



לביא שאג - מי לא יירא? הממשלה תחליט - איך?

תמונים ותיתום

ביצירת מקום-עבודה לכל אחד מהם. 50 מיליון לאלף עובדים. אולי בדאי להשקיע כסף זה בלביא, ולהגדיל את מספר חלקיו המוצרים בישראל?

השורות ההוצאות בארץ ובעולם, יש שיקול נשכח. שכר-העבודה הממוצע בתעשייה האווירית הוא 30 דולאר לשעה. (זה יותר וול מאשר בארצות הברית, ויותר יקר מאשר בטייוואן ובקוריאה). נניח לרגע ששבר שעת-העבודה של מהנדס בארץ ובאמריקה שווה. גם אז יש הבדל מכריע: המהנדס האמריקאי משקיע את שבר באמריקה. המהנדס הישראלי מעביר שני שלישים משבר לקופתה של ממשלת-ישראל (במיסים ישירים ועקיפים) ומוציא גם את השאר בארץ.

מכאן לנימוק הצבאי. הלבאי תוכנן על-ידי ישראלים, למען הצר כים של חיל-האוויר הישראלי. מיטב מיוסי ישראל, שהיו במצבים קרביים בלאיספור, פורטו באזוני המר תכננים את בעיותיהם וצורכיהם. הי ישרון הישראלי המרשים לפיתרון בלתי-מקובלים, לאילתור, בא לרדי ביר טוי מלא.

נוצר לא רק מטוס סופרמורדני, שניתן לעדכנו גם בעתיד שוב ושוב, אלא גם מטוס המתאים במיוחד לצרכים הטקטיים של ישראל. אין שני סוגי-מטוסים הדומים זה לזה. כל מטוס נושא בחובו פשרות רבות - פשרה בין מישקל וכות, כושר-תמרון וחימוש, כושר תקיפה וכושר-השרדות, וכר' וכו', ואין גבול לגיוון.

אין שני חילות-אוויר שיש להם אותם הצרכים. לצבא הישראלי יש שדה-קרב מיוחד, אויבים פוטנציאליים מיוחדים, ומכאן גם דרישות מיד-חדות. ואילו מטוס אמריקאי מתאים לצרכים של חיל-האוויר האמריקאי.

בסדר'כ (סדר-הכוחות) של חיל-האוויר הישראלי נועד הלבאי למלא תפקיד מסוים. לא במ' קום האף-15 והאף-16 האמריקאיים, אלא לצידם. האף-15 נועד להבטיח שליטה באוויר. הלבאי נועד למלא משימות שונות ומגוונות, ובראשן תקיפת מטרות על הקרקע. הוא מנטיח לטיסיו יכולת-השרדות מרבית אחרי ביצוע המשימה.

זהו מטוס ישראלי, לא מטעמ-מיוקרה בלבד, אלא קודם כל מטעמים צבאיים.

4000 מעובדי התעשייה האווירית עוסקים ע' תה כלביא. נוספים עליהם 1000 עובדים כ' מיפעלים אחרים, המייצרים חלקים עבורו. אם יפסק הייצור, יושלכו 5000 האנשים האלה לרחוב. תתפרק חטיבת הייצור המעולה והיעילה ביותר בארץ. מה יקרה לאנשים האלה אין צמיחה כלכלית בארץ. אין יחידות טכנולוגיות מקבילות, המ' סוגלות לקלוט אותם. אין פרוייקטים הנרטיים מסוג זה.

חלק מהאנשים יעברו לעיסוקים אחרים. אולי לבורסה. אחרים - ואולי הטובים שבהם - יגדודו לאיצות אחרות, שם יש ביקוש לכישר ריהם. נכס לאומי שאין דומה לו יתפרק ויעלם. המשאבים העצומים שהושקעו בחינוכם (תקציב החינוך) יאבדו. מי יחליט בלב קל החלטה כזאת? הי

היה בעולם של טכנולוגיה, ישראל בע' לת מופי-בציה נחרשה וחוזן מלהיב. (ואגב: ישראל המדינה עכרית מצויינת, מרוייקת ומודרנית. לא שמעתי כמעט מילה טכנולוגית ודה. כל המונחים תורגמו מוזמן לעברית, ומשמשים את שפת-הדיבור. זהו פרט קטן, אך לא בלתי-השוב). מי שמתווכח על הלבאי, אל לו לשכוח את האנשים האלה, שהולידו אותו ושטיפחו אותו במשך שנים. זהו נכס לאומי.

א שכחתי, כמובן, לרגע, שאנו עוסקים כאן בכלי-משחית, כלי-נשק. מרוע הגיעה ישראל לשיאי הטכנולוגיה דור קא בשטח זה? מרוע הגיעה לשורה הראשונה של

לבאי הפך לסמל. סמל למה? זה תלוי. בעניי המכיינים, הלבאי הוא סמל הקוממיות הלאומית, סמל התעשייה הביטחונית הישראלית החובקת את כדור-הארץ, אריה-היהודה המעופף. בעניי השוללים, הלבאי הוא סמל השחצנות הלאומנית, סמל המדיניות המילחמתית, המביאה לבינובו המשאבים הלאומיים כצבא וככלי-מש' חית, פיל לכו. נדמה שכיום קובעים הכל את יחסם למטוס על פי הסמלים האלה. מרוב סמלים נעלם המטוס.

