

סופרמרין ספיטפייר

מאת אבינעם מיסניקוב תמונות: צחי בן-עמי, עמוס דור ואבינעם מיסניקוב

אריך 15.2.1946 סופח המטוס לטייסת 5SLP באותו בסיס וקוד הזיהוי שלו שונה ל-MP3. תוך כדי שירותו בח"א הציבי נרשמו למטוס שתי תאונות. האחת בברטיסלבה בתאריך 22.9.1946 והשניה בברנו בתאריך 13.10.1946. לאחריו תוקן והוחזר לשירות.

המטוס יצא משירות בח"א הציבי בשנת 1948. הוא נמכר לישראל ולפי החוזה שנחתם בתאריך 7.10.1948 שופץ במפעל המטוסים בקנביצ'ה. לאחר השיפוץ פורק, נארז בארגו ושולח על רכבת לנמל ביוגוסלביה או רומניה ומשם ארצה ע"י אוניה שהגיעה לנמל חיפה בדצמבר 1948.

הארגו נפרק מהאניה והועבר על גבי משאית ליחידת האחזקה בקיבוץ מע"ברות, שם הורכב ובוצעו לו טיסות ניסוי שלאחריו הוכרז ככשיר לטיסה והוצב בטייסת 101 בתאריך 14.11.1949.

במהלך שירותו נרשמה בספר המטוס תאונה כשטייסו התנגש בזמן הסעה על המסלול עם מטוס 20-21 בתאריך 3.11.1950. המטוס תוקן. הוא שהה ביח' האחזקה האווירית בתל נוף לביקורת בחודשים יוני ויולי 1952 וה"עבר לטייסת 105 ברמת דוד באוקטובר. ובפברואר-מרץ 1953, לטייסת 107(קא"מ). באוגוסט, הועבר שוב ליח' האחזקה האווירית וביוני 1954 חזר לטייסת 105.

המטוס יצא משירות בסוף החודש ונבחר למכירה לחיל האוויר של בורמה. הוא הועבר למכון הבדק (היום חטיבת בדק מטוסים של התעשייה האווירית) בלוד בתאריך 1.7.1954 ולאחר שיפוצו נצבע בצבעי ח"א הבורמזי, סומן בקוד UB425 והוטס ע"י סיי פלדמן מלוד לניקוסיה בדרך לטיסת ההעברה לבורמה בראשון לחודש אוקטובר. הטייס הנחית את המטוס בנחל תת חירום בניקוסיה לאחר שהחלו רעידות במנוע ונזילות שמן ונזול קירור. במטוס הורכב מנוע שהובא מהארץ ע"י מכוני חברת התעופה הקפריסאית והוא הוחזר ארצה בתאריך 4.12.1954.

הועבר לטייסת 105, יצא שוב משירות בפברואר 1956, הועבר לבדק ונרשם כ-4X-FOA באגף התעופה האזרחית שבמשרד התחבורה לשם טיסות ניסוי ולבסוף הועבר לאחסנה. לאחר כמה שנים הועבר המטוס לבסיס חצור והועמד על כן בכניסה למבנה בטייסת 105. בשנת 1989 פורק ע"י אנשי מוזיאון חיל האוויר והועבר למוזיאון. המטוס אוחסן במוזיאון בשטח פתוח ולאט לאט נהרס. לפני כשמונה שנים הוחלט לשפצו והוא שופץ ע"י אנשי המוזיאון ונצבע כמטוס 20-11 קוד 26.

מס' זנב 20-32

המטוס מדגם LF.MK.IXe. לוחית היצרן בתא הטייס מציינת מספר יצרן 1363-17. המטוס יוצר ע"י חברת ויקרס-ארמסטרונג (קאסל-ברומביץ') בע"מ לפי חוזה יצרן מס' B981687/39/C.23(c) הזמנה מס' 17 מתאריך 19.4.1944 ומנת יצרן מס' 47 מאותו תאריך.

המטוס נכנס לשירות חיל האוויר המלכותי בתאריך 15.6.1945, קיבל את המספר הסידורי TE566 והוטס ליחידת האחזקה מס' 33 (להק 44 של פל"קוד האחזקה של ח"א המלכותי) ששכנה בלינהאם שבמחוז ווילטשייר לשם התקנת ציוד קשר והתקנות מבצעיות.

הועבר בתאריך 3.8.1945 לטייסת 312 (ציכיה החופשית) שהיתה שייכת ללהק 13 של פיקוד הקרב, והיתה מוצבת בבסיס מאנסטון שבמחוז קנט. על המטוס נצבע קוד הטייסת DU והאות A כזיהוי אישי. כשעזבה הטייסת את אנגליה בדרך לציכוסלובקיה הטיס את המטוס הטייס ג'ירי מאנק שהמריא ממאנסטון בתאריך 24.8.1945 כחלק ממבנה בן 12 מטוסים של הטייסת שהובל ע"י קצין הטייס טי. וויברל. מטוסי המבנה נחתו לתדלוק באכמר לאחר 1.35 ש"ט ולאחר שעתיים נוספות נחתו בשדה פראג-רוזינה שבבירת ציכוסלובקיה.

הטייסת עברה משם לכנף 2LD בסיס צ'סקה-בודיוביצ'ה בתאריך 30.8.1945. לאחר האירגון מחדש של ח"א הציבי בתאריך 15.2.1946 שונה מספר הטייסת ל-4SLP וקוד המטוס שונה ל-JT או MP. בחודש דצמבר 1947 המטוס הועבר לאקדמיה לטייס של ח"א הציבי בפראדוביצ'ה והקוד שלו שונה ל-A-7.

המטוס יצא משירות מאוחר יותר ונמכר לישראל בשנת 1948. הוא שופץ במפעל המטוסים בקנביצ'ה לפי החוזה שנחתם בתאריך 7.10.1948, פורק ונארז בארגו עץ והועבר ע"י רכבת לנמל ביוגוסלביה או ברומניה שם הוע"מס על אניה שהגיעה לנמל חיפה בפברואר 1949. הארגו ובו המטוס הועבר

חיל האוויר הפעיל כ-90 מטוסי ספיטפייר שהגיעו ממקורות שונים: שני הראשונים הורכבו בארץ מחלקי מטוסים שהשאירו אחריהם הבריטים וממטוס מצרי שהופל מעל שדה דב ונחת נחיתה אונס בחוף הרצליה, 59 מטוסים הגיעו מצ'כוסלובקיה ועוד 30 מאיטליה.

