

מטאור מס' ח"א 52

מאת עמוס דור

הם התקרבו למטוס לזהוי סופי (כל כך קרוב שצ'אטו הבחין בקצינים מצ' ריים דרך חלונות המטוס). ואז התמקם צ'אטו מאחורי האייליושין וירה צרור קצר לעברו והמטוס נפגע.

אחד התותחים לא פעל ובגלל המהירות הנמוכה המטוס נכנס לסחרור (אר' בעת התותחים במטאור NF-13 הותקנו בכנפיים).

האייליושין החל לבעור אך המשיך לטוס, צ'אטו הצליח לייצב את המטוס, הרים את אף המטוס בחדות כמעט עד מצב של הזדקרות ירה צרור נוסף בזוית קשה מאד והאייליושין התפוצץ מיד.

בעקבות ההדף העצום הזדקר המטאור אך צ'אטו הצליח לייצבו כמעט בגו' בה פני הים.

עקב כמות הדלק הקטנה שנשארה במטוס נאלץ צ'אטו לנחות בחצור, מנו' עיו כבו ממש בקצה המסלול.

המשימה בוצעה בהצלחה למרות שמאוחר יותר נודע שסגנו של נאצר לא היה במטוס. הוא דחה את שובו ביום.

הצלחת המשימה הוכיחה את הצורך בהקמת טייסת ליירוט לילה ואכן טיי' סת 119 הוקמה והפעילה את מטוסי המטאור NF-13 עד מאי 1962.

לאחר מלחמת ששת הימים "חולקו" מטוסים ישנים לקיבוצים וגני ילדים וזה היה גם סופו של ה-52.

את המטוס רכש אדם בשם אורמאנדה היידון ביילי מאנגליה ששותפו ספנ' סר פלאק היה ידוע בשגעונו בחיפוש מטוסים ישנים ושיפוצם.

לא הצלחתי לאתר את הקיבוץ ממנו נרכש המטוס כי ספנסר נפטר בינת' תים.

כיום המטוס שייך למר בוב קולס שהוא נשיא העמותה לשימור מטוסי מל' חמת העולם השנייה באנגליה.

המטוס נמצא בתהליכי שיפוץ מתקדמים במוזיאון לאשם - LASHAM, בהאמפשייר אליו הגיע בשנת 1982.

הגוף, הכנפיים, כונסי המנוע ובסיס הזנב הם מקוריים בעוד האף וכן הנחל' תה הקידמי נלקחו ממטוס דגם TT-20 לשעבר NF-11 מס' יצרן WM234.

הראדום נמצא בגן בית פרטי באנגליה.

הזנב נלקח ממטוס מטאור F-8 מס' V7460 שנמצא בביגן היל וחלקים אחר' רים ממטוס מס' יצרן WD220.

המטוס הוא היחיד מסוגו באנגליה כיום והוא עתיד לשמש לתצוגה סטטית במוזיאון לאשם בצבעי חיל האוויר הישראלי עטור במספר 52.

מטאור NF-11 מס' סידורי WM366 היה הראשון מתוך שישה מטוסים שהוסבו לדגם NF-13 עבור ח"א הישראלי ע"י חברת ארמסטרוונג וויטוורט בתחילת 1956.

חלק מהשינויים היו: כונסי אויר מוגדלים, מערכת קירור יעילה יותר על מנת לעמוד בתנאי מזג האוויר המזרח תיכוניים. השינויים הסתיימו באפריל 1956.

המטוס סומן באות הקריאה 4X-FNA, והגיע לשדה התעופה לוד יחד עם עוד שני מטוסים מסוגו 4X-FND ו-4X-FNB ב-5 בספטמבר 1956 מוט' סים ע"י טייסים בריטיים.

המטוסים הועברו לבסיס ח"א בחצור שם סומנו במספרי ח"א. 4X-FNA, זכה במספר 52.

מספר ימים לאחר מכן הועברו המטוסים לבסיס הקבע שלהם ברמת דוד והצטרפו לטייסת 117.

המטוסים היו אמורים להקלט בטייסת יירוט לילה חדשה מס' 119 ולמפק' דה מונה יואש צידון (צ'אטו).

מספר ימים לפני מבצע קדש הוחלט בח"א לבטל את הקמת הטייסת ולה' שתמש במטאורים הללו כחלקי חילוף למטאורים T-7, F-8, ו-FR-9 שהיו בשירות ח"א.

צ'אטו מאוכזב מההחלטה, ניסה לשכנע את מפקדת ח"א שהחלקים של מטוסי הלילה אינם מתאימים ליתר המטאורים ובחשאי יחד עם צוות טכ' נאים החלו להכין שני מטוסים למצב טיסה על כל מקרה.

מבצע תרנגול

ב-28 באוקטובר 1956, הוזמן צ'אטו בדחיפות למפקדת ח"א ברמלה וקיבל פקודה להכין מטוס אחד למשימת לילה סודית ביותר.

