

1948–1968: מהקמת חיל האוויר למלחמת ששת הימים

הקמת חיל האוויר במלחמת העצמאות

דמותו של צה"ל נקבעה במידה רבה בשנות ה־50 וה־60 של המאה הקודמת. בעשורים אלו נוסחה תפיסת הביטחון של מדינת ישראל הצעירה ועוצבו עקרונותיה של הדוקטרינה האופרטיבית ההתקפית של צה"ל. בשנים אלו עוצבה גם דמותו של הכוח האווירי הישראלי. לפי העקרונות שנקבעו כוח זה מרוכז כולו בחיל האוויר, ושלא כמו בצבאות אחרים, אין בצה"ל אוויריות נוספות בצבא היבשה או בחיל הים. חיל האוויר אינו זרוע עצמאית, כפי שמקובל בחלק מן המדינות. מפקד חיל האוויר כפוף לרמטכ"ל, ואת חיל האוויר מפעילה המפקדה הכללית של צה"ל (הרמטכ"ל). חיל האוויר מופקד הן על הפעלת הכוח האווירי והן על בניין הכוח האווירי. הוא מפעיל מטוסי קרב, מטוסי תובלה, מסוקים, כטב"מים ומערכות הגנה אווירית. השליטה בכל יחידותיו היא מרכזית.

שורשיו של מבנה זה הם בסדרת החלטות שקיבלה הצמרת המדינית והביטחונית בשנתיים הראשונות לאחר הקמת מדינת ישראל וצה"ל. חיל האוויר הוקם ב־16 במאי 1948, במהלך מלחמת העצמאות, יומיים לאחר הקמת מדינת ישראל ויום לאחר תחילתה של סדרת תקיפות של מטוסי ספיטפייר ודקוטה מצריים על מטרות בעומק ישראל; זו הלכה והחריפה במהלך אותו חודש והסבה נזקים ואבדות. חיל האוויר הוקם על בסיס 'שירות האוויר' – כוח אווירי קטן שפעל במסגרת ארגון 'ההגנה' בארץ ישראל בתקופת המנדט הבריטי והיה במידה רבה חיל האוויר של המדינה שבדרך. לשירות האוויר לא היו מטוסי קרב, ומטוסי קרב ראשונים הגיעו רק ימים אחדים לאחר הקמתו של חיל האוויר. היו אלו מטוסי Avia S-199 ('סכין'), דגם צ'כי של מטוס הקרב הגרמני מסרשמיט 109. הם הגיעו מצ'כוסלובקיה והורכבו בתוך ימים אחדים. הרכבתם אפשרה לחיל האוויר לבצע את משימת התקיפה הראשונה שלו ב־29 במאי: ארבעה מטוסים השתתפו בבלימת טור מצרי שהתקדם עד לגשר שזכה אחר כך לשם 'עד הלום'. ימים אחדים אחר כך, ב־3 ביוני, הפיל טייס הקרב הישראלי מרדכי (מודי) אלון זוג מטוסי דקוטה מצריים שתקפו מטרות באזור תל אביב. היו אלו ההפלות הראשונות של חיל האוויר (על השבועות הראשונים שלאחר הקמת חיל האוויר ראו כהן, 2004ב).

מלחמת העצמאות של ישראל הייתה ממושכת ומרובת אבדות (כ־6,000 הרוגים מתוך אוכלוסייה של כ־650,000 נפש). התארגנותו של חיל האוויר תוך כדי המלחמה וגודלו המצומצם הובילו לכך שהוא לא הצליח להיות גורם משמעותי במלחמה זו, על אף שגרף גם הישגים מסוימים: למעט בחודש הראשון לפלישת הצבאות הערביים לאחר הכרזת העצמאות, היו שמי המדינה מוגנים יחסית; אומנם מטוסים ערביים חדרו למרחב האווירי של ישראל ותקפו מטרות בשטחה, אך הם לא עשו זאת באופן שיטתי והשפעתם על המלחמה הייתה שולית; חיל האוויר אף ביצע סדרה של תקיפות על בירות מדינות ערב (ראו להלן); בכמה מבצעים יבשתיים סייע חיל האוויר לכוחות היבשה לבצע את משימותיהם. תרומה גדולה יותר הייתה לחיל האוויר בתחום התובלה, הן בהובלת נשק לישראל והן בהובלת אספקה ואמצעי לחימה לכוחות הלוחמים בחזיתות השונות, שחלקם היו מנותקים ממרכז הארץ; במבצע אחד באוגוסט 1948 אף הצליח חיל האוויר להוציא מן הנגב הנצור דרך האוויר חטיבה שהייתה שחוקה מקרבות ולהחליפה בחטיבה אחרת, רעננה יותר (מבצע 'אבק') (שטייגמן, 1986; שיף, 1981).

הישגים אלו לא הרשימו את הצמרת הצבאית; היא ייחסה לחיל האוויר משקל מצומצם ביותר בתוצאותיה של המלחמה וגילתה ספקנות בנוגע ליכולותיו (וויצמן וגולדשטיין, 1975). ואכן עם סיומה של מלחמת העצמאות היה מצבו של חיל האוויר ירוד ביותר. עזבו אותו כ־700 המתנדבים הזרים, יהודים ולא יהודים, שהיו עיקר כוחו המבצעי (טייסים, טכנאים ובעלי מקצועות אחרים) במהלך המלחמה. התפיסה המבצעית לא הייתה מגובשת, ומערכת הבקרה הייתה לא יעילה בעליל. המבנה הארגוני היה פועל יוצא של צורכי המלחמה, ובבסיסים היו סוגים רבים של מטוסים שכן פעולות הרכש במהלך מלחמת העצמאות הסתמכו על המצוי ולא על תכנון כלשהו. המאמץ לבנות את חיל האוויר מחדש נתקל בשורה של בעיות, והמרכזית שבהן הייתה המגבלות שהטילו המעצמות על מכירת נשק לישראל. ביולי 1950, כשנה לאחר סיומה הרשמי של המלחמה, היו במצבת חיל האוויר 173 מטוסים מ־20 סוגים, שרובם המכריע (יותר מ־50 אחוזים) היו בלתי שמישים. למערך הקרב־הפצצה של החיל היו רק 15 מטוסים שמישים, ו־45 מטוסים נוספים שימשו להדרכה (שטייגמן, 1986, עמ' 209).

על רקע מצב עניינים זה אין להתפלא על כך שהמאבק של חיל האוויר לעצמאות ארגונית, לוגיסטית ומבצעית הסתיים בסוף שנת 1950 בכישלון; הוא הוביל להתפטרותו של מפקד חיל האוויר השני אהרון רמז, טייס לשעבר בחיל האוויר המלכותי (RAF), ששימש בתפקידו מאז יולי 1948 (המפקד הראשון ישראל עמיר שימש בתפקידו כחודשיים וחצי). רמז התעמת עם הרמטכ"ל יגאל ידין, שעם מינויו באוקטובר 1949 היה נחוש בדעתו לשים קץ לניסיונות ההתבדלות של חיל האוויר מצבא היבשה ובעיקר מן המטכ"ל (גת, 1986; שטייגמן, 1986, עמ' 8–12). את המחלוקת תיאר בלשונו הצוירית עזר ויצמן:

תהום הייתה פרושה בין אמונתנו בעלילות המזומנות לחיל האוויר במלחמה נוספת, כי תקרה, לבין החשיבות שהועידו לו אז ראשי הצבא, לרבות רמטכ"ל, יגאל ידין [...] הטענה שערכו ומשקלו של חיל אינם נמדדים רק על פי כליו וקורבנותיו וכי מלחמות העתיד יטילו על חילות האוויר משימות שונות מבעבר [...] היו, בלי ספק, נשענות על אמיתות תיאורטיות מוצקות. במציאות — הן נפלו על אוזניים אטומות. התביעות שלנו, שיעניקו לנו מעמד של עצמאות מסוימת ויכירו בעדיפות צרכינו לעומת זרועות אחרות, נתקבלו, אפילו, בסבר של תמיהה. דרישתנו [...] לא נראתה אלא כיומרתם של צעירים, המפריזים בערך עצמם [...] כאשר נתבקשה הכרעה בדרג העליון ביותר — היא נפלה, ואיתה גם רמז. וכך הוא שילם את מחיר חזונו ועקשנותו ונכונותו להיאבק ללא פשרה (וויצמן וגולדשטיין, 1975, עמ' 97–100).

במקומו של רמז מונה מפקד חדש — שלמה שמיר, איש חיל רגלים מובהק בעל רישיון טיס אזרחי וללא ניסיון בטיסה קרבית. שמיר פיקד על החיל שמונה חודשים ופרש עקב מחלה (שטייגמן, 1986). גם מפקדו הבא של חיל האוויר חיים לסקוב הגיע מכוחות היבשה, ולא היה לו רקע טיסתי או אווירי כלשהו (הרעיון להכשיר אותו לטיס עלה ונפל. ראו נאור, 1988, עמ' 227). שניהם מונו כדי לכפות על חיל האוויר את הכפיפות למטה הכללי ולסכל את שאיפותיו לעצמאות רעיונית וארגונית. לסקוב הפך לתומך בעמדות חיל האוויר, התעמת עם הרמטכ"ל מרדכי מקלף על סמכויותיו ועל תוכנית העבודה, ולפיכך הופסקה למעשה כהונתו (אלרון, 2016, עמ' 162–168; שטייגמן, 1986, עמ' 32–36). רק במאי 1953, כמעט חמש שנים לאחר הקמתו של חיל האוויר, מונה לתפקיד דן טולקובסקי, טייס קרב שלחם בשליחות ה־RAF במלחמת העולם השנייה ומילא

כמה תפקידי מטה בחיל האוויר. טולקובסקי שימש בתפקיד מפקד חיל האוויר במשך חמש שנים, עד לשנת 1958. אף שהעימותים נמשכו, בתקופתו עוצבו במידה רבה היחסים בין חיל האוויר למטה הכללי של צה"ל. המודל הישראלי, שהתעצב בשנים הראשונות ונשמר למעשה עד היום, התבסס הן על פקודות ונהלים והן על פרקטיקות שהתפתחו בפועל. מודל זה מקנה לחיל האוויר עצמאות רבה וגישה ישירה לדרג המדיני, אך שומר על כפיפותו למטה הכללי ולאסטרטגיה הצבאית הכוללת. בהתבוננות ביקורתית ממרחק של יותר משבעה עשורים, קשה שלא לראות את ההיגיון הרב של מודל זה ואת התאמתו לדוקטרינה הצבאית של ישראל שהתפתחה בעשורים הראשונים. דוקטרינה זו הציבה במרכז את המהלך המתמרון של כוחות היבשה, והוא היה לפיה המרכיב המרכזי בהכרעה הצבאית. הדגש שניתן למהלך המתמרון של כוחות היבשה היה הביטוי המובהק של תפיסה אסטרטגית צבאית שהדגישה את הרעיון של העתקת המלחמה לשטח האויב. רעיון זה נבע הן מהיעדרו של עומק אסטרטגי והן מן הצורך להשיג בכל מלחמה ניצחון מהיר, ברור ונראה לעין. העמדתו של המהלך המתמרון במרכז של התפיסה נבעה גם מן הגישה שלפיה קרב התמרון הוא דינמי ותנאיו משתנים ללא הרף, ולכן הוא מאפשר לצה"ל לנצל את האיכות של כוחותיו ולקזז את היתרון הכמותי של אויביו (גת, 1980; דיון, 1967, עמ' 35–36).

