

מאמר קצר שנכתב כתגובה להערות ושאלות בפורום "תפוז" לתעופה

רק "כמה" מילים כתגובה להתייחסויות כאן ולשאלות בנושא פרויקט הלבאי

תקציב ול"ז – המטוס התחיל בתצורה מסוימת ("קטן וממזר" כהגדרת עזר ויצמן), ורק בהמשך הדרך דרש חיל האוויר לשנותו ולהגדילו (החלפת מנוע, שיפור יכולת נשיאת חימוש ועוד), תעשייה אווירית התנגדה ואף הציגה בעקשנות (= כמה חודשים של ויכוחים והצגת משמעויות) את ה-PENALTIES שבשינוי (עלויות, הארכת לו"ז, פגיעה מסוימת בביצועי אויר-אויר), אך בסופו של דבר הלקוח תמיד צודק והתעשייה האווירית שינתה את תצורת המטוס והתאימה אותו במדויק לאופיון ולדרישה המעודכנת של חיל האוויר. ועוד מילה בנושא תקציב ול"ז – ראו איך ומתי התחילו ה-F 35- וה-F, יחסית לשתי תוכניות אלה, פיתוח הלבאי עמד בהצלחה מרובה בכל היעדים, ולכן לקרא היום לפרויקט "פיאסקו ניהולי" זו בלשון המעטה טעות גסה.

תשלום ע"י הברון – אמת, ישראל פיתחה ומפתחת כמה וכמה פרויקטים מכספי הברון ואפילו בתאום ובשיתוף איתו (לא מעט חלקים נרכשו מהאמריקאים ובכלל זה המנוע, והכנפיים ומייצב הכיוון שיוצרו מחומרים מרוכבים ע"י חברת גרומן תחת פיקוח התע"א), ואמת היה לחץ לא קטן גם מהאמריקאים לעצור את הפרויקט, אבל הממשל האמריקאי כממשל לא התנגד (אולי לא אהב אבל לא התנגד) ומי שעצר אותו הייתה ממשלת ישראל משיקולים (בעיקר קואליציוניים) שלה.

מטוס דור 3 עם ביצועי F-16 - מטוס הלבאי תוכנן והותאם לדרישות חיל האוויר החל מתא הטייס שהותאם לכל אוכלוסיית הטייסים (בעזרת 5 טייסים שייצגו בגובהם את כל פילוג טייסי חיל האוויר), ומיקום כל מכשיר וכל מתג בתא הטייס נקבע עם הטייסים, כל מערכות החימוש יכולת הנשיאה ומערכת כיוון החימוש תוכננו מול צרכי חיל האוויר, כל מערכות ההגנה (ל"א) אופיינו ע"י חיל האוויר ובהתאם הותקנו במטוס, המכ"מ היה מהמתקדמים בעולם לתקופתו וגם הוא עמד בדרישת הלקוח, וכמובן ביצועי המטוס שבחלק ממעטפת הטיסה עלו על ה-F-16, הודות לתצורתו האווירודינמית המתקדמת (ובין היתר בעזרת המנוע הגדול יותר שכבר הוזכר כאן). במילים אחרות – מטוס הלבאי תוכנן מול דרישות מפורטות ביותר של חיל האוויר והותאם ככפפה ללקוח.

כמות מטוסים – בתחילת תכנית הלבאי עמדה הזמנת חיל האוויר על 300 מטוסים ונקודת האיזון של התעשייה האווירית הייתה מותאמת לכמות. בעקבות דרישת חיל האוויר להגדלת המטוס (שיפור יכולת נשיאה, מנוע גדול יותר ועוד) עלה מחיר המטוס ונדחה לו"ז האספקות ו"פתאום" גילה חיל האוויר שהוא יכול להזמין רק 100 מטוסים. אך גם זו לא סיבה מספקת לעצירת פרויקט (עם משמעות לאומית – מילה מפוצצת אבל כן), כי באותן שנים התעשייה האווירית ומדינת ישראל הפיקו רווחים נאים ממכירת מטוסי הכפיר שיצאו מהסד"כ, הושבחו ונמכרו לחילות אוויר שונים על פני הגלובוס. אז רק דמיינו לכם אם עשינו כסף מהכפיר הישן כמה כסף היינו עושים מהלבאי הכל כך מתקדם. ואגב, הסיפור הנ"ל (הזמנת 300 ירידה ל-100 כי המחיר גבוה...) מזכיר לי את עלילת הסרט "נישואין נוסח איטליה" - מחזר איטלקי צעיר "מנדנד" לאהובתו לשכב איתו (לפני הנישואין). אחרי הרבה נידונים ולחצים משתכנעת הבתולה ושוכבת איתו אך להפתעתה הוא מבטל את הנישואים כי היא כבר לא בתולה. והנמשל – חיל האוויר "הכניס את התעשייה האווירית להריון" עם מנוע גדול, דוחה לו"ז וכו' ובסוף מאס במטוס כי הוא יקר...

