

התוכן

חדשות ביעף:

- 3 תעשיות ביטחוניות - ה-G250 החל בטיסות ניסוי
- 4 תעשיות ביטחוניות - כטב"מים
- 7 מטוסים חדשים בישראל
- 8 תאונות מטוסים בישראל ב-2009
- 9 מינויים חדשים
- 10 שדה הניסויים שדמה בנגב
- 12 מערכת כיפת ברזל יירטה במקביל מספר איומים
- תערוכות בעולם:
- 14 תערוכת מטוסי המנהלים 2009 NBAA באורלנדו
- 23 אוצרות במוזיאונים לתעופה בפלורידה
- 21 ספרים ביעף

בשער: אב-הטיפוס הראשון של ה-G250 בטיסת הבכורה שלו ב-11 בדצמבר 2009.

דבר העורך

טיסת הבכורה של מטוס המנהלים G250 ב-11 בדצמבר מהווה הישג מרשים למהנדסי התעשייה האווירית לישראל. המהנדסים הישראלים עמדו בהצלחה במשימה התובענית של תיכון מטוס חדש לחלוטין המנצל טכנולוגיות מהדור האחרון, ועשו זאת בלוח הזמנים שנקבע מראש, ללא איחורים משמעותיים. המטרה הייתה להטיס את ה-G250 לפני סוף 2009, והדבר אכן הוגשם.

מטוסי המנהלים הסילוניים של התע"א מיוצרים בעשור האחרון עבור חברת גאלפסטריס, נחשבים רשמית למטוסי גאלפסטריס ומשווקים בלעדית על-ידי החברה האמריקנית. כך נקבע בהסכם שנחתם בין שתי החברות במאי 2001. התע"א מוגדרת כקבלנית ראשית לייצור המטוסים, אך בעצם ניתן לראות בה שותפה מרכזית וחיונית, שבלעדיה לא היו קיימים המטוסים האלה.

הנהלת גאלפסטריס, הדואגת לשימור שם המותג שלה ולטיפוח המוניטין הטוב של החברה, מקפידה להתייחס ל-G100, G150, G200 ו-G250 כמטוסי גאלפסטריס לכל דבר, ונמנעת לציין את מקורם הישראלי. במסיבות העיתונאים הרבות של גאלפסטריס בתערוכות בינלאומיות, בהן נכחתי בעשור החולף, כמעט ולא הוזכר שמה של התע"א. נציג הנהלת התע"א מעולם לא הוזמן להשתתף באירועים אלה. הפיתוחים מוצגים תמיד כתוכניות של גאלפסטריס בלבד.

עובדה זו מוצדקת אמנם מבחינה עסקית, אבל היא לבטח מתסכלת מאוד את כל המעורבים בתוכניות מטוסי המנהלים בתע"א. העובדים שואפים להכרה פומבית במאמציהם ובהישגיהם, אך הם לא זוכים לכך. ידיה של התע"א כבולות, כראה, בהקשר זה. אסור לה להרגיז את השותף האמריקני הבכיר, שיש לו תרומה מכרעת להצלחה המסחרית של המטוסים.

אנו מבקשים לעשות צדק היסטורי. אמת הדבר, שהמדיניות הכוללת נקבעת על-ידי הנהלת גאלפסטריס. הם מחליטים מתי יפותח דגם חדש ומה יהיו מאפייניו. הם מנהלים את התוכנית ומפקחים מקרוב על כל צעד. אבל הביצוע הלכה למעשה נעשה כמעט כולו בישראל – החל משלב התיכון המוקדם וכלה בניסויי הטיסה ובתהליך השגת הרישוי האזרחי.

התע"א עוסקת במטוסי מנהלים סילוניים כבר יותר מ-40 שנה. את הדרך הארוכה בתחום זה התחילו בשיפור הג'ט קומנדר, המשיכו בווסטווינד, עברו לאסטרט והתקדמו לגלקסי. בתקופת שיתוף הפעולה עם גאלפסטריס פותח ה-G150, שמהווה שיפור בולט של האסטרט עם גוף רחב יותר. בתע"א נצבר במשך עשרות השנים האלה ניסיון הנדסי רב ערך. המהנדסים שהחלו את עבודתם בתקופת הווסטווינד הפכו למומחים בולטים בתחומם, ואת הידע שלהם העבירו למהנדסים הצעירים יותר, שהצטרפו לאורך הדרך. הניסיון העשירי סלל את הדרך לפיתוחו המוצלח של ה-G250, שהוא מטוס חדש לחלוטין.

במבט חיצוני, התצורה הכללית של ה-G250 דומה מאוד למטוסים הגדולים יותר של גאלפסטריס, כולל ה-G650 החדש. אבל מביני עניין יודעים, שאי אפשר לקחת מטוס גדול ופשוט להקטין אותו. יש לעצב ולתכן כל חלק במטוס בצורה קפדנית, כדי להשיג ביצועים מיטביים. מעבר לכך, מהנדסי הפרויקט בתע"א מספרים, כי לא הייתה להם שום גישה למידע על ה-G650, שפותח בארה"ב בסודיות מסחרית מוחלטת.

מהנדסי התע"א מדגישים, כי פרויקט ה-G250 החל מדף חלק, ללא ניצול רכיבים מה-G200. התיכון כלל כנף חדשה לגמרי מקצה לקצה – אמנם בתצורה כללית הדומה לכנפיים של גאלפסטריס, כפי שהוכתב, אך שונה מאוד בפרטים דוגמת הפרופיל, משטחי ההיגוי, כנפוני קצות הכנף ועוד. גם הגוף תוכן מחדש, אם כי נשמרו המידות החיצוניות של גוף ה-G200. וכמובן הזנב שונה לחלוטין. במטוס שולבו מערכות חדשות ומנועים חדשים. ראוי להדגיש במיוחד את השילוב בפעם הראשונה של ניהוג חשמלי במחבלי הזרימה בכנף ובהגה הכיוון בזנב, וההפעלה החשמלית של הבלמים בכניסה-הנסע. כישריהם וניסיונם של המהנדסים באים לידי ביטוי בטיסות הניסוי המוצלחות. יש לשבח אותם.

יהודה בורוביק

ביעף
תעופה וחלל

מהדורה אלקטרונית e111
שבת תש"ע – ינואר 2010

בחסות
האגודה למדעי התעופה
והחלל בישראל

www.aerospace.org.il

מו"ל ועורך אחראי: יהודה בורוביק
עורך משנה: מאיר פדר

דוא"ל: biaf@aerospace.org.il

מחיר המנוי: 100 ש"ח לשנה

© כל הזכויות שמורות ל"ביעף".

מהדורה אלקטרונית זו מיועדת לשימוש
הבלעדי של המנוי אליו נשלח העיתון.
העברה, הפצה או העתקה של הקובץ
ותוכנו אסורים בהחלט.

BIAF – Israel Aerospace e-Magazine

Publisher & Editor: Yehuda Borovik

E-mail: biaf@aerospace.org.il

Copyright © 2010 BIAF.
All rights reserved.

This electronic version is
intended for the sole use of the
intended subscriber. Any pass-along
distribution, repurposing, or
duplication of this file is forbidden.