

وظلت اسرائيل تتوقع ان تغير فرنسا موقفها ، وتأمّلت خيراً عندما صرح ناطق فرنسي في ١٢/١٢/١٩٦٧ بقوله : « ان الحظر الفرنسي على توريد السلاح لاسرائيل قد رفع بشكل جزئي ، وان بإمكان اسرائيل ان تتسلم صفقات السلاح التي جرى توقيعها قبل فرض الحظر ، باستثناء طائرات الميراج »^(٣٧) . الا ان شيئاً من ذلك لم يحدث ، وبدا لاسرائيل انه لن يكون بمقدورها الحصول على الطائرات . لذلك كان عليها ان تقرر في عام ١٩٦٨ احد امرين في ضوء الموقف الفرنسي المتصلب من صفقة « الميراج ٥ » . فإما الغاء الصفقة واستعادة مبلغ الـ ٢٥٠ مليون فرنك فرنسي سبق لها دفعها من اصل قيمة الصفقة ، أو الاقدام على دفع القسط الاخير المتبقي منها على امل ان يتغير الموقف الفرنسي فيما بعد . فاختارت اسرائيل الخطوة الثانية على امل ان تتمكن من الحصول على الطائرات في نهاية المطاف . وقامت في عام ١٩٦٨ بتحويل قيمة القسط الاخير البالغ ٢٥ مليون دولار اميركي من اصل قيمة كامل ثمن الصفقة البالغة ٥٨ مليون دولار^(٣٨) . وهكذا ظل الامل يراود اسرائيل بالحصول على الطائرات ، خصوصاً انها كانت تعتمد في ذلك على موقف شركة « داسو » المنتجة للطائرات والتي كانت تحبذ تسليم الطائرات لها ، على الرغم من الموقف الفرنسي الحكومي الرسمي الصريح الذي ظل يرفض تسليم الطائرات . وقد ترتب على ذلك تعرض الحكومة الفرنسية لضغوط محلية من قبل القائمين على الصناعة العسكرية الجوية في فرنسا والمنظمات الصهيونية في داخل فرنسا ، بالاضافة الى الضغوط الخارجية . وحاول القائمون على هذه الصناعة التدخل مباشرة في محاولة لاجبار الحكومة على تغيير موقفها ، فكتب مارسيل داسو الى رئيس الوزراء الفرنسي في شهر شباط ١٩٦٨ ، ملفتاً نظره الى ان شركة « داسو » سوف تمتنع عن تسليم الدول العربية طائرات حربية ما لم ترفع الحكومة الفرنسية الحظر المفروض على توريد السلاح لاسرائيل^(٣٩) . وقد بين في رسالته ايضا ان الحظر يخفض نسبة ارباح الصناعة الجوية الفرنسية من مبيعات الطائرات بنسبة ١٣٪ ؛ اي بخسارة سنوية تبلغ ٢٥٠ مليون فرنك فرنسي ، وهي قيمة مشتريات اسرائيل من الطائرات الفرنسية سنوياً . كما بين ان الضرر لا ينحصر في الامور المالية فقط ، بل يتعدى ذلك الى امور فنية ، وأن ذلك سيفقد الصناعة الجوية في فرنسا الكثير من الخبرات والايدي العاملة الاسرائيلية التي كانت تعمل في هذه الصناعة ، والتي ساعدت نوعاً ما على النهوض بها ، كما يهدد مصير نحو ثلاثة آلاف موظف فرنسي يعملون في مصانع انتاج طائرات الميراج على اساس ان معدل انتاجها سيقبل عن السابق بسبب الحظر^(٤٠) . وقد استمرت الحملة الشديدة على الحظر حتى ٢٩/١٢/١٩٦٨ ، عندما وقع العدوان الاسرائيلي على مطار بيروت ؛ فخفف هذا الحادث من حدتها ، بل ويمكن القول انه وضع حداً لها . فقد استخدم الاسرائيليون في هجومهم طائرات هليكوبتر من طراز « سوبر فريلون » من صنع فرنسي ؛ فجاءت ردود الفعل الفرنسية على الحادث عنيفة ، خصوصاً ان الطائرات التي استخدمت في الحادث كانت فرنسا قد سلمتها لاسرائيل في ربيع العام نفسه ، لظهار حسن نواياها تجاهها ولتثبت عدالة موقفها وعدم انحيازها للعرب ، وهو ما كانت الاوساط الصهيونية تردده^(٤١) . لذلك ، وبعد الغارة ، ابلغ رئيس بعثة مشتريات الاسلحة الاسرائيلية في باريس الكولونيل مردخاي ليمون ، ان الحكومة الفرنسية قررت اعادة فرض حظر كلي على تصدير السلاح الى اسرائيل^(٤٢) . وهكذا دخلت مسألة طائرات الميراج الـ ٥٠ مراحلها الحاسمة والاخيرة . وفي ١٣/١/١٩٦٩ رفضت الحكومة الاسرائيلية ان يعاد ثمن الصفقة ،