

חיל האויר הבריטי במזרח-התיכון

לפי עתונות-האוירה הבריטית

„הסטינגס“ (של פיקוד-התובלה) בכוננות קבועה, למשימות חיפוש והצלה.

בשביל הגישה אל קפריסין ישנם „פרוודורים“ אחדים למטוסי הפיקוד ולמטוסים אורחיים. בטחון פרוודורים אלה נשמר בהקפדה ע"י טייסת אלירות אחת, הנמצאת בשדה-ניקוסיה באופן קבוע. אחת הבעיות הקשות, כפי שכבר הוזכר, היא בעית המרחב האווירי ובעית תפקידיו של „פיקוד המזה"ת" בקשר ל„ברית-המרכז" („ברית בגדד" שבעבר, פחות עיראק), והחזקת הקשר עם יחידות חיל-האוויר-המלכותי הפוזרות באזור המזרח-התיכון. כל אלה מצריכים קיום עורקית-חבורה אויריים. מטוסי הפיקוד מבצעים טיסות לעדן ולמלטה, לקירינאיקה ולבחרין, לאיראן ולקניה — והדבר דורש מעבר מעל אזורים שאת גבולותיהם לא תמיד קל להבחין (מהם) ידידותיים ומהם לא-ידידותיים, ושבהם מוגה-האוויר מפריע לעתים קרובות לביצוע הטיסות.

„פרוודור“ המוליך אל אי (קפריסין) — נוח יחסית לטוס לאורכו. אך שונה הדבר לגבי ארצות-הפרא של אנטוליה התורכית, צפון עיראק, סוריה ואירן, בהן קשה לשמור על כיווניה „פרוודורים“, ומה גם במזג-אוויר רע. לאורך גבולות סבוכים אלה שבין שטחי הר ומדבר כמעט-זהים — קל לטייס לטעות, ועל-כן, בעתות מתוחות מדינית, יתכן שצפוי הכרח לשנות את נתיבי-הטיסה הקיימים, למען התרחק מראש מגבולות „רגישים“ וחשדניים. בדרך-כלל משמשים מטוסים מסוג „היסטינגס“ לתובלה בכל אזור המזרח-התיכון. מטוסים אלה ידועים כ„סוסי-עבודה“ מצוינים, ולזכותם שיעור-תאונות נמוך ביותר. מטוסים אלה עומדים הכן לכל פעולה תובלה גדולת-היקף: הם שהעבירו גייסות ורכב קל לעומן, בעת המהומות שם, וכן השתתפו ב„רכבת-האוויר“ שהעבירה את הגייסות לירדן מיד אחרי ההפיכה בעיראק. מטוסי „היסטינגס“ מיועדים, למעשה, לכל פעולת תובלה או הצנחה באזור ולטיסות ארוכות-טווח שונות: אם לחיפוש והצלה — ואם לפעולה תוקפנית. צוותם — שני טייסים, נוט, קשר, מכונאי ואפסנאי.

הטייסת המפעילה את מטוסי-התובלה היא טייסת מס' 70 הנודעת, אשר נוסדה עוד במלחמת-העולם הראשונה ומיור טדר (היום לורד טדר, מרשל חיל-האוויר המלכותי) פיקד עליה, כשפעלה אז בצרפת. הטייסת מבצעת כיום קרוב ל-1000 שעות-טיסה מדי חודש בחודשו. כדאי לציין, שהטייסת פועלת זה 40 שנה במזרח-התיכון. טייסים שהיהם כרגיל במזרח-התיכון כשנתיים וחצי, שיא שעות-הטיסה המותר הוא 1,000 לשנה, 300 בשלושה חודשים, 120 בחודש אחד. הטייסת בכללותה טסה 600 עד 800 שעות לחודש.

טייסת אחרת בה אנו פוגשים בחיל זה היא טייסת ההליקופטרים מס' 103, ראשיתה, ב-1955, כגף-הליקופטרים לקישור, ששימש גם לחיפוש והצלה. באוקטובר 1956, הפך הגף לטייסת (13 כליות, 15 טייסים), אשר היתה פעילה מאוד במלחמה נגד לוחמי-הגרילה היוניים באי. הטייסת שימשה ומשמשת לכל התפקידים המקובלים לגבי הליקופטרים כיום: חיפוש והצלה, העברת ציוד וגייסות לוחמים וכן הסעות של אח"מים („אנשים חשופים מאוד“ — V.I.P.), עוד ב-1956 החלו ניסויים בהנחתת גייסות לתוך אזורים

„פיקוד-האוויר המזרח-תיכוני“ הוא הותיק בין הפיקודים-שמעבר לים של חיל-האוויר-המלכותי הבריטי, והוקם עוד במלחמת-העולם הראשונה. בסוף מלחמת-העולם השניה חלש על שטח נרחב מאוד: ממלטה עד מבואות הודו, ומכורדיסטן עד קניה. אך שטחו הצטמצם מאוד מאז הסכים צ'רצ'יל לפנות את הבסיסים הבריטיים באזור תעלת-סואץ — ושוב כשהחלט להפריד את אזור עדן ממנו, ודאי לא כל אחד בין הקצינים הבכירים בחיל-האוויר המלכותי היה תמיס-דעים עם פיצול כוחות-האוויר באזור רחב-ידיים זה — אשר כלל את קפריסין, עדן וקניה — שהביאם לידי ארגונם הנוכחי.

