

התוכן

חדשות ביעף:

- 3..... חיל האוויר
- 6..... חברות תעופה ישראליות
- 8..... כלי-טיס חדשים בישראל
- 8..... תעשיות

- 9..... מוזיאונים לתעופה בישראל: פארק המטוסים ההיסטוריים בראשון-לציון

תערוכות בעולם:

- 11..... EBACE: תערוכת מטוסי המנהלים בג'נבה

תעופה אזרחית בארץ ישראל המנדטורית:

- 17..... חברת אירון – חלק ג', 48-1942

מוזיאונים לתעופה בעולם:

- 22..... מוזיאון התחבורה השוויצרי בלוצרן
- 24..... מוזיאון התעופה באלטנראין, שווייץ

- 26..... ספרים ביעף

בשער: בל-בואינג MV-22B אוספרי של חיל הנחתים האמריקני בריחוף מעל הים.

דבר העורך

שוק מטוסי המנהלים בעולם עבר מחזורים רבים של שפל וגאות בחמישים השנים האחרונות, בהתאמה מלאה עם המשברים הכלכליים או הצמיחה המואצת שהתרחשו מעת לעת. השפל הנוכחי, שנמשך זו השנה החמישית, הוא אחד החמורים בהיסטוריה של שוק זה, וקיצו עדיין לא נראה באופק. בעקבות המשבר הכלכלי שפרץ בעולם לקראת סוף 2008 ביטלו חברות עסקיות רבות את הרכש המתוכנן של מטוסי מנהלים סילוניים חדשים וצמצמו את צי המטוסים שהיה ברשותם. היקף האספקות השנתי ירד מאז בקרוב ל-50%, אך החלוקה בין הקטגוריות השונות של מטוסי המנהלים לא הייתה שווה.

הפגיעה הקשה ביותר הייתה במגזרי המטוסים הקטנים והבינוניים, ופחות במגזר המטוסים הגדולים. ההסבר לכך הוא, שלרוב התאגידים הגדולים והמבוססים היו מספיק משאבים עצמיים כדי להתמודד עם ההאטה הכלכלית, והם נמנעו מצמצום זרוע התובלה האווירית שלהם, שחיונית לקיום עסקיהם הגלובאליים. לעומת זאת, חברות קטנות ואנשי עסקים המטיסים בעצמם את מטוסיהם בחרו קודם כל לצמצם את סעיף ההוצאה האווירי כדי להתמודד עם המשבר, והשוק התמלא במטוסים מיד שנייה. לאור מגמה זאת, נעצרו כמעט כליל תוכניות הפיתוח של מטוסי הסילון הקטנים לשימוש אישי או כמוניות אוויר, שנראו כה מבטיחות באמצע העשור הקודם.

התעשייה האווירית לישראל עוסקת כבר יותר מ-40 שנים בפיתוח וייצור מטוסי מנהלים סילוניים בגודל בינוני. בתקופות השיא סיפקה החברה הישראלית שישה מטוסים בחודש, אך בשנות השפל האחרונות היא נאלצה לצמצם את הייצור ל-1.5 עד 2 מטוסים בחודש בלבד. בשנה שעברה נסתיים תהליך הפיתוח והרישוי של המטוס הבינוני-גדול **G280**, הנחשב למוצלח מאוד בקטגוריה שלו. אבל הביקוש למטוסים מסוג זה נותר נמוך מאוד בשנות השפל האחרונות, כך שהתע"א עדיין אינה יכולה לקטוף את פירות הפיתוח המוצלח. כידוע, **התע"א** מייצרת את מטוסי ה-**G150** וה-**G280** עבור **גאלפסטריים**, שדואגת לשווקם ללקוחות. מזלה של החברה האמריקנית שהיא מייצרת גם מטוסים גדולים הנמכרים היטב, כך שהיא נפגעה מעט מאוד מהמשבר.

מגמות אלה באו לידי ביטוי בתערוכה השנתית **EBACE**, שנערכה במחצית השנייה של חודש מאי בג'נבה, בה ביקרתי בשנית. למרות המצב הכלכלי הקשה של השוק – ואולי דווקא בשל הצורך הנואש לחפש דרכים להגביר את המכירות – מגיעים כל יצרני המטוסים עם המבחר הכמעט מלא של מוצריהם, ואף חושפים תוכניות פיתוח חדשות. רוב החברות ממשיכות לפתח מטוסים משופרים וחדשים יותר, מתוך ציפייה לקטוף את הפירות כאשר הכלכלה העולמית תתחיל לצמוח מחדש.

יהודה בורוביק



מהדורה אלקטרונית e124

סיון תשע"ג – מאי 2013

בחסות
האגודה למדעי התעופה
והחלל בישראל

www.aerospace.org.il

ביעף נוסד בשנת 1972.

מו"ל ועורך אחראי: יהודה בורוביק

עורך משנה: מאיר פדר

דוא"ל: biaf@aerospace.org.il

מחיר המינוי: 100 ש"ח לשנה.

© כל הזכויות שמורות ל"ביעף".

מהדורה אלקטרונית זו מיועדת לשימוש
הבלעדי של המנוי אליו נשלח העיתון.
העברה, הפצה או העתקה של הקובץ
ותוכנו אסורים בהחלט.

BIAF – Israel Aerospace e-Magazine

Publisher & Editor: Yehuda Borovik

E-mail: biaf@aerospace.org.il

Copyright © 2013 BIAF.

All rights reserved.

This electronic version is
intended for the sole use of the
intended subscriber. Any pass-along
distribution, repurposing, or
duplication of this file is forbidden.