

صناعة الطائرات التركية بدون طيار وتأثيرها من المنظورين التركي والإسرائيلي



أذار / مارس 2021

سلسلة ترجمات الزيتونة (85)

صناعة الطائرات التركية بدون طيار وتأثيرها من المنظورين: التركي والإسرائيلي

الدراسة الأولى: صعود تركيا كقوة في مجال صناعة الطائرات بدون طيار: التاريخ،

الاستراتيجية، والآثار الجيو-سياسية

العنوان الأصلي:

The Ascension of Turkey as a Drone Power: History, Strategy
and Geopolitical Implications

المصدر: مركز الدراسات السياسية والاقتصادية والاجتماعية (سيتا)

SETA Foundation for Political, Economic and Social Research

الكاتب: سيبيل دوز Sibel Düz

التاريخ: 2020/7/3

الدراسة الثانية: قفزة تركيا العملاقة: الطائرات بدون طيار (الدرونز)

العنوان الأصلي:

Turkey's Giant Leap: Unmanned Aerial Vehicles

المصدر: مركز موشيه ديان لدراسات الشرق الأوسط وإفريقيا

Moshe Dayan Center for Middle Eastern and African Studies

الكاتب: د.هاي إيتان كوهين ياناروكاك Dr. Hay Eytan Cohen Yanarocak

التاريخ: 2020/8/13

شكّل دخول تركيا كمُصنّع قوي في مجال الطائرات بدون طيار (الدرونز Drones) نقطة تحوّل في المعطيات الجيو-استراتيجية، خصوصاً بعد أن أثبتت الطائرات التركية قدراتها في أكثر من ساحة مثل سورية، وليبيا، والعراق، ومؤخراً في أذربيجان، وبالتالي أسهمت في تغيير ميزان القوى العسكري في القوقاز، والشرق الأوسط، وشمال إفريقيا. وفي حين تعدّ تركيا التطور التقني في هذا المجال تعزيزاً لموقفها الجيو-استراتيجي ونقطة تغيير في لعبة الصراع العالمي على السلطة، ينظر الغرب و"إسرائيل" بعين القلق إلى هذا التطور الصناعي التركي، إذ وصفها وزير الدفاع البريطاني بن والاس Ben Wallace أنها "مغيّرة لقواعد اللعبة". إن استقلال تركيا في إنتاج سلاحها، يعني للغرب خروجاً عن هيمنته، والمزيد من الطموح التركي بالتوسع وتعزيز النفوذ خارج حدود البلد. أما اقتصادياً، فإن صادرات الطائرات العسكرية التركية بدون طيار أصبحت تنافس أبرز مُصنّعي تلك الطائرات في الصين، و"إسرائيل" والولايات المتحدة. فقد تحدّثت مصادر تركية عن تصديرها لعدة بلدان من بينها قطر، وأوكرانيا، وأذربيجان. كما قام مهاتير محمد Mahathir Mohamad خلال زيارته إلى تركيا (عندما كان رئيساً لوزراء ماليزيا) بزيارة مصانع تلك الطائرات، كما تحدّث بعض المحللين عن احتمال التصدير إلى ماليزيا، وإندونيسيا، وباكستان. وكذلك صرّح الرئيس الصربي ألكسندر فوجيچ Aleksandar Vučić، خلال زيارته إلى تركيا في تشرين الأول/أكتوبر الماضي، أن صربيا تفاوض لشراء طائرات بدون طيار تركية. أما تونس، فقد عقدت صفقة شراء ثلاث طائرات بدون طيار مع تركيا بقيمة 80 مليون دولار.

يحاول مركز الزيتونة للدراسات والاستشارات أن يسلط الضوء على القفزة النوعية التي حققتها تركيا في مجال صناعة الطائرات بدون طيار وأثرها على المشهدين الإقليمي والدولي، وذلك من خلال تلخيص وترجمة دراستين، الأولى تركية والثانية إسرائيلية، بحيث تظهر الصورة من زاويتين مختلفتين. مع تنبيه القارئ الكريم أن الدراسات الصادرة عن مراكز تفكير إسرائيلية صهيونية يجب قراءتها بصورة أكثر حذراً. وكلتا الدراستين إلى جانب عرضيهما للتطور التاريخي لصناعة الدرونز التركية، تناقشان—من وجهة نظرها—انعكاس هذا التطوير على المصالح الجيو-سياسية لتركيا وتطلعاتها الإقليمية والتوازنات في المنطقة.

ملخص الدراسة الأولى

صعود تركيا كقوة في مجال صناعة الطائرات بدون طيار:

التاريخ، الاستراتيجية، والآثار الجيو-سياسية¹

مقدمة:

شهد العقد الماضي (2011-2020) تعزيز الاهتمام التركي بالصناعات الدفاعية. وقد كان من أهم العوامل الرئيسية وراء صعود الصناعات الدفاعية التركية، تغيير تركيا لاستراتيجيتها الكبرى في هذا المجال، والتغيرات التي طرأت على المفهوم التركي للتهديدات، بالإضافة إلى المشهد الأمني في حقة ما بعد الربيع العربي في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، والحرب الأهلية السورية، والتأثير غير المباشر للصراع على المشهد الأمني التركي. ومن هذا المنطلق كان لبرنامج الطائرات التركية بدون طيار فعاليتها وأهميتها الاستراتيجية، خصوصاً بعد النجاحات التي حققتها في ساحات المعارك.

لقد دفعت العلاقات الدبلوماسية المتوترة بين تركيا والدول الغربية أنقرة لتصبح واحدة من أبرز البلدان المصنعة والمستخدمة للأنظمة الجوية بدون طيار في العالم. فقد أمكن تصنيف المنتجات التركية في هذا المجال بأنها " ذات أداء قتالي مثبت " combat proven، وذلك بفضل فعاليتها التكتيكية، وقوتها، وقدرتها على الصمود في الجو في سورية، وليبيا، والعراق، وجنوب شرق تركيا؛ مما منح تركيا سمعة مرموقة في هذا المضمار في جميع أنحاء العالم.

¹ سبيل دوز، باحثة في العلاقات الدولية والحرب غير النظامية، كما تعمل مساعدة باحث في مديرية الدراسات الأمنية في مؤسسة سيتا.



التطور التاريخي لبرنامج الطائرات بدون طيار التركية:

في نهاية الثمانينيات، بدأت تركيا برنامج شراء الطائرات بدون طيار في أعقاب التطورات التكنولوجية التي غزت العالم. ونظراً لعدم وجود بدائل محلية، تمّ اعتماد المشتريات الأجنبية كأساس لاستراتيجية امتلاك هذه الطائرات. وفي هذا الإطار، أدخلت طائرات ميغيت بي تي تي-3 بانشي Meggitt BTT-3 Banshee، التي تنتجها شركة تارجت تكنولوجي ليمتد Target Technology Ltd إلى الخدمة في الجيش التركي في سنة 1989، كأول طائرات هدف بدون طيار target drone. وفي سنة 1994، بدأ الجيش التركي رحلات جوية مع طائرات المراقبة بدون طيار كنداير سي أل-89 أو Canadair CL-89، التي تبرعت بها ألمانيا؛ إلا أن هذه الطائرات



جنات 750

تمّ الاستغناء عنها خلال فترة قصيرة بسبب الصعوبات اللوجيستية ووقوع حوادث. وكان من أهم الصفقات التي عقدت في هذا المجال، شراء طائرات جنات 750 أو Gnat 750 وآي جنات I-Gnat، وهي من تصميم شركة جنرال أتوميكس General Atomics. وقد دخلت هذه الطائرات المخزون

العسكري التركي في سنة 1995، واستخدمتها القوات البرية حتى سنة 2005 لمهام المراقبة والدعم التكتيكي.

