

האווירו אנסון בחיל האויר

מאת אבינעם מיסניקוב ועמוס דור

על המטוס

נלד. לדגם זה הותאם חרטום חדש, מערכת הידראולית לקיפול כני הנסע ולהפעלת המדפים תוצרת דאטי, מנועי גייקובס דגם L6MB בהספק של 330 כ"ס וחיפוי מנוע חלקים. סה"כ נבנו 1832 יח' וכולם הוטסו בקנדה ע"י בתי הספר לטיסה של חבר העמים למעט 50 יח' שהועברו לזרוע האווירית של הצבא האמריקאי בשנים 1942-1943 שם סומנו AT-20 והשתמשו בהם לאימון נווטים.

דגם III - מטוסים שנבנו בבריטניה והוסבו בקנדה למנועי גייקובס L6MB. סה"כ הוסבו 150 מטוסים והורכבה בהם מערכת הידראולית לכני הנסע והמדפים.

דגם IV - דומה לדגם 1. הגופים נבנו בבריטניה ובקנדה הוסב למנועי רייט ווירלווינד R-760-E1 בהספק של 300 כ"ס. אב הטיפוס טס באנגליה, ובשנת 1943 הוסבו לדגם זה בקנדה 169 מטוסים מדגם 1 ו-3.

דגם V - לאימון נווטים, גוף המטוס יוצר מעץ בשיטת "וידאל" במקום מצינורות המתכת שהיו את שלד הגוף המקורי, וללא צריח גב. מנועי פרט אנד וויטני R-985-AN-12B או 14B-ווספ ג'וניור 450 כ"ס ומדחף מהירות קבועה. אב הטיפוס טס בשנת 1942, 1049 יח' נבנו לשימוש ח"א המלכותי הקנדי שסופקו עד שנת 1945.

דגם VI - דגם לאימון מקלענים עם צריח גב דגם B.MK.VI תוצרת ברי"ט. נבנה מטוס אחד בלבד.

דגמים VII, VIII, IX, היצור בוטל.

דגם 10 C.MK - דגם תובלה שיוצר בבריטניה ע"י אוורו במפעל ביאדון. למטוס היתה רצפת תא מטען מחוזקת, לרבים מדגם זה היה חרטום שקוף, וחיפוי מנוע חלקים. נבנו 103 יח' והוסבו מטוסים מדגם 1 בהם הורכבו מנועי צייטה דגם IX ומדגם 2 להם הורכבו מנועי צייטה דגם XIX ומערכת הידראולית לקיפול כני הנסע.

דגם 11 C.MK - שיפור של דגם 10 לתובלה. דגם זה היה בעל גג גוף גבוה יותר, וחלונות מרובעים בודדים בתא המטען. גם בדגם זה הותקנה מערכת הידראולית לקיפול כני הנסע בדומה לדגם 2 הקנדי. המנועים היו מדגם צייטה XIX והמדחפים היו מדחפי מתכת בעלי פסיעה קבועה תוצרת פיירי-ריד. מספר מטוסים מדגם זה נבנו כמטוסי אמבולנס עם דלתות להעמסת אלונקות בצידי הגוף. בסך הכל נבנו 90 מטוסים שסופקו בשנים 1944-1945.

דגם 12 C.MK - אב הטיפוס של דגם זה טס לראשונה בתאריך 5.9.1944. המטוס היה דומה לדגם 11 אך עם מנועי צייטה XV בהספק של 240 כ"ס. לדגם זה היו שני דגמי משנה שונים: סדרה 1 עם גוף מקורי וכנפי עץ, וסדרה 2 עם כנפי מתכת. נבנו 271 מטוסים.

דגם XIII, XIV, XV, XVI - היצור בוטל.

דגם 18 - נבנו 26 יח' ע"י אוורו, מנועי צייטה XIX.

דגם 19 - דגם תובלה אזרחי. נבנו 54 ע"י אוורו, מנועי צייטה XIX.

דגם 19 C.MK - לתובלה. נבנו 246 ע"י אוורו, מנועי צייטה XIX.

