

## Siły Powietrzne Izraela oraz wątki polskie w lotnictwie państw Bliskiego Wschodu

### 1.1. Początki lotnictwa na terenie Brytyjskiego Mandatu Palestyna

Pierwszą działalność lotniczą na terenie dzisiejszego Izraela prowadziły w okresie międzywojennym formacje wojskowe Wielkiej Brytanii oraz kilku cywilnych przewoźników lotniczych, w tym Polskie Linie Lotnicze „LOT”. Polski narodowy przewoźnik miał ograniczone możliwości latania na zachód i wschód Europy, więc koncentrował się na kierunku północ-południe<sup>1</sup>.



Rys. 1.1. Sieć połączeń PLL LOT w okresie jesienno-zimowym 1938 r.

Źródło: J. Liwinski, *Transport lotniczy w Polsce w okresie międzywojennym*, [w:] „Lotnictwo” nr 10/2008, s. 76.

<sup>1</sup> Kwestie polityczne dotyczące ograniczeń połączeń PLL „LOT” w okresie międzywojennym oraz organizacja połączenia z Palestyną (w tym współpraca z polskim środowiskiem żydowskim w owym celu) została opisana we wspomnieniach przedwojennego dyrektora linii „LOT”: W. Makowski, *Cywil w wojsku – wspomnienia z życia i wojen*, wyd. ZP, Warszawa 2012.



Rys. 1.2. DC-2 SP-ASL i SP-ASK linii „LOT” na lotnisku Lydda w Palestynie

Źródło: Narodowe Archiwum Cyfrowe via, <http://samolotypolskie.blogspot.com/2013/11/wielkie-dni-lot-u.html>.

Jednym z największych osiągnięć PLL „LOT” okresu międzywojennego było właśnie uruchomienie połączenia z Warszawy do Lyddy w Palestynie<sup>2</sup> w 1936 r., tylko z jednym międzylądowaniem. Trasa liczyła ponad 3 tysiące kilometrów i prowadziła przez Węgry, Jugosławię, Grecję (międzylądowanie w Atenach), a następnie nad Morzem Egejskim i Morzem Śródziemnym. Najdłuższy odcinek z Warszawy do Aten liczył 1674 km i był wykonywany w porze nocnej, w czasie 6 godzin<sup>3</sup>. Na zorganizowanie takiej linii mogły sobie tylko pozwolić przedsiębiorstwa lotnicze, dysponujące nowoczesnym sprzętem i wysoko wykwalifikowanym personelem lotniczym. Połączenie z Palestyną obsługiwały najnowocześniejsze samoloty we flocie „LOT”, w tym Douglas DC-2. Trasę tę zorganizowano we współpracy z polskim środowiskiem żydowskim. Nie był to koniec współpracy lotniczej między Polską a środowiskiem żydowskim. W Palestynie używano potem samolotów RWD-8, RWD-13 oraz RWD-15, z których część brała udział w wojnie o niepodległość Izraela w 1948 r. Nie da się wykluczyć, iż walczyli tam także wywodzący się z Polski lotnicy pochodzenia żydowskiego<sup>4</sup>.

<sup>2</sup> Terminem Palestyna określano wtedy terytorium mandatowe Wielkiej Brytanii z lat 1920–1947, gdzie obecnie znajduje się Izrael.

<sup>3</sup> J. Liwinski, *Transport lotniczy w Polsce w okresie międzywojennym*, [w:] „Lotnictwo” nr 10/2008, s. 76.

<sup>4</sup> W okresie późniejszym napływ ludności żydowskiej z Polski do Izraela był znaczny, co miało także wpływ na skład osobowy armii izraelskiej. Polski żołnierz służący w misji ONZ w Egipcie w 1973 r. B. Świątkiewicz wspomina, iż podsłuchując lotnictwo izraelskie, można było usłyszeć także język polski. Patr.: B. Świątkiewicz, *Pod błękitną flagą*, wyd. Iskry, Warszawa 1975.



Rys. 1.3. Pierwsza grupa pilotów Hagany przed samolotem szkolnym polskiej produkcji RWD-8 poblizu Afikim (piloci: Icchak Ben Jaakow, Imanuel Zuckerman-Tzur, inżynier Pohorilla, Dov Hoz i inni)

Źródło: [http://baedekerlodz.blogspot.com/2015\\_03\\_12\\_archive.html](http://baedekerlodz.blogspot.com/2015_03_12_archive.html).

Walki między Żydami a Arabami zamieszkującymi Mandat Palestyny toczyły się z różną intensywnością od dawna. Największy rozmach nabrały jednak po II wojnie światowej, aż w końcu przeistoczyły się w otwartą wojnę domową. Po stronie izraelskiej powstała organizacja bojowa Hagana<sup>5</sup>, która z czasem zyskała także kom-

<sup>5</sup> „Obóz szkoleniowy Hagany (organizacji wojskowej założonej w 1920 r., której celem była samoobrona osiedli żydowskich w Palestynie) powstał także w Polsce, w Bolkowie na Dolnym Śląsku jesienią 1947 r. W większych polskich miastach powstały punkty werbunkowe. Młodemu ludzemu pochodzenia żydowskiego oferowano szybkie przeszkolenie oraz wyjazd na Bliski Wschód, gdzie mieli się osiedlić i walczyć z Arabami o nową ojczyznę. Każdy decydujący się na szkolenie podpisywał deklarację, że po przyjeździe do Palestyny wstąpi do Hagany. Oficjalnie nie wspominało się o obozie Hagany w Bolkowie, jednak w okolicy Bolkowa istnienie obozu nie było tajemnicą, a kontakty między mieszkańcami Bolkowa a uczestnikami szkolenia układały się dobrze. **Nad wszystkim czuwało polskie Ministerstwo Bezpieczeństwa Publicznego**, zatwierdzając listy chętnych. Członków Polskiej Partii Robotniczej szantażowano. Dla nich warunkiem zgody na wyjazd było podjęcie współpracy ze służbą bezpieczeństwa. Musieli zobowiązać się do donoszenia o nastrojach podczas szkolenia, a później stać się agentami na Bliskim Wschodzie. Szkoleniem w Bolkowie zajmowali się wysłannicy Hagany, ale pojawili się także instruktorzy wojskowi, którzy służyli w Armii Czerwonej i Ludowym Wojsku Polskim. Zdaniem Smolara, „byli to wysocy oficerowie, którzy nie mieli pojęcia o warunkach walki w Izraelu. Położenie zmieniło się w chwili, kiedy z Monachium przyszli instruktorzy Hagany”. **Całe szkolenie było finansowane przez American Jewish Joint Distribution Committee**. Kurs trwał po 12 godzin przez 10 dni. W jednym kursie brało udział 100–150 ochotników. W sumie przeszkolono prawdopodobnie ok. 7 tys. wojskowych. Poza klasycznym szkoleniem wojskowym i musztrą, uczestnicy uczyli się na temat syjonizmu oraz Palestyny. **Wszyscy ubrani byli w zielone, amerykańskie mundury z demobilu, przesyłane ze Stanów Zjednoczonych** do Polski. Obóz w Bolkowie został rozwiązany pod koniec 1948 r. Argument o koniecz-

ponent lotniczy. Jesienią 1947 r. społeczność żydowska zaczęła przygotowywać się na wypadek arabskiej inwazji na Palestynę, czego skutkiem byłyby całkowita aneksja spornych terytoriów i uniemożliwienie powstania państwa żydowskiego.



**Rys. 1.4.** RWD-13 VQ-PAL zrzuca zaopatrzenie dla kibucu Yehiam w styczniu 1948 r.

Źródło: [https://en.wikipedia.org/wiki/Sherut\\_Avir](https://en.wikipedia.org/wiki/Sherut_Avir).

