

ראיון עם אריה ברק (בוצי)
5 ביוני 1995
פרויקט תיעוד תולדות חיל-הים
מראיינת: דניאלה רן

קלטת 1, צד א'
כשהייתי בבית ספר, בגיל 14 בערך, הייתי בצופים ואז הקימו את צופי ים חיפה. אז הלכנו לקורס צופי ים בתל-אביב, שאימצו אותנו, ועברנו שם קורס ימי.
ש. היית בבית הספר בחיפה ונסעתם לתל-אביב.
ת. נסענו למחנה קיץ בירקון ולמדתי שם לחתור. הייתי אז בן 15.
ש. אתה זוכר מי הדריך אותך שם?
ת. הדריך אותי צבי שידלו. אז היה גם המגע הראשון שלי עם צ'יטה ועוד כמה חבר'ה מצופי ים. למדנו לחתור וקצת שיט מפרשים, צופי ים ת"א נתנו לנו במתנה סירה שנקראה "אריה", זו היתה הסירה הראשונה של צופי ים חיפה ובה הפלגנו בחזרה לחיפה.
ש. חתרתם?
ת. לא. עם מפרשים. היתה סערה צפונית ולקח לנו 3 ימים להפליג מתל-אביב לחיפה וזה היה ניסיון טוב. הגענו לחיפה ואז התחלנו בפעילות.
ש. בהפלגה הזו במשך 3 ימים היה לכם מזון?
ת. כן הצטיידנו באוכל להפלגה של מספר ימים. ירדנו גם לחוף. זה היה עוד בזמן מלחמת העולם השנייה. היתה סערה צפונית. ביום הראשון יצאנו מנמל תל-אביב. גררה אותנו ספינת דייג. אחר כך הפלגנו עם מפרשים. באותו יום הצלחנו להגיע למקום שנקרא אבו-זבורה, שהיום זה מכמורת. נפגשנו שם עם דייגים ערבים ואיתם העברנו את הלילה בצ'יזבטים. למחרת יצאנו שוב להפלגה. היתה סערה צפונית והגענו דרומית לעתלית ושוב ירדנו לחוף. למחרת התחלנו להפליג מעתלית. אז נפסקה הרוח לגמרי וחתרנו מעתלית עד לחיפה. היינו צעירים. כך התחלנו בפעילות הימית של צופי ים חיפה. צבי אסלנדר, היה אז קפטן של גוררת בנמל, היה המדריך הראשון שלנו. התחלנו ללמוד קשרים ופעילויות ימיות שונות, ואחר כך התחלנו להדריך אחרים, שהיו יותר צעירים. אחר כך הייתי בעוד קורס ימי בקיסריה, אחר כך בקורס בעתלית (או להיפך) וזה מה שלמעשה קבע שעד היום בפעילות ימית.
ש. גם היום אתה עוסק בים?
ת. כן. ב-1947 גמרנו את בית הספר הריאלי. החבר'ה שלי, בני הכיתה שלי, הלכו להכשרת דפנה, הכשרה מגויסת של הפלמ"ח, עוד שנה לפני זה הם היו בגרעין להכשרה. אני, בתור ילד, הייתי בקיבוץ. אז אמרתי - אם קיבוץ, אז יש לי קיבוץ שלי. החלטתי שאני לא מצטרף אליהם להכשרה, כי חשבתי שהם אנשים רציניים ואם הם אומרים שילכו לקיבוץ אז בסוף כולם יישארו בקיבוץ. היום נשארו מהם רק 5 בקיבוץ. אני במקום זה התגייסתי לפל"ם. זה היה ב-1947. בצופי ים עוד הייתי מדריך, והיה לנו צריף. אין עוד מה להוסיף על זה.

התגייסתי לפלי"ם בסוף 1947. השתתפתי בקבלת 2-3 אניות מעפילים. הייתי עם יוחאי בן-נון בפלוגת הנמל. קצת הדרכתני. אחר כך הוקם חיל הים אז עברתי לחיל הים. עברתי השתלמות באיתות על ידי אייבור פיקס, שהיה דמות מדרום-אפריקה, שלימד אותנו איתות והיינו למעשה האתתים הראשונים של חיל הים.

ש. הוא היה במסגרת המח"ל?

ת. כן. יותר מאוחר הוא עבר לאמריקה, אחרי שהריח מה שהולך לקרות בדרום אפריקה, וכבר בשנות השישים המוקדמות עבר לאמריקה.

ש. יהודי?

ת. כן. שרתתי כאתת על ה-20. אחר כך ירדתי והדרכתני אתות בקורס החובלים הראשון וסיימתי אותו.

ש. תאר בבקשה מה זה להיות אתת.

ת. מה שלמדנו בקורס וידענו היטב הוא איתות מורס בפנס, איתות בדגלי קוד ואיתות בדגלי סמפור. הכל גם בעברית וגם באנגלית. היום כמובן כל הדברים אלה כמעט ואינם בשימוש.

ש. זאת שיטה אנגלית, הסמפור?

ח. לא, כל הציים השתמשו בזה.

היה עוד אתת אחד שהדריך אותנו סם ליפסקי שהיה מהצי האמריקאי. שניהם עשו עבודה יפה, אבל "הנביא" היה אייבור פיקס והוא שקבע את תרגילי הסדר לאניות בדומ לשיטה הבריטית: , מה אומרים כדי שילכו בשורה ושיסתובבו וכו'. הכנסנו את זה אחר כך לשימוש באניות, והיה אפילו בשימוש בכמה קרבות שהיו אז. ובתחילת 1949, עם סיום קורס החובלים, עליתי כקצין צעיר על ה"הגנה" ק20, שהמפקד שלה היה דוד מימון.

ש. זאת אומרת, על אותה אנייה מתפקיד אתת עלית לדרגת קצין.

ת. כן. סגן מפקד האניה היה שלמה אראל, שאחר כך היה מפקד החייל. היה גם יוסף זיו, שהיכרתי אותו עוד מהפלי"ם, שנפטר אחר כך. "הדוקטור" קראו לו.

על ק20 שרתתי עד אמצע 1950. אז בדיוק חתמו לצבא קבע והיו לי ספקות אם לחתום או לא.

ש. אתה זוכר את ההתלבטויות?

ת. היו לי התלבטויות אם ללכת ללמוד, אך זה היה לי קשה אז מבחינת הבית ופה היתה לי גם מסגרת די נוחה וחתמתי קבע.

ש. השינוי מהמסגרות של הפלי"ם לחיל הים, איך היה המעבר הזה?

ת. לפלי"ם לא היו אניות. בפלי"ם התעסקו בסירות. המעבר לחיל הים היה גם כניסה לאניות. אלו היו בעיקר אניות מעפילים לשעבר, גם האניה שלי ה-ק20, "הגנה", היתה אניית מעפילים לשעבר, עם הכרזת המדינה שופצו וחומשו מספר אוניות מעפילים והפכו לאניות מלחמה של חיל הים. המעבר מהפלי"ם לחייל במקרה שלי היה די ברור. זה היה מעבר מסירות לאניות. אני לא זוכר שהיו לי בעיות מיוחדות. האמת היא שלא הייתי פלי"מניק מימים-ימימה, כי בסך הכל סיימתי את בית-הספר ביולי 1947 והתגייסתי באוקטובר-נובמבר 1947 ואת הכרזת האו"ם כבר שמעתי כמגויס.

