



גיליון ספטמבר 2024

שנה טובה

ו2024

ושתחזרו הביתה בשלום



לא נחזור במהרה לשגרה

לתעופה ייקח זמן רב לחזור לימיה הרגילים וכך גם לאמון הנוסעים בחברות הזרות ולשביעות הרצון מהחברות שלנו * המרקם החברתי יהיה גורם מכריע

מאת: קברניט מידן בר, יו"ר איגוד הטייסים

בימים אלה, בפרוש השנה העברית חדשה, תשפ"ה, חיילי צה"ל נלחמים על אדמת לבנון וחיל האוויר תוקף בזירות קרובות ורחוקות, מדינת ישראל מתחקרת מטח טילים נוסף מאיראן ואין לדעת מה ילד יום.

קצב האירועים הגבוה הוא אחד האתגרים העומדים בפנינו לצד האירועים עצמם, אולם השבוע נעצור לרגע, ונציין שנה לאותה שבת נוראה של השבעה באוקטובר. מאז הזמן כאילו עצר מלכת במובנים רבים והאיץ ללא הכר במובנים אחרים.

מעבר לתעופה ולתפעול המבצעי המתגבר, לעומס העבודה לצד המילואים ומטלות נוספות שיש לכולנו, כדאי לעצור לרגע ולהביט אל השנה הקרובה והיא תהיה מאתגרת לא פחות. מצד אחד המשך לחימה בגזרות השונות ומן הצד השני ניסיונות החזרה לשגרה והשלמת החוסרים מהשנה החולפת.

בשנה הקרובה נצטרך להתרגל לקצבים אחרים ולעוצמות שלא הכרנו. זו כבר לא חזרה לתעופה רגילה אחרי סבב לחימה. גם הגרעון התקציבי שנוצר עקב המצב לא יגמר בקיצוץ רוחבי או השקות בינ"ל. לתעופה ייקח זמן רב לחזור לימיה הרגילים וכך גם לאמון הנוסעים בחברות הזרות ושביעות הרצון מהחברות שלנו, לישובים בצפון ייקח זמן להיבנות מחדש וחלקם לא ייבנו, לפחות לא כפי שנעזבו באוקטובר של שנת תשפ"ד.

בכלכלה יש לצפות לשינויים וגזרות מרחיקי לכת, ממיסוי מוגבר וחדש שאין בצידו שירותים חדשים.

אולם מעבר לכל אלו, המרקם החברתי יהיה גורם מכריע בשנה הקרובה. החוסן והלכידות, ההקשבה לצד חוסר ההסכמה וההגעה למכנה המשותף – ותמיד יש כזה. אלו יהיו לערוץ שכולנו נצטרך ללכת בו ועדיף שנלך יחד. היכולת של טייסות וטייסי ישראל, יחד עם כלל עובדי התעשייה, תהיה משמעותית בשנה הקרובה, כדי לייצר יוזמות חדשות וגם כדי להילחם על הענף שהאתגרים עוד לפניו לצד שותפות גורל חברתית על עתיד מדינת ישראל. אלו יהיו האתגר האמיתי והמרכזי שיעמוד לנו בשנת תשפ"ה.

שתהיה לנו שנה מועילה.

קברניט מידן בר, יו"ר איגוד הטייסים



פוליסת הביטוח הלאומית

חיל-האוויר הוא פוליסת הביטוח של מדינת ישראל * יש לו תפקיד מרכזי ומכריע במלחמה הארוכה והבין־זירתית הזאת; הוא מפעיל יום ולילה מערכים מורכבים של גילוי, זיהוי ובקרה, שתכליתם לשמור על שמיים נקיים ולמנוע פגיעה בעורף * הוא מפעיל את מערך ההגנה האווירית המדהים של צה"ל, עם אמצעי גילוי מתקדמים ועם שלוש שכבות הגנה שמיירטות את רוב הטילים ומתמודד עם אתגר הכטב"מים והרחפנים

מאת: אלוף במיל' אבי בניהו

לפני מספר שנים ערב כניסתי לתפקיד דובר צה"ל שהיתי מספר ימים בסלון האווירי בפריז. שמתי לב שמפקדי חילות אויר רבים מגיעים לפגוש בביתן הישראלי את ראש מטה החיל דאז תא"ל אמיר אשל (לימים מפקד החייל); ממש רכבת אווירית של מפקדי חילות אוויר. שאלתי את אשל לפרש העניין והוא הסביר לי שכולם מבקשים לשלוח אלינו צוותים כדי ללמוד על מבצע "משקל סגולי", שהווה את מכת הפתיחה בלבנון השנייה, שהביא להשמדת טילי הקרקע-קרקע ארוכי הטווח, שאיימו אז על ישראל.

זה היה אז ואני רק יכול לתאר לעצמי עד כמה לוטשים עיניים ברחבי העולם כלפי הלקחים והניסיון והיכולות שמציג חיל האוויר במלחמה הזו בכל תחומי הפעילות שתחת אחריותו. אין לי ספק כי ברחבי העולם משפשפים עיניים בתדהמה גם נוכח פעילות ההגנה וגם בהתקפה.

בעניין חיל-האוויר אני משוחד. שירתי שם, התאהבתי בחיל והוא אצלי בנשמה עד היום. כל מי ששירת בחיל-האוויר יבין אותי מיד.

לחיל הזה תפקיד מרכזי ומכריע במלחמה הארוכה והבינ־זירתית הזאת. הוא מפעיל יום ולילה מערכים מורכבים של גילוי, זיהוי ובקרה, שתכליתם לשמור על שמיים נקיים ולמנוע פגיעה בעורף. הוא מפעיל את מערך ההגנה האווירית המדהים של צה"ל, שהוא כנראה הטוב בעולם עם אמצעי גילוי מתקדמים ועם שלוש שכבות הגנה שמיירטות את רוב הטילים ומתמודד עם אתגר הכטב"מים והרחפנים, תוך מציאת פתרונות עם התעשייה הביטחונית.

