



אחד ממטוסי
הבלנהיים שפעלו
מארץ ישראל מטיל
מטען פצצות, במהלך
המלחמה בעיראק

גמישות ויצירתיות בהפעלת כוח אווירי || חיל האוויר הבריטי בארץ ישראל, אפריל-יולי 1941

המיומנויות שהפגין חיל האוויר המלכותי הבריטי בשמי עיראק וסוריה ב־1941, רלוונטיות גם בימינו, ומחייבות את הכוח האווירי המודרני לאותה מידת יוזמה, גמישות ויצירתיות מצד כל דרגי הפיקוד שלו. תכונות אלו דרושות לא רק בשלב הפעלת הכוח, אלא גם במהלך בנייתו והכשרתו

שהפך לזרוע עצמאית באפריל 1918. לאחר הפסקה של כמה חודשים התמנה שוב ב־1919 לפקד על חיל האוויר, ונותר בתפקיד עד 1930. בתקופה זו פיתח את תפיסתו הייחודית בנוגע ללוחמה האווירית, שהייתה שונה מגישתם הדוגמטית של שני הנביאים הגדולים האחרים ג'וליו דואה וויליאם מיטשל. בשעה ששני אלה שמו במרכז את ההפצה האסטרטגית ואת עליונות חיל האוויר על שאר הזרועות, טרנצ'רד הציג גישה פרגמטית יותר. הוא אמנם קידם והדגיש את רעיון ההפצה האסטרטגית, אולם הטיף במקביל לשיתוף פעולה עם הצבא והציוע ולסיוע להם.¹ בנוסף חיפש טרנצ'רד דרכים יצירתיות לשימוש בכוח האווירי, והדבר הוביל בתחילת שנות ה־20 של המאה ה־20 ליצירת תפיסת ה־air control. במסגרת זו קיבל חיל האוויר את האחריות הביטחונית על המושבות החדשות, על־מנת לחסוך בכוחות צבא ושיטור. מטוסים הפכו לכלי העיקרי במשימות ביטחון שוטף ושיטור באזורים נרחבים במזרח־התיכון, כולל בארץ ישראל, שם זכתה התפיסה להצלחה חלקית.² גמישות המחשבה שהנחיל טרנצ'רד לחיל האוויר ניכרה גם



אחד מיתרונותיו הגדולים של הכוח האווירי הוא הגמישות המובנית בו. מעבר לכך שניתן להניעו במהירות ממקום למקום תוך עקיפת מכשולים טופוגרפיים שונים, ניתן להתאימו למתארי לחימה שונים ומשתנים. פיקוד חיל האוויר המלכותי הבריטי בארץ ישראל הדגים גמישות זו בהתמודדותו עם שורת משברים שפרצו במזרח התיכון באביב-קיץ 1941. מאמר זה בוחן את המבצעים ואת דפוסי הפעולה של חיל האוויר המלכותי במהלך המערכות בעיראק ובלבנט, במטרה להדגים כיצד פיקוד אווירי יצירתי ונועז היה גורם מרכזי בהצלחות הצבאיות של הבריטים בזירות אלו. כמו כן ייבחנו כאן הגורמים ארוכי הטווח וקצרי הטווח ליכולתו של הכוח האווירי הבריטי להתמודד בהצלחה עם האתגרים הגדולים שמבצעים אלה הציבו בפניו.

תפיסת הלוחמה האווירית הבריטית

אחד ההוגים החשובים ביותר של הלוחמה האווירית שפעלו בתקופה שאחרי מלחמת העולם הראשונה היה יו טרנצ'רד הבריטי. טרנצ'רד היה מפקדו הראשון של חיל האוויר המלכותי,



ד"ר דני עוזיאל, מלמד היסטוריה צבאית ומדעי המדינה באקדמיה לטיסה של חיל האוויר

בהסכם שאפשר לבריטניה לקיים נוכחות צבאית בשני שדות תעופה במדינה: שעיה במזרח וחבניה במערב. עיראקים רבים לא הסתפקו בעצמאות, והמשיכו לראות בנוכחות הצבאית הבריטית פגיעה מהותית בריבונותם. חוסר יציבות פוליטית גרמה בתחילת אפריל 1941 להפיכה צבאית, שהביאה לשלטון את ראש הממשלה לשעבר הלאומי והאנטי-בריטי רשיד עאלי אל-כילאני. המופתי הירושלמי ששהה בבגדד התייצב לצד הממשלה החדשה, וניצל את השפעתו הציבורית כדי לחזק את עמדתה האנטי-בריטית. אל-כילאני ואנשיו קיימו מגעים עם איטליה וגרמניה, וכאשר התברר ב־17 בחודש כי הבריטים מנחיתים בבצרה כוחות תגבורת מהודו – ביקש אל-כילאני באופן פורמלי סיוע צבאי מגרמניה במקרה של עימות עם בריטניה.

