

**ראיון עם אמנון סלעי**  
**8 בנובמבר 1999**  
**פרוייקט תיעוד תולדות חיל הים**  
**מראיינת: דניאלה רן**

כפי שסיפרתי בריאיון הקודם ה"דבור" נבנה בארה"ב והגיע לארץ באוגוסט 1970. למעשה אני יכול לומר בסיכום שזו היתה הצלחה יוצאת מן הכלל, כי אחרי הסידרה של 10 הספינות הראשונות נבנו עוד 10 בארה"ב, ואחר כך, עד כמה שידוע לי, נבנו בארץ במפעל רמת"א של תעשייה אווירית. הסיפוק הגדול שלי שהיום שנת 1999 והדבור הראשון הגיע באוגוסט או בספטמבר 1970, ועד היום ה"דבור" הראשון עדיין משרת, זאת אומרת זה כמעט 30 שנה שהספינות האלה משרתות והן גם היו אוניות המלחמה היחידות שפעלו בזירת ים סוף במלחמת יום כיפור ועד שהסטילים הגיעו לשם אחרי הסכם השלום, כי לפני הסכם השלום לא היו סטילים, אז את כל זירת ים הסוף כיסו רק "דבורים" מבחינת ספינות מלחמה, כי לא היו ספינות אחרות, והיום הן ספינות המשמר ששומרות על החוף מפני מחבלים ואפשר לומר שזו הצלחה בלתי רגילה שאין כמעט חדירות של מחבלים לחוף. נכון שבשנים האחרונות, משנת 1988, הצטרפו אליהן גם ספינות ה"דבורה", אבל עד 1988 היו רק "דבורים".

ש. מה יש ב"דבור" שמאפשר לו הגנה כל כך טובה?

ת. ה"דבור" הוא לא ספינה עם הגנה. הוא נבנה בתור ספינת פטרול שמאפשרת לו להגיע למטרה, לאתר אותה ולסייר בצורה טובה וקלה יחסית, למרות שהוא מיטלטל בים, כי בימי הקיץ כל ה"דבור" ממוזג, כולל הגשר הסגור, וישנו גשר פתוח, כשהמעבר מהגשר הסגור לגשר הפתוח הוא קל ומהיר מאוד וכאשר מגלים מטרה המפקד יכול לגשת לגשר הפתוח עם הצוות שמפעיל את התותחים, להגיע מיד לעמדות הירי, כאשר המפקד ניצב בעמדת הפיקוד על הגשר הפתוח עם שליטה, כאשר יש בחרטום ובירכתיים תותחי 20 מ"מ, שניים יחד, ומשני צידי הגשר יש מקלעים בינוניים 0.5 אינץ', כשהמקלעים האלה הם מכסים גם כן 360 מעלות, יותר מ-180 מעלות מכל צד, כלומר יחד יותר מ-360 מעלות. כך שיש גזרות אש מצוינות. יש אפשרות לאתר מטרות והנשק שלו הוא כזה שיכול בקלות להתגבר על ספינות מחבלים.

המהירות המקורית שלו היתה אמורה להיות 24 קשר עם שני מנועי GM, שאלה היו המנועים המקוריים של ספינת האספקה, מה שנקרא crew boat, שממנה תכנתי את ה"דבור", כי הגוף במקור היה גוף שנבנה לספינה אזרחית לאספקת נוסעים ומטענים למגדלי הקידוח בים, ומה שאנחנו עשינו, מה שאני עשיתי, בחרתי את קווי הגוף עצמו שהם טובים, כלומר את הקליפה – את חדר המכונות ואת חדר ההגה וכל הספינה כולה, פרט לקליפה כלומר חדר המכונות וחדר ההגה, תוכננה למטרת ספינת משמר עם 8 מקומות שינה ומטבח וחדר אוכל וגשר עם נשק וסיפון מספיק גדול אפילו להעמיס עליו חיילים או להעמיס לוחמים או סירת גומי או לעשות דברים אחרים. יש לו הרבה אפשרויות לכלי הזה. יש עליו 8 אנשי צוות. יש 8 מיטות ומתוכנן היה 8 אנשי צוות. הספינה הזאת במקורה היתה צריכה להיות מנועי GM, להפליג במהירות של 24 קשר. בחיל הים העמיסו על הספינה ציוד נוסף שהגדיל את המשקל שלה וכתוצאה מכך וגם כתוצאה מזה שהמנועים לא התגלו כיעילים מאוד, אלה היו מנועים ישנים שתוכננו עוד ב-1938, מנועי GM

אמריקאים, ואז הספינה ירדה במהירות עד 20, 19 ואפילו 18 קשר. מיד אחרי ההספנה אפשר היה להגיע אתה 20- קשר ואחר כך היא ירדה ל-19 קשר. אינפורמציה קיבלתי מאנשי חיל הים וראיתי ב"דבור" מין בייבי שלי, כמו בן שפיתחתי, או הייתי אומר בת, נכון יותר לומר, כי השקעתי בזה הרבה ועקבתי אחריו כל הזמן. אמרו לי כל הזמן שהוא לא מפליג מספיק מהר, מה גם שאחד הסיפוקים הגדולים שלי ב"דבור" היה שהבן שלי, אחרי שגמר את קורס חובלים, עבר הכשרה להיות מפקד "דבור" ומונה כמפקד "דבור", כך שמבחינה אישית היה לי סיפוק עצום שספינה שאני תיכננתי ואני אישית ואני יכול לומר את זה עם כל הכנות והענווה האישית גרמתי לכך שלחיל הים תהיה ספינה כזאת, והבן שלי משרת עליה בתור מפקד אז היה לי סיפוק גדול. הוא שירת 18 חודש עליה וגם ממנו קיבלתי אינפורמציה. כך שידעתי שאחד החסרונות הגדולים של ה"דבור" הוא זה שאין לו מספיק מהירות. ואז קרה, כפי שסיפרתי בריאיון הקודם, שעשיתי פרויקט מילואים להגדלת המהירות של הספינה "בת-שבע", ושם בפרויקט הזה חיפשתי מנוע מתאים עם 1100-1200 כ"ס, מאוד קומפקטי, מאוד קטן, שיוכל להיות ממוקם בירכתי ה"בת שבע" שהיו צפופים מאוד. בזמנו, זה היה ב-1974, עשיתי בדיקה בינלאומית של כל המנועים הקיימים אז בשוק ונתקלתי במנוע חדש שפותח על ידי חברת MTU, שזאת חברה שמרצדס היא הגוף העיקרי בו, ועוד משתתפים בה "מן" ו"מייבאך". שלושת החברות האלה פיתחו מנוע שבמדיו שלו היה מאוד דומה למנוע ה-GM המקורי שנמצא ב"דבור", זאת אומרת אורך, רוחב והבסיסים שלו היו דומים מאוד והמשקל שלו גם כן לא היה גדול יותר, אבל במקום 500 כ"ס שלמעשה היו 450 כ"ס של מנוע ה-GM נתן, המנוע הגרמני נתן 1360 כ"ס, שזה פי שלוש מאשר ה-GM, עם יעילות יותר טובה, וכאשר עליתי על זה נכנסתי שוב לספינת "דבור" ומדדתי את חדר המכונות, בדקתי אם הסידור הקיים בחדר המכונות יכול להתאים. ראיתי שכן, ואז עשיתי חישוב ראשוני אם נחליף שני מנועים של GM בשני מנועים של MTU, זה היה MTU דגם 331, שהם רק הכניסו אותו אז לשוק אחרי שפיתחו אותו, והמנוע הזה היה די חדש בשוק, אבל כבר עבד לפחות שנה וחצי או משהו דומה לזה, אבל מכיוון ש-MTU ומרדצס באופן מיוחד הן חברות אמינות, חשבתי שזה לא יהיה צ'אנס גדול מדי לקחת את המנוע הזה. אז עשיתי חישוב בבית איזה מהירות אפשר יהיה לקבל עם שני מנועים כאלה ב"דבור" וראיתי שאפשר לקבל מהירות של למעלה מ-30 קשר. אז ישבתי בבית וכתבתי מכתב לעקיבא פגי, שהיה אז ראש מחלקת ציוד ולמעשה המהנדס הראשי, ואמרתי לו שמצאתי מנועים שיכולים להיכנס ל"דבור" שיכולים להגדיל את המהירות עד למעל ל-30 קשר, ואני ממליץ לבדוק את העניין. מצאתי את המכתב שנמצא אצלי ואראה לך אותו אחר כך. אז עקיבא הלך עם המכתב הזה למפקד חיל הים, שהיה אז ביני תלם, וביני תלם אמר, כיוון שידעו שהמהירות זה עקב אכילס של ה"דבור", מה גם שהמחבלים התחילו להפליג עם סירות גומי מעל ל-20 קשר והיה חשוב להשיג אותם, ואז ביני תלם ענה לעקיבא לאשר את בדיקת הנושא. ואז עקיבא חזר אלי ואמר: יזמת, הצעת – תעשה את זה בתור עבודת מילואים. שמחתי לקבל את העבודה הזאת בתור עבודת מילואים והתחלתי לפעול. אמרתי לו גם שבמסגרת העבודה הזאת יצטרכו להיפגש עם בריכת הניסויים שעשתה את הניסויים ל"דבור". מה שקרה ב"דבור", שעם רכישת ה"דבור" קיבלתי מבריכת הניסויים של ה"דבור" עקומת מהירות כפונקציה של כוחות סוס עד 26 קשר, שזה היה התחום שדיברו אז על מנועי GM. ואני רציתי לדעת מבריכת הניסויים מה עלול לקרות בזרימה של הגוף ובכלל בגוף הזה אם פתאום הספינה תעלה מ-range