שרתתי כקצין קשר על ה-ק-20 עד אמצע 1950: הפלגות, קצת ליווי רכש, ניווטים ראשונים שעשיתי. הכל בים היא התנסות חדשה, בניגוד ליבשה שעליה כולנו רגילים לחיות, הרי שבים ישנה התגברות על הים שזו בעיה בפני עצמה, לפני שמתחיל כל נושא הלחימה. זה לוקח גם הרבה זמן ומאמץ כדי ללמוד איך לתפקד בים,, איך להפעיל את האנייה, איך להמשיך לפעול כשהים סוער, איך לשרוד - וכל זה עוד לפני שבכלל מתחילים בנושאי לוחמת ים.

ש. יש שני מקצועות - אחד ימאות ואחד לוחמה בים.

ת. נכון. אנשי הצוות שלי היו מגדירים לי מה זה סערה - סערה זה דבר כזה שאלוף משנה מהצבא שבא לבקר מרגיש כל כך לא טוב שהוא שוכב על הסיפון ולא איכפת לו שמלחים פשוטים דורכים עליו. בתקופה הזו שלמה אראל קיבל את הפיקוד על האנייה. בסוף 1950 יצאתי עם קבוצה גדולה מצה"ל ומחיל הים לקורסים צבאיים בצרפת. ולקראת היציאה למדנו צרפתית בחודשי הקיץ של שנת 1950.

ש. לא ידעתם צרפתית?

ת. לא. אני למזלי הטוב או הרע הייתי צריך להישלח לבסיס חיל הים הצרפתי באלג'יר לקורס כשכבר הייתי בפריז, הצרפתים לא הסכימו שאצורף לקורס כי קציני מכ"ם וגילוי: זה היה הקורס היחידי בצפון אפריקה. צפון אפריקה אז היתה צרפתית לגמרי, אבל הם לא הסכימו. שהייתי בצרפת כמה חודשים עד תחילת 1951 עבדתי קצת בשגרירות בפריז וקצת צירפו אותי לאימונים בצרפת של צוותות ספינות הטורפדו הראשונות של חיל הים.

חזרתי ארצה ורתתי כשנתיים בתפקיד קצין מבצעים, כלומר קצין קשר גילוי וניווט על הפריגטה ק-32. אחר כך הייתי סגן מפקד של ה-28 וה-30. שרתתי על כולן. שלמה אראל היה כבר מפקד השייטת. הוא הכניס את הדפוסים הראשונים של שיגרת האנייה ואימוני האנייה והשייטת. התאמנו אז הרבה ושיפרנו את התותחנות, את הגילוי והניווט והקשר וגבשנו לראשונה את נושא לוחמת הים בחיל.

היתה אפיזודה ב-1953 של רעש ביוון, שבמקרה היינו בסביבה בזמן הפלגת אימונים וכולנו זוכרים את זה.

ש. השתתפת שם בפעולות הצלה?

ת. כן. השתתפת.

ש. מה היה התפקיד האישי שלך בפעולות הצלה?

ת. הייתי סגן מפקד אנייה, והובלנו פצועים. זו היתה אפיזודה. לפני הרעש קיוונו מאוד להגיע לפיראוס כדי לבקר באתונה, אבל לא אישרו לנו. אבל בזכות פעולות הצלה שלנו ברעש, הרשו לנו להכנס לנמל. זה היה הביקור הראשון שלי בפיראוס ובאתונה.

ש. במהלך השייטת קיוויתם לבקר בפיראוס ואתונה ולא אישרו לכם, ואז בעקבות פעולות הצלה התירו לכם.

ת. כן. באמצע 1953 עברתי למפקדה. כראש המדור המבצעי של ענף הקשר והגילוי. אחד הדברים החשובים שעשיתי שם [בעזרת יצחק שושן, שחזר מהאקדמיה בצרפת] הוא הארגון בפעם הראשונה של מערכת הגילוי והחלפת הידיעות בין האניות ובחיל הים כולו. בכל כלי שיט של חיל הים יש מיי"ק (מרכז ידיות קרב) שבו מסומנים כל כלי

השייט והמטוסים שבסביבתו כפי שמגלים ומודדים אותם מכשירי המכ"ם, מכשירי גילוי אחרים ותצפיות שעל כלי השיט. כך מתרכזת בכל מיי"ק תמונה של מה שנעשה בשטח סביבו כמו אפוא האויב, מה כיוון התנועה שלו ואיך להתקרב אליו ומאיזה טווח לפתוח באש ועוד עשרות דברים. - רוצים שכל האינפורמציה הזאת תהיה סך הכל האינפורמציות של כל האניות שבשטח. זה היה פעם ראשונה שעושים דפוסים ונוהלים של כל הדבר הזה. זו פעם ראשונה שהשתמשנו בנוהל צרפתי, תירגמנו אותו והתאמנו אותו לסביבה שלנו.

ש. כל אנייה לוקחת את המידע למרכז על החוף?

ת. לא. האניות והמרכז בחוף מתקשרים ביניהם. במין קודים שמישהו מהצד לא כל כך מבין אותם, כך שגם למיפקדה וגם לאניות יש סך הכל האינפורמציה של כל האמצעים שמגלים.

ש. היית אומר שבעצם צריך היה להיות רשום אותו דבר אצל כל אחד.

ת. כן. זה אחד העקרונות החשובים של העניין הזה. זאת היתה הפעם הראשונה שהתעסקנו וכתבנו את הנוהל הזה. אירגנו גם את העניין של קשר חיל הים עם צי סוחר. היתה מערכת קשר מיוחדת. אוטו שטראוס, היה ממונה על זה.

ש. מטעם צי הסוחר?

ת. מטעם חיל הים. בכל הנושאים שקשורים בניווט, גילוי וקשר של חיל הים. בתפקיד המטה הזה עסקתי ב-1953 וב-1954.

ש. כשאתה אומר אנחנו קבענו את הנוהלים - מי היו עוד האנשים?

ת. אני ויצחק שושן ישבנו וכתבנו והפצנו את זה וזה התקבל.

ש. עשו קורס לאנשים האלה?

ת. לא כל כך ממוסד. העברנו את זה כפקודה ותידרכנו את כלי השייט. במקביל בשטחים אחרים פיתחו נוהלי תותחנות לתותחים הפרימיטיביים שהיו אז וכו'.

ש. מי העלה את הצורך? אתם הרגשתם בעצמכם שזה חסר?

