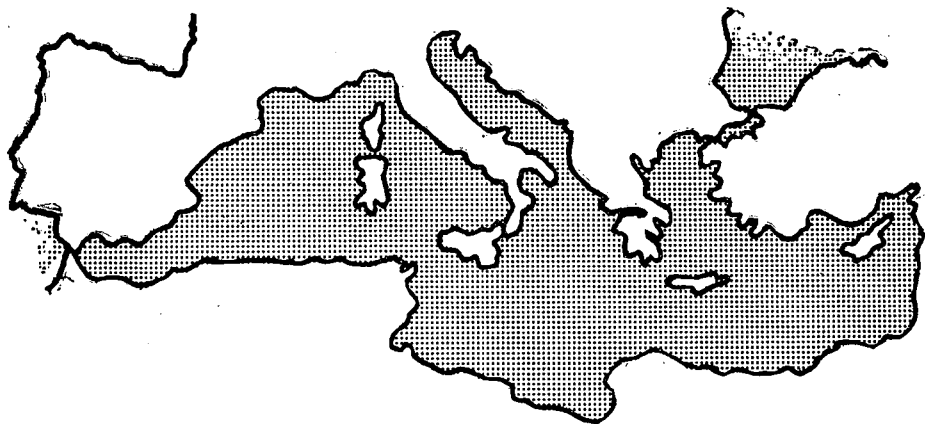


שילוב כוחות-אוויר



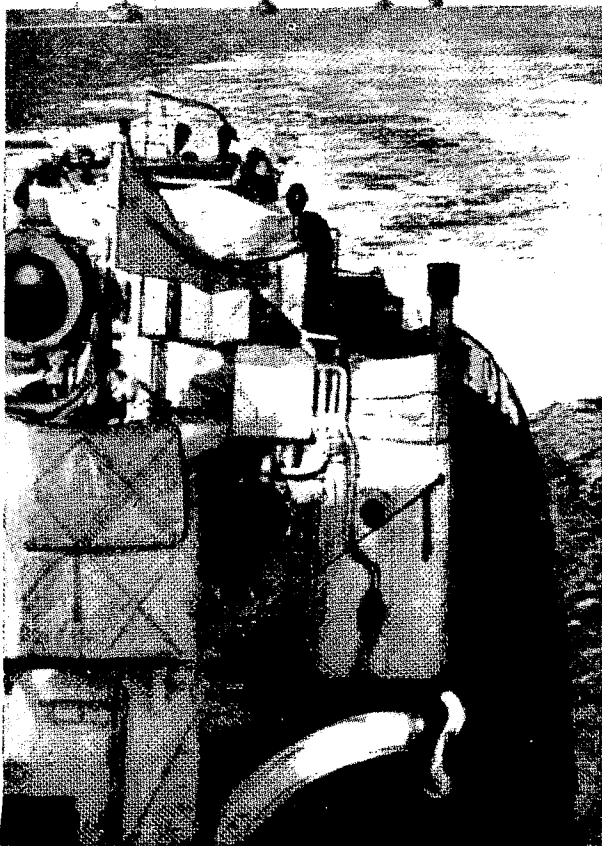
קרבות היס-התיכון במלחמת-העולם השניה, הם מלאי לקחים — שיתכן ובחלקם טיפוסיים הם לזירה זו. התנאים הגיאוגראפיים על מש-מעויותיהם האסטרטגיות, כודאי יוסיפו להכתיב בזירה זו גם בעתיד שיקולים ומהלכים שביסודם יהיו זהים לאלה שבעבר. לפיכך לימוד עקיב של תנאים אלה ושל השפעתם על מכצעים וקרבות בעבר הוא בחינת הכרח לכל מדינה שגורלה קושר אותה לזירה זו.

עם זאת, מובן שבתחום הטקטי והטכני ניתן להפיק מקרבות היס-התיכון — לתקופה קצרה-יותר — לקחים שיישומם אולי רחב יותר. השאלה, מתי לקח טקטי או טכני חדל להיות ישים בהווה, היא ללא-ספק השאלה המורכבת והקשה-כיותר לתשובה בתקופה שבה חלה התפתחות מסחררת באמצעי הלחימה. אולם אין צבא או חיל הפטור ממחקר מתמיד בתחום זה — שכן ההכרעה בקרב תלויה לעתים כה קרובות דוקא בכוננות הטכנית והטקטית של הכוחות.