חיל האוויר מפעיל את מערכי התקיפה שלו בכלל הזירות ביום ובלילה, עם אופרציות של תקיפה וירוט, פטרול וחילוץ ותדלוק, עם מערכים מורכבים של שליטה ובקרה, מודיעין ותחזוקה, חימוש ומנהלה.

החיל הזה, על עוצמתו האדירה והוורסטיליות שלו בין הגזרות, הוא פוליסת הביטוח שלנו. נכון, הוא, כמו צה"ל כולו ומדינת ישראל, כשל בבוקר ה־7 באוקטובר במענה המבצעי. החיל השלים תחקיר של 700 עמודים, אבל לא פרסם אותו עדיין בשל החלטת הרמטכ"ל.

חיל האוויר ומפקדו תומר בר, מנהלים מאז ראשית המלחמה שיתופי פעולה אזוריים מרשימים עם מדינות שכנות ועם פיקוד המרכז של צבא ארה"ב. בר משתתף אחת למספר חודשים בפגישות עבודה עם עמיתיו ממדינות ערב שסביבנו ובמפרץ, כדי לתאם את הפעילות המורכבת בזירות השונות.

אני מבין את הביקורת על חיל האוויר, אבל אני כואב את ההתקפות משולחות הרסן נגדו ואת הניסיון להכניס טריז בין טייסים למכונאים ובין לוחמים למפקדיהם. אני רואה בזה חלק מניסיון גדול וכואב להקריס את צה"ל, כפי שעשו למשטרה. אני מקווה שהניסיון הזה יקרוס עוד קודם.

ואתם שם בחדרי התדריכים ובדת"קים: טוסו, השמידו את האויב ושובו הביתה בשלום. אני מוחא לכם כף ואני בטוח שגם קוראיי.



צילום: יח"צ ארקיע

הקשר הישראלי לקאמבק של Eastern

כדי להחזיר לארץ ישראלים שנתקעו בחו"ל מצאה ארקיע פתרון מעניין

מאת: מערכת IVIATION

במסגרת הניסיון להתגבר על ביטולי הטיסות ההמוניים של חברות התעופה הזרות לישראל וממנה, התגייסה חברת ארקיע לעזרת רבבות הישראלים שעמדו לאבד את חופשתם או שנתקעו בחו"ל, והפעילה במהלך החג מטוס בואינג 777 בשיתוף עם חברת Eastern Airlines האמריקאית.

המטוס מכיל 379 מושבים – והוא הופעל בקווים ללרנקה ולאתונה שמשמשים בעת האחרונה כ-Hub עבור ישראלים שרוצים לחזור לארץ ואינם יכולים.

חברת Eastern עשתה קאמבק מעניין החל מאמצע העשור הקודם לאחר שהחליפה כמה בעלויות. "איֶקְסְרֶן איירליינס" הוקמה במקור בשנת 1926 והפכה במהרה לחברה מובילה, כשנכנסה למועדון "ארבעת הגדולים" בתחום התעופה הפנימית בארצות הברית עד לשנת 1930. חברת התעופה שמרה על מעמדה הזה עד שהפסיקה את פעילותה בשנת 1991 בעקבות קשיים כלכליים וסכסוכי עבודה קשים עם ועדי העובדים.

בשנת 2014 הוחייתה איֶקְסְרֶן איירליינס עם מטוסי בואינג 737-800, אם כי מיזם זה היה קצר מועד, והנכסים הועברו לסוויפט אייר בשנת 2017. דינמיק אינטרנשיונל איירווייז רכשה את השם איֶקְסְרֶן איירליינס בשנת 2018, ביצעה מיתוג מחדש והמשיכה את המורשת.

בשנת 2022, איֶקְסְרֶן איירליינס הוכרה כמוביל ETOPS והוסיפה מטוסי בואינג 777-200 לצי שלה.

לאחרונה, בשנת 2023, רכשה Eastern Air Holdings את Hillwood Airways ושינתה את שמה ל Eastern Air Express. - הצי שלה כולל היום 4 מטוסי ER777-200, שישה 767-200, ושמונה 737-800.



משדרגים את הבטיחות בתעופה

הכנסת אישרה סופית את הצעת משרד התחבורה להקמת רשות לחקירה בטיחותית בתעופה

מאת: מערכת IVIATION

ישראל מיישרת קו עם המקובל בעולם ומשדרגת את רמת הבטיחות האווירית. הכנסת אישרה בקריאה שניה ושלישית את חוק הרשות לחקירה בטיחותית בתעופה (הרלב"ת). החוק מעגן, לראשונה בישראל, את הקמתה של רשות ייעודית עצמאית האמונה על חקירת אירועי בטיחות חמורים וצפוי לתרום להעלאת רמת הבטיחות בתעופה.

הקמת הרלב"ת היא צעד חיוני המאפשר למדינת ישראל לעמוד בדרישות אמנת התעופה הבינלאומית ("אמנת שיקגו") ובסטנדרטים הנדרשים על ידי ארגון התעופה האזרחית הבינלאומית (ICAO). הקמת הרשות מתחייבת גם מחתימת מדינת ישראל על הסכם "השמים הפתוחים" עם האיחוד האירופי בשנת 2013, והיא מביאה את המדינה למצב המקובל במרבית מדינות העולם.

