

Kis J. Ervin

AZ ISZRAELI LÉGIERŐ RÖVID TÖRTÉNETE

Kétezer-százhuszonöt kilométer repülés és alig három órás légiút után egy Dunántúl nagyságú kis ország, Izrael földjén landol képzeletbeli repülőgépünk. A 20.770 négyzetkilométer nagyságú országot Libanon, Szíria, Jordánia, Egyiptom és a Földközi-tenger határolja.

Izrael állam története mindössze 45 éves, de az itt élő emberek históriája visszanyúlik egészen az ókorig. A Közel-Kelet ezen részén számtalan összetűzés és háborús konfliktus volt, civilizációk ünnepelhették itt győzelmüket, vagy tűntek el végleg a süllyesztőben.

Ez a hely a világvallások bölcsője, innen terjedtek el a Föld minden részére. Ezek az események sok áldozatot követeltek Izrael népétől. Évszázadokon keresztül üldözték a zsidókat, templomaikat lerombolták és hiába építették újjá a falakat, kupolákat, ismét a pusztítás következett. A Római Birodalom idején a zsidóság szétszéledt a világban, majd az elkövetkező évszázadok során Palesztina arab befolyás alá került.

A első világháborút követően brit zászló került az ősi várak tornyaira, majd 1947-ben az ENSZ kinyilvánította Palesztina felosztását. A területet két államra osztották, zsidó és palesztin részre. De az arabok visszautasították az ENSZ határozatát, és 1948-ban Szíria, Irak, Jordánia, Szaud-Arábia és Egyiptom felkészült a háborúra. A körülzárt Palesztina várta, hogy az utolsó brit katona is elhagyja az országot.

1948. május 14-én David Ben-Gurion kikiáltotta az új Izrael állam függetlenségét. Ezzel a legtöbb zsidónak régi álma vált valóra, de az arabok számára csak egy célt jelenthetett - a háborút. A felhőtlen ünnepnapokat hamarosan a sokkal kegyetlenebb valóság, a háborús hétköznapiak követték.

A fiatal Izrael megkezdte első háborúját.

Az arab országok terve a gyors győzelem volt, hogy még egy hatékony és erős hadsereg létrehozása előtt szétrombolják Izraelt. Miközben az egyiptomi Dakoták és Spitfighterek bombázták, lötték Tel-Avivot, Izraelt mindössze néhány légvédelmi üteg és könnyű polgári repülőgép védte. Minden lehetséges lépést meg kellett tenni, hogy repülőgéphez juthassanak. Így például egy képzeletbeli filmgyár amerikai repülőgépeket vásárolt filmjéhez, ami furcsa módon soha nem készült el, viszont felépült az izraeli légierő. Izrael pilótái a második világháborúban a Royal Air Force századaiban repült zsidók és önkéntesek voltak.

Az izraeli kormány által vásárolt első gépek egyike az Avia S-199-es volt, a csehszlovák építésű Messerschmidt 109-es. Az S-199-es, mely néha legalább olyan veszélyes volt a vezetőjére, mint az ellenségre, hamarosan a "Nezek", a "Szamár" gúnynevet kapta.

Más gépeket is vásárolt az izraeli légierő Csehszlovákiától. Például a háborúban használt Spitfighter MK-9-est. A P-51-es Mustang lett az izraeli légierő alaptípusa egészen 1953-ig, amikor

Izrael megkapta az első sugárhajtású repülőgépet, a Gloster Meteort. 1954-ben megkezdődött a minőségváltás, ugyanis a légierő megvásárolta az első ND 450 Ouragan-t, amelyet a Mister 4-A is követett.

„A "francia korszaknak" nevezett időszakban kapták meg a pilótáink az első nagyteljesítményű harci gépet, a Mister 4-A-t. Ez a típus több célra is kiválóan alkalmas volt, hasonlóan a következő időszak amerikai vadászához, a Phantomhoz és az F-család tagjaihoz. A Mister ugyanúgy új korszakot jelentett, mint a Spitfighter. Botkormányaik mögött tanultuk meg - a légszavaros gépekről való átállás után - a Jet-korszak megkövetelte, újfajta harcmodort. A Mister sokszor bizonyította kiváló támadó képességét, nagyobb súlya ellenére a légi harcokban kiváló ellenfele volt a nagy riválisnak, a szovjet MiG-15-ösnek.¹

Amikor a Szezi-válság kitört, az Israel Air Force már nem volt a pénzsóvár zsoldosok és kalandorok csapata, hanem első osztályú légierőnek számított. Jól felkészült pilótái vezették a még csak korlátozott számban lévő modern sugárhajtású gépeket. A Szezi-válság első izraeli légitámadását mégsem a sugárhajtású gépekkel, hanem a jó öreg Mustangokkal hajtották végre.