כיום זהו פיקוד קטן יחסית. כמו „פיקוד-האוויר של המזרח הרחוק“ הבריטי, כן גם הוא הנו „חינוש-את-עצמו“, הכולל את כל השירותים הנחוצים. אולם בניגוד לזה האחרון עשוי הוא לקבל תגבורת רבה מבריטניה תוך זמן הרבה יותר קצר.

מפקדת „חיל-האוויר המזרח-תיכוני“ שוכנת באפסוקפי הנמצאת על המצוקים הגבוהים שבחוף-דרום-מערב של קפריסין, בבנינים חדשים ונוחים מאוד. המפקדה מונה מספר רב מאוד של קצינים, ונראה שהיא עשויה לשמש אף כוח גדול-בהרבה מזה הנתון כיום לפיקודה.

השינויים וההתרחשויות במזרח-התיכון העמידו את חיל-האוויר הבריטי בו שוכר-שוב בפני בעיות חדשות. חיל זה הועמד מדי פעם במצב „הכן“ לנוכח המצב המתוח במדינות האזור. חיל זה היה עד להינצרות ק"מ, והיה צד פעיל בפעולה האנגלו-צרפתית במצרים. פרשת הטרור של „א.א.ק.“ בקפריסין נגעה בו מקרוב — וכך גם רצח המלך פייסל והקמת שלטון חדש בעיראק, בה שכנו פעם בסיסיו. כל אלה העמידוהו בפני מצב-כוננות והכנות איך-ספור.

עם פינוי שדה-חבניה (ועוד לפני זה — בסיס שאיבה) שבעיראק, ירד מספר שדות-התעופה שברשות חיל-האוויר הבריטי המזרח-תיכוני לשלושה בלבד: אקרוטירי וניקוסיה בקפריסין, ואל-אדם בקירינאיקה שבלוב. עובדה זו משפיעה קשה על מצבו של חיל זה והגמישות ויכולת-הפיזור של כוח-המלחמה העיקרי שלו (בשנים האחרונות — טייסות מפציצי „הקנברה“) סובלות מאוד ממצב-הדברים הנוכחי במזרח-התיכון. העובדה שהדרכים חסומות בימי שלום בפני כוח זה — הן לעבר דרום והן לעבר מערב — מכריחה את מטוסי הפיקוד לבחור בדרכים ארוכות ביותר: כך שיש לצמצם את המטען לטובת דלק — או לחפש אפשרויות לקיצור כבדות-הטיסה ע"י ריבוי חניות.

לנוכח העמסת-יתר זו על כושר-התובלה שלו, מסתייע „חיל-האוויר המזרח-תיכוני“ בפיקוד-התובלה של הר.א.פ., וכן במטוסי-צ'רט"ר שחורים, במקרים של הכרח בפינוי נפגעים מהאזור לבריטניה, עשויים מטוסי „קומט-2“ לשמש לכך. אך לפיקוד המזרח-תיכוני ישנן גם יחידות-תובלה וקשר משלו. יצוין כי השטח הימי הנתון לפיקוחו הצטמצם מאוד. אך גם הוא מצריך סיורים — וע"כ אף מטוסי-סיור ימיים. דבר זה נעשה ע"י מטוסי „שקלטון“ ו„גנט“ של הציה-המלכותי מבסיסו במלטה. נוסף לאלה עומד תמיד מטוס

בגובה של 2,000 מטר, היא הגבוהה בתחנות כאלו של ה"ר.א.פ. בעולם כולו.

שדה אקרוטירי, הנמצא על שטח ישר, מערבית מלימסול בחלקו הרומי של האי, הוא בסיס-אוויר גדול ומשוכלל. שדה זה, הבנוי ב"מתכונת-נאט"ו" (מסלול ארוך עם מסלול מקביל), מהווה בסיס-עתודה לכוח "מפציצי-ה-V" (כיום — לאחר שיצאו ממנו מפציצי ה"ואליאנט" — מטוסי "וולקן" ו"ויקטור" בלבד). אך בימים כתיקונם מפעיל הוא מספר טייסות סדירות של מפציצי "קנברה". מספר המטוסים בבסיס זה, בהתחשב עם גודלו וכוח-הארס הרב שבו (5,000 איש), איננו רב; אולם, כאמור, עשוי הוא לשמש כבסיס-עתודה לכוח רב הרבה יותר. הבסיס נבנה לא-מזמן, ומכיל מספר רב של דירות נאות למשפחות הקצינים והחיילים. המבנים לאחזקת המטוסים הם נאים וחדשים מאוד, ודירות החיילים עצמם הן מן הנוחות ביותר בכל בסיס חיל-האוויר-המלכותי.

