

נושאות המטוסים והלוחמה האווירית מהים במלחמת העולם הראשונה בארץ-ישראל

מול חופי ארץ-ישראל התפתחו במלחמת העולם הראשונה – לראשונה בהיסטוריה הימית העולמית – המטוס הימי ונושאת המטוסים למערכת לחימה מרכזית רבת עוצמה ורבת השפעה. המאמר מספר את סיפורה של שייטת נושאות המטוסים הבריטית שפעלה מול חופי ארץ-ישראל וחוללה מהפכה בלוחמה הימית

רס"ן דב
ד"ר ברוך רוזן

מבוא

המאמר הנוכחי דן בהתפתחותה של לוחמת נושאות המטוסים הימיים (Seaplane Carriers) לאורך חופי ארץ-ישראל במלחמת העולם הראשונה. היה זה השלב שקדם להופעת לוחמת נושאות המטוסים (Aircraft Carrier) בכל ציי העולם. עיקרי תורת הלחימה אוויר-ים-יבשה שהתפתחו אז מול חופי ארצנו הופיעו שנית, ובהיקף גדול הרבה יותר, רק בלוחמת הים הכבדה באוקיינוס השקט במלחמת העולם השנייה.¹

במאה ה-16 הייתה ספינת המפרש נושאת התותחים כלי המלחמה הגדול והמורכב ביותר ואמצעי ההשתלטות העיקרי של המעצמות הימיות האירופיות על העולם.² כתוצאה מהמהפכה התעשייתית הוחלף כלי השיט המלחמתי הזה בספינת הקיטור

החליפה את ספינת התותחים כפלטפורמת הלחימה העיקרית בלוחמה על הים ומהים. הופעתה של נושאת המטוסים והתפתחותה היא נושא חשוב בחקר ההיסטוריה של המלחמות, ובכללן המלחמות במזרח התיכון.

התגבשות הכוחות הלוחמים והחזיתות בזירת הלבנט במלחמת העולם הראשונה

כידוע, המטוס ככלי טיס צבאי הופיע לפני מלחמת העולם הראשונה במלחמות שהיו בשולי האימפריה הטורקית – בלוב ובבלקנים. טרם המלחמה כבר הופיעו מטוסים

צבאיים טורקיים בשמי ארץ-ישראל, שהייתה חלק מהקיסרות העות'מנית.³ בהכנות לקראת מלחמת העולם הראשונה הניחו גופי מטכ"ל בארצות שונות כי המטוס ישמש בעיקר לצורכי תצפית וריגול,

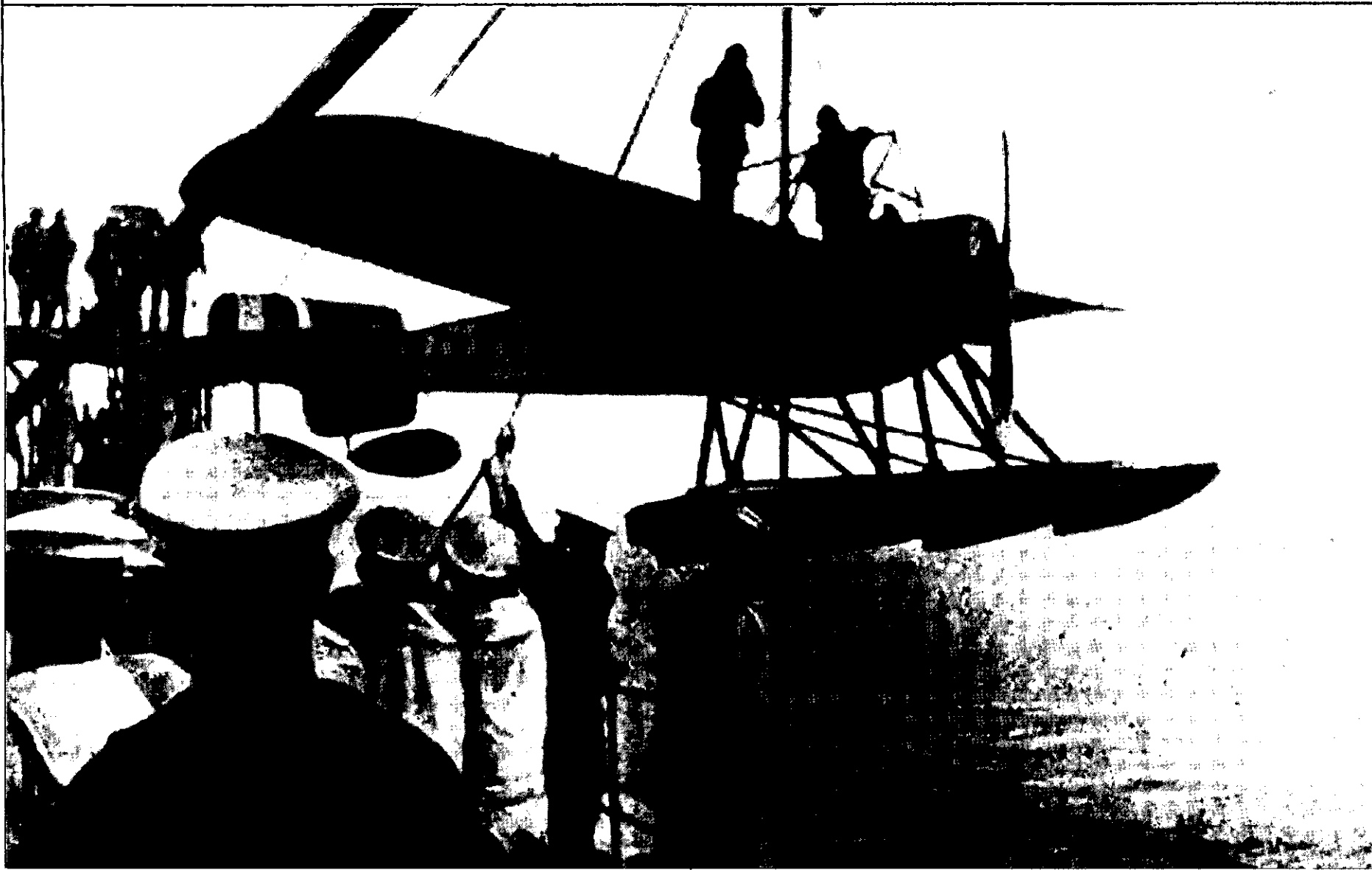
ולכן הוא היה מרכיב תקני בצבאות ובצייים של המעצמות שעתידות היו להשתתף במלחמה, ובכלל זה באזור המזרח התיכון. באותן שנים פותחו בארצות שונות גם מטוסים הממריאים מהים ונוחתים עליו. יכולת טכנית זו משכה את לב מפתחי המטוסים הראשונים, כי היא חסכה את הצורך לבנות שדות תעופה.

הופעתה של נושאת המטוסים
והתפתחותה היא נושא חשוב במחקר
ההיסטוריה של המלחמות, ובכללן
המלחמות במזרח התיכון

נושאת התותחים, שהונעה מאוחר יותר באמצעות מנועי בערה פנימית. בשנים 1920 – 1940 הובהר כוחו המכריע של המטוס בלוחמת היבשה והים, ונושאת המטוסים



מטוס ימי צרפתי מסוג "ניופורט" מועלה אל נושאת מטוסים



תהליך ההכרזה על מלחמת העולם הראשונה והתגבשות הכוחות הצבאיים שניצבו אלה מול אלה במזרח התיכון נמשכו זמן לא מבוטל. גרמניה הכריזה מלחמה על רוסיה ב־1 באוגוסט 1914 ועל צרפת – ב־3 באוגוסט. ב־4 באוגוסט, בעקבות פלישת גרמניה לבלגיה, הכריזה בריטניה מלחמה על גרמניה. בשלהי אוקטובר נכנסה טורקיה למלחמה. איטליה, שהצי שלה פעל גם במזרח הים התיכון, הכריזה מלחמה על אוסטריה ב־23 במאי 1915. במזרח הים התיכון פעלו במשך המלחמה גם אוניות מלחמה מרוסיה, מארה"ב ומיפן. כניסת טורקיה למלחמה לצד גרמניה ואוסטריה נכרכה במעשה ימי מובהק. שתי אוניות מלחמה גרמניות יעילות "גבן" (SMS Goeben) ו"ברסלאו" (SMS Breslau) הועברו לטורקיה במסגרת שאיפתה של גרמניה האימפריאלית לשליטה בים. ראוי לציין כי ביום שבו נרצח הדוכס פרנץ פרדיננד (28 ביוני 1914), עגנו שתי האוניות בחיפה.⁴ האוניות האלה הגבירו את האיום הטורקי על תעלת סואץ ועל מבואותיה, שהיו עורק תחבורה אסטרטגי שקישר את בריטניה ואת צרפת עם קצות האימפריות שלהן. האיום האפשרי הזה היה מוכר לבריטים, וכבר ב־1906 הועלתה בצבא בריטניה האפשרות להגן על תעלת סואץ מפני איום טורקי באמצעות נחיתה בחיפה.⁵

