

## התוכן

### חדשות ביעף:

- 3 . . . . . תעשיות ביטחוניות
- 8 . . . . . מטוסי אימון לחיל האוויר
- 9 . . . . . חברות תעופה ישראליות
- 9 . . . . . מטוסים חדשים בישראל

### תערוכות בעולם:

- 10 . . . . . תערוכת התעופה וההגנה בסיאול, דרום קוריאה

- 21 . . . . . ספרים ביעף

### תעופה אזרחית בארץ ישראל המנדטורית:

- 24 . . . . . שירות ארץ-ישראל לתעופה, 1939

**בשער: הצוות האווירובטי של חיל האוויר הקוריאני, הנשרים השחורים, במטוסי T-50B.**

## דבר העורך

האפשרות שחיל האוויר הישראלי יפעיל מטוסים לאימון מתקדם מתוצרת דרום-קוריאה הסבה את תשומת הלב לתעשיית המטוסים של מדינה זו במזרח הרחוק, שאינה מוכרת לרוב הישראלים. כדי לתהות על קנקנה של תעשייה מסקרנת זו, החלטתי לנצל את קיומה של התערוכה הבינלאומית לתעופה והגנה, שנערכה בסיאול בחודש אוקטובר, ותוך כדי כך לארגן לעצמי ביקור במפעלי התעשייה האווירית של קוריאה (KAI). ומכיוון שהקוריאנים להוטים מאוד לזכות בעסקה עם ישראל, לא התעוררו קשיים מיוחדים לארגן את הביקור.

בביקורי הראשון בקוריאה גיליתי מדינה מודרנית ומתקדמת, שתושביה אדיבים ומנומסים להפליא. ההשפעה האמריקנית ניכרת בכל פינה, ומגבלות השפה כמעט ואינן מפריעות לתייר, שכן השילוט כולל כיתוב באנגלית ורבים דוברים את השפה הבינלאומית.

מהסיוור בתערוכה נתקבל הרושם המבוסס, כי לקוריאה תעשייה תעופתית מפותחת למדי, הנמצאת בתהליך צמיחה מואץ. בחינה מעמיקה יותר של התפתחות התעשייה הזו מגלה, כי הקוריאנים נקטו בשיטה הבטוחה של רכישת ידע מיצרנים מערביים, והמעטו בלקיחת סיכונים מיותרים. הממשל הקוריאני ניצל עד תום את הרכש הצבאי הגדול מארה"ב כדי לזכות בהעברת טכנולוגיות. רכישת מטוסים ומסוקים צבאיים הותנתה לא פעם בפתיחת קווי ייצור והרכבה סופית במפעלים בקוריאה. כך היה עם מטוסי הקרב F-5E/F טייגר II וה-F-16C/D, ועם המסוקים מדגמי 500MD דיפנדר ו-UH-60 בלק הוק. בדרך זו השכילו חברות קוריאניות דוגמת דייהו, יונדאי, סמסונג וקוריאן אייר להקים לעצמן מפעלי ייצור תעופתיים לתפארת. ממשלת קוריאה לא הסתפקה בהסכמי שיתוף פעולה תעשייתיים למילוי הצרכים הפנימיים, ודרשה מן היצרנים הזרים להרחיב את היקף קניית הגומלין גם לייצור בקבלנות-משנה של חלקים ומערכות עבור כלי-טיס המורכבים בארה"ב ובאירופה. כיום מייצרות התעשייה האווירית של קוריאה והחטיבה התעשייתית של קוריאן אייר חלקי מבנה רבים עבור בואינג, לוקהיד מרטין, איירבאס וחברות מערביות נוספות. במקרים אחדים – כמו לדוגמה בייצור הגוף של מסוקי האפאצ'י – המפעלים הקוריאנים הם הספקים היחידים.

ותוך כדי פיתוח התעשייה דאגו הקוריאנים גם להכשיר כוח-אדם טכני והנדסי ברמה גבוהה. הפקולטות להנדסה באוניברסיטאות מכשירות מהנדסים בכל התחומים, כולל באווירונאוטיקה וחלל. כאשר התעשייה הקוריאנית עברה לפיתוח מקורי של כלי-טיס, היא לא ניסתה לבצע הכול בכוחות עצמה. וכך, מטוס האימון הסילונוי העל-קולי T-50 גולדן איגל פותח בסיוע חברת לוקהיד מרטין האמריקנית, ובתיכון מסוק התובלה הבינוני סוריון הם נעזרו בחברת יורוקופטר הצרפתית-גרמנית. הכתבה המקיפה שהכנתי בעקבות הביקור בקוריאה סוקרת הן את תוכניות הרכש העיקריות של חיל האוויר הקוריאני והן את מגוון המוצרים שמציעות תעשיות התעופה שם. אלה כוללים מטוסי אימון מסוגים שונים, מסוקים, מטוסים קלים וכטב"מים. וקיימת גם תוכנית יומרנית לפיתוח מטוס קרב עתידי, שישלב טכנולוגיות המאפיינות את מטוסי הקרב החמקנים מהדור החמישי. הקוריאנים שואפים להגיע בשנת 2020 לשורה הראשונה של יצרני המטוסים בעולם. לאור חריצותם, רצינותם, דרכם הסדורה ומשאביהם הכלכליים – יש להם סיכוי לא רע להגשים את שאפתם.

יהודה בורוביק



מהדורה אלקטרונית e118  
כסלו תשע"ב – נובמבר 2011

בחסות  
האגודה למדעי התעופה  
והחלל בישראל

[www.aerospace.org.il](http://www.aerospace.org.il)

ביעף נוסד בשנת 1972.

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

דוא"ל: [biaf@aerospace.org.il](mailto:biaf@aerospace.org.il)

מחיר המינוי: 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](mailto: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.