وما بين سنتي 2007 و2010، ولتغطية الاحتياجات الملحة للطائرات بدون طيار، قامت تركيا



طائرة هيرون

باستئجار طائرات هيرون Heron ذات الارتفاع المتوسط والتحمل طويل الأمد، وطائرة بحث بدون طيار من شركة صناعات الفضاء الإسرائيلية Israel Aerospace Industries (IAI)، وطائرة أخرى بدون طيار من أنظمة الدفاع الجوية الإسرائيلية

Israeli Aeronautics Defense Systems Ltd.، حيث تمّ وضع هذه الطائرات في خدمة القوات البرية. أصبحت طائرة هيرون الإسرائيلية أول طائرة بدون طيار تدخل مخزون القوات الجوية التركية، فيما قامت الشركات التركية بتطوير بعض الأنظمة التشغيلية الفرعية الخاصة بالطائرة، مثل كاميرا أسيلفلير 300 تي Aselflir 300T من أسيلسان Aselsan، ومحطة أرضية للقمر الصناعي بواسطة سافرونيك Savronik، ومحطة تحكم عن بعد للفيديو، ونظام تقييم الصورة المحمول بواسطة ميلسوفت Milsoft.

في وقت لاحق، أوقفت تركيا صفقة هيرون للطائرات بدون طيار، لأن "إسرائيل" رفضت توفير قطع الغيار بين سنتي 2008-2009؛ كما جاء الموقف التركي احتجاجاً على الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة. وفي أيار/ مايو 2010، وفي أعقاب أحداث سفينة مرمرة Mavi Marmara، ألغت تركيا المشاركة الإسرائيلية في مناورات نسر الأناضول الجوية Anatolian Eagle التي كان من المزمع إقامتها، كما ألغت العديد من التدريبات المشتركة الأخرى، مما كان له تداعيات سلبية على تسليم ونشر وصيانة طائرات هيرون أيضاً.



وبعد هذه الأحداث، وفي 2010/6/12، صرّح رئيس هيئة الأركان العامة التركية الجنرال إيلكير باشبو Ilker Başbuğ بأن قوات الأمن التركية شرعت في استخدام طائرات بدون طيار إسرائيلية الصنع من طراز هيرون في مهام المراقبة على الحدود الجبلية الشرقية لتركيا مع العراق. غير أن وزير الدفاع التركي نور الدين جانيكلي Nurettin Canikli صرّح في حزيران/ يونيو 2018 إن تركيا لم تستطع استخدام الطائرات الإسرائيلية بدون طيار





حزب العمال الكردستاني

بشكل فعال؛ واتهم "إسرائيل" بأنها باعت تركيا عمداً طائرات فيها عيوب، مما أدى إلى فشل الحملات الجوية التركية ضد مواقع حزب العمال الكردستاني Kurdistan Workers' Party (PKK) في العراق، حيث لم تصب الطائرات أهدافها أو أنها ضربت الصخور.

المجدير ذكره في هذا الإطار، أن تركيا أجرت في سنة 2008، مفاوضات مع شركة جنرال أتوميكس الأمريكية من أجل شراء طائرات بدون طيار ذات الارتفاع المتوسط والتحمل طويل الأمد، من طراز أم كيو-1 برديتور MQ-1 Predator أو أم كيو-9 ريبير MQ-9 Reaper؛ غير أنه بعد رفض العرض الأمريكي اضطرت تركيا لشراء الطائرات الإسرائيلية. وفي الواقع، في كانون الأول/ديسمبر 2008، طالبت تركيا بشراء 10 طائرات بدون طيار أمريكية الصنع لاستخدامها في حربها ضد حزب العمال الكردستاني. وفي حزيران/يونيو 2010، أبلغ الرئيس الأمريكي باراك أوباما Barack Obama رئيس الوزراء التركي آنذاك رجب طيب أردوغان Recep Tayyip Erdoğan أن الموقف الدبلوماسي التركي تجاه الموضوع النووي الإيراني سيصعب موافقة الكونغرس على شراء تركيا للطائرات بدون طيار. بعد ذلك، ومع بدء العمليات العسكرية الأمريكية في العراق، جرى الحديث عن احتمال استهداف حزب العمال الكردستاني لأفراد ومعدات الجيش الأمريكي في المنطقة، انتقاماً من الولايات المتحدة لتزويدها تركيا بمعدات وتكنولوجيات عسكرية متقدمة. ونتيجة لذلك، في آذار/مارس 2014، وبعد تعنت الكونغرس في رفض صفقة بيع طائرات الريبير، طالبت تركيا بموافقة الكونغرس على بيعها طائرات بدون طيار غير مزودة بالأسلحة. وبعد المفاوضات والنقاشات والمساومات التي تلت ذلك، في أيار/مايو 2016، صرح



إسماعيل دمير

إسماعيل دمير Ismail Demir مدير الصناعات الدفاعية التركية بأن "أنقرة لن تحتاج بعد الآن إلى طائرات بدون طيار أمريكية" مشيراً إلى أن القيود الأمريكية على بيع بعض أنظمة الأسلحة دفعت تركيا لتطوير التقنيات الخاصة بها. من جهته، قال الرئيس التركي رجب طيب أردوغان أيضاً إن تركيا بدأت في إنتاج طائراتها الخاصة بدون طيار بسبب الصعوبات التي واجهتها في شراء هذه الأنظمة الجوية من الولايات المتحدة و"إسرائيل".

صناعة الطائرات بدون طيار التركية:

بدأت بنية تحتية صناعية كبيرة بالتبلور من خلال مشاريع مثل أول طائرة بدون طيار منتجة محلياً يو أي في- أكس 1 UAV-X1 خلال سنة 1990، وإنتاج أول طائرة هدف بدون طيار محلية تورنا- كيكليك Turna-Keklik في سنة 1995، ومشروعات تطوير منتجات وتكنولوجيا الطائرات بدون طيار بليكان-بايكوش Pelikan-Baykuş في سنة 2003، ومشروع التصوّر الرقمي Marti في سنة 2004. غير أن نقطة التحول كانت مع تحقيق مشروع أنكا ANKA متعدد الاستخدامات (الاستخبارات والمراقبة والاستطلاع) الذي قامت به الشركة التركية لصناعات الفضاء توساش TUSAŞ. بدأ المشروع في سنة 2004، وتمّ تسجيل أول رحلة طيران في كانون الأول/ ديسمبر 2010. يشمل نطاق المشروع تطوير ثلاثة نماذج أولية مع ما يرتبط بها من أنظمة أرضية. وتستمر الأبحاث لتطوير نسخة من طائرة أنكا قادرة على التحليق على ارتفاعات أعلى، وذات قدرة أكبر على التحمل تحت مسمى أنكا بلاس أي ANKA+A، ونسخة محسنة منها تسمى أنكا بلوك بي ANKA Block B تكون قادرة على استيعاب حمولة أكبر، بالإضافة إلى إنتاج ضخم سمي أنكا-أس ANKA-S، ونوع آخر يسمى أنكا-آي



ANKA-I مجهز بأنظمة الاستخبارات والحرب الإلكترونية؛ وأيضاً طائرة أنكا-2 أو ANKA-2 مزودة بمحركين (كما تُعرف باسم أكسونجور Aksungur).

في سنة 2019، تم تسليم ثلاثة أنظمة أنكا-أس إلى القيادة العامة لقوات الدرك، بالإضافة إلى أنكا بلوك بي وأنكا بلوك أي Block A اللذان تم تأجيرهما وتشغيلهما في سنة 2017. كما وُضعت طائرة أنكا بلوك بي واحدة في خدمة القوات البحرية التركية، التي طلبت 8 طائرات أنكا-أس و4 طائرات أنكا بلوك بي، على أن يتم تسليمها في سنة 2020.



