

בעולם החמוש

„ר.א.פ.“ - בנקודת המפנה

נראים הדברים, שחיל-האוויר הבריטי עומד עתה, מכמה בחינות, בנקודת-מפנה: הן באשר לטיב האויירית-הקרב שלו — שזמה שנים החלה עוברת על בסיס מפלטיים, והן ביחס לסוגי-האוייריה האחרים, העולים רק עכשיו על דרך המודרניזציה הטכנית המכרעת — במשולב עם תהליך גידול מזורז ומאוד: בעצם ממדי הייצור ובכוחות-האוויר גופם, יכולתו של חיל-האוויר זה לפעול בהיקף, הדרוש, ברמה החדשה והולמת וברגע הנכון — תלויה ומתנית בקצב, בו יעבור על פני נקודת-המפנה זו (כמובן — במשך הזמן שיעמוד לרשותו עד המועד בו יתרחש המשבר שיעמידו במבחן-הפעולה).

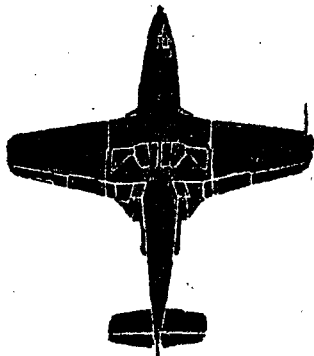
בתכניות הייצור ניתנת עתה זכות בכורה מוחלטת למטוסי-הקרב — דבר ההולם לחלוטין את המגמה ההגנתית הכללית של איסטרטגית-האוויר של בריטניה (האופינית, בדרך הטבע, גם לבעלות ברית הצפויות לה באירופה). ביסודם של הסקוודרונים מונח עתה ה„מטיאור“ — שגלגולו העיקרי נועד, בראש וראשונה לתפקיד מלכוד (interception) של מטוסי אויב באויר, וה„ואמפייר“ — אשר אותו מביאים בחשבון גם למשימות של התקפת מטרות על-פני הקרקע. טיפוס-מטוס אלה משתכללים והולכים מדי פעם, ומצויים כבר כמה „סימנים“ (מעין „מהדורות“ חדשות) שלהם, המגלים מעלות חדשות (ולעתים — אף חולשות בלתי-צפויות). אך מפעלי „דהי הבילנד“ כבר התחילו בייצורו של טיפוס חדש — ה„ראָנום“ — אשר עם היותו הממשכו של „ואמפייר“, הנו בכל זאת כבר בגדר „יצור בפני עצמו“ (בראש וראש

מיותר להרחיב את הדיבור מדוע נודעת לחיל האוויר המלכותי הבריטי יותר מכלל חילות-האוויר של אירופה-השיבות יתרה למן רגעי-ההתחלה של כל התלקחות אפשרית בשטחי המזרח-התיכון, עובדה זו, הנרבעת מיחס-יכוחות הקיימים בעולם, מגורמים גיאוגרפיים וממצבים מדיניים בין-לאומיים, ברורה מאליה. אמנם, צירוף-גורמים זה עצמו תוחם עתה גם תחומים מפורשים מאוד — לעתים, אולי, צרים למדי — לאפשרות הפעלתו של כוח-אויירי זה, שרק לפני שנים אחדות שלט עדיין כמעט שלטון-יחיד בשמי האיוור הנרחב, ואף-על-פי-כן, עדיין רב הענין בידעת מצבו הנוכחי, הרי כבו בפועל, ואפשרויותיו לקראת המחר הקרוב.

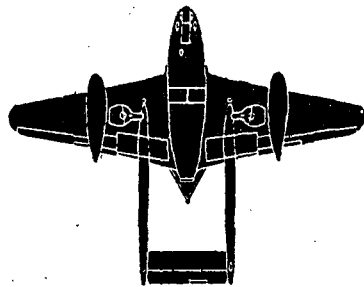
אכן, כל נסיון להערכת „אפשרויות-המחר“ הללו של ה„ר.א.פ.“ — כרוך בקושי מטוים. לאו דוקא, בשל סודיות מיוחדת סביבו. אלא בשל מבנהו ה„רב-זירתי“ של הכוח-האויירי-הבריטי: ארץ-מטרופולין וסביבתה — מזה, והזירות שמעבר-לימים — מזה.

