

الهندسة التطبيقية (التخنيون) ، فعلا ، الذي تخرج منه حتى الآن نحو ٧٠٠ مهندس يعمل ٨٠ ٪ منهم في الصناعة الجوية ، يبدو ان الصناعة الجوية لا تزال تواجه نقصا كبيرا في الفنيين وذلك « بسبب الهبوط المثلث في عدد الطلاب الثانويين الذين يلتحقون بكلية هندسة الطيران ... ولان ١٠٠ - ١٥٠ خريجاً لا يكونون لسد الحاجة في المستقبل » (هارتس ، ٧٥/٥/١٢) . وفي حين ان الحاجة لكل هؤلاء الخريجين كبيرة ، فقد بدأ اقل من ٧٠ طلبياً دراستهم هذه السنة ، ويتوقع ان يخرج ٧٠ ٪ منهم فقط ، رغم ان الكلية تستطيع استيعاب ١٤٠ طالباً (المصدر نفسه) .

لذا فان الصناعة الحربية الاسرائيلية تعتمد ، الى حد كبير ، على الفنيين والاختصاصيين والخبراء الاجانب الذين يتم التعاقد معهم للعمل في اسرائيل ، وفق عقود قصيرة او طويلة الامد ، بغية زيادة المعرفة العملية والخبرة الفنية وتعليم وتدريب الفنيين والاختصاصيين الاسرائيليين .

وفي مجال المعونة الفنية تعتمد اسرائيل على الولايات المتحدة بصورة اساسية ، وذلك بالحصول على تصاميم اسلحة امريكية معينة وانتاجها في اسرائيل ، بعد ادخال بعض التعديلات عليها . ونذكر على سبيل المثال زورق « دفور » وهو « نموذج مطور عن النموذج الامريكي الاصل ، الذي اشترته سلاح البحرية من الولايات المتحدة ، التي تقدمت المعونة الفنية لتطوير الطراز الاسرائيلي من صاروخ جو - جو « شفرير » الذي « اعتمدت اسرائيل عند صناعته على الصاروخ الامريكي جو - جو سايدويندر » (معاريف ، ٧٥/٥/١٢) . وهناك ايضا اسلحة اخرى ، وهو شراء مصانع او وحدات انتاجية كاملة ونقلها الى اسرائيل مثل المصنع الذي ينتج طائرات رجال الاممال « وستد ويند ١١٢٤ » ، وشراء شركة الكترولسيبيس التي تصنع لجهزة اتصال عسكرية . ولم تنجح اسرائيل في بناء طائرة مقاتلة ، الا بعد ان قدمت لها امريكا الدعم الفني المطلوب ، بما في ذلك المحرك الذي يصنع بكامله في امريكا ، وبعد ان سرتت تصاميم هيكل طائرة المراج .

الاهتمام بالصناعة الجوية

تعتبر الصناعة الجوية اكبر مؤسسات الصناعة

الحربية الاسرائيلية ، ولها ١٤ مصنعا منتشرة في جميع ارجاء البلاد (داغار ، ٧٥/٧/٢٢) . وتقوم الصناعة الجوية بانتاج الطلبات لحساب وزارة الدفاع بكل فروعها ، وتقيم دورات تدريبية لتأهيل الفنيين ، وتنوي توسيع القوة البشرية العاملة فيها حتى ١٨ الف عامل خلال بضعة اشهر (معاريف ، ٧٥/٢/١٢) . ويبلغ حجم الانتاج في الصناعة الجوية حاليا نحو ٢٠٠ مليون دولار سنويا علاوة على القيمة الاضافية التي تصل الى ٥٠ ٪ . وتنتج هذه الصناعة عدة اصناف من المعدات والاسلحة البرية والبحرية والجوية ، من اجهتها العربات المصفحة والزوارق والبطائرات العسكرية والمدنية وصواريخ سطح - سطح وجو - جو ، ووضع تصاميم الطائرات والمعدات الجديدة والتعديلات المقترح ادخالها على الطائرات الموجودة وصناعة بعض محركات الطائرات العمودية (هارتس ، ٧٥/٥/١٢) . كذلك تنتج هذه الصناعة وسائل مساعدة لسلاح المدرعات ، بناء على طلب مستعجل من الجيش ، من ضمنها سلسلة من قنابل البنادق التي بدأ انتاجها فعلا ، وأنواع من صواريخ المدفعية ، ومحرك لصاروخ سطح - سطح يبلغ مداه ٤٠ كم ، أي ضعف مدى صاروخ فيربيل تقريبا (معاريف ، ٧٥/٤/٢٣) . وذكر مدير الصناعة الجوية ، المهندس شور ، بان « الصناعة الجوية قادرة على تزويد جيش الدفاع الاسرائيلي بمعظم حاجياته من السلاح والذخيرة ، شرط ان تكون هناك خطط طويلة المدى وميزانيات لسنوات عديدة ، ليتم التخطيط والانتاج بشكل منهجي » .

واضاف بان « هناك بعض الاتواع التي تضعف الانتاج فيها ... وقد اقيمت بعد الحرب وحدات انتاج جديدة وقطاع جديد يعنى بتطوير اكانيات انتاج الانواع المتطورة من الذخيرة . وذكر ايضا « ان الصناعة الجوية تبذل الجهود في [تصنيع] جميع انواع المعدات والصواريخ ... وليس هناك صاروخ او تذيعة صاروخية تنتج في البلاد لا تشترك فيها هذه الصناعة » . وفي السنة المالية ١٩٧٤ ارتفع تصدير منتجات هذه الصناعة بنسبة ٥٠ ٪ عن السنة التي سبقتها ، وهناك طلبات للتصدير تبلغ قيمتها ١٢٠ مليون دولار بالاضافة الى اتفاقيات اخرى للتصدير ستوقع قريبا (المصدر نفسه) .

تعتبر الصناعة الجوية اكبر مؤسسات الصناعة