

אווירית-מלחמה ובעיותיה

חיל האוויר של מדינה זעירה - ואפשרויות השימוש בו

אכן נשאר רק פתרון אחד, והוא — שחיל-האוויר קטן יטול על עצמו את כל תפקידיו של ה־ Army Cooperation Command עם זאת יותר על ביצוע כל התפקידים האחרים. אם — אמנם — נכונה ההנחה, שיש לראות חיל-האוויר כזה רק בבחינת Army Cooperation Command אזי יש להציג מיד שלוש שאלות חשובות:

1. מה הן הידיעות והתכונות שצוותי-הטיס צריכים להיות מחוננים בהן כדי שיהיו מסוגלים למלא את התפקידים המוטלים עליהם? כלומר — מהו האימון שיש לתת לטייסים ולצופים, כדי שיבינו את בעיותיו של מפקד יחידות-הקרקע וגם יוכלו לפותרן?

2. מהו הארגון על פני הקרקע שיש להקימו — להפיק את מלוא עוצמת-המחץ מחיל זה, מבלי לסכן את המשך קיומן של יחידות-הטיס? כלומר — ניצול מכסימאלי בסיכון מינימאלי.

3. מהו הציוד היעיל ביותר לתפקידים אלו (מטוסים, חימוש, תחמושת, מכשירי-קשר, מכשירי-עזר)?

לשאלה מס' 1 ניתן להוסיף, על-סמך נסיון־המלחמה, הערות מספר.

במידה שנבחרו כצוותי-טיס קצינים וסמלים של יחידות קרקע (חיל-רגלים, שריון, ארטילריה) — גדלה הצלחת-פעולתם של טייסי ה־ Army Coop. Com. המצב האידיאלי הוא, כמובן, להכשיר כטייסים קצינים וסמלי-צבא מאומנים, כי אכן הללו מסוגלים להבין לִדְבַר חבריהם על הקרקע וליצור על-ידיכך אותו שיתוף פעולה, אשר יכתיר את הפעולות המשר לבות בהצלחה.

אפשר — אמנם — לומר, שלא לכל הטייסים של פיקוד ה־ Army Cooperation היה נסיון־צבא קודם. במקרה זה מילאו אימון תיאורטי-אינטנסיבי והשתתפות במספר תימרוני-צבא (תמרונים משולבים קרקע-אוויר) את החסר לקציני חיל-האוויר לעומת-מה שטייסים אחרים הביאו עמם מהצבא. בצד הבנת הבעיות הטקטיות של אותן יחידות הקרקע, שיצטרכו לסייע להן, הרי נודעה חשיבות פסיכולוגית עליונה לעצם יחסם של הטייסים אל גופי הגייסות שנמסרו

הדברים הבאים* נוגעים בבעיות מספר, שיעמדו בפני חיל-האוויר של מדינה זעירה, אם יידרש למלא את יעודו כיאות.

דבר הטעון הטעמה במיוחד, הוא — שחיל-האוויר קטן חייב להיות חלק בלתי-נפרד מחיל הצבא (צבא היבשה) שאליו הוא שייך. במקרה של חיל-האוויר השביצרי יש לראות, איפוא, בכלל יחידות-הטיס מעין גוף מקביל ל־ Army Cooperation Command (פיקוד שיתוף-הפעולה עם חיל-הצבא) של חיל האוויר הבריטי. אכן, אותו פיקוד היה רק חלק מחיל-האוויר הכללי הבריטי ותפקידו היחיד — כפי שמרמז כינויו — היה שיתוף-הפעולה עם חיל-הצבא. כל דבר, המבוצע על ידי יחידות-טיס אלו, מטרתו האחת והיחידה — לסייע בידי כוחות-הקרקע.

טייסי היחידות הללו היו עיני-הצבא ואונניו, הם סייעו בידי יחידות-הצבא, ערכו תצפית בשבילם, ביצעו את התקפותיהם מהאוויר במשולב עם ההתקפות שע"פ הקרקע, כיוונו את אש הארטילריה וחיפו על יחידות-נסוגות בשעת התגוננות.

בחילות-אוויר גדולים יותר הוטלו התפקידים האיסטרטגיים וכן הטקטיים רבתי — כגון: התגוננות בפני מטוסי-קרב ומפציצים וכ"י — על-יתר דות אחרות. בחיל-האוויר הבריטי היו לכן, פרט ל"פיקודים הלא-טיסים" (אספקה וכו'), פיקודים עצמאיים נוספים אלה:

פיקוד מטוסי-קרב.

פיקוד מפציצים.

פיקוד חופים.

