

קרוב טובה יותר בכללותה, והם יסרבו בכל-מחיר "להחליף-אוכפים" עם "פרשי" ה"מיג". על התכונות שהטייסים מעריכים ב"סאָפּר" נמנות האיתנות היוצת-את-מן-הכלל ויכולתו להרחיק-טוס — יותר משנת-כוננו לכך, לכאורה, מתכנניו.

הבצעון המעולה-יותר של ה"מיג" 15 באשר למהירות, לנסיקה ולגובה — הגנו התוצאה הבלתי-נמנעת מצירופם של שלד-מטוס קטן, שהאירודינמי-מיות שלו מאוזנת היטב ומשקלו בערך 4090 ק"ג (9000 ליטרה), עם מנוע סילוני מצויץ.

ה"מיג" 15 אינו מטוס חסר-מוצקות כ"זירו" היפני, שבו הוקרבו כל יתר הדברים כדי להשיג בצעון-פעולה. יכולתו של ה"מיג" לטוס בתחום התת-קולי הגבוה מעידה על איתנותו. בכל-זאת, טרח מתכנני ה"מיג" הרבה כדי למנוע משקל מיותר ולעשות את המטוס פשוט וקל-לייצור ככל-האפשר.

נוכח המגרעות שנתגלו תחילה ב"סאבר" במצבי "קרב-חוגה" (Dog Fight) הציע טייס-הניסוי הראשי של ה"חברה הצפון-אמריקאית לייצור-מטוסים" (המייצרת את ה"סאבר") כי תוכנס בכנפיו של "סאבר" "שפת-התקפה" מסוג חדש. ממרכב-הכנף העיקרי הסירו את "שפת-ההתקפה" מן הסוג שהיה מקובל קודם, — בעל החריקין? — ותחתה הורכבה "שפת-התקפה" חדשה — נטולת-חריקין — הרחבה יותר ב-17 ס"מ במקום התחברותה אל גוף המטוס, וב-7½ ס"מ — בחוד הכנף. ע"י כך הועקה ל"סאבר" עדיפות על ה"מיג" באשר לפניות, בכל שעורי הרום. פס-גידור זעיר-מימדים הורכב בשליש הכנף החיצונית.

באשר למהירות ב"התגלגלות חבית" (Barrel-roll) נתגלה ה"מיג" כנחות מה"סאבר" בכל שעורי הרום; אולם היה לו יתרון רב באשר להאצה והיה משאיר את ה"סאבר" הרחק מאחוריו.

לעומת זאת, בענין ה"האטה", היה היתרון עובר לצד ה"סאבר"; וזאת תודות לעובדה כי בלמי-הצלילה אשר לו, על אף היותם מופעלים ביתר איטיות מאלה של ה"מיג", היו יעילים יותר מבחינה אירודינמית.

לבסוף, בשטח העדין של תחומי מגבלות-העומס של גוף

ה"מיג" 15 מצויד בשריון-טיס ובמושב-נפלט. טייסי "מיג" נראו משתמשים בטיפוס של מצנחי-סרט (תחבולת להחלצות ממטוס במהירות רבה). כמו-כן יש לו ל"מיג" "קרום חיצוני" ממורט עד מאוד, המגדיל את "הנקיון" האירודינאמי שלו — ולכן גם את מהירותו ב"מספרי-מאך" * גבוהים.

* ע"ש ארנסט מאך, פיסיקאי אוסטרי. זהו מספר המיצג את היחס שבין מהירותו של גוף לבין מהירות הקול באטמוספירה שסביב לגוף. במהירויות תת-קוליות יהיה מספר-המאך (Mach Number) פחות מ-1 (כגון 0.82) בעוד ש- במהירויות על-קוליות יהיה גדול מ-1 (כגון 1.20).

חולשה רבת-משמעות טמונה בחימושו של ה"מיג" 15. הרבה מבצעון-הטיסה העדיף שלו גז כתוצאה מהיעדר כוונת-תוחח וחימוש אשר יהלמו את המהירויות הגבוהות של לחימת מטוסי-הקרב הסילוניים.

