

"מבצע תרנגול" הייתה לדעתי חווית הלחימה הקשה ביותר בגלל הצורך בשרשרת של קבלת החלטות שלקחה זמן וכו' וכו'. אבל הניסיון שלי הוא גם בים, גם ביבשה וגם באוויר. התחלתי בפלמ"ח, בפלי"ם אני גמרתי את כל הקורסים שאפשר היה לגמור ויצאתי ב-45' לאירופה בעניין עליה ב'. היו לי 3 הפלגות, הקמתי מערכת של תחנות אלחוט ביבשת ובמצרים הקמתי את "שורות המגינים". בקפריסין עשיתי... הייתי מפקד שורה בירושלים בהתחלה עד שהכביש נסתם וזה הפך לעסק חטיבתי ואחר-כך הגשתי מה שרציתי מזמן, לעבור לחיל-האוויר, אז ויתרתי מסרן לטוראי כי אז לא נתנו לעבור ככה. וכמו שאני כותב בספר (י. צידון. ביום, בליל, בערפל, מעריב, ת"א 95'), הייתי נכשל, הייתי רס"ן בחיל-הים, אם הייתי מצליח הייתי סגן משנה בחיל-האוויר. והצלחתי. בתור סגן-משנה זה הדבר המעניין היה, בתור סגן-משנה יש לי מינוי ששמרתי כקצין קישור מבצעים ומודיעין בין חיל-האוויר לחיל-הים. בסטלה מאריס היה לי משרד נחמד עם פקידה בלבן. ברמת-דוד, זאת הייתה טייסת הקרב שלי, אני הייתי זנב שבזנבות שם אז היה לי בקושי ארון לתלות את הסרבל. לא רע.

יורם: רק מס' אישי אני צריך. מס' אישי שלך?

י.צ.: 30609, אני הייתי איש מנגנון. אני לא הייתי אף פעם בחובה, זאת אומרת אני הייתי איש מנגנון ב"הגנה" מ-44'. בגלל זה שהייתי צריך לצאת לאירופה וכו' וכו'. אני יצאתי באחת הספינות שלנו אבל הסתובבתי הרבה ביבשת גם במערב-אירופה, גם במזרח-אירופה בתור חייל בריטי, בתור פליט, בתור קצין אמריקאי וברחתי ממצריים אחרי פעולה מסוימת כשבוי איטלקי מוחזק... כל מיני דברים, מה שכולנו עשינו.

יורם: איפה למדת פה בארץ?

י.צ.: אני למדתי בבי"ס ימי כשהוא היה בטכניון תחת ה-Navy הבריטי. זה היה בזמן המלחמה. תוך כדי הלימודים האלה עברתי את הקורסים הדרושים לקראת היציאה לחוץ-לארץ וגם התפרנסתי. הייתי לבד בארץ ונהניתי מכל רגע.

יורם: המעבר מהגנה לצה"ל.

י.צ.: האמת היא שאני הייתי כל כך עסוק במבצעים שאני לא נשבעתי להגנה ואני לא נשבעתי לצה"ל ואי-שם בהרי ירושלים נודע לי שפרצה המדינה. אני לא היחידי בזה, כולם ככה. בסיסית אני חבר הפלוגה הימית, פלוגה י' של הגדוד הרביעי של פלמ"ח, "הראל". משם אני עברתי, בהמתנה לקורס טיס, הייתי ק. מודיעין, קשר, תצפיות אוויר וקישור עם "הראל" ביחידת חיל-האוויר בירושלים עד שיכולתי לצאת לקורס.

מבצע יואב, קראנו לזה "עשרת המכות", ועוד אחריו, שני המבצעים האחרונים בנגב, כבר עשיתי כמטילן בצוות של מטוס. קורס הטיס ואחר-כך היו כל מיני מבצעים שלא כל כך דברו, לא מדברים עד היום עליהם ולא... בקשר לנגב. במבצע הראשון שהשתתפתי בו כאיש חיל-האוויר אבל מהקרקע היה הקרב על המותילה. קרב על המותילה ששמה...המצב אני לא יודע אם אתה מכיר את הספור של הקרב על המותילה. קח את הספר של מאיר עמית... הוא חבר שלי, שקרן לא קטן. הם, פשוט מפקד הגדוד היה גנדי. מפקד החטיבה, "גולני", היה מאיר עמית הם פשטו את הרגל, שם הסורים כמעט הגיעו לכיבוש טבריה... ואני הייתי זנב לגמרי בין הטייסים אבל הייתי היחידי עם ניסיון קרקעי אז שלחו אותי לראות אם חיל-האוויר יכול לפתור את הבעיות. אחרי 3 ימים של שהייה בשטח שהתייעצות

עם גנדי, אני הכנסתי שמה את חיל-האוויר בלי שהוא ידע שאסור לו... פתרנו את הבעיה ב-5 דקות. אני עמדתי לעמוד בפני משפט צבאי מפני ששרת לא היה מבסוט מהעניין. זה היה שטח מפורז. כל מיני דברים, הקצין הבודק שלי היה יצחק רבין. והמסקנה שלו הייתה שזה היה היום של חיל-האוויר. ובזה גמרנו את הדיון... אבל אני תפסתי מטוסים באימונים מעל לגליל. אנחנו תמיד טסנו חמושים. אז אה... לא התייחסתי לזה שיש אישור או אין אישור. יורם: היו שם פצצות או רק מטוס?

