

בהעדר מספר מספיק של מטרות תקינות מסוג זה, היתה פעולת האויריה עלולה להתרכז על האוירודרומים של היריב; ואזי היו אלה ודאי מתפרקים לאטומים בשלימותם בקצב מהיר מדי היה, איפוא, הכרח לגזור הגבלות מראש על הפעלה שכזו.

שני כוחות האויר הסקטיים הוגברו במידה ניכרת על ידי תוספת כוחות משתי ה"זירות" האחרות של נאט"ו, שבקצות אירופה הצפונית והדרומית. כוח האויר הסקטי ה-2 שנמצא בצפון "זירת המרכז", כלל "קבוצות", "כנפים" ו"טייסות" בריטיות, בלגיות, הולנדיות, נורבגיות, ודניות. ה-4, שבדרום זירת המרכז, היה מורכב מ"קורפוס אויר טקטי" צרפתי, "דיביזיית אויר" קנדית, "חיל אויר" אמריקאי ונוסף לכך עוד 3 טייסות — איטלקית, יונית ותורכית. כן כלל בתוכו כל אחד מ-2 הצדדים גם כוחות הפצצה בריטיים ואמריקאיים בתוך אלה — מטוסי צי מתוך ה"צי ה-VI" של ארה"ב שבים-התיכון. לבסוף, על "פיקודי-מפציצים" הוטלו, משני הצדדים, משימות הפצצות אטומיות.

מרחבו האוירי של ה"צפון" השתרע על פני מדינות "בנלופס", פאת-גבול צרפתית והשטח הגרמני, שגבולותיו מדרום למזרח עברו, לפי הקו קובלנץ—בראונשוואיך—המבורג. מרחבו של הדרום כלל את צרפת המזרחית, עד לקו דיון—מיולהאוזן (מדרום) ואת רובה של גרמניה המערבית, פרט לרצועה שלאורך גבולותיהן של אוסטריה, צ'כוסלובקיה ומדינת תיורינגיה (שבגרמניה המזרחית). כללו של התמרון היה נתון לסמכותה של מפקדת כוחות האויר של מרכז אירופה, היושבת בפונטנאבלו. ולבסוף, אזור שלישי — אשר להלן נראה את דרך השימוש בו — שפריו היתה מרכזו, והוא השתרע מן הים בצפון, ועד לקו של בלוג ונאואר בדרום; אזור זה הועמד תחת פיקודו של ראש ההגנה הנגד-מטוסיית הצרפתית, שמפקדתו בורסאיל. התימרון פוצל לשני חלקים; השלב ההתחלי שבמשך שלושת הימים הראשונים, כלל את ההזעקה הפשוטה וההזעקה המאומצת ואת העברת הכוחות למצב של פעולה. לאחר כך, במשך השלב השני, ההזעקה הכללית ופרוץ-התוקפנות מאחד הצדדים שימשו פתח לכלל פעולותיה של מלחמה אוירית.

מנהלת התמרון לא שכחה להדגיש את הצד המלאכותי במקצת (והבלתי-נמנע) שבתרגיל — כתוצאה הן מן ההגבלות שגזרו על הכוחות לגבי סוג המטרות הנתקפות (כנ"ל) והן מן התפעול הנמרץ למדי, והעולה לפי-הרושם הצפוי במקרה המציאותי, של הפצצות אטומיות שאורח ביצוען הוצג במיוחד בנושא ללימוד במהלך תמרון זה.