במידה שניתן להכניס פשטות בחשבונות עולמיים מורכבים אלה, יש להבחין בהם שלושה יסודות עיקריים: א. הגנת-המטרופולין, ופעולות משותפות עם בעלי-ברית מעל לאירופה וימיה; ב. שליטה בנקודות-מפתח במזרח-התיכון; ג. שמירה על עמדות בריטיות בדרום-מזרחה של אסיה. כל אלה, כמובן בצירוף עם הגנת דרכיהם ופרט לשיתוף-הפעולה עם כוחות-ברית של הדומיניונים, או מקצתם, מבנה מורכב זה של משימות-בכוח — משפיע ללא-ספק, על מבנה הכוחות.

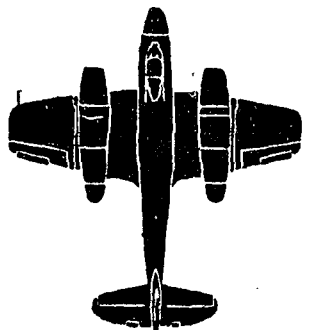
האויירה האמריקאית, ה„נישאת-באניות“, שבים התיכון — הוא ענין בפני עצמו.



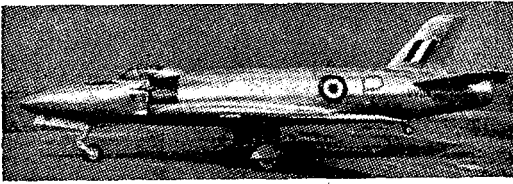
Sca-Hawk



Vampire



Meteor



Supermarine 535

535** , שמהם מצפים למהירויות של 1.100 קמ"ש בקירוב). כבר צוינו ב"מערכות" (חוב' ס"ט עמ' 77) מאמציה של בריטניה לחדש ולשכלל גם את ענפייה המיוהרים של אווירית-הקרב; המכוונים לפעולה, בכלי-מזג אוויר שהוא" נראה, כי נוסף ל"מטאור" נ. פ. 11 — עמרו להזמין ייצור סיטוני גם של גלגול ה"אונום" לתפקידי מטוס קרב-לילי. הלו, ברומה ל"מטאור" הנ"ל, אף הוא מטוס-קרב דרמושב ומצויד-ראדאר. יתכן כי בשל התנאים המגוונים בהם נדרש שירותם של מטוסי-קרב "ליליים", או "לכל מזג אוויר", יוזמנו אף טיפוסים נוספים (וכבר הוזכר שמו של "קאנברה").

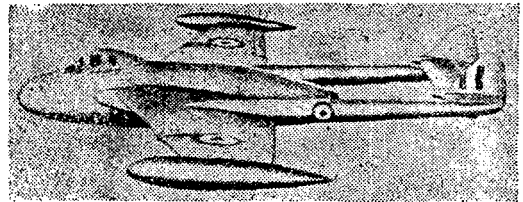
אכן, בפני כל מטוסי-הקרב של ר.א.פ. (וכן של חיל-האוויר לארה"ב) כפי שהנם כעת, מתיצבת הבעיה החמורה של חימוש. כל אלה, שידוע דבר היותם בשירות או ייצורם הסיטוני — מזויגים ב-4, "תותחים" אבטומטיים בקליבר 20 מ"מ, או במקלעים כבדים (כרגיל 6 במספר), בני 12,7 מ"מ. מקלעים אלו יש בהם. אמנם, משום תוספת מחץ לעומת הקוטר 0.303 שהיה מקובל במטוסי-קרב בריטיים במלחה"ע השניה, אך הם מפגרים עדיין אחרי המגמה ל"תותחים" אבטומטיים כבדים יותר בקטרים המתחילים ב-20 מ"מ ומגיעים, כנראה, עד ל-37 מ"מ.

