

الجزء
الخامس

صنع في فرنسا

الدليل التجاري لأبرز الشركات
الفرنسية



مروان سمور



صنع في فرنسا

الدليل التجاري لأبرز الشركات الفرنسية
الجزء الخامس

مروان سمور


شركات صناعة الدفاع الفرنسية

الاسلحة الخفيفة والرشاشات

فاماس

فاماس FAMAS هي بندقية هجومية من إنتاج سانت إتيان البندقية هي متعددة المهام يستخدم فاماس الآن هو الجيش الفرنسي.



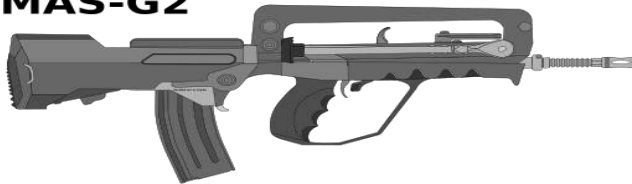
بندقية هجومية النوع
فرنسا بلد الأصل
تاريخ الاستخدام
1981: بداية فترة 
الاستخدام
حرب لبنان الحروب

الحرب الليبية	
التشادية	
حرب الخليج	
حرب البوسنة	
حرب أفغانستان	
تاريخ الصنع	
نكستر المصنع	✎
يورو 1500 سعر	
الوحدة	
الكمية 400000	✎
المصنوعة	
كيلوغرام 3.780 الوزن	✎
مليمتر 757 الطول	✎
مم ناتو 5.56x45 الطلقة	

FAMAS-F1



FAMAS-G2



ام أيه تي 49-

ام أيه تي 49- (بالإنجليزية: MAT-49) هو مدفع رشاش تم تطويره من قبل مصنع تصنيع الأسلحة الفرنسية الوطنية كوت آرمز دي تول (MAT) لاستخدامه من قبل الجيش الفرنسي وأنتج لأول مرة في عام 1949.



مدفع رشاش فرنسي موديل 1949 M.A.T.

مسدس رشاش النوع
الجمهورية الفرنسية
بلد الأصل
الفرنسية
الرابعة
تاريخ الاستخدام
الآن-1949 فترة
الاستخدام
الحرب الهندو الصينية
الحروب الأولى، العدوان
الثلاثي، ثورة

التحرير
الجزائرية،
حرب فيتنام،
ثورة 17 فبراير

تاريخ الصنع

صمم 1949

صنع 1949

المواصفات

كغ 3.5 الوزن
(7.7 رطل)

بي جي إم 338

بي جي إم 338 هي بندقية قنص تمت صنعها في سافوا العليا من طرف الشركة الفرنسية بي جي إم للدقة، تطلق هذه البندقية ذخيرة أسرع من الصوت بحجم (8.59 × 70 ملم)، وتصل إلى مسافة أقصاها 1200 متر.

تمت صناعة البي جي إم 338 من أجل التصويب والتسديد بدقة متناهية ولمسافة أبعد أكثر من سلاح 51×7.62 ملم ناتو، والذي ليس له القدرة الكافية على التصويب بدقة عالية من مسافة بعيدة.

الاستعمال

تستعمل بندقية البي جي إم 338 من أجل تنفيذ تسديدات على بعد 1200 متر كاملة، حيث أن هذا النوع من الأسلحة قادر على تنفيذ تصويبات بدقة كبيرة جدا، مع قياسات مضبوطة وتحكم جيد من طرف القناص.

المستعملين

بندقية القنص هذه تستعمل في خدمة العديد من القوات المسلحة على غرار:

إسرائيل: وحدات القوة الخاصة الإسرائيلية

سنغافورة: القوات المسلحة السنغافورية

سلوفاكيا: الجيش السلوفاكي



سلاح البي جي إم 338

بندقية قنص النوع
فرنسا  بلد الأصل
تاريخ الاستخدام
أنظر المستعملين المستخدمون
تاريخ الصنع
كريس موفيجلياتي المصمم (بالفرنسية: Chris Movigliatti)
شركة بي جي إم المصنع للدقة
المواصفات
كغ (فارغ) 6.5 الوزن كغ (مليئ) 7.3

الملم	1286	الطول
الملم	1010	
الملم	690	طول السبطانة
متر/الثانية	900	سرعة الفوهة
متر	1200	المدى الأقصى
وحدات	10	التلقيح

شركات صناعة الدبابات الفرنسية

دبابة لوكير

الأي أم أكس-56 لوكير (بالفرنسية: AMX-56 LeClerc) هي دبابة قتال رئيسية من صنع شركة جيات إندستريز الفرنسية. تم تسمية الدبابة على أحد قادة القوات الفرنسية أثناء تحرير فرنسا من قبل الحلفاء في الحرب العالمية الثانية فيليب لوكير.

تستخدم اللوكير حالياً من قبل الجيش الفرنسي والجيش الإماراتي. دخلت الخدمة مع الجيش الفرنسي في عام 1992 لتحل محل الأي أم أكس-30 وفي عام 1995 مع جيش الإمارات. توجد 406 دبابة و20 مركبة هندسة مدرعة في الخدمة الفرنسية أما الإمارات فليديها 388 دبابة و46 مركبة هندسة مدرعة.

التصميم والتطوير

يعود تاريخ الدبابة لوكير إلى أوائل الثمانينات، حيث أن كانت هناك حاجة من قبل الجيش الفرنسي لاستبدال الدبابة الأي أم أكس-30. وكان من المتوقع دخول الدبابة الخدمة في أوائل التسعينات وذلك للتصدي لخطر الدبابات السوفيتية المتزايد في أوروبا الشرقية. بدأ العمل على تصميم الدبابة في 1983 وفي 1989 ظهر أول نموذج للدبابة. من ثم تم البدء في صناعة الدبابة للجيش الفرنسي وتم تسليم أول الدبابات في 14 يناير 1992. تم صناعة الأم-كاي.1 حتى عام 1998 وهو الصنف الأول للدبابة وتم صناعة 134 وحدة خلال هذه الفترة، من ثم تم صناعة الأم-كاي.2 وهو الصنف الثاني للدبابة. في عام 1985 تم تعريف متطلبات المشروع من قبل «أتيلير دي كونستركتشيون دي ليزي إي مولينو»، وكانت هناك 5 نماذج قيد التطوير للتجارب، إحداهن لفحص التعليق، وثلاث لفحص الحركة وواحدة لأنظمة السلاح. في 1986 تم تسمية الدبابة رسمياً بلوكير.

تم الانتهاء من تعريف متطلبات اللوكير في 1986 ومن ثم تم الإقرار على صناعة 6 نماذج متكاملة، وقد تم الانتهاء من أول هذه النماذج في أواخر 1989. تم تخصيص ست أماكن من قبل جيات إندستريز لصناعة الدبابة توزعت في تولوز وسينت-

شموند وتوليه وبورجس وتربس وروان. يتم صناعة وتجهيز البرج في تربس ومن ثم يتم نقلها إلى روان والتي يتم فيها بناء الهيكل ودمجها.

المواصفات

التسليح

الدبابة لوكير مجهزة بمدفع أملس سي أن 120-26 ذات عيار 120 مم والملبس بكم حراري لمساعدة الدبابة في التخفي أثناء الرماية. يستخدم المدفع نظام تلقيم تلقائي القذائف، ويسمح هذا لسرعة رماية تصل إلى 12 طلقة في الدقيقة أثناء الحركة على أرض وعرة واستهداف الأهداف المتحركة، وأن يتم تشغيل الدبابة من قبل طاقم مكون من ثلاثة حيث أن لا حاجة لشخص لتحميل الذخائر. تم تصميم نظام التلقيم الآلي خصيصا للوكير، وصمم برج الدبابة حول النظام لتجنب المشاكل المتعلقة بأنظمة مماثلة.

يختلف مدفع اللوكير عن مدافع دبابت مماثلة حيث أن المدفع يبلغ طوله 52 طول عيار بدلا من 44. يتم حمل 22 طلقة في برج الدبابة للاستعمال الفوري و18 طلقة بجانب السائق. باستطاعة المدفع التحرك 360° درجة أفقيا وما بين +15° و-8° عموديا.

تتكون الأسلحة الثانوية لدبابت اللوكير من رشاش 12.7 مم متحد المحور، وهذا يختلف عن أكثر دبابت الناتو الأخرى والتي تستعمل رشاش 7.62 مم كسلاح متحد المحور. والرشاش ذات عيار 7.62 مم مثبت فوق البرج وقد يستعمل أيضا كمضاد للطائرات.



برج الدبابة وموقع السائق أدناه، يقع منظار القائد فوق البرج، ورشاش 12.7 مم إلى يمين المدفع الرئيسي وليزر لقياس المسافات أعلاه.

الأنظمة القتالية

يسمح نظام التحكم بالرماية الرقمي للقائد والرامي باختيار ستة أهداف مختلفة ومهاجمتها في حوالي 30 ثانية. للقائد ثمانية شبابيك للرؤية الخارجية ومنظار «أتش أل-70» متوازن المزود بليزر لقياس المسافات، وتصوير نهائي ومركز للتصور من الجيل الثاني. من الممكن كشف الأهداف على بعد 4 كم وتعريفها على بعد 2.5 كم. أيضا لدى القائد شاشة تظهر فيها رؤية الرامي الحرارية والتي تسمح له برماية السلاح إذا لزم الأمر ذلك. للرامي ثلاثة أماكن للرؤية، وشاشة للرؤية ومنظار رئيسي متوازن يحتوي على رؤية حرارية. أما السائق فبإمكانه الرؤية باستعمال ثلاثة شبابيك أو شاشة بقدرات نهائية وليلية.



مقعد الرامي، يقع المنظار الرئيسي على اليسار.

يستخدم نظام فينדרز لإدارة ساحة المعركة والمطور من قبل نكستر. يضم نظام فينדרز خريطة إلكترونية تظهر فيها الدبابة نفسها وقوات حليفة ومعادية والأهداف المختارة، ومن الممكن استعمالها لتخطيط المهمة والمسار. تم تطوير نظام محطة معلومات والمعروف بـ«أيكون» للجيش الفرنسي وتم ضبطها على مئة من دباباتها. تم تطوير النظام مع شركة إي.أي.دي.أس، ويسمح النظام لتبادل البيانات الرقمية بما فيها الوضع التكتيكي والرسوم البيانية وعرض الأوامر على خلفية الخريطة، ويتم تبادل المعلومات بين الوحدات والقيادات العليا. تستخدم دبابات جيش الإمارات نظام لوكير لإدارة المعركة وهو نظام مماثل لفيندرز.



منظار القائد على يمين المدفع ومنظار الراعي على اليسار.

الدفاع والحماية

تستخدم الدبابة نظام جالكس المطور من قبل نكستر وإيتينه لكترو كحماية لها. توجد 9 أنابيب على طرفي البرج العلوي والتي تحمل قنابل 80 مم. يستطيع النظام قذف قنابل دخانية، أو قنابل مضادة للأفراد أو أيضا قنابل تمويه بأشعة تحت الحمراء. صممت الدبابة لكي تكون خفيفة بقدر الإمكان من ما يحسن أداءها في المناورة، تم الإلحاح على القدرات الدفاعية الفعالة بدلا من الدفاعات السلبية التي توجد في معظم الدبابات وبذلك تستطيع الدبابة المناورة للتهرب من الرماية المعادية.

تستخدم وحدات تدرييع متطورة لحماية الدبابة. الدرع يتكون من مزيج من الصلب والخزف وكيفلر. من الممكن تغير وحدات الدرع المتضررة بسهولة وأيضاً تغييرها بوحدات متطورة إذا لزم الأمر. تم تصميم سقف البرج والهيكل لتحمل هجمات بقذائف من الأعلى. يحمي أطراف هيكل الدبابة درع جانبي. لرفع إمكانيات تعايش الدبابة تم تزويدها بأنظمة مزدوجة للإلكترونيات الهامة، حيث تعطل إحداهن لا يعطل الدبابة.



وحدات الدرع سهله التغير، وعلى أطراف الهيكل درع جانبي.

المحرك

يستخدم الجيش الفرنسي محرك ديزل ساكم في 8 أكس-1500 هيبربار بقوة 1,500 حصان على دبابتها. النظام الإلكتروني لإدارة المحرك مزود من سافران. أما الغيار المستعمل هو أس. إس. أم. إي. أس. إم 500 التلقائي، وتستخدم خمس غيرات للحركة الأمامية واثنتان للخلفية. المحرك أيضا مزود بعنفة غاز عالي الضغط من سورالمو-هيبربار كوحدة الطاقة الاحتياطية. يسمح المحرك لوصول الدبابة إلى سرعة

أعلى من 70 كم\س على الشارع و50 كم\س عبر الأرض غير الممهدة. مع أن الدبابة تتمتع بوزن خفيف يقارب 56 طناً فنسبة القوة\وزن تصل إلى 27 حصان\طن. تستطيع الدبابة بوقود حمل 1300 لتر من الوقود، من ما يعطي الدبابة مدى يصل إلى 550 كم. من الممكن إضافة خزانين اثنين خارجياً من الخلف بسعة 200 لتر لكل واحد.

دبابات الجيش الإماراتي مزودة بمحرك أم.تي.يو 12 883-اسطوانة ديزل بقوة 1,500 حصان، وتم تغير وحدة الطاقة الاحتياطية. أيضاً تم زيادة طول الهيكل من الخلف حتى تكون هناك سعة لضم المحرك.

التاريخ العملي

استخدمت في مجال حفظ السلام في كوسوفو من قبل القوات الفرنسية والإماراتية وفي لبنان مع القوات الفرنسية المشاركة في قوة قوات أممية لحفظ السلام بلبنان. أيضاً في التدخل العسكري في اليمن من قبل الإمارات العربية المتحدة

الفئات

لوكلير أي.زي.يو.أر - (بالفرنسي: Leclerc AZUR, Action en Zone Urbaine)،
لوكلير بقدرات قتالية محسنة لحرب المدن تم الإعلان عنها في 2006.

حماية إضافية على شكل دروع جانبية.

إضافة شبك من خلف الهيكل والبرج للحماية من صواريخ آر بي جي.

حماية إضافية للمحرك من القنابل البترولية.

لوكلير إي.بي.جي - (بالفرنسي: Leclerc EPG, Engin Principal du Génie)،
مركبة هندسة رئيسية مبنية على هيكل اللوكلير.

لوكلير دي.أن.جي - (بالفرنسي: Leclerc DNG, Dépanneur Nouvelle Génération)، مركبة إصلاح مبنية على هيكل اللوكير.

لوكلير أم.أي.أر.أس - (بالفرنسي: Leclerc MARS, Moyen Adapté de Remorquage Spécifique)، مركبة سحب مبنية على هيكل اللوكير.

لوكلير إي.أي.يو - (بالفرنسي: Leclerc EAU)، لوكلير مجهزة لدولة الإمارات العربية المتحدة.

مزودة بمحرك أم.تي.يو 12 883-استوانة ديزل بقوة 1,500 حصان.

تستخدم منظار قائد «أتش أل-80» بدلا من «الأتش أل-70».

تستخدم نظام لوكلير لإدارة المعركة مماثل لفيندرز.

مجهزة لظروف الصحراء.



لوكلير دي.أن.جي، مركبة إصلاح مدرعة مبنية على هيكل اللوكير.

دول مشغله

فرنسا

الجيش الفرنسي

406 دبابة

20 مركبة إصلاح مدرعة

الإمارات العربية المتحدة

القوات البرية الإماراتية

388 دبابة

46 عربة إصلاح مدرعة



لوكلير إماراتية في معرض أيدكس.



دبابة لوكير.

دبابة قتال رئيسية النوع	
بلد الأصل	فرنسا 
تاريخ الاستخدام	
1993: بداية فترة الاستخدام	
المستخدمون	فرنسا  الإمارات العربية المتحدة 
تاريخ الصنع	
صمم	1983 - 1989
سابقا جيات (نكستر المصنع ^[1] إندستريز	
صنع	إلى الآن - 1991
الكمية	862 

المصنوعة	
انظر الفئات فئات أخرى	
المواصفات	
كج (وزن 56,600 الوزن قتالي) ^[1]	
م (مع المدفع 9.87 الطول أمام م (هيكل) ^[1] 6.88	
م ^[1] 3.71 العرض	
م ^[1] 2.53 الارتفاع	
3 ^[1] الطاقم	
المدى الفعال	550 كيلومتر 🖍
مم نوع سي 120 مدفع السلاح إن 26-120 ^[1] الأساسي	
رشاش 12.7 مم السلاح (متحد المحور) الثانوي رشاش 7.62 مم ^[1] (مضاد لطائرات)	
المحرك	ساكم في 8 أكس-1500 هيبيريال ديزل حصان 1,500 (فرنسا) أم.تي.يو 883 12 إسطوانة ديزل حصان 1,500 (الإمارات) ^[2]
الغيار	أس.إي.أس.أم 500 تلقائي (فرنسا)

	زنك
	أيتش.أس.دبليو.أل295 تي.أم (الإمارات) ^[2]
كمية الوقود	ليتر ^[1] 1,300
	كم (على شارع) ^[1] 550 المدى
	كم (أمام)، 38 كم 72 السرعة (خلف)

أي أم أكس-30

الأي أم أكس-30 هي دبابة قتال رئيسية صممت من قبل جيات إندستريز (حاليا نكستر) الفرنسية. تم صناعة ما يقارب 2,300 دبابة قتال رئيسية وحوالي 1,300 من الصيغ المختلفة لها، واستعملت من قبل عدة جيوش ولا تزال في الخدمة في بعضها. للدبابة ملامح جيدة، وتتميز بقوة التسليح، وتتمتع بإمكانيات مناورة وتنقل جيدة وأيضا تستطيع العمل بانفراد واستقلال كبير. بدأت الخدمة في الجيش الفرنسي في 1966 لتحل محل الأم47 الأمريكية.

المستخدمون

السعودية 320 دبابة،

فنزويلا 80 دبابة،

قبرص 52 دبابة،

الإمارات العربية المتحدة 45 دبابة،

البوسنة والهرسك 32 دبابة،

قطر 30 دبابة،

نيجيريا 16 دبابة



دبابة أي أم أكس-30. معروضة في متحف Saumur Général Estienne.

دبابة قتال النوع	رئيسية
فرنسا 🇫🇷 بلد الأصل	
تاريخ الاستخدام	1966 - فترة
الآن الاستخدام	حرب الحروب
	الخليج
	الثانية
تاريخ الصنع	نكستر المصمم
	1963 صمم

روان المصنع	للصناعات الحربية
الكمية	3713
المصنوعة	
المواصفات	
طن 36 الوزن	(قتالي)
طن 34	فاضي
م 9.48 الطول	(مع المدفع أمام)
م 6.59	(هيكل)
م 3.1 العرض	
م (إلى 2.29 الارتفاع	قمة البرج)
4 الطاقم	
صلب الدرع	80مم (الأقصى)
مدفع دبابة السلاح	105مم الأساسي
مدفع السلاح	20مم الثانوي
متحد	المحور

رشاش 7.62 مم (مضاد لطائرات) مفرغ 2x للقنابل الدخانية	
المحرك هيسبانو- سويزا 110، 12 اسطوانة، مبرد بالماء، معزز الشحن 720 حصان	
الارتفاع عن الأرض 0.44 متر	
الوقود 970 لتر كمية	
المدى 500 إلى 600 كم	
السرعة 65 كم\ساعة	

أيه أم أكس-13

أيه أم أكس-13 هي دبابة فرنسية خفيفة أنتجت بين أعوام 1953 إلى 1985. خدمت في الجيش الفرنسي وصدرت إلى 25 دولة حول العالم. سميت على اسم وزنها البالغ 13 طن. وتقدم هيكل متين وموثوق، طُور المدفع الذاتي الحركة أم كيه أف3 MK F3 بالاعتاد على هيكل هذه الدبابة وهو مدفع من عيار 155 ملم بعد إزالة الحلقة الوسيطة في المؤخرة، وتعديل الهيكل لقبول المدفع 155 مم. وتصنع أجزاؤه بواسطة عدة شركات.



عرض لدبابة أيه أم أكس-13

دبابة خفيفة النوع

فرنسا  بلد الأصل

تاريخ الصنع

Atelier de
المصمم
Construction

	d'Issy-les-Moulineaux
صمم	1946
المصنع	Atelier de Construction Roanne
صنع	1952–1987
الكمية	7,700
المصنوعة	
المواصفات	
الوزن	طن (30,000) 13.7 باوند (فارغة 14.5 طن (32,000) باوند) معبأة
الطول	م (16) قدم 4.88 0 بوصة) البدن فط م (20) قدم 6.36 10 بوصة) مع المدفع
العرض	م (8) قدم 2.51 3 بوصة)
الارتفاع	م (7) قدم 2.35 9 بوصة)
الطاقم	3
الدرع	مم (10–40–0.39) 1.57 بوصة)
السلاح	ملم (أو 90 ملم أو 75 105 ملم) مع 32 الأساسي

قذيفة	
ملم (أو 7.62 7.5 السلاح	
ملم) إم جي متحد الثاني	
المحور بذخيرة	
3,600 ، 7.62 ملم	
أي أي إم	
جي (اختياري)، قاذفات	
2x2 قنابل دخانية	
المحرك	
أس أو أف أي إم	
موديل 8-أسطوانة	
جي أكس بي-8. تبريد	
بالسائل بنزين 250	
حصان (190	
كيلوواط)	
الوزن\القوة	حصان/طن 15
المدى	كم (250 ميل) 400
السرعة	كم/س 60
	(37 ميل/س)

رينو آر-35

رينو آر-35 (بالفرنسية: Renault R-35) دبابة مشاة خفيفة فرنسية الصنع، استخدمت في الحرب العالمية الثانية، صممتها شركة رينو الفرنسية في الثلاثينات لاستبدال الدبابات الأقدم من طراز إف تي-17 ودخلت مرحلة الإنتاج في عام 1936، صدرت الآر-35 لكل من بولندا ورومانيا قبل نشوب الحرب العالمية الثانية.



دبابات آر-35 للجيش الروماني

دبابة النوع
خفيفة
فرنسا  بلد الأصل
1939- فترة

1945	الاستخدام
	الحرب العالمية الثانية 🖍
	تاريخ الصنع
	شركة رينو المصمم
	رينو المصنع 🖍
1936-	صنع
1940	
1540	الكمية
	المصنوعة 🖍
	المواصفات
طن 10.6	الوزن
م 4.02	الطول
م 1.87	العرض
م 2.13	الارتفاع
2	الطاقم
ملم 43	الدرع
مدفع 37	السلح
ملم الأساسي	
محرك	المحرك
بقوة 82	
حصان	
كم 20	السرعة
بالساعة	

رينو إف تي-17

رينو إف تي-17 (بالفرنسية: Renault FT-17) دبابة خفيفة فرنسية الصنع، صممها شركة رينو الفرنسية في عام 1917 ودخلت الإنتاج في نفس العام واستمر إنتاجها حتى الحرب العالمية الثانية، كان تصميم دبابة الإف تي-17 أحد أكثر النماذج ثورية وتأثيراً للدبابات في التاريخ، إذ كانت أول دبابة تسليح ببرج دائري بشكل كامل وبقي تصميمها في جعل البرج في الأعلى والمحرك في الخلف والسائق في المقدمة شكلاً نمطياً للدبابات حتى وقتنا هذا، استخدمت الإف تي-17 في العديد من الصراعات خلال فترة ما بين الحربين العالميتين إذ استخدمت الإف تي-17 في الحرب العالمية الأولى والحرب الأهلية الإسبانية وحرب الاستقلال التركية والحرب البولندية السوفيتية إضافة إلى الحرب العالمية الثانية، صدرت الإف-17 للعديد من الدول من بينها مملكة يوغسلافيا وإسبانيا والبرازيل وبولندا ورومانيا والسويد وفنلندا.



FT-17 في متحف الجيش في بروكسل

دبابة خفيفة النوع

فرنسا ■ بلد الأصل

1917- فترة

1945 الاستخدام


الحرب الحروب

العالمية

الأولى،


والحرب

العالمية

الثانية،
والحرب
الأهلية
الروسية،
والحرب
البولندية
السوفيتية،
والحرب
الفرنسية
التايلاندية،
و حرب
الاستقلال
التركية،
و حرب
1948،
و حرب
الشتاء،
والحرب
الأهلية
الصينية،
و حرب
الاستقلال
الإستونية 

تاريخ الصنع

شركة رينو المصمم

رينو المصنع 

3814 الكمية 

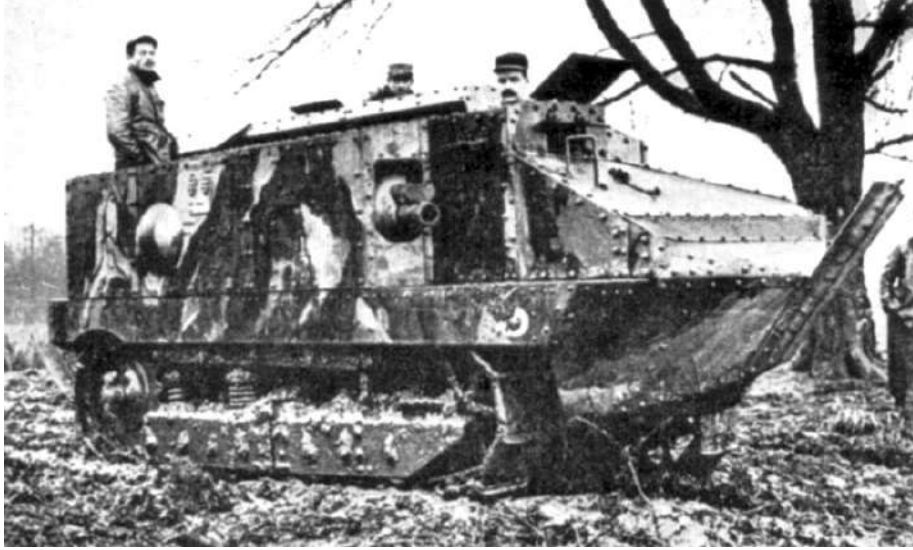
المصنوعة

المواصفات

طن	6.5	الوزن
م	5.00	الطول
م	1.74	العرض
م	2.14	الارتفاع
	2	الطاقم
ملم	22	الدرع
رشاش	37	السلح
ملم		الأساسي
محرك		بقوة المحرك
	39	حصان
كم	7	السرعة
		بالساعة

شنايدر سي ايه 1

شنايدر سي ايه 1 (بالإنجليزية: Schneider CA1) هي أول دبابة فرنسية.



دبابة شنايدر (M16) CA1

النوع	دبابة خفيفة	✎
بلد الأصل	فرنسا	🇫🇷
بداية فترة الاستخدام	1916	✎
تاريخ الصنع	شنايدر المصنع إليكتريك	✎
الكمية المصنوعة	400	
الطول	6320	✎
العرض	2050	✎
الارتفاع	2300	

نكستر NEXTER

نكستر (بالفرنسي: Nexter) (سابقا جيات إندستريز، بالفرنسي: GIAT Industries) هي شركة تعمل في صناعة الأسلحة و هي مملوكة من قبل الحكومة الفرنسية. تستخدم منتجاتها الجيش الفرنسي و جيوش أخرى حول العالم. من منتجاتها:

دبابة القتال الرئيسية لوكير؛

أي أم أكس-10؛

نظام مسح الألغام عن بعد؛

في بي سي آي و هي عربة مشاة قتالية؛

المدفع سيزر عيار 155 مم؛

المدفع أل.دي.آي نوع الثاني 105 عيار 105 مم؛

المدفع أي.يو.أف1 تي.أي 155 عيار 155 مم؛



في عام 2006 تم تحويل شركة جيات إندستريز إلى نكستر في برنامج إعادة هيكلة والتي بدأت في 2004

معلومات عامة

البلد  فرنسا [3][4]

التأسيس	22 سبتمبر 2006
النوع	مؤسسة حكومية
الشكل القانوني	شركة عامة محدودة مع مجلس إدارة [5] (n.o.s.)
المقر الرئيسي	فرنسا 
موقع الويب	nexter-group.fr 

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	KMW+Nexter Defense Systems (en) 
الشركات التابعة	نكستر سيستمز نكستر ميونشنز نكستر ميكانكس نكستر إلكترونكس [1]
الصناعة	أنظمة دفاعية
المنتجات	سلاح — سلاح ناري 

أهم الشخصيات

المالك	الحكومة الفرنسية
المدراء	Luc Vigneron (en)  [6] (2006 – 2009)
	Philippe Burtin (en)  [7] (2009 – 2015)
	Stéphane Mayer (en)  (2015 – 2021)
	Nicolas Chamussy (en)  [8] (2021 –) 

الإيرادات والعائدات

العائدات	587 مليون يورو
----------	----------------

شركات صناعة الصواريخ

أباتشي (صاروخ)

إم بي دي إيه أباتشي (بالإنجليزية: MBDA Apache) (/ə'pætʃi/; نطق فرنسي: [apa])، هو صاروخ جوال مضاد لمدرجات يطلق من الجو. طور في فرنسا، ويصنع من قبل شركة الأسلحة الأوروبية إم بي دي إيه (MBDA).



صاروخ النوع	مضاد جوال	لمدرجات
فرنسا بلد الأصل	تاريخ الاستخدام	ديسمبر فترة
2001 الاستخدام	تاريخ الصنع	إم بي دي إيه المصنع
المواصفات	كغم 1230 الوزن	م 5.1 الطول
م 2.85 باع الجناح		

داسو ميراج منصبة
2000، داسو الإطلاق
رافال

أر550 ماجيك

أر550 ماجيك (بالفرنسية: R550 Magic) صاروخ جو-جو قصير المدى موجه بالأشعة تحت الحمراء من إنتاج شركة ماترا الفرنسية دخل الخدمة عام 1975 وصدر منه إلى العديد من دول العالم، وهو أول صاروخ أوروبي ينافس الصاروخ الأمريكي إيه آي إم-9 سايدويندر. يبلغ وزن الصاروخ 89 كجم بمدى يتراوح من 0.3 إلى 15 كم.



صاروخ أر550 ماجيك على اليسار بواسطة طائرة ميراج C2000 الفرنسية

صاروخ النوع
جو-جو
فرنسا  بلد الأصل
1975 فترة
(Magic) الاستخدام
1986

(Magic 2)
تاريخ الصنع
ماترا المصنع
المواصفات
كجم 89 الوزن
2.72 متر الطول
إلى 0.3 المدى 15 كم
ماخ 3 السرعة
توجيه نظام بالأشعة التوجيه تحت الحمراء

أستر (عائلة صواريخ)

أستر (بالإنجليزية: Aster) سلسلة صواريخ أستر، والتي تضم في المقام الأول على أستر 15 وأستر، 30 هي عائلة من صواريخ أرض-جو تطلق عموديا. يتم تصنيعها من قبل أستر Eurosam ، وهي اتحاد الأوروبي التي تتكون من MBDA فرنسا، إيطاليا MBDA (مجتمعة 66%)، ومجموعة تاليس (33%). تم تصميم الصاروخ لاعتراض وتدمير مجموعة واسعة من التهديدات الجوية، مثل صواريخ كروز المضادة للسفن أسرع من الصوت على علو منخفض جدا (البحر القشط) [4] والطيران السريع، عالية الأداء الطائرات أو الصواريخ.

ويتم تشغيل أستر المقام الأول من قبل فرنسا، إيطاليا، والمملكة المتحدة، ويعتبر السلاح الرئيسي وعنصرا لا يتجزأ من نظام صواريخ الدفاع الجوي (PAAMS). وصواريخ أستر تزود به مدمرات تايب 45 وفرقاطات تايب هوارزين. وتزود به أيضا الفرقاطات الفرنسية والإيطالية من طراز (FREMM) متعددة الأغراض، ليست جزء من مجموعة الدفاع الجوي (PAAMS).

على الرغم من أن أستر 30 هو صاروخ مضاد للصواريخ الباليستية، ، فإن البديل أستر بلوك 2 BMD (بالإنجليزية: (B allistic M issile D efence)) من الصاروخ

أستر 30، مع قدرة تصويب (Hit-ToKill) للصواريخ التي تعمل أو تطير خارج الغلاف الجوي، ويجري حاليا تطوير.

المستخدمون

المملكة المتحدة

البحرية الملكية البريطانية

فرنسا فرنسا

البحرية الفرنسية

القوات الجوية الفرنسية

إيطاليا إيطاليا

البحرية الإيطالية

جيش إيطاليا

سنغافورة سنغافورة

القوات البحرية السنغافورية

القوات الجوية السنغافورية

السعودية السعودية

القوات البحرية الملكية السعودية

المغرب المغرب

القوات البحرية الملكية المغربية

الجزائر الجزائر

القوات البحرية الجزائرية قلعة بني عباس (سفينة)

مصر مصر

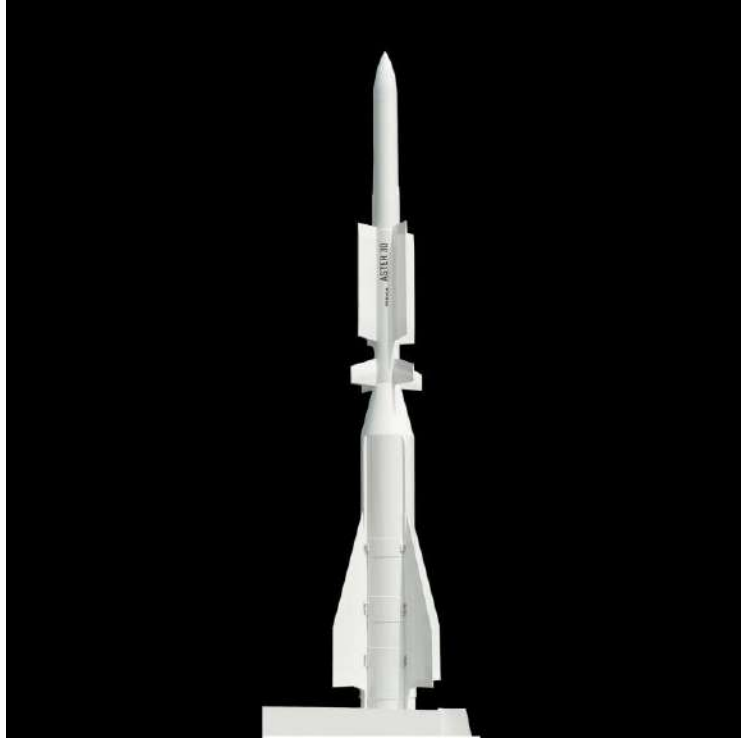
القوات البحرية المصرية



الفرقاطة الإيطالية من فئة هورايزون، كايو دويليو (D554) مجهزة بنظام الإطلاق العمودي الصاروخي Sylver A50 وصواريخ Aster 15 و30.



فرقاطة لقوات البحرية السنغافورية RSS Steadfast من الفئة الهائلة من طراز A
مجهزة بصواريخ Aster 15 و 30.



MBDA Aster 30

إكزوست

إكزوست (بالفرنسية: Exocet) صاروخ فرنسي متوسط المدى مضاد للسفن يمكن إطلاقه من الجو أو الأرض أو من الغواصات دخل الخدمة عام 1979 وصدر منه إلى العديد من دول العالم. استُخدم الصاروخ بنجاح في حرب الخليج الأولى من جانب القوات العراقية كما استخدم في حرب الفوكلاند حيث استطاع تدمير المدمرة البريطانية شيفيلد عام 1982 مما أكسبه سمعة دولية كبيرة. يبلغ وزن الصاروخ 670 كجم ورأسه الحربي 165 كجم ومداه حوالي 70-180 كيلومتر.



صاروخ متوسط النوع	المدى مضاد للسفن
فرنسا  بلد الأصل	
تاريخ الاستخدام	
حالياً - 1979 فترة الاستخدام	
حرب الخليج الحروب الأولى، حرب الفوكلاند	
تاريخ الصنع	
نورد المصمم	أفياسيون 
فرع إيروسباسيال المصنع ام.بي.دي.ايه	
المواصفات	
كجم 670 الوزن	
4,7 متر الطول	
38,8 سنتيمر القطر	
315 متر بالثانية السرعة	
توجيهه نشط نظام بالرادار التوجيه	

إم آر 31

إم آر 31 31 MR هي رأس نووي فرنسي، صنع ليحمل مع الصاروخ إس 2.

كانت لديه قوة تدميرية بلغت 120 كيلو طن، وكان من البلوتونيوم الصافي. دخل الخدمة في أغسطس 1970، وخرج منها في يونيو 1980.

إم بي دي إيه ميكا

إم بي دي إيه ميكا (بالفرنسية: MBDA MICA) صاروخ جو - جو فرنسي قصير إلى متوسط المدى متعدد الأغراض من إنتاج شركة إم بي دي إيه، يبلغ وزن الصاروخ 112 كجم ووزن الرأس الحربي 12 كجم فيما يصل طوله إلى 3.1 متر والقطر 160 ملم، يمكن للصاروخ إصابة أهداف حتى 60 كيلومترا وتصل سرعته إلى 4 ماخ.



صاروخ جو-جو النوع	
قصير إلى	
متوسط المدى	
فرنسا 🇫🇷 بلد الأصل	
1996: بداية فترة	✏️
الاستخدام	
القوات المستخدمة	
المسلحة	
الفرنسية	✏️
إم بي دي إيه المصنع	✏️
3000 الكمية	✏️
المصنوعة	
المواصفات	
112 كجم الوزن	
3.1 متر الطول	✏️

ملم القطر	273
م - المدى	500 كم
ماخ السرعة	4
توجيه بالأشعة نظام التوجيه	
تحت الحمراء،	
وتوجيه نشط	
بالرادار	

إم يو 90 إمباكت

إم يو 90 إمباكت هو طوربيد مضاد للغواصات متطور وخفيف الوزن وينتمي إلى الجيل الثالث من الطوربيدات وقد تم تطويره بواسطة فرنسا وإيطاليا لصالح القوات البحرية الفرنسية، والإيطالية، والألمانية، والدنماركية، والأسترالية، والبولندية. وهو مصمم ليتنافس مع الطوربيد الأمريكي Mark 54 بل وتم تطويره بغرض التفوق عليه في دوره كمضاد للغواصات، كما تم تطوير النسخة الخاصة بالقتل الصلب MU90 Hard Kill كنسخة طوربيد دفاعي مضاد للطوربيدات. يتم بناء إم يو 90 قبل بواسطة ائتلاف يروتورب EuroTorp وهو مجموعة من الشركات الفرنسية والإيطالية.

نبذة تاريخية

يعد إم يو 90 هو نتاج عمل مشاريع منفصلة في فرنسا وإيطاليا من الثمانينات. في فرنسا، كان المشروع تحت إشراف طومسون سينترا وتم ابتكار الطوربيد موراييه "Murène" في عام 1989، بينما في إيطاليا تم العمل بواسطة Whitehead على الطوربيد A244 ليستبدل بإصدار A290. وفي عام 1990 بدأت المحاولات الأولى لدمج الجهود، وهي العملية التي اكتملت في عام 1993 بتشكيل ائتلاف يروتورب EuroTorp. كان الفرنسيون يعززون استخدام الطوربيد الجديد على فرقاطاتهم، وطائرات أتلانتيك 2، وكل من مروحيات لينكس وإن إتش-90. وكانوا بصدد طلب 1000 طوربيد، ولكن نهاية الحرب الباردة تسببت في خفض احتياجاتهم إلى 600 طوربيد فقط في عام 1991، وتجدد الطلب على الطوربيد بعدد 450 أخرى في عام 2000، ومن بعدها 300 طوربيد في عام 2008. وقد كلف المشروع فرنسا 1150 مليون يورو (حوالي 1.5 مليار دولار أمريكي) وبلغت تكلفة الوحدة -في العام 2012- حوالي 1.6 مليون يورو (2.1 مليون دولار أمريكي تقريباً).

التصميم

طوربيد إم يو 90 هو عيار قياسي من طراز منظمة حلف شمال الأطلسي (323.7 ملم) وهو طوربيد خفيف الوزن LWT ويزن 304 كيلو جرام، بطول 2.85 متر، تم تصميمه لمواجهة أي نوع من الغواصات سواء النووية أو التقليدية والمغلقة صوتياً، وسريعة التوغل، والناشرة لتأثيرات -نشطة أو سلبية- مضادة للطوربيدات. ويمكن نشر الطوربيد من سفن السطح أو الطائرات الثابتة الجناح أو المروحيات.

وقد أدرج -سلفاً- في القدرات إمكانيات التعامل مع تهديدات إطلاق صواريخ الدفاع الجوي من الغواصات SLAAM ، وكذلك القتل الصلب Hard-Kill (الطوربيد المضادة للطوربيد)، وقدرة الإطلاق من الغواصات.



منظر أمامي للطوربيد

تم تصميم هذا الطوربيد وصنعه بتقنيات متطورة، ويتميز بقدرات تنفيذ المهام في مختلف البيئات. مواصفات هذا الطوربيد تسمح له بالإطلاق من طائرة دورية بحرية منطلقاً بسرعة عالية، أو قاذفات مساعدة الصواريخ. وتتشغيل هذا الطوربيد

بمضخة نفثة كهربائية، يمكنه من الانطلاق بسرعات «صامتة» لتجنب كشف موقعه، أو «الاندفاع» بسرعة أكثر من 29 عقدة.

ويمتاز هذا الطوربيد برأس حربي من نوع الحشوة المشكلة والتي يمكن أن تخترق بدن أي غواصة، ويظل أيضاً قاتلاً في المياه الضحلة حيث تكون الرؤوس التقليدية أقل فعالية.

يتم تشغيل الطوربيد بواسطة بطارية مياه البحر المصنوعة من أكسيد الألومنيوم والفضة باستخدام مسحوق ثاني أكسيد الصوديوم المذاب كمحلول كهربائي، ويتضمن نظام إعادة تدوير كهربائي ذو حلقة مغلقة متطورة. أما شفرات المضخة النفثة والتي يديرها محرك كهربائي تسمح بسرعة متغيرة خطياً للطوربيد، فيتم اختيارها تلقائياً بواسطة تكتيكات السلاح وفقاً لمرحلة التشغيل. وبمدى تحمل طويل للغاية، يعمل السلاح دون أي تدهور في أعماق المياه التي تزيد عن 1000 متر، وكذلك بعمق ضحل يصل إلى 25 متر، مع الاحتفاظ بقدرات الملاحة حتى 3 أمتار.

يشتمل الباحث الصوتي المتقدم على 47 حزمة إرسال و 33 حزمة سابقة التكوين للاستقبال. ويتيح نظامه ذو الترددات المتعددة والمعالجة الموازية، وتشغيل النمط الصوتي في وقت واحد، القدرة على تتبع أهداف متعددة، ومسافة اشتباك كبيرة، وأداءً عالياً في المياه الضحلة جداً، مما يوفر للسلاح «مناعة» ضد التدابير الأكثر تقدماً- المضادة للطوربيدات

تم تصميم هذا الطوربيد وصنعه بتقنيات متطورة، ويتميز بقدرات تنفيذ المهام في مختلف البيئات. مواصفات هذا الطوربيد تسمح له بالإطلاق من طائرة دورية بحرية منطلقة بسرعة عالية، أو قاذفات مساعدة الصواريخ. وتشغيل هذا الطوربيد بمضخة نفثة كهربائية، يمكنه من الانطلاق بسرعات «صامتة» لتجنب كشف موقعه، أو «الاندفاع» بسرعة أكثر من 29 عقدة.

ويمتاز هذا الطوربيد برأس حربي من نوع الحشوة المشكلة والتي يمكن أن تخترق بدن أي غواصة، ويظل أيضاً قاتلاً في المياه الضحلة حيث تكون الرؤوس التقليدية أقل فعالية.

يتم تشغيل الطوربيد بواسطة بطارية مياه البحر المصنوعة من أكسيد الألومنيوم والفضة باستخدام مسحوق ثاني أكسيد الصوديوم المذاب كمحلول كهربائي،

ويتضمن نظام إعادة تدوير كهربائي ذو حلقة مغلقة متطورة. أما شفرات المضخة النفاثة والتي يديرها محرك كهربائي تسمح بسرعة متغيرة خطيًا للطوربيد، فيتم اختيارها تلقائيًا بواسطة تكتيكات السلاح وفقًا لمرحلة التشغيل. وبمدى تحمل طويل للغاية، يعمل السلاح دون أي تدهور في أعماق المياه التي تزيد عن 1000 متر، وكذلك بعمق ضحل يصل إلى 25 متر، مع الاحتفاظ بقدرات الملاحة حتى 3 أمتار. يشتمل الباحث الصوتي المتقدم على 47 حزمة إرسال و 33 حزمة سابقة التكوين للاستقبال. ويتيح نظامه ذو الترددات المتعددة والمعالجة الموازية، وتشغيل النمط الصوتي في وقت واحد، القدرة على تتبع أهداف متعددة، ومسافة اشتباك كبيرة، وأداءً عاليًا في المياه الضحلة جدًا، مما يوفر للسلاح «مناعة» ضد التدابير الأكثر تقدمًا- المضادة للطوربيدات



قاذف ثلاثي للطوربيد إم يو 90

التصدير

بعد أن قررت أن طوربيداتها من طراز مارك 46 لم تكن مؤهلة بشكل كافي، وضعت أستراليا مشروع JP2070 في عام 1998 لشراء طوربيدات لفرقاطاتها من فئة أديليد،

وفئة انزاك، وطائرات أوريون AP-3C Orion، ومروحياتسي هوك S-70B-2، وكذلك المروحيات التي كان قيد الخطة في ذلك الحين إس إتش-2 جي (أ) سوبر سي سبرايت.

ألغيت سي سبرايت، وتم حذف أوريون وسي هوك S-70B-2 من برنامج MU90 بسبب الميزانية، وتقرر أن بديلاتهما بوسيدون P-8 وإم إتش-60 آر سي هوك فسيتم تسليحهم بالطوربيد الأمريكي مارك 54.

وعلى الرغم من كل ماتردد حول إحجام أستراليا عن إتمام صفقة شراء طوربيدات إم يو 90 إمباكت، إلا أن بيانات معهد ستوكهولم الدولي لأبحاث السلام تشير إلى أن أستراليا قد تسلمت من فرنسا حوالي 300 طوربيد من هذا النوع فيما بين الأعوام 2008 إلى 2017 في صفقة تم إبرامها بالعام 2003، وذلك بقيمة 150 مليون يورو في إطار مشروع بعنوان Joint Project-2070 Djimindi Phase-3 ويتم بموجب الإتفاق المبرم بين الدولتين إنتاج 35% من المكونات بإستراليا.

ومن بين الدول العربية المشغلة للطوربيد إم يو 90 حصلت المغرب على 50 طوربيد من هذا النوع فيما بين العام 2011 والعام 2014، وذلك لتسليح فرقاطاتها من فريم وسيجما

أما مصر، التي تشغل فرقاطة فريم وتعاقدت على 4 كورفيتات جويند تم دخول أولهم «الفتاح» الخدمة في سبتمبر 2017. وكلا الفئتين ينهضاً بأدوار من بينها مكافحة الغواصات، لذا فقد تعاقدت مصر في صفقة منفصلة -بقيمة 100 إلى 200 مليون يورو- مع DCNS (نافال جروب حالياً) على عدد من طوربيدات إم يو 90.



إطلاق طوربيد إم يو 90 من إحدى سفن السطح

المشغلين الحاليين

أستراليا

الدنمارك

مصر

فرنسا

ألمانيا

إيطاليا

المغرب

بيرسيوس (صاروخ)

بيرسيوس (بالإنجليزية: Perseus أو CVS401) (وتعود التسمية على اسم البطل اليوناني بيرسيوس) هو صاروخ كروز (جوال) أسرع من الصوت. وهو قيد التطوير من قبل إم بي دي إيه بالتشاور مع البحرية الملكية والقوات البحرية الفرنسية.

تم الكشف عن الصاروخ لأول مرة في معرض باريس الجوي 2011.

صاروخ بيرسيوس هو في المقام الأول صاروخ أرضي يطلق من سطح الأرض، كما يتم إطلاقه من الغواصات ، وقد تم بناؤه حول هيكل طائر متطور ورشيق وشبجي. وقد تم إطلاق مشروع إنجلو-فرنسي مشترك لتطوير الصاروخ ، بهدف الاستعاضة عن صواريخ هاربون وإكسوسيت بحلول عام 2030.

الخصائص

تصف إم بي دي إيه MBDA صاروخها بيرسيوس بأنه «نظام سلاح فريد متعدد الأدوار ومتعدد منصات الإطلاق» حيث سيتم دمجه في جميع منصات الأسلحة الرئيسية مثل: السفن الحربية، والغواصات والطائرات، والمنصات الأرضية.

MBDA

MISSILE SYSTEMS

هذا هو الشعار الوحيد لشركة أنظمة الصواريخ MBDA

ومن المخطط أن يمتلك الصاروخ الشبحي بيرسيوس قدرات مماثلة للصاروخ براهموس ، حيث تصل سرعته خلال 300 كلم إلى 5 ماخ. ويتم الدفع فيه بواسطة محرك نفاث تضاغطي. يصل طول الصاروخ إلى 5 أمتار ويبلغ وزنه حوالي 800 كيلو جرام ، مع حمولة رؤوس حربية أحدها رئيسي ويزن 200 كيلوجرام وآخران يبلغ وزن كل منهما 50 كيلو جراما يمكنهما إما الإسهام مباشرة في الاستهداف الكلي أو طردهما جانبياً قبل أن يصل الصاروخ إلى هدفه، محدثةً تأثير الذخائر العنقودية.

وتسمح هذه الميزة الفريدة لصاروخ برسيوس واحد، إما بضرب عدة أهداف في نفس المنطقة من مسرح العمليات أو بضرب هدف كبير واحد (كحاملة طائرات مثلاً) في عدة مناطق مختلفة- من بدن أو سطح الهدف- في وقت واحد، وذلك بهدف تعظيم الضرر.

وفي هذه الحالة ، يمكن اختيار نمط هجوم خطي ، تقوم الذخيرة بضرب المقاطع الأمامية والمركزية والخلفية في وقت واحد. أما إذا كان الانفجار الأحادي مطلوباً، فسيبقى الرأسان الثانويان على متن الصاروخ الأم لإضافة تأثير إنفجاري هائل إلى الرأس الحربي المركزي.

ويتوقع أن يمتاز الصاروخ بنهجين مختلفين للهجوم: نهج مرتفع High-altitude approach يتبع عند الاشتباك مع أهداف أرضية، ونهج على ارتفاعات منخفضة للتعامل مع التهديدات السطحية مثل السفن الحربية المعادية وهو ما يعرف بنهج «قشط البحر» وينتهي بما يعرف بالنهج المنبثق Pop-up.

ولن تسمح مناورة «قشط البحر أعلى قمة الموجة» متبوعاً بمناورة منبثقة إلا بوقت استجابة يقدر بثلاث ثوانٍ بالنسبة للسفن الحربية المعادية.

المشغلين المحتملين

فرنسا

القوات الجوية الفرنسية

القوات البحرية الفرنسية

المملكة المتحدة

سلاح الجو الملكي البريطاني

البحرية الملكية البريطانية

بيرسيوس

صاروخ كروز النوع

متعدد منصات

الإطلاق/منصات

جوية

صاروخ كروز يطلق

من الغواصات

صاروخ مضاد

للسفن

صاروخ هجوم بري

صاروخ كروز فرط

صوتي

المملكة /فرنسا بلد الأصل

المتحدة

تاريخ الصنع	
إم بي دي المصنع	إيه MBDA
المواصفات	
الوزن	800 كجم
الطول	5 متر
المدى الفعال	فئة 300 كم المدى
نوع الرأس	رأس حربي رئيسي بوزن 200 كجم، بالإضافة إلى 2 رأس حربي بوزن من فرعي 40-50 كجم لكل منهما.
المحرك	محرك نفاث Ramjet تضاعطي
من المتصور وجود ارتفاع نوعين من مظاهر الطيران	الهجوم: نهج high-altitude approach ، أو نهج الارتفاعات المتدنية (قشط sea-skimming البحر) يتبعه نموذج منبثق

	pop-up.
ماخ ^[1] 5 السرعة	
توجيه متعدد نظام	
الأنماط برادار التوجيه	
مسح ضوئي نشط	
ورادار e-scan	
ليزري. كما يتميز	
بقدره توجيه	
ليزري شبه نشط	
سفن سطح قتالية منصة	
و غواصات و الإطلاق	
طائرات	

ديموقليس (جراب استهداف)

ديموقليس (بالإنجليزية: Damocles) هو جراب استهداف من الجيل الثالث عالي الأداء، اختير جراب ديموقليس من قبل سلاح الجو الفرنسي للعمل على أسطول الطائرات المقاتلة الهجومية.

يتم إنتاج ديموقليس من قبل مجموعة تاليس في الانكور، فرنسا.

ميزات

يتميز ديموقليس بمحدد ليزر طويل المدى، ومدمج بملاحة متكاملة مع الرؤية الأمامية بالأشعة تحت الحمراء (FLIR) وصور عالية الدقة، ومتوافق تماما مع قنابل (Paveway) و(BGL) الموجهة بالليزر، والأسلحة الموجهة تصويريا، و AASM GPS/INS/أسلحة موجهة بالليزر.

صادرات

مبيعات التصدير من جراب استهداف ديموقليس كالتالي:

ماليزيا، التي تعمل على مقاتلات سوخوي سو-30 ام كي ام.

الإمارات العربية المتحدة، على ميراج 2000-9 من داسو للطيران

السعودية، والتي لديها أسطول مختلط من الطائرات البريطانية والأمريكية. والقوات الجوية الملكية السعودية ترفع ديموقليس على مقاتلات تورنادو ويوروفايتر تايفون.

روسيا سوف ترخص لإنتاج جراب استطلاع تاليس ديموقليس للطائرات المقاتلة، بعد الاختبارات الناجحة للنظام مع مقاتلة سوخوي سو MKM30 متعددة المهام في ماليزيا.

المشغلين

المشغلين الحاليين

فرنسا - داسو رافال، داسو ميراج 2000، داسو سوبر اتندارد

ماليزيا - سوخوي سو-30

المغرب - داسو ميراج إف1

السعودية - تورنادو

الإمارات العربية المتحدة - داسو ميراج 2000



جراب استهداف ديموقليس على داسو رافال في معرض باريس للطيران 2009

رولاند (صاروخ)

رولاند (بالإنجليزية: Roland) هو صاروخ جو-أرض متنقل، من فئة صواريخ سام (SAM) الموجهة، من صنع فرنسي ألماني مشترك. تم شراء رولان أيضا من قبل الجيش الأمريكي، وهو أحد أنظمة سام الأجنبية القليلة جدا التي تعمل معهم.

المستخدمون

الأرجنتين

البرازيل (مستخدم سابق)

فرنسا

ألمانيا (في مرحلة أتهاء من الخدمة، وسوف يستبدل بـ LFK NG)

العراق (مستخدم سابق)

نيجيريا

قطر

سلوفينيا

إسبانيا

الولايات المتحدة - يستخدم بشكل عام من قبل الحرس الوطني والجيش الأمريكي

فنزويلا





صاروخ رولاند

النوع	موجه صاروخ جو-أرض
بلد الأصل	ألمانيا  فرنسا 
تاريخ الاستخدام	
المستخدمون	الولايات المتحدة ألمانيا الأرجنتينفرنسا الأمريكية
تاريخ الصنع	
المصنع	Euromissile
الكمية	650 
المصنوعة	
المواصفات	
الوزن	كجم 67
الطول	م 2.40
القطر	سم 16
وزن الرأس	كجم (3،14 رطل) قبل 6.5
مجزأة شديدة الانفجار	الحربي
دفع صاروخي ثنائي الاتجاه، المحرك	يعمل بالوقود الصلب
سم باع الجناح	50
المدى	م 8،000
أقصى ارتفاع	م 5،500
السرعة	ماخ 1.6
تتبع راداري	نظام التوجيه

ستورم شادو

ستورم شادو (حرفيا: ظل العاصفة)، (بالإنجليزية: Storm Shadow)، صاروخ جوال بريطاني، فرنسي، إيطالي، طويل المدى، من فئة صواريخ كروز التي تطلق من الجو، ويصنع من قبل (MBDA). «ستورم شادو» هو التسمية البريطانية للصاروخ. والفئة التي تستخدم في فرنسا تسمى (SCALP EG) وهي اختصارا لـ (Système de Croisière Autonome à Longue Portée – Emploi Général) والتي تعني: «صواريخ مواجهة جواله طويلة المدى للأغراض العامة»، وهذا يعني الغرض العام طويل المدى مأزق صاروخ كروز). استند صنع الصاروخ على سابقه صاروخ أباتشي المضاد لمدرجات الطيران والذي تصنعه أيضا (MBDA)، ويختلف في أنه يحمل رأسا حربية بدلا من قنبلة عنقودية.

المشغلين الحاليين

مصر

طلبت عدد غير معروف لاستخدام القوات الجوية المصرية في عام كجزء من صفقة داسو رافال نسخة الشاهين الأسود (Black Shaheen version).

فرنسا

500 طلبت لاستخدام القوات الجوية الفرنسية في عام 1998. 50 (MdcNs) طلبت في عام 2006 و100 أخرى طلبت في عام 2009 لاستخدام البحرية الفرنسية. اعتبارا من عام 2016، فرنسا ستخفض مخزونها إلى أقل من 100 صاروخ.

اليونان

90 طلبت لاستخدام القوات الجوية اليونانية في عام 2000 و2003.

إيطاليا

200 طلبت لاستخدام القوة الجوية الإيطالية في عام 1999.

قطر

140 طلبت لاستخدام القوات الجوية الأميرية القطرية في عام 2015.

السعودية

300+ طلبت لاستخدام القوات الجوية الملكية السعودية في عام 2006.

الإمارات العربية المتحدة

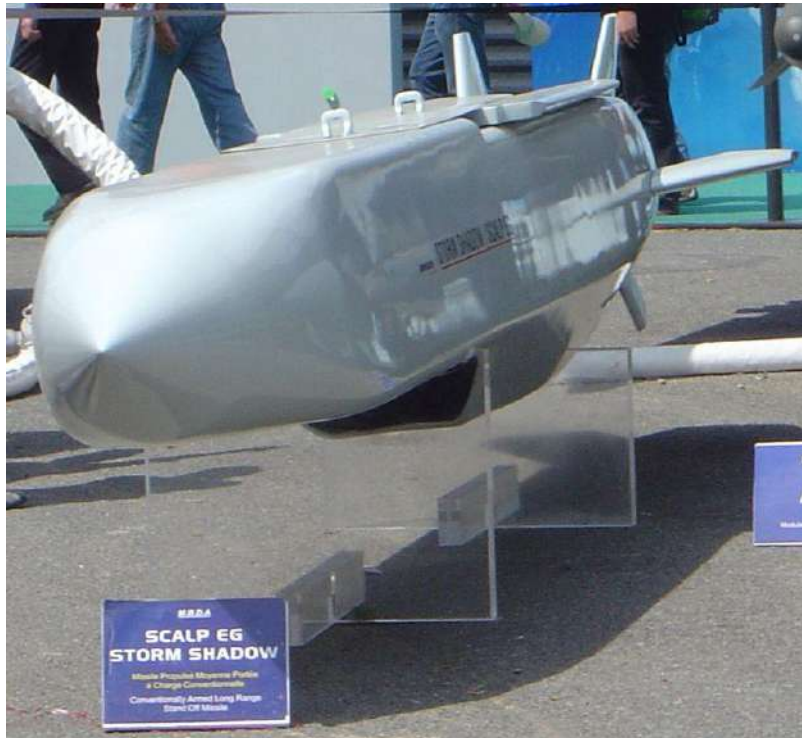
600 طلبت لاستخدام القوات الجوية الإماراتية في عام 1997. المعروف ب
الشاهين الأسود (Black Shaheen).