Na dwa tygodnie przed głosowaniem ONZ w sprawie Palestyny, w listopadzie 1947 r., Hagana utworzyła pierwsze żydowskie siły powietrzne (Szerut Awir, hebr. ריוואה תוריש). W ich skład wchodziło początkowo 25 lekkich samolotów wypożyczonych z żydowskich linii lotniczych „Aviron” (w tym dwa polskie RWD-8<sup>6</sup> /VQ-PAG i VQ-PAK/, dwa RWD-13 /VQ-PAL i VQ-PAM/ i jeden RWD-15 /VQ-PAE/) oraz zaledwie 11 pilotów. Udało się także zakupić pewną ilość innych samolotów, w tym 2 Taylorcraft Model C, około 20 lekkich obserwacyjnych Auster A.O.P. (większość oficjalnie w rękach prywatnych), jeden DH.89 Dragon Rapide (VQ-PAR „Aron”) oraz dwa DH.82C Tiger Moth (VQ-PAU i VQ-PAV) z Kanady. Oficjalnie były one używane przez Aeroklub Palestyny i w świetle oficjalnych danych nie wchodziły w skład Sherut Awir. Za pomocą tych samolotów Żydzi wyszkolili w 1939 r. pierwszą własną grupę do turystycznej licencji pilota. Najprawdopodobniej wyszkolili się oni na polskich samolotach RWD-8. Siły te były także używane do przeprowadzania zwiadu powietrznego oraz zaopatrywania odciętych społeczności żydowskich.

Tajna organizacja Hagana (Obrona) została założona w 1920 r. przez Władimira Jabotinskiego (Żabotyńskiego)<sup>7</sup>. Powstała, by bronić ludność żydowską przed atakami bojówek arabskich, których ataki nasiliły się w latach 1936–1939. Głównymi zadaniami Hagany było pozyskiwanie broni, szkolenie bojowników oraz

ności szkolenia wojskowych do walki o niepodległość Izraela w momencie powstania tego państwa przestał być aktualny. Dodatkowym, lub nawet najważniejszym, czynnikiem było polityczne zbliżenie Izraela i Stanów Zjednoczonych”. Źródło: <http://www.sztetl.org.pl/pl/article/bolkow/7,organizacje-i-stowarzyszenia/33378,oboz-szkoleniowy-hagany-w-bolkowie-1947-1948/>

<sup>6</sup> RWD-8 dotarły do Palestyny w czerwcu 1937 r. i były używane do szkolenia pilotów dla Hagany. Kontynuowano je do września 1939 r., kiedy to po wybuchu II wojny światowej Brytyjczycy zabronili lotów na terenie Palestyny. Y. Efrati, *Colors & markings of the Israeli Air Force*, wyd. Isra Decals, Izrael 2005, s. 5

<sup>7</sup> Organizacja lotnictwa Hagany została szczegółowo opisana [w:] P. Przymusiła, *Haganab*, „Aero Technika Lotnicza” nr 6 i 7/1990. Na tym artykule oparto opis pierwszych lat lotnictwa Izraela.

działalność wywiadowcza. W czasie II wojny światowej Hagana wspierała Brytyjczyków oraz miała swych agentów w wielu państwach. Organizacja ta stworzyła w 1947 r. także swoje lotnictwo. Początkowo lotnictwo późniejszego Izraela opierało się na zupełnej improwizacji. Pierwszą bazą nowo sformowanego Sherut Avir był głównie Aeroklub Palestyński oraz towarzystwo Aviron – obydwie znajdujące się pod całkowitą kontrolą Hagany. Dysponowano wtedy siecią stosunkowo dobrze przygotowanych lądowisk (tworzonych przez Żydów na terenie Palestyny od 1937 r.) oraz około 2500 ludzi (obojsza płci), z których wielu miało doświadczenie ze służby w armiach i siłach powietrznych państw alianckich<sup>8</sup>. Być może część z nich służyła w Polskich Siłach Powietrznych na Zachodzie. Pewna liczba lotników pochodzenia żydowskiego na pewno była wtedy obecna w polskich pułkach lotniczych w ZSRR<sup>9</sup>.

Pierwszym szefem sztabu Sherut Avir został Aharon Remez. W 1948 r. Sherut Avir pozyskał pierwszy z trzech samolotów Beechcraft Bonanza, zakupione przez Borisa Seniora – byłego brytyjskiego pilota wojskowego z Południowej Afryki. Oficjalnie samolot ten leciał w podróż turystyczną po Europie, ale wylądował na pustyni Negew, gdzie zainstalowano mu zaczepy bombowe. Wkrótce potem Sherut Avir pozyskały ciężkie samoloty transportowe. Amerykanin żydowskiego pochodzenia A.W. Shwimmer (pilot i inżynier lotniczy) zakupił w USA 10 samolotów Curtiss C-46 Commando i 3 Lockheed L-049 Constellation ze składów USAF. Zostały one następnie zarejestrowane w Panamie. Używano ich m.in. do sprowadzania broni do Izraela. Przykładowo L-049 z panamską rejestracją RX-121 lecąc przez Europę, zabrał transport broni z Czechosłowacji.

Oprócz tego w czasie 7 miesięcy istnienia Sherut Avir (od listopada 1947 r. do maja 1948 r.) do lotnictwa Hagany trafiło także wiele innych samolotów. W marcu 1948 r. Hagana zarekwirowała samolot Fairchild F24R (UC-61) należącego do egipskiego przemytnika narkotyków. W maju zakupiono trzy DH.89 Dragon Rapide w Wielkiej Brytanii. Pozyskano także łódź latającą RC-3 Seabee i trzy C-47. Zakupiono także 4 szkolne Avro Anson, lecz zostały one internowane w Grecji. W Izraelu dysponowano wtedy także pewną liczbą samolotów Lockheed Hudson Mk III i Lodestar. 13 kwietnia jedyny RWD-15 spłonął na lotnisku Lod wskutek akcji sabotażowej.

**Pierwszą misją bojową izraelskiego lotnictwa był lot samolotu polskiej produkcji RWD-13, pilotowanego przez Pinachas'a Ben-Porata wykonany 17 grudnia 1947 r. Miał on za zadanie przewieźć lekarza do Bet-Eshel na pustyni Negew, a następnie przelecieć w pobliże Nvatim, skąd miał pobrać dwóch rannych**

<sup>8</sup> R. Ball, *The Israeli Air Force Part One 1948 to 1967*, wyd. Guideline Publications, UK 2000, s. 3.

<sup>9</sup> Przykładowa historia polskiego lotnika żydowskiego pochodzenia służącego w polskim lotnictwie w ZSRR została opisana [w:] W. Zmyślony, *Grób chorążego Brocha*, „Militaria XX w.” nr 3 (48)/2012.

i ewakuować ich na północ. Kiedy Ben-Porat dotarł do Bet-Eshel dowiedział się, iż Nvatim jest atakowane przez około 200 Arabów. Ben-Porat poprosił wtedy o karabin maszynowy i kilka granatów. Następnie usunął drzwi od RWD-13 i przywiązał karabin maszynowy Bren do siedzenia. Wystartował w dalszą drogę wraz ze strzelcem (ochotnikiem). Kilka minut później samolot ten zaatakował siły arabskie pod Nvatim, zmuszając je do wycofania się<sup>10</sup>.

Po informacji, iż Izraelczycy użyli uzbrojonego samolotu w walce, władze brytyjskie ogłosiły, iż każdy izraelski samolot przenoszący uzbrojenie może być zestrzelony bez ostrzeżenia. Pilot Pinachas Ben-Porat zginął 27 lipca 1955 r., kiedy jego L-049 Constellation (4X-AKC) należący do linii El-Al, został zestrzelony przez bułgarskie myśliwce MiG-15 nad Bułgarią.

