

## התוכן

### חדשות ביעף:

- 3. זרוע האוויר והחלל
- 7. ישראל בחלל
- 8. חברות תעופה ישראליות
- 9. מטוסים חדשים בישראל
- 10. תעשיות ביטחוניות

### תערוכות בעולם:

- 12. התצוגה האווירית בברלין ILA 2008

- 21. ספרים ביעף

### בשער: מטוס האימונים ביצ'קראפט T-6A טקסן 2.

## דבר העורך

צרכים מבצעיים גוברים, מחד גיסא, ומגבלות תקציביות מחמירות, מאידך גיסא, מאלצים את חיל האוויר הישראלי להמשיך להפעיל מטוסים ומסוקים ישנים ביותר, שחלקם בני 40 ואפילו 50 שנה. בראש סולם העדיפויות של תוכניות הרכש ניצבים, כמוכר, מטוסי הקרב, מסוקי הקרב והפלטפורמות לאיסוף מודיעין.

בנובמבר השנה יגיעו לארץ האחרונים מבין 102 מטוסי הקרב מדגם **F-16I סופה**, שנרכשו מלוקהיד **מרטין** בעסקה שנחתמה בשנת 1999. ארבע טייסות הסופה מהוות את חוד החנית של כוח התקיפה בטווחים ארוכים, אך בחיל כבר נערכים לדור הבא. ישראל הגישה לאחרונה לממשל האמריקני בקשה רשמית לרכש 25 מטוסי **F-35A לייטנינג 2**, עם אופציה ל-50 מטוסים נוספים. קליטתם של מטוסי ה-**F-35A** תחל כנראה בשנת 2013 או 2014, ולחיל האוויר תהיה אז לראשונה טייסת של מטוסי תקיפה חמקנים ארוכי-טווח.

גם בתחום מסוקי הקרב דואג חיל האוויר לחדש את ציודו. החיל אינו מסתפק ב-18 מסוקי ה-**AH-64D אפאצ'י לונגבו (שרף)** שנרכשו עד כה מבואינג (חלקם חדשים וחלקם מסוקי פתן מושבחים), ומבקש להשביח כמות נוספת של מסוקי פתן קיימים לתצורת השרף עתירת היכולות. הרכש החשוב הזה משעבד את רוב כספי הסיוע הצבאי מארה"ב לעוד שנים רבות, כך שנותר מעט מאוד כסף לקניית כלי-טיס אחרים. סובלים מכך בעיקר תחומי התובלה והאימונים, שכמעט תמיד הוזנחו מחוסר ברייה.

חיל האוויר נאלץ להמשיך להפעיל מטוסי תובלה מיושנים מדגם **C-130E הרקולס (קרנף)**, שיום הולדתם ה-45 כבר חלף. עם כל הרצון לחסוך בתקציבים ולהשאירם בשירות, לא ניתן יהיה להמשיך להשתמש בהם עוד זמן רב, בגלל בעיות התעייפות חמורות במבנה שלהם, ובעיקר בתיבת הכנף. התחליף המתבקש הוא ה-**C-130J סופר הרקולס** מתוצרת לוקהיד מרטין, וכך אמנם הוחלט לאחרונה. אל הבקשה לרכש מטוסי **F-35A** מארה"ב צרפה ישראל גם בקשה רשמית לרכש 3 עד 9 מטוסי תובלה חדישים. רכש זה ייעשה בהדרגה, על פני מספר שנים בעשור הבא, בהתאם לאמינות הכספים מהסיוע הצבאי האמריקני.

ברכש מטוסי קרב ומטוסי תובלה גדולים מדובר על עשרות מיליוני דולרים לכל מטוס, שמצטברים למיליארד דולר ויותר על כל הכמות הנדרשת. אין זה המצב לגבי מטוסי אימון, שמחיר כל אחד מהם הוא רק מיליוני דולרים בודדים. אבל למרות ההוצאה הקטנה יחסית שנדרשת כדי לחדש את צי מטוסי האימון, המשיך חיל האוויר להכשיר את פרחי הטיס שלו על מטוסים עתיקים ממש, שחלקם כבר חגגו יובל שנים באוויר. לאחרונה התבשנו, שגם לתחום מוזנח זה תבוא בקרוב הישועה. כבר בשנה הבאה יתחיל חיל האוויר להחליף את מטוסי ה**צוקית** (שמקורם ב**פוגה מאגיסטר**) במטוסי **ביצ'קראפט T-6A** חדישים. בכך יצטרף החיל למגמה העולמית של הכשרת טייסים חדשים במטוסים בעלי מנוע טורבו-מדחף – במקום במטוסים סילוניים – תוך השגת חיסכון כספי משמעותי בהוצאות התפעול. אנו פותחים גיליון זה בכתבה המבשרת על הבחירה ב-**T-6A**, מתארת את יתרונותיו של המטוס הזה, ומסבירה את הצורך בהחלפת מטוסי ה**צוקית**. כמו-כן כולל הגיליון מגוון ידיעות חדשותיות בנושאי תעופה אזרחית ופרטית, תעשיות ביטחוניות וחלל, וסקירת תערוכת התעופה והחלל בברלין. בברכת קריאה מהנה ומועילה, ובתקווה כי הפורמט האלקטרוני החדש שלנו נקלט בשביעות רצון.

יהודה בורוביק



מהדורה אלקטרונית e105

תמוז תשס"ח – יולי 2008

בחסות

האגודה למדעי התעופה

והחלל בישראל

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

מו"ל ועורך אחראי: יהודה בורוביק

עורך משנה: מאיר פדר

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](mailto:biaf@aerospace.org.il)

Copyright © 2008 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.