שרת התחבורה והבטיחות בדרכים תא"ל (במיל') מירי רגב: "אני שמחה שהצלחנו סוף סוף להביא את תחום זה בתעופה הישראלית לסטנדרט הבטיחות כמקובל בעולם, באמצעות הקמת רשות עצמאית לחקירה בטיחותית בתעופה. היום הצלחנו להביא את החוק החדש להצבעה בכנסת ולאשר אותו, כך שכבר בימים הקרובים יבוצעו הצעדים הנדרשים להפיכת הרשות מיחידה הכפופה למשרד לרשות עצמאית אשר תחקור לעומק כל אירוע בטיחותי חמור, תסיק מסקנות והמלצות בטיחות לתיקון".



היחידה לחקירת תאונות ותקריות בתעופה ("משרד החוקר הראשי") פעלה עד היום במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, בהתאם למחויבות המדינה לפי אמנת התעופה האזרחית, ומכוח הוראות חוק הטיס (2011). עם זאת, מכיוון שהאמנה דורשת, בין היתר, את הבטחת עצמאותה של הרשות החוקרת ושל החוקר הראשי, נדרשה הסדרה כוללת של מעמד היחידה, תפקידיה וסמכויותיה, באמצעות כתיבת חוק "הרשות לחקירה בטיחותית בתעופה" ותיקונים שונים ב"חוק הטיס - 2011.

במשרד התחבורה ציינו כי בביקורות שערך ארגון התעופה הבינלאומי בשנים האחרונות בישראל, נמצא כי חוק הטיס הישראלי אינו כולל תשתית משפטית מספקת לאימוץ הסטנדרטים הבינלאומיים בנושא חקירת תאונות ותקריות בתעופה האזרחית, ואין הלימה מלאה בין ההסדרים הקיימים לבין הסטנדרטים הבינלאומיים הנדרשים. לפיכך נדרש השינוי בחקיקה כאמור, אשר אושר במליאת הכנסת, והמסדיר בחוק נפרד את הקמתה של רשות עצמאית לחקירה בטיחותית של תאונות ותקריות אוויריות, בדומה לנהוג במדינות רבות בעולם.

לדברי משה בן זקן, מנכ"ל משרד התחבורה והבטיחות בדרכים, הקמת הרשות היא צעד חיוני: "גם היום נהנים משתמשי נתיבי האוויר של ישראל מרמות גבוהות ביותר של בטיחות ואמינות, אך כמו בכל מערכת מורכבת, תמיד יש מה לשפר. תפקידנו הוא לוודא שנמלי התעופה שלנו, והטיסות היוצאות והנכנסות אליהם, ימשיכו לתפקד ללא תקלות ויספקו למשתמשי התחבורה האווירית ביטחון ושקט נפשי, בידיעה שכל ליקוי ותקלה נחקרים ומטופלים בצורה מקצועית ורצינית ביותר. הקמת הרשות החדשה היא ללא ספק צעד חשוב בכיוון הנכון."





צילומים: אהרון לפידות

ה-7 באוקטובר שלי: מונולוג

בימים אלה מלאה שנה לאסון ה-7 באוקטובר, הפגיעה האנושה ביותר במדינת ישראל מאז הקמתה * ניילי מרגלית, אחות בסורוקה המתגוררת בקיבוץ ניר עוז, נחטפה לעזה ב-7 באוקטובר והוחזרה במסגרת העסקה הראשונה * מול בתי הקיבוץ המפויחים והמחוללים תיארה בפני חברי מועצת איגוד הטייסים אירועי היום הנורא ההוא, וימי השבי שאחרי, בשפה ישירה, ללא כחל וסרק

מאת: ניילי מרגלית

הסיפור שלי הוא, שבבוקר ה-7 באוקטובר הייתי בממ"ד לבד עם הכלב. נכנסנו לממ"ד בשש וחצי בבוקר, 6:29 ליתר דיוק. נעלנו את הדלת כי שמעתי את ההודעה שיש פה מחבלים. אני חייבת להגיד שההודעה לא ריגשה אותי במיוחד. ידעתי שדקה אחת מהשער יש צבא, יש מוצב של צה"ל, עם חיילים. אבל ישבנו בממ"ד.

קצת לפני השעה 9:00 ראיתי בוואטסאפ המקומי, באפליקציות של הקיבוץ, שיש מחבלים בקיבוץ ושהם יורים. לא הבנתי אני זוכרת שאני כותבת לחברה שלי "על מה הם מדברים? למה הם אומרים דברים כאלה? זה רק מלחיץ יותר. איך יכול להיות בכלל? זה לא הגיוני".

אליי הבייתה נכנסו בכ-9:00 בבוקר שני אנשים. זה היה הגל השני של הפלישה והם לא היו הנוחבות, הם היו אזרחים לבושי אפוד. אדם בסוף שנות ה-30 תחילת שנות ה-40 לחייו ואיתו היה עוד ילד בן 17. הייתי בעיצומו של מהלך מעבר דירה ומרבית הבית היה בארגזים. אני ואביב וג'ון וכל החברים שהתגוררו בשורת הבתים שלי היינו אמורים לעבור ביום שני והם היו אמורים לעזור לי להעביר את הבית. וזהו. הם נכנסו. בדקות הראשונות הם השאירו אותי שם בממ"ד והפכו את כל הבית. פשוט הפכו. אני שומעת את כל הארגזים שהיו שם כאילו זורקים אותם. הם היו על הרצפה.

