

מטוסי הקונסול/אוקספורד בחיל האויר

מאת אבינעם מיסניקוב. עריכה ותמונות-עמוס דור

על המטוס

MK.3

אב טיפוס לדגם לאימון נווטים ומפעילי רדיו. מנועי ארמסטרונג סידלי צייטה XV בעלי 425 כ"ס ומדחפי רוטול בעלי מהירות קבועה. נבנה מטוס אחד בלבד.

MK.4

אב טיפוס ששימש כמטוס ניסוי למנועי דה הוילנד ג'יפסי קווין IV (ג'יפסי סיקס IIIS) שהיו מנועים טוריים בעלי 6 צילינדרים בסידור הפוך מקוררי אויר.

MK.5

דגם לאימון טייסים, מפעילי רדיו ונווטים. מנועי פרט אנד וויטני R-985 AN6 ווספ-גינניור 7 צילינדרים מקוררי אויר ומדחפי המילטון סטנדרד דו להביים בעלי מהירות קבועה. ופסיעה משתנה.

מבנה המטוס

המטוס דמה במראהו הכללי, בקונפיגורציה ובמבנהו העשוי עץ למטוס ה-AS.6 אנבוי, וכמו כן משותפים היו מכלולי גלגל הזנב, כני הנסע והמבנה הבסיסי. השינויים היו במנוע, בסידור הפנימי, ובדגם אוקספורד 1 - בצריח גב תוצרת ארמסטרונג וויתורתי שהכיל מקלע לאימון מקלענים.

הגוף נבנה מעץ, משני מכלולים עיקריים מסוג חצי קונכי. החלק הקדמי נבנה כיחידה אחת וכלל את תא הטייס ותא הנוסעים, ואילו בחלק האחורי הורכב מיצב הכיוון כיחידה אחת. האורכנים עשויים מעץ לבנה. כל הגוף היה מצופה בוד.

הזנב מסוג מונופליין, כמסגרת עץ ומכוסה בוד. הגה הכיוון בעל משקולת האיזון מחובר למיצב בצירים המוטסים קדימה. לוחני קיזוז עשויים דיקט מורכבים בהגאי הגבה.

הכנפיים הינן תחתיות, כשחלקן האמצעי בנוי בנפרד מהגוף וחלקן החיצוני, בעל מיתר ועובי קטנים לקראת הקצה, מחובר לחלק האמצעי בעזרת ארבעה ברגים ואומים מאובטחות, אחד לכל חיבור קורה. הברגים עוברים דרך תותבי פלדה בכל קצה כדי לעמוד במאמצי הגזירה. הכנף בנויה משתי קורות-תיבה העשויות 3 שכבות של עץ אשוח ולבנה. הצלעות מסוג קורה רגילה ובנויות משלושה חלקים. שיטה מיוחדת של הצמדה יושמה בבניית חיזוקים אלכסוניים. כל הכנף כוסתה בדיקט תעופתי בצפוי מאומץ. המ"אזנות ממתכת, מטיפוס מחורץ, מאוזנות משקולת ומצופות בוד, והמדפים מסוג מפציל, ומחמישה חלקים, היו גם הם ממתכת ומופעלים הידראולית. פנס נחיתה הותקן בשפת ההתקפה של כנף שמאל.

כני הנסע הראשיים הופעלו הידראולית והתקפלו לאחור לתוך בתי המנועים, כשהגלגלים בולטים החוצה (סידור אופייני למטוסי אותה תקופה). גלגל הזנב היה קבוע, וכל היחידות צוידו בבולמי זעזועים אולאו-פנאומ"טיים וצמיגי בלון מתוצרת דנלופ. מפסק כני הנסע היה 4.08 מ'.

מנועי המטוס הכוכביים, בעלי 7 צילינדרים, סובבו מדחפים מתכתיים תוצרת פיירי-ריד. דגם המנועים והמדחפים השתנה לפי דגם המטוס. הדלק במטוס אוחסן בכנפיים, במיכל מרכזי בכל כנף בקיבול 49 גלון אימפריאלי, ובמיכל משני בקצה הכנף בקיבול 29 גלון. השמן למנועים אוחסן במיכל בקיבול 5.7 גלון מאחורי כל מנוע.

