

في اسرائيل قد قطعت شوطا متقدما في مجال انتاج هذه الطائرة بفضل المساعدات الفرنسية . لكن الامور اخطفت بعد فرض الحظر الفرنسي ، واصبح المشروع مهددا بالفشل بعد غياب الغنصر الفرنسي . لذلك حاولت اسرائيل وقتها تشجيع شركة «داسو» التمرد على قرار الحظر الذي فرضته الحكومة الفرنسية ، وبلغت في ذلك حد رشوة الشركة . ولكن لما فشلت كافة محاولاتها نتيجة لوعي الحكومة الفرنسية وتصميمها على تطبيق الحظر ، لجسأت اسرائيل الى سويسرا ، حين نجح الملحق العسكري الاسرائيلي في « بيرن » الحصول على كامل المعلومات الفنية عن طائرة الميراج عن طريق خبير سويسري الجنسية يهودي الاصل يعمل موظفا في مصانع تجميع طائرات الميراج السويسرية الذي قدم مخططات تصاميم صنع ( الميراج ) الكاملة اثر تلقيه رشوة ضخمة من الملحق العسكري الاسرائيلي بلغت ( ٢٠٠ ) الف دولار ، والجدير بالذكر ان سارق تصاميم ( الميراج ) ويدعى « الفريد غاونكنخت » خرج من السجن في سويسرا بعد ان قضى مدة محكومته ووصل الى اسرائيل في ١٩٧٥/٤/٢٨ مع زوجته وحل ضيفا على الحكومة الاسرائيلية وينوي مشاهدة الطائرة « كثير » .

في عام ١٩٦٧ استبدلت اسرائيل الدعم الفرنسي بدعم اميركي . لهذا واصلت محاولاتها انتاج طائرة « كثير » بمساعدة بعض الشركات الاميركية ، فحصلت من شركة « جنرال الكتريك » على المحرك ( جي ٧٩ - جي اي ١٧ ) ، كما ساهمت شركة اميركية اخرى هي شركة « غاردينا لانتاج المعادن » في كاليفورنيا في بناء اجنحة الطائرة . وعندما انتهى المشروع تبين ان نسبة مساهمة الشركات الاجنبية في صنع الطائرة بلغت ٥٠٪ . لقد تأخر ادخال الطائرة في الخدمة عن مواعده السابق الذي تحدد له بداية عام ١٩٧٠ . وجاء هذا التأخر بسبب انشغالها في حرب الاستنزاف ( اذار ١٩٦٩ - نيسان ١٩٧٠ ) ونمو النشاط العدائي السريع وانهمكها في الاعداد له ومحاربه ، ومواصلة دول مواجهة العربية الاستعداد للحرب مما دفنهما لجاراتها في ذلك ، ثم المشاكل الاقتصادية ، واطرا حرب تشرين الاول ( اكتوبر ) ١٩٧٣ التي وضعتها في حجمها الحقيقي ( عسكريا وسياسيا ) . ولما انتهت الحرب زادت اسرائيل من اعتمادها على

وقد تطرق شمعون بيريس وزير الدفاع الى هذه النقطة في المحاضرة التي القاها على طلبة جامعة تل ابيب في ١٩٧٥/٤/٢٢ بقوله . « لا يوجد مشكلة الان من مسألة تزويد اسرائيل بالاسلحة الاميركية ، غير انه يجب ان نكون أكثر حرصا في المستقبل لكي نتجنب التعرض لحظر جديد » .

٢ - الهدف الثاني ( اقتصادي ) والذي تحاول اسرائيل بواسطته التخفيف من العجز الحاصل في ميزانها التجاري وذلك عن طريق رفع نسبة صادراتها من الاسلحة والطائرات الى الدول الاخرى بهدف زيادة وارداتها من العملات الصعبة ، التي تأمل ان تساعد في تعزيز واثراء اقتصادها المتدهور . ومن الناحية الاخرى تحاول بواسطته التقليل من انفاقها على شراء الاسلحة من الخارج وخاصة الطائرات المرتفعة الثمن حتى لا يظل ما تنتفه من انتاجها القومي على المشاريع الحربية على معدله المرتفع الحالي . وقد علل وزير المالية الاسرائيلي « رابينوفتش » ان من اسباب الغلاء والتضخم ، الانفاق الضخم على شراء الاسلحة من الخارج ثم قال « ان ما انفقته اسرائيل على شراء الاسلحة من الخارج في السنة الماضية هو ( ٢ ) مليار من الدولارات الاميركية ، في حين انفق في اسرائيل ( ٩ ) مليارات ليرة اسرائيلية » . اما بالنسبة للعملة الصعبة فقد ذكر « تسفي كسلر » الملحق الاقتصادي في يديعوت احرونوت ( ٩/٨/١٩٧٤ ) ان احتياطي العملة الصعبة واصل انخفاضه في شهر تموز ١٩٧٤ وبلغ نصف مليار دولار . ثم عاد وانخفض في شهر اب ( ١٠٠ ) مليون دولار اخر اي ان الاحتياطي يقدر الان بـ ( ١٠٠ ) مليون دولار ، على حين كان في بداية ١٩٧٣ ( ١٧٠٠ ) مليون دولار » .

لذلك اقتنعت اسرائيل بعد العام ١٩٦٧ ان الضرورة تفرض عليها تعزيز انتاجها الحربي المحلي ، وتقرر وقتها مواصلة المحاولات لانتاج طائرة حربية شبيهة بطائرة ( الميراج ٣ سي ) التي ناسبت سلاح الطيران الاسرائيلي كثيرا من كافة النواحي فنيا وماليا وعسكريا . وقد راعت اسرائيل ان تحوز الطائرة النووي انتاجها محليا على المواصفات والامكانيات القتالية ذاتها المتوفرة في الميراج الفرنسية . ففي عام ١٩٦٧ كانت الصناعة الجوية