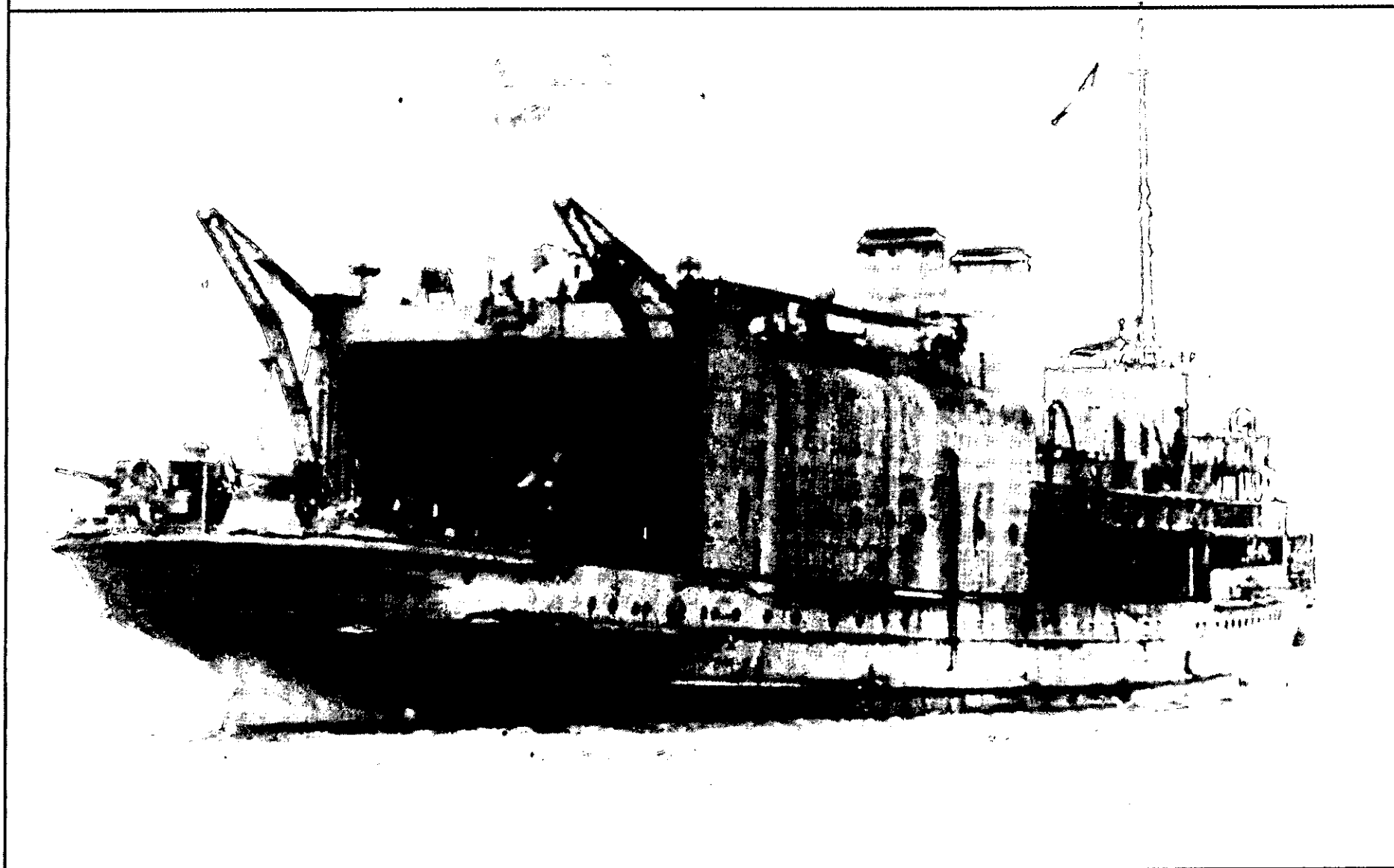
כניסת טורקיה למלחמה כשהיא מצוידת בצי מלחמתי משופר ונוכחות הצי האוסטרי – בעל בריתו של הצי הגרמני ושל הצי הטורקי – בים האדריאטי, איימו על

השיט בתעלת סואץ, אליה וממנה, על השיט בין מושבות צרפת בצפון אפריקה לצרפת ועל השיט המקומי בים התיכון. כדי לרכז את מעט הכוח שעמד לרשותם במשימתו הראשית – הגנה על התעלה – פינו הבריטים באוגוסט ובספטמבר 1914 את כוחותיהם ואת הכוחות המצריים מחצי האי סיני.

ב־8 בדצמבר 1914 הכריזה בריטניה שמצרים היא ארץ חסות בריטית, ובריטניה וצרפת החלו בונות כוח להגנת התעלה. ברור היה לשתיים, ומאוחר יותר גם לאיטליה, בעלת בריתן, כי כדי לאבטח את השיט בים התיכון ובתעלת סואץ, להגן על חופיהן וליצור איום מהים על האויב יש להשיג שליטה ימית במזרח הים התיכון. לבניין הכוח הימי שישלוט באזור זה הועברו למצרים כלי שיט צבאיים מצרפת, מבריטניה ומרוסיה, ובשלהי המלחמה אף הובאו לשם משחתות יפניות. עיקר המאמץ שהיה צפוי לצי בריטניה וצרפת היה מאבק נגד הצי הגרמני על השליטה בים הצפוני, באוקיינוס האטלנטי ועל כלל התחבורה הימית בעולם. לכן מרכיבי הכוח הימי שהוקצו למזרח הים התיכון היו ברובם אוניות מלחמה מיושנות או אוניות אזרחיות שהפכו בצוק העיתים לכלי מלחמה.

באותה העת הובאו למצרים במסגרת ההכנות להגנת מטוסים בריטיים ומטוסים ימיים צרפתיים. כל המטוסים – לפי הדוקטרינות של אותה התקופה ולפי מתאר המלחמה שצפו מפקדי הצבאות – נועדו לתפקידי סיור.⁶ שבעה (יש המדווחים על חמישה) מטוסים צרפתיים

נושאת המטוסים "אמפרס"



צפונה. ב־כ"ח בכסלו (16 בדצמבר 1914) רשם ביומנו מרדכי בן־הלל הכהן מיפור־תל־אביב: "על פני הים נראתה אוניית מלחמה בריטית שהורידה גם אווירון, אשר התעופף על פני העיר. רבה המהומה ברחובות העיר, והחנוונים מיהרו לסגור את חנויותיהם. פחד ובהלה... האומנם? האומנם יבואו עתה הבריטים?"⁹ קיים דיווח עברי מקביל של אפרים דינרד מה־17 בדצמבר 1914: "אונייה צרפתית קרבה אל החוף, וממנה יצאה אונייה אווירית קטנה, ובה יושבים שני אנשים, ויעופו מעל העיר."¹⁰ זאת הייתה הפעם הראשונה בהיסטוריה שבה ריחף מעל תל־אביב מטוס אויב.

ב־18 בדצמבר 1914 פגעו נחתים מ־"דוריס" בקווי קשר ליד צידון, וב־22 בחודש הרעישה הסיירת מטרת בחוף אלכסנדרטה ופגעה במערכת הרכבות.¹¹ לאורך כל ההפלגה ביצע המטוס הימי של "דוריס" סיורים לאורך החופים. כזכור, כאשר הדפו המוסלמים את הצלבנים מהארץ, הם הרסו את מבצרי החוף והקימו לאורכו מעין רצועת ביטחון חסרת מטרת לאויב השולט בים. אולם עם הופעת הסיירת "דוריס" נעלמה אופציית המגננה הזאת, מאחר שניתן היה לשלוט על כל שטחה של ארץ־ישראל באמצעות כוח אווירי שהופעל מהים. חולשתה הימית של טורקיה, שנחשפה בסיור האלים של הסיירת "דוריס", הייתה אחד הנימוקים שהעלה הלורד הראשון של האדמירליות, וינסטון צ'רציל, בעד תוכניתו לנחות בגליפולי.¹²

ב־3 בפברואר 1915 תקף כוח טורקי־גרמני את תעלת

הובאו ב־30 בנובמבר 1914 באמצעות אוניית המלחמה הצרפתית "פודר" (Foudre). בין המטוסים היו גם מטוסי "ניופורט" (Nieuport) בעלי יכולת להמריא מהים, שהטורקים הזמינו מצרפת ושהוחרמו עם פרוץ המלחמה. המשלוח כלל, כנראה, כמה סוגי מטוסים, אך כולם לא היו מתקדמים במיוחד ונשאו צוות של שניים: צופה וטייס.⁷

חולשת הכוח היבשתי של בריטניה ושל צרפת בראשית המלחמה חייבה, כאמור, את פינאי סיני, אולם כוחן הימי במזרח התיכון נראה עדיף על פני כל כוח ימי שיכלו הטורקים, הגרמנים והאוסטרים להציב נגדם. הן טורקיה והן גרמניה היו בעיקרן מעצמות יבשתיות מובהקות, ומולן התייצבה בריטניה, שהייתה מעצמה ימית מובהקת, ואשר גם לבעלת־בריתה צרפת, הייתה מסורת ימית ארוכה. מכאן שהעברת המאבק לזירה הימית הייתה אינטרס מובהק של שתי האחרונות, וכפועל יוצא מכך נטלו בריטניה ובעלות בריתה, מעצמות ההסכמה, את היוזמה הימית לידיהן.

