

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 המזרחי-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, כמוכך, 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-הנחיתה שלו, הנתבים להסעת מטוסים וחלקות-הנחיה 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-הנחיתה 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-המראה-הנחיתה 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-הנחיתה 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-הנחיתה, 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-הסתערות" 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 אלהותית מבסיסנו.

אך כאשר עברנו צפונה, אל החבל ההררי של ויאט-נאם, גברה חשיבותו של מזג-האוויר. קרה שאילץ אותנו להשאר רחוקים 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 בנוסחתו 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

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 הרגשת-גאווה מידיעתו כי הוא-הוא

נתברו מענניהם, היינו מטיסים את כל כלי-הטיס שברשותנו, במאמץ לחספס את מוצבי-התוף המרוחקים שבהרים בטרם יכסום שוב העננים.

סוג הקרקע שמעליו טסנו — הוא שהכתיב לנו את אופני טיסתנו. לעתים השתדלנו לטוס לפחות 500 מ' מעל לפני-הקרקע — דהיינו, מחוץ לטוח איש של נשק קל. נחיתותנו היו ירידות מהירות, אנכיות — ובעקבותיהן היתה באה עצירת-החטף כדי להקטין, בבת-אחת, את מהירות-התנועה שצברנו לפני-כן באויר, ואת-רכך נגיעה-בקרקע ללא רחיפה. כלי-הטיס היה נשאר מוכן ודרוך לטיסה, כשאנו נכונים להמריא שוב בהיבשנה שאנשי-הצוות יודיעונו כי נפרק המטען.

לחסי-החוקנו הקבוע במבצעים אלה היו הטסות-האספקה היומיות אל מוצבי-החוף המרויבים. אך הדבר שעורר במיוחד את תיאבונם של "יודעיהן" שבינינו היה הטסות-גייסות-לוחמים — הסתערות בהליקופטרים אל איזור-נחיתה בלתי-מאובטח; שכן בגיחתי-סער כזו אין לך דבר שאפשר לכנותו "איזור מאובטח". ממש כמו במקרים של שיתוף-במנוע, או תקלה מכנית אחרת, לא היתה בנחיתה כזו שום ערובה שימצא הליקופטר מרחב בטוח לנחות בו, בטוח הגלישה (כבמקרה של נחיתת-אונס) של הליקופטר שלנו עצמו — אלא אם כן נמצא מוצב-החוף של צבא-ויאט-נאם ממש מתחתנו באותו מקום. כל נחיתה שביצענו שלא ליד כפר, או מוצב-חוף כזה — היה בה מן המתיהות של רגעים "עוצרי-נשימה".

נכונים היינו, בכל הטס לאיזור-נחיתה כזה, כי נתקל לפתע באש אויב, במבצע-גריליה — רק לעתים רחוקות ניתן לציין בדיוק קפי-דני את מקומו של האויב, אפשר וידיעות קודמות העירו על נוכחותו באותה סביבה, אך עד שכונסו הגייסות והוטסו למקום יתכן ועבר למקום אחר — ובמקרה כזה עברה הנחיתה בשקט. אך לעולם אי-אפשר היה לנבא את התוצאה. את הצלחתנו הגדולות נחלנו, בדרך-כלל, במקרים בהם נחתנו נו ישירות לתוך קנה-הצרות — ממש במרכז מערך-ההגנה של האויב (אלא שגם מקרים כאלה כמעט תמיד היו פרי המקרה — או המזל).

קיימות שתי תפיסות בעניין השימוש בהליקופטרים במבצעי "נגד-גריליה". לפי האחת — יש להפעילם, "בנוסח-מקובל", במבצע רחב-הקף בו משולבים הטסות-גייסות בהליקופטרים מזה ותמרון כוחות על הקרקע מזה. לגייסות ניתנים יעדים קבועים-



התפתחות ניכרת. נוסו תבניות שונות. מספרם של כלי-הטיס, אשר שולחו בבת-אחת אל איזור ההסתערות היה שונה מפעם-לפעם. רוחי-הזמן שבין נחיתותיהם של כלי-הטיס שונו תכופות. ללא-הפסק עסקו באיוון כפות-המאונס: מספר חילי-ויאט-נאם שניתן יהיה לשאתם — לעומת מספר כלי-הטיס שייחשפו לאש.

