



סוּחוּ

ראש מספן ים:
"אנחנו צריכים להעז יותר".
ריאיון ראשון



אִילוֹן

מפקד חיל הים לשעבר
בוחר את תחנות חייו
המרכזיות.
כתבה ראשונה בסדרה



קוּשְׁמָרוּ

סרן (מיל') דני חוזר לים.
הסלבס של הזרוע,
מדור קבוע

המגזין של זרוע הים **בין גלים**

חוזר!

ספטמבר 2026 | תשרי התשפ"ז



**קורס חובלים, מבט מבפנים:
צוערים כותבים על האתגרים והתחושות**

מה במגזין

מדורים



החות'ים: האתגר הימי



הכי אווירי בזרוע הים



ראש מספן ים.
ריאיון



מהפך: מסעור 5
לסעור 6



סנפיר: העובדות
שמאחורי



התחנות של עמי אילון



70 שנה למבצע קדש



יומן צוערים: החובלים
לעתידי כותבים



בחזרה לעזה.
התרגיל



טריוויה חיל הים



גם צלילה, גם מורשת



אמונות ומנהגים של ים

4 חדשות הזרוע

23 הייתי שם

31 סיפור זוגי

32 מעבר לים

38 מפליגים בזמן

44 צומת גיבור

53 בדרך לים

64 עדכוני העמותה

67 מאכלי ים

בין גלים

העורך: רני רביב

עיצוב: שרון ניצרי

ריכוז מערכת: שירה זקס

משתתפים: יהונתן בורקהיים, סיגל גפני,

אילה מולר, אורי רוזניק, אורי שיסמן, שי שמש

סיוע בהפקה: סגן נועם אסולין

צילומים: צלמי ענף דוברות והסברה, חיל הים.

דובר צה"ל

המו"ל: עמותת חיל הים

ת"ד 3369 חיפה 3103301

א"ל: amoutayam@amutayam.org.il

הזדמנות להפליג אל עתידנו

מפקד זרוע הים, האלוף אייל הראל, כותב למשרתי הזרוע
וגמלאיה על חזרתו של "בין גלים"



קהילת חיל הים היקרה,

"בין גלים" חוזר לשוט איתנו כביטוי לצורך בחיזוק הקשר בינינו וכדי לתגבר את סיפורה של הזרוע ומורשתה. בחודשים האחרונים אנו פועלים בכל הזירות והמימדים בעומס גבוה בשיתוף פעולה עם זרועות צה"ל בהגנה על מדינת ישראל, בהתקפה על אויביה במרחקים ובעומק הים ובפעילות שכוללת מבצעים פורצי דרך. גם בעתיד נפעיל את מלוא עוצמתנו בהתקפה ונהיה שותפים בהכרעה - כי זוהי תמצית ייעודנו. נהיה מוכנים, נשפר כשירות, נבצע התאמות למציאות משתנה ונהיה תמיד בקדמת הטכנולוגיה.

המשאב האנושי הוא החשוב מכולם בעיני! ארגון שמשביח ומטפח את התרבות הארגונית חווה שינוי משפיע על התפקוד היום-יומי של אנשיו, מחזק ומשמח אותם. חזרתו של "בין גלים" היא הזדמנות נפלאה לשנות קורס ולהפליג אל עתידנו. כזרוע הים של צה"ל נספר על שינויים בתרבות הארגונית ובתוך כך נספר את מורשתם של מקימי חיל הים ונביא סיפורי גבורה מדהימים.

תודה לכל מי שפעל לחידוש "בין גלים", לעמותת חיל הים, לרני רביב היקר, לכותבים, לצלמים ולשותפים המביאים את סיפורה של הזרוע אל כל אחת ואחד מכם.





השישית כבר כאן: אח"י דרקון הגיעה לישראל

הצוללת החדשה נקלטה בזרוע הים לאחר שנים של היערכות ובתום מסע ארצה מגרמניה

"אנחנו מקימים צוות מאפס. הכול בפעם הראשונה - בונים הרגלי עבודה, מסורות ודרך משלנו", אומר סמל הראל. "לדעת שאנחנו מעצבים את העתיד של הצוללת לעשורים הבאים זו תחושת משמעות שקשה להסביר".

עבור רבים מאנשי הצוות, ההשתתפות בפרויקט היא הזדמנות חד-פעמית. חלקם ביקשו להגיע במיוחד לאח"י 'דרקון' מתוך רצון להיות שותפים בקליטת הצוללת החדשה, כחלק מאחד הפרויקטים המשמעותיים ביותר של שייטת הצוללות בשנים האחרונות.

עם ההגעה ארצה בתום העבודות וההכנות בגרמניה, הצטרפה אח"י 'דרקון' לסד"כ הצוללות של זרוע הים, כחלק מהמשך התעצמות היכולות המבצעיות שלה.

אילה מולר

אח"י 'דרקון', הצוללת השישית של זרוע הים, הגיעה ארצה ונקלטה בטקס חגיגי במעמד נשיא המדינה, שר הביטחון, הרמטכ"ל, מפקד זרוע הים ובכירים נוספים.

לאחר שהאחריות על הצוללת הועברה מהצוות הגרמני לצוות הישראלי, החלו אנשי הזרוע בביצוע עבודות להכשרת הכלי, להטמעת המערכות הישראליות ויצאו להפלגה הראשונה תחת דגל ישראל.

במקביל לעבודות הטכניות, בוצע תהליך ייחודי של בניית צוות חדש סביב הצוללת. אנשי הצוות לומדים את המערכות החדשות, מגבשים שיטות עבודה ומעצבים את אופי הצוות שילווה את אח"י 'דרקון' עם כניסתה לשירות מבצעי. לצד העבודה המשותפת עם אנשי המספנה הגרמנים, מושם דגש גם על גיבוש הצוות ועל ההכנות להפלגה הארוכה לישראל.

פיקוד תוך כדי הכשרה: צוערי קורס חובלים הובילו את חניכי הגדנ"ע במשך ארבעה ימים

חניכי גדנ"ע חובלים הפכו לפקודיהם של החובלים שבדרך – וחזרו עם מוטיבציה גבוהה יותר להשתתף בגיבוש חובלים, בדרך לקורס עצמו



עוד לפני שישמשו כמפקדים על ספינות חיל הים, צוערי קורס חובלים התנסו בפיקוד על עשרות מלש"בים במסגרת פעילות גדנ"ע בת ארבעה ימים שנערכה במפרץ חיפה. במהלך הפעילות הובילו הצוערים את חניכי הגדנ"ע בהדרכות, בניווט ובהפלגות, כחלק מהכשרתם לפיקוד. התנסות הגדנ"ע נפתחה בסיום בבסיס חיל הים בחיפה והמשיכה בהפלגות על סירות גומי ממונעות, שבמהלכן קיבלו המלש"בים לידיהם את השליטה בכלי השיט. רגע השיא היה הפלגה מחיפה לעכו ובחזרה, שבסיומה ניכר שיפור משמעותי ביכולותיהם.

במקביל להכשרת המלש"בים, שימשה הפעילות התנסות פיקודית ראשונה עבור צוערי קורס החובלים. במשך שבועות הם הכינו מערכי הדרכה, תרגלו את החומר המקצועי וליוו את המשתתפים מקרוב, בסיוע אנשי מילואים ששימשו כחונכים.

צוער גיא ממגמת מכונה, סיפר כי מטרת הפעילות הייתה להעניק למשתתפים טעימה מהשירות בחיל הים ומהמסלול התובעני שמהווה קורס החובלים. לדבריו, לצד הידע המקצועי, הושם דגש על מנהיגות, עבודת צוות וגיבוש. "לא ניסיתי לצייר תמונה ורודה ללא קשיים, אבל שיתפתי אותם בכך שאני לא מתחרט לרגע שבחרתי במסלול".

בסיום הגדנ"ע סיפרו רבים מהמשתתפים כי אף שהגיעו ללא כל היכרות מוקדמת עם קורס חובלים, לאחר ארבעת הימים גבר אצלם הרצון להשתתף בגיבוש הקרוב ולהמשיך במסלול.

אורי שיסמן

טייסת מסוקי הסיור הימי 'מגיני המערב' - חוזרת לפעול

טייסת 193, שתפעל בבסיס פלמחים, תבצע משימות סיור ותצפית, איסוף מודיעין, חילוץ והצלה וסיוע



האלופים הראל וטישור חונכים את הטייסת החדשה

האסטרטגיים של מדינת ישראל, שמירה על חופש השיט, סיוע לכוחות המתמרנים

והפעלת כוח אש מהים.

האלוף טישור אמר בטקס כי "קו ההגנה על מדינת ישראל עובר במקום בו עומד כוח ישראלי לוחם הפועל יחד".

האלוף הראל הוסיף כי "כדי להגן על הזירה הימית של ישראל נדרש חיבור בין כלי שיט לכלי טיס, בין לוחמים בים ללוחמים באוויר".

עם פתיחתה המחודשת של הטייסת, שיתוף הפעולה ההדוק בין חיל האוויר לזרוע הים ימשיך להתרחב תוך חיזוק היכולות המבצעיות של הכוח האווירי-ימי בכלל הזירות.

אילה מולר

טייסת 193, המפעילה מסוקי סיור ימי, חוזרת לאוויר. הטייסת תפעיל את מסוקי ה'שלך' (SH-60F Seahawk), שנועדו לבצע מגוון משימות ובהן סיור ותצפית, איסוף מודיעין, חילוץ והצלה וסיוע לכוחות זרוע הים. המסוקים מצוידים במערכות מכ"ם ותצפית מתקדמות ומסוגלים לשהות באוויר זמן ממושך משמעותית ביחס למסוקים שהופעלו בעבר.

טקס פתיחתה המחודשת של טייסת 'מגיני המערב' (193) נערך לפני שבועות ספורים בבסיס חיל האוויר בפלמחים, במעמד מפקד חיל האוויר, אלוף עומר טישור, מפקד חיל הים, אלוף אייל הראל, מפקדים, לוחמים ואורחים נוספים. פתיחת הטייסת מסמלת שלב נוסף בחיזוק שיתוף הפעולה בין חיל האוויר לזרוע הים ובהרחבת המענה המבצעי במרחב הימי.

מאז הקמתה ב-1987 פעלה טייסת 193 כטייסת מסוקי ים, עד לסגירתה ב-2025 כחלק מתהליך קליטת פלטפורמת המסוקים החדשה. כעת שבה הטייסת לפעילות מבסיס פלמחים כטייסת סיוע ימי. הטייסת תפעל בשיתוף פעולה הדוק עם שייטת ספינות הטילים ויתר כוחות זרוע הים, ותסייע במשימות הגנת הנכסים

שייטת 13 התייחדה עם זכרם של 90 נופליה

מפקד השייטת: "סיפוריהם של הנופלים הם התשתית הערכית עליה מונחת מורשת היחידה"



שאישי הבחין בה, בעוד שעולם הדממה של חברינו שאינם עוד עימנו מסמן כאב שאין לו סוף. סיפוריהם של הנופלים בשייטת מיום היווסדה ועד היום הם התשתית הערכית עליה מונחת מורשת היחידה. שייטת 13, חוד החנית של צה"ל, תמשיך לפעול בים, מהים וביבשה, לילות כימים, על מנת לבצר את ביטחונה של מדינת ישראל".

אורי שיסמן

טקס ההתייחדות השנתי עם זכרם של 90 חללי שייטת 13 התקיים בבסיס עתלית, בראשות מפקד זרוע הים, אלוף אייל הראל, ובהשתתפות משפחות שכולות, מפקדי וחיילי השייטת בעבר ובהווה, עמותת עטלף ואורחים נוספים.

"הבנים שלנו, שבחרו לשרת ביחידה המובחרת הזו - שייטת 13 - בחרו לשאת באחריות. הם בחרו בשירות המאתגר ביותר, לא כדי להוכיח את כוחם, אלא כדי להעמיד אותו לרשות הכלל", אמר בטקס נציג המשפחות השכולות, אלפרדו וקס.

"אהבת הארץ, הרעות, הענווה, הדבקות במשימה והנכונות להקריב למען האחר לא היו עבורם סיסמאות - אלא דרך חיים. תודה על הבית שאתם ממשיכים להיות עבורנו, המשפחות. הליווי, הרגישות והמחויבות שלכם לאורך השנים אינם מובנים מאליהם", הוסיף וקס.

מפקד שייטת 13, אל"ם ר', אמר בטקס ההתייחדות: "עולם הדממה, שכל כך מוכר למשרתים ביחידה, מקבל משמעות שונה כשאנו חושבים עליו דרך סיפורם של אחינו שנשק שנכלו. בעולם הדממה שלנו אנו שבים מפעולה נוספת מעבר לקווי האויב מבלי

מפקד בית הספר לדבורן, רס"ם לירון, לאחר סיום הכשרת לוחמי הכשרת הבט"ש, דבורן וסנפיר:

"האתגר שלנו היה לשמור על רמת הכשרה גבוהה ללא פשרות, תוך כדי מערכה, לצד התאמה למציאות המבצעית וחיזוק תחושת השליחות של החניכים. אנחנו גאים בכל לוחם ולוחמת שיוצאים מכאן, סומכים עליהם שיבצעו את משימתם על הצד הטוב ביותר ומאחלים להם שישובו הביתה בשלום".

ראש מספן ים בריאיון ראשון מאז נכנס לתפקידו:

"אנחנו צריכים להעז יותר, לפעול רחוק יותר"

על האתגרים שזיהה עם כניסתו לתפקיד, על הלקחים שמלווים את הזרוע מה-7 באוקטובר, על חשיבות הגוברת של המרחב הימי, ועל אתגרי בניין הכוח לשנים הבאות. תא"ל אלי סוחוליצקי (סוחו) מסכם חודשים ראשונים בראש מספן הים

מאת רני רביב ואילה מולר

נכנסת לתפקיד אחרי שנתיים וחצי של מלחמה. מה היה האתגר המרכזי שזיהית עם כניסתך לתפקיד?

תא"ל סוחוליצקי: "האתגר הראשון היה להבין מחדש את מקומה של הזרוע הים בתוך מלחמה כל כך רחבה ומתמשכת, ואת התרומה הייחודית שלה להכרעה של צה"ל. נכנסתי לתפקיד בתקופה מורכבת מאוד, כשהמערכה עדיין מתנהלת, והיה חשוב לי לבחון כיצד אנחנו ממצים טוב יותר את היתרונות היחסיים של הזרוע. הגעתי מהשטח, אחרי שפיקדתי על זירת חיפה, ולכן אחד היתרונות שהבאתי איתי היה היכולת לאזן בין עבודת המטה לבין ההיכרות עם הצרכים המבצעיים של הכוחות שפועלים בים.

"במקביל היה צורך להמשיך תהליכים שכבר הובלו לפניי. ירשתי מערכת שעשתה הרבה דברים טובים, אבל במלחמה מתמשכת אסור להסתפק במה שכבר קיים. צריך כל הזמן לבחון מחדש את המציאות ולהתאים את עצמך אליה."

מאז סיים את תפקידו כמפקד הזירה הצפונית בזרוע והתמקם בלשכת ראש מספן ים (רמ"ם), מוביל תא"ל אלי סוחוליצקי (סוחו) תהליך לבחינה מחודשת של תפקיד זרוע הים במערכה ובכלל. תהליך זה מהווה חלק מרכזי במשימות שהטיל עליו האלוף אייל הראל, מי שנכנס במקביל לתפקיד מפקד זרוע הים.

סוחו, שסוגר בימים אלו ממש שלושה עשורים של שירות בזרוע הים, מביא איתו אל התהליך הזה, ואל התפקיד המרכזי במטה החיל בכלל, ניסיון עשיר בכל שרשרת תפקידי הליבה שיודעת הזרוע להציע; מקצין משמרת, דרך מפקד ספינה, מדריך ראשי בקורס חובלים, מפקד פלגה (פעמיים), מפקד בית הספר לקצינים, ובהמשך ראש מחלקת המבצעים, ומפקד בסיסי החיל באשדוד ובחיפה.

בריאיון ראשון שנערך שלושה חודשים לאחר כניסתו לתפקיד, מדבר תא"ל סוחוליצקי, בין היתר, על האתגרים שזיהה עם כניסתו לתפקיד, על הלקחים שמלווים אותו מה-7 באוקטובר, על חשיבותו הגוברת של המרחב הימי ועל בניין הכוח לשנים הבאות.

תוכל להגדיר שלושה נושאים שהצבת כיעדים לקידום?

"היעד הראשון היה למצות טוב יותר את התרומה המבצעית של זרוע הים למאמץ הכולל של צה"ל. רציתי לוודא שאנחנו לא פועלים רק מתוך שגרה מבצעית, אלא שואלים בכל פעם מחדש איפה היתרון היחסי שלנו ואיך הוא משרת את ההכרעה.

"היעד השני היה לשמור על כשירותו של הצי לאורך מלחמה ארוכה. מדובר באתגר מורכב מאוד - להחזיק כלי שיט שפועלים חודשים ארוכים, בטווחים גדולים ובקצב מבצעי גבוה, תוך שמירה על הכשירות, הכוננות והרציפות התפקודית. זה מחייב השקעה באנשים, בתחזוקה, בלוגיסטיקה וביכולת להמשיך להפעיל את הכוח גם כשהמלחמה נמשכת הרבה מעבר למה שתוכנן.

"היעד השלישי היה להגביר את ההתקפיות ואת התעוזה. חשבתי שאנחנו צריכים להעז יותר, לפעול רחוק יותר ולהגיע למקומות שבהם לזרוע הים יש יתרון משמעותי. בחודשים האחרונים קידמנו תפיסה של 'מהובלה למימוש' - שמשמעותה לקצר את המרחק שבין התכנון לבין הביצוע. המשמעות היא לקבל החלטות מהר יותר, לממש רעיונות מבצעיים בזמן אמת ולהוציא את הכוח לפעולה במקומות שבהם יש לו תרומה אמיתית.

"זו אינה תחרות של מרחק, אלא של השפעה. במקומות מסוימים לזרוע הים יש יתרון מבצעי משמעותי מאוד, וחלק מהיתרון הזה בא לידי ביטוי רק בתקופה האחרונה. הוא נוגע להגנה על נתיבי השיט, על המים הכלכליים, על אסדות הגז ועל הרציפות התפקודית של מדינת ישראל, לצד פעילות התקפית במרחבים רחוקים יותר".

עד כמה זרוע הים הייתה בעיניך דומיננטית במלחמה? האם היא הופעלה בצורה שממצה את יכולותיה?

"יש לי ביקורת עצמית וגם ביקורת ארגונית מפותחת, ולכן אני חושב שיכולנו לעשות יותר. בדיעבד אפשר היה להיות התקפיים יותר, לנצל טוב יותר את התווך הימי ולפעול בעוצמה גדולה יותר לטובת המערכה כולה. אפשר היה להעמיק את השותפות עם פיקוד הדרום ופיקוד הצפון, לקדם תוכניות הגנה והתקפה מהר יותר ולדחוף לפעילות רחבה יותר במקומות שבהם לזרוע הים יש יתרון.

"גם בבניין הכוח אני חושב שקבלת החלטות מהירה יותר הייתה מאפשרת לקדם מוקדם יותר יכולות הגנתיות והתקפיות שנדרשות מול האיומים המתפתחים. במלחמה ארוכה כל חודש משמעותי.

עם זאת, חשוב לומר שזרוע הים פעלה לאורך כל המלחמה במגוון רחב של משימות, שרבות מהן אינן גלויות לציבור. חלק גדול מהפעילות שלנו מתבצע מתחת לרדאר, אבל הוא משמעותי מאוד לביטחון המדינה. ההצלחה של זרוע הים לא תמיד נמדדת במה שהציבור רואה, אלא גם ביכולת לשמור על חופש הפעולה של מדינת ישראל ועל הרציפות המבצעית והכלכלית שלה".

איזה לקח מרכזי עולה מהלחימה בתקופה הזאת בכלל, ומה-7 באוקטובר בפרט? האם התערערו תפיסות יסוד בהפעלת הכוח או בבניין הכוח?

"7 באוקטובר הוא קודם כול צלקת לאומית, אבל גם צלקת עמוקה עבור זרוע הים. אני מאמין שביקורת עצמית היא תנאי בסיסי ללמידה, ולכן אנחנו מחויבים לתחקר לא רק את אירועי אותו בוקר, אלא את כל מה שקדם להם ואת כל מה שקרה לאורך המלחמה. כל מפקד צריך לשאול את עצמו מה הוא היה יכול לעשות אחרת, איך הוא הכין את הארגון שעליו פיקד ואילו סימנים לא זוהו בזמן.

"אבל אסור להישאר רק בשלב התחקיר. האחריות שלנו היא להפוך את הלקחים לחלק בלתי נפרד מהמערכת. כולנו נוחלף בסופו של דבר, ולכן הידע לא יכול להישאר אצל אנשים מסוימים. הוא חייב להיות מוטמע בתהליכי העבודה, בהכשרות ובתרבות הארגונית, כך שגם בעוד עשר שנים המפקדים שיגיעו אחרינו יכירו את הלקחים כאילו חוו אותם בעצמם.

”יש לי ביקורת עצמית וגם ביקורת ארגונית מפותחת, ולכן אני חושב שיכולנו לעשות יותר. בדיעבד אפשר היה להיות התקפיים יותר, לנצל טוב יותר את התווך הימי ולפעול בעוצמה גדולה יותר לטובת המערכה כולה. אפשר היה להעמיק את השותפות עם הפיקודים, לקדם תוכניות הגנה והתקפה מהר יותר ולדחוף לפעילות רחבה יותר במקומות שבהם לזרוע הים יש יתרון”





”

**”הלקח המרכזי מבחינתי הוא
שלא מספיק לעבוד קשה או
להפעיל הרבה כוח. השאלה
האמיתית היא מה הייתה
התוצאה. אפשר להפליג שעות
רבות ולהשקיע מאמצים עצומים,
אבל אם הם לא מתורגמים
להשפעה מבצעית - לא השגנו
את המטרה. אנחנו צריכים למדוד
את עצמנו לפי האפקטיביות ולא
לפי היקף הפעילות”**

”

ועל חופש השיט כדי ליצור השפעה אסטרטגית. “אני חושב שגם בתוך מערכת הביטחון יש היום הבנה עמוקה יותר לחשיבותו של התווך הימי. בשנים האחרונות התפיסה השתנתה, ויש יותר קשב לנושאים שבעבר לא תמיד קיבלו את המקום הראוי להם. זו מגמה חשובה, משום שבניין כוח ימי הוא תהליך שנמשך שנים ארוכות, וההחלטות שמתקבלות היום ישפיעו על היכולות שלנו בעוד עשור ואף יותר.”

פורסם לאחרונה על חמש נחתות חדשות שזרוע הים הצטיידה בהן. מה תוכל לספר על המהלך ועל חשיבותו לזרוע?

”הנחתות הן נדבך משמעותי ביכולת המבצעית של זרוע הים. הן מאפשרות להעביר כוחות, ציוד ואמצעים כבדים, לבצע משימות נחיתה ואיגוף ולתמוך בכוחות שפועלים בטווחים רחוקים. מעבר לכך, הן מחזקות את הרציפות הלוגיסטית של זרוע הים ומאפשרות גמישות מבצעית רחבה יותר.”

”בעולם שבו נתיבי הסחר עלולים להיפגע, יש להן גם משמעות רחבה יותר. הן מסוגלות לסייע בהעברת ציוד חיוני ולתמוך במאמץ הלאומי גם במצבי חירום. מדובר ביכולת שנבנית לאורך זמן ומשלבת עבודה של גופי המטה, המספנות, מערכי התחזוקה והכוחות המבצעיים. “צריך להבין שכלי שיט כזה הוא הרבה מעבר לפלטפורמה שמפליגה בים. מאחוריו עומדים תכנון הנדסי, מערך לוגיסטי שלם ויכולת להעמיס ולהפעיל אמצעים כבדים בצורה בטוחה ויעילה. זו מערכת שלמה שפועלת יחד כדי לאפשר את חופש הפעולה של זרוע הים.”

האם הממד האוטונומי בזרוע צפוי להתרחב?

”מערכות בלתי-מאוישות מאפשרות לבצע משימות מורכבות תוך הפחתת הסיכון ללוחמים והגדלת חופש הפעולה המבצעי. “אבל הטכנולוגיה לבדה אינה מספיקה. בסופו של דבר מי שמפעיל את המערכות האלה הם אנשים, ולכן ככל שהמערכות הופכות מתקדמות

”הלקח המרכזי מבחינתי הוא שלא מספיק לעבוד קשה או להפעיל הרבה כוח. השאלה האמיתית היא מה הייתה התוצאה. אפשר להפליג שעות רבות ולהשקיע מאמצים עצומים, אבל אם הם לא מתורגמים להשפעה מבצעית - לא השגנו את המטרה. אנחנו צריכים למדוד את עצמנו לפי האפקטיביות ולא לפי היקף הפעילות.”

האם המלחמה הגדירה מחדש את האיום הימי בשנים הקרובות?

”המלחמה לא יצרה את האיום הימי, אבל היא חידדה אותו בצורה שלא הייתה קיימת בעבר. היום ברור יותר מתמיד שהים הוא מרכיב מרכזי בביטחון הלאומי של ישראל. רוב הסחר של מדינת ישראל מגיע דרך הים, הנכסים האסטרטגיים שלה נמצאים במרחב הימי, והיכולת של האויב לפגוע בנתיבי השיט או לאיים עליהם היא בעלת משמעות אסטרטגית.

”בעבר רבים ראו את הסוגיות האלה כנושאים תיאורטיים. היום כבר ברור לכולם מה המשמעות של מצור על נתיבי השיט, של איום על אסדות הגז או של פגיעה בנמלים. גם האויבים שלנו מבינים היטב את החשיבות של המרחב הימי ופועלים בהתאם. הם לא חייבים להחזיק צי גדול כדי להשפיע על מדינת ישראל; מספיק לאיים על נתיבי הסחר

”

”המלחמה לא יצרה את האיום הימי, אבל היא חידדה אותו בצורה שלא הייתה קיימת בעבר. היום ברור יותר מתמיד שהים הוא מרכיב מרכזי בביטחון הלאומי של ישראל. רוב הסחר של מדינת ישראל מגיע דרך הים, הנכסים האסטרטגיים שלה נמצאים במרחב הימי, והיכולת של האויב לפגוע בנתיבי השיט או לאיים עליהם היא בעלת משמעות אסטרטגית”

”



יותר כך גם עולה החשיבות של כוח האדם. “זו לא בחירה בין האדם לבין המכונה, אלא יצירת שילוב שמאפשר לכל אחד מהם למצות את היתרונות שלו”.

אחת הדילמות ההיסטוריות שליוו בעבר את חיל הים ומפקדיו הייתה: סטי"לים או צוללות – במה נכון יותר להשקיע בראייה ארוכת טווח? מהי עמדתך בדילמה הזאת, ככל שהיא עדיין קיימת?
 “אני לא רואה בזה תחרות בין שתי יכולות, אלא מערכת משלימה. לכל אחת מהפלטפורמות יש ייעוד מבצעי אחר, ולכן צריך להסתכל על בניין הכוח בפרספקטיבה ארוכת טווח. כשמדובר בצוללת, מדובר בתהליך שנמשך כמעט שני עשורים – משלב האפיון ועד שהיא נכנסת לשירות מבצעי. זו מערכת שנבנית כמעט מאפס, בהתאם לצרכים הייחודיים של מדינת ישראל.
 “לעומת זאת, יש גם לי שיט שאפשר לרכוש על בסיס פלטפורמות קיימות ולהתאים אותן לצרכים המבצעיים שלנו בפרקי זמן קצרים יותר. לכן בניין הכוח אינו שאלה של “אוראו”, אלא של איזון נכון בין היכולות השונות, תוך הסתכלות על האיומים העתידיים ועל הצרכים המבצעיים של מדינת ישראל”.

מה ייחשב מבחינתך הצלחה של זרוע הים בשנים הקרובות?

“מבחינתי, הצלחה תהיה שזרוע הים תמשיך להעמיק את תרומתה לביטחון המדינה ולהכרעת צה"ל. שנדע לפעול רחוק יותר, מהר יותר ובאפקטיביות גדולה יותר, ושנמשיך לקצר את המרחק בין רעיון מבצעי לבין מימושו. לא פחות חשוב מכך, אני רוצה לראות ארגון שיועד ללמוד. שהלקחים של 7 באוקטובר לא יישארו בזיכרון של דור אחד של מפקדים, אלא יהפכו לחלק מה-DNA של זרוע הים. הצלחה תהיה גם היכולת להמשיך להשתנות, להתאים את עצמנו לאיומים חדשים ולא להסתפק במה שכבר השגנו”.

מה היית רוצה שהציבור הישראלי יכיר בנוגע לזרוע הים?

“הייתי רוצה שהציבור יבין עד כמה הים הוא מרכיב מרכזי בביטחון

הלאומי של ישראל. כל עוד הכול מתנהל כשורה, קל לראות בים רק מקום של חופש ונופש. אבל בפועל, רוב הסחר של מדינת ישראל עובר דרכו, הנכסים האסטרטגיים שלה נמצאים בו, והוא משפיע באופן ישיר על הביטחון ועל הכלכלה.

“חלק גדול מהעשייה של זרוע הים אינו גלוי לציבור, מטעמי ביטחון מידע, ולכן לעיתים התרומה שלה מובנת מאליה. אבל מאחורי השקט היחסי עומדת פעילות יומיומית אינטנסיבית של לוחמים, מפקדים ואנשי מטה שפועלים סביב השעון כדי להבטיח את חופש הפעולה של מדינת ישראל.

“בשנים האחרונות אני מרגיש שיש הבנה רחבה יותר לחשיבותו של המרחב הימי. גם בדרג המדיני וגם בצה"ל יש כיום קשב גדול יותר לנושא, ואנחנו רואים את זה גם בתוכניות בניין הכוח ובהשקעה ביכולות העתידיות של הזרוע. אלה תהליכים שלוקחים שנים, אבל הם חיוניים לביטחון המדינה”.

יש מסר שחשוב לך להעביר ללוחמים, למשרתי חיל הים ולבני משפחותיהם?

“קודם כול, תודה. ללוחמי החובה, לאנשי הקבע, לאנשי המילואים ולמשפחות שלהם. הם נושאים בנטל כבד מאוד כבר תקופה ארוכה, וממשיכים לבצע את המשימות שלהם במסירות יוצאת דופן.

בסופן של דבר, העוצמה של זרוע הים אינה מתחילה בכלי השיט או בטכנולוגיה – אלא באנשים. הם הנכס החשוב ביותר שלנו, והם אלה שמאפשרים לכל היכולות המבצעיות לבוא לידי ביטוי.

לצד ההערכה, יש לנו גם אחריות כמפקדים. אנחנו צריכים להמשיך לדרוש מצוינות, אבל גם לדעת לשמור על האנשים שלנו. לתת להם אוויר, לאפשר להם זמן עם המשפחה, ולוודא שנוכל להמשיך להחזיק אנשים איכותיים לאורך שנים. מלחמה ארוכה אינה נמדדת רק ביכולת להפעיל כוח, אלא גם ביכולת לשמור על מי שמפעילים אותו. זו האחריות שלנו, והיא חשובה לא פחות מכל משימה מבצעית”.

כוח



הם נעים בסרבלי טיסה, מוצבים בבסיס חיל האוויר, אבל הייעוד שלהם הוא ימי לחלוטין • אנשי גף סיורי ים מלווים את הכוחות הפועלים בים ובחוף תוך שהם מעמידים לרשותם תמונת מצב עדכנית, ממעוף הציפור • היחידה שאף מבצע ימי לא יוצא לדרך בלעדיה מציינת 50 שנה של פעילות מסביב לשעון

מאת שירה זקס

סיפור שלם. תוך שניות, הכתם הופך לכלי שיט, הקווים הופכים לצורה מוכרת, והנתונים מתחברים לתמונה אחת. מי נמצא שם? לאן הוא שט? האם מדובר בפעילות שגרתית או באירוע שמחייב תגובה? את

ל מסכי המכ"ם מופיעה נקודה קטנה. לכאורה, עוד סימן בתוך מרחב עצום של כחול. עבור רוב האנשים היא לא אומרת דבר. אבל עבור סיירי גף סיורי ים - היא יכולה להיות התחלה של

עליון



אחת היחידות הייחודיות בצה"ל: אנשיו לובשים סרבלי טיסה, מוצבים בבסיס חיל האוויר ופועלים לצד צוותי אוויר, אך המשימה שלהם היא ימית לחלוטין.

השילוב הזה הוא חלק ממה שהופך את היחידה ליוצאת-דופן כל כך. מצד אחד, הם אנשי חיל הים שמכירים לעומק את עולם הספינות, הצוללות והמבצעים הימיים. מצד שני, הם פועלים מתוך עולם התעופה, משתמשים בפלטפורמות אוויריות ומנהלים משימות יחד עם חיל האוויר.

"התפקיד של סייר ימי הוא לקחת את כל המידע שאנחנו מקבלים ולהפוך אותו לתמונה", מסבירה סמ"ר תמר, סיירת בכירה בגף סיורי הים. "אנחנו מחברים בין המכ"ם, המצלמות, המודיעין והניסיון שלנו, כדי לתת לכוחות בשטח את המידע המדויק ביותר". תמר, שנמצאת

כל השאלות האלה יודעים הסיירים לפענח בזמן אמת. במשך 50 שנה בונה היחידה את היכולת לספק לכוחות הפועלים בים ובחוף תמונת מצב מדויקת ועדכנית. מאחורי כל מבצע ימי עומדים הסיירים של הגף, שמלווים את הכוחות לאורך המשימה ומוודאים שהתמונה המבצעית ברורה ומלאה.

פריטי מידע שהופכים לתמונה

אם תעברו בבסיס חצור ותראו חיילים בסרבלי טיסה, זה לא יראה לכם שונה בנוף. אך אם תתמקדו בפרטים הקטנים בדיגום, ייתכן שתופתעו לגלות שהם בכלל משרתים בחיל הים. גף סיורי ים הוא





ואמצעים נוספים, בהתאם לאופי המשימה. אך גם כשהפלטפורמה משתנה, המשימה נשארת זהה. "בשגרה אנחנו מקבלים נתיב, יוצאים למשימה ומתחילים לבנות את התמונה מאפס", מסביר רב"ט גור. "אנחנו סורקים את המרחב, מזהים כלי שיט, בודקים את הפעילות שלהם ומבינים מה קורה באזור".