1956. október 29-én négy P-51-es repült be nagyon alacsonyan Egyiptom területére, és légszavarjaikkal elvágta a telefonvonalakat. A sikeres akció megteremtette egy meglepetésszerű támadás lehetőségét. A P-47-es Dakoták, Ouraganok és Misterek segítségével ejtőernyősöket dobtak le Egyiptom területére, akik megnyitották a lehetőséget a szárazföldi csapatok számára. Néhány nappal később már az egész Sínai-félszigetet is megszállták, és az egyetlen Vörös-tengeri kikötő, Eilat is blokád alá került. Ugyanakkor a francia és brit erők a csatorna uralmáért harcoltak és a háború kilenc nap után befejeződött. A szuperhatalmak ultimátumban kényszerítették Franciaországot és Nagy-Britanniát, hogy vonják ki csapataikat az övezetből. Szigorú felügyelet alatt Izrael is kivonta erőit a Sínai-félszigetről.

A háború után fegyverkezési verseny kezdődött a Közel-Keleten. Az arab országokat a Szovjetunió támogatta, így hamarosan az egyiptomi repülőtereken is megjelentek a MiG-15-ösök. Akkor még úgy látszott, hogy a MiG-ek régi harci tulajdonságai nem érik el a Mister-4-esek paramétereit. Később a MiG-15-öst a MiG-17-es váltotta fel. A Fresco magasabbra repült, így felülmúlta a Mister-4-est. Az arabok ezzel egyensúlyozták a technológiai hátrányukat. Az a gép, amelyik végleg felborította az egyensúlyt, a MiG-21-es volt. Ezt már kimondottan elfogó-vadásznak tervezték, és generációjának a legjobb repülőgépe volt.

A Sínai-válság követő tíz év alatt nyomon lehetett követni a légierő fokozatos áttérését az utolsó dugattyús-motorú gépekről a sugárhajtásúakra, amelyek az Ouraganok, a Misterek és a Super Misterek voltak, majd a Mister-4-es szuperszonikus verziójáig folytatódott a fejlesztés.

A Mosquitókat a Vantourokkal helyettesítették, és a Vantourt felderítésre és bombázó feladatokra használták. Az alaptípust a szárazföldi célok támadására alkalmazták.

¹ Veterán katona visszaemlékezése

1962-ben egy olyan új vadászgép szolgálatba állítása kezdődött meg Izraelben, mely a légierő életében fordulópontot jelentett. A Mirage III-C akkoriban Nyugat-Európában a legmodernebb repülőgépnak számított. Ez volt Izrael válasza a MiG-21-es bevezetésére.

1966-ban és 1967-ben a feszültség ismét nőtt a Közel-Keleten, az arab országok anticionista kampányba kezdtek, megpróbálták Izraelt provokálni és rávenni az ottani sajtót, hogy hirdessen "szent háborút." A zsidókat vissza akarták szorítani a tengerbe. Szíria és Egyiptom készültségbe helyezte a csapatait a határok mellett és Nasszer elnök elűzte az ENSZ-megfigyelőket a Sínai-félszigetről. Az arabok készen álltak a támadásra. Ezzel egy időben Izrael is mozgósította tartalékos csapatait, és várt. A feszültség szinte tapintható volt. Egy jelentéktelen incidens is elég lett volna ahhoz, hogy ismét lángba boruljon a határövezet.

1967. június 5-én reggel 7.45-kor 180, teljesen felfegyverzett 3x40 izraeli gép szállt fel, hogy meglepetésszerű támadást hajtson végre egyiptomi légi támaszpontok ellen. Az izraeli kormány tudomásul vette, hogy egy sokkal erősebb ellenség támadása esetén a túlélés esélye nulla, ezért úgy döntött, hogy a legjobb védekezés a támadás.