של 24 קשר למעל 30 קשר. אז המלצתי על ד"ר דן סביצקי, יהודי מבריכת הניסויים של המכון הטכנולוגי בניו-ג'רסי, ונפגשתי אתו אז, כאשר בדקתי אם ה"דבור" באמת מתנהג טוב בים, שהוא ביצע את ניסוי הבריכה בגלים. סיפרתי לך גם שידיד שלי טולין בדק את זה גם כקולגה לקבל ממנו דעה אמיתית ולא כדעה של אינפורמציה לקונה. ואמרתי אז לעקיבא: אני נוסע לארה"ב מטעם החברה הימית להובלת פרי. הם בנו אז 3 אוניות בבולטימור, תן לי רק יומיים אש"ל 7000- דולר שדן סביצקי רוצה בשביל הייעוץ שלו, ואני אהיה בניו-יורק יומיים בדרך הביתה, אפגוש את דן סביצקי, אציג בפניו את הבעיה. קודם אשלח לו את השאלות שלי בכתב מה יכול לקרות לגוף הספינה אם היא תפליג 30 קשר, מה הסיכונים, והאם הגוף הזה מבחינה הידרודינמית יכול להחזיק 30 קשר. ידעתי שמבחינת החוזק הוא יכול להחזיק 30 קשר. מה עלול לקרות במהירות כזו, ואז הוא יוכל לתת לי תשובה ואנחנו נהיה יותר שקטים לפני שאנחנו מזמינים מנועים. ואמנם, בסוף קיבלתי את האישור לבצע את עבודת המילואים שלי בארה"ב עשיתי בהתנדבות ולא קיבלתי צו מילואים ולא יכלו לכסות אותי בתור איש מילואים, והחשבונות היו נפרדים, ובקושי קיבלתי את האש"ל, אבל ראיתי את זה כמשימה חשובה לחיל הים ועשיתי את זה. הייתי יומיים בניו יורק ונפגשתי אתו פעמיים. ישבתי אתו ארוכות והוא באמת בדק את הנושא בידע ובמידע הטכני שיש לו בבריכת הניסויים. אגב הבריכה הזאת בדקה את כל ספינות הטורפדו שבנו למלחמת העולם השנייה. זאת אומרת, היה לו אוצר נתונים עצום של ספינות עם מהירויות גבוהות עם גופים שונים, והוא נחשב בארה"ב המומחה בה"א הידיעה לבדיקה של ספינות קטנות. זאת היתה בריכת ניסויים ומעבדה שהתעסקה והצטיינה רק בזה. היה לי חשוב לקבל את האינפורמציה הזאת. ואמנם, קיבלתי את האינפורמציה, אבל אז חשבתי לעצמי מתוך ידע בהנדסה ימית, שאם הספינה הזאת מפליגה מהר, אולי היא קצרה מדי ואולי תהיה לה הפלגה יותר טובה אם נאריך אותה ב-3 או ב-6 רגל, ואז ביקשתי ממנו שבדו"ח שלו ייתן גם אינפורמציה מה יקרה לספינה אם נאריך אותה ב-3 רגל וב-6 רגל, אם זה יהיה יותר טוב. הוא התייחס לזה גם בדו"ח שלו. הוא אמר שאם יאריכו אותה ב-3 רגל או ב-6 רגל תהיה לה יציבות הפלגה יותר טובה. ש. זה או 3 או 6?

ת. לא. אני אמרתי 3 או 6, מפני שאורך הספינה 65 רגל, וחשבתי 5 אחוז או 10 אחוז להאריך את הספינה. פשוט זרקתי את המספרים 3 או 6, מפני שזה גם התאים למרחק בין הצלעות. הרעיון שלי היה שחיל הים יוכל לקחת "דבור", לבנות במספנה חתיכה נוספת לירכתיים, באותו המשך של קווי הגוף של ה"דבור", זאת אומרת שהוא לא יצטרך לעצור "דבור" בשביל זה. הוא יכין את היחידה הזאת בחוף ולהשאיר את חדר המכונות כמות שהוא וכאשר יכינו את כל ההכנות להתקנות מנועים, יוציאו את מנועי ה-GM, יעשו את השינויים הדרושים ובסיסיים למנועי ה-330 MTU ואז הציר יהיה יותר ארוך, באותו קו ואז זה יאפשר לתת מדחף עם קוטר יותר גדול כי כוח יותר גדול דורש מדחף יותר גדול, ואז אפשר יהיה להוסיף ולהגדיל את כל ה"דבורים" במהירות שלהם. זה היה רעיון טוב. אבל ביני תלם אמר: קודם כל נתקין מנועים, ואם נראה שהספינה לא מתנהגת טוב בים, אז נוסיף את התוספת הזאת. ואמנם הוחלט ללכת על הפרויקט הזה אחרי הדו"ח הזה, ונתנו לי לרכז את כל התכנון הראשוני שלו, במסגרת המילואים. ש. כמה מילואים עשית?

