

לוחמה אווירית נגד גרילה וטרור במרד הערבי

ב־21 ביוני 1936 השתתף כוח אווירי בריטי גדול בקרב נגד כנופיה ערבית ליד הכפר נור א־שמש שבשומרון וספג פגיעות קשות. הלקחים שהפיקה מפקדת חיל האוויר הבריטית מאותו האירוע הביאו לנקיטת טכניקות פעולה אוויריות יעילות יותר נגד כוחות הגרילה הערביים



מטוס הוקר הארט של טייסת 6 בטיסה מעל ירושלים ב־1936 (במרכז התמונה ניתן לראות את מלון המלך דוד)
התמונה מובאת מאוסף הצילומים של ירמיהו רימון

ד"ר רבקה ירמיהאש

עובדת ברשות שדות התעופה. חוקרת את הכוח האווירי הבריטי בארץ־ישראל ובעבר־הירדן בתקופה שבין שתי מלחמות העולם



מבוא: הדילמה של הבריטים

בתום מלחמת העולם הראשונה נוספו לאימפריה הבריטית שטחים חדשים במזרח התיכון שאותם כבשה מידי האימפריה הטורקית. מאחר שהחזקתם של השטחים האלה הייתה כרוכה בעלויות גבוהות, ומאחר שבריטניה סבלה מבעיות כלכליות חמורות כתוצאה מהמלחמה, נאלצו מנהיגיה להחליט בין המשך החזקתם של השטחים האלה לבין החזרתם לאחריותו של חבר הלאומים. משרד המושבות, שקיבל את האחריות לשטחים במזרח התיכון, גרס שעל בריטניה להמשיך לשלוט בהם וחיפש דרכים להוזיל את עלויות הביטחון. מהסיבה הזאת הוא העדיף להטיל על משרד האוויריה ולא על משרד המלחמה את כל תפקידי הביטחון והשמירה שאותם התחייב לספק באזורי השליטה החדשים במזרח התיכון. ראשי המשרד - ובמיוחד וינסטון צ'רצ'יל שהתמנה לשר המושבות ב-1921 - השתכנעו שהחזקת שטח באמצעות מטוסים זולה בהרבה מאשר החזקתו באמצעות כוחות יבשה.

למלאכת השכנוע המוצלחת הזאת אחראים מפקדי חיל האוויר. אלה שאפו לשמור את העצמאות שהשיגו לקראת תום המלחמה ולכן עסקו בשיווק אינטנסיבי של הרעיון שלפיו ביכולתם לשמור על הביטחון בר-חבי האימפריה בדיוק כמו צבא היבשה, רק בעלויות נמוכות הרבה יותר. וכך קרה שבתחילת שנות ה-20 של המאה ה-20 הפעילה האימפריה הבריטית מטוסים במשימות של ביטחון שוטף - במיוחד במדבריות דלילי אוכלוסייה. גם ארץ-ישראל ועבר-הירדן נכללו בהסדר הביטחוני הזה, והשליטה הביטחונית בהן עברה מידי הצבא לידי הפיקוד של חיל האוויר. לרשותו של החיל בארץ-ישראל הועמדו טייסת אחת וגדוד שריוניות. יחידות הצבא שהיו בארץ פינו במהלך שנות ה-20 את מקומן לז'נדרמריה בריטית ולמשטרה מקומית.

גם לאחר מאורעות תרפ"ט (קיץ 1929) לא הוחזרה השליטה הביטחון-נית לידי הצבא, אף שוועדת החקירה שהוקמה בתום האירועים - ועדת שו - המליצה להשאיר בארץ באופן קבוע שני גדודי חי"ר כדי שיסייעו למשטרה המקומית במקרה הצורך. מדיניות השליטה מהאוויר לא שונתה אפוא, והשמירה על הביטחון נותרה בידי הפיקוד האווירי.

