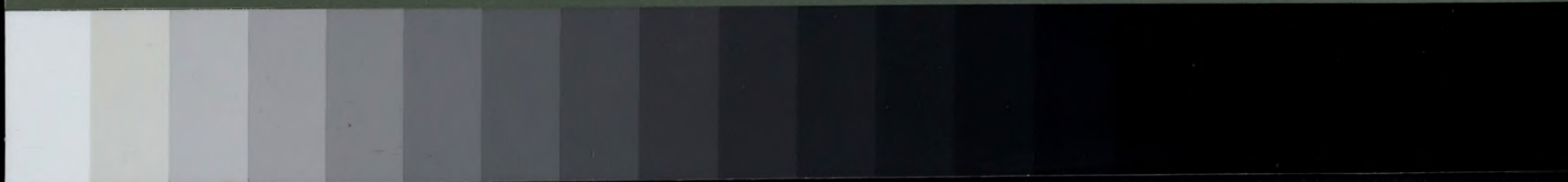


A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19



# AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

Mjr dypl. Wiesław SAGALARA

## EWOLUCJA ZAŁOŻEŃ STRATEGICZNEGO I OPERACYJNEGO UŻYCIA IZRAELSKIEGO LOTNICTWA W WOJNACH I KONFLIKTACH ZBROJNYCH NA BLISKIM WSCHODZIE W LATACH 1948 – 1991

Rozprawa doktorska

63787

Biblioteka Główna  
Akademii Obrony Narodowej  
S/5123



05-005123-002-0

WARSZAWA

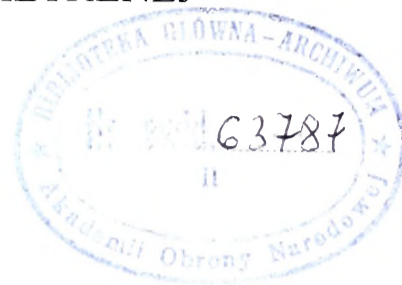
2002



AKADEMIA OBRONY NARODOWEJ

---

WYDZIAŁ LOTNICTWA I OBRONY POWIETRZNEJ



Mjr dypl. Wiesław SAGALARA

EWOLUCJA ZAŁOŻEŃ STRATEGICZNEGO I OPERACYJNEGO UŻYCIA  
IZRAELSKIEGO LOTNICTWA W WOJNACH I KONFLIKTACH  
ZBROJNYCH NA BLISKIM WSCHODZIE W LATACH 1948-1991.

Rozprawa doktorska

napisana pod kierunkiem naukowym

płk rez. dr hab. Henryka HERMANNA

WARSZAWA



2002

---

## SPIS TREŚCI

	Strona
WSTĘP.....	4
ROZDZIAŁ I	
METODOLOGICZNE PODSTAWY BADAŃ.....	11
1.1. Przedmiot i cel badań.....	11
1.2. Ocena literatury.....	11
1.3. Hipoteza i problemy badawcze.....	12
1.4. Metody, techniki i narzędzia badawcze.....	13
1.5. Organizacja przebiegu badań.....	15
ROZDZIAŁ II	
LOTNICTWO W SYSTEMIE OBRONNYM PAŃSTWA.....	18
2.1. Ocena zagrożenia Izraela oraz rola lotnictwa w polityce bezpieczeństwa państwa.....	20
2.1.1. Wybrane zagadnienia ustrojowo-polityczne Izraela oraz jego geopolityczne położenie.....	20
2.1.2. Zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne państwa.....	27
2.1.3. Wojny i konflikty izraelsko-arabskie o istotnym znaczeniu dla badanej problematyki.....	31
2.2. Rozwój założeń koncepcyjnych wykorzystania lotnictwa oraz jego organizacyjna rozbudowa.....	43
2.2.1. Geneza izraelskiego lotnictwa do 1948 roku.....	43
2.2.2. Współdziałanie z wojskami lądowymi głównym zadaniem lotnictwa w latach 1948-56.....	48
2.2.3. Lotnictwo na drodze do realizacji samodzielnych zadań (1956-67).....	51
2.2.4. Lotnictwo dominującym rodzajem sił zbrojnych (1967-1991).....	55
2.2.5. Lotnictwo państw arabskich.....	60
2.3. Polityka bezpieczeństwa narodowego a doktryna użycia lotnictwa.....	65
ROZDZIAŁ III	
EWOLUCJA ZAŁOŻEŃ WYKORZYSTANIA IZRAELSKIEGO LOTNICTWA W DZIAŁANIACH STRATEGICZNYCH.....	80
3.1. Obrona izraelskiej przestrzeni powietrznej.....	82
3.2. Atakowanie i niszczenie celów strategicznych na terytorium przeciwnika.....	86
3.3. Uzyskanie przewagi w powietrzu w strefie walki oraz współdziałanie z siłami lądowymi i morskimi.....	93
3.4. Udział lotnictwa w działaniach specjalnych.....	105

## ROZDZIAŁ IV

PRZEOBRAŻENIA ZAŁOŻEŃ OPERACYJNEGO WYKORZYSTANIA LOTNICTWA.....	110
4.1. Działania operacyjne lotnictwa w obronie izraelskiej przestrzeni powietrznej.....	110
4.2. Atakowanie i niszczenie celów strategicznych na terytorium przeciwnika .....	114
4.2.1. Lotnicza operacja w wojnie 1967r.....	115
4.2.2. Lotnicze operacje w czasie wojny na wyczerpanie 1969-1970.....	125
4.3. Uzyskanie przewagi w powietrzu w strefie walki oraz współdziałanie z siłami lądowymi i morskimi.....	132
4.3.1. Lotnicze operacje w wojnie 1973r.....	133
4.3.2. Operacja lotnicza w celu rozbicia syryjskiego systemu obrony przeciwlotniczej.....	142
4.3.3. Operacyjne działania lotnictwa w toku współdziałania z siłami lądowymi i morskimi.....	147
4.4. Lotnictwo w działaniach specjalnych.....	159
4.4.1. Akcja specjalna na lotnisko Entebbe w Ugandzie.....	163
4.4.2. Atak Izraela na iracki reaktor atomowy w dniu 7 czerwca 1981r.....	170
4.4.3. Inne akcje specjalne z udziałem izraelskiego lotnictwa.....	193

## ROZDZIAŁ V

WPŁYW DOŚWIADCZEŃ IZRAELSKIEGO LOTNICTWA NA ZMIANY W STRATEGII I SZTUCE OPERACYJNEJ WYKORZYSTANIA SIŁ POWIETRZNYCH.....	202
5.1 Lotnictwo izraelskie a zmiany w operacjach powietrznych.....	203
5.2 Zmiany w sposobach zwalczania lotnictwa i OP.....	210
5.3 Izraelskie doświadczenia w zakresie lotniczego wsparcia.....	215
5.4 Doświadczenia w zakresie wykorzystania lotnictwa jako elementu odstraszenia.....	216
Zakończenie.....	219
Bibliografia.....	224

## WSTĘP

Po drugiej wojnie światowej w polityce obronnej i doktrynach wojskowych wielu państw znaczącą rolę przypisywano siłom powietrznym. Wynikało to z potrzeby poszukiwań nowych założeń strategicznego i operacyjnego ich wykorzystania. Jednym z państw, które umiejętnie wykorzystywało lotnictwo jest Izrael. Jego doświadczenia zasługują na wnikliwą uwagę. Dlatego w opracowaniu chciałbym przedstawić ewolucję założeń strategicznego i operacyjnego wykorzystania sił powietrznych Izraela w wojnach z państwami arabskimi w latach 1948-1991. Tak sformułowany temat rozprawy doktorskiej powoduje, iż zakres merytoryczny pracy zostaje ograniczony do zagadnień strategicznych i operacyjnych. Wynika to przede wszystkim z możliwości dostępu do opracowań i źródeł. Brak dostępu do archiwaliów czyni niemożliwym włączenie do zakresu tematycznego rozprawy zagadnień taktycznych. Zakres chronologiczny pracy obejmuje okres ograniczony cezurami: 1948-1991. Data początkowa to powstanie państwa Izrael. Natomiast rok 1991 to zakończenie wojny w Zatoce Perskiej (1990-1991) prowadzonej przez koalicję państw „Sprzymierzonych” przeciwko Irakowi, który dokonał aneksji Kuwejtu (sierpień 1990r). Izrael bezpośrednio nie brał udziału w tej wojnie, jednak był atakowany irackimi raketami. Polityczne zabiegi państw koalicji antyirackiej zmierzały do tego, by Izrael skonfliktowany z wieloma państwami, do tej wojny nie został „wciągnięty”, gdyż groziło to rozłamem wśród państw arabskich i rozbiciem antyirackiej koalicji „Sprzymierzonych”.

Okres lat 1948-1991 ma również głębokie uzasadnienie wojskowe (militarne). Na podstawie przeprowadzonych analiz z dziedziny wykorzystania izraelskiego lotnictwa oraz przeobrażeń współczesnej wojskowości możemy zaryzykować stwierdzenie, że był to okres jego dominacji w składzie sił zbrojnych tego państwa. Współczesny rozwój broni raketowo-jądrowej doprowadził do tego, że bezpieczeństwo Izraela zostaje zagrożone tymi właśnie środkami z odległości znacznie przekraczającej promień oddziaływania lotnictwa. Zatem wydaje się, że obecnie

lotnictwo izraelskie traci swoją pozycję lidera w zakresie głównego czynnika osłony przestrzeni powietrznej, prewencyjnego czy odwetowego miecza dla potencjalnego zagrożenia, głównego czynnika decydującego o pomyślnym przebiegu i zakończeniu wojny, na rzecz antyrakietowej tarczy i raketowego miecza. Nie oznacza to wcale, że lotnictwo schodzi ze „sceny dziejowej”. Zmieniły się warunki prowadzenia wojny, dokonują się radykalne przeobrażenia i następuje stałe doskonalenie środków walki. Zmianie ulega znaczenie i rola poszczególnych rodzajów sił zbrojnych, w tym także lotnictwa, w systemach obronnych poszczególnych państw i w samej walce zbrojnej. W obecnych uwarunkowaniach następuje przewartościowanie poszczególnych komponentów systemu. Zatem lotnictwo musi zostać wkomponowane w nowy układ warunków, w nowy system, a jego zadania i tak nadal pozostaną ważne. Takie tendencje można już obecnie zaobserwować w izraelskiej wojskowości.

Izraelska doktryna wojskowa w ciągu minionych prawie pięćdziesięciu lat ulegała dość istotnym przeobrażeniom. Na jej treść i charakter wpływało wiele czynników i różnorodne uwarunkowania. Wśród nich możemy wymienić: uwarunkowania polityczne powstania państwa Izrael, sojusze polityczne i wojskowe, geopolityczne położenie, specyfika teatru działań wojennych, potencjał gospodarczy, stan sił zbrojnych, założenia i koncepcje wynikające z doktryn i zasad użycia sił zbrojnych potencjalnych przeciwników, mobilność i determinacja całego społeczeństwa, a także myśl wojskowa będąca uogólnieniem uzyskanych doświadczeń oraz nowatorskich poszukiwań w zakresie wykorzystania posiadanego potencjału w celu pokonania przeciwnika

Z końcem lat czterdziestych i na początku lat pięćdziesiątych dla nowopowstającego państwa Izrael zyczący był obóz socjalistyczny Izrael kupował broń w Czechosłowacji, a z Wojska Polskiego zwalniano oficerów pochodzenia żydowskiego, którzy chcieli walczyć o Izrael. Stalin popierał Izrael, o czym świadczy przemówienie Andrieja Gromyki w ONZ, ponieważ uważał, że jego powstanie wymierzone jest przeciw imperium brytyjskiemu. Sekwencja czasowa wydarzeń była

szalenie istotna dla narodzin Izraela i jego przetrwania, gdyż w tym czasie rozpoczyna się antysemicka faza polityki Stalina, której szczyt przypada na jesień 1948r. Jednak już do tego czasu Izrael zdołał umocnić swoje istnienie. Zmieniła się również polityka amerykańska, jako że narastające napięcie zimnowojenne osłabiło amerykański idealizm powojenny i zmusiło Trumana do uważniejszego słuchania rad Pentagonu i Departamentu Stanu. Jeżeli ewakuacja brytyjska byłaby opóźniona o rok, Stany Zjednoczone byłyby daleko mniej przychylnie utworzeniu Izraela, a Rosja byłaby usposobiona wrogo. Tak więc wpływ żydowskiej kampanii terrorystycznej przeciw Brytyjczykom i jej wpływ na politykę brytyjską był decydujący dla całego przedsięwzięcia. Izrael wślizgnął się w rodzinę uznanych państw przez szczęśliwie uchylone na krótko okno historii. Sposobność ta trwała przez kilka miesięcy przełomu lat 1947-1948.

Tłem polityczno-strategicznym dla analizowanej w pracy problematyki są poszczególne wojny izraelsko-arabskie. Podczas wojny o niepodległość (1948-49r) lotnictwo izraelskie nie miało jeszcze istotnego wpływu na przebieg i losy tego konfliktu. W sztuce wojennej nie zaobserwowano nowych elementów. Użycie lotnictwa nie wyszło poza doświadczenia II wojny światowej. Jednak pierwsze sukcesy izraelskie lotnictwo zawdzięcza zagranicznym ochotnikom weteranom II wojny światowej i wydatnej pomocy z zagranicy. Paradoxem pozostaje fakt, że sprzęt lotniczy jakim dysponowano był zaprojektowany w Niemczech, a pochodził z państwa znajdującego się w radzieckiej strefie wpływów. Były to w dalszym ciągu produkowane w Czechosłowacji samoloty „Messerschmit”, a następnie „Spitfire” z byłego 312 dywizjonu RAF. Również bazą szkoleniową była Czechosłowacja. Do kolejnej wojny (1956r) izraelskie lotnictwo zmodernizowano i wyposażono w nową technikę odrzutową. W toku tej wojny izraelskie lotnictwo realizowało głównie zadania wsparcia nacierających wojsk lądowych. Natomiast wywalczenie panowania w powietrzu powierzono lotnictwu anglo-francuskiemu. Lotnictwo izraelskie

potwierdziło swoją wartość bojową. Zweryfikowano także własną doktrynę, opartą na wzorach tzw. „Blitzkriegu”.

W czerwcu 1967r., lotnictwo zostało użyte z zaskoczenia, na trzech strategicznych kierunkach, rozstrzygając losy wojny już w pierwszym dniu. Niemal wszystkie publikacje, które ukazały się w Polsce na ten temat, są nieobiektywne, skazane treściami propagandowymi. O ile do tego czasu Izrael występował w sojuszu z Francją i wykorzystywał francuski sprzęt lotniczy, to po wojnie 1967r. Francja ogłosiła embargo na dostawy sprzętu wojskowego. Wówczas izraelskie siły powietrzne zmodernizowano dostosowując je do zmieniającej się doktryny oraz wyposażono w sprzęt amerykański. Wyodrębniono grupę samolotów do realizacji wsparcia wojsk lądowych (samoloty A-4 „Skyhawk”). Dokonano zmian w taktyce oraz modernizowano lotnicze środki rażenia.

W wojnie 1973r Izrael przewidywał działania w stylu sprawdzonym w 1967r., a założenia te zostały bezlitośnie zweryfikowane. Dzięki nowym systemom OPL państwa arabskie odnosiły sukcesy. Ciężar wojny ze strony Izraela przejęło na siebie lotnictwo zdziesiątkowane przez rakiety SAM-2, SAM-3, SAM-6, SAM-7. Stosowana taktyka przez lotnictwo izraelskie nie przyniosła oczekiwanych rezultatów. Dzięki pomocy technicznej Stanów Zjednoczonych udało się zwyciężyć lotnictwo państw arabskich, lecz całkowitego panowania w powietrzu nie uzyskano. Niszczenie arabskiego lotnictwa na lotniskach zakończyło się fiaskiem, a strona izraelska nie uzyskała zaskoczenia. Nastąpiło przejście do uderzeń na ważne obiekty strategiczne w głębi operacyjnej przeciwnika. W czasie kolejnego konfliktu (1982r) wykorzystanie izraelskiego lotnictwa zostało poprzedzone precyzyjnym rozpoznaniem, planowaniem działań, wykorzystaniem różnorodnych sił i środków oraz ścisłym ich współdziałaniem, przy masowym użyciu środków walki radioelektronicznej. W pierwszej kolejności wywalczono panowanie w powietrzu. Główny wysiłek skupiono na rozbiciu syryjskiego systemu OP i OPL w Dolinie Bekaa (środkami bezpilotowymi) z zastosowaniem środków WRE na dużą skalę oraz przystąpiono do zwalczania

syryjskich myśliwców w powietrzu. Nowe środki rażenia, jakimi były kierowane pociski raketowe o zwiększonym zasięgu, typu Rafael „Popey” i „Pyton”, całkowicie wykluczyły konieczność wchodzenia w zasięg ognia przeciwlotniczych zestawów artyleryjskich.

Z kolei wojna w Zatoce Perskiej 1990-1991 uświadomiła Izraelowi, że w aktualnej, lecz zmienionej już sytuacji polityczno-militarnej, jego system obronny wymaga nowych rozwiązań uwzględniających aktualne zagrożenie. Po raz pierwszy tak jaskrawo uwidoczniło się, że atak raketowy jest możliwy i stanowi realne zagrożenie. Ponadto atakującym wcale nie musi być bezpośredni sąsiad. W zmienionej sytuacji lotnictwo nadal zachowa ważne znaczenie, lecz jego zasady wykorzystania muszą zostać zmodyfikowane. Ulegnie też zmianie jego rola i miejsce w systemie obronnym państwa oraz w składzie sił zbrojnych. Lotnictwo izraelskie było również wykorzystywane w toku operacji specjalnych: desant na lotnisko Entebbe w Ugandzie w czerwcu 1976r; wykonano atak lotniczy na iracki reaktor jądrowy w 1981r; nalot na kwaterę główną Organizacji Wyzwolenia Palestyny w Tunisie w 1985r. W kwietniu 1991r. nastąpiła ewakuacja ponad 15000 Fallaszów, (etiopskich Żydów) do Izraela itp.

Chociażby ta pobieżna retrospekcja wydarzeń ukazuje, jak ważnym czynnikiem było i nadal pozostaje lotnictwo w systemie obronnym Izraela. Było też czynnikiem istotnie wpływającym na przebieg wojen i konfliktów zbrojnych w tym regionie, co wyznaczało jego pozycję w składzie sił zbrojnych. Doświadczenia w zakresie strategicznego i operacyjnego wykorzystania lotnictwa Izraela w wojnach i konfliktach zbrojnych na Bliskim Wschodzie w latach 1948-1991 stanowią główną treść pracy. Przyjęte przez Izrael rozwiązania i sprawdzone w walce, były skalą odniesienia dla wielu państw w zakresie opracowywania nowych form i sposobów użycia lotnictwa w działaniach bojowych.

Praca ma charakter problemowy. Składa się ze wstępu i pięciu rozdziałów. Rozdział pierwszy to metodologiczne podstawy badań. Rozdział drugi obejmuje zagadnienia, które określają rolę i znaczenie lotnictwa w systemie obronnym państwa.

Na jego treść składają się zagadnienia i problematyka polityczno-militarna, która określa politykę obronną państwa, wynikającą stąd doktrynę obronną, w tym doktrynę użycia lotnictwa. Ranga i znaczenie lotnictwa w realizacji zadań wynikających z doktryny wskazywały na potrzeby prześledzenia węzłowych etapów rozwoju samego lotnictwa, ukazania specyfiki tego rozwoju. W zamyśle autora rozdział drugi stanowi tło dla problematyki rozpatrywanej w trzecim i czwartym rozdziale.

Kolejny, trzeci rozdział dotyczy ewolucji założeń wykorzystania izraelskiego lotnictwa w działaniach strategicznych. W pracy ograniczono się do w miarę wnikliwego rozpatrzenia następujących zadań: obrony izraelskiej przestrzeni powietrznej; niszczenia celów strategicznych na terytorium przeciwnika; uzyskania przewagi w powietrzu w strefie walki oraz współdziałania z siłami lądowymi i morskimi; udziału lotnictwa w działaniach specjalnych. Katalog tych zadań mógłby ulec wydłużeniu, jednak te wydają się najbardziej znaczące i w najwyższym stopniu absorbowały lotnictwo. Rozdział czwarty dotyczy przeobrażeń form i sposobów operacyjnego wykorzystania lotnictwa w ramach realizowanych zadań strategicznych. Na kanwie przebiegu działań w poszczególnych wojnach dobierano takie operacje, które najpełniej odzwierciedlały operacyjne formy użycia lotnictwa. Ostatni, piąty rozdział odnosi się do wpływu doświadczeń izraelskiego lotnictwa na zmiany w strategii i sztuce operacyjnej wykorzystania sił powietrznych<sup>1</sup>. Nie ulega wątpliwości, że wojny izraelsko-arabskie, a szczególnie doświadczenia w zakresie wykorzystania lotnictwa, były pilnie śledzone nie tylko przez wielkie mocarstwa, lecz także przez te średnie i małe państwa, gdyż upatrywano w tym swojej szansy. Szukano potwierdzenia lub nowych tendencji w treści i charakterze operacji powietrznych, w sposobach zwalczania lotnictwa i OP, analizowano doświadczenia w zakresie lotniczego wsparcia, doskonalono sposoby wykorzystania lotnictwa jako środka odstraszania.

Bogate i wszechstronne doświadczenia izraelskiego lotnictwa w analizowanych wojnach potwierdzają, że myśl wojskowa, poszukiwanie rozwiązań w zakresie użycia

nowych technologii (środków walki), zerwanie z rutyną, twórcze spożytkowanie doświadczeń minionych wojen i umiejętne zastosowanie ich do konkretnych warunków mają wymiar ponadczasowy. Ponadto studia historyczno-wojskowe posiadają nie tylko walory poznawcze, lecz także praktyczno-użyteczne, gdyż mogą być pomocne w poszukiwaniu współczesnych rozwiązań, inspirować do przemyśleń i gruntownych badań oraz stanowić bogaty materiał studyjno-szkoleniowy.

---

<sup>1</sup> Leksykon Wiedzy Wojskowej przyjmuje, że termin: siły powietrzne, lotnictwo wojskowe, wojska lotnicze są synonimami i mogą być stosowane zamiennie. Por. LWW, Warszawa 1979, s. 196, s. 95.

## ROZDZIAŁ I

### METODOLOGICZNE PODSTAWY BADAŃ

#### 1.1. Przedmiot i cel badań

Położenie „małego” Izraela wokół liczniejszych arabskich sąsiadów sprawiło, że został on zmuszony do wypracowania skutecznych sposobów przeciwdziałania zagrożeniu. Izraela nie stać na prowadzenie długotrwałej wojny, lecz tylko na krótkotrwałą i błyskawiczną. Koniecznym stało się zatem określenie i założenie w doktrynie obronnej, przenoszenia działań prewencyjnych poza terytorium państwa, by tam dopiero rozstrzygać jej dalszy przebieg. Dlatego też aby sprostać zakładanym wymaganiom doktrynalnym, szukano rozwiązań w wyborze rodzaju sił zbrojnych, które by mogły zapewnić i skutecznie osiągnąć zakładane cele. Uznano ostatecznie, że lotnictwo (siły powietrzne) jest tym rodzajem sił zbrojnych, który jest zdolny do prowadzenia takich działań ofensywnych, w tym także poza granicami. Jednak uznanie tego faktu nie nastąpiło od razu. Do takich ocen i praktycznych rozwiązań dochodzono ewolucyjnie, wskutek doświadczeń determinowanych wydarzeniami polityczno-militarnymi w okresie ponad 40 lat. W tym czasie Izraelskie Siły Powietrzne (IAF)<sup>2</sup> przeszły ewolucję od wykonawcy zadań pomocniczych do głównego czynnika rozstrzygającego przebieg wojen i gwarantującego bezpieczeństwo Izraela. Podjęte przeze mnie badania obejmują analizę i ocenę przeobrażeń form i sposobów strategicznego oraz operacyjnego wykorzystania lotnictwa Izraela w konfliktach zbrojnych z państwami arabskimi na Bliskim Wschodzie w latach 1948-1991.

#### 1.2. Ocena literatury

Dokonując analizy i oceny dostępnej literatury nie jest łatwo zająć wyważone stanowisko. Pisanie o każdej fazie zmagania militarnych izraelsko-arabskich jest trudne o tyle, że dotąd (do wznowienia w 1991r stosunków dyplomatycznych) przedstawiano

w naszym kraju Izrael jako agresora, odsądzając go od czci i wiary. W następstwie wojny 1967r. kraje socjalistyczne, w tym i Polska, zerwały z państwem żydowskim stosunki dyplomatyczne. Niemal wszystkie publikacje, które ukazały się w Polsce na ten temat są skazane treściami propagandowymi i agitacyjnymi. W rozprawie chciałem odstąpić od tego szablonu i opierając się na różnych opracowaniach pokazać, jak widzieli te konflikty autorzy zarówno przychylni Arabom, jak też sympatyzujący z Izraelem. W publikacjach polskich spotkać się można na ogół z jednostronną oceną działań lotnictwa izraelskiego i państw arabskich wynikającą być może z faktu, że przez wiele lat starano się nie podważać zaufania do sprzętu radzieckiego, którym dysponowało również lotnictwo polskie. W rzeczywistości konflikty bliskowschodnie bezlitośnie weryfikowały ten sprzęt obnażając jego wady. Z drugiej strony w publikacjach w języku angielskim i francuskim można zauważyć przykłady braku obiektywizmu, wynikającego z chęci gloryfikowania własnego sprzętu i osiągnięć sił zbrojnych Izraela. Jako bezstronne i kompetentne można uznać publikacje w języku niemieckim, a ostatnio i czeskim, w których to problemy działań lotnictwa izraelskiego, jak się wydaje, są opisane najrzetelniej. Autor odnosi się do nich w trakcie analizowania i oceny poszczególnych problemów oraz przedstawia ich ocenę.

### **1.3. Hipoteza i problemy badawcze**

W wyniku badań wstępnych oraz posiadanej wiedzy sformułowałem następującą hipotezę roboczą: izraelsko-arabskie wojny i konflikty zbrojne w latach 1948-1991 wskazują na dominującą rolę sił powietrznych w określeniu przebiegu, charakteru i treści walki zbrojnej oraz całej wojny.

Zakładam że, osiągnięcie celu badań oraz zweryfikowanie hipotezy możliwe będzie poprzez znalezienie odpowiedzi na następujące problemy badawcze:

1. Pod wpływem jakich czynników oraz w jakim kierunku przeobrażała się treść

---

<sup>2</sup> Israel Air Forces (IAF)

założeń strategicznego i operacyjnego użycia Izraelskich Sił Powietrznych ?

2. Jak założenia te wpłynęły na przeobrażenia strukturalno-organizacyjne i wyposażenie izraelskiego lotnictwa ?
3. Czy masowe użycie lotnictwa oraz przerzucenie na nie głównego ciężaru walki wycisnęło swoje piętno na treści i charakterze prowadzonych wojen ?
4. Na ile zdobyte doświadczenia w tym zakresie zostały przyjęte przez siły powietrzne innych państw i stały się trwałym dorobkiem w prognozowaniu treści i charakteru przyszłych wojen ?

Tak sformułowane problemy badawcze wymagać będą rozwiązania następujących problemów szczegółowych:

1. W jakim kierunku ewoluowały: istota i cele doktrynalnego użycia Sił Powietrznych Izraela?
2. Jak zmieniły się założenia strategicznego i operacyjnego wykorzystania izraelskich sił powietrznych?
3. Jak te zmiany wpłynęły na przeobrażenia strukturalno-organizacyjne izraelskich sił powietrznych i na ile ich struktura organizacyjna odpowiadała tym zmieniającym się założeniom?
4. Czy nowe wyzwania, wynikające ze zmiany zagrożeń państwa, zostały dostrzeżone i wpłynęły na rangę lotnictwa w siłach zbrojnych innych państw ?
5. Czy zachodził związek pomiędzy rozwojem lotnictwa a zagrożeniem bezpieczeństwa państwa?
6. Czy doświadczenia z użycia lotnictwa w tych wojnach wyznaczały tendencje i kierunki zmian w wykorzystaniu sił powietrznych w poszczególnych państwach?

#### **1.4. Metody, techniki i narzędzia badawcze**

Badania oparto przede wszystkim na analizie i krytyce literatury przedmiotu. Założona problematyka badawcza oraz dostępne informacje źródłowe narzucające

poniekąd historyczne podejście do tematu badań oraz obligują do wyboru metod badawczych. Spośród nich za najbardziej odpowiadające potrzebom badań uznano: metodę **indukcji** rozumianą jako metodę bezpośredniego ustalania faktów; metodę **dedukcji** jako metodę pośredniego ustalania faktów; metodę **geograficzną** w tym przypadku jako metodę ustalania faktów i zależności między nimi za pomocą rozmieszczania na mapie (terenie, przestrzeni) oraz wykorzystania wiedzy geograficznej w ustalaniu przyczynowości faktów i metodę **porównawczą** w odniesieniu do analizy działań w poszczególnych fazach konfliktu.

Metody indukcyjna i dedukcyjna zostały zastosowane jako wzajemnie się uzupełniające. Metoda indukcyjna została wykorzystana do uzyskania informacji szczegółowych o przebiegu działań, w tym sposobach prowadzenia operacji. Przy rekonstruowaniu sytuacji bojowych przyjęto zasadę korzystania z co najmniej dwóch źródeł wytworzonych przez niezależną i w założeniu obiektywną stronę konfliktu. Dzięki literaturze przedmiotu ustalono związki i zależności wpływające ze sposobów prowadzenia działań. Metoda indukcyjna pozwoliła na chronologiczne ułożenie zdarzeń zawartych w różnych opracowaniach i zrekonstruowanie najbardziej prawdopodobnego ich przebiegu. Metoda dedukcyjna wykorzystana została do wydobywania z ogólnego przebiegu działań cech szczególnych (np. operacja powietrzna w 1967r). W wielu przypadkach obie metody stosowano jednocześnie w celu uzyskania pełnego obrazu danego fragmentu działań. Kolejną metodą była metoda geograficzna, która posłużyła do dokonania geograficzno-wojskowej oceny teatru działań. Zastosowanie tej metody było niezbędne do graficznego zobrazowania przebiegu działań. W tym przypadku posługiwano się fragmentami map oraz wykonano na ich podstawie nieskalowane szkice ideowe przebiegu ważniejszych fragmentów działań bojowych. Metodę porównawczą wykorzystano do oceny działań prowadzonych w poszczególnych fazach konfliktów. Żadna z metod badawczych nie była stosowana samodzielnie w odniesieniu tylko do jednego źródła czy problemu. Te wielopłaszczyznowe i niezależne badania pozwoliły dopiero na uzyskanie w miarę

obiektywnego całościowego przebiegu działań i poddanie jej analizie pod kątem sztuki wojennej.

### **1.5 Organizacja przebiegu badań**

Badania dotyczą sztuki wojennej izraelskiego lotnictwa są uszczuplone o działania taktyczne. Przystępując do badań określono następujące etapy ich przeprowadzenia:

- etap pierwszy: zapoznanie z literaturą przedmiotu oraz jej analiza i ocena;
- etap drugi : sprecyzowanie przedmiotu i celu badań;
- etap trzeci: określenie problemów badawczych i hipotezy roboczej;
- etap czwarty: wybór metod badawczych;
- etap piąty: uporządkowanie i przetworzenie zebranych danych, ich analiza i interpretacja;
- etap szósty: uogólnienie danych uzyskanych z badań i opracowanie rozprawy.

W pierwszym etapie badania oparte zostały na analizie literatury przedmiotu. W etapie tym celem postępowania badawczego było jak najpełniejsze zapoznanie się z opracowaniami, które bezpośrednio lub pośrednio traktują o badanym temacie. Z tego względu zapoznano się z literaturą przedmiotu opublikowaną w Polsce, w Czechach, Niemczech, Rosji, Francji, Wielkiej Brytanii i Stanach Zjednoczonych. Zapoznając się z opracowaniami analizowano je pod kątem prowadzenia działań bojowych oraz precyzowano wnioski dotyczące stosowanej sztuki wojennej. Jednakże dla pełnego ukazania przebiegu konfliktu zbrojnego koniecznym stało się zapoznanie z opracowaniami interpretującymi pod względem politycznym rolę i miejsce walczących stron. Z tego powodu literatura dotycząca zagadnień politycznych została poddana analizie w znacznie węższym zakresie.

Zapoznanie się ze zgromadzonymi materiałami umożliwiło sprecyzowanie tematu i celu badań, co było równoznaczne z przejściem do drugiego etapu. Precyzując temat badań dokonano określenia ram chronologicznych, które zapewniały jak najpełniejsze jego przedstawienie. W kolejnym etapie dokonano określenia problemów

badawczych i hipotezy roboczej. W pierwszej kolejności sformułowany został główny problem badawczy. Jednak jego określenie zrodziło kilka kolejnych pytań, przy pomocy których próbowano wyjaśnić kwestie szczegółowe. Pytania te zobligowały autora do uzupełnienia głównego problemu badawczego o problemy szczegółowe. Zamiarem ich wprowadzenia było uzyskanie optymalnego rozwiązania głównego problemu badawczego. W oparciu o główny problem badawczy i problemy szczegółowe sformułowano hipotezę roboczą. W czwartym etapie podjęto czynności związane ze sprawdzeniem zasadności wysuniętej hipotezy. Zobligowało to autora do określenia metod badawczych. Wybrano te, których zastosowanie gwarantowało uzyskanie optymalnych wyników badań.

W kolejnym etapie uporządkowano i przetworzono zebrane dane oraz dokonano ich analizy i interpretacji. Uporządkowano dane pod względem chronologiczno-problemowym z określeniem kolejności następowania po sobie zdarzeń. Przetworzenia danych dokonano w wyniku analizy i krytyki źródeł i objęto nim rekonstrukcję przebiegu działań zbrojnych oraz wyciągnięto wnioski z poszczególnych etapów. Analiza i interpretacja zdarzeń dotyczyła określenia doświadczeń wpływających ze sposobów prowadzenia działań i ich zastosowania w późniejszych okresach czasu jak i ustalenia elementów, które stały się ponadczasowymi i weszły na trwałe do sztuki wojennej sił powietrznych. Prace podjęte w tym etapie pozwoliły na uzyskanie względnie całościowego obrazu przebiegu działań zbrojnych w omawianych konfliktach oraz określenie prawidłowości i zjawisk charakterystycznych w czasie ich trwania.

Ostatnim etapem było uogólnienie danych uzyskanych w toku postępowania badawczego i opracowanie rozprawy. Punktem wyjścia do uogólnienia danych i opracowania ostatecznych wniosków był materiał zgromadzony w poprzednim etapie badań. Był on także podstawą do końcowego opracowania dysertacji w formie pisemnej i graficznej. Należy zaznaczyć, że badania te prowadzono na dość rozległym obszarze, co niejednokrotnie wymuszało ich długoterminowość. Przyjęcie takiego

obszernego terenu badań podyktowane było chęcią zebrania jak najpełniejszych danych o przebiegu i sposobach prowadzenia działań przez lotnictwo w konfliktach izraelsko-arabskich.

## ROZDZIAŁ II

### 1. LOTNICTWO W SYSTEMIE OBRONNYM PAŃSTWA

Państwo Izrael od chwili powstania (1948r) znalazło się we wrogim środowisku wewnętrznym i tak samo wrogim otoczeniu zewnętrznym.<sup>3</sup> Bezpieczeństwu Izraela zagrażało i nadal zagraża, nieustanna presja żądań i działań terrorystycznych ludności palestyńskiej, zmierzającej do utworzenia własnego i w pełni suwerennego państwa (zgodnie z decyzjami ONZ). Z kolei wrogie otoczenie zewnętrzne tworzą pozostałe kraje arabskie, które sprzyjają i solidaryzują się z żądaniami ludności palestyńskiej. Tym zagrożeniom musi odpowiadać budowany system obronny państwa, który ma zapewnić Izraelowi bezpieczeństwo wewnętrzne i zewnętrzne. Zorganizowany jest w oparciu o trzy filary:

- Polityczny – najwyższym zwierzchnikiem sił zbrojnych jest prezydent. Podlega mu bezpośrednio minister obrony, który stoi na czele i kieruje systemem obrony, odpowiada za realizację kierunków polityki wojskowej zgodnych z doktryną wojenną Izraela.
- Militarny- siły zbrojne Izraela, są odpowiedzialne za zabezpieczenie istnienia państwa, jego bezpieczeństwo i zachowanie suwerenności.
- Cywilny – agencje i oddziały podległe ministerstwu obrony, zagraniczne misje i biura, państwowe i prywatne przedsiębiorstwa produkcji specjalnej, które zabezpieczają rozwój i przygotowanie infrastruktury wojskowej.

---

<sup>3</sup> System obronny państwa to układ wewnętrznie skoordynowany i jednolicie działający spełniający różne funkcje na rzecz obronności państwa stosownie do przyjętej przez nie doktryny wojennej, mający na celu zachowanie bezpieczeństwa narodowego i nienaruszalności terytorialnej oraz skuteczne zapobieganie lub przeciwstawienie się każdej agresji. Leksykon Wiedzy Wojskowej (LWW), Warszawa 1979, s. 427. Według przyjętych w Izraelu pojęć wyróżnia się „system bezpieczeństwa narodowego”, który obejmuje identyczną treść. Problematyką tą zajmuje się między innymi Centrum Studiów Strategicznych w Jaffie wyodrębniając program studyjno-badawczy pt: „Bezpieczeństwo narodowe w państwie Izrael”

- Siły obronne Izraela<sup>4</sup> funkcjonują pod wspólnym dowództwem, sprawowanym przez szefa sztabu generalnego. Ich zadania w czasie pokoju spełniają wymagania współczesnej armii.

Natomiast zadania w przypadku wojny są typowymi zadaniami każdej armii. Rdzeniem tego systemu są siły zbrojne, a wśród nich obecnie najważniejszą rolę spełniają siły powietrzne. Jednak uznanie tego faktu nie nastąpiło od razu. Do takich ocen i praktycznych rozwiązań dochodzono ewolucyjnie, wskutek doświadczeń determinowanych wydarzeniami polityczno-militarnymi w okresie ponad 40 lat (1948-1991). Zatem określenie roli i miejsca lotnictwa w systemie obronnym Izraela, a ściślej doktryny jego użycia w latach 1948-1991 musi poprzedzać ocena zagrożenia państwa, na kanwie której budowano obecny system obronny. W ramach tego systemu tworzone siły zbrojne w składzie których za dominujący rodzaj uznano w końcu lotnictwo. Doprowadziło to w efekcie do jego rozbudowy organizacyjnej i wypracowania koncepcji użycia w różnych warunkach zmieniającej się sytuacji polityczno-militarnej. W ten sposób wypracowana doktryna wykorzystania izraelskiego lotnictwa jest wypadkową wielu okoliczności i odpowiada zaistniałym warunkom otoczenia wewnętrznego i zewnętrznego. Dlatego jest nieodzownym przedstawieniem, chociażby w zarysie, geopolitycznego położenia Izraela i wynikającego stąd zagrożenia kraju, a także rozpatrzenia kwestii budowy systemu obronnego tego państwa, ze szczególnym uwzględnieniem roli jaką w nim spełniają siły powietrzne. Wydaje się uprawniona hipoteza, iż w latach 1948-1991 siły powietrzne Izraela przeszły ewolucję od wykonawcy zadań pomocniczych do głównego czynnika rozstrzygającego przebieg wojen i gwarantującego bezpieczeństwo państwa.

---

<sup>4</sup> Israel Defence Force (IDF), siły obronne Izraela (wg naszego nazewnictwa –siły zbrojne, armia, wojsko). W strukturze IDF występują: siły lądowe, siły morskie, siły powietrzne, obrona cywilna, szkolenie młodzieży (Gadna), młodzieżowa organizacja paramilitarna (Nahal), logistyka rabinat wojskowy, jednostki łącznikowe, wojska powietrznodesantowe, korpus kobiece, obsługa prasowa itp.

## 2.1 Ocena zagrożenia Izraela oraz rola lotnictwa w polityce bezpieczeństwa państwa

### 2.1.1 Wybrane zagadnienia ustrojowo-polityczne Izraela oraz jego geopolityczne położenie.

Państwo Izrael zajmuje obszar zaledwie 21501 km i liczy 5.85 mln ludności, z czego Żydzi stanowią 83%, Arabowie 13%, Druzowie 4% (bez terytoriów okupowanych, tj. Zachodniego Brzegu Jordanu i strefy Gazy).<sup>5</sup> Natomiast powierzchnia Izraela wraz z terenami okupowanymi wynosi 27817 km. Przebieg obecnych granic Izraela jest wynikiem kolejnych wojen izraelsko-arabskich, a przede wszystkim: rozejmu izraelsko-libańskiego z 1949r., rozejmu izraelsko-syryjskiego z 1967 i 1973r., traktatu pokojowego egipsko-izraelskiego z 1979r. (patrz schemat 1)

Izrael graniczy z Libanem, Syrią, Jordanią, Egiptem, Autonomią Palestyńską. Posiada także szeroki pas wybrzeża Morza Śródziemnego i dostęp do Morza Czerwonego. Wymiary granic z poszczególnymi sąsiadami obrazuje tabela 1

#### Izrael a sąsiedzi

dane z lat 1948-1991

Tabela: 1

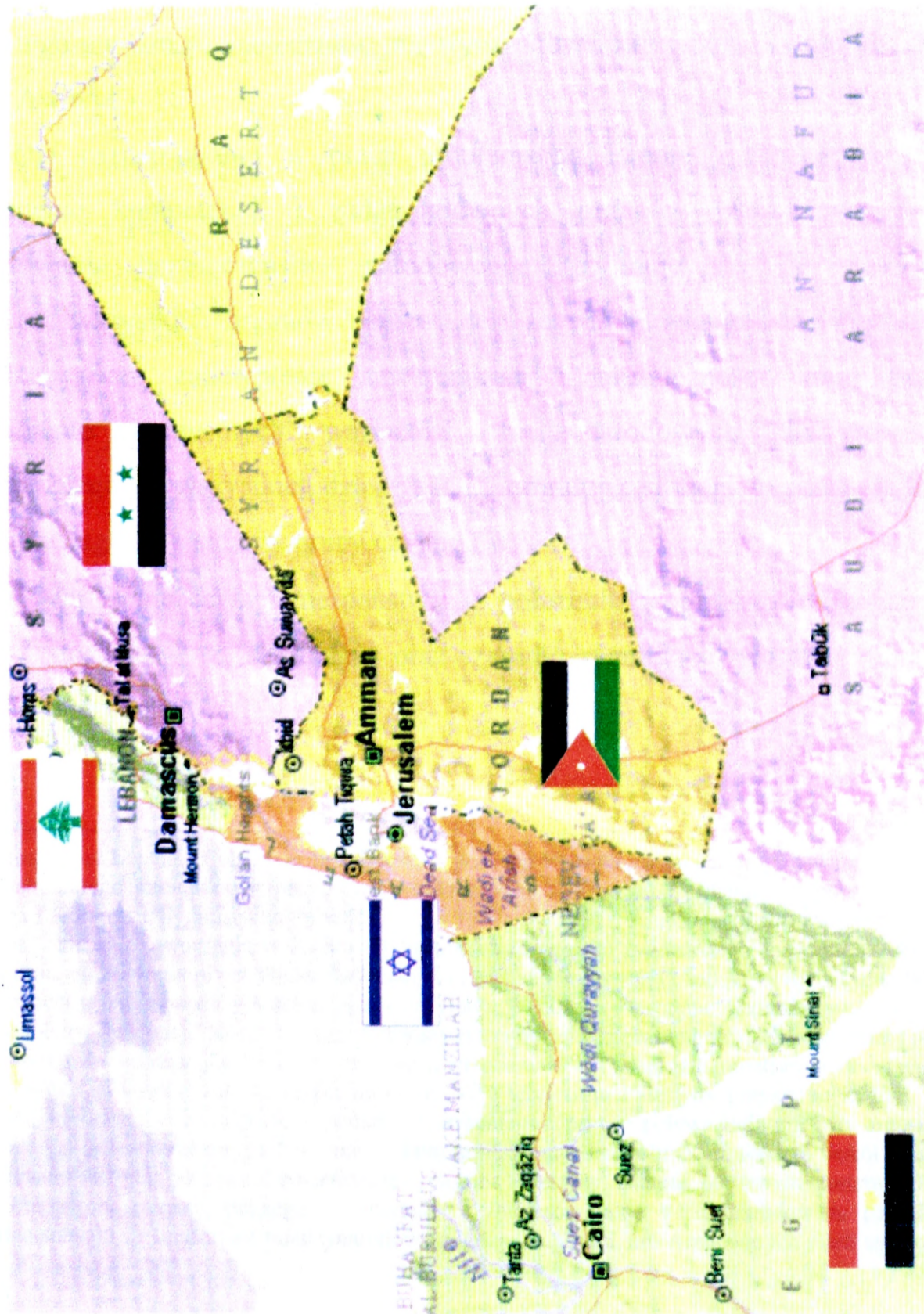
Lp	Państwo	Powierzchnia (w tys. km)		Ludność ( w mln)		Długość granic z Izraelem (w km)	Siły zbrojne (w tys. żoł.)	
		1991r	1948r	1991r	1948r		1991r	1948r
1	Izrael	27817	12000	ok. 6 mln.	2,5	250 morska 742 lądowa	175	20-40
2	Syria	185,2	184	16,3	10,1	72	408	7
3	Jordania	97,74	101,2	4,9	3,1	375	98,6	4,5+3 Irak
4	Liban	10,2	10,2	3,5	1,8	75	44,3	3
5	Egipt	1001	1001	68,3	18	220	440	10

Opracował: W. Sagalara

Opracowano na podstawie: - „Informator o siłach zbrojnych państw Bliskiego i Środkowego Wschodu oraz Afryki Północnej” MON, Warszawa 1990,- E. Luttwak, D. Horowitz, The Israeli Army, New York 1975, s.23,- Encyclopaedia Judaica, IX, s. 315-16.

<sup>5</sup> Por. hasło „Izrael” w Nowej Encyklopedii Powszechnej PWN, t. 3, s. 107-111, Więcej na ten temat: J. Osmańczyk, Polska i Izrael, Paryż 1998; H.M. Sachar, A history of Izrael, t. 1-2. New York 1987-1991.

# IZRAEL I SAŞIEDZI



GODLO IZRAELA



FLAGA IZRAELA

Z tabeli wynika, że zaledwie czwarta część długości granic (250 km) stanowi granica morska, natomiast aż trzy razy tyle (742 km) wynosi granica lądowa. Izrael jest republiką parlamentarną, a głową państwa - prezydent, wybierany przez parlament na okres pięć lat. Choć oficjalnie państwo to istnieje od 1948r.<sup>6</sup> dotąd nie posiada pisanej konstytucji, a jedynie szereg ustaw z lat 1950-1958. Władzę ustawodawczą sprawuje jednoizbowy parlament (Kneset 120 posłów). Proklamowaną stolicą państwa jest Jerozolima (decyzja parlamentu z 1980r). Faktu tego nie uznaje społeczność międzynarodowa, utrzymując swoje siedziby w Tel Awiwie.

Dla rozpatrywanej w pracy problematyki istotne znaczenie posiada zagadnienie kompetencji i zadań głównych organów władzy w sferze kształtowania bezpieczeństwa narodowego. Przyjmuje się, że głównym zadaniem wszystkich organów państwa jest zagwarantowanie bezpieczeństwa obywateli oraz zapewnienie suwerenności i niezależności kraju przez zapewnienie korzystnych warunków międzynarodowych dla rozwoju wewnętrznego we wszystkich dziedzinach. Formułując strategię wykonania tego zadania uwzględnia się trzy grupy czynników:

1. Otoczenie zewnętrzne państwa, tj. położenie geopolityczne i charakter stosunków z sąsiadami oraz zasady regulujące stosunki między państwami.

---

<sup>6</sup> Idea utworzenia Izraela na obszarze mandatowym Wielkiej Brytanii została zaproponowana w 1896r. przez austriackiego dziennikarza pochodzenia żydowskiego T. Herzla. W formie programu przyjęta została na I Kongresie Syjonistycznym w Bazylei w 1897r. W 1917r. Anglicy ogłosili tzw. „Deklarację Balfoura” obietnicę utworzenia w Palestynie „narodowego ogniska żydowskiego”. Zgodnie z decyzją ONZ, w dniu zakończenia przez Wielką Brytanię mandatu nad Palestyną (14 maja 1948r), Tymczasowa Rada Państwa proklamowała powstanie państwa Izrael. W historii Narodów Zjednoczonych niewiele debat wywołało tyle emocji. Każdy z reprezentowanych krajów zawdzięczał temu zakątkowi świata jakąś część swego duchowego dziedzictwa. Przyjęty plan podziału był zlepkiem możliwych do przyjęcia kompromisów i pomysłów nie do zaakceptowania: 57% terytorium Palestyny przyznano Żydom, gdy tymczasem większość ziem przyszłego państwa żydowskiego i prawie połowa ludności były arabskie. Projekt ten nie przyznawał ani Żydom, ani Arabom kontroli nad Jerozolimą, ośrodkiem wokół którego koncentrowało się życie polityczne, gospodarcze i religijne Palestyny. Oddana pod zwierzchnictwo ONZ, z racji charakteru miejsca świętego i materialnych interesów jakie wiele narodów tu posiadało, Jerozolima stawała się terytorium międzynarodowym, gdzie ani Żydzi, ani Arabowie nie mieli ustanowić stolicy.

2. Ustrój państwa, tj. zbiór zasad postępowania regulujących działanie i współdziałanie struktur państwowych.

3. Stosunki wewnętrzne w państwie, między innymi poziom rozwoju i stan gospodarki, cechy demograficzne, kultura polityczna itp.

Za bezpieczeństwo państwa ponoszą odpowiedzialność: Prezydent, Rząd, Kneset. Funkcje wykonawcze sprawują: Ministerstwo Obrony, Komitet Spraw Zagranicznych i Obrony, Rada Narodowa w Nagłych Wypadkach, Siły Obronne Izraela. Prezydent jest najwyższym zwierzchnikiem sił zbrojnych oraz podlega mu bezpośrednio (a nie premierowi) minister obrony narodowej. Użycie sił zbrojnych należy do jego wyłącznych prerogatyw. Mianuje także sędziów wojskowych. Rozległe są także prerogatywy i uprawnienia rządu, gdyż ma on:

- zapewnić nienaruszalność terytorialną państwa;
- zagwarantować bezpieczeństwo obywateli i porządek publiczny;
- kierować narodowymi środkami bezpieczeństwa i przygotowywać obywateli do powszechnego oporu;
- planować i wdrażać strategiczne planowanie obronne ;
- zapewnić gotowość cywilnych instytucji państwowych i obiektów infrastruktury gospodarczej do wojny;
- podejmować inicjatywy i nadzorować wykonanie wszelkich zadań obronnych w sferze militarnej i obrony cywilnej;

W relacjach z zagranicą w kompetencjach rządu Izraela leżą zadania w zakresie utrzymania pokoju i polityki bezpieczeństwa. Należą do nich:

- utrzymanie i rozwijanie pokojowego współistnienia z Egiptem i Jordanią ;
- prowadzenie negocjacji z Syrią bez żadnych warunków wstępnych;
- utrzymanie Wzgórz Golan, gdyż znajdujące się tam zasoby wody mają strategiczne znaczenie dla bezpieczeństwa kraju;
- umacnianie potencjału sił zbrojnych i obrony cywilnej w celu zapewnienia bezpieczeństwa kraju, zapobiegania wojnie, odstraszenie potencjalnych wrogów itp.;
- prowadzenie negocjacji z Autonomią Palestyńską ;

- rozwijanie współpracy z państwami arabskimi, które nawiązały stosunki dyplomatyczne z Izraelem (Katar, Oman, Maroko, Tunezja, Mauretania) oraz utrzymywanie kontaktów z tymi krajami arabskimi, które tych stosunków nie posiadają;

**Kneset** jest odpowiedzialny za opracowanie i przyjęcie wszelkich aktów prawnych zapewniających wdrażanie bezpieczeństwa narodowego Izraela. Tworzy on bazę prawną w takich sferach jak: obrona kraju w czasie pokoju i wojny, siły zbrojne, służba wojskowa, przygotowanie i uczestnictwo w obronie narodowej, policja, służba graniczna, mobilizacja, system ratownictwa, wywiad, kontrwywiad itp. Z kolei **Komitet Obrony** zapewnia koordynację wysiłków instytucji państwowych w dziedzinie obrony państwa: Ministerstwa Obrony, Ministra i Dyrektora Generalnego Ministerstwa Obrony, Szefa Sztabu Generalnego, sił zbrojnych. **Ministerstwo Obrony** ma zapewnić stałą gotowość bojową sił zbrojnych i warunki szybkiego przejścia do działań wojennych, zwalczania i ograniczenia możliwości prowadzenia działań antyterrorystycznych, zapewnić budowę nowoczesnych sił zbrojnych. **Minister Obrony** odpowiada personalnie za rozwój systemu obrony narodowej, jego wdrażanie, przygotowanie do obrony państwa. Ponadto zarządza przydzielonymi zasobami finansowymi, kieruje zakupami uzbrojenia, prowadzi politykę kadrową, zabiega o współpracę międzynarodową.

W swym ponad pięćdziesięcioletnim okresie istnienia Izrael intensywnie zabiega o swoje bezpieczeństwo. Dla tego państwa stan wojny stał się codziennością. Do tej pory kraj ten był uwikłany w szereg wojen i konfliktów zbrojnych, które wyczerpywały zasoby gospodarcze państwa. Gospodarka Izraela jest wysoce rozwinięta (przemysł i intensywne rolnictwo), choć nie posiada on znaczących bogactw naturalnych. W kraju tym wydobywa się niewielkie ilości fosforytów (ok. 1.1 mln ton), soli potasowych (1.3 mln ton), soli kamiennej, kamienia budowlanego, gazu ziemnego.

Przemysł skupiony w wielkich aglomeracjach miejskich posiada rozwinięte takie gałęzie jak: produkcja aparatury medycznej, urządzeń laserowych, techniki

wojskowej, sprzętu komputerowego, przemysłowych systemów sterowania, wyposażenia elektrowni słonecznych, przemysł chemiczny (nawozy sztuczne, środki ochrony roślin, tworzywa sztuczne, leki), włókienniczy, odzieżowy, środków transportu (w tym lotniczy). Warto wspomnieć, że Izrael zajmuje pierwsze miejsce w świecie w obróbce diamentów. Przemysł wytwarza 15% dochodu narodowego brutto, rolnictwo zaledwie 2%, resztę stanowią usługi i bardzo dobrze rozwinięta turystyka. Produkt krajowy brutto na jednego mieszkańca wynosi 10256 dolarów. Niezastąpionym źródłem wsparcia dla Izraela są darowizny organizacji syjonistycznych oraz kredyty i darowizny np. USA (w 1991r., 6 mld dol).

Biorąc pod uwagę geopolityczne położenie Izraela należy je uznać za wysoce niekorzystne. Kształt i granice tego państwa stanowiły i stanowią prawdziwe wyzwanie, zarówno dla zdrowego rozsądku jak i możliwości obrony. Obszar Izraela to pas terenu o długości z północy na południe zaledwie 430 km i szerokości od 25 do 120 km. Biorąc pod uwagę fakt, iż państwo to od momentu powstania znajdowało się we wrogim otoczeniu, a sąsiednie państwa arabskie nie aprobowwały decyzji ONZ o jego utworzeniu musimy uznać, iż jest to wyzwaniem dla jego egzystencji i niezależnego bytu państwowego. Lądowy charakter państwa determinuje skład sił zbrojnych, których trzon stanowią wojska lądowe (ok. 134 tys żołnierzy i 365 tys. przeszkolonych rezerw). W ich składzie występuje 18 dywizji (12 pancernych, w tym 9 rezerwowych; jedna dywizja powietrznomanewrowa, 3 dywizje obrony wybrzeża, dwie dywizje przygotowane do walki antyterrorystycznej); 17 samodzielnych brygad (w tym: 4 zmotoryzowane, 9 zmechanizowanych, 4 artylerii); 5 brygad powietrznodesantowych, 15 brygad artylerii polowej, dywizjon rakiet operacyjno-taktycznych „Lance”, 2 baterie przeciwlotniczych pocisków kierowanych „Chaparral”. Wojska lądowe na swoim wyposażeniu posiadają: 3900 czołgów, 10300 transporterów i samochodów opancerzonych, 6784 działa i moździerze, 24 wyrzutnie rakiet operacyjno-taktycznych i 45 wyrzutni rakiet przeciwlotniczych.

Siły powietrzne liczą około 40 tys. żołnierzy i posiadają 55 tys. przeszkolonych rezerw. Zorganizowane są w 7 skrzydeł w składzie 24 eskadr lotniczych samolotów i śmigłowców oraz 13 eskadr samolotów i śmigłowców centralnego podporządkowania. W sumie na swoim wyposażeniu posiadają one około 900 samolotów i 280 śmigłowców różnych typów. Najmniej liczna jest marynarka wojenna, a jej stan osobowy to zaledwie 10 tys. W swoim składzie posiada ona: flotyllę raketowych kutrów patrolowych, flotyllę okrętów podwodnych, oddział specjalny komandosów, dwie eskadry raketowych kutrów patrolowych, trzy eskadry przybrzeżnych kutrów patrolowych, eskadrę okrętów zaopatrzenia, dywizjon okrętów zaopatrzenia. Na wyposażeniu sił morskich znajduje się 118 jednostek pływających różnych typów.

Według ocen zachodnich ekspertów, agencji wywiadowczych, Izrael od lat siedemdziesiątych dysponuje **bronią jądrową**. Potwierdza to wywiad amerykański i rosyjski, czemu sam Izrael stanowczo zaprzecza. Ośrodek energii atomowej zlokalizowany jest na pustyni Negev w pobliżu Dimony. Według CIA już na początku lat 70. Izrael dysponował około 20-25 ładunkami jądrowymi o mocy 20 kT. W ocenie tych samych źródeł z końca lat 80. ilość pocisków i bomb jądrowych wzrosła do 200. Równoległe z bronią jądrową skonstruowano i zabezpieczono środki do jej przenoszenia: rakiety, samoloty dalekiego zasięgu oraz dalekonośna artyleria. Rakiety klasy ziemia-ziemia (Jerycho-I/II/III, Lance) mogą przenieść ładunek jądrowy na odległość od 150-2500 km. Samoloty myśliwsko-bombowe (F-15I) posiadają zasięg do 1000 km. Izraelskie działa artylerii polowej o kalibrze od 155 do 175 mm mogą razić pociskami jądrowymi o ładunku 5-10 kT na odległość do 32 km.

Biorąc pod uwagę stan ilościowy i jakościowy izraelskich sił zbrojnych, ich zaawansowanie technologiczne, sprawność organizacyjną i mobilizacyjną wysoki poziom wykszolenia należy stwierdzić, że choć nie jest ona najliczniejsza, to ponad wszelką wątpliwość jest to najsilniejsza armia w regionie. Koszt jej utrzymania w latach 80. wynosił średnio ponad 8% PKB. Gospodarka izraelska zapewne dawno by załamała się, gdyby wydatki te nie były wspierane przez Stany Zjednoczone np. w 1999r. 1,2 biliona USD.

Taka struktura sił zbrojnych Izraela jest między innymi odzwierciedleniem geopolitycznych uwarunkowań i potrzeb obronnych państwa. Biorąc pod uwagę współczesne środki walki (rakiety, samoloty, dalekonośna artyleria) oraz potencjał militarny sąsiadów należy stwierdzić, że kształt terytorium Izraela oraz długość jego granic zmuszają politycznych i wojskowych decydentów do poszukiwania takich rozwiązań i budowy takiego systemu obronnego, by zapewnić bezpieczeństwo kraju.

### 2.1.2 Zagrożenia wewnętrzne i zewnętrzne państwa.

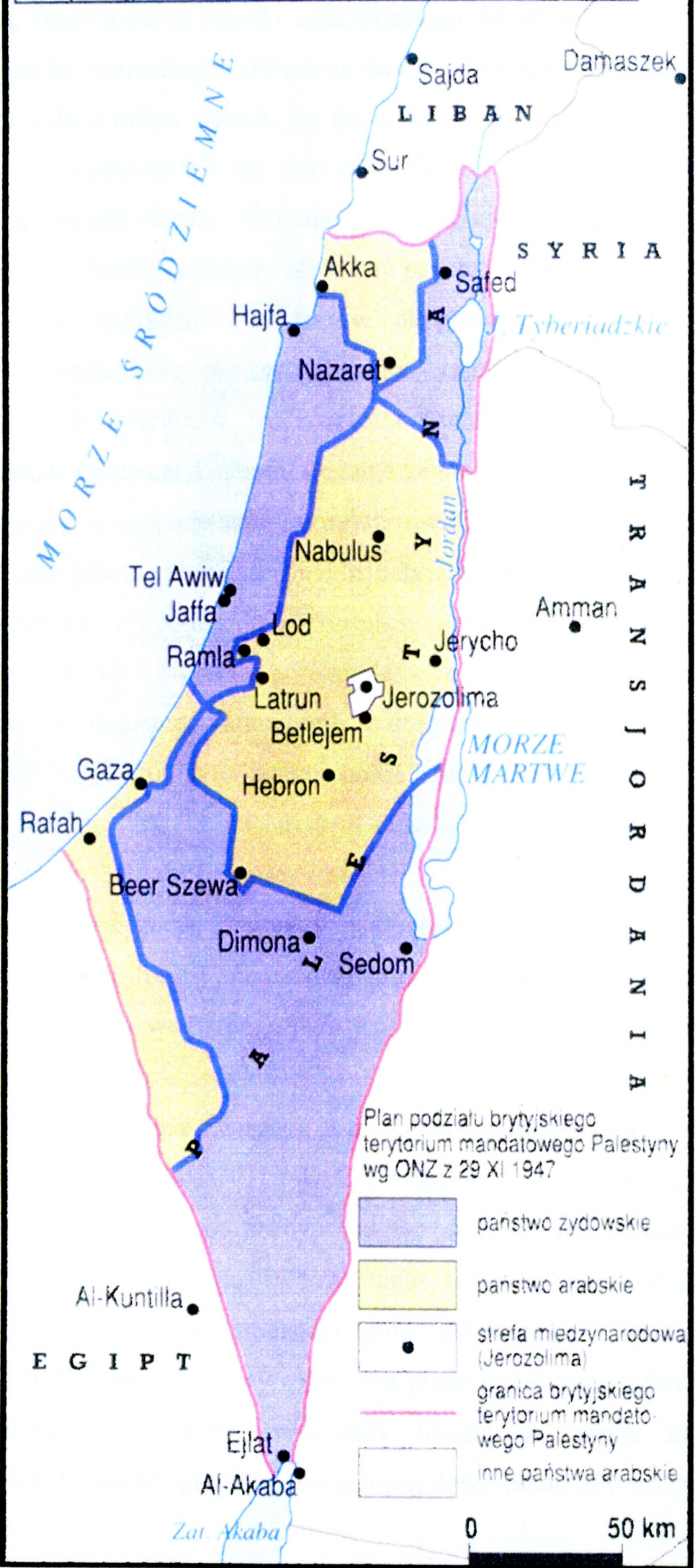
Braku stabilności wewnętrznej Izraela nie można zrozumieć bez zaznajomienia się z węzłowymi faktami z przeszłości. 29 listopada 1947r. ONZ uchwaliła podział terytorium mandatowego Wielkiej Brytanii, Palestyny, na dwa państwa: Izrael i Palestynę (por. schemat 2). W 1948r. po wygaśnięciu mandatu i wyjściu wojsk brytyjskich z tego terenu powstało państwo Izrael, którego nie uznały państwa arabskie i dokonały nań agresji. Rozpoczęła się wojna izraelsko-arabska (1948-1949), w rezultacie której Izrael powiększył sobie przyznane przez ONZ terytorium. Konsekwencją takiego rozwoju wydarzeń było to, że nie powstało państwo palestyńskie. W czasie tej wojny uciekło lub zostało usuniętych siłą przez Izrael ponad 700 tys. Palestyńczyków. Uchodźcy zostali rozlokowani w obozach w Cisjordanii (Zachodni Brzeg Jordanu) Gazie, Jordanii, Libanie, Syrii. W samym Izraelu pozostało jedynie 200 tys. palestyńskich Arabów.<sup>7</sup> Pozostałe tereny przeznaczone na państwo palestyńskie (Zachodni Brzeg Jordanu) włączyła do swojego terytorium Jordania. Okręgiem Gazy administrował Egipt. Ponowna wojna izraelsko-arabska w 1967r. spowodowała nową falę uchodźców palestyńskich z zajętych, a następnie okupowanych przez Izrael terytoriów (ok. 400 tys). Obozy uchodźców stały się bazą różnorodnych organizacji zbrojnych podejmujących walkę zbrojną z Izraelem. W 1964r. powstała z inicjatywy Ligi Państw Arabskich Organizacja Wyzwolenia Palestyny (OWP) grupująca prawie wszystkie organizacje palestyńskie .

---

Por. hasło „Palestyńczycy. Arabowie Palestyńscy w Nowej Encyklopedii Powszechnej PWN, t. 4, s. 742-743; A. Bukowska, Palestyńczycy, Warszawa 1988.

# PODZIAŁ BRYTYJSKIEGO TERYTORIUM MANDATOWEGO PALESTYNY 1947

Schemat 2



Od 1969r. OWP przewodzi J. Arafat. W 1974r. OWP została uznana za jedynego reprezentanta narodu palestyńskiego, któremu gwarantuje się uznanie suwerenności, niepodległości i prawo do samodzielnego bytu państwowego. Stan ludności palestyńskiej ocenia się na około 6 mln, z tego 2.5 mln ma status uchodźców, z których 900 tys. żyje w 61 obozach dla uchodźców. Około 800 tys. jest mieszkańcami Izraela. Natomiast włącznie z terytoriami okupowanymi przez Izrael, ilość ludności palestyńskiej w tym państwie urasta do około 2,8 mln.

Arabscy mieszkańcy terytoriów okupowanych przez Izrael podlegają surowym restrykcjom i ograniczeniom okupacyjnym: zakaz swobodnego poruszania się i osiedlania, trudności w organizowaniu samorządów, deportacje, wysiedlenia, konfiskaty mienia, godzina policyjna, odpowiedzialność zbiorowa, aresztowania, zamykanie szkół, uczelni, niszczenie osiedli itp. W grudniu 1987r. na terenach okupowanych wybuchło antyizraelskie powstanie (intifada), które przejawiało się w różnorodnych formach przeciwdziałania Izraelowi, do walki zbrojnej włącznie. Dopiero porozumienie o wprowadzeniu na okupowanych terenach ograniczonej autonomii palestyńskiej (1994r.) uspokoiło nieco atmosferę. Wydarzenia te jednak nadal rzutują na destabilizację wewnętrzną Izraela. Już sam fakt, iż na terenach Izraela (wraz z obszarami okupowanymi) mieszka około 2.8 mln ludności arabskiej, która wszelkimi dostępnymi środkami sprzyja palestyńskim aspiracjom niepodległościowym, biernie lub czynnie włącza się w różnorodne formy przeciwdziałania izraelskiej władzy, stanowi zakłócenie bezpieczeństwa wewnętrznego państwa, a u ludności żydowskiej rodzi poczucie zagrożenia

Walka polityczna związana z perspektywami procesu pokojowego rodzi napięcia wśród ludności żydowskiej. Konsekwencją walki politycznej była polaryzacja izraelskiej sceny politycznej i przyspieszenie wyborów parlamentarnych (17 maja 1999r.). Impas w rokowaniach z Palestyńczykami prowadzi do podziałów izraelskiej opinii publicznej. W prasie izraelskiej nie należą już do rzadkości głosy o łamaniu przez Izrael praw człowieka. Trudności wewnętrzne i negatywny wizerunek Izraela na arenie międzynarodowej spowodowały spadek imigracji, osiągającej dotąd około 350 tys. rocznie.

Zagrozenie zewnętrzne określa dynamicznie zmieniająca się sytuacja w regionie Bliskiego Wschodu, która prowadzi do znaczących zmian w równowadze sił w bliższym i dalszym otoczeniu Izraela. Do czynników tych zmian możemy zaliczyć:

1. Wprowadzenie na uzbrojenie wielu państw tego regionu broni masowego rażenia (BMR).
2. Zmniejszenie czasu wyprzedzenia od momentu narastania konfliktu do chwili rozpoczęcia działań zbrojnych.
3. Upowszechnienie broni raketowej i chemicznej przez państwa Bliskiego Wschodu.
4. Współpraca państw spoza regionu w dziedzinie rozwoju potencjałów raketowych np. CHRL -Arabia Saudyjska, Jugosławia-Libia, Korea Północna-Egipt, Rosja-Iran.

Jako najważniejsze zagrożenie zewnętrzne Izrael określa politykę władz irańskich, które wręcz nawołują do krucjaty przeciw państwu żydowskiemu i jego likwidacji. Hasła te łączone są z przeciwdziałaniem dominacji USA na Bliskim Wschodzie. Znaczące zagrożenie dla Izraela ze strony Iranu wiąże się także z jego wysiłkami o pozyskanie broni jądrowej. Kolejnym zagrożeniem zewnętrznym, według ekspertów Izraela, stanowi Irak. Ocenia się, że ten kraj nie dysponuje uzbrojoną głowicą jądrową, co jest między innymi rezultatem akcji podjętej przez Izrael w 1981r. na ośrodek Osirak pod Bagdadem. Natomiast Irak prawdopodobnie dysponuje bronią biologiczną, którą mógłby użyć przeciw izraelskim obiektom cywilnym w przypadku konfliktu zbrojnego.

Jeśli chodzi o możliwość wybuchu otwartego konfliktu zbrojnego za jedyne go potencjalnego przeciwnika Izrael uznaje Syrię. Uwzględniając te zagrożenia izraelskie dowództwo kieruje się następującymi przesłankami:

1. Dążyć do utrzymania jakościowej przewagi sprzętu i uzbrojenia.
2. Przygotować system wczesnego ostrzegania vis a vis Syrii. W tym celu w ostatnich latach Izrael rozwinął i przystąpił do wykorzystywania środków operujących w przestrzeni kosmicznej.

3. Ustanowienia i utrzymania sojuszy strategicznych, które wpłynęłyby ograniczająco na zaczepne wystąpienie Syrii. Temu służy sojusz strategiczny z USA, a także dążenie do zacieśnienia wojskowej współpracy z Turcją.

Ogólny klimat i atmosfera rozwoju sytuacji polityczno-militarnej na Bliskim Wschodzie muszą także uwzględniać zagrożenia płynące z założeń fundamentalizmu islamskiego, które przyjmują w wielu krajach arabskich charakter rewolucji o tendencjach nacjonalistycznych. Wykorzystują one elementy religii do eksportu nowoczesnego totalitaryzmu. Inne kraje Bliskiego Wschodu mają na tyle uregulowane stosunki z Izraelem, iż nie zgłaszają do niego otwartych roszczeń. Wydaje się jednak, że w warunkach ekstremalnych, zawsze będą sympatyzowały z Palestyńczykami.

### **2.1.3. Wojny i konflikty izraelsko-arabskie o istotnym znaczeniu dla badanej problematyki.**

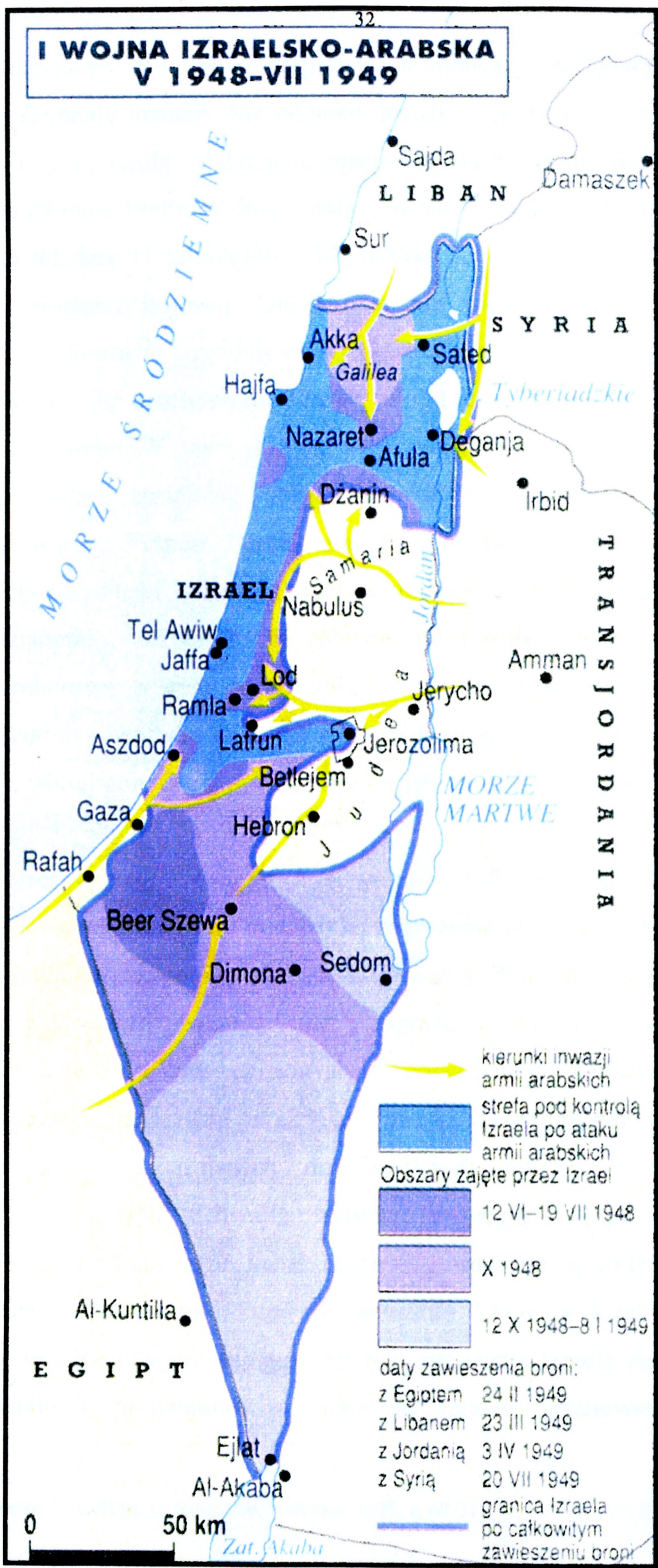
Gdy 14 maja 1948r. Izrael ogłosił niepodległość, wielkie mocarstwa uznały to państwo. Najbardziej znacząca dla dalszych losów Izraela była, zgodna z instrukcjami Stalina, decyzja rządu Czechosłowacji o sprzedaży nowo powstałemu państwu broni.<sup>8</sup> Od momentu uprawomocnienia się decyzji ONZ o podziale Palestyny, Arabowie zawzięcie niszczyli wszystkie osiedla żydowskie bezustannie je atakując. Izraelczycy byli pewni siebie, lecz ich środki i możliwości<sup>9</sup> były skromne. Dysponowali wprawdzie skromnym uzbrojeniem klasycznym i 20-40 tys. ludzi o różnym poziomie wykształcenia. Nie posiadali jednak dział, broni pancernej i samolotów. Przeciwko nowo powstałemu państwu sprzysięgły się: Liban, Syria, Irak, Egipt, Jordania, Jemen, Arabia Saudyjska (por. schemat 3). Oddziały egipskie, syryjskie, libańskie, irackie i jordańskie po proklamowaniu państwa, znalazły się zaledwie kilka kilometrów od terytorium przydzielonego Żydom. Państwo znalazło się w sytuacji totalnego zagrożenia.