المملكة المتحدة

900+ طلبت لاستخدام سلاح الجو الملكي في عام 1997.



ستورم شادو في متحف سلاح الجو الملكي في لندن



Storm Shadow/SCALP EG



طويل المدى، صاروخ النوع جو-أرض
فرنسا، إيطاليا، المملكة بلد الأصل المتحدة
تاريخ الاستخدام
حتى الآن - 2002 فترة الاستخدام
رؤية المشغلين المستخدمين
تاريخ الصنع
إم بي دي إيه المصنع
المواصفات
كيلوغرام 1,300 الوزن (2,866 رطل)
5.1 متر (16.7 قدم) الطول
0.48 متر (1.6 قدم) القطر

متر (9.3 قدم) 2.84 باع الجناح

تورنادو منصة

داسو ميراج 2000 الإطلاق

داسو رافال

يوروفايتر

(من 2015) تايفون

سي فينوم (صاروخ)

سي فينوم (بالإنجليزية: Sea Venom) هو صاروخ جو-سطح مضاد للسفن، خفيف الوزن ومتوسط المدى، من تطوير شركة إم بي دي إيه، بغرض تسليح مروحيات السفن بكل من بحرية المملكة المتحدة والبحرية الفرنسية. وقد تم تصميمه من البداية كصاروخ مضاد للسفن، لتوفير قدرة هجوم بحرية حقيقية، وتأثيرات دقيقة متزامنة، وقدرة على الانخراط في بيئات ساحلية معقدة.

التسمية: سي فينوم/إيه إن إل

التسمية الأصلية لهذا الصاروخ هي سي فينوم/إيه إن إل Sea Venom/ANL. ويفسر قاموس أوكسفورد للغة الإنجليزية مفردة «فينوم Venom» بأنها سائل سام تنتجه بعض الثعابين والحشرات وما إلى ذلك، ويمكن أن تضعه في جسم حيوان آخر عن طريق العض أو اللسع. وبذلك، سيكون معنى «سي فينوم Sea Venom» بالعربية هو «سم البحر». ولكن يشير نفس القاموس أيضًا لمعانٍ آخر يمكن أن تؤول كلمة «فينوم Venom» إليها، وهي الحقد والكراهية وشدة الغضب.

وبمختلف المعاني التي يقدمها قاموس أوكسفورد، فإن ترجمة اسم الصاروخ بالعربية تتراوح بين: سم، أو حقد، أو كراهية، أو غضب البحر. وكلها مسميات تتناسب مع خطورة هذا الصاروخ.

أما عن الأحرف الثلاثة بالإختصار (ANL) والملحقة بالتسمية الإنجليزية، فهي صيغة مختصرة للعبارة الفرنسية "Anti-Navire Léger" والتي تعني مضاد السفن الخفيف. أي أن التسمية الأصلية "Sea Venom/ANL" تجمع بين تسمية الصاروخ باللغتين الإنجليزية والفرنسية.

خلفية تاريخية

خلال قمة فرنسية بريطانية، أكدت الدولتان عزمهما على دراسة مشتركة لصاروخ خفيف مضاد للسفن في المستقبل، وكان ذلك في 6 يوليو 2009 بمدينة إيفيان الفرنسية.

وقد استهدف هذا التعاون، تلبية احتياجات الفرنسيين «لمضاد السفن الخفيف» (ANL)، وصاروخ «المستقبل المضاد للسفن» البريطاني (FASGW)، وتضمن مرحلة تقييم أولية تدوم أكثر من عامين بقليل، بتكلفة تصل إلى ما يقرب من 50 مليون يورو (حوالي 35 مليون جنيه إسترليني). على أن يتم تنفيذ العمل في فرنسا والمملكة المتحدة.

في يونيو 2013، أكد وزير الدفاع الفرنسي إطلاق برنامج إنتاج الصواريخ الخفيفة المضادة للسفن (LNA)، بالتعاون مع بريطانيا.

وفي مارس 2014، أخطرت وزارة الدفاع البريطانية -بالنيابة عن البلدين- شركة إم بي دي إيه، بعقد تطوير وإنتاج الصاروخ.

بعد عدة مراحل من التطوير والتجريب، وصل البرنامج في أبريل 2018 إلى مرحلة جديدة، وذلك مع أول إطلاق كامل في فرنسا بواسطة مروحية دوفين. وقد تم إطلاق النار بنجاح قبالة إحدى الجزر في البحر الأبيض المتوسط ، حيث أصاب صاروخ سي فينوم الهدف المحدد. في عام 2018، صرحت إم بي دي إيه بأنها تعمل على نسخة أرضية من «سي فينوم» يمكن استخدامها في دفاع ساحلي متعدد الطبقات.

على الرغم من نشر رسومات للمروحية وايلدكات حاملة السلاح لأول مرة بواسطة ليوناردو في فبراير 2018، فقد تم تحسين التصميم ديناميكياً منذ ذلك الحين. ومن المقرر أن يتم نشر Wildcat مبدئيًا بدون صاروخ سي فينوم، والذي من المقرر أن يصل إلى القدرة التشغيلية في أوائل عام 2022.

ومع ذلك، أعلنت البحرية الملكية البريطانية في مايو 2021، أنها قامت بنشر صواريخ سي فينوم في قدرة تشغيلية أولية، كجزء من مجموعة حاملة الطائرات الضاربة 21، في أول انتشار لها في المحيط الهادئ. تم تجهيز أربع مروحيات من فئة وايلدكات بصواريخ سي فينوم، وربضت تلك المروحيات على سطح المدمرات المصاحبة للمجموعة الضاربة.

التصميم

عند تصميم الصاروخ سي فينوم، تم تخصيصه للمهام البحرية الهجومية والدفاعية من مروحيات إن إتش 90 وطائرات الهليكوبتر الخفيفة للبحرية الفرنسية. وعلى الجانب الآخر، كان الصاروخ مخصصًا لمروحيات وايلدكات بالبحرية الملكية البريطانية. لتوجيهه ضد سفن من فئات الزورق السريع أو زوارق الدوريات (زوارق بإزاحة أقل من 500 طن).

يتميز التصميم باحث غير مبرد ينتمي لأحدث تقنيات التصوير بالأشعة تحت الحمراء، باستخدام خوارزميات متقدمة لتحديد الهدف الصحيح بدقة في سيناريوهات الملاحة الكثيفة، وربط بيانات قوي ثنائي الاتجاه يسمح بالإشراف

الكامل على الاشتباك من قمرة القيادة. وبموثوقيتها، ودمج واجهات داخلية قياسية، يمكن النظر في تكامل مجموعة واسعة من المنصات العسكرية المحمولة جواً، بما في ذلك المروحيات المأهولة، والأنظمة الجوية الموجهة عن بعد، وطائرات الدوريات البحرية. كما توجد أيضًا خيارات لنسخ سطح-سطح

وفي هذا البرنامج ، توفر سافران (ساجم سابقًا) الباحث بالأشعة تحت الحمراء، وتوفر روكسل المحرك (بينما المعزز هو نفسه الموجود في صاروخ برايمستون)، كما تقدم تاليس مقياس الارتفاع الراديوي والرأس الحربي تقدمه يورنكو.



على اليسار- رأس توجيه بالأشعة تحت الحمراء للصاروخ سي فينوم

خصائص

سي فينوم صاروخ كشط بحري عالي السرعة (لكن دون سرعة الصوت)، يبلغ وزن الصاروخ 110 كجم، بينما وزن الرأس الحربي فيبلغ 30 كجم، أما مداه فيصل إلى 20 كم. والصاروخ مصمم بالأساس بتأثير مميت للغاية على الوحدات الساحلية كالزوارق السريعة وزوارق الدورية. والصاروخ فعال أيضًا ضد الأهداف الساحلية البرية.

ومن خصائص الصاروخ:

مؤثر وفعال ضد مجموعة واسعة من الأهداف، سواء البحرية أو البرية. يزيد من قدرة المنصة في البقاء على قيد الحياة "Survivability" ضد الأهداف التي يتم مواجهتها، وذلك بسبب مدى المواجهة، ووصلة البيانات ثنائية الاتجاه. قادر على اختيار نقطة التصويب على الهدف من أجل المرونة التكتيكية. مناسبة لمجموعة واسعة من المنصات المروحية، بما في ذلك وايلدكات وبانثر وإن إتش-90.

تقليل تكاليف مدى الحياة لمستخدمي سي سكوا وإيه إس 15 تي تي

المشغلون

البحرية الملكية البريطانية

البحرية الفرنسية

المشغلون المحتملون

تقوم إم بي دي إيه بتطوير الصاروخ سي فينوم لتلبية متطلبات البحرية البريطانية والفرنسية لصاروخ مضاد للسفن تطلقه مروحياتهما في المستقبل. وسيحل محل صاروخين آخرين مضادين للسفن ضمن مجموعة منتجات إم بي دي إيه. ويستخدم الصاروخ سي سكوا بمروحيات لينوكس التابعة للبحرية الملكية البريطانية وعلى طائرات الهليكوبتر سي كينج ولينوكس و بي إيه 212 لسبع دول أخرى، بما في ذلك القوات البحرية لألمانيا والبرازيل وماليزيا والكويت وتركيا وكوريا الجنوبية. ويتم استخدام الصاروخ إيه إس 15 تي تي AS15TT على مروحية بانثرالتي تديرها قوات الشرق الأوسط. وهذا الأمر يفتح المجال لطلب الصاروخ من قبل عدد من الدول المستخدمة لأحد الصاروخين المذكورين.



صاروخ هادس

مصطلح هادس Hadès تسمية لصاروخ قصير المدى ذي القدرة النووية والذي استخدمه الجيش الفرنسي خلال الحرب الباردة .

التطوير

في عام 1975 بدأت الدراسات في استبدال صاروخ بلوتون قصير المدى ، الذي بدأ تطويره في يوليو 1984 في مصنع Aérospatiale (اليوم EADS) ، والذي اكتمل في

عام 1992. خلال هذا الوقت ، تم تخفيض العدد المخطط له البالغ 120 صاروخا إلى 30 مع 15 مركبة إطلاق. حتى قبل نهاية التطوير ، تم اتخاذ القرار في عام 1991 بعدم تشغيل نظام هادس. وتم تخزين بين 20 إلى 25 صاروخًا موجَّهًا تم إنتاجها بالفعل في البداية مع مركبات الإطلاق في مستودع في Lunéville . وفي 1996- 1997 ، وافقت فرنسا على اتفاقية ستارت الأمريكية الروسية ، وتم تدمير جميع صواريخ هادس.

التكنولوجيا

تم تركيب هادس على شاحنة مفصلية Renault R380 . كانت كل مركبة مسلحة بصاروخين من طراز هادس. هذا جعل منصات الإطلاق متحركة للغاية وقابلة للنقل بسرعة. الحد الأدنى لمجمل وقت رد الهجوم - من السرعة القصوى إلى إطلاق الصواريخ - أقل من 10 دقائق. يمكن إطلاق الصاروخين بفواصل 30 ثواني فقط. تم تشغيل هادس بواسطة دافع بوقود صلب عالي الطاقة من SNPE (الآن Nexter Systems). تم تطوير الإلكترونيات ومنصة الملاحة بالقصور الذاتي بواسطة شركة SAGEM . حقق صاروخ هادس أقصى مسافة لإطلاق النار بين 450-480 كم بسرعة تزيد عن 1250 متر/ ث (4500 كم / ساعة). وكان أوج الارتفاع 150 كم. كانت اقل مسافة لإصابة الهدف 60 كم. اعتمادًا على مسافة الإصابة، تبلغ دقة إصابة الهدف في حدود دائرة نصف قطرها بين 100-200 متر . يستطيع صاروخ هادس حمل رأس نووي من طراز TN-90. تم تصميم هذا الرأس الحربي بطريقة تصل قوة انفجار 5 أو 20 أو 80 كيلو طن (تي إن تي) . يمكن أن ينفجر الرأس الحربي في الهواء أو عند ملامسته للأرض. كان الرأس الحربي TN-92 مخصصًا أيضًا لصاروخ هادس. كان هذا رأسًا نوويًا مع إشعاع نيوتروني محسّن .

بالإضافة إلى Hadès برأس حربي نووي ، تم أيضًا النظر في نسخة برأس حربي تقليدي. يجب أن يكون هذا التطوير مزودًا إما برأس حربي مجزأ أو قنابل صغيرة (ذخائر صغيرة). بالإضافة إلى ذلك ، يمكن استخدام نظام الملاحة عبر الأقمار الصناعية GPS . بهذا ، يجب أن يكون نصف قطر إصابة الهدف بصاروخ هادس

بين 5 - 50 متر. كانت مسافة إطلاق النار القصوى لهذا الإصدار 250 كم. بقيت نسخة صاروخ هادس هذه في مرحلة الحمل ولم يتم تطويرها.

انتقادات من وجهة نظر ألمانيا

ظهر مفهوم صاروخ هادس بمجرد أن كان المدى القصير 480 فقط كيلومترات إلى انتقادات شديدة من الحكومة الألمانية والجمهور: إذ يمكن للصواريخ الـ 120 المخطط لها أن تحمل رؤوسها النووية فقط إلى الأراضي الألمانية ، على الأكثر إلى الحدود الغربية البولندية أو التشيكوسلوفاكية. في حالة حدوث عملية عسكرية ، ربما تصبح ألمانيا ساحة معركة نووية قبالة فرنسا.

شركات صناعة الغواصات الفرنسية

الغواصة الفرنسية سوركوف

كانت سوركوف أكبر غواصة طراد فرنسية. عملت في كل من القوات البحرية الفرنسية والقوات البحرية الفرنسية الحرة خلال الحرب العالمية الثانية. فُقدت خلال ليلة 18-19 فبراير/شباط عام 1942 في البحر الكاريبي ربما بسبب تصادمها مع سفينة شحن أمريكية. سُميت سوركوف على اسم القرصان المفوض الفرنسي روبرت سوركوف. كانت أكبر غواصة بُنيت في ذلك الوقت حتى تجاوزتها أول غواصة يابانية من طراز آي 400 في عام 1943.

التصميم

فرضت معاهدة واشنطن البحرية قيودًا صارمة على بناء القوات البحرية من قبل القوى البحرية الرئيسية تتعلق بحجم الإزاحة والعيار المدفعي للسفن الحربية والطائرات. ولم تعقد أي اتفاقات تتعلق بالسفن الخفيفة مثل الفرقاطات أو المدمرات أو الغواصات. بنت فرنسا أسطول غواصات كبير (79 غواصة في عام 1939) لضمان حماية البلاد والإمبراطورية. كان من المفترض أن تكون سوركوف هي الأولى في فئة غواصات الطراد. ولكنها كانت الوحيدة المكتملة.

تمحورت المهام حول ما يلي:

ضمان الوصول للمستعمرات الفرنسية.

التعاون مع أسراب البحرية الفرنسية، البحث عن أساطيل العدو وتدميرها.

مطاردة قوافل العدو.

امتلكت سوركوف برج مزدوج مزود بمدافع عيار 203 ملم (8 بوصات)، وهو نفس عيار طراد ثقيل (السبب الرئيسي في اعتبار سوركوف طراد بحري) مزودًا بـ 600 طلقة.

صممت سوركوف لتكون (طراد ثقيل تحت الماء)، هدفت إلى البحث والمشاركة في القتال السطحي. حملت الغواصة طائرة عائمة من طراز بيسون إم بي 411 لأغراض الاستطلاع في البرج. استخدمت الطائرة العائمة أيضًا بشكل رئيسي لأغراض معايرة البندقية.

زودت بـ 10 أنابيب طوربيد: أربعة أنابيب عيار 550 مم (22 بوصة)، واثنين من القاذفات الخارجية الدوارة في الخلف، يحتوي كل واحد على أنبوب طوربيد عيار 550 ملم واثنان عيار 400 ملم (16 بوصة)، مع وجود ثمانية طوربيدات عيار 550

ملم وأربعة 400 ملم. وضعت البنادق عيار 203 ملم في برج محصن أمام برج التسليح.

مظهر سوركوف

لم تُطل سوركوف أبدًا باللون الأخضر كما هو موضح في العديد من النماذج والرسومات الموجودة حتى نهاية عام 1940. طلي القارب بنفس اللون الرمادي التي تُطلى به السفن الحربية السطحية، ثم باللون الأزرق الداكن البروسي، وبقي هذا اللون حتى نهاية عام 1940 حين أُعيد طلاء القارب بلونين من الألوان الرمادية للتمويه.

غالبًا ما رُسمت سوركوف على شكل قارب حتى عام 1932، حيث حملت علم القوات البحرية الفرنسية الحرة التي لم تنشأ حتى عام 1940.

مهامها

مهامها الأولية

وضعت معاهدة لندن البحرية قيودًا على تصميم الغواصات بعد وقت قصير من إطلاق سوركوف. سُمح لكل دولة موقعة (بما في ذلك فرنسا) امتلاك ما لا يزيد عن ثلاث غواصات كبيرة، كل منها لا يتجاوز 2800 طن إزاحة، مع مدافع لا تتجاوز عيار 6.1 بوصة (150 ملم). أعفيت سوركوف التي تجاوزت هذه الحدود بشكل خاص من القواعد بناءً على إصرار وزير البحرية جورج لبيج، ولكن لم يعد من الممكن بناء غواصات كبيرة المدفع من هذه الفئة.

الحرب العالمية الثانية

تمركزت سوركوف في تشيربورغ خلال عام 1940، ولكنها كانت تحت الصيانة في بريست بعد مهمة في جزر الأنتيل وخليج غينيا خلال شهر مايو/أيار عندما بدأ الألمان غزوهم. كانت تحت قيادة الفرقاطة الكابتن مارتن وغير قادرة على الغطس بسبب وجود محرك واحد عامل ورافعة عالقة، هربت عبر القناة الإنجليزية ولجأت إلى بليموث.

نفذ البريطانيون الذين شعروا بالقلق من سيطرة سفن الكريغسمارينه الألمانية على الأسطول الفرنسي خلال الهدنة الفرنسية معركة المرسى الكبير في 3 يوليو/تموز. حاصرت قوات البحرية الملكية المرافئ التي كانت ترسو فيها السفن الحربية الفرنسية، وأصدرت إنذارًا: الانضمام مجددًا إلى القتال ضد ألمانيا، أو البقاء بعيدًا عن متناول الألمان. رفض أسطول شمال إفريقيا في المرسى الكبير والسفن المتمركزة في داكار (غرب إفريقيا) الإعلان. تعرضت السفن الحربية الفرنسية في شمال إفريقيا للهجوم، وغرقت جميع سفن أسطول البحر المتوسط باستثناء واحدة.

القوات البحرية الفرنسية الحرة

أكمل البريطانيون تجديد سوركوف بحلول أغسطس/آب عام 1940 وسلموها إلى القوات البحرية الفرنسية الحرة لتقوم بمهام الحراسة.

أصبح الكابتن جورج لويس بلايسون القائد الجديد وهو الضابط الوحيد الذي لم يكن من الطاقم الأصلي. وُجّهت اتهامات من كلى الجانبين الفرنسي والإنجليزي بأن الطرف الآخر كان يتجسس لصالح فرنسا الفاشية بسبب التوترات الإنجليزية الفرنسية المتعلقة بالغواصة. كما ادعى البريطانيون أن سوركوف كانت تهاجم السفن البريطانية. وُضع ضابط بريطاني واثنان من البحارة على متن السفينة لأغراض الاتصال. كان الخلل الحقيقي هو أنها تطلبت طاقمًا مكونًا من 110-130 رجلًا ما يعادل ثلاثة أطقم في الغواصات التقليدية. وأدى ذلك إلى تردد البحرية الملكية في إعادة إرسالها في مهام.

أبحرت سوركوف إلى القاعدة الكندية في هاليفاكس في نونفا سكوشا ورافقت القوافل عبر المحيط الأطلسي. تعرضت في أبريل/نيسان عام 1941 للإصابة من قبل طائرة ألمانية في ديفونبورت.

توجهت سوركوف في 28 يوليو/تموز إلى حوض بناء السفن التابع للولايات المتحدة الأمريكية في بورتسموث في نيو هامبشير لمدة ثلاثة أشهر.

ذهبت سوركوف إلى نيو لندن في كونيتيكت بعد مغادرة حوض بناء السفن، ربما ليتلقى طاقمها تدريب إضافي. غادرت سوركوف نيو لندن في 27 نوفمبر/تشرين الثاني عائدةً إلى هاليفاكس.

تحريرها سان بيير وميكلون

حملت سوركوف الضابط الفرنسي من قوات فرنسا الحرة إميل موسيلير إلى كندا في ديسمبر/كانون الأول عام 1941 نحو مدينة كيبيك. اتصل مراسل صحيفة نيويورك تايمز إيرل ولفرت بقائد سوركوف أثناء وجود موسيلير في أوتاوا واستفسر عن الشائعات التي أفادت بأنَّ الغواصة ستحرر سان بيير وميكلون من أجل قوات فرنسا الحرة. رافق ولفرت الغواصة إلى هاليفاكس، حيث انضموا يوم 20 ديسمبر/كانون الأول إلى طواقم المرافقة الفرنسية الحرة ميموسا وأكونيت وأليس، وسيطروا في 24 ديسمبر/كانون الأول على الجزر لصالح فرنسا الحرة دون مقاومة.

أبرم وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية كورديل هل اتفاقية مع حكومة فيشي تضمن حيادية الممتلكات الفرنسية في النصف الغربي من الكرة الأرضية، وهدد بالاستقالة ما لم يطلب رئيس الولايات المتحدة الأمريكية فرانكلين روزفلت إصلاح

الوضع الراهن. فعل روزفلت ذلك لكنه تراجع عند رفض شارل ديغول. ساعدت قصص آرا وولفرت التي أحبها الفرنسيون الأحرار بشكل كبير (لم تحمل أي دلائل على الخطف أو الإكراه) على إبعاد الرأي العام الأمريكي عن فيشي. أبطل إعلان دول المحور الحرب على الولايات المتحدة الأمريكية في ديسمبر/كانون الأول عام 1941 الاتفاقية، لكن الولايات المتحدة الأمريكية لم تقطع علاقاتها الدبلوماسية مع حكومة فيشي حتى نوفمبر/تشرين الثاني عام 1942.

العمليات الأخيرة

قررت القيادة الفرنسية الحرة في يناير/كانون الثاني عام 1942 إرسال سوركوف إلى حرب المحيط الهادئ، بعد إعادة تذكيرها في رصيف السفن البحري الملكي في برمودا. أثارت حركتها جنوبًا شائعات بأن سوركوف ستحرر جزيرة مارتينيك من نظام فيشي.

اتجهت سوركوف في الحقيقة إلى سيدني في أستراليا عبر تاهيتي. غادرت هاليفاكس في 2 شباط/فبراير متجهة إلى برمودا، ثم غادرت برمودا في 12 فبراير/شباط متجهة إلى قناة بنما.

نهايتها


اختفت سوركوف في ليلة 18-19 فبراير/شباط عام 1942 على بعد نحو 80 ميلاً (70 ميلاً بحرياً أو 130 كم) شمال كريستوبال خلال طريقها إلى تاهيتي عبر قناة بنما. استنتج تقرير أمريكي أنّ الاختفاء كان بسبب تصادم عرضي مع سفينة الشحن الأمريكية طومسون ليكس التي أبحرت بمفردها من خليج غوانتانامو في ليلة حالكة الظلام، أبلغت سفينة الشحن عن اصطدام وغرق جسم مغمور جزئياً.

سمعت نقاط المراقبة التابعة لسفينة الشحن أشخاصًا في الماء لكنها لم تقف، إذ ظنت أنها اصطدمت بقارب تحت مائي رغم أنّ صرخات النجدة كانت تُسمع باللغة الإنجليزية. أرسلت إشارة إلى بنما تصف الحادث.




الغواصة الفرنسية سوركوف


نظرة عامة على فئة

سميت باسم Robert Surcouf (en) 

المميزات العامة

طول السفينة 110 م 

عرض السفينة 9 م 

غاطس السفينة 9,07 م 

السيرة المهنية

الفرقاطة الفرنسية لاتوش-تريفيل

لاتوش-تريفيل هي مدمرة مضادة للغواصات من طراز F70 تابعة للبحرية الفرنسية. لا تستخدم البحرية الفرنسية مصطلح «الدمرة» لسفنها. وهكذا، يتم تسجيل بعض السفن الكبيرة، المشار إليها باسم «الفرقاطات» بالفرنسية، كدمرات. بالإضافة إلى ذلك، يتم تسجيل بعض السفن الصغيرة، المشار إليها باسم «أفيزو» بالفرنسية، كفرقاطات.

وهي السفينة الفرنسية الثالثة التي سميت على اسم السياسي والأدميرال لويس-رينيه ليفاسور دي لاتوش تريفيل في القرن التاسع عشر.

سجل الخدمة

زارت لندن في مهام دبلوماسية في نوفمبر 2006 ومرة أخرى في يونيو 2010، وتم إرساؤها بجانب طراد الحرب العالمية الثانية، أتش أم أس بلفاست.

في صيف 2009، تم تصويرها في بحار عاصفة كجزء من الوثائقي «المحيطات». تم تعديل مقطع فيديو يظهر السفينة في بحار هائجة وإضافة الترنيمة البحرية، الأب الأبدى، قوي لإنقاذ (وليام وايتينج، 1860).

لاتوش-تريفيل مغادرة من قاعدة بورتسموث البحرية، المملكة المتحدة، 21 سبتمبر 2009.

في خريف عام 2009، أثناء مرافقتها قوة دولية من سفن الناتو، زارت قاعدة بورتسموث البحرية في المملكة المتحدة مع سفن تابعة للبحرية الهولندية والنرويجية والإسبانية والتركية.

في 15 أكتوبر 2012، تم إرساها في رصيف ليث البحري في اسكتلندا.

في 18 أبريل 2015، رافقت نسخة طبق الأصل من السفينة الشراعية هيرميون من القرن الثامن عشر عندما غادرت لاروشيل، فرنسا في رحلتها الأولى عبر المحيط الأطلسي إلى يوركتاون، فيرجينيا في الولايات المتحدة. عادت إلى بريست مع السفينة في 10 أغسطس.

في مايو 2015، كانت من بين اثني عشر سفينة سطحية وأربع غواصات شاركت في تمرين الناتو «ديناميك مونقروس» السنوي. وسط توترات مع روسيا، شهد الحدث الذي استمر أسبوعين في المياه النرويجية سفناً تحت قيادة الناتو تقوم بمجموعة متنوعة من العمليات الحربية المضادة للغواصات.

في 4 يونيو 2015، تم إرساؤها مرة أخرى في رصيف ليث البحري في اسكتلندا.

في 9 يناير 2020، عانت من ضرر في عاصفة بعد وقت قصير من مغادرتها بريست، وعادت إلى الميناء في اليوم التالي مع فقدان الصاري الأعلى. دمر الحادث أيضًا حجرة الحرب الإلكترونية وألحق أضرارًا بنظام الميمنة سيراكيوز.



لاتوش-تريفيل مغادرة من قاعدة بورتسموث البحرية، المملكة المتحدة، 21 سبتمبر
2009



لاتوش-تريفيل في أبريل 2019

لاتوش-تريفيل في أبريل 2019	
	تاريخ (فرنسا)
اسم	لاتوش-تريفيل
:السفينة	
:السَمِيّ	لويس رينيه ليفاسور دي

	لاتوش تريفييل
بدء العمل	15 فبراير 1984
في بناء	
السفينة:	
نزول	19 مارس 1988
السفينة	
إلى الماء:	
دخول	16 يوليو 1990
الخدمة:	
كشف	رقم إم إم إس
الهوية:	228728000 :آي
الحالة:	قالب:سفينة في الخدمة
المميزات العامة	
الفئة	<i>Georges Leygues-</i>
والطرز:	class frigate
الإزاحة:	• 3,550 t (طن كبير 3,494)
	• 4,500 t (طن كبير 4,429)
	full load
طول	م (456 قدم 139
السفينة:	0 بوصة)
عرض	م (45 قدم 11 بوصة) 14
السفينة:	
الارتفاع:	م (129 قدم 39.36
	2 بوصة)
خط	م (19 قدم 0 بوصة) 5.8
الغايطس:	
الدفع:	• CODOG
	• 2

× Pielstick PA 6
V280 STD diesels,
حصان 5,200
(كو 3,878)

- 2 × Rolls
Royce Olympus
TM3Bgas
turbines,
حصان 26,000
(كو 19,388)
- 2 shafts
with 4-
blade controllabl
e pitch propellers

السرعة: [?]

30 عقدة (میل/س؛ 35) on gas
توربینات (56 كم/س)
عقدة 21 [?]
(24 میل/س؛ 39 كم/س)
on diesels

النطاق: [?]

1,000 nmi (1,900 كم)
at 30 عقدة
(35 میل/س؛ 56 كم/س)
on gas turbines
[?] 10,000 nmi
(19,000 كم) at
عقدة (17 میل/س؛ 15)
on diesels (28 كم/س)

الطاقم: ضابط 20 [?]

	ضابط صف 120
	رجلاً 95
المجسات	Detection:
ونظم	1 Air/surface
المعالجة:	sentry radar
	DRBV51C
	1 Air sentry radar
	DRBV 26
	1 Fire control
	radar DRBC 32E
	2 Navigation
	radar KH 1007
	1 Hull sonar DUBV
	23
	1 Towed sonar
	DUBV 43C
	Tactical
	information:
	SENIT 4
	SEAO/OPSMER
الحرب	رادار اعتراض 2
الإلكترونية	ARBR16
والشراك	قاذفات سيلكس 2 ×
	شاف
التسليح:	ضد الجو:
	1 × system -
	8 missiles on
	launcher + 18 stored
	2 × Simbad
	systems - 2 ×
	2 Mistral missiles
	1 × CADAM 100
	mm main gun

- ☐ 2 × 20 mm guns
- ☐ 4 × 12.7 mm machine guns
- ☐ ضد السطح:
- ☐ MM38 إكزوست 4 × 4 missiles
- ☐ ضد الغواصات:
- ☐ 10 × L5 Mod4 torpedoes
- ☐ 2 × L5 torpedo launchers
- ☐ الطائرات 2 × Lynx
- مروحيات, WG13 Mk.4: المحمولة
- للكل منها:
- ☐ 1 × DUAV4 سونار
- ☐ نظام ريسيدا لنقل البيانات الصوتية
- ☐ 12 × Mark طورييد 46

باراكودا الفرنسية (فئة غواصة)

فئة باراكودا Barracuda (أو فئة Suffren) هي فئة غواصات هجومية نووية جديدة، صممها شركة بناء السفن الفرنسية Naval Group لصالح لبحرية الفرنسية، وذلك لتحل محل الغواصات من فئة Rubis. بدأ البناء في عام 2007 على

أن يتم تشغيل الوحدة الأولى في عام 2019. وستستخدم غواصات الفئة باراكودا تقنيات الفئة Triomphant، بما في ذلك الدفع النفاث. وقد ورد ببعض المصادر إن غواصات هذه الفئة تنتج ما يقرب من 1000/1 من الضوضاء القابلة للكشف مقارنة بغواصات الفئة Redoubtable، كما توصف بأنها أكثر حساسية بعشرة أضعاف في اكتشاف الغواصات الأخرى. وسيتم تزويدها بصواريخ كروز تطلق من خلال أنبوب طوربيد MDCN SCALP Naval ذات المدى الطويل (أكثر من 1000 كيلومتر) وذلك ضد الأهداف الأرضية الاستراتيجية. وشمل مهامها مكافحة سفن السطح والغواصات، والهجوم البري، وجمع المعلومات الاستخبارية، وإدارة الأزمات والعمليات الخاصة.

لمحة تاريخية

في أكتوبر 1998، أنشأت وكالة Générale pour l'Armement - وكالة المشتريات الدفاعية التابعة للحكومة الفرنسية - فريقاً متكاملًا يتألف من موظفي البحرية، علاوة على أعضاء من شركة DCN (نافال جروب حالياً) وشركة Technicatome (التي استحوذت عليها آرافا فيما بعد، وكذلك الهيئة التنظيمية التي تشرف على محطات الطاقة النووية. وذلك للإشراف على تصميم فئة الغواصة الهجومية الجديدة. كان من المفترض أن تقوم DCN (نافال جروب) بتصميم وبناء بدن الغواصة في حين أن Technicatome (آرافا)، تتولى مسئولية المفاعل النووي. وكان على الشركتين العمل معاً كمقاول رئيسي واحد لتقاسم المخاطر الصناعية وإدارة الجداول الزمنية، وتكونا مسؤولتان عن أداء التصميم وتكاليفه، والتي كانت تقدر في ذلك الوقت بمبلغ 4.9 مليار دولار أمريكي.

ووفقاً للعقد الموقع في ديسمبر 2006، كان يفترض أن تشرع أول غواصة من الفئة في إجراء الاختبارات البحرية في أوائل عام 2016، مع إتمام التسليم في أواخر 2016/أوائل عام 2017. وكذلك دخول الخدمة في أواخر عام 2017.

واعتباراً من أوائل عام 2016، أول غواصة جديدة من طراز باراكودا (Suffren)، ستبدأ الاختبارات البحرية في ربيع عام 2017، مع التسليم المتوقع في أواخر عام 2017 وإدخالها الخدمة في 2018.

وقد قامت DCNS (نافال جروب) أيضًا بتصميم نسخة تقليدية الطاقة، أطلق عليها اسم SMX-Ocean، وتضم خلايا وقود وقواذف رأسية.

وقد تم اختيار تصميم تقليدي آخر، وهو شورتفين باراكودا Shortfin Barracuda، لإحلاله محل فئة الغواصات Collins-class لدى البحرية الملكية الأسترالية.

وفي عام 2016، بدأت DCNS (نافال جروب) أيضًا بالتقدم بتصميم Suffren/SMX Ocean في مشروع الغواصات الكندية المستقبلية للبحرية الملكية الكندية. ومن المقرر أن يحل المشروع محل الغواصات من طراز فيكتوريا Victoria-class بحلول عام 2030.

الوصف والتصميم

يتضمن المفاعل النووي في غواصات الفئة باراكودا عدة تحسينات على مفاعل فئة Rubis السابقة. ومن الجدير بالذكر، أنها تزيد الفترة الزمنية بين إعادة التزود بالوقود والإصلاحات الشاملة (RCOHs) من 7 سنوات إلى 10، مما يتيح توافر وديمومة أعلى في البحر.

ودعمًا لمهام العمليات الخاصة، قد تستوعب الغواصة من فئة باراكودا ما يصل إلى 12 فرد كوماندوز، بينما تحمل معداتها في حجرة متنقلة.

في 22 ديسمبر 2006، وضعت الحكومة الفرنسية طلبًا بقيمة 7.9 مليار يورو لشراء ست غواصات من طراز باراكودا من DCNS (نافال جروب) ومفاعلات الطاقة النووية الخاصة بها من آرفا Areva-Technicatome.

تأتي غواصات باراكودا بسرعة مساوية لتلك التي تنطلق بها غواصات الفئة Rubis، ولكن مع إزاحة تفوقها بنسبة كبيرة (إزاحة السطح لفئة Rubis لم تتجاوز 2400

طن) وعمق غوص 350 متر للغواصة باراكودا والذي يفوق عمق اختبار الغواصة Rubis وهو 300 متر فقط. كما وإن المستوى العالي من التشغيل الآلي ودمجه في أنظمة التشغيل ومهام الغواصة سيسمح بخفض العنصر البشري إلى 60 فرد (في طاقمين) مقارنة مع 78 في فئة Rubis. وكذلك سيتم تخفيض التكلفة التشغيلية بنسبة 30 ٪ مقارنة مع فئة Rubis. وتضم باراكودا مجموعة من تقنيات مراقبة الغوص والسلامة والأضرار، ونظام متكامل لإدارة المنصة Integrated Platform Management System IPMS. ويشتمل تصميم البدن كذلك على مجموعة من تقنيات التخفي بغرض تقليل البصمة الصوتية والمغناطيسية والرادارية والبصرية.

غواصات الفئة

الاسم التسلسل	بدء البناء	التدشين	دخول الخدمة الميناء
Suffren	19 ديسمبر 2007		المتوقع 2019 Toulon
Duguay-Trouin Toulon	26 يونيو 2009		المتوقع 2020
Tourville	28 يونيو 2011		المتوقع 2022 Toulon
Dupetit-Thouars			المتوقع 2025 Toulon
Duquesne			المتوقع 2027 Toulon
De Grasse			المتوقع 2029 Toulon

نسخة الدفع التقليدي شورتفين باراكودا

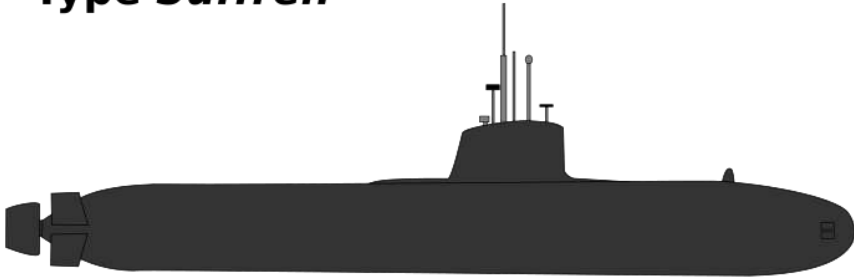
قدمت نافال جروب (DCNS سابقاً) نسخة ديزل-كهرياء من الفئة باراكودا، تحت اسم شورتفين باراكودا Shortfin Barracuda Block 1A إلى مرحلة عملية التقييم

التنافسي (CEP) لاستبدال غواصات كولينز Collins-class بالبحرية الإستراتيجية. وقد فازت بعقد قيمته 50 مليار دولار أسترالي مقابل شراء 12 غواصة من هذه الفئة.

هذا وأعلنت أستراليا، يوم 2021/9/16 ، انسحابها رسميا من صفقة شراء غواصات من فرنسا، وإطلاق شراكة أمنية مع الولايات المتحدة وبريطانيا.

وقال رئيس الوزراء الأسترالي، سكوت موريسون، إن بلاده لن تمضي في صفقة الغواصات مع فرنسا، وبدلا من ذلك ستطلق شراكة أمنية، وصفها بالتاريخية، مع الولايات المتحدة وبريطانيا، مشيرا إلى أن بلاده ستحصل في إطار هذه الشراكة على غواصات تعمل بالطاقة النووية.

Type Suffren



مخططات الغواصة من نوع سوفرين

غواصة هجومية نووية النوع	
الجنسية	فرنسا 🇫🇷 🖋️
تاريخ الطلب	بداية البناء 2007
الشركة الصانعة	نافال جروب الشركة
المشغل	البحرية الفرنسية 🇫🇷
غير property وسيط المشغلون	متوفر الحاليون.
غير property وسيط المشغلون	متوفر السابقون.
غير property وسيط التكلفة	متوفر.
غير property وسيط منظومة	متوفر التعاريف.
الآلية	للسفينة
اسم آخر	Suffren class
خطط	أول 3 منهم قيد (6 خطط (البناء لبناء)
الخصائص العامة	
غواصة هجومية نووية النوع	
طافية:الإزاحة	4765 طن
غاطسة:	5300 طن

99.5 متر الطول
7.3 متر الغاطس
مجموعتان - الدفع Turboreductors يولدان 10 ميغاوات (13000 حصان) دفع مولد بديل لتغذية المحركات الكهربائية K15 مفاعل نووي - بطاقة 50 ميغاوات (67000 حصان) ^[1] محرك كهربائي 2 x - للطواريء مضخة نفثة 1 x
تفوق 25 عقدة (46 السرعة كم/ساعة) ^[2] سرعتها على السطح 14 عقدة (26 كم/ساعة)
أنبوب 533 ملم x 4 - التسليح :رف تخزين تشمل 20 - بحرية ^[2] صواريخ سكالب إس إم 39 إكسوسيت بلوك ^[2] F21 طوربيدات Artemis FG29 ^[2] ألغام بحرية
ضابط و48 ضابط 12 الطاقم صف
غير محدود (10 سنوات المدى

من الوقود النووي)
تم التأجيل أكثر من مرة دخول
الخدمة

شورتفين باراكودا (فئة غواصة)

تم الكشف عن مشروع الغواصة SMX-Ocean من قبل DCNS (نافال جروب) في معرض يورونافال Euronaval في أكتوبر 2014. وهو مشتق من برنامج الغواصة باراكودا الفرنسية.

وفي 26 أبريل 2016، أعلن رئيس الوزراء الأسترالي مالكولم تورنبول رسمياً -ومن أمام أحواض بناء السفن في أديلايد- أنه سيتم بناء اثني عشر غواصةً من الفئة شورتفين باراكودا في أستراليا لإحلالها محل غواصات الفئة كولينز Collins Class.

مواصفات

الغرض من مشروع SMX-Ocean هو إحلال غواصات جديدة محل غواصات الفئة الأسترالية Collins Class. وهي واحدة من فئات الغواصات الحالية التي يمكن استخدامها كبديل للغواصات الهجومية النووية (SNA أو SSN) والمتوافقة مع السياسة غير النووية لهذا البلد.

بطول يبلغ 97 متر وارتفاع 15.5 متر وعرض 8.8 متر، يمكن لغواصة المستقبل SMX-Ocean الانطلاق بسرعة 20 عقدة وهي غاطسة، كما يمكنها الغوص لعمق 350 متر، بينما تبلغ إزاحتها وهي طافية على السطح 4750 طن.

وتتيح غواصات مشروع SMX-Ocean تنفيذ مهام متعددة، فتمتاز بقدرات مكافحة الغواصات (بواسطة الطوربيدات والألغام)، والدفاع الجوي (مستخدمة الصواريخ المضادة للطائرات)، وكذلك مكافحة سفن السطح (بالصواريخ المضادة للسفن والألغام، بالإضافة لقدرات الهجوم البري (بواسطة الصواريخ الجوالة «كروز»). كما تقوم غواصات SMX-Ocean بتشغيل روبوتات تحت السطح، ومركبات غير مأهولة «درونات». ويمثل تكامل الأنابيب العمودية في غواصات المشروع SMX-Ocean -كابتكراً لم يكن متوفراً من قبلها في غواصات أخرى مكافئة- قدرات القصف الأرضي بغواصات هذه الفئة.

المنافسة الدولية

تصدرت قائمة الغواصات المتنافسة دولياً كل من الفئات:

مشروع 677 لادا Projeť 677 Lada من مكتب رويين الروسي، كمشروع استبدال الفئة كولينز الأسترالية. ومشروع البحرية السويدية ساب A26 ليحل محل الفئة جوتلاند، والفئة S-80 من (Navantia) الخاصة بالبحرية الإسبانية، وتايب 216 الألمانية (وهي نسخة من تايب 214 أكبر حجماً)، وكذلك الفئة سوريو اليابانية Sōryū Class.

الفئة شورتيين باراكودا من نافال جروب الفرنسية

وهو نموذج دفع تقليدي يتكون من خلايا وقود ومحرك ديزل-كهرباء يعمل بالدائرة المغلقة (يعمل بشكل كامل بالطاقة اللاهوائية) مصدراً بصمة صوتية منخفضة. ويتم تنشيط مضخات المياه بانتظام وهو الأمر الضروري لنظام التبريد.

وسيلبلغ طول شورتفين باراكودا الأسترالية 97 مترا وستأتي بإزاحة سطحية 4500 طن.

كما أن غواصات هذه الفئة ستكون قادرةً على البقاء في البحر لمدة ثلاثة أشهر أو الإبحار 33000 كم بسرعة 10 عقدة، على أن سرعتها الانتقالية تصل إلى 14 عقدة، ويمكنها الغوص بعمق 300 متر. وستحمل 34 قطعة من الذخائر، بما في ذلك ستة صواريخ كروز يتم إطلاقها عمودياً من أنبوين، فضلاً عن المركبات الغير مأهولة «درونات» الغاطسة والجوية. كما ستحمل أيضاً صواريخ مضادة للسفن وصواريخ مضادة للطائرات، علاوةً على الألغام والطوربيدات.

خلال السنة الأولى من تنفيذ المشروع -من 2016 إلى 2017- تم التوقيع على العديد من الالتزامات الحكومية الدولية بين أستراليا وفرنسا، من أجل وضع الشروط وعقود الإنتاج بين البلدين، والشروع في تصميم الغواصات. وهذا يتضمن -على سبيل المثال- وضع قواعد لنقل المهارات التقنية والصناعية. ويستهدف بناء أول غواصة في عام 2021 لتدخل الخدمة في عام 2030، وسيتم إطلاق آخرها في عام 2050 على أن تبصر حتى عام 2085. وكان من المتوقع أن يزداد عدد موظفي DCNS (نافال جروب) في أستراليا من 50 إلى 200 موظف في نهاية عام 2017، ثم تستمر الزيادة في العدد إلى أن تبلغ 2000 موظف، ويزداد عدد العاملين بحوض بناء السفن في شيربورج Cherbourg shipyard إلى 200 موظف بما في ذلك 50 أستراليًا و 10 أمريكيين، وسيصل إلى 500 موظف في عام 2023. وقد وقعت بعض الأحداث، خلال السنة الأولى: منها رحيل الرئيس التنفيذي لشركة DCNS Australia في مارس 2017، والكشف عن وثائق سرية خاصة بغواصات سلاح البحرية الهندي.

أزمة إلغاء الصفقة الأسترالية

في 16 سبتمبر 2021، أعلن رئيس الوزراء الأسترالي سكوت موريسون، إلغاء العقد مع فرنسا عند الإعلان عن الاتفاقية الأمنية أوكوس، والتي بموجبها ستوافق الولايات

المتحدة والمملكة المتحدة على مساعدة أستراليا في تطوير ونشر غواصات تعمل بالطاقة النووية بدلاً من الغواصات التقليدية.

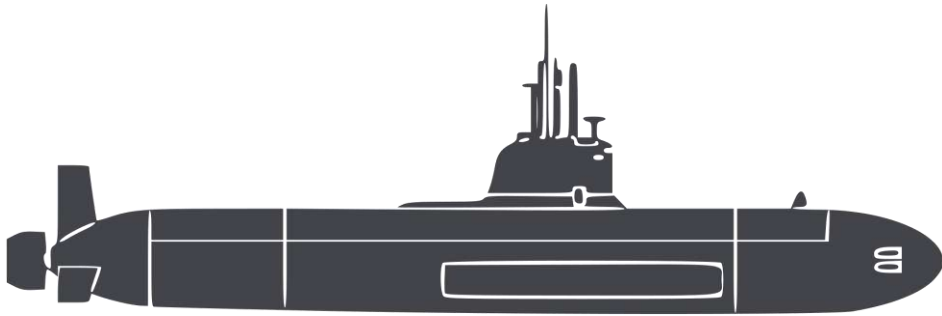
انتقدت فرنسا بقوة إعلان أستراليا فسخ العقد الذي وقعته معها في 2016 لشراء غواصات تقليدية، وتحولها لعقد شراكة إستراتيجية مع الولايات المتحدة وبريطانيا. ووصف وزير خارجيتها جان إيف لودريان الإعلان الأسترالي المذكور بـ«طعنة في الظهر»، وكان لودريان هو الذي عمل على التعاقد مع الحكومة الأسترالية عندما كان وزيراً للدفاع.

وتعبيراً عن غضبها، استدعت فرنسا سفيرها بكل من أستراليا والولايات المتحدة على خلفية أزمة «صفقة الغواصات». وصرح لودريان أن القرار تم اتخاذه بناء على طلب من الرئيس إيمانويل ماكرون، وأنه «مبرر بسبب الجدية الاستثنائية لإعلانات» صادرة عن كل من أستراليا والولايات المتحدة. وأضاف أن إلغاء أستراليا لصفقة كبيرة لشراء غواصات فرنسية تقليدية الدفع، وشراءها -بدلاً منها- غواصات تعمل بوقود نووي مشيدة بتقنية أميركية هو «سلوك غير مقبول».

وقد أعربت أستراليا، عن أسفها لقرار فرنسا استدعاء سفيرها في كانبيرا، وكذلك أعلن البيت الأبيض، عن «أسفه» لاستدعاء فرنسا لسفيرها في الولايات المتحدة بسبب أزمة الغواصات، لكنه صرح بأن واشنطن ستعمل على حل هذا الخلاف الدبلوماسي.



وزير الخارجية الفرنسي لودريان والرئيس ماكرون



صورة ظلّية قارب الباراكودا قصير الزعنفة، الذي اقترحتّه صحيفة فاينانشال تايمز في عام 2016. نسخة تحمل طاقمًا مكونًا من 60 فردًا، وطولها 97 مترًا، وإزاحتها 4500 طن. (شورتفين باراكودا بلوك 1)

غواصة النوع

	هجومية 
الجنسية	أستراليا   فرنسا  
الشركة	نافال جروب
الصانعة	
المشغل	البحرية الملكية الاسترالية
المشغلون	وسيط property الحاليون غير متوفر.
المشغلون	وسيط property السابقون غير متوفر.
	وسيط التكلفة property غير متوفر.
	وسيط منظومة property التعاريف غير متوفر الآلية للسفينة
الخصائص العامة	
	طن 4500 الإزاحة
	محرك ديزل، المحرك ومولدات [لغات الديزل أخرى] 
	متر 97 الطول

ميجاوات 7 الدفع

9400)

حصان)

محرك

مغناطيسي

دائم

مولدات 4

الديزل

ضابط 60 الطاقم

وبجار

كم 33000 المدى

لا فاييت (فرقاطة)

الفرقاطة من فئة لا فاييت (المعروفة أيضا باسم FL-3000 ل Frégate Légère " هي فرقاطة للأغراض العامة، بنتها نافال جروب وتشغلها البحرية الوطنية الفرنسية. كما توجد طرازات أخرى مشتقة تعمل في الخدمة في المملكة العربية السعودية (القوات البحرية الملكية السعودية) وسنغافورة (بحرية جمهورية سنغافورة) وتايوان (بحرية جمهورية الصين).

فئة لا فاييت						
الرقم	السفينة	الباني	بدأ التصنيع	أطلقت	دخلت الخدمة	الحالة
F 710	لا فاييت	DCN Lorient		يونيو 13 1992	مارس 22 1996	في الخدمة الفعلية
F 711	Surcouf			يوليو 3 1993	فبراير 7 1997	في الخدمة الفعلية
F 712	كورييه			مارس 12 1994	أبريل 1 1997	في الخدمة الفعلية

F 713	<i>Aconit</i>			يونيو 8 1997	يونيو 3 1999	في الخدمة الفعلية
F 714	<i>Guépratte</i>			مارس 3 1999	أكتوبر 27 2001	في الخدمة الفعلية

تصدير

فئة الرياض المملكة العربية السعودية

الفرقاطة السعودية مكة

سفن فئة الرياض الثلاثة، هي النسخة الممتدة والمضادة للطائرات من فئة لا فاييت الفرنسية، وإزاحة حوالي 4700 طن وبطول يصل إلى 133متر.

أنظمة السفينة القتالية تم إنتاجها بواسطة «آرمز» (Armaris) (وهي مشروع مشترك بين دي سي إن (DCN) / تاليس) وسلحت مع 15 صاروخا من نوع أستر. صواريخ أستر تستخدم «قاذفات سيلفير» التي تصنعها دي سي إن (DCN). كما هو الحال مع سفن الفئة لا فاييت فأن سلاح الهجوم الأساسي هي صواريخ اكسوسيت مضاد سطح. وهناك أيضا أربعة أنابيب طوربيد 533-مليمتر (21.0 بوصة) في الخلف. كما أن السفينة مسلحة بطوربيدات (DCNS F17) مضادة لغواصات الوزن الثقيل.

السفن قادرة على الإبحار بسرعة قصوى تصل إلى 24.5 عقدة (45.4 كم/س؛ 28.2 ميل/س) مع مدى أقصى يبلغ 7,000 ميل بحري (13,000 كم؛ 8,100 ميل).

فئة الرياض						
الرقم	السفينة	الباني	بدأ التصنيع	أطلقت	دخلت الخدمة	الحالة
812	الرياض	DCN Lorient			2002	في الخدمة الفعلية
814	مكة				2004	في الخدمة الفعلية
816	الدمام				2004	في الخدمة الفعلية



فرقاطة لا فاييت توفر برج بتصميم إنسيابي



اندماج برج الفرقاطة مع بدن السفينة



تصميم الفرقاطة يقلل من بصمتها على الرادار



الفرقاطة السعودية مكة



الفرقاطة الشبحية سوركوف

المميزات العامة	
النوع:	أغراض عامة فرقاطة
الإزاحة:	طن، 3,600 طن 3,200
	محملة بالكامل
السفينة:	م (410 قدم) 125 طول
السفينة:	م (51 قدم) 15.4 عرض
خط	م (13 قدم) 4.1

الغاطس:

الدفع: 4 محركات ديزل SEMT
Pielstick12PA6V280
حصان ، STC221,000
(16,000 كو)

السرعة: عقدة (46 كم/س؛ 25
29 ميل/س)

النطاق: 4,000 nmi
كم؛ (7,400
at 4,600 ميل
عقدة 15

(28 كم/س؛
17 ميل/س)
9,000 nmi
كم؛ (17,000
at 10,000 ميل
عقدة 12
(22 كم/س؛
14 ميل/س)

التحمل: 50 يوما من الغذاء

الزوارق 2 × ETN
واللنشات

المحمولة:

طن من الوقود، 80 350 السعة
م³ من الكيروسين، 60
طن من المياه الصالحة
للشرب

الطاقم: 12 ضابط
68 ضباط
الصف

- 61 رجلا
- المجسات ونظم المعالجة:
 - ☐ 1 × Air/Surface DRBV 15C sentry radar
 - ☐ 1 × firing control radar for the 100 mm gun
 - ☐ 1 × DRBN34 navigation radar
 - ☐ 1 × DRBN34 landing radar
 - ☐ 1 × ARBG سايغون 1 radio interceptor
 - ☐ 1 × ARBR 21 radar interceptor
 - ☐ 2 × Dagaie Mk2 نافذة launcher
 - ☐ 1 × AN/SLQ-25 Nixie tugged noise maker
 - ☐ 1 × Prairie-Masker نظام الحد من الضوضاء
 - ☐ 1 × Syracuse II
 - ☐ 1 × إنمارسات
- التسليح:
 - ☐ *Anti-ship*;
 - ☐ 8 × (MM40 إكزوست صاروخ مضاد للسفن block II)
 - ☐ *Guns*;
 - ☐ 1 × 100 mm TR automatic gun

2 × 20 mm
modèle F2 guns

CIWS;

كروتال 1 ×
نظام أسلحة (صاروخ)
القتال القريب

التدريب: On sensitive areas
(munition
magazine and
control centre)

الطائرات مروحية 1 ×
المحمولة: يوروكوبتر إيه إس (أو إن 565 بانثر
(إتش-90

صناعة حاملات الطائرات والمروحيات

شارل ديغول (حاملة طائرات)

حاملة الطائرات شارل ديغول أو ديغول حاملة طائرات فرنسية بدأت العمل عام 2001 لتحيل حاملة الطائرات كليمنصو إلى التقاعد وتعد الحاملة شارل ديغول أولى سفن الدفع النووي في أوروبا الغربية، وقد رست يوم الأحد 20 مارس 2011 أمام سواحل ليبيا إبان الثورة الليبية لفرض حظر الطيران على ليبيا.

المشاركة في الحرب الأهلية السورية

توجهت الحاملة لشرق البحر الأبيض المتوسط لتوجيه ضربات جوية لتنظيم الدولة الإسلامية في سوريا عقب هجمات باريس.

معرض الصور











شارل ديغول (حاملة طائرات)

الخدمة
شارل ديغول  سميت باسم
فرنسا  الجنسية
البحرية الفرنسية المشغل
الوجهة لتشييد الصانع السفن
فبراير 3 1986 تاريخ الطلب
ابريل 14 1989 وضعت
مايو 7 1994 أول طفو
شارل ديغول التسمية
مايو 18 2001 بداية الخدمة
من 21 مايو 2001 أول إبحار حتى 1 يونيو 2001
دعيت سابقا إعادة ثم باسم ريشيليو تسمية تحولت إلى شارل ديغول 1987
تولون الميناء
قيد التشغيل الحالة
حاملة طائرات الضرب (اصابة)

(قصوى) طن 42000 الحمولة
طن 37085 الوزن
متر 261.5 الطول
متر 31.5 العرض
8.5 عمق الماء
75 الارتفاع
كيلو واط 61000 القوة
مفاعلات نووية من الدفع طراز مفاعل الماء X 150 المضغوط MW
كم 50 السرعة
مسافات لا محدودة المدى لمدة 20 سنة
عدد الركاب 1950
الطاقم 700
صواريخ أستير التسليح صواريخ مسترال صواريخ سادرال قاذفات سيلفير رشاشات 20 مم
إلى 35 طائرة 28 الطائرات داسو سوبر اتندارد المحمولة يوروكوبتر إيه إس 532 الوتي الثالثة إي - 2 هوك آي داسو رافال

داوفن
R91 اي ام
رقم او
التسجيل
ب

كليمنصو (حاملة طائرات)

كليمنصو (ار 98) (بالفرنسية (Clemenceau (R 98) كانت أفضل سفينة من صنفها وحاملة الطائرات الثامنة للبحرية الفرنسية. عملت من 1961 إلى 1997، وهي ثاني سفينة حربية فرنسية تسمى نسبة لجورج كليمنصو.

التاريخ

تمثل السفينة نجاح جهود فرنسا في إنتاج صنف خاص بها من حاملات الطائرات متعددة الأغراض لتحل محل السفن الأمريكية والبريطانية التي حصلت عليها فرنسا بعد الحرب العالمية الثانية. تصميم الحاملة فعال وتقلد الحاملات الأمريكية لكن مقاسها أصغر.

شكلت كليمنصو مع أختها فوش نواة الأسطول الفرنسي، وأبحرت خلال حياتها أكثر من مليون ميل بحري في 3125 يومًا في كل بحار العالم.

