

מה המופיעים בהתקרבונו למהירות הקול (שינויים אלה — Compressibility Effects — הבאים החל ממהירות המתאימה „למספר-מק" של 0.80 בערך, גורם מים לשינויים ניכרים באיזונו ויציבותו של המטוס). סקירתנו מסתכמת במסקנה, שמבחינה טכנית עדיף לה מטוס-המפלט על יריבו בעל מנוע הבוכנה. סגור לותיו המיוחדות של מטוס-המפלט — מהירות, כושר עליה ויציבות לכיוון — מעניקות לו יתרונות חסר בים בקרב האווירי; וספק הוא אם יריבו, מטוס-הקרב המדחפן, יוכל לעמוד כנגדו, ואפילו יהיה אמוני טייסו הטוב שבטובים.

אמנם לא העמקנו חקר בכל הבעיות, אך מוסר ההשכל מסקירה זו כבר נמצא בולט לעין.

לם הראשונה היה הקרב האווירי בעיקר מאבק בין יכולת תמרון של המתנגדים; במלחמת העולם השנייה פינתה האקרובטיקה ההדדית (Dog Fight) מקום לתמרונים יותר רחבים; ובמטוסי הקרב של ימינו יהפך הקרב לפגישה קצרה והדפ-עמית בין היריבים, פגישה אשר בה ייבתנו כוח האש, דיוק הכיוון ויכולתם של הטייסים, ואשר בה מהירות ההתקרבות וההתרחקות תהיה גורם קובע. ובקרב זה תהיה יד מטוס-המפלט על העליונה.

ואגב, אם המדובר במהירות, כדאי להזכיר את העובדה המעניינת שבמטוסי הקרב החדשים (מטוסי-דחף כמובן) ההגבלה של המהירות המפסימלית באה לרוב לא מחוסר כוחו של המנוע, אלא משינוי הזרי-

10 C כמטוס אמונים בעל שני תא-טייס בגופו.

אמצעי חדש ומסוכן של התקפה מהאוויר הוא פיזורו של חול רדיו-אקטיבי; פיזור זה יכול להעשות לבדו — או בשילוב עם הטלת פצצות-נפץ. השטח, בן פזור — הופך „מור-על“, מסוכן לחיים ולבריאות. לקבעו ניתן רק באמצעות מדי-הקרנה מיוחדים („שפופרות-מנייה“ מטיפוס „גייגר“); וכאלה חייבים להמצא כבר בימי שלום בידי פלגות „מדקרן“ מרוכזות. בשל אי-הודאות — האם הוטל עדי מטוסי-אויב גם חומר-נפגע חדש זה, ואם לאו — יהיה הצורך לערוך בדיקות מדי הופעת מטוסי-אויב כבדים. יש באותו חומר כדי לטמא, לשנים רבות, גם את יבולי השטחים שנפגעו.

בצרפת עוסקים בניסיונות לפתח, ממטוסים דרמנועיים, „קלע-מנוחה“ שיה דומה ביותר ל„פצצה המעופפת“ של הגרמנים (Vi) בשעתה — אשר גם היא, בעצם, לא היתה אלא גלגול של מטוס „היינקל 111“ הגרמני. אך הצרפתים ציידו „מטוס-קלע“ זה גם במכשיר לניהולו-ממרחק — דבר שחסר ב„פצצה המעופפת“, אשר היתה נופלת במקום, המחושב בערך למפרע, בו תם הדלק למנועה, ואילו הצרפתים מתכוונים ל„אפשרות של יריה מכוונת באותו מטוס-קלע — וגם נגד מטרת אויב-ריות.

פרט לתפוקה מועטת מאד של מטוס-הקרב „מסרשמיט 262“ חד-מושבי ודר-מפלטי — היה ידוע על תעשית המטוסים (המולאמת) של צ'כוסלובקיה, כי אינה מייצרת אלא מטוסי-קרב C-10 (הכנוי הצ'כי ל„מסרשמיט 109G“). ערב הפיכת פברואר 1948, תוך בקור בצ'כוסלובקיה, נמצא כי הצ'כים „נוהגים רים מאד מדבור על כל הנוגע לחילי-האוויר“, אולם ניתן היה להבין מהם, כי „עסקו בבנייתו של מספר מצומצם בלבד של מטוסי C-10 — יתכן כי לא יותר מתריסר בשביל שירות במדינה, בתוספת מטוסים רזרביים ומלאי, ועוד אחדים, בשביל יצוא לארצות סמוכות“. אולם מניחים, כי „מאז הוגדל ודאי מאד הייצור, והטפוסים ה„ללא-רוסיים“ נועדו בעיקר לאספקה למדינות-נלוות וידידים מעבר לגבול“.

וכשם שסברו כך על 190 G — יתכן כי כזאת קרה גם לגבי ME262 המפלטי — אשר בשעתו נאמרו, כי לא נבנים מהם אלא שמונה (בתוך זה אחד — בשביל יגוסלביה, בשלהי 1947).

מוצאו של C 10 מ-14 G 109 — שהוא אחד הגלגולים המשובחים ביותר של „ME 109“, אשר הופקו בגרמניה לפני סוף מלחמת העולם. הוא מנוע ע"י מנוע „דיימלר בנץ“ DB 605, ב-1.375 כוחות סוס.

מטוסי הקרב C 210 — שביסודו דומה ל-C 10 — מצוי גם עם מנוע יונקרס-ז'ומר 211, בן 1.340 כ"ס. כן היו מצויים בייצור הצ'כי C 110 — גלגולו של

זמנות חיל-אוויר

חי יששכר המנוח, אשר שימש סגן שר-הבטחון לעניני חיל האוויר, העיר הערה מאירה לרגלי יום השנה השני לקיום החיל. הוא עמד על ממדיו של מבצע ההססה, אשר ביצע את הבאת הציוד וכוח האדם הדרוש לתוך הארץ בשלביה המוקדמים של מלחמת העצמאות; והוא ניסה להשיג וזהו למבצע עצום-ההיקף של הובלת האוויר ע"י בעלי הברית לחזית צפון-אפריקה בשנות מלחמת העולם (אכן, המבצע ההוא בוצע על פני מרחבים עשירים), והנה, נתברר מדבריו, שהגענו עד כדי הבאת 100 טון בלילה אחד — לעומת ה-2000 טון, אשר מזכירים אייזנהואר בספרו. נוכח ההפרשים באפשרויות האוביקטיביות, ביכולת הטכנית, הגורמים הסייעים או המפריעים — יש בקטן שבשני המספרים הג"ל כדי להתמיה יותר, בנוזל ההישג שבו, ובעדותו למאמץ ולכשרון מעשה.

גורלם של חמשת מטוסי הקרב הבריטיים אשר הופלו בתחום מדינת ישראל בינואר 1949 עורר את עתונות-התעופה המקצועית בבריטניה לטפל בתעשית מטוסי המלחמה בצ'כוסלובקיה, אשר, לדברי „ארוולדיין“ — „נראה לברור כי היא שהמציאה את עיקר ציודו של חיל האוויר הישראלי“, והנה, עיקרי נסיון-הסיכום הבריטי: —