

# איש של אנשים

אל"ם אודי ברעוז פורש מחיל-האוויר אחרי 25 שנות שירות שהחלו במלחמת לבנון הראשונה והסתיימו במלחמת לבנון השנייה. בין המלחמות הוא הספיק להיות טייס קרב, טייס תובלה, מפקד טייסות, מפקד בסיסים ובעיקר השתדל להכיר את כל מי ששירת תחת פיקודו



**ליאת בלומברג  
צילום:  
ענבל גולומב  
וארכיון אודי בר-עוז**

לאיזה שלב בשריון אתה מגיע? היה לי ברור שזה יקרה מתישהו ולכן התייחסתי לשאלה הזו בדצינות. אבל ככל שעברתי שלב ועוד שלב, הבנתי שיש לי סיכוי."

אודי, שהתגייס לקורס־הטיס בשלהי מלחמת לבנון הראשונה, סיים אותו כעבור שנתיים כטייס קרב. הוא שירת בטייסות "נשר הזהב" ו"מגיני הדרום", שהטיסו בזמנו מטוסי עיט (סקיי־הוק) ואחרי פחות משנתיים, הוחלט להסב אותו למערך אחר. "לא הייתי טייס קרב טוב אף פעם, לא בקורס־הטיס ולא לאחר מכן", הוא אומר. "יכול להיות שבקורס זיהו אצלי פוטנציאל, אבל אני ירעתי שלא הייתי טוב. כמוכן שבקורס רציתי להצליח והתאמצתי לשם כך, אולם בפועל סבלתי. נהייתי מהחברה, אבל לא הצלחתי להרגיש טוב כשאני החוק מלהיות בין המצטיינים."

בפני אודי נפרשו שלל הצעות. "היו לי הצעות טובות, כמעט כל תפקיד של איש צוות אוויר שאינו טייס קרב היה פתוח בפני. ערכתי מחקר מקומי בקרב החברים שלי מהקורס מכל המערכים ובסופו של דבר בחרתי בתובלה. רציתי להתקדם ולהיות מוביל והייתה לי תחושה ששם אני יכול להצליח. מפקדיי הופתעו אבל הסכימו. לאחר מספר שנים באתי ואמרתי להם: 'ההחלטה לעבור לתובלה הייתה שלכם וגם שלי ובדיעבד היא הרבה הכי טוב שקרה לי. יכול להיות שהייתי נשאר טייס קרב בינוני ומטה, או שהייתי הולך למערך אחר ואולי מצליח שם, אבל עובדה שכאן הצלחתי'."

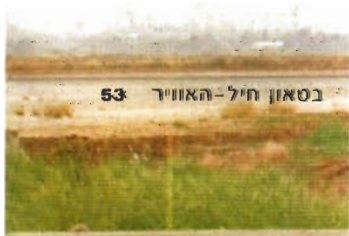
ובכן, מה השוני הגדול בין שני המערכים, שגורמים לאותו בן־אדם להצליח מאוד באחד מהם ולהיכשל בשני? "ההבדל הבסיסי טמון בתכונות טיסה במערך הקרב שקשורות למימד המרחבי־אנכי, תכונות שאינן דרושות בתובלה ושאינן אישית לא הייתי מספיק טוב בהן", עונה אודי. "כדי להצליח במערך התובלה, בעיקר במטוסים הגדולים והמורכבים, נדרשות יכולות שהן לא ברמה האינדיווידואלית. אני והסטיק והמצערת, אלא ברמה החברתית. מוכרחים להביי את המערכת המורכבת של הטייס

