

بعض الاختلافات، حيث القسم الامامي أكثر تنظيماً، والقسم الخلفي أضخم وأقصر، ومقدم الطائرة أطول. ظهرت الطائرة «كفير» الى العلن، للمرة الاولى، في شهر نيسان (ابريل) ١٩٧٥. وبعد سنة من هذا التاريخ، أعلن سلاح الجو عن وجود طراز جديد سمي «كفيري سي - ٢» يختلف عن النموذج الأول بوجود سطح (Camard) اضافي فوق الجناح مباشرة يزيد في قدرة الطائرة على المناورة، كما يسمح لها بالاقلاع من مسافات أقصر. ويوجد نموذج محدث من الطائرة «كفير» أعطي الاسم «كفيري سي - ٧» يمتاز بازدياد حمولته، ومدى طيرانه، واستخدامه لاجهزة ملاحية أفضل وجهاز تسديد أحدث من انتاج شركة «ايب - اوب» الاسرائيلية، ومن المرجح وجود أكثر من ٢٠٠ طائرة من طراز «كفير» لدى سلاح الجو الاسرائيلي^(٣٢). وقد اصطدمت محاولات بيع الطائرة «كفير» بالمعارضة الاميركية، نظراً الى احتواء الطائرة على محرك اميركي. لكن المصادر الاسرائيلية تزعم أنها تمكنت من بيع الطائرة للاكوادور وهندوراس والصين الشعبية، وأنها قامت بتأجير عدد منها لسلاح الجو الاميركي.

لافي؛ نقطة التحول: يمثّل مشروع «لافي» إحدى الحالات النموذجية لعمل الصناعات الجوية، وفيه تتجلى، بوضوح، أساليب الصناعات في الحفاظ على استمراريّتها، من التفكير في مشروع يملأ «فراغ» مهندسي القسم الهندسي الذين فرغوا من تطوير «كفير»، الى حل مشكلة البطالة في صفوف عمال ومهندسي قسم انتاج الطائرات، الى استخدام «اللوبي» لاقتناع وزارة الدفاع بصرف الموارد المالية اللازمة، والتي تزداد، مرحلياً، مع تقدم المشروع، ثم استخدام الضجيج الاعلامي المعهود عن القفزة التكنولوجية التي يحققها المشروع، وقدرته على الاحتفاظ بـ «العقول» داخل اسرائيل، والأموال الاضافية التي سيضيفها الى «الذراع الطويلة» للجيش الاسرائيلي. كل ذلك لا يصال المشروع الى النقطة التي تستخدم عندها الصناعات الجوية حجتها بأن المشروع قد وصل «الى نقطة اللاعودة»، وبذلك يتحوّل المشروع من هدف الى وسيلة تؤمن الأعمال لعدة سنوات مقبلة لمصانع الصناعات الجوية.

كانت الصناعات الجوية الاسرائيلية قبل «لافي» تعيش أزمة «بين طائرتين» التقليدية التي تمر بها في الفترة الفاصلة بين نهاية مشروع تطوير وبداية آخر. وكانت الازمة عميقة هذه المرة. وبالإضافة الى أفراد قسم الهندسة، الذين اصبحوا بلا عمل، لم تكن مبيعات «عرفا» و«ويست ويند» ولا الناتج المتكدس من هاتين الطائرتين تبرر استمرار الانتاج. وهكذا كان لا بد من ايقاف خطوط الانتاج، ولو جزئياً. وفي هذا السياق، افادت الصناعات الجوية الاسرائيلية بأن معظم عمال فرع انتاج الطائرات في الصناعة الجوية سيذهبون في عطلة اجبارية لمدة ثلاثة اسابيع، اعتباراً من ١٢/٩/١٩٧٧، وان خطوط الانتاج الخاصة بطائرة «عرفا» و«ويست ويند» وقطع غيارهما ستغلق خلال هذه المدة^(٣٣). وكان آل شويمر تخلى عن منصب المدير العام لغبريئيل غيدور، الذي أشار الى انه، منذ تسلّم مهامه، «تمّ اتخاذ الاجراءات لتقليص الطاقة البشرية. وتمّ تسريح ٦٠٠ عامل، منهم ٤٠٠ تخلّوا عن العمل برغبتهم. كما اتخذت اجراءات لنقل أربعة آلاف عامل من مكان الى آخر وفقاً للحاجة». لكن هذا الحل لم يكن من النوع الذي تفضله الصناعات الجوية. ونقل عن خبراء اسرائيليين قولهم انه «لا مستقبل للصناعة الجوية في اسرائيل، اذا لم يتمّ العمل لتطوير طائرات جديدة وانتاجها، وسيؤدي الأمر الى حل جناح الصناعة الجوية»^(٣٤). وهكذا كان الحل، مرة اخرى، تطوير وانتاج طائرة جديدة.

كان التصوّر الأولي لطائرة «لافي» (عرفت في البداية باسم ارييه)، هو مقاتلة خفيفة منخفضة التكاليف تستخدم تقنية بسيطة. في تموز (يوليو) ١٩٧٨، وافق وزير الدفاع الاسرائيلي آنذاك، عيزر وايزمان، على ان تقوم الصناعات الجوية الاسرائيلية بتوظيف ٢٠٠ مهندس لدراسة تصاميم