הסורים עורכים מירוץ־חימוש במטרה ליצור איזון כמותי עם צה"ל בשנות ה־80

העימות עם מטוסי ישראל יימשך, ככל הנראה, בזכות היוקרה שהסורים צוברים, תודות למיפגשים האווריים, בקרב הפלשתינאים □ חיל־האוויר הסורי מתקשה להשתלט על מטוסי ה„מיג 23" הרוסיים

שברי מטוס סורי נאספים ע"י חיילים סורים בעקבות העימות עם מטוסינו שנערך לאחרונה

צוברת יוקרה פוליטית בדימוויה המשופר כמגינת הפלשתינים והאזרחים הלבנונים, כביכול, מפני „תוקפנות צה"ל".

יחסי כוחות בין סוריה וישראל ל1980

	טנקים	מטוסי קרב	והפצצה	מסוקים
ישראל	3,375	613		194
סוריה	2,760	461		166
ההבדל באחוזים לרעת סוריה	81.8	75.2		85.6

(לפי דו"ח המכון ללימודים אסטרטגיים, 1979)

— מאת ד"ר עמיהוד ישראלי —

העובדה, שהפיקוד הצבאי העליון הסורי אינו מרפה מגיחותיו בשמי לבנון, אפילו דרומית מביירות, אומרת דרשני, מה הניע את אסד להורות לפיקוד חיל־האוויר שלו להזניק ממוסייירוט כדי ליצור מגע עם מטוסי צה"ל מדרום לרוחב ביירות? הלוא תוצאות קרבות־האוויר ידועות לו על בוריין ואף לא הוכחשו. חיל־האויר הסורי ניכוזח כבר בגחלתו של צה"ל.

נעלה מכל־ספק, שחידוש הגיחות האוויריות הסוריות — חרף האבידות הרציניות — נובע משיקולים מדיניים בבדי־מישקל. וקרוב לוודאי, שיש לכך קשר עקיף כלשהו עם חימום גיזרת דרום־לבנון ע"י המחבלים. באותה מידה ניתן להעריך, שפני סוריה אינן מועדות עתה להסלמה כוללת נגד ישראל. אין צורך להסתמך על האפתרתו של אסד בנושא זה, שניתנה לגורמי־חוץ, אלא לעמוד על מיכלול התנאים הגיאו־צבאיים שיקשו על סוריה ליזום מהלך פתיחה צבאי, דרזמית מביירות, אומרת דרשני, מה הניע את אסד להורות לפיקוד חיל־האוויר שלו להזניק ממוסייירוט כדי ליצור מגע עם מטוסי צה"ל מדרום לרוחב ביירות? הלוא תוצאות קרבות־האוויר ידועות לו על בוריין ואף לא הוכחשו. חיל־האויר הסורי ניכוזח כבר בגחלתו של צה"ל.

נעלה מכל־ספק, שחידוש הגיחות האוויריות הסוריות — חרף האבידות הרציניות — נובע משיקולים מדיניים בבדי־מישקל. וקרוב לוודאי, שיש לכך קשר עקיף כלשהו עם חימום גיזרת דרום־לבנון ע"י המחבלים. באותה מידה ניתן להעריך, שפני סוריה אינן מועדות עתה להסלמה כוללת נגד ישראל. אין צורך להסתמך על האפתרתו של אסד בנושא זה, שניתנה לגורמי־חוץ, אלא לעמוד על מיכלול התנאים הגיאו־צבאיים שיקשו על סוריה ליזום מהלך פתיחה צבאי, שיגרור אחריו גם את מצרים ואפילו את ירדן וסעודיה.

העניינים הפנימיים בדמשק יגעים למדו מחמת התסיסת האנטי־עלווית הרוחשת על־פני השטח. היחסים עם עיראק הורעו מאז עלותו של סדאם חוסיין אל־תכריתי על כס הנשיאות בבגדאד. השילוב הצבאי עם חוסיין הירדני הינו בערבון מוגבל מאוד. הווה אומר, הנתונים והשיקולים הרציונאליים אינם מרמזים על עיתוי נאות לעימות כולל.