צוות: הצוות הרגיל של המטוס מנה שלושה בכל מצב, ועוד מושבים לטייס/חניך, ולטייס משנה/נווט. במטוס הותקנו עמדות לאימון מקלען, מטילן, צלם אווירי, נווט ומפעיל רדיו. למטוס היו מערכות הפעלת הגאים כפולות כסטנדרד, לשם אימון, הן הוסרו מעמדת טייס המשנה כדי לאפשר למטילן לשכב על גחונו בחרטום השקוף, ולהטיל פצצות עשן לאימון שנישאו בג' חון המטוס. אפשרות נוספת הייתה להזיז את כסא טייס המשנה לאחור ולפתוח שולחן מתקפל לשימוש של הנווט החניך. כסא נוסף שפנה לאחור מאחורי טייס המשנה, היה מורכב על קורת הכנפיים האחורית בצד ימין של הגוף לשימוש של מפעיל הרדיו, וכאמור, בדגם אוקספורד 1, נוסף הצריח לאימון מקלען. בתוך התא הותקן וילון לשם אימון בטיסת מכשירים. וכן פנל מיוחד לאימון זה.

אפשר היה להרכיב במטוס ציוד נוסף על הסטנדרטי למשימות האימון הב'

בשנת 1936 הוציא מיניסטריון האוויריה הבריטי "דרישה מבצעית" מס' 42 שהגדירה מטוס שיתאים לאימון דור חדש של צוותות אויר שהיו מיועדים לאישי את הצי החדש של מפציצים כבדים שתוכננו באותה תקופה לשימוש בפיקוד המפציצים ובפיקוד החופים של ח"א המלכותי הבריטי. כל זה במסגרת ההתעצמות המהירה של ח"א הבריטי כדי לעמוד מול האיום הנאצי. חברת איירספיד נענתה והציעה את דגם ה-A.S.10. התכנון של חברת איירספיד התבסס על מטוס ה-AS.6 אנבוי, ש-24 יחידות ממנו כבר היו בשירות חברות תעופה אזרחיות, ושצבר מוניטין של אמינות, שבדאי עזר למיניסטריון האוויריה הבריטי לתפור את מפרט T.23/36 מסביב לה' צעתה.

אב הטיפוס AS.10, שניתן לו השם אוקספורד, (שאומץ בינואר 1937) ואת המספר הסידורי L4534 טס לראשונה בתאריך 19 ליוני 1937, ומשלושים סמליים החלו בנובמבר של אותה שנה, כשארבעה מששת הראשונים נשלחו לביה"ס המרכזי לטיסה של ח"א הבריטי, והשניים האחרים לביה"ס לטיסה מס' 11 בתחילת 1938.

עם פריצתה של מלחמת העולם השנייה, היו כ-400 מטוסי אוקספורד בשי'רות ח"א הבריטי. כשנוצר ביקוש גדול למטוסי אימון כאלה לשם אימון צוותי אויר, חברת איירספיד, שבנתה 4411 יח' במפעל בפורתסמות', ועוד 550 יח' במפעל "צללים" בבעלות הממשלה בקריסטצ'ירץ' (משנת 1941 וה'לאה) לא עמדה בביקוש ונאלצה לפתוח קווי יצור נוספים בחב' דה הוילנד בהאטפילד, שם עזב המטוס הראשון את פס היצור בפברואר 1939, ובסך הכל יוצרו 1515 מטוסים (עד שהמוסקיטו החליפם בקו היצור), בחברת פרסיבל איירקרפט בלוטון שם יוצרו 1360 יח', כשהמטוס הראשון סופק בנובמבר 1939, ובחברת סטנדרד מוטור קאר קומפני בקובנטרי, שם יוצרו 750 יח' כשהראשון סופק ב-1940. נחתם חוזה גם עם חברת פיליפס ופואיס (יצרני מטוסי מיילס) ליצור 100 מטוסים אך בוטל. בסך הכל יוצרו מכל הד'גמים 8582 יחידות. המטוס האחרון סופק ב-14 ליולי 1945. האוקספורד שירת בח"א הבריטי עד שנת 1954.

המטוס הופעל לא רק ע"י ח"א הבריטי והזרוע האוירית של הצי המלכותי הבריטי, אלא ע"י בתי הספר השונים לטיסה ולמקצועות הטייס של כל מדי'נות חבר העמים הבריטי באותה תקופה במסגרת "תכנית האימון לצוותי אויר של האימפריה" (EATS).

חיל האויר האוסטרלי הפעיל 389 מטוסים מדגמי 1 ו-2, הראשון בהם נמסר ב-28 בינואר 1940 והאחרון ב-20 למרץ 1944. המטוס כונה שם OX BOX, והשתמשו בו לאימון (ראה לעיל) וכן לטיסות קישור. המטוסים יצאו משירות סופית בשנת 1953.

819 מטוסים נשלחו לקנדה. 7 מדגם 606, I מטוסים מדגם II, ו-188 מטו'סים מדגם V.

