

המטאור בחיל האויר

מאת: עמוס דור - תצלומים: עמוס דור אוסף פרטי.

במהלך המחצית הראשונה של שנת 1955. כדי לענות על הדרישה למטוסי קרב אל-ראות נרכשו מבריטניה 6 מטוסי מטאור מדגם NF-13 שלשה מהם היגיעו לארץ ב-6.9.1956 ושניים נוספים (אחד התרסק בדרך) הגיעו ב-18.4.1958.

במהלך שנת 1957 ניסה ח"א לרכוש מטוסי מטאור נוספים מבריטניה אך זו סירבה. הוגו מרוס שהיה באותה התקופה ראש מחלקת הרכש של ח"א מצא בחברת אויון פיירי הבלגית עודפי מטאורים מדגמי T-7 ו-F-8 ולפי דרישת ח"א הצליחו להרכיב מהם ארבעה מטוסים לאמון שחרטום T-7 וזנבם F-8 מטוסים אלו כונו בח"א 7.5 והם הגיעו לח"א בשני מטוסים הראשון ב-4.12.1957 והשני ב-25.1.1958.

בסה"כ הופעלו בח"א 34 מטוסי מטאור מ-5 דגמים שונים. בד בבד עם הפניות והבקשות הראשונות מהבריטים ב-1950 הסכימו הבריטים לבקשה הישראלית לאמן טייסים ישראליים על מטוסי סילון והראשון שעבר הסבה על מטוסי סילון היה מוטי הוד. לאחריו בנובמבר 1951 רס"ן מנחם בר, שמונה עם הגעת המטאורים למפקד הטייסת הראשון ובמרץ 1952 עבר את הקורס בני פלד.

ח"א דרש מיצרנית המטוס מספר שינויים שאכן נעשו והם: התקנת מינשאים לרקטות מסוג HVAR התקנת מושב מפלט מרטיץ בייקר M2E והתקנת מערכת לגרירת מטרות.

בחודש מרץ 1953 יצאה משלחת טכנית בת 15 איש לאנגליה על מנת ללמוד את מערכות ואחזקת המטוס ובמשך חודש שהייתם באנגליה עברו הכשרה במפעלי גלוסטר, במפעלי רולס רויס ובמפעלי מרטיץ בייקר.

עם הגעת שני המטוסים הראשונים לארץ נפתחת טייסת חדשה היא טייסת הסילון הראשונה - טייסת 117 בבסיס ח"א ברמת דוד.

בטקס רב רושם במעמד ראש הממשלה ושר הבטחון דוד בן גוריון, הרמטכ"ל רב אלוף מרדכי מקלף, מפקד ח"א אלוף דן טולקובסקי ומוזמנים רבים נוחתים זוג המטאורים T-7 מספרים 13 ו-14 הראשונים ומקבלים מראש הממשלה את השמות סופה' (13) וסער (14), על פי הכתוב בספר תהילים פרק ג' פסוק ט"ו: "כן תרדפם בסערך ובסופתך תבהלם".

מטוסי המטאור שפתחו את עידן הסילון של ח"א הופעלו בכל תחומי הפעילות בחיל, אימון, תקיפה, יירוט, צילום, אל-ראות, גרירת מטרות נ"מ ומטוסי ניסוי למערכות שונות.

שלושת מטוסי המטאור האחרונים הוצאו מסד"כ ח"א בתחילת שנת 1970 והועברו למוזיאון ח"א בחצרים שם הם מוצגים עד היום.

לאחר מלחמת העצמאות היו חילות האויר של מצרים, ועירק שרויים בתהליכי רכש והתעצמות. הזעזועים החברתיים שפקדו את מדינות ערב והביאו להפיכה צבאית בסוריה במרץ 1949, לרצח עבדאללה מלך ירדן ביולי 1951, ולהפיכה הצבאית במצרים שנה מאוחר יותר, כמעט ולא פגעו בתהליך ההתעצמות האוויריות שלהן.

בתקופה זו היתה בריטניה ספקית הנשק העיקרית למדינות ערב עקב התחיבותה בבריתות והסכמים שחתמה עימם.

בריטניה סיפקה לירדן במסגרת ברית ההגנה 12 מטוסי סילון וומפייר, למצרים על אף המשבר בשאלת הנוכחות הבריטית הצבאית על אדמת מצרים לא נמנעה בריטניה מלספק כבר בשנת 1949 מטוסי וומפייר ומטאור ראשונים, ועד שנת 1952 הגיע מספרם ל-50.

בשנת 1950 חתמו הסורים עם יצרנית מטוסי המטאור - חברת גלוסטר חוזה לרכישת 14 מטוסים, שני הראשונים סופקו לסוריה בתחילת 1952 ו-12 הנותרים במהלך אותה שנה. על מטוסים אלו התבססו הסורים עד סוף שנת 1955.

