

חדשות תעופה בקצרה - יולי 2009

- כבכל שנה בשבוע האחרון של חודש יולי, מתעוררת לחיים העיירה הקטנה אושקוש שבמדינת ויסקונסין כאשר מתקיימת בה התערוכה הגדולה בעולם של התעופה הכללית. בשבוע זה פוקדים את העיירה למעלה מחצי מיליון מבקרים נלהבים מארה"ב ומהעולם כולו וחוזים באירוע תוסס וצבעוני עם תצוגה של מאות רבות של מטוסים שונים ומשונים, מטוסי עבר נוצצים ומטופחים, תצוגות אווירובטיקה עוצרות נשימה של טובי טייסי האווירובטיקה בעולם וכ- 10,000-12,000 מטוסים פרטיים מצוחצחים מכל הסוגים של המבקרים והכל בסדר מופתי מעורר קנאה, ממש חגיגה לעיניים וללב.

אולם השנה העיב על הכל המשבר הכלכלי, שפגע קשות בתעופה הכללית ושבעטיו פוטרו אלפי עובדים, מפעלים נסגרו לשבועות וחודשים וחלקם קרסו ופשטו רגל. עפ"י נתוני GAMA, ארגון היצרנים בתעופה הכללית, ברבעון הראשון של 2009 סופקו 179 מטוסי בוכנה, 92 מטוסי טורבו-פרופ' ו- 191 מטוסי מנהלים סילוניים, לעומת 473 מטוסי בוכנה, 195 מטוסי טורבו-פרופ' ו- 325 מטוסי מנהלים סילוניים שסופקו ברבעון האחרון של 2008 והפער ביחס ל- 2007 גדול עוד יותר.

על אף הנתונים הקשים, יש מספר נקודות אור: מניות חברת פייפר נרכשו במלואן ע"י חברה סינגפורית עתירת הון שאומנם לא יחזירו אותה לימי הזוהר של שנות ה-60-70 עת ייצרה 14 מטוסים ביום, אך יתנו לה את ההון הדרוש להמשיך הלאה. חברת צירוס קלטה מקצת עובדיה שפוטרו והציגה חידושים במטוסיה כמו מדיד למהירויות הזדקרות ומערכת EVS לשיפור ראות בתנאי ראות גרועים. חברת ססנה מקווה לקבל בקרוב רישוי למטוס ה- LSA שלה, הססנה SKYCATCHER 162, שיש לה 1,000 הזמנות עבורו, על אף התרסקות שני האבטיפוסים הראשונים בשל אי-יציאה מסחרור ושבעטיים התוכנית מפגרת בשנה. חברת דיימונד נחלצת מהמשבר החלקי אליו נקלעה בעקבות קריסת יצרנית מנועי הדיזל למטוסי ה- DA40 וה- DA42 שלה, כיוון שהשכילה לפתח מנוע דיזל משלה, שכבר קיבל רישוי אירופאי ובארה"ב האישור בתהליך.

- על אף ההבטחה שנכזבה בקטגוריית מטוסי ה- V LJ (VERY LIGHT JET) וקריסת חלק ניכר מהיצרנים והיזמים בשוק זה, יש המאמינים בו עדיין ומנסים להשתלב בו. חברת STRATOS AIRCRAFT מתכננת מטוס 4-מושבי וחד-מנועי בשם "STRATOS 714",

שישייט במהירות מכסימלית של 415 קשר, יגיע לטווח של 1,500 N.M במלוא מטענו ומחירו יהיה 2 מיליון דולר. סבב ראשון של גיוס כספים מתוכנן בעת התערוכה באושקוש, שם תציג החברה דגם מלא של תא המטוס ומקווה לגייס 12 מיליון דולר שיסיפקו לבניית שני אבטיפוסים טסים ולניסויים סטטיים. סבב שני ייעשה לאחר 18 חודשים וייועד בעיקר לרישוי ואמור להסתכם ב- 100 מיליון דולר.