בשעה שפרץ המרד הערבי באפריל 1936 פיקד על הכוחות הבריטיים בארץ אייר-קומנדור ריצ'רד אדמונד צ'רלס פיירס (R.E.C. Peirse). פיירס היה המפקד הכללי הראשון בארץ שלא היה לו ניסיון בפיקוד על כוחות חי"ר. המפקדים שלפניו צברו ניסיון בהפעלת כוחות חי"ר במלחמות קודמות, כגון מלחמת הבורים השנייה (1899-1902) בדרום-אפריקה ומלחמת העולם הראשונה באירופה. לכן כשפרץ המרד הערבי ניכר היסוס בהפעלתם של כוחות החי"ר שהיו אמורים לעזור למשטרה להתמודד עם הטרור האזרחי. יתר על כן, מפקדי חיל האוויר הבריטי הודו לא פעם שארץ-ישראל אינה מתאימה למדיניות הפיקוח האווירי משום שמדובר באזור מאוכלס שאינו דומה כלל לשטחי המדבר בעבר-הירדן או בעיראק.

תורת הלחימה האווירית המסורתית של החיל לא באה לידי ביטוי בארץ-ישראל מאחר שהוועדה להגנת האימפריה (Committee of Imperial Defence) כפתה כללים נוקשים לפתיחה באש, ובכללם הגבלות חמורות ביותר על הפצצות מהאוויר. בעוד שבצפון-מערב הודו (פקיסטן של היום), בעיראק ובעדן נהג חיל האוויר הבריטי להפציץ מהאוויר אוכלוסייה מורדת, הרי בארץ-ישראל נאסר עליו לעשות זאת.

הוראות ההגנה על ארץ-ישראל ועל עבר-הירדן נוסחו סופית ב-1934 וכללו את ההוראות הבאות בנוגע להפעלת המטוסים:

1. מטוס יחומש במקלע ולא יישא פצצות - אלא אם קיבל פקודה אחרת. האישור להפעיל מקלע ללא בקשת רשות מוקדמת יהיה במקרים הבאים:
א. כאשר בן אדם נתפס בביצוע פעילות עוינת, כגון שוד, גזל או הצתות.
ב. כאשר מפקד קבוצת חיילים או שוטרים מבקש עזרה כדי לחלצם ממצב מצוקה.
ג. נגד חוליות חמושות של שבטים ערביים אשר בשל מספרן, ההיערכות שלהן או תנועתן נראה שהן עומדות לבצע פעילות תוקפנית או שהן מעורבות בפעילות כזאת.
2. לא יהיה שימוש בפצצות אלא בהוראה ישירה ממפקדת חיל האוויר, וגם זה רק במקרה של סעיף 2 ג או כאשר יש הכרח לפעול מהאוויר נגד כפריים או נגד חבורות מתגודדות של ערבים בפלשתינה ובעבר-הירדן.
3. הפעלת הכלים האלה (מקלעים ופצצות) תהיה רק במקרים שבהם הטייס משוכנע לחלוטין שפעולה כזאת מוצדקת. כל פעילות צריכה להיות מוגבלת למינימום ההכרחי כדי להשיב את המצב לקדמותו. על מפקד הכוחות לוודא שכל הטייסים קיבלו תדרוך לפני יציאתם לטיסות מבצעיות.¹

תורת הלחימה האווירית המסורתית של החיל לא באה לידי ביטוי בארץ-ישראל מאחר שהוועדה להגנת האימפריה כפתה כללים נוקשים לפתיחה באש, ובכללם הגבלות חמורות ביותר על הפצצות מהאוויר