ת. כן. הרגשנו שחסר. התחילו לחזור אז הראשונים מהאקדמיה בברסט בצרפת. שושן עבד אתי על זה. הוא הביא נוהל מברסט וראינו שזה מתאים. נוהלים של נאטו לא כל כך שמנו יד עליהם כי זה היה סודי. אבל חזרו כבר חניכים מברסט והביאו את הנוהל הזה ותירגמנו אותו והתאמנו אותו. שושן בספרו מתאר את זה. הספר של שושן הוא ספר חשוב, ראשית מבחינת החוויות שלו של מפקד שעובר חוויה נוראה כמו טביעת המשחתת "אילת" שהוא פיקד עליה, אבל מה שהוא מתאר מאוד יפה, זה את ראשיתו של חיל הים. מי שחי את זה רואה שהוא תפיש כמה דברים נכון וחזר אלי הריח של התקופה ההיא כשקראתי את הספר שלו. הוא בחור שיש לו כושר ראייה ושאר-רוח.

בשנת 1955 היו כל מיני מחשבות. הפריגטות נחשבו כדברים ישנים. הקורבטות היו אניות מעפילים לשעבר והפריגטות היו גם פליטות של מלחמת העולם השנייה מהצי הקנדי שרכשו אותן. הן היו די ישנות. אורגינלית הן היו מיועדות ללוחמה נגד צוללות. אנחנו התקנו בהן תותחי שטח איטלקיים, די "עתיקים". כבר הגענו אז להרגשה שחיל הים צריך כלים יותר מודרניים. אם אני זוכר נכון בשנת 1954 תכננו לבנות במספנה איטלקית, משחתות קטנות עברנו. אז באו האנגלים והציעו לנו 2 משחתות, ובעוד אנחנו קונים אותן הם מכרו גם 2 משחתות כאלה למצרים. אלה משחתות ה-Z

המפורסמות. אני אז נסעתי, כיוון שהייתי קצין המטה שעסק בענייני גילוי ניווט וקשר, לא כמס' 1, אלא היה אז שוקה מקובר, שקראו לתפקיד הזה קצין אלקטרוניקה חיל הים, ואני הייתי ראש המדור המבצעי שלו. מטעמו הצטרפתי אל שמוליק טנקוס, מפקד חיל הים, והיינו במשלחת הקניות שנסעה לבדוק את המשחתות באנגליה.

ש. אתה בדקת תחום מסוים? את תחום הקשר?

ת. כן. את תחום הגילוי, הניווט והקשר. זה היה עולם חדש. המשחתות היו באנגליה במצב שימור שנקרא "קוקון", (קוקון זה גולם), כלומר הן לא היו מופעלות, אבל לא זרקו אותן. הן היו כאלו מוכנות לחימה, אם היה צורך בכך. אז האנגלים החליטו למכור אותן. פעם ראשונה שהיה לנו מגע כזה עם אניית מלחמה ממש, עם 4 תותחים בקוטר 4 וחצי אינץ', עם בקרה (לא אלקטרונית כמו שהיכרנו אחר כך, אבל בקרה מאוד משוכללת לעומת מה שהיה עד אז), ויורים לטווח שלא חשבנו עליו, 18 אלף יארד. זה היה משהו פנטסטי, עם 8 טורפדות על כל אנייה, עם מערכת נגד צוללות מאוד משוכללת, עם מכשיר גל"צ - גילוי צוללות, שהיה מאוד מודרני בשעתו, שאנחנו בכלל לא היכרנו ועם פצצות עומק שהיינו זורקים מהירכתיים. אני זוכר שבימים הראשונים שהיינו מסתובבים שם ללמוד, כל אנייה, בעיקר המערכות המורכבות שלה, היו עטופות במין חומר פלסטי כזה, אז פתחו לנו את זה כדי שנוכל להיכנס. היינו מסתובבים ושאלתי את עצמי איך נדע בכלל ללכת מנקודה א' לנקודה ב' בתוך האנייה הזאת.

ש. בגלל הגודל?

ת. בגלל הגודל, בגלל הסיבוך. אחר כך, כששרתתי עליה, יכולתי לעשות את זה עם עיניים סגורות בהליכה אחורה. אני חושב שרק לפי הריח יכולתי ללכת ממקום למקום.

ש. איזה מין מערכת קשר מצאת שם?

ת. ביחס להיום היא קצת מצחיקה, אבל מערכת קשר מאוד רצינית, מאוד מודרנית.

ש. קשר דיבור היה ודאי.

ת. כן. בחיל הים היה קשר דיבור כבר מהתחלה, מ-1948. היה קשר איתות מההתחלה. היו מכשירים, מק 10 קראו להם. אבל היה נהוג ולמעשה נהוג עד היום שלדיבור יכולים להאזין, לאלחוט יכולים להאזין, אז כשאפשר להימנע מדיבור ולהשתמש באיתות ראייה בטווחים קרובים או בפנסים או בדגלים בסמפור, או בדגלי קוד שלכל אחד היה מובן משלו, היו משתמשים בהם.

מה שלא סיפרתי על מערכת הקשר של חיל הים : דיק רוזנברג היה קצין האלקטרוניקה החילי. בזמנו או אחריו התקינו את השידור ללא מענה. כלומר, ההוראות לאניות היו משודרות בלי שהאניות בכלל היו עונות, כדי שלא יוכלו לאתר אותן. קראו לזה שיטת הפוקס - שידור ללא מענה. זה היה מקובל בכל העולם, כדי למנוע בכלל איתור של האניות. לא אתפלא אם עד היום זה ישנו. מפקדת חיל הים היתה משדרת על כמה תדרים, כל מברק בקוד היה משודר מספר פעמים, ואחרי ששודר מספר פעמים ההנחה היתה שהאנייה קלטה אותו. האלחוטאי היה קולט ואחר כך היו מפענחים. בהתחלה הפיענוח היה מוטל רק על קצינים. זו היתה מערכת די מסורבלת. כשהייתי קצין קשר על ה-20 עסקתי בפיענוח, הייתי קצת מפענח וקצת מקיא, קצת מפענח וקצת מקיא. זה מה שאמרתי קודם שבים, לפני שבכלל עושים משהו - צריך להתגבר על הים ורק אחר כך מתחילים הדברים האחרים.

כשקינינו את המשחתות עשינו טקס הנפת דגלים קצר. היינו במשלחת שמואל טנקוס, בן שמואל שהיה מכונאי ראשי, יחיאל שפירא שהתעסק בתותחנות, ג'ק מרגלית שעסק בנגד צוללות ואני שעסקתי בקשר גילוי וניווט. הנפנו את הדגל. אחר כך בשלב יותר מאוחר, שאני לא השתתפתי בו, נשלחו צוותים ובמשך מספר חודשים, קרוב לשנה, התאמנו. מפקדי האניות שבאו לקבל אותם היו יוחאי בן-נון שקיבל את ה"יפו", מנחם כהן שקיבל את ה"אילת" ויבדל"א סמק (שמואל ינאי), שהיה מפקד שייטת המשחתות (היה בשעתו מפקד הפלי"ם) והיה גם קודם מפקד שייטת הפריגטות, השייטת הגדולה). אני לא השתתפתי בזה כיוון שנשלחתי בסוף 1955 לקורס לקציני ים של צי ארה"ב, מה שקראו Generl Line School. אצל האמריקאים חלק גדול מקציני הצי הם טייסים. הם טסים ואחר כך הם צריכים להפסיק לטוס, כי הם נעשים קצת זקנים, ואז או שהם משתחררים או שהם מקבלים תפקידים באניות. כדי לקבל תפקיד באניות הם צריכים לדעת את מקצועות לוחמת הים, הישירים וגם העקיפים כמו האפסנאות, תורת המכונאות ואפילו אז היו הניצנים הראשונים והרקע הבסיסי ביותר של לוחמה אטומית.