י.צ.: ירי. ירי מהתותחים. זה הספיק וזהו.

אחר-כך הייתי מ'51 הייתי טייס ניסוי. מפני שטייס הניסוי האנגלי שלנו נהרג בניסוי. השני היה אמריקאי שקפץ בנסיבות מחמירות ואז נהייתי עם 475 שעות, טייס ניסוי ראשי וגם מפקד היחידה שהרכיבה מטוסים. וגם טסתי בטיסת שלי במערך במטוסי קרב. מאוחר יותר עשיתי קצת הדרכה, אחר-כך הייתי סגן-מפקד טייסת והוטלה עלי הקמת טייסת קרב-לילה ומזג אוויר גרוע שאני כיניתי אותה "אל-ראות". לצורך זה נסעתי לאנגליה, רכשו מטוסים, היסטוריה שלמה. לאחר מכן הייתי אחראי על פרויקט הווטורים, על פרויקט ה"הוק", אני הייתי ראש אמל"ח ותכנון במודיעין טכני וחקר-ביצועים של חיל-האוויר ואחר-כך השתחררתי מתוך סיבות שכתובות בספר מפני שהיו גורמים שרצו לקנות את המטוס שהיה נוח לקנות במקום את המטוס שצריך היה לקנות. נוח לאנשים האלה. זהו. אחר-כך, כשהשתחררתי, הייתי טייס-קרב במילואים. השתתפתי בכל המלחמות שהיו. והייתי תעשיין, קבלתי מנשיא המדינה תואר "יצואן מצטיין" ומנהל עכשיו מלחמה על איזה מפעל חדש. שבעים ושמונה זה בדיוק הגיל בשביל להתחיל. הקמתי מפעל על אפם וחמתם של כל מיני מונופולים והוא עובד עד היום. "ציקלון מוצרי תעופה" הוא עכשיו שייך ל"אלביט מערכות". היה עניין של TAKE OVER שאני גמרתי עם הבנקים בשני לאוקטובר '73. זה לא בדיוק היה התאריך הנכון. את הטלקס שלהם שהם יוצאים מהעסק קבלתי בביר-גפגפה... אז שנינו מכירים את ביר-גפגפה.

יורם, אז זהו, קדש. יום אחד לפני קדש, זה החלק הטוב לא יום אחד לפני "קדש", זה היה, אני מייחס את זה ל"קדש" אבל עכשיו ככה. ברקע לעניין הזה, אני בבי"ס ימי גמרתי במגמת אלקטרוניקה ומאחר והייתי מ"מ כשבמסגרת קורס הטיס שלנו יצאו החברה לעשות את המ"מ-ים אני הדרכתי בבי"ס טכני בחיל-האוויר וגם כתבתי ספר על עקרונות נווטות אלקטרונית שיצא כספר הדרכה מטעם משרד ביטחון. לכן ראו אותי כמועמד טבעי להקים טייסת קרב עם אלקטרוניקה, שזה לילה ומזג אוויר גרוע. עכשיו, בתחילת שנות ה-50, רכשו המצרים טייסת של מפציצי לנקסטר. 4 מנועים. מהבריטים. למפציצים האלה, הם לקחו עשרה טון כל אחד והיה להם מיתקון של מכ"מ אוויר-קרקע שהתאים להפצצות לילה. למעשה היה המיתקון היעיל היחיד שהיה במלחמת העולם השנייה. קראו לזה H2S. מי שידע כימיה יודע שזה מסריח בצורה בלתי רגילה. קראו לזה H TWOS. עכשיו בן-גוריון, שהיה חלק ממלחמת העולם באנגליה ב"בליץ" והוא היה מאד מאד רגיש לבחינת יכולת הישוב לעמוד בהפצצות אוויריות. לכן הוא רצה להקדים תרופה למכה. עכשיו, במאמר מוסגר, כשעשו את ה"שירקע" שקראו לה מבצע סיני עם הצרפתים והאנגלים, התנאי של בן-גוריון, התנאי הראשון של בן-גוריון היה חפוי אווירי צרפתי מעל מדינת ישראל והצבת אוניה או שתיים, אוניות נ"מ מחוץ לחופי תל-אביב וכך הלאה וכך הלאה. הוא נשאר, אני חושב שהייתה לו טראומה מה"בליץ". כשהוא פגש את קנדי המועמד לנשיאות בארה"ב ורצה להחניף כרגיל אז הוא, הדבר הראשון שהוא ביקש מהאמריקאים, אנחנו היינו תחת אמברגו, זה היה נוח לאמריקאים כי זה נשק הגנתי זה היה טילי נ"מ "הוק". יצא לי להיות ראש הפרויקט

