

סיפור הבופיטר והפיורי המצרי

החומר עובד משני ספרים ע"י בן קשלוס.

רקע:

למוחמד איברהים עובייד ממחלקת ההנדסה של חיל האוויר המצרי. למרות שלא היה בידיו ספרי תמיכה טכנית למטוס, ביצע יחד עם צוותי אחזקה מיומנים עבודות הכשרה לשירות מבצעי שבמהלכן הותקנו על המטוס ארבעה תותחי 20 מ"מ של מטוס ספיטפייר (שקניהם בלטו החוצה מקידמת הכנף), מצלמת ירי, ארבעה נושאי פצצות אוניברסליים ולוחות שירון להגנת הטייס. בשבוע הראשון של מאי 1948 טס המטוס אל בסיס אל עריש וצורף לטייסת הקרב מספר 2 של חיל האוויר המצרי, כמטוסו האישי של בכיר טייסי הקרב של מצרים דאז מוחמד עבד-אל חאמיד אבו זאיד. טייסת זו הייתה טייסת הקרב הצפונית ביותר במצרים ולכן הקרובה ביותר לזירת הקרבות בארץ ישראל. הטייסת צוידה במטוסי ספיטפייר, ורוכזו בה בכ"ר טייסי הקרב של מצרים באותה התקופה. מלבד אבו זאיד שירתו בה סעיד סאדיק אל דוואיני, מחמוד באראקאת, שתקף יחד עם אבו זאיד את שדה דוב ב- 15.5.1948, נפגע ונאלץ לנחות מכונס גלגלים בחוף הרצליה. מחמוד באראקאת נלקח ע"י בוריס סניור ויהודה רבין שהגיעו עם מטוס בוננזה משדה דב לאזור ההתרסקות. בתחקור הזדהה הטייס המיצרי כמחמוד באראקאת. המצרים מתכשמים לקיומו של טייס בשם זה ואף הכחישו אובדן מטוס ספיטפייר בתאריך זה. זוהי עובדה מעניינת שכדאי לשים לב אליה, במיוחד כאשר בוחנים את התמונות של צה"ל המראות את המטוס בחוף הרצליה עם סמלים השונים מזה של חיל האוויר המצרי וללא שלושת הפסים (ירוק לבן ירוק) על הזנב שאיפיינו את מטוסי חיל האוויר המצרי באותה התקופה.

כמו כן שירתו בטייסת הטייסים: טיטמוס קמיל איברהים גיבריאלי, שהיה בכיר הקצינים הטכניים בחיל האוויר המצרי, ועצם הצבתו בטייסת מעידה על מצוקת כח האדם המיומן של החיל, וכן מפקד הטייסת נור אל-דין מוחמד נאסר אל-דין. שניהם הופלו ונהרגו ב- 22.5.1948 ע"י הבריטים במהלך סדרת תקיפות שבוצעו ע"י חיל האוויר המצרי על בסיס רמת דוד. המצרים התכוונו לתקוף כוחות ישראליים, אך למעשה הבסיס טרם פונה ע"י הבריטים.

עם מותו של מפקד הטייסת נאסר אל-דין, מונה אבו זאיד למפקד הטייסת. במהלך תקופה זו מחו הבריטים בפני מצרים על החרמת מטוס הפיורי. וכן על הטסתו תחת רישום אזרחי בריטי. ראש ממשלת מצריים אכן הודה בפני שגריר בריטניה כי הדבר חריג. על עצם עובדת החרמת המטוס המצרים סרבו להתפשר, אך לגבי סכימת הצבע של המטוס קיבלו את דרישות הבריטים והמטוס נצבע מאוחר יותר בצבעי הסוואה וסמלי חיל האוויר המצרי. כמו כן קיבל המטוס מספר חיל אוויר מצרי 701. חיפוי בסיס הפרופלור עוטר בצירור של גולגולת מאיימת המונחת על שתי עצמות.