ברור שה"מיג" 15 נועד בעיקר לתפקיד מטוס-יריטה, להשמדת מפציצים הטסים בגבהים רמים. שיעור הנסיקה היוצא-מן-זו: כלל שלו, בצעונו המצויץ מ-30.000 עד 50.000 רגל, חימושו הכבד — וכמו-כן "טקטיקת-האימונים" של ה"מיג" — כל אלה מורים על יעוד זה. תותח 37-ה"מ הנמצא בגוף ה-מטוס ושני תותחי 23-ה"מ אשר בכנפיים — שציי-רופם מהווה את חימושו של ה"מיג" — עשויים לקרוע מפציץ לגזרים. אולם תותחים אלה יורים לאט-מדי ודיוקם פגום, מכדי שיהיו יעילים כנגד מטוסי-קרב מהירים אחרים.

המטוס, עמדו תחילה מטוסי ה"מיג" בפני קשיים גדולים מאוד בשל שעור-העומס המוגבל שלהם. לקשיים אלה נמצאה אח"כ תקנת-מה ע"י השימוש בהגיי-סרבו (לטיסה שהקטינו את המאמץ הנדרש, ואת תמרוני המטוס הנחוצים. מכל מקום, אותה שאיפה להקטנת המשקל, אשר הקנתה ל"מיג" את בצעונותיו הנהדרים בתמרוני-מטוס בשיעורי-רום גבוהים — מחירה היה רב, מבחינת מגבלות התפעול, החמורות למדי, אשר נבעו כתוצאה ממנה.

1) דהיינו, פאתקצהו הקדמית של הכנף.
2) הכונה כאן לחריקין שבין שפת-ההתקפה לבין עיקר-הכנף גופו, המפריד בין חלקם הניכר של שנים אלה באמצע הכנף — והוא המאפשר לאויר לזרום באופן תקין מעל לכנף אף במצבי מהירות נמוכה, כאשר נשקפת למטוס סכנה של הזדקרות.
3) דהיינו, הגאים כאלה אשר הפעילות האירודינמית של האויר עוזרת-מעצמה להפעילם, ומסייעת להם להתמיד כמד-אליהם בפעילותם הנדרשת. — המער.
4) הזדקרות — מצב שבו העילוי (Lift) פוחת באופן פתאומי, והגרר (Drag) גדל באופן פתאומי. כתוצאה מכך, המטוס מאבד גובה ונדרשת הידיעה כיצד לבצע את הפעולה המיוחדת הנחוצה בכדי להשיג שוב שליטה על ההגאים, אשר הפעלתם במצב ההזדקרות עלולה לתת תוצאות הפוכות לאלו התקינות והנחוצות. — המער.

עם זאת, רוב טייסי ה-F 86 יסכימו כי אחת גבוה מבין 179 ה"מיגים" שמוינו כ"מושמדים-אפי-שריים" או כ"ניזוקים" — היו ודאי ממיניגים אותם כ"מושמדים" אילו היו נורים בקליעים הכבדים יותר מאלה שבכלי-יריתו של ה"סאבר". ברם, רק מעטים מטייסים אלה יסכימו לקבלת קצב-האש האטי-יותר — הכרוך כיום בחימוש כבד-יותר.

איש בקוריאנה לא האמין, כי המערכה על ה"מיגים" כבר נסתיימה. וברור היה כי יש עוד צורך לחכות לאינפורמציה נוספת, כתוצאה מהמשך ההתמודדות בין ה"סאבר" ל"מיג".

לקראת דיביזיה מטיפוס-מוקטן בארה"ב.

ב-5.000 איש פחות מאשר הדיביזיה האמריקאית הנוכחית, או הדיביזיה הסטנדרטית של כוחות-נאט"ו. עם זאת טוענים המומחים-הצבאיים בארה"ב כי עצמת-אשן של הדיביזיות מהטיפוס החדש לא תשתנה ולא תפחת. (קצין-העתודה — עתון קציני-המילואים של צבא-צרפת)

לפי הידיעות מה"פאנטגון" שבושינגטון—ניתן שם אישור לתכניות בדבר שינויים בדפוסי-ארגון של עוצבות חיל-הרגלים. כפי שמוסרים מושינגטון, תאוחד מסגרתן של כל הדיביזיות בדומה לדוגמת הדיביזיה-המשוריינת ה-1 החונה ב"מצודת-הוד" שבטכסס. הדיביזיה התקינה החדשה תכיל 13.500 איש (דהיינו, סימני-משבר בתפיסת "צבאות-העתודה" —