חיל האויר העיראקי רכש באותה תקופה 14 מטוסי וומפייר ו-10 מטוסי וונום סילוניים שהיוו את חוד החנית שלו עד סוף שנת 1954.

חיל האויר הישראלי העריך בחומרה התפתחויות אלו וציין את השיפור במערך מטוסי האויב בכמות ואיכות העולות בהרבה על הכח הישראלי.

וכבר מתחילת שנת 1950 החל חיל האויר בחיפוש אחר מטוסי סילון שיוכלו לענות על האיום הערבי. אך לאן שפנתה נענתה בסירוב.

שנתיים מאוחר יותר לאחר עבודת נמלים של מחלקת הרכש בראשות אלון משנה בנימין כגן הסכימו הבריטים לאתר לבקשה הישראלית בטענה לאיזון בהספקת נשק למדינות המזרח התיכון בהתאם ל"הכרזה המשולשת" ממאי 1950 אך הסיבה האמיתית היתה מצוקתה של בריטניה במטבע חוץ.

הדעה בחיל האויר היתה שאין למהר ולרכוש מכל הבא ליד אלא לשאוף לטוב ולמתאים ביותר אך כאמור ההצעה הבריטית היתה היחידה שעמדה על הפרק וב-1 בפברואר 1953 נחתמה עם חברת גלוסטר עסקה שכללה 11 מטוסי מטאור מדגם הקרב F-8 וארבעה מטוסי אימון והדרכה מדגם T-7. להערכת רבים בצמרת משרד הבטחון היתה זו אחת הקניות החשובות ביותר של מדינת ישראל שנועדו להגביר את כוחינו.

אל לנו לשכוח שזו היתה הפעם הראשונה שח"א רכש מטוסים חדשים ישירות מהמפעל ועוד מטוסי סילון.

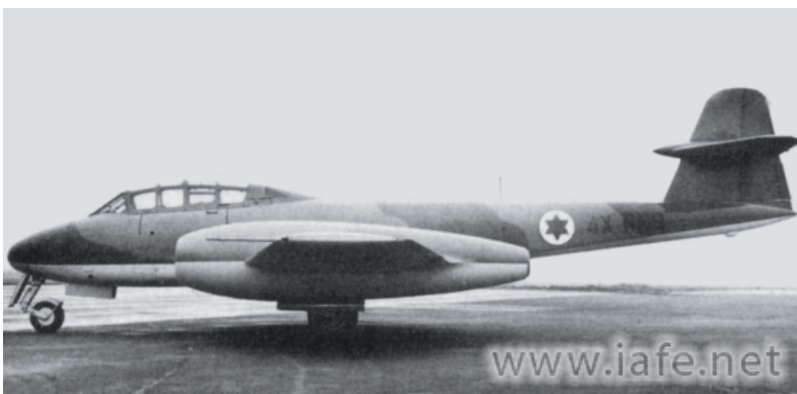
במרץ 1954 נרכשו 9 מטוסי מטאור נוספים, 7 מדגם FR-9 לצילום טקטי ושניים מהם הוסבו לדגם הקרב F-8 ושניים מדגם T-7 שהגיעו לארץ



טקס הגעת זוג מטוסי המטאור הראשונים לבסיס רמת-דוד ב-17 ביוני 1953.

טבלת העברת מטוסי המטאור לישראל

תאריך הגעה	דגם	מס' יצרן	מס' ח"א	מס' בטיסת העברה	צוות	הערות
17/6/1953	T-7	2162,2163	13,14		בריטי	
6/1953	T-7	2164,2165	15,16		בריטי	
8/8/1953	F-8	2176-2178 2166-2169	01-11		בריטי	מטוסים מס' סידורי 2176, 2177 ו-2178 היו מיועדים במקור למצרים.
FR-9	ינואר 1955	WX963 WX980	32 33		בריטי	
F-8	ינואר 1955	WX975	31		בריטי	
FR-9	19/3/1955	WB123 WB140	34 35		אהרון יואלי וגיים קוקסי	העברת מטוס סילון ראשונה ע"י טייס ישראלי.
FR-9	מאי 1955	WX967 WL259	36 37		בריטי	במטוס 36 הפיל אהרון יואלי את זוג מטוסי הוומפייר המצריים ב-1.9.1955.
T-7	מאי 1955		17		בריטי	
T-7	אוקטובר 1955		18		בריטי	
NF-13	5/10/1956	WM366	50 51 52	4X-FND 4X-FNB 4X-FNA	בריטי	
T-7.5			19,20		אהרון יואלי והארי קרצנשטיין (דן ברק).	
T-7.5	25/1/1958		21,22			
NF-13	17/4/1958		57	4X-FNE	מאיר ליבנה/עודד ארז	
NF-13	2/3/1958		55	4X-FNC	הארי קרצנשטיין/רחמים מלמד	
NF-13	מרץ 1958		56	4X-FNF	מותי כספית/אחיה השילוני	הועבר ע"י מטוס תובלה ושימש לחלפים.



