**ההקפה חלק ראשון, הים התיכון והאוקיאנוס האטלנטי**

בים התיכון

נפרדים – יום שני, 25 בפברואר 1974 בשעה 15:00 במזג אויר אביך ומעורפל יוצאת אח"י קשת את בסיס חיפה למבצע "מוניטין"- להעברת הספינה לים סוף לבסיס חיל הים במעגן אופירה שבשארם אל שיך. הספינה עומדת בפני מסע של כ- 15 אלף מייל ימיים. צוות הספינה, מלוכד ביותר, מיומן בעל ניסיון קרבי עשיר מהמלחמה ומההפלגות הארוכות שלאחריה, יוצא למסע בים לחודש ימים ויותר. מבצע מוניטין שנדחה בגלל מלחמת יום הכיפורים יוצא סוף סוף לפועל.

כבש הספינה מנותק ונמשך לאחור אל הספינה, מועלה ונקשר במקומו. כבלי החשמל מנותקים ממתח חוף. על הרציף ובמרפסות משרדי הפלגה חיילים רבים. "נתק חרטום, נתק ירכתיים" נשמעת הפקודה, ארבעת המנועים רועמים ומרעידים את הסיפונים, שלש צפירות עוקבות עם ההפלגה לאחור בהינתקות מהרציף ולפני ההתיישרות לכוון פתח נמל חיפה. צוותות ההתקשרות בחרטום ובירכתיים עומדים במסדר הצדעה אחרון לנמל הבית- נמל חיפה. הפקודה "גמר עמדות התקשרות" מכנסות את צוותות ההתקשרות אל תוך הספינה. יום אפור ומעונן, אובך או ערפל והראות קשה. כל ספינות הטילים של שייטת 3 בים, מפליגות במסדר פרידה משתי ספינות סער 4, אח"י רשף ואח"י קשת. הספינות שליוו את היציאה למסע והפליגו בסמוך לספינות היוצאות ב"מסדר 1" (שורה עורפית) פונות חזרה מזרחה הביתה לנמל חיפה. הספינות "קשת" ורשף" יוצאות מערבה למסען.

מפקד המבצע סא"ל גדעון רז מיועד להיות מפקד הפלגה בים סוף

רס"ן יעקב אפיק מצטרף להפלגה על אח"י קשת ומיועד לקבל את הפיקוד מרס"ן דוד הרפזי מפקד אח"י קשת, בעת העגינה בדרום אפריקה.

חציית הים התיכון – כבר יממה בים. דרומית לכרתים, הים גבוה ונפוח, גלי גיבוע (Swell) מתרוממים וגורמים לספינה להפליג תוך טלטולים איטיים וארוכים. הים בצבע אפור ולבן, השמיים מכוסים בעננים בגוון אפור כהה, ראות מוגבל וגשם סוחף ירד בקביעות. יום רביעי, 27 לפברואר. הים נרגע, חולפים מדרום לסיציליה לכוון צפון מערב. לקראת היציאה מהים התיכון מערבה נערך תרגול קרב ובדיקת כל המערכות. היה זה תרגיל מערכות אחרון בים התיכון, התרגיל נערך מזרחית לספרד באזור האיים הבלאריים איביזה ומיורקה. הים היה שקט באופן מוחלט, "ים פלטה". ההפלגה לוותה בדולפינים ששחו קרוב לפני המים מצידי חרטום הספינה ובדגים מעופפים שעולים מן המים, עפים כמה עשרות מטרים בגובה נמוך וצוללים חזרה למים. כל המערכות בספינה תורגלו, צוות מכונה, גילוי וקשר, מערכות נשק, ימאות וניהוג. בעת תרגול ירי טיל במודול דימוי (סימולציה) שנערך במי"ק (מדור מרכז ידיעות קרב) שבבטן הספינה, נערך גם תרגול צוות הגשר בירי רקטות אמנון המותקנות בדפנות מבנה גשר הפיקוד. ירי רקטת אמנון בוצע בדיוק וללא כל קשר לתרגולים האחרים בספינה, בעת פקודת תרגול ירי טיל גבריאל במערכת בקרת האש. רעש מנוע רקטת האמנון בעת שיגורה וריח אבק השריפה גרם להפתעה במי"ק ובקשר שאל מפקד הכוח "יש טיל באוויר?" נוצר חשש שטיל גבריאל בכל זאת נורה וכי יש טיל באוויר בדרך לאי שם בתחום ספרד. "יש טיל באויר או אין טיל באויר?" חזרה השאלה. מתקבל דיווח מהגשר שהרעש והריח הם מרקטה שנורתה הפיגו את המתח והאווירה נרגעה. זהו יום חמישי, 28 בפברואר מול חופי ספרד. ב- 16:00 עורכים תדלוק בים מאונית סוחר (טנג'רין-קור) ומקבלים אספקת מים, דלק ומזון וממשיכים להפליג לכיוון דרום מערב.