דגם 20 T.MK - לאימון 60 נבנו ע"י אוורו מנועים כנ"ל.

בחודש מאי 1934 פרסם מיניסטריון האוויריה הבריטי מכרז לתכנון מטוס יבשה דו מנועי לסיור חופים. למכרז נגשו 4 חברות ליצור מטוסים בברי"ט ניה והציעו מטוסים שתכנונם התבסס על דגמים אזרחיים קיימים. לאחר בחינה של ההצעות הוחלט לבחור בין הצעת חברת אוורו עם דגם שסומן 652A ודמה למטוס הנוסעים האזרחי שלה-דגם 652 אבל עם מנועים חז"קים יותר, צריח עם מקלע בגב המטוס, מקלע בחרטום ונושאי פצצות. אב הטיפוס תוכנן ע"י צוות בראשות המהנדס הראשי של החברה רוי צ'דוויק. לבין הצעתה של חברת דה הוילנד מטוס שסומן DH-89M שהיה דגם צבאי של מטוס הנוסעים דראגון ראפיד. מכל דגם הוזמן מטוס אחד להשוואה ולאחר חודשים זכתה הצעתה של חברת אוורו. אב הטיפוס טס לראשונה בתאריך 24.3.1935 והזמנה ראשונה ל-174 מטוסים הוצאה לחברה ב-25.5.1935 לפי מפרט, 18/35 האנסון יוצר לח"א המלכותי הבריטי כמטוס לסיור ימי ולסיור כללי בעל צוות של שלושה, הזמנות נוספות הוצאו לפי מפרטים 16/37 ו-73/43.

כשפרצה מלחמת העולם השנייה היה המטוס בשירות 12 טייסות של פיקוד החופים, ולמרות שהיה מעט מיושן והוחל בהחלפתו ע"י מטוסי ההאדסון האמריקאיים, עשו טייסי המטוס עבודה טובה בגילוי צוללות גרמניות שא"רבו לשירות הספינות ליד חופי בריטניה והשמדתן, וכן בפגיעה במטוסים אמפיביים גרמניים. בשנת 1940 הועברו מטוסי האנסון למשימות חיפוש והצלה עד שנת 1942 ואז הועברו לטייסות אימון למטרת אימון טייסים במטוסים דו מנועיים, מקלענים ונווטים, וכן לטייסות קישור. בצי המלכותי הבריטי שירתו האנסונים ב-28 טייסות ויחידות שונות. עם הפעלת תוכנית האימון לצוותי האויר של חבר העמים בדצמבר 1939 יוצרו והועברו מאות מטוסי אנסון למדינות חבר העמים. רובם הגיעו לקנדה, אליה נשלחו בדרך הים 1528 מטוסים, מהם 225 ללא מנועים. לאוסטרליה נשלחו 1116 מטוסי, לדרום אפריקה 768, לרודזיה 79, ולניו זילנד 23. המטוס יצא רשמית משירות ח"א המלכותי הבריטי לאחר 20 שנה אך כמה מדגמים המשיכו לטוס עד שנת 1968.

האנסון יוצר רצוף משך כ-17 שנים שבהן יוצרו 8138 מטוסים בבריטניה בקצב של 130 לחודש בשנים 1943-1944 ועד סגירת קו היצור בשנת 1952. 2882 מטוסים נוספים נבנו בקנדה.

מטוסי האנסון הופעלו כאמור בחילות אויר רבים נוספים וביניהם מצרים, אסטוניה, פינלנד, יוון, אירלנד, תורכיה, עיראק, איראן, כוחות צרפת החופשית, בזרוע האווירית של צבא ארה"ב וגם בישראל.

לאחר מלחמת העולם השנייה הוצאו אלפי מטוסים משירות וחלקם מצאו את דרכם לשוק האזרחי ולחילות אויר נוספים.