למרות מצבה הקשה של בריטניה בזירת הים התיכון, הורה ראש הממשלה ווינסטון צ'רצ'יל ב־4 באפריל למפקד העליון במזרח התיכון גנרל ויוול, להתכונן להתערבות אפשרית בעיראק. היה זה בניגוד לדעתו של ויוול, שחשב כי לאור התגברות האיום הגרמני בבלקן ובצפון אפריקה, יש להתמקד במציאת פתרון דיפלומטי למשבר, ואולי להפגין כוח באמצעות חיל האוויר בלבד.⁴ לכל הנוגעים בדבר היה ברור כי עיראק ובריטניה נמצאות על מסלול התנגשות, והמודיעין הבריטי הזהיר מפני התערבות גרמנית במקרה כזה.⁵ במקביל הלך והחריף המשבר הצבאי שפרץ בצפון אפריקה בעקבות הגעתו בפברואר של חיל משלוח גרמני. פלישת הגרמנים ליוון ב־6 באפריל, התמוטטותה המהירה וכיבוש כרתים במאי, הגבירו את מצוקתם של הבריטים במזרח התיכון בתקופה קריטית זו.

אחת הדרכים שנקט הפיקוד מתחילת המלחמה כדי למלא את משימותיו במרחב הגדול עם כמות נתונה של טייסות, הייתה העברתן התכופה ממקום למקום

בסוף אפריל הסלים המשבר בעיראק. העיראקים סגרו את צינור הנפט מוצול-חיפה, הטילו מצור על השגרירות הבריטית בבגדד והציבו כוחות צבא חזקים על הרמה השולטת בבסיס חבניה הגדול שממערב לבגדד. המשבר אירע בתחום האחריות של פיקוד האוויר בעיראק, אולם בגלל מיקומו הגיאוגרפי המרכזי, הוטלה אחריות הולכת וגדלה על פיקוד האוויר בארץ ישראל ועבר הירדן, והוא החל לרכז בשטחו תגבורות אוויר. בסיס עקיר החדש (שעל תשתיותיו הוקם לימים בסיס תל נוף), היווה דוגמה טובה לתהליך מורכב זה. פליטים חסרי מטוסים של טייסת ההפצה 11 החלו להגיע אליו מיוון ב־24 באפריל. הטייסת החלה לקושש מטוסי בלנהיים חדשים בניסיון לבנות מחדש את מצבת כוחה. ב־27 באפריל הצטרפה אליה טייסת 84 עם כמה מפציצי בלנהיים. בסוף אפריל הגיעה ללוד טייסת הפצה שלישית - 203 - והחלה להצטייד באותם מטוסים.⁶ בשלב זה החליט הפיקוד לרכז את כל מפציצי הבלנהיים שבארץ בעקיר במסגרת "כוח S", כדי שיוכלו לפעול ביעילות נגד כוחות עוינים בעיראק או בסוריה. הפיקוד הבריטי התקשה להשלים את מצבתן של שלוש טייסות ההפצה במטוסים חדשים.

לאחר פרישתו. למרות ההכנות ללוחמה אווירית אסטרטגית - התקפית והגנתית, טיפח חיל האוויר יכולות נוספות. אחת מהן הייתה שיפור הסיוע הטקטי לצבא. להק 22 שהוקם ב־1926 היה אחראי על ארגון, ציודן והכשרתן של טייסות שהתמחו בסיוע לצבא. ב־1940 הפך הלהק לפיקוד עצמאי בחיל האוויר. שיתוף פעולה עם הצבא קיבל אמנם עדיפות נמוכה יחסית, אבל היכולות הטקטיות נשמרו ופותחו בין המלחמות, בין השאר הודות לשימוש בהן במבצעי air control במושבות. כתוצאה מכך, עם פרוץ מלחמת העולם השנייה החזיק חיל האוויר המלכותי במגוון רחב של כשירויות ותורות לחימה שנועדו לתת מענה לתרחישי לחימה שונים.

