

התוכן

חדשות ביעף:

3	חיל האוויר
6	תעשיות ביטחוניות
10	תעשיות ביטחוניות – כטב"מים
12	תעשיות ביטחוניות בעולם
14	טכניון
14	חברות תעופה ישראליות

מוזיאונים לתעופה בעולם:

15	מוזיאון קאפרוני באיטליה
17	מוזיאון קאפרוני במוזיאון וולאנדיה באיטליה

ספרים ביעף

19	
----	--

בשער: מטוס הקרב החמקן לוקהיד מרטין F-35A לייטנינג II, שייקרא בישראל אדיר.

דבר העורך

משרד הביטחון מבקש לקדם עסקת רכש חדשה של מטוסי F-35A אדיר, מתוך כוונה להשלים את הכמות הכוללת ל-50 מטוסים, שיצידו שתי טייסות מלאות.

כמו בעסקאות קודמות עם ארה"ב, רכש המטוסים ימומן בכספי הסיוע הצבאי האמריקני (שהיקפו יותר מ-3 מיליארד דולר בשנה), בפריסה למספר שנים. בנוסף, מתחייבת יצרנית המטוס, לוקהיד מרטין, לחתום על חוזה שיתוף פעולה משמעותיים ביותר עם תעשיות ביטחוניות ישראליות. כבר בשלב זה, העניקה לוקהיד מרטין לתעשייה האווירית לישראל חוזה לייצור יותר מ-800 מעטי כנפיים למטוסי F-35 למשך כ-15 שנים, בהיקף כספי כולל של כ-2.5 מיליארד דולר (ראה עמ' 6).

עסקת רכש כה גדולה, המשעבדת חלק ניכר מכספי הסיוע הצבאי האמריקני בשנים הקרובות, מעוררת כצפוי התנגדות בקרב אחדים משרי הממשלה, הטוענים כי עדיף להפנות חלק מהכספים לצרכים דחופים יותר של כוחות היבשה בצה"ל. כך היה גם לפני החתימה על עסקת הרכש הקודמת של מטוסי אדיר בשנת 2010. ההתנגדות בממשלה הובילה לקיצוץ היקף ההזמנה הנוכחית מ-31 ל-14 מטוסים בלבד, אך סביר להניח כי הכמות החסרה תושלם בהזמנה עתידית.

מדינת ישראל חייבת להצטייד בעשרות מטוסי קרב חדשים בכל עשור, כדי לשמור על גודל נדרש של סדר הכוחות (סד"כ) האווירי וכדי לקיים עליונות איכותית. תפיסת הביטחון של ישראל גורסת זה עשרות שנים, כי חיל האוויר חייב להצטייד במטוסי הקרב המתקדמים ביותר שניתן להשיג, הן כגורם הרתעתי והן כדי להיות מסוגל לבצע באופן מיטבי משימות תובעניות.

אמת, כדי לתקוף ולהשמיד מטרות טרור של החמאס ברצועת עזה ושל החיזבאללה בלבנון לא חייבים מטוסי קרב סופר-מתוחכמים מהדור החמישי, כמו ה-F-35. גם כדי להבטיח את הגנת שמי המדינה ולמנוע חדירת כלי-טיס עוינים (מאוישים ובלתי מאוישים) לא חייבים להשתמש במטוס חמקן כמו האדיר. יחד עם זאת, אי אפשר לחזות בוודאות מה יהיו האיומים על מדינת ישראל בעשור הבא, וחייבים להיות מוכנים להתמודד בצורה הטובה ביותר עם התרחיש החמור ביותר.

כפי שתיארת בדבר העורך ב"ביעף" 114e, הסד"כ הנוכחי של מטוסי הקרב בחיל האוויר הולך ומתיישן. בשנת 2020, גילם של מטוסי ה-F-15 בזי יגיע ל-28 עד 42 שנים; מטוסי ה-F-16C/D ברק יהיו בני 27 עד 33 שנים; מטוסי ה-F-15I רעם יהיו כבר בני 22 שנים; רק מטוסי ה-F-16I סופה יהיו צעירים יחסית, בני 11 עד 16 שנים. החיל יהיה חייב להוציא משירות את המטוסים הישנים יותר, שתחזוקתם תהפוך לבלתי נסבלת וזמינותם תהיה נמוכה מאוד. בנוסף, הסד"כ הולך וקטן בעשרות מטוסים כבר במהלך העשור הנוכחי, עם הוצאתם משירות של מטוסי ה-F-16A/B נץ.

קיימת אמונה האפשרות לרכוש עוד מטוסי F-16I או F-15I עם שיפורים קלים, אלא שהחיסכון הכספי לא יהיה גדול במיוחד. חילות האוויר המובילים בעולם התלבטו לא מעט, והחליטו בסופו של דבר: ה-F-35 הוא הבחירה המתאימה ביותר להפעלה מבצעית בשנות ה-20' והלאה של המאה ה-21. רשימת הלוקוחות הולכת ומתארכת בהתמדה. כבר עתה כוללת הרשימה 12 מדינות: אוסטרליה, איטליה, ארה"ב, בריטניה, דנמרק, הולנד, טורקיה, יפן, ישראל, נורווגיה, קוריאה וקנדה. מדינות נוספות לבטח יצטרפו בשנים הבאות.

יהודה בורוביק

ביעף
תעופה וחלל

מהדורה אלקטרונית e130
כסלו תשע"ה – נובמבר 2014

בחסות
האגודה למדעי התעופה
והחלל בישראל

www.aerospace.org.il

ביעף נוסד בשנת 1972.

מו"ל ועורך אחראי: יהודה בורוביק

דוא"ל: biaf@aerospace.org.il

חבר מערכת: נעם הרטוך

מחיר המינורי: 118 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 © 2014 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.