בדיעבד גם ברור לגמרי שמרכזיותו של המהלך המתמרון של כוחות היבשה בתפיסת ההפעלה המקורית לא עמדה בסתירה לעדיפות שניתנה עוד בשנים הראשונות לבניין כוחו של חיל האוויר. מאז הקמתו נחשב הכוח האווירי של ישראל למרכיב מרכזי בעוצמתה הצבאית וזכה להקצאה נדיבה מאוד של משאבים. הרעיון של חיל אוויר סדיר, זמין ובעיקר גמיש, שיכול לסייע לכוחות היבשה הן במגננה והן במתקפה באמצעות הגנת שמי המדינה, השגת עליונות אווירית וסיוע קרוב, היה מאבני הבניין היסודיות של תפיסת הביטחון הישראלית ומקורו בתפיסתו של דוד בן-גוריון, האב המייסד של מדינת ישראל והמעצב הראשי של תפיסת הביטחון שלה. נוסף על כך, היה ברור כבר מראשית הדרך שלחיל האוויר יש תפקיד גם ברמה האסטרטגית. תפקיד זה זוהה בעיקר עם היכולת לתקוף את התשתית הלאומית, הצבאית והאזרחית בעומק שטחו של היריב ועם החשיבות של היכולת הזאת לכושר ההרתעה של ישראל (טל, 1996, עמ' 93). רעיון התקיפה האסטרטגית של "ריכוזי ישוב בעורף האויב" הוצג לבן-גוריון עוד בתוכנית הראשונית להקמת שירות אווירי שהוגשה לו לפני הקמת המדינה וחיל האוויר (קדיש, 2017, עמ' 26). חיל האוויר הישראלי הצעיר אף ניסה לממש רעיון זה עוד במלחמת העצמאות בחמישה מבצעי תקיפה על בירות ערב (עמאן, דמשק וקהיר) בחודשים יוני–יולי 1948. אולם אלו לא הביאו לידי הישגים משמעותיים (כהן, 2004; לכיש, 1992; שטייגמן, 1986, עמ' 4). בן-גוריון שלל במפורש את האפשרות שכוח אווירי יוביל לבדו לניצחון במלחמה, ובוויכוח על עצמאותו של חיל האוויר הוא הכריע לטובת הרמטכ"ל. אבל הדברים שאמר בדצמבר 1950, במפגש שנועד להשיג פשרה בין מפקד חיל האוויר אהרון רמז לרמטכ"ל יגאל ידין, מתארים היטב את הבנותיו בנוגע לחשיבותו של הכוח האווירי:

חיל האוויר לא יוכל לנהל מלחמה לבדו. הוא לא יוכל לנצח לבדו, אבל נדמה לי שבלי חיל אוויר יעיל אין לנו סיכוי לנצח, אם כי המנצח יהיה חיל היבשה. אבל לא יהיה סיכוי לחיל היבשה לנצח בלי חיל אוויר יעיל, וביחוד בלי חיל אוויר יעיל ברגע הראשון שתפרוץ המלחמה (שטייגמן, 1986, עמ' 10).

בן־גוריון, שהיה בבריטניה בתקופת ה'בליץ' בקיץ 1940, היה מודע לוויכוח על יכולתו של הכוח האווירי להשיג ניצחון במלחמה, ובהרצאה שנשא ב'יום התעופה וחיל האוויר' בינואר 1950 הוא תיאר את שני קצוות הוויכוח, וזו הייתה מסקנתו:

מלחמת העולם השנייה וכן גם מלחמתנו אנו, נדמה לי, הוכיחו ששני הקצוות טעו. אי אפשר לשבור רצון האויב וכוח מלחמתו על ידי הפצצה בלבד, גם אם היא נעשית בכוחות אדירים וממושכים, כאשר נעשה הדבר תחילה בהפצצת אנגליה — ואחר כך בהפצצת גרמניה. אולם הובהר ללא כל ספק גם במלחמת העולם השנייה וגם במלחמתנו — שבלי כוח אווירי עליון אין שום אפשרות ואין שום סיכוי לנצח. לא היינו מגרשים הפולש המצרי ולא היינו משחררים הדרום והנגב — בלי עליונותו של חיל האוויר שלנו על כוח האוויר המצרי. ואם מדינת ישראל קיימת עכשיו וגבולותיה משתרעים מן ועד אילת — יש בכך לחיל האוויר חלק לא קטן (בן־גוריון, 1955, עמ' 144–145).

בספטמבר 1953 יצא בן־גוריון לחופשה לקראת פרישתו מכהונתו בתפקיד ראש הממשלה ושר הביטחון (בן־גוריון פרש בדצמבר של אותה שנה, חזר לתפקיד שר הביטחון בפברואר 1955 וחודשים אחדים אחר כך גם לתפקיד ראש הממשלה). בשובו מן החופשה, באוקטובר 1953, הוא הביא בפני הממשלה סקירה של הבעיות הביטחוניות של המדינה (הסקירה פורסמה לציבור לראשונה בשנת 1981). במסמך זה, המשקף את תפיסתו המעודכנת, עסק בן־גוריון הן בעדיפות שצריכה להינתן לבניין הכוח האווירי והן במקומו בתפיסת המלחמה הכוללת. בנוגע לעדיפות אמר בן־גוריון:

עקרון האיכות — פירושו שוב הגברה מקסימלית של כוח המחץ העיקרי שלנו — חיל האוויר. אנחנו מוגבלים ביכולתנו הכספית, ובכל שנה אנו חייבים לבדוק מהו המקסימום שאנו יכולים להפריש לצרכי ביטחון, אבל לגבי מבנה התקציב אין זו השאלה היחידה, יש בעיית העדיפויות בתוך סעיפי התקציב העיקריים. ויש לתת עדיפות, לדעתי, לכוחות המחץ, שבראשם עומד חיל האוויר (בן־גוריון, 1981, עמ' 7).

בנוגע לתפקידיו של חיל האוויר ולמקומו בתפיסת המלחמה הכוללת כתב בן־גוריון:

הוא צריך מראשית הסכסוך (אנשינו במטה סבורים — יום לפני פרוץ המלחמה, אבל זה מעורר קושי מדיני עצום) להשמיד כוח האוויר של האויב ולפוצץ שירותי התעופה שלו, הוא צריך לסייע לחילות שלנו בהתקפות על צבא היבשה של האויב. הוא צריך להגן על נתיבות הים שלנו ולחפות על חילות היבשה שלנו (בן־גוריון, 1981, עמ' 7).

בסיום הפסקה על חיל האוויר כתב בן־גוריון: "שלטוננו באוויר מבטיח לנו הניצחון יותר מכל גורם אחר, ולהיפך" (בן־גוריון, 1981, עמ' 7).

ואכן נראה כי ההבנות העמוקות של בן־גוריון בנוגע לעדיפות שצריכה להינתן לבניינו של הכוח האווירי עקב עקרון האיכות הן שגרמו לכך שתמונת המצב הבעייתית הזאת של חיל האוויר השתנתה במידה ניכרת בשנים שלאחר מלחמת העצמאות. עדיפות זו, בתחום בניין הכוח, נמשכת למעשה מאז ועד היום.

מלחמת סיני ולקחיה

בשנים הראשונות שלאחר מלחמת העצמאות סבל עדיין חיל האוויר מנחיתות טכנולוגית לעומת חילות האוויר של מדינות ערב, שהפעילו כבר מטוסי סילון (עידן הסילון נפתח בחיל האוויר רק בשנת 1953, עם הסכמתה של בריטניה למכור לישראל 15 מטוסי מטאור). קפיצת הדרך הגדולה אירעה בשנה שלפני מלחמת סיני. שיתוף הפעולה עם צרפת הלך והתהדק בשנים אלו ונפתח בחיל האוויר את 'העידן הצרפתי' שנמשך עד לאחר מלחמת ששת הימים. צרפת שיתפה את ישראל בפיתוח אמצעי הלחימה החדשים ביותר ואפשרה לה לרכוש אותם ללא הגבלה כל עוד יכלה לשלם את מחירם. גולת הכותרת הייתה רכישת 61 מטוסי מיסטר 4 וכן 30 מטוסי אוראגן. מלבדם נרכשו תחנות מכ"ם חדשות, חימוש וציוד נוסף. עם פרוץ המלחמה, באוקטובר 1956, מנתה מצבת המטוסים בחיל האוויר 176 מטוסים שמישים, בהם — 117 מטוסי קרב-הפצצה (כמחציתם מטוסי סילון); 19 מטוסי תובלה (כולל 10 דקוטר שהושאלו מצרפת); 40 מטוסי קישור וסיור. חוד החנית היה מטוס הסילון מיסטר 4A, אך מבין 61 המטוסים מדגם זה שהיו ברשות חיל האוויר, רק 16 היו שמישים (שטייגמן, 1986, עמ' 94).

מלחמת סיני ('מבצע קדש') הייתה אתגר גדול ראשון לצה"ל מאז מלחמת העצמאות. ישראל חשה שמאזן ההרתעה שנוצר עם סיום מלחמת העצמאות מתמוטט, ויצאה למלחמה זו יחד עם בריטניה וצרפת עקב קונסטלציה מדינית שהתאפשרה לאחר הלאמת תעלת סואץ ביולי 1956 ('מבצע מוסקטיר'). מבחינתה של ישראל היו למלחמה סיבות אחדות: תחושה קשה בנוגע להתערבותו של מאזן החימוש במזרח התיכון (לנוכח מידע על עסקת רכש גדולה שבה רכשה מצרים מצ'כוסלובקיה, לפי הערכות בישראל, גם כ-100 מטוסי מיג-15 וכ-50 מפציצי איל-28); מגבלות שהטילו המצרים על חופש השיט של ישראל; חשש מכוחו הגובר והולך של שליט מצרים הכריזמטי עבד אל-נאצר; ותחושה ברורה כי פעולות התגמול של הצנחנים במחצית הראשונה של שנות ה-50 מיצו את עצמן ואינן גורמות עוד להפחתה בפעילות הטרור ולחדירת המסתננים בגבולות.

