http://www.maariv.co.il/news/military/Article-597716 01/09/2017 - פורסם - בחדשות / צבא וביטחון

החמקן העברי: המלחמה סביב "מטוס הקרב הטוב בעולם"

אייל לוי חזר למלחמה הפוליטית סביב הלביא, שאמור היה לשנות את שמי המזרח התיכון, אבל הופל בגלל 50 מיליון דולר, אגו גדול והאצבע של שרת הבריאות

טיסת ניסוי הלביא צילום: לע"מ

בטוח ששר הביטחון לשעבר משה ארנס היה מסכים להיפגש בהתראה כל כך קצרה אלמלא היה מדובר בנושא שעדיין מכאיב לו, 30 שנה אחרי: ביטול פרויקט הלביא, מטוס הקרב הישראלי שהיה אמור להיות מפעל חיים.

ארנס, כבר בן 91, נראה נפלא. זוכר כל פרט שקשור למטוס שלא המריא. "יש מיתוס בציבור שמסתובב אצלי זבוב בראש בקשר ללביא", הוא חייך. "אומרים שזו הייתה שטות, שאני לא יכול להיפרד, אבל זו באמת טרגדיה לאומית ואישית. רציתי להקים בארץ תעשיית אווירונאוטיקה בקנה מידה עולמי. זו הייתה גולת הכותרת ופתאום טראח. כבר היית שם, כמעט הגעת. פאר היצירה הטכנולוגית של מדינת ישראל. מטוס הקרב הטוב בעולם. אם היה לביא, לא היו רוכשים היום את ה-F35. היו מקדמים ומשפרים אותו."

מהצד השני של הגדר נמצאים בכירים כמו מפקד חיל האוויר לשעבר, האלוף במיל' אביהו בן–נון, שגם היום נושם לרווחה כשהוא נזכר בהצבעת הממשלה שביטלה את הפרויקט הגרנדיוזי. ההודעה שיצאה השבוע על השלמת רכישת50 מטוסי F-35 מתקדמים רק מחזקת את טיעוניו.

טרגדיה לאומית ואישית. משה ארנס. צילום: אלוני מור

"טסתי בלביא, והוא בהחלט היה בקלאס של המטוסים המתקדמים F35, ו־F16 אבל גם פיגר אחריהם בכמה שנים טובות", קובע בן–נון. "אם הפרויקט היה ממשיך, הוא היה גוזל את כל התקציבים. אי אפשר היה לעשות בצבא דבר. אנחנו מובילים היום בעולם במזל"טים, בכשירות מבצעית, במערכות חימוש, ולא היינו יכולים לעשות את זה כשהלביא בסביבה. ארנס, עם כל הכבוד, היה נעול על התעשייה האווירית ואת כל זמנו כשר ביטחון השקיע בה. הוא גם סיפר שזה המטוס הכי טוב, ולנו לא היה נעים להגיד לו שהוא טועה ומטעה"

החזון ושברו

ב–30 באוגוסט 1987 הצביעה הממשלה על ביטול הפרויקט, שנפל על חודו של קול (11 מול 12). בלב הסערה עמדה שרת הבריאות, שושנה ארבלי־אלמוזלינו, שאותה הכריח שר החוץ שמעון פרס להיכנע למשמעת במפלגת העבודה. שושנה בכתה, התלוננה ובסוף נמנעה בהצבעה ובכך אפשרה את הביטול.

"עד הרגע האחרון לא ידעו מה תהיה התוצאה", מספר יוסי ביילין, שהיה אז יד ימינו של שמעון פרסבמשרד החוץ. "במוצאי שבת הייתה השיחה הדרמטית עם שושנה. אני מניח שהיא לא נמנעה בגלל מומחיות אווירונאוטית אלא התרשמה שזה עניין של אבטלה ותעסוקה ותעשייה אווירית. אני גם זוכר כמה לפרס היה קשה. הוא חלם על המטוס. בשבילו זה היה שיברון לב לוותר, רק שבסוף זו גם הייתה אחריות לאומית"

ארנס היה בשנות ה–60 מהנדס ראשי וסמנכ"ל התעשייה האווירית. בעקבות אמברגו שהטילו הצרפתים על ייצוא נשק לישראל, ממש לפני פרוץ מלחמת ששת הימים, נבדקה האפשרות לייצר מטוס קרב מקומי כדי לצמצם את התלות החיצונית.

"בתעשייה האווירית שדרגנו את המיראז', זה מטוס הכפיר שכולם מכירים", מספר ארנס. "הצעד הראשון היה החלפת המנוע הצרפתי באמריקאי. זה נחשב פרויקט שאפתני, ולקציני חיל האוויר היו חששות אם הוא ניתן לביצוע. הצלחנו, ואחרי טיסת הבכורה קרא לי מנכ"ל משרד הביטחון משה קשתי, שהיה מאמין גדול בפיתוח ישראלי, ושאל: 'מה צריך כדי לפתח מטוס קרב מבראשית.'"?

