

Israeli Aircraft in detail II.

strana 2,

Po zrušení ambiciózního projektu IAI Lavi (Mladý lev) byla většina dosud postavených prototypů sešrotována. Jediný "přežil" druhý prototyp označený B-2, který je nyní součástí expozice muzea na základně Hatzertim.

strana 3,

Původně dodaná jako dvoumístná cvičně bojová Mirage IIIBJ č. 88 do stavu 117. "První proudové" squadroně na Ramat Davidu na počátku šedesátých let. Po šestidenní válce byla předána IAI a sloužila pro vývoj domácího Nesheru a později Kfiru (také někdy označována jako Kfir výr. číslo 1). Modifikovaný stroj byl případně nazván "Technology" a také někdy uváděn jako Kfir TC1 č. 988.

strany 4 - 5,

Kfir C7 (Lvíče) č. 451 "Prizma" (v.č. 47) ze stavu 143. squadrony. Kfir C7 byl původně dodán jako č. 751 do stavu 144. squadrony "Obránců Aravy" a konvertován pro průzkumné úkoly adaptací průzkumného modulu Tzniu Meshoopar Nr. 01 a uváděn jako Kfir C7 CR. Je známo celkem pět různých typů zaměnitelných průzkumných modulů pro flotilu izraelských strojů Mirage/Nesher/Kfir. Po ne zcela přesvědčivých testech s modulem Tzniu se třemi okénky a rotující kamerou uvnitř bylo rozhodnuto instalovat pevnou kameru do otočného modulu Tzniu Meshoopar (modifikovaného typu) s jedním okénkem. Další stejně vybavený známý operační průzkumný Kfir C7 CR je č. 419. Detailní pohled na průzkumný modul Tzniu Meshoopar Nr. 01 instalovaný na Kfir C7 CR "Prizma" č. 451.

strana 6,

Kfir C1+ č. 712 byl dodán do stavu 101. "První stíhací" squadrony v původně americkém kamuflážním schématu USAF Asia Minor. Schéma bylo určeno jako standard pro většinu typů ve výzbroji IAF od nasazení typů A-4 / F-4. Kamufláž je doplněna žluto-černými identifikačními trojúhelníky na směrovce a křídlech. Kfir C2 ze stavu 144. squadrony. Známý Kfir C2 č. 874 ze stavu 101. "První stíhací" squadrony v pozdějším kamuflážním schématu tvořeném dvěma odstíny šedé. Dne 27. června 1979 Seren (kpt.) Shai Eshel (jméno není oficiálně potvrzeno) s tímto strojem sestřelil nad Libanem syrský MiG-21 řízenou střelou vzduch-vzduch Shafrir. Vzhledem k tomu, že Kfiry byly nasazeny hlavně při bitevních a bombardovacích úkolech, č. 874 je jediným izraelským Kfírem s potvrzeným sestřelem. Kfir č. 874 je vystaven se stejnou výzbrojí, jako při své historické misi.

strana 7,

Kfiry C7 ze stavu 143. a jiných squadron se nacházejí v jednom ze zajímavých koutů muzea.

Kfiry C2 ze stavu 143. squadrony. Za povšimnutí stojí srovnání dvou kamuflážních schémat na strojích jedné squadrony.

Kfir C7 ze stavu 144. squadrony "Obránců Aravy" nedaleko hlavního vchodu do muzea.

