נתיב ספנות סביר. שקלטון הבין שאין ברירה והחל לתכנן מסע חילוץ בלתי אפשרי. הוא בחר חמישה אנשי צוות כבני לוויה - קפטן הספינה והנגר שלה, ועוד שלושה ימאים חזקים, להצטרף אליו למסע. הם יצאו באחת משלושת סירות ההצלה וגמעו כ-800 מייל ימי עד שהגיעו אל האי ג'ורג'יה הדרומית, שם היו תחנות הלווייתנים ופיסת ציוויליזציה. הסיכוי האחרון שלהם להינצל.

בהפלגתנו חלפנו מול האי אלפנט והמשכנו לעבר האי ליוינגסטון, המערבי ביותר באיי שטלנד הדרומיים. האי הוגדר בפנינו כ"גן חיות" אנטארקטי - קרנבל של פינגווינים, קרבות של פילי ים צעירים,



דידו הטוב ביותר של הפינגוין - דוב הים האנטארקטי

יסעורים גדולים שקיננו על הצוקים, שלד של לוויתן על החוף ואוסף של מאובנים מעניינים. אך גולת הכותרת של הסיור נגלתה לנו דווקא כשעמדנו לחזור לספינה: כלב ים נמרי, שלכד פינגוין לבן אוזן אומלל, ובמשך דקות ארוכות סעד את ליבו (תרתי משמע). מהר מאוד ערב רב של עופות ימיים הגיעו לשנורר

בעקבות הקילומטרים האחרונים שעשה שקלטון עם בני לוויתנו, בעת שחזר אל ג'ורג'יה הדרומית כדי להזעיק חילוץ לשאר אנשי צוותו. סיימנו בביקור בתחנת גריטויקן הישנה, שהשתמרה כמוזיאון למורשת שאינה קיימת עוד, וכתחנת מחקר. בגריטויקן קבור שקלטון, ואנחנו, כשאר המבקרים באי, נתנו את הכבוד הראוי בהקראת מילות הערכה והרמת כוסית וויסקי לזכרו. בדרום האי כבר נחשפנו למזג אוויר מושלג וניצני קרחונים, וידענו שהתחנה הבאה שלנו, אנטארקטיקה, כבר מעבר לפינה...

טבילה בספארי האנטארקטי

שלושה ימים אורכת ההפלגה מג'ורג'יה הדרומית ועד לחצי האי האנטארקטי. צוות הספינה לא נתנו לנו להשתעמם, וחוף מביקור בתחנת מחקר ארגנטינאית באיי אורקני הדרומיים, תצפיות בלווייתנים בלב ים ומשמרות צפרות בגשר הספינה, גם הייתה תוכנית הרצאות מרתקת על בעלי החיים, הקרחונים וההיסטוריה של אנטארקטיקה, ובפרט, בוודאי כבר ניחשתם, על אודות שקלטון.

מקץ שלושה ימים הגענו אל איי שטלנד הדרומיים, שרשרת איים אנטארקטיים הסמוכה לחצי האי האנטארקטי. מה רבה הייתה התרגשותנו, להגיע סוף סוף אל הדבר האמיתי, שלשמו חצינו את העולם.

"כלב ים נמרי לכד פינגוין לבן אוזן אומלל, ובמשך דקות ארוכות סעד את ליבו...מראה הציד אמנם לא קל לבעלי הבטן הרגישה, במיוחד כשמדובר בחביבנו הפינגווינים, אבל מי שזוכר שזו דרכו של הטבע, יכול לקבל ולהתפעל גם ממראות קשים"

גם כששקלטון וצוותו הגיעו לאיי שטלנד הדרומיים אחזה בהם התרגשות, למרות שמצבם היה שונה בתכלית משלנו. אל ה"אנדיורנס", הלכודה בקרח בים וודל, החלו לחדור סים מכל עבר, ושקלטון הורה על נטישת הספינה. הם התמקמו על הקרח הסמוך, וצפו בספינתם שוקעת

הולך להיות מושלם. הבוקר התחיל במפרץ פרדייז ("מפרץ גן העדן") הזכאי לחלוטין לשמו. נוף הקרחונים בו היה מרהיב, ובו גם פגשנו לראשונה בכלב הים מהמין לובדון הסרטנים, שמעדיף לרבוץ על משטחי קרח צפים מאשר על אדמה מוצקה. לובדון הסרטנים הוא כלב הים הנפוץ ביותר בעולם, מספר הפרטים ממין זה מוערך בכ-20-15 מיליון פרטים, מה שהופך אותו כנראה ליונק הגדול מרובה הפרטים ביותר בעולם, אחרי המין האנושי כמובן. היות שמין זה ניזון כמעט רק מסרטני קריל, יש להניח שריבוי הפרטים הקיצוני נובע בחלקו מהתמטות הלוויתנים עקב ציד מסיבי. מינים רבים של לווייתנים הגיעו לכדי סכנת הכחדה ונחילי הקריל שגשגו. שגשוג קריל זימן שפע מזון עבור בעלי חיים אחרים שניזונים ממנו. וכך לובדון הסרטנים זכה לעשורים של הצלחה קיומית.

בשעת אחר הצהריים נכנסנו למפרץ האחרון שלנו. למפגש מיוחד עם מין של לווייתן שטרם פגשנו. הוא לווייתן הגוף (Minke whale). הגוף אינו לווייתן גדול במיוחד, "רק" 10-12 מטרים אורכו, אבל

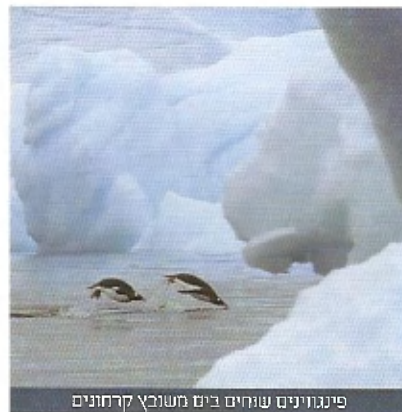
"התכנסנו להרפת להבנת אחרונה ליבשת הלבנה. נשארנו על הסיפון העליון בשעה שהקרחונים והצוקים הלבנים נבלעו באופק... וכולנו תמימי דעים: אנטארקטיקה זו חוויה לכל החיים"

הוא כנראה הלווייתן האנטארקטי הנפוץ והאופייני ביותר, והחן והאצילות שבהן הוא נע בין הקרחונים הצפופים משווים לו מראה מיוחד המשתלב כה יפה בנוף האנטארקטי. מזלנו המשיך לשחק לנו, ופגשנו מספר רב של גוצים. כשסירות הגומי מפליגות לאט או עומדות במקום, הלווייתנים מסתקרנים ועוברים ממש בסמוך אליהן, ומאפשרים לנו לראותם דרך המים הצלולים.

הערב ירד, ולמרות שהשקיעה מאוחרת מאוד, אור הדמדומים מתחיל לנגוהה בשעות מוקדמות. באור הזה התכנסנו

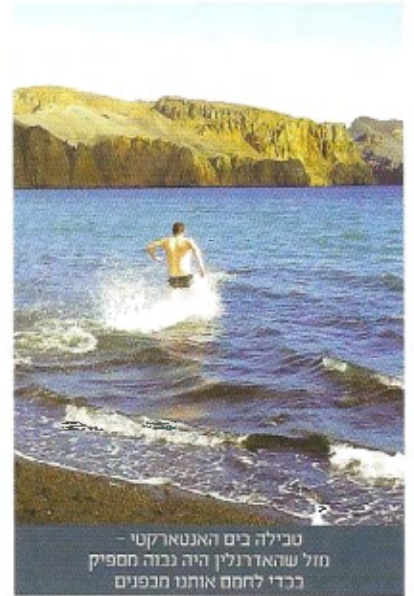
הדרומית היא יוצאת דופן, ולכן בצדק זה נחשב לאחד מהניווטים המדהימים ביותר בהיסטוריה. בדרכם הם שרדו סערה נוראית ונחתו תשושים על חופו הדרומי של האי. אולם תחנת צייד הלווייתנים היו בצדו הצפוני של האי, והפרידה ביניהם שרשרת הרים נישאים, שאיש לא חצה לפניהם. שקלטון בחר שניים מחמשת אנשיו, ושלושתם יחדיו יצאו לחלק האחרון של המסע. כשהגיעו אל מעל לתחנת ציד הלווייתנים "סטרומונס", לא מצאו שביל שיורד לחטה, ונאלצו לגלוש במורד מפל תלול ומכוסה קרח, מגובה של שמונה מטרים. איכשהו הם יצאו גם מזה בריאים ושלמים והצליחו להזעיק עזרה. ארבעה חודשים וארבעה ניסיונות חילוץ חלפו, עד ששקלטון חלץ את צוותו מהאי אלפנט. החלק המדהים ביותר במסע הוא שאיש מאנשיו לא נהרג, וכולם חזרו מהמסע בריאים ושלמים, פחות או יותר. לא בכדי המסע של ה"אנדיוורנס" זכה להימנות עם מסעות הגילוי ההרואיים והמפורסמים ביותר.

גם אנחנו עמדנו לקראת סיום מסענו באנטארקטיקה. בבוקר האחרון, שלא כבשאר הבקרים שבהם הרשיתי לעצמי להתפנק בשינה עמוקה עד לארוחת הבוקר, התעוררתי ביתד עם השמש, ובקייץ



פינגווינים שוחים בים משוכך קרחונים

האנטארקטי מדובר על שעה מוקדמת למדי. הצצתי קלות מחלון התא, ומיד מיהרתי לסיפון העליון חמוש בכובע צמר ובמצלמה. השמיים היו בהירים ותכולים, וביחד עם העננים הערמתיים יצרו זריחה של אחת למיליון. היה ברור לכולנו שהיום האחרון שלנו באנטארקטיקה



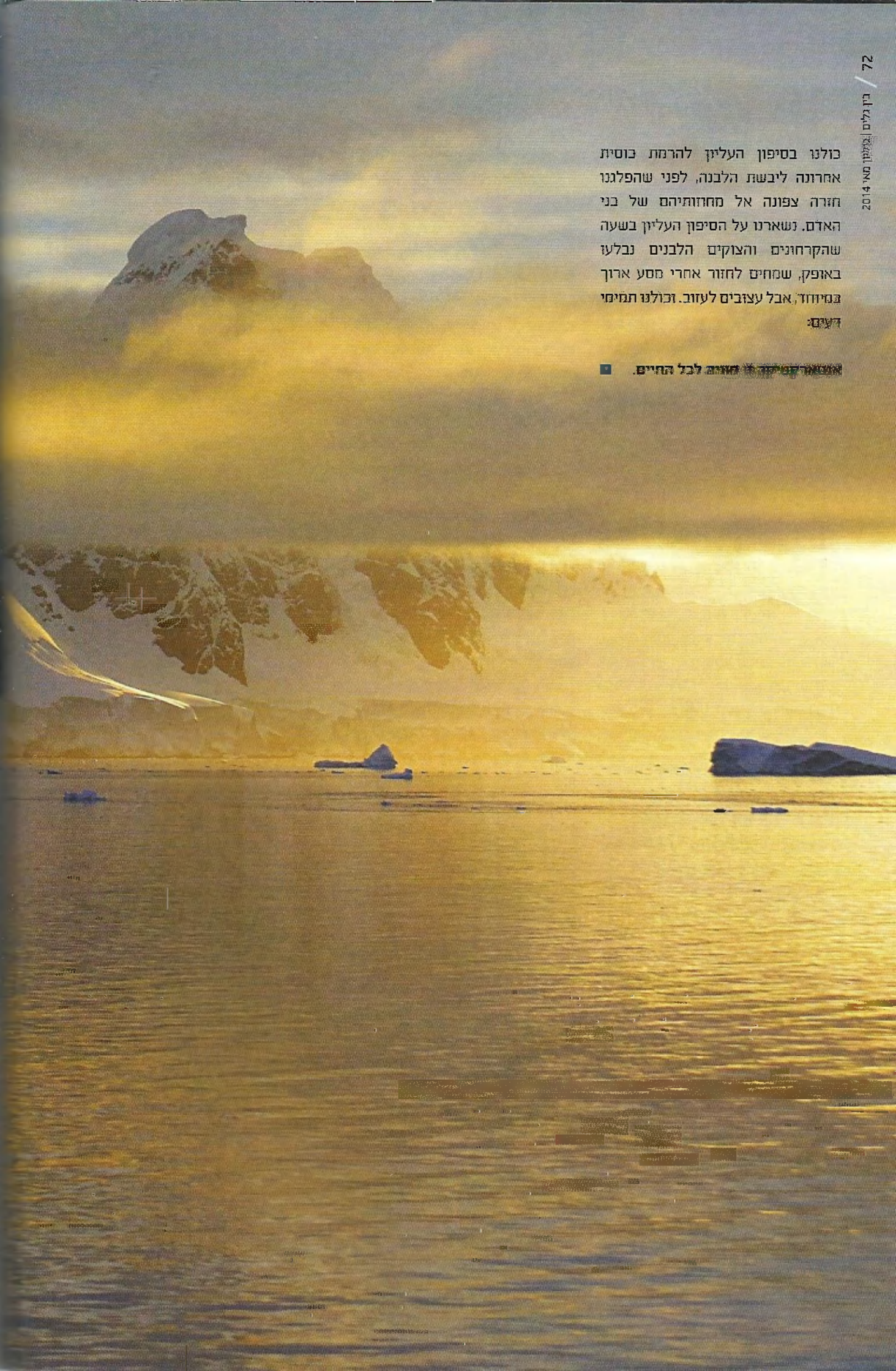
טבילה בים האנטארקטי - מול שהאדרנלין היה נכוח מספיק בכדי לחמם אותנו מכפינים

לווייתנים שחו לצדי הספינה ולהקות של פינגווינים קפצו מעל המים בזריחות. שלג כבד החל לרדת, כל פחית בגודל של קרחון קטן, אבל לשמחתנו יצאנו בכל זאת לשיוט במפרץ בעקבות הלווייתנים גדולי הסנפיר. הלווייתנים מגיעים לאנטארקטיקה בקיץ כדי לאכול. המים האנטארקטיים עשירים במיני סרטנים פלנקטוניים קטנים - סרטני הקריל - מזונם של הלווייתנים. מרבית גדולי הסנפיר שראינו חילקו את זמנם בין נשימה על פני המים לצלילות קצרות ורדודות לאיסוף מזון. אחת השיטות החביבות שגדולי הסנפיר דוגלים בה היא שיטת מעגל הבעות: הם פולטים בועות במעגל רחב, ההולך ומצטמצם וסוגר על נחיל של סרטני קריל. בסוף התהליך הלווייתן עולה במרכז המעגל וגורף מנת קריל הגונה וערבה לחיך. בשלב זה יכולנו לראות את המלתעות האדירות מלחכות את פני המים. אין ספק שהחוויה בקרבת הלווייתנים האדירים היא מיוחדת ונדירה.