שאלת השימוש בהפצצות מהאוויר הועלתה מחדש עם התגברות המרד הערבי. טייסים שזיהו כנופיות בהרי השומרון לא יכלו להנמיך טוס הן בגלל תנאי הקרקע והן בגלל החשש להיפגע מאש שירו הכנופיות לעבר המטוסים. לא פעם פגע הירי הזה במטוסים. המקלע שבו צויד כל מטוס לא היה יעיל בלחימה נגד המורדים שנהגו להסתתר בין קפלי הקרקע או במערות. כדי לפגוע במורדים צריך היה להבריח אותם ממקומות המסתור שלהם, ואת זה ניתן היה להשיג רק באמצעות הפצצות מהאוויר. פנייתו של פיירס לראש מטה האוויריה בלונדון - אייר צ'יף מרשל סר אדוארד אלינגטון - שיאשר הפצצות מהאוויר עוררה סבב דיונים במטה כבר בתחילת יוני 1936. פיירס היה מודע היטב לכללים ולמגבלות, ובפנייתו הדגיש שלדעתו הפצצות מהאוויר אינן רצויות בפלשתינה, אך לדבריו העלה את הסוגיה בגלל קציניו שביקשו לקבל אישור להפציץ כנופיות מהאוויר. גלגול השאלה לפתחו של ראש המטה אילצה את משרד האוויריה להתייחס למציאות שהתפתחה בארץ. בתשובתו לפיירס נתן למעשה אלינגטון הכשר להפצצת מטרות בארץ-ישראל. וכך הוא כתב:

הפצצות מהאוויר אסורות בפלשתינה, אבל יש להבחין בין שני סוגי הפצצות: הפצצות ענישה, שהן מעשה לא רצוי גם מהבחינה הפוליטית, והפצצות במסגרת הפיקוח האווירי שיכולות להיות חלק ממצור אווירי (air blockade) לאחר פרסום אזהרה מלאה או חלקית באזורים מסוימים או בכפרים.²

למרות האישור שנתן היו לאלניגטון ספקות אם ראוי להפיץ מורדים בארץ-ישראל כפי שנהוג היה לעשות בעיראק או בחזית הצפונית של הודו. אלניגטון חשש שיהיה צורך לפנות אוכלוסייה לא מעורבת כדי לאפשר הפצצות מהאוויר, וכי למהלך כזה יהיו הדים נרחבים בעולם הערבי. יתר על כן, היה לו ברור שפינוי מראש של האוכלוסייה הלא מעורבת יצמצם מאוד את האפקטיביות של ההפצצות. המגבלה הזאת וכן ההחלטה להפעיל את הכוחות באופן חסכוני ככל האפשר מנעו למעשה מחיל האוויר הבריטי לעמוד במשימה שנטל על עצמו - להיות הגורם המרכזי ששומר על הביטחון בארץ-ישראל.

קרב נור א-שמש

האירוע שהביא לשינוי בנהלי הלחימה האווירית נגד המרד הערבי התרחש בהרי השומרון ב־21 ביוני 1936. בשעת בוקר מוקדמת של אותו היום הודיעה מפקדת הגדוד הראשון של הסיפורה' היילנדרס (Seaforth Highlanders) ששכנה בשכם למפקד בסיס חיל האוויר ברמלה שהערבים באזור מתכוונים להתקיף עוד באותו הבוקר שיירה שתנוע מתל-אביב לחיפה. בהודעה צוין שההתקפה אמורה להתרחש באחת הנקודות שבין קלקיליה לכפר דיר-שרף שממערב לשכם. (הדרך הראשית מתל-אביב לחיפה עברה באותה העת על גב ההר, על כביש ירושלים-שכם-ג'נין). אורך הקטע שבו ניתן היה לצפות להתקפה נע בין 17 ל־18 מייל (27-29 ק"מ).

מאחר שהמקום המדויק שבו תיכננו הערבים להציב מארב לא היה

מחיר הפעולה האווירית היה כבד: שישה מ־12 המטוסים שפעלו בזירה נפגעו מאש שנורתה לעברם מהקרע