לא כל משימה מסתיימת באירוע חריג, אך לעיתים דווקא פרט קטן הופך בהמשך לבעל משמעות מבצעית. גור: "יש רגעים שבהם אתה רואה משהו, עובד עליו בזמן אמת, ואז אחרי זמן מה אתה רואה את זה בחדשות, ואומר לעצמך: הייתי שם. ראיתי את זה לפני כולם". לדבריו, זה גם אחד המאפיינים הייחודיים של היחידה. "מה שיוצא החוצה הרבה יותר שקט ממה שקורה בפנים. מאחורי כל משימה יש שעות של עבודה, ריכוז ואחריות, גם אם הציבור אף פעם לא יידע עליהן".

בין אם מדובר במשימות שגרה, במעקב אחר המרחב הימי או בליווי מבצעים מיוחדים, אנשי גס"י מספקים לכוחות הפועלים בים את תמונת המצב שעליה מתבססות ההחלטות המבצעיות. רוב פעילותם מתבצעת הרחק מהיבשה, אך היא מהווה נדבך מרכזי ביכולת של חיל הים לפעול בביטחון ובדיוק.

הדרך להפוך לסייר בגס"י אינה קצרה. לאחר ההגעה ליחידה מתחילה הכשרה שמשכה בין שבעה חודשים לשנה, ולעיתים אף יותר. במהלך ההכשרה לומדים להפעיל מערכות מתקדמות, להכיר לעומק כלי שיט מרחבי העולם, להבין את עולם המודיעין ולפתח יכולת לנתח תמונה מבצעית מורכבת.

"אחר כך מגיעים לדברים הרבה יותר מורכבים", מסבירה תמר. "לדעת לזהות ספינה לפי חתימת המכ"ם שלה או לפי תמונה חזותית ולהבין מה עומד מאחורי מה שאנחנו רואים". בסיום ההכשרה עוברים הסיירים מבחני הסמכה קפדניים במיוחד. "יש מבחנים שבהם אתה מקבל עשרות תמונות שאותן צריך לזהות אותן בדיוק מאוד גבוה. לפעמים מספיק לטעות בשלוש תמונות כדי לא לעבור את המבחן".

גור מספר כי עם הזמן משתנה גם הדרך שבה מסתכלים על הים: "היום, כשאני רואה כלי שיט, אני כבר לא מסתכל עליו כמו פעם. אני שם לב

”

מפקד היחידה: "הרמה המקצועית של החיילים פה יוצאת דופן. אלה חבר'ה צעירים, עם זמן שירות יחסית קצר, שמגיעים ליכולת לזהות אנומליות בים ולנתח תמונה מבצעית ברמה מאוד גבוהה. זאת לא רק טכנולוגיה, אלא מקצועיות שנבנתה במשך 50 שנה"

”

לקראת סוף שירותה ביחידה, הגיעה אליה לאחר שהחלה את דרכה בקורס חובלים. גם רב"ט גור, סייר חדש יותר ביחידה, הגיע מרקע זהה. העבודה של אנשי גף סיורי הים מתבצעת ממספר כלים אוויריים, שלכל אחד מהם יכולות ייחודיות. הסיירים פועלים בשיתוף פעולה הדוק עם טייסת 200 של חיל האוויר, כאשר צוותי הטיסה אחראים להטסת המטוסים והכטמ"מים ועליהם מותקנות המערכות שבאמצעותן אנשי גס"י מאתרים, מפענחים ומנתחים את המתרחש במרחב הימי. בין הכלים שבהם פועלת היחידה נמצאים מטוסי ה"שוכל", ה"אורון"



שמחברת בין היכולות האוויריות לבין הצורך המבצעי הימי. "הסיבה שאנחנו יושבים ביחידת השליטה נובעת מכך שמשימת הליבה שלנו היא בניית תמונת מצב במים הכלכליים", מסביר סרן עומרי. "בסופו של דבר הצרכנים המרכזיים שלנו הם יחידות השטח: שייטת 3, שייטת 7 והזירות השונות. אנחנו מביאים להם יכולת שמאפשרת להם לקבל החלטות טובות יותר ולפעול בביטחון רב יותר במרחב". לדברי סרן עומרי, האתגר הגדול ביותר של היחידה הוא להמשיך להתאים את עצמה למציאות המבצעית המשתנה. "בשנים האחרונות קלטנו יכולות חדשות, למדנו לעבוד עם פלטפורמות מתקדמות והיינו צריכים להשתנות תוך כדי תנועה. זו הייתה תקופה מאתגרת, אבל גם כזו שאפשרה לנו להתקדם". למרות ההתפתחות הטכנולוגית, מדגיש המפקד שהיתרון המשמעותי ביותר של היחידה טמון באנשיה. "אפשר להכניס מערכות חדשות ולהוסיף יכולות, אבל בסוף מי שעושה את ההבדל הוא הסייר שיושב מול המסך, שיועד לשאול את השאלות הנכונות ולהבין את מה שהוא רואה. זאת העוצמה האמיתית של גס".

המלחמה כהזדמנות

גם בתקופה המורכבת של המלחמה, אנשי הגף נדרשו להמשיך להתחדש ולהתאים את עצמם למציאות המבצעית המשתנה. בתוך המציאות הזו, היחידה זיהתה הזדמנות להעמיק את השימוש בפלטפורמות נוספות ולהאיץ תהליכים שכבר היו בתנועה, בהם מערכות חדשות נוספות. "לקחנו את התקופה הזו קדימה", הוא מסביר. "התקדמנו משמעותית גם מבחינה טכנית וגם מבחינה מבצעית, וחיזקנו את העבודה המשותפת עם הגורמים שאיתם אנחנו פועלים". בראייתם של אנשי גס, השינויים לא הסיטו את הזרקור מהמשימה המרכזית, אלא חידדו אותה; היכולת לבנות תמונת מצב ימית מדויקת, לנתח אותה בזמן אמת ולהעביר אותה לכוחות הפועלים בזירה נשארה הליבה של היחידה, גם כאשר המציאות סביבם השתנתה. השנה מצוין גף סיורי הים חמישה עשורים של פעילות. לאורך השנים השתנו הפלטפורמות, נוספו אמצעים חדשים והמרחב הימי הפך מורכב יותר, אך ייעודה של היחידה נותר כשהיה: לספק לכוחות את היכולת לראות רחוק יותר, להבין טוב יותר ולפעול בביטחון. לזהות את הפרטים הקטנים ולחבר אותם לתמונה הגדולה. כי בים, כמו בחיים, לפעמים מה שנראה כמו נקודה קטנה הוא, למעשה, הסיפור כולו.

”

"יש רגעים שבהם אתה רואה משהו, עובד עליו בזמן אמת, ואז אחרי זמן מה אתה רואה את זה בחדשות, ואומר לעצמך: הייתי שם. ראיתי את זה לפני כולם. מאחורי כל משימה יש שעות של עבודה, ריכוז ואחריות, גם אם הציבור אף פעם לא יידע עליהן"

”

לפרטים הקטנים, מבין מה אפשר ללמוד מהם ומצליח לזהות דברים שבעבר בכלל לא הייתי מבחין בהם.

משכחיות לצד מקצועיות

לצד כל המיומנות והניסיון הנדרשים, בגס"י יודעים שהיכולת המקצועית היא רק חלק מהסיפור; מדובר ביחידה קטנה מאוד שבה האנשים שעובדים יחד הופכים לחלק בלתי נפרד מהעשייה. "אנחנו ממש משפחה", מספר גור, "מעט אנשים שעושים הכול ביחד: עובדים, לומדים ועוברים את המשימות האלה אחד עם השני. בגלל שאנחנו כל כך מעט, יש משמעות גדולה לכל מי שמגיע לכאן". לדבריו, גם תהליך המיון ליחידה מתמקד לא רק ביכולות מקצועיות, אלא גם באופי של האדם. "המפקדים מחפשים אנשים חברתיים, אנשים שיוודעים לעבוד בצוות ושיכולים להיות הרבה זמן ביחד. בסוף אתה צריך לדעת לסמוך על מי שיושב לידך". גם מפקד היחידה, סרן עומרי, מודה כי זוהי העובדה שהפתיעה אותו יותר מכל כשהגיע לפקד על הגף. "הרמה המקצועית של החיילים פה יוצאת דופן", הוא אומר. "אלה חברה צעירים, עם זמן שירות יחסית קצר, שמגיעים ליכולת לזהות אנומליות בים ולנתח תמונה מבצעית ברמה מאוד גבוהה. זאת לא רק טכנולוגיה, אלא מקצועיות שנבנתה במשך חמישים שנה". כשסרן עומרי הגיע לפקד על גף סיורי הים, הוא כבר הכיר היטב את היחידה, אבל מהצד השני של המשימה. לפני תפקידו הנוכחי שירת בשייטת 3, שם נעזר ביכולות של גס"י במהלך הפעילות המבצעית בים. "כקצין גנ"ק בספינות הטילים, מבחינתי גס"י הייתה אימפריה", הוא מספר. "ברגע שהייתי רואה את ה'שובל' עולה לאוויר, הלחץ היה יורד. ידעתי שיש מי שמסתכל רחוק יותר, מזהה את מה שאנחנו לא יכולים לראות ומעניק לנו את הביטחון לקבל החלטות". רק כשנכנס לתפקידו הנוכחי הבין כמה עבודה מתבצעת מאחורי כל גיחה. "מבחץ רואים מטוס שממריא, אבל מאחוריו עומדים תכנון מדוקדק, הכנות ארוכות והמון אנשי מקצוע. רק כשנכנסים פנימה מבינים כמה ידע וניסיון נדרשים כדי שכל משימה תצליח". למרות שהפעילות של גס"י מתבצעת מתוך פלטפורמות אוויריות ובשיתוף פעולה הדוק עם חיל האוויר, הזהות של היחידה נטועה עמוק בחיל הים. אנשי גס"י הם למעשה העיניים של חיל הים בשמיים, חוליה



לאן חותרים החותרים

אל תתנו לכפכפים להטעות אתכם: בשנים האחרונות לומד הצבא החות'י ליישם טקטיקות לחימה ימיות מתקדמות ויצירתיות, במטרה לשלוט בנתיבי סחר בינלאומיים. כשרבבות לוחמיה מצוידים בחימוש מתקדם ומאומנים על ידי איראן וחיזבאללה, צפויה הזרוע הימית החות'ית להפוך לצי היברידי בעל יכולות טכנולוגיות שעשויות לאתגר גם את זרוע הים

מאת סיגל גפני*

בים לא נעלם, ואף סימן נתיב אסטרטגי חדש לארגוני ומדינות טרור אחרות, אשר הבינו מהר כי איום על נתיב שייט וגביית דמי חסות / מעבר ("פרוטקשן"), עבור העולם החופשי - איננו פחות מאיום הגרעין. כיום אנו עדים למאבק היומיומי בין איראן לארצות הברית על שליטה בנתיב השיט במיצר הורמוז. איראן מתעלמת לחלוטין מאמנת הים ומחוקי השיט הבינלאומיים, ומשרה לגיטימציה על ארגוני הטרור, לרבות החות'ים, להתעלם גם הם מאמנת הים.

תקיפות אלימות ודמי חסות

על פי ההערכות, בשורות החות'ים משרתים כ- 20,000 לוחמים בליבת הארגון, וחלקם בתווך הימי. עבור מדינות העולם, הלחימה הימית החות'ית בים האדום משנת 2023 ועד כה, איננה "עוד סבב לחימה" מקומי הדורש הגנה נקודתית מפני ירי על ספינות או מיקוש ימי. זהו עיצוב מחדש של תורת הלוחמה הימית הא-סימטרית, המשלבת הפעלת כלים מסורתיים כמו טילים בליסטים, טילי שיוט, טילי חוף-ים ומסוקים, לצד כלים אוטונומיים מבוססי בינה מלאכותית, כטב"מים וכשב"מים בזירות מרובות: ים סוף, מפרץ אילת, הים התיכון, האוקיינוס ההודי. למרות תקיפות-הנגד העוצמתיות של ארה"ב, הקואליציה המערבית

משך שנים רבות נטו גופי מודיעין רבים במערב ובמזרח התיכון לתאר את התוקפנות של תנועת "אנצאר אללה" (החות'ים), כפעילות זניחה יחסית של מיליציה הרים מבודדת. התפיסה האסטרטגית המקובלת ראתה בהם כוח גרילה יבשתי, המצויד בכפכפים, בגת ובנשק קל, הרחוק תרבותית ומבצעית מלחימה ימית. עבור קהילת השייט הבינלאומית ומתכנני הלוחמה של הציים המודרניים, גישה זו התבררה כאחת השגיאות הגיו-פוליטיות הקשות של העשור האחרון.

ההיסטוריה הגיאוגרפית של תימן שזורה לאורך מאות שנים בשליטה במיצר באב אל-מנדב, המפתח הטופוגרפי המנתב את עורק המסחר הימי העולמי. החות'ים המשתייכים לזרם השיעי-זייד והשולטים בצפון-מערב תימן, החליטו באופן שהפגיע רבים להרחיב את לחימתם בהרים גם ללחימה ימית; הם לא עשו זאת עם סירות דייגים מיושנות או על סמך טקטיקות פיראטיות קלאסיות. הם פעלו כראש חץ פרוקסי מאומן היטב של דוקטרינה איראנית היברידי, ממומנת ומתוחכמת. המיליציה הפכה את עצמה לצי א-סימטרי קטלני, המנהל לראשונה במאה ה-21 מצור ימי אפקטיבי, אלים ומשתק על נתיב סחר ימי קריטי. צעד זה הצליח לשחוק את ציי המעצמות הגדולות, ליצור איום פעיל על נתיבי סחר בינלאומיים ולייצר אתגר ישיר ורב-זירתי על ביטוח השייט הגלובלי, וגם על חוסנה הימי של מדינת ישראל. נמל אילת כמעט משותק מפעילות זה שלוש שנים, האפקט החות'י על שליטה



החבר החות'ית
(ג'מביה). עיצוב מחדש
של תורת הלוחמה
הימית הא-סימטרית

”

המורדים החות'ים גלגלו כ-180 מיליון דולר בחודש מגביית "דמי מעבר" בלתי חוקיים מחברות ספנות. בחישוב שנתי, מדובר בסכום עצום של כ-2.2 מיליארד דולר בשנה. החות'ים אף קיימו דיונים בדרגים הגבוהים ביותר כדי למסד מנגנון רשמי של דמי מעבר (Transit Tolls) בים האדום

”

ישראל ב"חרבות ברזל" אל מול החות'ים, וחרף פגיעות קשות בהנהגתם ובתשתיות אנרגיה ונמלים בתימן, לא נעלמו האמונה הפנאטית והעקשנות החות'ית להמשיך לפגוע בכלי שיט ולהטיל אימה. דרישותיהם הכלכליות ל"פרוטקשן" כתנאי למעבר כלי שיט, הפכו למנוע צמיחה כלכלי אדיר עבורם, וזאת כאשר תימן נמצאת, מבחינה כלכלית, בתחתית. כל זאת מתאפשר נוכח הזרמת כספים וכלי לחימה מאיראן, כך שהזירה החות'ית חיה בועטת ומהווה גם מעין "מעבדת ניסוי כלים" והשראה. נראה כי הצלחותיהם והתמדתם של החות'ים מייצרות השפעה הדדית, גם ברעיון גביית הכספים מאוניות, בזירות ימיות אחרות ובהן מיצר הרומז.

גביית דמי החסות על ידי החות'ים הפכה עבורם למקור פרנסה משמעותי. בשנת 2024 דובר על דמי "פרוטקשן" סודיים ששולמו דרך חברות קש ורשתות חואלה (Hawala), ועל פי פאנל המומחים של האו"ם לענייני תימן, המורדים החות'ים גלגלו כ-180 מיליון דולר בחודש מסחיטה וגביית "דמי מעבר" בלתי חוקיים מחברות ספנות. בחישוב שנתי, מדובר בסכום עצום של כ-2.2 מיליארד דולר בשנה. מדו"חות של חברות אבטחה ומודיעין ימי בינלאומיות (כמו חברת Ambrey הבריטית ואחרות) שפורסם במדיה (ב-Lloyd's List) באפריל 2026, עלה כי החות'ים קיימו דיונים בדרגים הגבוהים ביותר כדי למסד מנגנון רשמי של דמי מעבר (Transit Tolls) בים האדום, לפי דיווחים עדכניים באתר "תורכיה היום" מ-1 במאי 2026, בו צוטט חבר הפרלמנט האיראני, עלי ח'זריאן, עלו אף הצעות מצד גורמים אזוריים לקבוע דמי מעבר חות'ים רשמיים בגובה של עד 5 מיליון דולר לאונייה.

האבולוציה של האיום

בשנים קודמות, בעוד איראן אימנה את החות'ים וסיפקה להם נשק ומימון, הם פעלו נקודתית באזור תימן והסביבה. במערכה הנוכחית, כידוע, הרחיבו החות'ים משמעותית את זרוע הטרור שלהם והגיעו

עד למדינת ישראל, מרחק של כ-2000 ק"מ. הם פעלו בהדרגה עד שהפכו לזירה חמה נוספת, עצמאית ומפתיעה עבור ישראל והעולם כולו. תחילתה של פעילות זאת כבר באוקטובר 2023, בכניסה למערכה פעילה מול ישראל שכללה ירי בליסטי וכטב"מים לאורך כל "חרבות ברזל" לעבר תל אביב, חיפה ועד אילת.

כחודש לאחר מכן, בנובמבר 2023, עוברים החות'ים גם ללוחמה ישירה, ומבצעים פשיטת קומנדו מוסקת על Galaxy Leader החות'ים תקפו ספינות אשר נמצאות בקשרי מסחר או בעלות עם ישראל, וכן אחרות הקשורות למדינות המערב, שסרבו לשלם את דמי המעבר בים האדום. בשנים 2024-2025 התגבר המצור הגלובלי, תוך שהחות'ים תוקפים במהלך יותר ממאה ספינות. מנגד יצא לפועל מבצע "שומר השגשוג"





איום פיזי וכלכלי מתמשך על העולם החופשי, בין מיצר הורמוז לבאב אל מנדב ועד לאוקיינוס ההודי וחוזר חלילה

ריגול איראניות המסוות כספינות "מטען", כדוגמת הבהשדא (MV Behshad) ופועלות כחמ"ל מודיעיני צף. בשנת 2025, החלה איראן להכניס לשימוש מבצעי גם את ה"זגרוס" (Zagros) - ספינת ביון ואיסוף מודיעין אותות (SIGINT) חדישה ורשמית של הצי האיראני, שנועדה להרחיב את יכולות הריגול האלקטרוני שלהם במרחבי הים. ספינות אלו מצוידות במכ"מים ובמערכות האזנה, והן מספקות נתוני מיקום לחות"ים.

במסגרת הרחבת השפעתם בים האדום, החות"ים הקימו תאי תצפית ורשתות הברחה בקרן אפריקה. התשתית כוללת ברית מבצעית עם אל-שבאב בסומליה, לצד נוכחות חשאית וקשרים עם גורמים מקומיים בג'יבוטי ובאיתריאיה, שמטרתם לעקוף את נתיבי המעקב המערביים. הצבת פעילים או משתפי פעולה במלטים ובנקודות תצפית בקרן אפריקה מאפשרת לחות"ים פוטנציאל איסוף מידע חזותי ואלקטרוני על אוניות שיוצאות לכיוון האוקיינוס ההודי.

בנוסף מתבססים החות"ים על לוחמה אלקטרונית ומערכות סייבר, תוך שימוש בנתוני מערכות ה-AIS (מערכת הזיהוי האוטומטית של אוניות) והצלבתם עם מידע מודיעיני איראני כדי לזהות את הבעלות והזיקה של האונייה (אם היא קשורה לישראל, ארה"ב או בריטניה) עוד לפני שהטיל משוגר.

במהלך שנת 2026, לרבות במבצע "שאגת הארי", המשיכו החות"ים לתקוף גם בעזרת כשב"מים אוטונומיים ובינה מלאכותית. על פי דו"ח הקונגרס מ-12 במאי 2026, החות"ים עצרו את התקיפות הישירות בים. בדו"ח נטען שעצירת התקיפות נבעה ממבצעי ארה"ב נגדם, מהטלת סנקציות ומהבנות. ניתן לשער שהחות"ים הפסיקו לתקוף גם משום שישראל תקפה אותם בחזרה, וגם משום שכלל הנראה קיבלו הנחיות מאיראן לשמור על הכוחות לשעת פקודה, בפרט שבתקופה זו חיזבאללה נפגע קשות. אך לאור המאבק במיצר הורמוז, צפוי ששוב תעלה החשיבות הכלכלית של מעבר ספינות גם בבאב אל מנדב, והחות"ים עשויים לשוב ולתקוף.

החות"ים, המונעים מתפיסות דתיות עמוקות ומקשרי מימון עם איראן, ממשיכים להצהיר על תמיכתם באיראן, בעזה ובעולם המוסלמי. נכון לכתיבת שורות אלו, החות"ים עסוקים גם בהתלקחות מחדש של מלחמה על אדמת תימן מול הסעודים. ועם זאת, החות"ים, למרות מספר קווי דמיון, אינם זהים לגמרי לשלוחים אחרים כמו חיזבאללה או חמאס. לצד נאמנותם לאיראן ולאומה האסלאמית, האינטרס החות"י הוא שמנחה אותם. כוחם אינו נעלם, הם ממשיכים להתאמן, לשכלל כוחות, להבריח נשק ואף להעמיק את תת-ההקרקע בתימן. הם ישובו לפעול ברגע בו מנהיג החותים יחליט שהפעולה תשרת את האינטרס המיטבי שלהם.

בשנים האחרונות, ובפרט ב"שאגת הארי", נראה כי איראן הפנימה היטב את פוטנציאל כוחה בשליטה על נתיבי הסחר הימי, ואת יכולתה

”

החות"ים, למרות קווי דמיון שונים, עדיין אינם זהים לשלוחים אחרים כמו חיזבאללה או חמאס. לצד נאמנותם לאיראן והאומה האסלאמית, האינטרס החות"י הוא שמנחה אותם. כוחם אינו נעלם, הם ממשיכים להתאמן, לשכלל כוחות, להבריח נשק ואף להעמיק את תת-ההקרקע בתימן

”

Operation Prosperity Guardian) נגד החות"ים בהובלת ארה"ב. מטרת הקואליציה, שכללה גם את בריטניה, קנדה, צרפת ואיטליה, הייתה גם הגנה צבאית ובנוסף הצהרה על שמירת ה"שגשוג" הכלכלי הגלובלי. זאת במטרה לשמור על הים האדום ומיצר באב אל-מנדב המהווים עורק תנועה ימי חיוני לכ-12% מהסחר העולמי.

ישראל תקפה לראשונה את החות"ים בתימן ב-20 ביולי 2024, במסגרת מבצע "יד ארוכה" בתגובה לפגיעת כטב"ם חות"י בתל אביב. התקיפה התמקדה בתשתיות אנרגיה ובנמל חודיידה. מאז תקפה ישראל עשרות פעמים את החות"ים בתימן.

שלב נוסף באבולוציית האיום היה הרחבת רדיוס התקיפה החות"י גם לאוקיינוס ההודי. האונייה MSC Orion הותקפה על ידי המורדים החות"ים ב-26 באפריל 2024, באמצעות כטב"ם מתאבד (נפץ) ארוך טווח, ככל הנראה מדגם איראני של סדרת השאהד הנמצא בשימוש החות"ים. האונייה הותקפה בעומק האוקיינוס ההודי, במרחק של כ-300 עד 400 מיילים ימיים מחופי קרן אפריקה (כ-600 ק"מ מחופי תימן). הפגיעה הייתה קלה יחסית והספינה המשיכה בשייט, אך עצם התקיפה היוותה הוכחה יכולת של החות"ים לפעול הרחק מאזור הים



נשק מתקדם של איראן שהיה מיועד לחות"ים, כפי שנתפס בידי פיקוד סנטקום צילום: DVIDS, צבא ארה"ב

האדום.

החות"ים נשענים על רשת מודיעין קדמית הכוללת, בין היתר, ספינות

להשפיע מידית באמצעות טרור ימי על הכלכלה הבינלאומית ועל מחירי הנפט. היא פיתחה מערכת מתחכמת בשילוב הפרוקסי החות'י אשר מייצרת איום פיזי וכלכלי מתמשך על העולם החופשי, ונעה בהפעלת האיום לסירוגין בין מיצר הורמוז לבאב אל מנדב ועד לאוקיינוס ההודי וחוזר חלילה.

באב אל-מנדב כשטח השמדה

מיצר באב אל-מנדב, שרוחבו בנקודה הצרה ביותר שלו עומד על כ-26 קילומטרים בלבד, הפך מזירת שיט עולמית שוקקת למלכודת אש א-סימטרית קטלנית. הגיאוגרפיה הצפופה של המצר אילצה את אוניות הסחר הענקיות לנוע בנתיבים קבועים, חזויים וצרים, מה שהפך אותן למטרות נוחות עבור מערך הטיילים החופי החות'י.

החות'ים שכללו את שיטות הלחימה שלהם במיצר באמצעות שלושה צירי פעולה משולבים: הראשון שבהם - סגירת שמי המיצר - שימוש בכטב"מים מתאבדים ובטיילי שיוט ימיים הטסים בגובה נמוך מאוד מעל פני המים, כדי לחמוק באופן אקטיבי ממכ"מי האוניות.

ציר פעולה נוסף הוא טקטיקת ההצפה והרוויה - שיגור בו-זמני של נחילי כלים זולים, המאלצים את ספינות המלחמה המערביות לבזבז את מלאי טילי ההגנה האווירית היקרים שלהן.

בנוסף הפעילו החות'ים מיקוש ימי חכם - פיזור מוקשים ימיים צפים במסדרונות המים הצרים, דבר שהביא לעצירה מוחלטת ולשיתוק של נתיבי התנועה החשובים.

הצלחת המצור החות'י בבאב אל-מנדב הובילה לטלטלה כלכלית גלובלית. תנועת המכולות והמכליות דרך המצר ותעלת סואץ צנחה למעלה מ-70%. ענקיות הספנות הבינלאומיות (כמו MSC ו-Maersk) בחרו להקיף את יבשת אפריקה דרך כף התקווה הטובה - מהלך המאריך את השיט לישראל בכ-12 ימי הפלגה ומייקר את עלויות השילוח והביטוח בכ-30%. המשבר חשף כי ספינות מלחמה אמריקאיות ובריטיות נאלצו להשתמש בטיילי הגנה אווירית מתקדמים, בעלות של 4-2 מיליון דולר לטייל, כדי ליירט כטב"מים זולים שעלותם אלפי דולרים בודדים. מלחמת ההתשה הכלכלית הזו פגעה במחסני המיירטים של ארה"ב ויצרה צורך דחוף בייצור מיירטים חדשים.

ארסנל הכלים החות'י

הכוח הימי החות'י אינו נשען על ספינות מלחמה קונבנציונליות, כדוגמת פריגטות או קורבטות, אלא על תמהיל של איומים א-סימטריים:

חדשנות טכנולוגית על הפרק

החות'ים אמנם מצוידים בכפכפים, אך הם גם מאורגנים, חמושים בחימוש מתקדם, מאומנים על ידי איראן וחיזבאללה, ובעיקר לומדים מהר ליישם טקטיקות לחימה ימיות מתקדמות ויצירתיות, במטרה לשלוט בנתיבי סחר בינלאומיים.

במבט צופה פני עתיד, הזרוע הימית החות'ית תשלים את הפיכתה לצי היברידי בעל יכולות טכנולוגיות מתקדמות המציבות אתגרים משמעותיים ללוחמי הים.

קיימת סבירות גבוהה לכך כי בתחום הימי החות'י תיושם חדשנות טכנולוגית בשנים הקרובות, שתתבסס, בין היתר על מעבר הדרגתי לאוטונומיה מלאה ונחילי בינה מלאכותית (AI) חסיני חסימות; את כלי השיט המנוהגים מרחוק ברדיו ופגיעים ללוחמה אלקטרונית, יחליפו כלים אוטונומיים לחלוטין. הכלים העתידיים מצוידים בשבבי AI וראייה ממוחשבת זולה, המאפשרים להם לנווט אל המטרה ולזהות צלליות של אוניות סוחר או ספינות מלחמה באופן עצמאי, ללא צורך באותות GPS או קשר רדיו פגיע.

עוד היבט של החדשנות הטכנולוגית צפוי לבוא לידי ביטוי בתווך התת-ימי, תוך שימוש בכטב"מים (UUVs), בטורפדו משוטט, בכלי שיט בלתי מאוישים תת ימיים ובריידה אל מתחת לקו המים באמצעות צוללות ננס בלתי מאוישות הנושאות חומרי נפץ כבדים. כלים אלו אינם ניתנים לגילוי במכ"ם רגיל ומחייבים מעבר לסונאר אקטיבי רציף, ומטרתם לפגוע בחלק התת-ימי הרגיש של אסדות הגז או בירכתי ספינות מלחמה.

החות'ים צפויים להתור גם לפגיעה בתשתיות תקשורת (חיתוך כבלים תת-ימיים) - המיצר הצר בתומן משמש כעורק המידע הדיגיטלי המרכזיים המחברים את אסיה ואירופה. החות'ים מפתחים יכולות שימוש ברובטים תת-ימיים לביצוע חבלה וקטיעה של כבלי תקשורת אינטרנט תת-ימיים, מה שיכול לייצר "טרור דיגיטלי" שישתק מערכות פיננסיות שלמות במערב ובישראל.

מימד טכנולוגי נוסף הוא נשק הייפרסוני וטילים בליסטיים מתקדמים (ASBM) - מעבר לטילים בעלי ראשים מונחים אלקטרו-אופטית המאפשרים פגיעה מדויקת גם באוניות מלחמה המבצעות תמרון התחמקות מהירים, לצד ניסיונות להחדרת רכיבים הייפרסוניים זולים המאתגרים את זמני התגובה של מערכות ההגנה הסטנדרטיות עשוי להוות אתגר משמעותי לצי המערב, לרבות ישראל.

***הכתובת היא חוקרת צבא, ביטחון ואסטרטגיה ימית, חברה במכון MPS ובפורום דבורה, הכתבה מבוססת על מקורות פתוחים בלבד.**

סוג הכלי	שיטת פעולה ומאפיינים	רמת איום על זרוע הים וצי הסחר
טילים בליסטיים נגד ספינות (ASBM) כמו Asef Tankil Faleq	ירי תלול-מסלול מהיר, מונחה מכ"ם או אלמנט אלקטרו-אופטי בשלב הסופי. מפקד הצי החמישי האמריקאי, אדמירל בראד קופר, אישר ב-2024 כי החות'ים הם הכוח הראשון בעולם שהפעיל אותם בהצלחה נגד אוניות נעות בלב-ים	גבוהה מאוד. מאתגר את מערכות ההגנה הסטנדרטיות ודורש זמני תגובה קצרים במיוחד.
טיילי שיוט ימיים (Mandab) (Al-)	טיסה נמוכה בגובה המים לעקיפת מכ"מים וגילוי מאוחר.	גבוהה. מחייב גילוי מוקדם ומערכות הגנה קרובות, כמו מערכות מוטסות נושאות מכ"ם ולוחמה אלקטרונית אקטיבית.
כטב"מים / USVs מל"טים מתאבדים ימיים	סירות מהירות עמוסות מאות קילוגרמים של חומר נפץ, המנווטות מרחוק או באופן אוטונומי.	בינונית-גבוהה. סכנת הצפה של מערכות ירי מהיר ופגיעה קטלנית בקו המים של הספינה
מיקוש ימי חכם	פיזור מוקשים צפים ונסחפים בנתיבי השיט הצרים של באב אל-מנדב ובחופים.	קריטית. משתק נמלים וספינות סחר, ומחייב פעולות שולות מוקשים ארוכות ומורכבות



עמי אילון (בתמונה
הקטנה: כמפקד חיל
הים): "אם יש לקח
אחד שאני לוקח מכל
התחנות שעברתי זה
שהיכולת להשתנות
חשובה לא פחות
מהיכולת לנצח"

נתיבי אילון

אלוף (מיל') עמי אילון בוחר את התחנות המשמעותיות בחייו

מאת רני רביב ואילה מולר

גיוס לשייטת

"נולדתי בקיבוץ מעגן מיכאל ליד הכנרת, ביוני 1945. הייתי בן יחיד, ואמא לא רצתה שאתגייס לשייטת - היא פחדה, אבל אמרתי לה: 'אם לא תחתמי, לא תראי אותי יותר'. אבא היה איש צבא, אבל הכרתי אותו רק כשהייתי בן שלוש. עד אז, מבחינתי, אמא הייתה גם אמא וגם אבא.

אחרי החתימה שלהם, היה צריך שגם הקיבוץ יאשר. החברים התכנסו, ודודי, שהיה מזכיר הקיבוץ ואחד הצנחנים שצנחו עם חנה סנש, אמר: 'שיילך לשייטת. חינוכו את נערינו ללכת להיות בקו הראשון'.

שמעתי על ההרפתקה הזאת שנקראת שייטת, וידעתי שזה המקום שלי. רצינו הרפתקאות, רצינו חברה טובים ורצינו ים. אלה היו שלוש הסיבות. מבחינתי ב-1963 התגייסתי לשייטת, לא לצבא. אתה הולך עם בגד ים, מתאמן עם סנדלים - זה המדים שלך. גם כשקיבלנו כנפיים, יצאנו בלעדיהן. הלכנו בלי דרגות ובלי סמלים. רק אנחנו ידענו מי אנחנו. הייתה בזה שחצנות של צעירים, אבל גם תחושה של שליחות. כשהגעתי לשייטת שאלו אותי: 'מה אתה עושה פה, אתה לא מעמק הירדן?' אמרתי: 'אני נולדתי ליד הים'. הם צחקו: 'איזה ים? הכנרת?' רק כשהגעתי באמת לחיל הים הבנתי שגם הים התיכון הוא לא אוקיינוס, אבל הים היה חלום חיי.

הציעו לי לצאת מוקדם לקורס קצינים, אבל לא רציתי. הייתי בטוח שאעשה את ארבע השנים ואשתחרר. אף פעם לא חתמתי מעבר למינימום. רציתי להרגיש שאני חופשי לבחור להישאר. רק אחרי מלחמת ששת הימים הבנתי שאני כנראה נשאר."

מלחמת ששת הימים

"מלחמת ששת הימים הייתה ניצחון אדיר של מדינת ישראל ושל צה"ל, אבל עבור חיל הים היא הסתיימה בתחושת כישלון. בתוך כל האופוריה, הייתה אצלנו הרגשה שלא מילאנו את התפקיד שציפנו מאיתנו. דווקא התחושה הזאת הייתה אחת הסיבות שהחלטתי להישאר בצבא. הרגשתי שיש עוד דרך ארוכה לעשות, שיש עוד הרבה מה לבנות ושחיל הים יכול להיות אחר לגמרי.