المهام

1974-1975 : استقلال جيبوتي، في المحيط الهندي

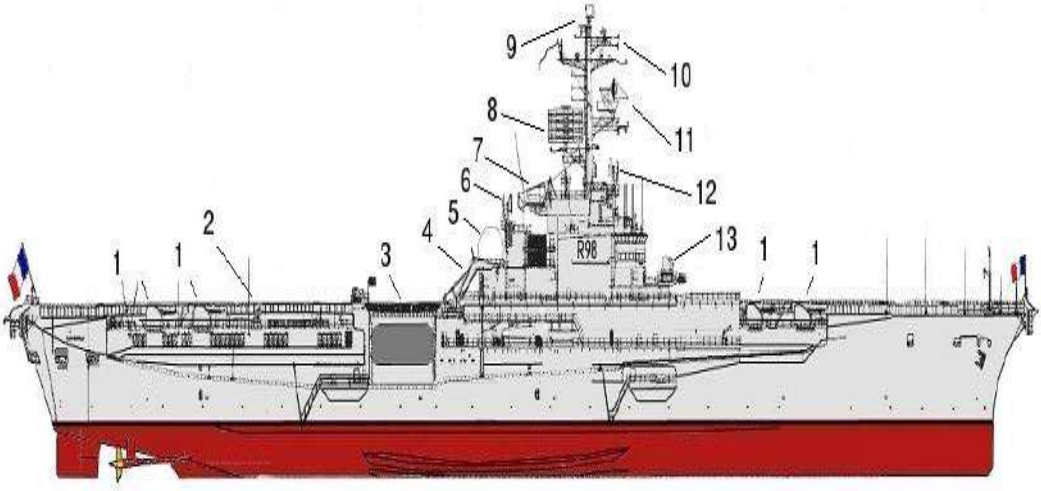
1982-1984 : الحرب الأهلية في لبنان

1987-1988 : الحرب بين إيران والعراق

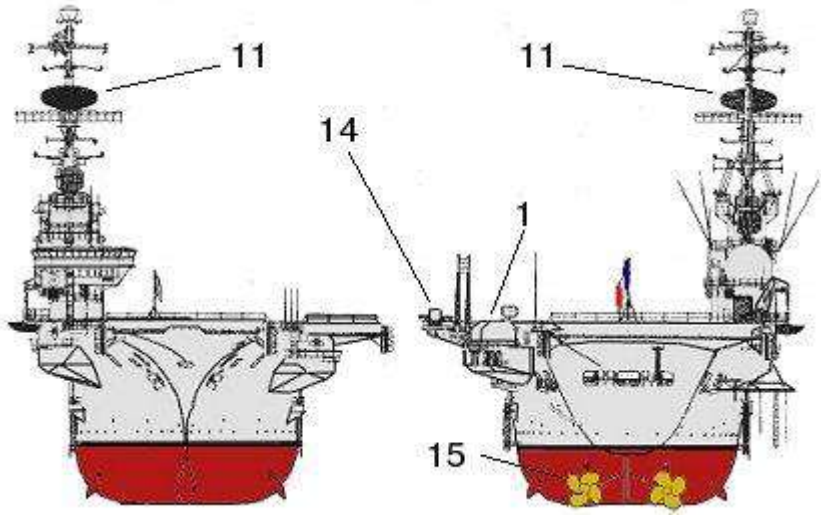
1991 : حرب الخليج الأولى

1993-1996 : الحرب في يوغوسلافيا

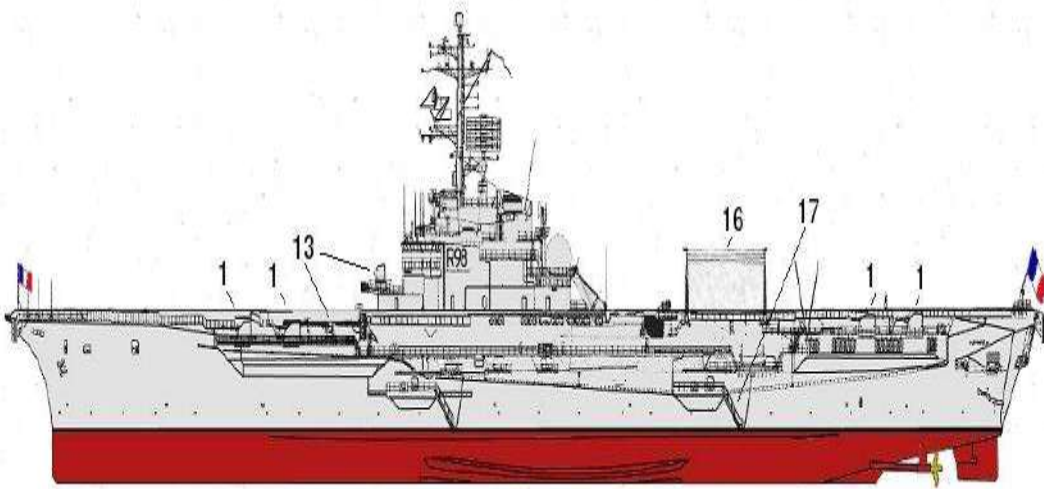
التصميم



منظر الجانب الأيمن



منظر أمامي وخلفي



منظر الجانب الأيسر



منظر جانبي للطائرة (R98) FS Clemenceau

الخدمة
جورج سميت كليمنصو باسم 
البحرية المشغل الفرنسية 
مجموعة الصانع نافال 
265 متر الطول 

ميسترال (حاملة مروحيات)

ميسترال (Mistral) هي فئة من خمس سفن هجومية برمائية، تُعرف أيضًا باسم حاملة طائرات الهليكوبتر (المروحية) التابعة للبحرية الفرنسية. يشار إليها باسم «سفن الإنزال والقيادة»، أي سفينة من فئة ميسترال قادرة على نقل ونشر 16 طائرة طراز NH90 أو طائرات تايفر (نمر) الهجومية، وأربعة سفن انزال، حتى 70 مركبة بما في ذلك 13 دبابة Leclerc، أو 40 دبابة بمفردها، و450 جنديًا. والسفن مجهزة

بمستشفى يضم 69 سريرا، وهي قادرة على العمل كجزء من قوة استجابة تابعة لحلف شمال الاطلسي، أو مع قوات حفظ السلام التابعة للامم المتحدة أو الاتحاد الأوروبي.

وهناك ثلاث سفن من هذه الفئة تعمل في البحرية الفرنسية: ميستيرال L9013، وتونير L9014، وديكسمودي L9015. وفي 24 ديسمبر/كانون الأول 2010، أعلن الرئيس الفرنسي نيكولا ساركوزي عن صفقة لسفینتين للبحرية الروسية، ووقع عليها في 25 يناير/كانون الثاني 2011. وفي سبتمبر/أيلول 2014، أعلن الرئيس الفرنسي فرانسوا هولاند تأجيل تسليم أول سفينة حربية، فلاديفوستوك L1010، بسبب الأزمة الروسية الأوكرانية. في 5 أغسطس/آب 2015، أعلن الرئيس أولاند والرئيس الروسي فلاديمير بوتين أن فرنسا ستعيد المدفوعات وتحافظ على هاتين السفینتين؛ وقد بيعت السفینتان فيما بعد إلى مصر.

الميزات والإمكانيات

استنادًا إلى حمولة الإزاحة، تعد Mistral و Tonnerre أكبر السفن في البحرية الفرنسية بعد حاملة الطائرات التي تعمل بالطاقة النووية شارل ديغول ، بنفس الارتفاع تقريبًا فوق الماء.

الطيران

تبلغ مساحة سطح الطائرة لكل سفينة حوالي 6400 متر مربع (69000 قدم مربع). يحتوي السطح على ستة مواقع لهبوط طائرات هليكوبتر، أحدها قادر على دعم طائرة هليكوبتر تنزن 33 طنًا. يمكن أن تستوعب حظيرة الطائرات التي تبلغ مساحتها 1800 متر مربع (19000 قدم مربع) 16 طائرة هليكوبتر، وتشمل منطقة صيانة مع رافعة علوية. للمساعدة في الإطلاق والاستعادة، يتم استخدام رادار الهبوط DRBN-38A Decca Bridgemaster E250 ونظام الهبوط البصري.

ترتبط طوابق الطيران وحظائر الطائرات برافعتين للطائرات، كل منهما قادر على رفع 13 طنًا. يقع المصعد الرئيسي الذي تبلغ مساحته 225 مترًا مربعًا (2420 قدمًا مربعًا) بالقرب من مؤخرة السفينة، على خط الوسط، وهو كبير بما يكفي لنقل المروحيات مع دواراتها في تكوين الرحلة. يقع المصعد الإضافي الذي تبلغ مساحته 120 مترًا مربعًا (1300 قدمًا مربعًا) في الجزء الخلفي من البنية الفوقية للجزيرة.

كل مروحية يديرها الجيش الفرنسي قادرة على الطيران من هذه السفن. في 8 فبراير 2005، هبطت طائرة Westland Lynx من البحرية و Cougar على ميسترال . تم الهبوط الأول لطائرة NH90 في 9 مارس 2006. نصف المجموعة الجوية من BPCs ستتكون من NH-90s ، النصف الآخر يتكون من مروحيات هجومية من طراز Tigre . في 19 أبريل 2007، هبطت طائرات هليكوبتر من طراز Puma و Écureuil و Panther على Tonnerre . في 10 مايو 2007، هبطت طائرة MH-53E Sea Dragon التابعة للبحرية الأمريكية على موقع مروحياتها المعززة قبالة محطة نورفولك البحرية الأمريكية.

ووفقا ل ميسترال ' أول قائد الصورة، Capitaine دي vaisseau أن جيل Humeau، وحجم الطائرة وحظيرة الطوابق ستمكن العمليات تصل إلى ثلاثين المروحيات.

تقترب قدرات طيران ميسترال من قدرات السفن الهجومية البرمائية من فئة دبور ، بحوالي 40٪ من التكلفة ومتطلبات طاقم السفينة الأمريكية.

النقل البرمائي

يمكن أن تستوعب السفن من طراز ميسترال ما يصل إلى 450 جنديًا، على الرغم من أنه يمكن مضاعفة ذلك في عمليات النشر قصيرة المدى. يمكن أن تحمل حظيرة المركبات التي تبلغ مساحتها 2650 مترًا مربعًا (28500 قدمًا مربعًا) كتيبة دبابات Leclerc قوامها 40 فردًا، أو 13 دبابة Leclerc تابعة لشركة الدبابات و 46 مركبة أخرى. وبالمقارنة، يمكن لسفن فودري -كلاس حمل ما يصل إلى 100 مركبة، بما في ذلك 22 دبابة AMX-30، في سطح أصغر بمساحة 1000 متر مربع (11000 قدم مربع).

يمكن أن يستوعب سطح البئر الذي تبلغ مساحته 885 مترًا مربعًا (9530 قدمًا مربعًا) أربع سفن إنزال. السفن قادرة على تشغيل اثنين LCAC الحوامات، وعلى الرغم من أن البحرية الفرنسية يبدو أن ليس لديهم نية شراء أي LCACS، هذه القدرة يحسن من قدرة الطبقة للتعامل مع قوات مشاة البحرية الأمريكية والقوات البحرية الملكية البريطانية. بدلا من ذلك DGA أمر ثمانية 59 طن مصممة الفرنسية- EDA-R قارب.

القيادة والاتصالات

يمكن استخدام سفن ميسترال كسفن قيادة وتحكم، مع مركز قيادة بمساحة 850 مترًا مربعًا (9100 قدمًا مربعًا) يمكنه استضافة ما يصل إلى 150 فردًا. المعلومات المستمدة من مستشعرات السفينة مركزية في نظام SENIT (Système "System for Naval Usage of Tactical Information"، مشتق من نظام البيانات التكتيكية للبحرية الأمريكية (NTDS). ساهمت المشاكل في تطوير مراجعة SENIT 9 في التأخير لمدة عام واحد في تسليم السفينتين. ويستند 9 SENIT حول تاليس "MRR3D-NG" موضوع الرادار دور ثلاثي الأبعاد، والتي تعمل على نطاق C ، ويتضمن IFF قدرات. يمكن أيضًا ربط 9 SENIT بتنسيقات تبادل بيانات الناتو من خلال Link 11 و Link 16 و Link 22 .

بالنسبة للاتصالات، تستخدم سفن فئة ميسترال نظام الأقمار الصناعية SYRACUSE ، استنادًا إلى الأقمار الصناعية الفرنسية SYRACUSE 3-A و SYRACUSE 3-B والتي توفر 45٪ من الاتصالات الآمنة فائقة التردد لحلف الناتو. من 18 إلى 24 يونيو 2007، تم عقد مؤتمر فيديو آمن مرتين في اليوم بين تونير، ثم الإبحار من البرازيل إلى جنوب إفريقيا، وكبار الزوار في معرض باريس الجوي.

التسلح

اعتبارًا من عام 2008، كانت السفينتان من فئة ميسترال مسلحتين بقاذفتي سمباد لصواريخ ميسترال وأربعة رشاشات من طراز M2-HB Browning عيار 12.7 ملم. كما تم تضمين مدفعين بريدا ماوزر 30 ملم / 70 في التصميم، على الرغم من عدم تركيبهما اعتبارًا من عام 2009.

أظهرت حوادث مثل الخسارة شبه الكاملة للسفينة الإسرائيلية الحربية INS Hanit بسبب صاروخ مضاد للسفن أطلقه حزب الله خلال حرب لبنان عام 2006 ضعف السفن الحربية الحديثة أمام التهديدات غير المتكافئة، مع اعتبار السفن من فئة ميسترال غير مجهزة بشكل كافٍ. - الدفاع في مثل هذه الحالة. وبالتالي، ميسترال و تونير لا يمكن نشرها في المياه معادية دون مرافقة السفن كافية. تتفاقم هذه المشكلة بسبب قلة عدد سفن الحراسة في البحرية الفرنسية؛ هناك فجوة مدتها خمس سنوات بين إيقاف تشغيل فرقاطات فئة سوفرينوتشغيل بدائلهم، فرقاطات Horizon و FREMM .

في أعقاب تجارب قادة البحرية الفرنسية خلال عملية باليست ، الانتشار الفرنسي لمساعدة المواطنين الأوروبيين في لبنان خلال حرب 2006، تم دعم مقترحات لتحسين قدرات الدفاع عن النفس لسفینتي ميسترال من قبل أحد رؤساء الأركان

الفرنسيين، وهي قيد الدراسة النشطة اعتبارًا من عام 2008. أحد الاقتراحات هو ترقية قاذفات Simbad اليدوية ذات الإطلاق المزدوج إلى قاذفات رباعية الأوتوماتيكية Tetral.

في ديسمبر 2014، منحت البحرية الفرنسية عقدًا لشركة Airbus لدراسة تكامل نظام إطلاق الصواريخ المتعددة (MLRS) مع Mistral s. هذه محاولة لزيادة قدرات دعم النيران البحرية للسفن، حيث تم تحديد المدافع الحالية 76 ملم و 100 ملم على أنها لا تمتلك نطاقًا وفتحة كافية للدور. MLRS في الخدمة مع الجيش الفرنسي، باستخدام صاروخ موجه GPS بمدى 70 كم (43 ميل) ورأس حربي شديد الانفجار 90 كجم (200 رطل).

في أواخر عام 2013، جهزت البحرية الفرنسية جميع السفن الثلاث من طراز ميسترال «بي بي سي» بمركبتي M134 Minigun لكل منهما؛ مخصصة للدفاع عن النفس عن كثب ضد التهديدات غير المتكافئة التي تواجهها أثناء عمليات مكافحة القرصنة، مثل الزوارق السريعة وقوارب الكاميكازي.

في أواخر عام 2011، اختارت البحرية الفرنسية محطة الأسلحة البعيدة NARWHAL20 (RWS) لتجهيز سفن ميسترال للدفاع عن النفس عن قرب. ستقوم شركة Nexter Systems بتسليم مدفعين NARWHAL20B لكل سفينة، في غرفة ذخيرة 20 × 139 ملم، مع مسدس واحد يغطي قوس الميناء والآخر يغطي المؤخرة اليمنى. كانت Dixmude أول السفن المجهزة بالمدافع في مارس 2016.

المستشفى

كل سفينة تحمل دور الناتو 3 مرافق طبية، أي ما يعادل المستشفى الميداني لفرقة الجيش أو الفيلق العسكري، أو مستشفى المدينة التي يسكنها 25000 نسمة، مع

طب الأسنان والتشخيصات والقدرات الجراحية والطبية المتخصصة، نظام التطبيب عن بعد القائم على سيراكوز يسمح بإجراء جراحة متخصصة معقدة.

المستشفى الذي تبلغ مساحته 900 متر مربع يوفر 20 غرفة و69 سريراً للعلاج في المستشفيات، 7 منها مناسبة للرعاية المركزة. وكالتان الجراحة يكملان غرفة الأشعة التي توفر التصوير الإشعاعي الرقمي والتصوير بالموجات فوق الصوتية، ويمكن تزويد هذا الجهاز بماسحة ضوئية محمولة للتصوير المقطعي بالكمبيوتر CT.

يتم الاحتفاظ بـ 50 سريراً مطعراً على الأدوية في الاحتياط ويمكن تركيبها في حظيرة مروحية لتمديد سعة المستشفى في حالة الطوارئ.

الدفع

فئة ميسترال هي أول السفن التابعة للبحرية الفرنسية التي تستخدم محركات الدفع المدمجة حرة الدوران azimuth thruster. ويتم تشغيلها بالكهرباء من خمسة مولدات تعمل بالديزل من نوع Wärtsilä 16V32 ذات 16 أسطوانة، ويمكن توجيهها بأي زاوية. توفر تقنية الدفع هذه للسفن قدرات هائلة على تقديم الارتعاش، فضلاً عن تحرير المساحة المخصصة عادة لأعمدة الوقود الدفعي.

ولا يزال من الواجب دراسة مدى موثوقية المحركات في الاستخدام العسكري دراسة صارمة، ولكن التكنولوجيا استخدمت على متن سفن في العديد من السفن، بما في ذلك سفينة الانزال والقيادة روتردام الهولندية، وغاليسيا الأسبانية، وكينغستون الكندية.



اثنان من مولدات التيار المتردد طراز Wärtsilä 16V32

فئة ميسترال هي أول السفن التابعة للبحرية الفرنسية التي تستخدم محركات الدفع المدمجة حرة الدوران azimuth thruster. ويتم تشغيلها بالكهرباء من خمسة مولدات تعمل بالديزل من نوع Wärtsilä 16V32 ذات 16 أسطوانة، ويمكن توجيهها بأي زاوية. توفر تقنية الدفع هذه للسفن قدرات هائلة على تقديم الارتعاش، فضلاً عن تحرير المساحة المخصصة عادة لأعمدة الوقود الدفعي.

ولا يزال من الواجب دراسة مدى موثوقية المحركات في الاستخدام العسكري دراسة صارمة، ولكن التكنولوجيا استخدمت على متن سفن في العديد من السفن، بما في ذلك سفينة الانزال والقيادة روتردام الهولندية، وغاليسيا الأسبانية، وكينغستون الكندية.

الإقامة

سمحت المساحة التي اكتسبها استخدام محركات الدفع المدمجة حرة الدوران azimuth thruster، ببناء مناطق إقامة لا توجد فيها أنابيب أو آلات مرئية. تقع كبائن الطاقم على متن سفن من فئة ميسترال في الجزء الأمامي من السفينة، وهي مماثلة من حيث مستويات الراحة بالنسبة إلى كبائن المسافرين على متن السفن السياحية شانثير دي لاتلانتيك.

ولكل ضابط من الضباط الخمسة عشر مقصورة فردية. ويتقاسم كبار ضباط الصف كبائن مكونة من شخصين، بينما يستخدم أفراد الطاقم المبتدئون والجنود الذين شرعوا في ذلك كبائن مكونة من أربعة أو ستة أشخاص. ويقال إن الظروف في هذه المناطق السكنية أفضل مما هي عليه في معظم ثكنات الفيلق الفرنسي الأجنبي. وعندما قام مارك فيتزجيرالد نائب البحرية الأمريكية بتفتيش إحدى السفن من فئة ميسترال في مايو/أيار 2007، زعم أنه كان قد استخدم نفس منطقة الإقامة لاستضافة طاقم عمل ثلاثة أضعاف حجم مكمل ميسترال.



رصيف هبوط طائرات الهليكوبتر ديكسمود (L9015) في خليج جونيه، لبنان

سميت	ميسترال [لغات أخرى] ✎
باسم	
النوع	حاملة مروحيات
الجنسية	فرنسا 🇫🇷 ✎
المشغل	 Marine Nationale  القوات البحرية المصرية
المشغلون	غير property وسيط المتوفر الحاليون.
المشغلون	غير property وسيط المتوفر السابقون.
التكلفة	غير property وسيط المتوفر.
منظومة	غير property وسيط المتوفر التعاريف الآلية للسفينة
الخطط لبناء	سفن 5 تم تسليمها 7
الخصائص العامة	
النوع	حاملة مروحيات
الإزاحة	16,500 ton nes (فارغة)
	21,300 ton nes (محملة full)

	(بالكامل)
الطول	م (653 قدم) 199
العرض	32 متر 
الارتفاع	64.3 متر 
السرعة	عقدة (35 كم/س) 18.8
المدى	10,800 كم (5,800 nmi) at 18 عقدة (33 كم/س) 19,800 كيلومتر على (10,700 nmi) 15 عقدة (28 كم/س)
معلومات أخرى	
الكلفة	451.6 مليون (FY ^[1] يورو 2012)(~US\$600m)

صناعة الفرقاطات والبوارج الحربية

إينا (بارجة فرنسية)

كانت إينا (بالفرنسية: Iéna) سفينة حربية من فئة "ما قبل المدرعات" بُنيت لصالح البحرية الفرنسية. اكتمل بناء السفينة في عام 1902م، وتم تعيينها في سرب البحر الأبيض المتوسط الفرنسي وبقيت هناك طوال مسيرتها المهنية، وكثيراً ما كانت تعمل كسفينة قيادة للأسطول. شاركت في مناورات الأسطول السنوي وقامت بزيارات عديدة للموانئ الفرنسية في البحر المتوسط. في عام 1907 أثناء رسو السفن للإصلاحات توفي 120 شخصاً وتعرضت إينا لأضرار بالغة بسبب انفجار إحدى مخازن الذخائر التي كانت تسمى «المجلات»، الانفجار كان ربما يكون ناتجاً عن تحلل وقود Poudre B القديم. بدأت التحقيقات بعد ذلك وأجبرت الفضيحة التي تلت ذلك وزير البحرية على الاستقالة. وعلى الرغم أنه كان من الممكن إصلاحها لم يكن يعتقد أن السفينة تستحق الوقت أو النفقات فتم استخدام الهيكل الذي تم إنقاذه كهدف مدفعي في عام 1909 قبل بيعها للخردة في عام 1912.

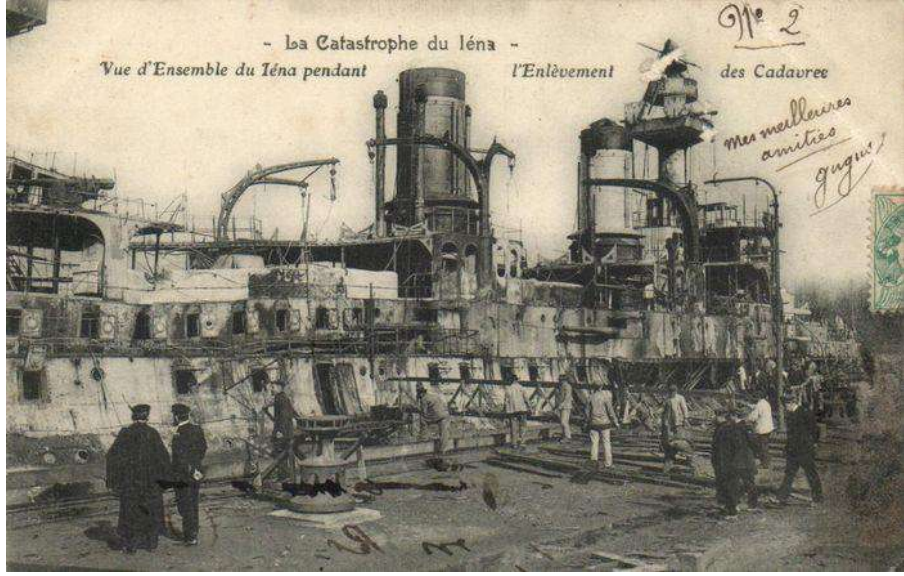
التصميم والوصف

في 11 فبراير 1897 وزير البحري أرماند بيسنارد، وبعد التشاور مع المجلس الأعلى للبحرية، طلب تصميمًا لبارجة من موسعة من بإزاحة قصوى تبلغ 12,000 طن متري (11,810 طن كبير)، ومواصفات أخرى وهي مخطط دروع قادر على الحفاظ على الاستقرار والطفو بعد عدة عمليات اختراق للبدن، وتسليح مثل تلك البوارج الأجنبية، ويمكن لها أن تسير بسرعة 18 عقدة (33 كم/س؛ 21 ميل/س) ومدى لا يقل عن 4,500 ميل بحري (8,300 كم؛ 5,200 ميل). مدير البناء البحري Jules Thibaudier، قد أعد بالفعل تصميمًا أوليًا باستخدام درع محسّن، ولكن تم تعديله لزيادة ارتفاع درع الحزام فوق خط الماء واستبدال 138.6 مليمتر من بنادق شارلمان ببنادق أخرى من نوع 164.7 مليمتر (6.5 بوصة) . ثم قدم تصميمه المنقح في 9 فبراير وتمت الموافقة عليه من قبل مجلس البناء في 4 مارس مع تعديلات طفيفة.

يبلغ طول إينا الإجمالي 122.31 متر (401 قدم 3 بوصة)، شعاع 20.81 متر (68 قدم 3 بوصة)



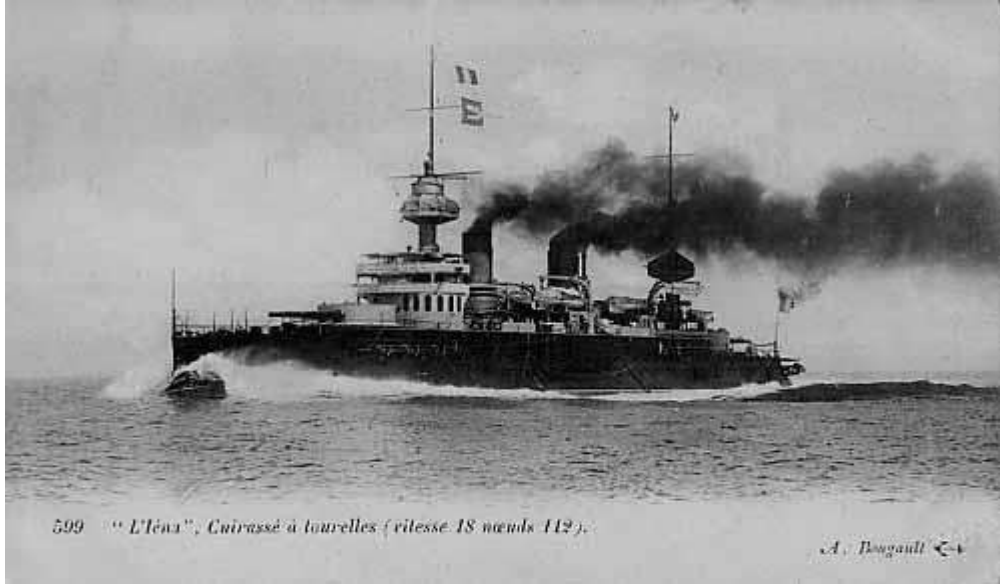
إينا في مارس 1907



بطاقة بريدية تظهر الجزء الأوسط من السفينة إينا ، مع طلاء محترق ومتفحم بارز



تدشين النصب التذكري لضحايا الانفجار 1908



البارجة الفرنسية إينا في تجاربها البحرية

نظرة عامة على فئة	
Name:	<i>léna</i> class
المشغل:	 البحرية الفرنسية
الفئة	فئة <i>Charlemagne</i>
السابقة:	
الفئة S	<i>Suffren</i>
: اللاحقة	
تبنى	1898–1902
منذ:	
في	1902–1907
: الخدمة	
اكتمل	1
: بناء	
حولت	1
إلى	

خردة:



تاريخ (France)

اسم	<i>léna</i>
السفينة:	
السَمِيَّ:	معركة بينا-أويرشتيد
أمر	3 April 1897
الطلب:	
حوض	Arsenal de Brest
بناء	
السفن:	
الثمن:	F25.58 million
بدء	15 January 1898
العمل في	
بناء	
السفينة:	
نزول	1 September 1898
السفينة	
إلى الماء:	
اكتمال	14 April 1902
البناء:	
الخروج	3 July 1907
من	
الخدمة:	
مآل	• Wrecked by
السفينة:	a magazine explosion, 12 March 1907
	• Sunk as target ship, 2 December 1909
	• Sold for scrap,

1912

المميزات العامة

النوع:	بوارج ما قبل المدرعات
الإزاحة:	11,688 t (11,503 (طن كبير) (designed) 12,105 t (11,914 (إزاحة) (طن كبير)
طول السفينة:	م (401 قدم 3 بوصة) 122.31 (o/a)
عرض السفينة:	م (68 قدم 3 بوصة) 20.81
خط الغاطس:	م (27 قدم 9 بوصة) 8.45
القوة المركبة:	• 20 Belleville boilers 16,500 PS (12,100 كو)
الدفع:	3 shafts, 3 triple-expansion steam engines [لغات أخرى]
السرعة:	كم/س؛ 33 عقدة (21 ميل/س)
النطاق:	كم؛ 4,400 nmi (8,100 عقدة at 10.3 (5,100 ميل) (19.1 كم/س؛ 11.9 ميل/س)
الطاقم:	701
التسلح:	• 2 × twin 305 مم (12 بوصة) guns 8 × single 164.7 مم (6.5 بوصة) guns

مم 8 × single 100
guns (بوصة 3.9)
مم 20 × single 47
guns (بوصة 1.9)
• مم 4 × 450
s (بوصة 17.7) أنبوب طوربيد
التدريع: مم (Belt: 224–320–8.8) ?
12.6 بوصة)
مم (Deck: 65 (بوصة 2.6) ?
مم 250 :مصطبة رمي ?
(بوصة 9.8)
مم (Turrets: 290 ?
(بوصة 11.4)
مم 258–298 :برج مراقبة ?
(بوصة 11.7–10.2)

فرقاطة فريم

الفرقاطة الفرنسية-الإيطالية متعددة المهام فريم أو FREMM Class Frigate ,
ترمز FREMM إلى عبارة الفرقاطة الأوروبية متعددة المهام (بالفرنسية: Frégate
Européenne Multi-Mission) (بالإيطالية: Fregata Europea Multi-

(Missione), هي مشروع مشترك بين فرنسا وإيطاليا. وهي من الجيل الجديد من الفرقاطة أهم ما يميز هذه الفرقاطة أنها تتمتع باستقلالية كبيرة في قطع المسافات تجعلها من الفرقاطات التي تصل إلى ما يسمى عسكريا المياه الزرقاء، وفي الوقت نفسه قدرتها الفائقة علي حمل صواريخ ذات فعالية عالية جدا مثل صواريخ استر لدفاع الجوي وصواريخ ايكزوسيت الفرنسية ذات مدى كبير وهي صواريخ شهيرة استعملت في تدمير سفينة حربية بريطانية من طرف الأرجنتين في حرب المالوين إلى جانب طرديدات لحرب الغواصات.

نظرة عامة

الفرم فرقاطة متعددة مهام شبحية التصميم من إنتاج مجموعة DCNS Direction des Constructions Navales الفرنسية للصناعات البحرية. كما تشارك مجموعة Fincantieri الإيطالية لبناء السفن في تصنيع هذه الفرقاطة لصالح البحرية الإيطالية. ظهرت الفرقاطة لأول مرة عام 2007 ودخلت الخدمة الرسمية لدى البحرية الفرنسية عام 2012 ولدى البحرية الإيطالية عام 2013. الفرقاطة توجد منها 3 فئات منها نسخة مكافحة الغواصات ونسخة الدفاع الجوي ونسخة الاغراض العامة الخاصة بالبحرية الإيطالية.

التجهيز الإلكتروني

منظومة SENIT لإدارة المعارك Combat Management System المسؤول عن إدارة كافة انظمة الرصد والقتال في السفينة للتعامل مع كافة الاهداف والتهديدات والرد عليها في وقت قياسي.

نظام المعلومات SIC 21 للقيادة والتحكم Command & Control Information System

الرادار الفرنسي Héraklès البالغ مداه 250 كم ولكن بحلول عام 2018 سيدخل الرادار Thales Sea Fire 500 الخدمة الرسمية ويبلغ مداه 400 كم (شبيه للرادار

الأمريكي AN/SPY-1 العامل لدى البحرية الأمريكية) ذات نطاق الكشف الدائري البالغ 360 درجة وتقنية مصفوفة المسح الإلكتروني الإيجابي النشط AESA Active Electronically Scanned Array والذي يتيح قدرة اطلاق صواريخ استر-30 بكامل مداها الفعال البالغ 100 كم حيث ان الرادار الحالي لا يمكنه اطلاقها بكامل مداها بخلاف أنه يُطلق صواريخ استر-15 البالغ مداها 30 كم.

رادارين 2001 TERMA SCANTER للملاحة البحرية

منظومة SAGEM -VIGY للمراقبة والتهديد والتحكم في الاسلحة كهروبصريا Electro-Optical Fire Control System في مختلف الظروف.

منظومة ARTEMIS للرصد والتتبع الحراري بالاشعة تحت الحمراء IRST Infrared Search & Track.

نظام الإنذار المبكر C-ALTESSE المسؤول عن اعتراض الاتصالات COMINT Communication Intelligence وتحديد موقعها واتجاهها وخطورتها.

نظام الإنذار المبكر VAGILE المسؤول عن اعتراض اشارات الرادار ELINT Electronic Intelligence وتحديد موقعها واتجاهها وخطورتها.

سونار Thales UMS 4110 CL مثبت في هيكل السفينة يعمل بنمط سلبي وايجابي للكشف بعيد المدى في مختلف الظروف حتى السيئة.

سونار CAPTAS 4 / UMS 4249 مجرور يعمل بنمط سلبي وايجابي يتم انزاله لكشف الغوصات حتى الاعماق الكبيرة وذات السرعات البطيئة والبصمة الشبحية.

منظومة Sagem NGDS شديدة التطور للدفاع الذاتي ضد مختلف التهديدات سواء الطوربيدات أو الصواريخ المضادة للسفن حيث تطلق التدابير الواقية والوسائل الخداعية المضللة للصواريخ والطوربيدات حيث تطلق الشرك الخداعية المضللة للرادار RF Decoy والأشعة تحت الحمراء IR Decoy والليزر Laser Decoy بخلاف الشرك الصوتية المضللة والمُغرية للطوربيدات Active Decoy Seduction, Confusion, Delusion or Distraction.

نظام NETTUNO 4100 للتشويش الإلكتروني النشط ضد مختلف الرادارات ووسائل التوجيه للصواريخ.

التجهيز القتالي

مدفع OTO Melara 76 Rapid Fire إيطالي عيار 76 مم يبلغ مداه 20 كم وتبلغ كثافته النيرانية 120 طلقة / دقيقة ويطلق قذائف DART الذكية الموجهة فائقة السرعة المضادة للاهداف الجوية حيث تبلغ سرعة اطلاقها 1200 متر / ثانية ويمكنها الوصول إلى مسافة 5 كم في خلال 5 ثواني فقط ويمكنها التصدي لأهداف جوية شديدة الانخفاض يصل ارتفاعها إلى 2 متر فقط فوق سطح البحر بخلاف قذائف Vulcano الذكية الموجهة بمنظومة GPS مع منظومة توجيه بالاشعة تحت الحمراء أو الليزر للمرحلة النهائية قبل اصابة الهدف وبلغ مداها 40 كم (القذيفة قيد التطوير للعمل على المدفع).

منظومة الإطلاق الرأسي VLS Vertical Launching System من النوع A43 تمتلك 16 خلية لاطلاق صواريخ Aster-15 للدفاع الجوي يبلغ مداها 30 كم وتصل إلى ارتفاع 13 كم ويحتوي على باحث راداري نشط مع رأس حربي ذات نمط قتل الهدف بالتصادم المباشر Hit-to-Kill ويمتلك فوهات الدفع الموجه TVC Thrust Vectoring Control لزيادة القدرة على المناورة ويمتلك اسقاط كافة الاهداف الجوية شاملة المقاتلات والطائرات بدون طيار والصواريخ الجوالة والذخائر الذكية والصواريخ المضادة للرادار حتى الاهداف الشبحية.

منظومة الإطلاق الرأسي من النوع A70 تمتلك 16 خلية لاطلاق صواريخ Naval SCALP النسخة البحرية من الصاروخ الجوال المُطلق جوا SCALP EG ويبلغ مداها 1000 كم (خاصة بالبحرية الفرنسية فقط ولكن طبقا لعدة مصادر فإن هذه الصواريخ تدخل في تسليح النسخة المصرية وغير معروف هل تم تعديل مداها أو كيف تم التحايل على اتفاقية MTCR التي تمنع تصدير صواريخ مداها أكبر من 300 كم وننتظر مزيدا من المعلومات بهذا الخصوص) ويمتلك هذا الصاروخ قدرة هائلة على اختراق التحصينات تصل إلى 10 متر في الخرسانة و45 متر في التراب والصخور.

نسخة الدفاع الجوي FREMM FREDA سُنستبدل فيها منظومة A70 الخاصة بصواريخ Naval SCALP بمنظونة A50 ذات ال16 خلية لاطلاق صواريخ Aster-

30 للدفاع الجوي بعيد المدى يبلغ مداها 100 كلم وتصل إلى ارتفاع 20 كلم ليصبح المجموع 32 خلية اطلاق لصواريخ الدفاع الجوي (بإضافة الـ 16 خلية الخاصة بمنظومة A43 المذكورة اعلاه).

8 صواريخ اكسوسيت الفرنسية الجوالة مضادة للسفن من الجيل الثالث MM-40 Exocet Block III مع قدرة الهجوم ضد الاهداف البرية الساحلية ويبلغ مداها 180 كلم.

مدفعين Nexter Narwhal عيار 20 ملم يعملان بالتحكم عن بعد للقتال ضد الاهداف الجوية والبحرية المقترية.

قاذفين للطوربيدات مزودين بعدد 19 طوربيد مضاد للغواصات من النسخة إم يو 90 إمباكت MU-90 يبلغ مداه 23 كلم ويصل إلى عمق 1000 متر.

رشاشين ثقيلين عيار 12.7 ملم.

مروحية NH-90 فرنسية مضادة للغواصات.

النسخ

نسخة الدفاع الجوي

نسخة الدفاع الجوي تحمل اسم " فريم فريدا FREMM FREDA " حيث تشير " FREDA " إلى العبارة " فرقاطة الدفاع الجوي Fregates de Défense Aériennes وتعرف أيضا باسم المدى الموسع ER Extended Range حيث تمتلك صواريخ دفاع جوي طويلة المدى.

البحرية الفرنسية

طلبت البحرية الفرنسية 8 فرقاطات لأغراض مكافحة الغواصات (6 فرقاطات) والدفاع الجوي (فرقاطتين) وقد استلمت 3 قطع حتى الآن اولها الفرقاطة «أكيتين Aquitaine» ودخلت الخدمة الرسمية في 23 نوفمبر 2012 والثانية الفرقاطة «نورماندي Normandie» وكانت قيد التجارب البحرية استعدادا لدخولها الخدمة

الرسمية ولكن تعاقدت عليها البحرية المصرية وجرى تعديلها وتجهيزها طبقاً للمواصفات المصرية وأما الثالثة الفرقاطة «بروفونس Provence» وهي قيد التجارب البحرية وستدخل الخدمة الرسمية في 2015 والرابعة والخامسة قيد البناء الآن. كان طموح البحرية الفرنسية يصل العدد إلى 17 فرقاطة ثم مالبت انخفض العدد إلى 11 فرقاطة ولكن انخفض العدد مرة أخرى إلى 8 فرقاطات بسبب الازمة الاقتصادية والتكاليف المتزايدة على الميزانية الدفاعية.



أول نزهة بحرية في Nave Bergamini (2011)

فرقاطة، النوع	
ومدمرة	✏️
فرنسا 🇫🇷 الجنسية	✏️
نافال الشركة	
دي (جروب الصانعة	
سي إن إس	
(سابقاً)	

المشغل	البحرية الفرنسية البحرية الإيطالية القوات البحرية الملكية المغربية القوات البحرية المصرية 🖍️
المشغلون الحاليون	🇫🇷 Marine Nationale البحرية الإيطالية القوات البحرية الملكية المغربية القوات البحرية المصرية
المشغلون السابقون	وسيط property .غير متوفر
وسيط التكلفة	property .غير متوفر
وسيط منظومة	

property التعاريف

.غير متوفر الآلية

للسفينة

فرقاطة من فئة

معلومات أخرى

مهبط طائرات

مروحية،

وحظيرة

طائرات

مجموعة نافال

NAVAL
GROUP

مجموعة نافال (Naval Group) (المعروفة سابقًا باسم DCNS أو دي سي إن إس جروب) هي مجموعة صناعية فرنسية متخصصة في مجال الدفاع البحري والطاقة البحرية المتجددة. توظف المجموعة ما يقرب من 13000 شخص في 18 دولة. ونافال جروب هي شركة بالقانون الخاص تملك فيها الدولة الفرنسية حصة قدرها 62.49% وتاليس جروب 35% والموظفين 1.64% والشركة نفسها بنسبة 0.87%. وهي وريث لأحواض بناء السفن البحرية الفرنسية، ومديرية الإنشاءات والأسلحة البحرية (DCAN)، والذي أصبح DCN Direction des Constructions Navales في عام 1991، ثم DCNS في عام 2007 ونافال جروب Naval Group منذ عام 2017.

لمحة تاريخية

تمتلك نافال جروب إرثاً تاريخياً يبلغ 400 عامًا. فقد بنيت أحواض بناء السفن الرئيسية في فرنسا في بريست Brest عام 1631، ونانت - إندرت عام 1771، ولوريان عام 1778، وفي وقت لاحق في شيربورج عام 1813، وتبعهم آخرون، حتى تشكل فيما بعد -أوائل عام 1926- ما نعرفه اليوم باسم نافال جروب Naval Group بكل ماتملكه من منشآت في فرنسا.

ميلاد ترسانات بناء السفن البحرية

في عام 1624، ابتكر الكاردينال ريشيليو، الذي كان لويس الثالث عشر رئيس وزراء فرنسا في ذلك الوقت، سياسة بحرية نصت على تطوير ترسانات بناء السفن من أجل منح فرنسا قوة بحرية كافية لمنافسة إنجلترا. تم تنفيذ هذه السياسة من عام 1631، مع إنشاء أسطول بونانت في المحيط الأطلسي وأسطول المشرق في البحر الأبيض المتوسط، وترصيف مرفأ بريست، وتمديد ترسانات تولون، التي تم إنشاؤها في فترة حكم هنري الرابع. واستمر بوليبرت -وزير بحرية لويس الرابع عشر- في سياسته، حيث تم تطوير العديد من أحواض بناء السفن الرئيسية. وتوسع في ترسانات بناء السفن في طولون، وأمر بحفر أرصفة السفن في بريست وأسس أحواض روشفور. وتبعه في هذا النشاط ابنه سيجنالي الذي خلفه في عام 1683 ومشي على خطى أبيه. تم تعزيز شبكة أحواض سفن البحرية الملكية الفرنسية في القرن الثامن عشر. وفي عام 1750 قام ماركيز دي مونتاليمبيرت بتحويل مصنع ورق سابق إلى مصنع لإنتاج مدافع في Ruelle-sur-Touvre. وكذلك في 1777، افتتح أنطوان دي سارتين، وزير بحرية لويس السادس عشر، مسبك مدفع بالقرب من أحواض بناء السفن البحرية في إندرت. وفي العام نفسه، بدأ العمل في تطوير الميناء في شيربورج، الذي اكتمل في عام 1813. وفي 1778، حلت ترسانات Lorient البحرية محل La Compagnie des Indes du port de L'Orient.

تم إغلاق ترسانات بناء السفن البحرية في روشفورت في عام 1926. وفي عام 1937، تم افتتاح المنشأة في سان تروبيه بالموقع السابق لشركة شنايدر Schneider، المتخصصة في الطوربيدات.

وفي هذا الوقت، كانت معظم المواقع الفرنسية التابعة لنافال جروب موجودة بالفعل، ولم تتغير منذ ذلك الوقت.

التصنيع والابتكارات التقنية

خلال القرن التاسع عشر، خضعت أرصفة بناء سفن البحرية لعملية تحول حيث تم استبدال أسطول السفن الشراعية بالسفن آلية الدفع. وتحولت المواقع الصناعية تدريجياً لمواقع متخصصة. وفي عام 1865، أصبحت ترسانات بناء السفن البحرية في بريست عسكرية بشكل حصري، ومع إغلاق ميناء بينفيلد إلى السفن التجارية. في عام 1898 -بعد التخصص في بناء السفن مع الرفاصات (الدواسر) بدلا من الأشرعة- تم تكليف أحواض بناء السفن في شيربورج على وجه الحصر بتشيد الغواصات. وأخيراً -وفي عام 1927- وضع مرسوم -وبصورة نهائية- مهام مختلف أحواض بناء السفن البحرية: فقد كلف بريست ولوريان ببناء سفن كبيرة، وشيربورج ببناء الغواصات، بينما تولون وبنزرت وسايجون مسئولية صيانة الأسطول.

وقد ترافق هذا الترشيح لأدوار ترسانات بناء السفن البحرية مع ابتكارات تقنية وعسكرية وإنتاج السفن بوتيرة أعلى، على خلفية سباق التسلح والاستعمار. وفي عام 1858، أبحرت «جلير Gloire»، أول بارجة Battleship عابرة للمحيطات في العالم خارج ترسانات بناء السفن في طولون. وشهدت ستينيات القرن التاسع عشر وصول أول غواصات طوربي عسكرية، وذلك مع إطلاق Plongeur في عام 1863. وكانت المشاكل الفنية التي واجهتها هذه الغواصة الآلية الأولى على الإطلاق تعني أنها لا تزال نموذجاً أولياً وليس قطعة حربية عاملة. ولكنها فتحت الطريق لبناء Gymnote في عام 1886 و Le Narval في عام 1899، والتي كانت أول غواصات طوربيد عاملة في التاريخ. كما تم تعزيز إنتاج السفن السطحية الثقيلة في العقد الأول من القرن العشرين (1910)، وتم بناء العديد من السفن الحربية قبل بداية الحرب العالمية الأولى، وتعزيز الأسطول بانضمام ريشيليو 35000 طن في عام 1939.



الكاردينال دي ريشيليو

إعادة تنظيم الأنشطة

في عام 1946، أستكملت عمليات مراعاة أحواض بناء السفن البحرية الفرنسية وتم تحديد صلاحيات المواقع المختلفة التي أعلن عنها في مرسوم 1927. فتم تكليف بريست Brest بإنتاج وإصلاح السفن الكبيرة، ولوريان Lorient بتشيد السفن متوسطة الحجم، وشيربورج Cherbourg ببناء الغواصات وتولون Toulon بإصلاح وصيانة الأسطول. ومن بين المواقع المحلية، فقد تولت اندرت أنشطة دفع السفن، ورولى Ruelle بناء المدافع وقطع غيار كبيرة والالكترونيات، وسانت ترويز إنتاج الطوربيدات و Guérigny بناء سلاسل البحرية والمراسي. وأتى ذلك بالإضافة إلى خمسة مواقع في الخارج، وهي: ميرسبيير وبنزرت وداكار ودييجو سواريز وبابيتي.

وقد حافظت البحرية الفرنسية على أسطولها وأصلحته -حتى عام 1961- من خلال شركة ديستريكت دي كونستراكشن إيه آرميس نافاليس (DCAN) في أرصفة السفن البحرية. وكان المهندسون العاملون في DCAN ضباطًا في القسم الهندسي بالبحرية الفرنسية. وفي هذا الوقت انفصلت ترسانات بناء السفن عن البحرية، مما خلق فرصة لتنويع أنشطتها في السبعينات.

وقد غطت DCAN ترسانات بناء السفن البحرية في كل من البر الرئيسي وماوراء البحار، وكانت تتبع Direction Technique des Constructions Navales DTCN. وفي المقابل كانت DTCN مسؤولة أمام Délégation Ministérielle pour l'Armement DMA التي أنشأها ميشيل ديبري Michel Debré.

وفي عام 1977 تحولت DMA إلى Délégation Générale de l'Armement DGA. وكان الغرض من هذا الإصلاح هو تركيز جميع قدرات التصميم والبناء في وفد واحد من القوات المسلحة المشتركة يعمل تحت سلطة الحكومة.

في عام 1958، أدى اطلاق الجنرال دي جول للبرنامج النووي العسكري الفرنسي وسياسة الردع إلى إعادة هيكلة صناعة الدفاع والتكنولوجيا الدفاعية.

وفي عام 1971، دخلت الغواصة Redoubtable في الخدمة كأول غواصة صواريخ فرنسية ذات دفع نووي.

التحول إلى شركة

تسبب إنهاء الاستعمار في السبعينات، ومناخ الاقتصاد الدولي إلى قيادة DCAN للمغامرة في أسواق جديدة، كما تضاعف فقدان أرصفة بناء السفن البحرية في الخارج من جراء انخفاض احتياجات البحرية الفرنسية للسفن وزيادة صعوبة الحصول على التمويل. وقد ازداد هذا الاتجاه بوتيرة أكثر بعد انتهاء الحرب الباردة. وتنوعت أنشطة DCAN التي تضمنت صيانة شبكات الطاقة الكهربائية وإزالة الألغام من السواحل. كما تخصصت بعض مواقعها أيضًا في المشاريع المدنية: كالمشاحنات في بريست، وشركات صنع الآلات الزراعية في Guérigny، وسفن الاستخدام المدني (كاليخوت) في تولون.

كانت DCAN تواجه عقبات إدارية أمام تطوير إمكانات بناء السفن البحرية الفرنسية، وذلك بسبب كونها إدارة عمومية. كما شكلت هذه الحالة عائقاً إدارياً أمام تطوير إمكانات أرصفة بناء السفن البحرية الفرنسية.

وحدث التحول المطلوب على عدة مراحل، ففي عام 1991 تم إعادة تسمية DCAN إلى Direction des Constructions Navales DCN. وفي نفس العام، تم إنشاء DCN الدولية (DCN International). وكانت المهمة المرجوة هي تعزيز أنشطة DCN على نطاق دولي وتسهيل تصدير منتجاتها.

وكذلك في عام 1992، تم إلحاق أنشطة DCN الخاصة بالدولة بإدارة البرامج البحرية (SPN)، التي كانت الهيئة «السلطة» المتعاقدة لسفن البحرية الفرنسية.

ومنذ ذلك الحين، تولت DCN مسؤولية الأنشطة الصناعية فقط، بينما بقيت كجزء من DGA. وقد سمح هذا التغيير في الوضع إلى DCN International بتزويد DCN بالدعم التجاري والقانوني في تطوير تجارتها الدولية منذ نهاية التسعينات.

وقد أسفرت إستراتيجية التطوير التي اتبعتها DCN International عن توقيع العديد من العقود الرئيسية. فقامت في عام 1994 بتسليم ثلاث غواصات من طراز Agosta إلى باكستان، وفي عام 1997 تم بناء غواصتين من طراز سكوربين Scorpène-class submarines في تشيلي. كما تم الفوز بعقد لتزويد ست فرقاطات من طراز الدرجة الهائلة إلى سنغافورة في عام 2000. وفي عام 2007 تم توقيع عقد مع ماليزيا لغواصتين من سكوربين، من خلال شركة أرماريس الفرعية.

كما فازت DCN بعقود في مجال الحفر البحري للنفط. وفي عام 1997 قام موقع بريست بتحديث منصة Sedco 707 ويقوم الآن ببناء حفارات النفط من نوع SFX. وفي عام 1999، أصبحت DCN وكالة مع السلطة الوطنية (SCN)، مسؤولة مباشرة أمام وزارة الدفاع.

وأخيراً، وفي عام 2001 قررت الحكومة الفرنسية تحويل DCN إلى شركة خاصة محدودة مملوكة بالكامل للدولة. وأصبح هذا التغيير في الوضع ساري المفعول في عام 2003. وأصبحت DCN تعني حرفياً DCN أي لم تعد تسمية مختصرة للهيئة Direction des Constructions Navales.

تطوير واستمرارية دي سي إن إس جروب

في عام 2007 استحوذت DCN على أنشطة فرع البحرية الفرنسية Thales Armaris، وهي شركة تابعة كانت مشتركة بين DCN وتاليس، و MOPA2 وهي الشركة المسؤولة عن مشروع بناء حاملة طائرات ثانية. وللتأكيد على هويتها الجديدة، تم تسمية المجموعة الناتجة DCNS. استحوذت تاليس على 25٪ من رأس مال المجموعة. وفي عام 2011 زادت تاليس حصتها من رأس مال DCNS إلى 35٪.

بدأ بناء الفرقاطات الشبحية متعددة المهام (فريم FREMM) في عام 2007. وفي عام 2008، هبطت طائرة بدون طيار (درون) على سطح فرقاطة في البحر لأول مرة في التاريخ. وفي عام 2013، أنشأت المجموعة «DCNS للبحوث» لتعزيز أنشطتها البحثية. تأسست DCNS الهند في عام 2008، وذلك بفضل عقدين تم توقيعهما في عامي 2005 و 2008 لتوريد ست غواصات تقليدية من فئة سكوربين Scorpène. وبالمثل، تم افتتاح موقع لبناء الغواصات في البرازيل عام 2013. كما أنشأت المجموعة «جامعة DCNS» في عام 2013 لتقديم التدريب الداخلي والخارجي.

في 28 يونيو 2017، قامت دي سي إن إس DCNS بتغيير اسمها إلى نافال جروب Naval Group. هذه الهوية الجديدة هي خطوة طبيعية في تاريخ المجموعة، وتهدف إلى دعم طموحات المجموعة لضمان السمعة والمصداقية في الأسواق الدولية. كما يحمل الاسم الجديد تكريمًا لتراث المجموعة: 400 عام من الابتكار البحري.

كاسكس

علامة الشركة "دي سي إن إس" من 2007 إلى 2017

شركات صناعة المحركات

باور جت

بور جت: (بالإنجليزية: PowerJet), هو مشروع مشترك 50/50 بين سنيكما الفرنسية و NPO زحل (NPO Saturn) الروسية، أنشئت في يوليو 2004. وهي الشركة المسؤولة عن إدارة برنامج المحرك سام 146 (SaM146)، ويشمل البرنامج الدراسات والإنتاج والتسويق والدعم ما بعد البيع. وبور جت لديها وحدتان تنفيذيتان، أحدهما في فرنسا والآخرى في روسيا.



معلومات عامة

التأسيس	يوليو 2004
النوع	عمل تجاري
المقر الرئيسي	باريس
موقع الويب	powerjet.aero

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	سنيكما ان بي او ساتورن
المنتجات	محرك طائرة



محرك بور جت سام 146 في معرض باريس الجوي 2007

توربوميكا

توربوميكا (بالإنجليزية: Turbomeca) هي شركة فرنسية، تأسست في 1938. يقع مقرها في البرانيس الأطلسية، فرنسا. هي تابعة لمجموعة سافران. وتصنع توربينات الغاز و محركات توربينية ذات طاقة منخفضة ومتوسطة القدرة لطائرات الهليكوبتر. وتنتج الشركة أيضا بالإضافة الي توربينات الغاز ومحركات للطائرات والصواريخ، توربينات للأستخدامات المدنية والصناعية والوسائل البحرية. أستحوذت مجموعة سنيكما شركة توربوميكا في سبتمبر 2001.

معلومات عامة

البلد	 فرنسا [1]
التأسيس	1938
النوع	خاصة
الشكل القانوني	شركة بأسهم مبسطة [2]
المقر الرئيسي	البرانيس الأطلسية، فرنسا
موقع الويب	safran- group.com... (الإنجليزية)

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	سافران
الشركات التابعة	Safran Power Units (en)
الصناعة	فضاء جوي — réparation et maintenance d'aéronefs et d'engins spatiaux (fr) [2]

المنتجات	عنفة غازية
أهم الشخصيات	
المالك	سافران
المؤسس	Joseph Szydlowski (en)
الموظفون	5,178 (2006)
الإيرادات والعائدات	
العائدات	1.314 يورو بليون (2021)
الربح الصافي	132.173 يورو مليون (2021)
إجمالي الدَّين	967.226 يورو مليون (2021)

سافران

سافران إس إيه (Safran S.A.) هي شركة فرنسية متعددة الجنسيات وتصنع محركات الطائرات والصواريخ , مكون الفضاء و أمن الشركات، تم تشكيلها من قبل اندماج بين الشركة المصنعة للمحركات الطائرات والصواريخ والفضاء جزء من مجموعة سنيكما وشركة الأمن ساجيم , ويقع المقر الرئيسي لها في باريس.



مصنع سافران-ألباني في التجارة (55)، موقع إنتاج الشفرات والأغلفة لمفاعل LEAP التابع لاتحاد شركات CFM International.

