

קרטיס C-46 קומנדו

מאת אבינעם מיסניקוב עריכה ותמונות עמוס דור

על המטוס

וקצוות כנפיים קהים, ועוד מטוס יחיד מדגם G עם מנועי R-2800--34W. מטוס זה סומן מאוחר יותר XC-113 ושימש כמטוס ניסוי למנועי הטורבו־פרופ TG-100 של קרטיס. סה"כ נבנו 17 מטוסים מדגם G מתוך חוזה של 550 שבוטל עם סיום המלחמה.

דגם ה-CW-20 הופעל מעט כמטוס תובלה אזרחי, למרות שבהשוואה למטוס הדקוטה, היה לו נפח תא כפול, כמות דלק גדולה ב-25% ומשקל המראה גדול ב-45%. יתרונות אלו לא עמדו לו מול חסרונותיו: תצרוכת דלק גדולה ב-50%, והעובדה שבמשקל מלא של 18,144 ק"ג, אפשר היה למלא את תא המטען רק אם צפיפות המטען היתה פחות מ-16.02 ק"ג/מ"ק. למרות זאת, בשירות צבאי המטוס הופעל במשקל יתר של 22,986 ק"ג, שאפשר נשיאת עוד 3 טון מטען, ונפח התא היה לנכס.

בזרוע האווירית של הצבא האמריקאי הופעל המטוס (שכונה "קומנדו" ו-"אולד דמבו") בתחילה בכנף הקאריבית של פיקוד התובלה שהטיסה אותו בטיסות בתוך ארה"ב ומפברואר 1943 לנאטל בברזיל. כשנדרשו יותר טיסות תובלה לצפון אפריקה, הוצבו המטוסים בקו ההעברה הדרום אטלנטי וטסו מנאטל לאקרה שבחוף הזהב דרך האי אסונסיון עד שמספר מספיק של מטוסי C-54 ארוכי טווח היה זמין וזאת בשנת 1944.

כמו כן הופעלו המטוסים בגזרת הודו-סין וטסו מעל ל-"דבשת" (הרי ההימלאיה) בתנאים מפרכים שכללו המראות משדות פרימיטיביים, טיפוס מכשירים ליד הבסיס לגבה 6100 מ' בתוך מערבולות אוויר ותנאי הקרחה, טיסה מעבר להרים שלאורך מסלול הטיסה וכל זאת כשהם נושאים מטען מסוכן של דלק ותחמושת ובסכנת הפלה ע"י מטוסים יפניים. בסך הכל הופעלו שם כ-332 מטוסים שהטיסו בשיא המבצע סך של 71,041 טון. כיום דרושות כדי להטיס מטען בסדר גודל כזה 536 גיחות של מטוסי גלאקסי!

בזמן הפעלת המטוסים בנתיב זה, אירעו 31 מקרים של התפוצצויות במטוסים ואלו יוחסו בתחילה למטען (חביות דלק, תא לא מדוחס, טיסה בגבה רב) אך אחרי המלחמה התברר שהבעיה היתה במבנה הכנפיים הבלתי מאוורר של המטוס. לניזילות דלק בכנף לא היה היכן להתנקז, וברק או מטען סטאטי גרמו להתפוצצות. לאחר המלחמה בוצעו שינויים שפתרו את הבעיה.

חיל האוויר האמריקאי המשיך להפעיל את המטוסים גם במלחמת קוריאה ועד לשלבים המוקדמים של מלחמת ויאטנם. הצי והמרינס של ארה"ב הפעילו במלחמה 160 מטוסים מדגם R5C-1.

המטוסים הופעלו גם ע"י סוכנות הביון המרכזית של ארה"ב (CIA) בחברות תעופה פיקטיביות ופעלו במשימות ביון ומשימות אחרות בקובה, טאיוון ובוויאטנם.

בסך הכל נבנו 3182 מטוסי קומנדו.