<sup>8</sup> Por. P. Johnson, *Historia Żydów*, Kraków, 1993, s. 930.

<sup>9</sup> E. Luttwak, D. Horowitz, *The Israeli Army*, New York 1975, s. 57-60.

# I WOJNA IZRAELSKO-ARABSKA V 1948-VII 1949

Schemat 3



kierunki inwazji  
armii arabskich  
 strefa pod kontrolą  
Izraela po ataku  
armii arabskich  
 Obszary zajęte przez Izrael  
 12 VI-19 VII 1948  
 X 1948  
 12 X 1948-8 I 1949  
 daty zawieszenia broni:  
 z Egipcem 24 II 1949  
 z Libanem 23 III 1949  
 z Jordanią 3 IV 1949  
 z Syrią 20 VII 1949  
 granica Izraela  
po całkowitym  
zawieszeniu broni

Rozpoczęły się naloty egipskiego lotnictwa a następnego dnia armie arabskie dokonały inwazji. Nie odniosły jednak większych sukcesów, a jedynie Arabski Legion Króla Abdullacha opanował Stare Miasto Jerozolimy. Izrael poddał je 28 maja 1948r. W dniu proklamowania państwa lotnictwo Izraela miało w swoim składzie 31 samolotów i 38 pilotów. Samoloty nie przedstawiały sobą większej wartości bojowej. Dla porównania warto nadmienić, że państwa arabskie w tym czasie posiadały około 130 samolotów różnych typów, z tego 45 myśliwskich i 30 bombowych. Jednak już 11 czerwca 1948r. został zawarty miesięczny rozejm. W tym czasie państwa arabskie wzmocniły swoje siły. Udało się to również Izraelowi, który zapewnił sobie dostawy uzbrojenia z Czechosłowacji i Francji. Dzięki temu, po wznowieniu walk 9 lipca 1948 r opanowano Lyddę i Nazaret oraz zajęto obszary daleko poza granicami przewidzianymi przez ONZ. W połowie października Izraelczycy rozpoczęli kolejną ofensywę w celu opanowania dróg do osad na pustyni Negev, która zakończyła się sukcesem. Na tym terytorium ustanowiono przewagę militarną, której od tamtej pory nie utracono. Ocenia się, że podczas dwóch pierwszych lat wojny zginęło około 6-7 tys. Żydów.<sup>10</sup>

Izrael wyszedł zwycięsko z tej wojny. Od chwili podpisania rozejmów z każdym państwem arabskim oddzielnie, zagrożenie zewnętrzne narastało. Egipt, Syria i Jordania przygotowywały się do rewanżu. Pomimo wzajemnych waśni, kraje te zjednoczyły swoje wysiłki i zagrażały egzystencji Izraela. Stosunki pomiędzy Izraelem i sąsiadami stawały się coraz bardziej napięte. Egipt zabronił statkom Izraela przepływać przez Kanał Sueski. Zakaz ten dotyczył też statków innych państw podążających do izraelskich portów. W 1951r. Rada Bezpieczeństwa ONZ uchwaliła rezolucję wzywającą Egipt do zaprzestania ograniczeń w żegludze przez kanał. Egipt nie zastosował się do tej decyzji.

Kiedy rząd egipski kupił we wrześniu 1955r. w Czechosłowacji 200 samolotów odrzutowych, czołgi, artylerię, zagrożenie Izraela zaczęło wzrastać. Kraje arabskie porozumiały się także w sprawie ustanowienia wspólnego

---

<sup>10</sup> D. Lapierre, L. Collins, O Jerusalem, Wrocław, 1998, s. 69-71.

## II WOJNA IZRAELSKO-ARABSKA

### wojna sueska

### X 1956-III 1957

LIBAN  
Schemat 4

dowództwa dla wojsk Egiptu, Jordanii i Syrii.<sup>11</sup> Wielka Brytania i Francja zareagowały blokadą ekonomiczną Egiptu, podejmując jawne przygotowanie do wojny. W tych okolicznościach powstała wspólnota interesów i celów trzech państw: Wielkiej Brytanii, Francji, Izraela. Głównym celem koalicji było rozbicie Egiptu jako głównej potęgi świata arabskiego, przywrócenie w tej części świata wpływów Anglii, Francji i poprawienie pozycji Izraela. Te założenia legły u podstaw wojny 1956r. na Bliskim Wschodzie (por. schemat 4). W 1956r. ogółem lotnictwo izraelskie liczyło ponad 100 samolotów bojowych. Natomiast lotnictwo Egiptu posiadało w kilkunastu eskadrach około 250 nowoczesnych samolotów produkcji brytyjskiej i radzieckiej.

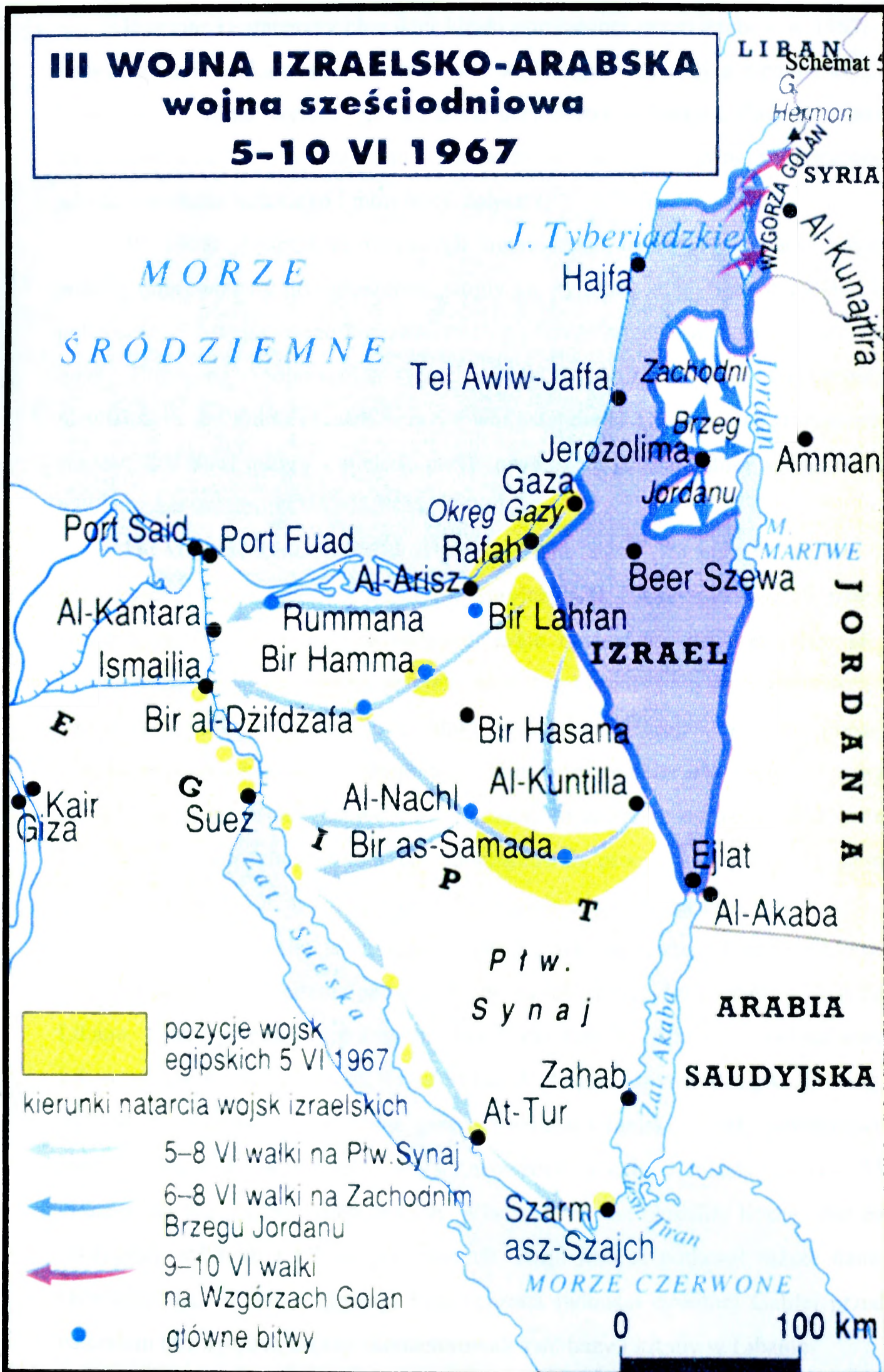
W Izraelu nie wiadomo jeszcze wtedy o tajnym porozumieniu Wielkiej Brytanii i Jordanii. Wielka Brytania planowała dwie wojny: jedną przeciwko Egiptowi siłami Izraela, drugą przeciwko Izraelowi własnymi siłami, gdyby ten zdecydował się na poprawę przebiegu granic z Jordanią. W konflikcie sueskim 1956r., Izrael był narzędziem Wielkiej Brytanii i Francji. Wziął na siebie całą odpowiedzialność za rozpoczęcie działań wojennych, gdyż to było również w jego interesie. Operacja izraelska była wzorowo przeprowadzona. Egipcjanie utracili Synaj. W rękach izraelskich znalazła się Strefa Gazy. ZSRR i USA poparły w tym czasie Egipt. Decyzją ONZ Izrael został zmuszony do ewakuacji swoich wojsk z Synaju i Gazy. Na granicy stanęły oddziały ONZ, by nadzorować pokojowe warunki rozejmowe.

W 1967r. doszło do kolejnego starcia zbrojnego zwanego przez świat „wojną sześciu dni” (por. schemat 5). Wojna ta, jak podkreślają najnowsze analizy, była raczej wynikiem błędnych kalkulacji, nieporozumień oraz braku komunikacji pomiędzy Tel Awiwem i Kairem. To, że Izrael osiągnął największe profity z tej politycznej katastrofy wynika z faktu, iż miał już przygotowane plany militarne dla pewnych scenariuszy strategicznych.<sup>12</sup> Tym razem Izrael dysponował ponad 350 samolotami bojowymi, natomiast państwa arabskie posiadały około 800 samolotów.

<sup>11</sup>Biuletyn Informacyjny NR.5 (17). Działania wojenne w Egipcie, Wyd. MON, Warszawa 1958, s.16.

<sup>12</sup>H. Majcher, Synaj 5 czerwca 1967, Zarzewie konfliktów na Bliskim Wschodzie, Warszawa1999. s.16.

# III WOJNA IZRAELSKO-ARABSKA wojna sześciodniowa 5-10 VI 1967



Rozmiar i ostateczny charakter klęski poniesionej przez Arabów w 1967r. ze wszystkimi skutkami przesądzał o tym, że kolejna wojna była nieunikniona. Naser zaczął odbudowywać egipską armię przy pomocy Związku Radzieckiego. Tym razem jednak nie ograniczono się do wyposażenia. Wiele uwagi poświęcono jakości materiału ludzkiego i motywacji żołnierzy.

W 1968r. Egipcjanie rozpoczęli ograniczone operacje nękające, które później doprowadziły do ogłoszenia „wojny na wyniszczenie”. Sposób myślenia politycznego i wojskowego kierownictwa egipskiego sugerował jasno, że wojna typu „Blitzkrieg” odpowiadała Izraelowi ze względu na jego terytorium, niewielką liczbę ludności, stan przygotowań, standardy szkolenia i ograniczone zasoby. Arabowie muszą rozpocząć przygotowanie do permanentnej wojny, choć o mniejszym natężeniu.

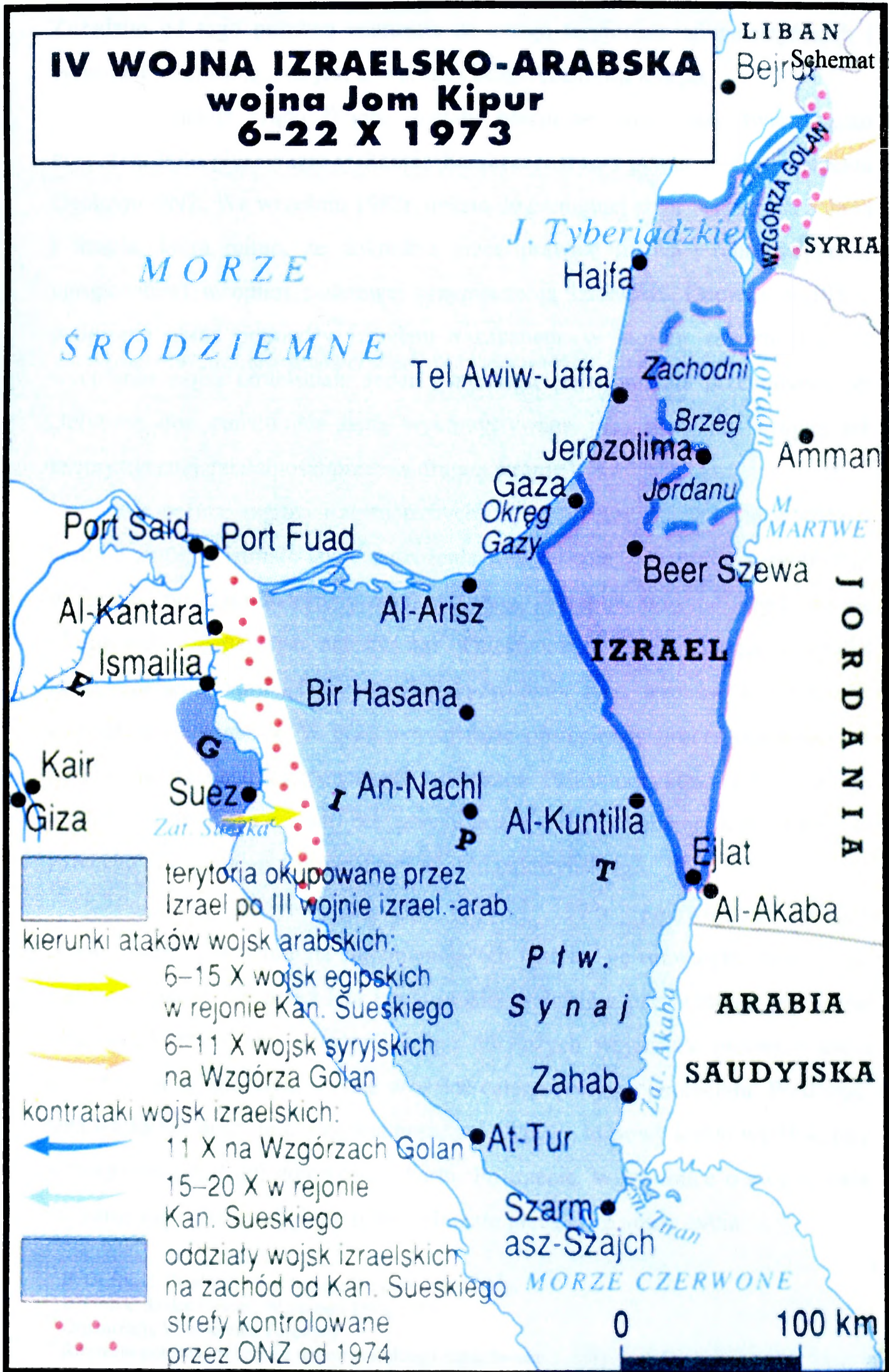
Do kolejnej konfrontacji doszło po sześciu latach. Rozpoczęła się ona 6 października 1973r. (por. schemat 6). Syryjczycy i Egipcjanie działali przez zaskoczenie. Na północy i na południu kraju obrona izraelska załamała się. Ciężar walki ze strony Izraela przejęło na siebie lotnictwo. Jednak zmasowane użycie rakiet przeciwlotniczych utrudniło wykonywanie zadań. Stracono ponad 100 izraelskich samolotów. Mimo tych strat, lotnictwo Izraela spełniło swoją misję. Wojna ta została ostatecznie wygrana, co zmieniło sytuację polityczną kraju. Do głosu doszła opozycja, co zapoczątkowało proces pokojowy z Egiptem ustanowiony w 1979r. w Camp David. Egipcjanie odzyskali Synaj.

Kolejna konfrontacja wojenna w 1982r., była najbardziej kontrowersyjna. W celu usunięcia zagrożenia palestyńskiego Izrael wkroczył 6 czerwca 1982r. do Libanu. Operacją pod kryptonimem „Pokój dla Galilei” opanował południowy Liban, w tym Nabatiję, zamek Beaufort (od dziesięciu lat twierdza palestyńska), Tyr, Sajdę i Hasbaję. W połowie czerwca wojska izraelskie zajęły południowy Bejrut. Jakże były skutki tej wojny? Zniszczone zostały 3 miasta, 30 wsi, 14 obozów dla uchodźców palestyńskich. Władze libańskie określiły liczbę ofiar na 10 tysięcy zabitych i 17 tysięcy rannych. Rząd Izraela podawał niższe dane. Oświadczono, że celem operacji była ochrona ludności cywilnej Galilei przed ostrzałem terrorystów, którzy skoncentrowali swe bazy i sztaby w Libanie.

# IV WOJNA IZRAELSKO-ARABSKA

## wojna Jom Kipur

### 6-22 X 1973



Zażądano od tego państwa usunięcia ze swego terytorium sił palestyńskich i syryjskich utrzymując, że jest to warunek bezpieczeństwa Izraela.

Poczynania rządu Begin zostały potępione przez cały świat, czego dowodem było głosowanie w Radzie Bezpieczeństwa i potem w Zgromadzeniu Ogólnym ONZ. We wrześniu 1982r. doszło do pamiętnej rzezi w obozach Sabrah i Szatila, która mimo, że dokonana przez prawicę libańską (chrześcijańskie ugrupowania) w opinii światowej przypisano ją Izraelowi. Dopiero w 1983r. podpisano układ pomiędzy Izraelem a Libanem, w którym zawarto zapis o wycofaniu wojsk izraelskich. Jeden z punktów porozumienia przewidywał, że „terytoria obu państw nie będą wykorzystywane jako bazy dla wrogiej lub terrorystycznej działalności przeciw drugiej stronie”<sup>13</sup>.

Ale oprócz zagrożeń zewnętrznych często przeradzających się w otwarty konflikt zbrojny, istniało także **zagrożenie wewnętrzne**. W wyniku decyzji ONZ w sprawie podziału Palestyny między Żydów i Arabów powstał Izrael, ale nie uformowało się państwo palestyńskie. Palestyńczycy zamieszkujący Zachodni Brzeg Jordanu, Strefę Gazy pragną wyzwolenia tych terenów i utworzenia niepodległego państwa. W przeciwnym razie postępujący proces osiedlania się Żydów na terenach okupowanych zdominuje Palestyńczyków pod względem ludnościowym.<sup>14</sup> Taki sam cel przyświeca OWP,<sup>15</sup> uznanej przez ONZ za jedyne i oficjalnego reprezentanta narodu palestyńskiego.

Pomiędzy dużymi wojnami 1967 i 1973r. pojawił się problem „fedayeenów”.<sup>16</sup> Ich imiona się zmieniły, ich taktyka się rozwinęła, mieli swoje wzloty i upadki, ale przez lata Izrael musiał walczyć z partyzantką. Ten rodzaj walki miał trzy cechy odróżniające go od dużych wojen. Po pierwsze armia izraelska nie mogła wykorzystać w walce całego swojego potencjału. Po drugie, taka walka nie może być wygrana przez pojedynczy, masowy krótki wysiłek, lecz wymaga długotrwałej gotowości i hartu. Po trzecie, w tej walce o zwycięstwie decyduje nie tylko armia i nie tylko żołnierze płacą cenę utraty życia.

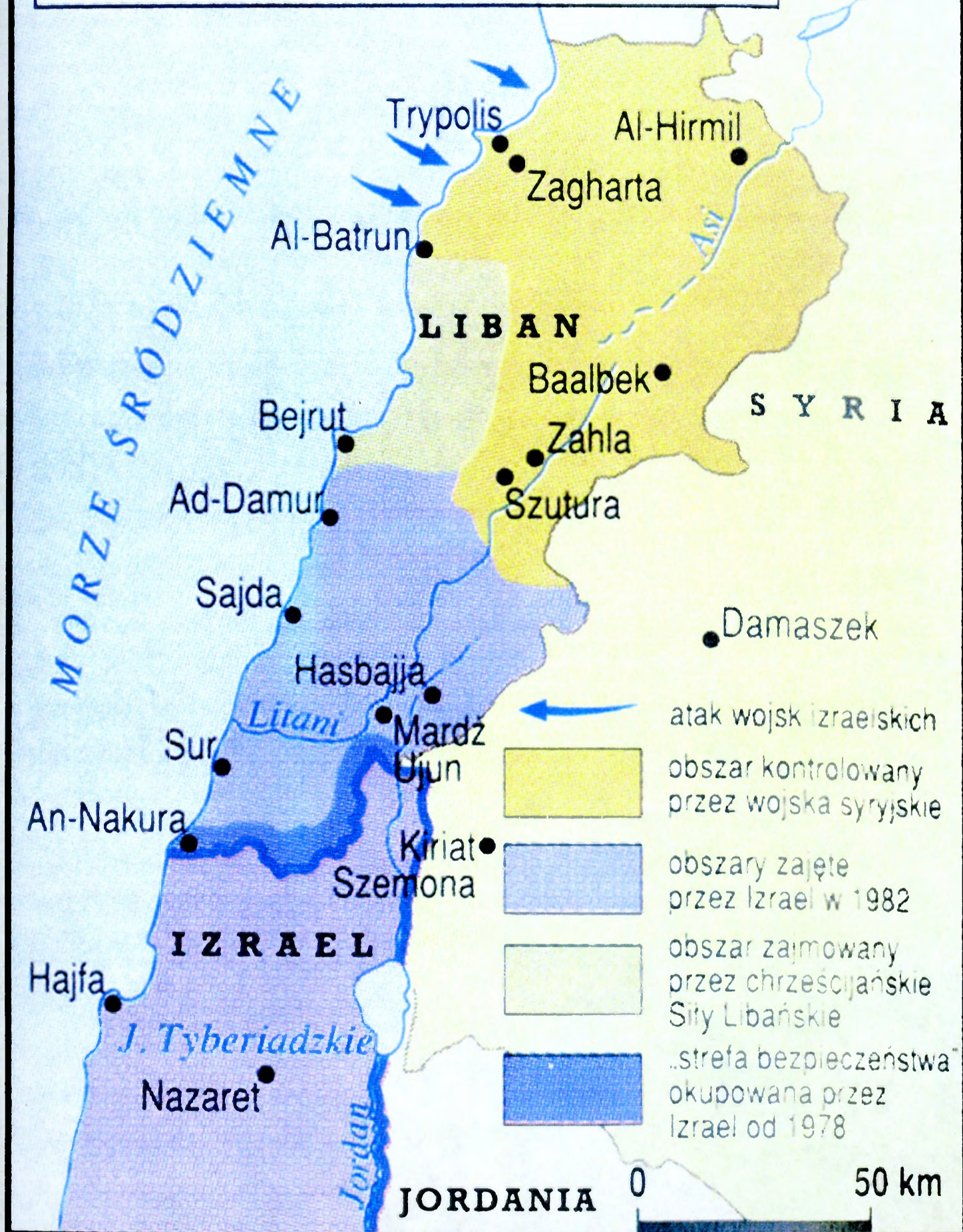
<sup>13</sup> B. Ordyk, Z. Satała, Szalom Izrael, Warszawa 1991, s. 56.

<sup>14</sup> B. Ordyk, Szalom Izrael, Warszawa 1993, s. 67.

<sup>15</sup> Organizacja Wyzwolenia Palestyny

<sup>16</sup> fedayeen- potoczna w Izraelu nazwa arabskiego zamachowca

## V WOJNA IZRAELSKO-ARABSKA inwazja na Liban 6-11 VI 1982



Jest ona kierowana także przeciwko cywilom i czyni życie cywilnej ludności niemożliwym do zniesienia. Uniemożliwia to wynegocjonowanie jakiegokolwiek porozumienia z Arabami. Konflikt izraelsko-palestyński trwa od dawna, kilkakrotnie przybierał postać powstań arabskich, ale intifada<sup>17</sup> jest ruchem najbardziej masowym, spontanicznym, niemożliwym do utrzymania w ryzach kontroli.

Reasumując należy stwierdzić, że dla badanej w pracy problematyki kluczowe znaczenie mają następujące wojny:

1. Wojna izraelsko-arabska 1948-1949 (określana też „wojną o niepodległość”). Przeciw Izraelowi wystąpiły niepodległe kraje arabskie : Egipt, Syria, Jemen. Wojna zakończyła się porażką państw arabskich. Izrael z kolei opanował większą część Palestyny (2/3 brytyjskiego obszaru mandatowego i Jerozolimę). Pozostałą część zajęła Syria i Egipt. Lotnictwo Izraelskie nie odnotowało większych sukcesów, jednak jest to geneza rozpatrywanego w pracy zjawiska.
2. Druga wojna izraelsko-arabska z 1956r. (nazywana „wojną sueską”) miała swoje podłoże w nacjonalizacji Kanału Sueskiego przez G.A. Nassera (prezydenta Egiptu) w 1956r. W rezultacie nastąpiła interwencja francusko-brytyjska w Egipcie, do której dołączył Izrael, który podobnie jak poprzednie państwa, nie mógł korzystać z żeglugi na Kanale Sueskim. O przerwaniu działań zdecydowało stanowisko: USA, ZSRR, ONZ. Lotnictwo izraelskie wzięło udział w tej wojnie, choć główny ciężar walki przejęło lotnictwo angielsko-francuskie.
3. Trzecia wojna izraelsko-arabska z 1967r. była izraelską reakcją na decyzję Egiptu dotyczącą cofnięcia zgody na stacjonowanie jednostek ONZ oraz zablokowanie Cieśniny Tirańskiej dla statków przewożących materiały strategiczne dla Izraela. W dniu 5 czerwca 1967r. Izrael rozpoczyna działania przeciw Zjednoczonej Republice Arabskiej (ZRA) i Jordanii. W wyniku tej wojny Izrael zajął: Półwysep Synaj, Strefę Gazy, Zachodni Brzeg Jordanu, arabską część Jerozolimy oraz Wzgórza Golan. Izraelskie lotnictwo odegrało

<sup>17</sup> intifada - powstanie arabskie o charakterze masowym na terenach okupowanych

w niej znaczącą rolę. Skutecznie osłaniano przestrzeń powietrzną nad Izraelem, a lotnictwo przeciwnika zniszczono na lotniskach, w rezultacie czego nie odegrało znaczącej roli w walce.

4. Czwarta wojna izraelsko-arabska 1969-70r. nazywana „wojną na wyczerpanie” trwała 16 miesięcy, a rozpoczął ją egipski ostrzał izraelskich pozycji po drugiej linii wstrzymania ognia na kanale Sueskim. W odpowiedzi Izrael użył lotnictwa. Miały miejsce również starcia z Jordanią. O zakończeniu działań zadecydowała mediacja ONZ i USA, a wszystkie strony dały się nakłonić do zaprzestania działań.
5. Piąta wojna izraelsko-arabska z 1973r. nazywana w literaturze „wojną październikową”, gdyż rozpoczęła się 6 października 1973r. Przyczyną jej wybuchu była chęć odzyskania przez Egipt i Syrię terytoriów wcześniej zajętych przez Izrael. Pod naciskiem ONZ obie strony zaprzestały działań i przyjęły ustalenia konferencji Genewskiej (21-22.12.1973r). Nastąpił zwrot Egiptowi Kanału Sueskiego, a wojska izraelskie odsunęły się o 20 km od jego brzegu. Ponadto na Synaju utworzono strefę buforową i wprowadzono siły pokojowe ONZ. Dopiero 31 maja 1974r. doszło do rozdzielenia wojsk syryjskich i izraelskich na Wzgórzach Golan oraz utworzenia tam formacji wojskowej ONZ. W tej wojnie izraelskiemu lotnictwu nie udało się powtórzyć sukcesu w takim zakresie jak w 1967r. Nie zdołano wywalczyć tak bezdyskusyjnego panowania w powietrzu jak poprzednio.

Między tymi wojnami miał miejsce cały szereg konfliktów zbrojnych, wśród których jako znaczące można wymienić:

- wkroczenie w 1978r. wojsk izraelskich do Południowego Libanu („operacja Litani”);
- aneksja syryjskich Wzgórz Golan w 1981r (potępiona przez ONZ);
- 1982r. - inwazja wojsk izraelskich na Liban nazywana w literaturze piątą wojną izraelsko - arabską (operacja „Pokój dla Galilei”) w celu zniszczenia sił palestyńskich (baz OWP). Izrael wbrew zapewnieniom nie wycofał całości swoich sił z Libanu, pozostawiając część w tzw. „strefie bezpieczeństwa” (por. schemat 7);

- 1987r - początek „intifady” ludności palestyńskiej na Zachodnim Brzegu i w strefie Gazy.

- 1991r. iracki atak raketowy na Izrael.

## **2.2. Rozwój założeń koncepcyjnych wykorzystania lotnictwa oraz jego organizacyjna rozbudowa.**

Analiza założeń użycia izraelskiego lotnictwa w latach 1948-1991 (biorąc pod uwagę przede wszystkim wykonywane zadania), pozwala wyróżnić w jego rozwoju kilka etapów. Pierwszy etap to gromadzenie doświadczeń z użycia lotnictwa do czasu utworzenia państwa Izrael w maju 1948 roku. Drugi etap obejmuje lata 1948-1956. W tym okresie lotnictwo skupiało się przede wszystkim na wsparciu wojsk lądowych. Kolejnym etapem będą lata 1956-67, kiedy lotnictwo wykorzystano do realizacji samodzielnych zadań mających decydujący wpływ na przebieg wojny. Ostatni etap obejmuje lata 1967-1991. Uznano wówczas lotnictwo za dominujący rodzaj sił zbrojnych, który w głównej mierze ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo kraju, ewentualne odparcie agresji (wspólnie z wojskami lądowymi). Na lotnictwie spoczywał także główny ciężar prowadzenia wojny.

### **2.2.1. Geneza izraelskiego lotnictwa do 1948r.**

Po ogłoszeniu na forum ONZ podziału Palestyny w listopadzie 1947r., Żydzi mogli przewidzieć dzień, kiedy wojna rozpocznie się na dużą skalę. Jej rozpoczęcie było związane z zakończeniem brytyjskiego zarządu mandatowego tj. 14 maja 1948 roku. W istocie wstępne działania wojenne rozpoczęły się prawie natychmiast. Arabowie rozpoczęli atakować żydowskie osady. Brytyjczycy nie zrobili nic żeby zapobiec tym atakom. Stało się jasne dla Izraela, że ratunek leży tylko w jego własnych rękach. Stąd wynikła potrzeba posiadania lotnictwa niezbędnego do przetrwania. Tylko drogą powietrzną rozproszone

osady, będące pod arabskim oblężeniem, mogły być zaopatrywane w żywność, broń i środki medyczne. Z tej skrajnej konieczności narodził się „Serut Avir” (Air Service), nielegalne tajne siły powietrzne. Powołano je do zaopatrywania zagrożonych żydowskich osad aż do czasu wycofania się Brytyjczyków. Myśl o zbudowaniu baz sił powietrznych nielegalnego lotnictwa, rzucił były sierżant RAF, żydowski weteran Aaron Remez. Jego memoriał odpowiadał na pytanie, które nurtowało przywódców Izraela. Skoro nie można tworzyć sił powietrznych, na obszarze Palestyny, wobec tego należy je utworzyć na zewnątrz. Natomiast w Palestynie należy przygotować niezbędne struktury, by móc w odpowiednim czasie je przyjąć. Zdecydowano utworzyć za granicą sieć zakupu samolotów.

W tym celu powołano fikcyjną spółkę, która zdążyła do uzyskania prawa lądowania w możliwie jak największej liczbie krajów i zgromadzenia samolotów w zaprzyjaźnionych portach lotniczych. Rozpoczęto werbowanie pilotów – ochotników i czekano na bardziej sprzyjający rozwój okoliczności, które by umożliwiły temu nielegalnemu lotnictwu przejść do legalnych form działania. Utworzono w Palestynie jednostki transportu powietrznego (Hagana Air Service). Jej kwatera główna działała pod szyldem aeroklubu Palestyny. Dysponował on na lotnisku Lydda hangarem mieszczącym cztery sportowe „Taylorcrafty” i jeden „De Havilland”, wykorzystywany jako taksówka powietrzna. Prezes aeroklubu stał się pierwszym dowódcą „Hagana Air Service”, a A. Remez jego pierwszym szefem sztabu. Taki sposób tworzenia sił powietrznych, gromadzonych pod czujnym okiem brytyjskich władz jest z pewnością jedną z najbardziej niezwykłych metod działania izraelskich prekursorów lotnictwa. Co sprawiło, że było to możliwe? Po pierwsze to, że samolot zarezerwowany dla „Serut Avir” miał tak zdecydowanie nie bojowe konfiguracje, że prawie nikt nie mógł sobie wyobrazić, iż miał on potencjał bojowy. Po drugie, cywilne władze lotnicze w Palestynie mogły zapewnić właściwy, choć często niebezpieczny kamuflaż, który był skuteczny.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Trzydzieści samolotów typu Auster-P5 w cywilnej wersji J-1, odkupionych oficjalnie od Brytyjczyków pomalowano żółtą maskującą farbą by przypominały szkolne samoloty towarzystwa lotniczego. Ponadto ich registracja była owiana tajemnicą, na skrzydłach i ogonie samolotu namalowano litery VQ-PAI, co oznaczało jeden z czterech aeroklubowych Taylorcraftów. Trzydzieści maszyn noszących oznaczenie tego

Z praktycznego punktu widzenia najbardziej użytecznymi cywilnymi organizacjami do kamuflażu były kluby dla entuzjastów latania sportowego. O ile dwa z nich: „Camel Club” i „Flying Camel Club” szkoliły zarówno żydowskich jak i arabskich członków, to trzeci z nich „Cyvillian Flying Club” wydawał się być nieszkodliwy. W rzeczywistości pilotował on więcej tajnych misji dla „Serut Avir” niż jakkolwiek inna grupa. Zbieranina samolotów „Serut Avir” ledwo wystarczała do prowadzenia partyzantki i wydawała się nie przygotowana do walki w prawdziwej wojnie.

Pierwszych zakupów samolotów wojskowych dokonano w Stanach Zjednoczonych w biurze służby likwidacyjnej sprzętu wojskowego. Za niewielkie pieniądze nabyto samoloty transportowe (4 C-69 „Constellation”<sup>19</sup> i 14 C-46 „Commando”<sup>20</sup>). Aby nadać tej transakcji pozory legalności, utworzono dwie spółki cywilne. Nie planowano wykorzystania w Palestynie tak wielkich samolotów transportowych. Jednak coraz liczniejsze i coraz poważniejsze arabskie ataki na izraelskie konwoje zwiększyły potrzebę zaopatrzenia drogą powietrzną. Przylot tych samolotów do Izraela zaplanowano na 16 maja 1948r. tak, aby nie uprzedzić ogłoszenia niepodległości. Samoloty te później przewoziły uzbrojenie w ramach mostu powietrznego z Czechosłowacji. W międzyczasie utworzono cywilne towarzystwo lotnicze, nieistniejących firm lotniczych, co dawało pozory legalności (bez podejrzeń ze strony FBI), a tym samym ominięcie embarga ONZ. Od lutego 1948r. były prowadzone w Czechosłowacji rozmowy o możliwości dostaw sprzętu lotniczego i uzbrojenia dla Hagany. Zgodzono się na dostawy samolotów Avia S-199 w ilości 25 egzemplarzy oraz dwóch Arada C-2. Ostatecznie kontrakt podpisano w Pradze 23.04. 1948r.. Izraelscy przedstawiciele prosili dodatkowo o rozszerzenie zamówienia i dostawy samolotów Avia w pełnym wariantcie uzbrojenia

---

samego samolotu przemierzało niebo nad Palestyną a użytkownicy starali się aby nigdy w ciągu doby nie znajdowały się dwa samoloty z tymi samymi znakami na jednym lotnisku, by nie wzbudzać podejrzeń ze strony brytyjskich władz mandatowych. Brytyjscy kontrolerzy lotów cywilnego ruchu lotniczego nie mogli sobie wytłumaczyć powodów zadziwiającej aktywności małego VQ-PAI.

<sup>19</sup> C-69 „Constellation” - ciężki samolot transportowy 4 silnikowy, zasięg około 4000 km i udźwigu powyżej 20 ton.

<sup>20</sup> C-46 „Commando” - 2 silnikowy samolot transportowy o zasięgu około 2000 km i udźwigu 6 ton.

pokładowego, strzeleckiego i bombowego. Żądania zostały przyjęte pozytywnie. Całość dodatkowego zamówienia była otoczona tajemnicą a oficjalne podpisanie kontraktu nastąpiło na trzy dni przed proklamowaniem państwa Izrael.<sup>21</sup> Pierwsze cztery myśliwce dostarczono w ciągu pięciu dni począwszy od 19 maja wspomnianymi samolotami transportowymi na lotnisko Ekron (poprzednia nazwa RAF Aqir, obecnie Tel Nof). Razem z samolotami na pokładzie transportowców wracali do Izraela piloci z przeszkolenia lotniczego w Czeskich Budziejowicach oraz czescy mechanicy.

W ramach operacji „Hassida” i „Balak” istniał tajny most powietrzny z czzechosłowackiego Žatca na lotnisko Ekron. W ten sposób dostarczano sprzęt i uzbrojenie do obrony nowopowstałego państwa w warunkach obowiązującego embarga ONZ. Do międzylądowania, gdzie były samoloty tankowane, wykorzystywano lotnisko w Ajacico na Korsyce. W okresie od 20 maja do 11 sierpnia 1948r. na wspomnianej trasie wykonywano regularnie dwa loty dziennie. Osiem samolotów transportowych dostarczyło do końca maja podczas 30 lotów 107 ton uzbrojenia i amunicji oraz 10 samolotów Avia. Istnienie tajnego mostu powietrzego, trudno było ukryć. Dlatego interwencja ze strony ONZ spowodowała, że operacja oficjalnie skończyła się 12 sierpnia 1948r. Ogółem podczas jej trwania wykonano ponad 100 lotów przewożąc 300 ton ładunku i 24 samoloty Avia.

Oprócz posiadania techniki lotniczej, nie mniej istotnym problemem był personel latający. Wprawdzie założenia o zwerbowaniu zagranicznych pilotów-ochotników zakończyły się powodzeniem, to jednak miano na uwadze własne i przyszłe kadry lotnicze. Wcześniej szkolono w klubach lotniczych entuzjastów latania sportowego. Poziom wyszkolenia odpowiadał zadaniom, które

---

<sup>21</sup> Cena jednego kompletnego samolotu Avia S-199 była wykalkulowana na 44600 dolarów, uzbrojenie na 6800 dolarów, amunicja na 119993 dolary i części zamienne na jeden samolot na 6690 dolarów. Kontrakt przewidywał 25 kompletnych samolotów. W cenie samolotu był wkalkulowany demontaż, transport koleją na lotnisko Žatec, zmontowanie na miejscu przeznaczenia oraz nakłady związane z wysłaniem trzech mechaników do Palestyny. W kontrakcie uwzględniono także trzytygodniowe przeszkolenie 10 pilotów z Palestyny. Całkowita wartość kontraktu wynosiła 1798480 dolarów. Kupiony samolot Avia S-199 był w dalszym ciągu produkowany w zakładach Avia i Aera myśliwiec Bf-109 G „Messerschmitt” K. Hellebrand, V. Radina, Izraelske Letectvo, Cheb, 1994, s. 23-26. ponadto J. Dufek, K. Kaplan, V. Slosar, Ceskoslovensko a Izrael 1945-1956, USD, 1993, s. 36.

realizowano: rozpoznanie, transport, łączność. Nie realizowano szkolenia z elementami zastosowania bojowego. Dopiero podpisana dwustronna umowa z przedstawicielami strony czechosłowackiej, w swojej treści zawierała realną perspektywę szkolenia z elementami zastosowania bojowego na przyszłym lotniczym sprzęcie bojowym. Izraelscy piloci-uczniowie, którzy posiadli podstawowe znajomości teoretyczne i pilotażowe, w Czechosłowacji doskonalili je, będąc już po kilku lotach zapoznawczych i podstawowym kursie we włoskiej bazie lotniczej Urbi. Natomiast pilotów z wojennym doświadczeniem myśliwskim, kierowano bezpośrednio do Czechosłowacji na dwutygodniowy kurs. Zgrupowanie izraelskich pilotów skutecznie uzupełniali miejscowi ochotnicy: młodzi Czesi i Słowacy, a także Polacy.<sup>22</sup>

Szkolenie bazowe odbywało się w ramach Wojskowej Akademii Lotniczej w Hradec Kralowe, Wojskowej Szkoły Lotniczej w Prostejowie i w jednej eskadrze 1 pułku szkolnego w Ołomuńcu. Szkolenie na samolotach bojowych Avia odbywało się w Ośrodku Wyszakolenia Myśliwskiego w bazie lotniczej nr 2 w Czeskich Budziejowicach-Planie. Przyszłe kadry personelu technicznego dla izraelskiego lotnictwa przygotowywała 5 eskadra Wojskowej Szkoły Specjalistów Lotniczych w Libercu. Specjalistów łączności szkolono w Lotniczej Szkole Łączności w Chrudimi. Do wykonywania strzelań i bombardowań, w ramach szkolenia z elementami zastosowania bojowego, wykorzystywano poligon lotniczy w Malankach-Kuchyni. Szkolenie przyszłego personelu latającego nowopowstającego państwa wykonano pomyślnie i skutecznie. To właśnie w Czechosłowacji przyszłe elitarne kadry izraelskiego lotnictwa otrzymały solidne wyszkolenie praktyczne i teoretyczne, dające możliwość skutecznej konfrontacji z lotnictwem państw arabskich.

---

<sup>22</sup> Zgłaszali się do szkolenia w bazie kandydatów zorganizowanym przez mieszkańca Liptovskiego Mikulasza, Naftalego Deutscha (obecnie Barshaloma), który w tym czasie był przedstawicielem izraelskiej strony. K. Hellebrand, V.Radina, Izraelske Letectvo. Cheb, 1993, s. 36.

### 2.2.2. Współdziałanie z wojskami lądowymi głównym zadaniem lotnictwa w latach 1948-56.

Pierwsze samoloty zakupione w różnych krajach rozpoczęto wykorzystywać do działań bojowych już w 1948r. Brakowało jednak koncepcji ich użycia. Sytuacja militarna na lądzie była krytyczna, w powietrzu panowało egipskie lotnictwo. Egipcjanie posiadali na północnym wybrzeżu Synaju znaczne siły. Fakt, że izraelskie lotnictwo posiadało obecnie samoloty bojowe był nieznany Egipcjanom. Wykorzystanie elementu zaskoczenia mogło mieć decydujący wpływ na zwycięstwo. Jeśli nowych samolotów użyto by do zaatakowania egipskich sił lądowych lub do obrony Tel Awiwu, sekret zostałby ujawniony i stracono by szansę na działanie z zaskoczenia. Zatem wstępny plan zakładał uderzenie przeciwko egipskim siłom lotniczym w El Arish, aby zniszczyć ich samoloty, kiedy będą na ziemi. Pogarszająca się sytuacja na froncie spowodowała jednak zmianę planu. Ostatecznie lotnictwa bojowego użyto pierwszy raz 29 maja 1948r. do ataku na egipską kolumnę pancerną pod Ashdod, na południe od Tel Awiwu.

Pierwsze bojowe akcje lotnicze należy ocenić jako niezorganizowane. Lotnictwo wykorzystywano w większości dla wsparcia wojsk lądowych. W dniu 3 czerwca 1948r. zestrzelono przez izraelskie Avie dwie egipskie Dakoty nad Tel Awiwem, w rezultacie czego strona egipska zaprzestała bombardowań. Całość posiadanych myśliwców zorganizowano w 101 eskadrę. Podobnie postąpiono z bombowcami B-17G „Flying Fortres”. Promień taktyczny tych samolotów pozwalał na wykonywanie zadań w głębi operacyjnej Egiptu. Groźba nalotów na wybrane cele spowodowała przesunięcie części sił lotniczych Egiptu i znacznej części artylerii przeciwlotniczej z rejonu walk do obrony Kairu. W wyniku takich działań strona izraelska została odciążona od zagrożenia egipskich środków przeciwlotniczych. Teraz samoloty izraelskie mogły ze zmniejszonym ryzykiem wspierać własne wojska lądowe. Kolejną jednostką lotniczą bojowo wykorzystywaną była 103 eskadra przeznaczona do bombardowań i transportu. Latem 1948r., okazało się, że myśliwce Avia S-199 nie wystarczą do

wywalczenia i utrzymania przewagi w powietrzu, ze względu na to, że Egipcjanie posiadają nowocześniejsze myśliwce typu Spitfire. Po kolejnym kontrakcie w Czechosłowacji na sprzedaż Spitfire'ów,<sup>23</sup> inicjatywa w powietrzu zaczęła przechylać się na korzyść Izraela. Ostatnia faza wojny o niepodległość była teraz kontrolowana przez Izrael. Przygotowywano wielką ofensywę, której celem było otworzenie i opanowanie dróg i terenów na pustyni Negev. Jej przebieg w znacznej mierze zależał od dostaw drogą powietrzną i wsparcia lotniczego. Przedsięwzięcia te powiodły się całkowicie. W rezultacie czego, wyeliminowano egipską kontrolę i ustanowiono przewagę, której już nie utracono.

Oceniając działania bojowe lotnictwa w czasie wojny o niepodległość (1948-1949) należy podkreślić, jak wielką rolę w tych działaniach odegrali zagraniczni piloci ochotnicy. Izrael nie posiadał doświadczenia w bojowym wykorzystaniu lotnictwa. Swoje pierwsze sukcesy izraelskie lotnictwo w walkach z lotnictwem państw arabskich zawdzięcza zagranicznym pilotom. Personel latający pierwszych eskadr lotniczych składał się głównie z zagranicznych ochotników (dwie trzecie pilotów). Byli oni pilotami służby okresowej, (wojennymi kapitanami, majorami), którzy zostawili głęboki ślad na stylu życia pierwszych izraelskich jednostek lotniczych. Niektórzy z nich doczekali się później wysokich stopni i funkcji w izraelskim wojsku.

W kolejnych latach zakupiono w Szwecji myśliwce P-51 „Mustang” i około 60 bombowców typu „Mosquito” (stanowiły trzon sił bombowych do połowy lat pięćdziesiątych). Nie mogły one jednak umknąć odrzutowym myśliwcom. Do czasu kryzysu sueskiego w 1956r., lotnictwo rozwijano poprzez zakup nowoczesnej techniki odrzutowej oraz tworzone kolejne eskadry. W czasie

<sup>23</sup> W maju 1948r. zawarto nowy kolejny kontrakt z Czechosłowacją na sprzedaż 50 samolotów „Spitfire”, cena jednego samolotu wynosiła 23 tys. dolarów, strona czechosłowacka rozszerzyła ofertę do 60 maszyn i zapasowych silników. Samoloty przewidziane do wysłania w 1948 r. pochodziły z bazy lotniczej nr 2 w Czeskich Budziejowicach-Planie, a dokładnie z byłego 312 dywizjonu RAF. Samoloty przewidziane do wysłania w 1949-50r. pochodziły ze stanu 5 bazy lotniczej w Pardubicach i Kbely. We wrześniu 1948r. rozpoczęto drogą powietrzną ich przerzut do Izraela. Międzyladowanie i uzupełnianie paliwa odbywało się na zaiprowizowanym lotnisku jakim było dno wyschniętego jeziora w jugosłowiańskiej Podgorici (późniejszy Titograd), niedaleko albańskiej granicy. Akcja przerzutu samolotów nosiła kryptonim „Velveta”

Kampanii Synajskiej 1956r., roku plan operacyjny dla lotnictwa zakładał wykonywanie zadań związanych tylko z realizacją wsparcia własnych wojsk lądowych. Zadanie zniszczenia egipskiego lotnictwa powierzono lotnictwu anglo-francuskiemu. Obronę powietrzną Izraela zapewniało zgrupowanie sił francuskich. Jego skład ilościowy i bazowanie przedstawia niżej zamieszczona tabela nr.2.

Skład francuskiego zgrupowania lotniczego bazującego w Izraelu od 25. 10. 1956 r.

Tabela Nr 2

Liczba samolotów	typ samolotu	Eskadra	Bazowanie
18	„Mystere” IVA	Escadre de Chasse	Ramat David
12	„Mystetre” IVA	(EC-2) St. Dizier	Ramat David
18	F-84 „Thunderstareak”	Escadre de Chasse (EC-1) Dijon	Lod

Opracował W. Sagalara.

Działania wojenne rozpoczęły się w niesprzyjającym dla lotnictwa izraelskiego okresie. Było ono w toku przeobrażania na technikę odrzutową. Proces przeobrażania i przeszkalania nie był w pełni zakończony, przez co poziom wyszkolenia jednostek lotniczych był bardzo zróżnicowany. Kampania Synajska 1956r. była „mini wojną” dla izraelskiego lotnictwa. Nie rzucono go w całości do walki i to nie lotnictwo zadecydowało o jej wyniku. Zdobyto przewagę na polu bitwy, ale nie zrobiono tego własnymi siłami. Jednak mimo to, ta wojna wyzwoliła nowy sposób myślenia, za którym optowano już wcześniej, ale nigdy nie otrzymywano wystarczającego wsparcia od najwyższego izraelskiego dowództwa. Kiedy zdobywa się przewagę na polu bitwy, lotnictwo staje się bardzo ważnym czynnikiem działającym w dwóch kierunkach : wojska lądowe wykonują zadania bojowe walcząc z przeciwnikiem na ziemi, bez obawy ataku z powietrza. Z kolei gdy atakowany jest przeciwnik w powietrzu, wyłącza się część jego sił z walki, uniemożliwiając mu wspieranie własnych wojsk. Podczas tej kampanii stracono 18 samolotów, w większości od artylerii przeciwlotniczej,

przy czym były to głównie samoloty z napędem śmigłowym. Doświadczenia wojny 1956 r. wykazały wzrastającą rolę lotnictwa, jego skuteczność jako środka wsparcia, zwłaszcza w warunkach pustynnych oraz wskazywały na konieczność jego ścisłego współdziałania z wojskami lądowymi. Lotnictwo izraelskie potwierdziło swoją wartość bojową, mimo złożonej sytuacji, związanej przede wszystkim z wymianą sprzętu lotniczego.

### 2.2.3. Lotnictwo na drodze do realizacji samodzielnych zadań (1956-67r).

Młode państwo miało militarną tradycję, którą budowano wiele lat przed formalnym ustanowieniem Izraela. Zbudowały ją organizacje obronne: Hagana, Irgun i Lehi. Lotnictwo bojowe z kolei, nie odziedziczyło żadnej tradycji z Hagany czy innej organizacji z tego powodu, że działania powietrzne nie mogły być prowadzone w podziemiu. Nie doczekano się lotniczych dowódców „rodzimego chowu”. W młodych siłach powietrznych, tworząc plany szkolenia, starano się połączyć trzy komponenty: wiedzę zdobytą podczas służby w RAF, osobiste doświadczenia wojskowe i specyficzne cechy młodych Izraelczyków. Głównym celem szkolenia była próba rozwiązania problemu jak walczyć, aby zdobyć przewagę, jak wykorzystać każdą szansę i jak pokonywać przeszkody. Kiedy skończyła się wojna o niepodległość (1948-1949), podziękowano zagranicznym ochotnikom i własnymi siłami starano się budować lotnictwo. Podjęto decyzję, że regularna służba w lotnictwie ma trwać 5 lat. Był to jeden z czynników zapewniających solidny, profesjonalny profil przygotowania izraelskich sił powietrznych.

Armia izraelska nie była jedyną, próbującą ustalić poprawne relacje między swymi rodzajami wojsk, a izraelscy dowódcy nie byli jedynymi, którzy mieli kłopot jak znaleźć złoty środek pomiędzy niezależnością rodzajów wojsk, a potrzebą traktowania wszystkich rodzajów sił zbrojnych jako niepodzielnej całości. Ale zanim samolot mógł zdecydować o rezultacie wojen, wojska lotnicze musiały znaleźć swoje miejsce wśród innych rodzajów sił zbrojnych. Armia izraelska nie uniknęła tego rodzaju dylematu. Trudno było dowieść tych

racji na podstawie wydarzeń z wojny o niepodległość (1948-49r). O wyniku żadnej z bitew nie zdecydowały siły lotnicze. W bitwie przeciwko Arabom w Transjordanii, rola sił powietrznych była mało znacząca. W bitwie z Egipcjanami ich rola polegała na usuwaniu egipskiego lotnictwa z obszaru operacji i wsparciu wojsk lądowych. Również tutaj lotnictwo nie okazało się czynnikiem decydującym. Słusznie jednak przewidywano, że przyszłe wojny będą wymagały lotnictwa, które podejmie się zadań niepodobnych do poprzednich.

Prośby o znaczące nakłady finansowe na zakup samolotów były traktowane jako fantazje młodych mężczyzn, ze zbyt wysokim mniemaniem o sobie. A. Remez był pierwszym w Izraelu, który widział przyszłość lotnictwa wojskowego w całej jego wielkości. Wizja ta była bardzo dobra, ale szansa na przekonanie decydentów wydawały się znikome. Premier Ben Gurion wierzył w „kibbutz-system”, gdzie każda osada była fortecą. Czuł, że pieniądze, jakie miały być wydane, powinny być wydane na rozwój wojsk lądowych, co argumentował ich sukcesami w wygranej wojnie. W swoich założeniach Remez domagał się, aby dowództwo lotnictwa było usytuowane w hierarchii mniej więcej na równi ze sztabem generalnym. Według niego sztab generalny powinien dowodzić wojskami lądowymi, a dowództwo lotnictwa wszystkim, co wiąże się z powietrzem. „Lotnictwo nie jest pomocnicze dla wojsk lądowych” mówił Remez „ Jest to wojsko decydujące. Przewaga w powietrzu zadecyduje o bitwie. Jeżeli przeciwnik nie będzie miał lotnictwa albo będzie miał słabe i uda nam się je zniszczyć w pierwszym etapie wojny wtedy wygramy,„<sup>24</sup>

Dokładnie to zdarzyło się w wojnie sześciodniowej 1967 roku. Takie przygotowanie rozpoczął Dan Tolkowski<sup>25</sup> dowódca lotnictwa od 1953r. Był weteranem II wojny światowej (latał w 94 i w 238 dywizjonie RAF). Przy poparciu premiera i ministra obrony rozpoczął przygotowanie lotnictwa, które

<sup>24</sup> E. Weizman, *On Eagles Wings*, New York 1974, s. 46. op. cit.

<sup>25</sup> M. Rubistein, R. Goldman, *The Israeli Air Force Story*, London-Melburne 1978, s.79. W 1950r. zrezygnował i odszedł ze służby dowódca lotnictwa Aaron Remez, zastąpił go były oficer piechoty, późniejszy dowódca marynarki Shlomo Shamir. Nie była to trafna decyzja personalna Shamir nie był kompetentny w sprawach lotnictwa, wiele problemów było mu obcych i dlatego w 1951r. zastąpił go Chaim Laskov, kolejny oficer piechoty, ale dobry organizator. Za jego czasów wprowadzono w siłach zbrojnych Izraela jednolite stopnie wojskowe dla wszystkich rodzajów sił zbrojnych.

zgodnie z nową, rodzącą się doktryną wojenną Izraela, miało odegrać kluczową rolę w przyszłej wojnie. W tym czasie dokonywano na wielką skalę zakupów samolotów odrzutowych. Programy szkolenia personelu latającego, bardzo wymagające, oparte zostały na wzorach i doświadczeniach RAF-u. Polityka zaopatrzeniowa ukierunkowana była na standaryzację wyposażenia. Ciągłemu szkoleniu i treningowi poddany był również personel techniczny i zabezpieczający. Czas odtwarzania gotowości bojowej samolotu został maksymalnie skrócony. Takich bowiem uwarunkowań wymagały założenia rodzącej się doktryny. Izrael nie mógł sobie pozwolić na różnorodność techniki lotniczej. To, czego potrzebował kraj, to duża liczba wielozadaniowych samolotów myśliwsko-bombowych (walka z samolotami przeciwnika, uderzenia bombowe). Według tych samych założeń, jako najważniejsze zadanie lotnictwa w przyszłej wojnie, widziano niszczenie sił powietrznych przeciwnika. Wówczas będzie mogło ono skupić swój wysiłek na uderzeniach i zadaniach rozpoznawczych, wspierając tym samym wojska lądowe. Najważniejsza była ilość samolotów i ich aktywność bojowa.

Utrzymanie sprawności technicznej i gotowości bojowej samolotów otrzymało najwyższy priorytet. Czas odtwarzania gotowości pojedynczego samolotu od wylądowania do ponownego startu trwał tylko 7-10 minut (np. w Stanach Zjednoczonych 20 minut). Z drugiej strony Egipcjanie mieli czas odtwarzania gotowości około 3-4 godziny. Również personel latający obowiązywały wysokie standardy, a piloci byli doskonali przez ciągły trening lotniczy z elementami zastosowania bojowego. Ilość pilotów była zawsze większa niż samolotów. Występowali oni w tzw. eskadrach rezerwowych po to, by można było ich zamienić, jeżeli są zmęczeni lub ranni. Rozwinął się elitarny korpus lotniczy, a walcząca formacja par samolotów, oparta była na wzorach niemieckich. Taka formacja, chociaż mała, unikała nieporęcznych formacji 8 czy więcej samolotów, tak jak latali Egipcjanie. Pilot mógł zaatakować przeciwnika będąc ufny, że jest ubezpieczony z tyłu przez prowadzonego. Ponadto tak mała formacja mogła łatwiej manewrować bez niebezpieczeństwa kolizji. Niedbalstwo sił powietrznych znikło, a zapanował zupełny profesjonalizm.

Oprócz modernizacji i unowocześnienia techniki lotniczej, dokonano zmian w szkoleniu personelu latającego, co było związane z koniecznością jego przygotowania do realizacji różnych zadań. Zgodnie z nową koncepcją lotnictwo myśliwskie szkolone było również do wykonywania zadań uderzeniowych, a lotnictwo uderzeniowe w wykonywaniu zadań myśliwskich. W omawianym okresie lotnictwo było wykorzystywane, co prawda sporadycznie, ale nade wszystko doskonaliło się. Odnotowano walki na północy kraju z Syrią (na Wgórzach Golan) na południu kraju w czasie sporadycznych incydentów naruszenia przestrzeni powietrznej przez egipskie samoloty. Realizowano również zadania rozpoznawcze, dostarczając wywiadowi cennych informacji.

W myśl założeń doktrynalnych tego okresu, całą wiedzę i doświadczenie skierowano na opracowanie zasad zmasowanego uderzenia lotniczego na lotniska przeciwnika. Według zgodnej oceny, należało lotnictwo państw arabskich wyeliminować jak najszybciej z wojny, niszcząc je na ziemi. Dążono do tego, aby za cenę relatywnie małych strat, wojnę w powietrzu rozstrzygnąć już w pierwszym dniu. Kiedy sytuacja polityczno-militarna na Bliskim Wschodzie w końcu maja 1967r. zaczęła gwałtownie zaostrzać się, drogą zabiegów dyplomatycznych próbowano ją rozładować. Lecz próby te nie powiodły się. 3 czerwca 1967r. rząd izraelski zdecydował się na prewencyjny atak na państwa arabskie. Decydujący i rozstrzygający atak miało przeprowadzić lotnictwo uderzeniowe. W dniu 5 czerwca 1967r. zaatakowano 19 egipskich baz powietrznych i bazy powietrzne Jordanii, a następnego dnia zniszczono siły powietrzne Syrii i Iraku. Łącznie w ciągu 48 godzin zniszczono 400 samolotów bojowych państw arabskich, tj. 60% ich ogólnego stanu.<sup>26</sup>

W czasie wojny 1967r. siły powietrzne Izraela okazały się zdolne do zmiany sytuacji geostrategicznej w regionie Bliskiego Wschodu. Wojna ta wykazała, w jakiej kolejności należy prowadzić działania bojowe skutecznie i błyskawicznie. Najpierw wywalczono przewagę w powietrzu, niszcząc lotnictwo na lotniskach, a następnie wspierano wojska lądowe. Po zwycięskiej wojnie

---

<sup>26</sup> R. Jackson, *Die Israeli Air Force Story*, Stuttgart 1971, s. 79.

1967r. lotnictwo ugruntowało swoją pozycję wiodącego rodzaju sił zbrojnych i potwierdziło jego znaczącą rolę w doktrynie obronnej Izraela.

#### 2.2.4. Lotnictwo dominującym rodzajem sił zbrojnych (1967-1991)

Okres od 1967 do 1973r. to lata „zbrojnego pokoju”. Cechą charakterystyczną tego okresu były intensywne działania izraelskiego lotnictwa, prowadzącego różnego typu akcje bojowe przeciwko państwom arabskim. Działania te miały charakter akcji odwetowych za różnorodne przedsięwzięcia państw arabskich prowadzących wojnę obliczoną na wyczerpanie Izraela. Jednym z głównych obiektów uderzeń lotnictwa izraelskiego był system obrony powietrznej państw arabskich. W tym okresie lotnictwo izraelskie nadal wymieniało i modernizowało swój park samolotowy. Wymiana i modernizacja, oprócz zrozumiałej chęci unowocześnienia sił powietrznych w obliczu konfrontacji militarnej, została wymuszona francuskim embargiem na sprzedaż uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Obecnie głównym dostawcą uzbrojenia dla Izraela, w miejsce Francji, zostały Stany Zjednoczone. Wspomniane samoloty zostały dostosowane do wymagań izraelskich, między innymi samolot A-4 wyposażono w 30 mm działko „DEFA” w miejsce 20 mm działek amerykańskich i rodzimą awionikę. Ponadto, w oparciu o dokumentację pozyskaną prawdopodobnie przez wywiad izraelski w Szwajcarii, zaprojektowano izraelską wersję samolotu „Mirage” nazwaną „Nesher”. Po zamontowaniu silnika od samolotu A-4 w samolocie „Super Mystere” B.2 powstała jego wersja „Saar”.<sup>27</sup> Również z tego okresu pochodzą udane modyfikacje amerykańskiej rakiety AIM-9 „Sidewinder” pod nazwą Rafael „Shafrir” Mk-1 i jej udoskonalona wersja z selektywną głowicą Mk-2.

Systematyczny udział lotnictwa w „wojnie na wyczerpanie” (1969-1970) powodował stratę samolotów i personelu latającego. Zaangażowanie Rosjan w Egipcie zwiększyło jego potencjał obrony przeciwlotniczej. Panował wówczas

---

<sup>27</sup> Aman, Wywiad wojskowy Izraela, Warszawa 2000, s. 174.

ogólny strach przed Rosjanami stacjonującymi w Egipcie, i to było powodem, że nie użyto wojsk lądowych. Ataki lotnictwa powodowały wprawdzie poważne straty u Egipcjan, ale nie mogły przynieść rozstrzygnięcia. Rząd Izraela nigdy nie był wolny od obawy o reakcję Rosjan, zatem z pewnymi wątpliwościami przystąpiono do bombardowań w głębi Egiptu. Wiele przemawiało za kontynuowaniem nalotów i skierowaniem ich na „delikatne cele” jak np.; stacje energetyczne, składy paliwa, mosty, stacje kolejowe, ale ograniczono się tylko do strefy kanału. Ostatecznym rezultatem było to, że „wojna na wyczerpanie” została zapamiętana jako pierwsza wojna, której Izrael nie rozstrzygnął na swoją korzyść. Po podpisaniu układu o przerwaniu ognia 7 sierpnia 1970r., strony wykorzystywały czas do uzupełnienia strat i modernizacji sprzętu lotniczego. Naruszenia przestrzeni powietrznej występowały sporadycznie. Na większą skalę lotnictwo używano podczas odwetowych ataków na obozy szkoleniowe palestyńskich terrorystów.

Łącznie lotnictwo izraelskie w przeddzień ataku Egiptu i Syrii posiadało około 370 samolotów bojowych.<sup>28</sup> Siła lotnictwa izraelskiego była potęgowana doskonale wyszkolonymi i w większości bardzo doświadczonymi załogami. Atakowano egipskie przeciwlotnicze zestawy rakietowe, bazy zbrojnych organizacji palestyńskich, staczano walki powietrzne z pilotami egipskimi i syryjskimi, a także z radzieckimi, przebywającymi w krajach arabskich do 1972r. w charakterze instruktorów –doradców<sup>29</sup>. Zgodnie z założeniami izraelskiej doktryny, lotnictwo w przyszłej wojnie miało odegrać ponownie kluczową rolę. Stawiano przed nim wymóg utrzymania ciągłej zdolności do natychmiastowego działania oraz błyskawicznego uderzenia całością sił z dużą precyzją i przy relatywnie założonych niewielkich stratach. Przyjmowano, że panowanie w powietrzu jest niezbędnym warunkiem sukcesu. Aby siły powietrzne mogły temu sprostać przeznaczono na jego potrzeby ponad 50% budżetu wojskowego.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> K. Hellebrand, V. Radina, *Izraelske Letectvo*, Cheb, 1993, s.170.

<sup>29</sup> Artykuł o tym fakcie ukazał się w izraelskiej gazecie *Jerusalem Post* po wizycie prezydenta Egiptu A. Sadata w czasie jego historycznej podróży do Izraela w listopadzie 1977r., prezydent Egiptu wspominał o zestrzeleniach 5 radzieckich samolotów.

<sup>30</sup> Chaim Herzog, *Wojna Jom Kippur*, Warszawa, 2000, s.193.

Większość tych funduszy przeznaczono na zakup nowej techniki bojowej. Generalnie można stwierdzić, że izraelskie lotnictwo było dobrze przygotowane do realizacji postawionych przed nim zadań w stylu sprawdzonym podczas wojny 1967r.

Jednak podczas wojny 1973r. lotnictwo izraelskie działało w odmiennych warunkach niż w poprzednich wojnach. Nie uzyskawszy zaskoczenia było zmuszone wywalczyć panowanie w powietrzu w stosunkowo długotrwałych zmaganiach i przy pomocy wojsk lądowych. Zasadniczym sposobem wykorzystania go były, w przeciwieństwie do wojny 1967r., walki powietrzne. Na ogólna liczbę 440-450 samolotów arabskich, w walkach powietrznych zniszczono 277 sztuk co stanowi 62%<sup>31</sup>. Wykorzystanie lotnictwa do wsparcia wojsk lądowych należy ocenić pozytywnie. Koncentrowało ono swój wysiłek tam, gdzie toczyły się wyczerpujące walki i po częściowym obezwładnieniu, a potem przełamaniu obrony przeciwlotniczej państw arabskich, zapewniło skuteczne wsparcie własnych zgrupowań pancernych i zmechanizowanych. Ze względów najczęściej politycznych, izraelskie lotnictwo wykonywało naloty na głębokie tyły przeciwnika (rafinerie, porty, elektrownie), przeznaczając na ten cel tylko ograniczony wysiłek. Należy podkreślić, że w wojnie 1973r. lotnictwo izraelskie potwierdziło swoją przydatność jako głównego środka walki i mimo trudności wykonywało postawione przed nim zadania. Zaważyło to na jego pozycji w izraelskich siłach zbrojnych w kolejnych latach.

Wojnę 1973r. kończy zawarcie umowy pokojowej z Egiptem w Camp David w 1979r. Zobowiązywała ona Izrael do przekazania Egiptowi do 1982r. całego półwyspu Synaj wraz z tamtejszymi bazami lotniczymi. Natomiast Egipt uznawał państwo Izrael. Nieco inaczej wyglądała sytuacja na północy Izraela. Po zakończeniu wojny 1973 roku Syria sukcesywnie modernizowała swoje lotnictwo i obronę powietrzną. Jednocześnie korzystając z syryjskiego poparcia, organizacje palestyńskie usytuowane w Libanie, nękały północne tereny Izraela różnorodnymi akcjami zbrojnymi. W zaistniałej sytuacji Izrael zdecydował się w 1982r. na operacje mającą na celu zniszczenie palestyńskich organizacji

zbrojnych w Libanie oraz osłabienie Syrii poprzez zniszczenie części jej lotnictwa i systemu OP. Uzbrojenie jednostek palestyńskich w radzieckie 130 mm. działa i pociski raketowe BM-21 spowodowało wzrost zagrożenia północnej części Izraela. Znajdujące się tam osady, stały się celami ataków terrorystycznych. W 1978r. przeprowadzono operację lotniczą pk. „Litani”, w której lotnictwo zwalczało obiekty naziemne organizacji palestyńskich, ale do walk powietrznych nie dochodziło.<sup>32</sup> Na dużą skalę wystąpiły one już w rok później. W walkach powietrznych z samolotami syryjskimi uczestniczyły nowe generacje samolotów (F-15 „Eagle”, F-16 „Fighting Falcon” , F-4G , „Kfir”). Przed interwencją w Libanie w 1982r., piloci izraelscy staczali liczne walki powietrzne z pilotami syryjskimi. Dysponując sprzętem technicznie nowszej generacji i przewyższając wyszkoleniem stronę syryjską, piloci izraelscy wychodzili z tych pojedynków zwycięsko. Gdy rozpoczęto operację zbrojną pk. „Pokój dla Galilei” (czerwiec 1982 roku) w celu wyparcia Palestyńczyków z południowego Libanu, miały miejsce pierwsze starcia powietrzne.<sup>33</sup>

Aby lotnictwo izraelskie miało swobodne działania nad Libanem musiało ono obezwładnić syryjski system obrony powietrznej. 9 czerwca 1982r. siły powietrzne Izraela przeprowadziły udaną operację lotniczą, w wyniku której rozbity został syryjski system obrony przeciwlotniczej w dolinie Bekaa i w rejonie przygranicznym z Libanem. Po zniszczeniu tego systemu nad doliną Bekaa doszło do największej w historii wojen arabsko-izraelskich bitwy powietrznej. W ciągu dwóch dni zniszczono w powietrzu ponad 100 syryjskich samolotów bojowych. Po wywalczeniu panowania w powietrzu, główny wysiłek lotnictwa skierowano na wsparcie interweniujących wojsk lądowych, które opanowały do 12 czerwca 1982r. południowy Liban aż po Bejrut Zachodni. W działaniach izraelskiego lotnictwa w czasie interwencji w Libanie, można zauważyć, że skrupulatnie spożytkowano okupione ciężkimi stratami

---

<sup>31</sup> Ch. Herzog, tamże, s. 201.

<sup>32</sup> K. Hellebrand, V. Radina, tamże, s. 211.

<sup>33</sup> Rabinovch Itamar, *The War for Lebanon 1970-1983*, Londyn 1984, s. 67.

doświadczenia z wojny 1973r. Dlatego tak masowo używano najnowszych wersji urządzeń walki radioelektronicznej.

Reasumując można stwierdzić, że po wojnie 1973r. Izrael modernizował swoje lotnictwo poprzez zakup nowoczesnej techniki lotniczej, jak też uruchamiał produkcję własną. Po doświadczeniach pierwszej fazy wojny, kiedy straty samolotów były największe, obronę kraju oparto na siłach powietrznych, co potwierdziło ich wyższość nad parasolem raketowym. Ugruntowało to szczególną rolę lotnictwa w polityce bezpieczeństwa kraju.

Wynikała stąd także konieczność systematycznej rozbudowy potencjału wojsk lotniczych. Na zakup nowego sprzętu przeznaczono w niektórych latach ponad połowę budżetu wojskowego. W efekcie następował systematyczny wzrost ilości posiadanych samolotów co obrazuje tabela nr.3. Wynika z niej, że w latach 1948-1991 ilość samolotów lotnictwa uderzeniowego Izraela wzrosła ponad dziesięciokrotnie.

Lotnictwo uderzeniowe Izraela w latach 1948-1991

Tabela 3

Lata	1948-1949	1956	1967	1973	1982	1991
Ilość samolotów	31 - 70	100	350	377	500	800

Opr. W. Sagalara

Opracowano na podstawie „Informator o siłach zbrojnych państw Bliskiego i Środkowego Wschodu oraz Afryki Północnej” MON, Warszawa 1990. oraz „Follow me! A history of Israel's military”, Samuel Katz, 1989r.

Aby osiągnąć określone cele polityczne Izrael dosyć często sięgał po lotnictwo, jako sprawdzony i pewny środek walki. Przykładem jest izraelski desant na lotnisko Entebbe (27. 06 1976 r), kiedy to zorganizowano akcję przeciwko członkom grupy terrorystycznej „Baader Meinhof”, którzy uprowadzili samolot linii Air France, lecący z Tel Awiwu do Paryża i wymusili jego lądowanie w Ugandzie. Większość pasażerów samolotu stanowili obywatele Izraela. Kolejnymi przykładami były: atak lotniczy przeprowadzony na iracki reaktor jądrowy 7 czerwca 1981r., nalot na kwaterę główną Organizacji Wyzwolenia Palestyny w Tunisie (1 października 1985r.) W dniach 24 i 25

kwietnia 1991r. lotnictwo izraelskie (wojskowe i cywilne) ewakuowało około 15 000 etiopskich Żydów do Izraela.

