

لم تصب آثار الغاء «لافي» جميع اقسام الصناعات الجوية بقدر متساو. ولا شك في ان أكثر الاقسام تضرراً هو قسم هندسة الطائرات، المعني أساساً بتصميم وتطوير الطائرة، والحال عينه ينطبق على قسم انتاج الطائرات الذي توسّع استعداداً لانتاج «لافي» بعد ان انتهى انتاج «كفير» و«عرفا» واقتصر انتاجه على الطائرة التي تعاني من مشاكل تسويقية وتتعرض لخسارة شهرية مقدارها ٣,٥ ملايين دولار^(٤٧). وقد تركز معظم عمليات تقليص العمالة في هذين القسمين وبين صفوف عمالها المتفرغين للعمل في مشروع «لافي». وحاولت ادارة الصناعات الجوية الحفاظ على قسم من فرص العمل للعاملين سابقاً في مشروع «لافي» عبر مشروع «بي - ٣» الذي يكلف ٢٥ مليون دولار ويعمل فيه ٤٠٠ شخص، والهادف الى اثبات صلاحية الاجهزة المطورة لأجل «لافي». إلا ان هذا المشروع لم ينل، مرة أخرى، حماس سلاح الجو الذي اعتقد بـ «ان المشروع فارغ، ويفضل تزويد طائراته بمعدات أميركية»^(٤٨).

وفي مقابل المشاكل التي يعاني منها قسم الهندسة وقسم انتاج الطائرات، والخسائر التي يتعرّضان لها، فان قسم الالكترونيات، وقسم صيانة وفحص الطائرات، يواصلان العمل والحصول على الصفقات. فشركة «التا» التابعة لقسم الالكترونيات تقوم، حالياً، بالمشاركة في مشروع تطوير الفانتوم، وهو المشروع المعروف باسم «فانتوم - ٢٠٠٠»؛ كما تقوم بتطوير الرادار «ام - ٣٥ - ٢» ذي الاستخدام المتعدد، ونظام «ال - ٨٢٤٠» للحماية الالكترونية ومعاكسة الحرب الالكترونية. وقد وافقت وزارة الدفاع الاسرائيلية على تخصيص الاعتمادات اللازمة للاستمرار في تطوير الرادار المخصص، اصلاً، للطائرة «لافي»، اضافة الى تطوير نظم للحرب الالكترونية^(٤٩). وحظيت شركة «التا» بمناقصة لتزويد الاسطول الاميركي بأجهزة لطائرات الاسطول بقيمة ٩,٥ ملايين دولار^(٥٠). وتقوم هيئة تطوير الوسائل القتالية «رفائيل» والصناعات الجوية الاسرائيلية عبر معمل م.ب.ت. بتطوير الصاروخ «باراك» وامكان استخدامه كصاروخ مضاد للصواريخ.

يواصل قسم «بيديك» أعماله في مجال فحص وصيانة الطائرات وتطوير الموجود منها. وقد تولّت «بيديك» تعديل طائرة «فوغا ماجيستير» الى طائرة تدريب باسم «توكيت» لحساب سلاح الجو الاسرائيلي. وتمّ تحويل ٨٦ طائرة من هذا الطراز بكلفة مئة مليون دولار، وسلّمت آخر طائرة لسلاح الجو بتاريخ ١٩٨٦/١١/٣٠^(٥١). ولا شك في ان تطوير هذه الطائرة سيفتح المجال لـ «بيديك» للحصول على أعمال تطوير مشابهة من الدول التي لا تزال تمتلك هذه الطائرة، وخاصة دول اميركا اللاتينية. وتقوم «بيديك»، أيضاً، بتحويل طائرات «بوينغ - ٧٠٧» الى طائرات أرضاع جوي تستطيع كل واحدة تزويد ثلاث طائرات بالوقود في آن. وقد تمّ تحويل كابينة الركاب الى خزان وقود يتسع لـ ٤٥ ألف لتر. وقد زوّدت الطائرة بنظام فيديو ذي ثلاث كاميرات يتيح مراقبة عملية التزوّد بالوقود. وقد وقّعت «بيديك» اتفاقية مع سلاح الجو الاسترالي لتحويل اربع طائرات «بوينغ - ٧٠٧» الى طائرات أرضاع جوي^(٥٢).

كما سبق لنا القول، كانت «لافي» نقطة تحول في مسيرة الصناعات الجوية. ومن الواضح ان أي محاولة للعودة الى تطوير وانتاج طائرة مقاتلة، بأموال اسرائيلية، ستلقى معارضة القوى التي أجهضت مشروع «لافي»، والتي ستتسلح بكل حججها السابقة، مضاف اليها تقويمها لذبول وتكاليف الغاء «لافي». وبعد تصفية «لافي»، أعادت الصناعات الجوية ترتيب أولوياتها، ووجّهت اهتمامها نحو مجالات اخرى من عملها، دون ان تسقط من حسابها، نهائياً، مشروع تطوير طائرة مقاتلة.