מטאור T-7.5 בבליה לפני טיסת ההעברה לישראל סומן 4X-FNB.



אהרון יואלי לאחר נחיתתו ברמת-דוד במטוס המטאור FR-9 ב-19/3/1955.

טיסת העברה שכזאת...

יצאנו מהעננים ומצאנו עצמינו טסים בגובה עמודי החשמל כשמתחתינו נהר רחב ידיים. הארי חשב שזהו נהר הסיינה והורה לנו לטוס בעקבותיו כך שנגיע לשדה התעופה לה בורז'ה וננחת שם. מאוחר יותר התברר לנו שזה היה נהר הלוואר.

לאחר טיסה קצרה לאורך הנהר, מד הדלק שלי הראה 0, דיווחתי על כך להארי ואמרתי לו שאני הולך לבצע נחיתה אונס בשדה גדול שאיתרתי. הארי אמר "בהצלחה" ואני פניתי לעבר השדה.

השלכתי את מיכלי הדלק הנתיקים ונוכחתי שהרגשתי היתה נכונה, אחד המיכלים התפוצץ על הקרקע כמו נאפאלם.

כוונתי את המטוס ברכות אל השדה וביצעתי נחיתה אונס מושלמת ומוצלחת.

אחיה ואנכי יצאנו מהר מתא הטייס וצעדנו לעבר ביקתה שנראתה בקצה השדה. שם מצאנו שומר וגם...טלפון. לאחר החלפת מילים עם השומר הוא נתן לי רשות להשתמש בטלפון והתקשרתי מיד לשגריר ישראל בצרפת מר פול קידר. דווחתי לו מה קרה והוא הבטיח לשלוח מסוק חילוץ במהרה.

בינתיים הזעיק השומר את המשטרה והללו עצרו אותנו מיד בחשבם שאנו טייסים אלג'יריים, לאחר בירור יחסית מהיר שוחררנו.

בערך בזמן מקביל לקורות אותנו זיהה הארי שדה תעופה והוא ולבנה ניגשו לנחיתה ואכן נחתו בשלום כשמונעי המטוסים כבים מחוסר דלק בסוף המסלול.

התברר להם שהם נמצאים בשדה התעופה...שאטודאן בעמק הלוואר - אכן הנהר היה נהר הלוואר ולא הסיינה כפי שחשב הארי.

מסוק החילוץ אכן הגיע די מהר אך מצא רק את המטוס הפגוע - אנו באותה עת בילינו כאמור בתחנת המשטרה."

יואש צידון - צ'אטו, שהה באותה תקופה בצרפת בעניין מטוסי הוואר. הוא מיהר להגיע למקום האירוע והחל לחקור בעניין.

צ'אטו חקר לעומק - הצרפתים טענו שהאיזור בו טסו אינו מכוסה ע"י ראדאר ורדיו. אך צ'אטו טוען שזה לא כך והצרפתים לא ענו לקריאות בקשר בגלל שהארי דיבר אנגלית והם פשוט התעלמו מקריאותיו בכוונה. גירסתו של צ'אטו אומתה גם ע"י טייסים אחרים אותם תיחקרתי.

זוג מטוסי המטאור נשארו בשאטודאן עד ה-2 באפריל אז טסו לשדה התעופה איסטריס ומשם היו אמורים להמריא לרומא. לרוע המזל התפוצץ גלגל במטאור של ליבנה/ארז בהמראה הם נחתו בחזרה בשלום במסלול צדדי, הגלגל הוחלף אך סופת "מיסטרל" שפרצה דחתה את ההמראה בעוד 9 ימים.

לבסוף המריאו שני המטאורים מאיסטריס ב-17 לאפריל לניצה משם דרך ברנדיזי לאתונה, מאתונה לניקוסיה ומניקוסיה לרמת דוד. המטאור של כספית/השילוני הועבר לארץ בבטנו של מטוס תובלה ושימש לחלפים.

טיסת העברה שאמורה היתה להתבצע בשלשה ימים ארכה כחודש שלם.