במהלך המלחמה נחל צה"ל הצלחה צבאית גדולה והצליח לכבוש את חצי האי סיני בתוך כארבע יממות ('מאה שעות'). הכוחות המצריים נסוגו בחיפזון, השאירו אחריהם כמות גדולה של ציוד צבאי ואלפי חיילים מצרים נפלו בשבי.

מלחמת סיני הייתה גם אתגר מבצעי גדול ראשון לחיל האוויר הצעיר, ששירתו בו אז בעיקר קצינים ישראלים שצמחו כבר בחיל האוויר עצמו. המלחמה נפתחה ב-29 באוקטובר 1956 במבצע הצנחה שבו 16 מטוסי דקוטר, שאובטחו באמצעות מטוסי קרב מדגמים שונים (מטאור, אוראגן ומיסטר), הצניחו גדוד צנחנים בעומק השטח המצרי בסיני. עוד לפני מבצע הצנחה בוצעו שני מבצעים אוויריים מיוחדים. במבצע הראשון ניסה מטוס יירוט לילה מסוג מטאור ליירט מטוס Ilyushin IL-14 מצרי שאמורים היו לטוס בו הרמטכ"ל המצרי וקצינים בכירים נוספים ('מבצע תרנגול'). המטוס המצרי אכן יורט והופל, אך התברר כי הרמטכ"ל המצרי החליט בסופו של דבר לא לטוס בו ('המבצע נשמר בסוד במשך שנים רבות') (צידון-צ'אטו, 1995, עמ' 220–228). במבצע השני ניסו מטוסי מוסטנג לנתק את קווי הטלפון בסיני על ידי קריעת כבלי טלפון עיליים. לא ברור עד כמה השפיעה הפעולה, שכן אף שמערכי הקשר המצרי אכן שובשו והמצרים התקשו

לגבש תמונת מצב עדכנית, הצליח גדוד מצרי לדווח למטכ"ל בקהיר בזמן אמת על הצנחת גדוד 890 סמוך למוצב פרקר (שטייגמן, 1986, עמ' 111–114).

לא כך רצה חיל האוויר לפתוח את המלחמה. במרכז של הדוקטרינה שהתפתחה בחיל האוויר עוד לפני מלחמת סיני כבר עמד הרעיון של מתקפת פתע מקדימה על שדות התעופה של האויב, אף שהכשירות המלאה לביצוע תקיפה כזו בהיקף הנדרש טרם התפתחה. תוכנית מבצעית לתקיפת שדות התעופה אף הופצה לבסיסים ולטייסות, וחיל האוויר הועמד בכוונות לביצועה (עבודי ולכיש, 2007). עם זאת, דן טולקובסקי נכשל בניסיונותיו לשכנע את הרמטכ"ל דיין ואת ראש הממשלה ושר הביטחון בן־גוריון לאשר הפעלה התקפית של חיל האוויר. בהנחיות שניתנו לחיל האוויר הייתה המשימה של תקיפת שדות התעופה המצריים שלישית בסדר העדיפויות (אחרי הסיוע הקרוב לכוחות היבשה והגנת שמי המדינה) והותנתה ב"הרחבת המערכה על ידי האויב ותקיפת מטרות בישראל" (דיין, 1967, עמ' 61).

התוצאה הייתה שגם במלחמה זו בא חיל האוויר לידי ביטוי מוגבל יחסית, שכן התיאום המדיני עם בריטניה ועם צרפת גרם לכך שטייסות צרפתיות של מטוסי מיסטר 4A הן שהגנו על שמי מדינת ישראל, וחיל האוויר התמקד בעיקר במשימות סיוע לכוחות היבשה ותקיפת כוחות אויב. החלטה זו שיקפה בראש ובראשונה מצב עניינים מורכב שבו ניתנה עדיפות לשיקול המדיני (התיאום עם בריטניה וצרפת) על פני השיקול הצבאי. עם זאת, היא ביטאה גם מידה לא מבוטלת של חוסר אמון מצידה של ההנהגה המדינית והצבאית ביכולותיו של הכוח האווירי הישראלי והעדפה ברורה וגלויה להטיל את משימת הגנת שמי המדינה על כוח זר אך מנוסה יותר. על רקע זה בולט במיוחד המהפך שחל בהתייחסות של הצמרת הצבאית לחיל האוויר לאחר מלחמת סיני. מקובל להניח, ככל הנראה בצדק, שמלחמת סיני גרמה דווקא להגברת האמון בחיל האוויר, למרות התפקיד המוגבל שמילא בה. אומנם לחיל האוויר היה בה תפקיד מצומצם בהגנת שמי ישראל, אך החשש מיכולתו בתחום האווירי הופרך במידה מסוימת בעקבות הפלתם של שבעה מטוסי אויב במהלך המלחמה. לעניין זה תרמו גם ביצועיו בתחום ההצנחה, אספקת הציוד ופינוי הנפגעים. גם הצלחתו במשימות הסיוע לקרב היבשה הביאה לידי הבנה בנוגע למשקל שנכון שיהיה לו בתפיסה הכוללת (במהלך המבצע בוצעו 489 גיחות תקיפה; נפגעו בהן 308 כלי רכב ו־22 טנקים). עוד בעיצומם של הקרבות כתב הרמטכ"ל משה דיין ביומנו: "אין ספק כי חלקו של חיל האוויר שלנו בפגיעה בכוחות המצרים [...] ביומים אלה הייתה לו השפעה מכרעת על המערכה, ואין משום הגזמה בהנחה כי לפחות חצי מאבדות האויב בנפש ובציוד יש לזקוף לזכותו" (דיין, 1967, עמ' 97). בהקשר רחב יותר כתב דיין: "אין לי ספק שלו היה עלינו להמשיך ולהילחם במצרים לבדנו היה חיל האוויר שלנו משתק, תוך ימים ספורים, את חיל האוויר המצרי" (דיין, 1967, עמ' 107).

בן־גוריון, שזיהה את חשיבותו של חיל האוויר עשור קודם, ביטא כשנתיים לאחר המלחמה (בספטמבר 1958), את תפיסתו המעודכנת על חשיבותו של חיל האוויר, על מקומו בתפיסת המלחמה הכוללת ועל תרומתו לניצחון:

אם יפציצו שדות התעופה שלנו ויפציצו שתי הערים שלנו, לא נוכל לגייס. אם נתמוטט ביבשה, אינני בטוח שנוכל להתגבר עליהם [...] בשעה הראשונה תלוי הרבה מאוד בכך מי יצליח להשמיד את הכוח האווירי של השני [...] אם כי חיל האוויר אינו יכול לבדו לנצח, אבל הוא תנאי עיקרי וקובע לאפשרות

של ניצחון. אם ייכשל חלילה – אין לנו סיכוי לניצחון. אם ינצח – יש סיכויים אם כי אין ביטחון [...] אם אנו שולטים באוויר, יש לנו שאנסה [הזדמנות] שנשלוט ביבשה. משום כך, גדולה הדאגה שלי לחיל האוויר (אמיתי ולכיש, 1995, עמ' 32).

ואכן מאז מלחמת סיני אפשר לזהות העדפה גלויה וברורה בהקצאת המשאבים לבניין כוחו של חיל האוויר. העדפה זו תאפיין את תקציב הביטחון של ישראל גם בעשורים הבאים. בשנים 1957–1967 הייתה ההשקעה הכללית ברכש (לא כולל פיתוח מקומי) 581.8 מיליון דולר. 66 אחוזים מסכום זה, 385.7 מיליון דולר, הוצאו לצורכי חיל האוויר, לעומת הרכש עבור כוחות היבשה והים שהסתכם ב־28.5 וב־5.3 אחוזים, בהתאמה (אמיתי ולכיש, 1995, עמ' 107–108).

לאור הניצחון הסוחף התפתה בן־גוריון להכריז על הקמת 'מלכות ישראל השלישית'. אבל בסיום מלחמת סיני נאלצו בריטניה, צרפת וישראל לקבל את תכתיביו של מעצמות־העל החדשות, ארצות הברית וברית המועצות – הפסקת אש ונסיגה מן השטחים שנכבשו. מפלתו של נאצר הייתה לניצחון בעיני מדינות ערב, המבצע לא הביא לידי שינוי בתפיסתן האסטרטגית והן המשיכו לקרוא לחיסולה של מדינת ישראל. עם זאת, הצלחת צה"ל במלחמת סיני סייעה להגברת כוח ההרתעה של ישראל והובילה לעשור שקט יחסית בגבולותיה. במשך רוב שנות העשור צמח התוצר בכ־10 אחוזים בשנה, קצב העלייה לארץ הוטא, וכך ניתנה הזדמנות למדינה הצעירה לבסס את הישגיה, לחסל את המעברות ולייצר תחושה של נורמליות (יניב, 1994, עמ' 139–140).

כשנתיים לאחר מלחמת סיני, ביולי 1958, העביר דן טולקובסקי את הפיקוד על חיל האוויר לעזר ויצמן. כמו טולקובסקי גם ויצמן היה טייס קרב שסיים קורס טיס בחיל האוויר המלכותי (RAF) ומילא שורה של תפקידים בחיל האוויר הישראלי. ויצמן הוביל את חיל האוויר בעשור שלפני מלחמת ששת הימים, ובעשור זה התפתחה יכולתו של חיל האוויר במידה ניכרת. הביטויים הבולטים לכך היו השיפורים המתמידים במהירות המטוסים, בטווח הטיסה שלהם, בכושרם לשאת חימוש רב ולהטילו במדויק גם מגוון רב, בוורסטיליות של כלי הטיס וביכולתם לפעול ביום ולילה ובתנאי מזג אוויר קשים יחסית. להתפתחויות אלו נוספו שיפורים בצידוד הנלווה למטוס: טילי אוויר־אוויר, אמצעי לוחמה אלקטרונית ואמצעי בקרה ושליטה.

