

היתוש הראשון

סיפורו של מטוס המוסקיטו הראשון בחיל האוויר

מאת אבינעם מיניקוב צילומים: אוסף עמוס דור

אך הובהל לרמת דוד לטפל במטוס. לצ'אלמרס היו חסרים חלקי חילוף, ציוד קרקע בסיסי כמו מוט גרירה וג'יקים להגבהת המטוס, וכתוצאה מכך, תוך כדי נסיון הגבהה בתאריך 24.8.1948, ניזוק גוף המטוס. לבסוף הסתיימה העבודה שכללה גם התקנת מצלמה ונושא פצצות, והמטוס הושמש. בתאריך 13.9.1948 הוטס המטוס ע"י לאונרד פיצ'ט והנווט דב שוגרמן לצילום בירת סוריה דמשק. העיר צולמה מגבה 14 אלף רגל ובנתיב חזרה עבר המטוס מעל העיר בירות שבלבנון. סה"כ ארכה הגיחה 1.45 שעות. בתאריך 16.9.1948 המריא הצוות בשעה 06:38 לצילום מפרק שבירדן. עקב תנאי הראות ויתר הצוות על הצילום, חזר לכיוון רמת דוד אך המשיך לכיוון צור. בשעה 08:05 חזרו למפרק אך שוב לא הצליחו לצלם וחזרו לבסיסם. בבדוקם את המטוס בשעות הצהריים כהכנה לגיחת צילום נוספת התגלתה ניילת שמן ותקלת מדפים והגיחה בוטלה.

בין גיחות הצילום שימש המטוס לטיסות הסבה ונסיונות לשיפור יכולת הצילום מגבה רב כדי שלא יפגע מאש מהקרקע וממטוסי אויב. המטוס ניזוק בתאונת הסעה ברמת דוד בתאריך 21.9.1948. (טייס: לאונרד פיצ'ט) תוקן וחזר לטייסת רק במרץ 1949. בינתיים, עם שינוי שיטת מספר המטוסים בח"א בנובמבר 1949, שונה מספרו הסידורי ל-2101. באמצע שנת 1949 הועברה טייסת 103 לתל נוף, והמטוס הופעל בה כמטוס בודד עד שהגיעו מטוסים נוספים מצרפת. לצילום עם הפיכת טייסת 103 לטייסת תובלה והקמת גף 115 שהפעיל את מטוסי המוסקיטו לסיוור וצילום, הועבר גם מטוס זה ושימש לטיסות סיוור וצילום עד בשתאריך 7.1.1957 הטייס סרן צבי לבון ועימו הנווט סגן רפי סיברון הגיע לנחיתה בתל נוף נמוך מידי, פגע בתלולית כ-100 מטר לפני המסלול והתרסק.

ג'והן הארווי

ג'והן הארווי היה אזרח בריטי וטייס מפצ"ץ בחיל האוויר המלכותי במלחמת העולם השנייה. נשכר ע"י עמנואל צור, שליח הרכש באירופה, לצורך העברה לארץ של מטוסים שרכש עבור ח"א. העבר לארץ מטוס ראפיד, סייע ברכש ובהבאת שני מטוסי מוסקיטו ומטוסי בופייטר וכן הטיס לארץ מטוס הליפקס טעון בציוד שעקב חוסר תיאום נחת נחיתת אונס על חוף הים ליד שדה דב עקב חוסר דלק.

בשנים 1951-1952 שימש הארווי כטייס ניסוי והעברה למטוסי המוסקיטו שנרכשו בצרפת. הוא נספה כשהתרסק מטוס מוסקיטו דגם NF.MK.30 מספר 2156 שהטיס בטיסת ניסוי ליד שטודון בתאריך 18 ביולי 1952.

כתב עליו אל"מ בנימין כגן בספרו "הם המריאו בעלטה":

"הארווי לא חסך עמל. תמיד היה בשדה, מתבונן בעבודה או עוסק בהסתת מטוס. הוא היה טייס זהיר. מעולם לא המריא בלי לדקדק לפני כן בבדיקת המטוס. מטוס שלא היה בסדר גמור, לא היה הארווי מוכן לטוס בו. והנה בוקר אחד התרומם ב"מוסקיטו". הנמיך טוס מעל לשדה, כדרכו ויצא בסיבוב גדול על פני האיזור.

העבודה בשדה נמשכה כרגיל, אך פתאום שמעו הפועלים קול נפץ וראו עשן שחור מיתמר מן הקרקע.

קשה היה לברר, מה קרה בדיוק. דבריהם של עדי ראיה היו מבולבלים וסותרים זה את זה. אחדים אמרו כי ראו מטוס אחוז להבות, אחרים טענו כי ראו מטוס שמונעו נשתתקו. לא היה ספק, כי הארווי ניסה לנחות נחיתה אונס ונתקל בתל קטן, התל היחיד בשטח שכולו מישור.

ג'והן הארווי הובא לקבורה בכבוד צבאי מלא, שחלקנו לו אנחנו ואנשי חיל האוויר הצרפתי.....