ארנס אומנם עזב את התעשייה האווירית, אבל היוזמה החלה להתממש. עלה רעיון למטוס "האריה" שיחליף את המיראז', אבל עלותו הייתה עצומה ולכן הוא נפסל.

"ב–1980 הייתי מפקד חיל האוויר", מספר האלוף במיל' דוד עברי, היום נשיא חברת בואינג בישראל. "נתבקשנו להכין למטה הכללי תוכנית רב–שנתית. הצגנו תוכנית שלפיה עיקר הכוח יתבסס על ה־F15שהיה בשירות וה־ F16שעמד להגיע. אמרנו שנאריך את החיים לפנטומים, דיברנו על הכפיר, שהיה על קו הייצור. להפתעתנו, לדיון הוזמנו נציגי התעשייה האווירית, שהציגו מטוס קטן בשם 'לייאאוט 33' שיחליף את הסקייהוק. אמרתי: 'זו הפתעה, אני לא נגד ולא בעד עד שנלמד ונבין אם אפשר להכניס את המטוס לסד"כ'"

F16. צילום: יהודה לחיאני

"לייאאוט 33" היה שם התוכנית הראשונה שניתנה ללביא. כבר כשעלה לדיונים החלו ניצני המתיחות בין חיל האוויר לתעשייה האווירית. "חיל האוויר בא עם סיפור שנשמע בסדר", ארנס נזכר. "מטוסים אפשר הרי לקנות בארצות הברית. אתה לא מסתכן בפיתוח אלא מסתכל בחלון הראווה ובוחר את המטוס שהכי מתאים. אבל היה נימוק נסתר: 'אנחנו לא רוצים את התעשייה האווירית כשותף לקבלת החלטות'. חיל אוויר עצמאי מקבל את מה שהוא רוצה והוא הכי טוב בעולם. תאר לך שבכל פעם שידונו ברכש מטוסים תהיה ישיבה משותפת. אגו היה חלק מהסיפור הזה"

הכסף של אמריקה

שר הביטחון בשנת 1980, עזר ויצמן, מבכירי מפקדי חיל האוויר לשעבר, דווקא תמך בפרויקט. הוא דחף ליישומו, רק שהייתה בעיה רצינית - מימון. מהיכן ישיגו את הכסף?

שוב הייתה זו עבודת נמלים של ארנס, שמונה לשגריר ישראל בארצות הברית. הוא הסתובב בין ראשי הממשל ושכנע. "לא האמינו שאצליח", ארנס נזכר. "אנשים שהכירו את הסביבה האמריקאית חשבו שזה בלתי אפשרי לגייס שם כסף לתכנון מטוס ישראלי שיאפיל על המטוס האמריקאי הכי טוב. הסברתי שם שזה חשוב לישראל והבטחתי שנשתף את האמריקאים. בהרבה מובנים המטוס היה חצי אמריקאי. הנשיא רייגן הכריז: 'אם זה טוב לישראל, זה טוב גם לנו.'"

בארץ החל להתגבש מערך התכנון. בראש צוות הפיתוח עמד המהנדס עובדיה הררי. "גאון", מחמיא לו ארנס. "ברמה של הכי גדולים בעולם. היה תלמיד שלי בטכניון"

בראש פרויקט הייצור עמד המהנדס דובי בנימיני, מזוכי פרס ביטחון ישראל על חלקו בפיתוח כנפוני הקנארד למטוסי הכפיר. בנימיני הזמין אותנו לביתו ביישוב בית אריה. היום הוא עדיין בענייני תעופה, אבל טבעית - השיגעון שלו הוא פרפרים. "נגיד שאני נותן לך מטוס ומבקש שתטיס אותו לקפריסין, תצליח? בחיים לא", הוא אמר על רקע הנוף המרהיב שנשקף ממרפסת ביתו. "אז איך פרפר ששוקל שתי עשיריות גרם וכל המוח שלו זה חוט קטן על הגב מגיע? אני מסתכל על פרפרים גם מבחינה ביולוגית וגם כמהנדס וכל הזמן מגלה דברים חדשים"