ארגון חיל האוויר המלכותי במזרח התיכון ב־1941

חיל האוויר המלכותי אורגן מחוץ לבריטניה בפיקודים אזוריים, שאחד מהם היה פיקוד המזרח התיכון. ב־1939 חלש פיקודו של מרשל האוויר סר וויליאם מיטשל על שטח עצום בגודלו של כמעט שבעה מיליון רבוע ק"מ רבועים. הפיקוד חולק לחמישה תתי-פיקודים מרחביים: מצרים, עדן, הים התיכון, עיראק ופיקוד ארץ ישראל ועבר הירדן, שבראשו עמד קומודור-אוויר (מקביל לדרגת תא"ל) ג'ון ד'אלביאק.³

פיקוד מרחבי זה, שמפקדתו שכנה בבית טאנוס בירושלים, מילא תפקיד מפתח במשבר של 1941. היו בו מחלקות מבצעי אוויר, רפואה, חינוך, בינוי ודת. לרשות הפיקוד עמדו בזמנים שונים יחידות טיסה וסיוע שונות. הפיקוד היה אחראי על האימונים והמנהלה של היחידות, וכן על הפעלתן המבצעית בשגרה ובמלחמה. לפיקוד המקומי היו מנגנוני קישור ותיאום הדוקים, אם כי לא תמיד יעילים, עם הצבא והצי במרחב הפעילות שלו. מעבר לכך, מפקד הפיקוד עמד בקשר ישיר עם מקביליו בזרועות האחרות.

בתקופת המלחמה התרחב הפיקוד במזרח התיכון באופן משמעותי. אם בתחילת המלחמה עמדו לרשות מיטשל 20 טייסות בכל המרחב העצום שתחת אחריותו (מתוכן טייסת שת"פ יחידה בארץ ישראל ועבר הירדן), הרי שבנובמבר 1942 היו לו 78 טייסות, 35 מהן בצפון אפריקה. אחת הדרכים שנקט הפיקוד מתחילת המלחמה כדי למלא את משימותיו במרחב הגדול עם כמות נתונה של טייסות, הייתה העברתן התכופה ממקום למקום. שיטה זו הייתה קריטית בהתמודדות עם המשברים שפרצו במזרח התיכון באביב 1941.

המשבר בעיראק

באפריל 1941 התרחשו בעיראק אירועים שהשפיעו עמוקות על המצב במזרח התיכון בכלל ובארץ ישראל בפרט. ב־1932 קיבלה עיראק עצמאות מבריטניה, אבל העצמאות הותנתה



מטוסי האריקין של טייסת 80 בשדה ראש פינה. הבריטים נטו לפרוש את מטוסיהם למנחתים קדמיים כמו זה, כדי לאפשר להם לפעול עמוק יותר ולאורך זמן במרחבי הלחימה

אווירית מקדימה. כאן הדגים סמארט לראשונה במהלך המשבר יצירתיות ויוזמה בהפעלת הכוח האווירי. צ'רצ'יל נתן את אישורו לתוכנית במילים "אם אתה חייב להכות - תכה חזק. תשתמש בכל הכוח שברשותך".

הצוותים הטכניים הכינו כ-60 מטוסים לפעולה, כולל התקנת חימוש מאולתר על חלק גדול מהם. הקושי העיקרי היה במציאת צוותים עבורם, כיוון שבבסיס נמצאו רק 39 טייסים מוסמכים. בשעות הבוקר המוקדמות של 2 במאי המריאו טייסים אלה, ותקפו את הכוחות העיראקיים שעל הרמה באש מקלעים ופצצות קלות. מפציצי וולינגטון בודדים מבסיס שעובה הצטרפו לתקיפות, והוסיפו להן כוח אש נכבד. העיראקים הופתעו וספגו אבדות קשות כתוצאה מן ההתקפות שחזרו ונשנו לאורך כל היום, אולם 22 מטוסים בריטיים הופלו. מפציצי וולינגטון נוספים וכמה מטוסי קרב ישנים הגיעו משעיבה וממצרים כתגבורת, ובימים הבאים המשיכו הבריטים לתקוף.