strany 8 - 11,

F-21A Lion je označení 25 IAI Kfirů C1+, pronajatých Izraelem US Navy a USMC pro výcvik manévrového boje. V roce 1985 US Navy pronajala 12 Kfirů C1+, které obdržely sériová čísla (Bureau of Aeronautics serial numbers) 163298-163309. Tuceť F-21A "natasovala" squadrona VF 43 "Challengers" na viržinské základně NAS Oceana v roce 1985. Stroje byly nahrazeny modifikovanými F-16N na počátku roku 1988 a vrátily se do Izraele v březnu 1988. Letectvo Sboru námořní pěchoty Spojených států zformovalo vlastní jednotku pro výcvik manévrového boje, VFMT 401 "Snipers", na základně MCAS Yuma v Arizoně v srpnu 1987. VFMT 401 obdržela 13 F-21A opět pronajatých z Izraele v roce 1987. Stroje byly označeny nestandardními sériovými čísly odvozenými z původních třímístných výrobních čísel s prefixem 999 pro umožnění evidence kompatibilní s námořním počítačovým systémem. Některé F-21A USMC byly natřeny dvoutonovou šedou kamufláží, jiné si ponechaly původní izraelskou kamufláž. F-21A USMC byly provozovány squadronou VFMT 401 po několik let, dokud nebyly nahrazeny koncem roku 1989 stroji F-5E Tiger II, získanými od USAF. Tyto F-21A se poté vrátily rovněž do Izraele.

strany 12 - 13,

Ahit (Sup - Douglas A-4H Skyhawk) č. 229 (c/n 13963), Ahit (A-4H) č. 232 ze stavu 109. "Údolní" squadrony bázející na Ramat Davidu, první jednotky, která přezbrojila na A-4 v IAF. Po jisté době, kdy byl údajně uskladněn na základně Ovda, byl Ahit č. 232 předán muzeu na Hatzertimu. Ahit (A-4H) č. 230 (c/n 155271) 115. squadrony, Ahit (A-4H) se znakem jedné ze squadron (pro pokračovací výcvik) letecké školy, která je domovem na základně Hatzertim. Ahit (A-4H) č. 270 (c/n 13983, USN BuNo 155289) byl původně dodán 102. squadroně "Létajících tygrů". Ahit (A-4N) č. 379 (c/n 14515, USN

BuNo 159816) byl ve stavu 116. squadrony.

strana 14,

Ahit (A-4E) č. 611 (c/n 13782?) 141. squadrony, Ahit (A-4E) č. 885, Ahit (A-4E) č. 891 (c/n 13017, USN BuNo 149964) byl dodán s izraelskou civilní registrací 4X-JQV.

strana 15,

Detail instalace původní výzbroje Ahitu - páru 20mm kanonů (na levé straně). Detail levé podvozkové nohy Ahitu.

Během počátečních bojů války Yom Kippur utrpěly v přízemních výškách útočící Ahity těžké ztráty díky zásahům raket S-2M (SA-7 Grail). Tato zkušenost vedla adaptaci jednoduchého ale účinného protipatření, flotila Ahitů obdržela prodloužené výstupní trysky motorů, odvádějící částečně teplo motorů.

strana 16,

Detail umístění obou původních 20mm kanonů spolu s přídovou podvozkovou nohou Ahitu.

Pohled na účinnější 30mm kanony DEFA, kterými byly na základě bojových zkušeností Ahity přezbrojeny. Prvním skutečným testem nové výzbroje bylo sestřelení syrského MiGu 17 veteránem a stíhacím esem na stíhačce Mirage Ezrou "Babanem" Dotanem, tehdy již velitelem 109. squadrony. 12. května 1970 s Ahitem č. 03 napadl a zničil MiG-17 zásahem 30mm kanonu (tehdy byl jeho stroj jako první údajně testován pouze s jedním kanonem DEFA).

strana 17,

Ahit č. 270 s 30mm kanony DEFA a cvičnými pumami na závěsníku MER (multiple ejection rack) zavěšeném pod trupem.