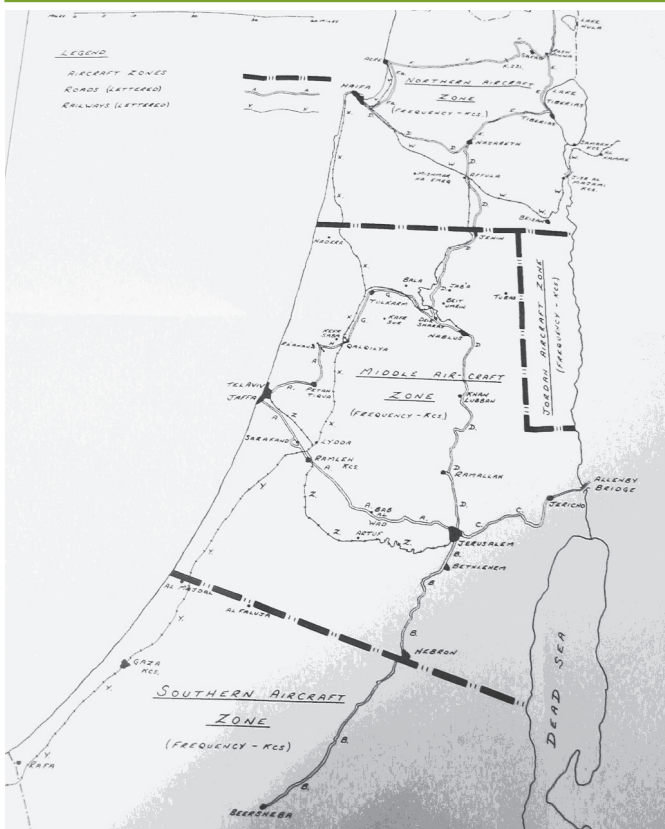
ידוע, לא ניתן היה להציב מארב נגדי. גם לא ניתן היה לפרוס כוחות רגלים לאורך כ־28 ק"מ. בנסיבות האלה היה למטוסים יתרון גדול עוד יותר מהרגיל על פני כוחות היבשה. הוחלט שמטוס אחד ילווה את השיירה ושמיטוסים נוספים יהיו בכוננות בבסיס ברמלה. נוסף על כך הועמדו בכוננות יחידות צבא בשכם ובטול-כרם, ולשיירה צורפה משאית ובה משדר אלחוט להעברת הודעות ובקשות לעזרה. לטייס שליווה את השיירה ניתנו הוראות מפורטות כיצד לפעול במקרה שזו תיתקל במארב.

ליד העיירה נור א-שמש, כחמישה ק"מ מזרחית לטול-כרם, לאחר עיקול בכביש, נעצרה השיירה בגלל מחסום שהונח לרוחב הכביש. מיד לאחר מכן נפתחה עליה אש. הטייס של מטוס הליווי הגיב במהירות וירה באמצעות המקלע של מטוסו לעבר האוירים. האש מהאוויר

יחד עם האש של כוח הליווי שיתקו את האש של חברי הכנופיה - מה שאיפשר לכוח המלווה לפנות את החסימה. השיירה המשיכה בדרך כה, אבל בכך לא הסתיימה המערכה. מפקד כוח הליווי החליט שלא להסתפק בחילוץ השיירה מהמארב אלא לתקוף את הכנופיה שארבה לה ולהשמיד אותה. ההערכה הייתה שהכנופיה מנתה כ־70 לוחמים. הטייס פעל בדיוק לפי ההוראות שקיבל בתדריך לפני יציאת השיירה: לאחר שירה על חברי הכנופיה וסייע לחלץ את השיירה, הוא טס לב־סיס הבריטי בטול-כרם והטיל שם הודעה כתובה (שמולאה בטופס מיוחד שנועד למטרה הזאת) שבה הודיע על ההתקפה, לאחר מכן חזר לזירה, העביר הודעה אלחוטית לרמלה על ההתקפה וביקש תגבורת של מטוסים ולבסוף טס לשכם והטיל מעל למפקדת הגדוד שם הודעה כתובה שבה הודיע על האירוע. על פי דו"ח של חיל האוויר הבריטי עשה הטייס את כל הפעולות האלה בתוך 20 דקות מרגע שנעצרה השיירה.³ בשעה שהטייס היה עסוק בהזעקת תגבורות אוויריות וקרקעיות לזירה, נכנס כוח הליווי של השיירה לקרב נגד הכנופיה. מיד לאחר כישלון המארב החלו חברי הכנופיה לסגת מזרחה, והמגע נוצר מצפון לכפר בלעא, כארבעה ק"מ ממזרח לנור א-שמש. זירת הקרב היא הררית: הכפר בלעא נמצא בגובה של 457 מטר מעל פני הים.

