

סיפור הגעתם של מטוסי הבופייטר לחיל האוויר

נכתב בידי טרוור סטון בשנת 1980
תרגום-אבינעם מיסניקוב

למטוסי הבופייטר היתה קריירת טיסה קצרה ביותר בח"א הישראלית. מטוס אחד פורק עד מהרה לחלפים, והיתר רשמו תקיפה ע"י מטוס אחד על שדה תעופה מצרי באל עריש ב-15.10.1948, שבמהלכה המטוס נפגע ע"י נ"מ אך חזר לבסיסו בשלום, בתאריך 20.10.1948. שני מטוסים תקפו את המבצר המצרי במשטרת עירק-סואיז ואחד מהם נחת נחיתה ריסוק לאחר שנפגע מני"מ והצוות נתפס והוצא להורג. הטייס של מטוס זה גרם להתרסקותו של מטוס פיורי מצרי מוקדם יותר באותו יום. רק מטוס אחד שרד זמן מספיק לטוס במשימות קרביות, האחרים נמחקו בגלל שגיאות טייסים ושחיקת המטוסים.

בעוד שמציאת פרטים נוספים אודות ההיסטוריה של הבופייטרים בישראל היא קשה, אין שום בעיה באיסוף ההסטוריה שלהם בבריטניה:

מטוס LZ185 (מס זנב ח"א ד-173) - נבנה בווסטון סופר מייר ונשלח ליחידת האחזקה מס' 46 בתאריך 6.8.1943. נשלח לטייסת 404 ב-27.8.1943, הועבר ליח' אחזקה מס' 56 לתיקונים ב-31.1.1944. הועבר ליח' אחזקה מס' 19 בתאריך 15 ביולי 1944 ואוחסן שם עד שהועבר ליח' העברה מס' 1 ב-14.6.1945. לבסוף הועבר ליח' העברה מס' 15 וממנה ליח' העברה מס' 16 ב-18.10.1945. הוחזר ליח' אחזקה מס' 19 ב-16.11.1946 והוכנס לאחסנה. נמכר לחברת פיירי אויאיישן בתאריך 31.4.1948. נרשם כ-G-AJMG ב-10.4.1947. הגיע לארץ.

מטוס NT929 נבנה בווסטון סופר מייר ונשלח ליח' אחזקה מס' 19 בתאריך 22.4.1944. נשלח למאגר המטוסים בבריציאם ניוטון ב-31.5.1944 ומשם לטייסת 144 ב-20.7.1944. למטוס נגרם נזק בקטגוריה AC בבסיס דלאצי בתאריך 31.5.1944 כשאקדח זיקוקים התפוצץ בעמדת הנווט וגרם לנזק מבנה חמור. בעקבות האירוע הועבר ליח' אחזקה מס' 67 לתיקון והוחזר לטייסת ב-1.12.1944.

בתאריך 18.2.1945 נגרם למטוס נזק בקטגוריה B לאחר שהזדקר בנחיתה ושר את כן הנחיתה השמאלי. הוא הועבר לחברת לנקשייר אירקראפט לתיקון בתאריך 4.4.1945 ולאחר סיומו המתין לחזרתו לשירות. לבסוף נשלח ליח' אחזקה מס' 19 ואוחסן שם. נרשם כ-G-AJME בתאריך 10.4.1947. נמכר לחברת פיירי אויאיישן בתאריך 28.7.1948. התרסק בטיסת ההעברה מרינגווי לתיים בתאריך 28.7.1948. הטייס מיטצ'ל קמפבל נהרג.

מטוס NV306 נבנה בווסטון סופר מייר ונשלח ליח' אחזקה מס' 19 ב-26.6.1944. נשלח ליח' העברה מס' 1 ב-8.6.1945 ולבסוף הועבר ליח' העברה מס' 16. הועבר ליח' אחזקה מס' 19 בתאריך 28.11.1946 והוכרז כעודפים באותו יום. נמכר לחברת פיירי אויאיישן בתאריך 4.6.1947. נרשם כ-G-AJMF ב-10.4.1947. הוחרם ע"י שלטונות בריטניה ופורק לגרוטאות ברינגווי בשנת 1948. קרוב לוודאי ששימש כמקור לחלקי חילוף לאחרים. מטוס RD427 (מס' זנב ח"א ד-172) נרשם כ-G-AJMD ובתאריך 22.10.1948. הגיע לארץ. מספר הזנב שונה לאחר מלחמת העצמאות ל-02-22. לאחר המלחמה שימש לאימון.

