

تقرير للرئيس عبد الناصر حول صناعة الطائرات

٢٥ نوفمبر ١٩٦٣


سيد الرئيس الجمهوري

تحية طيبة مع فائق الاحترام.

ولقد فسرنا انه اقدم لسيارتكم تقرير عن  
صناعة الطائرات عندنا رفض في سياره بشير عبد الحكيم  
عامر، السيد محمد شوكت الذي كان سرفا على المشروع  
بمناحه نظره في ادارته لثلاث سنه.

ولطالما نرغمه ما جاء به وجميعه نحن لصناعة  
والسيارات بالسرعة اللازمة لتلاجه لتطور العالم  
رأيت انه اقدمه لسيارتكم للعلم.

وتفضلوا سيادتكم بقبول فائق الاحترام

  
٦٤/١٤/٤٤

تحية طيبة ،

أشرف بأن ارفع لسيادتكم تقريرى هذا عن صناعة الطائرات والمحركات ،  
واسمحوا لى يا سيدى المشير أن أدخل فى بعض التفاصيل وبصراحة حتى اتمكن من أن اعرض  
لكم صورة واضحة عن قيام هذه الصناعة بالجمهورية العربية المتحدة .

ان قيام صناعة الطائرات فى أية دولة يتم اما بتصنيع الطائرات والمحركات ،  
بناءً على ترخيص من احدى الدول السابق لها انتاج هذا النوع ، واما بإنشاء هذه الصناعة  
بالكامل بما تتطلبه من مراحل كثيرة للتصميم والتصنيع ، وما يلزمها من الأجهزة اللازمة  
لتبنيها وتطورها ، كذا الافراد اللازمين لها من كافة المستويات والتخصصات ، الا ان  
الطريقة الاولى لا تحرر الدولة من احتكار السلاح ولا الاحتفاظ بسرية مشروعاتها ، ولذلك  
ففى رأى ان الطريقة الثانية هى الهدف الذى سعت اليه جمهوريتنا بتعاقدنا على مشروعى  
صناعة الطائرات والمحركات مع الجانب الألمانى .

ونظرا الى أن هذه الصناعة جديدة علينا والدخول فيها يتطلب مستوى عال  
جدا فى البحث العلمى المتطور ودقة عالية فى الصناعة ، وكلاهما لا يتأتى الا بمستويات  
تخصصية عالية من العلماء والمهندسين والعمال الفنيين ، كما وأن الصناعة نفسها  
متعددة النواحي من صناعات أساسية الى صناعات تكميلية ، وكلاهما أيضا قابل للتطور  
السريع نظرا للسرعة الفائقة التى تتقدم بها هذه الصناعة علميا ، كما وان ارتباط هذه  
الصناعة بالأرواح مما يتطلب الدقة ومع التأكد التام من سلامتها ، كل ذلك يجعل  
الدخول فى هذه الصناعة أمر خطير يتطلب تنفيذه أن يكون له تخطيط شامل يغطى  
النواحي التالية :

أ - جهاز للتدريب العلمى والعمل ، التخصيص العميق لجميع المستويات من العلماء  
والمهندسين والعمال الفنيين ، وما يتبع ذلك من انشاء معاهد لدراسات  
الطيران ومراكز للتدريب ، وذلك لرفع مستوى العاملين فى هذه الصناعة الى  
المستوى العالمى المطلوب لها .

ب - جهاز متكامل للبحوث البحتة والتطبيقية مزودا - علاوة على العلماء والفنيين -  
بأحدث أنواع الأجهزة والمعدات ومعامل الاختبار والانفاق الهوائية والأجهزة  
الحاسبة الالكترونية ويتولى هذا الجهاز جميع أبحاث الطيران والفضاء وتطبيق  
نتائج هذه البحوث على مشروعات معينة .

ج - جهاز للمشروعات تتبلور لديه مشروعات معينة لغرض معين بمواصفات خاصة ،  
فياخذ في تطويرها عن طريق التصميم واجراء التجارب والتعديلات وتصنيع الطراز  
الأول ( Proto Type ) لياخذ الشكل النهائى المطابق للمواصفات . وما  
ان ينتهى من مشروع حتى يكون مشروعا آخر تقديما قد بدأ فيه ، وذلك لمسايرة  
التطور السريع العالمى .

