



סיוע-אוויר - קרוב - כיצד?

קפטן רוברט ב. אספרי

מיההשביעית ויחידות של בנות-הברית) 80 גיחות ויותר. כ-25 אחוזים מגיחות אלו לא יצאו לפועל בגלל מזג-אוויר גרוע בשדות-התעופה מהם נועדו המטוסים להמריא; וכ-40 אחוזים נוספים לא יצאו לפועל בגלל מזג-אוויר גרוע מעל למטרה. דהיינו, מזג-האוויר ביטל כשני שלישים מן הגיחות שהיו מיועדות לסיוע-האוויר הקרוב.

בדומה לזה, במשך שנת 1960 דרשה הארמיה-השביעית 1400 גיחות-אימון לסיוע-אוויר קרוב, עד לדרג של קבוצת-קרוב או גדוד-רגלים משריין. 80 אחוזים — או 1.120 גיחות — אושרו עלידי חיל-האוויר. 40 אחוזים, דהיינו כ-600 גיחות, בוצעו הלכה למעשה — לאמור, פחות ממחצית הדרישות המקוריות. לגבי 90 אחוזים, בקירוב, מהגיחות שלא יצאו לפועל — הוסבר הדבר עלידי מזג-אוויר גרוע. עשרת האחוזים הנות-רים „תורצו“ בטעמים מטעמים שונים: תקלות-אלחוט אצל פקח-האוויר; כשלונן של הצבא בהפסקת אש-הארטילריה תלולת-המסלול באיזור-המטרה, או בנתיבים המוליכים אליו וממנו; אייכולתו של פקח-האוויר לכוון את המטוסים אל המטרה בגלל קשיים בניהוי המטוסים או המטרה; כשלון הטייס בניהוי המטרה. עשרה אחוזים הנו מספר מטעה — שכן האחוז עלול היה לגדול, ללא ספק, אילו אפשר מזג-האוויר למספר רב יותר של מטוסים להמריא.

התוצאה הסופית הנה שואה. לויטננט-קולונל אחד התלונן כי במשך שנתיים וחצי של שירות בגדודי-רגלים משוריינים וב„פיקודי-קרוב“ שבדיכוייות משוריינות חזה רק ב-12 גיחות למשימות סיוע-קרוב שיצאו לפועל הלכה למעשה בשעת האימונים; כמה לויטננטים, מפקדי-מחלקות, העירו כי בתקר-פת שירותם-הם לא קיבלו גדודיהם מעולם סיוע-אוויר קרוב בעת קיום התרגילים! אין לצפות להשג טוב יותר בשנת 1961: נערכו בה רק 640 גיחות מוצלחות, שהעסיקו 32

בעת „מגן-חורף 2“ (תמרון-החורף של הארמיה השביעית ב-1961 במזרח-באואריה) עמד רבי-סמל פלוגתי, שענד את אות-הצנחן ונלחם במלחמת-העולם השניה ובקוריאה, ועיניו נשואות אל מטוס-סילון יחיד של חיל-האוויר האמריקני שחלף ביללה בשמי העופרת.

„אנחנו נמצאים שלושה ימים בשדה“, אמר במרידות, „וזהו סיוע-האוויר הראשון שקיבלנו. אותו מצב ארוך שרר באירופה בשנות המלחמה (45—1941) — ואותו מצב בקוריאה, פרט למקרים שזכינו לסיוע מצד מטוסי צבא-הצי“.

מאוחר יותר באותו יום השמעתי דברים אלה באוזני גנרל מצבא-היבשה — אשר יישאר על-שם כשאר האנשים הנו-כרים במאמר זה.

„אכן, הצדק עמו“, אמר הגנרל. „מלבד מצבא-הצי בקוריאה לא קיבלתי מעולם סיוע-אוויר קרוב הראוי לשמו. לא קיבלתי סיוע כזה בתמרון הנוכחי ולא אקבלו אף אם נצא מחר לקרב. זוהי מהלומה שאני זקוק לה; ובושה וכלימה היא, שאין ביכולתנו להשיגה. הצרה היא שאנשי יודעים כי אין לנו סיוע כזה — והדבר גורם לירידת המוראל“.

„הצרה היא“, הסביר לי קצין בכיר בחיל-האוויר, „שאין לו לצבא-היבשה מושג על אודות משמעותו של סיוע-אוויר קרוב. הם חושבים על „זמזומנים“ הצוללים לפני קווי-החזית שלהם, המטילים פצצות נפל"מ; ואילו אנו חושבים על טוחים של מאות קילומטרים, כדי לאפשר להם להמשיך במשימתם, משוחררים מאוירת האויב“.