דגמי המטוס:

דגם I - דגם 652A אנסון מרק I היה פיתוח צבאי של דגם 652 שהיה מטוס תובלה אזרחי לשישה נוסעים, אב הטיפוס שלו היה שונה ממנו בכך שהור"כבו לו מנועי ארמסטרונג סידלי צייטה VI במקום מנועי הצייטה V, וציוד צבאי שכלל צריח גב מופעל דינתי תוצרת ארמסטרונג וויתורתי ובו מקלע לואיס מוזן מחסנית וחלונות מרובעים לתא הנוסעים. לדגם היצור הורכבו כבר מנועי צייטה IX בהספק של 350 כ"ס ומאוחר יותר בזמן היצור הורכבו בו בו צריחי בריסטול ובהם שני מקלעי בראונינג מוזני חגורה. לכל המטוסיים מדגם זה היתה אפשרות להרכבת נושאי פצצות לשם אימון מטילנים. המטוס הראשון בסדרת היצור טס לראשונה בתאריך 31.12.1935 והמטוס הראשון נמסר לטייסת 48 במאנסטון בפברואר 1936. בסך הכל יוצרו 6726 מטוסים מדגם זה ע"י חברת אוורו במפעליה שביאדון ובניוטון-הית'. אל פים מהם שימשו כמטוסי סיור וקישור ורבים הוסבו לדגם 10 לתובלה עם חיפוי מנועים חלקים ורצפת תא מטען מחוזקת.

דגם II - דגם היצור הקנדי שנבנה ע"י חברת פדרל איירקפט בשיתוף עם חברות דה הוילנד קנדה, קנדיאן ויקרס, קנדיאן קאר פקטוריס, נשיונל סטיל קאר קומפני, אוטוה קאר אנד איירקפט קומפני והאחים מקדו

שירות בחיל האוויר

המטוסים הוצבו בטייסת 114 בעקרון שהפעילה גם את מטוסי הקונסול, ההרווארד והנורסמן. עם העברת בית הספר לטיסה של חיל האוויר לכפר סירקין שליד פתח תקווה, עברה הטייסת לשם.

מטוסי האנסון שימשו בביה"ס לטיסה יחד עם מטוסי הקונסול לאימון נוטים למטוסי התובלה ולמטוסי המוסקיטו. מצבם התחזקתי היה גרוע ביותר ובנוסף על כך היה מחסור חמור בחלקי חילוף, כך שנוצר מחסור במטוסים להדרכה. לפיכך נרכשו מברייטניה עוד שני מטוסים 2905 ו-2906 שהגיעו ארצה ב-25 לאפריל וב-25 ליוני 1950. לאחר מכן עוד שלושה 2907, 2908, ו-2909 שהגיעו ארצה ב-25 לאפריל וב-15 למאי 1953. תאריך הגעת המטוס האחרון אינו ידוע וקיימת לגביו אי בהירות (ראה פירוט בהיסטוריה של כל מטוס).

עקב מצבם הטכני הגרוע לא החזיקו מטוסי האנסון מעמד בשירות בחיל האוויר. מטוס 01 הוצא משירות עוד בשנת 1950, והאחרון בשנת 1956.



אורי ירום בתא הטייס

מטוסי האנסון שטסו בחיל האוויר

29-01 דגם MK.1 מספר יצרן "RY/LW 8315" שירת בח"א הבריטי תחת מס' סידורי EG593 ביחידה לאימון מבצעי מס' 275 שהופעלה במסגרת טייסת 275 בבסיס וואלי ולאחר מכן ביחידה לאימון מבצעי מס' 51 בבסיס קראנפילד. יצא משירות, נמכר ונרשם במנהל התעופה האזרחית הבריטי כ-G-AIFB ע"ש Straight Aviation Training Ltd & Western Airways Ltd מוסטון-סופר-מייר בתאריך 03.09.1946. תעודת כושר טיסה מס' 8336 הוצאה בתאריך 13.09.1946. נמכר בתאריך 09.01.1948 לחברת Astra Overseas Trading Co. Ltd מרדהיל. הרישוי הבריטי בוטל ע"י מזכיר המדינה בתאריך 26.4.1948. הוצא מברייטניה והגיע לארץ ב-14 למרץ 1949. קיבל בחיל האוויר את המספר הסידורי 2901 ואת הקריאה 4X-FHL. למטוס גם ניתן את קריאה אזרחי 4X-ACS תחת חברת "אל-שם" שבוטל כשהמטוס יצא משימוש בתאריך 10.01.1950.