פיקוד תובלה (טיסות-מרחקים, תובלה, קישור).

חיל אוויר-טקטי (אגף הלחימה הטקטי ומילוי סה"כ משימות-טקטיות בזירת-לחימה נתונה — וזה כולל מטוסי-קרב ומפציצים קלים ובינוניים).

לערוך חלוקה מעין-זו בחיל-האוויר שהוא בלאר הכי קטן יחסית — יש בכך משום בזבוז-כוחות ופיצול העוצמה. מאידך-גיסא אי-אפשר יהיה לדרוש מיחידה אחת לבצע את כל התפקידים האלה.

* לפי מאמרו של ראש-כנף ריינסבורו מחיל האוויר הבריטי, שנתפרסם ב־ Flugwehr und Technik השביצרי, ממאי ש. ז.

לטיפולם. הטייס צריך שיהיה לו ענין אישי באותה יחידת-הקרקע אליה הוא צמוד לחיים ולמות. הוא חייב להבין את שפת מפקדי היחידה, והוא חייב להבין מתוך מלים ספורות, — כיצד מסתמן המצב הטקטי, כי הוא אשר הפך להיות אותה „גבעת המצביא“ של המפקד בן זמנו. מן ההכרח לכן שיקיים קשר הדוק בין כל אחת מיחידות-האוויר ובין יחידת-הקרקע, הקשורה אתה.

אכן, בדין אמר מי שאמר כי — „עתיד האוויר הוא על הקרקע“.

קשה מזה הוא להגיש הצעות או להעיר הערות לשאלה מס' 2.

מן המודעות הוא, שבכל מלחמה החשוב ביותר הוא הבלתי-צפוי. אפשר לתכנן את הגלוי, אך הבלתי-צפוי מחייב את האימפרוביזציה ואת יזמת-היחידה. וכאן עולה שוב, חשיבותו של האימון. היוכל קצין צעיר — או אף סמל — להסתדר מניהיוביה? הישכיל להפעיל את יזמתו בצורה הנכונה? הידע לגשת לבעיה מבלי שניתן לו תפקיד מוגדר במדויק (והרי זהו המצב במציאות-של-מלחמה ובמלחמת-תנועה במיוחד)? שעה שניתן יהיה להשיב על השאלות האלו ב„הן“ — יוכתרו הפעולות של גיס כזה בהצלחה.

גיידות ואימפרוביזציה אפשרית רק כשההכרעות על השימוש ביחידת-טייס לוחמת וכן סמכות-הפיקוד עליה — ניתנות בידי פיקוד-הטייס הנמצא באזור הקרבות.

ואכן, מה מידת האפשרות לארגן חיל-אוויר בצורה זו — מדגים שוב היטב מכל נוהג שימושם וחלוקתם של טייסי „פיקוד שיתוף-הפעולה עם הצבא“.

קצין-קישור-דיביוזני של חיל-אוויר

הבסיס לשיתוף-הפעולה בין טייסים ויחידות-הקרקע הנו תמיד אותו „Cooperation“. לתכלית זו ניתן לכל גוף-גייסות-קרקע, הפועל עצמאית קצין קישור של חיל-אוויר. קצין זה של חיל-האוויר שהוא בעל הכשרה טקטית — מסופח בקביעות לדיביוזיה, ולעתים גם לבריגדה (היינו רגימנט) והוא שותף פעיל בגוף-צבא זה בכל שלבי הקרב.

על יסוד תוכניותיו וצרכיו של מפקדו — חייב הוא לקבוע בראש וראשונה את האפשרויות של הפעלת מטוסים, ובמידה שאין עומדות יחידות-טייס לרשותו — עליו לתבוע אותן מקצין האוויר שבקורפוס (שהוא הממונה עליו). משהוקצו יחידות אלו למשימה מסוימת חייבת סמכות-הפיקוד עליהם להימצא בידי פיקוד-הקרקע המתאים, המעביר את הוראותיו למפקד

יחידת-הטייס באמצעות קצין חיל-האוויר של הדיביוזיה. לקורפוס — יש כמובן, להודיע על הפעלתן הצפויה של יחידות-הטייס; אחיכ — על הפעלתן, ולבסוף — על התוצאה.

לכל קורפוס-צבא — ובמסגרתו, לכל דיביוזיה — ניתנת יחידת-הטייס שלו, המצורפת אליו קבע. עצמתה של יחידה זו תהא שונה בהתאם לנסיבות הקרב — באויר, וכן על-פני הקרקע.