ב־11 בדצמבר 1914 הורתה האדמירליות הבריטית לאדמירל פירס (Peirse), שהיה מפקד הצי הבריטי בים סוף ובלבנט, לבצע סיור אלים מול חיפה, ביירות ואלכסנדרטה. עם זאת קבעה האדמירליות הבריטית, כי הסיור יבוטל, אם יהיה צורך לתת מענה לתנועות אויב לעבר תעלת סואץ. לביצוע המשימה נשלחה הסיירת "דוריס" (HMS Doris) כשעל סיפונה מטוס ימי.⁸ ב־14 בדצמבר שייטה "דוריס" מול אשקלון ומשם המשיכה

לים והמריא על מגלשיו למשימתו. בסיום המשימה נחת המטוס בים, שט בכוח המדחף אל הספינה, שתימרנה אל נקודת החבירה שנקבעה מראש. לאחר ביצוע החבירה נקשר המטוס למנוף הספינה והונף אל הסיפון. כל הפעולות האלה נעשו בעוד המטוס והאונייה נתונים לחסדי מזג האוויר.

בזמן ההמראה והנחיתה היו המטוסים הימיים

סואץ מבסיסים בארץ-ישראל. ההתקפה המחישה את עוצמת כוחה היבשתי של טורקיה וחיזקה את הצורך של הכוחות המגינים על מצרים במודיעין עדכני על המתרחש בארץ-ישראל.¹³ המצביא וההיסטוריון פילדמרשל ויוול (Wavell) טען כי דוחות הסוירים של המטוסים הבריטיים יצרו עבור הכוחות המגינים על התעלה תמונת מודיעין ברורה על התקדמות הכוחות

התוקפים.¹⁴ המידע המודיעיני הזה, שנאסף מתצפיות אוויריות, עזר לבריטים במידה מסוימת לבלום את ההתקפה ובעיקר חיזק את ההכרה בחשיבות הסוירים האוויריים מעל ארץ-ישראל, שהייתה אזור הכינוס וההתארגנות של כל כוח טורקי-גרמני שעתיד היה לפשוט לעבר התעלה.

בתחילת 1915 גיבשו מעצמות ההסכמה קו הגנה על מצרים שנשען בעיקר על תעלת סואץ. תותחי האוניות שעגנו

בתעלה שימשו תחליף נייד לארטילריה היבשתית והיו חלק חשוב במערך ההגנה. האיום על התעלה, שהייתה בעלת חשיבות אסטרטגית לקיום האימפריה הבריטית, גבר ככל שהתעצמה המלחמה וחייב, כאמור, מידע מתמיד על כוחות האויב בסיני ובארץ-ישראל. על מנת להשיג את המודיעין ההכרחי בסיני הפעילו הבריטים מטוסי תצפית שהמריאו ממערב לתעלה. טווח הפעולה של המטוסים היה 100-120 ק"מ, ולכן לא יכלו להגיע עד לארץ-ישראל. למעשה, רק מטוסים שהמריאו מהים יכלו לפעול בשמי ארץ-ישראל. זאת הסיבה שבפרק הזמן מפרוץ המלחמה ועד סוף 1916 התבססה כל הפעילות האווירית של מעצמות ההסכמה בארץ-ישראל על מטוסים שהמריאו מהים. בשנות המלחמה שלאחר 1916 המשיכו מטוסים ימיים למלא משימות מודיעין ותקיפה באזורים שהיו עדיין מחוץ לטווח הפעולה של המטוסים שהמריאו משדות תעופה בארץ-ישראל.

בניין הכוח

ומערכת המודיעין ים - אוויר

ארגון הפעילות האווירית מול חופי ארץ-ישראל, הבנת האפשרויות הגלומות בה והרחבתה של הפעילות הזאת החלו, כאמור, עם סיורה של הסיירת "דוריס" בדצמבר 1914. בתחילה הופעלו המטוסים הימיים רק במסגרת מערך המודיעין. המטוסים המריאו מהים ולא מסיפון אוניות המלחמה, אוניות המשא או המעבורות שאולתרו כדי לשאת אותם. לאחר עצירתה של נושאת המטוסים בנקודה נבחרת מול החוף הותר המטוס מהמערכות שקשרו אותו לסיפון, ולאחר מכן, בעזרת מנוף, הוא הורד

נושאת המטוסים "אן" עם שני מטוסים ימיים

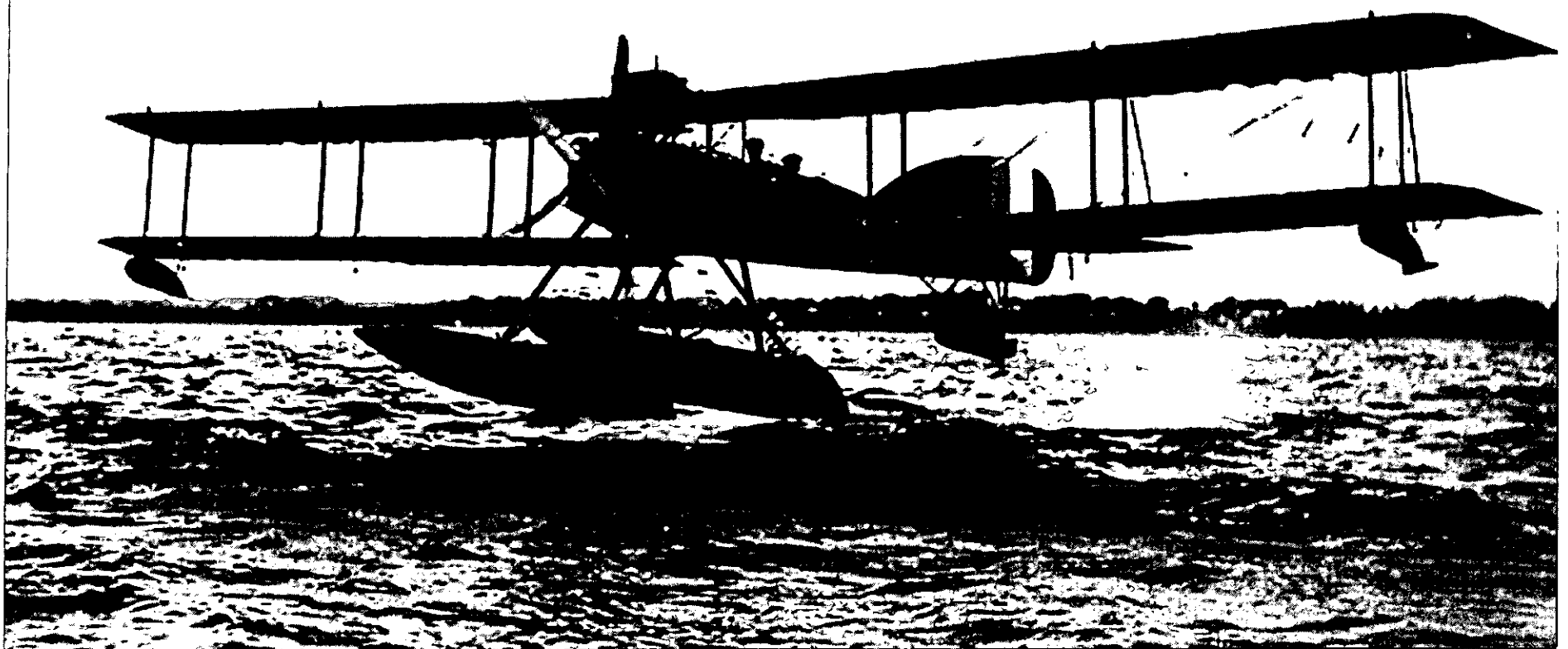


והספינות שנשאו אותם פגיעים מאוד לפעילות עוינת של מטוסים, של תותחי חוף, של ספינות שטח ושל צוללות. באותה עת היו המטוסים בנויים משלד עץ שעליו נמתח בד כיסוי, ולכן כל פגיעה בהם עלולה הייתה להיות הרסנית. על מנת להימנע מגרימת נזק לגוף המטוס בתהליך ההורדה או ההעלאה לסיפון נדרשו מיומנות גבוהה ותרגולים רבים.