בנימיני גילה 30 מינים של פרפרים. הם קרויים על שם ילדיו וחבריו. עכשיו הוא כותב ספר. רק כשמחזירים אותו מהטבע אל העבר משהו בעיניו נוצץ מהתרגשות. "אני אומר בצנעה שבעולם היהודי אין אחד שבנה יותר ממני אבי טיפוס של מטוסים", הוא קובע. "רק לכפיר עשרה מטוסים שונים. חד–מושבי, דו–מושבי, מטוס לסחרור. האישה הזו היא בגלל הלביא", הוא הביט על לאה, אשתו האומנית, שכיבדה אותנו באבטיח. "אשתי הקודמת נשברה. הגעתי הביתה כל יום ב-11 בלילה. יש תוכנית עבודה וצריך להוציא מטוס בזמן"

גאון". דובי בינימיני. צילום: אריאל בשור

לבנות מטוס קרב זה פרויקט עצום. "זו המערכת הכי מסובכת שבן אדם יודע לתכנן", ארנס משוכנע. "עבור הרבה אנשים התמחות היא רק בתחום מסוים. הם לא יכולים מחר לתכנן טלפון חדש". בנימיני החל לחפש אנשים שיעבדו בפרויקט. "הגדרתי 40 סוגים של בעלי מקצוע שצריך", הוא נזכר. "פחח, מכונאי, מנוען.לכל אחד בניתי גרף עבודה. ראיתי שבישראל קשה למצוא, אז התחלנו לצאת. חלק מהכוח השגנו בחו"ל"

בנימיני מצא את עצמו לא פעם טס מארץ לארץ כדי לראיין אנשים שיעבדו על מטוס הקרב החדש. "אני שומע היום על מיקי גנור והחשד לשחיתות בפרשת הצוללות, ולא מבין למה עסקה כזו לא הייתה בין ממשלה לממשלה", הוא אומר. "בלי סוכנים וקשקושים. על מיליארד דולר תיקח אחוזים, יצאנו מדעתנו? תבין, הגעתי ליצרן שהיה ספק של רכיבים לצוללות גרעיניות. הוא שאל: 'רוצה להיות הסוכן שלי בישראל?'. סירבתי בגלל ניגודי אינטרסים. אני עובד התעשייה האווירית. כשהגעתי לקלוט עובדים בלונדון, באתי למלון ואמרו: 'מחכה לך סוויטה, כל ההוצאות משולמות, רום סרוויס, קטלוג של בחורות, רק תבחר'. לקחתי את המזוודה ויצאתי לרחוב. תפסתי מונית ואמרתי לנהג שאני צריך חדר באזור. למחרת התחלנו את הדיונים והיו הרבה סוכנים. כל סוכן שאתה לוקח ממנו עובדים גוזר קופון. מה אכפת לו לשחד? אם הייתי לוקח את הסוויטה, זה היה אומר שצריך לקחת עובדים רק מאותו סוכן."

מחזה מביש

כשהחלו העבודות שוב צצו חילוקי דעות. "התעשייה האווירית הביאו ללביא מנוע קטן, שהיה על ה־F5", מספר האלוף במיל' עברי. "הלכנו לבדוק את המטוס והביצועים היו יפים, אבל הוא לא סיפק אותנו בטווחים שאליהם הגיע ולא בכמות החימוש שיכול היה לשאת. בתעשייה האווירית לא עשו חקר ביצועים על אילו מטרות צריך לתקוף. עשו מטוס שהוא הכי זול מבחינתם."

העבודות על מטוס הלביא. נתי הרניק, לע"מ

"באותו זמן הייתי עמוק בתכנון ובדיקת האופציות של תקיפת הכור בעיראק", ממשיך עברי, "לא היה לנו עדיין את אופציית הטווח, כי ה־F16 עוד לא הגיע וה־F15 היה בעיקר לקרבות אוויר–אוויר. ראיתי שהעתיד נמצא בטווחים הרבה יותר גדולים ממה שהלביא מייצר. ויצמן בינתיים התפטר ממשרד הביטחון, ובגין היה ראש הממשלה ומילא את מקומו. היה דיון שבו התעשייה האווירית ערערה שאנחנו, חיל האוויר, רוצים מטוס יותר גדול. גייסו את כלכלני העולם כדי לקבוע שמטוס כזה יהיה יותר יקר. בגין שאל: 'למי המטוס מיועד?'. ענו לו: 'חיל האוויר'. ואז הוא המשיך: 'חיל האוויר אומר מה הוא צריך, ואתם באים עם מטוס פחות טוב כדי שאגיד שחיל האוויר לא צריך אותו.'"?