Detailní pohled na raketnici pro neřízené rakety Zuni na vnějším křídelním závěsníku. Zmíněný veterán "Baban" Dotan při svém historickém letu sestřelil ve skutečnosti dva MiGy 17. Druhý syrský letoun explodoval po přímém zásahu salvy z této raketnice.

strany 18 - 19,

Kurnass (Perlik - McDonnell F-4E-43-MC Phantom II) č. 127 (c/n 3890, USAF s/n 69-7226) 69. squadrony podle některých pramenů byl tento stroj dodán IAF v roce 1970 v rámci operace Peace Echo III. Podle jiných zdrojů byl tento stroj dodán 19. října 1973 ze stavu 33. TFW USAF v rámci operace Nickel Grass jako náhrada za ztráty v počátečním období války Yom Kippur. Kurnass (F-4E) č. 108 ze stavu 119. squadrony, byl vyřazen ze stavu jednotky v červenci 1999, Kurnass (F-4E) č. 131 69. squadrony. Kurnass (F-4E) č. 124 (c/n 3887) 119. squadrony. Kurnass (F-4E-42-MC) č. 141 (c/n 3834, USAF s/n 69-0294) 119. squadrony. Letoun byl převzat během roku 1970 v rámci operace Peace Echo II. Kurnass (F-4E) 107. squadrony.

strany 20 - 21,

Kurnass (F-4E-41-MC) č. 187 (c/n 3751, USAF s/n 68-0544) 119. squadrony. Letoun byl dodán v rámci operace Peace Echo I, probíhající od 7. září 1969. Kurnass (F-4E-32-MC) č. 229 (c/n 2594, USAF s/n 66-0327) Letoun byl dodán IAF 19. října 1973 v rámci zmíněné operace Nickel Grass (v IAF nesla operace krycí jméno Commando) jako náhrada ztrát během války Yom Kippur a převzat 107. squadronou. Číslo 229 bylo později modifikováno na prototyp Kurnass 2000 a představeno s izraelskou civilní registrací 4X-JPA na Pařížském aerosalonu Bourget v roce 1987 jako F-4-2000 či také Super Phantom. Číslo 229 také sloužilo při testech nových motorů Pratt&Whitney PW 1120. Po úspěšném dokončení zkoušek byl projekt zrušen z finančních důvodů. Kurnass (F-4E-60-MC) č. 297 (c/n 4822, USAF s/n 74-1015) byl dodán IAF během období 1974 - listopad 1976 v rámci operace Peace Echo V a zařazen do stavu 201. squadrony. Letoun byl jedním z prvních Phantomů IAF vybavených elektro-optickým čidlem TISEO. V muzeu je vystaven v barvách MANAT (Merkaz Nisnei Tisa - zalétávací zkušební středisko). Detail znaku střediska MANAT na směrovce Phantomu. Pohled na mechanismus sklápění křídla Kurnassu. Kurnass s pohledem na čidlo TISEO (Target Identification System Electro-Optical) na náběžné hraně levého křídla.

strana 22 - 23,

Kurnass (F-4E) č. 317 107. squadrony s označením dvou vítězství. Izraelské Phantomy obvykle neměly symboly vítězství, typické pro Mirage a jiné stíhací typy, protože jejich hlavní rolí bylo bombardování. Nicméně Kurnassy (Phantomy IAF) mají na svém kontě 116,5 nepřátelských letadel.

Kurnass (F-4E-38-MC) č. 323 (c/n 3461, USAF s/n 68-0380) byl dodán IAF 19. října 1973 v rámci operace Nickel Grass přímo z inventáře 33. TFW USAF a zařazen do výzbroje 107. squadrony. V muzeu je č. 323 vystaven s monstrózním průzkumným podvěsem G-139.

Kurnass s adaptovaným nástavcem pro tankování za letu umožňujícím kompatibilitu Phantomů s tankovací verzí KC-130H jako dočasné řešení do

zařazení domácí tankovací modifikace Boeingu 707. Kurnass (F-4E-38-MC) č. 323 (c/n 3461, USAF s/n 68-0380) 107. squadrony. Kurnass (F-4E) č. 327 69. squadrony. Kurnass (F-4E-44-MC) č. 338(?) č. 328?(USAF s/n 69-7577) byl dodán IAF v období počátku roku 1971 - 22. března 1971 v rámci operace Peace Patch a zařazen do stavu 69. squadrony.

strana 24,

Detailní pohled na levou křidelní klapku a aerodynamický štít Kurnassu. Řízená letecká protiletadlová raketa Philco Ford AIM-9 Sidewinder na speciálním závěsníku umístěném vnitřním křidelním závěsním bodu Kurnassu. Detail levého křidelního aerodynamického štítu Kurnassu

strana 25,

Detail levého předního závěsného bodu Kurnassu určeného pro řízené letecké protiletadlové rakety Raytheon AIM-7 Sparrow.

