

מאיר עזרי

מי בכם מכל עמו



ובשנת אחת לכורש מלך פרס לכלות דבר יהוה בפי הנביא יחזקאל בן בוזי מלך כורש מלך פרס

אשר ביקרתי מי בכם מכל עמו יהוה אלהיו עמו ויעל: וישנת אחת לכורש מלך פרס לכלות דבר יהוה בפי הנביא יחזקאל בן בוזי מלך כורש מלך פרס

אשר ביקרתי מי בכם מכל עמו יהוה אלהיו עמו ויעל: וישנת אחת לכורש מלך פרס לכלות דבר יהוה בפי הנביא יחזקאל בן בוזי מלך כורש מלך פרס

אשר ביקרתי מי בכם מכל עמו יהוה אלהיו עמו ויעל: וישנת אחת לכורש מלך פרס לכלות דבר יהוה בפי הנביא יחזקאל בן בוזי מלך כורש מלך פרס

"אל על" פורסת כנפיים בשמי איראן

פעילותנו באיראן בצורה חשאית וללא הכרה רשמית היתה בעבורי לסיוט. דומה היה הדבר בעיני לפרשת אהבים סוערת, כשהאהוב ואהובתו נאלצים לשמור עליה כשהיא חבויה מתחת לפני השטח. היינו פעילים בשטח יותר מנציגי ארצות אחרות, הישגינו היו ראויים, ועל-פי-רוב גדולים מאלה שפעלו באיראן זה דורות בצורה רגילה וגלויה; היינו מרושתים טוב יותר והכרנו רבים וטובים בצמרת, הרבה יותר מאחרים – אלא שרשמית לא היינו קיימים.

תמיד השתדלתי להצמיח בשטח עובדות, שלא יהיה אפשר להתעלם מקיומן בפומבי. בראש ובראשונה חשבתי על ייצוג לחברת התעופה הלאומית "אל על". הן זוהי מעין ציפור גדולה, שאין אפשרות להכחיש את מעופה בשמי איראן. את המטוסים רואים הכול במסלולי התעופה, את המשרדים ואת דלפק הנוסעים והמטען רואים בנמל-התעופה, ואי-אפשר לטאטא אותם אל מתחת לשטיח.

בשיחות מוקדמות עם האלוף (מיל') אפרים בן-ארצי, מנכ"ל "אל על", ועם סגנו הפעלתן והנמרץ, מרדכי בן-ארי, לא נראה היה שהשניים מאמינים בסיכויי פתיחת קו של החברה לטהראן. פניתי לכל מי שניתן היה לערבו בסידור העניין – בראש ובראשונה אל מנכ"ל חברת התעופה האיראנית הלאומית "איראן אייר" (שכיהן במקביל כראש רשות התעופה האזרחית), אַחְמַד שַפִּיק, בעלה (השני) של הנסיכה אשרף, תאומתו של השאה. היה צורך לגייס לצדנו את הנסיכה אשרף עצמה, כדי שתשפיע על בעלה לקבל לשיחה את נציגי "אל על".

הכול הלך למישרין. האישרורים הושגו, והתשתית היתה מוכנה לפעולה. ביולי 1959 הודיע בן-ארצי במכתב אלי, כי עם שובו ארצה ב-15 בחודש יוכל לבשר על השגת רשיון נחיתה והמראה למטוסי "אל על" בשדה-התעופה מְהֶר-אבאד שבטהראן, ועל פתיחת משרדי החברה בטהראן ובנמל-התעופה עצמו. היה זה הישג נכבד

בהתחשב בכך שלא התקיימו יחסים דיפלומטיים רשמיים בין שתי המדינות. במכתב הביע בן-ארצי את המשאלה: "מי ייתן, ונוכה להשיג בעזרתך ותושייתך זכות מעבר דרך טהראן למזרח הרחוק ולאוסטרליה."

במכתב סיפר בן-ארי על ההתרשמות העמוקה של נציגי החברה מהמסיבה רבת-המשתתפים שנערכה ביוזמתנו לכבוד המשלחת. ראשי איראן, שרי הממשלה, אנשי ציבור ונכבדים שונים נטלו חלק במסיבה. במכתב של בן-ארי נכללה בקשה להעביר למר שפיק, לרעייתו הנסיכה אשרף ולנציגי משרדי הממשלה את תודת "אל על" על השתתפותם באירוע. מימוש ההסכם לא הצריך זמן רב, וכבר ב-24 באוגוסט 1959 נערכה טיסת הבכורה של מטוס "אל על" מדגם "בריטניה" מאיראן לישראל, ובו 17 אורחים מצמרת המדינה ומהעיתונאים וראשי חברת התעופה הלאומית של איראן. ליווית אותם בסיוםם ברחבי הארץ, וכעבור שבוע ימים חזרו מלאי רשמים.