על-פי ההסכם עם קפריסין, מחזיקה בריטניה בשני השטחים של אקרוטירי-אפיסקופי ודקליה, וכן במספר נקודות קטנות — כמו מתקן-הקשר שבפסגת טרואדוס (אשר לו מכשירי-מכ"מ המשוכללים ביותר במזרח-התיכון), ועוד. משדה-הניקוסיה רשאית בריטניה להפעיל רק מטוסי תובלה, קישור (וייתכן — סיוור) והליקופטרים. הבריטים מקוים לשמור על יחסים תקינים עם הקפריסאים, כך ששדות-התעופה באי יוכלו לשמש בזמני-חירום כוח אוירי גדול, העשוי לפעול מהם ולהתבסס על השירותים והמתקנים הקיימים, ואף המפקדה-האווירית המותקנת שבאפיסקופי. העתונות האווירית-הצבאית הבריטית רואה את המקום כתחנת-ביניים חשובה בדרך-האוויר אל אזורים אחרים, כ"עמדת-אתרא-המקדמת" לנאט"ו, כמשען ל"ברית-המרכז" (האם, במקרה זה — הכונה לתורכיה?) וכעמדה הבריטית האחרונה במזרח-התיכון. העשויה ליהפך למושב המפקדה המאוחדת של פיקוד תלת-זרועי משולב, באם יצליחו להתגבר על הקשיים הארגוניים והורועים "פטריוטיים" המכבידים עדיין על תמורה מרחיקת-לכת כזו. את כל השיקולים האלה יש, כמובן, לראות גם על הרקע של הספקות הרבים לגבי אפשרות השימוש באותן זכויות-החניה-והבסיס שעדיין שררו לבריטניה בקרינאקה הערבית-המושלמת.

הגריליה שבהרים; והנחתה מבצעית ראשונה נעשתה בספטמבר. פלגת-הגייסות הוטסה מפרודהומוס (משדה-כדורגל מוקף-עצים) — והונחתה במרחק כ-20 ק"מ באזור יערי מאוד, ליד מיליקורי, עם ציודה, מים, מזון, מכשירי-אלחוט ושאר אספקה, שהספיקו לשבועיים. חשוב במיוחד היה תפקידה של הטייסת בסיוור-בטחון, וכן בטייסת-קישור.

הטייסת שומרת על שמישות של כ-80 אחוז ממטוסי (15 אחוז — בבחינה ובדק, ו-5 אחוז עלולים ל"הפרעות יוצאות-דופן"), ועומדת בכוננות גבוהה מאוד: תוך 4 דקות מסוגלת הטייסת "להרים" כוח לכל משימה שתידרש.

טרם הצטרפם לטייסת, נדרשו הטייסים לרכוש כ-18 חודש של "התנסות בהליקופטרים". בבואם, היו עוברים קורס של שבועיים בטיסה בתנאי האי — הנחשבים לשונים-בתכלית מאלה שבבריטניה. בהיכנסם לשירות-מבצעי היה "נסיונם-בהליקופטרים" כ-300 שעה. שיא הטיסות ב"עונה החמה" של מבצעים בקפריסין היה כ-40 שעה לאיש בחודש ואח"כ ירד לכמחצית זמן זה. כ-300 שעה לשנה הוא הזמן הממוצע לטייס.

לצורך תפקידי שיתוף עם הצבא היה ראש מטה-המבצעים מעמיד את טייסת-ההליקופטרים בקשר ישיר עם החטיבה הנוגעת-בדבר, והתכנון היה נעשה ע"י הטייסת אתה או עם הגדוד המופעל. ככלל מקום, הועסקו כל-יטיס אלה במשימות שצורות-תובלה אחרות (וזולות-יותר) לא יכלו לבצען. הטסת הגייסות נחבצעה לעתים (כבדוגמה שהוזכרה לעיל) על-פני מרחק קצר-למדי, אך נמצא שאפילו אז ניתן היה להשיג הפתעה — תודות לניידות ההליקופטרים וליכולתם להנחית גייסות במקומות שהנם קשים-לגישה לגבי צורות-התובלה אחרות (ואף במהירות שאינן מסוגלות להתחרות בה). נתברר, שבהיותו מופעל נגד כוחות החסרים כל-יטיס זה, יכול ההליקופטר להיות כל-י-עזר שאין ערוך לו.

הגבוהה שבחלקות-החניה של ההליקופטרים בקפריסין נמצאת בגובה של כ-1,800 מטר. יצוין, כי תחנת-האלחוט של ה"ר.א.פ. — אשר לקישור אתה נועדה חלקת-נחיתה זו — הנמצאת על הרי טרואדוס.

ה"טיקאמור" — כל-י-הטיס של טייסת ההליקופטרים מס' 103