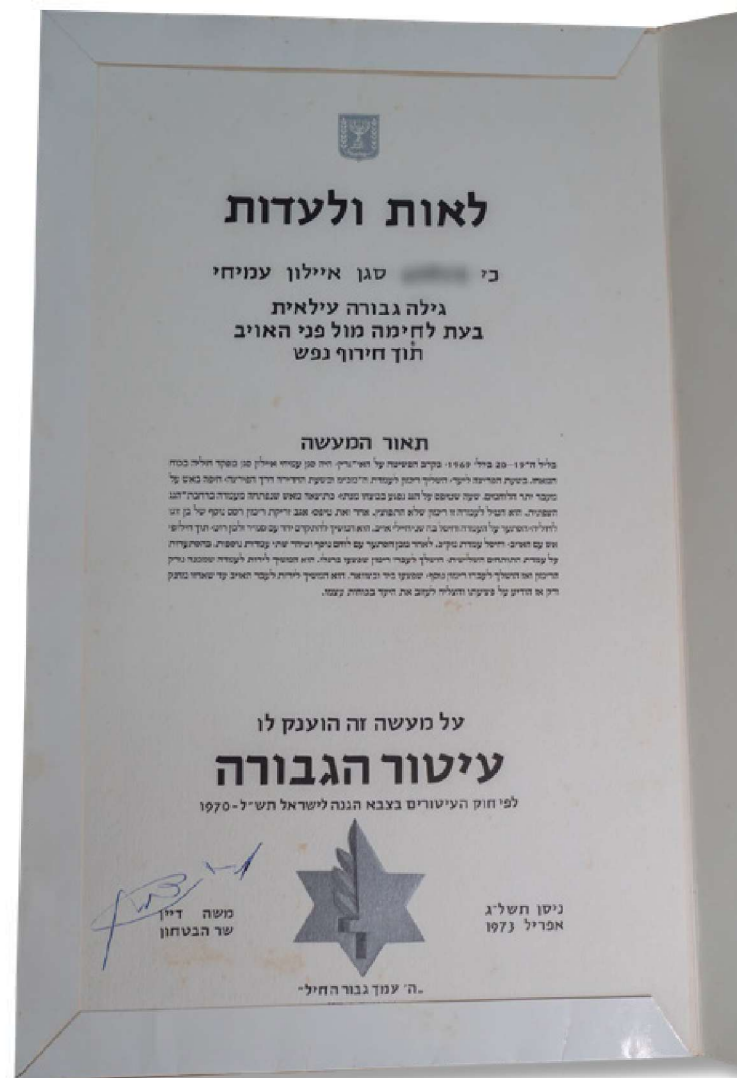
שלושה חודשים אחרי המלחמה הייתי אמור להשתחרר. תכננתי ללמוד אוקיינוגרפיה, אבל אז התחילה מלחמת ההתשה. כל לוחמי השייטת הרגישו שכל הביטחון של המדינה מונח על הכתפיים שלהם. כל הגבולות היו ים - מפרץ סואץ, מפרץ אילת והירדן.

הרגשנו שאי אפשר לעזוב. תמיד חתמתי רק לשנה אחת, כי רציתי להרגיש שבכל פעם מחדש אני בוחר להישאר. בשלב מסוים הבנתי שאם אני רוצה להתקדם בשייטת אני חייב לצאת לקורס חובלים. הורדתי את הדרגות, חזרתי להיות חניך, ואחר כך הפכתי למפקד דבור, למפקד פלגה - ומשם הכול התגלגל."

יוחאי בן-נון

"יוחאי בן נון היה המפקד הבכיר הראשון שפגשתי כשהגעתי לחיל הים. הייתי בקורס 'מכין' בשייטת. יצאנו מהים בלילה, היה קור נוראי, הכניסו אותנו לצריף ואמרו: 'הקשב'. נכנס יוחאי, שהיה אז מפקד חיל הים, ובשבילנו הוא היה אגדה. הוא הסתכל עלינו ואמר כמה משפטים שחקוקים אצלי עד היום: 'פעם הספינות היו מעץ והאנשים היו מברזל. היום הספינות ממתכת ולא ברור מאיזה חומר בנויים האנשים. המטרה





תעודת עיטור הגבורה המקורית, כפי ששמורה בביתו של אילון. "גבורה עילאית בעת לחימה"

של הקורס הזה היא להחזיר את ההיסטוריה לאחור - שהאנשים יהיו מברזל והספינות יהיו מהחומרים שנחליט. בהמשך, כשהוא כבר הוביל את תפיסת ספינות הטילים, שמעתי ממנו משפט שלווה אותי כל החיים: 'גם בעידן של מחשבים וטילים ארוכי טווח, האדם שמאחורי המסך הוא שקובע את תוצאות הקרב'. את זה אני לוקח איתי עד היום. בעולם של מחשבים, בינה מלאכותית וטכנולוגיה - בסוף צריך לראות את האדם ולא את המסך".

כשיטה באי גרין

"מזאב אלמוג למדתי את המושג מנהיגות משתפת. קל מאוד למפקד להחליט: אנחנו פושטים על האי גרין. אבל כשמדובר במבצע שלא בוצע מעולם, צריך לבנות הכול מחדש. זאב, מפקד השייטת דאז, הודיע לרמטכ"ל ששייטת 13 תבצע את המבצע, אבל מכאן התחיל התהליך האמיתי. במשך שבועות בנינו תורת לחימה חדשה. כל יום ירדנו לים, ניסינו משהו אחר, ובסוף כל יום ישבנו לתחקיר. זאב אסף את כל המפקדים, גם אותי - אז סגן ומפקד חוליה קטנה - ושמע מכל אחד מה הוא ראה, מה חשב ומה צריך לשנות. כך בנינו יחד את שיטת הפעולה. למדתי ממנו שהחוכמה הקולקטיבית היא היכולת לקחת את כל האנשים ולהביא אותם לרמה שמאפשרת לבצע משהו שאף אחד לא האמין שאפשרי.

אבל מזאב למדתי גם איך מתמודדים עם כישלון. הוא קיבל את השייטת אחרי מלחמת ששת הימים, כשהיחידה נשאה תחושת כישלון קשה. דווקא מתוך תחושת הכישלון הזאת היא נבנתה מחדש. למדתי שכישלון אמיתי יכול להיות נקודת פתיחה לשינוי. כשאין נכונות להודות בכישלון - אין גם נכונות ללמוד. גם המבצע באי גרין וגם מבצע אסקורט אחריו היו נקודת ציון

משמעותית. פתאום היינו צריכים להפעיל את הכלים התת-ימיים, את החזירים, במקום שלא פעלנו בו קודם. ידענו לעבוד בנמלים ובעומקים רדודים, ופתאום נדרשנו להתמודד עם סביבה אחרת לגמרי. יש הבדל עצום בין להסתער, לירות ולהרוג את האויב, לבין השקט הזה שבו אתה צולל, זורקים עליך פצצות עומק או יורים אל תוך המים, ואתה לא יודע איפה הם ואם בעוד רגע יפגעו בך.

גם שם למדתי שהכול נמצא בפרטים הקטנים - איך להגיע לציפה מינימלית, מה המרחק הנכון, מה הסיכון שאפשר לקחת. הכול תוכנן במשך ימים ארוכים".

מלחמת יום הכיפורים

"שני מפקדים עיצבו את חיל הים במלחמת יום הכיפורים: ביני תלם יומי ברקאי.

ביני קיבל שתי החלטות ששינו את המלחמה. הראשונה הייתה לקבל את עמדתו של רמי לונץ, ראש מחלקת המודיעין של חיל הים, שבניגוד להערכות של גופים אחרים אמר שהולכת להיות מלחמה. ביני הלך לרמטכ"ל ואמר לו: 'אדוני הרמטכ"ל, הולכת להיות מלחמה', וכך חיל הים היה מוכן.

ההחלטה השנייה הייתה דרמטית אפילו יותר. תפיסת חיל הים הייתה הגנתית, ובאבחה אחת הוא החליט לשלוח את ספינות הטילים צפונה ולתקוף. כמעט לא הייתה על כך תורה מסודרת. זו הייתה אינטואיציה של מפקד. אחרי הלילה השלישי או הרביעי, גם חיל הים המצרי וגם הסורי לא יצאו יותר מהנמלים.

אבל מביני למדתי גם דבר נוסף, על חשיבותה של משפחה. כשהייתי אמור לקבל דרגת רב-סרן, הגעתי לשכת מפקד חיל הים להענקה, ושאלו אותי איפה אשתי. לא הבנתי מה הקשר. אמרו לי: 'ביני לא נותן דרגה בלי האיש'. נסעתי להביא אותה. כשהגענו, ביני לחץ לה את היד ואמר לה: 'את לא פחות חשובה מבעלך לחיל הים'. את הרגע הזה לא שכחתי. מאז, בכל מקום שפיקדתי, אמרתי שהמשפחה היא חלק מהיחידה. היא חלק מהיכולת של אדם לבצע את התפקיד שלו.

מי שלימד אותי שמלחמה היא אומנות היה יומי ברקאי. בקרב לטקיה, בתחילת המלחמה, יומי נתן פקודה להסתער, בניגוד לתורת הלחימה. לפי כל התכנון היה צריך לחכות לחיל האוויר, אבל הוא הבין שחיל האוויר לא יבוא בזמן, ואם יחכה - אף ספינת אויב לא תוטבע. הוא הסתער.

בפעם הראשונה בעולם השתמשו במוץ להטעיית טילים, והכול עבד. בכל קרב שיומי פיקד עליו הוטבעו ספינות אויב. אחרי המלחמה שאלתי אותו איך קיבל את ההחלטה. הוא חשב רגע ואמר: 'בקורס מפקדי צוללות באנגליה הייתה כתובת גדולה בכניסה: Get results somehow. תשיג תוצאה, איך שתשיג. זה מה שעבר לי בראש'.

מאז אני חושב הרבה על הרגע שבו מפקד צריך להחליט אם להיצמד לכללים או לחרוג מהם. ובעיקר - מתי לשלוח את האנשים שלו לקרב ומתי לומר: את המבצע הזה אני לא מאשר.

מאוחר יותר, כשיומי נאלץ לעזוב את תפקידו כמפקד חיל הים, אמרתי לאנשי הצוות שלי: 'חיל הים חזק יותר מכל מפקדיו. מפקד יכול לטעות, גם אם הוא גיבור מלחמה, אבל הארגון גדול מכל אדם'. גם המעמד הלא פשוט הזה היה שיעור במנהיגות".

אתגר פיקודי בשארם

"יום הכיפורים תפס אותי כחיך בפו"ם. אני זוכר שביום חמישי, ה-4 באוקטובר, הגיע ראש חטיבת המחקר באמ"ן, אריה שליו, לשוחח איתנו ואמר: לא תהיה מלחמה. בשבת בבוקר היא פרצה. הקפיצו אותי מהבית ואמר לי: 'יש לך מילואים בשארם'. כשהגענו ביום ראשון בבוקר, שארם הייתה אחרי התקפת טילים. הכול היה הרוס, בלגן אחד גדול.

זאב אלמוג היה מפקד הזירה. אמרתי לו: 'אני לא רוצה להפריע לאף אחד. תן לי שלוש ספינות ואני הולך צפונה'. הוא נתן לי שלוש ספינות,



אילון החודש בביתו ביישוב
כרם מהר"ל. "חיל הים חזק
יותר מכל מפקדיו"

”

**”כשהגעתי לשיטת שאלו
אותי: 'מה אתה עושה פה,
אתה לא מעמק הירדן?'
אמרתי: 'אני נולדתי ליד הים'.
הם צחקו: 'איזה ים? הכנרת?'
רק כשהגעתי באמת לחיל הים
הבנתי שגם הים התיכון הוא
לא אוקיינוס, אבל הים היה
חלום חיי”**

”

ומשם ניהלנו את הקרבות. שם הבנתי שוב מה המשמעות של אחריות על אנשים. אתה מפקד. אנשים נהרגים, אנשים נפצעים, ספינות נפגעות. בסוף כל החלטה שלך היא החלטה על חיים של אנשים. כאן גם התמודדתי עם פיקוד על אנשים שכמוהם לא הכרתי בעבר, שבסוף הוכיחו מהי דבקות במשימה ומהי גבורה. במלחמה השאלה היא לא רק מתי להסתער, אלא גם מתי לא. מתי לומר: את המבצע הזה אני לא עושה, כי אני לא מוכן להקריב את הלוחמים שלי לחינם. זאת שאלה שמלווה כל מפקד כל חייו.”

המינוי למפקד השיטת

”אף פעם לא תכננתי להיות מפקד השיטת. בכלל לא תכננתי קריירה צבאית. ואז, אחרי שמפקד השיטת הודח, קרא לי רפול ואמר לי שהוא רוצה שאקבל את הפיקוד.

שיטת 13 הייתה הבית שלי, אבל היא גם הייתה אחרי משבר גדול. שאלתי את עצמי אם נכון להיכנס לתפקיד דווקא עכשיו. נוסף לזה, המפקד שהודח היה חנינא עמישב, יליד דגניה ב'. בעמק כולם הכירו את כולם, ואמרתי לעצמי: 'איך אני יכול להחליף אותו?' רפול היה ישיר. הוא אמר לי בעצם: 'אתה לוקח את הפיקוד. הבנתי שזו לא רק שאלה של קריירה אישית. יש יחידה שלמה שצריך



”

**”אמרתי שאם יש נכס
אסטרטגי אחד שחייב להיות
למדינת ישראל - הוא צריך
להיות מתחת למים. נאבקתי
על זה מול הרמטכ”ל ומול שרי
ביטחון. בשלב מסוים אפילו
אמרתי לרמטכ”ל אהוד ברק
שאם ייקחו מחיל הים את
התקציב שיועד לצוללות - אני
מתפטר”**

”

להחזיר לה את הביטחון בעצמה. זה היה אחד התפקידים הקשים והמשמעותיים שהיו לי”.

מפקד חיל הים

”אחרי שסיימתי את קורס החובלים, הייתי בטוח שהעתיד שלי הוא בצוללות. חשבתי שבעולם שבו הטכנולוגיה מתפתחת, יהיה קשה יותר ויותר להגן על ספינות שטח, והצוללות יהיו הזרוע האסטרטגית של העתיד. ביקשתי לעבור לצוללות, אפילו הייתי מוכן להוריד דרגות ולהתחיל מחדש, אבל לא קיבלו אותי. למרות זאת, הרעיון הזה לא עזב אותי. גם כשלמדתי ב-Naval War College התחזקה בי ההבנה שהצוללות הן נכס אסטרטגי למדינת ישראל.

כמפקד החיל, וגם בתפקידים קודמים, המאבק הגדול שלי היה על הצוללות. פעם אחר פעם אמרו לי שצריך לבחור בין ספינות טילים לבין צוללות. אני חשבתי שזו טעות. אמרתי שאם יש נכס אסטרטגי אחד שחייב להיות למדינת ישראל - הוא צריך להיות מתחת למים. נאבקתי על זה מול הרמטכ”ל ומול שרי ביטחון. בשלב מסוים אפילו אמרתי לרמטכ”ל אהוד ברק שאם ייקחו מחיל הים את התקציב שיועד לצוללות - אני מתפטר. היה לי כבר מכתב התפטרות מוכן. בסוף רבין קיבל את ההחלטה בעד הצוללות, בניגוד לדעת רבים.

ניסיתי גם לשנות את תפיסת העולם של החיל. מבחינתי, ישראל היא מדינת אי. רוב מוחלט של היבוא והיצוא שלה מגיע דרך הים. אם סוגרים את הים - סוגרים את מדינת ישראל.

האתגר הגדול שלי כמפקד חיל הים היה לשנות תפיסת עולם. רציתי שספינות הטילים ינצחו קרבות ימיים, ולא יתקרבו לחוף כשאינ בכך צורך. כששמעתי שנים לאחר מכן שאח”י חנית נפגעה במהלך המצור מול לבנון, הבנתי שלא הצלחתי לשנות את כיוון ההפלגה של החיל כפי שרציתי. לצד זאת, היו גם הצלחות. קליטת סער 5, שינוי החשיבה על מערכות הלחימה וההבנה שבעתיד עיקר הכוח לא יהיה רק בגוף הספינה אלא במערכות שלה - כל אלה היו שינוי משמעותי.

לימים, כשהייתי חבר בוועדת חוץ וביטחון בכנסת, הוגש לנו מסמך על ‘תפיסת הביטחון של ישראל’ ולאחר שקראתי אותו לעומק גיליתי שהמילה ‘ים’ לא מופיעה בו. אמרתי שאני לא יכול להסכים למסמך כזה. צריך לכתוב משפט אחד: ‘ים פתוח הוא תנאי קיומי למדינת ישראל’.”

ראש השב”כ

”כשהתקרב סיום תפקידי המתוכנן כמפקד חיל הים, רבין קרא לי ואמר שהוא רוצה שאהיה ראש השב”כ. סירבתי. היום אני יודע להסביר למה. מבחינתי, אחרי מפקד חיל הים, להיות ראש השב”כ היה כמעט ירידה. חיל הים היה חלום חיי.

בצה”ל אתה חי בעולם יחסית ברור - אנחנו הטובים, הם הרעים. השב”כ הוא עולם אחר לגמרי. זה עולם אפור, שבו אתה צריך להבין שגם מתוך החברה שלך יכולים לצמוח איזמים. לא חשבתי שזה המקום שלי.

אם רבין לא היה נרצח, כנראה שלא הייתי ראש השב”כ. הרצח שלו שינה אצלי הכול. פתאום הבנתי שהאיום הגדול ביותר יכול לצמוח מתוך החברה שלנו, ורק אז הסכמתי לקחת את התפקיד.

הגעתי לשב”כ אחרי שבר עמוק, אבל לא באמת היה זמן לעסוק בו. זמן קצר לאחר כניסתי לתפקיד החל גל הפיגועים הרצחני, הראשון שבהם, בירושלים, ממש עם כניסתי לתפקיד. הבנו בדיוק מי עומד מאחורי הפיגוע, אך ההחלטה לקבל את ההמלצות בארגון להמתין לפני ביצוע המעצר התבררה כשגויה. אותה חוליה ביצעה פיגוע רצחני נוסף בירושלים, שבוע לאחר מכן. זו הייתה אחת הטעויות הכואבות ביותר שלייו אותי. למדתי שלא מספיק להבין מודיעין - צריך לדעת גם מתי לפעול.

אחרי הפיגוע השני כינסתי את ראשי האגפים ואמרתי: ‘אני אחראי. אני זה שצריך להסביר מה קרה. אני טעיתי’. למדתי שמפקד צריך לקבל אחריות לא רק על הצלחות, אלא גם על טעויות.

הייתי ראש השב”כ הראשון שזהותו הייתה חשופה לציבור, וככזה היה לי חשוב להגיע לזירות הפיגועים. רציתי שהציבור ואנשי השירות יראו אותי שם. מבחינתי זו הייתה מנהיגות - להיות במקום שבו אתה נדרש להיות.

התפקיד הזה שינה אותי יותר מכל תפקיד אחר שעשיתי. הוא הכריח אותי להסתכל אחרת על אנשים, על פחד, על כוח ועל אחריות”.

חברות בכנסת ובמשלה

”כנסתי לפוליטיקה מתוך מחשבה שאפשר להשפיע. בסוף גיליתי שזה עולם אחר לגמרי. בצבא, אם קיבלת אחריות, יש לך גם סמכות לבצע. בפוליטיקה זה לא תמיד כך. אתה יכול לדעת בדיוק מה צריך לעשות, ועדיין לא להיות מסוגל לעשות את זה. אשתי אמרה לי עוד לפני שנכנסתי לפוליטיקה שזה לא בשבילי. ככל שהייתי יותר זמן במערכת, הבנתי כמה היא צדקה. הרגשתי שאני לא מצליח להשפיע כפי שחשבתי שאוכל”.

7 באוקטובר

”כשאני מסתכל על 7 באוקטובר, אני רואה קודם כול כשל של מערכת שלמה. אני לא מאמין בכשל של אדם אחד. תמיד יש שרשרת של תפיסות, החלטות והנחות יסוד שמתבררות כלא נכונות.

גם חיל הים חווה בעבר רגעים כאלה, וגם השב”כ. השאלה היא לא רק מי טעה, אלא למה כולם חשבו אותו דבר.

במפגשים עם משפחות שכולות, עם חטופים ששבו ועם לוחמים ומפקדים אתה מבין מחדש שהסיפור הוא לא רק צבאי - הוא אנושי. אתה פוגש אנשים שהחיים שלהם השתנו ברגע אחד.

בסופו של דבר, כל השנים שלי כמפקד לימדו אותי דבר אחד: אסור להתאהב בתפיסת עולם. ברגע שאתה בטוח שאתה יודע הכול, אתה מתחיל לטעות. מפקד חייב כל הזמן לשאול את עצמו איפה הוא עלול לטעות, ואיפה הוא מפסיק לראות את המציאות.

אם יש לקח אחד שאני לוקח מכל התחנות שעברתי - מהשייטת, דרך חיל הים, השב”כ והפוליטיקה - זה שהיכולת להשתנות חשובה לא פחות מהיכולת לנצח”.



דני קושמרו

סרן (מיל') קושמרו, עיתונאי ומגיש טלוויזיה (חדשות 12), בן 58, שירת כלוחם בסטי"ל אח"י (תרשיש, יצא לקורס קצינים ולאחריו מילא מגוון תפקידי פיקוד בזרוע



יש חברים שמלווים אותך עד היום מהצבא?

"פחות נשארתי בקשר קבוע עם אותם החברים, לפעמים פוגש אנשים ששירתו יחד איתי או בתפקידים שונים בזרוע, ישר אנחנו מדברים ומעלים זכרונות. אצל כולם יש תמיד תחושה שהמשפחתיות של חיל הים זה דבר שלא מוצאים במקומות אחרים."

משהו שאתה מתגעגע אליו בשירותך הצבאי?

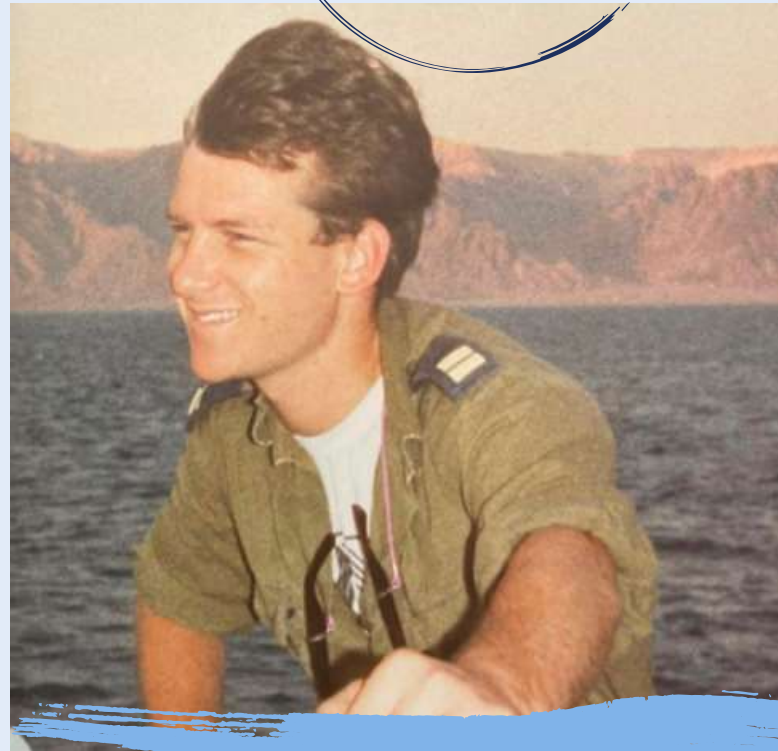
"אני מאוד אוהב את הים, מתגעגע לימים שהייתי רואה את הים הכחול ב-360 מעלות, להיות על החרטום - ולראות להקת דגים ואת הים הצלול, אפילו פעם אחת הגעתי עם חבר מקפריסין לתל אביב, זה היה קשוח מאוד. קיוונו שנראה דולפינים ויאכטות, אבל בסופו של דבר אלו היו 13 שעות של קפיצות בין הגלים."

מהו חיל הים בשבילך היום?

"עד היום הים זה דבר שאני אוהב מאוד ומלווה אותי. בניגוד לילדות בדרום היבש, מאז תמיד גרתי ליד הים - ואפילו עשיתי קורס צלילה ורישיון סקיפר."

מה היית ממליץ היום לחייל שהיית אז?

"הדבר שהייתי אומר לעצמי וגם למי שנמצא היום, זה ליהנות מהדרך האדירה הזו; תפקיד הלוחמה בזרוע הוא מגוון ומיוחד לכשעצמו, מפליגים בים, מרגישים את האוויר הנעים ותורמים כמובן למדינה, זה לב העניין."



איך הגעת דווקא לחיל הים?

"אני גדלתי בנגב, בעומר ובבאר שבע - כך שתמיד היה בי את החשך של הים. קינאתי באלו שגרים ליד ושהחוף קרוב, ראיתי שהתפקיד מעניין מאוד עם עשייה משמעותית והבנתי שזה המקום שאני אוכל לשלב בין הדברים האלו."

זיכרון שלך מחיל הים?

"הרמטכ"ל דאז, רפאל (רפול) איתן, החליט שכל חיילי צה"ל מחויבים להסתובב עם הכומתה על הראש. בשונה משאר צה"ל, בחיל הים היו כובעי פופאי שהחליפו את הכומתה. זה לא היה הדבר הכי נעים ויפה שקיים, אבל לא הייתה לנו ברירה - העדפנו את זה מאשר לקבל דו"ח מהמשטרה הצבאית."

חווייה משמעותית מהשירות שלא תישכח?

"היו לי הרבה דברים מעניינים, כיפים ומשמעותיים במהלך שירות הצבאי, אחד מהם - זה הריחוק שהגענו אליו. היום חיל הים עושה דברים רחוקים יותר, אבל אז היו זמנים רגועים יותר. זה היה מספק וכיף לצאת להפלגה במים הגבוהים והים הפתוח, רגעים אדירים כשרואים את השחפים באוויר."

יחידת סנפיר סוגרת 20 שנות פעילות

עשר עובדות שכדאי לדעת על סנפיר



מדוע נקראה דווקא סנפיר? מה הקשר שלה לשייטת 13? מהי ההחלטה הקריטית שקיבל מח"י בעת הקמתה? וכמה זוגות נעליים יש לכל לוחם? עשר עובדות שאולי לא הכרתם על היחידה שאמונה על אבטחת הנמלים הצבאיים והאזרחיים של ישראל

מאת אורי שיסמן

1. שורשיה של היחידה טמונים בשייטת 13 ובילת"ם

בתחילת שנות ה-2000 השתנתה תפיסת הביטחון הימי בעקבות התגברות איומי הטרור בעולם ובישראל. בעקבות זאת, הוחלט בזרוע הים הוחלט להרחיב את הייעוד של יב"ן (היחידה לביטחון נמלים)

שהייתה אמונה באותה תקופה על כל הקשור באבטחת המרחב הימי בישראל. "סנפיר היא למעשה הגלגול המודרני של יב"ן", אומרת אחת הלוחמות בזירת ים סוף. וכך, אף שראשית דרכה של היחידה היא בשנת 1977, הרי שבמתכונתה הנוכחית ותחת השם סנפיר היא פועלת משנת 2006. מקורותיה של יחידת סנפיר נטועים ביכולות ובניסיון המבצעי שנצברו



3. את הקמת היחידה הוביל מפקד חיל הים דאז, דוד בן בעש"ט

האלוף (מיל') דוד בן בעש"ט, שפיקד על חיל הים בשנים 2004-2007, נזכר בימים שהביאו להקמתה של סנפיר: "העולם התעורר אחרי פיגוע מגדלי התאומים והבין שגם הים הוא זירת איום. כמו שהמציאו נהלי אבטחה חדשים בתעופה, כך היה צריך לעשות גם בים. "חשבנו שיהיה נכון לאבטח טוב יותר את הנמלים שלנו וגם לסייע לנמלים האזרחיים, ולכן החלטנו להקים את סנפיר. למעשה, מספר בן בעש"ט, היחידה הוקמה כהמשך לילת"ם: "רצינו יחידה שהלוחמים שלה יהיו גם צוללים, אבל גם יפעילו כלים קטנים בתוך הנמלים כדי לאבטח אותם". אחת ההחלטות הראשונות אותה קיבל האלוף (מיל') בן בעש"ט בשעתו הייתה ש"היחידה תמנה 50 אחוז בנים ו-50 אחוז בנות", מהלך שלא היה מקובל אז בצה"ל. "אני חושב שעשינו פעולה נכונה. סנפיר עברה המון גלגולים, התפתחה הרבה מעבר לנמלים, פעלה גם ב-7 באוקטובר,

בשייטת 13 וביחידה למשימות תת-מימיות - ילת"ם. היחידה הוקמה על בסיס הידע, המומחיות והתורות שפותחו לאורך השנים ביחידות אלו, אך כיום היא פועלת כיחידה עצמאית, הכפופה לפלגות הביטחון השוטף (בט"ש), ומבצעת מגוון רחב של משימות להגנת הנמלים והגבולות הימיים של ישראל בכלל הזירות בזרוע הים.

2. לא במקרה היא קרויה בשם איבר התנועה של בעלי חיים ימיים

ממש כפי שהסנפיר, שהוא, כידוע איבר התנועה של דגים ויונקים ימיים המאפשר להם לנוע במהירות ובדיוק במים, כך משקף השם את אופייה של היחידה - כוח מהיר, גמיש וזריז שפועל במרחב הימי. אותו כנף ימי מעניק לבעלי החיים בים מהירות, יציבות ושליטה במים, ובדומה לכך פועלת יחידת סנפיר שייעודה להגיב במהירות לכל איום המסכן את נמלי ישראל וסביבתם.





אלוף (מיל') דודו בן בעש"ט,
מפקד חיל הים לשעבר: "חשבנו
שיהיה נכון לאבטח טוב יותר את
הנמלים שלנו וגם לסייעלנמלים
האזרחיים, ולכן החלטנו
להקים את סנפיר. רצינו יחידה
שהלוחמים שלה יהיו גם צוללים,
אבל גם יפעילו כלים קטנים בתוך
הנמלים כדי לאבטח אותם"

מושכת אנשים מאוד איכותיים, וראויה להצדעה של כולנו".

4. הגנת נמלים אינה משימתה היחידה

אם חשבתם שסנפיר עוסקת רק בהגנה על הנמלים, כדאי תחשבו שוב. לוחמי היחידה אמורים על הגנת נמלים וגבולות ימיים, בידוק כלי שיט מסחריים, צלילות, תחזוקה וטיפול בכלי השיט, אבטחת נכסים אסטרטגיים, סיוע באירועים ימיים אזרחיים ועוד משימות מבצעיות. ברגע האמת הלוחמי היחידה עוברים מ"ס ל-100" ובזכות ההכשרה שהם עוברים הם מיומנים להגיב בזמן הקצר והמדויק ביותר.

5. ההכשרה ליחידה לא מסתיימת ביום קבלת הסיכה

ההכשרה הראשונית של לוחמי סנפיר אורכת כארבעה חודשים, אך מבחינתם זו רק נקודת הפתיחה. עם ההגעה לשירות ביחידה מתחיל שלב ההסמכות המקצועיות, הכולל רכישת יכולות נוספות והתמקצעות בתחומים שונים. לאורך כל השירות ממשיכים הלוחמים להתאמן, ללמוד ולהסמך את עצמם למשימות חדשות כך שבסנפיר, ההכשרה היא למעשה תהליך שנמשך לאורך כל השירות.

6. ללוחם ביחידה יש לפחות שבעה זוגות נעליים

הנעליים של לוחמי סנפיר מרשים במיוחד, וכולל לפחות שבעה זוגות שונים, המותאמים למשימות בים, בחוף וביבשה, לכל זוג נעליים יש ייעוד אחר בהתאם לאופי המשימה של הלוחמים: אלטמה (Altama)

(Maritime) - נעליים ייעודיות לפעילות ימית; בלוויל (Belleville) - נעלי לחימה צבאיות עמידות, המיועדות בעיקר לפעילות יבשתית, מסעות ואימונים; לואה (LOWA) - נעלי שטח איכותיות המשמשות למשימות הדורשות הליכה ארוכה, ניוטים או פעילות בתנאי שטח; בוטיז (Booties) - מגפי ניאופרן שנועלים במהלך צלילה או שהייה ממושכת במים; נעלי חי"ר - הנעליים הצבאיות הסטנדרטיות של צה"ל; גילט (Gill) - נעליים או מגפיים המיועדים לסביבה ימית; סלומון (Salomon) - נעלי שטח קלות וגמישות. גם אנחנו מנסים למצוא את התשובה לשאלה שמדאיגה רבים: כיצד ה'צרעה' של סנפיר אינה שוקעת עם משקל של כ-100 קילו הנעלה על גבה.

7. העקיצה המדויקת של ה'צרעה'

בזרוע הים ישנם כלים רבים בעלי שמות מיוחדים ומשונים, אחד הבולטים ביניהם, איך לא, הוא כלי השיט של יחידת סנפיר – ה'צרעה'. שם זה נבחר משום שהוא משדר את המאפיינים של כלי השיט: מהירות, זריזות, יכולת תגובה חדה, ובקיצור: עקיצה מדויקת. בדומה לצרעה בטבע, גם הסירה נועדה להגיע במהירות לנקודת האירוע, לבצע יירוט או בידוק ולהגיב באופן מידי לאיומים במרחב הימי. בניגוד למה שלעתים חושבים, לא מדובר בראשי תיבות, אלא בשם שנועד לבטא את אופיו המבצעי של הכלי.