במלחמת סיני היה המיסטר מטוס הקו הראשון, אך חלק גדול מן הסד"כ עדיין היה מבוסס בעיקר על מטוסי בוכנה. בסיום המלחמה שב חיל האוויר להשלמת תהליך הסבתו של מערך הקרב־הפצצה למטוסי סילון בלבד. תהליך זה נמשך לאורך המחצית השנייה של שנות ה־60, ובשנת 1961 היו כבר בסד"כ של חיל האוויר רק מטוסי סילון, כולם מתוצרת צרפת. באפריל 1962 נחתו בישראל שני מטוסי מיראז' C3 ראשונים ('שחק'), והם הכניסו את החיל לעידן הטיסה במהירות 2 מאך. היו בהם מערכות מכ"ם מוטסות, ואלה נהפכו מאז לאמצעי לחימה תקני במטוסים. עד שלהי 1964 סופקו לישראל 72 מטוסים מדגם זה.

אחד מלקחי מלחמת סיני היה להעביר את מפקדת חיל האוויר ואת מוצב השליטה המרכזי שלו לקריה, למחנה המטכ"ל. המטרה הייתה לשפר את התיאום בין הגופים משום שהוא התגלה בעייתי במלחמה (עד אז שכנה מפקדת חיל האוויר ברמלה). את המעבר ליוו חששות בחיל האוויר בנוגע לפגיעה אפשרית בעצמאותו, אך הניסיון שנצבר מאז לימד עד כמה הייתה ההחלטה הזאת נכונה ועד כמה היא תרמה לעיצובו של המודל

הישראלי המבוסס על שילובו של חיל האוויר בצה"ל. עם זאת, בשנים הראשונות דאג ויצמן לכך שמפקדת חיל האוויר תוקף בגדר, ובכניסה אליה הוצב ש"ג. את המעבר עצמו, בשנת 1959, ליווה מטס הפגנתי של שישה מטוסי מיסטר (אמיתי ולכיש, 1995, עמ' 40; ויצמן וגולדשטיין, 1975, עמ' 225-226). ויצמן זוהה גם עם הסיסמה 'הטובים לטיס'. היא הומצאה ב־1960 כדי להגביר את ההתנדבות לקורס טיס, וסייעה לקבע את דימויו של חיל האוויר – החיל שבו מושלים האיכות והמצוינות – אך היא זכתה גם לביקורת נוקבת, בעיקר מצד אנשי אקדמיה שראו בשימוש בה עידוד למיליטריזם ולהתנשאות. טיפוח המורל החילי לבש פנים רבות, דוגמת המסיבות המפוארות של צוותי האוויר, נבחרות הספורט, תזמורת חיל האוויר, מטסי יום העצמאות ואף שכונה שהוקמה ברמת השרון ('נוה רום') ונועדה למגורים של צוותי אוויר בלבד (אמיתי ולכיש, 1995, עמ' 44; ויצמן וגולדשטיין, 1975, עמ' 203, 218-220).

מקומו של חיל האוויר בתפיסת ההפעלה המקורית

צה"ל לא הרבה לאורך השנים לכתוב מסמכים על התפיסה הכוללת שלו בנושא הפעלת הכוח. תפיסותיו היו קונקרטריות יותר, התייחסו לאיומים הספציפיים שעימם היה צריך להתמודד ובאו לידי ביטוי בעיקר בתוכניותיו האופרטיביות (ברון, 2008). הדוקטרינה ההתקפית של צה"ל עוצבה בעשור שלאחר מלחמת סיני, במידה רבה בעקבות הלקחים שהופקו מן המלחמה, והושפעה בעיקר ממתאר המלחמה נגד מצרים. הרעיונות המופשטים על המהלך המתממן ועל העברת המלחמה לשטח האויב קיבלו ביטוי מעשי ומוחשי במלחמה. היא הוכיחה כי צבא המילואים – על כוחות השריון, הצנחנים וחילות הרגלים (חי"ר) שלו – מסוגל להתגייס, להיערך, לחדור לשטח האויב ולהשמיד את כוחותיו בשיעור אבדות סביר לכוחותינו.

כדי לאפשר את המהלך המתממן הוחלט לבנות את צה"ל כצבא נייד וממוכן המסוגל לעבור במהירות ממגננה למתקפה באופן שינצל את הקווים הפנימיים, כדי להכריע בחזית אחת תוך כדי המשך המגננה בחזיתות שטרם הוכרעו. צבא המילואים הוקם בהשראת הדוגמה השוויצרית – צבא מילואים השומר על רמה מקצועית נאותה על ידי אימונים שנתיים קבועים, והמסוגל להתגייס במהירות ולהיערך לפעולה בהתרעה קצרה. לפני מלחמת סיני התחולל בצה"ל ויכוח גדול בשאלת תפקידם של השריון ושל החי"ר בתפיסת ההפעלה. הרמטכ"ל דיין ראה בשריון כוח המסייע לכוחות החי"ר. לעומתו התייצב מפקד גייסות השריון חיים לסקוב וטען כי בתנאי שדה הקרב העתידי תהיה עדיפות מכרעת לצבא שבו השריון יהיה הכוח הפורץ העיקרי והחי"ר יסייע לו. בעקבות הצלחתו המרשימה של השריון במלחמה הייתה לו עמדת בכורה בכוחות היבשה, וראו בו את הכוח שיישא בעיקר הנטל של העתקת המלחמה לשטח האויב (בר־כוכבא, 1976; יניב, 1994, עמ' 143; עמית, 1986). למרכזיות המהלך המתממן של כוחות היבשה ולדומיננטיות של השריון הייתה גם השפעה ישירה על דמותו של הפיקוד הבכיר בצה"ל, והוא הורכב רובו ככולו מאנשי כוחות היבשה.

בעשור שלפני מלחמת ששת הימים הייתה ההרתעה לאבן פינה של תפיסת הביטחון (יניב, 1994, עמ' 140), ולחיל האוויר יוחס משקל רב ברעיון ההרתעה. אבל העשור הזה מסמן גם את הפיכתו של חיל האוויר למרכיב מרכזי של הדוקטרינה הצבאית האופרטיבית שהלכה והתפתחה. בעיקר קסמה למקבלי ההחלטות ההבנה בנוגע לזמינותו ולגמישותו של הכוח האווירי. אחד מעקרונות היסוד של חיל האוויר מראשיתו היה ההתבססות על כוח סדיר לא רק במערך הלוחם של צוותי האוויר, אלא גם כמעט בכל המערכים האחרים. התבססות זו

שונה לחלוטין מן ההתבססות הכמעט מוחלטת על צבא המילואים בשאר יחידות צה"ל. בשנים אלו התייצבה והתחזקה גם התפיסה בנוגע לצורך בזמינותו הגבוהה של חיל האוויר, והתפתחה תפיסת כוננות רלוונטית. ואכן בפברואר 1960, כאשר הפתיעו המצרים את ישראל והעבירו כוחות גדולים לסיני, בלט חיל האוויר בהיותו הכוח הצבאי היחיד שהיה יכול לפעול תוך זמן קצר מרגע הפעלתו ('כוננות רותם'). המידע הראשוני בעניין זה הגיע מארצות הברית, ואחר כך זיהו גיחות צילום את ההיערכות המצרית בסיני שמנתה מאות טנקים ואלפי חיילים. ב-24 בפברואר כונסה ישיבה מיוחדת בלשכת הרמטכ"ל. הוצגה בה תמונה קודרת ומאיימת שלפיה יכול הצבא המצרי לתקוף את ישראל במלוא כוחו בתוך 12 שעות. במהלך ישיבה דרמטית זו, כאשר ראש אמ"ן דיבר על האפשרות שתפרוץ מלחמה, כתב ראש אגף המטה (אג"ם) האלוף יצחק רבין פתק למפקד חיל האוויר עזר ויצמן: "נתפסנו עם המכנסיים למטה. ל-24 השעות הקרובות הכול תלוי בחיל האוויר" (רבין, 1979, עמ' 107). האמירה הזאת שיקפה את ההבנה בנוגע ליתרונות היותו של חיל האוויר מוכן לפעולה נרחבת תוך זמן קצר בשל התבססותו על כוח אדם סדיר, לעומת צבא היבשה המתבסס על חיילי המילואים.

החשיבות שיוחסה לחיל האוויר הייתה קשורה בראש ובראשונה לחשש שתקיפה אווירית ערבית על העורף הישראלי תגרום נזקים כבדים ותשבש את תהליך הגיוס של צבא המילואים, עיקר כוחו של צה"ל. עניין זה היה קשור בפגיעותה הברורה של ישראל לתקיפה אווירית של האויב, והתעצמותו של כוח התקיפה של מדינות ערב חידדה מאוד חשש זה. בתום מלחמת סיני החל תהליך ארגון מחדש של חיל האוויר המצרי, נבנו שדות תעופה רבים, חלקם בעומק מצרים, ולסד"כ המטוסים הצטרפו מיטב כלי הטיס הסובייטיים – MIG-17, MIG-19, MIG-21. מספרם של מטוסי ה-MIG-21 הלך וגדל ומנה ערב מלחמת ששת הימים כ-100 מטוסים מצוידים בטילי אוויר-אוויר סובייטיים מסוג AA-2 (ATOLL). בתחילת שנות ה-60 הגיעו למצרים גם מפציצי TU-16 בעלי יכולת נשיאת פצצות שמשקלן כ-10 טונות. בשנת 1963 החלה ברית המועצות לספק למצרים גם סוללות טק"א מסוג SA-2, וערב מלחמת ששת הימים היו למצרים כ-30 סוללות כאלו להגנת יעדים אסטרטגיים ושדות תעופה. גם חיל האוויר הסורי התעצם, אם כי בקצב ובהיקף צנועים מאלו של חיל האוויר המצרי. ערב מלחמת ששת הימים היו בסד"כ הסורי כ-60 מטוסי MIG-21. חיל האוויר הירדני נשאר קטן בהיקפו והתבסס על מטוסי HUNTER בריטיים (אמיתי ולכיש, 1995, עמ' 19–21).

התפתחויות אלו הובילו לגיבושה של התפיסה כי הגנת שמי המדינה והשגת העליונות האווירית הן התרומה החשובה ביותר של הכוח האווירי למאמץ ההכרעה הצבאית שמובילים כוחות היבשה. בתשובה לשאלה כיצד להשיג את העליונות האווירית, אימץ חיל האוויר גישה התקפית מובהקת שבמרכזה הרעיון של פגיעה בכוח האווירי של האויב בעודו על הקרקע. תקיפת שדות התעופה נהפכה למשימתו העליונה של החיל, וכמעט כל נושא שלא שירת באופן ישיר את המשימה הזאת נזנח או טופל בעדיפות נמוכה. רעיון המכה האווירית המקדימה התפתח עוד בשנות ה-50 הראשונות אצל אנשי חיל האוויר, ונקלט גם במטכ"ל. בתחילת שנות ה-60 היה כבר גם כל המטכ"ל של צה"ל שותף מלא לתפיסה הבסיסית שלפיה חיוני לפתוח כל מהלך צבאי בתקיפת פתע על שדות התעופה של האויב (אמיתי ולכיש, 1995, עמ' 32; תמרי, 2011, עמ' 5).