לאחר מלחמת העולם השנייה נמכרו מטוסים כאלו לחילות האוויר של ברזיל, זיל, דומיניקה, הונדורס, יפן, פרו, דרום קוריאה, טאיוון אורוגוואי וזאיר. מאות מטוסים נפלטו לשוק האזרחי, שופצו והוסבו למטוסי נוסעים ומטען. כמה מהסבות אלו היו יסודיות ביותר וכללו דלתות לנוסעים עם מדרגות והתקנת כל החלונות בתא המטען. מטוסי המטען לא היו שונים בהרבה מהדגמים הצבאיים, ובתחילת שנות השישים יותר מ-90 חברות כללו את המטוס בצי המטוסים שלהן. חברת רידל איירלינס ממיאמי, פלורידה, בילצה הסבה משלה ל-32 מטוסים שסומנו C-46R.

אורך חיי המבנה של המטוס תוכנן ל-50,000 שעות טיסה אך מטוסים רבים לא הגיעו למספר זה עקב בעיות שיתוך, ביחוד בזנב. בנוסף על כך, שיפוץ המנועים והמדחפים היה צריך להתבצע כל 1450 ש"ט, (בהשוואה ל-8000 שעות במנוע סילוני) נמשך זמן רב והיה יקר למדי.

גם המחסור בחלקי חילוף, במיוחד במדחפי ההמילטון בעלי 3 הלהבים שהחליפו את מדחפי הקרטיס הבעייתיים, גרם לחברות רבות שהפעילו את המטוסים להשביחם עקב חוסר כדאיות כלכלית.

כיום טסים בעולם מטוסי C-46 ספורים. מטוסים רבים מצאו דרכם למוזיאונים תעופתיים ברחבי העולם, מיעוטם נמצא במצב טיסה ורובם שופצו ושוחזרו ונמצאים בתצוגה.

מטוס התובלה "קומנדו" בדומה למטוסי תובלה אחרים ממלחמת העולם השנייה, פותח כדגם צבאי של מטוס תובלה ונוסעים אזרחי.

חברת קרטיס החליטה בשנת 1935 ליצר מטוס שיהיה עדיף בביצועיו על מטוסים כגון בואינג 247 ודגלס DC-2 מאותה תקופה.

תכנון דגם CW-20 החל בחברת קרטיס-רייט בשנת 1937 כשהמהנדס הראשי של החברה, ג'ורג' א. פיג'י, נדרש לתכנן מטוס תובלה אזרחי ל-34-24 נוסעים וצוות של ארבעה, במשקל כולל של עד 36000 ליברות ומונע במנועי פרט אנד וויטני R-2800 דבל ווספ בהספק 1600 כ"ס. לפי המפרט, תא הנוסעים היה צריך להיות מדוחס כדי שהמטוס יוכל לפעול בגבהים שמעל למזג אוויר גרוע ולכלול 20 מושבים הפיכים למיטות שינה. אלו, כשתוכננו להיות מורכבים לרוחב המטוס, הכתיבו תא רחב. כדי להתגבר על הגרר שהיה מכתוב גוף בעל חתך עגול בקוטר הנדרש במקרה כזה, תוכנן הגוף משני מקטעים שחוברו פנימית למיתר משותף שיצר את קו רצפת התא. (וכונה DOUBLE-BOUBLE) כתוצאה מכך התא היה מרווח במיוחד, הנפח במ"קטע העליון מעל לרצפה היה 65.13 מ"ק, ומתחת לרצפה 12.88 מ"ק.

אב הטיפוס של המטוס שסומן CW-20T נבנה במפעל החברה בסנט-לואיס, מיזורי, והוטס לראשונה ע"י טייס הניסוי אדי אלן בתאריך 26.3.1940. אב הטיפוס צוייד במנועי רייט סייקלון 586-C14-BA-2 בהספק 1600 כ"ס, ח"פויים להחלקת הזרימה במקום חיבור מקטעי הגוף, וזנב בעל שני מיצבי כיוון (שהוחלף מאוחר יותר ע"י מיצב כיוון בודד כדי להתגבר על בעיות שהתגלו בטיסה א-סימטרית במהירויות נמוכות). הדגם סומן CW-20A.

משנכנסה ארצות הברית למלחמת העולם השנייה, הוזמנו אלפי מטוסים מסוגים שונים ע"י זרועות האוויר השונות של הצבא והצי. בין היתר הוזמנו 200 מטוסים מהדגם הצבאי של ה-CW-20 שסומנו C-46.