Tego typu udanymi akcjami lotnictwo udowodniło, że jest sprawdzonym środkiem do realizacji zadań militarnych w toku wojny, a także celów politycznych państwa. Przeprowadzonymi akcjami lotnictwo zademonstrowało swoje rozległe możliwości bojowe, zarówno co do zasięgu jak i precyzyjnego ataku wybranych obiektów. Cechowało je staranne przygotowanie pod względem nawigatorskim, rozpoznania, dowodzenia i skrytego podejścia do atakowanych obiektów. Zademonstrowanymi umiejętnościami i możliwościami lotnictwo dowiodło, że jest realną siłą odstraszającą potencjalnego przeciwnika, jak również potwierdziło swoje priorytetowe miejsce w polityce bezpieczeństwa kraju.

#### 2.2.5 Lotnictwo państw arabskich

W chwili ogłoszenia niepodległości Izraela tj. 14 maja 1948 roku, Lotnicza Służba -Serut Avir na swoim stanie posiadała : 2 bombowce -D.H. 89 „Dragon Rapid”, i Norydun Norseman; 19 Auster Airspeed Oxford P.5 wersji cywilnej J.1; 2 Taylorcrafty model C; 1 Fairchild F.24 „Argus”; 1 Beechcraft V.35 „Bonanza”; 2 RWD-13; 2 szkolne Tiger Mothy; 1 Curtiss Commando; 1 Republik Seabee; w sumie 31 samolotów.

Dla porównania państwa arabskie posiadały w tym czasie następujące ilości samolotów (tabela 4).

Tabela 4

Państwo	myśliwskie	bombowe	transport. ciężkie	transport. lekkie	szkolne	Razem
Egipt	40	10	20	5	10	85
Irak	5	4	6	3	5	23
Syria	-	15	3	-	5	23
Razem	45	29	29	8	20	131

Opracował: W. Sagalara

Jak wynika z danych strona izraelska w wojnie 1948-49 w porównaniu ze stroną arabską dysponowała sprzętem znacznie gorszej jakości. Pierwsze sukcesy w walkach należą do czynników pozamaterialnych. Decydowali o nich ludzie. Z nadejściem „Spitfire’ów” inicjatywa w powietrzu zaczęła przechodzić od Arabów do Izraelczyków. Chociaż technicznie słabsze niż irackie Hawker „Furies” i egipskie „Spitfire” Mk. XVIIIs, izraelskie Mk. XVIs były lepiej pilotowane. W rękach weteranów - asów II wojny światowej, mogły zniszczyć każdego wroga wysłanego przeciwko nim. Izraelscy piloci, na tym etapie wojny woleli ich Mk. XVIs nawet od amerykańskich „Mustangów”. Wojna 1956r. dostarcza kolejnych porównań sprzętu lotniczego stron konfliktu. Ciągłe pytania jak „MiG-i” z jednej strony i „Mystere” z drugiej mierzą się ze sobą pozostawiało bez odpowiedzi. Wojna 1956r., miała poddać lotnictwo surowemu sprawdzianowi. Na siłę izraelskiego lotnictwa w przededniu konfliktu składały się: eskadra „Mystere IV”, eskadra „Ouraganów”, eskadra „Meteorów”, eskadra „Mosquito”, dwie eskadry „Mustangów”, eskadra „Harvardów”, dwa samoloty B-17. W sumie stanowiło to około 150 samolotów, z tego 100 samolotów odrzutowych i 50 tłokowych. Stan egipskiego lotnictwa był podobnej wielkości. Udział brytyjskiego i francuskiego lotnictwa nie pozwolił izraelskim pilotom zademonstrować całej swojej siły i możliwości, ale postawione zadania wykonali.

Wojna 1967r., to konfrontacja lotniczych możliwości przeciwstawnych stron, pozostających na równorzędnym poziomie wyposażenia. Należy przy tym dodać, że państwa arabskie w sumie dysponowały ponad 800 samolotami o podobnych możliwościach bojowych. Na podkreślenie zasługuje fakt, że lotnictwo egipskie miało typowy ofensywny charakter i posiadało samoloty bombowe o dużym i średnim zasięgu, które mogły wykonywać zadania, (uderzenia) na terenie Izraela. Taka organizacja i struktura egipskiego lotnictwa wynikała z jego przeznaczenia, typowo ofensywnego oraz jego czynnego zaangażowania w konflikcie w Jemenie. Twierdze górskie, można było tylko zdobyć po ich wcześniejszym zbombardowaniu przez egipskie lotnictwo. I to

najbardziej niepokoiło Izrael, gdyż zdawało się, że ma ono jeden precyzyjny cel zniszczenie izraelskiego reaktora atomowego w Dimonie.

Po wojnie 1967r. i po podpisaniu umowy i sojuszu ze Stanami Zjednoczonymi na dostawy nowych typów samolotów amerykańskich sytuacja zaczęła się diametralnie zmieniać. Od 1969r. występują po stronie izraelskiej samoloty wielozadaniowe myśliwsko-bombowe F-4E „Phantom” pozwoliło to stronie izraelskiej na osiągnięcie przewagi w sprzęcie lotniczym o jedną generację nad lotnictwem arabskim. Zasadnicza różnica w uzbrojeniu samolotów polegała na tym, że samolot F-4E „Phantom” nie miał odpowiednika wśród sprzętu arabskiego. Swoimi możliwościami bojowymi różnił się zasadniczo od sprzętu strony przeciwnej. Posiadał w swoim systemie uzbrojenia wielofunkcyjną, dopplerowską stację radiolokacyjną pozwalającą na wykrywanie poprawne rozpoznawanie śledzenie i przechwytywanie z odległości znacznie przewyższających wszystkie posiadane przez stronę arabską. Dodatkowo system uzbrojenia tego samolotu pozwalał na przechwytywanie wrogich samolotów z „przedniej półsfery” i prowadzenie skutecznego ognia kierowanymi pociskami raketowymi typu „Sparow” z odległości rzędu około 20 km. Ponadto samolot ten miał możliwość wykrywania wrogich samolotów „na tle ziemi” czego nie posiadał żaden samolot w tym czasie po stronie arabskiej, gdyż najnowocześniejsze wtedy wersje „MiG-a 21MF” posiadały pokładowe stacje radiolokacyjne pracujące na fali ciągłej. Do zalet samolotów izraelskich należy zaliczyć to, że załoga składała się z pilota i operatora uzbrojenia co w walkach powietrznych powiększało szansę wygranej. Tak więc od końca lat sześćdziesiątych można dopatrywać się zmiany w wyposażeniu walczących stron. Pojawienie się po stronie izraelskiej specjalistycznego samolotu do ogniowego wsparcia jakim był bardzo manewrowy A-4 „Skyhawk” tylko podkreśla tę przewagę. Sytuacja ta trwa do wybuchu wojny 1973r.

Przez lata państwa arabskie trwały w przekonaniu o przewadze powietrznej Izraela. Przekonanie to zostało w bolesny sposób wpojone w 1967r. i potwierdzone przez naloty Izraela na zaplecze egipskie w styczniu 1970r. Egipscy planiści wojskowi utrzymywali, że dopóki egipskie siły powietrzne nie otrzymają

nowoczesnych bombowców średniego zasięgu lub myśliwców bombardujących, takich jak MiG-23, Phantom, Jaguar albo Mirage, które były w stanie zagrozić skupiskom ludności Izraela, a przede wszystkim zaatakować izraelskie lotniska, nie można rozpocząć wojny. Wydaje się, że Arabowie wzięli pod uwagę ryzyko, jakie stwarzała izraelska przewaga w powietrzu. Nie podjęli żadnych kroków, żeby się jej przeciwstawić. Starali się jednak zneutralizować przewagę izraelską. Stworzyli szczelną obronę przeciwlotniczą, która zabezpieczała wojska lądowe i ustanowili sieć pocisków ziemia-ziemia atakujących głębokie zaplecze.

Zagrożenie ze strony izraelskiego lotnictwa spowodowało, że w sukurs egipskiemu sojusznikowi przyszedł Związek Radziecki. Od lutego 1970r. W Egipcie stacjonował radziecki kontyngent sił powietrznych. W ramach tego kontyngentu występowało około 150 samolotów, sprzęt radiolokacyjny, zestawy raketowe i inne. Kontyngent liczył około 30 tys. żołnierzy. Dowódcami tych misji wojskowych byli kolejno, dwaj radzieccy generałowie Lasinkow i Kotyszkin. Ich sztab dowodzenia mieścił się w Aleksandrii. Lotnicza część wojskowej pomocy składała się z trzech rzutów: morskiego, obrony powietrznej, myśliwsko-bombowego i transportowego. Ich skład przedstawiają niżej zamieszczone tabele.

#### 1. Lotnictwo Morskie Aleksandria

Tabela 5

jednostka	typy samolotów	bazowanie
eskadra lotnictwa morskiego	Tupolew Tu-16	Aswan
grupa samolotów morskiego rozpoznania	Berjew Be-12	Mersa Matruh
grupa elektronicznego rozpoznania	Iljuszyn Il-38	Jiyaklis

Opracował: W. Sagalara

Rzut obrony powietrznej stanowiła dywizja z Odeskiego Okręgu Wojskowego, której zadaniem była sektorowa obrona Deltę Nilu. Miejscem stacjonowania dowództwa był Kair Zachodni. Jej skład i bazowanie przedstawia tabela 6.

## 2. Lotnictwo Obrony Powietrznej

Tabela 6

jednostka	typ samolotu	bazowanie
pułk lotnictwa myśliwskiego OP		Kair Zach.
- eskadra LM OP	12 Su-15	El Mansura
- eskadra LM OP	12 Su -15	Inshas
- eskadra LM OP	12 Su -15	Beni Suef
pułk radiolokacyjny		El Mansura
pułk artylerii plot		El Mansura
pułk raketowy OP		El Mansura

Opracował: W. Sagalara

Rzut frontowego lotnictwa myśliwsko-bombowego stanowiła dywizja lotnictwa taktycznego przebazowana z Węgier (Takol). Jej zadaniem była kontrola i nadzór rejonu (pasma) wzdłuż Kanału Sueskiego. Dowództwo dywizji stacjonowało w El Mansura. Jej skład i bazowanie przedstawia tabela 7:

## 3. Lotnictwo myśliwsko-bombowe

Tabela 7

dywizja lotnictwa myśliwsko-bombowego w składzie;	typ samolotu	bazowanie - El Mansura
pułk lotnictwa myśliwsko-bombowego w składzie;		Jlyankilis
-eskadra LMB	12 MiG-21 MF	Jlyankilis
-eskadra LMB	12 MiG-21 MF	Kair Zach.
- eskadra LMB	12 MiG-21 MF	Beni Suef
pułk lotnictwa myśliwsko-bombowego w składzie;		Inshas
- eskadra LMB	12 MiG-21 MF	El Mansura
- eskadra LMB	12 MiG-21 MF	Inshas
- eskadra LMB	12 MiG-21 MF	Aswan

Opracował: W. Sagalara

Rzut lotnictwa transportowego stanowił jeden pułk transportowy, który bazował na lotnisku Kair Zachodni i był wyposażony w samoloty typu An-12. Kontyngent ten wziął udział w tzw. „wojnie na wyczerpanie”. Nie spowodował on jednak przełomu w przebiegu walk. Swoją misję w Egipcie radzieckie lotnictwo zakończyło w lipcu 1972 r.

Według opublikowanych danych lotnictwo arabskie rozpoczęło działania dysponując około 800 samolotami bojowymi, co oznaczało jego przewagę w stosunku 3:1. Ponadto w czasie wojny nadeszły dodatkowe posiłki w postaci 172 samolotów z innych krajów arabskich (109 maszyn trafiło do Syrii i 63 do Egiptu). Łącznie straty Egiptu i Syrii osiągnęły 514 samolotów, z czego 58 zostało zestrzelonych przez własne siły. Po stronie izraelskiej łączne straty to 109 maszyn. Pojawienie się w połowie lat siedemdziesiątych nowych samolotów myśliwskich typu F-15 na wyposażeniu izraelskiego lotnictwa a od 1980r. nowych wielozadaniowych samolotów typu F-16 powoduje kolejny dystans w stosunku do strony arabskiej. Występujące w składzie lotnictwa państw arabskich nowoczesne jak na tamte czasy, myśliwce MiG-23, 25; bombowce SU-20, 22; w dostarczanych zubożonych wersjach, nigdy nie dorównywały pod względem pilotażowym i uzbrojenia stronie przeciwnej. Dlatego też wydaje się być uzasadniony pogląd, że konflikt 1982r prowadzony był sprzętem lotniczym różniącym się o dwie generacje. Dodatkowo samoloty myśliwskie naprowadzane były przez samolot wczesnego wykrywania i naprowadzania typu E-2C „Hawkeye”, który wykrywał syryjskie samoloty tuż po starcie. Ponadto na wynik wojny powietrznej w konflikcie 1982r. znowu istotne znaczenie miał czynnik ludzki.

### 2.3. Polityka bezpieczeństwa narodowego a doktryna<sup>34</sup> użycia lotnictwa

W Izraelu określa się, że głównym celem polityki bezpieczeństwa narodowego jest zabezpieczenie interesów państwa i jego obywateli przez rozwój demokracji, strzeżenie niezależności i suwerenności państwa, obroną jego integralności terytorialnej oraz strzeżenie ładu i porządku konstytucyjnego. Zapewnieniu bezpieczeństwa państwa służą odpowiednie działania w sferze

<sup>34</sup> Doktryna wojenna, zespół przyjętych w danym państwie (koalicji) poglądów na charakter przyszłej (ewentualnej) wojny, na przygotowanie do niej państwa (koalicji), a zwłaszcza jego sił zbrojnych oraz na sposoby prowadzenia wojny. Por. LWW, s. 88. Autor przyjmuje, że „doktryna użycia lotnictwa jest pochodną doktryny wojennej i odzwierciedla poglądy na rolę lotnictwa w przyszłej wojnie, na jego przygotowanie i sposoby prowadzenia działań.

polityki zagranicznej i bezpieczeństwa wewnętrznego. Izraelska polityka zagraniczna koncentrowała się na tworzeniu przesłanek zwiększających szansę procesu pokojowego oraz dążenie do maksymalizacji korzyści z nowatorstwa politycznego i gospodarczego. Zabiegi te mają poprawić relacje Izraela ze światem zewnętrznym. Do priorytetów izraelskiej polityki zagranicznej zalicza się:

1. Utrzymanie specjalnych więzów współpracy i sojuszu strategicznego z USA;
2. Dążenie do zawierania dwustronnych sojuszy z państwami arabskimi i osłabienia w ten sposób ich jedności.
3. Zbliżenie z Turcją w celu osłabienia (zagrożenia) interesów ogólnoarabskich.
4. Intensyfikacja kontaktów i integracja z Unią Europejską na takich samych zasadach co państwa Europejskiego Stowarzyszenia Wolnego Handlu (EFTA).
5. Aktywna polityka w Azji Południowo-Wschodniej (Indie, Chiny, Korea Południowa).

Częścią składową rzeczywistości zewnętrznej, która kształtuje oblicze izraelskiej polityki bezpieczeństwa jest sposób postrzegania Izraela przez kraje arabskie. W Izraelu uważa się, że kraje arabskie nie będą dążyć do konfrontacji z Izraelem, ponieważ są świadome zagrożeń jakie niesie walka z potężniejszym przeciwnikiem. Izrael posiada najpotężniejszą armię na Bliskim Wschodzie i praktycznie nieograniczone zdolności operacyjne w tym regionie. Może uderzyć w dowolne miejsce regionu, co zresztą udowodnił. Posiada także broń jądrową i może uderzyć w odwecie na atak niekonwencjonalny. Po za tym jego sojusznikiem jest najpotężniejsze państwo świata. Zatem konkluzja jest taka, iż obecna pozycja Izraela ogranicza realne zagrożenie ze strony świata zewnętrznego.

Zmiany na arenie międzynarodowej chociażby w ostatnich 10 latach oddziałują pozytywnie na izraelską politykę bezpieczeństwa narodowego. Do tych zmian można zaliczyć:

- rozpad ZSRR, co jednoznacznie osłabia pozycję państw arabskich;
- wojna w Zatoce Perskiej (1990-1991) i rozbicie jedności arabskiej;
- zwiększenie wpływów USA - strategicznego sojusznika Izraela i jedyne światowego supermocarstwa;
- pokój z Jordanią;
- proces pokojowy z Palestyńczykami i powstanie Autonomii Palestyńskiej.

Za najpoważniejsze zagrożenie strategii bezpieczeństwa narodowego uznaje się proliferację broni masowego rażenia i strategiczny terroryzm.

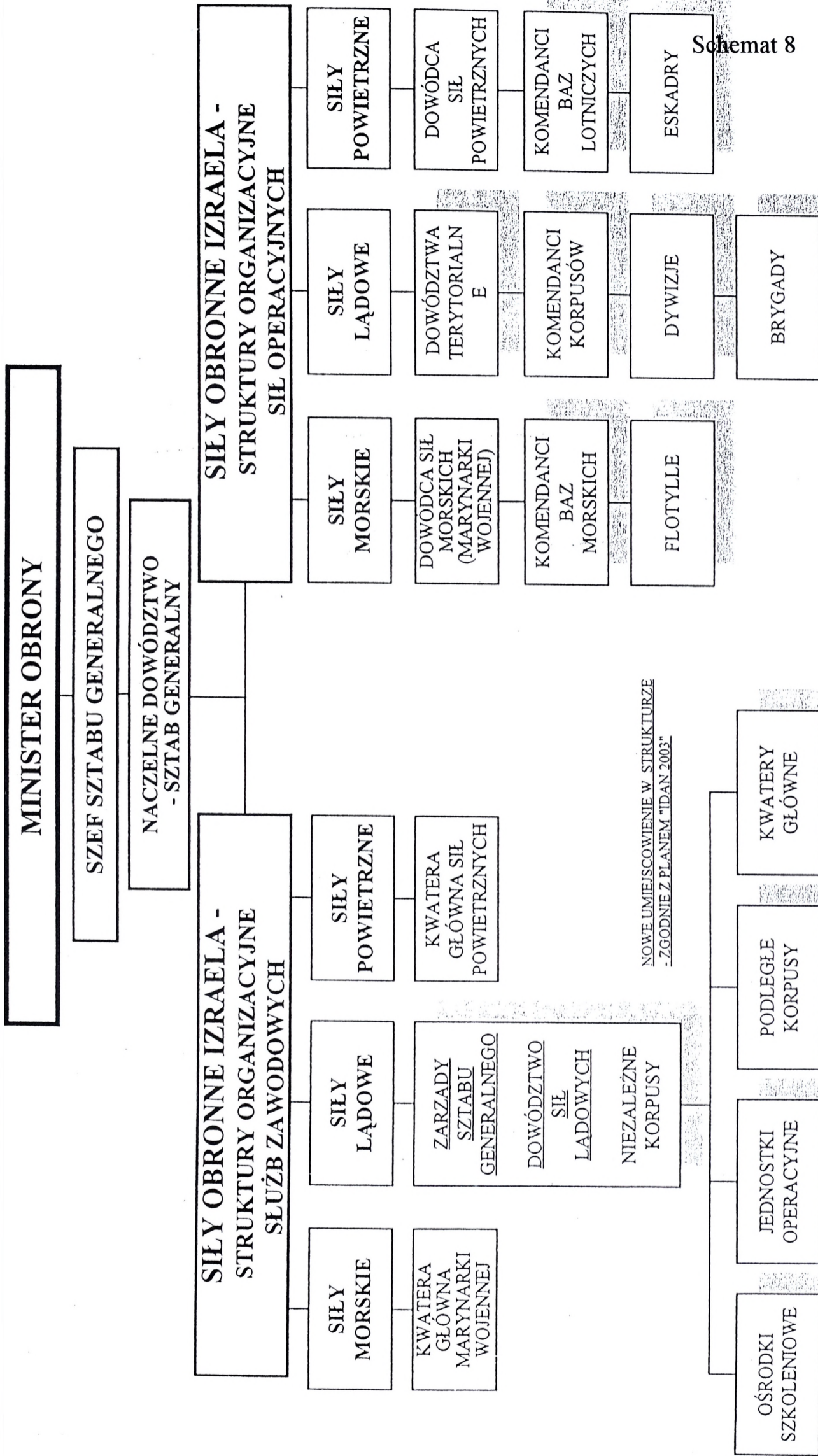
Jedną z podstawowych przesłanek izraelskiej doktryny bezpieczeństwa jest świadomość zasadniczej asymetrii między Izraelem i państwami arabskimi w dziedzinie zasobów gospodarczych, ludności i różnicy w wielkości posiadanych sił zbrojnych. Doktryna bezpieczeństwa Izraela uwzględniając powyższe czynniki jednocześnie opiera się na następujących założeniach:

- Izrael nie może ponieść porażki w jakimkolwiek konflikcie zbrojnym;
- prowadzenia obrony na poziomie strategicznym, nie terytorialnym;
- unikania konfliktów zbrojnych w drodze prowadzenia odpowiedniej polityki zagranicznej oraz posiadanie wystarczających środków odstraszania;
- przeciwdziałania eskalacji sytuacji konfliktowych;
- zwalczania wszelkich form terroryzmu.

Siły zbrojne Izraela (schemat 8) realizują założenia doktryny bezpieczeństwa na poziomie operacyjnym w oparciu o zasadę „defensywna strategia, ofensywna taktyka”, której zasadnicze punkty mówią między innymi o:

- zapewnieniu „strategicznej obrony”; Izrael posiada niewielkie, ale dobrze uzbrojone i wyposażone w skuteczny system wczesnego ostrzegania siły lądowe, regularne siły powietrzne i siły morskie oraz sprawny system mobilizacji i transportu;
- „ofensywnej taktyce” – polegającej na skoordynowaniu działań wszystkich rodzajów sił zbrojnych, szybkim przeniesieniu działań na terytorium przeciwnika i osiągnięciu zaplanowanych celów;

# STRUKTURA ORGANIZACYJNO-OPERACYJNA SIŁ OBRONNYCH IZRAELA (SOI)



NOWE UMIEJSCOWIENIE W STRUKTURZE  
-ZGODNIE Z PLANEM "IDAN 2003"

Schemat 8

- przeciwdziałaniu agresji wszelkimi środkami militarnymi; w przypadku konieczności przejść do obrony w celu wykonania przeciwwuderzenia;
- dążeniu do rozwiązywania problemów drogą pokojową;
- walce z terroryzmem;
- jej zaczepno-obronnym charakterze, lecz bez terytorialnych ambicji.

Z uwarunkowań doktryny bezpieczeństwa państwa wynika doktryna użycia lotnictwa, czyli system poglądów przyjęty w danym państwie odnośnie wykorzystania sił powietrznych.

Decydujący wpływ na obecny kształt i charakter sił powietrznych, mają dwa elementy: (1) Izrael nie może dopuścić do przegrania jakiegokolwiek konfliktu zbrojnego; (2) obrona musi być prowadzona na poziomie strategicznym, a nie terytorialnym. Dlatego też podstawowym celem państwa jest zapewnienie siłom powietrznym przewagi technicznej i technologicznej nad potencjalnym przeciwnikiem oraz wyposażenie ich w takie środki, które pozwolą przeciwstawić się każdej formie zagrożenia. Przed Siłami Powietrznymi Izraela („Israel Air Forces”-IAF) postawiono szeroki zakres odpowiedzialności i zadań. Do najważniejszych z nich można zaliczyć :

- obrona izraelskiej przestrzeni powietrznej i jednostek sił zbrojnych w obszarze działań;
- uzyskanie przewagi powietrznej w strefie walki i współdziałanie z siłami lądowymi;
- atakowanie i niszczenie strategicznych celów na terytorium przeciwnika;
- wspieranie działań sił morskich;
- zabezpieczenie transportu lotniczego;
- wykonywanie misji rozpoznawczych i wywiadowczych;
- prowadzenie misji o charakterze poszukiwawczo-ratowniczym (wspieranie, w przypadku takiej potrzeby, działań lotnictwa cywilnego).

W celu zapewnienia wykonywania wymienionych zadań IAF dysponuje następującymi strukturami :

- jednostkami operacyjnymi;
- systemem C3I (Command, Control, Communication and Intelligence);
- jednostkami obrony powietrznej;
- systemem szkolenia ;
- jednostkami remontowo-logistycznymi.
- Siecią baz i lotnisk (por. schemat nr 9)

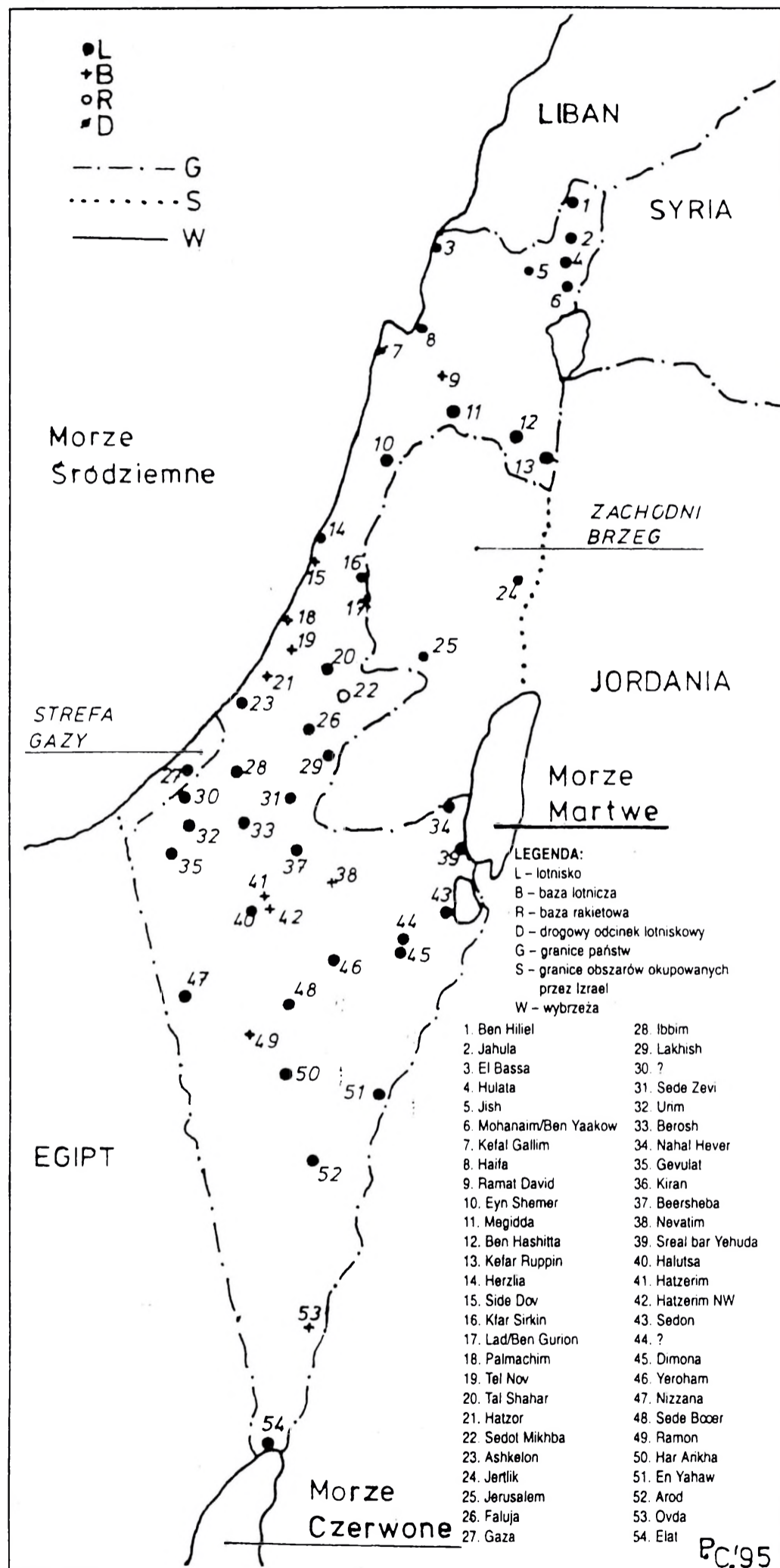
Siły powietrzne liczą 32000 żołnierzy, a przeszkolone rezerwy – 55000. Zorganizowane są w 7 skrzydeł w składzie 24 eskadr samolotów, 24 eskadr samolotów i śmigłowców centralnego podporządkowania (por. schemat 10). W siłach tych występuje m.in.:

- 31 eskadr (15 myśliwsko-przechwytyjących, 4 myśliwsko-bombowe, po 1 rozpoznawczej, wczesnego ostrzegania, walki radioelektronicznej i samolotów bezpilotowych);
- 8 eskadr śmigłowców (w tym 3 bojowe, 1 walki radioelektronicznej, 4 transportowe);
- skrzydło lotnictwa transportowego;
- jednostki lotnictwa łącznikowego;
- jednostki szkolno-bojowe;
- szkoły lotnicze ( Hatzerim, Hajfa, Herzlija, Ovda).

W początkowym etapie znajduje się tworzenie dywizjonu (skrzydła) myśliwskiego w oparciu o otrzymywane z USA samoloty F-16. Ponadto siły powietrzne posiadają: eskadrę bezpilotowych środków latających (BSL), na której stanie znajduje się m.in. ok. 200 (BSL) typu RPV lub UAV : Scout, Pionner, Searcher, Firebee, Samson, Delilah, Hunter Silver Arrow. Kolejna eskadra BSL podlega wywiadowi wojskowemu wykonując na jego rzecz rozpoznanie terenu, głównie Południowego Libanu. W końcu 1997 r. izraelskie siły powietrzne zostały wyposażone w 21-25 nowych samolotów F-15Is.

# BAZY I LOTNISKA IZRAELA

Schemat 9



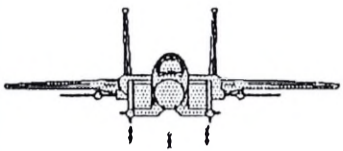
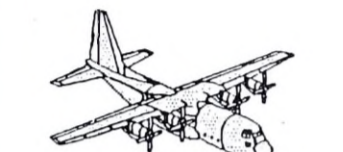
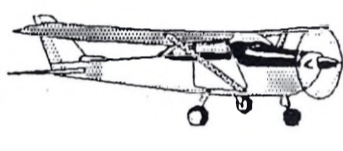


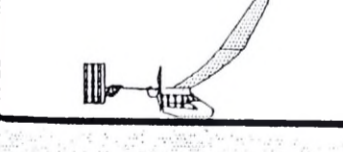
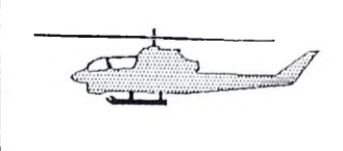

Siłom powietrznym są operacyjnie podporządkowane wojska obrony powietrznej, które liczą 6000 żołnierzy. W ich składzie znajduje się 17 baterii kierowanych pocisków przeciwlotniczych (MIM-23 Hawk, Improved Hawk), 8 baterii „Chapparał” i 20 stacji radiolokacyjnych (8 dalekiego i 12 bliskiego zasięgu). Od czasu wojny w Zatoce Perskiej (1991r.) na uzbrojeniu wojsk OP znajdują się również 3 baterie przeciwlotniczych zestawów raketowych „Patriot”. Ponadto Izrael posiada dwa satelity „Ofek 3” (szpiegowski „Ofek 4” uległ zniszczeniu w wyniku defektu satelity Shavit).

Perspektywy rozwoju sił powietrznych Izraela są ściśle związane ze zmianami sytuacji wojskowo-politycznej w regionie. Dotychczasowi główni przeciwnicy, z którymi Izrael w okresie ostatnich kilkudziesięciu lat toczył wojny tj. Egipt, Jordania, Syria i Liban, nie stanowią aktualnie bezpośredniego zagrożenia. Obecnie główne zagrożenie Izrael upatruje ze strony Iranu i Iraku. Powyższa sytuacja wymusiła potrzebę nowego podejścia do spraw bezpieczeństwa państwa i spowodowała zmiany w doktrynie obronnej oraz przebrojenie sił powietrznych w nowe, technologicznie zaawansowane systemy uzbrojenia.

W przypadku samolotów bojowych proces przemian już się rozpoczął. Zakup samolotów F-15I dał możliwość dokonywania głębokich konwencjonalnych uderzeń na ruchome i stacjonarne cele przeciwnika. Ponadto zamiar sprzedaży przez Stany Zjednoczone (decyzja z 22 września 1998 r.) dalszych 30 samolotów F-15I i 60 F-16C/D dla Izraela za sumę 5 mld USD ma na celu utrzymanie jego przewagi wojskowej wobec ewentualnych przeciwników w regionie. Wszystkie samoloty mają być wyposażone w nowoczesne systemy radarowe oraz system nawigacyjny i kierowania ogniem „Lantrin”. Znaczną uwagę przywiązuje się do budowy systemu C3I oraz systemów uzbrojenia wykorzystywanych „w zakresie pola widzenia” pilota (WVR – within visual range).

Z uwagi na ewolucję założeń doktrynalnych znaczenia nabiera rozwój i doskonalenie sposobów wykorzystania lotnictwa do przeprowadzania akcji w obszarze poza polem widzenia. Izrael dąży do uzyskania dostępu do podobnych

## Rodzaj uzbrojenia występujący w siłach powietrznych

RODZAJ UZBROJENIA	TYP	LICZBA (sztuk)	
<b>SAMOLOTY:</b>			
	<b>Bojowe</b>  (Myśliwskie, myśliwsko-bombowe, rozpoznawcze)	<i>A-4H/N Skyhawk;</i> <i>F-15 Eagle, F-16A, F-16B,</i> <i>F-16C, F-16D;</i> <i>F-4E; F-4E/RF-4E</i> <i>Phantom; Kfir C-2, C-7;</i> <i>TC-7; TC-2, TC-7.</i>	600
	<b>Transportowe</b>  (tankowania powietrznego)	<i>Arava (STOL); C-47</i> <i>Beechcraft Queen Air;</i> <i>Boeing 707;</i> <i>C-130 Herkules; IAI-200</i> <i>S.C. Dakota;</i> <i>Dornier Do-28; KC-130.</i>	91
	<b>Łącznikowe i szkolno-treningowe</b>	<i>Islander; Cessna U-206;</i> <i>King Air 200; Queen Air 80;</i> <i>CH-170 Tzukit; TC 2/7;</i> <i>Super Cup; TA-4H; TA-4J;</i> <i>Fuga Magister; Piper Cub.</i>	166
	<b>Walki radioelektronicznej</b>	<i>E-2C; Boeing 707; TA-4H;</i> <i>C-130H; EV-1E; IAI-200;</i> <i>RC-12D; RC-21D; RU-21A.</i>	27
	<b>Wczesnego ostrzegania</b> (rozpoznania morskiego i w systemie C3I)	<i>E-2C Hawkeye;</i> <i>IAI Westwing 1124;</i> <i>Seascan.</i>	7
	<b>Bezpilotowe</b>	<i>AQM-37A;</i> <i>BQM-17B.</i>	4
<b>ŚMIGŁOWCE</b>			
	<b>Bojowe</b> (rozpoznania i ratownictwa morskiego)	<i>AH-1G/1S Cobra; AH-1F;</i> <i>AH-1E; AH-64A Apache;</i> <i>Hughes 500MG Defender;</i> <i>HH-65A Delphin.</i>	129
	<b>Transportowe</b>	<i>CH-53D; UH-60; Bell-</i> <i>206L; SA-321 Super</i> <i>Frelon; Bell-212;</i> <i>S-70A Blackhawk;</i> <i>AB-206 Jet Ranger.</i>	149

systemów wykorzystywanych przez siły powietrzne Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii (Joint Tactical Information Distribution System). Poza jednoznacznym zdefiniowaniem wszystkich samolotów w strefie działań „swój - obcy”, dostarczać on będzie danych (bezpośrednio do kabiny pilota), dotyczących celów oraz zagrożenia ze strony obcych środków. Rozwijane są jednocześnie środki wsparcia działań, w tym systemy wczesnego ostrzegania (AEW), wojny radio-elektronicznej (EW), tankowania powietrznego. Niezwykle ważnym zadaniem jest również zwiększenie zasięgu przyszłej generacji uzbrojenia przez pociski wystrzeliwane w kierunku celu spoza widzialności horyzontalnej (stand-off). Dotychczas wykorzystywane pociski raketowe koncernu Rafael *Popeye* (z naprowadzaniem kamerą TV lub na podczerwień) posiadają zasięg 80 km. Aktualne założenia strategiczno-operacyjne wymagają zasięgu do 300 km. Będą one przystosowane do przenoszenia różnego rodzaju głowic, od konwencjonalnych do jądrowych włącznie.

Izrael posiada doświadczenie w operacyjnym wykorzystaniu taktycznych bezzałogowych statków powietrznych (*UAV*— unmanned air vehicle) krótkiego i średniego zasięgu. Wykorzystywano je do misji rozpoznawczych i lokalizacji celów. Obecnie postanowiono wykonać zdecydowany krok w kierunku ich bojowego wykorzystania (*UCAV*- unmanned combat air vehicle). Będą one również wykorzystywane w systemie obrony przeciwko rakietom balistycznym. W ramach wspólnego izraelsko-amerykańskiego programu *IBIS/MOAB* prowadzone są badania nad przystosowaniem *UAV* do przenoszenia rakiet średniego i dalekiego zasięgu. Ponadto, wyposażone w systemy wykrywania i śledzenia, mogą być wykorzystane do niszczenia rakiet balistycznych w różnych fazach lotu.

Najistotniejszą sprawą jest jednak zapewnienie skutecznej obrony przed atakiem rakiet balistycznych i pocisków manewrujących (na obecnym etapie średniego zasięgu tzw. IRBM).<sup>35</sup> Z uwagi na dotychczasowe doświadczenia wynikające z wojny w Zatoce Perskiej (trudności w wykryciu miejsca startu i

---

<sup>35</sup> Zasięg od 2400 do 5500 km.

śledzenia toru lotu), Izrael chce wykorzystać do walki z pociskami typu *Scud* system sensorów ulokowanych w kosmosie.

W dniu 4.09.1998r. Izrael dokonał pomyślnego testu funkcjonowania systemu obrony przeciwrakietowej *ARROW*, z którym dokonano różnych prób. Dotyczą one współdziałania pocisku raketowego, systemu radarowego przeznaczonego do wykrywania i śledzenia rakiety przeciwnika i systemu kontroli ognia. Głównym wykonawcą projektu jest koncern Israel Aircraft Industries. Z uwagi na wysoki koszt jego realizacji (około 1.6 mld USD), jest współfinansowany przez Stany Zjednoczone (pierwotnie wchodził on w skład amerykańskiego programu „Wojen Gwiezdnych”), Pierwsza bateria miała wejść do operacyjnego wykorzystania w 1999 r.

Podstawowym czynnikiem zachowania przewagi powietrznej Izraela w regionie Bliskiego Wschodu w przyszłości jest zapewnienie przewagi technologicznej systemów uzbrojenia i środków ich przenoszenia oraz zapewnienie skutecznej obrony przed atakiem rakiet balistycznych. W listopadzie 1998 r. Izrael podpisał porozumienia z USA i Wielką Brytanią zacieśniające współpracę w wyżej wymienionych dziedzinach. Bez względu na toczące się aktualnie dyskusje dotyczące modernizacji sił powietrznych wydaje się, że istnieje w izraelskich kołach politycznych i wojskowych ogólne przekonanie, że *Sily Powietrzne XXI* w wyposażone zostaną w samolot Lockheed Martin F-22 *Raptor* (w miejsce F-15I, będzie mógł realizować misje F-15E i F-117A) i *Joint Strike Fighter - JSF* (w miejsce F-16). Nastąpi to prawdopodobnie po 2010 r.

\*

\*

\*

Analizowana w tym rozdziale problematyka pozwala na sprecyzowanie generalizujących wniosków. Geopolityczne położenie Izraela od samego początku było trudne i skomplikowane, a jego system obronny musi być wypadkową wielu uwarunkowań, często ze sobą sprzecznych i antagonizujących

go z sąsiadami. Izrael od momentu swego powstania w 1948r. znajduje się w warunkach zagrożenia wewnętrznego i zewnętrznego. Przetrwanie państwa i jego egzystencja wymuszają stworzenie takiego systemu obronnego (bezpieczeństwa narodowego), który zapewni bezpieczeństwo wewnętrzne narodowi i jego organom przedstawicielskim oraz skutecznie zapobieganie agresji i nienaruszalności terytorialnej kraju. Wynika stąd konieczność przygotowania pod względem obronnym całego społeczeństwa, gospodarki narodowej, układu militarnego i pozamilitarnego. W tym celu wypracowano strukturalną i funkcjonalną organizację kierownictwa polityczno-wojskowego państwa i jego organów wykonawczo koordynacyjnych.

Wśród wielu elementów tego systemu obronnego ważną rolę w latach 1948-1991 spełniało lotnictwo. Analizowany materiał faktograficzny pozwala na sprecyzowanie wniosku, że izraelskie lotnictwo w tym okresie przeszło ewolucję od wykonawcy zadań pomocniczych do spełnienia roli głównego czynnika w rozstrzygnięciu wojen izraelsko-arabskich i gwarantującego bezpieczeństwo państwa. Nie nastąpiło to jednak od razu, ale wskutek kumulowania doświadczeń oraz prawidłowej analizy i oceny otoczenia zewnętrznego Izraela.

Położenie Izraela wokół liczniejszych arabskich sąsiadów sprawiło, że wypracowano skuteczne sposoby przeciwdziałania zagrożeniu państwa. Izraela nie stać na prowadzenie wojny przewlekłej lecz tylko krótkotrwałej błyskawicznej. Wynika to z jego geopolitycznego położenia, niewielkiej liczby ludności (około 6 mln obywateli z czego 3.5 mln stanowią Żydzi), ograniczonych zasobów materiałowych. Koniecznym jest przenoszenie działań prewencyjnych poza terytorium państwa. Dlatego też, aby można prowadzić wojnę błyskawiczną i najlepiej na zewnątrz, musiano znaleźć docelowe rozwiązanie w wyborze rodzaju sił zbrojnych. Uznano, że lotnictwo jest podstawowym rodzajem sił zbrojnych, zdolnym do prowadzenia działań ofensywnych, w tym także poza granicami. Pozycja ta wynika z jego możliwości bojowych i szczególnych właściwości, dzięki którym może ono sprostać wymaganiom i zapewnić osiągnięcie zakładanych celów. Lotnictwo charakteryzuje się szczególną uniwersalnością i jest podstawowym środkiem dalekosiężnego oddziaływania.

Posiada także dużą siłę niszczenia i charakteryzuje się elastycznością wykorzystania. Może być użyte w obronie powietrznej obszaru kraju i do lotniczych uderzeń odwetowych. Jego walory bojowe i skuteczność sprawiły, że Izrael oparł na lotnictwie swoje przetrwanie.

Analiza działań izraelskiego lotnictwa w kolejnych konfliktach z państwami arabskimi pozwala stwierdzić, że odgrywało ono priorytetową rolę w zwalczaniu przeciwnika. Zgodnie z obowiązującą w latach pięćdziesiątych doktryną militarną Izraela, siły powietrzne miały być i faktycznie były czynnikiem decydującym o wyniku wojny już w jej początkowej fazie. Po wojnie 1956r. pozytywnie oceniono możliwości lotnictwa jako samodzielnego środka walki. Wzrost jego efektywności mógł nastąpić przy unowocześnieniu i zmodernizowaniu sprzętu, stosownie do wymagań doktrynalnych i stawianych przed nim zadań.

Podczas wojny 1967r. wykorzystano je według zasad „Blitzkriegu”, całością sił na wybranym kierunku. Wykonywano uprzedzające uderzenia prewencyjne wykorzystując moment zaskoczenia i rozstrzygając wynik wojny już w jej pierwszym dniu. Uzyskane doświadczenia ugruntowały dominującą pozycję lotnictwa wśród innych rodzajów sił zbrojnych i potwierdziły wiodącą rolę w doktrynie obronnej Izraela. Podczas wojny 1973r. działania lotnictwa były prowadzone w odmiennych jakościowo warunkach. Jednak uzyskane efekty należy ocenić niezwykle pozytywnie. Uzyskano panowanie w powietrzu po długotrwałych działaniach i przy pomocy wojsk lądowych. Przy czym zasadniczym sposobem działań były walki powietrzne. Podczas realizacji wsparcia wojsk lądowych koncentrowano wysiłek tam, gdzie toczyły się walki decydujące o dalszych losach wojny. Lotnictwo stało się głównym środkiem prowadzenia wojny.

Dalszy wzrost efektywności lotnictwa mógł następować w drodze modernizacji sprzętu i zwiększenia jego ilości. Rozwój jakościowy i ilościowy sprzętu powodował zmiany w taktyce i sztuce operacyjnej. Wzrastała też rola i znaczenie walki radioelektronicznej. Ponadto uzyskano potwierdzenie, że lotnictwo jest sprawdzonym środkiem realizacji celów politycznych. Wysokiej

klasy sprzęt lotniczy i doskonale wyszkolony personel latający pozwolił przeprowadzić bardzo trudne i złożone akcje na obiekty wroga położone w znacznej odległości od Izraela. W wyniku spektakularnych akcji zademonstrowano możliwości lotnictwa ukazując jednocześnie jego odstraszającą moc.

Reakcją Izraela na taki rozwój wydarzeń jest zainicjowanie szeregu ważnych przedsięwzięć w zakresie obrony przeciwrakietowej, a przede wszystkim budowa pocisków rakietowych, które mogą zestrzeliwać rakiety balistyczne. Obecnie Izrael musi całkowicie przebudować siły zbrojne i polegać na broni jądrowej bardziej niż na innych instrumentach odstraszania (samolotach, czołgach).

Ekscytowanie się posiadaniem broni masowego rażenia i innymi destabilizującymi technologiami prowadzi do lekceważenia wojsk konwencjonalnych. W Izraelu obserwuje się przejawy zaniedbywania sił konwencjonalnych, tych filarów bezpieczeństwa w minionej epoce. W przeszłości lotnictwo i wojska lądowe były ze strategicznego punktu widzenia najważniejsze. Obecnie wewnętrzna strefa bezpieczeństwa Izraela, obejmująca Egipt, Zachodni Brzeg i Syrię wydaje się mu stabilna. Ale stanął on w obliczu nowych wyzwań. Zagrożenia ze strony dalej położonych: Iraku i Iranu. Od kiedy te dwa kraje realizują programy rozwijania nowej broni w rozproszonych miejscowościach i pod ziemią, lotnictwo i wojska lądowe Izraela nie mają możliwości skutecznego uderzenia. Przerzucenie ograniczonych zasobów obronnych Izraela ze sfery lotnictwa i wojsk lądowych na inne dziedziny, byłoby zmianą co najmniej ryzykowną. Izraelskie lotnictwo i wojska lądowe mają już ustaloną renomę. Manipulowanie przy nich w celu stworzenia nowego strategicznego ramienia sił zbrojnych podkopuje respekt, który dotychczas one wzbudzają i który sam w sobie jest czynnikiem odstraszania. Syria i Irak wciąż mają silne armie lądowe, mogące stanowić dla Izraela zagrożenie, jeżeli zbyt dużo uwagi i zasobów poświęci on na budowanie systemu odstraszania dalekiego zasięgu. Do roku 1991 Izrael miał do czynienia z przeciwnikami, którzy nie dysponowali wysoko rozwiniętą technologią i mogli zaatakować go przede

wszystkim drogą powietrzna i lądową. Lotnictwo i wojska lądowe stanowiły dostateczną obronę oraz zapewniały możliwość odwetu. Ten układ w latach pięćdziesiątych został diametralnie zmieniony. Iran, Syria i Irak będą lub już są w stanie uderzać raketami uzbrojonymi w głowice atomowe lub biologiczne. Dla Izraela jest to kwestia bytu narodowego. To dlatego wojna w Zatoce Perskiej (1990-1991) stanowiła zagrożenie dla Izraela wiążąc ze sobą teatry, które przedtem uważano za odrębne. Przed rokiem 1991 nikt nie wyobrażał sobie, że kraj znajdujący się na krańcach przestrzeni bezpieczeństwa Izraela może go zaatakować przy użyciu rakiet. We wcześniejszych konfliktach bliskowschodnich w latach 1967 i 1973 Irak wprawdzie wysyłał na wojnę z Izraelem tylko symboliczne oddziały wojsk lądowych. Ale w 1991r. ugodził w ten kraj bezpośrednio. Nagle losy rejonu Zatoki Perskiej okazały się nierozdzielnie sprzęgnięte z wydarzeniami Morza Śródziemnego.

## ROZDZIAŁ III

EWOLUCJA ZAŁOŻEŃ WYKORZYSTANIA IZRAELSKIEGO  
LOTNICTWA W DZIAŁANIACH STRATEGICZNYCH

Strategia - w sensie ogólnym oznacza teorię i praktykę działań ukierunkowanych na osiągnięcie założonych celów we wszystkich dziedzinach wykorzystania posiadanych sił i środków.<sup>1</sup> Jej usytuowanie w systematyce nauk wojskowych jest niejednolite. Do badań i rozważań w tej pracy przyjęte zostało powszechnie uznawane określenie, że strategia wojskowa jest dziedziną strategii ogólnej, obejmującą tworzenie, rozwój, przygotowanie i wykorzystanie sił zbrojnych dla osiągnięcia celów we wszystkich dziedzinach i warunkach funkcjonowania państwa.<sup>2</sup> Cele stawiane przed strategią wojskową określają jej charakter. Dla prowadzonych badań przyjęto założenie zakładające konieczność określenia dyrektyw strategicznych, wyznaczających rolę sił powietrznych w osiąganiu celów poszczególnych wojen. Odkrycie i sprecyzowanie głównych nurtów przeobrażeń zasad strategicznego użycia izraelskiego lotnictwa będzie odnosiło się głównie do zmian w treści wykonywanych zadań zmierzających do osiągnięcia zamierzonych celów wojny. Do głównych zadań o charakterze strategicznym izraelskiego lotnictwa, jako części składowej Izraelskich Sił Powietrznych, należały:

1. Obrona izraelskiej przestrzeni powietrznej;
2. Atakowanie i niszczenie strategicznych celów na terytorium przeciwnika;
3. Uzyskanie przewagi powietrznej w strefie walki oraz współdziałanie z siłami lądowymi i morskimi;
4. Działania specjalne.

<sup>1</sup> Mała encyklopedia wojskowa, (dalej MEW), Warszawa 1971, t. III, s. 215.

<sup>2</sup> Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego, Warszawa 1996, s. 73.

Jako tło dla prowadzonych badań przyjęto wydarzenia z lat 1948-1991, kiedy miały miejsce cztery znaczące wojny<sup>3</sup> i znaczna liczba przygranicznych konfliktów zbrojnych. Wnioski i doświadczenia z wykorzystania sił powietrznych w tych wydarzeniach pozwalają na wykazanie przeobrażeń (ewolucji) w treści wykonywanych zadań o charakterze strategicznym. Na strategiczną koncepcję wykorzystania izraelskich sił powietrznych miały wpływ między innymi sojusze polityczne. Przez dwadzieścia lat od powstania państwa (1948 r.) utrzymywano sojusz z Francją. Stamtąd też pochodziło uzbrojenie, a szczególnie technika lotnicza. Kupowano samoloty francuskie nie z wyboru, ale z powodu uwarunkowań politycznych i niemożliwości wejścia na inne rynki. Francuski przemysł lotniczy był wówczas doskonały i dostarczał potrzebne samoloty, które doskonale odpowiadały izraelskim potrzebom. Oprócz politycznego poparcia, Francuzi kierowali się także prostą komercją. Izrael był dobrym rynkiem zbytu dla francuskich samolotów. Przed wojną 1956 r. samoloty francuskie były niezbyt wysoko notowane, a światowe rynki były dla nich zamknięte. Wojna ta spopularyzowała je, Francuzi uważali izraelskie lotnictwo za rodzaj rekomendacji dla swoich samolotów. Realnie oceniali, że kolejne wersje sprzętu lotniczego przetrą im drogę do światowych rynków zbytu.<sup>4</sup>

Od lat siedemdziesiątych zaczął się otwierać rynek amerykański na dostawy uzbrojenia do Izraela, choć początkowo tylko dla broni defensywnej. Izrael czynił próby, by pozyskać również broń ofensywną. Miano na uwadze kilka powodów. Chciano „przełamać lody” w stosunkach z Amerykanami, aby uniezależnić się od Francji i znaleźć nowe rynki zaopatrywania się w uzbrojenie. Wojna 1967r.

<sup>3</sup> Wojna a konflikt zbrojny- „Wojna- to stan społeczeństwa (państwa, koalicji), w którym ostry konflikt społeczny, wewnętrzny lub zewnętrzny, wyrosły na gruncie dotychczasowej polityki, jest rozwiązywany za pomocą całości lub gros sił politycznych, ekonomicznych, militarnych i innych, jakimi to społeczeństwo (państwo, koalicja) dysponuje”. Por. R. Wróblewski, Wprowadzenie do strategii, Warszawa 1998, s. 138. Podkreślenie w tej definicji, „że wojna jest rozstrzygana za pomocą całości lub gros posiadanych sił” powoduje iż charakteryzują się one dużym rozmachem przestrzennym i czasowym. Z kolei wojny ograniczone co do celów, użytych sił i środków nazywa się konfliktem wojennym (zbrojnym). Por. S. Koziej, Teoria sztuki wojennej, Warszawa 1993, s. 10-11. Należy ocenić, że wojna toczy się na takim poziomie walki zbrojnej, iż zagraża głównym celom istnienia państwa. Natomiast konflikt zbrojny takiego zagrożenia nie stwarza i charakteryzuje się znacznie mniejszym natężeniem walki oraz jest z reguły ograniczony przestrzennie i czasowo. Konflikt może przeradzać się w „pełnowymiarową” wojnę. Uwzględniając te kryteria należy ocenić, że wojnami były walki izraelsko-arabskie z lat: 1948-1949, 1956, 1967, 1973. Z kolei tak zwana „wojna na wyczerpanie” jest konfliktem zbrojnym, który miał osłabić potencjał militarny Izraela do tego stopnia, by można go było pokonać w „pełnowymiarowej wojnie”.

<sup>4</sup> M. Rubinstein R. Goldman, The Israeli Air Force Story, London-Melbourne 1978, s. 68-69.

spowodowała wstrzymanie wszystkich amerykańskich dostaw już wcześniej uzgodnionej broni (potęgowane dodatkowo francuskim embargiem). Podjęto wówczas zabiegi dyplomatyczne, wsparte „żydowskim lobby” w USA w celu pozyskania amerykańskiego sojusznika. Amerykanie byli w tym czasie „zagrzebani po szyję” w wojnie wietnamskiej, a Izrael stwarzał szansę zniszczenia tej samej, budzącej grozę broni z którą walczyli Amerykanie w Azji Południowo-Wschodniej (partyzantka, terroryzm). Dodatkowym czynnikiem wpływającym na przekonanie strony amerykańskiej do tego sojuszu była polityczna wizja Stanów Zjednoczonych o potrzebie umocnienia swojej pozycji na Bliskim Wschodzie (w świecie arabskim). Izrael zantagonizowany z większością państw arabskich stał się „kotwicą” amerykańskiej polityki w tym regionie, ważnym ze względów strategicznych (amerykańska obecność wojskowa i gospodarcza) oraz ze względu na zasoby ropy naftowej niezbędne amerykańskiej gospodarce.<sup>5</sup>

Wojskowe, gospodarcze i finansowe wsparcie przez Stany Zjednoczone Izraela umacnia amerykańską politykę i obecność w generalnie antyamerykańskim świecie arabskim. Z tych powodów Izrael stał się sojusznikiem i partnerem Stanów Zjednoczonych, a te z kolei udzieliły mu politycznego i gospodarczego wsparcia. Na początku lat siedemdziesiątych zbiegły się izraelskie potrzeby w zakresie unowocześnienia i wymiany sprzętu lotniczego z politycznym interesem Stanów Zjednoczonych. Od tego okresu podstawowymi samolotami izraelskiego lotnictwa uderzeniowego stały się amerykańskie samoloty F-4 „Phantom” i A-4 „Skyhawk”, albowiem Stany Zjednoczone stały się głównym dostawcą uzbrojenia w miejsce Francji. Sojusz i współpraca wojskowa Izraela ze Stanami Zjednoczonymi jest do dziś kamieniem węgielnym polityki obu państw. Istotnie rzutuje także na strategiczne możliwości i założenia wykorzystania izraelskiego lotnictwa.

### 3.1. Obrona izraelskiej przestrzeni powietrznej

Głównym zadaniem izraelskiego lotnictwa jest obrona przestrzeni powietrznej, którą realizowano przez cały czas, zarówno w czasie trwania konfliktów oraz w

<sup>5</sup> E. Weizman, *On Eagles Wings*, New York 1974, s. 75.

okresach pokoju. Podczas wojny z lat 1948-49 kiedy w arsenale lotnictwa wojskowego znalazły się pierwsze samoloty bojowe, nie wypracowano jeszcze koncepcji ich użycia. W powietrzu panowało egipskie lotnictwo, ich „Dakoty” i „Spitfire,y” bombardowały Tel Awiw i tylko sporadycznie spotykały się z ostrzałem z powietrza. Egipcjanom nie zdarzyło się nigdy przedtem i nigdy potem posiadać takiej przewagi w powietrzu. W tak trudnych i złożonych uwarunkowaniach zrodziły się pierwsze koncepcje i zadania powietrznej obrony Izraela. Do pierwszych działań w zwalczaniu egipskich bombowców doszło 3 czerwca 1948r. Zestrzelono wtedy dwie egipskie „Dakoty” bombardujące Tel Awiw, przez myśliwce „Avia”. Po tym fakcie zagrożenie stolicy minęło całkowicie, a Tel Awiwu już nie bombardowano.<sup>6</sup> W kolejnym konflikcie (wojna 1956r.), izraelskie lotnictwo realizowało przede wszystkim wsparcie nacierających wojsk lądowych. Obronę izraelskiej przestrzeni powietrznej zapewniało francuskie lotnictwo bazujące w Izraelu w ramach sojuszniczej pomocy.

Kolejnych przykładów z zakresu obrony izraelskiej przestrzeni powietrznej dostarcza wojna z 1967r. Charakter działań lotnictwa w jej toku był wyjątkowo ofensywny. Wymagało to zaangażowania całości lotnictwa uderzeniowego do działań zaczepnych. Do obrony własnego „nieba” wydzielono tylko klucz myśliwców dyżurujących w powietrzu parami i w gotowości na lotnisku. Tym należy tłumaczyć fakt niewielkiego oddziaływania izraelskich myśliwców na sporadyczne naloty irackiego i jordańskiego lotnictwa. Zestrzeleń atakujących samolotów wroga dokonywano kierowanymi pociskami ziemia-powietrze typu „Hawk”. Ale zanim pierwsze pociski „Hawk” przybyły do Izraela, rozpoczęła się batalia o to, żeby włączyć wszystkie jednostki przeciwlotnicze do sił powietrznych. W tamtym czasie „Hawki” były doskonałą bronią, lecz defensywną. Stąd ich zakup wywołał wiele kontrowersji. Słusznie się obawiano, że jeśli trzeba będzie zapłacić za „Hawki”, to przydziały finansowe na samoloty będą obcięte, a lotnictwo będzie jedynym, które na tym ucierpi. Nowy system obrony przeciwlotniczej zmniejszy potrzebę dużej ilości samolotów.

---

<sup>6</sup> K. Hellebrand, V. Radina, *Izraelske Letectvo*, Cheb 1994, s. 32. Ponadto R. Jackson, *Die Israeli Air Force Story*, Stuttgart 1971, s. 28.

Należy podkreślić, że jednostki obrony przeciwlotniczej weszły w podporządkowanie dowództwa lotnictwa dopiero w 1970 r. Wcześniej należały do dowództwa artylerii. Wymagało to wielkiego zaangażowania aby przekonać decydentów, że obrona przeciwlotnicza jest częścią zintegrowanej całości, zdolnej do wykrywania wrogich samolotów, alarmowania, poprawnego rozpoznawania i wydawania rozkazów ostrzału. Artyleria przeciwlotnicza czy kierowane pociski raketowe ziemia-powietrze brały udział w obronie przestrzeni powietrznej, choć dotąd nie należały do lotnictwa. Skonstatowano, że tylko w rękach lotnictwa cały ten system mógł zapewnić efektywną obronę przestrzeni powietrznej przez dysponowanie wszystkimi opcjami i użycie stosownego typu obrony albo połączonej kombinacji dwóch lub trzech typów. Sztab generalny przeprowadził analizę z której wynikało, że wiele baterii „Hawk” zapewni optymalną obronę, podczas gdy niewiele mniej stanowiłoby minimum. W dowództwie lotnictwa uważano nawet, że mniejsza ilość byłaby wystarczająca. W efekcie przystąpiono do wojny 1967 r. z kilkoma bateriami operacyjnymi i jedną szkolną. Ta wojna dowiodła, że nie potrzebowano większej ilości „Hawk’ów”, gdyż nawet tych kilka nie użyto. Okoliczności i charakter wojny 1973r. były odmienne oraz stworzyły inną, dużo bardziej aktywną rolę dla „Hawk’ów”.

Podczas kolejnej konfrontacji zbrojnej z państwami arabskimi w październiku 1973r. obronę przestrzeni powietrznej Izraela realizowano defensywnie. Większość działań sił powietrznych w czasie wojny 1973 r. była prowadzona w formie defensywnej.<sup>7</sup> Izraelski Sztab Generalny miał możliwość wyboru. Mógł zastosować atak wyprzedzający, albo pozwolić przeciwnikowi na pierwsze uderzenie. Dopiero potem wykorzystać głębię manewrową jaką dawał Półwysep Synaj, przeprowadzić koncentrację i wykonać przeciwuderzenie. Zakładano wprawdzie wyprzedzające uderzenie lotnicze przeciwko Syrii, nie uzyskano jednak zgody władz politycznych, które obawiały się, że Izrael zostanie oskarżony o rozpoczęcie wojny i straci niezmiernie istotne poparcie amerykańskie. Z perspektywy lat uważa się, że decyzja ta była słuszna.

---

<sup>7</sup> Ch. Herzog, *Wojna Jom Kippur*, Warszawa 2000, s. 12.

Dziś biorąc pod uwagę zaistniałą sytuację można stwierdzić, iż dylemat wyboru między możliwymi korzyściami militarnymi a stratami politycznymi nie utracił znaczenia.

Strategia obronna Izraela polegała na założeniu wykorzystania Izraelskich Sił Powietrznych do opóźnienia inwazji o 48 godzin, czyli okresu czasu potrzebnego na przeprowadzenie mobilizacji. Zadaniem opóźnienia było zerwanie powietrznej ofensywy Egipcjan i Syryjczyków, przejęcie inicjatywy w powietrzu i stworzenie warunków do przeprowadzenia powietrznych działań zaczepnych. Mówiąc inaczej, jej celem było niedopuszczenie do wywalczenia przez przeciwników przewagi w powietrzu, zachowanie zdolności bojowej wojsk oraz zapewnienie funkcjonowania infrastruktury państwa w początkowym okresie działań. Jednak na początku lat siedemdziesiątych nastąpiła istotna zmiana. Egipcjanie i Syryjczycy nabyli kierowane pociski raketowe ziemia-powietrze „Sam-6”, najnowocześniejszą wówczas broń przeciwlotniczą. Baterie „Sam-2,3,4” (około 150) oraz około 100 dział przeciwlotniczych dostarczyły atakującym siłom arabskim potężnego parasola raketowo-artyleryjskiego. Izraelskie samoloty teraz były zestrzeliwane w większych niż kiedykolwiek ilościach. Podstawowymi zadaniami izraelskiego lotnictwa realizowanymi w tej **defensywnej formie** były przede wszystkim zadania obronne: odpieranie połączonych działań powietrznych i nalotów lotnictwa przeciwnika, (zwalczanie środków napadu powietrznego, zwłaszcza samolotów, śmigłowców oraz środków bezpilotowych AS-5 „Kelt” nad własnym terytorium); zadania wykonywane podczas osłony przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza przegrupowujących się wojsk lądowych i marynarki wojennej, stanowisk kierowania państwem i dowodzenia siłami zbrojnymi, baz, portów morskich, ważnych węzłów komunikacyjnych, przepraw wodnych, baz lotniczych. Z kolei **zadania zaczepne** obejmowały: zwalczanie lotnictwa wroga na lotniskach, jego wojsk raketowych, systemów obrony powietrznej i przeciwlotniczej, systemów kierowania państwem i strategicznego dowodzenia wojskami oraz innych obiektów przeciwnika determinujących sprawność funkcjonowania państwa.

Dla osiągnięcia celów działań obronnych izraelskiej przestrzeni powietrznej zachodziła konieczność obronno-zaczepnego użycia sił powietrznych i innych

rodzajów wojsk. Zasadnym więc było dążenie do niszczenia obiektów przeciwnika dyslokowanych w głębi jego terytorium, zarówno na ziemi, jak i w powietrzu. Dlatego ta forma składała się z dwóch jednocześnie realizowanych działań: (a) defensywnych, polegających na niszczeniu środków napadu przeciwnika siłami lotnictwa, obrony powietrznej oraz obrony przeciwlotniczej; (b) ofensywnych, w toku których niszczone na ziemi najważniejsze elementy ugrupowania arabskich sił powietrznych wraz z ich infrastrukturą i zapleczem w głębi terytorium;

Kolejna konfrontacja zbrojna z państwami arabskimi miała miejsce w 1982r. podczas interwencji w Libanie. Obronę izraelskiej przestrzeni powietrznej zapewniały już wtedy najnowocześniejsze samoloty myśliwskie F-15 „Eagle”, które stanowiły skuteczną przeciwwagę dla samolotów myśliwskich lotnictwa syryjskiego wyposażonego w samoloty MiG-23 i MiG-25. Skuteczne oddziaływanie na reakcje strony syryjskiej sprawiło, że do walk powietrznych dochodziło poza granicami kraju (nad południowym Libanem), gdzie zwalczano środki napadu powietrznego strony syryjskiej.

Swoimi działaniami w latach 1948-1991 izraelskie lotnictwo potwierdziło przydatność jako głównego środka w walce o pełne zabezpieczenie przestrzeni powietrznej i zwalczanie lotnictwa wroga. Ugruntowało to jego pozycję w siłach zbrojnych Izraela. Uznano wówczas lotnictwo za dominujący rodzaj sił zbrojnych, który w głównej mierze ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo kraju, odparcie agresji potencjalnego wroga wspólnie z wojskami lądowymi oraz jest stale gotowe przyjęcia na siebie głównego ciężaru prowadzenia wojny.

### **3.2. Atakowanie i niszczenie celów strategicznych na terytorium przeciwnika.**

Kolejnym zadaniem realizowanym przez izraelskie lotnictwo było niszczenie strategicznych celów w głębi operacyjnej przeciwnika. Podczas wojny 1948-49r. intensywny udział w prowadzeniu takich działań prowadził pododdział lotniczy wyposażony w trzy samoloty bombowe typu B-17G „Flying Fortress”. Wprawdzie w żadnym z nich nie występowało uzbrojenie strzeleckie, lecz komory bombowe nadawały się do wykorzystania. Charakterystyczną cechą pierwszych działań tego

pododdziału było to, że zanim dotarły do Izraela, pojedynczo każdy z nich wykonywał już zadanie bojowe. Na Czechosłowackim lotnisku Žatec zostały uzbrojone bombami i z takim ładunkiem w dniu 14 czerwca 1948r. w godzinach wieczornych zbombardowano odległe cele w rejonie walk. Były nimi: lotnisko międzynarodowe w Kairze, pałac królewski oraz egipskie dowództwo w Rafakh.<sup>8</sup> Wszystkie maszyny były wcześniej zgłoszone jako trasowe. Pododdział ten wykonywał regularnie zadania bojowe po trzy i więcej wylotów dziennie, atakując odległe cele o znaczeniu strategicznym. Na takie użycie go pozwalał promień taktyczny samolotów. Groźba kolejnych nalotów ciężkich bombowców na wybrane cele w głębi operacyjnej Egiptu spowodowała przesunięcie egipskiego dywizjonu lotniczego i znacznej części artylerii przeciwlotniczej z rejonu walk do obrony Kairu, a zwłaszcza pałacu królewskiego. W wyniku tego, uzyskano w rejonie walk frontu południowego, znaczne zmniejszenie nasycenia środkami przeciwlotniczymi.

Nieliczne jeszcze wtedy samoloty izraelskie mogły ze zmniejszonym ryzykiem dokonywać pierwszych zadań wsparcia wojsk lądowych. Do nalotów bombowych na stolice innych państw arabskich wykorzystywano przystosowane do tego celu trzy „Dakoty”, które wyposażono jako nocne bombowce. W dniu 10 czerwca 1948r. nocą zbombardowano Amman, a 11 czerwca Damaszek. Ataki na tak ważne obiekty ukazały arabskiej stronie konfliktu potencjalne i realne możliwości oddziaływania na tak ważne i odległe obiekty. Podczas wojny 1956r. lotnictwo realizowało zadania wsparcia wojsk lądowych i nie wykonywano zadań bojowych w głębi operacyjnej Egiptu. Było to wynikiem ustaleń trójstronnego sojuszu izraelsko-anglo-francuskiego. „Możemy zrobić na Synaju wszystko ale w żadnych okolicznościach nie wolno nam wyjść poza Synaj”.<sup>9</sup> Natomiast tam zadania wykonywało lotnictwo sojusznicze.

Podczas kolejnej wojny 1967r. zadania związane z niszczeniem strategicznych celów na terytorium przeciwników miały na celu eliminację lotnictwa państw arabskich, poprzez zniszczenie go na lotniskach. Takie założenia pozwalały osiągnąć panowanie w powietrzu w skali strategicznej. Zadanie główne jakie postawiono przed Izraelskimi Siłami Powietrznymi było zgodne z poglądami teoretycznymi oraz

<sup>8</sup> K. Hellebrand V. Radina, tamże s. 33.

<sup>9</sup> E. Weizman, tamże s. 78, op. cit.

doświadczeniami wyniesionymi z dotychczasowych konfliktów zbrojnych i wojen. Wynika z nich niepodważalny wniosek: panowanie w powietrzu, rozumiane jako swoboda działań lotnictwa własnego i sparaliżowanie możliwości oddziaływania bojowego lotnictwa przeciwnika, jest z zasady czynnikiem przesądzającym o sukcesie militarnym w regularnym konflikcie zbrojnym. Utrata zaś tego panowania, to najczęściej podstawowa przyczyna braku powodzenia w działaniach i osiągnięcia zamierzonych celów użycia w walce zbrojnej sił powietrznych, lądowych i morskich.

Zanim jednak lotnictwo mogło zdecydować o rezultacie wojny, należało poprawnie rozpoznać jego możliwości i rolę. Niezrozumienie istoty form walki o panowanie w powietrzu w znacznej skali, doprowadziło do konfliktu między lotnictwem a innymi rodzajami sił zbrojnych. Przedstawiciele lotnictwa starali się wszystkimi możliwymi sposobami udowodnić, że jakakolwiek nieofensywna rola lotnictwa jest „grobowym” niebezpieczeństwem dla tego rodzaju sił zbrojnych. Kiedy prezydent Kennedy zgodził się sprzedać Izraelowi pociski rakietowe ziemia-powietrze typu „Hawk”, spowodował tym ogromną polemikę w samym Izraelu. Wejście Izraela w latach 1960-1961 w posiadanie tak wysokowyrafinowanej broni, było powodem niezwykle pozytywnego przyjęcia tej decyzji. W dowództwie lotnictwa entuzjastycznie oceniano decyzję prezydenta Kenedyego, ale towarzyszyła im również obawa. Stwierdzenie, że Izrael jest teraz chroniony od ataku z powietrza zostało wysunięte przez krytyków pomysłu pierwszej operacji powietrznej. Nawet bez takiego ruchu, który z ich punktu widzenia był zarówno niebezpieczny i niepewny, plany uderzenia na Izrael będą udaremnione przez baterie „Hawk’ów”. Obawiano się, że w krytycznym momencie, kiedy naczelni dowódcy będą musieli zaaprobować ofensywne uderzenie lotnictwa, posiadanie przez Izrael pocisków „Hawk” może utrudniać szybką i pozytywną decyzję. „W każdym przypadku, my będziemy atakować pierwsi i zasadniczy akcent powinien być położony na ilość samolotów dla wykonania potężnego ataku, a nie na ilość pocisków obronnych. Nie ma oczywiście żadnego uzasadnienia dla zaniedbywania obrony, ale powinna być ona minimalna i pod żadnym pozorem nie powinna dorównywać wydatkom na ofensywę.”<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> E. Weizman, tamże s. 80, op. cit.

Przyporządkowanie walki o panowanie w powietrzu jako domeny lotnictwa, należy poddać krytycznej ocenie. Po wojnie 1967r. ugruntował się pogląd wsparty wyniesionymi doświadczeniami na zaangażowanie w tę walkę wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Posiadane zaś uzbrojenie oraz koncepcje jego wykorzystania mają sprzyjać opanowaniu przestrzeni powietrznej. W wyniku błyskawicznych sukcesów wojny 1967r. uzyskano następujące wnioski :

- zdobycie panowania w powietrzu ma przesądzający wpływ na zwycięstwo militarne, a w jej opanowaniu powinny partycypować wszystkie rodzaje sił zbrojnych;
- planowanie walki o opanowanie przestrzeni powietrznej należy realizować na szczeblu centralnym (strategicznym).

Wyjaśniając te kwestie uzasadniano, że tylko na tym szczeblu można ustalić główne cele, sprecyzować priorytety i założenia walki o opanowanie przestrzeni powietrznej, określić siły i środki oraz skoordynować użycie innych rodzajów wojsk. Planowanie walki o opanowanie trzeciego wymiaru na szczeblu centralnym (strategicznym), to jeden z elementów przygotowania do użycia odpowiednich związków operacyjnych i taktycznych sił powietrznych, lądowych i morskich. Stosownie do ustaleń dokonanych na szczeblu strategicznym, szczegółowe planowanie walki o opanowanie przestrzeni powietrznej i realizowanie związanych z tym działań odbywa się na niższych szczeblach dowodzenia: w bazach lotniczych, skrzydłach itp. Z kolei pododdziały, oddziały i związki taktyczne innych rodzajów wojsk realizują działania zaplanowane na wyższych szczeblach dowodzenia. Przy czym walka o opanowanie przestrzeni powietrznej przebiega przez cały czas trwania konfliktu zbrojnego. Historia drugiej wojny światowej dowiodła, że poglądy teoretyczne z okresu międzywojennego o stałości i swoistej stabilności sytuacji powietrznej okazały się złudne. Niejednokrotnie strona, która wywalczyła przewagę w powietrzu traciła ją, ponieważ brakowało systematycznego podtrzymywania określonych działań bojowych. Po zniszczeniu w dniu 5 czerwca 1967r. 19 lotnisk arabskich, obiektami uderzeń w dniach następnych były posterunki radiolokacyjne i baterie rakiet ziemia-powietrze systemu OP.