הזה גם כן. עכשיו אני, ההחלטה להקים מן דבר כזה, מן טייסת כזאת לא הייתה לגמרי ברורה. אז בהתחלה ניסינו לראות אם ניתן להתאים מטוסי מוסקיטו. הייתה מהדורה אחת של מטוסי... ובכן, הניסיון להתקין איזה שהו מכ"מ אמריקאי במוסקיטו 30 שהיה מטוס קרב לילה אבל הוא הגיע בלי כל הציוד, לא הצליח מפני שלא... בכסוי המכ"מ הקטן שהיה לנו: המכ"מ הדרומי היה בחפץ-חיים והצפוני בחיפה. לא היה כסוי מספיק לתת למהירות השגה לעומת הלנקסטר. ואז אנגליה מכרה לסוריה ולמצרים מטוסי-סילון לקרב לילה מסוג NF13 שזה היה פיתוח מה"מטאור", זה דומה מאד אבל זה לא מטאור. ובכן פנינו והם מכרו גם לנו כמובן. אותה כמות שאותה מכרו למצריים. לא שניהם יחד אלא, אותה כמות. ואז אני יצאתי בספטמבר '55 לקורס ארוך שכלל כל הנושא הזה של קרב לילה ומזג אוויר גרוע והדרכת מכשירים וכו' וכו'. הבעיה עם הקורס הארוך הזה היה שהוא הכשיר אותי להיות טייס קרב-לילה ונוטי הקרב שלי כנוטים אבל הוא לא הכשיר אותי להיות מקים יחידה כזו שהיא הרבה יותר מסובכת. אבל יש לי מזל. אני משכיב את האנגלים בשתייה ומה שלא למדתי בקורס, למדתי בבר, בסופי שבוע. זה הספיק לי להקים יחידה. עכשיו ככה, בסוף ספטמבר '56 הייתי באנגליה בתור ועדה של חבר אחד מטעם כוחות היבשה, הים וחיל-האוויר. כולם היו חברים שלי מהפלמ"ח אז לא הייתה בעיה לנסות ולאתר מערכת ניווט אלקטרונית שתהיה משותפת לכל הכוחות לקחת בחשבון שאז לא היה מחשב דיגיטלי מוטס. המשמעויות של העסק הזה לא שייכות הנה, הן רציניות מאד כי למעשה עד היום הזה כל מערכות הניווט בשם כולל GPS למעשה מודדים הפרש זמנים במיקרו-סקונדות או ננו-סקונדות של התפשטות הגל ממקום א' למקום ב' ואם אתה עושה את ה... אם אתה לוקח את קווי ההפרש הקבוע אז הקו האמצעי הוא קו ישר אבל כל הקווים האחרים הם היפרבולות, אתה מקבל מערכת קואורדינטות היפרבולית בין שתי תחנות. אם יש שלישיית אתה מקבל כבר הצלבות אבל היפרבוליות, לך תעשה מזה משהו אם אין לך קומפיוטר דיגיטלי. אז זה היה די מסובך. באמצע הניסויים האלה אני נקראתי, אז ידעתי שמתבשל משהו אבל באמצע הניסויים האלה נקראתי חזרה ארצה. ואז שלמה להט, לא צ'יץ', שלמה להט של חיל-האוויר שהיה ראש מחלקת אוויר למעשה סגן-מפקד חיל קרא לי ואמר לי: "אתה יודע, אתה תיקח חצי טייסת 117" כי היו לנו בארץ סה"כ 3 NF-ים (אן אף-ים) שהגיעו וכל העסק הזה היה בהקמה. צו ההקמה של טייסת 119 שהייתה הטייסת הזאת זה היה באוגוסט '56, אבל אני עוד הייתי עסוק עם העסק הזה בחוץ-לארץ. עכשיו, אני באתי אליו ואמרתי לו: "תשמע, בוא נכין מטוס אחד, אולי נצטרך" הוא אומר: "לא, בעסק הזה הכל מתוכנן מראש, אין בעיה, אתה תיקח חצי טייסת של יואל" מאחר והייתי ממונה כמפקד טייסת שלא יפגע בכבודי. אמרתי: אני לא אקח חצי טייסת" זה היה מטאורים יום, אני אטוס אתו בטייסת. מה הבעיה? הטייסת דילגה מרמת-דוד לתל-נוף כדי להיות יותר קרובה. כמו שנחתנו בתל-נוף, ב-28 באוקטובר בבוקר, כמו שנחתנו, מחכה לי טלפון: "קח את כל ציוד הטיסה שלך, שולחים לך פייפר לקחת אותך לרמלה". שים לב, מתל-נוף לרמלה. כל כך דחוף. "ותתייצב בפני שלמה להט". באתי, אז הוא אמר לי: "תשמע, תשכח מזה שאמרתי לך לא נעים כך וכך המצב הוא שהמטכ"ל המצרי, עם עמר בראש טסו לירדן, סיכמו מה שסיכמו בירדן ומשם הם טסו לדמשק והם מריחים משהו ומסכמים משהו עם דמשק. המטרה בתרגיל שהמטכ"ל חוזר הערב ואתה דופק את המטוס של המטכ"ל המצרי". עכשיו וכאן מתחילים הרגשות האישיים. אחד הדברים הראשונים שלמדנו בקורס המכשיר שלנו, שהיה עדיין ממלחמת-העולם השנייה היה: שאתה לא יכול לדפוק מטוס בוכנה בלילה, בלילה חשוך, וזה היה לילה חשוך לגמרי היה לילה ללא ירח והכל בהאפלה וכו' אתה לא יכול לדפוק מטוס בוכנה על-ידי מייטר סילון. הסיבה לכך הייתה שבעצם המכ"מ הקרקעי היה מכוון אותך לסביבה של, נאמר, חמישה מיל בסביבה של

