

حجم مبيعاتها من الطائرات الحربية وقد عزى وقتها سبب ذلك الى الحظر الذي فرضته نرنسا والى انسحابها من قيادة حلف الاطلسي وهو عامل دئع بالعديد من الدول الاوروبية الغربية الاعضاء في الحلف الى شراء الطائرات من الولايات المتحدة . نسوق ذلك كمثل للتدليل على أهمية العلاقات السياسية بين الدول وائر ذلك على العلاقات التجارية . ولم ينقذ الصناعة الجوية الفرنسية وقتها سوى علاقاتها السياسية والاقتصادية التي بدأت انذاك تقوى وتوطد وتردهر مع دول العالم الثالث وخاصة الدول العربية النفطية التي تقدمت لشراء المعدات والتجهيزات الحربية الفرنسية بكميات كبيرة مما ساعد على تدعيم مواقف الصناعة الجوية الفرنسية وعزز مكانة شركة (داسو) بالذات .

لقد واجهت الصناعة الجوية في اسرائيل صعوبات في مجال تسويق طائراتها ومنتجاتها ، فأثر ذلك عليها ماليا مما اضطرها في بداية العام ١٩٧٥ الى الاستغناء عن حوالي (٤٠٠٠) عامل وفني من مجموع (١٣٠٠٠) عامل ومهندس وفني يعملون فيها .

ان المعلومات الفنية والتقنية المتوفرة عن طائرة « كاتر » هي قليلة ولا تعدو كونها معلومات اولية . لذلك يصعب معرفة خواصها وميزاتها القتالية . لقد ذكر بيريس انها طائرة مقاتلة معترضة تكتيكية ، فهو اذا قد حدد هويتها وطبيعة المهام التي ستقوم بها . وهذا يعني انها ستقوم بهام الاعتراض والقتال الجوي والهجوم الارضي ضد الاهداف العسكرية التكتيكية . وفي هذه الحالة سيضمحل تسليحها المدافع الرشاشة والصواريخ الموجهة جو - جو والقنابل والصواريخ التقليدية والصواريخ الموجهة جو - ارض . ان مثل هذا الكلام كان يمكن ان يؤثر على نفسية ومعنويات المواطنين العربي لو قيل في سنوات سبقت معركة تشرين . ولكن المواطن العربي الذي تحرر من عقدة الخوف ومن عقدة التفوق الاسرائيلي واصبح اكثر معرفة واطلاعا على مشاكل انتاج الطائرات المقاتلة ، خواصها وميزاتها القتالية ، يدرك الان ان مجرد اعطاء بعض البيانات عن الطائرة الاسرائيلية لا يعني بالضرورة ان هذه البيانات والارقام يمكن ان تترجم عمليا وبسهولة . لقد

انتاج هذا النوع من الطائرات يعتمد على العوامل التالية : -

١ - مواصلة الانتاج سيجعل الحكومة الاسرائيلية مسؤولة سد العجز المالي الذي ستواجهه الصناعة الجوية في المستقبل بشكل متواصل لان العملية ستصبح انتاج هذه الطائرة لحساب سلاح الطيران الاسرائيلي وهذا يعني ان الجهة التي ستواصل شراء الانتاج هي الجهة نفسها التي ترمد الاموال للمشروع اذا فالعملية ستكون خاسرة ماليا والصناعات التي لا تغطي نفقات انتاجها والتي لا تدر ارباحا ستواجه مستقبلا مظلما .

٢ - ان تلجأ الحكومة الاسرائيلية الى سد العجز من باب المساعدات الخارجية وهذا عامل لا يعول عليه في مثل هذه المشاريع ويشك في استمرارية الاعتماد عليه في ضوء تطورات الصراع ومواقف الدول الاجنبية منه .

٣ - ان تلجأ دولة صديقة مقتدرة ماليا الى تبني المشروع او المساهمة فيه للمساعدة على تغطية نفقاته وتأمين الاسواق للمقاتلة الاسرائيلية .

٤ - ان تمول المشروع جهات اجنبية وهذا ليس واردا الان لاسباب مطية ودولية .

٥ - ان تخفف الدول العربية الحصار الاقتصادي المفروض على اسرائيل وتخفف أنظمة وقوانين مكتب المقاطعة العربية وهي اجراءات ربما تدفع بعض دول المعسكر الثالث لشراء هذه الطائرة وهذا بعيد الاحتمال وغير وارد على الاطلاق .

هذه هي بعض الحقائق التي تجعل من المشروع باهظ التكاليف وتجعل الطائرة اكثر كلفة من مثيلاتها في العالم . ان كلفة انتاج الطائرة الاسرائيلية على حد قول بيريس بلغت (٤) ملايين دولار ، وهو مبلغ كبير اذا قيس بسعر طائرة الميراج الفرنسية التي حصلت عليها اسرائيل في الماضي بسعر الواحدة (١٥) مليون دولار وربما بسعر سياسي يقل عن هذا الرقم كثيرا . ان شركة (داسو) صاحبة مشروع طائرات الميراج الفرنسية والتي بدأت المشروع في عام ١٩٥٠ وانتجت حتى الان اكثر من (١٠٠٠) نموذج من طائرات الميراج ، واجهت في عام ١٩٦٨ مشاكل عديدة كان ابرزها انخفاض