העבודה בין התעשייה האווירית לחיל האוויר הייתה צמודה בזמן התכנון. "הביאו את אלופי הטיס של החיל, מפיל המטוסים המצטיין", מספר בנימיני. "אחד אמר שהסטיק צריך להיות ככה, שני העיר לגבי המבנה. את המטוס בנינו כמו שאתה מנגן על כינור סטרדיווריוס, כל כך התאים לטייסים"

בנימיני טס לא פעם לארצות הברית כדי לעקוב אחר תהליכי הפיתוח של המנועים והכנפיים. "בחרנו לבניית הכנפיים את חברת גראמן מלונג איילנד, שבנתה את מעבורת החלל באותה תקופה", הוא מספר. "נסעתי לטקס מסירת הכנפיים. אולם מלא, שולחן ענק וספר גדול במרכז, רק תחתום. אמרתי: 'לא ראיתי את הכנפיים. תנו לפחות לראות'. הם היו מאוד מאוכזבים. איך דובי מארץ הקודש מפקפק במקצוענים."

"שאלו מאיפה אני רוצה להתחיל, ועניתי שצריך לעבור על כל התקלות שהיו בזמן הייצור. הם ענו: 'השתגעת? זה אלפים'. אמרתי: 'כולן. תקלה–תקלה ותספרו איך פתרתם'. הביאו ספרים. כשסיימתי, שאלתי: 'איך בדקתם שאין נזילות דלק מהכנפיים?'. הסבירו שהכניסו בלחץ. אמרתי: 'תסלחו לי, הייתם צריכים להכניס פי שניים לחץ וגם נדרש פי שניים יותר זמן'. בדקו ומה קרה? כל הכנף נזלה כמו בטוש. אמרתי למנהל: 'זה לא מקובל'. מנהל הייצור אמר: 'מצאת את התקלה, תישאר איתנו לתקן'. בגללי שינו את טכנולוגיית בניית הכנפיים בארצות הברית"

"רצה להרוג את המטוס". קספר ויינברגר. צילום: חנניה הרמן

מתברר שלא כולם באמריקה אהבו את ההתקדמות הישראלית. "עשרות סנאטורים אמריקאים עלו לרגל. היה אפילו ביקור של מזכיר ההגנה קספר ויינברגר", מספר בנימיני. "זה היה מחזה מביש, כי לחצו עלינו. היו דברים ששינינו. כל מיני פיתוחים אלקטרוניים. הם היו מרוגזים: 'איך עשיתם דבר כזה? בספרות כתוב שזה בלתי אפשרי.'"

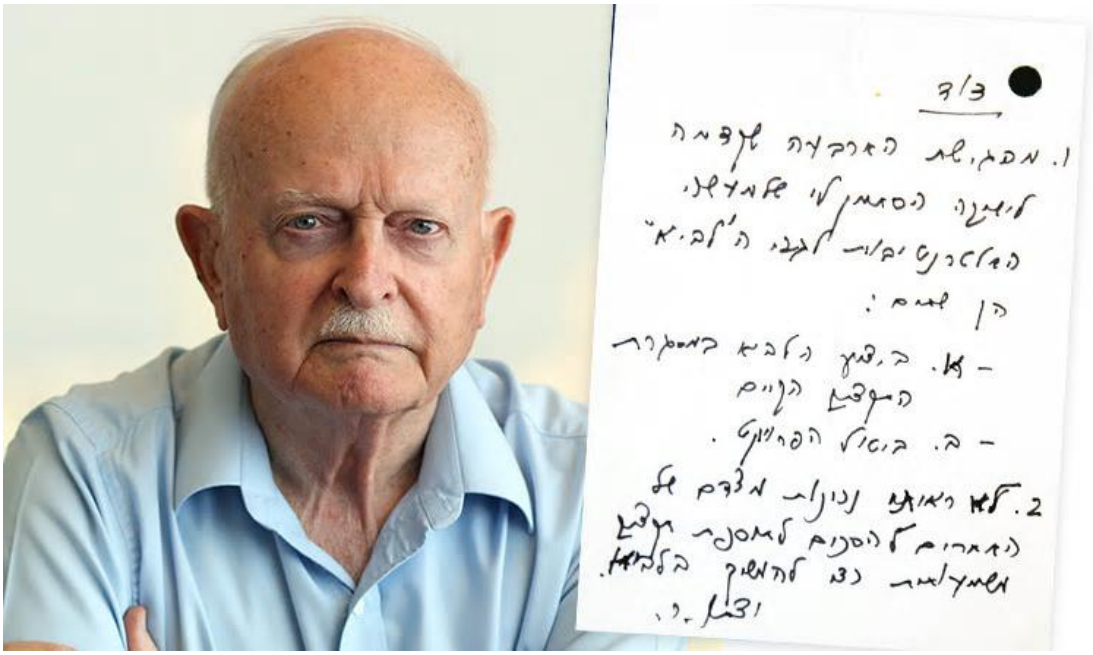
ויינברגר מילא תפקיד רציני לדעת רבים בביטול הפרויקט. "הוא רצה להרוג את המטוס", משוכנע ארנס. "חשב שהדרך היא להראות שכל הערכת העלויות הייתה שגויה. לא בפסיק פה, פסיק שם, וגם לא ב10%. עבד אצלו דב זקהיים שלא הבין במטוסים, אבל היה רואה חשבון. ויינברגר שלח אותו לשכנע את יצחק רבינשהמטוס יעלה פי עשרה ולא יוכלו לעמוד בזה. זקהיים בא עם חישובים מפוברקים ואסטרונומיים. לאמריקאים היה קשה להבין שאצלנו לפתח מטוס עולה 15% ממה שעולה אצלם. מה שעשינו ב'כיפת ברזל', האמריקאים לא היו יכולים לעשות בעלות שגדולה פי כמה. במקום לזרוק אותו, רבין נתן הוראה לשבת איתנו."