על פי המסומן במפה חוצים את קו האורך אפס הלא הוא הקו המחבר בין הקטבים ועובר דרך העיירה גריניץ' שבאנגליה ובזאת עוברים לחצי הכדור המערבי. מפלגים בלילה לכיוון מייצר גיברלטר.

באוקיינוס האטלנטי

שגרת הפלגה - 10 דקות אחר חצות, כבר יום שישי 1 במרץ, חוצים את מיצרי גיברלטר מהים התיכון אל האוקיינוס האטלנטי. פניה איטית לכוון דרום מערב אל נתיב בינלאומי מערבית לקזבלנקה שבמרוקו ובין האיים הקנאריים. יום שבת 2 במרץ, בלב הים מערבית למאוריטניה, במפה נראה שחוצים את קו רוחב 25 קו "הסרטן". ובימים ראשון ושני מפליגים מערבית לסנגל וזמביה. ההפלגה התנהלה במהירות משקית, התקדמות מרבית תוך צריכת דלק מזערית. מערכות הנשק הועברו כבר למצב "חנייה" והספינה עברה לשגרת הפלגה רגועה במים בינלאומיים ללא חשש אויב. המשמרות במכונה, במי"ק ובגשר אוישו באופן דליל. הימים עוברים, צוות הספינה נהנה מזמן פנוי שנוצל לשינה ארוכה ולשעות שיחה כללית "פלברה" שהתרכזה במשמרות בזמן ששרתה המוזה. בשעות זריחה, שקיעה וירח מלא. הים ממערב לאפריקה הוא אזור דייג ולאורך נתיב ההפלגה נראו אוניות דייג רבות ברובן מסין וברית המועצות (רוסיה). היו לילות ללא כל אוניה בסביבה והיו לילות בהם הים האיר בנקודות רבות מספינות הדייג.

מקלחת בגשם על הסיפון – יום רביעי 6 במרץ, 400 ק"מ מערבית לאפריקה. במפה נראה שחוצים את רוחב 5 צפון. ההפלגה באזור המשווני לוותה בגשמים "צפופים", השמים התקדרו מידי פעם בעננים לא כגדולים וגשם כבד, בטיפות גדולות ניתך אל המים. ענני הגשם היו פזורים וניתן היה לראות ענן בגון אפור כהה שופך מים אל הים כשמצדדיו שמים כחולים. בגלל הצורך לשמור על רמה מבטיחה של מים בספינה ניתנה פקודה לצמצום צריכת מים ולשגרת רחצה מוגבלת. כאשר נראה היה שבנתיב ההפלגה יש ענני גשם התארגן הצוות למקלחת טבעית על סיפון חרטום וכך, ניתן היה לראות את הספינה המלחמתית מפליגה בלב ים שעל סיפון חרטום קבוצת גברים צעירים ערומים, מתקלחים, מסתבנים ונשטפים במי הגשם. היו גם מקרים כשהגשם פסק לפני שהסבון נשטף ואז היה צורך לשנות קצת את נתיב ההפלגה ולסטות אל עבר האזור שמתחת לענן הגשם הקרוב.