„מגן-חורף 2“, התמרון שבו הועלו שיחות אלו ואחרות עם קציני צבא-היבשה וחיל-האוויר של ארה"ב, העמיד במבחן את כל תחומי-היכולת הטקטיים — לרבות סיוע-אוויר קרוב עלידי „פיקוד-האוויר-הטקטי ה-17“ ליחידות הארמיה-השבי-עית. במשך חמשת ימי התמרון דרשו כוחות נאט"ו (האר-

צותים של פקחי-אוויר מאומנים כחלק אורגני של דיביזיות משוריינות ודיביזיות רגלים. מכיון שתקנות הבטיחות לגיחות-אימון קובעות שלא תתקיימנה טיסות אם יש עננים הנמוכים מ-1,200 מ' ואם אין ראות טובה עד 6 ק"מ — ומאחר שבחלק זה של גרמניה תנאים כאלה אינם קיימים במשך שני-שליש של השנה — גדול הפיתוי לתרץ ליקוי זה במגזר אויר גרוע.

לרוע המזל, מזג-האוויר הוא רק חלק מן הקושי. סיוע-אוויר קרוב הוא כלי-זינוק, נשק מסוכן מאד שיעילותו תלויה באדמ הדורשו ובאדמ המפעילו. כשהאנשים המעורבים בדבר דבי-קים בהלכות שונות — וכאשר קורה והלכות אלה נשענות על תפיסות-מוטעות וחוסר-בטיחות — יגיעה ממילא, למבוי-סתום.

הגדרת המונח

ההגדרה הרשמית של צבא-היבשה לסיוע-אוויר קרוב מובאת ב"מילון למונחים של צבא ארה"ב": "התקפה על-ידי מטוסים על מטרות שטח או מטרות ימיות שבהיותם כה סמוכים לכור-חותינו יידרש שילוב של כל גיחה בתכנית-האש והתנועה של כוחות אלה". הגדרה זו דומה להגדרה המובאת על-ידי חיל-האוויר ב"מילון למונחים צבאיים של ארה"ב, לשימוש בכל הזרועות": "פעילות אווירית נגד מטרות-אויב, הנמצאות בקרבה יתרה לכוחותינו והדורשת את שילובה של כל גיחה בתכנית האש והתנועה של כוחות אלה".

הצבא מרחיב ומפרט הגדרות אלה באמצעות מפרטים מבצעיים מסוימים. יעילותו של סיוע-אוויר קרוב תלויה במהירות-הענותו לצרכיו של מפקד כוחות-היבשה. הסיוע חייב להתן תוך שעה, לכל היותר, ממועד הדרישה המקורית — הגם שבמקרים מיוחדים, כגון מטרות-מזדמנות וחולפות, הכרח לודא הענות מהירה יותר. כללו של דבר, אפשר להשוות את דרישתו של הצבא לסיוע-אוויר קרוב לדרישתו מן הארץ-טילרית: מתן סיוע במקום ובזמן שבהם אתה רוצה בו.

לפי הגדרותיו של הצבא, עשוי מפקד כוחות-היבשה לבקש סיוע-אוויר קרוב החל בטוח של 500 מטרים לפני גייסותיו — ועד לטוח בו עדיין תהא לסיוע השפעה מידית על מצבו. עדיפה לגביו השמדתה הגמורה של המטרה; אולם מוכן הוא להסתפק בנזק או שיבוש שיאפשר ליחידות לכבוש את היעד, שהיה בלתי-ניתן לכיבוש עד כה.

בהתאם למצב הטקטי יקבע מפקד כוחות-היבשה את העיתוי של הסיוע האווירי הקרוב. בלחימה "מקובלת" הוא ירצה בסיוע-אוויר בתנאים הבאים: כאשר אין באפשרותו, באותו רגע, לנצל את הארטילריה הכבדה — למשל, בעת התקפה אמפי-בית או מוטסת, או בצליחת-נהר רבתי; כאשר הארטילריה הכבדה אינה מסוגלת לבצע את המשימה או כאשר היא מועסקת במקום אחר; כאשר הוא מנצל את כל עצמת-האש שברשותו — ועדיין אינו יכול לבצע את המשימה; הוא ירצה בו, בכל עת, כסיוע לסוירים טקטיים או כדי לסייע ל"הסתערויות אנכיות" הנערכות על-ידי הליקופטרים.

במבצע מהסוג של "כיבוש-דליקות", אליו הוטסו יחידותיה, הוא יהיה מעונין בסיוע-אוויר קרוב עד שתגיע הארטילריה הכבדה שלו — בתנאי שהשטח יאפשר את ניצולו. במלחמה בה

משתמשים בנשק-גרעיני טקטי, ירצו מפקדי כוחות-היבשה בסיוע-אוויר קרוב בכל המצבים הללו; אבל בשדה-הקרב הגרעיני, כפי שהוא נחזה, הם יחפצו בו לעתים הרבה יותר תכופות, ובעצמה רבה יותר, מכיון שהניידות והפיזור הגדור-ליסי-יותר של היחידות ישללו חלק ניכר מעצמת-האש של הארטילריה המסייעת ליחידה הקטנה בשדה-הקרב ה"מקובל".