למה רבין היה צריך לזרוק?

"רבין לא האמין בפיתוח ישראלי. אמר שאת המלחמות שלנו ניצחו חיילים ישראלים ונשק מחו"ל. הוא ראה פה תקציבים שיהיו חסרים בעתיד לצבא. הוא ירש את הלביא ממני. אנשים שואלים אם עשיתי טעויות בקריירה, אז הטעות הגדולה ביותר הייתה שוויתרתי לו על משרד הביטחון. לא הייתי צריך, אבל כשסיכמו על ממשלת אחדות לאומית הייתי בעד, והוא רצה להיות שר הביטחון. אמרתי בסדר. לא העליתי בדעתי שבבוא היום הוא יהיה זה שיבטל. הפרויקט היה כמעט מעבר לנקודת האל–חזור. הכסף הושקע, המהנדסים עבדו. רבין בהתחלה התלהב, אבל היה קל לעבוד עליו. הוא לא היה אדם חזק."

דוד עברי לא מסכים עם הקביעה של ארנס. ביום שביטלו את הפרויקט הוא שימש כמנכ"ל משרד הביטחון, עבד צמוד לרבין. לדבריו, מי שהערימו קשיים היו דווקא האחראים על הייצור, שלא קראו את המפה. "בתעשייה האווירית לא הבינו את מצב הכלכלה במדינה ומצב הצבא", הוא אומר. "הם חשבו שיש להם כוח. היו ארוגנטיים ודרשו50 מיליון דולר נוספים. לא הסכימו להתמקח. זו הייתה שגיאה. בלי אותה דרישה לא היו מגיעים לדיון ולהצבעה בממשלה. האוצר לא רצה לתת, הצבא לא היה מוכן. אף אחד לא רצה ולכן קיימו את הדיון. זו נקודת משבר שאם אתה עובר אותה, כבר יש לך שישה אבי טיפוס של הלביא שטסים."

עברי מספר שביום הצבעת הממשלה על ביטול הפרויקט רבין עוד הלך לאנשי האוצר לבדוק אם ניתן לגייס את הכסף החסר. "רבין לא היה נגד הלביא", עברי משוכנע. "הוא פשוט לא רצה להטיל על הצבא ומערכת הביטחון את מעמסת50 מיליון הדולר, שהיו אז המון כסף. לא רצה להכריח לעשות משהו שהם לא רוצים. אם האוצר רואה בלביא פרויקט לאומי, בבקשה. מי שמאשים אותו שהתנגד, מטעה."



הפתק של רבין לדוד עברי ביום ההצבעה. צילום: אריאל בשור

עברי עדיין שומר את הפתק שרבין שלח לו באותו יום: "1. מפגישת הארבעה שקדמה לישיבה הסתמן לי שלמעשה האלטרנטיבות לגבי הלביא הן שתיים. א. ביצוע הלביא במסגרת התקציב הקיים. ב. ביטול הפרויקט.2. לא ראיתי נכונות מצדם של האחרים להסכים לתוספת תקציב משמעותית כדי להמשיך בלביא"

ארנס מפנה אצבע מאשימה גם כלפי שמעון פרס, שעשה לובי רציני לביטול. "מי שהכניס את הסכין בגב היה פרס", אומר שר הביטחון לשעבר. "הוא הפך את הנושא למפלגתי. חייב את אנשי העבודה להצביע בעד הביטול. שושנה ארבלי מתארת בספרה שקרא לה ואמר: 'עשיתי אותך לשרה ואת חייבת לציית'. פרס הסביר בדיונים שנערכו בממשלה שהוא בעד הביטול מכיוון שהלביא לא מספיק מתקדם. הוא היה הפתעה בשבילי, משום שנחשב לפטרון של התעשייה האווירית."