טקס חציית קו המשווה - לאחר 5 ימים של הפלגה באוקיינוס האטלנטי עוברת הספינה את קו המשווה, כך על פי המפות, כעת מפליגים בחצי הכדור הדרומי. זהו יום חמישי 7 במרץ, ביומנים רשום שהיום תענית אסתר, מחר פורים. בשעה 13:00 מודיעים מהמי"ק שעוברים את קו המשווה ואז נערך טקס בספינה.

 טקס מעבר קו המשווה הוא נוהג של ימאים שבו מסמיכים אלה מהצוות שהפליגו ועברו כבר את קו המשווה את שאר חברי הצוות שלהם זו הפעם הראשונה. ההכנות לטקס נערכו משעות הבוקר על ידי הטבח וכמה מצוות המכונאים וכללו הכנת תבשיל מיוחד להטבלה של המועמדים להסמכה. מרכיבי הנוזל כללו תערובת של מי ים, שמן מכונות, מים שנשאבו מהשיפוליים שבתחתית הספינה, סוכר וסולת בלולה בשמן. מי שמונה לבכיר המסמיכים ולנציג נפטון אל הים המיתולוגי, היה רס"ן יעקב אפיק (שעתיד לקבל את הפיקוד על הספינה בעת העגינה בדרום אפריקה), כיוון שהיה הבכיר מבין הצוות שעבר כבר את קו המשווה. אפיק מעוטר ומחופש, הקריא את הכתוב במגילת נפטון התייצב בעמדתו בסיפון האחורי וכל אחד מהצוות עבר אצלו "טיפול להסמכה" שכלל מריחה בנוזל השמנוני ושטיפה במי ים עם נוזל שמנוני לכיבוי אש ("שומן חיות").

פורים- ההפלגה נמשכת, עוברים לכיוון דרום את קו רוחב 15 דרום, "חוג הגדי", בלב ים מול אנגולה ופונים לכוון כללי דרום מזרח לכיוון היבשת. על פי המסומן במפה חוצים את קו האורך אפס (גריניץ') ובזאת עוברים חזרה לחצי הכדור המזרחי. ביום שבת, 9 במרץ ב-09:00 לאחר 14 ימי הפלגה, עוצרות את הפלגתן זוג הספינות אח"י קשת ואח"י רשף ועוגנות מול חופי נמיביה (חבל ארץ שהיה השייך ב-1974 לדרום אפריקה). מחר בשעה זו מתוכנן להיכנס לנמל וולביס ביי. סדר היום ליממה לפני הכניסה לנמל העגינה הראשון במסע, מתחיל בהשכמה וארוחה ולאחריו מסדר ניקיון מוקפד ("מסדר גרנד"). ובערב מסיבת פורים, אתמול הרי חל חג פורים. הספינות עוגנות קרוב זו לזו וממתינות לבוקר המחרת לכניסה לנמל וולביס ביי. מוצאי שבת, 20:30 , 9 במרץ, 1974. בספינה תכונה רבה, נשף מסיכות במי"ק (המי"ק ממילא לא יכול להכיל את כל הצוות) ארוחת חג במדורים ואחר כך המסיבה. לאחר שבועיים בים, עם מצב רוח טוב לקראת העגינה מחר ועם הרבה דמיון וחוסר רצינות כיאה לחג פורים נערכים למסיבה. חלק מהצוות הצליח ביצירתיות ועם מעט אביזרים להתחפש והופיע מחופש למסיבה.