כיצד מוגש סיוע-אוויר טקטי?

התפקיד של מתן סיוע-אוויר קרוב לצבא-היבשה מוטל על חיל-האוויר. הגם שמפקד כוחות-היבשה יזום את הדרישה, הרי שקצין הקישור, שהנו איש חיל-האוויר, מעביר אותה הלאה ובסופו של דבר מקצה את הסיוע ושולט בו. קצין הקישור מבצע זאת באמצעות מערכת-תקשורת הקיימת ב"מר-כנ"ל-סיוע-אוויר" אשר במפקדת הארמיה. מרכז זה, המנוהל בצותא על-ידי אנשי צבא-היבשה וחיל-האוויר, מסופח ל"מר-כנ"ל-מבצעים" של הארמיה. חיל-האוויר מיוצג במפקדת הדי-ביויה על-ידי קצין-קישור, העומד בראש פלגת קישור-אוויר ב"מפקדת-הסיוע" או, לעתים, ב"מרכז-ניהול-האש" של הארץ-טילרית הדיביזיונית. קצין-הקישור בדיביזיה מפעיל את פקחי-האוויר של קבוצת-הקרב ופיקוד-הקרב, שכל אחד מהם הוא קצין בחיל-האוויר המפקד על צות אנשי צבא-היבשה הפועלים מכלי-רכב של צבא-היבשה ובאמצעות-תקשורת של צבא-היבשה. פקחי-האוויר הנו היוזם דרישות לסיוע-אוויר קרוב.

זוהי הנקודה החשובה. שכן, אם ננסה את הדברים בלשון אחרת, משמעם שמאלף ועד תו — מפקח-האוויר בדרגת לוי-טננט ועד למפקד כוח-האוויר-הטקטי בדרגת גנרל — תלויה באנשי חיל-האוויר נכונות-ההענות של כלי-זינוק, שהוא לעתים קרובות חיוני במצב הטקטי הנוצר על הקרקע. כושרם להעריך את המצב שעל הקרקע מוטל בספק, ומובן שהם מושפעים מן הגישה הקיימת בזרוע שלהם.

התפיסות הרזוחות כיום בחיל-האוויר מגבילות חמורות את יכולתו להגיש סיוע-אוויר קרוב בתנאים הרצויים למפקדי צבא-היבשה. החיכוך הראשון נובע משיקול אסטרטגי לפיו מוקצה חלק-הארי של תקציב חיל-האוויר ל"פיקוד-האוויר-האסטרטגי" (SAC). חרף משברים צבאיים, כגון אלו שארעו בעשור האחרון בקוריאה, מלאיה, קפריסין, מצרים, אלג'יריה ולאוס — ועתה ברלין — דבק חיל-האוויר באותה עדיפות תקציבית ראשונה-במעלה הנראית לו: קיום יכולת לוחמה גרעינית כלל-עולמית. בעוד שאפשר וצריך ללמד סניגוריה על יכולתו של "פיקוד-האוויר-האסטרטגי" בעבר ובהווה — וסבורני כי על כך חייב המערב לפיקוד זה הכרת-תודה עצור-מה — הרי פיתוחם של אמצעי-תגמול אדירים אחרים, כגון הטילים-הבליסטיים הביני-יבשתיים ו"פולריס", בנוסף לשיפור המתמיד במערכות טילים נגד-מטוסים, העמידו בספק את התבונה שבהגדלת מספרם של המטוסים קבועי-הכנף ב"פי-קוד-האוויר-האסטרטגי".

עמדתו של "פיקוד-האוויר-הטקטי"

החיכוך השני נובע מן הראשון; עמדתו של "פיקוד-האוויר-הטקטי" כלפי סיוע-האוויר הקרוב. דומה שההצהרות שהושג מעו מפי קצינים אחרים בחיל-האוויר — על-אף שוני

הביקורת שמשמיעים אנשי-הצבא מצביעה על העובדה שמפ-רטיה-הביצוע של מטוסים אלה מבטלים למעשה את סיוע-האוויר הקרוב: שכן, תחזוקתם והפעלתם של מטוסים אלה דורשות, כי שדות-התעופה שלהם יימצאו בריחוק מאות ק"ל לומטרים מפיאתו הקדמית של איזור-הקרב — משמע, שב-הגיע המטוס אל קרה-חזית, כבר צריך כמות דלק גדולה מדי ואיננו יכול להשתתף מעל למטרה דיי-הצורך; אין הוא יכול להאיט דיי-הצורך כדי להלום ביעילות ובדייקנות — ביחוד בריחוק 500 מטרים מגייסותיו-הוא; מהירותו גדולה מכדי לבצע סיוור-ראיה בתנאים טובים כשהמצב הטקטי אינו מאפשר למפקד כוח-היבשה להמתין לתצלומי אויר וכושר-ביצועו אינו תואם את צרכי הסיוע להתקפה בהליקופטרים.