לא עבר זמן רב, ומדינות ערב התעוררו. הן לא יכלו לסבול את "היריקה בפרצוף", כלומר את נוכחות "אל על" במדינה מוסלמית כאיראן, הטוענת כי אינה מקיימת יחסים עם ישראל, ואין בשטחה כל זכר לפעולות "אל על". שרי החוץ הערבים, סגניהם והשגרירים הערבים נפגשו עם שר החוץ עבאס אראם, כדי למחות על טיסות "אל על" ועל קיום משרדיה ברחוב וילה בטהראן ובנמל-התעופה מהר-אבאד. אראם הכחיש את העובדות. השגרירים התעקשו, והשגריר העיראקי אף הציג תמונות, ובהן השלט של חברת "אל על" במשרדה ודלפק החברה בנמל-התעופה. שר החוץ שאלם אם הם חושבים אותו לשקרן. באשר לתצלומים טען השר, ש"כנראה צולמו בארץ אחרת..." (לא יכולתי שלא להיזכר בבדיחה הערבית על ג'וחא, ששכנו ביקש לשאול את חמורו. ענה ג'וחא: "לצערי, החמור שלי מת." השכן החל לשוב לביתו, כאשר לפתע שמע מחצרו של ג'וחא נעירה רמה. אמר השכן לג'וחא: "הרי אני שומע את חמורך נוער." השיב ג'וחא: "למי אתה מאמין: לי - או לחמור שלי?") השגרירים הערבים נאלצו לשתוק ויצאו מהפגישה בבושת-פנים.

עתה נרתמתי לסייע ל"אל על" לנצל את טהראן כתחנת מעבר לטיסות למזרח הרחוק ולאוסטרליה - האפשרות היחידה שהיתה קיימת בפני החברה להגיע לאותם חלקי עולם. חששנו שאיראן תתקשה לבלוע "גלולה" כה מרה, שתסבך אותה עם מדינות ערב ואחרות. זאת ועוד, טהראן שימשה תחנת מעבר לאותם יעדים גם בעבור חברות תעופה בינלאומיות ותיקות ומכובדות אחרות, כמו "אייר פראנס", "בריטיש איירווייס", "קל"מ" ההולנדית, "סא"ס" הסקנדינבית ועוד, שבוודאי לא ראו בעין יפה תחרות מצד החברה הישראלית.

אך גם על בעיה זו התגברנו, ובסיוע חברים ומכרים, תומכים שלנו בצמרת האיראנית, ניתן ל"אל על" הרשיון המיוחל לטוס דרך טהראן עד ליבשת האוסטרלית. בסוף יוני 1960 סודרה גם הפעלת קו "אל על" אל קניה ודרום-אפריקה דרך טהראן. דא עקא, שאיראן עצמה לא יכלה להפיק כל תועלת מהזכויות שהקנתה ל"אל על", שהרי לא היתה כאן כל הודיות: מטוסי איראן לא הטיסו נוסעים ומטען לישראל או דרכה. גם אילו היתה ישראל מסכימה לעקרון ההדדיות, לא יכלה איראן לנצל זאת בשל התקפות צפויות מצד מדינות ערב והאסלאם, אשר ציפו לסולידריות איראנית בכל הקשור להחלטת החרם על ישראל. כך יצאה "אל על" נשכרת, בחינת "מעז יצא מתוק".

מאיך העלו האיראנים את הדרישה לתשלום מסים על-ידי "אל על", כדין כל חברה אחרת. דבר זה חייב אותנו לפעולה קשה ונמרצת בכל האמצעים הכשרים, ולבסוף הצלחנו להוריד את המסים למינימום האפשרי. על חשיבות נושא המיסוי תעיד העובדה, ש"אל על" הפעילה 18 טיסות שבועיות לטהראן – בין כיעד סופי בין כיעד מעבר בנתיבים שעברו דרכה. אך הכול היה כדאי, עד כי לשם קיום הקו ליוהנסבורג שבדרום-אפריקה דרך טהראן רכשה "אל על" שני מטוסים מיוחדים מדגם "בואינג 727B", ולטיסות סדירות אלה נוספו טיסות מיוחדות.

ביום 19 באפריל, ושוב ב-14 במאי 1971, שלח בן-ארי, מנכ"ל "אל על", מכתבי תודה והערכה על הצלחתנו בפעולה המסובכת והמסורה בנושא מיסוי החברה באיראן – בייחוד לאור ההתבטאויות הפומביות של ממשלת איראן ולאור העובדה, שחברת התעופה האיראנית לא פועלת בארץ. הצלחה זו הושגה לא מעט בזכות ידידותי עם המנהל הכללי של החברה ("איראן אייר" בפרסית "הוּמָא"), הגנרל עלי ח'אדמי.

קיום טיסות "אל על" דרך טהראן לחלקי עולם שונים אפשר לאורחים רמי-מעלה, שהוזמנו לביקור בישראל, להגיע לישראל או לשוב לארצותיהם בדרך נוחה. כך, למשל, נחת בטהראן הד"ר מילטון אוֹבוֹטָה, נשיא אוגנדה, כשביקר בישראל באמצע שנות השישים. הד"ר צבי דוריאל, אנוכי וסגן ראש ממשלת איראן, הגנרל נסירי, ערכנו לכבודו קבלת-פנים רשמית בנמל-התעופה מהר-אבאד, לשמחת לב האורח.

ההיסטוריה עתידה היתה להוכיח, שטיסות "אל על" לטהראן (בימים כתקנם התקיימו שלוש טיסות שבועיות לטהראן וממנה) הצילו רבבות מיהודי איראן ערב המהפכה האסלאמית, ואפשרו להם לצאת את המדינה הסוערת אל חוף מבטחים. ממש עד הרגע האחרון טסה "אל על" בקו טהראן-נמל-התעופה בן-גוריון, והישראלים שעבדו וחיו באיראן ניצלו באמצעותה מפגיעה ודאית מידי הקנאים.