## 1.2. Walki lotnicze w 1948 r.

Jeszcze zanim nastąpił ostateczny upadek brytyjskiej flagi nad Palestyną, doszło do pierwszych walk z użyciem lotnictwa po obu stronach. O północy z 14 na 15 maja 1948 r. młode państwo Izrael zostało ze wszystkich stron zaatakowane przez siły państw arabskich: egipskie, syryjskie, libańskie i jordańskie, a także przez mniejsze kontyngenty iraacki, sudański, saudyjski i marokański. Najwięcej zadań bojowych przeprowadziły Siły Powietrzne Egiptu (REAF – *Royal Egyptian Air Force*) dysponujące około 40 myśliwcami Spitfire Mk.VC/Trop i Mk.IX, 25 DC-3 Dacota z możliwością przenoszenia bomb, 5 Hawker Fury, 20 Westland Lysander oraz około 30 samolotami innych typów.



**Rys. 1.5.** Avia S-199, czyli Messerschmitt BF-109G z silnikiem Junkers Jumo 211F

Źródło: [https://en.wikipedia.org/wiki/Avia\\_S-199](https://en.wikipedia.org/wiki/Avia_S-199).

Rano 15 maja egipski Spitfire LF Mk.IX zaatakował stację energetyczną w pobliżu izraelskiej bazy Lod. Został uszkodzony ogniem z ziemi i wylądował przy-

<sup>10</sup> S. Aloni, *Arab-Israeli air wars 1947–1982*, op. cit., s. 7 oraz [http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/Society\\_&\\_Culture/rwd13.html](http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/Society_&_Culture/rwd13.html)

musowo w pobliżu. Po remoncie został włączony w skład izraelskiego lotnictwa. Sherut Avir potrzebował jednak większej ilości myśliwców.

W latach 40. Izrael utrzymywał dobre relacje z państwami komunistycznymi. ZSRR miał nadzieję, iż państwo żydowskie może być dobrą ostoją socjalizmu na Bliskim Wschodzie, tym bardziej, iż państwa arabskie utrzymywały wtedy liczne kontakty z Wielką Brytanią i Francją. W 1948 r. rozpoczęto więc rozmowy z Czechosłowacją na temat dostaw myśliwców Avia S-199. Była to lokalna odmiana niemieckiego myśliwca Messerschmitt Bf-109G z silnikiem Junkers Jumo 211F (1190 KM) z bombowca Heinkel He-111. Po zapłaceniu 1,8 miliona dolarów Czesi dostarczyli te samoloty na lotnisko Žatec, gdzie znajdowała się baza Hagany w Czechosłowacji. Myśliwce te sprowadzono następnie do Izraela transportowymi C-54 noszącymi cywilne oznakowanie. Niestety, w przeciwieństwie do swojego niemieckiego pierwowzoru, S-199 okazał się bardzo nieudanym myśliwcem. Silnik Jumo 211F był przeznaczony dla bombowców i nie odpowiadał charakterystyce lotu myśliwca. S-199 miał tendencje do znacznego przechyłu na skrzydło podczas startu lub lądowania. Następnie samolot uderzał o ziemię, kapotował i stawał w płomieniach. Osłona kabiny odchylana na bok bardzo utrudniała lub uniemożliwiała wtedy ewakuację pilota. Zdarzył się przypadek, kiedy z przewróconej Avii pilota uwolniono dopiero po całym dniu zmagania z zablokowaną osłoną kabiny. S-199 rozwijał małą, jak na myśliwiec z końca lat 40., prędkość maksymalną 547 km/h, przez co pozyskał przydomek „muł”. Innych myśliwców w większej ilości wtedy jednak w Izraelu nie było, więc trzeba było użyć „mułów” w walce. Pilotowali je głównie ochotnicy z USA, Kanady, Wielkiej Brytanii i Południowej Afryki, którzy zgodzili się służyć w lotnictwie Izraela za symboliczne wynagrodzenie. Nie byli to wyłącznie Żydzi. Przyciągała ich możliwość walki i latania. P. Przymusiła podaje, iż niektórzy z nich utrzymywali się z kradzieży samochodów na terenie Palestyny<sup>11</sup>. Niektórzy z ochotników mieli już za sobą bogatą karierę lotniczą. Przykładowo Chalmers H. Goodlin (oblatywał bezsilnikową wersję samolotu Bell X-1), Bonia Senior (as lotnictwa Południowej Afryki), Paul Homeski (dawniej służył we Free French Air Force), Ezer Weizman<sup>12</sup> (z RAF). Lee Sinclair (były dowódca skrzydła RAF). „Buck” Feldman (z USAF), Caesar Dangott (z USAF), John H. McElroy (były dowódca dywizjonu RCAF) i najsłynniejszy chyba Kanadyjczyk George F. Screwball („Skewball”) Beurling, który jako pilot RAF na Malcie zestrzelił 27 samolotów włoskich i niemieckich. Zgłosił się on jako ochotnik do przerzucenia

<sup>11</sup> P. Przymusiła, *Haganah...*, cz. 1, op. cit., s. 35.

<sup>12</sup> E. Weizman (1924–2005) był jedynym pilotem z obywatelstwem Palestyny walczącym w bitwie o Anglię w 1940 r. Pełnił szereg funkcji wojskowych, a następnie politycznych w Izraelu. W latach 1958–1966 stał na czele lotnictwa wojskowego, a od 1967 był zastępcą szefa sztabu generalnego. Jako koordynator lotnictwa odegrał ważną rolę w wojnie sześciodniowej z państwami arabskimi. Prezydent Izraela w latach 1993–2000. <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsourc/w2/sugar4.html>

do Izraela jednego z trzech zakupionych od USAF (rzekomo dla Belgijskich Linii Lotniczych) samolotów transportowych Noorduyn C-64A Norseman. Samoloty te zabierały z Rzymu ładunek lekarstw. 20 maja, tuż po starcie z lotniska Urbe, uszkodzony przez sabotażystów silnik samolotu pilotowanego przez Beurlinga przestał pracować, a przeciążony płatowiec rozbił się (pilot poniósł śmierć). Typ samolotu, który był tak niefortunny dla Beurlinga, stał się bardzo cennym nabytkiem dla Izraela. Z zakupionych dwudziestu C-46A do Izraela dotarło 17 samolotów (prócz jednego utraconego w Rzymie. Dwa inne samoloty wskutek błędów nawigacyjnych wylądowały w Gazie – na egipskim lotnisku REAF)<sup>13</sup>.

W tym czasie Tel Awiw i szereg innych izraelskich miast było atakowanych przez egipskie lotnictwo. 15 maja arabskie bomby zniszczyły po jednym RWD-8 i Seabee. W następnych dniach podczas lotów bojowych Izrael utracił obydwa Tiger Moth oraz kilka Austerów używanych jako samoloty szturmowe (!). Rolę egipskich bombowców stanowiły głównie doraźnie dostosowane do tego DC-3 Dakota. Egipcjanie używali także myśliwskich Spitfire'ów oraz Lysanderów jako samolotów bezpośredniego wsparcia. Udało się im wyeliminować z walki około połowy floty lotnictwa Izraela, jednak prawie wszystkie te samoloty, z wyjątkiem 4, udało się potem naprawić. 22 maja lotnisko Ramat David koło Hajfy zostało zbombardowane przez egipskiego Spitfire'a, który zniszczył kilka brytyjskich samolotów, w tym dwa Spitfire'y RF 18 z 32. Dywizjonu RAF i Dacotę, biorąc je za izraelskie. Dwie godziny później nastąpił kolejny egipski nalot na to lotnisko. Zniszczono kolejną Dacotę oraz uszkodzono 7 innych brytyjskich samolotów. Tym razem brytyjskim myśliwcom udało się zestrzelić dwa egipskie Spitfire'y, a trzeciego zestrzeliła OPL. Następnego dnia Egipt przeprosił Wielką Brytanię za „pożałowania godną pomyłkę nawigacyjną”.

Izraelczycy wyciągnęli z tego incydentu bardzo ważne wnioski. Po pierwsze, Egipt ma słaby wywiad, który nie potrafi określić, które z brytyjskich baz zostały już przejęte przez Izrael. Po drugie, naloty na izraelskie lotniska są kwestią czasu, więc Izrael potrzebuje większej ilości myśliwców.