כוח הליווי הרגלי התפצל לשניים, והטור הדרומי הצליח להסב אבדות לכנופיה. במהלך היום נכנסו לזירת הקרב בזה אחר זה 11 מטוסים נוספים, בכל פעם מטוס בודד אחד. המטוסים הפעילו רק אש מקל-עים, שהאפקטיביות שלהם הייתה נמוכה, ואכן רק טייס אחד דיווח

מפה בריטית של ארץ-ישראל ובה חלוקה לארבעת אזורי הפעילות האווירית





ריצ'רד פיירס, מפקד הכוחות הבריטיים בארץ-ישראל
 בדו"ח שכתב פיירס הוא טען שפעולת המטוסים בקרב נור
 א-שמס הייתה מוצלחת. הדו"ח הזה עורר תהיות בלונדון
 בגלל האכזריות הכבדות שספג הכוח האווירי

הפעלת המטוסים באירוע הייתה מאוד מוצלחת. וכך הוא כתב:
לדעתי כישלון הכנופיות היה באי-יכולתן להעריך את פוטנציאל הכוח
של המטוסים לפעול באזורים האלה. בשעה שחשבו שהן בטוחות
מפני כוחות הקרקע, הן מצאו את עצמן חשופות ונרדפות על ידי הכוח
האווירי. המורדים רותקו באמצעות התקפות האוויר... אילו הייתה
ההתקפה מתחילה קודם, ישנה סבירות רבה שכוחות הקרקע שנקראו
למקום על ידי המטוסים היו משלימים את מפתם (של המורדים).
החשכה איפשרה לכנופיות להיחלץ מהמצב הקשה שאליו נקלעו - לא
לפני שנגרמו להן אבדות משמעותיות.⁴

הדו"ח הזה עורר תהיות בלונדון, ומעיד על כך המברק ששלח משרד
 האוויריה לפיירס ובו נאמר: "אין אנו יודעים אם ההצלחות האלה של
 הכוח האווירי היו תוצאה של מקריות או של תכנון זהיר".
 ואכן קשה להבין מה גרם לפיירס לטעון שהסיוע האווירי הכושל היה
 בעצם הצלחה גדולה. בעוד שהקרב היבשתי התנהל במשך יומיים,
 הסיוע האווירי ניתן רק ביום הראשון. ביום השני נלחמו כוחות היבשה

שזיהה פגיעה בשני חברי כנופיה. לטענתו, השניים נהרגו. מחיר הפעולה
 האווירית היה כבד: שישה מ-12 המטוסים שפעלו בזירה נפגעו מאש
 שנורתה לעברם מהקרקע. היו מטוסים שנפגעו במערכות חיוניות כגון
 המנוע, מערכת הקירור ומכל השמן, אך למרות זאת שום מטוס לא נפל.
 היו כמה סיבות לאפקטיביות הנמוכה של המטוסים: אש המקלעים
 לא הייתה יעילה נגד חברי הכנופיה שתפסו מחסה בתוך מערות ובין
 סלעים, כמה מהמטוסים לא הצליחו כלל לירות בגלל תקלות טכניות
 במקלעיהם, ומטוסים אחרים נפגעו באש מהקרקע מיד עם הגיעם
 לזירה ונאלצו לשוב לבסיסים ברמלה או אף לנחות נחיתת חירום.

בשעה שהתנהלה המערכה האווירית, פעל הכוח הקרקעי נגד הכנופיה
 בסיוע השריוניות ויחידת הטנקים הקלים שהיו חלק מהתגבורות
 שנשלחו במאי 1936 ממצרים לארץ-ישראל. במהלך הקרב נהרג אחד
 מקציני הכוח כאשר ניסה לפגוע באיש כנופיה שהסתתר במערה. גופת
 הקצין נפלה לתוך ואדי וחולצה רק למחרת.