הם פתחו את הממ"ד, ראו אותי. חזרו והפכו את הבית. לא היה לי מנעול על הדלת, ואפילו לא חשבתי להחזיק את דלת הממ"ד כי בראש שלי אני לא באמת יכולה להחזיק דלת של

ממ"ד. ולכן הם פשוט נכנסו, ראו אותי, הילד הזה ראה אותי וקרא לבחור השני. הוא נכנס, הסתכל ושניהם יצאו מהממ"ד. אחרי 4-5 דקות, אין לי זמנים מדויקים בראש, הגיעו עוד שני אנשים שלהם כבר היה נשק; הם היו חמושים. גם הם לא היו נוחבות. הם היו אזרחים חמושים בקלצ'ים. והם לקחו אותי.



אני יוצאת מכאן ובעצם אני עומדת פה, מול השביל הזה ואני רואה את השריפה שיש בבית של משפחת איציק ואני רואה את כולם מגיעים לכיוון הזה. עוד לפני שהם לקחו לי את הטלפון – כתבתי לג'וני, שהיה שכן שלי, "הם אצלי בבית. תשמור על עצמך". ועם התחושה הזאת יצאתי. ג'וני בסדר, המשפחה שלו בסדר, כי כתבתי לו והוא יודע מה לעשות. הוא יודע שהם באים אליי ואני כתבתי לו, הוא יודע מה לעשות.

הם תופסים אותי בידיים ולוקחים אותי. הם לא מרביצים, אבל תופסים אותי בידיים, כי אני כן התנגדתי; יצאתי יחפה עם פיג'מה, חולצת טישרט, מכנס טריקו קצר. הם כיסו אותי בסדין שהם הרימו מהמיטה, ואני מניחה שהם עשו את זה מסיבות דתיות: הם רצו לכסות אישה. הם לקחו את המפתחות של האוטו, שהיו תלויים בכניסה לבית ואמרו לי "סיירה סיירה", שזה רכב בערבית. בראש שלי אני חושבת, שהם לוקחים אותי לרכב כי אני הולכת להראות להם את המכונית, ואז שלום נוסעים, יאללה ביי, נגמר.

אבל אני כן זוכרת שאני רואה אותם רצים. את כל הנוחבות וכל מי שהשתתפו בלחימה שהתחוללה שתי דקות לפני זה עם אביב ותמיר. את זה הבנתי יותר מאוחר. אני חושבת שבעצם רק לפני חודש או חודשיים כשהסיפורים התחילו להתחבר הבנתי, שמה שראיתי

זה את הסוף של הקרב שהתרחש בצומת של הפחים. הם סיימו את הקרב ורצו לכיוון הזה, אבל אותי לקחו שמאלה. הגדר נמצאת ממש מעבר לשיחים האלה, במרחק 200-300 מטר, והחנייה לידה. לקחתי אותם לשם ולא הסתובבתי אחורה, לא ראיתי מה קרה מאז.

כשהגענו לאוטו ראינו שהכל מנופץ; כל השמשות היו מנופצות. המחבל ניסה לדחוף אותי לאוטו התנגדתי בתוקף ואמרתי לו "אין מצב. אני לא נכנסת לא מעניין אותי מה אתה רוצה אני לא יושבת על הזכוכיות האלה וגם אתה לא תשב על הזכוכיות האלה, כי אי אפשר." ואז הגיע איזשהו קלאב-קאר. תפסו באלימות את האנשים שנהגו בקלאב-קאר הזה, העיפו אותם, שמו אותי על הקלאב-קאר ומשם לקחו אותי על העוקף לשער של הכרם. וכך הוציאו אותי לעזה.

על הגדר החלפנו את הקלאב קאר לרכב ולקחו אותי לתוך עזה. הגענו למקום שנראה כמו חצר של בית, והלבישו אותי בבגדים של פלסטינאית. שם פגשתי את תמי מצגר, שגם אותה הכניסו לאותו אוטו ומשם למנהרה. אני רואה ואני שמה לב. באותו הזמן לא חושבת מה קרה או מה יקרה אני מאוד נוכחת בסיטואציה, מנסה לשמור על עצמי. אם זה היה להוריד את משקפי הראייה שלי כי נסענו בצורה כל כך פראית שאמרתי לעצמי, אוי ואבוי אם המשקפיים יפלו לי. אם אאבד את משקפי הראייה אני לא אראה כלום. אז עשיתי מאמץ לשמור על המשקפיים קרוב אליי. וככה בעצם אני נכנסתי למנהרה עם משקפיים. לכל השאר, לכל המבוגרים, הורידו את המשקפיים לפני שהכניסו אותם. המחבלים אמרו שיש צ'יפים של GPS בתוך המשקפיים והם שברו את כל המשקפיים, וגם את כל מכשירי השמיעה לקחו להם. את הטלפון והשעון שלי לקחו כבר קודם.

אני דוברת מעט ערבית של בית חולים. אני עובדת בסורוקה, משם הערבית שלי, היא מינימלית אבל אני אחות מיון אז אני גם יודעת להבין שפת גוף ולהבין מה אנשים רוצים בלי הרבה מילים. אני יודעת לקרוא את הסיטואציות. במהלך ההכשרה שלי הייתי צריכה להבין סיפור, מקרה, בלי שהיא סופר לי אלא מההתנהגות מהעדויות שיש על הגוף. כל הדברים האלה קצת עזרו לי שם. ל

פני שנכנסנו למנהרה התנהל משא ומתן על כסף "תביאי לי ככה, – לא תביאי לי ככה." אפשר היה להבין שזה משא ומתן. היה לנו מחיר, לכל חטוף וחטופה.



