غير ان عيزر وايزمان، الذي خلف بيرس في وزارة الدفاع بعد ان اعتلى الليكود سدة الحكم في العام ١٩٧٧، ابدى معارضته لانتاج طائرة بهذا الحجم؛ حيث اوضح ان طائرة «اريه» هي اكبر من اللزوم، بالنسبة الى دولة اسرائيل، وليست الطائرة المثالية لسلاح الجو الاسرائيلي. وايد بعض القادة العسكريين هذا التصور، بينما عارضه آخرون، من ضمنهم الجنرال دافيد عفري، الذي شغل منصب قائد سلاح الجو الاسرائيلي في حينه (**معاريف** ، ١٥/٢/١٩٨٧). وبعد دراسة معمقة، قرر وايزمان العام ١٩٧٩ التخلي عن طائرة «اريه» وتبني انتاج طائرة «لافي» صغيرة ورخيصة ومزودة بمحرك واحد تصل تكاليفها الى ٧٠٠ مليون دولار (**معاريف** ، ١٣/١/١٩٨٧). ويقول وايزمان في هذا الصدد: «ورثت من حكومة رابين مشاريع على الورق لطائرة ' اريه ' كبيرة مزودة بمحركين. واوضحت، منذ اللحظة الاولى، انني اريد طائرة صغيرة مزودة بمحرك واحد، لكن موشي ارنس، الذي كان رئيساً للجنة الخارجية والامن التابعة للكنيست، طالب بانتاج طائرة أكبر. لكننا اتفقنا، في نهاية الامر، في العام ١٩٨٠، وبعلم حكومة اسرائيل، على انتاج طائرة مزودة بمحرك واحد تحل مكان طائرتي الكفير والسكايهوك» (**المصدر نفسه**، ١٥/٢/١٩٨٧).

وبعث عيزر وايزمان برسالة الى هارولد براون، الذي شغل منصب وزير الدفاع في الولايات المتحدة في حينه، يطلب منه فيها تزويد اسرائيل بتسعة محركات من طراز ٤٠٤ الاميركية الصنع، على وجه السرعة (**المصدر نفسه**).

لكن هذا المشروع لم يمض قدماً، بسبب استقالة وايزمان من الحكومة على اثر خلافات مع رئيسها مناحيم بيغن، الذي خلف وايزمان في وزارة الدفاع. وكانت استقالة وايزمان فرصة ذهبية للصناعات الجوية التي لم تسلم، بتاتاً، بتصورات وايزمان، حيث بدأت تعمل باتجاه انتاج طائرة لافي اكبر، موضحة ان الطائرة البسيطة والرخيصة ستكون بمثابة طائرة انتحارية. كما اوضحت الصناعات الجوية لبيغن ان اضافة بعض الاجهزة الالكترونية يزيد في وزن الطائرة، الأمر الذي يُلزم بتركيب محرك اكبر. وقد قبل بيغن وجهة النظر هذه (**دافار** ، ٤/١/١٩٨٧). ويمكن القول ان قرار بيغن قبول وجهة نظر رجال الصناعات الجوية ليس منطقياً، لأنه لم يبن على اية اعتبارات منهجية، بل كان نابعاً من الاعتزاز القومي الذي طبق في المكان غير الصحيح (**عل همشمار** ، ١٣/١/١٩٨٧).

واثار قرار بيغن معارضة وزارة المالية، التي عبر عنها د. يكير فلسنر، الذي كان مستشاراً لوزير المالية يورام اريدور، في رسالة بعث بها الى بيغن اوضح فيها ان ليس هناك امل في ان تصبح اسرائيل في الواجهة التكنولوجية، في مجال صنع الطائرات القتالية. كما ان حجم ونوعية الطاقات المطلوبة لتطوير وانتاج مثل هذه الطائرة سيمس المجالات التي أحرزت اسرائيل فيها تفوقاً تكنولوجياً، هذا فضلاً عن ان انتاج طائرة لافي سيزيد في ارتباط اسرائيل بالولايات المتحدة. لكن بيغن لم يجب على هذه الرسالة (**المصدر نفسه**).

واوضح فلسنر ان شارون، الذي اصبح فيما بعد وزيراً للدفاع، عارض مشروع لافي لأسباب سياسية، وليس لاسباب موضوعية. ولم يستخدم ثقله ضد المشروع (**المصدر نفسه**).

ونجح موشي ارنس، بعد تعيينه وزيراً للدفاع خلفاً لاريئيل شارون الذي اوصت لجنة كاهان باقالته من الحكومة بسبب تورطه في المجازر التي ارتكبت بحق الفلسطينيين في مخيمي صبرا وشاتيلا، في وضع قسم من المساعدات الاميركية في خدمة تطوير الطائرة (**دافار** ، ٤/١/١٩٨٧).

معارضة اميركية

اوضحت الولايات المتحدة انها تعارض الاستمرار في مشروع طائرة لافي، لأن التقشف في ميزانيتها سيحول دون منح اسرائيل اكثر من المبلغ الحالي الذي تحصل عليه سنوياً، كمعونة عسكرية، والبالغ ١,٨ مليار دولار. كما اوضحت ان التقديرات الاسرائيلية لتكلفة مشروع لافي اقل من التكلفة الحقيقية له، حيث تعتقد الولايات المتحدة بأن التكلفة الاجمالية للمشروع، بما فيها الابحاث والتصنيع، ستصل الى ١١,٨ مليار دولار، اي انها تزيد بمقدار ٣,٨ مليارات دولار على التقديرات الرسمية الاسرائيلية (**الواشنطن بوست** ، ٨/١/١٩٨٧).

ويبدو ان احد اسباب معارضة الولايات المتحدة الاميركية هو ان قسماً من اموال المعونة الاميركية العسكرية