

חדשות תעופה בקצרה – מרץ 2009

- קטגורית ה-VLJ (VERY LIGHT JET) שצמחה והתפתחה בשנים האחרונות, טמנה בחובה הבטחה לייצר מטוסי סילון אישיים ומוניות אוויר זולים לרכישה ולאחזקה ולשינוי חוקי המשחק בתעבורה האווירית. חזון זה משך אליו יצרנים ומשוגעים לעניין רבים, בעיקר קטנים, ששאפו להגשים את חלומם של רבים להטיס מטוס סילון קטן, מתקדם וזול, הממריא ונוחת מהמנחת הסמוך ושתענוג זה לא יהיה נחלתם הבלעדית של אותה שכבה דקה ואליטיסטית של המולטימיליונרים.

אולם חלומות לחוד ומציאות לחוד – ההשקעות האדירות הדרושות לפיתוח ורישוי המטוס, הנמדדות במאות מיליוני דולרים, גרמו לרבים מאותם אנשי חזון לקרוס ולהיעלם (התעשייה האווירית היתה אמורה להיות שותפה בשניים מפרויקטים אלו).

הכהן הגדול ונושא הדגל של ה-VLJ היה VERN RABURN, שהקים בשנת 1998 את חברת ECLIPSE AVIATION. חברה זו ומטוסה, ה-ECLIPSE 500, היו המובילות בשוק זה עם הזמנות לכ- 2,400 מטוסים. אולם הצרות לא פסחו גם על חברה מצליחה, לכאורה, זו: ב- 2002 הוחלף המנוע המקורי והמטוס תוכנן מחדש, הרישוי נשרך ורק בינואר 2007 סופק המטוס הסדרתי הראשון. במהלך 2007 הוחלף ספק האוויוניקה והחברה נתבעה ע"י ספקים על אי-תשלום ובתחילת 2008 השתלטו על החברה המשקיעים שהחזיקו את רוב מניותיה. במאי 2008 עלה מחיר המטוס ל- 2.15 מיליון דולר (ביוני 2000 היה מחירו 837.5 אלף דולר) וביולי הודח מתפקידו ועזב את החברה היזם והמייסד, RABURN. בספטמבר קרסה חברת מוניות האוויר DAYJET מפלורידה בשל בעיות מימון ואשר היתה הלקוח הגדול ביותר למטוס וזאת לאחר קבלת 28 מטוסים בלבד מתוך 1,430 (!!) שהזמינה. באוקטובר, הופסק הייצור לאחר 267 מטוסים ועוד מסי' עשרות בתהליכי הרכבה. בינואר 2009 אישר שופט את מכירתה של החברה לחברה חדשה שכללה חלק מהמשקיעים, ECLIPSEJET AVIATION, אך בפברואר, לאחר ניסיונות מימון כושלים, הכריזה החברה החדשה על פשיטת רגל.

בימים אלו מתארגנות שתי קבוצות מבין בעלי המטוסים ואלו שהזמינו וטרם קיבלו, על מנת להקים גוף שבשלב ראשון יתחזק את המטוסים הקיימים,

ישלים את המטוסים שהיו בתהליכי הרכבה ובהמשך, ייטול על עצמו את המשך הייצור.

גורל דומה חווה פרויקט מרכזי אחר בקטגוריה זו: ה-A700 של חברת ADAM. החברה פשטה את הרגל במהלך 2008 בשל קשיי מימון בשלב הרישוי, על אף שהיו באמתחתה מאות הזמנות, ונמכרה לחברה רוסית ב-10 מיליון דולר. אולם בתנאי האשראי כיום, גם החברה הרוסית מתקשה לממן את הרישוי ולא ברור מתי המטוס ירושיין.

בשוק ה-VLJ נותרו למעשה רק אלו שהיה להם גב כלכלי מוצק: ה"מוסטנג" של חברת ססנה שכבר סופקו למעלה מ-100 ממנו וה"פנום 100" של חברת אמברר הברזילאית שנכנס לאחרונה לשירות. ה-PIPERJET של חברת פייפר, ה-D-JET של חברת דיימונד וה-SF50 של חברת צירוס, שלושת האחרונים חד-מנועיים וה-HONDAJET הדו-מנועי מקווים לקבל את הרישוי המיוחל ב-2010.

עצוב, אך שוב הוכח שחזון, התלהבות ומהפכנות, אינם ערובה להצלחה אם אין מאחוריהם מימון מסיבי ועולם התעופה גדוש ברעיונות ופרויקטים מבריקים ומהפכניים שנמוגו ונשכחו בשל קשיי מימון או תזמון לא נכון.