معلومات عامة	
البلد	 فرنسا
التأسيس	2005
النوع	شركة مساهمة عامة محدودة
الشكل القانوني	شركة عامة محدودة مع مجلس إدارة (n.o.s.) [2]
المقر الرئيسي	باريس، فرنسا
حلت محل	Snecma group (en) — ساجيم
مواقع الويب	safran-group.com (الإنجليزية) safran-

المنظومة الاقتصادية

الشركات التابعة	< القائمة ...
الصناعة	الدفاع , هندسة الطيران والفضاء الجوي
المنتجات	محركات ومعدات الدفاعية والإلكترونيات الطائرات والبطاقات و تقنيات التحقق من الهوية وإدارة الهوية الطائرات الذكية
النشاطات	SAF: يورونكست

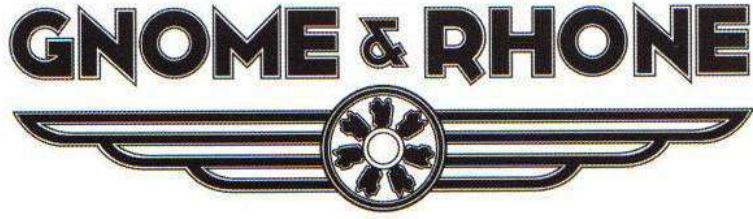
أهم الشخصيات

أهم الشخصيات	المدير (جان بول هيرتيمان (التنفيذي رئيس مجلس) فرانسيس مير الإدارة)
الموظفون	متوسط (53,410 [1] 2010)

الإيرادات والعائدات

البورصة	يورونكست (SAF) باريس [5] ✎
العائدات	[1] 11.23 بليون € (2010)
الربح الصافي	[6] 3.444 بليون يورو (2023) ✎
الدخل التشغيلي	[6] 3.309 بليون يورو (2023) ✎
الأصول	€ 18.51 بليون (نهاية 2010)

غنوم ورون



غنوم ورون (بالفرنسية: Gnome et Rhône) كانت شركة فرنسية رائدة في تصنيع محركات الطائرات. بين عامي 1914 و 1918 أنتجت 25,000 من محركها دلتا ذو ال 9 أسطوانات، ومحرك لورون ذو التصميم الدوار 110 حصان (81 كيلوواط)، في حين أن 75,000 محركا آخر أنتجت من قبل مصنعين مختلفين مرخص لهم. تلك المحركات كانت تستخدم على غالبية الطائرات في النصف الأول من الحرب العالمية الأولى.

hp Gnome 9N Monosoupape of 1917 160

hp Le Rhône 9C rotary engine 80

محركات

الحرب العالمية الأولى

غنوم

غنوم Ω50 أوميغا (a.k.a. 50 حصان)

غنوم ٨80 لامبادا (a.k.a. 80 حصان)

غنوم Δ100 دلتا (a.k.a. 100 حصان)

غنوم Σ60 سيغما (a.k.a. 60 حصان)

غنوم ΩΩ100 أوميغا أوميغا (a.k.a. 100 حصان)

غنوم ٨٨160 لامبادا-لامبادا (a.k.a. 160 حصان)

غنوم ΔΔ200 دلتا دلتا (a.k.a. 200 حصان)

غنوم Monosoupape

غنوم 80 Monosoupape 7 Type A:(1916) حصان (kW 60)

غنوم 100 Monosoupape 9 Type B-2:(1916) حصان (kW 75)

غنوم 150 or 160 Monosoupape 9 Type N:(1917) حصان (112 or 119

(kW

لورون

لورون C9

لورون J9 - المشار إليها على نطاق واسع باسم "the 110hp Le Rhône"

بين الحريين

غنوم-رون 5 بي تيتان

غنوم-رون 5 كيه تيتان

Titan Major رون 7 كيه

بريستول جوبيتر Jupiter

جنوم رونه 9 كيه Mistral

Mistral Major رون 14 كيه

غنوم-رون 14 إل

غنوم-رون 14 إم

غنوم-رون 18 إل

الحرب العالمية الثانية

جنوم رونه 14 إم Mars

غنوم-رون 14 إن

غنوم-رون 14 آر

دراجات نارية

From 1920 Gnome et Rhône diversified into the bicycle and motorcycle business producing some relatively successful products, Société Française des Moteurs ABC, Paris 1920-1924

CV Type Junior3 (30.51 بوصة) 3 سم 250

CV Major4 (30.51 بوصة) 3 سم 500

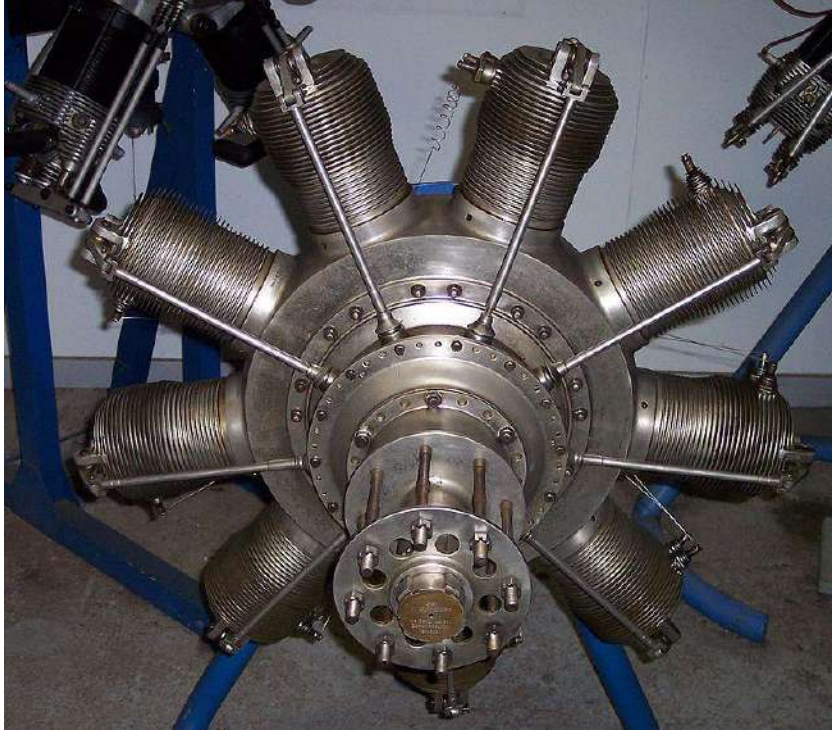
CV Super Major4 (30.51 بوصة) 3 سم 500

CV Type D.55 (500 سم 3 بوصة 30.51)

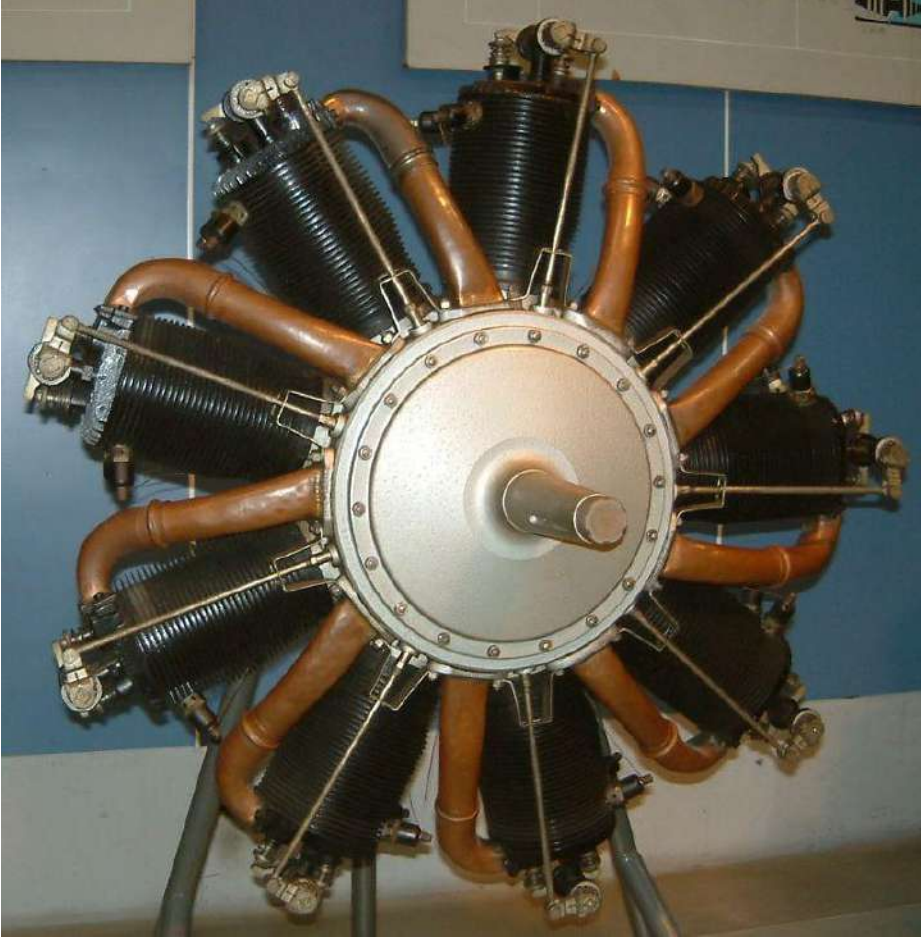
CV Type C.V.25 (500 سم 3 بوصة 30.51)

CV Type V.25 (500 سم 3 بوصة 30.51)

Type X (750 سم 3 بوصة 45.77)



محرك Gnome 9N Monosoupape بقوة 160 حصاناً من عام 1917



محرك دوار Le Rhône 9C بقوة 80 حصاناً



سندات Société des Matériaux Gnome et Rhône، الصادرة في 1 يوليو

1924



معلومات عامة

البلد	 فرنسا 
التأسيس	12 يناير 1915 
الاختفاء	29 مايو 1945
النوع	engine — مصنع دراجات نارية manufacturer (en)  — مقالة 
المقر الرئيسي	باريس 
حلت محلها	سنيكما 

المنظومة الاقتصادية

الصناعة	Aerospace engineering, motorcycles
المنتجات	محركات الطائرات والدراجات النارية

أهم الشخصيات

المؤسسون	Louis Seguin (en)  Laurent Seguin (en) 
----------	--

شركات المدرعات الفرنسية

في بي أم أر غريفون

في بي أم أر غريفون هي مدرعة متعددة المهام فرنسية، من المخطط أن يحصل الجيش الفرنسي على 1872 منها.



غريفون، مركبة مدرعة جديدة للجيش الفرنسي. معرض 2016.

سيارة النوع	
مصنعة	✎
فرنسا	✎
بلد الأصل	
نكستر المصنع	✎

في بي سي أي

في بي سي أي (بالفرنسية: VBCI) هي مركبة قتال مدرعة فرنسية من المقرر أن تدخل الخدمة في الجيش الفرنسي خلفا للمدرعة الفرنسية AMX-10P ، يبلغ وزن الفي بي سي أي حوالي 25.6 طن وزودت بمحرك ديزل بقوة 550 حصان يعطي سرعة قصوى 100 كم/س، وهي مركبة قتال مدولبة بدفع X88.

صنع درع الفي بي سي أي من التايتانيوم والفولاذ ويشمل تسليحها الرئيسي على مدفع M811 من من عيار 25 يصل معدل رمايته إلى 400 طلقة في الدقيقة، إضافة إلى مدفع رشاش عيار 7.62 ملم، ومن المتوقع أن يحمل النموذج الجديد من الآلية صواريخ أرض- جو ونظام غاليكس لرمية القنابل كما جرى اختبار نماذج جديدة مطورة منها قادرة على حمل مدافع هاون وصواريخ ميلان مضادة للدروع.

وكلمة في بي سي أي هي اختصار للجملّة الفرنسية: Véhicule blindé de combat d'infanterie التي تعني مركبة قتال مدرعة للمشاة.

المفاوضات

مفاوضات جارية

الإمارات العربية المتحدة.

البلدان التي أبدت اهتمامها

روسيا.

فشل المفاوضات

كندا.

إسبانيا

لبنان

المملكة المتحدة

الدنمارك



VBCI (مركبة قتالية مدرعة للمشاة)؛ غير، إيل وفيلان.

مركبة قتال

مدرعة

فرنسا 🇫🇷 بلد الأصل

نكستر المصنع 🖍️

510 الكمية 🖍️

المصنوعة

المواصفات	
طن	25.6 الوزن
م	7.6 الطول
م	2.98 العرض
م	2.2 الارتفاع
فريق القتال	2 + 9 الطاقم
مدفع السلاح	مدفع السلاح
ملم	عيار 25 الأساسي
رشاش آلي السلاح	رشاش آلي السلاح
ملم	عيار الثانوي 7,62
محرك	محرك المحرك
ديزل	ديزل
حصان	550
المدى	750 كم
السرعة	100
كم\س	كم\س

نكستر ارافيس

ارافيس (بالإنجليزية: Aravis)، هي مركبة تنقل مشاة متقدمة والتي بنتها شركة نكستر. في أبريل 2009، وضعت القوات البرية الفرنسية أمر لشراء 15 مركبة ارافيس لاستخدامها من قبل الجيش الفرنسي بمثابة مركبات استطلاع ومركبات مرافقة لوححدات الهندسة العسكرية. بدأ التسليم الأولي في يناير عام 2010.

المشغلين

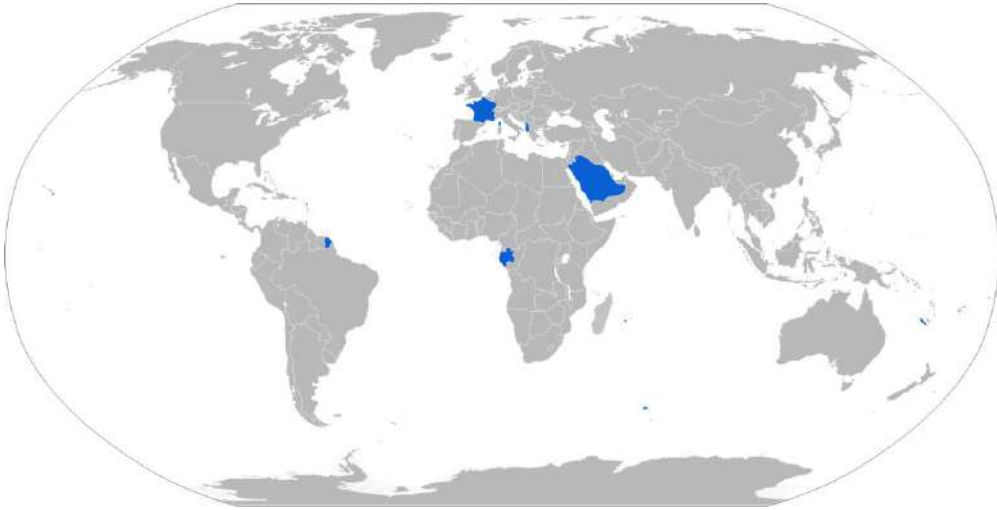
المشغلين الحاليين

ألبانيا الجيش الألباني - كتيبة العمليات الخاصة ستكون المشغل الرئيسي ومن المقرر التخطيط لزيادة الانتشار في سلاح البر الألبانية.

فرنسا القوات البرية الفرنسية - 15 تحت الطلب. وفي عام 2010، نشر الجيش الفرنسي 11 ارافيس في أفغانستان .

الغابون جيش الجابون - 12 تحت الطلب.

السعودية القوات البرية الملكية السعودية - 100-200 وقع لشراء 100-200 ارافيس في أواخر عام 2011.



خريطة مع مشغلي ارافيس باللون الزرقاء



شاحنة مدرعة معروضة في ستراسبورغ، ساحة كليبر

إي بي أرسى جاغوار

إن مركبة EBRC Jaguar هي مركبة استطلاعية قتالية مدرعة. ، دخلت الخدمة في 2020 ومن المخطط أن يشتري الجيش الفرنسي 300 منها.

وسوف تحل تدريجياً محل مركبة AMX 10 RCR 248 في الخدمة الفرنسية، كما تعمل كبديل لمركبتي ERC Sagaie و VAB Mephisto. ويمكن دمج هذه المركبة متعددة الاستخدامات ذات العجلات x66 في القتال في المناطق الحضرية أو الجبلية.



مركبة النوع

	استطلاع 
بلد الأصل	فرنسا  
المستخدمون	القوات البرية الفرنسية القوات البرية البلجيكية 
المصنع	نكستر مجموعة تاليس

الهاون Brandt 60mm LR Gun

مدفع الهاون ذا براند 60 مم طويل المدى هو عبارة عن مدفع هاون بمقعد قادر على إطلاق النار على مسار مسطح. تم تطويره من براندت ميل CM60A1 ويشبه هذا النوع الطويل من الماسندر طويل المدى لهذا السلاح.



وحدة AML-20 التابعة للجيش الأيرلندي، في استعراض عيد الفصح عام 2006،
دبلن.

هاون
النوع
فرنسا البلد المنشأ
إدغار براندت المصمم

وصف

تم تطوير مدافع الهاون براندت 60 مم LR مباشرة من براندت ميل CM60A1 ويحتفظ بنفس آلية المؤخرة كتلة الوقوع تذكرنا مباشرة المدفعية النار. يتم سحب دبوس القادح تلقائيًا عند فتح المؤخرة ، مما يقلل من احتمالية حدوث خلل. مثل سابقتها ، يمكن أن يكون إما كامامة محملة أو محملة بالزان ، وقد تم تصميمه ليتم


تركيبه في أبراج مركبات القتال المدرعة. [2] كما تم اختبار مدفع الهاون LR كسلاح دعم مثبت على سطح السفينة لمراكب الدوريات البحرية ويستخدم نظام الارتداد الهيدروليكي. طول الارتداد هو 170mm ، أقصى قوة الارتداد هي 2،800 kg ،

يبلغ طول مدفع البندقية LR 1.8 متر. تم إنتاج أشكال مختلفة مع آليات إطلاق كهربائية أو ميكانيكية.


ذخيرة

تم تصميم مدفع الهاون إل آر لإطلاق ذخيرة متخصصة طويلة المدى بمدى نيران غير مباشر يبلغ 5000 متر ومدفأة مباشرة من مسافة 500 متر. يمتلك مقذوف LR القياسي عالي الانفجار صمامًا تم تفجيرها في أي زاوية تأثير. تم تصنيعها من الحديد الزهر البيرليتي وتنتج زعانف. وزن القذيفة 2.2 kg وكان طولها الإجمالي من ادعى براندت أن شحنة المتفجرة لديه كفاءة مقارنة بمادة قنبلة هاون من عيار 81 ملم.

فرنسا^[1]  بلد الأصل

إدغار براندت المصمم 

75 كيلوغرام^[1]  الوزن

1800 ملليمتر^[1]  الطول

ابيلاس

دينيل أف تي5 هو نظام قواذف صاروخية مضادة للدبابات فرنسي، يتميز بأنه من الممكن إعادة تلقيمه وبدقته في الرمي. يبلغ عيار صاروخه 112 ملم وقدرة اختراقه تبلغ 720 ملم في الصلب و2000 ملم في الخرسانة. يبلغ طول الصاروخ 1.26 ملم ووزن النظام ملقما 9 كجم. يملك منظار رؤية ليلية مع تكبير حتي ثلاث مرات ويمتاز، وهناك رأس متشظية عالية الفاعلية مضادة للأفراد. يبلغ مداه المؤثر حتي 500 متر. تبلغ تكلفة الوحدة حوالي 2,000 يورو.

المشغلون

المشغلون الحاليون

بلجيكا

تشيلي

كولومبيا

قبرص

جيبوتي

فنلندا

فرنسا

إيطاليا

الأردن

المغرب

السعودية

كوريا الجنوبية

جمهورية الصين (تايوان)

مراجع

Jane's Infantry Weapons 2005-2006

Jane's Mines and Mine Clearance 2005-2006



المشغلون الحاليون باللون الأزرق



التراص نظام controcar

النوع	صاروخ موجه مضاد للدروع، وقذيفة صاروخية الدفع
بلد الأصل	فرنسا 🇫🇷
تاريخ الاستخدام	دولة 15 المستخدمين
المصمم	نكستر المصمم
المصنع	نكستر المصنع
المصنوعة	120000 الكمية
المواصفات	كغ 9 الوزن (19.84 رطل)

ملقما	
الطول	مم 1,300 (51.2 بوصة)
طول	مم 180 (7.1 بوصة)
الطلقة	مم 112 (4.4 بوصة)
العيار	مم 112

شاهين (دفاع جوي)

شاهين هو نظام دفاع جوي فرنسي الصنع. مولته المملكة العربية السعودية، ويستند على نظام الكروتال، ولكنه يتميز عن الكروتال في عدة أمور، أهمها أن الجهاز بالكامل محمول على هيكل دبابة أي أم أكس-30، وتحمل كل وحدة إطلاق ستة حاويات بدلاً من أربعة في الكروتال، ويبلغ مدى الصاروخ من نصف كم إلى 10 كم. دخل نظام الشاهين إلى الخدمة في عام 1982. وتتكون صواريخ الشاهين من وحدتين: الأولى وحدات الاكتشاف والتي تقوم على اكتشاف الأهداف وإرسال المعلومات إلى وحدة الرماية، ووحدات الرماية التي تتلقى المعلومات من وحدات الاكتشاف وتقوم بتدميرها أو منعها من تحقيق أهدافها. شارك نظام شاهين في حرب الخليج الثانية.

مواصفات

مولت المملكة العربية السعودية نظام شاهين في عقد السبعينات وتحديدًا عام 1977، من أجل صنع نظام دفاع جوي متنقل قادر حماية الألوية والقوافل العسكرية والمناطق الحيوية السعودية. ويختلف نظام شاهين عن نظام الكروتال في أمور هامة ومنها تم وضع نظام الكروتال على هيكل دبابة أي أم أكس-30 بدلا من المركبة الغير مصفحة، وزيادة عدد الحاويات من أربعة حاويات إلى ستة حاويات من أجل حماية القوات العسكرية السعودية في ساحة المعركة وفي الخطوط الأمامية في الحروب. ونظام شاهين مجهز بكاميرا كشف حرارية يصل مدى كشفها إلى 20 كلم وبكاميرا نهارية يصل مداها إلى 15 كلم، كما أنها مجهزة بأنظمة استشعار كهربائية ضوئية. ومزود نظام شاهين بعربة الاكتشاف مزودة برادار مختلف من فئة "دوبلر"، يحدد الأهداف المتحركة، وهوائي عريض يعطي حزمة موجية بعرض 5.1 درجة بالمقارنة مع كروتال 5.3 درجة، ومزود بنظام مقاومة تشويش الكتروني ونظام كشف وتحديد مصدر التشويش ونظام كشف للإنذار الكاذب وتحديد الهدف ونظام كشف العدو والصديق. وكان من المقرر أن يدخل نظام شاهين إلى الخدمة عام 1980 إلا أنه لم يدخل إلى الخدمة إلا في عام 1982 وللشاهين طرازين الأول شاهين 1، والثانية شاهين 2.

نظام ساموك

في عام 2013 قامت السعودية بإنشاء نظام "SAMOC" أو «ساموك» من إنتاج شركة إيرباص الألمانية وهو النظام المتكامل الرئيس في الدفاع الجوي والقوات الجوية الألمانية حالياً. دخل الخدمة في 2008 وهو يربط أنظمة الدفاع الجوي متوسط المدى ببعضها البعض، حيث قام النظام بربط الهوك والباترويويت مع الثنائي شاهين وكورتال وله قدرة على ربط عدة مراكز قيادة وسيطرة دفعة واحده وله القدرة أن يستخدم البنى التحتية المتطورة من الألياف الضوئية في حال المراكز الثابتة أو الاتصال من خلال TDL في حال التحرك.

شاهين	
أرض-جو النوع	
فرنسا  بلد الأصل	
تاريخ الاستخدام	
السعودية  المستخدمون	
حرب الخليج الحروب الثانية	
تاريخ الصنع	
مجموعة المصنع	تاليس
غ\م الكمية	
المصنوعة	
المواصفات	
الوزن	كغم 100
الطول	م 3.12
القطر	م 0.156
باع الجناح	م 0.59
أقصى ارتفاع	VT-1: م 6,800
	Mk3: م 9,000

مجموعة تاليس

THALES

مجموعة تاليس (بالإنجليزية: Thales Group) الفرنسية هي مجموعة متعددة الجنسيات، وتعمل الشركة في تصميم وبناء الأنظمة الكهربائية وتوفير الخدمات لأسواق للطيران والدفاع والنقل والأمن. تأسست في 6 ديسمبر 2000، ويقع مقرها الرئيسي في نوي-سور-سين (في ضواحي باريس)، ويتم سرد أسهمها في بورصة يورونكست باريس. الشركة غيرت اسمها من طومسون-CSF إلى شركة تاليس في ديسمبر عام 2000. والرئيس التنفيذي للمجموعة هو باتريس كين، وذلك منذ ديسمبر عام 2014.



مركز أبحاث تاليس، بالقرب من المدرسة المتعددة التقنيات، في التجمع العلمي باريس-ساكلاي، فرنسا.

معلومات عامة

البلد	فرنسا [2]
التأسيس	ديسمبر 6 2000
النوع	منظمة
الشكل القانوني	شركة عامة محدودة مع مجلس إدارة (n.o.s.) [3]
المقر الرئيسي	نوي-سور-سين
حلت محل	طومسون-سي إس إف
موقع الويب	thalesgroup.com

المنظومة الاقتصادية

الشركة الأم	وكالة المساهمات الحكومية
-------------	--------------------------

الشركات التابعة	< ... القائمة
الصناعة	صناعة الأسلحة
المنتجات	رادار

أهم الشخصيات

المالك	وكالة المساهمات الحكومية
المدير التنفيذي	Patrice Caine (en) (2014 -)
الموظفون	63,730 [1]

الإيرادات والعائدات

البورصة	يورونكست (HO) باريس [9] مجموعة أسواق أو تي (THLEF) سي [10]
العائدات	13.03 billion (2011) [1] يورو
الربح الصافي	1.023 بليون (2023) يورو [11]
الدخل التشغيلي	678.5.3 € [1] مليون يورو ▲
الأصول	21.08 € [1] مليار يورو

مدفع MO-120-RT-61

MO-120 RT (اسم المصنع) أو MO-120-RT هو مدفع هاون فرنسي ثقيل. صمم من قبل طومسون برانديت كخلف لـ MO-120 AM-50. يرمز RT في المصطلح إلى tracté، rayé وهو ما يعني مسحوبًا ومقطوعًا. يستخدم RT-61 حاليًا من قبل

الجيش الفرنسي (حيث يُعرف بـ RT F1 أو Mortier de 120mm Rayé Tracté Modèle F1 — «مدفع هاون قطره 120 ملمتر، النموذج F1»)، كما تم تصديره إلى أكثر من 24 دولة أجنبية أو في بعض الحالات يتم إنتاجه بموجب ترخيص من ألمانيا وإيطاليا وبلجيكا وهولندا والبرازيل واليابان وتركيا (مثل "Tosam" HY-12 [1]). يتم إصدار MO-120 RT-61 إلى وحدات المدفعية؛ حيث تزيد من مدفعية 155 ملمتر التي تم سحبها.

المستخدمون

أذربيجان

بلجيكا

البرازيل

جيبوتي

كولومبيا

قبرص

كمبوديا

الغابون

فرنسا (192 عام 2011، 128 عام 2014)

إسرائيل

إيطاليا

اليابان

الأردن

هولندا

المملكة العربية السعودية

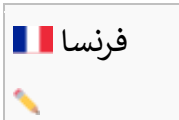
تونس


تركيا


الولايات المتحدة - في الخدمة مع سلاح مشاة البحرية الأمريكي باعتباره نظام دعم إطلاق النار من نوع M327 بسرعة 120 ملم



مدفع هاون عيار 120 ملم للجيش الإيطالي



حرب الخليج الحروب
الثانية 

كيلوغرام 582 الوزن 

شركات الطيران الحربي

شركة الطيران الحريري داسو

داسو جروب

داسو جروب هي مجموعة شركات مقرها فرنسا تأسست في عام 1929 مع إنشاء داسو للطيران بواسطة مارسيل داسو ، وبقيادة الابن سيرج داسو مع مؤسس داسو سيستمس تشارلز إديلستين . رئيس مجلس الإدارة والمدير التنفيذي لشركة داسو للطيران هو ايريك ترايير .

الشركات التابعة

داسو للطيران

داسو فالكون جيت

داسو فالكون الخدمة

سوجيتك (محاكاة ونظم الدعم اللوجستي المتكاملة)

سابكا (تصميم وتصنيع معدات الطيران)

سابكا ليمبورغ

لومين

داسو سيستمس (حلول تطوير البرمجيات والحركة الشعبية)

شركة السيارات الكهربائية (SVE) ، وهو مشروع مشترك بين داسو وهيليز لتطوير السيارات الهجينة الكهربائية والمكونات الإضافية (كلينوفا II استنادًا إلى رينو كانجو) ، ورئيسها ومديرها التنفيذي هو جيرار ثيري ؛

مجموعة فيجارو (وسائل الإعلام، بما في ذلك لو فيجارو)

إيموبيلير داسو - مكتب عقاري وسكني يركز على العقارات في باريس، والتي يتم توليد جميع إيراداتها في فرنسا

أركوريل (مزادات)


أركانا (المزادات الأصلية) (30%)


شاتو داسو (النبيد)



المقر الرئيسي لمجموعة داسو في دوار الشانزليزيه في باريس

تاريخ	1929
التأسيس	
الدولة	فرنسا
أهم الشخصيات	
مؤسس	مارسيل داسو
	(born Marcel Bloch)
الرئيس	سيرج

داسو التنفيذي 

باريس [1][2]  المقر
الرئيسي

داسو للطيران، الشركات
وداسو التابعة

سيستمس،

وأركوريال

داسو ميراج 4000

داسو ميراج 4000 (بالإنجليزية: Dassault Mirage 4000) هي طائرة مقاتلة أنتجت في فرنسا. من صناعة داسو للطيران. كان أول طيران لها في 9 مارس 1979.



داسو ميراج 4000 - متحف الطيران والفضاء - لوبورجيه - فرنسا

معلومات عامة

النوع طائرة مقاتلة

بلد الأصل  فرنسا

التطوير والتصنيع

الصانع داسولت للطيران

الكمية المصنوعة 1

طورت من 2000 ميراج

سيرة الطائرة

أول طيران 9 مارس 1979

الوضع الحالي ألغي مشروع الطائرة في بداية الثمانينات

الخدمة

المستخدم الأساسي القوات الجوية الفرنسية

الخصائص

الطول 7,18 متر

باع الجناح 12 متر

الارتفاع 8,5 متر

أقصى مدى 2,000 كيلومتر

أقصى ارتفاع 20,000 متر

داسو ميراج 2000

ميراج 2000 (بالإنجليزية Dassault Mirage 2000) طائرة مقاتلة فرنسية متعددة المهام. صنعت من قبل داسو افياسيون، وصممت في أواخر السبعينات كمقاتلة خفيفة لصالح القوات الجوية الفرنسية. نجحت الطائرة ميراج 2000 في دورها كمقاتلة متعددة المهام وهي الآن تخدم في 8 دول، وصنع منها أكثر 600 قطعة.

التاريخ

طورت الميراج 2000 عن طريق شركة داسو افياسيون للصناعات الجوية لصالح القوات الجوية الفرنسية كبديل لطائرة مستقبلية ذات اجنحة متحركة ولكنها ألغيت

عام 1975 لتكاليها العالية وتعقيدها فقدمت داسو افياسيون الميراج 2000 كبديل لها وكان هذا سيعطى الشركة ميزة تنافسية امام إف-16 فالكون بعد أن استطاعت الأخيرة أن تفوز على الميراج ف-1 في صفقات لصالح أسلحة الجو البلجيكية، الدنماركية، الهولندية والنرويجية.

طارت النسخة الأولى من هذه الطائرة في 10 مارس 1978 أما نسخة الإنتاج الأولى فقد طارت في 20 نوفمبر 1982، ودخلت الطائرة في الخدمة عام 1984.

التصميم

داسو ميراج 2000 - معرض باريس الجوي 2009

باستخدام نظرية الأجنحة على شكل دلتا Δ (جناح دلتا)، الذي استخدم من قبل في الطائرة ميراج الثالثة، صممت داسو افياسيون طائرة جديدة لكن بنفس النظرية، وهذا التصميم ليس مثاليا بالنظر إلى المناورة والطيران على ارتفاعات منخفضة والمسافة المطلوبة للإقلاع والهبوط، لكن له مميزات في الطيران بسرعات عالية، بساطة وسهولة التصنيع والبصمة الرادارية المنخفضة.

الميراج 2000 ترث من الميراج الثالثة تصميمها. وهو ما يسمى بـ "non-tail delta wing design from". مزايا هذا التصميم هو أن الطائرة ستعرض إلى مقاومة هواء أقل على سرعات أعلى من الصوت. وسيكون تماسك الأجنحة أكثر. وتتمتع بنسبة هيكل إلى وزن أقل. مستوى اهتزازات أقل. ومكان أكبر لخزان الوقود الداخلي. ولكن عيوب ذلك التصميم أن أداء الطائرة على سرعات منخفضة يكون سيئاً. وذلك مثل الإقلاع والهبوط وهجمات جو- أرض على ارتفاعات منخفضة. وذلك يؤدي إلى أن هذا النوع من الطائرات يحتاج إلى مدرج أطول. وكذلك أداء منخفض في مهمات جو- أرض وبالذات مهمات القصف القريب.

وطائرات الميراج 2000 غير مهيئة للاستخدام على حاملات الطائرات لأن طول المدرج على حاملات الطائرات محدود جداً. لذا فإن حاملات طائرات البحرية الفرنسية تستخدم مقاتلات الـ F-8 Crusader الأمريكية وفي الوقت الحاضر تملك فرنسا طائرات داسورافال القادرة على الطيران من على متن حاملات الطائرات.



داسو ميراج 2000 - معرض باريس الجوي 2009

المستخدمون

أنتجت 526 وحدة من الميراج 2000 بكافة أنواعها وهي كالتالي:

فرنسا: عدد 315.

124 ميراج 2000 C بمقعد واحد.

30 ميراج 2000 B بمقعدين وهيكل ميراج 2000 C.

75 ميراج 2000 N بمقعدين للهجوم النووي.

86 ميراج 2000 D بمقعدين للهجوم التقليدي.

(37 ميراج 2000 C يجرى تطويرها إلى ميراج 2000 5 ف).

الهند: عدد 69

52 ميراج 2000 H وهي شبيهة بميراج 2000 C.

7 ميراج 2000 TH بمقعدين للتدريب.

10 ميراج 2000 D بمقعدين للهجوم التقليدي.

الإمارات العربية المتحدة: 68

22 ميراج 2000 EAD مقعد واحد متعددة المهام.

8 ميراج 2000 RAD لمهام الاستطلاع الجوي والتجسس.

6 ميراج 2000 DAD بمقعدين للتدريب.

20 ميراج 2000-9 بمقعد واحد.

12 ميراج 2000-9 D بمقعدين للتدريب.

تايوان: عدد 60

48 ميراج EI 5-2000 مماثلة لميراج 5-2000.

12 ميراج DI 5-2000 مماثلة لميراج 5-2000.D

اليونان: عدد 55

36 ميراج EG 2000 مماثلة لميراج 2000 C.

4 ميراج DG 2000 بمقعدين للتدريب.

15 ميراج MK2 5-2000 متعددة المهام.

مصر: عدد 20

16 ميراج EM 2000 مماثلة لميراج 2000 C.

4 ميراج BM 2000 بمقعدين للتدريب.

قطر: عدد 12

9 ميراج EDA 5-2000 مقعد واحد.

3 ميراج DDA 5-2000 مقعدين للتدريب.

بيرو: عدد 12

10 ميراج P 2000 مقعد واحد متعددة المهام.

2 ميراج 2000 DP بمقعدين للتدريب.

البرازيل : عدد 12

10 ميراج 2000 C بمقعد واحد (خارجة من سلاح الجو الفرنسي).

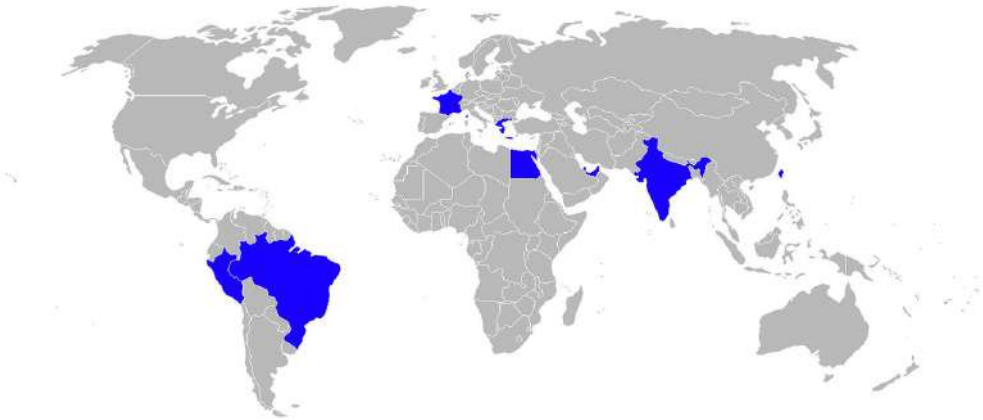
2 ميراج 2000 B بمقعدين للتدريب (خارجة من سلاح الجو الفرنسي).



ميراج 2000 C فرنسية



ميراج 2000-5 تتبع سلاح الجو القطري



مستخدمون الطائرة ميراج 2000 حول العالم.

المواصفات

الصفات العامة

الطاقم: 1.

الطول: 14.36 متر.

المسافة بين الجناحين: 9.13 متر.

الارتفاع : 5.30 متر.

مساحة الأجنحة: 41 متر².

الوزن فارغة: 7,600 كغم.

الوزن محملة: 13,800 كغم.

أقصى وزن محمله: 17,000 كغم.

المحرك: محرك واحد من النوع (SNECMA M53-P2) يعطيان قوة دفع 95 كيلو نيوتن.

الأداء

السرعة القصوى: ماخ 2.2 (2,336 كيلومتر/ساعة).

المدى: 1,450 كيلومتر.

أقصى ارتفاع: 18,000 متر.

معدل الصعود: 285 متر/ثانية.

تصعد إلى 9,700 متر في: 1,75 دقيقة.

تصعد إلى 15,000 متر في: 4 دقيقة.

الحمل على الأجنحة: 337 كغم/متر².

النسبة دفع-وزن: 0.91.

معدل الدوران:

على مقياس 5 جذب أرضى: 12°/ثانية.

على مقياس 9 جذب أرضى: 24°/ثانية.

تحمل الجذب الأرضى:

المعتاد: 9 جذب أرضى.

فوق المعتاد: 11 جذب أرضى.

الأقصى: 13,5 جذب أرضى.

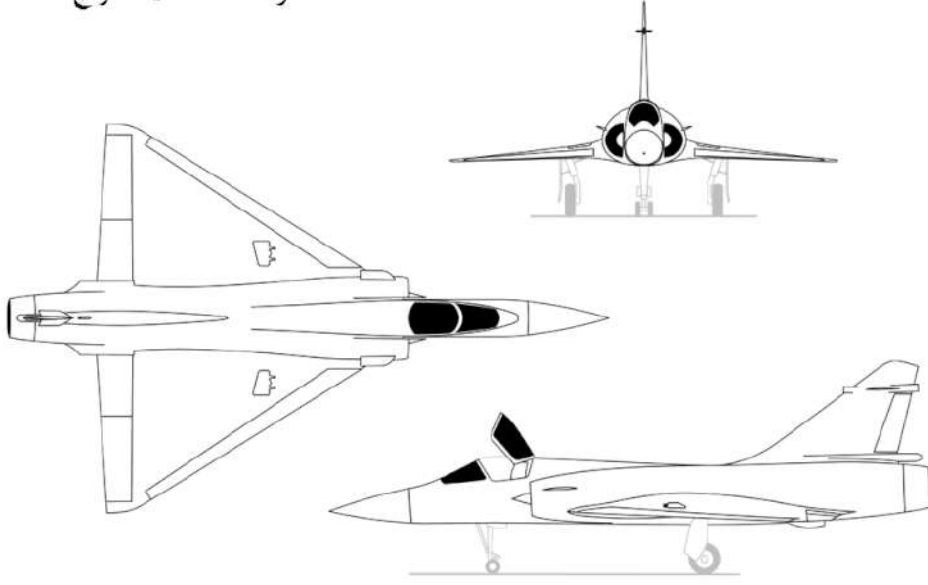
التسليح

مدفعين 30 مم.

4 صواريخ جو-جو من نوعى (Magic II) و (Super 530D) أو 4 من نوع (MBDA (MICA).

9 نقاط تعليق 4 اسفل الجناحين 5 اسفل الجسد

الطائرة المقاتلة ميراج 2000



رسم تخطيطي للثلاثة أبعاد

أفلام

ظهرت طرازات مختلفة من الطائرة ميراج 2000 في الفيلم الفرنسي «فرسان السماء» (Les Chevaliers du Ciel). وهو فيلم إنتاج عام 2005، وأنتج منه فيلم آخر ناطق باللغة الإنجليزية اسمه «مقاتلون السماء» (Sky Fighters).



طائرة ميراج C2000 تابعة للقوات الجوية الفرنسية تنطلق من طائرة KC-135R Stratotanker التابعة للقوات الجوية الأمريكية (غير موضحة) بعد إعادة التزود بالوقود أثناء مهمة دورية قتالية أثناء المشاركة في عملية قوات الحلفاء التابعة لحلف شمال الأطلسي. تتمركز KC-135R في القوات الجوية الملكية في ميلدنال، إنجلترا، ولكن يقودها طاقم منتشر من سرب التزود بالوقود الجوي رقم 384، قاعدة ماكونيل الجوية، كانساس. تشكل طائرات التزود بالوقود من قاعدة ميلدنال الجوية الملكية جزءًا كبيرًا من قوات التزود بالوقود التي تدعم طائرات حلف شمال الأطلسي أثناء عملية قوات الحلفاء التابعة لحلف شمال الأطلسي.

معلومات عامة

النوع	land-based aircraft (en) — طائرة مقاتلة
المهام	مقاتلة متعددة المهام
سعر الوحدة	23 مليون دولار أمريكي

التطوير والتصنيع

الصانع	داسو للطيران
الكمية المصنوعة	601
طورت من	ميراج الثالثة
طرازات أخرى	4000 ميراج

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	2 يوليو 1984
أول طيران	10 مارس 1978
الوضع الحالي	في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	< القائمة ...
------------------	------------------

الخصائص

الطول	— 36 متر, 14 33 متر [2] 15
باع الجناح	9 متر [2]
الارتفاع	3 متر, 5
أقصى ارتفاع	100 متر, 17

داسو فالكون 900

داسو فالكون 900 (بالإنجليزية: Dassault Falcon 900) هي طائرة نفائة أعمال فرنسية، لنقل رجال الأعمال تصنعها داسو للطيران. أنتجت في 1984 بفرنسا. تستخدم بشكل أساسي من قبل القوات الجوية الفرنسية. كان أول طيران لها في 21 سبتمبر 1984. ومازالت في الخدمة حتى الآن. صنع منها 260 طائرة. وهي مع زميلتها الطائرة داسو فالكون 7 إكس الطائرتان الوحيدتان ذات ثلاثة محركات نفائة تنتج حاليا.

تطويرها

تعتبر الطائرة فالكون 900 تطويرا للطائرة فالكون 50 التي كانت بدورها تطويرا للطائرة فالكون 20 . وقد اكتمل تصميم الطائرة داسو فالكون 900 بواسطة الحاسوب بطريقة CAD ، كما استدم في بنائها مواد مركبات.

وتوجد منها عدة طرازات منها طائرة Falcon 900B ذات محرك نفاث عالي الكفاءة وتستطيع الطيران إلى مدى أوسع عن زميلتها التي سبقتها. كما تصنع شركة داسو أفياسيو الطائرة Falcon 900EX تتميز بمحرك أقوى ومدى أوسع ويتكون سقف مقصورتها من الزجاج. أما النوع Falcon 900C فهي تتميز برخص ثمنها بمقارنتها بالطائرة Falcon 900EX وقد تم صنعها بعد الطائرة Falcon 900B وأصبحت خليفتها.

والطرازات الموجودة حاليا هي Falcon 900EX و Falcon 900DX. وقد أعلنت الشركة خلال معرض الطيران الدولي 2008 تطورا آخر للمجموعة 900، منها الفالكون 900 إل إكس Falcon 900LX

وقد صممت الجنيحات الصغيرة لكل طائرات المجموعة 900 لدعم التصميم، وكان من المفروض الحصول على شهادة الصلاحية للطيران في عام 2009.

ويبلغ ثمن الطائرة من هذه الطرازات بين 18 مليون دولار إلى 40 مليون دولار أمريكي.

المستخدمون

القوات الجوية الفرنسية

الخطوط السعودية



طائرة رجال الأعمال داسو فالكون 900 (المسجلة في البرتغال تحت رقم CS-DFH) تقلع من مطار لندن لوتون، إنجلترا. المشغل: شركة Netjets Europe. التقط الصورة أدريان بينجستون في فبراير 2007 وتم نشرها في المجال العام.



معلومات عامة	
النوع	نفائة أعمال
بلد الأصل	فرنسا
التسمية العسكرية	VC-900 [1]— M37 [2]
التطوير والتصنيع	
الصانع	داسو للطيران
سنة الصنع	1984
الكمية المصنوعة	260
طورت من	داسو فالكون 50
طرازات أخرى	داسو فالكون 7 إكس
سيرة الطائرة	
أول طيران	سبتمبر 21 1984
الوضع الحالي	في الخدمة
الخدمة	
المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
مستخدمون آخرون	الخطوط السعودية
الخصائص	
الطول	119 متر [3]

باع الجناح	33, متر [3] 19
أقصى ارتفاع	500, متر 15

داسو فالكون 10

داسو فالكون 10 (بالإنجليزية: Dassault Falcon 10) هي نفاثة أعمال أنتجت في 1970 بفرنسا. من صناعة داسو للطيران. كان أول طيران لها في 1 ديسمبر 1970. ومازالت في الخدمة حتى الآن. صنع منها 226 طائرة.

الطرزات

فالكون ميني (Minifalcon): كان هذا هو الاسم الأصلي الذي اطلقتها الشركة على داسو فالكون 10.

فالكون 10 (Falcon 10): طائرات النقل التنفيذية

فالكون 10 إم إي آر (Falcon 10MER): طائرة النقل والاتصالات المخصصة للبحرية الفرنسية

فالكون 100 (Falcon 100): صممت لتحل محل فالكون 10، وسلسلة 100 تميزت بزيادة وزن الإقلاع الأقصى، وصندوق أمتعة أكبر، وقمرة القيادة زجاجية.



فالكون 10 مير

معلومات عامة	
النوع	نفاثة أعمال
بلد الأصل	فرنسا
التطوير والتصنيع	
الصانع	داسو للطيران
سنة الصنع	1970
الكمية المصنوعة	226
طورت من	داسو فالكون 20
سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1971
أول طيران	ديسمبر 1970 1
الوضع الحالي	في الخدمة
الخصائص	
الطول	85, متر [1] 13
باع الجناح	08, متر [1] 13

داسو فالكون 2000

داسو فالكون 2000 (بالإنجليزية: Dassault Falcon 2000) هي نفاثة أعمال تجارية، ذات محركين. وهي من سلسلة خط طائرات فالكون لرجال الأعمال، والتي تصنعها شركة داسو للطيران الفرنسية. أنتجت في 1993، وكان أول طيران لها في 4 مارس 1993. ومازالت في الخدمة حتى الآن. صنع منها 310 طائرة. وهي أصغر قليلا من طائرة فالكون 900 الثلاثية المحركات، والعابرة للقارات.



طائرة داسو فالكون 2000 تهبط في مطار فرانكفورت.

معلومات عامة	
النوع	نفاثة أعمال
بلد الأصل	فرنسا
التطوير والتصنيع	
الصانع	داسو للطيران
سنة الصنع	1993
الكمية المصنوعة	310
طورت من	داسو فالكون 900
سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	مارس 1995
أول طيران	مارس 1993 4

داسو ميراج 5

داسولت ميراج 5 طائرة فوق صوتية هجومية صممها شركة داسو أفياسيون الفرنسية. تعد الطائرة من أشهر مقاتلات القرن العشرين فقد ساهمت في الكثير من النزاعات أبرزها الحروب العربية الإسرائيلية حيث كانت تشكل عماد سلاح الجو الإسرائيلي سنة 1967 ثم شكلت أيضا عماد سلاح الجو الليبي في بداية السبعينات ثم دخلت الخدمة في سلاح الجو المصري والباكستاني.

صنعت بموجب رخصة في إسرائيل وجنوب أفريقيا كما خدمت أيضا في سلاح الجو التشيلي والهندي، وجاءت كتطوير للشهيرة ميراج 3 التي تعد أول طائرة أوروبية تفوق سرعتها سرعة الصوت حققت سرعة قصوى قدرها 2,2 ماخ معدل تسلق 83 متر ثانية مع سقف أقصى للتحليق 17000 متر.



تشيلي القوات الجوية داسو (SABCA) ميراج MA Elkan5 في ميندوزا - إل بلوميريلو / جويرنادور فرانسيسكو غابرييلي (MDZ / DOZ / SAME) في الأرجنتين

معلومات عامة

النوع	طائرة هجومية
بلد الأصل	فرنسا
المهام	حظر جوي

التطوير والتصنيع

الصانع	داسولت للطيران
الكمية المصنوعة	582
طورت من	ميراج 3

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1970
أول طيران	19 مايو 1967

تعمل في بعض
الدول
الوضع الحالي

الخدمة

القوات الجوية
الفرنسية
المستخدم الأساسي

القوات الجوية
المصرية
مستخدمون آخرون
القوات الجوية
الباكستانية

الخصائص

الطول 15 متر [1]

باع الجناح 8 متر، 22



داسو كوميونتي

داسو كوميونتي (بالإنجليزية: Dassault Communauté) هي طائرة خفيفة أنتجت في فرنسا. من صناعة داسو للطيران. كان أول طيران لها في 1959. صنع منها طائرة واحدة.

مواصفات (MD-415 Communauté)

البيانات من

الخصائص العامة

طاقم: two

سعة: six-ten passengers or 2,200 كغ (4,900 رطل) (14 pax payload in the proposed Communauté A2)

طول: 13 م (42 قدم 8 بوصة)

باع الجناح: 16.43 م (53 قدم 11 بوصة)

مساحة الجناح: 36 م² (390 قدم²)

الوزن فارغة: 3,610 كغ (7,959 رطل)

وزن الإقلاع الأقصى: 5,900 كغ (13,007 رطل)

محركات: 2 × 750 Turbomeca Bastan IV , 1,000 حصان الواحد +
0.647 كن (145 رطل) residual thrust

أداء

السرعة القصوى: 500 كم/س (311 ميل/س؛ 270 عقدة) at 6,000 م (20,000 قدم)

سرعة العبور: 450 كم/س (280 ميل/س؛ 243 عقدة) at 6,000 م (20,000 قدم)

مدى: 2,500 كم (1,553 ميل؛ 1,350 nmi)

with external tanks (nmi 1,728؛ ميل؛ 1,988) Ferry range: 3,200

سقف الخدمة: 11,000 م (36,089 قدم)

Takeoff run: 380 م (1,250 قدم)

معلومات عامة	
النوع	طائرة خفيفة
بلد الأصل	فرنسا
التطوير والتصنيع	
الصانع	داسو للطيران
الكمية المصنوعة	1
سيرة الطائرة	
أول طيران	1959
الوضع الحالي	منتهية الخدمة

داسو ميراج IIIIV

داسو ميراج IIIIV (بالإنجليزية: Dassault Mirage IIIIV) هي طائرة مقاتلة أنتجت في 1965 بفرنسا. من صناعة داسو للطيران. كانت تستخدم بشكل أساسي من قبل القوات الجوية الفرنسية. كان أول طيران لها في 12 فبراير 1965. صنع منها 2 طائرة.



الطائرة التجريبية الفرنسية ميراج III.V (متحف الطيران والفضاء، لوبورجيه، فرنسا)

معلومات عامة

النوع	طائرة مقاتلة
بلد الأصل	فرنسا

التطوير والتصنيع

الصانع	داسو للطيران
سنة الصنع	1965
الكمية المصنوعة	2

سيرة الطائرة

أول طيران	12 فبراير 1965
الوضع الحالي	منتهية الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
------------------	---------------------------

داسو ميراج إف1

داسو ميراج إف1 (بالفرنسية: Dassault Mirage F1) هي مقاتلة تفوق جوي فرنسية ذات مقعد واحد صممت وصنعت من قبل شركة داسو لصناعات الطيران، خلفاً للمقاتلة الفرنسية داسو ميراج الثالثة.

دخلت الميراج إف1 الخدمة في القوات الجوية الفرنسية في أوائل السبعينات وقد استخدمت كمقاتلة خفيفة متعددة الأغراض، وصدرت لحوالي 12 دولة. بإنتاج بلغ أكثر من 700 طائرة ومن بين مقاتلات التفوق الجوي الأوروبية من الجيل الثاني (أي تلك التي بنيت في الستينات وأوائل السبعينات) كانت الإف1 الأكثر نجاحاً، والأهم بينها كونها أستخدمت من جميع مستخدميها في الحروب والصراعات الإقليمية.

نظرة عامة

كلفت الحكومة الفرنسية في فبراير 1964 شركة مارسيل داسو بتصنيع طائرة جديدة خلفاً للطائرة داسو ميراج الثالثة، فصنعت الطائرة الميراج F2 الكبيرة التي تصنف في فئة طائرات الـ 20 طناً من دون أسلحتها، والتي يدفعها محرك نفاث توربيني من نوع (TF 306) وتميزت هذه الطائرة في شكلها عن الميراج السابقة بجناح مرتد إلى الوراء ومجهز بأجنحة مساعدة لزيادة الرفع تعمل بتآلف مع الموازن الخلفي.

أقلعت هذه الطائرة في 12 يونيو 1966، غير أن مارسيل داسو كان قد مؤل شخصياً نسخة أخرى من طائرة (F-2) أصغر حجماً سماها (F-1) وصممها كي تعمل بمحرك واحد من نوع آثار.

أثارت هذه الطائرة الاهتمام إلى درجة أدت إلى صرف النظر تدريجياً عن الطائرة (F-2) وحولت الجهود إليها، فتجاوزت سرعة الصوت في رابع تجربة طيران لها. لقد تحطمت فيما بعد. لكن القوات الجوية الفرنسية أوصت على مائة طائرة منها لتحل محل الطائرات الاعتراضية القديمة من نوع ميراج (F 3C) و (فوتور 2ن).

وهكذا ظهرت إلى الوجود طائرة جديدة متقدمة بكثير من نواح متعددة على الطائرات ذات الأجنحة المثلثة دلتا، وبفضل هذا الجناح الجديد وفعاليتها الشديدة، أمكن تقصير المدارج وتخفيض سرعة الإقلاع والهبوط إلى أقل مما كان عليه مع الميراج القديمة، وذلك رغماً عن أن وزن الطائرة أصبح أثقل، وأن مساحة الجناح نقصت عن قبل، كذلك بفضل محرك «آثار» الحديث ازدادت قوة الدفع.

وقد أدخلت تحسينات أخرى على الطائرة بتجهيزها برادار سيرانو 4 المتعدد الاستخدامات وبخزانات داخلية إضافية أدت إلى زيادة 45% من كمية الوقود، مما ضاعف مدى مهام المساندة الأرضية ضعفين وطاقة الاستكشاف ثلاث أضعاف،

كذلك تحسنت قدرتها على المناورة بمعدل 80%. كل ذلك جعل إنجازات هذه الطائرة متفوقة عموماً.



ميراج اف1 فرنسية



ميراج إف 1 ل سلاح الجو الليبي

المستخدمون

فرنسا

العراق

إسبانيا

المغرب

ليبيا

الأردن

الإكوادور

الغابون

إيران

اليونان

الكويت

قطر

جنوب إفريقيا

المواصفات

الصفات العامة

الطاقم: 1.

الطول: 15.33 متر.

المسافة بين الجناحين: 8.44 متر.

الارتفاع : 4.49 متر.

مساحة الأجنحة: 25 متر².

الوزن فارغة: 7,400 كجم.

الوزن محملة: 11,130 كجم.

أقصى وزن محمله: 16,200 كجم.

المحرك: محرك واحد من نوع سنيكما (SNECMA Atar 9K-50 afterburning)
(turbojet)

الأداء

السرعة القصوى: 2.3 ماخ (2,573 كيلومتر/ساعة) على ارتفاع 11,000 متر.

المدى: 2,150 كيلومتر.

أقصى ارتفاع: 20,000 متر.

معدل الصعود: 215 متر/ثانية

الحمل على الأجنحة: 450 كيلوجرام/متر².

النسبة دفع-وزن: 0.86 وهي محمله، 0.58 وهي محملة إلى أقصى وزن.

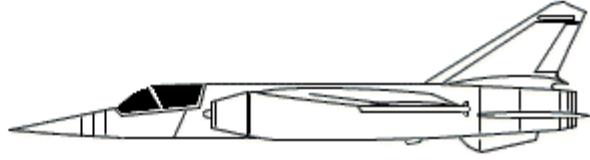
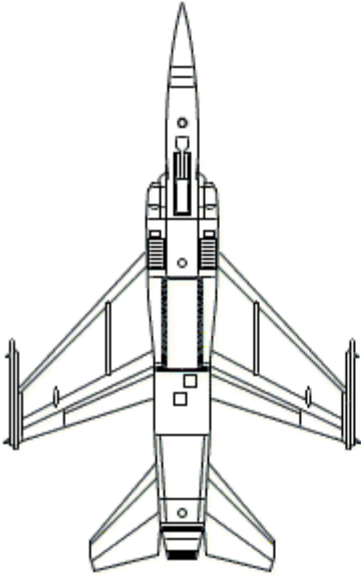
التسليح

مدافع: 2 × 30 مم من نوع DEFA 553 مع 150 طلقة لكل مدفع.

قذائف: 8 أوعية قذائف ماترا × 18 قذيفة 68 مم للوحدة.

الصواريخ: 4 × إيه آي إم-9 سايدويندر.

القنابل: ما مجموعه 6,300 كجم حموله على 5 نقاط تعليق خارجية.



رسم خطي من ثلاثة مناظر لطائرة Dassault Mirage F1.



ميراج F1B

معلومات عامة	
النوع	طائرة مقاتلة
بلد الأصل	 فرنسا
التسمية العسكرية	Mirage F1CZ [1] — جنوب إفريقيا في  — Mirage F1AZ [2]
التطوير والتصنيع	
الصانع	داسو افياسيون
الكمية المصنوعة	730 
طورت من	داسو ميراج الثالثة
سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1973
أول طيران	1966 ديسمبر 23

في الخدمة	
الوضع الحالي	
الخدمة	
المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
مستخدمون آخرون	القوات الجوية المغربية القوات الجوية الليبية

داسو ميراج الثالثة

داسو ميراج الثالثة (فرنسية: Dassault Mirage III) هي طائرة مقاتلة نفائة صممت في فرنسا بواسطة شركة داسو الفرنسية لصناعة الطائرات في الخمسينات من القرن العشرين. صنعت الميراج الثالثة في فرنسا وبعض الدول الأخرى. كانت الميراج الثالثة من الطائرات المقاتلة الناجحة وتم بيعها إلى العديد من القوات الجوية الأجنبية وظلت في خطوط الإنتاج لعشر سنوات كاملة.

وما زالت بعض القوات الجوية تستخدم هذه الطائرة أو أي من تعديلاتها المختلفة، مثل الأرجنتين، الجابون، باكستان (أكبر مستخدم)، يبرو، تشيلي، فنزويلا، كولومبيا، ليبيا، مصر.

التطوير

نشأت عائلة الميراج الثالثة نتيجة لدراسات الحكومة الفرنسية التي بدأت عام 1952 واثمرت عام 1953 في خصائص طائرة اعتراضية خفيفة الوزن وصالحة لجميع

الأجواء وتستطيع الصعود حتى 18,000 متر في ست دقائق وتستطيع الطيران بسرعة 1.3 ماخ في الطيران العادي.

كان رد داسو على الحكومة الفرنسية هو تقديم الطائرة ميستير-دلتا 550 والتي كانت طائرة صغيرة مزودة بمحركين نفائين صغيرين، صممت هذه الطائرة بنظام جناحي الدلتا (Δ) (النظام المثلي) بدون ذنب.

نظام أجنحة الدلتا (النظام المثلي) بدون ذنب تحده بعض المعوقات ومنها عدم القدرة على استخدام القلابات Flaps، مما يؤدي إلى زيادة زمن الإقلاع وزيادة سرعة الهبوط كما أن نظام الأجنحة المثلث نفسه يقلل من القدرة على المناورة، لكن من مميزاته في نفس الوقت انه نظام تصميم سهل وبسيط ويحقق سرعات عالية في الطيران المستقيم كما أنه يعطى مساحات كبيرة في الأجنحة لتخزين الوقود.

النسخة الأولى من (الميستير-دلتا) كانت بذيل كبير نسبيا ومحركها النفث بدون غرفة احتراق مساعدة، طارت هذه الطائرة لأول مرة في 22 يونيو 1955، بعد عدة تعديلات في التصميم والذبل والمحرك استطاعت الطائرة ان تحقق سرعة ماخ 1.6 في الطيران المستقيم في أواخر 1955 وسميت بميراج ا.

لكن مع صغر حجم الميراج ا، لم يكن بمقدور الطائرة ان تحمل أكثر من صاروخ واحد فقط جو-جو، وكان قد قرر من قبل ذلك ان الطائرة أصغر بكثير من أن تحمل حمولة مناسبة من الأسلحة وبعد عدة تجارب ومحاولات تم إلغاء مشروع الميراج ا نهائيا.

بعد ذلك رأت داسو ان تقوم بعمل نسخة أكبر للطائرة، الميراج II، والتي كان من المقرر أن تزود بمحركين نفائين من نوع Turbomeca Gabizo، لكن لم يتم تصنيع هذه الطائرة ولا حتى نسخة أولية.

تم استبعاد تصميم الميراج II بتصميم أكثر طموحا وكفاءة أي الميراج الثالثة، والتي كانت أثقل ب 30 % من الميراج I ومزودة بالمحرك الجديد (سنيكما-أتار) SNECMA Atar والمزود بغرفة احتراق مساعدة والذي يعطى قوة دفع بمقدار 43.2 كيلو نيوتن. الأتار هو محرك ذو سريان محوري مشتق من محرك الطائرة الألمانية التجريبية في الحرب العالمية الثانية (بي ام دبليو 003).

سميت الطائرة الجديدة ميراج الثالثة. واشتملت علي عدة مبادئ جديدة في الطيران لتقليل المقاومة. كما تم عمل تغييرات في قطاع الطائرة لتكون متدرجة وانسيابية قدر الإمكان ليجعلها تبدو نحيلة الخصر وهو الشكل الشهير للعديد من الطائرات الفوق-صوتية.

طارت النسخة الأولية من الميراج الثالثة في 17 نوفمبر 1956، وحققت سرعة ماخ 1.52 في رحلتها السابعة. وحققت سرعة 1.8 ماخ في سبتمبر 1957.

أدت النجاحات التي حققها النسخة الأولية للميراج الثالثة إلى طلب القوات الجوية الفرنسية 10 طائرات ميراج IIIA. كانت هذه الطائرات أطول ب 2 متر تقريبا من النسخة الأولية للطائرة ميراج الثالثة، وكانت مساحة اجنحتها أكبر بنسبة 17.3 % وتقليل وتر الجناح إلي 4.5%، محرك (أتار B09) مزود بغرفة احتراق مساعدة يعطي قوة دفع 58.9 كيلو نيوتن. زودت الطائرة برادار (تومسون-سى اس اف) Thomson-CSF للطائرات الاعتراضية.