Charakterystycznym elementem, oprócz nieustannego oddziaływania, było intensywność, rozmach i zaangażowane siły. Do najważniejszych z nich należały:

okres i faza konfliktu zbrojnego, formy użycia strategicznego sił zbrojnych oraz rodzaje zadań wykonywanych przez siły zbrojne w trakcie działań. Przygotowanie i przebieg wojny 1967r. dobitnie wskazują, że największe natężenie działań lotnictwa o opanowanie przestrzeni powietrznej wystąpiło w początkowym okresie wojny. W tej bowiem fazie konfliktu, dążono do pokonania lotnictwa państw arabskich na lotniskach i stworzenia dogodnych warunków wojskom lądowym do prowadzenia operacji zaczepnych na lądzie. To właśnie w tej fazie wojny dokonywano do ośmiu wylotów dziennie na samolot przy zmieniającym się personelu latającym, pochodzącym z eskadr rezerwowych. Pozwoliło to na ciągłe, systematyczne utrzymanie i pogłębianie wywalczonej przewagi i panowania w powietrzu. Szczególną intensyfikacją działań cechowała się również realizacja ofensywy na lądzie, wprowadzanie do bitwy odwodów strategicznych, wykonywanie przeciwuderzeń (przełęcz Mitla, przełęcz Gidi).

Wszystkie przytoczone przykłady świadczą dobitnie o tym, jak planiści izraelscy trafnie przewidywali, że tylko całościowe użycie lotnictwa, jako dominującego rodzaju sił zbrojnych, na wybranym kierunku ma zasadniczy wpływ w walce o opanowanie przestrzeni powietrznej w skali strategicznej. W działaniach tych uczestniczyły również wydzielone środki ogniowe ze składu wojsk lądowych i morskich, które prowadziły działania zgodnie z planami integrującymi użycie wszystkich sił zaangażowanych w osiągnięcie militarnych i politycznych celów wojny. Przy czym rola lotnictwa pozostawała dominująca. Plan zniszczenia lotnictwa państw arabskich w dniu 5 czerwca 1967r. przewidywał zaatakowanie wszystkich arabskich lotnisk, nawet tych, które były na granicy zasięgu izraelskich samolotów np. w południowym Egipcie. Z powodu zbyt małego promienia taktycznego posiadanych samolotów, tylko jedno lotnisko irackie Habbanyia nie zostało zaatakowane, gdyż Izrael nie posiadał jeszcze samolotów tankowania powietrznego. Przytoczony fakt świadczy o tym, że rozmach działań lotnictwa obejmował całe terytoria przeciwników i ugrupowania ich sił powietrznych. Można powiedzieć, że zasięg bojowego oddziaływania lotnictwa objął cały Bliski, a nawet część Środkowego Wschodu.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> R. Jackson, tamże s.178.

Podczas kolejnej konfrontacji zbrojnej, tym razem z Egiptem (wojny na wyczerpanie)<sup>12</sup>, lotnictwo intensywnie atakowało i niszczyło obiekty w głębi kraju. Wojna ta rozpoczęta przez Egipt uznana została za fazę przejściową międzywojnia, podczas gdy w rzeczywistości była to poważna konfrontacja. W lipcu 1969r. podjęto decyzję na szczeblu strategicznym o włączeniu do działań sił powietrznych. Tym samym Izrael przejął inicjatywę. W wyniku nalotów w ciągu następnych miesięcy zniszczono system egipskich pocisków Sam-2 wzdłuż kanału i objęto nalotami Zatokę Sueską. Egipcjanie zostali bez jakiegokolwiek znaczącej obrony przeciwlotniczej wzdłuż kanału. W styczniu 1970r. rozpoczęły się izraelskie naloty sięgające w głąb Egiptu, które trwały do kwietnia tego roku. Po tych wydarzeniach Związek Radziecki podjął się chronić egipską przestrzeń powietrzną, a izraelskie samoloty przestały atakować egipskie zaplecze. Nastąpiła nowa, gwałtowna faza konfliktu, zintensyfikowały się działania obydwu stron ale tylko wzdłuż kanału. Zaangażowanie lotnictwa powodowało znaczące straty pilotów i samolotów. Dla strony izraelskiej wojna ta dostarczyła wiele znaków zapytania w kwestii wykorzystania rakiet. Mimo, że działania w wojnie przeciwko Egipcjanom przynosiły efekty, to przerwanie ognia było pożądane. Izrael stanął bowiem przed wyborem : albo nadal trwonić siły powietrzne nad Kanałem Sueskim, albo nasilić działania, rzucając wyzwanie Związkowi Radzieckiemu. Ostatecznie oceniono, że ta wojna na wyczerpanie będzie zapamiętana jako pierwsza, której Izrael nie rozstrzygnął na swoją korzyść. Wyniknął dylemat czy potraktowanie lotnictwa jako jednego ze składników wojny przeciwko Egiptowi jest zasadne. Może należało rzucić do walki wojska lądowe i artylerię na dużą skalę, aby zniszczyć egipskie linie obrony wraz z pociskami raketowymi. Natomiast w zaistniałej sytuacji całość prowadzonej wojny zależała od lotnictwa, co uznano za jedyne i nie wiadomo, czy słuszne do końca rozwiązanie.<sup>13</sup>

Podczas wojny 1973r. lotnictwo izraelskie nie było już w tak komfortowej sytuacji jak poprzednio. Z racji roli jaką przypisywano lotnictwu w założeniach izraelskiej doktryny wojennej, panowanie w powietrzu w skali strategicznej miało być

<sup>12</sup> spotkać się można również z nazwą wojna na wyniszczenie Izraela, wojna podjazdowa, itp. Była to zbrojna konfrontacja rozpoczęta przez stronę egipską w marcu 1969r. zakończona układem rozejmowym w sierpniu 1970r. W Izraelu określano tę wojnę kryptonimem. „Hottasha”

<sup>13</sup> Ch. Herzog, tamże s.28.

warunkiem sukcesu nie tylko w powietrzu, ale i na lądzie. Uderzenia na egipskie i syryjskie lotniska wzorem z wojny 1967r. zakończyły się fiaskiem, gdyż nie uzyskano zaskoczenia. Ponadto okazało się, że większość samolotów przebazowano a arabski system obrony przeciwlotniczej był już znacznie skuteczniejszy niż w 1967r. Generalnie można stwierdzić, że uderzenia na obiekty na terytorium przeciwników nie przyniosły oczekiwanych rezultatów. Nie znaczyło to, że ich zaniechano. W uzasadnionych, ze względów najczęściej politycznych przypadkach, izraelskie lotnictwo wykonywało głębokie naloty na obiekty na tyłach przeciwnika, przeznaczając jednak na ten cel stosunkowo ograniczony wysiłek. Do realizowanych zadań o charakterze strategicznym 9 października 1973r., w odwecie po tym, jak Syryjczycy ostrzelali raketami taktycznymi cywilne i wojskowe obiekty na północy Izraela, lotnictwo rozpoczęło naloty na obiekty w głębi Syrii. Głównym celem tych nalotów było zniszczenie rafinerii ropy w Homs oraz Dowództwa Lotnictwa w Damaszku. Ponieważ budynek tegoż dowództwa znajdował się w centrum miasta, niedaleko od radzieckiego centrum kultury, do realizacji tego zadania wybrano najbardziej doświadczone załogi samolotów F-4. Ataki przeprowadzano od strony morza i Libanu. 10 października 1973r. zaatakowano port Latakija i morską bazę Mint el Bida, działania te prowadzono wspólnie z siłami morskimi. 15 października 1973r. atakowano w odwecie za kolejny atak raketowy, tym razem obiekty przemysłowe takie jak: elektrownie i rafinerie oraz porty. W dniu 17 października tego roku ponownie zaatakowano z powietrza port Latakia ponieważ wykryto, że odbywa się tam wyładunek sprzętu wojskowego z radzieckich statków.<sup>14</sup>

W czasie prowadzonej interwencji zbrojnej w Libanie w 1982r. ze względu na charakter prowadzonych działań (aby nie powodować eskalacji konfliktu), głównie z powodów politycznych, lotnictwa nie wykorzystywano do atakowania syryjskich lotnisk i nie wykonywano uderzeń na obiekty w głębi operacyjnej.

W swej ponad 50 letniej historii lotnictwo izraelskie niejednokrotnie wykazało przewagę nad lotnictwem państw arabskich i udowodniło, że jest filarem obrony Izraela.

---

<sup>14</sup> Ch. Herzog, tamże s. 318.

Nic więc dziwnego, że nie żałowano nigdy funduszy na finansowanie tego rodzaju sił zbrojnych, wydając sumy znacznie większe niż na wojska lądowe i marynarkę wojenną. Z drugiej jednak strony, wymagania wobec tego rodzaju sił zbrojnych były niewspółmiernie wyższe, niż wobec innych rodzajów sił zbrojnych.

### **3.3. Uzyskanie przewagi w powietrzu w strefie walki oraz współdziałanie z siłami lądowymi i morskimi.**

Ważnym zadaniem strategicznym wojsk lotniczych w toku wojen izraelsko-arabskich w latach 1948-1991 było wywalczenie przewagi w powietrzu w strefie walki oraz wsparcie działań wojsk lądowych i marynarki wojennej. Podczas wojny o niepodległość w latach 1948-1949r., w arsenale lotnictwa wojskowego Izraela znalazły się pierwsze samoloty bojowe. Nie posiadano jednak jeszcze wypracowanej koncepcji ich użycia. Sytuacja militarna na lądzie była krytyczna, w powietrzu panowało egipskie lotnictwo. Egipcjanie posiadali na północnym wybrzeżu Synaju znaczne siły lotnicze. Fakt, że izraelskie lotnictwo posiadało już prawdziwe samoloty bojowe a nie tylko sportowe, był dla Egipcjan nieznany. W tych warunkach wykorzystanie elementu zaskoczenia mogło mieć decydujący wpływ na zwycięstwo. Jeżeli nowe samoloty zostały by użyte do ataku na egipskie siły lądowe lub do obrony Tel Awiwu, stracono by szansę na działania z zaskoczenia. Zatem wstępny plan zakładał uderzenie z wykorzystaniem czynnika zaskoczenia przeciwko egipskim siłom lotniczym w El Arish, aby zniszczyć ich samoloty na ziemi.

Pogarszająca się sytuacja w działaniach lądowych na froncie południowym spowodowała zmianę planu. Ostatecznie pierwszą akcją bojową przeprowadzono na egipską pancerną kolumnę, która zagrażała stolicy państwa- Tel Awiwowi. Kiedy fakt posiadania samolotów bojowych przez Izrael przestał być tajemnicą, plan zaatakowania samolotów na lotnisku w El Arish został odłożony. Wraz z wyposażeniem izraelskiego lotnictwa w nowe samoloty myśliwskie pochodzące z Czechosłowacji i innych krajów, inicjatywa w powietrzu przechodziła na stronę izraelską. Utrzymanie wywalczonej przewagi w powietrzu w rejonie toczących się walk pod koniec wojny o niepodległość (1948-1949) nie stanowiło większego

problemu dla strony izraelskiej. Generalnie można stwierdzić, że podczas wojny w latach 1948-49 lotnictwo nie zdecydowało o rezultacie żadnej z toczących się walk. Było jednak na tyle sprawne, że odnosiło zwycięstwa w powietrzu z lotnictwem państw arabskich. W walce o panowanie w powietrzu nie można dopatrywać się nowatorskich rozwiązań, lecz było to powielanie doświadczeń z II wojny światowej (1939-1945).

W kolejnym konflikcie z 1956r., lotnictwo izraelskie nie mogło wykazać swojej sprawności w walce o panowanie w powietrzu, gdyż zadanie to spełniało lotnictwo francuskie i brytyjskie. Zadaniem głównym, izraelskiego lotnictwa podczas trwania konfliktu, było wsparcie nacierających wojsk lądowych oraz prowadzenie rozpoznania na ich korzyść. Spotkało się to z ostrą krytyką i z niezadowoleniem ze strony personelu latającego strony izraelskiej, ponieważ proces szkolenia i tok przygotowania do wojny zakładał zaatakowanie lotnictwa państw arabskich już na początku wojny. Walkę o panowanie w powietrzu powierzono lotnictwu anglo-francuskiemu, zgodnie z ustaleniami trójstronnego porozumienia w ramach operacji „Musketeer”. Dopiero w dniach 31. 10.- 1.11. 1956r. wykonano zmasowane uderzenie na lotniska egipskie. Opór ze strony kierownictwa personelu latającego strony izraelskiej wynikał z faktu, że termin ataku na lotniska egipskie uwzględniono dopiero w trzecim dniu wojny, a nie w jej początkowej fazie. Jedynym logicznym wytłumaczeniem tej decyzji pozostaje fakt, że obronę powietrzną Izraela (w przypadku nalotu lotnictwa państw arabskich) zapewnić miało lotnictwo francuskie bazujące w Izraelu w ramach sojuszniczej pomocy. Ostatecznie atak na lotniska egipskie wykonały siły anglo-francuskie.<sup>15</sup> Kiedy jednak on nastąpił, został tak nieudolnie wykonany, iż nie osiągnął zamierzonego celu.

Anglicy przeprowadzili nocny nalot pełni obawy o zagrożenie ze strony egipskich „Migów”. To co można było zrobić w ciągu dnia, oni próbowali wykonać w ciemnościach nocy, wielkimi bombowcami stacjonującymi na Cyprze i Malcie. Francuzi nieco skuteczniej zbombardowali lotniska południowego Egiptu. Choć lotnictwo brytyjskie i francuskie nie osiągnęło zamierzonych rezultatów swoimi

---

<sup>15</sup> Biuletyn informacyjny Nr 5 (17), Działania wojenne w Egipcie, MON, Warszawa 1958, s. 47-49.

nalotami, jednak egipskie lotnictwo zostało do tego stopnia zniszczone, że nie mogło już zagrazać wojskom izraelskim w dalszych działaniach. Dlatego rozpatrywanie tego konfliktu pod względem nowych innowacyjnych form walki o opanowanie przestrzeni powietrznej nie wnosi nic nowego dla prowadzonych badań. Tak więc uzyskane wnioski i doświadczenia w zakresie walki o panowanie w powietrzu wojnach 1948-1949 i 1956r, jeśli weźmiemy pod uwagę charakter działań lotnictwa izraelskiego, nie wnoszą nowych doświadczeń. Głębokiej i wnikliwej analizie należy zatem poddać kolejne wojny i konflikty (1967, 1973, 1982), ponieważ siły występujące po obu stronach były porównywalne, a niejednokrotnie po stronie izraelskiej ilościowo mniejsze. Zatem o ich wyniku decydowały czynniki pozamaterialne z dziedziny sztuki wojennej.

Z analiz przebiegu działań, wypracowanych ocen i porównań wynika, że w walce o opanowanie przestrzeni powietrznej, ze względu na założone cele, sposoby wykorzystania lotnictwa oraz ustalone priorytety, można podzielić na dwie formy: **zaczepną i obronną**. Do pierwszej grupy, należą działania lotnictwa podczas wojny 1967r. Z kolei do drugiej należy zaliczyć większość działań sił powietrznych w wojnie 1973r. Mając na uwadze powyższą kategoryzację można uogólnić uzyskane doświadczenia i zaproponować model działań środków ofensywnych sił powietrznych w obydwu formach. Użycie lotnictwa w sposób zaczepny w walce o opanowanie przestrzeni powietrznej prowadzono na początku konfliktu przez stronę, która zamierzała uchwycić lub już uchwyciła inicjatywę strategiczną. Zasadą jest dążenie do zaskakującego rozpoczęcia ofensywy powietrznej już w pierwszych uderzeniach ogniowych oraz maksymalizowania strat przeciwnika. Ułatwia to i przyspiesza zdominowanie przestrzeni powietrznej, przy czym atakujący wykonuje cały czas działania podtrzymujące uzyskany poziom opanowania przestrzeni powietrznej przeciwnika. W tym czasie niszczy się najbardziej newralgiczne elementy systemu obronnego wroga, aż do uzyskania pełnego zwycięstwa. Istotą tej formy opanowania przestrzeni powietrznej jest ofensywne użycie sił - szczególnie lotnictwa- na całą lub możliwą głębokość terytorium i ugrupowania przeciwnika oraz niszczenie jego sił powietrznych i ich infrastruktury, a także środków przeciwlotniczych innych rodzajów sił zbrojnych. Pomimo ofensywnego charakteru tej fazy, uczestniczą w niej również

środki defensywne ze składu obrony powietrznej i przeciwlotniczej, które odpierają naloty i uderzenia środków napadu powietrznego przeciwnika.

W każdej formie walki o opanowanie przestrzeni powietrznej mającej charakter zaczepny, systematycznie realizowane są dwa rodzaje działań: ofensywne, jako zasadnicze w opanowaniu przestrzeni powietrznej oraz defensywne, które również są podporządkowane głównemu celowi. Przebieg wojny 1967r. dowodzi, że niemal jednocześnie z rozpoczęciem powietrznej ofensywy, przechodziły do ofensywy siły lądowe i morskie. Należy wskazać, że ta forma walki ofensywnej jest najwyższą i najbardziej zdecydowaną formą użycia sił zbrojnych w opanowaniu przestrzeni powietrznej, a utrzymanie jej warunkuje pomyślne działania wojsk lądowych i morskich. Zasadniczym celem i treścią prowadzenia takiej formy opanowania przestrzeni powietrznej jest zdobycie przewagi, panowania lub dominacji w powietrzu. Oznacza to doprowadzenie do takiej sytuacji w przestrzeni powietrznej, w której osiąga się nie tylko korzystny stosunek sił, czyli przewagę liczbową w lotnictwie, ale następuje również przejęcie inicjatywy strategicznej i stworzenie warunków do narzucania swojej woli siłom powietrznym przeciwnika. Dzięki temu własne lotnictwo miało swobodę wykorzystania przestrzeni powietrznej i mogło prowadzić działania z pozycji dominującej. Natomiast wszystkie pozostałe rodzaje sił zbrojnych i wojsk miały możliwość pomyślnego wykonywania zadań bez zagrożenia i skutecznego przeciwdziałania lotnictwa przeciwnika. Według uzyskanych doświadczeń walka o charakterze zaczepnym zmierzająca do opanowania przestrzeni powietrznej obejmuje:

- zwalczanie lotnictwa na lotniskach z jednoczesnym niszczeniem lotnisk;
- zwalczanie lotnictwa w powietrzu;
- obezwładnianie środków obrony powietrznej i przeciwlotniczej wojsk;
- niszczenie systemu dowodzenia lotnictwem, obroną powietrzną i przeciwlotniczą wojsk;
- zwalczanie infrastruktury sił powietrznych zasobów oraz środków wojsk lotniczych i obrony powietrznej.

Zwalczanie lotnictwa na lotniskach uznano za najskuteczniejszy sposób prowadzący do opanowania przestrzeni powietrznej. W związku z tym uderzenia na lotniska wykonywano ze szczególną intensywnością w początkowej fazie wojny

(1967, 1973). Do realizacji tego zadania przewidziano i wydzielono całość lotnictwa uderzeniowego. Niszczenie dróg startowych uznano za najefektywniejszy sposób zmniejszenia aktywności działań lotnictwa przeciwnika. Do ich uszkodzenia na jednym lotnisku można było użyć zaledwie kilku samolotów uderzeniowych, co dawało znaczną ilość jednocześnie atakowanych celów. Oznaczało to zablokowanie lotnictwa na zniszczonych lotniskach, aż do chwili odbudowy zniszczonych dróg startowych.

Inną formą walki o uzyskanie przewagi powietrznej było obronne wykorzystanie posiadanych sił i środków. Była to forma wymuszona, łącząca w sobie wysiłek wszystkich rodzajów sił zbrojnych, szczególnie sił powietrznych. Prowadzono ją wtedy, gdy strona przeciwna realizowała natarcie lotnicze. Uczestniczyły w niej siły powietrzne i inne rodzaje sił zbrojnych, będące obiektem inwazji przeciwnika. Powietrzne działania obronne były prowadzone jednocześnie z działaniami obronnymi sił lądowych i morskich. Wynikało to z faktu podjęcia przez Egipcjan i Syryjczyków działań wojennych, w drodze przeprowadzenia powietrznej fazy operacji zaczepnej, z jednoczesnym przejściem do działań wojsk lądowych i marynarki wojennej. Walkę o obronę izraelskiej przestrzeni powietrznej w tej formie prowadzono w początkowym okresie wojny oraz w jej toku, jako antynomiczną formę wobec zaczepnych działań powietrznych przeciwników. Tę walkę w obronie izraelskiej przestrzeni powietrznej prowadzono w celu załamania działań zaczepnych przeciwników, zachowania sprawności funkcjonowania państwa oraz zachowania zdolności bojowej i żywotności sił zbrojnych. Głównym celem tych działań było niedopuszczenie lub utrudnienie przeciwnikom zdominowania przestrzeni powietrznej. Aby zrealizować takie założenia, niezbędne było m.in. niespodziewane użycie własnych sił, łagodzenie i szybka likwidacja skutków uderzeń z powietrza oraz skuteczne niszczenie przeciwnika w powietrzu. W realizacji tych zamierzeń ważną rolę wykonywały inne rodzaje sił zbrojnych i wojsk. W walce o opanowanie przestrzeni powietrznej, uczestniczyły wszystkie rodzaje sił zbrojnych, gdyż wywalczenie jej i utrzymanie sprzyjało osiągnięciu celów w całym konflikcie militarnym.

**Wojska lądowe** jako najliczniejszy rodzaj sił zbrojnych, posiadając różne rodzaje wojsk i środków walki, angażowane były również do walki o opanowanie

przestrzeni powietrznej. Pożądane było takie użycie wojsk lądowych, by ich działania sprzyjały kształtowaniu dogodnych warunków siłom powietrznym do intensyfikowania walki o opanowanie jej trzeciego wymiaru. Należy nadmienić, że działania wojsk lądowych były wymierzone przeciwko obiektom, których zniszczenie zmniejszało aktywność lotnictwa drugiej strony oraz naruszało system obrony powietrznej i znacznie zdeorganizowało jego skuteczność. Takie użycie wojsk lądowych zapewniło większą swobodę działania nie tylko własnemu lotnictwu, ale również własnym związkom taktycznym i operacyjnym prowadzącym działania na lądzie. Po opanowaniu afrykańskiego brzegu Kanału Sueskiego (po 18.10.1973), działania rajdowe wojsk lądowych doprowadziły do zdeorganizowania już i tak poważnie obezwładnionego systemu obrony powietrznej wzdłuż kanału. W ten sposób niszczone stanowiska ogniowe artylerii przeciwlotniczej i baterii rakiet „Sam-2,3,4” w rejonie włamania.<sup>16</sup>

Innym rodzajem wojsk, będącym główną siłą wojsk lądowych w walce o opanowanie przestrzeni powietrznej nad własnym ugrupowaniem, były wojska obrony przeciwlotniczej. W walce tej używano również broni pokładowej i strzeleckiej wojsk lądowych. Wzrastający udział wojsk obrony przeciwlotniczej w walce o opanowanie przestrzeni powietrznej nad własnym terytorium wynikał z bardzo dużego nasycenia wszystkich rodzajów wojsk różnymi środkami przeciwlotniczymi. Wojska obrony przeciwlotniczej podejmując obronę obiektową wojsk lądowych, znacznie zwiększyły skuteczność walki z przeciwnikiem powietrznym. Ich udział w walce o opanowanie przestrzeni powietrznej znacznie wzrósł po 1970r., gdy udało się je operacyjnie podporządkować i wkomponować w system obrony powietrznej. W ten sposób utworzono zintegrowany i jednolity system do walki z celami powietrznymi. Nie można takiego rozwiązania dopatrywać się po stronie arabskiej, która ponosiła straty samolotów od własnego ognia (około 70 maszyn).

W określonych sytuacjach wymierny wkład w walkę o opanowanie przestrzeni powietrznej wniosły również wojska powietrznodesantowe.

---

<sup>16</sup> Ch. Herzog, tamże s. 280.

W prowadzonych działaniach wojennych w 1973r. siły powietrznodesantowe prowadziły okresowe działania w głębi ugrupowania przeciwnika, niszcząc pododdziały rakiet i artylerii przeciwlotniczej, obezwładniano radiolokacyjne posterunki wykrywania i naprowadzania. W dniu 18 października 1973r. opanowano egipskie lotnisko Fayid leżące po afrykańskiej stronie, dokonując pomyślnego desantowania batalionu przy użyciu tylko dwóch samolotów transportowych C-130 „Hercules”. Wskazane przykłady świadczą o znacznym zakresie możliwych działań wojsk lądowych w walce o opanowanie przestrzeni powietrznej. Działania te stanowią bowiem jeden z zasadniczych czynników integrujących wspólne wysiłki wojsk lądowych i sił powietrznych. Opanowaniem trzeciego wymiaru walki są w równym stopniu zainteresowane oba rodzaje sił zbrojnych.

Lotnictwo, ze względu na swoje możliwości i właściwości bojowe może przenosić działania z jednych teatrów i kierunków na inne. Również udział wydzielonych sił marynarki wojennej w walce o opanowanie przestrzeni powietrznej nad lądowymi teatrami działań wojennych był powszechny. Należy przy tym wspomnieć o tym, że lotnictwo ze składu sił powietrznych, prawie z takim samym zaangażowaniem jak w walkach o opanowanie przestrzeni powietrznej nad lądowymi teatrami działań, uczestniczyło w działaniach o przewagę nad morskimi przestrzeniami powietrznymi. Brak przeszkód terenowych z kierunku nadmorskiego (otwarta przestrzeń) powoduje, że są tam rozmieszczane bardzo silne zgrupowania naziemnych środków obrony powietrznej (rakiet ziemia-powietrze dużego i średniego zasięgu) oraz posterunków radiolokacyjnych. Pokonanie tego systemu w formie przełamania było bardzo skomplikowane i wiązało się z dużymi stratami. Dlatego do aktywnego niszczenia nabrzeżnego systemu obrony powietrznej włączano małe okręty, kutry oraz inne ogniowe siły nawodne marynarki wojennej. Uzbrojenie pokładowe fregat, niszczycieli, kutrów raketowych zapewniało możliwość rażenia wymienionych celów rozmieszczonych na lądzie na głębokość do kilku kilometrów. Takie wykorzystanie sił nawodnych istotnie przyczyniło się do pokonania egipskiej obrony powietrznej. W 1973r. kanonierki izraelskie zniszczyły egipskie pododdziały rakiet przeciwlotniczych rozmieszczone od strony Morza Śródziemnego i otworzyły korytarz dla lotnictwa. Izraelskie lotnictwo bez żadnego przeciwdziałania obrony przeciwlotniczej pokonało,

a właściwie przeleciało przestrzeń nad wybrzeżem morza, by następnie zaatakować wybrane obiekty na egipskim terytorium.

Szczególnego znaczenia nabrała ofensywna forma opanowania przestrzeni powietrznej zastosowana podczas interwencji w Libanie w 1982r.<sup>17</sup> Cechowały ją znane już i stosowane okoliczności, wzbogacone o nowatorski udział innych rodzajów wojsk. Generalnie można stwierdzić, że działania te cechowały się najwyższą determinacją o opanowanie przestrzeni powietrznej, przedsięwzięciami zmierzającymi do zdominowania trzeciego wymiaru wojny. W odróżnieniu od poprzednich konfliktów zbrojnych dominację w powietrzu wywalczono nie atakując żadnego lotniska syryjskiego, przez co nie narażano samolotów na zestrzelenie. Pokonanie syryjskiego systemu OP i OPL dokonano przy zintegrowanym wykorzystaniu innych rodzajów wojsk, w formie ofensywnej, a zniszczenia lotnictwa syryjskiego nastąpiło w powietrzu. Oprócz sprawdzonych zasad użycia innych rodzajów wojsk w walce o zdominowanie przestrzeni powietrznej, zastosowano również inne nowatorskie rozwiązania. Dotyczyło to przede wszystkim użycia bezpilotowych aparatów latających i wojsk raketowych. Szczególnego podkreślenia wymaga fakt znacznego udziału aparatów bezpilotowych w walce o opanowanie przestrzeni powietrznej. Przy czym środki bezpilotowe wchodziły w skład sił powietrznych, jak również w struktury centralnego podporządkowania podlegające wywiadowi wojskowemu. Ich działania rozpoznawcze, obezwładniające ogniowo i radioelektronicznie, zsynchronizowane z działaniami i nalotami lotnictwa, w znacznym stopniu wpłynęły na wyniki walki o opanowanie przestrzeni powietrznej w dolinie Beeka.

Siły powietrzne powszechnie stosowały środki radioelektroniczne m.in. dla celów rozpoznania, dowodzenia, naprowadzania, powiadamiania i kierowania różnymi środkami rażenia. Środki te w dużym stopniu decydowały o efektywności działań lotnictwa oraz obrony powietrznej i przeciwlotniczej. Ich obezwładnianie radioelektroniczne nie tylko z powietrza, ale i również przez stacjonarne siły walki radioelektronicznej wojsk lądowych, stało się regułą walki zbrojnej.

---

<sup>17</sup> I. Rabinovich, *The War for Lebanon 1970-1983*, Londyn 1984, s. 78.

Sukces w walce o opanowanie przestrzeni powietrznej zależał od tego, w jakim stopniu udało się wyeliminować lub zmniejszyć możliwości środków radioelektronicznych sił powietrznych strony syryjskiej. Uderzenia i natarcie radioelektroniczne osiągnęło szczególną aktywność i moc tuż przed nalotami lotnictwa i w ich trakcie. We współczesnych konfliktach zbrojnych, jak wskazują doświadczenia, nie sposób pominąć natarcia radioelektronicznego wymierzonego przeciwko lotnictwu i obronie powietrznej strony przeciwnej. Jest to konsekwencją, ale i efektem wspólnego planowania działań przeciwko siłom powietrznym strony przeciwnej na szczeblu strategicznym.

Innym rodzajem wojsk który w znaczącym stopniu wpłynął na wyniki walki o opanowanie przestrzeni powietrznej w 1982r. były **wojska raketowe i artyleria**. Typowymi obiektami dla ich ognia były środki obrony powietrznej rozmieszczone w pierwszym rzucie wojsk lądowych: baterie rakiet przeciwlotniczych średniego i bliskiego zasięgu; posterunki wykrywania i naprowadzania; baterie, plutony artylerii i rakiet przeciwlotniczych w osłonie związków taktycznych pierwszego rzutu. Zasięg uderzeń rakiet i ich skuteczność sprawiły, że wymienione elementy wroga mogły być niszczone. Ich wybór i podział między lotnictwo uderzeniowe i rakiety stanowi zatem niezbędny element decydowania na szczeblach operacyjnych i strategicznych. Użycie wojsk raketowych i artylerii w walce o zdominowanie przestrzeni powietrznej odbywał się w ścisłej synchronizacji z działaniami lotnictwa, co zapewniało efektywne wyniki w oddziaływaniu na siły powietrzne wroga. Generalnie należy stwierdzić, że wywalczenie i utrzymanie przewagi w powietrzu w strefie walk, izraelskie lotnictwo osiągało w każdym konflikcie, dopracowując się nowatorskich rozwiązań z uwagą śledzonych przez specjalistów wojskowych na całym świecie. Można stwierdzić, że było pionierem w wyznaczaniu kierunku zmian i zaangażowaniu innych rodzajów wojsk podczas realizacji tego zadania.

Oprócz realizacji wymienionych zadań we wspomnianych konfliktach ściśle współdziałano z siłami lądowymi i morskimi. Lotnictwo izraelskie od początku swojego istnienia ogromną wagę przywiązywało do bezpośredniego wsparcia ogniowego wojsk. Jeszcze przed proklamowaniem niepodległego państwa, nieliczne agencje i kluby lotnicze pozwoliły osadnikom żydowskim oswoić się z lotnictwem,

poznać jego zalety, a także zbudować zręby przyszłych sił powietrznych. Pierwsze zadania jakie wykonywały samoloty tych agencji i klubów był transport osób i żywności oraz rozpoznanie i łączność. Kiedy doszło do pierwszych walk pomiędzy osadnikami a ludnością arabską, piloci musieli wykonywać także bojowe zadania polegające na wsparciu własnych, stosunkowo niewielkich oddziałów. Pierwsze bojowe wyloty powstającego lotnictwa wymierzone były przeciwko wojskom egipskim nacierającym na Askalon.<sup>18</sup> Była to pierwsza bojowa akcja podyktowana pogarszającą się sytuacją na froncie południowym. Kolejne bojowe wyloty skutecznie powstrzymywały nacierające wojska jordańskie. W znacznej mierze dzięki działaniom lotnictwa zatrzymano natarcie wojsk arabskich na wszystkich frontach. W końcowej fazie wojny 1948-49r. Izraelczycy prowadzili działania w celu opanowania dróg do oddalonych osad na pustyni Negev. Przeprowadzono je w ramach operacji „Ten Plagues” w dwóch etapach, a jej powodzenie w znacznym stopniu zależało od lotnictwa. Działania lotnicze cechowała duża intensywność lotów, początkowo zwłaszcza samolotów transportowych, później już tylko bojowych. W wyniku przeprowadzonej ofensywy, dzięki intensywnemu wsparciu wojsk lądowych, opanowano tereny leżące na pustyni Negev. Na tym terytorium wyeliminowano egipską kontrolę, ustanowiono przewagę militarną której od tamtej pory już nie utracono.

Podczas kolejnego konfliktu w 1956r. izraelskie lotnictwo realizowało tylko wsparcie wojsk lądowych, ponieważ tak przyjęto w trójstronnych założeniach sojuszniczych. Do głównych zadań wykonywanych na rzecz wojsk lądowych od początku do końca działań wojennych przez lotnictwo izraelskie należały:

- rozpoznanie na korzyść dowództw i sztabów;
- wsparcie ogniowe (pośrednie i bezpośrednie);
- osłona zgrupowań wojsk przed działaniami lotnictwa egipskiego;
- zapewnienie transportu powietrznego;
- transport powietrzny środków materiałowych;

---

<sup>18</sup> K. Hellebrand, tamże s. 29.

O sprawności izraelskiego lotnictwa świadczy to, że dzięki intensywnemu wsparciu lotniczemu i zapewnieniu transportu środków materiałowych w wojnie 1956r. walczące wojska lądowe Izraela w ciągu 100 godzin opanowały Kanał Sueski. Egipcjanie utracili Synaj. W rękach izraelskich znalazła się Strefa Gazy i duże ilości nowoczesnego sprzętu wojskowego pochodzącego z państw bloku wschodniego.

W wojnie 1967r. najważniejszym zadaniem było wywalczenie panowania w powietrzu, po czym przystąpiono do wsparcia działań wojsk lądowych. Nie znaczyło, to wcale, że w początkowej fazie konfliktu nie realizowano tego typu zadań. Do zadań związanych z realizacją wsparcia wykorzystano samoloty szkolne, co miało miejsce głównie na froncie jordańskim. W kolejnej fazie konfliktu do realizacji lotniczego wsparcia wykorzystywano pozostałe samoloty. Na froncie południowym lotnictwo wspierało uderzenia wojsk lądowych oraz niszczyło cały system logistyki, pozbawiając wojska na Synaju zaopatrzenia: głównie w wodę, paliwo i amunicję. Już drugiego dnia system logistyczny wojsk egipskich na Synaju przestał istnieć. Atakowanie piechoty bombami zapalającymi i napalmowymi doprowadzało do dezorganizacji systemu obrony, a nawet paniki całych pododdziałów egipskich. Dopiero trzeciego dnia wojny, 8 czerwca 1967r. oraz w nocy 8/9 czerwca tego roku lotnictwo izraelskie przystąpiło do zmasowanych uderzeń na rejony umocnione wojsk syryjskich. Pod osłoną lotnictwa wojska lądowe zajmowały pozycje do natarcia, a wysiłek lotnictwa przeniesiono na odcięcie dopływu odwodów i zaopatrzenia.<sup>19</sup> W wyniku intensywnego wsparcia lotniczego opanowano na południu Półwysep Synaj aż po Kanał Sueski, na wschodzie odzyskano Judeę, Samarię, Jerozolimę, dochodząc do rzeki Jordan. Natomiast na północy zajęto Wzgórza Golan.

W czasie wojny 1973r. działania lotnicze prowadzone były w ścisłym współdziałaniu z wojskami lądowymi, a współdziałanie to miało charakter obustronnego świadczenia sobie „usług”. W początkowym etapie wojny wysiłek skupiono na froncie syryjskim. Po załamaniu natarcia syryjskiego, główny wysiłek lotnictwa został przeniesiony na front synajski. Momentami cały wysiłek lotnictwa skupiono na froncie egipskim. Generalnie można stwierdzić, że wsparcie wojsk

<sup>19</sup> Sztuka wojenna sił zbrojnych uczestniczących w wojnach lokalnych i ważniejszych konfliktach zbrojnych po II wojnie światowej, AON, Warszawa 1997, s. 102.

lądowych, w tym bezpośrednio i izolacja rejonu działań, było zadaniem zasadniczym realizowanym przez cały okres wojny 1973r. Podczas realizacji tego typu zadań doskonale sprawdził się przemodernizowany, stosownie do wymogów, samolot A-4 „Skyhawk”. Bardzo ważnym dla broniących się wojsk lądowych był lotniczy transport środków walki, których zwiększone zużycie w początkowym etapie wojny spowodowało dokuczliwe braki. Dostarczane mostem powietrznym ze Stanów Zjednoczonych środki bojowe, dowożono samolotami transportowymi na broniące się odcinki frontów. Działania wojsk powietrznodesantowych skutecznie wspierało lotnictwo transportowe. Działania izraelskiego lotnictwa podczas wsparcia wojsk lądowych należy ocenić pozytywnie. Koncentrowało ono swój wysiłek, tam, gdzie toczyły się zaciekle walki i po częściowym obezwładnieniu, a potem przełamaniu obrony przeciwlotniczej wojsk państw arabskich, zapewniło skuteczne wsparcie własnych zgrupowań pancernych i zmechanizowanych, w istotny sposób przyczyniając się do ich sukcesu.

Podczas interwencji w Libanie w 1982r. realizację wsparcia wojsk lądowych prowadzono po wywalczeniu panowania w powietrzu w strefie walki. Wysiłek lotnictwa skupiono na wsparciu wojsk po zniszczeniu syryjskiego systemu OP i OPL w Dolinie Bekaa. W ramach wsparcia wojsk lądowych lotnictwo zwalczało obiekty pola walki, w tym szczególnie stanowiska ogniowe artylerii. Ponadto lotnictwo osłaniało desanty taktyczne transportowane przez lotnictwo i siły morskie, (11 morskich, 7 powietrznych). Osłaniano wojska w rejonie załadunku, przejścia morzem, przelotu jak również szczególnie w rejonie wysadzenia. Współdziałanie lotnictwa z wojskami lądowymi, polegające na wsparciu ich działań, walnie przyczyniły się do opanowania południowego Libanu aż po Bejrut Zachodni (do 12 czerwca 1982r).

Generalnie można stwierdzić, że wsparcie wojsk lądowych realizowano w każdym konflikcie zbrojnym prowadzonym z państwami arabskimi. Charakterystyczną wspólną cechą było to, że w każdym kolejnym konflikcie dopracowywano się ścisłego współdziałania, które systematycznie podnoszono na wyższy poziom organizacyjny. W wyniku uzyskanych doświadczeń w zakresie realizacji zadań lotniczego wsparcia, dopracowano się wielu osiągnięć, które szybko upowszechniały w skali światowej. W lotnictwie izraelskim utworzono pododdziały lotnicze specjalizujące się w realizacji

tego wsparcia. Ponadto uzyskane doświadczenia z realizacji tego typu zadań, zasadniczo wpłynęły na modernizację i wybór odpowiedniego samolotu szturmowego. Początkowo był to AT-6 „Harward-Texan” potem „Ouragan”, a docelowo został nim przemodernizowany A-4 „Skyhawk”. Modernizacja polegała na wymianie działek na większy kaliber, dodano wyposażenie w urządzenia ostrzegawcze i walki radioelektronicznej oraz wyrzutniki flar i dipoli. Te zmiany były podyktowane doświadczeniami bojowymi wyniesionymi przede wszystkim z wojny 1973r. Udoskonalenia te spowodowały, że stosunkowo stary typ samolotu został odmłodzony i w pełni mógł być wykorzystywany do tego typu działań.

### 3.4. Udział lotnictwa w działaniach specjalnych

Działania specjalne - to specyficzny konglomerat różnorodnych przedsięwzięć o charakterze wojskowym, prowadzonych w czasie pokoju, kryzysu i wojny na obszarze określonego kraju, w celu osłabienia potencjału politycznego, ekonomicznego, militarnego i morale przeciwnika.<sup>20</sup> Dziś wyróżnia się nie tylko dwie skrajne sytuacje w rozwiązywaniu spornych problemów: pokoju i wojny, lecz całą gamę stanów pośrednich. Celowym wydaje się stwierdzenie, że tak wielkie zróżnicowanie współczesnego świata, nawet w sytuacjach spornych, nie musi od razu prowadzić do wojny o charakterze globalnym. Jednak w potencjalnym konflikcie zbrojnym lub niezbrojnym, wojska i działania specjalne będą miały szerokie zastosowanie, znacznie szersze niż regularne formacje sił zbrojnych. W okresie pokoju, jest to koncepcja aktywnego wykorzystania wojsk, będąca przedłużeniem działań politycznych. Polityczno-wojskowe aspekty działań specjalnych powodują, że wymagają one skrytości, tajności i małej dostrzegalności na szczeblu narodowym. Większość tych działań ma charakter odwetu za różnorodne działania nazywane według międzynarodowego prawa terrorystycznymi.

Specjaliści (teoretycy i praktycy wojskowi) zajmujący się problematyką polityczno-militarną argumentują, że w obecnych uwarunkowaniach celowe jest

<sup>20</sup> H. Hermann, Działania specjalne w wojnach i konfliktach zbrojnych po II wojnie światowej, AON, Warszawa 2000, s. 12.

planowanie eskalacji odwetu, nie tylko ze względów politycznych, humanitarnych, ale również wojskowych. Poglądy swoje wspierali przykładami ograniczonych, selektywnych, ale niezwykle skutecznych uderzeń lotniczych. Między innymi atakiem izraelskim na reaktor atomowy w Iraku w 1981r., siedzibę OWP w Tunezji, rajdowym uderzeniem lotniczym sił powietrznych Stanów Zjednoczonych na Libię w 1986r. oraz precyzyjnymi atakami lotniczymi na obiekty w Iraku w czasie operacji „Pustynna Burza” w 1991r. Niektóre z ataków miały charakter uderzeń uprzedzających, realizowanych już w czasie pokoju. Doświadczenia dowodzą, że niezwykle skuteczne są odwety wykonane nieznacznymi, lecz niezwykle sprawnymi i zdeterminowanymi siłami, czego przykładem był izraelski desant na lotnisku Entebbe w Ugandzie w 1976r.

Zaprezentowane przykłady potwierdzają, że działania specjalne w obliczu zagrożenia bytu narodowego oddalają zagrożenie, o czym świadczy atak Izraela na iracki reaktor jądrowy. Ukazują również zdolność państwa do pomocy zagrożonym obywatelom, oddalonym o tysiące kilometrów od własnych granic. Izrael był w stanie i podejmował działania uderzeniowo-odwetowe bezpośrednio na bazy terrorystów. Największe ich skupienie znajdowało się w południowym Libanie, właściwie okupowanym przez OWP w latach 1970-82. Od 6 czerwca 1982r. siły zbrojne Izraela niszczyły bazy i oczyściły teren z OWP, która zmuszona była się wycofać do niechętnej jej Tunezji. Nawet i tam w roku 1985 okazało się, że kwatera główna OWP nie była poza zasięgiem Izraela. W 1991r. Izrael przeprowadził masową ewakuację czarnych wyznawców judaizmu z Etiopii objętej wojną domową, którym zagrażała klęska głodu. Tajnym mostem powietrznym ewakuowano 15000 Fallaszów z Etiopii.

Dla izraelskiego lotnictwa w arsenale działań specjalnych ważnymi zadaniami będą: wykonywanie misji rozpoznawczych i wywiadowczych; zapewnienie transportu lotniczego grupom specjalnym; prowadzenie misji o charakterze poszukiwawczo-ratowniczym; ratowanie zestrzelonych pilotów izraelskich na terenach kontrolowanych przez nieprzyjaciela, ewakuacja grup specjalnych bądź też dostarczanie im zaopatrzenia; wspieranie działań lotnictwa cywilnego itp. W prowadzonych działaniach specjalnych używano lotnictwa jako sprawdzonego i pewnego środka. Tę szczególną pozycję zawdzięcza ono swoim właściwościom i możliwościom bojowym,

które mogą sprostać wymaganiom tych działań i zapewnić osiągnięcie zakładanych celów.

\*

\*

\*

Dokonując oceny działań izraelskiego lotnictwa podczas wykonywania zadań o charakterze strategicznym dopatrywać się należy daleko idących zmian w formach i sposobach prowadzenia. Wzrastające możliwości samolotów, wzrost zasięgu ich bojowego oddziaływania, długotrwałości przebywania w powietrzu, precyzja i niszcząca siła uderzeń sugerują, by dopatrywać się w siłach powietrznych wyjątkowo skutecznego rodzaju sił zbrojnych w zakresie osiągania celów wojny. Lotnictwo racjonalnie zastosowane w walce pozostaje niezwykle elastycznym w użyciu i wysoce efektywnym narzędziem każdego konfliktu zbrojnego. Natomiast użyte niewłaściwie, przeciwko niewłaściwym obiektom błędnie zaplanowane i wyznaczone cele nie mogą wydobyć właściwości i atutów sprzętu oraz umiejętności ludzi.

Wywalczenie i utrzymanie przewagi w powietrzu wciąż stanowi podstawowy warunek pomyślnej obrony każdego kraju. Doświadczenia z prowadzonych konfliktów zbrojnych dobitnie wskazują na ścisłą współzależność między sytuacją w przestrzeni powietrznej a rezultatami działań prowadzonych na lądzie i morzu. Wynika z nich dobitnie, że nie zdarzyło się nigdy w historii prowadzonych wojen i konfliktów, aby strona prowadząca działania zaczepne osiągnęła zwycięstwo lub liczący się sukces, jeśli wcześniej nie dysponowała lokalną przewagą w powietrzu.

Przebieg walki o zdobycie przewagi w powietrzu ma bezpośredni wpływ na inne działania i dlatego przypisuje się tym działaniom najwyższy priorytet wszędzie, gdzie lotnictwo przeciwnika stanowi zagrożenie w realizacji planowanych działań. Każde użycie sił zbrojnych wymaga trwałego osiągnięcia swobody działań w powietrzu, którą nie tylko trzeba zdobyć ale jeszcze koniecznym jest ją utrzymać na określony czas. Bowiem przewagę w powietrzu wciąż uznaje się za obowiązujący warunek pomyślnego kontynuowania podjętych działań wszystkich rodzajów sił zbrojnych. Z tego względu w walce ze środkami napadu powietrznego planuje się wykorzystanie wszystkich dostępnych sił i środków. Jednak najaktywniejszą formą

obrony powietrznej przed środkami napadu powietrznego pozostają walki i bitwy powietrzne lotnictwa myśliwskiego.

W ślad za takim poglądem postępuje szybka modernizacja sprzętu lotniczego, w tym głównie samolotu wielozadaniowego. Warty podkreślenia pozostaje fakt, że nowoczesne lotnictwo jakim dysponuje Izrael, posiada możliwości eliminacji różnego rodzaju obiektów punktowych i płaszczyznowych pozostających daleko poza zasięgiem oddziaływania ogniowego środków wojsk lądowych i marynarki wojennej. Takie zastosowanie lotniczej potęgi, wymaga doskonalenia precyzji uderzeń lotnictwa. Niezależnie od pory doby i panujących warunków atmosferycznych nowoczesne systemy celownicze, kierowania lotniczymi środkami rażenia, oraz rozpoznawania powietrznych i nawodnych obiektów, przyczyniły się do wzrostu efektywności lotniczych uderzeń.

Wciąż aktualne pozostaje łączenie działań defensywnych z lotniczym elementem zaczepnym, upatrywanym w szybkim realizowaniu precyzyjnych uderzeń odwetowych. Ich celem było zawsze szybkie przenoszenie działań bojowych w głąb terytorium, na operacyjną głębię przeciwnika ale również systematyczne osłabianie jego potencjału bojowego, głównie poprzez niszczenie samolotów na lotniskach, dezorganizację systemu kierowania państwem i dowodzenia wojskami oraz angażowanie możliwie największych sił jego lotnictwa w działania typowo defensywne. Należy podkreślić, że skuteczność oddziaływania lotnictwa na zgrupowane na lotniskach samoloty przeciwnika jest wciąż znacznie większa, niż walka z nimi w powietrzu. Zazwyczaj eliminowana jest przy tym sieć lotniskowa, ograniczająca manewrowe możliwości lotnictwa przeciwnika, a zatem i jego skuteczność bojową.

Lotnictwo dla każdego państwa, dla Izraela również, jest najbardziej kosztownym rodzajem sił zbrojnych. Skuteczna obrona przeciwlotnicza i przeciwrakietowa wymaga zaangażowania najnowocześniejszych, a zarazem najdroższych technologii. Podyktowana wielkością budżetu sił zbrojnych szczupłość lotnictwa i sieci lotniskowej sprawia, że zazwyczaj nie jest ono w stanie samodzielnie, szczelnie osłonić wszystkie wrażliwe elementy i ważne ogniwa systemu obronnego państwa. Z tych względów koniecznością stało się uzupełnianie systemu obrony

powietrznej ugrupowaniami artylerii lub przeciwlotniczych rakiet dużego, średniego i małego zasięgu o dobrej mobilności do osłony ważnych z punktu widzenia interesów państwa, obiektów i zgrupowań wojsk. Dla wojsk lądowych i marynarki często stanowiły one jedyną osłonę ogniową przed bezpośrednim atakiem przeciwnika z powietrza.

We współczesnych uwarunkowaniach wykorzystywane przez lotnictwo uderzeniowe środki precyzyjnego rażenia przekształciły dotychczas wykorzystywane „narzędzie walki” w ostry i precyzyjnie uderzający w newralgiczne miejsca przeciwnika element oddziaływania ogniowego, stanowiąc niezwykle wyrazisty środek przymusu. Pozwoliło to z jego pomocą, demonstracyjnymi działaniami odstraszać przeciwnika, długotrwale utrzymywać w powietrzu, niespodziewanie precyzyjnie uderzać, znikać z przestrzeni powietrznej i znów się pojawiać w takt dyplomatycznych zabiegów, gdy zachodzi ku temu potrzeba.

## ROZDZIAŁ IV.

### PRZEOBRAŻENIA ZAŁOŻEŃ OPERACYJNEGO WYKORZYSTANIA LOTNICTWA.

Rozdział ten przedstawia ewolucję założeń wykorzystania izraelskiego lotnictwa w wymiarze operacyjnym, charakteryzujących realizację zadań strategicznych, którymi były : obrona izraelskiej przestrzeni powietrznej; atakowanie i niszczenie celów strategicznych na terytorium przeciwnika; wywalczenie i utrzymanie przewagi w powietrzu w strefie walki oraz współdziałanie z siłami lądowymi i morskimi; udział lotnictwa w działaniach specjalnych. Analizie i ocenie podlegają wydarzenia z lat 1948-1991, w których doszło do czterech znaczących wojen i niezliczonej ilości konfliktów zbrojnych. Uzyskane w ich toku wnioski i doświadczenia wskazują na zmiany w formach działań o charakterze operacyjnym.

#### **4.1. Działania operacyjne lotnictwa w obronie izraelskiej przestrzeni powietrznej**

Podczas pierwszych działań wojennych z użyciem nowopowstającego lotnictwa Izraela w latach 1948-1949, wykorzystywano tylko samoloty typu Avia S-199. Nie był to sprzęt najnowszy i nie odpowiadał poziomowi techniki posiadanej przez państwa arabskie. Jednak dzięki temu, że pilotowali je doskonale wyszkoleni zagraniczni piloci, odniesiono pierwsze sukcesy nad lotnictwem państw arabskich. Pierwsza akcja bojowa w obronie izraelskiej przestrzeni powietrznej nastąpiła 3 czerwca 1948r. Z lotniska Ekron, wystartował Mordechai Alon nad Tel Awiw i na oczach mieszkańców miasta zestrzelił dwie egipskie „Dakoty” w wersji bombowej. Od tego czasu Egipcjanie już nie bombardowali stolicy.

W wojnie 1956r. izraelskie lotnictwo było przewidziane do innego typu zadań, a obronę powietrzną zapewniały francuskie lotnicze siły sojusznicze. Wojna 1967r. prowadzona była typowo ofensywnie. Do działań defensywnych wydzielono tylko niewielki wysiłek lotnictwa myśliwskiego. Brały w nich udział w większości,

pozostałe dwumiejscowe „Mirage”, które nie wykazały się dużą aktywnością bojową. Zestrzeleń, sporadycznie atakujących samolotów irackich i jordańskich, dokonywano kierowanymi pociskami raketowymi typu „Hawk”. W wojnie 1973r. obronę przestrzeni powietrznej Izraela realizowano defensywnie. Większość działań sił powietrznych w czasie tej wojny prowadzono w formie obronnej. Izraelskie lotnictwo w przeddzień wybuchu wojny było ugrupowane w dotychczasowych stałych bazach lotniczych oraz w dodatkowych, znajdujących się na Synaju. Niektóre z nich zostały wybudowane na nowo jak Etzion, a inne adaptowano po byłych lotniskach egipskich: Refidim (poprzednia nazwa Bir Dżafdżafa) i Ophir (Sharm el Sejch). Takie ugrupowanie lotnictwa było wynikiem doświadczeń z wojny na wyczerpanie oraz zapewniało efektywne jego wykorzystanie w nowych granicach Izraela. Izraelskie lotnictwo myśliwskie zwalczało środki napadu powietrznego oraz prowadziło działania przeciwko obiektom naziemnym, zarówno w ramach wsparcia sił lądowych, bądź też w ramach walki o przewagę w powietrzu.

Zgodnie z założeniami izraelskiej doktryny wojennej, lotnictwo w przyszłej wojnie miało odegrać ponownie kluczową rolę. Stawiano przed nim wymóg utrzymania ciągłej zdolności do natychmiastowego użycia oraz błyskawicznego działania całością sił z dużą precyzją i natężeniem. Generalnie można stwierdzić, że izraelskie lotnictwo dowodzone przez gen. Beniamina Peleda było bardzo dobrze przygotowane do realizacji postawionych przed nim zadań, w stylu sprawdzonym podczas wojny sześciodniowej 1967r. Izraelskie lotnictwo przygotowywało się do nadciągającej wojny wychodząc z założenia, że na początku konfliktu będzie dość czasu, by skoncentrować uwagę na zagrożeniu raketowym, bez konieczności powstrzymywania przeciwnika na ziemi lub wspierania własnych wojsk lądowych. Zadanie lotnictwa izraelskiego polegało głównie więc na obronie przestrzeni powietrznej i nie miało obowiązku wspierać sił lądowych.<sup>1</sup>

Atak 240 samolotów bojowych w dwóch zmasowanych nalotach rozpoczął egipską inwazję 6 października 1973r. Nie był skierowany przeciwko poszczególnym formacjom izraelskim, ale koncentrował się na lotniskach, instalacjach radarowych, punktach dowodzenia oraz obozach wojskowych na Synaju. Zasięg nalotów egipskich

nie przekraczał linii: Baluza-Refidim-Tasa- przełęcz Mitla. Natomiast ataki syryjskie skierowane były przeciwko izraelskim siłom liniowym. Niewielki zasięg nalotów arabskiego lotnictwa utrzymywał się z niewielkimi wyjątkami przez całą wojnę. Najgłębiej sięgały naloty podejmowane przez lotnictwo egipskie pod koniec wojny. Dwa klucze, sześć samolotów typu „MirageV”, które przekazała Libia stronie egipskiej, zaatakowało znad morza rejon El Arish. Dwa egipskie bombowce typu Tu-16 próbowały atakować Eljat, z których jeden bombowiec zestrzelono w rejonie Abu Rudeis. Syryjczycy próbowali na północy Izraela atakować Hajfę samolotami Su-20. Jeden samolot zestrzelono pod Nahariją, kolejny zrezygnował z ponawiania ataków. Innym razem syryjski klucz Su-20 wtargnął w przestrzeń powietrzną Izraela, z którego trzy maszyny zestrzelono w północnej Galilei. Egipcjanie próbowali zrekompensować swoje niepowodzenia w bombardowaniach dalekiego zasięgu, wystrzeliwując pociski powietrze-ziemia typu „Kelt”.

Jednak lotnictwo izraelskie tym razem nie było już w tak komfortowej sytuacji jak podczas wojny 1967r. Aby pokonać lotnictwo państw arabskich i obezwładnić obronę przeciwlotniczą przeciwnika, musiano zastosować bardzo urozmaicone i różnorodne sposoby oraz formy walki. W pierwszym dniu wojny podstawowym sposobem wykorzystania lotnictwa były walki powietrzne np. 117 eskadra zwalczała egipskie samoloty nad półwyspem Synaj w rejonie bazy Refidim. Piloci z 107 eskadry zwalczali samoloty egipskie nad bazą lotniczą Ophir (z 12 atakujących samolotów egipskich zestrzelono 7). Natomiast eskadry z Hatzoru i Haterim przechwyciły 20 z 25 wystrzelonych z bombowców Tu-16 bezpilotowych środków napadu powietrznego typu AS-5 „Kelt” i zestrzeliły jednego z nosicieli. Szczególne zadanie przypadło w godzinach wieczornych 107 eskadrze. Było nim zwalczanie śmigłowców egipskiego desantu w rejonie przełęcz Mitla. W wyniku tych działań, egipski desant pozbawiono osłony lotniczej i likwidowano powolne, wrażliwe na zestrzelenie śmigłowce Mi-8, a całość desantu poważnie dezorganizowano.<sup>2</sup> W ciągu pierwszych dni wojny

<sup>1</sup> Chaim Herzog, tamże s. 305.

<sup>2</sup> G. Koncelmann, Die Schlacht um Israel, Monachium 1974; L. Ruehl, Israels letzter Krieg, Hamburg 1974; Zbiór sprawozdań obserwatorów i informatorów prasowych, Der Wustenkrieg, Frankfurt nad Menem 1974.

zniszczono 35 egipskich śmigłowców różnego typu, wiele z nich z pełną obsadą żołnierzy na pokładzie.

Dla osiągnięcia celów działań obronnych zachodziła konieczność obronno-zaczepegnego użycia izraelskiego lotnictwa. Zasadnym było dążenie do niszczenia obiektów przeciwnika w głębi jego terytorium. Dlatego ta forma składała się z dwóch jednocześnie realizowanych zadań: (1) defensywnej, zasadniczej w tej formie i polegała ona na niszczeniu środków napadu powietrznego siłami lotnictwa, obrony powietrznej oraz obrony przeciwlotniczej; (2) ofensywnej, kiedy to siłami lotnictwa niszczone najważniejsze elementy ugrupowania przeciwnika. Charakter działań w tej wojnie stworzył dużo aktywniejszą rolę dla kierowanych pocisków raketowych ziemia-powietrze typu „Hawk”, które broniły izraelskiej przestrzeni powietrznej, skutecznie zwalczając samoloty przeciwnika. Lotnictwo odegrało w tej wojnie istotną rolę. Przestrzeń powietrzna nad terenami Izraela pozostawała „czysta” przez całą wojnę. Ani jedna bomba nie spadła na kraj, a infrastruktura sił powietrznych pozostała nienaruszona. Wojna ta nadała dodatkowego impetu pracom nad rozwojem broni antyrakietowej, a w konsekwencji nad systemami obrony przed tymi bronią. Stała się także ważnym poligonem doświadczalnym w zakresie rozwoju koncepcji na temat wojny powietrznej.<sup>3</sup>

Obronę izraelskiej przestrzeni powietrznej w kolejnym konflikcie w 1982r. oparto na najnowocześniejszych samolotach myśliwskich F-15, które skutecznie broniły izraelskiego „nieba” przed środkami napadu powietrznego. Natomiast daleko poza granicami kraju (nad południowym Libanem) dochodziło do walk i bitew powietrznych. Podobnie jak w wojnie 1973r., charakter działań pozwolił na dużo aktywniejszą rolę w obronie przestrzeni powietrznej rakiet typu „Hawk”. Podobnie wojna w Zatoce Perskiej 1991r. wykazała wzrastającą rolę w obronie izraelskiej przestrzeni powietrznej również rakiet, ale tym razem zwalczającym irackie rakiety balistyczne typu „Scud”. Zestawy antyrakietowe typu „Patriot” skutecznie broniły izraelskiej przestrzeni powietrznej. Pomimo, że wystrzelono 38 „Scudów” na Izrael, kraj ten nie został wciągnięty do wojny i zachował się powściągliwie w nadziei zdobycia korzystnych rozstrzygnięć politycznych.

Generalnie można stwierdzić, że w rozpatrywanych wojnach i konfliktach obronę izraelskiej przestrzeni powietrznej najskuteczniej lotnictwo zapewniało wówczas, gdy ono samo realizowało samodzielną operację powietrzną. Wynikało to faktu, że w początkowej fazie konfliktu wyeliminowano z działań lotnictwo przeciwników na ziemi i w powietrzu. Strona przeciwna nie miała możliwości wykonania nalotu na Izrael. Doświadczenia z tych wydarzeń jednoznacznie wskazują na pozytywną i skuteczną, w obronie izraelskiej przestrzeni powietrznej, rolę innych rodzajów wojsk. Połączenie działań wojsk raketowych i artylerii przeciwlotniczej w zwalczaniu środków napadu powietrznego przeciwnika przynosi lepsze efekty niż wykorzystanie tylko lotnictwa.

#### **4.2. Atakowanie i niszczenie celów strategicznych na terytorium przeciwnika.**

Ważnym zadaniem realizowanym przez izraelskie lotnictwo było niszczenie celów strategicznych w głębi operacyjnej przeciwnika, co wyciskało swoje piętno na charakterze działań operacyjnych. W czasie wojny 1948-1949r. na ten cel przeznaczono ograniczony wysiłek lotnictwa. Pozwoliło to jednak ukazać arabskim sąsiadom potencjalne i realne możliwości oddziaływania lotnictwa nowopowstałego państwa na strategicznie ważne i odległe obiekty. W wojnie 1956r. realizowano głównie tylko wsparcie wojsk lądowych i tym samym nie wykonywano zadań w głębi operacyjnej Egiptu. Podczas kolejnej wojny 1967r. zaczepna forma użycia lotnictwa przesądziła o jej przebiegu już w początkowym etapie. Do dziś stanowi klasyczny przykład operacyjnego użycia lotnictwa w samodzielnej operacji powietrznej.

W Izraelu przykładano wielką wagę do udziału w wojnie lotnictwa i wywalczenia przez nie panowania w powietrzu, w skali operacyjnej i strategicznej. Po doświadczeniach wojny 1956r. przyjęto, że ideę izraelskiej strategii wojny błyskawicznej, najlepiej będzie odzwierciedlać atak na lotniska arabskich sąsiadów. Dlatego też od 1956r. szczególnie pilnie rozpracowywano dyslokację arabskich baz lotniczych i ich systemy obrony powietrznej. Od początku lat sześćdziesiątych istniał

---

<sup>3</sup> Studium ważniejszych konfliktów zbrojnych w świecie w latach 1970-1983, Warszawa 1985, s. 34.

już plan operacji powietrznej, który systematycznie aktualizowano. W wojnie 1967r. ówczesny dowódca lotnictwa gen. Hod wprowadził tylko nieznaczne poprawki do opracowanego już wcześniej planu pod kryptonimem „Moked”, (jego twórcą był Rafi Harlev, a autorem szczegółów Yak Nevo.)<sup>4</sup> O staranności i pieczołowitości izraelskich przygotowań niech świadczy fakt, że główny wysiłek szkoleniowy lotnictwa był już od 1962r. ukierunkowany właśnie na ten cel. Na pięciu makietach wybudowanych na izraelskich poligonach ćwiczone ataki przeciwko lotniskom przeciwnika, a zadania dla eskadr nieustannie zmieniano w miarę napływu nowych informacji z rozpoznania i danych z wywiadu. Nic więc dziwnego, że w dni poprzedzające operację zbędne były nadzwyczajne przygotowania.

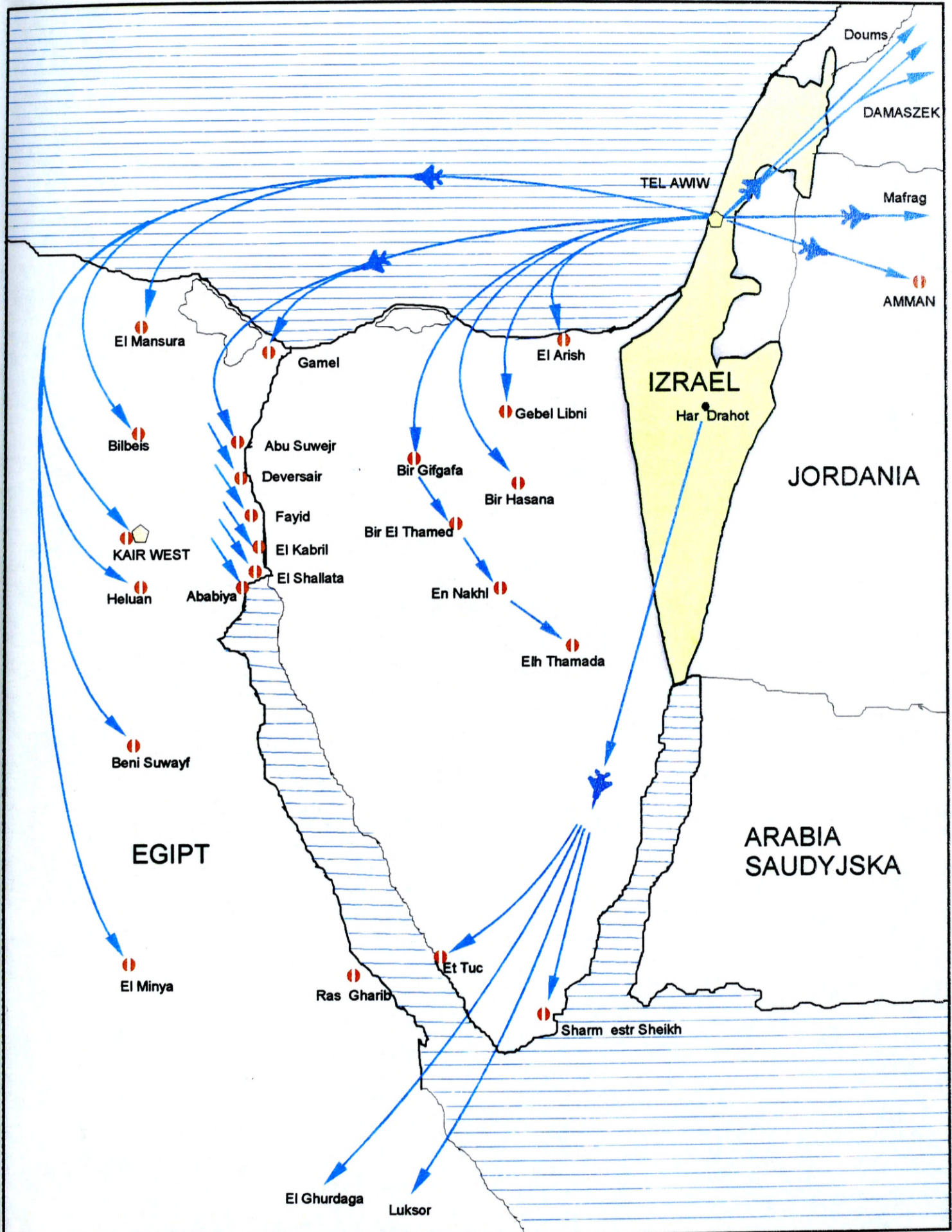
#### 4.2.1. Lotnicza operacja w wojnie 1967r.

**Operacja „Moked”** zakładała uderzenie na 19 lotnisk egipskich i warunkowe zaatakowanie 6 lotnisk syryjskich, 2 jordańskich i 2 irackich w przypadku dużej aktywności lotnictwa tych państw. Głównymi obiektami były lotniska na których bazowały samoloty bombowe, przede wszystkim Tu-16 oraz najnowocześniejsze myśliwce, którymi były wówczas MiG-21. Operacja z kilkoma wyjątkami zakładała, że podczas nalotu na lotniska podstawowym zadaniem lotnictwa będzie zniszczenie dróg startowych, a w dalszej kolejności dopiero samolotów. Wyjątkiem było część lotnisk na Synaju, których infrastrukturę zamierzano oszczędzić ze względu na planowane ich wykorzystanie w toku przyszłych operacji zaczepnych. W tym wypadku celem podstawowym były samoloty, szczególnie groźne ze względu na zaledwie kilkunastominutowy lot do najważniejszych izraelskich miast. Drugim wyjątkiem były 3 lotniska na południu Egiptu, których ze względu na dużą odległość nie można było zaatakować skutecznie bombami. Z podobnej przyczyny nie można było zakładać skutecznego zniszczenia dróg startowych lotnisk irackich (por. schemat 11).

---

<sup>4</sup> K. Hellebrand V. Radina, tamże, s. 130.

**PLAN UDERZENIA LOTNICZEGO NA LOTNISKA PAŃSTW ARABSKICH W CZERWCU 1967 r.** Schemat 11



Najważniejszym problemem stojącym przed lotnictwem Izraela było uzyskanie zaskoczenia. Aby je uzyskać, począwszy od kwietnia 1967r., lotnictwo tego kraju regularnie wykonywało loty demonstracyjne wzdłuż lądowej granicy z Egiptem, głównie nad pustynią Negev. W odpowiedzi każdorazowo strona egipska podnosiła gotowość bojową obrony przeciwlotniczej, a egipskie samoloty startowały do stref, aby skuteczniej odeprzeć spodziewany nalot. Po wylądowaniu samolotów izraelskich lądowali także Egipcjanie i wszystko wracało do normy. Już po kilku dniach Izraelczycy przyzwyczaili Egipcjan do tych lotów. Czujność egipskiej obrony powietrznej stopniowo słabła.<sup>5</sup> W dniu ataku 5 czerwca 1967r. o 5.45 samoloty izraelskie, tym razem szkolne, jak zwykle wystartowały do lotu demonstracyjnego nad Negev, aby wylądować o 6.30. Wraz z nimi wylądowały zaalarmowane tym lotem dyżurne pary egipskie. Egipskiej obronie powietrznej wydawało się, że będzie tak jak w dniach poprzednich. Tymczasem o 7.14 wystartowały do zmasowanego uderzenia pierwsze samoloty izraelskie, które wykonując lot na bardzo małej wysokości kierowały się nad Morze Śródziemne. Tam na wysokości delty Nilu część grup wykonała zakręt na południe - inne uczyniły to wcześniej lub później - by po ponownej zmianie kursu zaatakować lotniska z zachodu lub północnego zachodu. Ten kierunek nalotu okazał się być kompletnym zaskoczeniem dla egipskiej obrony powietrznej.<sup>6</sup> Skład izraelskiego lotnictwa przedstawia niżej zamieszczona tabela

SKŁAD LOTNICTWA IZRAELSKIEGO W DNIU 5. 06.1967 ROKU

Tabela Nr 8

Liczba samolotów	Typ samolotu	Numer eskadry	Lotnisko bazowe	Dowódca
65	„Mirage” III C	101	Hatzor	Amos Lapidot
	„Mirage” III C	117	Ramat David	David Ivri
	„Mirage” III C	119	Tel Nof	Ran Ronen
40	„Super Mystere”	105	Hatzor	Aharon Yalo Shavit
40-80	„Mystere” IVA	109	Hatzor	Amnon Halivni
	„Mystere” IVA	107 R	Tel Nof	Yonatan Shachal
51	„Ouragan”	113	Hatzor	?
	„Ouragan”	107 R	Ramat David/Lod	Ya'acov Ternier
25	„Vautour” II	110	Ramat David	?

<sup>5</sup> S. Czmur, Walka o panowanie w powietrzu, Warszawa 1988, s. 380.

<sup>6</sup> R. Jackson, Die Israeli Air Force Story, Stuttgart 1971, s. 150.

60	Fouga „Magister”	Szkoła Lotnicza	Hatzerim	?
18	„Nordatlas”	103	Tel Nof	?
5	Stratocruiser	120	Lod	?
30	„Dakota”	122	Lod	?
12	Bell 47G	123	Tel Nof	Amital Chason
2	Alouette II	125	Sde Dov	?
28	S-58/ CH-34	124	Tel Nof	Ellezer Cohen
4	Super Frelon	114	Tel Nof	Chaim Nave

Lot na małej wysokości był istotnym elementem zaskoczenia, ze względu na sieć arabskich posterunków radiolokacyjnych, z których najgroźniejszy - ze względu na położenie i wyposażenie - był jordański posterunek w Ajlun dysponujący stacją Marconi 547. Posterunek ten kontrolował całą przestrzeń powietrzną Izraela. Aby uniknąć wykrycia przez jordańską stację, samoloty po starcie podążały dolinami Gór Judejskich, przez co nie mogły być widoczne na ekranie radiolokatora, a po przekroczeniu linii brzegowej koło Hajfy dalszy lot wykonywały nad morzem na bardzo małej wysokości. Dodatkową trudnością w wykryciu izraelskich maszyn miały sprawić loty amerykańskich samolotów VI Floty z zespołu lotniskowcowego operującego we wschodniej części Morza Śródziemnego. Obecnością swoją samoloty te dezorientowały arabskie obsługi stanowisk dowodzenia obrony powietrznej. Oprócz opisanych przedsięwzięć zaplanowano wspólnie z marynarką amerykańską czynne i bierne zakłócanie radioelektroniczne.<sup>7</sup> Szczupłość sił w stosunku do zaplanowanych zadań ( Izrael dysponował tylko 277 samolotami, z których 226 było w jednostkach liniowych, w tym tylko 60 Mirage III C) i wynikająca stąd konieczność wielokrotnego użycia tych samych jednostek oraz wzmiankowany już problem uzyskania zaskoczenia, zmusił stronę izraelską do pieczołowitej koordynacji czasów poszczególnych uderzeń oraz starannego wyboru czasu pierwszego uderzenia.