מטרת התימרון

אכן, ראשית-מטרותיו של התימרון "כרטיס לבן" זה היתה לימוד ה"פעולות האטומיות", אשר זה הפעם הראשונה נתבצע בעזרת הפעולה של ה"אויריה-האסטרטגית" (במקרה זה — האויריה האמריקאית והבריטית שבבריטניה ואוירית-הצי של ה"צי ה-VI" לארה"ב. את ההפצצות האלה היה צורך לנתח בכל דרגי-הפיקוד, על-מנת לבחון ולודא למעשה את ההיערכות-להלכה המקובלת לגביהן. מפקד כוחות-האויר שם * דהינו, למעשה, מטוסים בעלי ציוד מכ"מי המאפשר להם — בדומה למטוסים ליליים — לנוע, "לראות" ואף להילחם גם בתנאי חשיכה וראות-לקויה-ביותר. לרוב מצריך סידור כזה את הפיכת מטוס הקרב לדו-מושבי, בשל הצורך באיש מיוחד לטיפול במערכת המורכבת של מכשירים אלקטרוניים — המער.

את הדגש בעובדה כי בסופו-של-דבר, הרי כל הפעילות הזאת חייבת להביא לידי כך כי הפצצות תגענה אל מטרותיהן; ואת המאמץ לכך אי-אפשרי להפריד מבעיות גלוחות מרובות, הן בעיות אנושיות והן אחרות.

המטרה השנייה התבטאה באימונם של כוחות-האויר. כמובן שהמדובר היה לא רק בצוותי-האויר אלא אף בכל אותו המניין העצום המהווה כיום את האויריה הצבאית, על איך-הספור של שירותי-הקרקע שלו, שמוטל עליהם לאפשר את תפעולו — וכן דרכי הקישור המרובות עם המפקדות השונות, מוצבי התצפיות והבילוש, האלחוט, המכ"ם ושאר האמצעים והזרועות אשר לא נזכרו כאן מהם אלה העיקריים בלבד.

לבסוף, במקום השלישי, צויינה בחינתו של אותו מצב כוונות מתמיד שפירושו הוא כי כל כלי-הפעולה האלה יהיו בכל רגע מסוגלים לפתוח בפעולה "מן המקום". למשל — מספר מטוסיים של מטוסים, אשר מחזיקים את מנועיהם במצב "חם", צריכים להימצא בתמידות במצב המאפשר להם להמריא מבלי שניה אחת של פיגור.

הדובר בשם מנהלת התמרון, אף הוא הזכיר כי השאלה העיקרית שהוצגה בתמרון — דהינו, ההפצצות האטומיות — אסור כי תשכיח את שאר משימות האויריה, כגון ההגנה-האוירית במובנה הצר של המלה, ההמנעה, הסיוע, הפעולות נגד מתקני המכ"ם והאוירודרומים של האויב; וכן גם הענפים הנוספים, כגון סימון-אלחוטי לנתיבי-האויר, האיתות האוירי והגנת שטחי המדינה בפני פגיעות והצנחות מן האויר.

התרגיל "רגולוס"

סוגית ארגון ההגנה בקנה-מידה ארצי על שטחי המדינה — היא-היא אשר שימשה הנושא לתמרון "רגולוס" אשר "הורכב" — באופן מקורי עד מאוד — על שלבו השני של תמרון "כרטיס לבן". התמרון "רגולוס" התבטא בתרגיל הגנה-אוירית שנערך במרחב "נוסף" שלישי, (גליליפריס וסביבתה), אשר כבר הוזכר לעיל. מרחב שלישי זה שימש במסגרת הקוית של התמרון "כרטיס לבן" כאזור-העורפי של שני הצדדים. בהיות וכזה היה אופיו של אותו מרחב, הוטל על מפקד "ההגנה האוירית על שטח המדינה" לגלות ולירט את כל המטוסים הטסים מעליו, אשר לא היו שייכים במפורש לכוחותיו של אותו מרחב — וכן להודיע על תנועתם מעל למרחבו לשני הצדדים ה"גלחמים". למעשה נמצאה פעולה זו מכוונת בראש וראשונה כלפי מטוסייה של "אוירית התגבור" האסטרטגית ואטומית שבסיסה היו בבריטניה. לדעת מומחים צריכות היו תוצאותיה של פעולת הגילוי והיירוט להסתכם סיכום מוצלח מאוד, בהגיעם עד כדי 80%; והן היו עשויות אפילו להיות טובות עוד יותר אילו עמד לרשות ההגנה — לנוכח הימים הלא מעטים של מזג-אויר רע — מספר מספיק של מטוסים "לפעולה בכל מזג-אויר שהוא" *.