ה"קפיצה" שבין שלב הפיתוח לתהליכי הייצור ההמוני — יתכן ותציג בפני בריטניה בעיות חמורות מאוד לא רק בענין הסינכרוניזציה לגייסות, כדומה למשל, אלא גם בענין מטוסי-המלכוד, להגנת ארצה-היא, תחום שבו זכתה אנגליה להישגים מובהקים. עד כה סמכו הבריטים על התקדמותם הרבה בענין מנוע-המפלט (וב-יחוד — הטורבו-מפלטיים) ומטוסי-המלכוד בכלל, וכן ראו הם את טיפוס "ראמפייר" ו"מטאור", על גלגוליהם, כעל-יונים בטוגם בעולם כולו. והנה, לפי דעות המובעות בתר-ברת מארס ש.ו. של "כוחות-האוויר-הצרפתיים", — כבר נערכו סודית באנגליה בקיץ של 1950, "התמודדויות" דר-קרב" מיוחדות בין שני מטוסי-קרב אמריקאיים מהטיפוס "סאבר" ("חרב") — הוא ה-F-86 — בין אחדים ממיטב מטוסי-הקרב הבריטיים. לפי הידיעות הנ"ל, "הפינו התמור-

* לרוגמה: למלאיה בראשית שנת 1951 — 44 ואמפיירים — המער.

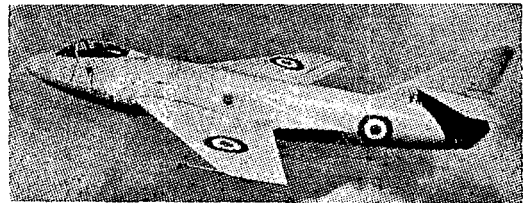
שונה תודות למנוע-המפלט החדש שבו, ה"גוסט"). תודות לכוש-ההרקעה ("טיפוס" לגובה הנידרש במהירות יתרה), לכושר התימרון בגבהים גדולים, יוכל ה"א" נום" לשמש מטוס-מלכוד מצוין; ועם זאת כמטוס-סער להתקפות-קרקע יבנה. לעומת ה"ראמפייר", ביתרון של טוה-פעולה כפולה, יתרון שכמה מעלות כרוכות בו. — אפשרות להגיש סיוע גם מבסיסים מרוחקים; יכולת שהיה ממישכת יותר מעל לשדה-הקרב, ב"תורנות-סיוע" אך ללא פערות-קרב ממושכת יותר, המותנית בכמות התחמושת ולא בוו של הדלק).

כניש לציין את ההישג שבהאחדות אווירית הקרב הבריטית על הבסיס של טיפוסי-סוד שהונהגו לאחר מלחה"ע: הכנסת מטוסי-המפלט שהוזכרו לעיל (אמנם — לא דוקא בגלגוליהם החדשים יותר) לסקוודרוני-הקרב של "חיל-העזר" האווירי של בריטניה (Auxiliary Air-Force) — דהיינו, בחיל-האוויר המיליציוני-נישלה; וחימושם במטוסי-מפלט (משני טיפוסי-הסוד הנ"ל) של הסקוודרוניש אשר בשירות מעבר-לימים, על פני מרחב-הקיסרות.



Venom

גם לאחר שהופיע ה"אונום" קיים עדין הצורך במטוסי-קרב מהירים יותר, וידוע הוא כי אמנם הוזמנו כאלה, ובכמויות ניכרות. ואם כי פרם נודעו הפרטים, הרי ברור כי יוענקו להם מגוונים חדשים, וכן ינסו לשכלל לצורך זה שכלול נוסף את ה"אבטיפוסים-הקיימים של מטוסים בריטיים חדשים, אשר כבר נוסו והופגנו בטיסה בשנת 1950 (הם): "הוקר" פ. 1081; ו"סופרמארין"



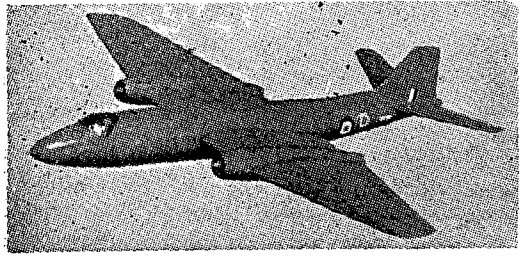
Hoker 1081

* באשר למספר — הרי ב-1950/51 הרכפל מספר הסקוודרוניש של מטוסי קרב יומיים והגידול נמשך. * במפגן המטוסים הבריטיים בסמוך 1950 עורר ה"סיר-פורמארין" 535 תשומת לב מרובה מאוד.