25 המטוסים הראשונים נבנו במפעל החברה בעיר בופאלו שבמדינת ניו יורק והיו שונים בפרטים הבאים מהדגם הזרחי: מספר חלונות תא קטן יותר, בטול לוחות החיפוי בחיבור מקטעי הגוף שיעילותם האווירודינמית היתה קטנה והוסיפו למשקל 125 ק"ג. הגוף לא היה מדוחס והמנועים ה"חלפו לדגם R-2800--43 תוצרת פרט אנד וויטני בהספק 2000 כ"ס. המטוס הראשון יצא מפס היצור במאי וסופק ב-12 ליולי 1942.

לאחר מכן נכנס לפס היצור דגם שסומן C-46A שבו הורכבו דלתות מטען כפולות, רצפה מחוזקת, מנוף העמסת מטען הידראולי, 40 כיסאות מתקפי לים ומנועי R-2500--51. למטוסים הראשונים מדגם זה היו מדחפי המילטון סטנדרט בעלי 3 הלהבים שהוחלפו ע"י מדחפי קרטיס מופעלים חשמלית בעלי 4 הלהבים. לאחר שיוצרו 1041 מטוסים מדגם זה, הועבר היצור למפעל ממשלתי בלואיסווייל, קנטקי, ושם יוצרו עוד 439 מטוסים לפני שהיצור ה"עבר שוב לסנט לואיס. הזמנה של 500 מטוסים שהועברה לחב"י היג'נס אינ"דוסטריז מניו אורלינס בוטלה לאחר שהחברה השלימה 2 מטוסים בלבד.

המטוסים מדגם A סבלו מ-3 בעיות כרוניות: למדחף תוצרת קרטיס היה "הרגלי" לעבור למצב פסיעה עדינה בגלל שיתוך, תקלת מצב VAPOR LOCK שקרה בזמן טיסה בגבה רב. כשהטייס העביר את בורר מיכלי הדלק ממיכל אחד לשני, הלחץ האטמוספרי הנמוך והיניקה של משאבת הדלק של המנוע גרמו לדלק בצינורות להתאדות ולמנוע לינוק את האדים ולהיעצר... אפשר היה להניע מחדש רק כשהמטוס ירד לגבה נמוך, אך לך ותרד לגבה כזה כשאתה מעל להימלאיה... לבסוף נמצא פיתרון והוא הוס"פת משאבת העברת דלק חשמלית בכל מיכל. בנוסף, המערכת ההידראולית היתה מסובכת ביותר ודרשה תחזוקה מרובה.

תקלות אלו והנסיונות להתגבר עליהן גרמו לכך שבנובמבר 1943 היו צריכים לבצע בכל מטוס 721 שינויים, ולא נמסרו מטוסים חדשים עד שהחברה התארגנה לביצוע השינויים.

לאחר העברת פס היצור לסנט לואיס, נבנה דגם שסומן XC-46B שהיו לו מנועי R-2800--34W בעלי הזרקת מים וחרטום מדורג. באותו הזמן החלה קרטיס להרכיב בבופאלו 1410 מטוסים מדגם C-46D שדמו לדגם A אך עם חרטום משופר ודלתות להצנחה. המטוס צוייד לנשיאת 50 איש.

כמו כן יוצרו בבופאלו 234 מטוסים מדגם F שצויידו במנועי R-2800--75

המטוס מוגדר כמטוס תובלה חד כנפי ודו מנועי.

משקלים:
ריק: 13,608
מלא: 20,412 ק"ג
מטען: 6804 ק"ג או 50 נוסעים. או 33 אלונקות.

מנועים: זוג מנועי בוכנה כוכביים 18 צילינדרים 2 שורות מקוררי אויר תוצרת פראט אנד וויטני דגם R-2800-51 או 43 או 75.

ביצועים:

מהירות מירבית: 448 קמ"ש
מהירות לתימרון: 261.8 קמ"ש
מהירות שיוט: 385.44 קמ"ש
מהירות נחיתה, מדפים מורדים: 224 קמ"ש

מדחפים: 2 מדחפי המילטון סטנדרד הידרומטיק 3 להבים דגם טבור 23E50 דגם להבים 0-6491 או 0-6801 בקוטר 5.52 מ' או 2 מדחפי קרטיס אלקטריק 4 להבים דגם טבור C543S ודגם להבים 18-3C3-814 תוצרת קרטיס או C3821306 תוצרת אמריקן בליידס.