"היי, אל תשבי על הכיסא הזה, הוא שבור", אומר אל"ם אודי בר־עוז לענבל הצלמת בעוד אנו נערכים לצילומים. אודי מכיר היטב ובאופן אישי כל אחד מ־18 הכיסאות בחדר התדריכים העליון של טייסת "הפילים", כנראה מפני שבילה שם אלפי שעות. כשאנו ניגשים להצטלם בדחבת הקרנפים הגדולה, אודי מזהה את שני הטכנאים שמטפלים באותן דקות במטוס. הוא ניגש אליהם, לוחץ את יריהם בחיך ומתעקש להצטלם עמם. כזה הוא: מצד אחד, איש צוות אוויר ותיק ובכיר, שטיפס במעלה הדרגות אט־אט ובמסלול המקובל, כשסיפור התפתחותו של מערך התובלה כולו ב־20 השנים האחרונות שזור בסיפור שירותו הפרטי. מצד שני, מפקד לבבי ובעל גישה פיקודית מיוהרת, שמאמין שלכל חיל, אפילו הוטר, ביותר, מגיע יחס אישי וחם.

**"מתאים לאופי שלי"**

אל"ם אודי בר־עוז נולד בשנת 1964 והתגורר בילדותו בגני יהודה. את רוב שנות נעורו העביר כחניך ומדריך בתנועת הצופים, המקום בו גילה לראשונה את אהבת הפיקוד וההררכה שטמונה בו. "כשהייתי ראש גרור בצופים, חוויתי את היבטי ההפעלה, החינוך וההובלה של אנשים ואהבתי את זה מאוד", מספר אודי. "בחיל־האוויר, בשונה ממקומות אחרים בצבא, לוקח המון זמן עד שהאדם ממצה את עצמו כמפקד. הפעם הראשונה שהתנסיתי בחוויית הפיקוד בשירות הצבאי, הייתה כמעט 10 שנים לאחר שהתגייסתי וזה חסר לי מאוד."

כמו הרבה טייסים אחרים, גם אודי היה בטוח שלא יצליח את קורס־הטיס. "כנער, קורס־הטיס נראה לי כמו מקום ששייך ל...אנשים בלתי רגילים", הוא מוסיף בחיך. "אחד משכנני היה טייס מיראז' ותיק וקברניט באל־על ותמיד חשבתי שאני לא דומה לו במאום. לכן, כאשר קיבלתי את הזימון למברקים, החלטתי לנסות שלב־שלב. אחי היה קצין בשריון וכשהצלחנו להיפגש בבית אחת למספר חודשים, הוא תמיד שאל אותי: 'אם אתה מורח היום מהקורס,



בסאון חיל-האוויר 53

"היו לי הצעות טובות, כמעט כל תפקיד של איש צוות אוויר שאינו טייס קרב היה פתוח בפני. ערכתי מחקר מקומי בקרב החברים שלי מהקורס מכל המערכים ובסופו של דבר בחרתי בתובלה"

ואת האלמנטים של עבודת הצוות. מטוסי התובלה, בעיקר הכבדים שבהם, בנויים על שיתוף פעולה בין מספר אנשים, שבונים ביחד את יכולת המטוס לבצע את משימתו. גם המשימות שונות לחלוטין: לפעמים המטרה המרכזית במטוס תובלה היא להצליח להתמיד במשימה, או לבצע את המשימה בצורה מדויקת לאורך זמן. אני, בדרך שלי, מצאתי זאת מאתגר ומהנה, וכמובן מתאים מאוד לאופי שלי."

### גמל מעופף וציפור צהובה

כך, לאחר שנתיים של קורסי טייס ושנתיים נוספות כטייס קרב, הגיע אורי לקא"ם (קורס אימון מבצעי) התובלה ואחריו הוצב בטייסת "הגמל המעופף", אותה טייסת עליה הוא עתיד לפקד 11 שנים מאוחר יותר. כשנה וחצי בילה על מטוסי העגור (דורניר DO-28), עד שהוחלט על הסבתו לקרנף (הרקולס C-130). "היה ברור לי שאני לא נשאר