د - جهاز للصناعة ، وفي تقديرى يشمل الصناعات التالية :

- ١ - صناعة هياكل الطائرات - ( يقوم بها حاليا مصنع ٣٦ وجرارى استكماله ) .
- ٢ - صناعة المحركات - ( ويقوم بها مصنع ١٣٥ وجرارى انشائه ) .
- ٣ - صناعة المعدات التكميلية للهياكل والمحركات ( Accessories )  
مثل ظلمبات الوقود والزيت ومنظمتها ٠٠٠ الخ .

٤ - صناعة الالكترونات ، وهذه لها اهمية كبرى بالنسبة الى أن الدول المنتجة  
للأجهزة الالكترونية تعتبر الأجزاء الخاصة بالطائرات الحربية من الاسرار  
ولا تسمح بتداولها ، وهذه الأجهزة تداهل الآن فى جميع معدات  
الطيران الحديث والتوجيه ، كذا فى توجيه الصواريخ المتصلة فى  
الطائرات .

- ٥ - صناعة المعدات الكهربائية والعدادات او تخطيط مدروس للحصول على  
كافة الاحتياجات واقامة مخازن لها بشروط معينة وتخزينها ، وفقا  
للأصول الفنية وتنظيم صيانتها والتفتيش عليها لضمان عدم تلفها .
- ٦ - صناعة الصواريخ والاسلحة اللازمة للطائرات ( تقوم بها حاليا مصنع ٣٣٣  
للصواريخ ويمكن تدبير قيام المصانع الحربية بانتاج باقى الاسلحة  
وذخيرتها بعد امدادها بالخبرة الفنية والمعدات الخاصة ) .
- ٧ - صناعة الخامات المتصلة فى تصنيع الطائرات والمحركات من الصلب الخاص  
ومركباته وكذا الالومنيوم ومركباته .

و - جهاز للتفتيش الفنى ( A.I.D. ) وهى هيئة تشرف على تأمين سلامة صناعة  
الطائرات وتقسّم الى ادارات تختص كل منها باحدى الصناعات السابق ذكرها ،  
وتتولى اعتماد المواصفات والمصممين والمفتشين الفنيين والتصنيع والتفتيش على  
مراحل انتاج الطراز الاول ( Proto Type ) حتى اعطاء شهادة الصلاحية  
للتصنيع ، ثم التفتيش على مراحل التصنيع مرحلة مرحلة ، حتى التجميع النهائى  
للمنتج واعطاءه شهادة الصلاحية للاستخدام ، وهذا الجهاز يجب أن يكون  
محايدا ولا علاقة له بالمنتج أو المستخدم .

كل ذلك يستلزم تكليف هيئة على مستوى عال متفرغة ، تضم جميع الخبرات المتوفرة بالدولة لوضع تخطيط شامل لمشروع قيام هذه الصناعة وتنظيم هذه الاجهزة ، يشمل تحديد الهدف وبرامج موقوته للتنفيذ مع دراسات مستوفاة للامكانيات المتوفرة والتكاليف اللازمة لمراحل المشروع - يعاونها جهاز ادارى جاد منطلق يتحمل مسئولية التنفيذ للنواحي الادارية والفنية ويكون له القدرة على البت والتصرف السريع فى المشاكل .

ولما لهذه الصناعة من تأثير مباشر على الأرواح ، فانه يلزم بذل العناية الفائقة بالأفراد العاملين بها ، حتى يتوفر لهم الاستقرار فى العمل ورفع كفايتهم الفنيه والانتاجية مع ما يتطلبه ذلك من لوائح توظيف ورعاية اجتماعية لهم ، فمن اسكان الى رعاية صحية ورياضية وثقافية وغير ذلك ، مما يوفر لهم التنفخ الكامل لمعلمهم .

