

התוכן

חדשות ביעף

- 3 מטס יום העצמאות ה-70
- 8 תעשיות ביטחוניות
- 10 כטב"מים
- 11 ישראל בחלל
- 12 חברות תעופה ישראליות
- 13 נמלי תעופה בישראל
- 14 חילות אוויר ערביים

תערוכות בעולם:

- 17 התצוגה האווירית בברלין – ILA 2018

מוזיאונים לתעופה בעולם

- 26 מוזיאון ערש התעופה בלונג איילנד, ניו-יורק

- 32 ספרים ביעף

בשער: מסוק התובלה הכבד סיקורסקי CH-53K קינג סטאליון במפגן האווירי בתערוכת ILA בברלין. (צילום: ביעף)

דבר העורך



ענקיות התעופה האמריקניות לוקהיד מרטין (בעלת סיקורסקי) ובואינג ניצלו את תערוכת ILA בברלין כאירוע בעל תהודה חזקה לקידום שיווקו של מסוק התובלה הכבד שהן מייצרות. המטרה הראשונית הייתה כמובן חיל האוויר הגרמני, שמחפש תחליף ל-CH-53G המיושן, אבל מנהלי הפיתוח העסקי של היצרנים מארה"ב לא הסתירו את שאיפתם להשפיע גם על קברניטי הרכש הצבאי בישראל, שמחפשים מחליף ליסעור.

חיל האוויר הישראלי שאף מאז ומתמיד להצטייד בכלי-הטיס הטובים ביותר שביכולתו להשיג. גישה מוצדקת זאת מבטיחה לא רק את היכולת למלא את המשימות התובעניות ביעילות הטובה ביותר וברמת הצלחה גבוהה, אלא שהיא גם תורמת לסיכוי להשאיר את כלי-הטיס בשירות במשך עשרות שנים ולחסוך בהוצאות עתידיות. מטוס קרב מתקדם, מטוס

תובלה גדול או מסוק כבד רוכשים כיום לתקופת הפעלה של לפחות 30 שנים, ולפעמים גם ליותר מ-50 שנים. כאשר מצטיידים בכלי המתקדם ביותר שקיים, אשר מנצל את הטכנולוגיות החדשות ביותר, מובטח למשתמש שהצורך בהשבחה יהיה רחוק יותר ועלויות התפעול יהיו נמוכות יותר בסיכום כולל. אם זהו השיקול העדיף, חיל האוויר הישראלי צריך לבחור בסיקורסקי CH-53K קינג סטאליון כמחליף ליסעור. כפי שאנו מסבירים בתיאור הופעתו של ה-CH-53K בתערוכת ILA בברלין, הטכנולוגיות המתקדמות שמשולבות במסוק חדיש זה – ובמיוחד מערכת הניהוג החשמלית בשילוב עם מערכת בקרת הטיסה האוטומטית הדיגיטלית בעלת טווח השליטה המלא – מאפשרות ביצועים יוצאי דופן ורמת בטיחות גבוהה מאוד. והרי אנו זוכרים היטב את התאונות הקטלניות הרבות שאירעו במסוקי היסעור, בהן נספו עשרות רבות של חיילים, כאשר רובן נגרמו בגלל טעויות אנוש.

ה-CH-53K הכבד מאוד מצטיין בכושר נשיאה העולה על הדרישות והצרכים של צה"ל, אבל הכושר העודף מתבטא בעיקר ביכולת נשיאה של מטענים חיצוניים גדולים וכבדים – צורך חיוני של חיל הנחתים האמריקני, הנדרש להעביר ציוד לחימה רב מסיפון ספינות לשדה הקרב היבשתי, אבל לא משימה עיקרית של צה"ל. תא הנוסעים/מטען של ה-CH-53K גדול רק במעט מזה של היסעור, ומאפשר הטיסה של לוחמי צבא היבשה או של כוחות קומנדו ביתר נוחיות ולטווחים ארוכים יותר. אבל כמו כל דבר אחר בחיים, מה שקובע בסופו של דבר הוא האם יש לנו מספיק כסף לשלם עבור מוצר היוקרה; האם תקציב הסיוע האמריקני יספיק בשנים הבאות כדי לכסות הוצאה כמעט כפולה על מסוקי התובלה הכבדים שדרושים.

חיל האוויר הישראלי יכול להסתפק גם במסוקי בואינג CH-47F שינוק, הזולים משמעותית. כושר הנשיאה שלהם אמנם נחות מזה של ה-CH-53K, אבל בהחלט עונה על הדרישות המינימליות של צה"ל. זהו מסוק מוכר ומוכח, נפוץ מאוד ברחבי העולם, שהשבחתו הנמשכת תבטיח כי ניתן יהיה להשאירו בשירות עד שנת 2060.

יהודה בורוביק

ביעף
תעופה וחלל

מהדורה אלקטרונית e143
אייר תשע"ח – אפריל 2018

בחסות
האגודה למדעי התעופה
והחלל בישראל

www.aerospace.org.il

ביעף נוסד בשנת 1972.

מו"ל ועורך אחראי: יהודה בורוביק

עורכי משנה: מאיר פדר

ד"ר נעם הרטוך

דוא"ל: biaf@aerospace.org.il

מחיר המינורי: 117 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 © 2018 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.