„Az 1967-es hatnapos háború merőben új feladat elé állította az izraeli légierőt. Eddig még soha nem kellett az ellenség hátszágában végrehajtania tömeges légicsapásokat. Erre akkor tapasztalatok híján, előre kidolgozott taktika, harceljárás nem volt. Az 1956-os háborúban az arab bázisokat angol és francia gépek támadták, most nekünk kellett titokban megközelíteni, és mélyrepülésben szétrombolni a sivatagi repülőterek fel- és leszállópályáit.”²

Az akció teljes sikerrel zárult, néhány óra alatt a 419 egyiptomi harci gépből 304 a földön semmisült meg. A kiszolgáló személyzet aktív részvétele is hozzájárult a sikerhez, szakmai tudásuknak és gyorsaságuknak köszönhetően a gépek üzemanyaggal történő újrafeltöltése és újrafegyverzése néha még két és fél percig sem tartott. A légitámaszpontokat sorra rombolták le. Nem kímélték Jordániát, Szíriát és Irakot sem. A 112 szíriai vadászból ötvenhármát semmisítették meg. A jordániai légierőt teljesen leradírozták az égről, tíz iraki vadászt pedig a betonon romboltak szét gépágyú-sorozatokkal. Néhány MiG-nek sikerült felszállnia, de a legtöbbjüknek ez volt az utolsó bevetése.

A légi harcok során a Mirage-okkal repülő izraeli pilóták bebizonyították a világnak a tudásukat. Még a Mistereknek is sikerült elkapniuk néhány MiG-et. A harcok eredményei önmagukért beszéltek: 79 arab gép zuhant le, három izraeli veszteséggel szemben. Ez megsemmisítő győzelem volt. A térségben az Israel Air Force uralta az eget. A szárazföldi erőket modern fegyverzetük megvédte bármilyen ellenséges légitámadástól. Az arab hadseregek helyzete kétségbeejtő volt és reménytelen. Az elkövetkező napokban Izrael több légitámadást hajtott végre katonai konvojok ellen.

A repülősök oktatására használt Fuga Magistereket most különleges, földi célok elleni fegyverekkel szerelték fel. A Magisterek - a Ouraganok kíséretében - egy hadtörténelmi jelentőségű

² Veterán katona visszaemlékezése

légítámadást hajtottak végre a Mitla-hágó felé haladó katonai konvojok ellen. A teherautók százai estek itt csapdába, és semmit sem tudtak tenni, hogy megvédjék magukat. A támadást követően kiégett és szétrombolt teherautók tucatjai borították el a sivatagot. Az egyiptomiak gyalog indultak el haza.

A Jeruzsálem külvárosáért vívott harcokban a jordánok nagy erőket vetettek be. Az egyetlen segítséget a Ouraganok légi biztosítása jelentette. Tűztámogatásukkal sikerült csak az izraeli ejtőernyősöknek ellenőrzésük alá vonni a fővárost. Amikor június 10-én végleg aláírták a fegyverszünetet, teljesen nyilvánvaló volt, hogy Izrael az igazi győztes, és a dicsőség főleg a légierőt illeti meg. Ám ők is súlyos árat fizettek a győzelemért, 785 halott, 2500 sebesült és 46 Dávid-csillagos repülőgép csapódott a sivatag homokjába. Az arabok 452 repülőt és 500 tankot, háborús gépezetük 70 százalékát veszítették el.

„Az 1967-es háborút követően a szovjet rakéták tömeges megjelenése és alkalmazása miatt egy új típusú veszéllyel kellett szembenézni. Azelőtt a légierővel csak a légierő harcolt. Az egyiptomiak és szovjet tanácsadók nemcsak a városok és objektumok körül, de a Szezi-csatorna partján is telepítettek indító állásokat.”³