גם בסוגיה זו שונות הצהרותיהם של אנשי חיל-האוויר רק במידת-הדגש שבהן. קצין אחד, "נטה להסכים" שה-F-100 וה-F-105 אינם "נשק-סיוע אידיאלי". אבל, במצב בו ייאלצו אולי להשתתף בקרבות-אוויר, יהיו מטוסים אלה עדיפים על כלי-טיס אטיים ופגיעים יותר. אף-על-פי שלא הסכים למע-שיתו של מטוס "חד-תכליתי" לסיוע-אוויר קרוב, בגלל "תנאי קרב, צפיפות האש (הנגד-מטוסית) והריחוק מן הבסיסים המצויים", לא ראה קצין זה כל רע ב"נסיון לפתח מטוס מיוחד לסיוע-אוויר קרוב למצבים מיוחדים. הסוגיה כולה נשענת על ישומם הנאות של משאבים מוגבלים; ותמיד נוכל למצוא מה לומר בזכות שני הצדדים". קצין אחר מחיל-האוויר דחה את התנגדותו הצבא למטוסים הנוכחיים, באמרו כי "ה-F-100 מתאים בהחלט מכל הבחינות לסיוע-אוויר קרוב". קצין אחר התכחש לאחריותו של חיל-האוויר לגבי סיוע-אוויר קרוב: "הצבא מוכרח להמירו באש-ארטילריה מעולה-יותר ובטילים מונחים".

הנוהג בצבא-הצי

נניח שקיבלנו את ההגדרה הרשמית של סיוע-אוויר קרוב, כפי שציטטנו אותה בראשית רשימתנו, הרי שמפקד בצבא-הצי יכול לצפות להופעת מטוס מעל למטרה תוך 15 דקות — ולא תוך שעה אחת — ממועד הדרישה. בתנאי קרקע נאותים אין הוא מהסס לדרוש הנחחה בתחום 100 מטרים — ולפעמים בתחום 50 מטרים — מקו גייסותיו-הקדמיים. הוא ופקח-האוויר שלו לא יהסו לדרוש סיוע-קרוב אף בלילה; בלילה כביום לא יהסו לדרוש סיוע-אוויר על-ידי הטלת נפ"מ, ריקוט ברקטות חודרות-שריון בעלות מהירות-גדולה או ברק-טות נ"ט, הפצצה בפצצות רסיקות או בפצצות לשימוש-כללי בנות 100, 250 או 500 ליטראות. (בעלות מרעומי-קרבה, מרעומי-הקשה, או מרעומי-השהיה); הבוקה בתותחים בני 20 מ"מ — או בכלום גם יחד. את ידיעותיו מקבל המפקד בתמידות מסיוור-אוויר טקטיים — לעתים קרובות מסיוור-ראיה. כל ההתקפה האנכית שלו המונחתת מהליקופטרים תלויה בשיתוף-פעולה יעיל עם מטוסים. הוא מקבל, בדרך כלל, את אשר הוא מבקש — על כך יעיד כל קצין ב"צבא-הצי", וכן יעשו קצינים רבים מצבא-היבשה שראו ביצועים כאלה במלחמת-העולם השניה ובקוריאה. מיור-גנרל אחד מצבא-היבשה, שנלחם בקוריאה, הצהיר בפומבי כי "סיוע-אוויר טקטי לגייסות בצבא-הצי הוא, פנטסטי. מוכרחים לראותו כדי להאמין שזו אמת".

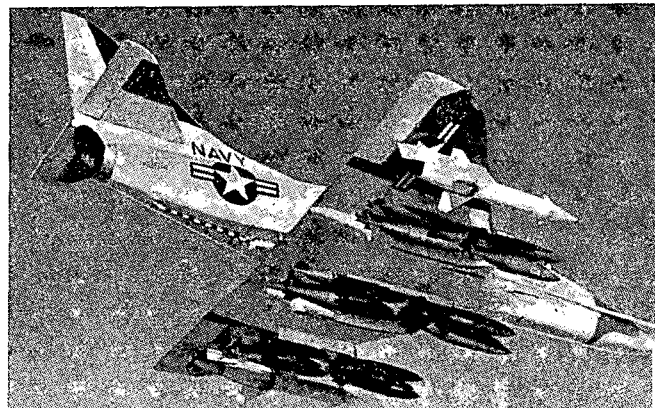
במידת-הדגשה שבהן — נובעות מאמרתו של הגנרל לא-מי (מפקד "פיקוד-האוויר-האסטרטגי" במשך שנים רבות), לפיה לא יהא סיפק בידנו במלחמה הבאה אפילו לחלק כרטיסי-מזון. רמז ברור הוא למלחמה תרמו-גרעינית המונחתת מן האוויר, שבה אף אם יתנהלו בכלל מבצעים יבשתיים גדולים, יהיו בעלי חשיבות משנית ויהנו מסיוע-אוויר בעל הקדימות הנמוכה ביותר.