בפרוץ המלחמה חסרו למעצמות ההסכמה במזרח התיכון כלי שיט ייעודיים לנשיאת מטוסים. כמו כן לא גובשה עדיין תורה סדורה להפעלת המטוסים הימיים. כדי לענות על הצורך המבצעי החרימו הבריטים שתי אוניות מסחר גרמניות שעגנו במצרים. האחת הייתה "אנה ריקמרס" (Aenne Rickmers), ששמה שונה לאוניית הוד מלכותה "אן" (H.M.S. Anne), והאחרת הייתה "רבנפלס" (Rabenfels), ששמה שונה לאחר החרמתה לספינת הוד מלכותה "רייבן 2" (H.M.S. Raven II). שתי הספינות הוסבו לספינות רב תכליתיות ויועדו להעברת מטען כללי, לשינוע מטוסים ימיים ולהפעלת סוכני מודיעין לאורך חופי הלבנט.¹⁵

הספינה "אן" הניפה דגל אדום (Red ensign), כלומר היא הייתה אוניית סוחר שסופחה לצי המלחמה. היא יכלה לשאת על סיפונה עד שלושה מטוסים ימיים, אם כי בדרך כלל היא נשאה שני מטוסים בלבד. מסיפונה פעלו ארבעה דגמי מטוסים: "ניופורט" (Nieuport), "שורט" (Short Admiralty 184), "סופוויט' שניידר" (Sopwith Schneider) ו"סופוויט' בייבי" (Sopwith Baby). כל מטוס נשא בדרך כלל שני אנשי צוות: טייס צרפתי וצופה בריטי. ב-16 בינואר 1915 קיבל ולדון (Lewen B. Weldon) בפורט-סעיד את הפיקוד על האונייה "אן". ולדון היה

מטוס "שורט" ממריא. ניתן לראות את שני אנשי הצוות: טייס וצופה



נושאת המטוסים.

השינוי בתפיסת ההפעלה של המטוס הימי מתצפית לתקיפה התרחש גם בים הצפוני. זמן קצר לפני ההתפתחויות שתוארו לעיל נעשו בים הצפוני, מול חופי גרמניה, ניסיונות בהפעלת מטוסים ימיים שנישאו על ספינות מעבורת מהירות. התקיפה הראשונה בהיסטוריה של מטוסים ימיים בוצעה – בהצלחה מועטה – ב-25 בדצמבר 1914 על קוקסהיבן, בסיס הצפלינים שהפציצו את בריטניה מגרמניה.¹⁸ לאחר מכן, במאי 1915, בוצעו תקיפות נוספות, שגם הן נחלו הצלחה מועטה. דומה שהמטוסים הימיים והספינות שנישאו אותם, כמו גם תורת ההפעלה שהייתה באותה תקופה, לא היו בשלים דיים ולא התאימו לים הצפוני הקר, הסוער והגלי. באותו שלב מוקדם של התפתחות נושאת המטוסים היה צורך קריטי בים שקט להורדת המטוסים לים ולהמראתם מפני הים. כמו כן נדרשו תנאי ראות טובים לניווט כלי הטיס מהספינה אל היעד ובחזרה אליה, שכן באותה עת עדיין לא עמדו לרשותם מכשירי קשר ומכ"ם. מזג האוויר הקשה בים הצפוני, שבו שכחים רוחות חזקות, סערות, גלים ובמיוחד ערפל, פגם קשות בהפעלתה של מערכת התקיפה החדשה הזאת. לא כך היו פני הדברים במזרח הים התיכון, שבו שררו תנאי ים ומזג האוויר הרבה יותר נוחים להפעלת המטוסים הימיים.

לאור הכשל המתמשך של הפעלת נושאות המטוסים בים הצפוני, בהשוואה לניסיונות המוצלחים יחסית במזרח הים התיכון, הועברה ביוני 1915 המעבורת לשעבר

קצין מודיעין בריטי במילואים, שגויס לתפקיד של קצין קשר משירות המיפוי המצרי. מבחינה פיקודית היה ולדון כפוף לקצין המילואים וולי (L. Woolley) ודרכו למודיעין הימי והזירת. שליטת מעצמות ההסכמה במזרח הים התיכון, סבך הלאומים באימפריה העות'מנית והשנאה לשליטים שאותה טיפחו במרץ כל מי שרצו נתחים מהאימפריה המפוררת, היו הבסיס שהוביל לפעילות ריגול וחבלה בחופים והעסיקו רבות את ספינות המודיעין ואת שולחיהן.¹⁶

הפעלת הכוח האווירי הימי והתפתחותו

באותה תקופה החלו הציים להפעיל מטוסים ימיים גם לשם הפצצת יעדי אויב. מטען הפצצות שיכלו המטוסים הקלים לשאת היה זעיר, והתוצאות שהם השיגו היו זניחות, אך ההתפתחות הזאת סללה את הדרך להפיכת המטוס הימי לכלי התקפי.

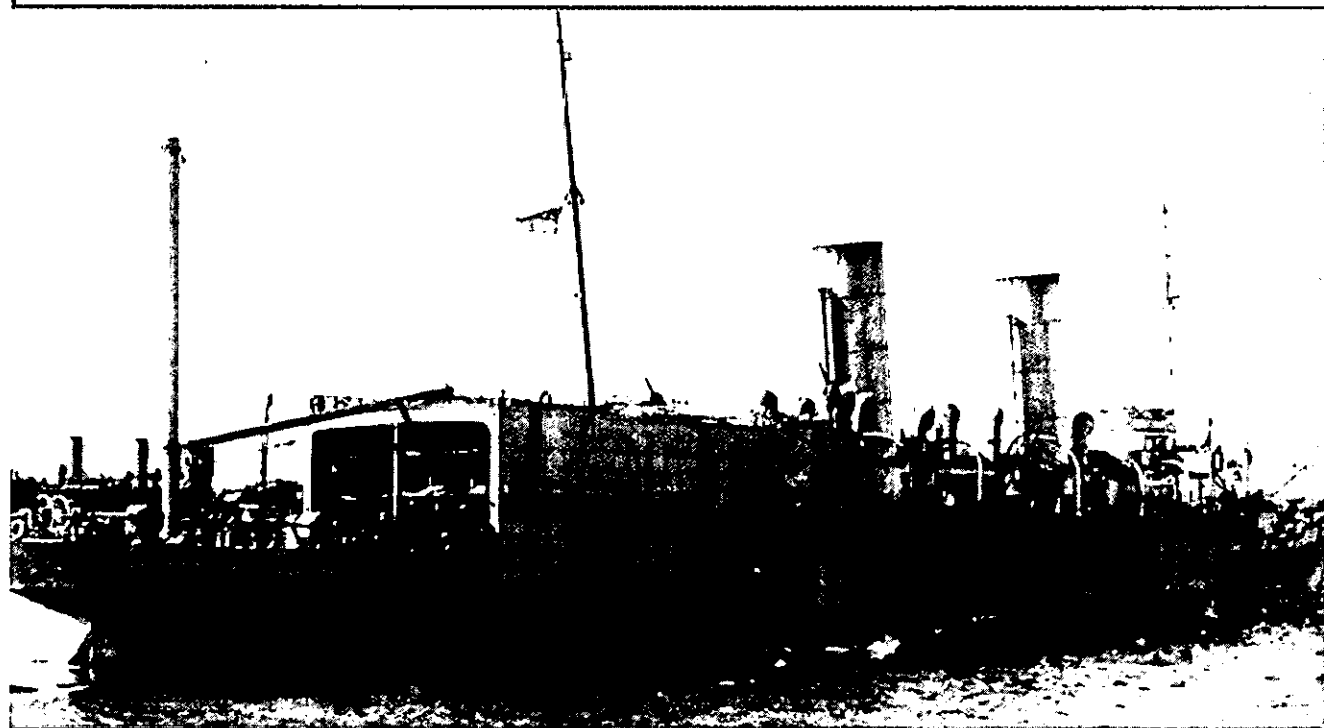
באותה תקופה הופיע גורם ימי נוסף באזור: הצוללת. צוללות אוסטריות וגרמניות פעלו בלבנט ובחופי ארץ-ישראל.¹⁷ אומנם לא ידוע על פעילות מיוחדת של אלה נגד נושאות המטוסים, אולם נראה שבגלל הצוללות החלו משחתות וספינות דיג שגויסו למאמץ המלחמתי ללוות את נושאות המטוסים. כך נוצר כוח משימה ימי מול חופי ארץ-ישראל, שעתיד היה להפוך בעשורים שלאחר מכן לכוח משימה המורכב מכלי שיט רבים, שבמרכזו

ואסטרטגיות.²⁰

פעילותה של שייטת נושאות המטוסים, שכללה תצפיות והפצצות במתכונת שתוארה לעיל, נמשכה גם לאחר חילופי הפיקוד, אך במבט לאחור ניתן להבחין בהתגברות חשיבותן של הפעולות ההתקפיות, בעיקר ההפצצות. ייתכן שכתוצאה מהפעילות הזאת בארץ-ישראל החלו הגרמנים לפעול מהאוויר נגד נושאות המטוסים. ב־15 באפריל 1916, כאשר "אן" עסקה בשיגור