אש כלי-הנשק הקל של האויב — היא שהייתה תמיד השיקול העיקרי כנגד שילוח גל של הליקופטרים אל תוך שטח המוחזק בידי חבורות-הגריליה. פגיעה יחידה — בין שכור-נהיגה, או שהיתה פרי-זמל — אמנם, יכולה היתה לה, "הוריד" הליקופטר. צלילות-גישה מהירות, שהיוות קצרות-מאוד על הקרקע וזניקות-המראה בעצמת-המכסימום של כלי-הטיס — כל אלה סייעו להקטין את מספר האבידות. כפי שאמר טייס-המשנה שלי לאחר מקרה אחד בו קבענו "שיאים" בנחיתה והמראה כאלה: "כאן קיימים רק שני סוגים של טייסים — הזריזים והמתים". בהסתערות נישאות-הליקופטר נהגה הטייס סת שלנו להתחלק לקבוצות בנות 3 כלי-טיס. הדבר הניח להליקופטרים יותר מקום לתמרון — שהרי פניות חדות, מרעידות, וחתיקות מהירות, כמו בזינוק, מתוך מערי-יער מוסתרים בבקעות, היו תופעה יום-יומית.

הפרש של דקה אחת בין גל לגל היה מכריע. ניס את הגל השני לתוך איזור-הפעולה ממש ברגע בו הגל הראשון היה כבר מתרומם מתוכו. נתיבי-ההסתלקות תוכננו באופן כזה שיעברו מעל לאחד ממוצבי-החוף של צבא ויאט-נאם — שמא יהיה צורך בנחיתת-הירוס.

אכן, הבעיות בפניהן עמדנו בחבלי-ההרים היו שונות לגמרי מאלו שבאיזור-הדלתה. שם, בשדות-האורז השטוחים, המחולקים על-ידי סוללות נמוכות לחלקות ארוכות, לא נתאפשרה לאויב ההתפתחות אלא לאורך הדייקים או בין העצים המקיפים את שדות-

מראש ועל כלי-הטיס להביאם למקום ממנו יוכלו לבצע זינוק אל יעדם. ויתכן גם כי ההליקופטרים ינחיתו, במבצע כזה, כוח-חסימה; ובמקרה זה מתקיימים לעצמם ההיילים עמדות וממתינים עד שכוחות-הקרקע המתקרבים יגרפו לפניהם את חבורות-הגריליה ויטילום אל תוך ידיו של כוח-החסימה.

הדרך השניה לשימוש בהליקופטרים היא להעמיס לתוכם יחידות ניידות לא-גדולות, אך שהנן בבחינת "חינוש-אצמו" — ול-הביא את אלו אל איזור אשר ידוע כי הוא "נגוע" בחבורות-גריליה. את הגייסות מנחיתים אזי במקום אשר מקוים, על יסוד-הישובים שונים, כי אמנם נמצא הוא בתוך-תוכו של שטח-הריכוז של האויב. משם מבצעים הגייסות פשיטה מהירה, פוגעים בלוחמים ומשמדיים ציוד ואספקה — וההליקופטרים, טסים, לפי קריאה, שוב לאותו מקום ומחלצים משם את הגייסות.

אורח הפעולה הראשון — מבצע גדול-מדיים — היהו בטוח יחסית לגבי ההליקופטרים. הם נוחתים באזורים הסמוכים אל היעד — אך לא עליו. אולם במקרה השני מוצגים ההליקופטרים, במתכוון, בפני האפרישות הגדולה-ביותר כי אמנם ייתקלו באש אויב, ואזי הפך הכל לעניין של החלטה: התעלה התועלת הצפויה על האבידות האפרישיות בכלי-טיס ובצוותים? בדומה להחלטות צבאיות רבות, גם זוהי שאלה שאין לה פתרון אלא בדרך הנסיון וההתנסות. התנסות זו נרכשת כאן על-ידי הפיקוד ועל-ידי המבצעים. אלה שיבואו בעקבותיהם יפיקו תועלת מהלקחים והידיעה שירכשו — אם גם אפשר שמחיר רכישתם שולם בדם.