A hatnapos háborút követően De Gaulle tábornok parancsára beszüntették a fegyverek szállítását Izraelnek. A légierő ezt követően kezdte meg tárgyalásait az USA-val, és 1968-ban megérkeztek az első A-4 H Skyhawkok. Az elkövetkező években más típusú Skyhawkokat is hadrendbe állítottak. Néhány gépet az elektronikai hadviselés eszközeivel szereltek fel. 1969-ben Izrael megkapta az első F-4 Phantomját. Az F-4-es vitathatatlanul a hatvanas évek legjobb elfogó vadásza volt, és a vietnami háborúban már bizonyította harci alkalmazhatóságát. Az izraeli légierő a Phantom legmodernebb változatát, az EF-et rendelte meg. Az új típus ahhoz már túl későn érkezett, hogy döntő szerepet játsszon a fegyverkezési versenyben, de intenzív részese lett a Yom Kippur-háborúnak. A frontok nélküli háború három évig tartott, és nem nyílt konfliktusok, hanem többnyire elszigetelt összecsapások jellemezték. A légierő is részt vett az ellenséges vonalak mögötti akciókban, katonai és terrorista célpontokat támadott, továbbá néhány légi harcra is sor került. A szovjet beavatkozások egyre nyilvánvalóbbakká váltak. Látszólag a szovjetek csak kiképezték az egyiptomiakat a légvédelmi rakéták kezelésére, de orosz pilótát és vadászgépeket is észleltek egyiptomi légtérben.

1970. július 30-án légi harc alakult ki izraeli Mirage-ok, Phantomok és szovjet MiG-ek között. A légicsata során 5 MiG-et lőttek le, míg az izraeliek egyetlen gépet sem veszítettek. Végül augusztus 7-én ismét tűzszünetet kötöttek. A Yom Kippur-háborúban szovjet segítséggel már mindkét fronton nagy számban alkalmazták a föld-levegő rakétákat, de a győzelmet ez a segítség sem szerezhette meg a számukra. Az izraeli légierő - mint egy ökölbe szorított kéz -mindig készenlétben volt a védelemre és a támadásra.

Amikor a franciák feloldották az izraeli fegyver-embargót, Izrael azonnal megrendelt ötven vadonatúj Mirage V-öst, de a "Délbábokat" sohasem szállították le. Mégis, a hatékony izraeli

³ Veterán katona visszaemlékezése

titkosszolgálatnak köszönhetően Izrael megszerezte a gép teljes dokumentációját, és gyártósorain meg is építette. A Phantom-hajtóművekkel felszerelt Mirage-törzsű gép 1972-re született meg Kfir néven. 1976-ra egy másik kópiája is elkészült Kfir C-2 néven. De ez már alig hasonlított az eredeti francia tervre.

Az "Engesztelés Napi" háború volt az első alkalom, amikor a harcok az elektronikus hadviselésre is kiterjedtek. Az arab országok ekkor már a legmodernebb szovjet légvédelmi pilótarendszereket működtették. Az akkor már Vietnamban is széles körben alkalmazott SA.2 rakétakon kívül egy újabb föld-levegő típus, az SA.3-as is bevetésre került. Ez már radar-irányítású volt, és közepes magasságban az elődjénél sokkal hatékonyabban pusztított. Az első időkben mozgó indító-állványokról alkalmazták a radar-irányítású rakétákat. Így sokkal nehezebb volt megtalálni, és megsemmisíteni, mint az SA-2-eseket, melynek telepített kilövő-állásait már jól ismerték. Rövidebb hatótávolságuk ellenére is ezek a rakéták okozták a legnagyobb veszteségeket az izraeli légierőnek.

A háború az arabok meglepetésszerű támadásával indult az "Engesztelés Napján", az egyik legszentebb zsidó ünnepen. Az izraeli légvédelem szinte teljesen tehetetlennek bizonyult. A föld-levegő rakéták csaknem halálos pontossággal lőttek le minden, a hatótávolságukba berepülő gépet, miközben az egyiptomi szárazföldi haderők az ország belseje felé haladtak. A meglepetés traumája után a kéksillagos gépek óráról órára, egyre jobban visszanyerték az uralmukat az égen. Új taktikát alkalmaztak, hogy elmenekülhessenek a rakéták elől, új módszerrel kerültek ki a halálos égi nyílvevesszőket. Az elektronikus hadviselés műszaki arzenálja ekkor biztosította először a használhatóságát. A légi-irányítás és a repülőgépek közötti összehangolt tűzcsapások sok indítóállvány-állomás megsemmisítését eredményezték. Október 24-én újabb fegyverszünet aláírására került sor.