להשתתף בארבעה מבצעים כאלו", הוא מספר. "את 'מבצע שלמה' ביצענו ממש חורשים ספורים לפני שעזבתי את הטייסת ועבורי הוא היה מעין 'פינאלה' מרגשת לאותה התקופה. היה שם שילוב בין ביצוע ברמה גבוהה מאוד, הגעה למקסימום ביכולות המטוס וכמובן הציונות שמתחברת לכל. בדרך חזרה לארץ, אחרי ההמראה, הבטתי אחורה וראיתי כי-200 עולים, שכנראה זו הפעם הראשונה בחייהם שהם רואים מטוס. כשהגענו ארצה והם ידרו מהמטוס, ראיתי איך הם אסידי תורה שעשינו זאת עבורם ושמינית ישראל קיימת."

"לפני כחצי שנה, ביום האחרון בתפקידי כמפקד בסיס לור, הוזמנתי לבית הספר היסודי 'עציון' בכפר סבא. שלישי מהילדים הלומדים בו הם מהערה האתיופית. במשך כרבע שעה סיפרתי להם על ההשתתפות שלי במבצעים האלו. אני מניח שההורים של כמה מהילדים שהאזינו לי בקהל עלו יחד

(ביצ'קראפט קינג-אייר)", נזכר אורי "באותה תקופה הנחנו את היסודיים לנושא החזוי במטוסי הצופית וכבר יצאנו למבצעים חשאיים שהשתתפתי ביכולת הזו. אני ליוויתי אישית שניים מהמבצעים האלו: הראשון הוא החיסול של עבאס מוסאווי מנהיג החזבאללה במה שהיה הסיכול הממוקד הראשון בי האוויר. במהלך כל אותו יום עקבנו אחריו מן האוויר בכפד ג'יבשית ובאיתי אחר-צהריים התבצע החיסול. זו עבירה מורכבת מאוד: לקחת שם של אדם לעקוב אחריו, לאסוף את המודיעין ולבסוף להצליח לבצע את המשימה הסופית. המבצע השני היה הבאת מוסטפה דיראני לארץ. חלק גדול מהפעילות הזו לא נחשף עד היום, אבל אני יכול לספר על המון התעסקות ושעות טיסה סביב המבצע הזה."

לאחר שנתיים של לימודים לתואר בכלכלה ולוגיסטיקה ושנה כמפקד טייסת מתקדם תובלה בבית הספר לטיסה, חזר אורי ל"גמל המעופף", והפעם כמפקד הטייסת. "הפעילות שהעסיקה אותנו במשך השנתיים בהן פיקרתי על הטייסת, הייתה בעיקר ליווי מבצעים בלבנון", מספר אורי. "כחורש אחרי שנכנסתי לתפקיד ארע אסון השייטת באמצע מבצע 'שירת הצפצפה'". 12 לוחמים נהרגו וארבעה נפצעו. "זו הייתה נקודת ציון מרכזית בפעילות של צה"ל בלבנון בכלל ובהשתתפות של הטייסת במבצעים האלה בפרט. נחתנו בשש בבוקר אחרי הלילה הנורא ההוא, והדגשנו רע. רע מאוד. זה היה לילה לא מוצלח של צה"ל. במהלך הקרב וגם אחריו ניסינו לסייע לכוח הקרקעי מהאוויר באמצעות החזוי, למצוא את מי שאפשר ולכוון את צוותי החילוץ. אני חושב שהמבצע הזה נצרב בי מאז."

"פעמים רבות הרגשנו חסרי אונים במהלך ליווי המבצעים, כי איכות החזוי שהייתה אז, לא הייתה טובה כמו היום. האם אנחנו רואים כאן רמות חשודה או לא? האם מה שנמצא מתחת לסלע הוא מחבל? היינו בקשר עם הכוח וניסינו להיות העיניים שלהם ולעזור להם, אבל לא תמיד הצלחנו. פעמים רבות חזרנו לטייסת, צפינו בסרטים וברקנו



איתי או עם הטייסת שלי. אומנם לא סגרתי מעגל אישי ספציפי, אבל בהחלט התרגשתי לעמוד מולם ולספר להם על כך."