מסע החילוץ הימי של שקלטון ובני לווייתנו, מעורר הערצה עד היום. שערך בנפשכם, סירת משוטים זעירה בים סוער, ללא אמצעי ניווט פרט למצפן וסקסטנט, עם אספקה מצומצמת ביותר של מזון, ואחרי תלאות רבות שעברו באנטארקטיקה. הצלחתם לנווט את הסירה לאי קטן יחסית כמו ג'ורג'יה

כולנו בסיפון העליון להרמת כוסיית
 אחרונה ליבשת הלבנה, לפני שהפלגנו
 חזרה צפונה אל מחוזותיהם של בני
 האדם. נשארנו על הסיפון העליון בשעה
 שהקרחונים והצוקים הלבנים נבלעו
 באופק, שמחים לחזור אחרי מסע ארוך
 במיוחד, אבל עצובים לעזוב. וכולנו תמימי
 דעים:

■ **אנחנו רחוקים מדי לחיות לכל החיים.**



חיים על הים



צ'רונטל וצ'קל על סיפון ספינתם, ה"גליל"

מאת: ירדן גור

לקום בבוקר ולשתות קפה על הסיפון, מסביב ציץ של ציפורים, שקט ורוגע מציפים אתכם. מדי פעם אתם מסובכים את הראש בעקבות קול צופר במרחק או קריאות "בוקר טוב" לבכיות מהעוברים ושבים. הספינה מתנדנדת קלות, השמש מלטפת, הקפה נגמר. מה עושים היום? מה השאלה? יוצאים לים!

בעבור רובנו, שנדבקנו בחידק ההפלגות, תסריט זה עומד במרכז הפנטזיה שפעם, בגיל פנסיה, כשנהיה אמידים ונטולי מחויבויות, אולי נזכה להגשים: נקנה יאכטה שתהיה ביתנו הצף ונפליג איתה ברחבי תבל, בין נמלים וערים קסומות, בחופש מוחלט. נגיד "שלום ולא להתראות" לחשבונות הארנונה, לחשכנתא או לשכר הדירה ובכל יום נתעורר להרפתקה חדשה.

אחר חיים פשוטים מאושרים ומספקים יותר, יש שהחיפוש אחר השקט הוא מה שמניע אותם, יש כאלה שפשוט מאסו במרוץ המטורף של החיים ואחרים רצו לראות עולם ולטייל.

ילדות על הסיפון

בוקר אחד קם גדעון טור בביתו החדש והיפה שבנה ברמת השרון, והבין שהוא מוקף ביותר מדי קירות. "שאלתי את עצמי למה בעצם אני גר בבית? הרי אני משתמש בקושי בשלושה מטרים ממנו ומשלם עליו מיסים, כאשר המקום הכי טוב לגור בו הוא במרינה, עם נוף הים המקיף אותך בכל בוקר, עם שמירה 24 שעות ועם תנאי מחיה מצוינים, שכנים טובים ואוויר נקי", הוא מספר. וכך, בשנת '83, החליט להפוך את היאכטה שרכש ושיפץ, 30 רגל אורכה, לביתו הקבוע.

יש כאלו שלא המתינו לפנסיה כדי להגשים את החלום, עזבו את ביתם ועברו לחיות בסירה. חלקם הפכו את החלום למציאות היומיומית שלהם, הם מתייחסים אל היאכטה כאל בית לכל דבר, מגדלים בה את ילדיהם וממשיכים לעבוד במהלך היום בחוף, בעבודות שונות שלא תמיד קשורות לחייהם כימאים. אחרים עובדים על היאכטה עצמה, בין אם הם בעלי הספינה ובין אם הם צוות שמפעיל אותה. ישנן משפחות שמה שקסם להן הוא היכולת לנדוד עם הבית, כמו צב, ממקום למקום, והן מטיילות בעולם כשגרה, כשבכל כמה זמן הן פוקדות נמל אחר. הילדים לומדים על פי תכנית לימודים מאושרת ומזכנית, ההורים מתפרנסים מעסקים שהשאירו בארץ, או מעבודות מזדמנות. הסיבות לפרישה מהחיים ה"מסודרים" על היבשה לחיים על הסירה משתנות. יש שמחפשים

מהסירה אל הקוקפיט עוד לפני שלמדה ללכת". מספר גדעון ומתמלא בגאווה, "היא הייתה זוחלת על הנגנוויי, מהסירה לחוף ואני הבטתי מהצד. חיכיתי שיום אחד היא תיפול למים, שתלמד מה לא בדאי לעשות, אבל היום הזה מעולם לא הגיע". בגיל ארבעה חודשים בר החלה להפליג. "במשך חמישה חודשים בשנה הפלגנו בעולם", מספר גדעון, "איטליה, סיציליה, יוון, בכל רחבי הים התיכון ובחזרה למרינה כתל אביב". על הקשיים שבגידול ילדים על סירה הוא אומר: "אין שום קושי. רק צריך לחשוב, להכנין ולמצוא פתרונות יצירתיים, שלפעמים טובים יותר מהדרך הרגילה".

כעבוד שנתיים נכנסה שלי להריון בשנית. "הפעם ההריון כמעט ושיבש את התוכנית אבל שלי אמרה שהיא מרגישה טוב ושאין מבהינתה שום בעיה להפליג", אז המשפחה הקטנה הרימה עוגן ויצאה להפלגה רנועה בטורקיה. במפראן קסום מול כפר דייגים קטן סמוך לעיירה קאש הם עגנו ונהנו מהשלווה, מהשקט שלפני הסערה. "המגורים על הסירה גוררים איתם בעיה חמורה אחת", מרצין לפתע גדעון ומספר, "כל הזמן יש אורחים". זה אולי נשמע דווקא קונספט נחמד, אבל עבור הודים טריים שזה עתה חזרו מבית החולים עם בתם השנייה, שטף של מבקרים, החל משעות הבוקר המוקדמות ועד אמצע הלילה, זה אתגר לא קטן. "לבסוף נשברנו. כששוהם הייתה בת 12 יום יצאנו לימ. שלי טיפלה בילדות ואני בסירה", מספר גדעון, "חזרנו למפראן בטורקיה ובלינו שם את הקיץ".



סחרן יצירתי במקום אמנותי שטיפסת מקום רב, עושים מקלחת בדלי נירל

הבאה, אתה יודע שנדבק בך החיידק של היאכטות, אתה מכור". וכך, מחפש דרך להיגמל מהתמכרותו החדשה, הוא יצא בשנת '79 להפלגה מארה"ב לארץ, על גבי המפרשית ג'יזל. את האוקיינוס האטלנטי הם חצו בכ-114 יום, תוך ששרדו שתי סעדות קשות, ללא אמצעים אלקטרוניים, ללא אמצעי תקשורת מתקדמים ובלי אמצעי לחיזוי מזג האוויר. אך במקום שייגמל - התמכרותו החריפה. "הפסקתי לרצות להגיע", הוא אומר ומסביר, "אם פעם הייתי מפליג כדי להגיע לנקודה כלשהי, כעת הפלגתי בשביל להפליג".



גדעון מלמד את בר לצעוד על הסיפון. קל, קלות

את שלי צור, בת זוגו, הוא הכיר כשעוד הייתה לו סירה קטנה בשותפות עם חברים. היא הגיעה להפליג איתם, דרך אחד השותפים, ונשארה. בשנת '86 הביא גדעון מאיטליה יאכטה מדגם "קומט 11", הראשונה בארץ מסוגה, במטרה לגור עליה. גדעון הבין שסכום כסף ראשוני לא יספק את צרכיו לטווח הארוך ולכן השכיר את ביתו ופתח חברה קטנה ובכך דאג להכנסה קבועה שאפשרה לו להתקיים ולהמשיך לגור ולהפליג על היאכטה. כששלי נכנסה להריון נסעו השניים לצרפת וקנו יאכטה מדגם "קומט 13", לקראת התרחבותה של המשפחה. "העברנו את היאכטה לאיטליה, לצורך שיפוצים. שלי גרדה את הצבע כשכבר הייתה לה בטן. זו תמונה בלתי נשכחת", אומר גדעון.

בר (בת 19), בתם הראשונה, גדלה על הסירה מיום הולדה. "בר ידעה לצאת

"הרעיון של לגור על סירה עוד לא היה קיים באותה תקופה", הוא מספר, "הייתי הראשון, אולי השני, שעשה זאת". למרות שההארה הגיעה באחת, הרומן המדהים בין גדעון והים התחיל שנים רבות קודם לכן: "הכל התחיל מזה שהייתי אוהד שרוף של קבוצת הכדורגל 'עם הצבע הלא נכון'", הוא מספר וחיוך נפרס על פניו, "הייתי מגיע למשחקים ולאומנים וסופג את ההפסדים, עד שיום אחד, במהלך משחק החלטתי שאם הם לא מנצחים הפעם - אני לא רואה יותר כדורגל לעולם".

הקבוצה הפסידה וגדעון, נאמן למילתו, נטש את התחום ומצא את עצמו לפתע עם המון זמן פנוי. מאחר שגר ברחוב הירקון סמוך לימ, הלך לשחק מטקות בחוף, תחביב שתפס את מקומו של הכדורגל. "יום אחד הגיע לחוף חבר עם 'גלית' - סירה קטנה לאדם בודד. ביקשתי ממנו לנסות אותה", מספר גדעון. משחקי המטקות התחלפו במהרה בהפלגות על 'גלית', שרכש לאחר שמצאה תן בעיניו סידרתו של החבר. באותה תקופה, בשנות ה-70, דק התחילו בבניית המרינה וקהילת השייטים הישראלית הייתה קטנה. מפגש נוסף קידב את גדעון עוד צעד אל הים. "הלכתי להפליג עם 'גלית' ופגשתי בחברת ילדות שכן זוגה שהיה אמור להפליג איתה על ה-420 לא הגיע. בשמחה מילאתי את מקומו", הוא אומר ועינו צוחקות, "זה היה כמו לעבור מאופניים להארלי דיווידסון", עולם שלם נפתח בפניו. לאחר מכן הוא החל להפליג עם חברים מחוץ לגבולות הארץ ובמשך רכש חלק היאכטה קטנה. "ישבנו ביאכטה בצפיפות, כמעט אחד על השני והפלגנו לימ האגאי ולטורקיה. הגלים היו שוטפים את הסירה, מרטיבים אותנו עד לשד עצמותינו", מספר גדעון ומחשיך, "כשאתה בלב ים, בסערה, רטוב כולך ורועד בעוצמה וללא שליטה, אתה מבין שאין לך לאן לברוח ואי אפשר לחזור. אם בכל זאת, לאחר שחזרת לעמוד על קרקע יבשה, אתה מתכנן את ההפלגה



צוות מנצח: לירון וניב מארחים על הסיפון

זה נשמע כמו חלום הרטוב של ימאים רבים, אך מסתבר שלהשתלב בתעשיית היאכטות זה לא פשוט בכלל. ראשית, על מנת לעבוד באופן מקצועי בתעשייה יש לעבור קורסים שמקובלים על האדמיניטרליות הבריטית. קורס הסקיפרים הישראלי, למרות שהוא מורכב וארוך יותר, אינו מספיק. "השקענו כסוּם כספי התחלתי גבוה וזמן רב על מנת להתחיל לחפש עבודה בתחום", אומרת לירון ומוסיפה, "זה השלב שמרתיע את רוב האנשים שרעיון העבודה על יאכטות קוּסם להם, אבל הם לא בטוחים אם הם מוכנים להתחייב לזה כקריירה. אנחנו היינו מחויבים לכך בכל ליבנו, נפשנו וכיסנו".

בנוסף, סגנון חיים זה כולל חוסר וודאות רבה. "ממוצע זמן העבודה על יאכטה הוא בערך שנה ועליך להיות מוכן לקבל על עצמך חוסר ביטחון כלכלי, מכיוון שאתה לא יודע אם בשנה הבאה תעבוד, ואם כן אז באיזה מקום בעולם", אומר ניב. "עליך להיות מוכן לארוז את חפציו כהתראה של רגע ולהעביר את חייך לצד השני של העולם", הוא מוסיף. אך התמורה עצומה: השכר גבוה וקל מאוד לחסוך, והנוף מהמשרד הוא מי טורקזי מהפנטים, חולות לבנים ועצי קוקוס הפזורים לאורך איים קסומים.

אין בחירה בחיים שלא מביאה עמה הקרבות ולירון וניב מרגישים שההקרבה הגדולה ביותר היא החיים במרחק

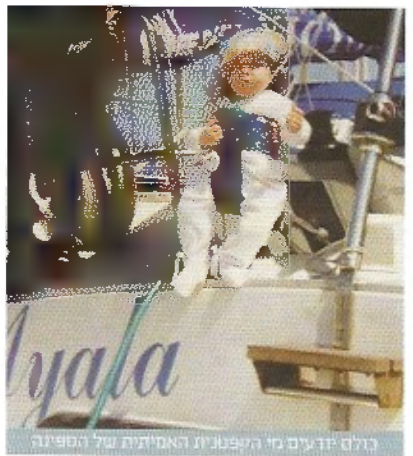
לירון. בגיל 16 היא החלה לעבוד במטבח מתוך שאיפה ללמוד ולהפוך לשפית בעתיד. בהר מאוד היא גילתה את השילוב בין ים ומטבח כשעבדה בתור שפית על אחת מספינות התיירים במרינה באילת. "השילוב של ים פתוח, אווירת החופש והאהבה לבישול הוא מבחינתי המתכון המושלם לחיים", היא אומרת. ניב דווקא לא גדל בים. למעשה הוא גילה אותו במקרה בטיול אחרי הצבא כשהגיע לאיי פיג'י בחיפוש אחר הרפתקה שונה. "לאחר כחצי שנה של הפלגה בדרום-מזרח האוקיינוס הפסיפי, על גבי קטמרן של 60 פיט, החיידק השתלט סופית", הוא מספר. לירון השלימה את הסמכת הסקיפר שלה ב"דרך הים" בחיפה ובהרצליה וניב הוסמך כסקיפר במהלך לימודיו במכללה הימית במכמורת. כשהחליטו להתחתן לא היה להם ספק איפה יהיה המקום המתאים ביותר להתחיל בו את החיים המשותפים: "הזמנו את החברים הקרובים והמשפחה לחתונה על יאכטה באילת".

אין בחירה בחיים שלא מביאה עמה הקרבות. לירון וניב מרגישים שההקרבה הגדולה ביותר היא החיים במרחק מהמשפחה והחברים. "הגעגועים זה הדבר היחיד שבאמת קשה"

כעת כל מה שנותר להם היה למצוא את הדרך לשלב את אהבתם הגדולה לחיים על הים לשגרה ועבודה. "עוד בזמן הלימודים התחלנו לחקור יותר לעומק כיצד ניתן לשלב שיט ופרנסה, ובחופשות הקיץ טסנו למרכז תעשיית היאכטות בפלמה דה מיוקוה שבאיים הבלאריים", מספר ניב. "גילינו שתעשיית היאכטות היא עסק שמגלגל מיליארדים, וישנם לא מעט אנשים שמחפשים צוותים שיגורו ויתחזקו את היאכטה שלהם, ויפליגו במקומות מופלאים בעולם", הוא אומר ולירון משלימה אותו, "ועוד מוכנים לשלם בעבור זה הרבה מאוד כסף". לירון וניב ידעו מיד מה הם הולכים לעשות לאחר סיום הלימודים.