תקרת טיסה: 8410 מ'
טווח: 5040 ק"מ במהירות 278.4 קמ"ש
רדיוס קרבי: 3154 ק"מ במהירות 194.7 קמ"ש בגבה 457.2 מ'

דלק: בניין 100/130 אוקטן בשישה מיכלים בכנפיים: 3 מיכלים בכל כנף. 2 קדמיים 236 גלון כ"א, 2 במרכז 292 גלון, ועוד אפשרות להתקנת מיכלים בתא המטען בקיבול 6057 ליטר

צוות: 4 - קברניט, טייס משנה, נווט ואלחוטן.

נתונים: (מטוס דגם C-46A)

מידות:
אורך: 23.26 מ'.
מוטת כנפיים: 32.93 מ'.
גבה: 6.62 מ'.
שטח כנפיים: 126.34 מ"ר

דגמי המטוס

הערות	דגם
הדגם הצבאי הראשון. פותח מהדגם האזרחי CW-20.	C-46 (CW-20)
שיפור הדגם הבסיסי. מנועי רייט R-2800-51. דלת העמסה יחידה בצד שמאל של הגוף. רצפת תא מטען מחוזקת למשקל מטען של 6804 ק"ג ומושבים מתקפלים ל-50 חיילים.	C-46A (CW-20B)
לפחות 3 מטוסים מדגם A שהוסבו למטרת אימון צוותים.	TC-46A
סימון שניתן למטוסי C-46A של ח"א היפני שהוסבו למשימות כיוול עזרי ניווט אזרחיים.	EC-46A
מטוס מדגם C-46A ששימש זמנית למטרות פיתוח וניסויים. הוסב חזרה לדגם המקורי לאחר השלמתם.	XC-46A
מטוס ניסוי מדגם C-46A שחרטומו הוסב לחרטום "מדורג" ומנועיו הוחלפו לדגם R-2800-W34	XC-46B (CW-20B-1)
2 מטוסים מדגם A שהותקנו להם בקבוקי JATO לניסויים בהמראות קצרות.	XC-46C
דגם להצנחה. דלת צד משופרת.	C-46D (CW-20B-2)
סימון ל-15 מטוסים מדגם D שהוסבו לאימון צוותים.	TC-46D
סימון ל-17 מטוסים מדגם D שהוסבו עם דלת העמסה בודדת, חרטום מדורג מנועי R-2700-75 ומדחפים בעלי 3 להבים.	C-46E (CW-20B-3)
דומה לדגם D בעל מנועי R-2700-75. קצות כנפיים מרובעות ודלתות העמסה משני צידי הגוף.	C-46F (CW-20B-4)
דומה לדגם F אך עם דלת העמסה בודדת ומנועי R-2800-34. נבנה מטוס אחד בקונפיגורציה זו שהוסב אח"כ לדגם XC-113-1 מטוס ניסוי למנועי טורבופרופ.	C-46G (CW-20B-5)
דגם חזק יותר מדגם F עם גלגל זנב כפול. הזמנה ל-300 מטוסים בוטלה עם סיום המלחמה. מטוס אחד מדגם A הוסב לקונפיגורציה זו לאחר המלחמה.	C-46H
סימון שניתן לגירסה מעודכנת של דגם E. לא נבנה.	C-46J
פרוייקט להסבת מטוסים מדגם F למנועי R-3350-BD	XC-46K
3 מטוסים מדגם A שהוסבו למנועי R-3350-BD ושימשו כמטוסי ניסוי	XC-46L
כינוי חדש שניתן לדגם E	ZC-46
אב טיפוס בודד שנבנה בסיינט לואיס	C-55
כינוי שניתן ל-160 מטוסים שהוזמנו ע"י חיל הנחתים האמריקאי	R5C-1
מטוס מדגם R5C-1 שהופעל לאימון צוותים בבסיס הצי ממפיס, טנסי	R5C-1T
מטוס מדגם R5C-1 שהוסב להטסת אח"מ בשנת 1946	R5C-1Z
דגם אזרחי שהוזמן ע"י חב' איסטרן איירלינס לאחר המלחמה. ההזמנה בוטלה.	CW-20E
מטוסים מדגמים שונים שמנועיהם הוחלפו לדגם האזרחי R-2800C/CA	C-46 SUPER C
32 מטוסים שהוסבו ע"י חברת רידל ממיאמי, פלורידה	C-46R