מבחינה זו, עשוי חקר התרחשויות העבר בזירת היס-התיכון להועיל אף במידה שהוא מבליט את החשיבות המכרעת של קיום עליונות ראשו-נית, עם פרוץ המלחמה. אלא שעליונות זו איננה רק תולדה של שכלול טכני; ומבחינה זו אמנם עשוי מחקרו של דה-בלו, לשמש כמדריך חשוב — כי הוא מוכיח שהעליונות הנה תולדה של תכנון מדוקדק ומקיף, של דפוסים ארגוניים מתאימים שיש בהם כדי למצות את מלוא היכולת הגנוזה ביחידות הלוחמות, ושל חינוך לאורח לחימה כזה אשר בכוחו להטות את כף-המאזניים גם שעה שהיתרונות החומריים הם דוקא בצד שכנגד.

בקרבות ים

אלימ מתתיהו פלד



סקירה זו היא השניה ב־
סדרה של הצגת בעיות ב־
עקבות הקריאה בספר „דרך
ביים” של אדמירל דה־בלו.
הסקירה הראשונה נתפרס־
מה בחוברת קכ”ו.

בדייקנות של מנתח מובהק מציין דה־בלו
שביוני 1940, לאחר כניעת צרפת, ראו עצמם
גם הבריטים וגם האיטלקים גחותים ביים, אלה
לעומת אלה. היתה זו תוצאה מהערכות־מצב
שונות — שייחסו ערך שונה ליסודות השונים
של העצמה הציית.

דה־בלו מסביר כי בשנת 1940 סברו קציני־
צי רבים כי אנית־המערכה היא המהות את
יחידת־הכוח הבסיסית, בעוד שכל שאר סוגי־
האניות לא נועדו אלא לתפקידים משניים.
האיטלקים ראו את המלחמה ביים כמעין דו־
קרב בין אניות המערכה של שני הצדדים —
ולפיכך ראו עצמם כנחותים.

פירוט כוחות שני הצדדים בראשית ההיאב־
קות יעמידנו על המניעים להערכה זאת.

וראי לא מקרה הוא כי ספרו של
 אדמירל דה בלו שפונה בתרגומו לאנגלית
 „ההיאבקות על היס-התיכון“, נשא במקורו
 הצרפתי את השם — המקיף והמדויק יותר,
 במשמעותו המבצעית ובראית מהותה של
 ההתמודדות הגדולה — „המלחמה האוירית“
 הצעית ביס-התיכון. על-כן לא יהיה אולי
 בכך משום הפרזה, באם נאמר כי סקירה זו,
 הדנה (אמנם, בעיקר ברמה הארגונית-הגבוהה)
 בסוגית תפעולם המשותף של כוחות ים ואויר
 שבספרו של דה-בלו — יתכן ומעלה אותה
 בחינה בתיאור-היסטורי זה אשר צרכי-העתיד
 מחייבים ביותר לחקרה וללמוד מלקחיה.

הכוח הימי הבריטי ביס-התיכון היה מחולק
 לכוחות מזרח-הים-התיכון בפיקודו של אדמירל
 קנינגהם — ולכוח „H“, בפיקודו של אדמירל
 סומרזיל, שנתבסס בקצה-המערב של הים. כוח
 „H“ היה כפוף במישרין לאדמירליות שב-
 לונדון. תחת פיקודו של קנינגהם עמדו אז
 נושאת-המטוסים „איגל“, שעל סיפונה 30 מטו-
 סי-טורפדו „סורדפיש“ ו-4 מטוסי-קרב „גלדיא-
 טור“; שלוש אניות-מערכה ישנות שחודשו;
 5 סיירות קלות; שתי שייטות של משחתות;
 8 צוללות. תחת פיקודו של סומרזיל בכוח „H“
 עמדו סיירת-המערכה הגדולה „הוד“, 2 אניות-
 מערכה, שתי סיירות, נושאת-המטוסים „ארק-
 רויאל“ ותרסר משחתות.

הצי האיטלקי מנה באותה תקופה 6 אניות-
 מערכה, 7 סיירות בנות 10,000 טון, 6 סיירות
 בנות 5,000 טון, 6 בנות 6,000 עד 8,000 טון
 ו-12 סיירות בנות 3,400 טון, מטיפוס רג'ולו,
 (האחרונות בשלבי-בניה שונים, מהן רק שלוש
 הושלמו); כ-60 משחתות בנות 1000 עד 2000
 טון; 120 צוללות. נוסף לכך הצטיין הצי האי-
 טלקי בסיירות-טורפדו מנועיות מטפוס M.A.S.