"בתקופה שבה התנהל הדיון, הוא תפס אותי יום אחד ואמר: 'אנחנו מנהלים קרב מאסף'. שאלתי: 'למה מאסף?', חשבתי שהוא לצדנו, המטוס כבר טס, יש שני אבי טיפוס והשלישי היה מוכן. הוא אמר: 'דיברתי עם אל שוימר'. שוימר הקים את התעשייה האווירית וויצמן היה זה שזרק אותו. שוימר לא סלח על זה ובשביל פרס הוא היה הסמכות בכל הקשור לתעופה. שוימר לא היה מהנדס אווירונאוטיקה. הוא לא היה יכול לתכנן מטוס. פרס הלך לשוימר, שאמר: 'המטוס לא מספיק מתקדם.'"

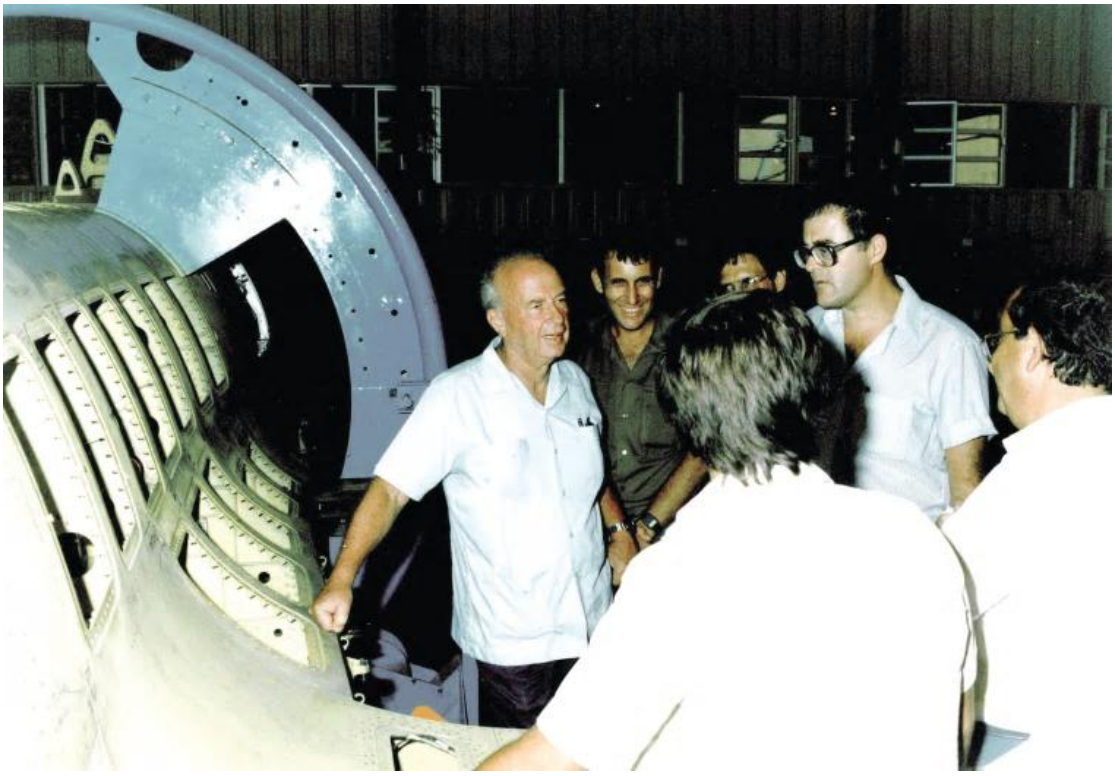
שמעון פרס מבקר בפרויקט הלביא. צילום: חנניה הרמן

מעשה נסים

אבל לא רק בגלל היד של שרת הבריאות נפל הלביא אלא גם בגלל שר האוצר משה נסים מהליכוד, שבניגוד לחבריו למפלגה הרים אצבע בעד ביטול הפרויקט“ .שמיר כראש ממשלה היה אניגמה", ארנס אומר. "כשאתה שואל מי הקול שהפיל את הלביא, אפשר לומר ארבלי–אלמוזלינו, אבל היה הקול של נסים. שמיר לא גייס אותו. אנשי האוצר בלבלו את המוח שהלביא יהרוס את הכלכלה, נפשוט רגל. שמיר לא אמר לו: 'אתה ליכוד, אתה הולך איתנו'. עד היום לא שאלתי למה ובאותו יום התפטרתי. לא יודע אם יש עוד מקרים שמעבירים החלטה בניגוד לדעת ראש הממשלה"