ב-6 במאי נסוגו הכוחות העיראקיים מחבניה כשהבריטים מזנבים בהם. במהלך הקרב, וביומיים שלאחר סיומו, תקפו מטוסים בריטיים מחבניה ומשעיבה פעמים ספורות את בסיסי חיל האוויר העיראקי באזור בגדד ושיתקו אותם כמעט לחלוטין. כתוצאה מכך נעלם חיל האוויר של עיראק כמעט כליל מן השמיים, ולא נטל חלק משמעותי בלחימה.⁷

כפי שהתברר בדיעבד, המערכה האווירית יוצאת הדופן בחבניה הכריעה במידה רבה את המערכה, אולם היצירתיות בהפעלת הכוח האווירי לא נעצרה כאן. עם פרוץ המשבר התארגנו בארץ ישראל כוחות קרקע לצורך כיבוש עיראק. הבריטים סבלו ממחסור חמור ביחידות ובציוד, ולכן היה ברור כי הצלחת התמרון הקרקעי תלויה בסיוע האווירי. לאחר פינוי חיל המשלוח הבריטי מיוון הגיעו לארץ ישראל כמה טייסות קרב והפצצה שנמלטו מהבלקן, והצטרפו לטייסת היחידה שהייתה

לרשות מפקד עקיר שהופקד על ארגון "כוח S", עמדו בתחילת מאי רק שישה מפציצי בלנהיים שנאספו משברי הטייסות שהגיעו באותו זמן.⁷ בעיה נוספת הייתה רמת השמישות הנמוכה של המטוסים שבמצאי, היות שרובם היו ישנים ושחוקים.⁸ רמת השמישות הנמוכה הייתה אחת הסיבות לכך שכאשר החלו המבצעים בעיראק, רק טייסת 84 היתה כשירה לקחת בהם חלק. שאר הטייסות נאלצו להצטרף בהדרגה ברגע שהיו להן מספיק מטוסים.

במהלך הקרב, וביומיים שלאחר סיומו, תקפו מטוסים בריטיים מחבניה ומשעיבה פעמים ספורות את בסיסי חיל האוויר העיראקי באזור בגדד, ושיתקו אותם כמעט לחלוטין. כתוצאה מכך נעלם חיל האוויר של עיראק כמעט כליל מן השמיים

בחבניה באה חולשת הכוחות הבריטיים במרחב לידי ביטוי מלא. 84 מטוסי אימון מיושנים ברובם של בית הספר לטיסה מספר 4 שפעל בבסיס, היו עיקר הכוח הבריטי במערב עיראק. מולם ניצבו כ-70 מטוסי חיל האוויר העיראקי, חלקם מודרניים למדי. הכוח הקרקעי הורכב מפלוגות מכוניות משורינות של חיל האוויר ומכ-1,200 שומרים מקומיים. בשעה שהפיקוד הבריטי עדיין שקל את צעדיו, נטל מפקד הבסיס את היוזמה האסטרטגית. חרף נחיתותם הבולטת של הבריטים ולמרות שהשיח המדיני טרם מוצה, החליט סגן מרשל אוויר (מקביל לדרגה שבין תא"ל ואלוף) הארי ג'ורג' סמארט להנחית מכה



מטוסים צרפתיים שנלקחו שלל בשדה דמשק. מבחינה איכותית-טכנית לא היה הבדל בין רוב המטוסים שנלחמו משני הצדדים

ברגע שהגיעו ידיעות על הגעת המטוסים הגרמניים, נשלחו מפציצי בלנהיים שפרשו מעקיר למנחת הקדמי H4 לטיסות סיור מעל השדות החשודים. חרף הסיכון המדיני (בתקופה זו התנהל עדיין שיח מדיני עם הצרפתים) נשלחו מפציצי בלנהיים מארץ ישראל בליווי מטוסי קרב, לתקוף את הבסיסים בהם נתגלו מטוסים גרמניים. בתקיפות נפגעו כמה מטוסים גרמניים וצרפתיים. תקיפות אלו הגבירו את קשיי חיל המשלוח הגרמני, שסבל מלכתחילה ממחסור במטוסים וממצוקת אספקה. לאחר שהמטוסים הגיעו ליעדם בקרבת מוצול, עלה בידי הגרמנים לבצע גיחות פטרול, הפצצה ואמנעה, אולם השפעתן הכוללת היתה זעומה. 11 מטוסי קרב דר־כנפיים ששלחו האיטלקים עשו אף פחות. לאחר שסבלו משחיקה קשה ולאחר שבגדד נפלה לידי הבריטים, פינו הגרמנים והאיטלקים בתחילת יוני את המטוסים המעטים ששרדו ליוון.¹² לאחר שהתגלה כי רוב אספקת דלק המטוסים בסוריה מגיעה מטריפולי, הפציצו הבריטים ב־4 ביוני את בתי הזיקוק ואת מתקני אחסון הנפט שבעיר. הפצצה זו לא פגעה בפעילות הלופטוואפה הגרמני שכבר פינה את מטוסיו, אבל פגעה באספקת הדלק של חיל האוויר של וישי. לכך היתה השפעה על מהלך המשבר הבא.

