

חדשות תעופה בקצרה – מאי 2010

- חברת SMA הצרפתית פיתחה בזמנו מנוע טורבו-דיזל תעופתי, ה- SR305-230, אשר קיבל רישוי ב- 2001 והספקו המכסימלי 227 כ"ס. המנוע נכנס לייצור ב- 2003 אולם ביצועיו לא היו משיביע רצון ובשל כך נמכרו 46 מנועים בלבד, שבפועל שימשו כולם להסבת מטוסי ססנה 182 ואילו חברת צירוס שהתכוונה להרכיבו על מטוסי ה- SR22 מתוצרתה, נסוגה מכך. מאז פיתחה החברה דגם משופר, ה- SR305-230E, שאותו הציגה באפריל השנה באירוע SUN'N FUN בפלורידה ומקווה לקבל רישוי עבורו בהליך מזורז, בהסתמך על הרישוי המקורי, עד לאירוע באושקוש ביולי.
- המנוע המשודרג מורכב כרגע לצורך ניסויים על ססנה 182 ועל TB20 "טרנידד", אך החברה מקווה שחברת ססנה תיאות להרכיבו גם על מטוסים חדשים ושהוא יאומץ להסבות גם עבור מטוסים אחרים.
- חברת פיפר מתכוננת לספק את המטוס הראשון מתוצרתה שיונע ע"י דלק מכוניות ויהיה זה ה- PA-28 WARRIOR. חברת PETERSON AVIATION מציעה מזה מספר שנים ערכה מרושינת להסבה לשימוש בדלק מכוניות לכל דגמי ה- PA-28, אך זוהי פעם ראשונה שחברת פיפר מתקינה ערכה זו במהלך הייצור. בשנה האחרונה סיפקה פיפר 9 מטוסי WARRIOR ו- ARCHER בלבד, אך בעקבות הסבה זו ובשל הקושי הגובר בזמינות דלק 100LL, במיוחד באסיה, צופה החברה שהשנה יסופקו כ- 100 מטוסים מדגמים אלו. במקביל, גם חברת ססנה הודיעה שהיא עושה מאמצים למצוא תחליפים ל- 100LL ואשר יתאימו למטוסיה.
- חברת MOONEY הפסיקה את הייצור בנובמבר 2008 בשל המצב הכלכלי ופיטרה את מרבית עובדיה. במהלך 2009 היא רק מכרה מלאי של 26 מטוסים שהצטברו במפעלה. עתה הודיעה שהיא מתחילה לקבל הזמנות לדגמי 2010 לקראת חידוש הייצור כאשר כמות ההזמנות תצדיק זאת.
- חברת OMA SUD האיטלקית מתכוננת לפתוח קו ייצור נוסף למטוסה החדש, ה- SKYCAR והפעם בפלורידה, במקביל לתהליך רישוי המטוס בארה"ב לאחר שקיבלה רישוי אירופי בתחילת השנה. המטוס כפול הזנב, מונע ע"י צמד מנועי לייקומינג בני 200 כ"ס כ"א בתצורת PUSH, משקלו המכסימלי 4442 ליברות, המשקל השימושי 1224 ליברות וכני הנסע מתקפלים. למטוס 5 מושבים, קיבולת דלק של 132 גלון, טווח מיטבי של 1087N.M ומהירות שיוט של 145 קשר. החברה רואה את המטוס כתחליף זול למטוס ה- KING AIR עבור חלק מהלקוחות, אף שאלו שתי קטגוריות מטוסים שונות.
- צפי הייצור בפלורידה מוערך ב- 40 מטוסים בשנה ולדעת החברה, הדרישה השנתית הכללית בעולם למטוס זה תהיה כ- 70 מטוסים.
- התעשייה האווירית הקוריאנית שהחלה ב- 2008 לפתח את מטוסה הראשון בקטגוריית התעופה הכללית, ה- KC-100, מקווה להטיס את האבטיפוס הראשון עד לסוף שנה זו, לקבל רישוי אמריקאי ואירופי ולהתחיל באספקה ללקוחות ב- 2013. המטוס הינו חד-מנועי, 4-מושבי והגוף בנוי מחומרים מרוכבים. המנוע הינו מנוע טורבו של קונטיננטל בעל הספק של 315 כ"ס ומקנה למטוס מהירות מכסימלית של 240 קשר. משקלו המכסימלי 3600 ליברות, מטענו המכסימלי 1100 ליברות, טווחו המכסימלי 1321N.M והוא יצוייד באויניקת מסכים שלמה, סטיק בצד ומערכת התרעה מפני התנגשות.