29-02 דגם MK.1 מספר יצרן RY/LW 7274 שירת בח"א הבריטי תחת מס' סידורי EG391 בביה"ס לסיוור כללי מס' 3 בבסיס סקווירס גייט, ולאחר מכן בבסיס קינלוס. יצא משירות, נמכר ונרשם כ-G-AIFC בתאריך 3.9.1946. תחת חברת Straight Aviation Training Ltd & Western Airways Ltd מוסטון-סופר-מייר. תעודת כושר טיסה מס' 8337 הוצאה למטוס ב-13.9.1946. נמכר בתאריך 9.1.1948 לחברת Astra Overseas Trading Co. Ltd מרדהיל. הרישוי הבריטי בוטל ב-2.4.1948. הוצא מברייטניה והגיע לארץ ב-14 למרץ 1949. קיבל בח"א את המספר 2902 ואת הקריאה 4X-FHM.



דגם T.MK 22 - לאימון אלחוטנים. נבנו 54 ע"י אוורו. מנועים כנ"ל.

דגם GR.MK.1 - דומה לדגם 1 יועד לטייסות משמר החופים הבריטי.

דגם T.MK.1 - לאימון.

תיאור המטוס

גוף: בעל חתך מלבני, השלד בנוי מצינורות מתכת מרותכים עם חיזוקים קשיחים. ציפוי בד.

כנפיים: תחתיות עשויות מיחידה אחת מורכבות מקורות בעלות שתי תיבות עשויות מעץ, צלעות מעץ ודיקט מצופה. לאמצע הכנף צורת הגוף כך שתחתיתה בקו אחד עם הגוף.

מנועים: זוג מנועי בוכנה כוכביים, יצרן ודגם המנוע משתנה לפי דגם המטוס (ראה למעלה).

נתוני המטוס: (דגם 1)

אורך: 12.88 מ'

גובה: 3.99 מ'

מוטת כנפיים: 17.22 מ'

יחס הצרה בכנף: 7.255

משקל ריק: 2500 ק"ג

משקל מבצעי: 3608 ק"ג

משקל מירבי: 3856 ק"ג

מהירות מירבית: 303 קמ"ש בגובה 2134 מ'

מהירות שיוט: 254 קמ"ש בגובה אופטימלי

שיעור נסיקה ראשוני: 219 מ/דקה בגובה פני הים

תקרת טיסה: 5791 מ'

טווח טיפוסי: 1062 ק"מ 1271 - ק"מ מירבי.

רכש המטוסים לחיל האוויר

איש הרכש פרדי פרדקינס נשלח לאנגליה, ויחד עם דן טולקובסקי, שלמד שם באותה עת הנדסת מכונות ויהודה ארזי שעסק ברכש באירופה, גייסו אנשי צוות אוויר, אנשי אחזקה וניהול מו"מ עם חברות וסוחרים שונים לרכישת מטוסי טייגר מות, מטוס ראפיד, מטוס פרוקטור וחמישה מטוסי אנסון. איש העסקים ההולנדי ברנרד ואן ליר מימן את רכש מטוסי האנסון בסכום של 48,000 דולר. לבסוף נרכשו האנסונים ע"י מוריס מאן. פרדקינס הגיש בקשה לרשיון יצוא לשם הוצאת האנסונים מברייטניה בשם החברה האוסטרלית, SOMACO, וציין שיעד המטוסים הוא סינגפור.