ת. שאלת על מילה ברנר, אז כאן אני רוצה לציין לטובה את מילה ברנר. גם במקרה של ה"בת שבע" עשיתי מילואים במסגרת העבודה שלי בחברה הימית להובלת פרי, וביקשתי אז את האישור של מילה ברנר. העבודה שלי היתה אישור תכנונים של מספנות או תכנון דברים בשביל מספנה

בכדי שהאונייה תיבנה לפי הרצון שלנו. הייתי במחלקת הבנייה החדשה של מיכליות גז ומיכליות דלק, ואז בתור שכזה הייתי צריך להכין למספנה או שרטוטים או דרישות או לתקן שרטוטים או לאשר אותם וכו'. אני אמרתי למילה ברנר שאני אגמור את כל העבודה שמוטלת עלי, אבל תרשה לי במשרד לחלק לי את הזמן שאני אוכל לעשות עבודת מילואים. סיפרתי לו את הנושא במקרה של התקנת מנועים חיצוניים ב"בת שבע", ואז הוא גם אישר לי לנסוע מצרפת להולנד לעשות את ניסויי הבריכה של ה"בת שבע" עם המנועים החדשים. הוא לא שילם אבל את הימים האלה קיבלתי כאילו שזה לא היה נכלל בחופשה. אפילו לא קיבלתי אש"ל, אבל זה מה שקרה. ש. כאילו עבדת אצלו.

ת. כן. למילה בכלל היתה זיקה וכל מה שהיה קשור לביטחון היה קדוש אצלו. הוא היה נותן לזה עדיפות עד יומו האחרון. גם ב"דבור" אמרתי למילה: אני אעשה את כל העבודה שלי שקשורה לחברה הימית להובלת פרי. קיבלתי פרויקט להגדיל את המהירות של ה"דבור" ואני מבקש לעשות את זה במשרד שלי בנוסף לכל העבודות שאני צריך למלא, אבל אני רוצה את אישורך מפני שאני לא רוצה לעשות מאחורי הגב, כי לדוגמה הייתי צריך להיפגש עם עמיחי חרל"פ מחברת "כלמוביל". הוא היה נשיא חברת "כלמוביל" בארץ וכל הפגישות היו במשך היום כי הייתי צריך לדון אתו על כל העניין של רכישת המנועים. אחרי שביני תלם אישר את הפרויקט וקיבלתי את העבודה וקיבלתי את האישור של בריכת הניסויים שאפשר באמת להתקין ל"דבור" מנועים כאלה מבחינת המהירות של הספינה, אז פניתי למרצדס באופן רשמי מטעם חיל הים, למרות שלא היתה לי סמכות כי לא הייתי מאושר על ידי חיל הים כי לא הייתי אפילו איש מילואים. אני שוחררתי ממילואים וניסיתי להתנדב ולא קיבלו אותי בגלל בעיות בריאות ולא יכולתי לשרת במילואים באופן רשמי, אז הייתי צריך לעשות את זה בהתנדבות, אז התנדבתי. בתור שכזה הייתי מוכרח לקבל את האישור של מילה, כי לא גייסו אותי רשמית למילואים ועשיתי עבודה כמילואים לחיל הים.

אז נפגשתי עם עמיחי חרל"פ וסיפרתי לו את הסיפור. אז חיל הים היה בכותרות, זה היה אחרי מלחמת יום כיפור וחיל הים היה אז בכל העולם בכותרות. היכרתי את עמיחי, שהיה הפרקליט הראשי של חיל הים והוא התחתן עם הבת של מילר שהיה מייסד הסוכנות של "כלמוביל" הם היו סוכנים של מרצדס. אמרתי לעמיחי חרל"פ: אנחנו הולכים לעשות מהפכה. אתם במרצדס יכולים לעשות מזה קפיטל גדול אם תפרסמו שאתם התקנתם מנועים על ספינות של חיל הים. אני רוצה מכס את האחריות על כל מערכת ההנעה. אני רוצה שאתם תתכננו את זה, כמו שעשיתם בשביל הסטילים, כי בסטילים גם כן השתמשו במנועי MTU ובמדחפים. הם היו גם אחראים על כל מערכת ההנעה כי מדחף ומנוע זה מין זוג שצריכים להיות מתואמים אחד עם השני. אמרתי לו: אני אקנה אצלך את המנועים ואני רוצה שאתה תתן לי את תכנון מערכת ההנעה. כיוון שזה מנוע חדש ואם אני הייתי מתכנן היו אומרים לי שהמדחף לא בסדר. אני רוצה שאתם תתכננו את מערכת ההנעה מכיוון שזה אב-טיפוס והייתי רוצה שאתם תהיו אחראים.

ש. שהם יעשו את זה בהתנדבות?

ת. לא. במחיר המנוע, שהוא יתן לי גם את הפרודקט הזה. אני הולך לקנות אצלך מנוע שיהיה אב-טיפוס ואתה תפרסם בעולם שהתקנת בצי חיל הים הישראלי מנועים כאלה בספינות משמר וזה יהיה הרווח שלך. הוא הביא לפרויקט הזה את מנהל השיווק הגרמני לארץ. דנתי אתו והוא בכלל בא והציע 6 זוגות מנועים במחיר פרסומת. אמרתי אז לביני תלם אינטואיטיבית: בוא נקפוץ על המציאה הזאת. זה לא יכול להיות רע. אז ביני אומר: לא. אנחנו נקנה זוג אחד, נתקין ונעשה

את זה ואחר כך נחליט הלאה. מה שקרה שעשינו את כל העבודה ואני אפילו גיליתי אצלי בבית עותקים של החוזה שחתמתי אני בשם חיל הים, כאשר בכלל לא היתה לי סמכות על רכישת המנועים ועל העיסקה ועל האחריות של MTU לתכנון מערכת ההנעה ופיקוח עליה. וטוב ששמת עליהם את האחריות, כי לדוגמה, כשהם בנו את זה והתקינו היו מיסבים שהעמיסו עליהם ואז המיסבים נשרפו. טוב שהם עשו את זה, מפני שאם אנחנו היינו עושים את זה, אז שוב זה חלק ממערכת ההנעה. מתכנני המדחפים היו "שפרן", אותם אלה שתכננו לסטילים. המנועים היו אותם אלה שייצרו בשביל הסטילים, זאת אומרת היתה מערכת בדיוק זהה, מבחינת היצרנים, לסטילים. גם הגיר היה אותו גיר של הסטילים. מבחינת חלקי חילוף היה לחיל הים היה יותר קל. בנוסף, זה גם חסך לחיל הים כסף רב.

חתמנו על החוזה עם חברת MTU והפריקט התחיל לעבוד. לחיל הים בא קצין צעיר מוכשר מאוד, זאב גורדון, אבל לדאבונו קצת חסר ניסיון, והוא התחיל בפריקט הזה בתור מנהל הפריקט וגם אחראי לכל התכנון המפורט שהיה בקשר בהתקנות המנוע של "דבור" ובמספנת חיל הים. הוא היה ראש משרד התכנון של המספנה. MTU שלחו תכנון. הם לא היו כאן. הם שלחו את הנציגים שלהם רק להרכבה של המנועים. שלחו להם מהארץ שרטוטים של חדר המכונות של ה"דבור" והם עשו את התכנונים. אנחנו גם לא ידענו את הכוחות של המנועים ולא ידענו את הפרטים. הם עשו את התכנון הבסיסי ואנחנו התאמנו את זה לספינה עצמה עם כמה חיזוקים, כאשר זאב גורדון היה מהנדס אחראי לתכנון ולביצוע של הפרטים בארץ והתאמה לספינה, ואמנם התקינו את זה על "דבור". היה לזה כמה מחלות ילדות. השלימו ריתוכים באלומיניום ואסור לרתך ריתוך בצורה מסוימת, היו קצת סדקים, אבל התגברו על מחלות הילדות. גם מיסב אחד נשרף שלא היה מתאים והחליפו אותו, אבל זה היה שוב באחריות ה-MTU. זה היה ב-1974- וה"דבור" גלש אפילו ל-1975- עד שגמרו את ההתקנה של המנועים וה"דבור" הזה יצא והפך להיות ה"דבור" המבוקש ביותר על ידי מפקדים, הפליג מעל 30 קשר, אני חושב אפילו 32 קשר. זה היה חלומי של כל מפקד ועד היום ה"דבור" הזה בפעולה. עקבתי אחרי המנועים ואמרו לי שהם הגיעו עד 6,000-7,000 שעות לפני שיפוצ, שזה כמות עצומה של שעות עבוד.