Pierwsze cztery Avie S-199, który sprowadzono do Izraela, wcielono do klucza obrony Tel Awiwu na lotniskach Herzlia i Sde Dov. Pod koniec maja egipskie oddziały płk. Neguiba znajdowały się zaledwie 40 km od Tel Awiwu. 29 maja S-199 zostały po raz pierwszy użyte bojowo, atakując pancerne kolumny egipskie. Straty materialne były niewielkie, ale Egipcjanie przeżyli szok. Avie wykazały kolejne wady. Podczas prowadzenia ognia utrzymanie obiektu w celowniku było niemożliwe ze względu na drgania wzbudzone strzelaniem. Do tego strzelanie z karabinów umieszczonych nad silnikiem groziło odstrzeleniem łopat (wadliwe synchronizatory). Radiostacje na S-199 także często odmawiały posłuszeństwa. P. Przymusiła

<sup>13</sup> P. Przymusiła, *Haganab...*, cz. 1, op. cit., s. 35.



podaje<sup>14</sup>: „Już po latach jeden z byłych pilotów oświadczył, iż był to bezsprzecznie najgorszy samolot bojowy świata zbudowany po 1945 r. Odnosiło się wrażenie, że skonstruowali go sami sabotażyści”.

Już wkrótce Sherut Avir przestało być jedynie „służbą lotniczą” i zostało przekształcone w **Chel Ha Avir**, czyli **Siły Powietrzne** (ang. **IAF – Israeli Air Force**), a 30 maja Hagana wyszła z „podziemia”, stając się organizacją oficjalną Tsvah Haganah le Yisrael (Siły Obronne Izraela, ang. **IDF – Israeli Defence Force**).

1 czerwca lotnictwo izraelskie zbombardowało Amman. W odwecie Arabowie dokonali kilku podobnych nalotów. 3 czerwca dwie egipskie Dacoty, osłaniane przez cztery Spitfire’y, nadleciały od strony morza nad Tel Awiw. W tym czasie na rutynowym patrolu przebywała para S-199. Jednego z nich pilotował były pilot RAF Modi Alon, który zaatakował Egipcjan od strony słońca. Egipskie myśliwce po zauważeniu ataku uciekły, zaś Alon zestrzelił Dacotę, a drugą ciężko uszkodził (potem lądowała przymusowo na terenie Egiptu).

4 czerwca to Tel Awiwu zbliżyła się egipska flota. Zaatakowała ją izraelska formacja złożona z Dragon Rapide, Fairchilda F24R, Bonanzy oraz innych lekkich samolotów. Bomby zmusiły egipskie okręty do odwrotu. Egipcjanie zestrzelili jednak izraelskiego F24 R. 27 czerwca egipski Sea Fury zestrzelił też izraelskiego Austera.

Izrael po otrzymaniu czterech C-47 także przekształcił je w bombowce. Wykonały one serię nalotów na miasta na zachodnim brzegu Jordanu, zaś 11 czerwca zbombardowały Damaszek. Tego samego dnia, o godzinie 10.00 rozpoczęło się zawieszenie broni między zwaśnionymi stronami. Czas ten wykorzystywano na regenerację sił, uzupełnienie braków i przegrupowanie wojsk. Izrael w zasadzie już nie miał rezerw, wszyscy zdolni do noszenia broni walczyli przeciw wojskom syryjskim, irackim i libańskim na północy, Saudyjskiemu Legionowi Arabskiemu pod Jerozolimą i wojskom egipskim na pustyni Negew. Dodatkowo kilka miast na terytorium przyznanym Izraelowi rezolucją ONZ nadal było kontrolowanych przez milicję palestyńską. Wojska izraelskie ostatecznie powstrzymały napór arabski, tracąc trzecią część swojego terytorium. Było to jednak trzymające przeciwnika w szachu, bez możliwości wykonania dalszych ruchów<sup>15</sup>.

Przerwę w walkach wykorzystano do kolejnych zakupów uzbrojenia. Do 11 czerwca udało się sprowadzić 11 samolotów S-199 z zakupionych 25. Jednocześnie władze Izraela pertraktowały w sprawie zakupu 50 myśliwców Spitfire Mk.IX i Mk.XVI w Czechosłowacji oraz w sprawie udostępniania kolejnych lotnisk w Europie. Udało się uzyskać pozwolenie Francji na użytkowanie lotniska na Korsyce oraz Jugosławii na operowanie z lotniska Podgorica. W międzyczasie

<sup>14</sup> P. Przymusiła, *Haganah...*, cz. 1, op. cit., s. 40.

<sup>15</sup> Ibidem.

ruch dziwnych samolotów z panamską rejestracją zaczął zwracać uwagę Amerykanów i Brytyjczyków.

W Wielkiej Brytanii agenci Hagany zakupili 6 myśliwców Bristol Buefighter z cywilnymi rejestracjami od G-AJMB do G-AJMG. Oficjalnie zakupiono je na potrzeby filmu poświęconego lotnikom nowozelandzkim. Przebywała tam nawet fikcyjna ekipa filmowa. Do Izraela ostatecznie dotarły 4 z Buefighterów.

Działanie wojenne rozpoczęły się ponownie 9 lipca. Izrael po raz pierwszy użył wtedy sił powietrznych do wsparcia piechoty zmechanizowanej, atakującej miasta Lydda i Ramlech. Nazajutrz rozpoczęto operację odbicia z rąk syryjskich miasta Michmar, gdzie oddziały izraelskie miały wsparcie lotnicze. Syryjczycy użyli tam Harvardów w roli samolotów szturmowych, które zadały wojskom izraelskim duże straty. Dopiero zestrzelenie jednego z nich (prawdopodobnie przez S-199) spowodowało wycofanie z walki syryjskich Harvardów. Izrael utracił wtedy jednego S-199, który próbował przechwycić kolejnego Harvarda.



Rys. 1.6. Para izraelskich „latających fortec” Boeing B-17G

Źródło: <http://www.sfahistory.org/meetings2012.htm>.

Mimo embarga Izraelowi nadal udawało się sprowadzać sprzęt lotniczy. Wspomniany Amerykanin A.W. Schwimmer zdołał zakupić w USA 4 bombowce Boeing B-17G. Były one jednak pozbawione wyposażenia wojskowego, radiowego i części sprzętu nawigacyjnego. W jednym z nich brakowało radiokompasu. Oficjalnie sprzedano je jako transportowce do Ameryki Południowej. Mimo iż stan samolotów był fatalny, po stwierdzeniu ich zdolności do lotu, zdecydowano się na start z Miami i przelot przez Grenlandię do Czechosłowacji. Dotarły tam trzy z nich, a czescy i izraelscy technicy zaczęli przywracać im sprzęt bojowy i nawigacyjny. Udało się jednak zdobyć tylko jeden celownik bombowy, wymontowany z wraka niemieckiego bombowca.

8 lipca zakończyło się zawieszenie broni, a izraelskie B-17 z podwieszonymi w Czechosłowacji bombami w drodze do Izraela dokonały nalotu na cele na Synaju oraz na Kair. Ich załogi nie dysponowały profesjonalną dokumentacją nawigacyjną, a jedynie mapami wydartymi z encyklopedii. Pomocne okazały się radiokompasy ADE, ustawione na stację RAF w Fayid. Wszystkie trzy B-17 dotar-

ły do Izraela. Straty materialne strony egipskiej były symboliczne, ale wywołano u przeciwnika szok. Wskutek tych nalotów Egipcjanie i Syryjczycy zabrali część lotnictwa myśliwskiego z frontu i przesunęli je do osłony obiektów strategicznych wewnątrz państwa.

W tym czasie doszło do kilku starć izraelskich S-199 z samolotami egipskimi. Stracono egipskiego Spitfire'a Mk.V, lecz utracono dwa S-199.