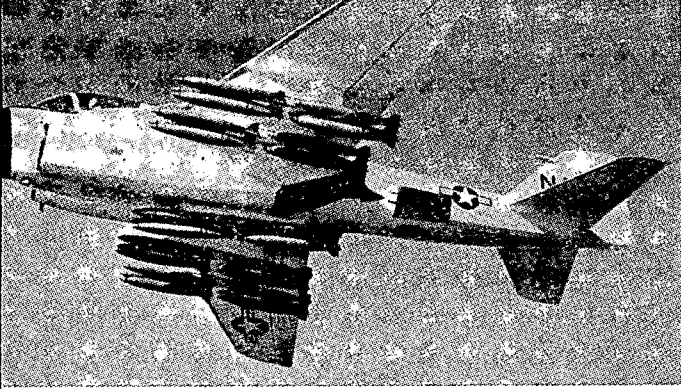
כיום נושא "פיקוד-האוויר-הטקטי" בעול שלוש חשימות: הגנה אווירית של זירת מלחמה על-ידי כוחות-אוויר טקטיים; הטרדת אוויר אויב על-ידי כוחות-אלה; סיוע-אוויר קרוב לכוחות-היבשה באמצעות כוחות-אוויר טקטיים. עדיפות המשימות, או הגישה הטקטית, מובעת באורח בלתי רשמי על-ידי קצינים של "פיקוד-האוויר-הטקטי" — שדבריהם נבדלים זה-מזה במידת הדגשת הדברים יותר מאשר בחפיסת-היסוד.

גנרל מחיל-האוויר אמר לי כי הוא נכון בהחלט להגדיל את עצמתו של סיוע-האוויר הקרוב אם אך ירשה זאת התקציב. מכל מקום, הוא הטעים כי "כל אימת שנעמוד בפני המטוסים הטובים-יותר של הסובייטים בכל מקום שהוא בקרבת "מסך-הברזל", נזדקק לכל המטוסים המהירים שברשותנו — ואף ליותר — כדי להינצל מאבדן עצמאות-האווירית כולה". קצין אחד מחיל-האוויר הצהיר גלויות: "חיל-האוויר מכיר באחריות טקטית כלפי כוחות-היבשה — אך לא מעל לאיזור החזית. הקדימה הראשונה שלנו היא ההגנה-האווירית. אם לא נסלק את האויב מן האוויר בטרם ינחית מהלומה על מערכת-הקרקע — לא תהיה מערכת-קרקע". רק לאחר שינוטרל הכוח-האווירי של האויב, "יוכל חיל-האוויר לשרת את הצבא על הצד הטוב ביותר על-ידי הנחתת מהלומות על האויב באיזור העורף — ואיני מתכוון לבזבוז מהלומות של מטוסי B-19 על גשרים בודדים, כפי שעשינו בקוריאה. כן אין להשתמש בכלי-טיס שמחירו חמישה מיליון דולר להטלת פצצה בת 250 ליטראות. התוצאות המושגות על-ידי סיוע-אוויר קרוב, הן כאין וכאפס לעומת כוח-האש המושקע".

גישה זו, בשילוב עם חישובים תקציביים, היא הגורמת לעק-רון הנקוט בידי חיל-האוויר: "שימור" כלי-טיס טקטיים. לאור תפיסה זו נועד מטוס-סילון רב-ביצועים — המטוס ה"רב-תכליתי", כגון ה-F-100 או ה-F-105 החדש-יותר — למלא כל אחת משלוש המשימות האלו.

ה"סקאיהוק" A4D-5, מטוס לסיוע קרוב, הנראה כאן בפעם הראשונה נושא 2 טילים, בולפאפ" אויר-קרקע תחת קצוות כנפיו. חימושו הנוסף — 12 פצצות בנות 100 ק"ג ו-6 פצצות בנות 200 ק"ג.





ה"אינטרודר" A2F-1, המטוס לסינכרוניזציה קרוב החדש של הצי. נושא עצמת הפצצה גדולה מזו שנשא ה"מבצר המעופף" במלחמת העולם השנייה — 30 פצצות בנות 200 ק"ג.

