

אלפא ג'ולייט זולו

חיים חדשים למטוס ותיק

מאת אבינעם מיסניקוב

תודתנו לאבי בן דוד, לנעם הרטוך, לארז ולאמיר שגב על העזרה בפרטים ובתמונות.

מפעל המטוסים של חברת פייפר בעיר לוך האבן שבמדינת פנסילבניה בארה"ב הוציא משעריו מטוסים קלים רבים מדגמים שונים מאז נפתח בשנת 1937 ועד סגירתו בשנת 1983.

אחד מהדגמים המוצלחים והנפוצים ביותר שיצרה החברה הוא דגם ה"קאב" (גור). הדגם הראשון, J-3 תוכנן בידי וולטר ג'אמונו, והיה מבוסס על מטוס הטיילור E-2 קאב שטס לראשונה בשנת 1930, והפך אחר כך לדגם J-2 שיצרה חברת פייפר, כשמיסד ובעלי החברה וויליאם טי. פייפר רכש את חברת טיילור.

כשפרצה מלחמת העולם השנייה, יצרה פייפר את הדגם הצבאי שפותח ממטוס הקאב J-3C עם מנוע 65 כ"ס. ושכונה L-4 גראסהופר (חגב), וכן O-59 ו-NE-1. מטוסים אלו שימשו במהלך המלחמה כמטוסי אימון, קישור, סיור, טיווח ארטילרי ותצפית. בזמן המלחמה ייצרה החברה מטוס קאב כל 20 דקות בממוצע! עם תום המלחמה נמכרו מטוסים אלה כעודפים וכוננו בשוק האזרחי J-3. חברת פייפר מכרה בין השנים 1938-1947 14,125 מטוסים מדגם זה. המטוסים גם הורכבו ברשיון ממכלולים בדנמרק ע"י חברת קאב איירקרפט, בקנדה ע"י חברת קאב איירקרפט (דגם קאב פרוספקטור), בארגנטינה, וע"י מפעל של פייפר בעיר פונקה סיטי שבאוקלהומה.

בסוף שנות ה-40 הוחלף דגם זה על קו היצור בדגם PA-11 קאב ספיישל שממנו יוצרו 1500 מטוסים, ולאחר מכן יוצרו דגמי J-4 קאב קופה, J-5 קאב קרוֹ איזר, PA-12 סופר קרואיזר שיוצר במפעל בפונקה סיטי, אוקלהומה, PA-14 פמילי קרואיזר, PA-15 וגאבונד, PA-16 קליפר, PA-17 וגאבונד, ה-PA-18 סופר קאב, אחריו יוצרו דגמי ה-PA-19, ה-PA-20 פייסר, ה-PA-22-108 קולט, ה-PA-22-135 טרי פייסר (עם כן נסע קדמי) ודגם ה-PA-22-150 קריביאן. בסך הכל נבנו משנת 1931 בה הושק מטוס ה-E-2 של טיילור שהיה המטוס הראשון שעליו התבסס תכנון כל מטוסי הסדרה ועד לשנת 2001 כ-40,000 מטוסים ממשפחת הקאב.

הסופר קאב

דגם הסופר קאב פותח ע"י חברת פייפר על בסיס מטוסי ה-PA-14 פמילי קרואיזר. הדגם החדש היה שונה מקודמו בסידור המושבים בטנדס, שלד כנפיים עשוי ממתכת, ומנועים בהספקים שנוו בין 90 כ"ס ל-150 כ"ס. דגם זה היה האחרון בסדרה שנשא את השם "קאב". הסופר קאב טס לראשונה בשנת 1949 ורושיון ב-18 לנובמבר אותה שנה. הוא הוצע ב-3 דגמים עיקריים: סטנדרטי, דה לוקס עם סטרטר חשמלי וגנרטור, וגרסה חקלאית. מטוסי סדרת היצור הראשונה סופקו ללקוחות מסוף 1949 והחליפו את דגם ה-PA-11 בקו היצור. דגם בעל מנוע 135 כ"ס הופיע בשנת 1952 ובעל מנוע 150 כ"ס בשנת 1954. דגם ה-PA-18A שיצא לשוק בשנת 1952 תוכנן מלכתחילה כמטוס ריסוס, כלל מיכל דשנים וציוד לריסוס, והיה יסיב לשימוש רגיל. לסופר קאב פותחו דגמי משנה רבים כגון דגמים על מצופים, על מגלשי סקי ועל גלגלי בלון לשימוש ממסלולים משובשים.

חברת פייפר יצרה מטוסי סופר קאב לדגמי השונים משנת 1949 עד שנת 1982 ומכרה לחברת WTA מלאבוק, טקסס זכויות שיווק ל-250 מטוסים. פייפר חידשה את יצור המטוס במפעלה שבוורו ביץ', פלורידה בשנת 1988 ויצרה עוד 102 מטוסים עד 1994. בסך הכל הרכיבה החברה 10,224 מטוסי סופר קאב.

