

بديلة للطائرة. «ولم تنعكس هذه الخطوة في ميزانية الدفاع رسمياً؛ كما أنها لم تحظ بموافقة مجلس الوزراء، ولا بموافقة لجان الكنيست المعنية». في ايلول (سبتمبر) ١٩٧٩، عرض وايزمان المشروع على وزير الدفاع الاميركي في ادارة كارتر، هارولد براون، طلباً للمساعدة المالية. وقدرت كلفة التطوير بـ ٧٠٠ مليون دولار. ولاحظ فريق الخبراء الاميركيين ان الارقام الاسرائيلية تبلغ ثلث كلفة تطوير طائرة مشابهة في الولايات المتحدة. وعندما استقال عيزرو وايزمان، تمكّن قائد سلاح الجو وقتها، رئيس الصناعات الجوية فيما بعد، دافيد عبري، من إقناع مناحيم بيغن بضرورة وضع محرك أكبر في الطائرة. وفي العام ١٩٨٢، قدرت كلفة التطوير بـ ١,٦ مليار دولار. وبين ١٩٨٣ و١٩٨٨ بلغت كلفة التطوير ٢٥٠ مليون دولار سنوياً، أي عشرة بالمئة من ميزانية الانفاق المحلي^(٣٥). وارتفعت كلفة التطوير النهائية، حسب التقديرات الاسرائيلية، الى ٢,٢ مليار دولار^(٣٦). وقد نجمت هذه الفروقات من اتخاذ المشروع صورته النهائية الفعلية؛ فبدلاً من المحرك القديم «جنرال الكتريك ٤٠٢» المستخدم في الطائرة «ف - ١٨ هورنيت»، كلفت شركة «برات أند وتني» الأميركية بتصميم محرك خاص للطائرة «لافي». كما تمّ اللجوء الى استخدام الياف الكربون في صناعة الأجنحة. واختيرت شركة بريطانية لتقديم مقعد قاذف للطائرة على الرغم من وجود معمل خاص بالصناعات الجوية في الجولان. والنتيجة النهائية - كما لخصها مدير مشروع «لافي» في وزارة الدفاع، مناحيم ايني - «منح أكثر من ١٥٠ عقداً للتطوير والانتاج الأولي الى شركات اميركية»^(٣٧). ومثل هذا التصريح يطرح السؤال ليس فقط حول قدرة الصناعات الجوية على تنفيذ مشروع بهذا الحجم، وانما، أيضاً، حول المبررات التي قدّمت للمضي به، مثل إنعاش القطاع الصناعي الاسرائيلي.

لم تعرف الصناعة العسكرية مشروعاً أكثر إثارة للجدل والشقاق من مشروع «لافي». لقد تخطى المشروع الحواجز التقليدية، وحصل على مؤيدين ومعارضين في اتجاه حزبي، اوتحالف سياسي واحد. واجتاز المشروع، ايضاً، الحواجز التقليدية بين المدنيين والعسكريين؛ فنجد في صفوف المؤيدين عسكريين ومدنيين، وفي صفوف المعارضين عسكريين ومدنيين أيضاً. واشتعلت حرب التصريحات حول المشروع. فقد انتقد رئيس الاركان الاسرائيلية، دان شومرون، مشروع «لافي»، واتهم الصناعات الجوية باستخدام لوبي لاقرار المشروع^(٣٨). وتسببت المبالغ المرصودة لتطوير «لافي» في اثاره المخاوف لدى القائمين على المشاريع الأخرى من إحداث تقلبصات في الاعتمادات المالية المرصودة لها. فقد تشكلت لجنة عمل من ممثلي حوالي ٢٠ صناعة مشاركة في انتاج الدبابة «مركافاه»، من أجل الضغط على السلطات كي لا تقلل من انتاج هذه الدبابة^(٣٩). أمّا سلاح الجو، فقد واصل «بروده» التاريخي تجاه طائرات الصناعات الجوية؛ فسلاح الجو، الذي لم يضع طائرة اسرائيلية بين خياراته لعام ١٩٨٠، واصل معارضته لطائرة «لافي» في السنوات اللاحقة. ونقل عن قائد سلاح الجو، عاموس لبيدوت، قوله: «ان طائرة لافي ليست الحل الوحيد لسلاح الجو، وان قرار استمرار العمل في المشروع مرتبط بوجهات نظر وطنية، مثل المستوى التكنولوجي والاستقلال الاقتصادي والتي لا تتصل بسلاح الجو»^(٤٠). ومع معارضة وزارة المالية، التي كانت تتجه نحو خفض الميزانية الاسرائيلية بشكل عام، وانضمام الحكومة الاميركية الى صفوف الراغبين في طي المشروع، أصدر الحكم على «لافي» بالاعدام، في ايلول (سبتمبر) ١٩٨٧، بعد ان تمّ انجاز نموذجين منها.

ما بعد «لافي»

لعل مشروع «لافي» هو آخر المشاريع «العملاقة» في تاريخ الصناعات الجوية الاسرائيلية.