התוכניות האופרטיביות לתקיפת שדות התעופה של האויב השתנו לאורך העשור שקדם למלחמת ששת הימים. בשנת 1957 התקבלה ההחלטה לראות גם במסלולים בשדות התעופה מטרות לתקיפה ולא רק

במטוסים עצמם. החלטה זו חייבה שינויים יסודיים בתחום החימוש ובתחום תפיסת ההפעלה, והדגישה מאוד את החשיבות של קיצור זמן הסבב, מנחיתת המטוס לאחר ביצוע משימה ועד להמראתו למשימה נוספת. קיצור זמן הסבב נתפס כמכפיל כוח מובהק וגם הדרך העיקרית להקטין את משך הזמן הכולל שיידרש כדי להשיג עליונות אווירית. שינויים נוספים בתוכניות נדרשו בעקבות ההתעצמות והפריסה של הסד"כ האווירי במדינות הערביות. בהקשר זה בלטה במיוחד ההשפעה של הרחקת חלק מן הבסיסים לעומק שטח מצרים וסוריה ושל הגנתם על ידי תותחים נגד מטוסים (נ"מ) וטק"א (אמיתי ולכיש, 1995, עמ' 64).

הפעלת חיל האוויר בתקריות ובגיחות צילום

השנים שלפני מלחמת ששת הימים מסמנות את תחילת השימוש האינטנסיבי בחיל האוויר במבצעים שבין המלחמות. במוקד בעיות הביטחון של ישראל בשנים אלו עמדה סוריה, אך עד שנת 1964 נהנה חיל האוויר מרגיעה יחסית ולא היה מעורב בפעילות מבצעית משמעותית בגבול הצפוני. למעשה הפעמים האחרונות שבהן הופעל חיל האוויר בזירה זו היו בתקרית אל־חמה ב־5 באפריל 1951 ובקרב מוטילה ב־6 במאי 1951 (כהן, 1992, עמ' 15–16; שטייגמן, 1986, עמ' 16–19). הפעלת חיל האוויר בתקרית אל־חמה עוררה ביקורת בממשלה והובילה לגינוי חריף ביותר של ישראל במועצת הביטחון של האו"ם, ושר החוץ משה שרת אף נאלץ להתנצל עליה. מאז הייתה ישראל מעורבת בתקריות גבול, אך הממשלה נמנעה מלהפעיל בהן את הכוח האווירי משום שהעריכה כי הפעלה כזו עלולה לגרום להסלמה לא רצויה (שעלולה לכלול תקיפות של מטוסים סוריים בשטח ישראל) ואולי אף למלחמה כוללת. זאת הייתה מדיניותו המפורשת של בן־גוריון עד שנת 1962. הפעילות המבצעית העיקרית של חיל האוויר בשנים אלו הייתה שורה של גיחות צילום שחדרו מאז ראשית שנות ה־50 לעומק שטחן של מצרים, של ירדן ושל סוריה. מטרת הגיחות הייתה לאסוף מודיעין אך גם, בלשונו של ויצמן: "להחזיק את החבר'ה במצב של דריכות ופעלתנות" (ויצמן וגולדשטיין, 1975, עמ' 240). בתקופת בן־גוריון גם פעילות זו התרחשה במשורה ולאחר אישור קפדני. לפי ויצמן "בן־גוריון היה בנושא הזה 'קמצן' מופלג. להשיג ממנו אישור לצילום מעבר לגבול — זה היה מבצע קשה" (ויצמן וגולדשטיין, 1975, עמ' 240). מצב עניינים זה השתנה עם כניסתו של לוי אשכול לתפקיד ראש הממשלה ביוני 1963. אשכול היה נוח יותר לאשר פעילויות כאלו, ובניגוד לבן־גוריון הוא אף נכח בתא השליטה המרכזי של חיל האוויר במהלך חלק מן הגיחות (אמיתי ולכיש, 1995, עמ' 72–73).

לחילופי ראשי הממשלה הייתה השפעה גם על השימוש בכוח האווירי, אך השינוי העקרוני במדיניות חל עוד בתקופתו של בן־גוריון. עד שנת 1964 דחתה הממשלה שוב ושוב את המלצות הצבא לתקוף מן האוויר את עמדות הצבא הסורי בגבול עם ישראל (גלוסקא, 2016, עמ' 12). חיל האוויר הועמד כמה פעמים בכוננות, אך בכל פעם הוחלט שלא להפעילו. חריגה ראשונה ממדיניות אי־הפעלת חיל האוויר בתקריות הביטחון השוטף הייתה בפשיטה על נוקייב (מבצע 'סנונית') במארכס 1962, כאשר בן־גוריון אישר לחיל האוויר לבצע יעף תקיפה קצר ומוגבל של שלישית מטוסי ווטור על עמדות ארטילריה סוריות. הפעלת המטוסים לא הובילה להסלמה וגם לא לגינוי בינלאומי, אך זכתה לביקורת חריפה בממשלה ולסדרת דיונים שעסקה הן במדיניות הפעלת הכוח האווירי בגבול ישראל–סוריה והן בשאלת הסמכות להפעלת הכוח האווירי (כהן, 1992, עמ' 42–57).

את ההחלטה העקרונית לחרוג ממדיניות אי-הפעלת הכוח האווירי קיבלה הממשלה בסדרת דיונים זו לאחר דיון עמוק שבמרכזו עמד ויכוח סוער. הוויכוח שיקף את התמורה הגדולה בתפיסתו של בן-גוריון – משלילה מוחלטת של הפעלת חיל האוויר ועד לתמיכה בהפעלה כזאת. ברקע לשינוי תפיסתו של בן-גוריון עמדה כנראה גם ההבנה בנוגע לבעיות בדרך ביצוען של פעולות התגמול הקרקעיות שהובלטו בפעולה בנוקייב ובפעולה נוספת בתאופיק. עם זאת, ההחלטה לא מומשה בפועל עד ה־13 בנובמבר 1964, כאשר ראש הממשלה ושר הביטחון היה כבר לוי אשכול. אשכול אישר אז לרמטכ"ל יצחק רבין להפעיל מטוסים בעת הסלמה בין ישראל לסוריה שהתרחשה עקב סלילת דרך בצידו הישראלי של קו הגבול ובתגובה על הפגזה סורית על יישובי צפון ישראל ('תקרית תל דן'). בין אשכול לבן-גוריון התנהל אז עימות שנסב על עניין 'הפרשה', ואפשר שגם לכך (כמו גם ליחסו המיוחד לסוגיית המים עקב היותו בעבר מנכ"ל 'מקורות') הייתה השפעה על החלטתו. ההחלטה שיקפה גם אמון ברמטכ"ל רבין, שמאז שמונה לתפקיד בינואר 1964 נמנה מלבקש אישור להפעלת מטוסים (כהן, 1992, עמ' 113).

הפעלת המטוסים נתפסה כמוצלחת מאוד, הן בהיבט הטקטי והן בהיבטים רחבים יותר. בניגוד לחשש המוקדם, היא לא הביאה להסלמה ואף לא פגעה במעמדה הבינלאומי של ישראל. היא הצליחה לשתק את מקורות הירי על יישובי הצפון, ולאחריה נמנעו הסורים מלתקוף שוב את היישובים והתמקדו בניסיון לפגוע בפעולתו התקינה של מוביל המים המרכזי של ישראל סמוך לגבול ובסיוע לפעולות חבלה בשטח ישראל. בעקבות הצלחת התקיפות נהפכו תנאי פעולתו של חיל האוויר לשיקול מרכזי בהחלטות על פעולות (כגון סיורים ועיבוד שטחים בעייתיים) שהיו עלולות להידרדר לכלל תקריות אש (כהן, 1992, עמ' 182). למרות ההצלחה, הפעלת הכוח האווירי לא נהפכה למרכיב שגרתי בתקריות הביטחון השוטף בגבול הצפון, והפעלת מטוסים עדיין נתפסה קפיצת מדרגה. ההנהגה הצבאית והמדינית של ישראל המשיכה לראות בהפעלת המטוסים עניין חריג שיש להיזהר בו. עם זאת, בדיעבד אפשר לראות בהחלטה להפעיל את הכוח האווירי בתקרית תל דן תפנית גדולה באופן השימוש בכוח האווירי הישראלי במבצעים שבין המלחמות, ואופן השימוש הזה יהפוך בשנים הבאות ובעשורים הבאים לאינטנסיבי מאוד ולאחד ממאפייניו המובהקים של המקרה הישראלי.

הגעת סוללות ההוק

התפתחות חשובה נוספת התרחשה בשנים אלו בתחום ההגנה האווירית וביחסים עם ארצות הברית. בשנת 1965 הגיעו לישראל חמש סוללות טק"א ראשונות מסוג 'הוק' מתוצרת ארצות הברית (הבקשה לרכישתן הוגשה עוד בפגישת בן-גוריון עם הנשיא אייזנהאואר בשנת 1961 ואושרה בשנת 1962). מלבד המשמעות המבצעית שהייתה להגעתן, היא גם סימנה את השינוי שחל במדיניות הממשל האמריקני, שעד אז נמנע מאספקת אמצעי לחימה לישראל. את הגעת המערכות כפו על חיל האוויר הדרג המדיני והדרג הצבאי הבכיר לאחר ויכוח סוער. כפיית הצטיידות במערכות הגנה אווירית על חיל האוויר תמשיך ותלווה את בניין הכוח האווירי עד לעשור הראשון של המאה ה־20.

מפקד חיל האוויר עזר ויצמן התנגד נחרצות לרכש הסוללות כיוון שהעדיף להשקיע משאבים בבניין היכולת ההתקפית של חיל האוויר משום שהייתה הבסיס לתפיסת העליונות האווירית. הוא גם חשש מכך

שהימצאות הסוללות תחליש את נכונות הדרג המדיני לאשר את ביצוע המכה האווירית המקדימה (ויצמן וגולדשטיין, 1975, עמ' 226–228). סביר שעמדתו של ויצמן נבעה גם מכך שלא היה ברור אם המערכות תיקלטנה בחיל האוויר בכלל, שכן כוחות הנ"מ היו מאז שנת 1951 תחת פיקוד חיל התותחנים, ובצבאות אחרים מערכות אלו היו חלק מכוחות היבשה (בפועל הן נקלטו בחיל האוויר ואחר כך, בפברואר 1971, נקלטו גם שאר כוחות הנ"מ בחיל).