מהחצר שבה החליפו לי בגדים נסענו עוד כמה דקות לבית אחר. היה שם מחסן עם גג מפח מגולוון, ובתוכו היה פתח המנהרה, פיר. זה היה סגור מכל הכיוונים. הכניסו את הרכב לשם, סגרו את הדלת. בהתחלה לא ראיתי מנהרה אלא פתאום התרומם משהו, מן מכסה, ויצאו משם אנשים שלקחו אותנו לתוך המנהרה. הכניסה הייתה באמצעות ירידה מתונה. הלכנו יחפים, כולנו היינו יחפים בעצם.

בתוך המנהרה קשה לנשום וחם ולח. לח בעיקר. אין אוויר ומסריח נורא. היה חלל אחד. תחילה הם הביאו לחדר את כל מי שהם חטפו מניר עוז וכך בעצם ראינו הרבה אנשים. אחרי כן הם פיצלו אותנו. אני המשכתי עם עדינה, כי היא חברה טובה של ההורים ויש לנו היכרות מאוד טובה. אמרתי – אני לא עוזבת אותה. האינסטינקט הראשוני שלי היה להישאר ביחד, כי אנחנו מכירות ואני שומרת עליה והיא שומרת עליי. עדינה ותמי מניר עוז השתחררו בעסקה. חנה פרי ורימון קירשמן מנירים גם השתחררו בעסקה. כל הגברים שהיו איתנו, למעט ירדן ביבס, הוכרזו כמי שנרצחו בשבי.

בתוך המנהרה בוהים בקירות. מדברים, למזלנו הכרנו אחד את השני. אני אחות אז הייתה לי המון תעסוקה. נמנעתי מלחשוב על מה שהיה בניר עוז. אמרתי לעצמי "כאן ועכשיו". כאן ועכשיו אנחנו צריכים לשרוד. קרה אסון גדול, אבל אני לא יכולה להתעסק איתו. אני חייבת לשמור על עצמי כאן ולהבין מה קורה איתי עד שאני אשתחרר. מה קורה איתי, מה קורה עם החברים שלי, איך אני מטפלת, איך אני שומרת עליהם בחיים, איך אני עוזרת להם, לאנשים שכולם מעל גיל 70.

בגלל הערבית המועטה שלי אני ויורם מצגר, שגם הוא דובר ערבית, היינו שני אנשי הקשר העיקריים עם המחבלים. ב-55 הימים ששהיתי שם לא היה הרבה אוכל, אין הרבה מים. פיתה. קצת אורז, בעיקר אורז. הייתה לנו בדיחה של מה ייגמר קודם – שק האורז או שאנחנו נשתחרר? היו ג'ריקנים של מים, אבל לא כל הזמן. לכל אחד היה בקבוק מים אישי לאורך כל 55 הימים. בקבוק קטן של 500 מ"ל שקיבלנו בהתחלה שאותו מילאנו כל הזמן. הקפדנו לשמור על הבקבוק ולא לאבד אותו כי אין לו תחליף. אלה היו גם המים עבור השירותים וגם השירותים לא היו חוויה מאוד גדולה. לפעמים נתנו לנו גישה למקלחות ויכולנו להתקלח, אבל לא כל יום לא כל הזמן.

הם כן הביאו אוכל כי החטופים היו צריכים לקחת את התרופות. אלה לא היו בדיוק התרופות שהם לוקחים בבית אבל עשיתי שם משחקים כמיטב יכולתי. עשיתי להם רשימה של איזה תרופות אני רוצה ומה שהם יכלו להביא לי.

השובים שלנו לא התחלפו. הם היו איתנו לכל אורך התקופה. ארבעה אנשים, שעם הזמן הצטרפו עוד שניים. אבל הייתה תקופה שבה עברנו לחלל אחר בגלל ההפצצות של צה"ל. חלל קצת יותר קטן. אחרי זה החזירו אותנו. אני עברתי קצת בין המתחמים כי קראו לי לטפל פעם באיש שלנו פעם באיש שלהם וככה יצא לי לזוז בתוך המנהרות האלה.

השבי היה התמודדות רציפה, יומיומית. זו התמודדות. לכל אחד יש יום טוב ויש לו יום רע. להכניס חבורה של קיבוצניקים, זקנים מעל גיל 70 שדוחפים למנהרה אחת, כולם ביחד על מזרונים. אחד ליד השני. אז היו דרמות. אבל מתמודדים. מנסים להרגיע. במנטרה שלי הדבר הכי חשוב היה שנשרוד. יבואו לחלץ אותנו. כשיצאתי לא חשבתי שאנחנו נעמוד פה כמעט אחרי שנה והם יהיו עדיין שם. הם היו אמורים להיות בחוץ. אמרנו "אוקיי, אני יוצאת ואז הם יצאו אחריי. זה עניין של זמן כי הם ימשיכו לשחרר." אף אחד בישראל לא חשב שזה הגיוני שאנשים בני 80 צריכים להיות בשבי. ידעתי שיעשו הכל כדי לשחרר אותם.



בימים שאחרי השחרור מהשבי חוויתי משבר קשה. מה זה הגיהנום הזה? מה זה? תחזירו אותי חזרה. שמה יש לי את המקום שלי; שמה אני יודעת מה קורה. פתאום התחלתי לתפוס את מימדי האסון. אני זוכרת שפגשתי את עמית שהוא חבר, אז לוחם בחיל האוויר, בשלדג, והתחלתי לשאול אותו איפה זה ואיפה ההוא וכן ולא וכן ולא... לא ידעתי. על ג'וני שמעתי רק כשחזרתי. על אבא שלי הייתה לי הרגשה כל הזמן שהוא לא בחיים, שהוא לא שורד דבר כזה. והוא היה איש עם אקדח, עם שני אקדחים בבית. במתקפה של מחבלים הוא היה לוקח אקדח וזה הסיפור שהיה לי בראש. לא היה נשאר בממ"ד; הוא היה יוצא להגן על אמא ועל אחיינית שלי בת 8 שהייתה איתם בממ"ד. ידעתי שהוא לא ישרוד את הדבר הזה.

