

התוכן

חדשות ביעף:

- 3..... חיל האוויר מטוסי האדיר הגיעו לנבטים; מה הופך את ה-F-35 למטוס קרב מהדור החמישי?
- 7..... תעשיות ביטחוניות
- 8..... כטב"מים
- 10..... מטוסי כיבוי 21 מטוסי כיבוי זרים סייעו להתגבר על גל השריפות
- 15..... חברות תעופה ישראליות
- 17..... מטוסים חדשים בישראל
- 20..... תאונות טיסה
- 22..... ישראל בחלל

מוזיאונים לתעופה בעולם:

- 24..... המוזיאון הלאומי למלחמת העולם השנייה בניו-אורלינס

ספרים ביעף:

- 28..... פיתוח טילי קרקע-קרקע במצרים בעזרת מדענים גרמנים

בשער: שני מטוסי ה-F-35A אדיר הראשונים של חיל האוויר בטיסה בשמי ישראל.
(צילום: רס"ן עופר, חיל האוויר)

דבר העורך



שנת 2016 מסתיימת במגמת שינוי מבורך בסדר הכוחות (סד"כ) הקרבי של חיל האוויר. אחרי 40 שנות התבססות על מטוסי קרב מהדור הרביעי, מתחיל החיל להצטייד במטוסי קרב מתקדמים ביותר מהדור החמישי. שני מטוסי ה-F-35A אדיר הראשונים נחתו בבסיס נבטים ב-12 בדצמבר, ועם קבלת שבעה מטוסים נוספים בשנה הבאה ניתן יהיה להכריז על יכולת מבצעית ראשונית של טייסת נשר הזהב בסוף 2017. מדברים הרבה על הדור הרביעי והדור החמישי של מטוסי הקרב, אבל לא רבים מבינים באמת מה מגדיר את חילופי הדורות. כדי להבהיר את הנושא, אנו מביאים בגיליון זה כתבה המסבירה מה הופך את ה-F-35 למטוס קרב מהדור החמישי. הכתבה מתבססת על התרשמויות של טייסים מנוסים, אמריקנים וישראלים, שהטיסו בפועל מטוסי קרב משני הדורות או שהיו מעורבים בפיתוחם.

במקביל לקליטת מטוסי האדיר, מוציא חיל האוויר משירות מטוסי קרב מתיישנים מהדור הרביעי. ב-26 בדצמבר הוכרז בחיל האוויר על סוף עידן מטוסי ה-F-16A/B נץ לאחר 36 שנות טיסה, כאשר אחרוני הנצים שנתרו בשירות טייסת הדרקון המעופף בבסיס עובדה נגב הדמימו את מנועיהם. בשנה האחרונה הופעלו מטוסי נץ רק ב"טיסת האדומה" הזאת לדימוי מטוסי אויב, בעוד הפעלתם המבצעית של הנצים בטיסת אחרת הסתיימה כבר בסוף 2015. לפי הנתונים הסטטיסטיים שפורסמו, במשך 35 השנים שבהן היה הנץ מבצעי ביצעו המטוסים 474,000 גיחות, 335,000 שעות טיסה ו-13,000 גיחות מבצעיות. תיאור מסכם של הפעלת הנץ בחיל האוויר פרסמנו ב"ביעף" e134 עמ' 4-5. בצורה סמלית עם סוף עידן הנץ, מטוסי האדיר החדשים נקלטים בטיסת נשר הזהב שהפעילה בעבר מטוסי נץ. האדיר איננו מהווה תחליף ישיר לנץ, אלא מייצג קפיצת מדרגה גדולה ביכולותיו. יחד עם זאת, תגבור סד"כ חיל האוויר במטוסים המתקדמים מהווה פיצוי חיוני מבחינה מספרית על הירידה בכמות מטוסי הקרב עם הוצאת משירות של הנצים.

בהיבט אחר, חיל האוויר סיים את מעורבותו בהפעלת טייסת הכיבוי והעביר את האחריות עליה ליחידה האווירית של משטרת ישראל, כפי שאנו מדווחים בגיליון זה. טייסת הכיבוי בת 14 מטוסי האייר טרקטור AT-802 הצדיקה את קיומה בהתמודדות עם גל השריפות בסוף נובמבר, אך הוכח שאין היא מסוגלת להתמודד לבדה עם שריפות גדולות במיוחד. באירועים חריגים כמו גל השריפות האחרון נדרש סיוע של מטוסי כיבוי גדולים יותר, ומדינות ידידותיות באזור מגלות נכונות לשגר עזרה בהתרעה קצרה. העזרה מבחון מובטחת בעתות שלום, אבל קשה להאמין שמדינות אלה ישלחו את מטוסי הכיבוי שלהן בעת מלחמה – כאשר טילים ורקטות שישוגרו מצפון ומדרום יבעירו שריפות רבות בשדות ישראל ובעריה. למקרים כאלה חייבים לתגבר את טייסת הכיבוי המשטרתית במטוסים גדולים יותר מהאייר טרקטור. ייצורו של ה-CL-415 הופסק בשנה שעברה בקנדה. אז מדוע לא לרכוש זוג מטוסי ברייב Be-200 מרוסיה?

יהודה בורוביק

ביעף
תעופה וחלל

מהדורה אלקטרונית e138
כסלו תשע"ו – דצמבר 2016

בחסות
האגודה למדעי התעופה
והחלל בישראל

www.aerospace.org.il

ביעף נוסד בשנת 1972.

מו"ל ועורך אחראי: יהודה בורוביק

עורכי משנה: מאיר פדר

ד"ר נעם הרטוק

דוא"ל: biaf@aerospace.org.il

מחיר המינורי: 117 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 © 2016 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.