

התוכן

חדשות ביעף

- חיל האוויר: טייסת אדיר שלישית (117) בנבטים, טייסות 101 ו-105 עברו לרמת-דוד, מטוסי חה"א במבצע שומר החומות 3
- תעשיות: איוויאישן אליס, אורבן אירונאוטיקס CityHawk 6
- תעשיות ביטחוניות: תע"א, רפאל, אלביט, בירד 8
- חילות אוויר ערביים: קטאר, לבנון, רצועת עזה 13
- מטוסי קרב רוסיים: סוחוי Checkmate 15

האם יש סיכוי למטוסי נוסעים על-קוליים?

- תוכניות הפיתוח של אריון, בום סופרסוניק, X-59, ספינק אירוספייס, אקזוסוניק והסוכנות היפנית JAXA 16

ספרים ביעף

- סקירת: מלחמה משלו, מאת פרופ' אורי בר-יוסף – מיהו האשם בכישלון חיל האוויר במלחמת יום הכיפורים? 21
- 24

בשער: אדיר חדש לחיל האוויר: F-35A מספר 941 מצולם ממטוס תדלוק של חיל האוויר האמריקני ב-24 בפברואר השנה, לפני העברתו לישראל באפריל. (צילום: Senior Airman Mary Begy, 507th ARW, U.S. Air Force)

דבר העורך



מגפת וירוס הקורונה, שהחמירה בחודשים האחרונים בישראל בגלל תפוצת זן דלתא, דרדרה את מצבן של חברות התעופה לשפל המסכן מאוד את המשך קיומן העצמאי. אומנם, נוסעים ממשיכים לטוס לחו"ל למרות סכנת ההידבקות המוגברת, אבל במספרים הרבה יותר קטנים. בחודש אוגוסט השנה, שיא עונת הקיץ, הטיסה אל-על 157,233 נוסעים בטיסות בינלאומיות מנתב"ג וחזרה, לעומת 639,112 נוסעים באוגוסט 2019 (פחות מרבע הכמות). ישראיר הטיסה 22,714 נוסעים, לעומת 132,639 באוגוסט 2019 (כ-17% בלבד). ארקיע הצליחה למלא את מטוסיה ב-22,157 נוסעים, לעומת 164,724 נוסעים באותו חודש לפני שנתיים (כ-13.5% בלבד). ישראיר וארקיע מבצעות בנוסף טיסות בין נתב"ג לאילת, אבל גם בפעילות הפנים-ארצית נרשמה ירידה בתנועת הנוסעים – כמעט ללא שינוי בישראיר, אבל ירידה בשיעור של 35% בארקיע, שלה נתח גדול יותר בתנועה הפנים-ארצית. המצב לבטח יחמיר בחודשים הבאים, מכיוון שעונות הסתיו והחורף תמיד חלשות יותר מעונות הקיץ. שנת 2022 לא צפויה להיות טובה בהרבה, שכן וירוס הקורונה לא הולך עדיין להיעלם, למרות החיסון הנרחב של האוכלוסייה.

איתרע מזלם של הבעלים החדשים של אל-על (קנת' וואלי רוזנברג) וישראיר (רמי לוי ושלום חיים), שהשקיעו בשנה שעברה את מיטב כספם ברכישת השליטה בחברות התעופה הישראליות. הם לבטח לא ציפו שהמצב יחמיר עד כדי כך, ושהם יידרשו להשקעות כספיות נוספות כדי להחזיק את הראש מעל למים.

ממשלת ישראל לא מזדרזת לסייע משמעותית לחברות התעופה המקומיות שנקלעו למצוקה, בניגוד למה שעשו ממשלות במדינות אחרות בעולם. הממשלה מציעה הלוואות בתנאים דרקוניים, אבל לא מענקים. הלוואות צריך להחזיר, ולא בטוח אם הרווחים העתידיים יספיקו לכך. כאשר התייחסתי לקשיים ולמשברים קודמים בחברות התעופה הישראליות, חזרתי פעם אחרי פעם בדבר העורך בגיליונות קודמים של "ביעף" על הקביעה כי אין מקום בישראל לשלוש חברות תעופה שמקיימות עצמאית טיסות בינלאומיות וטיסות פנים-ארציות. קביעה זו נכונה עכשיו יותר מתמיד – אל-על, ארקיע וישראיר צריכות להתאחד מוקדם ככל שאפשר לחברת תעופה ישראלית משותפת, או לפחות איחוד בין ארקיע לישראיר. הברוקרטיה הממשלתית מנעה בשנים הקודמות איחודים שהוצעו (למשל בין אל-על לישראיר בשנת 2017). על הממשלה לעודד תהליך כזה, ולא לשמקלות בגלגלים בטענות חסרות קשר למציאות של פגיעה בתחרות, כביכול.

יהודה בורוביק

ביעף
תעופה וחלל

מהדורה אלקטרונית e155
תשרי תשפ"ב – ספטמבר 2021

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

ד"ר צבי אביגל

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 © 2021 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.