25 המטוסים הראשונים סופקו לח"א הקנדי החל ב-8 למאי 1939 וכלה בנובמבר אותה שנה, לאחר מכן הגיעו עוד 2 מטוסים ששמשו להדרכת מכו'נאים, והמשלוח הגדול של 794 מטוסים החל להגיע באפריל 1941. המטו'סים מדגם V החלו להכנס לשירות באוקטובר 1942, וטסו בששה מתוך 29 בתי ספר לטיסה שהיו בתקופת המלחמה בקנדה, כל השישה הופעלו ע"י ח"א המלכותי הבריטי. רוב המטוסים הוצאו משירות בשנים 1945-1946 והאחרון יצא משירות בתאריך 19/11/1947.

ניו זילנד קיבלה 299 מטוסים, בין השנים 1938-1944 ודרום אפריקה 700 (!) מטוסים ועוד "כמה מאות" לבתי הספר לטיסה של ח"א הבריטי ברודזיה הדרומית. מטוסים נוספים הופנו לחיל האוויר של צרפת החפשית, ותחת הסכם החכר-השאל ליחידות חיל האוויר האמריקאי באירופה.

דגמים שנבנו

MK.1

דגם לאימון כללי, אימון מטילנים ומקלענים. מנועי ארמסטרונג סידלי צייטה IX בעלי 355 כ"ס ומדחפים מתכתיים תוצרת פיירי-ריד בעלי פסיעה קבועה או מנועי צייטה X בעלי 375 כ"ס ומדחפי עץ בעלי פסיעה קבועה.

MK.2

דגם לאימון טייסים, מפעילי רדיו ונווטים. אותם מנועים ומדחפים.

ליטה עליו בעת טיסת מכשירים. והוגדל נפח תא המטען בחרטום לנשיאת מטען במשקל 67.5 ק"ג.

הקונסול תוכנן להיות זול לקנייה ולהפעלה, ומחירו, שעמד על 5500 לירות שטרלינג, נקבע בעקבות האפשרות לרכישת מטוסי אוקספורד על מנועיהם מעודפי המלחמה במחיר נמוך מאד. כל מטוסי הקונסול היו מטוסי אוקספורד כאלה, או מטוסי אוקספורד שהוסבו על קו היצור.

בסך הכל נמכרו 161 מטוסים, מהם נרשמו בבריטניה 120. בין השנים 1945-1946 ובנוסף 46 מטוסים הוסבו על קו היצור לסטנדרט אזרחי למשימות מיוחדות. 69 מטוסים נרכשו ע"י חברות תעופה. האחרים ע"י חברות שונות בבריטניה ובמדינות אחרות וע"י בעלים פרטיים.

דגם צבאי

בשנת 1949 הועלתה הצעה להגדיל את הוורסטיליות של הקונסול ובכך להגדיל את מכירותיו, ע"י התקנת משגרים ל-4 רקיטות אויר-קרקה MK.3 בכל כנף ומקלעי 0.303 אינץ'. מטוס אחד יוצר עבור ממשלת בורמה ועבר ניסויים נרחבים במרכז הניסויים של ח"א הבריטי בבוסקומב-דאון בהצלחה מלאה. דגם זה הוצע למכירה בשנת 1949 אך לא נראה שיוצר.

מפרט המטוס (A.S.65)

מוטת כנפיים: 52.61 מ'
אורך: 77.01 מ'
גבה: 90.3 מ'
משקל ריק: 3472 ק"ג
מטען מתכלה: 799 ק"ג
משקל מלא מירבי: 2473 ק"ג
עומס כנפיים: 7.211 ק"ג/מ"ר
עומס כח: 7.4 ק"ג/כ"ס
מהירות שיט בתערובת דלק ענייה: 152 קמ"ש
שיעור נסיקה בגבה פני היס: 6.453 מ/ד
שיעור נסיקה בגבה 579 מ': 6.813 מ/ד
טווח מירבי: 8441 ק"מ
מרחק המראה ברוח 0 לגבה 15.2 מ': 934 מ'
מרחק נחיתה באויר שקט: 152 מ'
תצרוכת דלק: 86-95 ליטר לשעה לכל מנוע.

הקונסול /אוקספורד בחיל האויר

מטוסי הקונסול הופעלו בחיל האויר בבית הספר לטיסה ששכן בכפר ס"ר קרין ליד פתח תקווה. הם שימשו לאימון טייסים במטוסים דו-מנועיים כהכנה למטוסי תובלה, ולאימון נווטים למטוסי תובלה ולמטוסי המוס"ק. כל זאת במסגרת טייסת 141. שמישות המטוסים הייתה נמוכה והיו בעיות רבות עם מנועי הציטה שלהם. חיזיון נפוץ בביה"ס באותה תקופה היה - מטוס קונסול בגישה לנחיתה עם מנוע אחד כבוי. תאונות לא מעטות נגרמו בשל תקלות טכניות והיו מטוסים שהתרסקו ונהרסו כליל, היות והיו בנויים מעץ.