עדינה דיברה בעצרת לציון 300 ימים לשבי על סייד – סייד ואבא שלי היו חברים מאוד טובים בשומר הצעיר, הגיעו ביחד מאותו גרעין לקיבוץ והיא אמרה שיש איזושהי נחת בזה שהם לא רואים את המקום הזה ככה. כמו שהוא היום. הם הקימו אותו הם בנו אותו זה היה בנשמתם. אבא שלי עוד לא קבור, אבא שלי עדיין שם, הגופה עדיין שם. הוא עוד לא הובא לקבר ישראל. ומכל זה יש את כל החברים – שנתיים גרתי ליד ג'וני ותמרי והילדים ולגלות שהם לא בין החיים זה נורא. שהם לא וטימור לא ואביב לא ודודו לא... זה אחים. זה לא.. זה הרבה יותר מחברים זה אנשים שגדלנו ביחד מהיום שנולדנו אנחנו ביחד.

זהו. זה הסיפור שלי. באיזשהו מקום אני עדיין בעזה. חווית השבי שהייתה חוויה נוראית ככל שתהיה, מה שקרה פה בניר עוז הוא הרבה יותר גדול מחוויית השבי. אני עדיין מתמודדת עם האבל הזה וידעתי שכל הזמן שם אמרתי לעצמי, שאני שומרת לי סיפורים בראש כי אני צריכה לספר אותם. את זה אני אספר לג'וני ואת זה אני אספר לדודו וזה אגיד לטימור ואנחנו ביחד נצחק על זה. בסופו של דבר זה יגמר, הם יהיו כאן ואני אספר להם ואנחנו נצחק, כי אנחנו צוחקים. אנחנו אנשים שיש בנו הרבה ציניות והרבה הומור וזה מה שאנחנו אוהבים לעשות; אנחנו חיים במרפסות. אחד של השני. הבתים הם בתים קטנים יחסית אז רוב מרכז החיים בקיבוץ הזה היה במרפסות. אנחנו נשב במרפסת. הייתי גם בטוחה שאני יוצאת ואח שלי מגיע לאסוף אותי ואני חוזרת הנה. לא היה לי מושג מה באמת קרה.



צילום: עמית אגרונוב, חיל האוויר

דו"ח ביניים: הינשוף התרסק בגלל תנאי ראות קשים ואבק

בהתרסקות הקשה שאירעה בלילה שבין ה-10 ל-11 בספטמבר בציר פילדלפי נהרגו שני חיילים ונפצעו שבעה * דו"ח הביניים של תחקיר חיל האוויר קובע, כי בעת הנחיתה היו תנאי ראות קשים והנחיתה הייתה מורכבת * הטייסת, רס"ן ע', מתאוששת מפציעה קשה

מאת: מערכת IVIATION

ממצאי דו"ח הביניים של תחקיר אסון התרסקות הינשוף בלילה שבין ה-10 ל-11 בספטמבר בציר פילדלפי קובעים, כי הסיבה להתרסקות היא תנאי ראות קשים ושטח נחיתה בעייתי בעזה.

תאונת הינשוף הטרגית בה מצאו את מותם רס"ם (מיל") דניאל אלוש בן 37 מתל אביב ורס"ם (מיל") תום איש-שלום בן 38 מנס הרים, לוחמי יחידת החילוץ 669, ונפצעו 7 לוחמים ואנשי צוות אוויר, היא עוד תזכורת לכך שחיילי צה"ל מחרפים את נפשם יום יום ושעה שעה במלחמה הנמשכת בעזה, במשימות של הצלת חיים. אי אפשר לנתק את התאונה הזו מהקונטקסט הכללי של המלחמה, בייחוד כשבאותו יום עצמו נחשפנו לתיעוד המחריד של המנהרה בה שהו, עונו ונרצחו ששת החטופים, הירש גולדברג-פולין, עדן ירושלמי, אורי דנינו, אלמוג סרוסי, כרמל גת ואלכס לובנוב, הי"ד. לוחמי צה"ל בסדיר ובמילואים, מכל הזרועות והחילות מגלים נכונות בלתי מסויגת של להשליך את נפשם מנגד כדי לחלץ את חבריהם הפגועים; מתי נראה נחישות דומה גם מצד הממשלה?

הינשוף היה במשימת חילוץ פצוע מציר פילדלפי. דו"ח הביניים שלל את הטיעון של המחבלים כי הוא הופל על ידם. היו מספיק עדי ראייה לאירוע, ובתמונות שפורסמו לא נראית פגיעה של

טיל או חימוש אחר במסוק. המסוק, שהיה בדרכו לאסוף פצוע, הנמיך לקראת נחיתה ואז התרסק אל הקרקע. על פי ממצאי התחקיר ענן האבק והחול שהתרומם מן הקרקע שיבש את הראות של טייסי המסוק והיה הגורם העיקרי להתרסקות.

טייסת המסוק, רס"ן ע' שנפגעה קשה בהתרסקות והיה חשש ממשי לחייה, הפתיעה את רופאיה בהתאוששותה המהירה בבית החולים סורוקה בבאר-שבע. מצבה מוגדר כעת בינוני עד קשה.

