

ففي معرض سنغافوره الجوي، عرضت الصناعات الجوية طائرة مقاتلة متعددة المهمة، اعطيت الاسم «نامر»، والتصوير الاساسي لها هو طائرة عالية السرعة (٢ مك وما فوق) طويلة المدى، ذات جناحين على هيئة «دلتا» وجنحين أماميين متقاربين، وتصميم خط القاعدة فيها يستوعب المحرك «جي.أي. أف - ٤٠٤». وستزود الطائرة برادار من طراز «التا - ٢٠٣٢»، والكترونيات مطورة لصالح النموذج «ب - ٣» من طائرة «لافي». وتبحث الصناعات الجوية عن مشاركة اجنبية في تمويل تطوير، وانتاج، الطائرة «نامر»، التي يمكن ملاءمتها مع متطلبات البلد المشتري^(٥٣). والبلدان المحتملة هي تايوان وجنوب افريقيا والارجنتين، وكلها ذات تاريخ طويل في التعامل مع الاسلحة الاسرائيلية، والاخيرة عوّضت خسائر حرب الفوكلاند، لا سيما من الطائرات، من اسرائيل.

وبين يدي الصناعات الجوية الاسرائيلية مشروعا تطوير آخران إضافة الى تحويل «بوينغ ٧٠٧» الى طائرة ارضاع جوي: المشروع الاول ويشمل تحويل الطائرة «بوينغ - ٧٠٧» الى طائرة انذار مبكر ومسح جوي وارضى لجمع المعلومات الاستخباراتية، وزودت الطائرة بأجهزة الكترونية تمكّنها من القيام بمسح كامل ٣٦٠ درجة خلال فترة من ٢ - ٤ ثواني، في حين يحتاج الرادار العادي في الاوكس الى ٢٠ ثانية^(٥٤)؛ والمشروع الآخر هو مشروع «فانتوم - ٢٠٠٠» الذي يشمل تطوير الطائرة «ف - ٤» وتزويدها بالمحرك «برات أند وتني ١١٢٠» الذي كان مخصصاً للطائرة «لافي»، وتطوير الكترونياتها، وتزويد هيكلها بجنّينات امامية. وتبلغ كلفة تطوير الطائرة الواحدة ثمانية ملايين دولار. وفي امكان الصناعات الجوية انتاج طائرة واحدة في كل شهر، في حال نالت الموافقة^(٥٥). والمشارك بين جميع هذه المشاريع وتطوير الـ «فوغا ماجيستير» هو اعتمادها على طائرات اوشكت ان تخرج من الخدمة في الاسلحة الجوية، ممّا يعني فتح الابواب للصناعات الجوية الاسرائيلية لنيل عقود من اسلحة الجو التي تستخدم هذه الطائرات.

ان امكانات العمل والتوسّع مفتوحة، الآن، لثلاثة من أقسام الصناعة الجوية، هي «بيديك» وقسم الالكترونيات وقسم الوسائط الجوية غير المأهولة. وسيحدد مقدار التوسع بطلبات السوق المحلية وعودة العلاقات مع الدول الافريقية وتخلي الصين الشعبية عن «خفرها» الحالي في شراء العتاد الاسرائيلي. أمّا صناعة الطائرات، فانها تنتظر الممول.

- (١) اسرائيل، «شؤون فلسطينية»، العدد ٥، تشرين الثاني (نوفمبر) ١٩٧١، ص ٢٩٠.
- (٥) المصدر نفسه.
- (٦) بيري ونويباخ، مصدر سبق ذكره، ص ٤٦.
- (٧) عل همشمار، ١٩٨٣/٢/٢٢.
- (٨) عويضة، مصدر سبق ذكره، ص ١٠٤.
- (٩) المصدر نفسه.
- (١٠) امين هويدي، صناعة الاسلحة في اسرائيل، القاهرة: جامعة الدول العربية ودار المستقبل العربي، بلا تاريخ نشر، ص ٢٨.

- (١) يائير اهاروني، «الصناعات التكنولوجية الاسرائيلية بين الصعوبات والتحديات»، التقرير الرقم ٢٠٤١، عمان: دار الجليل، ١٩٨٦/٤/١٢؛ نقلاً عن حداشوت، ١٩٨٥/١٢/٣١.
- (٢) حسين عويضة، «الصناعة الجوية الاسرائيلية»، شؤون فلسطينية، العدد ٣٢، نيسان (ابريل) ١٩٧٤، ص ١٠١.
- (٣) يورام بيري وامنون نويباخ، المجمع العسكري الصناعي في اسرائيل، نيقوسيا: مؤسسة الدراسات الفلسطينية، بلا تاريخ نشر، ص ٣٩.
- (٤) ابراهيم الصوص، «صناعة الطائرات في