

התוכן

חדשות ביעף:

- 3 תעשיות ביטחוניות
- 8 מטוסים חדשים בישראל
- 10 חברות תעופה ישראליות
- 11 חברות תעופה זרות

תערוכות בעולם:

- 12 התערוכה הביטחונית באתונה **דיפנדורי 2008**
- 17 **ספרים ביעף**
- מטוסים אמפיביים של חיל האוויר –
- 20 **קונסולידייטד PBY-5A קטלינה**

בשער: ציור של מטוס המנהלים הסילוני החדש **G250**, שמפתחת התע"א בשיתוף עם גאלפסטרים.

דבר העורך

השותפות האסטרטגית עם חברת **גאלפסטרים** בתחום מטוסי המנהלים הסילוניים הייתה אחת ההחלטות החכמות ביותר של **התעשייה האווירית לישראל**. מאז חתימת ההסכם בשנת 2001 זכתה התע"א לא רק לגידול עצום בהיקף הייצור של מטוסי המנהלים כדי לענות על הביקוש הגובר, אלא גם להזדמנויות לפיתוח דגמים חדשים. במסגרת השותפות המוצלחת הזאת מתרכזת התע"א בתחומים שהיא טובה בהם ושיש לה בהם יתרון מובהק: תיכון המטוסים, ביצוע ניסויי טיסה של אבות-טיפוס ותהליכי רישוי אזרחי של דגמים חדשים, והרכבה סופית של המטוסים הסדרתיים. התע"א מותירה לשותפה האמריקנית הבכירה את התחומים המסחריים והשיווקיים, את הגימור הסופי של המטוסים ואת מתן השירות ללקוחות – תחומים שבהם זכתה **גאלפסטרים** למוניטין בינלאומי מהמעלה הראשונה.

בשבע השנים וחצי שחלפו מאז תחילת השותפות, הצליחה התע"א להגביר את קצב הייצור של מטוסי ה-**G200**; לסיים את סדרת הייצור של ה-**G100**; ולפתח, לרשיין ולהכניס לייצור סדרתי את ה-**G150**. בשנת 2008 הגיעה התע"א לקצב ייצור של שישה מטוסים בחודש. לשנה הבאה תוכננה הגדלה נוספת בקצב הייצור לאור צבר המכירות המרשים, אלא שבגלל המשבר הפיננסי החמור בעולם הקצב עלול דווקא לרדת. אין ספק שבתום תקופת המשבר, בעוד שנתיים או שלוש אולי, יחזור קצב הייצור לגדול. עכשיו שוב מתאפשר לתע"א לעסוק בפיתוח מטוס מנהלים חדש. כפי שאנו מתארים בפתח מדור החדשות, עוסקת התע"א זה כשלוש שנים בתיכון ה-**G250**, שיחליף את ה-**G200** משנת 2011 ואילך ויציע ביצועים משופרים במידה ניכרת. הניסיון הרב שצברה התע"א בעשרות השנים האחרונות, יחד עם התמיכה של חברת **גאלפסטרים**, יבטיחו כי הפרויקט יעמוד ביעדיו ו**גאלפסטרים** תוכל להציע ללקוחותיה עוד מוצר מוצלח ביותר – מהמובילים בשוק בתחומה.

תחום אחר שבו מובילה התעשייה הביטחונית בישראל הוא כלי-טיס בלתי מאוישים. מאז החל פיתוח הכטב"מים בישראל בשנות ה-70, שאפו להגדיל את כלי-הטיס ככל האפשר ולהקנות להם יכולות טובות יותר ויותר מבחינת כושר הנשיאה וזמן השהייה באוויר. בהתאם למגמה זו, אחרי **הסקאוט (זהבן)** החלוצי פיתחה התע"א את ה**סרצ'ר (חוגלה/כוכב-לבן)**, אחריו את **המחץ 1 (שובל)** ולבסוף את **המחץ 2 (איתן)** הענקי, כאשר כל אחד מהם גדול משמעותית מקודמו. גם **אלביט מערכות** הלכה באותו כיוון בסדרת ה**הרמס**.

בשנים האחרונות פנו יצרניות הכטב"מים גם לתחום הנמוך יותר של כלי-טיס במשקל קילוגרמים בודדים, הניתנים לשיגור מהיד. הרעיון המבריק לשווק מיני-כטב"מים כאלה לשימוש כוחות צבאיים קטנים יחסית ברמה הגדודית, כדי שיוכלו לראות בזמן אמת מה קורה מעבר לגבעה, אכן נקלט. צבאות בעולם בדקו את ההצעה הזאת בעניין רב, והגיבו בהתלהבות. ההזמנות החלו לזרום מכל קצוות תבל ומכיוון שפיתוח מערכת פשוטה יחסית כזאת לא דורש משאבים כספיים גדולים במיוחד, קמו בשוק מתחרים רבים.

למכרז של משרד הביטחון לרכישת מיני-כטב"ם גדודי לזרוע היבשה של צה"ל ניגשו חמישה יצרנים ישראלים. הבחירה נפלה על ה**סקיילארק 1** של **אלביט מערכות**, כפי שאנו מדווחים במדור החדשות. בעולם מוצעות כיום מערכות נוספות כאלה, כפי שאנו מתארים בדיווח מתערוכת **דיפנדורי** באתונה.

בברכת קריאה מהנה ומועילה,

יהודה בורוביק

ביעף
תעופה וחלל

מהדורה אלקטרונית e107
כסלו תשס"ט – דצמבר 2008

בחסות
האגודה למדעי התעופה
והחלל בישראל

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

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.