19 lipca podpisano kolejne zawieszenie broni, choć walki o mniejszej intensywności trwały nadal. Izraelowi udało się następnie zdobyć kilka amerykańskich myśliwców P-51D Mustang oraz transportowego C-54, a także zwiadowczego Mosquito PR.XVI.

W ostatnich dniach lipca 1948 r. Ministerstwo Obrony Czechosłowacji oznajmiło władzom izraelskim, iż ze względu na naciski ambasadora USA dalsze utrzymywanie bazy Żatec jest niemożliwe i w ciągu 14 dni należy ją opuścić i ewakuować personel – zwłaszcza obywateli USA. Chociaż według zapewnień Czechów ma to tylko charakter okresowy, przystąpiono do wywożenia wszystkich zebranych materiałów, w tym części zamiennych i amunicji do S-199 oraz Spitfire'ów. W ciągu tygodnia wywieziono 40 t sprzętu, w tym 26 t bomb. Mimo to władze czeskosłowackie potrzebujące twardej waluty nadal udzielały pomocy Izraelowi, chociaż już znacznie mniejszej. We wrześniu, pod kryptonimem „Bałałajka” rozpoczęto dostawy byłych czeskosłowackich Spitfire'ów z międzylądowaniem w Titogradzie. W operacji brały także udział większe samoloty transportowe (najczęściej C-54) prowadzące dostarczane samoloty. Trasa przelotu była w miarę możliwości dozorowana przez izraelskie jednostki pływające, a w Hajfie stacjonował gotowy do lotu DC-3 z wyposażeniem ratowniczym<sup>16</sup>.

W późniejszym okresie lotnictwo izraelskie wspierało wojska lądowe przy pomocy Spitfire'ów, Buefighterów, B-17, C-46 i C-47. Tak dalszą część konfliktu opisuje P. Przymusiła<sup>17</sup>: „11 listopada 1948 r. Rada Bezpieczeństwa ONZ zaapelowała do walczących stron o przerwanie ognia i podjęcie rozmów, jednak strona egipska odmówiła wzięcia w nich udziału, a Izrael uznał, że sukcesy w bojach nie zmuszają go do takiego posunięcia. **Chel Ha'Avir dysponowały wówczas 113 samolotami, w tym 70 myśliwcami i bombowcami** (podkreślenie – J.M.). REAF natomiast przeżywały ostry kryzys, dochodziło nawet do kasowania niektórych samolotów w celu uzyskania części zamiennych do innych. Także opór egipski zmalał do tego stopnia, iż lotnictwo izraelskie operowało nad rejonami walk niemal bez zakłóceń. 23 grudnia rozpoczęła się operacja „Horav” największa i ostateczna, aby wyprzeć siły egipskie z ziem izraelskich i zadać straty uniemożliwiające podjęcie agresji w przyszłości. Mimo dużych strat opanowano strefę Gazy, 28 grudnia zdobyto Abu Ageila i zaata-

<sup>16</sup> P. Przymusiła, *Haganah...*, cz. 2, op. cit., s. 31.

<sup>17</sup> Ibidem.

kowano lotniska Bir Hasa-na i El Hama. 30 grudnia kolumna wojsk izraelskich zajęła lotnisko El Arish i zatrzymała się u bram miasta o tej samej nazwie, leżącego 7 km na północ od lotniska. Ze względu na notę rządu brytyjskiego, powołującego się na 20-letni układ brytyjsko-egipski o przyjaźni oraz ostrzeżenie rządu USA domagającego się wycofania wojsk izraelskich z ziem egipskich, władze w Tel Aviwie brały pod uwagę możliwość interwencji brytyjskiej. Mimo to, po zaciętych walkach, 6 stycznia 1949 r. odcięto resztki sił egipskich w strefie Gazy od pomocy z zewnątrz i tego samego dnia Kair zadeklarował gotowość do rozmów pokojowych oraz zaprzestania działań wojennych. Rozejm nastąpił o północy z 6 na 7 stycznia 1949 r.”.

### 1.3. Późniejszy rozwój Sił Powietrznych Izraela

Od 1958 r. do Izraela zaczęły docierać pierwsze dostawy francuskich myśliwców Super Mystère IV i Mirage IIIC<sup>18</sup>, szturmowych Vautour II, treningowych odrzutowców Fouga CM.170 Magister oraz ciężkich śmigłowców Super Frelon. 27 września 1962 r. prezydent USA John Fitzgerald Kennedy wyraził zgodę na sprzedaż Izraelowi 48 samolotów szturmowych A-4H Skyhawk oraz śmigłowców Sikorsky H-34 i Bell 205 (dostarczono je dopiero po wojnie 1967 r.).

W 1966 i 1967 r. izraelskie samoloty w odpowiedzi na ataki terrorystyczne i ostrzał artyleryjski wielokrotnie przeprowadzały odwetowe bombardowania syryjskich pozycji na Wzgórzach Golan. 7 kwietnia 1967 r. doszło tam do bitwy powietrznej, w której zestrzelono 6 syryjskich MiGów-21. Po walce izraelskie myśliwce wykonały demonstracyjny przelot nad stolicą Syrii – Damaszkiem.



**Rys. 1.7.** Izraelski F-15I

Źródło: [https://en.wikipedia.org/wiki/Israeli\\_Air\\_Force](https://en.wikipedia.org/wiki/Israeli_Air_Force).

<sup>18</sup> Wraz z myśliwcami Mirage III, Izrael otrzymał swoje pierwsze rakiety powietrze-powietrze Matra R.530 – jak wykazała praktyka nadawały się one tylko do niszczenia celów mało manewrowych, jak bombowce Tu-16 lub Il-28, a trafienie nimi myśliwca graniczyło z cudem (zanotowano tylko jeden taki przypadek – trafienie egipskiego MiG-19).

W późniejszych latach Siły Powietrzne Izraela brały udział w walkach powietrznych prowadzonych w ramach szeregu konfliktów, które zostaną szczegółowo opisane w następnym rozdziale. Dotyczy to takich konfliktów, jak wojna sześciodniowa (1967 r.), kryzys sueski (1956 r.), wojna Jom Kippur (1973 r.), walki nad doliną Bekaa w Libanie (1982 r.) oraz prawdopodobne walki z lotnictwem syryjskim w pierwszych latach XXI w. We wszystkich tych konfliktach ogromną rolę odegrały Siły Powietrzne Izraela, które, mimo iż o wiele mniej liczne od sił powietrznych państw arabskich, okazały się o wiele skuteczniejsze. Izraelskie lotnictwo niemal za każdym razem zadawało państwom arabskim szybki decydujący cios, który ratował państwo żydowskie przed inwazją i upadkiem.

Spośród ważniejszych wydarzeń w historii Sił Powietrznych Izraela można wymienić m.in.<sup>19</sup>:

20 grudnia 1976 r. Stany Zjednoczone rozpoczęły dostawy myśliwców F-15 Eagle, które już w roku 1979 zostały użyte bojowo – w marcu strąciły syryjskiego MiG-21 nad Libanem, a do połowy 1982 r. bilans izraelskich Eagle'ów w walkach z syryjskimi myśliwcami oficjalnie wynosił już 15:0. Dodatkowo, F-15 użyte w roli maszyn myśliwsko-szturmowych zniszczyły 9 czerwca 19 syryjskich wyrzutni rakiet przeciwlotniczych w dolinie Bekaa. W tydzień po tej operacji izraelskie F-15 zestrzeliły około 45 syryjskich myśliwców (głównie MiG-21 oraz MiG-23). Innym znaczącym sukcesem maszyn tego typu było strącenie nieoznakowanego MiG-25<sup>20</sup>. W 1993 r. podjęto decyzję o zakupie 25 samolotów F-15I Raam, opracowanej według izraelskich zapotrzebowań odmiany uderzeniowego dwumiejscowego F-15E Strike Eagle.