באותה עת מטוס מס' 52 היה היחיד המוכן לטיסה מבצעית.

תותחי ה-20 מ"מ של המטוס היו חמושים ב-160 פגזים, ועל המטוס היו מורכבים זוג מיכלי דלק נתיקים בקיבול של 330 ליטר כל אחד.

המודיעין הישראלי קיבל דווח על חתימת הסכם שיתוף פעולה צבאי בין סוריה, ירדן ומצרים. והצוות המצרי ובראשו סגן ראש ממשלת מצרים אמורים לטוס חזרה למצרים בלילה במטוס IL-14.

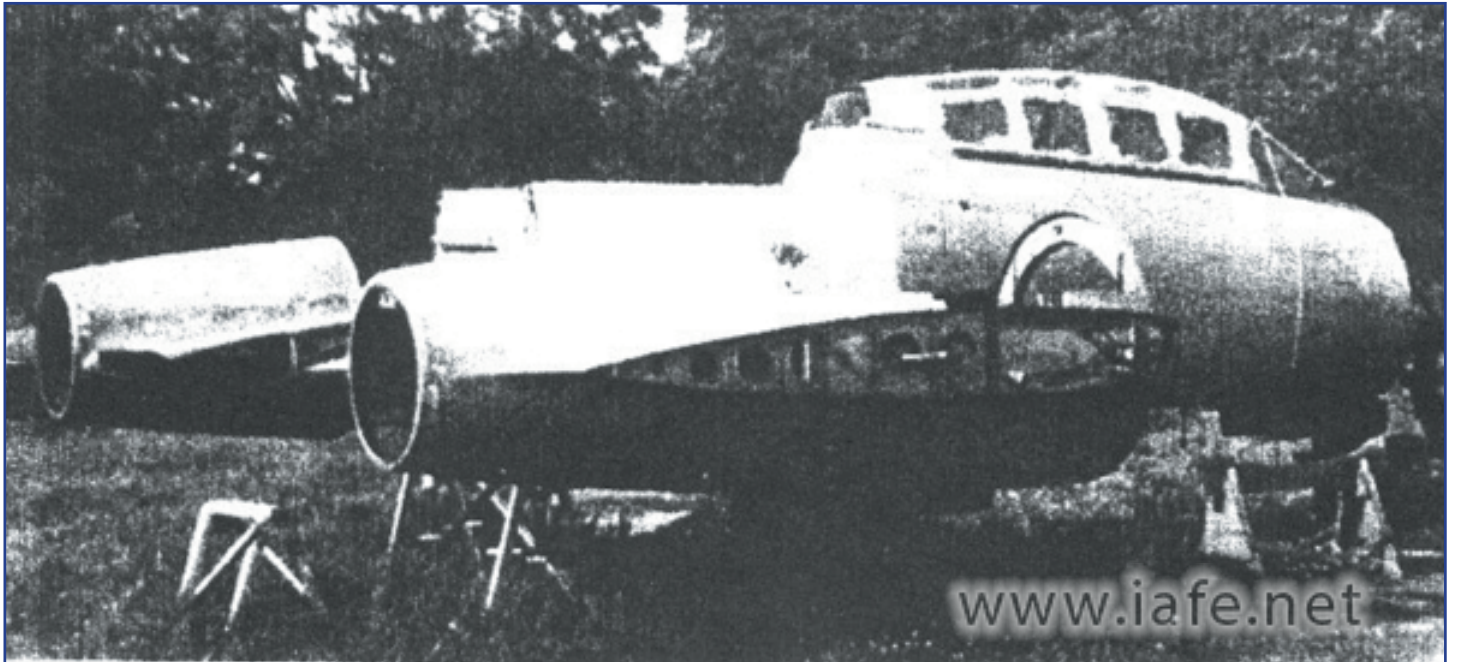
המשימה הסודית היתה כמובן להפיל את המטוס על נוסעיו.

צ'אטו והנווט שיבי, המריאו למשימה בלילה חשוך ללא ירח. שיבי, המתין לנתונים מהבקרה שם ישב באותה עת מאיר רוף.

לפתע, דווח שיבי "נוצר מגע" כאשר גילה את המטרה כ-3 מייל מהם צפ' נית-מערבית לחופי ישראל מעל הים קרוב מאד לאי קפריסין.



www.iafe.net



תצלום המטוס כפי שנמצא בארץ (מתוך חוברת המוזיאון בלאשם).



המטוס בעת הרכבתו באנגליה (מתוך חוברת המוזיאון בלאשם).



המטוס כיום ברחבת המוזיאון (באדיבות מיכאל באלדוק).



עידכון אחרון 5 בפברואר 2006 ברחבת המוזיאון (באדיבות מיכאל באלדוק).