...הארווי היה טייס מעולה, חבר טוב ואיש מוזר. חייו לא היו מאושרים, ובטיסה מצא נחמה.

מותו היה זעזוע קשה לכולנו, אבידה גדולה לכל ידידיו. כמה שבועות לפני מותו הכיר בחורה שאמר לשאתה. היא היתה אהבתו הראשונה. מיתתו החטופה שמה קץ לחיים שסיכן אותם פעמים כה רבות".

ג'והן הארווי פעל ועבד רבות למען המדינה וחיל האוויר. למרות זאת, ולמרות שנספה בשירות צה"ל וחיל האוויר, מדינת ישראל לא הכירה בו עד היום כחלל צה"ל. יהי זכרו ברוך!

המטוס הוא מדגם סיוור וצילום PR.MK.XVI מסי בריטי NS812. יוצר במפעל חברת דה הוילנד בעיר האטפילד בהתאם לחוזה מס' C.23(a/555) וכחלק מהזמנה ל-500 מטוסים מתאריך 17.3.1943. סופק לחיל האוויר המלכותי בבסיס וואטון בתאריך 20.4.1945. המטוס לא הועבר לטייסת (היה מיועד להצבה בטייסת 654 של להק ההפצה ה-25 של פיקוד האוויר השמיני של חיל האוויר האמריקאי באותו בסיס) והועבר ליחידת האחזקה מס' 44 לאחסנה בתאריך 22.6.1945 עקב סיום המלחמה. המטוס הוכרז כעודפים והוצע למכירה. נמכר יחד עם מוסקיטו NS811 למפקד להק לאונרד צ'ישייר (מפקדה של טייסת 617 "פורצי הסכרים" בזמן המלחמה) ונרשם בתאריך 23.10.1946 כ-G-AIRT ע"ש V.I.P.ASSOCIATION בע"מ מקיימברג' שהיתה אגודה שהקים צ'ישייר ומטרתה היתה להקים ברחבי בריטניה והעולם מעונות ומרכזי הכשרה מקצועית לותיקי המלחמה.

ג'והן הארווי התבקש ע"י עמנואל צור לאתר ולרכוש מטוסי מוסקיטו בבריטניה. באותה תקופה שלאחר מלחמת העולם השנייה, מטוסים מעודפי ח"א המלכותי הוצאו למכירה כעודפים אבל אך ורק לחברות בריטיות. הארווי יצר קשר עם אייר ווייס מרשל (במילואים) בנט, שהיה מפקדו בזמן המלחמה, ולאחריה בעליה של חברת B.S.A.A., וזה רכש את שני מטוסי המוסקיטו מצ'ישייר במחיר 12,440 ליש"ט כ"א. המטוסים נרשמו במאי 1948 במנהל התעופה האזרחית הבריטי על שמו של ה.לוויט, טייס ח"א המלכותי לשעבר שהסכים שהמטוסים שרכשו שליחי הרכש בבריטניה ירשמו על שמו, אך תעודת כושר הטיסה לא חודשה להם.

ג'והן הארווי המריא עם מטוס G-AIRT מאבינגדון בתאריך 7 ביולי 1948 כשעל המטוס הועמסו חלפים וכשהוא מתכנן לטוס ללא חנייה לאיאציו שבקורסיקה בנתיב לישראל, אך צריכת דלק מוגברת עקב התרופפות בתי המגדשים במנועים, גרמה לו לנחות נחיתה אונס בניצה.

השלטונות הצרפתיים עצרו את המטוס והושיבו את הארווי במעצר בית במלון מקומי. השלטונות כעסו על כך שלא קיבלו הודעה קודמת על נחיתה המטוס שהיה צבוע באות הקריאה הבריטי. שליח הרכש עמנואל צור יצא לניצה בלווי נציג צרפתי כדי לשחרר את המטוס ולאחר משא ומתן הוא שוחרר ולאחר שבוצע בו תיקון ארעי, המריא בתאריך 10 ליולי בשעות אחה"צ לאיאציו. עמנואל צור טס אחריו במטוס המיילס ג'ימיני שלו.

כשנחת המטוס בשדה קאמפו דל אורו באיאציו, קיבל הקונסול הבריטי במקום הודעה על הנחיתה. הוא מיהר להודיע על כך למשטרה המקומית ואף לשדה בליווי שוטרים, אך המשטרה הודיעה על כך למנהל השדה וזה עדכן את פולי פרקש שהיה קצין הקישור הישראלי בשדה. עד שהגיע הקונסול, הספיקו לצבוע על המטוס אות קריאה חדש, שינו את הניירת בשדה והארווי המריא וחג מעל לשדה עד שהקונסול והשוטרים הסתלקו. כמובן שלא מצאו זכר למטוס ולהגעתו לשדה.