Ostatecznie czas pierwszego zmasowanego nalotu zaplanowano na 8.45 czasu kairskiego (7.45 czasu obowiązującego w Izraelu). Uczyniono to z wielu powodów. Po pierwsze -większość egipskich dowódców przystępowała do pracy o 9.00 i w tym

<sup>7</sup> K. Hellebrand, V. Radina, tamże, s. 135.

czasie była w drodze do swoich jednostek. Po drugie - egipskie, ranne pary myśliwców lądowały zwykle o 8.35 na minimalnej pozostałości paliwa, a kolejne pary zgodnie z dotychczasowymi obyczajami startowały o 9.10 ( w międzyczasie podawano śniadanie ). Przewidywano więc, że w takiej sytuacji egipskie myśliwce nie będą w stanie skutecznie zwalczać samolotów biorących udział w pierwszym nalocie. Po trzecie, w końcu maja i w czerwcu nad Nilem i Kanałem Sueskim panowała zwykle mgła, która rozmywała się dopiero o 9.30. Po czwarte, taki czas ataku pozwalał pilotom izraelskim spać dłużej i tym samym wypocząć przed bardzo długim i wyczerpującym dla nich dniem. I wreszcie po piąte, istotne było również to, że o tej godzinie obrońcom egipskim słońce świeciło prosto w oczy.

Natomiast, aby skoordynować poszczególne uderzenia zaplanowano, że samoloty będą startowały grupami co 10 minut. Następnie miały wykonać 20 minutowy lot nad morzem i podejść do baz egipskich od północy lub północnego-zachodu. Harmonogram nalotu przewidywał, że w chwili, gdy pierwsza grupa będzie prowadziła atak, druga przekraczała linię brzegową, a trzecia startowała na wykonanie zadania. Każdy atakujący klucz miał przebywać nad celem 7 minut. Taki sam czas miała obsługa naziemna na uzbrojenie, zatankowanie i konieczną kontrolę każdej maszyny przed kolejnym startem.

Uwzględniając powyższe założenia zaplanowano następujący harmonogram nalotów :

- 8.25 - pierwsza grupa zbliża się do rejonu celu ;
- 8.35 - druga grupa startuje, a pierwsza przekracza linię brzegową ;
- 8.45 - trzecia grupa startuje, druga przekracza linię brzegową, pierwsza grupa atakuje ;
- 8.52 - pierwsza grupa wraca ;
- 8.55 - druga grupa atakuje, trzecia grupa przemierza nad egipskim terytorium;
- 9.02 - druga grupa wraca ;
- 9.05 - trzecia grupa atakuje ;
- 9.12 - trzecia grupa wraca, a pierwsza ląduje ;
- 9.22- pierwsza grupa startuje ponownie ;
- 9.44- pierwsza grupa atakuje po raz drugi .

Zgodnie z powyższym harmonogramem obrona przeciwlotnicza miała tylko trzy minuty przerwy między kolejnymi uderzeniami. Jedynym słabym punktem była 30 minutowa przerwa między atakiem trzeciej grupy, a ponownym atakiem pierwszej. Do ochrony własnej przestrzeni powietrznej przeznaczono dwie pary samolotów, z których jedna dyżurowała w powietrzu, a druga na lotnisku w gotowości do startu. Do pierwszego uderzenia użyto w sumie 185 samolotów w trzech grupach.<sup>8</sup> W pierwszym uderzeniu na lotnisku Kair Zachodni pierwsze trzy atakujące klucze zniszczyły 16 samolotów Tu-16 ze stratami 1 Mirage'a i 1 Super Mystere'a. Kolejny cel jakim było lotnisko Kair Międzynarodowy, gdzie oprócz cywilnych samolotów bazowała eskadra MiG-21, został zaatakowany z równie pomyślnym skutkiem. W wyniku ataku zniszczone zostały 4 MiG-21 i większość betonowych dróg startowych, przez co pozostałe samoloty zostały zablokowane na lotnisku. Na kolejnym lotnisku Abu Sueir, gdzie bazowały MiG-21 i Il -28 najpierw zniszczono pasy startowe, a potem 4 MiG-21, które próbowały wystartować podczas nalotu. Na lotnisku Inshas bazowały MiG-21, cel ten przypadł kluczowi ze 119 eskadry, który najpierw zniszczył drogę startową i dyżurujący na lotnisku klucz samolotów. Lotnisko Fayid, gdzie bazowały Su-7, MiG-21, i MiG-19 zostało zaatakowane przez klucz „Mystere'ów. Zablokowały one najpierw pas startowy, a potem zaatakowały 16 MiG-ów. Podczas ataku dowódca dywizjonu Jonatan Shachal zaatakował startujący samolot MiG-21, który eksplodował uszkodzając jego własny samolot. Pilot zmuszony był katapultować się nad Półwyspem Synaj, gdzie nocą znaleziono go i ewakuowano. Atak na lotnisko Beni Suef był częściowo uderzeniem w próżnię, gdyż oczekiwane tam bombowce Tu-16 przebazowano na lotnisko Kair Zachodni, gdzie zostały zaatakowane przez inny klucz. Atakujący zniszczyli jednak drogi startowe i kilka obiektów lotniskowych. Lotnisko Kabrit, gdzie bazowały MiG-15 i MiG-17. zaatakowane zostało „Super Mystere'ami”. Najpierw zniszczono pas startowy, a w czasie kolejnego ataku kilka samolotów MiG-15, MiG-17 i dwa Il-14. Nad lotniskiem samoloty izraelskie zaatakowała para MiG-ów, które zestrzelono.

---

<sup>8</sup> Karl Stich, Die israelische Aggression gegen die arabischen Staaten im Juni 1967, Drezno 1981, s. 71.

Kolejne zaatakowane lotniska znajdowały się na Półwyspie Synaj. Jako pierwsze zostało zaatakowane lotnisko El Arish. Dróg startowych na tym lotnisku nie zniszczono, gdyż zgodnie z planem miano to lotnisko wykorzystać do zaopatrywania nacierających wojsk lądowych. Grupa uderzeniowa pochodząca ze 119 eskadry zniszczyła pociskami raketowymi i działkami pokładowymi sześć bazujących tam MiG-ów-17. Po ataku nieprzerwanie patrolowano nad lotniskiem, aż do jego obsadzenia przez izraelskie wojska lądowe. Lotnisko Dżebel Libni zaatakował klucz „Mystere'ów” i zniszczył pas startowy dokładnie w miejscu, gdzie krzyżował się z drugim, a w kolejnym ataku zniszczył 13 samolotów MiG-17 i MiG-19. Na lotnisku tym, tak jak planowano, pozostało 2,5 km nieuszkodzonej drogi startowej, co umożliwiło start i lądowanie samolotów transportowych. Kolejne grupy „Mystere'ów” i „Ouraganów” zaatakowały to lotnisko bombami z zapalnikami czasowymi, które wybuchały w nieregularnych odstępach, uniemożliwiając naprawę lotniska.

Na lotnisku Bir Dżafdżafa atakująca formacja „Mystere'ów” zniszczyła drogi startowe i zapaliła bazujące tam samoloty transportowe i śmigłowce, a na lotnisku Bir Tamada- atakujący zniszczyli pas i samoloty transportowe An-12. Zgodnie z planem atakujące formacje miały przebywać nad celem 7 minut. W niektórych przypadkach praktycznie przebywały tam do przylotu następnego klucza, tak było np. nad lotniskiem Kair Zachodni. Ogółem podczas pierwszego zmasowanego ataku zostało zniszczonych 197 egipskich samolotów, gdy tymczasem strącono tylko 8 izraelskich maszyn. Skutecznym lotniczym środkiem rażenia niszczącym samoloty przygotowujące się do startu i posiadające już uruchomione silniki pracujące na startowym reżymie, okazały się francuskie pociski raketowe klasy „powietrze - powietrze” Matra-530 z głowicami na podczerwień. Pociski te były odpalane z wysokości 1800 metrów zanim zrzucono bomby.

Drugie uderzenie na lotniska egipskie rozpoczęło się o 9.00. Tym razem wystartowało 115 maszyn, które zniszczyły dalszych 107 egipskich samolotów, w tym wszystkie pozostałe Tu-16. Oprócz wcześniej atakowanych lotnisk zostały zaatakowane także lotniska południowego Egiptu: El Mansura, El Minya, Almaza, Luxor, Deversoir, Hurghada, Ras Banas, Bilbeis i Heluan. Podczas tego uderzenia

stracono tylko 1 samolot. Podczas drugiego nalotu miała miejsce także eliminacja lotnisk położonych w Egipcie południowym. Lotniska te znajdowały się na granicy taktycznego promienia działania izraelskich maszyn. Dlatego też do uderzenia na nie użyto „Vautoury” ze 110 eskadry bazującej w Ramat David. Samoloty te przyleciały na lotnisko Hatzerim, które było najbardziej wysuniętym na południe lotniskiem izraelskim, gdzie zostały dotankowane przed startem na wykonanie zadania. Ze względu na dużą odległość, lot wykonywano na wysokości 8000 metrów i na ekonomicznym zakresie pracy silnika. „Vautoury” przeleciały nad Zatoką Akaba i Morzem Czerwonym, aby wejść w przestrzeń powietrzną Arabii Saudyjskiej następnie rozdzieliły się: jedna grupa zmierzała wykonać uderzenie na Luxor, druga na Ras Banas. Na lotnisku Ras Banas zaskoczenie było całkowite. Egipcjanie nie przypuszczali, że lotnictwo izraelskie jest w stanie wykonać atak na taką odległość, dlatego wszystkie bazujące tam Il-28 były niezamaskowane i doskonale widoczne z odległości kilkunastu kilometrów. Atak na Luxor był trudniejszy. Egipska OPL nie została zaskoczona i jeden z atakujących samolotów został zestrzelony. Po ataku samoloty ponownie osiągnęły wysokość 8000 metrów, a drogę powrotną pokonywały na jednym silniku. Lądowały w Elijacie, gdzie po zatankowaniu wróciły na lotnisko Hatzerim. Warto zauważyć, że w akcji przeciwko lotniskom na południu jedynym uzbrojeniem samolotów (oprócz zbiorników dodatkowych) były tylko działka.<sup>9</sup>

Około 11.00 zaatakowano Egipt po raz trzeci. Tym razem celem były stacje radiolokacyjne i system obrony powietrznej, w tym głównie stacje naprowadzania rakiet. Zaatakowano 23 stanowiska. Tylko na Półwyspie Synaj zostało zniszczonych 16 posterunków radiolokacyjnych. Efektem tego nalotu było utrudnienie działań samolotom egipskim, które w kolejnych dniach, sporadycznie startując, nie mogły być skutecznie naprowadzane na cele powietrzne. Około godziny 10.00 pierwszego dnia wojny włączyło się do walki lotnictwo Jordanii. O 10.40 zaatakowało lotnisko Kafar Sirkin i dom Mosze Dajana. W związku z tym rozpoczęto likwidację jordańskiego lotnictwa, kierując przeciwko niemu główny wysiłek. O 12.45 zaatakowano lotnisko Amman kluczem „Mystere'ów” niszcząc bazujące tam samoloty.

---

<sup>9</sup> K. Hellebrad V. Radina, tamże, s.139.

Podczas ataku doszło do walk powietrznych z „Hunterami” lotnictwa jordańskiego; 2 „Mystere’y” zostały zestrzelone. Grupy uderzeniowe ze 119 eskadry przecelowano z egipskiego lotniska Ghardaka na jordańskie lotnisko H-5 (Hotel -5). Na lotnisku tym szkolono pilotów na myśliwcach F-104. Na dzień przed atakiem samoloty te przebazowano wraz z personelem amerykańskim do tureckiej bazy NATO w Cigli.<sup>10</sup> Podczas ataku na lotnisko Mafraq doszło do kolejnych walk powietrznych. Około godziny 14.00 jordańskie lotnictwo przestało istnieć. Pozostałe ocalałe samoloty i personel latający przesunięto do Iraku. W godzinach popołudniowych natomiast zaatakowano „Mystere’ami” wspomniany już posterunek w Ajlun. W tym samym czasie do walki włączyło się irackie lotnictwo, które zaatakowało lotnisko Ramat David. „Vautourami” w odwecie zaatakowane zostało lotnisko H-3 ( Hotel-3).

O 11.55 do wojny włączyła się również Syria. Syryjskie samoloty zaatakowały rafinerię ropy w Hajfie i małe lotnisko Meggido. W odwecie w ciągu godziny lotnictwo izraelskie rozpoczęło serię nalotów na Damaszek, Marij Riyal, Damyr i Seiqal, a o 16.00 zaatakowało lotnisko T-4 (Tango-4). Podczas tego ostatniego ataku doszło do walk powietrznych. Następnego dnia tj. 6 czerwca 1967r., kiedy ponownie uaktywniło się lotnictwo irackie, zaatakowano jeszcze raz lotnisko H-3. Do ataku użyto mieszaną formację „Vautourów” i „Mirage’y”. W rejonie atakowanego lotniska doszło do walk powietrznych. Trzeciego dnia wojny lotnictwo izraelskie atakowało pozycje PZR S-75 „Dvina”, które po zniszczeniu lotnictwa państw arabskich, stały się głównym przeciwnikiem. 7 czerwca przeprowadzono ostatni atak na irackie lotnisko H-3 i znów doszło do walk powietrznych. Operacja mająca na celu zniszczenie lotnictwa państw arabskich zakończyła się pełnym powodzeniem. Straty lotnictwa Izraela i państw arabskich przedstawiają niżej zamieszczone tabele.

---

<sup>10</sup>M. Rubinstein R. Goldman, *The Israeli Air Force Story*, s 182.

## STRATY LOTNICTWA IZRAELSKIEGO

Tabela Nr 9

Data	Mirage	Super Mystere	Vautour	Mystere	Ouragan	Fouga Magister	Razem
5/6	2	4	2	8	1	-	17
6/6	2	1	1	1	?	?	5-10
7/6	1	1	2	-	?	?	4-10
8/6	-	2	-	-	3	?	5-6
9/6	-	-	-	1	?	?	1-5
10/6	1	-	-	-	-	-	1
Razem	6	8	5	10	4-8	8-12	33-49

## STRATY LOTNICTWA PAŃSTW ARABSKICH

Tabela Nr 10

## EGIPT

Typ samolotu /śmigłowca	Liczba posiadanych samolotów/śmigłowców	Liczba straconych samolotów/śmigłowców	Uwagi
MiG-15; MiG-17	150	100	
MiG-19	40	29	
MiG-21	100	89	
Su-7	15	14	
Ił-28	35	29	
Tu-16	30	30	
An-12	20	8	
Ił-14	70	24	
Douglas C-47	8	-	
Mi-4	10	1	
Mi-6	12	10	
Razem	około 500	około 338	

## JORDANIA

De Havilland „Vampir”	16	2	
Hawker „Hunter”	21	21	
Lockheed F-104	5	-	
De Havilland „Dove”	6	3	
Westland „Scout”	4	-	
Westland „Whirlwind”	3	1	
Sud Aviation „AlouetteIII	6	2	
Razem	61	28	

## SYRIA

MiG-15 MiG-17	60	23	
MiG-21	36	33	
Ił-28	6	2	
Ił-14	10	2	
Douglas C-47	6	-	
Mi-1	4	-	
Mi-4	10	3	
Razem	132	63	

**IRAK**

MiG-17	20	-	
MiG-19	15	-	
MiG-21	75	9	
Hawker „Hunter”	70	5	
Ił-28	10	-	
Tu-16	6	1	
An-12	10	-	
Ił-14	10	2	
Mi-1	4	-	
Mi-4	9	-	
Westland „Wessex”	6	-	
„Jet Provost”	20	-	
Razem	255	17	

**LIBAN**

Hawker „Hunter”	12	1	
-----------------	----	---	--

W trzy dni państwa arabskie straciły 447 samolotów, z tego 369 zostało zniszczonych na ziemi, a 60 w walkach powietrznych.<sup>11</sup>

**4.2.2. Lotnicze operacje w czasie wojny na wyczerpanie 1969-1970.**

Wyciągając wnioski z wojny 1967r., skonstatowano, że należy odbudować armię i przygotować ją do następnej wojny, która wydawała się być wkrótce nieunikniona. Zaczęły jednak narastać problemy, gdyż armia izraelska nie była przyzwyczajona do odległości między nowymi granicami. Pomimo ważnych spraw związanych ze skutkami wojny, nie można było nie zwracać uwagi na nagły i bolesny problem działań partyzanckich. Kiedy na Zachodnim Brzegu sytuacja zaczęła się stabilizować, w październiku 1968r. nastąpił atak na granicy egipskiej. Był to pierwszy atak z serii, którą nazwano „wojną na wyczerpanie”. Marzec 1969r. uważa się za początek tej wojny. Egipskie prowokacje przynosiły wiele ofiar. Pomiędzy marcem 1968 a sierpniem 1970r. ponad 250 żołnierzy izraelskich zginęło, a około 1000 zostało rannych.<sup>12</sup>

Izraelska reakcja na prowokacje i ciągłe ostrzeliwania egipskie, nie mogła jednym połączonym działaniem temu zapobiec, z kilku powodów:

<sup>11</sup> Krzysztof Kubiak, *Wojna Sześciodniowa*, Warszawa 1992, s. 23.

- Po pierwsze; wojska lądowe nigdy nie prowadząc statycznej wojny, nie były do niej przyzwyczajone i nie potrafiły skutecznie powstrzymać egipskie prowokacje.

- Po drugie; lotnictwo nie prowadząc działań zaczepnych ulegało stagnacji, gdyż oprócz misji fotograficznych i przechwytywania wrogich samolotów, nie wykonywało innych zadań. Traciło tym samym swoje atuty wybitnie zaczepnego rodzaju sił zbrojnych, którego potęga mogła zdecydować o zwycięstwie w wojnie.

Od marca do czerwca 1968r. przybywali radzieccy doradcy do Egiptu, a Egipcjanie stawali się coraz pewniejsi siebie. Radzieckie samoloty z radzieckimi załogami stacjonowały w Egipcie. W czasie egipskich ostrzałów, izraelscy żołnierze ginęli codziennie. Pomimo, że izraelska armia przeprowadzała rujnujące ataki odwetowe (akcje specjalne) takie jak: zniszczenie stacji transformatorowej, wysadzenie mostu, inne. Wszystko to świadczyło o odwadze, śmiałości, pomysłowości i uwiarygodniało wizerunek Izraela w oczach opinii światowej, ale nie decydowało o rezultacie wojny. Przeprowadzane akcje były zbyt słabe i zbyt późne. Popełniano błędy, powtarzając stare metody, które mogły być wystarczająco dobre dla ataków na Jordanię czy Gazę, podczas ataku fedayeen'ów, ale teraz były prawie nieużyteczne. Już wtedy wskazywano w Izraelu o słuszności rozwiązań działań połączonych. Wojna taka jak ta, nie może być wygrana wyłącznie przez ataki komandosów. Trzeba użyć całej potęgi izraelskiej armii, nie tylko po to aby zakończyć wojnę na wyczerpanie - ważną samą w sobie - ale też aby przetestować egipską armię, zanim zaczną się bardziej niebezpieczne ofensywy.

Straty izraelskie niepokojąco rosły. Dlatego w lipcu 1969r. podjęto decyzję o włączeniu do działań sił powietrznych. Wcześniej 17 czerwca 1969r. para „Mirage” wykonała przelot na małej wysokości z naddźwiękową prędkością nad centrum Kairu, nad siedzibą egipskiego prezydenta. Fala uderzeniowa spowodowana przekroczeniem bariery dźwięku, pozbawiła ten rejon miasta tysiące szyb w oknach i wyrządziła wiele innych szkód.<sup>13</sup>

<sup>12</sup> Ezer Weizman, *On Eagles Wings*. New York 1974, s. 117.

<sup>13</sup> K. Hellebrand V.Radina, tamże, s. 150.

Reakcja prezydenta Nasera była natychmiastowa, pozbawił on funkcji dowódcy lotnictwa marszałka Hinawi i dowódcę obrony powietrznej generała Hassana Kamala. Nowym dowódcą egipskiego lotnictwa został Ali Mustafa Baghdadi. Po tych wydarzeniach uzgodniono dalsze dostawy z ZSRR zestawów raketowych „Dvina” i „Wołchow”. W połowie lipca 1969r. radzieccy doradcy zakończyli rozmieszczenie zestawów raketowych obrony powietrznej, wzdłuż linii egipskiej obrony.

W czasie wojny na wyczerpanie od marca 1969 do sierpnia 1970r. lotnictwo wykorzystywano jako środek zaradczy przeciwko egipskiej artylerii, kiedy straty po izraelskiej stronie wzrosły do niepokojącego poziomu. Jak dotychczas izraelskie siły powietrzne nie były skłonne angażować się, w obawie, że roztrwonią swoje siły i sprzęt w stosunkowo mało ważnych operacjach, zamiast zachować je na poważniejsze zadania. Jednak w lipcu 1969r. zaczęto wykorzystywać lotnictwo jako główny środek walki podczas ataków na obozy terrorystów palestyńskich w Jordanii, Syrii i Libanie. W izraelskich siłach powietrznych istniała też grupa osób wyrażająca opinię, że użycie lotnictwa w czasie wojny na wyczerpanie w lipcu 1969r. to fatalny błąd, klasyczny przypadek niewłaściwego wykorzystania tego rodzaju wojsk. Ponadto pewność, że ataki izraelskiego lotnictwa stanowią odpowiedź na ogromną przewagę Egiptu w dziedzinie artylerii, ograniczyła rozbudowę izraelskiej artylerii. Przez całe lata dowództwo izraelskie łudziło się, że przewaga w powietrzu zrównoważy słabość artylerii. Stąd wynikał tak niekorzystny stosunek sił w czasie wojny. Ten błąd w założeniu jej rozbudowy postawił lotnictwo w trudnej sytuacji.<sup>14</sup>

20 lipca 1969r. przeprowadzono pierwszy, od czasu zakończenia wojny 1967r. lotniczy atak przeciwko egipskim zestawom raketowym i stanowiskom ogniowym egipskiej artylerii. Słusznie przewidywano, że podczas ogólnoświatowej transmisji telewizyjnej z lądowania na Księżycu modułu statku Apollo 11, czujność egipskiej obrony powietrznej będzie niewielka.<sup>15</sup> Lotnicza część operacji nosiła kryptonim „Boxer”. Po drugiej stronie kanału Sueskiego zrzucono tego dnia 159 ton bomb i 72 kontenery napalmowe. Egipcjanie zareagowali odwetowym atakiem lotniczym,

<sup>14</sup> Chaim Herzog, *Wojna Jom Kippur*, s. 310.

<sup>15</sup> K. Hellebrand, *Ponadto E. Weizman*, s. 211.

oczekiwanym przez stronę izraelską. W wyniku licznych walk powietrznych zestrzelono kilka samolotów egipskich przy nielicznych stratach własnych.

W ciągu kolejnych dni i tygodni wielokrotnie atakowano pozycje egipskiej artylerii i zestawy raketowe obrony powietrznej. Po nich następowały egipskie odwetowe ataki lotnicze. Całymi miesiącami izraelscy piloci startowali przeciwko celom po drugiej stronie kanału. Była to wyczerpująca kampania przeciwko pozycjom egipskiej artylerii i systemowi obrony powietrznej. Dziennie na każdego pilota przypadało nawet do pięciu wylotów bojowych. Izrael przejął inicjatywę i teraz to on prowadził wojnę na wyniszczenie. W październiku 1969r. do działań użyto nowych samolotów F-4E „Phantom”. Atakowano głównie stanowiska raket obrony powietrznej w Abu Suweir. W ciągu następnych miesięcy w wyniku nalotów zniszczono system egipskich pocisków SAM-2 ziemia-powietrze wzdłuż kanału i objęto nalotami Zatokę Sueską. Nasiliły się równocześnie akcje izraelskich komandosów, do czego wykorzystywano intensywnie śmigłowce. Dokonano desantu na wyspę Szadwan w Zatoce Sueskiej. Egipcjanie pozostali bez jakiegokolwiek znaczącej obrony przeciwlotniczej wzdłuż kanału. W ten sposób zostali zmuszeni do rezygnacji z trzeciej części swojego planu, wkroczenia na Synaj większymi siłami.

W styczniu 1970r. rozpoczęły się izraelskie naloty przeciwko celom strategicznym w głębi Egiptu. **Operacja pod kryptonimem „Bloom”** trwała do 7 marca, atakowano zestawy raketowe systemu OP w rejonie Kairu i w delcie Nilu, obiekty nawodne na Morzu Czerwonym, elektrownie, mosty, składy i bazy wojskowe w głębi Egiptu. Podczas jednego z ataków na składnicę sprzętu lotniczego w al-Khanka (20 km na północny -zachód od Kairu), bomby jednego z atakujących „Phantomów” uderzyły w hutę zabijając 70 ludzi. Do nalotów w głębi Egiptu wykorzystywano samoloty F-4E „Phantom” i „Mirage”, natomiast samoloty A-4 „Skyhawk” do ataków na stanowiska artylerii i pozycje raket systemu obrony powietrznej wzdłuż kanału. Podczas trwania nalotów lotnictwo izraelskie zestrzeliło 54 egipskie samoloty przy 9 stratach własnych.<sup>16</sup> W połowie kwietnia 1970r. zaprzestano głębokich nalotów na Egipt, gdyż pod wieloma względami mogły

<sup>16</sup> K. Hellebrand, V. Radina, tamże s. 218.

wydawać się niepotrzebne. Nie osiągnęły zakładanych celów politycznych, a autorytet Nasera nie zmalał. Wprawdzie egipski raketowy system obrony powietrznej legł w gruzach, jednak i tak Egipcjanie kontynuowali działania nad kanałem, lecz poziom strat izraelskich zmalał.

W tym czasie strona egipska ewakuowała swoje samoloty bojowe do Sudanu i do Libii. Kolejnym krokiem była tajna wizyta 22 stycznia 1970r. prezydenta Nasera w Moskwie. W wyniku rozmów przeprowadzonych na Kremlu postanowiono wysłać kontyngent 30000 żołnierzy radzieckich do Egiptu oraz bardzo nowoczesne jak na owe czasy zestawy raketowe OP, do zwalczania celów niskolecących S-125 „Newa” (oznaczenie wg. kodu NATO SAM-3). Kiedy pierwsze zestawy raketowe tego typu zostały przetransportowane z ZSRR na lotnisko w Kairze Zachodnim, izraelskie lotnictwo ponowiło naloty na te obiekty (24 na 25 marca 1970r). Kiedy kolejne dostawy SAM-ów dyslokowano w rejonie kanału izraelskie lotnictwo, uaktywniało swoje ataki niszcząc jeden kompleks po drugim. W maju 1970r. przeprowadzono odwetowy atak na bazę egipskiej marynarki w Ras Banas, leżącą daleko na południu Egiptu. Był to odwet za zatopienie izraelskiego kutra rybackiego i za atak egipskich pławonurków w porcie Eliat. W wyniku nalotu przeprowadzonego przy użyciu 8 samolotów F-4E zatopiono egipski torpedowiec i kuter raketowy triady Komar. Nastąpiła ostatnia faza wojny na wyczerpanie. Izraelskie samoloty przestały atakować egipskie zaplecze, gdyż Związek Radziecki odtąd chronił egipską przestrzeń powietrzną. Umożliwiło to Egipcjanom skoncentrowanie wszystkich sił wzdłuż kanału Sueskiego, w rejonie bezpośredniej konfrontacji z Izraelem.

Nasiliły się także egipskie ataki powietrzne i lądowe. Intensyfikacji uległy również izraelskie ataki wzdłuż kanału. Nastąpiła gwałtowna faza konfliktu. Dla Egipcjan stało się jasne, że odtworzenie systemu pocisków ziemia-powietrze stanowi rozwiązanie ich problemu. Rozmieszczenie pocisków przeciwlotniczych SAM-2, SAM-3, poza strefą kanału utrudniłoby izraelskie operacje nad Egiptem, ich obecność w samej strefie powodowała, że samoloty izraelskie znalazłyby się w zasięgu raket egipskich nawet 20 km od kanału. To z kolei umożliwiłoby Egipcjanom przekroczenie kanału dużymi siłami. Ataki izraelskie wymierzone przeciwko próbom przysunięcia systemu pocisków bliżej kanału prowadzone były z powodzeniem. Wkrótce Izrael

zaczął tracić samoloty. Wprowadzone pociski ziemia-powietrze zaczęły powodować poważne straty wśród samolotów izraelskich. Pośpiesznie dostarczone amerykańskie, elektroniczne podwieszane pod samoloty urządzenia do zakłóceń stacji naprowadzania rakiet i pokładowych stacji radiolokacyjnych sprawdzonych w Wietnamie, okazały się mało skuteczne przeciwko radzieckim zestawom raketowym nowego typu.

W czerwcu piloci izraelscy stoczyli dziesięć walk powietrznych.<sup>17</sup> Ponosili także straty. W dniu 16 lipca 1970r. po raz pierwszy nastąpiło w historii izraelskiego lotnictwa tankowanie w powietrzu. Boeing KC-97 tankował podczas lotu parę samolotów typu A-4 „Skyhawk”. Pozwoliło to atakującym izraelskim samolotom na zwiększenie promienia taktycznego działania. W dniu 18 lipca mieszana formacja samolotów F-4 z 69 eskadry i 201 eskadry przeprowadziła kolejny atak przeciwko nowym zestawom raketowym. W dniu 25 lipca do działań przeciwko samolotom izraelskim włączyły się po raz pierwszy samoloty z radzieckimi załogami, przebywające w Egipcie w ramach radzieckiego kontyngentu wojskowego. Zaatakowano samolot A-4 „Skyhawk” uszkodzając go rakieta R-3S. W odpowiedzi na zaistniałe okoliczności przygotowano i przeprowadzono w dniu 31 lipca, odwetową akcję lotniczą pk. „Branch”. Przygotowano mieszaną formację samolotów, dwa klucze „Mirage” i klucz F-4E. Z pomyślnym skutkiem sprowokowano start z terytorium egipskiego kilku kluczy myśliwców MiG-21 MF z radzieckimi załogami. W zasadzce za kanałem na wysokości poniżej poziomu wykrywania egipskich radarów, czekało 8 samolotów „Mirage”. W wyniku walki powietrznej która się tam rozegrała zestrzelono 4 MiGi-21 nie tracąc żadnego samolotu po stronie izraelskiej, Według źródeł egipskich mówi się o zestrzeleniu 5 samolotów.<sup>18</sup> Zawieszenie broni przyszło w chwili, kiedy wiele pytań dotyczących egipskich pocisków ziemia- powietrze pozostało bez odpowiedzi. W lipcu 1970r. prezydent Naser ogłosił, że akceptuje przerwanie ognia, ustalone na 7 sierpnia. Gdy jednak, weszło ono w życie, Egipcjanie i Rosjanie zaczęli przesuwać pociski raketowe do przodu, bliżej kanału, by umożliwić jego przekroczenie. W ten sposób tworzyli osłonę raketową nad wschodnim brzegiem, co

<sup>17</sup> K. Hellebrand, V.Radina, s. 153. Ponadto E. Weizman, s. 218. jak również Chaim Herzog, s. 29.

<sup>18</sup> Jerusalem Post, Listopad 1977.

zneutralizowało izraelskie lotnictwo. Wojna na wyczerpanie zakończyła się pozostawiając wiele znaków zapytania w kwestii rakiet.

Po zakończonej wojnie 1967r. również na północnej granicy Izraela dochodziło do licznych starć powietrznych z lotnictwem syryjskim. Działania te prowadzono w celu eliminacji artylerii ostrzeliwującej północne rejony Izraela i przeciwko bateriom rakiet SAM, a także przeciwko obozom szkoleniowym palestyńskich terrorystów w południowym Libanie. Po wydarzeniach w Jordanii z września 1970r., właśnie tam organizacje palestyńskie posiadały swoje obozy szkoleniowe. Ogółem do czasu podpisania warunków rozejmowych izraelscy piloci zestrzelili 113 arabskich samolotów. Z tego 90 samolotów to egipskie, reszta to zestrzelenia po stronie syryjskiej. Straty izraelskie wynosiły 38 samolotów z tego na froncie południowym z Egiptem 30. Większość zestrzeleń dokonała artyleria przeciwlotnicza i zestawy rakietowe SAM-2, SAM-3. Zanotowano tylko pojedyncze zestrzelenia w czasie walk powietrznych.<sup>19</sup>

Systematyczny wzrost udziału lotnictwa w walkach powodował duże trudności oraz straty samolotów i pilotów. Po tym, jak izraelskiemu lotnictwu udało się zniszczyć baterie pocisków raketowych wzdłuż kanału, Rosjanie zwiększyli ilość baterii tych pocisków, co było wyrazem eskalacji zagrożenia. Również w samym Izraelu zdania na temat udziału lotnictwa w wojnie były podzielone. Wyrażano opinię, że powinno rzucić się do walki wojska lądowe i artylerię na dużą skalę, aby zniszczyć egipską obronę wraz z pociskami raketowymi. Stwierdzono, że nie jest słusznym rozwiązaniem decyzja o takim wykorzystaniu lotnictwa, by tylko ono „pracowało” na ostateczny rezultat wojny. Ono powinno być ważnym, ale tylko jednym z czynników wojny przeciw Egipcjom. Podczas wojny na wyczerpanie panował ogólny strach przed Rosjanami i to było powodem, że nie użyto wojsk lądowych do ofensywy, a tylko lotnictwo wybiórczo atakowało obiekty wroga, powodując wprawdzie poważne straty u Egipcjan, ale bez wyraźnych rezultatów. W przyjętych decyzjach rząd Izraela nigdy nie był wolny od obawy o reakcję Rosjan. Zatem nie było łatwe przystąpienie do bombardowań w głębi Egiptu.

---

<sup>19</sup> K. Hellebrand, V. Radina, tamże s. 221

Wiele argumentów przemawiało za kontynuowaniem nalotów i skierowaniem ich na „delikatne cele”, takie jak stacje energetyczne, składy paliwa, mosty, stacje kolejowe, lecz tylko w strefie kanału. Ostatecznym wnioskiem było to, że wojna na wyczerpanie będzie zapamiętana, jako pierwsza wojna, której Izrael wyraźnie nie rozstrzygnął na swoją korzyść.

Po podpisaniu przymierza o przerwaniu ognia wszystkie strony konfliktu wykorzystywały czas do uzupełnienia strat i modernizacji sprzętu lotniczego. Naruszenia przestrzeni powietrznej występowały incydentalnie. Na większą skalę izraelskiego lotnictwa bojowego używano do ataków na cele obozy szkoleniowe palestyńskich terrorystów, na co oczywiście reagowało lotnictwo syryjskie. Jedną z większych operacji przeprowadzono 8 września 1972r. W ramach operacji pk. „Rigidity-6” wykonano serię nalotów, największą od zakończenia wojny 1967r., nad całą Syrią i Libanem. Była to operacja odwetowa za masakrę izraelskich lekkoatletów na XX letniej olimpiadzie w Monachium. Według danych wywiadu izraelskiego, to właśnie w tych obozach szkoleni byli członkowie „Czarnego Września”. Podczas atakowania wymienionych celów zestrzelono trzy samoloty syryjskie, przy stracie dwóch własnych. Do zaciętej walki powietrznej doszło w dniu 13 września 1972r. koło syryjskiego portu Latakia. Ogółem podczas starć powietrznych we wrześniu 1972r. zestrzelono 20 syryjskich samolotów, a w listopadzie jeszcze 8.<sup>20</sup> W czasie interwencji zbrojnej w Libanie, z powodów politycznych nie prowadzono działań w głębi operacyjnej przeciwnika.

#### **4.3. Uzyskanie przewagi w powietrzu w strefie walki oraz współdziałanie z siłami lądowymi i morskimi.**

Biorąc pod uwagę charakter działań izraelskiego lotnictwa w toku wojen 1948-1949 i 1956r., należy stwierdzić, że uzyskane wnioski i doświadczenia w zakresie walki o panowanie w powietrzu nie wniosły nic nowego do teorii i praktyki zagadnienia. Kolejne wojny 1967, 1973, 1982 r. dostarczyły sporo nowych wniosków i

<sup>20</sup> Chaim Herzog, tamże, s. 23.

doświadczeń w tej dziedzinie. Stąd głębszej analizie podlegać będą działania lotnictwa właśnie w tych konfliktach. Dzięki ofensywnemu użyciu lotnictwa w operacji powietrznej uzyskano i utrzymano przewagę w powietrzu w skali strategicznej i operacyjnej. Jak dotychczas są to klasyczne przykłady tej formy walki o opanowanie przestrzeni powietrznej. Głębszej analizie poddać zatem należy działania izraelskiego lotnictwa w wojnie 1973r.

#### 4.3.1 Lotnicze operacje w wojnie 1973r.

Izraelskie lotnictwo w przeddzień wybuchu wojny było ugrupowane w dotychczasowych stałych bazach lotniczych oraz w bazach dodatkowych znajdujących się na Synaju. (patrz schemat 12) Niektóre z nich zostały wybudowane na nowo, np. Etzion, a inne adaptowano np. były lotniska egipskie Refidim (poprzednia nazwa Bir Dżafdżafa) i Ophir (Sharm el Sejch). Przyjęcie takiego ugrupowania sugerowały doświadczenia z wojny na wyczerpanie co zapewniało efektywne jego wykorzystanie w nowych granicach Izraela.<sup>21</sup> Łącznie do działań izraelskie lotnictwo mogło przeznaczyć około 377 nowoczesnych samolotów bojowych do tego dochodziła znaczna liczba samolotów szkolnych (około 80) oraz znaczne ilości samolotów transportowych i śmigłowców. (patrz Tabela nr 11)

#### STAN IZRAELSKIEGO LOTNICTWA NA DZIEŃ 6 PAŹDZIERNIKA 1973 ROKU

Tabela nr 11

Ilość	typ samolotu	eskadra	dowódca	bazowanie
120	F-4E	69	?	Ramat David
	F-4E	201	Eitan Peled	Hatzor
	F-4E	107	Iftah Spector	Hatzerim / Ophir
	F-4E	119	Asher Snir	Tel Nof / Refidim
75	Mirage/Nesher	101	?	Hatzerim
	Mirage/Nesher	117	?	Ramat David/ Refidim
	Nesher	113	?	Etzion
22	Sa'ar	105	?	Hatzor
160	A-4 Ahit	?	?	Tel Nof
	A-4 Ahit	?	?	Etzion
	A-4 Ahit	102	?	Hatzor

<sup>21</sup> Zobacz Załącznik Nr. Po wojnie 1967r. cały Półwysep Synaj należał do Izraela, w obliczu zagrożeń ze strony egipskiej i wojny na wyczerpanie Izraela został zmilitaryzowany m.in. adaptowano były lotniska egipskie oraz wybudowano nowe, wykonano również pas umocnień nad Kanalem Sueskim (Linia Bar Leva). Na mocy porozumień i układu pokojowego z Camp David został przekazany stronie egipskiej w 1982r.

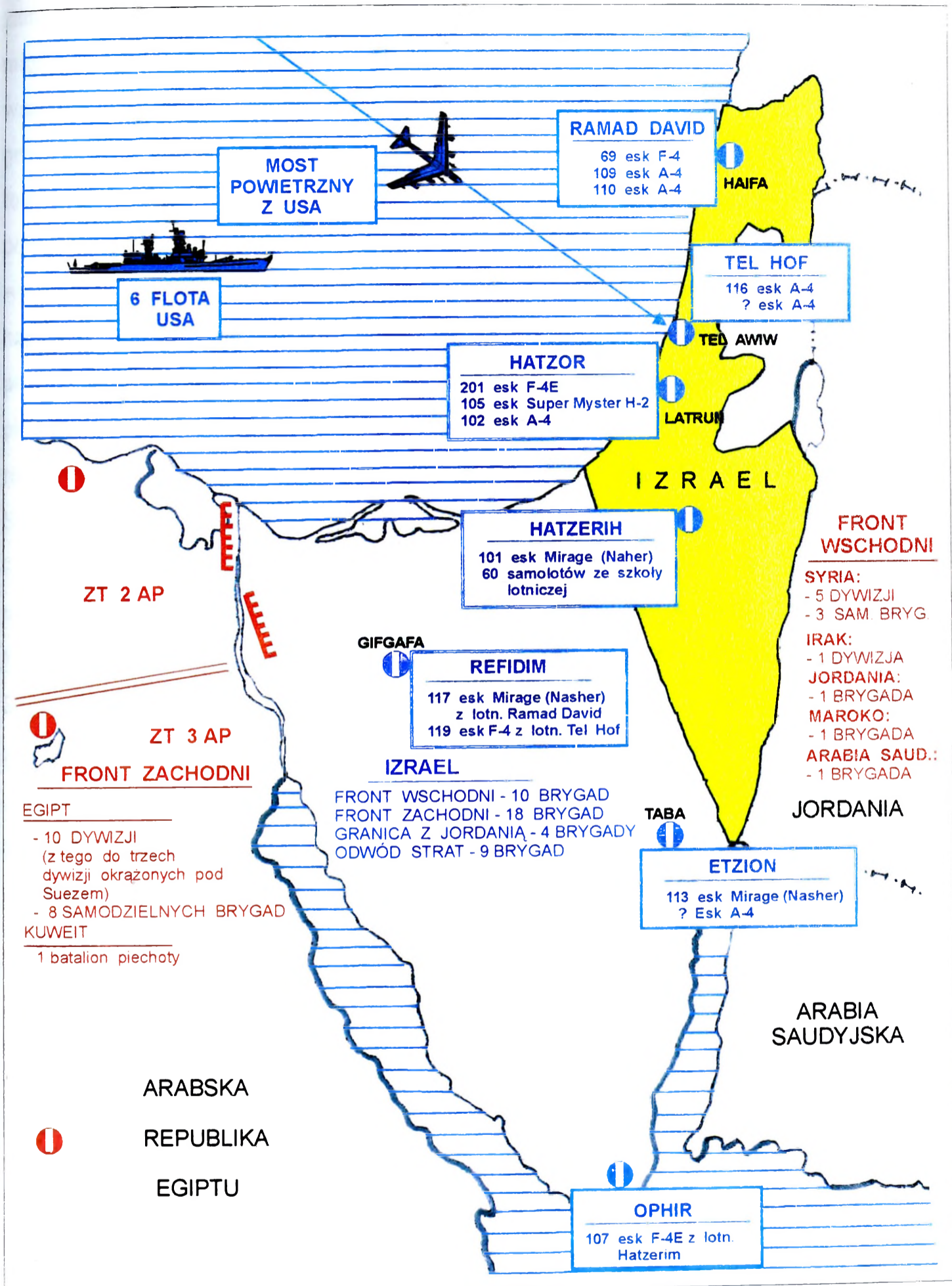
	A-4 Ahit	109	?	Ramat David
	A-4 Ahit	110	?	Ramat David
	A-4 Ahit	116	?	Tel Nof
10	Stratocruiser	103	?	Lod/ Ben Gurion
20	Noratlas	103	?	Tel Nof
10	DC-3 Dakota	?	?	Lod / Ben Gurion
25	SikorskiCH-53	?	?	?
2	C-130	?	?	?
11	Super Frelon	114	?	?
25	UH-1D	124	?	?
60	CM-170 IAI	szkoła lotnicza	?	Hatzerim
20	Bell 206	- I I -	?	Hatzerim
5	Alouette II	- I I -	?	Hatzerim
20	Cessna U-206	?	?	Sde Dov/Lod
10	Do-27A-4	?	?	?
10	Do-28B	?	?	?
12	Islander	?	?	?
20	Quen Air-80	?	?	Sde Dov
4	Cessna 172	szkoła	?	Hatzerim
30	Piper Cub	szkoła	?	Hatzerim

Jak wynika z tabeli stan izraelskiego lotnictwa umożliwiał wykonywanie uderzeń na obiekty przeciwnika, zapewniał obronę przestrzeni powietrznej typowymi myśliwcami, ponadto dysponowano pokaźną liczbą samolotów wsparcia, a także posiadano samoloty transportowe i śmigłowce do przeprowadzania operacji desantowych, kontroli wybrzeża morskiego i wsparcia sił morskich.

Siła izraelskiego lotnictwa była potęgowana doskonale wyszkolonymi i w większości bardzo doświadczonymi załogami. Personel latający zdobył to doświadczenie w toku praktycznie nieustannych walk, toczonych z siłami przeciwnika od 1967r. Oprócz wspomnianych już uderzeń na przeciwlotnicze zestawy rakietowe, atakowano również bazy zbrojnych organizacji palestyńskich, a także staczano liczne walki powietrzne z pilotami egipskimi, syryjskimi i radzieckimi. Na podkreślenie zasługuje fakt, że izraelski personel latający był wszechstronnie wyszkolony. Był dobrze przygotowany do działań w charakterze myśliwców zwalczających środki napadu powietrznego do działań przeciwko obiektom naziemnym, zarówno w ramach wsparcia sił lądowych oraz w ramach walki o przewagę w powietrzu.

W piątek 5 października 1973r. postawiono siły powietrzne w stan podwyższonej gotowości i przygotowywano się do wykonania uderzenia

BAZOWANIE LOTNICTWA UDERZENIOWEGO W WOJNIE „YOM KIPPUR” Schemat 12



wyprzedzającego. Rano w sobotę, dowódca sił powietrznych generał Peled zameldował szefowi sztabu o gotowości wykonania uderzenia wyprzedzającego między godziną 11.00 a południem, co uzasadniał niskim pułapem chmur nad wzgórzami Golan. O godzinie 12.30 generał Elazar powiadomił dowódcę sił powietrznych, że atak nie został zaakceptowany przez rząd. Chociaż odrzucono ideę lotniczego ataku wyprzedzającego, nie wniesiono sprzeciwu co do działań powstrzymujących. Od godziny 13.30 samoloty patrolowały przestrzeń na dużej wysokości, by przekonać Arabów o ciągłej gotowości sił powietrznych. Kiedy zaczęły napływać raporty o masowym forsowaniu kanału przez Egipcjan, dla dowódcy sił powietrznych stało się jasne, że musi zrezygnować ze wszystkich wcześniej przygotowanych planów operacyjnych i przede wszystkim zająć się siłami raketowymi przeciwnika. Jak się szybko okazało, zarówno Egipcjanie jak i Syryjczycy, zamierzali przełamać obronę izraelską korzystając z przewagi liczebnej.

Taki rozwój sytuacji na froncie egipskim wydawał się szczególnie niebezpieczny. Generał Peled skierował lotnictwo przeciwko siłom przekraczającym Kanał Sueski na froncie o szerokości 160 kilometrów. Od Port Saidu na północy po Suez na południu oraz przeciw koncentracji łodzi w Ras Zafrani nad Zatoką Sueską, gdzie do desantu przygotowywało się duże zgrupowanie komandosów. Założenie, że atak pięcioma dywizjami wzdłuż całego frontu zmusi Izraelczyków do rozproszenia sił powietrznych, co zmniejszy ich skuteczność, było (zdaniem egipskiego szefa sztabu, generała Shazli) jednym z czynników skłaniających do wyboru takiej właśnie strategii. Przewidywania egipskie sprawdziły się. Lotnictwo wyęczało siły. Ze wszystkich stron napływały żądania wsparcia lotniczego: od oblężonych fortyfikacji na linii Bar -Leva, oddziałów nad Zatoką Sueską aż po Sharm el Szejk, do jednostek walczących na wzgórzach Golan. Trzeba było także zapewnić obronę przestrzeni powietrznej nad Izraelem. Lotnictwo izraelskie prowadziło rozpaczliwą walkę. Miało przeciwko sobie najbardziej skoncentrowany system raketowy na świecie. Zaskoczenie atakiem zmusiło je do improwizacji. Nie mogło wystąpić zgodnie z planem przeciwko największemu zagrożeniu - systemom raketowym Egiptu i Syrii. W Egipcie znajdowało się 150 baterii rakiet ziemia-powietrze dysponujących wyrzutniami SAM-2 i SAM-3 oraz SAM-6. Z tych 150 baterii około 50 skoncentrowano wzdłuż Kanału

Sueskiego. W Syrii większość wyrzutni rozmieszczono wzdłuż frontu. Podczas ataku na wyrzutnię SAM-6 samolot musi wejść w zasięg rakiet SAM-2. Jeśli do tego wzajemnie powiązanego systemu dodamy jeszcze setki przenośnych rakiet SAM-7 Strzała, którymi dysponowały wojska lądowe oraz konwencjonalną broń przeciwlotniczą (wielolufowe ZSU-23-4), nie należy się dziwić, że Egipcjanie i ich radzieccy doradcy byli przekonani, że z punktu widzenia obrony przeciwlotniczej ich siły są dobrze bronione.

W tej trudnej sytuacji w pierwszych godzinach wojny lotnictwo izraelskie atakowało głównie oddziały egipskie przekraczające kanał, by pomóc siłom lądowym. Ten ogromny wysiłek dla oddziałów lądowych wydawał się mało znaczący. Kiedy 7 października 1973r. przeprowadzono skoncentrowany atak lotniczy na froncie syryjskim i loty odstraszające nad Egiptem, zaczęto poszukiwać nowych rozwiązań. Jego skutki były tragiczne. Tego dnia zestrzelono najwięcej izraelskich maszyn (22) w porównaniu do innych dni w czasie trwania wojny. Oddziały izraelskie walczące na wzgórzach Golan obserwowały z przerażeniem przestrzeń powietrzną porysowaną wijącymi się smugami dymu, pozostawionymi przez całe tuziny rakiet wystrzelonych w kierunku samolotów izraelskich. Mimo że byli w trudnej sytuacji, przestali domagać się lotniczego wsparcia.<sup>22</sup>

Lotnictwo izraelskie podobnie jak w poprzednich wojnach, przejawiało większą aktywność niż lotnictwo strony przeciwnej. Lecz nie zdołało do końca działań wojennych wywalczyć takiego bezprecedensowego panowania w powietrzu jak poprzednio. Aby ostatecznie pokonać lotnictwo państw arabskich i obezwładnić obronę przeciwlotniczą przeciwnika, musiano zastosować różnorodne sposoby i formy walki. Były nimi walki powietrzne i atakowanie lotnisk, w drugim dniu wojny przeprowadzono uderzenie na 7 najważniejszych egipskich lotnisk.

Generalnie uderzenie zakończyło się fiaskiem, gdyż nie uzyskano zaskoczenia. Ponadto okazało się, że większość samolotów egipskich została przebazowana na południe, a egipska OPL strzelała celniej niż w 1967 roku.

---

<sup>22</sup> C Herzog, tamże, s. 309.

Na północy celem numer 1 były przeciwlotnicze zestawy raketowe do zwalczania których wykorzystano ugrupowanie 28 samolotów F-4E pod dowództwem ppłk Ehudy Henkina (zginął w tej akcji). W skład ugrupowania wchodziły 4 F-4 z Ramat David jako grupa bezpośredniego rozpoznania, 8 F-4 z Hatzor jako grupa obezwładniania OPL, 16 F-4 z Tel Nof i Hatzerim jako grupy uderzeniowe. Podczas pierwszego ataku stracono 6 F-4. Po odtworzeniu gotowości bojowej przeprowadzono drugi tego dnia atak na wcześniej obezwładnione zestawy.

Ogółem w drugim dniu wojny lotnictwo izraelskie straciło łącznie 22 samoloty, był to dzień największych strat. Trzeciego dnia wojny tj. 8 października 1973r. przeprowadzono atak na egipskie lotniska Beni Suef i Bir Araqida. W godzinach popołudniowych obezwładniono 4 baterie przeciwlotniczych zestawów raketowych w Port Saidzie, które skutecznie broniły kierunku znad morza. Na froncie północnym tego dnia przeprowadzono atak przeciwko syryjskim lotniskom, podczas którego stracono 4 F-4. W kolejnym dniu walk 9 października ponownie atakowano pozycje odtwarzających gotowość zestawów raketowych w Port Saidzie, celem uzyskania dogodnego korytarza powietrznego podczas ataków na obiekty w delcie Nilu. W godzinach wieczornych przeprowadzono tym korytarzem atak na lotniska El Mansura i Katania. Na północy zniszczono libański posterunek radiolokacyjny przekazujący informację syryjskiej stronie. W tym dniu nad Libanem doszło do pięciu walk powietrznych. Tego dnia straty izraelskie to 17 maszyn. 10 października na południu zaatakowano posterunek radiolokacyjny w miejscowości Baltim oraz lotniska: Damaszek, Haleb, Halhul, i Blei. 11 października zaatakowano lotniska w delcie Nilu. Atak przeprowadzono drogą od północy przez morze.

W tym dniu przeprowadzono także atak na 8 syryjskich lotnisk. W dniu 12 października na południu obiektem ataku były stanowiska przeciwlotniczych zestawów raketowych, a na północy lotnisko El Mazah, gdzie bazowały samoloty MiG-17. Podczas syryjskiej próby zatrzymania izraelskiego ataku zestrzelono 20 syryjskich samolotów w ramach osłony wojsk lądowych. W dniu 13 października atak na lotniska został ponowiony, gdyż tego dnia na froncie północnym pojawiły się samoloty irackie. 14 października na froncie południowym lotnictwo osłaniało pancerne przeciwuderzenie i toczyło walki powietrzne z algierskimi samolotami Su-7 i libijskimi

„Mirage'ami”V, a także po raz pierwszy z samolotami Su-20. Atakowano lotniska El Mansura i Tanta. Na północy tego dnia osłaniano z powietrza atakujące wojska izraelskie. Doszło tam do kilku walk powietrznych, w czasie których Syryjczycy stracili 8 samolotów.

15 października 1973r. lotnictwo izraelskie atakowało egipskie lotniska Zahalia, El Mansura i Tanta oraz posterunki radiolokacyjne w Kafanie, Baltim i Danmel. Na północy prowadzone były uderzenia o znaczeniu strategicznym. 16 października na froncie południowym lotnictwo skupiło się na osłonie własnych wojsk lądowych. Doszło do licznych walk powietrznych w czasie których Egipcjanie stracili 10 samolotów. Ponadto zaatakowano lotnisko Qnesora (Deverisor). 17 października lotnictwo osłaniało walczące wojska lądowe. Atakowano istniejące posterunki radiolokacyjne w rejonie Port Saidu. Wojska lądowe rozpoczęły walki o opanowanie lotniska Fayid. 18 października na północy nie wykonywano lotów bojowych.

Na froncie egipskim osłaniano wojska lądowe na przyczółku w Afryce, gdyż Egipt skierował do walki o likwidację tego przyczółka wszystkie jeszcze posiadane samoloty. 19 października tj. 14 dnia wojny Syryjczycy zdołali wykonać tylko dwa loty bojowe. Na południowym odcinku frontu z dużą intensywnością osłaniano wojska lądowe na uchwyconym przyczółku. Od 18 do 22 października 1973r. w rejonie tym codziennie dochodziło do kilkunastu grupowych walk powietrznych, których zwycięzcami byli piloci izraelscy. Dominowały walki powietrzne przy udziale 40-50 maszyn, gdyż Egipcjanie skierowali do walki wszystko co posiadali. Przyczyną izraelskich sukcesów był lepszy sprzęt lotniczy, lepsze wyszkolenie i brak właściwej informacji o sytuacji powietrznej u przeciwnika, któremu zniszczono punkty naprowadzania lotnictwa myśliwskiego w rejonie włamania.<sup>23</sup> Na froncie północnym lotnictwo syryjskie w końcowych dniach wojny wykonywało loty tylko sporadycznie.

Lotnictwo izraelskie zyskiwało coraz więcej swobody w miarę jak stanowiska rakiet ziemia-powietrze na zachodnim brzegu kanału były neutralizowane i niszczone przez postępujące wojska lądowe. Pomimo poważnego zagrożenia stwarzanego przez broń raketową siły powietrzne również przyczyniały się do jej niszczenia.

---

<sup>23</sup> Ch. Herzog, tamże, s. 254.

Spośród 55-60 baterii rakiet rozmieszczonych na froncie i w głębi Egiptu, 6 października zniszczono około 40, z czego 28 zniszczyło lotnictwo, a 12 wojska lądowe. W miarę rozwoju działań izraelskich na zachodnim brzegu i po przetrzuceniu tam większości sił, Izraelczycy, którzy pozostali na wschodnim brzegu, byli zbyt słabi, żeby skorzystać z faktu, że rakiety nie chroniły już egipskich przyczółków. Na tym etapie walk lotnictwo izraelskie swobodnie działało nad polem bitwy, wywierając ciągły nacisk na arabskie siły powietrzne. Podobnie jak wojska lądowe, lotnictwo nie rozpoczęło działań wojennych zgodnie z planem i musiało pokonać wiele przeciwności. Po raz pierwszy zetknęło się z nowymi rodzajami rakiet ziemia - powietrze, które miały stać się typowe dla wojen w przyszłości.

Analizując wysiłki lotnictwa izraelskiego zmierzające do wywalczenia panowania w powietrzu można zauważyć, że uderzenia na lotniska w celu wyeliminowania jak największej liczby samolotów przeciwnika nie osiągnęły powodzenia wobec silnej OPL państw arabskich. Mimo poniesionych strat, lotnictwo izraelskie kontynuowało ataki i nigdy się nie poddało. Na uwagę zasługuje fakt, że straty samolotów izraelskich znacznie zmalały po tym, jak na mocy wspomnianego porozumienia mostem powietrznym dostarczono do Izraela i zaczęto używać podczas wykonywania lotów bojowych, urządzeń walki radioelektronicznej. Mowa tu o podwieszanych pod samoloty zasobnikach Litton AN/ALT-27 „Standoff jammer”, Hughes AN/ALQ-71 „Barrage noise jammer” i Westinghouse AN/ALQ -87 „Noise jamming pod”

Ostatecznie Izraelczycy osiągnęli jednak i utrzymali absolutną przewagę w powietrzu. Wobec takiej sytuacji podstawowym sposobem było niszczenie lotnictwa w powietrzu. Przez całą wojnę doszło do 117 starć powietrznych, z tego na froncie południowym 52, a na froncie syryjskim 65, w których zestrzelono 334 samoloty państw arabskich, 162 w walkach powietrznych stracili Syryjczycy i 172 Egipcjanie. Na ziemi zniszczono tylko 22 samoloty arabskie. Ogólne straty lotnictwa państw arabskich wyniosły w granicach 440-450 samolotów. Naziemne izraelskie środki OPL zestrzeliły 43 samoloty (34 egipskie i 7 syryjskich). Natomiast od własnej OPL strona

arabska utraciła 58 samolotów.<sup>24</sup> Większość zwycięstw w walkach powietrznych przypadło samolotom F-4, potem "Mirage/Nesher", 83 samoloty zestrzelono z działek, a 194 raketami. Najwięcej zestrzeleń uzyskał pilot samolotu F-4 mjr Israel Baharev - 14 samolotów.<sup>25</sup>

Arabska OPL zestrzeliła 81 izraelskich samolotów z tego: 41 przeciwlotnicze zestawy raketowe (Dvina, Wołchov, Neva, Krug, Kub), 31 artyleryjskie zestawy przeciwlotnicze (ZSU-23x4), 3 wspólnie artyleria i rakiety, 3 przenośne zestawy raketowe S-2M (Strzała), 3 wspólnie przeciwlotnicze zestawy raketowe, przeciwlotnicze zestawy artyleryjskie i przenośne zestawy raketowe. Ogółem w czasie walk powietrznych zestrzelone zostały tylko 2 samoloty izraelskie na 109 ogólnie utraconych. W literaturze można spotkać dane mówiące o 5 zestrzeleniach, jakkolwiek by tych faktów nie oceniać należy uznać i przyjąć, że były to jednostkowe straty.<sup>26</sup> Po stronie arabskiej odpalono około 2600 rakiet różnego rodzaju, co świadczy o skuteczności nowych środków walki radioelektronicznej, taktyce pilotów izraelskich oraz niewystarczającym wyszkoleniu arabskich obsług. Lotnictwo odegrało w wojnie istotną rolę. Przestrzeń powietrzna nad terenami Izraela pozostawała „czysta” przez całą wojnę. Ani jedna bomba nie spadła na kraj, a infrastruktura sił powietrznych pozostała nienaruszona. Wysięk izraelskiego lotnictwa przedstawia niżej zamieszczona tabela. Wynika z niej, że w ciągu 19 dni ogólny wysięk bojowy izraelskiego lotnictwa wynosi 7291 wylotów. Jeśli uwzględnimy wyloty śmigłowców i samolotów transportowych to wyniesie on około 10000. Daje to dzienny wysięk około 500 wylotów.

<sup>24</sup> S. Piuro, Uwagi o wykorzystaniu lotnictwa w wojnie 1973 roku, *Myśl wojskowa* 3/74. Ponadto Wnioski z wojny 1973 roku, *Schweizer Soldat* 2/74

<sup>25</sup> K.Hellebrand, V. Radina, tamże, s. 179.

<sup>26</sup> S. Czumur, *Walka o panowanie w powietrzu*, Warszawa 1988, s. 376.

**WYSIŁEK BOJOWY IZRAELSKIEGO LOTNICTWA PODCZAS WOJNY  
PAŹDZIERNIKOWEJ 1973 ROKU**

Tabela nr 12

dzień wojny	Data	liczba straconych samolotów	loty bojowe przeciwko Egipcjom	loty bojowe przeciwko Syrii	Razem
1	6 X	6	197	26	223
2	7 X	22	241	247	488
3	8 X	9	434	188	622
4	9 X	17	442	168	610
5	10 X	3	296	230	526
6	11 X	10	69	353	422
7	12 X	5	172	197	369
8	13 X	6	96	133	219
9	14 X	2	229	48	277
10	15 X	3	246	62	308
11	16 X	2	283	30	313
12	17 X	5	213	18	231
13	18 X	6	263	0	263
14	19 X	0	375	2	377
15	20 X	3	376	4	380
16	21 X	3	327	55	382
17	22 X	0	532	24	556
18	23 X	0	354	42	396
19	24 X	0	315	4	319
Ogółem	19 dni	102	5460	1831	7291

#### 4.3.2. Operacja lotnicza w celu rozbicia syryjskiego systemu obrony przeciwlotniczej

W czasie interwencji w Libanie w czerwcu 1982r. opanowanie przestrzeni powietrznej przeprowadzono w sposób nowatorski. Dlatego celowym wydaje się jego analiza pod względem sztuki wojennej. Po licznych incydentach na północnej granicy Izraela postanowiono przygotować operację zbrojną w celu wyparcia Palestyńczyków z południowego Libanu na odległość 40 km od granicy, aby uniemożliwić im ostrzał izraelskiego terytorium. Operacji tej nadano kryptonim „Pokój dla Galilei”.<sup>27</sup> Bezpośrednimi przyczynami, przygotowywanej od dłuższego czasu, interwencji w Libanie był szereg wydarzeń takich jak: zamach na izraelskiego ministra spraw

<sup>27</sup> Itamar Rabinovich, *The War for Lebanon 1970-1983*, Londyn 1984, s. 178.

zagranicznych w Londynie, zestrzelenie izraelskiego śmigłowca w okolicy libańskiego miasta Nabatija itp.<sup>28</sup>

Natarcie wojsk lądowych rozpoczęło się 6. 06 1982r. Tego dnia dwóm izraelskim kolumnom pancernym groziła zagłada, dlatego ich lotnicze wsparcie stało się konieczne. Dowódcy sił powietrznych stanęli wobec powtórki sytuacji z Synaju w 1973r. Do pierwszych starć powietrznych doszło 7 czerwca 1982r. W tym dniu izraelskie F-15 zestrzeliły syryjski MiG-23. Według wcześniej opracowanego planu, obiektami ataków miały być tylko wojska palestyńskie. W momencie kiedy syryjskie lotnictwo zdecydowało się przeciwdziałać, doszło do walk powietrznych. 8 czerwca zestrzelono kolejnych 7 syryjskich samolotów.

Aby izraelskie samoloty mogły wspierać wojska lądowe i swobodnie działać nad Libanem, należało obezwładnić syryjski system obrony powietrznej. Były to stanowiska nowoczesnych rakiet przeciwlotniczych „Wołchow”, „Newa”, „Kub” (SAM 2, 3, 6), które Syryjczycy rozmieścili w Dolinie Bekaa i na terytorium Syrii. Dla śledzących wydarzenia kół wojskowych, wojna 1973r., była porażką Izraelskich Sił Powietrznych nieprzygotowanych na atak raketowy, gdyż straciły one ponad jedną trzecią swoich samolotów. Wielu ludzi z kół wojskowych stwierdzało, że „rakietą wygięła skrzydła myśliwca”, że samoloty bojowe na których Izrael oparł swoje przetrwanie są bezsilne, że technologia raketowa zdominuje przyszłe pole bitwy. Ale wojny ostatnich 10 lat (od zakończenia wojny 1973r. do 1982r.) dostarczyły Izraelczykom wiele odpowiedzi na pytania dotyczące rakiet. Opracowano technologię i taktykę, które dawały nadzieje na przeciwstawienie się zagrożeniu ze strony SAM-ów. Stanowiska syryjskich rakiet były dokładnie rozpoznane przez wywiad, który musiał zebrać dane w czasie rzeczywistym. Izraelczycy opracowali pomysły, choć proste rozwiązanie techniczne. Kilkadziesiąt samolotów bezzałogowych polecą nad Dolinę Bekaa przed samolotami F-4G, jak przynęty wystawione przez myśliwych, którzy zgłoszą się po nie. Kiedy stanowiska SAM-ów uaktywnią się, by wytropić to co im się wydaje izraelskimi samolotami, samoloty F-4G wyskoczą zza gór by wystrzelić pociski antyradarowe. Pociski te bez trudu odnajdą pracujące stacje radiolokacyjne

<sup>28</sup> Ze'ev Schiff, Ehud Yaari, *Israels Lebanon War*, New York 1984, s. 73.

baterii SAM-ów. 9 czerwca 1982r. siły powietrzne Izraela przeprowadziły udaną operację lotniczą, w wyniku której rozbito syryjski system obrony przeciwlotniczej w Dolinie Bekaa (por. schemat 13) i w rejonie przygranicznym z Libanem.<sup>29</sup> Atak rozpoczął się w środę po południu, po poranku spędzonym na pośpiesznym rozpoznawaniu pozycji tych baterii rakiet i uaktualnianiu danych dotyczących ich rozmieszczenia. Zaatakowane baterie rakiet były tam gdzie myślano, że będą, gdyż nie przemieściły się. Bezpilotowe samoloty-cele zostały wysłane w rejon doliny odpowiednio wcześniej niż następne grupy samolotów, ponieważ prędkość bezpilotowych środków wahała się w granicach 150-180 km/godz. i mogły one przebywać w powietrzu nad zagrożonym rejonem do godziny czasu. Obsługi syryjskich radarów zorientowały się w popełnionych błędach, ale już w ich kierunku podążały rakiety przeciwradiolokacyjne wystrzelone z samolotów F-4G, które ich wcześniej namierzyły. Pracujące stacje radiolokacyjne i stacje naprowadzania rakiet, nie zniszczone podczas pierwszej fali nalotu, niszczone były w pierwszej kolejności samolotami F-4G a następnie przez samoloty F-4E i F-16 kierowanymi pociskami raketowymi AGM-65 „Maverik”. Na podkreślenie zasługuje fakt, że pozycje stacji radiolokacyjnych i baterii rakiet w tym etapie walki niszczone ogniem artylerii i wojsk raketowych, jeżeli znajdowały się w ich zasięgu. Podczas pierwszej fazy walki zniszczono tą metodą 10 baterii, a ogółem do końca dnia zniszczono 17 baterii.

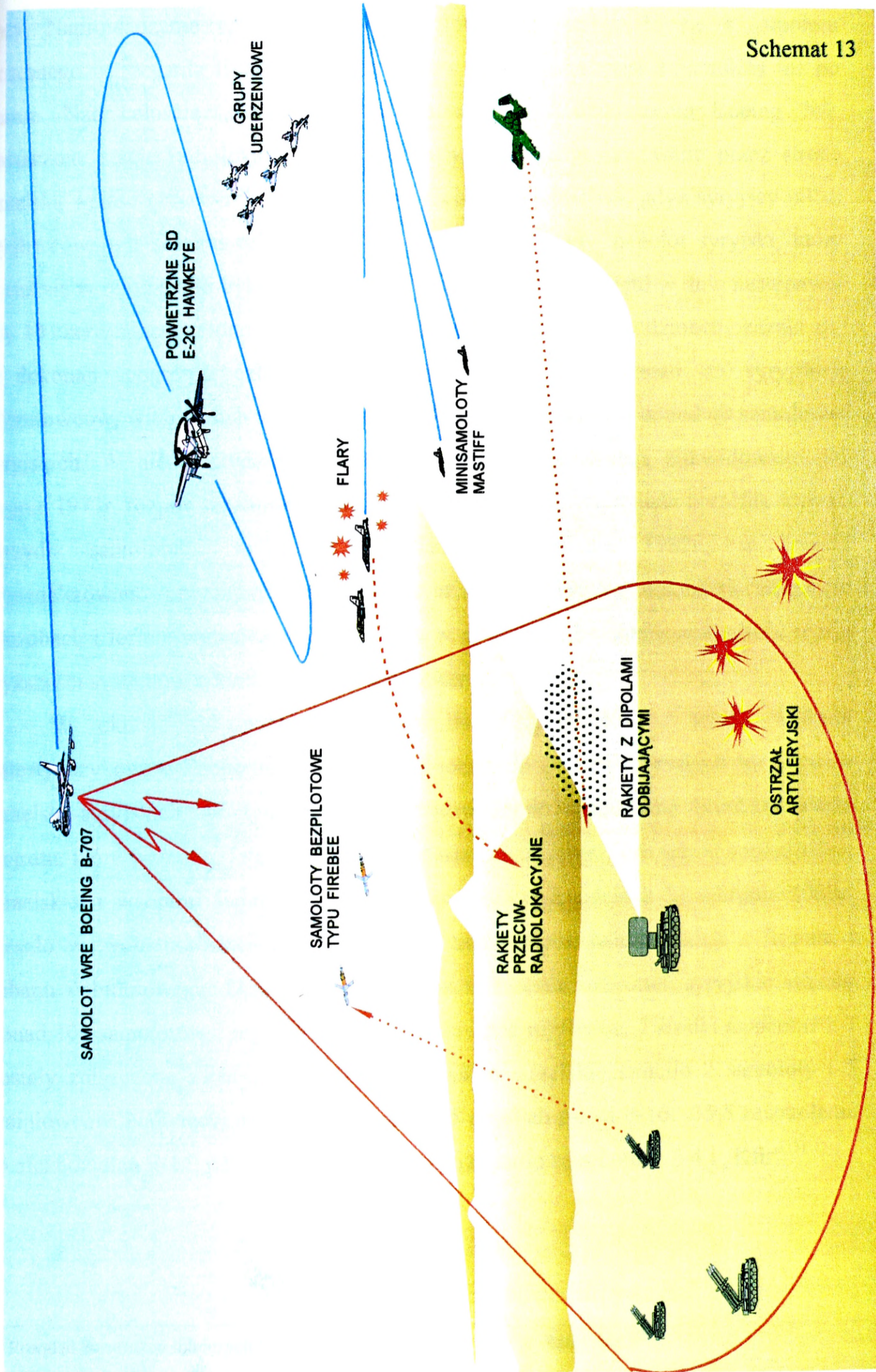
Po zniszczeniu systemu obrony przeciwlotniczej nad doliną Bekaa doszło do największej w historii wojen arabsko-izraelskich bitwy powietrznej. Syryjczycy skierowali do walki swoje myśliwce, aby uniknąć izraelskich ataków, nie tylko na baterie rakiet ale i bezpośredniego wsparcia wojsk lądowych. Robili to w panice, bo wiedzieli że stracili obronę baterii rakiet. W miarę jak Syryjczycy kierowali do walki coraz więcej samolotów, ze strony Izraela kierowane były głównie F-15 i F-16. Lotnictwo Syrii skierowało przeciwko Izraelczykom ponad 100 samolotów bojowych. Wkrótce w przestworzach Libanu krążyło ponad 150 samolotów, a jedna trzecia z nich to F-15.<sup>30</sup> Pojedynki w powietrzu trwały dwa dni, tempo walki zwalniało się tylko w

<sup>29</sup> Studium ważniejszych konfliktów zbrojnych w świecie w latach 1970-1983, MON, Warszawa 1985, s. 78.

<sup>30</sup> Przegląd konstrukcji lotniczych F-16, F-15, F-4G.

# DZIAŁANIA BOJOWE W DOLINIE BEKAA

Schemat 13



nocy. Naprowadzanie na syryjskie cele powietrzne odbywało się z samolotu wczesnego ostrzegania E-2C „Hawkeye”, który wykrywał syryjskie samoloty tuż po starcie. Nad całością „czuwał” samolot powietrznego dowodzenia Boeing 707. Zniszczone stacje radiolokacyjne oraz aktywne zakłócenia stosowane przez stronę izraelską walnie przyczyniły się do klęski syryjskiego lotnictwa, gdyż syryjscy piloci myśliwców byli skazani tylko na siebie. Praktycznie każdy samolot syryjski, który dostał się w rejon walki był zestrzelony. Podobne efekty osiągnięto w dniu następnym, gdy 10 czerwca zestrzelono 26 samolotów i 3 śmigłowce. Po 48 godzinach okazało się, że dokonano pogromu, cała dolina była usłana szczątkami ponad 100 syryjskich odrzutowców, wiele z nich to MiG-23. Samoloty F-15 zestrzeliły ponad 40 samolotów syryjskich. W niecały tydzień syryjskie siły powietrzne zostają zlikwidowane. Po wojnie 1973r. rozpowszechniana była i pokutowała teoria, „że rakieta potrafiła wygiąć skrzydła samolotu”. Do czasu interwencji w Libanie 1982r., w Izraelu przeanalizowano przyczyny niepowodzeń w wojnie 1973r., dokonano zmian w sposobach i formie wywalczenia panowania w powietrzu, by ostatecznie obalić teorię wyższości systemów raketowych nad lotnictwem.