★

"הטסיה-הסתערות" בהליקופטרים, כפי שנוסד בו-יאט-נאם, עברו במשך חודשי-הפעולה דרך

האורז. ואילו בהרים, מקום בו נחתנו כר- גיל למרגלותיהן של גבעות המקיפות אר- תנו מכלי-עבר, יכלו כדורייאויב להגיע מכל כיוון שהוא. לכן העדיפו טייסים רבים כי טייסי-המשנה שלהם ינתרו על הנוהג לקחת עמם כלי-נשק אוטומטיים. אם נפצע טייס בשעת נחיתה, מוטב כי טייסי-המשנה שלו יהיה מוכן ליטול בידו בכל-רגע את הנהי- גה בכלי-הטיס — ולא להיות שקוע בהת- בוננות אל הג'ונגל, שמא יבחין שם ברשף ירית-אויב, המגלה את מקומו של זה. אותם טייסים-מומחים שמקצועם הוא לשמש „מורי-נתיב“ לטייסות הפצצה או הצנחה, אפשר כי יחמץ עליהם לבס כשישמעו כי לאחר שאנו התאמנו היטב בקריאת מפות — לא הרגשנו כלל בהיעדר שירותיהם. אף שהאמת ניתנה להאמר, כי היו מקרים בהם היה ספקימה בלבנו, בצאתנו מאזור-הנחי- תה: האם אמנם היה זה המקום הנכון... לאיפעם המראנו בטרם-שחר, כשהכל חושב לכך שחדירת-הסער לתוך איזור-הנחיתה

תבוצע ממש עם עלות השמש; אך לעולם לא ניסינו לבצע הטס לילי. הטייסת, אותה החלפנו באיזור-הדלתה, ניסתה פעם הטס **כזה בלילירח בהיר**; והיא לא נתקלה בשום צרות. אך בלי איזור-נחיתה מסומן, הרי מעשה כזה בלילה אפל איננו בגדר האפשר. ואילו בהרים היה מבצע מעין-זה רב-סיכון אפילו עוד יותר. ברם, הוצאנו לפועל בהצ- לחה כמה וכמה פינויים ליליים, הן בדלתה והן בחבלי-ההר. רבים ממעשי-החילוץ אלה נעשו בעזרתם של פנסי-גיפ שהודלקו, או של מדורות שהובערו, על מנת להוליכנו בטוחות אל מקום-הנחיתה. מתוך נסיוננו החברר לנו כי בשביל לפתח ולקיים מבצעי-הליקופטרים תכליתיים נגד כו- חות-גריליה, הכרחית דרגה גבוהה של תי- אום ושיתוף-פעולה. שכן נחוץ אוי לשלב כוחות חיל-אוויר, ארטילריה, גייסות-קרקע ויחידות-הליקופטרים (שבארה"ב הן חלק של צבא-היבשה ולא של חיל-האוויר — המערב) להיותם כוח-התקפה זריז-תגובה ומ-

היר-מהלומה — והדבר מצריך הרבה אימון. הרבה תכנון ושיתוף-פעולה רב: ואי-אפשר ליצור את כל אלה בן-לילה. הפתרון האידיאלי הוא להחזיק גייסות, סיוע- אויר (של מטוסי-קרב ומטוסי-סער) והליקופ- טרים מוכנים ומזומנים בכל עת, במצב של כוננות להיענות מידית לכל קריאה שתטיל עליהם משימה מבצעית: בין לחוש לעזרתו של מוצב-חוץ נתון-במצור, ובין לבצע הת- קפה חפוזה על ריכוזו של האויב, אך יש לזכור כי הפעלות מדויים-ביומו, נטל התסי- פוקת והטרדה מתמדת בשדה — אוכלים בכל פה את משאבי-יכולתו של כוח-כוננות המוחזק במצב של כמעט „אזעקה-מתמדת“. עם זאת, אין ספק כי המטרה איתה אנו צריכים להשיג, היא: לצמצם עד למי- ניומם האפשרי את משך הזמן העובר מה- רגע בו מתגלה, במצב של-חירום, הצורך בהופעת הגייסות — לבין רגע בואם-בפועל בדרך-האוויר.