ביילין, שהיה מקורב לפרס, חושב שיש לו תשובה לחידה שהעלה ארנס: "בשלב מסוים בא אלי דן מרידור, קודמי בתפקיד מזכיר הממשלה ואז חבר כנסת בליכוד. הוא אמר: 'מוכרחים לדבר עם שמיר כדי שירד מהסיפור. הוא לא מבין איזה נזק יכול להיגרם כשהצבא באמת לא רוצה את הפרויקט'. דן היה קרוב לשמיר, אבל אמר: 'הוא סומך עליך, עלי הוא יכעס'. שמיר הושפע מארנס, ולדעתי בליכוד הצביעו אז בעד המטוס בגלל החשש לשבור את לבו של ארנס. שמיר בירך שהפרויקט בסוף בוטל, הבין את הבעיה, אבל לא רצה לריב עם משה"

קלף נוסף בלחצי הסגירה היה כמובן האלוף במיל' בן–נון, אז ראש אגף תכנון בצה"ל. "אני זוכר שהוא בא אלי למשרד. לא אגיד שבכה, אבל ביקש שנעשה כל מאמץ לשכנע את פרס", ביילין נזכר. "עשה עבודת לובי. אמר שכל ההוצאה הלאומית תלך על הלביא ותבוא על חשבון דברים חיוניים, כשאפשר לקנות בזול מטוסים אחרים. הוא חלם על ה־F22 שלא קיבלנו עד היום."



יצחק רבין עם צוות הלביא. צילום: התעשייה האווירית

בן–נון מודה שהתנגד נחרצות: "התזה של לבנות פלטפורמה בארץ לא לקחה בחשבון את כוח האדם. ללביא נדרשו הרבה אנשים לעבודות פשוטות של לואו–טק, בעוד שחיל האוויר היה צריך להשקיע בדברים ייחודיים כמו מזל"טים. לקראת הביטול היה צריך להשקיע בו עוד מיליארד, או יותר, לפיתוח, בעוד שהייתה לנו אפשרות מידית לקבל מטוסי F16. הפרויקט לא עמד בזמנים, בביצועים ובעלויות. הייתי באג"ת, ייצגתי את דעת המטה הכללי ולקחתי סיכון, כי רציתי להיות מפקד חיל האוויר. ברגע שלא הגנתי על הלביא, היו יכולים למצוא מישהו אחר"

יש אנשים שחושבים שהמאבק של בן–נון היה גם אישי. בקרב על ביטול הלביא היה לא מעט אגו. "כשדוד עברי סיים את תפקידו כמפקד חיל האוויר, אביהו חשב שהוא צריך להיות המפקד הבא, אבל עמוס לפידות מונה", ארנס מסביר. "עברי ולפידות היו בעד הלביא, אז הוא היה נגד. בן–נון דחק את הרצל בודינגר החוצה משום שהיה בעד המטוס. כשאביהו עמד לפרוש הייתי שר הביטחון. הוא נתן לי רשימת מועמדים לרשת אותו. מי יצא הכי נמוך בציונים שהעניק? בודינגר"

בודינגר ירש ב–1992 את בן–נון כמפקד חיל האוויר. הוא היה חובב נלהב של הלביא, אבל היום מסרב להשליך בוץ על אחרים. "לא אשמיץ אף אחד", הוא אמר. "בחיל האוויר היו אנשים חלוקים מיום שקם ועל כל דבר. ספיטפיירים, מיראז'ים, אבל בסוף עושים את מה שצריך. הלביא בוטל בגלל לחץ אמריקאי. זו הסיבה ולא חשוב מה אחרים אומרים. רבין זרק את האמריקאים מהחדר, שבוע אחרי נסע לארצות הברית, וכשחזר אישר את הביטול"

למה?

"הלביא היה מתחרה רציני, והאמריקאים ידעו את זה. טסתי במטוס הזה נגדF16 ו־ F15וניצחתי. לא עשיתי שום דבר, המטוס עשה את העבודה. עבר הרבה זמן. דווקא עכשיו להוציא את הנושא הזה מהקבה:"?

פצע פתוח

סגירת הפרויקט הייתה טראומטית ומבחינת כמה אנשים התחושה הייתה של סכין בלב. "הלביא היה מקפיץ את התעשייה האווירית ואת התעשיות המלוות בכמה דרגות", ארנס משוכנע. "התעשייה האווירית הייתה היום כמו לוקהיד מרטין, חלק גדול מהמשק הישראלי. לו באמת הייתה שאלה של כסף, היו יכולים לפנות אלי והייתי משיג את החסר. זה פצע פתוח. לא רק אצלי אלא אצל עשרות-אלפים. כל מי שהיה קרוב וסתם אזרחים שראו במטוס מקור גאווה"