יחסי-כוחות אלה הערכו על-ידי האיטלקים
 כגרועים מבחינתם, אף כי עדיפותם המספרית
 היתה עצומה. הנקודה שקבעה בהערכתם האמו-
 רה היתה זו שאניות-המערכה הבריטיות, אף
 כי לא היו מרובות משלהם, עלו עליהן בנתוניהן
 הקרביים. ומובן שהבריטים עלו על יריביהם
 בנושאות-מטוסים. שכן לצי האיטלקי לא היו
 כלל נושאות-מטוסים — מכיון שמוסוליני קיבל
 דעת חיל-האוויר האיטלקי כי ביס-התיכון הצר,
 המוקף בסיסים של חילות-האוויר השונים, אין
 לנושאות-מטוסים סיכוי לעמוד בהתמודדות עם
 מטוסים מושתי-יבשה. לעומת זאת, הבריטים
 אמנם האמינו תמיד באפשרויותיה של נושאת-
 המטוסים, וראו בה יסוד חיוני לכוח הימי, אולם
 מתוך הלך-מחשבה הדומה לזה של הטייסים
 האיטלקיים, ראו את עצמם נחותים בים. לברי-
 טים היו בזירת היס-התיכון לא יותר מ-200
 מטוסים (לרבות אלה של נושאות-המטוסים);
 בעוד שחיל-האוויר האיטלקי מנה כ-3000 מטו-
 סים, חצים מקו-ראשון, שלא נפלו באיכותם
 מהמטוסים הבריטיים, ושהיו עשויים להמריא
 מעשרות שדות-תעופה באיטליה ובלוב. האנג-

לים גם לא הביאו את כוח „H“ בחשבון ככוח
 קבוע ללחימה בצי האיטלקי, מכיון שמשמיותו
 כללו גם פעולות באוקינוס האטלנטי; ומכל
 מקום, ההכרח לעבור דרך מיצר-סיציליה מנע
 למעשה יכולת לשיתוף-פעולה ישיר בין שני
 הציים הבריטיים — זה שבמזרח היס-התיכון
 וזה שבמערבו. אכן קל יותר להבין את המסקנה
 שהסיקו הבריטים מיחסי-הכוחות הנ"ל מאשר
 זו שהסיקה האיטלקים. אלא שבעוד משמעותה-
 למעשה של מסקנת האיטלקים בדבר נחיתותם
 בים התבטאה בהנחת הפיקוד-העליון שלהם
 להימנע מקרבות-הכרעה, הרי משמעותה-למע-
 שה של המסקנה הבריטית קיבלה ביטוייה בדב-
 ריו של קנינגהם: — „בתחילה היינו חלשים
 מאד בים, ועוד יותר חלשים באויר; אבל דוקא
 בגלל חולשה זו נאלצנו לנקוט קו תוקפני,
 שהצמיח לנו פירות נאים.“

אדמיראל דה-בלו מנתח בספרו את הסיבות
 למסקנה הבריטית בדבר נחיתותם בים בשל
 נחיתותם באויר; וכדאי מאוד לעמוד על ניתוחו
 זה. בין שתי מלחמות-העולם קיבלה מהלכים
 רחבים מאד תורתו של ג'וליו דהא, שראה
 במטוס את „הנשק המוחלט“ להכרעה במל-
 חמות. דעה זו אומצה על-ידי המנהיגות הפ-
 שיסטית האיטלקית והביאתה לידי כך שפסלה
 את הצורך בנושאות-מטוסים. הבריטים —
 דוקא מתוך שהושפעו אף הם מתורתו של
 דהא — פיתחו את נושאת-המטוסים כדי להב-
 טיח שאותו „נשק מוחלט“ — המטוס — יופעל
 גם בקרבות-ים; אלא שבדיעבד לא הוכיח עצמו