ש. לא החליפו את המנועים ל"דבורים" האחרים?

ת. כיוון שעשו את זה רק לשני "דבורים" והתקציבים היו מוגבלים, באה חברה אמריקאית שהציעה מנועים שהיו מין פיתוח של מנועי ה-GM עם כ"ס יותר גדולים. שמעתי שהיו לחיל הים צרות צרורות עם זה.

ש. אתה זוכר את שמו של אותו כלי שייט או את מספרו?

ת. את המספרים איני זוכר. לפריקט קראו "פריקט חבלי חיים" בחיל הים. הפריקט של הסבת ה"דבור" ממנוע GM למנוע MTU, מנוע מייבאך קראו לו, אני לא יודע למה אבל בחיל הים נדבק השם מייבאך, כאשר זאת היתה חברת מנועים שהיתה שותפה קטנה בחברת MTU ביחד עם החברות האחרות. ל"דבור" קראו "דבור" מייבאך, כשגם למנועים של הסטילים קראו מנועי מייבאך ולא MTU. זה אולי נולד ממנועי מייבאך שהיו לסירות המשטרה שהיו דווקא לא כל כך מנועים מוצלחים. בזמנו מוטקה רון קנה סירות משטרה עם מנועי מייבאך והם לא היו כל כך מוצלחים, אבל משום מה בחיל הים נדבק השם מנוע מייבאך, וה"דבור" נקרא "דבור" מייבאך. הוא באמת הפליג והוא מפליג עד היום עם אותם המנועים, עד כמה שידוע לי, ולמעשה הפריקט הזה של "חבלי חיים" הביא להחלפת כל מנועי ה-GM ב"דבורים" למנועים יותר חזקים שהביאו

למהירות יותר גדולה. למעשה לכל ה"דבורים" יש היום מנועים יותר חזקים מאשר ה-GM המקורי. זה פרויקט שהוליד את כל הסדרה הזאת, אבל לי אישית זה היה פרויקט מרתק, מפני שבסך הכל הגיתי רעיון, כתבתי מכתב ומהמכתב הזה נולד פרויקט שהוליד את כל החלפת המנועים לכל ה"דבורים", והוא הוליד גם את ספינת ה"דבורה".

איך הוא הוליד את ספינת ה"דבורה". אחרי שסיימתי את הפרויקט של ה"דבורה" המהיר, שבחיל הים קוראים לו "דבורה" מייבאך.

כאשר חשבתי על הארכת ה"דבורה" חשבתי על טילים. אמרתי שאם אני עושה סיפון יותר ארוך אולי אפשר יהיה לשים על זה טילים. כפי שאמרתי לך מפעל "רמתא" בבאר-שבע בנה 15-20 "דבורים" בדיוק לפי אותו תכנון של המספנה שקראו לה swift ships בארה"ב, זאת שבנתה את ה"דבורים". אותה מספנה הגיעה להסכם עם חברת "רמתא", שזאת חברת-בת של התעשייה האווירית, והם בנו "דבורים" לפי תכנון שלהם עם ייעוץ שלהם, ושילמו תמלוגים עבור ספינה שאני תכננתי בכלל. למעשה חיל הים לא היה צריך בכלל לתת תמלוגים אלא להגיע אתם להסכם ולומר: חברי, נתנו לכם מוצר – אתם נותנים לנו את כל הידע. אם תקראי את הריאיון הקודם שלי, שם ציינתי שאחת הדרישות שלי בהסכם המקורי, שהבאתי אותו למשרד הביטחון בניו-יורק היה, שהם תמורת זה שאני נותן להם מוצר הם מעבירים לי ידע. פספסנו את זה. לא אני פספסתי, אלא חיל הים פיספס. ראש משרד הביטחון ידע את זה. היו צריכים לנצל את העובדה הזו ולא ניצלו. אני רציני לנצל ויכולתי לנצל. את הנעשה אין להשיב.

רמתא גמרו לבנות את ה"דבורים" ושמעו על הפרויקט שעשיתי בחיל הים. הם היו בקשר עם חיל הים ואמרו להם שאני עשיתי עבודה ובעבודה שלי אחד הפתרונות היה להאריך את הספינה ב-6 רגל ו"רמתא" חשבה להתקין טילי גבריאל על "דבורה". מנהל "רמתא" היה בועז לפידות אז, בשנת 1975 או 1976, פנו אלי ושאלו אותי אם אני מוכן לתת את האינפורמציה. אמרתי להם שאני מוכן לתת להם את האינפורמציה בשני תנאים: (א) שיקבלו אישור מחיל הים, שלמרות שלא הייתי מגויס אבל עשיתי את זה בתור עבודת מילואים של חיל הים וחיל הים גם שילם לד"ר דן סביצקי 700 דולר בעד ייעוץ והחומר הוא של חיל הים. (ב) אני מוכן לסייע לך אבל תן לי לבצע את התיכון של ה"דבורה". למעשה אמרתי לו את זה לפני פגישה והוא אמר לי: בוא ניפגש. היינו אז עוד חיפאים ואמרתי שאני מגיע לתל-אביב ביום שישי וניפגש. הבאתי אתי את כל החומר שהיה לי מחיל הים, כולל הדו"ח של דן סביצקי עם נתוני הבריקה, עם כל הרעיון המקורי שלי לעשות מזה ספינה יותר ארוכה, כי גם בשביל "רמתא" להוסיף חתיכה בירכתיים היה קל מאוד, כי הם בשביל לבנות את הספינה הכינו מין מסגרת, שעליה שמו את הצלעות ואחר כך את פחי התחתית ואת הסיפון ולמסגרת הזו היו קווי גוף. מה שאני הצעתי יכול היה להתאים ל"רמתא" כי חשבתי שאת התוספת הם ימשיכו לתבנית שישנה כהמשך חתיכה נוספת של 1.8 מטר ואז הם לא יצטרכו לשנות את כל קווי הגוף של הספינה, כך שמבחינת תהליך הייצור לא תהיה להם בעיה רצינית.

ש. הם הרי בנו מהתחלה, אז זה בכלל פחות בעייתי.