ש. אתה הצטרפת לקורס כזה.

ת. כן. הקורס הזה היה פותח עיניים בשבילי. פעם ראשונה שגיליתי את אמריקה. (בגלל הקורס הזה "הפסדתי" את התקופה באנגליה של המשחתות).

ומכיוון שהקורס היה מאוד תיאורטי בקשתי ואושר לי שרות של חודש על משחתת אמריקאית בבסיס סן דייגו.

ש. עם תפקיד?

ת. לא. רק לתקופה קצרה. זאת היתה רק השלמה לראות איך הם מתאמנים וכו'. חזרתי עם עיניים גדולות ולא ידעתי בדיוק אם אני בא או הולך ובדיוק נפלתי על מלחמת קדש. זה היה באוקטובר 1956. במלחמה הייתי נציג חיל הים במוצב הפיקוד של צה"ל ואז פעם ראשונה שבטן אל בטן ראיתי את צה"ל מקרוב. זה מצחיק להגיד - לא את צה"ל אלא את הפיקוד על צה"ל.

ש. זה היה בקריה?

ת. לא. זה היה ברמלה. כל המטכ"ל עבר בשכנות למוצב הפיקוד של חיל האוויר שהיה אז ברמלה. מה שאני יכול להגיד על התקופה הזו, שהייתי הנציג של חיל הים בצה"ל. מעניין היה למשל לראות את הקרב של איברהים אל אוואל מנקודת ראות צה"לית.

ש. אולי תספר על זה, כי על הצד הימי שמעתי.

ת. אני לא זוכר הרבה פרטים. היה סיפור עם הצרפתים. מה שאני זוכר זה דיווח של הטייסים של חיל האוויר ש"הטביעו" את המשחתת "איברהים אל אוואל". היה ריב מי למעשה גרם לכניעתה. היא נכנעה מרוב פחד, כיוון שהיא נתקעה. המצרים שלחו את המשחתת להפגין את חיפה. שתי משחתות שלנו עלו עליה וחיל האוויר עלה עליה. זה היה אקט לא רגיל. בכל זאת מדברים על תקופה של לפני 40 שנה. התכוננו לנחיתה באזור אל עריש וההתקדמות היתה כל כך מהירה שהנחיתה נעשתה מיותרת. היה דבר מקביל במלחמת ששת הימים שמוטה היה צריך לנחות באל עריש וגם אז ההתקדמות ביבשה היתה מהירה והנחיתה בוטלה ובזכות זה יש לנו את ירושלים. זה מחזק אצלי

אקסיומה שלימדו אותי האמריקאים בקורס הזה שנחיתה מהים זה דבר מאוד מסובך ומורכב ואם אפשר להגיע לאיזה מקום בדרך היבשה - זה עדיף על נחיתה מהים. ש. עדיף לא להשתמש בשיטה הזו של נחיתה.

ת. כן.

ש. היה תאום אסטרטגי בין הצבאות השונים - הבריטי, הצרפתי, מתוך זה שישבת במטכ"ל.

ת. עכשיו הכל כתוב והכל ידוע. בתחום שלי בשטח זה כמעט ולא הורגש, רק פה ושם, כגון ההפגזה הימית של הצרפתים הפגיוזו על אל עריש.

ש. היו לך אולי לקחים ממבצע קדש בקשר לחיל הים?

ת. היו לי הרבה לקחים. אני הוא זה שכתב את המסמך של הלקחים. זה היה בעצם ריכוז של כל מיני לקחים. איני זוכר את הלקחים הקונקרטיים. אם אני זוכר משהו על שיתוף פעולה יותר הדוק בין חיל הים וחיל האוויר בעיקר, שלא היה כל כך הדוק, אבל זה היה לפני 40 שנה ואני לא כל כך זוכר.

נגמרה האפיזודה הזאת וקצת אחרי זה, בתחילת 1957 מוניתי להיות סגן מפקד אח"י "יפו", הסגן של יוחאי בן נון. אז כבר המשחתות היו בארץ. הן הגיעו קצת לפני מבצע סיני. היו כבר כאן חצי שנה. היה מאוד נעים להכנס למשהו שהוא כבר עשוי ופועל ואני השתלבתי שם ולמדתי את זה די מהר. זכרתי קצת מהתקופה שהייתי במשלחת, אבל היה כבר נוח להיכנס, מכיוון שהייתי סגן על אניות קודמות. זו היתה תקופה יפה. יוחאי בן נון היה טיפוס לא רגיל. ראשית היה חצי משורר, שנית היה "מענטש", שלישית היה בעל מקצוע והכניס אותי לעבודה כמו עם כף נעליים. הוא לימד אותי לתמרן את האנייה וציין לי דברים חשובים. היה מאוד נעים לעבוד אתו.

ש. הוא הרי בא מכלי שייט קטנטנים של גומי וישר עבר למשחתות.

ת. לא. הוא לא עבר ישר למשחתות. הוא עבר גם איזה סטאז' בפריגטות תקופה מסוימת, כשאני הייתי באמריקה. הוא היה מהנדס והיתה לו גם עין בוחנת. בנוסף לזה שהיה גם גיבור. הוא היה בן-אדם ואיש מקצוע והיה נעים מאוד לעבוד אתו. היה איש שידע להבחין בין מה שחשוב לבין מה שלא חשוב..

ש. הוא היה טיפוס של מנהיג?

ת. כן. אבל מנהיג חם. למדתי אצלו את כל רזי המקצוע. אחר כך החליף אותו ביני תלם. כך הייתי סגן קצת למעלה משנה על ה"יפו" ואז היה איזה אינצידנט באזור ים סוף באילת ובהתראה של 24 שעות ירדתי לאיל ומוניתי למפקד זירת ים סוף.

ש. היית כבר בעל משפחה?

ת. כן. הייתי כבר נשוי והיתה לי ילדה בת חצי שנה. באמצע שנת 1958 ירדתי לאילת. היו לנו שם 2 פריגטות לא פעילות שהקיפו מיד אחרי מבצע סיני את אפריקה ובאו כדי להראות את הדגל, אבל כשבאו לאילת הן הוצאו מפעילות ועגנו באילת עם צוות תחזוקה קטן מאוד. היו באילת מדי פעם סערות דרומיות ואז לא הייתה כל הגנה על הפריגטות מפני הגלים. בדרך כלל הים באילת שקט, אבל כשבאה סערה דרומית, שהיא לא רגילה, אז באים גלים עצומים והיה חשש רציני שהאניות האלה תגררנה בסערה אל הרציף א אל החוף. זאת עוד דוגמה שעוד לא נלחמים ועוד לא מתכוננים ואפילו לא מתאמנים, אבל יש בעיות עם הים, שזו בעיה בפני עצמה.