- ישראל תפרסם בקשה לקבלת נתונים למטוס אימונים מתקדם, כתחליף למטוסי הסקייהוק הדו-מושביים שבשימוש ח"א מזה כ- 40 שנה. המועמדים הם ה- M-346 של חברת ALENIA האיטלקית וה- T-50 של התעשייה האווירית הקוריאנית שפותח בשיתוף חברת מרטין-לוקהיד האמריקאית. שני אלו נבחנו גם ע"י ח"א האמריקאי כתחליף אפשרי למטוסי האימון T-38 שבשימוש כ- 50 שנה. חברת אלביט והתעשייה האווירית חברו יחד בפרויקט זה ויתכן שהמטוס שיבחר, יורכב בארץ וח"א יקנה מהיזמים שעות טיסה, כפי שהוא עושה כיום עם אלביט עבור מטוסי הגרוב G120 וה- T-6 של ביה"ס לטיסה בחצרים.
- משרד הביטחון הוא הלקוח הראשון של הכטב"מ החדש של אלביט, ה"הרמס 900". לאחרונה נחתמה עסקה עם אלביט ע"ס 50 מיליון דולר שרובה מיועד לרכישת הכטב"מ החדש בשלוש השנים הקרובות. ה"הרמס 900" נבנה לאור ניסיון מצטבר של 170,000 שעות טיסה שבוצעו ע"י אחיו הקטן יותר, ה"הרמס 450". ה"הרמס 900" מסוגל לפעול בגבהים שמעל 30,000 רגל, משקלו בהמראה 1100 ק"ג מהם 300 ק"ג של מטען ותחנת הבקרה הקרקעית המנחה אותו, זהה לזו של ה"הרמס 450".
- חוקרים ממכון וייצמן ומכללת שנקר, בתהליכי פיתוח של חומר ציפוי אשר ישלש את חוזק החומרים להלם ויגדיל את ההתנגדות להיווצרות סדקים ולהתפשטותם פי סדר גודל, כל זאת תוך הגדלה של 0.5% בלבד במשקל. חומר הציפוי מורכב מננו-חלקיקים של טונגסטן דו-גופריתי מעורב בעיסה של אפוקסי וסיבי פחמן.
- פיתוח נוסף של חוקרי ננו-טכנולוגיה ממכללת שנקר, הוא של חומר ציפוי אשר מונע הצטברות קרח על חלקי פלסטיק במטוסים ומקטין את יכולת ההידבקות של הקרח למשטחים המצופים פי 20 ביחס למשטחים שאינם מצופים. לדברי החוקרים, חומר הציפוי ישווק מסחרית בעתיד הקרוב.
- X-37 הינו כלי טיס חללי בלתי מאוייש של ח"א האמריקאי שנועד לנחות כמטוס לשימוש חוזר, בדומה למעבורת. התכנון החל ב- 1999, אך הפיתוח הממשי החל רק ב- 2002, כשהמטרה היתה לשגר למסלול ב- 2006. השיגור לא בוצע וב- 2004 נעשה רק ניסוי הטלה ממפציץ B-52 מגובה של 46,000 רגל לבדיקת התנהגות בחדירה לאטמוספירה ויכולת הנחיתה. לאחרונה שוגר בהצלחה ה- X-37B לשהייה של 270 יום במסלול לבדיקת טכנולוגיות בקרה, שליטה וניווט מתקדמות וזהו שיגור ראשון של מטוס חלל בעל יכולת לשימוש חוזר ע"י ח"א האמריקאי. על אף הדמיון למעבורת, הוא קטן ממנה בהרבה: אורכו 8.9 מ', מוטת כנפיו 4.5 מ' ומשקלו 4990 ק"ג לעומת 37.2 מ', 23.2 מ' ו- 75,000 ק"ג בהתאמה של המעבורת, אולם הטכנולוגיות שהוא בודק מוגדרות כמתקדמות הרבה יותר והן דור מעל אלו של המעבורת. מעבר לטכנולוגיות המתקדמות בבקרה וניווט, המטרה העיקרית היא ליצור כלי טייס חללי שניתן להשמישו לשיגור חוזר תוך 10-15 יום בעלויות נמוכות, לעומת המעבורת שהכנתה לשיגור חוזר ארכה חודשים רבים ועלות כל שיגור היתה כ- 500 מיליון דולר. ח"א האמריקאי לא שיחרר נתונים מפורטים על ביצועי ויכולות ה- X-37 ולא ברור אם ישמש, ולו חלקית, כתחליף למעבורת.

ערך: דוד קומפורטי