W okresie od połowy czerwca do sierpnia 1982r. trwała blokada Palestyńczyków w Zachodnim Bejrucie i dochodziło do sporadycznych incydentów izraelsko-syryjskich. W tym okresie przeprowadzono intensywne bombardowania Bejrutu, które wzmogły falę niepokoju w parlamencie izraelskim wśród społeczności izraelskiej i w opinii światowej. Po długotrwałych negocjacjach 21 sierpnia 1982r. weszło w życie porozumienie o ewakuacji bojowników palestyńskich z Bejrutu i Libanu Południowego. Ogółem podczas walk w Libanie lotnictwo syryjskie straciło ponad 100 samolotów z tego 85 zestrzeliły izraelskie myśliwce, 7 środki naziemne a 3 zostały zniszczone z innych przyczyn. Lotnictwo izraelskie straciło 2 samoloty i 5 śmigłowców. Najwięcej zestrzeleń, bo aż 47,5 uzyskali piloci F-16; 35,5 zestrzelenia to efekt działań F-15; po jednym zestrzeleniu przypadło samolotom F-4 i „Kfir”.<sup>31</sup>

<sup>31</sup> Przegląd konstrukcji lotniczych F-16, F-15, nr 1/95. Ponadto zobacz Załącznik Nr.

Dokonując analizy użycia lotnictwa w tym okresie można zauważyć, iż uzyskało ono panowanie w powietrzu innym sposobem niż w czasie poprzednich wojen. Zniszczono większość syryjskich samolotów nie atakując nawet jednego syryjskiego lotniska ani bazujących tam samolotów. Po dokładnym przygotowaniu a następnie rozbiciu syryjskiego systemu obrony przeciwlotniczej na ziemi, zniszczono lotnictwo syryjskie w czasie walk powietrznych. Według zgodnej oceny działań izraelskiego lotnictwa można zauważyć, że skrupulatnie spożytkowano okupione dotkliwymi stratami doświadczenia z wojny 1973r. Dlatego tak masowo używano najnowszych wersji urządzeń walki radioelektronicznej. Ponadto izraelskie samoloty atakowały ze średniej wysokości, aby nie wchodzić w zasięg ognia 23 mm zestawów artyleryjskich ZSU-23x4.

#### **4.3.3. Operacyjne działania lotnictwa w toku współdziałania z siłami lądowymi i morskimi**

W toku analizowanych wojen i konfliktów zbrojnych, dopracowano się istotnych zmian w sposobach wykorzystania lotnictwa dla wsparcia wojsk lądowych. Podczas wojny 1948-1949r. przeprowadzono po raz pierwszy atak na egipską kolumnę pod Aszkalonem. Do wykonania tego zadania wystawiono cztery samoloty, które po zmontowaniu nie były wcześniej oblatane i nie sprawdzono w powietrzu funkcjonowania uzbrojenia. Straty w sprzęcie lotniczym po wykonaniu tego zadania były przerażające, gdyż do działań pozostał tylko jeden sprawny samolot. Podobnie odbywało się na innych odcinkach walk. Pierwsze bojowe akcje lotnictwa dla wsparcia sił lądowych, należy ocenić jako niezorganizowane i nieregularne. Atak przeprowadzano na wezwanie z pola walki, a nie na obiekty zawczasu zaplanowane. Niemniej jednak te incydentalne działania lotnicze pozwoliły zatrzymać wojska arabskie na wszystkich frontach i wzmocnić działania sił lądowych. W sierpniu 1948r. rozpoczęto przerzut siły żywej i sprzętu celem wsparcia przygotowywanej ofensywy mającej na celu opanowanie dróg do okrażonych osad na pustyni Negev.

Ostatnia faza wojny była teraz kontrolowana przez Izrael. Ofensywne jej rozwinięcie zależało w znacznej mierze od dostaw powietrznych. Głównie chodziło o

zaopatrzenie mieszkańców okrażonych osad i wymianę okrażonej brygady walczącej wśród piasków pustyni nieprzerwanie przez 8 miesięcy. Transport powietrzny możliwy był dzięki wcześniej przygotowanym płaszczyznom do lądowań i startów ciężkich samolotów transportowych typu Constellations i C-46. Tak doraźnie przygotowane lotnisko znajdowało się w pobliżu Ruhama niedaleko Dorot, ponad 40 kilometrów za linią frontu. Całe lotnicze przedsięwzięcie odbywało się pod osłoną nocy, kiedy nie wykonywały lotów egipskie myśliwce. Lot trwał w przybliżeniu dwadzieścia minut i każda załoga wykonywała w ciągu nocy 2 lub 3 loty. Za zgodą rabinatu loty wykonywano także w szabas. Wspomniana akcja nosiła lotniczy kryptonim „Avak” i była składową operacji „Ten Plagues”, która przebiegała w dwóch etapach. Pierwszy trwał od 22 sierpnia do 5 września 1948r. Załogi wykonały wówczas 170 lotów przewożąc 1764 żołnierzy brygady Negev. Na ich miejsce dostarczono 621 żołnierzy i 120 ton ładunku. W drugim etapie, który trwał od 28 września do 21 października wykonano około 400 lotów, przewożąc około 500 ton ładunku i 10000 ludzi. Podobnie jak w pierwszym etapie i tu wykorzystywano zaimprovizowane lotnisko Urim niedaleko Berszewy.<sup>32</sup>

Napięcie podczas drugiego rozejmu narastało. W dniu 5 października 1948r. został napadnięty konwój ONZ dostarczający zaopatrzenie do okrażonych osad na pustyni. Był to dostateczny dowód, aby drugi zainicjowany przez ONZ rozejm się załamał. Powtarzające się ze strony arabskiej pogwałcenia zawieszenia broni i konsekwentne odmowy Arabów do negocjacji umocniły tylko izraelskie przekonanie, że pokój może zostać osiągnięty tylko przez zwycięstwo. W nocy z 15 na 16 października 1948r. rozpoczęły się, dwunastodniowe izraelskie działania zaczepne pod kryptonimem „Yoav” znane wcześniej jako „Ten Plagues”. Były to pierwsze w historii Izraela działania zaczepne, rozpoczęte lotniczym uderzeniem, angażującym większość bojowych samolotów. Można powiedzieć, że była pierwszą operacją zaczepną w, której siły lotnicze zostały użyte w pierwszej kolejności według wcześniej uzgodnionego planu. Nocą bombardowały samoloty C-46 bombami zrzuconymi przez drzwi, w ciągu dnia naloty bombowe przeciwko egipskim pozycjom w rejonie

---

<sup>32</sup> M. Rubinstain, *The Israeli Air Force Story*, London-Melbourne 1978, s. 76.

Faludza, prowadziły B-17. Kolejne ataki prowadzono przeciwko pozycjom egipskim koło El Arish i Gazy. Izraelskie „Spitfire” wykonywały lotnicze wsparcie jednostek lądowych. W działaniach były używane także „Beaufightery” 103 eskadry. W dniu 22 października kiedy działania lądowe noszące kryptonim „Yoav” zakończono izraelskie siły powietrzne wykonały w sumie 239 lotów bojowych, zrzucając 151 ton bomb na 21 celów. Straty izraelskie to 4 samoloty; 2 „Avie”, 1 „Beaufighter”, 1 „Dakota”. Operacja zakończyła się całkowitym sukcesem, a egipska baza powietrzna w El Arish przestała funkcjonować, eliminując w tym rejonie egipskie siły powietrzne.

W grudniu 1948r. rozpoczęły się kolejne operacje zaczepne noszące kryptonim „Chorev”, w wyniku których zamierzano zredukować, i jeśli to możliwe, wyeliminować egipską kontrolę na wybrzeżu w pobliżu Gazy. W okresie od Bożego Narodzenia do początku stycznia 1949r. toczyły się wyczerpujące walki powietrzne. W czasie trwania operacji dużą skutecznością wykazał się 35 klucz wyposażony w samoloty AT-6 Texan zwanych również Harward które wykorzystywano jako bombowce nurkujące. Chociaż Egipcjanie uzupełnili swoje siły włoskimi myśliwcami Fiat G-55s i Macchi MC-205s, jak również irackimi Hawker Fury, to utrzymanie wywalczonej przewagi w powietrzu nie było problemem dla strony izraelskiej. Od 7 stycznia w toczącej się wojnie doszedł nowy element. Brytyjskie samoloty z 206 dywizjonu, jak twierdzili Brytyjczycy, wykonywały pokojowe misje rozpoznawcze w strefie objętej działaniami wojennymi. Tak naprawdę brały udział w bombardowaniu i ostrzeliwaniu izraelskich pojazdów. Takie zachowanie Brytyjczyków spotkało się z natychmiastowym przeciwdziałaniem Izraela. W rezultacie Brytyjczycy w tym rejonie stracili 5 samolotów. W lutym i w marcu 1949 roku, Izrael podpisał serię zawiesznień broni z jego arabskimi sąsiadami. Jako epilog walk między 5 a 10 marcem 1949r. przeprowadzono kolejne działania zaczepne, których celem było obsadzenie wioski Umm Rasras, która przypadła według decyzji ONZ Izraelowi, a tym samym pozwoliła mu na uzyskanie dostępu do Morza Czerwonego. Nowo sformowana 106 eskadra przetransportowała 2 brygadę piechoty z rejonu Berszewy w rejon Zatoki Akaba. Osłonę myśliwską tworzyły Spitfiry 101 eskadry. Na miejscu wioski został wybudowany później nowoczesny port Ejlat.

Oceniając działania izraelskiego lotnictwa w czasie trwania wojny o niepodległość w latach 1948-1949r. należy stwierdzić, że nie odgrywało ono jeszcze głównej roli. Niemniej jednak odnotowano jego pierwsze sukcesy nad lotnictwem państw arabskich. Zestrzelono 21 samolotów arabskich oraz stracono 12 własnych. Zginęło 33 pilotów, a 2 uznano za zaginionych.

Tabela zestrzeleń samolotów przez lotnictwo izraelskie w czasie wojny o niepodległość (1948-1949)

Tabela nr 13

Państwo	Typ samolotu	Zestrzelenia w powietrzu	Zestrzelenia prawdopodobne	Zniszczone na ziemi
Egipt	Fiat G-55	7	7	2
	„Spitfire” - Mk. IX	4	2	-
	„Dakota”	3	-	-
Wlk. Brytania (RAF)	„Spitfire” - FR.18	3	-	-
Irak	„Moquito”-PR.34	1	-	-
	„Tempest”- F.6	1	2	-
Syria	„Dragon Rapide”	1	-	-
	AT-6 „Texan”	1	-	-
Razem		21	11	2

Podczas wojny 1956r. głównym zadaniem lotnictwa było wsparcie wojsk lądowych. Po znacjonalizowaniu Kanału Sueskiego, Wielka Brytania i Francja zareagowały blokadą ekonomiczną Egiptu. Jednocześnie podjęto jawne przygotowania do wojny. Według ostatecznie realizowanej sojuszniczej wersji planu operacji „Musketeer” izraelskie lotnictwo miało skupić swój wysiłek od początku działań wojennych na lotniczym wsparciu własnych wojsk lądowych, które od dnia 29 października 1956r. realizowały własną operację pod kryptonimem „Kadesh”.<sup>33</sup> Wywalczenie panowania w powietrzu powierzono lotnictwu angielskiemu i francuskiemu, które zgodnie z ustaleniami dopiero w dniu 31.X- 1.XI. 1956r. wykonało zmasowane uderzenie na lotniska egipskie. Do tego czasu obronę powietrzną w przypadku użycia lotnictwa państw arabskich, zapewnić miały francuskie samoloty, od 25 października bazujące na lotniskach w Izraelu w ramach francuskiej pomocy.<sup>34</sup>

Wojna wybuchła w mało sprzyjającym dla lotnictwa izraelskiego okresie. Było ono w toku przeobrażenia na technikę odrzutową, a proces przeszkalania nie był w pełni zakończony, przez co poziom wyszkolenia jednostek lotniczych był bardzo

<sup>33</sup>Biuletyn Informacyjny Nr. 5 (17), Działania wojenne w Egipcie, MON, Warszawa 1958.

<sup>34</sup> Zobacz Tabela Skład francuskiego zgrupowania lotniczego bazującego na terytorium Izraela od 25 października 1956 roku.

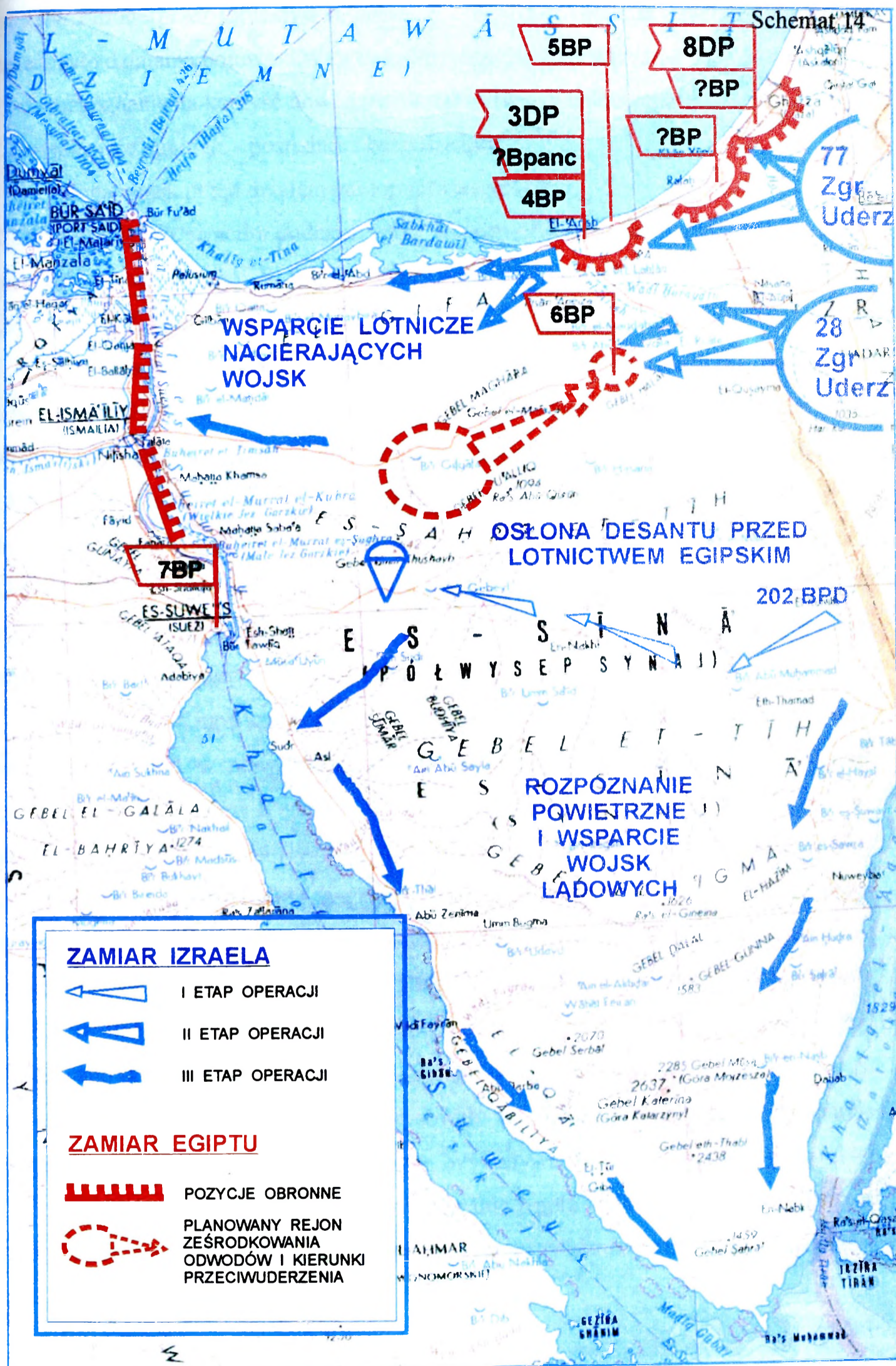
zróżnicowany. Plan operacyjny dla izraelskiego lotnictwa zakładał transport i osłonę desantu taktycznego (16 Dakot miało dokonać desantu batalionu spadochroniarzy na przełęcz Mitla). Ponieważ odległość od granicy do przełęczy wynosiła ponad 100 km, lotnictwo miało zapewnić osłonę desantu przed samolotami egipskimi. W ramach trójstronnego porozumienia, ustalono ograniczenie działań lotnictwa w Synaju. Miano zestrzeliwać tylko te samoloty egipskie, które próbują działać w Synaju. Obowiązywał zakaz przekraczania Kanału Sueskiego.

Prologiem mającej się rozpocząć operacji „Kadesh” było zestrzelenie w nocy 28 października 1956r. przez pilotów 119 eskadry samolotu transportowego Il -14, wiozącego 16 wysokich rangą oficerów egipskich z odprawy w Damaszku do Kairu. Przed rozpoczęciem operacji lądowej szczególne zadanie przypadło 105 eskadrze wyposażonej w samoloty P-51 „Mustang”. Po wyposażeniu ich w stalowe liny zakończone hakami, miały one przerwać w kilku miejscach główne, polowe powietrzne kable telefoniczne zabezpieczające łączność egipskiej armii na półwyspie Synaj. Ostatecznie urządzenie to nie sprawdziło się, a zadanie to wykonano śmigłami i skrzydłami. 113 i 117 eskadrę w początkowej fazie operacji „Kadesh” przeznaczono do sprawdzenia gotowości bojowej egipskiej obrony powietrznej, a potem osłony desantu w rejonie przełęczy Mitla. (por. schemat 14)

W kolejnych działaniach do 1 listopada 1956r. lotnictwu wspierającemu działania wojsk lądowych towarzyszyły zadania związane z ich osłoną w tym wspomnianego desantu. Do tego czasu lotnictwo brytyjskie i francuskie nie wywalczyło jeszcze całkowitego panowania w powietrzu. Pomimo użycia wszystkich typów samolotów bojowych do zadań lotniczego wsparcia, potrzeby przekroczyły możliwości, co spowodowało, że zostały użyte także szkolne samoloty AT-6 „Texan”, ze szkolnej 140 eskadry.

W wyniku intensywnego natężenia lotów, dziennie wykonywano 250 i więcej samolotolotów, w dniu 2 listopada 1956r. wojska lądowe opanowały rejony przygraniczne, a od tego dnia główny wysiłek lotnictwa podczas realizacji wsparcia przeniesiono w głąb półwyspu Synaj oraz ku jego południowym miejscowościom. Wspierano działania wojsk lądowych podczas walk o twierdzę Ras Nasrani i Sharm el Sheik, które zostały opanowane do 6 listopada 1956r. W czasie ataków tych obiektów

DZIAŁANIA LOTNICTWA W CZASIE OPERACJI „KADESH”



zostały trafione przez OPL dwa samoloty.<sup>35</sup> Z dniem 6 listopada izraelskie lotnictwo zakończyło działania bojowe. Do jego głównych zadań należały:

- rozpoznanie na korzyść dowództw i sztabów wojsk lądowych;
- wsparcie ogniowe - pośrednie i bezpośrednie;
- osłona wojsk przed działaniami lotnictwa egipskiego.

Ogółem lotnictwo straciło podczas walk 18 samolotów w większości od artylerii przeciwlotniczej, z tego: 9 P.-51D „Mustang”, 2 AT-6 „Texan”, 3 „Ouragan”, 1 „Mystere”, 2 Piper „Cub”.

Podczas wojny 1967r. izraelskie lotnictwo po wywalczeniu panowania w powietrzu realizowało głównie wsparcie wojsk lądowych. Podczas pierwszego dnia wojny, jedynymi samolotami do tego typu zadań pozostawały szkolne CM-170 „Magister” uzbrojone w 80 mm niekierowane pociski raketowe. Pilotami tych maszyn byli w większości rezerwiści z towarzystwa EL AL Akria i kadeci ze szkoły lotniczej. Głównymi obiektami uderzeń podczas pierwszego dnia wojny były stanowiska ogniowe artylerii i pozycje wojsk lądowych. Wspierano głównie wojska lądowe walczące w strefie Gazy, pod Khan Yunis i Rafah oraz na przełęczy Iiradi.

W nocy z 5 na 6 czerwca 1967r. przeprowadzono pierwszy desant z użyciem śmigłowców. O 1 w nocy jednaście maszyn typu Sikorski S-58 ze 124 eskadry przerzuciło komandosów w głąb półwyspu Synaj (w okolicy Om Kattef) za egipskimi pozycjami. Pod osłoną nocy, podczas walk wręcz, wyeliminowano stan osobowy zgrupowania artylerii szczebla dywizji.<sup>36</sup> Następnego dnia użyto już także samolotów typu „Mystere”, które zaatakowały czołgi ześrodkowane w rejonie Bir Kafany. W drugim dniu do zadań wsparcia użyto ponownie samolotów „Magister” i „Ouragan”. Wsparcie lotnicze realizowano nieprzerwanie przez cały drugi dzień wojny. Atakowano także cele w głębi Półwyspu Synaj i w rejonie Gazy.

Wielką intensywnością charakteryzowały się działania mające na celu wsparcie jednostek lądowych na froncie jordańskim. Wykonywane tam zadania miały charakter lotniczego wsparcia wojsk lądowych na wezwanie z pola walki. Atakowano zwłaszcza czołgi m.in. w Jenin, gdzie „Magistery” i „Ouragany” zniszczyły batalion czołgów

<sup>35</sup> E. Weizman, tamże, s. 78.

<sup>36</sup> K. Hellebrand V. Radina, tamże, s. 135.

M.-48 „Patton” jordańskiej armii. Na froncie syryjskim wykonywano podobne zadania. Dotkliwe straty poniosła iracka dywizja pancerna przegrupowująca się w kierunku frontu. Niszczono stanowiska ogniowe artylerii na wzgórzach Golan oraz nękano wojska arabskie podczas marszu w kierunku frontu.

W trzeciej dobie wojny, z 7 na 8 czerwca 1967r. lotnictwo oświetlało teren używając specjalnych bomb zrzucających z samolotów typu „Vaoutor” w rejony zaopatrzenia nacierających wojsk lądowych. Zadania te wykonywały załogi „Dakot” i „Noratlasów”. Tej doby przeprowadzono drugą z kolei operację desantową. 11 śmigłowców S-58 ze 124 eskadry i 4 „Super Frelon” ze 114 eskadry wystartowało z Ejlatu i wykonało przelot wzdłuż saudyjskiego wybrzeża do Sharm El Sejchu wysadzając tam 150 żołnierzy z jednostki desantowej. Ich zadaniem było przygotować lotnisko do przyjęcia samolotów transportowych z ciężkim uzbrojeniem, posiłkami, amunicją i zapasami, od rana następnego dnia.<sup>37</sup> Na froncie jordańskim wsparcie charakteryzowało się dużą intensywnością lotów. Samoloty typu „Magister” przy użyciu niekierowanych pocisków raketowych zniszczyły kolumnę czołgów w marszu na drodze z Ammanu w kierunku frontu. W tym samym czasie samoloty „Mirage” zniszczyły most Alenby na rzece Jordan. Działania te spowodowały odizolowanie jordańskich jednostek na zachodnim brzegu rzeki. Kolejne ataki wykonywane przez samoloty ze szkoły w Hatzerim doprowadziły do zniszczenia maszerujących kolumn i ułatwiły likwidację odizolowanych wojsk jordańskich.

Dzięki dużej intensywności wsparcia lotniczego na froncie jordańskim już w początkowym etapie wojny zdobyto Judeę, Samarię, Jerozolimę, dochodząc do rzeki Jordan. 8 czerwca 1967r., od godzin porannych na Półwyspie Synaj egipskie zgrupowanie (dywizja) zmechanizowane gen. Shazli z powodzeniem próbowało kontynuować marsz. Dowództwo izraelskiego lotnictwa dostrzegło narastające zagrożenie i podjęło decyzję zaatakowania egipskiej kolumny, wykorzystując sprzyjające warunki terenowe. Ostatecznie zgrupowanie to zaatakowano na przełęczy Mitla, wspólnie z brygadą pancerną gen. Yoffe. Para „Vautour’ów” kilkoma dokładnymi atakami zablokowała czoło egipskiej kolumny, a wezwane „Ouragany”

<sup>37</sup> E. Weizman, tamże, s. 138.

zbombardowały zatrzymane wojska. Po trwającym pół godziny nalocie na drodze długości kilku kilometrów zniszczono około 1200 różnego rodzaju pojazdów. W przypadku przełęczy Giddi samoloty zatrzymały czoło innej wycofującej się kolumny, na którą następnie od tyłu uderzyła izraelska jednostka pancerna.<sup>38</sup> Przy tego typu atakach sprawdziły się pokładowe działka z amunicją przeciwpancerną oraz niekierowane pociski raketowe AS-10. Z powodzeniem stosowano także bomby napalmowe.<sup>39</sup>

9 czerwca 1967r. o 11.30 rozpoczęto natarcie na pozycje wojsk syryjskich w rejonie wzgórz Golan. Podczas tego natarcia w ramach wsparcia wojsk lądowych atakowano pozycje syryjskiej artylerii oraz osłaniano z powietrza nacierające wojska własne, które były sporadycznie atakowane przez lotnictwo Syrii. Samolotami atakującymi pozycje wojsk syryjskich były „Mystere” i „Voutour’y” a myśliwska osłonę stanowiły „Mirage”. Działania lotnicze trwały w tym rejonie do godziny 18 i dopiero w dniu następnym udało się zająć wojskom lądowym wzgórze Golan. Lotnicze wsparcie nacierających wojsk lądowych charakteryzowało się dużą intensywnością lotów. Jednostki samolotów transportowych i śmigłowców realizowały transport zaopatrzenia szybko postępujących wojsk lądowych. Ponadto śmigłowce brały udział w czterech operacjach desantowych. Oprócz już wymienionych przeprowadzono jeszcze dwie: jedną w dniu 8 czerwca 1967r. na zachodnim brzegu półwyspu Synaj a kolejną w dniu 9 czerwca 1967r. w głębi syryjskiej obrony w południowej części wzgórz Golan. Lekkie śmigłowce wykonywały zadania łącznikowe, koordynowały ogień artylerii, transportowały wyższych dowódców. Szczególnie zasłużyły się jednak w akcjach ratowniczych, przy podejmowaniu zestrzelonych lub katapultujących się pilotów. Największe straty wśród samolotów izraelskich poniosły szkolne „Magistery”. Wynikało to z faktu, że podczas atakowania obiektów naziemnych konieczne było „wchodzenie” w zasięg ognia obrony przeciwlotniczej atakowanego obiektu. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na wielkość strat tych samolotów

<sup>38</sup> K. Hellebrand V. Radina, tamże s. 163.

<sup>39</sup> Por. J. Gotowała, Sześciodniowa wojna Izrael-ZRA, (W) Lotnictwo w operacjach wojskowych 1914-2000, Warszawa 2001, s. 173-183.

było to, że nie posiadały one wówczas jeszcze fotela katapultowego i każde uszkodzenie samolotu kończyło się katastrofą.

Podczas wojny 1973r. szeroko rozumiane wsparcie wojsk lądowych było jednym z podstawowych zadań lotnictwa izraelskiego. Działania lotnicze prowadzone były w ścisłym współdziałaniu z wojskami lądowymi, a współdziałanie to miało charakter obustronnego świadczenia sobie „usług” wojsk lądowych na korzyść lotnictwa (obezwładnianie arabskich środków obrony przeciwlotniczej) i lotnictwa na korzyść wojsk lądowych (osłona i wsparcie). Pierwszego dnia wojny główny wysiłek skoncentrowano na froncie egipskim, gdzie starano się wesprzeć broniące się wojska lądowe, które usiłowały utrzymać punkty oporu wzdłuż Kanału Sueskiego na „Linii Bar-Leva”. Podstawowym obiektem uderzeń były mosty pontonowe i przeprawy przez kanał. Pierwszym atakom tej wojny towarzyszyły masowe próby przerzucania śmigłowcami oddziałów za linię frontu. Miały one wspierać egipskie oddziały inwazyjne. W ciągu pierwszych dni wojny zniszczono około 35 egipskich śmigłowców, wiele z nich z pełną obsadą żołnierzy na pokładzie. Na północy o godzinie 14.30 przeprowadzono serię ataków przeciwko nacierającym wojskom syryjskim. Podczas tego ataku niszczone przegrupowujące się w kierunku frontu wojska po drodze Damaszek-Kuneitra-Rafid. 7 października 1973r. zadaniem głównym było zniszczenie przepraw przez Kanał Sueski. Zaatakowano i zniszczono wszystkie mosty pontonowe i przeprawy, ale kosztem znacznych strat.<sup>40</sup>

Na froncie północnym tego dnia atakowano wojska na drogach w rejonie Ahmedija i El Fares. 8 października 1973r. przez cały dzień niszczone mosty i przeprawy przez kanał, które w ciągu nocy Egipcjanie odbudowali. Mimo zagrożenia raketowego, które okazało się całkiem realne, mosty atakowano bez przerwy. Trzynaście z czternastu mostów trafiono, niektóre nawet pięciokrotnie (w czasie jednego z takich nalotów zginął zastępca dowódcy egipskich wojsk inżynieryjnych gen. Hamdi). Niezwykle elastyczna konstrukcja radzieckich mostów pozwoliła dokonywać szybkich napraw i pod osłoną ciemności znowu je uruchamiać.

---

<sup>40</sup> Ch. Herzog, tamże, s. 302.

W ciągu dnia wiele z nich mocowano wzdłuż brzegu i wykorzystywano dopiero po zapadnięciu zmroku. Po wojnie, wspominając naloty izraelskie gen. Shazli wyjaśniał, że ta elastyczność konstrukcji umożliwia dokonywanie napraw lub wymiany uszkodzonej sekcji „czasami w czasie od pół godziny do godziny”.<sup>41</sup> Zmieniając lokalizację mostów w celu zmylenia pilotów izraelskich, wykorzystywano rakiety SAM-7 Strzała, będące na wyposażeniu piechoty, które okazały się bardzo skuteczne w walce z nisko lecącymi samolotami atakującymi mosty.

Podczas pierwszej fazy wojny, („powstrzymywania naporu”), lotnictwo izraelskie musiało zapomnieć o ostrożności i udzielać bezpośredniego wsparcia wojskom lądowym. Na froncie północnym z kolei najważniejszym zadaniem było zatrzymanie syryjskiego natarcia. 9 października 1973r. lotnictwo wspierało wycofujące się wojska na Półwyspie Synaj. Dalej atakowano mosty i przeprawy przez kanał, aby nie pozwolić na zwiększenie przewagi liczebnej przeciwnika. Na północy zaatakowano na drogach dofrontowych iracką kolumnę pancerną. Atak wykonało 8 F-4 ze 107 eskadry. Od 10 października 1973r. dzięki intensywnemu wsparciu lotniczemu zatrzymano nacierające wojska arabskie. Jak tylko faza powstrzymywania naporu zakończyła się, lotnictwo zyskało więcej swobody w planowaniu działań bezpośredniego wsparcia wojsk. Dokonywano tego w sposób bardziej selektywny. Wówczas straty samolotów radykalnie zmalały.

Na froncie południowym atakowano pontonowe mosty i przeprawy oraz pozycje wojsk lądowych. 12 października na północy wysiłkiem lotnictwa niszczone maszerującą kolumnę iracką po drodze Bagdad-Damaszek. Atak przeprowadzono wspólnie z desantem śmigłowcowym. Następnego dnia atakowano tę samą kolumnę niszcząc około 40 czołgów. Od 15 października 1973r. rozpoczęła się trzecia faza wojny. Lotnictwo wspierało w tej fazie nacierające wojska izraelskie oraz osłaniało je z powietrza. Główny wysiłek skoncentrowano na froncie południowym w celu wsparcia nacierających wojsk i osłony z powietrza przyczółków uchwyconych na lewym brzegu Kanału Sueskiego. Dzięki tak dużej intensywności lotów na froncie południowym, aż do dnia podpisania rozejmu, wojska lądowe zdecydowanym

<sup>41</sup> Ch. Herzog, tamże, s. 309.

uderzeniem załamały egipski system OPL i opanowały lotnisko Fayid. Na froncie syryjskim lotnictwo osłaniało desant śmigłowcowy, który zdobył Górę Hermon, a wojska lądowe zakończyły operację 30 km od Damaszku.

Generalnie można stwierdzić, że wsparcie wojsk lądowych i izolacja rejonu działań, były głównymi zadaniami realizowanymi przez cały okres wojny. W każdym przypadku, kiedy siły lądowe Egiptu wychodziły spod ochronnego parasola raketowego, izraelskie samoloty niszczyły je bezlitośnie. Największe straty poniosło lotnictwo podczas lotniczego wsparcia w czasie atakowania celów naziemnych. Podczas realizacji tych zadań zniszczonych zostało 60 samolotów, z tego na froncie egipskim 33, na froncie syryjskim 27. Najbardziej ucierpiały załogi samolotów A-4, których zestrzelono najwięcej, pomimo że był to samolot najbardziej manewrowy i przeznaczony do zadań lotniczego wsparcia. Trudno przewidzieć jakie byłyby skutki, gdyby do tego typu zadań przeznaczono dużo cięższy i mniej manewrowy samolot F-4.<sup>42</sup> W trakcie działań bojowych, straty samolotów A-4 Skyhawk uzupełniono ze stanu amerykańskiego lotnictwa znajdującego się w hiszpańskiej bazie lotniczej Torrejon. Samolotami tymi prosto do Izraela przylecieli amerykańscy piloci.

Podczas realizacji zadań wsparcia wojsk lądowych ważną rolę odegrały eskadry lotnicze wyposażone w śmigłowce. Ogółem izraelskie śmigłowce brały udział podczas wojny w **ośmiu aeromobilnych operacjach**. Wykonywały one ponadto zadania ogniowe, transportowe, sanitarne, ratownicze. Odtransportowano ponad 3000 rannych, ratowano zestrzelone lub katapultujące się załogi samolotów. W wojnie tej poniosły pierwsze bojowe straty. Ogółem wyniosły one sześć śmigłowców, które zestrzelono najczęściej ogniem artylerii przeciwlotniczej lub pociskami ziemia-powietrze.<sup>43</sup>

W podsumowaniu chciałbym zaznaczyć jakie znaczenie dla działań wojsk lądowych miał mały epizod. Otóż w dniu 9 października 1973r. kiedy to delegacja rządowa Izraela udała się do prezydenta USA Nixona z prośbą o pomoc, uzgodniono dostawę uzbrojenia mostem powietrznym. Oprócz tego zapadła decyzja o wykorzystaniu bazy lotniczej Wirginia Beach, jako terminalu do powietrznych dostaw.

<sup>42</sup> S. Piuro Uwagi o wykorzystaniu lotnictwa w wojnie 1973 roku, *Myśl wojskowa* 1974, nr. 3, s. 27. Ponadto S. Piuro Uwagi o wykorzystaniu OPL w wojnie 1973 roku, *Myśl wojskowa* 1974, nr 3, s. 37.

<sup>43</sup> K. Hellebrand V. Radina, s. 211.

Ale na tym spotkaniu, również uzgodniono, że na korzyść Izraela wykonywać będzie loty rozpoznawcze lotnictwo amerykańskie. Już 13 października 1973r. operował w rejonie walk amerykański samolot strategicznego rozpoznania Lockheed SR-71 z (9 skrzydła strategicznego rozpoznania) kalifornijskiej bazy lotniczej Beale. Lot odbywał się bez lądowania z kilkoma tankowaniami w powietrzu i trwał ponad 16 godzin. Dzięki analizie zdjęć lotniczych wykonanych przez ten samolot zdecydowano, że na półwyspie Synaj, na styku dwóch egipskich armii (drugiej i trzeciej) na prawym brzegu kanału w rejonie Gorzkich jezior istnieje niebroniony sektor. To właśnie tam zostało skierowane izraelskie przeciwuderzenie w dniu 15 października, które zadecydowało o dalszych losach prowadzonej wojny.<sup>44</sup>

Po uzgodnieniu dostaw mostem powietrznym już 11 października 1973r. lądowało na międzynarodowym lotnisku Ben Gurion pod Tel Awiwem 20 ciężkich amerykańskich samolotów transportowych C-5A Galaxy i C-141A Starlifter. Ponieważ w izraelskich magazynach brakowało środków bojowych do prowadzenia wojny, zwłaszcza bomb lotniczych, dostawy te były bardzo ważne. Zadanie dostarczenia tych środków do poszczególnych baz lotniczych, i innych składów amunicji frontu południowego i północnego, spoczęło na lotnictwie transportowym. W parku samolotowym Izraela znajdowały się wówczas samoloty transportowe 103 dywizjonu lotniczego (Noratlasy i Stratocruisery) oraz dwa C-130 „Hercules”. Biorąc pod uwagę intensywność dostaw było to ogromne zadanie. Ogółem, amerykańskie samoloty (Military Airlift Command) wykonały 670 lotów dostarczając 23 000 ton uzbrojenia i środków bojowych.<sup>45</sup>

#### 4.4 Lotnictwo w działaniach specjalnych.

Przed i podczas Kampanii Sueskiej 1956r. dowództwo lotnictwa znajdowało się w Ramle. Wnioski z tej kampanii wskazały na potrzebę maksymalnej koordynacji działań między siłami naziemnymi i powietrznymi. Konieczne stało się w tej sytuacji połączenie wysiłków obu dowództw i przeniesienie ich do Tel Awiwu.

<sup>44</sup> Studium ważniejszych konfliktów zbrojnych w świecie w latach 1970-1983, Warszawa 1985, s. 79.

<sup>45</sup> Przegląd konstrukcji lotniczych C-5A Galaxy, C-141 Starlifter.

Taki zabieg organizacyjny korzystnie wpłynął na wspólne organizowanie i prowadzenie działań wojsk lądowych z lotnictwem. Doświadczenia z kampanii synajskiej dały początek masowo prowadzonym w każdym późniejszym konflikcie **działaniom połączonym.**

Kiedy zaczęto wyciągać wnioski z wojny 1967r. nie można było nie dostrzegać naglącego i bolesnego problemu fedayeenów. Ich imiona się zmieniły, ich taktyka się udoskonaliła, mieli swoje wzloty i upadki. Jednak przez lata, Izrael musiał walczyć z partyzantką, która pojawiła się pomiędzy dużymi wojnami. Ten rodzaj walki miał trzy cechy, odróżniające go od dużych wojen;

- Armia nie mogła rzucić do walki całego swojego potencjału.
- Podstępna walka nie mogła być pozytywnie rozstrzygnięta przez pojedynczy, masowy i morderczy cios, jeden krótki wysiłek, lecz wymagała kłopotliwej i stałej gotowości oraz interwencyjnej reakcji na bieżące wydarzenia.
- O rezultatach tej walki (partyzantce, dywersji, sabotażu, terrorze itp.) decyduje nie tylko armia i nie tylko żołnierze płacą cenę życia. Jest ona skierowana również przeciwko obiektom cywilnym, czyniąc życie społeczności cywilnej niemożliwym do zniesienia. Uniemożliwia to zbudowanie jakiegokolwiek porozumienia.

Jedną z największych operacji specjalnych był atak na Karemech w marcu 1968r. Był to zwrotny punkt, po którym dolinę Jordanu opuściła zarówno ludność cywilna jak też Al Fatah.<sup>46</sup> Atak ten Izrael okupił dotkliwymi stratami. Do działań skierowano jednostki desantowe i specjalne oraz pododdziały lotnicze wyposażone w śmigłowce. Wykonywały one akcje odwetowe na potencjalne kryjówki partyzantów palestyńskich oraz ratowały zestrzelone załogi samolotów. Przeciwko palestyńskim „fedayeenom” wykorzystywano śmigłowce „Alouette”, S-58, później „Bell 205” uzbrojone w szybkostrzelne karabiny maszynowe.<sup>47</sup> Po tych wydarzeniach, we wrześniu 1970r. król Hussein wypowiedział wojnę partyzantce palestyńskiej. Od tych wydarzeń

<sup>46</sup> Al. Fatah, Zbrojne ramię Ludowego Frontu Wyzwolenia Palestyny, jednej z Organizacji Wyzwolenia Palestyny

<sup>47</sup> E. Weizman, tamże, s. 135.

niektóre ugrupowania partyzanckie przyjęły nazwę „Czarny Wrzesień”. Król Jordanii uczynił to z wielu przyczyn, między innymi z obawy o zagrożenie jego rządów.

28 grudnia 1968r Izrael zaatakował międzynarodowy port lotniczy w Bejrucie.<sup>48</sup> Był to odwet za dokonaną dwa dni wcześniej libańską pomoc Palestyńczykom w porwaniu i wysadzeniu izraelskiego samolotu pasażerskiego w Algierii. W akcji udział wzięły cztery śmigłowce Super Frelon i kilka Bell 205 ze 114 eskadry lotniczej. Śmigłowce wystartowały pod osłoną ciemności o 21.30 i przetransportowały żołnierzy w rejon lotniska. Po pół godzinie, pod osłoną ściany dymu, nastąpił ich start. W ciągu tego czasu zniszczonych zostało 14 cywilnych samolotów pasażerskich arabskich linii lotniczych. O 22.30 całość grupy lądowała w Izraelu. Kolejną szokującą akcją powietrzno-lądową przeprowadzono 26 grudnia 1969 roku. W akcji udział brały trzy śmigłowce Super Frelon i dwa CH-53 Sea Stallion. Celem przeprowadzonej akcji była stacja radiolokacyjna P-12 znajdująca się na zachodnim brzegu kanału koło Ras Gharib. Pod osłoną ciemności śmigłowce Super Frelon wysadziły grupę spadochroniarzy jednostki „Nahal” do zabezpieczenia terenu, po tym przyleciały dwa ciężkie śmigłowce CH-53 ze specjalistami, którzy zdemontowali układ antenowy i inne części radiolokatora i zawiesili na linach które podczepiono pod ciężkie śmigłowce. Podobną akcją przy użyciu takich samych śmigłowców przeprowadzono 22 maja 1970 roku. Tym razem celem był brytyjski radar umieszczony na wyspie Shadwan.<sup>49</sup>

Izraelskie siły powietrzne niejednokrotnie były zaangażowane w operacjach, które prowadzono w celu osiągnięcia określonych celów politycznych, oddalenia narastającego zagrożenia, czy niesienia pomocy zagrożonym Żydom w innych państwach. Brały również udział w operacjach będących reakcją odwetową na ataki terrorystyczne. Pomimo, że w swej historii tego typu działania były liczne, to w rozprawie chciałbym ograniczyć się tylko do udziału w operacjach na lotnisku Entebbe w 1976r., nad Bagdadem w 1981r., nad Tunisem w 1985r., i 1991 roku w czasie masowej ewakuacji etiopskich Żydów do Izraela. Szczegóły niektórych operacji

<sup>48</sup> Bezpośrednio po tych wydarzeniach Francja ogłosiła całkowite embargo na sprzedaż uzbrojenia i części zamiennych do Izraela.

<sup>49</sup> H. Hermann Działania specjalne w wojnach i konfliktach zbrojnych po II wojnie światowej, AON, Warszawa 2000.

jeszcze długo nie będą ujawnione, lecz przytoczone powyżej w pełnym zakresie uwidocznia, jak skuteczne w krótkiej historii państwa są siły powietrzne. Lotnictwo jest podstawowym środkiem prowadzenia operacji specjalnych i zajmuje główną pozycję w tego typu działaniach. Pozycja ta wynika z jego możliwości bojowych i szczególnych właściwości, dzięki którym może ono sprostać wymogom tych działań i zapewnić osiągnięcie zakładanych przez nich celów. Lotnictwo charakteryzuje się szczególną uniwersalnością i jest podstawowym środkiem dalekosiężnego oddziaływania. Dysponuje ono dużą siłą niszczenia i zdolnością elastycznego wykorzystania. Może być użyte w obronie powietrznej i lotniczych uderzeniach odwetowych. Jego walory bojowe i skuteczność sprawiają, że jest ono szczególnie przydatne w działaniach które można określić jako specjalne.

W omawianym okresie Izrael nie był wolny od tego typu zagrożeń. Kiedy po kolejnych konfliktach zbrojnych okazało się że w otwartej wojnie pokonanie Izraela konwencjonalnymi metodami jest mało prawdopodobne, nasiliły się, ze strony różnorodnych organizacji arabskich działania uznawane przez prawo za terrorystyczne, przybierające różnorodne formy i metody. Działania takie jak: porwania samolotów, zamachy na placówki dyplomatyczne, masakrowanie pasażerów autobusów lub ekip sportowych (Monachium), dość szybko przybrały niepokojące dla Izraela rozmiary. Wobec tej nowej groźnej broni, jakim był terroryzm na taką skalę, należało podjąć środki ograniczające jego skutki, a w perspektywie zapobiegające temu zjawisku. Jednym ze sposobów było zorganizowanie i wyszkolenie odpowiednich jednostek antyterrorystycznych i przygotowanie tradycyjnych rodzajów wojsk do tego typu akcji, Izrael był prekursorem w tego typu przedsięwzięciach i dość szybko osiągnął pozytywne rezultaty.<sup>50</sup>

W 1957r. utworzono w ramach armii izraelskiej pierwszy pododdział antyterrorystyczny. Istnieje on do dziś pod nazwą Sayeret Mat'kal (Jednostka Rozpoznania Sztabu Generalnego).<sup>51</sup> Jednostka podlega bezpośrednio szefowi sztabu armii izraelskiej.

<sup>50</sup> Kuba Jałoszyński, *Antyizraelski terroryzm*, Warszawa 2001, s. 17.

<sup>51</sup> K. Jałoszyński, *Izraelskie pododdziały antyterrorystyczne*, Zeszyty Naukowe AON. Warszawa 1999, s. 68.

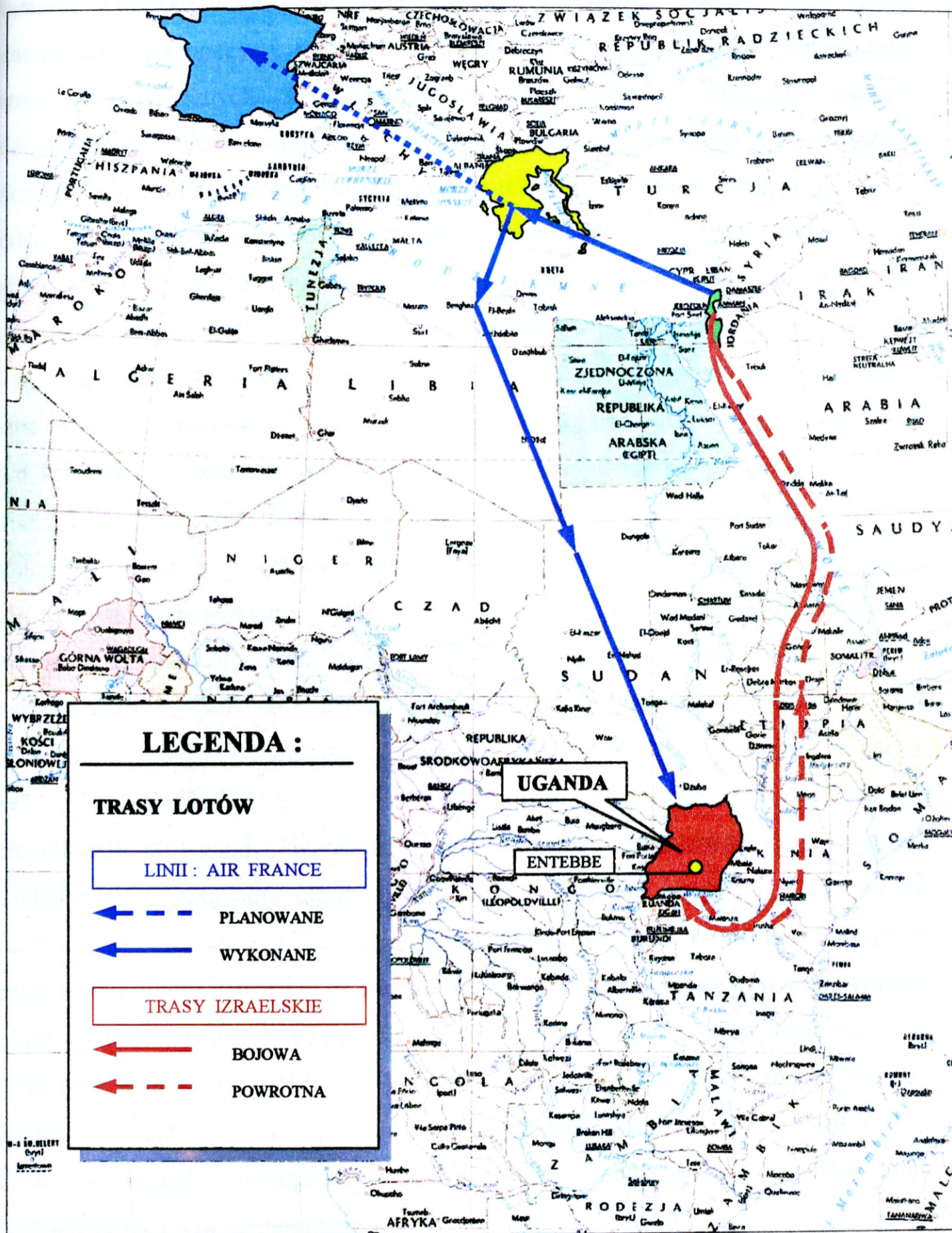
Jednostka ta jako pierwsza na świecie przeprowadziła skuteczną operację ratunkową w zawładniętym przez terrorystów samolocie. 9 maja 1972r., na lotnisku w Tel Awiwie, żołnierze odbili z rąk porywaczy samolot belgijskich linii lotniczych „SABENA” Boeing 707. Wszyscy zakładnicy zostali uratowani.

#### 4.4.1. Akcja specjalna na lotnisko Entebbe w Ugandzie

Jedną z pierwszych, bardzo udanych akcji, było odbicie zakładników i pasażerów samolotu na lotnisku Entebbe, które miało miejsce 3 lipca 1976r.<sup>52</sup> 27 czerwca 1976r. Airbus A300B towarzystwa Air France, latający na linii Tel Awiw - Paryż, lądował o godz. 6.17 miejscowego czasu na lotnisku w Atenach. Na pokładzie samolotu było 256 podróżnych, przeważnie Żydów wracających z Izraela oraz 12 członków załogi. Dwójka turystów przesiadająca się na ten samolot przybyła samolotem Singapore Airways z Bahrajnu i nie budziła żadnych podejrzeń podczas kontroli lotniskowej. Nie było wówczas jeszcze urządzeń, które mogłyby wykryć znajdujące się w ich bagażach pistolety i ręczne granaty. Turycy, wyglądający jak mąż i żona, zidentyfikowani później jako Wilfried Böse i Gabriele Kroche-Tiedmanowa, należeli do niemieckiej grupy Baader-Meinhoff.<sup>53</sup> Na pokład samolotu wsiedli również na ateńskim lotnisku Palestyńczycy Jayel Naji al.-Arjam i Fayez Abdul -Rahim Jaber, jak się później okazało, dowódca grupy terrorystycznej. Dramat rozpoczął się po starcie. Jeden z terrorystów wtargnął do kabiny pilotów, pozostali skierowali broń w stronę podróżnych. Zgodnie z planem porwania lądowano na libijskim lotnisku Benghazi, aby po uzupełnieniu paliwa polecieć w głąb Afryki. Samolot wylądował na lotnisku Entebbe w Ugandzie, w kraju rządzonym przez dyktatora Idi Amina Dada. (por. schemat 15) Terroryci oddzielili 78 zakładników żydowskich od pozostałych 178 pasażerów. Zgodnie z zadaniem mieli oni być wymienieni za 53 terrorystów, odsiadujących wyroki w niemieckich, francuskich i izraelskich więzieniach. W przeciwnym wypadku zakładników miała czekać śmierć.

<sup>52</sup> Yehuda Ofer, Operation Thunder: The Entebbe Raid, The Israelis' Own Story, Tel Aviv, 1976, s. 67.

<sup>53</sup> Christopher Dobson i Ronald Payne, The Carlos Complex, Londyn 1978, s. 154.



TRASY LOTÓW LOTNICTWA W OPERACJI „THUNDER”

W Izraelu natychmiast po porwaniu utworzono sztab kryzysowy powołany przez premiera Yitzhaka Rabina w składzie: premier, minister obrony, szef sztabu generalnego, szef opozycji, dowódca sił powietrznych i szef oddziału operacyjnego sztabu sił powietrznych. Sztab ten, w celu rozładowania w zaistniałej sytuacji, zdecydował się działać dwutorowo. Pierwszym wariantem była droga dyplomatyczna. Mediacje z Idi Aminem prowadził były szef izraelskiej misji wojskowej w Ugandzie.<sup>54</sup> Jednak z powodu przerwania współpracy wojskowej w 1972r., po tym jak Izrael odmówił sprzedaży do Ugandy nowoczesnych myśliwców bombardujących, nie osiągnięto oczekiwanych rezultatów w rokowaniach i wariant dyplomatyczny zarzucono. Pozostał wariant użycia siły militarnej. W wariacie tym zdecydowano się użyć samolotów transportowych 130 eskadry bazującej na lotnisku Ben Gurion w Lod pod Tel Awiwem i jednostek specjalnych.

Po ocenie sytuacji zdecydowano, że zadanie odbicia zakładników wykonają pododdziały specjalne. Do wykonania zadania użyto następujące siły: cztery grupy bojowe zwane odpowiednio „Force A,B,C,D” w skład których wchodziłi żołnierze z jednostek specjalnych. Stan osobowy i sprzęt załadowano na pokład czterech samolotów transportowych C-130 „Hercules”. Jedynym typem samolotu znajdującym się w dyspozycji Sił Powietrznych Izraela i zdolnym do lotu na tak znaczną odległość był C-130 „Hercules” zwany „Karnaf”. Zasięg tego samolotu był znacznie większy, niż odległość do Ugandy, ale wówczas samolot należało tankować na trasę powrotną. Dodatkowymi czynnikami utrudniającymi przeprowadzenie akcji były: możliwe do zachowania skrytości i zaskoczenia, pora doby, oraz fakt, że w budynku portu przetrzymywani byli pozostali podróżni i francuska załoga. Jakiegokolwiek przypadkowe ofiary wśród porwanych pasażerów byłyby niepożądane i bardzo kłopotliwe ze względów politycznych. Jedynym korzystnym aspektem akcji było to, że personel latający oraz zmobilizowany na czas akcji z rezerwy, regularnie wykonywał loty na trasie do Ugandy, jeszcze w latach siedemdziesiątych kiedy izraelska firma rozbudowywała wspomniane lotnisko.

Zaostrzająca się sytuacja w Ugandzie wymagała precyzyjnego przygotowania akcji i

<sup>54</sup> Według dostępnych danych był to Bar Lev.

dlatego zdecydowano się na przeprowadzenie próby, którą wykonano na lotnisku Ophir (Sharm el Sheikh) w południowej części półwyspu Synaj. O wyborze lotniska zdecydował fakt, że pod wieloma względami baza ta przypominała lotnisko Entebbe.

W sobotę 3 lipca 1976r., komandosi, spadochroniarze i pozostali żołnierze biorący udział w akcji oraz personel latający 4 samolotów transportowych, wzięli udział w odprawie przedlotowej, w czasie której wszystko zostało raz jeszcze dokładnie sprawdzone. O 15.30 nastąpił start na wykonanie zadania oddalonego o ponad 3800 kilometrów. Przeciążone samoloty przy 39 stopniowym upale trudno było pilotować. Powodzenie całej akcji zależało w znacznej mierze od początkowego jej przebiegu, dlatego pierwszy samolot spełniał najważniejszą rolę i pilotowany był przez najbardziej doświadczoną załogę.<sup>55</sup> Na pokładzie znajdowali się żołnierze, których zadaniem było, po wylądowaniu własnego samolotu, szybkie rozłożenie wzdłuż drogi lądowania świateł awaryjnych zasilanych z baterii. Światła te zamierzano użyć w przypadku wyłączenia oświetlenia lotniska. Ze względu na nocną porę lądowania było to bardzo istotne. W samolocie tym ponadto znajdowały się dwa samochody Land Rover i czarny Mercedes 220D oraz dwie grupy, komandosów i spadochroniarzy zwane „Force A” i „Force B”. Zadaniem specjalnej grupy pod dowództwem Jonathana Netanyahu zwanej „Force A”, było opanowanie starego terminalu i wyeliminowanie terrorystów. Działania „Force A” miała wspierać „Force B” złożona ze spadochroniarzy wybranych z brygady powietrznodesantowej. Ich zadaniem było opanowanie nowego terminalu, sektora tankowania oraz rozmieszczenie świateł oświetlających drogę startową. Takie załadowanie pierwszego samolotu sprawiło, że był on znacznie przeciążony.

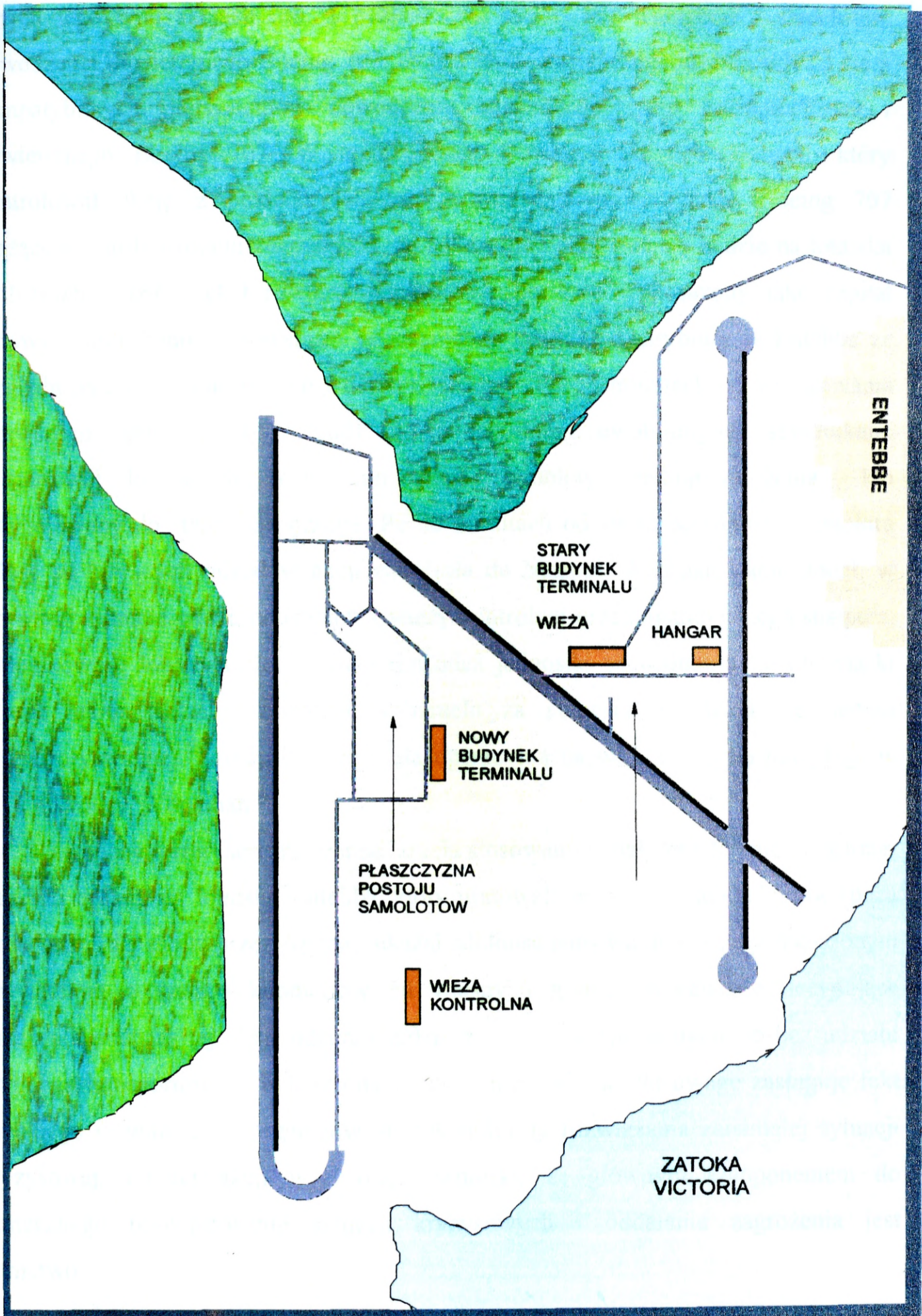
W drugim samolocie załadowano dwa transportery opancerzone BTR-152, do wsparcia „Force C” takie same jakie posiadała ugandyjska armia. W samolocie tym znajdował się również naziemny rzut dowodzenia, tworząc mały sztab akcji w oparciu o „jeep łączności”. Ponadto transportery M113, które miały blokować drogę startową. Drugi samolot miał lądować 7 minut po pierwszym, kołować na koniec pasa i tam wylądować przewożony sprzęt.

---

<sup>55</sup> H. Hermann, tamże, s. 163.

W trzecim samolocie znajdowały się kolejne transportery M113 do wsparcia „Force A” i „C”. „Force C” tworzyli żołnierze z jednostek rozpoznawczych. Ich zadaniem było bronić miejsca akcji przed ewentualnym przeciwuderzeniem ugandyjskiej armii i niszczenie ugandyjskich myśliwców MiG-17, MiG-21 bazujących na lotnisku. Zadanie to planowano wykonać z uwagi na ewentualne późniejsze oddziaływanie lotnictwa na odlatujące po akcji powolne, wrażliwe na zestrzelenie samoloty transportowe. Czwarty samolot załadowany był zapasami, cysterną-dystrybutorem i sprzętem medycznym. Tym samolotem mieli wracać zakładnicy. „Force D” składała się z załóg wymienionych transporterów i była rozmieszczona w każdym samolocie.

O 16.00 3 lipca 1976r. wszystkie samoloty były już w powietrzu i najniebezpieczniejszą część trasy nad Morzem Czerwonym pokonywały osłaniane przez dwa klucze F-4E. Po przekroczeniu afrykańskiego wybrzeża formacja transportowców dostała się w obszar burzy. Konieczne były manewry kursem. Mimo to, pierwszy samolot wylądował w planowanym czasie. Zgodnie z przewidywaniami lotnisko było w pełni oświetlone i zaskoczenie powiodło się. Szybko rozstawiono dodatkowe, tak potrzebne bateryjne oświetlenie, samolot pokołował na planowane miejsce i z jego rampy załadowczej zjechał Mercedes oraz Land Roversy. Pojazdy skierowały się w stronę starego terminalu, w pobliżu którego stanął im na drodze ugandyjski żołnierz. (por. schemat lotniska w Entebbe, schemat 16) Ale widok czarnego Mercedesa (takiego jakim jeździł tylko prezydent Amin) sprawił że pojazdy zostały przepuszczone. Żołnierz został zastrzelony przez komandosów jednego z Land Roverów. Drugi z transportowców lądował także przy pełnym oświetleniu lotniska. Natomiast gdy trzeci z transportowców był w połowie pasa, rozpoczęła się strzelanina i zostały wyłączone wszystkie światła. Czwarty samolot lądował już przy oświetleniu ustawionym przez grupę z pierwszego samolotu. W tym samym czasie niszczoneo bazujące na lotnisku myśliwce. Wszystkie załogi samolotów transportowych były w ciągłym kontakcie radiowym z grupami uderzeniowymi i każdy był zorientowany w wynikach akcji. Kiedy „Force A” wtargnęła do terminalu, dowodzący oficer krzyknął po hebrajsku „Na ziemię”. Po chwili każdy kto stał został zastrzelony. Już po akcji okazało się że zginęło 13 terrorystów i 35 ugandyjskich żołnierzy.



Plan lotniska w ENTEBBE

Istotne znaczenie dla powodzenia akcji miało korzystanie w tej, jak też w innych tego typu akcjach (np. 1 października 1985r. nad Tunisem) z samolotów dowodzenia powietrznego Boeing 707. Dzięki temu, system dowodzenia składał się z kompatybilnych podsystemów dowodzenia naziemnego „jeep łączności” jak i powietrznego Boeing 707. W międzyczasie Dowódca Sił Powietrznych, który kontrolował akcję z pokładu samolotu dowodzenia powietrznego Boeing 707 krążącego nad lotniskiem zdecydował, że tankowanie odbywać się będzie na lotnisku w Nairobi, gdzie czekał również samolot transportowy wyposażony jako szpital polowy. Zaniechano tankowania i pozostawiono cysterne-dystrybutor w Entebbe ze względu na zwiększone ryzyko i deficyt czasowy. Po 58 minutach od wylądowania pierwszego samolotu tj. o godz. 23.58 samolot z uwolnionymi zakładnikami wystartował do Nairobi, a po nim kolejne samoloty, według założenia, kto przygotowany do startu ten startuje. Po 20 minutach od startu pierwszego samolotu całość sił biorących udział w akcji zmierzała do Nairobi. W czasie akcji zginął, w pierwszej minucie walki, ostrzelany z wieży kontrolnej przez ugandyjskiego snajpera, podpułkownik Jonathan Netanyahu - dowódca jednostki specjalnej. Jego obowiązki przejął major Botzer, uznawany w Izraelu za autorytet w dziedzinie taktyki antyterrorystycznej.<sup>56</sup> Akcja ta otrzymała operacyjną nazwę od imienia poległego w akcji dowódcy „Yonathan”.

Zamachy terrorystyczne wobec Izraela stosowano nadal, lecz już nie bezkarnie. Izraelski desant, na lotnisko Entebbe, który uratował wszystkich zakładników (poza jedną staruszką zabita przez Amina), ukazał zdolność państwa do pomocy zagrożonym obywatelom o tysiące kilometrów od własnych granic. Wprawdzie decydujące znaczenie podczas tej akcji odegrali ludzie z jednostek specjalnych, to bez udziału lotnictwa transportowego byłaby ona w ogóle niemożliwa. Na uwagę zasługuje fakt szybkiego i sprawnego zorganizowania takiej formy rozwiązania zaistniałej sytuacji kryzysowej. Po tej akcji wyciągnięto wnioski, że głównym komponentem do skutecznego rozwiązywania sytuacji kryzysowych i oddalania zagrożenia jest lotnictwo.

---

<sup>56</sup> K. Jałoszyński, tamże s. 78.

#### 4.4.2. Atak Izraela na iracki reaktor atomowy w dniu 7 czerwca 1981 roku.

Wbrew obiegowym opiniom, mimo zwycięstw izraelskich wojsk w wojnie o niepodległość w 1948r., Kampanii Synajskiej w 1956r. Przywódcy Izraela zawsze obawiali się zagrożenia ze strony otaczających go arabskich sąsiadów. Czy zawsze będą mieli zapewnione dostawy uzbrojenia i sprawne systemy w czasie konfliktu?. Czy sprzymierzeńcy zawsze pozostaną sprzymierzeńcami?. Czy zmiany w zagranicznych rządach mogą odebrać Izraelowi militarne poparcie? Czy Związek Radziecki dostarczy lepszą broń konwencjonalną Arabom?. Czy któreś państwo arabskie przyłączy się do nuklearnego klubu?. Jeśli tak, czy naród izraelski przetrwa bez możliwości obrony? Kolejne wojny, a szczególnie sposoby ich zakończenia, unaocznily przywódcom izraelskim, że Izrael nie może liczyć na nikogo w walce o przetrwanie. Doświadczenia z przeprowadzonych wojen udowodniały, że bezpieczeństwo Izraela jest zbyt uzależnione od obcych mocarstw. Państwo to musi podjąć konieczne kroki, aby zapewnić przyszłość swoim obywatelom, bez polegania na sojusznikach. W 1957r. premier Izraela Peres wynegocjował we Francji, wtedy bliskiego sojusznika, przystąpienie Izraela do klubu nuklearnego.<sup>57</sup> Dążenie do zdobycia jak najlepszej broni - łącznie z nuklearną, dawało temu małemu państwu poczucie bezpieczeństwa. Sprawy te otoczone były ścisłą tajemnicą. Jednak tajny projekt został ujawniony przez wywiad amerykański, po tym jak szpiegowski U-2 sfotografował obiekty nuklearne pod Dimoną. Państwa arabskie po przegranych wojnach konwencjonalnych podjęły działania, aby zaspokoić głód równości nuklearnej. Tak więc zaczął się wyścig po broń jądrową.

Państwa arabskie miały 3 możliwości zdobycia broni atomowej: (1) zdobyć ją od członków klubu nuklearnego, albo jako dar, albo ją zakupić (wariant rynkowy); (2) stworzyć możliwości i technologię wewnątrz własnego kraju i zbudować własną bombę ;(3) pomagać innemu krajowi w rozwoju nuklearnym i otrzymać bombę za pomoc ; Wszystkie te sposoby były i są używane przez kraje Środkowego Wschodu.

<sup>57</sup> Shimon Perez, Shalom Erinerunngen, Stuttgart 1995, s. 23.

Pierwszym krajem arabskim który uczynił poważne wysiłki aby zdobyć broń jądrową był Egipt już w późnych latach pięćdziesiątych, lecz liczne niepowodzenia wyprodukowania własnej bomby, nie pozwoliły zrealizować tego zamierzenia. Podjęto jeszcze dwie próby zastraszenia Izraela. W pierwszej próbowano przekonać Leonida Breżniewa i rząd radziecki, aby dostarczyli broń jądrową. W drugiej próbowano tego z Mao Tse-tungiem. Obydwaj przywódcy odmówili. W rzeczywistości Kreml zazdrośnie strzegł swoich nuklearnych zasobów i technologii oraz jej rozprzestrzeniania się bardziej niż Zachód.

Prawdziwy wyścig po moc jądrową odbył się pomiędzy Libią a Irakiem. Obydwa kraje posiadają bogate złoża ropy naftowej i są w stanie wojny z Izraelem. Dodatkowo nie przestrzegają prawa międzynarodowego. Przywódcy tych państw: Kaddafi i Hussein prześcigają się, aby mieć pierwszą arabską bombę jądrową i obydwaj są świadomi, że mogą terroryzować nią świat. Kaddafi pokrywa koszty budowy bomby jądrowej przez Pakistan. Hussein próbował zbudować bombę pod Bagdadem i wyglądało na to, że przywódca iracki wygra wyścig. W 1960r. Rosja i Irak podpisały porozumienie o budowie przez ZSRR reaktora nuklearnego pod Bagdadem. Projekt rozpoczęto realizować w 1963r. Wszedł on w życie w 1968r i zaistniał jako 2-megawatowa elektrownia obsługiwana przez 10 lat na jednym paliwie. W 1978r reaktor wymagał ponownego napełnienia. Przekonano wtedy Rosjan, aby użyli potężniejszego paliwa, zmieniając 10% uranu na wzbogacony 80% i zwiększając tym samym moc reaktora do 5 MW. Ale 80% uranu ciągle nie wystarczało, aby zdobyć materiał do bomby. Im bardziej wzbogacony pierwiastek, tym łatwiejsza konstrukcja bomby. Rosjanie dokładnie wiedzieli, że potrzeba co najmniej 90% wzbogacenia uranu, aby można skonstruować bombę. Oprócz tego obserwowano Irakijczyków, którzy doszli do wniosku, że jeżeli mają zbudować bombę, muszą być niezależni od jakiegokolwiek nadzoru. Tak więc Irak zwrócił się do Francji.<sup>58</sup>

Embargo na ropę naftową w latach 1973-74 dało krajom arabskim szybki start w zdobyciu czegoś, czego nie mogli ani kupić za pieniądze, ani zbudować samemu.

<sup>58</sup> Dan McKinnon, Bullseye One Reactor, San Diego California 1988, s. 36.

Gdy OPEC narzuciło embargo na rurociągi od USA do Europy Zachodniej, wolny świat przekonał się, jak kruchy jest ich styl życia. Stało się widoczne, jak bardzo przemysł jest uzależniony od rurociągów i benzyny. Ale co najważniejsze państwa arabskie zaczęły zyskiwać uwagę i szacunek, których pragnęły od dawna. Mówiąc w skrócie, Francja była zdesperowana, aby zapewnić sobie dostawy ropy. Irak był drugim co do wielkości dostawcą ropy. Iracki przywódca chciał oprzeć swój program jądrowy na technologii, którą mogła dostarczyć Francja i gotowy był zrewanżować się ropą oraz zapewnić długoterminowe zobowiązania zakupów militarnych, aby tę technologię zdobyć. W listopadzie 1975r. Saddam Husein w ramach dyplomatycznej wizyty w Paryżu, podpisał porozumienie z premierem Jacquesem Chirackiem określało ono, że Francja zbuduje Irakowi reaktor 70 MW, sprzeda sześć razy po 26 funtów uranu wzbogaconego do 93% i pomoże rozpocząć badania jądrowe oraz stworzy centrum szkolenia. Reaktor Ozyrys miał być zbudowany w Al-Tuwathie około 12 mil na południowy wschód od Bagdadu, blisko brzegów Tygrysu. Koszt budowy miał wynosić około 260 milionów dolarów, a zakończenie zaplanowano na 1981 rok. Iracka część podpisanej umowy, sprowadzała się do zagwarantowania sprzedaży Francji 70 milionów baryłek ropy rocznie i kupno francuskiego uzbrojenia, łącznie z samolotami odrzutowymi, radarami i elektronicznym systemem wczesnego ostrzegania, na łączną sumę 600 milionów dolarów. Wyglądało na to, że Irak interesuje się energią jądrową dla celów pokojowych, ponieważ zgodził się na międzynarodowy nadzór, oczywiście w terminach dogodnych dla Iraku i miał podpisać traktat o ograniczeniu broni jądrowej. Iracki reaktor był oparty na typie reaktorów pracujących koło Paryża, uważanych za jedne z najnowocześniejszych na świecie.

W całym przedsięwzięciu jeden problem pozostawał zagadkowy. Irak nalegał na 93% uran do uruchomienia reaktora. W końcu Francuzi zdecydowali się sprzedać Irakowi paliwo, potrzebne do wyprodukowania bomby jądrowej. Eksperci od technologii jądrowej oceniają, że uran dostarczony przez Francuzów mógł wystarczyć do produkcji 3-4 bomb jądrowych, wielkości tej z Hiroszimy. Według niektórych szacunkowych danych Irakijczycy potrzebowali około 6 miesięcy, aby zamienić paliwo w broń jądrową. Ale dla bieżącej produkcji plutonu, podstawowego składnika bomb jądrowych, Irak zwrócił się do Włoch, które otrzymywały piątą część ropy z

Iraku. Obawiały się one, że stracą ropę i zgodzili się za 50 milionów dolarów na dostarczenie Irakowi „technicznego szkolenia” i „gorącej komory” do otrzymywania w warunkach laboratoryjnych plutonu. Dla zapewnienia ciągłego funkcjonowania irackiego programu nuklearnego, podpisano umowę z Brazylią na dostawy uranu, również w zamian za ropę. Oprócz dostaw wzbogaconego uranu z Francji i partii tego towaru z Brazylii, Irak kupił 138 ton dwutlenku uranu od Portugalii w 1980r. oraz 100 ton od Nigerii. Ponadto Niemcy Zachodnie sprzedały Irakowi 10 ton naturalnego i zużytego uranu, który mógł być naświetlany i zmieniony w pluton. Planowano też zakupy od Maroka.