ת. נכון. נפגשנו בתל-אביב אחרי שכבר הייתי אחרי שתייה של אלכוהול ולמזלי כשאני שותה אלכוהול אני יותר בהיר ויותר צלול. הוא בא עם המהנדס ראשי שלו, שמחה ברנפי. הם ישבו אתי שעתים והסברתי להם בדיוק את כל הרעיונות ואמרתי להם שזה יכול להיות כלי מצוין לדעתי שיהיה יותר טוב מאשר ה"דבורה" המהיר, כי תהיה לו יציבות הפלגה יותר טובה וזה כלי שיוכל בקלות לשים טילים עליו. ואז סיכמנו שהם יתקשרו אתי. אמרתי להם שאני אישית לא אוכל לבד להרים את התכנון אבל יש לי קולגה, משה דרימר, שיש לו משרד תיכון, עם מומחה גם למערכת

הנעה, בשם כהנה (ז"ל), שנוכל להרים יחד את העסק, ודיברתי עקרונית עם דרימר, והוא אמר שהוא מוכן. אני עבדתי אז בחברה הימית להובלת פרי, ואת הפרויקט הזה לא העזתי לבקש ממילה ברנר לעשות תוך כדי עבודה, כי את העבודה שלי בחברה להובלת פרי לא יכולתי להפסיק. יש המשכיות בבנייה ואי אפשר להפסיק לעבוד ולא היה מי שיחליף אותי. אז אמרתי לדרימר שאני אעבוד אתו בערבים וביום הוא יעשה את השרטוטים ונעקוב יחד על העבודה במשרד שלו, ואמנם עשינו את התכנון יחד דרימר ואני.

ש. הם גם שילמו לך מ"רמתא".

ת. "נמקו" שילמו לי 10 אחוז מ60,000- לירות, שחברת "נמקו" קיבלה עבור התכנון של ה"דבורה". היום מוכרים אותה ב4-3- מיליון דולר. עשינו את התכנון ואז בא הרעיון לשנות קצת את מיקום המנועים ולשים את המנועים בירכתיים ואת המיכלים באמצע עם V drive, שהציר מהמנוע יוצא קדימה ויש תיבת הילוכים ואותה תיבת הילוכים שקיימת בסטילים וקיימת ב"דבור" המהיר יכולה לקלוט גם ציר שבא אליה משני הצדדים – או מאחורה או מלפנים ולהחזיר את הסיבובים המתאימים לגל המדחף שיוצא למדחף. עשינו את זה כך בכדי לעשות יותר מרחב ב"דבורה". זה יתן גם אפשרות כאשר ממלאים דלק, ולכלי הזה עשינו הרבה מקום לדלק, כך שאפשר להטעין אותו עד 5 טון, תלוי במטען של הספינה, ואז אם צורכים דלק לספינה, כשדלק נמצא במרכז הכובד של הספינה, הספינה לא משנה את השופע שלה שנקרא trim, ואז היא מקבלת ביצועים יותר נכונים מבחינת הביצוע שלה. ב"דבור" למשל מיכלי הדלק בירכתיים ויש לזה השפעה מסוימת, אם כי לא גדולה, כי אין ל"דבור" הרבה דלק. אבל ל"דבורה" היה הרבה דלק וזה היה די חשוב. זה היה עיקרון התיכון.

ש. ה"דבורה" גדולה מה"דבור"?

ת. כן. היא גדולה מה"דבור" ב1.8- מטר. העיקרון היה להוסיף 6 רגל 65- רגל של הספינה שזה 71 רגל, שזה 21.6 מטר כשה"דבור" זה 19.8 מטר.

גמרנו את התיכון. למעשה זה היה תיכון ראשוני די מפורט, עם תכנון מלא של מערכת ההנעה. לקחנו את אותו מבנה של ה"דבור" והמשכנו בירכתיים כדי לא לייקר את הייצור של הגופים ב"רמתא", זאת אומרת הנכון היה לשנות את כל הצלעות ואת כל המבנה בכדי לעשות אותו יותר נכון, אבל מבחינה עקרונית ומבחינת תהליכים ומבחינת זמן היה יותר קל לבצע את ה"דבורה" באותו עיקרון מבנה של ה"דבור" ולהשאיר אותו כך שמבחינת עבודות התיכון ועבודות הייצור וכל התהליכים וכל תהליך העבודה והביצוע יהיה הרבה יותר פשוט והרבה יותר קל וזה ייתן ספינה לא פחות טובה מאשר ספינה עם מבנה הרבה יותר מתוחכם.

ה"דבור" היה מבנה עקרוני די ישן, אבל מבנה טוב שהחזיק מעמד טוב מאוד ולא היתה כל סיבה לשנות אותו מבחינה עקרונית. אפשר היה לעשות אותו יותר זול ויותר מתוחכם מבחינת תכנון ומבנה, אבל אנחנו לקחנו סטנדרטים שפועלים ועובדים טוב ואני לא רציתי לשנות באלומיניום יותר מדי ממה שהיה בשביל לא לקבל הפתעות.

ש. בעצם ה"דבור" וה"דבורה" זה אותו כלי שייט, או כמעט אותו כלי שייט.

ת. קווי הגוף בין ה"דבור" ל"דבורה" עד 65 רגל והמבנה הם אותו מבנה, כשהסידור הפנימי שונה קצת. הגשר באופן יחסי לחרטום נמצא באותו מקום, אבל בירכתיים הוספנו מכיוון שהזזנו את חדר המכונות לגמרי לירכתיים, עוד תא 4- או 6- איש בירכתיים. ב"דבור" ישנו מתחת לסיפון חדר מגורים בחרטום, אחר כך מטבח וחדר אוכל ומאחוריו היה עוד חדר מגורים 4- איש. מה שהוספנו היה עוד חדר מגורים בירכתיים לעוד 4 איש. זאת אומרת ב"דבורה" יש 3 חדרי

מגורים, זאת אומרת 12 איש ועוד מטבח וחדר אוכל באותו גודל כמו ב"דבור". הגשר הסגור והגשר הפתוח ב"דבורה" זהים ל"דבור". עמדות המקלעים והחרטום זהה ל"דבור". שני צידי הגשר זהים ל"דבור". מיקום הגשר ביחס לחרטום הוא אותו מיקום. השארנו יותר מקום בירכתיים בשביל לשים טילים.

ש. זה בעצם השוני הכי חשוב.

ת. כן. השארנו מקום לשים טילים, את הטילים שמנו מה שיותר למרכז הספינה שהיא תהיה במינימום טלטולים.

ש. התפקיד בחיל הים הוא אותו תפקיד, זה ה-coast patrol.

ת. בחיל הים זו לא ספינת טילים אלא ספינת פטרול. "רמתא" מכרה 2 ספינות טילים למדינה בחו"ל ואחר כך המדינה הזאת העתיקה את הספינה ועשתה לעצמה הרבה ספינות טילים, אבל בתור ספינת טילים היא הוכיחה את עצמה מצוין, אבל לדאבוננו מדינות לא רצו ספינות טילים כל כך קטנות אלא רצו ספינות טילים יותר גדולות כמו סטילים. חיל הים רצה את ה"דבורה" בעיקר לפטרול ולזה היא משמשת.

כמו שאמרתי, התכנון של ה"דבורה" היה ב-1975-76 ואז גם בנו את הספינה ב"רמתא". למעשה אהבתי לרדת לאילת ובכל ירידה לאילת הייתי עוקב אחרי הבנייה גם של ה"דבורים" וגם של ה"דבורות" ב"רמתא", בדרך לאילת. בנו אותם בבאר-שבע.

למעשה בועז לפידות התחיל ואחר כך היה יורם שפירא, שגם אותו היכרתי בחיל הים, שהוא היה מנהל "רמתא", והוא למעשה בנה את ה"דבורה". בועז היה הראשון שהגה את הרעיון יחד עם שמחה ברנפי, כאשר במקביל אני הגיתי את הרעיון ולא ידעתי שהם חושבים על סיפון לטילים וגם אני חשבתי על סיפון לטילים, אבל נפגשנו באמצע, ואת העבודה הראשונה עשיתי בשביל בועז לפידות שהיה מנהל "רמתא". את המשך העבודה ואת המעקב אחרי זה עשיתי עם יורם שפירא, שהיה מהנדס בחיל הים והיה גם מהנדס בשייטת 13, ואחרי כן הוא נעשה מנהל "רמתא" ואחר כך מנהל בכיר בתעשייה האווירית. למעשה ה"דבורה" נבנתה ובוצעו בה ניסויים והיתה מוצלחת ביותר.