הכנות למלחמה בסוריה

הגעת המטוסים הגרמניים הגבירה את המתיחות בין הבריטים ובין כוחות וישי בסוריה. הבריטים חששו כי חיל המשלוח האווירי מסמן את תחילתה של מעורבות גרמנית נרחבת, שעשויה לאיים על מעמדם במזרח התיכון. הם החליטו לנטרל את האיום על־ידי כיבוש סוריה.¹³ לאור המחויבויות המבצעיות הרבות בזירה נאלצו הבריטים לאלתר כוחות מכל הבא ליד, עבור התמרון הקרקעי שאמור היה להתנהל בשלושה צירי התקדמות. למפקד העליון וייוול היו ספקות כבדים בנוגע להצלחתו של

בארץ. טייסת ההפצצה 203 הייתה דוגמה מצוינת להתארגנות היעילה של הבריטים בתקופה זו. במסגרת המאמץ החפוז לציידה מחדש היא קיבלה מטוסי בלנהיים משני סוגים: גרסת המפציץ הרגילה וגרסת קרב מיוחדת. ב־1941 נחשב הבלנהיים למיושן, אולם כעת התברר כי שתי הגרסאות שלו מתאימות להפליא למערכות צדדיות, נגד יריבים חלשים יחסית. יתר על כן, שילוב שני הדגמים היה יתרון במצב בו היה על הבריטים למצות ככל האפשר את משאביהם המצומצמים. במהלך ההתקדמות הבריטית אל חבניה ובגדד סיפקה הטייסת סיוע קרוב יעיל לכוחות המתקדמים.¹⁰

היצירתיות והגמישות של הפיקוד הבריטי באה לידי ביטוי גם בהפעלת מטוסי תובלה להטסת כוחות תגבורת ממצרים, להטסת חי"ר למנחתים קדמיים ואף להנחתת כוחות קטנים בשטח כדי להשתלט על יעדים מסוימים. מטוסי התובלה היו כולם מדגמי "ולנסיה" ו"בומביי", שנועדו במקור לתובלה ולהפצצה. כפילות תפקידים זו היתה נפוצה בשנות ה־30 של המאה ה־20, ולא נחשבה מוצלחת. עם זאת, במקרה זה נעשה במטוסים אנכרוניסטיים אלה שימוש יעיל למדי. כתוצאה מן ההפעלה היעילה והנחושה של כוחות הקרקע והאוויר, עלה בידי הבריטים לכבוש את בגדד ב־29 במאי ולחסל את שלטון אל־כילאני.

התערבות גרמנית

בעקבות בקשת העזרה של אל־כילאני ניסו הגרמנים להעביר לעיראקים סיוע בדמות חיל משלוח אווירי, שכלל טייסת מפציצים וטייסת מטוסי קרב כבדים. תחילה נחתם הסכם שיתוף פעולה בין גרמניה ובין צרפת של וישי, שאפשר את מעבר המטוסים בשטחים שבשליטת וישי בלבנט. המטוסים הגרמניים החלו להגיע מיוון מעט לפני מחצית מאי, כשהם עוצרים לתדלוק ולמנוחה בשדות תעופה בסוריה.¹¹



מטס הנצחון של חיל האוויר המלכותי מעל ירושלים ב-24 ביולי 1941. מטסים מסוג זה נערכו מפעם לפעם כדי להרשים את האוכלוסייה המקומית בארץ ישראל וכדי להעביר מסר של עוצמה

החדשים היו שדות לוויין ומנחתים קדמיים, שנבנו בהתאם לתפיסת הפעלת הכוח האווירי בבריטניה. על-פי תפיסה זו פוזרו המטוסים בתקופות לחימה על כמה שדות, כדי להגביר את יכולת הישרדותם וכדי לאפשר להם למלא משימות שונות. כמו כן במסגרת מבצעים טקטיים שאפו הבריטים להפעיל מטוסים משדות קדמיים בקרבת מרחבי הלחימה. שדה רמת דוד הוא דוגמה טובה למערכת זו. בנייתו כשדה משנה של בסיס חיפה החלה בתחילת 1941 וסבלה מעיכובים שונים, אך הוא נחנך ב-16 ביוני 1941 בעיצומה של המערכה בסוריה, על-ידי גף של טייסת 80 שפרש אליו מחיפה. מטוסי הקרב של הטייסת השתמשו בשדה כדי לקצר את זמן הטיסה לחזית רמת הגולן.¹⁷