מנהל התמרון הביע את צעריו על כי טרם נמצאה האפשרות להאחיד את ההגנה-האוירית של אירופה כולה בתוך גוף אחד ואחיד, ותחת זאת שומרת עדיין כל מדינה בידיה את האחריות והסמכות הנפרדות באשר להגנה על שמי ארצה. לא עלה עד כה אלא להקים, ליד "נאט"ו" את "ועד-המרחב-האוירי" האירופי, שהוא מוסד צבאי ואזרחי כאחד אשר נועד לו לעתיד תפקיד בעל חשיבות הגוברת-והולכת.



כתמיד בתימונים כאלה, לא תתבהרנה (ולא תתפרסמנה) (סוף בעמוד 55)

הדי התמודדות ראשונה של „סאבר“ מול „מיג“ *

רגל), המאפשר להם לקבוע, בדרך כלל, את מקום הקרב, צורתו וקצבו.

התפתחות המטוס הסילוני מציגה דרישות קשות ההן בפני המעצמות המתחרות ביניהן בייצורו וב-איכותו, הן בפני הטייס החייב לשלוט במכונה שמהי-רותה 1200 מיל לשעה, בגבהים שלמעלה מ-30.000 רגל (בהם הראיה אינה מהימנת), ובתנאים אלה להפעיל את נשקו.

הכוחות הצפוניים מנצלים את ההזדמנות לאמן מעל קוריאה מאות טייסים בבעיות החדשות של מלחמת-האוויר הסילונית. גם בשטח זה מקיימים הצפוניים עדיפות מספרית, אם כי האיכות הממוצעת של טייסי ה„מיג“ היא נמוכה הרבה מזו של טייסי ה„סאבר“ים.

המרחב האווירי שמעל לשטח בין הנהרות יאלו וצ'ונגצ'ון הגו „מרחב-ההפקר“, שעל בעלותו ניטשת מלחמת-האוויר שבקוריאה. מרחב זה כונה בשם „נתיב-המיג“. מטוסי „סאבר“ נורת-אמריקן F-86 נאבקים שם נגד מטוסי „מיג-15“ על עליונות אוי-רית בשמי קוריאה. המצבה הכוללת של מטוסי ה-„סאבר“ אשר לחיל-האוויר של ארה"ב בקוריאה — כ-150; לחיל-האוויר של יריבם הסיני מיחסים כ-700 מטוסי „מיג-15“, שבסיסיהם במנג'וריה. חיל-האוויר הסיני מטיל פעמיים ביום למערכה של „נתיב-המיג“ כ-100—300 „מיג“ים, נגד כוח מטוסי-קרב שלעיתים רחוקות עולה על 70 „סאבר“ים. בתקופת השיא (נו-במבר 1951) הגיע היחס בין „סאבר“ ל„מיג“ ל-1 כנגד 10. אח"כ ירד ל-1 כנגד 7.

מה בין „מיג“ ל„סאבר“

(מהלכי-הסתגלות במלחמת-האוויר בקוריאה)

כזו, שה„סאבר“ היה מסתכן ב„הזדקרות“ אילו היה מנסה לרדוף אחריו במסלול-תנועה שכזה.

גם באשר לגובה טיסה מכסימלי — ה„תקרה“ — ישנה ל„מיג“ עליונות ברורה; ומערכי-מטוסי „מיג“ הובחנו טסים ברום 15.000 מטר, על-ידי טייסי „סאבר“. ואילו אלה האחר-רונים נתקלו בקושי-מה בנסותם להתמיד בטיסה ברום של 13.500 מטר.