אוקספורד של בית הספר לטיסה

מטוס מס' 30 המריא יום אחד מסירקין לכיוון דרום, מיד לאחר ההמראה ניתק מנוע שמאל ונפל. המטוס המשיך לטוס ולאחר שניות מספר הסתחרר והתרסק. הצוות ניצל.

מטוס מס' 90 המריא כשליד ההגאים הטייס וורונסקי ז"ל ועקב תקלה במנוע התרסק לתוך גדר הבסיס.

מטוס מס' 60 נחת נחיתה אונס ולאחר מכן שוקם וטס עד שנת 1956.

אות: ניווט לילי, פילוס נתיב למפציצים, הפצצה, כולל מגבה רב עם שימוש בציוד חמצן, אימון להגדר דו מנועי ואמבולנס מעופף.

מפרט המטוס (דגם I)

מנועים: זוג מנועי בוכנה כוכביים מקוררי אויר תוצרת ארמסטרונג סידלי, קובנטרי, מדגם ציטה 375, X כ"ס כל אחד.

מדחפים: עשויים מעץ, 2 להבים, פסיעה קבועה

מידות: אורך: 8.01 מטר

גובה: 3.3 מטר

מוטת כנפיים: 16.26 מטר

שטח כנפיים: 32.33 מ"ר

משקלים:

ריק עם מטען צבאי קבוע: 2440 ק"ג. (מטען משתנה לפי סוג האימון).

דלק ושמן: 592 ק"ג

צוות (2-3): 182-282 ק"ג.

מלא: 3450 ק"ג

מירבי להמראה: 3742 ק"ג

ביצועים: מהירות מירבית: 306 קמ"ש בגבה 2530 מ'.

מהירות שיט: 262 קמ"ש

שיעור נסיקה: 325 מ/ד, 293 מ/ד בגבה 1920 מ'.

תקרת טיסה: 5495 מ'

טווח טיסה: 1448 ק"מ

זמן נסיקה לגבה: 3050 מ' - 12 דקות

הקונסול

הצעה לבניית דגם אזרחי של האוקספורד (הקונסול) הוגשה כבר בשנת 1940 אך רק כשהסתיימה מלחמת העולם השנייה, יכלה חברת איירספיד לעבוד על פיתוח הדגם שהיה צפוי לו שוק משתלם, כמטוס נוסעים, מטוס פרטי וכמטוס מנהלים.

מטוס אוקספורד V3679 1 שנבנה ע"י חברת דה הוילנד (מס' יצרן 3204) הוסב כדי לענות על דרישות השוק האזרחי ביצע טיסות ניסוי, וקיבל את תעודת כושר הטיסה ב-15 במרץ 1945. המטוס סומן ע"י איירספיד כדגם A.S.65 קונסול. ונרשם בבריטניה כ-G-AGVY. המטוס נשלח כמעט מידית לחברת BATA SHOE CO. LTD כמטוס מנהלים.

עיקר השינויים שהוכנסו במטוס כדי להתאימו לשוק האזרחי הותקנה מח"צה כפולה עם חלונות בין תא הטייס לתא הנוסעים, והוארך החרטום שבו נבנה תא מטען עם דלת שנפתחה בעזרת צירים. כמו כן הוספו 2 חלונות מלבניים בתא הנוסעים, כשהחלון האחורי השמאלי בדלת הכניסה לתא. תא המטען העיקרי בנפח 6.09 מ"ק מוקם בין המושבים האחוריים והחציץ האחורי.



קונסול של טייסת 103 בבסיס רמת-דוד

הסידור הפנימי בתא טייס הכיל מושבים לטייס ולמפעיל הרדיו צד בצד, בתא הנוסעים זוג מושבים מלפנים, מושב בודד בצד ימין ועוד זוג מושבים מאחור ואפשרות למושב נוסף בצד שמאל. המושבים הקדמיים והמושב האמצעי הורכבו מעל הקורה הקדמית והאחורית של הכנפיים.

בגירתת האמבולנס הורכבו התקנים לנשיאת 2 אלונקות בצד ימין של הגוף האחת מעל לשניה, ודלת כניסה גדולה הנפתחת מעלה בצד שמאל. נבנה מטוס אחד בלבד בתצורה זו (G-AJWR).