המטוס המיורט. המכ"מ שלך מוטס, היה המגלה במקרים הטובים 5 מיל, במקרים אחרים עוד פחות. הנווט, ע"י קוד-דבור היה מכוון אותך לתמרן להגיע אל מאחורי המטוס המיורט, ומטרת התרגיל הייתה לראות את האגוזזטים שלו, לסנכרן מהירויות ואז לירות בו. עכשיו, אם זה מטוס סילון, אז גם המטרה טסה מהר, זה לא איטי מדי ואת ה... זנב האש, את האגוזזט של מטוס סילון, אתה יכול לראות מ-500, 700 מ'. אז אם אתה מתקרב ל-300 מ', 200 מ', זה פנטסטי. לעומת זאת, האגוזזטים של מנועי-בוכנה אתה בקושי רואה אותם מ-70 מ', 100 מ' והמטוס טס פחות או יותר במהירות הנחיתה שלך. זאת אומרת אתה צף לגמרי לא יציב. עכשיו, הדילמה הראשונה הייתה לבוא לשלמה להט ולהגיד לו: "תשמע, להפיל איל 14 שזה בוכנה, למדתי שאי-אפשר". היחידים בארץ שידעו משהו על קרב לילה הייתי אני והנווט שלי, שיבי ברוש, אז לך תתחיל לבנות טייסת, אלישיב ברוש, שיבי זה היה הכינוי, שם חיבה, בחור יוצא מן הכלל, אז תבין פה את המצב שבו אתה נמצא. למדת בפרוש שדבר כזה הוא בלתי אפשרי. אתה מקים טייסת שמטרתה היא זאת. להפיל מטוסים בלילה. המשימה הראשונה של המלחמה היא להפיל את המטוס של המטכ"ל המצרי. לא פחות ולא יותר. איך אתה יכול לבוא בכלל שאתה חושב על "מה יגידו", על הטייסת, על קרב לילה, איזה מין מוניטין אתה עושה לעצמך ולטייסת ולכל הענף הזה שאתה הולך להקים, אם בטיסה ראשונה, טיסת-מלחמה אתה אומר "זה אי-אפשר. אז התשובה שלי תוך ידיעה די ברורה שאני אכנס לתוך המטוס הזה לתוך מטוס המטרה, הייתה: "בסדר". אז שלמה אמר לי, אתה תטוס מעל דמשק עד שהוא ימריא ואז תפיל אותו. אמרתי לו: "אתה יודע מה? אל תגיד לי איך". כי אם אני הייתי סורי, הייתי מחכה שהבחור הזה יגמור את הדלק או שהייתי מיורט אותו עם אחד המטוסים שאני קניתי ולא הייתה לך התראה אחורית כל כך. הייתה, לא כל כך עבדה ובזה סיכמנו את הסיפור. לא, הייתי מחכה שיסע לתדלק. "אתה תגיד לי חצי שעה אחר שהוא ימריא אם אתה יכול לשמור על קשר. הטענה של שלמה הייתה שהוא בטוח שהוא יעשה "בטן" מחוץ לטווח של המטאור. מאחר ויש לו אותם המטוסים אז הוא בטח יודע במה מדובר. אז כאן השיקול מס' 2. לא רק שאתה לא אמור להיות מסוגל לעשות את זה, אלא שזה מחוץ לטווח. אמרתי: "שלמה, מטכ"ל מצרי, שני חברה' יתרחצו בים, לא נורא". אגב, לא היו לנו כסאות מפלט. אז זה שווה. אז סיכמנו שיודיעו לנו. אני מוכרח לומר לך שאני לא יודע שום דבר על מודיעין אבל למודיעין היה כאילו שכל העסק הזה התרחש בבסיס אצלנו IN REAL TIME (בזמן אמת). אני ידעתי כשיצאו המטוסים, כשהתניעו, כשהמריאו וכך הלאה וכך הלאה.