המטוסים הופעלו בתחילה ע"י טייסת הקרב הראשונה לצד מטוסי ה"אוויה". כשנקלטו בטייסת מטוסי ה"מוסטנג" שנרכשו משוודיה בשנת 1953, הוקמה טייסת העקרב ומטוסי הספיטפייר הועברו אליה, ושימשו לאימון מתקדם. כשהגיעו המטוסים מאיטליה בשנת 1953 הוקמה הטייסת השלישית וגם מטוסיה שימשו לאימון מתקדם.

חיל האוויר החל להוציא את מטוסי הספיטפייר משירות בפברואר 1956. שלושים מהם שופצו בבדק מטוסים (התעשייה האווירית) וביא"א 22 והוט"סו לבורמה במבצע שנקרא "אורז". אחרוני המטוסים הוצאו משירות ח"א בחודש פברואר 1956 והועברו לבדק. רבים מהם אוחסנו לחירום ולמכירה. מאוחר יותר נמסרו כמה מטוסים לקיבוצים והוצבו במגרשי משחקים, אחרים הוצבו כאנדרטאות בבסיסי חיל האוויר.

להלן סיפורם של תשעה מהמטוסים ששרדו עד היום בארץ ובעולם, חלקם במצב טיסה.

זהו מחקר שנערך במשך זמן רב והוא מבוסס על מקורות רבים ומגוונים. כתוצאה מכך סיפורי המטוסים יכולים לכלול אי דיוקים קלים, ועם הקוראים הסליחה.

מס' זנב 20-20

המטוס הוא מדגם LF.MK.IXe. לוחית היצרן בתא הטייס מציינת מס' יצרן CBAF IX1892 ולוחית הזיהוי על חציף האש מס' יצרן CBAF 8208. המטוס יוצר ע"י חברת ויקרס-ארמסטרונג (מפעל קאסל ברומביץ') לפי חוזה יצרן מס' B981687/39/C.23(c) הזמנה תשיעית מתאריך 28.5.1942 ומנת יצרן מספר 48. נכנס לשירות בחיל האוויר המלכותי הבריטי וקיבל את המספר ML119. הועבר לחיל האוויר הציבי ב-6.12.1946 וטס עם המספר הבריטי עד שהוחלף במספר הסידורי הציבי A-719. נרכש והועבר לחיל האוויר בחודש מאי 1949 וטס עד 1955. יצא משירות והועבר למכון הבדק לשם שיפוץ ומכירה לבורמה. למטוס בוצעו 6 טיסות ניסוי ע"י טייס הניסוי של מכון הבדק באק פלדמן לפני העברתו לחיל האוויר הבורמזי. המטוס קיבל בח"א הבורמזי את המספר UB441. הרבה לאחר יציאתו משירות הוצב בשנת 1965 בשער בסיס ח"א הבורמזי מינגלדון בבירה ראנגון עד שנת 1989. אז הועבר לתצוגה בפארק אוונגסן בראנגון עד שנת 1993. הועבר לאח"סנה בבסיס מינגלדון בשנת 1994, נצבע כ-UB441 ובשנת 1998 נמכר לדיוויד גולדסמיט מ-Golden Aviation Partnership מהעיר קאסביל שבמדינת מונטנה בארה"ב. בחודש מאי 1999 הגיע מפורק לש"י בעיר רולה שבמונטנה. פטר מונק ומייק סימפסון ממיידסטון, בריטניה רכשו את המטוס בשנת 2000 והוא הועבר לבריטניה, הגיע לקנט בתאריך 30.10.2000 ואוחסן מאז ברוצ'סטר כשהוא עדיין מפורק.

מס' זנב 20-28

המטוס הוא מדגם LF.MK.IXe ויוצר ע"י חברת ויקרס-ארמסטרונג (מפעל קאסל ברומביץ') לפי חוזה יצרן מס' B981687/39/C.23(c) הזמנה מס' 17 מתאריך 19.4.1944, מנת יצרן מס' 47. הוא נכנס לשירות ח"א המלכותי בתאריך 25.6.1946 עם מספר סידורי TE578 כשהוטס ליח' אחזקה מס' 33 (להק 44, פיקוד האחזקה) שבבסיס לינהאם במחוז ווילטשייר להתקנות רדיו וציוד מבצעי. הוצב בטייסת הציכית מס' 312 (להק 13, פיקוד הקרב) שהיתה מוצבת בבסיס מאנסטון שבמחוז קנט בתאריך 2.8.1945 וניתן לו קוד הזיהוי DU.

עם סיום מלחמת העולם השנייה חזרה טייסת 312 לביתה בתאריך 13.8.1945 והוצבה בבסיס פראג-רוזינה. משם עברה לכנף 2LD בסיס צ'סקה-בודיוביצ'ה בתאריך 30.8.1945. לאחר אירגון מחדש של ח"א הציבי בת

המטוס נמכר לאנדי תיור מדרום אפריקה ואות הקריאה הבריטי שלו בוטל בתאריך 30.7.1998. בתאריך 12.8.1998 קיבל אות קריאה דרום אפריקאי ZU-SPT וטיסת הבכורה לאחר ההרכבה נערכה ע"י הטייס צ'ארלי בראון בתאריך 28.9.1998. המטוס השתתף ב-Serious Flying Airshow שנערך כה במוזיאון ח"א הדרום אפריקאי בבסיס יסטרפלאט בקייפטאון בתאריך 30.10.1999, ובתצוגה סטאטית במפגן האווירי לרגל 80 שנה לח"א הדרום אפריקאי שנערך בוורקלוף בין ה-5/9 בספטמבר 2000. המטוס נמכר למייק סנוימן בדצמבר 2001 והלה הטיס אותו במפגנים אויריים ובתצוגות שונות, בין היתר במפגן האווירי שנערך בשדה סטלנבוש בתאריכים 15/16 בדצמבר 2001 כשהוא ממריא מבסיס הבית שלו בשדה התעופה וונדרבוס צפונית לפרטוריה. בתאריך 25.4.2002 השתתף המטוס בתצוגה בבסיס ח"א הדרום אפריקאי סוורקטופ. בחזרו מהתצוגה, ובעת נחיתתו בשדה התעופה בוונדרבוס כבה מנועו, הוא ביצע פנייה חדה שמאלה, כנפו נגעה במסלול והוא התרסק ועלה באש. מייק סנוימן נהרג במקום. סופו של מטוס ותיק? - עדיין לא!

חברת "סופרמרין רסטוריישנס" לשיחזור ושיקום מטוסים רכשה את מה שנשאר מהמטוס וחתמה חוזה עם חברת סאונדרס איירקראפט לשיפוצו והחזרתו למצב טיסה. אך לפני שהחברה החלה בעבודה במפעלה שבעיר פרטוריה, הפרוייקט נמכר לקולג' התעופה שבעיר בריסביין באוסטרליה בשנת 2003 ונכון למועד כתיבת המאמר, המטוס בדרכו לשם להמשך הבנייה. נעדכן אתכם בהמשך.