באחד משיטוטיו הרבים בכפר הטורקי, ראה לפתע גדעון מגרש למכירה. "שאלתי מה המחיר, ללא כל כוונה לקנות, אך הוא היה נמוך כל כך שקנינו בכל זאת, כדי לבנות עליו בית. ללא כל כוונה לגור בו", אומר גדעון. אך כוונת ומציאות לחוד. הבנייה שהייתה אמורה להסתיים בתחילת הקיץ התארכה והסתיימה רק בחורף. "כבר לא היה הגיון בלהפליג בתורה לארץ, אז מכיוון שכבר היה בית מוכן, עברנו לגור בו", אומר גדעון ומחייך. מאז הם גרים בכפר הטורקי ומקפידים להפליג בכל שנה עם הילדות בחופשות מהלימודים. היאכטה הנוכחית היא סירה שגדעון קנה ריקה ולא מאובזרת ושיפץ במשך כשמונה שנים.

בר, שכבר סיימה את חוק לימודיה, עלתה לארץ יחד עם גרעין צבר וכיום היא משרתת כמש"קית חו"ח בחיל האוויר. שוהם (בת 16.5) תסיים את לימודיה בעוד כשנה. "ואז יש לנו כל מיני רעיונות", אומר גדעון, "אחד מהם הוא להפליג ברחבי העולם על אוניות משא. זה כמו קרוז, רק בלי כל הרעש". לטיוס מגלה לי גדעון, שלמרות שהמעבר ליאכטה היה המהלך הנכון עבורו, הוא לא ממליץ על כך לכולם. "זה לא קל, צריך אופי מאוד מסוים, אבל אני לא מתחרט על זה אפילו לרגע אחד", הוא מסכם ומחייך בשלווה.



רום ירדעים מי הפטנטים האמיתית של הסיפון

"חיים בזרם"

לירון גדלה על הים בחיפה, אבא שלה היה מציל בחוף דדו והיא בילתה את רוב זמנה בים. "הדבר החשוב ביותר בחיים זה חופש ושגרה המשתנה תמידית", אומרת

MCA (Maritime & Coastguard Agency). בשלב הבא מומלץ לנסוע לאחד ממרכזי היאכטות בעולם - פלמה דה מיורקה ואנטיב בים התיכון או פורט לונרדייל (פלורידה) וניופורט (רוד איילנד) שבארה"ב. שם ניתן להתחיל לחפש, לשאול מבלי להתבייש, ומי יודע, יכול להיות שלמחרת כבר תהיו על היאכטה הראשונה שלכם מפליגים למקומות שלא העזתם אפילו לחלום עליהם, הם מסכמים.

היאכטה היא ביתך. שמור עליה

רועי מיטל ורצקי נמנים על אותה קבוצת אנשים מיוחדת שמתייחסת ליאכטה כאל בית. במשך חמש שנים הם גרו במרינה באילת על יאכטה מסוג Motor-Sail - יאכטה ממונעת בעלת תרנים ומפרשים - שנבנתה בהולנד בשנת 1968. את החלום להתגורר על סירה בים, החל רועי ורצקי עוד בזמן שירותו הצבאי בחיל הים: "אתה מבלה ימים ולילות בים ומתחיל לגלגל את הפנטזיה, שיום אחד תהיה לך הסירה הפרטית שלך, בה תוכל לשבת על הסיפון בבגד ים, לבשל לעצמך בלב ים, לחיות עליה". מיטל, שגם היא שירתה בחיל הים, באותו הבסיס ובתקופה מקבילה לתקופת שירותו של רועי (מבלי שהכירו במהלך כל השירות!), נשאבה לחוויה והייתה מעורבת בכל, החל מהליך הרכישה.

השיתוף בחוויה הוא מוטיב חוזר אצל בעלי סירות שתמיד שמחים לארח על סיפונם. "כל המשפחה הייתה מגיעה אלינו, כולל דודים מדרגה שלישית, היינו יוצאים לים ומארחים המון", נזכר רועי.

לפני רכישת היאכטה הגדולה עבר רועי, באופן טבעי, שלבי ביניים. "השתחררתי מהצבא וקניתי ספיט בואט, ששימשה אותי בתדירות גבוהה ולאט לאט התגבש אצלי הרעיון", הוא אומר ומסביר: "במקום לשלם שכירות או לקחת משכנתא, השקעתי את הסכום שהיה בידי, כ-300,000 ש"ח, בקניית יאכטה שיכולתי לגור עליה, כאשר ההוצאות היחידות הנוספות הן סכום של כ-10000 ש"ח לחודש עבור דמי עגינה, מים

אינסטלציה, חשמל והרשימה ארוכה. אז עובדים על פי רשימת מסודרת", הוא מסביר. אבל את לוח הזמנים הם קובעים כך שישאיר להם מקום ליהנות, ללמוד שפות חדשות, לגלוש, לצלול ולהיפגש עם חברים מיאכטות שכנות. "קצב החיים על הים הוא הרבה יותר איטי מזה שעל היבשה ותמיד מוזר לנו לעלות לחוף ולראות את כולם רצים וממהרים", מסכמת לירון.

בעוד שבארץ ישנם רק מעטים החיים על סירה בעולם ניב ולירון נתקלים בתופעה זו כמעט בכל מפרץ או מרינה. "יש את המשפחות שמסתובבות בעולם עם הילדים ומנהלות מעין בתי ספר צפים. הילדים נוהגים בסירות דינמי קטנות, הולכים לדוג או לשנרקל ביחד. רובם מדברים יותר משתי שפות ויכולת התקשור שלהם לרוב טובה יותר מזו של הוריהם", מספר ניב. קהילה היא חלק בלתי נפרד מהחיים על הים וחברויות עמוקות נרקמות בשיחות לאור הכוכבים. את השכנים מבקרים בעזרת סירה ומאוד נפוץ לפגוש את אותם אנשים במקומות שונים בעולם, ולשמוע את "סיפורי הגבורה" החדשים. בים התיכון, המרינות משקפות את התרבות המקומית. "ביוון אוזו ומוזיקה יוונית שמחה, בספרד טאפסים של פירות ים ושמפניות הזרמות כמים", מספרת לירון בערגה.

למי שמגלגל בראשו את המחשבה ללכת בכיוון זה מציעים לירון וניב "לנסות ולהגדיר מה בדיוק אתה רוצה: האם לעבוד על יאכטות בקריירה או להפליג כהרפתקה. האם לעבוד על יאכטות של אחרים או לקנות יאכטה לעצמך, האם יאכטה לסופי שבוע וחופשים או יאכטה לגור עליה", הם אומרים. ואיך מתחילים? "אחרי שהגדרת מטרה, היינו ממליצים לחפש יאכטות להפליג עליהם כצוות, יש הרבה אתרי אינטרנט המתמחים בכך וגם ביקור במרינות, תחקור מקומיים והשארת פתקים בלוחות המודעות עוזר מאוד. בנוסף, צריך להשקיע זמן וכסף בקורסי ההכשרה המוגדרים על פי

המשפחה והחברים. "הגעגועים זה הדבר היחיד שבאמת קשה, אנחנו משתדלים להגיע פעם בשנה לביקור ארוך, אבל לא תמיד יוצא", אומרת לירון. יום טיפוסי של לירון וניב מתחיל קצת לפני השמש, ניב מנקה את הסיפון, יוצא לשחיית בוקר ושנירקול. בינתיים, לירון מכינה ארוחת בוקר מפנקת. האורחים על היאכטה מתעוררים לריח הקפה והקוראסונים הנאפים וקופצים לטבילת בוקר במים הנעימים. לפעמים ניב לוקח את האורחים לסקי מים לפני שתעלה הרוח, או לצלילת בוקר מהנה. לאחר מכן הם יוצאים להפלגה של כמה שעות לאי אחר, עוצרים לארוחת צהריים במפרץ מבודד, תופסים תנומה קלה על הערסל וממשיכים לאי קסום נוסף. אם יש מזל תופסים גם איזה דג או שניים בדרך. "לכל איש את התרבות והסגנון המיוחדים לו", מספרת לירון. "ניב לוקח את האורחים על הדינמי לחקור את האי, להסתובב בחופים, בשווקים או לשבת בברים המקומיים. תלוי מה הם מעדיפים". בדרך כלל האורחים בוחרים לסעוד את ארוחותיהם על היאכטה. "בזמן שהאורחים בחוף אנחנו מנקים את החדרים ודואגים לתיקונים קלים, כמו בכל בית מלון", היא מוסיפה. בשקיעה מתאספים כולם לקוקטייל ולארוחת ערב, ומעבירים את הלילה בפטפוטים ומשחקים או שיוורדים לחוף לרקוד ולהמשיך לשתות.



"כשאין אורחים והיאכטה לרשותנו אז קצב האירועים מופחת משמעותית", אומר ניב, "לרוב אנחנו מעדיפים לעגון במקום אחד ולא לזוז יותר מדי. היאכטה דורשת הרבה תשומת לב ותחזוקה שוטפת, ניקיון, טיפול במנועים, מפרשים,

המוטו של לירון זניב:

"Twenty years from now you will be more disappointed by the things that you didn't do than by the ones you did do. So Throw off the bowlines. Sail away from safe harbor. Catch the trade winds in your sails. Explore. Dream. Discover"

מארק טוויין



במהלך ההפלגות פגשתי כל מיני משפחות שחיות על הים... צילום: לירון זניב

והשמל", כסף קטן במושגים של דמי שכירות. היאכטה שבחר, דולפין שמה, היא בעלת ערך סנטימנטלי עבורו, "אף פעם לא תשבתי שאמצא את עצמי על סירת מפרש, אבל בזו היה משהו מיוחד, היא לא הייתה דומה לאף אחת אחרת", הוא מספר. "עוד כשעבדתי בתור איש אתזוקה של סירות במרינה אמרתי לעצמי שאם אי פעם אקנה מפרשית זו תהיה היא". ואם זה נשמע לכם כאילו מדובר פה ברומן שבין גבר לאישה ולא כיחסים שבין אדם לסירתו, נכנסתם לראש של רועי. "פעם אחת חזרתי אחרי הפלגה ארוכה על יאכטה אחרת. כשהגעתי הביתה לסירה ראיתי את מיטל ואמה על הסיפון ומיד קראתי: "פה שלי! כמה התגעגעתי אליך!". כשאמה של מיטל התמוגגה מהאמירה הרומנטית, מיטל אמרה לה בביטול: "אמא, הוא התכוון לסירה...", מספר רועי בכדיחות.

המקום ביאכטה הוא תמיד מזגבל ולכן צריך לחשוב פעמיים לפני שמחליטים לרכוש משהו בעל נפש, אפילו בגדים. "לא קונים הרבה מפני שאין איפה לאכסן", אומר רועי ומספר על הצדדים החיוביים של חיים בצפיפות: "כספינה יש חדר אחד עם מיטה וחצי. זה תרם לחיזוק הזוגיות - גם אם היינו רבים בסופו של יום היינו צריכים להתכרבל במיטה הקטנה". בנוסף ישנה קבינה עם שתי מיטות קומתיים לאורחים, סלון, מטבח, שירותים ומקלחת. "חוץ ממכונת כביסה ומדיח כלים יש בה הכל. היא ברמה של יחידת דיור מפוארת באילת", קובע רועי.

למתבונן מהצד נדמה שהחיים על יאכטה הם חופשה ממושכת ומפנקת, אך לא כך הדבר. החיים על היאכטה מחייבים שמירה על משמעת קפדנית ועל רצף

של כללים נוקשים, צמצום, גילוי אחריות וראש גדול.

רברים שאנו, הגרים על קרקע מוצקה, תופסים כמובנים מאליהם, דורשים תשומת לב מיוחדת כשחיים על סירה. "מים זורמים בברז זה לא דבר טריוויאלי", אומר רועי ומסביר: "צריך לדאוג תמיד שיהיו סים במיכל ושהמשאבה החשמלית שדוחפת אותם מעלה אל הברז תפעל". רועי נוהג לתדרך את האורחים, ללוות אותם ממש עד פתח השירותים ולהסביר להם אלו ברזים יש לפתות ולהקפיד לסגור, מיד כשהם מסיימים את ענייניהם, אך מניסיונו למד שגם אז אנשים לא תמיד זוכרים ומתוך הרגל פשוט יוצאים מהתא וממשיכים בשלהם. "בעודנו יושבים וצוחקים על הסיפון המים מן השירותים מחלחלים לפנינו הסירה ומרטיבים את כל השטיחים", ולהיפטר מסנטימטרים של מים שחודרים ומרטיבים את הציוד זו לא משימה מהנה. המודעות האקולוגית עולה כאשר אתה חי על הים. "אתה כל הזמן מדע למה שיוצא מסירתך אל הים", אומר רועי, "ומשתמש רק בסבון כלים, מוצרי ניקוי ושמפו אקולוגיים", הוא מוסיף.

את המים הכוללים חומרים שאסור שימצאו את דרכם לים מחזיקים במיכל מיוחד ל"מים שחורים" אותו צריך לרוקן

רועי נוהג לתדרך את האורחים ולהסביר להם אלו ברזים יש לפתוח ולהקפיד לסגור, מיד כשהם מסיימים את ענייניהם בשירותים, אך גם אז אנשים לא תמיד זוכרים...בעודנו יושבים וצוחקים על הסיפון המים מן השירותים מחלחלים לפנינו הסירה"

על ידי משאבה מיוחדת שמתקנת במרינה, שמפנה את תכולתו באופן מסודר, לביוב. אתגרים נוספים נובעים ממזג האוויר ומעצם העובדה שגוף הספינה חשוף בכל עת לגשם, לרוחות ולגלים. "בכל פעם שגשום אתה למעשה נעול בבית ודרך. הרוחות מטלטלות את הספינה וכאשר יש סערות דרומיות, על אף ההגנה שהמרינה מספקת, אתה שומע את השריקות

והשריקות ומוכן תמיד לצאת ולמתוח או לשחרר חבלים לפי הצורך", מספר רועי, "בנוסף, ישנן עבודות אחזקה שגרתיות שנובעות מכך שהספינה עשויה מברזל שחשוף למי מלח ולאוויר", הוא אומר, "הברזל אוהב להחליד ולכן צריך לעשות לו ציפינג - להוריד את החלודה, לשפשף ולאחר מכן לכסות בצבע. זו עבודה סיזיפית שלא נגמרת לעולם, אבל זה חלק מהכיף", הוא מסכם.