ב-21 במרץ 1958, לאחר הסרת האמברגו הבריטי בעקבות מבצע קדש, יצא צוות של 3 טייסים (הארי קרצנשטיין (דן ברק), מתי כספית ומאיר לבנה) ושלושה נוטים (רחמים מלמד, עודד ארז ואחיה השילוני) להעביר ארצה את שלשת מטוסי המטאור NF-13 שנשארו בבריטניה.

ספור טיסת העברה זו, שאמורה הייתה לקחת שלשה ימים ארכה כחודש. כאשר כתבתי את סיפרי על מטוסי המטאור בח"א חקרתי לעומק פרשה מוזרה זו.

חקירתה של הפרשה ארכה למעלה מחודש ימים וטלפונים אין ספור למספר אנשים שהשתתפו בה והם: הטייס מתי כספית, הטייס צ'אטו - יואש צידון, הנווט עודד ארז, הטייס הוגו מרום והטייס הארי קרצנשטיין - דן ברק.

מספר מתי כספית:

"לפני ההמראה לטיסת ההעברה נערך תדריך לטיסה בהשתתפות הוגו מרום שאירגן ותיאם את הטיסה עם כל הגורמים, מר נאמן שהיה הנספח הצבאי בבריטניה באותה תקופה ואנשי הצוות.

ידענו מראש על מזג אוויר סוער בשמי צרפת, היעד הראשון אליו הינו מיועדים לטוס (שדה התעופה דז'וז'ן).

כמות הדלק שלנו היתה על המגבלות ובמזג אוויר שכזה הסיכון היה רב, התרענו על כך אך נאמר לנו שעד שנגיע צפוי מזג האוויר להשתפר.

בעת בדיקת המטוסים לפני הטיסה נוכחתי שהמכונאים הבריטים לא מבצעים בדיקת העברת דלק מהמיכלים החיצונים למיכל הגוף. הערתי על כך בתדריך אך התשובה שקיבלתי היתה שאין זמן לאור ההתחייבות למפקד מגדל הפיקוח בדז'וז'ן שנגיע בדיוק בזמן שנקבע ועלינו להמריא מיד.

המראנו משדה התעופה קובנטרי בשעה היעודה, כשהארי קרצנשטיין ונווטו רחמים מלמד מובילים את המבנה במטאור 4X-FNC.

הגל הראשון כאמור היה קובנטרי-דז'וז'ן ולמחרת היינו אמורים להמריא מדז'וז'ן לארץ עם מספר נחיתות בדרך לתידלוק.

מזג האוויר בשמי צרפת היה גרוע מהצפוי הראות היתה אפס ועננים כיסו את השמים כמעט מגובה הקרקע ועד גובה רב, מידי פעם איבדנו את מאיר לבנה שלא היה מאומן לטיסות מבנה צמודות, אך למזלנו מכשירי הקשר שבינינו פעלו (מערכות הקשר והנווט של המטוסים קפאו בגלל הגובה הרב בו טסנו ויצאו מכלל פעולה) כך שיכולנו לדבר בינינו כל הזמן.

הארי ניסה כל הזמן ליצור קשר עם המגדל בדז'וז'ן אך ללא הועיל - אין קול ואין עונה.

בנקודת זמן מסוימת מבלי לדעת למעשה כלל היכן אנו נמצאים, חשתי "כנף כבדה" זאת אומרת שמיכל אחד עדיין מלא דלק כאשר השני כבר למעשה ריק. ואומר מערכת העברת הדלק ממכל זה לא פעלה.

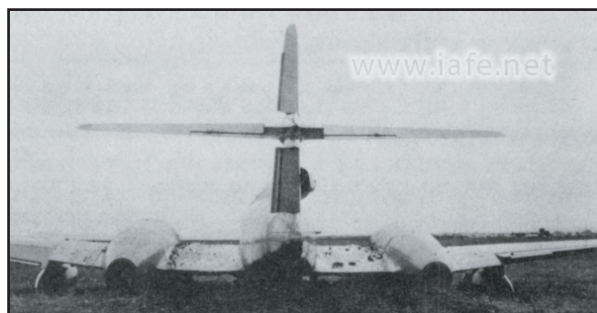
דיווחתי להארי על מצבי במערכת הקשר הפנימית ועל כך שהדלק במיכלי הולך ואוזל.

הארי מצא פתאום "חור בעננים" ופקד עלינו מיד לצלול דרכו על מנת שנצא מהעננים וננסה להזהות.

צללנו חדות מטה ובעת הצלילה נקרעה לנווט שלי אחיה השילוני עור התוף באחת מאזוני עקב הלחץ העצום.



תצלום נדיר של שלשת המטאורים שניות לפני ההמראה מקובנטרי.



תצלומים נדירים של מטאור 4X-FNF, מסי חיל האוויר 56 לאחר נחיתה הריסוק בשדות עמק הלוואר.