בתעשייה האווירית הוקמה מחלקה או מדור למכירת ה"דבורות". הצליחו למכור אותן לכמה מדינות בחוץ, אבל לא הצליחו לשכנע את חיל הים לקנות "דבורה". אני לא יודע למה. אני הייתי מחוץ לזה. אחר כך "רמתא" קיבלה מנהל חדש שדרש להעביר את השיווק מהשיווק המרכזי שהיה במטה התעשייה האווירית. היה מינהל שיווק מערכות ים במטה החברה. במטה החברה היתה מחלקה לשיווק והמחלקה הזאת לשיווק של כל המוצרים של התעשייה האווירית במטה החברה היה מינהל שיווק מערכות ים ובראש המינהל הזה עמד משה אורן ובמינהל הזה היה מדור שהיה לשיווק ה"דבורה". הם ניסו למכור את זה לחיל הים ולא הצליחו לשכנע את חיל הים. ומכרו לכמה מדינות זרות, וכאשר לא הצליחו לשכנע את חיל הים והמכירות נעצרו קצת, אז "רמתא" ביקשה לקבל לעצמה את המכירות והיו ב"רמתא" 6 ספינות שלא מכרו אותן כעבור כמה שנים, ובסוף הצליחו למכור אותן ו"רמתא" הסתכסכה עם חיל הים והיה ברוגז גדול בין חיל הים ל"רמתא". אני לא יודע בדיוק את הסיבות ולא רוצה לספר דברים ששמעתי רכילות. חיל הים הלך וחיפש ספינת פטרול יותר מהירה, יותר חדישה בארה"ב.

ש. אז בכלל ה"דבורה" שתיכנת עבור ב"רמתא" לא הגיעה לחיל הים?



ת. אני אגמור עכשיו את הסיפור. 1985- האיש שהיה בראש המדור הזה במינהל שיווק מערכות ים של התעשייה האווירית, עזב את התעשייה האווירית ואני קיבלתי עלי את מדור שיווק ה"דבורה".

ש. מתי עזבת את החברה להובלת פרי?

ת. בסוף 1976, כאשר החברה התפרקה, ואחר כך עברתי לעבוד בתעשייה האווירית. רצה הגורל ועבדתי תקופה קצרה בחברת ביטוח ואחר כך בביטוח ימי, וראיתי שזה לא כל כך בשבילי ועשינו טיול לגליל ופגשתי שם את משה אורן, שהיה ראש מינהל שיווק מערכות ים והוא שאל מה אני עושה וסיפרתי שאני עובד בחברה לביטוח אבל זה לא מעניין אותי כל כך. הוא אמר לי: יש לי פרויקט בשבילך. כשנחזור מהטיול (זה היה בשבת) תתקשר אלי ביום ראשון, ניפגש ואני אגיד לך מה הפרויקט ואני רוצה שתנהל אותו. אז נפגשנו והוא אמר לי שיש פרויקט לעשות הסבה של ספינות טורפדו לספינות טילים במדינה דרום-אמריקאית והוא רוצה שאני אנהל את הפרויקט הזה. אמרתי לו: בשמחה רבה. זה היה ביוני או במאי 1977. הוא אמר לי: אבל אתה צריך למהר כי היציאה הראשונה היא ביולי ואתה צריך לצאת יחד אתי לדרום אמריקה. שם התחיל הרומן שלי עם התעשייה האווירית שנתן בעקיפין או במישרין תרומה עצומה לחיל הים שעליו אספר בריאיונות הבאים, אחרי שאגמור את הסיפור של ה"דבורה".

ש. אז זה כן מתחבר.

ת. זה כן מתחבר. אני רוצה לסיים את הסיפור של ה"דבורה". מ-1976 כשסיימו לבנות את ה"דבורה" הראשונה עד 1985 לא הצליחו לשכנע את חיל הים לקנות "דבורה". אבל ניסו בכל מיני הזדמנויות והיו שתי ספינות "דבורה" בכל אופן שהיו מופעלות באזור שלנו במים ואני הצלחתי להפליג עליהן ואפילו בדקתי אותן, עניין אותי לדעת איך היא בהשוואה ל"דבור" מייבאך – האם באמת ההמלצה של דן סביצקי, או ההמלצה שלי למעשה שתהיה לה יציבות יותר גדולה בהפלגה מהירה נכונה או לא נכונה. ובאמת הפלגתי ב"דבור" מייבאך שזה הדבור המהיר, במהירות 31 קשר, והפלגתי ב"דבורה" במהירות 34 קשר, וגיליתי שאני צדקתי במאה אחוז. כשהראיתי את זה למפקדים בספינות איך ה"דבורה" מתנהגת בהשוואה ל"דבור" מייבאך, אמרו שזה יום ולילה. אבל מכיוון שהחברה רגילים ל"דבור" וזה מה שיש להם והם לא יודעים משהו יותר טוב, אז הם משתמשים בזה כמו שזה. לומר שאי אפשר לחיות עם זה? אפשר לחיות עם זה, אבל ב"דבורה" זה יותר טוב. אולי היה צדק עם ביני שלא האריך, כי זה היה מכניס את חיל הים להוצאות הרבה יותר גדולות, כי בכל אופן יש לו ספינות מהירות שמתפקדות. אפשר להשוות את זה כמו בין אאוטי לפולו, או כמו בין מרצדס לאוטו אחר. זה הרגשה יותר טובה, לא נזרקים כל כך, הירכתיים של ה"דבור" מייבאך צריך מאוד לשמור עליו. רצה הגורל שאני קיבלתי את הפרויקט הזה והצלחתי למכור עוד 2 ספינות "דבורה" לחו"ל מטעם התעשייה האווירית ועם הקונה הפלגתי ב"דבורה" והפלגתי ב"דבור" מהיר והוא ראה את ההבדל והחליט ללכת על "דבורה". הוא השתכנע מאוד לשלם יותר כסף וללכת על ה"דבורה". לתעשייה האווירית היו יחסים טובים מאוד עם חיל הים. ל"רמתא" היה crash גדול בעניין מכירת "דבורות". אבל ה"דבורה" לא היתה של חיל הים, היא היתה "דבורה" של "רמתא". סידרתי לקונה הפלגה עם "דבורה" וביקשתי מחיל הים להפליג אתו על "דבור", ואז הוא ראה את ההבדל ואני ראיתי את ההבדל יותר טוב. החזקתי הגה וראיתי מה זה להחזיק ב"דבור" הגה ומה זה להחזיק הגה ב"דבורה", ואיך ההתנהגות שלה ביים. המזל היה שהים היה גלי וזה בא יותר לביטוי ואז הקונה השתכנע מאוד והחליט לרכוש 2 "דבורות" או יותר.

וספינות ה"דבורה" המשיכו לעמוד בחצר ובסוף "רמתא" מכרה אותן לאיזה מדינה זרה ובחיל הים אמרו ל"רמתא", אחרי שהם מצאו את הספינה האמריקאית, שה"דבורה" זה תכנון מיושן ואין טעם בכלל לבנות אותן ושהוא לא יצליח למכור אותה לאף אחד וחיל הים קונה ספינות אחרות בארה"ב.