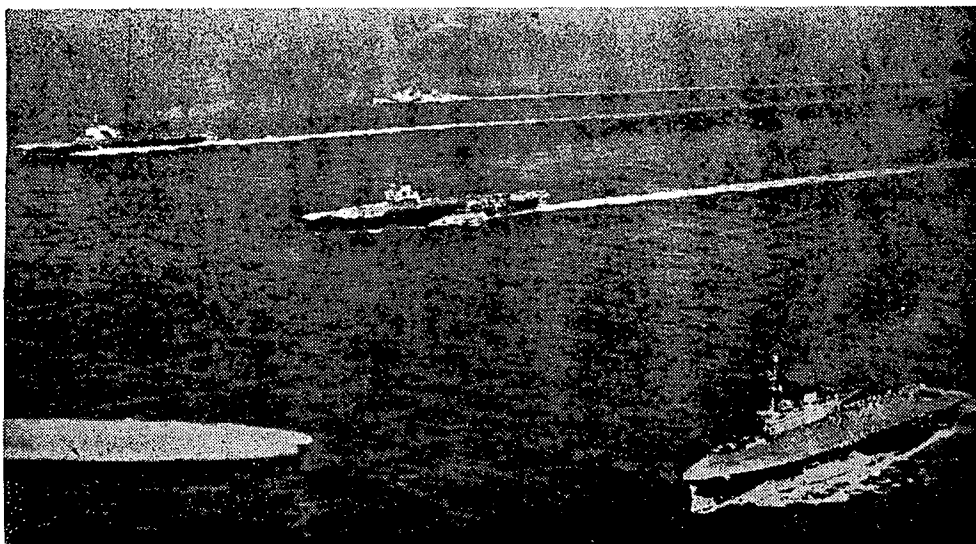
יפן היתה היחידה בין מעצמות ה"ציר" שהקימה זרוע אווירית בתוך צייה. כל הטייסים שהופעלו נגד ציי יריביה היו טייסי-הצי, המאו-מנים באותה טכניקה של לחימה-בים אשר הפתיעה את האמריקנים ואת הבריטים. ואמנם בתולדות מלחמה השניה נרשמו הישגיהם של טייסי-הצי היפניים בשנים 1941-2 כמיוחדים במינם — אף כי מבחינה מספרית הפעילו היפנים בלחימה הימית פחות מטוסים מאשר האיטלקים. כלומר, גם בשטח זה לא היה לעדי-פית המספרית, כשהיא לעצמה, ערך העשוי להכתיב מראש את תוצאות הקרב. לאימון המיוחד, לאמצעי-הלחימה המיוחדים (כגון: הטורפדו האווירי, שהיוה אמצעי-לחימה מובהק של זרוע-האוויר בצי היפני), לטכניקה-הלחימה המיוחדת — ולארגון המותאם לצרכי הלחימה בים — היה ערך מכריע, הגדול מזה של העצ-מה-המספרית כשהיא לעצמה. על ההכרח בתת-אמת הארגון לצרכים עמדו הבריטים מלכתחילה, כאשר — נוסף על קיומה של "זרוע-האוויר" המיוחדת של הצי עצמו — כפפו הם את "פי-קוד-החופים" של חיל-האוויר לפיקודו המבצעי של הצי הבריטי; וגם הצרפתים, זמן-מה לפני

המטוס כ"נשק מחולט", אף כי הוכח כנשק המסוכן מאוד בקרבות-ים — ומסוכן ביותר כאשר הוא מופעל מתוך תיאום עם כוחות-הים. אכן, בפרוץ פעולות-האיבה לא היה חיל-האוויר האיטלקי מסוגל ליטול חלק מכריע בקרבות-הים — ובכך נתן לבריטים עידוד רב.

האיטלקים והגרמנים אימצו את הדעה שחיל-האוויר נועד לפעולה הן כגורם עצמאי והן במשותף עם כוחות יבשה וים; ומאחר שמש-מות עשויות להשתנות, הרי שגם מטעמי חסכון וגם מטעמי גמישות לא ראו מקום ליעד כוחות-אוויר מיוחדים לשיתוף-קבע עם הצי. אמנם, משפרצה המלחמה נוכחו ציי גרמניה ואיטליה שהסדר כזה אינו מאפשר ניצול ראוי של המטוס לצרכי הלחימה בים; אלא שהדבר לא השפיע על ארגון של שתי הזרועות ולא על נוהלי שיתוף-הפעולה ביניהן. נעשו נסיונות חלקיים לודא תיאום על-ידי כך שלטיסות מסוימות ניתנה הדרכה מיוחדת בשיתוף-פעולה עם כוחות-הצי; אולם עד סוף המלחמה היה שיתוף-פעולה זה לקוי ביותר, וגם במקרים שחיל-האוויר הצליח להשתתף בקרב הימי, נמצא לוקה הן בטקטיקה של הלחימה נגד אניות והן בטכניקה שלה.

כוחות-צי בפטרול-אבטחה





ריכוז נושאות-המטוסים ב"שירת-אבגוסט" במלטה
משמאל לימין: "אינדומיטבל", "יקטוריאס" ואיגל", ובהם כ־70 מטוסי-קרב

הללו במצב של נחיתות כללית לעומת הברי-
טים, אשר חדלו לחשוש מפני חיל-האוויר
האיטלקי. זוהי תופעה מענינת מאוד, מאחר
שהיא מוכיחה באופן ברור כי גם אותו יריב
שכל העצמה-המספרית בידיה, עלול בכ"ז
להימצא נחות לעומת יריב בעל עצמה-מספרית
קטנה בהרבה היודע ליטול את היזמה ולפעול
תוך העזה.