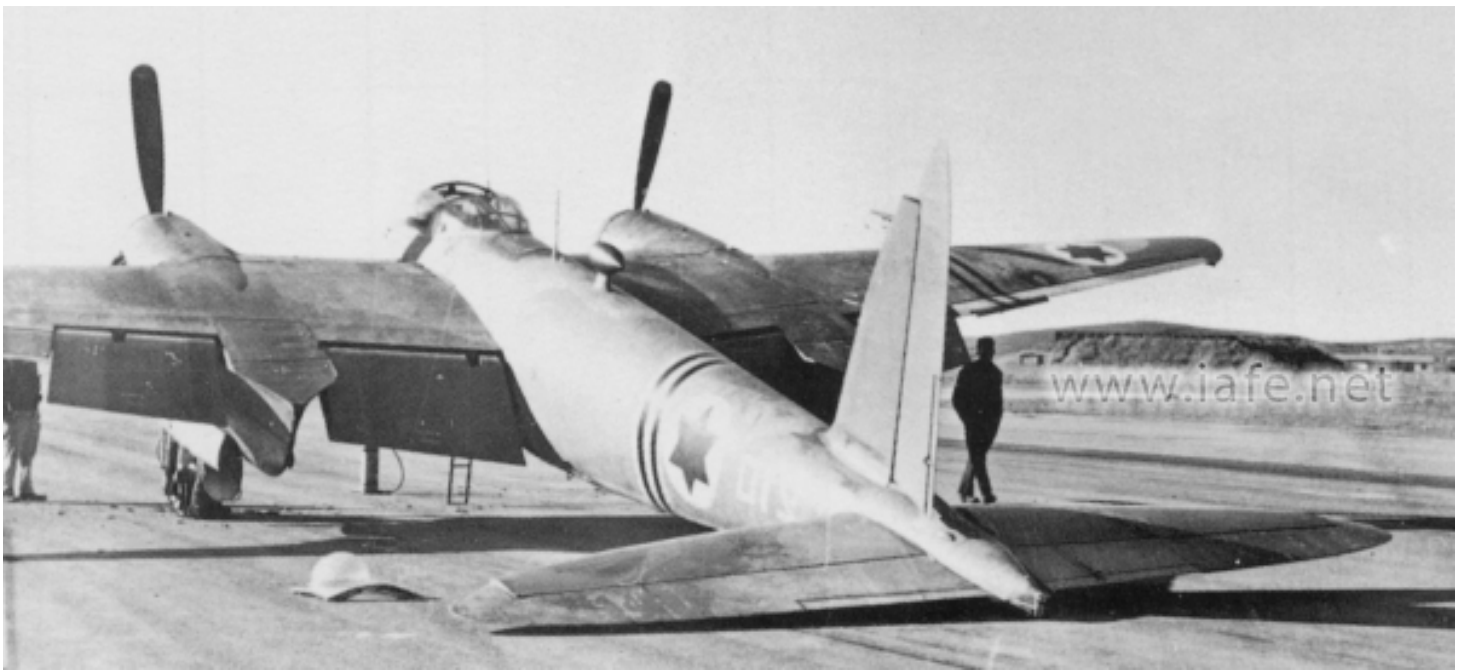
הארווי נחת שוב, המטוס תוקן וב-13 ליולי המריא לכיוון ישראל. עם התקרבו לחופי הארץ הראה מד כמות הדלק שבמטוס על מיכלים כמעט ריקים, כיוון שהתקלה חזרה שוב. הארווי לא יכול היה להמשיך ולנחות בעקרון כפי שסוכם, לכן החליט לנחות בשדה חיפה בגישה ישירה. הוא הוריד את כני הנחיתה, הוציא מדפים והתקרב למסלול, אך אז פתחו מקלעני הנ"מ שהיו מוצבים בכרמל באש לעבר המטוס. למזלו של הארווי הדיוק שלהם היה גרוע ביותר, המטוס לא נפגע והארווי נחת בשלום. מפאת חוסר הדלק כבה אחד המנועים והארווי נעצר על המסלול כיוון שלא יכול היה להסיע את המטוס. קצין הפיקוח בשדה, שלא קיבל כל הודעה על נחיתה המטוס עקב תיאום לקוי בין יחידות חיל האוויר שהיה תופעה שכיחה בימים ההם, אץ למטוס עם אקדח שלוף לבדוק מיהו האורח הבלתי קרוא. לשדה הגיע גם הקונסול הבריטי בחיפה בלווי אנשיו, ועקב השמירה הלקויה שם הצליחו להיכנס ולצלם את המטוס. הקונסול אמר להארווי שהוא ידע על בוא המטוס וחיכה לו. הארווי הוסע למלון בחיפה ובתאריך 16 ביולי חזר לאירופה להמשך פעילותו שם.

למחרת תודלק המטוס, הוטס לרמת דוד וצורף לטייסת 103. הסימונים הבריטיים נמחקו ונצבע עליו המספר ד-160. על השמשת המטוס והכשרתו הופקד בתחילת אוגוסט סינדי צ'אלמרס, שהיה בזמן המלחמה איש תחזוקה בח"א של דרום אפריקה. צ'אלמרס נשכר ע"י ח"א כמהנדס טייס



בנקודות זמן שונות - סימו לב לשינויים בגודל סמל ה"א וסכימת הצביעה.





התאונה.