מבחינה כלכלית היה הקו לאיראן כדאי מאוד: במטוסי הנוסעים והמטענים הוטסו אלפי נוסעים, וגם פרות, אפרוחים, עגלים, דגים, ביצים, פירות, בנות, תפוזים, אבוקדו, תפוחים, ציוד לבנייה ולסלילה, תוצרת תעשייתית וסחורות רבות – אורחיות וצבאיות – בתדירות גבוהה ובזרם בלתי-פוסק.

נתיב הטיסה עקף, כמובן, את ירדן ואת עיראק, החוצצות בין ישראל לאיראן. המטוסים טסו אפוא מערבה, אל הים התיכון, ומשם פנו אל טורקיה האסיאתית, כשהם טסים מעל מקורות הפרת והחידקל ואגם ואן בטורקיה, ונכנסים לאיראן מול אגם אורמיה-רְזַאִיָה, בואכה נמל-התעופה מְהֶר-אבאד שממערב לטהראן.

הקשרים בין רשויות התעופה של ישראל ואיראן היו אף הם ידידותיים וטובים. כבר בשלהי יוני 1960 השתתפה ישראל בכנס התעופה האזרחית לאזור המזרח התיכון, אשר הועבר מקהיר לטהראן לבקשתה של ישראל. מדינות ערב מחו בתוקף על השתתפות המשלחת הישראלית, אך העלו חרס בידן: האיראנים לא נרתעו. הישראלים אף זכו לשבחים רבים על תרומתם לדיוני הכנס – בייחוד בנושאי בטיחות הטיסות. בסיכום הכנס צוינה תרומה זו לשבת, והובע צער על היעדרותן של חלק גדול מארצות המזרח התיכון (הערביות) מן הכנס.



בראשית שנות החמישים, שנים מעטות לאחר הקמת מדינת ישראל, הגו דוד בן-גוריון ואחרים את רעיון "ברית הפריפריה" - קשרים אמיצים בין ישראל לבין מדינות לא ערביות באיזור, במטרה לשבור את טבעת החרם והבידוד הערבית שאיימה להחניק את ישראל. איראן היתה הנדבך

החשוב ביותר בברית זו.

מאיר עזרי, בן למשפחה יהודית-פרסית מן הקהילה העתיקה באספהאן, הקיימת כבר כ-2,500 שנה, ומראשי הפעילות הציונית באיראן, שעלה בשנת 1950 לישראל, נשלח שמונה שנים לאחר מכן על-ידי בן-גוריון לטהראן, במטרה להגשים את הרעיון הלכה למעשה.

במשך יותר מ-17 שנים שימש מאיר עזרי כנציג ישראל באיראן. בתקופה זו הוא בנה מערכת מסועפת של קשרים בין ישראל לאיראן בכל התחומים: המדיני, הדיפלומטי, הכלכלי, הצבאי, המודיעיני, התרבותי, הדתי, המדעי, ועוד ועוד. השגירות הישראלית בטהראן היתה מוקד של פעילות אינטנסיבית, שמעצמות חזקות ועשירות פי כמה וכמה מישראל התקנאו בה. ישראל זכתה למקור נפט בטוח; מומחים ישראלים סיפקו ייעוץ והדרכה לאיראנים בתחומים מגוונים; חברות ואנשי-עסקים ישראלים ביצעו באיראן עבודות בקנה-מידה עצום; ישראל סייעה לאיראן בשעות צרה ואסון, כמו רעשי-אדמה, והאיראנים השיבו טובה תחת טובה. בניצוחו של עזרי נוצרו קשרי ידידות אמת בין העם האיראני, השאה ומשפחתו לבין ישראלים רבים.

שנים לאחר מכן התבטא משה דיין: הקשר בין ישראל לאיראן היה שני בחשיבותו רק ליחסי ישראל עם ארצות-הברית, וחשוב אף יותר מן הקשר עם צרפת. הנפט האיראני, הפרויקטים העצומים שביצעו חברות ישראליות באיראן, ומעל לכל - פריצת טבעת החנק הערבית, לכל אלה היתה חשיבות מכרעת בחיזוקה של ישראל, ובכך שאויביה וידידיה גם יחד הבינו כי היא עובדה קיימת.

במקביל טיפח עזרי את הקשרים בין ישראל לבין הקהילה היהודית האיראנית, שחלקה הגדול עלה לישראל בשנים אלה, אולם רבבות יהודים נותרו באיראן. מסכת היחסים בין ישראל לאיראן נקטעה עם עלייתו של המשטר הפונדמנטליסטי, בראשות אית-אללה חומייני, ב-1979. אולם היסודות שהונחו לא נהרסו לחלוטין. איראן היא עדיין מעצמה אזורית, בעלת אינטרסים משלה, ויבוא יום ושוב ייווצרו קשרים בינה לבין ישראל.

בספרו המרתק "מי בכם מכל עמו" מספר מאיר עזרי כיצד נטוו הקשרים בין ישראל לאיראן, וכיצד הפכה ישראל לגורם משפיע במשטר השאה האיראני. זהו סיפור של הצלחה מדינית ודיפלומטית, מן הגדולות והמשמעותיות ביותר שהיו לישראל אי-פעם בזירה הבינלאומית.