עשר ומשהו יצאנו לטיסה. אה... המטוס הסורי היה תחת כיסוי מכ"מ של חיפה, מעל סטלה מאריס היה לנו מכ"מ וגם כמובן איתורי כיוון של רדיו. השיחות שלו, הייתה האזנה עליו, האזנה יחד עם כיוון. בבקרה, כן, דבר אחד שאני שכחתי וזה אינטרמצו: רמת המכ"מים של אז הייתה שהם היו מושפעים ע"י לחות ע"י כל מיני, טמפרטורה, כל מיני דברים ולכן לפני כל טיסת יירוט לילה היית צריך לעשות טיסת-ניסוי כיוול יום. אני באתי לגדעון אלרום שהיה מפקד רמת-דוד, את הטייסת עמדנו להקים ברמת-דוד, ואמרתי לו שאני צריך מטוס מטרך כדי לעשות עליו כיוול מכ"מ גדעון הרי לא הבין בזה, אף אחד בארץ לא ידע איך אוכלים את הדברים האלה. "אתה השתגעת, מחר יש מלחמה והשמישות שלי צריכה להיות 100%. לא אוכל לתת לך, לא מוכן, לא חשוב לי איזו פקודה יש לך, אני לא מוכן לתת לך מטוס. אז התפשרנו על זה שהוא יתן לי מטוס בוכנה הרורד שהיה מטוס אימון מתקדם והוא טס אפילו יותר לאט מהאיל 14. וזה הציל את חי. כי עשיתי את הניסוי, ניסוי הכיוול, אבל מאחר והוא היה איטי, אני הייתי צריך לטוס עם המנועים ועם המדפים, עם המנועים חזק ועם המדפים בחוץ במין מצב כזה. כמו לפני נחיתה. כמו שאתה רואה מטוס לפני נחיתה. ואז עשיתי לי כבר את החישובים, איפה אני צריך להיות עם התותחים שלי שהם בכנפיים