1976. július harmadikájának éjszakáján az izraeli légierő hozzáfogott eddigi legmerészebb vállalkozásának végrehajtásához. Hét nappal korábban egy francia utasszállító repülőgépet eltérítettek és leszállásra kényszerítettek Uganda entebbei repülőterén. A zsidó utasokat túsul ejtették a gépeltérítők, és cserébe számos terrorista szabadon bocsátását követelték. Az izraeli válasz a "Villámcsapás" hadművelet volt. Titokban két C-130-as Hercules szállt fel. Az egyik fedélzetén speciálisan kiképzett kommandósok készültek bevetésre. A Herculesek Entebbébe repültek, és mire az ugandaiak ráeszmélhettek volna, hogy mi is történik a repülőtéren, a túsók már ismét szabadok voltak, és biztonságban repültek Izrael felé.

1981-ben az Israel Air Force végrehajtott egy nagy távolságú átrepülés utáni légicsapást. Az izraeli gépek három ellenséges országon repültek keresztül, hogy megakadályozzák a Bagdad melletti osiraki nukleáris erőmű építésének befejezését, ahol az iraki atombombához szükséges plutóniumot állították volna elő. Az F-16-os "Sólymokat" az F-15-ös "Sasok" támogatták.

Az F-15-ösök már 1977 óta hadrendben álltak, bár az izraeliek sokáig tétováztak, hogy megvásárolják-e ezt a drága típust, de a "Sasok" már egy évvel később, a libanoni háborúban bebizonyították, hogy nem volt felesleges a rájuk költött pénz. 1981. június 7-én nyolc F-16-os szállt

fel két tonna bombával a szárnya alatt a bázisáról. Küldetésük során 970 kilométert repültek kis magasságban, ellenséges területek felett az osiraki erőmű felé. A támadás csak hét percig tartott. Mindegyik Falcon egyszer repült rá a célpontjára, és sebészeti pontossággal dobta le terhét az előre meghatározott épületrészekre. Teljesen lerombolták az erőművet.



1. ábra. F-15-ös

A hetvenes évek elején a Palesztin Felszabadítási Szervezet megalakította libanoni központját. Az észak-izraeli falvakat sorozatvetőkkel és 40 km-es hatótávolságú rakétákkal lőtték. 1982-ben megszorodtak a támadások, és a falvak lakói olykor több időt töltöttek az óvóhelyeken, mint az otthonukban. 1982 júniusában adták ki a parancsot a "Béke Galileáért" fedőnevű akció végrehajtására. A hadsereg betört Libanonba, hogy viasszasorítsa a PFSZ erőit a térségből. A légitámadások megakadályozása az Israel Air Force feladata volt. Az F-15-ös és F-16-os kötelékeket Faro és Zefir, légiharcra alkalmas rakétákkal szerelték fel. Izrael előzetesen informálta szándékáról Szíriát és az izraeli pilóták csak támadás esetén lőttek szíriai célokat.

A Truman E-2-esek és Hawk-ok 1978 óta állnak szolgálatban, mint repülő felderítő állások, információik alapján a vadászgépek halálos pontossággal semmisítették meg a földi és légi célpontjaikat. Ebben az időben az arab országok pilótái a MiG-21-es legújabb változatával repültek, és már hadrendben álltak a szovjetek legmodernebb vadászái, a változtatható szárny-nyílazású MiG-23-as Floggerek is. Mindössze két nap kellett ahhoz, hogy a légi háború véget érjen. Az eredmény szinte hihetetlen volt. Az Israel Air Force egy gépet veszített, de lelőtt 85 Mig-21-est és 23-ast. Ismét Izrael szerezte meg az uralmat az égen.

„Az újságcikkek, könyvek, akciófilmek legtöbbször nagy kalandnak, vidám és könnyű dolognak mutatják be a vadászgépek harcát. Ezzel szemben az összes háború, amelyben részt vettem, 1956-ban, 1967-ben és 1973-ban nagyon kemény élet-halál harc volt, óriási emberi áldozattal és anyagi veszteséggel.”⁴

Az izraeli pilóták alapkiképzésére még mindig azt a gépet használják, amelyet a második világháború előtt. A repülő iskolák legtöbb Fighter Cup-ja harminc évesnél idősebb, de ennek ellenére még mindig szolgálatban állnak. Izraelben – jobban, mint bárhol másutt a világban - a pilóták alkotják

⁴ Veterán katona visszaemlékezése

a fegyveres erők elitjét. Ezért kiválasztásuk, kiképzésük különösen szigorú és nehéz. A pilótanövendékek csak a katonai alapkiképzés és szigorú tesztek után kezdhetik el a felkészülésüket. A földi kiképzést a kezdő tanfolyam követi a Fighter PA-18 Super Cup-okon. A létszám szinte napról napra változik, mert csak a legjobbak kapnak lehetőséget a kiképzés folytatására.