למי שחושב "לקפוץ למים העמוקים" ולקנות סירה ממליץ רועי, "תלמד לעשות הכל בעצמך, כמו ידוך". לפעמים הבעיה שמתעוררת ביאכטה היא פשוטה, אך כדי לטפל בה צריך להביא איש מקצוע. גם אם מדובר בהחלפת טרה, השירות יקר. "צריך להכיר את כל המערכות, לדעת היכן נמצאים חוטי החשמל, לעקוב אחר כל חוט ולראות לאן הוא מוביל", אומר רועי, "היכרות טובה עם הכלי יכולה לחסוך הרבה ולמנוע הזמנה מיותרת של חלפים". חשוב לא פחות, לדבריו של רועי, זה לא לשכוח ליהנות מהסירה. "משעמם במרינה? זורקים חבלים ויוצאים לים, עם הבית על הגב, כמו צב", הוא אומר ומוסיף, "קשה לתאר את האושר ואת תחושת החופש שזה נותן".

רועי ומיטל עזבו את מגורי הקבע ביאכטה לפני כשנה, כשמיטל הייתה בשלבי הריון מתקדמים. "כשהבטן הייתה גדולה מדי והקשתה על העלייה והירידה בסולם נאלצנו לעבור למגורים על היבשה", אומר רועי. כיום היאכטה האהובה מחכה להם במרינה והם פוקדים אותה באופן קבוע בסופי שבוע. "יש מקומות מקסימיים מעבר לים", מסכם רועי, "אני מחכה לתקופה הבאה שבה נחיה בסירה ונצא להפליג בכל רחבי העולם", הוא אומר בחיוך.



אירוח חברים ובני משפחה על הסירה הוא חלק משגרת היום-יום של מי שגר ביאכטה. קחו זאת כחשבון לפני שתרוצצו לקנות...



את התמונות שלפני התזונה כרוה היה שחייבים לעשות עם הדולפין, גם היא חלק מהקשר



הקרב

שבאמצע הדרך

קרב מידווי - מפנה בתפיסת הלוחמה הימית

מאת: ניר מאור

תפיץ טורפדו

קרב מידווי, נמצא, כפי ששמו מעיד עליו, באמצע הדרך שבין החוף המערבי של אמריקה לבין החוף המזרחי של אסיה.

על כוחו של מודיעין

בעולם המערבי מציינים ההיסטוריונים את ספטמבר 1939, מועד פלישת גרמניה לפולין, כמועד פרוץ מלחמת העולם השנייה. אך למעשה, במקומות שונים בעולם התחילה המלחמה קודם לכן. איטליה תקפה באתיופיה כבר בשנת 1935 ויפן שנוקקה יותר ויותר לדלק ולחומרי גלם, כבשה את קוריאה כבר בתחילת המאה ובשנת 1937 קרעה נתחים מסין. נפילתן של הולנד וצרפת לידי הגרמנים ב-1940 הקלה על כיבושי היפנים ומושבות דרום-מזרח אסיה של ההולנדים ושל הצרפתים נפלו לידיהם כפרי בשל. ב-1941 היו יפן וארה"ב המתחרות היחידות על משאבי דרום-מזרח אסיה. בשל תוקפנותה וכיבושיה

הכרית, באכיב אותה שנה נחתו כוחותיו של פילדמרשל רומל בצפון אפריקה והתלו במסע כיבושים ובמקביל, בצד השני של הגלובוס, דהרה יפן בכיבושיה באוקיינוס השקט, שלטה בים ובאוויר וגיסתיה כבשו את מרבית הבסיסים האסטרטגיים ומקורות חומרי הגלם שבדרום מזרח אסיה.

האוקיינוס השקט, גוף המים הגדול בתבל, משתרע על כשליש משטחו של כדור הארץ. במזרחו יבשת אמריקה, במערבו יבשת אסיה ובכלל זה יפן וסין ובתווך מרחבים עצומים של ים, בהם עוברים נתיבי השיט, עורק החיים של המדינות המתועשות. בזמן מלחמה כל אי נידח וכל אטול (אי אלמוגים טבעתי המקיף לגונה) שומם בקרבת אותם נתיבים הופך ליעד אסטרטגי בעל חשיבות רבה למהלך המלחמה. אטול מידווי (Midway) באנגליה - אמצע הדרך, שסביבו התחולל

מידווי הוא אי אלמוגים קטנטן בלב-לב של האוקיינוס השקט, אמצע הדרך בין ארה"ב ליפן. קרב מידווי שהתחולל בתחילת יוני 1942 בין הצי האמריקני לבין הצי הקיסרי היפני, סימל תפנית בלחימה בזירת האוקיינוס השקט ולאחריו החלה הכף לנטות לצד האמריקני. מעבר לכך, קרב מידווי היווה גם תפנית בתפיסת הלחימה בים. באותו קרב נסתם הגולל על אוניות המערכה והסיירות הכבדות, שהפכו בבת אחת לחיושנות וזלא מתאימות לשדה הקרב הימי, ואת מקומן תפסו נושאות המטוסים, על כלי הטיס שעל סיפונן שהיו מעתה למרכיב המרכזי בכוח הימי.

בשנת 1941 היו מדינות הציר בדהרה. הכוחות הגרמניים הרחיבו את אחיזתם במרכז אירופה ופשטו מזרחה, לכיוון מוסקבה. בים, צוללות הצי הגרמני היו עושות שמות בנתיבי השיט של בעלות



תוכנית "שלושת השלבים" של אדמירל יתמוטו

כ-2,000 מייל דרום-מערבית למידווי. מקצתו של הכוח החל להתקדם צפונה לכיבוש האיים האלאוטיים, אולם עיקר הכוח התקדם בדממת קשר לכיוון מידווי. יש סוּעָר ושמיים מעוננים היו לצדם במאמץ להסתתר מעיני הצי האמריקני. הכל התקדם לפי התכנית...

ב-2 ליוני תקפו היפנים באיים האלאוטיים. בצפון זירת הקרב של האוקיינוס השקט. ביטחוננו של אדמירל נימיץ בתסריט שחזה מודיעין הצי, התחזק. הוא לא התפתה לשגר כוחות צפונה והורה להיערך לקרב הצפוי באזור מידווי. מטרתו הייתה לטבע בקרב זה את מרב נשאות המטוסים מכלל התשע שהיו ליפנים. לצורך זה הקים נימיץ כוח משימה שמנה את כל נשאות המטוסים שהיו לאמריקנים בזירה. זה הסתכם בשלוש נשאות מטוסים בלבד. כוח זה נחלק לשני כוחות משנה: כוח 16 בפיקודו של אדמירל (שני כוכבים) וויליאם פרדריק האלסי ובו שתי נשאות מטוסים: אנטרפרייז והורנט, וכוח 17 בפיקודו של אדמירל פלטר שבו נשאת אחת - יורקטאון. הפיקוד על הכוח כולו הוטל על אדמירל האלסי, דמות נערצת ושופעת כריזמה. באותם ימים קודרים שלאחר מתקפת פרל הרבור הצליח האלסי להקרין אופטימיות ופעלתנות שהשפיעה וסחפה את הצי כולו. פרט לדמותו הכריזמטית, היה האלסי גם

המוריעין האמריקני - היו גם הראשונים להתאושש: המודיעין שהיה בידי אדמירל (שלושה כוכבים) צ'סטר נימיץ, מפקד הכוחות הימיים האמריקניים באוקיינוס השקט, עלה לאין שיעור על המודיעין שהיה בידי יתמוטו. אנשי המודיעין של נימיץ התריעו על התקיפה המתוכננת, חשפו את תכנית ההטעיה ואף פיצחו את הצופן הסודי של היפנים. כתוצאה מכך, בסוף אפריל 1942 ידע המודיעין האמריקני לנקוב במועד מתקפת הענק היפנית, שתחל בתרגילי הטעיה ותסתתרים במתקפה. על אזור שכונה "יעד AF" בתשדורת היפנית. אך מהו AF? זו הייתה פיסת הפאזל החסרה לאמריקנים בכדי להשלים את התמונה. את החידה פתר קצין מודיעין ממפקדת הצי: הוא הורה להוציא שדר מהבסיס במידווי, בקשר גלוי, על תקלה במזקק המים של האי. יומיים אחר כך פוענח שדר יפני מוצפן המכיל מידע על כך שב"יעד AF" אין מים מזוקקים. עתה היה כרוך לכולם: AF הלא הוא האי מידווי!

הכל התקדם לפי התכנית

בתחילת מאי 1942 תקפו היפנים באיי שלמה. כוח אמריקני בפיקוד אדמירל (כוכב אחד) פרנק פלטר התעמת איתם ולשני הצדדים היו אבידות שקולות. התכנית היפנית המשיכה להתגלגל ובאמצע חודש מאי נערך כוח יפני עצום

של יפן, הטילה עליה ארצות הברית אמברגו נפט ואף סגרה בפניה את תעלת פנמה.

ב-7 בדצמבר 1941 נקטה יפן יוזמה צבאית ראשונה כנגד ארה"ב ופתחה במתקפת פתע על הבסיס הגדול שלה באוקיינוס השקט, פרל הרבור שבהוואי. ארה"ב נשאבה למלחמה.

מכת הפתע על פרל הרבור הייתה קשה וכואבת, אך לא מכרעת. אומנם רוב אוניות המערכה והסיירות הכבדות שהיו ערוכות באוקיינוס השקט נפגעו, אך לא כולן. למזלם של האמריקנים, ארבעת נשאות המטוסים שהיו בזירה לא שהו

בנמל בבוקר התקיפה ולא נפגעו.

היפנים ידעו שהמלאכה לא הושלמה ועיבדו תכנית בשם "מבצע MI". יעדיהם בתוכנית זו היו שניים: כיבוש שדות התעופה באטול מידווי, הנמצא בטווח טיסה לאיי הוואי, והשמדת יתרת הצי האמריקני.

היפנים תכננו לתקוף תחילה באיי שלמה שבדרום האוקיינוס השקט, לאחר מכן לשגר כוח ימי נוסף שישימש ככוח הטעייה לכיבוש בסיסים ימיים באיים האלאוטיים שליד אלסקה, ולבסוף - לכבוש את אטול מידווי. מעין משחק שח-מט על פני מגרש שגודל שטחו כשליש מכדור הארץ.

היפנים קיוו ששתי הפעולות המקדימות יגרמו לאמריקנים לרכז כוח משימה שיפליג בנתיב צפוי ויגיע לבסוף לאזור מידווי כתגובה להתקפה שם. אז, לאחר שייחשף כוח המשימה האמריקני יארום לו כוח ימי עצום של הצי הקיסרי היפני בפיקוד האדמירל (שלושה כוכבים) איסורוקו יתמוטו וישמידו כליל.

באותו הזמן, בצי האמריקני הוחלפו דרגי פיקוד רבים בעקבות המחדל של מתקפת פרל הרבור, וכך, עם אוניות שהובאו מזירות אחרות ועם מפקדים שאך נכנסו לתפקידם, היה הצי כנחיתות של ממש מול הצי היפני ההולך וצובר ניסיון והצלחות.

אך דומה שהראשונים להיכשל - אנשי

איש חזון ובגיל 52 בחר מיוזמתו לצאת לקורס טייסי האלסי הבין ששדה הקרב הימי משתנה וכי נושאות המטוסים הן אלו שיכריעו את המלחמה. פתיחות מחשבתית זו לא הייתה נחלתו של הצי היפני וגם לא של ציים רבים אחרים.

נימוץ הורה להאלסי להיערך בקרבת האטול אך מחוץ לטווח התקיפה של מטוסי הנושאות היפניות ושם להמתין לשעת כושר.

גם הבסיס באטול מידווי נערך לקרב. בשורת התעופה של האטול היו ערוכים מטוסים בעלי טווח פעולה גדול שאפשרו גילוי מוקדם של הכוח היפני המתקרב וגם תקיפתו.

בסוף חודש מאי יצא כוח המשימה של האלסי לים. האלסי עצמו חלה בבוקר היציאה לים והובהל לבית החולים. את הפיקוד על כוח 16 ביקש האלסי להעביר לאדמירל (כוכב אחד) ריימונד ספרואנס. ספרואנס היה מפקד שייטת הסיירות שאבטחה את נושאות המטוסים של האלסי. אדמירל נימץ קיבל את ההמלצה, הוא הכיר בתבונתו של ספרואנס וסמך גם על מטהו של האלסי שישלים את חוסר ניסיונו של ספרואנס בהפעלת נושאות מטוסים.

עתה נותר אדמירל פלטשר מפקד כוח 17 כמפקד הבכיר יותר, כשבכוח המשנה שלו יש רק נושאת מטוסים אחת. פלטשר העדיף שלא לחולל זעזועים בהרכב הכוחות והשאיר זאת כך.

פלטשר ערך את כוחותיו כשלוש מאות וחמישים מייל צפונית מזרחית למידווי, טווח הפרישה בין שני כוחות המשנה היה כ-10 מייל - טווח שאפשר שמירה על מבנה בדממת אלחוט. את התמונה האזורית סיפקו מטוסי הסיור שהמריאו ממידווי וכיסו שטח ברדיזס של כ-700 מייל סביב האי.

ב-3 ליוני גילה מטוס סיור ימי את אחד הכוחות היפניים כ-700 מייל מערבית

למידווי. היה זה כוח הנחיתה אשר מנה נחתות רק"ם ונושאות גייסות. פלטשר העריך שכוח שכזה אינו יכול להיות כחוד ולפיכך כוח ההלם היפני נמצא בעצם קרוב יותר והורה לכוחותיו לקצר טווח למידווי.

ב-4 ליוני, מיד לאחר הצות, יצא כוח ההלם היפני ממחסה העננים ונערך כ-200 מייל צפונית מערבית למידווי. במשך הלילה חומשו המטוסים בחימוש נגד מטרות יבשתיות. מפקד כוח נושאות המטוסים היפני, אדמירל (שני כוכבים) נגומו הורה לתקוף. ארבעת נושאות המטוסים - קאגה, אקגי, סוריו, והירו פנו דרום מזרחה, אל הרוח, והמריאו את מטוסייהן במהירות וביעילות. נגומו המריא רק כמחצית מכמות המטוסים שעמדו לרשותו והותיר את המחצית השנייה מחומשים להתמודד עם כוח ימי באם יופיע.

ההתקפה לא הפתיעה איש במידווי. האיים תוגברו ובוצרו ובבוקר התקיפה כבר הספיקו עשרות המטוסים הערוכים באי להמריא ולחמוק מההפצה.

דיווחי המפציצים היפניים היו מלאי התלהבות אך נגומו המנוסה לא נסחף בהתלהבותם, הוא דווח על מיכלים בוערים ומסלולים פגועים אך לא על מטוסים. לפיכך הורה האדמירל היפני לשלוח גל נוסף של הפצצות. אך עתודת המטוסים הייתה מתומשת כנגד מטרות ימיות ועתה נדרשה החלפת הימוש מזורזת על ארבע נושאות המטוסים לקראת הפצצת האי. תוך כדי ההלפת החימוש דיווח מטוס סיור על כוח אמריקני גדול כ-200 מייל מזרחית לאי, בנתוני תנועה ררום-מזרחיים. לא נצפו נושאות מטוסים. נגומו חישב שבטווח זה יספיקו מטוסי לתקוף את האי שנית ואז לחזור, להתחמש ולצאת כנגד הכוח האמריקני.