היכולת והיזומה. והרי זה פרק־זמן, בו תצטרך בריטניה „להסתדר איך־שהיא“ בשטח הרגיש והפגיע ביותר של מערכת האויר שלה: ב„הגנת־הבית“ על אדמתה ועל מר־כני־כוחה.

כמובן, תוקפן של הערות אלו מותנה בדיוקן של הידיעות שבירחון הצרפתי, הנחשב־אמנם על הטובים והרציניים שבירחוני חילות האויר — אך אין זה מן הנמנע כי גם הוא מושפע לעתים מהלכירוח ביקורתיים הריפים כלפי הזולת, ואפילו כלפי בעלת־ברית לצרפת, כבריטניה. כן יש להביא בחשבון, שהמספרים בענין קרבות־האויר בקורר אה — שעליהן נתבססו מסקנותיו — חלים רק על פרק זמן מסוים ולא היה בהם, עדין, כדי למצות את לקחה של פרשה זו ב ש ל י מ ו ת.

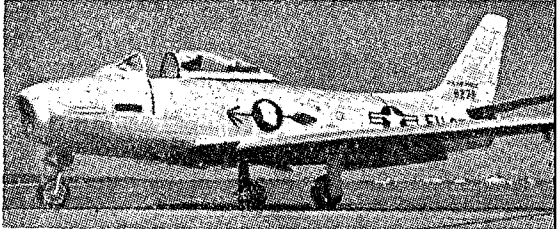
במצבה הנוכחית של אוירת־הקרוב של בריטניה (והוא עשוי להשתנות מקץ שנה־שנתיים), יש ענין מיוחד בהבהרת מעמדה הנוכחי של „אוירת־ההפצה“ אשר לה. ההפצה הסקטית — הנה חיונית מאד לגבי הצבא הבריטי, מחמת הקשיים האחרים בהם כרוכת בעית הסיוע־השקטני — הישיר והעקיף — לגייסותיו, וכך בגלל היותם צפויים כ”כ למצבי „ראש־גשר“, ובידוד יחסי, שבהם נודעת חיוניות מיוחדת למידה גדולה דוקא של סיוע־מך־האויר. נראה הדבר, שעם הופעתה של הקנבצ־רה עלה, כאילו, חיל־האויר המלכותי על „דרך המלך“, מפציץ חדש זה, ששמו כבר הולך לפניו, נועד כנראה כמסקיטו בשעתו, להוות את שלדתה של ההפצה הבריטית־הקלה הבריטית. גמישות סגולותיה האויריות של ה„קאנברה“ תאפשר לה מילוי משימות



Canberra Mk 1

„גובה־רב“ ו„גובה־מועט“ כאחד; הטנח שלה יאפשר גם במצעים טקטיים עצמאיים של חיל־האויר, בעורף כוחות־היריב, וגם שימוש מרוכז וגמיש, לרוחבה של הזית ניכרת, לסיוע־גייסות ישירי. ואמנם ייצורו הנרחב של המטוס החדש יהיה מכונן, כנראה, לסיפוק צרכיהם גם של חיל־האויר שבבריטניה וגם של הכוחות החונים בגרמניה, ויתכן —

דדויות אלו כליל את תקוות הבריטים לגבי ערכם היוצא מן־הכלל של מטוסי־המפלט אשר לר.א.פ., לפי ש„הוא־מ־פיירים“ וה„מטאורים“ — לא היו מסוגלים להשתוות לבצער גיהם של מטוסי־ה„סאבר“, בעלי כנפיה־חץ (כנפיים גטויות לאחור). המסקנה, לפי המסופר, היתה שעד אשר יתחילו בתיהררושת לייצר בתהליך „יצור־הסדרות“ מטוסים בריטיים מהטיפוסים החדשים — יש הכרח להעביר לחיל־האויר זמנית, ובכל הדחיפות, כמה מטוסי F-86. לענין הוקנתה אקטואליות מיוחדת מאז גוללה והולכת



