

مجالا جيدا للرؤية . كما ثبت أنها في الارتفاعات الشاهقة تخلق مشاكل عديدة للطيار أهمها تكون طبقة ضبابية تؤدي الى انعدام الرؤية . ان هذه الاغطية الشفافة التي تستخدم اغطية لمقصورة الطيار والتي تصنع محليا تستخدم فقط على طائرات « الفوجا ماجستير » المخصصة للتدريب النفاث الابتدائي والمتقدم . وهذه الطائرات لا تحتاج كثيرا للطيران أكثر من ارتفاع ٢٠٠٠٠ - ٢٥٠٠٠ قدم . وذلك يحد من مشكلة تكون الضباب على غطاء مقصورة الطيار والواجهة التي امامه .

حصلت اسرائيل في حوالي عام ١٩٦٤ على (٩) طائرات نقل امريكية ضخمة من طراز « بوينغ سترااتوكروزر ٣٧٧ » من ذوات الطابقين من بين الاف الطائرات الخردة المتروكة في صحراء اريزونا وصحراء نيفاذا في الولايات المتحدة . وبعد اجراء الاصلاحات الضرورية عليها تم نقلها الى اسرائيل . ادخلت هذه الطائرات حال وصولها الى حظائر الطائرات العائدة للصناعة الجوية الاسرائيلية في مطار اللد ، واجريت عليها عدة تعديلات واصلاحات وتم تحويلها الى طائرات معدة للنقل العسكري ولحمل المظليين . شاركت في حرب حزيران ١٩٦٧ على نقل قوات المظليين بحيث القت بهم خلف خطوط القوات المصرية في ممر متلا وممر الجدي . بعد ان قلت الاهمية الموجهة الى سلاح المظليين بعد حرب حزيران وظهرت القوات المحمولة جوا بطائرات الهليكوبتر حولت اسرائيل عددا من هذه الطائرات واعدها لمهمة تزويد الطائرات المقاتلة بالوقود اثناء تطبيقها في الجو ، بدون الحاجة للتزود بالوقود على الارض . والهدف من ذلك اعطاء الطائرات المقاتلة الاسرائيلية فرصة للتطبيق في الجو لمدة اطول مما تسمح به مدة طيران الطائرات في الحالات الاعتيادية . ويمكن استخدام الطائرات في مثل هذه الحالات على اساس دوريات استطلاع بعيد المدى او دوريات قتال تحلق في الجو اطول مدة ممكنة . ان طائرات « سكايهوك » و« الفانتوم » هي الطائرات الوحيدة الموجودة في السلاح الجوي الاسرائيلي المزودة بجهاز خاص للتزود بالوقود اثناء التطبيق في الجو .

وتضمن هذه الطريقة للطائرات الاسرائيلية مدى أبعد ومدة للطيران أطول من المعتاد وتعطيها القدرة على مهاجمة أهداف استراتيجية بعيدة داخل الاراضي العربية . وهو ما تحتاجه الطائرات الاسرائيلية للقيام بالمهام الملقاة على عاتقها خاصة وان الاهداف الاستراتيجية العربية منتشرة على مساحات شاسعة من الاراضي .

ان تفكير القائمين على هذه الصناعة في اسرائيل لا ينحصر بالنواحي العسكرية وما تحتاجه الترسانة الحربية من طائرات وقطع تبديل وخدمات مختلفة فحسب بل بدأ ينصب ايضا على الجوانب التجارية التي تستطيع ان تؤمن لهذه الصناعة ارباحا لا بأس بها تستطيع التقليل الى حد ما من النفقات المالية الباهظة التي تتحملها هذه الصناعة . لقد اتجهت هذه الصناعة في اوائل الستينات الى انتاج طائرات النقل التجاري . ووضعت في برنامجها امكانية بيع عدد منها الى دول اجنبية . وهي خطوة بإمكانها ان تساعد على تحل عبء النفقات الهائلة التي تصرف في مجالات الابحاث وانتاج المعدات والاجهزة الجوية المختلفة لثلبية احتياجات المؤسسة العسكرية الاسرائيلية وبرامجها الواسعة . وعلى ضوء اتصالاتها مع الدول المتقدمة صناعتيا تمكنت الصناعة الجوية الاسرائيلية من عقد اتفاق مع شركة « ايرو كوماندر » الامريكية تمكنت بموجبه من شراء امتياز تصنيع وانتاج هذه الطائرة محليا في مصانعها . وكنتيجة لهذا الاتفاق نقلت الاجزاء الرئيسية للمصنع وهايكل الطائرات التي كانت الشركة قد انتهت من صنعها الى اسرائيل . وباشرت الصناعة الجوية الاسرائيلية الانتاج في الحال . وحلق في الجو في عام ١٩٧٠ النموذج الاول من هذا الطراز ، واستمر الانتاج بعد ذلك بمعدل طائرتين في الشهر . واعلنت الصناعة الجوية الاسرائيلية في ايلول ١٩٧٣ انها ستضاعف انتاجها من طائرات « الكومودور » اعتبارا من نهاية الشهر ليصل انتاجها الى ٤ طائرات في الشهر (٢٣) .