סיוע-אוויר טקטי -

לא ניתן להפעילו ולהפסיקו לסרוגין

אמרה זו, יש לבחון אותה בקצרה, כדי להפריך תפיסה מוטעית אחרת הרווחת בחוגי חיל-האוויר וצבא-היבשה כאחד: שאפשר להפעיל ולשתק סיוע-אוויר קרוב משל היה זה מקלט-רדיו. הדבר בלתי-אפשרי! סיוע-אוויר קרוב הניתן לגייסות, דורש עיתוי מדויק, דייקנות מירבית וידיעה שלמה של היעד המותקף. זהו מבצע מסובך מאוד, שהצלחתו תלויה בפיקוח, ציוד וגיישה מתאימים.

"צבא-הצי" סובר כי כאשר נמצאים חייליו על החוף, שומה על המפקד ביבשה לקיים את השליטה על האוויריה הטקטית בכל הזמנים. אמונה זו מוחדרת בקצין "צבא-הצי", איש הקרקע ואיש האוויר כאחד; וזוהו שנים רבות למדי נעשה — ועדיין נעשה — כל מאמץ לקידומו של מיוזג מקצועי זה.

אימון בסיוע-אוויר קרוב עם יחידות בגדלים מחוליות-נשק ועד לחטיבות — ולא רק של קבוצות-קרוב או גדודי-רגלים משוריינים — נערך תוך מאמץ מירבי, מתמיד, במשך כל ימות השנה. המטוס לצרכי סיוע-אוויר קרוב הוא ה-A4D — מטוס-סילון קטן, חד-מנועי המיוצר בכמה תצורות שונות, שמשמית הסיוע-הקרוב מודגשת בו מאוד. כיום נמצאות בשירות 12 טייסות של VMA (מטוס-סער) של "צבא-הצי", כשכל טייסת מונה 20 מטוס שמשמיתם העיקרית היא סיוע-אוויר קרוב; 15 טייסות של VMF (מטוס-יקרב) שביכולתן לתמוך גם במבצעי אוויר-קרקע. בעתיד הקרוב תוגבר יכולת זו על-ידי ה-V2F — מטוס-יקרב אל-ראות, על-קולי, דו-מושבי, בעל תכונות מתאימות במיוחד לסיוע-אוויר קרוב.

למירב המזל לא נעלמו הדרישה לסיוע-אוויר קרוב טוב והי מאמץ הנדרש להשגתו, מעיני כמה מתכננים של צבא-ארה"ב — וכן מעיני כמה מבעלות-הברית של ארה"ב בנאט"ו. קציינים צרפתיים, איטלקים וגרמניים, אינם מסתירים את אי-שביעת רצונם מן הדוקטרינה הנוכחית של חיל-האוויר והצבא של ארה"ב. איטליה הרחיקה לכת עד לתכנון ויצור של מטוס-סילון חד-מנועי — "פיאט" G-91 — שמחירו 300,000 דולארים ואשר תוכנן אך ורק למטרת סיוע-אוויר קרוב. אומרים כי הרוסים הכלילו את מטוסי סיוע-האוויר כחלק אורגני בדיביזיות שלהם — צעד רבי-משמעות (אם אמנם נעשה הדבר), בהתחשב בצני-האוויר הגדול ורבי-העצמה שלהם. עם (סוף בעמ' 35)

הפיסת-היסוד של "צבא-הצי" באשר לסינכרוניזציה קרוב מקורה בצורך-טקטי. כשם שאוירית-הצבא התפתחה כתולדה יעודו האסטרטגי של הצבא, התפתחה האוויריה של "צבא-הצי" כתולדה מיעודו האסטרטגי של הצי — ובעובדה זו טמונה סיבת השוני. החל בשלהי שנות ה-30, סיגלה לעצמה אוירית-הצבא, במידה גדלה והולכת, את התפקיד של "הפצצה האסטרטגית" — כשמשושים טקטיים פועלים בעיקר להגנת המפציצים. ב"רובו, הוגבלה אוירית "צבא-הצי" לתפקיד טקטי — אשר הדגיש את הצרכים המידיים של מפקד הכוח היבשתי.