0 01150001534 0
115-1534 דאנאקוד

טיסת אל על אחרונה מטהרן, אנשי אל על מספרים - לינק ליוטיוב

(הלינק פעיל. הקליקו עליו להפעלת הסרטון)

"ארגו", הגירסה הישראלית

ארבעה עובדי אל על, שחוו על בשרם את הרגעים ההיסטוריים לפני 34 שנים, מספרים על הימים האחרונים ומסמרי השיער שלהם באיראן: על הרחובות שהתמלאו במאות אלפי מפגינים אלימים, על רגעי האימה במשרדי אל על שהוצתו ועל התוכנית להימלט בהמראה מהכביש המהיר

ליאור אסטליין

ישראל היום - פורסם ב: 28.02.2013 22:32 עודכן ב: 19.03.2013 20:160

טהרן, פברואר 1979. ימים ספורים לאחר שהאייתוללה חומייני חוזר לאיראן ותופס את השלטון מקבלים עובדי אל על בטהרן הודעה שמשדר החברה במרכז הבירה הוחרב והועלה באש בידי המון זועם, זו הפעם השלישית. "החלטתי משום מה, למרות שכבר לא היו במשרד עובדים, להגיע למקום ולבדוק", מספר אבי זיו, קצין הביטחון של אל על בטהרן. "זו היתה ההחלטה האידיאלית ביותר שלי בכל תקופת שירותי באיראן."

זיו, ועימו אורי קפאונר, שעבד בצוות הטכני של החברה, נוסעים בכיוון המשרד. כשהם מגיעים לאזור מחליט אורי, בהחלטה שבדיעבד תציל את חיי שניהם, להחנות את הרכב בסמטה צדדית, ולא מתחת למשרד.

"יצאנו מהרכב ונכנסנו לבניין בן שתי הקומות. בקומת הקרקע ההרוסה היו כמה נערים שנברו בהריסות, אבל אף אחד מהם לא דיבר איתנו. עלינו במדרגות לקומה שמעל, וגם בה הכל היה מנותץ ושרוף. היה ברור לנו שהמקום נבזז. כשהתקרבת ללחונות השבורים והצצתי החוצה, קפא לי הדם בעורקים. ברחוב, שהיה ריק כמה דקות קודם, עמדו עשרות איראנים והסתכלו על הבניין - בדממה..." קפאונר עוצר את שטף הדיבור שלו, וניכר שגם היום, 34 שנים אחרי, התיאור מעורר בו צמרמורת. "כנראה הנערים מהקומה שמתחת הזעיקו אותם. מה שהיה הכי מפחיד זה השקט. בגלל שקווי הטלפון היו מנותקים, לא היתה לנו שום אפשרות להזעיק עזרה."

אבי: "הבנו שאנחנו חייבים לצאת מייד. יצאנו דרך הכניסה הראשית, ניסינו להיראות רגועים. אבל המפגינים חסמו אותנו. הם היו משולהבים, וקיללו את ארה"ב ואת ישראל. אחד מהם, גדול גוף, הניף בלוק ענקי מעל הראש. זה היה קרוב מאוד לליניץ."

אורי: "היה לי בכיס הדרכון האירופי שלי, והראיתי להם אותו. להפתעתי, זה עבד. הם הפסיקו להקיף אותי והתרכזו סביב אבי. ניצלתי את העובדה שעזבו אותי ורצתי למכונית. נכנסתי והנעתי, וכשאני מסתכל אחורה, אני רואה את אבי מוקף בקבוצת איראנים."

אבי: "הצלחתי לזנק למכונית, ואז האיראני הגדול זרק את הבלוק על המכונית. אורי לחץ על הגז בבת אחת והרביץ נסיעה מטורפת, ומרוב פחד הוא אפילו לא העביר הילוכים, עד שהגענו למחסום עם אנשי צבא איראנים. מאז אני צוחק עליו שזאת הנסיעה הארוכה ביותר בחייו שבה הוא נסע בהילוך ראשון. אבל בזמן אמת, זה ממש לא היה מצחיק."

תחילת הסוף

"ארגו", הסרט החדש של בן אפלק על משבר בני הערובה בטהרן, החזיר את אורי ואת אבי בבת אחת 34 שנים לאחור. הסצנות המצמיתות בסרט, שבהן צובא ההמון על בניין שגרירות ארה"ב עד שהוא כובש אותו, ואחריהן החילוץ ההרואי של שישה מעובדי השגרירות, כשכוחות הביטחון האיראניים בעקבותיהם וההמון המשולהב משתולל ברחובות, היו עבור עובדי אל על בעיר הרבה יותר מתמונות בסרט.

"תחנת אל על בטהרן, שאליה הגעתי ב-1977 בתור קצין ביטחון צעיר, נחשבה ליהלום שבכתר", נזכר אבי זיו, כיום הממונה על המעברים הבינלאומיים ושדות התעופה של ישראל ברשות שדות התעופה. "איראן היתה בתקופה ההיא מדינה ידיונית, בעלת הברית המוסלמית העיקרית של ישראל. השאה מוחמד רזא פהלווי היה ידיד גדול של השלטונות הישראליים. הייתי בן 27, ועם אשתי

ובתי, שהיתה בת שנה וחצי, הצטרפתי למושבה הישראלית בעיר, שהורכבה מסגל שגרירות גדול בראשות השגריר אורי לוברני ואנשי אל על. אנשי הביטחון של החברה חילקו את זמנם בין משימות האבטחה בשדה התעופה לבין משרדי אל על בעיר. באותה תקופה נחתו בטהרן לפחות טיסות נוסעים אחת ביום, ועוד שתיים-שלוש טיסות מטען."