"בן-מיי-שרי" (Ben-My-Chree), מהים הצפוני לים האגאי. משם היא עברה בינואר 1916 לפורט-סעיד. המעבורת, שהוסבה לנושאת מטוסים ב־1915, הייתה אחת מכמה ספינות מעבורת מהירות – דוגמת "אמפרס" (Empress), "אנגדין" (Engadine) ו"ריבירה" (Riviera) – שאותן רכשה האדמירליות הבריטית, הסבה אותן לנושאות מטוסים וצירפה אותן לצי המלחמה. אוניות הסוחר הגרמניות "אן" ו"רייבן 2", שאותן

נושאת המטוסים "בן-מיי-שרי"



החרימו הבריטים בתחילת המלחמה, הוסבו בצורה מאולתרת לנושאות מטוסים בתוך פרק זמן קצר בנמל פורט-סעיד. לעומתן המעבורות החדשות יותר הוסבו ביסודיות במספנות הצי בבריטניה וצוידו טוב יותר. בספינות החדשות הורכבו מערכות נאותות לתחזוקת המטוסים, ומבני הסיפון לאחסנת המטוסים היו מתוכננים היטב. הספינות החדשות יכלו לשהות זמן רב יותר בים והיו מהירות יותר מאחותיהן המיושנות והמאולתרות: הן יכלו לפתח מהירות שיוט של עד 22 קשרים, לעומת 10 קשרים בלבד

מטוס אל עזה, תקף אותה מטוס גרמני.²¹ באותו זמן הותקפה גם "רייבן 2" מהאוויר, בעת ששיגרה את מטוסיה. שתי התקיפות לא היו יעילות. יחד עם זאת גם המענה המבצעי הזה של חיל האוויר הגרמני נגד נושאות מטוסים הוא בבחינת תקדים בהיסטוריה של הלוחמה הימית.

באותה התקופה הוקם שדה תעופה גרמני-טורקי באל-עריש, והוצבו בו מטוסים גרמניים חדישים יחסית מטייסת 300. משדה התעופה הזה המריאו המטוסים שתקפו את בסיסי הצבא הבריטי, את נושאות המטוסים, את נמל פורט-סעיד ואת בסיס נושאות המטוסים שבו.²² בתגובה הפציצו ב־16 במאי 1916 מטוסים ימיים מנושאת מטוסים בריטית את שדה התעופה באל-עריש. בתגובה לכך תקפו שנית ב־20 במאי ארבעה מטוסים גרמניים את בסיס נושאות המטוסים בפורט-סעיד.²³

במאי 1916 נפרדה השייטת מהמטוסים הצרפתיים המתיישנים ומהטייסים הצרפתיים, והאונייה "אן" העבירה אותם למלטה.²⁴ כזכור, שתי אוניות הסוחר המוסבות היו בניהול הצבא ונועדו למלא משימות ריגול. אולם מאותו השלב הייתה השייטת מערכת לחימה של הצי הבריטי, ואחדות מהאוניות היו כלי שיט ייעודיים ומהירים. ניתן היה לצפות ששינוי כזה יתרום להגברת המרכיב ההתקפי בפעילות השייטת. הפעילות בסיני, שהלכה והתפתחה למתקפה מתמשכת לכיוון ארץ-ישראל,

של הספינות המאולתרות "אן" ו"רייבן 2". צירוף המעבורות החדשות והמהירות היה שלב מכריע בהתפתחותה של שייטת נושאות המטוסים הימיים של הודו המזרחית ושל מצרים (East Indies and Egypt Seaplane Squadron), שפעלה מינואר 1916 מול חופי ארץ-ישראל ובכל האגן המזרחי של הים התיכון.¹⁹ מפקד השייטת בראשיתה היה סגן-אלוף מאלון (Commander C. J. L'strange Malone), טייס שכבר הספיק לצבור ניסיון בהפעלת מטוסים ימיים. לפנינו אפוא תופעה חלוצית נוספת, שכיום מקובלת מאוד בצי האמריקני: טייס מפקד על כוח משימה ימי שבמרכזו נושאת מטוסים. במאי 1916 עבר הפיקוד על השייטת לידי סגן-אלוף סמסון (Wing Commander C.R. Samson). סמסון, שהיה ימאי, טייס ומפתח טכני, מילא תפקיד היסטורי בהתפתחות נושאות המטוסים וכנראה היה הראשון שהמריא – ב־1912 – מספינות עוגנות ושטות. כמו כן השתתף בפעילויות המטוסים הימיים בים הצפוני. בחירת סמסון למפקד של שייטת נושאות המטוסים המחישה את חשיבות התפקיד בעיני האדמירליות הבריטית בלונדון. נראה כי זו הייתה הפעם הראשונה בהיסטוריה של הלוחמה הימית, שהוקם והתפתח כוח משימה זירתי שבמרכזו נושאות מטוסים. הכוח הימי הוקם במשך זמן ממושך, יחסית, לא לצורך פעולה חד-פעמית והושם תחת פיקוד אסטרטגי אזורי למימוש מטרות טקטיות

חייבה את הבריטים לבצע תצפיות ותקיפות על העורף הלוגיסטי של האויב, מאחר שמערכי ההספקה, הארגון ובסיסי היציאה של הכוחות הגרמניים והטורקיים היו ממוקמים צפונית לבאר-שבע. ביצוע תצפיות המודיעין והתקיפות של מערכי העורף הגרמני-טורקי הוטלו על קבוצות משימה, שבמרכזן היו נושאות המטוסים. האוניות האלה הופעלו באופן תדיר ויצאו להפלגות ארוכות לאורך חופי ארץ-ישראל.

מבין הפעולות הרבות של השייטת ראויה לציון סדרת פעולות משולבות, שכללה תצפיות ותקיפת צומתי תחבורה ראשיים. כלי השיט, ובמרכזם המעבורת לשעבר "בן-מיי-שרי", הפליגו מפורט-סעיד ב-14 באוגוסט 1916 כדי לפגוע במטרה לוגיסטית בעפולה. באותה עת התקשו מאוד המטוסים הימיים הבריטיים והצרפתיים לפעול מזרחית להרי הלבנון, שם עבר – הרחק מהחוף – תוואי הרכבת הטורקית. למעשה, רק בעפולה נמצא צומת מסילות ברזל ודרכים, שהיה קרוב לים וגם לא מרוחק מדי מנמל הבית של נושאות המטוסים. עם הגעת הספינות למפרץ חיפה, המריאו שני מטוסי "שורט" (Short) ומטוס "סופווייט" (Sopwith) ותקפו מחנות צבא בעפולה ובטבעון. המטוסים פגעו בשתי רכבות, גרמו נזק למסילת הברזל, השמידו אוהל בפצצת 16 ליברות (כ-8 ק"ג) והציתו מחסנים. נוסף על כך פגע מטוס "שורט" במבנה גדול במחנה הטורקי בטבעון. המטוסים נתקלו בפעילות נגד מטוסים מתותחים, מרובים וממקלעים, אך ספגו נזק מועט אף שטסו בגובה נמוך.

בדרך חזרה ביצעו המטוסים שלושה יעפי תצפית שכיסו את כל השטח מרמלה ועד אל-עריש.²⁵ לחוסר האונים הטורקי נוכח השליטה הימית הכמעט מוחלטת של הכוח הבריטי-צרפתי הייתה גם השפעה מורלית שלילית על האוכלוסייה. האופן שבו ראו התושבים את המצב מתואר אצל הכהן. וכך הוא מספר על התקפת המטוסים הימיים: "בבוקר נפגשו שתי אוניות מלחמה והפריחו אווירונים אחדים אשר התרוממו מעל הסביבה. אחד האווירונים התרחק והגיע עד עמק יזרעאל, במקום שהשליך פצצות אחדות על תחנת עפולה, ואחר כך שבו האווירונים אל האוניות והלכו לדרכן. מרחוק נראו אוניות אחדות חונות גם מול עכו".²⁶ נראה כי הנזק שנגרם לטורקים בתקיפה הבודדת הזאת לא היה בעל השפעה מכרעת על מערכת ההספקה שלהם, אך זה היה המרב שיכלו הבריטים לעשות באותם הימים. בהמשך ביצעו הבריטים תקיפות רבות נוספות מהים במתכונת של התקיפה על עפולה ועל טבעון. לכל התקיפות האלה ביחד הייתה השפעה מצטברת. באותה תקופה הועברו לשייטת עוד נושאות מטוסים מהים הצפוני, שהיו יותר ויותר ייעודיות, וגם המטוסים ותורת הלחימה שלהם שופרו – בהשוואה למטוסים הצרפתיים שפעלו בתחילה. תדירות הפעולות ההתקפיות של נושאות המטוסים הבריטיות נגד בסיסי צבא ונגד נקודות אסטרטגיות בארץ-ישראל הלכה וגברה ונראה כי הגיעה לשיא בתקיפה

המרוכזת על עפולה כמה ימים בלבד לאחר ההתקפה שתוארה לעיל. ב-21 באוגוסט 1916 זומן מפקד שייטת נושאות המטוסים אל סיירת הפיקוד "אוריאלוס" (H.M.S. Euryalus), שעגנה מול איסמעיליה, כדי להכין תוכנית תקיפה משולבת של הצי הצרפתי ושל הצי הבריטי. הכוח המאוחד כלל: שלושה מטוסי "שורט" ושני מטוסי "סופווייט" מה"בן-מיי-שרי", שני מטוסי "שורט" ושני מטוסי "סופווייט" מה"רייבן 2" ומטוס "שורט" ומטוס "סופווייט" מה"אן". ספינת דיג חמושה ושתי משחתות צרפתיות ליוו את ספינות השייטת שיצאו מפורט-סעיד בזמנים שונים בגלל השוני במהירויות ההפלגה. כל הכוח התכנס במפרץ חיפה בשחר ה-25 באוגוסט 1916.