ש. מה היה התפקיד שלך שם?

ת. הייתי המפקד, מפקד הזירה. מפקד זירת ים סוף. זו היתה הפעם הראשונה שנתנו שם לתפקיד הזה. מפקד הזירה המהולל פיקד על שלושה סט"רים 16 מ', שהם סט"רים קטנים במיוחד, שבנו אותם באיטליה. הם נבנו קטנים, כדי שהיו ניתנים להעברה על משאית לאילת. זה היה הכוח שלי - 3 סט"רים כאלה.

ש. הם היו פעילים?

ת. כן. הם היו פעילים. אזור הפעילות שלנו היה קטן מאוד אז, רק החצי המערבי של המפרץ, מאילת עד לטאבה. לאניות סוחר, ורק להן, היה מותר להפליג לאורך כל מפרץ אילת ומשם אל העולם הגדול וזאת למרות שהן הפליגו במים טריטוריאליים של מצרים ושל סעודיה. לפי הכלל המפורסם בחוק הבינלאומי, אם אתה מפליג בתום לב, כלומר אניית סוחר בלי מטרות צבאיות, מותר לך גם לעבור במים טריטוריאליים, אם זה המעבר היחידי למים שלך.

באילת שרתתי קצת יותר משנה. אילת היתה אז קטנה והכל היה מאוד מיוחד. הייתי אז צעיר, פחות 30-. כולם היו אז בגיל הזה. היתה תקופה מעניינת. היה אתי כריש ז"ל (אל"מ קדם), שהיה ימאי בחסד. היה קצת פרא אדם אבל היה טוב לעניין הזה. יומי (ברקאי, שהיה אחר כך מפקד חיל הים) התחיל אצלי כקצין מאוד צעיר ואחר כך עבר לצוללות [ברקאי היה הגיבור של מלחמת יום כיפור, מפקדת שייטת הסטילים אז]. הייתי באילת שנה, עד אמצע 1959 בערך. רציתי עוד להמשיך שם, אבל מנחם כהן, שהיה מפקד ה"אילת" היה לו בן חולה אסטמה ואמרו שהאקלים באילת טוב בשבילו, אז קיצרו את השירות שלי כדי לאפשר לו לעבור לאילת. כשהגעתי לשם הבת שלי היתה בת חצי שנה וכשירדנו מהמטוס היא פערה את הפה בשוק, כי זה היה ביולי, היום הכי חם בשנה, אחר כך לא הפסיקה לבכות במשך יומיים ואנחנו עם מכונות פליט היינו משפריצים עליה מים. אחר כך התקנו מצנני אוויר.

ש. ה-desert cooler.

ת. לא. עדיין לא. מכיוון ששם היתה רוח צפונית כל הזמן אז היו לוקחים מסגרת מקרשים עם רשתות משני הצדדים, ממלאים זרדים ועל זה מטפטפים מים בזרם חלש מאוד ואת זה היו שמים בחלון הצפוני של החדר, מכיוון ששם היתה רוח צפונית כל הזמן זה היה כמו יום ולילה. אחר כך היו מעין מזגני אוויר מכניים שעבדו על עיקרון מאוד דומה. שם האוויר כל יבש שהתאיידות מהירה בלי מדחס.

ש. בתקופה שהיית שם המפקד היו איזה שינויים, איזה התפתחות?

ת. לפני שהגעתי לשם היה איזה פישול שם שנהרגו שני דיגים ישראלים שהתקרבו לצד הירדני של המפרץ. בגלל שנהרגו שני אנשים, השלטנו סדר בעניין השליטה על התנועה של כל הדיגים וסירות הזכוכית שכבר פעלו אז. השקעתי בזה הרבה מאוד עבודה כדי שדברים כאלה לא יקרו.

ש. וגם בעצם בנוהלים.

ת. כן.

ש. איזה נוהלים?

ת. לאן מפליגים, מתי, איך צריך לדווח וכו'.

ש. וזה פעל.

ת. כן. גמרתי את השירות שם באמצע 1959 ואז היה לי משבר מסוים, כי שלחו אותי להיות מסי' 2 במחלקת כוח אדם.

ש. מי היה מסי' 1?

ת. רפאלי. היה טוב לעבוד אתו. יהודי שידע מתי לתת ומתי לעזור, ומתי למשוך ומתי לעזוב. יהודי נבון מאוד. לפני זה עוד נתנו לי צ'ופר ועליתי על אניית סוחר בשביל לראות מה זה "חופש שייט" והפלגתי אתה את כל מזרח אפריקה, עד דורבן וחזרה.

ש. עם איזה אנייה?

ת. אניית סוחר "קיסריה".

ש. כנוסע?

ת. כאורח שלהם. זה היה מאוד מעניין. הביקור בדרום אפריקה היה מעניין.

את ההפלגה הזו נתנו לי בשביל קצת לעודד אותי.

ש. לא מצא חן בעיניך התפקיד?

ת. לא כל כך רציתי אותו, אבל אחר כך השלמתי עם זה וזו היתה דוקא תקופה יפה. עבדתי בכוח אדם.

ש. מה עושה סגן מפקד כוח אדם?

ת. עוסק באירגון ויסות כוח אדם, גיוס, שליטה על המילואים, שבחיל היס אז לא היה כל כך הרבה. קשרים עם המטכ"ל. בסיכומו של דבר מצאתי שזה היה נושא מאוד מעניין ואני חושב שגם כיוונתי אותו קצת. אחד מהמקורות שלנו היה גדני"ע, ואז אמרנו למה שלא נפרסם את זה בעיתונים. התחלנו לפרסם בעיתונים. גדני"ע היה מין סידור שהיינו מאמנים ילדים לפני גיל הגיוס שלהם. חצי שנה לפני הגיוס, כך שהם היו מתגייסים בגמר הקורס כשיש להם כבר את המקצוע.

ש. שהם כבר קצת ימאים.

ת. כן, ויש להם כבר מקצוע ימי. אלה היו חבר'ה שלא גמרו בית-ספר תיכון, שהיו פנויים והם היו עוברים את הקורסים הצבאיים לפני מועד הגיוס שלהם. אולי זה נהוג גם היום. לא אתפלא שכן.

אירגנו גם יותר את התגבורות של כח האדם ליחידות החיל.. ניסינו לסדר שבמשחתות שלא יתחלפו בהם כל הזמן האנשים, אלא מה שקראנו לו "האיוש הרצוף" של האנשים, שכולם יתחילו ופחות או יותר יסיימו ביחד. כי לא מספיק לאמן את כל בעלי המקצוע, אלא צריך לאמן את המשחתת כצוות. ולכן אם פתאום רבע צוות נעלם זה לא כל כך טוב.

ש. היה עדיף שיעלה צוות ויסיים את השירות ויבוא צוות חדש.

ת. כן. אז עושים אימון מרוכז למשחתת. גם את זה הצלחנו להעביר. היו לנו קשרים עם בתי ספר ימיים - מבואות-ים ועכו. שיפרנו אותם.

ש. אתם נתתם להם איזה שהם אפיונים?