- המצב הכלכלי היכה קשות גם את יצרניות מטוסי הנוסעים הגדולים, בואינג ואיירבס. במחצית הראשונה של 2009, הוזמנו משתייהן גם יחד 175 מטוסים בלבד אך בוטלו 106 הזמנות, כך שמספר ההזמנות נטו הוא 69 מטוסים (1 לבואינג ו- 68 לאיירבס), לעומת 962 הזמנות נטו במחצית הראשונה של 2008 ו- 1,162 במחצית הראשונה של 2007. זהו נתון גרוע שזמן רב לא היה כמותו ואפילו במחצית הראשונה של 2002, לאחר אירועי 11/9/2001, הוזמנו נטו 238 מטוסים. האבסורד הוא שבשל השגשוג בשנים האחרונות, השקיעו שתייהן בהגברת קצב הייצור ובמחצית הראשונה הגרועה כל כך של 2009, הן סיפקו מספר שיא של 500 מטוסים.

- כל מטוסי הנוסעים של חברות התעופה הישראליות יצוידו בשנים הקרובות במערכת "C-MUSIC" להגנה מפני טילי כתף. המערכת פותחה ע"י אלאופ (חברת בת של אלביט) מתוך מערכת צבאית במסגרת חוזה של 76 מיליון דולר עם ממשלת ישראל. המערכת פועלת אוטומטית ללא התערבות צוות המטוס, מזהה איומים, רוכשת מטרה ושולחת קרן לייזר אשר משבשת את מערכת ההנחיה של הטיל ומסיטה אותו ממסלולו. מחולל הלייזר נמצא בתא המטען וכך חיצונית נראה רק צריח קטן בגחון המטוס, המכיל את החיישנים ואת יורה קרן הלייזר.

- ערב-הסעודית קיבלה את שני מטוסי היורופייטר "טייפון" הראשונים מתוך 72 שהזמינה. אלו שניים מתוך 24 שהיו מיועדים לח"א הבריטי, אך בהסכם בין הממשלות, יועברו לערב-הסעודית. שאר 48 המטוסים, יורכבו בערב-הסעודית.

- התעשייה האווירית סיפקה לקולומביה את הראשון מבין כ- 24 מטוסי "כפיר" משודרגים מהדגמים C-10 ו-C-12, עפ"י הסכם בן 150 מיליון דולר שנחתם ב- 2007. זמן קצר לאחר מכן, אחד ממטוסי ה"כפיר" (דו-מושבי) ניזוק קשות בתאונה בקולומביה עת ירד מהמסלול בהפסקת המראה לטיסת ניסוי. שני הטייסים הישראלים נחבלו קלות.

- לאחרונה הגיעו לארץ ארבעת מטוסי האימון הראשונים מדגם ביצ'קרפט T-6A עבור ח"א ואשר כינויים יהיה "עפרוני". נרכשו 20 מטוסים והם נועדו להחליף כ- 35 מטוסי "צוקית" שעדיין בשירות ביה"ס לטיסה של ח"א. ה- T-6A אינו סילוני טהור, אלא מונע פרופלור ובעל מנוע טורבו-פרופ' ועל אף היותו בעל ביצועים עדיפים על פני ה"צוקית", ספק אם הוא התחליף האידיאלי. אולם בהיותו מטוס אמריקאי, ניתן היה לקבלו במסגרת כספי הסיוע של הדוד סם ונראה שבשל אילוצי תקציב, הוא היווה את הפשרה המצויה.

הבעיה היותר קשה והרבה יותר יקרה של ח"א, היא החלפת מטוסי הסקייהוק הדו-מושבי לאימון מתקדם והבעיה התחדדה לפני כשנה וחצי כאשר חברת ATG האמריקאית קרסה. חברה זו פיתחה מטוס דו-מושבי מקטגוריית VLJ, ה"גיבלין", ובשת"פ עם התעשייה האווירית, היו אמורות להיות מפותחות גירסאות של מטוסי אימון צבאיים מתקדמים מתוך מטוס זה ושיתאימו גם לח"א. בארסנל האמריקאי, אין כיום מטוס שיענה לצרכים אלו של ח"א ובלית ברירה, החיל ימשיך להשתמש בסקייהוק ומדובר שכך יהיה עד ל- 2016.