הדילמה של נגומו

לפתע החלו לכרסם בנגומו טפקות: אמנם מטוס הסיור לא דיווח על נושאות

אמריקאיות אך מדוע נע הכוח האמריקני בנתוני תנועה דרום מזרחיים (מול הרוח)? בעוד הוא מתלבט הופיעו בשמיים מפציצי טורפדו אמריקניים. עתה היה ברור - אלו מטוסים שהמריאו מנושאות מטוסים, ולפי מספרם מדובר בשלוש נושאות לפחות, הנמצאות בטווח תקיפה!

מבחינת נגומו העיתוי היה אומלל - מטוסי הקרב (מדגם "זירו") כבר היו קצרים בדלק ומטוסי ההפצה של הגל הראשון התחילו לחזור מתקיפתם וצריך היה להכין את הסיפונים לקליטתם.

נגומו התלבט האם לשגר גל של מפציצים, כנגד הכוח האמריקני שהתגלה, חמוש בפצצות שיועדו לתקיפת מטרות יבשתיות או להחליף שוב חימוש ולארגן התקפה מסודרת. לאחד מפקודיו, אדמירל (כוכב אחד) מוכשר ונמרץ בשם ימאנצ'י לא היו ספקות, הוא היה כל כך משוכנע עד כי העז לשלוח מברק מסיפון ההיריו (אניית הפיקוד שלו) ולהציע למפקדו לתקוף ומיד. נגומו נעלב וזזה ההתלבטות הוכרעה - הוא החליט להכין התקפה סדורה שלשם ארגונה נדרשת שעה שלמה של החלפת חימוש.

כ-200 מייל מזרחית להם התהוללה דרמה גם בצד האמריקני. ב-06:30 איתר הכוח האמריקני שתי נושאות מטוסים ואניות מערכה יפניות.

הכוח של פלטשר היה מזרחי יותר ורחוק יותר מהיפנים, אי לכך פקד על ספרואנס שהיה מערבית לו: "התקף את הנושאות היפניות ברגע שייכנסו לטווח שלך".

ספרואנס לא מיהר לתקוף, להערכתו הוא לא התגלה ולכן יכול היה להמשיך ולקצר טווח ולאפשר למטוסיו זמן ארוך יותר מעל המטרות. אמנם על פי התקן הוא היה בטווח המאפשר תקיפה אך זמן התקן חושב לפי הרצוי ולא לפי המצוי וספרואנס העריך נכונה את המצוי, עבודת הצוותים ורמת ההבנה בין המפקדים הייתה רחוקה מלהיות מושלמת.

מטהו של האלסי לחץ לתקוף ולבסוף, באי רצון, נכנע ספרואנס והורה על "תקיפה מתואמת".



בתקיפה מתואמת ממריאות הטייסות כולן ותוקפות בו זמנית. לתקיפה כזו סיכוי גדול להצליח אך היא מצריכה מיזמנות גבוהה בכל הדרגים, מאת פשוט לא הייתה.

וכך, המריאו הטייסות בעצלתיים, בחוסר תיאום על הסיפונים ובין האוניות. כחצי שעה עברה והמטוסים שכבר המריאו שורפים דלק במעגלי המתנה ועוד מעט יצטרכו לנהות שוב ולתדלק...

לבסוף, מתייבש ספרואנס ומורה לטייסות לטוס ולתקוף באופן עצמאי. מפציצי הטורפדו מההורנט הגיעו ראשונים אל הנושאות היפניות. ללא חיפוי מטוסי הקרב וללא תקיפה מוקדמת של מפציצי הצלילה ירדו לנתיבי התקיפה והופלו כולם מבלי שהשיגו פגיעה. זמן קצר אחר כך הגיעו לזירה 14 מפציצי הטורפדו של האנטרפרייז, 10 הופלו ופגיעה לא הושגה. למפציצי הטורפדו של היורקטאון, שהגיעו אחריהם היה גורל דומה.

אלת המזל מופיעה

בתוך מחצית השעה איבדו האמריקנים 35 מתוך 41 מפציצי הטורפדו. זו הייתה תקלה מבצעית איזמה אך למרבה האירוניה הייתה בה גם תועלת: התקפות הטורפדו הפריעו לנגומו להמריא את מטוסי הגל השני ומשכו את מטוסי הקרב היפניים למטה, לגובה פני הים.

הרחק למעלה, בגובה של כ-15,000 רגל מעל שדה ההריגה נפגשו באותה עת ובדרך מקרה שתי טייסות מפציצים, האחת מהאנטרפרייז והשנייה מהיורקטאון. הראשונה המריאה באיחור והשנייה טעתה בניווט. מתחתיהם התגלו שלוש נושאות מטוסים. הקצין הבכיר באוויר, רס"ן מק-קלוסקי חילק את הלהק לשתי טייסות והטיל על האחת לפגוע בקאגה ועל השנייה - בסוריו.

באותה השעה היו על סיפון הקאגה כ-40 מטוסים מתודלקים וחמושים בפצצות נגד אוניות. פצצות החנ"ם שהורדו מהם בחיפזון טרם פונו מהסיפון. מפציצי הצלילה מצאו את עצמם בשמיים נקיים

כשמטוסי ה"זירו" הרחק מתחתיהם. המפציצים צללו באין מפריע ובתוך שניות זכו בארבע פגיעות ישירות. על סיפונה של הסוריו היו כ-60 מטוסים חמושים ומתודלקים, ומפציצי הצלילה הלמו גם בה בשלוש פגיעות ישירות.

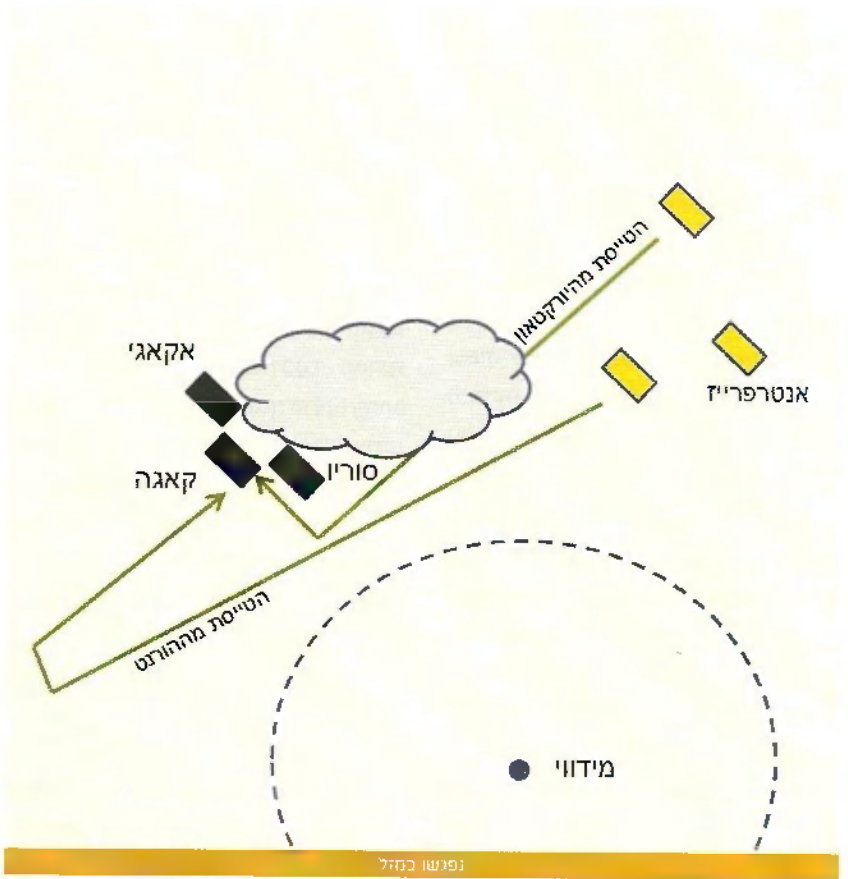
טייסים בעלי יוזמה שהבחינו בפגיעות המדויקות עברו לתקוף את הנושאת השלישית, אקאגי, אוניית הדגל של נגומו. האש התפשטה באונייה ואדמירל נגומו נאלץ לרדת לסירת הצלה.

2 דקות גורליות בבוקר ה-4 ביוני שינו כליל את מאזן הכוחות באוקיינוס השקט. זמן קצר לפני התקיפה המוצלחת של המפציצים האמריקניים, איתרו מטוסי הסיוור של ההיריו את היורקטאון במרחק של כ-240 מייל צפונית למידווי. על סיפוני הקאגה, האקני והסוריו כבר השתוללה האש, ואדמירל ימאגוצ'י על סיפון ההיריו כבר לא המליץ המלצות ולא חיכה לאישור. הוא הורה למפקד ההיריו לשלוח את מטוסי להשמדת נושאת המטוסים. הטייסים המנוסים היטיבו לפגוע והיורקטאון ניזוקה קשות וטבעה.

בשעה 15:30 הצליחו שתי הנושאות האמריקניות שנתרו (ההורנט והאנטרפרייז) לאסוף את מעט מפציציהן ששרדו ולהרכיב טייסת אחת, מעורבת, שהמריאה, איתרה את ההיריו ופגעה בה. אדמירל ימאגוצ'י נשאר לטבוע עם האונייה...

יממוטו לא עוצר

בשעה שננושאותיו טובעו בזו אחר זו המשיך יממוטו עם כוח השטח על אוניותיו העצומות מזרחה, לכיוון מידווי. במהלך היום התבהרה התמונה במפקדתו אך האדמירל לא ויתר, הוא ערך וריכוז את כוחותיו לקראת הפגזת ריכוך ונחיתה. כמו כן, הזעיק את כוח ההטעיה מן האיים האלאוטיים כתגבורת. בדרכם נתגלתה צוללת אמריקנית ובפניית הירום שעשה כוח הסיירות היפני התנגשו שתי הסיירות הכבדות, מיקומה ומוגאמי, ואבדו את כושר התמרון שלהן. מטהו של ספרואנס לחץ לנצל את הצלחה ולהוסיף עוד שתי סיירות כבדות



נפישו כהיל



המועצה להשכלה גבוהה אישרה את תוכנית לימודי המוסמך בלוגיסטיקה ומערכות ימיות של המרכז האקדמי רופין

« תוכנית לימודי המוסמך המקנה תואר M.A בתחום הלוגיסטיקה והמערכות הימיות (Logistics and Maritime Systems) שנפתחה לראשונה בישראל במרכז האקדמי רופין בשנת 2011, מכשירה מנהלים באחד מענפי התעסוקה המתפתחים והמבוקשים ביותר בארץ ובעולם.

אנשי לוגיסטיקה רבים עוסקים בתחום כהמשך ישיר לתפקידים אותם מילאו בשירותם הצבאי, במפקדות חילות היבשה. מעתה, גם חיילי וקציני חיל הים יכולים להשתלב בתחום מההיבט הימי- לוגיסטי, במגוון תפקידים: בנמלים, בנתיבי סחר ימיים ובתלאומיים, בייבוא ובייצוא בינלאומיים ובחיבור של כל אלה לשרשרת הערך בכל חברה מסחרית בעולם של ימינו.

ישראל תלויה בים עוד קודם לגילוי הגז בו בשנים האחרונות. מיקומה הגיאוגרפי ומצבה הפוליטי של ישראל מנתיבים את הנתון המרשים הבא: כ-98% מסך מטעני סחר החוץ מגיעים אליה ויוצאים ממנה דרך הים.

בוגרי המחזור הראשון של המרכז האקדמי רופין, שסיימו את לימודיהם בקיץ האחרון מצוידים ביסודות הדרושים למנהל מקצועי בתחום הלוגיסטיקה, תחום שקובע במידה רבה את רווחיותה של החברה. בנוסף לתכנים העוסקים בלוגיסטיקה ימית הלימודים מקיפים גם את תחומי הלוגיסטיקה האווירית והיבשתית.

בראש התוכנית עומד ד"ר אריה סחיש, בעל תואר דוקטור בהנדסת תעשייה וניהול מטעם הטכניון. ד"ר סחיש כהן בעברו כמשנה למנהל הנמלים אשדוד וחיפה, היה למנהל נמל חיפה ולסמנכ"ל רשות הנמלים והרכבות לתפעול, תכנון ומערכות מידע, והיום הוא בעל חברת ייעוץ לוגיסטי. לדבריו: "שוויו הכלכלי של סחר החוץ מכלל התמ"ג בישראל הוא מהגבוהים בעולם, ועומד על כ-65%. לפיכך מרינת ישראל והתעשייה והמסחר הישראליים תלויים במידה רבה בתפקודן של מערכות לוגיסטיות מתקדמות, ובכך שהשינוע הימי ימשיך להיות צינור החמצן העיקרי מהמדינה ואליה".

בין מרצי התוכנית הבכירים אפשר למצוא גם את ד"ר יורם זכה, נשיא ומנכ"ל צים לשעבר, הנחשב למומחה בעל שם עולמי ולמרצה מבוקש בתחומי הספנות. ד"ר זכה משמש כיום כנשיא לשכת הספנות.

תוכנית ה-M.A ברופין, שהיא היחידה בישראל בתחום, נהנית משכר לימוד אוניברסיטאי ונמשכת פחות משנה וחצי. רוב הסטודנטים משלבים את הלימודים עם עיסוקים מקצועיים שונים וחלקם מגיע מהמערכות התעשייתיות והמסחריות, מחברות הספנות, מהנמלים, ממרכזים לוגיסטיים ומערכי אחסנה והפצה, ממשרדי ממשלה, מחברות ביטוח, מבנקים, ממשרדי עו"ד ומחברות שונות.

בתוכנית משולבים סיוורים בנמלים, בחברות תעשייתיות ובמרכזים לוגיסטיים, והיא כוללת הרצאות אורח של מנהלים בכירים בענף: מנכ"לי הנמלים, מנכ"ל ממן, סמנכ"לי שרשרת האספקה של שטראוס, נטפים, מפעלי נייר חדרה, מנכ"לים של חברות פיננסיות העסקות במימון ובגידור עסקאות בינ"ל, יו"ר מועצת המובילים, מנהל המכס ועוד. ■

לרשימת ההטבעות. ספרואנס לא שש לסכן את נושאותיו, הוא רצה להתרחק מזרחה ולשמר את הצלחתו. לבסוף באי רצון, אישר תקיפה אווירית מוגבלת על הסיירות ולאחר מכן שוב פנה מזרחה. כוחו של יממוטו היה עדיין בתנועה לכיוון מידווי ואז התברר כי התגברת שהזעקה מכוח המשימה שתקף באלאוטיים לא תגיע לפני ה-8 ביוני.