ת. קצת, אבל לא יותר מדי. בכוח אדם ביליתי די הרבה זמן - מאמצע 1959 עד סוף 1961. אז, יוחאי שהיה אז מפקד חיל היס, מינה אותי להיות מפקד ה"יפו". זה היה די טבעי כי זה היה בערך התור שלי. הייתי סגן ונתמנתי למפקד. זה היה מעבר די חריף מכוח אדם לתפקיד פיקודי, אבל מכיוון שהיה לי רקע אתו, שהייתי הסגן שלו והוא אז חינך אותי מאוד טוב. הייתי מפקד ה"יפו" במשך כשנתיים וחצי

ש. אחרי שהיית בתפקיד שדיברת עליו, בכוח אדם, אז כמפקד יש שוני לו היית נשאר ונהיה מפקד בלי להיות בכוח אדם? ראית את הדברים אחרת?
ת. נראה לי שכן.

ש. האם הרגשת את השינויים שהכנסת לגבי הצוות?
ת. קצת. לא צריך להגזים. כשאתה מפקד אנייה אתה נכנס לעולם שלך. הבת שלי סיפרה לי לא מזמן שפגשה את אלכס גלעדי, שהיה אצלי איש צוות והוא אמר לה שאם יש תפקיד שהוא חושב שהוא הכי טוב בעולם זה להיות מפקד משחתת.
ש. אבל הוא לא היה.
ת. לא. הוא לא היה. הוא היה נגיד בכיר. הוא היה איש טוב ורואים איך שהוא התקדם.

צד ב'

שרתתי על ה"יפו" מ-1961 עד תחילת 1964. זו היתה תקופה יפה, עם הפלגות, אמונים, בניית צוות, כניסות ויציאות.

ש. מה זה כניסו ויציאות?
ת. הפלגות. היה זמן שלום. זו היתה תקופת השלום שאחרי מבצע סיני. היתה תקופה יפה. הייתי יוצא לים והייתי מרגיש כמו מלך. עוד לא היו טילים לאף אחד. אף אחד לא היה יכול לעשות לי כלום. היו לי תותחים שלי, טורפדות שלי [מאוחר יותר באו הטילים והפכו את כל הנושא הזה על פיו, כפי שחזינו וכפי שהעניין של אחיי "אילת" אחר כך הוכיח].

ש. לאן הפלגתם?

ת. את האימונים שלנו היינו עושים לא רחוק מחופי הארץ. היינו בדרך כלל יוצאים למספר ימים בשבוע ועושים סדרות של תרגילים אחד אחרי השני, מיטווחים, תירגולים עם הצוללות, כאשר אנחנו מתרגלים להתקיף אותם והיא מתקיפה אותנו, כולל ירי טורפדו. הצוללת היתה יורה טורפדו אימונים שהיה עובר מתחתנו. גם אנחנו היינו יורים טורפדות אימונים אחד מתחת השני. לא היה לו ראש נפץ אלא ראש אימונים היו מיטווחים עם כל התותחים, תותחים נגד מטוסים, אימונים עם מטוסים.

ש. היו אימונים בשיתוף עם חיל האוויר?

ת. כן. הם היו מתקיפים אותנו.

ש. לחמוק?

ת. לא כל כך לחמוק כמו לירות בהם. אנייה לא צריכה לחמוק אלא צריכה לרכז אש ולנסות להפיל. אין לה לאן לחמוק כי בשביל המטוס האנייה כאילו היא עומדת. התמרונים של האנייה היו בעיקר כדי שמקסימום תותחים יוכלו לירות לעבר המטוס. היו הפלגות אימונים לחו"ל. התאמנו עם הצי הסוחר. הייתי בטולון.

ש. הפלגתם עם משחתת לטולון?

ת. כן.

ש. רק המשחתת או שעוד כלים?

ת. שתי המשחתות. כל המשחתות, למעשה גם ה"חיפה" שהיתה האיברהים אל-אוואל. שלושתן הפליגו. היינו מתאמנים עם צוללות צרפתיות. היתה תקופה יפה.

ובמובן מסוים השיא של השירות. אם תשאלו אדם מהדור שלי מהימאים מה הוא עשה - אז אומרים הוא פיקד על המשחתת הזאת והזאת ויותר מזה לא אומרים כלום. ש. כי זה השיא כאילו.

ת. כן. במובן מסוים זה היה שיא. לקראת סוף השירות שלי הגיעו ספינות הטילים הראשונות - הקומאר. בתקופה ההיא הרוסים מסרו קומארים לצי המצרי. בכלל בעידן ההוא, בתחילת שנות השישים כל הנושא של טיל ים-ים רוסי, שגם לערבים יש אותו, הופיע באופק. לא ידענו אם זה יפגע או איך זה יפגע. אז גם בתחילת שנות השישים, ידענו גם שהמשחתות מתיישנות ושיש להחליפן בכלי שיט מודרני שיתאים לעידן הטילים [באותה תקופה פיתחו בארץ טיל שקראו לו בשעתו "לוז"]. אז גובשה גם בחיל הים התפישה של הסטיל המבוססת על כך שטיל לא דורש כלי שיט גדול כדי לשגר. בשביל תותחים צריך כלי שיט גדול, כי הפגז של התותח מקבל את מלוא מהירותו מרגע שהוא יוצא מהקנה. יותר מהיר מזה הוא לא יטוס ולכן כדי לתת לו את זה צריך תותח גדול עם קנה ארוך שיש לו משקל ומספר תותחים כאלה והרבה תחמושת. טיל, בניגוד לזה, את המהירות שלו עושה בעצמו, ואחרי שהוא המריא המהירות שלו הולכת ומתגברת, כי מקור הדחף נמצא בטיל ולא בתותח. כשפגז של תותח פוגע באניה נגרם לה נזק היא מסוגלת להמשיך ולהילחם, היתה מערכת שלמה של מה שקראנו "בקרת נזקים" שזה איך לשרוד ולהמשיך להילחם למרות פגיעות תותח. עם טילים הלך והתבהר שכל טיל כזה אם הוא פוגע זה "פתרון סופי". לא ממשיכים להילחם ולא כלום. לסיכום: גם העובדה שלך מספיק כלי קטן כדי לשגר טילים וגם העובדה שכדאי שיהיו לך יותר כלים כדי שלא כל הביצים יהיו בסל אחד, הכתיבו מעבר לכלים יותר קטנים, נושאי טילים, ספינות טילים. לקח לנו זמן לגבש את הקונספציה הזאת. התפקיד הבא שלי היה ראש ענף פיתוח אמצעי לחימה במפקדת חיל הים, ועוד לפני שסיימתי את השירות במשחתת כבר נסעתי לחו"ל עם משלחת למגעים בקשר לגיבוש מערכת הנשק והסטיל עצמו.

ש. הלשינו עליך שאתה היית ראש ענף ים 6.