طائرة بيرقدار ميني

وبالنسبة لأمة كانت تعتمد إلى حد كبير على التكنولوجيا الأجنبية لتعزيز قوتها العسكرية، تلعب حلول التصنيع المحلية أهمية حيوية. ومن هذا المنطلق ظهر معلم آخر مهم في مجال صناعة الطائرات التركية بدون طيار، هو نظام بيرقدار ميني Bayraktar mini،

الذي أطلقه في سنة 2005 المشروع المشترك كالكالب-بايكار ماكينا Kalekalıp-Baykar Makina، ودخل مخزون سلاح الجو التركي كأول طائرة بدون طيار محلية الصنع في سنة 2007. بالإضافة إلى ذلك، طورت الشركة في سنة 2006 طائرات بدون طيار ذات الجناح الدوار المصغر ملاذكرد Malazgirt، وتم تسليمها للقوات الجوية التركية في أيار/ مايو 2009. وقد بدأ تطوير النموذج الأولي لنظام بيرقدار تي بي 2 أو Bayraktar TB2 في سنة 2007؛ ومع 110 آلاف ساعة طيران تشغيلية، أثبتت الطائرة كفاءتها في خدمة القوات الجوية التركية، والدرك، والشرطة الوطنية منذ سنة 2014. وقد كان نظام بيرقدار أول نظام تركي للطائرات بدون طيار يتم تصديره إلى دول مثل قطر وأوكرانيا. كما طورت الشركة طائرة بيرقدار أكنجي Bayraktar Akıncı أو المهاجمة، وهي طائرة مهام هجومية جو-أرض وجو-جو قادرة على حمل أنواع متعددة من الصواريخ والذخائر التقليدية والذكية، المحلية الصنع.

ومن الشركات الأخرى الرائدة في تطوير البرنامج الوطني للطائرات بدون طيار في تركيا، شركة فيستل للصناعات الدفاعية Vestel Defense Industry؛ حيث بدأت بتطوير النموذج الأولي لنظام طائرات كارايل Karayel التكتيكية بدون طيار في سنة 2007. وكانت أول طائرة تركية تكتيكية بدون طيار لمهام الاستطلاع والمراقبة يتم تصميمها وإنتاجها وفقاً لمعايير (ستاناج-467) STANAG-467 التي وضعها حلف الناتو North Atlantic Treaty Organization (NATO). وقد شاركت الطائرة في معرض دبي الجوي في سنة 2017، كما تمت جدولة البدء بتجارب على إنتاج نسخة مزودة جزئياً بالسلحاح في كانون الثاني/يناير 2018.

صعود تركيا كمصدّر للطائرات بدون طيار:

أصبح برنامج صناعة الطائرات بدون طيار محلياً في تركيا محطّ اهتمام عالمي عندما شنّ الجيش التركي عملية جوية وبرية نوعية في محافظة إدلب ضدّ قوات النظام السوري، وذلك مباشرة بعد هجوم على رتل عسكري تركي أودى بحياة 33 جندياً تركياً في بلدة بليون في محافظة إدلب، في شباط/فبراير 2020. وتعد تركيا من ضمن 16 دولة منخرطة في نشر طائرات عسكرية بدون طيار خارج حدودها. وبفضل مميزات الطائرات التركية، حظيت تركيا بسمعة مرموقة في سوق الطائرات دون طيار في جميع أنحاء العالم.

وقد انعكس هذا النجاح في مشاريع وصفقات مختلفة مع عدة دول. فبعد النجاحات التي حققتها طائرة أنكا في سنة 2018، اتفقت الشركة التركية لصناعات الفضاء توساش مع شركة



بي تي ديرجانتارا إندونيسيا PT Dirgantara Indonesia، وهي شركة حكومية إندونيسية للصناعات الجوية، على نقل تكنولوجيا صناعة الطائرات بدون طيار وتطوير طائرة جديدة ذات

الارتفاع المتوسط والتحمل طويل الأمد، يمكنها التحليق على علو 40 ألف قدم (12.19 كم). ووفقاً لاتفاق الإطار بين الطرفين، فإن الشركة التركية ستشارك أيضاً الشركة الإندونيسية خبرة الأخيرة في المشاريع الصغيرة والإقليمية للطائرات ذات الدفع التوربيني من طراز أن 219 أو N219 وأن 245 أو N245.



خلال المعرض الدولي لأنظمة الأسلحة والمعدات العسكرية International Exhibition of Weapons Systems and Military Equipment (KADEX) 2018، أُعلن أن شركة صناعات الفضاء التركية Aerospace Industries ستتعاون مع شركة

صناعة الطيران الكازاخستانية Kazakhstan Aviation Industry في إنتاج وتوريد طائرات أنكا وطائرات هركوش Hürkuş من الجيل الجديد من طائرات التدريب. وفي معرض وندوة الدفاع الدولي (IDEAS) 2018 International Defence Exhibition and Seminar في كراتشي، ترددت شائعات أن البحرية الباكستانية كانت مهتمة بطائرة بدون طيار أنكا-أس وبدأت المفاوضات بشأنها. وفي آذار/ مارس 2020، أُعلن أن الشركة التركية لصناعات الفضاء توساش قد أبرمت صفقة مع تونس بقيمة 240 مليون دولار لتوريد 6 طائرات بدون طيار أنكا-أس، وثلاث محطات تحكم أرضية، ومستوى غير محدد من نقل التكنولوجيا.



طائرات بيرقدار تي بي 2

ومن ناحية أخرى، خطت شركة تركية أخرى مزدهرة في هذا المجال هي بايكار ماكيننا، أولى خطواتها التاريخية باتجاه تصدير منصات جوية متقدمة بدون طيار وأنظمة مساعدة. ففي سنة 2016، قامت طائرات بيرقدار تي بي 2، في إطار مهمة دعم، بتوجيه الطائرات المقاتلة التركية لتدمير

خمسة أهداف لداعش، في شمال سورية خلال عملية درع الفرات. وقد بلغ إجمالي زمن رحلات بيرقدار تي بي 2 5,300 ساعة، حيث أدت 90% من مجمل الطلعات الجوية في عملية غصن الزيتون Operation Olive Branch؛ وبإجمالي 2,000 ساعة طيران نفذت خلالها 80% من مجمل طلعات عملية درع الربيع Operation Spring Shield. وقد كانت طائرات بيرقدار أول طائرات تركية محلية الصنع يتم تصديرها لدول مثل قطر وأوكرانيا.

من جهتها، حظيت طائرات كارايل بدون طيار التي تنتجها شركة فيستل للصناعات الدفاعية، باهتمام كبيرة في معرض الأنظمة غير المأهولة (UMEX) Unmanned System Exhibition، في أبو ظبي سنة 2016، خصوصاً من المملكة العربية السعودية والإمارات وقطر، التي بحثت مع الشركة المنتجة خيارات التطوير والإنتاج والشراء. وقد وقعت الشركة مذكرة تفاهم في معرض دبي للطيران مع شركة الإلكترونيات المتقدمة في المملكة العربية السعودية، بهدف التعاون على توطين التكنولوجيا ذات الصلة. وفي أيار/ مايو 2020، أعلنت المديرية العامة للصناعات العسكرية في المملكة العربية السعودية عن بدء مشروع إنتاج 6 طائرات بدون طيار في سنة 2021، و40 طائرة في غضون خمس سنوات. وقد أشار البيان إلى أنه تم منح شركة إنترا للتقنيات الدفاعية Intra Defense Technologies التي تمتلك جميع حقوق بيع طائرات كارايل، الموافقة على مشروع إنتاج طائرات بدون طيار. ومن المتوقع أن تسوق الشركة طائرة كارايل لدى الجيش السعودي بداية، كما قد تصدّر إلى البرازيل والكويت.