זאת ועוד: אסד יודע, שעימותים חלקיים ומבוקרים לא יסחפו את מצרים למערכה, קל־וחומר בשעה שמרחבי סיני כולם אינם עדיין בתחום שליטתה.

ובכל זאת, מסתכנת סוריה בממלת מטוסיה ומה חשוב עוד יותר — באובדן טייסיה ואיבוד יוקרה צבאית. לעומת זאת, מבחינת חזית־הסירוב ואש"ף, אין ספק, שסוריה בראדיוס של 100—200 ק"מ בלבד מקו־ההפרדה בגולן, כי מרחב דמשק וסביבותיה. להוציא את נמל־התעופה הכינל־אומי של דמשק, השוכן כ־25 ק"מ דרומית־מזרחית מהבירה ברמה־מידברית בעלת נתונים מטאורולוגיים נוחים, מסתייעת האווירייה הצבאית הסורית ב־שדות־התעופה הבאים: אל־מזה, כ־7 ק"מ דרומית־מערבית מהבירה; סתל א־צחרא, על כביש דמשק—ביירות; וכן שדות בליי וח'ולח'ול, עק כביש דמשק—תר הדרוזים. צפונית ומזרחית מדמשק מס־תיימת האווירייה הצבאית הסו־רית בשדה דמייר (כ־45 ק"מ מדמשק), והלאה מזרחה — כ־מידבר הסוריי — בשדות צי־קאל ותדמור (פלמירה). כ־40 ק"מ צפונית־מזרחית מהבירה הוכשר מינחת נוסף ע"י טייס־פה, בסמוך לכביש דמשק—חומץ. באגפה הצפוני־מערבי של סוריה ממוקמים מינחתים נוספים, כגון — המיימוס (דרומית לגמל הראשי א־לא־ד'קייה), וכן שדות התעופה של חמת, אפס, חלב ובאב אל־הווא. הנה כי כן, 14 שדות־התעופה שהוזכרו אינם כוללים את המסלולים והמינחתים ש־תוכשרו בסוריה־המזרחית, כ־מרחק הג'זירה מזרחית מנהר פרת.

שדות התעופה הסוריים מו־גנים היטב בתישלובות של סוללות טילי קרקע־אוויר (פ־עיקר סא"ם־6, „גינפול" — כינוי נאט"ו) וארטילרית נ"מ מונחת מכ"ם. הסוריים מכשי־רים מינחתים נוספים ומבצרים ללא־הרף את דרי־האיתסון ל־מטוסים, כדי למנוע השמדת־פתע של מטוסי־הם המקורקעים. ואכן, במלחמת ויהכ"פ לא נו־שנתה התמונה העגומה ממל־חמת ששת־הימים. אף־על־פי־כן, הושמדו במלחמת יוה"כ 168 כלי־טייס סוריים, רובם כ־כולם בקרבות אוויר ובאש קר־קע, לעומת 283 כלי־טייס מצ־ריים.

להשלמת התמונה — ראוי לזכור, כי הצבא הסוריי שולט גם על שלושת שדות־התעופה הלבנוניים החשובים — ביירות בנ"ל, קלייעאת (ע"י טריפולי בצפון) וראיאק (בבקעת הלב־נון, המשמש כבסיס לחיל־ה־אוויר הלבנוני שבחסותם.)

בסיכום, אין להניח שהיוו־מות האוויריות הסוריות בגיז־רת הלבנונית יפסקו לאחר ה־אבידות הקשות שנחל חיל־ה־אוויר הסוריי בקרבות האויר האחרונים. הסורים חזרו והכ־ריזו על מחוייבותם למניעת ה־שליטה הישראלית בשמי דרום לבנון. סביר במיוחד שהם יוסי־לתכנן מלכודת־אווירית ומארב פתע, כדי לנקום על מפלותי־הם. מסתבר, שהסיכון והמחיר שהם נוטלים על עצמם מוצא בחשבון מלכתחילה.