הכוח הבריטי נסוג מהזירה לפני רדת החשכה ואת הלילה עשה בבסיסו
 בטול-כרם. הוא שב לזירה למחרת וחדש את הלחימה - הפעם ללא
 סיוע מטוסים. ביום השני ללחימה ירה הצבא פגזי גז מדמיע לתוך
 המערות כדי לאלץ את חברי הכנופיה לצאת מהן ולהיחשף. כוח צבאי
 נכנס גם לכפר בלעא, ערך בו חיפושים ופוצץ שלושה בתים שמהם נורו
 לעברו יריות.

לאחר המערכה בנו א-שמס נאלץ פיירס
לבקש שישלחו לו תגבורת אווירית ממצרים.
במקביל בוטלה ההוראה שלפיה מותר
לטייסים להפעיל רק אש מקלעים נגד אנשי
הכנופיות, והם קיבלו היתר להפציץ אותם



בסך הכול נהרגו בשני ימי הלחימה בין 15 ל-17 מחברי הכנופיה. בדו"ח
 של מפקדת חיל האוויר נאמר: "מספר ההרוגים מהפעילות האווירית
 אינו ידוע. ההערכה היא שמדובר בכשבעה מסך כל ההרוגים". אבדות
 הבריטים היו שני הרוגים - קצין וחיל - שני פצועים קשה ופצוע קל
 אחד.

כאמור, משמעותיות במיוחד היו הפגיעות בכוח האווירי הבריטי
 שהשתתף במערכה. שישה מטוסים נפגעו מאש נ"מ, והדו"ח הבריטי
 מונה את מספריהם הסיידוריים: K.4461, K.4462, K.4478, K.4469,
 K.4471, K.4457 - כולם מטוסי הוקר הארט (Hawker Hart) של
 טייסת 6 שבסיסה היה ברמלה.

לקחי הקרב

הדו"ח שכתב מפקד הכוחות הבריטיים בארץ-ישראל, ריצ'רד פיירס,
 על האירוע הוא מפתיע - במיוחד אם מביאים בחשבון שהוא היה איש
 חיל האוויר הבריטי. פיירס אומנם ציין שאחד הלקחים העיקריים של
 האירוע הוא הצורך להתיר למטוסים להטיל פצצות כדי להוציא את
 אנשי הכנופיות ממקומות המסתור שלהם וכדי לחסוך למטוסים את
 הצורך לטוס נמוך ולהסתכן באבדות, אך הוא גם כתב שלהערכתו



ציור של אחד ממטוסי ההוקר הארט של טייסת 6 ברמלה
בקרב נור א-שמש השתתפו בסל הכול 12 מטוסים - בכל פעם מטוס בודד אחד

מגובה 150 מטר שבהן הטילו ליד הכפר סלפית פצצות של 20 ליברות (כ-9 ק"ג) לעיני הנכבדים. בכך ביקש פיירס להוכיח - לאחר שמטוסיו ספגו פגיעות רבות כל כך - שיש ביכולתו לתת מענה הולם לכנופיות. כאמור, לאחר הקרב אכן ניתן אישור למטוסים להטיל פצצות, אך במגבלות חמורות ביותר. את הפצצות מותר היה להטיל רק בהפצצות צלילה, שנחשבו למדויקות יותר מטכניקות ההפצצה האחרות, רק נגד כנופיות מזוהות שמנו לפחות שניים-שלושה אנשים ורק במקרים שבהם היה ברור שלא ניתן להסתפק באש מקלעים. יתר על כן, הטייסים נדרשו לשמור על טווח ביטחון של 450 מטר לפחות מהקצה של כל אזור בנוי ולהטיל פצצות בנות 20 ליברות בלבד.

בהמשך הלחימה במרד הערבי אכן הפציצו הבריטים את המורדים ואף לא הסתפקו בפצצות בנות 20 ליברות בלבד: לעיתים הם הטילו פצצות בנות 50 ליברות (23 ק"ג) ואף פצצות כבדות יותר. תפקיד ההפצצות היה בראש ובראשונה לגרום למורדים לחשוף את עצמם - מה שהב-ריטים כינו "להוציא אותם מחוריהם". הטכניקה הזאת הופעלה כבר ב-1936 ועוד יותר בשנים 1937-1939. חיל האוויר הבריטי אף למד להפעיל יותר ממטוס אחד בזירת לחימה בודדת. זו הייתה תוצאה ישירה של הלקחים שהופקו מקרב נור א-שמש.