כתוצאה מניסויים ראשוניים של אב הטיפוס, בוצעו שינויים נוספים במטוס כדי להביא את תכונות הניהוג שלו לסטנדרט אזרחי. השינויים כללו הזזת הזנב כדי לקדם את מרכז הכובד ובכך להגדיל את יציבות המטוס ואת הש

מטוס מס' יצרן 5098 - נבנה ע"י פרסיבל בלוטון, לונדון, כדגם AS.10 אוֹ קספורד. נמסר לח"א הבריטי באוגוסט 1942 וקיבל את המספר הסידורי HN191. שירת בטייסת 116, יצא משירות ונמכר בתאריך 17.1.1947. נרשם ע"ש חב' HORNTON AIRWAYS בתאריך 7.2.1947. כ-G-AIUV, הוסב לדגם AS.65 קונסול וקיבל את תעודת הכושר האווירי ב-11.4.1947. נמכר לח"א ב-4.4.1950. הרישום האזרחי הבריטי נמחק באותו חודש. בח"א וקיבל את המספר 2805.

מטוס מס' יצרן 5122 - נבנה ע"י פרסיבל בלוטון, לונדון, כדגם AS.10 אוֹ קספורד. נמסר לח"א הבריטי באוגוסט 1942 וקיבל את המספר הסידורי HN199. שירת בטייסת 116, יצא משירות ונמכר בתאריך 17.1.1947. נרשם ע"ש חב' PAT.LAING AIR SERVICES בתאריך 29.3.1947. כ-G-AJGF, הוסב לדגם AS.65 קונסול, וקיבל את תעודת הכושר האווירי בתאריך 22.5.1947. המטוס הושכר לחב' TRANSAIR מקרוידון בשנת 1949, ולאחר מכן נמכר לח"א ב-25.8.1949. הרישום האזרחי הבריטי נמחק באותו חודש. בח"א קיבל המטוס את המספר 2806.

מטוס מס' יצרן 2996 - נבנה ע"י איירספיד במפעלה בפורטסמות כדגם AS.10 אוֹקספורד. נמסר לח"א הבריטי בספטמבר 1942 וקיבל את המספר הסידורי HN840. שירת בגף 1508 ולאחר מכן בטייסת לאימון מתקדם מס' 62. סיים את שירותו בח"א הבריטי בטייסת 290 (שת"פ נ"מ). המטוס נמכר ב-12.5.1946, ונרשם ע"ש חב' INTERNATIONAL AIRWAYS THOMAS BARCLAY מקרוידון בתאריך 29.7.1946. כ-G-AHXP, המטוס הוסב לדגם AS.65 קונסול וקיבל את תעודת הכושר האווירי ב-12.8.1946. עם כניסתו לשירות בחברה ה"ל קיבל את הכינוי "BLANCHE". נמכר לח"א ב-23.10.1949. הרישום האזרחי הבריטי נמחק באותו חודש. בח"א קיבל את המספר 2807. המטוס נשא בנוסף את אות הקריאה האזרחי 4X-ACV תחת חברת "אל-שם" ששימש כאות קריאה לטיסות לחו"ל.

מטוס מס' יצרן 4321 - נבנה ע"י איירספיד במפעלה בפורטסמות כדגם AS.10 אוֹקספורד. נמסר לח"א הבריטי בפברואר 1945 וקיבל את המספר הסידורי PK257. מטוס זה לא שירת בח"א הבריטי ונמכר בתאריך 16.9.1946. נרשם ע"ש חב' איירספיד כ-G-AIOL בתאריך 16.10.1946. המטוס הוסב לדגם AS.65 קונסול, וקיבל את תעודת כושר הטיסה ב-5.12.1946. נמכר לד. ל. סטיינר, בעל חב' STEINERS AIR SERVICES מספי יק, וכונה "LIVERPOL HAWK". המטוס נמכר לתיומאס ברקלי בעל חברת INTERNATIONAL AIRWAYS מקרוידון בנובמבר 1947. נמכר לח"א ב-7.11.1949. הרישום האזרחי הבריטי נמחק באותו חודש. קיבל בח"א את המספר 2808 (ראה תצלום). המטוס נשא בנוסף את אות הקריאה האזרחי 4X-ACR (אל-שם).