אחד הביטויים הטקטיים והארגוניים של שדות המשנה והמנחתים הקדמיים, היה פיצולן התכופ של הטייסות לכמה שדות בהתאם לצורך המבצע. ארגון הטייסת בשלושה גפים של 3-5 מטוסים בכל אחד, אפשר פיצולים כאלה והעניק סמכות רבה למפקדי הגפים. פיצולי טייסות אפשרו מיצוי יעיל יותר של כוח אווירי נתון לצורך ביצוע מגוון משימות במרחב מבצעי גדול. היו מקרים בהם טייסת קרב שהוצבה בארץ ישראל פיזרה לשלושה שדות: גף להגנת שטח, גף לחיפוי ימי וגף לסיוע טקטי.

מבצע "אקספורטר"

בשבועות שלפני המבצע ביצעו הבריטים מדי יום גיחת צילום מעל סוריה. כמעט כל מטוסי הצילום היו מפציצי בלנהיים או מטוסי קרב האריקין, ששימשו בדרך כלל לצילום טקטי. הפעלת מטוסי צילום טקטיים באופן מאולתר במשימות צילום אסטרטגיות, אפשרה לבריטים לאסוף לפני המבצע מודיעין מקיף על כוחו ופריסתו של היריב הניצב מולם.

מבצע "אקספורטר" נפתח בשחר 8 ביוני, עם תקיפת שדות תעופה צרפתיים. גל תקיפה זה סימן את תחילתו של מאמץ בריטי לזכות בעליונות אווירית על-ידי השמדת מטוסים על הקרקע ופגיעה בתשתית השדות שלהם, אך תקיפות אלו לא

מבצע צבאי רחב היקף בסוריה, עם כוחות קרקע מעטים. הוא הוטל בעיקר מן הצורך לנהל את המבצע בסוריה במקביל למבצע "גרזן קרב" - מתקפה גדולה שתכננו הבריטים בצפון אפריקה באמצע יוני, במטרה לחלץ את עיר הנמל טוברוק מהמצור שהטילו עליה כוחות הצי. במברקים שנשלחו בתחילת יוני אל ועדת ראשי המטות ואל צ'רצ'יל, ציין וייוול שסיכויי ההצלחה אינם גבוהים והמתקפה היא בגדר הימור. צ'רצ'יל הודאג מהפסימיות של הגנרל, ודרש ממפקד חיל האוויר המלכותי להקצות לו את כל המשאבים האוויריים האפשריים.¹⁴

במסגרת תוכנית הפלישה שקיבלה את השם מבצע "אקספורטר", קיבל חיל האוויר חמש משימות, ללא סדר עדיפות ברור:

1. מתן סיוע אווירי קרוב וחיפוי לכוחות הקרקע.
2. חיפוי על שייטת הסיירות ה-15, שאמורה הייתה להעניק סיוע ימי לציר ההתקדמות המערבי לאורך חופי לבנון וסוריה.
3. תקיפת מטרות אסטרטגיות כמו נמלים, אוניות ומתקני נפט.
4. תקיפת שדות תעופה במטרה לנטרל את הכוח האווירי של צרפת.
5. הגנה על שמי ארץ ישראל במהלך המבצע.¹⁵

לצרפתים היה כוח אווירי יחסית חזק ומודרני בסוריה, כך שהיה ברור כי המבצע לא יהיה קל. הבריטים נאלצו שוב ללהטט עם הטייסות המעטות שעמדו לרשותם במזרח התיכון, ולקראת מבצע "אקספורטר" עלה בידיהם להציב בארץ ישראל כוח שמנה כ-5.5 טייסות, רובן בתקן חסר.¹⁶ הכוחות באוויר היו שקולים יחסית מספרית (כ-70 מטוסים בכל צד) ואיכותית-טכנית. היתרון העיקרי של הבריטים נבע מאיכות הפיקוד ומן המיומנות הארגונית והטקטית שלהם. הדבר בא לידי ביטוי בין היתר בפיקוד הריכוזי של פיקוד האוויר בארץ ישראל ועבר הירדן, שניהל את המערכה מחדר המבצעים שלו בירושלים.