גרסאות מודרניות של המטוס בעלות מנוע חזק יותר הורכבו מחלקים ע"י חברת קאב קראפטרס מהעיר יאקימה שבמדינת וושינגטון (דגם ה-100-CC-11 ספורטס קאב ודגם ה-180-CC-18 טופ קאב), ע"י חברת סמית'ס אויאיישן בקנדה המיצרת קיטים לבניה עצמית של המטוס, וגם קיטים של דגמים אחרים של הפייפר קאב, וע"י חברת ספארי קאב מדרום אפריקה שמיצרת גם היא קיטים לבניה עצמית של הסופר קאב.



4X-AJZ

ה"אלפא ג'ולייט זולו" מספר יצרן 7311-18 ומספר גוף 18-7467. יוצר ע"י חברת פיפר בשנת 1960. אין בידונו מידע איך הגיע לחיל האוויר, אך עם הגיעו ניתן לו מספר הזנב 63. המטוס שירת בטייסת 100 במשימות קישור ותצפית, בשנת 1971 הועבר לביה"ס לטיסה ובנובמבר 1973 הפך מספרו ל-063 בעת ששירת בביה"ס. כפי הנראה המטוס הוסב בח"א לתלת מושבי.

המטוס יצא משירות בשנת 1982, חיל האוויר העביר אותו כמתנה לקיבוץ עין שמר ושם הוצב בגן המשחקים. בשנת 1989 המטוס הועבר לידי צבי צלר, הוא רשם אותו במנהל התעופה על שמו, והמטוס קיבל את קריאה 4X-AJZ. הוא החזיר אותו לכושר טיסה. מאז הפעיל צלר את המטוס לריסוס ולהטסה בין שדות תעופה בארץ, וכשהקים יצחקי את חברת אי.איי.אם הופעל המטוס בחברה.

בשנת 2004 הבעלות על המטוס עברה לידי הטייס אבי בן דוד. לאור מצבו, אבי החליט להחליף את הבוד המצפה את המטוס. ולאחר מאמץ משותף של אבי והרבה אנשים טובים, המטוס צופה בוד חדש, הורץ, כוייל וחזר לטוס בדצמבר 2005.

דברי תודתו של אבי בן דוד מובאים כאן במלואם כפי שהופיעו בפורום "תעופה קלה":

והזדמנות בשבילי לומר תודה להרבה אנשים טובים אשר השקיעו מזמנם, מרצם ותשומת ליבם כדי לעזור בפרוייקט שארך שנה, דרש אלפי שעות ועלה בשש ספרות.

ראשית תודה ליעקב רייש. האיש שעשה את כל עבודות הבוד וליווה את הפרוייקט מתחילתו ועד סופו, בסבלנות, במקצועיות ובמזוג נוח, דבר שקשה לשמור לידי בדרך כלל.

תודה לשמוליק עוזרי מאחזקות 2000, מכון הבדק, שעשה מעל ומעבר עבורי עם אנשיו הטובים אשר, איליה וכפיר. תודה גם לשלום שניזק שליווה מטעם מכון הבדק את כל הרכבתו הסופית של המטוס.

תודה מקרב לב ליצחקי וצלר. אנשים טובים שעזרו בכל בעייה בה נתקלתי ובלי להיות חייבים לי דבר סייעו המון בתהליך.

תודה לאריאל אריאלי, לאורן זרגרי, ללירן אשכנזי, לזיו רייש. תודה למאיר אבוטבול ואנשיו ממונאיר, כל שייבה שהיתה חסרה עזב הכל וחיפש לי אותה, והכל בתעריף אחיד: סיגריה! תודה גם לבן עמי שעזר למצוא כל מיני ברגים שאלוהים יודע מהיכן להביא אותם. תודה לאלישע הפחח ולאיתן הרתך.

תודה למייק ריכפלד שבלעדיו איירקראפט ספרוס עוד היו ... אותי עד היום והצבעים שלי עוד היו חונים בקודיאק. תודה לטל רייכרט שנשחב לי עם חבילה מחו"ל ובכל פעם שואל אותי במייל אם אני צריך עוד משהו, בלי שפגשתינו מעודי. תודה לצביקה עוזר שבכל פעם הציע להביא לי דברים. ותודה לטל וולנר שגנבת לי שעה מהחיים, לאמיר שגב שעזר קצת ולדניאלה שהביאה עוגיות.

ואם שכחתי מישהו, סליחה, ותודה שוב...

מערכת "מרחב אוירי" מצטרפת למברכים על הולדתו מחדש של המטוס ומאחלת לאב"ד טיסות בטוחות עד אין סוף...



ציפוי הכנף בוד חדש



אבי בן דוד ליד המטוס בזמן בדיקות



לאחר השיפוץ