طارت أول طائرة ميراج الثالثة (IIIA) في مايو 1958 واستطاعت إحراز سرعة ماخ 2.2 وبذلك تكون أول طائرة أوروبية تستطيع تخطي سرعة ماخ 2 في الطيران الأفقي. خرجت عاشر طائرة ميراج الثالثة (IIIA) في ديسمبر 1959. زودت واحدة منهم

بمحرك رولز رويس (أفون 67) بقوة دفع 71.1 كيلو نيوتن كنموذج تجريبي لسلاح الجو الأسترالي تحت اسم «ميراج III0» وطارت هذه النسخة في فبراير 1961 ولكن المحرك (أفون) لم يتم استخدامه.



طائرة ميراج الثالثة تابعة للقوات الجوية السويسرية في قاعدة بايرن الجوية.

المستخدمون

مستخدمون ميراج الثالثة في العالم هم:

الإمارات العربية المتحدة

الأرجنتين

أستراليا

بلجيكا

البرازيل

تشيلي

كولومبيا

فرنسا

الغابون

إسرائيل

لبنان

ليبيا

باكستان

بيرو

جنوب إفريقيا

إسبانيا

سويسرا

فنزويلا

جمهورية الكونغو الديمقراطية



طائرة ميراج الثالثة تابعة للقوات الجوية الإسرائيلية



مقاتلة ميراج 3 تابعة للقوات الجوية الإماراتية عام 1976



طائرة ميراج III D (في المقدمة) وطائرة ميراج III O من وحدة التحويل العملياتي رقم 2 التابعة لسلاح الجو الملكي الأسترالي أثناء الطيران خلال مناورة مشتركة بين القوات الجوية الأمريكية والأسترالية، Pacific Consort.

معلومات عامة

النوع	طائرة اعتراضية
بلد الأصل	فرنسا 
المهام	مقاتلة تفوق جوي 

التطوير والتصنيع

الصانع	داسولت للطيران
الكمية المصنوعة	1422
طرازات أخرى	5 ميراج











سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1961
أول طيران	17 نوفمبر 1956
الوضع الحالي	تعمل في بعض الدول

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
مستخدمون آخرون	القوات الجوية الباكستانية

الخصائص

المحرك	Atar (en)  
الطول	— 8, متر14
	03, متر [1]  15 
باع الجناح	8  22, متر [1] 
الارتفاع	4  25, متر 
أقصى ارتفاع	59,000 قدم  

داسو ميراج الرابعة

داسو ميراج الرابعة (بالإنجليزية: Dassault Mirage IV) كانت قاذفة قنابل استراتيجية وطائرة استطلاع متقدم، أسرع من الصوت فرنسية المنشأ والصنع. الطائرة تدفع بمحركين نفاثين ذوي دفع توربيني. طورتها وصنعتها شركة داسو للطيران، دخلت الطائرة الخدمة في أكتوبر 1964 مع القوات الجوية الفرنسية في وحدة (Forces aériennes stratégiques).

لسنوات عديدة كانت جزءاً حيوياً من الثالوث النووي في "قوة دي فراي"، وهي قوة الردع النووي الفرنسي الضاربة. تقاعدت ميراج الرابعة من دور الضاربة النووية في عام 1996، وكان تقاعدها النهائي الكلي من الخدمة الفعلية في عام 2005.

خلال عقد 1960، كانت هناك خطط مبيعات لتصدير ميراج الرابعة؛ وكان أحد الاقتراحات، هو أن تدخل داسو في شراكة مع شركة الطائرات البريطانية لإنتاج مشترك لطائرة بديلة عن ميراج لسلاح الجو الملكي، مع إمكانية تصديرها لعملاء آخرين، ولكن هذا المشروع لم يؤتي ثماره. وفي نهاية المطاف، لم يعتمد شراء ميراج الرابعة من قبل أي جهة أخرى خارجية عدا سلاح الجو الفرنسي.

المشغلين

فرنسا

القوات الجوية الفرنسية

الطائرات المعروضة

.is on display at St Dizier airfield 16

.is on display at Mont-de-Marsan airbase 43

.at Paris-Le Bourget متحف الطيران والفضاء is on display at the 62

مواصفات (ميراج IVA)

ميراج (IVP) مثبتة على منصة عرض

A French Mirage IVP of escadron de bombardement 1/91
Gascogne on tarmac

البيانات من Pénétration Augmentation

الخصائص العامة

الطاقم: pilot & two/ملاح/bombardier

الطول: 23.49 m (77 ft 1 in)

باع الجناح: 11.85 m (38 ft 10½ in)

الارتفاع: 5.40 m (17 ft 8½ in)

مساحة الجناح : 78.00 m² (839.6 ft²)

الوزن فارغة: 14,500 kg (31,967 lb)

الوزن محملة: 31,600 kg (69,700 lb)

وزن الإقلاع الأقصى: 33,475 kg (73,800 lb)

محرك الطائرة: two × SNECMA Atar 9K-50 محرك نفثاث عنفي s

الدفعة (جاف): 49.03 kN (11,023 lbf) الواحد

الدفعة مع حارق لاحق: 70.61 kN (15,873 lbf) الواحد



داسو ميراج الرابعة على الأرض، 2004



داسو ميراج الرابعة في Royal International Air Tattoo, 2000

الأداء

السرعة القصوى: Mach 2.2 (2,340 km/h, 1,264 knots, 1,454 mph) at
13,125 m (40,000 ft)

المدى القتالي: 1,240 km (670 ميل بحري, 775 mi)

المدى: 4,000 km (2,160 nm, 2,484 mi)

سقف الخدمة: 20,000 m (65,600 ft)

Climb to 11,000 m (36,100 ft): 4 min 15 sec

الالكترونيات الطيران

طومسون-سي إس إف navigation radar

Doppler navigation

CT-52 sensor pod for strategic (عسكرية)



منظر سفلي لميراج الرابعة وهي في الجو، 1986



ميراج (IVP) قاعدة فيرفورد، غلسترشير، إنجلترا، 2003



ميراج الرابعة في مهمة استطلاعية فوق حقل نفط مشتعل في عام 1991 بعد حرب الخليج الثانية



ميراج (IVP) مثبتة على منصة عرض



طائرة ميراج فرنسية IVP من سرب القصف 91/1 جاسكوني على المدرج



طائرة تابعة للقوات الجوية الفرنسية داسو ميراج IV طائرة من Escadron de Bombardement EB 1/91 "Gascogne" (المسلسل BD-31) ومقرها Aquitaine، Landes، BaseAire 118 Mont-de-Marsan (فرنسا)، في رحلة منخفضة المستوى في عام 1986 .

معلومات عامة	
النوع	قاذفة قنابل أسرع من استراتيجية الصوت
بلد الأصل	France
التطوير والتصنيع	
الصانع	داسو للطيران
سنة الصنع	1963-1968
الكمية المصنوعة	نماذج 4 + 62

داسو ميراج
الثالثة
طورت من

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	أكتوبر 1964 1
انتهاء الخدمة	جميع 1996 الطائرات القاذفة جميع 2005 طائرات الاستطلاع
أول طيران	يونيو 1959 17
الوضع الحالي	Retired

الخدمة

القوات الجوية
المستخدم الأساسي (Forces
aériennes
stratégiques)

الخصائص

المحرك	Atar (en) (العدد: 2) 
الطول	5,23 متر [1] 
باع الجناح	85,11 متر [1] 

داسو فالكون 5 إكس

داسو فالكون X5 (بالإنجليزية: Dassault Falcon 5X) هي طائرة نفائة أعمال متوسطة الحجم وطويلة المدى وقيد التطوير من قبل داسو للطيران الفرنسية. مخطط لها أن تقوم بأول طيران في عام 2015. ويتوقع أن يكون سعر الطائرة الواحدة منها هو 45 مليون دولار.



طراز Falcon 5X في منصة Dassault Aviation في معرض باريس الجوي 2015.
على الجانب الثاني: Falcon 8X

معلومات عامة	
النوع	نفائة أعمال
بلد الأصل	فرنسا
سعر الوحدة	45 مليون دولار
التطوير والتصنيع	
الصانع	داسو للطيران
سيرة الطائرة	
أول طيران	2015
الوضع الحالي	قيد التطوير

الخصائص

أقصى ارتفاع 15,545 متر

داسو فالكون 7 إكس

داسو فالكون 7 إكس (بالإنجليزية: Dassault Falcon 7X) هي طائرة نفائة أعمال كبيرة المقصورة وطويلة المدى صنعت من قبل شركة داسو للطيران الفرنسية. أول طيران لها كان في 5 مايو 2005. عرضت لأول مرة للجمهور في عام 2005 خلال معرض باريس الجوي .

المشغلون

استخدام مدني

السعودية

طيران السعودية الخاص - (SPA) التابع للخطوط الجوية العربية السعودية تقوم بتشغيل أسطول يحتوي على أربعة طائرات داسو فالكون 7 إكس وقيد الاستخدام الحالي

داسو فالكون 7 إكس تابعة لطيران السعودية الخاص

استخدام حكومي وعسكري

الإكوادور

فرنسا

موناكو

ناميبيا

نيجيريا

مصر

القوات الجوية المصرية - 4.



داسو فالكون 7 إكس تابعة لطيران السعودية الخاص



روسيا داسو فالكون X7

معلومات عامة

النوع	نفائة أعمال
بلد الأصل	فرنسا
سعر الوحدة	52.3 مليون دولار (2008)

التطوير والتصنيع

الصانع	داسو للطيران
سنة الصنع	حتى الآن-2005
طورت من	داسو فالكون 900

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	15 يونيو 2007
-------------	---------------

أول طيران 5 مايو 2005

في الخدمة الوضع الحالي

الخصائص

أقصى ارتفاع 18,000 متر

داسو فالكون 8 إكس

داسو فالكون 8 إكس هي كبيرة المقصورة، بعيدة المدى طائرات لرجال الأعمال طائرة ثلاثية المحركات مصنعة من قبل شركة داسو للطيران. وهو مستمد من داسو

فالكون 7 إكس، مع مدى أطول توفرها بتعديل المحرك، والتحسينات الديناميكية الهوائية وزيادة في سعة الوقود.

قامت شركة داسو للطيران بتسليم أول طائرة من طراز داسو فالكون 8 إكس في أكتوبر 2016.

المواصفات

الطاقم: 2

القدرة: 8-19 ركاب اعتمادا على التكوين الداخلي

الطول: 24.46 m (80 ft 3 in)

باع الجناح: 26.29 m (86 ft 3 in)

ارتفاع: 7.94 m (26 ft 1 in)

الوزن الفارغة: 18,598 kg (41,002 lb)

أقصى وزن اقلاعها: 33,113 kg (73,002 lb)

المحرك: Pratt & Whitney PW307D × 3



داسو فالكون X F-WWQA8 في معرض باريس الجوي 2017.

معلومات عامة

نفاثة أعمال	النوع
فرنسا	بلد الأصل

التطوير والتصنيع

داسو للطيران	الصانع
داسو فالكون 7 إكس	طورت من

سيرة الطائرة

6 فبراير 2015	أول طيران
في التطوير	الوضع الحالي

الخصائص

داسو فالكون 20

داسو فالكون 20 (بالإنجليزية: Dassault Falcon 20) نفائة أعمال فرنسية الصنع وهى الأولى فى عائلتها من صنع داسو للطيران. يطلق عليها فى بعض الأوقات لقب «فالكون ميستار».

المواصفات

الطول: 17 متر.

المسافة بين الجناحين: 16.5 متر.

الارتفاع : 5.5 متر.

مساحة الأجنحة: 42 متر².

الوزن فارغة: 11,567 كجم.

الوزن محملة: 14,515 كجم.

المحرك: محركان من النوع (Garrett ATF3-6-2C Turbofan).

طرازات

فالكون 20 : صنعت واحدة فقط : نسخة تجريبية.

فالكون 20 سي : الإنتاج الأول للطائرة، عرف بأنه النعيار الأمثل للطائرة فالكون 20. طور لاحقا إلى الطراز دي.

فالكون 20 سي سي : تشبه فالكون 20 سي عدا أنها زودت بإطارات ذات ضغط منخفض.

فالكون 20 دي : زودت بمحرك أقوى وهو (GE CF-700-2D) ذو الاستهلاك القليل للوقود، وزودت بخزانات وقود أكبر.

فالكون 20 إيه : زودت بمحرك أقوى وهو (GE CF-700-2D-2).

فالكون 20 إف : زودت بخزانات وقود أكبر.

فالكون 20 إف إتش : النسخة التجريبية من الطائرة فالكون 200.

فالكون 20 جي : نسخة للدوريات البحرية، ومجهزة بمحركين توربينان من نوع (ATF3-6-2C).

فالكون 20 إتش : التصميم الأصلي لفالكون 200.

فالكون 200 : طراز جديد مزود بمحركان (ATF3-6A-4C) من زنة 2360 كجم.

فالكون إس تي : جهزت برادار ميداني ونظام ملاحه الخاص ب الطائرة ميراج الثالثة.

إتش يو 25 إيه جارديان (HU-25A Guardian) : نسخة فالكون 20 جي المخصصة لقوات غفر السواحل الأمريكية.

إتش يو 25 بي جارديان (HU-25B Guardian) : ذات نظام تحكم في التلوث.

إتش يو 25 سي جارديان (HU-25C Guardian).

جارديان 2 : نسخة لغفر السواحل من فالكون 200. لم تنتج أبدا حتى الآن.

سي سي 117 : التصميم الكندي من فالكون 20 سي في عام 1970.

فان جيت فالكون : الاسم التسويقي للطائرة في الولايات المتحدة الأمريكية.

فالكون 20 سي 5 / دي 5 / إيه 5 / إف 5 :

هي طائرة فالكون 20 زودت بمحركات من نوع (TFE-731-5AR-2C) أو (TFE-) (731-5BR-2C) ونظام مضاد للجليد، نظام تحكم في الكهرباء والمحرك، ونظام إقلاع أتوماتيكي.

المستخدمون

خدمت فالكون 20 بجميع طرازاتها في العديد من الدول ضمن القوات العسكرية وتلك الدول كالتالي :

فالكون 20.

الجزائر

أستراليا (القوات الجوية الملكية الأسترالية).

بلجيكا (طائرتان من طراز 20 إيه، خدمت منذ عام 1973).

كندا

القوات الجوية الملكية الكندية.

القوات الكندية.

جمهورية إفريقيا الوسطى

تشيلي

جيبوتي

مصر (ثلاثة طائرات في الفيلق الرئاسي بالقوات الجوية المصرية).

فرنسا (القوات الجوية الفرنسية).

غينيا بيساو

إيران

القوات الجوية الإيرانية.

البحرية الإيرانية.

طائرة قوات حرس السواحل الأمريكي إتش يو 25 جارديان.

الأردن

لبنان

ليبيا

المغرب

عُمان

باكستان (القوات الجوية الباكستانية).

ساحل العاج

النرويج

بيرو

البرتغال

إسبانيا

السودان (القوات الجوية السودانية).

سوريا (القوات الجوية العربية السورية).

تونس

الولايات المتحدة (قوات حرس السواحل الأمريكي).

فنزويلا



فالكون 20.



طائرة قوات حرس السواحل الأمريكي إتش يو 25 جارديان.



الطراز المدني من داسولت فالكون 20.

معلومات عامة

النوع	نفائة أعمال
بلد الأصل	 فرنسا
المهام	<  القائمة ...

التطوير والتصنيع

الصانع	داسو للطيران
الكمية المصنوعة	508 
طرازات أخرى	فالكون 10، فالكون 50

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1965
أول طيران	1963

الخدمة

المستخدم الأساسي	فيدكس، البحرية الفرنسية، قوات غفر السواحل الأمريكية
------------------	---

الخصائص

الطول	17 متر [1] 
باع الجناح	3, 16 متر [1]

داسو فالكون 50

داسو فالكون 50 (بالإنجليزية: Dassault Falcon 50) هي طائرة رجال الأعمال فرنسية الصنع، أنتجت في 1976. من قبل داسو للطيران. كان أول طيران لها في 7 نوفمبر 1976. صنع منها 352 طائرة.

المستخدمون

القوات الجوية الفرنسية

القوة الجوية الإيطالية

مشغلون حاليون

فالكون 50

فرنسا

إيران - القوات الجوية الإيرانية وميراج آير

إيطاليا - القوة الجوية الإيطالية

المغرب

البرتغال - سلاح الجو البرتغالي

جنوب إفريقيا - سلاح جو جنوب أفريقيا

سويسرا - القوات الجوية السويسرية (سوف تخرج من الخدمة يونيو 2013)

فنزويلا - سلاح الجو الفنزويلي

أوكرانيا - CABI Airlines

بوليفيا - سلاح الجو البوليفي

مشغلون سابقون

بنين

بلغاريا - القوات الجوية البلغارية

بوروندي

جيبوتي - سلاح الجو الجيبوتي

مصر

العراق

الأردن

سلاح الجو الملكي الأردني

Jordanian Royal Flight

ليبيا

رواندا

صربيا

إسبانيا - القوات الجوية الإسبانية

السودان

طرازات أخرى

داسو فالكون 900



فالكون 50



من مطار الجابون برشلونة إل برات (LEBL/BCN).

معلومات عامة

النوع	طائرة رجال الأعمال
بلد الأصل	 فرنسا
التسمية العسكرية	VC-50A [1]  إيطاليا في 

التطوير والتصنيع

الصانع	داسو للطيران
سنة الصنع	1976
الكمية المصنوعة	352
طورت من	داسو فالكون

	20
طرازات أخرى	داسو فالكون 900

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	27 فبراير 1979
أول طيران	7 نوفمبر 1976

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
مستخدمون آخرون	القوة الجوية الإيطالية

الخصائص

الطول	18,5 متر [2]
باع الجناح	18,86 متر [2]
أقصى ارتفاع	14,935 متر

داسو إم دي 315 فلامنت

داسو إم دي 315 فلامنت (بالإنجليزية: Dassault MD 315 Flamant) هي طائرة نقل عسكري أنتجت في فرنسا. من صناعة داسو للطيران. كانت تستخدم بشكل أساسي من قبل القوات الجوية الفرنسية. كان أول طيران لها في 6 يوليو 1947. دخلت الخدمة في 1948، انتهت خدمتها في 1981. وداسو MD 315 Flamant هو الفرنسي ضوء طائرة نقل بمحركين بنيت بعد فترة وجيزة من الحرب العالمية الثانية من قبل شركة داسو للطيران ل سلاح الجو الفرنسي. .



طائرة داسو إم دي 312 فلامانت تابعة للقوات الجوية في مطار بازل-مولهاوس.

معلومات عامة	
النوع	طائرة نقل عسكري
بلد الأصل	فرنسا
التطوير والتصنيع	
الصانع	داسو للطيران
سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1948
انتهاء الخدمة	1981
أول طيران	6 يوليو 1947
الوضع الحالي	منتهية الخدمة
الخدمة	
المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
مستخدمون آخرون	قوات فيتنام الجنوبية الجوية، القوات الجوية التونسية

داسو أوراجان

داسو اوراقان (بالإنجليزية: Dassault Ouragan) هي مقاتلة-قاذفة أنتجت في فرنسا. من صناعة داسو للطيران. كانت تستخدم بشكل أساسي من قبل القوات الجوية الفرنسية. كان أول طيران لها في 28 فبراير 1949. دخلت الخدمة في 1952، انتهت خدمتها في 1980.

المستخدمون

القوات الجوية الفرنسية

القوات الجوية الهندية
القوات الجوية الإسرائيلية



داسو أوراجان محفوظ في متحف قلعة سافيني ليه بون

داسو رافال

داسو رافال (تعني حرفيًا «عاصفة الرياح»، أو «انفجار النار» بمعنى عسكري أكثر) ذات محرك فرنسي مزدوج، وجناح دلتا كانارد، وهي مقاتلة متعدد المهام صممتها

وصنعتها شركة داسو للطيران. تم تجهيزها بمجموعة واسعة من الأسلحة، وهي مصممة لأداء التفوق الجوي، والاعتراض، والاستطلاع الجوي، والدعم الأرضي، والضربات العميقة، والضربات المضادة للسفن، ومهام الردع النووي. ويشار إلى الرافال على أنها طائرة «شاملة» من قبل داسو.

في أواخر سبعينيات القرن الماضي، كان سلاح الجو والبحرية الفرنسية يسعيان لاستبدال أساطيل طائرتيهم الحالية وتوحيدها. من أجل تقليل تكاليف التطوير وتعزيز المبيعات المحتملة، دخلت فرنسا في ترتيب مع المملكة المتحدة وألمانيا وإيطاليا وإسبانيا لإنتاج المقاتلة الرشيقة متعددة الأغراض يوروفايتر تايفون. أدت الخلافات اللاحقة حول مشاركة العمل والمتطلبات المختلفة إلى سعي فرنسا لبرنامج التطوير الخاص بها. قامت شركة داسو ببناء عارض تقني تم إطلاقه لأول مرة في يوليو 1986 كجزء من برنامج اختبار طيران مدته ثماني سنوات، مما مهد الطريق لبدء المشروع. تتميز الرافال عن المقاتلات الأوروبية الأخرى في عصرها بأنها بنيت بالكامل تقريبًا من قبل دولة واحدة، وتضم معظم مقاولي الدفاع الرئيسيين في فرنسا، مثل داسو وتاليس وسافران.

تم تطوير وإنتاج العديد من إلكترونيات الطيران والميزات الخاصة بالطائرة، مثل الإدخال الصوتي المباشر، ورادار RBE2 AA رفيف مسح إلكتروني نشط (AES) ومستشعر البحث الأممي بالأشعة تحت الحمراء (IRST) محليًا. وكان من المقرر أصلاً أن تدخل الخدمة في عام 1996، عانت رافال من تأخيرات كبيرة بسبب تخفيضات الميزانية بعد الحرب الباردة والتغيرات في الأولويات. تتوفر الطائرة في ثلاثة أنواع رئيسية: نسخة أرضية ذات مقعد واحد من طراز رافال سي، ونسخة ذات مقعدين من طراز رافال بي، ونسخة قائمة على أساس الناقل رافال ام بمقعد واحد.

تم تقديم رافال في عام 2001، ويتم إنتاجه لكل من القوات الجوية الفرنسية والعاملة على حاملة الطائرات في البحرية الفرنسية. تم تسويق رافال للتصدير إلى

عدة دول، وتم اختيارها للشراء من قبل القوات الجوية المصرية والقوات الجوية الهندية وقطر. وتم استخدام رافال في القتال في أفغانستان وليبيا ومالي والعراق وسوريا.

التطوير

الأصول

في منتصف السبعينيات، كان لدى كل من القوات الجوية الفرنسية (Armée de l'Air) والبحرية (Marine Nationale) متطلبات لجيل جديد من المقاتلات لتحل محل أولئك الموجودين في الخدمة أو على وشك دخولها. نظرًا لأن متطلباتهما كانت متشابهة، ولتقليل التكلفة، أصدرت كلتا الإدارتين طلبًا مشتركًا لتقديم العروض. وفي عام 1975، بدأت وزارة الطيران الفرنسية دراسات لطائرة جديدة لتكمل طائرة داسو ميراج 2000 الاقدم والأصغر، مع تحسين كل طائرة لأدوار مختلفة.

في عام 1979، انضمت شركة داسو الفرنسية إلى مشروع المقاتلة الأوروبية التعاونية (ECA) أو MBB / BAe والذي أعيد تسميته بـ «الطائرات القتالية الأوروبية». ساهمت الشركة الفرنسية في التصميم الأيروديناميكي لمقاتلة محتملة ذات محركين ذات مقعد واحد؛ ومع ذلك، انهار المشروع في عام 1981 بسبب اختلاف المتطلبات التشغيلية لكل دولة شريكة. وفي عام 1983، بدأ برنامج الطائرة الأوروبية المستقبلية المقلتة يوروفايتر تايفون (FEFA)، الذي جمع بين إيطاليا وإسبانيا وألمانيا الغربية وفرنسا والمملكة المتحدة لتطوير مقاتلة جديدة بشكل مشترك، وعلى الرغم من أن الثلاثة الأخيرين كان لديهم تطوير طائراتهم الخاصة.

أدى عدد من العوامل إلى الانقسام في نهاية المطاف بين فرنسا والدول الأربع الأخرى. حوالي عام 1984، كررت فرنسا مطالبتها بإصدار قادر على النقل وطالبت بدور رائد. كما أصرت على مقاتلة ذات دور متأرجح أخف من التصميم الذي تفضله

الدول الأربع الأخرى. اختارت ألمانيا الغربية والمملكة المتحدة وإيطاليا عدم المشاركة وأنشأت برنامجًا جديدًا للتعليم للجميع. وفي تورين في 2 أغسطس 1985، وافقت ألمانيا الغربية والمملكة المتحدة وإيطاليا على المضي قدمًا في يوروفايتر، وأكدت أن فرنسا، إلى جانب إسبانيا، اختارت عدم المضي قدمًا كعضو في المشروع. وعلى الرغم من ضغوط فرنسا، عادت إسبانيا للانضمام إلى مشروع يوروفايتر في أوائل سبتمبر 1985. أدى المشروع المكون من أربع دول في النهاية إلى تطوير يوروفايتر تايفون.

مرحلة التصميم والنموذج الأولي

في فرنسا، شرعت الحكومة في برنامجها الخاص. احتاجت وزارة الدفاع الفرنسية إلى طائرة قادرة على القيام بعمليات جو-جوية وجو-أرضية، والعمليات الجوية السيئة طوال اليوم. على عكس المشاريع المقاتلة الأوروبية الأخرى التي تتطلب مستوى معينًا من التعاون الدولي وتقاسم التكاليف، كانت فرنسا هي المطور الوحيد لهيكل طائرة رافال والإلكترونيات الطيران ونظام الدفع والتسليح، وعلى هذا النحو كانت الطائرة لتحل محل عدد كبير من الطائرات في فرنسا. وقالت القوات المسلحة: ستؤدي رافال أدوارًا شغلت سابقًا مجموعة متنوعة من المنصات المتخصصة، بما في ذلك جاغوار وداسو ميراج إف1 C / CR / CT و داسو ميراج 2000 / N -5 / C في القوات الجوية و F-8P Crusader و Étendard IVP / M و داسو سوبر اتندارد في القوات البحرية.

خلال الفترة من أكتوبر إلى ديسمبر 1978، قبل انضمام فرنسا إلى ECA، تلقت شركة داسو عقودًا لتطوير مشروع ACT 92 أو Avion de Combat Tactique، والتي تعني طائرة قتالية تكتيكية. وفي العام التالي، بدأ المكتب الوطني لدراسات وبحوث الطيران في دراسة التكوينات المحتملة للمقاتل الجديد تحت الاسم الرمزي Rapace (أي «الطيور الجارحة»). وبحلول آذار (مارس) 1980، تم تقليص عدد التكوينات إلى أربعة، كان اثنان منها عبارة عن مزيج من الكانارد وأجنحة دلتا وزعنفة واحدة عمودية. وفي أكتوبر 1980، أعلنت وزارة الدفاع الفرنسية أن شركة داسو ستبني برنامج

تكنولوجياً اسمه Avion de Combat expérimental و (Experimental Combat Airplane ، ACX). أرادت فرنسا التعاون مع ألمانيا الغربية والمملكة المتحدة في المشروع، لكنها كانت مستعدة لبناء ACX بنفسها. وفي عام 1984، قررت الحكومة المضي قدماً في نسخة قتالية من ACX نظراً للمعايير الفنية المتضاربة للدول المشاركة في (FEFA).

كان الناتج عن تقنية رافال أعبارة عن مقاتلة ذات أجنحة كبيرة على شكل دلتا، مع كل القنابل المتحركة، وتجسد نظام التحكم في الطيران بالطائرة بالسلك (FBW). بدأ بناء الطائرة في مارس 1984، حتى قبل توقيع العقد مع DGA، وكالة المشتريات الدفاعية الفرنسية. تم إطلاق العرض التكنولوجي في ديسمبر 1985 في سان كلو، واستقل أول رحلة له في 4 يوليو 1986 من قاعدة Istres-Le Tubé الجوية في جنوب فرنسا. خلال الرحلة التي استغرقت ساعة واحدة، أخذ طيار الاختبار الرئيسي للمشروع جاي ميتو- موروار الطائرة إلى ارتفاع 11000 متر (36000 قدم) وسرعة 1.3 ماخ. توقف النموذج الذي يبلغ وزنه 9.5 طن (21000 رطل) على مسافة 300 متر (980 قدمًا) عند الهبوط.

خلال برنامج اختبار الطيران، قامت رافال أ بالعديد من عمليات الإقلاع والهبوط ليلاً ونهاراً على متن الناقلتين كليمنصو وفوش للتحقيق في مجال رؤية الطيار أثناء عمليات الناقل. وصلت سرعة ماخ 2 (2450 كم / ساعة؛ 1520 ميل في الساعة؛ 1,320 عقدة) وارتفاع 13000 متر (42000 قدم). كان النموذج مدعوماً في البداية بواسطة محرك جنرال إلكتريك F404-GE-400 المعتمد على الحارق اللاحق المروحة التوربينية من إف/إيه-18 هورنت، بدلاً من سنيكما ام 88، لتقليل المخاطر التي تأتي غالباً مع الرحلة الأولى، وبما أن المحرك ام 88 لم يتم اعتماده بشكل كافٍ لبرنامج التجارب الأولية. لم يكن الأمر كذلك حتى مايو 1990 عندما استبدلت M88 المنفذ F404 في النموذج التجريبي لتمكين الطائرة من الوصول إلى 1.4 ماخ وإظهار رحلة تفوق سرعة الصوت أو تحليق أسرع من الصوت دون استخدام حواجز لاحقة.



معرض داسو للتكنولوجيا "رافال أ" في 2006

في أثناء الرحلة الأولى لطائرة رافال أ، دخلت فرنسا في محادثات غير ناجحة مع بلجيكا والدنمارك وهولندا والنرويج حول تعاون محتمل في رافال كمشروع متعدد الجنسيات؛ في ذلك الوقت، ورد أن بلجيكا كانت مهتمة بالرافال ب. في يونيو 1987، أعلن رئيس الوزراء جاك شيراك أن البلاد ستمضي في مشروع بقيمة 30 مليار دولار أمريكي. وفي وقت لاحق، في 21 أبريل 1988، منحت الحكومة الفرنسية لشركة داسو عقدًا لأربعة نماذج للرافال: واحد من طراز رافال سي، واثنان من طراز رافال، وواحد من طراز رافال ب. وكان من المقرر أن تدخل الخدمة الأولى من بين 330 رافال متوقعة في عام 1996. ومع ذلك، فإن سقوط جدار برلين، الذي كان إيذانًا بنهاية الحرب الباردة، وكذلك الحاجة إلى تقليص العجز القومي، أجبرت الحكومة الفرنسية على خفض ميزانيتها الدفاعية بشكل كبير؛ تم تخفيض ميزانية عام 1994 لبرنامج رافال بمقدار 340 مليون دولار أمريكي. أدى هذا إلى تقليل حجم طلبات الرافال، والتي ادعت شركة داسو وغيرها من الشركات المشاركة أنها أعاققت إدارة الإنتاج وأدت

إلى ارتفاع التكاليف، وأخرت دخول الطائرة في الخدمة. تمت إعادة تنظيم القوات الجوية الفرنسية، وتم التخلص التدريجي من Mirage 5F تمامًا وتمت ترقية ما مجموعه 55 Mirage F1Cs إلى تكوين مقاتل تكتيكي، أعيد تصميمه باسم Mirage F1CT. أدت التخفيضات في الميزانية إلى إطالة أمد تطوير رافال بشكل كبير.

أثناء برنامج اختبار الطيران رافال أ، نظرت الحكومة الفرنسية في عام 1989 إلى طائرة إف/إيه-18 هورنت كبديل محتمل لطائرة F-8 Crusader سريعة التقدم، والتي كانت تخدم منذ الخمسينيات. دخلت البحرية الفرنسية في مفاوضات لشراء طائرات إف/إيه-18 هورنت مستعملة مع أستراليا وكندا والولايات المتحدة، بعد اتخاذ القرار بعدم ترقية الصليبيين. وافقت البحرية الأمريكية على تزويد البحرية الفرنسية بطائرتين من طراز إف/إيه-18 هورنت من أجل «اختبار التشغيل البيئي» على متن حامله الطائرات الفرنسية Foch. لم تشرع الحكومة الفرنسية في شراء المقاتلة ذات المحركين.

الاختبارات

لتلبية الأدوار المختلفة المتوقعة من الطائرة الجديدة، تطلب سلاح الجو نوعين مختلفين: ذات المقعد الفردي رافال سي، بمعنى «المقاتل» أو «الصيد» حرفيًا ورافال بي ثنائية المقعد. أكمل النموذج الأولي للطراز C (المعين C01) رحلته الأولى في 19 مايو 1991، مما يشير إلى بدء برنامج الاختبار الذي يهدف في المقام الأول إلى اختبار محركات M88-2، وواجهة المستخدم والآلة والأسلحة، وتوسيع غلاف الرحلة. نظرًا لقيود الميزانية، لم يتم إنشاء النموذج الأولي للمقعد الفردي الثاني. اختلفت C01 بشكل كبير عن رافال أ. وعلى الرغم من تطابقها السطحي مع المتظاهر التكنولوجي، إلا أنها كانت أصغر حجمًا وأكثر خلسة بسبب القمرة المطلية بالذهب، وإعادة تصميم مفصل جسم الطائرة والزعنفة، وإضافة مواد ماصة لاشعة الرادار (الرامات "الذاكرة العشوائية في الهواتف والحواسيب"). شهدت هذه الطائرة أيضًا تطبيقًا واسعًا للمواد المركبة وغيرها، مما قلل من المقطع الراداري (RCS) والوزن.

علاوة على ذلك، اختارت داسو رفض مداخل المحرك المتغيرة وفرامل الهواء المخصصة، مما يقلل من أحمال الصيانة ويوفر الوزن. قامت الطائرة B01، النموذج الأولي الوحيد للطائرة B ذات المقعدين، برحلتها الأولى في 30 أبريل 1993. كان وزنها 350 كيلوغراماً (770 رطلاً) من الطائرة ذات المقعد الواحد، لكنها تحمل 400 لترًا أقل من الوقود. تم استخدام الطائرة لاختبار أنظمة الأسلحة. في وقت لاحق تم تكليفه بالتحقق من صحة فصل السلاح، وتحديدًا، نقل الأحمال الثقيلة. يتكون التحميل النموذجي للطائرة من دابتين خارجيتين بسعة 2000 لتر (530 جالونًا أمريكيًا)، وصاروخان من طراز أباتشي وسكالب، بالإضافة إلى أربعة صواريخ جو-جو.



نسخة من مقعدين من طراز رافال بي أثناء التزود بالوقود جوا

في غضون ذلك، سعت البحرية إلى الحصول على طائرة حاملة طائرات لتحل محل أسطولها القديم من Étandard IV Ms & Ps و F-8P Crusaders و Super Étandard Modernisés. بينما قامت البحرية في البداية بتحديث الصليبيين، على المدى الطويل، تم تلبية المطلب مع طائرة Rafale M. M01، النموذج

البحري الأولي، حلقت لأول مرة في 12 ديسمبر 1991، تليها الثانية في 8 نوفمبر 1993. نظرًا لعدم وجود مرفق لاختبار المنجنيق على الأرض في فرنسا، فقد أجريت تجارب المنجنيق في البداية بين شهري يوليو وأغسطس 1992 وأوائل العام التالي، في NAS Lakehurst في نيو جيرسي. ثم أجرت الطائرة تجارب على متن حاملة الطائرات Foch في أبريل 1993. قام طيار الاختبار الرئيسي لشركة Dassault، Yves Kerhervé، M02 بأول رحلة لها في نوفمبر من ذلك العام، بينما أكمل النموذج الأول الجولة الثالثة من التجارب في لاكمهورست في تشرين الثاني/نوفمبر وكانون الأول/ديسمبر 1993.



تم نشر الطائرة رافال تابعة للبحرية الفرنسية وهي تحمل خطاف أثناء هبوطها على متن حاملة الطائرات ثيودور روزفلت

الإنتاج والترقيات

في البداية، كان من المفترض أن تكون طائرة رافال بي مجرد مدرب، لكن حرب الخليج أظهرت أن أحد أفراد الطاقم الثاني كان لا يقدر بثمن في مهمات الضربة والاستطلاع. لذلك، في عام 1991، غيرت القوات الجوية تفضيلاتها نحو المقعدين، معلنة أن البديل سيشكل 60 بالمائة من أسطول رافال. كانت الخدمة تتوخى في الأصل استلام 250 طائرة رافال، ولكن تم تعديل ذلك في البداية إلى 234 طائرة، تتكون من 95 طراز «أ» و 139 «ب»، ولاحقًا إلى 212 طائرة. في غضون ذلك، كان لدى البحرية 60 طائرة من طراز رافال عند الطلب، بانخفاض من 86 بسبب تخفيضات الميزانية. من بين الستين، سيكون 25 من طراز M بمقعد واحد و 35 بمقعدين، على الرغم من تم إلغاء المقعد في وقت لاحق.

بدأ إنتاج أول سلسلة طائرات رسميًا في ديسمبر 1992، ولكن تم تعليقه في نوفمبر 1995 بسبب عدم اليقين السياسي والاقتصادي. لم يتم استئناف الإنتاج إلا في يناير 1997 بعد أن وافقت وزارة الدفاع وداسو على تشغيل 48 طائرة (28 شركة و 20 خيارًا) مع التسليم بين عامي 2002 و 2007. تم الإعلان عن طلبية أخرى من 59 طائرة من طراز رافال F3 في ديسمبر 2004. وفي تشرين الثاني (نوفمبر) 2009، أمرت الحكومة الفرنسية بـ 60 طائرة إضافية ليرتفع إجمالي طلبيات القوات الجوية والبحرية الفرنسية إلى 180 طائرة.

خلال مرحلة تصميم رافال، استفادت شركة داسو من Dassault Systèmes CATIA (تطبيق تفاعلي ثلاثي الأبعاد بمساعدة الكمبيوتر)، وهو تصميم ثلاثي الأبعاد بمساعدة الكمبيوتر، ومجموعة برمجيات تصنيع وهندسة من شأنها أن تصبح قياسية في جميع أنحاء الصناعة. مكنت CATIA من تحسينات الرقمنة والكفاءة في جميع أنحاء برنامج Rafale، حيث نفذت العمليات التي تم تطويرها مؤخرًا مثل النموذج الرقمي وإدارة بيانات المنتج. يتكون من 15 جيجا بايت من قواعد البيانات لكل مكون من مكونات رافال، ويساعد في مختلف جوانب التصميم والتصنيع والدعم طوال العمر الافتراضي.

وفقًا لمجلة L'Usine nouvelle الفرنسية، بصرف النظر عن العديد من المكونات غير الحساسة التي يتم الحصول عليها من الولايات المتحدة، يتم تصنيع رافال بالكامل تقريبًا في فرنسا. يتم إنتاج عناصر مختلفة في العديد من المصانع في جميع أنحاء البلاد، ويتم التجميع النهائي بالقرب من مطار بوردو ميرينيك. على سبيل المثال، يتم تصنيع أسطح التحكم في الطيران في سافوا العليا والأجنحة والإلكترونيات الطيران في جيروند وجسم الطائرة المركزي في فال دواز والمحركات في إيسون. ما يقرب من 50 في المائة من رافال تنتجها داسو والنصف الآخر مقسم بين شريكين رئيسيين، تاليس وسافران، اللذان يعتمدان على شبكة من 500 مقاول من الباطن. إجمالاً، يوظف البرنامج 7000 عامل. اعتبارًا من عام 2012، استغرقت عملية تصنيع كل مقاتلة 24 شهرًا، بمعدل إنتاج سنوي يبلغ 11 طائرة.



يقع موقع التجميع النهائي في رافال بجوار مطار بوردو - ميرينيك

كانت عمليات تسليم النسخة البحرية من رافال أولوية قصوى لتحل محل سلاح البحرية القديم من طراز F-8 Crusaders، ولذا قام أول نموذج إنتاج للبحرية

الفرنسية برحلته الأولى في 7 يوليو 1999. كان أول انتشار بحري لها في عام 2002 على ظهر شارل ديغول. بحلول مارس 2002، كانت حاملة الطائرات متمركزة في خليج عمان، حيث أجرى فريق رافال عمليات التدريب. في ديسمبر 2004، استلمت القوات الجوية أول ثلاث طائرات من طراز F2 من طراز رافال B في مركز الخبرة الجوية Aériennes Militaires CEAM، أي مركز التجارب الجوية العسكرية في مونت دي مارسان، حيث تم تكليفهم بإجراء التقييم التشغيلي والطيار. تدريب التحويل.

بلغت التكلفة الإجمالية للبرنامج، اعتبارًا من السنة المالية 2013، حوالي 45.9 مليار يورو، والتي تُرجمت إلى تكلفة برنامج الوحدة بنحو 160.5 مليون يورو. يأخذ هذا الرقم في الاعتبار الأجهزة المحسنة لمعيار F3، والتي تشمل تكاليف التطوير على مدى 40 عامًا، بما في ذلك التضخم. كان سعر وحدة فلايواي اعتبارًا من عام 2010 هو 101.1 مليون يورو لإصدار F3+.

في عام 2008، ورد أن المسؤولين الفرنسيين كانوا يفكرون في تجهيز رافال لإطلاق أقمار صناعية مصغرة. وفي عام 2011، تضمنت التحسينات قيد النظر وصلة برمجية راديو وساتل، وجراب جديد لاستهداف الليزر، وقنابل أصغر، وتحسينات لقدرة الطائرة على دمج البيانات. في يوليو 2012، بدأت عمليات التحديث على مستوى الأسطول للاتصالات وقدرات التشغيل البيئي في رافال .

في يناير 2014، أعلن وزير الدفاع جان إيف لو دريان تخصيص مليار يورو لتطوير معيار F3R. سيشهد المعيار تكامل صاروخ Meteor BVR، من بين أسلحة أخرى وتحديثات البرامج. كان من المقرر التحقق من صحة المعيار بحلول عام 2018. تم التخطيط لطائرة رافال لتكون الطائرة المقاتلة الأساسية للقوات الجوية الفرنسية حتى عام 2040 أو بعد ذلك، حتى يتم استبدالها بمقاتلة الجيل الجديد الفرنسية الألمانية.

استبدال مستقبلي

وفي عام 2018، أعلنت داسو عن خليفة رافال كمقاتل من الجيل الجديد. وستحل هذه الطائرة المقاتلة التي تعمل تحت التطوير شركة داسو للطيران وشركة إيرباص للدفاع والفضاء محل إعصار رافال الفرنسي، وإعصار يوروفايتر الألماني، وعصفور هورنيت الإسباني F/A-18 في الفترة 2035-40.

الفئات

رافال أ - معيد التكنولوجيا، طار لأول مرة في عام 1986.

رافال دي - استخدمت داسو هذا التعيين (د تعني - discrète) في أوائل التسعينيات للتأكيد على ميزات التصميم شبه الشبحية الجديدة.

رافال بي اف-3 ار - نسخة ذات مقعدين ل سلاح الجو الفرنسي. «يمكن أن تعمل مع بود استهداف Talios (سيتم تسليم 45 طلبًا من الجيش الفرنسي بين عامي 2019 و 2023)».

رافال سي اف-3 أر - نفس نسخة رافال ب اف-3 ار لكن نسخة ذات مقعد واحد ل سلاح الجو الفرنسي.

رافال ام اف-3 ار - تمامًا مثل رافال سي اف-3 أر ولكن النسخة المحمولة من قبل شركة النقل للطيران البحري الفرنسي، والتي دخلت الخدمة في عام 2001. بالنسبة لعمليات الناقل، يتميز الطراز ام بهيكل طائرة معزز، وساق تروس ذات أنف أطول

لتوفير موقف أنف أوسع، أكبر الخطاف الخلفي بين المحركات وسلم داخلي مدمج. وبالتالي، تزن رافال إم حوالي 500 كجم (1100 رطل) أكثر من رافال سي. إنه النوع الوحيد من المقاتلات غير الأمريكية المسموح له بالعمل من على أسطح الحاملات الأمريكية، باستخدام المقاليع ومعدات القبض الخاصة بهم، كما هو موضح في عام 2008 عندما تم دمج ستة رافال من Flottille 12F في تمرين التشغيل البيئي يو إس إس ثيودور روزفلت (CVN - 71).

رافال ان - كانت تسمى في الأصل رافال بي ام، وهي نسخة مخططة ذات صواريخ ذات مقعدين فقط لطائرة Aéronavale. وقد ذُكرت قيود الميزانية والقيود الفنية كأسباب لإلغائها.

رافال آر - البديل المقترح الاستطلاعي.

رافال دي ام - نسخة ذات مقعدين للقوات الجوية المصرية.

رافال إي ام - نسخة ذات مقعد واحد للقوات الجوية المصرية.

رافال دي اتش - نسخة ذات مقعدين ل سلاح الجو الهندي.

رافال إي إتش - نسخة ذات مقعد واحد ل سلاح الجو الهندي.

رافال بي سي ام اف4 (الخطوة الأولى 4.1، الخطوة الثانية 4.2) - سيتم ترقية رادار (اف4.1)، بالإضافة إلى تحسين القدرات في شاشة العرض المثبتة على الخوذة و1000 كجم AASM، وسيتلقى OSF (نظام الإلكترونيات الضوئية بعيد المدى) IRST (البحث بالأشعة تحت الحمراء والمسار) لاكتشاف وتحديد التسلسل المحمول جواً الأهداف بعيدة المدى (اف4.1)، ستكون أكثر فاعلية في الحرب التي تتمحور حول الشبكة، والمزيد من تبادل البيانات والاتصال عبر الأقمار الصناعية وستطلق صغيرة (اف4.2). حسب الطلب في عام 2019 ستتم ترقية جميع طائرات رافال بي وسي وام الفرنسية البالغ عددها 180 إلى (اف4.1) في عام 2022 و (اف4.2) في عام 2027، علاوة على 30 طائرة أخرى بمعيار اف4 الكامل (اف4.2) في عام 2023 وسيتم تسليمها بين عامي 2027 و2030.

Рафал „В”



Рафал „С”



Рафал „М”



المتغيرات V و S و M. قامت Sahara بتنزيل Rafalefamily.jpg من مخزن الويكي وأعيد ترتيبها

المواصفات

المواصفات العامة

الطاقم: 1-2.

الطول: 15.27 متر.

المسافة بين الجناحين: 10.90 متر.

الارتفاع : 5.34 متر.

مساحة الأجنحة: 45.7 متر².

الوزن فارغة:

9,850 كجم للفئة (C)

10,300 كجم للفئة (B)

10,600 كجم للفئة (M).

وزن الإقلاع الأقصى:

24,500

المحرك: محركان من نوع سنيكما ام 2-88 (Snecma M88-2).

الدفع الجاف: 50.04 كيلو نيوتن لكل محرك.

الدفع بغرفة الاحتراق المساعدة: 75.62 كيلو نيوتن لكل محرك.



النظام الكهرو- بصري (OSF) يُرى في مقدمة الطائرة أسفل قمرة القيادة وبجانب ذراع التزود بالوقود

الأداء

السرعة القصوى: 1.8 ماخ. (2,223 كم\ساعة) على الارتفاعات العالية 1.1 (1390 كم\ساعة) على الارتفاعات المنخفضة

المدى: +3,700 كيلومتر.

أقصى ارتفاع: 15,835 متر.

معدل الصعود: 304.8 متر/ثانية.

الحمل على الأجنحة: 328 كيلوجرام/متر².

النسبة دفع-وزن: 0.988 (ب100% خزان وقود، 2 صاروخ EM A2A , و 2 صاروخ IR A2A) النسخة B



طائرة داسو رافال بي في معرض باريس الجوي 2007

التسليح

مدافع: 30 × 1 ملم من نوع GIAT 30/M791 مع 125 طلقة

نقاط التعليق:

النموذج الجوي (B,C): عدد 14 نقطة

النموذج البحري (M): عدد 13 نقطة

أقصى وزن للتعليق الخارجي: 9.500 كجم.



تسليح الرافال

الصواريخ:

جو-جو:

ميتيور

ماجيك-2

ميكا

إيه آي إم-9 سايدويندر

جو-أرض:

إكزوست

إيه إيه إس إم AASM

صاروخ أباتشي

ستورم شادو (SCALP EG)

جي بي يو-12 (GBU-12 Paveway II)



+

N-2959L-196-060427 الخليج العربي - طائرات من حاملة الطائرات الفرنسية شارل ديغول (R-91) تنفذ عمليات لمس وانطلاق على سطح طيران حاملة الطائرات الأمريكية رونالد ريغان (CVN 76).

إليكترونيات الطائرة

واحدة ويمكنه اكتشاف الطائرات التي تحلق تحت الطائرة.

أنظمة حرب إلكترونية نوع Spectra Thales.

نظام كهرو بصري من النوع SAGEM / OSF، للبحث الحراري وتتبع الأهداف.

نقاط التعليق



أفراد طاقم القوات الجوية الفرنسية يوفرون سلم صعود لطاقم مقاتلة رافال عند وصولهم إلى قاعدة نيلس الجوية في نيفادا في السابع من أغسطس. الفريق الفرنسي موجود في نيلس للمشاركة في تمرين Red Flag 08-4، وهو تمرين يستمر لمدة أسبوعين ويضع القوات في "ساحة معركة" جوية واقعية لصقل مهارات القتال لدى الطيارين الأميركيين وحلفائهم. تنضم فرق من جمهورية كوريا والهند والبحرية والقوات الجوية إلى القوات الجوية الفرنسية في تمرين Red Flag 08-4. (صورة للقوات الجوية الأمريكية التقطها الرقيب أول جاري إييري)

محاولات فاشلة

قامت فرنسا بتسويق رافال للتصدير إلى بلدان مختلفة. وكان معلقون ومصادر صناعية قد سلطوا الضوء علي أن التكلفة العالية للطائرة يجعلها ضارة بتوقعات

المبيعات للمقاتلة رافال. فتكلفة امتلاك مقاتلة واحدة تبلغ تقريبا 100 مليون دولار أمريكي (في العام 2010)، في حين أن تكلفة التشغيل تدور حول 16,500 دولار أمريكي (في العام 2012) عن ساعة طيران. فبالمقارنة تكلفة تشغيل المقاتلة ساب جاس-39 غريبن، هي 4,700 دولار أمريكي فقط لكل ساعة طيران. وفقا لمقالة نشرها معهد دراسات الدفاع والتحليل في الهند، فان غياب التواصل بين الحكومة الفرنسية وشركة داسو عام 2009 أعاق جهود تعاونية في جميع أنحاء العالم لبيع رافال، كما يدل على ذلك الحال مع المغرب في عام 2007، وذلك عكس الحكومة الأمريكية وعلاقتها مع شركة بوينغ وشركة لوكهيد مارتن على سبيل المثال.

البرازيل

في يونيو 2008، أصدرت القوات الجوية البرازيلية طلبا للحصول على معلومات عن الطائرات التالية: إف/إيه-18 إي/إف سوبر هورنت، وإف-16 فالكون، والرافال، وسوخوي سو-35، وساب جاس-39 غريبن ويوروفايتر تايفون. وفي أكتوبر 2008، رشحت القوات الجوية البرازيلية ثلاثة مقاتلات لتكون F-X2، وهم داسو رافال، وغريبن إن جي والبوينغ ف\إيه-18 إي\إف. وفي 5 يناير 2010، ذكرت تقارير إعلامية أن تقرير التقييم النهائي للقوات الجوية البرازيلية قد وضعت المقاتلة جريبن قبل المتنافسين الآخرين على أساس تكلفة الوحدة وتكاليف التشغيل. وفي فبراير عام 2011، أعلنت الصحافة أن الرئيس الجديد للبرازيل، ديلما روسيف، قد قرر لصالح الإف-18 الأمريكية. وفي ديسمبر 2013 بعد تأخيرات كبيرة بسبب قيود الميزانية، اختارت الحكومة البرازيلية المقاتلة جريبن إن جي في صفقة تقدر بخمسة مليار دولار لتجهيز القوات الجوية في البلاد.

سنغافورة

في عام 2005 شرعت القوات الجوية السنغافورية في برنامجها الخاص بالجيل القادم من المقاتلات (Next Generation Fighter) وذلك لاستبدال أسطولها المتقادم من المقاتلات إيه-4 إس يو سوبر سكاى هوك. تم النظر في عدد من الخيارات وأجرت

وكالة العلوم وتكنولوجيا الدفاع (DSTA) تقييما فنيا مفصلا، فضلا عن اختبارات محاكاة وغيرها من التجارب لتحديد اختيارها النهائي. وفي أعقاب ذلك، تم تخفيض القائمة الأصلية من المقاتلات المنافسة إلى مقاتلتين نهائيتين هما - داسو رافال وإف-15 إس جي سترايك إيغل. في ديسمبر 2005، طلبت سنغافورة شراء 12 طائرة إف-15 إس جي. ووفقا لجريدة صناعة الدفاع اليومية، هناك سبب واحد رئيسي لذلك الاختيار، وبالرغم من أن الديناميكا الهوائية لرافال كانت فائقة، إلا أنها تفتقر إلى المدى والرادار ذو القدرة، كما كانت لا تمتلك التوحيد الكافي للأسلحة وأجهزة الاستشعار.

سويسرا

في فبراير 2007، أفيد أن سويسرا تنظر بعين الاعتبار لرافال ومقاتلتين أخرتين ليحلا محل مقاتلاتها نورثروب إف-5 تايجر. بدأ التقييم الذي استمر لشهر واحد في أكتوبر 2008 في قاعدة إمين للقوات الجوية والذي كان يتكون من حوالي 30 طلعة للتقييم. كانت رافال يتم تقييمها جنبا إلى جنب مع ساب جاس-39 غريبن ويوروفايتر تايفون. وبالرغم من أن تقريرا مسريا لتقييم القوات الجوية السويسرية كشف أن رافال فازت في المسابقة لأسباب فنية، في 30 نوفمبر 2011، أعلن المجلس الاتحادي السويسري أنه كان يخطط لشراء 22 مقاتلة جريبن إن جي نظرا لانخفاض تكاليف اقتنائها وصيانتها. نظرا للاستفتاء عام 2014، لم يتم أبدا هذا الشراء.

ليبيا

في يناير 2007، ذكرت الجريدة الفرنسية دو ديماناش أن ليبيا تسعى لاقتناء من 13 إلى 18 مقاتلة رافال «في صفقة تصل قيمتها إلى 3.24 مليار دولار». وفي ديسمبر 2007، أعلن سيف الإسلام القذافي عن رغبة ليبيا في شراء الرافال، ولكن لم يقدم أي طلب للشراء. تم إرسال مقاتلات رافال فرنسية في وقت لاحق إلى ليبيا كجزء من التدخل العسكري الدولي خلال ثورة 17 فبراير عام 2011.

طلبات الشراء

مصر

قامت مصر بشراء 24 طائرة في 2015 وتعد هذه أول صفقة شراء بين مصر وفرنسا منذ تصنيع هذه الطائرة. وتعد أيضا أول صفقه تقوم بها فرنسا لتوريد هذه الطائرة إلى دولة أجنبية منذ دخولها الخدمة عام 2000. وذلك نظرا لارتفاع ثمنها مقارنة بمثيلاتها من المقاتلات الحربية، ووافقت على بيعها لمصر. في وقت سابق في نوفمبر عام 2014 أفادت عدة مصادر، بما في ذلك الفرنسية «لا تريبون»، أن مصر كانت في مفاوضات مع فرنسا لشراء من 24 إلى 36 مقاتلة رافال، تخضع لاتفاقية التمويل. وفي فبراير عام 2015، تم الكشف عن أن فرنسا ومصر قد وضعتا اللمسات الأخيرة في صفقة لشراء 24 من مقاتلات الرافال الفرنسية بمبلغ 6 مليارات يورو (ما يعادل 7 مليارات دولار). وتتفاوض الدولتان لضمان القروض، حيث أن فرنسا تقوم بتقديم مساعدات للدول الأجنبية في محاولة منها للتوصل إلى اتفاق لتصدير تلك المقاتلات. كانت مصر تأمل في توقيع الاتفاق بسرعة من أجل الحصول على الطائرات لتكون جاهزة للافتتاح توسعة قناة السويس في أغسطس عام 2015. وكان الرئيس الفرنسي فرانسوا هولاند قد صرح أن مصر ستشتري 24 طائرة. وفي 12 فبراير 2015، أعلنت داسو أن مصر طلبت شراء 24 مقاتلة رافال كجزء من صفقة أكبر قيمتها 5 مليارات يورو.

وقع عقد لتوريد 30 طائرة إضافية مع الجانب المصري، وأعلن عنه في 4 مايو 2021.

قطر

في أبريل 2015 توصلت قطر إلى اتفاق لشراء 24 طائرة فرنسية مقاتلة من طراز رافال في صفقة تبلغ قيمتها أكثر من سبعة مليارات دولار ويشمل العقد أيضا صواريخ من طراز MBDA Apache فضلا عن تدريب 36 طيارا قطريا، و100 فني

على يد الجيش الفرنسي كما ان لديها خيار شراء 12 طائرة إضافية وسيتم تسليم الطائرات ابتداءً من 2018.

وكانت القوات الجوية الأميرية القطرية، منذ يناير 2011، تقوم بتقييم الرافال جنباً إلى جنب مع بوينغ إف/إيه-18 إي/إف سوبر هورنت، وبوينغ إف-15 إي، واليوروفايتر تايفون، ولوكهيد مارتن إف-35 لايتنيغ الثانية لتحل محل مخزون مقاتلاتها الميراج 5-2000 في ذلك الوقت.

وبحلول يونيو عام 2014، ادعت داسو أنها قريبه من توقيع عقد مع قطر بشراء 72 مقاتلة رافال. من المرجح أن التسليم سوف يتم على دفعتين مكونتين من 36 طائرة. قبل صفقة مصر في 2015 كان هناك اعتقاد أن قطر قد تكون أول من يوقع عقد التصدير الرسمي للرافال، بالنظر إلى التأخر بسبب محاولات الهند أن تصل الي إتفاق في مفاوضاتها لشراء الرافال.

الإمارات العربية المتحدة

أكدت فرنسا ودولة الإمارات العربية المتحدة، يوم الجمعة 3 ديسمبر 2021، أنهما وقعتا صفقة لتوريد 80 مقاتلة من طراز «رافال» من إنتاج شركة «داسو» الفرنسية للطيران خلال زيارة للرئيس ماكرون للإمارات وأعلن مسؤول فرنسي أن 80 مقاتلة رافال التي طلبتها الإمارات الجمعة ستدعم بشكل مباشر 7000 وظيفة في فرنسا، وتضمن استقرار توريد الطائرة الحربية التي تنتجها شركة داسو حتى نهاية 2031 وذكرت وكالة أنباء «رويترز» أن المسؤول الذي لم تكشف عن اسمه، أشار في تصريح للصحفيين إلى أن الصفقة الإماراتية، وهي أكبر طلبية على الإطلاق من طائرات الرافال، ستؤدي إلى زيادة الإنتاج الشهري منها.

