

ספינות שרבורג

מאת תא"ל מיל' ניר מאור
מנהל מוזיאון ההעפלה וחיל הים

המונח 'ספינות שרבורג' מתקשר אצל רבים לסיפור מילוטן מצרפת בשנת 1969 אלא שסיפור בנייתן, רכישתן והצלחתן בשדה הקרב מרתק ומפתיע לא פחות. שורשיו של הסיפור בתחילת שנות ה-60.

- האיום

באותם ימים קיבלו המצרים מבריה"מ משחתות גדולות וחדישות מדגם 'סקורי' חיל הים הישראלי היה מצויד אז בשלוש משחתות מיושנות שהיו בנחיתות טכנולוגית מול האויב המתעצם.

- ההחלטה

הבעיה הגיעה לפתחו של מפקד חיל הים דאז האלוף יוחאי בן נון. היו שסברו שחיל הים צריך להצטייד במשחתות גדולות עוד יותר. יוחאי לא קיבל את הגישה, הוא ראה בחזונו ספינות קטנות וזריזות המצוידות באמל"ח מתוצרת ארצנו ומיישמות תורת לחימה מקורית. את החזון פרט לפרוטות מטה חיל הים ובראשו אל"מ (לימים אלוף) שלמה אראל.

- 1963 ההתקשרות עם מספנת לורסן הגרמנית

ממפקדת חיל הים יצאו לאירופה מספר משלחות בניסיון לאתר ספינות קטנות וזריזות. טרפדת היגואר הנבנית במספנת לורסן בגרמניה ופועלת בצי הגרמני נמצאה מתאימה.

תכניותיו של חיל הים לגבי הכלי היו יומרניות, בחיל רצו שהספינה תהייה מסוגלת לבנות את התמונה הטקטית מעבר לאופק, לתקוף בכוח של מספר ספינות, לשגר טילים ולירות בתותחים.

לשם כך צריך היה לצייד את הספינות בשולחן תצוגה טקטית , במכ"ם חיפוש , במערכות איכון ול"א, במערכות בקרת אש ובמערכות תקשורת.

בפגישות הראשונות היו הגרמנים ספקנים ואפילו לעגנים... כמות האמל"ח שביקש חה"י לזווד בספינות הקטנות נראתה להם בלתי אפשרית. אבל הבנייה בגרמניה נעצרה עוד בטרם התחילה.

- החרם הערבי והלחץ על גרמניה

בשנות ה-60 היה החרם הערבי רב השפעה על מדינות אירופה. וכשנחשף החוזה עם מספנת **לורסן** הפעילו הערבים לחץ כבד על ממשלת גרמניה וזו נאלצה לבטלו.

- 1965 המעבר לשרבורג

קציני חיל הים שחיפשו פתרונות מצאו שמספנה קטנה בשרבורג מקיימת קשרי עבודה שוטפים עם מספנת **לורסן**. הועלה רעיון כי המספנה בצרפת תבנה עבורנו את הכלי הגרמני. ואכן התכניות הועברו מגרמניה לצרפת, והעבודה החלה.

- מורכבות הפרויקט

הגם שהמספנה בשרבורג עסקה בבנייה, אחריות השילוב רבצה על מהנדסי חיל הים. הכלי גרמני, הבנייה צרפתית, התותחים איטלקיים, מכ"ם החיפוש צרפתי, שולחן המ"ק (מרכז ידיעות קרב) הולנדי, מערכת הנשק איטלקית והטילים מתוצרת ארצנו... שילוב האמל"ח וקישור הרכיבים זה לזה (תיכלול) היוו אתגר הנדסי לא פשוט.

- גבריאל

במקום אחר לחלוטין התקדם פרויקט אחר וללא שום קשר לפיתוחן של הספינות. טיל קרקע-קרקע שהחל חיל המדע (חמ"ד) לפתח עבור חיל התותחנים כבר בסוף שנות ה-50 עבר מספר גלגולים של פיתוח ולבסוף הועלה רעיון להסבו לטיל ים ים לשלבו בפרויקט הספינות, החידוש היה יומרני אפילו למהנדסים החדשניים שעסקו בפרויקט הספינה המהירה. רבים היו ספקנים. לבסוף הוחלט כי הספינות תצוידנה במוצבי טילים אך ניתן יהיה להתקין באותם המוצבים גם תותחים במידה ופרויקט הטילים יכזיב. הספקות נעלמו

רק בשנת 1969, אחרי שרוב הספינות כבר הושקו. בפעם הראשונה אחרי שנים של אכזבות וכישלונות פגע טיל ניסוי שנורה מספינה במטרה ימית.

