

وأرسى شويمر تقليداً آخر تمثل في الحرص على تأمين العمل للصناعات الجوية، والبدء بمشاريع تطوير دون إجراء دراسة مالية، أو تسويقية، بل بغض النظر عنها، وبالتعارض معها في كثير من الأحيان. وهذا ما حدث في جميع مشاريع صناعة الطائرات، باستثناء تصنيع طائرة «فوغا ماجيستري»، وتجلّى بشكل واضح في مشروع «لافي» الذي سنتعرض إليه لاحقاً.

بنية الصناعات الجوية الاسرائيلية

يتولّى الاشراف على عمليات الشركة مجلس الادارة الذي يعين أعضاءه من قبل وزيرى المالية والدفاع. ويضم المجلس «ممثلين عن الشعب، وعن وزارات الدفاع والمالية والمواصلات والصناعة»^(٧)، يضاف اليهم المدير العام للصناعات الجوية، ومنصبه أكثر أهمية من منصب رئيس مجلس الادارة. للمدير العام أحد عشر نائباً. يتولّى ستة منهم مسؤولية الأقسام غير التقنية، وهي القسم المالي وقسم القوى العاملة وقسم التسويق وقسم البحث وقسم التطوير وقسم الحاسب الآلي. ويتولى النواب الخمسة الباقون رئاسة الأقسام التقنية، وهي قسم اختبار الطائرات وصيانتها (بيديك)، وقسم الهندسة، وقسم انتاج الطائرات، وقسم الالكترونيات، وقسم التكنولوجيا المتكاملة.

قسم اختبار الطائرات وصيانتها (بيديك): يعتبر هذا القسم اقدم اقسام الصناعات الجوية الاسرائيلية. وقد أقيم أول بناء له في العام ١٩٥٤، قرب مطار اللد، حيث بدء باجراء أعمال الصيانة والاصلاح لطائرات سلاح الجو الاسرائيلي، فتوقفت عمليات ارسال المحركات الى الخارج، وهي العملية التي كانت تكلف ستة آلاف دولار لكل محرك^(٨). ومع زيادة قدرة المنشأة استطاعت القيام بأعمال الصيانة الشاملة للطائرات الاسرائيلية. وبفضل ذلك تأمّن سلاح الجو «استخدام طائراته لأطول فترة ممكنة، وحتى أطول مما تسمح به الشركة المنتجة، بالاضافة الى أنها أمنت له فرصة الاستفادة من الطائرات القديمة واستخدامها، بعد اجراء تعديلات عليها»^(٩). وتمكّن «بيديك» من الحصول على أول عملية خارجية له عندما وقّع اتفاقية مع سلاح الجو البورمي لاجراء «عمرة» لثمانى عشرة طائرة من طراز «سبيت فاير». واعتبرت هذه العملية أول عملية تدر عملة صعبة على الصناعات الجوية. وساعد على اتمام هذه الصفقة الصداقة الشخصية التي ربطت بين بن - غوريون ورئيس وزراء بورما، اونو^(١٠).

ونتيجة لتنامي خبرات قسم الصيانة، تمكّن «بيديك» من عقد اتفاقيات صيانة واصلاح مع الكثير من الشركات الغربية، مثل «رولز رويس» و «تربوميكا» و «هسبانو سويزا» و «برات أند وتني» و «جنرال الكتريك»^(١١). وفي السنوات اللاحقة، اتسع نطاق عمل «بيديك»، فشمّل تعديل وتطوير بعض الطائرات، مثل تعديل طائرات «فوغا ماجيستري» وطائرات «بوينغ - ٧٠٧» التي حوّلت الى طائرة ارضاع جوي.

قسم الهندسة: ويعمل فيه ما يزيد على ٢٥٠٠ مهندس وفني. ويتولّى هذا القسم مهمات وضع تصاميم الطائرات المنوي انتاجها، وادخال تعديلات على الطائرات الموضوعية في الخدمة. وخلال تولي موشي أرنس رئاسة القسم، في اواسط الستينات، تمّ وضع تصاميم الطائرة «عرفا» والنموذج المعدل من الطائرة «ويست وند». كما تولى قسم الهندسة وضع تصاميم طائرة رجال الأعمال «استرا»، وتصاميم طائرة «كفير»، ثمّ تحول، بعد الانتهاء من إنتاجها، الى وضع تصاميم الطائرة «اربييه» سلف «لافي». واعتباراً من اوائل الثمانينات، انهمك القسم في تصميم «لافي».