במידה מרובה תוכל הלחימה ביבשות להסתייע בארטילריה כבדה במקום בסיוע-אוויר קרוב; ואכן, היה הכרח לעשות זאת משום ששדות-התעופה המרוחקים באזורי-העורף הגבילו את הטוח היעיל של המטוסים הטקטיים, שהיו כבר בלא-הכני קצרי-טוח, עד שמשך שהותם מעל למטרה נצטמק כליל. ואילו הלוחמה-האמפיבית נשענת בשלבה ההתחלי על אש-תותחים של הצי שלא יכלה (ועדיין אינה יכולה), מבחינת אפשרויותיה הטכניות, לבוא תחת סיוע-האוויר הקרוב. אבל כאן לא היה על מפקד "צבא-הצי" להישען על אש זו באורח בלעדי; שכן, להשלמת משימתו פיתח הצי את נושאת-המטוסים שהובילה את מטוסי סיוע-האוויר הקרוב כמעט אל המטרה. זאת ועוד: ההמראה והנחיתה מנושאות-המטוסים דרשו מטוס מיוחד שתכונותיו האופייניות — בכעין "תוספת-חינם" מבצעית — אפשרו לו לפעול משדות-תעופה קדמיים פרימיטיביים. בדרך זו הועמק סיוע-האוויר הקרוב אל פנים היבשה, בשטחים שמעבר לטוח אש-התותחים של הצי, ולפ-עמים בשטח בלתי-מתאים לחלוטין לסיוע ארטילרי.

המשימה הנוכחית של "צבא-הצי", כפי שהיא מוגדרת על-ידי החוק, היא לקיים "Fleet Marine Force" במצב של כוננות להפעלה בכל מקום שהוא בעולם, כצוות-יבשתי בעצמה של גדוד-מוגבר או חטיבה. סיוע-אוויר-קרוב אורגני בתפיסה של כוח-המשימה למבצעים אמפיביים איננו עוד בבחינת "מות-רות" — בכל אופן לא יותר מאשר שני גדודי הליקופטרים לגבי משימתה של הארמיה השביעית, או הוביצרים מת-נייעים לקורפוס-ארטילריה, או מצב-כוננות, בן 24 שעות ביממה לגבי "פיקוד-האוויר-האסטרטגי". תפיסה של כוח-משימה — ביטוי ההולך ונעשה שגור יותר ויותר גם בטק-טיקה של צבא-היבשה — היא המכתיבה את השיעור הנוכחי ב"צבא-הצי": להק אחד לכל דביזיה.

אילו נלחם "צבא-הצי" לחמה יבשתית בלבד (ולא לחמה אמפיבית), ברור שלא דרוש לו להק אחד לכל דביזיה — ואמנם לא נזקק לכך בקוריאה. והרי זוהי הסיבה לכך שמפק-דים כה רבים של עוצבות צבא-היבשה יכלו להנות מסיוע שהוגש להם על-פי תפיסת "צבא-הצי" לגבי סיוע-אוויר קרוב. המבצע האמפיבי מכתוב גם את שימת-הדגש על סיוע-אוויר קרוב ומכאן את איכותו המעולה. כיום, יעודו הגלובאלי של צבא-היבשה בניהול לחימה ביבשות, וכן דרישות הניידות וה-פיוור שכופה הלוחמה-הגרעינית, מכתובים את הצורך בסיוע-אוויר קרוב באותו שיעור נחמם המקובל ב"צבא-הצי". משום כך נתרשמו מפקדים כה רבים של עוצבות צבא-ארה"ב, בקוריאה, מן התפיסה של "צבא-הצי"; וכפי שהם עצמם מודים, חזרו משם בהכרה ש"החמצנו דבר-מה בעבר".

להשאר "חייב" לחיילים; עליו לדאוג שיובא לידעתם בוחה בסתיים הטיפול בטענותיהם. והחשוב מכל — לאחר שסיימנו, יפקח שנית, אם באמת תוקנו הדברים! כמובן, שחלק גדול מהטענות מופנה נגד קצינים-זוטרים—ובהם יטפל המפקד בנפרד, שלא בנוכחות חיילים.

מתעוררת הבעיה — עד כמה יתמוך המפקד-הבכיר במפקד-הזוטר? מובן, שכל מקרה של אי-תמיכה יפגע בסמכותו של הקצין-הזוטר ויקשה עליו את מילוי תפקידו, אך על-ידי תמיכה, "אוטומטית" יחד פה המפקד על שגיאות הקצין-הזוטר. לכן, מוטב שידעו הקצינים-הזוטרים שה"גיבוי" אינו מובטח להם אוטומטית; וכי, "התחשבות" מיוחדת תנתן רק לעתים רחוקות במקרה של שגיאה ראשונה, או קלה, כי הצדק ויחס-כבוד לחיילים מחייב התיחסות "לענין". כמובן, הדבר כולו מחייב הרבה זהירות ושיקול — וידיעה מתי, וכיצד, להודות ב"שגיאות הפיקוד"

תוך גרימת נזק מועט ככל-האפשר. אך לעתים יש להחמיר — ואף להרחיק קצין שנכשל קשות.