ליחידת האחזקה בקיבוץ מעברות בחודש מרץ, המטוס הורכב, קיבל את המספר 32-20 והוצב בטייסת 101 בתאריך 16.2.1950. הועבר לטייסת 107 ואח"כ לטייסת 105. יצא משירות בחודש פברואר 1956. המטוס הועבר למכון הבדק בלוד, שופץ ונרשם במנהל התעופה האזרחית כ-4X-FOB לשם טיסות הניסוי. המטוס לא נמכר לבורמה והועבר לאח"סנה, ואחרי שנים מספר הועבר לקיבוץ אלונים והועמד במגרש משחקים בקיבוץ. אספן המטוסים הבריטי רובס למפלו העביר את מה שנשאר מהמטוס לב"ריטניה בדצמבר 1976 ואז הועבר המטוס לדקספורד לאחסנה. הוא הועבר לידי חברת "איירו וינטייג" בדקספורד בשנת 1982 לשם שיחזור. נרשם על שם גאי בלאק כ-G-BLCK וע"ש חברת "היסטוריק איירקראפט קולקשן" בשנת 1986. פרויקט השחזור הועבר לבסוף לידי חברת "הול איירו" וההרכבה הסופית בוצעה ע"י חברת "היסטוריק פליינג" כשאת עבודות הבד והצבע ביצעו קליב ולינדה דני מחברת "ווינטייג פייבריקס". טיסת הבכורה לאחר הש"חזור בוצעה בתאריך 2.6.1992 כשהמטוס צבוע בסכמת צביעה ובסמלי ח"א הצ'כי. יותר מאוחר נצבעו עליו סמלי ח"א המלכותי הבריטי ופסי הזיהוי של הפלישה לנורמנדיה. המטוס השתתף בצילומי סדרת הטלוויזיה "OVER HERE" ולשם כך נצבע בקוד הזיהוי W0-P. ביוני 1995 הועבר למוסד חברת "היסטוריק איירקראפט קולקשן" בדקספורד והשתתף במסע הספיטפיירים בתצוגה האווירית שנערכה במקום בתאריך 3.5.1998.



בדיקות לפני ההמראה.



הסעה לעמדת ההמראה.



בתצוגה קרקעית.



חנייה בין הטיסות.



כנף המטוס לאחר ההתרסקות.



בתצוגה קרקעית.

דרך הילדשיים בגרמניה בתאריך 7.8.1945. לאחר שירות בח"א הצ"כ יצא המטוס משימוש ואוחסן בבסיס פראדוביצה. נמכר לישראל בשנת 1948 ושופץ במפעל המטוסים שבקנוביצה לפי החוזה שנחתם בתאריך 7.10.1948.

לאחר השיפוץ המטוס פורק ונארז בארגז עץ שהובל ברכבת לנמל ביוגוסלביה או ברומניה. הוא הגיע באניה לנמל חיפה בנובמבר 1949, הועבר ליחידת האחזקה בקיבוץ מעברות, הורכב, הורץ, קיבל את המספר 57-20 והועבר לטייסת 101 בבסיס חצור, וביוני 1952 לטייסת 105 ברמת דוד, וניזוק קלות כאשר התהפך על אפו בתאונת הסעה (ראה תצלום מטה). הועבר לטייסת 107 ברמת דוד. שימש בשתי הטייסות האחרונות לאימון מתקדם לטייסי קרב. יצא משירות בפברואר 1956.

המטוס שופץ הודות ליוזמתו של סגן כ. ששירת כטייס בבסיס רמת דוד בעת שנמכרו המטוסים לבורמה. הוא העלה את הצעתו בפני עזר ויצמן ז"ל שהיה מפקד הבסיס. עזר התלהב והנחה את מערך התחזוקה של בסיס רמת-דוד בראשותו של יוסף כבודי ז"ל לצייד את המטוס בחלקים חדשים לגמרי, שכ"ל גם מנוע מרלין 66 חדש לחלוטין וכן מדחף חדש וכנפיים בעלות קצוות מעוגלים. המטוס קיבל את אות הקריאה האזרחי 4X-FOG לשם טיסותיו בשמי הארץ ונצבע במשך השנים בהנחייתו של עזר ויצמן בסכמות צביעה שחורות שונות, בדומה למטוסו של מפקד כנף פרנק קארי, מפקד בסיס חיל-האוויר הבריטי בפאיד, מצרים, שתחת פיקודו שירת ויצמן בתקופת מלחמת העולם השנייה. ב-1977 הועבר המטוס ל"ליג" המטוסים ההיסטוריים בבסיס חצרים, שהיה הגרעין למוזיאון חיל-האוויר. עם הקמת מוזיאון חיל-האוויר הועבר המטוס למוזיאון. המטוס השתף פעמים רבות במפגני יום חיל-האוויר כשהוא מוטס בתחילה ע"י עזר ויצמן ואח"כ ע"י אל"מ (מיל). דני שפירא, ואף טס במבנה לצד מטוס בז. כיום מוטס המטוס ע"י טייס המילואים אל"מ דדי רוזנטל.

המטוס נשמר במצב טיסה ע"י טכנאים וותיקים ששירתו בזמנו במערך התחזוקה של חיל האוויר ובהם זוהר בן חיים (זיגו) ומשה פייט, הבאים בהתנדבות, מבצעים ביקורות והרצות למטוס, ובכל טיסה שלו נמצאים במקום ודואגים שהכל מתפקד כשורה, קושרים את הטייס, ובהיות המטוס באוויר עוקבים אחריו ואחרי התרגילים שמבצע הטייס עד לנחיתתו.



המטוס מדגם LF.MK.IXe. לוחית היצרן על חציץ האש מציינת מספר יצרן SH/CBAF IX558. המטוס יוצר ע"י חברת ויקרס-ארמסטרונג (קאסל-ברומביץ') בע"מ לפי חוזה יצור מס' B981687/39/C.23(c) הזמנה 17 ומנת יצור מס' 47 מתאריך 19.4.1944.

המטוס נכנס לשירות חיל האוויר המלכותי בתאריך 2.6.1945, קיבל מספר סידורי TE554 והוטס ליחידת האחזקה מס' 33 (להק 44 של פיקוד האחזקה של ח"א המלכותי) שבסיסה בליינהאם שבמחוז ווילטשייר לשם התקנת ציוד קשר והתקנות מבצעיות. הוצב בטייסת 313 (צ"כיה החופשית) של להק הקרב ה-13 שבסיסה היה במאנסטון שבמחוז קנט. בתאריך 25.7.1945 נצבע עליו קוד הזיהוי של הטייסת RY ואות זיהוי. לאחר חזרת הטייסת לצ'כוסלובקיה, הוצב בכנף LD3 בבסיס ברנו-סאלטינה בתאריך 30.8.1948 כשעל המטוס עדיין צבוע קוד הזיהוי והמספר הסידורי הבריטיים.