ועוד בהתייחס למחיר – בזמנו נעשתה כביכול השוואה (ע"י מתנגדי הפרויקט) בין מחיר מטוס הלבאי למטוס ה-F-16 התוצאה הייתה שמטוס F-16 זול יותר, וכך גם הוצג למקבלי ההחלטות (ומה באמת מבינה גב' השרה אלמוזנינו בעלויות מטוסים), אך ההשוואה הנכונה היא השוואת "תפוחים מול תפוחים" כי הרי חיל האוויר שלנו אינו קונה F-16 מהמדף, הוא קונה (ובצדק) F-16 שעבר השבחה וצויד בכל המערכות שחיל האוויר נזקק להן (אותן מערכות ל"א ועוד ועוד). כשביצעו את ההשוואה בצורה זו פערי המחיר היו מזעריים ביותר, אבל האמת, העובדות והמספרים דיי מבלבלים פוליטיקאים ומקבלי החלטות. אגב, מקרה ה-F-35 בנושא עלויות ושינויים עוד יותר דרמטי – מדינת ישראל וחיל האוויר הצטרפו לתכנית ה-F-35 מאוחר יחסית כך שהשינויים והתוספות שחיל האוויר רוצה (ושוב כנראה בצדק) לא שולבו מלכתחילה בתכן המטוס ושילובן במטוס בשלב מאוחר יחסית כרוך בעלויות רבות בהרבה.

סיכוי בשוק העולמי – אם לא היה לו סיכוי בשוק העולמי למה שתהיה למטוס התנגדות ולחץ של התעשיות (האמריקאיות) כפי שנטען כאן. והאמת היה לו סיכוי מצוין - הוא הקדים ועלה על הראפאל, יורו פייטר ובוודאי על הגריפאן השוודי ואנשי ג'נרל דיינאמיקס (בהמשך לוקהיד) יצרני ה-F-16 הבינו זאת ומשלא נבחרו כשותפים לייצור הכנפיים ומייצב הכיוון (וחבל שלא נבחרו) הפעילו לובינג רציני בהתנגדותם לפרויקט.

והאם חיל האוויר רצה – בתחילה כן וכמה וכמה מפקדי ח"א תמכו בו ומול התעשייה האווירית הוקמה בחיל האוויר מנהלת פרויקט מקצועית ורחבה (כ 100 קצינים / מהנדסים / אנשי כספים / תכניות עבודה ועוד) אך בסופו של דבר נולד סיפור ה"300 - 100" מטוסים ולחיל האוויר פתרונים איך ולמה התהפכו שם הרצונות

ולסיכום ומילה בנושא חזון – הפרויקט בוטל, החלופות שהובטחו לתעשייה (כדי לשמור על רמתה הטכנולוגית ולהפיק עוד מוצרים לתפארת מדינת ישראל...) לא התממשו, היכולת דעכה (ולא רק של התעשייה האווירית אלא של כל התעשיות התומכות ההיקפיות), והתוצאה הישירה היא רכישת מטוסי הדרכה מאיטליה (כן איטליה – "מעצמה" תעשייתית) במחירים בשמיים במקום לייצרם כאן (וזה היה בהישג יד שלא לומר "קלי קלות").

ואסתכן בכל התגובות הציניות – הלבאי היה פרויקט לאומי, הוא הוצב כיעד וסחף אחריו את כל התעשייה, החזון שבהגשמתו מילא גאוה את כל עשרות האלפים (הרבה מעבר לתעשייה האווירית) שעסקו בו. האמריקאים לא התביישו בלהציב יעד (עד סוף העשור נטיס אדם לירח – ומה לעזאזל הם איבדו שם), עמדו בו ואין ענף מדעי אחד שלא ניזון מפירות הידע שנרכש במסע ה"מיותר" לירח, ואין שווה ערך לגאוה הלאומית וללכידות שיצר הפרויקט שם באמריקה. הייתה לנו הזדמנות סביב פרויקט הלבאי ליצור גאוה לאומית ולכידות דומה וחבל שהיא לא נוצרה כאן בארץ קנאן (כמו שאמר אפרים קישון)

דורר ארצי