مشترون محتملون

الكويت

أعلن الرئيس الفرنسي نيكولا ساركوزي في فبراير عام 2009 بان الكويت تدرس شراء ما يصل إلى 28 طائرة رافال. وفي أكتوبر من نفس العام أعرب وزير الدفاع الكويتي خلال زيارته لباريس عن اهتمام بلاده بشراء طائرات الرافال وقال انه في انتظار العروض من شركة داسو. هدد أعضاء في مجلس الأمة الكويتي بمنع هذا الشراء، متهمين وزير الدفاع بعدم الشفافية وأنه يقوم بالتلاعب في الصفقة من أجل مصالح تجارية. وفي يناير 2012 قال وزير الدفاع الفرنسي بأن كلا من الكويت وقطر تنتظران إذا ما كانت الإمارات العربية المتحدة ستقوم أولاً بشراء الرافال وأن الكويت سوف تنظر شراء 18-22 مقاتلة رافال. ومع ذلك، فإن يوروفايتر أعلنت في 11 سبتمبر 2015، أن اتفاقاً قد تم التوصل مع الكويت لتوريد 28 يوروفايتر تايفون.

الإمارات العربية المتحدة

في عام 2009 كان سلاح جو الإمارات العربية المتحدة مهتماً بنسخة مطورة من طراز رافال له محركات ورادار أكثر قوة، ومجهز بصواريخ جو-جو متطورة. وفي أكتوبر 2011، كانت داسو تثق من أنه سيتم توقيع صفقة شراء لـ 60 طائرة رافال تبلغ 10 مليارات دولار أمريكي. ومع ذلك في نوفمبر 2011، سمي نائب القائد الأعلى لجيش دفاع الاتحاد، محمد بن زايد آل نهيان، العرض الفرنسي أنه «غير قادر على المنافسة وغير قابل للتطبيق»؛ كانت فرنسا في 2010 قد طلبت من دولة الإمارات العربية المتحدة أن تدفع 2.6 مليار دولار أمريكي وهو جزء من التكلفة الإجمالية لترقية الرافال. ونتيجة لذلك، بدأت دولة الإمارات العربية المتحدة في فحص إمكانية شراء اليوروفايتر تايفون أو إف/إيه-18 إي/إف سوبر هورنت.

ذكرت صحيفة لا تريبون الفرنسية في فبراير 2012، أن دولة الإمارات العربية المتحدة ما زالت مهتمة بصفقة الـ 60 مقاتلة رافال التي تبلغ 10 مليارات دولار أمريكي. وقد أدت القابلية في تبادل المعدات أو المكونات بين القوات الجوية الخليجية إلى تجدد الاهتمام في الرافال من جانب قطر والكويت. وفي يناير 2013،

أعلن الرئيس الفرنسي فرانسوا هولاند انه سيقوم بمناقشة احتمالية بيع الرافال إلى الإمارات العربية المتحدة خلال زيارة رسمية. وفي ديسمبر 2013، أعلن أن دولة الإمارات العربية المتحدة قد قررت عدم المضي قدما في صفقة لتوريد خدمات دفاع وأمن، تشمل شراء طائرات تايفون. وفي سبتمبر 2014 تم الإعلان عن أن دولة الإمارات العربية المتحدة قد تقوم باقتناء 40 مقاتلة رافال بالإضافة إلى ترقية لطائراتها الميراج 2000 الحالية.

المشغلون

فرنسا - وقد طلبت ما مجموعه 180 طائرة من أصل 286 مقرره، مع خيار 9 طلبات أخرى. وتم تأكيد تسليم ما يقرب من 152 طائرة بحلول عام 2018. وحتى عام 2017، كان قد تم تسليم 149 أخرى. وفي عام 2018، سيجري تسليم ثلاثة رافال، ثم في عام 2024، سيتم تسليم جميع ال 28 المتبقية من الطلبات ال 180.

القوات الجوية الفرنسية - 102؛ الوحدات الطائرة تشمل:

سان ديزير - قاعدة روبنسون الجوية

"Escadron de chasse 2/4 "La Fayette" (2018-حتى الآن)، قاذفة نووية.

"Escadron de chasse 1/7 "Provence" (2006-2016)، مقاتلة متعددة المهام.

"Escadron de chasse 1/4 "Gascogne" (2009 - حتى الآن)، قاذفة نووية.

"Escadron de Transformation Rafale 3/4 "Aquitaine" (تشرين الأول/أكتوبر 2010 - حتى الآن، وحدة تحويل عمليات رافال (OCU) التي تشاركها القوات الجوية الفرنسية والطيران البحري الفرنسي).

قاعدة مونت دو مارسان الجوية

Escadron de chasse 2/30 نورماندي - نيمين (2012-حتى الآن)، مقاتلة متعددة المهام.

Escadron de chasse 3/30 لورين (2016-حتى الآن)، مقاتلة متعددة المهام.

"Escadron de Chasy et d'Experience 1/30 "Côte d'Argent (2004-حتى الآن) تكتيكات التطوير والتقييم.

قاعدة الظفرة الجوية، الإمارات العربية المتحدة

Escadron de chasse 3/30 لورين (2010-2016)، مقاتلة متعددة المهام.

"Escadron de chasse 1/7 "Provence (2016-حتى الآن)، مقاتلة متعددة المهام.

البحرية الفرنسية - 44.

الدرجة الجوية البحرية

Flottille 11F (2011-حتى الآن)، مقاتلة متعددة المهام.

Flottille 12F (2001-حتى الآن)، مقاتلة متعددة المهام.

Flottille 17F (2016-حتى الآن)، مقاتلة متعددة المهام.

مصر

سلاح الجو المصري - 24 رافال في الخدمة 24 اعتبارًا من كانون الأول/ديسمبر 2018.

الهند

القوات الجوية الهندية - مجموع 36 طائرة (28 مقعد واحد و8 مقاعد مزدوجة).
تسليم كل شيء بحلول نهاية عام 2021. 10 (5 في تموز/يوليه 2020 و5 بعثات
تدريبية في فرنسا).

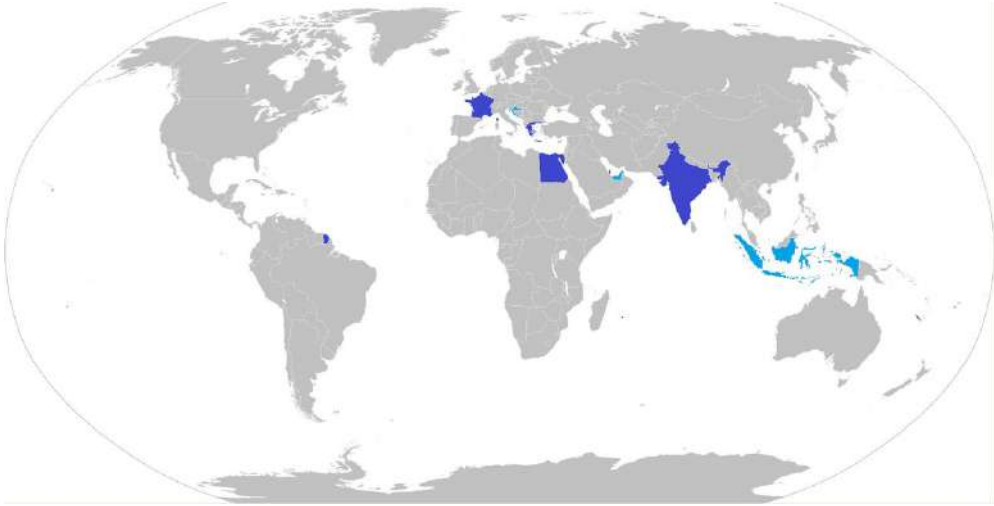
أمبالا AFS.

السرب رقم 17 (السهم الذهبية).

حسيمارا أفس (مخطط له).

قطر

سلاح الجو القطري قد أمر 24 مقاتلا في 2015، مضيغا 12 آخرين في 2018. ولها
أيضا خيار شراء 36 آخرين. وحتى شباط/فبراير 2020، تم تسليم 23 شخصا.



خريطة مع مشغلي داسو رافال في اللون الأزرق، مع الأوامر في السماوي



مقاتلة رافال تابعة للقوات الجوية الفرنسية

معلومات عامة

النوع	مقاتلة متعددة المهام
بلد الأصل	 فرنسا
المهام	مقاتلة متعددة المهام
سعر الوحدة	90 مليون دولار أمريكي

التطوير والتصنيع

الصانع	داسو افياسيون
الكمية المصنوعة	اعتبارًا من سبتمبر (201 2019)[7][6][5][4][3][2]

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	4 ديسمبر 2000
-------------	---------------

أول طيران	1986 يوليو 4
الوضع الحالي	في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
مستخدمون آخرون	القوات الجوية
	القوات الجوية المصرية
	أمر (24الأميرية القطرية
	[1][شراء
	36 القوات الجوية الهندية
	(أمر شراء)

الخصائص

المحرك	88 (العدد: 2) سنيكما ام
الطول	27, 15 متر
باع الجناح	10, 86 متر
الارتفاع	5, 34 متر
مساحة الجناح	7, 45 متر مربع
أقصى مدى	1, 850 كيلومتر
أقصى ارتفاع	16, 750 متر

داسو سوبر اتندارد

الطائرة داسو سوبر اتندارد (بالفرنسية: Dassault Super Étendard) مقاتلة فرنسية قادرة على الإقلاع من على متن حاملات الطائرات صممت لصالح البحرية الفرنسية. دخلت السوبر اتندارد الخدمة في يونيو 1978. واستخدمت لأول مرة في حرب الفوكلاند من قبل الأرجنتين عام 1982، كما استخدمت من قبل القوة الجوية العراقية خلال الحرب مع إيران عام 1983.



طائرة سوبر إيتندارد فرنسية من حاملات الطائرات التي تعمل بالطاقة النووية، السفينة الحربية الفرنسية شارل ديغول (R 91)، تقوم بهبوط اضطراري في 12 أبريل 2007، على سطح الطيران لحاملة الطائرات من فئة نيميتز يو إس إس جون سي ستينيس (CVN 74). تعمل ستينيس، كجزء من مجموعة حاملات الطائرات جون سي ستينيس الضاربة، وشارل ديغول، سفينة القيادة التابعة للقائد، فرقة العمل 473، في شمال

بحر العرب. (صورة للبحرية الأمريكية التقطها المتخصص في الاتصالات الجماهيرية من الدرجة الأولى ديني كانتريل) (تم نشرها) (تم نشرها للجمهور)

معلومات عامة	
النوع	مقاتلة
بلد الأصل	 فرنسا
المهام	حظر جوي 
التطوير والتصنيع	
الصانع	داسو افياسيون
الكمية المصنوعة	85
طورت من	Étendard IV (en) 
سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1978 يونيو
انتهاء الخدمة	يوليو 2016 
أول طيران	28 أكتوبر 1974
الوضع الحالي	في الخدمة
الخدمة	
المستخدم الأساسي	البحرية الفرنسية البحرية الأرجنتينية القوة الجوية العراقية
الخصائص	
الطول	31 متر [1]  14
باع الجناح	6 متر [1]  9

الارتفاع	86, متر
أقصى ارتفاع	13,700 متر

داسو سوبر ميستير

داسو سوبر ميستير (بالإنجليزية: Dassault Super Mystère) هي مقاتلة-قاذفة أنتجت في 1956 بفرنسا. من صناعة داسو للطيران. كانت تستخدم بشكل أساسي من قبل القوات الجوية الفرنسية. كان أول طيران لها في 2 مارس 1955. انتهت خدمتها في 1977. صنع منها 180 طائرة.

المستخدمون

القوات الجوية الفرنسية

القوات الجوية الإسرائيلية



سوبر ميستير بي 2، داسو سوبر ميستير بي 2

معلومات عامة

النوع	مقاتلة-قاذفة
بلد الأصل	فرنسا
المهام	مقاتلة-قاذفة ✓

التطوير والتصنيع

الصانع	داسو للطيران
سنة الصنع	1956
الكمية المصنوعة	180

سيرة الطائرة


دخول الخدمة	1958 ✓
انتهاء الخدمة	1977
أول طيران	مارس 1955 2

الوضع الحالي	منتهية الخدمة
أحداث هامة	C-130A Hercules-Super Mystère mid-air collision (en) 

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
مستخدمون آخرون	القوات الجوية الإسرائيلية

الخصائص

الارتفاع	6,4 متر 
----------	---

داسو ميركيور

داسو ميركيور (بالإنجليزية: Dassault Mercure)، كانت طائرة فرنسية، ذات بدن ضيق تدفع بمحركين. اقترح بنائها في عام 1967، وقامت بأول رحلة في عام 1973، وآخر طيران لها كان في عام 1995. والطائرة خدمت مع إير إنتر (Air Inter) فقط، ولم تحقق سوى نجاحا بسيط، مما أدى في نهاية المطاف إلى إيقاف إنتاج الطائرة وذلك بعد أن بنيت 12 طائرة فقط، في الفترة ما بين عامي 1971-1975.

التاريخ التشغيلي

المشغلين

فرنسا

إير إنتر

Ecole Supérieure des Métiers de l'Aéronautique

مواصفات

البيانات من Jane's All The World's Aircraft 1976–77

الخصائص العامة

الطاقم: 3: pilot, co-pilot and flight engineer

السعة: 162 passengers (high density layout)

الطول: 34.84 m (114 ft 3 1/2 in)

باع الجناح: 30.55 m (100 ft 3 in)

الارتفاع: 11.36 m (37 ft 3 1/4 in)

مساحة الجناح: 116 m² (1,248 ft²)

نسبة باعية (جناح): 8:1

الوزن فارغة: 31,800 kg (69,960 lb)

وزن الإقلاع الأقصى: 56,500 kg (124,300 lb)

محرك الطائرة: 2 × برات آند ويتني جيه تي 8 دي-15 محرك عنفي مروحي 68.9 s,
15,500 lbf) kN الواحد

الأداء

السرعة القصوى: 926 km/h (500 knots, 575 mph)

سرعة العبور: 825 km/h (446 knots, 512 mph) (range cruise)

مدى (طائرة): 2,084 km (1,125 nmi, 1,295 mi)

سقف الخدمة: 12,000 m (39,000 ft)

معدل الصعود: 16.7 m/s (3,300 ft/min)

Takeoff roll: 2,100 m (6,900 ft)

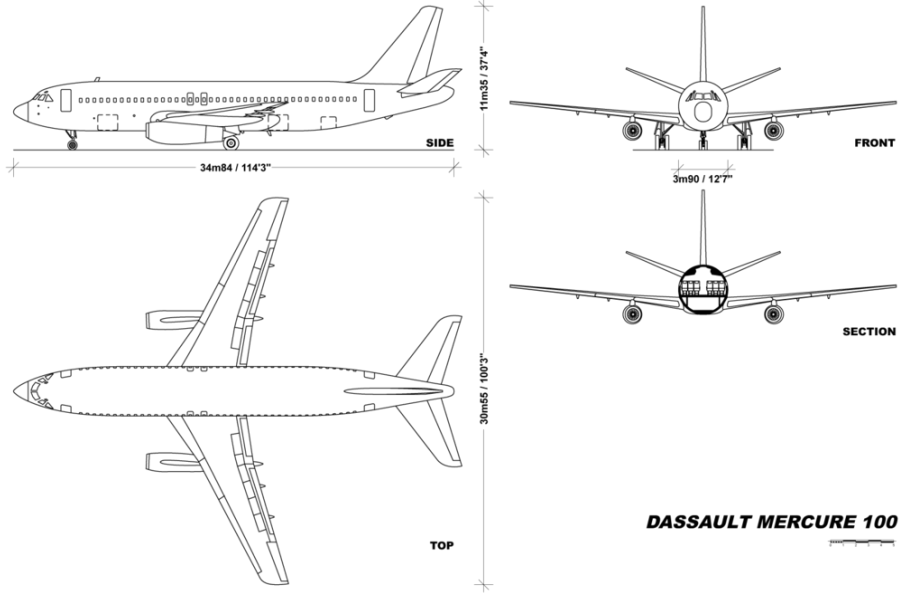
Landing roll: 1,755 m (5,670 ft)



ميركيور معروضة في متحف في مطار لو بورجيه في باريس



مقصورة الركاب في طائرة داسو ميركيور تابعة لطيران أنتير.



رسومات خطية لطائرة Dassault Mercure 100

داسو ميستير الرابعة

داسو ميستير الرابعة (بالإنجليزية: Dassault Mystère IV) هي مقاتلة-قاذفة أنتجت في 1953 بفرنسا. من صناعة داسو للطيران. كانت تستخدم بشكل أساسي من قبل القوات الجوية الفرنسية. كان أول طيران لها في 28 سبتمبر 1952. صنع منها 411 طائرة.



Dassault Mystère IV A في متحف بوجيه الجوي

معلومات عامة

النوع	مقاتلة-قاذفة
بلد الأصل	فرنسا

التطوير والتصنيع

الصانع	داسو للطيران
سنة الصنع	1953
الكمية المصنوعة	411
طورت من	داسو ميستير
طورت إلى	داسو سوپر ميستير

سيرة الطائرة

أول طيران	28 سبتمبر 1952
الوضع الحالي	منتهية الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
مستخدمون آخرون	القوات الجوية الهندية، القوات الجوية الإسرائيلية

الخصائص

الطول	12,98 متر 
باع الجناح	11,12 متر 
الارتفاع	4,46 متر 
أقصى مدى	1,300 كيلومتر 

داسو ميستير

داسو ميستير (بالإنجليزية: Dassault Mystère) هي مقاتلة-قاذفة أنتجت في 1951 بفرنسا. من صناعة داسو للطيران. كانت تستخدم بشكل أساسي من قبل القوات الجوية الفرنسية. كان أول طيران لها في 23 فبراير 1951. دخلت الخدمة في 1954، انتهت خدمتها في 1963. صنع منها 171 طائرة.



اللغز الثاني محفوظ في متحف قلعة Savigny-les-Beaunes

معلومات عامة	
النوع	مقاتلة-قاذفة
بلد الأصل	فرنسا

التطوير والتصنيع	
الصانع	داسو للطيران
سنة الصنع	1951
الكمية المصنوعة	171
طرازات أخرى	داسو ميستير الرابعة داسو سوبر ميستير

سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1954
انتهاء الخدمة	1963
أول طيران	23 فبراير 1951
الوضع الحالي	منتهية الخدمة

الخدمة	
المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية

الخصائص	
الطول	12,98 متر ✎
باع الجناح	11,12 متر ✎
الارتفاع	4,46 متر ✎

داسو نيرون

الطائرة القتالية غير المأهولة نيرون (بالإنجليزية: nEURON)، تمثل مشروع تم البدء فيه إطار خطة تعاون أوروبي، بهدف تزويد مكاتب التصميم الأوروبية بمشروع يسمح لهم بتطوير المعرفة والحفاظ على قدراتهم التكنولوجية في السنوات القادمة.

ولقد ذهب هذا المشروع إلى أبعد من الدراسات النظرية التي تم إجراؤها حتى الآن، حيث يخطط لبناء درون قتالي. ويعد المشروع بمثابة طريقة لتنفيذ عملية مبتكرة من حيث إدارة وتنظيم برنامج تعاوني أوروبي.

في البداية، قامت وكالة مشتريات الدفاع الفرنسية بتكليف شركة داسو للطيران كمقاول رئيسي، مع إسناد إدارة البرنامج لها. ثم انضمت إلى المبادرة الفرنسية، الحكومات الإيطالية والسويدية والإسبانية واليونانية والسويسرية جنباً إلى جنب مع الفرق الصناعية ذات الصلة من الينيا إيرماكي، وساب وكاسا واليونانية لصناعات الطيران وشركة RUAG .

في الأول من ديسمبر 2012، تمت الرحلة الأولى لدرون نيرون في إيستر بفرنسا، حيث يقع مركز اختبار الطيران التابع لشركة داسو للطيران.

وقد أولت الفرق اهتمام كبير بمعالجة تحديات تكنولوجية رئيسية خلال مرحلة التصميم ومنها: شكل المركبة الهوائية من ديناميكية هوائية، والهيكل المبتكر من المواد المركبة، وحاوية السلاح الداخلية. وكذلك التقنيات المتعلقة بتقليل البصمة الرادارية، وإدخال هذا النوع من الطائرات في منطقة الاختبار، والخوارزميات عالية المستوى اللازمة لتطوير العمليات الآلية.

كل هذا إلى جانب تحديد مكان العامل البشري داخل حلقة أداء المهمة. أما التكنولوجيا شديدة الأهمية والتي تم إثباتها، فهي القدرة على حمل الأسلحة وإطلاقها من حاوية داخلية.

واليوم، تم تصميم الدرون بقدرات تحميل خارجية للقنابل والصواريخ، ومحدد الليزر ومعدات استطلاع.

خلفية تاريخية

داسو نيرون في معرض باريس الجوي 2007

تم إطلاق برنامج نيرون في عام 2003.

بحلول منتصف عام 2005، تم التوقيع على سلسلة من مذكرات التفاهم ووضعت ترتيبات تشكيل فرق صناعية.

وبحلول نهاية عام 2005، وافقت حكومات فرنسا واليونان وإيطاليا وإسبانيا والسويد وسويسرا على الاستثمار في برنامج نيرون.

في فبراير 2006، تم إطلاق برنامج نيرون رسمياً، وقامت وكالة مشتريات الدفاع الفرنسية -نيابة عن الدول المشاركة- بالتعاقد مع شركة داسو كمقاول رئيسي لتصميم وتطوير نموذج نيرون. وبهذا بدأت مرحلة جدوى مدتها 15 شهراً.

وفي يونيو 2007، منحت وكالة مشتريات الدفاع الفرنسية عقداً لمرحلة تعريف المشروع مدته 19 شهراً، وتلاها إنتاج نموذج لدرون نيرون.

بعد الاختبارات الأرضية الناجحة والتشغيل الأول للمحرك، أكمل درون نيرون رحلته الأولى من قاعدة اختبار الطيران للشركة في إيستر بفرنسا، في ديسمبر 2012.

وتم تسجيل الطلعة الجوية رقم 100 في 26 فبراير 2015.

كم تم إطلاق سلاح من الحاوية الداخلية في 2 سبتمبر 2015.



داسو نيرون في معرض باريس الجوي 2007

تشكيل هجين

"يعكس هذا الإنجاز بوضوح خبرتنا في أحدث التقنيات.

إن مهارتنا في كل من الطيران العسكري والمدني تثري بعضها البعض، مما يمكننا من تصميم طائرات استثنائية مناسبة لكل من القوات المسلحة ومشغلي طائرات فالكون النفاثة"

— إريك ترابير، رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي لشركة داسو للطيران

في 20 مارس 2014، أجرت شركة داسو للطيران رحلة تشكيلية فريدة من نوعها حيث تم إطلاق مركبة جوية قتالية غير مأهولة (UCAV) في تشكيل مع مقاتلة رافال وطائرة رجال أعمال فالكون 7 إكس، وكلاهما من إنتاج الشركة. وأوضح المتحدث باسم الشركة أن تنظيم رحلة تشكيل مثل هذا كان تحدياً شاقاً، لكل مناورة في التسلسل المخطط له، كان على طائرات من نقاط احتفاظ مختلفة Holding Points، وذات خصائص متباينة جداً أن تطير جنباً إلى جنب في فضاء محدود. وكان

التحدي الإضافي يتمثل في القدرة على التحكم في طائرة غير مأهولة تحلق بالقرب من أربع طائرات أخرى - جميعها مأهولة (رافال، وفالكون 7 إكس، وطائرتا مطاردة للتصوير الفوتوغرافي). وقد وجب على المهندسين التخطيط مسبقاً لمراعاة مخاطر التداخل، بما في ذلك الاضطرابات الديناميكية الهوائية بين الطائرات. وذلك علاوة على منع التداخل الكهرومغناطيسي (Electromagnetic Interference (EMI) غير المتوقع مع الاتصالات بين درون نيرون ومحطة التحكم الأرضية الخاصة به.

وهكذا سجلت داسو سابقة تاريخية لأول عملية في العالم حلقت فيها طائرة قتالية غير مأهولة في تشكيل مع طائرات أخرى مأهولة. وقد استغرقت العملية بأكملها حوالي 110 دقيقة، وقد أجريت فوق البحر الأبيض المتوسط على مدى عدة مئات من الكيلومترات.

في فبراير 2020، اختبرت وكالة مشتريات الدفاع الفرنسية وداسو للطيران أحد نماذج نيرون، جنباً إلى جنب مع خمس طائرات مقاتلة من طراز رافال وطائرة اواكس (نظام الإنذار المبكر والتحكم المحمول جواً)، في تكوينات تكتيكية متعددة.

وقد أجريت الحملة التجريبية الخامسة في قاعدة إيستر لو توبيه الجوية.

وقالت وزارة الدفاع الفرنسية في بيان يوم الخميس 20 من شهر فبراير 2020، أن أحد أهداف الحملة هو دراسة استخدام طائرة غير مأهولة في سياق عملياتي. بما يشمل أيضاً التفكير في التكتيكات الدفاعية في مواجهة مثل هذا التوجه. وسيتم استخدام نتائج الاختبار في مشروع نظام القتال الجوي المستقبلي الفرنسي الألماني المشترك، الذي يتكون من طائرة مأهولة من الجيل التالي المقاتلة، مصحوبة بطائرات غير مأهولة ذات قدرات متخصصة، مثل الاستطلاع والقصف.

المنصة

تعمل الشركات المعنية على تطوير تقنيات متطورة للدرون. وتشمل هذه التقنيات الملاحظة الجوية المتقدمة، واتخاذ القرارات باستقلالية، علاوة على تكنولوجيا التخفي لتجنب الكشف، وكذلك التكيف مع الحرب المتمحورة حول الشبكة.

خصائص عامة

عرض لبعض خصائص درون داسو نيرون

الطاقم: 0

الطول: 10 متر

باع الجناحين: 12.5 متر

الوزن (فارغ): 5000 كجم

أقصى وزن: 7000 كجم

أقصى سرعة: 0.8 ماخ

الاستقلالية: 3 ساعات

الدفع

نموذج الدرون نيرون الذي تم بناءه، يتم الدفع فيه بواسطة المحرك أدور F405 Adour، وهو محرك عنفي مروحي (توربوفان) ثنائي المحور، طورته شركة رولز رويس توربوميكا المحدودة، وهي مشروع مشترك بين رولز رويس (المملكة المتحدة) و توربوميكا (فرنسا). وقد تم تسمية المحرك على اسم نهر أدور في جنوب غرب فرنسا.

تعمل محركات أدور على تشغيل طائرات الهجوم الأرضي، وطائرات التدريب المتقدمة، وأكثر من منصة غير مأهولة. وهو محرك قوي وسهل الصيانة، وقد

اكتسب سمعته كمحطة طاقة موثوقة ويمكن الاعتماد عليه في طائرات المهام المذكورة آنفاً.

اختارت داسو هذا المحرك «أدور F405» - والمعروف أيضاً باسم Mk 951 - والذي طورته الشركة المشتركة بين رولز رويس و توربوميكا (سافران)، نظراً للموثوقية التي اكتسبها من تعددت التطبيقات المعتمدة عليه. طار هذا المحرك أكثر من 8 ملايين ساعة، ويعتبر قياسي في فئته. كما يخضع للتحسين المستمر، مما أطال من مدة خدمته.

ولشركة سافران (توربوميكا) تاريخ يعتد به في صناعة الطيران، وذلك من خلال مساهماتها في برنامجي ميراج ورافال، وكذلك سجلها الحافل في الطائرات غير المأهولة مثل باترولر وسيروير.



محرك MK 102، أحد أفراد عائلة المحركات أدور

أهداف تجارب الطيران

من الأهداف التي تم تحقيقها أثناء تجارب الطيران:

أداء مهمة جو-أرض معتمداً على الكشف عن الأهداف الأرضية وتحديد موقعها واستطلاعها في بشكل مستقل.

تقييم نتائج الكشف لمنصة شبحية تواجه تهديدات أرضية أو جوية، من حيث المقطع العرضي للرادار والبصمة الحرارية.

إطلاق السلاح من حاوية داخلية، مع الالتزام بقيود الإيقاع الصارمة لدورة القرار السريع.

من خلال هذه المهام، يتضح أن أهداف التجارب تمثلت في التحقق من صحة التقنيات الخاصة بالقيادة والتحكم في مركبة جوية غير مأهولة بحجم مماثل للطائرة المقاتلة.



درون نيرون في معرض باريس الجوي 2013

معلومات عامة

النوع	درون شبحي
بلد الأصل	متعدد الجنسيات

التطوير والتصنيع

البلد	داسو للطيران، والبنيا ايرماكي، وساب واليونانية لصناعات الطيران RUAG وكاسا
الكمية المصنوعة	1

سيرة الطائرة

أول طيران	ديسمبر 1 2012
الوضع الحالي	قيد التطوير

الخصائص

الطول	10
باع الجناح	12.5

طائرات نقل عسكري

سود أفياسيون كارافيل

سود أفياسيون كارافيل (بالفرنسية: Sud-Aviation Caravelle) هي أول طائرة ركاب متوسطة المدى تنتجها سود أفياسيون الفرنسية ابتداءً من عام 1955. الكارافيل كانت من أنجح طائرات الركاب النفاثة الأولى في أوروبا. فقد بيعت على طول أوروبا وحتى أنها وصلت للولايات المتحدة فقد اشترت يونائتد إيرلاينز 20 طائرة منها.

المستخدمون

الآتي قائمة بالمستخدمين المدنيين والعسكريين والحكومات

المستخدمون المدنيون

الجزائر

الأرجنتين

النمسا

بلجيكا

البرازيل

بوروندي

كمبوديا

جمهورية إفريقيا الوسطى

تشيلي

ساحل العاج

كولومبيا

Congo

الدنمارك

الإكوادور

مصر

فنلندا

فرنسا

الغابون

ألمانيا

الهند

إيطاليا

الأردن

لاوس

لبنان

ليبيا

لوكسمبورغ

مالي

المغرب

مارتينيك

كاليدونيا الجديدة

هولندا

الفلبين

البرتغال

إسبانيا

السويد، الدنمارك و النرويج

سويسرا

سوريا

تايوان

تايلاند

تونس

الولايات المتحدة

فنزويلا

فيتنام

يوغوسلافيا

زائير

المستخدمون العسكريون والحكومات



الطائرة كارافيل III التابعة للخطوط الجوية الفرنسية أثناء هبوطها.

المستخدمون العسكريون والحكومات

الطائرة كارافيل III التابعة للخطوط الجوية الفرنسية أثناء هبوطها.

الجزائر

الأرجنتين

جمهورية إفريقيا الوسطى

تشاد

فرنسا

الغابون
موريتانيا
المكسيك
رواندا
السنغال
السويد
يوغوسلافيا
المواصفات

مخططات للطائرة كارافيل III

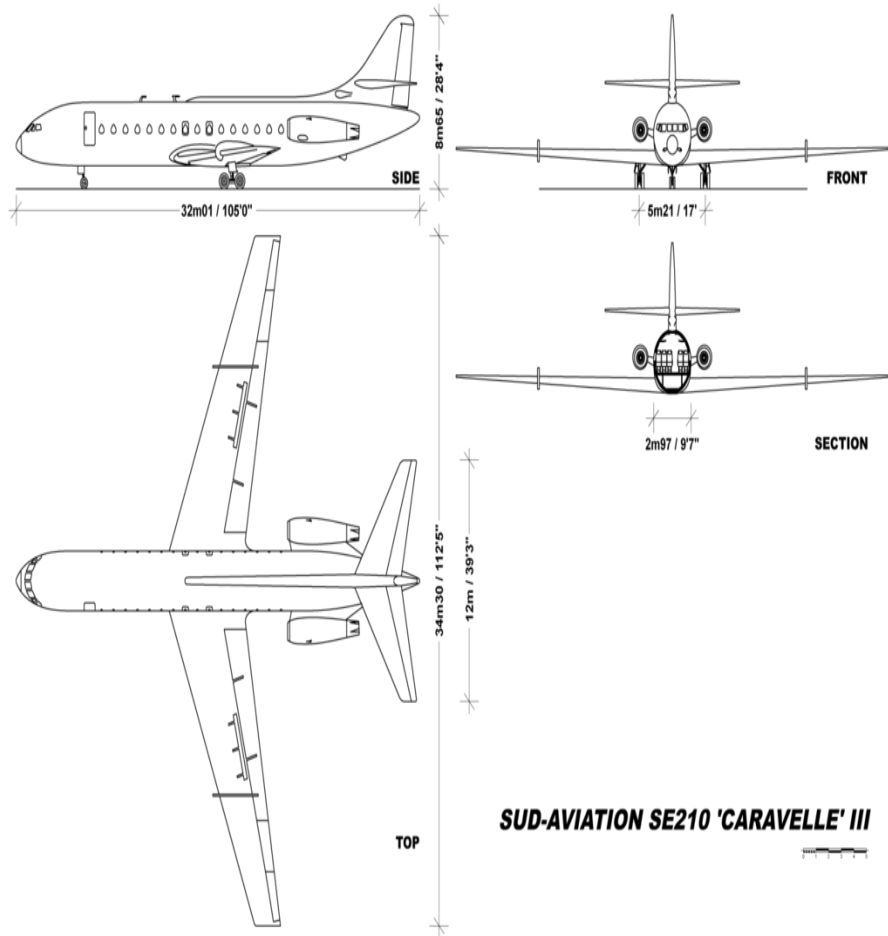
الخصائص العامة

الطول: ()

باع الجناح: ()

الارتفاع: ()

الأداء



مخططات للطائرة كارافيل III



طائرة سوبر كارافيل تابعة لشركة فين إير في مطار بازل في أبريل 1976

معلومات عامة

النوع	طائرة ركاب
بلد الأصل	 فرنسا
التسمية العسكرية	Tp 85 

التطوير والتصنيع

الصانع	سود أفياسيون
الكمية المصنوعة	282

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1959 
انتهاء الخدمة	2004
أول طيران	27 مايو 1955

متوقفه عن الخدمة الوضع الحالي

الخدمة

المستخدم الأساسي الخطوط الجوية الإسكندنافية

الخصائص

3, متر 34 باع الجناح

شركات صناعة الطائرات الحربية

مقاتلة الجيل الجديد

مقاتلة الجيل الجديد (بالإنجليزية: New Generation Fighter) اختصاراً إن جي إف (NGF)، هي مقاتلة من الجيل السادس ما زالت تحت التطوير من قبل شركة داسو للطيران وشركة إيرباص للدفاع والفضاء والتي ستحل في نهاية المطاف محل الجيل الحالي من مقاتلات داسو رافال، ومقاتلات ألمانيا من طراز يوروفايتر تايفون ومقاتلات اسبانيا من طراز إف/إيه-18 هورنت في ألمانيا حوالي 2035-2040.

ستدمج إن جي إف كنظام مع أنظمة العنصر المقاتل في، فإن نظام أسلحة الجيل التالي (NGWS) يتألف من NGF و «الجناحين» غير المأهولة، في حين يشمل النظام الجوي القتالي المستقبلي الأوسع NGWS وجميع الأصول الجوية الأخرى في المستقبل معارك العمليات.

كما يجري تطوير محرك نفاث جديد يدعى المحرك المقاتل الأوروبي التالي
(بالإنجليزية: Next European Fighter Engine (NEFE)).

تم عرض نموذج للطائرة في «يورونافال» (Euronaval) في عام 2018. وهي طائرة
بجناح دلتا، ولا تحتوي على مثبتات عمودية أو أسطح كانارد. وبدون سطوح
عمودية حتى لا تعكس الرادار بشكل أفقي، وسيتم تخفيض المقطع العرضي للرادار
الجانبى كذلك. لديها مأخذ الهواء مستطيلة مثل إف-22. ويشبه هذا النموذج ما
قدمته داسو بالفعل والمعروف باسم «طائرة الجيل الجديد الأوروبية» في فيديو
ترويجي بعنوان «أجنحة لأوروبا». «Wings for Europe». وستكون أيضاً قادرة
على حملها وسوف تطير من حاملة الطائرات المستقبلية التابعة لشركة البحرية
الوطنية (Marine Nationale).

في معرض برلين الجوي لعام 2018، أعلنت شركة داسو للطيران وشركة إيرباص عن
اتفاق للتعاون في تطوير طائرة مقاتلة خفية كبديل لرافال الفرنسية، ويوروفايتر
الألمانية، وإف/إيه-18 هورنتا الإسبانية، والتي تسمى نظام الطيران المستقبلي
(بالإنجليزية: Future Combat Air System (FCAS)). من المتوقع إجراء أول
رحلة تجريبية في حوالي عام 2025 ودخول للخدمة في حوالي عام 2040.

نظام القتال الجوي المستقبلي

تم تطوير مفهوم نظام القتال الجوي المستقبلي في إطار برنامج اقتناء التكنولوجيا الأوروبية والذي بدأ عام 2001 بالتعاون مع ألمانيا وفرنسا وبريطانيا وإيطاليا والسويد وإسبانيا. كان مفهوم نظام القتال الجوي المستقبلي الجديد هو الذي يجمع بين الأنظمة المأهولة وغير المأهولة والطائرات المقاتلة و الطائرات بدون طيار، ليكون أكثر كفاءة في السيناريوهات المستقبلية من الأنظمة المأهولة وحدها.

طلبت ألمانيا وإسبانيا عام 2017 من شركة إيرباص البدء في العمل على اقتراح لطائرة مقاتلة جديدة تحت اسم نظام القتال الجوي المستقبلي.

في 2018 وخلال معرض برلين الدولي للطيران، أعلنت داسو للطيران وإيرباص اتفاقية للتعاون في تطوير هذا النظام. في ديسمبر 2018، رحبت وزارة الدفاع الألمانية باهتمام إسبانيا بالبرنامج. في 12 فبراير 2020، تمت الموافقة على المرحلة الأولى (1 أ) من برنامج البحث والتطوير من قبل لجنة الميزانية بالبرلمان الألماني. وتم بعده التوزيع الصناعي للبرامج الفرعية الخمسة الأولى.

التطور

المظاهر الأولية

المرحلة 1 أ - العقد الإطارى الأولي

تم منح شركة داسو وإيرباص وشركائهما عقد الإطار الأولي اعتبارًا من فبراير 2020، ومن المتوقع أن تغطي فترة 18 شهرًا من البحث والتطوير. وتم استبعاد إسبانيا:

مقاتلة الجيل التالي، مع شركة داسو للطيران كمقاول رئيسي وشركة إيرباص كشريك رئيسي

الأنظمة غير المأهولة (طائرات بدون طيار) مع شركة إيرباص كمقاول رئيسي وشركة إم بي دي إيه الأوروبية كشريك رئيسي.

أنظمة السحابة القتالية مع إيرباص كمقاول رئيسي وتاليس كشريك رئيسي.

المحرك مع سنيكما و أم تي يو للمحركات الجوية كشريك رئيسي.

المرحلة 1 ب

سيتم إشراك موردين إضافيين.



نموذج لنظام القتال الجوي المستقبلي الأوروبي، الذي تم الكشف عنه في معرض باريس الجوي 2019

معلومات عامة

النوع مقاتلة من الجيل السادس

بلد الأصل إسبانيا ألمانيا فرنسا

التطوير والتصنيع

الصانع <

... القائمة

سيرة الطائرة

دخول الخدمة

مخطط عام
2040

أول طيران

مخطط عام
2027

الوضع الحالي

تحت التطوير

الخدمة

المستخدم الأساسي

القوات الجوية
سلاح — الفرنسية
— الجو الألماني
القوات الجوية
الإسبانية

بريغيه اتلانتيك

بريغيه اتلانتيك (بالإنجليزية: Breguet Atlantic) هي طائرة دورية أنتجت في 1961 بفرنسا. من صناعة بريغيه للطيران. تستخدم بشكل أساسي من قبل البحرية الفرنسية. كان أول طيران لها في 21 أكتوبر 1961. دخلت الخدمة في 1965، ومازالت في الخدمة حتى الآن. صنع منها 87 طائرة، وسعر الطائرة الواحدة منها هو <35 مليون دولار.

المستخدمون

البحرية الفرنسية

البحرية الألمانية

القوة الجوية الإيطالية



طائرة Breguet Atlantic BR1150 (الرمز 61-12) التابعة للبحرية الألمانية،
تتجه إلى نقطة الإقلاع في RAF Fairford، Royal International Air Tattoo،
Gloucestershire، إنجلترا.

معلومات عامة

النوع	طائرة دورية
بلد الأصل	فرنسا
التسمية العسكرية	P-1150A [1] إيطاليا في 

سعر الوحدة >35 مليون دولار

التطوير والتصنيع

الصانع	بريغيه للطيران
سنة الصنع	1961
الكمية المصنوعة	87

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1965
أول طيران	21 أكتوبر 1961
الوضع الحالي	في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	البحرية الفرنسية
مستخدمون آخرون	البحرية الألمانية، القوة الجوية الإيطالية

الخصائص

المحرك	RB.109 Tyne (en) (العدد: 2)
الطول	31 متر [2] 75
باع الجناح	36 متر [2] 3

طائرات هجوم خفيفة وتدريب متقدمة

ألفا جت

ألفا جت (بالإنجليزية: Alpha jet) طائرة هجوم خفيفة وتدريب متقدمة نفائة تصنع من قبل شركة دورنير الألمانية وداسولت افياسيون الفرنسية.

المشغلون

فرنسا

ألمانيا

المملكة المتحدة

كندا

بلجيكا

مصر

المغرب

قطر

الخصائص العامة

الطاقم: 2

الطول: 13.23 متر

طول الجناح: 9.11 متر

الارتفاع: 4.19 متر

مساحة الأجنحة: 17.50 متر مربع

الوزن فارغة: 3515 كلغ

الوزن محملة: 5,000 كجم

الوزن الأقصى عند الاقلاع : 7,500 كلغ

المحرك: محركان من نوع سنيكما Turbomeca Larzac 04-C5 بقوة 13.24 كيلو نيوتن لكل واحد منهما.

الأداء

السرعة القصوى: 1,000 كم / ساعة (540 كيلو نيوتن، 621 ميلا في الساعة) عند مستوى سطح البحر

سرعة السقوط: 167 كم / ساعة (مع انزال القلابات وعجلات الهبوط)

نصف قطرها القتالي: 610 كم (329 NMI، 379 ميل) لو-LO-LO الشخصي، جراب مسدس وأسلحة مضادة للدروع anti- underwing قطرة 2

المدى: 2940 كم

أقصى ارتفاع: 14630 متر

معدل الصعود: 57 م / ث

التسليح

المدافع: 1 × 27 ملم (1.06 في) ماوزر BK-27 مدفع في المسدس مدفع RDS W/120 centreline حزمة أو 301 X ملم DEFA في RDS محور w/150 جراب

القذائف: 2 × القرون صاروخ ماترا مع 18 × 68 ملم قذائف SNEB لكل منهما؛ 2 × CRV7 القرون صاروخ مع 19 × 70 ملم كل الصواريخ

الصواريخ: 2 × إيه آي إم-9 سايدويندر؛ 2 × أر 550 ماجيك؛ 2 × إيه جي. إم-65 مافريك

القنابل: 2,500 كغ من الحمولة على خمسة نقاط تعليق.

المتغيرات

سلاح الجو البرتغالي ألفا جيت ألف المخصصة للطيران عرض فريق شركة أساس دي البرتغال القوات الجوية الفرنسية ألفا جت E

ألفا جت ج: إصدار هجوم استخدمت أصلا من قبل ألمانيا.

ألفا جت E: إصدار المدرب المستخدمة في الأصل من فرنسا وبلجيكا.

ألفا جيت 2: تنمية ألفا جت E الأمثل لهجوم بري. كان اسمه في الأصل هذه النسخة ألفا جت نجاي (نوفيل الجيل Appui / أو مدرسة "الجيل الجديد هجوم / تدريب")،

ألفا جت MS1: إغلاق الدعم قادرة على إصدار يتم تجميعها في مصر.

ألفا جت MS2: نسخة محسنة مع إلكترونيات الطيران الجديدة، محركا uprated وصواريخ ماجيك من الجو إلى الجو، وقمرة القيادة Lancier الزجاج.

ألفا جت ATS (متقدم نظام التدريب): نسخة مزودة متعددة الوظائف الضوابط وزجاج قمرة القيادة لتدريب الطيارين في استخدام نظم الملاحة والهجوم من الطائرات المقاتلة جيل آخر والمستقبل. كان يسمى أيضا هذا الإصدار ألفا جت 3 أو

Lancier



طائرة ألفا جت تابعة لشركة الدفاع كوينتي كيو

معلومات عامة

النوع	وطائرة طائرة هجوم أرضي تدريب
بلد الأصل	 فرنسا
المهام	advanced trainer airplane (en) — طائرة هجوم أرضي

التطوير والتصنيع

الصانع	وداسولت افياسيون دورنير
سنة الصنع	1973-1984
الكمية المصنوعة	480

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	4 نوفمبر 1977
أول طيران	26 أكتوبر 1973

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
مستخدمون آخرون	القوات الجوية المصرية القوات الجوية القطرية القوات الجوية المغربية

الخصائص

المحرك	العدد: [1] Larzac 04 (en) 2)
الطول	—29 متر [2] 12 75 بوصة [1] 483
باع الجناح	—11 متر [2] 9 بوصة [1] 359
أقصى مدى	078, ميل بحري [1] 1
أقصى ارتفاع	200, قدم [1] 49
الوزن فارغة	920, رطل [1] 9

جاغوار (طائرة)

جاغوار (بالإنجليزية: SEPECAT Jaguar)، طائرة هجوم أرضي طورت في الأصل كمشروع بريطاني فرنسي مشترك لإنتاج طائرة تدريب ذات أداء عالي ولكن مواصفاتها غيرت لاحقا لتصبح طائرة قاصفة هجومية. استخدمت في الأصل من قبل القوات الجوية الملكية البريطانية في عام 1973، وسلاح الجو الفرنسي. في عام 1972 لا تزال في الخدمة في سلاح الجو الهندي، وسلاح الجو السلطاني في سلطنة عمان.

تستخدم جاغوار في المقام الأول كطائرة للهجوم الأرضي. وتبلغ سرعتها القصوى 990 ميل في الساعة، اما مداها فيزيد عن 500 ميل. وفي الإمكان تزويد طائرة جاغوار بأنواع عديدة من الأسلحة تبعا للمهمة المكلفة بها بما في ذلك القنابل العنقودية والعادية والمسيرة باشعة الليزر. كما تحمل الطائرة على متنها مدفعين من عيار 30 ملم، إضافة إلى صاروخين جو-جو من طراز سايدوايندر. إضافة لذلك فالطائرة مزودة بمعدات للدفاع الإلكتروني.

ويعتبر نظام الملاحة والهجوم المزودة به جاغوار واحدا من أهم مميزاتها. ويقوم هذا النظام بعرض كل المعلومات الضرورية على لوح زجاجي مثبت امام قائدها. وقد استخدمت طائرات جاغوار في حرب البلقان عام 1998، كما تم تطويرها بعد أن استخدمت بنجاح في حرب الخليج عام 1991. وكانت القوات الجوية البريطانية

تستخدم عددا من طائرا الجاغوار في القيام بمهام دورية في منطقتي حظر الطيران في العراق.

تم تصدير الجاكوار لعدة دول مثل: إكوادور و الهند وسلطنة عمان ونيجيريا, استخدمت جاكوار في العديد من الصراعات والعمليات العسكرية في موريتانيا وتشاد والعراق والبوسنة، وباكستان, وفي حرب الخليج تم الثناء على طائرة الجاغور لموثوقيتها, ونجاحها في العديد من المهمات الموكلة لها. بقيت كطائرة هجوم رئيسية حتى 1 يوليو 2005, ومع سلاح الجو الملكي لبريطاني حتى نهاية أبريل 2007.. وتم استبدالها بطائرات تورنادو, يوروفايتر تايفون. وداسو رافال.



سلاح الجو الملكي البريطاني, طائرة جاغوارT2



طائرة جاغوار تابعة للقوات الجوية الفرنسية، خلال مهمة للتزود بالوقود فوق البحر الأدرياتيكي.)

معلومات عامة	
النوع	طائرة هجوم ارضي
بلد الأصل	 — فرنسا  المملكة المتحدة
سعر الوحدة	مليون دولار، في عام 8 [1]1978
التطوير والتصنيع	
الصانع	SEPECAT) بريغيه للطيران شركة الطائرات (البريطانية)

الكمية المصنوعة 543

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1973
انتهاء الخدمة	2005 (فرنسا) / 2007 (بريطانيا)
أول طيران	8 ستمبر 1968
الوضع الحالي	قيد العمل

الخدمة

المستخدم الأساسي	سلاح الجو الملكي القوات الجوية الفرنسية القوات الجوية الهندية سلاح الجو السلطاني العماني
------------------	--

الخصائص

الطول	52, متر [2] 15
باع الجناح	49, متر [2] 8
مساحة الجناح	18, متر مربع 24
أقصى مدى	850 كيلومتر

شركات صناعة الطائرات المروحية

شركة الطيران يوروكوبتر

يوروكوبتر إتش إتش-65 دولفين

يوروكوبتر إتش إتش-65 دولفين هي طائرة هليكوبتر ذات محركين، ودوار رئيسي واحد، تستخدم في عمليات الإخلاء الطبي والبحث والإنقاذ تشغل من قبل حرس السواحل الأمريكي. وهي الطراز البديل من المروحية الفرنسية يوروكوبتر إيه إس 365 دولفين.

المشغلون

Israeli Air Force HH-65 operating with a Sa'ar 4.5-class missile boat

HH-65C Dolphins of the حرس السواحل الأمريكي

إسرائيل

القوات الجوية الإسرائيلية

السرب 193

الولايات المتحدة

حرس السواحل الأمريكي

CGAS Atlantic City

Coast Guard ATC

CGAS Barbers Point

CGAS Borinquen

CGAS Corpus Christi

CGAS Detroit

CGAS Houston

CGAS Humboldt Bay

CGAS Kodiak

CGAS Los Angeles

CGAS Miami

CGAS New Orleans

CGAS North Bend

CGAS Port Angeles

CGAS San Francisco

CGAS Savannah

CGAS Traverse City

Helicopter Interdiction Tactical Squadron



فينيسترون (Fenestron) على "إتش إتش-65 سي"



رادار إتش إتش-65 سي



أعضاء قاعدة خفر السواحل الأمريكية الجوية في سافانا يستخدمون طائرة HH-65C التابعة لخفر السواحل الأمريكية في عرض عملية إنقاذ بطائرة هليكوبتر



طائرة HH-65 تابعة للقوات الجوية الإسرائيلية تعمل مع زورق صواريخ من طراز Sa'ar 4.5



HH-65C Dolphins of the حرس السواحل الأمريكي



صورة رقم 6608 لطائرة الهليكوبتر MH-65C التابعة لخفر السواحل الأمريكي

معلومات عامة	
النوع	SAR helicopter
بلد الأصل	فرنسا / الولايات المتحدة
التسمية العسكرية	HH-65 الولايات في  المتحدة
سعر الوحدة	9 مليون دولار
التطوير والتصنيع	
الصانع	إيروسباسيال إيرباص هليكوبترز
الكمية المصنوعة	102
طورت من	يوروكوبتر إيه إس 365

دوفين

سيرة الطائرة

أول طيران 1980

الوضع الحالي في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي
حرس السواحل
الأمريكي

الخصائص

الطول 63,11 متر

الارتفاع 52,3 متر

أقصى مدى 760 كيلومتر

أقصى ارتفاع 2,290 متر

يوروكوبتر إكس3

يوروكوبتر إكس³ (X-مكعبة) (بالإنجليزية: Eurocopter X³) هي هليكوبتر بدفع مُركب «قايروداين» (Gyrodyne) تجريبية، عالية السرعة، يجري تطويرها من قبل شركة يوروكوبتر (الآن إيرباص هيليكوبترز). وتعد منصة لعرض تكنولوجيا يوروكوبتر المتعلقة بثلاثة مفاهيم خاصة بـ «السرعة العالية، بعيدة المدى وهليكوبتر هجينة» أو مفهوم. إكس³ (X³) حققت سرعة 255 عقدة (472 كم/س؛ 293 ميل/س) في رحلة مستوية وذلك في 7 يونيو 2013، ووضعت بذلك رقم قياسي غير رسمي للسرعة القياسية لطائرات الهليكوبتر.

التصميم والتطوير

Eurocopter X³

المواصفات

Eurocopter X³ at ILA Berlin Air Show 2012

البيانات من FlightGlobal; no other specifications have been .released by Eurocopter

الخصائص العامة

طاقم: 2

الوزن الإجمالي: 5,200 كغ (11,464 رطل) .

محركات: 2 × رولز رويس توربوميكا آر تي إم 9/01-322 a turboshaft engines, 1,693 كو (2,270 حصان) الواحد

قطر الدوار الرئيسي: 12.6 م (41 قدم 4 بوصة)

مساحة الدوار الرئيسي: 124.7 م² (1,342 قدم²)

مراوح: 5-ريشة (two tractor propellers gear driven from main) .(engines

Main rotor: five-bladed from the إيرباص إتش 175

أداء

السرعة القصوى: 472 كم/س؛ 293 ميل/س (255 عقدة) at roughly 10,000 قدم (3,048 م)

سرعة العبور: 407 كم/س (253 ميل/س؛ 220 عقدة)

سقف الخدمة: 3,810 م (12,500 قدم)

معدل الصعود: 28 م/ث (5,500 قدم/د)

Tip speed: 0.91 Mach

Autorotation: 2,800 f.p.m



يوروكوبتر X³



يوروكوبتر X³ في معرض برلين الجوي الدولي 2012



يوروكوبتر X3 في معرض ILA برلين 2012.

معلومات عامة	
النوع	هليكوبتر تجريبية مركبة
التطوير والتصنيع	
الصانع	إيرباص هيليكوبترز
الكمية المصنوعة	1
طورت من	يوروكوبتر إي سي 155
سيرة الطائرة	
أول طيران	6 سبتمبر 2010

يوروكوبتر إي سي 130

يوروكوبتر أي سي 130 (بالإنجليزية: Eurocopter EC130) هي مروحية أوروبية خفيفة ذات محرك واحد، وهي تطور للإنتاج من مروحية يوروكوبتر إيه إس 350.

التصميم والتطوير

المروحية إي-سي-130 هي أحد الطرازات المبنية على أساس يوروكوبتر إيه إس 350 بي3، وقامت برحلتها الأولى في 24 يونيو 1999. وتتميز المروحية إي-سي-130 باستبدال مروحة التوجيه الخلفية بمضخة هوائية. وقد أدخل هذا التعديل الذي يسمى بالفرنسية «الشباك الصغير/فنسترون» Fenestron من أجل خفض ضوضاء تلك المروحة خارج الطائرة بنسبة 50%، حيث يصل ضجيجها 8.5 dB وهذا أقل من الحد القياسي 2.

صممت إي-سي-130 بمشاركة شركات السياحة، وهي تحتوي على مقصورة واسعة تتمتع بروئية ممتازة إلى الخارج، وتسع لعدد 7 من السياح. ومقد بدأت إي-سي-130 بالخدمة في أسطول بلو هاوايان للسياحة عام 2001، وهي حاليا تستعمل يوميا في هاواي والجراند كانيون بكاليفورنيا.

كما أصبحت إي-سي-130 تستخدم كثيرا في الخدمات الطبية بفضل اتساعها ويمكنها احتواء واحا أو اثنين من أسرة نقل المرضى، كما تتميز بأبواب جانبية واسعة

ونافذة فنسترون تمنع دوران المروحية عشوائيا. ويضم الآن أكبر ناقل للمرضى في العالم AMS ستة مروحيات إي-سي-130 في أسطوله.

بعض الموديلات

مستخدمين

توجد عدد كبير لتلك المروحية يعمل في البلاد المختلفة، نذكر منها :

الإمارات العربية المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية، وألمانيا وأستراليا وموناكو ونيوزيلندا وغيرهم.



مطاعم يوهان لافر بالنمسا، EC130



شركة سكايهيلي المحدودة، EC130



معلومات عامة

النوع	مروحية
بلد الأصل	
سعر الوحدة	~2.1M, دولار €1.75M يورو

التطوير والتصنيع

الصانع	يوروكوبتر
طورت من	يوروكوبتر إيه إس 350

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	2001
-------------	------

يوروكوبتر إي سي 135

يوروكوبتر إي سي 135 (بالإنجليزية: Eurocopter EC135) (الآن: مروحية إيرباص إتش 135) (بالإنجليزية: Airbus Helicopters H135)، هي مروحية مدنية ذات محركين تنتجها إيرباص هيليكوبترز (المعروفة سابقا باسم يوروكوبتر (Eurocopter)). وهي قادرة على الطيران تحت قواعد الطيران الآلي (IFR) ومجهزة بأجهزة تحكم بالطيران رقمية. ودخلت المروحية الخدمة في عام 1996، وتم إنتاج أكثر من ألف طائرة حتى الآن. وتستخدم على نطاق واسع من قبل الشرطة وخدمات الإسعاف والنقل التنفيذي. وبحلول عام 2013، كانت إي سي 135 قد قدمت أكثر من 500 من الخدمات الطبية الطارئة في جميع أنحاء العالم. في حين يتم استخدام إي سي 135 في المقام الأول من قبل مشغلين مدنيين، إلا أنه يوجد بديل عسكري موجه للجيش مع قدرات قتالية مازال قيد الإنتاج يعرف بمسمى يوروكوبتر إي سي 635.

المتغيرات والاصدارات

Cornwall Air Ambulance EC135 G-KRNW overhead at بلزيث
(كورنوال)، 2008

of the Austrian Air Rescue service in إسعاف جوي EC135 T2
Klagenfurt, Austria

EC135 P1

EC135 T1

Pow

EC135 P2

EC135 T2

EC135 P2+ (Marketing name EC135 P2i)

EC135 T2+ (Marketing name EC135 T2i)

EC135 P2+ (Marketing name EC135 P2e)

EC135 T2+ (Marketing name EC135 T2e)

EC135 P3

EC135 T3

يوروكوبتر إي سي 635

TH-135

المشغلين

تحظى «إي سي 135» بشعبية مع شركات النقل الجوي، ومشغلي الإسعاف الجوي،
ويتم تشغيلها من قبل الأفراد والشركات الخاصة..

تشغيل عسكري

خريطة مشغلي يوروكوبتر "إي سي 135" العسكرية تظهر بالون الأزرق

"إي سي 135 تي 1" (EC135 T1) من الجيش الألماني

أستراليا

القوات الدفاع الملكية الأسترالية

البرازيل

القوات الجوية البرازيلية

الغابون

سلاح جو الغابون

ألمانيا

الجيش الألماني

أيرلندا

سلاح الجو الأيرلندي

اليابان

قوة الدفاع الذاتي البحرية اليابانية

المغرب

الدرك الملكي المغربي

نيجيريا

سلاح الجو النيجيري

إسبانيا

قوة الجيش الأسباني الجوية المتنقلة



النموذج "بو 108" (Bo 108)



الإسعاف المتفوق كم طراز «إي سي 135» في المركز الطبي لجامعة راش



مقصورة قيادة "إي سي 135"، مايو 2008



"إي سي 135" من شرطة ولاية براندنبورغ شرطة ولاية براندنبورغالألمانية



مروحية "إي سي 135" لنادي السيارات الألماني "أداك" تقلع من المهبط الطبي في
جامعة بون، 2008



مروحية (EC135 T1) تابعة للمشغل الفرنسي (SAF Hélicoptères) خلال عملية
انقاذ



of the Austrian Air Rescue service in إسعاف جوي EC135 T2
Klagenfurt, Austria

تشغيل حكومي

الأرجنتين

الشرطة الفيدرالية الأرجنتينية

Eurocopter EC135 T2+ Policía Federal Argentina

يوروكوبتر (EC135 T2 +) من الشرطة الاتحادية الأرجنتينية

Argentine National Gendarmerie

أستراليا

New South Wales Police AirWing

النمسا

الشرطة الاتحادية

كندا

Ontario Provincial Police

كرواتيا

Croatian Police

جمهورية التشيك

State Police

ألمانيا

الشرطة الاتحادية

شرطة الولاية

أيرلندا

Garda Air Support Unit

اليابان

وكالة الشرطة الوطنية (اليابان)

ليتوانيا

.Eurocopter EC135P2+ of the National Police Corps of Spain

State Border Guard

هولندا

National Police

النرويج

Norwegian Police Service

بولندا

Lotnicze Pogotowie Ratunkowe

رومانيا

الشرطة الرومانية

SMURD

سلوفينيا

Slovenian National Police

إسبانيا

فيلق الشرطة الوطنية

الحرس المدني

السويد

سلطة الشرطة السويدية

المملكة المتحدة

يوروكوبتر (EC135T2) للشرطة في جمهورية التشيك

(Bond Air Services تشغل من قبل North West Air Ambulance)

(Bond Air Services تشغيل من قبل) Police Scotland

خدمة الإسعاف الاسكتلندية (تشغيل من قبل Bond Air Services)

(Bond Air Services تشغيل من قبل) Northern Lighthouse Board

National Police Air Service

تركيا

وزارة الصحة (تركيا) (تشغيل من قبل Turkish Aeronautical Association)

الولايات المتحدة

Broward County Sheriff

Massachusetts State Police

University of Tennessee Medical Center

الحوادث والوقائع

في 29 أكتوبر 2013، مروحية شرطة اسكتلندا من طراز (EC135 T2) تحطمت في حانة في غلاسكو، اسكتلندا. ثلاثة ركاب كانوا على متنها قتلوا، فضلا عن سبعة رعاة الحانة. وسبب الحادث قيد التحقيق.