בעקבות הארגון מחדש של ח"א הצ"כ ב-15 לפברואר 1946 המטוס הוצב בטייסת 7SLP בבסיס ברנו-סאלטינה וניתן לו הקוד IV-2. בשנת 1947 הועבר לאקדמיית לטייס של ח"א הצ"כ בבסיס פראדוביצה והקוד שלו שונה ל-702-A. בשנת 1948 הועבר לבסיס צ'סקה-בדוביצה. המטוס הוצא משירות באותה שנה, שופץ, ונמכר לממשלת ישראל.

המטוס הגיע על אוניה כשהוא מפורק לנמל חיפה בפברואר 1949 והועבר ליחידת האחזקה בקיבוץ מעברות. הוא הורכב, הורץ וקיבל את המספר הסידורי 20-46. הועבר לטייסת 101 באוקטובר 1950 ולאחר מכן לטייסת 105. יצא משירות בחיל האוויר בפברואר 1956. הועבר לתעשייה האווירית במאי אותה שנה לשם מכירה לבורמה. קיבל את אות הקריאה 4X-FOD לשם טיסות הניסוי. לבסוף לא נמכר והועבר לאחסנה. לאחר מכן נמסר ע"י ח"א כמתנה לקיבוץ געתון. אספן המטוסים הבריטי רובס למפלו העביר את גרוטאת המטוס לבריטניה במרץ 1977 ורשם אותו במנהל התעופה הבריטי על שמו תחת אות הקריאה G-BIXP. שיפוץ המטוס החל בבריסטול בתאריך 3.7.1981. הפרויקט נמכר לצירלס צ'ריץ' באוגוסט 1984 שרשם אותו על שם החברה שלו כ-G-CCIX ב-9.4.1985. טיסתו הראשונה של המטוס לאחר השיפוץ התבצעה במישלדבר בשנת 1992. המטוס נמכר לקרמיט א. וויקס מטמיאמי שבפלורידה באוקטובר אותה שנה אך מאז הוא מאוחסן בחברת פרסונל פליין סרוויסס בפארק האווירי וויקומב שבעיר בוקר במחוז בקינגהאמשייר.



דוחפים לעמדת חנייה בליין לאחר טיסה.

מס' זנב 20-57 "הספיט השחור"

המטוס מדגם LF.MK.IXe. לוחית היצרן על חציץ האש מציינת מספר יצרן 17 C/N 1351-1. לוחית היצרן על חציץ האש מציינת מספר יצרן CBAF 11395. המטוס יוצר ע"י חברת ויקרס-ארמסטרונג (קאסל-ברומביץ') בע"מ לפי חוזה יצור מס' B981687/39/C.23(c) הזמנה 17 מתאריך 19.4.1944 ומנת יצור מס' 47.

המטוס נכנס לשירות חיל האוויר המלכותי בתאריך 29.5.1945, קיבל את המספר הסידורי TE554 והוטס ליחידת האחזקה מס' 33 (להק 44 של פיקוד האחזקה של ח"א המלכותי) שבסיסה בליינהאם שבמחוז ווילטשייר לשם התקנת ציוד קשר והתקנות מבצעיות. הוצב בטייסת 310 (צ"כיה החופשית) של להק הקרב ה-13 שבסיסה היה במאנסטון שבמחוז קנט בתאריך 1.8.1945 ונצבע עליו קוד הזיהוי של הטייסת NN ואות זיהוי אישית. לאחר המלחמה עזבה הטייסת את בריטניה בדרכה חזרה לצ'כוסלובקיה

הספיט השחור - אלבום



בתצוגה בחצרים לפני ימי המוזיאון.



הספיט השחור כפי שנראה בשנות ה-60.



תחת הסככה במוזיאון ח"א.



בטיסה מול רצועת החוף.



טיסה מעל הנגב.



תחת הסככה במוזיאון ח"א.



טיסת מבנה עם מטוס הראפיד של המוזיאון.



תחת הסככה במוזיאון ח"א.



עזר ויצמן ז"ל לפני המראה.



כרטיס טלכרט עם תמונת הספיט השחור.



טיסה מעל לעננים.



אחזקה במוזיאון ח"א.



הספיט השחור באויר.



זיגו מניע את הספיט להרצה.



טיסה נמוכה מעל למסלול בחצרים במפגן כנפיים.

אספן המטוסים הבריטי רובס למפלו העביר את שרידי המטוס לאנגליה בשנת 1976 וביוני 1978 הועבר לאחסנה בעיר נייטסוורת שבמחוז גלֹ' סטרשייר. נרכש ע"י חברת איירו ווינטייג' מהאסטינגס באוקטובר 1980 ואז הוחל בשיקום המטוס שנרשם ע"ש החברה כ-G-BLAS בתאריך 22.11.1983. הרישום שונה ל-G-FDEX כשהמטוס נרכש ע"י פרד סמית, בעל חברת פדרל אקספרס מהעיר ממפיס בטנסי שבארה"ב באפריל 1982. סמית, לא היה מרוצה מקצב התקדמות השיקום והעביר את הפרוייקט ב"י ל-1986 לחברת "טרנט איירו אנגיניירינג" בשדה התעופה באיסט מידלנדס כדי לסיימו. המטוס שוקם למצב כמעט חדש!

הטיסה הראשונה של המטוס לאחר השיקום נערכה בתאריך 12.11.1988 בשדה התעופה של איסט מידלנדס ע"י דייב מור המנוח, טייס הניסוי של חברת "רולס רויס". המטוס נמכר ביוני 1989 לדייוויד וו. פארנל והועבר לשדה התעופה גלוסטרשייר בעיר סטאוורטון, שם נצבע בצבעי טייסת 157 עם קוד הזיהוי HT-W.

הבעלים החליף את הרישום ל-G-HFIX בתאריך 22.8.1989 והשתמש במ"טוס בין היתר כדי לגייס תרומות לקרן הצדקה של ח"א המלכותי בשנת 1990. בקיץ 1990 השתתף המטוס באירוע בבסיס נורת'הולט יחד עם עוד ספיטפיירים ששירתו בחיל האוויר הישראלי: PT462 ו-ML407.