8. דברים טובים באים במידות קטנות

בהשוואה ל'דבורה', ספינת בט"ש, שמבצעת סיורים והגנה על הגבולות הימיים לאורך זמן. ה'צרעה' היא כלי תגובה מהיר וגמיש, שמצטיין בפעילות קרובה לנמל ובמרדפים. בדיוק משום כך, ה'צרעה' מוכיחה

ארון הנעליים של לוחמי
סנפיר מרשים במיוחד, וכולל
לפחות שבעה זוגות שונים,
המותאמים למשימות בים,
בחוף וביבשה, לכל זוג נעליים
יש ייעוד אחר בהתאם לאופי
המשימה של הלוחמים



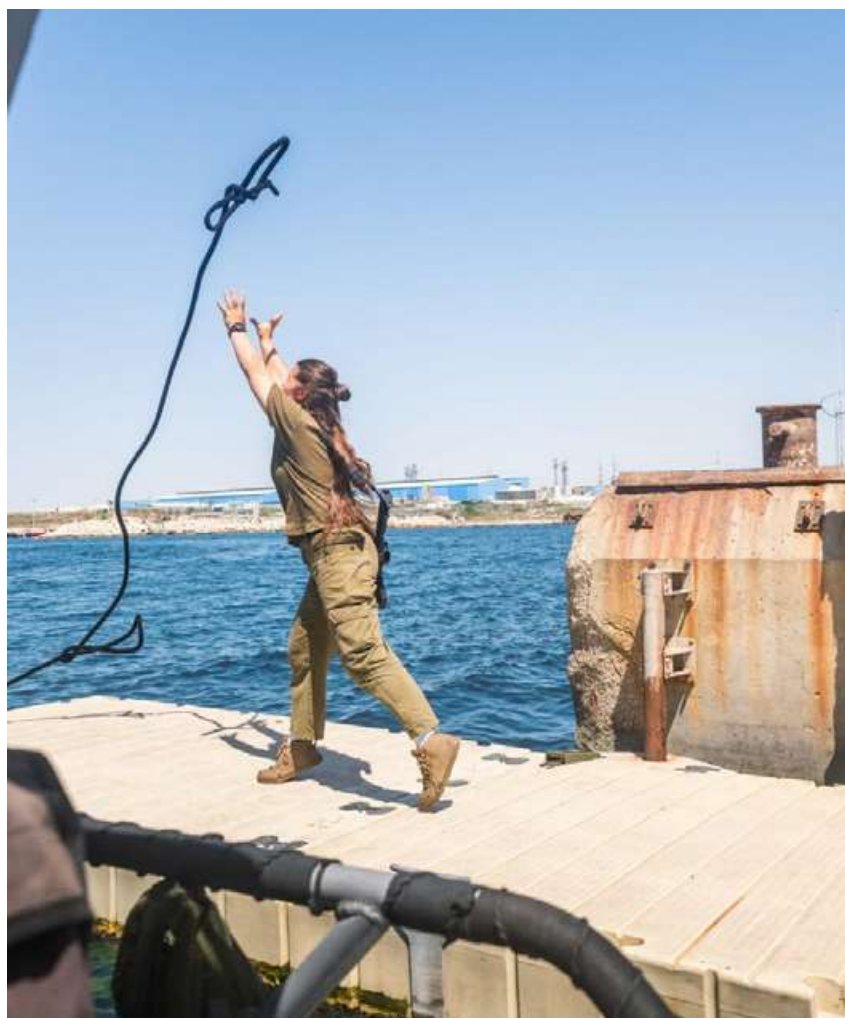
שגודלה הקטן הוא אחד מיתרונותיה המבצעיים;
הוא מאפשר לה לתמרן במהירות במרחבים צפופים
ולהגיע בתוך דקות לכל אירוע בנמל ובסביבתו.

9. נשים שולבו ביחידה מאז ימיה הראשונים

לוחמות החלו להשתלב ביחידת סנפיר כבר בשנת
2004, בעת שפעלה כ-י"ן, וכאשר היחידה הלוחמת
החלה את דרכה המחודשת בשנת 2006, נשים שולבו
בה מהרגע הראשון. בשנת 2021 נרשמה אבן דרך
נוספת בהיבט השוויון המגדרי, כאשר סרן אי מונטה
לאישה הראשונה שפיקדה על יחידת סנפיר בפלגה
914 - הזירה הצפונית (חיפה).

10. לכל מפקד 'צרעה' יש רישיון סקיפר אזרחי

כחלק מהכשרתם, מפקדי כלי השיט מסוג 'צרעה'
עוברים גם הכשרת סקיפר אזרחית. ההכשרה מקנה
להם ידע מעמיק בניווט, חוקי השיט, בטיחות ימית
ותפעול כלי שיט במגוון תנאי ים. שילוב ההסמכה
האזרחית עם ההכשרה הצבאית מבטיח כי לרשות
מפקדי 'צרעה' יעמדו גם הידע המקצועי הנדרש
בעולם הימאות וגם היכולות המבצעיות הייחודיות
הנדרשות למשימות הביטחון השוטף של זרוע הים.



בצילומים: אחי לה"ב
במהלך תהליך ההסבה



ספינת ההסבה

איך הופכת ספינה ותיקה כמו סער 5, עם פלטפורמות מיושנות יחסית, לספינה מובילה המצוידת במערכות לחימה מהמתקדמות בעולם – הסער 6? אנשי הזרוע וחברת 'מספנות ישראל' השותפים בתהליך המורכב, פרויקט 'להב מגן', מספרים על הרעיון ויישומו

מאת אורי רודניק

לבנות חדשה", מספר ראש מנהלת 'להב מגן', סא"ל רועי. "למעשה, הפרויקט כבר אמור היה להתחיל במועד מוקדם יותר, אבל נדחה במספר חודשים בעקבות הצורך המבצעי של הספינה להגן על העיר אילת".

ליציאה לפרויקט קריטי ומורכב שכזה, קודמות בדיקות מיוחדות; "מלכתחילה, הייתה מעין בדיקת היתכנות, רצינו להבין שבכלל האופציה לגיטימית ומייעלת. כשהבנו שזה ניתן לביצוע, הקמנו את מנהלת הפרויקט – והכול תוך כדי מלחמה", מספר סא"ל רועי.

בראיתו של סא"ל רועי, מדובר במהלך בלתי שגרתי בעליל: "מבחינתי, זה כמו לקחת אדם ולהעניק לו גוף חדש עם יכולות מיוחדות. בגדול, פירקנו את הספינה כמעט לחלוטין, הוצאנו ממנה את רוב מערכות הלחימה, והרבה מאוד ממערכות התשתית והמכונות. אחרי שהכול פורק – התחילו לבנות מחדש חלקים שלמים מהספינה".

בין היתר, כלל התהליך, שהחל ביולי 2024, בניית חדשים חדשים בספינה, התקנת משגרים מתקדמים וביצוע שינויים משמעותיים במבנה כלי השיט עצמו. "ביצענו הסבות גדולות מאוד בכל מערכות התשתית, מחשמל ועד לצנרת, מאורור ועד לשאר המערכות

ל מי שמכיר מעט את זרוע הים יודע כי ספינות סערי ה-5 מהוות כבר שנים לא מעטות את אבני היסוד ביכולות הימיות של מדינת ישראל, תוך שהן מובילות מגוון רחב של משימות מבצעיות, גם כאלו שאינן נראות לעין. מאז הצטרפות סערי ה-6, המצוידות במערכות לחימה מהמתקדמות בעולם, תפסו הספינות החדשות את הבכורה בים והפכו לרכיב מרכזי בשמירה על התווך הימי שלנו. בתוך כך, הותנע בזרוע פרויקט שהביא איתו בשורה של ממש: 'להב מגן'; מיזם הנדסי, רחב היקף וקריטי, אשר במסגרתו עוברת אחי להב, סטי"ל מסדרת סערי ה-5, הסבה מקיפה הכוללת החלפת מערכות לחימה, תשתיות חדשות והטמעת יכולות מתקדמות, במטרה להעניק לה יכולות הדומות לאלו של סערי ה-6.

מהלך זה יביא, כך מאמינים בזרוע, לשיפור ההגנה מהים, תוך שהוא מצרף עוד ספינה למעגל השמירה על אסדות הגז ומחזק את יכולות ההגנה האווירית והימית בזירות המבצעיות השונות.

"התבשה הבנה מבצעית שמדינת ישראל צריכה עוד ספינה שיוודעת לבצע הגנה אווירית מהים. בחנו האפשרויות והגענו למסקנה שהסבת ספינת סער 5 לספינת סער 6 תהיה צעד יותר יעיל מאשר



”

סא"ל רועי: "זה מאוד מרגש, ויש תחושת גאווה גדולה, כל חתיכה שנמצאת כאן עברה דרך ארוכה ותהליך ענק. האנשים שעבדו על הפרויקט הם מדהימים, מצאנו פתרונות בלי לוותר על יכולות קריטיות. זה היה מעין 'סודוקו הנדסי', כשלבסוף חיברנו הכול לתוצר מדהים"

”

הנוספות, וכל זאת כדי שיוכלו לתמוך בדברים החדשים שנוצרו עבור הספינה", אומר סא"ל רועי.

לצדו של סא"ל רועי, פועלים במנהלת להב מגן מהנדסים ממגוון תחומים, ואלו עסקו בשלב הראשון של הפרויקט בכל מה שנוגע לתכנון הביצוע ההנדסי. אחר כך הגיע שלב הביצוע, חלקו הגדול בוצעו במספנות ישראל, שם נערכו עבודות הברזל הגדולות ובוצעו השינויים המרכזיים במבנה הספינה. עם סיום העובדה במספנות, עברו העבודות לשלב ההתקנות של המערכות.

"היו לנו כשמונה חודשי תכנון הנדסי, רכש והכנת כלל הפתרונות המיועדים. לאחר מכן, הגיע שלב הפירוק שארך כשלושה חודשים, ובמהלכו פורקו מערכות הספינה", מסכם סא"ל רועי.

יודע לומר מתי תצא הספינה המוסבת לים?

סא"ל רועי: "כאשר נסיים את ההתקנות, הספינה תצא לים למספר ניסויים ובדיקות מקיפות, כשלאחר מכן היא תהפוך למבצעית. בנוסף, לקראת ההפלגה הראשונה, נבצע שקילה מלאה כחלק מתהליך הבקרה של האדריכלית הימית. הכול כאן מוקפד ברמה הכי גבוהה שיש".

מהי התחושה שמלווה אותך בהובלת פרויקט כזה?

סא"ל רועי: "זה מאוד מרגש, ויש תחושת גאווה גדולה, כל חתיכה שנמצאת כאן עברה דרך ארוכה ותהליך ענק. האנשים שעבדו על הפרויקט הם מדהימים, מצאנו פתרונות בלי לוותר על יכולות קריטיות. זה היה מעין 'סודוקו הנדסי', כשלבסוף חיברנו הכול לתוצר מדהים".

מגבלת המקום כאתגר

סרן הראל, קצין הנדסה ימית בפרויקט 'להב מגן', המופקד על ההיבטים המבניים של הסבת הספינה, מספר: "עסקתי בתכנון המבנים החדשים שנוספו לספינה, באדריכלות הימית שלה

ובהבטחת היציבות שלה לאחר כל השינויים. מעבר לתכנון עצמו, ליוויתי את הפרויקט משלב הרעיון, דרך התכנון ההנדסי ועד שלבי הביצוע, הכול בשביל לוודא שכל שינוי שנעשה ישתלב בצורה נכונה ובטוחה עם גוף הספינה ויאפשר לה להמשיך לפעול בצורה מיטבית גם לאחר שיותקנו כלל המערכות.

"הכול כאן קרה מתוך צורך מבצעי אמיתי", מוסיף סרן הראל. "בזרוע הים הבינו שיש צורך ביותר ספינות בעלות יכולות הגנה אוויריות, במיוחד לאור המשימות הרבות שמבוצעות בזירה הימית. במקביל, הייתה הבנה כי בניית ספינת סער 6 חדשה היא תהליך שייקח שנים ארוכות, ולכן חיפשו פתרון מהיר יותר".

לדבריו, מדובר בתהליך שדרוג מקיף ביותר: "למעשה רוקנו לחלוטין את המערכות הישנות מהספינה, והחלפנו אותן במערכות החדשות שמותקנות בספינות המתקדמות. המכ"ם הוחלף באחד שמתקדם יותר, מערכות היירוט שודרגו, נוספו מערכות שליטה, מחשוב, תקשוב, קירור וחשמל. בנוסף, נבנו חדריים ומבנים חדשים בתוך



היציבות שלה ומתפקדת בצורה בטוחה בכל תנאי הים".

מהי בעיניך תרומתה המשמעותית ביותר של הספינה החדשה?

סרן הראל: "היתרון המשמעותי של הפרויקט הוא בהגדלת היכולת המבצעית של זרוע הים בזמן קצר יחסית. הספינה תוכל לבצע משימות הגנה אוויריות ברמה גבוהה מאוד, מה שיגדיל את זמינות הכוח ויאפשר לספינות אחרות לבצע משימות נוספות במקביל. מעבר לכך, הפרויקט יצר ידע וניסיון הנדסי משמעותי מאוד, שיוכלו לשמש אותנו גם בפרויקטים עתידיים של שדרוג כלי שיט נוספים. הוא גם הוכיח שכאשר כל הגורמים עובדים יחד, אפשר לקחת פרויקט מורכב מאוד ולהפוך אותו למציאות בתוך זמן קצר יחסית, שמבחינתי זאת עובדה משמעותית ואפילו מרגשת מאוד עבור זרוע הים".



מספנות ישראל: כמו השתלת לב חדש

סמנכ"ל התוכניות של מספנות ישראל, איתי אלטר, מספר על תוכנית 'להב מגן': "שיתוף הפעולה בין חיל הים למספנות ישראל החל מהשלבים המוקדמים של ביצוע התכנון; עוד לפני תחילת העבודה בפועל קיימנו תהליך של העברת ידע הדדית מול מהנדסי מספן הציוד בחיל הים, כאשר מהנדסי מחלקת הנדסת כלי שיט במספן ציוד ומהנדסי מספנת חיל הים ביצעו את התכנון הבסיסי והאנליזות של ההתקנות השונות, בעוד מחלקת ההנדסה של מספנות ישראל השלימה את התכנון הפרטני והכנת שרטוטי ייצור.

"הצוותים ההנדסיים של חיל הים ומספנות ישראל פעלו מתוך מטרה משותפת לביצוע ההסבה באופן המיטבי. עבודות הייצור וההתקנה של תשתית המכ"ם והמשגרים בוצעו במספנות ישראל בליווי ובפיקוח צמוד של מהנדסי מספן ציוד ומספנת חיל הים. "מבחינתנו זה היה אתגר משמעותי. אנחנו ב'מספנות ישראל' רואים את עצמנו כשותפים של זרוע הים ותומכים במה שנדרש, גם בעבודות מורכבות ובשעות לא שגרתיות. יש לנו יכולות ייחודיות, צוותי הנדסה מקצועיים ועובדים רבים שהם יוצאי זרוע הים, ולכן ידענו שביכולתנו לתת מענה לפרויקט בסדר גודל כזה. "פרויקט מורכב שכזה, הכרוך בשורה של אתגרים הנדסיים וטכניים, כמוהו כהשתלת לב חדש לספינה, ובמרכזו עבודה שדרשה תשומת לב שתבטיח כי כל המערכות הקיימות והחדשות תעבודנה בצורה מושלמת".

"לכל אורך הפרויקט פעלנו בשיתוף פעולה מלא עם מספנת זרוע הים, מעבר להסבה ולהתקנת המערכות - תמכנו בעבודות צנרת, תיקוני גוף, עבודות סיפון ומשימות נוספות שעלו במהלך הדרך".

”

סרן הראל: "העובדה שהוספנו משקל רב חייבה אותנו לבצע התאמות רבות כדי לשמור על היציבות ועל ביצועי הספינה. כל שינוי קטן השפיע על שאר המערכות ולכן העבודה שלנו דרשה תכנון מדויק ואיכותי מאוד"

”

הספינה. כמעט כל מערכת מרכזית עברה שינוי או הוחלפה לחלוטין. אגדיר זאת כך: זוהי ספינה עם גוף של סער 5, אבל עם יכולות מבצעיות מתקדמות מאוד שמבוססות על הדור החדש".

עד כמה מדובר בפרויקט יוצא דופן למול מה שהכרת בעבר?

סרן הראל: "אם בדרך כלל מבצעים שינויים נקודתיים או שמחליפים מספר מצומצם של מערכות, הרי שכאן פירקנו את רוב המערכות הישנות בספינה ויצרנו מודל ממוחשב ומלא. לאחר מכן, קיבלנו את הנתונים של המערכות החדשות - מידות, משקלים, דרישות חשמל וקירור, והתחלנו לתכנן מחדש כל מדור בספינה. תכנון היכן תותקן כל מערכת, כיצד יעברו כבלי החשמל והתקשורת, איך יפעלו מערכות הקירור וכמובן איך כל המרכיבים ישתלבו יחד בתוך חלל קטן יחסית. מגבלת המקום היוותה אתגר משמעותי, וזאת כיוון שסער 5 קטנה משמעותית מסער 6. "היה צריך למצוא מקום למערכות גדולות וכבדות יותר בתוך החלל המוגבל. בחלק מהמקרים היה צורך לשנות לחלוטין את ייעודו של מדור מסוים, ובמקרים אחרים להתאים את המערכת לספינה ולא להפך. בנוסף, העובדה שהוספנו משקל רב חייבה אותנו לבצע התאמות רבות כדי לשמור על היציבות ועל ביצועי הספינה. כל שינוי קטן השפיע על שאר המערכות ולכן העבודה שלנו דרשה תכנון מדויק ואיכותי מאוד", אומר סרן הראל.

פרויקט רחב שכזה דורש, מטבע הדברים, שותפות עם מספר גופים. "עבדנו בשיתוף פעולה הדוק עם מספנות ישראל, שבנו חלק מהמבנים והתקינו אותם על הספינה, עם תעשיות ביטחוניות כמו רפאל, אלביט וגופים נוספים שפיתחו את מערכות הלחימה", אומר סרן הראל. "בנוסף, מעורבים כאן גם משרד הביטחון, מחלקות שונות בזרוע הים ואנשי מקצוע מתחומי החשמל, ובכלל - המכונה והמערכות עבדו יחד לאורך כל הדרך. כל שלב בוצע בתיאום מלא, החל מהתכנון ועד ההתקנה והבדיקות".

יש תחום שעסקת בו במסגרת הפרויקט ואתה גאה בו במיוחד?

סרן הראל: "אחד התחומים בהם עסקתי הוא תכנון התרנים והמבנים שעליהם מותקן המכ"ם החדש, כדי שיוכלו לשאת אותן בצורה בטוחה ולעמוד בכל העומסים שיופעלו במהלך ההפלגה. עוד נושא הוא יציבות הספינה; בעקבות התקנת המערכות החדשות נוספו לספינה כ-30 טונות של ציוד, לכן היה צורך לבצע חישובים ובדיקות רבות כדי לוודא שהיא עדיין מפליגה במהירות הנדרשת, שומרת על



בוריס ושיר

הוא – רס"ם, מפקד פלגת התחזוקה בזירת ים סוף.
היא – רס"ן, מפקדת פלגת כוח אדם בצי"ס;
נשואים חמש שנים, הורים לתאומים בני שלוש



שיא השבוע. הם משחקים עם החיילים, מסתובבים בבסיס ומרגישים שם בבית. זו חוויה משפחתית מאוד מיוחדת".

בוריס: "יש פה גם מחיר מסוים. אנחנו זמנים כמעט 24 שעות ביממה, ויש רגעים שבהם הילדים מבקשים שאעזוב את הטלפון ואשחק איתם. זו חלק מהמציאות של שירות קבע, אבל אנחנו משתדלים למצוא את האיזון".

שיר: "המעבר לאילת לפני שנתיים גם חידד את זה. עברנו כשהילדים היו בני קצת יותר משנה, הרחק מהמשפחה שנשארה בצפון. פתאום אין סבא וסבתא שיכולים לעזור כשילד חולה או כששנינו עובדים, אבל למדנו להסתדר גם עם זה".

בילוי משותף שאהוב עליכם?

שיר: "אנחנו מאוד אוהבים את ימי שישי, כשהילדים במסגרות ויש לנו כמה שעות לעצמנו. אנחנו הולכים לים, עושים שנורקל, צוללים או פשוט יושבים ונרגעים. אלה הרגעים הקטנים שלנו יחד".

מהי התגובה השכיחה שמגיעה כשמגלים שאתם משרתים יחד?

בוריס: "ברוב המקרים אנשים חושבים שזה הדבר הכי טבעי בעולם בשבילנו".

שיר: "התגובות שאני שומעת בדרך כלל הן 'וואו, כל הכבוד', 'איך אתם עושים את זה?', או 'איך הסתדרתם עם הילדים?'. יש גם מי ששואל אם אנחנו כל היום ביחד".

תוכניות לעתיד?

בוריס: "יש לנו עוד שנה באילת, ואנחנו רוצים להמשיך להתפתח בזרוע הים. מרגש לראות את החיל גדל ומתעצם ולהיות חלק מהעשייה הזאת. אנחנו רוצים להמשיך לתרום, להתקדם ולעשות את הכי טוב שאפשר".

שיר: "מעבר לקריירה, החלום המשותף שלנו הוא להמשיך לבנות את המשפחה שלנו, להרחיב אותה, ולהמשיך להתפתח - כל אחד באופן אישי וגם יחד כזוג".

הזוגות של חיל הים | אילה מולר



איך הכול התחיל?

שיר: "הכרנו כששירתי כקצינת ת"ש במספנה ובוריס היה נגד לוגיסטיקה. הייתה חיילת שהתמודדה עם מצוקה כלכלית, דיברה רק רוסית, ואימא שלה הייתה במצב רפואי מורכב. בוריס הציע שאצטרף אליו לביקור בית אצל המשפחה כדי לסייע - ומשם הכול פשוט התגלגל".

בוריס: "אף אחד מאיתנו לא תכנן שזה יוביל לזוגיות, אבל משם הכול קרה באופן טבעי".

כמה זמן אתם ביחד?

שיר: "כמעט תשע שנים. התחלנו לצאת ב-2017, התחתנו במאי 2021, ממש בתקופת מבצע 'שומר החומות', ככה שקל לנו לזכור את התאריך".

היתרונות והחסרונות בשירות המשותף

שלכם בזרוע?

בוריס: "היתרון הגדול הוא ההבנה ההדדית. שנינו חיים את המערכת ויודעים בדיוק מה המשמעות של תפקיד תובעני, שעות ארוכות, כונוניות או מעבר בין בסיסים. אין צורך להסביר למה נשארים עד מאוחר או למה צריך לעבור עיר - שנינו מבינים את זה באופן טבעי ותומכים אחד בשנייה".

שיר: "היתרון הכי משמעותי הוא התמיכה. אני גם אמא וגם קרייריסטית, ואני לא בטוחה שמישהו שלא מגיע מהמערכת היה מצליח להבין ולתמוך בקריירה שלי כמו שבוריס עושה. הוא מבין עד כמה התפקידים משמעותיים ומאפשר לי לתת את כל כולי".

"מהצד השני, החיסרון הוא שהבית כולו חי ונושם צבא. אנחנו מדברים על העבודה, חושבים על העבודה, ואין באמת ניתוק".

כמה זרוע הים מלווה אתכם גם בחיים הפרטיים?

שיר: "הילדים שלנו גדלים לתוך העולם הזה. הם כל הזמן שואלים מתי הולכים לעבודה של אמא ואבא, וארוחות שישי בבסיס הן מבחינתם



זה כשב"ם! מרכיב חשוב בתפיסת ההפעלה העתידית

ארה"ב: כלי בלתי מאויש מצטרף למשימת הצלה

בזמן שהצי האמריקני ממשיך לבחון את שילובן של מערכות אוטונומיות במגוון משימות מבצעיות, נרשם לאחרונה ציון דרך משמעותי בהקשר זה כאשר כלי שיט בלתי מאויש השתתף במשימת חילוץ של צוות אוויר שנאלץ לנטוש את כלי הטיס שלו מעל הים, האירוע התרחש במסגרת פעילות מבצעית שבחנה את יכולתן של מערכות בלתי מאוישות להשתלב בשרשרת החיפוש וההצלה הימית.

עם קבלת הדיווח על האירוע, שוגר הכלי האוטונומי לעבר האזור שבו אותרו אנשי הצוות. הודות למהירות התגובה שלו וליכולת לפעול ללא צוות אנושי על סיפון, הוא הגיע ראשון לזירה והחל לאסוף מידע בזמן אמת. המערכת העבירה לכוחות החילוץ תמונת מצב רציפה שכללה את מיקומם המדויק של הניצולים, תנאי הים והערכת הסיכונים באזור. המידע שסיפק הכלי אפשר לכוחות החילוץ המאוישים לתכנן את פעולתם בצורה יעילה יותר ולקצר את זמני התגובה. אף שהחילוץ עצמו בוצע בסופו של דבר על ידי צוותים מאוישים, השימוש בפלטפורמה האוטונומית המחיש כיצד ניתן לשלב מערכות בלתי מאוישות בשלבים הראשונים של המשימה ולשפר את הסיכוי לאיתור מהיר של ניצולים. בצי האמריקני רואים במערכות מסוג זה מרכיב חשוב בתפיסת ההפעלה העתידית. מעבר למשימות לחימה ואיסוף מודיעין, הן צפויות להשתלב גם במשימות סיוע, בטיחות וחיפוש והצלה. המקרה האחרון ממחיש כיצד טכנולוגיות שנבחנו עד כה בעיקר במסגרת ניסויים ותרגילים מתחילות לתפוס מקום ממשי בפעילות המבצעית, וצפויות להפוך בעתיד לחלק בלתי נפרד מהמרחב הימי.

דרום קוריאה: תוכנית התעצמות שאפתנית

בצבא דרום קוריאה ממשיכים לקדם את תוכנית KDDX - Korean

Destroyer Next Generation, אחת מתוכניות ההתעצמות הימיות השאפתניות ביותר שלה בשנים האחרונות. מטרת הפרויקט היא להקים דור חדש של משחתות מתקדמות שיחליפו בהדרגה חלק מכלי השיט הוותיקים בצי ויעניקו לו יכולות מבצעיות מתקדמות לעשורים הבאים.

התוכנית כוללת בניית שש משחתות חדשות, אשר ישלבו מערכות לחימה מתקדמות, מכ"מים רב-משימתיים, יכולות גילוי ואיסוף מידע משופרות ומערכות שליטה ובקרה מתקדמות. בנוסף, הפרויקט שם דגש על פיתוח וייצור מקומי של מערכות מרכזיות, כחלק מהמאמץ הדרום-קוריאני לחזק את עצמאותה התעשייתית והביטחונית.

באחרונה הציגה חברת Hanwha Ocean את העיצוב החדש למשחתת העתידית. הדגם משקף תפיסת תכנון מודרנית הכוללת מבנה חמקני, הפחתת חתימות מכ"ם ומערכות משולבות המאפשרות הפעלה יעילה יותר של מגוון אמצעי לחימה וחיישנים. לצד זאת, התכנון כולל היערכות לשילוב עתידי של מערכות בלתי מאוישות כחלק ממערך לחימה רשתי.

ביולי הודיעה ממשלת דרום קוריאה על בחירתה ב-"Hanwha Ocean" כקבלן המועדף לבניית שש משחתות ה-KDDX, לאחר תקופה ממושכת של תחרות בין חברות הספנות המובילות במדינה. אם לא יחולו שינויים בהליכי האישור, החברה צפויה להוביל את בניית הסדרה, שהיקפה מוערך בכ-5.6 טריליון יון (כ-4.1 מיליארד דולר). עם זאת, הפרויקט עדיין צפוי לעבור שלבים נוספים, ולכן ייתכנו עדכונים בלוחות הזמנים וביישום התוכנית.

רוסיה: המאבק בצי הצללים

הסנקציות שהוטלו על רוסיה בעקבות המלחמה באוקראינה יצרו בשנים האחרונות תופעה שהפכה לאחד האתגרים המרכזיים בעולם הספנות - "צי הצללים". מדובר ברשת רחבה של מכליות וכלי שיט הפועלים לעיתים תחת דגלי נוחות (דגל המדינה בה רשום כלי השיט, השונה מההשתייכות הלאומית של בעליו - א"מ) בעלויות מורכבות ובמבנים תאגידיים המקשים על זיהוי בעלי השליטה האמיתיים. מטרתה המרכזית של רשת זו היא לאפשר המשך סחר בנפט ובסחורות



Tristan da Cunha. אחד האיים המאוכלסים המבודדים ביותר בעולם

לצד הפעולות המבצעיות, נעשה שימוש גם באמצעים טכנולוגיים מתקדמים, בהם מעקב לווייני, מערכות בינה מלאכותית וניתוח נתוני תנועה ימית. כלים אלה מאפשרים לזהות דפוסי פעילות חריגים ולשפר את יכולת האיתור של כלי שיט הפועלים בניסיון להסתיר את מסלולם. המאבק בצי הצללים צפוי להמשיך לעמוד במרכז סדר היום הימי הבינלאומי. ככל שהסנקציות נשארות בתוקף והמאמצים לעקיפתן מתפתחים, כך גם גובר הצורך בשיתוף פעולה בין מדינות, ציים וגופי אכיפה הפועלים לשמירה על הסדר והפיקוח בנתיבי הסחר העולמיים.

בריטניה: משימה לא-שגרתית

בזמן שזרועות ים ברחבי העולם עוסקות לרוב במשימות ביטחון, הרתעה והגנה על נתיבי השיט, לעיתים הן נדרשות לבצע משימות מסוג שונה לחלוטין. כך היה לאחרונה כאשר ספינת הסיור הבריטית HMS "Medway" יצאה למשימת סיוע מיוחדת אל האי המיושב Tristan da Cunha, אחד האיים המאוכלסים המבודדים ביותר בעולם. האי, השוכן בלב האוקיינוס האטלנטי הדרומי, מרוחק אלפי קילומטרים מכל מרכז אוכלוסייה משמעותי ואינו נהנה מקשרי תחבורה סדירים. בשל מיקומו המבודד, תושבי המקום תלויים במידה רבה באספקה המגיעה דרך הים ובסיוע חיצוני בעת הצורך. לאחר שעלה צורך בהעברת ציוד רפואי חיוני ובהחלפת אנשי מקצוע הפועלים באי, הוטלה המשימה על הספינה הבריטית. הפלגתה של HMS "Medway" התבצעה בתנאי מזג אוויר מאתגרים האופייניים לאזור, שכללו רוחות חזקות וים סוער. עם הגעתה לאזור נאלץ הצוות להמתין לשיפור בתנאים לפני שניתן היה להעביר בבטחה את הציוד והצוותים אל החוף. לאחר השלמת המשימה הועברו לאי תרופות, ציוד רפואי ואנשי מקצוע שנועדו לחזק את שירותי הבריאות המקומיים. עבור תושבי האי, הגעתה של הספינה הבריטית הייתה הרבה מעבר לביקור שגרתי - היא סיפקה תמיכה חיונית והדגישה את חשיבותם של הכוחות הימיים גם בעתות מצוקה אזוריות.

משחתת דרום-קוריאנית. היעד: יכולות מבצעיות מתקדמות לעשורים הבאים



אחרות תוך עקיפת מגבלות וסנקציות בינלאומיות. מדינות מערביות וארגונים בינלאומיים עוקבים מקרוב אחר פעילותם של כלי השיט הללו, שלעיתים משנים שמות, מחליפים דגלים או מבצעים העברות מטען בלב ים כדי להקשות על הפיקוח. מעבר להיבטים הכלכליים, גורמים רבים מזהירים כי חלק מהמכליות פועלות ללא פיקוח מספק ועלולות להוות גם סיכון בטיחותי וסביבתי. בחודש האחרון ביצעו כוחות בריטיים פעולה חריגה נגד אחת המכליות שנחשדה במעורבות בפעילות הקשורה לצי הצללים. במסגרת המבצע בוצעו בדיקות ואיסוף מידע כחלק ממאמץ רחב יותר לאכוף את משטר הסנקציות ולפקח על נתיבי הסחר הימיים. המהלך משקף את הנכונות הגוברת של מדינות מערביות לנקוט צעדים אקטיביים יותר במרחב הימי.

במורכבות עזדה



כאשר לקחי ה-7 באוקטובר ניצבים כל העת ברקע, יצאו לוחמי סיירת הבזק של פלגת 916 באשדוד לאימון המדמה את אחד מתרחישי הקיצון: חדירת מחבלים דרך הים באמצעות סירות גומי. המטרה ברורה: לתרגל את קבלת ההחלטות תחת לחץ ואת שיתוף הפעולה בין כלל הכוחות, וכל זאת במטרה להבטיח שכל ניסיון דומה – יסוכל בהצלחה מלאה

מאת אילה מולר

לרגע נדמה שמדובר בעוד הפלגת אימון שגרתית. אלא שהשגרה הזאת היא בדיוק מה שהתרגיל מבקש לערער. עם קבלת הפקודה, האווירה משתנה באחת. הווסטים נלבשים, הלוחמים רצים לעמדות, כלי הנשק נטענים רק לאחר שמוודאים שכל הגזרות נקיות, וקולות הקשר הופכים צפופים ותכליתיים. בתוך שניות הספינות עוברות משגרה מוחלטת למצב לחימה.

זהו בדיוק המעבר שמתרגלים בסיירת הבזק של פלגת 916 באשדוד. האימון אותו הם קיימו בעיצומו של חודש יולי האחרון נבנה מתוך לקחי 7 באוקטובר ודימה את אחד מתרחישי הקיצון המשמעותיים ביותר עבור הזירה הימית - חדירת מחבלים דרך הים באמצעות סירות גומי. המטרה היא לתרגל את הרגע שבו השגרה נשברת, את קבלת ההחלטות תחת לחץ ואת שיתוף הפעולה בין כלל הכוחות, כדי להבטיח שכל ניסיון דומה ייענה במהירות וביעילות. השלב הראשון באימון מוקדש לתקיפות חוץ. כל צוות מתרגל גם

שעות הבוקר המוקדמות ויצאות מספר דבורות מבסיס אשדוד וחותכות את הים בדרכן דרומה, לעבר רצועת עזה. על הסיפון שקט כמעט מוחלט. הצוותים משלימים בדיקות אחרונות, כלי הנשק עדיין מאובטחים במקומם, ואנשי הצוות עוברים פעם נוספת על המשימות. בקשר נשמעות הקריאות הראשונות, דגלי הספינות מונפים עם היציאה מהנמל, והמבנה מתחיל להתגבש בדרך דרומה. עוד לפני תחילת התרגיל אפשר להרגיש את ההווי הייחודי של צוות דבורה 942. מוזיקה מתנגנת ברמקולים, ובין הספינות נשמעות קריאות וצחוקים בקשר. במקום קריאת ה"אה" המזוהה עם חיל הים, אנשי הצוות קוראים זה לזה בחיוך "ארוחת ערב" - ביטוי פנימי שהפך לחלק בלתי נפרד מהזהות שלהם. גם סמלה של הספינה - לוחם ספרטני - מלווה את הצוות לכל מקום. עבור הלוחמים הוא מסמל נחישות, משמעת ואחוות לוחמים, ורבים מהם אף בחרו לקעקע אותו על גופם, מסורת שנולדה בתוך הצוות עצמו.