יממוטו נשבר, נושאותיו אבדו, אניותיו התנגשו, התגברות לא מגיעה והבוקר מתקרב ואזייתה חשוף לתקיפות מטוסים שימריאו ממידווי (שלא רוככה דיה) ובמקביל, לתקיפה מנושאות המטוסים. האמריקניים נהנו עכשיו מעליונות אווירית מזחלטת.

וכך, בשעה 02:55 הפיץ יממוטו את המברק הבא: "בטל מבצע MI! הכוחות יפגשו לתדלוק בנקודה הנמצאת 700 מייל צפונית מערבית למידווי. כוח הנחיתה ונושאות הגייסות יתפצלו מיידית וינועו במהירות מערבה (הביתה)".

אחרית דבר

זהירותו של ספרואנס לא זכתה לאהדה בקרב פקודיו וגם מפקדיו לא היו שלמים איתה. עברו מספר ימים עד שערפל הקרב התפור והתברר ממדי הניצחון והשלכותיו. או אז הפך ספרואנס לגיבור לאומי. ספרואנס היכה מכה אנושה את צי הנושאות היפני ושמר על צי הנושאות האמריקאית זמן וכשיר להמשך הלחימה. הייתה זו נקודת המפנה - MIDWAY.

בהיתקלויות הבאות יפעיל הצי היפני נושאות מאולתרות וטייסים טירונים, בעוד שההורנט והאנטרפרייז על טייסהן המנוסים, ועם תגבורת של נושאות נוספות מבית היוצר של התעשייה האמריקנית, יכו בצי היפני עוד ועוד עד להתרסקותו הסופית בקרב ים הפיליפינים, ב 19 ליוני 1944 (גם הוא ניצחון של ספרואנס).

הייתה זו גם נקודת התפנית בתפיסת בניין הכוח. אוניות מערבה לא יבנו יותר ושום צי לא הצטייד בהן עוד. נושאות המטוסים הן שהפכו מאז לעמודי התווך של הציים הגדולים. ■

שחר של ים חדש

גיוס חרדים לחיל הים

חאת: ירדן גור

סא"ל רוזנטל, "הם חתרים מהשירות חרדיים לכל עניין ודבר, אנחנו מחויבים לזה". במהלך השירות חיל הים ממלא את כל צרכיהם לרבות שמירה על זמני תפילה, מניין, מגורים סטריליים, שמירת שבת, מזון כשר למהדרין וקיום שיעורי תורה. בחיל יודעים שההצלחה שלהם להחזיר את החיילים חרדים כפי שבאו היא מה שיגרום לבחורי ישיבה נוספים לרצות להתגייס לפרויקט, שהרי מרבית המתגייסים ניזונים משמועות שעוברות מפה לאוזן.

בין יתר המאמצים שעושה החיל, הוא גם מעניק לחיילי "שחר ים" תנאי שירות המותאמים להם והכנסה שמטרתה לתמוך גם במשפחותיהם (תשמ"ש - תשלומי משפחה). הרווח בפרויקט זה הוא הודו, החיל זוכה בכוח אדם איכותי המשתלב במערך הטכנולוגי והחייל זוכה למקצוע שיוכל לשמש אותו גם באזרחות. "חיילי 'שחר ים' רוכשים מקצוע במגוון תפקידים: מקצועות ההיי-טק, בודקי תוכנה, טכנאי אופטרוניקה, טכנאי ניווט, מנוען חוף ועוד", אומרת סא"ל רוזנטל, "כעת אנחנו מתכננים להרחיב את כמות המתגייסים ולהגדיל את היצע המקצועות. נכנסנו גם לתפקידי מנהלה, נהיגה ולוגיסטיקה". בימים בהם יש ביקוש גבוה מההיצע למשרות תורניות וחרדים רבים מוצאים את עצמם מתחת לקו העוני, למקצוע אורחי יש יתרון רב בשמירה על איכות חיים ויכולת לפרנס את המשפחה המתרחבת. הבעיה של הציבור החרדי היא שבשל אופי המסגרת הלימודית שבה בילו את מרבית חייהם, לא לכולם יש את הכלים המתאימים לרכישת מקצוע אורחי. בצבא, לעומת זאת, הם מקבלים את התמיכה המלאה והלווי הצמוד לרכישת המקצוע.

שיטת "חבר מביא חבר"

הכנס הראשון של הפרויקט היה פחות מוצלח מהצפוי, בלשון המעטה, "במקום 50 בחורי ישיבה הגיעו עשה בלבד. מתוכם התגייס רק בחור אחד, מנדי שמו, שפרץ את הדרך עבור הבאים אחריו", מספר סא"ל (מיל) רביב הדר שכהן בזמנו כרע"ן תכנון והיה ליוזם הרעיון. הדר לא התייאש והפרויקט צבר תאוצה. היום

רווח הדדי

הקהילה החרדית היא קהילה גדולה ומגוונת עם שונות בינאישית גבוהה, אך המסלול של נער הגדל בחברה זו הוא צפוי מראש, פחות או יותר. לאחר שסיים את לימודיו התיכוניים בישיבה, שכללו בעיקר לימוד יהדות ובסיס בלבד של מקצועות החובה, הוא עובר ללימודים בישיבה גבוהה, שם הוא מקדיש את זמנו ללימוד תורה בתנאי פנימייה. לאחר מכן הוא מתחנך ומקים משפחה וממשיך את לימודיו במסגרת הנקראת "כולל" ללימודי רבנות. מי שחורג ממסלול חיים זה מסתכן בכך שישתכלו עליו כעל עוף מוזר ושעמדתו בקהילה ירד, דבר שעשוי להתבטא במניעת שידוך, אי קבלה למקום עבודה ואפילו הערמת קשיים ברישום ילדיו למוסדות איכותיים. מכאן, שבחורים חרדיים שבחרים לצאת ממסלול זה ולהתגייס עושים זאת תחת הסיכון שיאבדו את כל מה שהצליחו לבנות עד כה.

החשד העיקרי של חברי הקהילה החרדית הוא שמי שהולך לצבא "מתקלקל", מתרחק מאורח החיים החרדי ומכאן קצרה הדרך לירירה בעוצמת האמונה הדתית ובמקרים מסוימים אף לחזרה בשאלה. פרויקט "שחר ים" מרוקן חשרות אלו מתוכן, שכן במסגרתו חיל הים עושה את מירב המאמצים בכדי להתאים את עצמו ולאפשר לחייל החרדי לשמור על המנהגים ועל הקשר החזק עם הדת. "חשוב לנו מאוד שהשירות הצבאי לא יגרום לחיילים להתרחק מהדת", אומרת

ישראל של שנת 2014 נמצאת בעיצומה של סערה ציבורית. הדיון סביב חוק גיוס בני הישיבות גורר קריאות חריפות משני עברי המתרס, הפגנות המוניות והצהרות מרחיקות לכת שמעמיקות את המתלוצקת בין הצדדים. אך מאחורי הקלעים, בשקט בשקט ומבלי לעורר כותרות, ישנם בחורים חרדיים שדווקא כן בוחרים להתגייס, שרואים בשירות הצבאי זכות גדולה וקיום מצווה ועושים חיל בתפקידים בהם הם מוצבים. חיילי פרויקט "שחר ים", נעים להכיר

שירות חרדי בחיל הים, או בקיצור: "שחר ים", הוא פרויקט שהחל בחיל הים בשנת 2008 לאחר שהוטמע בהצלחה בחיל האוויר ומטרתו לאפשר לאברכים מהקהילה החרדית להתגייס ולתרום את חלקם, תוך שמירה על אורח חייהם החרדי, ולאפשר להם לרכוש מקצוע וניסיון בעבודה, דבר שיהווה מנוף לשילובם בהמשך בשוק העבודה האזרחי. מאז גיוס המחזור הראשון של הפרויקט, שכלל חייל אחד בלבד ועד היום חלה עלייה מסחררת בהיענות וכיום הפרויקט עומד על כ-120 חיילים. "התחלנו עם עשרות בודדות ומאז אנחנו רק הולכים ומתרחבים", אומרת סא"ל יעל רוזנטל, ראש ענף איתור וגיוס, שרואה את חשיבות הפרויקט גם מעבר לגבולות הצבא, "אנחנו רואים בזה פרויקט לאומי, המשתתפים רוכשים מקצוע ומשתלבים במעגל העבודה ובתרבות הישראלית".

למהלך שהוא עשה. "במעגל הקרוב אלי מקבלים את זה כמעט כחובן מאליו", הוא מספר, "אך כלפי חוץ אני משתדל שלא להכליט את זה שאני חייל, אך אני גם לא מסתיר או מתבייש בזה, ואם זה לא מתאים למישהו אז שיביט לצד השני". רב"ט שתר, מבחינתו, היה מתגייס גם לולא היה קיים הפרויקט, "זה היה מעמיד אותי בקונפליקטים עם השמירה על אורח החיים שלי. פרויקט שתר הוא מנוף המאפשר לי גם להתגייס וגם לשמור על אמונתו", הוא אומר ומספר כיצד חיל הים נערך לגיוס התרדים, תגבר את הבסיס במשגח כשרות חדש והעביר את המסר למפקדים שמתגייסים לנושאים הרגישים במלוא הכבוד. "באמצעים אלה ניתן יהיה ליצור 'צבא כלל-ישראלי', שיתאים לכל מי שרוצה לשרת בו", מסכם רב"ט שתר.

לסיכום מספר לנו רב"ט שתר על אהבתו למקצוע: "אני גאה במה שאני עושה ולא מרגיש שזה מותר את השקפת עולמי או את השקפת העולם של כ-90% מהעולם החרדי", הוא אומר, "גם אם השעות לפעמים לא שגרתיות וגם אם יכולים להקפיץ אותי גם ביום שבת. אם זה עוזר במשהו לפעילות המבצעית, זו מצווה גדולה ואני שמח לעשות זאת".

אין ספק שמסלול ייחודי זה לשילוב חרדים בצה"ל יכול לתרום בעתיד להקטנת הקיטוב בחברה הישראלית סביב שאלת גיוסם של החרדים ולהכניס ברי גיוס איכותיים למערך התומך שיביאו להשבתה ולהתייעלות של החיל. ■

חיילי "שחר ים" מוערכים מאוד בכל היחידות ובתי המלאכה שבהם הם מוצבים תזכים ליחס של כבוד מעמיתיהם. בחודש אפריל האחרון הערכה זו קיבלה

"פרויקט שחר הוא מנוף המאפשר לי גם להתגייס וגם לשחר על אמונתי...אני גאה במה שאני עושה, יכולים להקפיץ אותי גם ביום שבת. אם זה עוזר במשהו לפעילות המבצעית, זו מצווה גדולה ואני שמח לעשות זאת"

חיזוק בדמות תעודת הצטיינות מאת מתי, שניתן לרב"ט שמואל שתר, חייל בתוכנית. "אני לא יודע מה עשיתי שהיה מיוחד כל כך, שבשמו מגיע לי לזכות בפרס", אומר רב"ט שחר בצניעות. "באתי לתרום למדינה, לא באתי 'לעשות חיים' בשירות. משום מה לקחו את זה כמשהו שהוא אינו מובן מאליו", הוא אומר. רב"ט שחר יכול היה, כמו רבים אחרים, להימנע מהשירות אך בחר להתגייס והוצב במספנה במדור הטכני, בתפקיד CNC - עיבוד שבבי. במהלך השנתיים שבהן הוא משרת במחלקה היא התפתחה לאין שיעור. רב"ט שחר מגיע במקור מהישיבה "מקווה" שבחיפה, אך לא הקרבה לים היא זו שמשכה אותו לחיל: "בחיל הים הציבו אותי בתפקיד שמאוד רציתי. זה מקצוע מאתגר שמפעיל את הראש ואת הידיים. בנוסף, זה מקצוע מבוקש באזרחות", הוא אומר. לחזלו של רב"ט שחר, האווירה בביתו מעודדת ופתוחה

מקיים אכ"א כנסי שיווק בערים שונות. "אנחנו מגיעים למקומות רבים כארץ, מסבירים בפירוט על התפקידים השונים הפתוחים בפניהם במסגרת הפרויקט, על תנאי השירות ועל אופק השירות. אנחנו מספרים על הרווח שברכישת מקצוע ועל תנאי השירות הנוחים, אנחנו עונים בסבלנות לכל השאלות ומציידים את החברה האלה בכל הידע כדי לקבל את ההחלטה", מספרת סא"ל רוזנטל. ובכל זאת, האופן שבו מירב החיילים מגיעים לפרויקט זה בשיטת "חבר מביא חבר". חיילים ששירתו וחזרו לקהילה מהווים שגרירים של רצון טוב ושמחים לספק את התשובות לכל השאלות מניסיונם האישי. כל הבחורים המתאימים שהביעו רצון להשתתף בפרויקט עוברים תהליך של מיון ומתגייסים לשירות מלא של בין שנתיים לשלוש שנים, בהתאם למצב האישי. תקופת השירות מתחלקת לכמה שלבים: בתחילה עוברים כל חיילי ה"שחר" טירונות והכשרה מקצועית פנים צה"לית, לאחר מכן הם משובצים בבסיסים השונים ברחבי הארץ ומשרתים במסגרת של בסיס פתוח, המאפשרת להם לחזור בסוף כל יום אל משפחותיהם. בחודשי השירות האחרונים, החיילים שמעוניינים בכך יכולים לעבור קורס הסבה לתעשייה האזרחית.

במהלך השירות מוצמד לכל מחזור רכז חרדי העומד בקשר רצוף עם החיילים, החל משלב האיתור ועד ליום השחרור.

"צבא כלל-ישראלי"

אחד היתרונות שיש לחיילים החרדיים בהשוואה לחיילים חילוניים הוא מורגלות לשעות לימוד ארוכות ורבות. כאשר ניתנים להם חומרי קריאה במהלך הקורסים הם מעוררים פליאה שוב ושוב בקצב המהיר שבו הם "מתסלים" את החומר. בנוסף, המוטיבציה שלהם להצלחה ולרכישת המקצוע היא גבוהה מאוד, כמו גם המשמעת העצמית שהם מפגינים. החיילים מגיעים בדרך כלל במסגרת שונה מאשר שאר המגויסים. רובם מגיעים בגיל מבוגר יותר מגיל הגיוס הרגיל (הפרויקט מיועד לגילאים 20-28), נושאים ולעתים קרובות גם הורים.





ימאות כחול לבן

פורטפוליו לצלמת והשייטת סיגל שגב

שאני רוצה להשיג. אם צריך לצלם מנוף, בתוך שלוש שניות אהיה כבר בקומה המאה של הבניין, חצי גוף מבצבץ מהחלון, כדי לקבל זווית טובה שלו".