דרום אפריקה ומעבר כף התקווה הטובה

וולביס ביי- זוג הסטי"לים אח"י קשת ואח"י רשף נכנס ביום ראשון, 10 במרץ, באיטיות לנמל וולביס ביי. נתב הנמל מוביל את הספינות אל מזח מתאים והן מתיישרות ונקשרות לרציף. כבש הספינה מורד ומחבר בין הספינה לרציף. העיר קטנה ונמצאת במקום נידח. רוב הספינות בנמל הן ספינות דייג ואוניות בית חרושת (לעיבוד הדגה, לאריזה וקירור).

נמל מסחרי פשוט ומלוכלך. זוהי עיר תעשייתי קטנה ועלובה הדרכים ברובם אדמה מהודקת בגוון חום אדום, הבתים נמוכי קומה. הירידה לרציף לאחר זמן רב בים מרגשת את הצוות ולאחר טיפול שגרתי הכולל שטיפת הספינה במים מתוקים, נראה שאין עניין במקום. נתדלק ונמשיך למחרת. מתקיימת שגרת עגינה בנמל. תורנות קצין תורן, מכונאי תורן, זקיף חמוש ליד הרציף וצלילת תחתית בערב. במהלך השהייה מתגלה שיש הפרש עצום לאורך היממה במפלס הים, בגלל הגאות והשפל. כשהגיעה נקשרה הספינה כשהסיפון בגובה הרציף, במהלך השהייה היה צורך לשחרר חבלים ולהתאימם למצב הים והספינה "הנמיכה" אל גובה נמוך מהרציף. כעת יש לטפס במעלה הכבש כדי להגיע לרציף..

סימונסטאון - בוקר חדש, הכנות ויציאה לים להפלגה קצרה יחסית לכיוון דרום מזרח, אל העיר קייפטאון ולנמל סיימונסטאון בסיס חיל הים של דרום אפריקה. יום שלישי 12 במרץ, ב- 14:00 נראה הר השולחן ממזרח, עטוף בעננים ולמרגלותיו העיר קייפטאון. ממשיכים דרומה וב- 17:30 נכנסים לנמל סיימונסטאון ונקשרים לרציף.

זהו נמל קטן ומודרני בעיר קטנה ויפה למרגלות ההרים. "מתאווררים" מהצפיפות בספינה, שהיה של מספר ימים, חופשה בעיר זרה ולינה באכסניה. אורגנו ביקורים באתרים חשובים וטיול לפסגת הר השולחן, תצפית לעיר קייפטאון ולכיף התקווה הטובה. מפגש עם קופים לאורך הכבישים ושוטטות בעיר קיפטאון היו חלק מהחוויות המרנינות. במהלך השהייה בסיימונסטאון וקיפטאון התפתחו שני אירועים ; בכניסה למסעדה חברי צוות נתקלו בבעיה בשל איסור כניסה לאחד החברים, אלי יוסף בשל היותו כהה עור (אלי ממוצא תימני). יצוין שהייתה זו תקופת אפרטהייד בה נאסר על שחורים להתרועע עם לבנים ולשהות במקומותיהם. ויכוחים לא עזרו והקבוצה נאלצה לעזוב את המקום. בערב אחד, מיד עם היציאה מהרכבת שהגיע לקיפטאון מסיימונסטאון, הרגיש חבר הצוות יעקב כץ שמכייסים אותו וארנקו נגנב, יעקוב הצביע על הגנב והתפתח מרדף כשדמותו של הגנב נראית בברור לרודפים. לא נוצר מגע עם הגנב והארנק נעלם עם הגנב. מאוחר בלילה, בדרך חזרה לתחנת הרכבת כדי לחזור לסימונסטאון נראה תייר בשעה שמכייסים אותו, רן שדה שהיה בחבורה התעקש שהוא מזהה את הגנב, שוב התפתח מרדף והפעם עם מעורבות שוטרים הגנב הבורח נתפס והארנק נמצא.

הביקור בסיימונסטאון כלל גם מפגש עם נציגים מהקהילה היהודית בעיר. ימים מספר לאחר מכן נפגשים באכסניה, נוסעים באוטובוס לבסיס חיל הים ומתכוננים להפלגה.

