

## התוכן

### חדשות ביעף:

- 3 תעשיות ביטחוניות .....
- 5 חברות תעופה .....
- 6 מטוסים בישראל .....
- 9 תאונות טיסה .....
- 12 ישראל בחלל .....

### תעופה אזרחית בארץ ישראל המנדטורית:

- 13 הזלין של האצ"ל .....

### מוזיאונים לתעופה בעולם:

- 17 מוזיאון הים, האוויר והחלל אינטרפיד בניו-יורק .....

### ספרים ביעף .....

**בשער: מטוס ה-C-130J שמשון השני שיוצר עבור חיל האוויר בחברת לוקהיד מרטין ביצע טיסת בכורה בארה"ב בחודש ינואר. (צילום: Think D. Nguyen)**

## דבר העורך

בגיליון פברואר אנו נוהגים מדי שנה לסכם את השינויים וההתפתחויות בשנה החולפת: שינויים במצבת כלי-הטיס האזרחיים בארץ, תאונות הטיסה החמורות שהתרחשו, הגידול או הקיטון בתנועת הנוסעים והמטוסים בנתב"ג, וייצור מטוסי המנהלים הסילוניים בתעשייה האווירית לישראל. במדינת ישראל רשומים כיום כ-640 כלי-טיס אזרחיים מכל הסוגים. מספר זה כולל את כל כלי-הטיס הפעילים בעלי אישור כושר טיסה, וכן כמה עשרות כלי-טיס המקורקים ללא אישור כושר טיסה בתוקף, אך שמצבם מאפשר להחזירם לכושר טיסה.

בשנים קודמות נוכחנו במגמה של גידול מתמיד במצבת כלי-הטיס האזרחיים בישראל, כאשר מספר כלי-הטיס שנוספו מדי שנה היה תמיד גדול ממספר המטוסים שנגרעו בגלל מכירה לחו"ל או הרס בתאונות. הפעם, לראשונה זה שנים רבות, אנו מדווחים על קיטון במצבת כלי-הטיס – בשנת 2013 נוספו רק 23 כלי-טיס, אך נגרעו 30.

נראה לנו, כי הצמצום הניכר ברכש כלי-טיס חדשים בשנה החולפת (לעומת 41 בשנת 2012, 54 בשנת 2011 ו-46 בשנת 2010) אינו מקרי. ניתן למצוא לכך הסבר הגיוני בקשיים הניכרים שקיימים כמעט בכל תחומי התעופה המסחרית, התעופה הכללית ותעופת הפנאי בישראל.

במגזר התעופה המסחרית, חברות התעופה הישראליות נקלעות למצוקה כלכלית שתלך ותגבר בגלל התחרות הקשה מצד החברות הזרות, שמציפות אותנו בעקבות מדיניות השמיים הפתוחים של משרד התחבורה. ספק אם ניסיון ההתמודדות של אל-על באמצעות הנהגת טיסות זולות במוטג UP יצלה, שכן מטיסות כאלה קשה להרוויח כסף. ושוב עולה השאלה, וביתר תוקף, האם קיימת הצדקה כלכלית לפעילותן העצמאית של שתי חברות התעופה הישראליות הקטנות – ארקיע וישראייר. כנראה שלא! צי מטוסי המנהלים הסילוניים ששימשו אנשי עסקים ישראלים עשירים במסעותיהם בעולם הצטמצם מאוד בשנים האחרונות, בעקבות התמוטטות עסקיהם של ה"טייקונים" המובילים. לא נראה שהמצב בתחום זה צפוי להשתפר בעתיד הקרוב.

המצב הקשה ביותר שורר בתחום התעופה הכללית. החלטות הממשלה לסגור בקרוב את שדות התעופה המרכזיים בתל-אביב ובהרצליה, ללא דאגה לתחליף הולם, עלולות להביא לחיסול תעופת הפנאי ולפגיעה אנושה בבתי הספר לטיסה. כבר כיום כמעט ואי אפשר למצוא מקום חנייה למטוס קל חדש בהרצליה או בשדה דב. בלתי סביר לצפות מתושב מרכז הארץ להחנות את מטוסו הפרטי בבאר-שבע בדרום, או בחיפה בצפון. מחסום נוסף בפני טיסות פנאי בשמי ישראל מהוות המגבלות שמוטלות לעתים קרובות על נחיתת מטוסים קלים באילת ובשדות התעופה בצפון הארץ, בגלל אימונים ביטחוניים מעבר לגבול שמחייבים פריסה של סוללות **כיפת ברזל**. לאור זאת, אין להתפלא שבשנה החולפת לא הובאו לארץ מטוסים קלים חדשים לשימוש פרטי או במסגרת חברות להשכרת מטוסים וללימוד טיסה.

התחום היחיד שעדיין מחזיק מעמד הוא התעופה הספורטיבית, אך גם במגזר זה ניכר צמצום ברכש מטוסים חדשים לעומת השנים הקודמות. כפי שהמצב נראה כיום, עתיד התעופה הישראלית מעורר דאגה רבה.

יהודה בורוביק



מהדורה אלקטרונית e127  
אדר א' תשע"ד – פברואר 2014

בחסות  
האגודה למדעי התעופה  
והחלל בישראל

[www.aerospace.org.il](http://www.aerospace.org.il)

ביעף נוסד בשנת 1972.  
מו"ל ועורך אחראי: יהודה בורוביק  
עורך משנה: מאיר פדר

דוא"ל: [biaf@aerospace.org.il](mailto:biaf@aerospace.org.il)

מחיר המינורי: 118 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](mailto: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.