כדי שהתותחים יירו בעסק הזה מטווח כזה, מטווח כזה. בקיצור, הסרוב של גדעון הציל את חיי בזה שהוא לימד אותי איך אפשר לעשות את הבלתי אפשרי. אבל בכל מקרה אני תמיד הייתי נכנס בו, זאת אומרת כמעט נכנס בו ושובר ואוסף מהירות ובא מחדש וכך הלאה. טוב, המראנו, המכ"מ כיוון אותנו ואז פתאום מסתבר שמיכלי הכנף, המיכלים הרזרביים לא מעבירים דלק. שרשרת של עניינים. זרקתי את המיכלים ואמרתי ביי ביי (Bye Bye) יציאה יבשה גמרנו, לא אמרתי לנווט שום דבר מפני שרציתי שהוא יתרכז ו... הוא צריך לעבוד עם ראש ברור לגמרי כל הזמן. להפוך את כל ה... היה לו מכ"מ ב' סקופ (B SCOPE) ב' סקופ זה מסך כאילו שאתה לוקח קטע של מסך ים כזה של NAVIGATOR ואתה מותח אותו ככה כדי שזוויות, אתה רואה את הזוויות ואת הטווח, כדי שבזוויות קטנות זוויות, זה B סקופ והיה לו C סקופ שהיה מראה את ההגבהה אבל אז לא היה ייצוב של אנטנות ודברים שיש כיום אז כשאתה בסבוב אז מה זה הגבהה ומה זה, אז הוא צריך היה אחרי ניסיון של שנה שטסנו ביחד הוא למד איך לתקן את השגיאות האלה שללא קומפיוטר אתה לא יכול לתקן אותם. אז לא אמרתי לו. זרקתי את המיכלים, זה הקל על המטוס, והמשכתי. כעבור איזשהו זמן, אפילו לא מדדתי את הזמן, ואין לי מושג אפילו איפה, תפסנו במכ"מ שלנו בהדרכת המכ"מ של סטלה מאריס, תפסנו במכ"מ שלנו את המטוס הזה וכמובן אני בא ככה, והוא ככה, אז אני הייתי צריך לעשות איזה סיבובים חריפים להתיישב לו על הזנב והתחלתי לעשות מה שעשיתי עם ההרוורד, כן, לטוס במהירות איטית, עם מנועים, עם מדפים וכל הסיפור שאני רואה את האגוזזטים האומללים האלה של מטוס בוכנה הצינור הוא ככה קצת אדמדם, צינור הפליטה, והלהבה היא קצת כחולה, וזה מה שיש לך. שני המנועים אתה רואה אז אתה יכול פחות או יותר לאמוד מרחק כדי, מרחק, גם אמדנו ככה משהו, אני יודע, 70, 50 מ', משהו כזה ואז דן טולקובסקי שהיה בבקרה אומר לי: "אני רוצה לוודא, לוודא שתוודא שזה המטוס" אף על פי שהוא היה כל הזמן בתצפית וגם מוצאי כיוון וגם במכ"מ. אז לא נשאר לי אלא לעשות מין דבר כזה ולבוא להתיישב אתו כנף אל כנף, אני חשוק כמובן, מכשירים על אינפרא-אדום והמטוס היה חשוק אבל בתוך התא של הנוסעים היה אור! אז פשוט הסתכלתי דרך החלון, דרך החלונות, והייתה גם בעיה לוודא שזה איל 14 כי היה דמיון לא קטן בינו לבין "דקוטה" בחלונות הטייס היו יותר כמו "נורד" וזה היה יותר, ככה הזנב היה בזווית, בזוויות יותר חדות וכל זה אתה משליך נגד הכוכבים כי זה היה חשוק לגמרי כל העסק, אבל תא הנוסעים היה מואר ושם ראיתי את החברה'. מי שישב לא ראיתי אותו אבל הסתובבו גם במדים באיל, ממש כנף אל כנף. ואני ככה (מראה ביד בזווית הזדקרות) והוא ככה בגלל המהירות. טוב, אמרתי לו שזהו זה אז הוא אומר: "רשאי לפתוח באש". לקחתי, שוב פעם, עשיתי מין, להאריך את הדרך בעזרת סרפנטינות, נכנסתי אחריו, נכנסתי לטווח כזה שאני מעריך אותו כמו 70 מ', 50 מ', משהו כזה ופתחתי באש. וכאן חכו לי שתי הפתעות נוספות. שים לב לשורת הפתעות: יש לך הפתעה של שאומרים לך להפיל מטוס בוכנה ואתה יודע שאי-אפשר, אתה מוחק את האי-אפשר. אין לך העברת דלק, אתה מחוץ לטווח, מוחק את בעיית הדלק. אתה מגיע אליו, מזהה אותו, ניגש מקרוב מאד, במין מצב מוזר, קצת למטה, וככה, כדי שהתותחים... ועכשיו ההפתעה, שתי הפתעות בבת אחת. א' – מעצור בתותח ימין, הם היו שבעה פסיק שניים מ' (7,2 מ') בין שני התותחים הקיצוניים התותחים היו בכנפיים, המכ"מ היה באף, הרתיעה של התותח בזמן ירי זה 2,8 טון. עכשיו, אתה טס במהירות קרובה מאד להזדקרות מפני ש... מהירות הנחיתה, אז בין רגע אתה בסחרור. עכשיו, זה לא הספיק, אלא מישהו רצה להיות מאד, לעזור לי מאד בעסק הזה ושם גם כדורים נותבים. כדורים נותבים בלילה חשוק לגמרי מסנוור אותך כליל, אתה לא רואה שום דבר.

יורם: איזה קוטר התותחים האלה?