مخزون تركيا من الطائرات بدون طيار

الطرز	الشركة المصنعة	بلد المصدر	فئة	تاريخ أول إنتاج	الكمية	المشغل	ملاحظات
بلاك هورنيت Black Hornet	فلير FLIR	الولايات المتحدة	I	2018		القوات الخاصة	
سيرتش-1 Serçe-1	أسيلسان	تركيا	I	2018	500+	الجيش-الدرك	



	الجيش	100	1999	I	"إسرائيل"	صناعات الفضاء الإسرائيلية	هاربي Harpy
		160+	2018	I	تركيا	هندسة تقنيات الدفاع والتجارة	كارجو Kargu
	الجيش-الدرك	200+	2007	I	تركيا	بايكار	بيرقدار ميني
	الجيش-الدرك-القوات البحرية	86	2015	III	تركيا	بايكار ماكينا	بيرقدار تي بي 2
	القوات الجوية	7	2010	III	"إسرائيل"	صناعات الفضاء الإسرائيلية	هيرون 1
	القوات الجوية-القوات البحرية-الدرك-جهاز الاستخبارات الوطنية	12+	2016	III	تركيا	صناعات الفضاء التركية	أنكا
	أنكا-أي أنكا-بي أنكا-أس وأنواع أخرى من أنكا			III	تركيا	فيستل	كارايل-أس يو
	مؤجرة			III	تركيا	هندسة تقنيات الدفاع والتجارة	كارجو-2
	ذخيرة التسكع	356	2019	I	تركيا	أسيسغارد Asisguard	سونغار Songar

Source: *The Drone Databook*, Center for the Study of the Drone at Bard College, <https://dronecenter.bard.edu/files/2019/10/CSD-Drone-Databook-Web.pdf>

الأثر الاستراتيجي والانعكاسات الجيو-سياسية:

ينظر صناع القرار الأتراك إلى الابتكارات في الأنظمة العسكرية غير المأهولة والحرب الآلية robotic warfare على أنها فرصة لقيادة التطورات الجيو-سياسية المقبلة أكثر من كونها مجرد جزء من برنامج تحديث عسكري. بعبارة أخرى، بالنسبة لتركيا، إن التطوير المحلي للطائرات التكتيكية بدون طيار المسلحة والذخائر دقيقة التوجيه هي بمثابة ثورة عسكرية، وبالتالي تُعتبر المعيار الجديد لقواعد اللعبة في الصراع العالمي على السلطة.

وإلى جانب المصالح الجيو-سياسية لتركيا، فإن هذه الابتكارات في صناعة الطائرات بدون طيار محلياً تخدم أيضاً مصالح تركيا الدفاعية وتساعد في إبراز قوتها. وتجدر الإشارة إلى أن حظر الأسلحة الذي فرضته الولايات المتحدة على الأسلحة للفترة 1975-1978، واتفاق دول الاتحاد الأوروبي على تقييد صادرات الأسلحة إلى تركيا بسبب هجومها في شمال سورية، وعدم استعداد حلفاء تركيا لبيع أنظمة أسلحة متطورة، دفع تركيا إلى عدم الاعتماد على المشتريات الأجنبية. لهذا السبب، فضّلت تركيا تحسين قدراتها القتالية واستخدامها بفعالية، وفي الوقت نفسه سعت للفائدة الاقتصادية من خلال طرح نفسها كمصدر مصنّع قادر على المنافسة بمنتجاته. فيما يتعلق بتأثير برنامج صناعة الطائرات بدون طيار محلياً على صناعة الدفاع الوطني، يمكن القول إن البرنامج أعطى دفعة للصادرات الدفاعية.



وقد شهد مطلع سنة 2020 تعاظم قوة الطائرات بدون طيار التركية، حين أسهمت هذه الطائرات في تغيير المعايير والممارسات العسكرية التقليدية، وبالتالي أصبحت القوات الجوية التركية جاهزة وقادرة على التعامل مع البيئات القتالية المستقبلية. كما اكتسبت تركيا قدرة جديدة على المطاردة والقيام بعمليات في المناطق النائية دون استخدام الطائرات المقاتلة التقليدية. بالإضافة إلى ذلك، استخدام هذه الطائرات لدعم التغطية الإعلامية في مواجهة الحملات الإعلامية المضادة. إن تشغيل هذه الأنظمة غير المأهولة، جنباً إلى جنب مع المدفعية والذخائر الدقيقة، قد ضاعفت القوة الفتاكة بشكل كبير، إذ إن زيادة قدرة التحديد الواضح للهدف تُقلل من الخسائر المدنية، مما يسمح بالتوظيف الفعال للأسلحة.

وقد شكلت ليبيا في سنة 2019 مسرحاً لاختبار المدى التشغيلي للطائرات التركية التي أثبتت قدرتها على إنجاز مهام المساعدة الجوية عن بُعد، لدرجة أنه تمّ إطلاق وصف "قاتلات بانتسير" [Pantsir Killers] حيث بانتسير-أس 1 أو Pantsir-S1 هو نظام صاروخي ومدفعي للدفاع الجوي] على الطائرات التركية، بسبب الخسائر التي ألحقتها بتقنيات الدفاع الجوي الروسي. وقد ذكرت التقارير أنه في أيار/ مايو 2019، استخدمت حكومة الوفاق الوطني الليبية الطائرات التركية لضرب مطار معيتيقة الدولي الذي تسيطر عليه القوات التي يقودها المشير خليفة حفتر. وفي نيسان/ أبريل 2020، تمّ تدمير 26 طائرة شحن، تحمل ذخيرة لقوات الجيش الوطني الليبي، في غارة جوية من قبل قوات حكومة الوفاق الوطني قرب ترهونة، وتمّ تدمير 75 من أنظمة الدفاع الجوي بانتسير-أس 1 إلى جانب نظام كراسوخا Krasukha للحرب الإلكترونية، خلال العمليات التي نُفذت في 17-18/5/2020. وقد كانت هذه الأنظمة مقدمة إلى الشركة العسكرية الروسية الخاصة فاجنر Wagner لدعم أنشطتها في ليبيا. وما زالت طائرات بيرقدار تي بي 2 المسلحة، التي تسيطر عليها قوات حكومة الوفاق الوطني، تواصل تحييد أنظمة الدفاع الجوي ومركبات الدعم اللوجستي والمدرعات التابعة لقوات حفتر.



ينبغي ألا يغيب عن البال أن الطائرات بدون طيار التركية ليست محصنة ضدّ أوجه القصور. على سبيل المثال، على ارتفاعات منخفضة، تكون أنظمة طائرات أنكا وبيرقدار بدون طيار عرضة لصواريخ سام SAM أرض-جو. لذلك، قد تؤدي الحروب المطولة إلى زيادة الخسائر. في ظلّ هذه الظروف، يعتمد الحفاظ على وتيرة تشغيلية فعالة على معدل إنتاج الدولة وقدراتها على تعويض الطائرات المفقودة. وبفضل التقدم في صناعة الطائرات بدون طيار، تمكنت تركيا من أن تجعل وجودها العسكري ملموساً في ساحات قتال متعددة، في وقت واحد، مع ضمان وحماية مصالحها الجيو-سياسية، دون وجود جنود على الأرض.

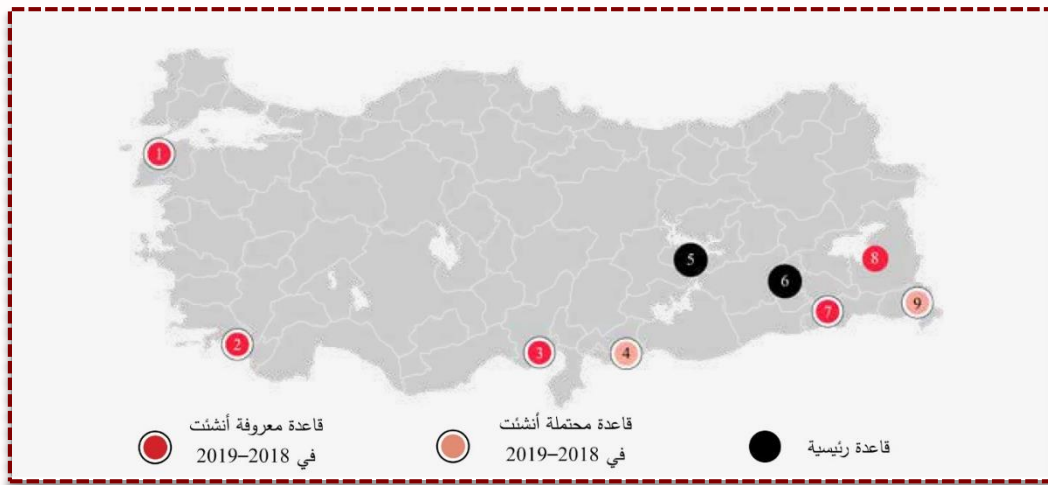


صواريخ سام أرض-جو

خلاصة:

بالنسبة لدولة كانت سابقاً تعتمد إلى حدّ كبير على التكنولوجيا الأجنبية لتعزيز قوتها العسكرية، يشكل تطوير التقنيات محلياً خطوة بالغة الأهمية لتحقيق الاستقلال الاستراتيجي، ليس فقط لمكافحة الإرهاب، ولكن أيضاً لاكتساب النفوذ الاستراتيجي ضدّ خصومها. وفي العقود الماضية، تمّ إحراز تقدم كبير في تطوير أنظمة الطائرات بدون طيار والأنظمة التابعة لها، وفي تعزيز الموارد البشرية والمعرفة المطلوبة. وقد مهد برنامج الطائرات بدون طيار التركية الصنع الطريق لتغيير الأعراف والممارسات العسكرية التقليدية. وقد تجلّت الطائرات التركية كأداة حاسمة في مكافحة الإرهاب ولعبت دور المراقب للمدفعية الأمامية وتولت مهام المراقبة الجوية والمهام القتالية في بيئات تشغيلية شديدة التوتر. وبصفتها كضامن وحامي للمصالح الجيو-سياسية لتركيا، فقد يتوسع استخدام الطائرات بدون طيار التركية في مناطق الصراع المستمر في المدى القريب. وفي عالم يزداد فيه الاتجاه لاستخدام الأنظمة غير المأهولة والذكاء الاصطناعي، تظل جاهزية سلاح الجو التركي لبيئات القتال المستقبلية موضع شكّ وتساؤل.

قواعد الطائرات بدون طيار في تركيا



Source: *The Drone Databook*, Center for the Study of the Drone at Bard College, <https://dronecenter.bard.edu/files/2019/10/CSD-Drone-Databook-Web.pdf>

ملخص الدراسة الثانية

قفزة تركيا العملاقة: الطائرات بدون طيار²

شكلت محاولة الانقلاب الفاشلة في 2016/7/15 علامة فارقة في السياسة التركية المحلية، حيث أدت لاحقاً إلى مركزية في السلطة ونجم عنها أيضاً تغييرات جوهرية في السياسة الخارجية. فقد تبني الرئيس التركي رجب طيب

أردوغان منذ ذلك الحين عقيدة سياسة خارجية متشددة وتدخلية. كما بدأت تركيا في هذه المرحلة الجديدة بالاعتماد على قوتها العسكرية ولم تتردد في استخدامها مراراً. بدورها، طبقت القوات المسلحة التركية هذا الإطار المستقل للسياسة الخارجية ووسعت منطقة عملياتها لتشمل ساحات صراع مختلفة، بما في ذلك العراق، وسورية، وقبرص، وشرق البحر الأبيض المتوسط، وقطر، والصومال، وليبيا. وكان لزاماً أن يثير هذا التوسع انتقادات سياسية، ويترتب عليه عقوبات وحظر أسلحة من الغرب، وعلى وجه الخصوص ألمانيا وفرنسا؛ كما أنه زاد أيضاً وبشكل كبير من احتمالات الانخراط في مواجهات مسلحة. وقد دفعت هذه المخاطر المتزايدة تركيا إلى تقليل اعتمادها على مصادر تزويدها التقليدية بالأسلحة، أي الولايات المتحدة وألمانيا. فقد اعتمد المخزون العسكري لتركيا، التي انضمت إلى حلف الناتو منذ سنة 1952، بشكل كبير على التكنولوجيا العسكرية الغربية؛ غير أن حظر الأسلحة الذي فرض على أنقرة في الماضي بعد

² د.هاي إيتان كوهين ياناروكاك، متخصص في الشأن التركي في معهد القدس للاستراتيجية والأمن Jerusalem Institute for Strategy and Security ومركز موشيه ديان لدراسات الشرق الأوسط وإفريقيا. وهو باحث وأستاذ محاضر في جامعتي تل أبيب وبن جوريون، كما يشغل منصب رئيس تحرير مجلة تركيسكوب Turkeyscope المتخصصة في الشأن التركي.



تدخلها العسكري في قبرص سنة 1974، دفعها إلى السعي للاستقلال عن مصادر التسليح التقليدية. وفي هذا الإطار أطلقت تركيا العديد من مشاريع السلاح محلية الصنع، مثل البارجة الحربية المحلية ميلجيم Milgem، ومشروع الدبابة التركية ألتاي Altay (قيد التنفيذ)، ومشروع أنظمة الصواريخ المضادة للصواريخ الباليستية حصار Hisar وسيبر Siper (قيد التنفيذ)، بالإضافة إلى الطائرات دون طيار. وقد أثبتت الطائرات دون طيار التركية الصنع بيقين قدراتها في المعركة خلال عملية درع الربيع التي شنت في محافظة إدلب السورية في شباط/ فبراير 2020، حيث تميزت بقدرة عالية على المناورة وإصابة الأهداف في مواجهة منظومة الدفاع الجوي الروسي بانتسير. غير أن استقلال تركيا في إنتاج طائرات دون طيار لم يتحقق بين عشية وضحاها، وذلك بسبب نقص التكنولوجيا والخبرة الذي ألجأ أنقرة إلى الاعتماد على حلفائها في الناتو وعلى "إسرائيل" لفترة طويلة.

صعود صناعة الطائرات بدون طيار التركية:

فرضت طبيعة التضاريس الجبلية في شرق الأناضول ضرورة تجهيز القوات المسلحة التركية بطائرات دون طيار، في إطار صراعها مع حزب العمال الكردستاني. وقد أدرك صناع القرار الأتراك المزايا المختلفة لهذا النوع من السلاح من حيث القدرة على تحديد الأهداف، والدفاع عن الأراضي من الجو، وإجراء مختلف مهام الاستطلاع والمراقبة والدوريات البحرية ومهام البحث والإنقاذ. وفي سنة 1989، بدأت القوات المسلحة التركية لأول مرة باستخدام طائرة الهدف دون طيار بانشي التي تنتجها شركة ميجيت البريطانية. ولاحقاً في سنة 1993، قدمت ألمانيا لتركيا 5 طائرات استطلاع دون طيار من طراز كنداير سي أل-89، غير أنه بسبب المشاكل اللوجيستية والأعطال التي طرأت عليها تم إيقاف العمل بها؛ حيث استخدمت تركيا بدلاً منها طائرات جنات الأمريكية، وتعد هذه الأخيرة أول طائرة حقيقية دون طيار يمتلكها الجيش التركي.

خلال تلك الفترة، بدأت تركيا بتشجيع قطاع تصنيع السلاح المحلي على المشاركة في إنتاج طائرات دون طيار؛ لتبدأ بعدها الشركة التركية لصناعات الفضاء توساش بإنتاج نماذج أولية مختلفة من الطائرات دون طيار مثل: أي أتش أي-أكس İHA-X (1992)، وتورنا-كيكليك (1996)، وبيليكان مارتي Pelikan-Martı (2003)، وجوزجو Gözcü (2007)، وأونجو Öncü (2008)، وشيمشك Şimşek (2012) وأنكا.

لكن الإنجازات التركية في ذلك الوقت لم تلّب احتياجات الجيش التركي، مما دفع تركيا لشراء طائرات بدون طيار من "إسرائيل". ففي سنة 2008، اشترت تركيا 10 طائرات هيرون إسرائيلية بدون طيار مقابل 183 مليون دولار. وقد كان من أهم العوامل التي دفعت تركيا إلى إنجاز الصفقة مع "إسرائيل" بدلاً من الولايات المتحدة هي موافقة الحكومة الإسرائيلية على تثبيت نظام الاستطلاع والمراقبة الكهروضوئي التركي أسلفير 300 تي Aselfir 300T مقابل صفقة الطائرات. وعلى الرغم من إنجاز هذه الصفقة بين الطرفين، تشير المصادر التركية إلى أن المنتج الإسرائيلي لم يلّب مطالب الجيش التركي. وبحسب المصادر نفسها، تحطمت 3 طائرات هيرون وتعرضت باقي الطائرات لمشاكل لوجيستية. وبالإضافة إلى ذلك، يقال بأن التوتر الدبلوماسي بين البلدين، دفع الجانب الإسرائيلي إلى الإحجام عن تقديم حلول للمطالب التركية؛ مما دفع صناع القرار في تركيا إلى إنهاء الاعتماد على الطائرات الإسرائيلية ودعوة المصنّعين المحليين: بايكار، ومديرية الصناعات الدفاعية، والقيادة الجوية، والشركة التركية لصناعات الفضاء توساش، وفيستل للصناعات الدفاعية لإنتاج طائرات تركية بدون طيار.