תחת המטוס עצמו, מכשיר מעופף המורכב ממתכת ומחומרים פלאסטיים, באה מין ציפור מיתולוגית, המעוררת רגשות עמוקים ביותר. אני מציע לשם קץ למיתולוגיה זו, ולרזן במטוס לגופו.

קדים ואומר: אינני בא להביע ריעה כעד ונגד. הלכתי השבוע לבקר את המטוס בביתו, לראות, לשמוע, להתרשם. יש אנשים המסוגלים לחרוץ דין אחרי ביקור כזה. בעד או נגד, בתוקף ובפסקנות. אני מקנא באנשים כאלה.

אשר לי, אין לי הנקיאות הדרושה לחרוץ דין על כדאיותו הכלכלית. ההתרשמות המברעת שלי, בתום הביקור, היתה כי הבעיה מסובכת לאין שיעור יותר מכפי שנדמה למו שקרא מאמרים בעיתונים. הבעיות הכלכ' ליות, הטכנולוגיות, הפוליטיות והביטי' חזניות מורכבות בצורה שלא-תיאמן. יש שלל של נימוקים בעד הייצור, ושלל של נימוקים נגדו. לכן איני בא כאן אלא להביע כמה התרש' מויות שיטחיות. ואולי גם לא כלי-כך שיטחיות.



האב-טיפוס השני של הלבאי" מפורק בהאנגר: שליפה מהמותן?

רמן לי לדבר עם אחד מחברי-הממשלה, והוא אמר לי: "החלטה כזאת אינה אפי' שרית כלל".

יבורים על "חלופות" אינם פותרים בעיה זו. חלופה - משמע שייפסק ייצור הלבאי. ישראל תקנה בחו"ל מטוס אחר ותקבל את ההיתר לייצר חלקים ממנו בארץ.

אולם בין הפסקת הייצור של הלבאי ועד להתחלת הייצור של המטוס החלופי יעבור זמן רב. מדברים על שנתיים. האם כל אלפי האנשים האלה יישבו במשך שנתיים בבית, יקבלו דמי-אב' טלה וימתינו בסבלנות עד שיהיו דרר' שיים שוב?

סביר להניח כי האלפים האלה יתפורו, ובעוד שנתיים-שלוש יהיה צורך לכנות נכס אנושי חדש.

אותה הבעיה - במחופך. יש כלביא הרבה חלקים המיובאים מחו"ל. חלקם אי-אפשר עדיין לייצר כאן בארץ. חלקם לא כדאי לייצר בארץ. זה גם עניין של מימון - מה כדאי לקנות כדולארים, ומה בשקלים. לפחות שליש מחלקי הלבאי צריכים לבוא מחו"ל, ולפחות שליש צריך להיות מיוצר בארץ. השאר הוא גמיש - אפשר לייצר בארץ, אפשר להביא מחו"ל. אם תבוא מחר עליה חזנית מברית' המועצות, ובה אלפי מהנדסים והנדס' אים, היכן יעבדו? המדינה תצטרך להשקיע 40-50 אלף דולר

ההנרסה המודרנית רווקא באמצעות טנק המר' כבה ומטוס הלבאי? מדוע לא הגיעה לשיאים כאלה במוצרים של שלום, כמו יסאף? יש לכך סיבה פשוטה, שגם עליה עמרת' כמהלך היום הזה.

הכל מתחיל בהכרעות הלאומיות היסודיות. בעיקבות ההכרעות האלה נאלצת ישראל לקיים את אחד הצבאות הגדולים בעולם - צבא שהוא הרבה מעבר לממדיה הטיבעיים. שום מדינה אירופית לא העזה לייצר לבדה מטוס-קרב מודרני. עלימנת לייצר כזה נאלצו שתיים-שלוש מדינות גדולות להתחבר ביחד, כדי שיהיה שוק ל-300-500 מטוסים. ייצור מטוס ככמות קטנות יותר פשוט אינו כדאי, בגלל ממדיו הגדולים של צה"ל, והיקף צורכי-הביטחון של ישראל, צורכת ישראל הקטנה לבדה את הכמות השווה לזו של שלוש מדינות אירופיות גדולות. משמע: בענייני-מילחמה - ורק בהם - מספיק השוק המקומי כבסיס לייצור טכנולוגי מתחכב.

כך מסיח מצבה של ישראל - מצב שנוצר בעיקבות הכרעותינו הלאומיות - את כל כושר-הייצור שלנו לאפיקים צבאיים. לכן הפכה ישראל למוכרת-נשק עולמית. לכן היא מעורבת בכל מיני פרושות, מאיראן עד ניקראגואה, ומדרום אפריקה עד להודעה חדשה. אבל זה רק דרך אגב.

מעתי מפי אנשי התעשייה האווירית הרבה מאוד נימוקים בעד המשך ייצורו של הלבאי. כולם כיבדרי-מישקל. הנימוק הראשון נוגע לאותם אנשים. קשה מאוד לקבץ אנשים כה רבים מסוג זה, בעלי כושר ומוטיבציה, ולהפכם ליחידת-ייצור מגובשת.

עת סריטה. העולם הח