י.צ.: 20 מ"מ ארבעה תותחים עשרים מ"מ. בערך 725 כדור בדקה. (מס' ניסויי ישן וטוב). אז אתה בבת אחת נכנס לספיין, מסונוור, לא רואה שום דבר ואתה בגובה עשרת אלפים חמש מאות רגל (10.500), צריך מהר מאד לצאת כי אין לך הרבה גובה לצאת מהסחרור. אז סחרור זה בלתי מבוקר, אתה יודע. טוב, יצאתי מהסחרור די קרוב למים. מה שקרה, למזלי, שמהצרוור הראשון, הצרוור הקצר הזה שהכניס אותי לספיין וסונוור אותי, הדלקתי לו את המנוע השמאלי. והוא ככה, דלק קלות, אתה ראית למעלה שהוא דולק קלות ולכן ידעתי לאן לגשת כי לא היה משהו אחר בסביבה. יצאתי מהספיין, עליתי למעלה ועכשיו הייתה בעיה עוד יותר קשה. מטוס בוכנה דו-מנועי שהוא טס על מנוע אחד, טס עוד יותר לאט! אבל אני הייתי עכשיו משכיל, א' -אני יודע שיש לי מעצור בתותח ימין. ב' -אני יודע שיש לי נותבים. ג' -אני יודע שאני צריך לטוס יותר לאט. כל כך לאט לא יכולתי לטוס ולכן עשיתי חשבון, אני גומר בזה... כן, דיווחתי שפגעתי, אבל כך וכך ודן טולקובסקי אמר לי "עכשיו בכל מחיר" שרק זה היה חסר שהוא יגיע למצריים מחורר, זה התרעה על התחלת המלחמה. זה היה 28 בלילה, כן, אז עשיתי לי חשבון שאני אכנס לתוכו, לא יעזור, אבל להכנס בתוכו בוא נראה איך אפשר ליצור סיכוי שלא. אז אתה לוקח את המטוס, יש לך מהירות סגירה, לא הייתה לי ברירה, לא יכולתי להחזיק, לסנכרן, על מנוע אחד, אתה לוקח אותו נמוך יותר, ימינה כדי שברגע שאתה תפתח באש התותחים ישטפו אותו בצורה כזאת, (מראה מניפה שמאלה) מאחר ויש לך רתיעה יותר גדולה בצד שמאל בגלל המעצור של התותח הימני, אז לעשות תרגיל כזה בגאומטריה ולהכנס לתוכו, לא הייתה לך ברירה. עכשיו, תוך כדי שאני עושה את כל החישובים, כאלה, שיבי צועק לי: "אני רואה אותו משני הצדדים, אתה נכנס בו". אני לא יודע אם אתה טסת בכיסא אחורי של מטוס אימון. הוא לא רואה שום דבר מלפנים, אז כשאתה רואה מטוס משני הצדדים שלך, הנווט שרואה רק הצידה, אז פרושו של דבר שאתה, אני יודע, 50 מ', 40 מ', 60 מ', משהו כזה ואני סוגר עליו במשהו כמו, אם נתרגם את זה לק"מ, אולי קרוב ל100 קמ"ש. זאת אומרת, אתה צריך להיות קצת זריז. אמר לי את זה, אז אוטומטית פתחתי באש, אמרתי קה סרה סרה (que sera sera) ונכנסנו לפיצוץ אדיר של כל העסק הזה שכל המטוס נדלק ואני כמובן בסחרור וגם הוא בסחרור. ואני מודיע לך שזה כל כך רומנטי שאתה רואה כדור אש מסתחרר למטה ואתה שוכח שבעצם גם אתה מסתחרר למטה. זה לוקח לך רגע של היפנוזה כזאת. ש... טוב. עכשיו יוצאים. יצאנו באמת קרוב מאד לפני הים כי לסילון זה לא גובה. ראיתי אותו מתרסק. דיווחתי שזה בוצע. אז עכשיו מודיע לי המכ"מ הקרקעי: "אנחנו איבדנו אותך" גם בגלל הגובה גם בגלל המרק. עד היום אני לא יודע איפה הייתי. אמרתי, בסדר, אני אשים פעמי מזרחה. הארץ הייתה כבר בהאפלה. אני אשים פעמי מזרחה. כשייגמר הדלק, נקפוץ, זה אמנם אוקטובר, זה לא נעים אבל אולי, אולי יוציאו אותנו.

וכמו שאני טס מזרחה, מדי הדלק כבר התקרבו לאפס, אחר כך היו אפס. שואל אותי מאירקה רוף, היה בבקרה בחיפה, אם אני חושב שאני אגיע. לא היה לי מושג איפה אני. אבל אחרי שאתה יוצא מכל כך הרבה מקרים של מזל, אחד אחרי השני, אתה מוחק חוסר מזל, אחד בא, שני ושלישי וכל זה, אמרתי: "שפכתי את המצית של שיבי לטנק. אני לא אומר שאני..." אז דן טולקובסקי אומר, וזה טיפוסי לדן טולקובסקי: "בלי שמות, בבקשה". טוב, אני טס מזרחה ופתאום אומר לי מכ"מ הנ"מ, הפלדרמאוס של חצור: "אני חושב שיש לי אותך, תגיב לי גובה ומהירות ואני אגיד לך אם זה אתה, וכיוון". אז אמרתי אז הוא אמר: "כן, תפסתי אותך" אז אמרתי: "במקום להשתמש במכ"מ הזה ליירט, אתה תביא אותו למסלול". המסלולים גם ככה היו כבויים, הכל היה כבוי ומדי הדלק כבר עמדו על אפס. זאת אומרת אני לא ידעתי כמה... מתי המנועים יפסיקו לעבוד. זה כבר היה... זה. לקראת הנחיתה הדליקו לי את המסלול בחצור ואני באתי לנחיתה לכיוון מזרח ואז, בפחות מ-2500 רגל, אני מתחיל, הפופיק, מפני שאני שם