بايكار:

تعد شركة بايكار التي يديرها صهر الرئيس رجب طيب أردوغان، سلجوق بيرقدار Selçuk Bayraktar، أهم شركة تركية لتصنيع الطائرات دون طيار. ففي سنة 2000، أسست عائلة



بيرقدار أول مصنع لها في محافظة شرناق المتوترة، وذلك من أجل مواجهة التحديات التي تفرضها حرب العصابات التي يشنها حزب العمال الكردستاني في جبال شرق الأناضول على الأمن القومي التركي. وخلال السنوات الأولى من عملها، تمكنت شركة بايكار من إنتاج طائرة بيرقدار بدون طيار المصغرة (حاملة العلم)، والتي دخلت إلى مخزون القوات المسلحة التركية في سنة 2007. وقد تمّ تصدير هذه الطائرة إلى قطر سنة 2012. مهدت النتائج المرضية لهذا النموذج الأولي الطريق لمشاريع أخرى، ففي سنة 2009، تمكنت شركة بايكار من تسليم طائرة مروحية بدون طيار، ذات الجناح الدوار المصغر، ملاذكرد، إلى القوات المسلحة التركية. غير أن الجيش التركي قام باستبعاد هذه الطائرة من مخزونه لاحقاً بسبب مشاكل فنية فيها. وقد تمثّل الاختراق الفعلي الذي حققته شركة بايكار بأول رحلة طيران للطائرة بيرقدار تي بي 2، في سنة 2014. فمنذ يومها الأول في الجو، أثبتت الطائرة فعاليتها من خلال التحليق في الجو لمدة 24 ساعة 34 دقيقة بارتفاع وصل إلى 27 ألف قدم (8.23 كم). وبتحقيق هذا الإنجاز، أصبحت تركيا مُصنّعةً مستقلاً للطائرات بدون طيار.

وبعد مرور عام، تمّ تزويد طائرة بيرقدار بالسلاح، واستطاعت الطائرة أن تقوم بـ 175 ألف ساعة طيران. وقد تمّ تسليم 104 طائرات مزودة بالسلاح للجيش التركي. وقد فتح هذا النجاح الذي حققته طائرة بيرقدار الطريق أمام تصدير هذه التكنولوجيا التركية إلى أوكرانيا وقطر. وبعد النتائج المبهرة التي حققتها الطائرة في ميادين الحرب المختلفة، مثل سورية وليبيا، سعت شركة بايكار إلى تطوير طائرة بيرقدار عبر إنتاج طائرة هجومية بدون طيار مسلحة تسليحاً ثقيلاً، وأطلق عليها اسم أفنجي أو المهاجمة. وقد أجرت الطائرة المنتجة حديثاً أول رحلة تجريبية لها في كانون الأول/ ديسمبر 2019. وهي قادرة على البقاء في الجو لمدة 24 ساعة، على ارتفاع يصل إلى 40 ألف قدم (12.19 كم)؛ كما يمكن أن تحمل 1,350 كغ من "الحمولة المفيدة" وهي أنواع مختلفة من الذخيرة والصواريخ والقذائف التركية الصنع.

الشركة التركية لصناعات الفضاء توساش:

بالتوازي مع شركة بايكار، سعت شركة توساش للإسهام في مشروع إنتاج طائرات تركية بدون طيار. فمنذ سنة 2010 بدأت طائرة أنكا المصنعة في شركة توساش بإجراء أول رحلة تجريبية لها. وبعد إجراء التعديلات اللازمة عليها، طلبت إدارة الصناعات الدفاعية 10 طائرات أنكا. وفي سنة 2015، بدأت القوات المسلحة التركية استخدام نماذج أنكا الأولية في العمليات العسكرية ضدّ حزب العمال الكردستاني في مراكز المدن الحضرية في شرق تركيا. ومنذ ذلك الحين تمّ توسيع قدرات طائرة الأنكا؛ حيث تمت إطالة أجنحتها، وزيادة قدرتها على التحميل، حيث ارتفعت من 250 كغ إلى 350 كغ، واستطاعت البقاء في الجو لمدة 26 ساعة و30 دقيقة. كما أعلنت توساش عن عزمها إنتاج طائرات بدون طيار أسرع من الصوت، حيث أطلقت المشروع في نيسان/ أبريل 2019، وتخطط للوصول إلى هدفها المنشود خلال 16 شهراً [بدءاً من نيسان/ أبريل 2019]. وإلى جانب طائرة الأنكا، ومشروع الطائرات دون طيار الأسرع من الصوت، بدأت شركة توساش يجذب الانتباه إلى أكسنجور، وهي طائرة بدون طيار مصممة للمراقبة التكتيكية ومهام الاستطلاع، وقد انطلقت أول رحلة تجريبية لها في آذار/ مارس 2019، حيث حلقت الطائرة مدة 24 ساعة، واستطاعت أن تصل إلى ارتفاع 40 ألف قدم (12.19 كم)، وبلغت سعة الحمولة المفيدة 700 كغ.

فيستل:



تعدّ شركة فيستل من أهم الشركات التركية في مجال إنتاج السلع التكنولوجية المنزلية المصنعة محلياً. وفي سنة 2005، أطلقت الشركة أول مشروع تجربي لطائرة دون طيار، لكنها أحجمت



عن الإنتاج التسلسلي. وفي سنة 2007، أطلقت شركة فيستل للصناعات الدفاعية برنامجاً أكثر طموحاً سمي كارايل (الرياح الشمالية الغربية). وفي سنة 2014، تمكنت طائرة كارايل من إجراء أول رحلة تجريبية؛ وفي سنة 2016، تمّ تزويد الطائرة بالسلاح. غير أن قدرات هذه الطائرة ظلت محدودة جداً مقارنة بطائرتي بيرقدار وأكسنجور، حيث أنها قادرة على تحميل 70 كغ فقط من الحمولة المفيدة، فيما استطاعت أن تحلق على ارتفاع 22,500 قدم (6.858 كم).

مساح العمليات:

بعد أن تمّ تجهيز الطائرات التركية بدون طيار بقدرات محلية قوية، بدأت تركيا في استخدام طائراتها المحلية الصنع في مختلف مساح العمليات، في الداخل والخارج:

شرق الأناضول:

انخرط حزب العمال الكردستاني منذ سنة 1984 في صراع كَرّ وفرّ مع الجيش التركي. وعلى مرّ السنين اعتمد الحزب تكتيكات حرب العصابات، وقد ساعده في ذلك الطبيعة الجغرافية والتضاريس الجبلية لمنطقة شرق الأناضول. وخلال التسعينيات من القرن الماضي، سعى الجيش التركي إلى الحد من نشاط حزب العمال الكردستاني ومحاوله القضاء عليه باستخدام المروحيات المقاتلة. غير أنه في سنة 2016، تمكن الحزب من إسقاط مروحية كوبرا Cobra للجيش، وقتل عسكريين تركيين في محافظة هكاري، مما أحدث تحوّلاً نوعياً في خطط الجيش التركي. فبعد أن اختبر الجيش التركي النتائج الإيجابية لاستخدام طائرات بدون طيار، قرر إنشاء قاعدة عسكرية جديدة خاصة بها في محافظة أروم شرق تركيا.