- איחוד נסיכויות המפרץ מגביר את רכישות הנשק, במיוחד בתחום האווירי, ולאחרונה סוכמו שתי עיסקאות גדולות: רכש של 48 מטוסי אימון סילוניים מתקדמים איטלקיים מדגם M-346 שחלקם יהיו בתצורת מטוס תקיפה קל. העיסקה, שהיקפה מוערך ב-1.27 מיליארד דולר, כוללת סימולטורים ומתקני אימון אחרים והיצרן האיטלקי, שזו לו עיסקת הייצוא הראשונה למטוס זה, אמור לספק את המטוסים החל מ-2012. עיסקה שנייה, בסך של 3 מיליארד דולר, כוללת 12 מטוסי הרקולס מדגם J בתצורת הגוף המוארך וכן שני מטוסי C-17, כל זאת עם עזרי אימון וחלפים. עיסקת ה-C-17 מפתיעה שכן זהו מטוס תובלה ברמה האסטרטגית ולא נראה מתאים למדינה אזורית קטנה, אולם זהו המשך מגמה שהחלה ב-2007 עם רכישת שלושה מטוסי מיכלית חדישים A330 של איירבס ויתכן שירכשו שני מטוסי C-17 נוספים. גם נסיכות קטאר באזור המפרץ רכשה בשנה שעברה שני מטוסי C-17 ומתכוונת כנראה לרכוש שניים נוספים. בעקבות רכישות מפתיעות אלו סימנה בואינג, יצרנית המטוס, את

סעודיה, כוויית ועומן עתירות הממון כלקוחות אפשריים גם הן וכך לאפשר את המשך ייצור המטוס מעבר לשנת 2011.

ח"א העירקי רכש 24 מסוקי יורוקופטר EC635 ולקראת סוף השנה אמור לקבל את המסוקים הראשונים מדגם MI-17 הרוסי מתוך 22 שהוזמנו בכספי הסיוע הצבאי האמריקאי. כמו-כן, שוקל משרד ההגנה העירקי אפשרות להגדיל את הזמנת מסוקי ה-BELL 407 חמושים מ-24 ל-50.

רכישה נוספת של שכנינו, היא רכישת 30 מטוסי F-16 מדגמי C (חד-מושבי) ו-D (דו-מושבי) בלוק 50 ע"י ח"א הטורקי. המטוסים והמנועים יורכבו במפעלים מקומיים.

באזורנו נמצאים שלושת חילות האוויר שלהם ציי ה-F-16 הגדולים בעולם, לאחר ח"א האמריקאי, כאשר ישראל בראשן ולאחריה טורקיה ומצרים.

• מהנעשה בח"א שלנו:

- ח"א עומד על דעתו שבמטוסי F-35 העתידיים, ישולבו מערכות רבות מתוצרת ישראל, על אף התנגדות הממשל האמריקאי. בינתיים הוזמנו 25 מטוסים מהדגם A הקונבנציונלי (הגירסה של ח"א האמריקאי), עם אופציה ל-50 נוספים שחלקם יתכן שיהיו מדגם B להמראה ונחיתה אנכית או קצרה (הגירסה של המרינס). בשנים האחרונות הצטייד החיל ב-102 מטוסי F-16I "סופה" ולכן יתכן שיעדיף לדחות את מועד קבלת ה-F-35, מתוך הנחה שבהמשך ירד מחירם מתחת ל-100 מיליון דולר, שהוא מחירם הנוכחי.

- מטוסי הסקייהוק הדו-מושביים משמשים לאימון שנים רבות וח"א מתכוון להפעילם לפחות עוד 5 שנים. אם לא יימצא תחליף נאות בפרק זמן זה, ישקול החיל הפעלת מטוסי F-16 מהסדרות הישנות (דגם B הוא דו-מושבי) לצורך זה.

- בהמשך לרכישת מס' מסוקי אפצ'י מהדגם D ושידרוג עוד מס' מסוקים מדגם A לדגם D, מבקש עתה ח"א לשדרג עוד ארבעה מסוקים מדגם A לדגם D.