מיכל אדר, שהיתה אז דיילת בשנות העשרים לחייה, מספרת שהנוסעים שבאו לאיראן הורכבו משלוש קבוצות עיקריות: אנשי עסקים ישראלים, עובדי משרדים ממשלתיים שטיפלו בסחר עם איראן, ויהודים איראנים. "בטיסות אל על ארצה היו לא פעם יהודים שהסוכנות חילצה מכל רחבי איראן, וגם איראנים שנסעו לבקר בישראל. החיים בטהרן הצטיירו בארץ כמו איזו פנטזיה, בעיקר בגלל סיקור חייו של השאה בכלי התקשורת: ארמון מהאגדות, מלכה יפהפייה וחיים של בני מלכות." טהרן קיבלה את הישראלים בסבר פנים יפות. "לא היתה שום תחושה רעה ולא היו בעיות", מספר אבי זיו. "נהפוך הוא. טיילנו ואכלנו במסעדות המצוינות של טהרן, אני זוכר משם במיוחד את הגלידה הנהדרת."

אורי קפאונר, שהגיע לטהרן ב-1977 כדי לעבוד בצוות הטכני של החברה ושימש עד לאחרונה ראש אגף באל על, מתאר את האהדה העצומה לישראל. "האנשים היו מסבירי פנים ולבביים, היה אפשר לחוש בכך בכל מקום. כששמעו אותנו מדברים עברית ברחוב היו קוראים לנו לאכול ולשתות. המדיניות האוהדת לישראל, שהתוותה ההנהגה האיראנית, חילחלה כלפי מטה, וזה בא לידי ביטוי בתחושות של הציבור."

בטהרן פעל בית ספר ישראלי, שנוהל בשפה העברית עם מורים ישראלים, ולמדו בו ילדיהם של מאות הישראלים שעבדו בעיר. ביניהם היו גם ילדיו של דני סעדון, אז מנהל תחנת אל על בטהרן, וכיום מנהל אל על בצפון אמריקה. "אחת מבנותי אפילו נולדה בטהרן. זה גורם לה קשיים רבים כיום, בכל פעם שהיא מגיעה לבקר אותי בארה"ב."

קפאונר נזכר בטיולים שעשה עם המשפחה ברחבי איראן. "היינו נופשים בים הכספי שנמצא בצפון, מקום שבו היית פוגש את עשירי איראן, אנשים שידעו לחיות טוב ולבלות. וגם שם, כשהיו מזהים אותנו כישראלים, תמיד היו מזמינים אותנו להצטרף. בחורף היו אתרי סקי מצוינים. טהרן היתה עיר שהשאה השקיע בה המון, עם כבישים רחבים, גשרים גדולים, מסעדות ובתי קפה. היו כמובן קשרים טובים מאוד עם אנשי הקהילה היהודית, שמנתה אז כ-80 אלף איש."

לקראת סוף 1977 החלה האדמה באיראן לרעוד. "זה עדיין לא קרה בטהרן, אלא בעיקר בערים אחרות", אומר סעדון. "למרות שהיתה צנזורה חזקה, התחילו להגיע ידיעות על הפגנות ותהלוכות מחאה נגד השאה. המהומות הגיעו לטהרן בקיץ 1978, והמשטרה פיזרה אותן באלימות. הן עדיין לא הציבו יעדים ישראליים כמטרה. אבל ככל שהן התרחבו, קיבלנו הנחיות להיות זהירים יותר, גם בבית וגם בעבודה בשדה התעופה. בבית הספר הישראלי התחילו לתרגל נוהל מילוט במקרה חירום, שכלל גלישה מהקומה השנייה של בית הספר באמצעות שרוול."

קפאונר: גרנו אז ברחוב פהלווי, במתחם שבו ארבעה בניינים בני 12 קומות, ובו התגוררו גם חברים אחרים במשלחות הישראליות. כמעט מדי יום היו הפגנות אלימות, שכללו שריפת צמיגים, התפרעויות וניסיונות להצית בלוני גז ליד דירות מגורים. באחת הפגנות עלינו לקומה ה-12 בבניין כדי לצפות במתרחש למטה, והמפגינים, שנראו כמו נחיל של אנשים לבוש שחור, טיפסו על גדרות המתחם. המראה הזה ליווה את הילדים זמן רב לאחר מכן. בהתחלה השאה ניסה לטפל במרי האזרחי באגרוף ברזל, וכוחות הביטחון היו יורים אש חיה על המפגינים."

"אנשי התחנה וגם אנשי הביטחון הפכו לחוצים יותר", מתארת מיכל אדר את השינוי בהלך הרוח. "השהיות בטהרן הפכו קצרות יותר, והמטוסים חזרה היו מלאים בהרבה יותר נוסעים מהרגיל."

נשיא ארה"ב דאז, ג'ימי קרטר, לחץ על השאה לאפשר לאזרחים להפגין ולא להפעיל כוח. קרטר אף איים להפסיק את משלוחי הנשק האמריקני לאיראן אם לא ישופר מצב זכויות האדם במדינה.

"ב-8 בספטמבר היתה הפגנה גדולה מאוד נגד השאה", נזכר אבי זיו. "אני זוכר שראינו ברחובות טנקים וחייילים, זה היה מראה מדהים. במקביל, השגרירות התחילה להכין תוכניות חירום. עשו רשימות של כל הישראלים באיראן, ודרכי התקשורת עם כולם. למרות שהפגנות נמשכו, לא האמנתי שהשאה ייפול, כי היה פחד גדול מאוד משירותי הביטחון שלו."