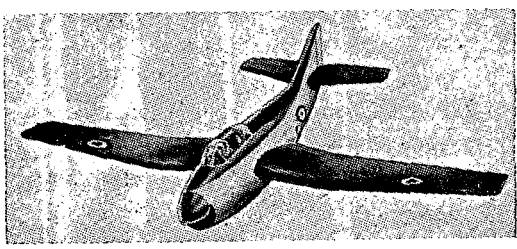
F 86 A Sabre

פרשת קרבות־האויר בקוריא.ה. העובדות הניתנות בענין זה ממקורות אמריקאיים הנו, כנראה, אוב־יקטיביות למדי (אם־גם, מצוי — אמנם — בידועות אלו הדגש על מטוסי־היריב שהופלו, ולעתים — אף הפ־רות בנידון זה). הסטטיסטיקה האמריקאית מה־1.150.16 למשל, מציינת עשרה מטוסים שאבדו בקרב לעומת 16 MIG-15 שהופלו, במאזר יותר הוסיפה ומסרה על עוד 4 מטוסי־הברית שהופלו ע”י אוירוני מ.י.ג. 15 מהם אחד F-80 (הוא ה Shooting Star), ושלושת האחרים F-84, מטוסי ה-Thunderjet, וחמישי (מסוג F-86) — שאוליך לנחות בעורף האויב, הסיכום שבידי הצרפתים אומר: עד אמצע פברואר — 15 מטוסי־ברית לעומת 16 מ.י.ג. 15. המסקנה לגבי מצבו של הר.א.פ. היא, שיש בידועות אלו (ובזולתן) כדי לחוק בהרבה את הדרישה בחיל־האויר הבריטי לחוספת מיידית של כמה מאית מטוסי F-86 לאותה מכסה של „מטוסי־המלכוד“ הבריטיים החונים במטרופולין.

אך אליה זו — קוץ בה: הוא הקושי להשיג עכשין מטוסים כאלה בארה”ב. עיקר הקושי כרוך במנועים, שיצורם גורם לעיכובים בביצוע תכנית ההתרחבות העצמית של חיל־האויר האמריקאי. באשר לכך צצו הצעות שונות: ליצור מנועים, בהרשאה, בקנדה; „חילופים“ בין ארה”ב לבריטניה בזכות המפציץ־המפלט, הבריטי המשוכח „קאנברה“, שכפי שצויין במקום אחר בחוברת זו, מעונינות בו ארה”ב, ועוד. עכ”פ צפוי לחיל־האויר הבריטי פרק־זמן לא קל עד בוא הרגע בו יגיע לידי ייצור־סיטוני של מטוסים חדשים רכי שכלול משלה, המתבססים על תעשית־המנועים הבריטית המשוכחת, רבת

את התביעות לגבי סניף הפעולה של מטוס התובלה הגדולים, כאשר לתפקידים הסקסיים של הסט גייסות ואספקתם; אך, בדיעבד, היא עצמה מגבירה דוקא את ההכרח באורח הסנה, כדי לקיים לקשור ולסעוד את הסיסיים עצמם. גם בשטח זה רב, כנראה, הצורך של אנגליה להשען על עזרה טכנית-חשמלית אמריקאית; וידוע על מ"מ (אם כי סרם נודעו תוצאותיו) בדבר השגת מטוסי-התובלה, פרצ'אילד פאקט". אמנם, ניתן לבריטניה להפעיל לצורך הנ"ל סיפור סיתובלה משלה: את הענק "יוניברסל פרייט", הגדול באירונים לאחר ה"בראבוק" הבריטי העצום, ואת "בריט" טול פרייט". אך בכגון זה קובעים, כי דודע, לא רק הממדים, כי אם גם הסיגול הטכני לתכליות של תובלה-בתנאי-מלחמה-וקרב. ומבחינות אלו יתרונות רבים דוקא למטוסי התובלה האמריקאיים החדשים, בעלי הסינור הגמיש, למשל, של "תאימטען" מתחברים-נפרדים (ה"פוד" הודע), שהנם כה חשובים במצבים טקטיים מסוימים.