הינשוף, או בשמו הלועזי בלק הוק, מתוצרת חברת סיקורסקי האמריקנית, הוא אחד ממסוקי הסער הנפוצים והאמינים בעולם. כ-4,000 מסוקי בלק הוק טסים בעולם, כמחציתם בצבא ארה"ב והמחצית האחרת ב-34 מדינות ברחבי תבל, ביניהן ישראל. שורשיו של הבלק הוק עוד בלקחי מלחמת וייטנאם (תיכנונו החל ב-1972 והוא המריא לטיסת הבכורה ב-1974) ואחד הדגשים המרכזיים בפיתוחו הושם על שרידותו: המסוק מסוגל לספוג פגיעות של קליעים ברוטור ובגוף, לפעול כחצי לאחר התרוקנות כל שמן המנוע, מושבי הטייסים סופגי אנרגיה – כך שבשעת התרסקות ייפגעו כמה שפחות ועוד ועוד. הוא מסוגל לשאת בין 14 ל-22 לוחמים, תלוי בקונפיגורציה.

הבלק הוק החליף בחיל האוויר הישראלי את מסוקי האנפה, בל-212 המתיישנים. עשרת המסוקים הראשונים הגיעו לארץ בשנת 1994. קיבלנו אותם במתנה מהצבא האמריקאי. ב-1998 הוזמנו 24 מסוקים חדשים מתת-דגם UH60L שהגיעו בתחילת שנות ה-2000. מסוקי הבלק הוק עברו במהלך השנים תהליכי שדרוג ושיפורים והם מהווים היום את עמוד השדרה של זרוע התובלה והחילוץ של חיל-האוויר, לצד מסוקי היסעור הכבדים.

במשך 30 שנות שירותו בצה"ל, כולל טיסות מבצעיות תחת אש בתקופת רצועת הביטחון, במלחמת לבנון השנייה, בכל המבצעים שבין המלחמות ברצועת עזה ובלבנון – צבר הבלק הוק רקורד בטיחותי ללא דופי, ולמעשה זוהי התאונה הקשה הראשונה בה הוא מעורב. גם בשאר המדינות בהן הוא משרת הוא נחשב למסוק אמין ביותר.



דאסו סיסטמס: חלום של תכנון

פלטפורמת DEXPERIENCE3, או בקיצור DX3 של החברה הצרפתית ונותנת למתכנן כלי חלומי ליצירתיות מצד אחד – ולדיוק מקסימלי מצד שני

מאת: אהרון לפידות

אחד הביתנים החדשניים והמרתקים ביותר בתערוכת התעופה פארנבורו 2024 שהתקיימה לאחרונה בבריטניה, היה הביתן של חברת דאסו סיסטמס הצרפתית, שהציגה פלטפורמת תכנון הנדסית תלת-מימדית נתמכת בינה מלאכותית, בשם DEXPERIENCE3, או בקיצור DX3, הנראית כאלמנט השייך לסרטי מדע בדיוני.

אי אפשר לתאר את מלוא גמישותה של המערכת במלים, אבל היא מאפשרת להציג כל פרט ופרט בתהליך התכנון בתלת מימד – מבורג ועד נושאת מטוסים, נניח, באופן חי ומוחשי. מצג וירטואלי שלם או פרטני, על פי בחירת מפעיל התוכנה, שמאפשר למתכנן לראות ולבדוק כל רכיב מכל צדדיו, ולגלות בו פגמים ובעיות שאין שום אפשרות לגלות בתכנון דו-מימדי מסורתי. הכל מוצג באופן חי ובהיר, ונותן למתכנן כלי חלומי ליצירתיות מצד אחד – ולדיוק מקסימלי מצד שני.

חדר ההדגמה של המערכת נחזה כמרכז הפיקוד של תחנת החלל, בעל עמדות אחדות, ובכל עמדה מוצג פן אחר של יכולות הפלטפורמה, ואני חייב לומר שעברתי עמדה-עמדה בעיניים בורקות.



חברת דאסו סיסטמס פועלת במדינת ישראל שנים ארוכות, בתחומים רבים, כולל בתעשיית התעופה הישראלית. סיפר אלי בויקיס, מנהל פעילות דאסו סיסטמס בישראל: "הפתרונות של דאסו סיסטמס, על פלטפורמת DEXPERIENCE3, מאפשרים לחברות וארגונים בישראל, מסטארט-אפים ועד מותגים מוכרים, לדמיין וליצור חוויות, שעומדות בציפיות של הצרכן המודרני וגם נותנות מענה לאתגרים הגלובליים המשמעותיים.

"טכנולוגיית התאומים הווירטואליים, בשילוב עם AI ומדע הנתונים, מאפשרת זיהוי של דפוסים, מגמות והזדמנויות, שבעבר היו נסתרים מן העין ועתה ניתן להשתמש בהם כדי לשפר קבלת החלטות, לייעל מוצרים ותהליכים ולפתח אסטרטגיות עסקיות אפקטיביות יותר.

"פלטפורמת DEXPERIENCE3 היא גיימ-צ'יינג'ר עבור עסקים ועבור חדשנות בישראל, משום שהיא מפגישה את כל האספקטים של ארגונים מודרניים על פלטפורמה אחת כדי להעצים שיתוף, לשפר ביצועים ולהאיץ חדשנות."

אלי בויקיס הוסיף, "אנחנו עובדים עם ממצאים מקומיים ועם חברות בקנה מידה גדול בתעשיות הייצור – מסטרטאפים ועד מרכזי מו"פ, בכל רחבי הכלכלה הישראלית, כולל תחבורה, רפואה, הייטק, ייצור ותעופה – לכולם אנחנו מספקים אפשרות לעבוד בשיתופיות יעילה יותר, לקבל החלטות מושכלת יותר, ולתת מענה לאתגרים כמו עמידות שרשרת האספקה, קיימות עסקית, מוצרים בני קיימא ומציבות תפעולית".



