المتحدة الاميركية يعني تسريبها الى اسرائيل بعد ذلك .

لانه بغض النظر عن العلاقات الخاصة القائمة بين الدولتين ، فان هناك علاقات تبادل خاصة بالمعلومات العسكرية التي تحصل عليها أي منهما بالنسبة للاسلحة السوفييتية ، التي تستخدمها الدول العربية . وقد تمثلت هذه العلاقات في قيام اسرائيل بتسليم الولايات المتحدة الاميركية نماذجا من الاسلحة السوفييتية التي وقعت بعضها كغنائم في ايديها خلال حرب ١٩٧٣ ، مثل دبابات « ت ـ ٦٢ » وعربات قتال المشاة المدرعة « ب م ب ـ ١ » ،

وصواريخ « سام ـ ٦ » الخ ، واجرت القوات الاميركية تدريبات عملية عليها ، اوردت عنها المجلات العسكرية الدولية اخبارا ومعلومات وصورا عدة . ومن ثم فان المنطقي تماما أن يحصل الطيارون الاسرائيليون على تدريبات ، أو معلومات مفصلة عن الطائرة المقاتلة الاكثر تطورا لدى الاسلحة الجوية العربية المذكورة ، وتتوفر لديهم بذلك فرصة افضل من الطيارين العرب الذين لم يحصلوا على مثل هذه المعلومات المكاملة عن طائرات « ف ـ ١٥ » ، أو « ف ـ ١٦ » ، أو حتى « الكفير » . والجدير بالذكر ان لكل طائرة ، مهما عرف عنها من معلومات او تقديرات منشورة أو عبر وسائل التجسس المختلفة ، جانبا خاصا اكثر دقة واهمية وحساسية بالنسبة لمزاياها التقنية وقدراتها التكتيكية . لا يعرف إلا عند الحصول على نموذج سليم لها ، وذلك مثلما حدث بالنسبة لطائرات الجيل الاول من « الميغ ـ ٢١ ب ف » ، التي حصلت اسرائيل على واحدة منها عام ١٩٦٦ بواسطة طيار عراقي هرب بطائرته اليها . وقد تدرب العديد من الطيارين الاسرائيليين على الطائرة المذكورة ،

وتعرفوا على مزاياها وجوانبها الضعيفة الخفية قبيل نشوب حرب ١٩٦٧ . وكان لذلك اثره على الاشتباكات الجوية المحدودة التي جرت اثناء هذه الحرب ، أو تلك التي جرت في خلال العام ١٩٨٠ خلال حرب الاستنزاف ، قبل أن تصل طائرات الجيل الثاني من « الميغ ـ ٢١ م ف » . ولذلك فان عبئا جديدا يلقى اليوم على كاهل طياري « الميغ ـ ٢٣ » العرب ، يتمثل في ضرورة استيعابهم الجيد لقدراتها وتطوير تكتيكاتهم القتالية ضد طائرات العدو الاسرائيلي ، الذي سيصبح قريبا على علم دقيق بمقدرات طائراتهم المذكورة .

« السفن الحربية الاسرائيلية تعبر قناة السويس »

في يوم ٧٩/٥/٢٩ عبرت قناة السويس ، تنفيذا لشروط معاهدة « السلام » المصرية ـ الاسرائيلية ، ٣ سفن حربية اسرائيلية قادمة من « شرم الشيخ » في مدخل خليج العقبة ، وهي سفن انزال دبابات تحمل اسماء « اشدود » و« عسقلان » و« اشزيف » ، كانت تعمل في منطقة خليج العقبة ، وخليج السويس ، والبحر الاحمر ، استنادا الى قاعدتها الرئيسية في « ايلات » . وكانت كل سفينة منها تحمل ٢٤ شاحنة عسكرية ، بالاضافة الى طاقمها البحري المؤلف من ٣٥ ضابطا وبحارا .

ولا شك في أن هذه الخطوة ، التي سبقتها خطوة عبور سفينة شحن اسرائيلية غير حربية اسمها « اشدود » يوم ٧٩/٤/٣٠ ، تحمل في طياتها أحد المكتسبات الاستراتيجية الهامة التي حققتها اسرائيل في معاهدة « السلام » مع مصر ، والتي سيكون لها تاثيرها في ميزان القوى البحري ، مستقبلا ، بين اسرائيل وبقية الدول العربية الرافضة عقد معاهدات مماثلة مع اسرائيل .

ذلك لأن حرية مرور السفن الحربية الاسرائيلية عبر قناة السويس ، ستتيح للبحرية الاسرائيلية امكانات حركة ومناورة اوسع بقوتها البحرية عبر البحرين الابيض المتوسط والاحمر ، على خلاف الوضع السابق ، حين كانت البحرية المذكورة تضطر الى تخصيص قوتين منفصلتين في كل من البحرين الابيض والاحمر ، مع كل ما يرتبه ذلك من مشكلات لوجستيكية وتكتيكية ، خاصة من حيث عدم توفر قدرة تعزيز أي منهما اثناء العمليات الحربية ، نظرا لاضطرار القطع البحرية الى قطع طريق بحري طويل ، يمر حول القارة الافريقية باكملها عبر « رأس الرجاء الصالح » ومضيقي « باب المندب » و« جبل طارق » للانتقال بين قواعدها ومسارح عملياتها في كل من البحرين الابيض والاحمر ، عدا زوارق « دبور » الخفيفة التي يمكن نقلها فوق شاحنات برية بين مرافىء البحرين المذكورين .

الامر الذي سيترتب عليه زيادة قدرة البحرية الاسرائيلية على تهديد الدول العربية المطلة على البحر الاحمر ، وتلك المطلة على خليج « عدن » وبحر العرب ، الامر الذي يجب أن يدخل في الحسابات