סוגיה בפני עצמה היא אורית-הצי הבריטי. לפי ההגדרה המקובלת מאז 1937/38, ימי המחלוקת הגדולה בין הצי לחיל-האוויר בענין תחומי סמכותם, — האויריה הנישאת-באניות. מבין המטוסים שנועדו למלחמה בצוללות מבאים בראש-וראשונה בחשבון להבטחת עורקי-התנועה הימיים המרוחקים מהמטרופולין את "פיורי, ג.ר. 17" —



פיורי ג.ר. 17

שהוא אירון-קרב גדול, נישא-באניות. בעל מנוע טורבינר-מדחף, מנוע זה מבטיח לו סניף פעולה מספיק לסיורי-הבליזש — ובו בזמן כלולה עצמת-פגיעה כבירה בקופת-הטורפדות התלויה לו מתחתיו. יצונו, כי את הגנת הגישות אל הנמלים החיוניים מבטיח, "פיקוד-החופים" של ה"ר. א. פ." עצמו, בראש וראשונה, ע"י סירות-סיס גדרות, בעלות טנוד-פעולה של מאות מילין למשימות הסיור וההתקפה ("סאנדרלאנר" הבריטית ו"קאטילינה" מתוצרת ארה"ב). עתה מצטיידת היא מחדש למילוי משימות אלו. מטוסה החדש ביותר ביום — "שאקלטון", הארבעת-

גם של בעלי-ברית באירופה. לעומת זה-אין עדין ידיעות על הנהגת מטוס זה בכוחות הבריטיים שמעבר-ליים (הגם שבניתו, לפי הרשאות, תיעשה לא רק בארה"ב — והרי זה ציון להערכה אמריקאית בלתי-שכיחה למטוס זה — אלא גם בדומיניון בריטי אחד, לפחות — באוסטרליה, ששם בירתה נקרא עליה). הגורם-המעכב הער קרי עלול היה לשמש ייצורו של המנוע המפלטי, "אבוק", המשמש בו; ואכן, ששה בתי-חרושת בריטיים, בהנהגת "רוולסרויס" נרתמו למשימה זו.

מן הראוי לציין — לגבי אוירית-הסינור הכליטית — כי כבר הופיע גלגולה של ה"קאנברה" לסיור-צילום — תפקיד שהיה מופקד בזמן האחרון בידי ה"מט"אורי", אשר ירש את ה"מוסקיטו" וסוגל למשימה זו.

* *

שונה לחלוטין הוא המצב בהפצצה הכבדה — שנוסף לתפקידים טקטיים-רבתי ידועים, נודעה לה חשיבות איסטרוטגית רחבה יותר. עדיין אינה עומדת על הפרק הכנסתם לשימוש של מפציצים-כבדים מפלטיים, ובריטניה נעזרת עתה רק ב"לינקולנים" שלה (גלגולו החדש, בשלחי מלחה"ע ה"11 של ה"לאנקאסטר" הכבד) וב-B. 29 האמריקאיים — בהתאם למגמה הכללית הידועה של "חלוקת-עבודה" בין ארה"ב לבריטניה: אויריה-איסטרוטגית — בראש וראשונה לארה"ב, והדגש על אוירית-המגן — לבריטניה. אכן, אם במצב דברים זה, על אף מציאותם של מפציצי-מפלט כבדים בריטיים בשלב תכנון ופיתוח — ולמרות העובדה, שכדי לקצר מבטימלית את פרק-הזמן הקריטי שלפניו, כבר הזדרזו גיינסטריין האויר הבריטי והזמין ייצור-סיסוי של טיפוס אחד עוד לפני סיום ניסוייה הסיסיים — הרי אין פלא שמקובל לראות עתה את מעמדה של בריטניה בשטח זה כחלש למדי. מצב דברים זה ימשך עד 1952 או 1953. כשיתחילו להופיע הסקוודרונים הראשונים של מפציצי-המפלט הכבדים, תוצרת-בריטניה.

* *

שני גורמים ממריצים את חיל-האוויר המלכותי לטפח ענף אוירית-תובלה רחב-מידות: צרכיו הוא, בתנאי פיזורו על-פני העולם, והצורך בהטסת הגייסות-המוססיים הקיימים עתה, והעשויים עוד לקום, בעת מלחמה. אמנם, מציאות בסיסים בריטיים, מקפריסין ועד סינגפור, מקטינה לכאורה

* בעצם יש המכנים עתה כוח-הפצצה זה המרכב מ"ראשינגטונים" (כינוי-הר. א. פ. ל-B. 29) ו"לינקולנים" — אוירית-הפצצה "בינונית"; "הכונה, כמובן, לטווחים (לעומת אלה של B. 36, למשל) ולא למשקל מטען-הפצצות, שהנו ניכר למדי. במלחה"ע השניה, אף בסיומה, לא הלם איש לכנות את כל אלה אחרת מאשר מפציצים-כבדים — המערך.