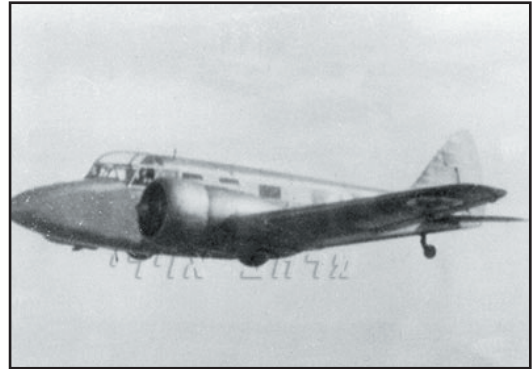


מטוס מס' יצרן 4341 - נבנה ע"י איירספיד במפעלה בפורטסמות כדגם AS.10 אוֹקספורד. נמסר לח"א הבריטי בפברואר 1945 וקיבל את המספר הסידורי PK289. המטוס לא שירת בח"א הבריטי ונמכר ב-2.10.1946. נרשם ע"ש חב' איירספיד כ-G-AIOR בתאריך 4.11.1946. הוסב לדגם AS.65 קונסול וקיבל את תעודת כושר הטיסה ב-23.12.1946. נמכר לחב' DENNIS AVIATION LTD מגטוויק, לונדון, בדצמבר 1946. נמכר לח"א ב-1.9.1949. הרישום האזרחי הבריטי נמחק באותו חודש. קיבל בח"א את המספר 2809. המטוס נשא בנוסף את אות הקריאה האזרחי 4X-ACP (אל-שם).

מטוס מס' יצרן 3112 - נבנה ע"י איירספיד במפעלה בפורטסמות כדגם AS.10 אוֹקספורד. נמסר לח"א הבריטי במאי 1943 וקיבל את המספר הסידורי LX281. המטוס שירת בטייסת אימון מבצעית מס' 60 בבסיס סט. את'ן, לאחר מכן בביה"ס לרדיו מס' 12 בבסיס בירצ'ס-ניוטון. יצא מש

אורי ירום מספר שהנוטים הגיעו לקורס לאחר שסיימו קורס טייס ולאחר מיון, כשהטובים ביותר הופנו לטייסות הקרב והאחרים יועדו להיות נוטרים במטוסי מוסקיטו שהגיעו באותה תקופה לחיל. עקב כך, ועקב התאווות הקטלניות שעברו מטוסי המוסקיטו בחיל, הגיעו חניכי קורס הנוטים לביה"ס עם מוראל ומוטיבציה נמוכים ביותר, ועל המדריכים הוטל בנוסף למטלות ההדרכה גם לדאוג לחניכים ולהרים להם את המוראל.

בחיל האוויר השתמשו במטוסי הקונסול גם לטיסות מנהליות ולהטסת ארמי"ם ב-11.6.1949. הוטסו ראש הממשלה דוד בן גוריון ופמלייתו במטוס קונסול של הטייסת מעקרון לסדום ומשם הוסעו דרומה. ב-12.6.1949 יצא שוב מטוס קונסול ונחת בואדי חייאני והחזיר את הפמליה לעקרון. חיל האוויר הוציא בהדרגה את הקונסולים משירות. האחרונים שבהם הוצאו משירות באפריל 1956.



מטוסי הקונסול / אוֹקספורד שירתו בחיל האוויר

מטוס מס' יצרן 4317 - נבנה ע"י איירספיד בפורטסמות כדגם AS.10 אוֹ קספורד. נמסר לח"א הבריטי בפברואר 1945 וקיבל את המספר הסידורי PK253. המטוס לא שירת בח"א הבריטי, ונמכר ב-11.7.1946. נרשם ע"ש חברת AIRWORK LTD בתאריך 16.8.1946. כ-G-AICZ, הוסב לדגם AS.65 קונסול וקיבל את תעודת הכושר האווירי בתאריך 9.9.1946. נמכר לחב' WESTMINSTER AIRWAYS LTD מבלקבוש בספטמבר 1946. הוצג בתצוגת SBAC בראדלט בספטמבר 1946. (ראה תמונה במגזין "איי" רופליין" גליון יולי 1995, ע"מ 68 וב- AVIATION NEWS MAGAZINE גליון 5 18 ספטמבר 1986 עמ' 398. המטוס היה צבוע בכחול עם פס אורכי ואותיות רישום בזהב) נמכר לה. ל. וייט מלונדון בדצמבר 1949. נמכר לח"א בתאריך 10.4.1949. הרישום האזרחי הבריטי נמחק בחודש אפריל 1948. הוטס לארץ דרך אירלנד. המטוס קיבל בח"א את המספר 2801.