Detail zavěšení rakety AIM-9 Sidewinder na vnitřním závěsníku levého křídla. Detail levé podvozkové nohy s vnitřním křidelním závěsníkem Kurnassu.

strana 26,

Pohled zezadu na předovou podvozkovou nohu Kurnassu s levým předním závěsním bodem určeným původně pro AIM-7.

Detail kamer umístěných pod křídlem určených pro zkoušky nových raket odpalovaných z Kurnassu. Pohled na otevřený kryt rotačního šestihlavňového 20mm kanonu M61A1 Vulcan, tvořícího hlavňovou výzbroj Kurnassu (pouze ve verzi F-4E).

Kontejner AN/ALQ-101 určený pro vedení REB byl, jako v tomto případě, obvykle zavěšován do polozapuštěné pozice původně určené výhradně pro rakety AIM-7 Sparrow.

strana 27,

Kurnass (F-4E) č. 229 s cvičnou verzí Egrot Segaal (Purpurová pěst - General Dynamics/Pomona AGM-78D Standard Type 1 Dummy) řízené letecké protizemní rakety na levém vnitřním křidelním závěsním bodu.

strana 28,

Kurnass (F-4E) č. 127 69. squadrony vyzbrojený leteckými řízenými protiletadlovými raketami Rafael Python 3 zavěšenými v neobvyklé pozici původně určené pro AIM-7 Sparrow a trojice leteckých řízených protizemních raket Hughes AGM-65 Maverick na pravém vnitřním křidelním závěsním bodu.

strana 29,

Kurnass (F-4E) s typickou výzbrojí šesti pum Mk.117 na závěsnících TERs (triple ejection racks) na vnitřních křidelních závěsních bodech. V tomto případě se jedná o cvičné (betonové) pumy.

strany 30 - 31,

Kurnass (F-4E) s kontejnerem SUU-23/A obsahujícím rotační šestihlavňový kanon Vulcan, zavěšeným pod trupem - pohled zepředu.

Detail kontejneru SUU-23/A.

strany 32 - 33,

Kurnass (F-4E) č. 323 119. "Netopyři" squadrony s průzkumným podvěsným kontejnerem G-139 (nebyl použit operačně) vybaveným vysokovýkonnou kamerou General Dynamics HIAC1 66" LOROP (long range oblique photography - pro šikmé snímkování). Letové zkoušky s monstrózním kontejnerem prokázaly, že kriticky omezuje výkony letounu-nosiče, a proto bylo rozhodnuto umístit s jistými pořízenými fotokamerami ale rozměrnou kamerou do předě Kurnassu na místo radaru a rotačního kanonu. Celkem byly pro IAF takto upraveny tři Kurnassy (verze F-4E) pod označením F-4E(S). Detail kontejneru G-139 pod Kurnassem (F-4E) č. 323 - pohled zezadu a přístrojová deska.

strany 34 - 35,

Tzeffa (Zmije - Bell AH-1G Hueycobra) č. 115 161. "Jižní squadrony kober" s typickou výzbrojí dvou raketnic neřízených raket a osmi odpalovacími zařízeními (tub) protitankových řízených raket TOW a univerzální dálkové ovládanou střílečkou "barbetou" vyzbrojenou v tomto případě dvojicí 40mm granátometů. Postupně byla celá flotila AH-1 IAF všech verzí (AH-1G, E, F) unifikována na standard AH-1Q vyzbrojený jedním 23mm tříhlavňovým kanonem, nástavcem na rozptýlení horkých plynů z výstupní trysky motoru ("Black Hole") a nezaoblenými transparentními částmi krytu kabiny. Detail zavěšené výzbroje Tzeffy č. 115.

strany 36 - 37,

Lahafoot (Klaun - Hughes 500M-D Defender) č.204 Letecké školy v bitevní verzi s protitankovými raketami TOW. Za povšimnutí stojí jméno stroje "Atalef" (Netopyř) na levé straně krytu pod rotorem.