כשהיא מפליגה בתחרויות שיט, ברור לכולם מדוע היא שם. היא באה לצלם ולהעביר בתמונות את החוויה בצורה המוחשית ביותר. "השיט מתחיל בהכנות", היא מספרת, "לפני השיט מסדרים את המיתרים והמפרשים, מוודאים שהראשי יעלה מהר, שהחלוץ לא ייתקע, שהכל מסודר ומוחזק במקום. אני אוהבת לצלם את ההכנות, יש משהו תוסס באוויר,

ב-Grey Art Gallery שבניו יורק ובהמשך דרכה עבדה עם גדולי הצלמים בכלייה ובאיטליה. כשסיימה לכבוש את העולם חזרה לארץ, נחושה לתעד ולצלם את ההווה הישראלית, החל מדמויות מפתח בחברה (הנשיא שמעון פרס, למשל, נמנה עם קהל לקוחותיה) וכלה בסצנת השיט המקומית.

בנראה שההכרזה שמתארת את אופי הצילום ששגב מתמחה בו היא "צילום אקסטרים". "אני זקוקה לאקשן, לתזויות, לתנועה", היא מעידה על עצמה, "אין לי גבולות כשזה נוגע לצילום

האהבה של סיגל שגב לצילום החלה בגיל מוקדם מאוד. בגיל 12 היא קיבלה מאביה מצלמה חדשה כמתנת יום הולדת. הייתה זו מצלמת כיס אנלוגית פשוטה. "מיד יצאתי לצלם. ידעתי שזה התחום שלי ומאז ועד היום אנחנו בלתי ניתנות להפרדה, אני והמצלמה", היא מספרת ועיניה מחייכות. מאז זרמו הרבה מים בים, המצלמה הוחלפה בדגמים מתקדמים יותר ושגב, שרכשה ניסיון וידע בתחום, עבדה את הגדר לצד הדיגיטלי של העולם.

לאחר שסיימה את לימודיה בקמרה-אובסקורה המשיכה להשתלמויות





אביב בחל אביב. צולם בחורף

טובים יותר, לדעתה, "העננות פותרת את הבעיה של השמש המסנוורת והגלים זהרוח יוצרים עניין ותנועה בצילום. היאכטות מקבלות הטיית מטורפות, הרוח משחקת עם המפרשים והגלים נשברים על הסירה, יוצרים תבניות יפות של

לצילום מקצועי לרבות צילום תעשייתי, פורטרטים וספורט. במהלך השיט אני מחליפה בין שתי עדשות, עדשת 28 מ"מ ועדשה רחבה, בהתאם לצורך", היא מספרת. באופן מפתיע, דווקא מזג האוויר החורפי, העננות והרוח מספקים צילומים

התרגשות, כבר יודעים לתכנן את השיט על פי הרוח וכולם מחוקדים ומכוונים לארץ את הסירה בצורה הכי טובה שיש". המצלמה החביבה על שגב, איתה היא מצלמת את תחרויות השיט היא Canon EOS-1D. "מדובר במצלמה המתאימה



על רקע קו החוף של תל אביב, שיט חורף עם עננים סמיכים שיוצרים עומק בתמונה



קצף ומים, בכחול ולבן. שיוט חורף הוא אמנם קר ולפעמים גשום, אבל עם הקור מתמודדים ואם מתחיל לטפטף אני מכסה את המצלמה במגבת וממשיכה לצלם!". לפני כל שיוט מתקיים תדריך לסקיפרים,

בקפידה ולוודא שכל אחד יודע את מקומו ותפקידו. שגב יודעת היטב את תפקידה, אבל ברור לה שהקפטן, המודע גם ליכולותיה כשייטת וכסקיפרית, לא יהסס "לשלוף" אותה מעמדתה ולהשתמש בה

הכי אוהבת לצלם במהלך התחרות הוא סצנת הצטלבת", אומרת שגב ומסבירה, "שתי סירות שנוטות זו לכיוונה של זו, כשהן חולפות אחת על פני השנייה או מבצעות פנייה לכיוונים מנוגדים. במצבים



"צעדת הסקיפרים" - התרנים ממתינים ליציאה לים בעוד חברי הצוות מתורכים

בו הם מקבלים את כל המידע הנוגע לתחרות או לשיוט, היכן ממוקמים המצופים, שעות התחלה וזמנים אחרונים לסיום. זוהי התחנה האחרונה לפני היציאה לים ובדרך כלל הסירה כבר מוכנה בשלב זה וכל שנותר הוא לעבור שוב על התוכנית

בכל עת ולכל צורך ולשגב ברור שברגע שהיא תקרא לדגל היא תניח את המצלמה ותתפקד כחכרת צוות לכל דבר. במהלך השיוט שגב "צדה" במצלמתה את רגעי השיא, את הקונפליקטים ואת יחסי הגומלין בין הסירות. "אחד הדברים שאני

אלו המפרשים נראים כמו צמד חרבנות במחולן, חובטות זו בזו ומתנתקות". כדי לצלם זאת היא חייבת להיות ערנית לשינויים במיקומי הסירות ולמצוא את הזווית והמיקום הנכונים. "פה ממש מדובר בלתפוס את הרגע, הקומפוזיציה



"מחול החרבות"

"אשת צוות על הסירה, אנרגטית ומלאת אקשן, סקיפרית בלב ובנשמה", מתארת אותה שגב.

"אני אוהבת לצלם את האנשים במל, לעשות פרוטורטים של ימאים ישראלים", מספרת שגב, "רואים עליהם את היס. פניהם משקפות את החוויות שהם עברו

וכמעט כל יאכטה במל מתהדרת בתמונה מקצועית של הצוות לאתר התחרות.

מקצוע הצילום ובמיוחד הנישה הקטנה של צילום ה"אקסטרים" נשלט, כמעט ללא עוררין, בידי גברים. שגב היא למעשה אחת הצלמות הבודדות בתחום

צריכה להיות מדויקת, בתזמון הנכון, כשהסירות נוטות על צדן וכשהמפרשים מתוחים. אז מתקבלת הצלבות יפה הרגע הזה מרגש אותי מאוד".

שגב מוכרת כ"צלמת הבית" של תחרויות השיט, המתקיימות ברחבי הארץ. זו שתמיד מסתובבת בין היאכטות, מכירה



צוות יאכטה כחול לבן שעקב אחרי הסירה הנכונה...

במהלך השנים, את הסערות, את העבודה הקשה תחת השמש הקופחת. ידיהם חרוצות (תרתי משמע) מעבודה עם חבלים ומלח". כל אדם הוא דמות שמאחוריה סיפור, "ואת הסיפור הזה אני מנסה לתפוס בצילום", היא מסכמת.

ולפעמים גם סיגל שגב נחה. "אני נהנית גם מהפלגות רגועות - להבדיל מתחרויות, בהן ניתן לתפוס רגעים קסומים, שקיעות מטריפות והווי של ימאים", היא אומרת, "אפשר להתמכר לזה, לרוח הנעימה, לנירוונה, ובתוך המקום הזה, הנינוח, להגיע לזוויות צילום חדשות ומקוריות, שנגלות יש מאין. זה זמן של צמיחה והתפתחות, המחשבה רצה חופשי, מקפת באוקיינוס. לעתים מלווים אותנו דולפינים

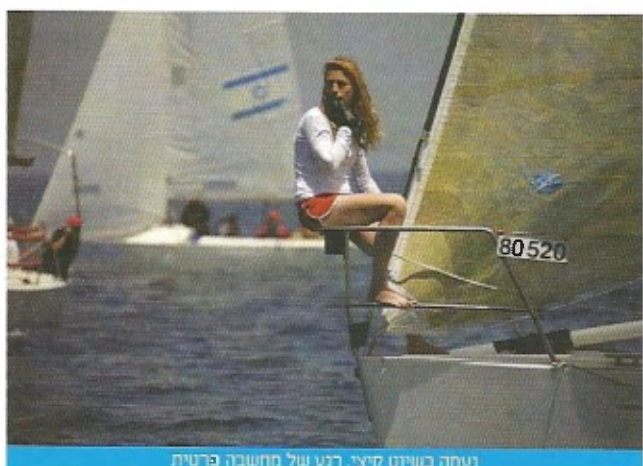
שמחזיקות בו מעמד שנים רבות כל כך. באופן לא מפתיע, גם עולם השיט הוא פטריארכלי מיסודו - העבודה על הסירה היא ברובה פיזית ובאופן מסורתי נחשב התחום לגברי. אך גם שייטות ישראליות מוצלחות יש לנו", אומרת שגב ולא מתביישת להפגין את גאווה, "יש יאכטה אחת, שמתחרה באופן קבוע ומושטת על ידי צוות שהוא כולו נשים. הן מקצועיות, שולטות בחומר ומגיעות להישגים מרשימים". בנוסף, היום על הרבה יאכטות ניתן למצוא צוותים מעורבים, בהם הנשים לוקחות חלק שווה בעבודה. "מבחינת הצילום, הן מסיפות צבע ועניין ומהוות ממד נוסף שניתן לחקור ולתעד", אומרת שגב בעודנו מביטות בתמונתה של נעמה,

את כולם ומניפה מצלמה לכל עבר, מתעדת את הצוותים של כל הסירות, לפני ותוך כדי התחרות. במהלך התחרות היא מתמקמת בירכתי היאכטה Totem Plus - 54 רגל ועשרה אנשי צוות שמחכים לרוחות חזקות ולעבודה קשה - וגם אז, למרות שהיא נישאת על גבי סירה מתחרה, היא זוכה לחיוכים מכל הכיוונים. "למעשה נוצר מצב אבסורדי בו יאכטות שמתחרות בנו מתמקמות מאחורינו והצוותים שלהן מחייכים ומחכים בסבלנות שאצלם אותם. לפעמים זה אפילו מטריד את הקפטן שלנו, שממש לא אוהב שנדבקים לו ל...". אומרת שגב ומחייכת. המאמץ "לתפוס" את ה-Totem Plus" בזב משתלם





על הרציף, ממתין בציפייה לדוכה לחזרת הסירות מהשיט לזכר אחי 'דקר'



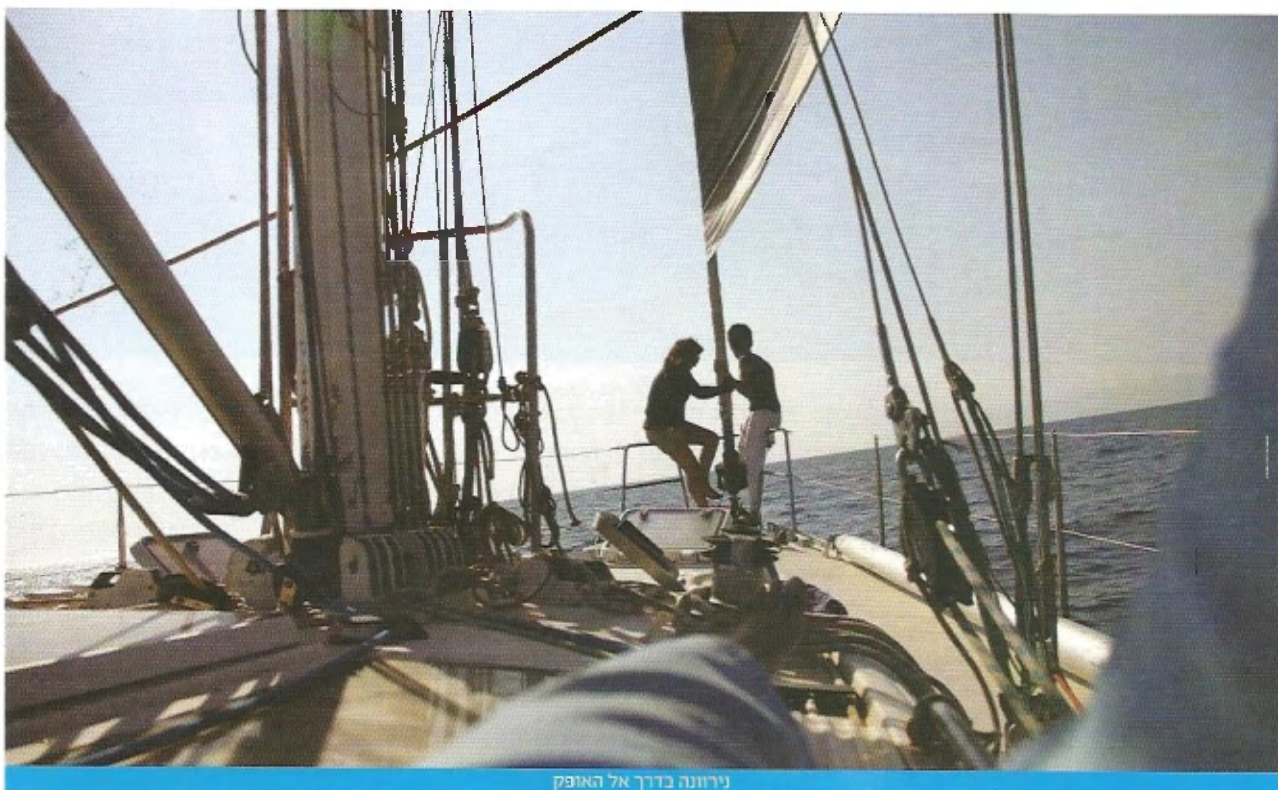
נעמה בשיט קיצי. רגע של מחשבה פרטית

ואולי פשוט מפני שזהו אופיים של אנשי הים, שכן ביים תמיד צריך להיות מוכנים לסייע לסירה במצוקה ולהתגייס כאשר יש קריאה לעזרה גם אם לא מכירים את הסירה הנזקקת, מסבירה שגב וממשיכה, "במשט לזכר אחי 'דקר' מצאתי את עצמי חולקת את אותה משבצת שטת עם

שבסופם נכנסנו לנמל היווני עם הדגל הכחול-לבן מונף. הרגשנו כשגרירים של מדינת ישראל ביוון. ואכן ייצגנו אותה בכבוד וזכינו במקום הראשון".

ההוויה הישראלית, כפי שמשתקפת בצילומיה של שגב, היא "סלט ירקות קצוץ

במהלך ההפלגה, שבאים לתפוס טרמפ על גל הירכתיים. בלילות בלב ים אני עולה לסיפון ומביטה בשמיים הכוכביים. מדי פעם חוצים את השמיים כוכבים נופלים ואני לא יכולה להפסיק להתפעל מכך, כמו ילדה קטנה". וכשהסירה נכנסת לנמל הזה, עם דגל ישראל מתנוסס ברום



נירונה בדרך אל האופק

מפרשיות, קייקים, סירות גומי, לזוייטניות, גוררות וצוללות. הכלים הינו מעורבבים ביניהם באקראיות מהפנטת, באופן שיצר מצע טוב לסדרת צילומים שמהווים מעין פורטרט לימאות הישראלית".

דק", בה מעורבות זה בחייו של זה היא ערך מלכד, במיוחד בימים קשים. הרגעים הניבטים מן הצילומים מתעדים אמפתיה, עזרה הדדית, יחסי גומלין וקרבה. "אולי זה מפני שאנחנו חיים במדינה קטנה

התורן, שגב חשה את הגאווה הבלתי מתנצלת שבייצוג מדינתה, "העברנו את היאכטה ממרינה הרצליה לקוס שביוון, שם השתתפנו בתחרות בינלאומית. המסע ארך כארבעה ימים, של כיף אדיר,



"סלט ירקות ישראל קצוץ דק", כמה כלים יש בתמונה?