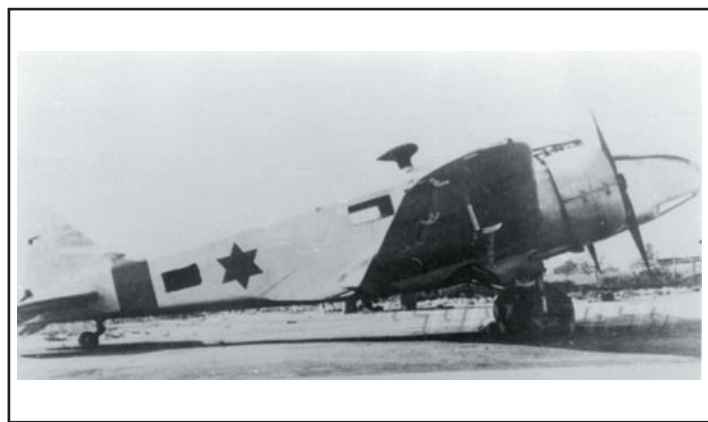
מטוס מס' יצרן 2778 - נבנה ע"י איירספיד בפורטסמות כדגם AS.65 קונסול. נמסר לח"א הבריטי בחודש ספטמבר 1942 וקיבל את המספר הסידורי HN583. המטוס לא שירת בח"א הבריטי, ונמכר ב-22.6.1946. נרשם ע"ש חברת AIRWORK LTD בתאריך 14.5.1946. כ-G-AHMC, הוסב לדגם AS.65 קונסול, וקיבל את תעודת הכושר האווירי בתאריך 4.7.1946. נמכר לחב' WESTMINSTER AIRWAYS LTD מבלקבוש ולה. ל. וייט מלונדון בדצמבר 1947. נמכר לח"א בתאריך 13.3.1949. הוצא מבריטניה באופן לא חוקי, הרישום האזרחי הבריטי נמחק בדצמבר 1947. הצטרף לסד"כ מטוסי חיל האוויר במאי 1949 וקיבל את המספר 2802.

מטוס מס' יצרן 3331 - נבנה ע"י איירספיד בפורטסמות כדגם AS.10 אוֹקספורד 1. נמסר לח"א הבריטי במאי 1943 וקיבל את המספר הסידורי LX599. שירת ביחידת אימון מתקדם לטייסים מס' 18 ולאחר מכן ביחידת אימון מתקדם לטייסים מס' 15. נמכר בתאריך 6.6.1946. הוסב לדגם AS.65 קונסול וקיבל את תעודת הכושר האווירי בתאריך 15.10.1946. נרשם ע"ש חב' AIRWORK LTD כ-G-AJAX בתאריך 10.1.1947. נמכר לחב' AVIATION ATLAS מאלסטרי. המטוס נרשם בשלב מסויים במונטה קרלו כ-MC-ABA ע"ש חב' MONTE CARLO AIRWAYS (ראה תמונה במגזין "אייירפליין" גליון יולי 1995 ע"מ 69) אך רישום זה לא נוצל, כפי הנראה מכיוון שהמטוס לא נמכר לשם. המטוס נמכר לחברת ERIC PILKINGTON LTD, לחב' GUERSNEY AIR CHARTER בדצמבר 1947, וביוני 1948 לחב' פרוקטור ספרינגווד, ול-גי. טאובמן מלנג' לי, באפריל 1949. ולבסוף לח"א בתאריך 8.4.1949. הרישום האזרחי הבריטי נמחק באפריל 1949. המטוס קיבל בח"א את המספר 2804.

מטוס מס' יצרן ? - נבנה ע"י חב' פרסיבל בלוטון, לונדון כדגם AS.10 אוֹ קספורד 1. נמסר לח"א הבריטי באוגוסט 1942 וקיבל את המספר הסידר־ רי HM831. שירת בביה"ס לנחיתות מכשירים מס' 1 ולאחר מכן ביחידת האימון לטיסה מתקדמת מס' 15 חזר לביה"ס לנחיתות מכשירים ומשם הועבר ליחידת האימון לטיסה מתקדמת מס' 21, עבר לטייסת 596, ומשם לביה"ס לבקרה ודיווח של פיקוד הקרב שם סומן בקוד L-F3. יצא משל־ רות ונמכר ב-25.10.1950. נרשם ע"ש חב' איירספיד כ-G-AMFL בתאריך 19.10.1950, (תמונה במגזין "אייר אנתוזיאסט" מס' 65 אוקטובר 1996 עמ' 59) לא הוסב לקונסול ונמכר לחב' AEROCONTACTS LTD. משם לחב' BRITAVIA LTD בפברואר 1952. נמכר לח"א ב-2.3.1952 וקיבל את המספר 2814 (ראה תצלום).



מטוס מס' יצרן ? - נבנה ע"י חב' איירספיד במפעלה בפורטסמות כדגם AS.10 אוקספורד 1. נמסר לח"א הבריטי במאי 1943 וקיבל את המספר הסידר־ רי LX427. שירת ביחידת האימון לטיסה מתקדמת מס' 21 אח"כ בביה"ס לטיסה מס' 17, אח"כ בביה"ס לטיסה המרכזי, ולבסוף בכנף מס' 931. הוצא משירות ונ־ מכר ב-5.2.1951. נרשם ע"ש חב' איירספיד כ-G-AMHE ב-29.1.1951. הוסב לדגם AS.40 ונמכר לחב' AEROCONTACTS LTD. משם לחב' BRITAVIA LTD. נמכר לח"א ב-4.7.1952 וקיבל את המספר 2815.