לבסוף נרכשו 5 מטוסים, עברו שיפוץ והוטסו מברייטניה לפריס כשהכוונה היתה להטיסם ארצה דרך ברינדיזי שבאיטליה ורודוס. בתחילת אפריל 1948 הסתיימה הכנתם, נצבע עליהם הדגל האוסטרלי והוגשה תכנית טיסה שבה צוין היעד כאוסטרליה. ב-10 לאפריל המריאו לכוון איטליה כשהם מוטסים ע"י ארנולד אילווייט, לאונרד כהן, מוריס מאן, בוב פיין וסאם פומרנץ. תחנות התדלוק שלהם היו באורבה ובברנדיזי. מטוס G-AJSE שהוטס ע"י ארנולד אילווייט נחת נחיתת אונס עקב חוסר דלק בשדה חרוש בפאוויה שליד מילאנו. למטוס נגרם נזק ניכר. הדבר נודע למודיעין הבריטי והלה העביר הודעה לשלטונות היווניים ברודוס על ארבעה מטוסי אנסון שהוצאו בצורה בלתי חוקית מאנגליה, ועל כך שהם מיועדים להעברה למדינה קומוניסטית.

כשנחתו ארבעת המטוסים ברודוס נעצרו 11 אנשי הצוות ע"י השלטונות. הם שוחררו תוך זמן קצר אך היוונים החרימו את המטוסים. חמישה נש"ארו ברודוס לטפל במטוסים, ארבעה חזרו לאיטליה ושניים, וביניהם דן טולקובסקי לאתונה.

שלטונות יוון שיחררו את מטוסי האנסון המוחזרים לקראת תום מלחמת העצמאות. שני הראשונים הגיעו ארצה ב-14 למרץ 1949 וקיבלו את המספרים הסידוריים 2901 ו-2902. השניים הנותרים היו במצב תחזוקה גרוע, והיה צורך להכניסם לתיקונים כדי לאפשר את טיסתם ארצה. המטוס השלישי הגיע ב-18 לדצמבר 1949 וקיבל את המספר הסידורי 2903 והרביעי

29-08 דגם MK.1 שירת בח"א הבריטי תחת מס' סידורי NK971 ביחידת אימון מתקדם לתצפיתני אויר מס' 1 בבסיס וויגטאון ובביה"ס לטיסה של זרוע האויר מס' 22 באוסטון. יצא משירות ונמכר ע"י מיניסט' ריון האספקה בתאריך 22.1.1948. נרשם בתאריך 17.12.1948 כ-G-ALFP ע"י Finglands Airways Ltd מריגווי. תעודת כושר טיסה מס' 10393 הוכנה אך לא הוצאה. נמכר בתאריך 20.11.1952 לחברת International Forwarding Agents Ltd מהאנוורת'. הרישוי הבריטי נמחק בתאריך 23.10.1952 כשהמטוס נמכר לישראל. הגיע לח"א בתאריך 15.5.1953 וק"ל בל את המספר הסידורי 2908 ואת אות הקריאה 4X-FHS. יצא משימוש בסוף 1956.

לגבי מטוס זה קיימים דיווחים שהוצאה לו תעודת כושר טיסה בתאריך 07.5.1953 ושהוצא לישראל בספטמבר 1953.

29-09 דגם MK.X מספר יצרן RY/LW 24932 (ולפי תעודת כושר הטי' סה RY/LW 24992) שירת בח"א המלכותי הבריטי תחת מס' סידורי NK728 בחוות בלייקהיל, בג' דואר אויר 1 בבסיס נורת'הולט, במפעל רולס רויס בהאקנל ובמרכז ניסויי הטיסה של ח"א המלכותי. יצא מש' רות ונמכר. בתאריך 03.9.1946 נרשם כ-G-AIEZ ע"י חברת Straight Aviation Training Ltd & Western Airways Ltd מווסטון-סופר-מייר. תעודת כושר טיסה מס' 8334 הוצאה בתאריך 24.1.1946. נמכר בתאריך 9.1.1948 לחברת Astra Overseas Trading Co.Ltd מרדהיל. נמכר בת' אריך 27.1.1948 לחברת Cookers & Geysers Ltd מלונדון. הוטס באופן לא חוקי לישראל ולפי הספר The Anson File בהוצאת Air Britain נחת נחיתת חירום ברודוס, ונראה שם כגרוטאה בשנת 1952. מקורות בארץ טוענים שהמטוס הגיע לארץ במאי 1949 וקיבל את המס' פר הסידורי 09 ואת אות הקריאה 4X-FHT, ויצא משירות בשנת 1952 או 1953 אך עורך הספר The Anson File שממנו נלקחו הנתונים הנ"ל טוען שמידע זה אינו סביר.