Wywiad izraelski założył specjalną jednostkę do obserwacji i zbierania informacji na temat francuskiej konstrukcji irackiego reaktora.<sup>59</sup> Liczono się z tego powodu z poważnym zagrożeniem własnego bezpieczeństwa. Irakijczycy przeznaczili duże sumy pieniędzy na zdobycie technologii do budowy pocisków i negocjacje z krajami zachodnimi i ZSRR w sprawie budowy pocisków ziemia-ziemia o zasięgu 1800 mil przeznaczonych do przenoszenia głowic nuklearnych. Rząd izraelski zastosował wszystkie subtelne naciski, aby Francja zaprzestała dostarczać Irakowi nuklearnego wyposażenia i wysoko wzbogaconego uranu. Francuzi pozostawali głusi. Przewidywano taki wariant rozwoju sytuacji, że jeśli politycy nie znajdą rozwiązania, pozostają inne sposoby. Ale wszystkie metody nacisku nie miały wpływu na francuską sprzedaż materiałów jądrowych do Iraku. W miarę postępu konstrukcji, politycy izraelscy debatowali, jak najlepiej zatrzymać reaktor i jak poinformować Francję, Irak i resztę świata, że tego projektu nie wolno dokończyć. Dyskusje dotyczyły sabotażu wyposażenia i zastraszania ludzi pracujących nad projektem.

Kiedy konstrukcja była już w porcie La Seyne-sur-Mer, w pobliżu Tulonu i za kilka dni miała odpłynąć do Iraku, zdarzył się wypadek. W dniu 7 kwietnia 1979r o 3 nad ranem potężna eksplozja zniszczyła konstrukcję wartości 11 milionów dolarów i 3 lat pracy 300 000 ludzi. Irackie marzenie zostało na jakiś czas opóźnione. Po tym fakcie, władze francuskie rozpoczęły tajne śledztwo, którego wyniki są nieznane. Kiedy emocje opadły, pozostały tylko dwa poważne scenariusze. „International Herald Tribune” przypuszczała, że atak był przeprowadzony przez francuskie tajne służby z

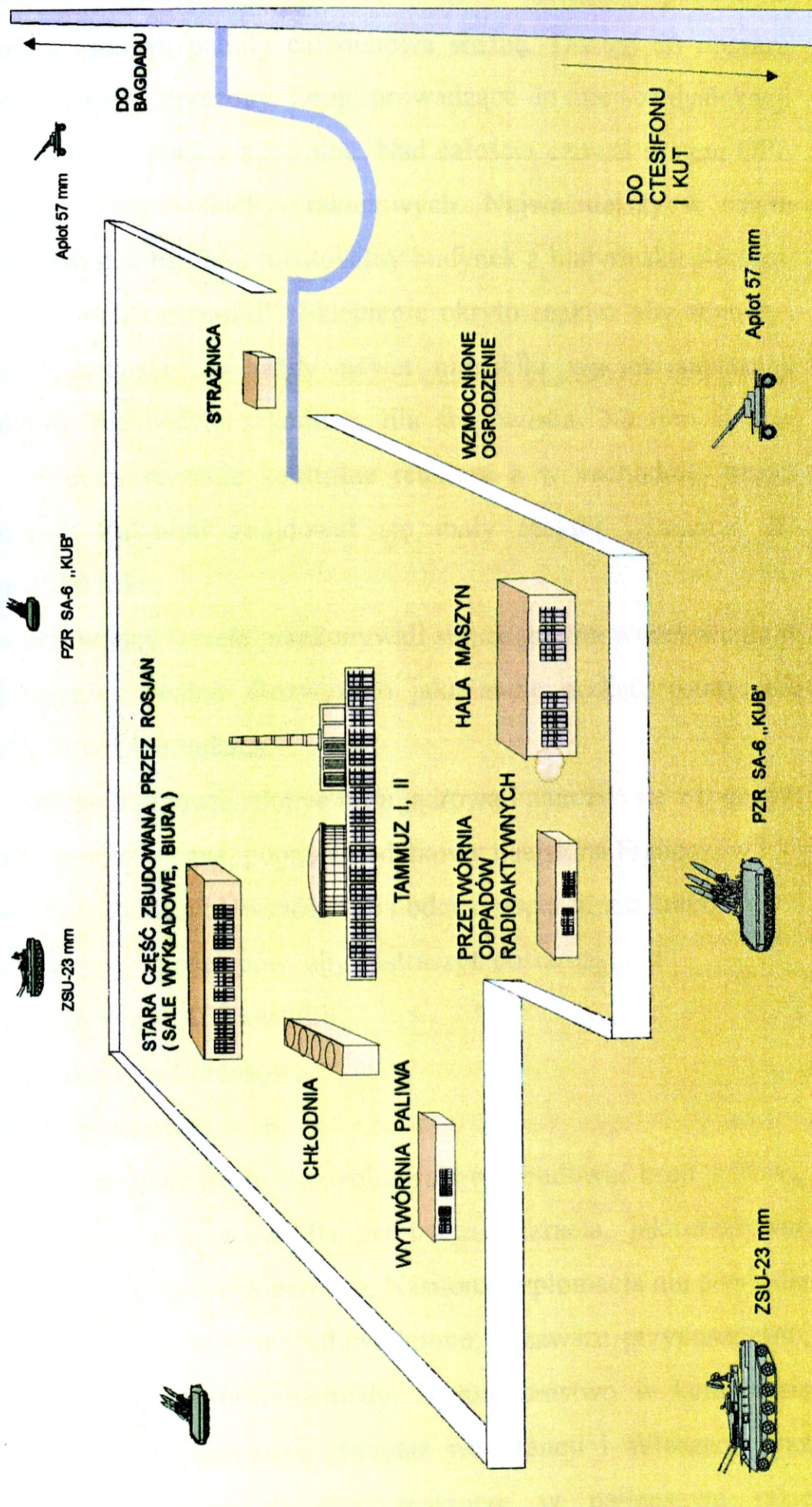
francuskiego rządu, który wyczuwał, że Irakijczycy mogą zagrozić innym krajom Środkowego Wschodu, co byłoby przeciwko interesom Francji. Jak inaczej można wytłumaczyć fakt, wkradnięcia się 7 wykwalifikowanych sabotażystów do ochranianego budynku. Z precyzyjną dokładnością wynikającą ze znajomości tajnych programów i planów oraz zabezpieczeń reaktora, umieścili trzy osobne ładunki wybuchowego plastiku. I oczywiście, brany był pod uwagę Mossad (wywiad). Izraelici mieli najsilniejszą motywację dla tego ataku, ale nie znaleziono na to żadnego jasnego dowodu. Irak domagał się duplikatu zniszczonego rdzenia i początkowego ładunku 26 funtów wzbogaconego uranu, w przeciwnym razie Francja ryzykuje dostawy ropy i zakupy francuskiego uzbrojenia. Ostatecznie zgodzono się bezwarunkowo na te żądania i ukończenie irackiego projektu zaplanowano na 1981 rok.

Na Iracki kompleks nuklearny w tym czasie składał się najstarszy radziecki reaktor termalny o mocy 5MW. Rosjanie dostarczyli też laboratorium do produkcji radioizotopów, specjalne fizyczne laboratoria i inne mniejsze przyrządy. Po porozumieniu z Francją przygotowano dodatkowy grunt pod konstrukcję dwóch projektów „Tammuz I” i „Tammuz II”. (por. schemat 17) „Tammuz I” zawierał 70 MW reaktor francuski, wcześniej znany jako „Ozyrys”, a przez Irakijczyków nazwany „Ozyrak”. Był to reaktor, który mógł przetwarzać uran w pluton, potrzebny do budowy bomby jądrowej. Włoska „gorąca komora” również umiejscowiona była w tym kompleksie i znana była jako „Projekt 30 lipca”. „Tammuz II” był 1 MW reaktorem jądrowym, otrzymanym z Francji do badań. Początkowa jego nazwa „Izys” później nazwano go „Tammuz II”. Jeden z najbardziej zaawansowanych technicznie badawczych reaktorów zaprojektowanych do badań nowych elementów paliwa dla 70 MW „Ozyrysa”. Dwie części reaktora „Ozyrak” były pod ziemią. Jedna była mechaniczną częścią do kontroli przewodów reaktora, które są używane podczas pracy. Druga była czymś nowym, nazywanym izbą prowadzenia neutronów. Znajdowała się około 10 stóp pod ziemią i była poza reaktorem. Zdaniem Francuzów jest używana w badaniach nad efektami promieniowania neutronów.

---

<sup>59</sup> Aman Wywiad wojskowy Izraela, Warszawa 2000, s.201.

Schemat 17



Plan rozmieszczenia obiektów reaktora oraz jego osłony przeciwlotniczej

Obszar był otoczony przez tradycyjne i elektryczne ogrodzenie, które uniemożliwiało jakiegokolwiek wysiłki, aby wejść do obiektu. Uzbrojone patrole na samochodach z łącznością radiową pełniły całodobową służbę. Dostęp do obszaru reaktora był ściśle kontrolowany i strzeżony. Drogi prowadzące do miejsca dyslokacji reaktora z Bagdadu nadzorowały punkty kontrolne. Nad całością czuwał system OPL składający się z zestawów artyleryjskich i raketowych. Najważniejszy w całym kompleksie obiekt przedstawiał sobą długi prostokątny budynek z białym sklepieniem. To tutaj znajdował się reaktor „Tammuz I”. Sklepienie okryło reaktor aby stworzyć próżnię powietrzną dla pewności, że każdy nawet niewielki wyciek substancji radioaktywnych z reaktora, nie będzie szkodliwy dla środowiska. Na tym samym poziomie znajdowało się pomieszczenie kontrolne reaktora a w zachodniej części włoskie „gorące komory”. Za nimi znajdował się mały reaktor „Tammuz II” zaaktywowany w lutym 1980 roku.

Z biegiem czasu przywódcy Izraela przekonywali się, że groźba wycelowania w Izrael broni jądrowej staje się realna. Rozważano jaką akcję podjąć, ostatecznie rozpatrywano to zagrożenie w 5 kierunkach:

- zaakceptować fakt, że Irak może zdobyć broń jądrową i nauczyć się z tym żyć;
- nasilić działania dyplomatyczne, poprzez dodatkowy nacisk na Francuzów i Amerykanów, aby uzyskać ich współpracę i odciąć poparcie dla Iraku;
- posunąć się do sabotażu i podstępów, aby zastraszyć dostawców technologii do reaktora w Al Tuwaithii;
- zniszczyć reaktor akcją komandosów;
- zniszczyć reaktor z powietrza.

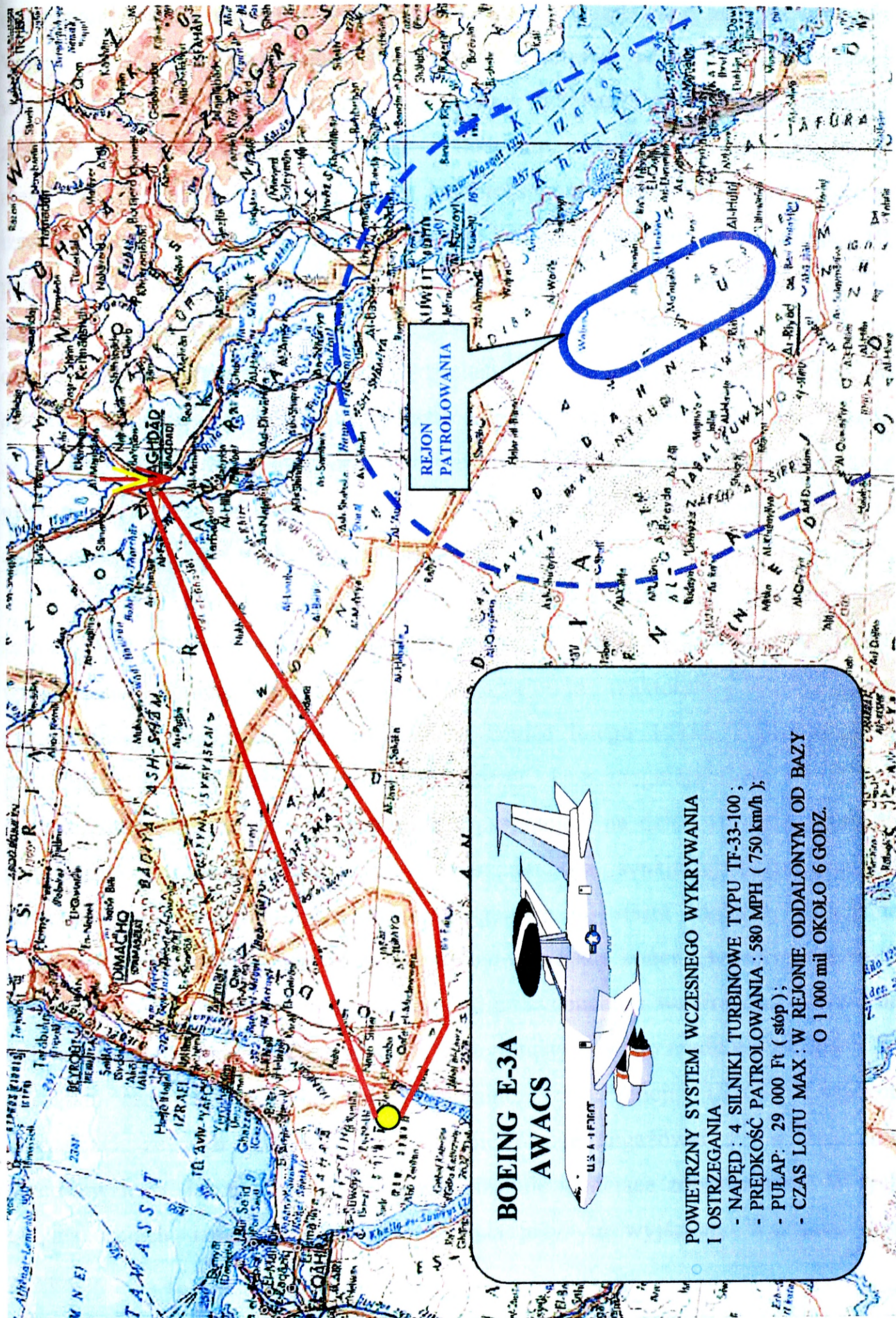
Izrael nawet nie dopuszczał możliwości, by pozwolić Irakowi zbudować broń jądrową. Zdecydowano że nic nie jest tak ważne dla przetrwania Izraela, jak efektywne powstrzymanie irackiego programu nuklearnego. Nasilona dyplomacja nie powiodła się. Tajne operacje, chociaż nigdy tego nie udowodniono, a zawsze przypuszczano, opóźniły irackie prace, ale ich nie powstrzymały. Bezpieczeństwo w kompleksie reaktora było zbyt ścisłe, aby go zniszczyć. Sabotaż we Francji i Włoszech oraz zastraszanie obcokrajowców pracujących przy reaktorze w najlepszym razie spowolniłoby pracę. Ale wbrew tym wysiłkom, zakończenie budowy miało i tak być

zgodne z planem, latem 1981 roku. Prosty proces eliminacji nie zostawił żadnej alternatywy, oprócz rozwiązania militarne. Pomimo, że Izrael posiadał doświadczenia z użyciem jednostek specjalnych nawet na większe odległości, tym razem jednak były poważne wątpliwości, by w ten sposób osiągnięto cel. Atak jednostek specjalnych, angażujących transport lotniczy, helikoptery i myśliwce, pociągnąłby za sobą zbyt wiele ofiar i nie gwarantowałby sukcesu. Fiasko skomplikowanych działań USA, aby uwolnić swych zakładników w Iranie, ciągle było świeże.<sup>60</sup> Podejmowanie tak kompleksowej operacji, gdzie tak wiele rzeczy mogło się nie udać, było zbyt ryzykowne. Stało się też oczywiste, że atak komandosów jest z wielu powodów do odrzucenia:

- zbyt wielu ludzi brałoby udział;
- ofiary w ludziach byłyby olbrzymie;
- zorganizowanie transportu ludzi i wyposażenia na taką odległość oraz utrzymanie tego faktu w tajemnicy było zbyt skomplikowane;
- liczone się z barbarzyńskim traktowaniem ujętych podczas ataku ludzi.

Jedynym logicznym rozwiązaniem dla zniszczenia reaktora byłoby posłanie bombowców. Zminimalizowałyby to ryzyko i maksymalnie zapewniło zniszczenie. Zdawano sobie jednocześnie sprawę z faktu, że atak musi być przeprowadzony, zanim nastąpi aktywacja reaktora. Obawiano się promieniotwórczego skażenia terenu. Brano też pod uwagę odpowiedź (reakcję) irackiego przywódcy na atak. W Izraelu zgodnie oceniono, że kontratak nie nastąpi ze względu na całkowite zaangażowanie sił zbrojnych w wojnie z Iranem. Jakikolwiek odwet, jeśli by wystąpił, mógł iść w dwóch kierunkach: zintensyfikować ataki terrorystyczne przeciwko Izraelowi i światowej opinii w ONZ. Na tajnym spotkaniu, w październiku 1980r. izraelska rada ministrów przegłosowała decyzję Begin o zaatakowaniu irackiego reaktora. Pozostało tylko ustalić szczegóły czasowe i operacyjne (por. schemat 18).

<sup>60</sup> Po wzięciu jako zakładników pracowników amerykańskiej ambasady w Teheranie w 1979r. podjęto próbę uwolnienia ich w 1980r. przez siły amerykańskie, wskutek zaistniałych niepowodzeń całość zaangażowanych sił zginęła na pustyni w Iranie. Przetrzymywanych pracowników uwolniono dopiero w 1981r. za prezydentury R. Regana. Niepowodzenia podczas próby uwolnienia przetrzymywanych pracowników zdecydowały o przegranej w wyborach prezydenckich Jimi Cartera.



Trasa lotu do Osirak wraz z zaznaczonym rejonem patrolowania systemu AWACS

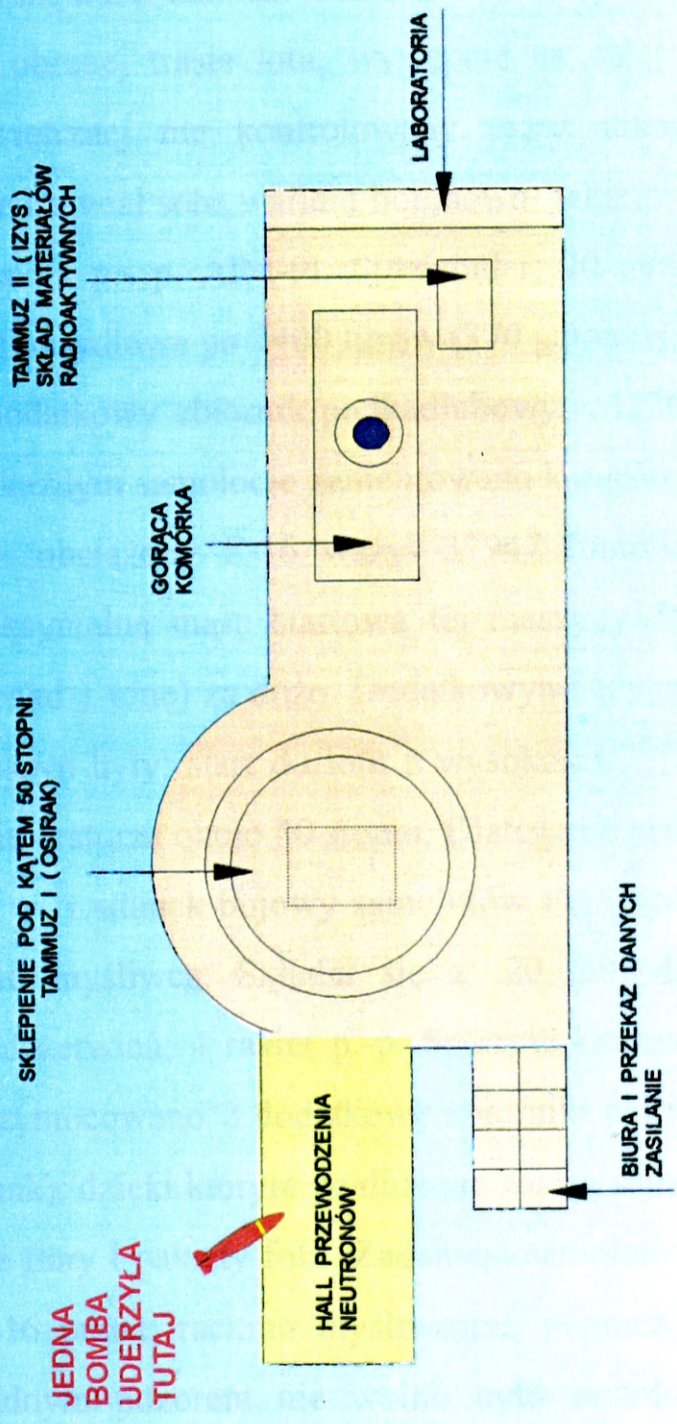
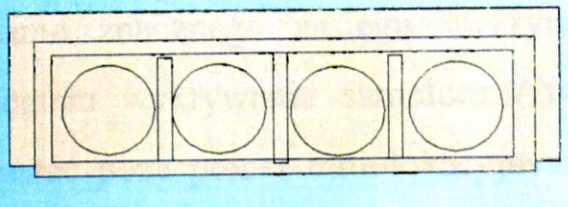
Jednocześnie prowadzono szkolenie lotnicze wyznaczonych jednostek na maksymalny zasięg na małej wysokości. Wstępnie zaplanowano atak na listopad. W międzyczasie tj. 30 września 1980r., a więc w miesiąc od rozpoczęcia 8 letniej wojny Irak -Iran, para irańskich myśliwców bombardujących F-4E Phantom zaatakowała teren reaktora bombami i raketami. Atak okazał się niecelny i nieskuteczny a główne budynki i cały kompleks poniósł niewielkie straty. Strona izraelska była rozczarowana, że Irańczycy nie zniszczyli obiektu, aby oszczędzić im problemu. Z drugiej strony, po tym ataku- jak donosił izraelski wywiad wojskowy- Irak wzmocnił bezpieczeństwo kompleksu nuklearnego, wykonując piaszczyste obwałowania obiektów i dodatkowo wydzielając eskadrę lotnictwa myśliwskiego, do osłony kompleksu. Zgodnie z prowadzoną analizą przez wywiad wojskowy Izraela zakładano, że na czas wojny praca nad reaktorem zostanie wstrzymana a wraz z ustaniem pracy, oddała się zagrożenie Izraela. Te okoliczności zadecydowały o odwołaniu przez premiera listopadowego nalotu.

Nie wstrzymano jednak, szkolenia grupy pilotów według wcześniejszych założeń. Gdy ustabilizowała się sytuacja na froncie, włoscy i francuscy specjaliści wrócili pod koniec lutego 1981r. do prac nad reaktorem. Wtajemniczeni przedstawiciele rządu zaplanowali atak na koniec lutego 1981r. Termin ten też przesunięto. Kolejny termin ustalono na marzec, lecz zaogniająca się sytuacja w Libanie, spowodowała, że i ta data została przesunięta na dzień 10 maja, której to zamierzano dotrzymać. Ostatecznie w tym dniu, w synajskiej bazie lotniczej odwołano, oczekujące w ciszy radiowej, gotowe do startu samoloty. Oficjalną przyczyną odwołania w tym dniu nalotu było, nie do końca „wyczerpanie opcji dyplomatycznej”. Wiązało się to z wyborami prezydenckimi we Francji. Liczono na radykalną zmianę stanowiska prezydenta Mitterranda i nowego rządu wobec Iraku. Na początku czerwca, minister spraw zagranicznych Francji, Claude Cheysson oświadczył, że jego kraj w przyszłości nie będzie angażował się w nuklearne przedsięwzięcia, jak to robił w Iraku, ale uszanuje istniejące zobowiązania. W tych okolicznościach, izraelska akcja zbrojna była jedynym wyjściem. Wszystko inne zawiodło.

Ostatecznie podjęto decyzję i wydano rozkaz ataku na 7 czerwca 1981r. Premier Begin zdecydował się na tę datę ze względu na zbliżające się w Izraelu wybory w dniu 30 czerwca. Obawiał się że, w przypadku wygranych wyborów, Peres nowy premier nigdy nie zdecyduje się zainicjować takiego ataku i Izrael pozostanie na zawsze pod iracką groźbą nuklearną. Przewidywana data uruchomienia reaktora na początek lipca stawała się realna. Po decyzji o lotniczym ataku na reaktor, rozpoczęto przygotowania które dotyczyły planowanego ataku, przewidywanych środków rażenia, ilości samolotów, daty, pory dnia i ogólnego zabezpieczenia działań. Zamierzano bowiem przeprowadzić atak przy użyciu 8 samolotów F-16 (dwóch kluczy), jako grupa uderzeniowa, osłanianych przez 6 myśliwców (trzy pary) F-15 (grupa osłony myśliwskiej). Datą przeprowadzenia ataku była niedziela. Przewidywano, że europejscy eksperci i pracownicy wtedy będą mieli dzień wolny. Jakikolwiek przypadkowe ofiary nalotu wśród zagranicznych specjalistów, byłyby bardzo kłopotliwe dla Izraela ze względów politycznych.

Ostatecznie zdecydowano, że najlepszym miejscem aby unieszkodliwić reaktor pozostaje betonowa kopuła, a optymalnym lotniczym środkiem rażenia klasyczna 900 kg bomba Mk-84. Jej wagomiar i siła eksplozji zapewniały przebicie betonowego sklepienia i znaczne zniszczenia wewnątrz. Z tych powodów, już 8 bomb zapewniało znaczne zniszczenia, ale ważność obiektu spowodowała, że postanowiono użyć 16 bomb. (por. schemat 19) Na taki ładunek bojowy przeznaczono 8 samolotów. Podjęto decyzję o użyciu zapalników z opóźnieniem wystarczającym tylko na spenetrowanie przez bombę sklepienia reaktora przed eksplozją. Izraelczycy zdecydowali także, ograniczyć atak do minimum i nie uznać czynnika bezpieczeństwa. Fakt, że bomby eksplodują wewnątrz reaktora było izraelskim czynnikiem bezpieczeństwa. Rozważano kąty lotu nurkowego: 10; 20; 30; 40 stopni. Każdy rozpatrywany kąt ataku niósł ze sobą zwiększające się ryzyko ostrzału przeciwlotniczym ogniem, zestawów artyleryjskich i raketowych. Podejście do celu pod kątem 30-40 stopni zapewniało, że bomba przebije wzmocnioną kopułę, inne rozpatrywane kąty ataku mogły doprowadzić do rykoszetowania bomb lub zwiększały ryzyko wykrycia. Piloci izraelscy ćwiczyli tak, aby przeprowadzić misję możliwie szybko i aby ich szczytowa wysokość była mniejsza niż 1500 m (5000 stóp).

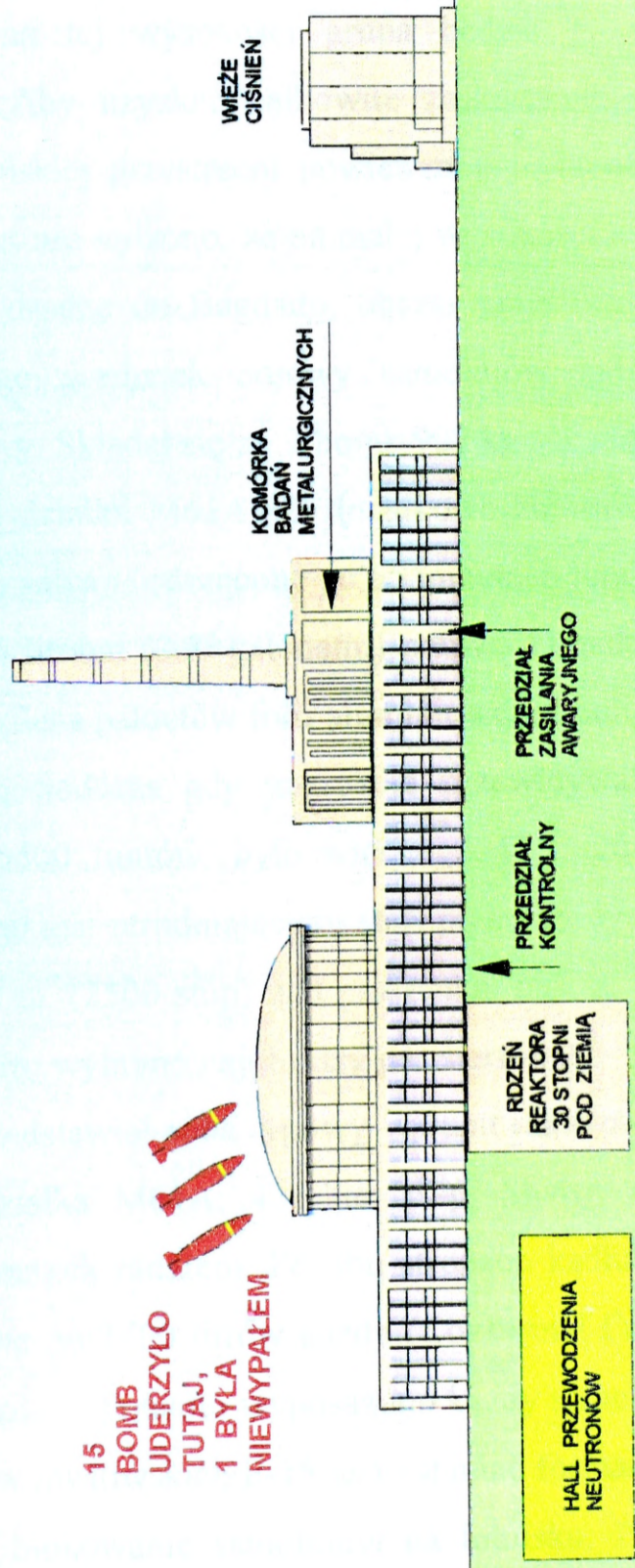
Schemat 19



JEDNA BOMBA UDERZYŁA TUTAJ



15 BOMB UDERZYŁO TUTAJ, 1 BYŁA NIWYPAŁEM



Rozmieszczenie poszczególnych elementów obiektu ataku

Aby nie wzbudzać jakichkolwiek podejrzeń postanowiono samoloty przebazować do synajskiej bazy Etzion na dwa dni wcześniej.

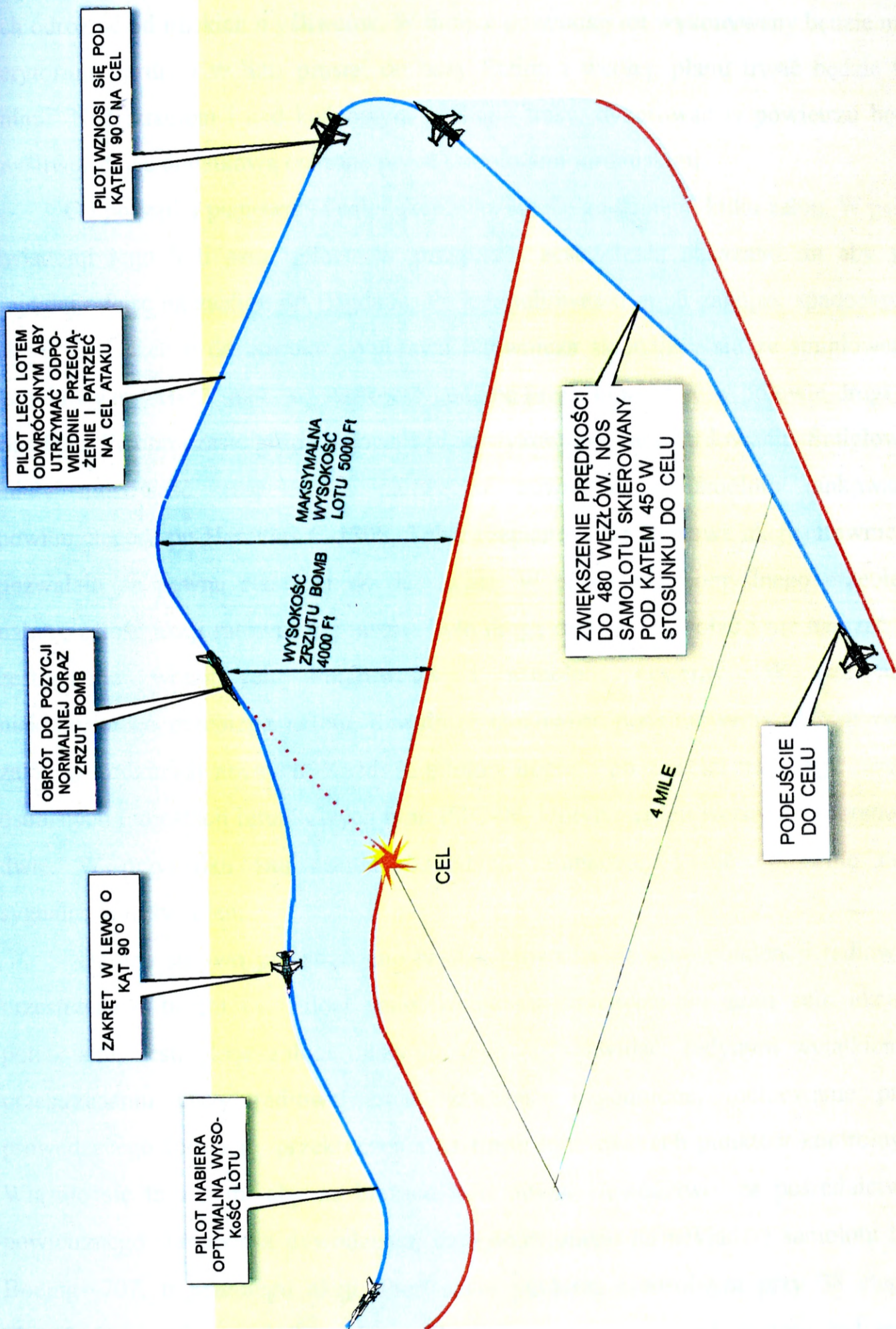
Z danych z wywiadu wojskowego wynikało, że zagrożenie wykrycia bojowej formacji przez samoloty wczesnego rozpoznania można było pominąć. Wynikało to z faktu, że kontrola przestrzeni powietrznej odbywała się w kierunku Zatoki Perskiej i pomimo znacznego zasięgu wykrywania, na tej wysokości grupa będzie poza zasięgiem wykrywania samolotu AWACS. Aby uzyskać całkowite zaskoczenie i pozostać poza polem radiolokacyjnym jordańskiej przestrzeni powietrznej, wybrano dłuższą trasę, zamiast lotu w linii prostej. Słusznie sądzono, że na małej wysokości na tak obranej trasie lotu, występuje na całej drodze do Bagdadu, obszar przestrzeni powietrznej nie kontrolowany przez nikogo. Ładunek bojowy samolotów F-16 przedstawiał sobą wariant bombowo-rakietowy. Składał się z : 2 bomb 907 kg Mk. 84; 2 rakiet p.- p. AIM-9L Sidewinder; 20 mm działka M61A;- 2 dodatkowe zbiorniki podskrzydłowe po 1400 litrów (370 galonów) paliwa (odrzucone po 55 minutach lotu), 1 dodatkowy zbiornik podkadłubowy z 1136 litrami (300 galonami) paliwa. Ponadto na każdym samolocie zamontowano komplet flar i pakietów folii aluminiowej (dipoli). Tak obciążony F-16 ważył 37947 funtów, podczas gdy instrukcja przewidywała maksymalną masę startową tej maszyny 35400 funtów, było więc o 2547 funtów (ponad 1 tonę) za dużo. Dodatkowymi czynnikami utrudniającymi start przeciążonych maszyn były: start do lotu z wysokości 750 m. (2500 stóp) nad poziomem morza, w temperaturze około 40 stopni. Dlatego do startu wybrano najdłuższy pas startowy.

Ładunek bojowy samolotów F-15 przedstawiał sobą typowy wariant rakietowy jako myśliwca. Składał się z: 20 mm działka M61A; 4 rakiet p.-p. Shafrir na podczerwień; 4 rakiet p.-p. Sparrow kierowanych radarem. Po obu stronach kadłuba przymocowano 2 dodatkowe zbiorniki paliwa po 1400 litrów każdy (Conformal Fuel Tank), dzięki którym wydłużono zasięg samolotu. Ponadto wyposażono każdy samolot we flary i pakiety folii. Zadaniem samolotów myśliwskich F-15 jest osłaniać formację F-16 przed irackimi myśliwcami, poprzez blokowanie samolotów na lotnisku. Pod żadnym pozorem nie wolno było samolotom F-16 zrzucić bomb przed celem i nawiązywać kontaktu bojowego z irackimi myśliwcami. W początkowej fazie lot wykonywano na paliwie ze zbiorników podskrzydłowych, po wypracowaniu tj. po

około 55 minutach lotu je odrzucono. Każdy z pilotów zrobi to indywidualnie bez komendy prowadzącego. Od tej chwili odciążone maszyny zwiększą prędkość z 740 km/h do 830 km/h. Jezioro Bahar al Milh będzie ostatnim punktem kontrolnym.

Zgodnie z planem lotu, od startu do zrzucenia bomb upłynie 100 minut, nad jeziorem załogi uzbroją bomby i ustawią przełącznik uzbrojenia na „atak”, jak również włączą kamery. Nad jeziorem F-15 wyprzedzają formację F-16 i stworzą osłonę przed myśliwcami irackimi, obserwując na swoich radarach sytuację powietrzną nad irackimi bazami lotniczymi. Od tego punktu samoloty zwiększą prędkość do 480 węzłów co odpowiada około 926 km/h i z tak dużą prędkością rozpoczną atak. Jedynym wytłumaczeniem tak dużej prędkości ataku, było zagrożenie ogniem przeciwlotniczych zestawów artyleryjskich typu ZSU-23-4 (Sziłka), których celność znacznie maleje wraz ze wzrostem prędkości lotu samolotu powyżej 800 km/h. Dane wywiadowcze potwierdzały występowanie takich środków w kompleksowej obronie przeciwlotniczej obiektu ataku. Sam atak, w tych uwarunkowaniach, przedstawiał sobą złożony lecz dobrze opanowany przez załogi manewr. (por. schemat 20). Po włączeniu dopalania i osiągnięciu prędkości 890 km/h (480 węzłów) samoloty F-16 zaczną stromo nabierać wysokość 3000 m z rosnącym przechyleniem do 180 stopni wykonując zakręt w lewo o 90 stopni na cel. Przed osiągnięciem nakazanej wysokości samolot będzie znajdował się brzuchem do góry. Pozwala to na nieprzerwaną obserwację celu przez celownik upadku bomby. Następnie dalszy obrót o 180 stopni ze zniżaniem i zrzut bomb. Po tym zakręt w lewo o 90 stopni, lot na małej wysokości przez 50 mil, po czym wyjście na optymalną wysokość.

Atak zawierał w sobie manewr przeciwartyleryjski i przeciwrakietowy, jak również to, że początkowo irackim obrońcom słońce świeciło w oczy, gdyż samoloty atakowały ze słońcem. Również po ataku kierowano się na zachód pod słońce, co utrudniało ich wykrycie przez obsługi dział przeciwlotniczych. Wszystkim pilotom nakazano użycie indywidualnych środków obrony, w postaci flar i „sieczeni aluminiowej”. Po ataku i po przybyciu nad wspomniane jezioro, każda załoga zgłasza się drogą radiową z prowadzącym, podając swoje numery. Po tym fakcie prowadzący złoży meldunek do dowództwa o wykonaniu zadania. Sygnałem wywoławczym będzie „Błysk”. Jeżeli ktoś zostanie zestrzelony, po tym słowie dodany zostanie jego numer.



Manewr przeprowadzenia ataku na wyznaczony cel

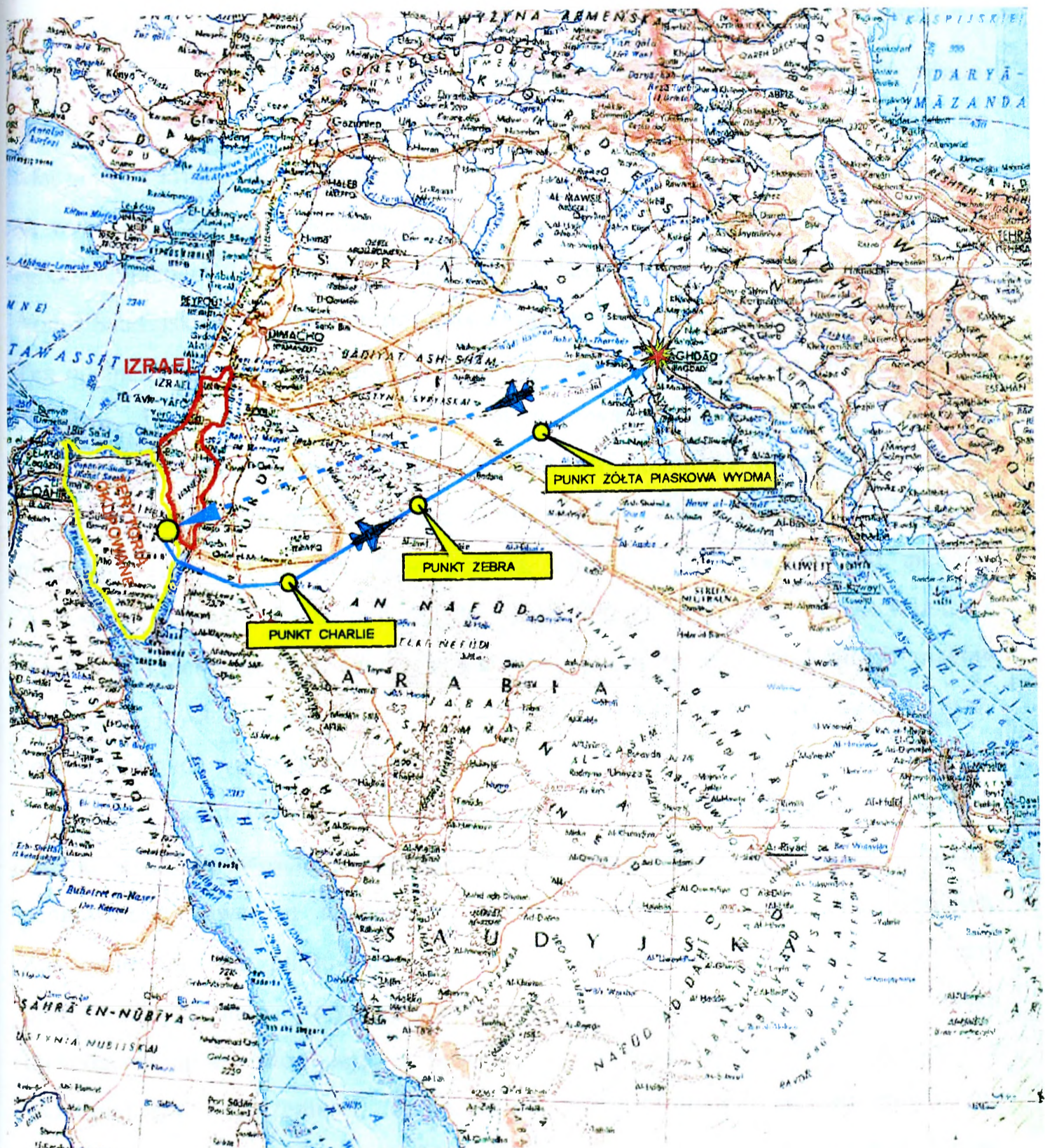
Gdy wszystkie załogi F-16 osiągną nakazaną wysokość, włączą dopiero wtedy swoje systemy identyfikacji „swój- obcy”, aby dołączające F-15 na swoich radarach mogły ich odróżnić od irackich myśliwców. W drodze powrotnej lot wykonywany będzie nad terytorium Jordanii w linii prostej do bazy Etzion i według planu trwać będzie 90 minut. Nad Izraelem i nad końcowym punktem trasy, dyżurować w powietrzu będą myśliwce dając dodatkową ochronę przed samolotami jordańskimi.

Od początku planowania całej akcji, liczone się ze stratami kilku załóg. W pełni świadomi tego byli sami piloci. W przypadku zestrzelenia nakazano im aby jak najdalej odejść na zachód od Bagdadu. Po katapultowaniu mieli zakopać spadochron, ukryć się i czekać do zmroku. Wyprawa ratownicza składająca się ze śmigłowców ratunkowych CH-53 miała wystartować godzinę przed nimi i być w połowie drogi do Bagdadu. W tym czasie grupa bojowa będzie wykonywać bombardowanie. Śmigłowce miały możliwość uzupełniania paliwa w powietrzu z samolotu tankowania powietrznego typu Hercules C-130S. Takie rozplanowanie czasowe akcji ratowniczej pozwalało na pewną elastyczność decyzyjną. W przypadku pomyślnego przebiegu nalotu, całość akcji ratowniczej można było drogą radiową odwołać i nie narażać, na zestrzelenie wrażliwych śmigłowców i samolotu cysterny. W przypadku niekorzystnego przebiegu nalotu, dawało to możliwość podejmowania zestrzelonych załóg w godzinach nocnych. Każdy z pilotów dopiero po zmroku miał użyć swoich osobistych radiostacji ratunkowych typu PRC-90, których na ten ważny lot zabrano po dwie. W przypadku zauważenia ekspedycji ratunkowej swoje położenie mieli sygnalizować światłem.

Bardzo surowo przestrzegano zakazu prowadzenia korespondencji radiowej i przestrzegano tajemnicy. Piloci śmigłowców ratowniczych nie znali celu akcji, a potencjalne zestrzelone załogi miały im tego nie ujawniać. Jedynym wyjątkiem w przestrzeganiu ciszy radiowej było, zawczasu uzgodnione, meldowanie przez prowadzącego formację, przekroczenia na trasie lotu, czterech punktów kontrolnych. Wiązało się to z tym, aby na bieżąco informować dowództwo, za pośrednictwem powietrznego stanowiska dowodzenia, umiejscowionego na pokładzie samolotu typu Boeing- 707, o przebiegu akcji. Pierwszym punktem kontrolnym przy 38 stopniu długości geograficznej był punkt „Charlie”, drugim przy 40 stopniu był punkt

„Zebra”, a trzecim przy 42 stopniu „Żółta wydma piaskowa”. Kiedy zostanie przekroczona mała wysepka na jeziorze Bahr al Milh, prowadzący przekaże meldunek z finałowej pozycji. (por. schemat 21). Wszystkie rozmowy będą prowadzone w języku angielskim, aby każdy kto je usłyszy, mógł je utożsamiać jedynie z korespondencją radiową prowadzoną przez międzynarodowe komercyjne linie lotnicze. Wykonywany lot będzie rozrzuconą formacją w składzie dwóch kluczy, 2 mile jeden klucz od drugiego.

Takie ugrupowanie utrzymywano do punktu kontrolnego nad jeziorem, po pokonaniu jeziora szyk rozpuszczono na 4 mile w kolumnie par. Miało to wiele zalet. Jeżeli któraś z załóg nie doleci, to nie wszyscy zostaną zestrzeleni, a ci co doleczą do celu, z dużym prawdopodobieństwem i tak go zniszczą. Ważność obiektu dyktowała ilość samolotów z założonym prawdopodobieństwem dotarcia do celu. Ponadto w przypadku wykrycia przez środki radiolokacyjne będzie to dawało tylko dwa „echa radiolokacyjne”, czyli będzie to wyglądało na mniej samolotów niż jest w rzeczywistości. Formacja bojowa F-16 nosiła kryptonim „Błękitny lot” w kolejności w ugrupowaniu od 1 do 8, „Dov-Niebieski-1”, „Samuel-Niebieski-2”, „Joseph-Niebieski-3”, „Amos-Niebieski-4”, „Dan-Niebieski-5”, „Izaak-Niebieski-6”, „Gabriel-Niebieski-7”, „Udi-Niebieski-8”. Lot wykonywano w odległości 600 m (2000 stóp) grupa od grupy, przy czym wizualne określanie odległości dla pilotów polegało na tym aby, „widzieć nawzajem białe hełmy w kabinach”. W przypadku, zestrzelenia przed jeziorem - ostatnim punktem kontrolnym, prowadzącego formację, tj. „Dov-Niebieski-1”, prowadzący drugi klucz tj. „Dan-Niebieski-5” przejmuje dowodzenie i kończy zadanie jako prowadzący grupę, a prowadzący wtedy pierwszy klucz „Joseph-Niebieski-3” prowadzi swój klucz za kluczem „Dana”. W przypadku wystąpienia wspomnianych okoliczności za jeziorem, „Joseph-Niebieski-3” prowadził będzie całą grupę, gdyż będzie za późno, aby zmieniać szyk. Samoloty F-15 powinny lecieć parami na zewnątrz formacji F-16, ich kryptonim to „Czerwony lot” w kolejności „Abraham-Czerwony-1”, „Yitzhak-Czerwony-2”, „David-Czerwony-3”, „Jacob-Czerwony-4”, „Moshe-Czerwony-5”, „Levi-Czerwony-6”. Abraham i Yitzhak po lewej stronie, David i Jacob po prawej stronie około 1100 m (4000 stóp) od formacji F-16, a Moshe i Levi powinni być około 1100 m (4000 stóp) za formacją.



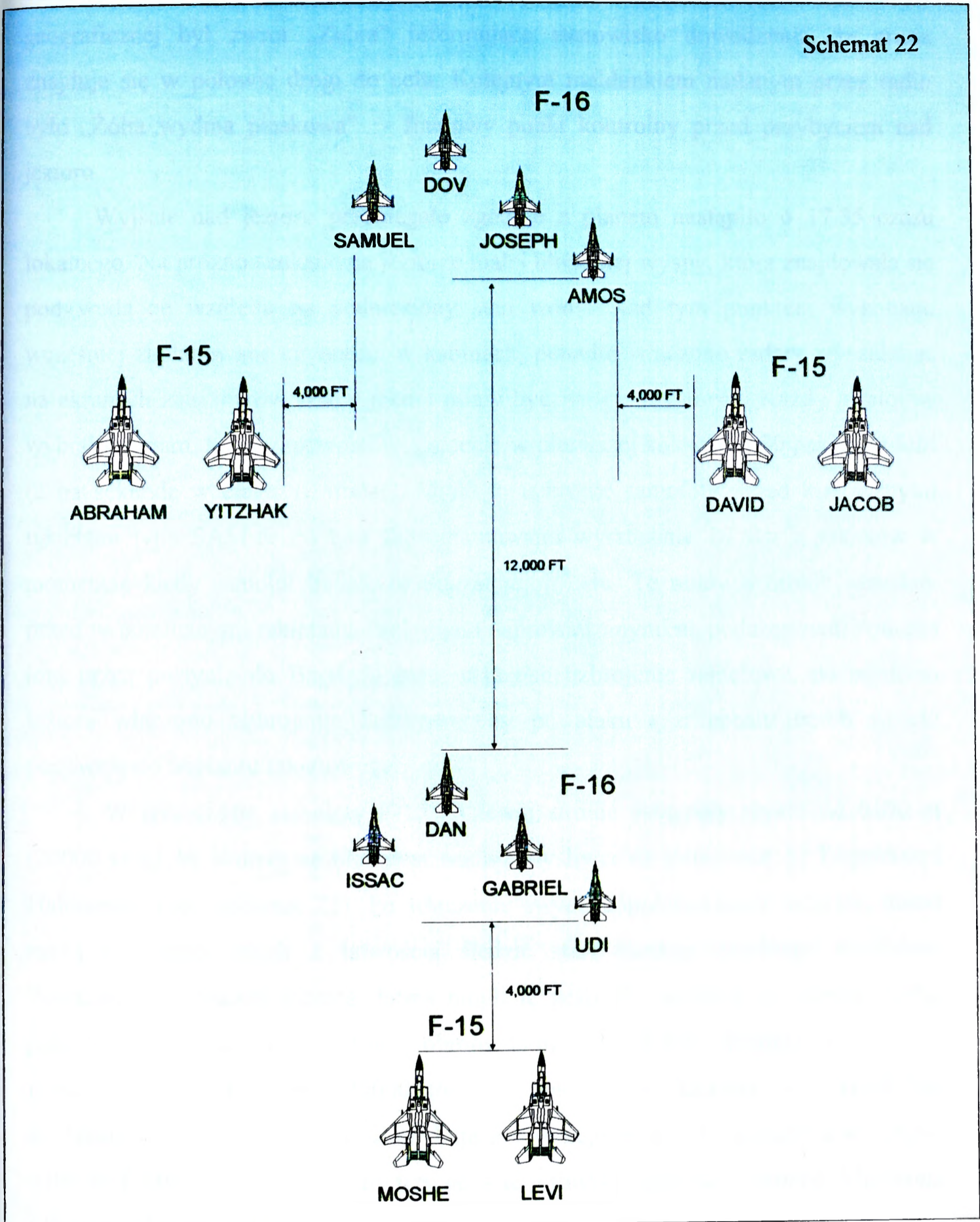
Plan tras lotu podczas nalotu na Bagdad

Dodatkowa dwuosobowa załoga F-15 wykonywać będzie lot po kręgu w strefie nad Arabią Saudyjską. Będzie to retlanslator - rezerwowe połączenie komunikacyjne. Jeżeli grupa uderzeniowa będzie mieć jakieś pytania lub decyzje różne od planu, prowadzący wywoła ich przez radio, aby otrzymać natychmiast potrzebne dane i wprowadzić zmiany w planie. (por. schemat 22).

F-15 wystartowały o 14.55, a o 15.00 samoloty F-16. Fazę startu kontynuowano pamiętając o przeładowaniu samolotów i konieczności oszczędzania paliwa. Dopalenie włączano na krótko, tylko do uzyskania prędkości 350 km/h. Start odbył się parami i na wysokości 730 m. wykonano zbiórkę przez dopędzanie. Dalszy lot odbywał się zgodnie z planem. Po ominięciu terytorium Jordanii naruszono przestrzeń powietrzną Arabii Saudyjskiej, na południe od opuszczonego lotniska- Haql i wsi Al Humaydan. Ten odcinek trasy liczący 40 mil, był górzystym obszarem i pokonywano go głównie dolinami. Wykorzystanie naturalnego ukształtowania terenu, maskowało przed środkami radiolokacyjnymi atakującą grupę i utrudniało jej wykrycie. Kolejnym odcinkiem trasy, była płaska, jałowa ziemia pustyni Arabii Saudyjskiej. Samoloty pilotowano tuż nad powierzchnią pustyni, na wysokości zaledwie 90 metrów. Wszystkie samoloty F-16 podczas tej szczególnej misji były pomalowane na maskujący kolor piasku, ciemnego brązu z zygzakami zieleni, bez żadnych znaków identyfikacyjnych. Zastosowane barwy doskonale maskowały samoloty na tle pustyni, co utrudniało ich wzrokowe wykrycie.

Dalej trasa lotu przecinała pustynną drogę i nie używaną linię kolejową łączącą Tabuk z miejscowościami na południu Jordanii. Przy 38 stopniu długości geograficznej zawczasu uzgodnione, słowo „Charlie” przerwało ciszę radiową. Znaczenie tego dla pilotów nie było tak istotne, jak dla wielu ludzi na ziemi przeżywających nalot. Wystarczyło to, aby dowódca gen. Ivri na stanowisku dowodzenia miał informację o postępie w kontynuowanym locie. Zgodnie z wcześniejszymi założeniami, do przekazywania informacji służyło powietrzne stanowisko dowodzenia na samolocie Boeing RC 707, który krążył nad Mitspe Ramon. Kiedy wypracowano paliwo z dodatkowych zbiorników podskrzydłowych, piloci kolejno je zwalniali, a uniesione w kabinach „kciuki w górę” informowały o ich prawidłowym zrzucie. Po tym grupa zwiększyła prędkość ponieważ samoloty stały się

Schemat 22



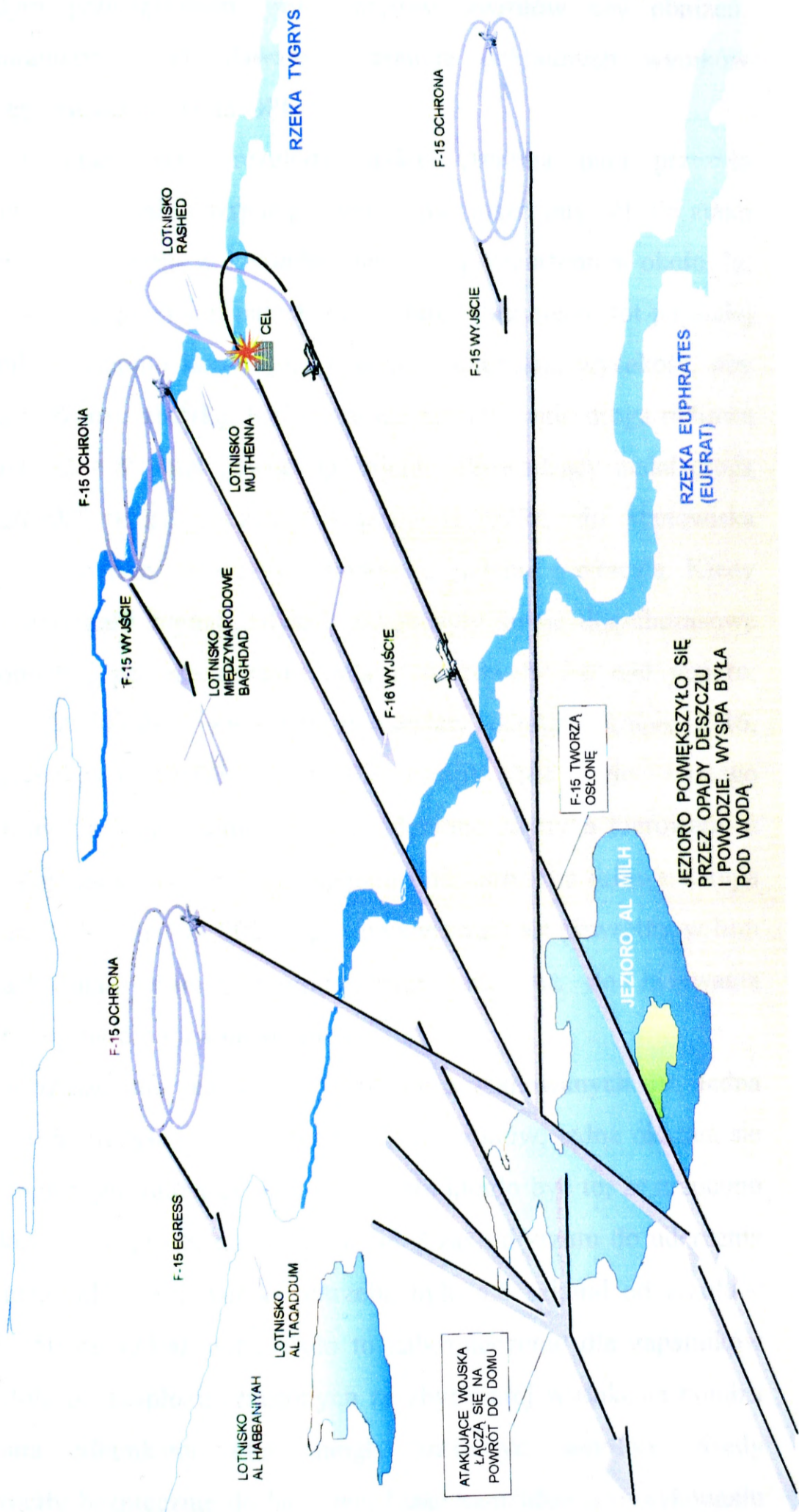
Ugrupowanie po trasie

bardziej aerodynamiczne. Kolejnym meldunkiem po minięciu 40 stopnia długości geograficznej był zwrot „Zebra” informujące stanowisko dowodzenia, że grupa znajduje się w połowie drogi do celu. Kolejnym meldunkiem nadanym przez radio było „Żółta wydma piaskowa” - finałowy punkt kontrolny przed przybyciem nad jezioro.

Wyjście nad jezioro przebiegało zgodnie z planem nastąpiło o 17.35 czasu lokalnego. Na próżno szukano na jeziorze małej błotnistej wyspy, która znajdowała się pod wodą ze względu na podniesiony stan wody. Nad tym punktem wykonano wcześniej zaplanowane czynności w kabinach, ponadto włączono radary wyszukując na ekranach znaczników celów jakimi miały być wrogie myśliwce. Każdy z pilotów wybrał program, który zapewniał wyrzucenie w pierwszej kolejności 20 pakietów folii (2 na sekundę w ciągu 10 minut). Miało to uchronić samoloty przed kierowanymi raketami typu SAM-6. Po tym zaprogramowano wyrzucenie 10 flar i pakietów w momencie kiedy samolot będzie opuszczał rejon celu. Te miały uchronić samoloty przed wspomnianymi raketami i kolejnymi naprowadzanymi na podczerwień. Podczas lotu przez pustynię do Bagdadu było włączane uzbrojenie raketowe, po minięciu jeziora włączono uzbrojenie bombowe, by po ataku i zrzuceniu bomb wrócić ponownie do wariantu raketowego.

W tym czasie samoloty F-15 po lewej stronie osiągnęły wysokość 6100 m (20000 stóp), by skutecznie blokować irackie myśliwce na lotniskach Al Taqaddum i Habbaniya. (por. schemat 23). Po włączeniu swych dopplerowskich radarów, mimo małej wysokości mogli z łatwością śledzić start każdego irackiego myśliwca. Posiadanymi środkami rażenia, łatwo mogli je zestrzelić wkrótce po starcie, będąc poza zasięgiem kierowanych rakiet obrony lotniska. Podobnie działała para F-15 z prawej z wysokości 7600 m. (25000 stóp) gdyż, blokowano dużą bazę w Ubaydah Bin al. Jarrah, 80 mil na południe. Zamykająca formację para F-15 osiągnęła wysokość 6100 m. (20000 stóp) i blokowała trzy główne lotniska Bagdadu , Resheed, Muthenna i Bagdad - Międzynarodowy.

Na 4 mile przed celem, w początkowym punkcie ataku, włączono dopalanie i w parach rozpoczęto atak według wcześniejszych ustaleń. Bomby zrzucono dokładnie w tym momencie, gdy na celowniku linia upadku bomby ze śmiertelną kropką wypadła



PLAN ATAKU

na środku sklepienia reaktora. Podczas celowania pilot musiał utrzymać stabilne warunki lotu, ze stałym przeciążeniem, bez zakrętów, zwrotów czy obniżień. Utrzymanie takich parametrów lotu dawało gwarancję dokładnych wyników bombardowania, mimo gęstniejącego ognia OPL.

Włączone kamery rejestrowały rezultaty ataku. Ostatnia para przeżyła najintensywniejszy ogień artylerii ale i wspaniały widok na zniszczony cel. Po ataku wykonano zakręt w lewo o 90 stopni w kierunku słońca, z przeciążeniem około 7g. Wybrany program wyrzucał na przemian pakiet folii i flare. Utrzymano lot na małej wysokości przez 50 mil. Następnie każda para osiągnęła nakazana wysokość, aby ponownie nad jeziorem wykonać zbiórkę. Każda załoga zameldowała drogą radiową swój numer, tylko „Niebieski- 8” miał pewne opóźnienie. Prowadzący nadał drogą radiową słowo-kod „Błysk”, które przekazał krążący B-707RC do stanowiska dowodzenia. Świadczyło to o tym, że wszyscy wykonali zadanie i wracają. Kiedy załogi samolotów F-15 usłyszały sygnał „Błysk”, zakończyły swoje dotychczasowe zadanie blokowania lotnisk i po przełączeniu radaru skierowały się nad jezioro, miejsce zbiórki całości. W drodze powrotnej zapewniały ochronę grupie F-16, wykonując lot na wysokości 12500 m. (41000 stóp). Nie było żadnego przeciwdziałania ze strony irackiego lotnictwa. Nie odpalono żadnych kierowanych pocisków raketowych. Zareagowała niecelnym ogniem tylko artyleria lufowa. Grupa F-16 osiągnęła wysokość 11600 m. (38 000 stóp) i wykonywała lot powrotny w linii prostej, na parametrach maksymalnej długości lotu. Aż do lądowania oszczędzano paliwo. Trasa powrotna trwała 90 minut.

W wyniku ataku zniszczono reaktor 14 bombami z planowanych 16. Jedna bomba uderzyła z boku i zniszczyła izbę przewodzenia neutronów, jedna okazała się niewypałem. Jedynym logicznym tłumaczeniem niewypału mogło być to, że zrzucono ją ze zbyt małej wysokości i po prostu nie uzbroiła się. Czas od zrzutu do uderzenia był za krótki. Aby uruchomiły się zapalniki potrzeba było 4,8 sekund od zrzutu z minimalnej wysokości 750 m. (2500 stóp). Było to zabezpieczenie dla zapalników bomb, aby uchronić pilota od eksplozji zrzuconych ze zbyt małej wysokości bomb i eksplodujących wieloma odłamkami, które mogły zniszczyć samoloty. Kiedy wszystkie samoloty wróciły bezpiecznie do baz, gen. Eitan zameldował o wykonaniu

zadania premierowi. Samoloty F-16 lądowały w bazie Etzion, natomiast samoloty F-15 ze względu na większy zapas paliwa w bazie Tel Nof.

W dniu ataku na irzcki reaktor jądrowy premier Begin zażądał przybycia na godzinę 16 całej rady ministrów. Kiedy zakomunikował im, że izraelskie samoloty są w drodze do Iraku, nie wszyscy chcieli w to uwierzyć. Tylko w takim gronie można było podjąć wiążące decyzje. Czy Izrael powinien pozwolić na opublikowanie tych wiadomości? Co robić, gdy będzie wiele ofiar? Jeżeli rząd nie zgodzi się na opublikowanie informacji, istnieje będzie obawa, że tym samym przyznaje się, że jego działania były nielegalne. Wiadomość o ataku należało ujawnić niezwłocznie. Byłoby niemożliwe, trzymać ją w tajemnicy, zwłaszcza gdy byliby jeńcy. Analizowano w tym czasie, jaka będzie światowa reakcja na tą wiadomość. Ostatecznie zdecydowano, że informacja o nalocie przekazana zostanie przez stację radiową w poniedziałek o 15.30, a nazajutrz odbędzie się konferencja prasowa z udziałem premiera Begin.

Operacja „Babilon” była jedną z najlepiej przygotowanych i najskuteczniej przeprowadzonych akcji lotniczych. Efektem starannego i wszechstronnego przygotowania był spektakularny sukces w drodze wykonania trudnego zadania przy braku jakichkolwiek strat własnych. Przeprowadzoną akcją lotniczą Izrael zademonstrował możliwości bojowe swojego lotnictwa, zarówno co do zasięgu jak i możliwości precyzyjnego ataku wybranych obiektów. Niszcząc iracki reaktor Izrael oddalił zarysowujące się, poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa.

#### **4.4.3. Inne akcje specjalne z udziałem izraelskiego lotnictwa**

W prezentowanych akcjach pokazano jaka rolę odgrywało lotnictwo w działaniach specjalnych. W pierwszym przypadku spełniało rolę środka transportu sił specjalnych na dalekie odległości. Podczas kolejnej akcji było bezpośrednim wykonawcą głównego zadania. W kolejnym przykładzie wykorzystywane przez lotnictwo uderzeniowe środki precyzyjnego rażenia przekształciły „bombową maczugę” w ostry, precyzyjnie trafiający w newralgiczne miejsca przeciwnika „rapier”, stanowiąc niezwykle wyrazisty środek przymusu. Tymi bardzo precyzyjnymi działaniami, będącymi odpowiednikami tzw. „chirurgicznych cięć” można odstraszać przeciwnika, zmuszać

go do długotrwałego przebywania w powietrzu, niespodziewanie precyzyjnie uderzać, znikać i pojawiać się w takt realizowania celów politycznych lub wywierać presję na przeciwnika oddalonego o tysiące kilometrów. Lotnictwo może podejmować bezpośrednie działania w odpowiedzi na inspirowane przez jakieś państwo akcje terrorystyczne (nalot w Tunisie) lub też krótkotrwałą akcję prewencyjną (operacja „Litani”)

W dniu 14 marca 1978r. 7000 izraelskich żołnierzy przekroczyło silnie ufortyfikowany front i rozpoczęło natarcie w głąb południowego Libanu. Plan działań przewidywał wtargnięcie dziesięć kilometrów w głąb Libanu, do rubieży od rzeki Litani na zachodzie i Góry Hermon na wschodzie. Celem ataku było zniszczenie infrastruktury terrorystów palestyńskich w południowym Libanie. Były to odwetowe działania za serię zamachów terrorystycznych na terenie Izraela. Atak rozpoczął się zmasowanymi uderzeniami lotniczymi i artyleryjskimi, po czym nacierały czołgi i piechota. Oddziały wojsk powietrznodesantowych zrzucono ze śmigłowców daleko poza liniami obronnymi przeciwnika, by urządzili zasadzki w czasie jego odwrotu. Militarna część operacji „Litani” trwała zaledwie kilka dni, po tym izraelskie wojska pozostały w Libanie, aby nie dopuścić do powrotu terrorystów palestyńskich do ich byłych baz. Najważniejszym celem tej operacji było ustanowienie strefy bezpieczeństwa. Latem 1978r. interweniowała ONZ, tworząc siły buforowe znane jako UNIFIL. Podczas działań po raz pierwszy wykorzystano myśliwce F-15 i rodzimej produkcji Kfir-C2 oraz nowe śmigłowce AH-1.

Po zajęciu Libanu południowego przez wojska izraelskie w 1982r. dotychczas działające tam organizacje palestyńskie przenieśli swoją siedzibę do przyjaznej im Tunezji. Będąc w stanie wojny z Izraelem w dalszym ciągu organizowały akcje wymierzone przeciwko przedstawicielstwom izraelskim w różnych krajach. Kwatera OWP w Tunisie była organizatorem tych akcji i dlatego postanowiono ją zniszczyć w odwecie za antyizraelskie działania. Jednak ze względu na znaczną odległość z Izraela do Tunezji natychmiastowa akcja odwetowa, taka jak poprzednio w Libanie, nie była możliwa. Zdecydowano przygotować odwetową akcję lotniczą, godząc się chwilowo z brakiem możliwości reakcji na niektóre akty terroru wymierzone bezpośrednio w ludność Izraela.

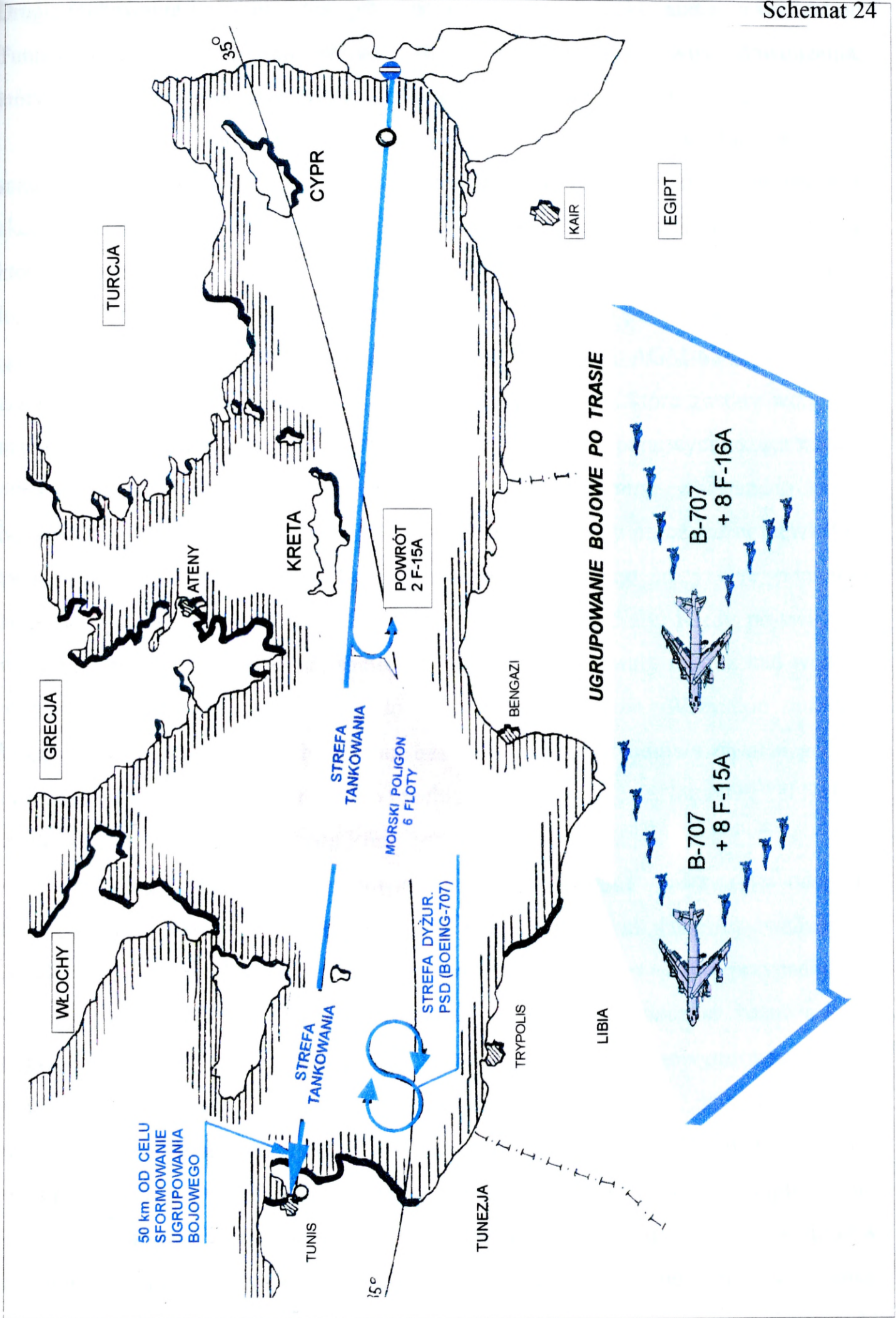
W dniu 1 października 1985r. lotnictwo izraelskie przeprowadziło nalot na obiekt położony w największej jak dotychczas odległości od macierzystych lotnisk. Obiektem ataku była kwatera główna Organizacji Wyzwolenia Palestyny w tunezyjskim mieście Haman al Shatt, 15 km od centrum Tunisu. (por. schemat 24). Celem ataku było zniszczenie tzw. „Force 17” osobistej ochrony Yasira Arafata, w tym szczególnie Abu Tayeba - dowódcy osobistej ochrony, odpowiedzialnego za większość terrorystycznych akcji. Według niektórych źródeł akcje te były odwetem za atak na izraelski jacht w dniu 25 września 1985r. w Larnace na Cyprze.<sup>61</sup> Głównymi podejrzanymi o dokonanie tego ataku byli Palestyńczycy. Według tych samych źródeł akcja w Tunezji była długo i pieczołowicie przygotowywana i miała pokazać światu, w tym przede wszystkim Palestyńczykom przekonanym o bezpieczeństwie swojej kwatery w tym kraju (z racji odległości od granic przeciwnika), że Izrael jest w stanie, może nie natychmiastowo, jak poprzednio, ale po dokładnym przygotowaniu, przeprowadzić skuteczny, odwetowy atak na cel położony daleko od izraelskich baz lotniczych.

