

התוכן

חדשות ביעף:

- 3 הגנה מפני טילים
- 5 חיל האוויר והתעשיות הביטחוניות
- 8 כלי-טיס חדשים בישראל
- 9 נמלי תעופה בישראל

תערוכות בעולם:

- 10 הסלון האווירי בפאריס 2011
- 19 EBACE: תערוכת מטוסי המנהלים בג'נבה

תעופה אזרחית בארץ ישראל המנדטורית:

- 23 חברה אווירית מסחרית, 1939
- 25 ידעון האגודה למדעי התעופה והחלל בישראל

בשער: רפאל הציגה בסלון האווירי בפאריס משגר נייד של מערכת **כיפת ברזל**.

דבר העורך

בתוכנית ההצטיינות של זרוע האוויר והחלל בצה"ל (בקיפור: חיל האוויר) מושם באופן מסורתי דגש על כלי-טיס התקפיים. מפקדי חיל האוויר לדורותיהם שאפו מאז ומתמיד להפעיל את מטוסי הקרב המתקדמים ביותר שזמינים בעולם המערבי, למרות שהרכש שלהם מכלה חלק נכבד מהתקציב. המפקד הנוכחי, אלוף עידו נחושתי, עושה את מירב המאמצים לקדם את עסקת הרכש של מטוסי ה-F-35A לייטנינג II, למרות עלותה חסרת התקדים. אחת מטענותיו העיקריות להצדקת הדרישה היא, כי מטוס קרב מהשורה הראשונה הוא אמצעי הרתעה יעיל ביותר, כפי שהוכח גם בעבר.

בסולם עדיפויות הרכש של חיל האוויר ניצבים במקום גבוה גם אמצעים לאיסוף מודיעין, ובמיוחד כלי-טיס בלתי מאוישים (כטב"מים). נמוך יותר בסולם נמצאים מטוסי ומסוקי תובלה. בתחתית סולם העדיפויות נמצאים מטוסי האימון – תחום שהוזנח במשך שנים רבות. חיל האוויר השתדל תמיד להאריך את תוחלת החיים של מטוסי האימון המיושנים שלו כדי לחסוך בתקציבי רכש, אולם כל מערך מגיע לבסוף לקצה הדרך.

בעשור האחרון חידש חיל האוויר את שני הנדבכים התחטונים במערך ההדרכה של טייסים חדשים: בשנים 2002-2003 הוחלפו מטוסי הפייפר סופר-קאב של שלב המיון במטוסי סנונית (גרוב G120A-I) מודרניים; בשנים 2009-2010 הוחלפו מטוסי הצוקית (פוגה מאגיסטר משופר), ששימשו בשלב הראשוני של קורס הטיס, במטוסי עפרוני (ביצ'קראפט T-6A טקסן II) חדשים.

עכשיו מתקרבת תורם של מטוסי האימון בשלב המתקדם. אין מערער על העובדה הברורה מאליה, שלא יהיה זה סביר להמשיך לאמן במחצית השנייה של העשור הנוכחי את הדור הבא של טייסי הקרב על מטוסים עתיקים כמו העיט (סקייהוק), שמייצג טכנולוגיה של שנות ה-60' במאה הקודמת. תאריך היעד להחלפת מטוסי העיט נקבע לשנת 2015.

במשרד הביטחון (משהב"ט) מעדיפים כמונח להצטייד תמיד במטוסים אמריקניים, אותם ניתן לקבל במימון מלא של ממשלת ארה"ב, במסגרת כספי הסיוע הצבאי הנדיב. אולם בארה"ב לא מיוצרים כיום מטוסי אימון מתקדמים. גם חיל האוויר האמריקני, המבקש להחליף בשנים הקרובות את מטוסי ה-T-38 המיושנים שלו, ייאלץ לרעות בשדות זרים.

עלותם של 35 מטוסי אימון סילוניים עשויה להתקרב למיליארד דולר. מכיוון שמהב"ט אינו יכול להתחייב על הוצאה כה גדולה מהתקציב השקלי בתוך שנים ספורות, הוחלט ללכת על הפתרון של רכש המטוסים במימון עצמי של הקבלן האזרחי שנבחר לבצע את הפרויקט – חברת תור, שהוקמה במשותף על-ידי התעשייה האווירית לישראל ואלביט מערכות. משהב"ט ישלם באופן שוטף לחברת תור לפי שעות טיסה בפועל במשך 20 שנה. זהו הסדר דומה למה שנעשה בהקשר למטוסי הסנונית, אך בהיקף כספי גדול עשרת מונים.

בתחרות לבחירת מטוס האימון המתקדם לחיל האוויר נשקלים שני מועמדים: ה-T-50 גולדן איגל מתוצרת התעשייה האווירית של קוריאה (KAI), וה-M-346 מאסטר מתוצרת חברת אלניה איירמאקי האיטלקית. כפי שאנו מתארים בכתבה מפורטת במדור החדשות, שני המטוסים המעולים האלה עונים היטב על כל הדרישות של חיל האוויר. בהחלטה הסופית יישקלו גם היבטים של שיתוף פעולה תעשייתי עם היצרן הזר, ומידת התכולה של מערכות ורכיבים אמריקניים במטוס.

יהודה בורוביק



מהדורה אלקטרונית e117
אב תשע"א – אוגוסט 2011

בחסות
האגודה למדעי התעופה
והחלל בישראל

www.aerospace.org.il

ביעף נוסד בשנת 1972.
מו"ל ועורך אחראי: יהודה בורוביק
עורך משנה: מאיר פדר

דוא"ל: biaf@aerospace.org.il

מחיר המינורי: 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 © 2011 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.