במשך שלוש שנים רצופות, בין השנים 1994 ל-1997, שימש אורי כסמ"ט (סגן מפקד טייסת) ב' וא' בטייסת "הגמל המעופף". "כסמ"ט הובלתי את כל הניסויים של תהליך הקליטה והמבצעות במטוסי הצופית

בקריירה צבאית", הוא נזכר. "רציתי לסיים את הכשרת הקברניטאות על העגור ולהשתחרר. כשהציעו לי, לעבוד הסבה לקרנף, סירבתי, אבל באימונים סמויים הצליחו לשכנע אותי."

מהתקופה בה שירת כטייס צעיר בטייסת "אבירי הציפור הצהובה" זכורים לו במיוחד המבצעים להעלאת יהודי אתיופיה. "לשמחתי, למרות שהייתי צעיר יחסית, הספקתי

"כחודש אחרי שנכנסתי לתפקיד ארע אסון השיטת באנצאריה. 12 לוחמים נהרגו וארבעה נפצעו. נחתנו בשש בבוקר אחרי הלילה הנורא ההוא, והרגשנו רע. רע מאוד. זה היה לילה לא מוצלח של צה"ל"



(תצורת מודיעין) והעיטם (תצורת בקרה). בתקופתי רוב המטוסים כבר נחתו בארץ וחלקם כבר הספיק לעבור תהליך הסבה. את השביט הצלחנו להפוך למבצעי ועשינו זאת תוך כרי מלחמת לבנון השנייה, בתהליך מזורז שארך שלושה ימים. לשמחתנו, השביטים אספו מודיעין רב וביצעו משימות חשובות מאוד במהלך המלחמה."

בתפקידו כמפקד בסיס לור, היה אורי חבר בגוף המבצעי שהוביל את חיל-האוויר וצה"ל לקבלת החלטות ומשאבים בנוגע לעתידם של מטוסי הראם (בואינג 707) והקרנף. "שקלנו כיצד להתמודד עם הסוגיה הזו", מספר אורי, "האם להשביח אותם או לדכוש מטוסים חדשים? הגענו לתוכנה כי את מטוסי הראם לא ניתן כרגע להחליף והפתרון היחיד הוא לבצע להם השבחה. את חלק ממטוסי הקרנף, לעומת זאת, אנחנו מקווים להחליף ברגם ה-J. גילם הממוצע של הקרנפים הוא 40 ואני מקווה מאוד שיילקחו החלטות הנכונות בנוגע למטוסים האלו, מכיוון שאין להם אלטרנטיבה אחרת בחיל-האוויר."

"תחום מרכזי נוסף בעיסוקי כמפקד בסיס לור הוא נושא מעבר הבסיס לנבטים. הובלת האנשים לדרום היא אירוע מורכב ומסובך, מכיוון שהאוכלוסייה חוששת ממנו. באותה תקופה היינו מצויים בשלב האפיון, שקבע כיצד יידאו המסלולים, הרחבות, הטייסות, היחידות, המבנה הארגוני ועוד."



ולתדלק. התדלוק במדינות שונות באפריקה הוא תמיד חוויה".  
בחודש מאי 2002, התמנה אורי למפקד בסיס שדה רב. "הקרנציה שלי התאפיינה בעיקר בסיוע לפעילויות של צה"ל בשטחים", מתאר אורי. "כשהגעתי לבסיס, מצבו הפיזי היה ככי רע. המזל הוא שבמפקדת חיל-האוויר באותן שנים, נתנו את הרעת על כך שהבסיס צריך לקבל את המשאבים הראויים, מכיוון שנמצאים בו מטוסים ייחודיים שאין להם תחליף או טייסות אחיות במקום אחר. חלק מהמשימות של צה"ל לא יכולות להתקיים ללא תמיכת המטוסים הללו. בזכות זאת, התחלנו לבנות את מגרל הפיקוח החדש, לשפץ את המסלולים והרחבות, להקים האגדים למטוסים ועוד. באותה תקופה גם קלטנו מטוסים חדשים מסוגים שונים, כמו הצופיות החדשות והחופיות (בוננזה A-36). כמוכן שהעבודה לא מתחילה בהבאתן ארצה, אלא בהקמת צוותים מקדימים, עבודת מטה מייגעת ושאר הכנות, אבל זו בהחלט התעסקות מרתקת."