מה נתרחש בקרב בפונטה-סטיליו?

ב־8 ביולי יצא הצי הבריטי מא-
לכסנדריה לחפות על שתי שיירות
שהפליגו ממלטה בדרכן למצרים. באותו
זמן עצמו נמצא כוח איטלקי, שחרר
מליוני שיירה ללוב, בדרכו לאיטליה.
שני הכוחות נפגשו ליד חוף קלבריה
(בין כף ספרטיואנטו לפונטה-סטיליו). לכוח
הבריטי היו 3 אניות-מערכה לעומת 2
שהיו לכוח האיטלקי; אבל זה האחרון
מנה 18 סיירות, מהן 6 כבדות — לעומת
5 סיירות בריטיות קלות. הכוח הבריטי
כלל את נושאת-המטוסים "איגל",
אבל הכוחות נפגשו מספר עשרות מילים
בלבד מהחוף האיטלקי, שהיה משובץ
שדות-תעופה.

כניעתם, הקימו את ה"אוויריה לשיתוף-פעולה
צי", שהועמדה לפקודת הצי.

על ערכו המועט של חיל-האוויר האיטלקי
עמדו האנגלים עד-מהרה — בקרב הראשון
עם הצי האיטלקי — ב־9 יולי 1940, ליד
פונטה סטיליו. ואמנם, מיד לאחר קרב זה קבע
קנייניהם בדו"ח שלו כי "הסיירות שלנו נמצאו
במצב של נחיתות מספרית קשה, ולעתים נחו-
ות היו לאש כבדה מאוד... התוצאות החומריות
הדלות שהושגו במפגש קצר זה עם הצי האי-
טלקי) איכזבו, כמובן, אותי ואת כל פקודי עד
מאוד. אבל הקרב לא היה ללא-ערך. יש לחשוב
כי הוכיח לאיטלקים שחיל-האוויר והצוללות
שלהם אינם יכולים למנוע את ציינו מלחדור
ליס-התיכון המרכזי, ושרק הצי הראשי שלהם*)
יוכל להפריע לנו ברצינות לפעול שם".

כך נתבטל אותו גורם בהערכת-המצב של
הבריטים אשר הביאם לידי המסקנה בדבר
נחיתותם ביים. מאחר שהיתה להם עדיפות
באניות-מערכה, ומאחר שהאיטלקים לא השכילו
לבסס את קרבות-הים שלהם על עדיפותם
המוחלטת בסיירות ובצוללות — ממילא נמצאו

* (ראה להלן, המערה.)

** (הכונה — לאניות-המערכה.)

הם — וחזרו ללא אבידות על אף העובדה שנמצאו במגע עם מרבית הצי האיטלקי ועם יחידות רבות של חיל־אוויר האויב.

אולם האיטלקים לא למדו כל לקח. ב־25 בנובמבר 1940 ליוה כוח "H" במערב הים־התיכון שיירה שנעה אל מלטה. כוח זה מנה גושאת־מטוסים ("ארק־רויאל"), אנית־מערכה, 3 סיירות ו־5 משחתות. לקראתו יצא כוח בריטי מהמזרח שמנה אנית־מערכה, 2 סיירות ו־5 משחתות ואשר עבר דרך מיצר־סיציליה, בדרכו לגיברלטר, על מנת להצטרף אל כוח "H". הצי האיטלקי, שוב בפיקודו של קמפיוני, אשר בא דרך הים הטירגי, נמצא למול חופה הדרומי של סרדיניה. הפעם מנה הכוח האיטלקי 2 אניות־מערכה, 6 סיירות כבדות ו־14 משחתות. כדי להיות בטוח בסיוע אוירי, החליט המפקד האיטלקי שלא להתרחק מסרדיניה — למרות שנודמנה לו. עתה אפשרות להכות בכל אחד משני הכוחות הבריטיים בנפרד. מגע ראשון נוצר בין היריבים ב־1220. לקמפיוני לא היה מושג ברור על כוחות האויב, כי לא ניתן לו סיור אוירי מספיק; והוא החליט לסגת. בין 1230 ו־1300 הותקפו האיטלקים על־ידי מטוסי ה"ארק־רויאל". ב־1330 נותק המגע, וב־1530 הותקפו הבריטים על־ידי מטוסי שים שהמריאו מסרדיניה. כמו לאחר קרב פוני־טה־סטילו, לא השיגו הטייסים האיטלקיים כל תוצאות. קרב זה נודע בשם קרב כף־טאולדה, או קרב כף־ספרטינונטו (הכונה לכף ספרטינונטו של סרדיניה ואין לערבבו בכף בשם זה שבקלבריה!) ובאופיו דומה הוא מאד לקרב פונטה־סטילו.