מגמות "כיוון" בצבא-הטריטוריאלי בכרימניה

"המחשבה על כך כי עשר דיביזיות, על מלוא-ציוון, תחצינה בשעות הצורך את הים ותפלגנה ליבשת — הפכה כבר מזמן לדיבורים-בעלמא". לא תהיינה עוד בצבא-הטריטוריאלי דיביזיות-שריון. אותן דיביזיות-שריון הקיימות עדיין להלכה — תהפוכנה לדיביזיות-רגלים; והדיביזיה-המוטסת תהיה מעתה לבריגדה-מוטסת. הצבא-הטריטוריאלי לא יכלול עוד יחידות-ארטילריה — פרט לאלו שיש להן מקום במסגרת דיביזיות-הרגלים. אשר ל"משמר-הארץ" — יועמד הלז על "יסודות-עתודה" — דהיינו, למעשה, יהפוך למשרד-מצומצם, לתכנון הלכות-על-הנייר בענין הגנת-הארץ בימות-מלחמה. צבא-קבע סדיר קטן, שלעזרתו יעמוד צבא-טריטוריאלי קטן ובעל אימון מעולה, המורכב ממתנדבים אשר התשלום-השנתי מעודם להצטרף אל שורותיו — כזה הנו ה"מראץ-החדש" בענין כוחות חיל-הצבא היבשתי הבריטי. (לפי עתונות בריטית, מ' ינואר ש"ז)

סימני-משבר בתפיסת "צבאות-העתודה"

אנתוני האד, מיניסטר-המלחמה הבריטי, הודיע על הנהגת שינויים במבנה הצבא-הטריטוריאלי ו"משמר-הארץ". שינויים אלה אמנם נראים-על-הנייר כגדולים מכפי שהנם במציאות, ואף אפשר היה להשיגם כבר לפני שנה באותה מידה — ולחסוך ע"י כך לא-מעט מריטת-עצבים ואכזבות בקרב הצבא-הטריטוריאלי (אשר נפגע קשות לפני שנה, ע"י ביטול פיקוד-ההגנה הנגד-מוטסית, על יחידותיו הרבות). לפי המסגרת-הארגונית החדשה (המבטאת את מגמת הצמצום, ואת ה"מראץ-החדש", ב-כוחות-המוזויינים הבריטיים ובכוחות חיל-הצבא במיוחד) יועמד על שתיים מספרן של אותן דיביזיות-טריטוריאליות אשר תשארנה מאורגנות ומקיימות, במלוא היקפן ועל מלוא שלוחותיהן, במצב המאפשר את מילוי ההתחייבויות בפני נאט"ו למשלוח תגבורת לכוחות-הבריטיים שבגרמניה, במקרה של צורך בכך.

מגמות בפיתוח קליעים-מונחים בארה"ב

של תוצאות הבחנים לגבי קליעי-ה"קורפורל", והרקיטה "יוחנן הישר" השייכים לחיל-הצבא, ושל הקליע "מטדור" אשר לחיל-האוויר — בחנים שנתבצעו במהלך תרגילי-הגימסות הגדול "סיג בראש" שנערך לא-זמן — ניתן יהיה לסכם פחות או יותר על סמך עדות זו האם קליעי ה"טוחים-התיכוניים" צריכים להימנות על הארטילריה, או ששייכים הם לתחום עצמת-האוויר. (לפי "ירחון-הצבא" ו"שבוע-התעופה" — ארה"ב).

לפי הידיעות מחוגי האוויר האמריקאיים — יהיה זה סיל-האוויר של ארה"ב, ולא חיל-הצבא, אשר יוטל עליו לפתח קליע קרקע-אל-קרקע "על-קולי", בעל טוחים בין 1.500 ל-2.500 ק"מ — דהיינו, קליע העומד על גבול האפשרויות של פעולה "בין-יבשתית". אולם הצבא ימשיך, כנראה, בפיתוח הקליע שלו קרקע-אל-קרקע מהטיפוס "ראדסטון" — אשר, טוחיו, כנראה, מצומצמים יותר, ומתבטאים במספר מאות קילומטרים "בלבד". סבורים, כי משתושלם מלאכת הניתוח