מפקדי השייטת הכירו בסכנה העומדת בפני נושאות המטוסים בעת שיגורם ובעת קליטתם של המטוסים לאחר נחיתתם בים, וכדי להתמודד עם הסכנה הזאת הוקצו המשחתות בעיקר להגנה מפני תקיפת צוללות. כפי שנראה להלן, נועדו המשחתות המלוות גם לחלץ טייסים שמטוסייהם נפגעו, כמו שמקובל בימינו.

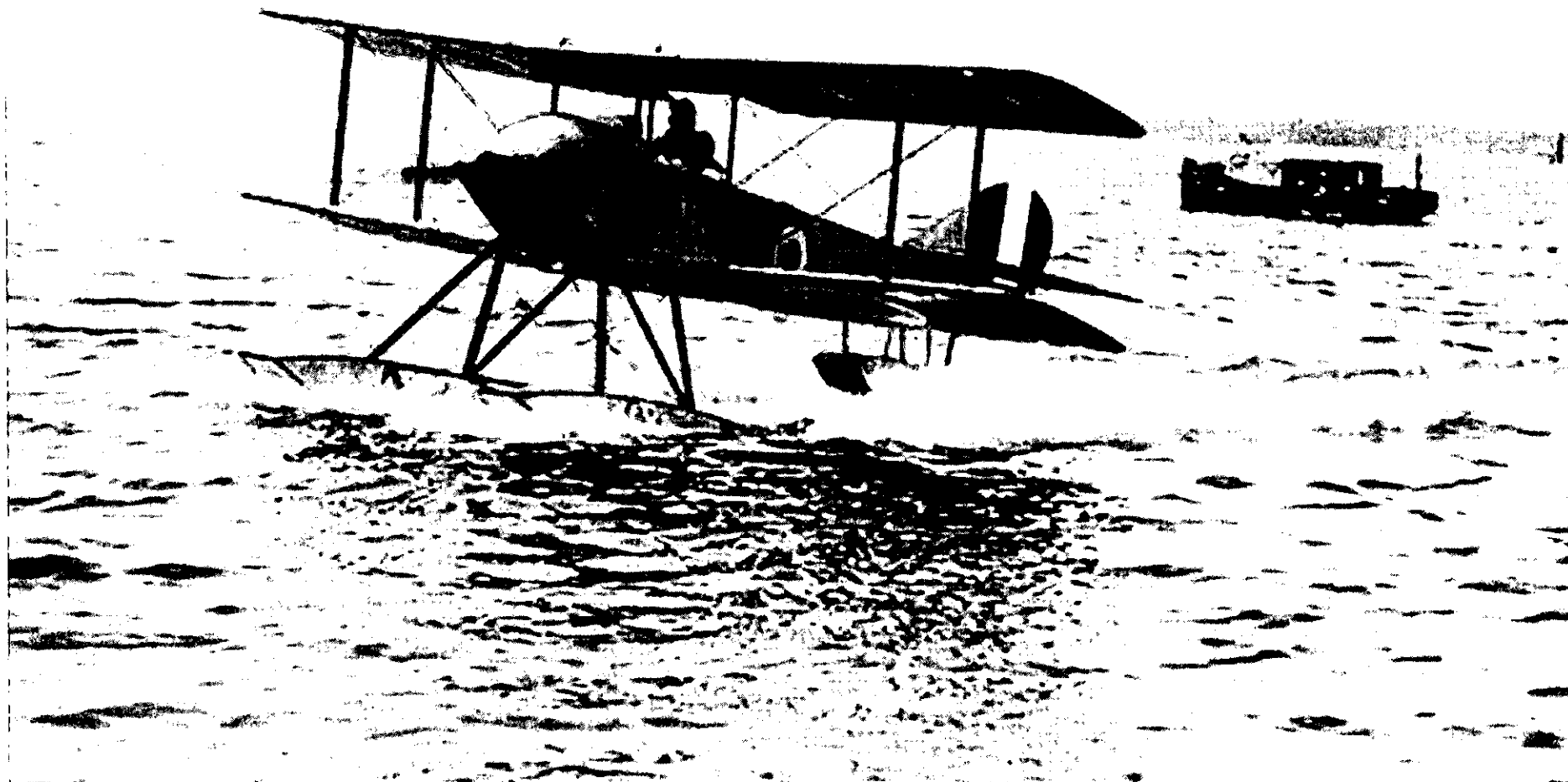
תשעה מטוסים הורדו לים, המריאו ויצרו טייסת שטסה במבנה מכונס עד מעל טבעון. שם הם נפרדו כדי לתקוף את מרכז התחבורה בעפולה מכיוונים שונים. הם התקיפו את תחנת הרכבת, את מסילת הברזל, מבנים ומחסנים. על-פי התוכנית נועדו מטוסי ה"סופווייט" לשמש גם לחיפוי אווירי ולתקיפת מטוסי אויב, שכן באזור היה שדה תעופה גרמני.

בתקיפה הושמדו קטר, 14 קרונות ומחסנים. בסך הכול הוטלו 13 פצצות במשקל של 65 ושל 112 ליברות (כ-32 ק"ג וכ-56 ק"ג) ו-30 פצצות במשקל של 16 ליברות (כ-8 ק"ג). לא נגרמו אבדות לתוקפים, אף שרוב מטוסייהם נפגעו מאש נ"מ.

אחרי ההפצצה שבו המטוסים אל נושאות המטוסים, והשייטת פנתה דרומה. אוניות השייטת עגנו מול נקודות חוף נבחרות, ומטוסייהם הפציצו מחנה צבא ליד ברור-חיל וגשרי רכבות בדרך לבאר-שבע. באחת הגיחות מעל דרום הארץ איבדה השייטת את אחד ממטוסי התצפית שלה. מחוף פלשת פנו נושאות המטוסים צפונה, ומטוסייהן, שעברו בקושי רב את הרי הלבנון, ביצעו סיור צילום מעל חומס שבסוריה. לאחר מכן עגנו הספינות לשם קבלת אספקה בקפריסין, ובהמשך ביצעו סיורי צילום בחוף אנטוליה ומעל אדנה שבטורקיה. ב-30 באוגוסט 1916 חזרה השייטת לנמל הבית בפורט-סעיד.²⁷ חשוב לציין שההתקפה הגדולה שתוארה לעיל הייתה חלק משגרת תקיפות דומות רבות שהתבצעו באותו הזמן.

בתחילת 1917 סיימה "אן" את תפקידה הצבאי וחזרה להיות אוניית סוחר. באותה עת גם הופרדה פעילות המודיעין מפעילותן של נושאות המטוסים הימיים, ומאותו שלב ואילך הופעלו קבוצות הריגול, דוגמת ניל"י עד לחשיפתה, מכלי שיט קטנים, כגון יאכטות וספינות דיג, שאותן גייס הצי לצרכיו. כלי השיט הקטנים האלה אומנם לא יכלו לשאת מטוסים, אך התאימו להחפת

מטוס ימי מסוג "סופווייט' בייבי"



הימיים של השייטת כמה פעמים. ב־13 במאי 1917 הופצץ רציף הצוללות בנמל ביירות בפצצות של 500 ליברות (כ־250 ק"ג). מדובר בפצצות גדולות גם במושגים של היום, והן גרמו נזק משמעותי לרציף הצוללות. ב־17 באוגוסט 1917 הותקף הנמל שנית בפצצות ובירי כדי להרוס את מתקניו, ובמיוחד מתקנים הקשורים לצוללות.³¹