בטקס קצרצר בסיימונסטאון מעביר רס"ן דוד הרפזי את הפיקוד על אח"י קשת לרס"ן יעקב אפיק.

**ההקפה חלק שני, האוקיאנוס ההודי וים סוף - הים האדום**

 באוקיינוס ההודי

לאחר החלפת פיקוד שנערכה בסיימונסטאון וקבלת אורחי כבוד מחיל הים ומערכת הביטחון של דרום אפריקה יוצאות אח"י קשת ואח"י רשף אל הים להפלגה בת יומיים. מפליגים לכיוון דרום-מזרח ופונים מזרחה ואחר כך לצפון מזרח. עוברים מהאוקיינוס האטלנטי אל האוקיינוס ההודי בכיף התקווה הטובה. מכאן מתחילים להפליג צפונה.

דרבן- נמל העיר דרבן היא התחנה הבאה בדרום אפריקה והאחרונה במסע. בין פורט אליזבת ודרבן מזג האוויר לא שקט, הים גבוה ובצבע חום מהגלים, הזרמים ושפכי הנהרות, הספינה מטלטלת וההפלגה לא נוחה. נכנסים לדרבן ושוב יוצאים לגיחה קצרה כתיירים בעיר.

הקצינים מארחים בספינה אנשי חיל הים של דרום אפריקה ועובדים במרץ על ההכנות לקראת הקטע הארוך הבא. מדרבן ועד היעד, שארם אל שיך. כמו בקטע שבין חיפה לדרום אפריקה גם בקטע זה אין ארץ ידידה ואין נמל להתארח. מצטיידים במזון, מים ודלק ולמחרת ב- 19 במרץ, בשעה 16:05 יוצאים מנמל דרבן לים, להפלגת הקטע האחרון במסע עד לנמל בשאר אל שיך.

הקטע האחרון- מפליגים בים גלי בצבע חום ביום אפור עם רוח חזקה. חוזרים מהר מאוד לשגרת הפלגה, השמש מתחילה לשקוע, על הגשר האחורי מתחת לתורן, יושבים חברי הצוות שלא במשמרת לראות את השקיעה, לשתות תה ולדבר.

 על אף הזמן הרב ששוהים יחד יש עוד על מה לדבר, "להעביר פלאברה". ערב, ארוחה במגורי חרטום ובמגורי ירכתיים לצוות, ובמגורי קצינים לקצינים. עוד יום עובר. לאחר הארוחה עוד ועוד שיחות והרוב מתפנים לשינה. בגשר שגרת משמרת, בחוץ כבר חושך. בגשר הסגור עומד הגאי ועל המצערות (טרוטלים) אחראי משמרת שולט במנועים, נגד גשר מנהל את יומן המשמרת ("לוג") ומוודא מיקום ודיוק שעון ("כרונומטר"). עוברים לכיוון צפון את קו רוחב 15 דרום, "חוג הגדי", בין מוזמביק שביבשת אפריקה ומדגסקר, האי המוארך שממזרח ליבשת. מעבר הים הזה נקרא גם "תעלת מוזמביק". לילה, במי"ק צוות מצומצם,

משמרת "שיוט" עם מחצית צוות המשמרת הרגילה, נגד מי"ק "מחזיק תמונה", מוכ"ם אחד, אלחוטן ובקר אש. בגשר הפתוח על כיסא מפקד נשען בידו על הדופן קצין המשמרת. בכיסא בדופן השנייה יושב צופה ובמכוון רק כוון אחד. בקשר פנים עם המי"ק וחדר הבקרה במכונה מעבירים מידע שגרתי, עם המי"ק מסתפקים בסת"מ - "סיכום תמונה מקומי". מידי כמה זמן נערכת בדיקת קשר שגרתית עם אח"י רשף שמפליגה לא הרחק. בטלפון פנימי מארגנים מישהו מהמשמרת להכין תה וקפה, מוקדם עדיין לטוסטים שהרי המשמרת רק בת שעתיים. בסה"כ משמרת רגועה ושקטה.