„A legszörnyűbb pillanat az, amikor a növendékek számára kihirdetik, hogy ki esett ki a csapatból.”⁵

A Fighter után a Fuga Magister-rel, becenevén a Cukit-tal folytatódik az oktatás. 1960 óta az Izraeli Repülőfejlesztő Intézetben gyártják a Magistereket, licenc alapján. Ma már csak tananyag, hogy egykoron az izraeli és szíriai repülőszázadok úgy szálltak szembe egymással, ahogyan az első világháború idején küzdöttek a kor vadászgépei. A könnyű kétfedelűek helyett a Bekaa-völgyben már a legmodernebb sugárhajtású vadászgépek csapnak össze. A Cukit kis pilótafülkéjében eltöltött számos óra után jöhet csak el a fiatal pilóták számára a várva várt pillanat, az első, egyedül történő repülés.

Mire a növendékek leteszik az utolsó vizsgát is, és megkapták a jelvényüket, az első, Fighteren repült óra már csak szép emlék. A pilótákat ezt követően a légierő különböző bázisaira vezényelik. A repülőgépvezetők a családjukkal együtt élnek a szolgálati helyükön. Noha Izrael kis ország, számos olyan támaszpontja van, amilyenekkel csak az USA-ban lehet találkozni. A repülőterek azonban már inkább egy átlagos falura emlékeztetnek. Üzletek, sportpályák, iskolák épültek a katonai bázisok mellett. Nem kell lebecsülni ezeket a sivatagi repülőtereket, mert saját légvédelemmel és vadász-irányítással rendelkeznek, így háborús körülmények között önállóan is képesek hatékonyan tevékenykedni.

„Az utódok nem feledkeznek meg az elődök helytállásáról. A hősi halott pilótákra a repülőtereken szobrok, domborművek emlékeztetnek. Az izraeliek tudják, mivel tartoznak ezeknek az embereknek. A veterán repülőgépek szintén érzik a nagyszerű pilóták emlékét. A Ouraganok, a Misterek és a Mirage-ok már csak a viharos múlt mementói.”⁶

A szállítási feladatok ellátására még mindig a jó öreg C-47-eseket használják. Bár néhány Dakota már az elektronikai hadviselésre átalakítva éli át a második fiatalságát. Itt is, mint a legtöbb országban, a C-130-as Hercules az általános szállító gép. Az izraeli szállító-pilóták a világ legjobbjai közé tartoznak, amit 1990 júniusában, a szállító pilóták rodeóján ismét bebizonyítottak. Ezt a versenyt Észak-Karolinában rendezik meg a világ legjobb szállítórepülő-csapatainak a részvételével. Hercuselek és Star Lifterek tucatjainak személyzete méri össze a tudását speciális feladatokban, így navigáció, taktikai repülés, ejtőernyősök és terhek ledobása, sivatagi kényszerleszállás pontszámai alapján alakul ki a végső sorrend.

Az izraeli csapat kimagasló eredménnyel hajtotta végre a feladatokat, és kiérdemelte a legjobb külföldi csapatnak járó trófeát.

⁵ Veterán katona visszaemlékezése

⁶ Veterán katona visszaemlékezése

A helikopterek lényeges szerepet játszanak az izraeli légierőben. A Yom Kippur-háború alatt, de a libanoni háborúban is a helikopterek okozták a legnagyobb veszteségeket a harckocsik, szárazföldi erők és a terroristák ellen vívott küzdelemben. A Bell 212-es a helikopter-flotta mindenese. Nemcsak csapatokat és felszereléseket szállíthat, de fejlett navigációs rendszere különleges feladatok végrehajtására is alkalmassá teszi.

A helikopter a földi akciókkal koordinálva légi megfigyelőként is működhet. Izrael 1969 óta Sikorsky S-65 C-3-asokat is rendszerben tart. Ez a nehéz szállító-helikopter kiválóan alkalmas nagy magasságban és forró éghajlaton is bevetésekre.