רכש רב עוצמה

מעניין להטעים, כי הסורים מפעילים את הזרוע האווירית דווקא בנסיונותיהם לחסום את עליונות צה"ל בזירה הלבנו־נית. אסד עצמו, כמי שפיקד על חיל־האוויר הסורי בשעתו, יודע להעריך אל נכון, את העוצמה הגלומה באווירית. ואכן, שנות שלשונו התאפיינו בטיפוח כמותי ואיכותי של חיל־האוויר הסורי: אם בשנת 1973 נאמדו מטוסי ומסוקיו ב־310 במספר, הרי שבמחציתה של שנת 1979 מגיע אומדן כלי־הטייס ל־389 מטוסי קרב והפצצה בתוספת 142 מסוקים, הינו 461 בסך הכל, כלומר התעצמות כמותית בשיעור 48.7 אחוז בשש השנים האחרונות. ואם נביא בחשבון את תוכנית הרכש הסוריי עד שלהי שנת 1980, הנאמדת בעוד 72 מטוסי קרב והפצצה ו־24 מסוקים נוספים, כי אז תגיע המצבה הכולל־לת ל־627 כלי־טייס. זוהי עוצמה כמותית מרשימה ביותר, העולה על מצבת כלי־הטייס המצריים בשנה זו (563 בס"ה) וכך ניתן גם להשוות את מרכיבי העוצמות הכמותיות של סוריה וישראל לקראת שנת 1980.

סוריה דולקת אחר צה"ל בנסיונותיה לצמק קודם־כל את הפערים הכמותיים. בתחום הזרוע האווירית חותר הפיקוד הסוריי להגיע לכלל איזון כמותי עם צה"ל במרוצת שנות ה־80, והדבר ניכר במאמצי הרכש של מסוקים תובלתיים וקרביים. אם נוסיף למניין את מצבת חילות־האוויר הערביים של החזית־המזרחית (עיראק, ירדן וסעודיה) לשנה זו, נקבל כבר עתה סך כולל של 981 מטוסי קרב־הפצצה, העומדים לרשות חזית זו (וכן 5,450 טנקים). להלן הפירוט: עיראק — 339 מטוסים ועוד 311 (!) מסוקים; סעודיה — 178 מטוסים ו־45 נוספים בדרך; ירדן — 75 מטוסי קרב והפצצה. נמצא, איפוא, שיחסי הכוחות האוויריים לשנת 1979 בין ארבע מדינות החזית המזרחית לבין צה"ל עומדים על 538:981 במטוסי קרב והפצצה, היינו 1:1.8, ואילו מצבת המסוקים של סוריה ועיראק בלבד נאמדת כבר עתה ב־435 לעומת 164 של צה"ל, כלומר יחס משופר מאוד של 1:2.6.

חרף הגידול המשמעותי של חיל־האוויר הסוריי בשנת 1979, מתחבט הפיקוד האווירי במספר בעיות־יסוד, הנוגעות למספר הטייסים ומימנוייותיהם, לאיכות המטוסים ותחזוקתם, לרמת צוותות־הקרקע, ובמידה מסויימת גם לפריסת שדות־התעופה והגנתם. יצויין, כי בנושאים אלה לוקים חילות־האוויר הערביים בדרגות שונות של חומרה.

מטוס הקו־הראשון הסוריי עודנו ה„מיג־21" (המשופר), אשר דגמיו הראשונים נטלו חלק עוד במלחמת ששת־הימים ובמערכות שלאחריה. הדגם המקורי „פישבאד" — כינוי נאט"ו) הינו מיירט אל־ראות וחד־מושבי, מהירותו המירבית, ללא מישען חיצוני נאמדת ב־2,300, קמ"ש ברום 13 ק"מ, והוא מחומש תיקנית בצמד תותחי 30 מ"מ ובשני טילי אוויר־אוויר. באוגוסט 1966 התגלגל מטוס זה לידי צה"ל בניתוקו של טייס עיראקי־נוצרי, רדפא מוניר, שערק ממולדתו, והיה זה המיג־21 הראשון שהגיע לידי מדינה מערבית כלשהי. בדגמים המאוחרים יותר הוגדל המיטען והוארך הטווח המיבצעי.