”

סגן רועי: "אחד הדברים שלמדנו הוא שאנחנו צריכים לחתור הרבה יותר למגע. אם יש איום - עושים הכול כדי להשמיד אותו. ככל שנתרגל יותר ונשים את עצמנו במצבי קיצון, כך נהיה מוכנים יותר לרגע האמת, והמטרה היא שברגע הזה לא נצטרך לחשוב מה לעשות - פשוט נפעל"

”

שלבי המענה. הצוותים מדמים ירי לעבר כלי השיט, שומרים על חלוקת גזרות ברורה ומתאמים ביניהם את סדר הפעולות. כאשר אחת הספינות מתמקדת בטיפול באיום, האחרת מספקת לה חיפוי ושומרת על תמונת המצב הרחבה. במקביל, בקשר ממשיכות לזרום הנחיות ממפקדת התרגיל, המדמות את ניהול הקרב בזמן אמת. בחלק מהתרחישים מתרגלים גם השתלטות ולכידה של הכוח החודר, במטרה להכין את הלוחמים למגוון רחב של אפשרויות מבצעיות.

לבדוק האם השתפרנו

העומס הוא חלק בלתי נפרד מהתרגיל. כמה מטרות מופיעות במקביל, ההנחיות משתנות תוך כדי תנועה, והצוותים נדרשים לקבל החלטות בתוך שניות. המטרה אינה רק לפגוע באיום, אלא לעשות זאת תוך שמירה על תיאום בין כלל הספינות ועם יתר הכוחות הפועלים בזירה. "אנחנו מנסים לדמות את תרחיש הקיצון", מסביר מפקד הדבור, סרן טל-אל. "המטרה היא להתמודד עם מספר גדול של מטרות שחודרות לשטח ישראל, בכמות גבוהה יותר ממה שפגשנו ב-7 באוקטובר, ולבדוק האם השתפרנו. יש לנו מדדים ברורים - כמה דקות עוברות מרגע גילוי המטרה ועד ההשמדה שלה, וכמה מטרות הצלחנו לעצור לפני שהן חצו את הקו".

לדבריו, הצלחת האימון אינה נמדדת רק בפגיעה במטרה. "הדבר החשוב ביותר הוא שהספינות ידעו לעבוד יחד - לחלק משימות,

תקיפה וגם סיוע לכוח הפועל לצדו. מעבר לירי עצמו, האימון בוחן את התיאום בין הספינות, את חלוקת המשימות ואת היכולת לשמור על רציפות אש לאורך כל המשימה.

לאחר סיום שלב התקיפות, משתנה התמונה. הספינות נערכות מול חופי רצועת עזה, ואז מתחיל התרחיש המרכזי: באופק מופיעות סירות גומי המדמות את כלי השיט שבהם השתמשו המחבלים ב-7 באוקטובר. בתוך רגע האווירה משתנה. בקשר מתחילים לעבור דיווחים, הנחיות והקצאות משימה. כל ספינה מקבלת גזרה ואחריות, והלוחמים נערכים כאילו מדובר באירוע אמת.

הסירות מתקדמות לעבר הכוח, ועל הספינות מתחיל תרגול של כל





”

סרן טל-אל: "אי אפשר לשחזר במדויק אירוע אמיתי, לדמות את גורם ההפתעה או את התחושה של לחימה אמיתית, אבל אפשר לייצר עומס, לקבל החלטות וללמוד איך להשתפר. ככל שנאתגר את עצמנו יותר באימונים, כך נגיע מוכנים יותר לאירוע אמיתי"

”

שנתרגל יותר ונשים את עצמנו במצבי קיצון, כך נהיה מוכנים יותר לרגע האמת".

לדבריו, גם משימות הביטחון השוטף נראות כיום אחרת. "השגרה יכולה להפוך בתוך רגע לחימה, ולכן אנחנו מתרגלים שוב ושוב את המעבר הזה. המטרה היא שברגע האמת לא נצטרך לחשוב מה לעשות - פשוט נפעל".

נחישות וחתימה למגע

התרחיש מסתיים, אך העבודה רחוקה מלהיגמר. הספינות עושות את דרכן בחזרה לנמל, והציוד מתחיל לרדת מהסיפון. זמן קצר לאחר מכן מתכנסים כלל המפקדים והצוותים לתחקיר - שלב שנחשב בעיני רבים לחשוב לא פחות מהאימון עצמו.

במהלך התחקיר עוברים המפקדים על השתלשלות האירועים, מהיציאה מהנמל ועד לסיום תרחיש החדירה. הם בוחנים את זמני התגובה, את חלוקת המשימות בין הספינות, את התקשורת בקשר ואת שיתוף הפעולה עם יתר הכוחות. כל החלטה נבדקת מחדש, מתוך מטרה להבין מה עבד היטב ומה ניתן לבצע טוב יותר בפעם הבאה.

"אי אפשר לשחזר במדויק אירוע אמיתי", מסכם סרן טל-אל. "אי אפשר לדמות את גורם ההפתעה או את התחושה של לחימה אמיתית, אבל אפשר לייצר עומס, לקבל החלטות וללמוד איך להשתפר. ככל שנאתגר את עצמנו יותר באימונים, כך נגיע מוכנים יותר לאירוע אמיתי".

שנייה לפני שדבורה 842 חוזרת לעגון בנמל, עולה מפקד הבסיס בקשר ומסכם את יום האימון: "עבודה יפה מאוד, תרגיל מעולה. סיימנו אימון משמעותי שדימה תרחיש לחימה בזירה הימית, וכל הספינות עמדו במשימה והפגינו מקצועיות, נחישות וחתימה למגע", הוא אומר. "עכשיו מתחיל שלב התחקיר - שם נלמד איך לעשות את הדברים טוב יותר, חד יותר ומקצועי יותר. סיימתם כל אירוע בצורה מרשימה, אני גאה בכם. תמשיכו בהגנת מדינת ישראל".

עם החזרה לרציף האווירה שוב משתנה. הווסטים יורדים, כלי הנשק נפרקים והצחוקים חוזרים להישמע בין אנשי הצוות. מי שלא היה על הספינות באותו בוקר היה מתקשה להאמין שרק לפני זמן קצר דימו כאן חדירת מחבלים דרך הים.

עבור לוחמי פלגת 916, זהו עוד אימון בשרשרת ארוכה של מוכנות. אבל מאחורי כל תרחיש, כל תרגולת וכל תחקיר עומדת אותה מטרה - להפיק עוד לקח, לקצר עוד כמה שניות בזמן התגובה, לשפר את שיתוף הפעולה בין הכוחות ולהגיע מוכנים יותר לרגע שבו האימון יתחלף במציאות.

להעביר מידע במהירות ולשמור על שליטה גם כשיש הרבה מאוד דברים שקורים במקביל. אנחנו גם מתרגלים את שיתוף הפעולה עם כוחות היבשה, כדי שכל הכוחות יפעלו על בסיס אותה תמונת מצב". בין המשתתפים באימון נמצא סגן רועי, שמיועד להיכנס בקרוב לתפקיד מפקד דבורה. עבורו זהו אחד האימונים הראשונים שבהם הוא מוביל את הספינה תחת ליווי של מפקד מנוסה, תוך התנסות בפיקוד על הצוות בזמן אמת.

"בדרך דרומה ביצענו טעינה של הנשקים", הוא מספר. "לפני כל טעינה מוודאים שכל הגזרות נקיות כדי שלא תהיה שום אפשרות לפגיעה לא רצויה. לאחר מכן מבצעים ניסוי ירי שמוודא שכל המערכות פועלות בצורה תקינה, ומשם ממשיכים למשימה".

לאורך התרגיל הוא נדרש להתמודד עם מצבים משתנים, לקבל החלטות בזמן קצר ולהוביל את הצוות תוך כדי תנועה. "זה תרגיל שמאפשר להבין איך מתנהלים כשיש הרבה אירועים במקביל ואיך מקבלים החלטות תחת לחץ. בסוף, אלה בדיוק המצבים שאנחנו עלולים לפגוש בזמן אמת".

בין כל התרחישים והירי המדומה, יש גם מי שפועל הרחק מאוד הזרקורים. שעות ספורות לפני היציאה לים התגלתה תקלה משמעותית באחת הספינות. בזמן ששאר אנשי הצוות השלימו את ההכנות לאימון, ציף הספינה נשאר ער לאורך כל הלילה בניסיון לאתר את מקור התקלה ולהחזיר את הכלי לכשירות.

רק אחרי שעות ארוכות של עבודה הצליח להשמיש את הספינה בזמן ליציאה. עבור רוב הלוחמים, תחילת היום הייתה עם העלייה על הסיפון, אך עבורו היא נפתחה שעות רבות קודם לכן. אלמלא אותה עבודה מאחורי הקלעים, הספינה כלל לא הייתה משתתפת באימון.

גם הרגעים השקטים שבין תרחיש לתרחיש מנוצלים ללמידה. המפקדים מחליפים התרשמויות בקשר, הצוותים מבצעים בדיקות חוזרות ומוודאים שכל המערכות מוכנות לאירוע הבא. בתוך דקות בודדות האווירה יכולה להשתנות שוב, והלוחמים יודעים שבדיוק את המעברים האלה הם נדרשים לתרגל.

"אחד הדברים שלמדנו הוא שאנחנו צריכים לחתור הרבה יותר למגע", אומר סגן רועי. "אם יש איום - עושים הכול כדי להשמיד אותו. ככל



נתונים שכדאי לדעת על חיל הים, והפעם: מערך הקבע | אורי שיסמן



1,513

נגדות ונגדים
משרתים בזרוע



1

מספר אנשי הקבע
מעל גיל 60



161

אנשי קבע
נמצאים בלימודים מלאים



49

קצינות ונגדות לוחמות
משרתות בקבע בזרוע



529

משרתי קבע
קודמו השנה בדרגה



1,045

מאנשי הקבע בזרוע
הם הורים לילדים



235

קצינות וקצינים הצטרפו
השנה לשירות קבע



189

נגדים משרתים
בתפקידי לחימה



130

אנשי קבע קיבלו
תעודת הצטיינות



אירועים שכדאי לזכור

לפני 30 שנה: אסון מסוק הדולפין



האלוף מיכאל (יומי) ברקאי

תושייה ודבקות, תחת מטחי טילים ואש תותחי חוף וקבע במנהיגותו סטנדרטים גבוהים לקרב הימי המודרני. על מעשה זה הוענק לו עיטור המופת. בהמשך כיהן גם כסגן מפקד החיל. ברקאי פרש ב-1979. 20 שנה מאוחר יותר, בגיל 64, הלך לעולמו.



ערן גרביה

לפני 37 שנה: משחתת מצרית תוקפת את נמל חיפה

ב-31 באוקטובר 1956, בשעה 03:30 בלילה, פתחה המשחתת המצרית "איברהים-אל-אוול" בהפגזת נמל חיפה מטווח שישה מייל ימי. המשחתת המצרית התגלתה על מסכי המכ"ם של חיל הים כבר בשעה 02:45, אך בשל פעילות ימית אמריקאית שנערכה באיזור, שכללה הגנה על ארבע אוניות אמריקאיות שהגיעו לחיפה כדי לפנות אזרחי ארה"ב מישראל, לא זוהתה המשחתת המצרית עד שפתחה בהפגזה. לא פחות מ-220 פגזים נורו מהמשחתת אל עבר נמל חיפה, ואלה פגעו ברציף חיל הים ובאיזור המספנות, אך לא גרמו נזקים מהותיים. עם סיום ההפגזה פנתה המשחתת במלוא כוחה ובמהירות 27 קשר (כוח מנועים מלא) הפליגה לכיוון ביירות שבצפון, מתוך חשש שהדרך למצרים ארוכה מדי, וספינות חיל הים הישראלי ומטוסי חיל האוויר ישיגו אותה בדרכה הארוכה לאורך חופי ישראל. בתקיפת חיל האוויר שביצעו מטוסי אורגון שהוזנקו למקום נפגעה המשחתת המצרית ועל סיפונה הונף דגל לבן. גוררות של חיל הים הגיעו אל האונייה הנטושה ולאחר שגררו אותה לנמל חיפה, שופצה המשחתת ונכנסה לשירות חיל הים בשמה החדש – אח"י חיפה.

ב-16 בספטמבר 1996 יצאו שתי ספינות טילים של חיל הים לאימון משותף עם מסוק דולפין. בין השאר תורגל חילוץ נוסעים מספינה, כך שחלק גדול מהטיסה התקיים בגובה נמוך של כ-120 מטרים מעל פני הים. על פי התכנון, המסוק היה אמור לשוב לבסיס רמת דוד בשעה 21:00, לתדלק ולהחליף צוות. אלא שבשעה 20:02 התקיים הקשר האחרון עם כלי הטיס, ובשעה 20:07 אבד קשר המכ"ם בין המסוק לבקרה האווירית.

בתוך זמן לא רב התברר כי במרחק של כמה עשרות קילומטרים צפונית מערבית לחוף בת גלים, אירעה תאונה קטלנית. במהלך האימון, המסוק, דולפין מספר 905, פגע במים. שלושת אנשי הצוות נספו בהתרסקות: מפקד טייסת 193, סא"ל בניצי בכר, טייס המשנה, סרן שחק סלע, וקצין הסיוור המוטס, איש חיל הים, סרן ערן גרביה. למרות המאמצים, גופתו של סרן ערן גרביה לא נמצאה עד היום, וב-29 בינואר 1997 הוא הוכרז כחלל צה"ל שמקום קבורתו לא נודע. מסוק הדולפין, שכבר אינו בשירות, הופעל במשותף על-ידי זרועות האוויר והים, וצוותו כלל מלבד זוג טייסים גם איש חיל הים בתפקיד קצין סיור מוטס. מסוק זה הוצב גם על ספינות הטיילים של חיל הים ושיפר את יכולתן מבחינת טווח גילוי וירי טילים.

לפני 50 שנה: מפקד חדש לחיל הים

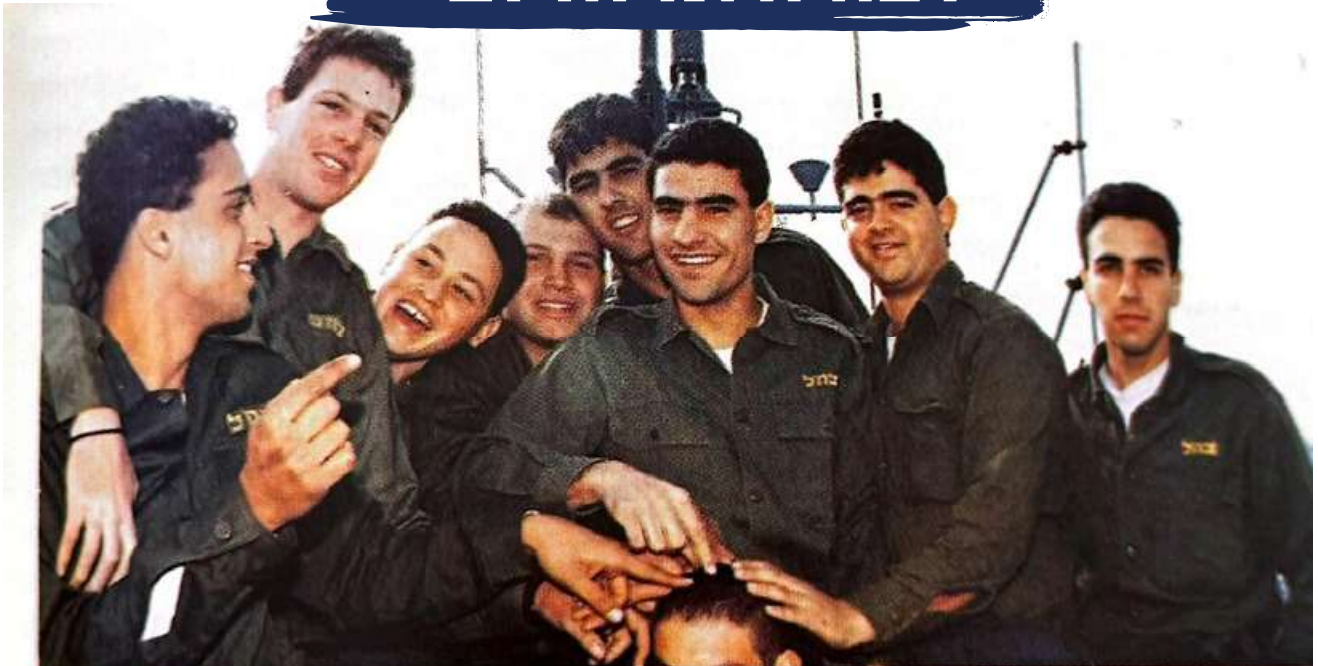
בספטמבר 1976 קיבל האלוף מיכאל (יומי) ברקאי את הפיקוד על חיל הים מידיו של האלוף בנימין (ביני) תלם, והיה לאחד ממפקדיו הנועזים והבולטים של חיל הים לדורותיו.

בקורותיה של הזרוע ייזכר יומי כמפקד שייטת הסטי"לים במלחמת יום הכיפורים, שהובילה את ההכרעה הימית במלחמה. עשר ספינות טילים מצריות וסוריות טובעו בידי הסטי"לים הישראליים במה שנחשב עד היום לאחד הקרבות הימיים המוצלחים ביותר שידע החיל מעודו. יומי ביצע את משימתו יאגב גילוי רמת מנהיגות גבוהה, עוז רוח,

יום הדיבור הפיראטי

מאז שנת 1995 מציינים בעולם ב-19 בספטמבר את יום הדיבור הפיראטי או יום "דבר כמו פיראט" (ITLPD), חג הומוריסטי שנוצר בשנת 1995 על ידי ג'ון בור ומארק סאמרס מאולבני, אורגון, ארצות הברית. השניים הכריזו על ה-19 בספטמבר כיום קבוע בשנה שבו מוזמן יכול כל אחד לדבר כמו שווד ים תוך שימוש בסלנג ובחיתוך דיבור פיראטי. ביום הזה, לדוגמה, כאשר מבקשים לברך אדם אומרים "אהוי, חבר!" במקום "שלום", את ה-כן מחליף "איי" ובמקום לא משתמשים ב"ניי". ישנם המציינים חג זה במסיבות ייחודיות או בלבוש של פיראטים.

דבורה אז והיום



מאז:

נזקק חיל הים לכלי מהיר יותר, בעל טווח פעולה גדול יותר ויכולת להתמודד עם משימות מגוונות: החל מסיורי ביטחון שוטף, דרך הגנת מתקנים אסטרטגיים ועד מרדפים אחר כלי שיט עוינים. על בסיס הניסיון שנצבר עם ה"דבור" פותחה ה"דבורה", תוך שמירה על עקרונות התכנון שהוכיחו את עצמם והוספת טכנולוגיות חדשות.

בתמונה נראה צוות הדבורה הראשונה בזרוע הים בבוקר יום ראשון בשנת 1990. ספינת ה"דבורה" הראשונה הושקה בשנת 1988, ונכנסה לשירות מבצעי באותה שנה. היא פותחה בידי התעשייה האווירית במטרה להחליף בהדרגה את ספינות ה"דבור", ששירתו מאז תחילת שנות ה-70 והוכיחו את עצמן במשימות הביטחון השוטף. לנוכח שינוי האיומים בזירה הימית,



מהיום:

מצטרף לדבריו ומוסיף: "אנחנו יודעים לעבור מ-0 ל-100, בדבורים הכול מאוד דינמי, רגע אחד אנחנו יושבים כל הצוות לארוחה ורגע אחרי אנחנו כבר מוזנקים לים לאירוע מבצעי, זו המציאות החיל ימית".

36 שנים לאחר צילום התמונה המקורית, שחזרו דבורנים מספינה 848 את התמונה האייקונית בזירת אשדוד. סמל עידו: "אני מסתכל על האנשים בתמונה ואני מרגיש כאילו כל אחד מהם חבר בצוות שלי, זו אותה אנרגיה שמשלבת שטותניקיות, רצינות וקור רוח, וזה בדיוק מה שמאפיין אותנו". סמל רועי



חובלים* כותבים

כשהם בעיצומה של ההכשרה המרכזית והחשובה בזרוע, ביקשנו מצוערי קורס החובלים, בשלבי ההכשרה השונים, לשתף אותנו בתחושות, בחוויות וברגעים המשמעותיים שלהם בדרך. וגם מפקד בית הספר ביקש להעביר מסר משלו.

הביא לדפוס: אורי רודניק

*בפוטנציה



”

כאן לא מפעילים רק את הכוח,
אלא גם לומדים, מנהלים,
מקבלים החלטות ומפקדים
על אנשים. השילוב בין העולם
הטכני שאני אוהב לבין הפיקוד
והלחימה התחבר לי בצורה
מושלמת

”

שאליה שובצתי. מגיע רעב ללמוד עוד, להתפתח ולעשות כמה שיותר עבור המדינה ועבורי.

העירו אותנו בכל עשר דקות מחדש צוער עמית, השלב המתקדם

תמיד רציתי להיות ביחידה יוקרתית ולתרום כמה שיותר למדינה, קיבלתי את הגיבוש לחובלים, התלהבתי ממה שראיתי, התקבלתי - והחלטתי להגיע לכאן. זו בהחלט בחירה נכונה עבורי, המקום הזה



עשינו דברים שבאזרחות קשה לדמיין צוער ליאור, השלב המכין

אחרי השלב הבסיסי, שבו למדנו את עקרונות המכונאות, המנועים והפיזיקה, עברנו לשלב המכין. כאן מתמקדים במקצוע שלנו; לפני השיבוץ חשפו אותנו לכלי השיט השונים, זה היה מרתק לראות כמה פתרונות קיימים לאותן המשימות בזרוע הים.

העומס כאן הוא אדיר, אבל אני לא נרתע מאתגרים כמו פעם. בתחילת הדרך כל בוחן או משימה היו גורמים לי ללחץ מטורף, אבל היום - אני מגיע הרבה יותר בטוח בעצמי. קיים כאן משקל גדול לחברים ולסביבה, תמיד יש עם מי להתייעץ ולפרוק. גם המפקדים מעודדים לפרוק ולשתף, זה עוזר מאוד.

היה לי תמיד חשוב להגיע למקום שמאתגר אותי, גם מקצועית וגם שכלית. כאן לא מפעילים רק את הכוח, אלא גם לומדים, מנהלים, מקבלים החלטות ומפקדים על אנשים. השילוב בין העולם הטכני שאני אוהב לבין הפיקוד והלחימה התחבר לי בצורה מושלמת.

השלב הראשון של ההכשרה, הימ"פ, היה מאוד אינטנסיבי. זאת טירונות קשה, עם עומס פיזי גבוה והמון עבודה צוותית שמלמדת אותנו על רעות אמיתית. עשינו דברים שבאזרחות קשה לדמיין - הפלגות ארוכות בלילה, משימות בים, שבועות עמוסים בגשם ובקור. בדיעבד, אלו החוויות שבונות אותנו, שגורמות לנו להיות מי שאנחנו. מבחינתי נחישות ומשמעות זה הדבר שהכי חשוב בהכשרה, בשלב הבסיסי עברתי תקופה לא פשוטה, נכשלתי בשלוש ועדות מקצועיות ועליתי לאחת נוספת אצל מפקד בית הספר. במקום לוותר, הקדשתי את כל הרגילה שלי ללמידה, הגעתי מוכן עד הוועדה הרביעית ועברתי. החוויה הזאת לימדה אותי - לא מוותרים עד שמצליחים.

עכשיו אני מרגיש הרבה יותר מסוגלות, למדתי מהטעויות שעשיתי במהלך הדרך, אני נהנה מאוד מהמקצוע, מחובר לצוות ולספינה



”

**כל שלב מוסיף עוד אתגר,
וכך אתה מגלה שאתה מסוגל
להתמודד עם דברים מדהימים
שבעבר היו יכולים להיתפס
אצלי כבלתי אפשריים, זה
אחד מהכלים שאני אקח איתי
לכל החיים**

”

מפגיש אותך עם אתגרים אדירים, פיקודיים, פיזיים ומחשבתיים. המטרה שלנו היא לנתב בין כל הדברים האלו ולעשות את הכי טוב שלנו.

שלושת החודשים הראשונים הם שלב הימ"פ: הכשרה בסיסית, פיזית וקשה. עושים מסעות, מפליגים ובנוסף יש עוד קושי - במשך שלושת החודשים יוצאים בערך שלוש פעמים הביתה. זה דבר שיוצר קושי מנטלי אדיר, אבל יחד עם זאת - זה מגבש את הצוות והמחזור וממש הופך אותנו למעין משפחה.

עד עכשיו חווינו המון דברים שבונים אותנו, אך יש אחד שאזכור אותו תמיד. היה לנו את "השבוע ההפוך", זה בעצם היה שבוע שבו ישנים קצת בצהריים, ובמשך כל היממה - ערים. יש מסע גדול ותרגול עוצמתי, המטרה של זה, היא לבחון אותנו בקצה היכולת שלנו. בסוף השבוע, שלחו אותנו לישון, והעירו אותנו אחרי עשר דקות כל פעם מחדש - ידענו להפוך את זה לחוויה, ואני חושב שזה אחד הדברים שהכי מסכמים את ההכשרה הזאת, ברגע שאנחנו במחזור יודעים

להסתכל באור חיובי על הדברים, הכול נהיה קל יותר. אני במגמת מכונה, יוצא לנו להיות בספינות של שייטת 3, לקחנו חלק בהפלגות מבצעיות ובאימונים של היחידה, זה מטורף ונותן תחושת משמעות אדירה. אני מרגיש שכל ההשקעה משתלמת בזכות זה שאתה נפגש עם הדבר האמיתי מוקדם, זה כמו הצצה לתפקיד. עכשיו התחלנו את הלימודים לתואר, בהמשך נסיים אותו ונעבור עוד הסמכות מקצועיות בספינה, נרד לשלב הייעודי ונמשיך עד לדבר האמיתי. אני רוצה כבר להיות מפקד שהחילים שלו ירגישו בנוח איתו, אחד כזה שהוא סמכות מקצועית ושמשמש דוגמה אמיתית לחייליו.

תחושת המשמעות כאן מנצחת את הכול צוער טוהר, ייעודי בה"ד

העולם של חיל הים היה קשור אליי תמיד. אבא שלי משרת כבר מעל ל-25 שנים בזרוע, כך שתמיד חיל הים היה נושא שמדובר אצלו. יתרה מכך, רציתי לעשות בשירות הצבאי שלי משהו שמשלב פיקוד, לחימה ומקצועיות. מאז ומתמיד נמשכתי לים, לכלים ולמשימות המורכבות - כאן זה המקום למצות את הדברים האלו. אני כרגע נמצא בשלב ייעודי בה"ד, זו הישורת האחרונה לפני שאני מגיע לשטח האמיתי, וכאן המקום להתחדד על החומר המקצועי, הזהות הפיקודית ולהגיע בצורה הכי טובה וראויה. אנחנו מקבלים פה אחריות גדולה והמון עצמאות שתלויה בנו, מנהלים הכול בעצמנו ומתמודדים עם קבלת תיעודף משימות אל מול עמידה בזמנים. אלו הדברים שבונים אותנו להיות החובלים שבשטח. תחושת המשמעות כאן מנצחת את הכול, קיימת אצלנו ידיעה שאנחנו שומרים על המדינה ועל היקרים לנו מכול. אין סיפוק כמו

לחזור הביתה אחרי שבוע בים, ולראות אנשים נהנים בחוף. אני מבין שבזכות הפעילות שלנו הם יכולים להמשיך בשגרה שלהם - תחושת סיפוק שקשה להסביר במילים.

מבחינתי אחד הדברים החשובים כאן, זה לא לוותר לעצמי. אנחנו ממשיכים קדימה גם כשקשה ובעיקר נשענים על עזרת החברים. כאן בקורס לומדים להרים אחד את השני, לעזור למי שקשה ולהבין שהצלחה הצוותית לא פחות חשובה מהאישית. אתה עובר עם האנשים כאן את הרגעים הכי קשים ומשמעותיים שאפשר לחוות, זה יוצר תחושת מחויבות אדירה ורעות מדהימה.

תמיד שואלים אותי אם לקחתי חלק בפעילויות מבצעיות, אז כן. זו הייתה הפעם הראשונה שבה באמת הרגשנו את האחריות שלנו בים, למרות האיומים והאתגרים - אנחנו כאן.

אני שואף להיות מפקד שמוביל בדוגמה אישית, מחובר ללוחמי ודואג להם. אני רוצה להוביל אנשים שיסמכו עליי, לעזור להם להתפתח ולהוציא אותם טובים יותר - גם כלוחמים וגם כאזרחים, בטוח שככה נצליח במשימות המבצעיות שלנו.

הבנתי מה שפספסתי במשך כל השנים האלו

צוער עידו, ייעודי שטח

למרות שכל חיי גדלתי ליד הים, לא נוצר אצלי חיבור מיוחד לחיל הים או לאנשים שמשרתים בזרוע. כשהגעתי למיונים, הבנתי מה שפספסתי במשך כל השנים האלו. עברתי את יום הסיירות ואת

הגיבוש, ואז הבנתי שמדובר כאן באתגר משמעותי שיכול לפתח אותי בצורה אדירה ובאותו הזמן לתרום בצורה משמעותית למדינה שלנו. מכיוון שתמיד רציתי להיות קצין התחברתי גם למשמעות הפיקודית שרוכשים כאן.

אני כבר נמצא בישראל האחרונה של הקורס, בשלב השהיות. כאן אנחנו חיים את הספינה באופן מלא, משתלבים בשגרה, בפעילות המבצעית האינטנסיבית, לומדים את הצוות וחווים דילמות פיקודיות שמצופות ממפקד בים. כאן אני חווה את הספינה שאני משובץ בה, מכיר את האנשים, השגרה והאתגרים שלהם. זה נותן מוטיבציה אדירה ואני מאוד מסופק ממה שאני עושה.

מילת המפתח של ההכשרה הזאת היא הסתגלות. ההכשרה בונה את החוסן בצורה הדרגתית - כל שלב מוסיף עוד אתגר, וכך אתה מגלה שאתה מסוגל להתמודד עם דברים מדהימים שבעבר היו יכולים להיתפס אצלי כבלתי אפשריים, זה אחד מהכלים שאני אקח איתי לכל החיים.

ההכשרה כרוכה באתגר פיקודי משמעותי - להגיע לספינה כצוער, כשכולם יודעים שאתה בקרוב תהיה המפקד שלהם. זה לא דבר קל, אבל אני חושב שאני מתמודד עם זה בצורה טובה ומוכיח את עצמי ככל הניתן. אני מרגיש חיבור אמיתי למקצוע שלי, ובמגמת אלקטרוניקה אנחנו אחראים להמון דברים קריטיים בספינה. אבל גם כשעייפים - תמיד יש אצלנו בראש למה אנחנו כאן ובשביל מה אנחנו עושים את מה שאנחנו עושים.

בתור מפקד, אחד הדברים שחשובים לי, זה להסביר את ההיגיון שבדברים. ליצור אמון אמיתי של החיילים שמאחוריי ולהניע אנשים מתוך הבנה ולא מתוך סמכות. מבחינתי, מפקד טוב זה אחד כזה שיודע לבנות צוות שיודע לבצע את המשימה גם כשהוא לא נמצא בשטח."

המשיכו לשאוף גבוה

מפקד בית הספר לחובלים, סא"ל רועי

לאורך התקופה שלי בתפקיד זכיתי לפגוש המון צוערים, ובכל מפגש כזה מתחדדת לי התובנה כמה חשיבות טמונה בדור העתיד של המפקדים הלוחמים בשטח.

לראות אתכם מתמודדים עם אתגרים, עוברים תהליך שיפור אישי, מתפתחים וממשיכים קדימה גם ברגעים המורכבים ביותר, זו גאווה גדולה עבורי.

הדרך שבחרתם אינה פשוטה, אבל היא מעצבת את העתיד של זרוע הים. מאחורי כל הצלחה ישנן התמדה, אחריות ורוח צוות - ערכים שאתם מוכיחים מדי יום.

אני מאמין בכל אחד ואחת מכם, ובטוח שההשקעה שלכם היום תהפוך אתכם למפקדים מקצועיים, ערכיים וראויים ללוחמי זרוע הים. המשיכו לשאוף גבוה, ללמוד ולהוביל. אנחנו גאים בכם.





צומת גיבור

סיור ביטחון שוטף בכינרת.
"מארב תת-מימי"

"עשינו את מה שהיה צריך להיעשות"

**דווקא בכינרת השקטה בדרך-כלל, מעט לפני מלחמת ששת הימים, נקלע טוראי
זאב גלאובר למארב ימי קשה • בזכות יכולותיו ואומץ לבו למול האויב הסורי,
הוענק לו צל"ש הרמטכ"ל, שלימים שודרג לעיטור העוז • סיפור ראשון במדור
קבוע שיביא את סיפוריהם של המעוטרים והצל"שניקים של זרוע הים**

אסור לפעול בשטח הכינרת בגבול הסורי, ולכן אותה פלגת לוחמים ימיים של גלאובר פעלה במסווה תחת משמר הגבול. במהלך סיור ביטחון שוטף בכינרת, צוות הנחתת של חיל הים, שעליה שירתו גלאובר וחבריו, התבקש לסייע ללוחמי סיירת מטכ"ל בניסוי ראשון מסוגו של אמצעי ראיית לילה. ימים קודם לכן הם סימנו נקודות על החוף, וכעת רצו לבדוק אם ניתן לזהות אותן מהמים בשעות החשיכה. "ערכנו את הסיור די קרוב לחוף, קצת אחרי אלמגור, מזרחה משפל הירדן. הייתה שם מעין מעגנה עתיקה מתחת למים, שגילו אותה לפני כעשר שנים. המעגנה עמדה קרוב לקו סיום הסיור והספינה נקלעה לתוכה", מספר גלאובר. "בשפה של חי"רניקים, אפשר לקרוא לזה מארב תת-ימי. נתקענו שם, הפעולה הראשונה שעושים כשעולים על שרטון היא לסובב את הירכתיים לכיוון המים העמוקים. כשניסינו לסובב את עצמנו, נתקענו עוד יותר, וזה השבית אותנו באופן מוחלט על הסלעים".

