الطائرة الجديدة[٢٨]. وفي حين ان كلفة تطوير الطائرة «استرا» بلغت ١٥٠ مليون دولار، فان خسائر الصناعات الجوية من تصنيع هذه الطائرة وصلت الى ثلاثة ملايين ونصف المليون دولار شهرياً.

الطائرة «نيشر»: مقاتلة متعددة المهمّة، ذات مقعد واحد. ظلت المصادر الغربية، لفترة طويلة، تطلق على هذه الطائرة اسم «باراك». كان سلاح الجو الاسرائيلي اقترح على شركة «داسو» الفرنسية لصنع الطائرات إدخال بعض التعديلات على الطائرة «ميراج ـ ٣ سي» التي دخلت الخدمة في القوات الجوية الاسرائيلية العام ١٩٦٢. وهكذا ظهرت الى الوجود الطائرة «ميراج ـ ٥» التي طوّرت لتأدية مهام الهجوم الارضي تحديداً، من قصف تكتيكي واسناد قريب. وكان من المفترض ان تتسلم اسرائيل أول طائرة من هذا الطراز، من أصل ٥٠ طائرة، في أواخر العام ١٩٦٧. وبعد حرب حزيران (يونيو) ١٩٦٧، فرض الرئيس الفرنسي، شارل ديغول، حظراً على تصدير السلاح الى الدول المشاركة بالنزاع. وبعد غارة الكوماندوس الاسرائيليين على مطار بيروت الدولي، العام ١٩٦٨، أُلغيت الصفقة. ولكن اسرائيل تمكّنت، بواسطة مهندس سويسري يعمل في شركة «سولزر» السويسرية التي تصنع طائرات الميراج بترخيص من شركة «داسو»، من الحصول على تصاميم طائرة الميراج. وتعددت الروايات حول تصنيع الطائرة «نيشر». فهناك رواية قالت ان هذه الطائرة ليست إلّا الطائرة «ميراج ـ ٣ سي»، بعد ان أجريت عليها عمرة شاملة وزوّدت بمحرك طراز «اتار ـ ٩ سي» من صنع اسرائيلي. وذكرت رواية اخرى ان هيكل ومحرك الطائرة هما من انتاج اسرائيلي، وان الطائرة مزودة بمحرك «اتار ـ ٩ سي» ومعدات الكترونية اسرائيلية الصنع[٢٩]. حلّق النموذج الاول من الطائرة خلال شهر ايلول (سبتمبر) ١٩٦٩، وتسلّم سلاح الجو الدفعة الاولى من الطائرة في العام ١٩٧٢. وشاركت نحو ٤٠ طائرة من هذا الطراز في حرب تشرين الاول (اكتوبر) ١٩٧٣. وبين العامين ١٩٧٧ و١٩٨١ صدّرت اسرائيل نحو ٣٦ طائرة «نيشر» الى الارجنتين، من بينها ثلاث طائرات تدريب. ويرجع تعدد الروايات حول الطائرة الى التكتّم الذي فرضته اسرائيل على مواصفاتها. ويبدو ان سبب هذا التكتّم يرجع الى رغبة اسرائيل في إخفاء الأصل الفرنسي للطائرة، سواء أكان هذا الاصل المخططات التي هرّبها المهندس السويسري أو تقليد الطائرة «ميراج ـ ٣ س». ولعل القصد من ذلك هو تخطي العوائق الفرنسية في وجه تصدير الطائرة المحتمل. في العام ١٩٨٣، توضح من الصور التي نشرت عن حرب الفوكلاند ان الطائرة «نيشر» أقرب الى «ميراج ـ ٣ سي»؛ ولذلك من المرجح ان الصناعات الجوية الاسرائيلية «قد أدخلت تعديلات طفيفة على تصميم هيكل وأجنحة الطائرة ميراج ـ ٣ سي، بحيث تصبح في قدرة ميراج ـ ٥». وعلى هذا، فان هذه الطائرة هي طائرة جديدة من حيث التصميم والانتاج[٣٠]. وقد حققت الطائرة سدّ حاجة سلاح الجو الاسرائيلي الى طائرات قتالية تعادل طائرات ميراج ـ ٥، وهيّأت الأرضية لانتاج الطائرة «كفير». ولكن العدد الذي انتج من الطائرة، وهو في حدود ٨٠ طائرة[٣١]، لا يسمح بتحوّل المشروع الى مشروع رابح.

الطائرة «كفير»: مقاتلة متعددة المهمّة في جميع الاحوال الجوية. عندما توقف إنتاج الطائرة «نيشر» العام ١٩٧٤، بدأ قسم الهندسة في الصناعات الجوية الاسرائيلية بتطوير طائرة جديدة، مستفيداً من خبرته في تطوير «نيشر». وهكذا تمّ التخلّي عن المحرك «اتار ـ ٩ سي» لصالح المحرك «جنرال الكتريك ج ـ ٧٩ ـ ج أي ١٧» المستخدم في الطائرة فانتوم «ف ـ ٤ أي». وكانت الصناعات الجوية جرّبت امكان تركيب هذا المحرك في طائرة تدريب فرنسية من طراز «ميراج ـ ٣ ب» واطلقت على الطائرة المنتجة اسم «سالفو». وقد تمّ استخدام المحرك الاميركي بقصد تحقيق توفير في استهلاك الوقود قدره ٢٠ بالمئة. أمّا في ما يخص الهيكل، فانه يشابه هيكل «ميراج ـ ٥»، مع وجود