

فقد تجاوزت خسائره خسائر اي مشروع سبقه؛ بل انها تخطت مجموع خسائر مشاريع «عرفا» و«استرا» بأضعاف. وبالإضافة الى خسارة كلفة التطوير البالغة ٢٥٠ مليون دولار في كل سنة، بين ١٩٨٣ و١٩٨٧، وصلت مبالغ التعويضات التي دفعتها الصناعات الجوية للعمال المفصولين الى ٨٠ مليون دولار^(٤١)؛ وبلغ عدد هؤلاء العمال ٢٤٠٠. وقدّرت الاوساط الاسرائيلية مبالغ تعويض الشركات والمصانع المتضررة من الغاء المشروع بـ ٤٠٠ مليون دولار، داخل اسرائيل وخارجها^(٤٢). والخسارة الالهة التي تميّز بها مشروع «لافي» عن باقي مشاريع الصناعات الجوية تمثل في وجود توجه الى طي صفحة صناعة الطائرات في اسرائيل نهائياً.

ليست هذه المرة الاولى التي يفتح فيها ملف النقاش حول ضرورة الصناعات الجوية والصناعات العسكرية عموماً في اسرائيل. ففي اوائل الستينات، وعندما كانت الصناعات الحربية على عتبة الانتقال الى مرحلة اوسع، أُثير نقاش حول أهمية وضرورة قيام صناعة عسكرية في اسرائيل. وفي ذلك الوقت، كما في اي مرحلة لاحقة، وجد اتجاهاً: الاول ضمّ رئيس الأركان آنذاك، اسحق رابين، ومجموعة من ضباط الأركان الذين اعتقدوا بـ «ان اسرائيل غير قادرة على تطوير ونتاج كافة الاسلحة الحديثة التي تحتاج اليها. لذا، فهي ملزمة بالحصول من مصادر خارجية على المعدات الأساسية التي تحتاج قواتها اليها (اي الطائرات والدبابات وناقلات الجند المدرعة والمدافع والزوارق)، وتعددها، بحيث تفي بحاجات جيش الدفاع الخاصة»^(٤٣). وكانت حجج هذا الاتجاه تستند الى وعي بدور اسرائيل في المنطقة كوكيل للامبريالية، والذي يتيح لها، بالتالي، تأمين ما تحتاج اليه من أسلحة متطورة من قوة عظمى (في البدء من فرنسا وبريطانيا، ولاحقاً من الولايات المتحدة)، وذلك بتكلفة اقل من تكلفة الانتاج المحلي المستقل. أمّا الاتجاه الثاني، فتمثله، في ذلك الوقت، مدير عام وزارة الدفاع، شمعون بيرس، ومجموعة من مسؤولي وزارة الدفاع. وصلة بيرس بالصناعات العسكرية والجوية قديمة ومعروفة؛ فالصناعة الحربية، عموماً، نشأت تحت اشرافه بعد قيام اسرائيل؛ كما ان كبار مسؤولي الصناعة الحربية ارتبطوا بصلات وثيقة بقيادات حزب رافي، مثل بن - غوريون ودايان وبيرس. ولهذا كله، لم يكن من المستغرب ان يدعو أنصار هذا الاتجاه الى ان تطور اسرائيل، بنفسها، جميع الوسائل القتالية التي تحتاجها. وقد جاءت حرب تشرين الاول (اكتوبر) ١٩٧٣ بحجة قوية لصالح هذا الاتجاه، عندما احتاجت اسرائيل الى جسري لنقل الاسلحة بعد أيام قليلة من القتال. لكن قصور الصناعات العسكرية اصاب هذا الاتجاه بنكسات عدة، فأصاب الفشل صاروخ «شافيت - ٢» «الذي لم يكن اكثر من خدعة انتخابية»، وكذلك صواريخ أرض - أرض من طراز «لون» التي لم تدخل الخدمة الفعلية. وحتى الصاروخ «غبريئيل»، وهو صاروخ بحر - بحري مدى قصير يبلغ ٤٠ كيلومتراً، أُصدر قرار بتزويد البحرية بصاروخ اميركي من النوعية ذاتها هو صاروخ «هاربون» الذي يبلغ مداه ضعف مدى الصاروخ الاسرائيلي. وعند الحصول على صاروخ «هاربون» انتهى تطوير صواريخ بحر - بحر في اسرائيل^(٤٤). وجاء مشروع «لافي» ليقدم ما قد يكون حجة نهائية في هذا النقاش التاريخي.

يبدو ان النية تتجه الآن نحو إعادة الصناعات الجوية الى حجمها الطبيعي. فالشركة التي بدأت بورشات صيانة طائرات تحوّلت الى اكبر مؤسسة صناعية اسرائيلية، واحتلت المرتبة الاولى بين اكبر مئة شركة اسرائيلية في الاعوام ١٩٨٠ و١٩٨١ و١٩٨٢^(٤٥). كما انها حصلت على لقب اكبر شركة مصدر في العام ١٩٧٨ / ١٩٧٩^(٤٦). وتحوّلت المؤسسة الى لوبي يضغط للحفاظ على مصالح افرادها، والى سلاح في الصراعات السياسية.