בפברואר 1991 נצבע המטוס כ-MJ730/GZ-? בכינוי The CO QUIERY והוטס ע"י דייוויד פארנל באופן סדיר מסטאוורטון. בין היתר הוטס במפגן האווירי לרגל 60 שנה לספיטפייר שנערכה בדקספורד ב-6.5.1996 והוצג על הקרקע במפגן האווירי של מטוסי הספיטפייר שנערכה בדקספורד בין 2/3 במאי 1998 מפני שהטייסים המורשים בתעודת הביטוח שלו היו בעלי ו"א נדי ספטון שהיה הטייס הראשי של "אוסף שטלוורת", ואלו לא היו פנויים להטיסו. בתערוכה האווירית בפברואר בספטמבר 1999 הוטס בטיסת מבנה עם מטוס הקרב האירופי "יורופייטר".

המטוס נמכר לג'ראלד ייגן מחברת "פייטר פקטורי" מביה"ס טייזוטר טק בסאפולק שבמדינת וירג'יניה בארה"ב בתאריך 2.5.1998. לפני המסירה התגלו במטוס בעיות במנוע. המנוע שופץ באנגליה ואת טיסתו האחרונה באנגליה ביצע המטוס בתאריך 11.1.2000. הוא פורק נאזר ונשלח באניה לארה"ב. הגיע לחברה בתאריך 23.2.2000 ונרשם כ-N730MJ. המטוס הוצג על הקרקע במפגן האווירי שנערך בלנגלי בתאריך 13.5.2001, יאגן הטיס אותו בתצוגה האווירית History Of Flight שנערכה בשדה התעופה בג'ינסאו במדינת ניו יורק ב-14/15 ליוני 2001 כשב-14 ליוני הטיס אותו גם למטס מעל לאנית ליברטי בנמל בלטימור שבמדינת מרילנד, ב-24-30 ליוני הטיס אותו באירוע האווירי השנתי שנערך באושקוש וכן באירוע SUN 'N FUN של אגודת ה-EAA בלייקלנד שבפלורידה בשנת 2002 בתצוגה בבסיס לנגלי, בתאריך 8.6.2003 במפגן האווירי של מטוסי מלחה"ע ה-II שנערכה בשדה התעופה העירוני שברדינג, פנסילבניה, באירוע SUN 'N FUN בתצוגה HISTORY OF FLIGHT בג'ינסאו, ובתצוגות בשדה התעופה הבין לאומי בדייטון, אוהיו, ובטורונטו שבקנדה.

בשנת 2004 הוטס המטוס בתצוגות האוויריות בהיקורי, במדינת צפון קרֹ' לינה, בבסיס הצי אושאנה בוירג'יניה ביץ', בג'ינסאו שבמדינת ניו יורק, בפסטיבל הבוטנים בסאפולק שבמדינת וירג'יניה, בריצ'מונד, וירג'יניה, בפאייטווייל, צפון קרוליינה, ברדינג, פנסילבניה ובתצוגה בדייטון, אוהיו, בתאריכים 17-18 ליוני.

ספר ההזמנות להופעות המטוס לשנת 2005 עדיין לא מלא. נעדכן אתכם בהמשך.



בטיסת 105.

המטוס מדגם LF.MK.IXe. לוחית היצרן על חציף האש במטוס מציינת מספר יצרן CBAF 7243. המטוס יוצר ע"י חברת ויקרס-ארמסטרונג (קאסל-ברומביץ') בע"מ לפי חוזה יצור מס' 23(c) B981687/39/C.23.9 מתאריך 28.5.1942 ומנת יצור מס' 25. טיסת הניסוי הראשונה בוצעה ע"י טייס הניסוי הראשי של המפעל אלכס הנשאו בתאריך 10.12.1943 והמטוס נכנס לשירות ח"א המלכותי בתאריך 12.12.1943, קיבל את המספר הסיידו רי MJ730 והוטס ליחידת האחזקה מס' 33 (להק האחזקה מס' 44) בבסיס ליינה שבמחוז ווילטשייר להתקנת רדיו, חימוש וציוד מבצע. בתאריך 24.12.1943 הועבר ליחידת האחזקה מס' 222 בבסיס היי ארקל לשם פירוק ואריזה. הארגו ובו המטוס המפורק הועבר לנמל ליברפול ושם הועמס על האניה "לידס סיטי" שהגיעה לנמל קזבלנקה במרוקו בתאריך 29.1.1944. המטוס הורכב ע"י יחידת האחזקה מס' 145 בקאזס ונשלח לטיסת 417 (סיטי אף וינדסור) של ח"א הקנדי שהיתה ממוקמת במרסינויצה ביוגוסלביה בתאריך 6.4.1944. שם נצבע עליו קוד הזיהוי AN-T והמשימה הר"אשונה שבה הוטס היתה ליווי מפציצים מסוג B-25 של ח"א האמריקאי להפצצת מטרות באיטליה. בתחילת אפריל 1944 הפיל טייסו מטוס מסר" שמידט BF-109 גרמני. את המטוס הטיס בדרך כלל הטייס "קאם" אורט שהטיסו גם במשימות חיפוי בעת נחיתת בנות הברית באנציו ב-15 גיחות במשך 24 יום.

הטייסת שהפעילה את המטוס למשך התקופה הארוכה ביותר המלחמה היתה טייסת 154 (מוטור אינדוסטריז) שקיבלה אותו בתאריך 9.5.1944 ו"א נשיה צבעו עליו קוד הזיהוי HT-W. הטייסת פעלה מפורטה שבקורסיקה, והמטוס הוטס בגיחות ליווי למפציצים וסיוור מעל לצפון איטליה. בחודש אוגוסט 1944 הופעל המטוס לתקיפת עמדות חוף גרמניות כהכנה לנחיתת בעלות הברית בדרום צרפת. ב-34 מהגיחות הטיס אותו הטייס אל. אי. (לך) ברוקס.

ב-9 באוקטובר 1944 הועבר המטוס לטיסת 32 שפעלה מקולומאקי שביוון שם הורכבו לו נושאי פצצות והוא הפך למטוסו האישי של מפקד הטייסת ג'ורג' סילבסטר. לאחר שחזר מטיסת ניסוי, שאל אותו המכונאי טוראי טיי"ל איזה אות זיהוי אישית אפשר לצבוע על המטוס מפני שמפקד הטייסת היה יכול לטוס עם גף א' או עם גף ב' של הטייסת. סילבסטר ענה שזוהי באמת שאלה. ולכן המכונאים צבעו על המטוס סימן שאלה בצבע לבן הניתן למחיקה במקום אות הזיהוי האישית. מפקד הטייסת סילבסטר היה מרוצה מכך ולכן טוראי טיי"ל צבע על המטוס את סימן השאלה בצורה קבועה, וכך המטוס זוהה כ-GZ-? והיה ידוע בטייסת בשם "שאלת המפקד". הוא הופעל במשימות תקיפה בצפון ובדרום יוון.