אוקספורד של בית הספר לטיסה

רות ונמכר ב-6.4.1946. נרשם ע"ש חב' AIRWORK LTD כ-G-AHMB בתאריך 4.5.1946. עבר הסבה לדגם AS.65 קונסול וקיבל את תעודת כושר הטיסה ב-29.7.1946. נמכר לחב' SOUTHERN AIRCRAFT LTD מגטוויק, לונדון, באוגוסט 1946 וכוונה "SOUTHERN AIR" נמכר לחב' DENNIS AVIATION LTD מאלסטרי באוקטובר 1946, ולח"א ב-26.8.1949. הרישום האזרחי הבריטי נמחק באותו חודש. בח"א קיבל את המספר 2803 המטוס נשא את אות הקריאה האזרחי 4X-ACO (אל-שם). מטוס זה התרסק.

מטוס מס' יצרן 5100 - נבנה ע"י איירספיד במפעלה בפורטסמות כדגם AS.10 אוקספורד. נמסר לח"א הבריטי במאי 1944 וקיבל את המספר הסידר־ רי PH503. הועבר לחיל הים המלכותי ושירת בטייסת לאימון טיסת מכשירים מס' 758 בהינסטוק בין יוני ודצמבר 1945. הוצא משירות, נמכר ונרשם ע"ש חב' HORNTON AIRWAYS מגטוויק, לונדון כ-G-AIUW ב-7.2.1947. הוסב לדגם AS.65 קונסול וקיבל את תעודת כושר הטיסה ב-11.4.1947. נמכר ל-TRANSAIR LTD מקרוידון במאי 1950. נמכר לח"א בתאריך 22.5.1950. הרישום האזרחי הבריטי נמחק באותו חודש. בח"א קיבל את המספר 2810. המטוס נשא בנוסף את אות הקריאה 4X-ACQ (אל-שם).

מטוס מס' יצרן 4344 - נבנה ע"י איירספיד במפעלה בפורטסמות כדגם AS.10 אוקספורד. נמסר לח"א הבריטי בפברואר 1945, וקיבל את המ־ ספר הסידר־ רי PK292. המטוס לא שירת בח"א הבריטי ונמכר בתאריך 16.8.1946. נרשם ע"ש חב' איירספיד כ-G-AIIN ב-64.9.71. המטוס הוסב לדגם AS.65 קונסול וקיבל את תעודת כושר הטיסה ב-28.10.1946. נמכר לחב' WESTMINSTER AIRWAYS מקנלי באוקטובר 1946, ולחב' AIRWORK מבלקבוש במרץ 1949, לאחר מכן לסי. מייס מבולוואיו, רו־ דזיה באוקטובר 1949, ונרשם שם כ-VP-YIC בתאריך 4.11.1949. אח"כ נמכר המטוס לקונה מדרום אפריקה ונרשם שם כ- ZS-DDM. חזר לקונה ברודזיה ונרשם שוב כ- VP-YIC. המטוס הגיע לח"א במאי 1951 וקיבל את המספר 2811.

מטוס מס' יצרן 796 - נבנה ע"י איירספיד במפעלה בפורטסמות כדגם AS.10 אוקספורד 1. נמסר לח"א הבריטי בנובמבר 1943 וקיבל את המספר הסידר־ רי NM413. שירת ביחידת האימון לטיסה מתקדמת מס' 21. הוצא משירות ונמכר ב-23.10.1950. נרשם ע"ש איירספיד כ-G-AMFK ב-19.10.1950. הוסב לדגם AS.40 אוקספורד ונמכר לחב' AEROCONTACTS LTD ומשם לחב' BRITAVIA LTD בפברואר 1951. נמכר לח"א בתאריך 15.12.1950 וקיבל את המספר 2812.

מטוס מס' יצרן 3615 - נבנה ע"י סטנדרד מוטורס בקובנטרי כדגם AS.10 אוקספורד 1. נמסר לח"א הבריטי בינואר 1942 וקיבל את המספר הסי־ דורי DF276. שירת בגף 1523, בגף 1522, בטייסת 77 ובטייסת 271 כולם בבסיס אוקינגטון. יצא משירות ונמכר ב-23.10.1950. נרשם ע"י איירספיד כ-G-AMFJ ב-19.10.1950. הוסב לדגם AS.40 אוקספורד ונמכר לחב' AEROCONTACTS LTD. משם לחב' BRITAVIA LTD בדצמבר 1951. נמכר לח"א בתאריך 20.12.1951 וקיבל את המספר 2813.