שנת 1942 היתה לבריטים שנה קשה ביותר בימ־התיכון. ברבים מן הקרבות לא יכלו לשתף נושאות־מטוסים, ואילו חילות־האוויר של ה"ציר" התעצמו בזירה זו. במצב זה של נחיתות מוחלטת באוויר, וללא סיוע נושאת־מטוסים, הוסיפו הבריטים להאבק על זכותם לנוע בימ־התיכון — ורב המחיר ששילמו על כך. הקרבנות הימיים שנודעו בשמות "שיירת־יוני למל־טה", ו"שיירת־אבגוסט", משמשים עדות חשור בה לערכו של כוח אוירי בקרבות־הים. במחצית יוני 1942 החליטו הבריטים להעביר שתי שיירות אל מלטה. האחת — מאלכ־סנדריה, בת 10 ספינות־אספקה בליווי 7

הכוח הבריטי התגלה למפציצים האיי־טלקיים ב־8 ביולי והופצץ, ללא תוצאות. ב־9 ביולי דיווח מטוסים בריטיים שהכוח האיטלקי נע בכיוון קלבריה — כלומר, לא היתה לו כל כונה להיכנס לקרב. קניג־גהם, שהיה באנית־הדגל "וורספייט", הגִידל מהירותו, בהתכוננו לירות את האיי־טלקים, והזניק את מטוסיו (מטיפוס "סורדפיש") להתקפה. אחה"צ נוצר מגע־תותחים בין אניות־המערכה משני הצי־דיים. תוך 7 דקות נפגעה אנית־המערכה האיטלקית "צ'זרה" וכן אחת הסיירות הכבדות, (ע"י אש סיירות בריטיות קלות) — ואדמיראל קמפיוני החליט לנתק מגע, תוך־כדי יצירת מסך עשן והנחתת המשחתות (היו לו 24 בהתקפות־טורפדו על הכוח הבריטי. המטוסי הבריטיים שוב תקפו, והצי הבריטי המשיך ברדיפתו עד למרחק של 25 מיל מחוף קלבריה. בדרכם חזרה אל בסיסם, כשעתיים לאחר תחילת הקרב, הותקפו הבריטים על־ידי חיל־האוויר האיטלקי — שוב ללא תוצאות.

משעשע למדי לקרוא את תיאור הויה כוח המר שפרץ בין חיל־האוויר והצי האיטלקיים לאחר קרב זה. הטייסים היו בטוחים שהסבו לבריטים אבידות, ואילו הצי האיטלקי הכחיש זאת — ובצדק. אולם לא רק שלא הצליחו הטייסים האיי־טלקיים לפגוע בצי הבריטי אלא — למרבית הבושה — הם אף תקפו במשך שעות מספר את אניות הצי האיטלקי (ללא תוצאות!).

מה שנתגלה לאנגלים הוא שעל אף קרבת החוף האיטלקי לא יכלו הצי וחיל־האוויר האיי־טלקיים לתאם פעולותיהם; ואילו הטייסים האיי־טלקיים, לכשנכנסו לקרב, היו בלתי־מאומנים ללחימה ביים ומחוסרי אמצעים ללחימה כזו. הם הפציצו מגובה רב, הם לא ידעו לצלול אל האניות ולא היו חמושים בטורפדות אויריים. הבריטים, לעומת זאת, התקרבו עד אל מיצר־מסינה ממש, כשכוחם האוירי צמוד אל־

עו. בסופו של דבר הגיעו למלטה רק 2 ספינות-משא — מתוך ה-16 שנועדו להגיע אליה במבצע זה.