לקראת מלחמת ששת הימים

באפריל 1966, לאחר שמונה שנים בתפקיד, העביר עזר ויצמן את הפיקוד על חיל האוויר למרדכי (מוטי) הוד ועבר לתפקיד ראש אג"ם במטכ"ל של צה"ל. ויצמן היה אחד מן האלופים המרכזיים והמשפיעים בתקופת ההמתנה שלפני מלחמת ששת הימים, ואחר כך, עם פרישתו מצה"ל וכניסתו לתפקיד שר בממשלה, השפיע גם על אופן הפעלת חיל האוויר במלחמת ההתשה. הוד היה המפקד הראשון של חיל האוויר שקיבל את כנפי הטיס שלו בחיל האוויר (בקורס השלמה, לאחר שכבר עבר קורסי טיסה בסיסיים באיטליה ובצ'כוסלובקיה), ונמנה עם הטייסים שהטיסו את מטוסי ה"סכין" לארץ. הוד הוביל את חיל האוויר במלחמת ששת הימים ובמלחמת ההתשה (על מוטי הוד ראו כפיר ודור, 2019).

השנה הראשונה של הוד בתפקיד מפקד חיל האוויר הייתה סוערת במיוחד. ב־14 ביולי 1966, כאשר נכשלו הניסיונות לפגוע באמצעות תותחי הטנקים בציד הסורי ששימש להטיית מי נהר הירדן, הופעל שוב חיל האוויר, ובמהלך הפעולה אף הופל לראשונה בעולם מטוס MIG-21 על ידי מטוס מיראז' (באופן מקרי ביום הבסטיליה הצרפתי). זה היה ניסיונם האחרון של הסורים להטות את מי מקורות הירדן, אך החיכוך עם הצבא הסורי נמשך. ב־15 באוגוסט, בתגובה לתקיפות הישראליות ולראשונה מאז מלחמת העצמאות, תקפו מטוסים סוריים מטרות בשטח ישראל. מכאן ואילך הלכה וגאתה המתיחות הביטחונית בזירה זו (כהן, 1992, עמ' 183).

יום אחרי התקיפה של המטוסים הסוריים, ב־16 באוגוסט 1966, בעקבות מבצע משותף למוסד ולחיל האוויר (מבצע 'הלום'), הנחת טייס עיראקי בישראל מטוס MIG-21. כחודש לאחר נחיתתו החלו גיחות ניסוי של המטוס, ובהן נבחנו ביצועיו וזוהו נקודות התורפה שלו. הפעילות של המוסד לגיוס הטייס העיראקי שיקפה מודעות לצרכיו הייחודיים של חיל האוויר ולמקומו הגבוה בסדר העדיפויות של התפיסה הביטחונית הישראלית. שיתופי הפעולה עם המוסד (ומאוחר יותר גם עם השב"כ) יבשילו בעשורים הבאים לכדי פעילות מבצעית משותפת במגוון תחומים.

פעילות המטוסים בעימות בין ישראל לסוריה נמשכה לסירוגין עד מאי 1967, ובמהלכה צבר חיל האוויר מיומנות רבה, הן בתחום האוויר־קרקע והן בתחום האוויר־אוויר. בשנה שקדמה למלחמת ששת הימים הפיל חיל האוויר 11 מטוסי אויב, עניין שקשור כנראה לגישתו השונה של הוד למפגשים באוויר עם מטוסי אויב. הוד ניצל את כהונתו של אשכול לשינוי הגישה המאופקת למפגשי יירוט שאפיינה את תקופת ויצמן ובן־גוריון. הוא חתר למגע, התייצב באופן אישי בתא השליטה בכל אירוע וניהל אותו מקרוב ובהקפדה על משך הקרבות (כפיר ודור, 2019, עמ' 117–121). האירוע החשוב ביותר התרחש ב־7 באפריל 1967, אז הופעל חיל האוויר

לראשונה בהיקף נרחב. הרקע לאירוע היה התגברות פעולות חבלה לאורך הגבולות שלדעת הצבא מקורן היה בסוריה.

הרעיון להפעיל מטוסים כדי להנחית על סוריה מכה קשה נידון בין הדרג המדיני לצבאי, וגם אשכול הגיע למסקנה כי דרושה 'מכה חזקה' שתפגע בצבא ובשלטון בסוריה. עם זאת, הפעולה הנרחבת של חיל האוויר – שישה מטוסי מיג סוריים הופלו, ומטוסים ישראליים חגו מעל דמשק – לא תוכננה מראש ולא הובאה לאישור הממשלה. סביר להניח גם שלא הייתה מאושרת בהיקף הזה; היא התפתחה לנוכח האירועים, ובעיקר בתגובה להזנקת מטוסים סוריים ולירי על קיבוץ גדות שגרם לנזק רב (גלוסקא, 2016, עמ' 190–193).

הרמטכ"ל רבין שהה באותו יום בחפ"ק בפיקוד הצפון, ואילו אשכול עצמו היה במוצב השליטה המרכזי של חיל האוויר ואישר שם את החלטותיו של מפקד חיל האוויר הוד. במהלך הפעולה האווירית ביצע חיל האוויר יותר מ-150 גיחות, הטיל 65 טונות של פצצות והפיל שישה מטוסי MIG-21. עמי גלוסקא חקר את יחסי הדרג הצבאי והדרג המדיני בשנים אלו והעריך כי אשכול לא קלט את ההיקף האמיתי של הפעולה, לא היו לו כלים לתפוס את מלוא משמעותה, לא היה לו במי להיוועץ בזמן אמת והוא עצמו לא ידע לבקר את שיקוליו של מפקד חיל האוויר. לכן הוא "העניק לו בליט ברירה גיבוי סביל במנוד ראש" (גלוסקא, 2016, עמ' 192). לפי השקפתו של גלוסקא הייתה לאירועים ב-7 באפריל השפעה רבה על האצת המהלכים שהובילו כעבור חודש ושבע למשבר שהסתיים במלחמת ששת הימים. בעיני גלוסקא "הוד הוא במידה רבה האיש שגר ב-7 באפריל 1967 את מדינת ישראל בלי משים למלחמה, בעת שכל הדרגים המדיניים והצבאיים שמעליו לא אכפו עליו את הבקרה המתחייבת" (גלוסקא, 2016, עמ' 194). גלוסקא מתאר נכון כנראה את אירועי ה-7 באפריל: בכירי הצבא צידדו ב'התנגדות חזיתית', אבל האירועים עצמם היו פועל יוצא של דינמיקה לא מתוכננת שבמרכז קבלת החלטות טקטית, ללא תשומת לב להקשר האסטרטגי וללא פיקוח אזרחי הולם. הסוציולוג אורי בן־אליעזר (2019) מחזיק בגישה אחרת שלפיה האירועים היו חלק ממהלך מתוכנן יותר שתכליתו הייתה "להביא להסלמה שתגרום בסופו של דבר למלחמה" (עמ' 275) באופן שתאם את גישתם הלאומית־מיליטריסטית ואת שאיפתם הבסיסית למלחמה של בכירי הצבא. עם זאת, ספק אם יש ראיות טובות לקיומה של שאיפה כזו באופן שמתאר אותה בן־אליעזר.

ספר ההיסטוריה הרשמית של חיל האוויר מסכם באופן חיובי את מכלול הפעלת הכוח האווירי בתקריות הגבול נגד סוריה, ומאיר דווקא את ההשפעה שהייתה לשימוש בכוח האווירי בשנים אלו על מוכנותו של החיל למלחמה: "אין ספק שפעולתו של חיל האוויר להבטחת האינטרסים החיוניים של מדינת ישראל בגבול ישראל–סוריה בתקופה שמ־13 בנובמבר 1964 ועד 7 באפריל 1967 תרמה באופן מכריע להגברת מוכנותו ומיומנותו של החיל לעמוד בהצלחה במשימות היירוט והתקיפה שהוטלו עליו במלחמת ששת הימים, ובכך סייע באורח ניכר להצלחתו המזהירה של צה"ל במלחמה זו" (כהן, 1992, עמ' 183).

מלחמת ששת הימים

תחושת הכיתור של ישראל התעצמה מאוד בשנים 1966–1967, והיא שהובילה, דרך שרשרת של אירועים וטעויות של כל הצדדים, למלחמת ששת הימים. ההסלמה הקונקרטיית יותר החלה במחצית מאי, כאשר שליט מצרים נאצר הודיע לכוח האו"ם ששהה באזור מאז סיום מלחמת סיני, כי עליו לעזוב את עמדותיו (חודש

לפני כן התחולל קרב אווירי גדול, והופלו בו שישה מטוסים סוריים). בתהליך ההסלמה חסמה מצרים שוב את מצרי טיראן (פתיחתם לאחר המלחמה הייתה אחד מן ההישגים היחידים שהושגו בה) והעבירה כוחות צבא לסיני. היא גם ביצעה גיחות צילום חוזרות של מטוסים לשטח ישראל, בין השאר לצילום הכור בדימונה. פעולות אלו הובילו לתקופת כוננות והמתנה של כשלושה שבועות, ובה הכין צה"ל את עצמו למלחמה; זו נפתחה ב־5 ביוני 1967 ביוזמה ישראלית.

מלחמת ששת הימים חרותה בזיכרון הקולקטיבי הישראלי בתור מודל מובהק ל־מלחמה הנכונה. היא נחשבה למוצדקת בנסיבותיה, משכה היה קצר מאוד, האבדות היו מועטות יחסית (800 הרוגים) ובעיקר תוצאתה הצבאית הייתה ברורה וחד־משמעית – תבוסתם של שלושה צבאות ערביים וכיבוש שטחים נרחבים ביותר. תוצאה זו הפתיעה ישראלים רבים, והשגתה, לאחר תקופת המתנה ממושכת שלווה בחרדה ציבורית עמוקה, העצימה מאוד את ממדיה. לכל אלו התלווה ממד היסטורי, לאומי ודתי – השיבה לירושלים ולארץ התנ"ך. ואכן מלחמת ששת הימים קיבעה בתודעה הישראלית דימוי ברור על תופעת המלחמה, על הדרך להפעלת הכוח הצבאי במסגרתה ועל מאפייני הניצחון בה: 'מהר, חזק ובאופן אלגנטי', התנבא הרמטכ"ל לעתיד חיים בר־לב עוד לפניו. לחיל האוויר היה בכל אלו תפקיד מרכזי מאוד. כפי שיובהר בהמשך, דימוי זה עודנו קיים בתודעתו של הציבור הישראלי ויש לו השפעה גדולה על האופן שבו תופס הציבור את תוצאותיהם של העימותים הצבאיים גם בעשורים האחרונים.