קפאונר: "זה היה מחזה שאי-אפשר לשכוח. רחובות ברוחב של שישה מסלולי נסיעה היו מלאים במאות אלפי אנשים, אולי אפילו מיליון, לאורך קילומטרים רבים. כוחות הביטחון נאלצו להפעיל נגדם זרנוקי מים. ועדיין, כמעט אף אחד לא האמין שהשלטון ייפול."

הבריחה דרך הקיר

בניסיון להתמודד עם השביתות וההפגנות, החלו השלטונות להטיל עוצר על טהרן בשעות הלילה. "העוצר היה מתחיל בשש בערב ונמשך עד הבוקר", מספר קפאונר. "מי שנתפס בחוץ, נורה. כשהיינו צריכים לקבל טיסה מישראל, היינו יוצאים לשדה התעופה מוקדם, ובדרכים עוקפות - גם כדי לא להתקל בהפגנות וגם כדי להספיק להגיע בחזרה לפני הטלת העוצר."

בעקבות התגברות המהומות נקטו בתחנת אל על אמצעי ביטחון, שכללו גם דרכי מילוט. אבי זיו מספר כי אנשי הביטחון עלו לגג של המשרד וחצבו חור גדול בקיר שהפריד בין הבניין לבניין הסמוך, כדי שאם העובדים ירגישו מאוימים, הם יוכלו להימלט. אחר כך החזירו את הבלוקים למקומם.

השימוש בפתח המוסווה הגיע מוקדם מן הצפוי. "ב-4 בנובמבר, כשהייתי בשדה התעופה, קיבלתי הודעה שמנסים לתקוף את המשרד", מספר אבי זיו. "יצאתי לשם מייד עם הקב"ט השני, וכשהגענו ראינו מאות אנשים זורקים בלוקים על החלונות ומנסים לפרוץ פנימה. נעמדנו על המדרכה מעבר לרחוב, מאחורי ההמון. זאת היתה התגרות בגורל - אם מישהו היה שם לב לשני האשכנזים' שעומדים שם, אני לא בטוח שהיינו יוצאים משם."

"אנשי הביטחון בתוך הבניין חילצו את העובדים לגג, ומשם, דרך הפתח שהוכן מבעוד מועד, לבניין הסמוך. בזמן שעמדנו על המדרכה ממול, ראינו את עובדי המשרד חומקים מפתח הבניין הסמוך."

"מאוחר יותר הגיעו למקום כוחות צבא איראניים ופיזרו את המתפרעים. אחרי ההתפרעות המקום שופץ, אבל ב-24 בדצמבר שוב היתה הסתערות של ההמון על המשרד, ושוב הצבא פתח עליהם באש."

בעקבות ההתקפה הפסיקה אל על להלין במשרד את צוותי מטוסי המטען, אולם הטיסות נמשכו כרגיל, ויתרה מזאת - כמה חודשים לפני נפילת השאה הוחלף השגריר אורי לוברני ביוסף הרמלין, שהיה לפני כן ראש השב"כ. "אני מניח שאם היו חושבים בארץ שהשאה עומד ליפול, היו משאירים את לוברני בתפקידו לזמן שעדיין נותר", אומר קפאונר.

המציאות המשתנה אילצה אותם לפעול בדרכים יצירתיות. זיו: "בשלב מסוים שמתי על המכונית תמונות של חומייני, משום שזה עזר לנוע בדרכים לשדה התעופה וממנו. לא פעם הייתי מגיע הביתה ממש דקה לפני תחילת העוצר, מה שגרם לאשתי דפיקות לב מואצות. היו הרבה הפסקות חשמל, ובלילות היינו שומעים מהומת אלוהים - מצד אחד ריאות ומטחי אש כבדים, ומצד שני זעקות של מפגינים. היינו משוכנעים שבבוקר נראה ערימות של גופות. אבל הרחובות היו ריקים. לקח לנו זמן להבין ששמענו בעצם מלחמה של קולות מוקלטים מקסטות, סוג של לוחמה פסיכולוגית שהם הפעילו זה נגד זה."

סעדון: "המצב הפך מסוכן מיום ליום והתקבלה החלטה לפנות את המשפחות. היו בטהרן מאות רבות של ישראלים, אולי אלפים. אחרי הפינוי הגדול נשאר רק כמה עשרות בעלי תפקידים. שלחתי מכתב לאשתי, שהיתה כבר בארץ, ובו כתבתי לה שאני משוכנע שהשאה לא יחזיק מעמד עוד הרבה זמן."

למרות הסכנה, גם בשלב הזה לא היתה כוונה להפסיק את הטיסות לארץ. "המטוסים לקחו יותר אנשים מהקיבולת הרשמית שלהם", מספר קפאונר. "היתה תחושה של דחיפות, כי המפגינים התחילו להיות אלימים יותר ולהעלות באש את כל מה שהיה מזוהה עם אמריקה ועם המערב. יום אחד ראינו איך מציתים את סוכנות ב.מ.וו, ושרפו גם מקומות שמכרו אלכוהול. כל הזמן היו שביתות. הייתי רואה טורים של מכוניות עומדות בתור לדלק, לאורך קילומטרים, כשהנהגים מחכים שהתחנות יפתחו לכמה שעות. לנו היה דלק שהגיע בטיסות של אל על מהארץ, אבל זה היה מסוכן, משום שאם אתה במכונית נוסעת, סימן שיש לך דלק ויש לך קשרים וכסף, אז אתה בטח קרוב לשלטון, ואז אתה הופך למטרה. לא פעם, כשעמדנו ברמזורים, היו ניגשים אלינו אנשים ומאיימים."

