

# קטלינה PBY-5A

מאת צחי בן-עמי אבינעם מיסניקוב ועמוס דור

לאחר הדממת טייסת 69, במרץ 1954, הועברו מטוסי הקטלינה לטייסת 103 ומשם בדצמבר 1954, הוכרזו המטוסים כ"ציוד נושן" והוצאה הנחייה להעביר את המטוסים אל "בדק" על מנת לאחסנם למוכרם, אולם המטוסים הוחזרו לשרות בחיל האוויר במסגרת טייסת 103, ובספטמבר 1955 הוקם תפקיד באחד המטוסים מכ"מ ימי ובדצמבר 1955 דווח על ניסויי שת"פ עם טייסת 13.

י. פופקו, ראש ענף אוויר, לא ראה ברכה במטוסים, וביקש ב-27 בדצמבר 1955, לגרוע את המטוסים מסד"כ חיל האוויר, וזאת בשל מחסור בצוותות אוויר וקרקע וחלקי חילוף, ובאפריל 1956, בתגובה לקבלת הצעה לרכישת המטוסים, כתב מח"א דן טולקובסקי אל הרמטכ"ל: "התרומה המבצעית היחידה של מטוסי הקטלינה היא בביצוע משימות הסיור הימי, וזאת מב"סיסים ביבשה. אין אנו מסוגלים להשתמש בקטלינה כמטוס ימי, היות ותנ"רת ההפעלה של מטוסים ימיים הינה מסובכה וטעונה יסוד לימוד וניסיון רב. יתר על כן, בתנאי רגיעה של היום אין אנו אפילו מסוגלים להחזיקם ולהפעילם כראוי מהיבשה, עקב מחסור בצוותי קרקע וצוותות אוויר. כל זמן שהמטוסים הינם בארץ, טבעי שנחפש דרכים להפיק מהן תועלת מבצעית כלשהיא; אך כאשר ישנה הצעה מעשית לקנותם מאיתנו חושבני שעלינו להיענות לה. אי לכך דעתי היא שיש לקבל את ההצעה".

לא ברור מתי הועברו שוב המטוסים אל "בדק" אולם מצבם של המטוסים היה ירוד עד כדי כך שהוחלט שלא להחזירם לכשירות לקראת מבצע קדש, וככל הנראה, זמן קצר לאחר מכן ולאחר שלא זכו לפעילות מבצעית כלשהי – נמכרו המטוסים.

מטוס הקטלינה כמטוס ימי, היה "עוף מוזר" בחיל האוויר שמעולם לא רצה במטוס, ולא היה ערוך להפעלתו. היעדר משאבים אנושיים וכלכליים מתאימים, פנמו מאד ביכולת הפעלת המטוס ומכאן גם בכשירותו המבצעי, עית, וממילא, גם התקציב שניתן – נידרש יותר במקומות אחרים. דומה שחיל האוויר שנאלץ לרכוש את הקטלינה בשל גחמות חיל הים, פעל ככל יכולתו על מנת להוציא את המטוס מסד"כ חיל האוויר, אם על-ידי קידום מכירת המטוסים או על ידי אחסנתם לתקופה ארוכה ככל הניתן במכון "בדק".

בשלהי שנות הארבעים, עמדו בסימן מצוקת דלק קשה, שפגעה מאד בהפעלה הבסיסית והשוטפת של טייסת 69 ו-103. אנשי הטייסות, שח"פשו תעסוקה לזמן הפנוי הרב שעמד לרשותם, מצאו עצמם מבליים בשתייה בבאר של כנף 1. גם פול חומסקי (קידר) איש טייסת 103 ששרת כטייס במש"מר החופים הבריטי וצבי פראייר (אבידרור), איש טייסת 69 ששרת כמקלען אלוטאי באווירית הצי המלכותי הבריטי, ישבו בבאר ודנו בעתיד ה"זרוע האווירית הימית" של חיל האוויר, כשהם לוגמים כמות הגונה של "777". שמותיהם של מטוסים שונים נורו לחלל האוויר – זה היה גדול מידי וזה היה מיושן – עד שהחליטו לבסוף שמטוס ה"קטלינה" הוא הוא ולא אחר – יהיה המתאים ביותר לחיל האוויר! כטוב ליבם ביין, ניסחו השניים מסמך, והניחוהו אחר כבוד על שולחנו של מפקד הכנף - בנימין בונה, ושכחו מן העניין. בדיקה בארכיון צה"ל מעלה מספר גורמים נוספים שפעלו לקידום רכש 'קטלינות'.

מח"א דאז, אהרון רמוז, כתב ביוני 1950 אל הרמטכ"ל ומפקד חיל הים, מכתב שכתרתו: "רכישת מטוסי קטלינה (PBY-5A) והקמת גרעין של טייסת משמר חופים ושיתוף עם חיל הים". פנייתו הנרגשת, באוגוסט 1950, של סא"ל א. רטנר, המנהל המדעי של חמ"ד (לימים רפא"ל) שביקש "לה"דגיש את הצורך העצום של האוויריה הימית דווקא בתנאים שלנו", נענתה ע"י הרמטכ"ל יגאל ידן: "חשיבות העניין ידועה למטה הכללי זה כמה זמן, ולמעשה אנו עוסקים בזמן האחרון במו"מ לקניית אווירונים מהסוג הני"ל. חסר דיוויזים מעכב קניה זו כהרבה אחרות." כשנתיים מאוחר יותר – בפברואר 1952, נחתה בלוד הקטלינה הראשונה. שתי קטלינות נוספות נחתו באפריל וביוני, אך העדר תקציב תפעול – פגע מאד בכשירות המטוסים ומצבם התדרדר מאד.

עפ"י הנחיית רמ"ד אוויר, הוכשרו טייסים בעלי ניסיון בהטסת 'דקותות', B-17 ומטוסי 'קומנדו', שהוסמכו תחילה בהפעלת המטוס מן היבשה, כאשר "בשלב ראשון להפעלת מטוסי הקטלינה יוסמכו טייסים להטסה בלבד, בשלב מאוחר יותר תעובד מסגרת ותוכנית להסמכת הקברניטים ויתר חברי הצוות במסגרת י.א.ט בפעולות משמר-חופים, שתוף עם חיל הים וכו".