ووفق مصادر إخبارية تركية، سيتم إرسال طائرات بدون طيار مسلحة وغير مسلحة إلى القاعدة الجديدة، للقيام بمهام المراقبة والاستطلاع ضدّ حزب العمال الكردستاني. وقد استخدم الجيش التركي بالفعل طائرات بيرقدار لتعقب أعضاء الحزب خارج تركيا؛ حيث قتل خمسة أعضاء من الحزب في غارة لإحدى طائرات بيرقدار في العراق في تشرين الثاني/ نوفمبر 2019. كما ستساعد

هذه الطائرات الجيش التركي على الكشف عن ملاجئ الحزب ومخابئه والقضاء عليها. بالإضافة إلى ذلك، ستساعد الطائرات بدون طيار في "عمليات التطهير الميداني" التي تقوم بها قوات الدرك التركية ضد التنظيم الكردي.

إدلب - شمال سورية:

انخرطت تركيا في الحرب السورية بشكل فعلي عندما احتلت كانتون جرابلس في إطار عملية درع الفرات سنة 2016. ومع أن الهدف المعلن من العملية كان القضاء على "تنظيم الدولة الإسلامية"، إلا أن أهدافها الحقيقية تكشفت في وقت لاحق عندما ركزت القوات التركية هجماتها على حزب الاتحاد الديمقراطي الكردي Democratic Union Party، الذي تعده تركيا جزءاً لا يتجزأ من حزب العمال الكردستاني. ومن خلال تلك العملية، سعت تركيا إلى كسر التواصل الجغرافي بين محافظتي عفرين وكوباني. وقد عززت تركيا موقفها أكثر ضد



حزب الاتحاد الديمقراطي مع عمليتي غصن الزيتون سنة 2018، ونبع السلام سنة 2019، حيث ركزت على تعزيز كانتونات تل الأبيض

ورأس العين. وتصدر الإشارة إلى أن طائرات بيرقدار أسهمت في نجاح العمليتين في عفرين وتل الأبيض. وفي حين أن العمليات ضد حزب الاتحاد الديمقراطي كانت غير متكافئة، إذ لا يمكن مقارنة إمكانات الحزب بإمكانات الجيش التركي، إلا أن الوضع في إدلب كان مختلفاً تماماً.

فقد دخل الجيش التركي محافظة إدلب في سنة 2017، عقب مفاوضات أستانة Astana التي عقدت بشكل أساسي بين تركيا، وروسيا، وإيران. وقد نصب الجيش التركي 12 نقطة مراقبة في مناطق مختلفة من المحافظة لتخفيف حدة الصراع. ومنذ ذلك الحين، دخلت تركيا في مواجهة مع نظام الأسد في إدلب وقدمت الدعم المادي والمعنوي للثوار؛ وبالتالي، لم يكن من المستغرب أن



تصبح روسيا، أهم حليف لقوات الأسد في سورية، الخصم غير المعلن لتركيا في محافظة إدلب. فعلى الرغم من التقارب التركي الروسي في قطاعي الطاقة وتجارة السلاح، إلا أن الاحتكاك في إدلب بدأ يسمم العلاقات بين أنقرة وموسكو. ومن ناحية أخرى، عمق التدخل التركي في أوكرانيا التوتر بين البلدين، خصوصاً مع إعلان الرئيس التركي عن تبرع أنقرة بمبلغ 200 مليون ليرة تركية (نحو 33.5 مليون دولار) لميزانية الدفاع الأوكرانية. وفي خضم هذا التوتر الدبلوماسي مع روسيا، قتل 36 جندياً تركيا في هجوم شنه النظام السوري على حلب بدعم من حليفه الروسي. وقد كان من الطبيعي أن يثير هذا الحدث رد فعل غاضب داخل تركيا، دفع بالحكومة التركية لإطلاق عملية درع الربيع. وفي هذا الإطار، استخدم الجيش التركي للمرة الأولى في تاريخه طائرات بيرقدار تي بي 2 بشكل واسع ومكثف لشن غارات على مخازن الأسلحة الثقيلة والذخائر التابعة لقوات الأسد؛ حيث تم استخدام أسراب هذه الطائرات لتدمير جميع الأهداف في وقت واحد. وتحديث الإدارة الأمريكية أيضاً عن تدمير ثمانية أنظمة دفاع جوي روسية الصنع من طراز بانتسير، غير أن الروس لم يعترفوا سوى بتدمير اثنين من أنظمتهم.

منطقة بحر إيجه:

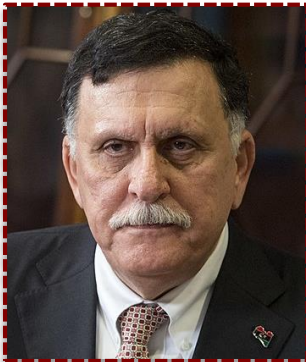
منذ حرب البلقان الأولى في سنة 1912، ترى كل من تركيا واليونان أن أحدهما يشكل تهديداً قومياً للآخر. وبغض النظر عن المسألة القبرصية، فإن الخلاف بين البلدين يتمحور حول موضوع السيادة في منطقة بحر إيجه؛ حيث تطلب اليونان، بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) United Nations Convention of the Law of the Seas، بـ 12 ميلاً (19.3 كم) من المياه الإقليمية في بحر إيجه؛ ولكن نظراً لقرب الجزر اليونانية من البر التركي، فإن المطالب اليونانية تمس بشكل كبير السيادة التركية في بحر إيجه؛ وبالتالي، تصر أنقرة على أنه لا يحق لليونان بأكثر من 6 أميال (9.65 كم) من المياه الإقليمية في المنطقة؛ ناهيك عن أن تركيا ترفض الاعتراف بفكرة أن لكل جزيرة من الجزر اليونانية جرفها القاري، وتحتسب المياه الإقليمية من البر اليوناني وليس من شواطئ الجزر. وترى اليونان، من ناحيتها، أن تنفيذ المطالب التركية

سيحوّل الجزر اليونانية إلى جيوب في المياه الإقليمية التركية ومنطقتها الاقتصادية الخالصة. وعلى ضوء هذا الخلاف، فإن كلا الدولتين لا تعترفان بسلطة بعضهما البعض في المناطق المتنازع عليها، وهذا ما يثير التوترات جواً وبحراً. ففي آذار/ مارس 2019، أجرت تركيا مناورات الوطن الأزرق Blue Homeland، وهي مناورات عسكرية بحرية شاملة من أجل ردع المخاطر اليونانية والقبرصية اليونانية. وقد شاركت في المناورات التركية 103 سفن حربية، بالإضافة إلى طائرات بيرقدار وأنكا. وخلال المناورات تمّ التدريب على "احتلال جزر العدو" ومحاكاة تدمير طائرات أف-16 أو F-16 وطائرات بدون طيار.

وقد حافظت تركيا على وجودها العسكري في بحر إيجه من خلال الدوريات ورحلات الاستطلاع التي تجريها الطائرات بدون طيار المسلحة. وتجدر الإشارة إلى أن هذه الرحلات الدورية والاستطلاعية أصبحت أكثر تواتراً بعد شباط/ فبراير 2020، عندما سعت تركيا إلى اختلاق أزمة تدفق لاجئين إلى أوروبا؛ وذلك عبر فتح حدودها مع اليونان. وتنبئ الطلعات الجوية الأخيرة لطائرات بيرقدار فوق بحر إيجه إلى أن هذه الطائرات ستحل محل طائرات أف-16 الأعلى تكلفة، في تنفيذ المهام القتالية في المنطقة.

منطقة شرق المتوسط وليبيا:

بالإضافة إلى ما يحدث في بحر إيجه، تصاعد التوتر أيضاً في شرق البحر الأبيض المتوسط في سنة 2020 بطريقة غير مسبوقة، وذلك بسبب التنافس على ثروات الغاز الطبيعي في المنطقة.



فايز السراج

فمنذ أن أعلنت كل من "إسرائيل" وقبرص رغبتهما في التوقيع على اتفاق مشترك (تمّ التوقيع عليه في كانون الثاني/ يناير 2020) بهذا الخصوص، بدأت تركيا باتخاذ تدابير غير مسبوقة في المنطقة. فقبل شهر واحد من توقيع الاتفاق المذكور، وقّعت تركيا وحكومة الوفاق الوطني الليبية برئاسة فايز السراج اتفاقية لترسيم الحدود البحرية. ومن المفارقات أن الشواطئ الليبية المذكورة ليست تحت سيطرة حكومة



السراج. ولكن بالرغم من ذلك، اكتسبت الاتفاقية التركية الليبية شرعية دولية مع اعتراف الأمم المتحدة بها. وبالتالي، وبروح عقيدة "الوطن الأزرق" توسعت حدود تركيا البحرية بشكل كبير، وأدت الاتفاقية إلى خرق الاتصال الجغرافي بين اليونان وقبرص، وحولت جزيرة كاستيلوريزو Kastelorizo اليونانية الصغيرة إلى جيب في المياه الإقليمية التركية.