מפעלים בארץ שייצרו את חלקי המטוס ספגו מכה אנושה ואלפים פוטרו. "הייתי בעד הלביא", אומר עברי, שהיה כאמור מנכ"ל משרד הביטחון. "אמרתי שאני מוכן לעזוב את התפקיד, אבל רבין ביקש שאשאר ואעזור לסגור כמו שצריך. הצבא אמר שיש לו תחליפים למטוס ושלא יצטרכו לפטר, אבל לא הגיש במשך שנתיים תוכניות"

אלפים פוטרו. הלביא. צילום: נתי הרניק, לע"מ

מנהל הייצור בנימיני זוכר את הימים שבהם היה צריך לבשר לאנשים שהחלום נגמר: "אמרו בהנהלה: 'תן לנו מחר עשרה שמות'. עניתי: 'תשכחו ממני. לא נותן שם אחד'. בתחילת הפרויקט הגיע בחור בשם עוגן. שיער ארוך, מכנסיים קצרים קשורים בחבל. שאלתי מה מקצועו, אמר שלא למד. שאלתי: 'למה באת?'. ענה: 'אני פסל, יש לי גלריה. אם תיתן לי לתכנת, אני אתאים'. אמרתי: 'בוא'. האיש נהיה המתכנת הכי טוב שהכרתי. כשהלביא נפל הוא הראשון שהתייצב, כי קיבל הצעות מכל העולם. כשנכנס לחדר, אמרתי: 'לך מפה'. לא רציתי, אבל לא עזר. הוא נחת בלוס אנג'לס וכשיצא משדה התעופה חיכה לו אוטו חדש קשור עם סרטים אדומים, כמו מתנה. היום הוא בארצות הברית, מתכנן מכוניות חדשות. עצוב מאוד. עבדתי עשר שנים לחינם."

גם מי שצידד בסגירת פרויקט הלביא מודה שלא היה מדובר בפיל לבן מוחלט. על חורבותיו הפכנו לאומת סטארט–אפ מפותחת. "ההייטק של מדינת ישראל מתחיל בהרבה מובנים בסגירת הלביא", משוכנע עברי. "הוא מהברכות הגדולות שהיו למדינה. יש לוויין בשמיים ויש חץ. בראייה לאומית, לא מדובר בכישלון. אין מטוס, אבל קיבלנו מהפך טכנולוגי שנכנס לתעשיות הביטחוניות."

הלביא היה גדול עלינו?

"כלכלת מדינת ישראל ב–87' הייתה שונה מהיום. עכשיו יכול להיות שכן היה אפשר לעשות. ב–84' היינו אחרי המשבר הכלכלי. היו קיצוצים בתקציב הביטחון, לא סתם הצבא היה נגד. הוא פחד. הייתה כאן הרבה פסיכולוגיה, וכלכלת מדינת ישראל לבדה לא הייתה מסוגלת לייצר מטוס קרב"

בלביא נזכרים מדי כמה שנים, כמונומנט גרנדיוזי, אבל יש שיר נפלא שכתב מאיר גולדברג, "התעשייה האבירית". שיר שהלחינה ושרה קורין אלאל ומזכיר כל פעם מה היה כאן בקיץ 1987 .

"הוא עבד כל שעה, לא הביט בשקיעה
שנפלה כמו שק על גבו
הם נתנו לו תמיכה בארמון המלוכה
אבל הם גם ייקחו את לבו

אז הייתה ישיבה ממושכת
הם בדקו כל פריט ופריט
והחליטו יותר חשוב לחם
מהתעשייה האבירית

הוא שוטט מתוסכל ברציפי הנמל
ואחר כך עלה לסיפון
שחרר חבלים, עוגנים בתולים
והפליג בלי שנאה או כיוון

בלי לחשוב מה יהיה, את חרטום האריה
הוא ניווט אל מצר הסלעים

כמו אנדרטה מעץ, חלומו התנפץ
וטבע בגלים הכהים "

"בתקופה דומה כתבתי גם את 'ארץ קטנה עם שפם', שאומר שאנחנו קטנטנים, אבל עושים המון רעש", מסביר גולדברג. "אני חושב שההחלטה לבנות מטוס קרב היא סוג של יומרה ושחצנות. משהו בסגנון העכבר ששאג"

השתנינו אחרי 30 שנה?

"הפומפוזיות נשארה ויחד איתה הליקויים בקבלת החלטות על מה עושים עם הכסף. אפשר להפוך בראש את הלביא לצוללת צהובה, או לצוללת אחרת וללכת עם זה לאן שרוצים. המגמה התעצמה ברמת הפאתוס וגם השימוש בכספי ציבור לדברים שהציבור לא ממש ביקש. אם היו שואלים אותו, אני בטוח שהוא היה חושב על מטרות אחרות"