מטוסים ימיים המשיכו לפעול גם בגזרות הדרומיות, ובקרבות על עזה השתתפו מטוסים ימיים מה"אמפרס" ומ"רייבן 2". אחת ההתקפות היותר מעניינות מבין התקיפות הרבות שביצעו המטוסים הימיים באותה תקופה נערכה בחיפה ב־10 בנובמבר 1917 (תאריך מקורב). המטרה הייתה בתי החרושת לשמן, ובהם ככל הנראה בית החרושת "עתיד", שממנו התפתח בית החרושת "שמן". את בית החרושת תקפו חמישה מטוסים אשר המריאו מה"אמפרס" ומספינות מלוות שעגנו במפרץ חיפה. לאחר התקיפה נאלץ אחד המטוסים לנחות נחיתת אונס במימי המפרץ בגלל תקלה במנועו. מטוס נוסף, שנחת כדי לחלץ את הטייס, ניזוק אף הוא בנחיתה. שני הטייסים נותרו חסרי ישע, צפים על המים לא רחוק מהעיר, אך לא נשבו, כי מטוסים ריחפו מעליהם כל הזמן והרתיעו את כוחות האויב שבחוף מלהתקרב אליהם. הטייסים חולצו בסופו של דבר באמצעות משחתת צרפתית מלווה, וזו גם טיבעה את המטוסים שנותרו

סוכנים יותר מספינות הסוחר ומהמעבורות המשופצות.²⁸ ככל שחלף הזמן נהיו כל הספינות ייעודיות יותר ויותר. השינויים הטכניים והארגוניים האלה שיקפו את תהליך ההתמקצעות שעברה שייטת נושאות המטוסים בפעולותיה לאורך חופי ארץ־ישראל.

עם התקדמות הכוחות הבריטיים בארץ־ישראל הם החלו לבנות בדרום הארץ שדות תעופה. האופן שבו כבשו הבריטים את הארץ במלחמת העולם הראשונה כבר סופר במקומות אחרים.²⁹ כידוע, הכוח האווירי שנצבר בארץ־ישראל והופעל מהיבשה מילא תפקיד עיקרי בכיבוש, והופעתו הורידה מחשיבות הכוח האווירי שהופעל מהים. במקביל להתפתחות הכוח האווירי הבריטי בארץ־ישראל השתפרו הספינות והמטוסים הימיים שעמדו לרשות השייטת. פעילות מטוסי השייטת עברה לאזורים שמצפון ליפו ולמטרות שהמטוסים מבסיסי יבשה לא יכלו לכסות.³⁰

בינואר 1917 טובעה ה"בן־מיי־שרי" מול חופי טורקיה, וה"אמפרס" נהייתה לאוניית הדגל של שייטת נושאות המטוסים. באותו שלב של המלחמה נהיה נמל ביירות המטרה המועדפת של הצי הבריטי, משום שנחשב לבסיס הצוללות הגרמניות והאוסטריות באזור. הצוללות האלה היו האיום הימי הממשי היחיד על תנועת כלי השיט הבריטיים והצרפתיים מתעלת סואץ ואליה ובכל מזרח הים התיכון. את נמל ביירות תקפו המטוסים

צפים על המים.³² באותה התקופה עסקה אפוא השייטת בעיקר בפעילות התקפית – טקטית ואסטרטגית – ולא בפעילות מודיעין.

בנובמבר 1917 נכבשה השפלה, ובדצמבר נכבשה ירושלים. גם בפעילות האווירית שליוותה את המרדף

של אלנבי אחרי הטורקים צפונה ב־1918 השתתפו מטוסים ימיים.³³

נגד מערכת התקיפה של המטוסים הימיים התפתחה מערכת הגנה. לישנסקי, ממרגלי ניל"י, דיווח לשולחיו ב־4 במארס 1917: "על הר

כרמל ישנם פטרולים שמביטים על הים ומודיעים בטלפון לכל תחנות הצבא שבעמק יזרעאל מתי שיוצאים האווירונים בכדי שיכינו את התותחים, והצבא יתפזר בשדות. צריך להודיע לאוניות שייזהרו מאוד בטלגרפים האלחוטיים שיש להן".³⁴ זוהי עדות נוספת להתפתחות השימוש בתקשורת רדיו במערכת הקשר הבריטית בתקופה זו ולניסיונות ליירוט הדדי של תשדורות, שעליהם העיד שפי.³⁵ בדו"ח מה־9 במארס 1917 דיווח לישנסקי על הימצאותם של תותחים נגד מטוסים במושבה מרחביה ליד עפולה והמשיך: "רצוי שהאוניות המורידות אווירונים לא יעמדו נגד חיפה כדי שלא ירגישו בהן". ב־21 במארס 1917 הוא דיווח: "על הר הכרמל למול הים עומד איש צבא ובידו דגל. והיה כאשר נראית אונייה על הים, והתחיל איש הצבא לנופף בדגל, עלה ורדת, ואז מרגישים בזה מהעיר ותכף מודיעים בזה לכל המקומות שנמצאים שם אנשי צבא בכדי שייזהרו מהאווירונים ויכינו את תותחיהם".³⁶ לפנינו אפוא תהליך שבו מתפתחת ומשתכללת מערכת התקיפה של נושאות המטוסים, ומולה מתפתחת מערכת נגד עם כל מרכיביה המוכרים: האזנה לאויב, תצפית, גילוי, התרעה, תקשורת ומערכות נשק נגד מטוסים.

סיכום

שמואל גורדון, חוקר ישראלי של התעופה הצבאית, כתב: "חשוב לציין כי רבות מהקונספציות שהנחו את האסטרטגים האוויריים בתקופות מאוחרות יותר, כאשר המטוסים וכלי הנשק התפתחו ללא הכר, מקורן בתפיסות שעוצבו במלחמת העולם הראשונה, כאשר המטוסים היו עדיין פרימיטיביים ביותר".³⁷ המאמר שלעיל על פעולות השייטת הבריטית־צרפתית מול חופי ארץ־ישראל מוכיח את נכונות המשפט הזה.

בתוך כשנתיים מפרוץ מלחמת העולם הראשונה התפתחו מול חופי ארץ־ישראל המטוס הימי ונושאות המטוסים למערכת לחימה מרכזית רבת עוצמה ורבת השפעה, הפועלת בזירה הימית לאורך זמן ממושך. ההתפתחות החלוצית החשובה הזאת התחוללה בפעם הראשונה בהיסטוריה הימית הצבאית במקום הזה ולא

בשום מקום אחר. לוחמת נושאות המטוסים הגדילה במידה שלא הייתה קודם את כוחו ההרסני של מי ששולט בים ובאוויר, ואת העובדה הזאת למדו על בשרם הכוחות ששלטו בארץ־ישראל בתקופת מלחמת העולם הראשונה. לניצול הכוח הגלום במערכת התקיפה של נושאות

המטוסים התפתחו תורות לחימה ברמה הטקטית והאסטרטגית, הכוללות הפעלת כוחות משימה המורכבים מכלי שיט רבים ושונים, שבמרכזם נושאת המטוסים. בפרספקטיבה היסטורית ניתן להבחין שמול חופי ארץ־ישראל התפתחו

אמצעי לחימה ימיים מרכזיים, שהתעצמו מאוד במלחמת העולם השנייה. כמו כן ניתן גם לראות את ניצניה של מערכת ההגנה נגד מטוסים, שגם היא כללה מרכיבים שהגיעו לשיאים חדשים במלחמת העולם השנייה ואחריה.

השפעתו המכרעת של מי ששולט באגן המזרחי של הים התיכון על המתחולל בעומק השטח היבשתי של ארץ־ישראל החלה במלחמת העולם הראשונה והלכה וגברה עד ימינו. טיל השיוט, המשולח מסיפון אוניית המלחמה של ראשית המאה ה־21, הוא צאצא אמיתי, גם אם רחוק, של מטוסי העץ והבד שהורדו לים מסיפון ה"אן".