הישראלים התכוננו למלחמה, וכשפרצה היא הייתה דומה מאוד במאפייניה למלחמה שעליה חשבו ואותה תכננו. לא היה זה עניין מקרי. תהליך קבלת ההחלטות בישראל לקראת המלחמה, שזכה מאז לביקורת לא מעטה, הוביל לכך, ובדיעבד – באחריות מעוררת הערכה. כך יש להבין את הוויכוח המפורסם בין קציני המטכ"ל לראש הממשלה לוי אשכול ולשרים (בדיונים שנערכו ב־28 במאי וב־2 ביוני) שכונה במשך שנים 'מרד האלופים'. מרד לא היה שם, אף שחלק מן האלופים הרהר אולי באפשרות כזאת. כן היה ויכוח לגיטימי – 'שיח' בלשון זמננו – בין דרג צבאי לדרג מדיני, והוא גלש לסערה גדולה, בעיקר מצידם של האלופים (על האירוע ראו גלוסקא, 2016, עמ' 359–370; גולן, 2007, עמ' 147–155). האלופים ייצגו קו מחשבה אופרטיבי־אסטרטגי הגיוני לשעתו; רובם הניחו שאין איום קיומי על ישראל, אבל שההיסוסים בתהליך קבלת ההחלטות פוגעים בכושר ההרתעה, ושהעיכוב עלול להוביל למלחמה בתנאים טובים הרבה פחות ולהרוגים רבים. הם הבינו כי התפיסה שפיתחו שבמרכז מכת הפתע האווירית המקדימה, היא שברירת, וכי יש עיתוי מסוים שבו היא תפסיק להיות רלוונטית. דוד אלעזר, אז אלוף פיקוד הצפון, סיכם לראש הממשלה את התפיסה כולה: "הנתון הקבוע הוא שצה"ל חייב להיות הראשון שיפעל, ולהפעיל את חיל האוויר. אם האויב ישיג עליונות אווירית לא יוכל צה"ל להשיג ניצחון מוחץ, ואם ינצח זה יהיה במחיר קטלני" (גולן, 2007, עמ' 125). אבל, האלופים לא היו בטוחים שאשכול וחברי ממשלתו יכלו להבין את המורכבות הזאת בכלל, והאמון שלהם ביכולתה של ההנהגה המדינית לקבל את ההחלטה הנכונה פחת מאוד. לעומתם ראש הממשלה וחלק מן השרים ביטאו גם הם גישה רלוונטית שלפיה יש למצות את החלופות המדיניות לפני הפעלת הכוח הצבאי. בפועל מיצתה הממשלה עד תום את האפיק הדיפלומטי שנועד למנוע מלחמה, למרות עמדתו הנחרצת של הצבא. בדיעבד גם הופרכה טענת האלופים כי ההמתנה היא מסוכנת. להיפך, נראה שהיא סייעה בחישול

הצבא ובגיבוש מערך המילואים לכוח לוחם. לתקופת ההמתנה הייתה השפעה חיובית גם על חיל האוויר, ומספר המטוסים הכשירים עלה במידה ניכרת (גולן, 2007, עמ' 198).

בסופו של דבר נוצרה הדינמיקה שהובילה להחלטה לצאת למלחמה. הניצחון במלחמת ששת הימים היה בראש ובראשונה תוצאה ישירה של תהליך התכוננות ארוך, שראשיתו עוד בהחלטות שהתקבלו בסיומה של מלחמת העצמאות. פתיחת המלחמה ביוזמה ישראלית, במכה אווירית מקדימה, יצרה תנאים דומים מאוד לתנאים שהונחו בהנחות היסוד הן של התפיסה האסטרטגית של ישראל והן של תפיסת ההפעלה המקורית של צה"ל. מרכזיותו של חיל האוויר בפתיחת המלחמה קיבלה ביטוי מובהק ביישום רעיון המכה האווירית המקדימה ביומה הראשון של המלחמה במבצע 'מוקד' לתקיפת מטוסי האויב על הקרקע. תכליתו המוגדרת של המבצע הייתה "שיתוק חיל האוויר של האויב על ידי פגיעה במסלוליו והשמדת מרב מטוסים על הקרקע" (מפקדת חיל האוויר, 1967), והוא היה ביטוי מובהק לאופן שבו נתפס חיל האוויר – גורם חיוני להשגת התנאים שיאפשרו את ההכרעה הצבאית באמצעות המהלך המתמך של כוחות היבשה.

ברקע עמד החשש העמוק מתקיפה של חילות האוויר הערביים על עומק ישראל. "היה עוד שיקול אחד, שהיה השיקול הדומיננטי בכל העניין האווירי, וזה היה עניין הפצצת תל אביב", העיד הוד (1969) אחרי המלחמה. לפי הוד בדרג המדיני ובדרג הצבאי עסקו בעניין זה שוב ושוב: "זה נושא שחזר החל מה-15 במאי ועד ה-5 ביוני. הוא יום יום עלה על השולחן, כולל שאלה אישית של אשכול אלי, במסדרון, לפחות בפעמיים שהוא בא לישיבה של המטכ"ל או שיצא מישיבה של המטכ"ל – האם אנחנו יכולים להבטיח שתל אביב לא תופצץ. אני, בכל הפעמים, אמרתי – אני יכול להתחייב שתל אביב לא תיהרס מהפצצות אוויריות. היא תקבל כמה פצצות, אבל זה המקסימום שיכול לקרות. אם האנשים יהיו במקלטים, לא יקרה שום דבר. יהרסו כמה בתים וזהו" (הוד, 1969).

עם פרוץ המלחמה היו בסך של חיל האוויר 248 מטוסי קרב-הפצצה – 65 מטוסי מיראז' 35, 3C מטוסי סופר מיסטר, 33 מטוסי מיסטר, 19 מטוסי ווטור ו-51 מטוסי אורגאן (בכלל זה גם 45 מטוסי פוגה מגיסטר, ששימשו להדרכה והוסבו לפעילות קרבית לקראת המלחמה) – והם אורגנו ב-10 טייסות. חיל האוויר ניצל את תקופת ההתכוננות לעדכון התוכניות האופרטיביות שלו, לאימון צוותי האוויר ולקליטת אנשי המילואים (הטייסים ואנשי התחזוקה). תקופה זו אפשרה להשמיש את מרבית הסד"כ, ובגל התקיפה הראשון השתתף הרוב המכריע (כ-85 אחוזים) של מטוסי הקרב-הפצצה של חיל האוויר, בהם גם מטוסי האימון מדגם פוגה מגיסטר שהותאמו למשימות תקיפה (גולן, 2007, עמ' 198).

אומנם הרמטכ"ל ואלופי היבשה הכירו בחשיבותה המכרעת של השגת העליונות האווירית, ושעת השין הוכפפה ללוח הזמנים של חיל האוויר, אולם לפי גלוסקא הם לא ירדו לעומקה; איש מהם לא העלה על דעתו הצלחה גדולה כל כך שתוציא מכלל פעולה את חילות האוויר של האויב ותותיר לצה"ל 'שמים נקיים' (גלוסקא, 2016, עמ' 260). הוד עצמו העיד אחרי המלחמה כי איש לא התעניין בתוכניות של חיל האוויר: "היה ברור לרמטכ"ל שלחיל האוויר יש תוכנית. אבל [...] הוא לא הכיר את התוכנית וגם לא התעניין בה" (הוד, 1969; ראו גם גולן, 2007, עמ' 169).

הראשון שחש אי-נוחות מן ההצגה הכללית מדי של תוכנית 'מוקד' היה שר הביטחון החדש משה דיין, שמונה לתפקיד ב-1 ביוני בעקבות לחץ ציבורי ופוליטי. עם זאת, בזמן הקצר שנותר עד לתחילת המלחמה

לא הייתה לדיין האפשרות לבחון את התוכנית ולהשפיע עליה. רבין עצמו נמנה עם מי שפקפקו ביכולתו של חיל האוויר להשמיד את חילות האוויר הערביים (ויצמן וגולדשטיין, 1975, עמ' 261; רבין, 1979, עמ' 187). כדי לחזק את ביטחונו לקח אותו הוד ב־2 ביוני לסיוור בבסיסים תל נוף וחצור. שם הוא תחקר לעומק את הטייסים, קיבל מהם הסבר מפורט ויצא מעודד. לפי הוד (1969) "זו הפעם היחידה שהרמטכ"ל בכלל קיבל הסבר, איך תתבצע התקיפה על שדה תעופה" (על המפגש של רבין עם הטייסים ראו גם כפיר ודור, 2019, עמ' 13–14; פינקל, 2018, עמ' 64–65; רונן, 2002, עמ' 172).

ב־27 במאי, בתקופת ההמתנה שלפני המלחמה, כאשר נראה היה שהממשלה עלולה שלא לאשר את היציאה למלחמה על פי התוכנית הצה"לית, העלה כנראה עזר ויצמן את הרעיון להוציא לפועל את תוכנית מוקד ולתקוף את מטוסי חיל האוויר המצרי ללא פעולה קרקעית עוקבת. רבין עצמו סיפר שסיכס התייעצות שנערכה בעניין זה והחליט כי הצעת ויצמן היא "הרע במיעוטו" וכי הוא יתמוך בה אם הממשלה אכן תימנע מאישור המבצע כולו (גול, 2007, עמ' 114; גלוסקא, 2016, עמ' 416; רבין, 1979, עמ' 168). הצעה זו זכתה, אז וגם אחרי המלחמה, לביקורת נוקבת, שכן לו הייתה ממומשת היא הייתה עלולה להוביל ל"בזבוז" הישגי התקיפה האווירית המקדימה בלי להשיג את ההכרעה הצבאית הברורה והחד־משמעית שרק המהלך המתממן של כוחות היבשה יכול היה להשיג. ההצעה לא התממשה כמובן, אולם ממבט לאחור של עשרות שנים, ייתכן שהיה בה היגיון עמוק יותר מכפי שנראה היה אז.