### מהקלה אל הכבדה

לאחר יותר משנתיים של פיקוד על בסיס התובלה הקלה, לא היה מועמד מתאים יותר מאורי לאייש את משרת מפקד בסיס התובלה הכבדה בלור. "זכיתי לפקד על הבסיס באחת התקופות הפורחות שלו", אומר אורי. "קלטנו את מטוסי הנחשון (גאלפסטרים): השביט

אם יכולנו לדאוג את מה שהסתדר שם. לפחות מבחינה מקצועית, ברוב המקרים אכן לא יכולנו לדאוג, אבל זה לא הפחית את התסכול."

### בלב תל אביב

אורי סיים שנתיים מתישות כמפקד טייסת "הגמל המעופף" כשבאמתחתו אלפי שעות טיסה מעל ארמת לבנון ופנה ללימודי תואר שני במנהל עסקים. לאחר שנה חזר לפקד על טייסת, הפעם הייתה זו "הפילים". "בשנתיים בהן פיקדתי על טייסת הקרנפים, התעסקנו רבות במבצעים עליהם לא ניתן לפרט. זו פעילות שחייבת להישאר חשאית לפני, במהלך ואחרי המבצע. בהיבט המקצועי טייסתי, שם הייתה גולת הכותרת של הקריירה הצבאית שלי. אלו פעילויות שמתכננים ומתאמנים עליהן במשך חודשים על גבי חודשים, עד שמגיעים לשלב הביצוע, שחייב להיות מושלם. גם אם מתרחשת תקלה, מוכרחים לדעת כיצד להתגבר עליה ולהמשיך במשימה. אם היא לא הייתה חשובה מספיק, לא היו מבצעים אותה."

"פעילות נוספת שעסקנו בה הייתה מבצעים הומניטאריים. הגדול שבהם, היה הטסת משלחת של פיקוד העורף וחיל הרפואה להורו. מבחינה טיסתית המבצע היה מורכב ביותר, מכיוון שהורו היא מדינה רחוקה. כשמעמיסים את המטוס כציוד רב ניתן לקחת פחות רלק ובמקרה כזה חייבים לעצור בדרך



**"מפקד הבסיס יכול לעסוק בשבעה או שמונה עניינים שונים לחלוטין, חלקם הנושאים המהותיים ביותר לקיומה של מדינת ישראל"**

"פיקוד על בסיס היא עבודה מאתגרת יותר, שבסופה חשתי סיפוק גדול." אל"ם אודי ברעוז



לקראת סוף הקדנציה של אודי, פדצה מלחמת לבנון השנייה, המתווקת אצלו כאידוע המרכזי בתפקידו. "כמו כל בסיסי החיל, גם אנחנו לקחנו חלק בהיבט המבצעי-טיסתי", הוא אומר. "המשימות המרכזיות שביצענו היו אספקה בהיטס של מטוסי הקדנף, בנוסף למשימות עוד למיניהן, תדלוק ועוד".

מעבר לכל אלו, עסק אודי רבות בפעילות מבצעית שוטפת, אימונים ומשימות כחלק מהכשירות המבצעית של הטייסות. "תחום התדלוק האווירי בטייסת "הבינלאומית" תפס נפח רב מעבודתי, למשל, במבצעי הובלת מטוסי קרב לארצות-הברית תוך כדי מספר תדלוקים בדרך, או טיסת קרנפים ישירה לאמריקה באמצעות תדלוק מעל אירלנד".