מטוס נוסף (מחמשת המטוסים הראשונים שהוצאו מבריטניה) מדגם MK.1 שירת באוסטרליה תחת מספר סידורי DG696. בתום מלחמת העו' לם השנייה הוכרז כעודפים ונמכר לאי.אי.מקאילרי מסידיני. המטוס עזב את אוסטרליה בתאריך 24.3.1947 לבריטניה לשם מכירה. הרישום האוס' טרלי נמחק כשדווח שהמטוס נמכר בבריטניה בתאריך 29.4.1947. בתאריך 05.5.1947 נרשם המטוס כ-G-AJSE ע"י אריק אי. מקאילרי, שהיה בע' ליו באוסטרליה. תעודת כושר טיסה מס' 9395 הוצאה בתאריך 25.2.1948. הספר The Anson File טוען שהמטוס נמכר בתאריך 31.5.1948 והרישוי הבריטי נמחק ללא יכולת חידוש. כן טוען הספר שתוקף תעודת כושר הטי' סה פג ב-24.2.1949 ושגורלו אינו ידוע.

מעיון במאמרים של יהודה בורביק ונועם הרטוך במגזין "ביעף" חוברת 73 (משנת 1991) אנו למדים שהמטוס הוצא מבריטניה באפריל 1948 כשהוא מוטס ע"י ארנולד אילווייט, טייס מח"ל. אילווייט נאלץ לנחות נחיתת אונס בשדה חרוש בפאוויה שליד מילאנו באיטליה עקב חוסר דלק ולא הגיע לשדה שבו היה אמור לנחות לתדלוק. המודיעין הבריטי גילה את דבר נח' תת האונס של המטוס והחל לחקור כיצד הוצא המטוס ועוד ארבעה כמוהו מבריטניה, והזהיר את שלטונות יוון. כעבור 10 ימים המטוס תוקן, הוטס לשדה התעופה אורבה ליד רומא (יעדו המקורי) ונמכר שם לגורם פרטי. גורלו אינו ידוע.



29-03 דגם MK.1 שירת בח"א הבריטי תחת מס' סידורי LT452 ביחידה לאימון מתקדם (תצפיתנים) מס' 9 בפנהוס, לאחר מכן ב-SFF No.3, אחר כך בג' 1510 בלוצ'ירס וביחידת הסבה מבצעית מס' 240 בנורת' לופנהאם. יצא משירות ונמכר. נרשם כ-G-ALVN ע"י חברת Transair Ltd מק' רודיון בתאריך 02.9.1949. תעודת כושר טיסה מס' 10724 הוצאה בתאריך 09.11.1949 הגיע ארצה ב-20 לנובמבר 1949. הרישוי הבריטי בוטל בתאריך 24.4.1950. המטוס קיבל בח"א את המספר הסידורי 2903 ואת אות הקרי' אה 4X-FHN.

29-04 דגם MK.1 שירת בח"א הבריטי תחת מס' סידורי LV320 בביה"ס למקלעני אויר מס' 12 בבישופס קורט, אח"כ בביה"ס למקלעני אויר מס' 7, חזר לבישופס קורט לביה"ס למקלעני אויר מס' 12 ולבסוף בג' קישור מס' 62 בבסיס מידל וואלוף. יצא משירות ונמכר לחברת Transair מקרו' דון ונרשם כ-G-ALVO המטוס נמכר. הגיע לח"א בתאריך 18.12.1949 תעודת כושר טיסה מס' 10771 הוצאה למטוס בתאריך 17.1.1950. הרישום הבריטי בוטל בתאריך 24.4.1950 בח"א קיבל את המספר הסידורי 2904 ואת אות הקריאה 4X-FHO. יצא משימוש ונשלח לבדק לאחסנה בתאריך 22.4.1956.

