القسم الاخير من هذا الفصل تناول، على ذات النسق، ثلاثة جوانب من الترسانة النووية الاسرائيلية: اولها «الناتج الانفجاري»، وفيه أكد المؤلف ان الترسانة الاسرائيلية تضمّ خليطاً من القنابل ذات الناتج الانفجاري المتفاوت، والتي تتراوح طاقتها ما بين ١٠ ـ ٢٠٠ كيلوطن؛ «ولكن غالبية القنابل من قوة تتراوح ما بين ١٠ ـ ٢٠ كيلوطن، وهو ما يوازي القنابل الاميركية التي أُلقيت على هيروشيما وناغازاكي ابّان الحرب العالمية الثانية» (ص ١٥٥)؛ والثاني هو «جاهزية الاسلحة»، وناقش فيه وضعية السلاح النووي الاسرائيلي بين جاهزية الاستعمال الفوري، أو جعله «ممكن الجاهزية» في غضون ثلاثة أيام، وذلك تبعاً لروايات مختلفة. وهو، في النهاية، يفرّق بين القيمة الردعية للسلاح النووي في الحالتين، مرجّحاً ان الاسلحة الاسرائيلية النووية هي في حالة «جاهزية تركيب البراغي»، التي تستدعي أياماً قليلة فحسب (ص ١٥٨)؛ والثالث هو موضوع «تخزين الاسلحة» النووية، والتي وانْ لم تشر مصادر الى أماكنها، فهي، على الاغلب، «مخبأة في الصحراء»، حسب تقديرات تقرير لمجلة «تايم» الاميركية، وبشكل أكثر دقة وتفصيلية داخل مفاعل ديمونا، أو بقربه، وهو مكان يقع في صحراء النقب، ويتمتّع بمزايا وخصائص تجعل منه المكان الاكثر ترجيحاً ليكون صالحاً لتخزين السلاح الذري الاسرائيلي. وأضاف الى ذلك احتمالات ان تكون كل القواعد الجوية، المدنية والعسكرية، في اسرائيل ـ وهي بحدود ١٧ قاعدة ـ أماكن محتملة لتخزين السلاح النووي (ص ١٥٨ ـ ١٦٣).

أنظمة النقل

الفصل الثالث والاخير من الكتاب خصصه المؤلف لـ «أنظمة النقل». وقد مضى فيه براي يناقش الفرضيات المطروحة بصدد أنظمة النقل، والمحددة في ثلاثة: التصغير وخيار النقل بواسطة الصواريخ والمدفعية؛ وناقلات غير محتملة: طائرات النقل والطائرات المروحية؛ والناقلات المرجّحة: القاذفات النووية.

وعلى مدى ثلاثين صفحة، ناقش المؤلف الانظمة الثلاثة. فبصدد النظام الاول كتب: «تنقسم الآراء حول مهارات اسرائيل في التصغير، ويمكن الدفاع جيداً عن كلتا وجهتي النظر، المؤيدة والنافية لقدرة اسرائيل على اختصار حجم الرؤوس النووية بما يسمح للصواريخ، وخاصة صاروخ اريحا، بحملها؛ امّا الادعاء بوجود قدرات اسرائيل التصغيرية، ممّا يسمح بالنقل بصواريخ أصغر حجماً أو بالمدفعية، فانها أقل اقناعاً» (ص ١٧٢). وكما يلوح من روح هذا المقتطف، فثمة استبعاد لنظام النقل بالمدفعية وبالصواريخ الصغيرة، مع احتمال فعالية الصواريخ، مثل صاروخ اريحا (٣٠٠ ميل) في نظام نقل، وهو أمر سيظل مرتبطاً بمدى الاهداف التي ستوجّه اليها أسلحة التدمير النووي الاسرائيلية، والتي ليست قريبة جميعها.

وعن نظام النقل الثاني (النقل بالطائرات)، نقل المؤلف عن هاركابي قوله «ان اسرائيل تستطيع نقل اسلحتها النووية الى الهدف المراد ضربه بواسطة طائرات النقل المدنية والعسكرية، أو الطائرات المروحية». وأضاف، في الوقت عينه، اقراره بأن اللجوء الفعلي الى أي من هذه الوسائط مستبعد تماماً (ص ١٨٦ ـ ١٨٧). وناقش براي، استناداً الى هذه الخلاصة، نظام النقل بالطائرات، موضحاً ما يحيط بالموضوع من اشكالات تلعب دوراً مؤثراً في استبعاد هذا النظام، أو وضعه في أدنى سلّم الارجحيات، أو للحالات الخاصة جداً، التي لا يكون فيها من الممكن استخدام نظام نقل آخر، وعندها يمكن استخدام هذا النظام (ص ١٨٨).

وفي ضوء تحليل وتقدير المؤلف للوقائع والملابسات المحيطة بنظامي النقل السابقين من أنظمة النقل النووي، وصل المؤلف، مع نهاية فصله، الى النظام الثالث «الناقلات المرجّحة القاذفات النووية»، فكتب: «ولكون وسائل الاطلاق الاخرى غير جديرة بالثقة الى درجة كافية، يصبح من المرجح ان تعتمد اسرائيل، في المقام الاول، على الطائرات النفاثة لنقل القنابل الذرية. فبالاضافة الى قدرة هذه الطائرات على بلوغ مسافات أبعد، فان الانواع الحديثة منها، مثل اف ـ ١٥ واف ـ ١٦، توفّر دقة أفضل من الصواريخ. ومن بين التشكيلة الواسعة من القاذفات المقاتلة التي يمتلكها سلاح الجو الاسرائيلي، من المرجح ان ينحصر الاختيار في عدد ضئيل محدّد منها لتنفيذ مهام نووية (ص ١٨٩).