W marcu 1978 r. zakupiono pierwsze wielozadaniowe myśliwce F-16 Fighting Falcon, które z czasem stały się jednym z filarów izraelskich sił uderzeniowych. Co ciekawe, pierwszymi izraelskimi F-16 była partia początkowo zbudowana dla Iranu. W 1979 r. Izrael przejął całe anulowane irańskie zamówienie na dostawy 75 myśliwców F-16. Iran po rewolucji islamskiej stał się wrogiem USA i dalsze dostawy uzbrojenia to tego kraju wstrzymano. Równocześnie USA udzieliły dużego wsparcia finansowego przy budowie nowoczesnych baz sił powietrznych na pustyni Negew. Była to nagroda od administracji amerykańskiej za podpisane dwa lata wcześniej w Camp David porozumienie pokojowe z Egiptem, które ostatecznie zakończyło otwartą wojnę z tym państwem. Debiutem bojowym F-16 (nazwanych tam Netz, pol. „Sokół”) było zestrzelenie dwóch syryjskich śmigłowców Mi-8 nad libańskim miastem Zahla 28 kwietnia 1981 r. Nową partię F-16, w skład której

<sup>19</sup> Patrz też: P. Cebulok, *Izraelskie Siły Lotnicze – Historia i teraźniejszość*, [w:] „Nowa Technika Wojskowa” nr 11/1995 oraz M. Pospíšil, M.J. Stolar, *Siły Powietrzne i Kosmiczne Sił Obronnych Izraela*, [w:] „Lotnictwo” nr 1/2010.

<sup>20</sup> Trudno powiedzieć, czy ten MiG-25 rzeczywiście był nieoznakowany, czy też izraelskim pilotom nie udało się dostrzec syryjskich oznaczeń, które na tym typie samolotu były bardzo niewielkie.

weszły nie tylko F-16A/B, ale także F-16C/D dostarczano od 1985 r. Gdy ukończono realizację zamówienia, IAF miały na stanie: 57 F-16A, 7 F-16B, 59 F-16C i 26 F-16D. Zamówienie dalszych 60 F-16C/D Block 40 było konsekwencją rezygnacji z programu własnego samolotu podobnej klasy IAI Lavi. W Izraelu przeprowadzono głęboką modernizację wyposażenia elektronicznego F-16, w ramach której powiększono też owiewkę pod statecznikiem pionowym (dokładne informacje o rodzaju umieszczonego tam wyposażenia są tajne).

Na rok 1991 bilans walk powietrznych izraelskich F-16 według danych oficjalnych wynosił 44:0. Następnie wprowadzono do służby specjalistyczną izraelską dwumiejscową odmianę F-16I, przeznaczoną jednak nie do szkolenia, ale do wykonywania bardzo złożonych zadań bojowych, w których pojedynczy pilot mógłby zostać obciążony zbyt dużą ilością obowiązków. W 2001 r. uzgodniono, iż strona amerykańska za kwotę 4,5 mld USD dostarczy 102 F-16I. Pierwsza jednostka wyposażona w te maszyny uzyskała gotowość w roku 2004. Obecnie Izrael jest największym po USA użytkownikiem F-16 (w 2008 r. było łącznie: 108 F-16A/B, 136 F-16C/D oraz 80 F-16I).



**Rys. 1.8.** Przelot izraelskich samolotów w ramach operacji „Opera” w 1981 r.

Źródło: <http://www.jewishvirtuallibrary.org/jsource/History/Osirak.html>.

7 czerwca 1981 r. Izraelskie Siły Powietrzne przeprowadziły operację „Opera”, w ramach której zbombardowano iracki reaktor jądrowy. Osiem samolotów F-16 uzbrojonych w bomby Mark 84, eskortowanych przez sześć F-15, przeleciało nad terytorium Jordanii i Arabii Saudyjskiej, a następnie zbombardowało reaktor Osirak i powróciło do baz, nie napotykając irackich samolotów i nie ponosząc strat od ognia z ziemi. Ten atak, choć udany z perspektywy militarnej, wywołał wielki skandal dyplomatyczny i na pewien czas zostały wstrzymane dostawy amerykańskiego sprzętu wojskowego dla Izraela – jednak wszystkie zamówione samoloty

dotarli w 1982 r. Generalnie, przywódcy wielu państw zdawali sobie sprawę, iż pozyskanie przez Irak Saddama Husseina zdolności do budowy bomby atomowej stanowiłoby ogromne zagrożenie nie tylko dla Izraela, ale także dla całego cywilizowanego świata.

Od czasu pierwszej wojny libańskiej w latach 1982–1985 Siły Powietrzne Izraela nie uczestniczyły w żadnym otwartym konflikcie zbrojnym aż do II wojny libańskiej toczzonej latem 2006 r., w której IAF odegrał wiodącą rolę. Operacje izraelskie w Libanie rozpoczęły się właśnie od nalotów dokonywanych przez IAF, między innymi na wiele odcinków głównej drogi kraju, łączącej Bejrut z Damaszkiem (za pomocą samolotów), a także cywilno-wojskowy międzynarodowy port lotniczy im. Rafika Haririego (dzięki śmigłowcom). W konflikcie tym nie dochodziło jednak do walk powietrznych, gdyż arabskie ugrupowania partyzanckie, z którymi walczył Izrael, nie dysponowały lotnictwem. Przypuszczalnie doszło jednak do sporadycznych walk z lotnictwem syryjskim w pobliżu Libanu w latach 2001–2002 (patrz następny rozdział).

Tuż po północy 6 września 2007 r. izraelskie lotnictwo przeprowadziło atak powietrzny na domniemany syryjski reaktor jądrowy (operacja „Orchard”)<sup>21</sup>, który znajdował się w muhafazie (prowincji) Dajr az-Zaur. Według danych amerykańskiego wywiadu zbudowana w kooperacji syryjsko-północnokoreańskiej instalacja jądrowa była wykorzystywana w celach militarnych.

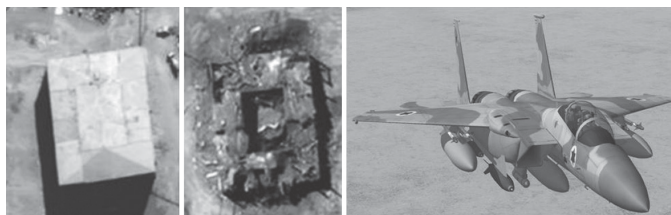


Rys. 1.9. F-16I Sufa – jeden z najnowocześniejszych samolotów bojowych świata

Źródło: [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:F-16I\\_Soufa\\_1.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:F-16I_Soufa_1.jpg).

<sup>21</sup> Patrz: *Officials say Israel raid on Syria triggered by arms fears*, Reuters 2007, <http://uk.reuters.com/article/uk-syria-israel-targets-idUKSCH23352020070912>; oraz M. Bar-Zohar, *Najważniejsze misje izraelskich tajnych służb*, wyd. Rebis, Poznań 2012, s. 290–300.

Syria oczywiście zaprzeczyła tym oskarżeniom<sup>22</sup>. We wstępnym raporcie Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej (MAEA) uznano, iż nie ma jednoznacznych dowodów, iż są tam prowadzone prace o charakterze militarnym. Później jednak wykryto tam pewne ślady przetworzonego uranu. Pojawiły się jednak głosy, iż poszlaki te są niewystarczające, aby udowodnić istnienie reaktora. Uznano jednak, iż zbudowanie tak reaktora atomowego jest możliwe, a posiadanie technologii atomowej przez Syrię byłoby zbyt dużym zagrożeniem dla Izraela (i nie tylko). Zdecydowano się go zniszczyć. Według gazety „The Sunday Times” członkowie izraelskich sił specjalnych Sayeret Matkal potajemnie przedostali się w pobliże syryjskiej instalacji jądrowej przed atakiem, w celu pobrania próbek materiałów jądrowych oraz dostarczenia ich do Izraela. Badania zdobytych próbek wskazały na ich pochodzenie z Korei Północnej. Prasa podała także, iż po zapoznaniu się z tymi wynikami Stany Zjednoczone przypuszczalnie dały Izraelowi zezwolenie na przeprowadzenie ataku<sup>23</sup>. Stany Zjednoczone zaprzeczyły jednak jakiegokolwiek udziałowi w przygotowaniach lub zatwierdzeniu ataku, potwierdzając jedynie, że zostały poinformowane o samej operacji z wyprzedzeniem<sup>24</sup>.