מעבר לכך, מתחילת 1941 עסק הפיקוד במרץ בהרחבת תשתיות התעופה הצבאית בארץ ישראל. שדות תעופה קיימים הורחבו ושדות חדשים הוקמו. חלק מן השדות

סיכום

בניגוד למיתוסים שנקשרו בשמו, ניתוח מפוכח של מבצעי חיל האוויר המלכותי במלחמת העולם השנייה מגלה שהוא לא זכה להצלחות רבות. לאחר הניצחון הגדול בקרב על בריטניה כשלו רוב המערכות האוויריות הגדולות של בריטניה. מתקפת המפציצים האסטרטגית על גרמניה הצליחה להגשים את יעדיה רק החל מקיץ 1944, לאחר שהלופטוואפה הוכרע. אופנסיבת מטוסי הקרב מבריטניה ב-1941 הייתה כישלון חרוץ; הכוח האווירי הבריטי במזרח הרחוק נמחץ והושמד כליל על-ידי היפנים תוך חודשיים, וגם לאחר שיקומו תרומתו למלחמה ביפנים הייתה שולית.

היגם כישלונות מקומיים וקטנים יותר. על רקע חוסר ההצלחות בולטת הפעלתו היעילה של הכוח האווירי הבריטי במהלך המשבר במזרח התיכון ב-1941. ניצול מיטבי של יתרונות הכוח האווירי מהווה מאפיין בולט של מבצעים אלה. תוך שימוש בקווים פנימיים ותוך ניצול תשתיות תעופה טובות, עלה בידי הבריטים להפוך את ארץ ישראל במהירות לבסיס מרכזי כאשר פרץ המשבר בעיראק. צבירת הכוח הבריטית נשענה אמנם על אלתור וליקוט שברי יחידות ששרדו את המפלה ביוון, אולם התהליך היה מהיר ויעיל.

תוך שימוש בקווים פנימיים ותוך ניצול תשתיות תעופה טובות, עלה בידי הבריטים להפוך את ארץ ישראל במהירות לבסיס מרכזי, כאשר פרץ המשבר בעיראק

המערכה בעיראק הדגימה היטב את כושר האלתור, הרוח התוקפנית והמיומנות של הפיקוד האווירי הבריטי. כישורים אלה התפתחו בתקופה שבין המלחמות, בין השאר הודות למערך ההכשרה המקיף שהוקם בתקופת פיקודו של טרנצ'רד ולתורות הלחימה שגובשו. ניתן לטעון כי העיראקים לא היו אתגר קשה לצבא הבריטי, אולם יש לזכור כי שבירת העיראקים אירעה במידה רבה הודות לכישלונם בחבניה, אותו ניתן לתלות בכוח אווירי חלש ונחות. אין ספק כי קשייהם של הגרמנים להקרין כוח במהלך המשבר תרמו להצלחת הבריטים. ידיהם של הגרמנים נותרו כבולות תחילה בגלל דרישות המבצע המוטס הגדול בכרתים, ואחר כך בגלל ההכנות למבצע "ברברוסה". המערכה בסוריה הייתה אתגר קשה בהרבה. הבריטים הצליחו להתמודד עם הכוח האווירי החזק של האויב בעיקר באמצעות שליטה מרכזית, יוזמה, ריכוז הכוח, הפעלתו הגמישה ותגבורו תוך כדי לחימה.

המיומנויות שהפגין חיל האוויר המלכותי בשמי עיראק וסוריה רלוונטיות גם בימינו. ההתמודדות עם מתארי לחימה מורכבים ובלתי צפויים מחייבת את הכוח האווירי המודרני לאותה מידת יוזמה, גמישות ויצירתיות מצד כל דרגי הפיקוד שלו. תכונות אלו דרושות לא רק בשלב הפעלת הכוח, אלא גם במהלך בנייתו והכשרתו.

ההערות למאמר הזה מתפרסמות בסוף הגיליון.