כשטיסת 32 הועברה לפלשתינה (ארץ ישראל) בתחילת 1945 והצטיידה במטוסים חדשים, נשאר המטוס ביוון והועבר לטיסת 94 שחנתה בסדס. מפקד גף ב' של הטייסת, קצין הטייס "יוג" סימונדס בחר במטוס לעצמו. על המטוס נצבע הקוד GO-Y וצוירו על חרטומו המילים: WOGGIE VI. טייסת 94 הודממה באפריל 1945 והמטוס הועבר לטיסת 249 שפעלה מפרוקס שביוגוסלביה, שם נצבע עליו קוד הזיהוי GN-Y. הוא הוטס ע"י טייסי הטייסת במשימות תקיפה על הכוחות הגרמניים הנסוגים עד סוף המלחמה. גיחתו האחרונה במלחמת העולם השנייה בוצעה בתאריך 5 במאי 1945 ע"י סגן ג'והן יאנג.

עם סיום המלחמה המטוס הוטס לבסיס ח"א המלכותי בברינדיזי שבאיטליה, הוצא משירות ואוחסן שם למשך כשנה. אח"כ נמכר לח"א האיטלקי וקיבל את המספר הסיידורי MM4094. שופץ ע"י חברת המטוסים "אירו" נאוטיקה מאקי" בווארזה ונכנס לשירות ח"א האיטלקי בשדה התעופה צ'נטוסלה שברומא בתאריך 26.6.1946. הועבר ליחידה 1RTA ואוחסן בלי"אטה בתאריך 15.12.1947. הועבר לחברת "איירומאקי" בווארזה לשיפוץ בתאריך 11.5.1948, טיסת הניסוי לאחר השיפוץ נערכה בתאריך 29.11.1950 ואז הועבר המטוס ליחידת הטיסה של המטכ"ל האיטלקי בצ'נטוסלה בתאריך 2.2.1951.

לבסוף נמכר לממשלת ישראל, שופץ במפעל חברת "אמברוזיני" בפוג'יה. המטוס הגיע בטיסה ארצה כשהוא נושא עליו את המספר 0606 לשם ההעברה. הוכנס למכון הבדק לשם התקנות וביקורת, קיבל את המספר 66-20 והועבר לטיסת 105 או 107.

הועבר למכון הבדק בינואר 1955 ואת טיסות הניסוי ביצע סיי פלדמן מ-14.1 עד 3.2.1955. הוחזר לטיסת 105 והוצא משירות בפברואר 1956. המטוס נבחר למכירה לבורמה באפריל 1956 והועבר למכון הבדק לשיפוץ ונרשם באגף התעופה האזרחית כ-4X-FOL לשם טיסות הניסוי. לבסוף לא נמכר ואוחסן בתאריך 7.5.1956. לאחר שנים מספר הועבר לקיבוץ כברי והועמד במגרש משחקים.

החורף שלו בקרנפרון שבדרום ווילס חודש אחרי כן מפני שמסלול הדשא בשדה ריהל היה מוצף במים. בתאריך 20.5.1999 הוטס בתצוגת האביב בד"קספורד במבנה יחד עם מטוס אימון מסוג "הוק" של ח"א המלכותי כשעל זנבו צבוע סמל של דרקון וולשי, ולאחר מכן השתתף בתצוגה בדקספורד ב-17.10.1999, במפגן שנערכה בסליפ ב-20.8.2000 ובמפגן האווירי לרגל 60 שנה לקרב על בריטניה שנערכה בין ה-9-10 לספטמבר 2000 בדקספורד יחד עם עוד 21 מטוסי ספיטפייר ו-3 מטוסי הוריקן, בחציה השני של שנת 2001 הטיס בו הודגיסון את הטייס הפולני המפורסם מימי מלחמת II זבגנייב "אדם" ווגי, ב-5/6 ליוני 2002 המטוס השתתף במפגן האווירי בשדה ג'ורבי באי מאן, בתצוגה במפגן האווירי שנערך בבסיס וואלי ב-15.8.2003 ובתצוגה באלווינגדון ב-24.8.2003.

בסיס האם של המטוס נמצא בשדה ריהל בוויילס.

מס' זנב 78-20

המטוס מדגם F.MK.Vc (הושלם כדגם F.MK.IXe). לוחית היצרן בתא הטייס מציינת מספר יצרן C/N6S/240837 ולוחית היצרן על חציץ האש במטוס מציינת מספר יצרן C/N HA1/6S/223490. המטוס יוצר ע"י חברת סופרמרין אויאיישן (ויקס) בע"מ מפעל צ'אטיס היל לפי חוזה יצור מס' B19713/36 הזמנה 7 מתאריך 23.8.1941 ומנת יצור מס' 1.

טיסתו הראשונה של המטוס בוצעה בתאריך 5.12.1942 והוא נכנס לשירות בחיל האוויר המלכותי הבריטי יום אחר כך, קיבל את המספר הסידורי EN145 והוטס ליחידת האחזקה מס' 39 בקולרן, מחוז צ'יפנהם להתקנת רדיו והתקנות מבצעיות.

בתאריך 14.12.1942 הוא הוטס ליחידת האחזקה מס' 47 בסילנד, פורק ונ"ארז בארגז עץ למשלוח. הארגז הועבר ע"ג רכבת לנמל ליברפול שם הועמס בתאריך 23.12.1942 על האניה "אמפייר טאוור". האניה חצתה את מל"צרי גיברלטר בתאריך 13.1.1943 אך הגיעה לקזבלנקה שבמרוקו בתאריך 28.2.1943. המטוס הורכב והוצב בטייסת 249 (Gold Coast) שעשתה הסבה למטוסי ספיטפייר החל בפברואר 1942, והחלה במשימות קרב-הפצצה מעל סיציליה בנובמבר אותה שנה. על המטוס נצבע קוד הזיהוי GN ואות זיהוי אישי.

בחודש אוקטובר 1943 עברה הטייסת לאיטליה. טייסה ביצעו גיחות מעל אלבניה ויוגוסלביה עד שהחליפה את מטוסייה במטוסי מוסטנג בספטמבר 1944. המטוס יצא משימוש ואוחסן באיטליה מ-26.4.1945.

יותר מאוחר נמכר המטוס לחיל האוויר האיטלקי, שופץ ונכנס לשירות בתאריך 26.6.1947 עם המספר הסידורי MM4116. הוטס ע"י יחידת הטיסה של המטה הכללי האיטלקי (RVSM) בציטוסלה עם קוד הזיהוי "31". נחת נחיתת גחון עקב אי פתיחת כני הנחיתה, תוקן וביצע טיסת ניסוי ביוני 1948.

המטוס נמכר לממשלת ישראל ושופץ במפעל המטוסים "אמברוזיני" בעיר פוג'יה.