Rys. 1.10. Budynek prawdopodobnego syryjskiego reaktora atomowego przed i po zbombardowaniu 6 września 2007 r.

Źródło: [https://pl.wikipedia.org/wiki/Operacja\\_Orchard](https://pl.wikipedia.org/wiki/Operacja_Orchard).

W skład grupy uderzeniowej weszły myśliwce F-15I, F-16I Sufa oraz jeden samolot rozpoznawczy<sup>25</sup>. Łącznie w pierwszej fazie operacji udział brało 8 samolotów, z czego co najmniej 4, utrzymując niski pułap, wkroczyły w przestrzeń powietrzną Syrii<sup>26</sup>. Myśliwce uzbrojono w pociski AGM-65 Maverick oraz bomby o masie 227 kg każda. W operacji miał również brać udział zespół elitarnych izraelskich

<sup>22</sup> *US accuses Syria of building secret reactor with NKorea's help*, 2008, <http://web.archive.org/web/20110520132008/http://afp.google.com/article/ALeqM5jWIBgbyBkHnJzQeMi80gXfjX0-Q>

<sup>23</sup> *Snatched: Israeli commandos 'nuclear' raid*, [w:] „The Sunday Times” z 23.10.2007.

<sup>24</sup> P. Hess, *White House says Syria 'must come clean' about nuclear work*, [w:] „The Associated Press” z 25.04.2008.

<sup>25</sup> *Israelis 'blew apart Syrian nuclear cache*, [w:] „The Sunday Times” z 16.09.2007.

<sup>26</sup> S.M. Hersh, *A Strike in the Dark*, [w:] „The New Yorker” z 11.02.2008.



komandosów z jednostki Sayeret Matkal. Komandosi przybyli na miejsce na dzień przed atakiem, aby oznaczyć cele w czasie nalotu za pomocą wiązki laserowej<sup>27</sup>.

Co ciekawe, w atakach na cele naziemne Izrael wciąż stawia w dużej mierze na klasyczne swobodnie spadające bomby niekierowane, którym precyzję zapewnia wysokiej klasy sprzęt celowniczy na pokładach samolotów. Głównymi wykonawcami zadań szturmowych są dwumiejscowe F-16I.

Dużą wagę przywiązuje się do możliwości wykonywania taktycznych desantów na tyłach przeciwnika – do tego właśnie celu utrzymywana jest flota ciężkich i średnich samolotów oraz śmigłowców transportowych. Mimo niewielkich rozmiarów kraju Izrael utrzymuje flotę latających tankowców. Jest to odzwierciedlenie doktryny politycznej zakładającej obronę interesów Izraela i Żydów na całym świecie.



Rys. 1.11. Prototyp izraelskiego samolotu bojowego IAI Lavi

Źródło: <http://www.israeli-weapons.com/weapons/aircraft/lavi/Lavi.html>.

Mimo posiadania stosunkowo dobrze rozwiniętego przemysłu lotniczego Izrael nie produkuje obecnie ani nie rozwija żadnej własnej konstrukcji bojowego samolotu załogowego (program własnego samolotu myśliwskiego IAI Lavi<sup>28</sup> został

<sup>27</sup> P. Beaumont, *Was Israeli raid a dry run for attack on Iran?*, [w:] "The Observer" z 16.09.2007.

<sup>28</sup> Izraelskie zakłady lotnicze **IAI (Israel Aircraft Industries)** zostały założone w 1953 r. jako Bedek Aviation Company. Od początku głównym zadaniem wytwórni było wspieranie Sił Obrony Izraela. W następnej dekadzie IAI już samodzielnie firma budowała na podstawie licencji francuski szkolny samolot Fouga CM.170 Magister (oznaczenie izraelskie IAI Snunit). Pod koniec lat 60. wyprodukowano pierwszy, całkowicie rodzimej produkcji wielozadaniowy samolot krótkiego startu i lądowania (STOL) IAI Arava. Kolejną maszyną był cywilny samolot dyspozycyjny IAI Westwind, będący zmodyfikowaną wersją amerykańskiej maszyny Aero Commander 1121 Jet Commander. Na bazie Westwinda powstał morski samolot patrolowy IAI Sea Scan. We wrześniu 1969 r. po raz pierwszy w powietrze wzbił się IAI Neshar, będący zmodyfikowaną wersją francuskiego myśliwca Mirage. Pod koniec lat 60. Izraelski przemysł lotniczy zatrudniał około 7000 osób.

**IAI Lavi** (hebr. lwiątko) – prototyp izraelskiego jedno- lub dwumiejscowego samolotu wielozadaniowego, o konstrukcji zbliżonej do amerykańskiego F-16. Pod koniec lat 70. Izrael zdecydował się zbudować własny wielozadaniowy samolot bojowy. Z pomocą finansową i techniczną USA w 1986 r. opracowano samolot Lavi. Koszty programu przekroczyły jednak możliwości finansowe Izraela. Samolot

zarzucony). Izraelski przemysł jest jednak w stanie dokonywać głębokich modernizacji sprzętu lotniczego i bojowego. Z tych możliwości szeroko korzysta IAF, zwłaszcza w przypadku modernizacji F-16 i produkcji ich podzespołów<sup>29</sup>.

Jedynym izraelskim samolotem bojowym, który wszedł do produkcji, był IAI Kfir/Nesher z 1971 r.<sup>30</sup>. Stanowił on lokalną odmianę francuskiego Mirage III, a kulisy jego powstania są dość sensacyjne. Specjaliści wojsk powietrznych Izraela uważali, że elektronika Mirage III jest zbyt bogata dla warunków pogodowych Bliskiego Wschodu.



Rys. 1.12. IAI Kfir

Źródło: <http://q-zon-fighterplanes.com/fighter-jets-in-action/fighters-others/fighters-others-ii/>.

Zamówiono w Dassault Aviation zaprojektowanie uboższej i tańszej wersji tego samolotu. Wynikiem tych prac był Mirage V<sup>31</sup>, którego Izrael zamówił 50 egzemplarzy pod oznaczeniem Mirage 5J. Po wojnie sześciodniowej w 1967 r. Francja nałożyła oficjalne embargo na dostawy do Izraela. Dostawy myśliwców Mirage V do tego kraju wstrzymano, mimo iż Izrael wpłacił za nie zaliczkę i kilka rat. Przewidując tę możliwość, rozpoczęto w Izraelu prace badawcze nad rozwojem Mirage IIIC i przystosowaniem go do zadań myśliwca wielozadaniowego – przechwytyjącego oraz służącego do zwalczania celów naziemnych. Izraelskie Siły Powietrzne w krótkim terminie potrzebowały uzupełnienia strat poniesionych do 1967 r. (w la-

ten byłby także rywalem dla F-16 na rynkach zagranicznych, wskutek czego USA silnie naciskało na zamknięcie projektu. Pierwszy prototyp oblatano 31 grudnia 1986 r. Zbudowano jedynie 3 prototypy. W marcu 1988 r. prace nad IAI Lavi zostały ostatecznie zawieszono.

<sup>29</sup> Warto zwrócić uwagę, iż pewna część konstrukcji i wyposażenia polskich F-16C/D Jastrzęb także została wyprodukowana w Izraelu. „Skrzydłata Polska” nr 03/2007 podaje, iż w skład wyprodukowanych w Izraelu elementów i wyposażenia polskich F-16 wchodzi m. in.: zasobniki rozpoznawcze, stateczniki poziome, stery kierunku, skrzydła oraz elementy wyposażenia pokładowego. Produkcji izraelskiej są także zbiorniki konforemne (CFT) do F-16.