ת. כן. באופן כללי הקונספציה של הסטיל היא כלי קטן. כלומר, העובדה שהופיעו טילי ים-ים, שהרוסים התחילו אותם, חוללו המהפכה. בחשיבה שלנו זה לקח קצת שלבים אבל הסיכום הוא שלא צריכים כלי גדול כיוון שהטיל הזה הוא מאיץ את עצמו ומכוון את עצמו בכוחות עצמו, כלומר הוא לא צריך כלי גדול כדי לשגר אותו, וכיוון שהוא פוגע באמינות כל כך גבוהה ופוגע עם ראש נפץ כזה גדול, רצוי שכשאתה בצד החוטף את הטיל שיהיה לך כלי קטן ככל האפשר ויותר כלים. כלומר הטיל עשה מהפכה גם בשיגור וגם בחטיפה, במובן של ספיגת מכה של טילים.

ש. כמה טילים היו על כלי אחד?

ת. למשל הקומארים הרוסים היו להם טילים ענקיים - 2 טילים.

ש. אלה הסטיקס?

ת. כן. שני טילים. על ספינות הקומאר היו למעשה טילים יבשתיים שהתאימו אותם לים והכלי הזה היה נראה מאוד משונה. אחר כך באו "אוסות" עם 4 טילים. אולי אני מקדים את המאוחר למוקדם, אבל לנו היו בסטילים שלנו היתה אפשרות ל-5 או ל-8 טילים.

ש. אתה עשית את האפיון של הסטיל?

ת. אף אחד לא עשה את זה בעצמו. אבל עסקתי בעניין הזה. עכשיו נראה שכאילו לקצינים בחיל הים, לא רק לזוטרים אלא גם למבוגרים, נראה שבמעמד הר סיני, מיד אחרי שגמרו עם לוחות הברית עיצבו את הסטיל וזהו זה. יש לי הרגשה שכך נראים להם הדברים, בעוד שזה היה באמת אפוף בנסיונות בכל מיני כיוונים וחששות. לדוגמה: פיתחו אז בדיוק את הטיל "גבריאל". בהתחלה קראו לזה לוז והיה מיועד בתחילה לחיל הים ואחר כך שוב לחיל הים. ניסו לכוון אותו בראייה והסתבר שהעשן שלו מסתיר. אז עברו לאלקטרוניקה ואמרו שיכוונו אותו אלקטרונית גם אנכית וגם אופקית, ואחר כך הסתבר שאנכית זה לא כל כך הולך כי זה קרוב מדי לים, אז עשו חוג גובה שמודד ומוסת את הגובה והכיוון היה רק אופקי, ואחר כך התחלנו להעיף טילים והיו עפים לכל מקום פרט למקום שאליו היו צריכים וכו' וכו'. אבל הגישה הבסיסית היתה, וגם פה אני לא עושה צדק להיסטוריה, כי גם בעניין הזה בהתחלה בכלל חיפשנו ספינת טורפדו וספינת תותחים, ובמקביל קצת עניין הטילים שהלך והתגבש וזה התחבר שצריך כלי שייט קטן נושא טילים.

ש. משהו שאין.

ת. משהו שאין לחיל הים. רק לרוסים היו ספינות טילים, שהם גם היו חיתון די גס של טיל יבשתי על כלי שייט. אם תראי את הצילומים של הטילים האלה עוד רואים את ה"תפרים" בין המשגרים לבין הספינות

ש. לחילות המערב לא היו סטילים?

ת. לא.

ש. אז במערב חיל הים היה הראשון שיצא עם הגישה הזאת?

ת. ללא שום ספק. אני הצטרפתי לנושא כשגמרתי לפקד על ה"יפו", כשזה היה כבר קצת מבושל. לא ידענו בדיוק איזה כלי והטיל לא כל כך פגע ולא ידענו איזה מכ"ם ולא ידענו איך לעשות קונספציה של כל מערכת הנשק, איך מפקדים על כל העניין הזה, וזה היה תהליך ארוך שאני לא הייתי לא הנביא שלו ולא הכהן שלו, אלא הייתי אחד השותפים. בנסיעות לחו"ל הלכנו וגיבשנו את זה. הטיל הלך ושוכלל. מערכת הנשק ביסודה פותחה בראש היהודי עם ביצוע באיטליה. גיבשנו לאט-לאט את העניין הזה וב-1965 נחתמו החוזים. איך הגענו למספנה בשרבורג זה גם סיפור ארוך, כשלמעשה הגרמנים היו צריכים לבנות לנו את זה על סמך הסכם אתם. שלמה אראל חי את זה ודחף את זה ואין מה לאחרים לחזור על מה שהוא כבר הסביר.

ש. אבל אתה היית צריך לתת את האפיון או שהיית בצוות?

ת. אני השתתפתי באפיון הסטיל ומערכת הנשק בסטיל.

ש. את העקרונות.

ת. את הפירוט - ראשית איזה כלי ואיזה הנעה ואיזה מבנה ואיזה אורך ואיזה רוחב ואיזה מערכת נשק ואיך זה ישתלב עם הטיל באיזה טווחים, איזה טיל, איזה מכונות.

ש. משאירים בכל אופן איזה שהם תותחים על הסטיל?

ת. בסטיל היו 2 סדרות - סער 2, שהיה סטיל, ספינה של כ-240 טון, באורך 20 וכמה מ', שנושאת מערכת גילוי צוללות. אני לא מתחיל בעיקר אבל אני רוצה לגמור עם זה. מערכת גילוי צוללות עם קצת פצצות עומק נגד צוללות. והעיקר - היא נושאת או 5 או 8

טיילי גבריאאל ותותח 40 מ"מ בחרטום ואפשרות של תותח 40 מ"מ בירכתיים במקום 3 טיילי גבריאאל. כלומר, היתה אפשרות להחליף ביניהם. לכל סטיל, עד היום לסער 5 אפילו, יש גם תותחים, ראשית נגד מטוסים, שנית ללוחמה בכלים קטנים. גיבשנו את כל הדברים האלה והכל היתה עבודת צוות עם חשיבה שלנו ובדיקות וחזרה לשטח. זה היה כרוך בהרבה נסיעות ועשינו מטווחים.

ש. נסיעות לאן?

ת. ליצרני הספינות, קשר בהתחלה עם הגרמנים ואחר כך עם הצרפתים, האיטלקים התעסקו עם מערכת הנשק.

ש. מי היה אחראי על הקשר?

ת. הקשר היה כבר דבר משני, כי בקשר לא היה שום דבר מהפכני. המהפכנות בסטיל היה שזה כלי קטן, מהיר, שנושא טילים שיכולים להטביע אניות.

ש. איך היתה ההרגשה שאתם ממציאים משהו?

ת. היתה הרגשה מאוד קשה בהרבה שלבים, כיוון שלא היו לנו פתרונות תחת היד. עם הטייל גבריאאל היו לנו בעיות מאוד רציניות אז. זאת היתה בפירוש קונספציה חדשה, כי אפילו ספינות הטיילים הרוסיות היו חיתון גס של טיל יבשתי עם ספינה

ש. היה לכם את כל המידע על הטיילים הרוסים?

ת. ידענו די הרבה ממודיעין ופרסומים גלויים.

ש. ידעתם שאתם רוצים משהו אחר?