הגיע ארצה בטיסה כשהוא נושא עליו את המספר 0708 לשם ההעברה. למטוס בוצע ביקורת והתקנות במכון הבדק והוא קיבל את המספר 78-20 והועבר לבסיס רמת דוד לטייסת 105 בשנת 1952.

הועבר למכון הבדק בינואר 1955 ובוצעו עליו טיסות ניסוי ע"י סיי פלדמן בין התאריכים 31 בינואר וה-10 לפברואר 1955. הוחזר לטייסת ויצא משירות בחודש פברואר 1956.

הועבר לתעשייה האווירית וזו רשמה אותו במנהל התעופה האזרחית כ-4X-FOQ לשם טיסות הניסוי.

הועבר לבסיס רמת דוד ב-11.5.1956. הועמד בשער הבסיס כאנדרטה. בסוף שנות ה-80 הועבר למוזיאון ח"א, משם הועבר למפעל "ציקלון" בכרמיאל, שופץ לתצוגה ומאז חזרתו למוזיאון מוצג לקהל הרחב בשורת מטוסי הקרב הראשונים.

מס' זנב 80-20

המטוס מדגם L.F.MK.IXe. לוחית היצרן בתא הטייס מציינת מספר יצרן CBAF IX 3128 ולוחית היצרן על חציץ האש מציינת מספר יצרן CBAF 9662. המטוס יוצר ע"י חברת ויקס-ארמסטרונג (קאסל-ברומביץ) בע"מ לפי חוזה יצור מס' B981687/39/C.23(c) הזמנה 12 מתאריך 6.6.1943 ומנת יצור מס' 20 מתאריך 17.7.1943.

המטוס נכנס לשירות ח"א המלכותי בתאריך 28.9.1944, קיבל את המספר הסידורי PV270 והוטס ליחידת האחזקה מס' 9 בבסיס קוספורד להתקנת רדיו וציוד מבצעי. בתאריך 13.10.1944 הועבר ליחידת האחזקה מס' 82 (כנף האחזקה מס' 53) בבסיס ליכפילד לשם פירוק ואריזה.

המטוס מדגם H.F.MK.IXe. המטוס יוצר ע"י חברת ויקס-ארמסטרונג (קאסל-ברומביץ) בע"מ לפי חוזה יצור מס' B981687/39/C.23(c) הזמנה 11 מתאריך 6.6.1943 ומנת יצור מס' 8 מתאריך 17.7.1943.

המטוס נכנס לשירות ח"א המלכותי בתאריך 21.7.1944, קיבל את המספר PT462 והוטס ליחידת האחזקה מס' 39 בקולרן שבמחוז צ'יפנהם להתקנת רדיו וציוד מבצעי. בתאריך 31.7.1944 הוא הוטס ליחידת האחזקה מס' 215 בטינוואלד דאונס שבמחוז דאמפריז לשם פירוק ואריזה.

הארגז ובו המטוס הועמס בנמל ליברפול על האניה "סילבר סנדל" שהגיעה לנמל קזבלנקה שבמרוקו בתאריך 23.8.1944. המטוס הורכב ונשלח לטיסות 253 שחנתה בקאן שבאיטליה, שם נצבע עליו קוד הזיהוי SW-A.

בין היתר המטוס הוטס בגיחה לבדיקת מזג האוויר מעל למטרה ע"י הטייס ג'. ה. גורדון בנתיב זפצ'ה-דובוג'ה-ברוד-קוצ'אני-באג'ה-לוקה, במשימת סיור טקטי ע"י הטייס איבס בתאריך 21.4.1945, במשימת סיור חמוש ע"י הטייס גרייבס בנתיב קוטינה-זאגרב-גינראלס-קי סטול שביוגוסלביה בה תקף משאיות, במשימת סיור ימי ע"י הטייס קלהר בנתיב פיומה-קפ פרו מונטורה-טריאסטה שבאיטליה בתאריך 25.4.1945 ובמשימת סיור חמוש ע"י הטייס ג. ווב בתאריך 26.4.1945.

טייסת 253 עברה לפרוקס שביוגוסלביה באפריל 1945 ולברנידיזי שבאיטליה במאי 1945. הטייסת פורקה בבסיס טרוויסו סן-ג'יוזפה באמצע מאי 1945, והמטוס יצא משירות ואוחסן בתאריך 26.6.1945.

המטוס נמכר לח"א האיטלקי וקיבל את המספר MM4100. שופץ ע"י חברת "אירונאוטיקה מאקי" בוארזה ונכנס לשירות בשדה צ'טוסלה שברומא בתאריך 27.6.1946. לאחר שירות בח"א האיטלקי נמכר לממשלת ישראל ושופץ בחברת "אמברוזיני" בפוג'יה. הגיע בטיסה ארצה בתאריך 25.4.1952 כשהוא נושא עליו את המספר 0607 לצורך ההעברה.

המטוס הוכנס למכון הבדק לביקורת והתקנות, קיבל אות קריאה 4X-FOM לטיסות הניסוי שלאחריהן קיבל את המספר 67-20 והועבר לטייסת 105 בבסיס רמת דוד. יצא משירות בפברואר 1956 והוענק כמתנה לקיבוץ. אספן המטוסים הבריטי רובס למפלו העביר את מה שנשאר מהמטוס לפ' אולמר באנגליה במאי 1983. המטוס נמכר לחברת צ'ארלס צ'רץ (ספיטפייר רים) בע"מ ביולי 1984. המטוס נרשם כ-G-CTIX בתאריך 9.4.1985 שבו הוחל בפרייקט שיקום ושיחזור בחברת דיק מלטון אויאיישן שבפופהם. במטוס הורכבו כנפיים חדשות שיוצרו בחברת "טרנט איירו אנגינירינג" ויחידת זנב חדשה שיוצרה בחברת "אייר ריפיר" בביצ'סטר.

תוך כך גם הוסב המטוס לדגם TR.MK.9 דו מושבי לאימון ע"י הזזת התא הקדמי 13 אינץ' קדימה והרכבת מושב נוסף מאחור. למטוס הורכב מנוע מרלין 66 משופץ והוא וביצע את טיסתו הראשונה לאחר השיקום וההסבה בתאריך 25.7.1987 מהמנחת הפרטי של בעל המטוס ליד ווינצ'סטר ע"י הטייס ג'והן לואיס מ"אוסף שטלורתי". בעת ביצוע טיסת הרישוי של מינהל התעופה האזרחית הבריטי, נחת המטוס כשגלגליו מכונסים בגלל מיקום לא נכון של ידית הגלגלים בתא האחורי. לאחר טיסת מבחן נוספת וקבלת הרישוי הוא נצבע בצבעי טייסת 253 עם הקוד SW-A. הוא הוטס בתצוגה האווירית לרגל היובל לספיטפייר שנערכה בשדה דקספורד בתאריך 10.7.1988.