מילאו את ייעודן בעיקר בגלל פיזור המטוסים הצרפתיים. בסופו של דבר הגורמים העיקריים לתבוסת חיל האוויר הצרפתי היו אובדן מטוסים בקרבות אוויר, וקשיי אספקה הולכים וגוברים. פעלתנותם של הצרפתים באוויר באה לידי ביטוי בשעות אחר הצהריים של היום הראשון, בהפלת שלושה מטוסי קרב ימיים מדגם "פּאָלְמֶר" של הצי, שפעלו משדה לוד וחיפו על אוניות הצי מול חופי לבנון.¹⁸ כתוצאה מכך קורקעו שלושת מטוסי ה"פאלמר" שנותרו, ומשימת החיפוי על הצי הוטלה על מטוסי קרב של חיל האוויר. מטלה בלתי צפויה זו צמצמה באופן מהותי את כמות גיחות הסיוע הקרוב שהפיקוד הבריטי יכול היה להקצות לכוחות הקרקע. לדבר היו השלכות שליליות על התפתחות המערכה הקרקעית בשבועיים הראשונים.¹⁹ דרישות מבצע "גרזן קרב" שהחל ב-15 ביוני הגבילו בשלב זה את היכולת לתגבר את הכוח האווירי בארץ ישראל, אולם המבצע הופסק לאחר יומיים וכתוצאה מכך החלו להגיע בהדרגה תגבורות אוויריות ממצרים. תגבורות אלו סייעו למהפך בלחימה.

בשלב זה של המערכה פוצלו רוב טייסות הקרב הבריטיות, וגפים שלהן פעלו משדות שונים. בולטת במיוחד מבחינה זו היא טייסת 3 האוסטרלית, שסיימה ביום תחילת המערכה את הסבתה למטוס הקרב האמריקני המודרני "טומהוק". בשל איכות מטוסייה הוטלו על הטייסת בעיקר משימות התקפיות, כולל תקיפת שדות תעופה וליווי מפציצים. עם זאת, לאור המחסור במטוסי קרב נאלצה גם היא להקצות חלק מגיחותיה למשימות הגנתיות, כולל חיפוי על הצי.

במהלך הגיחות עלה בידי טייסייה להפיל מפציצים גרמניים שניסו לתקוף את אוניות הצי הבריטי מצפון-מערב לחיפה. הטייסת פעלה בתחילת המערכה מבסיס לוד, אולם לאחר כשבועיים היא החלה לפרוס גפים לשדות מוקיבלה (ג'נין) וראש פינה. פרישות אלו אפשרו למטוסייה לפעול עמוק יותר בשטח סוריה, או לשהות זמן רב יותר מעל המרחב הטקטי. לאחר כיבוש דמשק ב-21 ביוני החלו הבריטים להשתמש בשדה התעופה שלה, ומטוסי ה"טומהוק" החלו לעשות בו חניות ביניים לתדלוק וחימוש במהלך מבצעי ליווי או פטרול במזרח סוריה. הרחבת גזרת הפעילות של הטייסת אפשרה לספק סיוע אווירי יעיל לכוחות הבריטיים שניסו לכבוש את העיר תדמור, ושספגו התקפות אוויר צרפתיות קשות.²⁰

במהלך מבצע "אקספורטר" נערכו 3 הפצצות גרמניות גדולות יחסית ו-6 הפצצות בודדים צרפתיות על ארץ ישראל. חיפה הייתה המטרה לרוב ההפצצות בגלל מתקניה האסטרטגיים. כמו כן נערכו עשר גיחות צילום גרמניות. ההפצצות נערכו בלילה, ובהיעדר מטוסי קרב ליליים ניתן היה להפעיל נגד התוקפים רק אש נ"מ שהפילה כנראה 5 מהם. טיסות הצילום נערכו ביום, אבל לחץ המבצעים על מערך הקרב הבריטי גרם לכך שלרוב לא הוזנקו לעברן מטוסי קרב. גם כאשר הוזנקו מטוסי קרב - היירוט בהנחיית חדר הבקרה בבסיס חיפה, שהסתמך על נתוני המכ"ם שהוצב בסטלה מאריס, לא עלה יפה.

בתחילת השבוע השני של יולי היה ברור כי הצרפתים קרובים לתבוסה. נתיבי התקשורת שלהם עם צרפת וצפון אפריקה נותקו, והם לא הצליחו לקבל אספקה. תגבורות מטוסים אמנם הצליחו להגיע, אבל ללא דלק, תחמושת וחלקי חילוף לא הייתה בכך תועלת רבה. המערכה הסתיימה באופן סמלי ב-14 ביולי עם חתימת הסכם כניעת הצרפתים בבירות.