המאמר מבוסס על העבודה "כנפי האימפריה - חיל האוויר המלכותי הבריטי בארץ-ישראל ובעבר-הירדן, 1919-1939". העבודה הוגשה ב-2008 לאוניברסיטה העברית לשם קבלת תואר דוקטור. תודתי והערכתי נתונות לפרופ' מרטין ון קרפלד שליווה אותי לאורך כל התקופה ולא חסך מזמנו כדי להאיר את דרכי.

הערות

1. Palestine and T.J. Defence scheme 1934, ODC 776-R March 1935
מתוך מסמכי הקבינט הבריטי (CAB/21)
2. מברק X726 של אלינגטון לפיירס מ-5 ביוני. מתוך מסמכי משרד האווירייה הבריטי, תיק AIR2/1760
3. סעיף 7 במסמך מס' S5600 של מפקדת חיל האוויר בארץ-ישראל. מתוך מסמכי משרד האווירייה הבריטי, תיק AIR2/1832
4. מכתבו של פיירס מ-3 ביולי 1936 למשרד האווירייה. מתוך מסמכי משרד האווירייה הבריטי, תיק AIR2/1832

הבריטיים ללא שום סיוע אווירי - קרוב לוודאי בשל הפגיעות הקשות שספג הכוח האווירי ביום הלחימה הראשון.

מהדו"חות שנכתבו על הקרב האווירי עולה שהמטוסים פעלו ביום הראשון לחימה במשך שבע שעות ו-25 דקות החל מהשעה 11:50 לפני הצהריים. בקרב היו מעורבים 12 מטוסים, ומהם נפגעו שישה מטוסים מאש שנורתה עליהם מהקרקע. שלושה מתוך המטוסים שנפגעו נאלצו לבצע נחיתה אונס בשדה שבטול-כרם. שלושת המטוסים האחרים שנפגעו נאלצו לעבור שיפוצים. במילים אחרות: מחצית מהכוח האווירי שהשתתף בקרב נוטרלה לפחות באופן זמני. מדובר היה בגף וחצי מתוך ארבע הגפים שעמדו לרשות טייסת 6. (לרשות הבריטים עמדה גם טייסת 14, אך זו הייתה מוצבת באותה העת בעבר-הירדן ופעלה בעיקר שם. רק מאוחר יותר החלו הבריטים להפעילה בארץ-ישראל - בעיקר בעמק הירדן). המערכה בנור א-שמש לימדה אפוא את

חיל האוויר הבריטי אף למד להפעיל יותר ממטוס אחד בזירת לחימה בודדת. זו הייתה תוצאה ישירה של הלקחים שהופקו מקרב נור א-שמש



הבריטים את מגבלות הפעלתם של המטוסים בגובה נמוך ואת הצורך בטייסים מיומנים מאוד במתארי פעולה מורכבים כל כך.

לאחר המערכה בנור א-שמש נאלץ פיירס לבקש שישלחו לו תגבורת אווירית ממצרים. במקביל בוטלה ההוראה שלפיה מותר לטייסים להפעיל רק אש מקלעים נגד אנשי הכנופיות, והם קיבלו היתר להפציץ אותם.

כדי ליצור הרתעה החליט פיירס לכנס נכבדים ערבים מהשומרון ולערוך להם מפגן אווירי שבמהלכו יוכלו לצפות בתוצאותיה של הפצצת הדגמה. המפגן היה חלק ממבצע שקיבל את שם הקוד X ואשר נועד לנקות את הכפרים הערביים שבשומרון מכנופיות. בהפגנת היכולות שיתף פיירס מטוסי הוקר הארט של טייסת 6. אלה ערכו הפצצות צלילה