- הנט"ל (נגד טילים)

אחרי איום משחתת הסקורי הופיע בזירה איום נוסף וחמור עוד יותר: טיל ה'סטיקס' – טיל שטווח מעופו גדול והוא מצויד במכ"ם מתקדם ובראש קרבי המכיל כ-500 ק"ג חומר נפץ.

טיל זה הותקן על ספינות טורפדו קטנות שהוסבו להיות סטיל"ים מדגמי אוסא וקומאר. טילים אלה פגעו והטביעו כבר ב-1967 את המשחתת אילת אך בחיל הים סברו שספינות זריזות וקטנות תהיינה חסינות מפניהם.

אירוע עצוב אך מכוון לקראת סוף הפרויקט היה פגיעת טיל 'סטיקס' מצרי בספינת דיג קטנה בשם 'אורית'. נורות האתראה נדלקו, טיל ה'סטיקס' מסוגל לפגוע גם במטרות קטנות!

יכולת ההתמודדות של הספינות עם טילי האויב נחקרה לעומק ושופרה. לספינות 'נתפרה' חליפת נט"ל מקורית וייחודית. (אבי הרעיון, אל"מ צמח חירות, שזכה לפרס ישראל על תכנית זו נפטר באוקטובר האחרון)

- הסתלקות ספינות 7-6

בעוד הספינות הראשונות נמסרות ויוצאת לדרכן, צרה חדשה – צרפת מתכוונת להחרף את האמברגו על משלוחי נשק למזה"ת. הפרויקט אז היה בעיצומו, 5 הספינות הראשונות כבר הגיעו ארצה. בדצמבר 1968 תקפה ישראל בשדה התעופה בבירות (פעולת גמול על חטיפת מטוס) והנשיא דה-גול התייצב לימין לבנון ידידתה של צרפת, אז.

ראש משלחת הרכש של משהב"ט בצרפת, האלוף מוקה לימון – מי שהיה מפקד חיל הים בתחילת שנות ה-50 רואה את הנולד ומורה לראש המשלחת של חיל הים להציל את שאפשר להציל, ספינה מספר 6 יוצאת לניסויים בפתח הנמל אך ממשיכה ארצה וכך גם ספינה 7 שבנייתה טרם הושלמה.

- התכנית

בצרפת נעלבים, וכועסים ומהדקים את האמברגו. מוקה לא מוותר, בזכות קשריו האישיים והמשפחתיים הוא פונה למוטי פרידמן, בעליה של חברת 'נתיבי נפט' ('הון ושלטון' לא היה אז מונח שלילי...) אשר מקשר אותו למכר ותיק- בעלים של חברת ספנות גדולה בנורבגיה. יחד איתו הוא מקים חברת קש בפנמה. הרעיון הוא שהחברה הפנמית שנחשבה, בטעות מכוונת, לחברה נורבגית תבקש לקנות בדחיפות מספר ספינות קטנות ומהירות. במקביל ובחשאי נחתם חוזה בין החברה הפנמית ובין חברת 'נתיבי נפט' הישראלית. הכול חוקי, הכול כשר... נקודת ההתחלה בתכנית - בעייתית, איך מוציאים את הספינות לים האם לחברה הפנמית יש צוותים? את המשוכה הזאת מחליטים לעבור בחיל הים בבריחה ולהסתמך על כך שבים תגבר חוקיות החוזה על העברה הטכנית בעזיבת נמל ללא אישור... בחיל מתכננים מילוט בערב חג המולד דצמבר 1969 במועד זה אמורה ספינה מס' 12 להיות בשלבי מסירה אחרונים ובערב זה אמורים הצרפתים להיות פחות ערניים...

- הקונספירציה

עכשיו כשיש תכנית ויש מועד צריך רק לגרום לצרפתים למכור את הספינות לחברה הפנמית. במחלקת היצוא הביטחוני של ממשלת צרפת רצו להיפטר מהספינות ולסיים את הפרשה המביכה, והנה באורח פלא צץ פיתרון, חברת ספנות נורבגית (?) פנתה למספנה בשרבורג, והיא מעוניינת לקנות את הספינות. לצרפתים זו הזדמנות להחזיר את הכסף לישראלים ולשמר את אמינות התעשיות. ראש המחלקה פונה אל מוקה לימון ומציע שהספינות ימכרו לצד שלישי והכסף יוחזר לישראל. מוקה "מופתע" לשמע ההצעה ומבטיח לבדוק. הוא משהה את תשובתו עד סמוך להתכנסות הועדה ליצוא ביטחוני וכך נכנס עניין המכירה ל"נורבגיה" ברגע האחרון מבלי שיספיקו הצרפתים להתעמק בו- ואושר.

