

התוכן

חדשות ביעף:

- 3 תעשיות ביטחוניות
- 4 חברות תעופה ישראליות
- 6 מטוסים בישראל
- 8 תאונות מטוסים בישראל
- 11 נמלי תעופה בישראל

המוזיאון ההיסטורי של רפאל

- 12 מוצגי רפאל בתערוכת ה-60
- 17

תערוכות בעולם:

- 19 איירו 2009 – תערוכת התעופה הכללית והספורטיבית בגרמניה

ספרים ביעף

- 27 מטוסי לחימה של חיל האוויר: גלוסטר מטאור – עדכון
- 28

בשער: מטוס ה-F-16I סופה האחרון (מספר זנב 898) הגיע לארץ ב-1 בפברואר. בכך השלימה לוקהיד מרטין את אספקת כל 102 מטוסי הסופה לחיל האוויר הישראלי, תהליך שנמשך חמש שנים. (צילום: שלמה אלוני).

דבר העורך

בסוף השנה שעברה קיבלנו, אחרי השתדלויות ממושכות, את האישור המיוחל לבקר במוזיאון ההיסטורי של חברת רפאל לצורך הכנת כתבה. למרות שהתצוגה במוזיאון איננה מסווגת, נדרש אישור ביטחוני מיוחד להיכנס לשם, בגלל המיקום הרגיש בתוך מתחם מכון דויד, ובמיוחד לא ששים ברפאל להכניס עיתונאים לשטח מפעליהם. אנו מקווים כי ניתן יהיה לארגן בקרוב ביקורים במוזיאון לחברי האגודה למדעי התעופה והחלל בישראל, ונדויע על כך לחברים.

המוזיאון שהוקם ברפאל הפתיע אותנו מאוד לטובה, הן מבחינת גוון המוצרים העשיר מכל התקופות, והן מצורת הצגתם. ליווה אותנו בסיור אוצר המוזיאון, ד"ר ראובן אשל, המקדיש את מרבית זמנו מאז פרש לגמלאות מתפקידי ניהול בכירים ברפאל, לטיפול יוזמתו המבורכת. כפי שסיפר לנו, עוסקים יזמי המוזיאון כבר יותר מ-20 שנה באיסוף דוגמאות של מוצרי רפאל, ליקוט חומר תיעודי, שיפוץ מוצגים ואף בנייה מחדש של דגמים שלא שרדו. היזמים הצליחו לגבש קבוצה של גמלאים נלהבים, המקדישים את זמנם בהתנדבות להמשך פיתוח המוזיאון.

סיפורו של ד"ר ראובן אשל חוזר ומוכיח מציאות מוכרת: הנהלות מפעלים עסוקות בפעילות היום-יום ובתכנון עתיד החברה, ואינן מקדישות מאמצים לתיעוד העבר. דרושים "משוגעים לדבר", בעלי הכרה בחשיבות שימור ההיסטוריה, שינדנדו למנכ"ל התורן וישכנעו אותו לאפשר להם להגשים את חלום המוזיאון. בניגוד לרוב התעשיות הביטחוניות האחרות בישראל, נתברכה רפאל בשני מנכ"לים קודמים בעלי מודעות היסטורית. המנכ"ל הראשון – מוניה מרדור, ומי שהיה פעמיים מנכ"ל אחריו – ד"ר זאב בון, כתבו אחרי פרישתם ספרים המתעדים את התפתחות הרשות לפיתוח אמצעי לחימה.

שונה המצב בתעשייה האווירית לישראל, שמנהליה לאורך השנים לא התייחסו מעולם ברצינות לחובה לתעד את ההיסטוריה המפוארת של החברה. איש ממנהלי התע"א לא טרח להעלות על הכתב את זכרונותיו, וכאשר הם נדחו על-ידי גורמים חיצוניים לסייע בכתובת ההיסטוריה, הם לא בחרו באנשים הנכונים למשימה ולא היו מוכנים להקדיש לכך את המשאבים הדרושים. דוגמה בולטת למחדל התיעוד ההיסטורי היא הספר על המנכ"ל הראשון אל שוימר, שהופיע בשנה שעברה. את רמתו הירודה ביותר של הספר בהוצאת שוקן ביקרנו בחריפות בגיליון הקודם של "ביעף".

לאחרונה הזדעזנו לראות את אבות-הטיפוס של מטוסי המנהלים אסטרה וגלקסי, הזרוקים במגרש גרוטאות של התע"א במצב נוראי. האם לא היה ראוי לשמור מטוסים היסטוריים אלה באחד ממוסכי החברה?

אנו קוראים להנהלת התע"א להתחיל ללא דיחוי בהקמת תשתית למוזיאון היסטורי, שבו ילוקטו ויוצגו המטוסים, הכטב"מים, הטילים, דגמי הלוויינים והמערכות השונות. כמו ברפאל, אפשר לגבש למטרה זו צוות מסור של גמלאים, שישמחו לפעול בהתנדבות.

יהודה בורוביק



מהדורה אלקטרונית e108
ניסן תשס"ט – אפריל 2009

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 © 2009 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.