### האומץ להקשיב

כאשר אודי נשאל מה היה התפקיד האהוב עליו מכולם, הוא מתלבט שעה ארוכה ולבסוף מחליט שלא להחליט. "כשאני מביט אחורנית, התפקיד שאתגר אותי יותר ומיצה את יכולותיי במידה המקסימאלית הוא מפקד בסיס. ביום עבודה אחד, מהבוקר ועד הלילה, מפקד הבסיס יכול לעסוק בשבעה או שמונה עניינים שונים לחלוטין, חלקם הנושאים המהותיים ביותר לקיומה של מדינת ישראל. אבל אני זיהיתי בעצמי את הצורך לעבוד עם אנשים וכמפקד טייסת נמצאתי איתם כל היום. טייסת זו יחידה קטנה יחסית ולכן פיקוד עליה כולל עבודה וטיסה באופן צמוד עם

גדול יותר בזמן הצלחה. כך שאין תשובה חד משמעית".

אחת התכונות שמאפיינות במיוחד את אודי, היא היכולת להעניק יחס אישי לכל אחד מהאנשים המשרתים תחת פיקודו. "גם כמפקד בסיס דרשתי מפקודיי שהם מפקדים, להתייחס לחיילי החובה ולחיילים הווטרים בבסיס, קודם כל ככני אדם", הוא מספר. "חייל חובה הוא לא רק מישהו שלובש מדים עם דרגות על הזרוע, או בלי דרגות בכלל, אלא ראשית כל - הוא אדם. הוא יכול להיות חייל מעצבן, מזולזל או עושה צרות, אבל למרות זאת, חייבים לנסות ולמצות ממנו את המקסימום בדרכי נועם. כשהייתי מפקד בסיס הגיעו אלי לפעמים חיילים בעייתיים ללשכה ושאלתי אותם: 'מה

הצוות המצומצם שלך. כל הזמן להיות איתם זה חלק מהחוויה. אומנם גם מפקד בסיס נפגש עם אנשים רבים, אבל עבודת צוות האוויר עצמה רחוקה ממנו. אחת לשבוע הוא נפגש עם קפ"ק (קבוצת פיקוד קדמית) של מפקדי יחידות והאינטרס שלהם, אינו חופף תמיד את האינטרס שלו. כל אחד מהם דואג כמובן ליחידה שלו, ולפעמים מפקד הבסיס עוסק בפוליטיקה הפנימית, לפשר, לגשר ולבסוף גם לקבל החלטות בניגוד לדעתם של מפקדים, אבל לטובת הבסיס. לטייסת יש משימה אחת: למצות למקסימום את היכולות המבצעיות שלה ולכן יותר נעים לפקד על יחידה בה כולם עובדים למען מטרה משותפת. למרות זאת, פיקוד על בסיס היא עבודה מאתגרת יותר, שבסופה חשתי סיפוק

“חייל חובה הוא  
לא רק מישהו  
ששובש מדים  
עם דרגות על  
הזרוע, או בלי  
דרגות בכלל,  
אלא ראשית כל  
– הוא אדם”



ולכן עד שהשתתפו בכנס, חלק מהמילואימניקים לא ידעו אם מתבצע תחקיר או לא.”