1969 decemberében, amikor az izraeli kommandósok elfoglaltak egy szigorúan titkos szovjet radarállomást Egyiptomban, ilyen helikopter szállította a felderítők karácsonyi ajándékát Izraelbe. Az izraeli CH 53-asokat a sivatagi feladatoknak megfelelően speciálisan átalakították. A nagy jet-tankok mellett a törzs mindkét oldalán levegő-szűrőket szereltek fel, ami a homokviharok miatt előrelátó döntés volt. A csapatok támogatására és a harckocsik elleni harcra az AH-1-es Cobrát alkalmazzák. A legtöbb Cobrát már modernizálták. Új elektronikai rendszerekkel, páncéltörő rakétákkal szerelték fel, megerősítették a pilótafülkét, és módosították a hajtómű gázkiáramlását. A Hughes MD 500 Defender - együtt a Cobrával - a libanoni háború legféltrebb helikoptere volt. Az MD 500-as kisebb és könnyebb, mint a Cobra, a szűk völgyekben és a hegyi harcokban főleg halk hajtóműve miatt alkalmazzák.



2. ábra. Izraeli AH-1 Cobra harci helikopterek

A Yom Kippur-háború alatt - elsősorban az izraeli stratégiának köszönhetően - a Skyhawk-századok szenvedték el a legnagyobb veszteségeket. A veszélyes harci akciókban az izraeliek az A-4-eseket küldték harcra, kímélve az újabb és drágább Phantomot, egészen addig, amíg az F-16-osok nem érkeztek meg. Sok pilóta az A-4-est tartotta a legjobban manőverező gépnek a Közel-Keleten.

Az öreg Phantom-2-esek is repülnek még. Igaz, már túl vannak a modernizáláson. Lecserélték a két hajtóművet, átalakították a pilótafülkét, és megerősítették a szerkezetét.

Az eredmény: a Phantom-2000, vagy a Super-Phantom, mely már egy teljesen új repülőgép. Az F-4-estől csak a külső megjelenését örökölte.

Mint a legtöbb légi flotta, az izraeli légierő is képes a gépeit a levegőben újra tölteni. Ezzel nagyobb hatótávolságot biztosít számukra. Két rendszert használnak. Az első a csöves, kosaras módszer, amely főleg a Phantomok és a Skyhawkok utántöltésére alkalmas. Tervezték egy másik szerkezetet is. Mind a KT 135-ösöket, mind a Boeing 707-est felszerelték egy mozgatható merev csővel. A kezelője a műveletet a tanker belsejéből, videokamera segítségével irányítja. A légi-utántöltésnek ezt a módját az F-15-ösöknél és az F-16-osoknál alkalmazzák. Ezen túlmenően az A-4-eseknek is van egy utántöltésre alkalmas testvére. Ezzel az A-4-es képes egy másik Skyhawkot a levegőben feltölteni. A rendszer előnye, hogy tetszőleges mozgékonyt biztosít, és nincs szükség az utántöltéshez a nagy tankerekre.

Az első F-16-osok, amelyek 1981-ben érkeztek Izraelbe, az A- és a B-modellek voltak. Az F-16-B kétkormányos gép. Hagyományos gyakorlógépként használják. A Spitfighter, a Mirage és az F-16-os a légierő fejlődési folyamatának a láncszeme. Már a Fighting Falcon, a Spitfighter és a Mirage szűk kabinja után valóságos felüdülést jelentett pilótáink számára. A Spitfighter a 40-es évek kiváló angol konstrukciója volt, a német "Messe 109"-es méltó ellenfele az égen. Alapfegyverzettel csak légi harcra volt alkalmas. A francia Mirage III.- igaz, csak korlátozott mértékben - már képes volt földi célok támadására is szovjet kortársához, a MiG-21-eshez hasonlóan.

„Az F-16-os már egyesíti magában a korszerű vadászgépek összes jó tulajdonságát, kitűnő a manőverező- és a légiharc-képessége, nagy hatótávolságú és sokoldalú fegyverzettel szerelhető fel. A repülőt vezető kényelmi szempontjaira is figyeltek a tervezők, de nekünk, vadászrepülőknél mégis az F-16-os az igazi kedvencünk. A "Sólyom" egyszerre jelenti számunkra a 45 éves termékfejlesztés állomásait és a mai kor színvonalát.”⁷



3. ábra. Az Izraeli Légierő felségjele egy F-16-son

Ez a Kfir C-2, az "Oroszlánkölyök", már csak külsejében hasonlít édesapjára, a Mirage V-ösre, de valójában teljesen új konstrukció. A legnagyobb problémát az jelentette a gyártónak, hogy a C-2-es amerikai hajtóművekkel készült, és ez korlátozta a gép exportlehetőségeit.

