(٤) صناعة الطائرات في اسرائيل : ابراهيم صوص

اشتركت اسرائيل بمعرض الطائرات الدولي لسنة ١٩٧١ في مطار البورجيه قرب باريس وعرضت طائرتين من صنعها : العرفا والكومودور جت . وكانت طائرة عرفا قد طارت لاول مرة في ٩ نيسان ١٩٧٠ ، واشارت جولدا مير في خطابها خلال الحفلة الافتتاحية ان العرفا تؤكد ارادة اسرائيل على ان تكون مستقلة حتى عن اصدقائها وانها لخطوة هامة في نمو شركة صناعة الطائرات الاسرائيلية (صحيفة « نوفو جورنال » الفرنسية بتاريخ ١٩٧٠/٤/١١) . ومشروع القيام بصناعة طائرات محلية مشروع قديم يرجع الى سنة ١٩٤٨ . ارتبط المشروع منذ البداية بالصهيوني الامريكي ال شويمر الذي كان قد مكث في البلاد خلال حرب ١٩٤٨ وخدم في القوات الاسرائيلية حينئذ . عاد شويمر بعد الحرب الى الولايات المتحدة حيث اسس شركة لتصليح وتشحيم الطائرات في كليفورنيا وهناك التقى خلال سنة ١٩٥٠ بشمعون بيريز الذي كان في تلك الفترة ممثلا لوزارة الدفاع الاسرائيلية في الولايات المتحدة . كان بيريز قد قابل شويمر خلال حرب ١٩٤٨ وتأثر بحماسه لمشروع صناعة طائرات في اسرائيل . ويصف بيريز حماس شويمر لمثل هذا المشروع في كتابه « مقلاع داود » كحماس « تعصبي » كما انه يشير الى هدف شويمر بان تصبح صناعة الطائرات في اسرائيل على مستوى يشابه صناعة الطائرات في الولايات المتحدة من حيث الادارة والتنظيم والنوعية. وزار بن غوريون الولايات المتحدة في سنة ١٩٥٠ والتقى بشويمر بناء على توصية من بيريز واتفقا على تأسيس شركة لصناعة الطائرات في اسرائيل . وفي سنة ١٩٥٣ عاد شويمر الى اسرائيل ليصبح مديرا لشركة « بدك » للطائرات التي اسستها الحكومة، عدد موظفيها ٧٠ ورأسمالها التأسيسي ١٤٨ مليون ليرة اسرائيلية . وحددت لها ثلاثة اهداف: ١ ــ الحد من اعتماد اسرائيل على الخارج بالنسبة لتصليح الطائرات وقطع الغيار ، ٢ ــ تعزيز قوة اسرائيل في تكنولوجيا صناعة الطائرات، ٣ ــ صنع طائرات متقدمة كي تتمكن اسرائيل بالمستقبل ان تصنع طائرات وقطع غيار لها للاستهلاك الذاتي وللتصدير . اما الجانب الذي لم تذكره اسرائيل هو ان الشركة سوف تعمل بتنسيق منذ البداية مع وزارة الدفاع الاسرائيلية كي تلبي اغراض اسرائيل العسكرية بشكل اساسي ، كما اكدته صحيفة «الفايننشل تايمس» البريطانية بتاريخ ١٩٧٠/٥/٥ .

ركزت الشركة خلال الاربع سنوات الاولى على العمل في مجال صيانة الطائرات فقط . اما في سنة ١٩٥٧ فقررت الحكومة الاسرائيلية بان قواتها الجوية بحاجة الى طائرات تدريب نفاثة من صناعة محلية . فباشرت شركة « بدك » بالمباحثات مع شركة « بوتز » الفرنسية للحصول على امتياز يخول لها صناعة طائرة « فوجا مجستير » النفاثة ذات المحركين في اسرائيل ولكي تحقق هذا الهدف باشرت الحكومة بتغييرات هامة في جهاز الشركة واصبح اسمها « شركة صناعة الطائرات الاسرائيلية ». فتوسعت الشركة وتشعبت الى ثلاثة اقسام : قسم هندسي وقسم صناعي وشركة « بدك » التي اصبحت قسما في هذا الاطار . كل من هذه الاقسام يلبي اغراضا تحدد مركزيا كما ان كل قسم يحتوي على اقسام ثانوية مختصة تسمى دوائر .

القسم الهندسي يستخدم مهندسين مختصين بتحليل التصاميم ، بالرسم والتخطيط التمهيدي ،بالرسم والتخطيط المفصل وبتركيب النماذج الاصلية . كما انه يستخدم عددا كبيرا من الفنيين والرسامين الهندسيين . وقد قام هذا القسم بتصميم طائرتي عرفا وكومودور جت . وتتوجه مجهودات القسم حاليا نحو تقوية امكانيات الشركة وتعزيز مركزها في مجال صناعة الطائرات التجارية . ويتوقع القسم نموا سريعا خلال السنوات القادمة باضافة عمال وكوادر مختصة واستخدام احدث الالات الاوتوماتيكية للتصميم ولتنسيق المعلومات والمدلولات. (صحيفة «لزيكو» الفرنسية بتاريخ ١٩٧٠/١/٢٦).

اما القسم الصناعي فهو يعمل حاليا في انتاج الطائرتين كما يقوم بصناعة قطع غيار محركات للاستهلاك الداخلي والتصدير . ويبلغ عدد موظفيه ٤٢٠٠ موظف كما بلغ رأسماله في اوائل هذه السنة حوالي ٢٤ مليون دولار .

بالنسبة لشركة « بدك » يبقى اختصاصها في مجال تصليح وصيانة المحركات . وتدعى « الاسرائيل