وإلى جانب نشاطها الديبلوماسي، خطت تركيا خطوات عملية أيضاً. ففي الشهر نفسه، تمّ تحويل قاعدة جتشيتركال Geçitkale الجوية التي تبعد 40 كم فقط عن العاصمة القبرصية نيقوسيا، لقاعدة للطائرات بدون طيار؛ مما زاد من قدرات تركيا الاستخبارية وقدراتها على الاستجابة السريعة لأي تحديات في شرق البحر المتوسط ككل. يذكر أنه قبل افتتاح هذه القاعدة كانت الطائرات التركية بدون طيار تقلع من قاعدة دالامان Dalaman، وتستغرق رحلتها للوصول إلى شرق البحر المتوسط خمس ساعات. وبالتالي، يفترض أن يوفر افتتاح قاعدة لهذه الطائرات في نقطة قريبة من قبرص الشمالية المال والوقت. وبافتتاح هذه القاعدة انضمت طائرات بيرقدار إلى فرقاطة بارباروس Barbaros التابعة للبحرية التركية، للمشاركة في عمليات توفير الحماية لسفن التنقيب التركية في شرق البحر المتوسط.

ومن ناحية أخرى، وقفت تركيا بقوة مع حكومة الوفاق الليبية، وقامت بإرسال طائرات بيرقدار إلى ليبيا، كما قامت بتزويد حكومة الوفاق الوطني بالأسلحة خلافاً لقرارات الأمم المتحدة. وبالإضافة إلى الأسلحة، أرسلت تركيا أيضاً 2,400 من المرتزقة السوريين للمشاركة في المعارك في ليبيا، كما نشرت أيضاً قوات عسكرية تركية هناك. وحتى الآن ما تزال الأرقام حول الوجود العسكري التركي في ليبيا غير دقيقة، لكن المؤكد أن التدخل التركي أدّى إلى إبطاء زحف قوات المشير خليفة حفتر، وغير قواعد اللعبة في ليبيا.

فقبل التدخل التركي، كادت العاصمة طرابلس تسقط في أيدي قوات حفتر، غير أن التدخل التركي ساعد حكومة الوفاق الوطني على إحباط هجمات قوات حفتر. وفي وقت لاحق، في أيار/ مايو، تمكنت حكومة الوفاق الوطني من الاستيلاء على قاعدة "الوطية"

الجوية الاستراتيجية. وكما حدث في إدلب، قامت أسراب من طائرات بيرقدار (تحمل العلم الليبي هذه المرة) بمواجهة نظام الصواريخ الروسي بانتسير المضاد للطائرات، الذي تمتلكه قوات حفتر، وتحييده. وقد ذكرت بعض التقارير أنه قد تم إسقاط بعض هذه الطائرات خلال المعارك، مما يعني أن تركيا قد تكبدت خسائر مادية باهظة؛ غير أن هذا الأمر لم يدع تركيا إلى تغيير استراتيجيتها. ففي كانون الأول/ ديسمبر 2019، أعلن أردوغان عن تخصيص مبلغ 3.3 ملايين دولار (20 مليون ليرة تركية) كحزمة مساعدات عسكرية لحلفاء تركيا، فيما لم تقدم الحكومة التركية إجابات واضحة عن طبيعة تلك المساعدات، خصوصاً مع التحديات التي فرضتها جائحة كورونا والتدهور المتواصل للاقتصاد التركي.

خاتمة:

يرى الباحث أن مواقف السياسة الخارجية التركية أدت إلى القضاء على جميع الضوابط الدبلوماسية، وأنها أضرت برصيد أنقرة الدبلوماسي. ففي ظل رئاسة أردوغان، لم تعد تركيا تسعى لإرضاء الغرب كما لم يعد الدب الروسي يردعها، كما كان الوضع أيام الحرب الباردة. يوفر هذا



رجب طيب أردوغان

الوضع لأردوغان القدرة على المناورة اللازمة لتنفيذ أجندة السياسة الخارجية الخاصة به، حيث يتم تصوير الأزمات الدبلوماسية التي تعيشها تركيا، والتدخلات العسكرية التركية خارج البلاد للشعب التركي على أنها دليل على قوة دولتهم. ومن خلال القيام بذلك، يحاول أردوغان تحويل انتباه الشعب التركي عن القضايا المحلية "الساخنة". وفي هذا الإطار، فإن مشروع التسلح الوطني التركي، الذي تُعدُّ طائرات بيرقدار من أهم إنجازاته، يخدم الغرض نفسه. فيما أن سلجوق بيرقدار، صهر أردوغان هو المسؤول عن هذه

القفزة العملاقة، فإن ذلك يعود بالفائدة على أردوغان شخصياً؛ خصوصاً وأن بيرقدار الذي يحظى بإشادة واسعة من الطيف السياسي التركي المختلف، لم يخرج من بين صفوف العلمانيين الأتراك، وهذا أيضاً سبب آخر يمكّن الرئيس التركي من تحويل مشروع الطائرات إلى "ملحمة بطولية".

وبصرف النظر عن المكاسب السياسية لبرنامج الطائرات التركية بدون طيار، يبدو أن طائرات بيرقدار، وبالتحديد مع الإمكانيات التي تتميز بها طائرة أكينجي، مهياة للهيمنة على مستقبل سلاح الجو التركي، مما سيؤدي حتماً إلى تحوّل أعمق في خطاب السياسة الخارجية التركي. وإذا قلّ اعتماد تركيا على المصادر الخارجية في التسلح فسوف يصعب على الغرب وروسيا، بشكل أكبر، الحدّ من تطلعاتها الإقليمية، وبالتالي، فإن هذا التوازن الجديد سوف يزيد من احتمالات حدوث مواجهات عسكرية بغض النظر عن اللاعبين وعن انتماءاتهم.

تعرض هذه الترجمة ملخصاً مكثفاً لدراستين. الأولى تركية وتبحث في مسارات برنامج الطائرات التركية بدون طيار. من حيث جذوره التاريخية وأسبابه الاستراتيجية والآثار الجيو-سياسية المترتبة عليه. كما تقيّم مبادرات الشركات التركية الناجحة وتأثيرها على صناعة الطائرات من دون طيار في تركيا. وتسعى إلى تبيان كيف يخدم التطوير الجاري لهذا البرنامج المصالح الجيو-سياسية لتركيا وإسقاطاته على مناطق الصراع مثل سورية وليبيا.

أما الدراسة الثانية. فهي إسرائيلية وتقدم ملخصاً موجزاً عن تقدم صناعة الطائرات التركية بدون طيار. ثم تقوم بتحليل تأثيرات هذه الخطوة التركية العملاقة على الخريطة الجيو-سياسية في المنطقة. وتخلص الدراسة إلى القول إن القفزة التركية في مجال صناعة الطائرات من دون طيار ستؤدي حتماً إلى تحول أعمق في خطاب السياسة الخارجية التركي. وإذا قلّ اعتماد تركيا على المصادر الخارجية في التسليح فسوف يصعب على الغرب وروسيا بشكل أكبر الحدّ من تطلعاتها الإقليمية. وبالتالي. فإن هذا التوازن الجديد سوف يزيد من احتمالات حدوث مواجهات عسكرية. بغض النظر عن اللاعبين وعن انتماءاتهم.

مركز الزيتونة للدراسات والاستشارات
Al-Zaytouna Centre for Studies & Consultations

ص.ب.: 14-5034 بيروت - لبنان
تلفون: +961 1 803 644 | تليفاكس: +961 1 803 643
www.alzaytouna.net | info@alzaytouna.net