<sup>30</sup> Patrz: R. Kwas, M. Gołembiewski, *IAI Kfir*, wyd. AJ-Press, Gdańsk 1996.

<sup>31</sup> Jeden Mirage V BA (numer boczny BA 21) otrzymany z Belgii w latach 90. znajduje się w Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Drugi egzemplarz Mirage V BA (nr BA 03) znajduje się w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

tach 1962–1967 Izrael utracił łącznie 20% stanu wyjściowego samolotów myśliwskich), tym bardziej, iż lotnictwo Egiptu zaczęło się odradzać bardzo szybko za sprawą dostaw z ZSRR – już miesiąc po wojnie sześciodniowej Egipt dysponował około 200 myśliwcami, w tym najnowszymi MiG-21 oraz Su-7. IAI zareagowały natychmiast projektem podobnego do Mirage 5 samolotu Neshar, który został oparty na konstrukcji płatowca Mirage IIIC. Techniczne szczegóły uzyskano dzięki pracy szpiegów Mossadu.

Później pojawiły się informacje, iż Francja, która przejęła już zbudowane dla Izraela Mirage 5J jako Mirage 5F w 1972 r., zgodziła się dostarczyć do Izraela w tajemnicy zestawy do zmontowania samolotów na miejscu przez IAI. W ich transporcie miały brać również udział samoloty linii El Al lądujące w Mérignac. W dokumentach miały być one sklasyfikowane jako części zamienne do Mirage III. W ramach tej nieujawnionej licencji Izrael otrzymał pełną dokumentację techniczną, pozbawioną jednak planów kluczowych podzespołów, zwłaszcza silników SNECMA Atar 09C-3 o sile ciągu 42 kN, które dostarczano kompletne. Izrael nielegalnie kupił jednak plany tych silników od obywatela Szwajcarii, gdzie produkowano Mirage III na licencji. Wersja wydarzeń z wykradzeniem dokumentacji całego Mirage (a nie jedynie samego silnika) mogła powstać, aby wytłumaczyć obecność samolotów objętych embargiem w Izraelu, Francuzi skorzystali na nim, sprzedając około 200 Mirage 5 do krajów arabskich (w tym do Libii i Egiptu). W tym czasie izraelska firma Elta przygotowała się do licencyjnej produkcji stacji radiolokacyjnych Thomson CSF Aida II, które miały trafić do Mirage 5J. Radar ten miał zastąpić bardziej złożoną stację radiolokacyjną Cyrano 1A, którą posiadał Mirage IIICJ. Przemysł izraelski produkował też od jakiegoś czasu działko DEFA 552 (kaliber 30 mm) oraz szereg części zamiennych do Mirage III.

IAI zbudowały 61 sztuk tego samolotu, z czego część wyeksportowano pod oznaczeniem Dagger do Argentyny, ostatnie Neshery w służbie Izraelskiej wycofano w 1980 r. Te samoloty zastąpiła wersja rozwojowa IAI Kfir, powstała dzięki przychylności USA, które zapewniły amerykański silnik General Electric J-79. Były one używane także przez Siły Powietrzne USA (USAF) jako F-21 Dagger, gdzie służyły w jednostkach „Agresorów” (grały rolę myśliwców przeciwnika w czasie ćwiczeń).

IAI bierze udział również w modernizacji istniejących już konstrukcji wojskowych, jedną z nich był projekt MiG-21-2000 Lancer<sup>32</sup>, gdzie we współpracy z firmą Elbit zmodernizowano rumuńskie myśliwce MiG-21 do standardu Lancer. Zmo-

<sup>32</sup> Więcej na temat izraelskich odmian MiG-21 [w:] Y. Gordon, B. Gunston, *MiG-21 Fishbed*, wyd. Aerofax, Leicester, UK 1996, s. 87–91 oraz Y. Gordon, K. Dexter, D. Komissarov, *Mikoyan MiG-21*, wyd. Midland, UK 2008, s. 481, 603–604; *MiGiem w XX wiek* [w:] „Skrzydłata Polska” nr 01/1993 oraz Gruszczyński J., Mikutel T., E.F. Rybak, C. Piotrowski, R. Gretzyngier, *MiG-21*, seria „Przegląd Konstrukcji Lotniczych” nr 25, wyd. Altair, Warszawa 1995, s. 11.

dernizowano tam także MiG-21 dla Kambodży, Laosu i Etiopii. IAI oferowało podobną usługę Polsce, ale nie została ona zrealizowana.

Ze względu na dużą wagę przykładaną do ochrony życia żołnierzy (Izrael jest stosunkowo mało zaludnionym krajem), w izraelskich siłach powietrznych występuje duże nasycenie bezpilotowymi statkami powietrznymi, zarówno wyłącznie rozpoznawczymi, jak i bojowymi, produkcji amerykańskiej i rodzimej.

Na początku lat 70. powstał pierwszy izraelski samolot bezpilotowy (*Unmanned Aerial Vehicle* – UAV) IAI Scout, który razem z innym podobnym aparatem Mastiff, zaprojektowanym w firmie Tadiran Electronic Industries (włączonej później do koncernu IAI), stał się pierwszym tego typu samolotem na uzbrojeniu Izraela. Konsekwentne rozwijanie i udoskonalanie produkowanych UAV zaowocowało wyprodukowaniem kolejnych maszyn IAI Searcher, IAI Heron i IAI Harpy. Ostatnia z wymienionych posiada bojową głowicę przeznaczoną do niszczenia wykrytych stanowisk radarów. Rozwinięciem Harpy jest kolejny uzbrojony UAV IAI Harop. Bezpilotowce IAI wykorzystywane są w wielu armiach świata, doświadczenie firmy zostało docenione i wykorzystane przy projektowaniu i budowie szwajcarskiego samolotu bezałogowego ADS 95 Ranger oraz amerykańskich bezpilotowców RQ-2 Pioneer i RQ-5 Hunter. II wojna libańska, która miała miejsce w 2006 r. przyczyniła się do położenia nacisku także na rozwój klasy małych aparatów bezpilotowych (masa startowa około 50–250 kg) rodziny IAI „I-view”, które mogą być używane na szczeblu poniżej brygady.

IAI brał udział w projektowaniu i budowie izraelskich satelitów szpiegowskich Ofeq oraz rakiety nośnej Shavit, która wyniosła satelity na orbitę. Poza satelitami Ofeq IAI zbudował również satelitę TecSAR (znanego również jako TechSAR lub Polaris). Jest to nowy satelita szpiegowski, wyniesiony na orbitę okołoziemską 21 stycznia 2008 r., który ELTA Systems LTD wyposażył w radar z syntetyczną aperturą. IAI zbudował również satelity wykorzystywane w cywilnych przedsięwzięciach: serię dwóch satelitów Eros, służących do obserwacji Ziemi oraz satelitów telekomunikacyjnych Amos.

Nie są to pierwsze doświadczenia IAI z techniką raketową. Już w 1968 r. Izraelczycy przeprowadzili testy z balistycznym pociskiem raketowym Jerycho-1, będącym wersją rozwojową francuskiej rakiety Dassault MD-600. Prawdopodobnie zbudowano około 100 rakiet Jerycho-1. Przypuszczalnie może przenosić ładunek bojowy o masie 500 kg, w tym konwencjonalny, chemiczny i atomowy. Jerycho-1 weszła do służby w 1973 r. Ta nowa broń umożliwiała Izraelowi rażenie celów położonych w odległości do 750 km. Pocisk dostosowano do przenoszenia taktycznych głowic jądrowych<sup>33</sup>. Rakiety Jerycho-1 oraz ich ulepszona wersja Jerycho-2 są w stanie osiągnąć takich miast, jak Damaszek, Aleppo lub Kair.

<sup>33</sup> <http://www.globalsecurity.org/wmd/world/israel/jericho-1.htm>