הוא יצליח לפטרולים של יום ושל לילה, ובכל מזג אוויר שהוא. מטוס קרב פטרולי אחרי בעל טווח פעולה רב לנושא טרפז, הנו "אסטלאנד", ו"ורד", בעל מנוע טורבינר מדחפי, אשר יכנס לשירות בשלהי 1951 — והוא נועד ל"משימות יער" — בראש וראשונה, כמובן, על מטרות ימיות (הגם שהשימוש במטוסי יצי נגד מטרות יבשיות הפך, כידוע, להיות נפוץ למדי בשלביה הראשונים של מלחמת קוריאה, למשל).

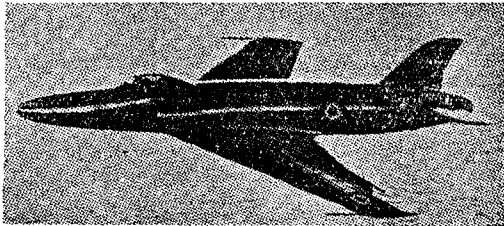
להבדיל מצי ארה"ב, אין לפי שעה ידיעות על פיי תות אוירית הפצצה חדישה נישאת באניות ע"י הצי הבריטי.

* *

מצוינים (ולו גם מקוטעים, לעתים) שהובאו כאן — ניתן בודאי לכל בעל עין סוקרת ומנתחת להסיק מסקנות מציאיות למדי לגבי אפשרויות הפעולה הקונקרטיות השונות (לפי ה ש ט ח י ם השונים) של חיל האויר הבריטי באזורי הפעולה השונים הצפויים, הן השנה והן בשנים הקרובות. מציינת אותן הדינמיות המתגבשת בזמן: ההגבלות — של היום הזה; והסיכוי — כעבור שנה-שנתיים.

מנועי מטוס יבשתי בעל טווח פעולה גדול, אכן סקוודרוני לטיורי טורבינוני המוקמים והולכים מצטיידים ב"סירות הטיס", "נאפטון" האמריקאית.

אין ידיעות ודאיות. האם הסיוור הנ"ל יחל ביום רק על נמליה המטרופוליטן או גם על איזה בסיס חיוני מעבר לים. עם היות הבריטים ראשונים לשימוש במטוסי מפלט על גבי נושאות מטוסים, הרי רק בזמן האחרון ביותר הופיעו סקוודרוני מאורגנים שלמים של מטוסי קרב מפלטיים בנושאות המטוסים של הצי הבריטי. ממדי ענף זה, עכ"פ, אינם מגיעים לאלה של האויריה האמריקאית הנישאת באניות — המהוה, למשל, ב"צי השישי" של ארה"ב, זה שביס-התיכון, כוח-אוירי שלם בפני עצמו. אך, במקומות בהם תרוכזנה אגרות נושאות אלן שבצי-בריטניה — יתכן ותהא נודעת לסקוודרוני החדשים הללו הסיבות לא מעטה. השנה, "משפנים" בנושאות-המטור סים סקוודרוני של מטוסי "אטאקר" — מטוס קרב מפלטי חד-מושבי. ב"1952 יתוספו עליהם, תחמטיהים" (Sea Hawks) כן עומד הצי לקבל מטוס קרב-לפטרולים חדש: ה"וואונג-שליים", שהוא גלגול "מסתפן" (דהיינו, לנחיתתה והמראה בסיפוני-אניות) של מטוס-הקרב הלילי —



שווי המשקל הפנימי של חיל האויר הבריטי ישונה, כנראה, לא במעט ע"י מטוס קרב חדש זה: ה"סויפט", למפ"עלי זיקרס-ארמסטרוונג, בעל מנוע-המפ"לט רולס-רויס ונטוי הכנף. תוספת אח"כ רונה זו ל"משפחת" מטוסי-הקרב הבריטיים — כמוהו כ"הערת שוליים" משלימה לסקירה שבחוברת זו.

מארבע כנפות הארץ

(2) דליקה אחר פרטיזנים, שביצעו התנפלות על ישוב או משמר צבאי.