Amióta a francia gyártmányú Apal 9 K-50-es hajtóművet szerelik a Kfir-be, ez is megoldódott. Ez az új együttműködés pontot tesz a két nemzet közötti embargóra, melyet még De Gaulle rendelt el. A

⁷ Veterán katona visszaemlékezése

felszíni légvédelmi rakéták szintén az Israel Air Force irányítása alá tartoznak. A Hawk indítóállások valahol az izraeli határ mellett állnak, és állandó készenlétben várják, hogyha ellenséget fedeznek fel, azonnal akcióba léphessenek.

A határokhoz közeli területek felügyeletére és felderítésére távirányítású repülőgépeket is használnak. A rádió-irányítású repülőgépeket felszerelték videokamerával és egy adóval is, így az adatokat folyamatosan küldi értékelésre az irányító-központokba. A felderítési feladatokon kívül az RPV arra is alkalmas, hogy segítségével koordinálják a földi akciókat. A "repülő szem" előnye, hogy olcsó, könnyű kezelni, és mindenkor valós képet ad a bevetési övezetéről.

A LAVI az izraeli repülőtervezők és repülőgyártók tudásának csúcsterméke. Prototípusa a legmodernebb technikával készült, és kétségkívül a világ egyik legkorszerűbb vadászgépe. 1987 végén, a második gép elkészülte után azonban a további fejlesztéseket leállították, mert a típus túl drágának bizonyult. A gyártók azonban mégis hozzákezdtek a LAVI harmadik modelljének építéséhez, hogy a levegőben is bemutathassák a sokoldalúságát. 1989. szeptember 25-én emelkedett először a levegőbe a "Nöstényoroszlán". A LAVI-t már a 1120-as hajtóművel látták el, azaz ugyanolyan gázturbinával, mint a Super Phantomot és az F-18-as Hornetet. A gép "fly by wire" rendszerrel irányítható. Mint az F-16-os vagy az új JAAS 39 Gripen is egy több célú gép, amely egyaránt alkalmas szárazföldi célok leküzdésére, felderítésre és légi harcra.

Lehet, hogy a LAVI-val, lehet, hogy nélküle, de egy dolog biztos: az izraeli légierő a továbbiakban is őrzi és megvédi országa légterét!

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] BIMBÓ J., *A légierő a háborúkban*, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1973.
- [2] BIMBÓ J., *A légvédelem harcászata*, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1983.
- [3] BAXTER, S., *Arab-Israeli War October 1973, Lessons Learned, Lessons Forgotten*, Naval War College, Szakdolgozat, Newport, 1994.
- [4] COOPER, G. H., *Operational Art in the 1973 Arab-Israeli War (An Egyptian Perspective)*, Naval War College, Szakdolgozat, Newport, 1997.
- [5] DOROSKI, C. F., *The Fourth Arab-Israeli War: A Clausewitzian Victory for Egypt in Seventy-Three?*, Naval War College, Szakdolgozat, Newport, 1995.
- [6] HALLER, J. JR., *Flexible Air Strategy and the 1973 October War*, 1995.
- [7] LOEFSTEDT, A. B., *Yom Kippur 1973: An Operational Analysis of the Sinai Campaign*, Naval War College, Szakdolgozat, Newport, 1996.
- [8] THE MILITARY BALANCE 1973-1974, The International Institute for Strategic Studies, London, 1973.
- [9] O'BALLANCE, E., *No Victor, No Vanquished: The Arab-Israeli War 1973*, Presidio Press, Novato, 1978.
- [10] OSZETZKY, T., *Arab-izraeli háborúk 1948-1982*, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984.
- [11] SPEIER, W.A., *Operational Art Considerations For Army Air And Missile Defense: Lessons From The October War*, Szakdolgozat, School of Advanced Military Studies - United States Army Command and General Staff College: Fort Leavenworth, 2003.