בתאריך 4.6.1948, לפי הגרסה המצרית, הוזנק אבו זאיד לסייע לספינות הצי המצרי שתקפו את תל אביב מן הים אך הותקפו בתגובה ע"י מטוסים קלים משדה דב, ללא כל פגיעות של חיל האוויר הישראלי. מפקד הצי המצרי היה זה ששיגר פנייה לסייע אווירי. לטענת המצרים, אבו זאיד הפיל מול חופי תל אביב מטוס פיירצייילד ארגוס שהוטס ע"י דוד שפרינצק ומתיתיהו סוקניק. מאוחר יותר לאחר מותו בקרב, נקף לזכותו של אבו זאיד חיל האוויר המצרי רי הפלה מאושרת של מטוס הארגוס הישראלי. הייתה זו ההפלה המאושרת הראשונה של חיל האוויר המצרי (בחיל האוויר הישראלי רווחת הסברה כי מטוס הפיירצייילד ארגוס נפגע מאש הספינות המצריות).

ארועי ה- 19.10.1948:

בבוקר יום זה מתגלה ספינת מיכלית דלק מול חופה הצפוני של עזה. המודיעין הישראלי יירט הודעה משודרת לפיה האניה תנסה לספק דלק לכוחות המצריים מול מגידל (לימים אשקלון). בצהריים נתגלו בשנית המיכלית וה"לווי שלה. שלוש ספינות חיל הים נשלחו לירטה. היו אלה הספינות "ווד גיורד", "הגנה" ו"נוגה". "נוגה" שנשאה חימוש קל זיהתה כי מדובר בספינה "האמיר פארוק", שהייתה בשעתו הספינה המצוידת בחימוש הכבד ביותר בצי המצרי, ופתחה בנסיגה צפונה.

לקראת סוף שנת 1947 הצהירה מצרים על כוונתיה השאפתניות להרחבת חיל האוויר שלה. לפי התוכנית יצוייד חיל האוויר שלה ב-16 טייסות קרב סילוניות וב-8 טייסות רב מנועיות בתוך פרק זמן של 5 שנים. המצרים ניהלו מגעים עם ארה"ב במטרה להצטייד בנשק אמריקאי אשר עלו בתוהו אחרי זמן קצר. בנוסף פנתה מצרים לבריטניה בבקשה להצטייד במטוסי ומפייר ומטאור. בריטניה אשר חששה מהסלמת המלחמה בא"י לכשתסוג, מיאנה להסכים ואף החמירה בסירובה לספק למצרים חלפים בסיסיים (אפילו צבע) למטוסי סיס קיימים.

המטוס:

המטוס הוא דגם הוקר P 1026. והיה אב הטיפוס הראשון מסדרה של ארבעה. הוא תוכנן לפי מפרט F.6/42. יותר מאוחר שודרג לפי מפרט F.2/43 וטס לראשונה בתאריך 1.9.1944. לאב טיפוס זה הורכב מנוע כוכבי מדגם בריסטול סנטאורוס XII ומדחף רוטול בעל 4 להבים ולבניית כנפיו השתמשו בחלקן המרכזי והחיצוני של כנפי מטוס הטמפסט. המטוס הוכיח את עצמו בטיסות הניסוי כבעל כושר תמרון טוב ותכונות הטסה ושלטיה טובות. וכעונה על דרישות ח"א המלכותי הבריטי למטוס קרב שיהיה מסוגל להתמודד עם מטוסי הקרב היפניים של אותה תקופה. ח"א המלכותי שקל להזמין את יצור המטוס אך כיוון שהיו לו עודפים של מטוסי קרב אחרים, בוטלו כוונותיו, אך חברת הוקר המשיכה בפיתוח דגם ימי לנושאות מטוסי סיס שכונה סי פיורי שנכנס לבסוף ליצור. אב הטיפוס NX798 נשאר ברשות חברת הוקר שהשתמשה בו לניסויים שונים וכמטוס הדגמה.

הסיפור עצמו:

לאחר שקבלה הזמנה למטוסי סי פיורי ע"י עיראק, עודדה חברת הוקר ע"י ממשלת בריטניה, לשלוח את אב הטיפוס הראשון של המטוס, מספר ח"א הבריטי NX798 למצרים, על מנת להשתתף במפגן אווירי גדול שנערך ב-24 לאפריל 1948 בהליופוליס שבפאתי קהיר וזאת לצרכי קידום מכירות לאחר שמצרים התעניינה במטוס.