Detail kontejneru s dvojicí raket TOW, hlavní výzbroje Lahafootu. Subtilní vrtulníky se svými těžce pracujícími osádkami účinně zasáhly proti syrským tankům a ostatním obrněným vozidlům během operace Shalom Ha Galil (Mír pro Galileu) v Libanonu v létě 1982.

strany 38 - 39,

Anafa (Heron - Augusta Bell AB.205/UH-1D) č.002 123 "Southern Bell" squadrony původně americkým kamuflážním schématu USAF Asia Minor.

Anafa (Augusta Bell AB.212 / UH-1N) č.026 124. squadrony v novější jednobarevné kamufláži standardní pro všechny vrtulníky IAF (s výjimkou Petenu - AH-64). Pohled na některé detaily Anafy (UH-1N) č. 026

strana 40,

Tarnegol (Krocan - Sikorski S 55 / CH-34 Choctaw) č. 07 124. squadrony byla standardní vrtulníkovou výzbrojí IAF v době šestidenní války. Mezi jejich nejznámější operace patří úspěšný aeromobilní útok 124. squadrony pod velením známého veterána Eliezera "Cheeť" Cohena spolu s Tzanchaním (výsadbák) na syrská opevnění na Golanských výšinách. Bývalý velitel 124. a

později také pilot Boeingu 747 společnosti El Al, je v současné době poslancem Knesetu (izraelského parlamentu).

strana 41,
Tarnegol č. 07 124. squadrony. Yona (Holub - Sikorski S 55 / UH-19 Chickasaw) č. 03 sloužil jistou dobu jako záchraný stroj v IAF. V muzeu je č. 03 vystaven v kamufláži z období operace Kadesh (Sinajská kampaň v roce 1956). Byl to mj. první vrtulník na světě s motorem v předě, což umožňovalo využití celého vnitřního prostoru kabiny pro přepravu nákladu, vojáků nebo nosiček.

strany 42 - 43,

Zarzir (Kolibřík - Sud Aviation SA.313/318 Alouette II) byl jedním z prvních vrtulníků, sloužících v inventáři IAF. Za povšimnutí stojí jméno stroje "Ha Shem Jira" (Bůh to vidí) napsané na č. 03 na spodním obrázku. Aerospatiale SA.342M Gazelle č. 907 (původní arabské číslo č. 1333) nebyl nikdy oficiálně zařazen do výzbroje IAF, nicméně pět původně syrských strojů bylo sešifровано a ukořistěno v Libanonu v roce 1982. Dva exempláře byly později opraveny a uvedeny do letuschopného stavu. Jeden z nich byl předán izraelské civilní letecké společnosti a druhý je vystaven v Hazerim v původní syrské kamufláži a markingu, doplněném výstavním označením IAF.

strany 44 - 45,

Ts'irah (Sršeň - Sud Aviation SA.321K Super Frelon) č. 020 114. squadrony. Super Frelon byl, až do nákupu Yas'uru (Sikorski S 65 / CH-54 Sea Stallion), hlavním typem flotily těžkých vrtulníků IAF. Postupně nahrazovány Yas'ury v operačních squadronách, skončily téměř všechny Super Frelony uložené v neuvěřitelně rozlehlých prostorách základny a muzea Hazerim.

strana 46,

Různé detaily Super Frelonu č. 010 umožňující bližší pohled na předovou část s kabinou, hlavu rotoru s vrátkem, pohled do nákladního prostoru a rotor s krytem motoru.