Atak na cel odległy o ponad 4000 km przeprowadziła grupa uderzeniowa składająca się 8 F-16C i 10 F-15 jako grupa osłony myśliwskiej. Trasa lotu wiodła w lotniczym korytarzu „G-2” pasażerskiego lotnictwa cywilnego. Dwa samoloty tankowania powietrznego Boeing 707 zgłoszono jako samoloty pasażerskie. Odgrywały one także rolę maszyn maskujących całą akcję. Piloci samolotów F-16 i F-15 lecieli bardzo blisko siebie i tankowców w „echu radiolokacyjnym” tych samolotów. Na wysokości 10 000 metrów na zachód od Krety odbyło się pierwsze tankowanie „osłanianych” maszyn. Był to rejon, w którym loty wykonywały samoloty VI Floty USA, bazujące na lotniskowcach. Identyfikacja maszyn była więc utrudniona. Po pierwszym tankowaniu dwa zapasowe samoloty F-15B ze 133 eskadry zawróciły do Izraela w takiej odległości od siebie, aby na ekranach wskaźników radiolokacyjnych powstały dwa osobne „echa radiolokacyjne” Miało to zmylić czujność kontroli radiolokacyjnej przestrzeni powietrznej sąsiadujących państw i utwierdzić ich w przekonaniu, że „samoloty pasażerskie” wracają.

---

<sup>61</sup> J. Gotowała, Kamieniem z nieba, Bellona, Warszawa 1994, s.201.

Schemat 24



PLAN UDERZENIA NA KWATERĘ GŁÓWNĄ OWP W TUNISIE

Drugie tankowanie bojowej formacji wykonano niedaleko obiektu ataku na wschód od Tunisu. Dowodzenie nalotem odbywało się z powietrznego stanowiska dowodzenia, którym był odpowiednio przystosowany do tego typu zadań samolot Boeing-707.

50 km przed granicami Tunezji samoloty uderzeniowe i osłony oddzieliły się od samolotów tankowców i przyjęły ugrupowanie bojowe. Aby sprawnie przeprowadzić akcję korzystano z pomocy naziemnej, prawdopodobnie pracowników wywiadu, którym powierzono zadanie oznaczenia budynków, jak również koordynację lotniczego ataku. W odległości 5 km od celu poszczególne pary wykonały manewr „górką” na wysokości 2500 m, po czym odpaliły pociski AGM-65 „Maverick” i zrzuciły bomby kierowane GBU-12 „Paveway” na budynki, które zostały wcześniej oznakowane miniaturowymi nadajnikami radiowymi. Każda para wychodząca z ataku odpalała flary, ostatnia zrzuciła środki zakłócające i dymne. Zniszczono cztery budynki kwatery głównej Organizacji Wyzwolenia Palestyny położone w niewielkim kwadracie o boku 700 metrów. Bombardowanie było bardzo precyzyjne, ponieważ budynki sąsiadujące z kwaterą OWP praktycznie nie ucierpiały. Kiedy pojawiły się wezwane myśliwce tunezyjskie, samoloty izraelskie znajdowały się już nad wodami neutralnymi i przygotowywały się do kolejnego tankowania. Wszystkie samoloty biorące udział w akcji wróciły do baz bez uszkodzeń. Lot bojowy trwał 6 godzin, uczestniczył w nim i czuwał nad jego przebiegiem dowódca bazy lotniczej Tel Nof, as wojny sześciodniowej, gen. Giora Rom.

Kolejnym przykładem odpowiadającym na pytanie „jaką rolę odegrało lotnictwo w działaniach specjalnych” niech posłuży przykład masowej ewakuacji z Afryki czarnych wyznawców judaizmu. Wprawdzie lotnictwo w tym przypadku nie wykonywało żadnych zadań ogniowych i ten przykład znacznie różni się od poprzednich, lecz zademonstrowanymi możliwościami przewozowymi wprawiło w podziw największych sceptyków. Jednocześnie udowodniło jakimi realnymi możliwościami transportowymi dysponuje izraelskie lotnictwo wojskowe we współdziałaniu z lotnictwem cywilnym. W wyniku trwającej w Etiopii wojny domowej i zapowiadającej się tam klęski głodu, uzgodniono i dotrzymano warunków rozejmu pomiędzy dwoma zwaśnionymi walczącymi obozami. Na mocy wspomnianych warunków rozejmowych miano ewakuować z terytorium Etiopii do

Izraela czarnych Żydów nazywanych Fallaszami. Odpowiednio wcześniej wojskowe samoloty transportowe typu C-130 „Hercules” ze stanu Izraelskich Sił Powietrznych przetransportowały niezbędne wyposażenie lotniskowe wraz z personelem, celem przygotowania doraźnych miejsc lądowań do przyjęcia samolotów.<sup>62</sup> Do 24 maja zakończono przygotowanie doraźnych lądowisk. W międzyczasie etiopskich wyznawców judaizmu ześrodkowano w pobliżu wybranych lądowisk.

W dniach 24 i 25 maja 1991r. samoloty transportowe C-130 „Hercules” i Boeing 707 -320 Izraelskich Sił Powietrznych z pomocą 10 szeroko kadłubowych samolotów Boeing 707 i Boeing 747 lotniczego towarzystwa EL AL. ewakuowały 15000 etiopskich wyznawców judaizmu. Zadanie to wykonano w ciągu 24 godzin. Na uwagę zasługuje fakt doraźnego dostosowania samolotów do wskazanych potrzeb. Otóż we wszystkich samolotach transportowych wymontowano siedzenia lotnicze i inne wewnętrzne wyposażenie, przez co zwiększyły się możliwości przestrzenne poszczególnych samolotów. Podczas każdego lotu załadowywano prawie całe wioski. Taka konfiguracja „odchudzająca” samolotu sprawiła, że Boeing 747 „Jumbo Jet” zabierał na pokład więcej niż 1000 osób, a Boeing 707 prawie 600 osób każdorazowo. Samoloty wojskowe typu C-130 „Hercules” i Boeing 707 wykonały 31 lotów. Natomiast cywilne samoloty towarzystwa lotniczego EL AL. dziesięć lotów. Wspomniane działania lotnicze nosiły kryptonim „Operacja Mojżesz”<sup>63</sup> ale w literaturze spotkać można się z nazewnictwem całości operacji pk „Salomon”.

\*

\*

\*

W działaniach operacyjnych izraelskiego lotnictwa wyróżniano dwie formy walki: zaczepne i obronne operacje powietrzne.

**Operacja powietrzna o charakterze zaczepnym** charakteryzowała się tym, że jej celem było wywalczenie i utrzymanie przewagi w powietrzu, od chwili jej

<sup>62</sup> K. Hellebrand V Radina, tamże, s. 211.

<sup>63</sup> Jerusalem Post, 27 maja 1991.

rozpoczęcia aż do zakończenia. Dodatkowymi zadaniami realizowanymi w tej ofensywnej formie działań operacyjnych były: obezwładnienie systemu dowodzenia siłami zbrojnymi, zwalczanie głównych zgrupowań sił lądowych i morskich przeciwnika; izolowanie rejonu działań bojowych. Ponadto niszczone wybrane zakłady zbrojeniowe, infrastrukturę i administrację, a także dezorganizowano zabezpieczenie logistyczne i komunikację. Jednak nadrzędnym celem i treścią operacji powietrznej o charakterze zaczepnym było zdobycie przewagi i panowania w powietrzu. Dzięki temu wszystkie rodzaje sił zbrojnych i wojsk miały możliwość pomyślnego wykonywania zadań bez skutecznego przeciwdziałania lotnictwa, obrony powietrznej i przeciwlotniczej przeciwnika. Do realizacji operacji powietrznej angażowano nie tylko siły powietrzne, ale także siły lądowe i morskie. W toku wspólnie prowadzonej operacji wzajemnie się one uzupełniały w celu uzyskania efektu synergii. Wynikała zatem konieczność ścisłej koordynacji działań wszystkich rodzajów sił zbrojnych i wojsk, ich precyzyjnego współdziałania i jednolitego kierowania. Taka operacja powietrzna przeprowadzona została po raz pierwszy, jako klasyczny przykład podczas wojny 1967r. Pozwoliła ona wywalczyć strategiczną przewagę w powietrzu. Taki sposób prowadzenia wojny uznano za zasadny i nadano mu priorytetowe znaczenie. Również te same względy kierowały usytuowaniem działań lotniczych w czasie wojny na wyczerpanie. Wtedy to lotnictwo wykonywało zadania w formie ofensywnej na całą głębokość terytorium przeciwnika. Podczas takich operacji atakowano cele strategiczne wroga na głębokim zapleczu.

Kolejną formą walki o charakterze operacyjnym była **powietrzna operacja obronna**, zwana operacją przeciwpowietrzną. Uczestniczyły w niej siły powietrzne i inne rodzaje sił zbrojnych, które były obiektem inwazji przeciwnika. Obronna operacja powietrzna była najczęściej prowadzona samodzielnie oraz również we współdziałaniu z operacjami obronnymi sił floty i wojsk lądowych, ponieważ przeciwnik zazwyczaj rozpoczynał działania wojenne powietrzną operacją zaczepną, z jednoczesnym przejściem do działań zaczepnych na lądzie i morzu. Głównym celem powietrznej operacji obronnej było niedopuszczenie lub utrudnienie przeciwnikowi opanowania przestrzeni powietrznej. Aby zrealizować te zadania niezbędne było: niespodziewane użycie własnych sił, likwidacja skutków uderzeń z powietrza, niszczenie przeciwnika

w powietrzu i na ziemi. Podstawowymi zadaniami realizowanymi w powietrznej operacji obronnej były: (1) odpieranie zmasowanych nalotów tj. zwalczanie środków napadu powietrznego wroga (samolotów, śmigłowców, bezpilotowych rakiet) nad własnym terytorium. Zadania te wykonywano podczas osłony przed rozpoznaniem i uderzeniami z powietrza przegrupowujących się wojsk lądowych, sił morskich, podczas osłony baz i portów morskich, ważnych węzłów komunikacyjnych, przepraw wodnych, baz lotniczych. (2) Zwalczanie samolotów na lotniskach, wojsk raketowych, systemów obrony powietrznej i przeciwlotniczej, systemów dowodzenia wojskami i innych obiektów przeciwnika, stanowiących o jego potencjale bojowym. Na treść powietrznej operacji obronnej składały się dwa jednocześnie realizowane działania: (1) defensywne (obronne), zasadnicze w tej operacji, polegające na niszczeniu środków napadu powietrznego; (2) ofensywne (zaczepne), w toku których niszczone wybrane i najważniejsze obiekty przeciwnika, zwłaszcza siły powietrzne rozmieszczone w głębi ugrupowania.

W powietrznej operacji obronnej nie tylko zwalczano nad własnym terytorium cele powietrzne wroga, ale jednocześnie realizowano aktywną obronę: lotnicze uderzenie powietrzne. Warto zwrócić uwagę że w powietrznej operacji obronnej zadania główne sił powietrznych są identyczne, jak w powietrznej operacji zaczepnej. Trzeba jednak zaznaczyć, że te zadania lotnictwo realizowało przede wszystkim podczas zabezpieczenia działań własnych. Oznaczało to jednocześnie, iż prowadzący operację uznawał, że nie zdołano zniszczyć wszystkich środków przeciwlotniczych przeciwnika na całym jego terytorium. Zwalczano i niszczone tylko te, które były rozmieszczone w korytarzach przelotów lotnictwa i w rejonach obiektów działań. Był to świadomy wybór, gdyż mogły one przeciwdziałać lotnictwu w czasie wykonywania zadań bojowych.

Zasadnicza zaś różnica między tymi operacyjnymi formami wykorzystania lotnictwa polegała natomiast na sposobie realizacji tych zadań. W powietrznej operacji obronnej większość lotnictwa myśliwskiego, a nierzadko lotnictwa myśliwsko-bombowego, mającego możliwości prowadzenia bitew powietrznych, odpierało zmasowane naloty lotnictwa przeciwnika nad własnym terytorium i ugrupowaniem własnych wojsk. Natomiast zwalczanie obiektów naziemnych w działaniach

ofensywnych było realizowane przez pozostałe siły lotnictwa uderzeniowego i środki ogniowe innych rodzajów sił zbrojnych. W badanym okresie z lat 1948-1991, tylko w czasie wojny 1973r. lotnictwo prowadziło działania bojowe w tej operacyjnej formie obronnej. Wówczas było ono najaktywniej wykorzystane w obronie izraelskiej przestrzeni powietrznej. Potwierdza to słuszność wcześniej przyjętych założeń, że w przypadku lotnictwa izraelskiego, jakiegokolwiek nieofensywne użycie lotnictwa jest dla niego „grobowym” zagrożeniem. Zgodnie z przyjętymi założeniami doktrynalnymi, główny nacisk powinien być położony na posiadanie odpowiedniej ilości samolotów zdolnych do wykonania potężnego uderzenia zaczepnego, a nie na prowadzenie obrony.

## ROZDZIAŁ V

### WPLYW DOŚWIADCZEŃ IZRAELSKIEGO LOTNICTWA NA ZMIANY W STRATEGII I SZTUCE OPERACYJNEJ WYKORZYSTANIA SIŁ POWIETRZNYCH

Doświadczenia z konfliktów zbrojnych i wojen lokalnych w regionie bliskowschodnim, były zawsze pilnie studiowane, gdyż walczące strony, dysponowały najnowszym sprzętem lotniczym i obrony przeciwlotniczej. Starcia te były także weryfikatorem założeń teoretycznych. W wojnach tych szansę obydwu stron w walce o panowanie w powietrzu były teoretycznie równe, a o sukcesie jednej z nich decydowały czynniki pozamaterialne. W wielu przypadkach doświadczenia te były inspiracją do zmian w sztuce wojennej nie tylko walczących stron, ale również innych państw, w tym wchodzących w skład dwóch największych wówczas koalicji polityczno-wojskowych.

Studiując jednak przebieg wojen lokalnych i wnioski z nich płynące, należy koniecznie uwzględnić ich specyficzne warunki, które zaciążyły na takich a nie innych wynikach konfliktu. Do warunków tych należy zaliczyć przede wszystkim: teren, klimat, ogólny potencjał wojenny obu walczących stron (a nie tylko jeden z jego elementów jakim są siły zbrojne) tradycje historyczne, stan moralno-polityczny walczących narodów, powiązania koalicyjne itp. Nieuwzględnienie tych i innych czynników grozi sformułowaniem błędnych wniosków. Należy też pamiętać o jednym. W wojnach lokalnych, aczkolwiek niekiedy bardzo krwawych i wyniszczających użyto tylko broni konwencjonalnych. Zgodnie z przyjętymi ustaleniami, będą poszukiwał nowych rozwiązań w zakresie strategicznego i operacyjnego wykorzystania izraelskiego lotnictwa oraz ich wpływu na zmiany w formach i sposobach wykorzystania sił powietrznych

### 5.1 Lotnictwo izraelskie a zmiany w operacjach powietrznych.

Wiele doświadczeń do dalszych rozważań dostarczyły wojny 1967r. i 1973r. Wojna sześciodniowa 1967r. udowodniła, jak istotne znaczenie dla jej przebiegu ma panowanie w powietrzu i wskazała jak je można wywalczyć. Wykazała bezbronność wojsk pancernych i zmechanizowanych na ataki z powietrza przy braku własnej osłony myśliwskiej. To w wyniku tej właśnie wojny tak wiele uwagi zaczęto poświęcać budowie schronów na lotniskach oraz obronie przeciwlotniczej wojsk lądowych. Kolejna wojna 1973r. dostarczyła bardzo wiele pouczających doświadczeń z takich dziedzin, jak pokonywanie bardzo silnej raketowo-artyleryjskiej obrony przeciwlotniczej w strefie frontowej i podczas lotniczego wsparcia wojsk.

W ogólnym bilansie lotnictwo państw arabskich w wojnie 1967r. największe straty poniosło od uderzeń na lotniska, tracąc w ten sposób 90% samolotów. Natomiast straty bojowe lotnictwa izraelskiego, to wyłącznie lub niemal wyłącznie samoloty i śmigłowce zestrzelone w powietrzu. Lotnictwo państw arabskich w 1973r. większość samolotów i śmigłowców straciło w powietrzu.

W świetle powyższych danych paradoksalnie może zabrzmieć teza, że doświadczenia tego konfliktu dowodzą, że walkę z lotnictwem przeciwnika należy rozstrzygać przede wszystkim za pomocą uderzeń na lotniska. Inaczej problem ten ocenimy, gdy dokładniej przeanalizujemy działania i możliwości walczących stron.

W 1973r. Izrael próbował rozbić lotnictwo państw arabskich według doświadczeń poprzedniej wojny, kiedy to w wyniku udanej operacji powietrznej, panował w powietrzu niepodzielnie już po kilku godzinach od jej rozpoczęcia. Tym razem Izraelczycy nie tylko nie osiągnęli zamierzonych efektów, ale nawet musieli zaniechać nalotów na lotniska. Pierwszym powodem była silna obronna strefa przeciwlotnicza na trasach do lotnisk, z której pokonaniem lotnictwo izraelskie miało przez dłuższy czas trudności. Drugim powodem była bardzo silna osłona samych lotnisk, zwłaszcza egipskich, oraz doskonale maskowanie i ukrycie w betonowych schronach bazujących tam samolotów. Lotnictwo i obrona przeciwlotnicza państw arabskich były więc po lekcji wojny czerwcowej 1967r., przygotowane do odparcia i przerwania izraelskiego uderzenia na lotniska. Zaś lotnictwo izraelskie, próbujące

działać według utartego wzoru, nie osiągnęło oczekiwanych rezultatów. Sytuacja ta zmusiła Izrael do generalnej zmiany sposobu walki z lotnictwem państw arabskich. Sposobem tym były walki powietrzne, w toku których izraelscy piloci zestrzelili 86% wszystkich zniszczonych samolotów państw arabskich. (por. zestawienie zwycięstw i strat lotnictwa izraelskiego-schemat-25)

Opisany przypadek nie skłonił jednak obserwatorów do wyciągnięcia wniosku o zmierzchu uderzeń na lotniska i niecelowości prowadzenia operacji powietrznej, jako formy walki o opanowanie przestrzeni powietrznej. Stało się natomiast dla wszystkich oczywiste, że w wojnie konwencjonalnej należy znaleźć nowe sposoby pokonania głęboko urzutowanej obrony przeciwlotniczej i wprowadzić do arsenału lotnictwa nowe środki rażenia, umożliwiające niszczenie samolotów w schronach oraz długotrwałe zablokowanie lotnisk przez ich zaminowanie i rozległe zniszczenie betonowych dróg startowych. W tym kierunku właśnie poszły praktyczne działania.

W innych konfliktach lokalnych, zarówno w tym jak również innym regionie, istnieją wszelkie podstawy ku temu, aby twierdzić, iż z różnych powodów walczące strony zaniechały uderzeń na lotniska, mimo że takie działania mogły przynieść najlepsze efekty lub nie posiadały wystarczająco silnego lotnictwa, aby taką operację przeprowadzić. Na przykład z przyczyn politycznych Izrael nie zaatakował lotnisk syryjskich podczas interwencji w Libanie. W tym przypadku chodziło o sprawę formalną. Walczono z lotnictwem Syrii, ale zaatakowanie terytorium tego państwa zmieniłoby sytuację polityczną na niekorzyść Izraela. Państwa arabskie nie zdecydowały się na zmasowane uderzenia na lotniska izraelskie także z różnych przyczyn. W wojnie 1967r. Egipt nie miał już praktycznie szans po pierwszym uderzeniu izraelskim, a brak współdziałania między pozostałymi państwami arabskimi spowodował, że zarówno Syria, jak i Jordania zaprzepaściły możliwość zaatakowania izraelskiego lotnictwa na lotniskach w momencie odtwarzania przez nie gotowości bojowej.

W 1973r. państwa arabskie zaniechały uderzeń na izraelskie lotniska w obawie przed nadmiernymi stratami własnymi, licząc, że rozbiją lotnictwo izraelskie naziemną obroną przeciwlotniczą. Reasumując należy stwierdzić, iż z doświadczeń wojen lokalnych w tym regionie wynika, że najskuteczniejszym sposobem walki o

## ZESTAWIENIE ZWYCIĘSTW I STRAT LOTNICTWA IZRAELSKIEGO

LATA	ZWYCIĘSTWA IZRAELSKIE STRATY PAŃSTW ARABSKICH					STRATY IZRAELSKIE		
	OGÓŁEM	W WAL- KACH POWIET- RZNYCH	NA LOTNI- SKACH	OD IZRAEL- SKIEJ OPL	Z INNYCH PRZY- CZYN	OD OPL	W WALK. POWIET.	RAZEM
1948/49	ok.59	21/32	ok..20	4	2	10	2	12
1949/56	4	4	-	-	-	-	-	-
1956	20	18	?	-	2	18	1	19
1956/57	14	13	-	-	1	10	-	10
1967	440	60	378	3	10	48	10	58
1967/70	150	113	-	25	12	38	4	42
1970/73	40	38	-	1	1	8	-	8
1973	447	277	22	43	106	109	11	120
1973/79	6	5	-	1	-	2	-	2
1979/82	25	22	-	-	3	-	-	-
1982	95	85	-	7	3	7	-	7
1982/92	5	3	-	1	1	2	-	2
<b>RAZEM:</b>	<b>~ 1130</b>	<b>661</b>	<b>~430</b>	<b>86</b>	<b>141</b>	<b>~ 250</b>	<b>34</b>	<b>~284</b>

## Uwagi!

1. Ze względu na nie potwierdzenie niektórych danych ze strony przeciwnej występuje kilka braków, ogólnikowo lub szacunkowo przyjęto niektóre dane.
2. W stratach ujęto dane dotyczące całego lotnictwa izraelskiego (śmigłowce, samoloty transportowe).

oprowadzenie trzeciego wymiaru były uderzenia na lotniska, a najbardziej efektywną formą - operacja powietrzna. Jednocześnie potwierdziło się, że ten sposób i forma działań są najtrudniejsze w realizacji, wymagają odpowiedniego sprzętu lotniczego, środków rażenia, personelu latającego o wysokim poziomie wyszkolenia oraz starannego przygotowania i precyzyjnej realizacji. Warunkiem koniecznym powodzenia było wszechstronne zabezpieczenie, a zwłaszcza znalezienie skutecznego sposobu na pokonanie obrony przeciwlotniczej. Wobec możliwości niepowodzenia uderzeń na lotniska należało być w pełni przygotowanym do przeniesienia punktu ciężkości walki z lotnictwem przeciwnika w powietrze.

Wojny bliskowschodnie dostarczyły wiele przykładów, jak wielkie znaczenie w działaniach lotnictwa w ramach operacji powietrznej ma zaskoczenie. Uzyskane doświadczenia udowodniły również, że mimo doskonalenia środków rozpoznania, istnieje w dalszym ciągu cała gama sposobów, aby zaskoczenie uzyskać i to zarówno w skali taktycznej, operacyjnej a nawet strategicznej. Warto zwrócić uwagę na sposób, w jaki izraelskie lotnictwo uzyskało zaskoczenie w wojnie 1967 roku. Począwszy od kwietnia, a zwłaszcza w maju, lotnictwo izraelskie regularnie wykonywało loty demonstracyjne wzdłuż granicy z Egiptem. W odpowiedzi każdorazowo strona egipska podnosiła gotowość bojową obrony przeciwlotniczej, a egipskie myśliwce dyżurujące w gotowości startowały do stref. Po wylądowaniu samolotów izraelskich, lądowali także Egipcjanie i wszystko wracało do normy. Już po kilku dniach Izraelczycy przyzwyczaili Egipcjan do tych lotów. Czujność egipskiej obrony przeciwlotniczej stopniowo słabła. W dniu 5 czerwca 1967r. zaskoczenie było całkowite, a w pierwszej godzinie wojny Egipt stracił 374 samoloty. (por. zestawienie zestrzeleń według typów samolotów –schemat 26).

W opisywanych wydarzeniach z tamtych dni. w działaniu izraelskiego lotnictwa uwagę zwraca wybór czasu i kierunku uderzenia oraz sposób stopniowego osłabiania czujności egipskiej obrony przeciwlotniczej. Jeśli chodzi o czas, to w tym przypadku, jak i w wielu innych, starano się zawsze wybierać dzień i porę dnia, w których spodziewano się, że gotowość bojowa obrony przeciwlotniczej przeciwnika będzie niższa niż zwykle. Utrzymywała się m.in. „moda” stosowana w II wojnie światowej, na rozpoczynanie działań czy szczególnie ważnych operacji w niedzielę i dni

**ZESTAWIENIE ZESTRZELEŃ WEDŁUG TYPÓW SAMOLOTÓW**

Schemat 26

LATA	TYP SAMOLOTU	LICZBA ZESTRZELEŃ	OGÓŁEM	UWAGI
1948/49	„SPITFIRE” LF IX E S-199/S-210 P-51D „MUSTANG” „BAUFIGHTER” Mk X	10,5 6/7 4,5 1	23	100% Z DZIAŁEK I km
1949/56	„METEOR” NF 13 „OURAGAN” „METEOR” FR-9	2 1 1	4	100% Z DZIAŁEK
1956 „KADESH”	„MYSTERE”-IV A „OURAGAN”	14 4	18	100% Z DZIAŁEK
1949/56	„MYSTERE”-IV A „MIRAGE”-III C	1 11	12	93% Z DZIAŁEK 7% Z RAK P-P
1967 „MOKED”	„MIRAGE”-III C „SUPER MYSTERE” B.2 „MYSTERE” IV A „OURAGAN” „VAOUTOUR” II A	50 5 3 1 1	60	100% Z DZIAŁEK
1967/70 „HOTTASHA”	„MIRAGE”-III C F-4E „PHANTOM” II A-4H „SKYHAWK”	105 6 2	113	70% Z DZIAŁEK 30% Z RAK P-P
1970/73	„MIRAGE”-III C F-4E „PHANTOM” II	14 20	34	30% Z DZIAŁEK 70% Z RAK P-P
1973	„MIRAGE”-III C/ „NASHER” F-4E „PHANTOM” II A-4 „SKYHAWK”	182 94 1	277	
1973/79	F-4E „PHANTOM” II „MIRAGE”-III C/ „NASHER”	3 2	5	20% Z DZIAŁEK 80% Z RAK P-P
1979/82	F-15 „EAGLE” F-16 „FIGHTING FALCON” F-4E „PHANTOM” II „KFIR” IAI	49,5 57,5 1 1	108	10% Z DZIAŁEK 90% Z RAK P-P
1982/92	F-15 „EAGLE”	3	3	100% Z RAK P-P

święteczne. Egipt i Syria zrewanżowali się Izraelowi w 1973r. rozpoczęciem działań w sobotę, w dniu żydowskiego święta Yom Kippur. W uzyskaniu zaskoczenia kapitałą rolę odegrało zastosowanie nowych, nie znanych przeciwnikowi typów samolotów, środków rażenia i sposobów ich wykorzystania. W takich przypadkach mówi się zwykle o zaskoczeniu technologicznym. Oprócz przykładu zaskoczenia lotnictwa izraelskiego przez dysponującą nowymi środkami obronę przeciwlotniczą państw arabskich w 1973r. są i dalsze.

W czerwcu 1982r. syryjska obrona przeciwlotnicza w dolinie Bekaa została obezwładniona m.in. dzięki zastosowaniu przez Izrael samolotów bezzałogowych-falszywych celów, które sprowokowały działanie środków przeciwlotniczych, a następnie przeciążyły kanały informacyjne fałszywą informacją. W tym samym konflikcie Izrael zaskoczył syryjskie lotnictwo myśliwskie skutecznością zakłóceń systemu naprowadzania, przy precyzyjnym naprowadzaniu własnych myśliwców przez samoloty E-2C „Hawkeye”, które wykrywały syryjskie samoloty tuż po starcie. Jednak najważniejsze wnioski i doświadczenia w prowadzeniu operacji powietrznej dostarczyły wydarzenia z czerwca 1982r. Wzorowano się na nich podczas wojny w Zatoce Perskiej. W styczniu 1991r. amerykańscy dowódcy wojskowi zebrani w bunkrze w Arabii Saudyjskiej, analizowali plany wyparcia oddziałów irackich z Kuwejtu. Wiedziano, że przeciwnik posiada prawie 300 radzieckich i francuskich myśliwców i około 15000 radzieckich pocisków SAM. Plan jaki wybrali, w głównej mierze wywodzi się z izraelskich doświadczeń 1973 i 1982r. Świadczy o tym wypowiedź dowódcy Izraelskich Sił Powietrznych gen. mjr. Herzle Budingera. „Po 1982r. amerykańska armia i lotnictwo prosiły nas abyśmy przyjechali i złożyli sprawozdanie oficerom amerykańskich sił powietrznych z wojny w dolinie Bekaa. Jak ona przebiegała, co w niej się sprawdziło, a co nie zadziało, czego można się nauczyć z tej wojny.”<sup>1</sup> Autorstwo planu operacji powietrznej w Zatoce potwierdza architekt „Gulf War Campaign” płk John Warden. „Kampania w dolinie Bekaa była czymś, co wielu z nas wnikliwie przestudiowało i w gruncie rzeczy byliśmy w stanie

---

<sup>1</sup> Wypowiedź dowódcy ISP w programie Discovery 1995r.

wyciągnąć pewne wnioski i pomysły z operacji w dolinie Bekaa i zastosować w Zatoce Perskiej.”<sup>2</sup>

Stało się całkowicie oczywiste, że jednym z głównych powodów izraelskich sukcesów było zniszczenie zdolności Syryjczyków do dowodzenia i kontrolowania swoich sił. Innowacje technologiczne w samolotach umożliwiły Amerykanom nie tylko wykorzystanie izraelskich doświadczeń, ale także rozszerzenie ich. Samoloty koalicji antyirackiej na pole walki zabrały środki bezpośredniej obrony, wykorzystane przez Izraelczyków przeciw syryjskim rakietom. Skrawki metalowej folii nazywanej popularnie „sieczką aluminiową” i wydzielające ciepło flary oświetlające.

Tak jak Izraelczycy nad doliną Bekaa, tak Amerykanie wykorzystają samoloty bezzałogowe do ataku na irackie linie obrony wokół Bagdadu. Samoloty te nadlecą po pierwszej fali niewykrywalnych samolotów F-117, których zadaniem było zniszczenie kluczowych węzłów irackiej obrony przeciwlotniczej, pozostając niewidzialnymi dla przeciwnika.

Po pierwszym ataku F-117 wszystkie irackie stanowiska SAM-ów uaktywniły się włączając radary i rozpoczęły poszukiwania. Następnie pojawiła się partia „pubach”. Nie były to samoloty które wyglądały jak cele, lecz cele które wyglądały jak samoloty. Irakijczycy natychmiast je wszystkie zestrzelili o czym nie omieszkali poinformować, ale ich radary w tym czasie zostały trafione przez ponad 100 pocisków antyradarowych. Uderzenie to pozbawiło skutecznego oddziaływania irackich rakiet. Po zniszczeniu parasola raketowego Irakijczycy reagują tak samo jak Egipcjanie w 1973r. czy Syryjczycy w 1982r. Zamiast uznać kontrolę sił alianckich, wysyłają do walki swoje myśliwce. Spotyka ich los podobny do tego, który spotkał ich poprzedników nad Synajem i w dolinie Bekaa. Gdy iraccy piloci próbują przeciwstawić się samolotom koalicji, ponoszą porażki z niepokojącą regularnością. W ciągu kilku dni samoloty koalicji specjalizujące się w manewrowych walkach powietrznych „wymiatają niebo” z wszystkich irackich myśliwców w tym rejonie. Było to zwycięstwo, które wiele zawdzięcza siłom powietrznym Izraela.

---

<sup>2</sup> tamże

## 5.2. Zmiany w sposobach zwalczania lotnictwa i obrony powietrznej.

W wojnach lokalnych po II wojnie światowej najbardziej wzrosła ranga niszczenia i obezwładniania naziemnych środków obrony przeciwlotniczej oraz obezwładniania systemów dowodzenia siłami powietrznymi i obroną powietrzną. Prawie w każdej wojnie lokalnej i konflikcie zbrojnym głównym środkiem walki o opanowanie przestrzeni powietrznej jednej ze stron była naziemna obrona przeciwlotnicza. Obezwładnienie naziemnych środków obrony przeciwlotniczej po II wojnie światowej nie można było traktować już tylko jako rutynowego, bojowego zabezpieczenia działań lotnictwa. Obrona naziemna Egiptu w strefie Kanału Sueskiego w 1973r. i Syrii w dolinie Bekaa w 1982r. były tak silne, że okresowe ich rozbicie było podstawowym zadaniem sił powietrznych i innych rodzajów sił zbrojnych oraz zasadniczym warunkiem przywrócenia opłacalności działań własnego lotnictwa. W paśmie Kanału Sueskiego Izraelczycy byli zmuszeni zakwalifikować wyrzutnie rakiet przeciwlotniczych do obiektów o znaczeniu strategicznym, zaś lotnictwo można było w pełni wykorzystać dopiero po przełamaniu egipskiej obrony przeciwlotniczej. Podobnie interwencję w Libanie rozpoczęto po wyeliminowaniu syryjskiego systemu obrony raketowej w dolinie Bekaa.

W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, zwalczanie ogniowe i radioelektroniczne obezwładnianie różnego rodzaju i przeznaczenia urządzeń radiotechnicznych i radiowych, stało się powszednim i niezbędnym elementem walki o panowanie w powietrzu. Nie sposób nawet wyobrazić sobie by mogło być inaczej. Chodzi o znaczenie tych środków dla sprawnego funkcjonowania systemów dowodzenia, wykrywania i naprowadzania oraz skutecznego działania większości zestawów raketowych i artyleryjskich. Zniszczenie lub obezwładnienie np. radiolokacyjnej stacji naprowadzania rakiet lub kierowania ogniem artylerii przeciwlotniczej oznacza wyeliminowanie z walki całego zestawu lub wielokrotne zmniejszenie prawdopodobieństwa trafienia. Wartość zaś systemów obrony powietrznej i przeciwlotniczej może być sprowadzona niemal do zera, gdy obezwładni się radiolokacyjne stacje wykrywania i naprowadzania. W kolejnych konfliktach w tym regionie możemy znaleźć szereg przykładów świadczących o konieczności

ogniowego zwalczania i zakłócania urządzeń elektronicznych. Bez osłony radioelektronicznej i systematycznego atakowania stacji radiolokacyjnych za pomocą samonaprowadzających się pocisków raketowych AGM-45 „Shrike” nie można by zaatakować większości najważniejszych obiektów na terytorium Egiptu i Syrii.

W październiku 1973r., doszło do sytuacji, w której Izrael musiał czasowo zrezygnować z aktywnych działań lotnictwa, gdyż nie był przygotowany do obezwładnienia egipskiej i syryjskiej obrony przeciwlotniczej, a próby jej pokonania dotychczasowymi sposobami zakończyły się dotkliwymi stratami. Izrael był przygotowany i posiadał, dzięki pomocy amerykańskiej, odpowiednie środki zakłócające do obezwładniania zestawów SAM-2, SAM-3. Tymczasem do lecących na małych wysokościach izraelskich samolotów Egipcjanie i Syryjczycy otworzyli skuteczny ogień z raketowych zestawów SAM-6, SAM-7 oraz artyleryjskich ZSU-23-4. Przez 18 dni wojny Izraelczycy nie byli w stanie zakłócić tych środków. Podczas wykonywania kolejnych i dalszych zadań bojowych stosowana taktyka uległa zmianie pod wpływem doświadczeń pierwszego okresu wojny.

Podczas wykonywania ataku na przeciwlotnicze zestawy raketowe wykorzystywano maskujące właściwości terenu dla skrytego podejścia i ataku z zaskoczenia. Aby osiągnąć zaskoczenie izraelscy piloci przy podejściu do celu wykorzystywali często strefę Morza Śródziemnego, deltę Nilu, Wzgórza Golan, Wzgórza Libanu i Półwyspu Synajskiego. Bezpośredni dolot do celu wykonywano na małych i bardzo małych wysokościach. Odpalenie rakiet i bombardowanie wykonywano z pierwszego ataku. Atak prowadzono z kilku kierunków z podziałem na grupy taktycznego przeznaczenia: grupa demonstracyjna (pozorna), grupa walki radioelektronicznej (zakłóceń), grupa uderzeniowa. Dolot do strefy ognia grupa demonstracyjna i zakłóceń wykonywała na wysokościach wyższych niż grupa uderzeniowa. Ich celem było sprowokowanie stacji naprowadzania rakiet do ciągłego śledzenia (pracy). Stację wstępnego wykrywania (dookrężną) łatwo było zakłócić przy pomocy pokładowych urządzeń radioelektronicznych. Na tak sprowokowaną baterię (dywizjon) atak przeprowadzała grupa uderzeniowa, która w tym czasie wykonywała atak metodą „górkę” i po wyraźnym usłyszeniu sygnału przez głowicę rakiety AGM-45 „Shrike”, odpalano lotnicze środki rażenia. Grupy demonstracyjne (pozorne) w dalszej

strefie ognia, wykonywały manewry z przeciążeniem do 3-4 g. Natomiast będąc w bliższej strefie ognia z przeciążeniami znacznie wyższymi. Stosowano przy tym cele pozorne (pułapki). W pierwszej kolejności zwalczano stacje radiolokacyjne pracujące w systemie kierowania przeciwlotniczych pocisków raketowych, następnie radiolokacyjne posterunki wykrywania i naprowadzania oraz aktywne środki obrony przeciwlotniczej. W składzie poszczególnych grup uderzeniowych znajdowały się samoloty wyposażone w aparaturę walki radioelektronicznej. W czasie tych ataków masowo stosowano flary i dipole (popularnie zwane „sieczką aluminiową”). Dobre efekty dawało również omijanie rejonów silnie bronionych i stopniowe „wyrąbywanie” korytarza wlotowego.

W omawianej wojnie z 1973r. zaistniało wydarzenie, które zwróciło uwagę na możliwość wojsk lądowych w walce o panowanie w powietrzu. Izraelskie lotnictwo nie mogło poradzić sobie z wyjątkowo silną egipską naziemną obroną przeciwlotniczą w strefie Kanału Sueskiego. Stacjonarne i mobilne wyrzutnie raketowych pocisków przeciwlotniczych różnych typów oraz samobieżne zestawy artylerii przeciwlotniczej tworzyły wielowarstwową strefę ognia, pod której przykryciem egipskie wojska lądowe sforsowały kanał, zdobyły przyczółki, a następnie odepchnęły izraelską armię od kanału, by niespodziewanie zatrzymać się i umacniać się na zdobytych pozycjach. Dalsze natarcie wstrzymano w obawie przed lotnictwem przeciwnika. Dowództwo egipskie nie zdecydowało się na wyprowadzenie wojsk spod „parasola” naziemnej obrony przeciwlotniczej rozwiniętej nad kanałem. Już pierwsze ataki lotnictwa izraelskiego na obiekty w strefie kanału spowodowały dotkliwe straty. Podobnie zakończyły się kolejne próby pokonania egipskiej obrony przeciwlotniczej. W tej sytuacji zadanie przełamania obrony postawiono wojskom lądowym. Izraelskie zgrupowanie pancerne wykorzystując bierność Egipcjan, skoncentrowanym uderzeniem rozcięło obronę przeciwnika i sforsowało kanał. Zdobywając przyczółek na afrykańskim brzegu, wojska lądowe zrobiły wyłom w egipskiej obronie przeciwlotniczej, przez którą swobodnie mogły przelatywać izraelskie samoloty, skutecznie wspierając wojska nacierające na Kair i Suez. Nie mogąc już dłużej liczyć na środki naziemne, dowództwo egipskie musiało się oprzeć na lotnictwie myśliwskim. W walkach i bitwach powietrznych dominowało jednak lotnictwo

izraelskie, które po zestrzeleniu około 180 samolotów wywalczyło panowanie w powietrzu. Opisane wydarzenie dowiodło, jak dalece wojska lądowe zdecydowanymi działaniami mogą zmienić sytuację w powietrzu. Podobny przypadek może się już w przyszłości nigdy nie powtórzyć, niemniej jednak, gdy coraz częściej mówi się o konieczności przełamania obrony przeciwlotniczej, ponieważ dotychczasowe sposoby jej pokonywania mogą okazać się niewystarczające, trzeba zwrócić uwagę na możliwości wykorzystania do tego celu wojsk lądowych.

Te dwie największe - jak dotychczas wojny izraelsko-arabskie, rozegrały się w tym samym czasie co wojna wietnamska. Stąd w wielu dziedzinach doświadczenia były podobne, ale były też takie, których wojna wietnamska nie dostarczyła. Po wojnie czerwcowej 1967r. niemal wszędzie przystąpiono do budowy schronów i obwałowań stoisk, aby uchronić samoloty na lotniskach przed atakami z powietrza. Pośpiesznie wzmacniano obronę przeciwlotniczą wojsk pancernych i zmechanizowanych. Na wieżach czołgów pojawiły się ponownie zdemontowane wcześniej karabiny maszynowe. Modernizowano wieżyczki transporterów opancerzonych, aby ich broń pokładowa mogła skutecznie zwalczać cele powietrzne. Skonstruowano nowe wzory przeciwlotniczych samobieżnych zestawów artyleryjskich i raketowych. Upowszechniły się przenośne rakiety przeciwlotnicze.

Wojna w październiku 1973r. dostarczyła dalszych wniosków i doświadczeń z zakresu działań lotnictwa i obrony przeciwlotniczej obu walczących stron. Negatywnym przykładem była taktyka działań samolotów egipskich, które w początkowym okresie w zasadzie nie angażowały się w walki powietrzne z samolotami izraelskimi, polegając całkowicie na własnej obronie przeciwlotniczej. Po wykonaniu zadania bojowego, zwykle w odległości do 50 km od Kanału Sueskiego, samoloty egipskie wracały na lotniska najkrótszą drogą i na małej wysokości, starając się wprowadzić ścigające je samoloty izraelskie w strefę przeciwlotniczych pocisków raketowych. Taktyka ta zwykle zawodziła, gdyż samoloty izraelskie najczęściej były blisko egipskich, wobec czego obsługi wyrzutni raketowych nie odpalały pocisków w obawie przed trafieniem własnych samolotów. Ponadto myśliwce izraelskie patrolowały w pobliżu kanału na dużych wysokościach i przechodząc do ataku uzyskiwały przewagę prędkości nad niskolejącymi samolotami egipskimi.

Wojna 1973r. była pierwszą, w której przeciwlotnicze kierowane pociski raketowe zestrzeliły więcej samolotów niż działa przeciwlotnicze. Zestawy przeciwlotniczych pocisków raketowych strąciły 41 izraelskich maszyn, przenośne pociski raketowe tylko 3 samoloty, a zestawy artylerii przeciwlotniczej 31. Rzeczywisty wkład przenośnych pocisków raketowych był większy, niż wynikałoby to z liczby zestrzelonych samolotów. Znaczna część samolotów izraelskich trafionych w dysze wylotową zdołała powrócić na własne lotniska, ale została wyłączona z walki. Aby zachować wysoką aktywność lotnictwa Izraelczycy musieli pospiesznie sprowadzić „mostem powietrznym” ze Stanów Zjednoczonych samoloty F-4 i A-4. W przyszłości z przypadku tego wyciągnięto też inny wniosek. Przenośne pociski raketowe, a także niektóre lotnicze, wyposażono w głowice o większym ładunku bojowym, aby trafienie było równoznaczne z zestrzeleniem.

Cenne doświadczenia uzyskano w zakresie współdziałania pocisków raketowych i armat przeciwlotniczych. W wielu sytuacjach środki te znakomicie się uzupełniały, m.in. samoloty izraelskie wykonujące manewr przeciwraketowy przed odpaloną raketą były zestrzeliwane przez artyleryjskie zestawy. W omawianej wojnie po raz kolejny uwidocznił się problem organizacji współdziałania między lotnictwem a własną artylerią przeciwlotniczą. Tym razem ofiarę złożyli piloci egipscy, do których strzelały obsługi własnych dział i wyrzutni raketowych. Egipska obrona przeciwlotnicza zestrzeliła około 60 własnych maszyn.

Interwencja w Libanie w 1982r. a szczególnie sposób w jaki obezwładniono syryjską obronę przeciwlotniczą w dolinie Bekaa, dostarczyła najbardziej nowatorskich rozwiązań w dziedzinie walki o opanowanie przestrzeni powietrznej. Podczas tego starcia nieskuteczne okazały się dotychczasowe sposoby mylenia raket samonaprowadzających się na podczerwień. W latach siedemdziesiątych, w celu zmylenia tych raket, skonstruowano pułapki termiczne wyrzucane przez atakowane samoloty. Stanowiąc dodatkowe źródło ciepła, miały one odciągać rakiety od samolotów. W praktyce rakiety, dzięki filtrom doskonale odróżniającym słabsze promieniowanie cieplne pułapek od silniejszego silników, były nieomyślne. Wyjścia upatruje się w zwiększeniu siły promieniowania pułapek i ich liczby.

### 5.3. Izraelskie doświadczenia w zakresie lotniczego wsparcia.

Lotnictwo izraelskie od początku swojego istnienia ogromną wagę przywiązywało do bezpośredniego wsparcia ogniowego wojsk, osiągając znaczące sukcesy, które z uwagą były studiowane przez ekspertów z całego świata. Z doświadczeń tych warto zwrócić uwagę na następujące fakty:

Lotnictwo izraelskie zawsze posiadało jednostki specjalizujące się w realizacji zadań wsparcia i wyposażone w samoloty, których uzbrojenie w maksymalny sposób przystosowano do tego typu działań. Przykładem niech będzie historia samolotów A-4 „Skyhawk” zakupionych po wojnie 1967r. z myślą o bezpośrednim wsparciu i przebrojonych w działka 30 mm, w miejsce mało skutecznych działek 20 mm.

Lotnictwo izraelskie do zadań wsparcia zawsze używało samolotów szkolno-bojowych lub szkolno-treningowych, zwiększając tym samym możliwości bojowe własnego lotnictwa. Izraelska szkoła lotnicza była zawsze gotowa do realizacji zadań wsparcia.

Izraelskie lotnictwo bardzo ściśle współdziałało z wojskami lądowymi, wykorzystując bardzo często wspólne pancerno-lotnicze uderzenia, wzorem podobnych uderzeń niemieckich podczas II wojny światowej, zwłaszcza podczas operacji zaczepnych. Wzorem takich połączonych działań mogą być akcje pod przełęczą Mitla i Giddi podczas wojny 1967r. i działania na froncie jordańskim w tej samej wojnie.

Lotnictwo izraelskie podczas zadań wsparcia koncentrowało się zawsze na niszczeniu artylerii i czołgów. np. podczas wojny 1967 roku z 265 dział syryjskich na wzgórzach Golan zniszczono ok.150, z tego 120 przez lotnictwo.

Lotnictwo izraelskie zawsze koncentrowało swój wysiłek w miejscach i czasie decydujących walk na lądzie.

Lotnictwo izraelskie trzyma się zasady ciągłego atakowania tych jednostek przeciwnika, które w danym momencie są główną przeszkodą w osiągnięciu celu operacji. Ciągła presja z powietrza niejednokrotnie doprowadzała do rozproszenia się jednostek, które początkowo stawiały twardy opór wojskom lądowym.

Należy zauważyć, że w odróżnieniu od lotniczych jednostek specjalizujących się w lotniczym wsparciu wojsk lądowych, lotnictwo morskie Izraela jest wyjątkowo słabe. Wynika to z faktu, że praktycznie wszystkie zadania typowe dla samolotów działających nad morzem realizowane są przez zwykłe jednostki lotnicze. Dlatego też nie ma w Izraelu odrębnej struktury lotnictwa morskiego, a wydzielone eskadry operują na samolotach IAI-1124 „Sea Scan” dla zwiadu morskiego (łącznie 5 sztuk) oraz na śmigłowcach S.A.-366G „Dauphin” produkcji francuskiej, odkupionych od amerykańskiej straży przybrzeżnej do celów poszukiwania i ratownictwa morskiego

#### **5.4. Doświadczenia w zakresie wykorzystania lotnictwa jako elementu odstraszania.**

We współczesnej rzeczywistości izraelskiego odstraszania militarnego, lata 1948-1991 jednoznacznie wykazały, że główną rolę spełniało lotnictwo. Tę szczególną pozycję zawdzięcza ono swoim właściwościom i możliwościom bojowym, które sprostały wymaganiom strategii i zapewniły osiągnięcie zakładanych celów odstraszania. Lotnictwo (siły powietrzne) stanowiły i stanowią bodaj jeden z najważniejszych rodzajów sił zbrojnych Izraela, istotny element systemu obronnego państwa i podstawowy środek odstraszania. Przez kilkadziesiąt lat lotnictwo było jedynym środkiem dalekosiężnego oddziaływania na przeciwnika, dysponującym coraz większą siłą niszczącą i zdolnościami odstraszania. Walory bojowe i psychologiczne lotnictwa były naturalnymi stymulatorami jego rozwoju. Wpływały one także na rozwój sztuki wojennej. Przez wiele lat siły lotnictwa przeznaczone były przede wszystkim do wsparcia działań walczących wojsk na lądzie i morzu, a wynikające stąd potrzeby determinowały jego rozwój. Zarówno możliwości bojowe i zakres jego wykorzystania w różnych okresach odstraszania decydowały o treści jego zadań, a także składzie bojowym i strukturze organizacyjnej. Obecnie w swoim składzie bojowym posiada z reguły: lotnictwo, środki obrony przeciwlotniczej oraz środki rozpoznania i dowodzenia. W strukturze organizacyjnej lotnictwa występują pociski

samosterujące i bezzałogowe aparaty latające o przeznaczeniu taktycznym i operacyjnym.

W realizacji odstraszenia lotnictwo realizowało zarówno działania ofensywne jak i defensywne. W działaniach ofensywnych (zaczepnych-odwetowych) lotnictwo stanowiło i stanowi główną siłę uderzeniową dalekosiężnego oddziaływania na obiekty w głębi terytorium przeciwnika, dysponującą potężną mocą precyzyjnego rażenia, stanowiącą jednoznacznie groźbę odwetu w odstraszeniu. W działaniach defensywnych (obronie powietrznej) lotnictwo spełnia funkcję manewrowego środka walki, mającego możliwość skutecznego zwalczania celów powietrznych na różnych kierunkach i wysokościach, w każdych warunkach we współdziałaniu z naziemnymi środkami obrony powietrznej.

W wielu wojnach i konfliktach z państwami arabskimi izraelskie lotnictwo było podstawową siłą i środkiem zdolnym do realizacji misji w ramach odstraszenia. Izraelskie lotnictwo było jest i w dającej się przewidzieć perspektywie pozostanie dominującą siłą odstraszenia. Tylko lotnictwo może bezpośrednio zagrozić i w razie konieczności zniszczyć militarne i ekonomiczne źródła siły przeciwnika.

Udział lotnictwa w działaniach bojowych ma duże znaczenie psychologiczne. Zagrożenie atakiem lotniczym jest aktualne zawsze i wszędzie. Przez lata przywódcy państw arabskich żyli w przekonaniu o przewadze powietrznej Izraela. Przekonanie to zostało w bardzo bolesny sposób wpojone w 1967r. i potwierdzone przez naloty Izraela na zaplecze egipskie w styczniu 1970r. Kolejne wojny tylko potwierdziły te obawy. W odstraszeniu militarnym podstawowym celem działań lotnictwa było i jest stworzenie wiarygodnej groźby powstrzymującej przeciwnika przed agresją. Realizacja tej groźby przesądzała o nieopłacalności agresji dla przeciwnika. Groźba taka wpływała w sposób skuteczny i wiarygodny na motywację przeciwnika i przekonywała, że agresja nie będzie dla niego opłacalna. Jeśli jednak przeciwnik zdecydował się na agresję, którą z reguły rozpoczął uderzeniami z powietrza, musiał być przekonany o trudach i kosztach pokonania obrony powietrznej i trudnościach wywalczenia panowania w powietrzu. Należało się liczyć i zdawać sobie w pełni sprawę ze skutków uderzeń odwetowych, które zostały wykonane nieodzownie przez

lotnictwo uderzeniowe na wybrane, newralgiczne obiekty na jego terytorium, niemal natychmiast po rozpoczęciu agresji.

Z celów działań lotnictwa w odstraszeniu militarnym oraz generalnych założeń ich realizacji wynikają dwa główne zadania: (1) odparcie agresji powietrznej, niedopuszczenie do szybkiego i łatwego osiągnięcia celów agresji przez przeciwnika oraz zapewnienie przetrwania sił odwetu; (2) zadanie agresorowi dotkliwych strat w wyniku uderzeń odwetowych na wybrane newralgiczne obiekty na terytorium przeciwnika. Realizacja tych zadań w początkowej fazie agresji nie wykluczała równoczesnego wykonywania przez lotnictwo innych zadań, np. wsparcia sił morskich i lądowych. Oczywistym było, że zgonie z generalnym celem odstraszenia, nie jest najważniejsze wykonywanie tych zadań, a przygotowywanie się do ich realizacji, które stanowiło wystarczającą groźbę dla potencjalnego agresora, by przekonać go o nieopłacalności ataku. Wymuszona realizacja tych zadań była traktowana jako ostateczność w przypadku niepowodzenia odstraszenia. Jednak przygotowanie do realizacji tych zadań i osiągnięcie gotowości do ich wykonania było i jest elementem wiarygodności odstraszenia.

## Zakończenie

Na podstawie przeprowadzonych analiz i ocen uprawniony wydaje się wniosek, iż w latach 1948-1991 siły powietrzne Izraela przeszły ewolucję od wykonawcy zadań pomocniczych do głównego czynnika rozstrzygającego przebieg wojen i gwarantującego bezpieczeństwo państwa. Przeprowadzone badania w całej pełni potwierdzają hipotezę, iż wojny (konflikty zbrojne) izraelsko-arabskie w latach 1948-1991 wskazały na dominującą rolę sił powietrznych w określaniu przebiegu, charakteru i treści walki zbrojnej oraz całej wojny. Można z całą odpowiedzialnością stwierdzić, iż te formy i sposoby użycia izraelskiego lotnictwa które zaistniały w wojnach 1967 i 1973r. były zapowiedzią narodzin koncepcji powietrzno-lądowego wymiaru walki zbrojnej, co w pełni ujrzało światło w toku wojny w Zatoce Perskiej 1990-1991.

Sztuka wojenna nie znosi stagnacji i cały czas podlega przemianom oraz rozwojowi. Wpływ na proces tych przemian ma bardzo wiele różnorodnych czynników: postęp naukowo-techniczny, nowe technologie, możliwości ekonomiczne, warunki geopolityczne, stan i poziom rozwoju sztuki wojennej, myśl wojskowa, poziom przygotowania kadr dowódczo-sztabowych, nagromadzone doświadczenie, założenia doktryny wojennej, prawidłowe odczytanie treści i charakteru przyszłych wojen, realna ocena sztuki wojennej i możliwości potencjalnego przeciwnika itp.

Fakt i okoliczności, iż w dotychczasowych wojnach (konfliktach zbrojnych) polityczni i wojskowi decydenci Izraela tak sterowali posiadaniem potencjałem, iż faktycznie nie przegrano ani jednej wojny z państwami arabskimi świadczy o tym, że wszystkie te okoliczności zostały przez nich uwzględnione, realnie ocenione, a przyjęte rozwiązania okazały się skuteczne. W związku z tym, że Izrael na różnych etapach wspierany był przez mocarstwa zachodnie (Francja, Anglia, Stany Zjednoczone), z kolei kraje arabskie przez Związek Radziecki, wojny izraelsko-arabskie muszą być postrzegane jako element zimnowojennej rywalizacji światowych

supermocarstw. Najwyraźniej to zjawisko przekładało się na płaszczyźnie rywalizacji nowych technologii (sprzętu) np. samoloty, rakiety, stacje radiolokacyjne, systemy walki radioelektronicznej, systemy dowodzenia itp. Z tego powodu wojny izraelsko-arabskie budziły ogromne zainteresowanie, pilnie i wnikliwie studiowano wynikające z nich wnioski i doświadczenia oraz co najważniejsze, wdrażano je do arsenału praktycznych rozwiązań, co wzbogacało sztukę wojenną.

Wydaje się również, że chronologiczny zakres badań (1948-1991) jest dla Izraela pewnym zamkniętym rozdziałem jeśli chodzi o rolę, miejsce i zadania sił powietrznych w doktrynie obronnej tego państwa. Uświadomiła to wszystkim wojna w Zatoce Perskiej (1990-1991), w której Izrael nie brał udziału, lecz był atakowany irackimi raketami. Wobec takiego zagrożenia, izraelskie lotnictwo, choć nadal ważne, nie może już spełniać swej dominującej roli. Nieuchronnie prowadzi to do zmian w całym systemie obronnym oraz przewartościowania jego poszczególnych elementów.

Dotychczas tj. do roku 1991 Izrael miał do czynienia z przeciwnikami nie dysponującymi wysoko rozwiniętą technologią, którzy mogli zaatakować go jedynie drogą lądową i z pomocą licznych armii. Lotnictwo i wojska lądowe stanowiły dostateczną obronę. Obecnie ten układ został diametralnie zmieniony. Iran, Syria i Irak (jeśli zdołają uniknąć sankcjom ONZ) będą w stanie uderzać raketami uzbrojonymi w głowice atomowe lub biologiczne. Dla Izraela jest to kwestia bytu narodowego. W maju 1991r. Syria zamówiła pierwszą partię znacznie zmodyfikowanych rakiet „SCUD B” w Korei Północnej. Mają one zasięg 600 km. i mogą razić cele w Izraelu. Rakiet balistyczna już odpalona, nie zawróci na linię rozgraniczającą terytoria. To dlatego wojna w Zatoce ściągnęła tamtejsze kłopoty i problemy na Izrael, wiążąc ze sobą teatry, które przedtem uważano za odrębne.

Ze swej strony Izrael wystrzeliwuje satelity z zadaniem szpiegowania odległego o trzy tysiące kilometrów Pakistanu, co skłania Islamabad do podejrzeń, że ma do czynienia z wymierzoną przeciwko niemu wspólną grą indyjsko-izraelską. Przed rokiem 1991 nikt nie wyobrażał sobie, że kraj znajdujący się na krańcach przestrzeni bezpieczeństwa Izraela może go zaatakować przy użyciu rakiet. We wcześniejszych konfliktach bliskowschodnich (1967 i 1973) Irak wysyłał na wojnę z Izraelem symboliczne oddziały wojsk lądowych, ale w 1991r. ugodził w ten kraj bezpośrednio.

Nagle losy rejonu Zatoki Perskiej okazały się nierozzerwalnie sprzęgnięte z wydarzeniami Morza Śródziemnego.

Rakiety balistyczne dają idealne pole do innowacyjnego popisu, ponieważ łatwo jest wprowadzić w nich zmiany. Irackie rakiety wystrzeliwane na Izrael i na amerykańskie bazy w Arabii Saudyjskiej podczas wojny w Zatoce, były poprawioną wersją „SCUD-ów” produkowanych w Związku Radzieckim. Irak zwiększył ich zasięg z 300 do 640 km, ale kosztem ciężaru głowicy bojowej. Po tych zmianach konstrukcyjnych celność była mizerna, a siła rażenia bardzo mała. Irak wyciągnął z tego wniosek, że musi mieć bardziej śmiertcionośną głowicę bojową. Realizując równoległe program budowy broni jądrowej i chemicznej, rozwijał też broń biologiczną, a ten środek przenoszenia był idealny do tego typu zadań. Swój program raketowy doskonalono na początku lutego 1988r., po tym jak Bagdad wystrzelił na miasta irańskie 180 rakiet. Mimo że były niecelne i przenosiły nieduży ładunek, wpłynęły ogromnie - w stopniu strategicznie ważnym- na wynik wojny z Iranem, a trzy lata później nieomal wciągnęły Izrael do wojny w Zatoce. Według najnowszych analiz,<sup>3</sup> gdyby wojna w Zatoce nie wybuchła, zagrożenie dla Izraela urosłoby do 500 rakiet „SCUD” z głowicami biologicznymi.

Reakcją na taki rozwój wydarzeń jest szereg ważnych przedsięwzięć w zakresie obrony przeciwraketowej: budowanie pocisków raketowych, które mogą zestrzeliwać rakiety balistyczne. Obronę przeciwraketową da się w dużym stopniu porównać z próbą trafienia w pocisk karabinowy drugim pociskiem karabinowym. Najskuteczniejsze jest niszczenie tych rakiet blisko punktu odpalenia. Wtedy dla obsadzenia rozległej strefy potrzeba niewielu obrońców. Samolot z pociskiem przeciwraketowym i dużej mocy laserem na pokładzie lub okręt wojenny znajdujący się w pobliżu punktu odpalenia stanowią szczególnie szeroką pod względem geograficznym osłonę. Do śledzenia atakujących rakiet i skoordynowania działań niezbędny jest skomplikowany system satelitów i komputerów. Izrael musi całkowicie przebudować siły zbrojne i polegać na broni jądrowej oraz innych instrumentach odstraszania, bardziej aniżeli na samolotach i czołgach.

Podczas wojny w Zatoce Irak wystrzelił kilka „SCUD-ów” na Dimonę, aby unieszkodliwić zmagazynowaną tam broń oraz zniszczyć reaktor jądrowy. Gdyby trafił, doszłoby do radioaktywnego skażenia szerokiej strefy. Obecnie Izrael jak i Indie wypróbują okręty podwodne uzbrojone w pociski jądrowe. Świadczy to, że widzą podatność swoich stałych wyrzutni raketowych na pierwsze uderzenie nuklearne przeciwnika. Ekscytowanie się posiadaniem broni masowego rażenia i innymi destabilizującymi technologiami ma jeszcze jeden minus, prowadzi do lekceważenia wojsk konwencjonalnych. W Izraelu także obserwuje się przejawy zaniedbywania sił konwencjonalnych. W przeszłości lotnictwo i wojska lądowe były tam ze strategicznego punktu widzenia najważniejsze. Obecnie wewnętrzna strefa bezpieczeństwa Izraela, obejmująca Egipt, Zachodni Brzeg i Syrię wydaje się mu stabilna. Ale stanął on w obliczu nowych wyzwań zagrożenia ze strony dalej położonych państw: Iraku i Iranu. Od kiedy te dwa kraje realizują programy rozwijania nowej broni w rozproszonych miejscowościach i pod ziemią, lotnictwo i wojska lądowe Izraela nie mają możliwości skutecznego uderzenia. Przerzucenie ograniczonych zasobów obronnych Izraela ze sfery lotnictwa i wojsk lądowych - potężnych instytucji, które przez pięćdziesiąt lat budziły strach wśród jego wrogów - na inne dziedziny, byłoby zmianą co najmniej ryzykowną. Izraelskie lotnictwo i wojska lądowe należą do najbardziej prężnych na świecie. Manipulowanie przy nich w celu stworzenia nowego strategicznego ramienia sił zbrojnych podkopuje respekt, który dotychczas one wzbudzają i który sam w sobie jest czynnikiem odstraszania. Syria i Irak wciąż mają duże armie lądowe, mogące stanowić dla Izraela zagrożenie, jeśli zbyt dużo uwagi i zasobów poświęci on na budowanie systemu odstraszania dalekiego zasięgu. Koszt wyposażenia się w okręt podwodny uzbrojony w rakiety jądrowe w ostatecznym rozrachunku osłabiłby bezpieczeństwo państwa. Z drugiej strony jednak, fiasko prób rozstrzygnięcia tego dylematu zagraża samemu bytowi Izraela.

---

<sup>3</sup> P. Bracken, *Pożar na Wschodzie*, Warszawa 2000, s. 69.

W swej ponad 50 letniej historii lotnictwo Izraela udowodniło, że jest filarem obrony państwa. Nastąpiła ewolucja form i sposobów jego wykorzystania. Dostrzeżono wzrastającą rolę środków walki radioelektronicznej. Współdziałanie z wojskami lądowymi podniesiono na wyższy poziom organizacyjny. Przeniesiono punkt ciężkości wojny z własnego terytorium na tereny poza jego granicami. Doświadczenia i wnioski wynikające z tych wojen istotnie wpłynęły na zmiany w sztuce wojennej sił powietrznych wielu państw. Spowodowało to zmiany w sposobach prowadzenia operacji powietrznych, działań specjalnych, zwalczania lotnictwa i OP, wsparcia wojsk lądowych, a także wskazało na wzrastającą rolę lotnictwa w odstraszeniu militarnym. W wyniku uzyskanych doświadczeń nastąpiła zmiana w sposobie pokojowego i wojennego bazowania lotnictwa. Defensywne systemy OPL zaczęto uważać za niewystarczające dla zapewnienia całkowitej obrony. Nastąpiła modernizacja systemu OP i OPL. Dokonano zmian w sposobie wywalczenia panowania w powietrzu i ostatecznie obalono teorię wyższości systemów raketowych nad lotnictwem. Ze sprawdzonych doświadczeń izraelskich korzystali Sprzymierzeni w „Pustynnej Burzy”(1990-1991). Od wojny w Zatoce Perskiej narastające zagrożenie upatruje się ze strony rakiet balistycznych, a główny wysiłek obrony kieruje się na rozwój broni antyrakietowej.

## Bibliografia

## I. Opracowania encyklopedyczne:

- Encyklopedia II wojny światowej, Warszawa 1975, t. II.  
 Leksykon Wiedzy Wojskowej LWW, Warszawa 1975.  
 Mała Encyklopedia Wojskowa, (MEW), Warszawa 1971, t. III.  
 Nowa Encyklopedia Powszechna PWN, t. 4.  
 Sowietskaja Wojennaja Encyklopedija, Moskwa 1976-1980, t; 1-8.  
 R. E. Dupuy, T. N. Dupuy, The Encyclopedia of Military History, New York, London 1970.  
 Chronicle of Aviation. Chronicle Communication, London 1992.  
 Wojennyj enciklopedicziskij słowar, Moskwa 1986.

## II. Opracowania zwarte:

- Allon Y., Shield of David, Londyn 1970.  
 Czumur S., Walka o panowanie w powietrzu, Warszawa 1988.  
 Dupuy T., Elusive Victory, Nowy Jork 1980.  
 Dulęba L., Glass A., Samoloty RWD, Warszawa 1982.  
 Działania wojenne w Egipcie 29.10-6.11. 1956, Warszawa 1958.  
 Der Wustenkrieg, Frankfurt n/Menem, 1974.  
 Dziejic J., Walichnowski Z., Wokół agresji Izraela, Warszawa 1967.  
 Gotowała J., Splątane wiraze, Warszawa 1992.  
 Gotowała J., Kamieniem z nieba, Warszawa 1994.  
 Gotowała J., Lotnictwo w operacjach wojskowych 1914-2000, Warszawa 2001.  
 Fullick R., Powell G., Sues, the duble war, Londyn 1979.  
 Hellebrand K., Radina V., Izraelske Letectvo, Cheb 1994.  
 Hurt Z., Ilustrovane historie letectvi, Nasze vojsko, 1986.  
 Jackson A., Die Israel Air Force Story. Der Kampf um die Luftherrschaft im  
 Jaworski J., Siły powietrzne w wojnach i konfliktach zbrojnych XX wieku,  
 Warszawa 1987.  
 Johnson P., Historia Żydów, Kraków 1993.  
 Kubiak K., Wojna sześciodniowa, Warszawa 1992.  
 Krzemiński Cz., Problemy walki o zdobycie panowania w powietrzu, Warszawa  
 1968.  
 Konzelmann G., Die Schlacht um Israel, Monachium 1974.  
 Massenger Ch., Blitzkrieg, Regensburg 1978.  
 Mejcher H., Synaj, 5 czerwca 1967 Zarzewie konfliktów na Bliskim Wschodzie,  
 Warszawa 1999.  
 Mittleren Osten 1948-1971, Stuttgart 1971.  
 Pszeniczny A., Siły i straty w działaniach powietrznych, ASG 1974.  
 Ruel L., Israel letzter Krieg, Hamburg 1974.  
 Safran N., From war to war, Nowy Jork 1969.  
 Stich K., Die israelische Aggresion gegen die arabischen Staaten in Juni 1967.

- Studium ważniejszych konfliktów zbrojnych w świecie w latach 1970-1983, MON 1985.
- Wójcicki L., Ścigany przez Mossad, Casino Australia 1999.
- Wypisy do seminariów z historii wojskowej, WAP 1983.
- Zapolski A., Doświadczenia z wojny 1973, Warszawa 1974.
- Zbiór wiadomości o agresji Izraela przeciwko państwom arabskim, MON 1967.(zeszyt nr 2).
- Herzog Ch., Wojna Jom Kippur, Warszawa 2000.
- Sztuka wojenna sił zbrojnych uczestniczących w wojnach lokalnych i ważniejszych konfliktach zbrojnych po II wojnie światowej, Warszawa 1997.
- Lapierre D., Collins L., O Jeruzalem!, Wrocław 1998.
- Sterling C., Sieć terroru. Prawda o międzynarodowym terroryzmie. Warszawa 1990.
- Hermann H., Działania specjalne w wojnach i konfliktach zbrojnych. Warszawa 2000.
- Ordyk B. Satała Z., Szalom Izrael. Warszawa 1991.
- Mąka H., Nie tylko ziemia święta. Szczecin 1997.
- Oz Amos., Na ziemi Izraela. Warszawa 1996.
- Schmidt A. D., Armageddon in the Middle East. New York 1974.
- Kulka E. Žide v Ceskoslovenskem Vojsku na Zapade. Praha 1992.
- Katz S., Aman Wywiad wojskowy Izraela. Warszawa 1999.
- McKinnon D., Bullseye one reactor. San Diego California 1988.
- Ofer Y., Operation Thunder. The Entebbe Raid. Tel Aviv 1976.
- Olszewski R., Lotnictwo w odstraszeniu militarnym. Warszawa 1998.
- Michalak W., Dominacja z powietrza. Warszawa 1999.
- Cohen Y., Die Vanunu- Afere. Israel gehaimes Atompotential. Heidelberg 1998.
- Horovitz D. Yitzak Rabin, Feldherr und Fridensstrifter. Die Biographie. Berlin 1996.
- Rabinovich I., The War for Lebanon, 1970-1983. London 1984.
- Schiff Z. E. Ya'ari , Israel's Lebanon War. New York 1984.
- Perez S., Shalom Erinerungen. Stuttgart 1995.
- Barie P., Hatikva. Paryż 1970.
- Dufek I., Kaplan K., Slosar V., Ceskoslovensko a Israel 1945-1956. Praha 1993.
- Wróblewski R., Wprowadzenie do strategii, Warszawa 1998.
- Koziej S., Teoria sztuki wojennej, Warszawa 1993.
- Momyer W., Air Power in Three Wars, Washington 1978.
- Nieupokojew F., Protiwowozdusznyj boj, Moskwa 1989.
- Palij A., Radioelektronnaja borba, Moskwa 1989.
- Zabłocki E., Współczesne siły powietrzne, Warszawa 1999.
- Kącki Cz., Izraelskie mechanizmy kształtowania bezpieczeństwa państwa i sytuacji polityczno-militarnej w regionie Bliskiego Wschodu, AON 2001.
- Jałoszyński K., Izraelskie pododdziały antyterrorystyczne, AON 1999.
- Jałoszyński K., Antyizraelski terroryzm, Warszawa 2002.
- Ofer Y., Operation Thunder, The Entebbe Raid, The Israeis'Own Story, Tel Aviv 1976.
- Dobson Ch., Payne R., The Carlos Complex, Londyn 1978.

Anglijsko-francuska-izraelska agresija Egipta w 1956r., Wajenno Istoriceskij Žurnal 1968.

Luftkrieg 1967, Werkunde nr 7. 1976. Flugwehr und technik nr 7-8, 1967.

Piuro S., Wnioski w zakresie użycia lotnictwa i OPL w wojnie 1973, Myśl wojskowa 1973, 1974.

Taktyka lotnictwa izraelskiego., Zarubieżnoje Wojennoje Obozrenije nr 1-2, 1975, nr 8, 1982.

Uwagi o wykorzystaniu lotnictwa w wojnie 1973r., Myśl wojskowa 1974.

Wnioski z wojny 1973r., Schweizer Soldat 1975. Flugwehr und Technik 1974, Wehrkunde 1974,

Rezultatiwnost wozdusznych bojew, Zarubieżnoje wojennoje obozrenie nr 8, 1997.

Forsowanie Kanału Sueskiego przez wojska egipskie w 1973r., Myśl Wojskowa nr 2, 1999.

Ewolucja wozdusznowo boja, Zarubieżnoje Wojennoje Obozrenije nr 6, 1997.

Przyszłość sił powietrznych. Koncepcje zadań operacyjnych, Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, nr 1, 1999.

### III Prasa:

(Wykorzystano artykuły zawarte w periodykach w latach 1950-2000).

- Myśl Wojskowa
- Przegląd Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej
- Wojskowy Przegląd Historyczny
- Wojskowy Przegląd Zagraniczny
- Zeszyty Naukowe AON
- Zarubieżnoje Wojennoje Obozrenije
- Wajenno Istoriceskij Žurnal
- Military Review
- Militarische Zeitschrift
- International Defense Review i inne.