

# המראה ונחיתה אנכיות -

## לשם מה?

בעתונות ה"מערב" רבו מזה שנים מספר ידיעות, רמיזות וזיכרונות בענין מטוסי המראה אנכית. אין ספק, שתופעות המקבילות ל"האוקר-1127" הבריטי, ל"בלזק" הצרפתי, ולדגמים המקבילים שבארצות הברית קיימות ומתפתחות גם בעבר-ההוא של ה"מסד", אך מקובל שם כנראה, שאלה הם דברים אשר עדיין השתיקה יפה להם. מכל מקום, מאמר שנתפרסם לאיזמן בבטאון המזרח-גרמני "טכניקה צבאית", מעיד על מגמות המחשבה ב"גוש-המזרח". הפרק הפותח של המאמר הניתן להלן, מכיל את שיקולי-היסוד אשר כנראה הם שהניעו את קברניטי מדיניותו הצבאית של הגוש להיערך לקראת התמורה הצפויה - שאינה קלה גם מבחינה טכנית, אך מעל-לכל כרוכה תהיה בעול כספי בלי-ישוער - בכל מערכת כוחות-האוויר. ויש, כמו-כן, ענין בטעמים אלה, הניתנים למאמץ הגדול והיקר המושקע לפי כל הסימנים גם ב"מזרח" בתמורה טכנית-צבאית כלי-כך כבירה. וזו לשון הפרק-הפותח:

לנוכח תנאיה של המלחמה-המודרנית, על נשק ההשמדה-ההמונית והטכניקה-הרקטית רחוקת-הטוח שלה, הפכו שדות-התעופה אלה לאוביקטים פגיעים ביותר. אם קודם היה צורך במספר רב של פצצות כדי להוציא מן השימוש לזמן מה את מתקניו החשובים ביותר של שדה-התעופה - תספיק היום אף פצצה-גרעינית-טקטית אחת, בעלת עצמה בינונית (20 קילוטון) בשביל לשתק שדה-התעופה כזה לזמן ממושך. מה שמגביר את פגיעותם של שדות-התעופה הוא הקושי שבהסאתם - וכתוצאה מזה הקלות בה ניתנים הם לאיכון על-ידי האויב. אמצעי האיכון המשוכללים של ימינו מאפי שרים לגלות מתקנים נרחבים כאלה אף

שדה-התעופה, על מסלולי ההמראה-והנחיתה שלו, הנתבים להסעת מטוסים וחלקות-החנייה שבו, הסדנאות ושאר המתקנים - מהוה כיום גוף גדול ומורכב מאד. בנייתו של שדה-תעופה חדש עולה בסכומים ענקיים. די יהיה בכך שנוכחי לעצמנו כי שדה-התעופה מסוג א' הכרח שיהיה לו נתיב-המראה-והנחיתה שאורכו 2,500 מ' ורוחבו 60 מ' - ואילו מחיר בניית מטרי-מרובע אחד במסלול כזה מגיע ל-20 מיליון דולר; בערך; ונמצא כי הוצאה למסלול-לולה-המראה-והנחיתה בלבד תסתכם ב-3¼ מיליון דולר; והרי בסעיף "הוצאה" יש לכלול גם סכומים, כלל וכלל לא-מבוטלים, הנדרשים מדי שנה לצורך החזקתם של מתקני שדה-התעופה.

ממרחק רב. מסתבר, אם כן, כי המרום של כוחות-האוויר קשור ברובו לרשת בנויה של שדות-תעופה אשר אוכנה - לפחות בתחום האופרטיבי - על-ידי האויב.

הקמת שדות-תעופה מאולתרים באמצעות הנחת לוחות-מתכת או על-ידי הקשית פני-הקרקע - אפשרית היום במידה מצומצמת בלבד, בגלל כמות החומרים העצומה והזמן הרב הנדרשים. שיטות אלו, שבשלהי מלחמת-השנייה ולאחריה היו נפוצות מאד ושענו אז על כל הדרישות, כמעט ואינן ישימות עוד במלחמה מודרנית.

מהן הדרכים שיש לנקוט כדי להפטר מ-מסלולי ההמראה-והנחיתה הארוכים האלה. אפשרות אחת - אשר כבר הופעלה לא פעם במציאות - היא ההמראה והנחיתה הקצרות, אלא שאין אלו מהוות פתרון מלא של הבעיה. הפתרון העיקרי הוא בביטולם המוחלט של מסלולי ההמראה-והנחיתה, כך שהמטוסים ימריאו ממקום המראתם באופן אנכי וכן גם ינחתו. במקרה כזה יהיה כושר התמרון של כוחות-האויב, במה שנוגע לשטחי המראה ונחיתה, בלתי מוגבל. ניתן יהיה למקם קברי-צות קטנות או גדולות של מטוסים במקום המתאים לביצוע משימתם, ולהעבירם בכל עת למקום אחר - אם ידרש. קל יחסית להסוות מקומות-הנחיה אלה; אך אם בכל זאת נתגלו ואוכנו על-ידי האויב וצפויה מכת אש על-ידי הם - ניתן לתמוך במהרה, אף בעית הביזור - להגנה מפני מהלומת נשק-גרעיני - תמצא עם הנהגת השיטה החדשה את פתרונה.

מכל הסוגים שיתכנו: החל בהנחת גייסות ב"הטסה-הסתערת" וכלה בפניו תושבים-אזרחיים מכפרים הנמצאים בסכנה. הטיסות מת-בצעות בכל סוגי מזג-האוויר ובתנאי-טיסה שונים ומשתנים. אכן, באיזור הדלתה של נהר-מקונג הגדול מזג-האוויר לא הפריע לנו ביותר. יכולנו שם לטוס קרוב לקרקע, מבלי לחשוש שנפגע בגבעה או במכשול אחר - וכן יכולנו שם להתמצא באיזור תודות להכונה אלהוטית מבסיסנו.

אך כאשר עברנו צפונה, אל החבל ההררי של ויאט-נאם, גברה חשיבותו של מזג-האוויר. קרה שאילץ אותנו להשאיר רתוקים לקרקע במשך ימים רצופים, ובכל רגע שהשמים

# מנסיונו של טייס-הליקופטר בויאט-נאם

מתוך ירחון צבאי-הצי האמריקאי

האיש המפתח למעשה עיקרים אלה. הוא מאמץ בתמידות את דמינו בנסותו להעלות אופני-פעולה יעילים ככל-האפשר, שיעזרו אחר-כך לאחרים למצוא אויב חמקני, ללכוד ולהשמידו. מהירות, ניידות, הפתעה - אלה הן שלושת התכונות הנודעות למבצעי-הליקופטר. שלושתן באות כאן לידי שימוש מובהק, במשימות

אָמנם, על טייסי-הליקופטרים בויאט-נאם יורים, אך בכל-זאת זהו עיסוק הנותן לך סיפוק מלא. יש לך הרגשה של מחדש. לשי-מוש בהליקופטרים במבצעי "נגד-גרילה" טרם נקבעה דוקטרינה מפורשת. קיימות רק הור-אות-יסוד. ומי שמטיס כיום הליקופטר בויאט-נאם שואב הרגשי-גאוה מידיעתו כי הוא-הוא