זה היה בדיוק כשאני קיבלתי את המדור לשיווק "דבורות" ואני פוגש בדיוק באותו יום את אורי לעצן מנהל "רמתא", אשר יצא מפגישה עם מנהל התעשייה האווירית משה קרת, הוא יורד במדרגות והוא אומר לי: "אמנון, עשיתי אותך מחוסר עבודה. החלטנו עם קרת לסגור את קו הייצור של ה"דבורה"". שאלתי: למה? הוא אומר: "שמע, חיל הים אומר שזאת ספינה מחורבנת, שזה תכנון ישן ויש להם כלי יותר טוב באמריקה עם תכנון חדש ולא כדאי להחזיק קו ייצור ל"דבורה". ניצר דברים אחרים". אמרתי לו: "אורי, מה אתך? זה גוף נהדר. זה גוף מצוין. תדע לך דבר אחד (זה אמרתי אחר כך גם לחיל הים), זה שתיכנונו גוף מזמן והוא מוצלח זה לא אומר שהתכנון לא טוב, זה שהתכנון ישן. את קווי הגוף של הסטילים תיכנונו וקבעו במלחמת העולם הראשונה הם היו קווי הגוף של ספינות הטורפדו הראשונות הגרמניות". את זה אגב סיפר לי יגאל תומרקין. הוא קרא את זה בספרות. קראו לספינות "E boats". הגלגול של זה היה "יגואר" במלחמת העולם השנייה. אני אז רצתי למשה אורן, שהיה המנהל שלי, ואמרתי לו: משה, אתה מוכרח לסדר לי פגישה עם משה קרת. הוא סידר לי פגישה עם משה קרת ואמרתי לו: אל תסגור את הקו. תן לי אופציה ל-6 חודשים לנסות לשכנע שוב את חיל הים לרכוש את הספינה. זו ספינה נהדרת. שמעתי שהם הולכים לרכוש ספינה בארה"ב. אני רוצה לנסות לשכנע אותם לרכוש את הספינה בשביל חיל הים."

ש. מי היה אז חיל הים?

ת. מפקד חיל הים היה בן שושן. משה קרת הסכים להצעתו. משה קרת עצמו בפעילות עם התעשייה האווירית היו לי כמה פרויקטים שעשיתי אתו ישירות והוא העריך אותי מאוד, מפני שהצלחתי מאוד בפרויקטים שהוא ביקש שאני אעשה וזאת היתה הצלחה מאוד גדולה בשבילו, זה היה בתעשייה האווירית. היו שני סמנכ"לים לשיווק בתעשייה האווירית – סמנכ"ל לשיווק מערכות ים, שזה היה נפתלי רוזן ז"ל, וסמנכ"ל לשיווק אווירי שזה היה משה קרת. מה שקרה שלקרת היתה בעיה עם מדינה דרום-אמריקאית שהוא רצה למכור להם מטוסים לנושאת מטוסים, והם הסכימו לקנות את המטוסים בתנאי שאנחנו נהיה אחראים להתאמת ספינות נושאת המטוסים למטוסים החדשים, כי האונייה היתה מותאמת למטוסים ישנים. ואני עם הקשרים שלי בארה"ב, עם החבר שלי בשם רוזנבלט, התקשרתי אליו ואמרתי לו שיש משימה והוא מוכרח לעזור לנו. אם נקבל את העבודה יהיה לך פרויקט מצוין, שזה התאמת הספינה למטוסים החדשים ממערכות למטוסים ישנים שקיימות. זאת היתה עבודה די גדולה למשרד תיכון בניין אוניות. ואז קרת הטיל עלי את המשימה, שלח אותי ספיישל, כי זה היה פרויקט יוצא מן הכלל, שהיה סודי, ונסעתי למדינה הזו והתקשרתי עם המשרד, והם לא הירשו שאף אמריקאי יגיע לשם. אז למדתי את כל הבעיות של נושאות מטוסים במשרד של רוזנבלט בניו-יורק. יומיים שלמים כמעט ישבתי. לקחתי אתי שאלון עם איזה שאלות אני צריך לשאול שם. נסעתי לשבוע למדינה דרום אמריקאית עם נציג התעשייה האווירית שלנו שם ומשה קרת היה כל הזמן ב-alert, מפני שזה היה פרויקט של הרבה מטוסים והרבה מיליונים. היינו צריכים תוך 10 ימים לתת דו"ח לצי אם זה הולך או לא הולך ואם אנחנו לוקחים את זה על עצמנו. הוא לא רצה לקחת על עצמו דבר שהוא לא יודע, אז הוא שלח אותי, ואז עשיתי לו את העבודה. הבאתי לו תשובה חיובית עם

דו"ח רציני מאוד, עם הערכה כמה זה צריך לעלות וכו'. זה היה יכול להיות מוצלח מאוד, אבל חיל האוויר של אותה מדינה טירפד את העיסקה מפני שהוא לא רצה שלחיל הים תהיה עדיפות. בקיצור, הוא היה מאוד מרוצה מהעבודה שלי וגם מעבודות קודמות שעשיתי והוא העריך אותי מאוד והוא נתן לי את האופציה הזאת של חצי שנה לנסות למכור את ה"דבורה" לחיל הים. אז החלטתי לעשות חריש עמוק. הלכתי ובדקתי ויש לי ידיד שהיה אז ראש מחלקת תקציבים של חיל הים, רפי אפל. היתה בעיה כי לחיל הים היו כספים באמריקה אבל לא היו לו שקלים. זה היה שנת 1985. ביררתי איזה ספינה הם המליצו לקנות בארה"ב. מצאתי אותה בספרות וראיתי את קווי הגוף שלה וראיתי שיכול להיות דבר מאוד לא טוב לחיל הים אם יקנו את הספינה הזאת, כי היא לא תוכל כל כך טוב להתנהג בים גלי כמו שה"דבורה".

ש. שם היא תוכננה עבור אגמים?

ת. היא תוכננה בקווים מסוימים שלדעתי, ואני בטוח בזה, היא לא היתה יכולה לעמוד בגלים של מפרץ סואץ לדוגמה ובגלים הצפוניים של הצפוניות בים התיכון. היא לא היתה יכולה לעשות מה שהיה נקרא מהירות גבוהה בגלים. היא היתה מקבלת זעזועים עצומים, לפי קווי הגוף שלה. כשראיתי את קווי הגוף שלהם, מהניסיון שלי אמרתי לעצמי: האמונה שלי שאני חייב לעזור לחיל הים שלא יקנו את הספינה בארה"ב ולא רק כדי למכור להם את ה"דבורה". סיפרתי את זה לרפי אפל, שהיה אמנם ראש תקציבים אבל היה מפקד ימי, וגם סיפרתי את זה לראש ענף הנדסה ימית, אברהם נווה, ואמרתי להם: אני רוצה שאתם תבדקו את ה"דבורה". עשיתי חריש עמוק בחיל הים. הלכתי למפקדי "דבורים".