مواصفات (+ EC135 P2 + / T2)

ملف خارجي

البيانات من Eurocopter EC135 2008 Tech Data book

الخصائص العامة

طاقم: pilot 1

سعة: ما يصل إلى سبعة ركاب أو اثنين من أفراد الطاقم واثنين من المرضى (نسخة الإسعاف الجوي) أو 1,455 كغ (3,208 رطل) حمولة

طول: 10.2 م (33 قدم 6 بوصة)

ارتفاع: 3.51 م (11 قدم 6 بوصة)

الوزن فارغة: 1,455 كغ (3,208 رطل)

وزن الإقلاع الأقصى: 2,910 كغ (6,415 رطل)

محركات: 2 × Turbomeca Arrius 2B2 محرك توربيني، 472 كو (633 حصان) الواحد

or 2 × Pratt & Whitney Canada PW206B محرك التوربيني، بقدرة 463 كو (621 حصان) (take-off power)

قطر الدوار الرئيسي: 10.2 م (33 قدم 6 بوصة)

مساحة الدوار الرئيسي: 81.7 م² (879 قدم²)

أداء

سرعة العبور: 254 كم/س (158 ميل/س؛ 137 عقدة)

في سبييدس: 287 كم/س (178 ميل/س؛ 155 عقدة)

مدى: 635 كم (395 ميل؛ 343 nmi)

سقف الخدمة: 6,096 م (20,000 قدم)

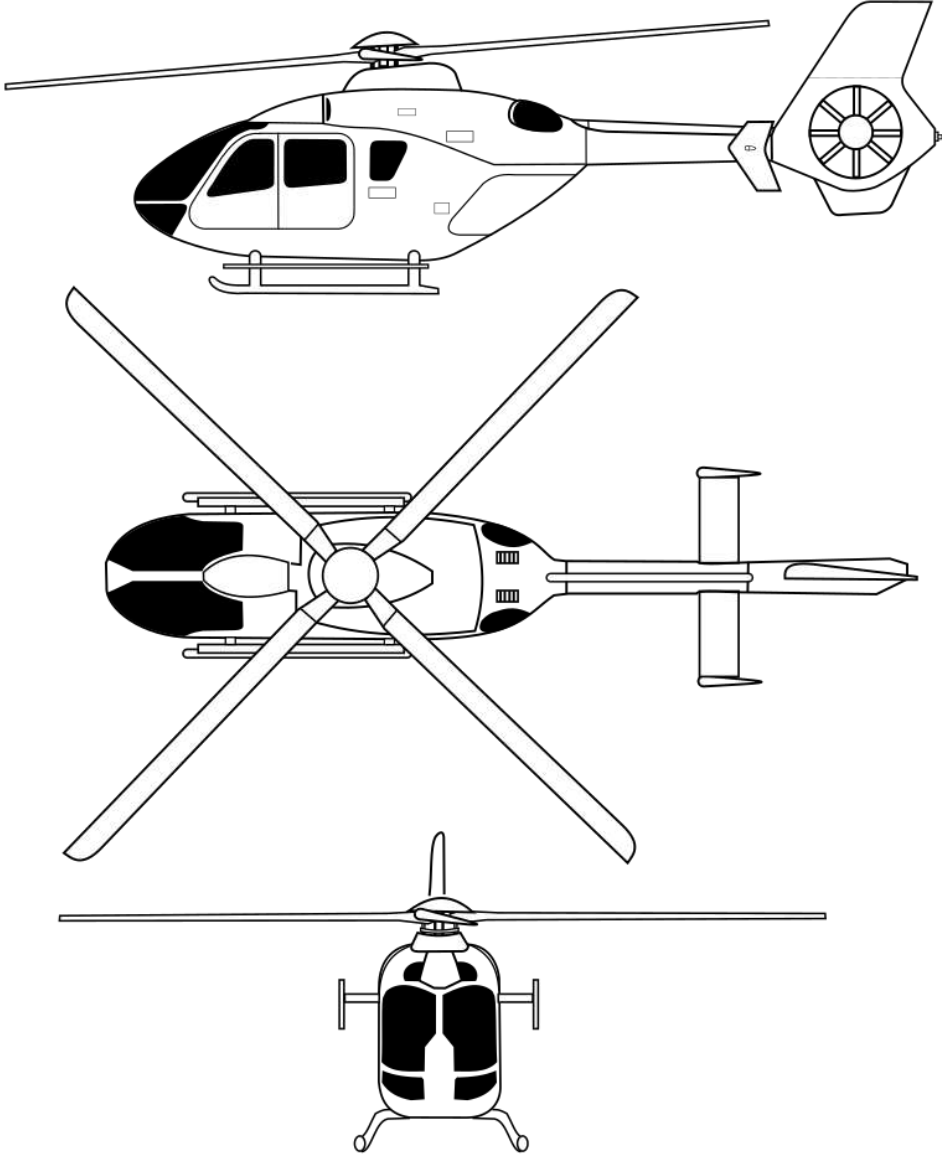
معدل الصعود: 7.62 م/ث (1,500 قدم/د)



طائرة يوروكوبتر EC135P2+ تابعة لشرطة إسبانيا الوطنية.



يوروكوبتر (EC135T2) للشرطة في جمهورية التشيك



رسم تخطيطي لـ EC135



(EC135T) المستخدمة من قبل شرطة افون وسومرست

معلومات عامة	
النوع	مروحية خفيفة متعددة الأغراض
بلد الأصل	ألمانيا
التطوير والتصنيع	
الصانع	يوروكوبتر إيرباص هيليكوبترز
سنة الصنع	حتى الآن-1995
الكمية المصنوعة	1000 [1](2011) أكثر من
طورت من	بي أو 105
طرازات أخرى	يوروكوبتر إي سي 635
سيرة الطائرة	

دخول الخدمة	1996
أول طيران	15 فبراير 1994
الوضع الحالي	في الخدمة

يوروكوبتر إي سي 145

يوروكوبتر إي سي 145 (بالإنجليزية: Eurocopter EC 145) هي مروحية خفيفة متعددة الاستعمالات مزودة بمحركين تصنعها شركة يوروكوبتر. عرفت أولاً باسم بي كاي 117 سي 2 (BK 117 C2)، وهي مبنية على طراز بي كاي 117 سي 1 (BK117 C1) الذي أصبح جزء من خط إنتاج شركة يوروكوبتر في عام 1992 عندما تم تشكيل الشركة من خلال الاندماج قسم Messerschmitt-Bölkow-Blohm الخاص بالمروحيات التابع لشركة ديملر – بنز وقسم المروحيات في شركة Aérospatiale-Matra. إن EC 145 هي مروحية ثنائية المحرك وبإمكانها حمل حتى 9 ركاب بالإضافة إلى اثنين من أفراد الطاقم وذلك وفقاً لمواصفات الزبائن. وهي مخصصة لنقل الركاب، والنقل، وخدمات الشركات، والخدمات التدخل الطبي الطارئ (EMS)، والبحث، والإنقاذ.

التطوير

أنت مروحية إي سي 145 نتيجة التعاون الوثيق بين شركتي يوروكوبتر وكاوازاكي للصناعات الثقيلة بهدف زيادة مساحة المقصورة ووزن الإقلاع لطراز بي كاي 117

سي 2، بالإضافة إلى تحديث أجهزة ملاحية بي كاي 117 من الأنظمة المطورة لطراز إي سي 135. وقد اختيرت الطائرة من قبل هيئة الدفاع والدفاع المدني الفرنسي لتنفيذ مهمات الإنقاذ الجوية في ديسمبر 1997 حيث بلغ حجم الصفقة التي تم من خلالها شراء 32 مروحية مليار فرنك فرنسي. وانتهت أول مروحية كاي 117 سي 2 رحلتها الأولى في دوناوفورته (بالألمانية: Donauwörth) في 12 يونيو 1999 كما تم بناء النموذج الأولي الثاني للمروحية في مصنع كاوازاكي في غيفو.

وأطلقت يوروكوبتر لقب إي سي 145 على الطراز الجديد بعد تصميمها للنموذج الأولي الثالث في أبريل 2000، كما حصلت على شهادة السلامة من قبل Luftfahrt-Bundesamt الألمانية ومكتب الطيران المدني الياباني في ديسمبر 2000. وعُرضت مروحية إي سي 145 في معرض باريس الجوي في عام 2001 وتلقت بائرها على المزيد من الطلبات المدنية. وحصلت أيضاً على شهادة السلامة من وكالة الطيران الفدرالية الأمريكية في فبراير عام 2002 كما تم عرضها في معرض Heli-Expo في أورلاندو، فلوريدا في نفس العام.

التصميم

تتصف إي سي 145 بمساحة مقصورة أكبر من سابقتها مروحية BK 117 C1 حيث زادت المساحة الداخلية بمقدار 46 سم طولاً و13 سم عرضاً، ما أدى إلى زيادة حجم المقصورة بمقدار 1.0 متر مكعب (36.6 قدم مربع) ليصبح 6.0 متر مكعب (213.2 قدم مربع). أما التعديلات الأخرى التي طرأت على الطراز القديم فإنها تشمل زيادة وزن الإقلاع الأقصى، وزيادة المدى الذي تم تحقيقه بعد تطوير شفرات الدوران المصنوعة من مواد مركبة المبنية على شفرات طراز EC 135. وهي مربوطة إلى نظام شفرات بلا مفصلات مع محور من التيتانيوم الموحد ويتم تشغيلها عن طريق محركي Turboméca Arriel 1E2 turboshaft. وتتسع المقصورة إلى 8 أو 9 أشخاص كما أنها تتمتع بأرضية مستوية يمكن الولوج إليها من كلا الجانبين

بالإضافة إلى الدخول من خلف المروحية. وتتألف المقصورة الزجاجية بالكامل من نظام التحكم بالعرض الطيران MEGHAS Thales Avionics مع شاشات مصفوفات كريستالية فعالة.

ويتسع ترتيب المقصورة لطيار أو طيارين مع 8 ركاب أو 9 ركاب. أما تنظيم EMS لإخلاء الجرحى فيمكنه حمل مريضين مع 3 أشخاص من الطاقم الطبي. كما يمكن تزويد المروحية بطوافات طوارئ ورافعات إنقاذ ومصابيح بحث وخطاف تحميل ومعدات متخصصة لمتطلبات العمليات الأخرى.



مقصورة المروحية إي سي 145.

تاريخ التشغيل

هيئة الدفاع والدفاع المدني الفرنسية بالإضافة إلى الشرطة الفرنسية وشرطة هيسي الحكومية الألمانية أول من قام بتشغيل المروحية إي سي 145 عندما استلموا الدفعة الأولى من المروحية في أبريل 2002. وتحطمت إثنان من مروحيات الدفاع المدني منذ تاريخ تسليمهما، وواحدة ضاعت أثناء عملية إنقاذ على جبل آريزون في البيرينيه الفرنسية في 20 يوليو 2003 والأخرى تحطمت أثناء تدريبات الشرطة للإنقاذ بالقرب من غارفارنييه في البيرينيه في 5 يونيو 2006 وخسارة 3 ارواح.

في عام 2006 تم اختيار (UH-145) النسخة العسكرية من إي سي 145 لبرنامج المروحيات ذات الاستخدامات الخفيفة في الجيش الأمريكي متغلبة على 3 مروحيات أخرى. وشمل العرض تزويدهم بـ 345 مروحية مع مواصفات اختيارية لطائرات إضافية. وبلغ حجم الصفقة الإجمالي (بما في ذلك الخدمة والصيانة) قرابة 3 مليارات دولار أمريكي.

وقد أطلق قسم الدفاع الأمريكي التابع للجيش الأمريكي لقب يو إتش - 72 لاكوتا (UH-72 Lakota) على المروحيات الـ 345. وتم تسليم أول مروحية UH-72A في ديسمبر 2006.

المواصفات العامة

الخصائص العامة

الطول: ()

باع الجناح: ()

الارتفاع: ()



يوروكبتر إي سي 145 تابعة لخدمات روجا للإنقاذ الجوي



معلومات عامة	
النوع	متوسطة متعددة مروحية الاستعمالات
المهام	خدمات — نقل مسافرين عملية البحث — طبية طارئة والإنقاذ
سعر الوحدة	5.5 مليون دولار أمريكي
التطوير والتصنيع	
الصانع	مجموعة يوروكبتر
طورت من	إم بي بي/كازيكي بي 117 كيه
سيرة الطائرة	

دخول الخدمة	2002
أول طيران	12 يونيو 1999

الخدمة

المستخدم الأساسي	سلاح الجو القوات – البوليفي [1] الجوية الألبانية 
------------------	--

الخصائص

المحرك	Turbomeca Arriel 1E2 (en)  (العدد: 2) 
--------	---

يوروكوبتر إي سي 155

يوروكوبتر إي سي 155 (بالإنجليزية: Eurocopter EC155)، الآن تسمى مروحية إيرباص إتش 155 (بالإنجليزية: Airbus Helicopters H155)، مروحية نقل ركاب، بعيدة المدى، ومتوسطة الحمولة طورتها يوروكوبتر من الأسرة دوفين لاستخدام الطيران المدني. وهي طائرة بمحركين ويمكنها حمل ما يصل إلى 13 راكبا جنبا إلى جنب مع 1 أو 2 من الطاقم، اعتمادا على طلب التكوين من العملاء. ويتم تسويقها كمروحية لنقل الركاب، الدعم البحري، وكبار الشخصيات والنقل للشركات ومهام نقل الضحايا. في عام 2015، تم تغيير اسم إي سي 155 رسميا إلى إتش 155، وذلك تمشيا مع إطلاق العلامة التجارية الجديدة وإعادة التسمية لشركة يوروكوبتر إلى إيرباص هيليكوبترز.

التصميم

in India Test flight of EC155 B1 of الجوية كينغ فيشر

المتغيرات والاصدارات

EC155 – أول نموذج مبدئي, بنيت من تعديل هيكل موجود لطائرة دوفين.

EC155 B – أول نسخة للإنتاج، والمدعومة من قبل اثنين من المحركات التوربينية توربوميكا من نوع Arriel 2C1.

EC155 B1 – نموذج أكثر قوة مجهز مع اثنين من المحركات التوربينية من صناعة توربوميكا Arriel 2C2 تقدم أعلى M.T.O.W، ومحسن ساخن وعالي الأداء

AS565 UC – تخصيص مبكر لدراسة مشتقة عسكرية

LCH/LAH – تطوير لنوع محسن من قبل كوريا للصناعات الفضائية. (LCH) ستدخل الخدمة في عام 2020، و (LAH) في عام 2022.

المشغلين

An EC155 of the German الشرطة الاتحادية (ألمانيا)

An EC155, operated by the Hong Kong Government Flying Service

يتم تشغيل الطائرة من قبل الأفراد والشركات ومشغلي الرحلات العارضة. وتعمل أيضا من قبل المؤسسات الحكومية وباعتبارها وسائل النقل البحري لصناعة النفط والغاز.

الصين

الشرطة

ألمانيا

الشرطة الاتحادية (ألمانيا)

هونغ كونغ

Government Flying Service

تايلاند

الشرطة الملكية التايلاندية

المملكة المتحدة

بريستول للمروحيات

الولايات المتحدة

جامعة ميشيغان مدرسة الطب

University of Florida ShandsCair



in India Test flight of EC155 B1 of Kingfisher Airlines



An EC155 of the German Federal Police (ألمانيا)

مواصفات (EC155 B1)

البيانات من {Eurocopter.com}

الخصائص العامة

طاقم: 1 أو 2 (الطيارين)

سعة: 13 راكباً أو 2,301 كغ (5,073 رطل) حمولة

طول: 14.3 م (46 قدم 11 بوصة)

ارتفاع: 4.35 م (14 قدم 3 بوصة)

الوزن فارغة: 2,618 كغ (5,772 رطل)

الوزن الإجمالي: 4,950 كغ (10,913 رطل)

وزن الإقلاع الأقصى: 4,920 كغ (10,847 رطل)

محركات: 2 × Turbomeca Arriel 2C2 turboshaft engines, Take-off

Power, 697 كو (935 حصان) الواحد

قطر الدوار الرئيسي: 12.6 م (41 قدم 4 بوصة)

مساحة الدوار الرئيسي: 124.7 م² (1,342 قدم²)

أداء

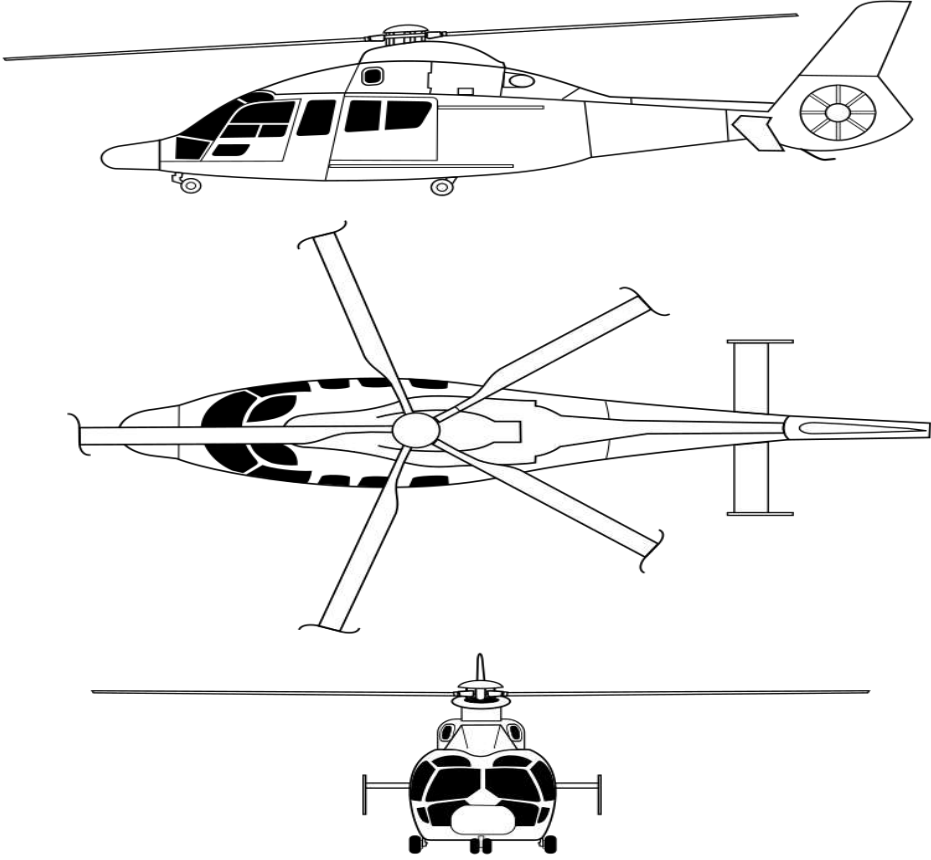
في سبيدس: 324 كم/س (201 ميل/س؛ 175 عقدة)

مدى: 857 كم (533 ميل؛ 463 nmi)

Ferry range: 985 كم (612 ميل؛ 532 nmi)

سقف الخدمة: 4,572 م (15,000 قدم)

معدل الصعود: 8.9 م/ث (1,750 قدم/د)



رسم خطي لطائرة يوروكوبتر EC 155

يوروكوبتر إي سي 225 سوبر بوما

يوروكوبتر إي سي 225 سوبر بوما هي هليكوبتر نقل الركاب بعيدة المدى طورت من طرف يوروكوبتر، تعتبر من الجيل الجديد في الأسرة المدنية لمروحيات من طراز سوبر بوما. انها طائرة بمحركين، ويمكن حمل ما يصل إلى 24 راكبا إلى جانب طاقم 2 ومضيفة الطائرة، حسب طلبات الزبون. يتم تسويق هذه الطائرة لنقل كبار الشخصيات أو نقل الركاب، فضلا عن البعثات الخدمات العامة.

سنة دخولها الخدمة : ديسمبر 2004

البلدان التي تستعملها

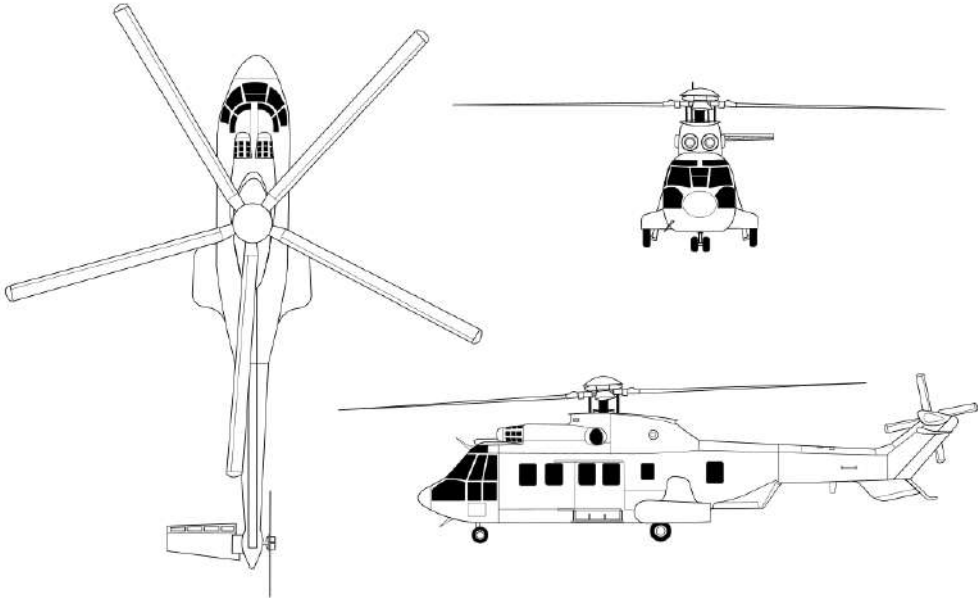
- الجزائر: الطائرات لنقل كبار الشخصيات + خدمة رئاسة الجمهورية الجزائرية والقوات الجوية الجزائرية

- كندا: لنقل عمال شركات صناعة النفط والغاز البحرية في بحر الشمال

- فرنسا: في النقل

- اليابان: قوات الدفاع الذاتي + هليكوبتر تعمل نقل شخصيات مهمة ووتستخدم لنقل الامبراطور الياباني ورئيس * -الوزراء والضيوف الرسميين والبحث والإنقاذ

- المكسيك : لكبار الشخصيات
 - النرويج: لنقل عمال شركات صناعة النفط والغاز البحرية في بحر الشمال
 - الصين للصين: للبحث والإنقاذ ورحلات كبار الشخصيات.
 - جمهورية الصين (تايوان) : للبحث والإنقاذ
 - كوريا الجنوبية : مكافحة الحرائق
 - فيتنام: جهود الإنقاذ البحرية ورحلات كبار الشخصيات.
 - المملكة المتحدة : بحث والإنقاذ + لنقل عمال شركات صناعة النفط والغاز البحرية في بحر الشمال.
- الصفات العامة



-الطاقم : 1 أو 2 (رائد + مساعد الطيار)

-السعة : 24 راكب + 1 مضيفة

-الطول : 19.50 متر

-قطر الدوار : 16.20 متر

-الطول : 4.97 متر

-وزنها خالية : 5256 كلغ

-وزنها محملة : 11,000 كلغ

-الوزن الأقصى للإقلاع : 11200 كلغ

الأداء

السرعة القصوى : 275.5 كم / ساعة (171 ميلا في الساعة)

المدى : 857 كلم (532 ميل)

أقصى ارتفاع : 5900 متر (19350 قدم)



يوروكوبتر EC-225 سوبر بوما MkII+

معلومات عامة

النوع مروحية نقل
ركاب

التطوير والتصنيع

الصانع يوروكوبتر

سيرة الطائرة

دخول الخدمة ديسمبر 2004

نوفمبر 27
أول طيران
2000

الخصائص

الارتفاع 97 متر

يوروكوبتر إي سي 635

يوروكوبتر إي سي 635 (بالإنجليزية: Eurocopter EC 635) هي مروحية خفيفة متعددة الاستعمالات طورت بواسطة شركة يوروكوبتر كنسخة عسكرية عن المروحية يوروكوبتر إي سي 135 (بالإنجليزية: Eurocopter EC 135) وتستخدم المروحية بشكل أساسي لخدمات نقل القوات، وعمليات الإجلاء الطبي، ونقل البضائع كما بإمكانها تنفيذ مهامات الإسناد القتالي المسلح. يمكن للمروحية حمل عدد يصل 8 أفراد من بينهم الطيار بالإضافة إلى حمولتها العسكرية وحمولتها التسليحية.

الخصائص العامة

الطاقم: 1 أو 2 طيار

القدرة: ما يصل إلى 7 ركاب

الطول: 10.21 م (33.5 قدم)

الدوار قطره: 10.20 م (33.5 قدم)

الطول: 3.62 متر (11.9 قدم)

مساحة القرص: 81.7 متر مربع (880 قدم مربع)

الوزن فارغة: 1,467 كلغ (3,234 رطل)

الحمولة النافعه: 1,443 كلغ (+3181 رطل)

أقصى وزن الإقلاع: 2,910 كغ (+6415 رطل)

السرعة القصوى: 278 كم بالساعة

السرعة الانسيابية: 261 كم بالساعة

المدى: 635 كيلومترا

سقف الأرتفاع: 6.095 متر (20,000 قدم)

معدل الصعود: 10.9 متر بالثانية (2,150 قدم بالدقيقة)

التسلح

يمكن لليوروكوبتر إي سي 635 حمل برج في كل جانب من جوانبها الأثنين متعدد الاستعمالات يمكن تجهيزها بالأسلحة والمعدات التالية:

2 × صاروخ هيلفاير موجه بالليزر مضاد للدبابات علي كل جانب بمجموع اربعة صواريخ.

3 × صواريخ هوت فرنسية موجهة مضاد للدبابات علي كل جانب بمجموع ستة صواريخ.

2 × قاذفات صواريخ محموله علي كل جانب من نوع Herstal FZ321 من عيار 70 ملم بمجموع 12 صاروخ غير موجة.

2 × مدافع GIAT NC621 عيار 20 ملم مع 180 طلقة لكل منهما.

*2 × مدافع Herstal HMP - 400 عيار 12.7 ملم رشاشه مع 400 طلقة لكل منهما.

نظام MILDS AN/AAR-60 لاكتشاف إطلاق الصواريخ

أنظمة دفاعية لإعاقه الصواريخ الحرارية والرادارية

المستخدمون

العراق

القوة الجوية العراقية تعاقدت على شراء 24 طائرة عمودية يوروكوبتر لسلاح الجو.

الأردن

سلاح الجو الملكي الأردني تشغل 14 مروحية يوروكوبتر إي سي 635 لحراسة الحدود
ولخدمات الشرطة ومهمات الطوارئ الطبية

سويسرا

سلاح الجو السويسري يشغل 18 مروحية يوروكوبتر للنقل والمهمات التدريبية.



طائرة هليكوبتر نقل كبار الشخصيات من طراز EC635P2+ تابعة للقوات الجوية
السويسرية، رقم T-352، في حظيرة القوات الجوية في مطار بيرن بيلب.

معلومات عامة	
النوع	مروحية
بلد الأصل	فرنسا
التطوير والتصنيع	
الصانع	يوروكوبتر
سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1998
أول طيران	مارس 2001
الخدمة	
المستخدم الأساسي	سلاح الجو الملكي الأردني
مستخدمون آخرون	القوات الجوية
	السويسرية، القوة الجوية
	العراقية

يوروكوبتر إي سي 725 كاراكال

يوروكوبتر إي سي 725 كاراكال (بالإنجليزية: Eurocopter EC725 Caracal) وتسمى الآن مروحية إيرباص إتش 225 إم (بالإنجليزية: Airbus Helicopters H225M)، هو مروحية عسكرية بعيدة المدى للنقل التكتيكي، طورت من أسرة مروحيات سوبر بوما / كوغار للاستخدام العسكري. وهي طائرة بمحركين ويمكنها حمل ما يصل إلى 29 جنديا يجلسون جنباً إلى جنب مع اثنين من أفراد الطاقم، اعتماداً على تكوين العملاء. يتم تسويقها كمروحية لنقل الجنود، وإخلاء الضحايا، والبحث والإنقاذ خلال المهتم القتالية، وهي تشبه المروحية المدنية يوروكوبتر إي سي 225 سوبر بوما.

المشغلين

A EC725 تابعة القوات البرية البرازيلية

A EC725 Super Cougar MkII+ at RAIT 2009

البرازيل

القوات الجوية البرازيلية

الجيش البرازيلي

البحرية البرازيلية

فرنسا

القوات الجوية الفرنسية

القوات البرية الفرنسية

إندونيسيا

القوات الجوية الإندونيسية (5 تحت الطلب)

كازاخستان

القوات المسلحة الكازاخستانية (20 تحت الطلب)

الكويت

القوة الجوية الكويتية

الحرس الوطني الكويتي

ماليزيا
سلاح الجو الملكي الماليزي
المكسيك
القوات الجوية المكسيكية
البحرية المكسيكية
تايلاند
سلاح الجو الملكي التايلاندي



سنة سلاح الجو EC725 Super Cougar MkII في 2007



mounted on an EC725 A إف إن ماج



2014 , [[USS America



طائرة EC725 أثناء طيرانها بزاوية حادة، فرنسا، 2013



طائرة EC725 A تابعة القوات البرية البرازيلية

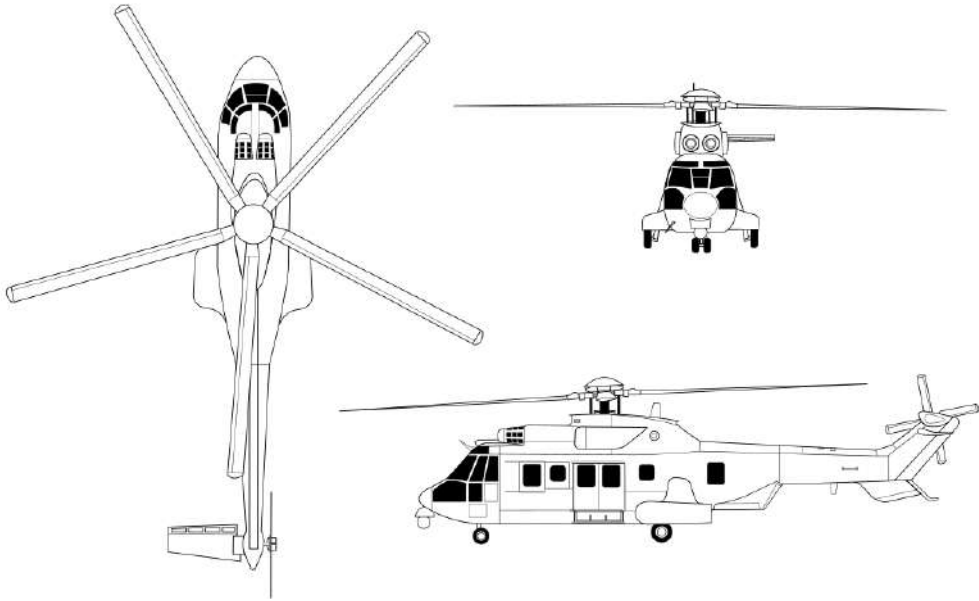


طائرة EC725 Super Cougar MkII في معرض RAIT 2009



لقطة مقربة لمحور الدوار في طائرة EC725 Super Cougar MkII

مواصفات (EC725 Caracal)



الخصائص العامة

طاقم: 1 أو 2 (الطيار + مساعد الطيار)

سعة: 1 + 28 chief of stick جندياً أو 5,670 كيلوغرام (12,500 رطل) * حمولة

طول: 19.5 م (64 قدم 0 بوصة)

ارتفاع: 4.6 م (15 قدم 1 بوصة)

الوزن فارغة: 5,330 كغ (11,751 رطل)

الوزن الإجمالي: 11,000 كغ (24,251 رطل)

وزن الإقلاع الأقصى: 11,200 كغ (24,692 رطل)

محركات: 2 × 1,776 Turboméca Makila 2A1 turboshaft engines
(2,382 حصان) الواحد

قطر الدوار الرئيسي: 16.20 م (53 قدم 2 بوصة)

مساحة الدوار الرئيسي: 206.1 م (2,218 قدم)

أداء

السرعة القصوى: 324 كم/س (201 ميل/س؛ 175 عقدة) في مستوى الطيران

سرعة العبور: 285 كم/س (177 ميل/س؛ 154 عقدة)

في سبييدس: 324 كم/س (201 ميل/س؛ 175 عقدة)

مدى: 857 كم (533 ميل؛ 463 nmi)

Ferry range: 1,325 كم (823 ميل؛ 715 nmi)

سقف الخدمة: 6,095 م (19,997 قدم)

معدل الصعود: 7.4 م/ث (1,460 قدم/د)



مروحية سلاح الجو الفرنسي إي سي 725 كاراكل في عام 2009

معلومات عامة	
النوع	طائرة نقل تعبئة عسكرية عسكري
بلد الأصل	 فرنسا
سعر الوحدة	مليون دولار أمريكي +20 [2013 تقدير] [1]
التطوير والتصنيع	
الصانع	إيرباص هليكوبترز إيرباص هليكوبترز
طورت من	يوروكوبتر إيه إس 532
طورت إلى	KAI KUH-1 Surion
طرازات أخرى	يوروكوبتر إي سي 225 سوپر بوما
سيرة الطائرة	

دخول الخدمة	فبراير 2005
أول طيران	نوفمبر 27 2000
الوضع الحالي	الخدمة الفعلية

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات المسلحة الفرنسية
مستخدمون آخرون	القوات المسلحة البرازيلية القوات الجوية الملكية الماليزية القوات الجوية المكسيكية

يوروكوبتر إيه أس 332 سوبر بوما

يوروكوبتر أي سي 332 سوبر بوما (بالإنجليزية: Eurocopter AS332 Super Puma) مروحية بمحركين متوسطة الحجم للاستخدام العسكري والمدني ، صممت وانتجت من قبل شركة إيروسباسيال الفرنسية ، حلق أول نموذج مبدئي لها عام 1978 وتعد المروحية الطراز الأحدث للطائرة العمودية بيوما.

مواصفات (AS332 L1)

البيانات من Jane's All The World's Aircraft 1993–94

الخصائص العامة

الطاقم: 2

السعة: 24 passengers plus attendant

الطول: 16.79 m (including tail rotor) (55 ft 0½ in)

قطر الدوار: 16.20 m (53 ft 1½ in -rotates clockwise)

الارتفاع: 4.97 m (16 ft 4 in)

مساحة القرص : 206.12 m² (2,217 ft²)

الوزن فارغة: 4,660 kg (10,274 lb)

الحمولة المسموح بها: 4,490 kg (9,899 lb)

وزن الإقلاع الأقصى: 9,150 kg (20,172 lb)

محرك الطائرة: 2 × Turbomeca Makila 1A2 محرك عمود دوران توربيني,

1,376 kW (1,845 shp) الواحد

الأداء

لا تتجاوز سرعة: 327 km/h (177 knots, 203 mph)

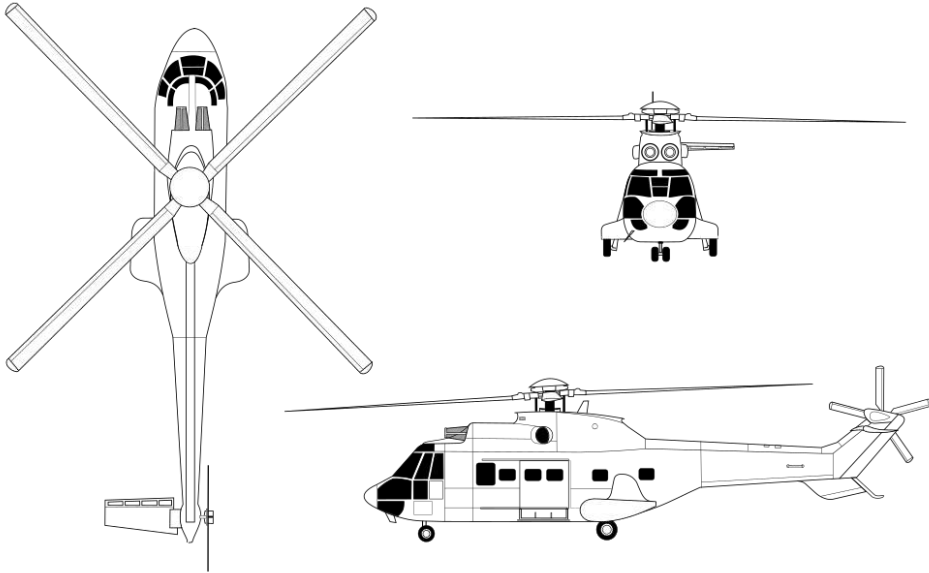
السرعة القصوى: 277 km/h (150 knots, 172 mph) (max cruise)

سرعة العبور: 247 km/h (133 knots, 154 mph) (econ cruise)

مدى (طائرة): 851 km (460 ميل بحري, 529 mi)

سقف الخدمة: 5,180 m (16,995 ft)

معدل الصعود: 7.4 m/s (1,457 ft/min)



رسم ثلاثي الأبعاد للطائرة AS 332 Super Puma



يوروكوبتر AS 332 سوبر بوما مع رئيس وزراء فرنسا فرانسوا فيون في مطار لوبورجيه

معلومات عامة

النوع	مروحية خدمة متوسطة
بلد الأصل	يوروكوبتر  فرنسا 
التسمية العسكرية	Hkp 10 
المهام	طيران تجاري — طيران عسكري 

التطوير والتصنيع

الصانع	إيروسباسيال يوروكوبتر للطيران والفضاء اندونيسيا (تحت الترخيص)
طورت من	ايروسباسيال أس إيه 330 بوما 

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1981
أول طيران	سبتمبر 13 1978
الوضع الحالي	في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	<	... القائمة
------------------	---	-------------

الخصائص

الطول	82, متر [2] 14 — 3, متر 16
الارتفاع	6, متر
قطر الدوار	خاص بدوار (08, متر [2] 15 (المروحية)
أقصى مدى	460 ميل بحري

يوروكوبتر إيه إس 350

يوروكوبتر إيه إس 350 (بالإنجليزية: Eurocopter AS350) هي مروحية خفيفة متعددة الأغراض، أنتجت في 1975. صنعت في الأصل من قبل ايروسباسيال في فرنسا، وهي الآن جزء من مجموعة يوروكوبتر. وتستخدم بشكل أساسي من قبل القوات الجوية البرازيلية. كان أول طيران لها في 26 يونيو 1974. وما زالت في الخدمة حتى الآن.

يتم تسويق إيه إس 350 في أمريكا الشمالية باسم أستار (AStar). أما الطراز البديل ذو المحركين والمعروف باسم يوروكوبتر إيه إس 355 (AS355Ecureuil 2) فيتم تسويقه في أمريكا الشمالية باسم (TWINSTAR). هو في حين أن يوروكوبتر إي سي 130 هو مشتق من هيكل الطائرة إيه إس 350 .

التصميم والتطوير

بدأ التطوير في بداية سبعينات القرن الماضي لاستبدال المروحية إيروسباسيال ألويت 2. انطلقت أول رحلة في 26 يونيو 1974. وبالرغم من التسويق الضخم التي حظت

به الطائرة التالية والمطورة اليوروكوبتر إي سي 130 بقت مبيعات اليوروكوبتر أيه إس 350 قوية وجيدة.

وقّعت الشركة عقداً ضخماً مع القوات الجوية البرازيلية من ضمنه تحديث وإرسال إسطول مكوّن من 36 مروحية أيه إس 350.

التاريخ التشغيلي

طائرة إنقاذ من طراز يوروكوبتر إيه إس 350

في 14 مايو 2005 نجح الطيار التجريبي لشركة يوروكوبتر ديديه ديلسالي في الهبوط على قمة جبل إفرست البالغ ارتفاعها 8,848 متر (29,030 قدم) بطائرة أيه سي 350. وتم تأكيد هذا الإنجاز القياسي من قبل المنظمة الفيدرالية للألعاب الجوية.

في 29 أبريل 2010 نجحت أيه سي 350 بإنقاذ 3 متسلقين من على قمة أنابورنا في النيبال على علو 8,091 متر، وتعد أعلى عملية إنقاذ إلى الآن.

المستخدمون

القوات الجوية التونسية

القوات الجوية البرازيلية

القوات الدفاع الملكية الأسترالية

سلاح الجو الملكي الأردني

مواصفات (AS350 B3)

Forward cabin of an AS355, 2008

ملف خارجي

البيانات من Brasseys World Aircraft & Systems Directory
1999/2000

الخصائص العامة

الطاقم: 1

السعة: 5

الطول: 10.93 m (35 ft 10½ in)

قطر الدوار: 10.7 m (35 ft 1 in)

الارتفاع: 3.14 m (10 ft 3½ in)

مساحة القرص : 89.75 m² (966.1 sq ft)

الوزن فارغة: 1,174 kg (2,588 lb)

وزن الإقلاع الأقصى: 2,250 kg (4,960 lb)

محرك الطائرة: 1 × Turbomeca Arriel 2B محرك عمود دوران توربيني, 632

kW (847 shp)

الأداء

لا تتجاوز سرعة: 287 km/h (155 knots, 178 mph)

سرعة العبور: 245 km/h (132 knots, 152 mph)

مدى (طائرة): 662 km (357 ميل بحري, 411 mi)

قدرة التحمل: 4.1 hrs

سقف الخدمة: 4,600 m (15,100 ft)

معدل الصعود: 8.5 m/s (1,675 ft/min)

الالكترونيات الطيران

Vehicle and Engine Monitoring Display (VEMD) with First Limit Indicator (FLI) fitted as standard




طائرة إنقاذ من طراز يوروكوبتر إيه إس 350



المقصورة الأمامية لطائرة AS355، 2008



مروحية السناجب RAN في سباق الجائزة الكبرى في ملبورن. تم التقاط الصورة في فيكتوريا، أستراليا في مارس 2008

معلومات عامة	
النوع	مروحية خفيفة متعددة الأغراض
بلد الأصل	 يوروكوبتر
سعر الوحدة	مليون دولار, 1.50 ~2.0 (AS350 B2) مليون يورو
	مليون دولار, 1.75 ~2.3 (AS350 B3) مليون يورو

التطوير والتصنيع

الصانع	ايروسباسيال (أصلا) يوروكوبتر (لاحقا)
سنة الصنع	1975
الكمية المصنوعة	3,028
طورت إلى	يوروكوبتر إي سي 130

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1975
انتهاء الخدمة	ديسمبر 1 2017
أول طيران	يونيو 1974 26
الوضع الحالي	في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات الجوية التونسية
	القوات الجوية البرازيلية
	القوات الدفاع الملكية الأسترالية
	سلاح الجو الملكي الأردني
مستخدمون آخرون	شرطة سلاح الجو البوليفي
	الخيالة الكندية الملكية
	الدرك الوطني الفرنسي القوات الجوية القطرية

يوروكوبتر إيه إس 355

يوروكوبتر إيه إس 355 (بالإنجليزية: Eurocopter AS355): هي طائرة مروحية خفيفة ذات محركين صنعت في الأصل من قبل ايروسباسيال (وهي الآن جزء من مجموعة مجموعة يوروكوبتر). ويتم تسويق إيه إس 355 في أمريكا الشمالية حيث TwinStar.

تصميم وتطوير

بدأت التنمية في 1970s في وقت مبكر لتحل محل مروحية ألويت الثاني ، وأول رحلة جوية وقعت يوم 27 يونيو عام 1974. وهناك نسخة بمحركين، والمعروفة باسم السنجاب التوأم، أو في أمريكا الشمالية حيث TwinStar، [2] وعلى الرغم من إدخال EC130، وإنتاج شركة يوروكوبتر AS350 و AS355، ويوروكوبتر إيه إس 550 فنك و AS555 والإصدارات العسكرية فانها لا تزال قوية.

مواصفات (AS355F2)

البيانات من Jane's All The World's Aircraft 1988–89

الخصائص العامة

الطاقم: 1

السعة: 6

الطول: 12.94 m (42 ft 5½ in)

قطر الدوار: 10.69 m (35 ft 0¾ in)

الارتفاع: 3.14 m (10 ft 3½ in)

مساحة القرص : 89.75 m² (966 sq ft)

الوزن فارغة: 1,305 kg (2,877 lbs)

وزن الإقلاع الأقصى: 2,540 kg (5,732 lbs)

محرك الطائرة: 2 × أليسون موديل (250 - 420) C20F turboshaft, 313 kW (الشح واحد shp)

الأداء

لا تتجاوز سرعة: 278 km/h (150 knots, 172 mph)

سرعة العبور: 224 km/h (121 knots, 139 mph)

مدى (طائرة): 703 km (380 nm, 437 mi)

سقف الخدمة: 3,400 m (11,150 ft)

معدل الصعود: 6.5 m/s (1,280 ft/min)



منظر من داخل مقصورة طائرة الهليكوبتر الإخبارية التابعة لهيئة الإذاعة البريطانية (BBC) التي تحلق على طول ساحل دوفر (الطائرة مملوكة ومدارة من قبل شركة (Arena Aviation Limited



طائرة يوروكوبتر AS-355N Twin Squirrel من Aerospatiale - G-ORDH في المملكة المتحدة

معلومات عامة	
النوع	للمهام الخفيفة مروحية
سعر الوحدة	2.9 مليون دولار أمريكي (AS355 NP VFR)
	3.6 مليون دولار أمريكي (AS355 NP IFR)
التطوير والتصنيع	
الصانع	مجموعة يوروكوبتر ايروسباسيال
طورت من	يوروكوبتر إيه إس 350

سيرة الطائرة

أنتجت عام 1975 دخول الخدمة

أول طيران 3 أكتوبر 1979

الخدمة

الجيش التشيلي، جامايكا، بوتان المستخدم الأساسي

يوروكوبتر إيه إس 365 دوفين

يوروكوبتر إيه إس 365 دوفين (بالإنجليزية: Eurocopter AS365 Dauphin) هي مروحية أنتجت في 1975. من صناعة إيروسباسيال (أصلا) ثم أصبحت (لاحقا) يوروكوبتر. كان أول طيران لها في 24 يناير 1975. دخلت الخدمة في 1978، ومازالت في الخدمة حتى الآن. وسعر الطائرة الواحدة منها هو >€7.5M10, M دولار يورو. يوروكوبتر SA 365/AS365 دوفين 2 (دولفين) هي متوسطة الوزن متعددة الأغراض مروحية ذات محركين صنعت في الأصل من قبل إيروسباسيال، في وقت لاحق من قبل يوروكوبتر. وقد وضعت العديد من الاختلافات الرئيسية للدوفين ودخلت الإنتاج، بما في ذلك المنحى العسكري يوروكوبتر النمر، و HH/MH-65 دولفين، وأنتجت الصينية هاربين Z-9 وتحسين يوروكوبتر EC155.

مواصفات (AS365 N3)

ملف خارجي

البيانات من {Eurocopter.com}

الخصائص العامة

طاقم: 1 or 2 pilots

سعة: 11 or 12 passengers

طول: 13.73 م (45 قدم 1 بوصة)

ارتفاع: 4.06 م (13 قدم 4 بوصة)

الوزن فارغة: 2,411 كغ (5,315 رطل)

وزن الإقلاع الأقصى: 4,300 كغ (9,480 رطل)

محركات: 2 × Turboméca Arriel 2C turboshaft, Take-off Power, 625
كو (838 حصان) الواحد

قطر الدوار الرئيسي: 11.94 م (39 قدم 2 بوصة)

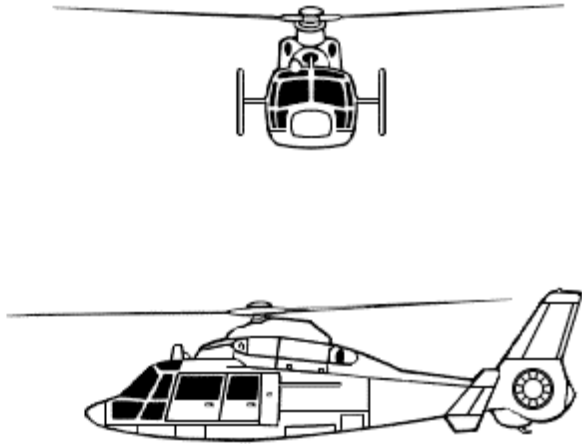
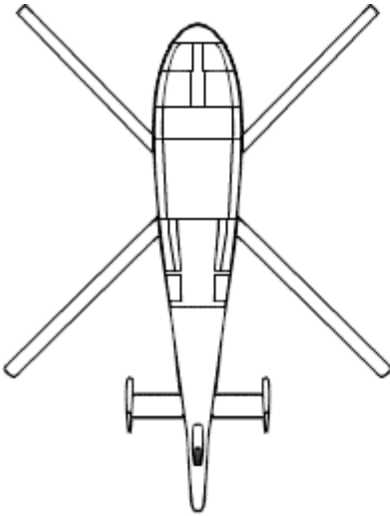
مساحة الدوار الرئيسي: 111.98 م² (1,205.3 قدم²)

أداء

السرعة القصوى: 306 كم/س (190 ميل/س؛ 165 عقدة)

سقف الخدمة: 5,865 م (19,242 قدم)

معدل الصعود: 8.9 م/ث (1,750 قدم/د)



رسم خطي لطائرة هليكوبتر دوفين



طائرة يوروكوبتر AS-365N-3 Dauphin 2 من شرطة فيكتوريا (CHC Helicopters Australia) في مطار أفالون

معلومات عامة	
النوع	مروحية
سعر الوحدة	<10M, دولار €7.5M يورو
التطوير والتصنيع	
الصانع	إيروسباسيال (أصلا) يوروكوبتر (لاحقا)
سنة الصنع	1975
سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1978
أول طيران	يناير 1975 24

في الخدمة الوضع الحالي

الخدمة

بنغلاديش [1] ✎ المستخدم الأساسي

الخصائص

الطول 44, متر [2] ✎ 11

قطر الدوار 11 [2] ✎ 93, متر (خاص بدوار) (المروحية)

يوروكوبتر إيه إس 532

يوروكوبتر إيه إس 532 هو نسخة مطورة وطويله من طراز عائلة يوروكوبتر كوغار . ال AS532 مزودة باثنين من محركات شركة توبوميكا Makila العنفي A11 و«زجاج قمرة القيادة الجديدة لإلكترونيات الطيران». ويمكن ان تحمل ما يصل إلى 25 من القوات الجاهزة، ويمكن أن تكون مجهزة بجراب محمولة على المدافع، وقاذفات صواريخ وإلى الجانب يوجد مدفع إطلاق النار. هذه الطائرة قادرة على نقل الجنود يؤدون عمليات البحث والإنقاذ والإخلاء الطبي والنقل الجوي، ودعم اطفاء الحرائق.

المشغلين

ألبانيا

القوات الجوية الألبانية

البرازيل

القوات البرية البرازيلية

القوات البحرية البرازيلية

بلغاريا

القوات الجوية البلغارية

تشيلي

Chilean Army (4 on order)

البحرية التشيلية

فرنسا

القوات الجوية الفرنسية

القوات البرية الفرنسية

ألمانيا

سلاح الجو الألماني (لوفتفافه)

مالاوي

Military of Malawi

هولندا

سلاح الجو الملكي الهولندي

السعودية

القوات الجوية الملكية السعودية

سلوفينيا

Slovenian Air Force

إسبانيا

القوات الجوية الإسبانية

الجيش الملكي الإسباني

سويسرا

القوات الجوية السويسرية

تركيا

القوات الجوية التركية

القوات البرية التركية

فنزويلا

سلاح الجو الفنزويلي

زيمبابوي

Air Force of Zimbabwe




طائرة كوغار AS532 إكوادورية



طائرة يوروكوبتر كوغار للجيش السلوفيني.



Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 from the القوات الجوية السويسرية

معلومات عامة	
النوع	مروحية
بلد الأصل	 يوروكوبتر
التطوير والتصنيع	
سنة الصنع	1977
طورت من	يوروكوبتر إيه أس 332 سوبر بوما
سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	1978
أول طيران	1977

الخدمة	
المستخدم الأساسي	القوات الجوية التركية
مستخدمون آخرون	القوات الجوية الفرنسية

يوروكوبتر إيه إس 550 فنك

يوروكوبتر إيه إس 550 فنك / إيه إس 555 فنك 2 هي مروحيات عسكرية متعددة الأغراض تتميز بخفة وزنها مصنعة من قبل مجموعة يوروكوبتر. مزودة بالأسلحة المحورية والصواريخ وغيرها من الذخائر المختلفة وطوربيدات.

البلدان التي تستعملها

- الجزائر : الشرطة الجزائرية

- الأرجنتين : البحرية الأرجنتينية

- البرازيل : الجيش البرازيلي

- كولومبيا: القوات البحرية الكولومبية

- الدنمارك :الجيش الملكي الدنماركي

- الإكوادور: القوات الجوية الإكوادورية
- فرنسا : القوات الجوية الفرنسية ,الجيش الفرنسي
- ماليزيا :البحرية الملكية الماليزية
- المكسيك : القوات البحرية المكسيكية، الشرطة المكسيكية
- باكستان :الجيش الباكستاني

المواصفات التقنية

الصفات العامة

الخصائص العامة

-الطاقم : 01/02

-الوزن (فارغ) : 1241 كلغ

-الوزن (كامل) : 2250 كلغ، أو 2800 كلغ مع تحميل خارجي

-الطول : 12.94 متر (42.45 قدم)

-الطول : 3.24 متر (10.63 قدم)

-محيط الدوران : 10.69 متر (35.07 قدم)

-المحرك : 1 × توبوميكا Arriel 2B أو التوربيني B12، 632

الأداء

-السرعة القصوى : 259 كلم / ساعة

-نصف قطر دائرة العمليات : 328 كم

-مدة الرحلة : 4 ساعة 18 دقيقة

مروحيات شبيهة

-بيل 206

- PZL SW-4



طائرة ايروسباسيال 0863/3-H-131 AS555SN(C/N5556) بالقرب من القاعدة البحرية في مار ديل بلاتا

معلومات عامة

النوع مروحية خفيفة
متعددة الأغراض

التطوير والتصنيع

يوروكوبتر الصانع

طورت من	البوروكوبتر
	AS350
	البوروكوبتر
	AS355

سيرة الطائرة

1990 أول طيران

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات
	الجوية الجزائرية
	القوات
	الجوية الفرنسية
	البحرية
	الأرجنتينية

يوروكوبتر إيه إس 565 بانثر

يوروكوبتر إيه إس 565 (بالإنجليزية: Eurocopter AS565 Panther) هي مروحية عسكرية متوسطة الوزن ومتعددة المهام ذات محركين، أنتجت في 1984. من صناعة يوروكوبتر. تستخدم بشكل أساسي من قبل البرازيل. كان أول طيران لها في 29 فبراير 1984. ومازالت في الخدمة حتى الآن. ويوروكوبتر إيه إس 565 النمر هو النسخة العسكرية من مروحية يوروكوبتر إيه إس 365 دوفين. وتستخدم النمر لمجموعة واسعة من الأدوار العسكرية، بما في ذلك المهام القتالية، والدعم الناري، والحرب المضادة للغواصات، والحرب المضادة للسطح، والبحث والإنقاذ، والإخلاء الطبي (الإجلاء الطبي).

المستخدمون


البرازيل

فرنسا



بانثر البحرية الفرنسية

معلومات عامة

النوع	مروحية عسكرية
بلد الأصل	 يوروكوبتر

التطوير والتصنيع

الصانع	ايروسباسيال (أصلا) يوروكوبتر (لاحقا)
سنة الصنع	1984
طورت من	يوروكوبتر إيه إس 365

دوفين

سيرة الطائرة

أول طيران
29 فبراير
1984

الوضع الحالي
في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي
البرازيل

مستخدمون آخرون
وعدد - فرنسا
من الدول

الخصائص

الطول
68,13 متر

الارتفاع
3,97 متر

أقصى مدى
827 كيلومتر

أقصى ارتفاع
5,865 متر

يوروكوبتر تايجر

يوروكوبتر تايجر (تسمية الشركة إي سي 665 665 EC) وهي مروحية هجومية تصنع من قبل شركة يوروكوبتر. وتسمى في ألمانيا باسم Tiger، أما في فرنسا وإسبانيا باسم Tigre.

التطوير

أصدرت فرنسا وألمانيا الغربية عام 1984 طلبا لمروحية حربية متعددة الأدوار. تم اختيار مشروع مشترك متألف من إيروسباسيال وإم بي كالمزودين المفضلين. وبسبب ارتفاع التكلفة تم إلغاء البرنامج عام 1986، ولكن استؤنف عام 1987. وفي وقت لاحق، في نوفمبر 1989، تلقت شركة يوروكوبتر عقدا لتصنيع خمسة نماذج أولية. ثلاثة منها نماذج غير مسلحة ونموذجان مسلحان: الأول للبديل الألماني المضاد للدبابات، والثاني للبديل الفرنسي كمروحية مرافقة. حلق أول نموذج أولي في أبريل 1991. عندما تم دمج إيروسباسيال وإم بي إضافة إلى شركات أخرى عام 1992 لتشكل يوروكوبتر غروب، حُوّل البرنامج أيضا. بدأ الإنتاج المتسلسل في مارس 2002 وحلقة أول مروحية منتجة من طراز إتش إيه بي للجيش الفرنسي في مارس 2003. تسلمت فرنسا أول ثمانية مروحيات في سبتمبر 2003. وفي نهاية عام 2003 بدأت ألمانيا استلام 80 مروحية من الطراز يو إتش تي مروحية الدعم القتالية للمكتب الاتحادي لتكنولوجيا الدفاع والمشتريات.

التصميم

تتمتع المروحية يوروكوبتر تايجر بان لها تصميم يشبه المروحيات الهجومية.

هيكل المروحية مصنوع بشكل كبير من المواد المركبة «يتكون من 80% الياف كاربون مقوى بالبولىمر والكيفلار ومعززه بالالمنيوم والتيتانيوم بنسبه 20%» ويؤمن بقائيه كبيره في ساحات المعارك الحديثه وتعتبر أول مروحية في أوروبا مصنوعه بشكل شبه كامل من المواد المركبة.