גלשתי, עכשיו ברגע מסוים אתה צריך להוציא את גלגלים ואת המדפים ואם שם המנועים יפסקו יש לך זווית גלישה של לבנה, זאת אומרת להמר על זה שהמנועים יעבדו עד שתיגע. הם עבדו. עד שנגעתי. וכבו בסוף המסלול. זה היה לדעתי, מכל הניסיונות שהיו לי, והשתתפתי בפיצוץ אוניה, והשתתפתי ב1001 פעולות, זה היה הבצוע המותח ביותר ומתיחות בהמשכים שאתה כל הזמן צריך לקבל החלטות איך אתה כן עושה ולא איך אתה לא עושה. נחתנו, והראשון שהגיע היה מכונאי אחד שהיה מוכשר מאד ואחר-כך לקחתי אותו לטייסת, הוא מריח את התותחים, אומר: "שלושה ירו, אחד לא ירה, תגיד לי, המלחמה התחילה?" אני אומר לו: "אני חושב שכן". הוא לא שאל אותי מה עשיתי, הוא אומר: "הצלחת?" אז אמרתי "כן". מגיע עיזר ויצמן שהיה מפקד הבסיס בחצור. אומר: "יש פקודה שתבוא מיד לדיין לרמלה. אני נוסע אתך". אז המכונאי אומר: "רגע אחד, בוא נראה כמה כדורים הוא הוציא". אז ניגש, סופר את הכדורים, אז הוצאתי 121 כדור 20 מ"מ מתוך 800. אז נסענו לרמלה ודיין וטולקובסקי שם. המפקדה של חה"א הייתה אז ברמלה ודיין אמר לי: "עמר לא היה במטוס". מרשל עמר, הסגן של נאצר, היה צריך להיות אז הוא בדיוק התערב במשהו אחר, אמר שהוא לוקח מטוס אחר-כך. אמרתי: "אתה יודע מה? עכשיו אני ידע את כל התורה, בוא נצא עוד פעם". הוא אומר: "תשמע, זה גלוי מקורות מודיעין יותר מדי obvious, כי הוא לא הספיק, המצרים לא הספיקו לשדר מהצורר הראשון, חתכתי לו את החשמל אז הם שמעו ברדיו א' ונפסק הרדיו. אז ממש המצרים לא ידעו מה קרה. פעם נוספת זה לא יקרה טוב" אז דיין לקח קוניאק ואומר: "עשית את חצי המלחמה, עכשיו בוא נשתה למחצית השניה". מספרים לי שלא כל אלה שציפינו שיהיו במטוס היו שם, זה לא העסק שלי. אם יש לו יותר כוכבים על הכתפיים או לא, זה אותו דבר כשאתה דופק את המטוס. אבל העובדה הייתה שצנחו במתלה, כפריד, הבסיס של כברידי, הוא בערך 60 ק"מ משם, אז צנחו ב-4:00 אחה"צ ב-29 לאוקטובר ועד 2:00 אחה"צ ב-30, לא פזרו את המטוסים, זאת אומרת שכן הייתה השפעה לעניין הזה. כנראה שה... איכשהו הדבר הזה הביא תועלת. אם אתה שואל אותי, לאור כל הנסיון שהיה לפני ואחרי זה בעניין הזה, לא עשה עלי רושם. עבר, עבר, לא הלם קרב ולא הלם ולא שום דבר. לא... עשית, עשית... בתור טייס יש לך לפעמים גם בעיות של אלוהים ומנוע ועצמך ומזג-אוויר וכך הלאה וכך הלאה. איבדנו המון חברים כבר עד סיני. אז איבדנו הרבה יותר ממה שמאבדים היום, כי אז לא ידענו, אז זה זכור לי כ... כאירוע החזק ביותר שהיה לי ב-41 שנות מבצעים. מוזר, אתה יודע, אתה התרגלת לזחול, לתקוף, להגן, לספוג אש בשיירה שאתה באוטו לא מוגן, וכל מיני דברים. זה אן-דן-דינו שהולך. שנה לפני העסק הזה ב... נדמה לי ראשון בספטמבר '55 גם היה מה שכונה הקרב הסילוני הראשון, קרב יום שהשתתפתי בו. אני הייתי אז מס' 2. אז הפלנו 2 וומפייירים ולא נתנו לנו להפיל את השניים האחרים שהיו מנת-חלקי. את השניים האלה, 400 מ' מהגבול לצדנו, האחרים ברחו, לא נתנו לנו לרדוף אחריהם. שום דבר לא משתווה לעסק הזה. קרב היום היה כמעט משעשע. הם לחמו כל כך גרוע שאני צעקתי להם עצות ברדיו: "תזרקו את המיכלים, אידיוטים"... פשוט, לא לתאר. אבל זהו, זה הסיפור.