#### צד ב'

הזמנתי קבוצה של כ-20 איש, גם מהנדסים וגם מפקדים, כולל סגן-אלוף, מפקד פלגת "דבורים" וגם סגן-אלוף אברהם נווה, ראש ענף הנדסה ימית והקצינים שלהם ומפקדי "דבורים" וערכתי להם סימפוזיון וביקשתי גם שיבוא צוות, אותו צוות שבדק את הספינה האמריקאית שנתן דו"ח חיובי מאוד כן לרכוש את הספינה האמריקאית, ואני רציתי לעשות סימפוזיון ולהזמין את הצוות, והם לא כל כך באו, כדי להשוות בין ה"דבורה" לספינה האמריקאית. הכינותי טבלה של חסרונות ויתרונות של ה"דבורה" לעומת הספינה האמריקאית ולמה הספינה האמריקאית לא מתאימה לנו. שיכנעתי את כל הקאדר הזה, את הרוב למעשה. היו 3 שאמרו: אבל בכל אופן זה תכנון ישן. ואז אמרתי להם שוב: תכנון ישן אבל קווים מצוינים. ואז נתתי שוב את הדוגמה של הסטילים שהקווים שלהם, שהוא כלי מצוין להפלגה בים, תוכננו למלחמת העולם הראשונה, ב-1914. כך שעניין של ישן לא כל כך תופס.

ש. פה פשוט הגיעו לאופטימום.

ת. כן. אם אתה מגיע לאופטימום, זה אופטימום. ואז שכנעתי אותם. זה היה באילת, כי היתה "דבורה" באילת שהיתה בניסויים למסירה למדינה זרה. אחר כך הזמנתי גם את עמירם רפאל, שהיה ראש אמל"ח, שהיה אלוף-משנה אז, שהיה בעצמו מפקד פלגת "דבורים", שהיה צריך לתת את האישור המבצעי, וכן עם רפי אפל במקביל, אמרתי לו: אתה מוכרח לארגן את הכספים, והסברתי לו מה קרה, למה הוא צריך, ואחר כך הזמנו את בן-שושן מפקד חיל הים. הכל לקח כחודש או חודש וחצי. עמירם רפאל השתכנע לגמרי שה"דבורה" זאת ספינה מצוינת ולא כדאי ללכת על הספינה האמריקאית.

ש. איזו ספינה יקרה יותר?

ת. אני חושב שה"דבורה" היתה יקרה יותר, או שהן היו פחות או יותר אותו דבר, אבל הבעיה היתה למצוא שקלים. אמרתי לעמירם שזה יהיה אסון לחיל הים אם יקנו את הספינות האמריקאיות, והוא השתכנע. ואז מה שקרה שהזמנתי אחרי זה את מפקד חיל הים, שהביא אתו עוד כמה קצינים. גם אתו הפלגתי וגם לו הסברתי את ההבדלים, איזה חסרונות יש לספינה האמריקאית. הוא השתכנע וכעבור שבוע הוא כינס את מטה חיל הים והיתה החלטה חיובית לרכוש את ה"דבורה".

עכשיו אני חושב שאפשר לספר על זה, נדמה לי שיש 12 "דבורות" בחיל הים ושמעתי לאחרונה שעוד מזמינים "דבורות" נוספות. הסיפוק הכי גדול שלי הוא, כשדיברתי עם מפקדי "דבורות" ועם מפקדי פלגות של "דבורה" והם מרוצים מאוד מהספינה. חבר של הבן שלי, שהיה אתו בקורס חובלים, היה גם מפקד "דבור" ואחר כך של "דבורה" והוא אומר שה"דבורה" זה כלי עסרה מונים יותר טוב מה"דבור". אנשים מרוצים מאוד.

סיפוק נוסף שיש לי בעסק הזה שיש לחיל הים את הספינה ואני חושב שיחליפו את כל ה"דבורים" ב"דבורות" או משהו דומה לזה. היום גם פיתחו ב"רמתא" "סופר דבורה" עם מהירות יותר גבוהה, עם מערכת הנעה יותר גדולה וכבר שינו את קווי הגוף, אבל עדיין בקו הייצור של ה"דבורה".

סיפוק נוסף שאם ספינה כזאת זה בין 30 ל-40 אלף שעות עבודה, אז אם אני מכפיל את זה ב-12- אז יש כמה מאות אלפי שעות עבודה שאני יכול לזקוף לזכותי שנתתי עבודה למפעל "רמתא" באר-שבע, במקום שאין בו עודף תעסוקה. זה סיפוק נוסף שלי. הסיפוק הכי גדול הוא שלחיל הים יש "דבורות".

דבר נוסף שאני רוצה לסיים בעניין ה"דבור" וה"דבורה": עזבתי את חיל הים אחרי שעשיתי את כל הסיפור עם ה"דבור" – אחרי שתיכננתי, אחרי שהמלצתי לקנות אותו ואחרי שקיבלתי הצעה ויצאה משלחת לבדוק אותי, ולמרות שהיא בדקה שתי ספינות ואני המלצתי על ה"דבור", בסוף היא בחרה ב"דבור". אבל מה? המספנה שבנתה את הספינה נקראת Swift ships. הספינה ששלחו אותי לבדוק כאשר יצאתי בפברואר 1970 לארה"ב, כשהייתי ראש ענף הנדסה ימית, נקראה swift 50 רגל. בחיל הים משום מה, לאורך כל ההיסטוריה, מאז שהגיע ה"דבור" הראשון, חושבים שהספינה היא ספינת משמר של הצי האמריקאי ששירתה בווייטנאם ושמרה על החופים בווייטנאם. כמובן ששמעתי את זה במקרה בגלי צה"ל ביום העצמאות בשנת 1994, כשעמדתי בגן העצמאות וראיתי את ה"דבורים" עוברות ומשה שלונסקי, מפקד גלי צה"ל, קרא מהכתב על כל ספינה את תולדותיה ופתאום אני שומע ממנו: והנה ה"דבור" שהוא ספינה שהית בצי האמריקאי בשירות בווייטנאם וחיל הים קיבל אותה וקודם היא שמרה על חופי וייטנאם ועכשיו היא שומרת על חופי מדינת ישראל.

באתי הביתה וכתבתי מכתב לעמי איילון, שהיה מפקד חיל הים. בחיל הים עד היום יודעים וגם אפילו במוזיאון חיל הים כתוב שזאת ספינת משמר של הצי האמריקאי שעכשיו חיל הים משתמש בה. אחרי שכתבתי את המכתב עמי איילון ענה לי שהוא מעביר את זה לאנשים לטפל בנושא הזה. רק אחרי שנדנדתי הרבה, זכיתי ביום חיל הים האחרון, ב-13 לאוקטובר להרצות בפני 400 איש בבסיס אשדוד את תולדות ה"דבור" ואת תולדות ה"דבורה". היה לי בזה סיפוק גדול לספר להם את האמת ושם כל ה-400 איש ידעו שה"דבור" היא ספינה של הצי האמריקאי ובסך הכל אני הרי תיכננתי אותה אישית. זאת אומרת עשיתי את השרטוט העקרוני שממנה עשו שרטוט מפורט של

הסידור הכללי של הספינה מגוף של ספינה אזרחית. אני בחרתי את הגוף וזה תיכון ישראלי. למה לא להתגאות בזה ולמה לומר שזאת ספינה אמריקאית?  
ש. דיברת עם אורי ארנון מהמוזיאון הימי שישנה את זה?  
ת. דיברתי אתו שישנה את זה והוא אמר: אבל זה הדבר הרשמי שיש בחיל הים. שישנו בחיל הים את הדבר הרשמי אז אני אשנה כאן. דיברתי לאחרונה עם אורי ארנון ואמרתי לו שצריך לשנות את זה והוא עוד לא שינה את זה. אבל הייתי כבר בענף היסטוריה וסיפרתי להם את הסיפור וכנספח לסיפור שלי על ה"דבור" וה"דבורה" אשאיר לך את התמונה של הספינה האמריקאית שהיתה של הצי האמריקאי שהיא שונה לגמרי לעומת ה"דבור" שנמצא בחיל הים.