

התוכן

חדשות ביעף

| | |
|----|---------------------------------------|
| 3 | חיל האוויר |
| 8 | משטרת ישראל |
| 9 | תעשיות ביטחוניות |
| 11 | חילות אוויר ערביים |
| 13 | מטוסים חדשים בישראל |
| 16 | תאונות טיסה |
| 18 | מטוסים בישראל: להק תעופה |
| 19 | חברות תעופה זרות: תנועת נוסעים בנתב"ג |
| 20 | ישראל בחלל |

מטוסי נוסעים אזרחיים בישראל

21. דגלאס C-54/DC-4 סקיימאסטר בשירות אל-על

זכות ראשונים: חלוצי התיכון האווירונאוטי בישראל

25. ד"ר פידיה יעקב פיאטלי

מוזיאונים לתעופה בעולם

30. המוזיאון הלאומי לתעופה וחלל במרכז סטיבן אודוואר-הייזי ליד וושינגטון

35. ספרים ביעף

בשער: מיראז' 2000D של טייסת הקרב השלישית בחיל האוויר הצרפתי, בתרגיל "דגל כחול" שנערך בבסיס עובדה בנגב בנובמבר 2017. (צילום: ניר בן-יוסף)

דבר העורך



גיליון ראשון זה של "ביעף" לשנת 2018 כולל סיכומים על היבטים שונים של התעופה האזרחית במדינת ישראל בשנה החולפת. כהרגלנו מדי שנה, אנו מפרטים באופן ייחודי אילו כלי-טיס נוספו ברישום הישראלי; אילו כלי-טיס נמחו בתאונות, קורקעו לצמיתות עם הוצאתם משירות, או נמכרו לחו"ל; בכמה גדלה תנועת הנוסעים הבינלאומית בנתב"ג ומיהן חברות התעופה שהובילו בכמות הנוסעים שהטיסו.

2017 הייתה שנת פריחה בתעופה, בזכות המצב הכלכלי המשופר בעולם ובישראל, ובזכות מדיניות השמיים הפתוחים שמוביל שר התחבורה, ישראל כץ. נראה, שכמעט כל חברת תעופה אירופית – אפילו מהקטנות ביותר – מוצאת צורך לטוס לישראל בעונות השיא, לצד החברות הסדירות המסורתיות מארה"ב ומהמזרח הרחוק. לפי רעשי ניפוח המציאות באמצעי התקשורת, כמעט כל עם ישראל נוהר לחופשות בחו"ל בטיסות הזולות של

חברות החסך (Low Cost), אך בחינה קפדנית של הנתונים הרשמיים מראה שהיקף הפעילות של חברות החסך הזרות אינה מגיעה בינתיים אפילו ל-15% מתנועת הנוסעים בנתב"ג.

התנועה בנתב"ג ממשיכה לגדול, ולפי הערכת רשות שדות התעופה היא צפויה להסתכם ביותר מ-23 מיליון נוסעים בטיסות בינלאומיות השנה. חברות התעופה הישראליות נהנות רק במעט מהגידול המרשים הזה, וחלקן היחסי בתנועה הכוללת יורד והולך משנה לשנה. אך במקום לאפשר את הגברת כושר התחרות של אל-על על-ידי איחוד עם ישראיר, תוקעים מסדירי המדיניות הממשלתית מקלות בגלגלים.

חברות התעופה הישראליות מנסות להתמודד עם התחרות הגוברת על-ידי שיפור השירות לנוסעים באמצעות רכש מטוסים חדישים. נכון עשתה אל-על בהחלטתה לבטל את מותג הטיסות הזולות UP החל מאוקטובר 2018. עדיף לאל-על כלכלית להתמקד בנוסעים המבקשים לטוס בתנאים נורמליים, במקום לקושש לקוחות מבין הנוסעים החסכנים שמוכנים לטוס כמו סרדינים דחוסים ללא תנאי נוחות מינימליים. הוצאתם משירות של מטוסי ה-400-747 המיושנים (שניים כבר קורקעו בשנה החולפת) וקליטתם של יותר ויותר מטוסי 787 דרימליינר חדישים תאפשר לאל-על להציע תנאי טיסה משופרים לנוסעים, ותביא לחיסכון ניכר בהוצאות ההפעלה של המטוסים.

יהודה בורוביק

ביעף
תעופה וחלל

מהדורה אלקטרונית e142
שבט תשע"ח – ינואר 2018

בחסות
האגודה למדעי התעופה
והחלל בישראל

www.aerospace.org.il

ביעף נוסד בשנת 1972.

מו"ל ועורך אחראי: יהודה בורוביק

עורכי משנה: מאיר פדר
ד"ר נעם הרטוך

דוא"ל: biaf@aerospace.org.il

מחיר המינורי: 117 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 © 2018 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.