כמויות מטוסים שנבנו-דגמים צבאיים

מפעל היצור	דגם	סה"כ נבנו
קרטיס בופאלו	C-46	25
	C-46A	1041
	C-46D	1410
	C-46F	234
	C-46G	1
קרטיס סט.לואיס	C-55	1
	C-46A	10
	C-46B	1
	C-46E	17
קרטיס לואיסוויל	C-46A	439
היגינס ניו אורלינס	C-46A	2
סה"כ		3181

המטוס בחיל האויר

ב-3 מדחפים של מטוס S-199 ששקלו 840 ק"ג, 5 ארגזי פצצות, 18 ארגזים עם תחמושת למקלעי 13 מ"מ, ו-8 ארגזים ובתוכם תחמושת 20 מ"מ. המטוס המריא יחד עם מטוס RX-136 לטיסה מס' 10 במסגרת מבצע "בלק"י³. המטוסים הגיעו לשדה עקרון בערפל כבד. מטוסנו הצליח לנחות בשלום ואילו המטוס השני התרסק.

למחרת המריא המטוס כשצוותו כלל את ארנולד אילוויט, סיריל סטיינברג ואל דוברובניק חזרה לציכוסלובקיה.

לאחר מספר שעות באויר, כשהיו מעל לאיי יוון, כשל מנוע ימין ונעצר והצוות ביצע נחיתת חירום בשדה הצבאי שבאי ארקסוס. הצוות נעצר והמטוס הוחרם ע"י שלטונות יוון. לאחר משא ומתן בהול הורשו המטוס והצוות לעזוב את יוון, והוא הוטס ב-14.7.1948 לזאטק ונחת שם ב-18 לחודש. המנוע תוקן והמריא מזאטק למחרת בטיסת "בלק"י מס' 69 טעון מטוס אויה S-199 חדש ללא מדחף וכמה ארגזים עם פצצות 2 ק"ג. הוא נחת בעקרון בשעה 24:00, מטענו נפרק ולמחרת בשעה 08:07 המריא, אך לאחר 3 דקות החלו בעיות באחד המנועים והמטוס חזר לעקרון. המנוע תוקן והמטוס המריא שוב בשעה 23:57 בדרכו לאדאציו.

בטיסת בלק מס' 83 המטוס נחת בעקרון ב-3 באוגוסט בשעה 23:40. הפעם נשא עימו 34 ארגזים של פצצות 70 ק"ג במשקל כולל של 2890 ק"ג. המטען נפרק והוא המריא שוב בשעה 04:47.

בטיסה האחרונה שביצע המטוס במסגרת מבצע בלק, (טיסה מס' 88), הוא נחת בעקרון עם 19 ארגזי פצצות 70 ק"ג במשקל כולל של 3230 ק"ג.

מבצע "אבק"

מבצע רכבת אווירית אינטנסיבית להעברת אספקה, ציוד וכוחות לשיחרור הנגב במבצע "יואב" במלחמת השחרור. הרכבת האווירית הופעלה ע"י להק תובלה אווירית של חיל האויר מכיון שכל הנסיונות להעביר ציוד לנגב בדרך היבשה נכשלו. בין המטוסים שהשתתפו היה גם מטוס RX-130. המבצע נחלק לשני חלקים, התחיל ב-23.8.1948 ונמשך חדשיים. במהלכו הטיס להק תובלה אווירית 2224 טון מטען ו-1900 איש ב-417 גיחות מעקרון ל"שדה אברהם" בנגב, וכן 271 טון ציוד ו-3000 נוסעים ופצועים חזרה לעקרון.

מבצע "ולוטה"

מבצע להטסת 61 מטוסי ה"ספיטיפיר" שנרכשו בציכוסלובקיה לארץ, ונקרא ע"ש המשחה המפורסמת שחולקה לטייסים נגד כוויות מהשמש במהלך הטיסה. המטוסים הוטסו מציכוסלובקיה לשדה ניקשיץ שבמונטנגרו (אז ביוגוסלביה), ומשם בקבוצות ישירות לארץ.