המטוס המריא מלימפן בתאריך 19.4.1948 כשהוא מוטס ע"י טייס הניסוי של החברה ביל האמבל והגיע לשדה אלמזה בתאריך 21 לאפריל. מהמטוס הוסרו צבעיו וסימניו הצבאיים ונצבע עליו אות קריאה אזרחי G-AKRY. למחרת הטיס את המטוס הטייס המצרי מחמוד סידקי שיותר מאוחר היה מפקד ח"א המצרי.

שלושה ימים לאחר מכן, הטיס האמבל את המטוס במפגן שנערך בפני מועדון דון התעופה המלכותי המצרי בהליופוליס. האמבל שילב אווירובטיקה עם חליפות נמוכות במהירות גבוהה, והדהים בביצועיו את הנוכחים וביניהם אנשי חיל האוויר המצרי. מיד לאחר נחיתתו התקהלו המצרים הנלהבים סביב המטוס על מנת לראות את הפלא מקרוב. לאחר מכן הוטס הפיורי ע"י חאלים טהר זאקי, טייס ניסוי ומפקד כנף מצרי, שלימים יטיס דקוטות "מפציצות" למשימות בא"י. זאקי, שחזר מן הטיסה משולהב מיכולתו של המטוס ומהפוטנציאל הרב הטמון בו, מסר דיווח אוהד לח"א המצרי על המטוס.

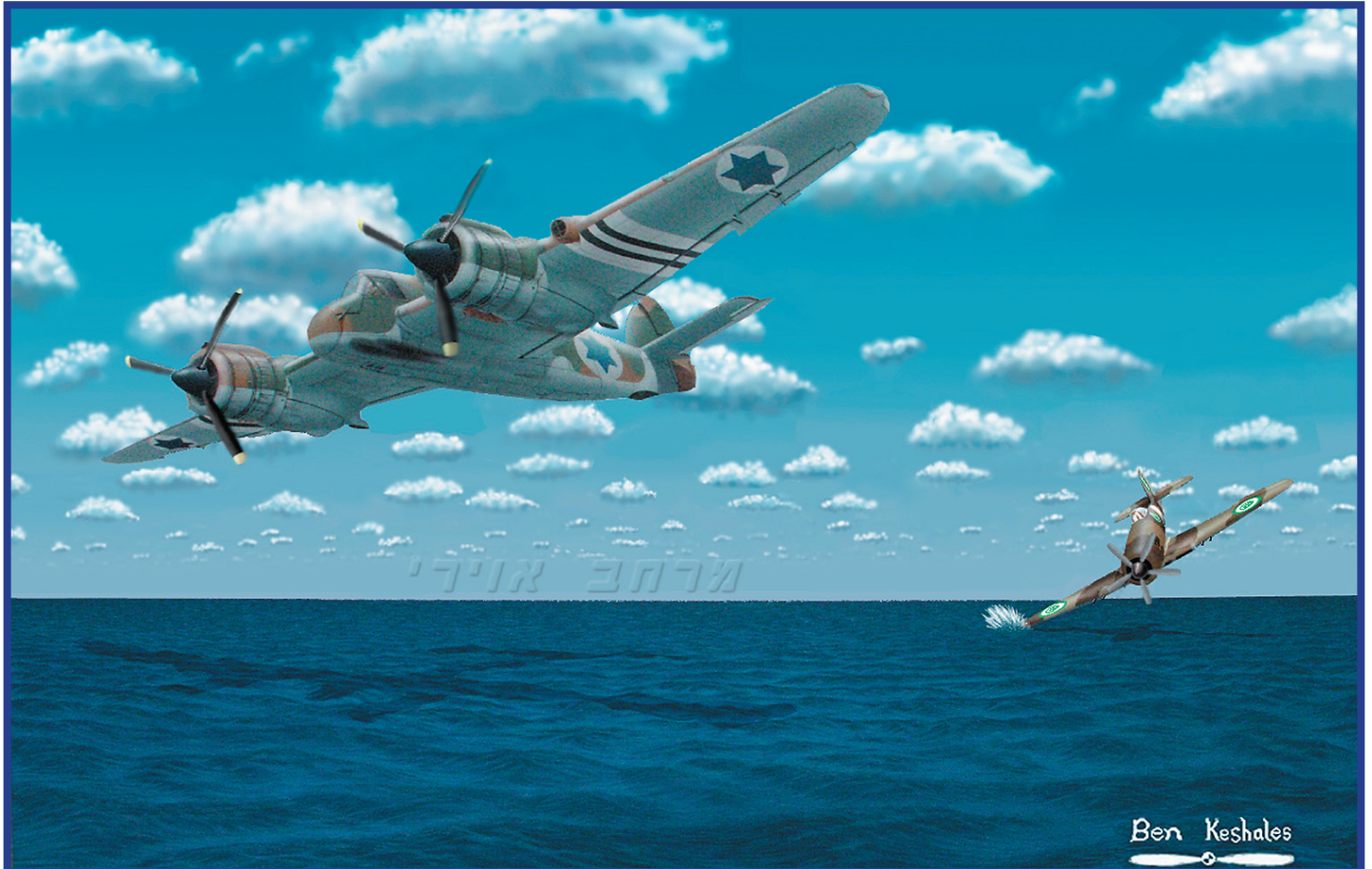
ב-27 לאפריל ביצע ביל טיסת מבחן בת 10 דקות למטוס לקראת טיסת ההעברה חזרה לבריטניה. ומאוחר יותר, כששב לבצע את טיסת ההעברה גילה לתדהמתו כי המטוס הועבר מחלקו האזרחי של שדה התעופה לחלקו הצבאי (שדה אל-מאזה), ושם הוחסר ע"י השלטונות המצריים והועבר לחיל האוויר המצרי לטובת המאמץ המלחמתי. האמבל נאלץ לחזור לבריטניה במטוס דקוטה כנוסע של חברת התעופה הבריטית בי או אי סי, ושם הוא שם שלא בצדק במסירת נשק.