עיקר רביעי — מתן הרגשת-יעוד

המפקד-הבכיר הוא אחד הגורמים העיקריים לקצב העבודה ביחידתו. ככל שה"ביקורות וההשתלמויות שהוא עורך תכופות יותר ודרישותיו לרמה רבות יותר, יהיו הקצינים-הזוטרים עמוסים יותר. על אף העומס הרב צריך לתת לדרגים השרים גם הנושאים בעול את הרגשת חלקם ואחריותם במשימה הצבאית ואת הביטוי לכך שהצבא מכיר ומוקיר זאת. חובתו של המפקד-הבכיר לזכור, כי טיפוח הקצין צריך להתבטא לא רק בשטחים צבאיים מובהקים; עליו למצוא את הזמן כדי ליזום את טיפוח מסגרת הקצינים, ולקיים בקביעות כנסי קצינים, בהם יעסקו קו הקצינים בתחרויות ומשחקים; עיסוק ספורטיבי כזה יסתיים בהרצאה "אזרחית" מרחיבת-אופקים ומסיבת שבת-קצינים-גם

יחד. וכשהמדובר בקציני-קבע — יש ליזום פעולות שתכלולנה לא רק את הקצינים אלא גם את משפחותיהם (נשים וילדים) — טיולים ופיקניקים משפחתיים, שיוסיפו לרוח היחידה ולהעמקת ההבנה בקרב העוזרות לנשיאה בעול; ובעיקר פין — לרוח העבודה בצבא.

לסיכום

מנהיגות צבאית — ראשיתה בכשרון, אך היא ניתנת לשיפור על-ידי רכישת ידיעה ונסיון; קצינים-זוטרים רוכשים נסיון בשירותם-הם — אך לומדים גם מנסיונם של אחרים. "אחרים" — אלה הם המפקדים-הבכירים, שחובתם להקנות מנסיונם לזוטרים; דוגמתם האישית תשמש לאלה כדוגמת-לימוד (או, לפחות — חיקוי). מן הראוי להקדיש תשומת-לב ומאמץ לטיפוח הקצין-הזוטר, הרחבת ידיעותיו, העמקת השקפותיו על מכלול בעיות הצבא והמדינה, וגיבושן.

סיוע-אוויר קרוב - ניצוד

(המשך מעמ' 29)

המעולים בעולם. על מחסור ביוד אפשר תמיד להתגבר — בתנאי שכל הנוגעים בדבר רוצים בכך. הגישה היא ענין אחר; וכאן יש לטהר את האוירה. אם חיל-האוויר רוצה להמשיך לשאת באחריות לסיוע-האוויר הקרוב — אראו שומה עליו להיות מוכן לארגן-מחדש את כוחות-האוויר הטקטיים שלו למשהו בעל כושר-ביצוע מהסוג שידוע עליו כי הוא יתכן, ואף מקיים על-ידי אחרים; וכן, מה שחשוב בה-במידה, אנשיו צריכים להאמין בכושר-ביצוע זה. אם חיל-האוויר אינו יכול לשנות את דרכיו בגלל גישה ובעיות-תקציב, אזי חייב צבא-היבשה לתבוע יצירת כוח משלו.

החייל על הקרקע אינו מתעניין כלל בשאלה מי מספק לו סיוע-אוויר קרוב — ובלבד שיהא זה הסיוע המשובח ביותר. במשך זמן רב מדי לא קיבל החיל-הרגלי את הסיוע הטוב ביותר. במלחמת-העולם השנייה ובקוריאה הוא סבל בלי סיוע זה, וה"הסדר" אם תפרוץ מלחמה חדשה, עלול הוא לא ל"הסדר" — וזה מה שמדאיג אותו היום.

השגת מטוס ה"מוהוק" כבר ניתנה תשובה על-ידי הצבא האמריקני לליקוי בשטח הסיוע הטקטי; בקובעו את תפיסת "פרשי-האוויר", הריהו מתמודד עם המחסור באויריה טקטית כללית על-ידי הטלת מלאכתו של כלי-הטיס הטקטי על ההליך קופטר.

אם צבא-היבשה יטיס בעצמו מטוסים המיועדים לסיוע-אוויר קרוב, לא תהיה עוד בכך השגת-גבול אל תחומו של חיל-האוויר, יותר מאשר במבצעיו הנוכחיים בהליקופטרים-חמושים ובסיוע-אוויר טקטיים, אף-על-פי שמיועדי-הקליפסון פ. פון קאן, ראש המנהל של אוירית-הצבא, הצהיר וחזר והצהיר שאין הוא רוצה להיכנס לתחום סיוע-האוויר הקרוב, הרי הצהיר כמו כן כי "כל תכנית-האוויריה כולה שרויה במצב של מעבר שמשמעותו תמורה מתמדת".

למעשה, משמעותו — אתגר מתמיד; וזהו הדבר אשר הצבא עומד בפניו בשטח סיוע-האוויר הקרוב. הבעיה העיקרית היא הלכתי-תורתית. חיל-האוויר מאמן טייסים שהם מן