"מקרה החבל ברשף" - אחר חצות, 02:00, יום רביעי 20 במרץ, מתקבלת הודעה במערכת הקשר מאח"י רשף על בעיה והורדת מהירות. גם באח"י קשת מורידים מהירות ולפני הזריחה עוצרים. הים רגוע לחלוטין, כחול כהה ונקי, ים שקט להפליא, שמים כחולים ללא ענן. הצוות מתעורר בבוקר לספינה בעצירה. לא הרחק עומדת אח"י רשף. הקצינים מעדכנים את הצוות על בעיה מכנית ופגיעה ביכולת ההפלגה של אח"י רשף. הורגשו רעידות שם בלילה ונראה כי יש בעיה באחד המדחפים. זוג צוללים מהצוות של יחידה 707 (היום ילת"מ- יחידה לעבודות תת מימיות) שהתלווה להפלגה יורד לבדיקה, צולל מתחת לאח"י רשף ומדווח על חבל עבה שמלופף על ציר בשורש מדחף אחד המנועים.

התכנסות קציני המכונה- ה"צ'יפים" וסגניהם עם מפקדי הספינות מובילה לפעילות תחילה לסלק את החבל ואחר כך בניסיון לפרק את המדחף. מתחלקים בעבודה, על שולחן העבודה בחדר הגה שבאח"י קשת מפעילים מכונאים מבער לחיתוך לוח פלדה ממנו מייצרים מפתח מותאם לאום הענקית של המדחף. קציני המכונה של הספינות יורדים גם הם למים וצוללים כדי לראות בעצמם את היקף הבעיה. עובר יום. האפשרות לפתוח את אום הבוחש יכולה להיעשות רק בעזרת זרוע ארוכה שתשמש כמנוף. זרוע הרמת משאות ("בום") שמאחורי הגשר הפתוח נבחרת לשימוש כמנוף לפתיחה וכושלת בניסיון. מקפלים את הציוד שנפרש על הסיפון ויוצאים להפלגה, לדילוג לנקודת העצירה הבאה במהירות איטית, המהירות שאפשרית לאח"י קשת להפליג ללא רעידות הגורמות לנזק. האפשרות לחזור לדרבן שבדרום אפריקה מועלת ומורדת מהר מהפרק. נקודת העצירה הבאה קרובה לנקודת המפגש עם אוניית התדלוק והאספקה שהפליגה דרומה לפגישה עם הסטי"לים לאחר שדיווחו על הבעיה. הים בסה"כ שקט אבל גלי גיבוע איטיים מאוד מעלים ומורידים את הספינות העומדות. צוות המכונה של אוניית הסוחר מכין זרוע ברזל לשימוש כמנוף למפתח האום. צוות יוצא מאח"י קשת בסירת גומי אל אוניית הסוחר כדי להביא את הציוד וחוזר בידיים ריקות לאחר כשעתיים. הזרוע נפלה למים בעת העברתה מהאוניה לסירת הגומי ושקעה בתהומות. הצוללים מתחילים בפעולות ניסור, ניסור המדחף בבסיס אחד הלהבים. ציר הספינה קשה שבעתיים מהמתכת ממנה עשוי המדחף. עבודת הניסור מעייפת ומתישה. הצולל מתחלף מידי פעם ומדווח על ההתקדמות. עוד יום חולף. שוב יוצאים לדילוג לילה בהפלגה איטית במהירות האפשרית של אח"י רשף. בוקר חדש, צולל יורד למים להמשיך לנסר. לקראת הצהריים מישהו משליך לים שאריות מזון. מתוך הים העצום שמסביב ובתוך זמן קצר מאוד מופעים כרישים. יורדים להודיע לצולל שיצא מיד מהמים ויעלה לסיפון.