לאחר מותו של צ'רץ' בהתרסקות ספיטפייר EE606/G-MKVC ביולי 1989, הוטס המטוס ע"י חברת "דיק מלטון אויאיישן" במשך 5 שנים, טיסות שבהן הוטסו אנשים שרצו לחוות את הטיסה במטוס, וכן בתצוגות אוויריות מעטות כמו מטס ההצדעה לקרב על בריטניה שנערך בבסיס בוסקומב-דאון ובאירוע האווירי בבסיס ביגון-היל בשנת 1990. בקיץ אותה שנה השתתף המטוס באירוע בבסיס נורת'הולט יחד עם עוד ספיטפיירים ששירתו בחיל האוויר הישראלי: ML407-ו-MJ730, ובשנים שאחר כך בתצוגות האוויריות שנערכו בבסיסי מידל-וואלופ ובדמיטון.

בשלב מסויים החלו תקלות במנוע ועל כן הוא הוחלף במנוע משופץ מדגם מרלין דגם 224 שנלקח ממטוס תובלה עם מגדש חד דרגתי ו-2 מהירות, וכן מדחף חדש.

המטוס נמכר בשנת 1994 להארי סטנגר, מייק אראלדי וביל גולדשטיין מחברת ג'טקאפ תעופה בע"מ מלייקלנד, פלורידה שרשמו אותו כ-N462JC. והוא הוטס עם אותיות הזיהוי SW-A.

המטוס חזר לאנגליה ב-28 באפריל 1998 כשנמכר לאנתוני הודג'סון. הוא שוחרר מאוחר מידי מהמכס כדי להשתתף בתצוגת הספיטפיירים שנערכה בדקספורד בתחילת מאי 1998, אך הוצג בתצוגה סטטית בהאנגר 5 כש"הוא ממתין להרכבתו. הוא הורכב מחדש ונוסה ע"י ג'והן רומיין בחברת ARCO בשדה התעופה דקספורד. טיסתו הראשונה לאחר ההרכבה היתה בתאריך 5.8.1998 ע"י ג'והן רומיין, ואנתוני הודג'סון הטיס אותו לבסיס

ג'יה והגיע ארצה בטיסה כשהוא נושא עליו את המספר 0809 לשם ההעברה. הוכנס למתקני מכון הבדק לשם ביקורת והתקנות, נצבע עליו המספר 20-80 ואז נשלח לטייסת 105 בבסיס רמת דוד.

בפברואר 1953 הועבר ליחידת האחזקה האוירית בתל נוף ביקורת ותיקון נים ושם הוסב כמטוס צילום. דווח שהמטוס הוטס בטייסת 107 ברמת דוד בחודשים אפריל ומאי ודצמבר 1953.

המטוס יצא משירות ונבחר למכירה לבורמה באפריל 1954 כשנרשמו בספר המטוס 644 שעות מאז שיוצר ו-144 שעות מאז השיפוץ בחברת מאקי טרם מסירתו לח"א האיטלקי. הוא הוטס למכון הבדק בשדה התעופה בלוד ע"י סיי פלדמן ושם שופץ תוך השקעת 9239 ש"ע (במבצע "אורז ב") ונצבע עליו הקוד הבורמזי UB424. את טיסת המבחן עשה המטוס בתאריך 3.3.1955 והוא הועבר בטיסה לאחד מאיי הים התיכון ע"י הטייס ליאו גרדנר שהמ"ריא ב-29.6.1955, ומשם העביר אותו, יחד עם עוד 6 מטוסים טייס בריטי של חברה שנשכרה להעביר את המטוסים.

לאחר שצבר 338 שעות טיסה בחיל האוויר הבורמזי בהן הופעל מבסיס קדמי נגד מורדי ארגון הקומיטאנג ואנשי גרילה אחרים, ביצע המטוס את טיסתו האחרונה בתאריך 12.1.1956, הוצא משירות ואוחסן. יותר מאוחר הוצב בשער בסיס ח"א הבורמזי המובי ובשנת 1995 הועבר למוזיאון ח"א הבורמזי במינגלדון.

המטוס נמכר לברנדון דיר מניו זילנד בתאריך 12.5.2001 והועבר על ידו לשיחזור למצב טיסה במוסך של סובריצקי בדאיירי פלאטס, ניו זילנד.

המטוס נארז בארגז עץ וזה הועבר ע"ג רכבת לנמל ליברפול שם הועמס יחד עם ארגזים אחרים בתאריך 21.10.1944 על האניה SSLS-2135 שיצאה לדרכה והגיעה לנמל קזבלנקה שבמרקו ב-3 לנובמבר.

המטוס הורכב, שוייך לפיקוד הים התיכון של ח"א המלכותי ונשלח לטייסת 111 שחנתה בשדה התעופה בעיר רימיני שבאיטליה. בטייסת נצבע על המ"טוס קוד הזיהוי JU-F והוא הוטס בזמן הקרבות באיטליה.

בשלב מסויים נשלח ליחידת האחזקה מס' 357 בג'סי לתיקונים ושם גם שודרג לדגם LF.MK.IXe.

בתאריך 28.1.1945 נשלח לטייסת שת"פ עם הצבא מס' 225 (חלק מכנף 285) שחנתה בעיר פרטולה במחוז פלורנס ונצבע עליו קוד הזיהוי WU-J. המ"טוס הוטס ע"י טייסי הטייסת עד 15.3.1945 ואז הועבר ליחידת האחזקה מס' 110 בבסיס ח"א המלכותי בעיר ברינדיזי, ובינואר 1947 הועבר יחד עם מטוסי ספיטפייר רבים שיצאו מהשירות לשדה התעופה בעיר טרוויסו סאן ג'יוזפה לאחסנה.

המטוס נמכר לחיל האוויר האיטלקי, הועבר לידי בתאריך 16.2.1947 ושם קיבל את המספר הסידורי MM4014. הועבר בתובלה קרקעית למפעל חברת המטוסים "אירונאוטיקה מאקי" בעיר וארזה, שופץ שם ונכנס לשירות ח"א האיטלקי בתאריך 26.6.1947 שם הוטס ע"י טייסת מס' 5 בבסיס וויסנצה וע"י טייסות 51, 101, 102 מלהק 20 בבסיס טרוויסו.

מטוסי הספיטפייר הוצאו משירות ח"א האיטלקי בשנת 1950 עקב תאונות רבות. המטוס נמכר לממשלת ישראל, שופץ ע"י חברת אמברוזיני בעיר פו