ת. כן. הקונספציה היתה שונה מאוד, ממש אורגינל. שוב, כאשר לרוסים היו דברים כאלה אבל הם היו הרבה יותר גסים. למשל, הטיילים שלנו היו מתכווננים, בעוד שאצלם במובן מסוים היה צריך לכוון את הכלי. בפירוש מבחינה זאת היתה הרגשה של חלוציות, אבל היה גם הקושי שבחלוציות, מכיוון שאנחנו למשל לששת הסטילים השניים כבר לא התקנו תותחי 40 מ"מ אלא תותחי 76 מ"מ קלים באופן מיוחד, שזה תותח הרבה יותר רציני.

ש. איך זה שהוא כמעט כפול בקוטר ויותר קל?

ת. הוא לא יותר קל מ-40 מ"מ, אלא שהוא יותר קל מתותח צי נורמלי בקליבר הזה, כך שאפשר להתקין אותו על הספינה. הוא הרבה יותר כבד ותופש הרבה יותר מקום והטווח שלו הרבה יותר גדול מזה של ה-40 מ"מ. בגישושים הראשונים שלנו לגבי התותח של 76 מ"מ, אחד הדברים שראינו בו זה לא סתם תותח שמשלים את עניין הטייל, אבל חשבנו שזה יהיה כרזרבה, אם עניין הטייל קצת לא יעבוד, כי היו לנו חודשים רצופים שאכלנו הרבה זיפת. אירגנו מטווח טילים בעתלית והטיילים היו עפים לכל מקום, פרט לאן שרצו שיעופו אליו. היתה בעיה של אמינות, של הכיבול. התעניינו גם במערכות טילים בחו"ל. יש פה אפיזודה ארוכה, שאת הלוח פיתח רפא"ל, ובשלב מסוים הם עברו לדברים הרבה יותר גדולים ויותר רציניים, ולא היה להם זמן ל"שטיוות" שלנו. אז בדיוק צצה התעשייה האווירית עם יהודי ששמו אורי אבן-טוב. חתמנו על החוזים של הסטילים ואני הייתי כשנה בפרוץ לריכוז הנושא הזה, עד שלב מסוים.

ש. בעת הבנייה?

ת. לא הייתי בשרבורג, אם כי הייתי נוסע לשם למגעים או לריכוזים וכו'. העניין המעניין הוא הקונספציה איך זה הלך והתגבש, איך למדנו בשלב די מוקדם שהאויב של הטוב הוא היותר מדי טוב, שצריך באיזה שהוא מקום לשים גבול לדרישות שאתה דורש מעצמך, אחרת תגיע לדרגות גבוהות מאוד של science fiction, אבל לא יהיה לך כלי מאוזן שיכול לפעול בשטח. זאת פילוסופיה מאוד חשובה לכל נושא פיתוח של אמצעי לחימה, ובעניין זה אני מוכרח להגיד שחיל הים יכול להיות מאוד גאה. יכול להיות שעד היום, אולי אני לא כל כך יודע. גם טנק המרכבה הוא גם מערכת נשק גדולה עם קונספציה רחבה, אבל בכל זאת הם לא המציאו את הטנק. אנחנו במובן מסוים, עניין הסטיל היה יותר נחשוני.

ש. יצא לך לארח אנשי ציים אחרים שבאו וראו לראשונה את חיל הים שבנוי על סטילים?

ת. לא. לקראת מלחמת ששת הימים חזרתי לארץ. בששת הימים עוד לחמנו בלי סטילים וזה היה דבר מאוד אכזרי, כי בעצם בפרשה של הטבעת ה"אילת", שהיה אחרי זה, למעשה הוא הוכחה בצורת אסון בנכונות הקונספציה הבסיסית של הסטיל.

ש. שהתחילו אתה למעשה לא מעט זמן לפני.

ת. כן. הרבה זמן לפני.

ש. הטילים ששיגרו ל"אילת" נורו מהחוף?

ת. לא. הם נורו מספינה שהגיחה מנמל פורט וסעיד וירתה. שם זה היה בנסיבות שבמובן מסוים הצדיקו את הקונספציה החדשה שלנו. את האילת הטביעו ב-1968. אנחנו כבר עבדנו באופן רציני על הנושא בסוף 1963. אחרי ששת הימים כבר הגיעו הסטילים הראשונים.

אז חזרתי וקיבלתי למעשה את התפקיד האחרון שלי בחיל הים - הייתי מפקד הבה"ד, בסיס ההדרכה. ואז גם שם עשינו מהפכה של התאמה לסטילים. מערכת שלמה של הדרכות, של מקצועות חדשים, של עוזרים. אז הפכתי במובן מסוים את הבה"ד והתאמתיו אותו לסטילים.

ש. שכבר היו.

ת. הסטילים הראשונים משרבורג הגיעו ב-1968. ההוכחה הרצינית שהסטילים זה הקונספציה הנכונה היתה במלחמת יום כיפור. השתחררתי ב-1971.

ש. עוד שאלה לגבי הסטילים. אתה היית בצרפת בתקופה שבנו אותן. באת במגע עם אנשי הצי הצרפתי? איך הם התייחסו לזה? להם לא היו סטילים, אז איך הם הסתכלו על הישראלים שפתאום באים עם משהו חדש כזה?

ת. אני לא כל כך יודע.

ש. הם לא ביטאו את זה?

ת. אני התעסקתי בדרכים מקצועיים. דיברנו על הפתרון של בעיות טכניות. לא היו לנו יותר מגעים עם הצרפתים. אני בכל אופן לא נתקלתי במישהו שראה את מה שאנחנו עושים והיתה לו הערה כמו: אוי באמת, גם אנחנו צריכים ככה לעשות.

ש. אבל ודאי יש להם.

ת. עכשיו יש בכלל קונספציה אחרת.

ש. עכשיו למעשה הסער 5 שוב גדל, לא?

ת. כן, גדל ואולי אפילו גדל מדי.

ש. כמה אנשים היו על הסער הראשון?

ת. 30 וכמה או 40. די הרבה. אחר כך צמצמו את זה קצת.

ש. מה היה סער 1?

ת. הספינות לא היו מוכנות ומערכת הנשק עוד פיגרנו אתה, והיינו גם צריכים לחסוך כסף, אז יצא לנו טוב, מכיוון ששלוש הספינות הראשונות הותקנו בלי טילים או כמעט בלי טילים כספינות תותחים עם מערכת נשק הרבה יותר פשוטה. זה היה זמני ואחר כך הם הושלמו.

שלמה אראל הוא ה"אשם" בקונספציה של הסטיל.

ש. "האשם" במובן החיובי.

ת. הולכתו בכיוון מוגדר וברור. מבחינת לוחמה אלקטרונית, כלומר שטילים של האויב לא יפגעו, מכיוון שאנחנו נבלבל אותם, על זה יכול לדבר צמח, שהוא השם במובן החיובי בנושא הזה. אם רואים את מלחמת יום כיפור בים כהוכחה על נכונות הקונספציה, מכיוון ששם הסטילים שלנו לא נפגעו ובכל קרב יצאו כמנצחים.

ש. זה השפיע על צבאות ערב לרכוש סטילים אחר כך?

ת. כן. חלקם קנו את אותן ספינות שרבורג.