אלי בויקיס, מנהל פעילות דאטו סיסטמס ישראל, צלם: טניה זליחונוק



צילום מאתר מוזיאון חיל האוויר הישראלי. הצלם: Dietrich

הגלובוס היקר ביותר בעולם

היו זמנים שאל על נחתה בטהרן, ואפילו היה לה משרד בעיר * יש אוצרות רבים בבירה האיראנית, אבל גלובוס הזהב מאפיל על כולם * עדות ראייה

מאת: אילן הייט

בימינו מהווה איראן את האיום הקיומי החמור ביותר של מדינת ישראל. היא אויב המפעיל את שליחיו סביבנו מכל הצדדים ובכל הגבולות. היא עצמה מתקרבת ליכולת גרעינית ויש לה יכולת שיגור טילי שיוט וטילים בליסטיים שעלולים להגיע אלינו.

אך במהלך בשנות ה-70 של המאה הקודמת היו ישראל ואיראן של השאה ריזה פהאלווי ידידות קרובות. בין שתי המדינות היו קשרי מסחר ובטחון, כלכלה ועסקים מכל הסוגים.

במערכת היחסים הזו של איראן וישראל הייתה כמובן גם טיסה יומית של אל-על: Quickey בנתיב ת"א-טהרן-ת"א: יוצאים מוקדם בבוקר מנתב"ג, אוכלים ארוחת בוקר מעולה (לא נשכח את ריבת הדובדבנים המופלאה!), קונים כמה קופסאות של פיסטוק שאין דומה להם וחוזרים אחר הצהריים לארץ.

יום אחד יצאתי לטיסת מטען במטוס "בואינג" 707 לאיראן, שהיו בה מטענים מסוגים שונים, חלקם מסחריים וחלקם ביטחוניים. בגלל הסיבוך שבפריקת המטענים ביעד, היה ברור שנצטרך לשהות בטהרן לחניית לילה. שמחתי על ההזדמנות לביקור קצר וחוייתי בעיר הענקית.

יצאנו מנתב"ג עם אור ראשון, עקפנו את סוריה ולבנון מעל הים ופנינו מזרחה דרך מרכז טורקיה, כשהשמש הזורחת מסנוורת אותנו. הספקתי לראות את הרי אררט לפני שהגענו למרחב האווירי האיראני.

נחתנו בשדה התעופה "מחראבאד" (הקרוי היום על שמו של חומייני). סביבנו המריאו ונחתו, במסלול המקביל, גם מטוסי פאנטום של חיל-האוויר האיראני.

לאחר הנחיתה השארנו את המטוס בחניה בשדה לפריקת המטען ונסענו העירה, למלון ברחוב הראשי, שהשם שלו מעורר האסוציאציות היה "טאחטא-ג'אמשיד" ("תחת ה-JumpSeat"?).

לא נשארתי במלון, כמובן, ובליווי של איש מוסד שהיה מוצב בעיר יצאתי לבקר בשני מקומות: השוק הפרסי והמוזיאון של תכשיטי משפחת השאה, השמור במרתפי הבנק המרכזי של טהרן. על הביקור בשוק ההומה לא נרחיב הפעם; אסתפק בכך שהתפעלתי ממבחר השטיחים הפרסיים.

המוזיאון היה משהו אחר. המוזיאון הציג את אוצרות השאה ומשפחתו – וזה היה אוסף מסנוור שכלל יהלומים, אבני חן, תכשיטים יקרי-ערך, כתרים של משפחת המלוכה, כיסא המלכות הידוע בשם "כס הטווס" והמוצג העיקרי: גלובוס הזהב.

ראה צילום מצורף.



זזהו סיפורו של הגלובוס:

הגלובוס הזה הוכן לבקשת אחד מהמלכים בשושלת פהאלווי בסוף המאה ה-19, לכאורה כדי ללמד את בנו, יורש העצר, קצת גיאוגרפיה. אבל לא בטוח שזו הייתה הדרך החינוכית ביותר ללמד את יורש העצר הצעיר איך נראה העולם. טענה עקשנית אומרת, כי בפועל זו הייתה דרך להיפטר מערימות גדולות של אבנים יקרות, שנאספו באוצר המלוכה במשך דורות רבים, ושלא היה להן מקום אחסון אחר.

גובהו של הגלובוס 110 ס"מ והוא עשוי מ-34 ק"ג של זהב ומכ-51 אלף אבני חן. האוקיינוסים מורכבים מאבני אזמרגד, היבשות מאבני אודם וספיר. המדינות צרפת, בריטניה וכמובן איראן משובצות ביהלומים. חלק מהאבנים אינן קטנות כלל. הרבה קראטים!

גם המסגרת המחזיקה את הכדור עשויה מעץ מצופה בזהב ומשובץ בעוד אבנים יקרות.

היו במוזיאון עוד כמה מוצגים מרשימים, כמו הכתרים של השאה ואשתו ועוד חפצים יקרי-ערך, עושר עצום שמאפיל על אוספים כמו תכשיטי הכתר הבריטי בלונדון. אך גלובוס הזהב הזה מאפיל על כולם.

זמן קצר לאחר טיסתי זו חזר האייטולה חומייני מהגלות בצרפת לטהרן. ניתן האות למהפכה האסלאמית, היחסים עם ישראל הורעו ואחרוני הנציגים שלנו חולצו משם בכמה טיסות של הרגע האחרון. מאז הפכה ישראל ל"שטן הקטן" כשאר ה"ב היא ה"שטן הגדול" וכנראה שאין סיכוי סביר לישראל להגיע בזמן הקרוב למוזיאון ולצפות בגלובוס הזה ובאוצרותיו האחרים.

אני שמח שהייתה לי ההזדמנות.