(3) סיורי חיפוש בשטחים חשודים.

(4) מבצעי ציוד.

כן מתאמנות במיוחד הפלוגות הפועלות נגד פרטיזנים ב"תרגילים לפעולה מיידית", להגברת כושרן במקרה של התקפת פתע. מטוסים, לסיוע במלחמה האנטי-פרטיזנית — הכזיבו. טרטרם מניס את האויב למחבואיו.

ויאטנאם :

מלחמת הצרפתים בשטחי ויאטנאם התבססה עד כה על מוצבים מחלקתיים או פלוגתיים, שייצגו את השלטון הצרפתי ושמרו על האוכלוסין מפגיעות הלוחמים הויאטמיניים. — אך שיטה זו לא עצרה כוח מול עצמתם הגוברת על הללו.

הצרפתים עברו, איפוא, לשיטת-הגנה חדשה, המתבססת על גרעינים צבאיים גדולים יותר. ל"גרעין" — אין כל תפקיד משטרתי. מערך בסיסו כולל קר-הגנה קידמי, מערך-הגנה עיקרי ועמדות-נסיגה. הגרעין צופן את היכולת לשמש בסיס אופרטיבי, שממנו תוכלנה להגית יחידות למבצעים השונים. דבר זה מחייב מציאותם של כוחות ניידים חזקים ב"גרעין", אשר יהוה גם בסיס-אספקה ונופש.

שיטה זו מחייבת גם תיאום מדוקדק של רשת-הגרעינים, עם גרעין-ראשי בתוכה, העשוי להפעיל רזרב אופרטיבי גדול יותר.

מתקיימים סיורים מתמידים בשטחים שמחוץ לתחום "הגרעין", ע"י מכוניות-סיור ומשוריינים ביבשה, וע"י סירות וזחלים-אמפיביים — בנהרות. ישובים החשודים באכסנת כוחותיו של הויאטמי-נה, — מוטרדים ע"י הצרפתים בקביעות באמצעות סריקות, חיפושים וכו'.

כוחות-הויאטמינים עצמם נוקטים בשיטה הנושנה של "פגע וברח".

קנדיאה :

מהמתפרסם בעתונות, גובר והולך הרושם, כי מידת השירותים האישיים הניתנת לחיילים האמריקאים, להקלת קשיי הקיום בחזית — מכבידה על יעילותו וכושרת-נועתו של הצבא.

יש מן המאלף בכך, כי החייל הצפון-קוריאני הסתגל, כנראה, לעדיפות-האווירית של יריבו — בעיקר ע"י הסנאה מחוכמת וניצול התנאים הטופוגרפיים, ל"סינון" יחידות קטנות אף בשעות היום.

אפשר, שכל זה עומד בסימן ניסוי-רבתי מכוון-מראש מצד הצבא הסובייטי ובני-בריתו — להינכח באיזון מידה עשוי חייל-רגלי לפעול ללא חיפוי אוירי מספיק, נגד אויב אשר לו עליונות אוירית.

הינות, שטובים — ולו גם במספר מועט, אך אם עיקר נועז להם — עשויים להכריע במבצעים, בתנאים שאינם "אידיאליים" למלחמת-שריון; ובאותה שאין כוח נ.ט. מספיק לעומתם.

קיומו של חיל-הרגלים, כ"מלכת שדות" הקרוב, חזרה ועלתה. אכן, ענין זה מחייב ניתוח מפורט לעצמו.

כילגיה :

הוברר, בהתחשב כמובן בתנאים הטופוגרפיים וגיאוגרפיים, כי היחידה האופרטיבית-הישראלית הגדולה ביותר למלחמה בפרטיזנים היא הפלוגה.

על תכנון הפעולות להיות מהיר וגמיש, לרגל הנתונים המשתנים חליפות. לפיכך, הוא חייב להיעשות במפקדת-הפלוגה עצמה.

גיחות-הצבא, כמסתבר, רק לעתים רחוקות יאלצנה את הפרטיזנים להכנס בקרב. דרך כלל, הבלחמם מתבטאת בגירוש היריב הפרטיזני משטח המבצעים של אותה פלוגה בלבד.

פעולות הפלוגה הן :

(1) התקפה על יעד מסוים (בהסתמך על "מסירות", וכו').