مقصوره الطاقم زجاجيه وتتكون من مقعدين متتابعين، الطيار يجلس في المقعد الامامي والرامي يجلس في المقعد الخلفي.

ويستطيع أي فرد من الطاقم التحكم بالمروحيه كليا إذا شاءت الظروف.

تتمتع المروحيه يوروكوبتر تايجر بمروحه رئيسيه من اربع شفرات.

تتمتع مروحيه يوروكوبتر تايجر بقدراتها العاليه على البقاء، فهي قادره على العمل في الاجواء القاسيه كما انها تعمل ليلا أو نهارا.

تتمتع المروحيه أيضا بخواص شبحيه، حيث تم تقليل بصمتها البصريه والراداريه والحراريه لتقليل احتماليه كشفها واستهدافها من قبل العدو في ساحات المعركة.

يمتاز بدن المروحيه يوروكوبتر تايجر بانه مدرع ومصنوع من مواد مركبه وهو قادر على الصمود للاطلاقات المعاديه عيار 23 ملم.

كما تحمل المروحيه اجهزه انذار وتحذير راداريه/ليزريه من الصواريخ المقتربه وهو نظام AN/AAR-60 MILDS من إنتاج شركة.

تحمل المروحيه مستودعات لاطلاق المشاعل والرقائق الحراريه التي تعمي الصواريخ الموجهه.

ذيل المروحيه مصنوع من قطعه واحده متناسقه من المواد المركبه.

كما تم تصميم المروحيه بحيث تكون قادره على الصمود من اضرار الضربات المعاديه أو تصادم الطيور.

الالكترونيات

احد أهم الامور التي تم تجهيز المروحيه بها هي:

- نظام اداره المعركة وعرض الخرائط نوع EUROGRID .

- انظمه اتصالات متكامله «راديويه وبالأقمار الصناعيه».

- وصله لتحويل المعلومات.

- نظام سيطره على اطلاق النار رقمي كليا.
 - نظام رقمي للتحكم بطيران المروحيه.
 - عدد اثنين كومبيوتر للمهام من اجل السيطرة على الاسلحه والمتحسسات ولاغراض التهديد.
 - نظام ملاحه جوي متكامل GPS.
 - رادر دوبلر.
 - متحسسات لسرعه الهواء.
 - متحسسات بالاشعه تحت الحمراء في انف الطائرة تمكن الطيار من القيادة ليلا.
 - كل فرد من الطاقم يمتلك امامه شاشات من الكريستال السائل متعدد المهام تعرض المعلومات الداخليه لانظمه المروحيه وتعرض عمل المتحسسات.
 - نظام HAD أو Helmet Mounted Display متوفر لكلا الطيارين ويوفر بيانات الطيران الاساسيه ويؤمن قدرات بصريه للطيار مثل النظر ليلا.
 - متحسسات ORSIS متصله بكاميرات تلفزيونيه وحراريه.
 - نظام ليزري لقياس المسافه وللمتابعه وللتهديد.
- المهام

- تتمتع مروحيه يوروكوبتر تاغير بقدرتها على القيام بطيف واسع من المهام مثل:
 - مروحيه هجوميه «مضاده للدبابات وللدعم الارضي».
 - مروحيه استطلاع ومراقبة.
 - مروحيه مرافقه وحماية.
 - مروحيه بحريه حيث انها قادره على الإقلاع من سطح السفن.

التسليح

خصوص التسليح فالمروحيه تحمل طيفا واسعا من الاسلحه «جو-ارض» أو «جو-جو» وكالتالي:

- رشاش عدد 1 عيار 30 ملم نوع GIAT ويحمل 450 اطلاقه ويقع تحت انف المروحيه.

نقاط التعليق «الداخليه»:

- بود رشاش واحد عيار 20 ملم

- بود صواريخ غير موجهه تحمل 22 صاروخ عيار 68 ملم نوع SNEB.

- بود يحمل صواريخ غير موجهه تحمل 19 صاروخ عيار 70 ملم نوع هيدرا 70.

- 4 صواريخ هيلفاير «النسخة الاستراليه أو الفرنسيه».

- 4 صواريخ Spike-ER «النسخة الاسبانيه».

- 4 صواريخ PARS 3 LR «النسخة الالمانيه».

- 4 صواريخ هوت 3 «النسخة الالمانيه».

نقاط التعليق «الخارجيه»:

- 2 صواريخ Mistral جو-جو.

- بودات صواريخ غير موجهه عيار 68 ملم نوع SNEB تحمل 12 صاروخ.

- بودات صواريخ غير موجهه عيار 70 ملم نوع هيدرا 70 تحمل 7 صواريخ.

النسخ

النسخة Tiger UH: وتدعى أيضا UHT وهي مروحيه متوسطه متعددة المهام صنعت خصيصا لسلاح الجو الألماني والذي سيقطنى 57 مورحيه من هذه النسخة تحمل هذه النسخة صواريخ PARS 3 LR «أطلق وانس» أو صواريخ هوت 3 الموجهه المضادة للدروع كما تحمل بودات صواريخ غير موجهه عيار 70 ملم نوع هيدرا 70.

تحمل هذه النسخة صواريخ ستينجر المضادة للطائرات وبواقع 4 صواريخ «صاروخين من كل جهة».

تحمل المروحيه عند اللزوم رشاش عيار 12.7 ملم.

النسخة Tiger HAP: وهي النسخة الفرنسية وتحمل رشاش GIAT عيار 30 ملم وبود رشاش عيار 20 ملم كما تحمل صواريخ Mistral وبودات صواريخ غير موجهه عيار 68 ملم نوع SNEB .

النسخة Tiger HAD: وهي النسخة الاسبانية وهي مشابهه كثير للنسخه HAP لكنها ملائمه للاجواء الحارة كما انها مزوده بمحرك اقوى ب 14% من المحرك الاصلي ستزود بصواريخ هيلفاير 2 وصواريخ Spike-ER المضادة للدروع.

النسخة Tiger ARH: وهي نسخته الاستطلاع والمراقبة والمخصصه لسلاح الجو الأسترالي وهي نسخته محدثه عن ال HAP ومزوده بمحرك اقوى يمكن لهذه النسخة ان تحمل صواريخ هيلفاير 2 أو بودات صواريخ عيار 70 ملم.

طلبات التصدير

في ديسمبر 2001، منحت اليوروكوبتر عقد تصنيع 22 مروحية من الطراز إيه آر إتش (Armed Reconnaissance Helicopter مروحية استطلاعية مسلحة). عين موعدا لتسليم أول مروحية إيه آر إتش لتدخل الخدمة عام 2004. سيتم تجميع 18 من 22 مروحية في مصنع بريزبان التابع للطيران الأسترالي، الفرع المحلي لشركة يوروكوبتر في أستراليا.

في سبتمبر 2003، اختارت إسبانيا نوع إتش إيه دي من الطراز إتش إيه بي مروحية الدعم القتالية للجيش الإسباني. عين موعدا لتسليم المروحية في 2007-2008.



يوروكوبتر تايجر

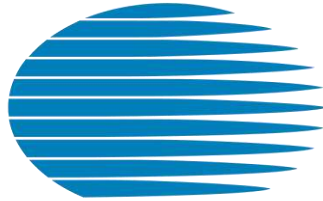
معلومات عامة	
النوع	مروحية هجومية
سعر الوحدة	46 مليون \$
التطوير والتصنيع	
الصانع	يوروكوبتر
الكمية المصنوعة	206
سيرة الطائرة	
دخول الخدمة	2003
أول طيران	أبريل 1991
الوضع الحالي	في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	الجيش الألماني الجيش الفرنسي الجيش الأسترالي الجيش الإسباني
مستخدمون آخرون	[الجيش السعودي]

شركة طيران ايروسباسيال

إيروسباسيال



AEROSPATIALE

إيروسباسيال (بالإنجليزية: Aérospatiale) هي شركة فرنسية. تأسست في 1970. يقع مقرها في باريس، فرنسا.

الشركة الوطنية للصناعات الجوفضائية (SNIAS), المعروفة أكثر باسم إيروسباسيال كانت منذ 1970 اسم التكتل الاقتصادي الفرنسي الناتج عن اندماج 3 شركات مختصة في هذا المجال: نور افياسيون، سود افياسيون وشركة دراسة وإنتاج المحركات البالستيسية (SEREB).

اندمجت إيروسباسيال في 15 فبراير 1999 مع ماترا هوت تكنولوجيز (MHT) لتكوين إيروسباسيال ماترا.

في 10 جويلية 2000, اندمجت من جديد مع الألماني دايمرل دايمرل كرايسلر إيروسباسيس أي جي والأسباني كازا لتكوين إي أي دي أس.



طائرة رجال الأعمال كورفيت SN601 من إنتاج شركة إيروسباسيال (F-FILM) في مطار فيلتون، فيلتون، بريستول، إنجلترا.

معلومات عامة

البلد	 فرنسا
التأسيس	1970
الاختفاء	1999 [1]
النوع	شركة — صانع في مجال الفضاء الجوي عامة
الشكل القانوني	شركة مساهمة
المقر الرئيسي	باريس، فرنسا
حلت محل	نورد — سود أفياسيون [2] Société Industrielle — أفياسيون [2] Pour l'Aéronautique (en)
حلت محلها	مجموعة — ايروسباسيال ماترا [3] إيرباص

المنظومة الاقتصادية

الشركات التابعة	إيرباص
الصناعة	صانع في مجال الفضاء الجوي
المنتجات	aircraft — طائرة رحلات جوية construction (en)

أهم الشخصيات

المالك	الدولة الفرنسية
الرؤساء	< ... القائمة

الإيرادات والعائدات

البورصة	Paris
---------	-------



مروحية AS 350 BA من إنتاج إيروسباسيال

ايروسباسيال أس إيه 330 بوما

أس إيه 330 بوما (بالإنجليزية: Aérospatiale SA 330 Puma) طائرة مروحية للخدمات والنقل المتوسط، ذات محركين واربعة ريش أنتجت في 1968. تستخدم بشكل أساسي من قبل القوات البرية الفرنسية. كان أول طيران لها في 15 أبريل 1965. ومازالت في الخدمة حتى الآن. صنع منها 697 طائرة.

تم تصنيع بوما في الأصل من قبل سود للطيران من فرنسا، واستمر إنتاجها من قبل إيروسباسيال. كما تم الترخيص لتجميعها في بوما في رومانيا باسم (IAR 330). حققت بوما نجاح تجارياً كبيراً، سرعان ما أدى إلى تطوير نماذج أكثر تقدماً مثل إيه

أس 332 سوبر بوما وكوغار إيه أس 532، والتي تصنع من قبل شركة يوروكوبتر منذ وقت مبكر من التسعينات.

المستخدمون

القوات البرية الفرنسية

القوات الجوية الإسبانية

القوات الجوية الألمانية

القوات الجوية المغربية

سلاح الجو الملكي

القوات الجوية اللبنانية

مواصفات (SA 330H Puma)

Orthographically projected diagram of the SA330 Puma Line
Drawing

ملف خارجي

المعلومات من Jane's All The World's Aircraft 1976-77

الخصائص العامة

طاقم: 3

السعة: 16 passengers

الطول: 18.15 m (59 ft 6½ in)

قطر الدوار: 15.00 m (49 ft 2½ in)

إرتفاع: 5.14 m (16 ft 10½ in)

دوار مساحة: 177.0 m² (1,905 ft²)

الوزن فارغة: 3,536 kg (7,795 lb)

وزن الإقلاع الأقصى: 7,000 kg (15,430 lb)

محركات: 2 × Turbomeca Turmo IVC محرك عمود دوران توربيني, 1,175 kW (1,575 hp) الواحد

الأداء

لم تتجاوز سرعة: 273 km/h (147 knots, 169 mph)

السرعة القصوى: 257 km/h (138 knots, 159 mph)

سرعة كروز: 248 km/h (134 knots, 154 mph) econ cruise

المدى: 580 km (313 nm, 360 mi)

سقف الخدمة: 4,800 m (15,750 ft)

معدل الصعود: 7.1 m/s (1,400 ft/min)

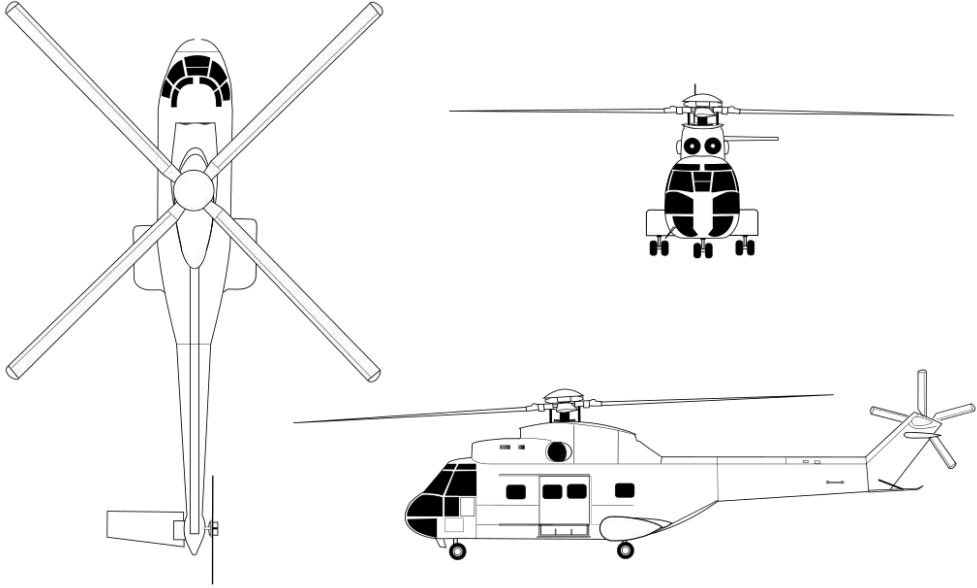
التسليح

رشاشات:

رشاش Coaxial 7.62 mm (0.30 in)

مدفع آلي Side-firing 20 mm (0.787 in)

Various others



رسم تخطيطي مُسقط بشكل عمودي لخط الرسم التخطيطي للطائرة SA330
Puma



طائرة هليكوبتر من طراز بوما تابعة لسلاح الجو الملكي فوق الريف الإنجليزي.

معلومات عامة	
النوع	مروحية نقل
بلد الأصل	 إسبانيا
	 فرنسا
	 ألمانيا
المهام	transport helicopter (en) 
التطوير والتصنيع	
الصانع	سود للطيران
سنة الصنع	1965
الكمية المصنوعة	697
طورت إلى	يوروكوبتر إيه أس

	332 سوبر بوما
	Denel Rooivalk
	يوروكوبتر ايه أس
طرازات أخرى	332 سوبر بوما
	Denel Rooivalk

سيرة الطائرة

تاريخ الخدمة	1968
دخول الخدمة	1968
انتهاء الخدمة	1987
أول طيران	15 April 1965
آخر طيران	1987
الوضع الحالي	منتهية الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات الجوية الفرنسية
	القوات الجوية الإسبانية
	القوات الجوية الألمانية
	القوات الجوية المغربية
مستخدمون آخرون	القوات الجوية المغربية

الخصائص

الطول	14 متر [1]
قطر الدوار	خاص بدوار (1 متر) [1] 15 (المروحية)

إيروسباسيال إس إيه 360 دوفين

إيروسباسيال إس إيه 360 دوفين (بالإنجليزية: Aérospatiale SA 360 Dauphin) كانت مروحية فرنسية، ذات محرك واحد، وضعت وطورت في وقت مبكر من عقد 1970، كبديل لمروحية ألويت الثالثة، ولملاء فجوة في خط منتجات الشركة في فئة المروحيات ذات سعة مقاعد من ستة إلى عشرة. ولكنها لم تضيف أي ميزة جديدة تذكر على سابقتها في سوق محدود الطلب لهذه الفئة، تم التخلي عن إنتاج إس إيه 360 دوفين بعد أن بنيت بضع عشرات منها.

إيروسباسيال طورت أيضا مشتق آخر بمحركين، وهي مروحية يوروكوبتر إيه إس 365 دوفين، التي أثبتت أنها ناجحة تماما، وكانت في الإنتاج لمدة ما يقرب من 40 عاما. المربك في الأمر، أنه في عام 1992، وبعد اندماج قسم المروحيات في إيروسباسيال مع يوروكوبتر، أسقطت تسمية «دوفين 2»، وقامت يوروكوبتر ببناء «دوفين 2 إس» (Dauphin 2s)، والتي تطلق عليها يوروكوبتر ببساطة تسمية «دوفين». أيضا، فأن تسمية «دوفين 1» تطلق على مركب نقل، وفي بعض الأحيان على مروحية «دوفين» الأصلية.

التصميم والتطوير

إيروسباسيال إس إيه 360 دوفين

المتغيرات

SA 360 - نموذجين

SA 360C - نسخة الإنتاج القياسية، 34 بنيت.

SA 360A - نسخة بحرية Aeronavale، واحدة تم تحويلها من (SA 360C).

SA 361H - «ساخنة ومرتفعة» (hot and high) نسخة أكثر قوة مع (969 كيلو واط (1,300 حصان)) محرك (Astazou XX)، ريش دوار من الفيبرقلاس ومحور دوار جديد. ثلاثة تم تحويلها من (SA 360) و (C360).

SA 361HCL - نسخة عسكرية، واحدة تم تحويلها من (SA 361H).

المشغلين

"إس إيه 360 دوفين" تابعة لسلاح جو هونغ كونغ الملكي الاحتياطي في مطار كاي تاك عام 1982

هونغ كونغ

سلاح جو هونغ كونغ الملكي الاحتياطي

الولايات المتحدة

New York Helicopter

مواصفات (SA 360C دوفين)

البيانات من To the throne...on its third try

الخصائص العامة

الطاقم: 1 أو 2 طيار

السعة: 8-9 راكب

الطول: 13.20 متر (43 قدم ¾3 بوصة)
قطر الدوار: 11.50 متر (37 قدم ¾8 بوصة)
الارتفاع: 3.50 متر (11 قدم ¾5 بوصة)
مساحة القرص : 103.9 متر² (1,118 قدم²)
الوزن فارغة: 1,580 كغ (3,483 رطل)
وزن الإقلاع الأقصى: 3,000 كغ (6,614 رطل)
محرك الطائرة: 1 × 783 كيلو واط (1,050 حصان)
الأداء

لا تتجاوز سرعة: 315 كم / ساعة (170 عقدة، 197 ميل في الساعة)
سرعة العبور: 274 كم / ساعة (148 عقدة، 170 ميل في الساعة)
مدى (طائرة): 675 كم (365 ميل بحري، 419 ميل) (مع أقصى كمية وقود)
سقف الخدمة: 4,600 متر (15,100 قدم)
معدل الصعود: 9.0 م / ث (1,770 قدم / دقيقة)
انظر أيضا

تطويرات ذات صلة

يوروكوبتر إيه إس 365 دوفين
يوروكوبتر إتش إتش-65 دولفين
يوروكوبتر إيه إس 365 دوفين

هارين زد-9

طائرات شبيهة من حيث الدور والقدرة والعصر

أغستاستلانديه دبليو 119

قوائم ذات صلة

List of helicopters

مروحية متعددة الأغراض



إيروسباسيال إس إيه 360 دوفين



"إس إيه 360 دوفين" تابعة لسلاح جو هونغ كونغ الملكي الاحتياطي في مطار كاي
تاك عام 1982



إيروسباسيال دوفين للشرطة الألمانية

معلومات عامة

النوع	مروحية منافع
بلد الأصل	فرنسا

التطوير والتصنيع

الصانع	إيروسباسيال
سنة الصنع	1976-77
الكمية المصنوعة	نماذج + 2 34
طرازات أخرى	يوروكوبتر إيه إس 365 دوفين

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1976
أول طيران	[لغات أخرى] 1972 يونيو 2

إيروسباسيال ألويت 2

إيروسباسيال ألويت الثانية (بالإنجليزية: Aérospatiale Alouette II) هي مروحية خفيفة صنعت في الأصل من قبل سود للطيران ولاحقا ايروسباسيال بفرنسا، أنتجت في 1956 . وهي أول إنتاج يستخدم محرك غاز توربيني بدلا من المحرك الكبسي التقليدي الأثقل وزنا. تستخدم بشكل أساسي من قبل القوات الجوية التونسية. كان أول طيران لها في 12 مارس 1955. دخلت الخدمة في 2 مايو 1957، ومازالت في الخدمة حتى الآن. صنع منها 1,300 طائرة.

المستخدمون

القوات الجوية التونسية

الجيش الباكستاني

القوات الجوية الملكية الكمبودية

مواصفات (Alouette II)

البيانات من Jane's All The World's Aircraft 1966–67

الخصائص العامة

الطاقم: One

السعة: Four passengers

الطول: 9.66 m (31 ft 9 in)

قطر الدوار: 10.20 m (33 ft 6 in)

الارتفاع: 2.75 m (9 ft 0 in)

مساحة القرص: 81.7 m² (881.4 ft²)

الوزن فارغة: 895 kg (1,973 lb)

وزن الإقلاع الأقصى: 1,600 kg (3,527 lb)

محرك الطائرة: One × Turbomeca Artouste IIC6 محرك عمود دوران

توربيني, 395 kW (530 hp) derated to 269 kW (460 hp)

Orthographically projected diagram of the Aérospatiale Alouette

II

الواحد

الأداء

السرعة القصوى: 185 km/h (100 knots, 115 mph) at sea level

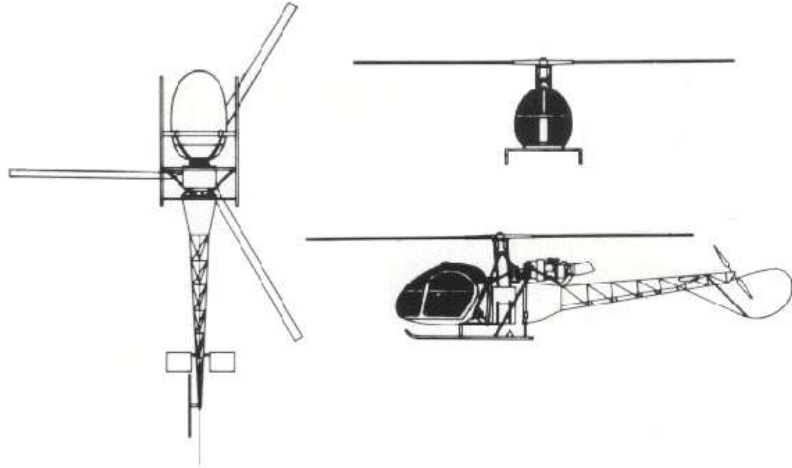
سرعة العبور: 170 km/h (92 knots, 106 mph)

مدى (طائرة): 565 km (305 nmi, 350 mi)

قدرة التحمل: 4.1 hours

سقف الخدمة: 2,300 m (7,545 ft)

معدل الصعود: 4.2 m/s (820 ft/min)



مخطط إسقاطي متعامد لـ Aérospatiale Alouette II



مروحية تابعة لشركة "ألويت 2" الألمانية الغربية تقوم بدورية على الحدود الألمانية الشرقية. ويظهر في الخلفية حرس الحدود الألمان الشرقيون.

معلومات عامة

النوع	مروحية خفيفة
بلد الأصل	فرنسا
التسمية العسكرية	Hkp 2

التطوير والتصنيع

الصانع	سود للطيران (أصلا) إيروسباسيال (لاحقا)
سنة الصنع	1956
الكمية المصنوعة	1,300
طورت من	Aérospatiale SA 315B Lama
طورت إلى	إيروسباسيال ألويت 3

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	2 مايو 1957
أول طيران	مارس 12 1955
الوضع الحالي	في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	القوات الجوية التونسية
مستخدمون آخرون	الجيش الباكستاني، القوات الجوية الملكية الكمبودية

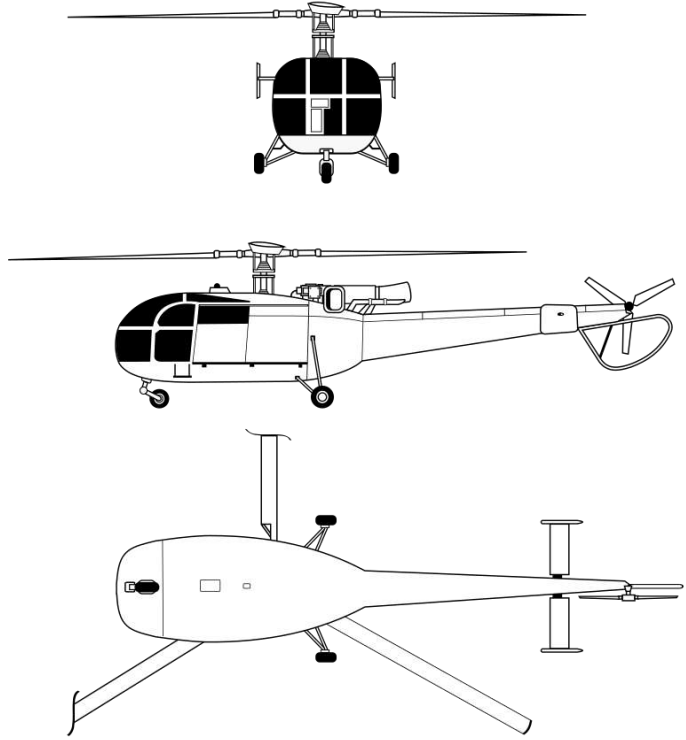
الخصائص

الطول	26 متر [1] 10 — 9,66 متر
الارتفاع	75,2 متر
قطر الدوار	خاص بـ دوار (02 متر [1] 11 (المروحية)
أقصى مدى	565 كيلومتر
أقصى ارتفاع	300,2 متر
سرعة الطيران	170 كيلومتر في الساعة

إيروسباسيال ألويت الثالثة

إيروسباسيال ألويت 3، هي طائرة مروحية ذات محرك واحد، ومن المروحيات الخفيفة المتعددة الأغراض. تم تصنيعها من قبل شركة إيروسباسيال في فرنسا، وبموجب ترخيص من قبل شركة هندوستان للملاحة الجوية المحدودة في الهند.

مواصفات (SA 316B)



صورة إملائية Aérospatiale Alouette III

مصدر البيانات: Jane's All The World's Aircraft 1976-77

المواصفات العامة

طاقم العمل: 2

السعة: 5 passengers

الطول: 10.03 م (32 قدم 10 3/4 إنش)

قطر الدوار الرئيسي: 11.02 م (36 قدم 1 3/4 إنش)

الأرتفاع: 3.00 م (9 قدم 10 إنش)

منطقة الدوار الرئيسي: 95.38 م (1026 قدم)

الوزن الفارغ: 1,143 كجم (2,520 رطل)

الوزن الإجمالي: 2,200 كجم (4,850 رطل)

المحرك: 1 × Turbomeca Artouste IIIB محرك عمود دوران توربيني, 649
kW (870 shp) derated to 425 كيلو وات (570 حصان)

الأداء

السرعة القصوى: 210 كم/س (130 ميل/ساعة)

سرعة الأنطلاق: 185 كم/س (115 ميل/ساعة)

المدى: 540 كم (335 ميل)

الحد الأقصى للخدمة: 3,200 م (10,500 قدم)

معدل الصعود: 4.3 م/ث (850 قدم / دقيقة)





لقطة مقربة لتوربين طائرة Alouette III



إحدى مروحيات ألويت 3 تابعة للقوات البحرية الفرنسية

معلومات عامة

النوع Alouette (en)  

بلد الأصل	 فرنسا
التسمية العسكرية	M20 [1]


التطوير والتصنيع

الصانع	طيران الجنوب إيروسباسيال
سنة الصنع	1961 - 1985
الكمية المصنوعة	2٠,000
طورت من	إيروسباسيال ألويت 2

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1960
انتهاء الخدمة	2004
أول طيران	28 فبراير 1959
الوضع الحالي	نشطة

الخدمة

المستخدم الأساسي	<  القائمة ...
------------------	---

الخصائص

الطول	10,03 متر [7]
قطر الدوار (المروحية)	11,02 متر [7] خاص بدوار (02,02 متر [7])

إيروسباسيال غازيل

يروسباسيال غازيل (بالفرنسية: Gazelle) طوافة عسكرية خفيفة ذات خمس مقاعد من إنتاج شركة إيروسباسيال الفرنسية، يؤمن الدعم اللازم للطوافة محرك عنفي أحادي، وتستخدم الطوافة بشكل أساسي كمروحية هجومية مزودة بصواريخ هوت المضادة للدروع (SA-342M) الفئات الأخرى من الغازيل تستخدم كمروحية إسناد خفيفة مجهزة بمدفع عيار 20 ملم (SA-341F). تصنع طوافة الغازيل في مصر برخصة تصنيع من قبل الشركة العربية البريطانية للمروحيات، كما تعدّ مصر أكبر مشغل أجنبي لها خصوصاً بعد تفكك يوغسلافيا السابقة بواقع 84 طوافة معلن عن وجودها في الخدمة.

التصميم والتشغيل

تعدّ طوافة غازيل وليدة متطلبات الجيش الفرنسي لطوافة خفيفة ومتعددة المهام، وسرعان ما اجتذبت التصميم اهتمام البريطانيين، حيث تم الاتفاق حول تطوير وإنتاج الطوافة من قبل شركة ويستلاند للطوافات، وتتيح الاتفاقية التي تم توقيعها في فبراير 1969 إنتاج 292 طوافة من ذات الطراز و 48 من طراز ايروسبيشال بوماز لصالح الجيش البريطاني، في مقابل منح ايروسباسيال حصة للعمل في برنامج لتصنيع أربعين طوافة بحرية من طراز لينكس للبحرية الفرنسية.

الخصائص العامة (SA 341)

الطاقم: 2

سعة ركاب: 3

الطول: 11.97 م

الارتفاع: 3.15 م

الوزن بلا حمولة: 908 كجم

الوزن الإجمالي: 1,800 كجم

المحرك: 1 × 440 كيلو واط (590 حصان)

الأداء

السرعة القصوى: 310 كم/س

المدى: 670 كم


سقف الأرتفاع: 5,000 م (16,405 قدم)

معدل الصعود: 9 م/ث (1,770 قدم/دقيقة)



مروحية استطلاع/اتصال Sud-Aviation Gazelle SA 342M (رقم التسجيل: F- MABW #3458) تابعة لسلاح الطيران الخفيف التابع للجيش الفرنسي (ALAT)، وسرب المروحيات التابع للجيش (EHADT). الموقع: جبال البرانس، بالقرب من لورد، فرنسا.

معلومات عامة

النوع	مروحية هجومية
بلد الأصل	فرنسا 

التطوير والتصنيع

الصانع	إيروسباسيال
المصمم	سود أفياسيون 
الكمية المصنوعة	1  , 775

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	1973
أول طيران	7 إبريل 1967

الخدمة

المستخدم الأساسي	 القوات الجوية الفرنسية
	المصرية
مستخدمون آخرون	 القوات الجوية المصرية
	التونسية
	 القوات الجوية التونسية
	الملكية المغربية
	 القوات الجوية السعودية
	السورية
	 القوات الجوية العراقية
	العراقية
	 القوات الجوية الكويتية
	الكويتية
	 القوات الجوية القطرية
	القطرية
	 القوات الجوية اللبنانية
	اللبنانية

الخصائص

الطول	11,97 متر [1]
الارتفاع	3,15 متر
قطر الدوار	خاص بـ دوار) 5,10 متر [1] (المروحية)
أقصى ارتفاع	5,000 متر

ايروسباسيال كورفيت

ايروسباسيال كورفيت (بالإنجليزية: Aérospatiale Corvette) هي نفاثة أعمال أنتجت في 1974 بفرنسا. من صناعة إيروسباسيال. كان أول طيران لها في 16 يوليو 1970. ومازالت في الخدمة حتى الآن. صنع منها 40 طائرة.



طائرة رجال الأعمال كورفيت SN601 من إنتاج شركة إيروسباسيال (F-FILM) في مطار فيلتون، فيلتون، بريستول، إنجلترا.

معلومات عامة	
النوع	نفاثة أعمال
بلد الأصل	فرنسا
التطوير والتصنيع	
الصانع	إيروسباسيال
سنة الصنع	1974
الكمية المصنوعة	40
طورت من	SN 600 Diplomate (en)  
سيرة الطائرة	
أول طيران	16 يوليو 1970
الوضع الحالي	في الخدمة
الخدمة	
المستخدم الأساسي	طيران — Air Alsace (en)  Sterling — الألب Airways (en)  —Touraine Air Transport (en)  
الخصائص	
المحرك	Pratt & Whitney Canada JT15D (en)  
الطول	13,83 متر [1]  
باع الجناح	12,87 متر [1]  
الارتفاع	23,4 متر  

أقصى ارتفاع 12,500 متر

شركة طيران إن إتش

إن إتش إندوستريز

إن إتش إندوستريز (بالإنجليزية: NHIndustries)، شركة تصنيع مروحيات. يقع مقرها في آكس أون بروفانس، فرنسا. تأسست في عام 1992، من قبل كل من شركات يوروكوبتر الفرنسية الألمانية (الآن أصبحت تعرف باسم إيرباص هيليكوبترز)، أوغستا الإيطالية (الآن أغستاوستلاند) وستورك فوكر الفضاء الهولندية (الآن فوكر

تكنولوجيا (تكنولوجيا). تأسست شركة «إن إتش إندوستريز» خصيصا لتكون المقاول الرئيسي ووكيل الإدارة المسؤول عن تصميم وتطوير وتصنيع وإنتاج وتقديم الدعم اللوجستي لسلسلة حلف مروحيات الناتو من طراز إن إتش-90.

معلومات عامة	
التأسيس	1992
النوع	مقاوله — عمل تجاري
الشكل القانوني	شركة مساهمة مبسطة
المقر الرئيسي	أكس أون بروفانس، فرنسا
موقع الويب	nhindustries.com

المنظومة الاقتصادية	
الصناعة	مصنع الفضاء الجوي
المنتجات	مروحية

أهم الشخصيات	
المالك	إيرباص هيليكوبترز



إن إتش-90

أن اش-90 هي طائرة مروحية عسكرية أوروبية، ذات محركين، متوسطة الحجم متعددة المهام. تم تطويرها استجابة لمتطلبات منظمة حلف شمال الأطلسي لطائرة هليكوبتر التي ستكون أيضا قادرة على العمل في البيئات البحرية. وNH90 المتقدمة ويتم تصنيعها من قبل إن إتش إندوستريز، وهي مملوكة بالكامل من قبل شركة

إيرباص طائرات الهليكوبتر، أغستا وستلاند وفوكر هياكل الطائرات. أُجري النموذج الأول من الرحلة الأولى في ديسمبر 1995 وبدأت تدخل الخدمة التشغيلية مع بعض العملاء في عام 2007. واعتباراً من عام 2013، ما مجموعه ثلاثة عشر دول قد وضعت طلبيات لـ NH90.

المواصفات

قبل البدء في عرض مواصفات المروحية NH90 يلزم الإشارة إلى وجود نسختين أساسيتين من هذه المروحية، نسخة النقل التكتيكي للقوات NH90 TTH والنسخة البحرية المعروفة باسم «مروحية فرقاطات الناتو» NH90 NFH، ومواصفاهما كالآتي:

الطاقم: 2 طيار ومُشغل مهام للنسخة النقل TTH و 3 طيار ومُشغل للنسخة البحرية لمهام وتشغل مُستشعرات النسخة NFH ولكن يمكن تشغيلها وقيادتها بواسطة طيار واحد وهي صممت للعمل في اقصى الظروف الجوية سواء بالليل أو بالنهار. حمولة الافراد 20 فرد على مقاعد مخصصة أو 12 محقّة لنقل المصابين النسخة TTH ، اما النسخة NFH فيمكنها حمل 14 فردا على مقاعد مخصصة أو 9 محقّات لنقل المصابين. الطول: 16.13 متر قطر المراوح: 16.3 متر الارتفاع: 5.23 متر الوزن فارغة: 6.4 طن الحمولة الخارجية: 4 طن في خطافات مُخصصة الحمولة الداخلية: 2 طن اقصى وزن عند الإقلاع: 10.6 طن قوة الدفع: محركين تيربوميكا توربينيين عموديين من شركة رولز رويس طراز Rolls-Royce Turbomeca RTM322-01/9 Turbohaft يوئد كلا منهما قوة قدرها 2230 حصان. السرعة القصوى: 300 كم / ساعة السرعة الاقتصادية: 260 كم / ساعة المدى: 1000 كم للنسخة NFH و 800 كم للنسخة TTH سقف الارتفاع: 6000 متر معدل التسلّق: 8 متر / ثانية

التسليح

طوربيدين طراز MU90 من الجيل الثالث الأحدث من نوعه من إنتاج شركة EuroTorp الأوروبية (فرنسية-إيطالية) ودخل الخدمة لدى فرنسا وإيطاليا وألمانيا والدانمارك وأستراليا، ويمتلك منظومة توجيه صوتي ايجابي وسلبي / Active Passive Acoustic Homing ، جانب قدرة التصنيف للشراك الخداعية والقيام بالتكتيكات المضادة للتشويش، ويبلغ مداه الأقصى 23 كم على سرعة 54 كم / ساعة، ويصل مداه الأدنى على السرعة القصوى البالغة 93 كم / ساعة، ويمكنه الوصول إلى عمق 1000 متر تحت سطح البحر، ويتم حاليا تطوير نسخة خاصة بالقتل الصعب Hard Kill مضادة للطوربيدات. -أو صاروخين مضادين للسفن طراز MARTE MK2/S خفيف الوزن ذات رأس حربي يزن 70 كج ويصل مداه إلى 30 كم ويمتلك منظومة ملاحاة بالاقمار الصناعية GPS والقصور الذاتي INS بخلاف باحث راداري نشط للمرحلة النهائية من التوجيه قبل اصابة الهدف.

الطرز

النقل التكتيكي للقوات NH-90 TTH

تم نشر نسخة نقل القوات التكتيكية (TTH) NH90 tactical troop transport بنجاح من قبل عدة دول في مسارح مختلفة للعمليات. وتتمتع تلك النسخة بكابينة واسعة، وأبواب منزلقة كبيرة على كل جانب، وباب خلفي Rear ramp.

ويمكن تهيئة NH90 TTH بسرعة لمهام نقل القوات بسعة 20 مقعد، أو نقل المركبات الخفيفة، أو إجلاء المصابين بما يصل إلى 12 نقالة، وكذلك الشحن الجوي، والنقل التكتيكي المسلح، فضلا عن البحث والإنقاذ بالمعارك.

وهناك قائمة واسعة من المعدات مصممة حسب الطلب، تسمح للمروحية NH90 TTH بالتهيئة لتناسب احتياجات مهام المشغلين.





عسكريون مسلحون من بابوا غينيا الجديدة داخل NH-90 TTH نيوزيلاندية



NH-90 at ILA 2006 in Berlin

معلومات عامة

النوع	مروحية بحرية متعددة المهام
بلد الأصل	 فرنسا
التسمية العسكرية	Hkp 14 
سعر الوحدة	من 32 إلى 43 مليون يورو

التطوير والتصنيع

الصانع	صناعات أن اش
سنة الصنع	إلى الآن- 1995
الكمية المصنوعة	اعتبارا من 244 يوليو 2015 [1]

سيرة الطائرة

دخول الخدمة	2007
أول طيران	18 ديسمبر 1995
الوضع الحالي	في الخدمة

الخدمة

المستخدم الأساسي	الجيش الفرنسي إسرائيل الجيش الفنلندي الجيش الإيطالي
مستخدمون آخرون	سلاح الجو السلطاني العماني

طائرات بدون طيار فرنسية

سافران باترولر

إن المركبة باترولر Patroller من سافران للإلكترونيات والدفاع Safran Electronics & Defense (ساجيم سابقاً)، هي مركبة جوية تكتيكية غير مأهولة (درون تكتيكي). وكلمة باترولر تعني بالعربية «فرد الدورية». وقد تم تصميمها وتصنيعها من قبل شركتي سافران الفرنسية وستيم الألمانية (Stemme AG) أو شتيم كما تنطق بالألمانية).

تم بناء باترولر على أساس الطائرة الشراعية Stemme ASP S15 الألمانية الصنع. وتعد باترولر متوسطة الارتفاع طويلة التحمل -Medium-altitude long-endurance MALE حسب تعريف الناتو. وتستخدم باترولر نفس محطة التحكم الأرضية الخاصة بسابقتها Sperwer II من ساجيم، ويتم استخدام وصلة تبادل البيانات ذات النطاق Ku، ويصل مدى الدرون إلى 200 كم.

خلفية تاريخية

المنشأ

كان لشركة ساجيم (سافران حالياً) 130 طائرة استطلاع غير مأهولة من الفئة Sperwer مع 25 محطة تحكم أرضية، في الخدمة بقوات ستة دول وهي السويد وهولندا وكندا والدنمارك واليونان إلى جانب فرنسا. وقد قامت تلك الدرونات بأداء مهام استطلاعية في أفغانستان. وعندما بدأت ساجيم -كإحدى شركات مجموعة سافران- تطوير مشروع طائر تكتيكية غير مأهولة لجأت لنهج برجماتي يتمثل في اللجوء لاستخدام منصة متوفرة بالفعل، وتزويدها بأفضل المستشعرات ونظم الإرسال. وهذا النهج من ساجيم وفر الكثير من الوقت لتطوير النظام، علاوة على اعتماده على منصة ذات موثوقية ومن هذا المنطلق لجأت مجموعة سافران للطائرة الشراعية Stemme ASP S15 وهي مشتقة من الطائرة ثنائية المقاعد Stemme S6 تم إطلاق برنامج باترولر في منتصف عام 2008. ثم تم تكامل النظام والتحقق من صحته خلال النصف الأول من عام 2009. وفي يونيو 2009، اتخذت الطائرة غير المأهولة الطريق إلى قاعدة درونات في أول رحلة ذاتية لها، باختبار طيران في Kemijärvi بفنلندا. ثم أجريت الاختبارات الأولى في الوضع الآلي بالكامل. وتم تنفيذ

أول رحلة لدرون باترولر في 10 يونيو 2009. وتم تنفيذ الرحلات لأكثر من 10 ساعات، مما أثبت إمكانية تنفيذ الدرون لوظائفه نهوضه بالحمولات المخطط لها. وقد أكملت باترولر سلسلة من اختبارات الطيران في يوليو 2010، ثبتت من خلالها قدرتها على القيام بمهام تستغرق 20-30 ساعة، ويمكن أن تحمل ما يصل إلى 250 كجم من المعدات (بما في ذلك 80 كجم تحت كل جناح). وتم اتخاذ القرار بتكليف باترولر-ومن بين مهامها- بإجراء تجارب التصوير والمراقبة في جنوب فرنسا، للكشف عن حرائق الغابات.



باترولر في معرض باريس للطيران 2019

التطوير

تم تطوير وتهيئة المنصة الطائرة والموجهة عن بعد Stemme S15 تدريجياً، وذلك لتلقي حمولات مختلفة، أو نظاماً إلكترونياً، أو النظام الكهربائي طويل المدى

من سافران Euroflir 410، أو معدات تصنت على كل من الاتصالات Comint والإشارة Sigint، أو رادار من ليوناردو.

وقد تم إجراء اختبارات الطيران لمنظومة Euroflir 410 في عام 2014، بالإضافة إلى النهوض بحمولات 100 كجم تحت كل جناح.

وأظهرت باترولر أيضًا استقلاليتها بالاستمرار في رحلة لأكثر من 20 ساعة، وسرعات تتراوح طيران بين 100 كم/ساعة و200 كم/ساعة، كما تمتاز بإمكانية نقلها في حاوية قياسية. وتسمح قدرتها الاستيعابية البالغة 250 كجم بدمج العديد من أجهزة الاستشعار، وكذلك التسليح ببعض الصواريخ الموجهة بالليزر وصواريخ MMP متوسطة المدى المضادة للدبابات.



الكرة الألكترونية المستقرة (جيروسكوب القاع) Sagem Euroflir 410

التصميم والميزات

تقدم البنية المفتوحة للطائرة غير المأهولة باترولر، وتصميمها الوحداتي، نظامًا قابلاً للتطوير والترقية. كما أن الهيكل المركب القوي لباترولر والمعتمد من الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران يسمح لها بالعمل في المجال الجوي المدني. وهي مجهزة بمعدات

هبوط معززة قابلة للسحب تمكنها من الإقلاع والهبوط تلقائياً باستخدام مدارج قصيرة.

وتتميز هذا الطائرة بدون طيار -المتعددة أجهزة الاستشعار- برادار منخفض البصمة الحرارية. كما تمتاز أيضاً بانخفاض الضوضاء الصادرة عنها، وذلك بفضل محركها الصامت «تقريباً». وعلاوة على كل ما ذكرناه من مواصفات، فإن الطائرة غير المأهولة باترولر تصل لسقف طيران ارتفاعه 6000 متر (20 ألف قدم)، وتتمتع بنظام عالي الأداء متعدد المستشعرات، وقدرات لتحديث نظام المهام، وقابلية لأن يتم نقلها جويًا. كما تمتاز أيضاً باكتفاءها بفريق محدود للتنفيذ، وتكلفة منخفضة للتشغيل.

الباقية الإلكترونية

يمكن تشغيل باترولر إما يدويًا من محطة التحكم الأرضي أو في الوضع المستقل. وهي مزودة بنظام إقلاع وهبوط تلقائي للمساعدة في الهبوط الآمن أثناء فشل الاتصال مع محطة التحكم.

وباترولر مجهزة أيضاً بمستشعرات كهروبصرية Euroflir 410 ومستشعرات أشعة تحت الحمراء. كما أنها مزودة بمستجيب لتعريف عدو/صديق ومعرف ليزر.

تم تجهيز الدرون برادار فتحة تركيبية Synthetic Aperture Radar SAR لتقديم بيانات ارتفاع التضاريس الرقمية. كما يقوم بمراقبة المركبات التي تتحرك على الأرض، من خلال نظام مؤشر الهدف الأرضي المتحرك.

وتعد الاستخبارات الإلكترونية ELINT، واستخبارات الاتصال COMINT من الأنظمة الاختيارية التي يمكن دمجها في الدرون.

الدفع

تعمل باترولر بمحرك واحد رباعي الأشواط تبريد سائل وهواء Rotax 914F.

وتتميز باترولر بمروحة ثلاثية الشفرات على طرف قسم الأنف. ويمكن للمروحة أن تدور بمعدل 5800 دورة في الدقيقة لتقديم قوة دفع للمحرك. وينتج المحرك F914 -من تصميم وبناء BRP-Rotax- طاقة إنتاجية تبلغ 86 كيلوات.

وعائلة المحركات Rotax 914 يتم توظيفها بشكل عام في دفع الطائرات الخفيفة المعتمدة، والطائرات ذاتية الدفع، والطائرات بدون طيار العسكرية مثل إم كيو-1 بريدا تور.



محرك Rotax 914 صنع النمسا

محطة التحكم الأرضية

تتميز محطة التحكم الأرضية باترولر بتصميم سهل الاستخدام للتعامل بكفاءة مع جميع مراحل المهمة، من التخطيط إلى التشغيل.

ولتسهيل مهام المشغلين، طورت سافران للإلكترونيات والدفاع برنامجًا متقدمًا لمعالجة الصور، وذلك لجمع المعلومات الاستخبارية وإثراء عروض البيانات التكتيكية.

وتحتوي المحطة على مودم لضمان التشغيل التوافقي لحلف الناتو «ستاناج 4609»، لتبادل المعلومات الاستخبارية مع الحلفاء. وتم تصميم المحطة الأرضية لتوفير التحكم في الوقت الفعلي لجميع أجهزة الاستشعار الموجودة في باترولر، كما أنها تدمج البروتوكولات المدنية لمهام الأمن الداخلي.

التسليح

في مسار تطوير الطائرة التكتيكية غير المأهولة «باترولر»، تم بحث تسليحها بصاروخ متوسط المدى مضاد للدبابات MMP من إم بي دي إيه. ولكن بعد دراسة لإزالة المخاطر من تسليح باترولر، وقع الاختيار على القذيفة الصاروخية الموجهة بالليزر 68 مم من تاليس، والتي تسلحت بها المروحية تايجر بالفعل.

وقد جاء هذا التفضيل بسبب تناسب حجم القذيفة الصاروخية الموجهة بالليزر مع احتياجات الجيش الفرنسي، وملائمتها لنوع التهديدات التي قد تواجه باترولر.

علاوة على أن القذيفة الصاروخية 68 مم من تاليس أرخص ثمنًا وأخف وزنًا، من الصاروخ MMP ومحطة إطلاقه. ويؤثر هذا العامل الأخير على تحسين استقلالية باترولر. مع الأخذ بالاعتبار أيضاً التعقيدات التي تسببها تقنيات الصاروخ MMP، وذلك بسبب توجيهه بواسطة الألياف البصرية.

الأدوار والمهام

يتم تصنيف الدرونات العسكرية العاملة في أوروبا بواسطة عدة معايير ومن بينها الوزن، والذي يضع تلك الدرونات في ثلاثة فئات. وتأتي باترولر في فئة الدرونات المتوسطة الوزن (بين 150 كجم - 600 كجم) والمصنفة بالتشكيل التكتيكي كطائرة استطلاع، وتجمع هذه الفئة بينها وبين الدرونات: هيرمس 450 Hermes، و

Luna، و Watchkeeper. بينما تعلوها فئة من الدرونات تبدأ بوزن 600 كجم كحد أدنى. ومن البديهي أن الفئة الثالثة ستضم الدرونات من وزن يقل عن 150 كجم.

وقد قامت باترولر بأداء العديد من المهمات المدنية والعسكرية، ومنها:

- جمع المعلومات الاستخباراتية. - مراقبة الحدود والسواحل والمناطق ذات الحساسية الخاصة.

- المساعدة الإنسانية، وعمليات حفظ السلام. - حماية القوات البرية.

- دعم تدابير الاستجابة الجوية-البرية. - توجيه المدفعية.

- الحماية الإقليمية. - المراقبة البيئية.

النسخ

تم بناء ثلاثة نسخ من الطائرة التكتيكية غير المأهولة باترولر:

نسخة القوات الجوية Patroller-R: تستخدم أساسًا لأداء مهام الاستخبارات والمراقبة واكتساب الهدف والاستطلاع، وكذلك في تقييم أضرار المعارك. وهي تتميز بنقطة تعليق أسفل البدن لدمج خزانات وقود إضافية.

نسخة المراقبة المحمولة جواً Patroller-S: تقوم بتنفيذ عمليات الأمن الداخلي بما في ذلك مراقبة الحدود والسواحل، ومراقبة الطرق، والبحث والإنقاذ، وحماية البيئة، والحماية المدنية وإنفاذ القانون. وهي مجهزة برادار مراقبة محمول جواً.

النسخة البحرية Patroller-M: تستخدمها البحرية الفرنسية، ويتم تزويدها برادار خاص بتحقيق عمليات الدورية البحرية.

حوادث

في السادس من ديسمبر/كانون الأول 2019، وأثناء «رحلة استقبال صناعية» من قاعدة إيستر الجوية في جنوب فرنسا، تحطمت إحدى درونات باترولر عندما سقطت بالقرب من بلدة سان ميتر ليه ريمبارت. وقال الرئيس التنفيذي لسافران -

فيليب بيتيتكولين- في حديث بتاريخ 27 فبراير/شباط 2020: «نحن نعرف ما حدث من حيث فشل النظام» خلال اختبار الطيران. وأضاف: «نقوم الآن بعملنا من أجل تنظيف كل هذا النظام وجعله يتماشى تمامًا مع متطلبات العميل».

المشغلون

فرنسا

في أكتوبر 2014، صدرت دعوة من قبل وكالة المشتريات الدفاعية الفرنسية لتقديم الطلبات لإنتاج طائرات تكتيكية غير مأهولة TUAV، لتحل محل درونات Sperwer من ساجيم والموجدة فعلياً بالخدمة. وعلى إثر هذا الإعلان تقدمت أربعة شركات للمنافسة، وهي تاليس بدرونها Watchkeeper، وساجيم بدرونها باترولر، وإيرباص بدرون Shadow M2 من تكسترون، بينما أتى العرض الرابع من الفرع الأوروبي لشركة صناعات الفضاء الإسرائيلية IAI بالتحالف مع مجموعة فرنسية.

وفي 4 سبتمبر 2015 تم الإعلان عن أن ساجيم (سافران حالياً) وتاليس قد قدما أفضل عرضين. وقد تم حسم المنافسة بإعلان فوز باترولر في العشرين من يناير 2016، والتعاقد بمبلغ 300 مليون يورو في صفقة تشمل تسليم 14 طائرة تكتيكية غير مأهولة من فئة باترولر بحلول عام 2019، أي بعدد منظومتين (حيث أن المنظومة الواحدة تتكون من 5 درونات ومحطة أرضية) وأربعة درونات أخرى للتدريب، كما يشمل العقد كذلك 10 سنوات من الصيانة.

مصر

في سبتمبر 2015، وقعت الهيئة العربية للتصنيع وسافران للإلكترونيات والدفاع، اتفاقية لتجميع درونات باترولر في مصر لتلبية احتياجات القوات المسلحة المصرية. وتغطي الاتفاقية أيضاً دعم النظام وادخال الدرونات للخدمة.

وسيقوم مصنع الطائرات بالهيئة العربية للتصنيع بتطوير مركز تدريب مخصص في مصر، لتدريب الأطقم على تشغيل وصيانة أنظمة باترولر.

وفي التاسع من يوليو/تموز 2018، ورد بمقال للكاتب ميشيل كايبرول -ويشغل منصب رئيس تحرير الصناعة والخدمات بصحيفة لاتربيون الفرنسية- أن القاهرة مهتمة للغاية بشراء 30 طائرة بدون طيار مسلحة من طراز باترولر (سافران). ويوصف ميشيل كايبرول على موقع الجريدة بأنه مراقب يقظ لمدة خمسة عشر عامًا في لاتربيون، بعالم الدفاع والفضاء والطيران، وهو يدقق الأخبار في هذه القطاعات الثلاثة من السيادة الوطنية ويحللها ويعلق عليها.

معلومات عامة	
النوع	طائرة تكتيكية غير مأهولة
سعر الوحدة	من 20 إلى 30 مليون يورو[1]
التطوير والتصنيع	
الصانع	سافران للإلكترونيات والدفاع
طورت من	Stemme ASP S15 كمنصة أساس[1]
سيرة الطائرة	
أول طيران	يونيو 2009 في فنلندا[1]
الخدمة	
المستخدم الأساسي	 فرنسا  مصر

..... انتهى الجزء الخامس

.....

محتويات الكتاب

3.....	شركات صناعة الدفاع الفرنسية
4.....	الاسلحة الخفيفة والرشاشات
5.....	فاماس
7.....	ام آيه تي -49
9.....	بي جي إم 338
12.....	شركات صناعة الدبابات الفرنسية
13.....	دبابة لوكير
25.....	أي أم أكس-30
29.....	أيه أم أكس-13
32.....	رينو آر-35
34.....	رينو إف تي-17
37.....	شنايدر سي ايه 1
39.....	نكستر
42.....	شركات صناعة الصواريخ
42.....	أباتشي (صاروخ)
45.....	أر 550 ماجيك
47.....	أستر (عائلة صواريخ)
52.....	إكزوست
54.....	إم آر 31
55.....	إم بي دي إيه ميكا
58.....	إم يو 90 إمباكت
61.....	التصدير
64.....	بيرسيوس (صاروخ)
69.....	ديموقليس (جراب استهداف)

71.....	رولاند (صاروخ)
75.....	ستورم شادو
79.....	سي فينوم (صاروخ)
84.....	صاروخ هادس
87.....	شركات صناعة الغواصات الفرنسية
88.....	الغواصة الفرنسية سوركوف
95.....	الفرقاطة الفرنسية لاتوش-تريفيل
102.....	باراكودا الفرنسية (فئة غواصة)
109.....	شورتفين باراكودا (فئة غواصة)
116.....	لا فاييت (فرقاطة)
126.....	صناعة حاملات الطائرات والمروحيات
127.....	شارل ديغول (حاملة طائرات)
134.....	كليمنصو (حاملة طائرات)
138.....	ميسترال (حاملة مروحيات)
149.....	صناعة الفرقاطات والبوارج الحربية
150.....	إينا (بارجة فرنسية)
156.....	فرقاطة فريم
163.....	مجموعة نافال
171.....	شركات صناعة المحركات
172.....	باور جت
175.....	توربوميكا
176.....	سافران
179.....	غنوم ورون
186.....	شركات المدرعات الفرنسية
187.....	في بي أم أر غريفون
189.....	في بي سي أي
192.....	نكستر ارافيس
195.....	إي بي أر سي جاغوار
197.....	الهاون Brandt 60mm LR Gun
200.....	ابيلاس

203	شاهين (دفاع جوي)
206	مجموعة تاليس
208	مدفع MO-120-RT-61
211	شركات الطيران الحربي
212	شركة الطيران الحربي داسو
213	داسو جروب
217	داسو ميراج 4000
219	داسو ميراج 2000
231	داسو فالكون 900
236	داسو فالكون 10
238	داسو فالكون 2000
241	داسو ميراج 5
244	داسو كومينونتي
247	داسو ميراج IIIIV
249	داسو ميراج إف 1
258	داسو ميراج الثالثة
266	داسو ميراج الرابعة
276	داسو فالكون 5 إكس
279	داسو فالكون 7 إكس
282	داسو فالكون 8 إكس
285	داسو فالكون 20
292	داسو فالكون 50
297	داسو إم دي 315 فلامنت
299	داسو أوراجان
300	داسو رافال
332	داسو سوبر اتندارد
334	داسو سوبر ميستير
337	داسو ميركيبور
341	داسو ميستير الرابعة

343	..... داسو ميستير
346	..... داسو نيرون
355	..... طائرات نقل عسكري
355	..... سود أفريقيايون كارافيل
364	..... شركات صناعة الطائرات الحربية
365	..... مقاتلة الجيل الجديد
367	..... نظام القتال الجوي المستقبلي
370	..... بريغيه اتلانتيك
373	..... طائرات هجوم خفيفة وتدريب متقدمة
374	..... ألفا جت
379	..... جاغوار (طائرة)
383	..... شركات صناعة الطائرات المروحية
384	..... شركة الطيران يوروكوبتر
385	..... يوروكوبتر إتش إتش-65 دولفين
392	..... يوروكوبتر إكس 3
397	..... يوروكوبتر إي سي 130
401	..... يوروكوبتر إي سي 135
418	..... يوروكوبتر إي سي 145
424	..... يوروكوبتر إي سي 155
430	..... يوروكوبتر إي سي 225 سوبر بوما
435	..... يوروكوبتر إي سي 635
438	..... يوروكوبتر إي سي 725 كاراكال
448	..... يوروكوبتر إيه أس 332 سوبر بوما
453	..... يوروكوبتر إيه إس 350
460	..... يوروكوبتر إيه إس 355
465	..... يوروكوبتر إيه إس 365 دوفين
469	..... يوروكوبتر إيه إس 532
475	..... يوروكوبتر إيه إس 550 فنك
479	..... يوروكوبتر إيه إس 565 بانثر
482	..... يوروكوبتر تابغر

489	شركة طيران ايروسباسيال
490	ايروسباسيال
493	ايروسباسيال أس إيه 330 بوما
500	ايروسباسيال إس إيه 360 دوفين
506	ايروسباسيال ألويت 2
511	ايروسباسيال ألويت الثالثة
516	ايروسباسيال غازيل
520	ايروسباسيال كورفيت
523	شركة طيران إن إتش
523	إن إتش إندوستريز
525	إن إتش-90
531	طائرات بدون طيار فرنسية
532	سافران باترولر