strana 47,

Anak (Obr - Boeing 377 / C-97G Stratocruiser) č. 038 120. "Mezinárodní" squadrony. Pět 377 tvořilo na počátku roku 1962 základ flotily těžkých transportních strojů IAF. Velení IAF požadovalo nákup Lockheedů C-130 Hercules avšak představenstvo IAI navrhlo dočasné řešení nákupem vyřazených Boeingů 377. Pět strojů původně patřících společnosti Pan Am bylo zakoupeno ze skladů v San Francisco a přelétáno přes zátoku do Oaklandu a připraveno na přelet do Izraele. Stroje měly civilní registrace 4X-AOF (msn 15925), 4X-AOH (msn 15930), 4X-AOG (msn 15962), 4X-AOD (msn 15963) a 4X-AOI (msn 15964). Boeingy Msn 15925 a 15930 podstoupily rozsáhlé modifikace a dostaly úpravu "swing tail", celá rozsní část i ocasními plochami se kvůli snazšímu nakládání a vykládání rozměrných nákladů odklápěla o 92 stupňů na stranu. Devět dalších strojů z přebytků USAF označených KC-97G doplnilo stav později, dva z nich upravené pro tankování za letu. Boeingy 377 byly vyráženy z inventáře IAF koncem roku 1975, poslední KC-97 odešel do výslužby v roce 1978. Jeden z uložených Anaků umožňuje zajímavou prohlídku vnitřního prostoru. Daya (Luňák - Grumman E-2C Hawkeye) č. 942 192. squadrony. Letoun sloužil pro včasnou leteckou výstrahu a řízení leteckých operací nejen nad územím Izraele ale také nad většinou území sousedních arabských států. Vzhledem k tomu, radar letounu spolu s ostatními senzory zjistil syrské stroje v okamžiku jejich startu na vlastní základně, osádka stačila včas alarmovat stíhací letouny IAF a pomocí bezprecedentnímu izraelskému vítězství nad syrským letectvem v roce 1982. Později byly všechny čtyři stroje 192. squadrony vyřazeny a nahrazeny flotilou v Izraeli modifikovaných Boeingů 707. Během července roku 2000 zveřejnil renomovaný americký letecký časopis Aviation Week & Space Technology inzerát, kde oficiální izraelský úřad ministerstva obrany SIBAT nabízí všechny čtyři stroje k prodeji. To, v případě realizace prodeje, vzbuzuje oprávněné obavy o další přítomnost vystaveného letounu v muzeu.

strana 48,

Dvojice MiGů 17F (Fresco) syrského letectva 12. srpna 1968 omylem přistála na malé přistávací ploše Bezet v severním Izraeli. Jeden z nich je s největší pravděpodobností vystaven v Hazerim. MiG-15UTI (Midget) reprezentuje dvoumístnou cvičnou verzi nejznámějšího protivníka IAF z operace Kadesh (Sinajská kampaň v roce 1956). Původní MiG-21F-13 č. 007 (Fishbed C) obdržel IAF 16. srpna 1966 díky dezerci pilota iráckého letectva realizované díky úspěšné operaci zpravodajské služby. Projekt na získání tehdy supertajného sovětského supersonického stíhacího letounu byl údajně odstartován v žertu miněným "požadavkem" Ezer Weizmana, tehdejšího Mefaed Chel Ha'Avir (velitel IAF) Iseru Harelovi, tehdejšímu řediteli Mossadu. Byl to první MiG-21 testovaný za Železnou oponou. MiG-23MLD (Flogger) byl 11. října 1989 dodán IAF dezertujícím pilotem na již uvedenou přistávací plochu Bezet. Tentokrát se jednalo o pilota ze syrské letecké základny Blai.

Český text - popis y k fotografiím © Karel Hellebrand, leden 2001

Součást publikace Israeli Aircraft in detail (druhý díl) pro český a slovenský trh. ISBN 80-86416-07-0