"ביום האחרון של 1978 התחילה שביתה גדולה, שכללה גם את התעופה האזרחית", נזכר אבי זיו. "למרות זאת, המטוסים שלנו המשיכו לנחות יום-יום, והיתה משמעות לכך שמטוס עם דגל כחול-לבן ממשיך לנחות בטהרן, מין 'שגרירות מעופפת' של מדינת ישראל."

מנהל התחנה, דני סעדון, אומר שהשביתה הכללית התקיימה גם בשדה התעופה, אבל הגנרל שהיה אחראי לתעופה האזרחית ביקש ממנו שאל על תמשיך לטוס. "העברתי את הבקשה לישראל, והוסכם שהטיסות יימשכו. טסנו אז מעל טורקיה, וחצינו את הגבול לאיראן ליד טבריז. באחת הטיסות, כשהמטוס חצה את הגבול לתוך איראן, נשמעה בקשר ההודעה: 'אתם טסים באזור ללא פיקוח. חזרו על עקבותיכם'. הקברניט אמנן שביט חזר למרחב האווירי הטורקי והודיע לארץ. התקשרתי לגנרל האיראני, והוא הגיע בעצמו למגדל הפיקוח ושלח מטוס קרב כדי שילווח את המטוס לנחיתה."

קפאונר: "בגלל השביתות, המטוסים נאלצו לא פעם לנחות ללא עזרת מגדל הפיקוח. בעת הנחיתה, אנשי צוות המטוס היו יושבים ליד החלונות וסורקים את השמיים, כדי להתריע בפני הטייסים על מטוסים אחרים."

זיו: "לא פעם היו הפסקות חשמל, והצ'ק-אין לטיסות היה נערך לאור נרות. אנשי הביטחון נאלצו לשמש גם סבלים ולהעמיס את המזוודות למטוסים. דני היה מנחית את המטוסים בעזרת מכשיר קשר קטן, והפיאט הירוקה הקטנה שלי היתה מובילה את המטוס שנחת אל מקום הנחיה שלו."

סעדון: "הייתי עולה עם הרכב למסלול, נוסע עליו ומודיע לטייס בקשר שהוא יכול לנחות. המטוסים אפילו לא הגיעו לטרמינל. היינו פורקים בעצמנו את המזוודות בסיוע הנוסעים, מעלים למטוס את הנוסעים היוצאים, והמטוס היה ממריא מייד חזרה. קיבלנו מהארץ חביות דלק, וחלק ממנו העברנו לאנשי המכס והמשטרה. הם דאגו בתמורה לטפל בנו כמו שצריך. היה אדרנלין גבוה. הרגשנו שאנחנו בסכנה."

גם הדיילת מיכל אדר זוכרת נחיתות והמראות יוצאות דופן בטהרן. "באחת הפעמים היינו באמצע העלאת נוסעים, כשהקברניט הורה פתאום על סגירת דלתות מיידית, למרות שלא כל הנוסעים היו על המטוס. מי שהספיקו לעלות התיישבו, והמטוס התחיל להסיע על המסלול, כשסביבו רצים אנשים ומיידים בו אבנים ועגבניות."

"כמו חיים במוצב צבאי"

ב-16 בינואר 1979, כשהוא נרדף, בודד וחולה, נמלט מאיראן מוחמד רזא פהלווי, השאה הפרסי האחרון. "טיפלנו בטיסה, ופתאום התפשטה שמועה שהשאה עוזב", משחזר הקב"ט אבי זיו. "לא ראיתי אותו בעיניי, אבל ראיתי מטוס ממשלתי ממריא, ובדיעבד התברר שהוא היה עליו."

קפאונר זוכר את ההלם. "כמעט אף אחד לא האמין שזה יקרה. גם אחרי שהשאה עזב, רבים היו משוכנעים שזה מהלך זמני, ושבעוד זמן קצר הוא יחזור."

אבל מי שחזר לאיראן ב-1 בפברואר לא היה השאה, אלא סיד רוחאללה מוסאווי, המוכר יותר כאייתוללה חומייני. "בשלב הזה כבר היה ברור שייתכן שנעמוד מול מצב חירום", אומר קפאונר. "הוכנו תוכניות וקיבלנו תדריכים למצב שבו ניאלץ לברוח, איך צריך להתנהג, מה לעשות ולכן להגיע. צוידנו במסמכים מזהים שונים מאלה שהיו לנו, וקיבלנו הנחיות למקרה שנצטרך לדאוג כל אחד לעצמו."

לאחר ששרד אל על נשרף בפעם השלישית, עברו הנציגים לעבוד מהבתים. "אורי קפאונר, אבי זיו ואני היינו מגיעים לשדה התעופה מדי יום כדי לקבל ולהוציא את הטיסות", נזכר סעדון. "במקביל התנהלה מכירת הכרטיסים מהבתים, וצברנו שקים עם מיליוני ריאלים איראניים, כי התשלום היה רק במזומן. אחת לכמה זמן העמסנו את השקים האלה על הטיסות לישראל."