החרמת המטוס ע"י המצרים ממחישה את תסכולם מהאמברגו הבריטי החצי רשמי.

לאחר שחאלים טהר זאקי ביצע מספר טיסות ניסוי נוספות, נמסר המטוס

אבו זאיד במטוס בופייטר ישראלי באזור. היה זה בופייטר ד-171 שהוֹ־
טס ע"י לן פיצ'ט יחד עם דב שוגרמן הנווט וסטן אנדריוס מטייסת הקרב
הראשונה (שהתלווה לגיחה בניגוד להוראות). פיצ'ט, מתנדב מח"ל קנדי,
שנשלח לתקוף את "האמיר פארוק" הבחין במטוסים המצריים ופתח בס־
דרת תרגילי התחמקות בכדי לחמוק מאבו זאיד שדלק אחריו. הבופייטר
המגושם צלל מטה כשהפיורי בעקבותיו. ברגע האחרון משך פיצ'ט את הס־
טיק לאחור ונחלץ מצלילתו בגובה הגלים, בעוד שהפיורי המהיר לא הספיק
להתיישר והתרסק אל תוך הים.

בינתיים, בשעה 11:20 חזרו מפקד הטייסת אבו זאיד וטייסיו מתקיפה
באזור בארות יצחק, ודבר העימות הימי הובא לידיעתם. אבו זאיד התנדב
לטוס ולסייע לספינות המצריות. בשעה 13:10 יצאו זוג מטוסי ספיטפייר
מצריים של טייסת הקרב מספר 2 מאל עריש אשר תקפו את ה"הגנה". בת־
קיפה נפצעו חמישה מלחים ואחד מהם נפטר מפצעיו. ההגנה הגיבה בירי
כלפי המטוסים המצריים, וצוותה היה משוכנע כי הצליח להפיל את אחד
מהמטוסים, למרות ששני התוקפים שבו לבסיסם.
אבו זאיד המריא בסביבות 13:40 עם מטוס הפיורי מלווה במטוס ספיטפייר
נוסף. השניים תקפו את ה"הגנה" ופצעו מלח נוסף. במהלך התקיפה מבחין



ציורו הנפלא של בן קשלים המצאר את אירוע הפלת הפיורי.