לאחר שהנחתת נתקעה סמוך לחוף הסורי, הזעיק הצוות ספינת חילוץ.

בין קצף הגלים וריח המלח החזק ישב לו בנוחות רס"ל (מיל') זאב גלאובר בביתו השני, הלא הוא מועדון השיט שבקיבוץ מכמורת. וכיאה ללוחם ימי לשעבר, הים תמיד מהווה עבורו מקום מבטחים, אך במקרה הזה, שהסתיים במעשה גבורה מעורר השראה, דווקא במים השקטים ביותר מצא את עצמו גלאובר בסכנה גדולה. בשונה מרוב הסיפורים שאנחנו מכירים בזרוע הים, האירוע הזה קרה במקום קצת אחר, היכן שאין גלים סוערים, אין מים מלוחים, ובמקום חול לבן ובוהק ישנם סלעים גדולים וכבדים. זירת ההתרחשות היא הכינרת, הדגה המתוקה של ארץ זבת חלב ודבש. ומי שלא מבין מה הקשר בין לוחמי זרוע הים לימת הכינרת, הינה סיפור שכנראה יפתיע אתכם.

הכול התחיל בליל אוגוסט '66. גלאובר, שהיה אז טוראי בן 18, חלם להיות רב חובל, ושובץ כשוטר ביחידת השיטור הימי של הכינרת. לפחות זה מה שסופר לסורים כי באותה תקופה לצבא הישראלי היה



תיאור המעשה

"ביום ה-15 באוגוסט 1966, בעת תקיפת ספינות משמר ישראליות בכינרת על-ידי תול"ר סורי, נפצע טוראי זאב גלאובר. למרות היותו פצוע המשיך והפעיל תותח 20 מ"מ נגד מוצבי האויב כשהוא גלוי לאש וללא מגן.

לאחר מכן התנדב להעביר בשחייה חבלי התקשרות וחילוץ מספינתו הפגועה אל ספינת החילוץ, שחה מרחק של כ-150 מטר תחת אש לעבר ספינת החילוץ וביצע את המשימה.

על מעשה זה הוענק לו עיטור העוז, ניסן תשל"ג, אפריל 1973.

דוד אלעזר, רב אלוף
ראש המטה הכללי



גלאובר כיום ואז

החשש הגדול שליווה אותם ברגעים אלו היה ירי סורי על הנחתת הזרה. "השעה הייתה בערך שלוש לפנות בוקר, ובחוץ עדיין שררה אפלה. אבל אז הסורי הראשון התעורר וראה את המצב בו היינו נתונים. וכמו ברוזים לטווח, ממרחק של 200 מטרים. הוא הבין ישר שאנחנו לא מסוגלים לזוז. הם התחילו להסתדר ליד החוף עם הכלים שלהם, עם כל מה שהיה ברשותם, בצורה של קשת סביבנו. הם השקיעו בכל מיני מקלעים. כמובן שגם לנו היה נשק, אבל היינו מוגבלים בגלל טווח הירי המצומצם של התותחים שברשותנו."

"תחילה ירו מנשק קל, ובהמשך הפעילו גם תותח ללא רתע. אחד הפגזים פצע את מפקד הספינה באורח קשה, ופגז נוסף השמיד את התותח שממנו השבתי אש, ובכך ניטרלו הסורים מחצית מכוח האש של הספינה שלנו", מספר גלאובר בהתרגשות ניכרת.

"למזלנו הם היו טמבלים, כי בהתחלה הם באו מהצד, ומשם הצלחנו לירות עליהם. כשהם קלטו שהם פועלים לא נכון, הסורים התמקמו מולנו כך שרק תותח אחד שלנו יכול היה לירות לעברם. לשמחתי הרבה, אף אחד מצוות הספינה שלנו לא נהרג אבל היו פצועים כבר בהתחלה: מפקד הספינה חטף רסיס בראש ליד העין, ועוד בחור קיבל רסיס באזור הבטן", מספר גלאובר.

בשלב הזה גלאובר כבר היה פצוע בראשו ובגופו מרסיסים וכוויות: "הגבתי באופן רגיל, כי בהתחלה אתה לא שם לב שאתה פצוע בגלל האדנרנלין". באופק נראתה סירת פינוי הפצועים, או "אמבולנס ימי" כמה שהוא מכנה אותה, ובמקביל לאותה ספינה קטנה נראתה באופק גם ספינת החילוץ שהגיעה במהרה כדי לחלץ את הנחתת מאזור האש החיה. "כעבור כמה רגעים שתי הספינות מגיעות אל עבר הנחתת שלנו ופינוי הפצועים מתחיל, ובאותו הזמן צוות הסירה קושר חבל גרירה שמטרתו למשות את הנחתת אל עבר חופי ישראל בבטחה", מסביר גלאובר.

ואז, ברגע האמת משהו לא צפוי קורה: החבל נקרע. ובזמן שהצבא הסורי ממשיך לירות אל עבר החיילים הישראליים תחמושת כבדה, היה ברור כי נדרש משהו שיבצע את המשימה הקריטית ביותר לאותן דקות: קשירת חבל הגרירה. "היה ברור לי שהמישהו הזה הולך להיות אני, הייתי שחיין טוב מאוד, והייתי בנבחרת כדור מים ובאגודת השחייה, לכן מים לא היו זרים לי. הייתי היחיד שחשבו שמסוגל לחבר בין שתי הספינות, אז עשיתי בדיוק את זה", משחזר גלאובר. ואכן, כעבור רגעים אחדים הוא מצא את עצמו חותר במי הכינרת העמוקים בזמן שפגזים נורים מעל ראשו, והוא ממשיך בשחייה בעודו פצוע ומדמם. "המרחק בין הספינה שלנו לכוח החילוץ היה כ-200 מטרים, ולשחות מרחק כזה לוקח זמן. צריך גם לצלול, לחפש את הקצוות, ולעבוד על החיבור. פתאום אני מרגיש שאני מאבד את ההכרה. נכנסו לי מים לאוזן הפנימית, לאחר שהתפוצץ לי עור התוף מהפציעה הטרייה", הוא משחזר.

במהלך המעבר בין הספינות, לאחר שהצליח לבצע את המשימה ולקשור את חבל הגרירה מחדש, איבד גלאובר שליטה, נפל למים וכמעט טבע: "מים חדרו דרך הפציעה באוזני וגרמו לי לחנק מידי, הרגשתי שאני לא נושם", הוא נזכר. למזלו הגדול, באותם רגעים דרמטיים הוא נמשה מן המים על ידי חבריו ופונה לבית החולים לאחר שהציל את הספינה ואת אנשיה מלהישאר בטווח האש הסורי.

"עשינו את מה שהיה צריך להיעשות", מצהיר זאב, "מעולם לא ציפיתי שאקבל צל"ש רמטכ"ל על מעשיי (לימים הומר הצל"ש לעיטור העוז

- א"ש). את קבלת הצל"ש הוא זוכר כהפתעה מוחלטת. הוא זומן לקריה מבלי לדעת מדוע, ושם במעמד מרגש פגש את הרמטכ"ל יצחק רבין, ולצדו רבים מבכירי צה"ל באותה תקופה. כמעט ששה עשורים חלפו מאז, ואת העיטור עונד גלאובר רק בימי הזיכרון והעצמאות לזכר חבריו שנפלו על הגנת המולדת לאורך השנים.

גם לאחר שחרורו של גלאובר משירותו הסדיר הוא המשיך להתנדב במילואים בזרוע הים למשך כ-22 שנים, בהן המשיך לתרום את חלקו בהגנה על הגבולות הימיים. במקביל, התמודד במשך שנים ארוכות עם השלכות הפציעה. הוא עבר ניתוחים להוצאת רסיסים ולשיקום אוזנו, ובהמשך נפצע שוב במלחמת יום הכיפורים, פציעה שאותה הוא מגדיר כחמורה אף יותר. "אני מודה כל יום שאני חי", הוא מצהיר.



אח"י מבטח בסמוך להגעתה
לשארם א-שייח. כל הצילומים
באדיבות ארכיון עמותת חיל הים



מלחמת השחרור הימי

בזיכרון הלאומי נחקק מבצע קדש בעיקר בהקשר לכוחות היבשה, אולם מאחורי המלחמה ניצבו גם מטרות ימיות חשובות. זו הייתה מערכה שניטשה לא רק על סיני, שארם א-שייח' ומיצרי טיראן – אלא בעיקר על זכותה של ישראל לחופש ימי. מועד ציון 70 שנה למלחמה, בחודש הבא, הוא גם הזדמנות להיווכח שיעדיה רלוונטיים היום יותר מתמיד: להגן על עורקי החיים של ישראל ועל החיבור שלה לעולם

מאת שי שמש

בתוך דקות עובר חיל הים הישראלי מהפתעה מוחלטת לקרב. המשחתות אח"י אילת ואח"י יפו, יחד עם הפריגטה אח"י מזנק, יוצאות במהירות ליירות. "אמצע משמרת, ים שקט, ולפתע מוכרזת ברמקול הספינה ההודעה הבאה: 'כאן חדר אלחוט, מברק בהול תוכן: מפגיזים את חיפה מהים. הפליגו במלוא המהירות לכיוון חיפה'", סיפר קצין הנשק של המשחתת אח"י יפו, סרן שבתאי לוי. "מיד העברתי לחדר המכונות הוראה להגביר את המהירות למלוא עוצמת המנועים, במקביל העברתי הודעה לכל כוחות השייטת על המברק שקיבלתי ממפקדת חיל הים ועל העלאת המהירות. הזעקתי את מפקד האונייה, יוחאי בן נון, אל הגשר. בהמשך הכרזתי על עמדות קרב. כל אנשי הצוות מזנקים, חובשים את כובעי הפלדה ורצים לעמדות. יוחאי מגיע לגשר הפיקוד, ממצמץ בעיניו, דרך המצמוץ ראיתי את המבט הכועס

31 באוקטובר 1956. השעה מעט לפני ארבע לפנות בוקר. במפקדת חיל הים עוקבים קציני המשמר אחר מסכי המכ"ם. לפתע מופיעה על גבי הצג נקודה חריגה ממערב לעיר. ההערכה הראשונה היא שמדובר באחת משלוש המשחתות האמריקאיות שאמורות להגיע, על פי תכנון ותיאום, כדי לפנות 1800 אזרחים אמריקאיים מאזורי הקרבות. זמן קצר לאחר מכן נשמע הפיצוץ הראשון. פגז כבד נופל סמוך לנמל חיפה. אחריו עוד אחד. מהר מאוד מסתבר מקור הירי: המשחתת המצרית "איבראהים אל-אווול" פתחה באש. במשך כרבע שעה נשלחו כ-160 פגזים בקוטר 4 אינץ' אל עבר העיר. למרבה המזל, רק כמה מהם פגעו בשובר הגלים של הנמל, במספנה, במתקנים ובבסיס חיל הים. לא היו פגיעות בנפש.



אחת משתי סירות חיל הים שהשתתפו במבצע תושייה לחילוץ הקהילה היהודית מפורט סעיד

המשכו של אותו חזון. "הכוונה שזו תהיה חיפה שנייה, ואולי חשובה אף מחיפה", אמר, "...מפני שכאן נפתחה לנו דרך לעמים, שיש עתיד גדול לקשרינו הכלכליים איתם".

החזון הזה היה נועז. באותן שנים היה הרציף באילת באורך עשרות מטרים בלבד. אוניות מעטות פקדו אותו. בן־גוריון צפה עשרות שנים קדימה, אל העתיד, והבין: הים האדום יחבר את ישראל לאפריקה, למזרח הרחוק ולשווקים שלא ניתן להגיע אליהם דרך הים התיכון בלבד.

ועל כן, כאשר המצרים הציבו תותחים בשארם אי־שייח' וחסמו את מצרי טיראן, הם לא איימו רק על כמה אוניות. הם ניסו לחסום את עתידה של מדינת ישראל.

חיל קטן עם משימה גדולה

ב-1956 לא עמדו לרשות חיל הים האמצעים המרשימים שמוכרים לנו היום. רק חודשים ספורים לפני המלחמה הגיעו לישראל שתי המשחתות הראשונות, אח"י יפו ואח"י אילת. לצדן פעלו מספר מצומצם של פריגטות, טרפדות, נחתות וספינות משמר. רבים מהכלים היו מיושנים, חלקם עדיין בשלבי קליטה. מפקדי החיל ידעו היטב כי אם תפרוץ מלחמה, הם יידרשו להתמודד מול צי מצרי גדול ומצויד היטב.

ועם זאת, הם ידעו דבר נוסף. יתרון אינו נמדד רק במספר האוניות, או בכמות התותחים. הוא נמדד באנשים, ברוח, ביוזמה וביכולת להפוך הזדמנויות להישגים. וכך בדיוק קרה באותו בוקר, מול חופי חיפה. כאשר "איברהים אליאול" פתחה באש לעבר העיר, לא עמדו לרשות חיל הים שנים של ניסיון במבצעי או צי גדול ומודרני. גם הדקות הראשונות של האירוע לא בישרו טובות. הזיהוי הראשוני היה שגוי, ורק לאחר שנפלו הפגזים הראשונים התברר כי ישראל עומדת בפני התקפה ימית ממערב.

אח"י אילת, אח"י יפו ואח"י מזנק הפליגו לעבר המשחתת המצרית. המשחתת הצרפתית "קרסן" שעגנה במפרץ חיפה קיבלה הנחייה מפיקוד חיל הים לסייע בקרב, וירתה 64 פגזים לעבר 'איברהים אל-אוול'. זמן קצר לאחר מכן הצטרפו מטוסי חיל האוויר לקרב. התיאום בין הזרועות, שהיה אז בראשית דרכו, הוכיח את עצמו. בעוד מטוסי הקרב תקפו מהאוויר, המשחתות הישראליות צמצמו טווח והמשיכו לירות למרות תנאי הקרב המורכבים. רוב הפגיעות החטיאו, אולם מספר קטן של פגיעות מדויקות שיתקו את מערכת ההיגוי של המשחתת המצרית. פגיעות נוספות גרמו לנזקים קשים במערכות ההנעה ובדוודים. המשחתת איבדה מהירות, והחלה לנטות על צדה. בשעה 07:00 נעצרה לגמרי. סירת הצלה אחת הורדה ממנה למים, ומכיוון שסירת הצלה השנייה הייתה תקועה, זינקו חלק מהמלחים המצרים למים, לבושים בחגורות הצלה.

בשעה 07:25 העלה מפקד המשחתת 'דגל לבן' והודיע על כניעה. מפקד השייטת, שמואל ינאי (סמק), החליט להעלות לאוניה צוות השתלטות מהר ככל האפשר. בשעה 07:30 החלה אח"י "יפו" באיסוף הניצולים מהים ומהרפסודות שהתפזרו על שטח נרחב. תוך פחות משעה נאספו יותר מ-50 איש, ביניהם פצועים. לשבויים הוגש מזון ומשקה ולפצועים טיפול.

רס"ן אברהם בוצר הוביל את כוח ההשתלטות שעלה אל סיפון המשחתת. דקות לאחר מכן כבר התנוסס עליה דגל ישראל. לאחר כארבע שעות הגיע הכוח לנמל חיפה. זו הייתה אחת התמונות המכוננות בתולדות חיל הים: אוניית מלחמה של מדינת אויב, שנשלחה להפגז את חיפה, מפליגה אל הנמל הישראלי כשעל סיפונה מלחים ישראלים. לאחר שיפוץ והסבה צורפה המשחתת לשירות חיל הים בשם "אח"י חיפה" – הישג נדיר גם בקנה מידה עולמי. אבל הסיפור האמיתי לא היה המשחתת, אלא העובדה שבאותו יום הוכיח חיל הים

בעיניים. הוא פונה אלי ומסנן את ההערה הבאה מבין שפתיו: 'אם הממזר הזה יחמוק מאיתנו לאחר שהפגז את הנמל והבסיס העיקרי שלנו, אין לנו מה לחזור לחיפה. אסור לנו לתת לו לצאת מזה חיי'. הקרב, שנמשך שעות ספורות, מסתיים בתוצאה שאיש לא העז לחלום עליה: אוניית הדגל המצרית נכנעת, נגרת לנמל חיפה, ומצטרפת כעבור חודשים אחדים לשורות חיל הים הישראלי בשם אח"י חיפה. זה היה רגע סמלי. לא משום שנלכדה אוניית אויב, אלא משום שבאותו בוקר התברר לכולם שהים אינו עוד זירת משנה כי אם חזית אסטרטגית.

מלחמה שנולדה בים

בזיכרון הלאומי נחקק מבצע קדש בעיקר בהקשר לצנחנים במעבר המיתלה, לשריון הדוהר במדבר סיני ולכיבוש שארם אי־שייח'. אולם הסיבה העמוקה למלחמה הייתה ימית לא פחות משהייתה יבשתית. לאחר מלחמת העצמאות החלה מצרים להפעיל לחץ מתמשך על ישראל. ספינות ישראליות נחסמו מתעלת סואץ, ובהמשך גם ממצרי טיראן – המעבר הימי היחיד לנמל אילת. במקביל, חוליות פדאיון חדרו שוב ושוב מרצועת עזה ומסיני, רצחו אזרחים ופגעו בתחומות הביטחון של המדינה הצעירה. באותה עת חתמו מצרים, ירדן וסוריה על הסכמי שיתוף פעולה צבאיים, ונאצר הצטייד בנשק סובייטי חדיש. מנקודת מבטה של ישראל, טבעת החנק הלכה והתהדקה. ראש הממשלה דאז, דוד בן־גוריון, ראה את התמונה הרחבה יותר, ואמר: "לא יהיה שלום במזרח התיכון אם לא יובטח חופש השייט בתעלה לאוניות ישראליות". במשפט הקצר הזה הוגדרה למעשה תפיסת הביטחון הימית של ישראל עד עצם היום הזה. בן גוריון, איש חזון, הבין כי עצמאותה של מדינת ישראל נשענת על המרחב הימי, וכי מדינה ש-99 אחוזים מצרכיה מגיעים דרך הים אינה יכולה להרשות לעצמה להיות תלויה ברצונו של שליט זר, בארגון טרור או במעצמה עוינת. חופש השייט לא היה עניין של מסחר בלבד. הוא הרבה יותר עמוק מכך. חופש השייט של מדינת ישראל הוא ביטוי לריבונות. כאשר בן־גוריון ביקר באילת בראשית שנות ה-50, הוא ראה בה

האנייה המצרית "איברהים אל אוול" נגזרת לנמל חיפה



אחת התוכניות אף הגיעה לשלבי ביצוע מתקדמים. לוחמי השייטת התכננו להצנחה מהאוויר, לחתירה בקיאקים אל נמל שארם אי-שייח' ולהטבעת פריגטה מצרית. מפקד השייטת, סא"ל יצחק רהב, המריא כמפקד המבצע, אך צילומי אוויר שהתקבלו בזמן אמת גילו כי כלי השייט עזב את הנמל. בעקבות זאת הורה ראש מחלקת ים לבטל את הפעולה. גם ניסיון מאוחר יותר להשתלט על הפריגטה המצרית "ראשיד", לאחר שנוצרה הזדמנות מודיעינית נדירה, לא יצא אל הפועל בשל מחסור במידע ובשל הקושי לקבל את אישור הדרג הבכיר.

לצד ההכנות למבצעים הימיים השתלבו עשרות מלוחמי השייטת גם בלחימה היבשתית. הם לחמו לצד גדוד הצנחנים 890 בפיקודו של רפאל איתן (רפול) ועם גדוד 50 של הנח"ל באזור איטור, שם השתתפו בקרבות ובהשמדת כוחות מצריים שניסו להימלט משדה הקרב. בהמשך השתתפו במבצע "עמורה", שנועד לעכב את התקדמות הצבא המצרי, ביצעו פעולות חבלה במתקנים ימיים בשארם אי-שייח', במפרץ ראס סודר וביעדים נוספים, וכן הטמינו מצבורי מים ומזון שיועדו לטייסים שעלולים היו להינטש מעל סיני.

מלחמת סיני הייתה עבור השייטת נקודת המשך לתרבות מבצעית ייחודית המבוססת על העזה, יצירתיות, תכנון קפדני וחתירה מתמדת למציאת פתרונות בלתי שגרתיים. גם כאשר המבצעים לא יצאו לבסוף אל הפועל, הם עיצבו את דמותה של היחידה והניחו את היסודות למורשת המבצעית המפוארת שתלווה את שייטת 13 בעשורים הבאים.

מבצע עם תושייה

בין הקרבות, ההפגזות וההתקדמות המהירה בסיני, התרחש מבצע שכמעט ונשכח מדפי ההיסטוריה – אך הוא מספר אולי יותר מכל על ייעודה של מדינת ישראל. בפורט סעיד נותרה קהילה יהודית קטנה, לכודה בין הלחימה לבין גל ההסתה ששטף את מצרים בעקבות הלאמת תעלת סואץ. עבור רבים מהם, עצם היותם יהודים הפך אותם

שהוא אינו רק כוח המסוגל להגן על החוף. הוא כוח היודע להעביר את הלחימה אל הים, ליזום, להכריע ולהביא הישגים אסטרטגיים.

הדרך לשארם אי-שייח'

באותם ימים התקדמו כוחות צה"ל במהירות דרומה, לשארם אי-שייח'. כל עוד שלטה מצרים במוצב הזה, מצרי טיראן נותרו חסומים. המשמעות הייתה פשוטה: אילת הייתה אמנם קיימת, אך שערה אל העולם היה נעול. חיל הים מילא תפקיד משמעותי במערכה; נחתות, כלי סיוע וספינות תובלה הובילו דלק, מים, תחמושת, מזון וכלי רכב לכוחות המתקדמים לאורך מפרץ אילת. במציאות המדברית הקשה, כאשר הדרכים היו משובשות והמרחקים עצומים, היה הגשר הימי מרכיב קריטי בהצלחת המבצע.

ב־5 בנובמבר 1956 הונף דגל ישראל בשארם אי-שייח'. באותו רגע נפתחו מצרי טיראן. לא נשמעה תרועת ניצחון גדולה, לא התקיים מצעד חגיגי, אך מבחינה אסטרטגית היה זה אחד הרגעים החשובים בתולדות המדינה. ישראל לא רק ניצחה בקרב – היא פתחה לעצמה שער אל העולם בים האדום.

שייטת 13: יוזמה ויצירתיות מבצעית

מפקדי שייטת 13 גיבשו רעיונות נועזים וחיפשו דרכים מקוריות להפעיל את כוח הקומנדו הימי בעומק שטח האויב. במטה השייטת הוצגו תוכניות חדשניות, ובהן השתלטות על אוניית אויב בנמל מרוחק ותקיפת כלי שייט מצריים באמצעות לוחמים שיוצנחו על גבי קיאקים, יחתרו אל היעד ויצמידו מוקשי עלוקה לדופן האונייה. הייתה זו תפיסה מבצעית יוצאת דופן לתקופתה, ששילבה חשאיות, תחבולה, אומץ וחשיבה מחוץ לקופסה – מאפיינים שילוו את שייטת 13 לאורך עשרות השנים הבאות.



בין תפקידי החיל במערכה: לסייע לחטיבה 9 בהנחתת טנקים ותספוקת מהים

ומסירותם של אנשי חיל הים מתגלים לא רק בשעת הקרב. מאז תחילתה של תקופת המלחמה שומר חיל הים ללא ליאות, יומם ולילה, על חופיה הארוכים של מדינת ישראל ועל מבואות הים שלה – אשר דרכו עובר הנתיב המקשר את הארץ עם העולם הרחב.

קל לחשוב שמבצע קדש שיין לעולם אחר – של משחתות וטרפדות, של תותחים ושל קרבות בין ציים. המציאות של השנים האחרונות מלמדת בדיוק את ההפך; הים שוב הפך לזירת מאבק עולמית.

החות'ים בים האדום פועלים בדיוק כפי שפעל נאצר בשנת 1956. האמצעים השתנו, הרעיון נשאר זהה. ההיסטוריה אינה חוזרת על עצמה באותן מילים ובאותו אופן – אך היא מהדהדת. גם היום, כאשר אוניית מכולות מתעכבת בדרכה לישראל, כאשר חברת ספנות בוחרת לעקוף את הים האדום ולהפליג סביב אפריקה מחשש להיפגעות, או כאשר שרשראות אספקה עולמיות נפגעות – אנחנו מבינים שחופש השייט אינו מושג תיאורטי.

הוא נוגע כמעט לכל בית בישראל: למזון שעל המדפים, לחומרי הגלם של התעשייה, לדלק, לתרופות. ליבוא וליצוא. ליכולת של מדינת ישראל להמשיך לתפקד גם בשעת מלחמה. זו בדיוק הסיבה שזרוע הים של ימינו פועלת הרבה מעבר להגנת החופים. היא מגינה על עורקי החיים של המדינה, על הכלכלה הלאומית ועל החיבור של ישראל לעולם.

זו אותה שליחות שנולדה במלחמת סיני, רק בקנה מידה גדול בהרבה. וכאן אולי טמון הלקח הגדול ביותר של מבצע קדש. המלחמה היא לא הייתה רק על סיני, על שארם א-שיח' או על מיצרי טיראן. זו הייתה מלחמה על זכותה של מדינת ישראל להיות מדינה חופשית – מדינה שאיש אינו יכול לחנוק באמצעות הים. זו הייתה תפיסתו של דור המייסדים, ובן-גוריון בראשו.

האלוף טנקוס חתם את דבריו אל אנשי חיל הים, לפני 70 שנה, במילים אלה: "לוחמים ומפקדים. הגבירו עשות, חיזקו ואימצו! הים חייב להיות שלנו". דבריו ממשיכים להדהד עד ימינו, וזו שליחותם של לוחמי זרוע הים ומפקדיה גם כיום; מי שמבקש להגן על מדינת ישראל, חייב להבין את מה שהבינו כבר לפני שבעים שנה: הדרך אל ביטחונה של ישראל אינה עוברת רק בגבולות היבשה, אלא גם בים הפתוח. עליונות ימית היא תנאי להתעצמותה, ביטחונה ועתידה של מדינת ישראל, והים, כפי שכתב מח"י לפני שבעה עשורים, הים חייב להיות שלנו.

לחשודים, ולעיתים אף למטרה. בירושלים התקבלה החלטה: לא משאירים יהודים מאחור. מבצע חשאי יצא לדרך – מבצע "תושיה". מרגע קבלת ההחלטה לפעול דרך הים, החלה בישראל פעילות קדחתנית של חיל הים. הוחלט להכשיר למשימה שתי סירות דיג קטנות: "אופיר" ו"סער", שעגנו בנמל יפו. על הספינות הועמסו ציוד, מזון ותרופות, והן הוסוו כספינות איטלקיות. שמה של "אופיר" שונה ל"קאסטלה מארה", "סער" הפכה ל"אפרודיטה" ועל תורניהן הונפו דגלי איטליה. המבצע תוכנן בידי המוסד ותואם עם מפקד הכוח הצרפתי בגזרה. סוכני מוסד הוחדרו לפורט סעיד מספר ימים קודם לכן והכינו את היהודים המיועדים. סירות הדיג בפיקודו של סא"ל נפתלי רוזן לוו עד שלב מסוים בידי טרפדות חיל הים, ולאחר כך המשיכו עצמאית אל תוך הנמל בסיוע הצי הצרפתי ותוך כדי התחמקות מכלי שייט בריטיים, שלא היו שותפי סוד. בחסות החשיכה

הועלו עשרות יהודים על הסיפונים, ומשם הפליגו לחיפה.

ללא כותרות בעיתונים וללא נאומי ניצחון, מבצע "תושיה" היה אחד המהלכים הערכיים במלחמה. לצד ההכרעה הצבאית, הוכיחה ישראל כי אחריותה אינה מסתיימת בגבולותיה – אלא מגיעה לכל מקום שבו יהודים מצויים בסכנה.

המאבק שאחרי המלחמה

מבחינה צבאית, מבצע קדש היה הצלחה מסחררת. בתוך ימים ספורים הושגו כל יעדי: צבא מצרים הובס בסיני, שארם א-שייח' נכבשה, ומצרי טיראן נפתחו. אבל בזירה המדינית נשקף סיפור אחר. ארצות הברית וברית המועצות הפעילו לחץ כבד על ישראל, בריטניה וצרפת לסיים את הלחימה ולסגת מסיני. היה ברור שבמוקדם או במאוחר תיאלץ ישראל לפנות את השטח שכבשה. אלא שבירושלים ביקשו לוודא שלפחות הישג אחד לא יימחק: חופש השייט. לשם כך נולד אחד המבצעים הימיים הנועזים ביותר בתולדות המדינה – מבצע "הרקולס".

חיל הים החליט להוביל מעשה מבצעי עצום. במקום להסתפק בהצהרות מדיניות, הוחלט בחיל להוציא שלוש פריגטות מחיפה למסע שנראה כמעט בלתי אפשרי. הן הפליגו דרך הים התיכון, חצו את מצר גיברלטר, ירדו לאורך חופי מערב אפריקה, הקיפו את כף התקווה הטובה בדרום היבשת, המשיכו במעלה האוקיינוס ההודי, דרך מיצרי באב אל מנדב, ונכנסו לים האדום – עד אילת.

כשהן גומאות יותר מ-12,500 מייל ימי, כמעט חודשיים של הפלגה, בים משתנה, עם תקלות לא מעטות ובמרחק עצום מנמלי הבית, נשאו הפריגטות מסר חשוב מאין כמותו. וכאשר אח"י מזנק נכנסה לנמל אילת, היא לא רק השלימה מסע ימי. היא הוכיחה לעולם כולו שישראל מסוגלת להגיע אל הים האדום בכוחות עצמה, ושנתיבי השייט שלה אינם תלויים ברצונה של מדינה עוינת. זה היה ניצחון של חזון, של התמדה, של מקצוענות ימית, ושל אמונה בצדקת הדרך. לא פחות מהניצחון בשדה הקרב.

בשלהי מלחמת סיני פרסם מפקד חיל הים, האלוף שמואל טנקוס (טנא), את הדברים הבאים, שכאילו נכתבו בימים אלה: "כוחם



עניין של מסורת

מאיזו מילה עדיף להימנע בים, מה יעשה לוחם חדש שמגיע לסטי"ל ומדוע לא כדאי לאכול לבד בספינה • הצצה לכמה אמונות, מסורות ומנהגים שמלווים את אנשי הים

מאת אורי שיסמן | איורים לوسی לוין

ל מי שמכיר את חיל הים ואת עולמם של אנשי הים מאז ומעולם, יודע כי אמונות שונות, מנהגים והרגלים כאלה ואחרים, הם חלק בלתי נפרד מהוויית הים. חלק מהמנהגים והאמונות הללו משונים ומוזרים, חלקם משונים אולי פחות, אך בכל מקרה מדובר כאן במעין חוקים לא כתובים שכבר עשרות שנים עוברים מפה לאוזן, ונראה שהם כאן כדי להישאר ולעבור עוד המון גלגולים ודורות. "אני לא מאמין באמונות טפלות, אבל יש לי אותן", אמר פעם פאבלו פיקסו, וכנראה שהוא ידע על מה הוא מדבר. כששאלנו לוחמים בסטי"לים מדוע קיימות לדעתם לא מעט אמונות טפלות ומסורות בסטי"לים, הם לא דיברו על מזל. הם דיברו על האנשים. "אפשר להישחק פה מאוד מהר", הם אמרים, "והמסורות והאמונות האלו הופכות את השירות להרבה יותר כיפי, מצחיק וייחודי לנו, כל אחד והספינה שלו, הצוות שלו והמסורות שלו". חלק מהאמונות והמסורות שויבאו כאן מוכרות בקרב כלל הימאים בעולם, חלקן בזרוע הים, וחלקן ייחודיות ושונות בכל צוות, פלגה וספינה. ובעיקר, כולן עוברות מוותיק לצעיר, מדור לדור.



בים לא שורקים

בראש מצעד האמונות עומדת לה אחת ידועה ביותר: אסור לשרוק בזמן הפלגה. אצל לוחמי אח"י עוז (סטי"ל מסוג סער 6) ההסבר לאמונה הזאת מגיע עם חיך: "אומרים שאסור לשרוק, כי זה מעצבן את פוסידון אל הים ואיתו אתם ממש לא רוצים להתעסק", מספרים סמל איתי וסמל לשם. כשנשאלו אם הם באמת מקפידים על כך, השניים הודו שהיום מדובר בעיקר במסורת שעוברת בין הדורות, אבל כזו שעדיין מכירים ומכבדים. "אנחנו פחות מקפידים על זה, אבל יש ספינות שאצלן זה ערך יסודי". וגם מי שלא באמת מאמין, יעדיף לפעמים פשוט לא לקחת סיכונים אל מול האלים...

לא אומרים "בטח"

בזרוע הים המציאות משתנה בקצב מסחרר, לא משנה באיזה פלגה, כלי או יחידה. בכל רגע נתון יש הקפצות, תרגילים ואירועים מתפרצים אשר מגיעים ללא כל התראה, "זה המקום הכי לא ודאי בעולם. יכולים להגיד לך שיוצאים לרגילה, ואחרי עשר דקות בדיוק

להקפיץ אותך לעשרה ימים בים", אומר סמל לשם. בעקבות אותה אי ודאות, נולדה גם אחת האמונות המוכרות ביותר בזרוע. "אסור להגיד 'בטח'. שום דבר לא בטוח פה, זה עושה עין הרע". גם אם אף אחד לא באמת יודע להסביר איך בדיוק המילה משפיעה על המציאות, כמעט כולם מעדיפים פשוט להימנע ממנה.

אבל אומרים הרבה: "אה!"

מי שנכנס לספינה בפעם הראשונה ישים לב מהר מאוד לקריאה אחת שחוזרת כמעט אחרי כל שיחה או תדריך: "אה!". גם הלוחמים עצמם כבר לא בטוחים מאיפה זה התחיל. "לא משנה מה אומרים - בסוף כולם עונים 'אה'". זו מסורת קטנה, כמעט בלתי מורגשת, אבל כזו שכל איש ים מכיר. בהקשר למנהג הזה כדאי לציין שיש משמעות גדולה מאוד לטון שבו נאמרת ה-"אה!"; זה יכול להיות עצוב, שמח, מרגש או מלא בכעס. כך או כך, הלוחמים גורמים ל"אה" להתאים לכל סיטואציה בכל רגע נתון.