הישראלים שנותרו בעיר התקבצו בכמה דירות והשתדלו לשמור על פרופיל נמוך. "זה היה כמו חיים במוצב צבאי", מתאר זיו. "יהודי איראני בשם ג'דה ז"ל, שעבד איתנו מאז ומעולם והיה מאכער שיכול להשיג הכל בטהרן, הסתובב בין הדירות והביא מצרכים ואוכל. באחד הלילות שמענו מטחים כבדים של יריות ממש ליד הדירה. השתטחנו על הרצפה ובבוקר התברר שבלילה הסתערו באש על בניין הטלוויזיה הסמוך וכבשו אותו. העיר בערה, ואנחנו הקפדנו להסתתר. לא היה ברור עדיין איך נצא מאיראן."

סעדון: "היו לנו פריזרים עם אוכל קפוא, והכנו לוח של תורנות בישול וניקיון בבתים שבהם גרנו. באחד הלילות שמענו הרבה יריות, והתברר שבאו לחפש מישהו שעבד בסי.איי.איי וגר באזור שלנו."

קפאונר: "בשלב מסוים התחלנו לקבל טלפונים בסגנון 'אנחנו יודעים איפה אתם גרים'. אז התחלנו להחליף דירות. ישראלים שעזבו השאירו אצלי את המפתחות לדירות ולמכוניות שלהם, וכך יכולנו לעבור בין הדירות, ואני החלפתי רכב כל כמה ימים."

אלה היו הימים האחרונים שלהם בטהרן. "ב-10 בפברואר הוצאנו את טיסת אל על האחרונה לישראל", מספר סעדון. "על ג'מבו של 400 מושבים היו 520 נוסעים. הקברניט אורי יפה אמר לנו, 'בואו איתנו, לא יהיו יותר טיסות', אבל אנחנו נשארו. חיכינו לקבל מהארץ את ההוראה להתפנות. היה קשה לעמוד על המסלול ולראות את המטוס ממריא אחרי המשפט הזה."

כעבור כמה ימים הגיע לטהרן ראש אש"ף, יאסר ערפאת, וקיבל מהאיראנים במתנה את בניין נציגות ישראל. "אז התחיל לחץ אמיתי לפנות אותנו", נזכר סעדון. "חשבנו לעשות משהו כמו המבצע של רוס פרו, מיליאדרד אמריקני שחילץ את עובדיו מאיראן. לצורך כך תיכננתי להנחית מטוס קטן על כביש מהיר, לעלות עליו מייד ולהמריא. שלחתי יהודי שעבד איתנו לבדוק את איכות הכביש. הוא חזר ואמר שיש במרכז הכביש אי תנועה, מה שהוריד את הרעיון מהפרק."

ואז, בשבוע השלישי של פברואר '79, הגיעה שיחת טלפון מהארץ. "קיבלנו הוראה להגיע כולנו ללובי של מלון הילטון, לקראת פינוי", משחזר אבי זיו את השעות האחרונות בטהרן. "ישבנו שם, ומולנו הסתובבו כל הזמן אנשים חמושים בקלצ'ניקובים שהסתכלו עלינו בחשדנות. מאוחר יותר נכנס לבחון אותנו גם איש דת, כנראה מישהו חשוב."

"היו שם אלפי אנשים", נזכר סעדון. "בלאגן אדיר של זרים ואיראנים. אנחנו התמקמנו באיזו פינה וחיכינו כל הלילה. בבוקר הגיעו האוטובוסים שהיו אמורים לקחת אותנו לשדה התעופה. לפני שעלינו, עשו האיראנים לכל אחד חיפוש במזוודות. כשחיפשו במזוודה שלי מצאו את מפתחות הרכב שלי. שאלו אותי איפה הרכב, ואמרתי שהוא חונה ליד הבית. הבחור שמולי אמר לחברים שלו: 'אולי הוא העביר את האוטו לאויבי המהפכה?' והורה לי להמתין. כל שאר הישראלים עלו על האוטובוס ויצאו לשדה."

"הכניסו אותי לחדר קטן. אמרו לי שנוסעים לבדוק שאכן הרכב חונה במקום שאמרתי, ושכדאי לי מאוד להתפלל שהוא יהיה שם. בשעתיים שחלפו פרחה נשמתי, עד שחזרו ואמרו שהרכב אכן שם. חתמתי על מסמך שאני תורם את הרכב למהפכה האיסלאמית, ואז הסיעו אותי לשדה התעופה."

זיו: "עלינו על המטוס, וג'דה, היהודי שסייע לנו, הצליח באורח פלא להיכנס גם הוא, למרות שלא היו לו מסמכים מתאימים. היתה במטוס דממה מתוחה, ורק אחרי חציית הגבול האווירי עם טורקיה, השתחרר המתח באנחת רווחה של כולנו."

* * *

שנים מאוחר יותר, כשדני סעדון היה נציג אל על בלונדון, צילצל הטלפון במשרדו.

"על הקו היתה סוהאם, המזכירה האיראנית שלי, שלה השארתי את כל רכושי. היא סיפרה שכאשר נכנסה לדירה שלנו מצאה שם את אלבומי התמונות, ובהם כל התמונות המשפחתיות שלנו, שאשתי תמיד הצטערה שהשארתי בטהרן. היא ידעה שזה חשוב עבורי, אספה את האלבומים, וכעת כשבאה לביקור בלונדון, הביאה לי הכל. זה היה כל כך מרגש. אני מאמין שיום אחד היחסים עם איראן יחזרו להיות טובים. עוד נחזור לטהרן."