שלושה תפקידים מוגדרים היטב יש לו, לאגד זה, ובהתאם לכך גם חלוקתו ל-3 קבוצות:

קבוצה 1 — מטוסים לסיור-מקורב וסיור-קרב.
קבוצה 2 — מטוסי-תצפית ארטילרית, המצורפים ליחידות ארטילריות.

קבוצה 3 — מטוסי קישור. — כדי לאפשר ניידות מכסימלית למפקדי היחידות וקציני-מטה גבוהים — יש להעמיד לרשותם מטוסים קטנים בעלי כושר-תמרון רב.

ספק אם חיל-אוויר קטן עשוי להעמיד לרשות הקורפוס יחידות-טייס המספיקות בגודלן, כדי לערוך חלוקת-משנה לשלוש קבוצות-התפקידים הנידונים. ואפשר שצריך להסתפק במקרה זה ביחידה אחת לכל התפקידים.

בצד יחידות-טייס-קורפוסיות אלו יהיה צורך גם ב„יחידות-מהירות“, הסרות למרותו של הפיקוד העליון של חיל-האוויר. במצבי „חזית שקטה“ יהיה תפקידן — הבטחת כוחות-הקרקע בפני התקפות-אוויר אויבות. בפעולות לחימה גדולות יותר של כוחות הקרקע יצטרפו יחידות אלה לקורפוסים השורפים, לשם סיוע בסיור-קרב ובסיור-מקורב וכן להשיג תתפות בקרב הקרקע. חשיבות ממדרגה ראשונה נודעת בענין זה לניידותו של מפקד של יחידת-טייס. הלה חייב להמצא בגיזרת-הקרב של כוחות הקרקע, כך שגם ברגע האחרון יהיה באפשרותו לערוך שינויים בתכניות ובפקודות. במסגרתו של אזור קרבות-קטן-יחסית יהיה באפשרותו של מפקד יחידת-טייס לקיים את חופש תנועתו ועם זאת לשמור על אפשרויות תיאום-הפעולה.

מפקד של יחידת-טייס כזאת צריך שיהיה כפוף למפקד כוחות-הקרקע באותה הגיזרה. יחידת-הטייס הופכת על ידי כך לחלק בלתי-נפרד מכוחות הקרב שעל-פני הקרקע, וכל עוד הללו לוחמים, — חייבת יחידת-הטייס לסייע להם מהאוויר, אף בהתמחדויות מקומיות.

פעילות חיל-האוויר צריכה לודא, כי לעולם לא יאמר האויב:

„אין אפוא להביא עוד בחשבון מטוסים עוינים...
 וחשיבות הגדועת: לכך, שחיל האוויר יוסיף להת-
 קיים — היא כה רבה, עד כי כחות-האוויר של
 מדינה ועירה חייבים לחשב היטב כיצד להימנע
 מהתפתחות למערכת-אוויר-רבתי עם כחות-אוויר ירי-
 בים אשר למעצמה גדולה.
 קשה לחוות דעה לפרטיה על שאגה מס' 3 (לעיל).
 קשר אלוטמי הנו חיוני ביותר, ומן הראוי היה
 שלכל יחידת-טיס — או אף יחידת-משנה — תהיה
 יחידת-קשר משלה (במקביל ליחידת-הקשר אשר
 לטייסת בחיל-האוויר הבריטי).

רב"טן פ. פיק

מטוסי - העולם

מהמטוסים, בהם יש לצייד את יחידות הטיס, יש
 לתבוע — שיצטיינו בכושר-תמרון רב המשולב
 בעצמת אש גדולה וכיכולת להמריא ולנחות בקלות.
 החימוש צריך שיהיה מכוון בראש וראשונה לא
 לקרב-האוויר אלא להתערבות בקרב על-פני הקרקע.
 לבסוף יש להעיר ולהדגיש פעם נוספת, שהשגות
 אלו הן בגדר דעות פרטיות בלבד, אם ישמשו יסוד
 לדיונים והרהורים נוספים של אנשי מקצוע, טיי-
 סים — וכן של מפקדי גייסות-קרקע — הרי השיג
 מאמר זה את תכליתו.