- חברת אלביט הוכיחה פעם נוספת את היותה אחת מהחברות המצליחות בארץ, כאשר סיימה את שנת 2008 עם מחזור מכירות של 2.64 מיליארד דולר, עלייה של כ- 1/3 לעומת 2007, רווח נקי של 204 מיליון דולר, עלייה של 166% לעומת 2007 וצבר הזמנות של 5 מיליארד דולר. רוב המכירות היו לייצוא ורק 18% לשוק המקומי. מלבד היותה חברה פורצת דרך עתירת טכנולוגיה עם מגוון מוצרים ושטחי פעילות, השכילה אלביט להבין, בניצוחו של מנכ"ל הכריזמטי יוסי אקרמן, את דרך התנהלות שוק הייצוא המודרני. כיום הייצור נעשה כמעט כולו במדינה שאליה מכוון הייצוא באמצעות חברות בנות או שת"פ עם חברות באותה מדינה. לכן, מזה שנים אלביט רוכשת חברות בארה"ב (34% ממחזור המכירות ב- 2008 היה לשוק האמריקאי) וברחבי העולם וכך עשתה גם בארץ ורכשה חברות כמו חץ-הכסף, ציקלון, אל-אופ, אלישרא ואחרות. יחד עם זאת, משקיעה החברה רבות במחקר ופיתוח (8.6% מהמחזור ב- 2008) ומצליחה בשל כך לעיתים קרובות להקדים את מתחרותיה בשוק.

רכישות מערכת הבטחון מאלביט ב- 2008 היוו כאמור 18% בלבד מסך המכירות, אולם לדברי אקרמן, זהו השוק החשוב ביותר שכן מעבר לעניין הלאומי, כל דולר מכירות לצה"ל יוצר 4 דולר ייצוא בשל המוניטין של צה"ל בעולם.

על אף המשבר הכלכלי העולמי כיום, צופה אקרמן ששנת 2009 תהיה טובה לפחות כמו 2008.
- גם התעשייה האווירית אינה שוקטת על שמריה ולהלן חלק מפעילותיה:

 - סינגפור קיבלה לאחרונה את הראשון מבין ארבעת מטוסי בקרה והתרעה מוקדמת מדגם גלפסטרים G550 שהותקנו בהם מערכות של אלתא, בדומה למטוסי ההתרעה מדגם זה שבידי ח"א. שווי העיסקה מוערך במיליארד דולר והמטוסים בעלי יכולת גילוי ושליטה לטווחים שמעל ל- 200 N.M ובעלי 6 עמדות למפעילים ושהייה של 9 שעות בגובה 41,000 רגל.
 - פיתוח מטוס המנהלים G250 במשותף עם חברת גלפסטרים, שמפותח מתוך ה- G200 הנוכחי, מתקדם כסדרו והטיסה הראשונה צפויה במחצית השנייה של 2009 והכניסה לשירות מתוכננת ל- 2011. למטוס יהיה את התא הגדול ביותר, את הטווח הארוך ביותר (3,400 N.M) והוא יהיה המהיר ביותר בקטגוריה שלו.

- התעשייה האווירית בוחנת אפשרות לשת"פ עם יצרנים אחרים בעולם לפיתוח מטוס מנהלים על-קולי, תוך ניצול הידע הייחודי שיש לה בתחום זה מפיתוח מטוס ה"לביא" בשנות ה-80. להערכתה, ההשקעה הדרושה בפרויקט כזה נאמדת בשני מיליארד דולר והפיתוח יארך לפחות 10 שנים מעתה.
- ח"א ההודי בוחן אפשרות לצייד את מטוסי הקרב הקלים TEJAS מתכנון וייצור עצמי האמורים להיכנס לשירות ב-2011, במכ"ם מדגם EL/M-2052 של אלתא, בשל קשיים בפיתוח מכ"ם בתעשייה המקומית. מכ"ם חדיש זה העובר עתה ניסויים, מסוגל לטפל ב-64 מטרות אוויריות, ליצור תמונה סינטטית בעלת כושר הפרדה גבוה עבור מטרות קרקעיות נעות וכן לשמש לאיתור מטרות ימיות.
- ב-19/3/09 התרסק האבטיפוס השני של הססנה SKYCATCHER 162 שהוא מטוס ה-LSA של ססנה וגם הפעם בעת כניסה לסחרור בלתי נשלט. הטייס הפעיל את מצנח המטוס ונפצע קל באירוע. כזכור, בספטמבר 2008 התרסק האבטיפוס הראשון בעת ביצוע סחרור והטייס הצליח לנטוש ולצנוח בשלום. עפ"י התוכנית, הרישוי אמור להתקבל בחודשים הקרובים ו-40 מטוסים אמורים להימסר ללקוחות במחצית השנייה של 2009, אך כרגע לא ברור אם אמנם כך יהיה, בעקבות שתי ההתרסקויות.

ערך: דוד קומפורטי