לאחר נסיון זה החליטו הבריטים להעביר שיירה נוספת מגיברלטר בחודש אבגוסט; וב-9 בו נכנסה שיירה בת 11 ספינות לים-התיכון, מלווה 2 אניות-מערכה, 4 נושאות-מטוסים, 7 סיירות ו-25 משחתות. זה היה הרי-כוח הגדול ביותר של נושאות-מטוסים שנראה אי-פעם בים-התיכון. כנגד שיירה זו לא העמידו האיטלקים כל "אנית-שטח", והשמדתה הוטלה על צוללות, סירות-טורפדו ומטוסים. ב-11 באבגוסט טובעה נושאת-המטוסים "איגל", ובאותו יום חזרה לבסיסה נושאת-המטוסים "פיוריאס", לאחר שהטיסה את מטוסיה למלטה. ב-12 בחודש נפגעה קשות הנושאת "אינדומיטיבל", ובמוצאי אותו יום פנה כוח ה-"H" חזרה אל בסיסו, כשהשיירה ממשיכה דרכה בלויית 3 סיירות ו-10 משחתות. בפעל הותקפה השיירה על-ידי כוח צוללות, שפעל מעל פני המים בהצלחה רבה, וסיירת בריטית ו-4 ספינות-משא טובעו. ליד פנטלריה טובעו 2 סיירות ומספר ספינות-משא על-ידי סירות-טורפדו שנכנסו לפעולה. ב-13 הותקפה השיירה על-ידי מטוסים — ועם ערב הגיעו למלטה 5 ספינות-סוחר, כששתיים מהן נזוקות קשה.

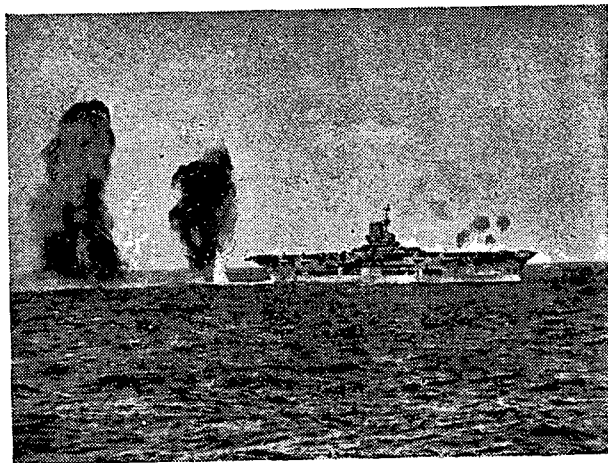
*

יתרון חשוב שהבריטים השכילו לקיימו בידיהם במשך כל המלחמה, היה כושרם להילחם בלילה. כושר זה הוכח במערכת-מאטאפאן, ב-26 במרס 1941, בה טובעו תוך דקות מספר, בקרב-היתקלות לילי, שתי סיירות ושתי משחתות איטלקיות באש תותחי הבריטים. מיד עם ההיתקלות האירה משחתת את האניות האיטלקיות בזרקורים, ושאר האניות, שנמצאו במצב כוננות לקרב, פתחו מיד באש — בעוד שהאיטלקים, שלא האמינו באפשרות של קרב הלילה, היו בלתי-מוכנים לחלוטין.

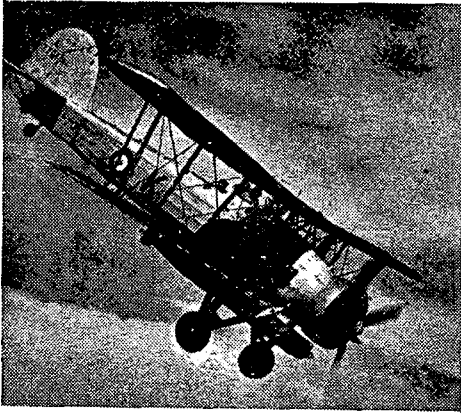
הבריטים הוסיפו לשכלל את שיטות הלחימה הלילית על-ידי הפעלת נורים מוצנחים מהאוויר, שלאורם היו האניות נכנסות לקרב. באופן זה, גם בתקופות של נחיתות מוחלטת,

סיירות וכ-20 משחתות; והשניה — מגיברלטר, בת 6 ספינות, בחיפוי של כוח "H". האיטלקים ריכזו את עיקר כוחם נגד השיירה הראשונה, בהעריכם שסכייה לעבור טובים יותר. הכוח האיטלקי מנה שלוש אניות-מערכה, 4 סיירות ושלוש שייטות של משחתות. כנגד השיירה ממערב רוכזו כוחות-אוויר, צוללות, סירות-טורפדו מנועיות וכח קטן יחסית מ"צי-פני-הים", שמנה 3 סיירות ו-5 משחתות.