להפריד ביניהם", היא מסכמת. סיגל שגב היא צלמת מקדמת מדיה המתמחה בצילום אתגרי, פורטרטים, צילום תעשייתי ותדמיתי. למידע נוסף אתם מחמנים לבקר באתר הבית שלה: sigalsegev.com

שמכיל בתוכו את הסיפור כולו". שגב מסתכלת על המרינה וסוקרת במבטה את שובר הגלים, את המחזים, את היאכטות ואת בית הקפה הנושק לרציף. "אני שייטת. אני צלמת. אני שניהם ביחד, מעורבים ומעורבבים זה בזה עד שלא ניתן

"צילום עבורי הוא הווייה", אומרת שגב ברגע של רצינות, "אני לא מצלמת בשם האמנות או במטרה להקים תערוכה ואני לא אקח את המצלמה איתי אלא אם כן יש בכוונתי לצלם", היא מוסיפה. "הייעוד שלי בחיים הוא לתפוס את הרגע המדויק



בחורה למרינה לעת ערב. על שובר הגלים קהל צופים קטן שמסתחף לשוכן של הסירות לנמל. עוד שייטת תם ונשלים



פעילות



עמותת חיל-הים

מאת: אילנית פנר צילום: ענזית בהט, אילנית פנר

#01

להיות חבר בעמותת חיל הים זה להשתייך לארגון המייצג ומעצים את מורשת חיל הים, הגאה בכל אחד ואחד מחבריו כמו שכל חבר גאה אף הוא להיות שייך אליו.

הצג ברכיך בגאווה את הסטיקר שנשלח לביתך!



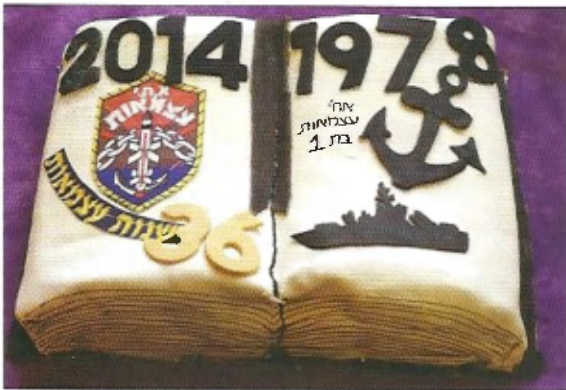
#02

ברבעון הראשון של השנה גויסו תרומות לכלל פעילויות העמותה ולרווחת חיילים בסך - 45,800 ₪

#03

האירועים איתם פתחנו את שנת 2014 מפגש צוותים רב דורי

לקראת יום העצמאות ה-66 למדינת ישראל ובמלאת 36 שנות שירות פעיל ומכובד לספינת הטיילים אח"י עצמאות, נפגשו אנשי הצוות הראשון שאייש אותה עם אנשי הצוות הסדיר שלה. הוותיקים ביקרו על סיפון הספינה וכמו כן התרשמו מהמערכות שהושבחו במהלך השנים. גולת הכותרת של המפגש הייתה בערב מורשת משותף ובלתי נשכח של לוחמי העבר יחד עם לוחמי הספינה.



עונת עצמאות



צילום משותף



מארגני המפגש מהצוות הוותיק מימין לשמאל עמית בהט, משה קטן, יעקב צוק ויואל בהלול



#04

אסיפה כללית



ב- 30 במרץ 2014, כמתחייב בחוק העמותות, קיימה העמותה את האסיפה הכללית השנתית.

כמעמד זה אישרה האסיפה הכללית את הדוחות הכספיים והדוח המילולי של העמותה, וכמו כן את ועדת הביקורת ואת רואה החשבון שלה.

בבחירות למוסדות העמותה נבחרו הנציגים שיציגו במסגרת הוועד המנהל את העמותה בשנתיים הקרובות. חברי המנהלה הממשיכים את כהונתם ללא בחירות: יו"ר העמותה, האלוף (מיל') דוד בן בעש"ט, שלמה כהן (מומו), גבי נווה, צבי ינאי, אלי קמה. חברי העמותה שנבחרו כמעמד האסיפה הכללית: ראובן ונגר, ניר מאור, שולי בן יהודה, אלינא קרמר, אברהם אור בן-זאב (זבו), אמנון בן-ציון (אמב"ץ), משה פרידמן, אהוד דביר, אהרון בוצר.

איחולי הצלחה להנהלה.

#05

ערב הצדעה לחיל הים



כראשון במאי נערך בהיכל הספורט שבחיפה, האירוע המרכזי של השנה, "ערב הצדעה לחיל הים - עם להקות חיל הים לדורותיהם", בנוכחות ראש העיר חיפה, מר יונה יהב, יו"ר העמותה, האלוף (מיל') דודו בן בעש"ט, מפקד חיל הים, האלוף רם רוטברג ומזמנים נוספים. האירוע הופק בשיתוף פעולה בין עמותת חיל הים ועיריית חיפה ובאמצעות אתר"ס - החברה לאומנות, תרבות וספורט חיפה. באירוע נסקרה ההיסטוריה של חיל הים, החל מתקופת הפל"ם, דרך מצגת תמונות וראיונות אישיים מוסרטים, בליווי השירים המיתולוגיים של להקות חיל הים לדורותיהם.

את האודיטוריום מילאו כ-2,000 איש, מהם כ-800 חיילים וקציני חיל הים, אשר בסוף הפקירה ההיסטורית יצאו בריקודים לצלילי להקת אתניקס. חברי עמותת חיל הים נהנו מהנחה מיוחדת של 60% ברכישת הכרטיסים. אנו מודים ליו"ר אתו"ס, מר דני נישלים, למנהל מחלקת השיווק והמכירות, מר אורי דרור, למפיקת האירוע, גב' נאוה שפייכר, לבמאי האירוע, מר אסף אלמוג ולכל מי שלקח חלק באירוע נהדר זה.

#06

משט הצדעה לחיילי חיל הים



ב-6 במאי, במסגרת אירועי יום העצמאות, התקיים "משט הצדעה לחיילי חיל הים". המשט אורגן על ידי הפורום לשיט בישראל, בהובלת יו"ר הפורום, מר איזי סויסה והשייט איתן פרידלנדר ובשיתוף פעולה עם עמותת חיל הים.

במשט השתתפו מאות יאכטות וכלי שיט אשר הניפו דגלי ישראל ודגלי חיל הים. המשט נפתח בדברי ראש העיר הרצליה, מר משה פדלון, נציג הנהלת עמותת חיל הים, תא"ל (מיל) גבי נוה ונציג חיל הים, סא"ל י. השלושה הזניקו ביחד את כלי השיט. אשר יצאו מהמעגנה בהרצליה לכיוון צפון (סידני עלי). לאחר מכן המשיבו דרומה לצפון נמל יפו וחזרו להרצליה.

המשט התקיים במרחק של כ-300 מטרים מהחוף כך שהציבור שהגיע יכול היה לצפות בו מקרוב, להריע ולהתלהב.

#07

אירועים מתוכננים

ערב מורשת ליוצאי אח"י משגב, האירוע יתקיים ב-22 במאי 2014. הערב יוקדש לבוגרי אח"י משגב ששירתו עליה בין השנים 1968-1972. **ההרשמה דרך אתר עמותת חיל הים**

בוקר של מורשת בנושא:

"סיפור מסעם של הסט"רים דרך הביסקייה ועד חיפה" האירוע יתקיים ב-30 במאי 2014.

אירועים שיתקיימו במהלך חופשת הקיץ:

ביקור VIP לילדי ונכדי חברי עמותת חיל הים העומדים לפני ניסו לצה"ל. ביקור בבסיס חיפה לחברי עמותת חיל הים. הכינו את המקל והתרמיל לקראת הטיולים הבאים לדרום ולגליל !!! **עקבו באתר ובהודעות הדוא"ל**





#08

מהפכה בתחום המורשת

במהלך שלושת החודשים האחרונים עמל יו"ר ועדת המורשת וחבר הנהלת העמותה, **ניר מאור**, על הזנת התכנים בתחום המורשת לאתר האינטרנט של העמותה וזאת על מנת שהחומר יהיה נגיש לכלל הגולשים.

עבודה זו הוא עושה בהתנדבות, בהיקף שווה ערך כסף של כ- 15,000 ש. נצל הזדמנות זו בכדי להודות לניר על פועלו המבורך ותרומתו לעמותה ולחבריה.

תעסוקה, קריירה ולימודים

משתחררים? מחפשים קריירה חדשה, לימוד תחום חדש? מתלבטים היכן ומה ללמוד? פורשים? מתלבטים האם להמשיך להיות שכיר, לפתוח עסק עצמאי או אולי להיות יזם? עמותת חיל הים בשיתוף עם חברת "צ'קמי" יכולה לסייע לכם במציאת תשובות לבסס עליהן את ההחלטה שלכם וזאת בתהליך ON LINE קצר האורך בין 20-30 דקות. התהליך כולל: מילוי שאלון בן 96 שאלות, אבחון תעסוקתי והכוונה ללימודים. האבחון כולל מיפוי תחומי עניין, אישיות ונטיות תעסוקתיות ומקצועיות. בתום מילוי השאלון מופק דו"ח ובו המלצה למסלול לימודים, לקריירה ראשונה ושנייה. ישנה אפשרות לקבל ייעוץ אישי בתום האבחון. החלטה נכונה תביא לידי סיפוק ועניין ותמנע בזבוז זמן יקר. בזבוז כסף ותחסוך עוגמת נפש בבחירה לא נכונה.

לפרטים ולמילוי השאלון: www.amutayam.org.il



משתחררים ופורשים יקרים

ברצוני לברך אתכם בשמי ובשם עמותת חיל הים על סיום שירותכם בחיל ועל הצטרפותכם למשפחת יוצאי חיל הים. בהזדמנות זו עמותת חיל הים מזמינה אתכם להצטרף לשורותיה ולהימנות עם חבריה. עמותת חיל הים, שהוקמה על ידי יוצאי החיל, מהווה מסגרת תומכת לכל אלה ששירתו בחיל הים, כאשר מטרתה היא לעזור להם בכל דרך שניתן.

בין היתר, העמותה מסייעת לחבריה בתחומים הבאים:

- בחירת מסלול לימודים וקריירה באמצעות אבחון, הניתן חינם לחברי העמותה
- במציאת עבודה בעזרת יוצאי החיל במקומות עבודה שונים, בחברות ובמפעלים
- בקבלת ייעוץ ראשוני חינם בתחום המשפטיים, הפיננסים והביטוח
- במתן חלגות ללימודים על תיכונים לאוכלוסיית הלוחמים ותומכי הלחימה

כמו כן, העמותה משמשת כפלטפורמה לשימור הקשרים הבין אישיים שהתפתחו בתקופת השירות בחיל הים, וכן דואגת לשימור הקשר שבין המשתחררים לחיל. העמותה מקיימת מערכת של עדכונים לגבי פעילויות ואירועים הנערכים בחיל ובעמותה. מעת לעת מפרסמת העמותה מבצעים ייחודיים בתחום הצרכנות, הנופש והפנאי.

**אנחנו, משפחת יוצאי חיל הים, כאן בשבילכם!
נשמח לראותכם איתנו**

שלכם,

**אלוף (מיל') דודו בן בעש"ט,
יו"ר עמותת חיל הים**



www.amutayam.org.il | amutayam@amutayam.org.il

טל. 04-8553130 | פקס. 04-8525518

עמותת חיל הים - ת.ד. 3369, חיפה 3103301
 טל': 04-8553130 / 04-8693574, פקס: 04-8525518
 Email: amutayam@amutayam.org.il
 www.amutayam.org.il



טופס הצטרפות

לנוחות מלבד המלל נרשם במשך זמן

"אני הח"מ מבקש להיות חבר בעמותת חיל הים. מטרת העמותה ותקנונה ידועים לי. אם אתקבל כחבר אני מתחייב לקיים את הוראות התקנון ואת החלטות האסיפה הכללית של העמותה".
 * כדי לעדכן את מסד הנתונים של העמותה, נבקשך למלא את כל הפרטים ובכתב ברור.
 * להרשמה דיגיטלית לעמותה וקביעת סיסמה לאתר: www.amutayam.org.il
 * לרשמים באמצעות טופס זה - נא למלא ולשלוח לפקס מס' 04-8525518 (יש לקבוע לאחר מכן סיסמה לכניסה לאתר האינטרנט).

פרטי המבקש

שם משפחה		שם פרטי		מס תעודת זהות		תאריך לידה	
כחובת / ת.ד.							
רחוב/ת.ד.		מספר		זירה		עיר	
טלפון		פקסימיליה		סלולרי			
						0 5	
מספר אישי		דרגה		E-mail			

פרטים על מקום עבודה

שם מקום העבודה	תפקיד	טלפון	פקסימיליה

פרטים על מקומות שרות

יחידה	מתאריך עד תאריך	ספינה	
		שייטת	אח"י

פרטי תשלום

למשלמים באמצעות מת"ש:

אל: מת"ש ענף קבע וגמלאות (למקבלי משכורת/גמלה של צה"ל באמצעות מת"ש).
 הריני נותן הוראה בלתי חוזרת וללא צורך בחידושה מידי שנה, לנכות ממשכורת/קצבתי ולהעביר לזכות עמותת חיל הים מדי חודש דמי חבר על סך: (להקיף בעיגול את הסכום הרצוי) 20 ₪ ו-25 ₪ עד 30 ₪.

למשלמים באמצעות כרטיס אשראי: הריני נותן הוראה בלתי חוזרת וללא צורך בחידושה מידי שנה, לחייב את כרטיס האשראי לפי הנתונים הרשומים מטה.

תאריך:	המחאה/מזומן/מת"ש (סכום שנתי)	כרטיס אשראי		
		סוג הכרטיס:		
		ויזה / דינרס / ישראלכרט / AmEx		
		מספר הכרטיס		
חתימה:	240 ש"ח 300 ש"ח 360 ש"ח	סכום	מספר תשלומים	תוקף
		240 300 360	1 2 3 4	/

בוא אלינו
לפארק...

אמירי פארק חדרה בהצעה בלעדית
לחברי עמותת חיל הים ולאנשי כוחות הבטחון

100.000 ₪ הנחה
לדירת הדופלקס + תנאי מימון חלומיים!

פרויקט הרגל של שכונת הפארק חדרה, שכונת העתיד של השרון,
הכולל מגדלי יוקרה לצד בנייני בוטיק בלב הפארק. סטנדרט בניה
גבוה, מפרטים עשירים, תכנון ועיצוב מוקפדים. לבחירתכם: דירות
4 חדרים, דופלקס גן ופנטהאוז דו קומתי עם מרפסות ענקיות!

בואו לבקר בדירה לדוגמא!

אמירי
פארק חדרה

אמירי | 9123*
www.hadera-hayroka.co.il