

وحتى في القارتين الأوروبية وأمريكا الشمالية إن أمكنها ذلك . إلا أن هذه المحاولات لم تلق نجاحاً كبيراً ، ذلك لأن هذه الصناعة الصغيرة الناشئة كانت تصطدم بصناعات أقوى منها تفوقها تقنيّة وتقديماً في مجالات العلم والمعرفة ومجالات التطوير والانتاج ، يضاف إلى ذلك أنه يوجد لكل صناعة من هذه الصناعات أسواقها وعملاؤها، في حين كانت الصناعة الإسرائيلية تحبو محاولة إيجاد الأسواق لها . لقد أصبح معروفاً في عالم الطيران وخصوصاً في ضوء التقدم العلمي الذي قطعه البشرية والذي لم يعد حكراً على الدول الصناعية الكبرى، أنه يعقد دور الدول المقتدرة مالياً - متى أرادت - إقامة صناعات حربية خاصة بها ، لتجميع ونتاج الأسلحة المختلفة . وقد لجأت إلى هذا الأسلوب دول كثيرة في العالم منها إسبانيا والهند والصين والمكسيك والارجنتين وأستراليا ويوغسلافيا واليابان ومصر ( قبل العام ١٩٦٧ ) وأستراليا وغيرها . لقد قطعت هذه الدول مرحلة متقدمة في إنتاج المعدات الحربية المختلفة والطائرات وازدهرت صناعاتها بعد أن أوجدت الأسواق لها باستثناء جمهورية مصر العربية التي اضطرت تحت ثقل التزاماتها الحربية إلى إيقاف كافة مشاريعها ، غير أنها تحاول الآن إعادة النشاط إليها من جديد .

أما الصناعة الجوية في إسرائيل فهي تختلف عن غيرها ذلك لأنها صناعة ناشئة تحاول إسرائيل رزحها في مشاريع ضخمة تفوق الإمكانيات المالية المخصصة لها وقدرتها على الانتاج وهي مشاريع تحاول أن تحقق بواسطتها هدفين في آن واحد : -

١ - الهدف الأول ( عسكري ) والذي تسعى إسرائيل بواسطته سد النقص الحاصل في بعض المعدات والتجهيزات الحربية الضرورية للجهد الحربي والتي يصعب عليها الحصول عليها . ثم محاولتها الاكتفاء ذاتياً في مجال إنتاج المعدات الحربية لتقليل اعتمادها على المساعدات الخارجية لتجنب ما حصل في عام ١٩٦٧ وحتى لا تقع تحت تأثير حظر جديد للأسلحة يفرض عليها من الدول المصدرة للأسلحة ، وهو شيء لا يمكنها تحمله في الأوضاع الحالية خاصة وأنه لم يبق لها من مصادر السلاح في العالم غير الولايات المتحدة .

الإسرائيلي القدرة على العمل في الارتفاعات وفي العمق » . ثم قامت الطائرة بمرض جوي كشفت فيه عن سرعتها وقدرتها على المناورة والتسليق .

إن طائرة « كبير » هي أول طائرة مقاتلة أسرع من الصوت تنتجها الصناعة الجوية في إسرائيل . لقد سبق لهذه الصناعة التي بدأت نشاطها في عام ١٩٥٣ أن أنتجت ثلاثة أنواع من الطائرات : الأولى هي الطائرة النفاثة الفرنسية ( فوجا ماجستير ) المخصصة للتدريب للنفث المتقدم والتي يمكن استخدامها أيضاً في مهام الهجمات الأرضية ضد الأهداف التكتيكية الصغيرة ، فقد حصلت إسرائيل في العام ١٩٥٦ على امتياز من الشركة الفرنسية الصانعة يسمح بتجميع الطائرة محلياً ، لكنه يمنع تسويقها في الخارج . والثانية هي طائرة النقل الأمريكية ( جت كوماندر ) التي اشتريت الصناعة الجوية في إسرائيل مصنعها ونقلته إلى البلاد بعد أن حصلت من الشركة الأمريكية الصانعة على امتياز بانتاجها محلياً ، وقد تضمن الاتساق بنداً يتيح لإسرائيل إمكانية تسويقها في الخارج ، والطائرة تنتج حالياً تحت اسم ( ويست ويند - ١١٢٣ ) بمعدل ( ٤ ) طائرات في الشهر . والثالثة هي طائرة النقل الإسرائيلية ( عرفا ) بطرازها ( ١٠١ ) و ( ٢٠١ ) والتي تعتبر أول طائرة يتم تصميم وتصنيع ونتاج هيكلها محلياً في ورشات الصناعة الجوية في إسرائيل . أما محركها فهو أمريكي من نوع ( برات أند ويتني ) وهي تنتج بمعدل ( ٤ ) طائرات في الشهر . يضاف إلى ذلك أعمال غنية تقوم بها هذه الصناعة مثل إجراء عمرة كاملة على كافة المحركات التي تبلغ قوتها من ( ٥٠٠ ) رطل وحتى ( ٥٠٠٠ ) رطل . وعمل عمرة كاملة ( افرهول ) لهياكل كافة الطائرات العاملة في سلاح الطيران الإسرائيلي وطائرات ( بوينغ - ٧٠٧ ) والطائرات الصغيرة والهليكوبترات بأنواعها . إن هذه الصناعة تخصصت في صيانة الطائرات البريطانية والأمريكية والفرنسية الصنع .

لقد هدفت إسرائيل من إقامة هذه الصناعة التي تأسس أول صناعة جوية ثقيلة في المنطقة وجعلت أحد أبرز أهدافها السعي لإيجاد الأسواق لتسويق الانتاج في كافة أنحاء العالم وخاصة في أسواق دول أمريكا اللاتينية والقارة الأفريقية