כן יש בו מדור העוסק במנעי מטוסים, העשוי לענין
 רק את איש-המקצוע ואחר הן בספינות-אוויר (דהיינו,
 כלי הטיס הקלים מן האוויר), שהחלו שוב מתחבבות
 על הציים: כשמשיתמן היא טיפול בסכנת הצוללות,
 בעיקר בשל יכולתן לקיים תצפית ממושכת על פני חלקת-
 ים נתונה, הקורא-הרגיל ודאי שיתעכב, בעיקר, על המדור
 בן 300 העמוד, המסכם את הידיעות על מטוסי העולם.
 תוכנו רצוף, עד כדי להפתיע, פרטי-פרטים הערוכים ומסור-
 דרים, בשלמות וברוב דקדוק — החל מכתובות בוגיהם
 של המטוסים השונים, עבור למדיהם, בצענוניותם, ומכר-
 נות-ההינע שלהם, וכלת כפרטי המבנה של הטיפוס והערות
 כלליות; ולגבי מטוסים צבאיים — ציונים בענין החימוש
 ומטען הפצצות, המטוסים המתוארים בספר גודלם שונה
 ביותר: מ„סירות-הטיס“ * האמריקאיות של „יוד“, שנועדו
 לשאת 700 איש ומטוס הנוסעים הגדול בעל ארבעה-
 המפלטים „קומט“ של דה-הבילנד, הוצרת בריטניה —
 ועד ל„הופיקופטר“, שכמעט ואינו אלא „מטריה-מעופפת“,
 הנתון עתה בתהליך פיתוח ושכלולו בארצות-הברית.
 העמודים המוקדשים לבריטניה מכילים, מלבד מטוסי
 הר. א. פ. המפורשים והמיוחדים לו, כגון, המפציץ-המפליטי
 „קנברה“, גם תמונות משבחות ותיאורים של מפציץ-הקרב
 „מפיר“ של דה-הבילנד, ומטוס-הקרב „פיורי“ של הצוקר.

„מטוסי-העולם-לגין“, הנו ספר-אח לאגיות הלוחמות
 לגין, אך בשום פנים אינו „העמקה“ בלבד. בעוד שהשני
 מצמצם עצמו לאגיות-מלחמה בלבד ולגדלם המספרי של
 ציי-העולם, הרי בן-הלאו, התעופתי שלו, אם כי ניתנות
 בו רק השואות מועטות של עצמת ציי-האוויר, הגה עוסק
 הוא, בדרך ממצה, באויריה צבאית ואורחית כאחת, וברקע
 הארגוני של שתיהן.

המהדורה האחרונה של „המטוסים לגין“ מכילה 5
 מדורים, הראשון בהם עוסק בתעופה הצבאית ומוסר, במי-
 דת הניתן בתחומם של שיקוליה-הבטחון, פרטים רבים הנוג-
 עים למבנה המנהלתי של כחות-האוויר בעולם ולצידם.
 הוא עומד בהרחבה על אלה של ארצות-הברית ובריטניה
 ואילו על הרוסיים — בסקירה שטחית יותר, מסיבות
 המובנות מאליהן, תופעה מפתיעה במדור זה היא שבדיה,
 אשר הודות לתעשית-מטוסים פעילה, הקימה את אחד
 מחילות-האוויר החזקים בעולם. זו הפעם הראשונה, שמציי-
 נים כאן את ישראל, וכן מוזכרים — וחבל שרק במעט —
 את חילות-האוויר של מדינות ערב השונות.

המדור השני ב„גין“ מוקדש לתעופה אזרחית וכולל
 כ־200 רבה מאוד של ידיעות שימושיות רבות-ערך בענין
 גלי-אוויר, מועדוני-תעופה, חברות הובלה, פרטומים
 בעניני-אוויר והמחלקות הממשלתיות העוסקות בתעופה,
 שבכל הארצות, כן מצויים בו גם פרטים חשובים בענין
 גדול התעופה האזרחית בארצות השכנות לנו, ענין שאינו
 נעדר-חשיבות, בשים לב לכך, שטוריה — למשל — נטלה
 ליריה, ב־1948, את השימוש למטרות צבאיות בחברת-
 ההובלה היחידה שלה, על כל רכושה וציודה (דרך אגב,
 חברת „דרכי האוויר הערביות“ של עבה* רשומה כמקיימת
 קו לחיפה, דומה, הידיעה „מוקדמת במקצת“...).

* „סירות טיס“: — כלי-טיס ימיים אשר מגעם עם
 פני הים בא לא באמצעות מצופים-גולשים (במקום
 גלגלים של אירון היבשה) — כאשר נהוג
 במטוסי-הים (Seaplanes) ה„רגילים“ — כי אם ע”י
 עצם גופם הבנוי בצורת סירה, והוא „יושב“,
 כסירה, במים. זהו עתה הצורה המקובלת של כלי-טיס
 לשהיה ממושכת מעל לפני הים: מטוסי סיוור (למשל של
 הפיקד החופים הבריטי), ומטוסי נוסעים לא-מעטים,
 כאחד. — המער.