מטוס RD448 (מספר זנב ח"א ד-171) נרשם כ-G-AJMC בתאריך 28.5.1949. הגיע לארץ. אות הקריאה הבריטי בוטל בתאריך 28.5.1949. נפגע מני"מ והתרסק ב-20.10.1948 בעת התקיפה על משטרת עירק סואיז.

בתאריך 14.5.1948 הסתיים המנדט הבריטי על ארץ ישראל והוקמה מדינת ישראל. בפלישה של שכנותיה שנבעה מכך, נראה שמלאי המטוסים שביד ישראל היה זעום. במשך שתי הפסקות האש של מלחמת העצמאות, (שהתחילו ב-11.6.1948 וב-10.10.1948) נרכשו מטוסים קרביים מכל מיני מקומות ולכן בסוף יולי או תחילת אוגוסט 1948, הגעתם לישראל של כמה מטוסי בריסטול בופייטר סימנה את סופה של התוכנית החצופה להערים על האמברגו הבריטי שהוטל על ישראל. ישנה אי בהירות בקשר למטוסים המעורבים, אך ברור שחברת פיירי אויאיישן האצילה שיחקה תפקיד בהרפתקה זו.

הערת המתרגם: המטוסים נבנו במפעל הסודי בווסטון-סופר-מייר ולכן אינם מופיעים ברשימת מספרי היצרן של חברת בריסטול.

בשנים 1947-1948 רכשה חברת פיירי מספר ניכר של מטוסי בופייטר מדגם TF.MK.X מעודפי ח"א המלכותי הבריטי ככוננה לשפץ חלק גדול מהם למטרות יצוא. לבסוף נרשמו שישה מטוסים כמטוסים אזרחיים בבריטניה בתאריך 10.4.1948 ע"י חברת FSC בע"מ ואלו הם:

G-AJMB מספר יצרן RD135
G-AJMC מספר יצרן RD448
G-AJMD מספר יצרן RD427
G-AJME מספר יצרן ND929
G-AJMF מספר יצרן NV306
G-AJMG מספר יצרן LZ185

כפי שאפשר לראות, כל מספרי היצרן היו למעשה המספרים הסידוריים הקודמים של המטוסים בח"א המלכותי, ושאות הקריאה האזרחי G-AJME צריך להיות מוסיף למטוס NT929.

ההישום האזרחי הבריטי נמחק בתאריך 15 ביולי 1948 והבעלות על המטוסים הועברה לאדונים רוברט דיקינסון, אנתוני אריק פארנפילד ואלברט גיילס לואו. המטוסים G-AJMB/C/E/G הוטסו ממפעל רינגווי של פיירי לתיים שבמחוז באקינגהמשייר ביולי 1948 (מלבד G-AJMF שהושלך לגרוטאות ברינגווי).

הספר "סיפורו של חיל האוויר הישראלי" שנכתב בידי מ. רובינשטיין ור. גולדמן שופך אור נוסף על הרכישה של המטוסים האלה. לפי הספר, סוכן רכש ישראלי בשם עמנואל צור יצר קשר עם השלטונות בבריטניה למטרת צילום סרט אודות טייסי מטוסי הבופייטר הניו-זילנדיים במלחמה II-ניתן לו אישור לרכוש מספר מטוסי בופייטר (חמישה, לפי הספר), בתנאי שאף מטוס לא יעזוב את בריטניה. אין צורך לומר, שכשהצילום דרש רצפי צילום בסקוטלנד. המטוסים לא הופיעו שם והוכרזו כנעדרים, ובה בשעה עשו את דרכם לאדצ'יו שבקורסיקה, ומשם לישראל. (ואפשר לשער שצור שינה את שמו לדיקינסון לצורך ביצוע ה"תרגיל").

אחד מהמטוסים בתיים (G-AJME) התרסק בגישה לנחיתה בשדה זה ב-28.7.1948, ואם הדיווח שמטוס G-AJMF נשאר ברינגווי הוא נכון, הרי שרק ארבעה מטוסים יצאו מתיים בדרך לישראל.

בישראל המטוסים היו מוצבים ברמת דוד וסבלו מרמת אחזקה נמוכה. מעניין שהמחברים רובינשטיין וגולדמן טוענים שהקשיים באחזקה בישראל נגרמו מפני שאחד מחמשת המטוסים היה מדגם IIF בעל מנועי מרלין. אם טענה זו אכן נכונה, מטוס זה היה צריך להירכש ממקור אחר, מפני שכל המטוסים היו בעלי מנועי בריסטול הרקולס.