واسمحوا لى يا سيدى المشير ، أن اسرد لسيداتكم التكاليف التى تتطلبها انشاء هذه الصناعة مبتدأ بما تم الا وهو العقدين المبرمين مع الجانب الالمانى ، الخصمهما بتكاليفهما :

١ - عقد مع شركة ( M.B.C.O ) ويشرف على تنفيذه البروفسور مسترشميت ، لانتاج طائرة التدريب القاهرة بتصريح من اسبانيا ولتصميم وانتاج طائرة مطاردة حديثة وقد تم ابرام هذا العقد فى ديسمبر سنة ١٩٥٩ ، وتزاول الشركة عملها بمصنع ٣٦ الذى يجرى استكماله بمستلزمات هذه الصناعة من معدات وأفراد ، وسيتكلف تنفيذ هذا العقد حتى ١٩٦٦/٦/٣٠ ( بعد امتداده سنتين ) حوالى ٤٢ مليون جنيه اذا صادف التوفيق جميع التجارب المقررة حاليا . وقد أنفق من هذا المبلغ حتى ١٩٦٣/٦/٣٠ حوالى ١٢ مليون جنيه ، والباقى وقدره ٣٠ مليون جنيه تقريبا منتظر صرفه حتى نهاية المدة ، ويدخل ضمن هذه التكاليف تصنيع ٥٠ طائرة القاهرة ، ٥ طراز اول من الطائرة المطاردة .

٢ - عقد مع شركة ( M.T.P. ) ويمثلها مستر براونر لتصميم وتطوير وانتاج محركين احدهما صغير يركب على الطائرة القاهرة ، والثانى كبير يركب على الطائرة المطاردة وتزاول الشركة عملها بمصنع ١٣٥ وجارى استكمال انشائه . ويتكلف تنفيذ هذا العقد حتى ١٩٦٦/٦/٣٠ حوالى ٣٢ مليون جنيه على اعتبار ان جميع التجارب يصادفها التوفيق ، وقد انفق من هذا المبلغ حوالى ١٤ مليون جنيه حتى ١٩٦٣/٦/٣٠ والباقى وقدره ١٨ مليون جنيه تقريبا منتظر صرفه حتى نهاية المدة ، ويدخل ضمن هذه التكاليف تصنيع ١٠٠ محرك صغير ( Proto Type ) و ١٠٠ محرك صغير للاستخدام ، ٢١ طراز اول من المحرك الكبير - وسوف ترتفع هذه التقديرات اذا تقرر امتداد عقد الشركة لفترة أخرى .

جميع عناصر هذه التقديرات موجودة بالمصانع ، وبذا يبلغ تكاليف تنفيذ المقدين فقط حوالي ٧٥ مليون جنيه دون البدء فى انتاج الطائرة المطاردة أو المحرك الخاص بها وبإضافة تكاليف الاجهزة والصناعات التكميلية السابق ذكرها وهى فى تقديرى تتكلف حوالى ٣٥ مليون جنيه - أى ان جملة التكاليف الانشائية للمشروع متكاملتا تصل الى ١١٠ مليون جنيه تقريبا دون ان يدخل فى التقدير تكاليف الانتاج الفعلى الكمى وفقا للاحتياجات وكذا تكاليف الاستمرار فى البحوث والتطورات للسير فى ركاب هذه الصناعة فى العالم - وجدير بالذكر ان ما يقرب من ٥٠% من هذه التكاليف عملة صعبة .

ونظرا لضخامة المشروع وما سيحققه من مكاسب باهرة للدولة أهمها هو تخليصنا من احتكار هذا السلاح الحديث الفعال وضمان السيره لاتمامه ، وانه مازال هناك الكثير جدا من العمل الجاد والتكاليف حتى نصل الى الهدف ، فانه يجب النظر دائما الى النقاط التالية :