תזמון ההמראות תוכנן כך שכל המטוסים התוקפים יגיעו בדיוק באותה שעה אל יעדם. כדי לשמור על ההפתעה טסו המטוסים בגובה נמוך, מתחת ליכולת הגילוי של מערך המכ"ם, ושמו על דממת אלחוט מוחלטת. בשעה 07:45 הגיעו מטוסי חיל האוויר ב־זמנית אל 11 שדות תעופה מצריים ותקפו אותם באמצעות פצצות פיצוח מסלול שפותחו בישראל. המטוסים המצריים שלא יכלו להמריא הושמדו על הקרקע. כבר בגל התקיפה הראשון הושמדו 189 מטוסים, וחיל האוויר המצרי הוכה קשות. לקראת שעות הצהריים של יום המלחמה הראשון הצטרפו ללחימה חילות האוויר של ירדן ושל סוריה ותקפו מטרות בישראל. זמן קצר לאחר גל התקיפה הראשון הופעל חיל האוויר גם לתקיפת שדות התעופה של חילות האוויר הללו; הוא השמיד את חיל האוויר הירדני ופגע בכמחצית מסד"כ המטוסים בסוריה. בצוהרי היום הראשון למלחמה הייתה אפוא לחיל האוויר עליונות אווירית מוחלטת בשמי המזרח התיכון.

בששת ימי הלחימה השמיד חיל האוויר 451 מטוסים מתוך כ־600 מטוסי קרב־הפצצה ומפציצים שהיו ברשות חילות האוויר המצריים, הסוריים, העיראקיים, הירדניים והלבנוניים ערב המלחמה (18 מטוסים נוספים הושמדו בתאונות ובאמצעות ירי תותחי נ"מ). 391 מטוסים הושמדו על הקרקע (376 מהם ביום הראשון ללחימה) בתקיפה על 28 שדות תעופה, ו־60 מטוסים הופלו בקרבות אוויר (26 מהם הופלו ביום הראשון ללחימה). רוב המטוסים שהופלו היו של חיל האוויר המצרי; הוא איבד במלחמה כ־80 אחוזים ממטוסיו. השגת העליונות האווירית אפשרה לחיל האוויר להקצות את מרב המאמצים לסיוע למהלך המתממן של כוחות היבשה. בששת ימי המלחמה ביצע חיל האוויר כ־2,400 גיחות לתקיפת כוחות יבשה מצריים, סוריים וירדניים. בתקיפות אלו נפגעו כ־850 טנקים ורכבי קרב משוריינים (רק"ם), 144 תותחים, 1,670 כלי רכב מסוגים שונים ו־162 מחנות ומתחמים.

חיל האוויר שילם על הישגים אלו ביוקר. 27 טייסים נהרגו (15 מהם ביום הלחימה הראשון), שבעה נפלו בשבי ו-18 נפצעו. 69 מטוסים (כ-25 אחוזים מכלל מטוסי הקרב־הפצצה של החיל) נפגעו במלחמה. על הצלחתו של חיל האוויר במלחמה העיב אירוע טרגי נוסף שהתרחש ביום הרביעי למלחמה (8 ביוני), כאשר מטוסים של חיל האוויר הישראלי תקפו את אוניית הביטחון USS Liberty של צי ארצות הברית. התקיפה התרחשה עקב סדרה של טעויות ותקלות, ומשנמשכה הובילה לתקיפות נוספות על האונייה על ידי ספינות חיל הים הישראלי. בתקיפות על הליברטי נהרגו 34 מלחים אמריקנים ו-171 נפצעו. הממשל האמריקני, בהובלת הנשיא לינדון ג'ונסון, קיבל את ההסברים הישראליים, אך האירוע ממשיך להזין תאוריות קונספירציה.

מבצע 'מוקד' נועד מראשיתו להשגת עליונות אווירית, והוא שיקף בראש ובראשונה את החשש הכבד מיכולת התקיפה של חילות האוויר הערביים. עם זאת, בדיעבד היו למבצע השפעות רחבות הרבה יותר. הן קיבלו ביטוי בדבריו של הרמטכ"ל רבין שקבע כי התוצאות של מבצע 'מוקד' קבעו במידה רבה את תוצאות המלחמה כולה. המבצע אכן השיג עליונות אווירית מוחלטת הן בשמי מדינת ישראל והן בכל מרחב הלחימה; כוחות היבשה של צה"ל יכלו לנוע בלא כל הפרעה, וחיל האוויר יכול היה להפנות את מרב כוחו לסיוע למהלך המתמך של כוחות היבשה.

תוצאות המלחמה הובילו לכך שההנהגה הצבאית והמדינית של מדינות ערב איבדה את עשתונותיה. נשיא מצרים אנואר סאדאת כתב בביוגרפיה שלו: "אלה שהכירו את נאצר יבינו כי לא ב־28 בספטמבר 1970 מת האיש, אלא ב־5 ביוני 1967, שעה אחת בדיוק לאחר שפרצה המלחמה" (סאדאת, 1978, עמ' 139). ואכן הניצחון הישראלי היה מהיר וחד־משמעי — בתוך שישה ימים הוכה הצבא המצרי וכמעט שחדל להתקיים ככוח לוחם; נאצר, שהרטוריקה המשלהבת שלו והחלטותיו המדיניות תרמו תרומה רבה להסלמה, היה אדם שבור; הוא התפטר מתפקידו (וחזר בו), ושר המלחמה שלו התאבד; השטח שעליו שלטה ישראל לאחר המלחמה היה גדול פי שלושה מן השטח שהיה ברשותה ערב המלחמה. עם זאת, הניצחון הזה לא מנע מנאצר עצמו להתחיל, בסמוך מאוד לסיום מלחמת ששת הימים, את מלחמת ההתשה (ראו להלן).

בסיומה של המלחמה שלטה ישראל על כל חצי האי סיני עד לתעלת סואץ (שנחסמה על ידי אוניות שטבעו ולא נפתחה מחדש). הצבא הירדני ספג מפלה כבדה לא פחות, וירדן איבדה את ירושלים ואת הגדה המערבית. הצבא הסורי, שהתגריותיו בצה"ל בשנים שקדמו למלחמה תרמו אף הן להסלמה, הוכה קשות, וסוריה איבדה את רמת הגולן, שממנה איימה על הישובים בצפון ישראל במשך 19 שנים. הגבולות החדשים היו רחוקים מריכוזי אוכלוסייה והעניקו לישראל עומק אסטרטגי ואופרטיבי. במישור הבינלאומי נפגע מעמדה של ברית המועצות במזרח התיכון עקב תמיכתה במדינות שהובסו במלחמה.

מלחמת ששת הימים הייתה גם אירוע מעצב בכל הקשור למערך המסוקים של חיל האוויר (אביעד, 2007). במלחמת סיני היו בידי חיל האוויר רק ארבעה מסוקים מדגם הילר 360 ומדגם S-55. בעשור שבין מלחמת סיני למלחמת ששת הימים גדל סד"כ המסוקים מאוד, וערב המלחמה הוא מנה 45 מסוקים (מדגם S-55, S-58 וסופר פרלון) ו-56 אנשי צוות אוויר. הגידול בסד"כ הושפע מן הצפייה באופן שבו הפעילו הכוחות הצרפתיים את המסוקים הן במלחמת סיני והן במלחמה באלג'יריה; את לקחיה של האחרונה יצאה ללמוד משלחת משותפת לחיל האוויר ולחטיבת הצנחנים. בסוף שנות ה־50 החליט המטכ"ל כי את המסוקים יפעיל חיל האוויר, אך תורת ההפעלה שלהם תפותח בשיתוף עם חטיבת הצנחנים. בין טייסות המסוקים לכוחות

היבשה, ובעיקר ליחידת העילית שהוקמה באותה תקופה (סיירת מטכ"ל), נוצרו יחסים מיוחדים, והם תרמו לפיתוח תורת קומנדו מוטסת; זו הבשילה בשורה של מבצעים לפני המלחמה (תרגיל שנערך בשנת 1966 המחיש את יכולות המסוקים להנחית כוח צנחנים גדול בעומק שטחו של האויב). במלחמה עצמה בוצעו שורה של מבצעים ששיאם בפשיטה מוסקת של שני גדודי צנחנים על כוחות ארטילריה באום כתף בסיני, חלק מן הקרב האוגדתי המורכב שעליו פיקד מפקד האוגדה אריאל שרון.

הצלחתו של חיל האוויר במלחמת ששת הימים סימנה במידה רבה את סיומו המוצלח של תהליך עיצוב חיל האוויר שנמשך מאז הקמתו (גורדון, 2008, עמ' 33–34). חיל האוויר שנולד במלחמת העצמאות ולא הצליח לבוא בה לידי ביטוי משמעותי, צמח והפך בתוך שני עשורים למכונת מלחמה משוכללת. שורשיה של התפתחות זו בחזונו של האבות המייסדים; הם השכילו להבין את חשיבותה של העוצמה האווירית ולהקצות את המשאבים הנכונים לבניין כוחו של חיל האוויר. חזון זה אפשר להפוך אוסף של מטוסים קלים וחבורת מתנדבים אמיצה ופרועה לחיל אוויר מתקדם ויעיל. הצלחתו במלחמה מיצבה את חיל האוויר בעמדת גורם מרכזי ביותר בעוצמה הצבאית הכוללת של ישראל.

הניצחון המוחץ עיצב דימוי ישראלי חדש על יחסי הכוחות, ולחיל האוויר היה בו תפקיד חשוב. מידת האמון של הצמרת המדינית והצבאית ושל הציבור הרחב ביכולתו של חיל האוויר לבצע את משימותיו גדלה מאוד. בדיונים על התוכנית הרב־שנתית אחרי מלחמת ששת הימים כבר זוהתה העדיפות שניתנה לבניין הכוח האווירי עם התפקיד של חיל האוויר "לאו דווקא למניעת פעילות חיל האוויר נגדנו אלא משמעותו בהבסת האויב ולוחמת היבשה" (גרינברג, 2004, עמ' 398). ברייוסף (2001) סבור שאחרי מלחמת ששת הימים ראו ביתר ברור כי חיל האוויר הוא שאמור 'לסלול' את הדרך למהלך המתמרון של כוחות היבשה. עם זאת, ברור כי הצלחתו של מבצע 'מוקד' לא שינתה את התפיסה המקורית, וזו המשיכה לראות במהלך המתמרון של כוחות היבשה את הגורם הדומיננטי להשגת ההכרעה הצבאית והניצחון במלחמה. אין ספק שהתוצאות הצבאיות הברורות של מלחמת ששת הימים ומקומו המרכזי כל כך של חיל האוויר במהלכים להשגתן הובילו גם לנקודת מפנה חשובה אצל האויב ולהתפתחות האיום שעיימו מתמודד חיל האוויר מאז.