חיל האויר הטיס בכל שית ולוטה מטוס תובלה כמוביל הטיסה, וכן הטיס מעל לים התיכון בנתיב הטיסה 2 מטוסי "קומנדו" שצויידו בסירות הצלה וציוד מילוט למקרה שטייס יאלץ לנטוש את מטוסו מעל לים, וזאת בנוסף לספינת חיל הים ששייטה באיזור. מטוס RX-130 הוטס ע"י טייסי המח"ל

מטוס דגם C-46A-55-CK מספר יצרן 261, ומספר קו יצור CK238. יוצר ע"י חברת קרטיס-רייט במפעל שבולואיסוויל, קנטקי. המטוס נמסר לזרוע האווירית של צבא ארה"ב בתאריך 14.2.1945 וניתן לו מס' סידורי 43-47190. המטוס סופח בתחילה לשדה באר, בפורט ווין, אינדיאנה שהיה בסיס התארגנות של פיקוד ההצנחה של הזרוע אווירית של צבא ארה"ב.

מאוחר יותר באותה שנה, סופח המטוס לטייסת המפקדה ה-810 (פיקוד תובלת הצנחנים הראשון) שבבסיס לאורינבורג-מאקסטון שבמדינת נורת קרוליינה, שהיה בסיס אימון מבצעי לטייסי תובלה והצנחה וגם לגרירת דאוניס. המטוס טס בבסיס זה עד לנובמבר 1945 ואז הוכרז כעודפי מלחמה והועבר לבסיס וולנאט רידג' שבמדינת אריזונה. המטוס הועבר (רישומית) ליחידה למכירת עודפי המלחמה בתאריך 6.11.1945.

את המטוס רכש האוורד קורת' באותו חודש. הוא מכרו לחברת TACA Transportes Aereos Centro Americanos מאל-סלוודור והוא נרשם שם כ-YS-01C בתאריך 4.9.1946. לאחר מכן הוחזר לארה"ב כשנמכר לחב' אינ' טרקונטינטל איירווייז ונרשם כ-N75393.

המטוס חנה ללא שימוש בשדה התעופה באוקלנד, ומאוחר יותר נרכש ע"י שליחי הרכש של אירגון ה"הגנה" והועבר לשדה בורבנק שבקליפורניה, שם, במסוף של חברת "לוקהיד" פעלה חברת "שווימר אייר סרוויס" לשם תיקונים והסבה למטוס תובלה אזרחי. בסיום ההסבה הוא נצבע בסימלי החברה הפנמית LAPSA² וניתן לו הרישום הפנמי RX-130.

המטוס הועמס בחלפים למטוסי C-46 שנרכשו בארה"ב והוטס ע"י סאם לואיס דרך לוס אנג'לס לטיחואנה שבמקסיקו. לאחר מכן נחת לתדלוק במז'לטאן שבמקסיקו, שם גילה צוות המטוס שאין דלק באוקטן 100 שהיה דרוש להם לצורך התדלוק בתחנה הבאה שבאקפולקו, לכן שינו את הנתיב ונחתו בשדה הבין לאומי במקסיקו סיטי ב-23.4.1948.

לאחר מכן המריאו לכיוון מנאגואה בירת גואטמלה, כשברוך נחתו לתדלוק בטפצ'ואלה. המטוס הגיע לשדה טוקומן שבפנמה 3 שעות לאחר ההמראה ממנאגואה.

בשדה טוקומן נאספו מטוסי הקומנדו האחרים שהוברחו מארה"ב-RX-136, RX-135, RX-133, RX-131. המטוס שסומן RX-134 התרסק בהמראה משדה מקסיקו סיטי.