- ההתארגנות בספינות

כדי להשיט ספינות לאורך 3,000 מיל ימי נדרשים דלק, אספקה וכמובן אנשי צוות. כל אלה נאספים בחשאי, הספינות מילאו את אוטובלי לעורר חשד את מיכליהן בדלק, האספקה נקנתה במשך מספר ימים במספר חנויות ואנשי צוות לתגבור הספינות מהגיעו מהארץ בנתיבים שונים והסתתרו בספינות.

- 24.12.69 המילוט

בליל חג המולד בשעת היציאה המתוכננת – חצות, השתוללה בחוץ סערה. היה זה חוסר אחריות להוציא במצב זה את הספינות. אלא שמזג האוויר בתעלה הפכפך. והנה בין שני שקעים עמוקים הסתמן חלון של הפוגה. בשעה שתיים בלילה התקבלה ההחלטה – עכשיו או לעולם לא...

- הנתיב ארצה

חמש הספינות הזעירות יצאו אל התעלה האנגלית, דרומה אל הביסקייה, רוחות צד של 60 קשר וגלים בגובה 8 מטר הכו על דופנותיהם. נקודת המפגש הראשונה הייתה מול חופי פורטוגל, שם חיכתה להם אניית צים אשר נערכה מבעוד מועד עם ציוד לתדלוק, אחר כך נכנסו הספינות לים התיכון והמשיכו בהפלגתן מזרחה, (בהמשך תידלקו עוד פעמיים מאניות של צים). כשגילו הצרפתים את הבריחה זה כבר היה מאוחר וגם חוקי... הספינות שרכשה החברה ה"נורבגית", נמכרו במהלך הפלגתן לחברת נתיבי נפט... בממשלת צרפת השתררו כעס ומבוכה אך שום צעד ממשי לא ננקט (מאוחר יותר הוכרז מוקה לימון כאישיות לא רצויה בצרפת...)

- הכניסה לנמל הקישון

ללא טקסים וללא מדים נכנסו הספינות שרכשה חברת 'נתיבי נפט' אל הנמל האזרחי. במסיבת העיתונאים, ממנה לא הצליחו המארגנים להימלט, נשאלו שאלות נוקבות וניתנו תשובות מעורפלות. הספינות נשארו עוד זמן מה בנמל הקישון ואז כעבור פרק זמן סביר בעולם הספנות נמסרו לצד השלישי הלא הוא חיל הים.

- מלחמת יוה"כ

שלוש שנים לאחר מכן, באוקטובר 73, עמדו הספינות למבחן ונמצאו מוכנות. עם אמל"ח מתקדם, עם תו"ל תואם ועם רצון עז לנצח, תולדה מן הסתם של אי ההצלחה (של חיל הים) במלחמת ששת הימים.

בצהריי ה-6 באוקטובר עשה כוח של 5 סטי"לים את דרכו צפונה - לסוריה. ראשית נתקל הכוח בתשמוע סורי (סט"ר) הרחק מהחוף והשמיד אותו באש תותחים, אחר כך התגלתה מקשת סורית במבואות לטקיה – המקשת זכתה למטח טילי גבריאל וטבעה, הייתה זו טבילת האש הראשונה לטיל הגבריאל והוא לא הכזיב. ואז עלו מן המארב 3 ספינות טילים סוריות ושיגרו את טיליהן ארוכי הטווח. חלק מהטילים נורו אל פיתיונות ששיגר הכוח מבעוד מועד וחלק שובשו ע"י המערכות המותקנות בספינת – כל הטילים החטיאו. עם חלוף הטילים מצא הכוח את עצמו בטווח שיגור הגבריאל. 3 ספינות הטילים הסוריות הצטרפו עד מהרה למקשת ולטרפדת בקרקעית הים. ושני לילות אחר כך מול חופי מצריים ספג גם הצי המצרי את מפלתו, מלחמת יום הכיפורים נמשכה עוד שלושה שבועות אך הצי המצרי והצי הסורי בחרו להסתגר בנמלים ולספינות שרבוג לא נותר אלא להתקרב לילה לילה אל חופי האויב ולהפגז אתרים איסטרטגיים.

- אחרית דבר

ספינות שרבורג החלו להתיישן ולצאת משירות 25 שנים אחרי הגעתן, את מקומן החליפו ספינות טילים מתוצרת ארצנו (סער 4, נושב, חוחית ונירית) הספינות של היום משוכללות יותר, גדולות יותר (זריזות פחות) אך מזכירות לא במקרה את הדגם הישן המוצלח והטוב של ספינות שרבורג.