פיקוד אמריקאי למזרח-התיכון - מה דינו?

עלידי גנ. מכסוף טיילור, שהוא כיום היושב-ראש של ראשי- המטות-המאוחדים לכוחות המזוינים של ארה"ב. „הרחבת סמכותו של פיקוד ה„סטראיק“ על המזרח-התיכון אושרה מבחינה עקרונית, אך הוצאתה-לפועל מתעכבת; וזאת בשל התנג- דותו של גנ. ליימן למניצ, שהוא כיום המפקד-הראשי של כוחות ארה"ב באירופה והמפקד-העליון של כוחות נאט"ו שם.“ לפי ידיעה נוספת, קיימת הצעה להכליל גם את שטחה של אפריקה ה„שחורה“ בסמכותו הפיקודית של פיקוד „סטראיק“ — דהיינו שוב, יוצא עלידי כך מרחב גדול מסמכותו של צי-ארה"ב אל סמכותו של פיקוד קרקעי-אווירי משולב. ויתכן שהצעות אלו נובעות בין היתר מן העובדה שהמדובר הוא באזורים שאין חוגים בהם בקביעות כוחות אמריקאיים יבשתיים או אויריים; ועל כן במקרה בו יידרש „סטראיק“ להופיע באופן בהול באחד משני אזורים אלה, לא ימצא אוי במקום — שלא כמקרה דומה (נאמר במזרח-הרחוק, או בדרום- מזרח אסיה, או בשוליה של אירופה) — את השלד המוכן של פיקוד אמריקאי אזורי, על ארגונו, בקיאותו ואמצעיו. אפשר לשער כי הכונה היא, איפוא, בערך כזו: אם פיקוד ה„סטראיק“ הוא אשר יצטרך אולי פעם לפעול באזורים אלה — הרי יש להטיל עליו גם את החובה המעשית לתכנן ולהכין מראש את האפשרויות לכך. על כל פנים, יהיו אשר יהיו נימוקי הפיקוד- העליון האמריקאי — יש ודאי ענין בידיעות אלו, ובתוצאותיהן האפשריות.

ידיעה אשר נפרסמה — או הודלפה — באוקטובר 1963 באמצעות סופר-הצבאי של „ניו יורק טיימס“, העתונאי והסופר האנסון בולדוין, תזכה בודאי לכמה פרושים שונים, ורק התפתחותם של הדברים — היא שתבהיר לנו את משמעותה המפורשת של אותה ידיעה. המדובר הוא בשאלה, מה יהיה מעמדה של פונקציה אחת אשר יש להודות כי עצם מהותה אינה ברורה דיה: „הפיקוד במזרח-התיכון“ של כוחות ארצות-הברית. שכן מתכונים, כנראה, להעביר סמכות בלתי-נדועת זו מידיה של מפקדה ציית מסוימת לפיקוד ה„סטראיק“, כוח מחקר-קרקעי-אווירי משולב לתפקידי-חירום, אשר כבר סופר עליו לקראי „מערכות“ (חוב' קמ"א, עמ' 32). התמצית הטלגרפית של כתבת ה. בולדוין אמרה: „...בין התמורות הצפויות במבנה הפיקודי של כוחות ארה"ב כלול שינוי אשר לפיו יוקצה המזרח-התיכון לפיקוד „סטראיק“, שהוא פיקוד פונקציונלי-משולב של חיל-הצבא וחיל-האוויר האמריקאיים, אשר הוקם לפני כשנתיים על-ידי צירופם של קורפוס-הצבא האסי- טרטיגי (בן שלוש עד ארבע הדיביזיות), ושל כוחות „חיל-האוויר הטקטי“. כיום נמצא בלונדון מטת-תכנון למזרח התיכון העומד תחת פיקודו של אדמירל צ'רלס ג'רפין המפקד הראשי של כוחות-הצי האמריקאיים במזרח-האטלנטיק וביס-התיכון. „לפי השינויים המוצעים תועברנה סמכויות ממשפדות שבראשן עומדים כיום אדמירלים לפיקוד שראשו הוא אחד הגנרלים של חיל-הצבא. פ. אדמס. הקמתו של פיקוד ה„סטראיק“ והרחבתו נתמכו