ב-14 ביוני הותקפה השיירה המזרחית על-ידי 90 מטוסים, שהטביעו ספינת-סוחר וגרמו נזק לשניה. במשך ה-15 ביוני נמשך הקרב, ולבסוף נאלצה השיירה לחזור לאלכסנדריה מבלי שמילאה את משימתה — מאחר שאזלה תחמושתה, והמשחתות נשארן כמעט ללא דלק. השיירה שבאה מהמערב עברה את מיצר-גיברלטר ב-12 ביוני, כשהיא מלווה על-ידי אניות-מערכה, 2 נושאות-מטוסים, 4 סיירות ו-17 משחתות. ב-13 ביוני וב-14 בו הותקפה על-ידי מפציצים ומטוסי-טורפדו. הסיירת "ליורפול" ניזוקה, וחזרה לבסיסה. בליל 15—14 חזר כוח ה-"H" לגיברלטר — כדרכו בשל ההחלטה הקבועה כי עליו להימנע מלהיכנס למי-צרי-סיציליה — והשיירה המשיכה דרכה בלויית סיירת קלה ו-9 משחתות. בבוקר ה-15 ביוני יצר הכוח האיטלקי מגע עם השיירה, כ-25 מיל מדרום-מערב לפנטלריה. הליווי הבריטי חיפה על השיירה מפני כוחות הצי האיטלקי, אך היא הותקפה מהאוויר ו-3 ספינות-משא טובעו. נושאת-המטוסים "ארק-רויאל" בהתקפת-אוויר איטלקית במסעה עם כוח ה-"H".



(*) יצוין כן בינתיים החלו מופיעים בפעולותיו של הצי האיטלקי מטוסי "סאבואיה" חמושי טורפדות-אוויריים. המערך.



מפציץ-טורפדו בריטי, ה"סורדפיש" ("דג-החרב") בצלילה עמוקה לפני הטלת הטורפדו

ונוהלי קישור ותיאוס בין כוחות הים והאוויר. צות-הקרב המורכב מכוחות אוויר וים, המצוידים ומאומנים ללחימה משותפת, עשוי להוות כוח רב-מחץ בקרבות-ים.

אכן, בהיעדר נושאות-מטוסים מוגבל טוח-פעולתו של צות-קרב כזה לטוח היעיל של המטוסים — אשר בהכרח הנו קטן יחסית.

אולם, גם בהיעדר חיפוי אוירי עשויים כוחות-הים לנוע בנתיבי הים כל עוד ידעו לנצל את הלילה, הן כמסתור והן כ"אמצעי-לחימה". על-ידי שילוב טוח-הפעולה של המטוסים המת-בססים על הקרקע, שניתן לנצל לחיפוי תנועת כוחות-הים ביום עם טוח תנועת הספינות בלילה — ניתן לכוחות-ימיים קטנים להרחיב במידה ניכרת את מרחב פעילותם.

הוסיפו הבריטים להפיל חתיתם בלילה על כוחות ה"ציר" העדיפים מהם. השילוב של המכ"מ, שכבר בתחילת שנת 1941 הותקן במרבית בית האניות הבריטיות וב-1942 גם במרבית המטוסים, ושל תאורה לילית, איפשר לבריטים יצירת עדיפות חשובה ויש ואף מכרעת, בקרבות ליליים.

תיאורי הקרבות על כריתים ביוני 1941 ובאיי הדודקנו באוקטובר 1943, המצויים בספרו של דה-בלו, מעלים בקוים בולטים את נחיתותו של צי בים מול כוחות-אוויר הפועלים מבסיסים קרובים במרץ ובהחלטיות. הצי הבריטי פעל במבצעים אלה ללא כל סיוע מהאוויר; ואילו "הלופטופה" פעל מבסיסים קרובים — וללא שיתוף עם כוחות ימיים. יד "הלופטופה" היתה על העליונה בשני הקרבות, וצפון בעובדה זו לקח רב וחשוב.

סקירתו של דה-בלו על חלקם של כוחות-האוויר בקרבות-הים מבליטה את העובדה כי את הסיוע האווירי ניתן לראות בשלושה שטחים:

- סיוורים לגילוי כוחות האויב בים;
- שיתוף מטוסים בקרב הימי ביום, למטרות תקיפה, ובלילה למטרות תאורה;
- לחימה עצמאית של כוחות-האוויר בכוחות-הים, כאשר הקרב מתנהל בקרבת החופים. הלקח החשוב ביותר הוא בודאי זה שלא מספרם המוחלט של המטוסים הוא הקובע, אלא חימושם שהותאם לתנאי הקרב ולצרכיו (כגון, טורפדות-אוויריים לקרבות יום, ונורים לקרבות לילה), טכניקה המתואמת ללחימה הימית.