נשיקה ראשונה, חתימה אחרונה

לפני שלוחם חדש הופך לחלק מהצוות בסטי"ל. הוא עובר טקס קטן אך משמעותי. הוא יורד אל "הבולבוס", החלק הקדמי והתחתון של הספינה, עם משימה מאוד מיוחדת: "אין אחד שלא יורד לבולבוס ומצטלם כשהוא מנשק אותו", מספר סמל איתי. עבור אנשי הצוות, הנשיקה הזו מסמלת את תחילתה של מערכת יחסים ארוכה עם הספינה שתהפוך לביתם. "זו הדרך שלך להגיד שלום לספינה. כאילו אתה מתחבר אליה", מוסיף סמל לשם. גם בסיום השירות חוזרים אל אותו המקום. "כשמשחררים יורדים שוב לבולבוס וחותמים שם את השם. כל מי שעוזב משאיר את החתימה שלו, זה כבוד גדול ומעין סגירת מעגל", מספרים הלוחמים. כך מצטברות עם השנים עשרות רבות חתימות של לוחמים שלעד יישארו חלק מאותה ספינה.



הים שומר עלינו, אז גם אנחנו עליי

בין כל האמונות הטפלות מסתתר לו גם מנהג אחד שנובע דווקא מתחושת אחריות. יש אנשי צוות שמקפידים שלא להשליך בדלי





סיגריות לים. כשנשאלו למה, הם השיבו בפשטות: "הים שומר עלינו, אז גם אנחנו צריכים לשמור עליו". המשפט הקצר הזה מספר אולי יותר מכל על מערכת היחסים שנוצרת בין אנשי הים לבין הסביבה שבה הם חיים ופועלים. בהקשר הזה כדאי לדעת כי את הפסולת האורגנית של אח"י עוז, נוהגים הלוחמים להשליך בסמוך לאסדות הגז עליהן מגנים ולהאכיל את הכרישים באזור. "מעולם לא ראיתי כרישים עד ליום שסיירתי לראשונה בקרב האסדות, החום באסדה מושך כמות עצומה של כרישים בכל הגדלים", מתאר סמל לשם.

שבת של כבוד

לקראת השחרור מגיע אחד הרגעים המרגשים ביותר בשירות - "שבת הכבוד". זו השבת האחרונה של הלוחם בספינה, ובה כל תשומת הלב מופנית אליו. "כיוון שזו השבת האחרונה שלך עם הצוות, עושים הכול כדי לסיים את הדרך כמו שצריך", מספר סמל איתי. בחלק מהספינות מכינים חולצות מיוחדות, משקיעים בארוחה חגיגית ואפילו מכינים פעילויות שמאפיינות את המשתחרר. לעומת זאת, מי שעוזב את הספינה לפני שסיים את השירות מלא עובר דווקא "שבת בושה" - מדובר במסורת הומוריסטית שבה נפרדים מהעוזב בדרך דומה ל"שבת כבוד", אך עם טוויסט, מספרים הלוחמים בחיוך.



שעוברים מיד ליד, לכל חפץ יש משמעות. סמל לשם מספר על המשמעות, "אם מישוה שאתה מעריך נותן לך את הדרגות שלו - זה כבוד". לא מדובר כאן רק במזכרת, אלא בדרך להעביר הלאה את הסיפור של מי ששירת לפניך ולשמור על האחדות ועל ההמשכיות של לוחמי הספינה.

אף אחד לא אוכל לבד

השולחן ערוך ומסודר, הגלים החזקים שנשברים על דופן הספינה מטלטלים את האוכל החם מצד לצד. כולם נהנים מארוחה משותפת בלב ים, ועד שהאדם האחרון מסיים לאכול, אף אחד מהצוות לא קם מהשולחן. "כולם נשארים לשבת, עד שהצלחת האחרונה ריקה מאוכל", מספרים הלוחמים. כשנשאלו מדוע, הם לא דיברו על ענייני משמעת אלא דווקא על ערך החברות. "זה כדי שלעולם לא יקרה מצב שבו מישוה אוכל לבד".

מיתוס ימאות עתיק ואפל במיוחד

אחת האמונות הטפלות הקודרות ביותר המיוחסות לימאים בעת העתיקה עסקה בטקס השקתן של ספינות מלחמה. על פי הפולקלור הימי, האמינו בעבר כי ספינה חדשה חייבת "לטעום" דם אנושי כדי לזכות במזל ובהצלחה בקרבות העתידיים. לפי חלק מהמקורות, במקרים נדירים נטען כי מדובר היה בקורבן אדם, עבד או שבוי אומלל אשר הוקרב במהלך ההשקה, כאשר גופו נמחץ תחת הספינה המחליקה אל המים. במסורות מסוימות אף סופר כי ראשו נתלה בחרטום כסמל להגנה וכוח.

עם זאת, היסטוריונים מציינים כי העדויות למנהגים אלה מעטות ושנויות במחלוקת, ולא ניתן לקבוע שמדובר היה במנהג רווח. ברבות השנים נזנחו סיפורי קורבנות האדם, ובמקומות שונים בעולם התפתחו טקסים סמליים יותר. באיי שלמה, למשל, תועד כי הקרבת אדם הוחלפה בהתזת דם של תרנגול על הספינה, מחווה שנועדה לשמר את משמעות הטקס מבלי לגבות חיי אדם. למרבה המזל, המסורות האלו כבר לא קיימות היום בחילות הים בעולם, וכמובן שגם לא אצלנו.

מורל לפני היציאה לים

רגע לפני הפלגה, במיוחד מבצעית, האווירה על הסיפון משתנה. חברי ה"אולטראס" של הספינה מוציאים דגלים, מפעילים את מערכת הכריזה ומרימים את המורל. "לפני כל הפלגה עושים מורל. שלא מבייש אוהדי קבוצת כדורגל ביציע המרכזי", מתארים הלוחמים, אבל מבחינתם, אין מדובר רק בחגיגה. "זה מביא מזל טוב לספינה, אבל בעיקר מאחד את כולם רגע לפני שיוצאים לים", מרחיב הסטיילן. ובימים הנדירים שבהם המסורת לא מתממשת כהרגלה, מספרים הלוחמים שהאווירה בספינה קשה והם מרגישים בחוסר המזל.

העברת פריטים מהפז"ם לצעיר

לא מעט מהמסורות בזרוע הים עוברות מהמחזור הוותיק לזה שאחריו. בין אם מדובר במקל הפז"ם ובין אם בדרגות או בפאצ'ים



"הבנתי שזה בדיוק מה שאני מחפשת"

מיכל משען (18) מראשון לציון, מיועדת ללוחמה ימית בסטי"לים

למה דווקא זרוע הים?

"תמיד ידעתי שאני רוצה שירות קרבי ומשמעותי, אבל לא בהכרח ידעתי שזה יהיה בחיל הים. בהתחלה בכלל רציתי להגיע לקורס טיס, התכוננתי למיונים והשקעתי בזה הרבה. כשהבנתי שזה לא יתאפשר, התחלתי לבדוק מסלולים אחרים. שמעתי על הלוחמה הימית, קיבלתי זימון למיונים והתחלתי לחקור יותר על התפקיד. ככל שנחשפתי לעולם של הלוחמה הימית הבנתי שזה בדיוק מה שאני מחפשת."

יש רקע משפחתי בזרוע הים?

"לא, אבל גדלתי בבית שבו השירות הצבאי תמיד נתפס כזכות וכאחריות. אמא שלי שירתה בצבא בתפקיד משמעותי, ומהדוגמה האישית שלה למדתי הרבה על מחויבות, מנהיגות ונתינה."

איך הגיבו בבית כשהחלטת להתגייס ללוחמה ימית?

"המשפחה תמכה ותומכת בי מאוד. אמא שלי הייתה איתי לאורך כל הדרך ועזרה לי להבין יותר על התפקיד. היא אפילו סייעה לי למצוא אנשים שמשרתים בחיל כדי שאוכל לשאול שאלות ולהתייעץ."

איך מגיבים כששומעים שאת מתגייסת לזרוע הים בכלל וללוחמה ימית בפרט?

"היום רוב האנשים כבר לא מופתעים. החברים והמשפחה שלי מכירים אותי ויודעים שכבר שנים אני מכוונת לשירות קרבי. אולי בהתחלה היו כאלה שפחות האמינו שזה באמת הכיוון שאליו אלך, אבל עם הזמן זה הפך למשהו די ברור."

יש אנשים שאת מכירה שמתגייסים איתך לזרוע?

"לא, יש את אנשי הקשר שאיתם התייעצתי ואת האנשים שפגשתי בדרך - במיונים ובגיבושים. אבל רוב האנשים שאפגוש בשירות יהיו חדשים עבורי."

אם לא זרוע הים, לאן היית מתגייסת?

"החלום שלי היה להיות טייסת אבל בדרישות התפקיד בקריטריון הגובה לא עברתי - הייתי נמוכה בכמה סנטימטרים. מלבד זה, כנראה שהייתי מחפשת מסלול קרבי אחר. בעבר גם התמיינתי למסלולים אחרים, כולל תפקידים טכנולוגיים ומסלולי מודיעין, אבל בסופו של דבר הרגשתי שהלב שלי נמצא במקום מבצעי יותר."

איך עבר תהליך המיון עד כה?

"האמת שהופתעתי לטובה. ציפיתי ליום גיבוש הרבה יותר פיזי וקשה, אבל בסופו של דבר הייתה לי חוויה מאוד חיובית. פגשתי אנשים מדהימים, גם מועמדים וגם מפקדים. הרגשתי שלא רק בוחנים אותי, אלא גם מלמדים אותי ונותנים לי כלים חדשים. האווירה הייתה מאוד טובה, והרגשתי שאני נחשפת לעולם שאני רוצה להיות חלק ממנו. יצאתי מהמיונים עם מוטיבציה אפילו גדולה יותר להגיע ללוחמה ימית."

היו לך חששות לקראת השירות?

"אחד הדברים שהעסיקו אותי היה נושא השוויון. היה לי חשוב לדעת שאוכל להביע את עצמי ושיראו אותי כלוחמת לכל דבר. רציתי להיות בטוחה שאין הבדל ביחס בין נשים לגברים. בשיחות שערכתי עם לוחמות שמשרתות כיום הבנתי שהמערכת מאוד שוויונית ושהמקצועיות היא מה שקובעת. זה מאוד הרגיע אותי והיום אני מגיעה לשירות בתחושת ביטחון."

מה השאיפה המרכזית שלך מהשירות?

"קודם כל למצוא צוות טוב. אני מקווה להכיר אנשים שיהפכו לחברים לכל החיים, לבנות קשרים חזקים ולעבוד עם אנשים שאפשר לסמוך עליהם. מעבר לזה, אני רוצה להתפתח, ללמוד על עצמי ולהתמודד עם אתגרים חדשים. חשוב לי לתרום למדינה ולעשות שירות משמעותי, אבל גם ליהנות מהדרך ומהחוויה עצמה. מבחינתי, אם אצליח להסתכל אחורה בסוף השירות ולהרגיש שנתתי את כל מה שיכולתי - זאת תהיה הצלחה."



איך הפכה הדסקית הצה"לית בסיס למסורת ארוכה אצל בקריות השליטה - המסמלת קשר, שייכות והמשכיות?

מאת אילה מולר

הקורס. רב"ט מאיה מספרת כי במהלך אחת משבתות הקורס פגשו החניכות בק"שיות ותיקות שהציגו להן את הדסקיות וסיפרו על המשמעות שמאחוריהן. "הסבירו לנו שבסדיר בנות מעניקות אחת לשנייה סיכות ודברים משמעותיים", היא נזכרת. "לא ממש הבנתי את המשמעות אז, אבל כשהגעתי למוצב וראיתי את כל הדסקיות, הבנתי שזה הרבה יותר גדול ממה שחשבתי".

"בשבילי הדסקית היא כל האנשים שהכרתי בדרך", אומרת רב"ט מאיה, שעלתה לישראל מניו יורק לפני שנתיים כדי להתגייס. "יש לי סיכה מדוד שלי, שהיה קצין שליטה לפני שנים. יש לי צ'ארמים מבנות שהשתחררו, דברים מהסמ"כית שלי שעזרה לי בתקופה שהיה לי קשה בלימודים, וכל מיני דברים שקיבלתי מאנשים שונים לאורך השירות". הענקה משמעותית ביותר שקיבלה רב"ט מאיה הגיעה דווקא מחוץ לחיל. "קיבלתי מבת הזוג שלי סיכה שהיא קיבלה בתפקיד שלה", מספרת. "היא השתחררה לפני כמה חודשים וכיוון שידעה שכל עניין ההענקות מאוד משמעותי אצל הבק"שיות, רצתה שגם לי יהיה משהו ממנה על הדסקית".

גם אצל אחרות יש פריטים שמחברים בין השירות לעולם שמחוץ למוצב. סמל הגר נושאת על הדסקית סיכת דבורן וסיכת לוחם חוד ימי שקיבלה מבן זוגה, דבורן ב-94. גם סמל שירה מחזיקה סיכת שייטת 3 שקיבלה מבן זוגה, המשרת בסטי"לים.

לצד הסיכות האישיות, יש גם כאלה שנושאות איתן היסטוריה ארוכה במיוחד. "יש לי סיכת בק"שית שמישהי מקורס 62 הביאה לי", מספרת סמל שירה. "לפי מה שסיפרו לי, היא בכלל הייתה שייכת למישהי מקורס 69. היא עברה בין הרבה דורות של בק"שיות".

חוליה אחת בשרשרת

העובדה שסיכות עוברות במשך שנים בין חיילות שלא הכירו זו את זו, היא חלק מהייחוד של המסורת. כל הענקה מוסיפה שכבה נוספת

למבט מהצד, הדסקיות של הבק"שיות עשויות להיראות כמו אוסף אקראי של סיכות, צ'ארמים (תליונים קטנים) ומזכרות. אבל עבורן, כל פריט שתלוי על הדסקית מסמל אדם, תקופה או רגע מסוים בשירות. במשך שנים התפתחה במש"א ראש הנקרה מסורת של "הענקות" - העברת סיכות, צ'ארמים ופריטים בעלי משמעות אישית מבק"שית אחת לאחרת. כך, הדסקית הופכת למעין ארכיון תקופתי שנבנה לאורך השירות וממשיך לעבור מדור לדור. "הדסקיות שלנו באמת מאחדות", מספרת סמל מאיה מקורס מספר 98. "הן מעידות על החברויות שלנו עם ה'אימהות' שלנו, החופפות שהיו שנה מעלינו, ועם הבנות ששירתו איתנו. הן גורמות לנו להרגיש מחוברות. זה גם קצת כמו קמע שכל אחת עונדת על הצוואר שלה". למרות שההענקות קיימות במקומות נוספים, הבק"שיות מספרות שבמש"א ראש הנקרה המסורת קיבלה מקום מיוחד. "אצלנו זה ממש ביג דיל", היא אומרת. "היא קיימת כבר כל כך הרבה זמן, שאף אחת לא באמת יודעת להגיד איך היא התחילה".

המושגים "אימהות" ו-"בנות" מלווים את הבק"שיות לאורך השירות. כל מחזור מלווה את המחזור שמגיע אחריו, והקשרים שנוצרים ממשיכים פעמים רבות גם לאחר השחרור. ההענקות הפכו לאחת הדרכים שבהן נשמר הקשר הזה.

"לקבל סיכה ממישהי שהייתה לפניך ושאת חשובה לה, זה הרבה יותר מברכה", מספרת סמל הגר, "זה גורם לך להבין כמה היית משמעותית לבן אדם".

החשיפה הראשונה למסורת מגיעה בדרך כלל זמן קצר לאחר ההגעה למוצב. "הייתי עם דסקית רגילה לגמרי", נזכרת סמל שירה. "ואז ראיתי את הפז'מניקית שהייתה איתי בחדר מסתובבת עם דסקית שנראתה כאילו היא שוקלת טון. היו עליה אינסוף סיכות. לא הבנתי מה אני רואה. אחר כך שמתי לב שגם לאחרות יש, ואז הבנתי שזה משהו שקיים אצל כולן".

עבור חלק מהבק"שיות, ההיכרות עם המסורת התחילה עוד במהלך

התהליך של שירה

סמל שירה, בק"שית בראש הנקרה:
"לכל אחת יש אולי חמש או שש
סיכות שבאמת חשובות לה. כשמישהי
בוחרת לתת לך אחת מהן, זה אומר
שהיית חלק מהשירות שלה. בעיניי זה
שווה כמעט כמו הענקת כומתה"

לסיפור שכבר קיים. "יש פה דברים שעוברים כבר עשרות שנים", אומרת רב"ט מאיה.

סמל שירה רואה בכך חלק מהקסם של המסורת. "בסוף את מבינה שאת רק חוליה אחת בשרשרת. מישהי העניקה את זה למישהי, שהעניקה את זה למישהי אחרת, ובסוף זה הגיע אלייך. יום אחד גם את תחליטי למי להעביר את זה הלאה". מבין כל הפריטים שעל הדסקיות, סיכת הבק"שית עצמה חוזרת שוב ושוב כסמל המרכזי. "עם כל ההענקות שיש לי, סיכת הבק"שית היא הדבר הכי משמעותי בשבילי", אומרת רב"ט טליה. "היא מסמלת את כל הדרך. להגיע לתפקיד הזה זה לא פשוט, וכשמקבלים אותה מרגישים שהצלחת".

למרות מרכזיותן של ההענקות, יש כלל אחד שעליו כולן מסכימות: לא מבקשים סיכות. הסיבה לכך קשורה למשמעות שהן מייחסות לעצם ההענקה. "כשמישהי נותנת לך סיכה, זה אומר שהיא בחרה בך", מסבירה סמל שירה. "לבק"שית ממוצעת יש עד חמש או שש סיכות שבאמת חשובות לה. לכן, כשמישהי בוחרת לתת לך אחת מהן, זה אומר שהיית משמעותית עבורה". לעיתים, לקראת השחרור, חברות קרובות עשויות לשוחח על הפריטים השונים שעל הדסקית, אך ההחלטה למי להעניק כל פריט נשארת בידי המעניקה.

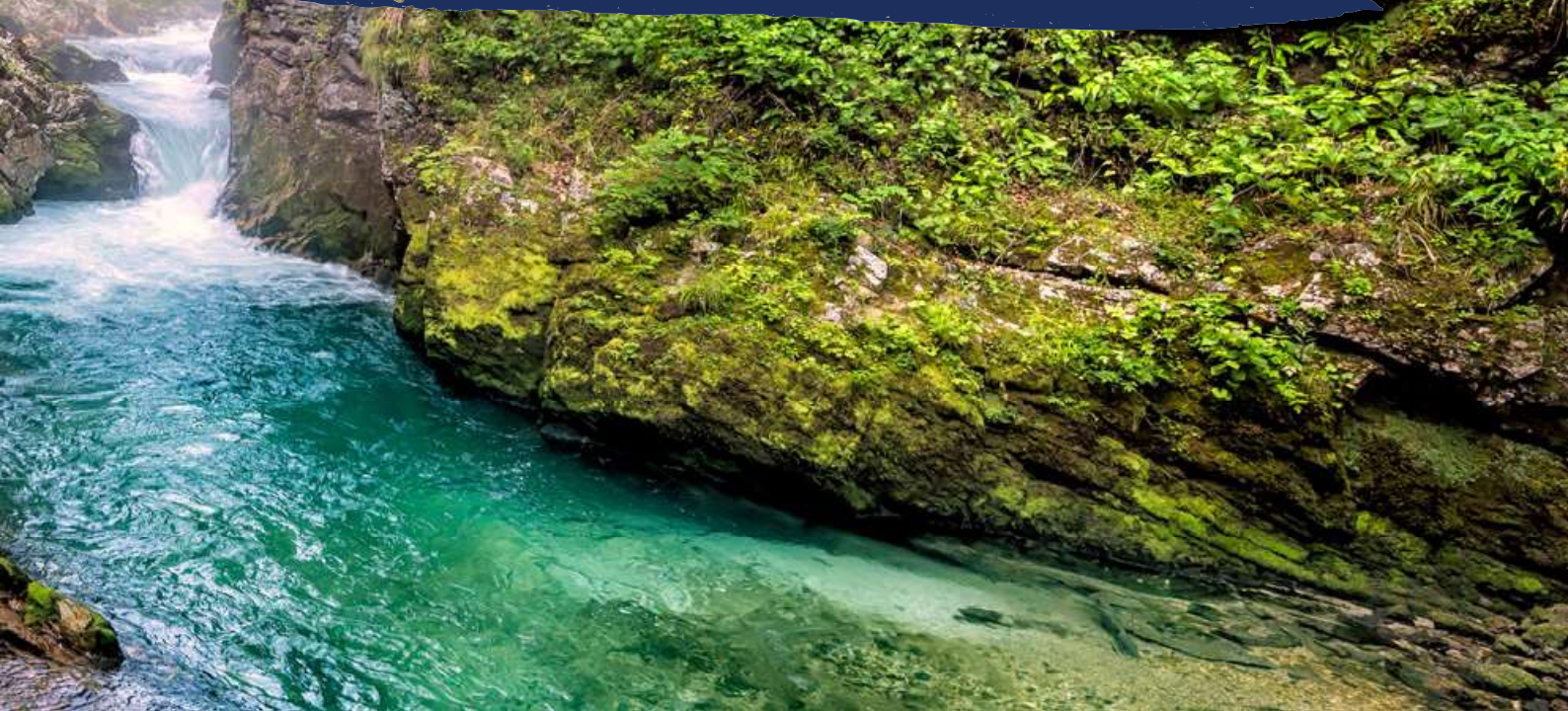
האם מספר הסיכות שיש לבק"שית יכול להעיד גם על מעמדה?

סמל מאיה: "אני לא חושבת שזה נכון. זה בעיקר אומר שפגשת הרבה אנשים בדרך ושיצרת הרבה קשרים. כל סיכה מספרת סיפור אחר". "זה לא אומר שמישהי בלי סיכות היא פחות אהובה", היא מדגישה. "בסוף כל סיכה מייצגת בן אדם", מוסיפה אחרת. "זה יותר עניין של כמה אנשים פגשת בדרך וכמה קשרים יצרת". מי שלא מכיר את המסורת הייחודית מגיב בדרך כלל בהפתעה.

"השאלה הראשונה היא תמיד כמה זה שוקל", צוחקת סמל שירה. "אנשים מסתכלים על הדסקית ולא מבינים מה הם רואים". גם בני זוג, חברים ומפקדים נתקלים לא פעם בדסקיות העמוסות ומבקשים הסבר. "בן הזוג שלי היה בהלם בפעם הראשונה שהוא ראה את זה", מספרת רב"ט מאיה. לדבריהן, דווקא התגובות האלה מזכירות להן עד כמה מדובר במסורת ייחודית. בעוד שאנשים מבחוץ רואים אוסף של סיכות וציארימים, הבק"שיות רואות את האנשים שמאחורי. לקראת השחרור מקבלת המסורת משמעות נוספת. הבק"שיות צריכות להחליט אלו פריטים יעברו הלאה ולמי. עבור חלק מהבק"שיות, ההענקות הן גם דרך לזכור את הדרך שעברו יחד: משמרות ארוכות, הסמכות, לילות בלי שינה, רגעים של לחץ וגם רגעים של גאווה. סמל הגר מסכמת: "בק"שית היא חברה - זה משפט שמלווה אותנו מהקורס ועד השחרור. מי שלא הייתה בתפקיד לא תמיד תבין את זה, את הקשר העמוק שנוצר ואת הנאמנות אחת לשנייה. אצלנו יש חשיבות מיוחדת למשפט 'אישה לאישה מלכה' והסיכות הן רק הסמל החיצוני של כל הערכים האלו. כל מה שנמצא על הדסקית מסמל משהו. אלו אבני הדרך של השירות שלנו".

עולם המים

מה אתם יודעים על המים שמרכיבים, בין היתר, את זירת הפעילות בזרוע?
הינה כמה עובדות על מים שכנראה לא הכרתם



מאת יהונתן ברקהיים*

כמעט כל הנוזלים בטבע הופכים לצפופים יותר כאשר הם הופכים למוצק. צפיפות המים מרבית ב-4 מעלות צלזיוס, וכאשר מקררים אותם לכיוון 0 מעלות צלזיוס, הם דווקא מתפשטים מעט. התופעה נקראת "אנומליה של המים", והיא נובעת מקשרים ייחודיים בין מולקולות המים שגורמים להם להתארגן במבנים פתוחים שתופסים יותר נפח. בזכות האנומליה של המים, אגמים קופאים ראשית בשכבה העליונה, בעוד שבקרקעית החיים ממשיכים למרות הקור חודר העצמות. ובגלל האנומליה הזו, לא מומלץ להכניס בקבוק זכוכית עם מים למקפיא.

יש לפחות 20 סוגים שונים של קרח.

קוביות הקרח שאתם מוסיפים למשקה האהוב עליכם הן מופע אחד של מים מוצקים, שנקרא קרח משושה. מסתבר שיש עוד די הרבה סוגים של מבנים גבישיים שמולקולות המים מסתדרות בהם. חלק מסוגי הקרח יכולים להיות רכים יותר מהקרח המוכר לנו. על "קרח תשע" כתב סופר המד"ב קורט וונגוט שמדובר בחומר שיכול להקפיא כל דבר, אבל במציאות הוא הרבה פחות מעניין ונוצר רק בתנאים קיצוניים.

מים הם גם סוג של מטבע.

המושג "מים וירטואליים" משמש בכלכלה לתיאור כמות המים שנצרכה בעת הפקתו של מוצר, ומאפשר לתרגם את ניהול המשאבים החקלאיים למספרים ברורים. בצורה זו גם אפשר להשוות בין עלויות הייצור במדינות שונות. כך למשל, ממוצע המים הוירטואליים להפקת קילוגרם אחד של בשר בקר עומד על כ-15 אלף ליטרים, שרק את

הגוף שלנו עשוי מהם. כוכב הלכת שלנו קיבל מהם את צבעו הכחול. אנחנו שותים מים, מבשלים במים, מכבסים בהם, רוחצים בתוכם, ובמקרה של זרוע הים – משרתים בהם כמובן.

השפה העברית עתירה בביטויים שקשורים למים, וכך גם בשפות רבות נוספות. ההיסטוריה האנושית כולה קשורה במים – מלחמות פרצו בגללם, חוזי שלום נחתמו בזכותם, וערים הוקמו בסמוך להם. מים הם מקור החיים, והיעדרם מעיד לרוב על היעדר חיים. כל ילד יולדה יודעים ש-H₂O היא הנוסחה הכימית שמתארת את מולקולת המים: שני אטומי מימן, אחד חמצן.

נראה שבסך הכול, אנחנו מכירים היטב את המים, שבזכותם אנחנו קיימים, ובכל זאת הינה הזדמנות להכיר שבע עובדות מפתיעות על מים.

כמות המים בעולם היא קבועה כמעט לחלוטין.

המים עוברים גלגולים שונים ומשונים בטבע, במחזור שנמשך על פני מיליארדי שנים. כמות זעירה ביותר של מים מגיעה מהחלל החיצון אל הכדור שלנו, בזכות התנגשות של מטאוריטים המכילים קרח. כך גם בכיוון ההפוך – מעט מאוד מים מתאדים החוצה מפני השטח של האוקיינוסים אל עבר החלל החיצון. לכן, המים שאתם שותים הם כמעט בדיוק אותם המים שהיו על פני הארץ בימי קדם, כך שלא ניתן להוציא מכלל אפשרות שחלק ממי השתייה שלנו עברו פעם דרך מערכת העיכול של דינוזאורים...

בניגוד לנוזלים אחרים, מים תופסים נפח גדול יותר כשהם קופאים.



המים עוברים גלגולים שונים ומשונים
בטבע, במחזור שנמשך על פני
מיליארדי שנים. כמות זעירה ביותר
של מים מגיעה מהחלל החיצון אל
הכדור שלנו, בזכות התנגשות של
מטאוריטים המכילים קרח

מיעוטם הבקר שותה באופן ישיר. כוס קפה, שמקורה בפולי
הקפה עצמם, הטחינה שלהם וכמובן ייצור החלב, דורשת כ-140
ליטרים של מים וירטואליים. נשמע כמו השקעה לא קטנה, לא?

רוב מי השתייה בישראל הוא תוצר של התפלה.

בעבר הלא-רחוק, עודדה ממשלת ישראל שימוש חסכני במים
במשקי הבית הפרטיים. אולם, בזכות טכנולוגיות התפלה מתקדמות
שפותחו בין היתר באקדמיה ובתעשייה הישראליות, כמויות אדירות
של מים מהים התיכון – מים מלוחים שלא ניתן לשותות – הפכו ראויות
לשתייה בלי שניתן להרגיש בהבדל בינם לבין מי הכנרת. היא אמנם
נותרה אתר תיירות נהדר, אבל כבר שנים שהמפלס שלה לא משפיע
על מפלס מצב הרוח הלאומי: כ-80% ממי השתייה שלנו מיוצרים
כיום בחמישה מתקני התפלה הפרוסים על קו החוף.

מים חמים קופאים לעתים יותר מהר ממים קרים.

כך גילה במקרה תלמיד תיכון בטנזניה לפני כ-60 שנה – ומאז
נקרא האפקט הזה על שמו, "אפקט מפמבה". לתופעה הזו הוצעו
מספר מנגנונים, ואחד מהם, שהתגלה רק לאחרונה, אומר שברמה
המיקרוסקופית, למולקולות של מים חמים יש הרבה יותר אפשרויות
להתארגן מחדש במבנה מוצק, דווקא מכיוון שהן מבולגנות יותר
מבעוד מועד. כך, הן מוצאות קיצורי דרך מפתיעים להפוך לקרח,
עוד לפני שמולקולות המים הקרים מספיקות לעשות כן. בפעם
הבאה שתנסו להכין גלידה (אבל רק בתנאים מסוימים מאוד!) אין
צורך להמתין יותר מדי כדי שהתערובת תתקרר בטרם היא נכנסת

למקפיא.

מים מסוגלים לטפס בצינורות דקיקים בניגוד לכוח הכבידה.

למים יש תכונה בשם "נימיות" (בלועזית, "קפילריות"). לאונרדו דה-
וינצ'י היה אולי הראשון שהבחין בה, לפני מאות שנים, אך ההסבר
הגיע מאוחר בהרבה, בזכות הבנת הקשר שבין מולקולות המים
למולקולות שעל דופן הצינור הדקיק. התכונה הזו היא שמאפשרת
את מעבר המים היעיל במערכות הובלה בצמחים, היישר מהשורשים
העמוקים אל העלים הגבוהים שבצמרת. הדבר מוכר לנו גם מחיי
היומיום, כאשר אנו סופגים מים באמצעות מגבת העשויה מאינספור
סיבי בד שמוליכים את המים באופן דומה.

אין ספק שהטבע מלא בחידות, ולמדע נותרה עוד דרך ארוכה מאוד
כדי לגלות את צפונותיו של עולם המים, שמקיף אותנו בכל אשר
נלך. עוד יסופר בשאלות קיומיות – מדוע בכלל מים משחקים תפקיד
חשוב כל כך בכדור הארץ, ואיך הם הגיעו לכאן מלכתחילה. בינתיים,
הכי חשוב שהמים שלנו יישארו בטוחים, כי מים זה החיים.

*הכתוב הוא פיזיקאי ממכון דוידסון לחינוך מדעי

צלילה היסטורית

מוזמנים להכיר: אתרי הצלילה, מנהריה
ועד אילת, שמעניקים חיים חדשים
לספינות חיל הים שהיו ואינן
מאת שירה זקס

התחושה. אבל מי שחוזה את האתרים האלה מגלה שמדובר בהרבה יותר מנקודת צלילה. אלו מקומות שבהם כלי שיט שהיו פעם חלק מהעשייה הביטחונית של ישראל ממשיכים לספר סיפור, הפעם דרך הטבע.

אילת: אח"י סופה

אם יש אתר צלילה אחד שמסמל יותר מכל את מהותו של החיבור ההיסטורי הזה, זו אח"י סופה. הסטי"ל (ספינת הטילים), ששירת בעבר בחיל הים, הוטבע ב-11 באפריל 1994 מול חוף אלמוג באילת, והפך מאז לאחד מאתרי הצלילה המפורסמים והאהובים בישראל. הדרך אליה מתחילה מול מועדון מרינה דייברס, באזור חוף הווילאג'. לאחר יציאה מהחוף ושחייה של כ-70 מטרים, מתחילים בירידה איטית אל עבר הצללית הגדולה שמחכה מתחת לפני המים. אח"י סופה מונחת במקביל לחוף. אורכה כ-40 מטרים, החרטום פונה צפונה והירכתיים דרומה. חלקה התחתון מגיע לעומק של כ-30

דיקת ציוד מהירה. מסכה? יש. מיכל אוויר? יש. סנפירים? על הרגלים. רגע לפני הירידה למים, נשאר רק לקחת נשימה עמוקה ולהיכנס לעולם אחר.

מתחת לפני הים הכול משתנה. רעשי היום יום נעלמים, הקצב מואט, ואת מקומן של המילים תופסים רק קולות הנשימה והבועות שעולות אל פני המים. אבל הפעם לא מדובר בצלילה רגילה אלא בצלילה היסטורית אל תוך סיפורים. אל כלי שיט שפעם חצו את הגלים והיום הפכו לבית לאלמוגים, לדגים ולעולם שלם שממשיך להתפתח מתחת לפני השטח.

בין הגלים, הצוללים והשוניות, שוכנים גם כלי שיט של חיל הים שסיימו את שירותם המבצעי והפכו עם השנים לאתרי הצלילה המרתקים בישראל. ההחלטה להפוך כלי שיט לאתרי צלילה יצרה מפגש ייחודי בין עבר להווה: בין מורשת חיל הים לבין עולם הטבע שמתפתח סביבו. כל ירידה אל אחת מהן היא לא רק צלילה, אלא ביקור במקום שבו ההיסטוריה והים נפגשים.

עבור מי שלא יורד מתחת לפני המים, קשה לפעמים להבין את



בעיניי, היא אומרת, "היא מפוצצת באלמוגים, מפוצצת בדגים. זו אחת הצלילות הכי יפות שיש באילת".

אחד הדברים שהופכים את האתר למיוחד הוא, בעיני נועה, השילוב בין המבנה הגדול של הספינה לבין החיים שהתפתחו סביבו. עם השנים, האלמוגים החלו להיאחז בגוף המתכת, בעלי חיים ימיים מצאו בה מחסה, והסטי"ל הפכה לחלק בלתי נפרד מהמערכת האקולוגית באזור.

ככל שחולפות השנים, אח"י סופה רק הולכת ומשתנה. שכבה אחר שכבה של אלמוגים, ספוגים ובעלי חיים ימיים מכסים את גוף הספינה, עד שלרגע קל אפשר לשכוח שמדובר בכלי שיט צבאי לשעבר. דווקא השילוב הזה בין ברזל לטבע הוא מה שהופך אותה לאחד מאתרי הצלילה היפים והמיוחדים בישראל.