מתארגנים לדילוג נוסף לאחר שהכרישים נשארים בסביבה. פקודה ניתנת האוסרת השלכת פסולת מזון מהספינה לים. וכך במשך שבוע, מ- 20 במרץ בלב ים שתי הספינות נמצאות לבדן, רוב הזמן בעצירה, מנסות בכוחות עצמן להתמודד עם הבעייה. את היום עוברים בעצירה ועבודה תת מימית ובלילה מפליגים באיטיות בכדי להרוויח טווח. הדילוגים האיטיים במשך הימים הביאו את הספינות מול קניה. בספינות הונהג משטר חסכון, צנע ומשמעת שימוש במים. אוכלים מציות ולוף ולא מתקלחים. אנשי הצוות של שתי הספינות שאין להם תפקיד בפעילות הנעשית מחפשים כיצד להכניס תוכן בזמן שעובר וממתינים להודעה על פתרון הבעיה. על פי התוכנית ב- 28 במרץ צריכות היו הספינות להגיע לשארם אל שיך ולסיים את מסען סביב אפריקה. ביום שישי, ו' בניסן, 29 במרץ מול חופי סומליה מצליח הצולל שלום, לוחם מיחידת הצוללים, לפרק את המדחף בפיצוץ מטען קטן שהצמיד לחריץ שנוסר במשך כל השבוע.

 בניגוד לתוכנית, המדחף שנקשר בחבלים מחליק ושוקע לתהום אל קרקעית האוקיאנוס ההודי. בגלל "מקרה החבל ברשף" נוצר עיכוב של שבוע.

ממשיכים- תכונה וחיוניות בספינות, מתארגנים להפלגה. בגשר דוחפים את המצערות, מעלים טורים ומגבירים מהירות. אח"י רשף מפעילה שלשה מנועים, בעיית הרעידות בה הסתיימה בינתיים ומגיעים ל- 27 קשר, מהירות די גבוהה.

בים סוף

יוצאים לחלק האחרון של המסע. הדריכות גוברת, עוברים בסמוך לאיי האחים ולאי עבד אל קורי שבין קלולה שבסומליה לאי סוקוטרה שבשליטת תימן. סוקוטרה הוא הגדול שבאיי הסביבה והוא האי השולט על המעבר במייצר עדן. פונים מערבה אל תוך מפרץ עדן ומפלגים הלאה מערבה בתוך המפרץ בין תימן שביבשת אסיה לג'יבוטי שביבשת אפריקה. עוזבים את האוקיאנוס ההודי ונכנסים אל ים סוף, הים האדום. עוברים את מייצרי באב אל מנדב בנתיב המערבי, ממערב לאי פרים שבין תימן לג'יבוטי ממש בתוך מעבר באב אל מנדב.

מעבר באב אל מנדב ידע מאבקי שליטה רבים במהלך ההיסטוריה ומהווה אתגר בטחוני חשוב לישראל. רוחב המעבר כולו הוא 28 ק"מ. בפועל משמש החלק המערבי שרוחבו 25 ק"מ כנתיב מעבר. האי פרים מחלק את המעבר לשניים. בין האי פרים לחוף תימן המרחק הוא 3 ק"מ והעומק 30 מטרים.

משימת הסטי"לים העושים דרכם כבר חודש מחיפה לשארם אל שיך היא שמירה על זכות ישראל לשייט פתוח ובטוח בים סוף ובמעברי הים. באב אל מנדב הוא מעבר הים הדרומי ביותר בגזרה, הוא זה שנחסם על ידי מיצרים בפני מעבר אוניות ישראליות לפני כחצי שנה, במלחמת יום הכיפורים. הספינות ממשיכות במהירות גבוהה יחסית ומפליגות בים סוף ועוברות עוד באותו יום ממערב לאיי האניש. בין איים אלה ואחרים עוד תפליג אח"י קשת במשימות הסיור ארוכות הטווח שתבצע. ההפלגה לכיוון צפון מערב נמשכת ללא כל הפרעה, הים שקט ויפה, מזג האוויר טוב וחם. הצוות מתעניין במפות הכלליות, מפליגים בין סעודיה במזרח לאריתריאה שבמערב. חוצים את קו מרכז המפרץ מזרחית לפורט סודן ומערבית לג'דה.