- ב- 21/7/09 מלאו 40 שנה לנחיתת האדם הראשון על הירח במבצע טכנולוגי אדיר מימדים ומבריק, מלא השראה ומעורר השתאות והתפעמות. תחילתו הפורמלית של מבצע "אפולו" היתה בנאומו של הנשיא קנדי בפני הקונגרס במאי 1961 עת הכריז: "נחיתת אדם על הירח וחזרתו הבטוחה ארצה עד לסוף העשור". באותם ימים של המלחמה הקרה, הישגים בחלל היו מדד חשוב לדמותה, יוקרתה ועוצמתה של מעצמה בעיני העולם והיותו והאמריקאים ספגו תבוסות רבות מידי ברית-המועצות בתחום זה, הפך מבצע זה לפרויקט לאומי שאמריקה נרתמה לו במלוא עוצמתה. התקציב ההתחלתי היה 20 מיליארד דולר (של שנות ה- 60) שהגיע לבסוף ל- 25 מיליארד. נבנה המשגר הגדול והכבד ביותר, ה"סטורן 5", שיחד עם חללית "אפולו" בחרטומו, התנשא לגובה של 111 מ' ומשקלו בהמראה היה כ- 3,000 טון (!!!). ביכולתו של משגר ענק זה היה להכניס למסלול סביב כדור-הארץ מטען של כ- 119 טון, או לשלח לירח מטען של 47 טון. משקלה של חללית "אפולו", על שלושת חלקיה, היה 45 טון (כדי להבין את גודל ההישג, די אם נזכיר שהלוויין האמריקאי הראשון, ה"אקספלורר 1", ששוגר ב- 1958 שקל 11 ק"ג). בבסיס השיגור שבכף קנברל, נבנה "נמל הירח" עם מתקני ענק ובהם בניין ההרכבה של המשגר והחללית. בזמנו היה זה הבניין בעל הנפח הגדול בעולם והוא מסוגל היה להכיל ארבעה משגרי "סטורן 5" מורכבים וזקופים. דרך כל אחת מארבע דלתותיו, יכול היה לעבור בשלמותו בניין האו"ם שבניו-יורק והותקנה בו מערכת מיזוג-אוויר מיוחדת

למניעת היווצרות עננים וגשם בתוך הבניין... בשיאו, העסיק הפרויקט, במישרין ובעקיפין, 300,000 מדענים, מהנדסים, טכנאים ואחרים ושותפו בו 20,000 חברות. המאמץ הכביר יחד עם תחושת השליחות והחלוציות של כל השותפים במבצע, הביאו תוך זמן קצר להפליא, שמונה שנים בלבד, להגשמת חלום של האנושות מזה מאות שנים. אלו היו ימי הזוהר והתהילה של סוכנות החלל האמריקאית נאס"א, אך הם לא חזרו מאז.

בחזון ממשל בוש לחקר החלל משנת 2004, כלולה גם החזרה של ארה"ב לירח ב-2020. לצורך כך, מתוכננים שני משגרים חדשים, ה-ARES 1 לשיגור הצוות למסלול וה-ARES 5 לשיגור מטענים. ביחס ל"אפולו", הכל קצת כבד יותר, חזק יותר וממוכשר יותר, אך הקונספט דומה ואין פריצת דרך ומהפכות.

אולם, קשיים כלכליים, קיצוצים בתקציבים, מיקום נמוך בסולם העדיפויות הלאומי בשל היעדר מתחרים/אויבים דוגמת אלו שהיו בימי "אפולו", ממשל חדש וכו', גרמו לפיגורים בתוכנית והביאו אותה לפרשת דרכים וכיום נבדקות גם אלטרנטיבות אחרות, שעיקרן ביטול פיתוח המשגרים מסדרת ARES ושימוש בכלים וטכנולוגיה זמינים שידרשו פיתוח ותקציבים קטנים יותר. מדובר באפשרות להשתמש באפליקציה של משגר המעבורת, ה-SHUTTLE-C, רעיון שהועלה עוד בסוף שנות ה-70, או שימוש בדגם הכבד של המשגר DELTA 4 שיהיה זמין בעוד מספר שנים.

כך או כך, לא מן הנמנע שההתנהלות המגומגמת והפתלתלה של התוכנית האמריקאית, המנווטת משיקולים פוליטיים של ממשל זה או אחר, תגרום לכך שכאשר ינחת סוף סוף האמריקאי הבא על הירח, הוא יפגוש שם סינים ואולי גם הודים. אז אולי תתעורר אמריקה הגדולה והמסורבלת בעלת היכולות האדירות אך הלא ממוקדות, למאמץ מרוכז על מנת להחזיר לעצמה את הבכורה, כפי שהיה בימי "אפולו", לקראת המטרה הבאה – המסע למאדים.

ערך: דוד קומפורטי