אחרי דבע מאה של שירות בחיל-האוויר, עוזב אורי את הקוקפיט החמים והלשכות מלאות לובשי המדים והולך לחפש את דרכו בעולם האזרחי. “בחיל-האוויר אני ממשיך כמילואימניק בטייסת “הפילים”, האחזקה עליה פיקרתי וכמפקד תא שליטה בחידום”, מספר אורי. “החלטתי שלא לעבור לתעופה האזרחית, למרות שזה הוא צעד יחסית מקובל. אני מעוניין להשתלב בעולם העסקי האזרחי בתחום הניהול, בעזרת הניסיון שצברתי כמפקד טייסות ובסיסים”. מה שבטוח, תהיה זו כל עבודה שתהיה, העיקר שתשלב בה אנשים, אנשים, ועוד אנשים. ■

את הפורום עלימנת לכלול בו מייצגים מכל החיל. המטכ”ל קבע שעד סוף השנה האזרחית יש לסיים את התחקירים בכל החילות ולכן קיימנו ארבעה ימי תחקיר מלאים. בכל נושא הגענו בערך לחמש נקודות עיקריות בהן דוצים לטפל ומכאן בניתי תוכנית עבודה. במקביל לתחקיר החיילי, פעלו תשעה צוותים מטכ”ליים, בכל אחד מהם היה ייצוג לחיל-האוויר.

“הבנו שיש צורך לשווק ולהפיץ את התחקיר החיילי ואת תובנותיו לאוכלוסיות רחבות בחיל ולכן ערכנו כנס מילואים אליו זימנו מאות אנשים מהחיל. חשוב מאוד שאנשי החיל יכירו את התהליך שבוצע, כי לעיתים אלו שלא מחוברים ניזונים מהתקשורת, שיכולה להטעות. למעשה, רוב התחקיר של חיל-האוויר לא פורסם בתקשורת

מציק לכם? למה אתם מתנהגים ככה? ולפתע הם סיפרו. מסתבר שבדרך הם שידרו אותות מצוקה, אבל איש לא היה מספיק קשוב אליהם עלימנת להבין זאת. לא מעט חיילים הצלחנו למצות בסופו של דבר וביום השחרור הם באו לומר לי תודה על כך שהיה לי האומץ להקשיב להם.”

לא תמיד חלקו שאר מפקדי היחידות בבסיס עם אורי את משנתו בנוגע להתנהגות חביבה אל החיילים. “אני לא יודע אם הם אמרו לי זאת כביקורת או כמחמאה, אבל שאר המפקדים נדהמו מכמות הסבלנות שהייתה לי לשבת ולדבר עם חייל. לבסוף, אני משוכנע שהצלחתי להשפיע עליהם בעניין הזה. הם לא הרגישו נוח להגיע אלי לדיון בענייניו של חייל לפני שהם באופן אישי השקיעו לפחות את אותה כמות הזמן שאני הולך להשקיע. אבל זה משהו שמחלחל לאט לאט, לא ביום אחד.”

אחת הפעולות מהן נהנה אורי כמפקד בסיס, הייתה מעבר בין היחידות ושיחות עם החיילים. “פחות אהבתי לשבת בדיונים או לעבור במשרד. קרץ לי יותר לפנות שעה או שתיים בלוח הזמנים ולהסתובב בבסיס: ללכת למטבח ולדבר עם הטבחים, לגשת למעבדה ולשוחח עם הטכנאים או להיכנס לאחת הטייסות ולדסקס עם החיילים. מהמשובים הרבים שקיבלתי, סיכוב כזה עושה לאנשים המון.”

## זמן תחקיר

החל מחודש נובמבר 2006, ריכזו אורי את התחקיר החיילי של מלחמת לבנון השנייה. ממפקד בשרה שחווה את המלחמה על בשרו, הפך אורי לקצין הפרויקט שהיה אמון על עבודת האיטוף, הריכוז וההצגה של הנושא. “בחודש אוקטובר התחלנו את בניית התחקיר הכללי”, מספר אורי. “עד אז היו תחקירים בטייסות ובבסיסים, שיח לוחמים עם ראש להק אוויר ועם מפקד החיל, אבל הם לא היו תחקיר חיילי.

באותה תקופה נודתה ריית הפתיחה. “ראשית, היינו צריכים להחליט אילו נושאים לתחקר ומי יהיה הפורום שישתתף בתחקיר. ההחלטה הייתה להתמקד בנושאים המרכזיים ולהרחיב