בפניות, נתגלה ה„סאבר“ — עד לסוף שנת 1951 — כעדיף על ה„מיג“, ברום שמתחת ל-9000 מטר. ואילו מעל לרום זה, היה ה„מיג“ הופך לעדיף. השינויים שהוכנסו בינתיים במטוסי-קרב סוביטי זה, העניקו לו את היתרון בכל שעורי-הרום — אולם, בלויית מגרעת, והיא: הנטייה ל„הזדקרות“, במצבי מהירות גבוהה, דבר המביא לידי אבדן השליטה של הגייה-טיסה. מספר טייסים אמריקאיים הודיעו בדוחותיהם כי על מנת להחלץ מתקלה זו, ניסו מטוסי „מיג“ „לאבד גובה“ במידה ניכרת מאוד — בין באמצעות סחרור, ובין ע"י צלילה.

להלן — נסיון-סיכום, ממקור צרפתי, להתמודדות שבין מטוסי „סאבר“ F 86 ו„מיג“-15 בקוריאה.

ההתנגשויות האוויריות השונות מעל לקוריאה הצפונית איפשרו לקבוע את העובדות הבאות:

— ראשית, מכל אותם מטוסים אמריקאיים ובריטיים אשר פעלו בקוריאה, רק ה„סאבר“ נתגלה כמסוגל לעמוד בפני ה„מיג“. העמדתם של שני סוגי מטוסים אלה, אחד-מול-יריבו הבליטה את תכונותיו של כל אחד מהם.

— במהירות-שיט מכסימלית, יש לציין עליונות — אם כי מועטת מאוד — לטובת ה„סאבר“, מתחת לרום 6000 מטר. ואילו מעל לרום זה, כנפו של ה„מיג“ על העליונה — אך גם כן במידה זעירה.

— בצלילה, ישנה ל„מיג“ עליונות מפורשת, בשיעור-מאך כש-המדובר הוא בשיעור כשלמעלה מ„מאך“ 0,95. ואילו מתחת לשיעור זה — שוים שני המטוסים בבצעונם.

— במהירות-הנסיקה — עליונות בולטת ל„מיג“, תודות ל-כנפיו מועטות-העומס. זווית-הנסיקה שהוא מתמיד בה הנה

מטוסי קרב סילוניים תקפו מפציצים לע"ע בשני מקרים. באחד — תקפו מטוסי-קרב של ארה"ב מפ-ציצים צפוניים; ובשני — תקפו מטוסי-קרב צפוניים מפציצים של חיל-האוויר של ארה"ב. בשני המקרים נסתיים המאבק לטובת מטוסי-הקרב התוקפים, על אף הליווי של מטוסי-קרב שהבטיחו את המפציצים. מסתבר שמטוסי-קרב סילוניים אינם עשויים לאבטח מפציצי-מדחף, האטיים מהם בהרבה.

מרבית טייסי ה„סאבר“ מסכימים שה„מיג-15“ הוא מכונת טיסה משובחת יותר מאשר ה-F-86 ברם, הם מאמינים אמונה שלמה כי ה„סאבר“ הוא מכונת-

במשך קצת למעלה משנה הפילו ה„סאבר“ים 323 „מיג“ים (כולל: 144 — „מושמדים“, 20 — „קרוב לודאי מושמדים“, 159 — „ניזוקים“). אבידות ה-„סאבר“ים היו: 18** — זאת — על-אף עליונות בצעון-הטיסה של ה„מיג“ים בגבהים רמים (שמעל 30.000

* לפי מאמר ב- Irish Defense Journal, יולי 1952.

** יש לזכור שאומדנות אלו הן ממקור-ארה"ב. אין ספק שאומדנות הסינים שונות. אף-על-פי-כן נראה שביסודה נכונה הטענה שעל-אף נחיתותם המספרית של ה„סאבר“ים הופלו הרבה יותר „מיג“ים מאשר „סאבר“ים באותה תקופה. — המער.