את העיכוב בהגעה לשארם אל שיך שנגרם בגלל התקלה במדחף של אח"י רשף אי אפשר למנוע, בכל זאת עושות את דרכן הספינות במהירות גבוהה וביום שני, ט בניסן, 1 באפריל 1974 בשעה 14:00 נעצרות אח"י קשת ואח"י רשף להמתנה, דרומית לאי טיראן לקראת הכניסה לשארם אל שיך. הצוות מסתדר לקראת "הכניסה", מתגלחים ומחליפים את בגדי העבודה למדי א', לכולם שיער ארוך מהרגיל לחיילים, התרגשות רבה בצוות. דגלי איתות צבעוניים נפרשים על כבל המחבר מנקודת קשירה בחרטום אל ראש התורן וממנו אל נקודת קשירה בירכתיים. לפני הכניסה לבסיס חיל הים "אופירה" בשארם אל שיך עובר צוות אח"י קשת לעמדות התקשרות במדי א'.

מגיעים- המפרץ יפה ונראה ריק, אין כמעט מבנים והנוף קירח, אין צמחיה. הר צפרה (דומה בצורתו למצדה) ממערב ומפקדת מפרץ שלמה על גבעה ממזרח. שרשת מצופים עגולים, כדורי פלדה בקוטר 2 מטר מתוחה משני צידי המפרץ אוחזת רשת סבכה נגד צוללים, מן גדר בטחון תת מימית להגנת מעגן הספינות. הספינה מפליגה באיטיות במעבר הפתוח שבין המצופים. על קו המים ממזרח נחתות וספינות דבור צמודות למזחים, על קו המים ממערב כלום, ריק. לפנים רציף בטון נקי וחדש, ה"פנדרים" (צמיגי ההגנה מפני חיכוך הספינה עם הרציף) הם צמיגי מטוסים שנצבעו לבן. תרנים נמוכים עם דגלי ישראל וחיל הים נראים על החוף בבסיס המזח ואזרחים רבים היושבים על מושבים מדורגים כיאה למפגן צבאי. אח"י קשת עושה גישה בדופן שמאל לרציף. צוותי התקשרות על הסיפונים. המפקד יעקב אפיק מפעיל את הצוותות ומנהל את הגישה.

חבלי התקשרות ("איבינג ליין") נזרקים אל המזרח, צוות חוף אוסף אליו את החבלים אליהם קשור חבל מעצור החרטום ("ספרינג חרטום") ובהמשך גם שאר החבלים מוטלים אל המזח. צוות החוף מתרוצץ, אוסף את החבלים הראשיים ומעביר את המענב ("העין") שבקצה כל חבל סביב הזקף ("הפיתה") שעל המזח, החבלים נאספים אל הספינה ומחוזקים בליפוף סביב הזקפים שעל הסיפון. הספינה קשורה. מנועים מדוממים ורק לאחר חיבור כבלי חשמל עם מתח חוף גם הגנרטורים מושבתים. שקט מסביב. רוב הצוות כבר על הרציף, אחרונים מצטרפים המכונאים שיוצאים מחדר המכונות דרך "פתחי האדם" שעל הסיפון. מסתדרים למסדר ולטקס קצר וענייני בהשתתפות בכירי חיל הים, משפחות הצוות ואנשי ציבור. מבצע "מוניטין", המסע סביב אפריקה הסתיים, השרות בזירת ים סוף רק מתחיל.