מטוס RX-130 המריא בשמיני במאי 1948 מטוקומן מוטס ע"י האל אור"בך כקברניט ובן דודו בוב לאורי כטייס, והגיע בשעות הלילה לפארמריבו שבסורינם. בעשירי במאי נחתו בשדה פנאמרים שבנאטל בברזיל. בשלושה עשר המריאו משם לכיוון אירופה אך נאלצו לחזור על עקבותיהם בגלל בעיות באחד המדחפים. המדחף תוקן בעזרת חלפים ומכונאים מחיל האויר הברזילאי. ב-17 למאי המריאו שוב, טסו מזרחה מעל לאוקינוס ונחתו בד' קארשבסנגל לאחר 11 ש"ט. למחרת טסו לקזבלנקה שבמרקו והגיעו לשם אחרי 9 ש"ט ולאחר שעברו 1700 מייל.

בתאריך 20 למאי חצו את הים התיכון לקאטניה שבסיציליה, למחרת לברנו שבציכוסלובקיה ולבסוף נחתו בשדה זאטק שבציכוסלובקיה, שדה היציאה לטיסות מבצע "בלק".

בתאריך 23 למאי הצטרף לצוות המטוס אל דוברובניק כנווט, הוא הועמס

מבצע "מרבד הקסמים"

שמו של המבצע להטסתם ארצה של 47,000 יהודי תימן בין החודשים מרץ לספטמבר 1950.

הטיסות נערכו ע"י מטוסי ה"קומנדו" של "אל על" שנצבעו וסומנו בצבעי חברות התעופה "אלסקה איירלינס" ו"קובנה". הם טסו משדה התעופה בלוד לאסמרה, אתיופיה, משם לעדן, העמיסו את העולים והמשיכו ונחתו בלוד. בשיאו של המבצע בוצעו 8-7 טיסות יומיות שכל אחת מהן נמשכה כ-9 שעות ולאורך 2600 ק"מ. מטוס 4X-ACF נצבע לשם המבצע בצבעי "קובנה", וברישום הקובני CU-T450.

הרישום האזרחי של המטוס ב "אל על" בוטל בתאריך 17 בדצמבר 1950 והוא הוחזר כנראה לחיל האוויר. הוא הוחזר לשירות אזרחי ונרשם כ- 4X-ALB בתאריך 14.5.52 בחברת "אל על".

אחרית דבר

כשהגיעו לחברת "אל על" מטוסי ה-"קונסטליישן" הופנו מטוסי ה"קומנדו" בחברה לביצוע טיסות תובלה לאירופה. מטוס 4X-ALB הוצא משירות ונמכר לחברה האמריקאית AAXICO שהפעילה וסחרה במטוסי "קומנדו" רבים. הוא עזב את אדמת המדינה בתאריך 21 ליולי 1955 והוטס לארץ ה"ב דרך שדה התעופה היתרו שבלונדון. הרישום האזרחי הישראלי בוטל ב-18.7.1955 והמטוס נרשם בארה"ב ע"ש AAXICO כ-N75393 בתאריך 24.8.1955. הוא הוטס כמה שנים בשירות החברה ולבסוף נמכר לחברת RIDDLE שגם היא היתה מפעיל גדול של מטוסי "קומנדו".

המטוס נמכר לחברת TACA מאל-סלוודור בתאריך 19.3.1956 וקיבל שם את אות הקריאה YC-35C. חברה זו הטיסה את המטוס במשך 14 שנים בקוים שלה בדרום אמריקה ולבסוף מכרתו לחברת AEROMAR מהרפובליקה הדומיניקנית בחודש ספטמבר 1970 ושם קיבל את אות הקריאה HI-196. בשנת 1978 נמכר המטוס שוב, והפעם לחברת ARGO AIR כדי שיפורק לחלקי חילוף, אך זו הטיסה אותו עד שנת 1983 ואז הוציאה אותו משירות ואיחסנה אותו בשדה התעופה בסנטו דומינגו, בירת הרפובליקה הדומיניקנית. חברת AMSA שבסיסה גם הוא בשדה זה, קנתה את המטוס בשנת 1989 ורישומה הוחלף ל-HI-495SP. הוא טס בשירות החברה 5 שנים נוספות והוצא סופית משירות באפריל 1994 לאחר כמעט חמישים שנות טיסה. מאז מאוחסן המטוס בשדה התעופה בסנטו דומינגו. מצבו אינו ידוע.