טיל השיוט, המשולח מסיפון אוניית המלחמה של ראשית המאה ה־21 הוא צאצא אמיתי של מטוסי העץ והבד שהורדו לים מסיפון ה"אן"

מקורות

1. K. Macksey, *The Penguin Encyclopedia of Weapons and Military Technology*, London, 1993, pp. 3-5
2. C.M. Cipolla, *European Culture and Overseas Expansion*, London, 1970, p. 101
3. C.H. Gibbs-Smith, *Aviation, An Historical Survey from its Origins to the end of World War II*, HMSO, London, 1970, pp. 139-170; דב גביש, *ציפור האדם באופקנו, ירושלים, תשס"ד, עמ' 3-10; דני שלום, כנפי מלחמה כנפי שלום, תשנ"ט, תל־אביב, עמ' 13-17*
4. D. Van Der Vat, *The Ship that Changed the World*, Edinburgh, 2000, pp. 31-48
5. J. Nevakivi, *Britain, France and the Arab Middle East 1914-1920*, London, 1969, p. 7
6. R.D. Layman, *Before The Aircraft Carrier*, Annapolis, Maryland, 1989, pp. 17-18; Y. Sheffy, *British Military Intelligence in the Palestine Campaign, 1914-1918*, London, 1998, pp. 49-50
7. J.J.; 96-93, 50-49, שפי, שם, עמ' 17-18; שפי, שם, עמ' 49-50, 96-93; Davilla and A.M. Soltan, *French Aircraft of the First World War*, Boulton (Colorado), 1997
8. Anonymus, *The Mediterranean 1914-1915*, Monograph No. 21, Royal Navy, Naval Staff Training and Staff Duties Division, London, 1922, pp. 93-97
9. מרדכי בן־הלל הכהן, *מלחמת העמים, חלק א', ירושלים,*

Office, Kew. ADM 53/57311; XC/13713

20. K. MacPherson (Ed.), "Turncoat Carriers", *Warship International*, 6 (1), 1968, pp. 285-294

21. ולדון, שם (ראו לעיל הערה 15), עמ' 118

22. J. Raich, "Luftkrieg im Heiligen Land (Air War in the Holy Land)", *Flugzeug 1*, 1995, pp. 51-54; 3, 1995 pp. 17-19, Illertissen, Germany. קרס פון קרסנשטיין, שם (ראו לעיל הערה 13), עמ' 146-143; ע' אמבר, א' אייל, א' כהן, שורשי חיל האוויר, תל-אביב, 1988, עמ' 10-8

23. ולדון, שם (ראו לעיל הערה 15), עמ' 129

24. שם, עמ' 123-125

25. C.R. Samson, *Flights and Fights*, Rep. Nashville, Tennessee, 1990, pp. 324-326

26. בן-הלל הכהן, שם (ראו לעיל הערה 9), עמ' 346

27. סמסון, שם (ראו לעיל הערה 25), עמ' 338-325

28. ולדון, שם (ראו לעיל הערה 15), עמ' 200-160

29. וייול, שם (ראו לעיל הערה 13)

תשמ"א, עמ' 46

10. אפרים דינרד, *מלחמת תוגרמה (טורקיה) בארץ-ישראל*, סנט-לואיס, תרפ"ו, עמ' 59

11. אלמוני (ראו לעיל הערה 8), עמ' 95

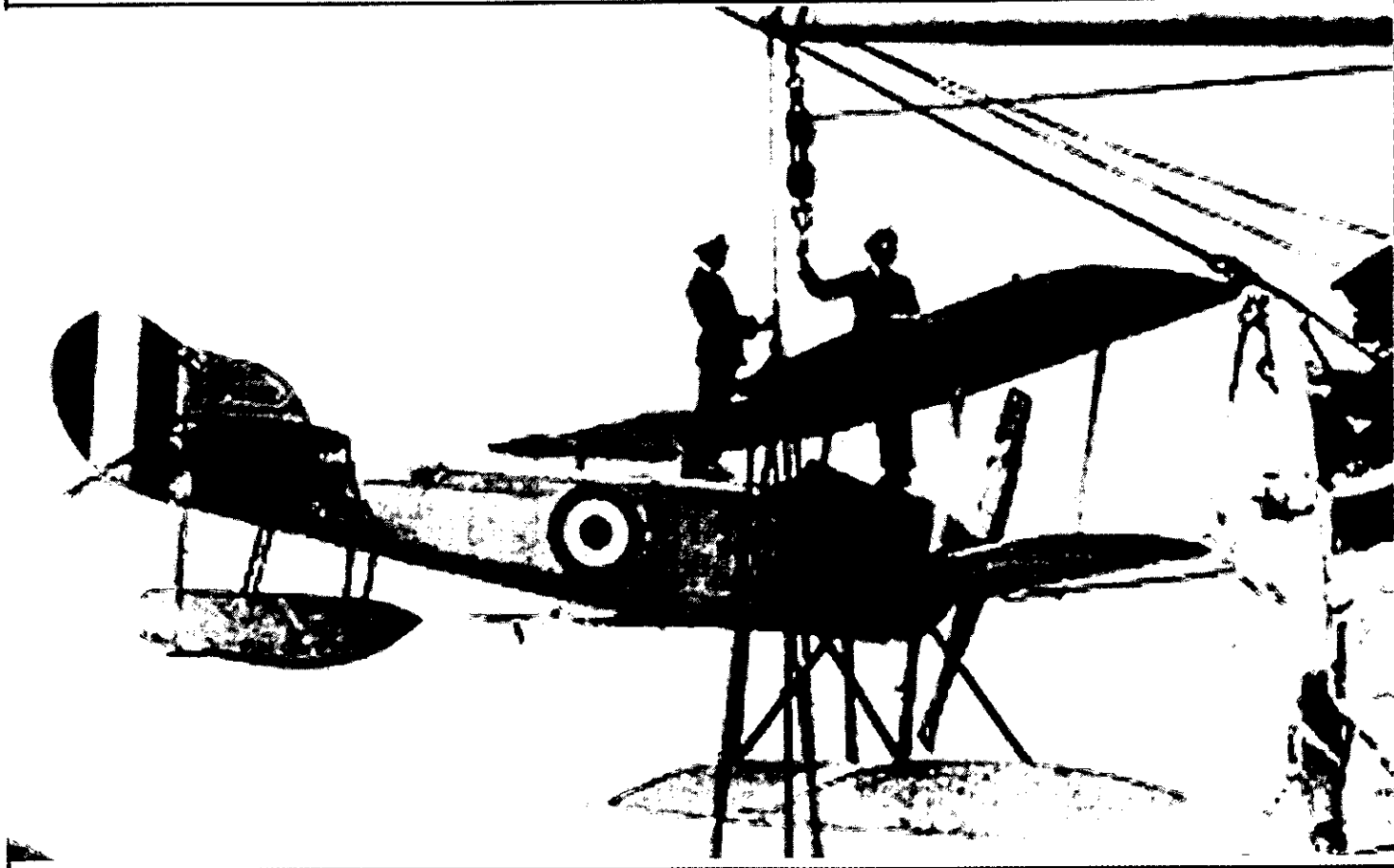
12. S. Requer, "Churchill's Role in the Dardanelles Campaign", *British Army Review*, No. 108 (1994), pp. 70-80

13. א"פ וייול, *מסעי מלחמה בארץ-ישראל*, תל-אביב, 1979, עמ' 49-20; יהודה ואלך, *אנטומיה של סיוע צבאי*, תל-אביב, 1981, עמ' 190-184; פרידריך פרייהר קרס פון קרסנשטיין, *עם הטורקים אל תעלת סואץ*, תל-אביב, 2003, עמ' 96-81

14. וייול, שם, עמ' 26; שפי, שם (ראו לעיל הערה 6), עמ' 55-51

15. L.B. Weldon, *Hard Lying, Eastern Mediterranean 1914-1919*, London, 1926; N. Friedman, *British Carrier Aviation*, London, 1988, pp. 29-43

מטוס "סופווייט' בייבי" מועלה אל נושאת מטוסים



30. C.E. Hughes, *Above and beyond Palestine*, London, 1930, p. 204

31. יוג', שם (ראו הערה 30 לעיל), עמ' 193; ראו גם דו"ח מודיעין טורקי מביירות, ב' עזיז, שם (ראו לעיל הערה 17), עמ' 291

32. יוג', שם (ראו לעיל הערה 30), עמ' 220-219

33. H.A. Jones, *Official History of the War in the Air*, Vol. V, Oxford, (England), 1935, pp. 415-420

34. נדבה, שם (ראו לעיל הערה 17), עמ' 167-152

35. שפי, שם (ראו לעיל הערה 6), עמ' 256-255

36. נדבה, שם (ראו לעיל הערה 17), עמ' 167-152

37. שמואל גורדון, *עימות באוויר*, תל-אביב, 1985, עמ' 34

6), עמ' 43-39. התפוסה של "אן" על-פי הרישומים הייתה 7,000 טון, והמהירות שלה - 10 קשרים; התפוסה של "רייבן 2" הייתה על-פי הרישומים 4,678 טון, והמהירות שלה - 10 קשרים.

16. ולדון, שם; שפי, שם (ראו לעיל הערה 6), עמ' 53-50; אליעזר ליבנה, יוסף נדבה, יורם אפרתי (עורכים) *ניל"י, תולדותיה של העזה מדינית (מהדורה שנייה)*, ירושלים, 1980

17. ולדון, שם (ראו לעיל הערה 15); ב' עזיז, מודיעין וריגול בסוריה, לבנון וארץ-ישראל במלחמת העולם (1913-1918), רמת-גן, 1991, עמ' 70-69; יורם אפרתי (עורך), *יומן אהרון אהרונסון*, תל-אביב, 1978, עמ' 147, 113, 32, 152; יוסף נדבה (עורך), *יוסף ליזנסקי*, תל-אביב, 1977, עמ' 203, 201, 179, 164

18. ליימן, שם (ראו לעיל הערה 6), עמ' 38, 10

19. ליימן, שם (ראו לעיל הערה 6), עמ' 44-43; *Public Record*

