

خاصة في منطقة صحراوية مثل سيناء حيث تزيد درجة الحرارة عن ٤٠ درجة مئوية في الايام العادية . وتتمركز هذه الصواريخ حول مدينة تل ابيب وفي جبهة قناة السويس . ونشير هنا الى ان الدفاع الجوي الاسرائيلي يبقى ضعيفا بسبب الوضع الجغرافي الاسرائيلي ، حيث تستطيع الطائرات العربية ، خاصة المرابطة في الجبهة الاردنية (٣٦) والسورية ، الوصول الى اكثر الاهداف حيوية في فلسطين المحتلة وضررها خلال دقائق معدودة ، فان ضيق مساحة الارض لا يعطي الدفاع الجوي الوقت الكافي للانذار والتصدي للغارة .

المطارات : عندما انسحبت القوات الانجليزية من فلسطين عام ١٩٤٨ تركت فيها ١٢ قاعدة جوية ومطارا عسكريا وثلاثة مطارات مدنية هي حيفا والدوتل ابيب ، وقد عملت السلطات الصهيونية على زيادة هذه المطارات ، وحسن بعضها واهمل البعض الاخر ، وذلك تبعا لمقتضيات الدفاع الاسرائيلية الجديدة . وبالرغم من صعوبة اعطاء معلومات دقيقة في هذا المجال ، الا انه يمكن التأكيد بان هناك عددا جيدا من المطارات ، وعدا عن ذلك يمكن استخدام بعض الطرق العريضة والمرصوفة بشكل يسمح لها باستقبال الطائرات مثل طريق حيفا - تل ابيب ، كاراضي هبوط عند الحاجة . وقد عنيت السلطات الاسرائيلية بتحسين بعض المطارات المهمة مثل قاعدة رامات دافيد في شمال فلسطين ، حيث قامت بتحسينها على الطريقة السويدية ، بإنشاء ملاجئ للطائرات والذخيرة والوقود ، تحت الارض (٣٧) . ولكن اذا كان التحسين قادرا على حماية الطائرات ، الا انه لا يكفي للحفاظ الطائرات على قدرتها على التحليق والتصدي ، فلا بد من وجود عدد كاف من المطارات . ويعتقد البعض ان لدى اسرائيل اكثر من ٦٠ مطارا ، ولكن هذا العدد مبالغ فيه ، فلا يمكننا اطلاق اسم مطار على كل طريق تستطيع ان تنزل فيه طائرة ، وهناك اعداد من المطارات الصغيرة التي لا يزيد طول مدرجها عن الف متر ، معدة لاستقبال الطائرات السياحية الصغيرة ، او لاستعمال نوادي الطيران ، او للطائرات الزراعية ، ويمكن استخدام هذه المطارات لاستقبال طائرات النقل العسكرية من طراز عرفه ، الا انها غير قادرة على استقبال المقاتلات الحديثة او طائرات النقل الضخمة . وفي الواقع فان زيادة عدد المطارات يخفف تأثير الضربة الاولى ، او الضربة الانتقامية ويزيد من امكانية الاستفادة من الطائرات ، خاصة طائرات النقل . ولهذا فقد قامت القوات الاسرائيلية بإنشاء عدد من مطارات الميدان ، بالقرب من خطوط وقف اطلاق النار . وقد استفادت في الضفة الغربية من المطارات الانكليزية القديمة مثل مطار الجفتلك وقامت باصلاح مناطق ورفضها لاستقبال طائرات النقل ، كما فعلت في منطقة بيت فوريك شرقي نابلس . وعادة لا تحتاج مطارات الميدان هذه الى رصفها بالاسمنت ، بل تكفي رصفا من الحجارة والرمل ، وحيثا يكفي تسوية الارض ، وبالطبع من الصعب اطلاق كلمة مطار على هذه المدارج التي تستعمل ايضا لهبوط طائرات الارتباط ، او طائرات المراقبة وضبط رمية المدفعية .

وقد استولت القوات الصهيونية على ثمانية مطارات مصرية في سيناء خلال حرب حزيران ، بالإضافة لمطار مدني اردني هو مطار قلنديا قرب القدس . ويتضمن الملحق المثبت في نهاية المقال قائمة بالمطارات الاسرائيلية حسب افضل المعلومات المتوفرة ، وبأهم القواعد العسكرية مثل رامات دافيد ، وعامر وحاتسور ، والمطارات المدنية مثل اللد وحيفا وايلات والقدس ، بالإضافة للمطارات المدنية والقواعد العسكرية الاصغر والمطارات التي قد تقيد الجهود الحربي الصهيوني ، حيث يمكن استخدامها في اعمال الامداد والتبوين او لنقل الجرحى . وكذلك المطارات المستعملة كنوادي طيران او لاستقبال الطائرات السياحية . كما يتضمن الملحق قائمة بمراكز وحدات الرادار الثابتة والمتحركة التابعة للدفاع الجوي الاسرائيلي . ومما لا شك فيه ان مراكز وحدات الرادار