ריימונד קורץ ופרד וויינבלאט יחד עם מטוס RX-137 במשימה כזו בתאריך 30 לספטמבר 1948 וליווה 11 ספיטפיירים שטסו לארץ בטיסה שנמשכה 6.5 שעות.

מבצע "אגרוף"

מטוס RX-130 השתתף גם במבצע "אגרוף", שהיה הכינוי לחלקו של חיל האוויר במבצע "יואב" לשחרור הנגב (שלא יכול היה להתחיל ללא העברת הכוחות והציוד בדרך האוויר במבצע "אבק"). מבצע "אגרוף" בוצע בלילות שבין 14/15 ו-21/22 לאוקטובר 1948. מחוסר מפציצים יעודיים, הפעיל חיל האוויר להפצצת הכוחות המצריים בנגב את מטוסי התובלה של להק תובלה אווירית כמפציצים, כשהפצצות מונחות על משטחים בתאי המטען שלהם, ו"מטילנים" שהיו צוותי אוויר, חניכי קורס טייס וחיילים נוספים דחפו אותן ידנית מבעד לפתחי ההעמסה. מטוסי התובלה ביצעו 5 גיחות יום ו-25 גיחות לילות שנמשכו בסך הכל 45 שעות טיסה. הם הטילו 872 פצצות בעיקר במשקל 20, 40 ו-50 ק"ג, ובסך הכל 34,826 ק"ג.

המטרות העיקריות שהופצצו במבצע "אגרוף" היו עזה, מגידל, אל עריש, גבליה, בית להיה, פלוגיה, עירק אל מנשייה, בית גוברין וג'אביה.

מטוס RX-130 ביצע 4 גיחות יום שנמשכו 338 דקות והטיל 3350 ק"ג פצצות. בין גיחות ההפצה, הופעל כמטוס תובלה במסגרת מבצע "אבק".

בתאריך 16 לנובמבר, הטיס טייס המח"ל ברטיל קרוקסטד את המטוס מרמת דוד בטיסת הצנחת צנחנים. היתה זו הפעם הראשונה שחיל האוויר ביצע משימה מסוג זה. הצנחן הראשון קפץ, פתח את מצנחו מוקדם מידי ונתפס בגלגל הזנב של המטוס. כל הנסיונות למשוך את הצנחן פנימה כשלו, ולבסוף נפל ונהרג.

בתאריך 17.12.1948 הופסקה פעילותה של להק תובלה אווירית והלהק הפך לטייסת 106. מטוס RX-130 קיבל את מספר הזנב 1701 והוטס במבצעי "חורב" ו"עובדה". לבסוף אוחדה טייסת 106 עם טייסת 103.

בחודש ינואר 1950 העביר חיל האוויר 9 מטוסי "קומנדו" לרשות חברת "אל על". מטוס 1701 נרשם כמטוס אזרחי במנהל התעופה האזרחית וקיבל את אות הקריאה 4X-ACF בתאריך 24.1.1950. הוא הוטס ע"י "אל על" בטיסות קצרות טווח לניקוסיה שבקפריסין, לאתונה שביוון ולאיינסטמבול שבטורקיה ובטיסות פנים לאילת.

1 - חברה שהוקמה ע"י אל שווימר-אחד מהבולטים בשליחי הרכש של ההגנה בארה"ב וממסדי התעשייה האווירית.

לאחר שהוחמר מעקב ה-FBI אחרי פעילות החברה- היא נסגרה והמטוסים שנרכשו נרשמו ע"ש חברת SERVICE AIRWAYS בבעלות אירון שידנר

2 - LAPSA ר"ת של Lines Aereas Panamenas SA חברת תעופה פיקטיבית בבעלות מרטין בלפונד. שימשה לרישום בפנמה של מטוסי התובלה שנרכשו בארה"ב ע"י שליחי הרכש והברחתם אל מחוץ לגבולות ארה"ב. משרדיה היו ממוקמים בשדה טוקומן בפנמה.

3 - מבצע "בלק"- שם הקוד שניתן ע"י שירות האוויר של ההגנה למבצע הטסת הנשק והתחמושת שנרכשו בצ'כוסלובקיה והעברתם ארצה. בסך הכל יצאו לפועל במבצע זה 100 גיחות תובלה.

AMOS DOR
AVIATION ARTIST