הטבעה של כלי שיט בים אינה פעולה שנעשית באופן מקרי. לפני שכלי שיט הופך לאתר צלילה, מוציאים ממנו חומרים שעלולים לפגוע בסביבה ומנקים אותו משמנים, מדלקים ומחומרים מזהמים

מטרים, בעוד שהתורן שלה נמצא בעומק רדוד יותר של 12 עד 13 מטרים. אזור שבו דווקא אפשר לעצור ולהסתכל סביב, כשהדגה הרבה פעמים היא אחד המראות המרשימים ביותר באתר.

אבל מי שמגיע אליה בפעם הראשונה מגלה מהר מאוד שהסטי"ל היא הרבה מעבר לכלי שיט טבוע. "כל פעם שאני צוללת לשם זה מרגיש כאילו אני נמצאת בסרט", מספרת נועה, מדריכת צלילה, "אתה מבין שפעם זו הייתה ספינה פעילה, והיום היא מערכת חיים אקולוגית".

החיבור של נועה לעולם הצלילה התחיל עוד בילדות, אבל את קורס הצלילה הראשון שלה עשתה בזמן השירות הצבאי שבו שירתה במספן המודיעין של חיל הים. כבר אז, כשהמדריך שאל אותה למה היא עושה את הקורס, היא ענתה לו: "אני אהיה מדריכה יום אחד".

מאז היא הספיקה להדריך שנתיים בחו"ל: במרכז אמריקה ובמזרח, ולפני כשנה הגיעה לאילת. היום, כשהיא חוזרת לאח"י סופה כמדריכה, היא רואה אותה מזווית אחרת לגמרי. "זו ספינה מטורפת



”

**בין הגלים, הצוללים והשוניות,
שוכנים גם כלי שיט של חיל הים
שסיימו את שירותם המבצעי
והפכו עם השנים לאתרי הצלילה
המרתקים בישראל. ההחלטה
להפוך כלי שיט לאתרי צלילה
יצרה מפגש ייחודי בין עבר
להווה: בין מורשת חיל הים לבין
עולם הטבע שמתפתח סביבו**

”

שמחפש לא רק את המבנה הגדול של ספינה, אלא את הפרטים הקטנים של החיים מתחת למים, מדובר באתר מיוחד במיוחד.

נהריה: אח"י כידון

בצפון הארץ, מול חופי נהריה ושבי ציון, נמצאת אח"י כידון, אתר

נוספים. המטרה היא להפוך את כלי השיט לשונית מלאכותית: מבנה שעליו יכולים להתיישב אלמוגים, אצות וספוגים, ובהמשך להתפתח סביבו עולם חיים שלם.

"אנשים לפעמים חושבים שהטבעה של ספינה בים היא משהו שמזהם, אבל זה בדיוק ההפך", מסבירה נועה. "ברגע שמכניס אותה כמו שצריך, היא הופכת לבית גידול". לדבריה, אפשר לראות את זה ממש בשטח. "אתה מגיע אחרי שנים ורואה שהמתכת כבר לא רק מתכת. היא הפכה למשהו שחי".

אילת: היתוש

לא רחוק משם, בחוף אלמוג באילת, נמצא אתר צלילה נוסף עם עבר של חיל הים: היתוש.

היתוש היא ספינת פטרול מדגם נץ, שסיימה את שירותה המבצעי בשנת 1986 ולאחר מכן הוטבעה והפכה לאחד מאתרי הצלילה המוכרים באזור. היא ממוקמת מול תחנת הגלשנים הישנה של מועדון הים התיכון, בין הגדר הצפונית של שמורת חוף אלמוג לבין התחנה למניעת זיהום ים. הספינה נמצאת על מדרון תרמי, כשהעומק מתחיל סביב 28 מטרים ומגיע עד לכ-35 מטרים.

בניגוד לאח"י סופה, שניצבת בצורה ברורה ומרשימה, היתוש מספרת סיפור אחר. "הקסם של היתוש הוא לא רק הספינה עצמה אלא גם הדרך אליה", אומרת נועה. "הקרקעית שם שונה, יש יותר עשבי ים, וזה מאפשר לראות יצורים שלא רואים באתרים אחרים".

בין הצמחייה אפשר למצוא חשופיות, ולעיתים גם סוסוני ים ופגוסוסים דרקוניים, יצורים קטנים שמסתתרים היטב בין העשבים. עבור מי



גם אחרי עשרות צלילות, יעקב מספר שהוא עדיין מתרגש מכל ירידה למים. "אני לא מחכה למקום מסוים. אני מחכה לראות מה הים יראה לי הפעם".

חיפה: הצוללת "שירה"

לא כל אתרי הצלילה הקשורים לכלי שיט נוגעים לחיל הים הישראלי. מול חופי חיפה, בעומק של כ-30 מטרים, שוכנת הצוללת האיטלקית "שירה". אחד מאתרי הצלילה הייחודיים והמסקרנים בישראל. הצוללת הוטבעה באוגוסט 1942 במהלך מלחמת העולם השנייה, לאחר שכוחות בריטיים זיהו אותה בדרכה למשימה באזור נמל חיפה. מאז היא נחה על קרקעית הים והפכה לאתר צלילה מבוקש עבור צוללים מנוסים.

בניגוד לסטי"לים שהוטבעו במכוון כדי ליצור שוניות מלאכותיות, "שירה" היא שריד היסטורי אמיתי. במהלך השנים כיסו אותה אצות, ספוגים ובעלי חיים ימיים וכיום ניתן להבחין בחלקים מגוף הצוללת, בגשר הפיקוד ובמבנה החיצוני שלה. בשל עומק האתר והמורכבות שלו, הצלילה אליו מתאימה בעיקר לצוללים מנוסים ומבוצעת לרוב באמצעות סירה.

התזכורת הגדולה ביותר שהאתרים האלה משאירים אחריהם היא שהים זוכר. הוא שומר בתוכו את ההיסטוריה שלנו, אבל הוא גם דורש מאיתנו אחריות. כדי שגם בעוד שנים, מי שיירד מתחת לפני המים יוכל לפגוש את אותם סיפורים מחדש. "בלי הים אין לנו כלום", אומרת נועה. "אנחנו חייבים לשמור עליו הרבה יותר ממה שאנחנו עושים היום".

בין אם זו אח"י סופה באילת, אח"י כידון מול נהריה, היתוש בחוף אלמוג או כל אתר אחר - מתחת לפני המים מחכה עולם אחר. עולם של היסטוריה, טבע וחיים ימיים שנפגשים באותו מקום. אז בפעם הבאה שאתם מחפשים חוויה קצת אחרת, אולי הגיע הזמן ללבוש חליפת צלילה, לקחת נשימה עמוקה ולגלות את הסיפורים שמסתתרים בין הגלים.

צלילה שמביא איתו סיפור אחר.

ב-30 ביוני 1999 הוטבעה הסטי"ל כאנדרטה לזכר 12 לוחמי שיטת 13 שנהרגו באסון השייטת ("שירת הצפצפה") בלבנון. בטקס ההטבעה, בנוכחות משפחות שכולות, מפקדי חיל הים ולוחמי השייטת, הוצבו בחרטום הספינה 12 כיסאות שעליהם נחרטו שמות הלוחמים. הספינה נמצאת כשלושה קילומטרים מהחוף, בעומק של 26 מטרים. בניגוד לאח"י סופה, שנשמרה היטב בזכות התנאים של ים סוף, הים התיכון הציב בפניה אתגרים אחרים. סערות וזרמים חזקים גרמו עם השנים לכך שהספינה נקרעה לשני חלקים, וחלקים ממנה התפזרו על פני שטח רחב בקרקעית.

אבל גם מתוך השינוי הזה נוצר משהו חדש. בין השברים התפתח עולם ימי עשיר, ועדיין אפשר לראות חלקים מגשר הפיקוד, סיפונים ומערכות שונות של כלי השיט.

ככל שדיברתי עם אנשים שחיים את עולם הצלילה, הבנתי שהם כמעט תמיד מתארים את אותה התחושה. לא משנה כמה פעמים הם יורדים אל אותם אתרים, הים תמיד מצליח להפתיע מחדש.

רב"ט יעקב, לוחם בפלגה 15 ואוהב צלילה מושבע, מכיר את התחושה הזאת היטב. הוא התחיל לצלול לפני כשנתיים וחצי, עוד לפני גיוסו לחיל, מתוך אהבה פשוטה לים ולשקט שהוא מעניק. מאז, לדבריו, כל צלילה מרגישה כמו התחלה חדשה.

"הצלילה לא רק גורמת לך להתאהב בים", הוא מספר. "היא גם מנקה את הראש. כל פעם שאני יוצא מצלילה אני מרגיש שאני יוצא בן אדם חדש". את השירות בחיל הים הוא בחר מתוך אותה אהבה לים, ומאז, הוא מספר, התחושה רק התחזקה. "הים הפך להיות הבית שלי. כשאני רואה שמלכלכים אותו, זה מפריע לי. אני יודע שאחר כך אני אראה את זה גם כשאני צולל".

אבל יותר מהכול, הוא מדבר על העולם שמתחת לפני המים - עולם שלדבריו אי אפשר באמת להבין עד שיורדים אליו. להקות דגים ששוחות סביבך, תמנונים שמציצים בינות לסלעים, אלמוגים צבעוניים ואפילו מפגשים נדירים עם חתולי ים, כרישי לווייתן או סוסוני ים. "יש דגים ויצורים שרק צוללנים יזכו לראות", הוא אומר. "זה עולם אחר לגמרי".

בחנו את עצמכם: מה אתם יודעים על זרוע הים?

1. מי היה מקימו של הצי הצבאי הראשון?

1. שמעון פרס
2. מרדכי לימון
3. אברהם בוצר
4. גרשון זק

2. באיזה בסיס של זרוע הים נמצאת פלגת הבט"ש 916?

1. עתלית
2. מספנה
3. בסיס אשדוד
4. בסיס חיפה

3. איך נקראת ספינת הטילים הגדולה ביותר של זרוע הים?

1. סער 6
2. סער 5
3. נחתות
4. מורנות

4. איזה אי נכבש בפשיטה של שייטת 13 וסיירת מטכ"ל ביולי 1969 בזמן מלחמת ההתשה?

1. האי טיראן
2. האי גרין
3. האי סנפיר
4. האי גרעין

5. למי ממפקדי הזרוע הבאים היה אח בדרגת תא"ל ששירת גם הוא בזרוע?

1. דוד סער סלמה
2. אליעזר (צ'ייני) מרום
3. רם רוטברג
4. אלי שרביט

6. על איזו יחידה בזרוע הים פיקד דובר צה"ל לשעבר, תא"ל (מיל') דניאל הגרי?

1. שייטת 3
2. שייטת 7
3. שייטת 13
4. פלגה 915

7. אלו ראשי תיבות לא נהוגים בזרוע הים?

1. שו"ב (שליטה ובקרה)
2. בה"ד (בסיס ההדרכה)
3. מש"י (מרכז שליטה ימי)
4. זי"ס (זירת ים סוף)

8. איך נקרא הקרב הימי שנערך מול חופי סוריה בתחילת מלחמת יום הכיפורים?

1. קרב לטקיה
2. קרב באזל
3. קרב אילת
4. קרב דמשק

9. באיזו עיר מתגוררים הכי הרבה חיילים מזרוע הים?

1. באר שבע
2. תל אביב
3. חיפה
4. ירושלים

10. באיזה מבצע הוכרו ספינות טילים משרבורג לישראל?

1. מבצע נועה
2. מבצע אביב נעורים
3. מבצע קדש
4. מבצע ליטני

11. כמה זמן נמשך קורס החובלים?

1. שנה ושמונה חודשים
2. שלוש שנים
3. שנתיים
4. שנתיים וארבעה חודשים

12. כמה בסיסים פועלים תחת זרוע הים?

1. שבעה
2. עשרה
3. שמונה
4. חמישה

13. מהו התפקיד הנפוץ ביותר בזרוע הים?

1. בקרית שליטה ימית (בק"שית)
2. לוחם ימי
3. מש"ק מודיעין
4. פלגה טכנית





ההזדמנות שלכם לבדוק את הבקיות שלכם: 25 שאלות (וגם תשובות בסוף) על זרוע הים

מאת אורי רודניק

14. מתי הוקמה שייטת ספינות הטילים?

1. בשנת 1957
2. בשנת 1948
3. בשנת 1968
4. בשנת 1972

15. איזו ספינה הייתה הראשונה בסדרה של סערי 6?

1. אח"י עוז
2. אח"י מגן
3. אח"י ניצחון
4. אח"י עצמאות

16. איזו ספינה נפגעה מטיל חזבאללה במלחמת לבנון השנייה?

1. אח"י עוז
2. אח"י חוחית
3. אח"י חנית
4. אח"י נירית

17. מהם ראשי התיבות יל"ם?

1. יחידה למשימות תלויות מים
2. יחידה למשימות תת-מימיות
3. יחידת לפעילויות תווק-מים
4. יחידה לפעילויות תשתית מבצעת

18. מהם ראשי התיבות אח"י?

1. אגף חימוש ימי
2. אוניית חיל הים
3. אחריות חיל הים
4. אימון חוף ים

19. מה היה שם הקוד של תוכנית בניית ספינות הסער בשנות ה-60?

1. הפועל
2. לבן
3. שלכת
4. ברק

20. מי מבין ארבעת האלופים לא פיקד על חיל הים?

1. שלמה אראל
2. זאב אלמוג
3. אביעזר יערי
4. אלכס טל

21. מי מבין מפקדי חיל הים פיקד גם על חיל האוויר?

1. שלמה שמיר
2. יוחאי בן נון
3. פול שולמן
4. בנימין תלם

22. באיזו שנה אירע אסון הצוללת דקר?

1. 1958
2. 1968
3. 1978
4. 1981

23. מי מבין מפקדי שייטת 13 לא פיקד לימים על חיל הים?

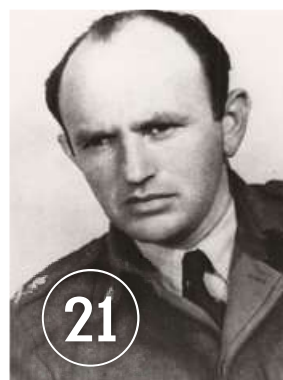
1. עמי אילון
2. יוחאי בן נון
3. יואב גלנט
4. רם רוטברג

24. באיזו שנה נקלטה בזרוע הצוללת אח"י תנין – הראשונה מהסדרה דולפין?

1. 2008
2. 2010
3. 2014
4. 2020

25. מהו תאריך הקמתו של חיל הים?

1. 1 בינואר 1948
2. 2 במאי 1950
3. 23 באוקטובר 1948
4. 17 במרס 1948



התשובות הנכונות: 1. 4 ; 2. 3 ; 3. 1 ; 4. 2 ; 5. 2 ; 6. 3 ; 7. 1 ; 8. 9 ; 9. 3 ; 10. 1 ; 11. 4 ; 12. 3 ; 13. 3 ; 14. 3 ; 15. 2 ; 16. 3 ; 17. 2 ; 18. 3 ; 19. 3 ; 20. 3 ; 21. 1 ; 22. 2 ; 23. 3 ; 24. 4 ; 25. 4





עמותת חיל הים



כרטיס האשראי החדש של עמותת חיל הים

**כוחה של קהילה: כרטיס אשראי ואתר הטבות ייחודי מהווים בשורה שיוצאת
לדרך עבור חברים וחברות בעלי עסקים**

corporate  ישראלכרט



כרטיסי אשראי המעניקים מגוון הטבות ייחודיות
בארץ ובעולם!



מתנת הצטרפות 100 ₪
למימוש במגוון רשתות

מעבר לכלי פיננסי או מועדון צרכנות, מסבירים בהנהלת העמותה, "זהו ביטוי מובהק לערבות הדדית. בכל פעם שחבר עמותה ישלף את הכרטיס, הלוגו של עמותת חיל הים יזכיר לו ולסובבים אותו את התרומה שלו ואת המשפחה הגדולה שהוא חלק ממנה. החיבור בין אתר ההטבות הייחודי, כרטיס הקורפורייט והתמיכה בעסקים של חברי העמותה מאפשר לנו לומר לחברים בצורה הברורה ביותר: שירתם, תרמתם, ואנחנו כאן כדי לדאוג לכם ולתת לכם את הטוב ביותר".

במסגרת שיתוף פעולה ייחודי, חברי וחברות העמותה מוזמנים להנפיק כרטיס אשראי ממותג מסוג קורפורייט (Corporate), הנושא בגאווה את לוגו עמותת חיל הים. אך מעבר לסמל המוכר שילווה אתכם בארנק (או בתשלום בנייד), מדובר במהפכה של ממש בכל הנוגע למעטפת הרווחה שהעמותה מעניקה לחבריה. הכרטיס החדש מעניק למחזיקיו מעמד מועדף ותנאים ייחודיים השמורים לארגוני העובדים והמועדונים הגדולים בישראל. במסגרת זו, לצד הגישה המלאה והמוכרת לכלל ההטבות, המבצעים ומסלולי הצבירה הרגילים של חברת ישראלכרט, הקימה חברת ישראלכרט עבור העמותה אתר הטבות ייעודי ובלעדי לחברי העמותה בלבד.

אתר זה מציע תמהיל עשיר ומגוון של הנחות, מבצעים ייחודיים והטבות בתחומי הפנאי, התרבות, התיירות והצרכנות הביתית – במחירים ובתנאים שלא ניתן למצוא באתר הרגיל. בצורה זו, חברי העמותה נהנים מ"כפל הטבות" ומכוח קנייה קבוצתי חזק, המתרגם את השותפות הקהילתית שלנו לחיסכון כספי ישיר ולערך כלכלי שיורגש בכל בית.

לצד ההטבות הצרכניות, העמותה גאה להשיק במסגרת פרויקט זה מהלך ייחודי שמטרתו לחזק את בעלי העסקים, אנשי המכירות והיזמים מקרב הקהילה שלנו. מעתה, חברי עמותה שהם בעלי עסקים או חנויות ממכר יוכלו להשתלב בצורה פעילה באתר הייחודי של העמותה, ולהציע הטבות ומבצעים בלעדיים לחבריהם שישלמו באמצעות כרטיס האשראי הממותג.

המהלך יוצר הזדמנות יוצאת דופן: מצד אחד, חברי העמותה נהנים מהנחות ייעודיות ומחזקים עסקים "משלנו"; ומצד שני, בעלי העסקים מקבלים גישה ישירה לקהל לקוחות נאמן, איכותי וממוקד.

"הכרטיס הממותג והפלטפורמה העסקית החדשה הם הרבה

כוחות מחודשים בהנהגת העמותה

נבחרה הנהגה חדשה וממוקדת עשייה לטובת חברי עמותת חיל הים

(מיל" רז מאירמן; רס"ן (דימ') גרי רוט; רס"ר (מיל") יעקב שחק; סא"ל (מיל") טוביה בירן; סמ"ר (דימ') יעקב נצר.

הוועד המנהל הנכנס רואה בתפקידו שליחות עמוקה, ומגיע עם חזון ברור וממוקד מטרה: "אנחנו כאן כדי לעבוד, להרחיב את העשייה ולהבטיח שכל מי ששירת בחיל הים ידע שיש לו בית חם, תומך ומקדם", נמסר מטעם הנהגת הוועד החדש.

כדי לתרגם את החזון למציאות, סימן הוועד שלושה צירי פעולה מרכזיים שיובילו את סדר היום של העמותה בתקופה הקרובה: השמה וקריירה: הכתובת המקצועית של משוחררי זרוע הים; גיוס תרומות ומשאבים: במטרה להבטיח את העתיד; קידום פרויקטים ומורשת: גולת הכותרת - הקמת מרכז מידע ומורשת במוזיאון ההעפלה וחיל הים.

הרוח החדשה המנשבת בוועד המנהל כבר מורגשת היטב במסדרונות העמותה. השילוב בין תשעת חברי הוועד שנבחרו, המייצגים פסיפס מרתק של עשייה וניסיון, לבין הרצון המשותף של חברי העמותה כולה, מבטיח כי השנים הקרובות - ובראשן שנת המפנה 2026 - יהיו רוויות בעשייה, בהתחדשות ובצמיחה. אנו מאחלים לחברי הוועד המנהל החדש הצלחה רבה בתפקידם.

האסיפה הכללית של עמותת חיל הים, שהתכנסה ב-26 במאי, חתמה פרק והזניקה פרק חדש ומרגש: בחירתם של תשעה חברי ועד מנהל חדשים.

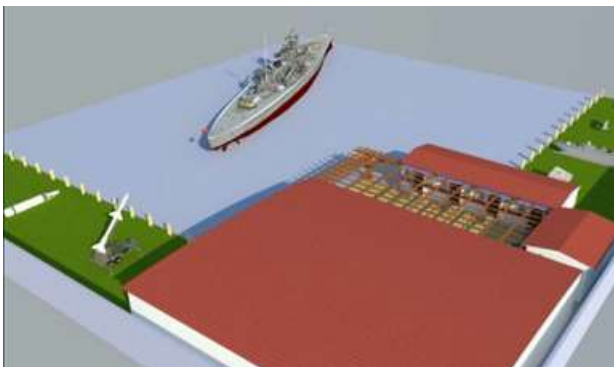
עם רוח גבית חזקה מהשטח ותוכנית עבודה רחבת היקף, ההנהגה הנבחרת כבר מפשילה שרולים ומסמנת את היעדים המרכזיים: תנופה בתחום ההשמה, גיוס תרומות מוגבר וקידום פרויקטים מחוללי שינוי.

בתום הליך הבחירות, שהתקיים במסגרת האסיפה הכללית נבחרו תשעה חברי ועד אשר הצטרפו לשישה חברי ועד שממשיכים לשנה נוספת של כהונה. כולם יחד, בראשות יו"ר העמותה, האלוף (מיל") דוד בן-בעש"ט, ומנכ"ל העמותה (בהתנדבות), תא"ל (מיל") גבי נוה, מביאים עמם שילוב מנצח של ניסיון פיקודי, מומחיות מהעולם העסקי והציבורי, ובעיקר - מוטיבציה אדירה להצעיד את העמותה קדימה.

לצד בן בעש"ט ונוה, אלו הם חברי הוועד המנהל: בח"ק ע"ץ אלינה קרמר; רס"ן (דימ') מיכל נודל; סמ"ר (מיל") פז זולוטוב; סמ"ר (מיל") אבי בלשניקוב; אל"ם (מיל") אהוד דביר; אל"ם (מיל") סמי צמח; אל"ם (מיל") גדעון ינאי; סא"ל (מיל") אביב עצמון; סא"ל (מיל") דובי ברם; סמ"ר (מיל") הרצל חגואל; רס"ר (מיל") נועם יעבץ; סמ"ר

יוצאים לדרך: הקמת מרכז מידע ומורשת

מרימים עוגן לעתיד: פרויקט הדגל של עמותת חיל הים - הקמת מרכז מידע ומורשת - קורם עור וגידים



הקמת המרכז החדש היא משימה דחופה שתבטיח שלושה יעדים מרכזיים: שימור הידע: הצלת חומרים ארכיוניים ושיקומם הפיזי לפני שייפגעו; הנחלת המורשת לדורות הבאים: הנגשת סיפורי הגבורה, הערכים והלקחים המבצעיים למשרתי החיל בסדיר ובמילואים, לבני נוער, למשפחות ולציבור הרחב; בסיס איתן למחקר: יצירת מאגר ידע אמין, מוסמך וממוחשב שישמש היסטוריונים, חוקרים וכותבי ספרי מורשת.

מרכז המורשת החדש נבנה תוך התחשבות בצרכי המבקרים והצוות. המרכז ישכון במבנה חדשני, עם כניסה מונגשת לחלוטין לבעלי מוגבלויות באמצעות דלתות רב-בריש רחבות, מערכות תקשורת ומחשוב, עמדת קבלה ודלפק אשר ישמש כשולחן מכירות פרטי נוסטלגיה.

עם סיום הפרויקט תצא העמותה בקריאה להתנדבות. צוות מתנדבי המרכז יוביל את פעילות הליבה של הארכיון, שיכלול ארגון ותיעוד: מיון, קטלוג ורישום החומרים הארכיוניים; סריקה ודיגיטציה: מחשוב מלא של המאגרים לטובת הנגשה קלה ומהירה.

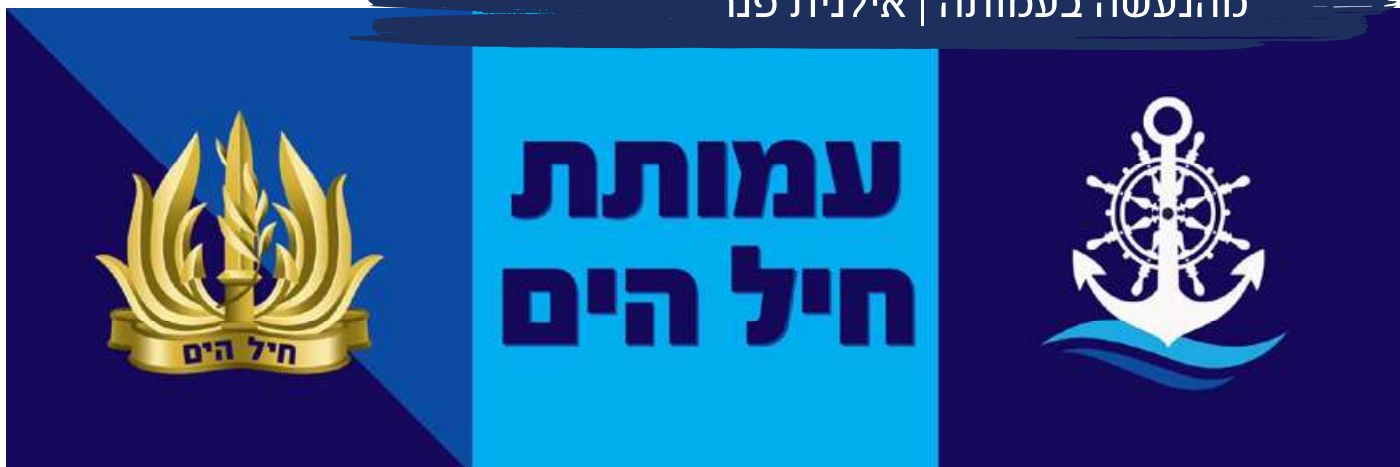


בגאווה עצומה, בתחושת שליחות היסטורית וברוח של התחדשות, עמותת חיל הים שמחה לבשר לכלל חבריה, בוגריה ומשרתי הזרוע על יריית הפתיחה של פרויקט הדגל המוביל של העמותה: הקמת מרכז מידע ומורשת של חיל הים. המרכז החדש, אשר עתיד להוות אבן שואבת ומקור השראה לדורות הבאים, יוקם במיקום הסימבולי והטבעי ביותר עבורו - בתוך מתחם מוזיאון ההעפלה וחיל הים בחיפה, המקום שבו פועמת ההיסטוריה המפוארת של הזרוע הימית. פרויקט חיוני זה זוכה לרוח גבית מהנהלת יחידת המוזיאונים של משרד הביטחון אשר התגייסה כשותפה ותומכת במיזם, מתוך הבנה עמוקה כי המרכז החדש עתיד להעמיק, להעצים ולשרדג ללא הכר את פעילות שימור המורשת המפוארת שמקיימת העמותה.

אל התמיכה הממסדית הזו הצטרפו בהתגייסות מרגשת ויוצאת דופן חברנו אבי כץ, בוגר קורס חובלים, אשר הרים תרומה בגובה 50,000 דולר. תרומה זאת ניתנה על-שם אביו, פרופ' דב כץ ז"ל, שהיה ממקימי רפא"ל ובין המפתחים של הטיל גבריאל. חדר מרכז המורשת יקרא על שמו.

לכץ הצטרפו חברת גולד ליין ספנות והעומד בראשה יעקב בן שושן, בוגר קציני ים עכו, וחברת קי טי וי החזקות אותה מובילים חמישה מפקדים לשעבר בחיל הים אשר לאחר שחרורם משירות ארוך כחובלים, פתחו את לבם ואת כיסם וראו בהקמת המרכז זכות היסטורית וחובה מוסרית כלפי הזרוע ומשרתיה.

בעמותת חיל הים מסבירים כי "אף שהים אינו שומר את עקבות המפליגים בו, ההיסטוריה והזיכרונות של לוחמיו הם נדבך יסודי בחוסנה הלאומי והביטחוני של מדינת ישראל". בעמותה מציינים עוד כי היקף החומרים שנצברו לאורך השנים - מסמכים נדירים, תצלומים היסטוריים, יומני מבצעים, הקלטות קשר ועדויות אישיות מרגשות - נמצא בסכנת אובדן ממשית עקב פגעי הזמן.



אור קשר EN

לחצו פה

לחצו פה



חינוך באזור



אודות פעילות העמותה הקהילות שלנו מורשת והנצחה מלונות והכשרות חנות אונליין הטבות וצרכנות השמה רשתות חברתיות



בקרו: אתר אינטרנט חדש

קופצים קדימה לרשת: עמותת חיל הים משיקה בקרוב אתר אינטרנט חדש, מתקדם ונגיש על פי החוק

כמו כן, תהיה אפשרות נוחה להצטרפות לעמותה או לחידוש חברות שנתי בצורה מאובטחת ומקוונת לחלוטין. אחד הדגשים המרכזיים והחשובים ביותר בתהליך פיתוח האתר היה עמידה חסרת פשרות בכל דרישות המחוקק הישראלי, ובראשן תקנות שוויון זכויות לאנשים עם מוגבלות (התאמות נגישות לשירות), התשע"ג 2013. העמותה רואה חשיבות עליונה וערכית בהענקת שירות שוויוני, מכבד ונגיש לכל אדם. לשם כך, הוטמע באתר רכיב נגישות מתקדם העומד בסטנדרטים המחמירים של רמת הנגישות הנדרשת (רמה AA) על פי הנחיות ה-WCAG. האתר מחובר גם לרשתות החברתיות הרשמיות של העמותה (פייסבוק, אינסטגרם, וואטסאפ ויוטיוב), ומאפשר לנו לשמור על קשר רציף ודו-כיווני איתכם - בכל זמן ומכל מקום.

כחלק מתנופת ההתחדשות הכללית העוברת על העמותה, ולאחר חודשים ארוכים של אפיון, תכנון ועבודה מאומצת, יעלה בקרוב אתר האינטרנט החדש והמשודרג של עמותת חיל הים. האתר החדש נבנה מהיסוד במטרה להוות בית דיגיטלי מתקדם, אינטראקטיבי ומזמין עבור כל חברי העמותה, בוגרי חיל הים לדורותיהם, משפחות החללים והציבור הרחב. האתר החדש תוכנן מתוך תפיסה של חנות אחת - ONE STOP SHOP - לכל צרכי חברי העמותה. הפלטפורמה הדיגיטלית החדשה מציעה ממשק משתמש נוח, מהיר ומותאם באופן מלא לגלישה הן ממחשבים והן ממכשירים סלולריים וטאבלטים. בין עמודי האתר החדשים תוכלו למצוא מידע מקיף ונגיש במגוון רחב של תחומים, כאשר הכניסה למספר מדורים תותר לחברות וחברי עמותה אשר שילמו דמי חבר באותה שנה.



פסטה שמנת ופטריות

המנה של סמ"ר גיא, פלגה 916, בסיס אשדוד

איך מכינים (שמונה מנות):



המצרכים הנדרשים:

2 חבילות פסטה - עדיף ספגטי.

כף שמן

25 גרם חמאה

3 שיני שום קצוץ

1 בצל קצוץ

מלח פלפל (אפי הטעם)

2 שמנת אביסול

חצי כוס מלח

5 פרוסות של גבינה צהובה

3 כפיות קמח



אופן ההכנה:

* מקשלים את הספגטי אפי הוטאט היצין ומסננים.

* מתחמם גרדולא מחממים שמן וחמאה, ומטגנים את הבצל

עד להזהבה.

* מוסיפים את השום ומערבבים כדקה.

* יוצקים את השמנת והמלח, מוסיפים את הקמח גורר עד כדי

להסמכה.

* מוסיפים את הגבינה הצהובה, מבלים במלח ופלפל ומערבבים עד

לקבלת רוטב חלק.

* מערבבים את הפסטה ברוטב, מוסיפים חם - ואם רוצים, מוסיפים

פטריה מוקפצת אקבאל פסטה שמנת פטריות מושלמת



סמ"ר גיא, חברים
והמנה המנצחת

על המנה

סמ"ר גיא: "אני בדרך כלל זה שמכין אצלנו בספינה. אני מפעיל את הכיריים, מעביר את הזמן, ומכין את הפסטה. בד"כ זו תהיה פסטה רוזה או שמנת פטריות, אבל תמיד אני מוסיף לזה עוד דברים מיוחדים שמוסיפים. בסופו של דבר - מה שהופך את המנה למרגשת, זה הסיפור שמאחוריה".

אז מה באמת הסיפור של המנה?

"המנה עצמה אולי נשמעת משעממת ופשוטה, אבל מה שהופך אותה למיוחדת זה המסורת שמסביבה, היא נולדה אצלנו בפלגה והפכה לחלק בלתי נפרד מההפלגות בים. אנחנו מכינים פסטה לכל הצוות, וככה בזמן המשמרות הארוכות והעבודה שלא נגמרת, יש את רגע הנחת הזה".

מתי אוכלים אותה?

"כשאנחנו בהפלגה, בין יום ראשון לשבת, בזמן חילופי המשמרות, מתנגן ברדיו השיר 'הללויה' המפורסם של ליאונרד כהן, וזו כבר נהייתה מסורת קבועה. מתיישיבים על הסיפון, כולנו, יחד עם הצלחות, יושבים, שומעים את השיר הידוע, נרגעים ועוצרים את העבודה לכמה דקות. זה רגע שבו מרגישים את החיבור לתפקיד, לצוות ולים".

איך הגעת לבשל?

"אני אחד שאוהב להכין אוכל תמיד. בין אם זה קוסקוס בארוחת שישי, חזה עוף בצהריים. או חביתה בבוקר. גם כשאנחנו בחוף, אני יכול להרים סירים, זה מעביר לי את הזמן ומבחינתי אוכל זו אהבה".

משרתים בספינות זרוע הים ויש לכם מתכונים שהייתם מעוניינים לחלוק?

פנו אלינו - 052-6634070