- ١ - أهمية عامل الوقت فى هذه الصناعة ، فهو عنصر فعال جدا فيها نظرا للتطور السريع جدا فى العالم وانتاج اليوم يصبح بعد فترة وجيزة فى الصف الثالث أو الرابع لأنواع ~~الطائرات~~ الطائرات الحديثة فى العالم .
- ٢ - ان صناعة الطائرات ليست صناعة أرباح وخسائر ، بل ان الخرض من الاستثمار فيها هو تحقيق الهدف كاملا وانه مالم نصل الى ذلك ، فان كل ما يصرف على المشروع يعتبر خسائر على الدولة .
- ٣ - ان مجرد تنفيذ العقود القائمة سيتكلف ٧٥ مليون جنيه تقريبا اذا صادفـه التوفيق فى جميع مراحلـه وانه مع ذلك لا يؤدى الى الهدف .
- ٤ - ان تحقيق الهدف يستوجب سوعة تكامل كافة الاجهزة السابق بيانها مع ضمان تطورها المستمر حتى يمكن السير فى هذه الصناعة جنبا الى جنب مع المستويات العالمية وأن اى نقص أو ضعف فى احد هذه الاجهزة أو التأخير فى التنفيذ ، سيكون نتيجته الحتمية التعثر بل ربما التوقف عن السير فى هذه الصناعة .
- ٥ - ان استكمال هذه الاجهزة يستوجب وضع تخطيط شامل يعهد به الى هيئة عليا مختصة ومتفرغة ، وذلك نظرا الى خطورة المشروع وجسامة نفقاته والتي ستصل التكاليف الانشائية لها الى ما يقدر ١١٠ مليون جنيه تقريبا .
- ٦ - ان المشروع بهذا الشكل يكون بمثابة السد العالى للصناعة بالجمهورية ، وانه يتحتم بذلك قيام ثورة فيه تؤدى الى تركيز كافة جهود الدولة كما حدث بالنسبة لمشروع السيد العالى .



ولقد كان لي شرف المساهمة في تنفيذ هذا المشروع ، فقد كلفتموني سيادتكم بالاشراف على مصانع الطائرات بحلوان في اول فبراير سنة ١٩٦٢ - وقد قمت بعملى باذلا كل جهد للسير في الاتجاه الصحيح لتحقيق الهدف ، وأعتقد ان هناك دفعة قوية للسير بالمشروع كان الفضل فيها لجميع العاملين بحلوان من عمال ومهندسين ومديرين ، وكان لي فقط شرف المشاركة والتوجيه ، الا اني صادفت الكثير من المشاكل والمصاعب ليس هناك مجال لذكرها اضطررتي للعمل بأعصابى وعلى حساب اعصابى مما أرهقنى جسمانيا ونفسيا - وقد أدى هذا الازهاق الى وقوع مشادة كلامية آسف لها - بين السيد / الفريق محمد صدقي محمود وبينى يوم ١٩٦٣/١١/٥ - اكون أنا الجانب المخطئ فيها - الا أنها انتهت بقرار سيادته بإبعادى عن المصانع .

ان ما يعسنى شخصا في كل هذا ثانوى ، أترك لسيادتكم التصرف فيه يحكمتمكم ، ولكن بدافع من وطنيتى وشعور عميق بخطورة المسئولية ، وكأحد جنود هذه الثورة ، وجدت من واجبى أن أكتب تقريرى هذا لسيادتكم مراعىا المصلحة العامة الممثلة في نجاح هذا المشروع .

وأعود فأكرر ياسيدى المشير ان هذا التقرير غير متأثر على أى وجه كان بالمشادة المؤسفة التى حدثت بين السيد الفريق وبينى ، ولا بقرار ابعادى عن المصانع ، ولا ينطوى ولو ضمنا على أى رغبة فى الطعن على أى احد ، وان كان غايته ان تصل الحقائق الى علمكم كما هى .

وهى بعد وجهة نظر ، أعرضها على سيادتكم راجيا لكم ولجميع العاملين فى هذه المشروعات كل التوفيق فى خدمة بلادنا العزيزة تحت قيادة زعيمنا ورائد نهضتنا السيد الرئيس جمال عبد الناصر .

والله ولى التوفيق .

وتفضلوا سيادتكم بقبول اسمى احتراماتى ٥٥٥

القاهرة فى