מטוסים חדישים

אחרי מלחמת יום הכיפורים קיבלה סוריה 48 מטוסים מדגם חדיש יותר — „מיג 23" („פלוגאר" — כינוי נאט"ו), כפיצוי על אבידותיה. זהו מטוס יירוט ותקיפה דו־מנועי, בעל כנפי־אוויר דומים ל„פאנטום", המצטיין בכנפיים משנות־זווית במגמה להשיג ביצועים אירו־דינאמיים משופרים יותר. ה„מיג־23" קל מקודמו ונושא ציוד אלקטרוני מתקדם יותר. חיל־האוויר הסובייטי הכניסו לשירות־מיבצעי בשנת 1966, לאחר שהמטוס קבע בשעתו שיאים עולמיים (מהירות — 2.2 מאך, עם מיטען של שני טון ברום 23 ק"מ.) טווחו המירבי של מטוס זה, המסתייע במיכלי דלק חיצוניים, אינו עולה על 1,100 ק"מ. לעומת זאת, צוייד המטוס במכ"ם־חרטומי הסורק לטווח של 90 ק"מ. ה„מיג־23", על שני תותחיו, עולה בהרבה בכושר תימרונו על קודמו, אך מיגרעתו העיקרית נעוצה, כ־כאמור, בטווחו המצומצם. דא־עקא, שקליטתם של מטוסים אלה ע"י חיל־האוויר הסוריי היתה רצופה בתקלות. באפיל 1975 הופסקו, כנראה, המישלוחים של דגם זה מחמת תחזוקה מסובכת וקשיי השתלטות צוותות הקרקע הסוריים על הכשרת דגמים אלה לגיחות מיבצעיות.

לעומת זאת, זכה חיל־האוויר הסוריי במטוס קרב־הפצצה אחר, מוצלח יותר, החל משנת 1973. הדברים אמורים ב־„סוחוי־20", שהחליף את קודמו „סוחוי־7". לדגם החדש כנפיים משנות־זווית. מהירותו מגעת ל־2.2 מאך ברום 12 ק"מ. יתרונו העיקרי בהשוואה ל„מיגים" ול„סוחוי־7" בוטל בטווחו המיבצעי הנאמד ב־2,300 ק"מ, עם מיטען חימוש של טון אחד ומיכלי־דלק נתיקים. בנוסף לצמד־תותחיו בני ה־30 מ"מ, מסוגל מטוס זה לשאת חימוש מירבי במישקל כבד של 3.5 טון.

עד כה מסתבר, שהדגם המשופר של ה„מיג־21" מהווה, כאמור, את חוד המחץ של האווירייה הסורית, כפי שהופגן בקרבות האוויר האחרונים בלבנון. במאזן התעצמות האווירית הסורית ראוי לייעד מקום מיוחד למסוקים, כאשר הדגמים הסובייטים „מי־6" ומי־8" מהווים את החלק הארי של כוח המסוקים, „מי־8" מיועד בעיקר לתובלת גייסות ומסוגל לשאת 32 חיילים על ציודם. כן ניתן להתקין בו כוורות לרקטות ולהופכו לאמצעי לחימה יעיל נגד שריון. מיטענו המירבי כ־4 טון, מהירותו המירבית 250 קמ"ש, וטווח טיסתו המירבי נאמד ב־1,200 ק"מ. ה„מי־6" הינו מסוק כבד במיוחד, בעל ביצועים מרשימים, הנושא 65 חיילים על ציודם במהירות מירבית של 300 קמ"ש.

כאמור, אם הצלחת קליטתם של מטוסי „מיג־23" בחיל־האוויר הסוריי מלמדת על בעיות תיפעול וקשיי אחזקה. טוב יותר מצבו של חיל־האוויר הסוריי מבחינת שדות־תעופה ו־מיתקנים. לסוריה — ערוך יבשתי עמוק ומרוחק בטריטוריה עיראקית. בעת צרה ניתן להרחיק חלק ממטוסיה לעורף המזרחי. שדות־התעופה הקידמיים והדרומיים שלה משתרעים