

## التعاون التقني الامريكى — الاسرائيلى لانتاج « السوبر ميراج »

هشام عبدالله

الا ان هذا لا يعنى بأن مشروع طائرة « السوبر ميراج » سينجح حتما ، فالأمثلة الامريكية حافلة بمشاريع طيران فاشلة ، او انها لم تحقق ما كان مأمولا منها ، كما انه لا يعنى بالضرورة ان المشروع سيفشل ، هذا على الرغم من الصعوبات والمخاطر التي ينطوي عليها مشروع ضخم كهذا ، فيما يتعلق بمستوى الطائرة ومستقبلها او كلفتها .

نمستوى « السوبر ميراج » لن يرتفع كثيرا ، او هو لن يرتفع ابدا عن مستوى طائرة الميخ ٢١ السوفياتية الصنع ، والتي جربت وطورت على ضوء خبرة استمرت سنوات عديدة ، وبعد آلاف ساعات الطيران . والحقيقة ان الدعاية التي تحيط « بالسوبر ميراج » مبالغ فيها جدا ، والتول بأن سرعتها ستصل الى ٢٤٥ مك ، هو محض خيال ، سواء بسبب قوة الدفع المنخفضة نسبيا ، والتي لا تتجاوز ( ٥٢٨٥ كغم ) ، ولان التصاميم الفرنسية لم توضع لطائرة بهذه السرعة ، بالاضافة الى الصعوبات التقنية التي تواجهها الولايات المتحدة نفسها لانتاج طائرة ذات مواصفات وقدرات معقولة سرعتها ٢٤٥ مك مثل طائرة F. 15 او طائرة نورثروب ب - ٥٣٠ كوبرا . ولن يكون بإمكان « السوبر ميراج » الوصول الى السرعة المذكورة الا باستخدام محركين لكل منهما قوة دفع مساوية لقوة دفع المحرك « ج - ٧٩ » على الاقل . وهذا يعنى وضع تصاميم جديدة كلياً « للسوبر ميراج » . ومن جهة اخرى فسوف يستغرق تطوير الطائرة مدة قد تمتد لبضع سنوات ، ولن تشكل الطائرات المنتجة قوة فعلية — من ناحية العدد — قبل مخي ٥ سنوات وربما أكثر ، على أساس ان اسرائيل ستصنع من طائرة الى طائرتين في الشهر ، وهذا يعنى حدا أقصى قدره ٤٨ طائرة في سنتين .

في الزيارة الاخيرة التي قامت بها غولدا ماير للولايات المتحدة تم الاتفاق على تزويد اسرائيل بـ ٤٨ طائرة من طراز فانتوم وسكاى هوك ، ودعا الاتفاق كذلك الى ان تساهم الولايات المتحدة في انتاج طائرة « سوبر ميراج » اسرائيلية . ويفرض علينا واقع الحال وضع تحفظات على كلمة اسرائيلية حيث يبدو ان المعدات الاسرائيلية الصنع والتصميم في هذه الطائرة ستكون محدودة للغاية ، فتصاميم هذه الطائرة سرتت بواسطة مهندس سويسري وسلمت الى اسرائيل ، ومحركها هو « جنرال الكتريك ج - ٧٩ » والذي تقوم اسرائيل بصنعه بموجب ترخيص خاص من الولايات المتحدة ، وهكذا فالمحرك والتصاميم ميسرة لاسرائيل فما هو هدف « التعاون الفني » اذن ؟

ان ما ينقص اسرائيل فعلا هو الشق الثالث من الطائرة اي التجهيز ، والقصود هنا التسليح ومعدات اخرى والايهزة الالكترونية ، اما التسليح والمعدات فيمكن تدبير أمرهما بسهولة ، وتبقى الصعوبة في مجال الايهزة الالكترونية ، والتي تزداد قيمتها كلما ازداد التطور في حقل الطيران ، ويكفي للتدليل على اهمية هذه الايهزة ان نقول بأن قيمتها في المقاتلات المتطورة تساوي أكثر من ٥٠ ٪ من القيمة الاجمالية للطائرة ، والمعتقد ان التعاون الفني الامريكى — الاسرائيلى سيعتد في هذا المجال بالذات ، بالاضافة الى التوفيق بين المحرك والايهزة وتطبيقها على التصاميم . فان صح هذا نسوف تكون الطائرة فرنسية التصميم امريكية المحرك والايهزة ، ولن يكون على اسرائيل سوى وضع لمسات بسيطة بالاضافة الى بطاقة « صنع في اسرائيل » .

ومما لا شك فيه ان المساهمة الامريكية ستحل الكثير من المشاكل التقنية الخاصة بانتاج الطائرة ،