29-05 דגם MK.1 שירת בח"א הבריטי תחת מס' סידורי N9785 בביה"ס לטיסי קישור מס' 2 בבסיס אולד סארום, במצבור מטוסים לטיסי הע' ברה מס' 4 בפרסטוויק, ביח' לאימון מתקדם מס' 6 בבסיס סילות', ביח' לאימון מתקדם מס' 24 בבסיס אשבורן, ביח' לאימון מתקדם לתצפיתני אויר מס' 2 במילום, ביח' אימון מתקדם לטיסי מס' 6 בבסיס ליטל ריז' נגטון, בביה"ס לטיסה מס' 19 בקראנוול, חזר לבסיס ליטל ריז'נגטון ליח' אימון מתקדם לטיסי מס' 6, משם לביה"ס לטיסה לטיסי מילואים מס' 11 בסקון, משם הועבר לת'ורני איילנד להסרת סרט ויצא משירות. נמכר ונרשם בתאריך 16.1.1950 כ-G-ALXE ע"י חברת Transair Ltd מקרו' דון. תעודת כושר טיסה מס' 10799 הוצאה למטוס ב-02.4.1950. הרישום הבריטי נמחק בתאריך 01.5.1950 לאחר שהמטוס עזב את גבולות בריטניה. הגיע לח"א בתאריך 25.4.1950 וניתן לו המספר הסידורי 05 ואת הקריאה 4X-FHP.

29-06 דגם MK.1 שירת בח"א הבריטי תחת המספר הסידורי LV280 בבי' ה"ס לתצפיתני אויר מס' 4, ביח' לאימון מתקדם לתצפיתני אויר מס' 4 בבסיס ווסט פראו, בביה"ס לנווטים מס' 10 בבסיס דאמפריז, ובביה"ס לנווטים מס' 2 בבסיס בישופס קורט. יצא משירות ונמכר. נרשם בתאריך 22.2.1950 כ-G-ALYE ע"י חברת Transair Ltd מקרו' דון. תעודת כושר טיסה מס' 10902 הוצאה בתאריך 20.6.1950 הגיע לח"א בתאריך 25.6.1950 וניתן לו המספר הסידורי 2906 ואת הקריאה 4X-FHQ. הרישום הבריטי נמחק בתאריך 26.6.1950 מאחר שהמטוס עזב את גבולות בריטניה. יצא משימוש בפברואר 1954 ונשלח לאחסנה במכון הבדק בלוד חודשיים אחר כך.

29-07 דגם MK.1 שירת בח"א הבריטי תחת מס' סידורי MG248 בביה"ס לתצפיתני אויר מס' 7 בבסיס בישופס קורט, ביח' לאימון מתקדם לתצפית' נים מס' 7 באותו בסיס ובביה"ס לנווטים מס' 7 גם הוא באותו הבסיס. יצא משירות ונמכר. נרשם בתאריך 30.11.1946 כ-G-AIXO ע"י חברת CL Air Surveys Ltd מדונקסטר. תעודת כושר טיסה מס' 9223 הוצאה בתאריך 28.4.1947. נמכר לחברת Culliford Airlined Ltd מסקוירס גייט. תוקף תעודת כושר הטיסה פג בתאריך 01.6.1949. נמכר בתאריך 29.1.1951 לג' אדית מ. א. בלאק מסקוירס גייט ותעודת כושר הטיסה חו' דשה בתאריך 16.2.1951. נמכר בתאריך 20.11.1952 לחברת International Forwarding Agencies Ltd מהאנוורת'. הרישום הבריטי נמחק בתאריך 23.1.1952. המטוס עזב את בריטניה, הגיע לח"א בתאריך 25.4.1953 וקיבל את המספר הסידורי 2907 ואת אות הקריאה 4X-FHR.





האנסון מס' 29-02 דגם MK.1 מספר יצרן 7274 RY/LW בשירות חיל האוויר.

